สนข

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กระทรวงคมนาคม

งานศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก

รายงานฉบับสมบูรณ์
(Final Report)

เสนอโดย

บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด

บริษัท สมาร์ทแพลน คอนซัลแตนท์ จำกัด

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

กรกฎาคม ๒๕๕๖

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กระทรวงคมนาคม

งานศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก

รายงานฉบับสมบูรณ์
(Final 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 1-2

1.3 ขอบเขตการศึกษา 1-2

1.4 การบริหารงานโครงการและขั้นตอนการศึกษา 1-3

1.4.1 คณะที่ปรึกษา 1-3

1.4.2 ขั้นตอนการศึกษา 1-5

1.5 องค์ประกอบของรายงาน 1-6

บทที่ 2 งานศึกษาทบทวนและปรับปรุงแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนที่ผ่านมา

2.1 บทนำ 2-1

2.1.1 หลักการและเหตุผล 2-1

2.1.2 แนวทางการศึกษา 2-2

2.2 ผลการทบทวนโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักในระยะที่ผ่านมา 2-4

2.3 การติดตามและตรวจสอบสถานะภาพของโครงการ 2-14

2.3.1 แนวทางการติดตามสถานภาพการดำเนินงานของแผนเร่งด่วนฯ ในระยะที่ผ่านมา 2-14

2.3.2 การทบทวนผลการติดตามและประเมินผลตามแผนเร่งด่วนของโครงการฯ ระยะที่ผ่านมา 2-15

2.3.3 ผลการติดตามและประเมินผลตามแผนเร่งด่วนของโครงการฯ ระยะที่ผ่านมา 2-19

2.4 การคัดกรองเพื่อปรับปรุงแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนที่ผ่านมา 2-43

2.5 การจัดทำสรุปผลการติดตามและประเมินผลที่ผ่านมาในการดำเนินการโครงการฯ 2-44

2.5.1 สรุปผลการติดตามและประเมินผลที่ผ่านมาในการดำเนินการโครงการฯ 2-44

2.5.2 สภาพปัญหาและอุปสรรคในการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ 2-48

2.5.3 สรุปผลการดำเนินการติดตามโครงการที่ผ่านมา 2-48

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 3 งานศึกษาและแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน

3.1 บทนำ 3-1
3.1.1 หลักการและเหตุผล 3-1
3.1.2 วัตถุประสงค์ 3-2
3.1.3 ขอบเขตการศึกษา 3-2
3.1.4 ขั้นตอนการศึกษา 3-2
3.2 การทบทวนจุดวิกฤตจากรายงานการประเมินสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2553 3-5
3.2.1 กลุ่มปัญหาบริเวณทางแยก 3-13
3.2.2 กลุ่มปัญหาบริเวณคอขวดถนน 3-15
3.2.3 กลุ่มปัญหาบริเวณจุดกลับรถ 3-17
3.2.4 กลุ่มปัญหาบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง 3-19
3.3 การคัดกรองจุดวิกฤตโดยเปรียบเทียบกับผลการศึกษาที่ผ่านมา 3-20
3.3.1 การทบทวนผลการศึกษาโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1 - 4 3-20
3.3.2 คัดกรองจุดวิกฤตโดยการตรวจสอบการศึกษาที่ผ่านมา 3-21
3.4 การทบทวนสภาพปัญหาและข้อเสนอแนะที่ได้มีการจัดทำไว้ 3-27
3.5 การตรวจสอบสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์ 3-30
3.5.1 กลุ่มปัญหาบริเวณทางแยก 3-31
3.5.2 กลุ่มปัญหาบริเวณคอขวดถนน 3-35
3.5.3 กลุ่มปัญหาบริเวณจุดกลับรถ 3-39
3.5.4 กลุ่มปัญหาบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง 3-42
3.6 การจัดทำข้อเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาจราจร 3-44
3.6.1 จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรบริเวณทางแยก 3-44
3.6.2 จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรบริเวณคอขวดถนน 3-71
3.6.3 จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรบริเวณจุดกลับรถ 3-99
3.6.4 จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง 3-109

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 4 งานจัดทำแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจร อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาต่าง ๆ

4.1 การทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 4-1
4.1.1 การทบทวนเอกสารและงานวิจัยของประเทศไทย 4-1
4.1.2 การทบทวนเอกสารและงานวิจัยของต่างประเทศ 4-2
4.1.3 ประเด็นที่ทำการทบทวนเอกสารและงานวิจัย 4-3
4.2 การศึกษาผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ 4-4
4.2.1 การคัดเลือกกรณีศึกษาสำหรับการจัดทำรายการผลกระทบทางด้านจราจร 4-4
4.2.2 ผลการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ 4-29
4.2.3 ผลการตรวจสอบรายการผลกระทบทางด้านจราจรของกรณีศึกษา 4-36
4.3 การวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ 4-37
4.3.1 ลักษณะของโครงการที่จะต้องทำการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจร 4-37
4.3.2 ขอบเขตของการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจร (Scope) 4-42
4.3.3 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจร (Procedure) 4-45
4.3.4 แนวทางการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจร (Methodology) 4-46
4.3.5 แนวทางการจัดทำรายงานผลกระทบทางด้านจราจร (Reporting) 4-54
4.3.6 ขั้นตอนการขออนุญาตก่อสร้างโครงการและการขออนุมัติผลการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจร (Approval Procedure) 4-56
4.4 การศึกษาและเสนอแนวทางการลดผลกระทบอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ 4-59
4.4.1 การกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทางด้านการจราจร 4-59
4.4.2 หน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจราจร 4-60
4.4.3 ตัวอย่างมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านการจราจร 4-61
4.5 การศึกษาและเสนอแนะการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง 4-65
4.5.1 ข้อกฎหมายของไทยที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร 4-65
4.5.2 ข้อกฎหมายของไทยที่เกี่ยวข้องโดยอ้อมกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร 4-70
4.5.3 ร่างข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร 4-74
4.5.4 การวิเคราะห์ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องหรืออาจเกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาจราจร 4-75
4.5.5 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจร 4-80

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

4.6 การจัดทำคู่มือการศึกษาผลกระทบด้านจราจร 4-82
4.6.1 คู่มือการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกา 4-82
4.6.2 คู่มือการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของประเทศอังกฤษ 4-84
4.6.3 คู่มือการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของประเทศญี่ปุ่น 4-84
4.6.4 ข้อเสนอเกี่ยวกับคู่มือการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของประเทศไทย 4-84

บทที่ 5 งานให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน

5.1 ภาพรวมงานให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน 5-1
5.2 แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณโครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์ 5-2
5.2.1 ความเป็นมา 5-2
5.2.2 ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการและรูปแบบการเดินทางเข้า-ออกโครงการในปัจจุบัน 5-3
5.2.3 ภาพรวมปัญหาจราจรอันเนื่องมาจากการเปิดให้บริการของโครงการ 5-6
5.2.4 ปัญหาจราจรที่มีความรุนแรงและควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน 5-9
5.2.5 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณโครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์ 5-9
5.3 แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางพิเศษสวนกระแสจราจรบนถนนลาดพร้าว 5-10
5.3.1 ความเป็นมา 5-10
5.3.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา 5-11
5.3.3 ขอบเขตของการศึกษา 5-11
5.3.4 การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ 5-12
5.3.5 สภาพปัญหาจราจรบริเวณถนนลาดพร้าว 5-19
5.3.6 แนวทางการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสารวิ่งสวนกระแสชิดเกาะกลาง 5-20
5.4 แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง (Bus Lane) บนถนนลาดพร้าว 5-25
5.4.1 ความเป็นมา 5-25
5.4.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา 5-25
5.4.3 ขอบเขตของการศึกษา 5-25
5.4.4 การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่ 5-26
5.4.5 แนวทางการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสารประจำทางวิ่งชิดทางเท้า 5-33

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5.5 แนวทางการออกแบบและติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณข้างทาง 5-39
5.5.1 ความเป็นมา 5-39
5.5.2 ข้อกำหนดและการจัดระเบียบป้ายโฆษณานอกอาคารในประเทศไทย 5-39
5.5.3 หลักเกณฑ์พิจารณาในการติดตั้งป้ายโฆษณานอกอาคารในต่างประเทศ 5-43
5.5.4 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับป้ายโฆษณานอกอาคารในประเทศไทย 5-44
5.6 การประเมินมาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ปัญหาจราจร 5-50
5.6.1 ความเป็นมา 5-50
5.6.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา 5-50
5.6.3 ขอบเขตของการศึกษา 5-50
5.6.4 ผลการศึกษาเบื้องต้น 5-51
5.6.5 ปัญหาการจราจรติดขัดในระดับกลุ่มโรงเรียนและระดับพื้นที่จากการสอบถามตำรวจจราจร 5-60
5.6.6 ข้อเสนอแนะในการลดปัญหาจราจรติดขัดบริเวณโรงเรียน 5-60
5.7 การแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสีหบุรานุกิจบริเวณตลาดมีนบุรี 5-62
5.7.1 ความเป็นมา 5-62
5.7.2 ขอบเขตการศึกษา 5-63
5.7.3 การศึกษาสภาพปัญหาการจราจรติดขัด 5-63
5.7.4 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร 5-71
5.8 การปรับปรุงข้อกฎหมายในการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการลงทุน ติดตั้ง และบำรุงรักษาอุปกรณ์ด้านการจราจร 5-81
5.8.1 ความเป็นมา 5-81
5.8.2 วัตถุประสงค์ 5-82
5.8.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการเพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการจราจร 5-82
5.8.4 การแบ่งเงินค่าปรับตามกฎหมายด้านการจราจรในปัจจุบัน 5-83
5.8.5 แนวทางในการนำเงินค่าปรับที่ได้จากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมาใช้ในการติดตั้ง ปรับปรุง บำรุงรักษา และบริหารจัดการอุปกรณ์ที่ใช้ในการกวดขันวินัยจราจร 5-84
5.8.6 บทสรุปและมติของที่ประชุม 5-85

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.9 การศึกษาการจัดการจราจรบนถนนสุขุมวิท ถนนเพลินจิต และถนนพระรามที่ 1 ช่วงแยกนานา ถึงแยกเฉลิมเผ่า	5-89
5.9.1 ความเป็นมา	5-89
5.9.2 วัตถุประสงค์และขอบเขตของการศึกษา	5-89
5.9.3 ปัญหาและแนวทางแก้ปัญหาความปลอดภัยในการเดินข้ามถนนที่ทางแยกราชประสงค์	5-90
5.9.4 ปัญหาและแนวทางแก้ปัญหาความปลอดภัยในการเดินข้ามถนนที่ทางแยกนานา	5-92
5.9.5 ปัญหาและแนวทางแก้ปัญหาการสัญจรของยานพาหนะบนช่วงถนนที่ศึกษา	5-94
5.10 การแก้ปัญหาการจราจรบนถนนกำแพงเพชรบริเวณตลาด อ.ต.ก.	5-101
5.10.1 ความเป็นมา	5-101
5.10.2 ขอบเขตการศึกษา	5-102
5.10.3 การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่	5-102
5.10.4 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร	5-105
5.11 การศึกษาองค์ประกอบที่เหมาะสมในการกำหนดเส้นทางจักรยานในเขตเมือง	5-111
5.11.1 ความเป็นมา	5-111
5.11.2 วัตถุประสงค์และขอบเขตของการศึกษา	5-111
5.11.3 ตัวอย่างความสำเร็จของการส่งเสริมการใช้จักรยานในต่างประเทศ	5-112
5.11.4 เงื่อนไขความสำเร็จในการทำให้เกิดวัฒนธรรมการใช้จักรยานในเขตเมือง	5-114
5.11.5 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการทำให้เกิดวัฒนธรรมการใช้จักรยานในเขตเมือง	5-116
5.11.6 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับองค์ประกอบที่เหมาะสมในการกำหนดเส้นทางจักรยานในเขตเมือง	5-118
บทที่ 6 การถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับ 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
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก ผลการทบทวนรายงานการติดตามและประเมินผลการดำเนินการโครงการ ระยะที่ 1 2 และ 3	

.

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 3.2-1	พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลความรับผิดชอบภายใต้กองบังคับการตำรวจนครบาล	3-5
ตารางที่ 3.2-2	พื้นที่ของจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรติดขัด	3-6
ตารางที่ 3.2-3	รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรทั้งหมดของบริเวณทางแยก	3-7
ตารางที่ 3.2-4	รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรทั้งหมดของบริเวณคอขวดถนน	3-8
ตารางที่ 3.2-5	รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรทั้งหมดของบริเวณจุดกลับรถ	3-10
ตารางที่ 3.2-6	รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรทั้งหมดของบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	3-11
ตารางที่ 3.3-1	สรุปผลการดำเนินงานโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จในถนนสายหลัก ระยะที่ 1 ถึง ระยะที่ 4	3-20
ตารางที่ 3.3-2	รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรที่บริเวณทางแยก	3-22
ตารางที่ 3.3-3	รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรที่ยังไม่ได้ดำเนินการศึกษาบริเวณคอขวด	3-23
ตารางที่ 3.3-4	รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรที่ยังไม่ได้ดำเนินการศึกษาบริเวณจุดกลับรถ	3-25
ตารางที่ 3.3-5	รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรที่ยังไม่ได้ดำเนินการศึกษาบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	3-26
ตารางที่ 3.5-1	ผลการตรวจสอบสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณทางแยก	3-34
ตารางที่ 3.5-2	ผลการตรวจสอบสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณคอขวดถนน	3-38
ตารางที่ 3.5-3	ผลการตรวจสอบสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณจุดกลับรถ	3-41
ตารางที่ 3.5-4	ผลการตรวจสอบสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	3-43
ตารางที่ 3.6-1	สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก	3-44
ตารางที่ 3.6-2	สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน	3-71
ตารางที่ 3.6-3	สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทจุดกลับรถ	3-99
ตารางที่ 3.6-4	สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	3-109
ตารางที่ 4.3-1	เทศบาลนครที่จะต้องทำการศึกษาผลกระทบด้านจราจร	4-38
ตารางที่ 4.3-2	ลักษณะโครงการตามมติคณะรัฐมนตรี (วันที่ 12 มีนาคม 2545) เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็น ศาสนสมบัติกลางหรือของวัด	4-39

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 4.3-3	ลักษณะโครงการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 24 เมษายน พ.ศ. 2555	4-39
ตารางที่ 4.3-4	ลักษณะโครงการตามข้อบัญญัติและประกาศกรุงเทพมหานคร	4-41
ตารางที่ 4.5-1	ลักษณะของโครงการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรตามข้อกฎหมายของไทยในปัจจุบัน	4-68
ตารางที่ 4.5-2	ลักษณะของโครงการที่เกี่ยวข้องโดยอ้อมกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรตามข้อกฎหมายของไทยในปัจจุบัน	4-71
ตารางที่ 5.3-1	สถานีตำรวจที่รับผิดชอบการจราจรบนถนนลาดพร้าว	5-13
ตารางที่ 5.3-2	สายรถประจำทางต่างๆ ที่วิ่งชิดเกาะกลางบนถนนลาดพร้าว	5-14
ตารางที่ 5.3-3	ความถี่และเวลาที่มาถึงป้ายหยุดรถของรถโดยสาร	5-15
ตารางที่ 5.3-4	ความเร็วในการเดินทางของรถโดยสารสาธารณะบนช่องทางพิเศษ	5-16
ตารางที่ 5.3-5	ปริมาณผู้รถโดยสารที่ใช้บริการจากป้ายรถประจำทางสาธารณะบนช่องทางพิเศษ	5-16
ตารางที่ 5.3-6	สรุปปัญหาจากการใช้ช่องทางพิเศษของถนนลาดพร้าว	5-20
ตารางที่ 5.4-1	สายรถโดยสารประจำทางที่วิ่งให้บริการบนถนนลาดพร้าว	5-27
ตารางที่ 5.4-2	จำนวนยานพาหนะบริเวณป้ายรถประจำทางซอยลาดพร้าว 128/1 ในช่องรถโดยสารประจำทาง	5-28
ตารางที่ 5.4-3	จำนวนรถโดยสารประจำทางและรถตู้โดยสารสาธารณะ บริเวณป้ายรถประจำทางซอยลาดพร้าว 128/1	5-29
ตารางที่ 5.4-4	จำนวนรถโดยสารประจำทางและรถตู้โดยสารสาธารณะ บริเวณป้ายรถประจำทางซอยลาดพร้าว 96	5-30
ตารางที่ 5.4-5	จำนวนรถโดยสารประจำทางและรถตู้โดยสารสาธารณะ บริเวณป้ายรถประจำทางซอยลาดพร้าว 58	5-30
ตารางที่ 5.4-6	ความเร็วเฉลี่ยของรถประจำทางในแต่ละช่วงระยะเวลา	5-31
ตารางที่ 5.5-1	ข้อสรุปหลักเกณฑ์สำคัญที่ใช้พิจารณาด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางในแต่ละประเทศ	5-48
ตารางที่ 5.10-1	ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพของทางแยกก่อนและหลังปรับปรุง	5-109
ตารางที่ 5.10-2	ภาพจำลองการบริหารจัดการจุดกลับรถ 2 จุดของทางแยกหลังมีการเปิดใช้	5-110
ตารางที่ 5.11-1	ขนาดของผู้ขี่จักรยาน	5-119
ตารางที่ 5.11-2	ขนาดความกว้างของทางเท้า	5-120

สารบัญรูป

		หน้า
รูปที่ 1.4-1	แผนภูมิองค์กรบริหารโครงการ	1-4
รูปที่ 1.4-2	ขั้นตอนการศึกษาโครงการ	1-5
รูปที่ 2.1-1	แนวทางการทบทวนและปรับปรุงแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนที่ผ่านมา	2-3
รูปที่ 2.2-1	กลุ่ม 1 การจัดทำแผนการแก้ไขจุดวิกฤตที่มีปัญหาจราจรติดขัด	2-5
รูปที่ 2.2-2	กลุ่ม 2 การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรสายหลัก	2-6
รูปที่ 2.2-3	กลุ่ม 3 การจัดทำข้อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางสาธารณะ	2-7
รูปที่ 2.2-4	กลุ่ม 4 การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญ	2-8
รูปที่ 2.2-5	กลุ่ม 5 การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ	2-9
รูปที่ 2.2-6	กลุ่ม 6 การจัดทำพื้นที่ต้นแบบสำหรับการจัดการและควบคุมการจราจร	2-10
รูปที่ 3.1-1	ขั้นตอนการศึกษา	3-4
รูปที่ 3.2-1	ภาพรวมของจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจร	3-12
รูปที่ 3.4-1	แสดงตำแหน่งจุดที่มีความซ้ำซ้อน	3-29
รูปที่ 3.5-1	ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณทางแยก	3-31
รูปที่ 3.5-2	ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณคอขวดถนน	3-35
รูปที่ 3.5-3	ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณจุดกลับรถ	3-39
รูปที่ 3.5-4	ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	3-42
รูปที่ 4.2-1	ตำแหน่งที่ตั้งของกรณีศึกษา	4-7
รูปที่ 4.2-2	ตำแหน่งที่ตั้งของอาคารซีพี ทาวเวอร์	4-8
รูปที่ 4.2-3	ลักษณะทั่วไปของอาคารซีพี ทาวเวอร์	4-9
รูปที่ 4.2-4	ลักษณะพื้นที่โดยรอบอาคารซีพี ทาวเวอร์	4-9
รูปที่ 4.2-5	ตำแหน่งที่ตั้งของอาคารเอ็มไพร์ ทาวเวอร์	4-10
รูปที่ 4.2-6	ลักษณะทั่วไปของอาคารเอ็มไพร์ ทาวเวอร์	4-11
รูปที่ 4.2-7	ลักษณะพื้นที่โดยรอบอาคารเอ็มไพร์ ทาวเวอร์	4-11
รูปที่ 4.2-8	ตำแหน่งที่ตั้งของห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี สะพานควาย	4-12
รูปที่ 4.2-9	ลักษณะทั่วไปของห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี สะพานควาย	4-13
รูปที่ 4.2-10	ลักษณะพื้นที่โดยรอบห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี สะพานควาย	4-13
รูปที่ 4.2-11	ตำแหน่งที่ตั้งของห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลตัส พระราม 4	4-14

สารบัญรูป (ต่อ)

		หน้า
รูปที่ 4.2-12	ลักษณะทั่วไปของห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลตัส พระราม 4	4-15
รูปที่ 4.2-13	ลักษณะพื้นที่โดยรอบห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลตัส พระราม4	4-15
รูปที่ 4.2-14	ตำแหน่งที่ตั้งของโรงแรมพลาซ่า แอทธินี	4-16
รูปที่ 4.2-15	ลักษณะทั่วไปของโรงแรมพลาซ่า แอทธินี	4-17
รูปที่ 4.2-16	ลักษณะพื้นที่โดยรอบโรงแรมพลาซ่า แอทธินี	4-17
รูปที่ 4.2-17	ตำแหน่งที่ตั้งของโรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ	4-18
รูปที่ 4.2-18	ลักษณะทั่วไปของโรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ	4-19
รูปที่ 4.2-19	ลักษณะพื้นที่โดยรอบโรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ	4-19
รูปที่ 4.2-20	ตำแหน่งที่ตั้งศูนย์การค้าเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์	4-21
รูปที่ 4.2-21	ลักษณะทั่วไปของศูนย์การค้าเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์	4-21
รูปที่ 4.2-22	ลักษณะพื้นที่โดยรอบศูนย์การค้าเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์	4-22
รูปที่ 4.2-23	ตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า แกรนด์ พระราม 9	4-23
รูปที่ 4.2-24	ลักษณะทั่วไปของศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า แกรนด์ พระราม 9	4-24
รูปที่ 4.2-25	ลักษณะพื้นที่โดยรอบศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า แกรนด์ พระราม 9	4-24
รูปที่ 4.2-26	ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการไลฟ์ แอด รัชดา-ห้วยขวาง	4-25
รูปที่ 4.2-27	ลักษณะทั่วไปของโครงการไลฟ์ แอด รัชดา-ห้วยขวาง	4-26
รูปที่ 4.2-28	ลักษณะพื้นที่โดยรอบโครงการไลฟ์ แอด รัชดา-ห้วยขวาง	4-26
รูปที่ 4.2-29	ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการไอดีโอ มิกซ์ สุขุมวิท 103	4-27
รูปที่ 4.2-30	ลักษณะทั่วไปของโครงการไอดีโอ มิกซ์ สุขุมวิท 103	4-28
รูปที่ 4.2-31	ลักษณะพื้นที่โดยรอบโครงการไอดีโอ มิกซ์ สุขุมวิท 103	4-28
รูปที่ 4.3-1	ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจรสำหรับประเทศไทย	4-45
รูปที่ 4.3-2	ขั้นตอนการขออนุมัติผลการศึกษาผลกระทบจราจร สำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานคร	4-58
รูปที่ 4.3-3	ขั้นตอนการขออนุมัติผลการศึกษาผลกระทบจราจร สำหรับพื้นที่ต่างจังหวัด	4-58
รูปที่ 4.3-4	แนวทางการตรวจรายงานผลกระทบ	4-59
รูปที่ 5.2-1	ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ	5-4
รูปที่ 5.2-2	ลักษณะทั่วไปของโครงการ	5-4
รูปที่ 5.2-3	ตำแหน่งที่ตั้งศูนย์การค้าเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์	5-5
รูปที่ 5.2-4	ตำแน่งที่ตั้งของร้านค้าและบริการภายในโครงการ	5-5

สารบัญรูป (ต่อ)

		หน้า
รูปที่ 5.3-1	ลักษณะโครงข่ายของถนนลาดพร้าวที่เป็นช่วงยาวต่อเนื่องและมีซอยเข้า-ออกเป็นจำนวนมาก	5-11
รูปที่ 5.3-2	พื้นที่ศึกษา	5-12
รูปที่ 5.3-3	เส้นทางที่มีการจัดช่องทางพิเศษในปัจจุบัน	5-14
รูปที่ 5.3-4	ตัวอย่างรถประจำทางที่วิ่งในช่องทางพิเศษ	5-15
รูปที่ 5.3-5	สภาพของป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางชิดเกาะกลางบนถนนลาดพร้าว	5-17
รูปที่ 5.3-6	การใช้บริการรถประจำทางชิดเกาะกลาง	5-18
รูปที่ 5.3-7	รถประจำทางที่วิ่งในทิศทางเดียวกับรถประจำทางที่วิ่งชิดเกาะกลาง	5-18
รูปที่ 5.3-8	ลักษณะของป้ายที่แสดงจุดเริ่มต้น (ซ้าย) และสิ้นสุดช่องทางพิเศษ (ขวา)	5-22
รูปที่ 5.3-9	ลักษณะของป้ายเตือนระหว่างการใช้ช่องทางพิเศษ	5-23
รูปที่ 5.4-1	พื้นที่ศึกษา	5-26
รูปที่ 5.4-2	ขั้นตอนการศึกษา	5-28
รูปที่ 5.4-3	ลักษณะการเข้ามาใช้บริการรถโดยสารประจำทางของผู้โดยสาร	5-32
รูปที่ 5.4-4	ป้ายและเครื่องหมายจราจรแสดงช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้าในปัจจุบัน	5-32
รูปที่ 5.4-5	เส้นจราจรแสดงตำแหน่งจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดช่องเดินรถโดยสารประจำทาง	5-33
รูปที่ 5.4-6	แสดงตัวอย่างการติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อการบังคับใช้ช่องจราจร	5-34
รูปที่ 5.4-7	ตัวอย่างการติดตั้งกล้องบนรถโดยสารประจำทาง เพื่อตรวจจับรถประเภทอื่นๆ ที่มีการละเมิดเข้ามาใช้ในช่องทาง	5-34
รูปที่ 5.4-8	ลักษณะของป้ายที่แสดงจุดเริ่มต้น (ซ้าย) และสิ้นสุดช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง (ขวา)	5-35
รูปที่ 5.4-9	ลักษณะของป้ายเตือนก่อนถึงช่องเดินรถโดยสารประจำทาง	5-36
รูปที่ 5.4-10	แสดงตัวอย่างป้ายเตือนการละเมิดเข้ามาใช้ในช่องทางรถโดยสารประจำทาง	5-36
รูปที่ 5.4-11	เส้นจราจรที่แสดงช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางบนถนนลาดพร้าวในปัจจุบัน	5-37
รูปที่ 5.4-12	ตัวอย่างลักษณะของช่องทางรถโดยสารประจำทางและป้ายรับ-ส่งผู้โดยสาร	5-38
รูปที่ 5.6-1	ตำแหน่งที่ตั้งของโรงเรียนบนโครงข่ายถนนโดยภาพรวมทั้งพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร	5-52
รูปที่ 5.6-2	ตำแหน่งที่ตั้งของโรงเรียนบนโครงข่ายถนนภายในพื้นที่ด้านในของถนนวงแหวนรัชดาภิเษก	5-52
รูปที่ 5.6-3	ตำแหน่งที่ตั้งของกลุ่มโรงเรียนสำคัญในพื้นที่ถนนสามเสน	5-53
รูปที่ 5.6-4	ตำแหน่งที่ตั้งของโรงเรียนที่มีปัญหาจราจรติดขัดบนถนนสายหลักโดยรอบ โดยภาพรวมทั้งพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร	5-55
รูปที่ 5.6-5	ตำแหน่งที่ตั้งของกลุ่มโรงเรียนที่มีปัญหาจราจรติดขัดบนถนนสายหลักโดยรอบ 6 กลุ่มโรงเรียน	5-56

สารบัญรูป (ต่อ)

		หน้า
รูปที่ 5.7-1	ตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่ศึกษาย่านมีนบุรี	5-62
รูปที่ 5.7-2	พื้นที่ศึกษาย่านมีนบุรี	5-63
รูปที่ 5.7-3	จุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ศึกษา	5-64
รูปที่ 5.7-4	สภาพปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณจุดที่ 1	5-65
รูปที่ 5.7-5	มีการติดตั้งป้ายบังคับเดินรถเข้าได้เพียงอย่างเดียว	5-66
รูปที่ 5.7-6	ขาดการแจ้งเตือนบริเวณกลางซอยสีหบุรานุกิจ 11 ให้เลี่ยงไปใช้ซอยสีหบุรานุกิจ 13 แทน	5-66
รูปที่ 5.7-7	ผังการใช้พื้นที่ตลาดมีนบุรี	5-67
รูปที่ 5.7-8	ผลกระทบจากตลาดมีนบุรีต่อถนนสีหบุรานุกิจ	5-68
รูปที่ 5.7-9	จุดที่มีปัญหาจราจรติดขัดในตลาดมีนบุรี	5-68
รูปที่ 5.7-10	สภาพปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกหทัยราษฎร์เนื่องจากรถเลี้ยวขวา	5-70
รูปที่ 5.7-11	จุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ศึกษา	5-71
รูปที่ 5.7-12	แนวทางการแก้ไขปัญหารถจอดโดยใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขัน	5-72
รูปที่ 5.7-13	แนวทางการแก้ไขปัญหาโดยการติดตั้งรั้วถาวรป้องกันคนข้ามถนนและขึ้น-ลงรถโดยสารประจำทาง	5-72
รูปที่ 5.7-14	แผนการจัดการจราจรบริเวณซอยสีหบุรานุกิจ 11 และ 13	5-73
รูปที่ 5.7-15	ติดตั้งเครื่องหมายจราจรบริเวณกลางซอยสีหบุรานุกิจ 11	5-73
รูปที่ 5.7-16	บังคับให้รถที่ออกมาตัดกระแสรถไปออกอีกด้านหนึ่งแทน	5-74
รูปที่ 5.7-17	ปัญหารถโดยสารประจำทางจอดส่งผู้โดยสารในบริเวณกลางตลาด	5-74
รูปที่ 5.7-18	ปัญหาการเสียเวลาของรถโดยสารประจำทางในการเข้าอู่	5-75
รูปที่ 5.7-19	การปรับมุมรูปแบบการจอดของรถโดยสารประจำทางที่ออกจากอู่	5-76
รูปที่ 5.7-20	ข้อเสนอให้ตลาดมีนบุรีปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเพื่อจัดช่องจราจร	5-77
รูปที่ 5.7-21	แนวทางการแก้ไขปัญหารถตู้โดยสารและรถสองแถวจอดแช่โดยใช้เจ้าหน้าที่กวดขัน	5-78
รูปที่ 5.7-22	แนวทางการปรับปรุงจุดกลับรถและทางข้ามสำหรับคนเดินเท้า	5-79
รูปที่ 5.7-23	แนวทางการแก้ไขบริเวณทางแยกหทัยราษฎร์โดยการปิดทางแยกแล้วให้ไปกลับรถใต้สะพานแทน	5-80
รูปที่ 5.9-1	ตำแหน่งที่ตั้งของช่วงถนนที่ศึกษา	5-90
รูปที่ 5.9-2	แนวทางการปรับปรุงถนนพระรามที่ 1 ช่วงระหว่างทางแยกเฉลิมเผ่าและทางแยกราชประสงค์	5-95
รูปที่ 5.9-3	ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงทิศทางการสัญจรบน ถนนพระรามที 1 ที่มุ่งหน้าทางแยกราชประสงค์	5-95

สารบัญรูป (ต่อ)

		หน้า
รูปที่ 5.9-4	รูปแบบการจัดการจราจรบริเวณทางเข้าออกสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่เสนอแนะ	5-96
รูปที่ 5.9-5	แนวทางการปรับปรุงถนนเพลินจิต ช่วงระหว่างทางแยกราชประสงค์และทางแยกชิดลม	5-97
รูปที่ 5.9-6	การติดตั้งป้ายจราจรบนถนนเพลินจิตที่มาจากแยกเพลินจิตมุ่งหน้าแยกราชประสงค์ บริเวณก่อนข้ามแยกชิดลม	5-97
รูปที่ 5.9-7	ตำแหน่งที่เสนอให้ติดตั้งป้ายจราจรห้ามสลับช่องจราจรทดแทนของเดิมที่หายไป	5-97
รูปที่ 5.9-8	แนวทางการปรับปรุงถนนเพลินจิต ช่วงระหว่างทางแยกชิดลมและทางแยกเพลินจิต	5-98
รูปที่ 5.9-9	แนวทางการปรับปรุงถนนเพลินจิต ช่วงระหว่างทางแยกเพลินจิตและด่านทางด่วนสุขุมวิท	5-99
รูปที่ 5.9-10	สภาพโคมสัญญาณไฟและการส่องสว่างบริเวณด่านทางด่วนสุขุมวิท	5-99
รูปที่ 5.9-11	แนวทางการปรับปรุงถนนสุขุมวิท ช่วงด่านทางด่วนสุขุมวิทและทางแยกนานา	5-100
รูปที่ 5.10-1	ตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่ศึกษาบริเวณทางแยกโรงปูน	5-101
รูปที่ 5.10-2	พื้นที่ศึกษาบริเวณทางแยกโรงปูน	5-102
รูปที่ 5.10-3	ทิศทางของรถที่ต้องมาผ่านทางแยกโรงปูน	5-103
รูปที่ 5.10-4	ปริมาณจราจรและความยาวแถวคอยบริเวณทางแยกโรงปูน	5-104
รูปที่ 5.10-5	สภาพปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกโรงปูน	5-104
รูปที่ 5.10-6	แนวคิดการเปิดจุดกลับรถจุดที่ 2 ที่บริเวณทางแยกโรงปูน	5-105
รูปที่ 5.10-7	กายภาพบริเวณทางแยกโรงปูนก่อนปรับปรุง	5-106
รูปที่ 5.10-8	กายภาพบริเวณทางแยกโรงปูนหลังปรับปรุง	5-107
รูปที่ 5.10-9	ความยาวแถวคอยบริเวณทางแยกก่อนและหลังปรับปรุง	5-109
รูปที่ 5.10-10	ภาพจำลองสภาพการจราจรก่อนและหลังการปรับปรุงบริเวณทางแยกโรงปูน	5-110
รูปที่ 5.11-1	พื้นที่ในการขี่จักรยาน	5-119
รูปที่ 5.11-2	ตัวอย่างรูปตัดของถนนที่จัดให้มีช่องจราจรเฉพาะสำหรับจักรยาน	5-122
รูปที่ 5.11-3	ตัวอย่างรูปตัดช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยาน	5-123
รูปที่ 6.1-1	การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการในโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักที่ผ่านมา	6-2

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล
1.2 วัตถุประสงค์
1.3 ขอบเขตการศึกษา
1.4 การบริหารงานโครงการและขั้นตอนการศึกษา
1.5 องค์ประกอบของรายงาน

1.1 หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบกำลังประสบกับปัญหาด้านการจราจร และมีแนวโน้มจะรุนแรงมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ เป็นผลอันเนื่องมาจากความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งหากไม่มีการเตรียมการแก้ไขแต่เนิ่น ๆ ก็จะส่งผลกระทบโดยตรงต่อความเป็นอยู่ของประชาชน รวมทั้งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม

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

1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 เพื่อศึกษาทบทวนและปรับปรุงแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรที่ผ่านมาให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน

1.2.2 ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนบนถนนสายต่าง ๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร

1.2.3 จัดทำแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจรอันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาต่าง ๆ ที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อสภาพการจราจร

1.2.4 เพื่อเพิ่มพูนความรู้และศักยภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการวิเคราะห์และวางแผนระบบการจราจรให้แก่บุคลากรของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1.3 ขอบเขตการศึกษา

งานที่ 1 : งานศึกษาทบทวนและปรับปรุงแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนที่ผ่านมา

ที่ปรึกษาจะทำการทบทวน ตรวจสอบสถานภาพ สภาพปัญหาและอุปสรรค รวมทั้งแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในโครงการศึกษาระยะที่ 1 2 3 และ 4 อันประกอบด้วย การแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งที่เป็นจุดบนถนนสายหลักต่าง ๆ หรือเป็นลักษณะพื้นที่ที่มีปัญหาการจราจรแออัดหรือการเชื่อมต่อการเดินทางโดยระบบโดยสารสาธารณะ เพื่อทำการศึกษาปรับปรุงหรือแก้ไขบริเวณที่เป็นปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักหรือพื้นที่ที่มีลักษณะหรือสภาพปัญหาที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งศึกษาสำรวจและปรับปรุงข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีความสอดคล้องกับสถานะในปัจจุบันพร้อมทั้งจัดทำแนวทางหรือรายละเอียดเบื้องต้น เพื่อให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้

งานที่ 2 : งานศึกษาและแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน

ที่ปรึกษาจะทำการศึกษาทบทวนข้อมูลจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจร ในรายงานการประเมินสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2553 ซึ่งอยู่ในโครงการระยะที่ 4 ที่ได้รวบรวมข้อมูลจากสถานีตำรวจนครบาลต่าง ๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีประมาณ 250 จุด รวมทั้งทำการสำรวจเพิ่มเติมเพื่อนำมาทำการวิเคราะห์ ประเมินผล และคัดเลือกจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมากซึ่งอยู่บนถนนสายหลักหรือสายรอง เช่น จุดกลับรถ จุดคอขวด และป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง รวมทั้งทางแยกที่มีปัญหาการจราจรติดขัด แล้วทำการเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรซึ่งอาจจะเป็นเพียงจุดหรือตำแหน่งเดียวหรืออาจเป็นกลุ่มของจุดหรือตำแหน่งที่รวมกันเป็นลักษณะของพื้นที่ (Area) หรือบนถนนสายหลักหรือสายรองเดียวกัน (Corridor) ในกรณีที่จำเป็นต้องจัดทำแบบแสดงรายละเอียดเบื้องต้นเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการควบคู่กับการเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรด้วย

งานที่ 3 : งานจัดทำแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องจากโครงการพัฒนาต่าง ๆ

ที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านการจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดการดึงดูดการจราจร ได้แก่ โครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ เช่น อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า โรงแรม เป็นต้น และทำการศึกษาทบทวนข้อกำหนดของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาผลกระทบด้านการจราจรที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อนำมาใช้ประกอบการกำหนดแนวทางป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบหรือการเสนอแนะเกี่ยวกับการปรับปรุงแก้ไข กฎ ระเบียบ ให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบันต่อไป

งานที่ 4 : งานให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน

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

งานที่ 5 : งานถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาจะถ่ายทอดองค์ความรู้ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์และวางแผนด้านการจราจรและขนส่งให้กับเจ้าหน้าที่ของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเพิ่มพูนความรู้และศักยภาพ โดยการจัดการสัมมนาไม่น้อยกว่า 1 ครั้ง ครั้งละประมาณ 50 คน และฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการไม่น้อยกว่า 1 ครั้ง ครั้งละประมาณ 30 คน

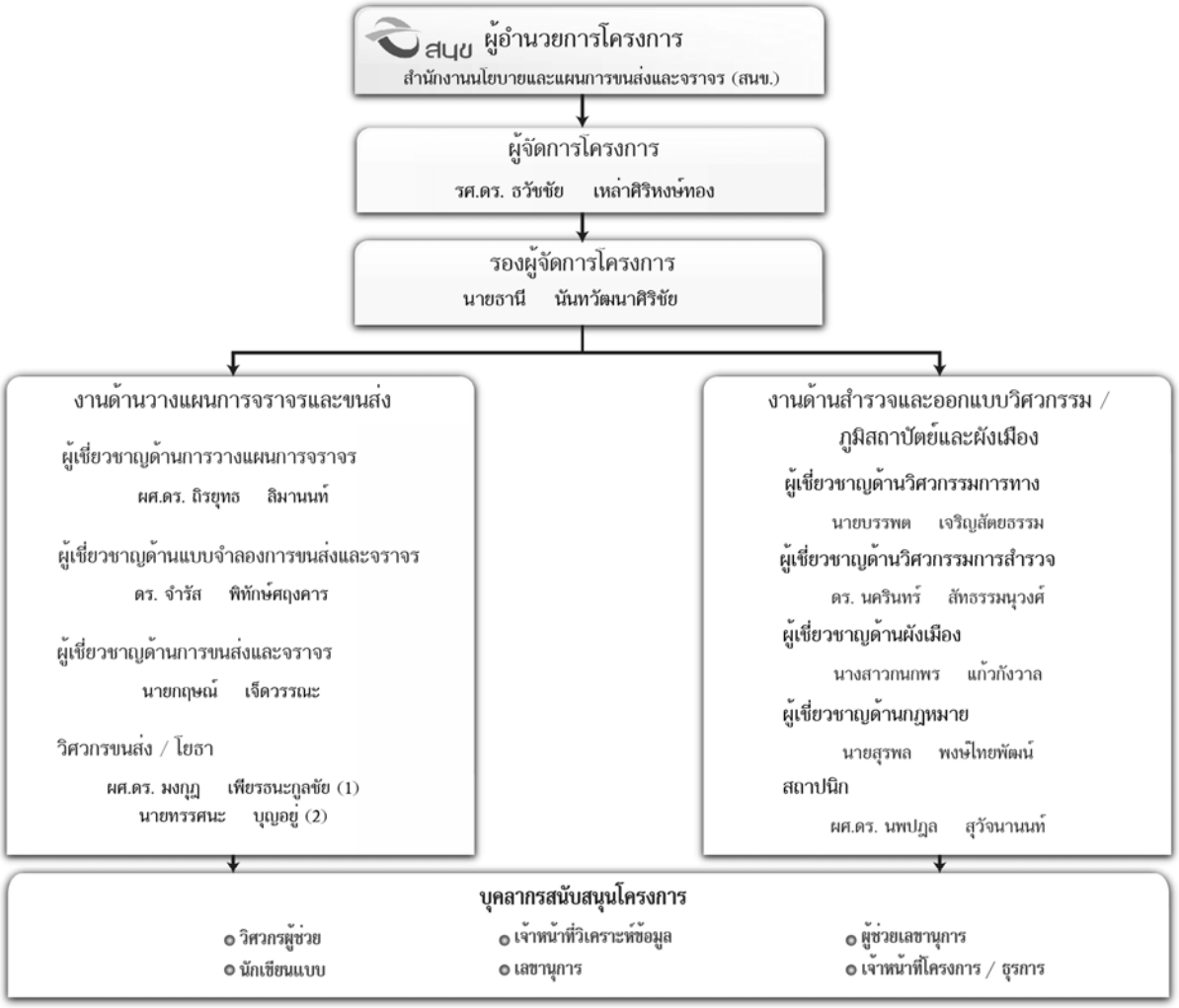
1.4 การบริหารงานโครงการและขั้นตอนการศึกษา

1.4.1 กลุ่มที่ปรึกษา

เนื่องด้วยงานศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก เป็นงานที่มีความสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งปัจจุบันสภาพปัญหาอยู่ในช่วงวิกฤต กลุ่มที่ปรึกษาตระหนักถึงความสำคัญของโครงการดังกล่าว จึงได้จัดเตรียมบุคลากรที่มีความชำนาญเชี่ยวชาญในหลายวิชาที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาของโครงการ ได้แก่ การวางแผนระบบการขนส่ง การวางแผนระบบการบริหารและจัดการจราจร วิศวกรรมการทาง การออกแบบทางด้านภูมิสถาปัตย์และผังเมือง เป็นต้น สำหรับกลุ่มที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัทชั้นนำทางด้านการวางแผนระบบการขนส่งและการจราจรและสถาบันชั้นนำที่มีชื่อเสียงในการศึกษาวิจัยทางด้านระบบการจราจรและขนส่ง โดยมีบริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด เป็นบริษัทนำ (Lead Firm) และรายชื่อของกลุ่มที่ปรึกษา ประกอบด้วย

1) บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด
2) บริษัท สมาร์ทแพลน คอนซัลแตนท์ จำกัด และ
3) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

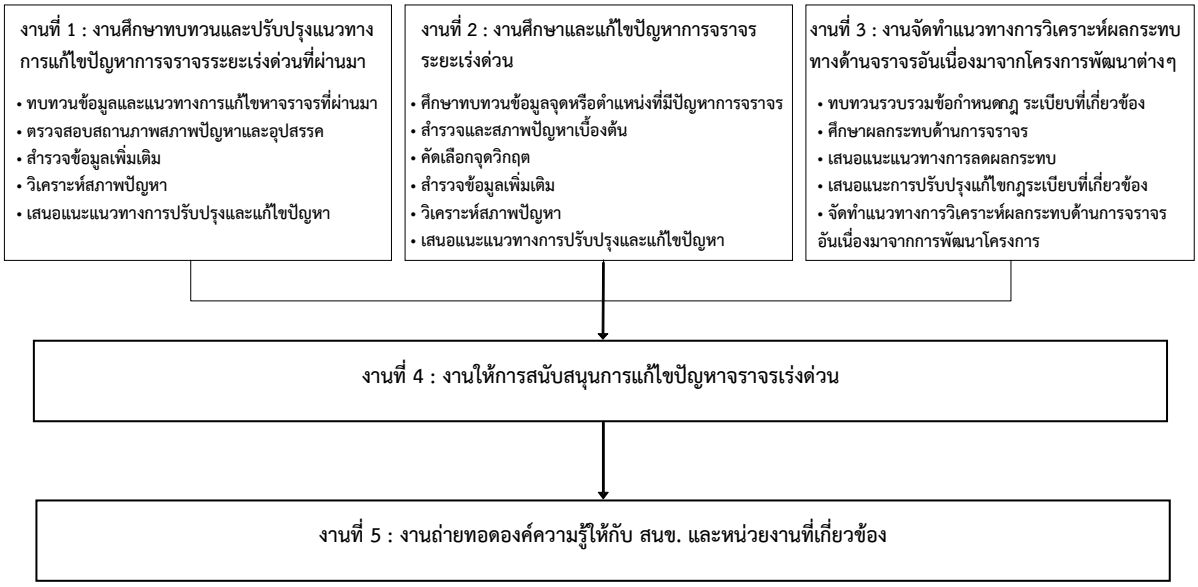
บุคลากรหลักของกลุ่มที่ปรึกษา ประกอบด้วย ผู้เชี่ยวชาญในสาขาต่าง ๆ นอกจากนี้ยังได้เพิ่มเติมบุคลากรในการประสานงานโครงการระหว่างที่ปรึกษากับทาง สนข. เพื่อให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น รวมทั้งที่ปรึกษาได้จัดบุคลากรสนับสนุนช่วยการทำงานของบุคลากรหลักด้วย ดังแสดงรายละเอียดการจัดแผนภูมิองค์กรบริหารโครงการตาม**รูปที่ 1.4-1**



รูปที่ 1.4-1 แผนภูมิองค์กรบริหารโครงการ

1.4.2 ขั้นตอนการศึกษา

จากขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษา (TOR) จัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ได้กำหนดขอบเขตของงานออกเป็น 5 ส่วนงานหลัก โดยมีขั้นตอนการศึกษาและแผนการดำเนินงานของงาน แสดงใน**รูปที่ 1.4-2**



รูปที่ 1.4-2 ขั้นตอนการศึกษาโครงการ

โดยงานที่ 1 ถึงงานที่ 3 เป็นงานหลักพื้นฐานที่มีขอบเขตขั้นตอนและวิธีการศึกษา ตลอดจนผลลัพธ์ที่ได้ชัดเจน ในขณะที่งานในส่วนที่ 4 จะเป็นการศึกษาตามที่ได้รับมอบหมายเฉพาะเรื่อง ซึ่งอาจมีความแตกต่างกันตามวัตถุประสงค์ของ สนข. และงานที่ 5 เป็นการถ่ายทอดองค์ความรู้ให้แก่ สนข. โดยได้นำแนวทางการศึกษาและตัวอย่างของการศึกษามาจัดฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ และจัดสัมมนาผลการศึกษาเพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบถึงผลการดำเนินการโครงการ สามารถสรุปงานแต่ละส่วนได้ดังนี้

งานที่ 1: งานศึกษาทบทวนและปรับปรุงแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนที่ผ่านมา

งานศึกษาทบทวนดังกล่าวจะทำให้ทราบสถานภาพ สภาพปัญหาและอุปสรรคของแผนแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนที่ได้นำเสนอต่อหน่วยงานปฏิบัติในโครงการศึกษา ระยะที่ 1 2 3 และ 4 ที่ผ่านมา ได้นำไปสู่การปฏิบัติมากน้อยเพียงไร

นอกจากนี้ ยังเป็นการปรับปรุงแก้ไขแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนสำหรับโครงการที่ได้ศึกษาในระยะที่ 1 2 3 และ 4 โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการที่ยังไม่ได้ดำเนินการให้มีความสอดคล้องกับสภาพปัญหาที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน โดยจะจัดทำแนวทางหรือรายละเอียดเบื้องต้นในการแก้ไขปัญหาจราจร เพื่อให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้

งานที่ 2: งานศึกษาและแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน

งานศึกษานี้เป็นการทบทวนเพื่อให้ได้แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรที่จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจร ที่ได้รวบรวมจากสถานีตำรวจในท้องที่ที่รับผิดชอบ ซึ่งอยู่ในรายงานการประเมินสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปี 2553 ในโครงการศึกษาระยะที่ 4 โดยมีรายละเอียดมากพอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปปฏิบัติต่อได้อย่างมีประสิทธิภาพ

งานที่ 3: งานจัดทำแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาต่าง ๆ

การทบทวน รวบรวมและผลการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านการจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดปริมาณการจราจร รวมทั้งข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้ในการจัดทำ “แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องจากโครงการพัฒนาต่าง ๆ” ซึ่งจะประกอบ ไปด้วยรายละเอียดในการศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการกำหนดแนวทางป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ พร้อมทั้งกฎ ระเบียบ ให้มีความเหมาะสม ทั้งนี้เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางสำหรับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรของโครงการต่อไป

งานที่ 4: งานให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน

เพื่อให้มีแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรที่เร่งด่วนสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปดำเนินการอันจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร หรืองานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่ได้รับมอบหมายจาก สนข.

งานที่ 5: งานถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เพื่อให้บุคลากรของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถนำความรู้ไปใช้ในการแก้ไขและวางแผนด้านการจราจรและขนส่งต่อไป

1.5 องค์ประกอบของรายงาน

รายงานฉบับสมบูรณ์ ประกอบด้วยเนื้อหาของรายงานจำนวน 6 บท ดังนี้

บทที่ 1 บทนำ กล่าวถึงความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ เนื้อหาขอบเขตที่จะทำการศึกษาและขั้นตอนของการศึกษาโครงการ

บทที่ 2 งานศึกษาทบทวนและปรับปรุงแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนที่ผ่านมา งานศึกษาทบทวนดังกล่าวจะทำให้ทราบสถานภาพ สภาพปัญหาและอุปสรรคของแผนแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนที่ได้นำเสนอต่อหน่วยงานปฏิบัติในโครงการศึกษา ระยะที่ 1 2 3 และ 4 ที่ผ่านมาได้นำไปสู่การปฏิบัติมากน้อยเพียงไร

บทที่ 3 งานศึกษาและแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน งานศึกษานี้เป็นการทบทวนเพื่อให้ได้แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรที่จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจร ที่ได้รวบรวมจากสถานีตำรวจในท้องที่ที่รับผิดชอบ ซึ่งอยู่ในรายงานการประเมินสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปี 2553 ในโครงการศึกษาระยะที่ 4 โดยมีรายละเอียดมากพอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปปฏิบัติต่อได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บทที่ 4 งานจัดทำแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาต่าง ๆ การทบทวน รวบรวมและผลการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านการจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดปริมาณการจราจร รวมทั้งข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้ในการจัดทำ “แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องจากโครงการพัฒนาต่าง ๆ” ซึ่งจะประกอบไปด้วยรายละเอียดในการศึกษาและวิเคราะห์แนวทางการกำหนดแนวทางป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบ พร้อมทั้งกฎ ระเบียบ ให้มีความเหมาะสม ทั้งนี้ เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางสำหรับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรของโครงการต่อไป

บทที่ 5 งานให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน เป็นการศึกษาเพื่อให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาการจราจรเร่งด่วนจำนวนทั้งสิ้น 10 เรื่อง ประกอบด้วย

1) แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณโครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์
2) แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางพิเศษสวนกระแสจราจรบนถนนลาดพร้าว
3) แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางบนถนนลาดพร้าว
4) แนวทางการออกแบบและติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณข้างทาง
5) การประเมินมาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ปัญหาจราจร
6) การแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสีหบุรานุกิจบริเวณตลาดมีนบุรี
7) การปรับปรุงข้อกฎหมายในการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการลงทุน ติดตั้ง และบำรุงรักษาอุปกรณ์ด้านการจราจร
8) การศึกษาการจัดการจราจรบนถนนสุขุมวิท ถนนเพลินจิต และถนนพระรามที่ 1 ช่วงแยกนานาถึงแยกเฉลิมเผ่า
9) การแก้ปัญหาการจราจรบนถนนกำแพงเพชรบริเวณตลาด อ.ต.ก.
10) การศึกษาองค์ประกอบที่เหมาะสมในการกำหนดเส้นทางจักรยานในเขตเมือง

บทที่ 6 การถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นงานในส่วนสุดท้ายของการศึกษา ซึ่งนำเสนอรายละเอียดขั้นตอนและแผนการจัดอบรมเชิงปฏิบัติการ การจัดสัมมนาเสนอผลการศึกษาให้แก่เจ้าหน้าที่ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 2

งานศึกษาทบทวนและปรับปรุง
แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน
ที่ผ่านมา

บทที่ 2 งานศึกษาทบทวนและปรับปรุงแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนที่ผ่านมา

2.1 บทนำ
2.2 ผลการทบทวนโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักในระยะที่ผ่านมา
2.3 การติดตามและตรวจสอบสถานะภาพของโครงการ
2.4 การคัดกรองเพื่อปรับปรุงแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนที่ผ่านมา
2.5 การจัดทำสรุปผลการติดตามและประเมินผลที่ผ่านมาในการดำเนินการโครงการ

2.1 บทนำ

2.1.1 หลักการและเหตุผล

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการโครงการศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1 ระยะที่ 2 ระยะที่ 3 และระยะที่ 4 ซึ่งผลการศึกษาได้เสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรครอบคลุมถนนสายหลักของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบที่มีปัญหาการจราจรติดขัดที่มีลักษณะเป็นจุดหรือพื้นที่ที่มีสภาพปัญหาแตกต่างกันและส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรบนถนนสายหลักและพื้นที่โดยรอบอย่างเบ็ดเสร็จ ซึ่ง สนข. ได้ทำการติดตามตรวจสอบสถานภาพ สภาพปัญหาและอุปสรรค ตามแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรที่นำเสนอในโครงการศึกษาระยะที่ผ่านมา เมื่อได้ดำเนินการโครงการศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักทุกครั้งในระยะต่อมา พบว่าได้มีการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งที่ผ่านมาสามารถบรรเทาปัญหาการจราจรได้ระดับหนึ่ง

ในการดำเนินการโครงการศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักในครั้งนี้จึงจำเป็นต้องมีการทบทวนและติดตามผลการดำเนินการของโครงการฯ ในระยะที่ผ่านมาเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรและให้เกิดผลทันต่อความจำเป็นเร่งด่วน และให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหาจราจรจำเป็นที่จะต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักของโครงการและผลการแก้ไขปัญหาจราจรของแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักของโครงการที่ได้ดำเนินการแล้ว รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการโครงการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการติดตามการแก้ปัญหาการจราจรของ สนข. รวมทั้งจะได้ทำการศึกษาปรับปรุงหรือแก้ไขบริเวณที่เป็นปัญหาการจราจร อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพปัญหา

ให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และความต้องการเดินทางในสภาวะปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณการจราจรหรือบรรเทาปัญหาการเดินทางของประชาชน อันเป็นการยกระดับคุณภาพการให้บริการของโครงข่ายการจราจรเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

2.1.2 แนวทางการศึกษา

การดำเนินการโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักในแต่ละระยะที่ผ่านมาได้ทำการติดตามและประเมินผลการดำเนินการโครงการในระยะก่อนหน้านี้ทุกครั้งและจัดทำเป็นรายงานการติดตามและประเมินผลการดำเนินการโครงการ

ที่ปรึกษาจะได้ทำการทบทวนรายงานการติดตามและประเมินผลการดำเนินการโครงการ ระยะที่ 1 ระยะที่ 2 และระยะที่ 3 ซึ่งอยู่ในโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักในระยะที่ 4 ที่ได้ดำเนินการผ่านมาล่าสุด โดยมีแนวทางการดำเนินการดังนี้

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

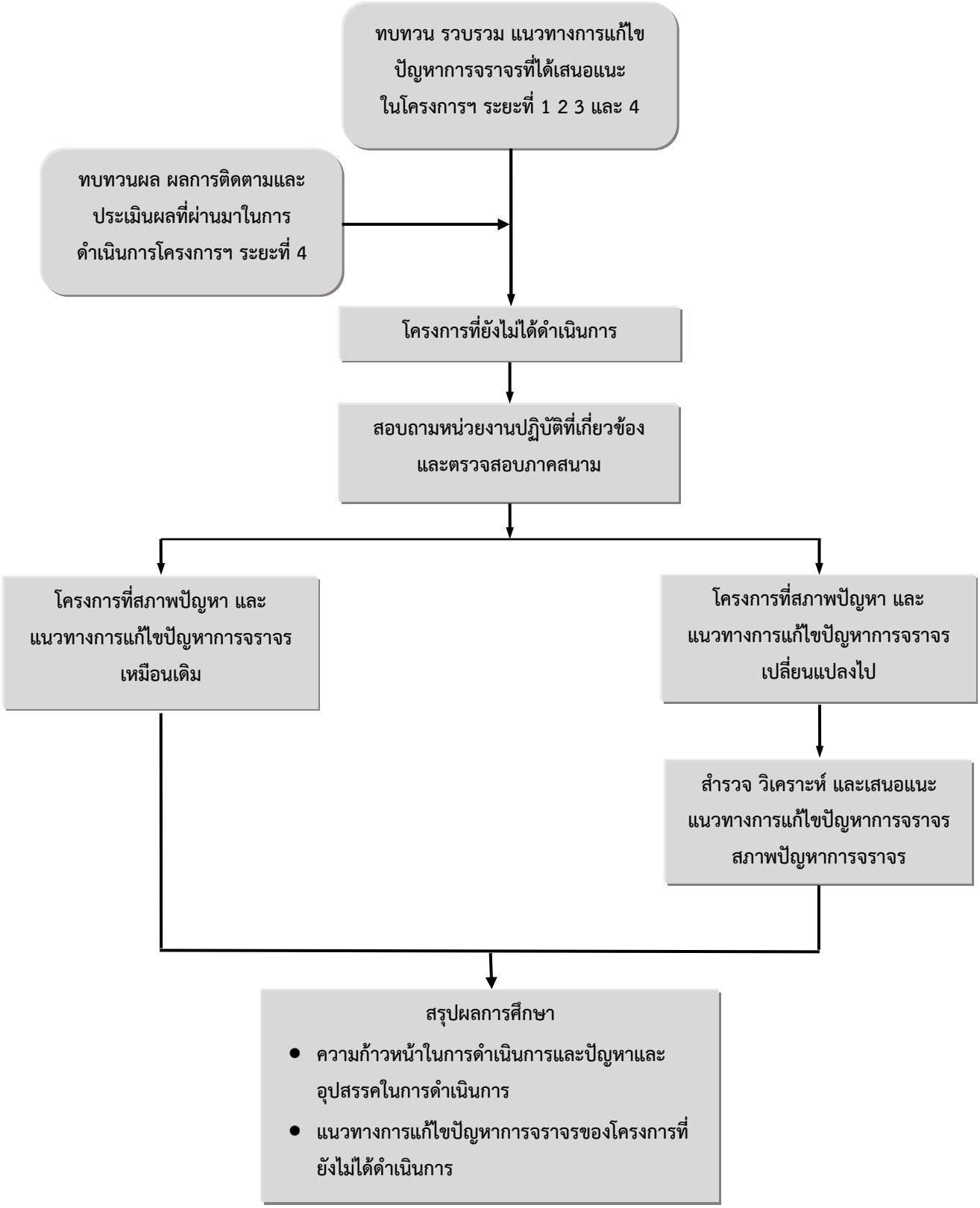
ในส่วนที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ก็จะทำการทบทวนแนวทางการแก้ไขที่ได้เสนอไว้โดยแยกกลุ่มของโครงการออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

กลุ่มที่ 1 : กลุ่มที่มีสภาพปัญหาและแนวทางการปรับปรุงเดิมที่มีความเหมาะสมอยู่แล้ว ก็จะใช้แผนการแก้ไขปัญหาจราจรเดิม

กลุ่มที่ 2 : กลุ่มที่มีสภาพปัญหาและลักษณะทางกายภาพมีการเปลี่ยนแปลง ก็จะทำการวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางปรับปรุงหรือแก้ไขแผนการแก้ไขปัญหาให้มีความสอดคล้องกับสภาวะในปัจจุบัน และมีรายละเอียดที่มากพอที่จะสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้

ที่ปรึกษาจะทำการสรุปผลการดำเนินการของโครงการทั้งหมดที่ได้จัดทำไว้พร้อมสถานะภาพในการดำเนินการโครงการดังกล่าว รวมทั้งสภาพปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดที่ไม่สามารถนำแผนไปสู่การปฏิบัติได้ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการติดตามแก้ไขปัญหาของ สนข. และจัดทำข้อเสนอแนะในการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ

แนวทางและขั้นตอนการศึกษาในงานที่ 1: การศึกษาทบทวนและปรับปรุงแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในระยะเร่งด่วนที่ผ่านมา แสดงดังใน**รูปที่ 2.1-1**



รูปที่ 2.1-1 แนวทางการทบทวนและปรับปรุงแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนที่ผ่านมา

2.2 ผลการทบทวนโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักในระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนตามแผนเร่งด่วนของโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักในระยะที่ผ่านมา สามารถจำแนกตามประเภทและลักษณะของโครงการ ได้เป็น 6 กลุ่มงาน ดังแสดงใน **รูปที่ 2.2-1** ถึง **รูปที่ 2.2-6** โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มที่ 1 : <u>การจัดทำแผนการแก้ไขจุดวิกฤตที่มีปัญหาจราจรติดขัด</u>

ในการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1 ได้มีการเสนอแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงแก้ไขจุดวิกฤตที่มีปัญหาจราจรติดขัดที่เสนอให้ทำการปรับปรุงจำนวน 82 จุด โดยมีโครงการและประเด็นแก้ไขปรับปรุงรวมทั้งสิ้น 408 โครงการ

จุดวิกฤตที่มีปัญหาจราจรติดขัดที่เสนอให้ทำการปรับปรุงจำนวน 82 จุดดังกล่าว สามารถแบ่งออกตามลักษณะทางกายภาพของจุดวิกฤตได้เป็น 2 ประเภท คือ

(1) จุดวิกฤตบริเวณช่วงถนน จำนวน 24 จุด

(2) จุดวิกฤตบริเวณทางแยก จำนวน 58 จุด

กลุ่มที่ 2 : <u>การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรเส้นทางสายหลัก</u>

<u>การศึกษาโครงการ ระยะที่ 2</u> : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 43 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาถนนสายหลัก 5 สายทาง ระยะทางรวม 51 กิโลเมตร ดังนี้

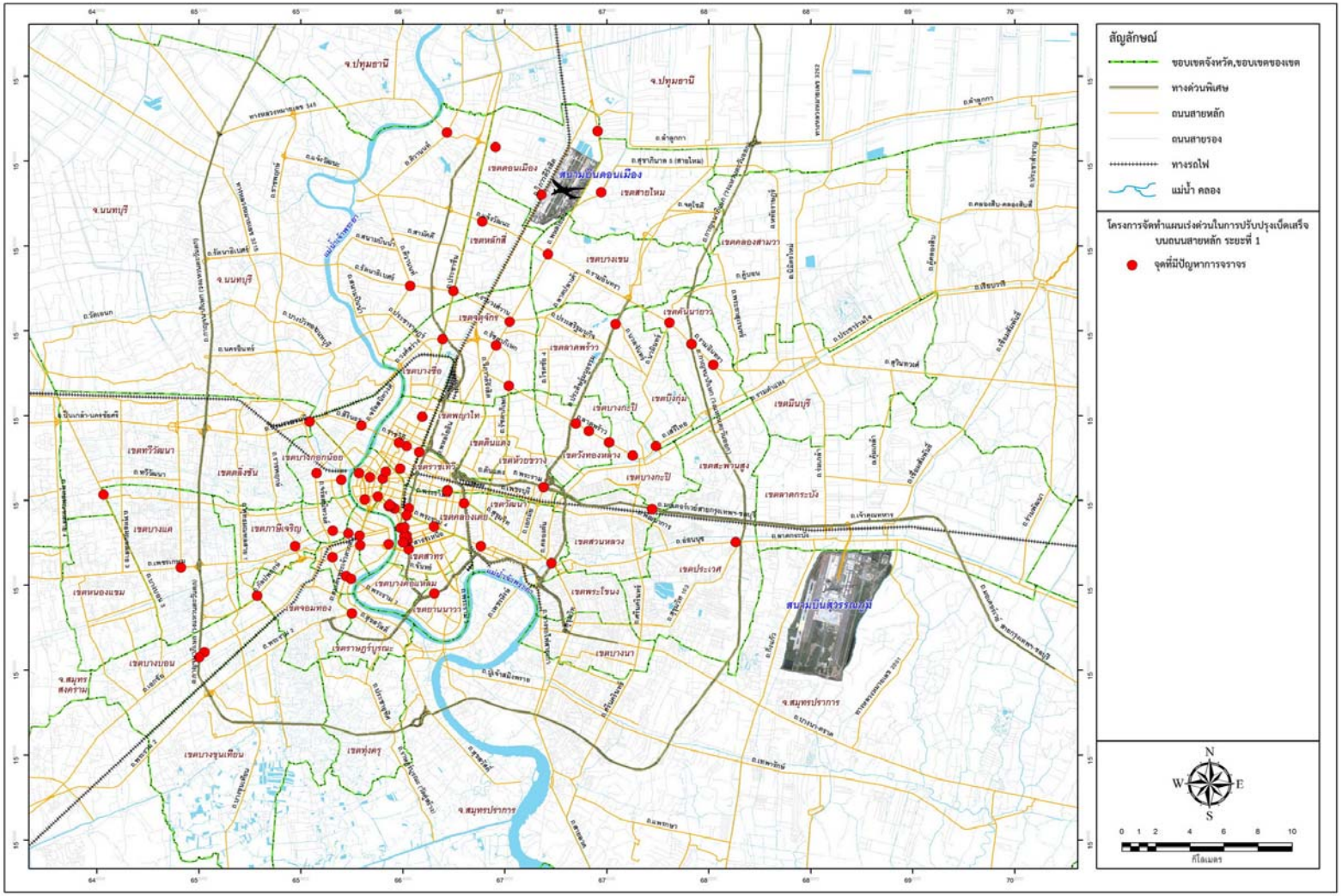
(1) ถนนประดิษฐ์มนูธรรม (แยกถนนพระราม 9 – แยกถนนรามอินทรา) ระยะทาง 13 กิโลเมตร

(2) ถนนเสรีไทย (แยกนิด้า – แยกเมืองมีน) ระยะทาง 8 กิโลเมตร

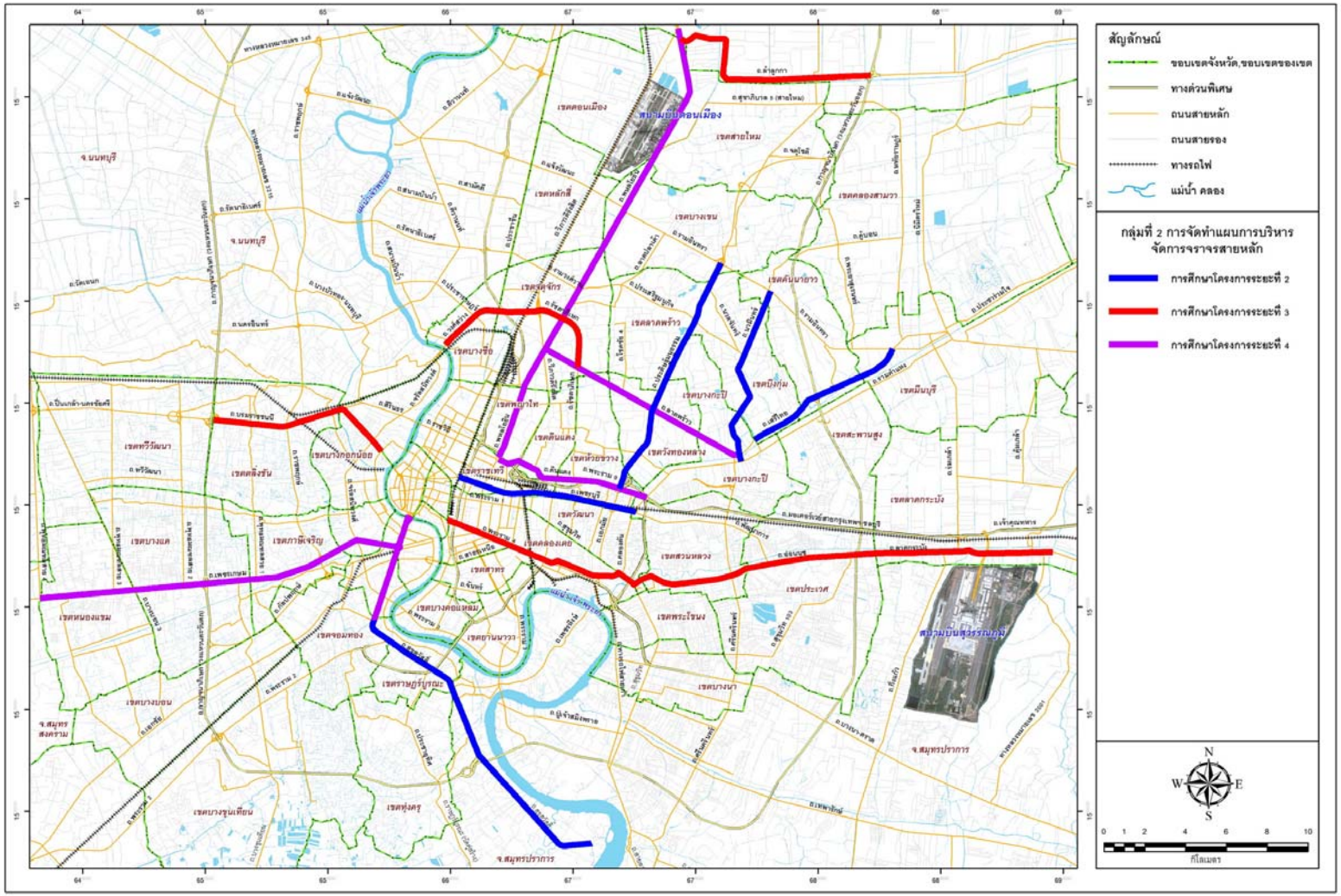
(3) ถนนสุขสวัสดิ์ (แยกจอมทอง – แยกพระสมุทรเจดีย์) ระยะทาง 16 กิโลเมตร

(4) ถนนนวมินทร์ (แยกถนนรามอินทรา – แยกถนนรามคำแหง) ระยะทาง 9 กิโลเมตร

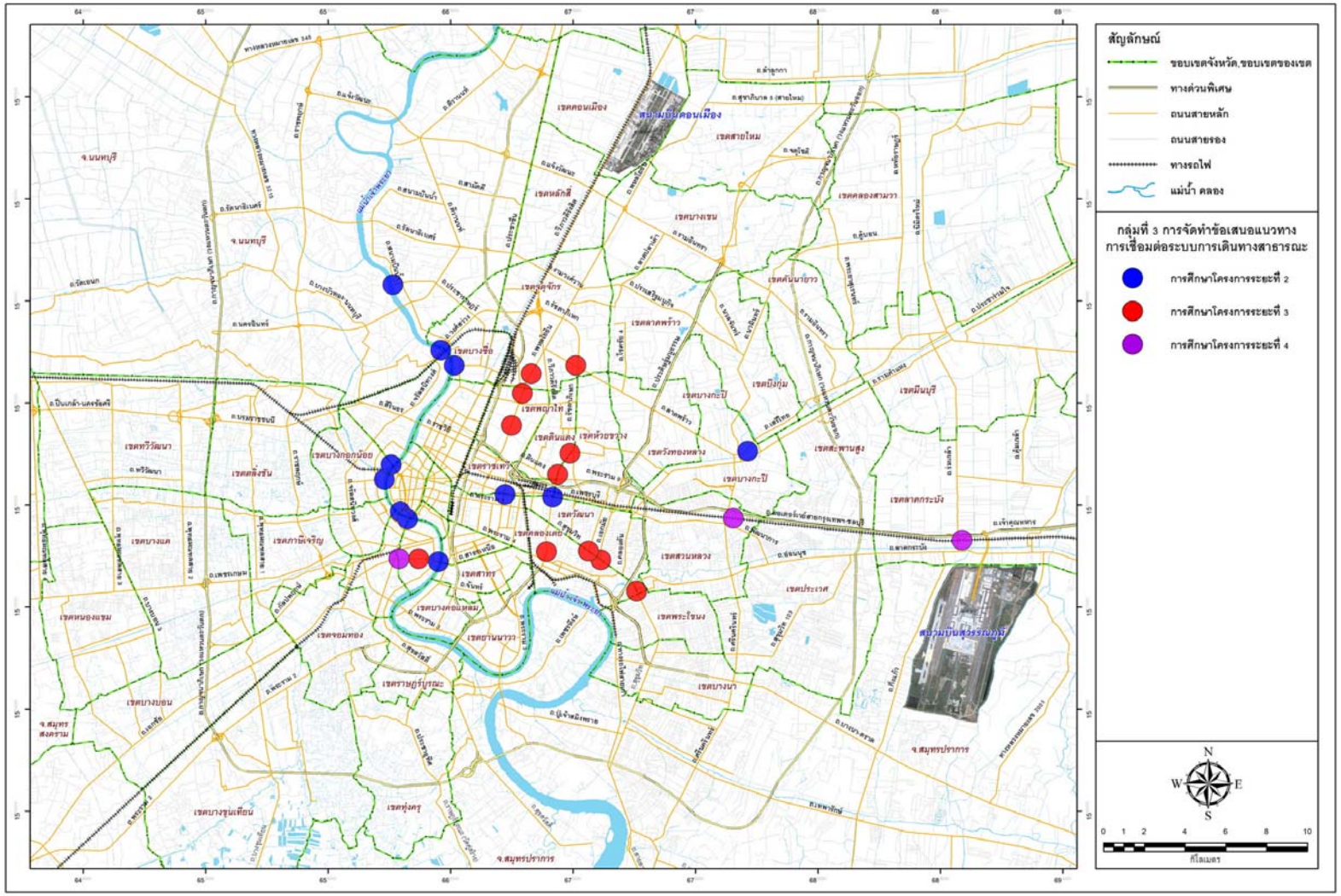
(5) ถนนเพชรบุรี (แยกอโศก – แยกยมราช) ระยะทาง 5 กิโลเมตร



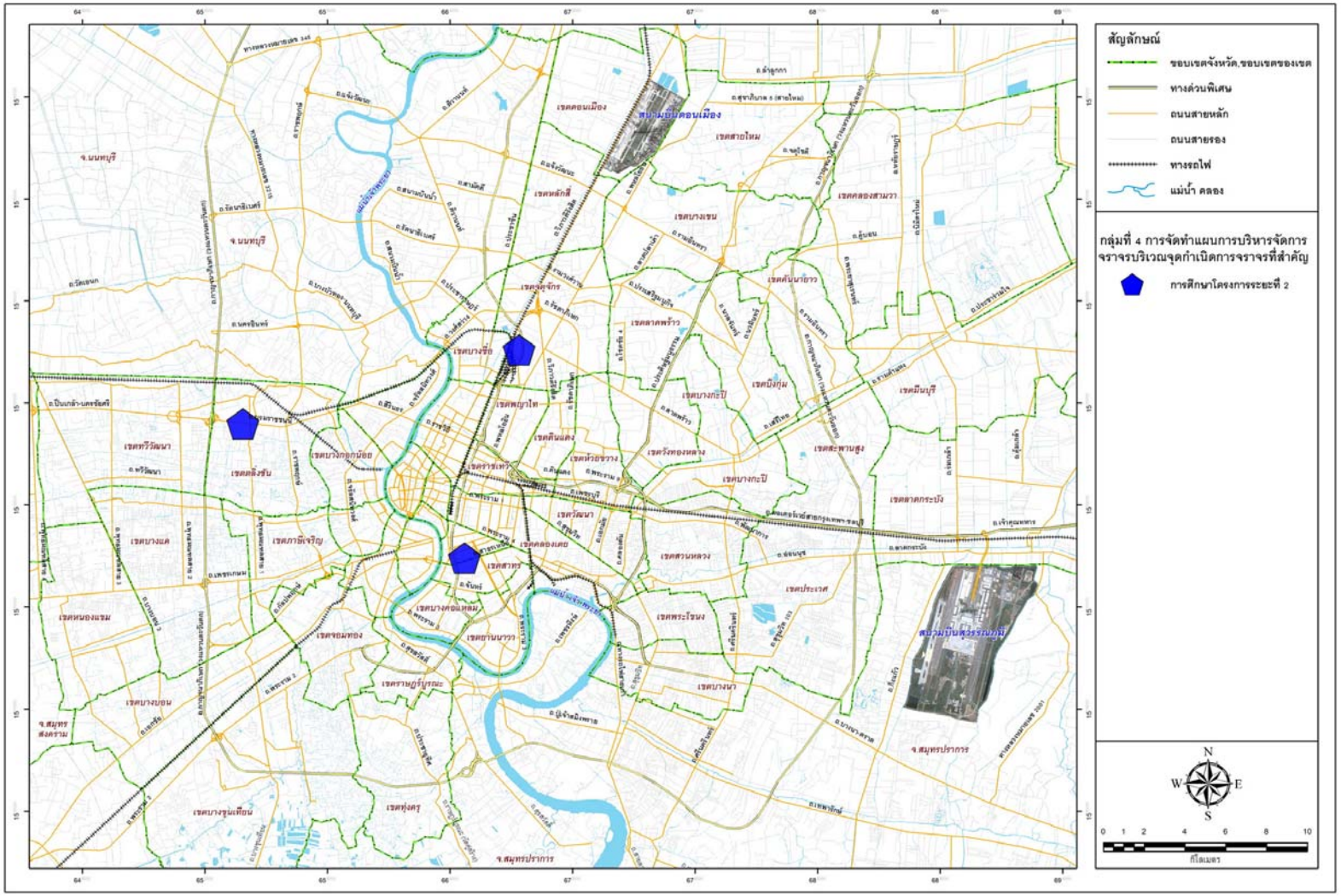
รูปที่ 2.2-1 กลุ่ม 1 การจัดทำแผนการแก้ไขจุดวิกฤตที่มีปัญหาจราจรติดขัด



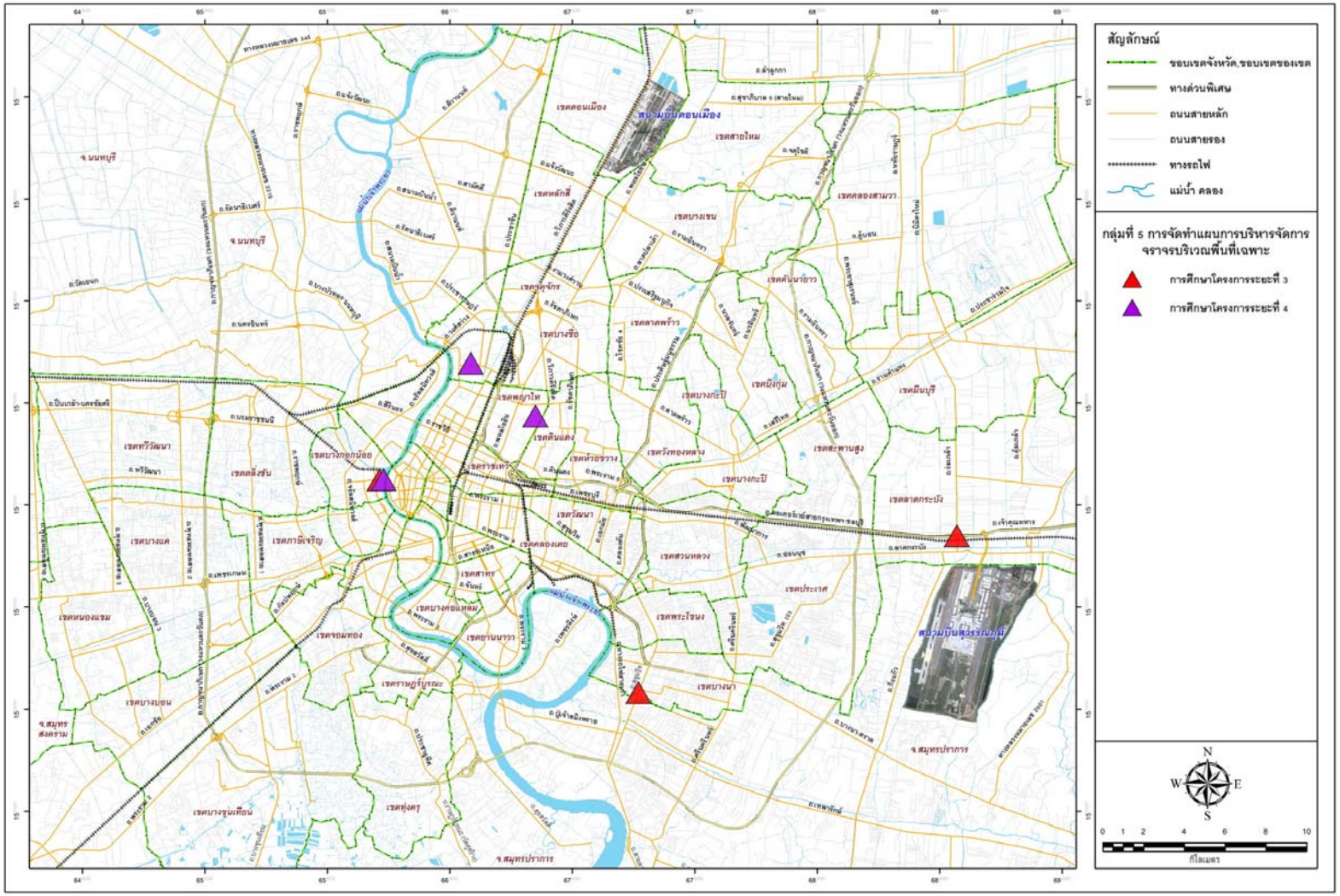
รูปที่ 2.2-2 กลุ่ม 2 การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรสายหลัก



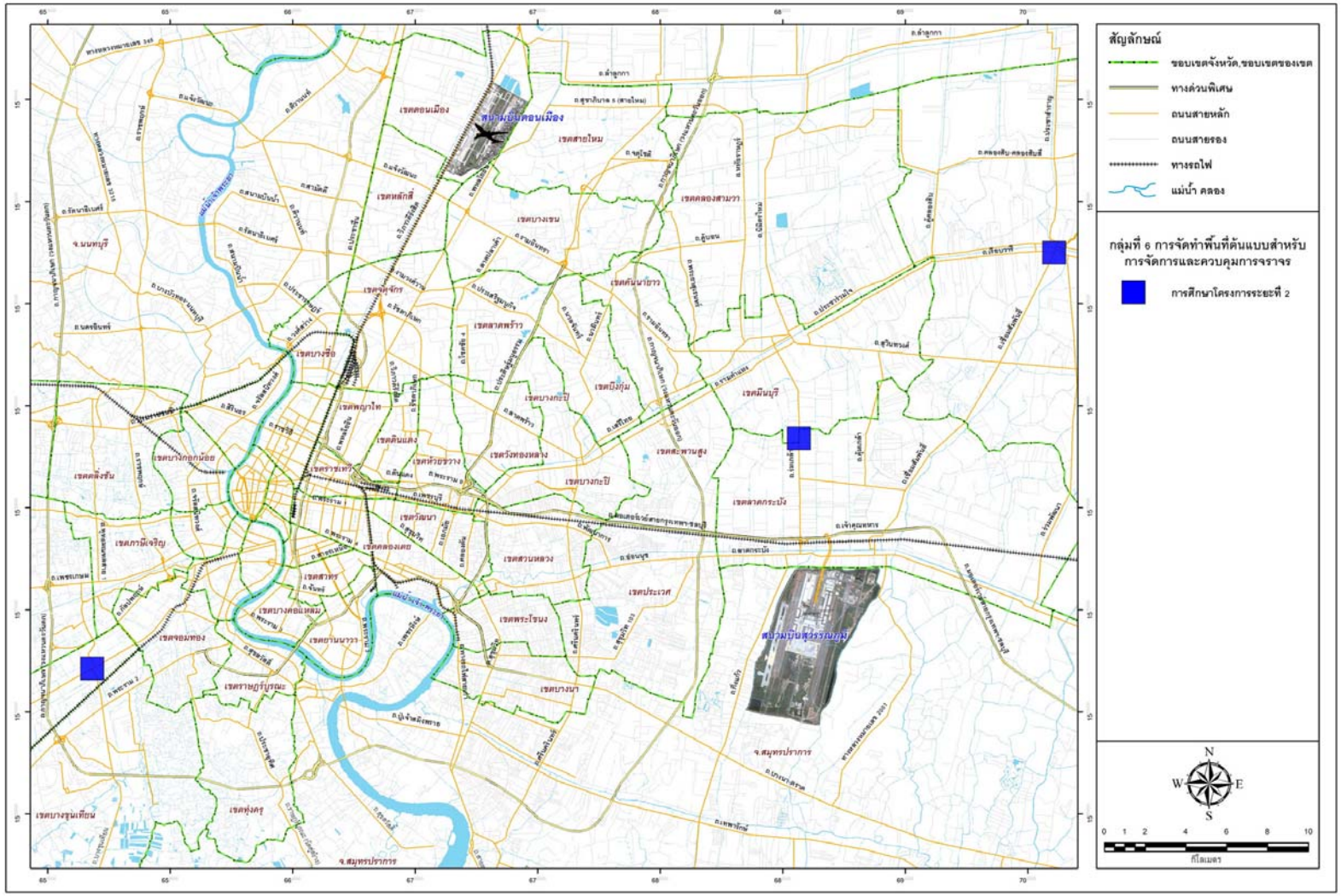
รูปที่ 2.2-3 กลุ่ม 3 การจัดทำข้อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางสาธารณะ



รูปที่ 2.2-4 กลุ่ม 4 การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญ



รูปที่ 2.2-5 กลุ่ม 5 การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ



รูปที่ 2.2-6 กลุ่ม 6 การจัดทำพื้นที่ต้นแบบสำหรับการจัดการและควบคุมการจราจร

<u>การศึกษาโครงการ ระยะที่ 3</u> : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 44 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาถนนสายหลัก 5 เส้นทาง ระยะทางรวม 66.5 กิโลเมตร ดังนี้

(1) ถนนบรมราชชนนี-สิรินธร จากแยกอรุณอมรินทร์ถึงแยกถนนกาญจนาภิเษก และจากแยกบางพลัดถึงทางต่างระดับสิรินธร ระยะทางรวม 13.0 กิโลเมตร

(2) ถนนลำลูกกา จากแยกถนนพหลโยธินถึงแยกถนนกาญจนาภิเษก ระยะทางรวม 10.0 กิโลเมตร

(3) ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง จากแยกถนนสุขุมวิทถึงสะพานข้ามคลองหัวตะเข้ ระยะทางรวม 19.5 กิโลเมตร

(4) ถนนพระรามที่ 4 จากแยกหัวลำโพงถึงแยกพระโขนง ระยะทางรวม 9.0 กิโลเมตร

(5) ถนนรัชดาภิเษก จากแยกถนนพระราม 7 ถึงแยกพระราม 9 ระยะทางรวม 15.0 กิโลเมตร

<u>การศึกษาโครงการ ระยะที่ 4</u> : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 192 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาถนนสายหลัก 5 เส้นทาง ระยะทางรวม 64 กิโลเมตร ได้แก่

(1) ถนนลาดพร้าว เริ่มจากปากทางลาดพร้าวไปสิ้นสุดที่สี่แยกบางกะปิ (ถนนนวมินทร์-ถนนพ่วงศิริ) 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 จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงแยกรามคำแหง ระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตร

กลุ่มที่ 3 : <u>การจัดทำข้อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางสาธารณะ</u>

<u>การศึกษาโครงการ ระยะที่ 2</u> : 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) ท่าเรืออโศก

(11) ท่าเรือประตูน้ำ

<u>การศึกษาโครงการ ระยะที่ 3</u> : 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)

<u>การศึกษาโครงการ ระยะที่ 4</u> : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 21 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาสถานีรถไฟฟ้าที่สำคัญ 3 สถานี ประกอบด้วย สถานีของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส 1 สถานี และสถานีของรถไฟฟ้าเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (แอร์พอร์ตลิงค์) 2 สถานี ดังต่อไปนี้

(1) สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่

(2) รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก

(3) รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง

กลุ่มที่ 4 : <u>การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญ</u>

<u>การศึกษาโครงการ ระยะที่ 2</u> : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 15 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญ 3 จุด ได้แก่

(1) สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (สายใต้ใหม่ ถนนบรมราชชนนี)

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) และ

(3) โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัย

กลุ่มที่ 5 : <u>การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ</u>

<u>การศึกษาโครงการ ระยะที่ 3</u> : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 60 โครงการ เป็นการจัดทำแผนการพัฒนาและการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ 3 พื้นที่

(1) พื้นที่ศิริราช

(2) พื้นที่ย่านลาซาล-แบริ่ง

(3) พื้นที่ลาดกระบัง

<u>การศึกษาโครงการ ระยะที่ 4</u> : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 48 โครงการ เป็นการจัดทำแผนการพัฒนาและการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ 3 พื้นที่ คือ

(1) พื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ

(2) พื้นที่ศึกษาอาคารรัฐสภาแห่งใหม่และพื้นที่โดยรอบ และ

(3) พื้นที่ศึกษาอาคารกรุงเทพมหานครดินแดงและพื้นที่โดยรอบ

กลุ่มที่ 6 : <u>การจัดทำพื้นที่ต้นแบบสำหรับการจัดการและควบคุมการจราจร</u>

<u>การศึกษาโครงการ ระยะที่ 2</u> : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 6 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาพื้นที่ต้นแบบ 3 ทางแยก ได้แก่

(1) ทางแยกเอกชัย-บางบอน-บางขุนเทียน

(2) ทางแยกบริเวณเคหะร่มเกล้า และ

(3) ทางแยกบริเวณหน้าที่ทำการเขตหนองจอก

2.3 การติดตามและตรวจสอบสถานะภาพของโครงการ

2.3.1 แนวทางการติดตามสถานภาพการดำเนินงานของแผนเร่งด่วนฯ ในระยะที่ผ่านมา

แนวทางในการติดตามและประเมินผลการดำเนินการโครงการในระยะที่ผ่านมา จะพิจารณาว่าหน่วยงานปฏิบัติได้มีการนำแผนเร่งด่วนของโครงการฯ ไปสู่การปฏิบัติมากน้อยเพียงใด โดยพิจารณาเฉพาะในส่วนของ “ขั้นตอนการบริหารงบประมาณ” เพื่อการนำแผนเร่งด่วนของโครงการฯ ไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งสามารถแบ่งความก้าวหน้าของการนำแผนไปสู่การปฏิบัติได้แบ่งออกเป็น 4 ลักษณะ คือ “ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ” และ “กำลังดำเนินการ” และ “ดำเนินการแล้ว” และ “ไม่ได้ดำเนินการ” โดยแต่ละกรณีมีคำอธิบายเพิ่มเติมดังนี้

1) ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ หมายถึง หน่วยงานปฏิบัติไม่เคยได้รับทราบข้อมูลของโครงการฯ เพื่อนำไปปฏิบัติอย่างเป็นทางการ ทำให้ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการใด ๆ ในปัจจุบันและยังไม่มีแผนที่จะดำเนินการใด ๆ ในอนาคต

2) กำลังดำเนินการ หมายถึง หน่วยงานปฏิบัติได้รับทราบข้อมูลของโครงการเพื่อนำไปปฏิบัติอย่างเป็นทางการแล้ว และกำลังดำเนินการตามข้อเสนอให้ดำเนินการของโครงการในขั้นตอนต่าง ๆ ของหน่วยงาน เช่น

   (1) อยู่ระหว่างการพิจารณาดำเนินการตามข้อเสนอของโครงการ

   (2) อยู่ระหว่างการปรับปรุงข้อเสนอของโครงการให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

   (3) อยู่ระหว่างการจัดทำรายละเอียดของโครงการเพื่อประกอบการของบประมาณ

   (4) โครงการถูกนำไปบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติราชการของหน่วยงานแล้ว

   (5) อยู่ระหว่างการพิจารณาอนุมัติงบประมาณเพื่อจัดทำโครงการ

3) ดำเนินการแล้ว หมายถึง หน่วยงานปฏิบัติได้มีการดำเนินการตามข้อเสนอของโครงการ (ทั้งในกรณีดำเนินการตามที่เสนอไว้เดิมหรือตามที่ได้ปรับปรุงให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน) ซึ่งมีความก้าวหน้า ดังนี้

(1) ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการหรือได้รับอนุมัติงบประมาณ

(2) กำลังออกแบบอยู่

(3) อยู่ในระหว่างเตรียมการเพื่อทำการก่อสร้างหรือปรับปรุง

(4) กำลังก่อสร้างหรือปรับปรุงอยู่

(5) ก่อสร้างหรือปรับปรุงเสร็จเรียบร้อยแล้ว

(6) เปิดให้บริการแล้ว

(4) ไม่ได้ดำเนินการ หมายถึง หน่วยงานปฏิบัติได้รับทราบข้อมูลของโครงการแล้ว และได้พิจารณาข้อมูลของโครงการแล้ว แต่ยังไม่ได้ดำเนินการใด ๆ ต่อไป เนื่องจากสาเหตุต่าง ๆ เช่น

(1) ไม่เห็นด้วยกับข้อเสนอของโครงการ

(2) ข้อเสนอของโครงการไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

(3) ไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากเป็นพื้นที่ของเอกชน

(4) ข้อเสนอของโครงการมีรายละเอียดไม่เพียงพอ

2.3.2 การทบทวนผลการติดตามและประเมินผลตามแผนเร่งด่วนของโครงการฯ ระยะที่ผ่านมา

ผลการทบทวนรายงานการติดตามและประเมินผลการดำเนินการโครงการ ระยะที่ 1 ระยะที่ 2 และระยะที่ 3 ซึ่งอยู่ในโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักในระยะที่ 4 แสดงรายละเอียดไว้ใน**ภาคผนวก ก** ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

1) การจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1

ผลการศึกษาของโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1 ได้เสนอให้ทำการปรับปรุงจุดวิกฤตที่มีปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่ศึกษา (ภายในเขตกรุงเทพมหานคร) รวมทั้งสิ้น 82 จุด มีแผนเร่งด่วนรวมทั้งสิ้น 408 โครงการ จากการติดตามความก้าวหน้าของการนำแผนไปสู่การปฏิบัติเมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2554 สามารถสรุปความก้าวหน้าของการนำแผนไปสู่การปฏิบัติได้ดังนี้

(1) ดำเนินการแล้ว	จำนวน 236 โครงการ	คิดเป็นร้อยละ 57.8
(2) กำลังดำเนินการ	จำนวน 100 โครงการ	คิดเป็นร้อยละ 24.5
(3) ไม่ได้ดำเนินการ	จำนวน 72 โครงการ	คิดเป็นร้อยละ 17.7
(4) ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ	จำนวน 0 โครงการ	คิดเป็นร้อยละ 0

จากผลข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า หน่วยงานปฏิบัติได้มีการนำแผนเร่งด่วนของโครงการ ระยะที่ 1 (แผนเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดวิกฤตจราจร 82 จุด) ซึ่งประกอบด้วยโครงการรวมทั้งสิ้น 408 โครงการ ไปปฏิบัติแล้ว จำนวน 408 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 100

2) การจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 2

ผลการศึกษาของโครงการฯ ระยะที่ 2 ประกอบด้วย 4 แผนงานหลัก คือ (1) แผนการบริหารจัดการจราจรเส้นทางสายหลัก (2) แผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญ (3) แนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทาง และ (4) พื้นที่ต้นแบบสำหรับการจัดการและควบคุมการจราจร ซึ่งได้มีการเสนอแผนเร่งด่วนรวมทั้งสิ้น 109 โครงการ จากการติดตามความก้าวหน้าของการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ เมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2554 สามารถสรุปความก้าวหน้าของการนำแผนไปสู่การปฏิบัติได้ดังนี้

(1) ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ	จำนวน 0 โครงการ	คิดเป็นร้อยละ 0
(2) กำลังดำเนินการอยู่	จำนวน 62 โครงการ	คิดเป็นร้อยละ 57
(3) ดำเนินการแล้ว	จำนวน 47 โครงการ	คิดเป็นร้อยละ 43
(4) ไม่ได้ดำเนินการ	จำนวน 0 โครงการ	คิดเป็นร้อยละ 0

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่า โครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 2 ที่ได้มีการเสนอแผนเร่งด่วนรวมทั้งสิ้น 109 โครงการ หน่วยงานปฏิบัติได้มีการนำแผนเร่งด่วนของโครงการไปปฏิบัติแล้ว 109 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 100

ผลการดำเนินงานตามแผนเร่งด่วนของโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 2 แยกตามแผนงานหลัก 4 แผนงาน ได้ดังนี้

<u>แผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนสายหลัก</u> มีแผนเร่งด่วนรวมทั้งสิ้น 43 โครงการ

(1) ดำเนินการแล้ว	จำนวน 4 โครงการ	คิดเป็นร้อยละ 9
(2) กำลังดำเนินการ	จำนวน 39 โครงการ	คิดเป็นร้อยละ 91
(3) ไม่ได้ดำเนินการ	จำนวน 0 โครงการ	คิดเป็นร้อยละ 0
(4) ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ	จำนวน 0 โครงการ	คิดเป็นร้อยละ 0

จากผลข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า หน่วยงานปฏิบัติได้มีการนำแผนเร่งด่วนของแผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนสายหลักไปปฏิบัติแล้ว จำนวน 43 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 100

<u>แผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญ</u> มีแผนเร่งด่วนรวมทั้งสิ้น 15 โครงการ

(1) ดำเนินการแล้ว จำนวน 14 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 93

(2) กำลังดำเนินการ จำนวน 1 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 7

(3) ไม่ได้ดำเนินการ จำนวน 0 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 0

(4) ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ จำนวน 0 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 0

จากผลข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า หน่วยงานปฏิบัติได้มีการนำแผนเร่งด่วนของแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญไปปฏิบัติแล้ว จำนวน 15 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 100

<u>แนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทาง</u> มีแผนเร่งด่วนรวมทั้งสิ้น 45 โครงการ

(1) ดำเนินการแล้ว จำนวน 23 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 51

(2) กำลังดำเนินการ จำนวน 22 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 49

(3) ไม่ได้ดำเนินการ จำนวน 0 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 0

(4) ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ จำนวน 0 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 0

จากผลข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า หน่วยงานปฏิบัติได้มีการนำแผนเร่งด่วนของแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางไปปฏิบัติแล้ว จำนวน 45 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 100

<u>พื้นที่ต้นแบบสำหรับการจัดการและควบคุมการจราจร</u> มีแผนเร่งด่วนรวมทั้งสิ้น 6 โครงการ

(1) ดำเนินการแล้ว จำนวน 6 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 100

(2) กำลังดำเนินการ จำนวน 0 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 0

(3) ไม่ได้ดำเนินการ จำนวน 0 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 0

(4) ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ จำนวน 0 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 0

จากผลข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า หน่วยงานปฏิบัติได้มีการนำแผนเร่งด่วนของพื้นที่ต้นแบบสำหรับการจัดการและควบคุมการจราจรไปปฏิบัติแล้ว จำนวน 6 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 100

3) การจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 3

ผลการศึกษาของโครงการฯ ระยะที่ 3 ประกอบด้วย 3 แผนงานหลัก คือ (1) แผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนสายหลัก (2) แผนพัฒนาพื้นที่เฉพาะ และ (3) แนวทางการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน ซึ่งได้มีการเสนอแผนเร่งด่วน รวมทั้งสิ้น 199 โครงการ จากการติดตามความก้าวหน้าของการนำแผนไปสู่การปฏิบัติเมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2554 สามารถสรุปความก้าวหน้าของการนำแผนไปสู่การปฏิบัติได้ดังนี้

(1) ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ จำนวน 0 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 0
(2) กำลังดำเนินการอยู่ จำนวน 198 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 99
(3) ดำเนินการแล้ว จำนวน 1 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 1
(4) ไม่ได้ดำเนินการ จำนวน 0 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 0

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่า โครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 3 ที่ได้มีการเสนอแผนเร่งด่วน รวมทั้งสิ้น 199 โครงการ หน่วยงานปฏิบัติได้มีการนำแผนเร่งด่วนของโครงการไปปฏิบัติแล้ว 199 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 100

ผลการดำเนินงานตามแผนเร่งด่วนของโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 3 แยกตามแผนงานหลัก 3 แผนงาน ได้ดังนี้

<u>แผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนสายหลัก</u> มีแผนเร่งด่วน รวมทั้งสิ้น 40 โครงการ

(1) ดำเนินการแล้ว จำนวน 0 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 0
(2) กำลังดำเนินการ จำนวน 40 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 100
(3) ไม่ได้ดำเนินการ จำนวน 0 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 0
(4) ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ จำนวน 0 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 0

จากผลข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า หน่วยงานปฏิบัติได้มีการนำแผนเร่งด่วนของแผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนสายหลัก ไปปฏิบัติแล้ว จำนวน 40 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 100

<u>แผนพัฒนาพื้นที่เฉพาะ</u> มีแผนเร่งด่วนรวมทั้งสิ้น 60 โครงการ

(1) ดำเนินการแล้ว จำนวน 1 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 2
(2) กำลังดำเนินการ จำนวน 59 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 98
(3) ไม่ได้ดำเนินการ จำนวน 0 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 0
(4) ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ จำนวน 0 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 0

จากผลข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า หน่วยงานปฏิบัติได้มีการนำแผนเร่งด่วนของแผนพัฒนาพื้นที่เฉพาะไปปฏิบัติแล้ว จำนวน 60 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 100

<u>แนวทางการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน</u> มีแผนเร่งด่วน รวมทั้งสิ้น 99 โครงการ

(1) ดำเนินการแล้ว จำนวน 0 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 0
(2) กำลังดำเนินการ จำนวน 99 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 100
(3) ไม่ได้ดำเนินการ จำนวน 0 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 0
(4) ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ จำนวน 0 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 0

จากผลข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า หน่วยงานปฏิบัติได้มีการนำแผนเร่งด่วนของแนวทางการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนไปปฏิบัติแล้ว จำนวน 99 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 100

4) การจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 4

ผลการศึกษาของโครงการฯ ระยะที่ 4 ประกอบด้วย 3 แผนงานหลัก คือ (1) แผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนสายหลัก (2) แผนพัฒนาพื้นที่เพื่อการบริหารจัดการและแก้ไขปัญหาจราจร และ (3) แนวทางการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งได้มีการเสนอแผนเร่งด่วน รวมทั้งสิ้น 266 โครงการ

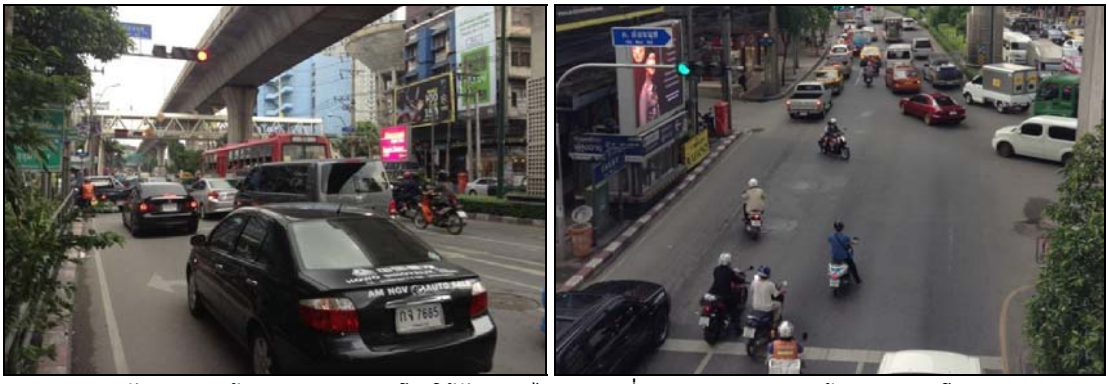
การติดตามและประเมินผลของโครงการฯ ระยะที่ 4 ยังไม่ได้ดำเนินการ เนื่องจากการศึกษาในระยะที่ 4 เพิ่งดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จและต้องรอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปดำเนินการ ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้จึงต้องทำการติดตามและประเมินผลของโครงการฯ ระยะที่ 4 ว่าหน่วยงานได้นำไปดำเนินการมากน้อยเพียงไร และขั้นตอนต่อไปตามแนวทางที่ได้ดำเนินการควรสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันกับการติดตามและประเมินผลของโครงการระยะที่ 1 2 และ 3 เพื่อให้มีความต่อเนื่องในการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ

2.3.3 ผลการติดตามและประเมินผลตามแผนเร่งด่วนของโครงการฯ ระยะที่ผ่านมา

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการติดตามและตรวจสอบสถานภาพของโครงการต่อเนื่องจากความก้าวหน้าของการนำแผนไปสู่การปฏิบัติจากรายงานผลการติดตามและประเมินผลที่ผ่านมาในการดำเนินการโครงการฯ ระยะที่ 4 เมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2554 โดยได้ทำการตรวจสอบลักษณะทางกายภาพในภาคสนาม พร้อมทั้งดำเนินการติดต่อและประสานงานกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ สำนักการโยธา กทม. สำนักการจราจรและขนส่ง กทม. ตำรวจในท้องที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นต้น เพื่อตรวจสอบสภาพปัญหาและอุปสรรคของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำแผนฯ ดังกล่าวไปสู่การปฏิบัติของงานกลุ่มต่าง ๆ ดังนี้

- **กลุ่มที่ 1 : การจัดทำแผนการแก้ไขจุดวิกฤตที่มีปัญหาจราจรติดขัด**

  จากผลการติดตามความก้าวหน้าของการนำแผนไปสู่การปฏิบัติของการจัดทำแผนแก้ไขจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรติดขัดในโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 4 เมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2554 พบว่ามีเพียง 4 จุดที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่ 1) แยกถนนรัชดาภิเษกตัดถนนนนทรี 2) บริเวณสะพานข้ามคลองพระโขนง 3) เชิงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า และ 4) ถนนกรุงธนบุรี ซึ่งจากการตรวจสอบในปัจจุบันพบว่า ทั้ง 4 จุด ได้ดำเนินการแล้ว ดังนั้น สามารถสรุปความก้าวหน้าของการนำแผนไปสู่การปฏิบัติได้ว่า หน่วยงานปฏิบัติได้มีการนำโครงการในแผนการจัดทำการแก้ไขจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรติดขัดทั้ง 82 จุด ไปดำเนินการแล้วเสร็จ

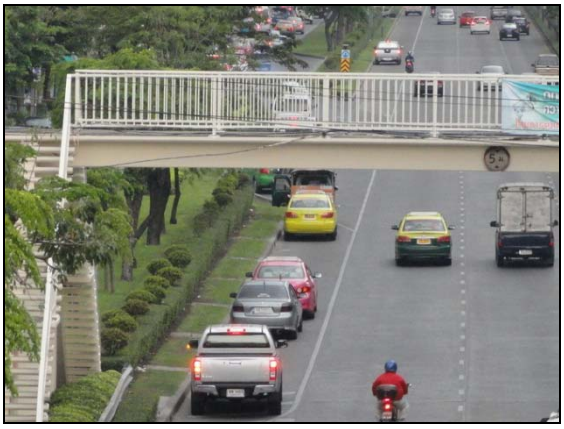


ปรับปรุงการเข้า-ออกซอยอ่อนนุชโดยใช้สัญญาณไฟควบคุมที่บริเวณทางลงสะพานข้ามคลองพระโขนง

ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นถนนอิสรภาพและถนนวัดสุทธาวาสบริเวณแยกถนนรถไฟ

ทำการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพิ่มเติมบริเวณแยกถนนรัชดาตัดถนนนนทรี

ติดตั้งราวกันอันตรายเพื่อป้องกันผู้โดยสารที่รอรถโดยสารประจำทางที่จุดกลับรถที่แยกถนนรัชดาภิเษกตัดถนนช่องนนทรี



เปิดช่องทางออกจากถนนหลักออกสู่ถนนคู่ขนานและจัดช่องให้รถได้มีระยะทางของการรวมกระแสจราจรที่ถนนกรุงธนบุรี

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการติดตามความก้าวหน้าของงานกลุ่มที่ 1 : การจัดทำแผนการแก้ไขจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรติดขัด โดยจะได้พิจารณาเฉพาะในส่วนที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการและไม่ได้ดำเนินการ

- **กลุ่มที่ 2 : การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรเส้นทางสายหลัก**

เป็นการติดตามผลการดำเนินการของโครงการจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรเส้นทางสายหลัก จำนวน 15 สายทาง ดังแสดงรายละเอียดผลการติดตามการดำเนินการดังกล่าวไว้ใน**ภาคผนวก ก** ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

(1) **ถนนประดิษฐ์มนูธรรม (แยกถนนพระราม 9 – แยกถนนรามอินทรา)** ระยะทาง 13 กิโลเมตร ซึ่งจากการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้

การก่อสร้างผิวทางเท้า บริเวณ กม. 4+300 บริเวณใต้ทางด่วนและสะพานข้ามแยกถนนลาดพร้าว

(2) **ถนนเสรีไทย (แยกนิด้า – แยกเมืองมีน)** ระยะทาง 8 กิโลเมตร ซึ่งจากการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้

การยกเลิกจุดกลับรถที่ กม.0+250 และ 1+700 ช่วงแยกนิด้าถึงแยกถนนรามอินทรา

การปรับปรุงด้านกายภาพ บริเวณจุดกลับรถที่ 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 จากการสำรวจในสนาม พบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้

การปรับปรุงด้านกายภาพช่องรอเลี้ยว 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 ซึ่งจากการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้

การปรับปรุงเครื่องหมายพื้นทาง และมาตรการห้ามเลี้ยวขวาที่ทางแยก แยกประตูน้ำ และแยกราชเทวี

(6) **ถนนบรมราชชนนี – สิรินธร จากแยกอรุณอมรินทร์ถึงแยกถนนกาญจนาภิเษก และจากแยกบางพลัดถึงทางต่างระดับสิรินธร** ระยะทางรวม 13.0 กิโลเมตร ซึ่งจากการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้

การจัดระเบียบการจราจรบนถนนบรมราชชนนีขาออกเมือง

การจัดระเบียบการจราจรบริเวณจุดเปิดเข้าทางหลักก่อนถึงเชิงลาดขึ้นทางคู่ขนานลอยฟ้า ช่วงจากต่างระดับสิรินธรถึงแยกถนนกาญจนาภิเษก

การจัดทำเส้นบั้งหัวเกาะ พร้อมทั้งปรับปรุงหัวเกาะบริเวณจุดเปิดเข้าออกทางขนาน

การปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณจุดกลับรถหน้าโรงพยาบาลซังฮี้

(7) **ถนนลำลูกกา จากแยกถนนพหลโยธินถึงแยกถนนกาญจนาภิเษก** ระยะทางรวม 10.0 กิโลเมตร ซึ่งจากการสำรวจพบว่า ไม่ได้มีการดำเนินโครงการ

(8) **ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง จากแยกถนนสุขุมวิทถึงสะพานข้ามคลองหัวตะเข้** ระยะทางรวม 19.5 กิโลเมตร ซึ่งจากการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้

การปรับปรุงป้ายคร่อมถนนก่อนเข้าสู่ทางแยก Access C

(9) **ถนนพระรามที่ 4 จากแยกหัวลำโพงถึงแยกพระโขนง** ระยะทางรวม 9.0 กิโลเมตร ซึ่งจากการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้

แยกสะพานเหลือง

บริเวณคลองเตย

ใกล้ห้างบิ๊กซี

ปากซอยพิชัยสวัสดิ์

การปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเพิ่มเติม

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

การจัดแบ่งช่องทางบนถนนรัชดาภิเษกขาออก บริเวณทางแยกประชานุกูล

การจัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง และแก้ไขข้อความบนป้ายแนะนำบนถนนรัชดาภิเษก

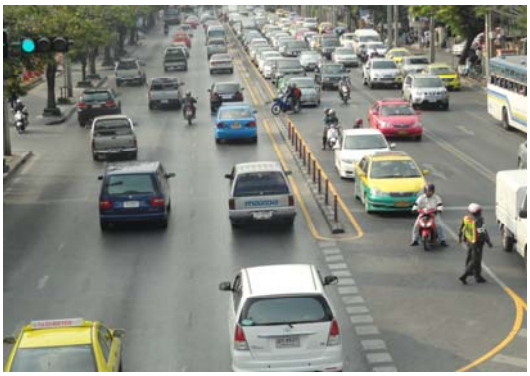
การจัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง บริเวณเชิงสะพาน บริเวณแยกรัชโยธิน

การติดตั้งป้ายแนะนำการใช้ช่องทางเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด ที่ทางแยกรัชดา-ลาดพร้าว

(11) ถนนลาดพร้าว เริ่มจากปากทางลาดพร้าวไปสิ้นสุดที่สี่แยกบางกะปิ (ถนนนวมินทร์-ถนนพ่วงศิริ) ระยะทางประมาณ 11 กิโลเมตร ซึ่งจากการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้

การปิดเกาะกลางปากซอยลาดพร้าว 71 และติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทาง

การปิดเกาะกลางปากซอยลาดพร้าว 71 และติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทาง



การปรับปรุงเกาะกลางและจุดกลับรถใกล้ทางแยก ซอยลาดพร้าว 112

ป้ายจราจรอนุญาตให้รถบนถนนลาดพร้าวขาเข้าเมืองเลี้ยวขวาเข้าซอยลาดพร้าว 101 ได้ 2 ช่องทาง

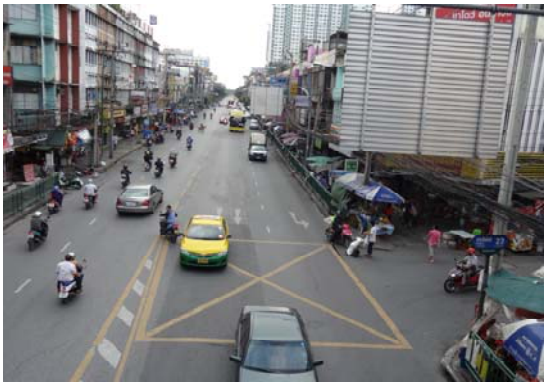
ในชั่วโมงเร่งด่วนเย็น เว้นวันหยุดราชการ

(12) **ถนนเพชรเกษม** เริ่มต้นจากวงเวียนใหญ่ผ่านแยกท่าพระไปสิ้นสุดที่แยกสาครเกษม (จุดตัดถนนพุทธมณฑลสาย 4) ระยะทางประมาณ 16 กิโลเมตร ซึ่งจากการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้

การปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง และการติดตั้งป้ายแนะนำ บริเวณแยกบางยี่เรือ

การปรับปรุงจุดกลับรถแห่งใหม่ บริเวณทางแยกหมู่บ้านเศรษฐกิจ

(13) **ถนนพหลโยธิน จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ** ระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร ซึ่งจากการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้



การจัดทำเส้นเหลืองทแยงที่ปากซอยสนั่น แยกกำแพงเพชร

การจัดระเบียบการหยุดและจอดรถรับส่งผู้โดยสาร หน้าสวนจตุจักร

การปรับปรุงลักษณะหัวเกาะและตีเส้นจราจรเป็นเกาะสี หน้าธนาคารทหารไทย (ฝั่งขาเข้า)

การย้ายป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง
มาที่บริเวณปากซอยพหลโยธิน 30

การจัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง
สำหรับคนข้ามถนนบริเวณแยกเกษตร

การปรับปรุงจุดกลับรถหน้าซอยพหลโยธิน 48

(14) **สมเด็จพระเจ้าตากสิน จากเชิงสะพานพระพุทธยอดฟ้าและเชิงสะพานพระปกเกล้าฝั่งธนบุรี ผ่านวงเวียนใหญ่ไปสิ้นสุดที่แยกดาวคะนอง** ระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร ซึ่งจากการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้

การจัดพื้นที่สำหรับจอดรับ-ส่ง นักเรียน หน้าโรงเรียนศึกษานารี

การปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและการปรับปรุงหัวเกาะ
บริเวณจุดเชื่อมระหว่างวงเวียนใหญ่กับถนนอินทรพิทักษ์ และถนนประชาธิปก

การขยับเลื่อนป้ายหยุดรถประจำทาง
ที่ปากซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 23

การติดตั้งป้ายแนะนำ
บริเวณซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 41 ที่แยกดาวคะนอง

(15) ถนนพระราม 9 จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงแยกรามคำแหง ระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตร ซึ่งจากการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้ว ดังนี้

การปรับระดับฝาท่อให้เรียบเสมอผิวจราจร ที่แยกสามเหลี่ยมดินแดง

การปาดเกาะกลางถนนแยกใต้ทางด่วนดินแดง

การตีเส้นแนวช่องทางเดินรถ ที่แยกมารยาทดี

การจัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง ที่แยกพระราม 9-เพชรพระราม

- **กลุ่มที่ 3 : การจัดทำข้อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางสาธารณะ**

เป็นการติดตามผลการดำเนินการโครงการจัดทำข้อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางสาธารณะ จำนวน 26 จุด ดังแสดงรายละเอียดไว้ใน**ภาคผนวก ก** ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

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

(1) จากการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้วบางส่วน ได้แก่ *ท่าเรือวังหลัง ท่าเรือพระราม 7 ท่าเรือพระปิ่นเกล้า ท่าเรือสาทร สถานีเรือโดยสารนนทบุรี ท่าเรือท่าดินแดง ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง ท่าเรืออโศก*

การติดตั้งหลังคาทางเดินเชื่อมที่ท่าเรือวังหลัง

การก่อสร้างสถานีเรือโดยสารพระราม 7 และติดตั้งหลังคาที่ทางเดินเชื่อมที่ท่าเรือพระราม 7

การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารท่าเรือพระปิ่นเกล้า

การจัดการสิ่งอำนวยความสะดวก โดยจัดทำที่นั่งคอยใหม่และการติดตั้งหลังคาที่ทางเดินเชื่อมที่ท่าเรือพระปิ่นเกล้า

การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยที่ท่าเรือสาทร

การติดตั้งหลังคาที่ทางเดินเชื่อมที่สถานีเรือโดยสารนนทบุรี

การติดตั้งหลังคาที่ทางเดินเชื่อมที่ท่าเรือท่าดินแดง

จัดระเบียบทางเท้าและจัดทำโครง หลังคากันแดดเชื่อมเข้าสู่ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง

การติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การเชื่อมต่อการเดินทาง และหลังคากันแดดและฝนที่ท่าเรืออโศก

ซึ่งจากการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการปิดให้บริการ *ท่าเรือบางโพ และ ท่าเรือราชินี* ไม่สามารถให้บริการได้เนื่องจากโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดิน และที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่ *ท่าเรือประตูน้ำ*

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

(1) จากการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้วบางส่วน ได้แก่ *สถานีอ่อนนุช สถานีทองหล่อ สถานีกรุงธนบุรี สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย*

การติดตั้งหลังคาบริเวณที่พักคอยที่สถานีอ่อนนุชระหว่างซอยสุขุมวิท 79 - ซอยสุขุมวิท 81

การปรับปรุงสายเคเบิลใต้สถานีรถไฟฟ้าที่สถานีทองหล่อเพื่อป้องกันคนข้าม

การติดหลังคาบริเวณที่พักคอยที่สถานีกรุงธนบุรีระหว่างซอยกรุงธนบุรี 3 - ซอยกรุงธนบุรี 5

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

<u>การศึกษาโครงการ ระยะที่ 4</u> : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 21 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาสถานีรถไฟฟ้าที่สำคัญ 3 สถานี ประกอบด้วย สถานีของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส 1 สถานี และสถานีของรถไฟฟ้าเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (แอร์พอร์ตลิงค์) 2 สถานี ซึ่งในการสำรวจในสนามพบว่า ได้มีการดำเนินการแล้วบางส่วนที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่ ส่วนของรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก และสถานีลาดกระบัง ยังไม่ได้มีการดำเนินการ

ทำทางเชื่อมระหว่างสะพานลอยบริเวณซอยกรุงธนบุรี 1 และสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส

- **กลุ่มที่ 4 : การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญ**

เป็นการติดตามผลการดำเนินการโครงการจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญ ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 15 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญ 3 จุด จากการติดตามและตรวจสอบสถานภาพ พบว่า หน่วยงานปฏิบัติได้มีการนำแผนเร่งด่วนของแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญไปปฏิบัติแล้ว สามารถสรุปได้ดังนี้

(1) สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (สายใต้ใหม่ ถนนบรมราชชนนี)

ได้มีการติดตั้งป้ายและแนะนำเส้นทาง การปรับปรุงป้ายและเครื่องหมายจราจรในโครงการและการปรับปรุงศาลาผู้โดยสารสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ ตามโครงการที่เสนอแล้วเสร็จ

แผนการบริหารจัดการจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (สายใต้ใหม่ ถนนบรมราชชนนี)

(2) สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)

ได้มีการปรับกายภาพให้เป็นสามแยกหน้าประตูทางออกสถานีขนส่ง ปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินรถขาออก (ปรับปรุงผิวทางและป้ายเครื่องหมายจราจร) การปรับกายภาพช่องเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดที่แยกวัดเสมียน พร้อมทั้งการปรับปรุงออกแบบก่อสร้างสะพานลอยคนข้ามหน้าสถานีขนส่งตามโครงการที่เสนอแล้วเสร็จ

แผนการบริหารจัดการจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณสถานีขนส่งกรุงเทพ (จตุจักร)

(3) โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัย

ได้มีการก่อสร้างหลังคาปกคลุมทางเดินเท้า ปรับผิวทางเดินเท้าให้เรียบที่หน้าโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัยบริเวณด้านถนนสาทรเหนือและบริเวณซอยประมวญเหนือ มีการกำหนดและติดตั้งป้ายบอกจุดรับ-ส่ง และเพิ่มช่องประตูทางเข้าของโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัยตามโครงการที่เสนอแล้วเสร็จ เหลือเพียงการก่อสร้างจุดรับ-ส่งย่อยที่ถนนสาทรเหนือและถนนสีลม ซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการ

การบริหารจัดการจราจรบริเวณสถานีโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัย

- **กลุ่มที่ 5 : การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ**

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

<u>การศึกษาโครงการ ระยะที่ 3</u> : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 60 โครงการ เป็นการจัดทำแผนการพัฒนาและการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ 3 พื้นที่

(1) พื้นที่ศิริราช

ได้มีการดำเนินการบางส่วน โดยกรุงเทพมหานครได้รับงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาลจำนวน 120 ล้านบาท เรียบร้อยแล้ว พร้อมส่งมอบให้กองบัญชาการกองทัพไทยเป็นผู้ดำเนินการสำหรับโครงการดังกล่าว เป็นการปรับปรุงถนนรถไฟและถนนเลียบคลองบางกอกน้อย

ระยะทาง 2.4 กิโลเมตร โดยมีการสร้างถนนขนาด 2-4 ช่องจราจร ผ่านศูนย์ความเป็นเลิศทางการแพทย์ของโรงพยาบาลศิริราช ออกสู่ถนนอรุณอัมรินทร์ โดยเริ่มก่อสร้างในเดือนตุลาคมนี้ ใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 1 ปี โดยแบ่งเป็นการก่อสร้างถนน 6 เดือน และการสร้างระบบระบายน้ำบริเวณสะพานคูเมืองเดิม อีก 6 เดือน ในส่วนแผนงานอื่นได้เตรียมการไว้เมื่อการก่อสร้างทางเชื่อมต่อจากโครงสร้างต่างระดับบริเวณแยกอรุณอมรินทร์ข้ามคลองบางกอกน้อย เพื่อเชื่อมเข้ากับพื้นที่อาคารศูนย์ความเป็นเลิศฯ และอาคารศูนย์ความเป็นเลิศทางการวิจัยและทางการแพทย์ แล้วเสร็จจะได้ดำเนินการต่อไป

งานก่อสร้างปรับปรุงถนนรถไฟและถนนเลียบคลองบางกอกน้อย

ติดตั้งเสากั้นทางเดินพร้อมเชือกตามแนวถนนเชื่อมระหว่างประตู 1 – ประตู 5

(2) พื้นที่ย่านลาซาล-แบริ่ง

ได้มีการดำเนินการบางส่วน ดังนี้

งานก่อสร้างช่องจราจรสำหรับกลับรถบริเวณปากซอยลาซาล 55 เพื่อให้สามารถกลับรถได้โดยสะดวก

(3) *พื้นที่ลาดกระบัง*

ได้มีการดำเนินการบางส่วน ดังนี้

ปรับปรุงทางเดินเท้าบริเวณซอยร่มเกล้า 26

งานติดตั้งป้ายแนะนำจุดกลับรถ

งานติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ 2 จุด

<u>การศึกษาโครงการ ระยะที่ 4</u> : ประกอบด้วย แผนเร่งด่วน 48 โครงการ เป็นการจัดทำแผนการพัฒนาและการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ 3 พื้นที่ คือ

(1) พื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ

กรุงเทพมหานครได้ทำการออกแบบโครงการขยายสะพานข้ามคลองอรุณอัมรินทร์ ยกระดับข้ามแยกศิริราช ข้ามคลองมอญ ไปลงที่ด้านหน้ากรมอู่ทหารเรือ-ราชนาวิกสภา จาก 4 ช่องเป็น 6 ช่องจราจร คาดว่าจะสามารถก่อสร้างได้ในปี 2556

(2) พื้นที่ศึกษาอาคารรัฐสภาแห่งใหม่และพื้นที่โดยรอบ และ

(3) พื้นที่ศึกษาอาคารกรุงเทพมหานครดินแดงและพื้นที่โดยรอบ

จากการติดตามตรวจสอบความก้าวหน้า พบว่ามีเพียง 1 โครงการที่ได้ดำเนินการสำหรับพื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ ส่วนอีก 2 พื้นที่ ยังไม่มีการดำเนินการเลย ทั้งนี้เพราะว่าโครงการพื้นที่ศึกษาอาคารรัฐสภาแห่งใหม่และพื้นที่โดยรอบ และพื้นที่ศึกษาอาคารกรุงเทพมหานครดินแดงและพื้นที่โดยรอบดังกล่าวเป็นโครงการศึกษาเพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคต ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการประชุมเพื่อจัดเตรียมและปรับปรุงแผนดังกล่าว

ไว้รองรับหากมีการดำเนินการโครงการดังกล่าว ส่วนพื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศโรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบนั้นต้องรอให้การก่อสร้างที่สำคัญต่างๆ แล้วเสร็จ ก็จะสามารถดำเนินการต่อไปได้

- **กลุ่มที่ 6 : การจัดทำพื้นที่ต้นแบบสำหรับการจัดการและควบคุมการจราจร**

จากการติดตามความก้าวหน้าของการนำแผนไปสู่การปฏิบัติในโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 4 เมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2554 พบว่า ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ การดำเนินการดังกล่าวประกอบด้วย การปรับปรุงเครื่องหมายจราจร และการนำเอาเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้บริเวณพื้นที่ต้นแบบสำหรับการจัดการและควบคุมการจราจรทั้ง 3 ทางแยก ดังนี้

การห้ามจอดบนทางเท้าและการนำเทคโนโลยี CCTV มาใช้ที่ทางแยกเอกชัย – บางบอน - บางขุนเทียน

การปรับปรุงเครื่องหมายจราจรสำหรับคนข้ามถนน และการติดตั้งอุปกรณ์ Loop Detector ที่ทางแยกเคหะร่มเกล้า

การปรับปรุงเครื่องหมายจราจร ห้ามกลับรถ และ การติดตั้งอุปกรณ์ Loop Detector ที่ทางแยกหน้าที่ทำการเขตหนองจอก

2.4 การคัดกรองเพื่อปรับปรุงแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนที่ผ่านมา

การศึกษาในส่วนนี้เป็นการตรวจสอบสถานภาพ สภาพปัญหาและอุปสรรคของการศึกษาโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในระยะที่ผ่านมาที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ในการศึกษาโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักระยะที่ 4 ที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ เพื่อให้ทราบถึงข้อเสนอแนะในการปรับปรุง หลังจากนั้นก็นำรายการตรวจสอบที่ได้ไปทำการตรวจสอบภาคสนามแล้ว และการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม ก็จะทำการแยกกลุ่มของโครงการออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

กลุ่มที่ 1 : กลุ่มที่มีสภาพปัญหาและแนวทางการปรับปรุงเดิมที่มีความเหมาะสมอยู่แล้วก็จะใช้แผนการแก้ไขปัญหาจราจรเดิม

กลุ่มที่ 2 : กลุ่มที่มีสภาพปัญหาและลักษณะทางกายภาพมีการเปลี่ยนแปลง ก็จะทำการวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางปรับปรุงหรือแก้ไขแผนการแก้ไขปัญหาให้มีความสอดคล้องกับสภาวะในปัจจุบัน และมีรายละเอียดที่มากพอที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการคัดกรองจุดวิกฤตโดยเปรียบเทียบกับผลการศึกษาที่ผ่านมาในโครงการ “จัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1-4” พบว่า มีจุดซ้ำซ้อนและอยู่ในงานที่ 2 : งานศึกษาและแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน มีจำนวนจุดรวมทั้งสิ้น 64 จุด โดยสามารถแบ่งปัญหาออกได้เป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

1) กลุ่มปัญหาบริเวณทางแยก 24 จุด
2) กลุ่มปัญหาบริเวณคอขวดถนน 17 จุด
3) กลุ่มปัญหาบริเวณจุดกลับรถ 13 จุด
4) กลุ่มปัญหาบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทาง 10 จุด

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการตรวจสอบสภาพปัญหาและลักษณะทางกายภาพของจุดวิกฤตดังกล่าวทั้ง 64 จุด โดยจะทำการวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางปรับปรุงหรือแก้ไขแผนการแก้ไขปัญหาให้มีความสอดคล้องกับสภาวะในปัจจุบัน และมีรายละเอียดที่มากพอที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้และได้นำเสนอในงานส่วนที่ 2 ต่อไป

2.5 การจัดทำสรุปผลการติดตามและประเมินผลที่ผ่านมาในการดำเนินการโครงการ

2.5.1 สรุปผลการติดตามและประเมินผลที่ผ่านมาในการดำเนินการโครงการ

ที่ปรึกษาจะทำการสรุปผลการดำเนินการของโครงการทั้งหมดที่ได้จัดทำไว้พร้อมสถานภาพในการดำเนินการโครงการดังกล่าว พร้อมการปรับแผนการแก้ไขปรับปรุงที่ได้เสนอแนะในระยะที่ผ่านมาในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลง

1) กลุ่มที่ 1 : การจัดทำแผนการแก้ไขจุดวิกฤตที่มีปัญหาจราจรติดขัด

จุดวิกฤตที่มีปัญหาจราจรติดขัดที่เสนอให้ทำการปรับปรุงเป็นผลการศึกษาของโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1 มีจำนวน 82 จุด สามารถแบ่งออกตามลักษณะทางกายภาพของจุดวิกฤตได้เป็น 2 ประเภท คือ

(1) จุดวิกฤตบริเวณช่วงถนนจำนวน 24 จุด

(2) จุดวิกฤตบริเวณทางแยกจำนวน 58 จุด

จากการติดตามความก้าวหน้าของการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ พบว่า หน่วยงานปฏิบัติได้มีการนำเอาแผนฯ ไปดำเนินการแล้วเสร็จทั้ง 82 จุด คิดเป็นร้อยละ 100

2) กลุ่มที่ 2 : การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรเส้นทางสายหลัก

เป็นการติดตามผลการดำเนินการของโครงการจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรเส้นทางสายหลัก จำนวน 15 สายทาง ดังนี้

<u>การศึกษาโครงการ ระยะที่ 2</u> : ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 43 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาถนนสายหลัก 5 สายทาง ดังนี้

(1) ถนนประดิษฐ์มนูธรรม (แยกถนนพระราม 9 – แยกถนนรามอินทรา) ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 18 โครงการ ได้มีการดำเนินการแล้ว 1 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 5.56

(2) ถนนเสรีไทย (แยกนิด้า – แยกเมืองมีน) ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 8 โครงการ ได้มีการดำเนินการแล้ว 2 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 25.00

(3) ถนนสุขสวัสดิ์ (แยกจอมทอง – แยกพระสมุทรเจดีย์) ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 6 โครงการ ได้มีการดำเนินการแล้ว 2 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 33.33

(4) ถนนนวมินทร์ (แยกถนนรามอินทรา – แยกถนนรามคำแหง) ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 5 โครงการ ได้มีการดำเนินการแล้ว 1 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 20.00

(5) ถนนเพชรบุรี (แยกอโศก – แยกยมราช) ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 6 โครงการ ได้มีการดำเนินการแล้ว 2 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 33.33

<u>การศึกษาโครงการ ระยะที่ 3</u> : ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 44 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาถนนสายหลัก 5 เส้นทาง ดังนี้

(1) ถนนบรมราชชนนี-สิรินธร จากแยกอรุณอมรินทร์ถึงแยกถนนกาญจนาภิเษก และจากแยกบางพลัดถึงทางต่างระดับสิรินธร ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 6 โครงการ ได้มีการดำเนินการแล้ว 4 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 66.66

(2) ถนนลำลูกกา จากแยกถนนพหลโยธินถึงแยกถนนกาญจนาภิเษก ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 6 โครงการ ยังไม่มีการดำเนินการ

(3) ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง จากแยกถนนสุขุมวิทถึงสะพานข้ามคลองหัวตะเข้ ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 14 โครงการ ได้มีการดำเนินการแล้ว 1 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 7.14

(4) ถนนพระรามที่ 4 จากแยกหัวลำโพงถึงแยกพระโขนง ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 5 โครงการ ได้มีการดำเนินการแล้ว 1 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 20.00

(5) ถนนรัชดาภิเษก จากแยกถนนพระราม 7 ถึงแยกพระราม 9 ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 13 โครงการ ได้มีการดำเนินการแล้ว 5 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 38.46

<u>การศึกษาโครงการ ระยะที่ 4</u> : ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 192 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาถนนสายหลัก 5 เส้นทาง ระยะทางรวม 64 กิโลเมตร ได้แก่

(1) ถนนลาดพร้าว เริ่มจากปากทางลาดพร้าวไปสิ้นสุดที่สี่แยกบางกะปิ (ถนนนวมินทร์-ถนนพ่วงศิริ) ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 28 โครงการ ได้มีการดำเนินการแล้ว 5 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 17.86

(2) ถนนเพชรเกษม เริ่มต้นจากวงเวียนใหญ่ผ่านแยกท่าพระไปสิ้นสุดที่แยกสาครเกษม (จุดตัดถนนพุทธมณฑลสาย 4) ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 48 โครงการ ได้มีการดำเนินการแล้ว 3 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 6.25

(3) ถนนพหลโยธิน จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 60 โครงการ ได้มีการดำเนินการแล้ว 6 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 10.00

(4) ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน จากเชิงสะพานพระพุทธยอดฟ้าและเชิงสะพานพระปกเกล้าฝั่งธนบุรี ผ่านวงเวียนใหญ่ไปสิ้นสุดที่แยกดาวคะนอง ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 26 โครงการ ได้มีการดำเนินการแล้ว 5 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 19.20

(5) ถนนพระราม 9 จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงแยกรามคำแหง ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 30 โครงการ ได้มีการดำเนินการแล้ว 5 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 16.67

3) กลุ่มที่ 3 : การจัดทำข้อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางสาธารณะ

<u>การศึกษาโครงการ ระยะที่ 2</u> : เพื่อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางบริเวณท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา 8 ท่าเรือ และบริเวณท่าเรือในคลองแสนแสบ 3 ท่าเรือ รวมเป็น 11 จุด ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 45 โครงการ และ 11 โครงการ จากการสำรวจในสนามพบว่า

บริเวณท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 35 โครงการ ได้มีการดำเนินการแล้ว 7 โครงการ ที่บริเวณท่าเรือวังหลัง ท่าเรือพระราม 7 ท่าเรือพระปิ่นเกล้า ท่าเรือสาทร สถานีเรือโดยสารนนทบุรี ท่าเรือท่าดินแดง คิดเป็นร้อยละ 20.00 ส่วน ท่าเรือบางโพ ท่าเรือราชินี ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 10 โครงการ ซึ่งปัจจุบันปิดให้บริการเนื่องจากโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดิน

บริเวณท่าเรือในคลองแสนแสบประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 11 โครงการ ได้มีการดำเนินการแล้ว 2 โครงการ ที่ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง ท่าเรืออโศก ส่วน ท่าเรือประตูน้ำ ยังไม่ได้มีการดำเนินการ คิดเป็นร้อยละ 18.18

<u>การศึกษาโครงการ ระยะที่ 3</u> : ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 99 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาสถานีรถไฟฟ้าที่สำคัญ 12 สถานี ประกอบด้วย สถานีของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส 8 สถานี และสถานีของระบบรถไฟฟ้ามหานคร (รถไฟฟ้าใต้ดิน) 4 สถานี จากการสำรวจในสนามพบว่า

สถานีของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส 8 สถานี ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 66 โครงการ ได้มีการดำเนินการแล้ว 3 โครงการที่ สถานีอ่อนนุช สถานีทองหล่อ สถานีกรุงธนบุรี ส่วนที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่ สถานีเอกมัย สถานีอารีย์ สถานีหมอชิต สถานีสะพานควาย และสถานีวงเวียนใหญ่

ส่วนสถานีของระบบรถไฟฟ้ามหานคร (รถไฟฟ้าใต้ดิน) 4 สถานี ได้แก่ สถานีศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ สถานีพระราม 9 สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และสถานีลาดพร้าว (แยกรัชดา-ลาดพร้าว) ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 66 โครงการ ยังไม่มีการดำเนินการ

<u>การศึกษาโครงการ ระยะที่ 4</u> : ประกอบด้วยแผนเร่งด่วน 21 โครงการ ซึ่งเป็นผลมาจากการศึกษาสถานีรถไฟฟ้าที่สำคัญ 3 สถานี ประกอบด้วย สถานีของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส 1 สถานี และสถานีของรถไฟฟ้าเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (แอร์พอร์ตลิงค์) 2 สถานี ดังต่อไปนี้

(1) สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่

(2) รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก

(3) รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง

จากการสำรวจในสนามพบว่า มีการดำเนินการทำทางเชื่อมระหว่างสะพานลอยบริเวณซอยกรุงธนบุรี 1 และสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่ ส่วนของรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก และสถานีลาดกระบัง ยังไม่ได้มีการดำเนินการ คิดเป็นร้อยละ 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 ได้แก่

(1) พื้นที่ศิริราช มี 26 โครงการ ดำเนินการเพียง 2 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 7.69

(2) พื้นที่ย่านลาซาล-แบริ่ง มี 27 โครงการ ดำเนินการเพียง 1 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 3.70

(3) พื้นที่ลาดกระบัง มี 18 โครงการ ดำเนินการเพียง 3 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 16.67

(4) พื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ ดำเนินการเพียง 1 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 8.33

(5) พื้นที่ศึกษาอาคารรัฐสภาแห่งใหม่และพื้นที่โดยรอบ ยังไม่มีการดำเนินการ

(6) พื้นที่ศึกษาอาคารกรุงเทพมหานครดินแดงและพื้นที่โดยรอบ ยังไม่มีการดำเนินการ

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

2.5.2 สภาพปัญหาและอุปสรรคในการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสอบถามหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ ตำรวจ กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ฯลฯ เพื่อนำมาสรุปความก้าวหน้า ประเด็นสภาพปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ ปัญหาและข้อจำกัดที่ไม่สามารถนำแผนไปสู่การปฏิบัติได้ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการติดตามแก้ไขปัญหาของ สนข. และจัดทำข้อเสนอแนะในการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

1) หน่วยงานที่รับผิดชอบนำแผนไปปฏิบัติมีภาระงานประจำที่ต้องดำเนินการโดยเร่งด่วนเป็นจำนวนมากอยู่แล้ว ทำให้แผนเร่งด่วนของโครงการฯ ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัดในการดำเนินการ อีกทั้งมีการเปลี่ยนแปลงหน้าที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินการอย่างต่อเนื่องได้

2) แผนเร่งด่วนของโครงการฯ บางแผน มีการระบุหน่วยงานที่รับผิดชอบหลายหน่วยงาน ทำให้ยากในการดำเนินการ เพราะต้องมีการประสานกัน ทำให้เกิดความล่าช้าในการนำแผนไปปฏิบัติ

3) ข้อเสนอแนะในแผนเร่งด่วนของโครงการฯ หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการเพียงบางส่วนที่เห็นด้วยหรือมีการปรับเปลี่ยนตามความเหมาะสม

4) ข้อเสนอในแผนเร่งด่วนของโครงการฯ ไม่สามารถดำเนินการได้ เพราะเป็นพื้นที่ของภาคเอกชน เช่น ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงภายในโรงเรียนเซนต์โยเซฟบางนาและโรงเรียนลาซาลในแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่ย่านลาซาล-แบริ่ง

5) แผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะไม่สามารถดำเนินการได้ในปัจจุบัน เพราะต้องรอให้โครงการบางส่วนแล้วเสร็จก่อน ได้แก่ พื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ พื้นที่ศึกษาอาคารรัฐสภาแห่งใหม่และพื้นที่โดยรอบ และพื้นที่ศึกษาอาคารกรุงเทพมหานครดินแดงและพื้นที่โดยรอบ

2.5.3 สรุปผลการดำเนินการติดตามโครงการที่ผ่านมา

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการติดตามและตรวจสอบสถานภาพของโครงการที่ได้จัดทำไว้ในโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักระยะที่ผ่านมา สามารถสรุปแนวทางเพื่อใช้ในการดำเนินการติดตามและตรวจสอบสถานะภาพของโครงการต่อไป ดังนี้

ส่วนที่ 1 : <u>กลุ่มงานที่ไม่ต้องติดตาม</u> งานในส่วนนี้มีการดำเนินการครบทุกจุด ประกอบด้วย กลุ่มที่ 1 : การจัดทำแผนการแก้ไขจุดวิกฤตที่มีปัญหาจราจรติดขัด กลุ่มที่ 4 : การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญ และกลุ่มที่ 6 : การจัดทำพื้นที่ต้นแบบสำหรับการจัดการและควบคุมการจราจร

ส่วนที่ 2 : <u>กลุ่มงานที่ต้องติดตาม</u> งานในส่วนนี้ได้มีการดำเนินการแล้วเสร็จบางส่วน ประกอบด้วย กลุ่มที่ 2 : การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรเส้นทางสายหลัก กลุ่มที่ 3 : การจัดทำข้อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางสาธารณะ และกลุ่มที่ 5 : การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงได้จัดทำสรุปสาระสำคัญของกลุ่มงานนี้แยกเป็นเล่มเพิ่มเติมเฉพาะเพื่อสะดวกในการดำเนินการต่อไป ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

กลุ่มที่ 2 : <u>การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรเส้นทางสายหลัก</u>

เป็นการติดตามผลการดำเนินการของโครงการจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรเส้นทางสายหลัก จำนวน 15 สายทาง ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

(1) **ถนนประดิษฐ์มนูธรรม (แยกถนนพระราม 9 – แยกถนนรามอินทรา) ระยะทาง 13 กิโลเมตร** จุดที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่

- ทางแยกพระราม 9
- ช่วงถนนพระราม 9 ถึง แยกประชาธรรม (ถนนประชาอุทิศ)
- ช่วงถนนประชาอุทิศ ถึง ถนนลาดพร้าว
- ช่วงแยกถนนลาดพร้าว ถึง แยกถนนเกษตร-นวมินทร์
- ช่วงเกษตร-นวมินทร์ ถึง ถนนรามอินทรา
- ถนนพระราม 9 ถึง ถนนรามอินทรา

(2) **ถนนเสรีไทย (แยกนิด้า – แยกเมืองมีน) ระยะทาง 8 กิโลเมตร** จุดที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่

- แยกนิด้า ถึง แยกถนนรามอินทรา รวมทางแยกทุกแห่ง
- จุดตัดวงแหวนรอบนอกกับถนนเสรีไทย
- สะพานข้ามคลอง/ท่อลอดถนนเสรีไทย ทุกแห่ง
- บริเวณแยกนิด้า จนถึง กม.2+700 และบริเวณนิคมอุตสาหกรรมบางชัน (กม.5+500 ถึง กม.7+500)

(3) **ถนนสุขสวัสดิ์ (แยกจอมทอง – แยกพระสมุทรเจดีย์) ระยะทาง 16 กิโลเมตร** จุดที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่

- แยกดาวคะนอง ถึง แยกพระสมุทรเจดีย์ รวมทั้งทางแยกทุกแห่ง
- ถนนกาญจนาภิเษก (ด้านใต้) ถึง แยกพระสมุทรเจดีย์

(4) **ถนนนวมินทร์ (แยกถนนรามอินทรา – แยกถนนรามคำแหง) ระยะทาง 9 กิโลเมตร** จุดที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่

- แยกถนนรามคำแหง ถึง แยกถนนรามอินทรา รวมทั้งทางแยกทุกแห่ง

(5) **ถนนเพชรบุรี (แยกอโศก – แยกยมราช) ระยะทาง 5 กิโลเมตร** จุดที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่

- ช่วงตั้งแต่แยกเพชรบุรีตัดกับถนนรัชดาภิเษกจนถึงแยกราชเทวี
- ช่วงตั้งแต่แยกดินแดงไปจนถึงแยกถนนราชดำริ
- ช่วงตั้งแต่แยกราชดำริไปจนถึงถนนแยกพระราม 6 ตามแนวถนนสุขุมวิท
- ช่วงนิคมมักกะสันไปจนถึงแยกราชดำริ และช่วงจากแยกชิดลมไปจนถึงแยกราชเทวี
- ช่วงตั้งแต่แยกราชเทวีไปจนถึงแยกยมราช
- แยกเพชรพระราม

(6) **ถนนบรมราชชนนี - สิรินธร จากแยกอรุณอมรินทร์ถึงแยกถนนกาญจนาภิเษก และจากแยกบางพลัดถึงทางต่างระดับสิรินธร ระยะทางรวม 13 กิโลเมตร** จุดที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่

- ช่วงจากแยกอรุณอมรินทร์ถึงทางต่างระดับสิรินธร
- ช่วงจากต่างระดับสิรินธร ถึงแยกถนนกาญจนาภิเษก

(7) **ถนนลำลูกกา จากแยกถนนพหลโยธินถึงแยกถนนกาญจนาภิเษก ระยะทางรวม 10 กิโลเมตร** จุดที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่

- ถนนพหลโยธินขาเข้าใกล้แยกลำลูกกา
- ทางม้าลายใกล้ตลาดสดแยกลำลูกกา
- ทางแยกถนนลำลูกกา - ถนนแนวมาลี (ทางแยกเข้าวัดลาดสนุ่น)
- แยกฟ้าคราม (ถนนลำลูกกา-ซอยลำลูกกา 11)
- ทางแยกถนนลำลูกกา - ซอยลำลูกกา 19-21
- ทางแยกซอยไสวประชา ราษฎร์ - ซอยลำลูกกา 32

(8) **ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง จากแยกถนนสุขุมวิทถึงสะพานข้ามคลองหัวตะเข้ ระยะทางรวม 19.5 กิโลเมตร** จุดที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่

- ช่วงจากแยกอ่อนนุช ถึงแยกสวนหลวง
- แยกซอยอ่อนนุช
- ทางม้าลายบริเวณตลาดสดอ่อนนุช

- แยกซอยอ่อนนุช 46
- ทางแยกซอยอ่อนนุช 39
- ทางม้าลายปากซอยอ่อนนุช 57
- ปากซอยอ่อนนุช 71
- แยกถนนฉลองกรุง – ถนนลาดกระบัง
- แยกโรงพยาบาลลาดกระบัง
- แยกซอยลาดกระบัง 54

(9) **ถนนพระรามที่ 4 จากแยกหัวลำโพงถึงแยกพระโขนง ระยะทางรวม 9 กิโลเมตร** จุดที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่

- ทางแยกสะพานเหลือง
- ทางแยกอังรีดูนังต์
- ทางแยกเกษมราษฎร์
- ทางแยกคลองเตย และทางแยกรัชดา-พระราม 4
- ถนนพระรามที่ 4 (แยกหัวลำโพง – แยกพระโขนง)

(10) **ถนนรัชดาภิเษก จากแยกถนนพระราม 7 ถึงแยกพระราม 9 ระยะทางรวม 15 กิโลเมตร** จุดที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่

- ทางแยกวงศ์สว่าง
- ทางแยกรัชโยธิน
- ทางโค้งหน้าสำนักงานอัยการสูงสุด
- ทางแยกห้วยขวาง
- จุดกลับรถหน้าสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สถานีพระราม 9

(11) **ถนนลาดพร้าว เริ่มจากปากทางลาดพร้าวไปสิ้นสุดที่สี่แยกบางกะปิ (ถนนนวมินทร์ - ถนนพ่วงศิริ) ระยะทางประมาณ 11 กิโลเมตร** จุดที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่

- จุดกลับรถปากซอยลาดพร้าว 15
- แยกรัชดา-ลาดพร้าว
- จุดกลับรถใกล้ซอยลาดพร้าว 55/2
- แยกจันทิมา (ซอยลาดพร้าว 80)
- หน้าห้างบิ๊กซีลาดพร้าวและฝั่งตรงข้ามห้างฯ

- แยกซอยลาดพร้าว 112
- พื้นที่ย่านบางกะปิ
- จุดกลับรถใกล้ซอยลาดพร้าว 93
- จุดกลับรถใกล้ซอยลาดพร้าว 103
- แยกซอยมหาดไทย (ลาดพร้าว 122)
- แยกโชคชัย 4 แยกเกตุนุช (ซอยลาดพร้าว 64) แยกซอยมหาดไทย (ลาดพร้าว 122) แยกซอยลาดพร้าว 101

(12) **ถนนเพชรเกษม เริ่มต้นจากวงเวียนใหญ่ผ่านแยกท่าพระไปสิ้นสุดที่แยกสาครเกษม (จุดตัดถนนพุทธมณฑลสาย 4) ระยะทางประมาณ 16 กิโลเมตร** จุดที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่

- จุดกลับรถต่างๆ ในเส้นทางวงเวียนใหญ่ถึงแยกสาครเกษม
- วงเวียนใหญ่ถึงแยกท่าพระ
- หน้าโรงเรียนประสาทวิทยาอนุชน
- ทางแยกเพชรราชพฤกษ์
- หน้าห้างฟิวเจอร์พาร์ค บางแค
- แยกพุทธมณฑลสาย 1
- หน้าตลาดบางแค
- จุดกลับรถปากซอยเพชรเกษม 70
- ทางแยกเพชรกาญจนา ฝั่งเหนือ(ห้างเดอะมอลล์บางแค)
- ทางแยกเพชรกาญจนา ฝั่งใต้ (แยกวีเหลี่ยม)
- ทางแยกพุทธมณฑล สาย 2
- ทางแยกหมู่บ้านเศรษฐกิจ
- ทางแยกซอยเพชรเกษม 69
- ทางแยกพุทธมณฑลสาย 3
- จุดกลับรถซอยเพชรเกษม 116
- พื้นที่ข้างทางริมถนน เพชรเกษมช่วงแยกถนนพุทธมณฑลสาย 3 ถึงแยกสาครเกษม

(13) ถนนพหลโยธิน จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ ระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร จุดที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่

- อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
- ทางขึ้นลงทางด่วนด่านอนุสาวรีย์ (ฝั่งขาเข้า)
- ทางขึ้นลงทางด่วนด่านอนุสาวรีย์ (ฝั่งขาออก)
- จุดกลับรถหน้า ททบ.5
- จุดกลับรถหน้าพหลโยธินซอย 3
- จุดกลับรถหน้ากองพันทหารม้าที่ 2 รักษาพระองค์
- แยกพหลโยธินซอย 5
- จุดกลับรถหน้า SME BANK
- จุดกลับรถหน้าธนาคารกสิกรไทย
- จุดกลับรถหน้าพหลโยธินซอย 8
- จุดกลับรถหน้าพหลโยธินซอย 10
- แยกสะพานควาย
- แยกกำแพงเพชร
- หน้าสวนจตุจักร
- หน้าหมอชิต
- หน้าธนาคารทหารไทย (ฝั่งขาเข้า)
- แยกลาดพร้าว
- หน้าเซ็นทรัลลาดพร้าว (ฝั่งมุ่งทางแยกรัชโยธิน)
- แยกรัชโยธิน
- แยกเกษตร
- จุดกลับรถหน้าซอยพหลโยธิน 49
- จุดกลับรถหน้ามหาวิทยาลัยศรีปทุม
- จุดกลับรถหน้าอู่รถโดยสารประจำทางบางเขน
- จุดกลับรถหน้าซอยพหลโยธิน 50
- หน้าตลาดยิ่งเจริญ
- แยก คปอ.เดิม
- ประตูฐานทัพอากาศแห่งใหม่ (พหลโยธิน กม 25.4)

(14) ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน จากเชิงสะพานพระพุทธยอดฟ้าและเชิงสะพานพระปกเกล้าฝั่งธนบุรี ผ่านวงเวียนใหญ่ไปสิ้นสุดที่แยกดาวคะนอง ระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร

จุดที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่

- เชิงสะพานพระพุทธยอดฟ้า (ขาออก)
- แยกบ้านแขก
- แยกตากสิน
- จุดกลับรถปากซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 15
- หน้าตลาดสำเหร่
- จุดกลับรถปากซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 38
- จุดกลับรถปากซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 37
- ซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 44

(15) ถนนพระราม 9 จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงแยกรามคำแหง ระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตร

จุดที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่

- แยกสามเหลี่ยมดินแดง
- บนช่วงถนนระหว่างสามเหลี่ยมดินแดงกับแยกใต้ทางด่วนดินแดง
- แยกใต้ทางด่วนดินแดง
- ช่วงระหว่างแยกประชาสงเคราะห์กับแยกพระราม 9
- แยกพระราม 9
- แยก อ.ส.ม.ท.
- แยกผังเมือง
- จุดแยกขึ้นทางด่วนศรีนครินทร์
- แยกพระราม 9-ประดิษฐ์มนูธรรม
- แยกพระราม 9 -เพชรพระราม
- แยกรามคำแหง

กลุ่มที่ 3 : <u>การจัดทำข้อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางสาธารณะ</u>

เป็นการติดตามผลการดำเนินการของโครงการจัดทำข้อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางสาธารณะ จำนวน 26 จุด ได้แก่

(1) ท่าเรือวังหลัง

(2) ท่าเรือพระราม 7

(3) ท่าเรือพระปิ่นเกล้า

(4) ท่าเรือสาทร

(5) สถานีเรือโดยสารนนทบุรี

(6) ท่าเรือท่าดินแดง

(7) ท่าเรือบางโพ

(8) ท่าเรือราชินี

(9) ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง

(10) ท่าเรืออโศก

(11) ท่าเรือประตูน้ำ

(12) สถานีอ่อนนุช

(13) สถานีเอกมัย

(14) สถานีทองหล่อ

(15) สถานีอารีย์

(16) สถานีสะพานควาย

(17) สถานีหมอชิต

(18) สถานีวงเวียนใหญ่

(19) สถานีกรุงธนบุรี

(20) สถานีศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

(21) สถานีพระราม 9

(22) สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

(23) สถานีลาดพร้าว (แยกรัชดา-ลาดพร้าว)

(24) สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่

(25) รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก

(26) รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง

กลุ่มที่ 5 : <u>การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ</u>

เป็นการติดตามผลการดำเนินการของโครงการจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ จำนวน 6 พื้นที่ ได้แก่

(1) พื้นที่ศิริราช
(2) พื้นที่ย่านลาซาล-แบริ่ง
(3) พื้นที่ลาดกระบัง
(4) พื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ
(5) พื้นที่ศึกษาอาคารรัฐสภาแห่งใหม่และพื้นที่โดยรอบ และ
(6) พื้นที่ศึกษาอาคารกรุงเทพมหานครดินแดงและพื้นที่โดยรอบ

บทที่ 3

งานศึกษาและแก้ไขปัญหาการจราจร

ระยะเร่งด่วน

บทที่ 3 งานศึกษาและแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน

3.1 บทนำ
3.2 การทบทวนจุดวิกฤตจากรายงานการประเมินสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2553
3.3 การคัดกรองจุดวิกฤตโดยเปรียบเทียบกับผลการศึกษาที่ผ่านมา
3.4 การทบทวนสภาพปัญหาและข้อเสนอแนะที่ได้มีการจัดทำไว้
3.5 การตรวจสอบสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์
3.6 การจัดทำข้อเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาจราจร

3.1 บทนำ

3.1.1 หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันปัญหาจราจรติดขัดบริเวณจุดวิกฤตในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีแนวโน้มที่จะมีความรุนแรงเพิ่มสูงขึ้น อันสืบเนื่องมาจากความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่เพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลให้เกิดความสูญเสียด้านเศรษฐกิจและสังคมเป็นอย่างมาก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ตระหนักถึงปัญหาดังกล่าวข้างต้น จึงได้จัดทำรายงานการประเมินสภาพการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปี พ.ศ. 2553 ขึ้น โดยการสอบถามความคิดเห็นของสถานีตำรวจในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 88 สน. เพื่อให้สถานีตำรวจซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงในการบริหารจัดการจราจรบนถนนสายหลัก ได้กรอกข้อมูลเกี่ยวกับ “จุดหรือตำแหน่ง” ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมากบนถนนสายหลักในเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร พบว่า มี “จุดหรือตำแหน่ง” ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมากบนถนนสายหลักที่ต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างเร่งด่วนเป็นจำนวนทั้งสิ้น 257 จุด โดยแบ่งได้ตามลักษณะของปัญหาเป็น 4 ลักษณะ คือ จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาที่ทางแยก 83 จุด จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาที่คอขวดถนน 90 จุด จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาที่จุดกลับรถ 41 จุด และจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาที่ป้ายรถโดยสารประจำทาง 43 จุด

เพื่อให้การแก้ไขปัญหาการจราจรเป็นไปอย่างต่อเนื่อง สนข. จึงกำหนดให้มี “งานศึกษาและแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน” เป็นส่วนหนึ่งของขอบเขตงานในโครงการ โดยกำหนดให้ต้องดำเนินการศึกษาเพื่อเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาบริเวณ “จุดหรือตำแหน่ง” ที่มีปัญหาการจราจรติดขัด ตามผลการศึกษาใน “รายงานการประเมินสภาพการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปี พ.ศ. 2553” ในส่วนที่ไม่ซ้ำซ้อนกับ“จุดหรือตำแหน่ง” ที่เคยได้รับการศึกษาเพื่อแก้ปัญหาจราจรมาก่อนหน้านี้ในโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1 – 4 เพื่อส่งมอบผลการศึกษาให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปประยุกต์ใช้เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ต่อไป

3.1.2 วัตถุประสงค์

งานศึกษาและแก้ไขปัญหาการจราจรเร่งด่วน มีวัตถุประสงค์ ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน บริเวณ "จุดหรือตำแหน่ง" ที่มีปัญหาการจราจรติดขัด ตามผลการศึกษาใน "รายงานการประเมินสภาพการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปี พ.ศ. 2553" ในส่วนที่ไม่ซ้ำซ้อนกับ"จุดหรือตำแหน่ง" ที่เคยได้รับการศึกษาเพื่อแก้ปัญหาจราจรมาก่อนหน้านี้ในโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1 – 4 เพื่อส่งมอบผลการศึกษาให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปประยุกต์ใช้เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ต่อไป

3.1.3 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาของที่ปรึกษาในงานส่วนที่ 2 ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาทบทวนข้อมูลจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจร ในรายงานการประเมินสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2553 ซึ่งอยู่ในโครงการระยะที่ 4 ที่ได้รวบรวมข้อมูลจากสถานีตำรวจนครบาลต่าง ๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีประมาณ 250 จุด รวมทั้งทำการสำรวจเพิ่มเติมเพื่อนำมาทำการวิเคราะห์ ประเมินผล และคัดเลือกจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมาก ซึ่งอยู่บนถนนสายหลักหรือสายรอง เช่น จุดกลับรถ จุดคอขวด และป้ายรถโดยสารประจำทาง รวมทั้งทางแยกที่มีปัญหาการจราจรติดขัด แล้วทำการเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจร ซึ่งอาจจะเป็นเพียงจุดหรือตำแหน่งเดียวหรืออาจเป็นกลุ่มของจุดหรือตำแหน่งที่รวมกันเป็นลักษณะของพื้นที่ (Area) หรือบนถนนสายหลักหรือสายรองเดียวกัน (Corridor) ในกรณีที่จำเป็นต้องจัดทำแบบแสดงรายละเอียดเบื้องต้นเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ ที่ปรึกษาก็ได้ดำเนินการควบคู่ไปกับการเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรด้วย

3.1.4 ขั้นตอนการศึกษา

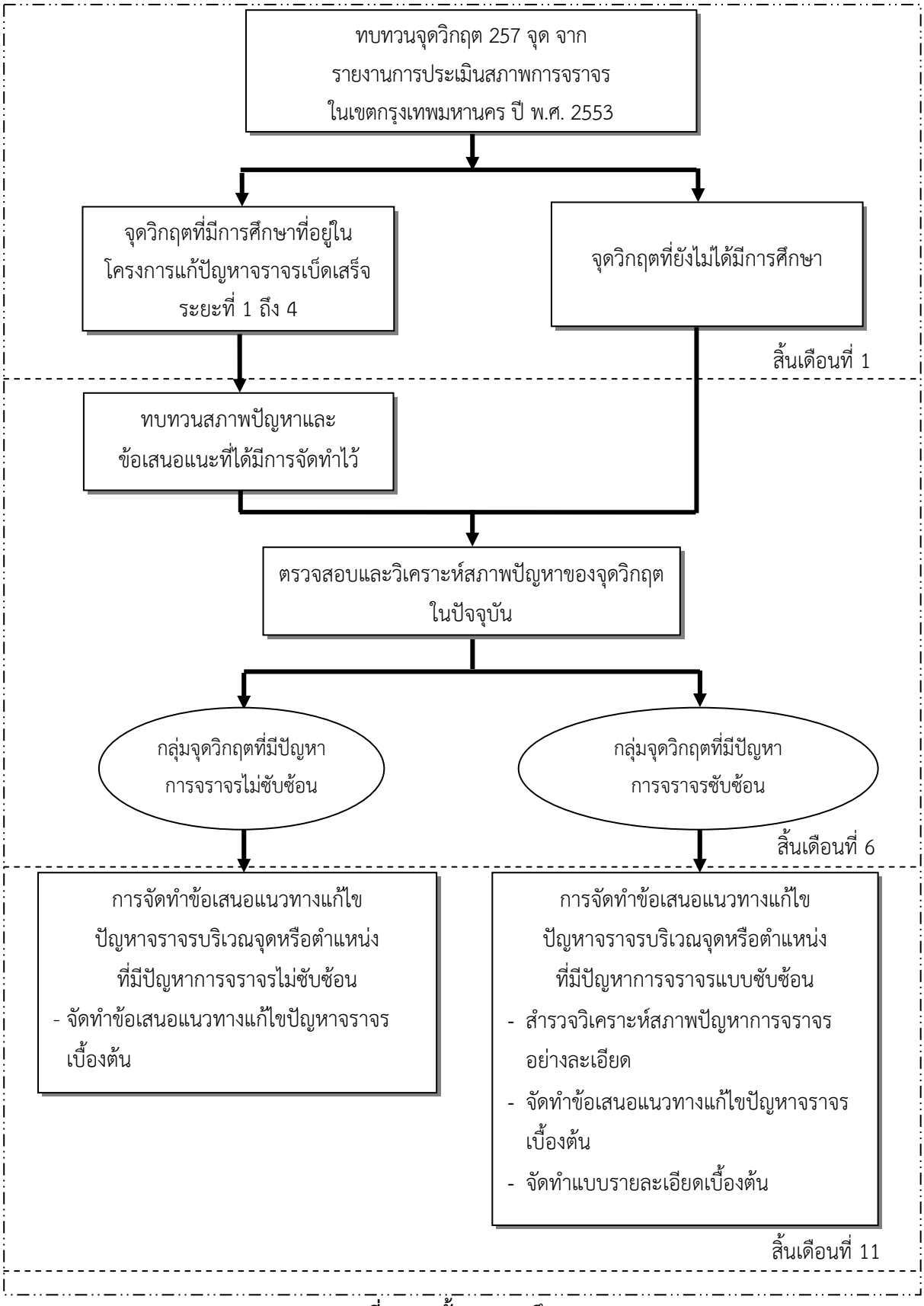
ที่ปรึกษาทำการตรวจสอบผลการศึกษาที่ผ่านมา โดยการทบทวนข้อมูลจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรในรายงานการประเมินสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2553 ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 257 จุด ควบคู่กับการทบทวนผลการศึกษา โครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1-4 ที่เคยดำเนินการมาแล้วในอดีต เพื่อคัดกรองให้ทราบถึงจำนวนและตำแหน่งของจุดวิกฤตที่ไม่ซ้ำซ้อนกับ "จุดหรือตำแหน่ง" วิกฤตเดิม ที่เคยได้รับการศึกษาเพื่อแก้ปัญหาจราจรมาก่อนหน้านี้ในโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1-4 จากนั้นที่ปรึกษาได้ทำการสังเกตการณ์เพื่อสำรวจสภาพปัญหาจราจรเบื้องต้นบริเวณจุดวิกฤตที่ยังไม่เคยได้รับการศึกษาเพื่อแก้ปัญหาจราจรมาก่อนทั้งหมด เพื่อนำมาวิเคราะห์และจัดแบ่งกลุ่มของจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจร ออกเป็น 2 กลุ่ม แยกตามความซับซ้อนของสภาพปัญหาการจราจร ได้แก่

(1) จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรไม่ซับซ้อน เช่น จุดที่มีปัญหาการจอดรถกีดขวางการจราจร จุดที่มีปัญหาพฤติกรรมการขับขี่ที่ขาดวินัยจราจร เช่น การขับขี่ย้อนศร ฯลฯ ซึ่งสามารถแก้ปัญหาโดยการจัดเจ้าหน้าที่กวดขันวินัยจราจร หรือติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจรพื้นฐานเพิ่มเติม ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ทำสรุปผลการศึกษาและจัดทำรายการข้อเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรส่งมอบให้ สนข. เพื่อส่งมอบต่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้เป็นแนวทางปฏิบัติ

(2) จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรซับซ้อน เช่น ทางแยก หรือจุดกลับรถที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมาก ซึ่งการแก้ปัญหาจำเป็นต้องมีการปรับปรุงสภาพทางกายภาพ ควบคู่กับการจัดเจ้าหน้าที่หรือติดตั้งอุปกรณ์จราจรเพิ่มเติม ที่ปรึกษาได้ทำการสำรวจวิเคราะห์สภาพปัญหาการจราจรบริเวณจุดวิกฤตอย่างละเอียด รวมทั้งสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่ เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์และสรุปผลเป็นแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดวิกฤต โดยที่ปรึกษาได้จัดทำผลการศึกษาเป็นรายงานพร้อมจัดทำรูปแบบแนวคิดในการแก้ไขปัญหาจราจรประกอบเพื่อให้ผู้ปฏิบัติสามารถเข้าใจแนวทางแก้ไขปัญหาได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ในกรณีที่มีความจำเป็นที่ปรึกษาจะจัดทำแบบแสดงรายละเอียดเบื้องต้นของแนวทางแก้ไขปัญหา เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางปฏิบัติได้อย่างสะดวกและมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น

ทั้งนี้การเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจร อาจจะเสนอเป็นเพียงจุดหรือตำแหน่งเดียว หรืออาจเป็นกลุ่มของจุดหรือตำแหน่งที่รวมกันเป็นลักษณะของพื้นที่ (Area) หรือบนถนนสายหลักหรือสายรองเดียวกัน (Corridor) ตามความจำเป็นเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาจราจรสูงสุด

เพื่อให้การดำเนินการในส่วนของ “งานศึกษาและแก้ไขปัญหาการจราจรเร่งด่วน” มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และขอบเขตการศึกษา สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรเร่งด่วนและนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ที่ปรึกษาได้กำหนดขั้นตอนการศึกษา ดังแสดงใน**รูปที่ 3.1-1**



รูปที่ 3.1-1 ขั้นตอนการศึกษา

3.2 การทบทวนจุดวิกฤตจากรายงานการประเมินสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2553

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้จัดทำ "รายงานการประเมินสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2553" ซึ่งดำเนินการด้วยวิธีการสอบถามความคิดเห็นของสถานีตำรวจในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ครอบคลุมกองบังคับการตำรวจนครบาล (บก.น.) ต่าง ๆ รวมทั้งสิ้น 9 บก.น. ได้แก่ กองบังคับการตำรวจนครบาล 1-9 โดยมีสถานีตำรวจนครบาลในความรับผิดชอบรวมทั้งสิ้น 88 สน. โดยแต่ละบก.น. มีพื้นที่ของ สน. อยู่ในความดูแลและรับผิดชอบดังแสดงใน**ตารางที่ 3.2-1**

ตารางที่ 3.2-1 พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลความรับผิดชอบภายใต้กองบังคับการตำรวจนครบาล

กองบังคับการตำรวจนครบาล (บก.น.)	สถานีตำรวจนครบาล (สน.)
บก.น. 1	1. สน.สามเสน 2. สน.ชนะสงคราม 3. สน.ดุสิต 4. นางเลิ้ง 5. สน.พญาไท 6. สน.ดินแดง 7. ห้วยขวาง 8. มักกะสัน
บก.น. 2	1. สน.สุทธิสาร 2. สน.พหลโยธิน 3. สน.เตาปูน 4. สน.ประชาชื่น 5. สน.คันนายาว 6. สน.โคกคราม 7. สน.บางเขน 8. สน.สายไหม 9. สน.ทุ่งสองห้อง 10. สน.ดอนเมือง 11. สน.บางซื่อ
บก.น. 3	1. สน.มีนบุรี 2. สน.หนองจอก 3. สน.ร่มเกล้า 4. สน.จระเข้น้อย 5. สน.ลาดกระบัง 6. สน.นิมิตรใหม่ 7. สน.ฉลองกรุง 8. สน.สุวินทวงศ์ 9. สน.ลำผักชี 10. สน.ประชาสำราญ 11. สน.ลำหิน
บก.น. 4	1. สน.หัวหมาก 2. สน.ลาดพร้าว 3. สน.วังทองหลาง 4. สน.โชคชัย 5.สน.บึงกุ่ม 6. สน.บางชัน 7. สน.ประเวศ 8. สน.อุดมสุข
บก.น. 5	1. สน.คลองตัน 2. สน.ทองหล่อ 3. สน.ทาเรือ 4. สน.ทุ่งมหาเมฆ 5. สน.บางนา 6. สน.บางโพงพาง 7. สน.พระโขนง 8. สน.ลุมพินี 9. สน.วัดพระยาไกร
บก.น. 6	1. สน.จักรวรรดิ 2. สน.บางรัก 3. สน.ปทุมวัน 4. พระราชวัง 5. สน.พลับพลาไชย 1 6. สน.พลับพลาไชย 2 7. สน.ยานนาวา 8. สน.สำราญราษฎร์
บก.น. 7	1. สน.บางพลัด 2. สน.บางยี่ขัน 3. สน.บางขุนนนท์ 4. สน.บางกอกน้อย 5. สน.บางกอกใหญ่ 6. สน.บางเสาธง 7. สน.ท่าพระ 8. สน.ตลิ่งชัน 9. สน.ธรรมศาลา 10. สน.ศาลาแดง 11. สน.บวรมงคล
บก.น. 8	1. สน.บางยี่เรือ 2. สน.ตลาดพลู 3. สน.บุปผาราม 4. สน.สำเหร่ 5. สน.บุคคโล 6. สน.ราษฎร์บูรณะ 7. สน.สมเด็จเจ้าพระยา 8. สน.บางมด 9. สน.ทุ่งครุ 10. สน.ปากคลองสาน 11. สน.บางคอแหลม
บก.น. 9	1. สน.ท่าข้าม 2. สน.แสมดำ 3. สน.เทียนทะเล 4. สน.บางขุมเทียน 5. สน.บางบอน 6. สน.ภาษีเจริญ 7. สน.หลักสอง 8. สน.เพชรเกษม 9. สน.หนองแขม 10. สน.หนองค้างพลู

เพื่อให้สถานีตำรวจซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงในการบริหารจัดการจราจรบนถนนสายหลัก ได้กรอกข้อมูลเกี่ยวกับ “จุดหรือตำแหน่ง” ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมากบนถนนสายหลักในเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ยังได้มีการสอบถามถึงลักษณะของปัญหาที่ “จุดหรือตำแหน่ง” ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมากดังกล่าว รวมทั้งได้มีการสอบถามถึงข้อเสนอข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาจราจรเบื้องต้นด้วย

ผลการศึกษาจาก “รายงานการประเมินสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2553” พบว่ามี “จุดหรือตำแหน่ง” ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมากบนถนนสายหลักที่ต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างเร่งด่วนเป็นจำนวนทั้งสิ้น 257 จุด โดยแบ่งได้ตามลักษณะของปัญหาเป็น 4 กลุ่ม คือ

(1) กลุ่มปัญหาบริเวณทางแยก 83 จุด
(2) กลุ่มปัญหาบริเวณคอขวดถนน 90 จุด
(3) กลุ่มปัญหาบริเวณจุดกลับรถ 41 จุด
(4) กลุ่มปัญหาบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง 43 จุด

โดยสามารถสรุปพื้นที่แยกตามพื้นที่ บก.น. ของจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาได้ดัง**ตารางที่ 3.2-2** และแสดงรายชื่อจุดวิกฤตแยกตามประเภทของจุดวิกฤตทั้งหมดไว้ใน**ตารางที่ 3.2-3** ถึง**ตารางที่ 3.2-6** โดยแสดงตำแหน่งของจุดวิกฤตทั้งหมดไว้ใน**รูปที่ 3.2-1**

ตารางที่ 3.2-2 พื้นที่ของจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรติดขัด

พื้นที่ บก.น.	จำนวนจุดหรือตำแหน่งทั้งหมดที่มีปัญหา	จำนวนจุดแยกตามลักษณะของปัญหา (จุด)			
		ทางแยก	คอขวด	จุดกลับรถ	ป้ายหยุดรถโดยสาร
บก.น.1	23	13	7	3	0
บก.น.2	51	12	17	10	12
บก.น.3	11	5	3	2	1
บก.น.4	33	7	6	13	7
บก.น.5	35	10	17	5	3
บก.น.6	18	7	9	0	2
บก.น.7	28	7	11	2	8
บก.น.8	19	7	8	0	4
บก.น.9	39	15	12	6	6
รวม	**257**	**83**	**90**	**41**	**43**

ตารางที่ 3.2-3 รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรทั้งหมดของบริเวณทางแยก

รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรบริเวณทางแยก จำนวน 83 จุด		
1. แยกเสาวนี	31. แยกรามคำแหง	61. แยกพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 24
2 แยกพญาไท	32. แยกลำสาลี	62. แยกสวนแสงธรรม
3. แยกซังฮี้	33. แยกนิด้า	63. แยกบางยี่เรือ
4. แยกผ่านพิภพลีลา	34. แยกศรีอุดม	64. แยกต่างระดับราชพฤกษ์ – รัชดาภิเษก
5. แยกอโศก-เพชร	35. แยกประเวศ	65. วงเวียนใหญ่
6. แยกเทียมร่วมมิตร	36. แยกทุ่งเศรษฐี	66. แยกบ้านแขก
7. แยกมักกะสัน	37. แยกโรงเรียนกรุงเทพพิทยา	67. แยกใต้ทางด่วนถนนประชาอุทิศ
8. แยกใต้ทางด่วนดินแดง	38. แยกสุขุมวิท 62	68. แยกกำนันธารทิพย์
9. แยกสวนป่าวิภาวดี	39. แยกถนนตก	69. แยกปากซอยวัดสีสุก
10. แยกผ่านฟ้า	40. แยกราชประสงค์	70. แยกสุขาภิบาล
11. แยกจักรพรรดิพงษ์	41. แยกใต้ด่วนเพลินจิต	71. แยกบางบอน
12. แยกหลานหลวง	42. แยกอโศก	72. แยกต่างระดับกัลปพฤกษ์-ราชพฤกษ์
13. แยกยมราช	43. แยกอาจณรงค์	73. แยกบางบอน 5
14. แยกรามอินทรา กม.8	44. แยกกรมศุลกากร	74. แยกบางบอน 3
15. แยกวัดคู้บอน	45. แยกพระโขนง	75. แยกพุทธมณฑลสาย 2
16. แยกสุคนธ์	46. แยกสุขุมวิท	76. แยกบางแค
17. แยกคลังน้ำมันบาฟส์	47. แยกคลองตัน	77. แยกคลองขวาง
18. แยกรัชดา-สุทธิสาร	48. แยกมเหสักข์-สุรวงศ์	78. แยกของเก่า
19. แยกเทอดดำริ	49. แยกทรัพย์-สี่พระยา	79. แยกวัดนิมานรดี
20. วงเวียนหลักสี่	50. แยกนราธิวาสฯ-สุรวงศ์	80. แยกวีเหลี่ยม
21. แยกเกษตร	51. แยกปทุมวัน	81. แยกหนองแขมฝั่งเหนือ
22. แยกวัดหนองใหญ่	52. แยกเฉลิมบุรี	82. แยกหนองแขมฝั่งใต้
23. แยกดวงมณี	53. แยกสาทร-สุรศักดิ์	83. แยกบางบอน3-ถนนเลียบคลองภาษีเจริญ ฝั่งใต้
24. แยกหลักสี่	54. แยกสุรศักดิ์	
25. แยกบางเขน	55. แยกบางพลัด	
26. แยกการไฟฟ้ามีนบุรี	56. แยกบรมราชชนนี	
27. แยกไปรษณีย์มีนบุรี	57. แยกศิริราช	
28. แยกมอเตอร์เวย์	58. แยกพาณิชยการธนบุรี	
29. แยกเจ้ากรีฑา	59 แยกท่าพระ	
30. แยกวัดหัวคู้	60. แยกราชพฤกษ์	

ตารางที่ 3.2-4 รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรทั้งหมดของบริเวณคอขวดถนน

รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรบริเวณคอขวดถนน จำนวน 90 จุด		
1. ถนนสามเสนช่วงก่อนถึงแยกซังฮี้ ทางทิศใต้	16. ถนนพหลโยธินด้านขาออก (บริเวณพื้นราบเชิงทางขึ้นสะพานข้ามแยกเกษตร-เสนานิคม)	29. ปากซอยบ้านรอง (สังคมสงเคราะห์) ถนนประดิษฐ์มนูธรรมขาออก
2. ภายในซอยสามเสน 11	17. ถนนพหลโยธิน (ช่วงปากซอยพหลโยธิน 37)	30. ถนนหัวหมาก (ซอยรามคำแหง 24) ช่วงตั้งแต่แยกกวนอา-ม.เอแบค
3. ภายในซอยสามเสน 13	18. เชิงสะพานพิบูลย์สงคราม ถนนประชาราษฎร์ สาย 1 บริเวณหน้าวัดประดู่ธรรมาธิปัตย์	31. ทางขึ้นสะพานข้ามแยกบางกะปิ ถนนลาดพร้าวขาออก
4. ทางขึ้นสะพานกรุงธน (ฝั่งพระนคร)	19. เชิงสะพานสูงข้ามคลองเปรมประชากร ด้านถนนประชาราษฎร์ สาย 2	32. ทางขึ้นด่วน บริเวณแยกพระราม 9-2
5. บริเวณหน้าสถาบันราชภัฏสวนดุสิตถนนราชวิถี	20. บริเวณถนนพระรามหกตัดใหม่ ตั้งแต่อุโมงค์ทางลอดข้าม สิ้นสุดที่จุดตัดถนนเตชะวณิชสะพานรถไฟ	33. หน้าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการ
6. บริเวณด่านเก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษถนนพระราม 9 (หน้า รฟม.)	21. บริเวณหน้าโรงเรียนสารวิทยา ถนนพหลโยธิน	34. บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช
7. บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษยมราช	22. ถนนเพิ่มสิน (บริเวณศาลเจ้าพ่อสมบุญ)	35. หน้าตลาดอ่อนนุช ถนนสุขุมวิท 77
8. ถนนประชาชื่นช่วงตั้งแต่แยกทางด่วนประชาชื่น จนถึงสุดเขตนครบาล	23. ถนนเพิ่มสิน (ช่วงใกล้ถนนสุขาภิบาล 5)	36. หน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลบางนา
9. ทางลงสะพานต่างระดับรัชวิภา มุ่งหน้าแยกประชานุกูล ถนนรัชดาภิเษกขาออก	24. ถนนงามวงศ์วาน บริเวณก่อนถึงแยกบางเขน ประมาณ 100 เมตร (มาจากแยกพงษ์เพชร)	37. บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าอุดมสุข
10. ทางขึ้นสะพานวัชระพล ถนนประดิษฐ์มนูธรรม	25. หน้าโรงเรียนสารสาสน์วิเทศร่มเกล้า ถนนร่มเกล้า	38. บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบางนา
11. หน้าห้างฯ บิ๊กซี สะพานควาย ถนนพหลโยธินทั้งขาเข้าและขาออก	26. ถนนร่มเกล้า ช่วงระหว่างมีนบุรี-แยกเจ้ากรีฑา	39. บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าแบริ่ง
12. ถนนสุทธิสาร (ช่วงปากซอยอินทามระ 22)	27. ถนนลาดกระบัง (บริเวณใต้สะพานหนองปรือ)	40. ทางขึ้นด่วนถนนจันทน์ ถนนเจริญราษฎร์ มุ่งหน้าถนนสาทร
13. ถนนสุทธิสาร (ช่วงปากซอยรุ่งเรือง)	28. ถนนโชคชัย 4 แยก 7	41. ทางขึ้นสะพานข้ามทางรถไฟสายแม่น้ำ ถนนเชื้อเพลิง
14. ถนนลาดพร้าว (ช่วงปากซอยลาดพร้าว 25)		42. บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษเพลินจิต
15. ปากทางลาดพร้าว (ช่วงโค้งถนนลาดพร้าวก่อนตัดกับถนนพหลโยธิน		43. ทางขึ้นสะพานเฉลิมโลก
		44. ถนนอโศกมนตรี
		45. ถนนสุขุมวิท 63 เอกมัย
		46. บริเวณแยก ณ ระนอง
		47. ทางขึ้นสะพานข้ามคลองแสนแสบ ด้านถนนเพชรบุรี
		48. ทางขึ้นสะพานข้ามคลองแสนแสบ ด้านถนนสุขุมวิท 71
		49. หน้าโรงเรียนเกษมพิทยา ถนนสุขุมวิท 71

ตารางที่ 3.2-4 รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรทั้งหมดของบริเวณคอขวดถนน (ต่อ)

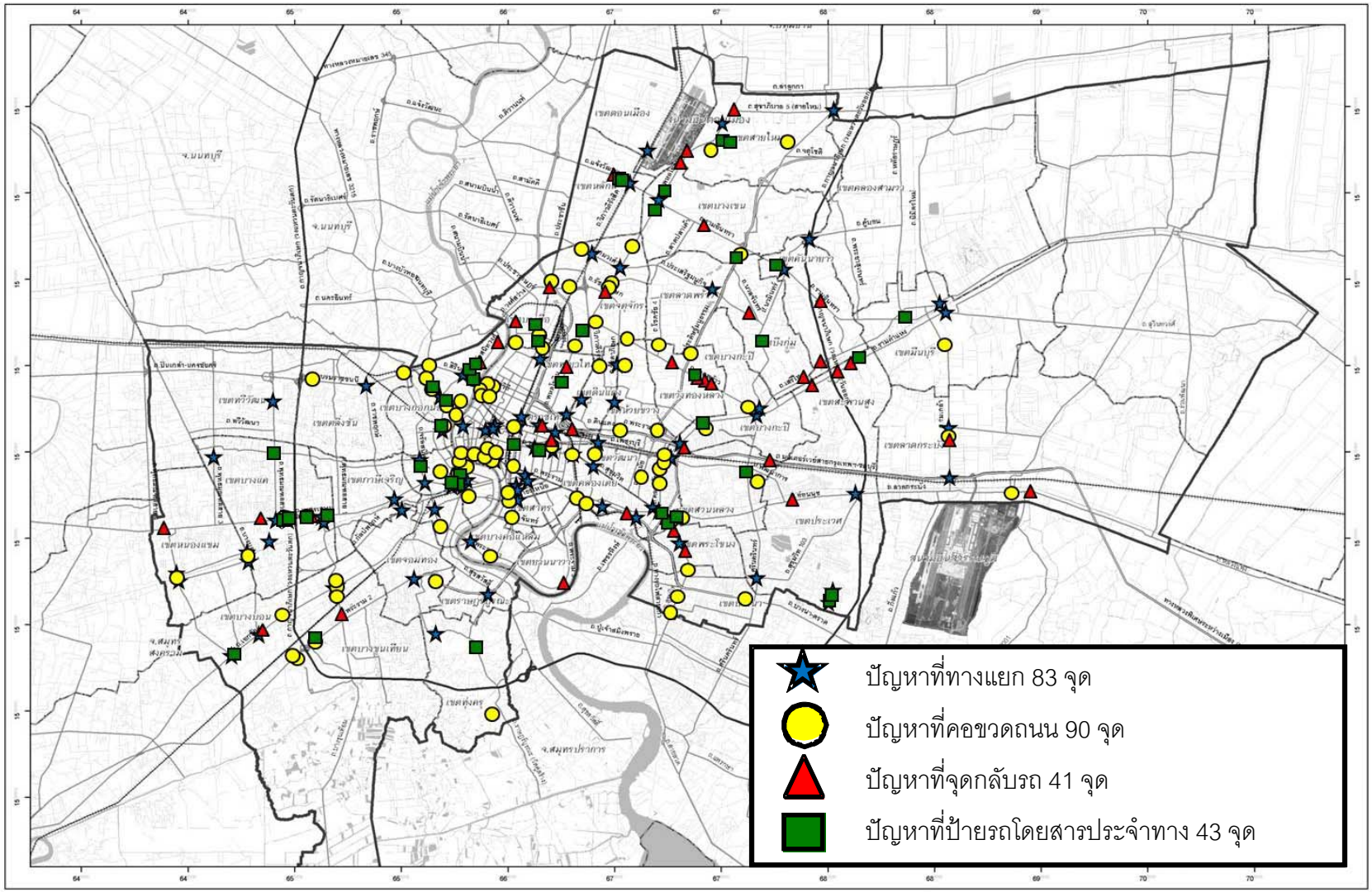
รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรทั้งหมดของบริเวณคอขวดถนน จำนวน 90 จุด		
50. หน้าตลาดคลองตัน ถนนสุขุมวิท 71	66. บริเวณตรงข้ามห้างสรรพสินค้าพาต้าปิ่นเกล้า	78. สะพานข้างคลองเก้าห้อง ซอยประชาอุทิศ 90
51. หน้าตลาดคลองถม ถนนเจริญกรุง	67. หน้าโรงพยาบาลศิริราช ถนนอรุณอัมรินทร์	79. ทางเบี่ยงหน้า บ.เอราวัณ คอนกรีต ถนนพระรามที่ 2 ขาออก
52. หน้าวัดมังกรกมลาวาส ถนนเจริญกรุง	68. ซอยอิสรภาพ 21	80. ทางคู่ขนานถนนพระรามที่ 2 ขาเข้า ก่อนถึงต่างระดับพระรามที่ 2
53. หน้าโรงเรียนอัสสัมชัญวิทยาลัย	69. ทางขึ้นสะพานต่างระดับสิรินธร ถนนบรมราชชนนี ขาเข้า	81. ทางคู่ขนาน ถนนพระรามที่ 2 ขาออก ช่วงลงจากต่างระดับพระรามที่ 2 แล้ว
54. บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษพระรามที่ 4 (หัวลำโพง)	70. ทางเบี่ยงวงแหวนต่างระดับฉิมพลี ถนนบรมราชชนนี ขาเข้า	82. หน้าตลาดบางบอน ถนนเอกชัย
55. หน้าตลาดเก่าเยาวราช ถนนเยาวราช	71. หน้าห้างสรรพสินค้าคาร์ฟูร์ ถนนอิสรภาพ	83. ถนนบางบอน 1 ก่อนถึงแยกสุขาภิบาล
56. บริเวณแยกเฉลิมบุรี	72. หน้าโรงเรียนศึกษานารี ถนนประชาธิปก	84. ถนนบางขุนเทียน-บางบอน ก่อนถึงแยกบางบอน
57. ทางขึ้นสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนสาทรใต้	73. หน้าโรงเรียนซางตาครู๊ส ถนนเทศบาลสาย 1	85. เชิงสะพานข้ามทางแยกกาญจนาภิเษก-เอกชัย ถนนเอกชัยขาเข้า
58. หน้าโรงเรียนราชินี	74. สะพานข้ามแยกเหนือใต้ หน้าโรงแรมมณเฑียร	86. ปากซอยเพชรเกษม 51
59. หน้าห้างสรรพสินค้าอินเดีย เอ็มโพเรียม ถนนจักรเพชร	75. เชิงสะพานพระราม 3 มุ่งหน้าแยกมไหสวรรย์	87. ปากซอยเพชรเกษม 53
60. ทางขึ้นสะพานกรุงธน (ฝั่งธนบุรี)	76. ถนนกรุงธนบุรีขาออก ช่วงคู่ขนานจากสถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี จะไปสถานีรถไฟฟ้าวงเวียนใหญ่	88. ทางเข้าห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางแค ถนนเพชรเกษม ขาเข้า
61. ทางขึ้นสะพานต่างระดับสิรินธร ถนนสิรินธร ขาออก	77. บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษพระรามที่ 2	89. สะพานข้ามคลองภาษีเจริญ ซอยเพชรเกษม 69
62. ทางขึ้นสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรี)		90. สะพานข้ามคลองภาษีเจริญ ซอยเพชรเกษม 81
63. ทางขึ้นสะพานพระราม 8 (ฝั่งธนบุรี)		
64. ทางขึ้นสะพานต่างระดับสิรินธร ถนนบรมราชชนนี ขาออก		
65. บริเวณป้ายรถโดยสารประจำทางหน้าเมเจอร์ฯ ปิ่นเกล้า		

ตารางที่ 3.2-5 รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรทั้งหมดของบริเวณจุดกลับรถ

รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรบริเวณจุดกลับรถ จำนวน 41 จุด		
1. จุดกลับรถใกล้แยกพญาไท	15. จุดกลับรถใต้สะพานหัวตะเข้ ถนนลาดกระบัง	28. จุดกลับรถอ่อนนุช 55/1
2. จุดกลับรถใกล้แยกประตูน้ำ	16. จุดกลับรถลาดพร้าว 80	29. จุดกลับรถหน้าธนาคารกรุงศรีอยุธยา สำนักงานใหญ่ ถนนพระราม 3
3. จุดกลับรถทางลง ถนนจตุรทิศ (ขึ้นจากอาร์ซีเอ)	17. จุดกลับรถลาดพร้าว 93	30. จุดกลับรถหน้าธนาคารกสิกรไทย สาขาบางจาก ถนนสุขุมวิท
4. จุดกลับรถใต้สะพานข้ามแยกประชานุกูล	18. จุดกลับรถลาดพร้าว 112	31. จุดกลับรถสุขุมวิท 81
5. จุดกลับรถนวลจันทร์ ซอย 3 ถนนประเสริฐมนูกิจ	19. จุดกลับรถลาดพร้าว 122	32. จุดกลับรถใต้สะพานพระโขนง ถนนสุขุมวิท ขาเข้า
6. จุดกลับรถช่วงระหว่างซอยอารีย์ถึงซอยพหลโยธิน 10 ถนนพหลโยธิน	20. จุดกลับรถปั้มเชลล์ ซอยถาวรธวัช 1 ถนนพระรามที่ 9 ขาออก	33. จุดกลับรถล็อค 9 ถนนอาจณรงค์
7. จุดกลับรถบริเวณแยกรัชโยธิน	21. จุดกลับรถเสรีไทย 43	34. จุดกลับรถจรัญสนิทวงศ์ 74
8. จุดกลับรถประชาราษฎร์ สาย 1 หน้าอาคารพรปิยะแมนชั่น	22. จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านนวธานี ถนนเสรีไทย	35. จุดกลับรถจรัญสนิทวงศ์ 95
9. จุดกลับรถบริเวณหน้าตลาดสะพานใหม่	23. จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านสัมมากร ประตู 2 ถนนรามคำแหง	36. จุดกลับรถปากซอยม่วงสกุล ถนนบางขุนเทียน - บางบอน
10. จุดกลับรถรามอินทรา กม.3	24. จุดกลับรถศรีศุภโชค	37. จุดกลับรถใกล้แยกบางบอน 5 ถนนเอกชัย ขาออก
11. จุดกลับรถบริเวณแยกพลาธิการ	25. จุดกลับรถหน้าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาน้อมเกล้า ถนนรามคำแหง	38. จุดกลับรถใกล้แยกบางบอน 3 ถนนเอกชัย ขาออก
12. จุดกลับรถสะพานปูน ถนนสายไหม	26. จุดกลับรถหน้ามหาวิทยาลัยศรีประจักษ์ ถนนรามคำแหง	39. จุดกลับรถเพชรเกษม 70
13. จุดกลับรถศูนย์ไปรษณีย์หลักสี่ ถนนแจ้งวัฒนะ	27. จุดกลับรถรูปเกือกม้า ถนนคู่ขนานมอเตอร์เวย์	40. จุดกลับรถเพชรเกษม 98
14. จุดกลับรถหน้าโรงเรียนสารสาสน์วิเทศร่มเกล้า ถนนร่มเกล้า		41. จุดกลับรถเพชรเกษม 116

ตารางที่ 3.2-6 รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรทั้งหมดของบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง จำนวน 43 จุด		
1. เชิงสะพานข้ามแยก กม.8 ถนนรามอินทรา ขาออก	13. หน้าธ.ออมสิน ถนนสีหบุรานุกิจ	29. หน้าเมเจอร์ปิ่นเกล้า
2. หน้าหมู่บ้านมณียา ถนนประดิษฐ์มนูธรรม	14. หน้าห้างสรรพสินค้าอิมพีเรียลลาดพร้าว ถนนลาดพร้าว	30. ตรงข้ามห้างสรรพสินค้าพาต้าปิ่นเกล้า
3. หน้าธนาคารทหารไทย สำนักงานใหญ่	15. หน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหง	31. หน้าโรงพยาบาลศิริราช ถนนอรุณอัมรินทร์
4. หน้าวิลล่ามาร์เก็ต สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อารีย์	16. หน้าโรงเรียนวัดบางเตย ถนนนวมินทร์	32. ปากซอยจรัญสนิทวงศ์ 11
5. บริเวณห่างจากสามแยกเตาปูนไปทางกรุงเทพ-นนทบุรี ประมาณ 150 เมตร	17. บริเวณแยกมีสทีน	33. บริเวณแยกทศกัณฐ์
6. เชิงสะพานลอยคนข้ามปากตรอกนิยมแพทย์ (เตาปูนแมนชั่น) ถนนเตชะวณิช	18. บริเวณใกล้แยกพัฒนาการ ถนนศรีนครินทร์ขาเข้า	34. ปากทางเข้าวัดใหญ่ศรีสุพรรณ ถนนอินทรพิทักษ์ขาเข้า
7. หน้าการไฟฟ้านครหลวง	19. ปากซอยรามคำแหง 2 ที่ 8	35. ปากซอยอินทรพิทักษ์ 7
8. หน้าห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลตัส วงเวียนหลักสี่	20. ปากซอยรามคำแหง 2 ที่ 10	36. หน้าห้างสรรพสินค้าคาร์ฟูร์ ถนนอิสรภาพ
9. หน้าโรงเรียนระเบียบศึกษา ถนนวัดเกาะ	21. บริเวณสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช	37. ปากซอยประชาอุทิศ 61
10. หน้าโรงเรียนประเทืองทิพย์วิทยา ถนนวัดเกาะ	22. หน้าตลาดอ่อนนุช	38. หน้าตลาดการเคหะ ถนนพระรามที่ 2
11. ปากซอยแจ้งวัฒนะ 10/1 ถนนแจ้งวัฒนะขาเข้า	23. หน้าตลาดพระโขนง ถนนสุขุมวิท	39. บริเวณใกล้แยกบางบอน 5
12. ปากซอยแจ้งวัฒนะ 5 ถนนแจ้งวัฒนะขาออก	24. หน้าสยาม ถนนพระรามที่ 1 ขาเข้า	40. ปากซอยเพชรเกษม 53
	25. ตรงข้ามวัดชำนิหัตถการ ถนนพระรามที่ 1	41. หน้าตลาดบางแค
	26. หน้าโรงเรียนสตรีบูรณวิทย์ ถนนจรัญสนิทวงศ์ขาออก	42. หน้าห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์ บางแค ข้างจุดรับแจ้งเหตุ เพชรกาญจนา
	27. ปากซอยจรัญสนิทวงศ์ 68 (วัดเทพากร)	43. บริเวณใกล้แยกวีเหลี่ยม ถนนเพชรเกษม
	28. ตรงข้ามหน้าโรงเรียนเขมะศิริอนุสรณ์ ถนนราชวิถีขาเข้า	



รูปที่ 3.2-1 ภาพรวมของจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจร

ในรายงานผลการศึกษาดังกล่าว ได้มีการสรุปภาพรวมของประเด็นปัญหาและภาพรวมของแนวทางแก้ไขปัญหาที่ได้จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยไม่มีการแยกสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไข ปัญหาเป็นรายพื้นที่ ซึ่งผลการศึกษาจากรายงานดังกล่าวได้แบ่งพื้นที่ที่มีปัญหาการจราจรออกเป็น 4 กลุ่มดังนี้

3.2.1 กลุ่มปัญหาบริเวณทางแยก

1) ลักษณะปัญหา จากการทบทวนพบว่าลักษณะของปัญหาสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

- กลุ่มที่ 1 ปัญหาด้านกายภาพ มีลักษณะของปัญหา ดังนี้
  1. กายภาพบริเวณทางแยกไม่เหมาะสม
  2. มีทางเชื่อมอยู่ใกล้ทางแยก
  3. มีการก่อสร้างใกล้ทางแยก
- กลุ่มที่ 2 ปัญหาด้านพฤติกรรมการขับขี่/คนเดินเท้า มีลักษณะของปัญหา ดังนี้
  1. ปริมาณรถเกินกว่าความจุของถนน
  2. มีพฤติกรรมการขับขี่ไม่เหมาะสม
  3. มีคนเดินเท้ากีดขวางการจราจร
- กลุ่มที่ 3 ปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร มีลักษณะของปัญหา ดังนี้
  1. การจัดช่องจราจรบริเวณทางแยกไม่เหมาะสม
  2. การจราจรติดขัดเนื่องจากมีรถไฟผ่านบ่อยครั้ง
  3. ปัญหาเครื่องหมายจราจร
  4. ปัญหาสัญญาณไฟจราจร
  5. มีรถบรรทุกจำนวนมากผ่านพื้นที่

2) แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดกลุ่มปัญหาทางแยก มีดังนี้

1. ก่อสร้างสะพานข้ามหรืออุโมงค์ลอดใต้ทางแยก
2. ก่อสร้างสะพานหรือทางลอดสำหรับถนนหรือทางรถไฟ
3. จัดให้มีสะพานลอยสำหรับคนข้ามที่บริเวณทางแยก
4. ติดตั้งรั้วกั้นบริเวณเกาะกลางถนนบริเวณทางแยก เพื่อป้องกันการข้ามถนนตัดกระแสจราจร
5. ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรและจัดให้มีเจ้าหน้าที่ควบคุมสัญญาณไฟจราจร
6. ปรับปรุงสภาพเครื่องหมายจราจรให้อยู่ในสภาพดี
7. ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพและพื้นผิวจราจรของถนนในบริเวณที่ตัดผ่านทางรถไฟให้มีความพร้อมใช้งาน
8. ปาดเกาะบริเวณทางแยก เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเลี้ยวรถ
9. ห้ามเลี้ยวขวาที่ทางแยกในบางช่วงเวลา

10. เพิ่มจำนวนช่องจราจรสำหรับการเลี้ยวซ้าย
11. จัดแบ่งและเพิ่มช่องจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในแต่ละทิศทางและช่วงเวลา
12. ห้ามเลี้ยวในทิศทางที่ก่อให้เกิดการตัดกระแสจราจรหลักพร้อมทั้งติดตั้งป้ายแนะนำการใช้เส้นทางข้างเคียง
13. เลื่อนจุดกลับรถให้ห่างจากทางแยกออกไปเพื่อเพิ่มความยาวช่องรอเลี้ยวขวาที่ทางแยก
14. ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรสำหรับควบคุมคนเดินข้ามถนนและรถที่เข้า-ออกจากห้างฯ
15. ปรับปรุงอุปกรณ์สัญญาณไฟจราจรเพิ่มเติม
16. บริเวณทางแยกสัญญาณไฟให้มีช่องเว้าสำหรับรถรอเลี้ยวขวา และ/หรือกลับรถที่ทางแยก
17. ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) บริเวณทางแยกที่มีปัญหาการจราจรหนาแน่น
18. เปลี่ยนจากช่องทางเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดเป็นให้หยุดและไปตามจังหวะสัญญาณไฟจราจรแทน
19. ปรับปรุงหรือแก้ไขจังหวะและเวลาสัญญาณไฟที่ทางแยกให้เหมาะสมเพื่อลดความล่าช้า (Delay)
20. ร่นหัวเกาะกลางบริเวณทางแยก เพื่อให้รถเลี้ยวซ้าย-ขวาได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น
21. จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรคอยอำนวยการจราจรและกวดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรบริเวณทางแยก รวมทั้งคอยประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำแยกข้างเคียง กรณีที่มีท้ายแถวสะสมยาวมาปิดกั้นทางแยก
22. ปรับปรุง/แก้ไขรูปแบบป้ายแนะนำการใช้ช่องทางที่สร้างความสับสนแก่ผู้ขับขี่ให้เหมาะสมและชัดเจน โดยติดตั้งป้ายแนะนำล่วงหน้าเป็นระยะ ๆ ให้ผู้ขับขี่ทราบและใช้ช่องทางได้อย่างถูกต้อง
23. ช่องทางจราจรบริเวณทางแยกที่ไม่ได้ใช้งาน ให้ติดตั้งอุปกรณ์และป้ายจราจรกำกับให้ผู้ขับขี่สังเกตเห็นได้ชัดเจนและปฏิบัติตาม เช่น ติดตั้งแผงคอนกรีต (Barrier) และป้ายห้ามเข้า เป็นต้น
24. ขยับทางม้าลายเดิมไปอยู่ในตำแหน่งที่ประชาชนสามารถข้ามถนนที่ทางแยกได้อย่างปลอดภัยตามจังหวะสัญญาณไฟ
25. ช่องทางจราจรบริเวณทางแยกที่ไม่ได้ใช้งาน ให้ติดตั้งอุปกรณ์และป้ายจราจรกำกับให้ผู้ขับขี่สังเกตเห็นได้ชัดเจนและปฏิบัติตาม เช่น ติดตั้งแผงคอนกรีต (Barrier) และป้ายห้ามเข้า เป็นต้น
26. จัดให้รถโดยสารประจำทางได้รับสิทธิพิเศษแล่นผ่านทางแยกก่อน (Bus Priority) โดยจัดให้มีจังหวะสัญญาณไฟเฉพาะ หรือจัดเจ้าหน้าที่คอยอำนวยการจราจรบริเวณทางแยก เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ
27. ขยับทางม้าลายเดิมไปอยู่ในตำแหน่งที่ประชาชนสามารถข้ามถนนที่ทางแยกได้อย่างปลอดภัยตามจังหวะสัญญาณไฟ
28. ติดตั้ง / ปรับปรุง / แก้ไขป้ายจราจร / จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้ชัดเจนและเหมาะสมสอดคล้องกับข้อเสนอแนะการปรับปรุง

3.2.2 กลุ่มปัญหาบริเวณคอขวดถนน

1) ลักษณะปัญหา จากการทบทวนพบว่าลักษณะของปัญหาสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

- กลุ่มที่ 1 ปัญหาด้านกายภาพ มีลักษณะของปัญหา ดังนี้
  1. กายภาพของถนนแคบ
  2. กายภาพของถนนมีความลาดชันสูง
  3. กายภาพของถนนเป็นทางโค้ง
  4. มีทางเชื่อมตัดกระแสการจราจร
  5. มีทางข้ามตัดกระแสการจราจร
  6. ผิวจราจรไม่เรียบ
- กลุ่มที่ 2 ปัญหาด้านพฤติกรรมการขับขี่/คนเดินเท้า มีลักษณะของปัญหา ดังนี้
  1. ปริมาณรถเกินกว่าความจุของถนน
  2. มีพฤติกรรมการขับขี่ไม่เหมาะสม
  3. มีคนเดินเท้ากีดขวางการจราจร
- กลุ่มที่ 3 ปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร มีลักษณะของปัญหา ดังนี้
  1. การจัดช่องจราจรของถนนไม่เหมาะสม
  2. การจราจรติดขัดบริเวณด่านชำระเงิน
  3. การจราจรติดขัดเนื่องจากการจอดรับ-ส่ง

2) แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดกลุ่มปัญหาคอขวดถนน มีดังนี้

1. ปรับปรุงสภาพผิวจราจรบนถนนให้มีความเรียบและพร้อมใช้งาน
2. ปรับปรุงสภาพผิวจราจรบริเวณสะพานและเชิงสะพานให้มีความเรียบและต่อเนื่อง
3. ปรับปรุงสภาพเครื่องหมายจราจรเส้นทแยงสีเหลืองบริเวณปากซอยหรือทางเชื่อมให้อยู่ในสภาพดี
4. ปรับปรุงสภาพเครื่องหมายจราจรในเขตพื้นที่ห้ามจอดให้อยู่ในสภาพดี
5. ติดตั้งป้ายห้ามจอดในบริเวณที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร
6. ติดตั้งรั้วกั้นริมขอบถนน เพื่อป้องกันการข้ามถนนตัดกระแสจราจร
7. สร้างสะพานลอยคนข้ามในบริเวณที่มีการข้ามถนนตัดกระแสจราจร
8. สร้างเกาะกลางถนนเพื่อป้องกันการเลี้ยวตัดกระแสรถในทางตรง
9. ปาดขอบทางเท้าบริเวณทางเข้าออกซอยหรือทางเชื่อมให้กว้างขึ้น
10. เพิ่มพื้นที่ผิวจราจรบริเวณช่วงถนนหรือสะพาน ด้วยการขยายพื้นผิว หรือปรับปรุงการทาสีตีเส้นแบ่งช่องจราจร หรือลดความกว้างของเกาะกลางถนน หรือลดความกว้างของทางเท้า หรือเคลื่อนย้ายสิ่งปลูกสร้างที่อาจกีดขวางการจราจร เช่น ตอม่อสะพานลอยคนข้าม และด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุก

11. เพิ่มจำนวนช่องเก็บค่าผ่านทางบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ
12. เพิ่มช่องทางออกจากช่องทางด่วนไปยังทางคู่ขนาน
13. เพิ่มช่องทางเข้าจากทางคู่ขนานไปยังช่องทางด่วน
14. จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรหรือเจ้าหน้าที่อาสาจราจร สำหรับอำนวยการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน
15. ติดตั้งสัญญาณไฟแบ่งช่องจราจรบนสะพานคนเดินข้ามถนน/ก่อสร้างโครงเหล็กคร่อมถนน (Gantry) เพื่อสนับสนุนมาตรการจัดช่องทางพิเศษ และช่วยให้ผู้ขับขี่มั่นใจ ไม่เกิดความสับสนในการใช้ช่องทาง รวมทั้งติดตั้งป้ายเตือน/ป้ายแนะนำการใช้ช่องทางพิเศษให้ผู้ขับขี่ได้ทราบล่วงหน้าและเข้าช่องทางให้ถูกต้องแต่เนิ่น ๆ
16. ปาดมุมทางเท้าและย้ายสิ่งก่อสร้างที่เป็นอุปสรรคบริเวณปากซอยหรือทางเชื่อม เพื่อให้รถสามารถเลี้ยวเข้า-ออกได้สะดวกยิ่งขึ้น
17. ปรับปรุงผิวจราจรเป็นชนิดเพิ่มแรงเสียดทาน (ช่วงที่สภาพถนนลื่น/เป็นทางโค้ง) ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็วก่อนถึงจุดแยกลงทางลาด และปรับแก้เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางช่วงต้นของทางลาดให้ชัดเจนและเหมาะสมเพื่อป้องกันและลดแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุ
18. ติดตั้งหลักนำทางชนิดอ่อนตัว (เสาจราจรล้มลุก) / หมุดสะท้อนแสงตามแนวถนนหรือบริเวณเชิงสะพานที่เป็นเกาะสีเพื่อป้องกันการฝ่าฝืนกฎจราจรบริเวณที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดได้ง่าย
19. ทางม้าลายสองแห่งที่อยู่ใกล้กันให้ยุบรวมเหลือแห่งเดียว โดยอยู่ระหว่างสองจุดเดิม และปรับปรุงบริเวณเกาะกลางให้มีพื้นที่เพียงพอสำหรับประชาชนยืนรอข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย
20. แก้ไขปัญหาคอขวดที่เกิดขึ้นด้วยการเพิ่มช่องจราจรโดยการลดขนาดเกาะกลาง และปรับลดขนาดทางเท้าเพิ่มเติมตามความจำเป็นเพื่อให้ได้ความกว้างของผิวจราจรตามต้องการ
21. ยกเลิก / รื้อถอนป้ายจราจร ที่ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสน ติดตั้งป้ายจราจรที่มีความชัดเจนและเข้าใจง่ายทดแทน
22. ปรับปรุงซ่อมแซมผิวจราจรที่ชำรุดเสียหาย รวมทั้งปรับระดับฝาท่อกลางถนนที่ไม่ได้ระดับเสมอผิวจราจรให้เรียบร้อยเพื่อไม่ให้เกิดการเบี่ยงหลบหรือชะลอตัวของกระแสจราจร
23. จัดระเบียบการจราจรช่วงระหว่างทางลงกับทางขึ้นทางยกระดับสองแห่งที่อยู่ใกล้กันเพื่อป้องกันปัญหาการไขว้กัน (Weaving) ของการจราจร ที่มีผลกระทบต่อการเลื่อนไหลของกระแสจราจรหลัก
24. ทางจักรยานที่จัดทำบนผิวจราจรชิดขอบทางเท้าทำให้ไม่ปลอดภัยในการใช้งานและมีผลให้ความจุของถนนลดลง ควรพิจารณาทบทวน / ย้ายแนวเส้นทางจักรยาน/ยกเลิกทางจักรยานเพื่อความปลอดภัยและลดแนวโน้มของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น
25. ติดตั้ง / ปรับปรุง / แก้ไขป้ายจราจร / จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้ชัดเจนและเหมาะสมสอดคล้องกับข้อเสนอแนะการปรับปรุง

26. การแก้ไขปัญหาจราจรบนช่วงถนนบริเวณหน้าตลาดริมถนน สามารถทำได้โดย
    - ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ให้รถที่มาส่งของร้านค้าและผู้ที่มาซื้อของที่ตลาดไปจอดรถในบริเวณที่จัดไว้ (ถ้ามี) พร้อมทั้งติดตั้งรั้วเหล็กกั้นริมทางเท้าด้านหน้าตลาดเพื่อป้องกันการฝ่าฝืนจอดรถริมถนน กีดขวางการจราจร และป้องกันไม่ให้ประชาชนลงมาเดินบนผิวจราจร หรือข้ามถนนบริเวณดังกล่าว
    - จัดระเบียบการใช้พื้นที่หน้าตลาด โดยจัดแบ่งพื้นที่รับส่งสำหรับ รถโดยสารประจำทาง ขสมก. และรถร่วม รถตู้โดยสาร และรถแท็กซี่ พร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจ ร่วมกับเจ้าหน้าที่ ขสมก. ควบคุมดูแลและอำนวยความสะดวกให้ประชาชน

3.2.3 กลุ่มปัญหาบริเวณจุดกลับรถ

1) ลักษณะปัญหา จากการทบทวนพบว่าลักษณะของปัญหาสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

- กลุ่มที่ 1 ปัญหาด้านกายภาพ มีลักษณะของปัญหา ดังนี้
    1. จุดกลับรถอยู่ใกล้ทางแยกหรือทางเชื่อม
    2. จุดกลับรถอยู่ใกล้ทางโค้ง
    3. จุดกลับรถอยู่ใกล้สะพาน
    4. จุดกลับรถมีไฟฟ้าแสงสว่างไม่เพียงพอ
    5. กายภาพของจุดกลับรถไม่เหมาะสม
- กลุ่มที่ 2 ปัญหาด้านพฤติกรรมการขับขี่/คนเดินเท้า มีลักษณะของปัญหา ดังนี้
    1. ปริมาณรถเกินกว่าความจุของถนน
    2. มีพฤติกรรมการขับขี่ไม่เหมาะสม
    3. มีคนเดินเท้ากีดขวางการจราจร
- กลุ่มที่ 3 ปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร มีลักษณะของปัญหา ดังนี้
    1. จุดกลับรถมีหลายจุดต่อเนื่องกันบนถนน
    2. การจราจรติดขัดเนื่องจากการจอดรับ-ส่ง

2) แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดกลุ่มปัญหาจุดกลับรถ มีดังนี้
    1. ย้ายตำแหน่งจุดกลับรถ
    2. ห้ามกลับรถ หรือปิดจุดกลับรถตลอดเวลาหรือเฉพาะในบางช่วงเวลา
    3. ในกรณีที่มีจุดกลับรถอยู่ใกล้เคียงกันหลายจุด กำหนดให้ยกเลิกการใช้จุดกลับรถที่ไม่จำเป็น
    4. ปาดเกาะกลางให้มีความยาวของช่องรอเลี้ยวกลับรถเพียงพอ
    5. ปาดขอบทางเท้าให้เป็นเว้าเพื่อรองรับการกลับรถ

6. วางแท่งพลาสติกกั้นเพื่อให้กลับรถได้สะดวก
7. ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพบริเวณจุดกลับรถที่อยู่ตรงกับทางเชื่อมหรือซอยให้มีลักษณะเป็นทางแยก พร้อมติดตั้งสัญญาณไฟจราจร
8. ห้ามเลี้ยวเข้า-ออกทางเชื่อมหรือซอยที่อยู่ตรงกับจุดกลับรถ
9. สร้างสะพานกลับรถรูปเกือกม้า
10. ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของจุดกลับรถรูปเกือกม้าเพื่อให้กระแสจราจรมีความคล่องตัวมากขึ้น
11. ปิดจุดกลับรถ / ยุบรวมจุดกลับรถ เพื่อลดการตัดกระแสรถทางตรงบนถนนสายหลัก และติดตั้งป้ายห้ามกลับรถในบริเวณที่เสนอแนะให้ปิด และติดตั้งป้ายแบบแขวนเพิ่มเติมบนเกาะกลางถนนหรือทางเท้าแสดงจุดกลับรถที่ระยะ 100 เมตรก่อนถึงจุดกลับรถที่อนุญาตเพื่อให้ผู้ขับขี่มองเห็นได้ชัดเจนในระยะที่ปลอดภัย
12. ให้ปิดจุดกลับรถใกล้กับทางแยก โดยให้ไปกลับรถที่จุดถัดไปแทน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการรอเบียดเข้าช่องกลับรถที่ทางแยกจนกีดขวางการจราจรบนเส้นทางหลัก
13. ปิดจุดกลับรถ (ชั่วคราว) ด้วยรั้วเหล็กยืดเพื่อให้สามารถเปิดใช้ระบายการจราจรเมื่อจำเป็น
14. จุดกลับรถบางแห่งที่ติดตั้งอุปกรณ์สัญญาณไฟไว้แล้วแต่ไม่ได้เปิดใช้งานตลอดเวลา (เปิดเป็นไฟกะพริบไว้) บางแห่งเปิดใช้งานแต่ต้องใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจคอยควบคุม ควรพิจารณาติดตั้ง ปรับปรุงอุปกรณ์สัญญาณไฟจราจรเพิ่มเติมเพื่อให้สามารถเปิดใช้งานในระบบอัตโนมัติได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ เช่น การติดตั้งดีเทคเตอร์ เพื่อตรวจนับปริมาณรถในช่องรอเลี้ยว และจัดจังหวะเวลาสัญญาณไฟให้สอดคล้องกับปริมาณรถที่มารอเลี้ยว (Demand Call Stage) เพื่อลดภาระของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการควบคุมสัญญาณไฟที่จุดกลับรถดังกล่าว
15. เพิ่มความยาวช่องรอเลี้ยวกลับรถเพื่อลดปัญหาแถวคอยยาวกีดขวางการจราจรในช่องข้างเคียง
16. ปรับปรุง / ลดขนาดทางเท้าเพื่อเพิ่มรัศมีวงเลี้ยวให้กลับรถได้สะดวก รวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้น
17. จุดกลับรถหรือช่องเปิดบริเวณเกาะกลางที่มีปัญหาเกี่ยวกับทัศนวิสัย ควรเพิ่มระยะการมองเห็นโดยการย้ายอุปสรรค / สิ่งกีดขวางที่บดบังสายตา เช่น เปลี่ยนจากต้นไม้ขนาดใหญ่เป็นไม้พุ่มเตี้ยแทนในระยะประมาณ 50 เมตร เป็นอย่างน้อยจากจุดกลับรถแต่ละด้าน
18. ติดตั้ง / ปรับปรุง / แก้ไขป้ายจราจร / จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้ชัดเจนและเหมาะสมสอดคล้องกับข้อเสนอแนะการปรับปรุง

3.2.4 กลุ่มปัญหาบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

1) ลักษณะปัญหา จากการทบทวนพบว่าลักษณะของปัญหาสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

- กลุ่มที่ 1 ปัญหาด้านกายภาพ มีลักษณะของปัญหา ดังนี้
  1. กายภาพของป้ายหยุดรถรับ-ส่งผู้โดยสารไม่เหมาะสม
- กลุ่มที่ 2 ปัญหาด้านพฤติกรรมการขับขี่/คนเดินเท้า มีลักษณะของปัญหา ดังนี้
  1. มีพฤติกรรมการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารไม่เหมาะสม
  2. มีพฤติกรรมของผู้โดยสารไม่เหมาะสม
- กลุ่มที่ 3 ปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร มีลักษณะของปัญหา ดังนี้
  1. ตำแหน่งของป้ายหยุดรถรับ-ส่งผู้โดยสารไม่เหมาะสม
  2. มีรถที่ไม่ใช่รถโดยสารประจำทางมาจอดที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

2) แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดกลุ่มปัญหาป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง มีดังนี้

1. ย้ายตำแหน่งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง
2. ยกเลิกป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่ไม่จำเป็น
3. จัดทำช่องเว้าสำหรับหยุดรับส่งของรถโดยสารประจำทาง
4. จัดเจ้าหน้าที่ ขสมก. เพื่อจัดระเบียบการหยุดรับส่งของรถโดยสารประจำทาง
5. จัดเจ้าหน้าที่เทศกิจเพื่อจัดระเบียบการหยุดรับส่งของรถยนต์รับจ้างสาธารณะ
6. จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ ขสมก. ควบคุมกวดขันการรับส่งผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทาง เพื่อป้องกันปัญหาการจอดรถกีดขวางบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง
7. ปรับปรุง / เพิ่มจุดจอดรถแท็กซี่ / จัดทำช่องเว้าบริเวณหน้าห้างฯ หรือพื้นที่ด้านในของห้างฯ ที่มีผู้ใช้บริการมาก พร้อมทั้งติดตั้งระบบการแจ้งให้แท็กซี่ทราบความต้องการใช้บริการ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ และลดปัญหาการจอดคอยผู้โดยสารริมถนนหน้าห้างฯ
8. ยุบรวมป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่อยู่ใกล้กันและเป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนตัวของการจราจรหลัก
9. ขยับเลื่อนป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่อยู่ใกล้ปากซอยออกไป เพื่อให้รถโดยสารประจำทางที่หยุดรับส่งผู้โดยสารที่ป้ายฯ ดังกล่าวไม่เป็นอุปสรรคกีดขวางรถที่เลี้ยวออกจากซอย
10. จัดทำทางเดินเท้าลอยฟ้า (Sky-Walk) เพื่อแยกคนเดินเท้าที่สัญจรไปมา คนเดินเท้าที่ต้องการใช้บริการห้างฯ ต่าง ๆ และที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง / รถแท็กซี่ บริเวณดังกล่าวออกจากกัน ในกรณีพื้นที่ทางเท้าไม่เพียงพอจนต้องเดินบนผิวจราจร รวมทั้งแก้ปัญหาการข้ามถนนที่ทางแยกหรือวงเวียนกีดขวางการจราจร

11. ปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์และสิ่งแวดล้อมด้านการจราจรในพื้นที่ดังกล่าวให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย สวยงาม และเพิ่มความสะดวกในการสัญจรยิ่งขึ้นด้วยการก่อสร้าง/ปรับปรุงศาลาที่พักผู้โดยสาร และภูมิทัศน์บริเวณข้างเคียง รวมทั้งการปรับปรุงพื้นที่ผิวทางเท้าบริเวณศาลาที่พักผู้โดยสารให้เรียบร้อยสวยงาม และเพิ่มที่นั่งพักรอรถโดยสารประจำทาง
12. จัดทำเครื่องหมายห้ามหยุดรถ (ทาสีขาว-แดง) และติดตั้งรั้วถาวรที่ขอบทางเท้าเพื่อแสดงพื้นที่ห้ามจอดและจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจเข้มงวดจับ-ปรับรถแท็กซี่/รถตู้โดยสารที่ฝ่าฝืนจอดรับ-ส่งผู้โดยสารกีดขวางการจราจร
13. จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางแสดงขอบเขตป้ายหยุดรถให้ชัดเจน

3.3 การคัดกรองจุดวิกฤตโดยเปรียบเทียบกับผลการศึกษาที่ผ่านมา

3.3.1 การทบทวนผลการศึกษาโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1 - 4

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้จัดให้มีการศึกษาโครงการ “จัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1 – 4” โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษา วิเคราะห์ และเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัดในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งผลการศึกษาที่ผ่านมา สามารถเสนอแผนเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณจุดวิกฤตได้เป็นจำนวนมาก โดยการทบทวนผลการศึกษาที่ผ่านมาได้กล่าวไว้แล้วในเอกสารบทที่ 2 สรุปผลการดำเนินงานโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จในถนนสายหลัก ระยะที่ 1 ถึง ระยะที่ 4 ได้ดัง**ตารางที่ 3.3-1**

ตารางที่ 3.3-1 สรุปผลการดำเนินงานโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จในถนนสายหลัก ระยะที่ 1 ถึง ระยะที่ 4

กลุ่มของงานศึกษาที่ดำเนินการแก้ไข	ผลการดำเนินโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จในถนนสายหลัก			
	ระยะที่ 1	ระยะที่ 2	ระยะที่ 3	ระยะที่ 4
จุดวิกฤต (จุด)	82	0	0	0
ถนนสายหลัก (จำแนกเป็นจุดที่อยู่บนถนนสายหลัก)	0	5 เส้นทาง (38 จุด)	5 เส้นทาง (64 จุด)	5 เส้นทาง (118 จุด)
จุดกำเนิดการจราจร (พื้นที่)	0	3	0	0
จุดเชื่อมต่อการเดินทาง (พื้นที่)	0	11	12	3
พื้นที่ศึกษาเฉพาะ (พื้นที่)	0	3	3	3
จำนวนจุดทั้งหมด (จุด)	**82**	**38**	**64**	**118**

3.3.2 คัดกรองจุดวิกฤตโดยการตรวจสอบการศึกษาที่ผ่านมา

ที่ปรึกษาได้ทำการคัดกรองจุดวิกฤตโดยการตรวจสอบการศึกษาที่ผ่านมาในโครงการแก้ปัญหาจราจรเบ็ดเสร็จ ระยะที่ 1-4 ที่ยังไม่ได้ดำเนินการ โดยการทบทวนผลการศึกษาใน “รายงานการประเมินสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2553” กับผลการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่ได้ดำเนินการผ่านมาแล้วในโครงการ “จัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 1-4” เพื่อคัดกรองหาจุดวิกฤตที่ยังไม่ได้ดำเนินการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร พบว่า มีจุดวิกฤตตามผลการศึกษาใน “รายงานการประเมินสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2553” เป็นจำนวน 257 ซึ่งเมื่อที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร พบว่า สามารถแบ่งตามลักษณะของปัญหาออกได้เป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

(1) กลุ่มปัญหาบริเวณทางแยก 83 จุด
(2) กลุ่มปัญหาบริเวณคอขวดถนน 90 จุด
(3) กลุ่มปัญหาบริเวณจุดกลับรถ 41 จุด
(4) กลุ่มปัญหาบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง 43 จุด

โดยสามารถสรุปรายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาได้ดัง**ตารางที่ 3.3-2** ถึง**ตารางที่ 3.3-5**

ตารางที่ 3.3-2 รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรที่บริเวณทางแยก

รายชื่อจุดที่ดำเนินการศึกษาเสร็จสิ้นแล้วบริเวณทางแยก จำนวน 24 จุด		
1. แยกเสาวนี[1]	10. แยกลำสาลี[1]	19. แยกท่าพระ[1]
2. แยกใต้ทางด่วนดินแดง[2]	11. แยกนิด้า[1,2]	20. แยกบางยี่เรือ[1]
3. แยกยมราช[2]	12. แยกประเวศ[1]	21. วงเวียนใหญ่[1]
4. แยกรามอินทรา กม.8[1]	13. แยกมเหสักข์-สุรวงศ์[1]	22. แยกบ้านแขก[4]
5. แยกวัดคู้บอน[2]	14. แยกสาทร-สุรศักดิ์[1]	23. แยกพุทธมณฑลสาย 2[1,4]
6. แยกคลังน้ำมันบาฟส์[1]	15. แยกสุรศักดิ์[1]	24. แยกบางแค[4]
7. แยกเกษตร[1,2]	16. แยกบางพลัด[1]	
8. แยกมอเตอร์เวย์[1]	17. แยกบรมราชชนนี[3]	
9. แยกรามคำแหง[2]	18. แยกศิริราช[1,3]	
รายชื่อจุดที่ยังไม่ได้ดำเนินการศึกษาบริเวณทางแยก จำนวน 59 จุด		
25. แยกพญาไท	45. แยกเจ้ากรีฑา	65. แยกราชพฤกษ์
26. แยกซังฮี้	46. แยกวัดหัวคู้	66. แยกพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 24
27. แยกผ่านพิภพลีลา	47. แยกศรีอุดม	67. แยกสวนแสงธรรม
28. แยกอโศก-เพชร	48. แยกทุ่งเศรษฐี	68. แยกต่างระดับราชพฤกษ์ - รัชดาภิเษก
29. แยกเทียมร่วมมิตร	49. แยกโรงเรียนกรุงเทพพิทยา	69. แยกใต้ทางด่วนถนนประชาอุทิศ
30. แยกมักกะสัน	50. แยกสุขุมวิท 62	70. แยกกำนันธารทิพย์
31. แยกสวนป่าวิภาวดี	51. แยกถนนตก	71. แยกปากซอยวัดสีสุก
32. แยกผ่านฟ้า	52. แยกราชประสงค์	72. แยกสุขาภิบาล
33. แยกจักรพรรดิพงษ์	53. แยกใต้ด่วนเพลินจิต	73. แยกบางบอน
34. แยกหลานหลวง	54. แยกอโศก	74. แยกต่างระดับกัลปพฤกษ์ - ราชพฤกษ์
35. แยกสุคนธ์	55. แยกอาจณรงค์	75. แยกบางบอน 5
36. แยกรัชดา-สุทธิสาร	56. แยกกรมศุลกากร	76. แยกบางบอน 3
37. แยกเทอดดำริ	57. แยกพระโขนง	77. แยกคลองขวาง
38. วงเวียนหลักสี่	58. แยกสุขุมวิท	78. แยกของเก่า
39. แยกวัดหนองใหญ่	59. แยกคลองตัน	79. แยกวัดนิมานรดี
40. แยกดวงมณี	60. แยกทรัพย์-สี่พระยา	80. แยกวีเหลี่ยม
41. แยกหลักสี่	61. แยกนราธิวาสฯ - สุรวงศ์	81. แยกหนองแขมฝั่งเหนือ
42. แยกบางเขน	62. แยกปทุมวัน	82. แยกหนองแขมฝั่งใต้
43. แยกการไฟฟ้ามีนบุรี	63. แยกเฉลิมบุรี	83. แยกบางบอน 3 ถนนเลียบคลอง ภาษีเจริญฝั่งใต้
44. แยกไปรษณีย์มีนบุรี	64. แยกพาณิชยการธนบุรี	

หมายเหตุ : [1] หมายถึงได้ดำเนินการแล้วในโครงการฯระยะที่ 1 [2] หมายถึงได้ดำเนินการแล้วในโครงการฯระยะที่ 2
[3] หมายถึงได้ดำเนินการแล้วในโครงการฯระยะที่ 3 [4] หมายถึงได้ดำเนินการแล้วในโครงการฯระยะที่ 4

ตารางที่ 3.3-3 รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรที่ยังไม่ได้ดำเนินการศึกษาบริเวณคอขวด

รายชื่อจุดที่ดำเนินการศึกษาเสร็จสิ้นแล้วบริเวณคอขวด จำนวน 17 จุด		
1. ทางลงสะพานต่างระดับรัชวิภา มุ่งหน้าแยกประชานุกูล ถนนรัชดาภิเษกขาออก[1,3] 2. หน้าห้างฯ บิ๊กซี สะพานควาย ถนนพหลโยธินทั้งขาเข้าและขาออก[4] 3. ปากทางลาดพร้าว (ช่วงโค้งถนนลาดพร้าว ก่อนตัดกับถนนพหลโยธิน[4] 4. เชิงสะพานสูงข้ามคลองเปรมประชากร ด้านถนนประชาราษฎร์ สาย 2[1] 5. บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช[3]	6. หน้าตลาดอ่อนนุช ถนนสุขุมวิท 77[3] 7. ทางขึ้นสะพานข้ามคลองแสนแสบ ด้านถนนเพชรบุรี[2] 8. ทางขึ้นสะพานข้ามคลองแสนแสบ ด้านถนนสุขุมวิท 71[1] 9. หน้าโรงเรียนอัสสัมชัญวิทยาลัย[1] 10. หน้าตลาดเก่าเยาวราชถนนเยาวราช[1] 11. ทางขึ้นสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรี)[1] 12. ทางขึ้นสะพานต่างระดับสิรินธร ถนนบรมราชชนนี ขาออก[1]	13. บริเวณป้ายรถโดยสารประจำทาง หน้าเมเจอร์ฯ ปิ่นเกล้า[3] 14. หน้าโรงพยาบาลศิริราช ถนนอรุณอัมรินทร์[1,3] 15. ทางขึ้นสะพานต่างระดับสิรินธร ถนนบรมราชชนนี ขาเข้า[1] 16. ทางเบี่ยงวงแหวนต่างระดับฉิมพลี ถนนบรมราชชนนี ขาเข้า[1] 17. ทางเข้าห้างสรรพสินค้า เดอะมอลล์บางแค ถนนเพชรเกษม ขาเข้า[4]
รายชื่อจุดที่ยังไม่ได้ดำเนินการศึกษาบริเวณคอขวด จำนวน 73 จุด		
18. ถนนสามเสนช่วงก่อนถึงแยกซังฮี้ ทางทิศใต้ 19. ซอยสามเสน 11 20. ซอยสามเสน 13 21. ทางขึ้นสะพานกรุงธน (ฝั่งพระนคร) 22. ถนนราชวิถี (สถาบันราชภัฏสวนดุสิต) 23. ด่านเก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษ ถนนพระราม 9 (รฟม.) 24. บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ยมราช 25. ถนนประชาชื่นช่วงตั้งแต่ แยกทางด่วนประชาชื่นจนถึง สุดเขตนครบาล 26. ทางขึ้นสะพานวัชรพล ถนนประดิษฐ์มนูธรรม 27. ถนนสุทธิสาร (ปากซอยอินทามระ 22) 28. ถนนสุทธิสาร (ปากซอยรุ่งเรือง)	29. ถนนลาดพร้าว (ปากซอยลาดพร้าว 25) 30. ถนนพหลโยธินด้านขาออก (บริเวณ พื้นราบเชิงทางขึ้นสะพานข้ามแยก เกษตร - เสนานิคม) 31. ถนนพหลโยธิน (ซอยพหลโยธิน 37) 32. เชิงสะพานพิบูลย์สงคราม ถนนประชาราษฎร์ 1 บริเวณหน้าวัดประดู่ธรรมาธิปัตย์ 33. ถนนพระรามหกตัดใหม่ ตั้งแต่อุโมงค์ทางลอดสะพานรถไฟข้าม สิ้นสุดที่จุดตัดเตชะวณิช 34. บริเวณหน้าโรงเรียนสารวิทยา ถนนพหลโยธิน 35. ถนนเพิ่มสิน (บริเวณศาลเจ้าพ่อสมบุญ) 36. ถนนเพิ่มสิน (ช่วงตัดสุขาภิบาล 5) 37. ถนนงามวงศ์วานบริเวณก่อนถึงแยก บางเขนประมาณ 100 เมตร (มาจาก แยกพงษ์เพชร)	38. หน้าโรงเรียนสารสาสน์วิเทศร่มเกล้า ถนนร่มเกล้า 39. ถนนร่มเกล้าช่วงระหว่างมีนบุรี - แยกเจ้ากรีฑา 40. ถนนลาดกระบัง (ใต้สะพาน หนองปรือ) 41. ถนนโชคชัย 4 แยก 7 42. ปากซอยบ้านรอง (สังคมสงเคราะห์) ถนนประดิษฐ์มนูธรรมขาออก 43. ถนนหัวหมาก (ซอยรามคำแหง24) ช่วงตั้งแต่แยกกวนอา-ม.เอแบค 44. ทางขึ้นสะพานข้ามแยกบางกะปิ ถนนลาดพร้าวออก 45. ทางขึ้นด่วนบริเวณแยกพระราม 9-2 46. หน้าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา พัฒนาการ 47. หน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลบางนา 48. บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าอุดมสุข 49. บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบางนา

ตารางที่ 3.3-3 รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรที่ยังไม่ได้ดำเนินการศึกษาบริเวณคอขวด (ต่อ)

รายชื่อจุดที่ยังไม่ได้ดำเนินการบริเวณคอขวด จำนวน 73 จุด		
50. บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าแบริ่ง	67. ทางขึ้นสะพานกรุงธน (ฝั่งธนบุรี)	79. สะพานข้างคลองเก้าห้อง ซอยประชาอุทิศ 90
51. ทางขึ้นด่วนถนนจันทน์	68. ทางขึ้นสะพานต่างระดับสิรินธร ถนนสิรินธร ขาออก	80. ทางเบี่ยงหน้า บ.เอราวัณคอนกรีต ถนนพระรามที่ 2 ขาออก
52. ทางขึ้นสะพานข้ามทางรถไฟ สายแม่น้ำ ถนนเชื้อเพลิง	69. ทางขึ้นสะพานพระราม 8 (ธนบุรี)	81. ทางคู่ขนานถนนพระรามที่ 2 ขาเข้า ก่อนถึงต่างระดับพระรามที่ 2
53. ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษเพลินจิต	70. บริเวณตรงข้ามห้างสรรพสินค้า พาต้าปิ่นเกล้า	82. ทางคู่ขนาน ถนนพระรามที่ 2 ขาออก ช่วงลงจากต่างระดับพระรามที่ 2 แล้ว
54. สะพานเฉลิมโลก	71. ซอยอิสรภาพ 21	83. หน้าตลาดบางบอนถนนเอกชัย
55. ถนนอโศกมนตรี	72. หน้าห้างสรรพสินค้าคาร์ฟูร์ ถนนอิสรภาพ	84. ถนนบางบอน 1 ก่อนถึงแยกสุขาภิบาล
56. ถนนสุขุมวิท 63 เอกมัย	73. หน้าโรงเรียนศึกษานารี ถนนประชาธิปก	85. ถนนบางขุนเทียน – บางบอน ก่อนถึงแยกบางบอน
57. แยก ณ ระนอง	74. โรงเรียนซางตาครู๊ส ถนนเทศบาล สาย 1	86. เชิงสะพานข้ามทางแยก กาญจนาภิเษก-เอกชัย ถนนเอกชัยขาเข้า
58. โรงเรียนเกษมพิทยาด้านถนน สุขุมวิท 71	75. สะพานข้ามแยกเหนือใต้ หน้าโรงแรมมณเฑียร	87. ปากซอยเพชรเกษม 51
59. ตลาดคลองตัน ถนนสุขุมวิท 71	76. เชิงสะพานพระราม 3 มุ่งหน้า แยกมไหสวรรย์	88. ปากซอยเพชรเกษม 53
60. ตลาดคลองถม ถนนเจริญกรุง	77. ถนนกรุงธนบุรีขาออก ช่วงคู่ขนาน จากสถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี จะไปสถานีรถไฟฟ้าวงเวียนใหญ่	89. สะพานข้ามคลองภาษีเจริญ ซอยเพชรเกษม 69
61. วัดมังกรกมลาวาส ถนนเจริญกรุง	78. บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ พระรามที่ 2	90. สะพานข้ามคลองภาษีเจริญ ซอยเพชรเกษม 81
62. บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ พระรามที่ 4		
63. บริเวณแยกเฉลิมบุรี		
64. ทางขึ้นสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนสาทรใต้		
65. หน้าโรงเรียนราชินี		
66. หน้าห้างสรรพสินค้าอินเดีย เอ็มโพเรียม ถนนจักรเพชร		

หมายเหตุ : [1] หมายถึงได้ดำเนินการแล้วในโครงการฯระยะที่ 1 [2] หมายถึงได้ดำเนินการแล้วในโครงการฯระยะที่ 2
[3] หมายถึงได้ดำเนินการแล้วในโครงการฯระยะที่ 3 [4] หมายถึงได้ดำเนินการแล้วในโครงการฯระยะที่ 4

ตารางที่ 3.3-4 รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรที่ยังไม่ได้ดำเนินการศึกษาบริเวณจุดกลับรถ

รายชื่อจุดที่ดำเนินการศึกษาเสร็จสิ้นแล้วบริเวณจุดกลับรถ จำนวน 13 จุด		
1. จุดกลับรถใต้สะพานข้ามแยกประชานุกูล[1] 2. จุดกลับรถช่วงระหว่างซอยอารีย์ถึงซอยพหลโยธิน 10 ถนนพหลโยธิน[4] 3. จุดกลับรถบริเวณหน้าตลาดสะพานใหม่[4]	4. จุดกลับรถใต้สะพานหัวตะเข้ ถนนลาดกระบัง[3] 5. จุดกลับรถลาดพร้าว 80[4] 6. จุดกลับรถลาดพร้าว 93[4] 7. จุดกลับรถลาดพร้าว 112 พระรามที่ 2 ขาออก[1,4] 8. จุดกลับรถลาดพร้าว 122[4]	9. จุดกลับรถเสรีไทย 43[2] 10. จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านนวธานี ถนนเสรีไทย[2] 11. จุดกลับรถอ่อนนุช 55/1[3] 12. จุดกลับรถเพชรเกษม 70[4] 13. จุดกลับรถเพชรเกษม 116[4]
รายชื่อจุดที่ยังไม่ได้ดำเนินการศึกษาบริเวณจุดกลับรถ จำนวน 28 จุด		
14. จุดกลับรถใกล้ แยกพญาไท 15. จุดกลับรถใกล้แยกประตูน้ำ 16. จุดกลับรถทางลงถนนจตุรทิศ 17. จุดกลับรถนวลจันทร์ ซอย 3 ถนนประเสริฐมนูกิจ 18. จุดกลับรถบริเวณแยกรัชโยธิน 19. จุดกลับรถ ประชาราษฎร์ สาย 1 หน้าอาคารพรปิยะแมนชั่น 20. จุดกลับรถรามอินทรา กม.3 21. จุดกลับรถบริเวณแยกพลาธิการ 22. จุดกลับรถสะพานปูน ถนนสายไหม 23. จุดกลับรถศูนย์ไปรษณีย์หลักสี่ ถนนแจ้งวัฒนะ 24. จุดกลับรถโรงเรียนสารสาสน์วิเทศร่มเกล้า ถนนร่มเกล้า	25. จุดกลับรถปั๊มเชลล์ ซอยถาวรธวัช 1 ถนนพระรามที่ 9 ขาออก 26. จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านสัมมากร ประตู 2 ถนนรามคำแหง 27. จุดกลับรถศรีศุภโชค 28. จุดกลับรถหน้าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาน้อมเกล้า ถนนรามคำแหง 29. จุดกลับรถหน้ามหาวิทยาลัยศรีประจักษ์ ถนนรามคำแหง 30. จุดกลับรถรูปเกือกม้า ถนนคู่ขนานมอเตอร์เวย์ 31. จุดกลับรถหน้าธนาคารกรุงศรีอยุธยา สำนักงานใหญ่ ถนนพระราม 3 32. จุดกลับรถหน้าธนาคารกสิกรไทย สาขาบางจาก ถนนสุขุมวิท	33. จุดกลับรถสุขุมวิท 81 34. จุดกลับรถใต้สะพานพระโขนง ถนนสุขุมวิท ขาเข้า 35. จุดกลับรถล็อค 9 ถนนอาจณรงค์ 36. จุดกลับรถจรัญสนิทวงศ์ 74 37. จุดกลับรถจรัญสนิทวงศ์ 95 38. จุดกลับรถปากซอยม่วงสกุล ถนนบางขุนเทียน – บางบอน 39. จุดกลับรถใกล้แยกบางบอน 5 ถนนเอกชัย ขาออก 40. จุดกลับรถใกล้แยกบางบอน 3 ถนนเอกชัย ขาออก 41. จุดกลับรถเพชรเกษม 98

หมายเหตุ : [1] หมายถึงได้ดำเนินการแล้วในโครงการฯระยะที่ 1 [2] หมายถึงได้ดำเนินการแล้วในโครงการฯระยะที่ 2
[3] หมายถึงได้ดำเนินการแล้วในโครงการฯระยะที่ 3 [4] หมายถึงได้ดำเนินการแล้วในโครงการฯระยะที่ 4

ตารางที่ 3.3-5 รายชื่อจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรที่ยังไม่ได้ดำเนินการศึกษา บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

รายชื่อจุดที่ดำเนินการศึกษาเสร็จสิ้นแล้วบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง จำนวน 10 จุด		
1. หน้าธนาคารทหารไทย สำนักงานใหญ่[4]	4. หน้าห้างสรรพสินค้าอิมพีเรียล ลาดพร้าว ถนนลาดพร้าว[4]	8. หน้าโรงพยาบาลศิริราช ถนนอรุณอัมรินทร์[1,3]
2. หน้าโรงเรียนระเบียบศึกษา ถนนวัดเกาะ[1]	5. หน้าโรงเรียนวัดบางเตย ถนนนวมินทร์[2]	9. หน้าห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางแค ข้างจุดรับแจ้งเหตุ เพชรกาญจนา[4]
3. หน้าโรงเรียนประเทืองทิพย์วิทยา ถนนวัดเกาะ[1]	6. หน้าตลาดอ่อนนุช[3]	10. หน้าการไฟฟ้านครหลวง[2]
	7. หน้าเมเจอร์ปิ่นเกล้า[3]	
รายชื่อจุดที่มีปัญหาการจราจรบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง จำนวน 33 จุด		
11. เชิงสะพานข้ามแยก กม.8 ถนนรามอินทรา ขาออก	19. หน้า ธ.ออมสิน ถนนสีหบุรานุกิจ	31. ตรงข้ามหน้าโรงเรียนเขมะศิริอนุสรณ์ ถนนราชวิถีขาเข้า
12. หน้าหมู่บ้านมณียา ถนนประดิษฐ์มนูธรรม	20. หน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหง	32. ตรงข้ามห้างสรรพสินค้าพาต้าปิ่นเกล้า
13. หน้าวิลล่ามาร์เก็ต สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อารีย์	21. บริเวณแยกมีสทีน	33. ปากซอยจรัญสนิทวงศ์ 11
14. บริเวณห่างจากสามแยกเตาปูน ไปทางถนนกรุงเทพ -นนทบุรี ประมาณ 150 เมตร	22. บริเวณใกล้แยกพัฒนาการ ถนนศรีนครินทร์ ขาเข้า	34. บริเวณแยกทศกัณฐ์
15. เชิงสะพานลอยคนข้าม ปากตรอกนิยมแพทย์ (เตาปูน แมนชั่น) ถนนเตชะวณิช	23. ซอยรามคำแหง 2 ที่ 8	35. ปากทางเข้าวัดใหญ่ศรีสุพรรณ ถนนอินทรพิทักษ์ ขาเข้า
16. หน้าห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลตัส วงเวียนหลักสี่	24. ซอยรามคำแหง 2 ที่ 10	36. ปากซอยอินทรพิทักษ์ 7
17. ปากซอยแจ้งวัฒนะ 10/1 ถนนแจ้งวัฒนะขาเข้า	25. บริเวณสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช	37. หน้าห้างสรรพสินค้าคาร์ฟูร์ ถนนอิสรภาพ
18. ปากซอยแจ้งวัฒนะ 5 ถนนแจ้งวัฒนะขาออก	26. หน้าตลาดพระโขนง ถนนสุขุมวิท	38. ปากซอยประชาอุทิศ 61
	27. หน้าสยาม ถนนพระรามที่ 1 ขาเข้า	39. หน้าตลาดการเคหะ ถนนพระรามที่ 2
	28. ตรงข้ามวัดชำนิหัตถการ ถนนพระรามที่ 1	40. บริเวณใกล้แยกบางบอน 5
	29. หน้าโรงเรียนสตรีบูรณวิทย์ ถนนจรัญสนิทวงศ์ ขาออก	41. ปากซอยเพชรเกษม 53
	30. ปากซอยจรัญสนิทวงศ์ 68	42. หน้าตลาดบางแค
		43. บริเวณใกล้แยกวีเหลี่ยม ถนนเพชรเกษม

หมายเหตุ : [1] หมายถึงได้ดำเนินการแล้วในโครงการฯระยะที่ 1 [2] หมายถึงได้ดำเนินการแล้วในโครงการฯระยะที่ 2
[3] หมายถึงได้ดำเนินการแล้วในโครงการฯระยะที่ 3 [4] หมายถึงได้ดำเนินการแล้วในโครงการฯระยะที่ 4

3.4 ทบทวนสภาพปัญหาและข้อเสนอแนะที่ได้มีการจัดทำไว้

ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนสภาพปัญหาและข้อเสนอแนะของจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมากบนถนนสายหลัก ที่เคยดำเนินการศึกษามาแล้วในอดีตจำนวนทั้งสิ้น 64 จุด และได้ทำการทบทวนรวบรวมข้อมูลสภาพปัญหาและแนวทางการแก้ไขของจุดดังกล่าว ประกอบด้วย

- ปัญหาจราจรที่บริเวณทางแยก จำนวน 24 จุด
- ปัญหาจราจรที่บริเวณคอขวด จำนวน 17 จุด
- ปัญหาจราจรที่จุดกลับรถ จำนวน 13 จุด
- ปัญหาจราจรที่บริเวณป้ายหยุดรถโดยสาร จำนวน 10 จุด

ดังแสดงตำแหน่งใน**รูปที่ 3.4-1**

จากการตรวจสอบจุดทั้ง 64 จุดพบว่าจุดบางจุดมีความซ้ำซ้อนกันแต่ระบุปัญหาที่แตกต่างกันเพราะมีหลายปัญหาที่เกิดขึ้นที่จุดเดียวกัน หรือเป็นจุดที่อยู่ใกล้กันและมีปัญหาต่อเนื่องกัน ได้แก่

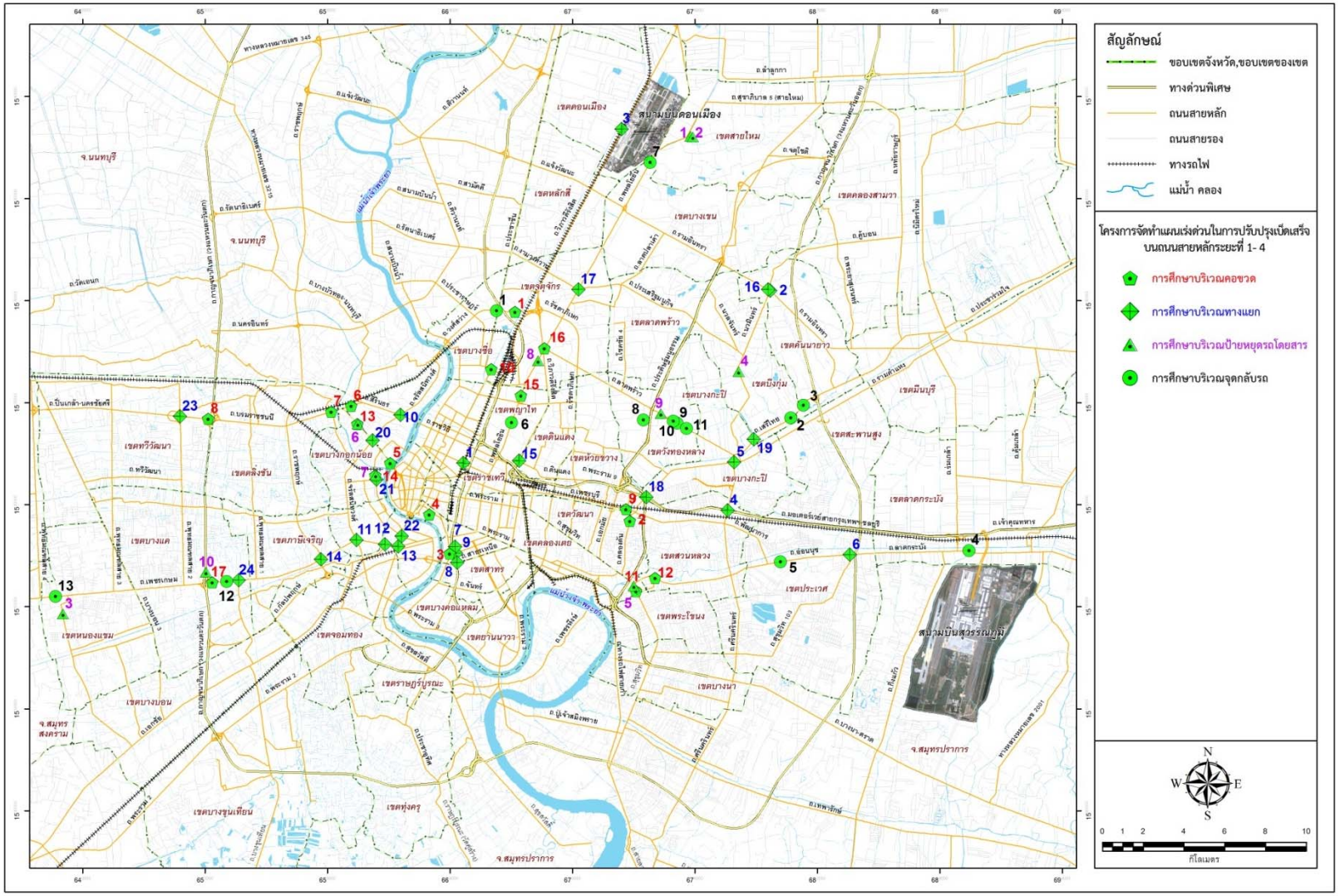
- จุดคอขวดที่ทางเข้าห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางแค ถนนเพชรเกษม ขาเข้า และปัญหาป้ายรถประจำทางที่หน้าห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางแค ข้างจุดรับแจ้งเหตุเพชรกาญจนา
- จุดคอขวดที่ป้ายรถโดยสารประจำทางหน้าเมเจอร์ ปิ่นเกล้าและปัญหาป้ายรถประจำทางที่หน้าเมเจอร์ปิ่นเกล้า
- จุดคอขวดที่หน้าตลาดอ่อนนุช ถนนสุขุมวิท 77 และปัญหาป้ายรถประจำทางที่หน้าตลาดอ่อนนุช
- ปัญหาจราจรที่ทางแยกศิริราช จุดคอขวดที่หน้าโรงพยาบาลศิริราช ถนนอรุณอัมรินทร์ และปัญหาป้ายรถประจำทางที่หน้าโรงพยาบาลศิริราช ถนนอรุณอัมรินทร์

ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์แนวทางการปรับปรุงแก้ไขแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วนสำหรับโครงการฯ ที่ได้ศึกษาในระยะที่ 1 2 3 และ 4 เฉพาะโครงการที่ยังไม่ได้ดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อแยกกลุ่มของโครงการออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

- กลุ่มที่ 1 : กลุ่มที่มีสภาพปัญหาและแนวทางการปรับปรุงเดิมที่มีความเหมาะสมอยู่แล้วก็จะใช้แผนการแก้ไขปัญหาจราจรเดิม
- กลุ่มที่ 2 : กลุ่มที่สภาพปัญหาและลักษณะทางกายภาพมีการเปลี่ยนแปลง ก็จะทำการวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางปรับปรุงหรือแก้ไขแผนการแก้ไขปัญหาให้มีความสอดคล้องกับสภาพปัญหาที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน

การคัดกรองและทบทวนข้อมูลจุดที่มีความซ้ำซ้อนในงานส่วนนี้รวมทั้งสิ้น 64 จุด พบว่ามีจำนวน 25 จุดที่อยู่ในโครงการศึกษาฯ ระยะที่ 1 ซึ่งจากผลการประเมินของรายงานการประเมินติดตามที่ผ่านมาได้ดำเนินการแล้ว

แต่เนื่องจากโครงการศึกษาฯ ระยะที่ 1 ได้ดำเนินการในช่วงปี พ.ศ. 2548-2549 และปัญหาด้านการจราจรที่ได้จากการรายงานการประเมินสภาพการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปี พ.ศ. 2553 โดยการสอบถามความคิดเห็นของสถานีตำรวจในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 88 สถานี เกี่ยวกับข้อมูล “จุดหรือตำแหน่ง” ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมากบนถนนสายหลัก ซึ่งเป็นวิธีการคล้ายคลึงกับการศึกษาโครงการฯ ระยะที่ 1 สภาพปัญหาจึงเป็นปัญหาใหม่ ดังนั้นในจุดที่ซ้ำกันและอยู่ในงานส่วนที่ 2 จำนวน 25 จุดดังกล่าวจึงควรดำเนินการใหม่



รูปที่ 3.4-1 แสดงตำแหน่งจุดที่มีความซ้ำซ้อน

3.5 การตรวจสอบสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์

ที่ปรึกษาได้ทำการตรวจสอบและวิเคราะห์สภาพปัญหาจุดวิกฤตจากจำนวนจุดทั้งหมด 257 จุด สามารถแยกออกเป็นบริเวณจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรที่ยังไม่ได้ดำเนินการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร จำนวน 193 จุด (ตามรายชื่อในตารางที่ 3.2-3 ถึงตารางที่ 3.2-6 ข้างต้น) โดยได้ทำการตรวจสอบสภาพและวิเคราะห์ปัญหาจุดวิกฤต พบว่า จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาจราจรสามารถจำแนกตามบริเวณได้เป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

(1) กลุ่มปัญหาบริเวณทางแยก 59 จุด

(2) กลุ่มปัญหาบริเวณคอขวดถนน 73 จุด

(3) กลุ่มปัญหาบริเวณจุดกลับรถ 28 จุด

(4) กลุ่มปัญหาบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทาง 33 จุด

เพื่อให้ทราบถึงสภาพกายภาพของจุดวิกฤต รวมทั้งทำความเข้าใจถึงสาเหตุของการเกิดปัญหาการจราจรติดขัด รวมถึงช่วงเวลาที่เกิดปัญหา โดยกลุ่มปัญหาทั้ง 4 บริเวณข้างต้นนั้นสามารถจำแนกสาเหตุของปัญหาออกได้เป็น 3 ด้าน ดังนี้

1. กลุ่มปัญหาด้านกายภาพ
2. กลุ่มปัญหาด้านพฤติกรรมการขับขี่/คนเดินเท้า
3. กลุ่มปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร

โดยผลการตรวจสอบและวิเคราะห์สภาพปัญหาจุดวิกฤตมีรายละเอียดดังนี้

3.5.1 กลุ่มปัญหาบริเวณทางแยก

จากการสังเกตการณ์เพื่อสำรวจสภาพปัญหาในเบื้องต้นสามารถสรุปสภาพปัญหาที่ตรวจพบดังแสดงใน **รูปที่ 3.5-1 และตารางที่ 3.5-1**

<u>กลุ่มปัญหาด้านกายภาพ</u>

กายภาพบริเวณทางแยกไม่เหมาะสม

มีทางเชื่อมอยู่ใกล้ทางแยก

มีการก่อสร้างใกล้ทางแยก

รูปที่ 3.5-1 ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณทางแยก

<u>กลุ่มปัญหาด้านพฤติกรรมการขับขี่/คนเดินเท้า</u>

ปริมาณรถเกินกว่าความจุของถนน

มีพฤติกรรมการขับขี่ไม่เหมาะสม

คนเดินเท้ากีดขวางการจราจร

รูปที่ 3.5-1 ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณทางแยก (ต่อ)

กลุ่มปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร

การจัดช่องจราจรบริเวณทางแยกไม่เหมาะสม

การจราจรติดขัดเนื่องจากมีรถไฟผ่านบ่อยครั้ง

ปัญหาเครื่องหมายจราจร

ปัญหาสัญญาณไฟจราจร

มีรถบรรทุกจำนวนมากผ่านพื้นที่

รูปที่ 3.5-1 ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณทางแยก (ต่อ)

ตารางที่ 3.5-1 ผลการตรวจสอบสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณทางแยก

สภาพปัญหา		จุดวิกฤตประเภทปัญหาทางแยก																																																				
		1. แยกพญาไท	2. แยกซังฮี้	3. แยกผ่านฟ้าลีลา	4. แยกอโศก-เพชร	5. แยกเทียมร่วมมิตร	6. แยกมักกะสัน	7. แยกสวนป่าวิภาวดี	8. แยกผ่านฟ้า	9. แยกจักรพรรดิพงษ์	10. แยกหลานหลวง	11. แยกสุทธิ์	12. แยกรัชดา-สุทธิสาร	13. แยกพิชัยดำริ	14. วงเวียนหลักสี่	15. แยกวัดหนองใหญ่	16. แยกดวงมณี	17. แยกหลักสี่	18. แยกบางเขน	19. แยกการไฟฟ้านิมมานรี	20. แยกโปรษณีย์นิมมานรี	21. แยกมอเตอร์เวย์	22. แยกเจ้ากรัมพา	23. แยกวัดหัวลู้	24. แยกศรีอุดม	25. แยกทุ่งเศรษฐี	26. แยกโรงเรียนกรุงเทพพิทยา	27. แยกสุขุมวิท 62	28. แยกถนนตก	29. แยกราชประสงค์	30. แยกอโศก	31. แยกอาจณรงค์	32. แยกกรมศุลกากร	33. แยกพระโขนง	34. แยกสุขุมวิท	35. แยกคลองตัน	36. แยกพร้พง่-สีพระยา	37. แยกนราธิวาสฯ- สุรวงศ์	38. แยกปทุมวัน	39. แยกเลิมบุรี	40. แยกพาณิชยการธนบุรี	41. แยกราชพฤกษ์	42. แยกพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 24	43. แยกสวนแสงธรรม	44. แยกต่างระดับราชพฤกษ์ - รัชดาภิเษก	45. แยกใต้ทางด่วนถนนประชาชื่น	46. แยกกำนันธรรพิพัฒ์	47. แยกปากซอยวัดสิริสุธา	48. แยกสุขาภิบาล	49. แยกบางบอน	50. แยกต่างระดับ กัลปพฤกษ์-ราชพฤกษ์	51. แยกบางบอน 5	52. แยกบางบอน 3	53. แยกคลองขวาง	54. แยกทอมก่า	55. แยกวัดมีนารดี	56. แยกวิเพลียม	57. แยกหนองแขมฝั่งเหนือ	58 แยกหนองแขมฝั่งใต้	59. แยกบางบอน3-ถนนเลียบคลองภาษีเจริญ ฝั่งใต้
1	กลุ่มปัญหาทางแยก																																																						
1.1	กลุ่มปัญหาด้านกายภาพ																																																						
1.1.1	กายภาพบริเวณทางแยกไม่เหมาะสม	✓		✓	✓	✓		✓	✓			✓	✓	✓			✓					✓	✓	✓	✓				✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓						✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1.1.2	มีทางเชื่อมอยู่ใกล้ทางแยก	✓			✓	✓							✓									✓							✓			✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓						✓				✓				✓				
1.1.3	มีการก่อสร้างใกล้เทางแยก														✓					✓	✓																				✓	✓												✓		
1.2	กลุ่มปัญหาด้านพฤติกรรมการขับขี่																																																					
1.2.1	ปริมาณรถเกินกว่าความจุของถนน	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓			✓	✓				✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1.2.2	มีพฤติกรรมการขับขี่ไม่เหมาะสม	✓	✓		✓	✓		✓			✓		✓			✓		✓	✓						✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓			✓		✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1.2.3	คนเดินเท้ากีดขวางทางจราจร	✓		✓	✓		✓				✓		✓															✓			✓			✓		✓																			✓						
1.3	กลุ่มปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร																																																					
1.3.1	การจัดช่องจราจรบริเวณทางแยกไม่เหมาะสม	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓					✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓					✓		✓	✓		✓	✓		✓	✓		✓		✓	✓	✓
1.3.2	การจราจรติดขัดเนื่องจากมีรถไฟผ่านบ่อย				✓		✓							✓				✓	✓																																						
1.3.3	ปัญหาเครื่องหมายจราจร	✓					✓	✓			✓		✓			✓									✓		✓	✓			✓	✓	✓	✓					✓	✓						✓							✓						
1.3.4	ปัญหาสัญญาณไฟจราจร	✓			✓	✓		✓			✓					✓												✓			✓			✓			✓								✓									✓		✓	✓	✓
1.3.5	มีรถบรรทุกจำนวนมากผ่านพื้นที่			✓	✓		✓	✓	✓		✓		✓									✓						✓				✓	✓				✓		✓				✓	✓								✓	✓				✓			

3.5.2 กลุ่มปัญหาบริเวณคอขวดถนน

จากการสังเกตการณ์เพื่อสำรวจสภาพปัญหาในเบื้องต้นสามารถสรุปสภาพปัญหาที่ตรวจพบดังแสดงใน **รูปที่ 3.5-2** และ**ตารางที่ 3.5-2**

<u>กลุ่มปัญหาด้านกายภาพ</u>

กายภาพของถนนแคบ

กายภาพของถนนมีความลาดชันสูง

กายภาพของถนนเป็นทางโค้ง

มีทางเชื่อมตัดกระแสการจราจร

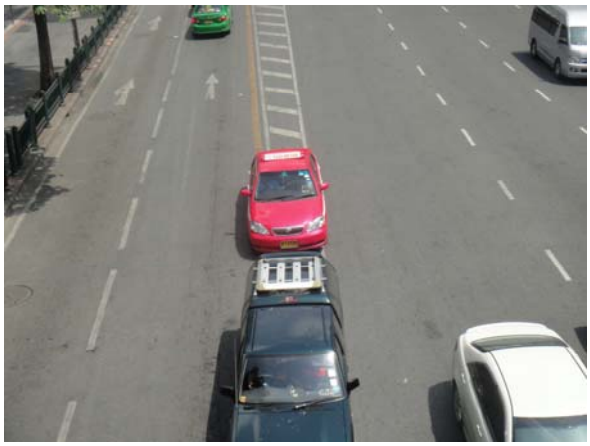
มีทางข้ามตัดกระแสการจราจร

ผิวจราจรไม่เรียบ

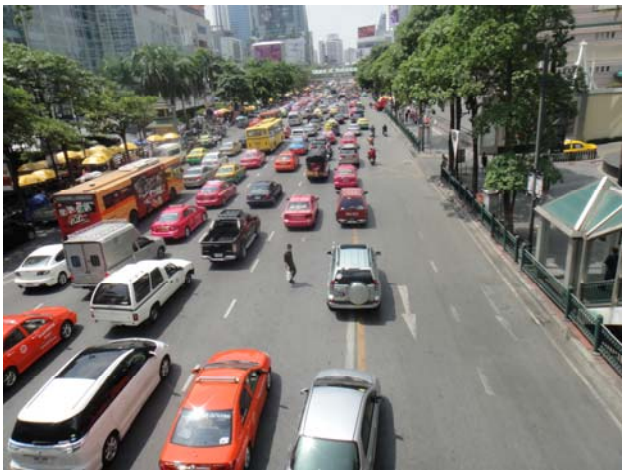
รูปที่ 3.5-2 ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณคอขวดถนน

กลุ่มปัญหาด้านพฤติกรรมการขับขี่/คนเดินเท้า

ปริมาณรถเกินกว่าความจุของถนน



มีพฤติกรรมการขับขี่ไม่เหมาะสม



คนเดินเท้ากีดขวางการจราจร

รูปที่ 3.5-2 ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณคอขวดถนน (ต่อ)

กลุ่มปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร

การจัดช่องจราจรของถนนไม่เหมาะสม

การจราจรติดขัดบริเวณด่านชำระเงิน

การจราจรติดขัดเนื่องจากการจอดรับ-ส่ง

รูปที่ 3.5-2 ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณคอขวดถนน (ต่อ)

ตารางที่ 3.5-2 ผลการตรวจสอบสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณคอขวดถนน

	สภาพปัญหา	จุดวิกฤตประเภทปัญหาคอขวดถนน																	
		1. ถนนสามเสนช่วงก่อนถึงแยกซังฮี้ทางทิศใต้	2. ซอยสามเสน 11	3. ซอยสามเสน 13	4. ทางขึ้นสะพานกรุงธน(ฝั่งพระนคร)	5. ถนนราชวิถี(สถาบันราชภัฏสวนดุสิต)	6. ด่านเก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษถนนพระราม 9 (รฟม.)	7. บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษยมราช	8. ถนนประชาชื่นช่วงตั้งแต่แยกทางด่วนประชาชื่นจนถึงสุดเขตนครบาล	9. ทางขึ้นสะพานวัชรพลถนนประดิษฐ์มนูธรรม	10. ถนนสุทธิสาร(ปากซอยอินทามระ22)	11. ถนนสุทธิสาร(ปากซอยรุ่งเรือง)	12. ถนนลาดพร้าว(ปากซอยลาดพร้าว 25)	13. ถนนพหลโยธินด้านขาออก(บริเวณพื้นราบเชิงทางขึ้นสะพานข้ามแยกเกษตร-เสนา	14. ถนนพหลโยธิน(ซอยพหลโยธิน 37)	15. เชิงสะพานพิบูลย์สงครามถนนประชาราษฎร์ 1 บริเวณหน้าวัดประดู่ธรรมาธิปัตย์	16. ถนนพระรามหกตัดใหม่ตั้งแต่อุโมงค์ทางลอดสะพานรถไฟข้ามสิ้นสุดที่จุดตัดถนนเต	17. บริเวณหน้าโรงเรียนสารวิทยา ถนนพหลโยธิน	18. ถนนเพิ่มสิน (บริเวณศาลเจ้าพ่อสมบุญ)
2	**กลุ่มปัญหาคอขวดถนน**																		
2.1	กลุ่มปัญหาด้านกายภาพ																		
2.1.1	กายภาพของถนนแคบ		✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓
2.1.2	กายภาพของถนนมีความลาดชันสูง				✓														
2.1.3	กายภาพของถนนเป็นทางโค้ง																✓		
2.1.4	มีการเชื่อมตัดกระแสการจราจร	✓	✓	✓	✓	✓			✓		✓	✓		✓	✓	✓			
2.1.5	มีทางข้ามตัดกระแสการจราจร		✓	✓															
2.1.6	ผิวจราจรไม่เรียบ							✓											
2.2	กลุ่มปัญหาด้านพฤติกรรมการขับขี่																		
2.2.1	ปริมาณรถเกินกว่าความจุของถนน	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓
2.2.2	มีพฤติกรรมการขับขี่ไม่เหมาะสม																		
2.2.3	คนเดินเท้ากีดขวางทางจราจร																		
2.3	กลุ่มปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร																		
2.3.1	การจัดช่องจราจรของถนนไม่เหมาะสม	✓			✓		✓	✓	✓	✓				✓	✓				✓
2.3.2	การจราจรติดขัดบริเวณด่านชำระเงิน							✓											
2.3.3	การจราจรติดขัดเนื่องจากการจอดรับ-ส่ง	✓	✓	✓		✓						✓	✓	✓	✓	✓		✓	

	สภาพปัญหา	จุดวิกฤตประเภทปัญหาคอขวดถนน																	
		19. ถนนเพิ่มสิน(ช่วงตัด สุขาภิบาล 5)	20. ถนนงามวงศ์วานบริเวณก่อนถึงแยกบางเขนประมาณ100 เมตร(มาจากแยกพงษ์	21. หน้าโรงเรียนสารสาสน์วิเทศร่มเกล้า ถนนร่มเกล้า	22. ถนนร่มเกล้าช่วงระหว่างมีนบุรี-แยกเจ้ากรีฑา	23. ถนนลาดกระบัง (ใต้สะพานหนองปรือ)	24. ถนนโชคชัย4 แยก 7	25. ปากซอยบ้านรอง(สังคมสงเคราะห์)ถนนประดิษฐ์มนูธรรมขาออก	26. ถนนหัวหมาก(ซอยรามคำแหง24) ช่วงตั้งแต่แยกกวนอา-ม.เอแบค	27. ทางขึ้นสะพานข้ามแยกบางกะปิถนนลาดพร้าวขาออก	28. ทางขึ้นด่วนบริเวณแยกพระราม 9-2	29. หน้าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการ	30. หน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลบางนา	31. บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าอุดมสุข	32. บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบางนา	33. บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าแบริ่ง	34. ทางขึ้นสะพานข้ามทางรถไฟสายแม่น้ำถนนเชื้อเพลิง	35. ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษเพลินจิต	36. สะพานเฉลิมโลก
2	**กลุ่มปัญหาคอขวดถนน**																		
2.1	กลุ่มปัญหาด้านกายภาพ																		
2.1.1	กายภาพของถนนแคบ				✓	✓	✓		✓										
2.1.2	กายภาพของถนนมีความลาดชันสูง																		
2.1.3	กายภาพของถนนเป็นทางโค้ง								✓										
2.1.4	มีการเชื่อมตัดกระแสการจราจร					✓	✓	✓	✓										
2.1.5	มีทางข้ามตัดกระแสการจราจร																	✓	
2.1.6	ผิวจราจรไม่เรียบ																		
2.2	กลุ่มปัญหาด้านพฤติกรรมการขับขี่																		
2.2.1	ปริมาณรถเกินกว่าความจุของถนน		✓		✓	✓	✓		✓		✓						✓	✓	
2.2.2	มีพฤติกรรมการขับขี่ไม่เหมาะสม										✓				✓				
2.2.3	คนเดินเท้ากีดขวางทางจราจร																	✓	
2.3	กลุ่มปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร																		
2.3.1	การจัดช่องจราจรของถนนไม่เหมาะสม	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓			✓	✓	✓
2.3.2	การจราจรติดขัดบริเวณด่านชำระเงิน										✓							✓	
2.3.3	การจราจรติดขัดเนื่องจากการจอดรับ-ส่ง			✓			✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓			

	สภาพปัญหา	จุดวิกฤตประเภทปัญหาคอขวดถนน																	
		37. ถนนอโศกมนตรี	38. ถนนสุขุมวิท 63 เอกมัย	39. แยก ณ ระนอง	40. โรงเรียนเกษมพิทยาด้านถนนสุขุมวิท 71	41. ตลาดคลองตัน ถนนสุขุมวิท 71	42. ตลาดคลองถมถนนเจริญกรุง	43. วัดมังกรกมลาวาสถนนเจริญกรุง	44. บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษพระรามที่ 4	45. บริเวณแยกเฉลิมบุรี	46. ทางขึ้นสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินถนนสาทรใต้	47. หน้าโรงเรียนราชินี	48. หน้าห้างสรรพสินค้าอินเดียเอ็มโพเรียมถนนจักรเพชร	49. ทางขึ้นสะพานกรุงธน(ฝั่งธนบุรี)	50. ทางขึ้นสะพานต่างระดับสิรินธรถนนสิรินธรขาออก	51. ทางขึ้นสะพานพระราม8 (ธนบุรี)	52. บริเวณตรงข้ามห้างสรรพสินค้าพาต้า ปิ่นเกล้า	53. ซอยอิสรภาพ 21	54. หน้าห้างสรรพสินค้าคาร์ฟูร์ ถนนอิสรภาพ
2	**กลุ่มปัญหาคอขวดถนน**																		
2.1	กลุ่มปัญหาด้านกายภาพ																		
2.1.1	กายภาพของถนนแคบ						✓	✓				✓		✓	✓			✓	
2.1.2	กายภาพของถนนมีความลาดชันสูง														✓				
2.1.3	กายภาพของถนนเป็นทางโค้ง															✓			
2.1.4	มีการเชื่อมตัดกระแสการจราจร						✓	✓			✓			✓		✓			✓
2.1.5	มีทางข้ามตัดกระแสการจราจร																		✓
2.1.6	ผิวจราจรไม่เรียบ																		
2.2	กลุ่มปัญหาด้านพฤติกรรมการขับขี่																		
2.2.1	ปริมาณรถเกินกว่าความจุของถนน	✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓
2.2.2	มีพฤติกรรมการขับขี่ไม่เหมาะสม																		
2.2.3	คนเดินเท้ากีดขวางทางจราจร																		
2.3	กลุ่มปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร																		
2.3.1	การจัดช่องจราจรของถนนไม่เหมาะสม			✓	✓				✓					✓	✓	✓	✓	✓	✓
2.3.2	การจราจรติดขัดบริเวณด่านชำระเงิน								✓										
2.3.3	การจราจรติดขัดเนื่องจากการจอดรับ-ส่ง					✓		✓		✓		✓	✓		✓		✓		✓

	สภาพปัญหา	จุดวิกฤตประเภทปัญหาคอขวดถนน																	
		55. โรงเรียนศึกษานารี ถนนประชาธิปก	56. โรงเรียนซางตาครู้ส ถนนเทศบาลสาย 1	57. สะพานข้ามแยกเหนือใต้หน้าโรงแรมมณเฑียร	58. เชิงสะพานพระราม3 มุ่งหน้าแยกมไหสวรรย์	59. ถนนกรุงธนบุรีขาออก ช่วงคู่ขนานจากสถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรีจะไปสถานีรถไฟฟ้า	60. บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษพระรามที่ 2	61. สะพานข้างคลองเก้าห้อง ซอยประชาอุทิศ 90	62. ทางเบี่ยงหน้า บ.เอราวัณคอนกรีต ถนนพระรามที่ 2 ขาออก	63. ทางคู่ขนานถนนพระรามที่ 2 ขาเข้าก่อนถึงต่างระดับพระรามที่ 2	64. ทางคู่ขนานถนนพระรามที่ 2 ขาออกช่วงลงจากต่างระดับพระรามที่ 2 แล้ว	65. หน้าตลาดบางบอนถนนเอกชัย	67. ถนนบางบอน 1 ก่อนถึงแยกสุขาภิบาล	68. ถนนบางขุนเทียน - บางบอน ก่อนถึงแยกบางบอน	69. เชิงสะพานข้ามทาง แยกกาญจนาภิเษก-เอกชัย ถนนเอกชัยขาเข้า	70. ปากซอยเพชรเกษม 51	71. ปากซอยเพชรเกษม 53	72. สะพานข้ามคลองภาษีเจริญ ซอยเพชรเกษม 69	73. สะพานข้ามคลองภาษีเจริญ ซอยเพชรเกษม 81
2	**กลุ่มปัญหาคอขวดถนน**																		
2.1	กลุ่มปัญหาด้านกายภาพ																		
2.1.1	กายภาพของถนนแคบ									✓			✓	✓	✓				
2.1.2	กายภาพของถนนมีความลาดชันสูง																	✓	✓
2.1.3	กายภาพของถนนเป็นทางโค้ง									✓									
2.1.4	มีการเชื่อมตัดกระแสการจราจร	✓					✓		✓					✓	✓			✓	✓
2.1.5	มีทางข้ามตัดกระแสการจราจร											✓		✓					
2.1.6	ผิวจราจรไม่เรียบ									✓					✓				
2.2	กลุ่มปัญหาด้านพฤติกรรมการขับขี่																		
2.2.1	ปริมาณรถเกินกว่าความจุของถนน	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓		✓		✓	✓	✓	✓
2.2.2	มีพฤติกรรมการขับขี่ไม่เหมาะสม																		
2.2.3	คนเดินเท้ากีดขวางทางจราจร																		
2.3	กลุ่มปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร																		
2.3.1	การจัดช่องจราจรของถนนไม่เหมาะสม	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓
2.3.2	การจราจรติดขัดบริเวณด่านชำระเงิน						✓			✓									
2.3.3	การจราจรติดขัดเนื่องจากการจอดรับ-ส่ง	✓	✓			✓						✓		✓		✓	✓		

3.5.3 กลุ่มปัญหาบริเวณจุดกลับรถ

จากการสังเกตการณ์เพื่อสำรวจสภาพปัญหาในเบื้องต้นสามารถสรุปสภาพปัญหาที่ตรวจพบดังแสดงใน **รูปที่ 3.5-3** และ**ตารางที่ 3.5-3**

<u>กลุ่มปัญหาด้านกายภาพ</u>

จุดกลับรถอยู่ใกล้ทางแยกหรือทางเชื่อม

จุดกลับรถอยู่ใกล้ทางโค้ง

จุดกลับรถอยู่ใกล้สะพาน

จุดกลับรถมีไฟฟ้าแสงสว่างไม่เพียงพอ

กายภาพของจุดกลับรถไม่เหมาะสม

รูปที่ 3.5-3 ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณจุดกลับรถ

กลุ่มปัญหาด้านพฤติกรรมการขับขี่/คนเดินเท้า

ปริมาณรถเกินกว่าความจุของถนน

มีพฤติกรรมการขับขี่ไม่เหมาะสม

คนเดินเท้ากีดขวางการจราจร

กลุ่มปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร

จุดกลับรถมีหลายจุดต่อเนื่องกันบนถนน

การจราจรติดขัดเนื่องจากการจอดรับ-ส่ง

รูปที่ 3.5-3 ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณจุดกลับรถ (ต่อ)

ตารางที่ 3.5-3 ผลการตรวจสอบสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณจุดกลับรถ

สภาพปัญหา		จุดวิกฤตประเภทปัญหาจุดกลับรถ																									
		1. จุดกลับรถใกล้ แยกพญาไท	2. จุดกลับรถใกล้แยกประตูน้ำ	3. จุดกลับรถทางลง ถนนจตุรทิศ	4. จุดกลับรถนวลจันทร์ซอย 3 ถนนประเสริฐมนูกิจ	5. จุดกลับรถบริเวณแยกรัชโยธิน	6. จุดกลับรถ ประชาราษฎร์ สาย 1 หน้าอาคารพรีเมียมแมนชั่น (วัดสร้อยทอง)	7. จุดกลับรถวามินทรา กม.3	8. จุดกลับรถบริเวณแยกพลาธิการ	9. จุดกลับรถสะพานปูน ถนนสายไหม	10. จุดกลับรถศูนย์ไปรษณีย์หลักสี่ ถนนแจ้งวัฒนะ	11. จุดกลับรถโรงเรียนสารสาสน์วิเทศร่มเกล้า ถนนร่มเกล้า	12. จุดกลับรถปั๊มเชลล์ซอยถาวรวัช 1 ถนนพระรามที่ 9 ขาออก	13. จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านสัมมากรประตู 2 ถนนรามคำแหง	15. จุดกลับรถหน้าโรงเรียนเตรียมอดุมศึกษาน้อมเกล้า ถนนรามคำแหง	16. จุดกลับรถหน้ามหาวิทยาลัยศรีประจักษ์ ถนนรามคำแหง	17. จุดกลับรถรูปเกือกม้าถนนคู่ขนานมอเตอร์เวย์	18. จุดกลับรถหน้าธนาคารกรุงศรีอยุธยาสำนักงานใหญ่ ถนนพระราม3	19. จุดกลับรถหน้าธนาคารกสิกรไทย สาขาบางจาก ถนนสุขุมวิท	20. จุดกลับรถสุขุมวิท 81	21. จุดกลับรถใต้สะพานพระโขนง ถนนสุขุมวิทตาเข้า	22. จุดกลับรถล็อค 9 ถนนอาจณรงค์	23. จุดกลับรถรัสลนิทวงศ์ 74	24. จุดกลับรถรัสลนิทวงศ์ 95	25. จุดกลับรถปากซอยม่วงสกุล ถนนบางขุนเทียน – บางบอน	26. จุดกลับรถใกล้แยกบางบอน 5 ถนนเอกชัย ขาออก	27. จุดกลับรถใกล้แยกบางบอน 3 ถนนเอกชัย ขาออก	28. จุดกลับรถเพชรเกษม 98
3	**กลุ่มปัญหาจุดกลับรถ**																										
3.1	กลุ่มปัญหาด้านกายภาพ																										
3.1.1	จุดกลับรถอยู่ใกล้ทางแยกหรือทางเชื่อม	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓				✓		✓	✓	✓		✓	✓				✓	✓	✓	✓
3.1.2	จุดกลับรถอยู่ใกล้ทางโค้ง																										
3.1.3	จุดกลับรถอยู่ใกล้สะพาน	✓	✓	✓					✓	✓								✓			✓						
3.1.4	บริเวณจุดกลับรถมีไฟฟ้าแสงสว่างไม่เพียงพอ																										
3.1.5	กายภาพของจุดกลับรถไม่เหมาะสม	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
3.2	กลุ่มปัญหาด้านพฤติกรรมการขับขี่ / คนเดินเท้า																										
3.2.1	ปริมาณรถเกินกว่าความจุของถนน	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
3.2.2	มีพฤติกรรมการขับขี่ไม่เหมาะสม													✓	✓	✓												✓
3.2.3	คนเดินเท้ากีดขวางการจราจร																										
3.3	กลุ่มปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร																										
3.3.1	จุดกลับรถมีหลายจุดต่อเนื่องกันบนถนน																		✓								
3.3.2	การจราจรติดขัดเนื่องจากการจอดรับ-ส่ง											✓															

3.5.4 กลุ่มปัญหาบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

จากการสังเกตการณ์เพื่อสำรวจสภาพปัญหาในเบื้องต้นสามารถสรุปสภาพปัญหาที่ตรวจพบดังแสดงใน **รูปที่ 3.5-4** และ**ตารางที่ 3.5-4**

<u>กลุ่มปัญหาด้านกายภาพ</u>

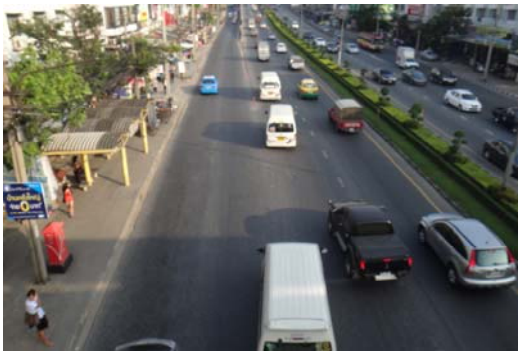
กายภาพของป้ายหยุดรถรับ-ส่งผู้โดยสารไม่เหมาะสม

<u>กลุ่มปัญหาด้านพฤติกรรมการขับขี่/คนเดินเท้า</u>

มีพฤติกรรมการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารไม่เหมาะสม

มีพฤติกรรมของผู้โดยสารไม่เหมาะสม

<u>กลุ่มปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร</u>



ตำแหน่งของป้ายหยุดรถรับ-ส่งผู้โดยสารไม่เหมาะสม

มีรถที่ไม่ใช่รถโดยสารประจำทางมาจอดที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

รูปที่ 3.5-4 ตัวอย่างสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

ตารางที่ 3.5-4 ผลการตรวจสอบสภาพปัญหาจุดวิกฤตเบื้องต้นโดยวิธีสังเกตการณ์บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

สภาพปัญหา		จุดวิกฤตประเภทปัญหาป้ายหยุดรถประจำทาง																															
		1. เชิงสะพานข้ามแยก กม.8 ถนนรามอินทรา ขาออก	2. หน้าหมู่บ้านมณียา ถนนประดิษฐ์มนูธรรม	3. หน้าวิลล่ามาร์เก็ต สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อารีย์	4. บริเวณห่างจากสามแยกเตาปูนไปทาง ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี ประมาณ 150 เมตร	5. เชิงสะพานลอยคนข้ามปากตรอกนิยมแพทย์ (เตาปูนแมนชั่น) ถนนเตชะวนิช	6. หน้าห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลตัส วงเวียนหักลี่	7. ปากซอยแจ้งวัฒนะ 10/1 ถนนแจ้งวัฒนะขาเข้า	8. ปากซอยแจ้งวัฒนะ 5 ถนนแจ้งวัฒนะขาออก	9. หน้า ธ.ออมสิน ถนนสีหบุรานุกิจ	10. หน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหง	11. บริเวณแยกมีสทีน	12. บริเวณใกล้แยกพัฒนาการ ถนนศรีนครินทร์ ขาเข้า	13. ซอยรามคำแหง 2 ที่ 8	14. ซอยรามคำแหง 2 ที่ 10	15. บริเวณสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช	16. หน้าตลาดพระโขนง ถนนสุขุมวิท	17. หน้าสยาม ถนนพระรามที่ 1 ขาเข้า	18. ตรงข้ามวัดชำนิหัตถการถนนพระรามที่ 1	19. หน้าโรงเรียนสตรีบูรณวิทย์ ถนนจัรัลสนิทวงศ์ ขาออก	20. ปากซอยจรัลสนิทวงศ์ 68	21. ตรงข้ามหน้าโรงเรียนเทพมะศิริอนุสรณ์ ถนนราชวิถีขาเข้า	22. ตรงข้ามห้างสรรพสินค้าพาต้าปิ่นเกล้า	23. ปากซอยจรัลสนิทวงศ์ 11	24. บริเวณแยกทศกัณฐ์	25. ปากทางเข้าวัดใหญ่ศรีสุพรรณ ถนนอินทรพิทักษ์ ขาเข้า	26. ปากซอยอินทรพิทักษ์ 7	27. หน้าห้างสรรพสินค้าคาร์ฟูร์ ถนนอิสรภาพ	28. ปากซอยประชาอุทิศ 61	29. หน้าตลาดการเคหะ ถนนพระรามที่ 2	30. บริเวณใกล้แยกบางบอน 5	31. ปากซอยเพชรเกษม 53	32. หน้าตลาดบางแค	33. บริเวณใกล้แยกวิเหลี่ยม ถนนเพชรเกษม
4	**กลุ่มปัญหาป้ายหยุดรถประจำทาง**																																
4.1	กลุ่มปัญหาด้านกายภาพ																																
4.1.1	กายภาพของป้ายหยุดรถรับ-ส่งผู้โดยสารไม่เหมาะสม			✓		✓			✓	✓		✓	✓		✓	✓		✓							✓								
4.2	กลุ่มปัญหาด้านพฤติกรรมการขับขี่ / คนเดินเท้า																																
4.2.1	มีพฤติกรรมการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารไม่เหมาะสม	✓	✓		✓		✓	✓		✓	✓						✓						✓	✓		✓	✓			✓	✓		✓	✓
4.2.2	มีพฤติกรรมของผู้โดยสารไม่เหมาะสม			✓						✓																				✓			✓	
4.3	กลุ่มปัญหาด้านบริหารจัดการจราจร																																
4.3.1	ตำแหน่งของป้ายหยุดรถรับ-ส่งผู้โดยสารไม่เหมาะสม	✓												✓						✓	✓	✓						✓	✓			✓		
4.3.2	มีรถที่ไม่ใช่รถโดยสารประจำทางมาจอดที่ป้ายหยุดรถประจำทาง															✓			✓														

3.6 การจัดทำข้อเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาจราจร

ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ผลการศึกษาที่ได้จากการตรวจสอบสภาพปัญหาจุดวิกฤตในปัจจุบัน ซึ่งในการดำเนินการ ณ ปัจจุบัน ที่ปรึกษาดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน 257 จุด โดยมีรายละเอียดของการดำเนินการดังนี้

3.6.1 จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรบริเวณทางแยก

การดำเนินงานในส่วนนี้เป็นการแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกมีจำนวนทั้งสิ้น 83 จุด โดยนำผลการศึกษามาจาก “รายงานการประเมินสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครในปี 2553” พบว่า มี “จุดหรือตำแหน่ง” ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมากบนถนนสายหลักที่ต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างเร่งด่วนเป็นจำนวนทั้งสิ้น 257 จุด โดยแบ่งออกเป็นสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหา ดังแสดงรายละเอียดใน **ตารางที่ 3.6-1**

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
1. แยกเสาวนี	- ปริมาณจราจรคับคั่งบนถนนศรีอยุธยา - บริเวณใกล้แยกเสาวนีมีรถไฟผ่านเป็นประจำ ทำให้รถเกิดการชะลอตัว ต้องหยุดให้รถไฟไปก่อน ส่งผลให้รถติดข้ามแยก - รถที่วิ่งมาจากถนนกำแพงเพชร 5 วิ่งตัดกระแสจราจรของรถที่วิ่งบนถนนศรีอยุธยา และตัดกับรถที่วิ่งมาจากทางเทเวศร์เลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนกำแพงเพชร 5	- ติดตั้งป้ายบังคับเลี้ยวซ้ายบริเวณถนนกำแพงเพชร 5 - ติดตั้งแผงจราจรป้องกันรถจักรยานยนต์วิ่งตัดกระแสจราจรบนถนนศรีอยุธยา
2. แยกรามอินทรา กม.8	- มีปัญหาการจราจรเกินความจุช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและช่วงเย็น - บริเวณใกล้ทางแยกมีซอยรามอินทรา 73 และทางเข้าตลาดสายเนตรมาเชื่อมต่อแยก - สัญลักษณ์บนผิวจราจรเลือนรางไม่ชัดเจน ป้ายไม่ได้มาตรฐาน - ไม่มีป้ายจุดข้ามทาง	- กำหนดจุดและทาสีตีเส้นทางม้าลายให้ชัดเจน เพื่อความปลอดภัยคนเดินทางเท้าและลดการชะลอตัวของกระแสจราจร เนื่องจากคนเดินเท้า - มีการประชาสัมพันธ์ให้คำแนะนำกับผู้สัญจรผ่านบริเวณทางแยกในแต่ละทิศทาง - ติดตั้งป้ายบังคับห้ามเลี้ยวขวา และป้ายจราจรอื่นๆ ให้ชัดเจนได้มาตรฐาน พร้อมทั้งเจ้าหน้าที่กวดขันกฎจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
3. แยกคลังน้ำมันบาฟส์	- บริเวณทางแยกอยู่ติดทางรถไฟ และทางข้ามทางรถไฟมีความลาดชันมาก ก่อให้เกิดความล่าช้าและติดขัด - ถนนมีสภาพขรุขระ เป็นหลุมบ่อ ทำให้รถที่ใช้ถนนสายนี้ต้องชะลอความเร็ว - เส้นหยุดรถเลือนรางไม่ชัดเจน - สัญญาณไฟจราจรชำรุด โดยมีสัญญาณไฟติดเฉพาะไฟแดงเท่านั้น	- ปรับปรุงผิวทางและเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง - ทำการซ่อมสัญญาณไฟจราจรให้สามารถใช้งานได้ตามปกติ - ทำการปรับระดับพื้นของถนนที่แยกออกมาจากถนนวิภาวดีรังสิตให้มีระดับพื้นใกล้เคียงกับบริเวณทางข้ามรถไฟ เพื่อความสะดวกและรวดเร็วในการเลี้ยวข้ามทางรถไฟ
4.แยกมอเตอร์เวย์	- ปริมาณจราจรหนาแน่นและอยู่ในสภาพเกินจุดอิ่มตัว (Over-saturated) โดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน - มีรถบรรทุกหนักที่แล่นผ่านทางแยกเป็นจำนวนมาก - ผิวจราจรชำรุดเนื่องจากน้ำหนักรถบรรทุกบริเวณทางแยก - ถนนร่มเกล้ากับถนนออกมาจากสถานีแอร์พอร์ตเรลลิงค์ มีลักษณะการไขว้ของกระแสจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง - ผู้ขับขี่มีการกลับรถตรงหัวเกาะบริเวณทางแยกทำให้เกิดความล่าช้าของกระแสจราจร	- ติดตั้งป้ายห้ามกลับรถบนถนนร่มเกล้าในทิศทางมาจากสนามบินสุวรรณภูมิ และติดป้ายห้ามกลับรถเฉพาะ 6 ล้อขึ้นไป ในทิศทางตรงกันข้าม - ปรับปรุงผิวจราจรพร้อมทั้งทาสีตีเส้นบนผิวจราจรให้ชัดเจนและได้มาตรฐาน - ปรับปรุงเส้นจราจรบริเวณถนนร่มเกล้าเชื่อมกับถนนออกมาจากสถานีแอร์พอร์ตเรลลิงค์ให้ชัดเจนพร้อมหมุดสะท้อนแสงก่อนถึงทางแยก
5. แยกสำสาลี	- ปริมาณจราจรเข้าแยกเกินความจุโดยเฉพาะรถบนถนนศรีนครินทร์ในทิศมุ่งใต้ รวมกับรถบนถนนรามคำแหงทิศทางมุ่งตะวันออก นอกจากนี้ยังเกิดการติดขัดจนเกิดแถวคอยยาวของจราจรมาจากแยกใกล้เคียงคือแยกบ้านม้าและแยกถนนศรีนครินทร์ตัดกับถนนลาดพร้าว	ประสานสัญญาณไฟจราจรให้สามารถระบายรถที่แยกในช่วงวิกฤตได้
6. แยกประเวศ	- ในปัจจุบันได้มีการดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแยกแล้วเสร็จจึงไม่เกิดปัญหาจราจรขึ้น	
7. แยกมเหสักข์-สุรวงศ์	- มีปัญหาทางแยกรองรับปริมาณจราจร มีลักษณะเกินจุดอิ่มตัว (Over saturated) โดยเฉพาะในชั่งโมงเร่งด่วน - สัญลักษณ์ที่ผิวจราจรไม่ชัดเจน - ผู้ขับขี่จอดรถรอสัญญาณไฟจราจรล้ำเส้นหยุด (Stop line) และข้ามเส้นแบ่งทิศทางจราจรฝ่าฝืนสัญญาณไฟขณะยังไม่ถึงสัญญาณไฟเขียวซึ่งเสี่ยงต่อการเฉี่ยวชนกัน	- ทาสีตีเส้นบนผิวทางให้ชัดเจนและได้มาตรฐาน - ประสานสัญญาณไฟจราจรให้เป็นไปตามปริมาณจราจรและสัมพันธ์กับแยกใกล้เคียง - เจ้าหน้าที่กวดขันกฎจราจร

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
8. แยกสาทร-สุรศักดิ์	- มีปัญหาทางแยกรองรับปริมาณจราจร มีลักษณะเกินจุดอิ่มตัว (Over saturated) โดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน - กายภาพของทางแยกบริเวณเกาะกลางถนนสาทร ซึ่งมีตอม่อรถไฟฟ้า BTS ขวางอยู่ทำให้รัศมีวงเลี้ยวมีไม่พอ ทำให้ไปเบียดรถเลี้ยวซ้ายจากถนนเจริญราษฎร์ - ช่องเลี้ยวซ้ายของถนนเจริญราษฎร์ทำให้เกิดจุดขัดแย้งของกระแสจราจรทางตรงและรถที่เลี้ยวออกมาจากถนนสุรศักดิ์	- ติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทางก่อนถึงทางแยกบนถนนสาทรใต้ขามุ่งหน้าสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน - ติดตั้งป้ายแขวนช่องทางจราจรในการรอสัญญาณไฟจราจรบนถนนเจริญราษฎร์ - ทาสีตีเส้นทิศทางการเดินรถบนผิวทางให้ชัดเจน (Guideline) - วางกรวยตามแนวเส้นแบ่งช่องจราจรให้เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด 2 ช่องจราจรบนถนนเจริญราษฎร์ตามแนวทางเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ยานนาวาที่ปัจจุบันได้ปฏิบัติอยู่แล้วแต่เปลี่ยนจากแผงเหล็กมาเป็นกรวยพลาสติกและให้มองเห็นชัดเจน - ทางเลือกในการปรับจังหวะสัญญาณไฟจราจร โดยให้เลี้ยวซ้ายผ่านตลอดเพียง 1 ช่องจราจรซ้ายสุดบนถนนเจริญราษฎร์
9. แยกสุรศักดิ์	- ปัญหาทางแยกรองรับปริมาณจราจร มีลักษณะเกินจุดอิ่มตัว (Over saturated) โดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน - ผู้ขับขี่ขับขี่ข้ามเส้นแบ่งทิศทางจราจร ฝ่าฝืนสัญญาณไฟขณะยังไม่ถึงสัญญาณไฟเขียวซึ่งเสี่ยงต่อการเฉี่ยวชนกัน	- ทาสีตีเส้นบนผิวทางให้ชัดเจนและได้มาตรฐาน - ประสานสัญญาณไฟจราจรให้เป็นไปตามปริมาณจราจรและสัมพันธ์กับแยกใกล้เคียง
10. แยกบางพลัด	- มีปริมาณการจราจรผ่านทางแยกหนาแน่นในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน - มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย	ควรให้คงสภาพไว้ก่อนจนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ ซึ่งบริเวณทางแยกได้มีการจัดการจราจรดังนี้ รถที่มาจากพระราม 7 ให้ลงอุโมงค์แยกบางพลัดเพื่อมุ่งหน้าไปทางแยกบรมฯ, รถที่มาจากสะพานกรุงธนฯ จะเลี้ยวซ้ายไปแยกบรมฯ ให้ตรงไปถนนสิรินธร แล้วเลี้ยวซ้ายที่ถนนบรมฯ เข้าถนนปิ่นเกล้าหรือให้เลี้ยวขวาไปกลับรถปากอุโมงค์เพื่อลงอุโมงค์ไปแยกบรมฯ และรถที่จะไปแยกบรมฯ ห้ามเลี้ยวขวาให้เลี้ยวซ้ายไปที่แยกบางพลัดไปกลับรถแล้วลงอุโมงค์เพื่อไปแยกบรมฯ
11. แยกท่าพระ	- เนื่องจากบริเวณแยกเพชรเกษมมีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายทำให้ช่องจราจรลดลงเหลือ 2 ช่องจราจรเมื่อมีรถรอเลี้ยวขวาทำให้เกิดการสะสมตัวของรถยาวรวมกับมีปริมาณรถเข้า-ออกโรงพยาบาลพญาไท 3 จำนวนมากก่อให้เกิดความแออัดและส่งผลมาถึงแยกท่าพระ และบริเวณเพชรเกษม 4 มีรถเข้า-ออกปริมาณมากกีดขวางการเดินรถที่ออกจากแยกทำให้เกิดความล่าช้า นอกจากนี้มักมีการฝ่าฝืนกฎจราจรบริเวณสะพานข้ามแยกและอุโมงค์ของรถจักรยานยนต์และรถโดยสารมักทำให้เกิดอุบัติเหตุ	เนื่องจากแยกท่าพระได้รับผลกระทบมาจากแยกเพชรเกษมซึ่งมีการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายอยู่จึงไม่สามารถแก้ไขด้านกายภาพได้ จึงเสนอให้แก้ไขปัญหาบริเวณทางขึ้น/ลงสะพานข้ามแยกและอุโมงค์ให้มีป้ายจราจรห้ามรถจักรยานจักรยานยนต์ รถสามล้อ รถบรรทุกใช้ทาง พร้อมกับติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณทางข้ามซอยเพชรเกษม 4

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
12. แยกบางยี่เรือ	- มีปริมาณจราจรที่ใช้เส้นทางนี้เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็น - เกิดการสับสนในการเปิดช่องจราจรพิเศษให้สามารถวิ่งสวนกันได้ในชั่วโมงเร่งด่วน	ติดตั้งป้ายสัญญาณไฟแสดงช่องจราจรที่เปิดใช้ในแต่ละทิศทาง
13. วงเวียนใหญ่	- บริเวณช่วงโค้งของถนนที่เข้ามาเชื่อมกับวงเวียนมีคนเดินเท้าข้าม ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายและเกิดการกีดขวางการจราจร - เครื่องหมายบนพื้นจราจรมีสภาพไม่สมบูรณ์ สังเกตได้ยาก - ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ลักลอบกลับรถบริเวณถนนอินทรพิทักษ์	- ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางในการแบ่งทิศทางจราจรระหว่างคนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน เพื่อไม่ให้ผู้เดินเท้าข้ามถนนบริเวณทางจักรยาน และหันไปใช้สะพานลอยแทน - ปรับปรุงเกาะสีเป็นเกาะถาวรในทิศทางของถนนอินทรพิทักษ์ - ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณวงเวียนใหญ่ให้ชัดเจน
14. แยกเพชรเกษม-ราชพฤกษ์	- ปัจจุบันบริเวณทางแยกมีการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า จึงทำให้ช่องจราจรลดลงเหลือ 2 ช่องจราจร การสัญจรผ่านแยกจึงไม่สะดวก รวมทั้งมีเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ก่อสร้างอยู่ริมถนนทำให้รถเคลื่อนผ่านแยกอย่างล่าช้า	จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณ ทางแยกและจัดวัสดุอุปกรณ์เครื่องจักรกลในการก่อสร้างไม่ให้ส่งผลกระทบต่อการจราจร
15. แยกใต้ทางด่วนดินแดง	- ถนนใต้ทางด่วนดินแดงที่มาจากแยกมักกะสันเข้าสู่ทางแยกใต้ทางด่วนดินแดงปัจจุบันไม่อนุญาตให้ตรงไปยังถนนวิภาวดีรังสิตได้ แต่ปัจจุบันมีเพียงแผงเหล็ก และกองข้าวของที่ใช้เพื่อเป็นการห้ามรถวิ่งผ่านไว้เท่านั้น - ปัญหาการไขว้กันของการจราจรยังคงเกิดขึ้นและเกิดขึ้น 2 แห่งด้วยกัน ได้แก่ ช่วงก่อนลงอุโมงค์ และช่วงหลังขึ้นจากอุโมงค์ - รถที่มาจากถนนวิภาวดีรังสิตหยุดรอสัญญาณไฟที่ทางแยกมองไม่เห็นสัญญาณไฟเขียวจึงออกตัวได้ช้า ทำให้ความจุของทางแยกลดลงและมีความล่าช้าเพิ่มขึ้น	- ติดตั้งแผงคอนกรีต (Barrier) ปิดช่องทางจราจรบนถนนใต้ทางด่วนที่มาจากแยกมักกะสันที่ไม่ได้ใช้งาน และติดตั้งป้ายจราจรบังคับเลี้ยวซ้ายให้ผู้ขับขี่สังเกตเห็นได้ชัดเจน - ให้รถโดยสารประจำทางบนถนนดินแดงขาออกใช้ช่องจราจรบนพื้นราบแล่นผ่านทางแยกแทนการลงอุโมงค์ดินแดงตลอดทั้งวัน เพื่อลดปัญหาการไขว้กันของรถประจำทางกับรถอื่นๆ และปรับปรุงช่องจราจร เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง ป้ายจราจร และติดตั้ง detector เพื่อตรวจจับการเข้าสู่ทางแยกของรถโดยสารประจำทางในทิศทางขาออกบริเวณแยกใต้ทางด่วนดินแดง รวมถึงการปรับจังหวะสัญญาณไฟที่ทางแยกให้สอดคล้องกับข้อเสนอแนะ - ปรับปรุงผิวจราจรด้านถนนวิภาวดีรังสิตขาเข้าทางแยกที่ชำรุดเสียหายให้ได้มาตรฐาน

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
15. แยกใต้ทางด่วนดินแดง (ต่อ)		- ติดตั้งหมุดสะท้อนเรืองแสงหรือหลักนำทางแบบอ่อนตัวล้มลุกช่วงขึ้นจากอุโมงค์ดินแดงขาออกเป็นระยะ 20 เมตร เพื่อให้มีระยะเพียงพอที่จะมองเห็นรถในช่องจราจรข้างเคียงก่อนที่จะทำการเปลี่ยนช่องจราจร - ติดตั้งป้ายเตือนห้ามขึ้นสะพานลอยข้ามแยกประชาสงค์เคราะห์ก่อนถึงเชิงสะพาน สำหรับรถที่ต้องการไปแยกพระราม 9 ให้ใช้พื้นราบเท่านั้น
16. แยกวัดคู้บอน	- กระแสการเดินทางของจราจรตัดกัน ก่อให้เกิดการติดขัด และเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายบนท้องถนน - กายภาพของทางแยกไม่เหมาะสม	- จัดทำเส้นจราจรสำหรับเบี่ยงทิศทางของรถจากถนนที่มาเชื่อมถนนคู้บอนจากทิศเหนือเพื่อให้เหลือ 1 ช่องจราจรเข้าแยก เพื่อลดจำนวนการตัดกระแสของรถที่จะตรงไปทางทิศใต้ตัดกับรถบนถนนคู้บอนในทิศมุ่งตะวันออก - ติดตั้งป้ายห้ามกลับ และป้ายห้ามเลี้ยวขวา บนถนนคู้บอนในทิศมุ่งตะวันออก - เปิดใช้สัญญาณไฟจราจร
17. แยกเกษตร	- บริเวณแยกเกษตรมีปริมาณจราจรเข้าสู่แยกในแต่ละทิศทางเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้ทางแยกมีสภาพเกินจุดอิ่มตัว (Over saturated) ทำให้เกิดแถวคอยสะสมยาวบริเวณทางแยก - การจอดรถรับส่งคนและสินค้าใกล้ทางแยกทางด้านถนนงามวงศ์วานขาออกทางแยก - เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางสำหรับคนเดินข้ามถนนบริเวณทางแยกเลือนรางและไม่ต่อเนื่อง	- จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจเข้มงวดกวดขัน จับ ปรับ ผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เช่น การจอดรถใกล้ทางแยกและรถแท็กซี่จอดรับ-ส่งผู้โดยสาร ในเขตพื้นที่ห้ามหยุด - จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง (เครื่องหมายทางข้าม) ที่ทางแยกให้ครบถ้วนและชัดเจนตามมาตรฐาน เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินเท้าข้ามทางแยกได้อย่างสะดวกและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
18. แยกรามคำแหง	- ปริมาณจราจรมากจนอยู่ในสภาพเกินจุดอิ่มตัว (Over saturated) ในช่วงเวลาเร่งด่วน - ฝาท่อระบายน้ำบริเวณทางแยกยังอยู่ในสภาพไม่สมบูรณ์ ซึ่งส่งผลต่อความล่าช้า	- จัดระเบียบการจราจรช่วงระหว่างทางลงจากทางยกระดับพระราม 9 กับทางขึ้นทางยกระดับรามคำแหงในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16.00-19.00 น.) เว้นวันหยุดราชการ โดยห้ามรถบนพื้นราบจากแยกรามคำแหงตัดกระแสจราจรเพื่อเข้าใช้ช่องทางพิเศษขาออกถนนทางยกระดับรามคำแหง - ในระยะยาว เห็นควรพิจารณาก่อสร้างทางยกระดับต่อจากทางยกระดับพระราม 9 เข้าเชื่อมกับทางยกระดับรามคำแหง เพื่อระบายการจราจรขาออกเมืองได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น
19. แยกนิด้า	- บริเวณแยกมีปริมาณจราจรเกินความจุเนื่องจากมีรถเข้าสู่แยกจำนวนมากจึงเกิดแถวคอยเข้าสู่แยกยาวทุกด้าน มีความยาวเฉลี่ยไม่น้อยกว่า 100 เมตร อีกทั้งปากทางซอยเสรีไทย 9 และ 11 มีรถจอดข้างทางทำให้กีดขวางรถที่ออกจากทางแยก	ปรับปรุงทางแยกนิด้าด้วยการก่อสร้างสะพานข้ามแยกตามแนวถนนเสรีไทย โดยมีจุดเริ่มต้นอยู่ที่แยกบางกะปิไปลงถนนเสรีไทยก่อนถึงหมู่บ้านสหกรณ์ และปรับปรุงเครื่องหมายห้ามจอดบนขอบทางจากแยกจนถึงปากทางซอยเสรีไทย 11

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
20. แยกบรมราชชนนี	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายบริเวณทางแยกบนถนนจรัญสนิทวงศ์	
21. แยกศิริราช	- ปริมาณจราจรมากเกินจุดอิ่มตัว (Over-saturated) ของถนนในช่วงเวลาเร่งด่วน - การฝ่าฝืนกฎจราจร และการตัดกระแสจราจรของรถที่มาจากสะพานอรุณอัมรินทร์ที่จะเข้าโรงพยาบาล ซึ่งอยู่บริเวณใกล้ทางแยก - ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าโรงพยาบาลศิริราชซึ่งส่งผลต่อการจราจรบริเวณทางแยก	จัดเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรบริเวณเชิงสะพานอรุณอัมรินทร์ โดยให้รถประจำทางที่มาจากสะพานสามารถชิดซ้ายเพื่อเข้าจอดเทียบได้สะดวกยิ่งขึ้น และกวดขันวินัยจราจรบริเวณป้ายรถประจำทาง เพื่อบรรเทาความแออัดบริเวณใกล้ทางแยก
22. แยกบ้านแขก	- มีปริมาณจราจรมาก ทำให้ทางแยกอยู่ในลักษณะเกินจุดอิ่มตัว (Over-saturated) - รถจักรยานยนต์บนถนนอิสรภาพขับขี่ล้ำเส้นแบ่งทิศทางจราจรทำให้การไหลของจราจรเกิดการชะลอตัว	- จัดลำดับในการเปิดจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยกใหม่ เพื่อให้รถจักรยานยนต์ที่หยุดรอสัญญาณไฟล้ำแนวเส้นหยุดขวางทิศทางรถในทิศทางตรงข้าม ได้รับสัญญาณไฟเขียวก่อน - ทาสีตีเส้นเครื่องหมายทิศทางการเดินรถบนผิวทางบริเวณทางแยกให้ชัดเจน - จัดช่องจอดรอสัญญาณไฟสำหรับรถจักรยานยนต์บนถนนอิสรภาพด้านทิศตะวันออก - จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจเข้มงวดกวดขัน ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น การจอดรถใกล้บริเวณทางแยก การจอดรถรอสัญญาณไฟล้ำเส้นแบ่งทิศทางจราจร
23. แยกพุทธมณฑลสาย 2	- ทางแยกอยู่ในสภาวะเกินจุดอิ่มตัว (Oversaturated) เนื่องจากปริมาณรถในทิศทางถนนเพชรเกษมขาออกที่ต้องการกลับรถเข้าเมือง หรือเลี้ยวขวาเข้าถนนพุทธมณฑลสาย 2 มีจำนวนมาก แต่ช่องจราจรสำหรับรอเลี้ยวที่ทางแยกไม่เพียงพอ ทำให้เกิดแถวคอยสะสมยาวกีดขวางกระแสรถทางตรงในทิศทางหลัก ทำให้เกิดการชะลอตัว มีผลให้ความจุของทางแยกลดลง	- เพิ่มช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวขวาเข้าถนนพุทธมณฑลสาย 2 เป็น 2 ช่องจราจร เพื่อลดปัญหาความยาวของแถวคอยสะสมของรถเลี้ยวขวา โดยปาดเกาะกลางเพื่อเพิ่มความยาวของช่องจราจรด้านขวาสุดสำหรับรอเลี้ยวขวาและกลับรถ (Storage lane) ที่ทางแยกเป็น 200 เมตร - แก้ไข ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางด้านถนนเพชรเกษมขาออกให้รถทางตรงวิ่งได้ 3 ช่องจราจร และเลี้ยวขวาได้ 2 ช่องจราจร - ติดตั้งป้ายให้กลับรถเข้าเมืองได้บนเกาะกลางด้านถนนเพชรเกษมขาออก
24. แยกบางแค	- ปริมาณจราจรที่ใช้เส้นทางนี้เป็นจำนวนมาก - มีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	ปัจจุบันได้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรคอยดูแลอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณนี้ในช่วงเวลาเร่งด่วน

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
25. แยกพญาไท	- เกิดปัญหาการจราจรติดขัดของรถในทิศทางที่เข้าสู่ทางแยกพญาไทจากถนนจตุรทิศ เนื่องจากมีปริมาณจราจรที่ลงจากถนนจตุรทิศค่อนข้างมากเพื่อต้องการที่จะเลี้ยวซ้ายเข้าสู่แยกพญาไท และเลี้ยวซ้ายไปยังแยกราชเทวีมีปริมาณมาก ซึ่งทำให้เกิดความยาวของแถวคอยสะสมค่อนข้างมากบนถนนศรีอยุธยา ทำให้รถที่ลงจากจตุรทิศเกิดการติดขัด และอีกประเด็นหนึ่งคือการเกิดปัญหาการตัดกระแสจราจรกันระหว่างรถที่มาจากถนนราชปรารภเพื่อจะเลี้ยวขวาขึ้นสะพานข้ามแยกพญาไทกับรถที่ลงมาจากถนนจตุรทิศที่จะเลี้ยวซ้ายไปยังแยกพญาไท - บริเวณทางแยกพญาไท ลักษณะของการเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนพญาไทในทิศทางของรถที่มาจากถนนราชปรารภ สามารถเลี้ยวได้พร้อมกัน 2 คัน แต่ลูกศรบนพื้นทางและการจัดการจราจรของช่องทางมีเพียง 1 ช่องจราจร ทำให้เกิดปัญหาการชะลอตัวของกระแสจราจรขณะเข้าสู่ถนนพญาไท - ปัญหาบริเวณทางแยกที่เกิดจากคนเดินข้ามถนนบริเวณทางแยก เนื่องจากบริเวณทางแยกพญาไทไม่มีการจัดการระบบการเดินข้ามถนนของคนเดินเท้า ทำให้การเดินข้ามถนนสามารถทำได้ตลอดเวลา จึงเกิดปัญหาคนเดินข้ามทางแยกเดินตัดกระแสจราจร ทำให้เกิดปัญหาการชะลอตัวของกระแสจราจรบริเวณทางแยกเพื่อให้คนข้ามถนนข้ามไปก่อน แต่ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นได้มีการจัดระบบคนเดินข้ามถนนเฉพาะบริเวณตำแหน่งกลับรถด้านหน้าอาคารวรรณสรณ์เท่านั้น ซึ่งจะอำนวยความสะดวกให้แก่นักเรียนที่มาเรียนพิเศษ	- จัดแบ่งช่องจราจรบริเวณทางแยกโดยจัดแบ่งช่องจราจรเลี้ยวซ้ายที่มาจากถนนศรีอยุธยาจากเดิม 1 ช่องจราจรเพิ่มเป็น 2 ช่องจราจร เพื่อให้รถที่เลี้ยวซ้ายสามารถเลี้ยวพร้อมกันได้ 2 ช่องจราจร พร้อมกับขยายพื้นที่ผิวจราจรเพิ่มขึ้นอีก 1 เมตร - ติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรคนเดินข้ามบริเวณทางแยกให้สัมพันธ์กับทิศทางการจัดการจราจรบริเวณทางแยก - เพื่อลดปัญหาจุดตัดกระแสจราจรระหว่างรถที่มาจากถนนราชปรารภจะเลี้ยวขวาขึ้นสะพานข้ามแยกพญาไทกับรถที่มาจากจตุรทิศจะเลี้ยวซ้ายลงเข้าสู่ทางแยกพญาไทนั้น เนื่องจากรถที่จะมาจากราชปรารภมีจำนวนไม่มากที่ต้องการเลี้ยวขวาขึ้นสะพานข้ามแยกพญาไท ดังนั้นในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนควรบังคับให้รถที่มาจากถนนราชปรารภตรงไปยังทางแยกพญาไทแทน แล้วค่อยรอจังหวะสัญญาณไฟจราจรเพื่อที่จะข้ามไปยังฝั่งทิศตะวันตกของทางแยกได้

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
26. แยกซังฮี้	- บริเวณทางแยกมีปริมาณรถติดสะสมมากในช่วงเวลาเร่งด่วน สาเหตุเนื่องจากปริมาณรถที่เข้าออกระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี มีจำนวนมาก - การจอดรถรับส่งผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทางทำให้เกิดแถวคอยจากแยกซังฮี้ ไปจนถึงบริเวณทางลงสะพานกรุงธน เป็นระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร ในทิศทางกลับกัน จากแยกซังฮี้ไปจนถึงถนนนครราชสีมาเป็นระยะทางประมาณ 1.5 กิโลเมตร ส่วนบนถนนสามเสนมีปริมาณรถสะสมจากแยกประมาณ 1-2 กิโลเมตรถึงแยกวชิรพยาบาล สาเหตุมาจากถนนราชวิถีไม่สามารถระบายการจราจรได้ในปริมาณมากๆ ทำให้ผู้ใช้รถที่มาจากอนุสาวรีย์ชัย, ถนนศรีอยุธยา มุ่งหน้าสะพานกรุงธน ส่วนหนึ่งนิยมใช้เส้นทางตรงเข้าถนนราชวิถีไปเข้าถนนสุโขทัย ตัดเข้าถนนสามเสนเพื่อเลี้ยวขวาขึ้นสะพานกรุงธน เมื่อมาบรรจบกับปริมาณรถที่ลงมาจากสะพานกรุงธนเลี้ยวเข้าถนนขาวเข้าสู่ถนนสามเสนทำให้ปริมาณรถบนถนนสามเสนช่วงก่อนถึงแยกซังฮี้ มีปริมาณสะสมมาก	- พิจารณาตำแหน่งการกำหนดทางข้ามใหม่โดยย้ายตำแหน่งทางข้ามบริเวณซอยราชวิถี 40 มายังบริเวณซอยราชวิถี 38 พร้อมทั้งเคลื่อนย้ายรั้วกั้นเดิมให้เหมาะสมกับตำแหน่งทางข้าม การเข้มงวดตรวจจับรถโดยสารประจำทางจอดรับส่งผู้โดยสารนอกป้าย รวมถึงรถที่จอดรอรับส่งผู้โดยสารเนื่องจากเป็นการฝ่าฝืนการบังคับห้ามจอดตลอดแนว - ติดตั้งสัญญาณไฟบอกลักษณะการเดินรถในแต่ละช่องจราจรก่อนเข้าถึงช่วงที่มีการปรับลดช่องจราจร ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่สามารถที่จะมองเห็นลักษณะของการจัดการเดินรถได้อย่างชัดเจน - ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและป้ายจอดในตำแหน่งเดิมให้ชัดเจน
27. แยกผ่านพิภพลีลา	- เนื่องจากทางแยกมีลักษณะทางกายภาพที่ค่อนข้างสับสนและขาดการให้ข้อมูลช่องทางการจราจรที่เหมาะสม และไม่สมบูรณ์จึงทำให้ผู้ใช้ถนนเกิดความลังเลในการเลือกเส้นทางและก่อให้เกิดความล่าช้าได้	- ติดตั้งป้ายแสดงการแนะนำการใช้ช่องจราจรที่บริเวณทางแยกทุกทิศทาง
28. แยกอโศก-เพชร	- เนื่องจากในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าจะมีปริมาณจราจรจากถนนกำแพงเพชร 7 จะเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดออกมาจนปิดช่องทางเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดของถนนอโศก-ดินแดง	- ติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางคือเครื่องหมายเขตห้ามจอดเพื่อให้รถบนถนนอโศก-ดินแดงในช่องเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดสามารถผ่านได้

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
29. แยกเทียมร่วมมิตร	- เกิดจากปริมาณจราจรบนถนนวัฒนธรรมจากแยกผังเมืองมุ่งสู่แยกเทียมร่วมมิตรมีสูงแต่มีเกาะบริเวณด้านหน้าอาคารไซเบอร์ขนาดใหญ่จนเหลือแถวคอยก่อนถึงเกาะดังกล่าวสำหรับรถที่ต้องการเลี้ยวขวาที่แยกเพียง 1 ช่องจราจรซึ่งไม่เพียงพอจนเกิดลักษณะคอขวด	- ปรับปรุงเกาะกลางบริเวณด้านหน้าอาคารไซเบอร์ให้รถที่มาจากแยกผังเมืองสามารถมีแถวคอยก่อนถึงเกาะได้ 2 ช่องจราจรเพื่อลดปัญหาคอขวดก่อนถึงทางแยก - จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยประสานเพื่อระบายรถในเวลาเร่งด่วนและติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อดูความยาวแถวคอยและเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการประสานงานระหว่างตำรวจจราจร
30. แยกมักกะสัน	- ปัญหาเกิดจากกายภาพของมุมเลี้ยวจากถนนราชปรารภเข้าสู่ถนนนิคมมักกะสันจะมีตอม่อของโครงสร้างรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์จึงส่งผลให้เกิดความล่าช้า	- ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางโดยการถอยเส้นหยุดบนถนนนิคมมักกะสันในทิศทางเข้าแยกมักกะสันในช่องทางด้านขวาเพื่อให้รถที่เลี้ยวซ้ายจากถนนราชปรารภสามารถเลี้ยวได้พร้อมกัน 2 ช่องจราจร
31. แยกสวนป่าวิภาวดี	- ปัญหาจราจรติดขัดเนื่องจากช่วงเวลาเร่งด่วนเช้ามีรถจากถนนวิภาวดีเลี้ยวซ้ายเข้าถนนมิตรไมตรีและเมื่อเข้ามาแล้วจะต้องการเลี้ยวขวาทันทีซึ่งจะตัดกระแสกับรถทางตรงจึงเกิดผลกระทบสะสมของรถที่เข้ามาจากถนนวิภาวดี	- จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า
32. แยกผ่านฟ้า	- ปัญหาปริมาณจราจรเต็มความจุบนถนนจนเกิดแถวคอยล้นมายังทางแยกอีกทั้งทางแยกมีลักษณะทางกายภาพที่กว้างทำให้มีการจราจรที่ไม่เป็นระเบียบทำให้เกิดความสับสนและปฏิบัติผิดกฎจราจร - ปัญหาการขาดการให้ข้อมูลการใช้ช่องจราจรบริเวณทางแยกเนื่องจากบริเวณทางแยกมีทางแยกป้อมมหากาฬอยู่ใกล้ๆ และมีการเชื่อมต่อถนนหลายสาย และบริเวณทางแยกขาดการให้ข้อมูลแนะนำเส้นทางและช่องจราจร ทำให้ผู้สัญจรเกิดความสับสนก่อให้เกิดความล่าช้าได้	- ติดตั้งป้าย แสดงการแนะนำการใช้ช่องจราจรที่บริเวณทางแยกทุกทิศทาง - จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยประสานเพื่อระบายรถในเวลาเร่งด่วนและติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อดูความยาวแถวคอยและเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการประสานงานระหว่างตำรวจจราจร

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
33. แยกจักรพรรดิพงษ์	- เนื่องจากสัญญาณไฟจราจรที่แยกถนนจักรพรรดิพงษ์ในทิศทางเลี้ยวขวามุ่งไปยมราช กับถนนจักรพรรดิพงษ์ในทิศทางมุ่งตรงไปวรจักรและทิศทางเลี้ยวซ้ายมุ่งไปยมราชเป็นเฟสสัญญาณไฟจราจรเดียวกันทำให้เกิดจุดขัดแย้งการจราจร อาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุและการเกิดจังหวะของแถวคอยที่ทางแยกได้ - สัญญาณไฟจราจรและสัญญาณไฟคนข้ามถนนที่แยกถนนจักรพรรดิพงษ์ไม่มีความสัมพันธ์กัน อาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุระหว่างคนข้ามถนนกับรถที่ทำการเลี้ยวซ้ายจากถนนจักรพรรดิพงษ์เข้าสู่ถนนนครสวรรค์ได้	- จัดเตรียมเครื่องหมายจราจร และป้ายจราจรต่าง ๆ ที่ทางแยกเพิ่มเติม - จัดการสัญญาณไฟจราจรและสัญญาณคนข้ามถนนให้มีความสัมพันธ์กัน ไม่ให้เกิดจุดขัดแย้งการจราจรและคนข้ามถนน
34. แยกหลานหลวง	- ที่บริเวณทางแยกมีการฝ่าฝืนการบังคับใช้สัญญาณไฟจราจร โดยการเดินทางจากถนนหลานหลวงเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดเพื่อมุ่งไปวรจักร โดยไม่รอสัญญาณไฟจราจร - ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นมีปริมาณจราจรเป็นจำนวนมากทำให้การจราจรบนถนนหลานหลวงมีจำนวนมากกว่าปริมาณจราจรบนถนนจักรพรรดิพงษ์ ซึ่งทำให้เกิดแถวคอยบนถนนหลานหลวงสะสมมาก เกิดความไม่สัมพันธ์กันระหว่างสัญญาณไฟจราจรและปริมาณจราจร	- ปรับเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้ช่องทางด้านซ้ายสุดเป็นช่องเลี้ยวซ้ายเพียงอย่างเดียวและช่องทางที่ 2 เป็นแบบช่องทางร่วมระหว่างตรงและเลี้ยวซ้าย
35. แยกสุคนธสวัสดิ์	- เกิดจากช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นบริเวณทางแยกจะมีการปล่อยสัญญาณไฟจราจรในทิศทางจากเกษตรมุ่งหน้านวมินทร์เป็นเวลานานเนื่องจากเป็นทิศทางสายหลัก จึงจำเป็นที่จะต้องหยุดรถด้านถนนสุคนธสวัสดิ์เป็นเวลานาน ซึ่งถนนสุคนธสวัสดิ์ในทิศทางขาออกมี 2 ช่องจราจร แต่เนื่องด้วยมีรถจากลาดพร้าวมาใช้ถนนสุคนธสวัสดิ์จำนวนมากเพื่อมุ่งหน้าไปนวมินทร์เช่นกันจึงเกิดการตั้งแถวใหม่อีก 1 ช่องจราจร	- เพื่อความปลอดภัยและแก้ปัญหาการจราจรติดขัดของรถที่สัญจรบนถนนสุคนธสวัสดิ์ควรมีการจัดการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นโดยการจัดให้มีช่องจราจรทิศทางขาออก 3 ช่องจราจรและทิศทางขาเข้า 1 ช่องจราจรเนื่องจากบนถนนสุคนธสวัสดิ์มีทั้งสิ้น 4 ช่องจราจร

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
36. แยกรัชดา-สุทธิสาร	- ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นนั้นจะมีการจัดการจราจรให้ถนนสุทธิสารวินิจฉัยเป็นแบบเดินรถทางเดียวในทิศทางจากวิภาวดีไปรัชดาภิเษก ส่งผลให้รถที่มาจากถนนรัชดาภิเษกในทิศทางจากห้วยขวางไม่สามารถเลี้ยวซ้ายเข้าถนนสุทธิสารวินิจฉัยได้ แต่พบว่าในปัจจุบันยังขาดป้ายแนะนำที่เป็นมาตรฐานแจ้งแก่ผู้ขับขี่ได้ทราบ	- ดำเนินการติดตั้งป้ายเตือนห้ามเลี้ยวซ้ายเข้าถนนสุทธิสารวินิจฉัยที่เป็นมาตรฐานในตำแหน่งที่ผู้ขับขี่เห็นได้อย่างชัดเจนล่วงหน้าบนถนนรัชดาภิเษก
37. แยกเทิดดำริ	- ทางแยกเทอดดำริอยู่ใกล้กับจุดตัดทางรถไฟทำให้ มีการควบคุมการจราจรที่ทางแยกด้วยสัญญาณไฟจึงไม่สามารถทำได้โดยระบบอัตโนมัติ และมีการปิดกั้นการจราจรเป็นครั้งคราวเพื่อให้เจ้าหน้าที่การรถไฟได้ให้สัญญาณอนุญาตให้รถไฟเคลื่อนขบวนผ่านทางแยกดังกล่าวได้ - ช่วงเวลาเร่งด่วนพบว่ามีปริมาณจราจรจำนวนมากที่ขับขี่โดยไม่เคารพกฎจราจรและไม่มีวินัยในการขับขี่ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์และรถยนต์มักจะขับขี่บนช่องทางของทิศทางฝั่งตรงข้าม เพื่อจอดรอบริเวณทางแยกเทอดดำริ และจุดตัดทางรถไฟ นอกจากนี้ในขณะที่เจ้าหน้าที่การรถไฟให้สัญญาณเตือนก่อนการปล่อยเครื่องกั้นทางรถไฟลงมาปิดนั้น แต่ยังมีผู้ขับขี่บางส่วนขับขี่รถมาจอดรอสัญญาณไฟจราจรเพื่อข้ามทางแยกบริเวณรางรถไฟ ซึ่งทำให้ไม่สามารถปิดเครื่องกั้นที่จุดตัดทางรถไฟได้ จึงทำให้ความล่าช้ารวมของทางแยกเพิ่มมากขึ้น - ทางแยกเทอดดำริซึ่งมีจุดตัดทางรถไฟทำให้การจัดการจราจรด้วยสัญญาณไฟจราจรไม่สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง จะต้องดำเนินการปิดกั้นการจราจรเป็นครั้งคราว หลายช่วงเวลาตลอดทั้งวัน และไม่สามารถกำหนดเวลาได้ชัดเจนในการเคลื่อนขบวนรถไฟผ่านทางแยกดังกล่าว จึงจำเป็นจะต้องใช้การปิดกั้นการจราจรและให้สัญญาณอนุญาตให้รถไฟเคลื่อนขบวนผ่านทางแยกดังกล่าวไปได้	- การกวดขันวินัยจราจร โดยให้เพิ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจในช่วงเวลาเร่งด่วนในการช่วยจัดการจราจร เพื่อกวดขันผู้ขับขี่ที่ไม่เคารพกฎจราจร อีกทั้งยังช่วยบริหารจัดการจราจรบริเวณทางแยกดังกล่าว ขณะที่มีการให้สัญญาณให้รถไฟเคลื่อนขบวนผ่านทางแยกดังกล่าว - การเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการจราจรด้วยการเชื่อมโยงสัญญาณไฟจราจร ร่วมกับระบบอาณัติสัญญาณการควบคุมจุดตัดทางรถไฟ เพื่อให้เกิดความล่าช้า (delay) น้อยที่สุด ซึ่งจะเป็นการเพิ่มความจุ (capacity) ของทางแยก - ติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยช่วยจัดการจราจร เช่น หลักนำทางแบบอ่อนตัว (Traffic pole) และการจัดช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์ในการจอดรอสัญญาณไฟจราจร

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
38. วงเวียนหลักสี่	กายภาพของถนนแจ้งวัฒนะทิศทางมุ่งหน้าถนนวิภาวดีทางใกล้กับทางลงสะพานลอยข้ามแยกวงเวียนหลักสี่จะมี 4 ช่องจราจรประกอบด้วย ลงจากสะพาน 2 ช่อง มาจากวงเวียน 2 ช่อง และจะถูกลดช่องจราจรให้เหลือเพียง 3 ช่องจราจรจึงเกิดผลกระทบการจราจรติดขัดในลักษณะคอขวด	ปรับเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบนถนนแจ้งวัฒนะบนช่วงถนนที่เกิดลักษณะคอขวดจากกายภาพที่มีเพียง 3 ช่องจราจรให้เป็น 4 ช่องจราจรเพื่อลดผลกระทบจากการลดช่องจราจร
39. แยกวัดหนองใหญ่	ปริมาณจราจรติดขัดสะสมจากแยกตลาดวงศกรในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ทำให้ท้ายแถวของรถที่ติดขัดสะสมมากีดขวางช่องจราจรบริเวณทางแยกวัดหนองใหญ่ ทำให้ไม่สามารถระบายรถบริเวณทางแยกได้	ติดตั้งกล้อง CCTV บริเวณแยกวัดหนองใหญ่ เพื่อเชื่อมต่อสัญญาณภาพไปยังตู้ควบคุมการจราจรบริเวณแยกตลาดวงศกร เพื่อช่วยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ สามารถควบคุมการจราจรทั้งสองทางแยกในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนได้สอดคล้องกัน
40. แยกดวงมณี	กายภาพทางแยกมีขนาดเล็ก ทำให้ไม่สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่มีปริมาณสูงในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนได้อย่างมีประสิทธิภาพ	เพิ่มประสิทธิภาพการระบายรถโดยการลดจุดตัดของการจราจรบริเวณทางแยก ด้วยการจัดการจราจรแบบเดินรถทางเดียวบนถนนซอยดวงมณี โดยจัดให้เป็นเดินรถทางเดียวในทิศทางเข้าสู่ทางแยกในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-08.00 น.) และจัดให้เป็นเดินรถทางเดียวในทิศทางออกจากทางแยกในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (16.00-17.30 น.)
41. แยกหลักสี่	ปริมาณรถบนถนนแจ้งวัฒนะมาจากปากเกร็ดเมื่อมาถึงแยกหลักสี่ต้องการเลี้ยวขวาเพื่อเข้าเมืองจำนวนมาก ดังนั้นรถส่วนใหญ่จึงต้องการเลี้ยวซ้ายเข้าถนนวิภาวดีแล้วใช้สะพานเกือกม้ากลับรถเพื่อเข้าเมืองจึงเกิดการติดขัดที่บริเวณทางคู่ขนานสะพานข้ามถนนวิภาวดีในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า	ดำเนินการปรับปรุงสะพานลอยข้ามถนนวิภาวดีให้สามารถมีทางลงวนสำหรับรถที่มาจากปากเกร็ดให้สามารถวนรถเลี้ยวขวาเข้าเมืองได้
42. แยกบางเขน	ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าบนถนนกำแพงเพชร 6 มีปริมาณรถในทิศทางขาเข้าจากดอนเมืองมุ่งหน้าเข้าแยกจำนวนมากที่ต้องการตรงผ่านทางแยกแต่เนื่องจากช่องจราจรสำหรับตรงเพียง 1 ช่องเท่านั้นจึงเกิดการตั้งแถวใหม่ขึ้น	ปรับปรุงจัดช่องทางพิเศษขึ้นโดยกำหนดให้ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าสลับช่องจราจรในทิศทางขาออกเป็นขาเข้า 1 ช่องจราจรเพื่อช่วยรับรถจากดอนเมืองเข้าสู่ทางแยกบางเขนได้อีก 1 ช่องจราจรและมีการดำเนินการติดตั้งป้ายกำหนดช่วงเวลาการจัดช่องจราจรพิเศษเพิ่มเติมด้วย

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
43. แยกการไฟฟ้ามีนบุรี	มีปัญหาการจราจรติดขัดในอดีต เนื่องจากในช่วงที่มีการสำรวจข้อมูลจุดที่มีปัญหาการจราจร มีโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกของกรมทางหลวง ทำให้มีการปรับลดช่องจราจรเพื่อการก่อสร้างบริเวณทางแยก	ปัจจุบันได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแยกแล้วเสร็จ จากการสำรวจสภาพปัจจุบัน พร้อมขอข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้อง พบว่า ไม่มีปัญหาจราจรติดขัดหลังก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ
44. แยกไปรษณีย์มีนบุรี	ปัญหาฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรโดยรถจากถนนสุวินทวงศ์ขาเข้า ฝ่าฝืนป้ายห้ามเลี้ยว โดยเลี้ยวขวาเข้าถนนนิมิตรใหม่ เกิดการขัดแย้งชิงจังหวะออกจากทางแยกของรถจากถนนนิมิตรใหม่ขาเข้ากับรถจากถนนสุวินทวงศ์ขาออก เนื่องจากไม่มีสัญญาณจราจรควบคุมที่บริเวณทางแยก	- จัดทำเกาะกลางถาวร เพื่อป้องกันรถจากถนนสุวินทวงศ์ขาเข้าเลี้ยวขวาฝ่าฝืนป้ายจราจร - ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก
45. แยกเจ้ากรีฑา	เกิดจากช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าบนถนนร่มเกล้า มีปริมาณรถในทิศทางขาเข้ามีนบุรีมุ่งหน้าเข้าแยกจำนวนมากที่ต้องการตรงผ่านทางแยกแต่เนื่องจากบนถนนร่มเกล้าในช่วงเวลาเดียวกันจะมีจำนวนรถบรรทุกมุ่งหน้าในทิศทางขาออกเมื่อมาถึงทางแยกต้องการเลี้ยวขวาเข้าถนนเจ้าคุณทหารเพื่อไปยังนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบังจึงเกิดการติดขัดจากการรอสัญญาณไฟ	ดำเนินการปรับปรุงเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดด้วยการก่อสร้างสะพานลอยข้ามทางแยกตามแนวถนนร่มเกล้าเพื่อเป็นการลดผลกระทบการจราจรติดขัดที่บริเวณทางแยก
46. แยกวัดหัวคู้	ปัจจุบันแยกวัดหัวคู้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรแต่ไม่ได้เปิดใช้งานเนื่องจากกายภาพบริเวณทางเข้าวัดคู้คับแคบส่งผลให้รถบนถนนลาดกระบังเลี้ยวขวาเข้าไม่สะดวกซึ่งปัจจุบันทางแยกได้ถูกปิดไม่สามารถเลี้ยวขวาได้รถที่จะเลี้ยวขวาเข้าจะต้องตรงไปก่อนแล้วไปกลับรถใต้สะพานข้ามคลองแทน แต่ปัญหากลับมาเกิดที่บริเวณทางแยกสำนักงานเขตแทนเนื่องจากมีการสัญจรเข้าออกสำนักงานเขตและถูกให้เป็นจุดกลับรถของรถที่ออกจากถนนฉลองกรุงและต้องการเข้าเมืองจึงเกิดการติดขัดแทนทางแยกวัดคู้ที่ถูกปิดทางแยกไปแล้ว	ดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรควบคุมทางแยกที่แยกสำนักงานเขต

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
47. แยกศรีอุดม	ในบริเวณทางลงสะพานข้ามแยกตามแนวถนนอุดมสุขเนื่องจากมีรถเลี้ยวขวาออกจากทางลัดจากห้างสรรพสินค้าพาราไดส์ปาร์คและมีรถจักรยานยนต์เลี้ยวขวาเข้าซอยทางลัดเพื่อไปยังห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลบางนา จึงเกิดปัญหาการจราจรติดขัดทั้ง 2 ด้านของถนนอุดมสุข	ติดตั้งป้ายห้ามเลี้ยวขวาทั้ง 2 จุดและปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเพื่อป้องกันรถเลี้ยวขวาเข้าและออกจากซอย
48. แยกทุ่งเศรษฐี	ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นซึ่งต้องใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจราจรแต่ปัญหาเกิดจากขาดไฟฟ้าแสงสว่างรถที่วิ่งผ่านทางแยกจึงเกิดการชะลอตัวเนื่องจากทัศนะการมองเห็นไม่ชัดเจน อีกทั้งยังขาดเครื่องหมายจราจรห้ามจอดที่บริเวณทางแยกจึงมีรถมาจอดส่งผลให้สูญเสียผิวจราจรในการสัญจร	ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างเพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถขับขี่ผ่านทางแยกได้อย่างชัดเจนและติดตั้งป้ายห้ามจอดที่บริเวณทางแยก
49. แยกโรงเรียนกรุงเทพพิทยา	ขาดเครื่องหมายจราจรของทางแยกในการแจ้งเตือนผู้ขับขี่และเกิดปัญหาอุบัติเหตุในช่วงเวลากลางคืน	ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างเพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถขับขี่ผ่านทางแยกได้อย่างชัดเจนและติดตั้งป้ายจราจรบริเวณทางแยกให้เป็นตามมาตรฐาน
50. แยกสุขุมวิท 62	ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้ามีการห้ามรถบนถนนสุขุมวิทขาออกเลี้ยวขวาเข้าทางด่วนแต่ให้ตรงไปกลับรถที่จุดกลับรถหน้าธนาคารกสิกรไทยสาขาบางจากแทน แต่มีการติดตั้งป้ายห้ามเลี้ยวขวาไม่ชัดเจนในลักษณะป้ายชั่วคราวผู้ขับขี่จึงไม่ทราบเวลาที่แน่นอนในการห้ามเลี้ยวขวาจึงเกิดการชะลอตัวของรถที่เข้าสู่ทางแยก	ติดตั้งป้ายแขวนสูงห้ามเลี้ยวขวาที่บริเวณทางแยกเพื่อเตือนผู้ขับขี่ได้ทราบจะได้ไม่หยุดรอ

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
51. แยกถนนตก	- รถบนถนนเจริญกรุงที่มาจากโรงพยาบาลเจริญกรุงประชารักษ์ที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าถนนมไหสวรรย์เพื่อมุ่งหน้าไปพระราม 3 มีการฝ่าฝืนสัญลักษณ์บนผิวทางโดยการวิ่งสวนช่องทาง - ถนนเจริญกรุงทิศทางจากโรงพยาบาลเจริญกรุงประชารักษ์มุ่งหน้าไปสาธร มีการเบี่ยงช่องทางการจราจร ซึ่งอาจทำให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสนและเปลี่ยนช่องทางจราจรบริเวณทางแยกทำให้อาจเกิดอุบัติเหตุและเกิดปัญหาการจราจรติดขัด	- ติดตั้งหลักนำทางแบบอ่อนตัวเพื่อป้องกันรถไม่ให้วิ่งสวนทิศทางการจราจร - ทำสัญลักษณ์บนผิวทางโดยทำเป็นแนวเส้นประเพื่อเป็นแนวช่องจราจรไม่ให้เกิดการสับสนของช่องจราจร
52. แยกราชประสงค์	- เนื่องจากบนถนนราชดำริและถนนพระราม 1 มีทางเข้า-ออกอาคารจำนวนมากซึ่งตัดการจราจรช่วงใกล้ทางแยกราชประสงค์ จึงทำให้มีการขับเบี่ยงออกไปยังช่องจราจรในทิศทางตรงกันข้าม - ผู้ขับขี่ไม่เคารพกฎจราจรโดยขับขี่ล้ำเข้าไปในช่องจราจรทิศทางตรงข้ามขณะจอดรอสัญญาณไฟจราจรทำให้กีดขวางการจราจรในทิศทางตรงข้าม - ผู้เดินเท้าจำนวนมากข้ามถนนในบริเวณที่ใช้ทางข้าม ซึ่งตัดการจราจรทำให้เกิดความล่าช้าเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งยังอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ - การจัดการจราจรบนถนนพระราม 1 ทิศทางมุ่งหน้าปทุมวันมีลักษณะเป็นคอขวดจากการลดจำนวนช่องจราจรจาก 5 ช่องทาง (ก่อนถึงทางแยก) เหลือ 4 ช่องทาง (เมื่อผ่านทางแยก) และมีจุดตัดของทิศทางจราจรขัดแย้งกันในตัวเองโดยมีการจราจรบางส่วนที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนราชดำริ ตัดกับการจราจรที่มุ่งตรงซึ่งก่อให้เกิดความล่าช้าและอาจเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยกได้	- กวดขันวินัยจราจร โดยเพิ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจในช่วงเวลาเร่งด่วนในการช่วยจัดการจราจร และยังเป็นการปรามผู้ขับขี่ที่ไม่เคารพกฎจราจร อีกทั้งยังช่วยบริหารจัดการจราจรบริเวณทางแยกราชประสงค์ เพื่อให้ผู้ขับขี่ใช้ช่องจราจรให้ถูกต้อง รวมทั้งผู้เดินเท้าที่ไม่ใช้ทางข้ามหรือสะพานลอย - ควบคุมทางเข้า-ออกโดยให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจช่วยจัดการจราจรในบริเวณอาคารที่มีรถเข้า-ออกจำนวนมาก - ปรับการจัดการช่องจราจรบนถนนพระราม 1 มุ่งหน้าปทุมวัน พร้อมกับการติดป้ายเตือนการใช้ช่องจราจรให้ถูกต้องเพื่อช่วยลดจุดตัดการจราจรบริเวณทางแยก - ติดตั้งเสาจัดช่องจราจร (traffic pole) เพื่อแบ่งทิศทางการจราจรบริเวณใกล้ทางแยกบนถนนราชดำริทิศทางมุ่งหน้าพระราม 4

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
53. แยกใต้ด่วนเพลินจิต	ปัญหาเกิดจากช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นบนถนนพระราม 1 ถนนเพลินจิต และถนนสุขุมวิท ซึ่งเป็นย่านธุรกิจจะมีการใช้ทางด่วนจำนวนมาก แต่พบว่าตู้เก็บค่าผ่านทางมีเพียง 3 ตู้ ประกอบด้วยตู่ธรรมดา 2 ตู้ และตู้แบบ easy pass 1 ตู้ ซึ่งรถส่วนใหญ่จะนิยมใช้ตู้แบบธรรมดาจึงส่งผลให้ไม่เพียงพอ อีกทั้งระยะห่างของตู้กับถนนก็มีระยะใกล้จึงมีพื้นที่รองรับรถบริเวณหน้าด้านได้น้อย	แก้ไขปัญหาโดยการเพิ่มตู้เก็บค่าผ่านทางแบบธรรมดาอีก 1 ตู้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเก็บค่าผ่านทางได้ดีขึ้น
54. แยกอโศก	ปัญหาเกิดจากช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าจะมีรถบนถนนสุขุมวิทในทิศทางขาเข้าจำนวนมากและมีแถวคอยจนถึงซอยสุขุมวิท 20 และ 27 ซึ่งเมื่อได้สัญญาณไฟเขียวที่แยกอโศกจะมีการออกจากซอยทั้ง 2 จนตัดกระแสจราจรของรถทางหลักบนถนนสุขุมวิทด้วยการเลี้ยวขวาออกจากซอยจนไม่สามารถผ่านทางแยกได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ	แก้ไขปัญหาของทางแยกอโศกโดยการปิดเกาะกลางบริเวณปากซอยสุขุมวิท 20 และ 27 โดยให้รถที่ออกจากซอยทั้งสองสามารถเลี้ยวซ้ายได้เพียงอย่างเดียว
55. แยกอาจณรงค์	ปัญหาการจราจรเกิดจากช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นเนื่องจากมีรถบรรทุกจำนวนมากต้องการเข้าท่าเรือกรุงเทพเพื่อขนส่งสินค้าจึงเกิดท้ายสะสมถึงทางแยก	ประสานงานกับการท่าเรือฯ เพื่อเพิ่มช่องทางการเข้าท่าเรือกรุงเทพให้มากขึ้นเพื่อลดปัญหาท้ายแถวล้นถึงทางแยก
56. แยกกรมศุลกากร	ปัญหาการจราจรเกิดจากช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นไม่สามารถระบายรถในทิศทางมุ่งหน้าไปแยก ณ ระนองได้เนื่องจากเกิดลักษณะคอขวดบริเวณทางขึ้นสะพานข้ามทางรถไฟ	เพื่อทางข้ามทางรถไฟในช่องทางคู่ขนานกับสะพานข้ามทางรถไฟอีก 2 ช่องจราจรเพื่อเร่งระบายรถของแยก ณ ระนองและแยกกรมศุลกากร
57. แยกพระโขนง	ปัญหาการจราจรเกิดจากช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นทางเจ้าหน้าที่ตำรวจจะเร่งระบายรถบนถนนสุขุมวิทในทิศทางขาออกซึ่งจะต้องหยุดรถบนถนนพระราม 4 เป็นเวลานานจึงส่งผลให้รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเลี้ยวขวาเข้าถนนสุขุมวิทจนเกิดการชะลอตัวของรถทางตรงในทิศทางขาออก	จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันวินัยจราจรบริเวณทางแยกมิให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจร

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
58. แยกสุขุมวิท	เกิดจากช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าบริเวณทางแยกจะมีการปล่อยสัญญาณไฟจราจรในทิศทางจากอ่อนนุชมุ่งหน้าเอกมัยเป็นเวลานานเนื่องจากเป็นทิศทางสายหลักจึงจำเป็นที่จะต้องหยุดรถด้านถนนปรีดีพนมยงค์เป็นเวลานาน ซึ่งถนนปรีดีพนมยงค์ในทิศทางขาออกมี 2 ช่องจราจรแต่เนื่องด้วยมีรถจากคลองตันมาใช้ถนนปรีดีพนมยงค์จำนวนมากเพื่อมุ่งหน้าเข้าเมืองเช่นกันจึงเกิดการตั้งแถวใหม่อีก 1 ช่องจราจรรวมเป็น 3 ช่องจราจร	เพื่อความปลอดภัยและแก้ปัญหาการจราจรติดขัดของรถที่สัญจรบนถนนปรีดีพนมยงค์ควรมีการจัดการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าโดยการจัดให้มีช่องจราจรทิศทางขาเข้า 3 ช่องจราจรและทิศทางขาออก 1 ช่องจราจรเนื่องจากบนถนนปรีดีพนมยงค์มีทั้งสิ้น 4 ช่องจราจร และควรมีการติดตั้งป้ายจัดช่องจราจรเตือนผู้ขับขี่ได้ทราบ
59. แยกคลองตัน	เกิดจากช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าบริเวณทางแยกจะมีจำนวนรถจากรามคำแหงมุ่งหน้าเข้าแยกคลองตันและต้องการตรงเข้าถนนปรีดีพนมยงค์จำนวนมากซึ่งช่องรับทิศทางขาเข้าบนถนนปรีดีพนมยงค์มี 2 ช่องจราจรเพื่อมุ่งหน้าสุขุมวิทจึงเกิดปัญหาสะสมถึงทางแยกคลองตัน	ดำเนินการวางกรวยในทิศทางขาเข้าของถนนปรีดีพนมยงค์จากแยกคลองตันล้ำบริเวณเกาะกลางให้สามารถรับรถจากแยกคลองตันให้ได้ 3 ช่องจราจรเพื่อเป็นการบรรเทาปัญหาในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า
60. แยกทรัพย์-สี่พระยา	- บริเวณทางแยกขนาดของช่องจราจรแคบจนทำให้บางครั้งรถจักรยานยนต์ไม่สามารถขับขี่ได้สะดวก เกิดการแออัดในช่องจราจรจนบางครั้งรุกล้ำออกไปกีดขวางที่ทางแยก ทำให้เกิดความล่าช้า - ที่บริเวณทางแยกถูกควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจรและบังคับให้รถที่ต้องการเลี้ยวซ้ายรอจังหวะสัญญาณไฟจราจร แต่ยังมีผู้ที่ฝ่าฝืน จึงทำให้เกิดความขัดแย้งของการจราจรกับรถในทิศทางอื่น เนื่องจากช่องจราจรที่รองรับปริมาณจราจรมีเพียงช่องทางเดียวจึงก่อให้เกิดความล่าช้า - ที่ทางแยกมีการจัดการช่องจราจรโดยแบ่งทิศทางไว้อย่างชัดเจนและเมื่อเข้าใกล้ทางแยกมักมีผู้ขับขี่เปลี่ยนช่องจราจรเมื่อเข้าสู่ทางแยกทำให้เกิดการกีดขวางการจราจรและเกิดความล่าช้าสะสม - ในช่วงเวลาเร่งด่วนมีปริมาณจราจรเป็นจำนวนมากทำให้การจราจรบนถนนทรัพย์ และถนนสี่พระยา ได้รับผลกระทบจากทางแยกใกล้เคียงจากการเกิดแถวคอยตกค้างจากถนนพระราม 4 และถนนสุรวงศ์ จนส่งผลให้เกิดแถวคอยยาวถึงทางแยกทรัพย์สี่พระยา ส่งผลทำให้การจราจรติดขัดกันทั้งโครงข่าย	- ปรับปรุงตำแหน่งหยุดรถที่ทางแยกให้มีช่องหยุดรถสำหรับรถจักรยานยนต์ที่หยุดรถรอสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก - ติดตั้งป้าย “หยุดรอสัญญาณไฟที่นี่” ให้ชัดเจนเพื่อให้รถที่จะเลี้ยวซ้ายหยุดรอสัญญาณไฟก่อนเพื่อไม่ให้เกิดการตัดกระแสจราจรในทิศทางตรงข้าม - ติดตั้งแนวเสาจราจร (Traffic Pole) บริเวณใกล้ทางแยกเพื่อป้องกันการตัดกระแสจราจรที่ทางแยก

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
61. แยกนราธิวาสฯ - สุรวงศ์	- เนื่องจากจำนวนช่องจราจรสำหรับเลี้ยวซ้ายบนถนนสุรวงศ์มุ่งหน้าสีลมจำนวน 1 ช่องจราจร ซึ่งน้อยกว่าจำนวนช่องจราจรที่รองรับ (2-4 ช่องจราจร) ทำให้ผู้ขับขี่ในช่องจราจรที่ 2 ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง เพื่อเลี้ยวซ้ายในช่องจราจรที่ 2 ซึ่งบางครั้งก่อให้เกิดการติดขัดของกระแสจราจรโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น ลักษณะของจุดขัดแย้ง - บนถนนนราธิวาสราชนครินทร์ได้รับการควบคุมการจอดรถด้วยป้ายห้ามจอดตลอดแนว แต่เนื่องด้วยทั้งสองข้างทางมีลักษณะการประกอบธุรกิจเป็นภัตตาคารและร้านขายของที่ระลึกสำหรับนักท่องเที่ยวทำให้เกิดการฝ่าฝืนจอดรถในที่ห้ามจอดจำนวนมากส่งผลให้ลดความจุของช่องจราจรทำให้เกิดปัญหาการติดขัดโดยเฉพาะในช่วงเร่งด่วนที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น - สัญญาณไฟของแยกสุรวงศ์-นราธิวาสราชนครินทร์ในทิศทางเลี้ยวขวาจากถนนสุรวงศ์มุ่งหน้าถนนสีลมมีการติดตั้งสัญญาณไฟ 2 ชุด (บริเวณเส้นหยุด 1 ชุด และตรงกลางทางแยก 1 ชุด) ทำให้ผู้ขับขี่เข้าใจผิดคิดว่าสามารถมาจอดตรงกลางแยกเพื่อรอเลี้ยวได้ ซึ่งส่งผลให้จังหวะเลี้ยวขวาบนถนนนราธิวาสราชนครินทร์มุ่งหน้าอังรีดูนังต์เกิดความติดขัดเป็นอย่างมากโดยเฉพาะในช่วงเร่งด่วนที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น	- เนื่องจากข้อจำกัดด้านลักษณะทางกายภาพของถนนสุรวงศ์ที่ค่อนข้างแคบการเพิ่มช่องจราจรหรือการปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางไม่สามารถเพิ่มเติมได้มาก ดังนั้น การบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงควรพิจารณาจากปัจจัยอื่นๆ - ติดตั้งป้ายชี้แจงการใช้ช่องจราจรให้ชัดเจนบริเวณถนนสุรวงศ์ในทิศทางมุ่งหน้าเข้าสู่ทางแยก - ติดตั้งป้าย “ห้ามจอดตลอดแนว” ให้ชัดเจนบริเวณถนนนราธิวาสราชนครินทร์ทั้งในทิศทางมุ่งหน้าเข้าสู่แยกและทิศทางมุ่งหน้าสีลม - ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันวินัยจราจรอย่างเคร่งครัดโดยเฉพาะการจอดรถซึ่งส่งผลกระทบอย่างมากในชั่วโมงเร่งด่วน ทั้งนี้ เพื่อควบคุมวินัยในการใช้รถใช้ถนน - ยกเลิกสัญญาณไฟจราจรบนถนนสุรวงศ์ชุดที่ติดตั้งอยู่ช่วงกลางของทางแยก เนื่องจากสัญญาณไฟในตำแหน่งดังกล่าวสื่อสารให้ผู้ขับขี่ในทิศทางถนนสุรวงศ์ทิศทางเลี้ยวขวามุ่งหน้าถนนสีลมเข้าใจผิดคิดว่าสามารถจอดรอเลี้ยวขวาได้ ทั้งนี้ให้เพิ่มเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางชี้แจงพื้นที่จอดรอสัญญาณไฟให้ชัดเจน - ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมบนถนนสุรวงศ์ในทิศทางมุ่งหน้าอังรีดูนังต์ เพื่อสื่อสารการจัดการจราจรที่ถูกต้องที่เกิดขึ้นให้แก่ผู้ขับขี่ได้รับทราบ

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
62. แยกปทุมวัน	- เกิดลักษณะคอขวดบริเวณทางแยกเนื่องจากช่องจราจรของทางแยกบนถนนพญาไทบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้ามาบุญครองไม่สอดคล้องกับช่องจราจรรับในทิศทางที่จะขึ้นสะพานหัวช้าง - เนื่องจากปริมาณจราจรที่ทางแยกมีปริมาณที่มากตลอดทั้งวัน ปัญหาด้านลักษณะทางกายภาพของทางแยกปทุมวันที่เกิดขึ้นคือมีปัญหาการติดขัดเต็มความจุของถนนโดยเฉพาะในวันที่มีกิจกรรมของห้างร้าน - มีการรับส่งผู้โดยสารของรถแท็กซี่ ตุ๊กตุ๊ก กีดขวางการจราจรตลอดแนวถนนพญาไทอย่างไม่เป็นระเบียบโดยเฉพาะบริเวณหน้าห้างมาบุญครองทำให้ถนนเสียงความจุไป 1 ช่องจราจร - ในช่วงเวลาเร่งด่วนมีปริมาณรถเป็นจำนวนมากทำให้ยากที่จะควบคุมด้วยระบบสัญญาณจราจร ซึ่งในปัจจุบันเจ้าหน้าตำรวจได้ออกมาอำนวยความสะดวกบริเวณทางแยกเพื่อให้ระบายการจราจรออกจากพื้นที่ให้เร็วที่สุด - การจัดงานและกิจกรรมพิเศษของหน่วยงานต่างๆ รอบบริเวณทางแยกปทุมวัน ส่งผลให้เกิดผลกระทบโดยตรง รวมไปถึงบริเวณสนามกีฬาแห่งชาติในช่วงการจัดงานกิจกรรมทางด้านกีฬาจะมีปริมาณจราจรหนาแน่น	- ปรับช่องจราจรของทางแยกบนถนนพญาไทบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้ามาบุญครองให้สอดคล้องกับช่องจราจรรับในทิศทางที่จะขึ้นสะพานหัวช้าง - จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันรถโดยสารสาธารณะหยุดรับส่งผู้โดยสารในตำแหน่งห้ามหยุดควรแก้ด้วยการทำรั้วกันคนเดินลงมาบนผิวจราจรตลอดแนวห้างสรรพสินค้า เว้นไว้เพียงตำแหน่งที่ต้องขึ้น-ลง รถโดยสารเท่านั้น ซึ่งในปัจจุบันพบว่าห้างสรรพสินค้าได้แก้ปัญหาโดยการนำรั้วมากั้นชั่วคราวแต่ก็ยังมีคนเดินผ่านช่องว่างของรั้วชั่วคราว ดังนั้นจึงควรทำเป็นแนวรั้วถาวรให้มิดชิด ตำแหน่งรั้วชั่วคราวรวมทั้งการติดตั้งป้ายเตือนเพิ่มเติม - เสนอแนะให้ผู้ประกอบการโดยรอบพื้นที่ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการจัดกิจกรรมต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจร และให้แสดงข้อความเตือนบนป้ายอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อควบคุมปริมาณจราจรที่จะเข้าสู่พื้นที่การจัดกิจกรรม - ในชั่วโมงเร่งด่วนควรเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่ออำนวยความสะดวกให้มากขึ้นเพื่อช่วยระบายการจราจรออกจากพื้นที่ภายในเนื่องจากสัญญาณไฟจราจรอาจมีประสิทธิภาพไม่ดีพอสำหรับบริหารจัดการในชั่วโมงเร่งด่วน
63. แยกเฉลิมบุรี	- จากการสำรวจพบเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางไม่ชัดเจนบนถนนทรงสวัสดิ์ - ที่บริเวณทางแยก บนถนนเยาวราชมีป้ายห้ามจอดตลอดแนว แต่ยังมีการฝ่าฝืนจอดรับส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าอยู่ - ในช่วงเวลาเร่งด่วนมีปริมาณจราจรเป็นจำนวนมากทำให้การจราจรบนถนนเยาวราชมีจำนวนมากกว่าปริมาณจราจรบนถนนทรงสวัสดิ์ซึ่งบางเวลาทำให้เกิดแถวคอยบนถนนเยาวราชที่ยาวมากเกิดความไม่สัมพันธ์กันระหว่างสัญญาณไฟจราจรและปริมาณจราจร	- ทำการปรับปรุงสัญลักษณ์บนพื้นทางให้มีความชัดเจนมากขึ้นเพื่อไม่ให้เกิดความสับสน - จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันวินัยจราจรอย่างเคร่งครัดในโดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วนเพื่อควบคุมวินัยในการขับขี่ และห้ามจอดในตำแหน่งห้ามจอด - จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยประสานในช่วงเวลาเร่งด่วนเพื่อไม่ให้เกิดแถวคอยบนถนนเยาวราชจนไปกระทบโครงข่ายถนนที่อยู่ใกล้เคียง

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
64. แยกพาณิชยการธนบุรี	ปัจจุบันมีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินบนถนนจรัญสนิทวงศ์จึงมีการปิดทางแยก	ดำเนินการเปิดทางแยกให้รถออกจากซอยพาณิชยการธนบุรีสามารถเลี้ยวขวาออกจากซอยได้ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเพื่อช่วยระบายรถออกจากซอยได้
65. แยกราชพฤกษ์	ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้านั้นในทิศทางขาเข้าของถนนราชพฤกษ์จะต้องมาบรรจบกับถนนบรมราชชนนีจึงเกิดการตัดกระแสรถทางตรงของถนนบรมราชชนนี อีกทั้งกายภาพของถนนราชพฤกษ์มีเพียง 1 ช่องจราจรในการระบายรถออกยังถนนบรมราชชนนีจึงเกิดท้ายแถวสะสมบนถนนราชพฤกษ์	ดำเนินการเพิ่มช่องจราจรในขาที่มาบรรจบกับถนนบรมราชชนนีที่เดิมมี 1 ช่องจราจรให้เป็น 2 ช่องจราจรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายรถขาเข้าของถนนราชพฤกษ์
66. แยกพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 24	- ปัจจุบันมีการติดตั้งป้ายเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดบริเวณทางออกจากซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 24 ซึ่งขัดแย้งกับสัญญาณไฟจราจร ปัญหาดังกล่าวทำให้รถที่เลี้ยวซ้ายออกจากซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 24 ตัดกระแสรถทางตรงบนถนนพุทธมณฑลสาย 2 ขาเข้า ที่ได้สัญญาณไฟเขียว นอกจากนี้ยังอาจเกิดอุบัติเหตุตามมา - การจอดรถใกล้ปากซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 24 ทำให้กีดขวางรถที่ต้องการเลี้ยวซ้าย	- เปลี่ยนป้าย “เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด” เป็น ป้าย “เลี้ยวซ้ายหยุดรถสัญญาณไฟที่นี่” - จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวนขัดการจอดรถในที่ห้ามจอด
67. แยกสวนแสงธรรม	อยู่ระหว่างการก่อสร้างขยายถนนจาก 2 ช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างการก่อสร้างขยายถนนพุทธมณฑลสาย 3 คาดว่าเมื่อแล้วเสร็จจะสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรที่ทางแยกสวนแสงธรรมได้
68. แยกต่างระดับราชพฤกษ์ - รัชดาภิเษก	เวลาเร่งด่วนเย็นรถบนถนนราชพฤกษ์มีปริมาณรถในทิศทางขาออกเมืองจำนวนมากและรถบนถนนรัชดาภิเษกต้องผ่านทางแยกแล้วใช้สะพานขึ้นไปบรรจบถนนราชพฤกษ์แต่มีรถจากถนนรัชดาภิเษกแทรกช่องจราจรของรถบนถนนราชพฤกษ์ทันทีจึงเกิดการชะลอตัวของการจราจร	ดำเนินการเพิ่มเกาะในบริเวณที่ทางขึ้นสะพานจากถนนรัชดาภิเษกมาบรรจบกับถนนราชพฤกษ์เพื่อป้องกันรถแทรกแถว

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
69. แยกใต้ทางด่วนถนนประชาอุทิศ	ปัจจุบันถนนประชาอุทิศมีการใช้ช่องทางพิเศษขาออก 3 ช่องทางจราจรเพื่อรองรับรถที่ต้องการออกจากถนนประชาอุทิศจำนวนมากในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าแล้วมาเลี้ยวขวาที่บริเวณแยกใต้ทางด่วนถนนประชาอุทิศเพื่อใช้ทางด่วน ซึ่งต้องใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจจำนวนมาก	ดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรจัดช่องทางเพื่อสลับทิศทางที่ต้องการเข้าและออกจากถนนประชาอุทิศเพื่อใช้เป็นเครื่องมือให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการจัดช่องจราจรและประชาชนในการใช้ช่องจราจรที่ไม่สับสน
70. แยกกำนันธารทิพย์	เนื่องจากกายภาพของบริเวณปากซอยพุทธบูชา 39 แคบส่งผลให้รถที่จะออกจากซอยพุทธบูชา 39 เข้าสู่ถนนพุทธบูชามีความล่าช้าและไม่สะดวก	ดำเนินการปรับปรุงกายภาพบริเวณหัวมุมปากซอยพุทธบูชา 39 ให้สามารถเลี้ยวเข้า-ออกได้อย่างสะดวกเพื่อเป็นการเร่งระบายรถออกจากซอยในรอบสัญญาณไฟ
71. แยกปากซอยวัดสีสุก	- ภายในซอยเป็นชุมชนขนาดใหญ่ โรงเรียน หมู่บ้าน ทำให้มีปริมาณรถที่ต้องการเลี้ยวเข้า-ออกมาก - โรงเรียนวัดสีสุกอยู่ใกล้ปากซอย ในช่วงโรงเรียนเข้า และโรงเรียนเลิก จะเกิดปัญหาการติดขัดเนื่องจากผู้ปกครองเดินทางมารับ-ส่งบุตรหลาน และมีการข้ามถนนตัดกระแสจราจร - ปากซอยมีลักษณะคับแคบทำให้รถเลี้ยวเข้า-ออกไม่สะดวก	- จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจ ประสานขอความร่วมมือกับโรงเรียนวัดสีสุก จัดเจ้าหน้าที่ ครู อาสาจราจรอำนวยการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน - จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจขอความร่วมมือกับประชาชนที่อยู่บริเวณปากซอย ในการห้ามจอดรถบริเวณปากซอย ในช่วงเร่งด่วน
72. แยกสุขาภิบาล	- ทางแยกบางบอน กับ แยกสุขาภิบาล มีตำแหน่งอยู่ใกล้กันและมีลักษณะเป็นทางแยกเยื้อง ซึ่งเป็นอุปสรรคในการควบคุมจังหวะสัญญาณไฟสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เนื่องจากเจ้าหน้าที่ไม่สามารถมองเห็นสภาพการจราจรได้ทุกขาของทางแยกได้ครบถ้วน จำเป็นต้องจัดเจ้าหน้าที่ไปประจำที่ทางแยก เพื่อรายงานสภาพการจราจรผ่านวิทยุสื่อสารมายังเจ้าหน้าที่ที่ควบคุมสัญญาณไฟจราจร - ลักษณะกายภาพของทางแยกสุขาภิบาลคับแคบและมีการจอดรถใกล้ทางแยกทำให้รถเลี้ยวเข้าถนนบางบอน 1 ไม่สะดวก - ช่องสำหรับรอเลี้ยวขวาบนถนนเอกชัย ทั้งรอเลี้ยวเข้าถนนบางบอน 1 และรอเลี้ยวขวาเข้าถนนบางขุนเทียนไม่เพียงพอกับปริมาณรถที่ต้องการเลี้ยวขวา - ปัญหาวินัยจราจร พบว่า มีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรในหลายบริเวณ ได้แก่ บริเวณจุดกลับรถหน้าตลาดศิริชัย มีการจอดรถใกล้บริเวณทางแยก รถสองแถวจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารเป็นเวลานานกีดขวางรถทางตรง การข้ามถนนไม่ตรงทางม้าลาย หรือไม่ใช้สะพานลอย ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้เป็นสาเหตุหนึ่งของปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหาอุบัติเหตุจราจร	- ติดตั้งกล้อง CCTV เพิ่มเติม เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถมองเห็นสภาพการจราจรโดยรวมของทางแยก และสามารถบริการการจราจรได้ดียิ่งขึ้น - ติดตั้งป้ายห้ามจอดรถแบบแขวน โดยกำหนดเวลาห้ามจอดในช่วงเร่งด่วนเช้า และเย็น - จัดเจ้าหน้าตำรวจกวดขัดการจอดรถใกล้ทางแยกในช่วงเวลาที่ห้ามจอด และการจอดรอรับผู้โดยสารเป็นเวลานาน - ติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางตารางห้ามจอด บริเวณทางเข้าตลาดเอกชัย เพื่อให้รถจากตลาดที่ต้องการเลี้ยวขวาสามารถเลี้ยวได้โดยไม่กีดขวางรถบนถนนบางบอน 1 ขาเข้า และจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจราจรในช่วงเร่งด่วน - เพิ่มความยาวของช่องรอเลี้ยวขวาบนถนนเอกชัย สำหรับเลี้ยวเข้าถนนสุขาภิบาล และขาที่เลี้ยวเข้าถนนบางขุนเทียน - ติดตั้งรั้วกั้น เป็นอุปสรรค ไม่ให้ประชาชนข้ามถนน

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
73. แยกบางบอน	- ทางแยกบางบอน กับ แยกสุขาภิบาล มีตำแหน่งอยู่ใกล้กันและมีลักษณะเป็นทางแยกเยื้อง ซึ่งเป็นอุปสรรคในการควบคุมจังหวะสัญญาณไฟสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เนื่องจากเจ้าหน้าที่ไม่สามารถมองเห็นสภาพการจราจรได้ทุกขาของทางแยกได้ครบถ้วน จำเป็นต้องจัดเจ้าหน้าที่ไปประจำที่ทางแยก เพื่อรายงานสภาพการจราจรผ่านวิทยุสื่อสารมายังเจ้าหน้าที่ที่ควบคุมสัญญาณไฟจราจร - ลักษณะกายภาพของทางแยกสุขาภิบาลคับแคบและมีการจอดรถใกล้ทางแยก ทำให้รถเลี้ยวเข้าถนนบางบอน 1 ไม่สะดวก - ช่องสำหรับรอเลี้ยวขวาบนถนนเอกชัย ทั้งรอเลี้ยวเข้าถนนบางบอน 1 และรอเลี้ยวขวาเข้าถนนบางขุนเทียนไม่เพียงพอกับปริมาณรถที่ต้องการเลี้ยวขวา - ปัญหาวินัยจราจร พบว่า มีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรในหลายบริเวณ ได้แก่ บริเวณจุดกลับรถหน้าตลาดศิริชัย การจอกรถใกล้บริเวณทางแยก รถสองแถวจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารเป็นเวลานานกีดขวางรถทางตรง การข้ามถนนไม่ตรงทางม้าลายหรือไม่ใช้สะพานลอย ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้เป็นสาเหตุหนึ่งของปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหาอุบัติเหตุจราจร	- ติดตั้งกล้อง CCTV เพิ่มเติม เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถมองเห็นสภาพการจราจรโดยรวมของทางแยกและสามารถบริการการจราจรได้ดียิ่งขึ้น - ติดตั้งป้ายห้ามจอดรถแบบแขวน โดยกำหนดเวลาห้ามจอดในช่วงเร่งด่วนเช้า และเย็น - จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ไม่ให้มีการจอดรถใกล้ทางแยกในช่วงเวลาที่ห้ามจอด การจอดรอรับผู้โดยสารเป็นเวลานาน - ติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางตารางห้ามจอดบริเวณทางเข้าตลาดเอกชัย เพื่อให้รถจากตลาดที่ต้องการเลี้ยวขวาสามารถเลี้ยวได้โดยไม่กีดขวางรถบนถนนบางบอน 1 ขาเข้า และจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจราจรในช่วงเร่งด่วน - เพิ่มความยาวของช่องรอเลี้ยวขวาบนถนนเอกชัยสำหรับเลี้ยวเข้าถนนสุขาภิบาล และขาที่เลี้ยวเข้าถนนบางขุนเทียน - ติดตั้งรั้วกั้น เป็นอุปสรรค ไม่ให้ประชาชนข้ามถนน

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
74. แยกต่างระดับกัลปพฤกษ์ - ราชพฤกษ์	- เนื่องจากบริเวณต่างระดับกัลปพฤกษ์-ราชพฤกษ์ เป็นจุดรวมรถจากถนนราชพฤกษ์ (เวลาปกติ 2 ช่องจราจร เวลาเร่งด่วน 3 ช่องจราจร) ถนนกัลปพฤกษ์ (3 ช่องจราจร) และถนนพัฒนาการ (เวลาปกติ 1 ช่องจราจร เวลาเร่งด่วน 2 ช่องจราจร) ซึ่งจากการสำรวจ พบว่าถนนราชพฤกษ์มีช่องจราจรรับเพียง 4 ช่องจราจร และช่องซ้ายสุดเป็นช่องทางลงถนนเทิดไท และถนนวุฒากาศ ทำให้เกิดสภาพคอขวดโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า - เกิดปัญหาการติดขัดต่อเนื่องจากแยก ราชพฤกษ์-รัชดาภิเษก (แยกรัชดาตลาดพลู) เนื่องจากแยกดังกล่าวมีปริมาณจราจรมากและท้ายแถวสะสมต่อเนื่องถึงแยกต่างระดับกัลปพฤกษ์-ราชพฤกษ์ กีดขวางรถที่ต้องการตรงไปถนนตากสิน-สาทร	- ระยะเร่งด่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจ และอาสาจราจร ดำเนินการอำนวยการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเย็น - เจ้าหน้าที่ตำรวจเร่งระบายการจราจรที่ทางแยกราชพฤกษ์-รัชดาภิเษก (แยกรัชดาตลาดพลู) ไม่ให้ท้ายแถวกระทบการจราจรบนถนนราชพฤกษ์
75. แยกบางบอน 5	- ปริมาณรถผ่านทางแยกมาก เนื่องจากซอยบางบอน 5 สามารถเชื่อมต่อไปยังถนนเพชรเกษม และมีชุมชนขนาดใหญ่ และโรงเรียนขนาดใหญ่ และมีปริมาณรถบรรทุกมาก ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเร่งด่วนเช้า-เย็น โดยเฉพาะในช่วงโรงเรียนเข้าและโรงเรียนเลิกจะมีปัญหาการจราจรติดขัดมาก - บริเวณใกล้ทางแยกมีจุดกลับรถ ซึ่งมีปริมาณการกลับรถมากเช่นกัน การเลี้ยวกลับรถทำให้ขัดจังหวะรถทางตรงที่ได้สัญญาณไฟเขียว - บนถนนเอกชัยขาเข้ามีป้ายรถประจำทางอยู่ใกล้ทางแยกและมักมีรถสองแถว รถแท็กซี่ มาจอดคอยผู้โดยสาร ทำให้รถประจำทางไม่สามารถจอดชิดริมขอบทางได้ จึงต้องจอดลักษณะคร่อมช่องจราจร ทำให้ช่องจราจรลดลง จาก 3 ช่อง เหลือ 1 ช่อง ส่งผลต่อการระบายรถที่ทางแยกมีประสิทธิภาพลดลง - ขาออกจากถนนบางบอน 5 สามารถเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดได้ แต่จากการสำรวจพบว่า กายภาพของทางแยกมีมุมเลี้ยวไม่เหมาะสม รถที่เลี้ยวซ้ายออกจากถนนบางบอน 5 เข้าถนนเอกชัย ไม่สามารถเลี้ยวเข้าช่องจราจรซ้ายได้อย่างสะดวกและจะตัดกระแสรถทางตรงที่ได้สัญญาณไฟเขียว - ปัญหาคนข้ามถนนตัดกระแสจราจรที่ทางแยก	- ติดตั้งกล้อง CCTV เพิ่มเติม เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถมองเห็นสภาพการจราจรโดยรวมของทางแยก และสามารถบริการการจราจรได้ดียิ่งขึ้น - ยกเลิกป้ายเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดที่บริเวณทางออกถนนบางบอน 5 และให้เปลี่ยนเป็นเลี้ยวซ้ายหยุดรอสัญญาณไฟ - เจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจราจรที่จุดกลับรถในช่วงเร่งด่วน (ดำเนินการแล้ว) - เจ้าหน้าที่ตำรวจเข้มงวดกวดขันวินัยจราจรเรื่องการจอดรถรับส่งเป็นเวลานาน และการข้ามถนน - ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้ชัดเจน

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
76. แยกบางบอน 3	- ปริมาณรถผ่านทางแยกมาก เนื่องจากในซอยบางบอน 3 สามารถเชื่อมต่อไปยังถนนเพชรเกษม และมีชุมชนขนาดใหญ่และโรงเรียนขนาดใหญ่ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเร่งด่วนเช้า-เย็น โดยเฉพาะในช่วงโรงเรียนเข้าและโรงเรียนเลิกจะมีปัญหาการจราจรติดขัดมาก - บริเวณใกล้ทางแยกมีจุดกลับรถ ซึ่งมีปริมาณการกลับรถมากเช่นกัน การเลี้ยวกลับรถทำให้ขัดจังหวะรถทางตรงที่ได้สัญญาณไฟเขียว - สัญญาณไฟจราจรชำรุด โดยโคมไฟฝั่งขาออกโคมสัญญาณเลี้ยวขวาเสีย ฝั่งขาเข้าเสาสัญญาณไฟจราจรโดนรถชนเสียหาย และยังไม่ได้ดำเนินการซ่อมแซม - ปัญหาคนข้ามถนนตัดกระแสจราจรที่ทางแยก - เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางที่ทางแยกเลือนราง	- ติดตั้งกล้อง CCTV เพิ่มเติม เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถมองเห็นสภาพการจราจรโดยรวมของทางแยกและสามารถบริการการจราจรได้ดียิ่งขึ้น - ซ่อมเสา และโคมสัญญาณไฟจราจรที่เสีย - ติดตั้งสัญญาณไฟควบคุมช่องทางเดินรถสลับทิศทาง ที่ขาถนนบางบอน 3 - เพิ่มความยาวของช่องสำหรับรอเลี้ยวกลับรถ เพื่อไม่ให้ท้ายแถวของรถกลับรถกีดขวางรถทางตรง - เจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจราจรที่จุดกลับรถในช่วงเร่งด่วน - ติดตั้งรั้วกั้น เป็นอุปสรรค ไม่ให้ประชาชนข้ามถนน - ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้ชัดเจน
77. แยกคลองขวาง	- ปัญหาเกิดจากมีการจอดรถบริเวณใกล้ทางแยกและเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเลือนรางไม่ชัดเจนจึงส่งผลให้เกิดการติดขัด	- ดำเนินการโดยการจัดเจ้าหน้าที่กวดขันการจอดรถและปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบริเวณทางแยก
78. แยกของเก่า	- ลักษณะกายภาพของทางแยกคับแคบ รถเลี้ยวเข้าออกไม่สะดวก รวมถึงซอยอินทาปัจ 13 และซอยกาญจนาภิเษก 3 มีขนาด 2 ช่องจราจร ซึ่งคับแคบไม่สามารถรองรับปริมาณรถจำนวนมากได้ทำให้การระบายการจราจรที่ทางแยกล้าช้า - ซอยเพชรเกษม 63 ต่อเนื่องซอยอินทาปัจ 13 เป็นย่านชุมชนใหญ่และเชื่อมต่อไปยังซอยเพชรเกษม 69 ทำให้มีปริมาณรถมากออกจากซอยกาญจนาภิเษก - ใกล้ทางแยกยังมีโรงเรียนวัดม่วงทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเข้าเรียนและเลิกเรียน	- ระยะเร่งด่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจ และอาสาจราจรดำเนินการอำนวยการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเย็น - ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ป้ายจราจร และเครื่องหมายจราจรที่ทางแยกเพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจัดการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
79. แยกวัดนิมานรดี	- มีจำนวนรถที่ความต้องการเลี้ยวเข้า-ออก ซอยวัดนิมมานรดี มาก เนื่องจากเป็นทางเข้าตลาดบางแคอู่ต้นสายรถประจำทาง และมีโรงเรียนวัดนิมมานรดีประกอบกับถนนมีขนาด 2 ช่องจราจร ทำให้เมื่อมีรถต้องการเลี้ยวขวาเข้าซอยวัดนิมมานรดี รถทางตรงที่ต้องการไปถนนเพชรเกษมไม่สามารถตรงผ่านไปได้ ต้องรอให้รถเลี้ยวขวาก่อนแล้วจึงตรงไปได้ โดยเฉพาะในช่วงเร่งด่วนเช้า-เย็น จะเกิดปัญหาการจราจรติดขัดมาก - กายภาพของทางแยกคับแคบ ทำให้รถไม่สามารถเลี้ยวเข้า-ออกได้สะดวก - เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเลือนราง	- จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจราจรในช่วงเร่งด่วนเช้า-เย็น - ปรับเพิ่มรัศมีมุมเลี้ยวบริเวณทางแยก เพื่อให้รถสามารถเลี้ยวได้สะดวกขึ้น - ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางใหม่ให้ชัดเจน
80. แยกวีเหลี่ยม	- ปริมาณรถบนถนนเพชรเกษมมาก ทำให้การจราจรเคลื่อนตัวช้า และมีการติดขัดต่อเนื่องจากแยกพุทธมณฑลสาย 2 - รถเมล์ที่จอดเข้าป้ายบริเวณหน้าปากซอยเพชรเกษม 51 กีดขวางการจราจร - ปัญหาลักษณะกายภาพของ ซอยเพชรเกษม 49 ทำให้การเลี้ยวเข้าออก ลำบาก และช่วงเร่งด่วน มีรถส่วนหนึ่งใช้ซอยเพชรเกษม 49 เลี้ยวออกถนนเพชรเกษม ทำให้กีดขวางรถทางตรงซึ่งได้สัญญาณไฟเขียว - มีรถบางคันออกจากซอยเพชรเกษม 49 เลี้ยวตัดกระแสจราจรเข้ากลับรถบนถนนกาญจนาภิเษกเพื่อไปถนนพระรามที่ 2 ซึ่งลักษณะกายภาพของจุดดังกล่าวไม่เหมาะสม และอาจเกิดปัญหาอุบัติเหตุ	<u>ระยะสั้น</u> - เปิดใช้สัญญาณไฟจราจรในช่วงเร่งด่วน - ปรับปรุงกายภาพบริเวณปาก ซอยเพชรเกษม 49 ให้สามารถเลี้ยวเข้า-ออกได้สะดวกขึ้น - ห้ามจอดรถกีดขวางบริเวณปากซอยเพชรเกษม 49 - ห้ามรถจากซอยเพชรเกษม 49 เลี้ยวเข้าถนนกาญจนาภิเษก <u>ระยะยาว</u> - ปรับปรุงกายภาพ โดยการรื้อเกาะ คู่ขนานซอยเพชรเกษม 49 ออก เพื่อเพิ่มพื้นที่ผิวจราจรสำหรับรถเลี้ยวซ้าย รถที่ต้องการเข้าซอยเพชรเกษม 49 ให้ใช้เส้นทางถนนกาญจนาภิเษก และกลับรถใต้สะพานข้ามคลองภาษีเจริญ (ระยะประมาณ 1.5 กม.)

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
81. แยกหนองแขมฝั่งเหนือ	- ปริมาณรถในซอยเพชรเกษม 81 และถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งเหนือมีจำนวนมากในช่วงเวลาเร่งด่วน และในช่วงเปิดเทอม จะมีปัญหาการติดขัดมาก เนื่องจากมีโรงเรียนอยู่ในละแวกดังกล่าวหลายโรงเรียน - ซอยเพชรเกษม 81 ช่วงปกติมีขนาด 4 ช่องจราจร และช่วงก่อนขึ้นสะพานลดลงเหลือ 2 ช่องจราจร เนื่องจากสะพานข้ามคลองภาษีเจริญมีขนาด 2 ช่องจราจร จึงเกิดสภาพคอขวดทำให้ระบายการจราจรได้ช้า มีปัญหาอย่างมากในช่วงเร่งด่วน - เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางที่มีสภาพเลือนราง ควรได้รับการปรับปรุงให้มีความชัดเจน - ด้านทิศใต้ของสะพานข้ามคลองภาษีเจริญมีทางแยกหนองแขมฝั่งใต้ซึ่งมีปัญหาการจราจรติดขัดด้วยเช่นกัน และทางแยกทั้งสอง มีอิทธิพลการจราจรติดขัดถึงกัน โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน	<u>ระยะเร่งด่วน</u> - จัดเจ้าหน้าตำรวจ และอาสาจราจรดำเนินการอำนวยการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเย็น - ติดตั้งกล่องวงจรปิด (CCTV) ที่ทางแยกเพื่ออำนวยความสะดวก และเสริมประสิทธิภาพในการใช้ควบคุมการจราจรที่ทางแยก - ปรับจังหวะสัญญาณไฟจราจรของทางแยกหนองแขมฝั่งเหนือ และทางแยกหนองแขมฝั่งใต้ให้สัมพันธ์กัน - ทาสีเส้นจราจรใหม่ให้ชัดเจน <u>ระยะยาว</u> - ดำเนินการศึกษาก่อสร้างขยายสะพานข้ามคลองภาษีเจริญ เพื่อแก้ไขปัญหาคอขวด
82. แยกหนองแขมฝั่งใต้	- ปริมาณรถบนถนนบางบอน 5 และถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งใต้มีจำนวนมากในช่วงเวลาเร่งด่วน และในช่วงเปิดเทอม จะมีปัญหาการติดขัดมาก เนื่องจากมีโรงเรียนอยู่ในละแวกดังกล่าวหลายโรงเรียน - กายภาพของทางแยกหนองแขมฝั่งใต้คับแคบทำให้การระบายการจราจรยากลำบาก อาทิ รถที่มาจากซอยเพชรเกษม 81 ลงสะพาน แล้วต้องการเลี้ยวขวาเข้าซอยโรงเรียนวัดศรีนวล จะกีดขวางรถทางตรง เนื่องจากเป็นช่องจราจรแบบร่วมระหว่างรถทางตรงกับรถเลี้ยวขวา - ถนนบางบอน 5 ช่วงปกติมีขนาด 4 ช่องจราจร และช่วงก่อนขึ้นสะพานลดลงเหลือ 2 ช่องจราจร เนื่องจากสะพานข้ามคลองภาษีเจริญมีขนาด 2 ช่องจราจร จึงเกิดสภาพคอขวดทำให้ระบายการจราจรได้ช้า มีปัญหาอย่างมากในช่วงเร่งด่วน - เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางมีสภาพเลือนราง ควรได้รับการปรับปรุงให้มีความชัดเจน - ด้านทิศเหนือของสะพานข้ามคลองภาษีเจริญมีทางแยกหนองแขมฝั่งเหนือซึ่งมีปัญหาการจราจรติดขัดด้วยเช่นกัน และทางแยกทั้ง 2 มีอิทธิพลการจราจรติดขัดถึงกัน โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน	<u>ระยะเร่งด่วน</u> - เจ้าหน้าที่ตำรวจ และอาสาจราจรดำเนินการอำนวยการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเย็น - ติดตั้งกล่องวงจรปิด (CCTV) ที่ทางแยกเพื่ออำนวยความสะดวก และเสริมประสิทธิภาพในการใช้ควบคุมการจราจรที่ทางแยก - ปรับจังหวะสัญญาณไฟจราจรของทางแยกหนองแขมฝั่งเหนือ และทางแยกหนองแขมฝั่งใต้ให้สัมพันธ์กัน - ทาสีเส้นจราจรใหม่ให้ชัดเจน <u>ระยะยาว</u> - ดำเนินการศึกษาก่อสร้างขยายสะพานข้ามคลองภาษีเจริญ เพื่อแก้ไขปัญหาคอขวด

ตารางที่ 3.6-1 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภททางแยก (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
83. แยกบางบอน 3 - ถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งใต้	- ปริมาณรถบนถนนบางบอน 3 และถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งใต้มีจำนวนมากในช่วงเวลาเร่งด่วน และในช่วงเปิดเทอม จะมีปัญหาการติดขัดมาก เนื่องจากมีโรงเรียนอยู่ในละแวกดังกล่าวหลายโรงเรียน - กายภาพของทางแยกคับแคบทำให้รถเลี้ยวลำบาก โดยเฉพาะรถขนาดใหญ่ - ถนนบางบอน 3 ช่วงปกติมีขนาด 4 ช่องจราจร และช่วงก่อนขึ้นสะพานลดลงเหลือ 2 ช่องจราจร เนื่องจากสะพานข้ามคลองภาษีเจริญมีขนาด 2 ช่องจราจร จึงเกิดสภาพคอขวดทำให้ระบายการจราจรได้ช้า มีปัญหาอย่างมากในช่วงเร่งด่วน - เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางมีสภาพเลือนราง ควรได้รับการปรับปรุงให้มีความชัดเจน	<u>ระยะเร่งด่วน</u> - เจ้าหน้าที่ตำรวจ และอาสาจราจร ดำเนินการอำนวยการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเย็น - จัดการจราจรในช่วงเร่งด่วน โดยห้ามรถจากถนนบางบอน 5 ขาเข้า เลี้ยวขวาเข้าถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งใต้ และให้ไปใช้ทางเลี่ยงบริเวณอู่รถเมล์สาย 7 ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการตัดกระแสจราจรของรถทางตรงและรถที่เลี้ยวซ้ายจากถนนเลียบคลองภาษีเจริญ - ติดตั้งป้ายจราจร ตามการจัดการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และทาสีเครื่องหมายจราจรใหม่ให้ชัดเจน <u>ระยะยาว</u> - ดำเนินการศึกษาก่อสร้างขยายสะพานข้ามคลองภาษีเจริญ เพื่อแก้ไขปัญหาคอขวด

3.6.2 จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรบริเวณคอขวดถนน

การดำเนินงานในส่วนนี้เป็นการแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณคอขวดถนนมีจำนวนทั้งสิ้น 90 จุด โดยนำผลการศึกษามาจาก "รายงานการประเมินสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครในปี 2553" พบว่า มี "จุดหรือตำแหน่ง" ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมากบนถนนสายหลักที่ต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างเร่งด่วนเป็นจำนวนทั้งสิ้น 257 จุด โดยแบ่งออกเป็นสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหา ดังแสดงรายละเอียดใน**ตารางที่ 3.6-2**

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
1. ทางลงสะพานต่างระดับรัชวิภา มุ่งหน้าแยกประชานุกูล ถนนรัชดาภิเษกขาออก	บริเวณจุดเข้าเชื่อมด้านรัชดาภิเษกขาออกในชั่วโมงเร่งด่วนเย็น ซึ่งมีจุดเข้าเชื่อม 2 จุด คือ (ก) จุดเชื่อมระหว่างรถที่เลี้ยวขวามาจากถนนวิภาวดีรังสิตกับรถทางตรงที่มาจากทางแยกรัชโยธิน และ (ข) จุดเชื่อมระหว่างรถที่มาจากจุด (ก) กับรถที่เลี้ยวซ้ายขึ้นมาจากถนนกำแพงเพชร 2	ให้ติดตั้งเสาหลักชนิดอ่อนตัวบริเวณทางเชื่อมต่อเพื่อเบี่ยงเข้าเส้นหลัก เพื่อลดการตัดกระแสจราจร และปรับปรุงเส้นจราจรให้มีความชัดเจนมากขึ้น
2. หน้าห้างบิ๊กซี สะพานควาย ถนนพหลโยธินทั้งขาเข้าและขาออก	ก่อนถึงแยกสะพานควายมีทางม้าลายใกล้กัน 2 แห่ง หน้าห้างบิ๊กซี ทำให้รถต้องหยุดให้คนข้ามถนนซึ่งมีจำนวนมากถึงสองครั้งในระยะใกล้ ๆ กันเป็นเหตุให้การจราจรทั้งขาเข้าและขาออกบริเวณดังกล่าวเคลื่อนตัวได้ช้าจนเกิดการจราจรติดขัดขึ้นได้	ยุบรวมทางม้าลายปัจจุบันทั้งสองแห่งที่อยู่ใกล้กัน ให้เป็นทางข้ามเพียงแห่งเดียวโดยอยู่ตรงกลางระหว่างจุดเดิมทั้งสอง พร้อมปรับปรุงพื้นที่บริเวณเกาะกลางให้มีพื้นที่สำหรับประชาชนยืนรอข้ามถนนได้อย่างเพียงพอและปลอดภัย
3. ปากทางลาดพร้าว (ช่วงโค้งถนนลาดพร้าวก่อนตัดกับถนนพหลโยธิน	ในช่วงเวลาเร่งด่วนนั้น รถที่วิ่งมาจากทางถนนลาดพร้าวมีปริมาณมาก เมื่อเลี้ยวเข้าสู่ถนนพหลโยธินในช่วงที่มีการปล่อยรถจากสัญญาณไฟเขียวมาจะทำให้กระแสจราจรเกิดการตัดกัน ก่อให้เกิดสภาพติดขัดจนกลายเป็นคอขวดขึ้น	บนช่องจราจรด้านนอกสุด (ด้านซ้าย) ให้ปรับเส้นจราจรจากเส้นประขาวเป็นเส้นทึบหามเปลี่ยนช่องจราจร เพื่อป้องกันการตัดสลับช่องจราจร และติดตั้งป้ายบอกทิศทางบนช่วงถนนลาดพร้าว บริเวณก่อนถึงแยกลาดพร้าวตัดกับถนนพหลโยธิน และปรับปรุงผิวจราจรและเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้อยู่ในสภาพดี
4. เชิงสะพานสูงข้ามคลองเปรมประชากรด้านถนนประชาราษฎร์ สาย 2	ปริมาณจราจรมากเกินจุดอิ่มตัว (Over-saturated) ของถนนในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นจะมีตำรวจจราจรมาควบคุมบริเวณปากทางออกของถนนริมคลองประปาฝั่งขวา เพื่อคอยอำนวยความสะดวกให้กับรถที่ต้องการวิ่งขึ้นสะพาน รวมทั้งคอยควบคุมไม่ให้รถวิ่งตัดกระแสจราจรขึ้นสะพานในช่วงเวลาที่ทำช่องเดินรถสลับทิศทาง	ไม่สามารถแก้ไขปัญหานี้ด้วยการปรับปรุงทางด้านกายภาพได้นอกจากนี้บริเวณพื้นที่นี้กำลังดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ทางที่ปรึกษาจึงเสนอให้คงสภาพปัจจุบันไว้สำหรับบริเวณจุดวิกฤตนี้ และปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน. เตาปูน คอยอำนวยความสะดวกทำให้บรรเทาปัญหาได้เป็นอย่างดียิ่ง
5. บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช	บริเวณจุดจอดรถแท็กซี่อัจฉริยะมีการจอดรอรับผู้โดยสารมากเกินทำให้เกิดแถวยาวเลยช่องจุดจอดรถแท็กซี่อัจฉริยะทำให้เกิดแถวคอยและคอขวดบริเวณหน้าห้างเทสโก้โลตัส	ให้ยกเลิกจุดจอดรถแท็กซี่อัจฉริยะซึ่งจะช่วยให้ไม่กีดขวางรถโดยสารประจำทางที่สัญจรบนถนนสุขุมวิทในทิศทางขาเข้า

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
6. หน้าตลาดอ่อนนุช ถนนสุขุมวิท 77	มีความแออัดในชั่วโมงเร่งด่วนจากปริมาณการข้ามถนนที่ทำให้รถต้องชะลอตัว และพฤติกรรมการจอดนอกป้ายของรถสองแถวซึ่งเป็นปัญหาเดิมที่ยังคงมีปัญหาเกิดขึ้นอยู่ ทำให้เกิดความแออัดของการจราจรซึ่งมีลักษณะเป็นคอขวดในบริเวณดังกล่าว	ให้ตีเส้นห้ามหยุดบริเวณหน้าตลาดอ่อนนุชทางเดินข้าม และให้รถสองแถวไปจอดรับส่งผู้โดยสารบริเวณป้ายจอดรถประจำทางที่กำหนดไว้ และกวดขันวินัยจราจรให้ผู้ขับขี่รถประจำทางโดยเฉพาะรถสองแถวให้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับอย่างเคร่งครัดเพื่อลดปัญหาการจราจร และติดตั้งสัญญาณไฟกะพริบสำหรับข้ามถนน เพื่อให้สังเกตบริเวณพื้นที่ที่อนุญาตให้ข้ามได้ง่าย และเตือนผู้ขับขี่ให้ระมัดระวังคนข้ามถนน
7. ทางขึ้นสะพานข้ามคลองแสนแสบ ด้านถนนเพชรบุรี	บริเวณทางขึ้นสะพานข้ามคลองแสนแสบด้านถนนเพชรบุรี เกิดปัญหาอันเนื่องมาจากมีรถที่วิ่งมาจากทางถนนเพชรพระรามพยายามวิ่งตัดกระแสจราจรบนถนนเพชรบุรีเพื่อขึ้นสะพานข้ามแยกคลองตันมุ่งไปยังถนนพัฒนาการ	ยืดระยะขอบกั้นทางบริเวณช่วงก่อนขึ้นสะพานให้ยาวขึ้น พร้อมทั้งติดตั้งเสาล้มลุกตรงช่วงปลายขอบกั้น และติดตั้งป้ายบอกทิศทางบนช่วงถนนเพชรพระราม
8. ทางขึ้นสะพานข้ามคลองแสนแสบ ด้านถนนสุขุมวิท 71	รถที่วิ่งออกมาจากซอยเยาวรัตน์นั้นพยายามจะเลี้ยวซ้ายวิ่งขึ้นไปบนสะพาน และรถที่วิ่งลงมาจากสะพานเลี้ยวขวาตัดกระแสจราจรเข้าซอยเยาวรัตน์ ก่อให้เกิดการตัดกระแสจราจรของรถที่วิ่งในทางตรงและรถที่ต้องการกลับรถใต้สะพาน นอกจากนี้รถที่กลับรถใต้สะพานพยายามจะแทรกตัวเข้าช่องจราจรเดียวกับรถที่วิ่งลงจากสะพาน ทำให้เกิดสภาพคอขวด	เนื่องจากบริเวณจุดวิกฤตทางขึ้นสะพานคลองแสนแสบด้านถนนสุขุมวิท 71 นั้นไม่สามารถแก้ไขปัญหาด้วยการปรับปรุงหรือแก้ไขทางด้านกายภาพเนื่องจากสภาพของพื้นที่ที่คับแคบ จึงควรใช้วิธีการอำนวยการจราจรและกวดขันวินัยจราจรของรถเข้า-ออกซอยกับรถที่สัญจรผ่านบริเวณจุดวิกฤตนี้ในช่วงเวลาเร่งด่วนเพื่อบรรเทาปัญหาจราจร
9. หน้าโรงเรียนอัสสัมชัญวิทยาลัย	มีปริมาณจราจรมากในช่วงเช้าและเย็น ทั้งรถของผู้ที่อยู่อาศัยในบริเวณนั้น และรถของผู้ปกครองที่มารอรับ-ส่งนักเรียน รวมถึงรถแท็กซี่และรถสามล้อที่ชะลอจอดบริเวณหน้าโรงเรียน ส่งผลให้เกิดสภาพการจราจรติดขัด โดยบริเวณประตูด้านหน้าโรงเรียนอัสสัมชัญนั้นไม่อนุญาตให้มีรถผ่านเข้า-ออก หากต้องการรับ-ส่งนักเรียนต้องจอดส่งริมถนนหรือเข้าไปยังโรงเรียนในซอยเจริญกรุง 40 ซึ่งบางครั้งอาจเกิดความไม่สะดวกเนื่องจากเป็นซอยตัน	ปรับปรุงขอบทางบริเวณหน้าโรงเรียนเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถรับ-ส่งนักเรียน (ขอบทางขาว-เหลือง)เป็นระยะทางประมาณ 30 เมตรจากประตูโรงเรียนอัสสัมชัญ และติดตั้งป้ายจราจรแสดงพื้นที่สำหรับจอดรับ-ส่งนักเรียนชั่วคราว
10. หน้าตลาดเก่าเยาวราชถนนเยาวราช	บริเวณหน้าตลาดเก่าเยาวราชจะมีคนมายืนรอรถโดยสารจำนวนมาก การจอดของรถโดยสารเพื่อรอรับ-ส่งผู้โดยสารที่จอดในช่องจราจรที่มีรถวิ่งตามมา ยังก่อให้เกิดการกีดขวางจราจร และบริเวณย่านเยาวราชนี้เป็นแหล่งค้าขายที่สำคัญ จึงมีการขนย้ายสินค้าอยู่เป็นประจำ และการตั้งแผงสินค้าบนถนนจึงก่อให้เกิดความไม่สะดวกต่อผู้ใช้รถใช้ถนน	- จัดการพื้นที่บนถนนไม่ให้มีการค้าขายสินค้า รวมทั้งจัดการพื้นที่บนทางเท้าให้มีพื้นที่ว่างสำหรับคนเดินเท้าในการสัญจรไปมา และมีพื้นที่สำหรับยืนรอรถโดยสารประจำทาง - กวดขันและควบคุมดูแลเรื่องการขายของบนทางเท้า ทั้งนี้เพื่อความสะดวกของผู้ที่สัญจรไปมาในบริเวณนี้

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
11. ทางขึ้นสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรี)	มีรถที่วิ่งมาจากช่องจราจรที่เป็นทางเบี่ยงสำหรับจอดรับส่งผู้โดยสารของรถประจำทางบริเวณก่อนถึงทางขึ้นสะพานพยายามเบี่ยงเข้าถนนเส้นหลักเพื่อขึ้นสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ทำให้เกิดปัญหาคอขวดบริเวณทางขึ้นสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรี) และการจราจรติดขัด	บริเวณจุดวิกฤตทางขึ้นสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (ฝั่งธนบุรี) นั้นไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้ด้วยการปรับปรุงหรือแก้ไขทางด้านกายภาพ เนื่องจากปัญหาที่เกิดขึ้นเกิดเนื่องมาจากปริมาณของรถมีมากเกินกว่าความจุที่สะพานจะสามารถรองรับได้ จึงควรจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจราจรบริเวณจุดวิกฤตนี้ในช่วงเวลาเร่งด่วนเพื่อให้รถสามารถขึ้นสะพานอย่างคล่องตัวเพิ่มยิ่งขึ้น และบรรเทาปัญหาลงได้
12. ทางขึ้นสะพานต่างระดับสิรินธร ถนนบรมราชชนนี ขาออก	บริเวณทางขึ้นสะพานต่างระดับสิรินธร ถนนบรมราชชนนีขาออกนั้นจะมีปัญหาในช่วงที่ปริมาณจราจรต่อแถวรอขึ้นสะพานในทิศทางที่มุ่งหน้าไปยังนครปฐมมีจำนวนมาก และรถที่อยู่ในช่องจราจรในทิศทางที่มุ่งไปยังสะพานกรุงธน พยายามเบียดและแทรกเข้าไปในช่องจราจรของรถที่จะขึ้นสะพานมุ่งไปยังนครปฐม ส่งผลให้เกิดการกีดขวางการจราจรของรถที่วิ่งตามมา	ติดตั้งป้ายบอกทิศทางก่อนถึงบริเวณทางแยกขึ้นสะพานไปนครปฐม และแยกไปยังสะพานกรุงธนบริเวณสะพานที่อยู่ก่อนถึงแยกเป็นระยะทางประมาณ 800 เมตร เพื่อให้รถสามารถเปลี่ยนช่องจราจรได้ทัน และไม่เกิดการเบียดแทรกของรถบริเวณทางแยก และติดตั้งเสาจราจรล้มลุกบริเวณปากทางขึ้นสะพาน เพื่อป้องกันไม่ให้รถที่วิ่งในช่องจราจรอื่นเบียดแทรกเข้ามาเพื่อขึ้นสะพานในบริเวณทางแยกขึ้นสะพานนี้
13. บริเวณป้ายรถโดยสารประจำทางหน้าเมเจอร์ฯ ปิ่นเกล้า	พฤติกรรมการจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารและการจัดการบริหารการจราจรที่ไม่เหมาะสม โดยรถประจำทางที่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสารที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าห้างฯ ไม่จอดตามตำแหน่งที่กำหนด (จอดนอกป้าย) และรถประจำทางที่แล่นตามมาก็มักจะจอดในลักษณะเดียวกัน ทำให้เกิดการกีดขวางจราจรมากขึ้นจนเหลือช่องจราจรให้รถแล่นได้เพียง 2 ช่องทางเท่านั้น การจราจรติดขัด นอกจากนี้ยังมีรถแท็กซี่มาจอดรอรับผู้โดยสารบริเวณใกล้ป้ายหยุดรถประจำทางมีจำนวนมาก	ปัจจุบันได้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมบริเวณป้ายรถประจำทางหน้าห้างปิ่นเกล้า อีกทั้งยังมีเจ้าหน้าที่ของห้างคอยควบคุมดูแลบริเวณปากทางเลี้ยวเข้าห้างทำให้ผู้ที่สัญจรผ่านเส้นทางนี้สามารถใช้ช่องการจราจรได้ทั้ง 4 ช่องจราจร
14.หน้าโรงพยาบาลศิริราช ถนนอรุณอัมรินทร์	บริเวณจุดวิกฤตนี้มีปัญหาที่พบคือมีรถวิ่งออกจากด้านข้างสะพานอรุณอัมรินทร์ที่ใช้ช่องจราจรด้านนอกสุดพยายามเบี่ยงขวาเพื่อเข้าสู่ช่องจราจรที่ 2 เพื่อมุ่งหน้าเข้าสู่ทางแยกหรือเลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนพรานนก และทำให้รถโดยสารประจำทางเข้าจอดเทียบบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางได้ไม่สะดวก ซึ่งทำให้บ่อยครั้งรถประจำทางเลือกที่จะจอดในช่องจราจรที่ 2 แทน และการฝ่าฝืนกฎจราจร และการตัดกระแสจราจรของรถที่มาจากสะพานอรุณอัมรินทร์ที่จะเข้าโรงพยาบาลศิริราช	ให้จัดเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรบริเวณเชิงสะพานอรุณอัมรินทร์ โดยให้รถประจำทางที่มาจากสะพานสามารถชิดซ้ายเพื่อเข้าจอดเทียบได้สะดวกยิ่งขึ้น และกวดขันวินัยจราจรบริเวณป้ายรถประจำทาง

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
15. ทางขึ้นสะพานต่างระดับสิรินธร ถนนบรมราชชนนี ขาเข้า	บริเวณใกล้แยกถนนชัยพฤกษ์ (ฝั่งเหนือ) ที่มีการจราจรคับคั่งหนาแน่นและมีจุดตัดหรือจุดขัดแย้ง (Conflicts) เกิดขึ้นหลายจุด เช่น จุดตัดระหว่างรถในถนนชัยพฤกษ์ กับถนนบรมราชชนนีในช่องทางขนาน ซึ่งมีรถประจำทางที่เข้าทางหลักไปแยกบรมราชชนนีด้วย มีจำนวน 4 จุดและจุดตัดระหว่างรถในช่องทางหลักกับรถในช่องทางขนาน บริเวณช่องเปิดและเชิงลาดขึ้นทางต่างระดับสิรินธรอีก 3 จุด	ให้เพิ่มเส้นทางเบี่ยงเข้าขวาได้ก่อนถึงจุดตัดระหว่างรถในถนนชัยพฤกษ์เพื่อลดจุดตัดบนทางขึ้นสะพานต่างระดับสิรินธร ระยะทางก่อนถึงจุดจัดประมาณ 150 เมตร
16. ทางเบี่ยงวงแหวนต่างระดับฉิมพลี ถนนบรมราชชนนี ขาเข้า	มีการไขว้กันของการจราจรระหว่างช่องทางหลักกับทางคู่ขนานไปมา อันเนื่องมาจากการแบ่งช่องการจราจรไม่ชัดเจน จึงทำให้ผู้ขับขี่นั้นเกิดการสับสนให้การ เข้า-ออกทางคู่ขนาน และได้มีการทำถนนใหม่ซึ่งยังไม่ได้มีการตีเส้นจราจร ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้การชะลอตัวของรถเกิดเป็นแถวคอยและอาจจะมีอุบัติเหตุตามมา	- แบ่งทางหลัก (main road) และทางขนาน (frontage) ด้วยเกาะกลางแถบสี โดยกำหนดจุดเข้า-ออกทางหลัก รถที่มาทางขนานถนนบรมราชชนนีให้เข้าทางหลักก่อน จากนั้นห่างไปประมาณ 200-300 เมตรให้รถที่มาจากถนนกาญจนาภิเษกเข้าทางหลัก - ทาสีตีเส้นให้ชัดเจน พร้อมสัญลักษณ์บนผิวทาง
17. ทางเข้าห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางแค ถนนเพชรเกษม ขาเข้า	ฝั่งถนนเพชรเกษมขาเข้าเมือง โดยปัญหารถประจำทางขาเข้าเมืองที่ออกจากป้ายหยุดรถประจำทางก่อนถึงทางแยกต้องเบนออกด้านขวาเพื่อหลบท้ายแถวของรถที่รอเลี้ยวซ้ายเข้าห้างฯ ที่สะสมยาวจนถึงทางแยก จนเกิดการตัดกระแสรถทางตรงบนถนนเพชรเกษมขาเข้าที่แล่นตามมาทำให้รถต้องชะลอตัว เกิดความล่าช้า และเสี่ยงต่อปัญหาอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ง่าย ทำให้เกิดการตัดกระแสรถทางตรง และ ณ ขณะนี้เกิดปัญหามีการก่อสร้างงานรถไฟฟ้าทำให้เสียช่องจราจรไป 1 ช่องจราจร จากถนน 4 ช่องจราจรเหลือถนน 3 ช่องจราจร	ปรับปรุง/จัดการจราจรบริเวณทางเข้าห้างเดอะมอลล์บางแคด้านถนนเพชรเกษม และติดตั้งอุปกรณ์สัญญาณไฟจราจรควบคุมบริเวณทางเข้าเดอะมอลล์บางแค โดยจัดให้มีจังหวะสัญญาณไฟสำหรับคนข้ามที่สัมพันธ์กับจังหวะการปล่อยรถที่แยกเพชรกาญจนาฝั่งเหนือด้วย และตีเส้นสีเหลืองให้เป็นช่องเฉพาะรถประจำทางให้ตรงไปจนถึงป้ายถัดไป ซึ่งจะทำให้รถประจำทางวิ่งไปตัดกระแสจราจรในช่องทางตรง และเพื่อที่จะให้รถที่จะเลี้ยวเข้าเดอะมอลล์ไม่ตัดกระแสกับรถประจำทางมากเกินไป
18 ถนนสามเสนช่วงก่อนถึงแยกซังฮี้ ทางทิศใต้	เนื่องจากถนนสายนี้มีการจราจรที่หนาแน่นมากโดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วนประกอบกับความไม่มีระเบียบของรถโดยสารสาธารณะที่มีการจอดรับส่งผู้โดยสาร กีดขวางเส้นทางจราจร การจอดซ้อนคัน และการเบียดช่องจราจรทางอื่นขณะเข้าและออกจากป้ายจอดรถประจำทาง ทำให้รถที่ตามมาด้านหลังต้องเบี่ยงออกจึงเกิดเป็นลักษณะของสภาพคอขวดขึ้นบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทางก่อนถึงทางแยกซังฮี้ และปัญหาจราจรบริเวณด้านหน้าโรงพยาบาลวชิรพยาบาลที่เกิดจากความคับแคบในการจอดรถภายในโรงพยาบาลทำให้มีปริมาณรถที่รอเข้าโรงพยาบาลเกิดท้ายแถวสะสมในถนนสามเสน และปัญหาคนข้ามถนนโดยไม่ใช้สะพานลอยทำให้เกิดการชะลอตัวของกระแสจราจร	- จัดตั้งกรวยบริเวณป้ายรถเมล์ และจัดเจ้าหน้าที่สายตรวจรถโดยสารประจำทางมายืนเพื่อบังคับให้รถเมล์เข้าจอดป้ายในช่องทางซ้ายเพื่อไม่ให้กีดขวางจราจร - ติดตั้งรั้วกันคนข้ามบริเวณมุมทางแยกของถนนสังคโลกและถนนสวนอ้อยซอยกลาง เพื่อป้องกันคนข้ามถนนสามเสนโดยไม่ใช้สะพานลอย - ทำเครื่องหมายห้ามจอดบนพื้นทาง บริเวณจุดตัดทางแยกถนนสวนอ้อยซอยกลาง

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
		- การแก้ปัญหาด้านพฤติกรรมการขับขี่และวินัยจราจรจัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันวินัยจราจรอย่างเคร่งครัดในโดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วนเพื่อควบคุมวินัยในการขับขี่ และห้ามจอดในตำแหน่งห้ามจอด รวมทั้งการประสานความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ของ ขสมก. ในการควบคุมระเบียบวินัยในการจอดรถของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ
19. ซอยสามเสน 11	ปัญหาทางกายภาพพบว่าบนถนนสามเสนบริเวณปากซอยสามเสน11 มีลักษณะเป็นคอขวด เนื่องจากมีรถที่เลี้ยวออกจากซอยสามเสน 11 จำนวนมาก ส่งผลให้จำนวนช่องจราจรบนถนนสามเสนบริเวณก่อนถึงปากซอยสามเสน 11 มุ่งหน้าถนนศรีอยุธยาที่มีขนาด 4 ช่องจราจรลดลงเหลือ 2 ช่องจราจร เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีป้ายรถโดยสารประจำทางเมื่อรถประจำทางจอดรับส่งผู้โดยสารจะส่งผลให้เสียช่องจราจร 1 ช่องจราจร และขวาสุดทิศทางมุ่งหน้าถนนศรีอยุธยามีรถที่เลี้ยวขวาออกจากซอยสามเสน11 อีก1ช่องจราจรทำให้พื้นที่ช่วงปากซอยสามเสน11 เกิดสภาพแออัด ส่งผลให้เกิดความล่าช้า	ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนทางเจ้าหน้าที่ควรนำกรวยมาตั้งในชั่วโมงเร่งด่วนเพื่อแบ่งช่องจราจรให้รถที่จะเลี้ยวออกจากซอยสามเสน 11 ได้อย่างเป็นระเบียบและรวดเร็ว ทั้งนี้การตั้งกรวยจราจรจะต้องวางให้เกิดระยะเบี่ยง (Taper) ไม่น้อยกว่า 30 เมตร เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่เบี่ยงหนีช่องทางเฉพาะล่วงหน้าเพื่อลดความล่าช้า
20. ซอยสามเสน 13	เนื่องจากบริเวณช่วงถนนสามเสนบริเวณทางแยกเข้าซอยสามเสน13 มีลักษณะเป็นคอขวด เนื่องจากมีแถวคอยเพื่อรอการเลี้ยวเข้าซอยสามเสน 13 จากจำนวนช่องจราจรบนถนนสามเสนบริเวณก่อนถึงปากซอยสามเสน13 มุ่งหน้าถนนศรีอยุธยามีขนาด 4 ช่องจราจรต่อทิศทางลดลงเหลือ 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง ทำให้พื้นที่ช่วงปากซอยสามเสน13 เกิดสภาพแออัด ส่งผลให้เกิดความล่าช้า	จัดวางกรวยเพื่อให้รถตั้งแถวเข้าซอยสามเสน 13 ได้ 1 ช่องจราจรเนื่องจากในซอยสามารถรับรถได้เพียง 1 ช่องจราจร

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
21. ทางขึ้นสะพานกรุงธน (ฝั่งพระนคร)	- ปัญหาในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าสาเหตุเนื่องจากปริมาณรถที่ต้องการวิ่งเข้า - ออกเมือง มีจำนวนมากและบริเวณก่อนขึ้นสะพานมีลักษณะคอขวด ซึ่งทำให้รถติดสะสมมาก เนื่องจากในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าจากถนนราชวิถีมุ่งหน้าฝั่งธนบุรีมีจำนวนช่องจราจรก่อนขึ้นสะพาน 3 ช่องจราจร และเมื่อขึ้นสะพานกรุงธนช่องจราจรจะเหลือเพียง 2 ช่องจราจร - ปัญหาการจอดรับส่งผู้โดยสารนอกป้ายกีดขวางการจราจร ทำให้รถที่สัญจรตามหลังรถโดยสารสาธารณะจะต้องเบี่ยงช่องจราจรเพื่อหลีกหนีการจอดของรถโดยสาร - สำหรับในชั่วโมงเร่งด่วนเย็นเนื่องจากมีปริมาณรถที่จะวิ่งออกเมืองเป็นจำนวนมาก ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจะปรับเปลี่ยนทิศทางของจราจรบนสะพานกรุงธนให้เป็นช่องจราจรขาออก 3 ช่องจราจรแต่เมื่อรถลงสะพานไปฝั่งธน พบว่าช่องจราจรที่ลงสะพานจำนวน 3 ช่องจราจรจะถูกลดลงให้เหลือ 2 ช่องจราจร ทำให้เกิดปัญหาสภาพคอขวดบริเวณทิศทางขาลงฝั่งธนบุรี เกิดแถวคอยสะสมต่อเนื่องจนถึงทิศทางขาขึ้นสะพานฝั่งพระนคร - ช่วงทิศทางขาลงสะพานกรุงธนฝั่งพระนคร จะถูกบังคับให้เลี้ยวซ้ายเข้าถนนขาว ที่มีขนาดช่องจราจร 3 ช่องจราจร ซึ่งบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างถนนขาวและถนนราชวิถีจะเป็นจุดตัดของกระแสจราจรในทิศทางลงสะพานที่มุ่งตรงไปแยกซังฮี้และเลี้ยวขวาเข้าถนนขาว กับรถที่มาจากจุดกลับรถใต้สะพาน และบริเวณจุดเชื่อมมีลักษณะทางกายภาพที่มีขนาดช่องจราจรทางเข้าไม่สัมพันธ์กับช่องจราจรทางลงสะพานที่มีขนาดกว้างกว่า รัศมีวงเลี้ยวเข้าถนนขาวมีรัศมีที่ค่อนข้างแคบ ทำให้ขณะเลี้ยวจะต้องรุกล้ำพื้นที่ของช่องจราจรอื่น	- ติดตั้งสัญญาณไฟบอกลักษณะการเดินรถในแต่ละช่องจราจรก่อนขึ้นสะพานกรุงธนฝั่งพระนคร เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดการเดินรถบนสะพานกรุงธน ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่ที่ข้ามแยกซังฮี้เพื่อจะมุ่งหน้าไปฝั่งบางพลัดสามารถที่จะมองเห็นลักษณะของการจัดการเดินรถได้อย่างชัดเจน - ติดตั้งเครื่องหมายเส้นห้ามหยุดรถบริเวณทางออกหน้าสำนักงานตรวจสอบภายในทหารบกครอบคลุม 2 ช่องและบริเวณตำแหน่งปากซอยราชวิถี 19 - ติดตั้งเครื่องหมายเส้นจราจรบริเวณทางลงสะพานกรุงธนบุรีช่วงที่จะเชื่อมต่อมายังถนนขาว เพื่อลดปัญหาการเลี้ยวรุกล้ำช่องจราจรอื่นขณะเลี้ยวเข้าสู่ถนนขาว - ขยายช่องจราจรและรัศมีวงเลี้ยวบริเวณมุมทางแยกถนนขาวกับถนนราชวิถี จะทำให้เพิ่มความคล่องตัวของกระแสจราจรขณะเลี้ยวเข้าถนนขาว

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
22. ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณคอขวดบริเวณมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต	- เนื่องจากในบริเวณฝั่งตรงข้ามประตูทางเข้าออกสถานศึกษามีการกำหนดจุดจอดรถโดยสารประจำทางบริเวณหน้าร้าน 7-11 ระหว่างซอยราชวิถี 34 และราชวิถี 38 แต่มีรถโดยสารจอดส่งผู้โดยสารบริเวณฝั่งตรงข้ามประตู มรฎ.สวนสุนันทา บริเวณซอยราชวิถี 40 ส่งผลให้เมื่อนักศึกษาลงจากรถจะเดินข้ามถนนตรงจุดดังกล่าว แต่เนื่องจากจำนวนคนข้ามมีจำนวนมากทำให้ใช้เวลาในการเดินข้ามในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนประมาณ 15-20 วินาที โดยในบริเวณประตูทางเข้า มรฎ.สวนสุนันทา อยู่ใกล้ทางแยกซังอี้และในช่วงดังกล่าวการเดินรถทิศทางมุ่งหน้าแยกการเรือนมีการจัดให้เดินรถเพียง 1 ช่องจราจร รวมถึงในช่วงเร่งด่วนเช้าจะมีรถส่วนบุคคล และรถแท็กซี่จะจอดส่งผู้โดยสารในบริเวณถนนฝั่งมุ่งหน้าแยกการเรือนดังกล่าวส่งผลให้รถบนถนนจะต้องชะลอจอดทำให้เกิดความล่าช้าและการติดขัดสะสมในช่วงบริเวณดังกล่าว - บริเวณฝั่งตรงข้ามประตูทางเข้า มรฎ.สวนสุนันทา จะมีการกำหนดจุดจอดรถโดยสารประจำทาง แต่เนื่องจากอยู่ใกล้ทางแยกซังอี้และในช่วงดังกล่าวการเดินรถทิศทางมุ่งหน้าแยกการเรือนมีการจัดให้เดินรถเพียง 1 ช่องจราจร ในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็นการจอดรถรับส่งผู้โดยสารมีจำนวนมากและใช้เวลาในการรับส่งผู้โดยสารประมาณ 1-2 นาที ส่งผลให้เกิดการกีดขวางการจราจรทำให้รถบนถนนจะต้องชะลอจอดทำให้เกิดความล่าช้าและการติดขัดสะสมไปยังทางแยกซังฮี้ ทำให้รถที่มาจากแยกการเรือนวิ่งย้อนช่องจราจรเพื่อเข้ามายังช่วงขยาย 3 ช่องจราจร - การกำหนดทางข้ามตรงกับประตูทางเข้าออกประตู มรฎ.สวนสุนันทา ส่งผลให้เกิดอันตรายต่อคนเดินข้ามเนื่องจากผู้ขับขี่จะต้องระวังรถทางขวาจึงขาดการสังเกตคนข้ามทางข้ามที่มาทางด้านซ้ายซึ่งอยู่ในระยะกระชั้นชิด	- กำหนดทางข้ามใหม่โดยย้ายตำแหน่งทางข้ามบริเวณซอยราชวิถี 40 มายังบริเวณซอยราชวิถี 38 พร้อมทั้งเคลื่อนย้ายรั้วกั้นเดิมให้เหมาะสมกับตำแหน่งทางข้าม - การเข้มงวดตรวจจับรถโดยสารประจำทางจอดรับส่งผู้โดยสารนอกป้าย รวมถึงรถที่จอดรอรับส่งผู้โดยสารเนื่องจากเป็นการฝ่าฝืนการบังคับห้ามจอดตลอดแนว - ติดตั้งสัญญาณไฟบอกลักษณะการเดินรถในแต่ละช่องจราจรก่อนเข้าถึงช่วงที่มีการปรับลดช่องจราจร ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่สามารถที่จะมองเห็นลักษณะของการจัดการเดินรถได้อย่างชัดเจน - ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและป้ายจราจรที่ชำรุดให้มีความชัดเจน

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
23. ด่านเก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษถนนพระราม 9 (รฟม.)	ทางเชื่อมเข้าสู่ด่านเก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษมีจำนวน 3 ช่องจราจร และหลังจากนั้นจะมีสะพานข้ามคลองก็มีจำนวน 3 ช่องจราจร แต่มีช่อง easy pass อยู่ช่องขวาสุด จึงเกิดการเปลี่ยนช่องจราจรของรถที่ไม่มีบัตร easy pass ดังนั้นจึงเหลือช่องจราจรสำหรับรถทั่วไป 2 ช่องจราจร จึงมีลักษณะเป็นคอขวดที่บริเวณถนนและบริเวณสะพาน เพราะหลังจากผ่านจุดดังกล่าวมาแล้วจะพบว่ามีจำนวนตู้เก็บค่าผ่านทางจำนวน 4 ตู้	เพิ่มเติมช่องจราจรรวมเป็น 4 ช่องจราจรบริเวณสะพานข้ามคลองให้เท่ากับจำนวนตู้เก็บค่าผ่านทาง
24. บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษยมราช	- ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางออกของด่านยมราชจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นโดยเกิดจากปริมาณจราจรที่จะใช้ด่านยมราชนั้นจะต้องผ่านพื้นราบของทางแยกยมราชที่ควบคุมโดยสัญญาณไฟจราจรไม่สามารถใช้สะพานลอยข้ามแยกได้จึงเกิดการติดขัดที่บริเวณทางแยก - เมื่อผ่านทางแยกยมราชแล้วในบางช่วงเวลาก็จะมีรถไฟผ่านก็จะเกิดความล่าช้าในการรอรถไฟผ่าน และเมื่อต้องผ่านทางรถไฟก็จะเกิดความล่าช้าอีกเนื่องจากผิวจราจรบริเวณทางรถไฟไม่เรียบจึงก่อให้เกิดความล่าช้าในการผ่านทางรถไฟ และปัญหาสุดท้ายที่เกิดขึ้นคือปริมาณจราจรที่มาใช้ด่านนั้นส่วนมากจะใช้ช่องทางที่ไปแจ้งวัฒนะมากกว่าช่องทางที่จะไปดาวคะนองจึงส่งผลให้เกิดการติดขัดเนื่องจากช่องที่จะไปแจ้งวัฒนะนั้นจะมีเพียง 2 ช่องเท่านั้น	- ก่อสร้างทางเชื่อมจากสะพานลอยข้ามแยกยมราชจากนั้นก็จัดทำด่านเก็บค่าผ่านทางในระดับชั้น 2 โดยให้เป็นเฉพาะช่องทางที่ไปแจ้งวัฒนะเท่านั้นเพื่อเป็นการเพิ่มช่องทางสำหรับปริมาณจราจรที่ต้องการไปแจ้งวัฒนะที่มีสูงกว่าไปดาวคะนอง
25. ถนนประชาชื่นช่วงตั้งแต่แยกทางด่วนประชาชื่นจนถึงสุดเขตนครบาล	ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นโดยเกิดจากปริมาณจราจรออกจากด่านแล้วต้องการเดินทางไปวงศ์สว่างและเตาปูนที่แยกประชานุกูลซึ่งจะกระทบกับปริมาณจราจรบนถนนประชาชื่น เนื่องจากถนนประชาชื่นนั้นจะมีการจัดการจราจรแบบสลับกระแสการจราจรโดยใช้สัญญาณไฟราว โดยปัญหาจะเกิดจากช่องจราจรช่องซ้ายสุดของถนนประชาชื่นในทิศทางขาเข้าจะเป็นช่องเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด แต่รถที่ออกจากด่านประชาชื่นส่วนใหญ่ต้องการตรงและเลี้ยวขวาดังนั้นจึงเหลือช่องจราจรสำหรับรอสัญญาณไฟจราจรที่บริเวณทางแยกประชานุกูลเพียง 1 ช่องซึ่งไม่เพียงพอจึงเกิดการกีดขวางรถจากพงษ์เพชรที่ต้องการเลี้ยวซ้ายที่บริเวณทางแยก	<u>ทางเลือกที่ 1</u> จากสภาพปัญหาข้างต้นที่ปรึกษาจึงเสนอให้ดำเนินการก่อสร้างผิวจราจรเพิ่มเติมคร่อมรางระบายน้ำเพื่อใช้เป็นช่องทางเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดสำหรับรถที่มาจากพงษ์เพชรให้สามารถเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดออกสู่ถนนรัชดาภิเษกได้ส่วนรถที่ออกจากด่านประชาชื่นนั้นก็สามารถเลี้ยวขวาออกมาแล้วใช้ช่องจราจรของถนนประชาชื่นได้ทั้ง 2 ช่องจราจรที่มีอยู่ <u>ทางเลือกที่ 2</u> จากสภาพปัญหาข้างต้นที่ปรึกษาจึงเสนอให้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามคลองประปาเพื่อให้รถที่มาจากพงษ์เพชรสามารถเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดออกสู่ถนนรัชดาภิเษกส่วนรถที่ออกจากด่านประชาชื่นนั้น ก็สามารถเลี้ยวขวาออกมาแล้วใช้ช่องจราจรของถนนประชาชื่นได้ทั้ง 2 ช่องจราจรที่มีอยู่

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
26. ทางขึ้นสะพานวัชรพล ถนนประดิษฐ์มนูธรรม	ปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นจะเกิดขึ้นในอดีตที่ทางพิเศษยังไม่ได้ก่อสร้างให้สามารถเชื่อมเข้ากับถนนกาญจนาภิเษกได้ จึงเกิดปัญหาจราจรติดขัด แต่จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ดูแลในพื้นที่พบว่าปัญหาจราจรในปัจจุบันของจุดนี้ได้บรรเทาลงแล้วจากการที่มีการเชื่อมต่อระหว่างทางพิเศษให้สามารถเชื่อมเข้ากับถนนกาญจนาภิเษกและโดยปัจจุบันยังพบปัญหาจราจรติดขัดบ้างเล็กน้อยโดยมีสาเหตุมาจากการจอดรถข้างทางในบริเวณห้ามจอดตลอดเวลา	เจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันการจอดรถข้างทางในบริเวณห้ามจอดที่เกิดขึ้นเพื่อเพิ่มผิวจราจรให้แก่ผู้ใช้ทางในการสัญจรผ่านจุดนี้
27. ถนนสุทธิสาร (ปากซอยอินทามระ 22)	บริเวณถนนสุทธิสาร (ปากซอยอินทามระ 22) พบว่ามีการจัดการจราจรเพื่อระบายรถระหว่างรถที่มีจากรัชดากับที่มีจากวิภาวดีสลับกันเนื่องจากกายภาพของถนนมีเพียง 3 ช่องจราจรเจ้าหน้าที่ตำรวจจึงสลับการใช้ผิวจราจรกันระหว่าง 2 ทิศทางเต็มทั้ง 3 ช่อง คือจังหวะที่ 1 ระบายรถจากรัชดามุ่งหน้าวิภาวดีใช้ช่องจราจร 3 ช่อง และจังหวะที่ 2 ระบายรถจากวิภาวดีมุ่งหน้ารัชดาใช้ช่องจราจร 3 ช่อง และสามารถเลี้ยวขวาเข้าซอยอินทามระ 22 ได้ 1 ช่องจราจร แต่กลับพบปัญหาว่าสัญญาณไฟราวจัดช่องทางไม่สามารถแปรผันได้ตามทิศทางที่เจ้าหน้าที่ตำรวจเร่งระบาย จึงเกิดความสับสนและล่าช้าของผู้ขับขี่ในการสัญจรผ่านบริเวณนี้	ปรับปรุงสัญญาณไฟราวจัดช่องทางจราจรโดยการเพิ่มฟังค์ชั่นให้สามารถปรับเปลี่ยนได้ตามสภาพการณ์ของการจัดการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจเนื่องจากมีอุปกรณ์ไฟราวอยู่แล้ว เพื่อเป็นการป้องกันความสับสนของผู้ขับขี่ในการทำความเข้าใจการจัดการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจในขณะนั้น
28. ถนนสุทธิสาร (ปากซอยรุ่งเรือง)	มีการจัดการจราจรเพื่อระบายรถระหว่างรถที่มีจากรัชดากับที่มีจากลาดพร้าว 64 สลับกันเนื่องจากกายภาพของถนนมีเพียง 2 ช่องจราจรเจ้าหน้าที่ตำรวจจึงสลับการใช้ผิวจราจรกันระหว่าง 2 ทิศทางเต็มทั้ง 2 ช่อง คือจังหวะที่ 1 ระบายรถจากลาดพร้าวมุ่งหน้ารัชดา-สุทธิสารใช้ช่องจราจร 2 ช่อง และจังหวะที่ 2 ระบายรถจากรัชดา-สุทธิสารใช้ช่องจราจร 2 ช่อง และสามารถเลี้ยวขวาเข้าซอย 20 มิถุนา ได้ 1 ช่องจราจร แต่กลับพบปัญหาว่าต้องใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจจำนวนมากในการเร่งระบายรถ อีกทั้งยังเกิดความสับสนและล่าช้าของผู้ขับขี่ในการสัญจรผ่านบริเวณนี้เนื่องจากต้องพบเจ้าหน้าที่ตำรวจก่อนจึงค่อยออกเดินรถในช่องทางพิเศษ	ติดตั้งสัญญาณไฟราวจัดช่องทางจราจรเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการจัดการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเพื่อเป็นการป้องกันความสับสนของผู้ขับขี่ในการทำความเข้าใจการจัดการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจในขณะนั้น

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
29. ถนนลาดพร้าว (ปากซอยลาดพร้าว 25)	ปัญหาลักษณะคอขวดที่บริเวณปากซอย 25 ได้ถูกแก้ปัญหาแล้วโดยการติดตั้งไฟแขวนสูงจัดช่องจราจรสำหรับช่องทางพิเศษเพื่อระบายรถขาเข้าเมือง แต่จะเกิดปัญหาที่เกิดขึ้นจะเกิดที่บริเวณปากซอย 23 แทน เนื่องจากมีรถออกจากซอย 23 โดยใช้เป็นทางลัดเนื่องจากไม่ต้องการติดไฟแดงที่บริเวณทางแยกรัชดา-ลาดพร้าว โดยเมื่อออกจากซอยลาดพร้าว 23 กีดขวางรถทางตรง 1 ช่องของรถทางตรงที่มาจากลาดพร้าว อีกทั้งซอยลาดพร้าว 23 ยังมีรถเลี้ยวซ้ายเข้าจำนวนมากเนื่องจากถูกใช้เป็นเส้นทางลัดแต่เนื่องจากบริเวณปากซอยแคบจึงเกิดการเลี้ยวสวนการที่ไม่สะดวกและล่าช้า	แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรประเภทคอขวดถนนบริเวณถนนลาดพร้าว (ปากซอยลาดพร้าว 25) ที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการจัดการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นโดยการบังคับให้ที่เข้าซอยทางลัดเพื่อมาออกปากซอยลาดพร้าว 23 ให้สามารถเลี้ยวซ้ายได้เพียงอย่างเดียวเพื่อไม่ให้มาตัดกระแสรถที่บริเวณทางแยกรัชดา-ลาดพร้าว
30. ถนนพหลโยธินด้านขาออก (บริเวณพื้นราบเชิงทางขึ้นสะพานข้ามแยกเกษตร – เสนานิคม)	ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณถนนพหลโยธินด้านขาออก (บริเวณพื้นราบเชิงทางขึ้นสะพานข้ามแยกเกษตร – เสนานิคม) เนื่องจากมีรถที่แทรกจากช่องทางที่ใช้ขึ้นสะพานมาแทรกแถวของช่องจราจรที่อยู่บนทางคู่ขนานเนื่องจากบริเวณรถที่ต้องการใช้พื้นราบมากกว่ารถที่ต้องการขึ้นสะพานจึงเกิดผลกระทบให้กรณีรถได้สัญญาณไฟเขียวที่แยกเสนานิคม	ปรับปรุงเส้นจราจรบริเวณก่อนขึ้นสะพานให้เป็นเส้นทึบเพิ่มขึ้นเป็นระยะทาง 100 เมตร และเพิ่มอุปกรณ์อำนวยความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายคือกล้องตรวจจับการกระทำผิดกฎจราจรอัตโนมัติ (จ่าเฉยอัจฉริยะ) บริเวณคอสะพาน เพื่อบันทึกภาพผู้กระทำความผิดบริเวณใกล้ถึงคอสะพาน
31. ถนนพหลโยธิน (ซอยพหลโยธิน 37)	จากการสำรวจพบว่ามีปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณถนนพหลโยธิน (ซอยพหลโยธิน 37) เนื่องจากมีรถที่ออกจากซอยพหลโยธิน 37 จำนวนมากเนื่องจากด้านในซอยมีโรงเรียนอยู่จึงมีรถออกจากซอยและการเลี้ยวรถออกก็ทำไปได้อย่างเชื่องช้าเนื่องจากรัศมีเลี้ยวบริเวณปากซอยมีกายภาพที่แคบ	ปรับปรุงกายภาพบริเวณปากซอยโดยการปาดทางเท้าออกเพื่อเพิ่มรัศมีวงเลี้ยวของรถที่ออกจากซอยให้สามารถเลี้ยวออกจากซอยได้อย่างสะดวก

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
32. เชิงสะพานพิบูลย์สงคราม ถนนประชาราษฎร์ 1 บริเวณหน้าวัดประดู่ธรรมาธิปัตย์	- เนื่องจากบริเวณช่วงถนนบริเวณเชิงสะพานพิบูลย์สงครามมีลักษณะเป็นคอขวด เกิดจากมีการลดจำนวนช่องจราจรบริเวณก่อนขึ้นสะพานจาก 3 ช่องจราจรต่อทิศทางลงเหลือ 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง ทำให้พื้นที่ช่วงคอสะพานเกิดสภาพแออัด ส่งผลให้เกิดความล่าช้า - ช่องจราจรด้านซ้ายสุดที่อนุญาตให้กลับรถบริเวณใต้สะพานแต่มีการควบคุมความสูงของยานพาหนะไม่เกิน 2 เมตร ตามลักษณะทางกายภาพของสะพาน ทำให้ยานพาหนะที่มีความสูงเกินกว่ากำหนดไม่สามารถเข้าใช้พื้นที่ดังกล่าวได้ - ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มักจะหาจังหวะในการกลับรถตัดกระแสจราจรทันที ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้าและนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ซึ่งมีสถิติการเกิดอุบัติบ่อยครั้ง - แม้ว่าช่วงถนนดังกล่าวมีสะพานลอยคนข้ามเพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่คนเดินเท้า แต่คนเดินเท้าส่วนใหญ่มักข้ามถนนโดยไม่ใช้ทางข้ามซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และทำให้ผู้ขับขี่ต้องชะลอรถส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและแถวคอยในบางช่วงเวลา	- ติดตั้งสัญญาณไฟแนะนำช่องจราจรเพื่อช่วยในการจัดการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเมื่อมีการจัดการเดินรถสวนทิศทาง - ติดตั้งคานจำกัดความสูงเพื่อไม่ให้รถที่มีความสูงมากเข้าไปกลับรถที่ใต้สะพาน - ติดตั้งแนวรั้วเพื่อป้องกันการข้ามถนนโดยไม่ใช้สะพานลอยตลอดแนวควบคุม เพื่อลดการตัดกระแสจราจรของคนเดินเท้า ลดความล่าช้า และลดการเกิดอุบัติเหตุ
33. ถนนพระรามที่ 6 ตัดใหม่ตั้งแต่อุโมงค์ทางลอดสะพานรถไฟข้าม สิ้นสุดที่จุดตัดเตชะวณิช	- บริเวณทางแยกถนนพระรามที่ 6 ตัดถนนกำแพงเพชรมีลักษณะเป็นคอขวดในทิศทางมุ่งหน้าลงอุโมงค์เพื่อไปถนนเตชะวณิช โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเมื่อมีแถวคอยล้นอุโมงค์จนท้ายแถวของแถวคอยมากีดขวางทางแยก ทำให้พื้นที่ช่วงทางลงอุโมงค์เกิดสภาพแออัด ส่งผลให้เกิดความล่าช้า - บริเวณทางแยกถนนพระรามที่ 6 ตัดกับถนนกำแพงเพชรมีลักษณะเป็นคอขวด เนื่องจากในบริเวณถนนพระรามที่ 6 ตัดใหม่ทิศทางออกจากอุโมงค์ 1 ช่องจราจรมุ่งหน้าถนนกำแพงเพชร มีลักษณะเป็นจุดร่วมทางแยก (Merge Area) กับการจราจรที่มาจากถนนกำแพงเพชร 5 จำนวน 2 ช่องจราจร แต่มีจำนวนช่องจราจรรองรับ (Receiving Lane) ได้น้อยกว่าช่องจราจรที่เข้าสู่ทิศทางดังกล่าว (Approach Lane) ทำให้พื้นที่ช่วงทางออกจากอุโมงค์เกิดสภาพแออัด ส่งผลให้เกิดความล่าช้าและแถวคอยย้อนกลับไปในอุโมงค์ได้ในช่วงเวลา	- เนื่องจากข้อจำกัดด้านลักษณะทางกายภาพที่ติดปัญหาอุปสรรคจากแนวถนนที่ติดกับแนวคลองประปา จึงทำให้ไม่สามารถปรับปรุงลักษณะทางกายภาพเพิ่มเติมได้ ทั้งในกรณีของทางแยกถนนพระรามที่ 6 ตัดถนนกำแพงเพชร และทางแยกวัดสะพานสูง ดังนั้น การบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงควรพิจารณาจากปัจจัยด้านอื่นๆ - จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันวินัยจราจรอย่างเคร่งครัด ทั้งในกรณีผู้ขับขี่และคนเดินเท้าโดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วนเพื่อควบคุมวินัยจราจร และลดความล่าช้าบนช่วงถนนดังกล่าว - เพิ่มเติมอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อควบคุมกวดขันวินัยจราจร และอำนวยความสะดวกด้านการจราจร ทั้งในกรณีคนเดินเท้าและยานพาหนะในช่วงเวลาที่ได้รับอนุญาตให้เป็นเขตผ่อนผันหาบเร่แผงลอยซึ่งจะช่วยให้การไหลของกระแสจราจรดีขึ้น

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
	- บริเวณทางแยกวัดสะพานสูงถนนเตชะวณิชผู้ขับขี่บางส่วนฝ่าฝืนป้ายจราจรห้ามเลี้ยวขวาเพื่อมุ่งหน้าสู่แยกปูนซีเมนต์ไทย ทำให้เกิดความล่าช้าและแถวคอย ทั้งบนพื้นที่ถนนเตชะวณิชและถนนพระรามที่ 6 ตัดใหม่ทิศทางที่มาจากอุโมงค์ - บริเวณทางแยกถนนพระรามที่ 6 ตัดถนนกำแพงเพชร ในทิศทางถนนกำแพงเพชร 5 ทิศทางมุ่งหน้าถนนกำแพงเพชร ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่โดยเฉพาะจักรยานยนต์ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง โดยจะจอดรถเพื่อคอยจังหวะสัญญาณไฟล้ำเส้นหยุด (Stop Line) ทำให้กีดขวางการจราจรในทิศทางเข้าสู่อุโมงค์ ส่งผลให้เกิดความล่าช้าและนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะของปัญหา - การจัดการจราจรในปัจจุบันบริเวณแยกวัดสะพานสูง ใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจในการควบคุมและอำนวยความสะดวกในการจราจรบนถนนเตชะวณิช เนื่องจากพื้นที่ช่วงใกล้ทางแยกวัดสะพานสูงได้รับการอนุญาตให้เป็นเขตผ่อนผันหาบเร่แผงลอยในช่วงเวลา 04.00-09.30 น. ทำให้แผงขายสินค้าและคนเดินเท้าล้ำมาบนผิวจราจร ส่งผลให้สูญเสียความจุของการจราจร	- ติดตั้งเสาช่วยจัดการจราจร (traffic pole) และการทาสีตีเส้นจราจรใหม่ - ปรับตำแหน่งสัญญาณไฟจราจรเพื่อลดความสับสนของผู้ขับขี่ที่มาจากอุโมงค์มุ่งเข้าสู่ทางแยก
34. บริเวณหน้าโรงเรียนสารวิทยา ถนนพหลโยธิน	ปัญหาการจราจรเนื่องจากการจอดรับ-ส่งนักเรียนตลอดทั้งแนวขอบทางของด้านหน้าโรงเรียนสารวิทยาและเมื่อผู้ปกครองรับ-ส่งเสร็จก็จะเปลี่ยนช่องจราจรไปช่องที่ 2 จึงเหลือช่องจราจรให้สามารถผ่านจุดนี้ไปได้เพียง 1 ช่องจราจร	ปรับปรุงบริเวณทางเท้าโดยการจัดทำช่องเว้าเพื่อให้รถของผู้ปกครองสามารถเข้าช่องดังกล่าวเพื่อจอดรับ-ส่งนักเรียนโดยไม่กีดขวางรถที่สัญจรผ่าน
35. ถนนเพิ่มสิน (บริเวณศาลเจ้าพ่อสมบุญ)	ปัญหาเกิดจากขนาดช่องจราจรบริเวณทางโค้งมีขนาดแคบเพียง 2.6 เมตร ต่อช่องจราจร ทำให้รถที่เข้าสู่ทางโค้งไม่สามารถสวนกันได้ เกิดการหยุดคอยจังหวะการเข้าโค้ง ส่งผลให้เกิดการติดขัดของการจราจรโดยมีแถวคอยยาวไปจนถึงถนนซอยเลียบคลองสองในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน	ปรับขอบทางเท้าให้ลาดเอียงเพื่อให้รถที่เลี้ยวสามารถขับสวนกันได้อย่างสะดวก

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
36. ถนนเพิ่มสิน (ช่วงตัดสุขาภิบาล 5)	ปัญหาเกิดจากการจัดการบริหารช่องจราจรบริเวณช่วงถนนเพิ่มสินใกล้ทางแยกไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจรในช่วงเย็น รวมถึงปริมาณจราจรบริเวณทางแยกมีปริมาณสูงแต่ไม่มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพื่อช่วยในการบริหารจัดการจราจร ทำให้เกิดการจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากการแย่งจังหวะในการออกจากทางแยก รวมถึงเกิดปัญหาอุบัติเหตุการจราจรบ่อยครั้ง	แก้ปัญหาโดยการจัดการช่องจราจรเป็นถนน 3 ช่องจราจร โดยสลับการใช้งานช่องจราจร คือ ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า ให้บริหารจัดการเป็นช่องจราจรขาเข้าทางแยก 1 ช่องจราจรและเป็นช่องจราจรขาออกจากทางแยก 2 ช่องจราจร ส่วนในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น ให้บริหารจัดการเป็นช่องจราจรขาเข้าทางแยก 2 ช่องจราจรและเป็นช่องจราจรขาออกจากทางแยก 1 ช่องจราจร รวมทั้งปรับกายภาพทางเท้าและกลับทิศทางบันไดทางลงสะพานลอยเพื่อให้รถจากสุขาภิบาล 5 เลี้ยวซ้ายเข้าถนนเพิ่มสินได้สะดวกมากขึ้น รวมทั้งให้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกเพื่อช่วยในการควบคุมการจราจรและลดอุบัติเหตุ
37. ถนนงามวงศ์วาน บริเวณก่อนถึงแยกบางเขนประมาณ 100 เมตร (มาจากแยกพงษ์เพชร)	บริเวณก่อนถึงแยกบางเขนประมาณ 100 เมตร (มาจากแยกพงษ์เพชร) เนื่องจากการแทรกแถวของรถที่บริเวณเชิงลาดทางขึ้นสะพานส่งผลต่อรถในช่องทางคู่ขนานที่ได้สัญญาณไฟเลี้ยวจากทางแยกบางเขน	ติดตั้งกล้องตรวจจับการกระทำผิดกฎจราจรอัตโนมัติบริเวณคอสะพาน
38. หน้าโรงเรียนสารสาสน์วิเทศร่มเกล้า ถนนร่มเกล้า	จากการสำรวจพบว่ามีปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณด้านหน้าโรงเรียนสารสาสน์วิเทศร่มเกล้า ถนนร่มเกล้า เนื่องจากการเลี้ยวรถเข้าโรงเรียนของผู้ปกครองที่ต้องการเข้าโรงเรียนเพื่อรับ-ส่งนักเรียนครั้งละ 2 ช่องจราจรแต่กลับพบว่าปากทางเข้าโรงเรียนสามารถเลี้ยวเข้าได้ครั้งละ 1 คันต้องสลับกันเข้าทีละคันจึงส่งผลให้เกิดความล่าช้าและเกิดสภาพคอขวดที่บริเวณด้านหน้าโรงเรียน	ปาดทางเท้าบริเวณทางเข้าโรงเรียนเพื่อเพิ่มรัศมีเลี้ยวของรถให้สามารถเลี้ยวเข้าโรงเรียนได้อย่างสะดวก
39. ถนนร่มเกล้าช่วงระหว่างมีนบุรี - แยกเจ้ากรีฑา	ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณในซอยร่มเกล้า 24 เนื่องจากซอยนี้เป็นซอยที่มีโครงการเคหะร่มเกล้าจำนวนรถที่ออกจากซอยจึงมีมาก แต่กลับพบว่าช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวขวามีเพียง 1 ช่องจราจร มีการวิ่งสวนช่องจราจรขาเข้าเมื่อได้สัญญาณไฟจราจร	ปรับปรุงการออกจากซอยร่มเกล้าโดยการตั้งกรวยยางชั่วคราวเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเพื่อเพิ่มแถวคอยรอสัญญาณไฟจราจรสำหรับรถรอเลี้ยวขวาให้สามารถตั้งแถวได้ 2 ช่องจราจร เนื่องจากถนนร่มเกล้ามีช่องรับรถออกจากซอยร่มเกล้า 24 ได้ 3 ช่องจราจร

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
40. ถนนลาดกระบัง (ใต้สะพานหนองปรือ)	เนื่องจากมีรถที่ข้ามสะพานเล็กคู่ขนานกับสะพานข้ามคลองหนองปรือเพื่อต้องการเลี้ยวซ้ายเข้าถนนฉลองกรุงจะต้องตัดกระแสกับรถบนถนนลาดกระบังที่ต้องการกลับรถเข้าถนนฉลองกรุงเช่นเดียวกันจึงเกิดเป็นจุดตัดบริเวณใต้สะพานข้ามคลอง	จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจราจรบริเวณใต้สะพานข้ามคลองเพื่อให้รถทั้ง 2 ทิศทางได้สลับกันไป
41. ถนนโชคชัย 4 แยก 7	เนื่องจากถนนช่วงนี้ของถนนโชคชัย 4 ตั้งแต่แยก 7 จนถึงแยกหน้าโรงพยาบาลเปาโลเมโมเรียลจะมีแค่ 2 ช่องจราจรนอกนั้นจะมี 4 ช่องจราจร จึงส่งผลให้เกิดลักษณะคอขวดเกิดขึ้น	แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรประเภทคอขวดถนนบริเวณถนนโชคชัย 4 แยก 7 ที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรโดยการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจัดการจราจรที่บริเวณทางแยกโชคชัย 4 แยก 6 ซึ่งอยู่ใกล้กับบริเวณจุดวิกฤตคอขวดแยก 7
42. ปากซอยบ้านรอง (สังคมสงเคราะห์) ถนนประดิษฐ์มนูธรรมขาออก	จากการสำรวจพบว่ามีปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณปากซอยบ้านรอง (สังคมสงเคราะห์) ถนนประดิษฐ์มนูธรรมขาออก เนื่องจากลักษณะกายภาพในปัจจุบันมีข้อจำกัดคือมีเพียง 2 ช่องจราจรอีกทั้งบริเวณปากซอยยังตัดกับซอยลาดพร้าว 71 หรือถนนนาคนิวาสที่มี 4 ช่องจราจรจึงเกิดทั้งลักษณะปัญหาคอขวดและปัญหาทางแยกในจุดเดียวกัน	จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจัดการจราจรที่บริเวณทางถนนนาคนิวาสตัดกับปากซอยบ้านรอง (สังคมสงเคราะห์)
43. ถนนหัวหมาก (ซอยรามคำแหง24) ช่วงตั้งแต่แยกกวนอา-ม.เอแบค	ในช่วงถนนตั้งแต่ด้านหลังมหาวิทยาลัยรามคำแหงจะมีช่องจราจรที่ยึดตามเครื่องหมายจราจรคือ 2 ช่อง ซึ่งมีรถเข้ามาใช้จำนวนมากจนต้องมีการสัญจรในลักษณะ 3 ช่องจราจรคือเข้าซอย 2 ช่องและออกจากซอย 1 ช่อง และยังพบปัญหาอีกว่าเกือบตลอดทั้งซอยจะมีการนำรถมาจอด	จากการสำรวจพบว่ากายภาพของซอยรามคำแหง 24 ในช่วงตั้งแต่แยกกวนอา- ม.เอแบค สามารถที่จะจัดช่องจราจรให้เป็น 3 ช่องจราจร แล้วดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์จราจรอันได้แก่ เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางคือ เส้นเหลืองเพื่อแบ่งช่องจราจร และติดตั้งสัญญาณไฟจราจรสำหรับสลับช่องจราจรใช้ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น โดยเร่งด่วนเช้าปรับสัญญาณไฟเป็นออกจากซอย 2 ช่องเข้าซอย 1 ช่อง และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นจะสลับเป็น ออกจากซอย 1 ช่อง และเข้าซอย 2 ช่อง แทน
44. ทางขึ้นสะพานข้ามแยกบางกะปิ ถนนลาดพร้าวขาออก	ปัญหาจากรถที่ต้องการใช้พื้นราบมากกว่าขึ้นสะพานลอยข้ามแยกบากกะปิ จึงมีรถที่ในช่องทางขึ้นสะพานแทรกแถวของรถพื้นราบที่บริเวณเชิงลาดทางขึ้นสะพานส่งผลต่อรถในช่องทางคู่ขนานที่ได้สัญญาณไฟเขียวจากทางแยกบางกะปิไม่สามารถเดินรถได้อย่างสะดวก	แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรประเภทคอขวดถนนทางขึ้นสะพานข้ามแยกบางกะปิ ถนนลาดพร้าวขาออก ที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการติดตั้งกล้องตรวจจับการกระทำผิดกฎจราจรอัตโนมัติบริเวณคอสะพาน

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
45. ทางขึ้นด่วนบริเวณแยกพระราม 9-2	ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นจะมีรถจำนวนมากใช้บริการด่านพระราม 9-2 ในทิศทางมุ่งหน้ารามอินทราซึ่งส่งผลให้เกิดการติดขัดของการจราจรจากด้านหน้าด่าน ไปกระทบต่อถนนประดิษฐ์มนูธรรม	บริเวณถนนด้านหน้าด่านเก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษนั้นพบว่ายังมีพื้นที่ที่ถูกออกแบบให้เป็นด่านชั่งน้ำหนักของรถบรรทุกแต่ปัจจุบันได้ถูกยกเลิกไปแล้วซึ่งสามารถนำมาใช้เป็นผิวจราจรในการรองรับรถที่ต้องการชำระค่าผ่านทางได้เพิ่มขึ้นอีก 1 ช่องจราจรเพื่อเป็นการลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณด่านเก็บเงินค่าผ่านทาง นอกจากนี้ยังพบอีกว่าในบริเวณด่านเก็บเงินค่าผ่านทางนั้นยังมีพื้นที่ในการติดตั้งตู้เก็บค่าผ่านทางได้เพิ่มขึ้นอีก 2 ตู้
46. หน้าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการ	มีปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าปากซอยพัฒนาการ 58 เนื่องจากมีผู้ปกครองบางส่วนส่งรับ-ส่งนักเรียนใกล้บริเวณปากรถคันอื่นจึงไม่สามารถเข้า-ออกซอยได้จึงเกิดการติดขัดและเกิดความล่าช้าในการสัญจร	จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขัดการจอดใกล้บริเวณทางเข้าซอยพัฒนาการ 58 เพื่อไม่ให้กีดขวางรถที่จะเข้า-ออกซอย
47. หน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล บางนา	มีปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลบางนา เนื่องจากจุดจอดรถแท็กซี่อยู่ด้านหน้าป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางและเมื่อมีจำนวนรถแท็กซี่จอดรอผู้โดยสารมากกว่าจำนวนผู้ที่ต้องการใช้บริการรถแท็กซี่ก่อจะเกิดปัญหาแถวคอยรถแท็กซี่จอดปิดทางออกของรถโดยสารประจำทางส่งผลให้รถโดยสารประจำทางคันหลังไม่สามารถเข้าป้ายก็จะเกิดการติดขัดบริเวณด้านหน้าห้าง	ที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการปรับปรุงโดยการติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางคือเครื่องหมายห้ามจอดเพื่อมิให้รถแท็กซี่ที่จอดคอยจอดกีดขวางรถโดยสารประจำทางที่จะออกจากป้าย
48. บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าอุดมสุข	มีปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าอุดมสุข ถนนสุขุมวิท เนื่องจากการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทางที่บริเวณทางแยกซึ่งเป็นบริเวณที่มีเครื่องหมายขอบทางเป็นแบบขาวแดง ซึ่งพบว่าบริเวณนี้ไม่มีป้ายหยุดรถโดยสารประทางจึงใช้บริเวณทางแยกเป็นจุดขึ้น-ลงรถโดยสารประจำทางจึงก่อให้เกิดปัญหาติดขัดที่บริเวณทางแยก	กำหนดให้มีป้ายหยุดรถประจำทางซึ่งห่างจากทางแยกไปตามถนนสุขุมวิทขาเข้าไป 50 เมตร เพื่อให้ผู้โดยสารมีจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางระหว่างรถไฟฟ้าและรถโดยสารประจำทาง เพื่อมิให้มีการขึ้น-ลงรถโดยสารประจำทางที่บริเวณทางแยกเหมือนในปัจจุบัน

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
49. บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบางนา	ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบางนา เนื่องจากการเมื่อพ้นจากสถานีรถไฟฟ้าบางนาในทิศทางขาเข้าจะมีสะพานทางขึ้นทางด่วนแต่บริเวณจุดที่เป็นทางแยกขึ้นทางด่วนนั้นจะมีผิวจราจรที่ไม่เรียบและมีถังขยะซึ่งเป็นการกีดขวางรถที่จะแยกขึ้นทางด่วน	ปรับปรุงผิวจราจรบริเวณที่แยกขึ้นทางด่วนให้เรียบและย้ายถังขยะออกเพื่อให้รถสามารถขึ้นทางด่วนได้
50. บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าแบริ่ง	มีรถโดยสารขนาดเล็กจอดแช่ป้ายและรถโดยสารของจังหวัดสมุทรปราการจอดรถรอผู้โดยสารกินช่องจราจรช่องที่ 2 จนเหลือช่องจราจรให้ผ่านจุดนี้ได้เพียง 1 ช่องจราจรจนเกิดเป็นลักษณะคอขวด	จัดเจ้าหน้าที่ ขบ. กวดขันรถโดยสารขนาดเล็กและรถโดยสารของจังหวัด เพื่อลดการติดขัดในลักษณะคอขวดในจุดนี้
51. ทางขึ้นด่วนถนนจันทน์	ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าจะมีรถจำนวนมากใช้บริการด่านถนนจันทร์ ในทิศทางมุ่งหน้าเข้าเมืองซึ่งส่งผลให้เกิดการติดขัดของการจราจรจากด้านหน้าด่านไปกระทบต่อถนนจันทร์ เนื่องจากด่านเก็บค่าผ่านทางมีช่องทาง 3 ช่อง เป็นแบบ easy pass 1 ช่อง และแบบชำระด้วยเงินสด 2 ช่องซึ่งไม่เพียงพอกับความต้องการ	เพิ่มพื้นที่ในการรองรับรถที่ต้องการชำระค่าผ่านทางได้เพิ่มขึ้นอีก 1 ช่องจราจร เพื่อเป็นการลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณด่านเก็บเงินค่าผ่านทาง นอกจากนี้ยังพบอีกว่าในบริเวณด่านเก็บเงินค่าผ่านทางนั้นยังมีพื้นที่ในการติดตั้งตู้เก็บค่าผ่านทางได้เพิ่มขึ้นอีก 1 ตู้
52. ทางข้ามทางรถไฟถนนเชื้อเพลิง	- เนื่องจากปริมาณจราจรที่ทางแยกมีปริมาณมากในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นและบริเวณจุดตัดระหว่างทางข้ามทางรถไฟไม่มีเส้นแบ่งช่องทางการจราจร ประกอบกับมีปัญหาทางด้านลักษณะทางกายภาพของจุดตัดทางข้ามทางรถไฟในแนวที่จะออกถนนพระรามที่ 4 กับถนนพระรามที่ 3 เป็นทางแยกที่เยื้องกันจึงก่อให้เกิดปัญหาความสับสนช่องจราจรของผู้สัญจร - ในช่วงก่อนเวลาเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วนเย็นมีปริมาณการจราจรมากแต่บริเวณดังกล่าวไม่มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรจึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด	- เนื่องจากลักษณะทางกายภาพของทางข้ามทางรถไฟที่มีการเยื้องกันของช่องทางการจราจร และไม่มีสัญลักษณ์แบ่งช่องทางการจราจรอาจทำให้ผู้สัญจรผ่านบริเวณดังกล่าวเกิดความสับสนจึงควรตีเส้นแบ่งช่องทางการจราจรและสัญลักษณ์แนะนำช่องทางการจราจรบนผิวทางบริเวณจุดตัดทางข้ามทางรถไฟ - ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรทุกทิศทางแทนการบริหารจัดการจราจรโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อสามารถบริหารจัดการจราจรได้ตลอดเวลา

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
53. ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษเพลินจิต	- ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกใต้ด่วนเพลินจิตจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นโดยเกิดจากปริมาณจราจรที่ต้องการใช้ด่านมีปริมาณสูงทั้งทิศทางที่มาจากนานา 2 ช่องจราจรและมาจากเพลินจิตอีก 1 ช่องจราจรแต่บริเวณด่านมีพื้นที่หน้าด่านที่สั้นจึงสามารถรองรับรถได้น้อยและมีช่องเก็บค่าผ่านทาง 3 ช่องแบ่งออกเป็นแบบรับเงินสด 2 ช่องและแบบใช้บัตร easy pass 1 ช่องแต่กลับพบว่ารถส่วนใหญ่จะใช้แบบช่องรับเงินสดมากกว่าจึงเสียพื้นที่ในการรับรถในช่อง easy pass ดังนั้นจึงเกิดการติดต่อออกมาที่ถนนเพลินจิตและถนนสุขุมวิท อีกประเด็นที่ทำให้ล่าช้าเกิดจากมีคนเดินเท้าตัดกระแสการจราจรเนื่องจากต้องการที่จะเดินไปที่ทางขึ้นรถไฟฟ้าบีทีเอส	- ดำเนินการเพิ่มตู้เก็บค่าผ่านทางแบบเงินสดอีก 1 ช่องบริเวณใต้พื้นที่ทางด่วนเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการเก็บค่าผ่านทางได้มาขึ้นกว่าปัจจุบัน - การจัดการจราจรเฉพาะช่วงเวลาที่การจราจรวิกฤตอย่างหนัก โดยจัดการจราจรให้สำหรับรถที่ต้องการใช้ทางพิเศษที่เดินทางมาจากถนนเพลินจิตมิให้ตรงมาเลี้ยวซ้ายเข้าด่านแต่ให้เลี้ยวซ้ายเข้าถนนวิทยุก่อนจากนั้นเลี้ยวขวาเข้าถนนเพชรบุรีแล้วเลี้ยวขวาเข้าถนนนานาเหนือแล้วเลี้ยวขวาเข้าถนนสุขุมวิทก่อนที่จะเลี้ยวขวาอีกครั้งเพื่อเข้าทางพิเศษที่ด่านเพลินจิตเพื่อเป็นทางลดความคับคั่งที่บริเวณหน้าด่านของรถที่มาจากเพลินจิต
54. สะพานเฉลิมโลก	ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสะพานเฉลิมโลก ปริมาณจราจรของรถที่ต้องการเลี้ยวขวามีจำนวนมากแต่ช่องจราจรสำหรับรอเลี้ยวขวามีเพียง 1 ช่อง คือช่องจราจรช่องที่ 4 จึงเกิดการกีดขวางรถทางตรงเนื่องจากมีรถที่ออกจากห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลเวิลด์ตัดกระแสรถทางตรงเพื่อชิดขวาเข้าช่องเลี้ยวขวาให้ได้	ดำเนินการช่องจราจรช่องที่ 3 ที่ปัจจุบันเป็นช่องจราจรแบบตรงได้อย่างเดียวเป็นช่องจราจรแบบร่วมระหว่างรถตรงและรถเลี้ยวขวาเพื่อเพิ่มพื้นที่สำหรับรถเลี้ยวขวาที่มีจำนวนมาก
55. ถนนอโศกมนตรี	ปัญหาลักษณะคอขวดเกิดจากช่วงเวลาเร่งด่วนเช้ามีปริมาณจราจรทิศทางขาเข้าเมืองจำนวนมากคือจากแยกอโศก-เพชรมุ่งหน้าเพื่อไปสุขุมวิทแต่ช่องจราจรของถนนอโศกมนตรีมีเพียง 4 ช่องจราจรคือทิศทางละ 2 ช่องจราจร จึงเกิดลักษณะคอขวดเจ้าหน้าที่ตำรวจจึงมีการปรับเป็นช่องทางพิเศษ 1 ช่องทางแต่ประชาชนยังสับสนว่ามีการเปิดใช้ถึงเวลาใด	ดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟบอกช่องจราจรพิเศษในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งปัจจุบันได้มีการดำเนินการแล้ว
56. ถนนสุขุมวิท 63 เอกมัย	จากการสำรวจพบว่ามีปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณถนนสุขุมวิท 63 เอกมัย เนื่องจากเกิดปัญหาที่บริเวณทางออกของซอยเอกมัยที่ต้องการเลี้ยวเข้าเมืองหรือเข้าทองหล่อจำนวนมากสังเกตได้จากแถวคอยแต่กลับพบว่าช่องจราจรที่มีเครื่องหมายให้เลี้ยวขวานั้นมีเพียง 1 ช่องจราจรเท่านั้นจึงส่งผลให้ไม่เพียงพอในการระบายรถเลี้ยวขวา	แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรประเภทคอขวดถนนบริเวณถนนสุขุมวิท 63 เอกมัย ที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางโดยการปรับช่องเลี้ยวซ้ายให้เป็นช่องร่วมเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวาในช่องเดียวกัน

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
57. แยก ณ ระนอง	บริเวณคอขวดที่เกิดขึ้นที่แยก ณ ระนอง นั้นมีสาเหตุมาจากกายภาพของสะพานข้ามทางรถไฟมีเพียง 2 ช่องจราจรแต่ช่องจราจรที่มาจากทางแยก ณ ระนองนั้นมี 4 ช่องจราจรจึงเกิดเป็นปัญหาคอขวดที่บริเวณทางขึ้นสะพาน	ปรับปรุงโดยการใช้ทางคู่ขนานของสะพานข้ามทางรถไฟที่มีอยู่ 2 ช่องจราจรและดำเนินการจัดทำทางข้ามทางรถไฟ
58. โรงเรียนเกษมพิทยา ด้านถนนสุขุมวิท 71	ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณด้านหน้าโรงเรียนเกษมพิทยาด้านถนนสุขุมวิท 71 เนื่องจากมีรถโดยสารขนาดเล็กจอดแช่ป้ายบริเวณหน้าโรงเรียนและเนื่องจากมีช่องจราจรเพียง 2 ช่องต่อทิศทางจึงก่อให้เกิดปัญหาคอขวดบริเวณหน้าโรงเรียน	จัดเจ้าหน้าที่ ขบ. กวดขันรถโดยสารขนาดเล็กที่จอดแช่ป้ายบริเวณหน้าโรงเรียนเพื่อลดปัญหาคอขวดบริเวณด้านหน้าโรงเรียน
59. ตลาดคลองตัน ถนนสุขุมวิท 71	ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณด้านหน้าตลาดคลองตัน ถนนสุขุมวิท 71 เนื่องจากมีการจอดข้างทางจนเสียช่องจราจรไป 1 ช่อง จนรถที่เลี้ยวซ้ายจากถนนพัฒนาการมาไม่สามารถใช้ช่องจราจรช่องซ้ายสุดได้จึงต้องเบียดช่องจราจรช่องที่ 2 ซึ่งเป็นช่องจราจรของทางตรงจากรามคำแหง จนเกิดลักษณะคอขวดและเกิดความล่าช้าต่อทางแยก	จัดเจ้าหน้าที่กวดขันรถที่จอดข้างทางจนสูญเสียช่องจราจรไป 1 ช่องจราจร
60. ตลาดคลองถม ถนนเจริญกรุง	- ปัญหาการจราจรติดขัดสะสม เนื่องจากบริเวณพื้นที่ดังกล่าวเป็นย่านศูนย์กลางการค้าจึงทำให้มีผู้เดินทางเข้ามาจับจ่ายใช้สอยเป็นจำนวนมาก ประกอบกับบริเวณทางเท้าบางส่วนมีการละเมิดการตั้งหาบเร่แผงลอยในจุดที่ไม่ได้มีการผ่อนผันจึงทำให้คนเดินเท้าบางส่วนเดินสัญจรบนผิวจราจรและข้ามถนนในบริเวณที่มิใช่ทางข้าม - มีการให้บริการรถโดยสารประจำทาง ซึ่งการรับ-ส่งผู้โดยสารจะทำให้เกิดความล่าช้าในช่องจราจรทางซ้าย ประกอบกับการรับ-ส่งของรถโดยสารไม่ประจำทางจำนวนมาก เช่น รถแท็กซี่ รถตุ๊กตุ๊ก - บริเวณโดยรอบพื้นที่ตลาดคลองถม และถนนเจริญกรุงมีการให้บริการพื้นที่จอดรถบนอาคารและศูนย์การค้า โดยทางเข้า-ออกอาคารจอดรถบางจุดมีตำแหน่งใกล้กับทางแยกและมีการออกแบบทางเข้า-ออกอาคารอยู่ในจุดเดียวกัน ซึ่งขณะที่มีรถออกจากอาคารจอดรถ รถยนต์ที่ต้องการเข้าสู่อาคารจอดรถดังกล่าวต้องจอดคอยบนถนนช่วงดังกล่าวและทำให้เกิดแถวคอยยาวไปจนกระทั่งถึง ทางแยก	- การแก้ไขปัญหาวินัยจราจรของคนเดินเท้าจะมีความสัมพันธ์กับการแก้ไขปัญหาการจัดการทางเท้าซึ่งจะต้องดำเนินการคู่ขนานกันไป โดยจัดให้มีทางเท้าเพื่อรองรับปริมาณของผู้คนที่เดินจับจ่ายใช้สอยจำนวนมาก และพิจารณาการไม่อนุญาตให้ตั้งหาบเร่แผงลอยหรือจัดระเบียบแผงขายสินค้าบนทางเท้าตลอดแนวถนนเจริญกรุงช่วงตลาดคลองถม - กวดขันวินัยจราจรของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางโดยให้เพิ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจในการกวดขันวินัยจราจรของผู้ขับขี่ทั่วไป และผู้ขับขี่รถโดยสารทั้งประจำทางและไม่ประจำทาง รวมไปถึงการห้ามจอดรับและส่งผู้โดยสารนอกป้ายจอดรถโดยสารประจำทางรวมไปถึงการติดตั้งป้ายเตือน เพื่อเน้นย้ำการจับปรับและการกวดขันวินัยจราจร - จัดเจ้าหน้าที่ของตลาดมาช่วยจัดการจราจรบริเวณทางเข้า-ออก

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
61. คอขวดวัดมังกร ถนนเจริญกรุง	- มีผู้เดินทางเข้ามาจับจ่ายใช้สอยและประกอบกิจกรรมทางศาสนาเป็นจำนวนมาก ประกอบกับบริเวณทางเท้าบางส่วนมีการละเมิดการตั้งหาบเร่แผงลอยในจุดที่ไม่ได้มีการผ่อนผัน จึงทำให้คนเดินเท้าบางส่วนเดินสัญจรบนผิวจราจรและข้ามถนน ในบริเวณที่มิใช่ทางข้าม - บริเวณพื้นที่ดังกล่าวมีการให้บริการรถโดยสารประจำทาง ซึ่งการรับ-ส่งผู้โดยสารจะทำให้เกิดความล่าช้าในช่องจราจรทางซ้าย โดยเฉพาะอย่างการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารของรถโดยสารไม่ประจำทาง เช่น รถแท็กซี่ รถตุ๊กตุ๊ก ประกอบกับการขับขี่ของรถโดยสารประจำทางที่ไม่ได้ขับขี่ในช่องทางรถโดยสารประจำทาง (ขับทางขวา) - เนื่องจากมีความต้องการพื้นที่จอดรถจำนวนมาก ซึ่งบริเวณพื้นที่ดังกล่าวมีการให้บริการไม่เพียงพอ	- กวดขันวินัยจราจรของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางโดยให้เพิ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจในการกวดขันวินัยจราจรของผู้ขับขี่ทั่วไป และผู้ขับขี่รถโดยสารทั้งประจำทางและไม่ประจำทาง รวมไปถึงการห้ามจอดรับและส่งผู้โดยสารนอกป้ายจอดรถโดยสารประจำทาง - เพิ่มช่วงเวลาในการกวดขันวินัยจราจรของผู้ขับขี่ที่ละเมิดกฎจราจรด้วยการจอดรถในที่ห้ามจอด - จัดเจ้าหน้าที่ของวัดช่วยจัดการจราจรบริเวณทางเข้า-ออก - ปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางข้ามให้เป็นระบบอัตโนมัติ
62. บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษพระรามที่ 4	- ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นโดยเกิดจากปริมาณจราจรที่ต้องการใช้ด่านมีปริมาณสูงในทิศทางที่มาจากหัวลำโพงและต้องการเลี้ยวขวาเข้าด่าน แต่บริเวณด่านมีพื้นที่หน้าด่านที่สั้นจึงสามารถรองรับรถได้น้อยและมีช่องเก็บค่าผ่านทาง 4 ช่องแบ่งออกเป็นแบบรับเงินสด 3 ช่องและแบบใช้บัตร easy pass 1 ช่องแต่กลับพบว่ารถส่วนใหญ่จะใช้แบบช่องรับเงินสดมากกว่าจึงเสียพื้นที่ในการรับรถในช่อง easy pass ดังนั้นจึงเกิดการติดขัดออกมาที่ถนนพระรามที่ 4 - ส่วนเวลาเร่งด่วนเช้าโดยเกิดจากปริมาณจราจรทิศทางขาเข้าเมืองมาจากดินแดงขาเข้าลงที่ด่านพระรามที่ 4 และต้องการเลี้ยวขวาเข้าเมืองมุ่งหน้าสีลมและหัวลำโพง ซึ่งปัจจุบันบริเวณทางลงดังกล่าวมี 4 ช่องจราจรแบ่งออกเป็นเลี้ยวขวาไปสีลม 3 ช่อง และเลี้ยวซ้ายไปคลองเตย 1 ช่อง ซึ่งหากจะดำเนินการปรับปรุงให้สามารถเลี้ยวขวาให้ได้ 4 ช่องโดยช่องทางซ้ายสุดปรับให้เป็นแบบช่องร่วมเลี้ยวขวาและซ้ายในช่องเดียวกันก็จะติดอุปสรรคที่บริเวณหัวเกาะไม้กั้นทางรถไฟสำหรับช่องเลี้ยวซ้าย	- ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ที่บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางว่าบริเวณด่านนี้งดเติมเงินให้แก่บัตร easy pass เพื่อลดความล่าช้าในการดำเนินการกรณีที่มีรถที่ต้องการเติมเงินให้แก่บัตร easy pass ในตู้ที่รับเฉพาะเงินสด - ด้านทิศทางขาเข้าดำเนินการจัดการจราจรเฉพาะช่วงเวลาที่การจราจรวิกฤตอย่างหนัก โดยให้ช่องจราจรช่องที่ 4 ที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าสีลมนั้นให้ใช้วิธีอ้อมไม้กั้นทั้ง 2 ตัวโดยที่ไม่ต้องรื้อถอนออก
63. ปัญหาการจราจรที่ทางแยกเฉลิมบุรี	- เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางไม่ชัดเจนบนถนนทรงสวัสดิ์ - ที่บริเวณทางแยก บนถนนเยาวราชมีป้ายห้ามจอดตลอดแนว แต่ยังมีการฝ่าฝืนจอดรับส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าอยู่ - ในช่วงเวลาเร่งด่วนมีปริมาณจราจรเป็นจำนวนมากทำให้การจราจรบนถนนเยาวราชมีจำนวนมากกว่าปริมาณจราจรบนถนนทรงสวัสดิ์ ซึ่งบางเวลาทำให้เกิดแถวคอยบนถนนเยาวราชที่ยาวมากเกิดความไม่สัมพันธ์กันระหว่างสัญญาณไฟจราจรและปริมาณจราจร	- ปรับปรุงสัญลักษณ์บนพื้นทางให้มีความชัดเจนมากขึ้นเพื่อไม่ให้เกิดความสับสน - จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันวินัยจราจรอย่างเคร่งครัดในโดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วนเพื่อควบคุมวินัยในการขับขี่ และห้ามจอดในตำแหน่งห้ามจอด

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
64. ทางขึ้นสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนสาทรใต้	- ป้ายรถเมล์อยู่ใกล้กับทางเบี่ยงบริเวณคอสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน มักจะมีรถโดยสารมาจอดรับผู้โดยสารและตัดกระแสจราจรเพื่อกลับขึ้นสะพานส่งผลให้รถที่ต้องการออกบริเวณถนนเลียบสะพานเพื่อเข้าสู่ถนนเจริญกรุงจะต้องเบี่ยงหลบรถโดยสารและพยายามตัดกระแสกลับเข้าสู่ช่องจราจรเพื่อเข้าถนนเลียบสะพาน - บริเวณสวนสาธารณะใต้ทางพิเศษศรีรัช เป็นจุดปล่อยรถร่วมโดยสารจะมีการจอดรถบริเวณดังกล่าวที่ส่งผลให้กีดขวางช่องจราจรสำหรับมุ่งหน้าเข้าถนนเจริญกรุง - บริเวณถนนเลียบทางขึ้นสะพานมีสถานีบริการน้ำมันจากการสำรวจพบว่าจะมีรถยนต์และรถมอเตอร์ไซด์พยายามตัดกระแสจราจรเพื่อขึ้นสะพานซึ่งจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุรถชนในลักษณะตั้งฉากจากรถที่มุ่งหน้าขึ้นสะพานและรถที่จะวิ่งเลียบสะพานที่บริเวณคอสะพานรวมถึงรถที่จะตรงขึ้นสะพานจะต้องชะลอรถส่งผลให้เกิดการติดขัดสะสม - บริเวณทางขึ้นสะพานมีการจัดช่องจราจรโดยกำหนดให้ตรงขึ้นสะพาน 3 ช่องจราจรทางขวาและช่องซ้ายจะกำหนดให้วิ่งเลียบสะพานเข้าถนนเจริญกรุงโดยมีป้ายแนะนำช่องทางในลักษณะแขวนสูง โดยในบริเวณดังกล่าวมีลักษณะเป็นทางแยกรูปตัววาย (Gore Area) อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ขับขี่ที่สับสนและเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	- กวดขัดรถรถโดยสารประจำทางให้จอดชิดขอบทางเพื่อมิให้กีดขวางช่องทางช่องที่ 2 - เพื่อป้องกันการตัดกระแสจราจรกะทันหันเพื่อขึ้นสะพาน จะดำเนินการติดตั้งหลักนำทางแบบยืดหยุ่นรวมกับติดตั้งอุปกรณ์ลดความรุนแรง หรือ Crash Cushion บริเวณจุดแยกจากคอสะพานที่มีลักษณะเป็นทางแยกรูปตัววาย (Gore Area) เพื่อเป็นการป้องกันการชนบริเวณคอสะพานรวมถึงเป็นการกั้นการเลี้ยวรถตัดกระแสจราจรขึ้นสะพาน - ปรับปรุงป้ายแนะนำทิศทางและป้ายเตือนป้ายบังคับที่เลือนรางและชำรุดให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์
65. ปัญหาการจราจรคอขวดหน้าโรงเรียนราชินี	- บริเวณถนนมหาราชหน้าโรงเรียนราชินีในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็นมีการจราจรติดขัดเนื่องจากปริมาณรถมุ่งหน้ามายังถนนมหาราชเพื่อจอดรถรับส่งนักเรียน พบว่ามีเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแต่เนื่องจากกำลังเจ้าหน้าที่น้อยจึงมีการฝ่าฝืนโดยจอดรถซ้อนคันทำให้เกิดความล่าช้าและเกิดการติดขัดสะสมไปยังทางแยก - จากบริเวณทางแยกมีการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีสนามไชยทำให้มีการจัดการพื้นที่เพื่อการก่อสร้างส่งผลให้จำนวนช่องจราจรลดลง ทำให้ประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรไม่เพียงพอจึงเกิดการติดขัดสะสม	- เนื่องจากปัญหาส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ปกครองในการจอดรอรับส่งดังนั้นควรมีการประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือโดยมีแผ่นพับประชาสัมพันธ์ หรือป้ายบอกผู้ขับขี่ในเรื่องช่วงเวลาจัดการจราจรเนื่องจากการเดินรถช่วงเร่งด่วน จันทร์-ศุกร์ เดินรถทางเดียว 6.00-8.00 น. และ 14.00-18.00 น. และการนัดหมายตำแหน่งรับส่งบุตรหลาน - เพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจในการเข้มงวดผู้ฝ่าฝืนที่จอดรถซ้อนคัน รวมถึงติดตั้งป้ายบังคับห้ามจอดซ้อนคัน

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
		- จัดการจราจรบริเวณทางแยกถนนมหาราชกับซอยเศรษฐการ รวมถึงการบังคับห้ามจอดตลอดแนวในซอยเศรษฐการในช่วงเวลา6.00-8.00 น. และ 14.00-18.00 น. พร้อมการจัดการบริเวณทางออกซอยเศรษฐการเชื่อมถนนสนามไชยพร้อมทั้งบังคับห้ามจอดอย่างเข้มงวด รวมถึงติดตั้งเครื่องหมายบนพื้นทางห้ามหยุดในช่องทางซ้าย ส่วนในช่วงเร่งด่วนจัดวางกรวยยางเพื่อเบี่ยงช่องจราจรระยะเบี่ยงอย่างน้อย 30 เมตร เพื่อการอำนวยความสะดวกให้รถเลี้ยวซ้ายจากซอยเศรษฐการสามารถเลี้ยวได้อย่างคล่องตัวเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการระบายรถออกจากถนนมหาราช
66. หน้าห้างสรรพสินค้าอินเดียเอ็มโพเรียม ถนนจักรเพชร	- ย่านศูนย์กลางการค้า ร้านค้า ตลาด จึงทำให้มีผู้เดินทางเข้ามาจับจ่ายใช้สอยเป็นจำนวนมาก ประกอบกับบริเวณทางเท้าบางส่วนมีการละเมิดการตั้งหาบเร่แผงลอยในจุดที่ไม่ได้มีการผ่อนผัน จึงทำให้คนเดินเท้าบางส่วนเดินสัญจรบนผิวจราจรและข้ามถนนในบริเวณที่มิใช่ทางข้าม รวมถึงการข้ามถนนส่วนใหญ่ไม่ข้ามสะพานลอยที่มีอยู่บริเวณทางแยกถนนพาหุรัดกับถนนจักรเพชร - บริเวณพื้นที่ดังกล่าวมีการให้บริการรถโดยสารประจำทาง ซึ่งการรับ-ส่งผู้โดยสารจะทำให้เกิดความล่าช้าในช่องจราจรทางซ้าย โดยเฉพาะอย่างการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารของรถโดยสารไม่ประจำทาง เช่น รถแท็กซี่รถตุ๊กตุ๊ก - บนถนนจักรเพชรมีสภาพเป็นคอขวดโดยเบี่ยงช่องเพื่อลดช่องจราจร จาก 4 ช่องจราจร เหลือ 3 ช่องจราจร บริเวณสะพานลอยบริเวณทางแยกถนนพาหุรัดกับถนนจักรเพชร มีรถจอดส่งของและรับของทั้งสองข้างทางเนื่องจากเป็นย่านธุรกิจการค้า	- จัดทำรั้วกันไม่ให้คนเดินข้าม กรณีที่ให้ข้ามสะพานลอย และเพิ่มทางม้าลายในบางช่วงเพื่อใช้ขนส่งสินค้าระหว่างสองฝั่งถนนได้ - พิจารณาความเหมาะสมในการรื้อสะพานออก (เนื่องจากประชาชนจะใช้ขนส่งสินค้าระหว่างสองฝั่งถนนได้) เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นเขตเมือง ใช้ความเร็วไม่มากนักอาจพิจารณารื้อสะพานออก และทำทางข้ามที่ติดตั้งสัญญาณไฟคนเดินข้ามพร้อมปรับปรุงแนวถนนเพื่อเพิ่มความคล่องตัวโดยจัดทำช่องเลี้ยวซ้ายสำหรับเลี้ยวซ้ายเข้าถนนพาหุรัด - กวดขันวินัยจราจรของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางโดยให้เพิ่มเจ้าหน้าที่ ขบ. ในการจอดนอกป้ายจอดรถโดยสารประจำทาง - เพิ่มช่วงเวลาในการกวดขันวินัยจราจรของผู้ขับขี่ที่ละเมิดกฎจราจรด้วยการจอดรถในที่ห้ามจอด - จัดเจ้าหน้าที่ของห้างช่วยจัดการจราจรบริเวณทางเข้า-ออก

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
67. ทางขึ้นสะพานกรุงธน (ฝั่งธนบุรี)	- ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า จะมีรถมาจากฝั่งบางพลัดค่อนข้างมากในทิศทางเข้าสู่ฝั่งพระนคร บริเวณก่อนขึ้นสะพานมีลักษณะเป็นคอขวด จาก 4 ช่องจราจรของถนนราชวิถีก่อนขึ้นสะพานกรุงธน ลดลงเหลือ 2 ช่องจราจรบนสะพานกรุงธน จึงเกิดปัญหาการเบียดช่องจราจรกันบริเวณเชิงสะพานกรุงธน ทำให้เกิดแถวคอยและมีรถติดสะสมจำนวนมาก - ปัญหาจุดตัดของกระแสจราจรบริเวณทางเชื่อมทางแยกถนนราชวิถีกับถนนเจ้าพระยาสยาม ทำให้เกิดการตัดกระแสจราจรของรถที่มาจากถนนเจ้าพระยาสยามเพื่อจะขึ้นสะพานกรุงธน จะต้องไปเบียดช่องจราจรทางตรง และช่องจราจรกลับรถใต้สะพาน ทำให้เกิดการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกดังกล่าว	- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า การจัดการจราจรบริเวณจุดตัดถนนเจ้าพระยาสยามกับถนนราชวิถี โดยกรณีรถที่ออกจากถนนเจ้าพระยาสยาม ต้องบังคับรถที่เลี้ยวซ้ายออกจากซอยแล้วชิดขวาเพื่อเปลี่ยนช่องจราจรมุ่งขึ้นสะพานกรุงธนไปฝั่งพระนคร จะต้องบังคับรถให้ไปกลับรถใต้สะพานกรุงธน และไปกลับรถใต้สะพานข้ามแยกบางพลัดอีกครั้ง แล้วค่อยมุ่งหน้าข้ามสะพานกรุงธนได้ โดยจะจัดการจราจรเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเท่านั้น เพื่อลดปัญหาจุดขัดแย้งบริเวณเชิงสะพานกรุงธน - ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น หรือช่วงเวลาที่มีรถขาออกจากฝั่งพระนครมากกว่าขาเข้า เมื่อมีการจัดช่องจราจรขาออกเป็น 3 ช่องจราจร ขาเข้า 1 ช่องจราจร จะต้องทำ reversible lane แบบต่อเนื่องบนถนนราชวิถีจนกระทั่งถึงเชิงสะพานข้ามแยกบางพลัด เพื่อลดปัญหาคอขวดที่เชิงสะพานกรุงธน - เพิ่มระบบสัญญาณไฟบ่งบอกการจัดการเดินรถบนถนนราชวิถีเพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน เพื่อช่วยในการตัดสินใจในการเปลี่ยนช่องจราจร และช่วงอำนวยความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ และติดตั้งหลักนำทางแบบอ่อนตัวบริเวณเกาะสี
68. ทางขึ้นสะพานต่างระดับสิรินธร ถนนสิรินธรขาออก	รถที่ต้องการมุ่งหน้าขึ้นสะพานต่างระดับถูกแทรกแถวในระยะกระชั้นชิดบริเวณใกล้คอสะพานจึงเกิดการติดขัด	ปรับปรุงบริเวณก่อนถึงทางขึ้นสะพานโดยการติดตั้งหลักนำทางแบบอ่อนตัวเพื่อป้องกันรถแทรกแถวในบริเวณคอสะพานจนก่อให้เกิดความล่าช้า
69. ทางขึ้นสะพานพระราม 8 (ธนบุรี)	บริเวณทางขึ้นสะพานพระราม 8 (ธนบุรี) เนื่องจากการแทรกแถวในบริเวณใกล้ทางขึ้นสะพานทั้ง 2 ข้าง	ติดตั้งหลักนำทางแบบอ่อนตัวเพื่อป้องกันรถแทรกแถวบริเวณคอสะพานก่อให้เกิดความล่าช้าในการขึ้นสะพานพระราม 8
70. บริเวณตรงข้ามห้างสรรพสินค้าพาต้าปิ่นเกล้า	ปัญหาเกิดจากการแทรกช่องจราจรขึ้นสะพานลอยข้ามแยกบรมราชชนนีในบริเวณคอสะพานจนกระทบถึงแยกอรุณอัมรินทร์ที่ไม่สามารถปล่อยรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ	ปรับปรุงบริเวณคอสะพานโดยการติดตั้งหลักนำทางแบบอ่อนตัวเพื่อป้องกันรถแทรกแถวขึ้นสะพานจนก่อให้เกิดความล่าช้าต่อแถวคอยที่รอขึ้นสะพานไม่ให้เสียจังหวะ

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
71. ซอยอิสรภาพ 21	เนื่องจากบริเวณปากซอยนั้นจะมีลักษณะของกายภาพที่คับแคบ ส่งผลให้รถที่ต้องการเลี้ยวเข้า-ออกซอยเป็นไปด้วยความล่าช้าจึงส่งผลให้รถทางตรงต้องรอและเกิดการติดขัด	ปรับกายภาพของรัศมีเลี้ยวบริเวณด้านหน้าปากซอย โดยทางปรับทางเท้าที่มีอยู่และนำแผงเหล็กออกข้างละ 1 แผงเพื่อเพิ่มความสะดวกของรถในซอยที่ต้องการเลี้ยวเข้า-ออก
72. หน้าห้างสรรพสินค้าคาร์ฟูร์ ถนนอิสรภาพ	บริเวณปากทางเข้า-ออกของห้างสรรพสินค้า มีการตัดกระแสกันของคนเดินเท้าและรถเข้า-ออกห้าง ซึ่งจะเกิดปัญหาใน 2 กรณี คือ 1.การจอดรับ-ส่ง ของรถประจำทางที่กีดขวางการเข้า-ออกของรถที่มาจากทางแยกบ้านแขก และ 2.เมื่อผู้โดยจากลงจากรถโดยสารประจำทางแล้วก็จะต้องเดินย้อนเข้าห้างและเดินไปยังสถาบันราชภัฏ	ดำเนินการย้ายป้ายหยุดรถประจำทางย้อนขึ้นไปบนถนนอิสรภาพอีกประมาณ 50 เมตร ซึ่งจะเป็นการช่วยแก้ปัญหาการตัดกระแสกันระหว่างคนกับรถ ทั้งนี้เพราะกิจกรรมของบริเวณนี้ที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางของนักศึกษาสถาบันราชภัฏและผู้มาใช้บริการห้างสรรพสินค้า ซึ่งจะไม่มีการตัดกระแสของรถที่เข้าออกห้าง อีกประเด็นที่สำคัญคือ ป้ายหยุดรถแห่งใหม่ที่เสนอนั้นจะอยู่ใกล้กับประตูทางเข้าออกที่นักศึกษาใช้อยู่ประจำและมีพื้นที่ว่างเพียงพอแก่การจัดทำเป็นป้ายหยุดรถประจำทาง
73. หน้าโรงเรียนศึกษานารีถนนประชาธิปก	เนื่องจากมีรถที่ออกจากถนนอรุณอัมรินทร์ตัดกระแสการจราจรของถนนประชาธิปกเพื่อขึ้นสะพานพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก และอีกส่วนหนึ่งก็มีรถที่วิ่งมาบนถนนประชาธิปกในช่องจราจรที่ขึ้นสะพานพระปกเกล้าแต่เมื่อใกล้ถึงทางขึ้นสะพานกลับเปลี่ยนช่องจราจรโดยการแทรกเข้าช่องจราจรที่ต้องการขึ้นสะพานพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกจนเกิดความล่าช้าของรถที่ตามหลังมา	ปรับปรุงบริเวณถนนประชาธิปกด้วยการติดตั้งหลักนำทางแบบอ่อนตัวในบริเวณใกล้คอสะพานเพื่อป้องกันรถเปลี่ยนช่องจราจรในระยะกระชั้นชิด
74. โรงเรียนซางตาครู๊สถนนเทศบาลสาย 1	จากการสำรวจพบว่ามีปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณด้านหน้าโรงเรียนซางตาครู๊ส ถนนเทศบาลสาย 1 เนื่องจากการจอดรับ-ส่งนักเรียนตลอดทั้งแนวขอบทางของด้านหน้าโรงเรียนจนผู้ปกครองที่ตามหลังมาไม่มีที่จอดจึงใช้ช่องจราจรที่ใช้สัญจรอยู่จอดรับ-ส่งนักเรียน ส่งผลให้เกิดการติดขัดในลักษณะคอขวดบนถนนเทศบาลสาย 1	ปรับปรุงป้ายจราจรจากปัจจุบันที่เป็นป้ายห้ามจอดซึ่งไม่สามารถบังคับให้ผู้ปกครองห้ามจอดได้ โดยเปลี่ยนเป็นป้ายจุดจอดรับ-ส่งเท่านั้นเพื่อให้รถผู้ปกครองคันหลังสามารถหมุนเวียนในการรับ-ส่งนักเรียนได้
75. สะพานข้ามแยกเหนือใต้ หน้าโรงแรมมณเฑียร	หน้าโรงแรมมณเฑียรจะมีรถจำนวนหนึ่งใช้ช่องจราจรพื้นราบแต่เมื่อใกล้ทางขึ้นสะพานจะเปลี่ยนช่องจราจรกะทันหันแทรกช่องจราจรที่จะขึ้นสะพานข้ามแยก	ดำเนินการติดตั้งกล้องตรวจจับการกระทำผิดกฎจราจรอัตโนมัติ (จ่าเฉยอัจฉริยะ) บริเวณคอสะพาน เพื่อป้องกันผู้กระทำความผิดที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดและปัญหาอุบัติเหตุอีกด้วย

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
76. เชิงสะพานพระราม 3 มุ่งหน้าแยกมไหสวรรย์	- เนื่องจากเครื่องหมายสัญลักษณ์บนผิวทางกับป้ายแนะนำช่องทางจราจรไม่สัมพันธ์กัน อาจทำให้ผู้ขับขี่ใช้เกิดความสับสนอาจใช้ช่องทางการจราจรผิดได้ - ที่บริเวณทางแยกบุคคโลบนถนนเจริญนครมีสัญญาณไฟจราจรเลี้ยวซ้ายสำหรับรถที่ต้องการขึ้นสะพานกรุงเทพ แต่ยังมีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร - การฝ่าฝืนสัญลักษณ์บนผิวทางที่บริเวณทางแยก บนถนนมไหสวรรย์ที่มีการจัดทำเส้นห้ามหยุด - การวิ่งย้อนช่องทางการจราจรบนถนนเจริญนครที่มีการวิ่งสวนกระแสการจราจร เพื่อเข้าช่องทางการจราจรปกติบริเวณทางแยก	- ปรับเปลี่ยนสัญลักษณ์บนพื้นทางให้สอดคล้องกับป้ายแนะนำการใช้ช่องจราจร - ติดตั้งป้าย “หยุดรอสัญญาณไฟจราจร” ที่บริเวณเส้นหยุดให้ชัดเจนเพื่อให้รถที่เลี้ยวซ้ายขึ้นสะพานพระราม 3 หยุดรอสัญญาณไฟก่อน - ติดตั้งเสาจราจรเพื่อป้องกันรถที่ฝ่าฝืนเข้าในพื้นที่ห้ามหยุด - ติดตั้งเสาจราจรกั้นเส้นแบ่งทิศทางจราจรให้ชัดเจนเพื่อป้องกันรถวิ่งสวนกระแสจราจร
77. ถนนกรุงธนบุรีขาออกช่วงคู่ขนานจากสถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรีจะไปสถานีรถไฟฟ้าวงเวียนใหญ่	บริเวณถนนกรุงธนบุรีขาออกช่วงคู่ขนานจากสถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรีจะไปสถานีรถไฟฟ้าวงเวียนใหญ่ เนื่องจากมีรถแท็กซี่มาจอดรอผู้โดยสารที่ใช้รถไฟฟ้าสถานีวงเวียนใหญ่จนกีดขวางทางออกจากซอยกรุงธนบุรี 4	ติดตั้งกำแพงแบบชั่วคราวในบริเวณปากซอยกรุงธนบุรี 4 เพื่อป้องกันรถแท็กซี่มาจอดจนกีดขวางรถที่ออกจากซอยและรถทางตรงที่วิ่งอยู่บนถนนคู่ขนาน
78. บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษพระรามที่ 2	- ปัญหาการจราจรติดขัดที่บริเวณก่อนถึงด่านพระราม 2 ในลักษณะคอขวด สาเหตุของปัญหาเกิดจากช่องจราจรที่มาจากบางแคจะมี 6 ช่องจราจร และหลังจากนั้นช่องจราจรจะลดลงเหลือ 5 ช่องจราจร อันเนื่องมาจากทิศทางฝั่งตรงข้ามมีการขยายด่าน และหลังจากนั้นจะมาบรรจบกับช่องจราจรที่มาจากสมุทรสาครอีก 2 ช่องจราจร นอกจากนี้ยังพบอีกว่ารถที่มาจากสมุทรสาครที่ต้องการใช้ช่องทาง easy pass จะต้องตัดกระแสการจราจรทุกช่องทางเพื่อเข้าช่องขวาสุดเนื่องจากเป็นช่อง easy pass ที่มีให้บริการอยู่เพียงช่องเดียว จากปัญหาที่กล่าวทางทั้งหมดจึงส่งผลให้เกิดปัญหาความล่าช้าที่บริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางอันเนื่องมาจากจำนวนช่องเก็บค่าผ่านทางก็ไม่สอดคล้องกับช่องจราจรที่เข้าหาด่านกล่าวคือจำนวนช่องจราจรที่มาจากบางแคมี 6 ช่องจราจรมาบรรจบกับช่องจราจรที่มาจากสมุทรสาครที่มี 2 ช่องจราจร รวมเป็น 8 ช่องจราจร แต่กลับพบว่าที่ด่านมีช่องด่านเก็บค่าผ่านทางที่สามารถรองรับได้ 5 ช่องจราจร จึงเกิดการติดขัดของการจราจรไปจนถึงถนนคู่ขนานของถนนพระราม 2	- จัดทำด่านเพิ่มเติมจากปัจจุบันเพื่อรองรับปริมาณเฉพาะที่มาจากบางแคเนื่องจากยังมีพื้นที่ว่างก่อนที่จะถึงด่านปัจจุบันในมีช่องเก็บค่าผ่านค่าจำนวน 5 ช่อง (รวมช่อง easy pass 1 ช่อง) แล้วหลังจากผ่านด่านแล้วให้รวมกระแสการจราจรลงเหลือ 2 ช่องจราจร ส่วนปริมาณจราจรที่มาจากสมุทรสาคร 2 ช่องจราจรนั้นให้ใช้ด่านปัจจุบันที่มีอยู่ 4 ช่อง (รวมช่อง easy pass 1 ช่อง) และเมื่อรวมทั้ง 2 ทิศทางแล้วจะมีความต้องการใช้ช่องจราจร 6 ช่องในการผ่านด่านแต่ปัจจุบันมีเพียง 5 ช่อง ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่ายังมีพื้นที่เพียงพอที่จะเพิ่มช่องจราจรอีก 1 ช่องรวมเป็น 6 ช่องจราจร

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
79. สะพานข้ามคลองเก้าห้อง ซอยประชาอุทิศ 90	ซอยประชาอุทิศ 90 สามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่นได้หลายทาง เช่น ถนนท่าข้าม ถนนบางขุนเทียน เป็นต้น ลักษณะการใช้พื้นที่เป็นที่อยู่อาศัย และโรงงาน ทำให้มีปริมาณยวดยานเพิ่มมากขึ้น ปัจจุบันซอยประชาอุทิศ 90 มีขนาด 4 ช่องจราจร แต่บริเวณสะพานข้ามคลองเก้าห้อง มีช่องจราจรเพียง 2 ช่อง ทำให้เกิดปัญหาคอขวด สำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร ดำเนินการปรับปรุงขยายสะพานเป็น 4 ช่อง ซึ่งปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการดำเนินการ	อยู่ระหว่างการปรับปรุงขยายสะพานเก้าห้องเป็น 4 ช่องจราจร
80. ทางเบี่ยงหน้า บ. เอราวัณคอนกรีต ถนนพระรามที่ 2 ขาออก	ปริมาณรถที่ต้องการมุ่งบางแคมีปริมาณมาก ประกอบกับลักษณะกายภาพของสะพานต่างระดับมีลักษณะเป็นทางโค้งลาดชันทำให้รถเคลื่อนตัวได้ช้า โดยเฉพาะรถขนาดใหญ่ ปัญหาดังกล่าวเป็นสาเหตุให้เกิดท้ายแถวสะสมต่อเนื่องบริเวณช่องทางหลักของถนนพระรามที่ 2 ขาออก	ปรับปรุงกายภาพ โดยการรื้อ เกาะ คู่ขนาน เพื่อเพิ่มพื้นที่ผิวจราจร และเพิ่มระยะการเปลี่ยนช่องจราจร
81. ทางคู่ขนานถนนพระรามที่ 2 ขาเข้าก่อนถึงต่างระดับพระรามที่ 2	บริเวณทางแยกต่างระดับถนนพระราม 2 กับทางหลวงพิเศษกาญจนาภิเษก พบว่า บริเวณทางออกคู่ขนานจากถนนพระราม 2 ขาเข้า มีสภาพคอขวด สาเหตุเนื่องจากปริมาณรถที่ต้องการขึ้นทางด่วนสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน (ทางด่วน) มีจำนวนมาก ทำให้เกิดแถวคอยจากหน้าด่านพระราม 2 ไปจนถึงบริเวณทางออกคู่ขนานของถนนพระราม 2 เป็นระยะทางประมาณ 1.5 กิโลเมตร โดยเฉพาะช่วงเวลาที่มีปริมาณรถบรรทุกมาก จะยิ่งมีการติดขัดที่รุนแรง และสภาพคอขวดที่เกิดขึ้นทำให้เกิดการจราจรติดขัด	ขยายช่องจราจรบริเวณทางออกถนนพระราม 2 เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณจราจรของรถที่จะเดินทางเข้าสู่ถนนสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน จะทำให้รถสามารถเข้าสู่ทางคู่ขนานได้สะดวกขึ้น ลดการติดขัดบริเวณทางออก
82. บริเวณทางคู่ขนานถนนพระรามที่ 2 ขาออก ช่วงลงจากต่างระดับพระรามที่ 2 แล้ว	บริเวณที่เกิดปัญหาคอขวดอยู่ในช่องคู่ขนานฝั่งขาออกเป็นบริเวณที่ลงจากทางต่างระดับพระรามที่ 2 ทำให้มีปริมาณรถที่มุ่งจังหวัดสมุทรสาครทั้งจากช่องคู่ขนานของถนนพระรามที่ 2 (3 ช่อง) รถจากถนนกาญจนาภิเษก (2 ช่อง) และรถที่ลงจากทางด่วนบางพลี-บางขุนเทียน (2 ช่อง) มาบรรจบกัน โดยที่ทางต่างระดับรถจากช่องคู่ขนานของถนนพระรามที่ 2 (3 ช่อง) และรถจากถนนกาญจนาภิเษก (2 ช่อง) มารวมกันก่อน จากนั้นมารวมกับรถที่ลงจากทางด่วนบางพลี-บางขุนเทียน (2 ช่อง) ซึ่งหากพิจารณาจากกายภาพของถนนพบว่าช่องจราจรลดลงจาก 5 ช่องจราจร (3 ช่องจากคู่ขนาน และ 2 ช่องจากทางด่วน) เหลือ 3 ช่องจราจร โดยปริมาณรถส่วนใหญ่ต้องการเข้าช่องทางหลักที่อยู่ห่างออกไปประมาณ 500 เมตร ทำให้เกิดการเบียดแทรก และการจราจรเคลื่อนตัวได้ช้าบางช่วงเวลาเกิดแถวคอยสะสมไปบนสะพานข้ามทางต่างระดับทั้งบนถนนพระรามที่ 2 และถนนกาญจนาภิเษก ปริมาณรถบรรทุกขนาดใหญ่มีจำนวนมาก และรถบรรทุกส่วนใหญ่จะพยายามเบียดแทรกเข้าช่องจราจรขวาเพื่อเข้าช่องทางหลัก ยิ่งทำให้การจราจรไหลได้ช้ายิ่งขึ้น	ปรับเกาะกลาง เพื่อเพิ่มพื้นผิวจราจร และเพิ่มระยะทางการระบายรถเข้าช่องทางด่วน

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
83. หน้าตลาดบางบอน ถนนเอกชัย	- บริเวณที่เกิดปัญหาคอขวด อยู่หน้าตลาด ซึ่งมีรถสองแถว รถกระป๊อ มาจอดรอรับผู้โดยสารเป็นเวลานานทำให้เสียผิวจราจรช่องซ้ายไป 1 ช่อง - ประชาชนส่วนหนึ่งมีการข้ามถนนตัดกระแสการจราจร โดยไม่ใช้การข้ามสะพานลอยที่ทางแยกบางบอน ทำให้ตัดกระแสจราจร	- เจ้าหน้าตำรวจดำเนินบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ไม่ให้มีการจอดรอรับผู้โดยสารเป็นเวลานาน - ติดตั้งรั้วกั้น เป็นอุปสรรค ไม่ให้ประชาชนข้ามถนน - เพิ่มความยาวของช่องรอเลี้ยวขวา
84. ถนนบางบอน 1 ก่อนถึงแยกสุขาภิบาล	- บริเวณที่เกิดปัญหาคอขวดมีการจอดรถทั้งรถส่วนบุคคล รถส่งของ เป็นต้น ซึ่งอยู่ใกล้ทางแยกบางบอนประมาณ 50 เมตร ทำให้รถจากถนนเอกชัยที่เลี้ยวเข้าถนนบางบอน 1 ติดขัดเนื่องจากช่องจราจรที่มี 2 ช่อง ลดเหลือ 1 ช่อง และเกิดการเบียดแย่งเข้าช่องจราจรส่งผลให้ท้ายแถวสะสมบนถนนเอกชัย และส่งผลต่อการระบายการจราจรที่แยกบางบอน - ห่างจากทางแยกประมาณ 100 เมตร มีรถออกจากตลาดเอกชัย ทำให้ตัดกระแสจราจร โดยเฉพาะรถที่ต้องการเลี้ยวขวาไปถนนเอกชัย ซึ่งบางช่วงจะกีดขวาง รถขาเข้าถนนบางบอน 1 - ถนนบางบอน 1 คับแคบ ทำให้รถจากถนนเอกชัยเลี้ยวเข้าถนนบางบอน 1 ไม่สะดวก และไม่สามารถปรับกายภาพได้เนื่องจากตรงหัวมุมทางแยกมีเสาไฟฟ้า	- เจ้าหน้าตำรวจดำเนินบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ไม่ให้มีการจอดรถใกล้ทางแยก - ติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางตารางห้ามจอด บริเวณทางเข้าตลาดเอกชัย เพื่อให้รถจากตลาดที่ต้องการเลี้ยวขวาสามารถเลี้ยวได้โดยไม่กีดขวางรถบนถนนบางบอน 1 ขาเข้า และจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจราจรในช่วงเร่งด่วน
85. ถนนบางขุนเทียน – บางบอน ก่อนถึงแยกบางบอน	- ปริมาณรถบนถนนบางขุนเทียน และถนนเอกชัยมากเกือบตลอดทั้งวัน เนื่องจากเป็นถนนสายสำคัญ และผ่านชุมชนหลายชุมชน โรงงาน โรงเรียน และสถานที่ราชการ รวมถึงห้างสรรพสินค้า และยังเชื่อมโยงไปยังถนนต่างๆ เช่น ถนนกาญจนาภิเษก และถนนเพชรเกษม เป็นต้น - บริเวณที่เกิดปัญหาคอขวดมีการจอดรถทั้งรถส่วนบุคคล รถส่งของ เป็นต้น ซึ่งอยู่ใกล้ทางแยกบางบอนประมาณ 100 เมตร ทำให้ช่องจราจรลดลงจาก 3 ช่อง เหลือ 2 ช่อง ห่างจากทางแยกประมาณ 50 เมตร มีจุดกลับรถ ซึ่งอนุญาตให้กลับรถได้เฉพาะทิศทางขาเข้า ซึ่งจุดดังกล่าวมีการลักลอบเลี้ยวกลับรถในทิศทางขาออก และการเลี้ยวขวาเข้าห้าง Max Value	- ติดตั้งป้ายห้ามจอดรถ โดยกำหนดเวลาห้ามจอดในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น - จัดเจ้าหน้าตำรวจดำเนินบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ไม่ให้มีการจอดรถใกล้ทางแยกในช่วงเวลาที่ห้ามจอด

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
86. เชิงสะพานข้ามทางแยกกาญจนาภิเษก-เอกชัย ถนนเอกชัยขาเข้า	- ปริมาณรถจากถนนเอกชัยที่ต้องการเลี้ยวเข้าถนนกาญจนาภิเษกจำนวนมาก ประกอบกับช่องจราจรสำหรับเลี้ยวเข้าถนนกาญจนาภิเษกมีเพียง 1 ช่อง ทำให้รถสามารถเคลื่อนตัวได้ช้า - มีการจอดรถริมทางบนถนนกาญจนาภิเษกทำให้ช่องจราจรลดลงจากเดิมที่มี 3 ช่อง เหลือเพียง 2 ช่อง และปัญหาจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้นในช่วงที่สภาพการจราจรบนคู่ขนานถนนกาญจนาภิเษกหนาแน่น	- กำหนดเป็นจุดห้ามจอดในช่วงเวลาเร่งด่วน เช่น 6.00 น.–9.00 น. และ 16.00 น.-18.00 น. โดยดำเนินการติดตั้งป้ายห้ามจอดระบุช่วงเวลา (อาจติดตั้งแบบแขวน) และทาสีขาว-แดงที่คันหิน (Curb) - จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่กวดขันไม่ให้มีการจอดริมทางหลวง
87. ปากซอยเพชรเกษม 51	บริเวณปากซอยเพชรเกษม 51 มีลักษณะแคบทำให้รถไม่สามารถเลี้ยวเข้า-ออกได้อย่างสะดวก รถที่ต้องการเลี้ยวเข้าซอยต้องรถให้รถในซอยออกมาก่อน	- ปาดมุมเลี้ยวให้สามารถเลี้ยวเข้า-ออกได้สะดวกขึ้น - จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจหรืออาสาจราจรอำนวยการจราจรในช่วงเร่งด่วนเพื่อบรรเทาปัญหา
88. ปากซอยเพชรเกษม 53	ป้ายหยุดรถโดยสารบริเวณปากซอยเพชรเกษม 53 นั้นจะพบปัญหาว่าตำแหน่งของป้ายหยุดรถโดยสารจะตรงกับบริเวณปากซอยเพชรเกษม 53 ซึ่งจะเกิดปัญหาเมื่อรถโดยสารประจำทางจอดจะกีดขวางรถที่ออกจากซอยและรถที่ออกจากซอยก็จะเลี้ยวซ้ายอ้อมมาที่ช่องจราจรช่องที่ 2	- ย้ายป้ายหยุดรถโดยสารให้อยู่ก่อนถึงปากซอยเพชรเกษม 53 บนถนนเพชรเกษม
89. สะพานข้ามคลองภาษีเจริญ ซอยเพชรเกษม 69	- ปริมาณรถในซอยเพชรเกษม 69 มาก เนื่องจากเป็นชุมชนใหญ่ ที่ประกอบด้วย ชุมชนที่อยู่อาศัย โรงเรียน โรงงาน และสามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ต่างๆ ได้หลายทาง เช่น เชื่อมไปยังถนนเอกชัย และซอยเพชรเกษม 81 - ซอยเพชรเกษม 69 ช่วงก่อนขึ้นสะพานมีขนาด 3 ช่องจราจร ขณะที่สะพานข้ามคลองภาษีเจริญ ซึ่งมีขนาด 2 ช่องจราจร จึงไม่สามารถรองรับสภาพการจราจรที่คับคั่งได้ ทำให้เกิดปริมาณจราจรสะสม โดยเฉพาะช่วงเร่งด่วนเช้า เย็น ปัญหาจะค่อนข้างรุนแรง - ด้านทิศเหนือ และทิศใต้ของสะพานมีทางแยกอยู่ใกล้ โดยแยกตัดถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งเหนือ อยู่ห่างจากสะพานประมาณ 200 เมตร และด้านทิศใต้ มีทางแยกตัดถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งใต้ห่างจากสะพานประมาณ 300 เมตร เป็นอุปสรรคที่ทำให้การระบายการจราจรบนสะพานยากลำบาก	- ระยะเร่งด่วนจัดเจ้าหน้าตำรวจ และอาสาจราจรดำเนินการอำนวยการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเย็น - ระยะยาว ก่อสร้างขยายสะพานข้ามคลองภาษีเจริญ เพื่อแก้ไขปัญหาคอขวด

ตารางที่ 3.6-2 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทคอขวดถนน (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
90. สะพานข้ามคลองภาษีเจริญ ซอยเพชรเกษม 81	- ปริมาณรถในซอยเพชรเกษม 81 มาก เนื่องจากเป็นชุมชนใหญ่ ที่ประกอบด้วย ชุมชนที่อยู่อาศัย โรงเรียน โรงงาน และยังสามารถเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ต่างๆ ได้หลายทาง เช่น เชื่อมไปยัง ถนนเอกชัย - ซอยเพชรเกษม 81 ช่วงก่อนขึ้นสะพานมีขนาด 4 ช่องจราจร ขณะที่สะพานข้ามคลองภาษีเจริญ ซึ่งมีขนาด 2 ช่องจราจร จึงไม่สามารถรองรับสภาพการจราจรที่คับคั่งได้ ทำให้เกิดปริมาณจราจรสะสม โดยเฉพาะช่วงเร่งด่วนเช้า เย็น ปัญหาจะค่อนข้างรุนแรง - ด้านทิศเหนือ และทิศใต้ของสะพานมีทางแยกอยู่ใกล้ โดยแยกตัดถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งเหนือ อยู่ห่างจากสะพานประมาณ 200 เมตร และด้านทิศใต้ มีทางแยกตัดถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งใต้ห่างจากสะพานประมาณ 300 เมตร เป็นอุปสรรคที่ทำให้การระบายการจราจรบนสะพานยากลำบาก - ด้านทิศเหนือ และทิศใต้ของสะพานมีทางแยกอยู่ใกล้ โดยแยกตัดถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งเหนือ อยู่ห่างจากสะพานประมาณ 200 เมตร และด้านทิศใต้ มีทางแยกตัดถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งใต้ห่างจากสะพานประมาณ 300 เมตร เป็นอุปสรรคที่ทำให้การระบายการจราจรบนสะพานยากลำบาก	- ระยะเร่งด่วนจัดเจ้าหน้าตำรวจ และอาสาจราจรดำเนินการอำนวยการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเย็น

3.6.3 จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรบริเวณจุดกลับรถ

การดำเนินงานในส่วนนี้เป็นการแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณจุดกลับรถมีจำนวนทั้งสิ้น 41 จุด โดยนำผลการศึกษามาจาก "รายงานการประเมินสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครในปี 2553" พบว่า มี "จุดหรือตำแหน่ง" ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมากบนถนนสายหลักที่ต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างเร่งด่วนเป็นจำนวนทั้งสิ้น 257 จุด โดยแบ่งออกเป็นสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหา ดังแสดงรายละเอียดใน**ตารางที่ 3.6-3**

ตารางที่ 3.6-3 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทจุดกลับรถ

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
1. จุดกลับรถใต้สะพานข้ามแยกประชานุกูล	เกิดการตัดกระแสของรถจากทางพิเศษศรีรัชที่ต้องการจะกลับรถมุ่งหน้าไปทางจตุจักรกับรถบนถนนรัชดาภิเษก	ปัจจุบันบริเวณจุดตัดกระแสของรถจากทางพิเศษศรีรัชที่ต้องการจะกลับรถมุ่งหน้าไปทางจตุจักรกับรถบนถนนรัชดาภิเษกได้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรจัดเพื่อจัดการจราจร จึงลดปัญหาการตัดกระแสลงได้
2. จุดกลับรถช่วงระหว่างซอยอารีย์ ถึงซอยพหลโยธิน 10 ถนนพหลโยธิน	บริเวณจุดกลับรถระหว่างซอยอารีย์ ถึงซอยพหลโยธิน 10 พบว่ามีบริเวณซอยพหลโยธิน 8 เป็นจุดที่มีสภาพการจราจรติดขัดเนื่องจากมีรถเข้า-ออกเป็นจำนวนมาก เพราะเป็นทางลัดออกไปยังซอยอินทามระ 4 ไปทะลุถนนสุทธิสารวินิจฉัย นอกจากนี้บริเวณจุดกลับรถนี้ยังมีรถบางส่วนจอดข้างถนนทำให้เกิดการกีดขวางการจราจร	- ในชั่วโมงเร่งด่วนจัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจอาสาจราจรมาอำนวยการจราจรไม่ให้ท้ายแถวจากซอยพหลโยธิน 5 กีดขวางการจราจรบนถนนพหลโยธิน - ติดตั้งป้ายจุดกลับรถแบบแขวนที่ระยะก่อนถึงจุดกลับรถซอยพหลโยธิน 8 ประมาณ 100 เมตร - ปรับปรุงเป็นเกาะกลางถนนเพื่อปิดจุดกลับรถอย่างถาวรบริเวณซอยพหลโยธิน 10
3. จุดกลับรถบริเวณหน้าตลาดสะพานใหม่	- ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้ามีรถขาเข้าเมืองบนถนนพหลโยธินในปริมาณมาก รวมทั้งมีความต้องการในการกลับรถบริเวณจุดกลับรถนี้ค่อนข้างสูง ทำให้กีดขวางการจราจรของรถขาเข้าและเกิดการชะลอตัวเกิดขึ้น และเนื่องจากบริเวณนี้เป็นตลาดจึงมีคนข้ามถนนมาก ทำให้รถเกิดการชะลอตัว - ความไม่เป็นระเบียบของรถโดยสารประจำทางและรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่และรถตู้โดยสารจำนวนมากมาจอดรอรับ-ส่งผู้โดยสารบริเวณเดียวกัน ทำให้มีท้ายแถวสะสมกีดขวางกระแสรถทางตรงในช่องจราจรข้างเคียงจนมีสภาพเป็นคอขวด	- ติดตั้งป้ายคนข้ามถนนเพิ่มเติมบริเวณตลาด - ติดตั้งแนวรั้วถาวรบังคับให้คนเดินเท้าข้ามถนนในบริเวณที่กำหนดเท่านั้น - จัดช่องจราจรให้เฉพาะรถสาธารณะรับส่งผู้โดยสารโดยวางกรวยยางเป็นแนวช่อง - จัดระเบียบแบ่งพื้นที่รับส่งผู้โดยสารของรถสาธารณะ ทั้งรถประจำทาง ขสมก.รถตู้โดยสาร แท็กซี่ ให้ชัดเจน (ตามแนวทางการศึกษาที่ผ่านมา) - จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจ ร่วมกับเจ้าหน้าที่ ขสมก. ควบคุมดูแลและอำนวยความสะดวกให้ประชาชน ทั้งด้านพหลโยธินขาเข้าและขาออก (ตามแนวทางการศึกษาที่ผ่านมา)

ตารางที่ 3.6-3 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทจุดกลับรถ (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
4. จุดกลับรถใต้สะพานหัวตะเข้ ถนนลาดกระบัง	มักมีรถจอดอยู่ข้างทางก่อนเข้าใต้สะพานกลับรถทำให้รถที่มาจากช่องจราจรซ้าย ต้องเบี่ยงรถเข้าช่องจราจรด้านขวาเกิดการตัดกระแสจราจร นอกจากนี้ในช่องจราจรที่ใช้สำหรับกลับรถมักจะมีรถสองแถวมาจอดรับส่งผู้โดยสารทำให้การจราจรเกิดความล่าช้าและติดขัดขึ้น โดยช่วงเวลาเร่งด่วนมีรถต้องการที่จะกลับรถบริเวณใต้สะพานหัวตะเข้เป็นจำนวนมาก ซึ่งลักษณะกายภาพบริเวณจุดกลับรถมีลักษณะแคบ มี 1 ช่องจราจร และบริเวณทางออกจุดกลับรถมีรถจำนวนมากทำให้เกิดความล่าช้าและติดขัด	- ปรับปรุงกลับรถให้ชัดเจนเพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถสังเกตได้ง่าย และเพื่อเป็นการแนะนำให้ผู้ขับขี่ใช้จุดกลับรถถัดไป - ปรับปรุงเครื่องหมายขอบทางห้ามจอดให้ชัดเจนและตีเส้นนำทางบริเวณจุดกลับรถ เพื่อนำทางให้รถสามารถเคลื่อนตัวได้สะดวกยิ่งขึ้นพร้อมทั้งจัดทำช่องจอดสำหรับรถโดยสารประจำทางและรถแท็กซี่เพื่อให้รถจอด รับ-ส่ง ในบริเวณที่จัดไว้ ซึ่งจะลดปัญหาการจอดรถ รับ-ส่ง กีดขวางการจราจร
5. จุดกลับรถลาดพร้าว 80	บริเวณทางแยกสัญญาณไฟที่มีช่องเว้าสำหรับรถรอเลี้ยวขวา และ/หรือกลับรถที่ทางแยก มักจะมีปัญหาแถวคอยสะสมยาวจนบางครั้งยาวเกินช่องเว้าที่จัดทำไว้ และมีรถฝ่าฝืนการจราจรโดยการกลับรถทำให้กีดขวางรถทางตรง	- ปาดเกาะกลางถนนให้มีความยาวขึ้นอีกประมาณ 100 เมตร สำหรับช่องจราจรรอเลี้ยวขวา เพื่อเป็นการช่วยลดปัญหาแถวยาวจนล้นทางกลับรถหรือรถที่จะเลี้ยวขวา - แก้ไขป้ายห้ามกลับรถให้ชัดเจนยิ่งขึ้น พร้อมกับยืดหัวเกาะกลาง เพื่อป้องกันการฝ่าฝืนกลับรถ
6. จุดกลับรถลาดพร้าว 93	ปัจจุบันมีสัญญาณไฟจราจร โดยปกติจะเปิดเป็นสัญญาณไฟกะพริบไว้ และในช่วงเวลาเร่งด่วนสัญญาณไฟจะถูกควบคุมด้วยตำรวจจราจร แต่บางครั้งการจราจรจะมีปัญหาเมื่อใช้ระบบไฟกะพริบ หรือเมื่อตำรวจจราจรเป็นผู้ควบคุมจังหวะสัญญาณไฟด้วยตนเอง ซึ่งอาจไม่สอดคล้องกับปริมาณการจราจรทำให้การจราจรติดขัด	- ให้มีการติดตั้งอุปกรณ์ดีเทคเตอร์เพื่อตรวจนับปริมาณรถในช่องรอเลี้ยวเพื่อกลับรถทั้งเข้าเมืองและออกเมืองจำนวน 4 จุด และปรับปรุงจังหวะสัญญาณไฟให้สอดคล้องกับปริมาณรถที่มารอเลี้ยว (Demand Call Stage) แนวทางการแก้ปัญหา
7. จุดกลับรถลาดพร้าว 112 พระรามที่ 2 ขาออก	- ในชั่วโมงเร่งด่วนเย็น แถวคอยของรถที่รอเลี้ยวขวาเข้าซอยลาดพร้าว 112 จะยาวจนมาปิดกั้นจุดกลับรถทำให้ไม่สามารถกลับรถได้ - รถที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าซอยลาดพร้าว 112 จอดรอเลี้ยวขวางช่องจราจรสำหรับรถที่วิ่งตรงเนื่องจากติดแถวคอยของรถที่รอกลับรถ อีกทั้งซอยลาดพร้าว 112 ยังเป็นเส้นทางลัดไปยังถนนรามคำแหง ซึ่งมีรถเลี้ยวเข้าออกซอยนี้เป็นจำนวนมาก แต่เนื่องจากซอยลาดพร้าว 112 นี้มีเพียง 2 ช่องจราจร (1 ช่องจราจรในแต่ละทิศทาง) ทำให้สภาพการจราจรติดขัด	- ปิดจุดกลับรถเดิมที่อยู่บริเวณใกล้ทางแยก (ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน) - เลื่อนจุดกลับรถให้ห่างทางแยกออกไปอีก 25เมตร เพื่อเพิ่มความยาวช่องรอเลี้ยวขวาที่ทางแยก และลดปัญหาแถวคอยที่รอเลี้ยวขวายาวมาปิดกั้นจุดกลับรถก่อนถึงแยกดังกล่าว - ปรับปรุง/ลดขนาดทางเท้าบริเวณจุดเปิดแห่งใหม่ เพื่อเพิ่มรัศมีวงเลี้ยวให้กลับรถได้สะดวกรวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้น แบบของขนาดทางเท้าที่ปรับปรุง - ยืดหัวเกาะกลางทางฝั่งบางกะปิออกไปอีก 3 เมตร - ปิดจุดกลับรถใกล้ซอยลาดพร้าว 110 ด้วยรั้วเหล็กยืด (เปิดใช้ระบายจราจรได้)

ตารางที่ 3.6-3 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทจุดกลับรถ (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
8. จุดกลับรถลาดพร้าว 122	แถวคอยสะสมของรถที่ต้องการกลับรถ และเลี้ยวขวาเข้าซอยลาดพร้าว 122 ปริมาณมาก ซึ่งในบางครั้งแถวคอยยาวเกินกว่าช่องสำหรับรอเลี้ยวที่จัดเตรียมไว้ และขวางทางเดินรถในทิศทางตรง ซึ่งส่งผลให้เกิดความแออัดและความล่าช้าของการจราจร	- เพิ่มความยาวช่องรอกลับรถที่ทางแยกระยะทาง 80 เมตรจากเดิม เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณปริมาณจราจรได้มากขึ้น โดยไม่ก่อให้เกิดการกีดขวางจราจรในทิศทางหลัก - ติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิดเพื่อสังเกตสภาพจราจรบริเวณทางแยก เพื่อให้ทราบสภาพการจราจรที่เกิดขึ้นและสามารถเปิดจังหวะสัญญาณไฟควบคุมการจราจรได้อย่างเหมาะสมและทันท่วงที โดยระบบโทรทัศน์วงจรปิดดังกล่าวจะติดตั้งที่ทางแยกดังกล่าวและทางแยกหลักบนถนนลาดพร้าวและเชื่อมโยงสัญญาณภาพมายังบริเวณที่สามารถควบคุมและสั่งการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้โดยสะดวก
9. จุดกลับรถเสรีไทย 43	จากปัญหาการมีจุดกลับรถอยู่ติดกัน และมีปริมาณรถที่รอเลี้ยวขวาจำนวนมาก ทำให้เกิดสภาพติดขัด จึงได้มีการลดจุดตัดกระแสจราจรให้มากที่สุด โดยการยกเลิกจุดกลับรถบางแห่งบนถนนเสรีไทย และติดตั้งระบบสัญญาณไฟควบคุมการจราจรที่บริเวณทางแยกต่างๆ ต่อเนื่องตลอดเส้นทาง รวมทั้งการปรับปรุงทางด้านกายภาพ ซึ่งรวมจุดกลับรถซอยเสรีไทย 43 ทำให้ไม่เกิดปัญหาจราจรในจุดกลับรถเสรีไทย 43	
10. จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านนวธานี ถนนเสรีไทย	มีรถฝ่าฝืนป้ายสัญญาณจราจรเลี้ยวขวา และกลับรถบริเวณป้ายห้ามกลับรถเพื่อที่จะเลี้ยวเข้าซอยเสรีไทย 38 และปั๊ม ปตท. นอกจากนี้ยังมีรถที่ต้องการกลับรถและเลี้ยวเข้าหมู่บ้านนวธานีจำนวนมากทำให้เกิดการชะลอตัวเกิดขึ้น และรถที่เลี้ยวเข้าออกซอยเสรีไทย 38 ซึ่งเป็นการตัดกระแสจราจรของรถที่วิ่งตรงมา เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	- ทางเลือกที่ 1 เสนอให้ปิดจุดกลับรถบริเวณหน้าหมู่บ้านนวธานี โดยให้รถที่ต้องการกลับรถใช้จุดกลับรถบริเวณแยกสัญญาณไฟซอยเสรีไทย 57 ในทิศมุ่งตะวันออก และใช้จุดกลับรถบริเวณแยกสัญญาณไฟทางเข้าถนนวงแหวนตะวันออกกาญจนาภิเษก เพื่อกลับรถในทิศทางมุ่งตะวันตก ซึ่งมีระยะห่างจากบริเวณจุดกลับรถเดิมประมาณ 380 เมตร และประมาณ 760 เมตร เพื่อลดปัญหาการตัดกระแสจราจรของยวดยานบริเวณจุดกลับรถ - ทางเลือกที่ 2 ให้ดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณหน้าหมู่บ้านนวธานี เพื่อจัดการจราจรให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการขับขี่ในช่วงเวลาเร่งด่วน

ตารางที่ 3.6-3 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทจุดกลับรถ (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
11. จุดกลับรถอ่อนนุช 55/1	รถบนเส้นทางสายหลักต้องหยุดให้รถที่เลี้ยวกลับรถ อีกทั้งยังมีรถที่วิ่งออกมาจากซอยอ่อนนุช 55/1 ที่ต้องการจะเลี้ยวขวาไปทางถนนอ่อนนุช นอกจากนี้ยังมีรถที่วิ่งเข้าออกซอยอ่อนนุช 76 ซึ่งอยู่เยื้องกับซอยอ่อนนุช 55/1 ก่อนถึงจุดกลับรถฝ่าฝืนกฎจราจรในขณะเลี้ยวขวาออกจากซอย ทำให้สภาพการจราจรติดขัด โดยลักษณะการปัญหาการเดินรถบริเวณจุดกลับรถนี้ได้	- ติดตั้งป้ายบังคับเลี้ยวซ้ายในซอยอ่อนนุช 76 และติดตั้งป้ายจุดกลับรถและป้ายห้ามเลี้ยวขวาบริเวณจุดกลับรถอ่อนนุช 55/1 ในทิศทางจากถนนอ่อนนุชมุ่งไปทางประเวศ - เพิ่มเติมเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเพื่อแบ่งแยกทิศทางการจราจร และติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบเตือนทางแยกบริเวณเกาะกลางทั้งสองฝั่ง
12. จุดกลับรถเพชรเกษม 70	- จุดกลับรถนี้เป็นลักษณะทางแยกที่เป็นจุดกลับรถ โดยในปัจจุบันมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินบริเวณส่วนที่เคยเป็นเกาะกลางถนนเพชรเกษม ในช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีปริมาณจราจรที่ใช้เส้นทางนี้เป็นจำนวนมาก ทำให้บ่อยครั้งที่กระแสการเดินทางของจราจรตัดกัน ก่อให้เกิดการติดขัด และเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายบนท้องถนน - แผนการดำเนินงานของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินว่าจะเปิดให้ใช้บริการในปี พ.ศ. 2559 ซึ่งระยะเวลาก่อสร้างต้องใช้เวลาดำเนินการนาน	จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจราจรบริเวณจุดกลับรถในช่วงเวลาเร่งด่วน เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนไปก่อนในระหว่างที่การก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินยังไม่เสร็จสิ้น
13. จุดกลับรถเพชรเกษม 116	จุดกลับรถนี้เป็นลักษณะทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจรติดตั้งอยู่ด้วย แต่เปิดเป็นไฟกะพริบไว้ จุดกลับรถนี้เปิดให้กลับรถได้ทั้งขาเข้าและขาออกเมือง จึงมีปริมาณรถทั้งขนาดเล็กและใหญ่มากกลับรถที่บริเวณนี้เป็นจำนวนมาก แต่รัศมีวงเลี้ยวแคบ ทำให้รถขนาดใหญ่ไม่สามารถกลับรถได้ในครั้งเดียว ทำให้กีดขวางการจราจรในเส้นทางหลัก	- ปาดทางเท้าทั้งสองฝั่งของถนน เพื่อเพิ่มรัศมีวงเลี้ยวให้รถประจำทางและรถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถกลับรถในบริเวณนี้ได้สะดวกยิ่งขึ้น และลดการกีดขวางจราจร - เปิดใช้สัญญาณไฟควบคุมการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเพื่อความสะดวกและปลอดภัยในการกลับรถบริเวณดังกล่าว
14.จุดกลับรถใกล้ แยกพญาไท	ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นมีรถที่ต้องการกลับรถเพื่อเข้าซอยรางน้ำและอีกส่วนคือรถบัสนักท่องเที่ยวที่กลับรถเพื่อเข้าศูนย์การค้าคิงส์พาวเวอร์ในปริมาณสูงซึ่งก่อให้เกิดกีดขวางรถที่เลี้ยวขวาที่ได้สัญญาณไฟจราจรมาจากถนนพญาไท นอกจากนี้ยังมีปัญหารถจอดบริเวณจุดกลับรถส่งผลให้รถโดยสารขนาดใหญ่เสียเวลาในการกลับรถ	จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันรถที่จอดในบริเวณจุดกลับรถเนื่องจากเป็นปัญหาในการกีดขวางรถโดยสารขนาดใหญ่ที่ต้องการกลับรถ

ตารางที่ 3.6-3 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทจุดกลับรถ (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
15. จุดกลับรถใกล้แยกประตูน้ำ	จุดกลับรถใต้สะพานข้ามแยกประตูน้ำในปัจจุบันถูกปิดเนื่องจากมีรถใช้เลี้ยวขวาเข้าห้าง ซึ่งเป็นการตัดกระแสรถทางตรงที่ได้สัญญาณไฟเขียว อีกทั้งจุดนี้ยังมีปริมาณคนเดินเท้าข้ามถนนในปริมาณสูงเช่นกัน จึงเกิดการติดขัดระหว่างคนกับรถ ดังนั้นในปัจจุบันเจ้าหน้าที่ตำรวจจึงปิดจุดกลับเดิมแล้วให้ไปกลับรถที่หัวเกาะแทน แต่พบว่ายังไม่มีการติดตั้งเครื่องหมายจราจรที่เป็นมาตรฐาน	ติดตั้งป้ายเตือนจุดกลับรถข้างหน้าเป็นระยะ และดำเนินการติดตั้งเครื่องหมายจราจรบริเวณจุดกลับรถใหม่ทั้งบริเวณก่อนเข้าถึงทางแยกและบริเวณหัวเกาะของทางแยก
16. จุดกลับรถทางลงถนนจตุรทิศ	จุดกลับรถใต้สะพานข้ามแยกจะไม่สามารถเข้าใช้เพื่อกลับรถได้เนื่องจากมีปริมาณจราจรสะสมมาจากแยกมักกะสัน โดยมีสาเหตุการติดขัดมาจากรถที่ต้องการเลี้ยวซ้ายที่แยกมักกะสันในปริมาณที่สูงแต่เนื่องจากในบริเวณทางแยกมีอุปสรรคด้านกายภาพของตอม่อรถไฟฟ้าส่งผลให้ไม่สามารถเลี้ยวซ้ายได้ 2 ช่องจราจร จึงเกิดการติดขัดสะสมมา	ติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางใหม่โดยให้เส้นหยุดของรถที่มาจากถนนนิคมมักกะสันถอยออกจากทางแยกเพิ่มขึ้นอีก 5 เมตร เพื่อให้รถที่มาจากถนนราชปรารภสามารถเลี้ยวซ้ายเข้าถนนนิคมมักกะสันได้ 2 ช่องจราจร
17. จุดกลับรถนวลจันทร์ ซอย 3 ถนนประเสริฐมนูกิจ	จุดกลับรถบริเวณนี้จะมีปริมาณจราจรกลับรถมากเนื่องจากรถที่ต้องการเดินทางบนถนนนวมินทร์จากลาดพร้าวมุ่งหน้าไปรามอินทราจะถูกบังคับให้เลี้ยวซ้ายทุกคันแล้วไปกลับรถที่จุดกลับรถนวลจันทร์ ซอย 3 และค่อยมาเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดที่แยกประเสริฐมนูกิจตัดกับถนนนวมินทร์แทน และเมื่อตรวจสอบสภาพปัญหาที่บริเวณจุดกลับรถพบว่าจะมีปริมาณจราจรรถทางตรงที่มาจากเกษตรจากการปล่อยสัญญาณไฟเขียวจึงส่งผลให้การกลับรถเป็นไปได้ยากเนื่องจากมีรถโดยสารประจำทางต้องใช้จุดกลับรถซึ่งเวลากลับรถต้องใช้ทุกช่องจราจร	ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางใหม่เพื่อให้รถในช่องจราจรด้านขวาสุดสามารถกลับรถได้อย่างสะดวกและเนื่องจากจุดนี้ได้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรอยู่แล้วจึงควรมีการเปิดใช้แต่ควรมีการเปิดใช้งานสัญญาณไฟจราจรให้จัดจังหวะสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถให้สัมพันธ์กับทางแยกเกษตร-รัชดา
18. จุดกลับรถบริเวณแยกรัชโยธิน	จุดกลับรถบริเวณนี้จะมีปริมาณจราจรจากแยกรัชโยธินที่เลี้ยวขวามาจากเกษตรแล้วต้องการมุ่งหน้าไปวิภาวดีจำนวน 2 ช่องจราจร และบริเวณจุดกลับรถจะมีรถที่กลับ 2 ช่องจราจรเช่นกันรวมกันเป็น 4 ช่องจราจร แต่บริเวณถนนมีกายภาพแค่ 2 ช่องจราจรจึงส่งผลให้เกิดการติดขัด	ปรับปรุงกายภาพบริเวณจุดกลับรถโดยทางเพิ่มช่องจราจรอีก 1 ช่องเพื่อให้รถที่กลับสามารถมีพื้นที่วิ่งในระยะแซงเข้าช่องจราจรปกติ

ตารางที่ 3.6-3 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทจุดกลับรถ (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
19. จุดกลับรถประชาราษฎร์ สาย 1 หน้าอาคารพรปิยะแมนชั่น	- พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ใช้รถส่วนใหญ่ฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น กลับรถตัดกระแสช่องจราจร Reversible Lane ซึ่งทำให้แถวคอยบนช่องจราจรหลักและอาจก่อให้เกิดอันตรายและอุบัติเหตุสูงได้ ประกอบกับการเดินข้ามถนนบริเวณจุดกลับรถ การจอดรถในเวลาที่ห้ามจอดบนสายทาง และการขับขี่รถย้อนศรของรถจักรยานยนต์ - การจัดการจราจรในปัจจุบัน ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าทางเจ้าหน้าที่ตำรวจใช้วิธีการจัดการจราจรโดยการเพิ่มช่องจราจรขาเข้า เปิดใช้เป็นช่องจราจร Reversible Lane ซึ่งการจัดการจราจรด้วยวิธีดังกล่าวจะใช้วิธีการวางกรวยบังคับทิศทางการจราจร ทำให้ผู้ใช้เส้นทางไม่สามารถสังเกตเห็นลักษณะของการวางกรวยได้ ซึ่งขาดอุปกรณ์ที่ช่วยบอกทิศทางแก่ผู้ขับขี่ในการเปลี่ยนช่องจราจร	ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพบริเวณจุดกลับรถวัดสร้อยทอง โดยเพิ่มช่องจราจรสำหรับรอกลับรถหรือรอเลี้ยวทั้งสองทิศทาง โดยลดขนาดของเกาะกลางถนนลงทำเป็นช่องจราจรเพิ่มอีก 1 ช่องจราจร
20. จุดกลับรถรามอินทรา กม.3	บริเวณจุดกลับรถรามอินทรา กม.3 ทางด้านกายภาพนั้นจะมีการจัดทำช่องรอกลับรถแต่เนื่องจากถ้าใช้ช่องดังกล่าวจะส่งผลให้กีดขวางการจราจรในฝั่งตรงข้าม ดังนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจจึงดำเนินการปิดช่องจราจรของช่องรอกลับรถและใช้ช่องจราจรช่องที่ 4 ในการใช้กลับรถแทน ซึ่งในบางครั้งยังมีรถที่ยังเข้าไปในช่องรอกลับรถเดิมที่ได้ยกเลิกไปแล้วแทรกแถวกับรถที่รอกลับรถอยู่ซึ่งก่อให้เกิดความล่าช้ากับรถที่ต้องการกลับรถ	ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพบริเวณจุดกลับรถรามอินทรา กม.3 โดยการยกเลิกช่องรอกลับรถที่ไม่ได้ใช้แล้วให้เป็นเกาะกลางแทนเพื่อป้องกันรถที่เข้าไปแล้วมาแทรกแถว
21. จุดกลับรถบริเวณแยกพลาธิการ	มีปัญหาการจราจรติดขัดที่บริเวณจุดกลับรถแยกพลาธิการในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า โดยสาเหตุของปัญหาเกิดจากการจอดคอยรับส่งผู้โดยสารของรถสาธารณะชนิดต่างๆ บริเวณหน้าตลาดยิ่งเจริญส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าตลาดและส่งผลให้เกิดแถวคอยยาวติดต่อเนื่องมาถึงแยกพลาธิการ ทำให้รถที่รอคิวกลับรถไม่สามารถกลับรถบริเวณดังกล่าวได้	จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ขนส่งทางบก และเจ้าหน้าที่ ขสมก. ประสานความร่วมมือในการบริหารจัดการจราจรบริเวณหน้าตลาดยิ่งเจริญเพื่อแก้ไขปัญหาแถวคอยติดต่อเนื่องมายังแยกพลาธิการ รวมทั้งติดกล้อง CCTV บริเวณหน้าตลาดยิ่งเจริญและบริเวณหน้าโรงพยาบาลภูมิพลเพื่อช่วยในการบริหารจัดการจราจรบริเวณแยกพลาธิการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 3.6-3 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทจุดกลับรถ (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
22. จุดกลับรถสะพานปูน ถนนสายไหม	มีปัญหาการจราจรติดขัดที่บริเวณจุดกลับรถแยกสะพานปูน ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น อันเนื่องมาจากการจัดการเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดโดยการห้ามเลี้ยวขวาออกจากบริเวณพื้นที่ตลาดนัดสายไหมซอย 6 ทำให้รถที่ต้องการเลี้ยวขวาออกจากพื้นที่ตลาดนัดสายไหมซอย 6 ทั้งหมดต้องมากลับรถที่แยกสะพานปูน ประกอบกับช่วงเวลาดังกล่าวมีปริมาณจราจรจากถนนซอยเลียบคลองสองที่ต้องการกลับเข้าสู่ถนนสายไหมเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดการจราจรติดขัด และเกิดปัญหาการกลับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง	จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจช่วยควบคุมการจราจร รวมทั้งปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้สามารถควบคุมการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ
23. จุดกลับรถศูนย์ไปรษณีย์หลักสี่ ถนนแจ้งวัฒนะ	ในบริเวณจุดกลับรถศูนย์ไปรษณีย์หลักสี่ ถนนแจ้งวัฒนะ มีการจัดวางกำแพงป้องกันสำหรับรถที่ต้องการกลับรถแต่พบว่าปัจจุบันถูกวางอย่างไม่เป็นระเบียบอีกทั้งยังมีการกลับรถถึง 2 ช่องจราจรซึ่งเป็นการกีดขวางรถทางตรงอีกทางด้านหนึ่งก่อให้เกิดความล่าช้าของทางสัญจรผ่านจุดนี้	ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพบริเวณจุดกลับรถศูนย์ไปรษณีย์หลักสี่ ถนนแจ้งวัฒนะ โดยการยกเลิกช่องสำหรับรอกลับรถแล้วให้ใช้ช่องจราจรช่องขวาสุดแทนเพื่อให้สามารถกลับรถได้เพียง 1 ช่องจราจร
24. จุดกลับรถโรงเรียนสารสาสน์วิเทศร่มเกล้า ถนนร่มเกล้า	ในบริเวณจุดกลับรถโรงเรียนสารสาสน์วิเทศร่มเกล้า ถนนร่มเกล้า ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าจะมีรถจากมีนบุรีเพื่อกลับรถเข้าโรงเรียนจำนวนมากอีกทั้งในการกลับรถนั้นจะต้องใช้ช่องจราจรในการกลับรถ 2 ช่องจราจรที่รถทางตรงต้องหยุด และเมื่อกลับรถเสร็จแล้วก็จะต้องชิดซ้ายเพื่อรีบเข้าโรงเรียน	จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยความสะดวกให้กับรถที่ต้องการกลับรถโดยการหยุดรถทางตรง
25. จุดกลับรถปั๊มเชลล์ ซอยถาวรธวัช 1 ถนนพระรามที่ 9 ขาออก	ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้ามีรถขาเข้าเมืองบนถนนพระราม 9 ในปริมาณมาก ซึ่งจะมีการเปิดจุดกลับรถบริเวณด้านหน้าปั๊มเชลล์เพื่อให้รถที่มาจากถนนรามคำแหงมากลับรถที่จุดนี้จะได้สามารถใช้สะพานข้ามแยกได้ ดังแสดงผังของทิศทางของรถที่มาบรรจบกันที่จุดกลับรถใน	ติดตั้งป้ายเตือนจุดกลับรถข้างหน้าเป็นระยะและดำเนินการย้ายจุดกลับรถให้ไกลจากทางลงสะพานไปอีกหนึ่งช่องของตอม่อทางด่วนเพื่อเป็นการช่วยลดอุบัติเหตุของรถที่ลงจากสะพานข้ามคลองแล้วต้องการกลับรถ และติดตั้งสัญญาณไฟจราจร และสัญญาณไฟแจ้งเตือนช่องกลับรถได้ 2 ช่องจราจรเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน
26. จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านสัมมากร ประตู 2 ถนนรามคำแหง	ในบริเวณจุดกลับรถหน้าหมู่บ้านสัมมากร ประตู 2 ถนนรามคำแหง ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นจะมีรถจากบางกะปิเพื่อกลับรถเข้าหมู่บ้านจำนวนมากอีกทั้งในการกลับรถนั้นจะต้องใช้ช่องจราจรในการกลับรถ ทั้ง 3 ช่องจราจรที่รถทางตรงต้องหยุดทุกช่องจราจร และเมื่อกลับรถเสร็จแล้วก็จะต้องชิดซ้ายเพื่อรีบเข้าหมู่บ้าน	จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยความสะดวกให้กับรถที่ต้องการกลับรถโดยการหยุดรถทางตรง

ตารางที่ 3.6-3 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทจุดกลับรถ (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
27. จุดกลับรถศรีศุภโชค	ในบริเวณจุดกลับรถศรีศุภโชค ถนนรามอินทรา ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นจะมีรถจากหลักสี่เพื่อกลับรถจำนวนมากจึงมีการลดช่องจราจรทางตรง 1 ช่องจราจรเพื่อให้การกลับรถมีพื้นที่วงเลี้ยวเพิ่มขึ้น	จัดทำเกาะสีเพื่อเบี่ยงการจราจรของรถทางตรงเพื่อให้รถที่กลับรถสามารถกลับรถได้อย่างสะดวก เนื่องจากปัจจุบันใช้กรวยยางเบี่ยงการจราจรอยู่
28. จุดกลับรถหน้าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาน้อมเกล้า ถนนรามคำแหง	ในบริเวณจุดกลับรถหน้าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาน้อมเกล้า ถนนรามคำแหง ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นจะมีรถจากบางกะปิเพื่อกลับรถจำนวนมาก ซึ่งในทิศทางขาเข้ามุ่งหน้าบางกะปิก็จะมีปริมาณจราจรมากเต็มทุกช่องจราจรจนไม่สามารถกลับรถได้	ปิดจุดกลับรถหน้าโรงเรียนและให้ไปกลับรถที่จุดกลับรถถัดไปอีกจุดหนึ่งเป็นระยะทาง 650 เมตร ซึ่งจากการตรวจสอบพบว่าปัจจุบันเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ดำเนินการปิดแล้ว
29. จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านศรีประจักษ์ ถนนรามคำแหง	ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นจะมีรถจากบางกะปิเพื่อกลับรถจำนวนมากซึ่งในทิศทางขาเข้ามุ่งหน้าบางกะปิก็จะมีปริมาณจราจรมากเต็มทุกช่องจราจรจนไม่สามารถกลับรถได้ อีกทั้งยังมีรถจำนวนหนึ่งเลี้ยวขวาเข้าหมู่บ้านด้วย	ดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณจุดกลับรถหน้าหมู่บ้านศรีประจักษ์ ถนนรามคำแหง โดยดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพื่อควบคุมการจราจรและอำนวยความสะดวกในแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งจากช่วยให้สามารถใช้ช่องจราจรที่มีอยู่ได้เต็มทุกช่องจราจร
30. จุดกลับรถรูปเกือกม้า ถนนคู่ขนานมอเตอร์เวย์	ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าจะมีรถที่มาจากถนนคู่ขนานมอเตอร์เวย์วิ่งสวนเข้ามาเพื่อมากลับรถบริเวณพื้นราบแล้วใช้สะพานเกือกม้าเพื่อเข้าเมือง อีกทั้งยังมีรถที่ออกจากซอยเชื่อมถนนกรุงเทพกรีฑาออกมาเพื่อใช้สะพานเกือกม้าเพื่อเข้าเมืองด้วยเช่นกัน จึงเกิดการติดขัดเนื่องจากสะพานเกือกม้านั้นสามารถรองรับรถได้เพียง 1 ช่องจราจรแต่มีการใช้สะพานเกือกม้าถึง 2 ช่องจราจรจึงมีการเบียดกันของรถบนสะพานดังแสดงในผังการสัญจรของรถใน 2 ทิศทางที่มาบรรจบกันที่สะพานเกือกม้าใน	จากสภาพปัญหาข้างต้นที่ปรึกษาจึงเสนอให้ดำเนินการก่อสร้างสะพานเกือกม้ารูปตัวเอสเพื่อใช้รองรับปริมาณจราจรจากถนนคู่ขนานมอเตอร์เวย์ที่วิ่งในทิศทางเข้าเมืองเพื่อเป็นทางแยกกระแสการจราจรที่ต้องมารวมกันเพื่อขึ้นสะพานเกือกม้าตัวปัจจุบัน และยังเป็นการเพิ่มพื้นที่รองรับการจราจรในการข้ามมอเตอร์เวย์เพื่อเข้าเมืองอีกด้วย
31. จุดกลับรถหน้าธนาคารกรุงศรีอยุธยาสำนักงานใหญ่ ถนนพระราม 3	บริเวณจุดกลับรถหน้าธนาคารกรุงศรีอยุธยาสำนักงานใหญ่ ถนนพระราม 3 ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าจะมีรถจากบางโคล่เพื่อกลับรถจำนวนมากในทิศทางขาเข้ามุ่งหน้าเข้าธนาคาร จะมีปริมาณจราจรมากเต็มทุกช่องจนถึงทางเข้าธนาคาร อีกทั้งยังมีรถจำนวนหนึ่งเลี้ยวขวามาจากถนนยานนาวามาสมทบด้วย	จัดทำช่องจราจรเพิ่มเติมจากเกาะกลางที่มีอยู่

ตารางที่ 3.6-3 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทจุดกลับรถ (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
32. จุดกลับรถหน้าธนาคารกสิกรไทย สาขาบางจาก ถนนสุขุมวิท	ในบริเวณจุดกลับรถหน้าธนาคารกสิกรไทย สาขาบางจาก ถนนสุขุมวิท ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นจะมีรถจากทิศทางพระโขนงเพื่อกลับรถจำนวนมาก โดยปัญหาเกิดจากเกาะกลางมีความแคบส่งผลให้รถที่กลับรถต้องใช้ช่องจราจร 2 ช่องจราจรช่องทิศทางฝั่งตรงข้าม ทางเจ้าหน้าที่ตำรวจจึงใช้กรวยยางกั้น 1 ช่องจราจรเพื่อเบี่ยงจราจรรถทางตรงเพื่อให้รถที่กลับสามารถกลับได้สะดวก	จัดช่องจราจรใหม่โดยให้ช่องจราจรด้านขวาสุดถูกใช้เป็นช่องรอกลับรถมีความกว้างมากสุดจากปัจจุบันที่มีความกว้าง 3.4 เมตร ถูกเปลี่ยนให้เป็นขนาด 4.4 เมตร เพื่อให้รถที่กลับรถได้มีพื้นที่หัวเกาะใหญ่พอในการกลับรถโดยใช้ช่องจราจรฝั่งตรงข้ามเพียง 1 ช่องจราจร
33. จุดกลับรถสุขุมวิท 81	บริเวณจุดกลับรถสุขุมวิท 81 ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นจะมีรถจากทิศทางบางนาเพื่อกลับรถจำนวนมาก โดยปัญหาเกิดจากเกาะกลางมีความแคบส่งผลให้รถที่กลับรถต้องใช้ช่องจราจร 2 ช่องจราจรช่องทิศทางฝั่งตรงข้าม	จัดช่องจราจรใหม่โดยให้ช่องจราจรด้านขวาสุดถูกใช้เป็นช่องรอกลับรถมีความกว้างมากสุดจากปัจจุบันที่มีความกว้าง 3.4 เมตร ถูกเปลี่ยนให้เป็นขนาด 4.4 เมตร เพื่อให้รถที่กลับรถได้มีพื้นที่หัวเกาะใหญ่พอในการกลับรถโดยใช้ช่องจราจรฝั่งตรงข้ามเพียง 1 ช่องจราจร
34. จุดกลับรถใต้สะพานพระโขนง ถนนสุขุมวิท ขาเข้า	ในบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานพระโขนง ถนนสุขุมวิท ขาเข้าในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นจะมีปัญหาต่อเนื่องมาจากบริเวณด้านหน้าห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีอ่อนนุช โดยมีสาเหตุมาจากฝั่งตรงข้ามมีการจอดแช่ของรถโดยสารสองแถวเพื่อรอผู้โดยสารข้ามทางม้าลาย และมีการข้ามของจำนวนคนข้ามมากตัดกระแสรถ จึงเกิดการติดขัดต่อเนื่องไปถึงจุดกลับรถใต้สะพาน	แก้ไขปัญหาการจอดกีดขวางของรถโดยสารสองแถวโดยการบังคับใช้กฎหมายให้ไปจอดที่บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางและดำเนินการทาสีขอบทางเป็นสีขาวแดงเพื่อห้ามจอด และดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรสำหรับคนข้าม
35. จุดกลับรถล็อค 9 ถนนอาจณรงค์	ในบริเวณจุดกลับรถล็อค 9 ถนนอาจณรงค์ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นจะมีปัญหาต่อเนื่องมาจากเวลามีรถ 1 คันรอกลับรถจะกีดขวางช่องจราจร 1 ช่อง และเมื่อกลับรถจะกีดขวางฝั่งตรงข้าม 2 ช่องจราจร	ปิดจุดกลับรถในจุดนี้เนื่องจากก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเพราะกายภาพไม่เอื้ออำนวยให้สามารถกลับรถได้อย่างสะดวกได้และยังสามารถตรงไปข้างหน้าเพื่อกลับรถที่ทางแยกสัญญาณไฟจราจรได้
36. จุดกลับรถจรัญสนิทวงศ์ 74	ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นจะมีปัญหาเนื่องจากมีปริมาณกลับรถสูงอีกทั้งยังมีรถโดยสารประจำทางกลับซึ่งมีช่องจราจรเหลือเพียง 2 ช่องจราจรส่งผลให้การกลับรถเป็นไปได้ยากส่งผลให้เกิดการติดขัดของการจราจรทั้งทิศทางขาเข้าและขาออก จึงต้องอาศัยพนักเก็บค่าโดยสารหยุดรถทางตรงเพื่อให้สามารถกลับรถได้อย่างสะดวก	แจ้งแก่โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าให้จัดเจ้าหน้าที่ของโครงการมาอำนวยการจราจรโดยการหยุดรถทางตรงเพื่อลดผลกระทบการจราจรจากการดำเนินการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าในบริเวณดังกล่าว
37. จุดกลับรถจรัญสนิทวงศ์ 95	ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นจะมีปัญหาเนื่องจากมีปริมาณกลับรถสูงอีกทั้งยังมีรถที่ต้องเลี้ยวขวาเข้าซอยทั้ง 2 ฝั่งของถนนโดยในปัจจุบันมิได้มีการเปิดสัญญาณไฟจราจรแต่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจเพียง 1 ท่านซึ่งไม่เพียงพอในการอำนวยการจัดการจราจรในจุดนี้	วางกรวยยางเพื่อจัดการจราจรสำหรับการกลับรถและการเลี้ยวขวาเข้าซอยเพื่อเป็นการช่วยบรรเทาการจัดการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจและป้องกันการกลับรถ 2 แถว

ตารางที่ 3.6-3 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทจุดกลับรถ (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
38. จุดกลับรถปากซอยม่วงสกุล ถนนบางขุนเทียน–บางบอน	ในช่วงเวลาเร่งด่วนปริมาณรถบนถนนบางขุนเทียนช่วงแยกบางบอน-ถนนพระรามที่ 2 มาก รวมถึงมีปริมาณการกลับรถมากเช่นกันเนื่องจากรถจากถนนบางขุนเทียนช่วงถนนพระรามที่ 2–เทียนทะเล ที่ต้องการมุ่งดาวคะนองจำเป็นต้องมากลับรถที่จุดกลับรถนี้ทำให้ท้ายแถวของรถที่ต้องการกลับรถกีดขวางรถทางตรง เนื่องจากช่องรอเลี้ยวกลับรถสั้น ดังแสดงในรูปที่ 3-3 ผู้ขับขี่มักมีพฤติกรรมการตั้งแถวเลี้ยวกลับรถแถวที่ 2 ทำให้เกิดการเบียดแย่งกันกลับรถ รถจาก ซอยบางขุนเทียน 9 ที่ต้องการมุ่งแยกบางบอนมักจะเลี้ยวตัดกระแสรถทางตรงมาเลี้ยวกลับรถ	- จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจราจรในช่วงเร่งด่วน - เพิ่มความยาวของช่องสำหรับรอเลี้ยวกลับรถ - ติดตั้งป้ายห้ามรถจากซอยบางขุนเทียน 9 เลี้ยวกลับรถ
39. จุดกลับรถใกล้แยกบางบอน 5 ถนนเอกชัยขาออก	ในช่วงเวลาเร่งด่วนปริมาณรถบนถนนเอกชัยมาก รวมถึงมีปริมาณการกลับรถที่จุดกลับรถใกล้แยกบางบอน 5 มากเช่นกันทำให้ท้ายแถวของรถที่ต้องการกลับรถกีดขวางรถทางตรง รวมถึงการเลี้ยวกลับรถจะใช้ช่องจราจร 3 ช่อง ทำให้ตัดจังหวะการไหลของรถบนถนนเอกชัยขาเข้า กายภาพของจุดกลับรถไม่เพียงพอสำหรับรถขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุกขนาด 10 ล้อขึ้นไป โดยรถบรรทุกจะต้องทำการตีวงเลี้ยว ทำให้กีดขวางรถทางตรงบนถนนเอกชัยฝั่งขาออก	- จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจราจรในช่วงเร่งด่วน - เพิ่มความยาวของช่องสำหรับรอเลี้ยวกลับรถ
40. จุดกลับรถใกล้แยกบางบอน 3 ถนนเอกชัยขาออก	ในช่วงเวลาเร่งด่วนปริมาณรถบนถนนเอกชัยมาก รวมถึงมีปริมาณการกลับรถที่จุดกลับรถใกล้แยกบางบอน 3 มากเช่นกันทำให้ท้ายแถวของรถที่ต้องการกลับรถกีดขวางรถทางตรง รวมถึงการเลี้ยวกลับรถจะใช้ช่องจราจร 3 ช่อง ทำให้ตัดจังหวะการไหลของรถบนถนนเอกชัยขาเข้า กายภาพของจุดกลับรถไม่เพียงพอสำหรับรถขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุกขนาด 10 ล้อขึ้นไป โดยรถบรรทุกจะต้องทำการตีวงเลี้ยว ทำให้กีดขวางรถทางตรงบนถนนเอกชัยฝั่งขาออก	- จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจราจรในช่วงเร่งด่วน - เพิ่มความยาวของช่องสำหรับรอเลี้ยวกลับรถ
41. จุดกลับรถเพชรเกษม 98	ในช่วงเวลาเร่งด่วนปริมาณรถบนถนนเพชรเกษมมากทั้งฝั่งขาเข้าและขาออก และมีปริมาณการกลับรถมากทั้ง 2 ฝั่งทำให้ท้ายแถวของรถที่ต้องการกลับรถกีดขวางรถทางตรง เนื่องจากช่องรอเลี้ยวกลับรถสั้น ผู้ขับขี่มักมีพฤติกรรมการตั้งแถวเลี้ยวกลับรถแถวที่ 2 ทำให้เกิดการเบียดแย่งกันกลับรถ	- จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจราจรในช่วงเร่งด่วน - เพิ่มความยาวของช่องสำหรับรอเลี้ยวกลับรถ

3.6.4 จุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทาง

การดำเนินงานในส่วนนี้เป็นการแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทางมีจำนวนทั้งสิ้น 43 จุด โดยนำผลการศึกษามาจาก “รายงานการประเมินสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครในปี 2553” พบว่า มี “จุดหรือตำแหน่ง” ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมากบนถนนสายหลักที่ต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างเร่งด่วนเป็นจำนวนทั้งสิ้น 257 จุด โดยแบ่งออกเป็นสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหา ดังแสดงรายละเอียดใน**ตารางที่ 3.6-4**

ตารางที่ 3.6-4 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
1. หน้าธนาคารทหารไทย สำนักงานใหญ่	ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเกิดปัญหาการจราจรที่หนาแน่นมีแถวคอยสะสมยาว จากการที่รถยนต์ส่วนบุคคล และรถโดยสารสาธารณะ พยายามเบี่ยงช่องจราจรแย่งกันเข้าช่องขนาน เพื่อเข้าอาคารของธนาคาร และเพื่อส่งผู้โดยสารขึ้นรถไฟฟ้าที่สถานีรถไฟฟ้าหมอชิตใกล้ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง หรือเพื่อเข้าจอดในลานจอดรถของรถไฟฟ้า ประกอบกับบนทางขนานมีเพียง 3 ช่องจราจร เมื่อมีรถมาจอดรอรับส่งผู้โดยสารจำนวนมาก ความจุของทางขนานจึงลดลง ทำให้เคลื่อนตัวได้ช้าหรือหยุดชะงักจนเกิดการติดขัดขึ้นได้	- จัดทำป้ายแนะนำช่องทางพิเศษ /ป้ายนำทางตลอดช่วงที่มีการจัดช่องจราจรสวนกระแสเป็นระยะๆ พร้อมทั้งปรับปรุงเครื่องจราจรบนพื้นทางให้สอดคล้องกับการจราจรบนช่องทางพิเศษ
2. บริเวณหน้าโรงเรียนระเบียบศึกษาถนนวัดเกาะ	ลักษณะทางกายภาพถนนคับแคบมีเพียง 2 ช่องจราจร รวมถึงพฤติกรรมการจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารบริเวณด้านหน้าโรงเรียนจะไม่จอดบริเวณพื้นที่ตำแหน่งจุดจอดที่กำหนดไว้ โดยจอดตามความต้องการขึ้นลงของผู้โดยสาร ทำให้การจราจรติดขัดมากขึ้น รถไม่สามารถวิ่งสวนกันได้ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนก่อนเข้าเรียนและหลังเลิกเรียน ที่มีปริมาณการจราจรสัญจรผ่านสูง และบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ที่มีเครื่องหมายจราจรบนขอบทางขาว-แดง ซึ่งไม่สอดคล้องกับการจอดรับ – ส่ง	- เสนอให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจควบคุมการจราจรเข้า-ออกโรงเรียน เพื่อให้การเคลื่อนตัวเป็นไปได้อย่างเหมาะสม และกำหนดพื้นที่สำหรับจอดรับ-ส่ง นักเรียนชั่วคราวบริเวณด้านหน้าโรงเรียน - จัดทำเครื่องหมายจราจรกำกับบนพื้นทาง และกำหนดจุดข้ามถนนทางม้าลายบริเวณด้านหน้าโรงเรียน พร้อมทั้งติดป้ายระวังคนข้ามถนนเหนือจุดข้ามทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน

ตารางที่ 3.6-4 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
3. บริเวณหน้าโรงเรียนประเทืองทิพย์วิทยา ถนนวัดเกาะ	- ด้านหน้าโรงเรียนนั้นไม่มีป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหรือเครื่องหมายจราจรกำกับตำแหน่งสำหรับหยุด - เครื่องหมายจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนในปัจจุบันมีสภาพชำรุด - ถนนด้านหน้าทางออกของโรงเรียนมีลักษณะแคบทำให้รถโรงเรียนที่มีขนาดใหญ่ต้องใช้พื้นที่กว้างสำหรับวงเลี้ยว เมื่อเลี้ยวจะกีดขวางกระแสจราจรของรถที่วิ่งบนถนนสายหลัก ทำให้กระแสจราจรชะลอตัวและเกิดความล้าช้าเพิ่มขึ้น	- ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรที่ชำรุดให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานและสื่อสารกับผู้ขับขี่ได้สะดวกขึ้น - ปรับปรุงเส้นทแยงห้ามหยุดรถบริเวณปากทางเข้า-ออกของโรงเรียน - ติดตั้งป้าย “หยุดให้ทาง ตรงเส้นหยุดรถ” บริเวณหน้าโรงเรียน ก่อนถึงปากทางออกของโรงเรียนที่ใช้เป็นทางเลี้ยวออกของรถโรงเรียน - จัดเตรียมตำแหน่งเส้นหยุดรถ ห่างจากปากทางออกของโรงเรียนเป็นระยะทางอย่างน้อย 6 เมตร
4. หน้าห้างสรรพสินค้าอิมพีเรียลลาดพร้าว ถนนลาดพร้าว	- การรับส่งผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทางและรถแท็กซี่ที่ก่อให้เกิดปัญหาด้านการบริหารจัดการจราจร - สภาพการจราจรแออัด บนถนนลาดพร้าวขาออก โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเนื่องจากในขณะที่มีรถโดยสารประจำทางจอดรับ–ส่ง ผู้โดยสารบริเวณป้าย จะทำให้เหลือช่องจราจรเพียง 1 ช่องจราจร (เนื่องจากมีการจัดช่องทางพิเศษด้านขาออกให้รถโดยสารประจำทางวิ่งชิดเกาะกลาง 1 ช่องจราจร ช่วงเวลา 06.00 – 07.00 น.) - ในเวลาช่วงที่ห้างบิ๊กซี ลาดพร้าว เปิดให้บริการจะมีรถแท็กซี่จอดรอรับ-ส่งผู้โดยสารบริเวณช่องเว้าสำหรับจอดรถแท็กซี่ที่อยู่ใกล้กับป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ทำให้รถโดยสารประจำทางไม่สามารถรับ-ส่งผู้โดยสารได้อย่างสะดวก จึงต้องรับส่งผู้โดยสารนอกป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง - ซอยลาดพร้าว 81 (เข้าห้างบิ๊กซีได้) เป็นซอยแคบมีรถเข้าออกซอยเป็นจำนวนมาก แต่ขอบทางเท้าบริเวณปากซอยเป็นมุมแคบ ทำให้รถเลี้ยวเข้าออกซอยทั้งสองได้ไม่สะดวก	ปิดจุดจอดแท็กซี่อัจฉริยะ และจัดเตรียมจุดจอดรถแท็กซี่หน้าห้างบิ๊กซี เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ที่ต้องการใช้บริการรถแท็กซี่ และลดปัญหาการจอดคอยผู้โดยสารริมถนนหน้าห้างบิ๊กซี พร้อมกับติดตั้งระบบแจ้งเตือนผู้ขับแท็กซี่เพื่อให้เข้ามารับ – ส่ง ผู้โดยสารบริเวณจุดที่จัดเตรียมไว้

ตารางที่ 3.6-4 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
5. หน้าโรงเรียนวัดบางเตย ถนนนวมินทร์	- พฤติกรรมการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารและและคนเดินเท้าไม่เหมาะสม - ซอยนวมินทร์ 62 เป็นเส้นทางเข้า-ออกของบุคลากร นักเรียนและผู้ปกครองของโรงเรียนวัดบางเตย ในช่วงเวลาก่อนและหลังเลิกเรียนจะมีปริมาณจราจรเกิดขึ้นจำนวนมาก ซึ่งมีผลกระทบด้านจราจรบนถนนสายหลัก - รถประจำทางจอดรอผู้โดยสารที่ป้ายเป็นเวลานาน เพื่อรอรับผู้โดยสารที่พยายามข้ามถนนโดยไม่ใช้สะพานลอย ทำให้เกิดการกีดขวางการจราจรของรถที่ตามมา - รถเบี่ยงช่องจราจรเพื่อหลบรถโดยสารที่จอดรอรับผู้โดยสาร ซึ่งเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชน	- ให้หยุดรับ-ส่งผู้โดยสารที่รอขึ้นเฉพาะบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางเท่านั้น โดยไม่ต้องรอผู้โดยสารที่กำลังข้ามถนน - ติดตั้งรั้วเหล็กกั้นบริเวณเกาะกลาง เพื่อป้องกันไม่ให้คนข้ามบริเวณนี้ซึ่งอาจส่งผลต่อความปลอดภัยและปัญหาจราจรแออัด - ปรับปรุงและเพิ่มเติมสีขอบทางห้ามหยุดให้ชัดเจนขึ้น
6. หน้าตลาดอ่อนนุช	- มีความแออัดในชั่วโมงเร่งด่วนจากปริมาณการจราจรและจำนวนการข้ามถนนของคนเดินเท้าค่อนข้างมาก ทำให้รถต้องชะลอตัวเป็นระยะ - ปัญหาด้านการบริหารการจัดการจราจรและพฤติกรรมการจอดนอกป้ายของรถสองแถวซึ่งเป็นปัญหาเดิมที่ยังคงมีปัญหาเกิดขึ้นอยู่ ทำให้เกิดความล่าช้าของการจราจรซึ่งมีลักษณะเป็นคอขวดในบริเวณดังกล่าว พฤติกรรมการจอดรถรับ-ส่ง นอกป้าย	- ให้รถสองแถว จอดรับ–ส่งผู้โดยสารบริเวณป้ายจอดรถประจำทางที่กำหนดไว้ - กวดขันวินัยการจราจรให้ผู้ ขับขี่รถประจำทางโดยเฉพาะรถสองแถวให้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับอย่างเคร่งครัดเพื่อ - ติดตั้งสัญญาณไฟกะพริบสำหรับคนข้ามถนน
7. หน้าเมเจอร์ปิ่นเกล้า	พฤติกรรมการจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารและการจัดการบริหารการจราจรที่ไม่เหมาะสม โดยรถประจำทางที่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสารที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าห้างฯ ไม่จอดตามตำแหน่งที่กำหนด (จอดนอกป้าย) ทำให้กีดขวางการจราจรในช่องทางข้างเคียง และรถประจำทางที่แล่นตามมาก็มักจะจอดในลักษณะเดียวกัน ทำให้เกิดการกีดขวางจราจรมากขึ้น จนเหลือช่องจราจรให้รถแล่นได้เพียง 2 ช่องทางเท่านั้น นอกจากนี้ยังมีรถแท็กซี่มาจอดรอรับผู้โดยสารบริเวณใกล้ป้ายหยุดรถประจำทางมีจำนวนมาก บางครั้งจอดล้ำเข้าไปในบริเวณที่เป็นจุดจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารของรถประจำทาง ทำให้รถประจำทางไม่สามารถเข้าไปรับ-ส่งผู้โดยสารตามป้ายปกติได้ ต้องหยุดรถรับส่งผู้โดยสารในช่องทางถัดไป ทำให้เป็นอุปสรรคกีดขวางการจราจรในเส้นทางหลักบนถนนบรมราชชนนี	ปัจจุบันได้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมบริเวณป้ายรถประจำทางหน้าห้างปิ่นเกล้า อีกทั้งยังมีเจ้าหน้าที่ของห้างคอยควบคุมดูแลบริเวณปากทางเลี้ยวเข้าห้างทำให้ผู้ที่สัญจรผ่านเส้นทางนี้สามารถใช้ช่องการจราจรได้ทั้ง 4 ช่องจราจร

ตารางที่ 3.6-4 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
8. หน้าโรงพยาบาลศิริราช ถนนอรุณอัมรินทร์	- พฤติกรรมการจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารและพฤติกรรมของผู้โดยสารไม่เหมาะสม โดยรถโดยสารประจำทางไม่จอดชิดขอบทางบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง - ปัญหารถที่วิ่งออกจากด้านข้างสะพานอรุณอัมรินทร์ที่ใช้ช่องจราจรด้านนอกสุดพยายามเบี่ยงขวาเพื่อเข้าสู่ช่องจราจรที่ 2 เพื่อมุ่งหน้าเข้าสู่ทางแยกหรือเลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนพรานนก ซึ่งเป็นการตัดกระแสจราจรทำให้เกิดการติดขัด และทำให้รถโดยสารประจำทางเข้าจอดเทียบบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางได้ไม่สะดวก - การฝ่าฝืนกฎจราจร และการตัดกระแสจราจรของรถที่มาจากสะพานอรุณอัมรินทร์ที่จะเข้าโรงพยาบาล ซึ่งเป็นปัญหาที่ส่งผลต่อป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าโรงพยาบาลศิริราช	- จัดเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรบริเวณเชิงสะพานอรุณอัมรินทร์ โดยให้รถประจำทางที่มาจากสะพานสามารถชิดซ้ายเพื่อเข้าจอดเทียบได้สะดวกยิ่งขึ้น รวมถึงอำนวยความสะดวกของรถที่จะเข้าโรงพยาบาลให้สามารถใช้ช่องทางได้ปลอดภัย - กวดขันวินัยจราจรบริเวณป้ายรถประจำทางให้จอดรับผู้โดยสารชิดขอบทางบริเวณป้าย
9. หน้าห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์ บางแค ข้างจุดรับแจ้งเหตุเพชรกาญจนา	- รถประจำทางขาเข้าเมืองที่ออกจากป้ายหยุดรถประจำทางก่อนถึงทางแยกต้องเบนออกด้านขวาเพื่อหลบท้ายแถวของรถที่รอเลี้ยวซ้ายเข้าห้างฯ ที่สะสมยาวจนถึงทางแยกจนเกิดการตัดกระแสรถทางตรงบนถนนเพชรเกษมขาเข้าที่แล่นตามมาทำให้รถต้องชะลอตัว เกิดความล่าช้าและเสี่ยงต่อปัญหาอุบัติเหตุ - มีการก่อสร้างงานรถไฟฟ้าทำให้ช่องจราจรลดลงเหลือ 3 ช่องจราจร การสัญจรผ่านจึงไม่สะดวก	ปัจจุบันมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าจึงไม่สามารถแก้ไขทางด้านกายภาพได้จึงเสนอให้มีการจัดเจ้าหน้าที่อำนวยการจราจรบริเวณทางเข้าห้างเดอะมอลล์ บางแค เพื่อจัดการรถที่เข้าโครงการและจัดการการเดินรถภายในโครงการ ให้สามารถเคลื่อนตัวได้อย่างเหมาะสม โดยไม่ส่งผลกระทบต่อการจราจรด้านนอกโครงการ - จัดวางกรวยจราจรเพื่อกำหนดพื้นที่ยื่นบริเวณเกาะกลางทางข้ามถนน บริเวณทางแยกเพื่อแบ่งพื้นที่สำหรับรถยนต์และคนเดินเท้า หรือใช้วิธีการจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้า

ตารางที่ 3.6-4 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
10. หน้าการไฟฟ้านครหลวง	- ปัญหาจราจรติดขัดมากในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น เนื่องจากท้ายแถวของรถโดยสารประจำทาง รถตู้ และรถแท็กซี่ ที่รับส่งผู้โดยสารที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางวัดพระศรีมหาธาตุวรวิหาร กีดขวางรถที่ต้องการกลับรถ - บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางอยู่ใกล้กับจุดกลับรถ (ด้านหน้าอู่รถโดยสารประจำทางบางเขน) เมื่อมีรถโดยสารประจำทางจอดรับ – ส่งผู้โดยสาร จะทำให้รถที่ต้องการกลับรถไม่สามารถกลับได้อย่างสะดวก เนื่องจากมีแถวคอยของรถในทางตรงยาว และต้องหลบรถทางตรงที่เบี่ยงรถหลบแถวคอยดังกล่าว	- ปัจจุบันได้มีการย้ายป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางย้อนหลังในทิศทางขาออกประมาณ 200 เมตร ช่วงเวลา 16.00 -19.00 น. พร้อมกับติดตั้งป้ายห้ามกลับรถบริเวณจุดกลับรถหน้าอู่รถโดยสารประจำทางบางเขน ในเวลาเร่งด่วน ยกเว้นรถประจำทางสามารถเลี้ยวเข้าอู่ได้ นอกนั้นให้ไปกลับรถที่ใต้สะพานข้ามคลองบางบัวแทน - ได้มีการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจราจรบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง เพื่อเร่งระบายรถสาธารณะประเภทต่างๆ ทำให้ปัญหาจราจรบริเวณดังกล่าวลดลง
11. บริเวณเชิงสะพานข้ามแยก กม.8 ถนนรามอินทรา ขาออก	ป้ายหยุดรถประจำทางในปัจจุบันตั้งอยู่บริเวณใกล้เชิงลาดทางขึ้นสะพานลอยข้ามแยกจึงส่งผลให้รถโดยสารประจำทางและรถตู้จอดที่ป้ายหยุดรถแล้วแทรกแถวคอยของรถที่ติดสัญญาณไฟจราจรเพื่อขึ้นสะพาน อีกทั้งยังมีการจอดรับ-ส่งนอกป้ายเนื่องจากรถโดยสารไม่สามารถเข้าจอดที่ป้ายได้เนื่องจากแถวคอยจอดจนถึงบริเวณป้ายหยุดรถโดยสาร	ย้ายป้ายหยุดรถประจำทางย้อนขึ้นไปบนถนนรามอินทรา อีกประมาณ 150 เมตร ซึ่งจะเป็นการช่วยแก้ปัญหาการตัดกระแสกันระหว่างคนที่ขึ้นสะพานกับการรับ-ส่งผู้โดยสารของรถโดยสารสาธารณะ
12. บริเวณหน้าหมู่บ้านมณียา ถนนประดิษฐ์มนูธรรม	จากการสำรวจพบว่าป้ายหยุดรถประจำทางในปัจจุบันตั้งอยู่ในบริเวณถนนประดิษฐ์มนูธรรมที่มีการรวมช่องจราจรจาก 5 ช่องเหลือ 3 ช่องและเมื่อรถโดยสารประจำทางจอดรับ-ส่งผู้โดยสารจะเหลือช่องจราจรสำหรับระบายรถบนถนนประดิษฐ์มนูธรรมเหลือเพียง 2 ช่องจราจรเท่านั้นซึ่งจะเกิดการติดขัดในทิศทางขาเข้าโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า	เพิ่มขยายช่องรอเลี้ยวกลับรถใต้ทางด่วนเพื่อเพิ่มความสะดวกในการกลับรถ
13. บริเวณหน้าวิลล่ามาร์เก็ต สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อารีย์	ป้ายหยุดรถประจำทางในปัจจุบันตั้งอยู่บริเวณทางเข้า-ออกวิลล่ามาร์เก็ต อีกทั้งป้ายหยุดรถประจำทางในปัจจุบันจะมีสิ่งกีดขวางเป็นสาธารณูปโภคจนผู้โดยสารไม่สามารถใช้ได้ นอกจากนี้ยังพบอีกว่ามีรถแท็กซี่มาจอดที่บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางส่งผลให้รถโดยสารประจำทางไม่สามารถเข้าป้ายเพื่อจอดรับ-ส่งได้จึงจอดรับ-ส่งในช่องจราจร ช่องที่ 2 จนเหลือช่องจราจรให้รถผ่านได้เพียง 1 ช่องจราจร	- เจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันไม่ให้รถแท็กซี่มาจอดที่บริเวณป้ายหยุดรถโดยสาร - ปรับปรุงกายภาพในบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางโดยการรื้อถอนสาธารณูปโภคที่กีดขวางออกเพื่อให้สามาให้ผู้โดยสารขึ้น-ลงรถโดยสารได้และยังไกลจากทางเข้า-ออกวิลล่ามาร์เก็ตอีกด้วย

ตารางที่ 3.6-4 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
14. บริเวณห่างจากสามแยกเตาปูนไปทาง ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี ประมาณ 150 เมตร	ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี มีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางซื่อ-บางใหญ่ จึงทำให้ช่องจราจรลดลงจาก 6 ช่อง เหลือ 4 ช่อง ไป-กลับ ซึ่งการลดลงของจำนวนช่องจราจรดังกล่าวส่งผลให้เกิดสภาพคอขวดในขณะที่รถประจำทาง เข้าจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร และจะทวีความรุนแรง เมื่อมีจำนวนรถประจำทางรวมถึงรถรับจ้างอื่นๆ เช่น รถแท็กซี่ รถสามล้อ และรถยนต์ส่วนบุคคลมาจอดบริเวณป้ายหยุดรถประจำทาง ทำให้รถประจำทางเข้าจอดรับ-ส่งผู้โดยสารไม่สะดวก และเกิดการจอดรับ-ส่งซ้อนคัน	จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันไม่ให้รถแท็กซี่ และรถสามล้อมาจอดที่บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารรวมถึงอำนวยการจราจรโดยการเร่งระบายรถประจำทางไม่ให้จอดรับ-ส่งผู้โดยสารซ้อนคัน หรือจอดนานเกินไป
15. บริเวณเชิงสะพานลอยคนข้ามปากตรอกนิยมแพทย์ (เตาปูนแมนชั่น) ถนนเตชะวณิช	ถนนเตชะวณิชมีปริมาณจราจรค่อนข้างสูงในช่วงเร่งด่วนเช้า-เย็น เจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินการแก้ไขโดยการบริหารช่องจราจรเพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรและสามารถระบายการจราจรให้คล่องตัวขึ้น อย่างไรก็ตามจากการสำรวจพบว่าอุปกรณ์ในการบริหารจัดการจราจรยังไม่เพียงพอ ซึ่งจำเป็นต้องดำเนินการจัดหาเพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรของเจ้าหน้าที่ นอกจากนี้ยังพบปัญหาว่ามีรถรับจ้างอื่นๆ เช่น รถแท็กซี่มาจอดที่ส่งผลให้รถโดยสารประจำทาง ไม่สามารถเข้าป้ายเพื่อจอดรับ-ส่งได้จึงจอดรับ-ส่งในช่องจราจรช่องที่ 2 จนเหลือช่องจราจรให้รถผ่านได้เพียง 1 ช่องจราจร	- ติดตั้งสัญญาณไฟชนิดบอกช่องจราจรเพื่อเป็นเครื่องมือให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถบริหารจัดการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น - จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันไม่ให้รถแท็กซี่ และรถสามล้อมาจอดที่บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารรวมถึงอำนวยการจราจรโดยการเร่งระบายรถประจำทางไม่ให้จอดรับ-ส่งผู้โดยสารซ้อนคัน หรือจอดนานเกินไป
16. บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลตัส วงเวียนหลักสี่	ป้ายหยุดรถประจำทางในปัจจุบันตั้งอยู่ใกล้กับบริเวณทางขึ้นจากอุโมงค์ลอดวงเวียนหลักสี่ที่มี 2 ช่องจราจรมาบรรจบกับถนนที่มีจากวงเวียนหลักสี่อีก 2 ช่องจราจรรวมเป็น 4 ช่องจราจรซึ่งช่องจราจรของถนนพหลโยธินตั้งแต่ช่วงนี้เป็นต้นไปนั้นจะมีเพียง 3 ช่องจราจร อีกทั้งบริเวณนี้ยังมีป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางอีกด้วยจึงส่งผลให้เหลือช่องทางจราจรสำหรับระบายรถในทิศทางขาออกของถนนพหลโยธินเพียง 2 ช่องจราจรในจังหวะที่รถโดยสารจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร	- ศึกษาออกแบบแยกป้ายหยุดรถโดยสารเป็น 2 ตำแหน่ง - กวดขันพนักงานขับรถเรื่องการขับรถ และการจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร

ตารางที่ 3.6-4 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
17. บริเวณปากซอยแจ้งวัฒนะ 10/1 ถนนแจ้งวัฒนะขาเข้า	ป้ายหยุดรถประจำทางในปัจจุบันตั้งอยู่ใกล้กับบริเวณทางขึ้นสะพานข้ามถนนวิภาวดี ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจะวางกรวยจราจรกั้นให้ 2 ช่องจราจรขึ้นสะพานแต่จะมีรถตู้มาแทรกเข้าจนกีดขวางรถที่จะขึ้นสะพาน จึงก่อให้เกิดการจราจรติดขัดบนถนนแจ้งวัฒนะ	- จัดเจ้าหน้าที่ในการกวดขันผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร - จัดทำ Overpass ต่อจากสะพานหลักสี่
18. บริเวณปากซอยแจ้งวัฒนะ 5 ถนนแจ้งวัฒนะขาออก	- ป้ายหยุดรถประจำทางในปัจจุบันตั้งอยู่ใกล้กับบริเวณทางลงจากสะพานลอยข้ามถนนวิภาวดีรังสิต ดังนั้นรถโดยสารประจำทาง จึงเปลี่ยนช่องจราจรเมื่อลงจากสะพานในระยะกระชั้นชิด ซึ่งก็ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย - เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง ได้แก่ ช่องจราจรในบริเวณด้านขวาสุดซึ่งเป็นช่องจราจรสำหรับรถที่ใช้ความเร็วมากสุดนั้นถูกลดลงซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	- แยกป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางเป็น 2 ตำแหน่ง - กวดขันพนักงานขับรถให้จอดรับ-ส่งผู้โดยสารที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง
19. บริเวณหน้าธนาคารออมสิน ถนนสีหบุรานุกิจ	- มีรถตู้โดยสารและรถสองแถวจอดแช่จนสูญเสียพื้นที่ผิวจราจรไวให้สำหรับรถสัญจร ปัญหาจุดกลับอยู่ใกล้บริเวณป้ายหยุดรถโดยสาร - ตำแหน่งที่เป็นป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางนั้นจะมีการเปิดเกาะเป็นจุดกลับในตำแหน่งเดียวกันซึ่งจะเกิดการติดขัดในกรณีที่รถโดยสารจอดและรถมีการกลับรถซึ่งจะกีดขวางทั้งถนนสีหบุรานุกิจ (ดังแสดงในรูปที่ 19-5)ปัญหาทางข้ามถนนอยู่ด้านหน้าป้ายหยุดรถโดยสาร - ในตำแหน่งที่เป็นป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางนั้นจะมีทางข้ามอยู่ด้านหน้าป้ายหยุดรถโดยสารซึ่งเมื่อรถโดยสารออกตัวก็จะมีคนเดินข้ามตัดกระแสส่งผลให้เกิดการติดขัด	- จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกมากำกับดูแล มิให้มีการจอดแช่ในช่วงเวลาเร่งด่วนจนเสียพื้นที่ผิวจราจร - ปรับปรุงจุดกลับรถใหม่โดยให้จุดกลับรถนั้นอยู่ด้านหน้าของป้ายหยุดรถโดยสารเพื่อให้รถสามารถกลับได้ในจังหวะที่รถโดยสารจอดรับ-ส่งผู้โดยสารอยู่ ส่วนปัญหาทางข้ามนั้นให้ยุบรวมทางข้ามทั้ง 2 แห่งที่อยู่ด้านหน้าและด้านหลังของป้ายหยุดรถโดยสาร โดยให้มีจัดทำทางข้ามใหม่ในบริเวณที่เป็นจุดกลับรถในปัจจุบันและให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรสำหรับคนข้ามเพื่อให้คนข้ามตามจังหวะสัญญาณไฟครั้งละมากๆ และไม่เป็นการตัดกระแสรถทางตรง
20. บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหง	- ป้ายหยุดรถประจำทางในปัจจุบันนั้นมีปัญหาที่รถโดยสารสาธารณะจะเดินรถในช่องจราจรช่องที่ 3 และเมื่อต้องการเข้าป้ายก็จะแทรกทุกช่องจราจร - อีกปัญหาที่พบคือบริเวณป้ายมีพื้นที่ไม่เพียงพอสำหรับผู้โดยสารเนื่องจากมีร้านค้าแผงลอยมายึดพื้นที่บริเวณทางเท้า จนมีผู้โดยสารบางส่วนขึ้น-ลงรถโดยสารนอกป้าย	- กรมการขนส่งทางบกกำชับกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้พนักงานขับรถโดยสารประจำทางเรื่อง การขับรถและจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสาร - สำนักงานเขตบางกะปิจัดให้มีเจ้าหน้าที่เทศกิจกวดขันการวางหาบเร่แผงลอยรุกล้ำทางเดินเท้าและช่วยอำนวยการจราจร

ตารางที่ 3.6-4 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
21. บริเวณแยกมีสทีน	มีปัญหาที่มีผู้โดยสารมารอขึ้นรถประจำทางในบริเวณที่อยู่ใกล้ทางแยกมากเกินไป ซึ่งก่อให้เกิดความล่าช้าในกรณีที่รถทางตรงได้สัญญาณไฟเขียวและรถที่เลี้ยวซ้ายออกจากทางแยก โดยบริเวณที่ผู้โดยสารมารอขึ้นรถประจำทางในปัจจุบันนั้นไม่มีการติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ซึ่งเมื่อเลยจุดดังกล่าวไปประมาณ 60 เมตร จะพบป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางซึ่งไม่มีผู้โดยสารใช้เนื่องจากไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นศาลาสำหรับผู้โดยสาร	- เพื่อให้ผู้โดยสารมารอขึ้นรถโดยสารประจำทางโดยที่ไม่ไปกีดขวางในบริเวณที่ใกล้ทางแยกจึงควรดำเนินการจัดทำศาลาที่พักสำหรับผู้โดยสารในบริเวณที่เป็นป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน - กวดขันพนักงานขับรถไม่ให้จอดรถใกล้ทางแยก
22. บริเวณใกล้แยกพัฒนาการ ถนนศรีนครินทร์ ขาเข้า	มีปัญหาที่บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางนั้นอยู่ใกล้ทางแยกพัฒนาการ ซึ่งเมื่อรถโดยสารประจำทางเข้าจอดเพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารจะอยู่ในช่องทางเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดซึ่งรถโดยสารประจำทางต้องการที่จะตรงจึงกีดขวางรถที่ต้องการเลี้ยวซ้ายที่ทางแยก	ในบริเวณก่อนถึงป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางในปัจจุบันพบว่ามีสวนสาธารณะซึ่งสามารถดำเนินการให้เป็นป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางแบบเว้าเข้าไปในทางเดินเท้า ส่วนทางเดินเท้านั้นก็ใช้พื้นที่สวนสาธารณะที่มีอยู่เพื่อให้รถโดยสารประจำทางสามารถจอดเพื่อรอสัญญาณไฟได้จำนวน 2 คันใน 1 รอบสัญญาณไฟ
23. บริเวณซอยรามคำแหง 2 ที่ 8	- ป้ายหยุดรถโดยสารบริเวณซอยรามคำแหง 2 ที่ 8 และซอยรามคำแหง 2 ที่ 10 อยู่ใกล้กันเกินไป คือมีระยะใกล้กันเพียง 40 เมตร และอยู่ตรงข้ามกับตลาด ดังนั้น ผู้โดยสารจึงเลือกที่จะรอรถทั้ง 2 แห่ง จึงก่อให้เกิดปัญหาในการจอด รับ-ส่งผู้โดยสารทั้ง 2 แห่ง และเกิดการชะลอตัวของถนนรามคำแหง 2 เนื่องจากสูญเสียช่องจราจรไป 1 ช่อง เนื่องจากการจอดรับ-ส่ง - ป้ายหยุดรถโดยสารบริเวณซอยรามคำแหง 2 ที่ 8 นั้นมีผิวทางเท้าที่แคบและอยู่ใกล้กับซอยรามคำแหง 2 ที่ 8 จนเมื่อรถโดยสารประจำทางจะกีดขวางรถที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าซอยรามคำแหง 2 ที่ 8	ยกเลิกป้ายหยุดรถโดยสารบริเวณซอยรามคำแหง 2 ที่ 8 และกำหนดให้บริเวณซอยรามคำแหง 2 ที่ 10 เป็นป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางแบบมาตรฐานแทน เนื่องจากมีพื้นที่ที่เหมาะสมกว่าและมีปัญหาจราจรติดขัดน้อยกว่า
24. บริเวณซอยรามคำแหง 2 ที่ 10	- ปัญหาบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารบริเวณซอยรามคำแหง 2 ที่ 10 จากการสำรวจพบว่า ป้ายหยุดรถโดยสารบริเวณซอยรามคำแหง 2 ที่ 10 นั้นมีผิวทางเท้าเพียงพอแก่การเป็นป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางแต่กลับพบว่าถูกใช้เป็นที่จอดรถโดยสารประจำทางแบบชั่วคราวซึ่งไม่ได้มาตรฐาน	

ตารางที่ 3.6-4 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
25. บริเวณสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช	ป้ายหยุดรถโดยสารบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารบริเวณสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุชนั้นจะพบปัญหาว่ามีจุดจอดรถแท็กซี่อัจฉริยะอยู่ด้านหน้าป้ายหยุดรถโดยสารซึ่งก่อให้เกิดการกีดขวางรถโดยสารไม่สามารถเข้าป้ายเพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารได้ อีกปัญหาที่พบคือรถโดยสารประจำทางเข้าจอดที่ป้ายไม่สนิทซึ่งการจอดลักษณะนี้จะสูญเสียช่องจราจร 2 ช่องส่งผลให้มีช่องจราจรสำหรับระบายรถบนถนนสุขุมวิทเพียง 1 ช่องจราจรในขณะที่รถโดยสารประจำทางเข้าจอดที่ป้าย	ให้ยกเลิกจุดจอดรถแท็กซี่อัจฉริยะซึ่งจะช่วยให้ไม่กีดขวางรถโดยสารประจำทางที่สัญจรบนถนนสุขุมวิทในทิศทางขาเข้า
26. บริเวณหน้าตลาดพระโขนง ถนนสุขุมวิท	ป้ายหยุดรถโดยสารบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารบริเวณหน้าตลาดพระโขนง ถนนสุขุมวิทนั้นจะพบปัญหาว่ามีรถโดยสารประจำทางประเภทรถร่วมบริการมีการจอดแช่ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหากับรถโดยสารที่ตามหลังมาไม่สามารถเข้าป้ายเพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารได้	จัดเจ้าหน้าที่ของ ขสมก. มากวดขันรถโดยสารประจำทางประเภทรถร่วมบริการมีการจอดแช่เพื่อให้รถโดยสารประจำทางที่ตามหลังมาสามารถเข้าจอดเพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารได้
27. บริเวณหน้าสยาม ถนนพระรามที่ 1 ขาเข้า	ป้ายหยุดรถโดยสารบริเวณหน้าสยาม ถนนพระรามที่ 1 นั้นจะพบปัญหามีช่องจราจรในทิศทางขาเข้า 4 ช่องจราจรแต่เสียไปกับแถวคอยเข้าห้างสยามพารากอนไป 1 ช่องซึ่งในบางครั้งจะมีการเลี้ยวเข้าหน้าถึง 2 ช่องจราจร และในบริเวณเดียวกันจะมีรถแท็กซี่จอดอีก 1 ช่อง จึงเหลือเพียง 1 ช่องเพื่อให้รถสัญจรผ่าน อีกปัญหาที่พบคือปัญหารถโดยสารประจำทางจอดไม่ชิดป้ายส่งผลให้เหลือช่องให้รถสัญจรเพียง 1 ช่อง	- ปรับปรุงผิวจราจรบริเวณริมถนนพระรามที่ 1 กรณีทำช่องเว้าสำหรับรถโดยสารประจำทางให้รอผลการก่อสร้างในบริเวณดังกล่าวแล้วเสร็จ - จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันการจอดรถแท็กซี่จอดแช่บริเวณก่อนและหลังป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง - องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกวดขันพนักงานขับรถเรื่องจอดรับ-ส่งผู้โดยสารชิดชอบทางเพื่อมิให้กีดขวางช่องจราจร
28. บริเวณตรงข้ามวัดชำนิหัตถการ ถนนพระรามที่ 1	- ป้ายหยุดรถโดยสารบริเวณตรงข้ามวัดชำนิหัตถการถนนพระรามที่ 1 นั้นจะพบปัญหามีช่องจราจรในทิศทางขาเข้า 2 ช่องจราจรแต่จะมีช่องจราจรให้รถสามารถสัญจรผ่านจุดนี้ไปได้เพียง 1 ช่องในขณะที่รถโดยสารสาธารณะจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร - ปัจจุบันมีการจัดทำเว้าสำหรับจอดรถโดยสารประจำทางในบริเวณป้ายแต่กลับพบว่ามีรถส่วนตัวเข้าไปจอดในบริเวณดังกล่าวจนรถโดยสารประจำทางไม่สามารถเข้าไปจอดเพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารได้จึงจอดขีดขวางอยู่ด้านนอกถนน	- จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันมิให้รถยนต์ส่วนบุคคลเข้าไปจอดในช่องเว้าสำหรับรถโดยสารประจำทาง - องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพให้พนักงานขับรถโดยสารประจำทางเรื่องการขับรถและจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสาร

ตารางที่ 3.6-4 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
29. บริเวณหน้าโรงเรียนสตรีบูรณวิทย์ ถนนจรัญสนิทวงศ์ ขาออก	ปัญหาที่พบคือ ตำแหน่งของป้ายหยุดรถโดยสารจะอยู่ใกล้กับทางออกของห้างเทสโก้โลตัส ส่งผลให้เกิดปัญหารถที่ออกจากห้างแล้วแซงออกช่องจราจรช่องที่ 2 จึงเกิดปัญหาการจราจรติดขัด	ย้ายป้ายหยุดรถโดยสารไปไว้ในพื้นที่ระหว่างทางเข้าและทางออกของห้างเทสโก้โลตัส ซึ่งปัจจุบันถูกใช้เป็นจุดจอดแท็กซี่อัจฉริยะแต่มีได้มีการใช้แล้ว ซึ่งจะช่วยให้ไม่กีดขวางรถที่ออกจากห้างเนื่องจากใช้จังหวะของรถโดยสารประจำทางที่จอดรับ-ส่งผู้โดยสารอยู่ในการออกจากห้าง
30. บริเวณปากซอยจรัญสนิทวงศ์ 68	ปัญหาที่พบคือ ตำแหน่งของป้ายหยุดรถโดยสารจะกีดขวางรถที่ออกจากซอยแล้วลงอุโมงค์	ย้ายป้ายหยุดรถโดยสารไปบริเวณก่อนที่จะถึงซอยจรัญสนิทวงศ์ 68 เพื่อเป็นการไม่กีดขวางรถที่ออกจากซอยจรัญสนิทวงศ์ 68
31. บริเวณตรงข้ามหน้าโรงเรียนเขมะศิริอนุสรณ์ ถนนราชวิถีขาเข้า	ปัญหาที่พบคือ ตำแหน่งของป้ายหยุดรถโดยสารจะตรงบริเวณคอขวดเนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีเพียง 2 ช่องจราจร และเมื่อมีการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารที่ป้ายจึงมีช่องจราจรสำหรับให้รถสัญจรผ่านจุดนี้เพียง 1 ช่องจราจรจึงส่งผลให้ติดขัดถึงแยกบางพลัด	ย้ายป้ายหยุดรถโดยสารด้านหน้าของถนนราชวิถีในบริเวณที่มี 4 ช่องจราจร เพื่อให้รถที่ตามหลังรถโดยสารประจำทางสามารถมีพื้นที่ที่จะแซงได้
32. บริเวณตรงข้ามห้างสรรพสินค้าพาต้าปิ่นเกล้า	ปัญหาที่พบคือ มีรถแท็กซี่เข้าไปจอดในบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางจนไม่สามารถจอดรับ-ส่งผู้โดยสารที่ป้ายได้ และเมื่อมีการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารที่ป้ายจึงมีช่องจราจรสำหรับให้รถสัญจรผ่านจุดนี้เพียง 1 ช่องจราจรจึงส่งผลให้ติดขัดถึงแยกบางพลัด	จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันมิให้รถแท็กซี่จอดรอผู้โดยสารที่บริเวณป้าย เพื่อให้รถโดยสารประจำทางสามารถเข้าจอดที่ป้ายได้โดยไม่กีดขวางรถที่ต้องการสัญจรผ่านจุดนี้
33. บริเวณปากซอยจรัญสนิทวงศ์ 11	ปัญหาที่พบคือ มีรถสองแถวเล็กมาจอดในบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางจนกีดขวางรถโดยสารประจำทางที่จะออกจากป้ายได้ จึงส่งผลให้การจราจรในบริเวณดังกล่าวเกิดการติดขัด	จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันมิให้รถสองแถวเล็กจอดแช่รอผู้โดยสารที่บริเวณป้าย เพื่อให้รถโดยสารประจำทางสามารถเข้าจอดที่ป้ายได้โดยไม่กีดขวางรถที่ต้องการสัญจรผ่านจุดนี้
34. บริเวณแยกทศกัณฐ์	จะพบปัญหาป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางทั้ง 4 ด้านของบริเวณทางแยกนั้นมีรถส่วนตัวมาจอดและไม่มีผู้โดยสารมาใช้บริการเนื่องจากขาดสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นศาลาที่พักผู้โดยสาร และยังพบอีกว่ามีปัญหาผู้โดยสารมาขึ้นรถโดยสารประจำทางในบริเวณที่ไม่ใช่ป้ายหยุดรถโดยสาร บริเวณที่ใกล้กับทางแยกจึงก่อให้เกิดการติดขัดที่บริเวณทางแยก	จัดทำศาลาที่พักผู้โดยสารที่บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง เพื่อดึงดูดให้ผู้โดยสารมาใช้ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางและไม่ไปขึ้น-ลงรถโดยสารนอกป้าย
35. บริเวณปากทางเข้าวัดใหญ่ศรีสุพรรณ	ป้ายหยุดบริเวณปากทางเข้าวัดใหญ่ศรีสุพรรณ นั้นจะพบปัญหาว่ามีรถสองแถวเล็กมาจอดในบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางจนกีดขวางรถโดยสารประจำทางที่จะออกจากป้ายได้ จึงส่งผลให้การจราจรในบริเวณดังกล่าวเกิดการติดขัด	จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันมิให้รถสองแถวเล็กจอดแช่รอผู้โดยสารที่บริเวณป้าย เพื่อให้รถโดยสารประจำทางสามารถเข้าจอดที่ป้ายได้โดยไม่กีดขวางรถที่ต้องการสัญจรผ่านจุดนี้

ตารางที่ 3.6-4 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
36. บริเวณปากซอยอินทรพิทักษ์ 7	ป้ายหยุดบริเวณปากซอยอินทรพิทักษ์ 7 นั้นจะพบปัญหาว่ามีรถสองแถวเล็กมาจอดในบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางจนกีดขวางรถโดยสารประจำทางที่จะออกจากป้ายได้ จึงส่งผลให้การจราจรในบริเวณดังกล่าวเกิดการติดขัด	จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันมิให้รถสองแถวเล็กจอดแช่รอผู้โดยสารที่บริเวณป้าย เพื่อให้รถโดยสารประจำทางสามารถเข้าจอดที่ป้ายได้โดยไม่กีดขวางรถที่ต้องการสัญจรผ่านจุดนี้
37. บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าคาร์ฟูร์ ถนนอิสรภาพ	ป้ายหยุดรถประจำทางในปัจจุบันตั้งอยู่บริเวณปากทางเข้า-ออกของห้างสรรพสินค้า ซึ่งจะเกิดปัญหาใน 2 กรณี คือ 1. การจอดรับ-ส่ง ของรถประจำทางที่กีดขวางการ เข้า-ออกของรถที่มาจากทางแยกบ้านแขก และ 2. เมื่อผู้โดยสารลงจากรถโดยสารประจำทางแล้วก็จะต้องเดินย้อนเข้าห้างและเดินไปยังสถาบันราชภัฏ	ย้ายป้ายหยุดรถประจำทางย้อนขึ้นไปบนถนนอิสรภาพอีกประมาณ 50 เมตร ซึ่งจะเป็นการช่วยแก้ปัญหาการตัดกระแสกันระหว่างคนกับรถ ทั้งนี้เพราะกิจกรรมของบริเวณนี้ที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางของนักศึกษาสถาบันราชภัฏและผู้มาใช้บริการห้างสรรพสินค้า ซึ่งจะไม่มีการตัดกระแสของรถที่เข้าออกห้าง อีกประเด็นที่สำคัญ คือ ป้ายหยุดรถแห่งใหม่ที่เสนอนั้นจะอยู่ใกล้กับประตูทางเข้าออกที่นักศึกษาใช้อยู่ประจำและมีพื้นที่ว่างเพียงพอแก่การจัดทำเป็นป้ายหยุดรถประจำทาง
38.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณปากซอยประชาอุทิศ 61	ป้ายหยุดรถโดยสารบริเวณปากซอยประชาอุทิศ 61 นั้นจะพบปัญหาว่าตำแหน่งของป้ายหยุดรถโดยสารจะตรงกับบริเวณปากซอยประชาอุทิศ 61 ซึ่งจะเกิดปัญหาเมื่อรถโดยสารประจำทางจอดจะกีดขวางรถที่ออกจากซอยและรถทางตรงในทิศทางขาออก	จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันมิให้รถสองแถวเล็กจอดแช่รอผู้โดยสารที่บริเวณป้าย เพื่อให้รถโดยสารประจำทางสามารถเข้าจอดที่ป้ายได้โดยไม่กีดขวางรถที่ต้องการสัญจรผ่านจุดนี้
39.ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บริเวณหน้าตลาดการเคหะ ถนนพระรามที่ 2	ป้ายหยุดบริเวณหน้าตลาดการเคหะ นั้นจะพบปัญหาว่ามีรถสองแถวเล็กมาจอดในบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางจนกีดขวางรถโดยสารประจำทางที่จะออกจากป้ายได้ จึงส่งผลให้การจราจรในบริเวณดังกล่าวเกิดการติดขัดจนถึงบริเวณทางออกถนนคู่ขนาน	จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันมิให้รถสองแถวที่จอดแช่รอผู้โดยสาร ที่บริเวณป้าย เพื่อให้รถโดยสารประจำทางสามารถเข้าจอดที่ป้ายได้โดยไม่กีดขวางรถที่ต้องการสัญจรผ่านจุดนี้

ตารางที่ 3.6-4 สรุปสภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขบริเวณจุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรประเภทป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง (ต่อ)

ชื่อจุดวิกฤต	สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไข
40. บริเวณใกล้แยกบางบอน 5	ป้ายหยุดบริเวณใกล้แยกบางบอน 5 นั้นจะพบปัญหาว่ามีรถสองแถวมาจอดในบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางจนกีดขวางรถโดยสารประจำทางที่จะเข้าจอดป้ายได้ จึงส่งผลให้การจราจรในบริเวณดังกล่าวเกิดการติดขัดจนถึงบริเวณทางแยกบางบอน 5	จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันมิให้รถสองแถวที่จอดแช่รอผู้โดยสารที่บริเวณป้าย เพื่อให้รถโดยสารประจำทางสามารถเข้าจอดที่ป้ายได้โดยไม่กีดขวางรถที่ต้องการสัญจรผ่านจุดนี้
41. บริเวณปากซอยเพชรเกษม 53	ป้ายหยุดรถโดยสารบริเวณปากซอยเพชรเกษม 53 นั้นจะพบปัญหาว่าตำแหน่งของป้ายหยุดรถโดยสารจะตรงกับบริเวณปากซอยเพชรเกษม 53 ซึ่งจะเกิดปัญหาเมื่อรถโดยสารประจำทางจอดจะกีดขวางรถที่ออกจากซอยและรถที่ออกจากซอยก็จะเลี้ยวซ้ายอ้อมมาที่ช่องจราจรช่องที่ 2	จากปัญหาข้างต้นที่ปรึกษาจึงเสนอให้ย้ายป้ายหยุดรถโดยสารให้อยู่ถึงก่อนซอยเพชรเกษม 53 ของถนนเพชรเกษม เพื่อมิให้กีดขวางรถที่ต้องการเลี้ยวออกจากซอย
42. บริเวณหน้าตลาดบางแค	ป้ายหยุดบริเวณหน้าตลาดบางแค นั้นจะพบปัญหาว่ามีจอดกีดขวางของรถส่งของ รถเข็น และรถจักรยานที่บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางจนกีดขวางรถโดยสารประจำทางจนไม่สามารถเข้าจอดป้าย จึงส่งผลให้การจราจรในบริเวณดังกล่าว	จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันมิให้การจอดของรถทุกประเภทที่บริเวณป้าย เพื่อให้รถโดยสารประจำทางสามารถเข้าจอดที่ป้ายได้โดยไม่กีดขวางรถที่ต้องการสัญจรผ่านจุดนี้
43. บริเวณใกล้แยกวีเหลี่ยมถนนเพชรเกษม	รถโดยสารประจำทางในสายที่เลี้ยวขวาไปบางแคเปิดประตูให้ผู้โดยสารลงที่บริเวณทางแยกวีเหลี่ยม เนื่องจากผู้โดยสารที่ลงนั้นต้องการเดินทางไปในทิศทางที่ไปนครปฐม จึงส่งผลให้การจราจรในบริเวณดังกล่าวติดขัดเนื่องจากผู้โดยสารเมื่อลงจากรถแล้วก็จะข้ามถนนตัดกระแสการจราจร	ประสานขอความร่วมมือเขตการเดินรถ ขสมก. ให้กวดขันมิให้รถเปิดประตูให้ผู้โดยสารลงรถนอกป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

บทที่ 4

งานจัดทำแนวทางการวิเคราะห์
ผลกระทบทางด้านจราจร
อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาต่าง ๆ

บทที่ 4 งานจัดทำแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาต่าง ๆ

4.1 การทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
4.2 การศึกษาผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ
4.3 การวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ
4.4 การศึกษาและเสนอแนวทางการลดผลกระทบอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ
4.5 การศึกษาและเสนอแนะการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
4.6 การจัดทำคู่มือการศึกษาผลกระทบด้านจราจร

4.1 การทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง คือ

4.1.1 การทบทวนเอกสารและงานวิจัยของประเทศไทย

ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนเอกสารและงานวิจัยของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องจากการพัฒนาโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ ประกอบด้วย

- คู่มือแนวทางและมาตรการสำหรับจุดกำเนิดจราจรที่เกิดใหม่ 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
- การศึกษาผลกระทบด้านจราจรจากการพัฒนาโครงการเพื่อการพาณิชย์ขนาดใหญ่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จัดทำโดย มนูญ เจนพจนสุนทร วิทยานิพนธ์ของคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี เมื่อปี พ.ศ. 2547
- เกณฑ์ในการวัดการจราจรติดขัดในประเทศไทยมุมมองของผู้ปฏิบัติ จัดทำโดย ดร.เกษม ชูจารุกุล นำเสนอในการประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 10 เมื่อปี พ.ศ. 2548

4.1.2 การทบทวนเอกสารและงานวิจัยของต่างประเทศ

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

- 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
- ประเทศอังกฤษ (ในฐานะตัวแทนของ ทวีปยุโรป) เอกสารที่ใช้ทบทวน ได้แก่
- Guidance on Transport Assessment จัดทำโดย Department for Transport จัดทำเมื่อเดือนมีนาคม ค.ศ. 2550
- 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

นอกจากนั้น กลุ่มที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องจากการพัฒนาโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ ได้แก่

- Traffic Access and Impact Studies for Site Development: A Recommend Practice จัดทำโดย Institute of Transportation Engineering เมื่อปี ค.ศ. 1992
- Guidelines for Transport Impact Assessment Reports for Major Land Use and Development Proposals จัดทำโดย VICROADS เมื่อปี ค.ศ. 2006
- Guide to Transport Assessment for Development Proposals in Scotland, Transport Research Series จัดทำโดย Scottish Exclusive เมื่อปี ค.ศ. 2002

- Trip Generation Handbook (2nd Edition) จัดทำโดย Institute of Transportation Engineers เมื่อปี ค.ศ. 2004
- Highway Capacity Manual จัดทำโดย Transportation Research Board เมื่อปี ค.ศ. 2000
- Modeling Transport (Forth Edition) จัดทำโดย by J. de D. Ortu'zar and L. G. Willumsen เมื่อปี ค.ศ. 2011

4.1.3 ประเด็นที่ทำการทบทวนเอกสารและงานวิจัย

ในการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องจากการพัฒนาโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ กลุ่มที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนประเด็นต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- รายการผลกระทบทางด้านจราจรหรือลักษณะปัญหาด้านจราจร (List of Traffic Impacts) อันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ 3 ด้าน คือ
  - ผลกระทบต่อการสัญจรของยานพาหนะ (Vehicular Traffic) บริเวณพื้นที่โครงการ
  - ผลกระทบต่อการสัญจรของคนเดินเท้า (Pedestrian Traffic) บริเวณพื้นที่โครงการ และ
  - ผลกระทบต่อคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (Quality of Public Transportation Service) บริเวณพื้นที่โครงการ

  ทั้งนี้เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการจัดทำรายการผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ต่อไป
- แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจร ได้แก่ ลักษณะของโครงการที่จะต้องทำการวิเคราะห์ผลกระทบฯ (Type and Scale of Development) ขอบเขตของการวิเคราะห์ผลกระทบฯ (Scope) ขั้นตอนการวิเคราะห์ผลกระทบฯ (Procedure) วิธีการวิเคราะห์ผลกระทบฯ (Methodology) และการนำเสนอผลการวิเคราะห์ผลกระทบฯ (Reporting) เป็นต้น เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการจัดทำแนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจร อันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ ที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทยต่อไป
- แนวทางการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบทางด้านจราจร อันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ เช่น การปรับปรุงทางกายภาพของถนนบริเวณพื้นที่โครงการ (Roadway Improvement) การจัดการการเข้าถึงบริเวณพื้นที่โครงการ (Access Management) การจัดการความต้องการเดินทางบริเวณพื้นที่โครงการ (Travel Demand Management) และการจัดการไหลเวียนของกระแสจราจรบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility Management) เป็นต้น เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการจัดทำแนวทางการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ ที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทยต่อไป

- คู่มือ (Guideline) การวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจร เช่น ลักษณะทั่วไปของเอกสาร เนื้อหาของเอกสาร (Content) และรูปแบบของเอกสาร (Format) เป็นต้น เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการจัดทำคู่มือการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทยต่อไป

4.2 การศึกษาผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ

4.2.1 การคัดเลือกกรณีศึกษาสำหรับการจัดทำรายการผลกระทบทางด้านจราจร

(1) ข้อพิจารณาในการคัดเลือกกรณีศึกษาสำหรับการจัดทำรายการผลกระทบทางด้านจราจร

ที่ปรึกษาได้ทำการคัดเลือกโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่เพื่อใช้เป็นกรณีศึกษาสำหรับการจัดทำรายการผลกระทบทางด้านจราจร โดยมีข้อพิจารณาดังนี้

1) เป็นโครงการที่เปิดให้บริการแล้วและตั้งอยู่บนถนนสายหลักในเขตเมืองของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากโครงการสามารถสะท้อนไปยังพื้นที่ใกล้เคียงในบริเวณกว้าง
2) เป็นโครงการที่ตั้งอยู่บนบริเวณของถนนที่มีสภาพการจราจรหนาแน่น เพื่อให้สามารถเห็นผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากโครงการอย่างชัดเจน
3) เป็นโครงการที่มีขนาดใหญ่ เนื่องจากมีศักยภาพในการก่อให้เกิดการเดินทางเข้ามาใช้โครงการเป็นจำนวนมาก
4) เป็นโครงการที่ถูกกำหนดให้ใช้งานเพื่อวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อให้สามารถระบุผลกระทบด้านจราจรของโครงการแต่ละประเภทได้อย่างชัดเจน
5) เป็นโครงการที่ได้รับการจัดประเภทของโครงการพัฒนาที่เป็นไปตามข้อกำหนดการศึกษาฯ (TOR) ซึ่งมี 3 ประเภท ได้แก่ อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า และโรงแรม

นอกจากนี้ คณะกรรมการกำกับการศึกษาฯ ได้เสนอให้ทำการศึกษาโครงการเพิ่มอีก 2 ประเภท คือ

1) โครงการประเภท ศูนย์การค้า เนื่องจากเป็นโครงการที่มีการดึงดูดการเดินทางขนาดใหญ่และมีผลกระทบทางด้านจราจรสูง
2) โครงการประเภท คอนโดมิเนียมริมสถานีรถไฟฟ้า เนื่องจากเป็นโครงการที่นักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ (Developer) ให้ความสนใจลงทุนกันมากในปัจจุบัน

(2) ผลการคัดเลือกกรณีศึกษาสำหรับการจัดทำรายการผลกระทบทางด้านจราจร

ที่ปรึกษาได้ทำการคัดเลือกโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่ก่อให้เกิดการดึงดูดการจราจร 5 ประเภท ได้แก่ อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า โรงแรม ศูนย์การค้า และคอนโดมิเนียมบริเวณสถานีรถไฟฟ้า โดยกลุ่มที่ปรึกษาได้ทำการคัดเลือกโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่ก่อให้เกิดการดึงดูดการจราจรจำนวนมาก และเป็นโครงการที่เปิดให้บริการแล้วในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ประเภทละ 2 โครงการ เพื่อนำมาใช้เป็นตัวอย่างในการตรวจสอบ (Audit) และจัดทำรายการผลกระทบทางด้านจราจร (List of Traffic Impacts) ที่เกิดขึ้นจากการโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ดังกล่าว 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 และเป็นที่นิยมในการใช้เป็นสถานที่จัดงานเลี้ยง
- โรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ ตั้งอยู่บนถนนราชดำริ เพราะเป็นโครงการที่มีขนาดใหญ่ ตั้งอยู่บนถนนที่มีการจราจรหนาแน่น และเป็นที่นิยมในการใช้เป็นสถานที่จัดงานเลี้ยง

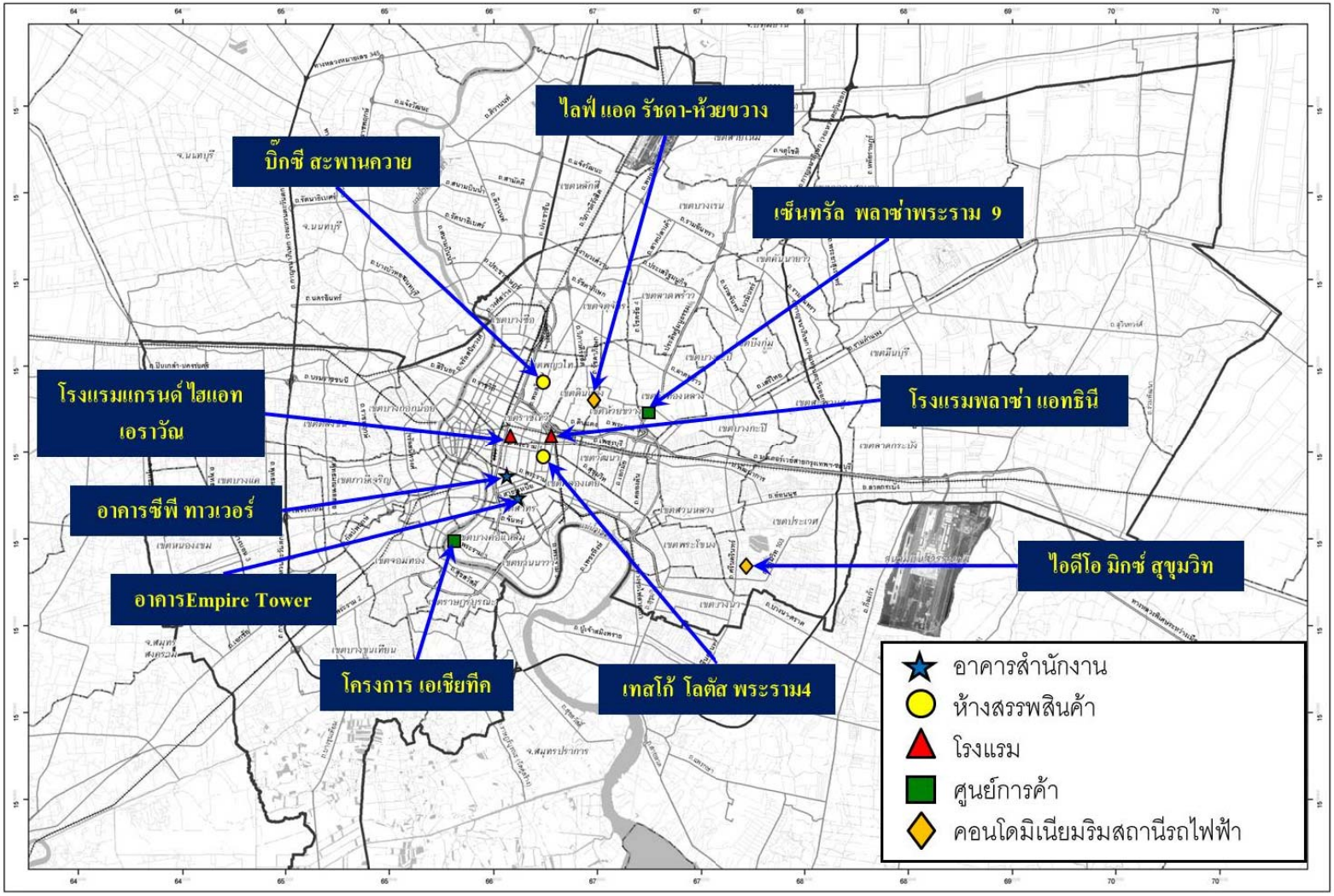
4) กรณีศึกษาประเภท ศูนย์การค้า ได้แก่

- โครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์ ตั้งอยู่บนถนนเจริญกรุง เพราะเป็นโครงการที่เกิดขึ้นใหม่และเป็นที่นิยมอย่างมากในปัจจุบัน จนทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดอย่างรุนแรง รวมทั้งสามารถเข้าถึงโครงการได้ด้วยเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา
- ศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซา แกรนด์ พระราม 9 ตั้งอยู่บนถนนรัชดาภิเษก เพราะเป็นโครงการที่เกิดขึ้นใหม่และเป็นที่นิยมค่อนข้างมากในปัจจุบัน รวมทั้งสามารถเข้าถึงโครงการได้ด้วยระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT)

5) กรณีศึกษาประเภท คอนโดมิเนียมติดสถานีรถไฟฟ้า ได้แก่

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

โดยโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่ได้รับการคัดเลือกเพื่อใช้จัดทำรายการผลกระทบทางด้านจราจร (List of Traffic Impacts) ทั้ง 10 กรณีศึกษา มีตำแหน่งที่ตั้งดังแสดงใน**รูปที่ 4.2-1** และมีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการ ดังนี้



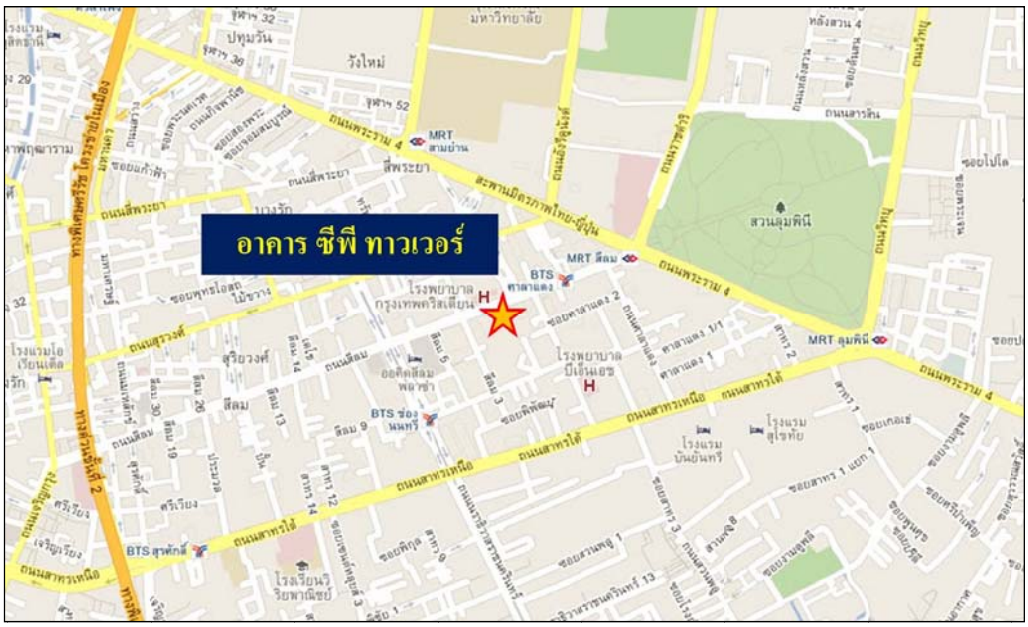
รูปที่ 4.2-1 ตำแหน่งที่ตั้งของกรณีศึกษา

(1) โครงการอาคารซีพี ทาวเวอร์

โครงการอาคารซีพี ทาวเวอร์ เป็นโครงการประเภทอาคารสำนักงาน ตั้งอยู่บนถนนสีลม โดยมีตำแหน่งที่ตั้งแสดงดัง**รูปที่ 4.2-2** และมีลักษณะทั่วไปของโครงการแสดงดัง**รูปที่ 4.2-3** โครงการนี้มีลักษณะเฉพาะคือเป็นอาคารสำนักงานสำหรับลูกค้าทั่วไปและบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ ปัจจุบันได้จดทะเบียนในนามบริษัท ซี.พี.แลนด์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์มานานกว่า 20 ปี ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาได้ให้บริการพัฒนาโครงการต่างๆ และให้เช่าพื้นที่ประกอบธุรกิจเป็นจำนวนมาก โดยลักษณะพื้นที่โดยรอบโครงการแสดงดัง**รูปที่ 4.2-4**

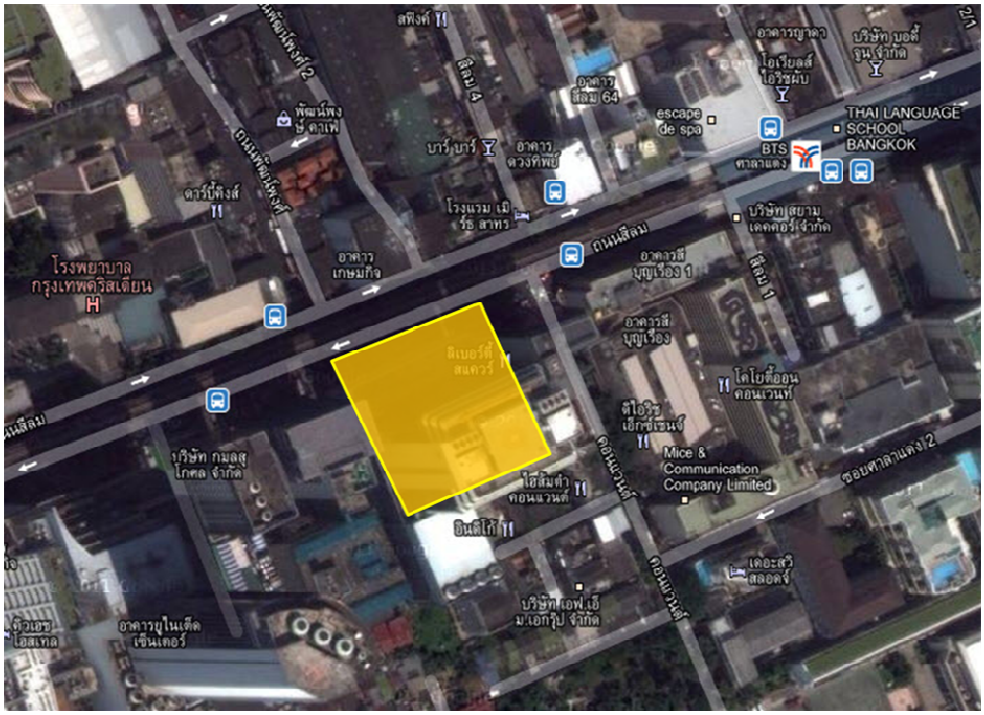
ผู้ที่มาใช้บริการอาคารซีพี ทาวเวอร์ สามารถเดินทางเชื่อมต่อพื้นที่โครงการด้วยรูปแบบการเดินทางต่างๆ ดังนี้

- เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล คือ ถ้ามาจากถนนเจริญกรุง ให้เลี้ยวเข้าถนนสีลม เพื่อเข้าสู่โครงการ และถ้ามาจากบริเวณแยกราชประสงค์ ให้ใช้เส้นทางถนนราชดำริมุ่งหน้าถนนสีลมเพื่อเข้าสู่โครงการ
- เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง คือ สามารถใช้บริการรถโดยสารประจำทางในเส้นทางต่างๆ แล้วลงจากรถในบริเวณที่หยุดรถโดยสารประจำทางหน้าโครงการ
- เดินทางด้วยระบบเรือ คือ สามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบรถโดยสารประจำทางที่ท่าเรือสาทร-ตากสิน
- เดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส คือ สามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบรถโดยสารประจำทางที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสศาลาแดง
- เดินทางด้วยระบบรถไฟใต้ดินเอ็มอาร์ที คือ สามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบระบบรถโดยสารประจำทางที่สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินเอ็มอาร์ที่สีลม



รูปที่ 4.2-2 ตำแหน่งที่ตั้งของอาคารซีพี ทาวเวอร์

รูปที่ 4.2-3 ลักษณะทั่วไปของอาคารซีพี ทาวเวอร์



รูปที่ 4.2-4 ลักษณะพื้นที่โดยรอบอาคารซีพี ทาวเวอร์

(2) โครงการอาคารเอ็มไพร์ ทาวเวอร์

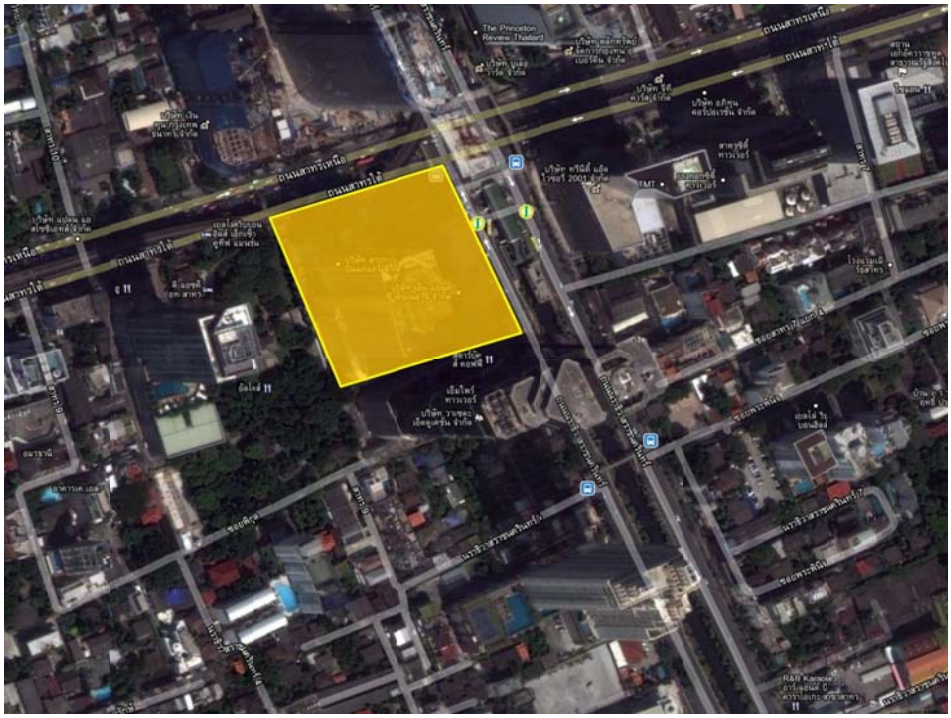
โครงการอาคารเอ็มไพร์ ทาวเวอร์ เป็นโครงการประเภทอาคารสำนักงาน ตั้งอยู่บนถนนสาทรใต้ โดยมีตำแหน่งที่ตั้งแสดงดัง**รูปที่ 4.2-5** และมีลักษณะทั่วไปของโครงการแสดงดัง**รูปที่ 4.2-6** โครงการนี้มีลักษณะเฉพาะคือ เป็นอาคารสำนักงานสำหรับให้เช่าซึ่งตั้งอยู่ในย่านธุรกิจที่สำคัญของประเทศไทยและมีความสูงเป็นอันดับที่ 5 ของกรุงเทพมหานคร โดยลักษณะพื้นที่โดยรอบโครงการแสดงดัง**รูปที่ 4.2-7**

ผู้ที่มาใช้บริการอาคารเอ็มไพร์ ทาวเวอร์ สามารถเดินทางเชื่อมต่อพื้นที่โครงการด้วยรูปแบบการเดินทางต่างๆ ดังนี้

- เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล คือ ถ้ามาจากถนนวิทยุหรือสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ให้ใช้เส้นทางถนนสาทรใต้และถนนสาทรเหนือเพื่อเข้าสู่โครงการ ตามลำดับ และถ้ามาจากถนนสุรวงศ์หรือถนนสีลม ให้ใช้เส้นทางถนนนราธิวาสราชนครินทร์เพื่อเข้าสู่โครงการ
- เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง คือ สามารถใช้บริการรถโดยสารประจำทางในเส้นทางต่างๆ แล้วลงจากรถในบริเวณที่หยุดรถโดยสารประจำทางหน้าโครงการ
- เดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส คือ สามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบรถโดยสารประจำทางที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสช่องนนทรี
- เดินทางด้วยระบบรถไฟใต้ดินเอ็มอาร์ที คือ สามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบระบบรถโดยสารประจำทางที่สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินเอ็มอาร์ทีลุมพินี

รูปที่ 4.2-5 ตำแหน่งที่ตั้งของอาคารเอ็มไพร์ ทาวเวอร์

รูปที่ 4.2-6 ลักษณะทั่วไปของอาคารเอ็มไพร์ ทาวเวอร์



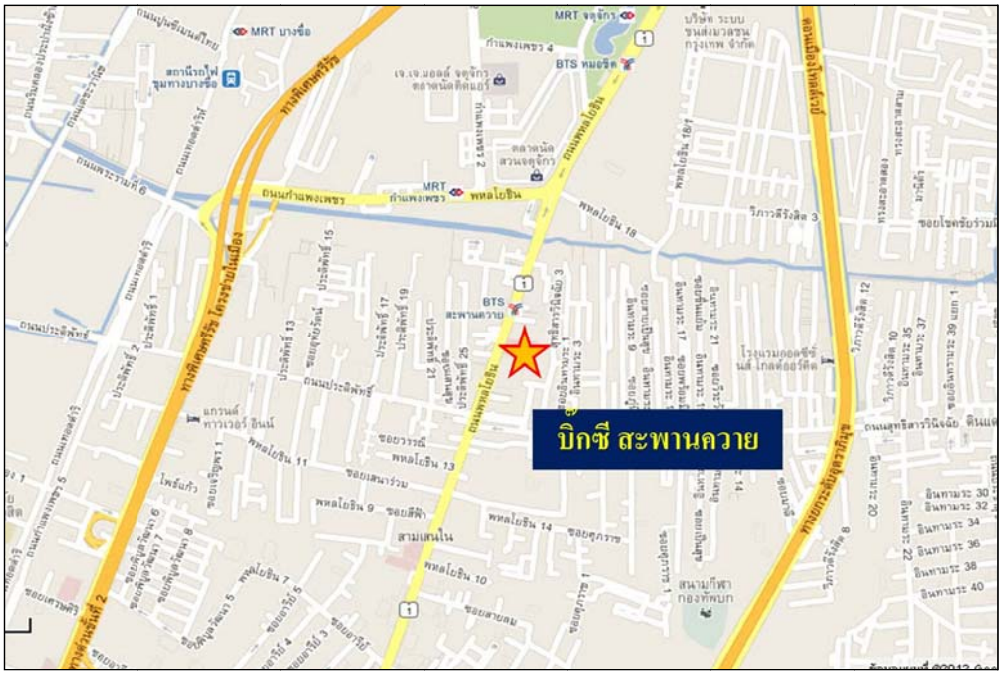
รูปที่ 4.2-7 ลักษณะพื้นที่โดยรอบอาคารเอ็มไพร์ ทาวเวอร์

(3) โครงการบิ๊กซี สะพานควาย

โครงการบิ๊กซี สะพานควาย เป็นโครงการประเภทห้างสรรพสินค้า ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธินใกล้สี่แยกสะพานควาย โดยมีตำแหน่งที่ตั้งแสดงดัง**รูปที่ 4.2-8** และมีลักษณะทั่วไปของโครงการแสดงดัง**รูปที่ 4.2-9** โครงการนี้มีลักษณะเฉพาะคือ เป็นห้างสรรพสินค้าที่จำหน่ายสินค้าอุปโภคบริโภคพื้นฐานประจำครัวเรือนอย่างครบครัน และมีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก โดยมีสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสบริเวณหน้าโครงการ โครงการบิ๊กซี สะพานควาย บริหารงานโดย บริษัท บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ จำกัด (มหาชน) เริ่มเปิดให้บริการในวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546 และเปิดให้บริการทุกวัน ในระหว่างเวลา 9.00 น. - 23.00 น. โดยลักษณะพื้นที่โดยรอบโครงการแสดงดัง**รูปที่ 4.2-10**

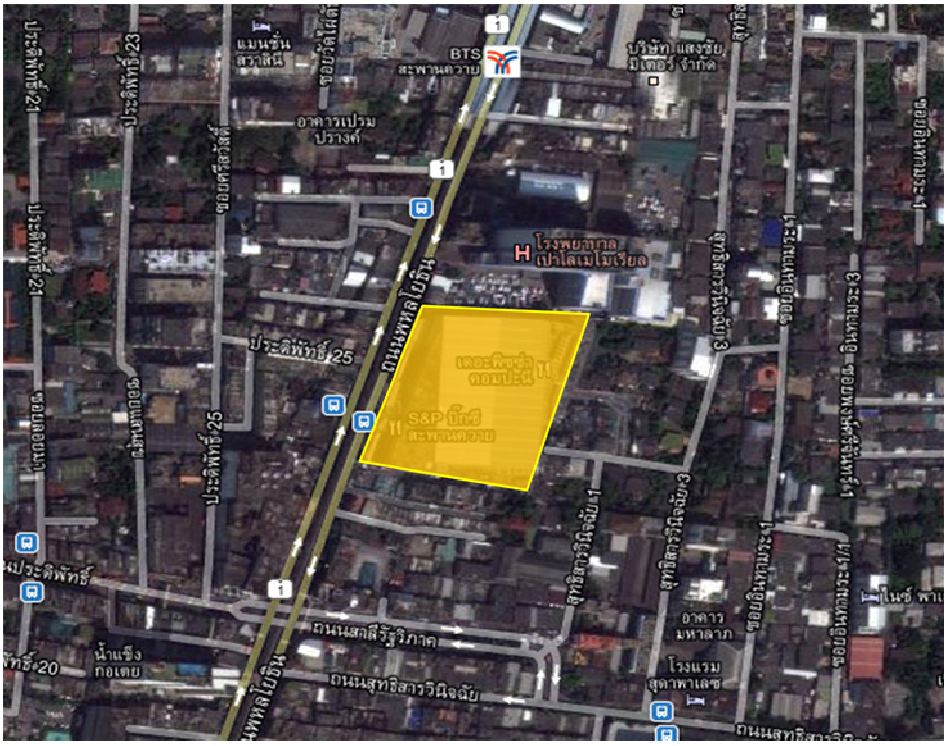
ผู้ที่มาใช้บริการห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี สะพานควาย สามารถเดินทางเชื่อมต่อพื้นที่โครงการด้วยรูปแบบการเดินทางต่างๆ ดังนี้

- เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล คือ ถ้ามาจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ให้ใช้เส้นทางถนนพหลโยธินมุ่งหน้าผ่านสี่แยกสะพานควายเพื่อเข้าสู่โครงการ ถ้ามาจากแยกลาดพร้าว ให้ใช้เส้นทางถนนพหลโยธินมุ่งหน้าผ่านสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สะพานควายเพื่อเข้าสู่โครงการ
- เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง คือ สามารถใช้บริการรถโดยสารประจำทางในเส้นทางต่างๆ แล้วลงจากรถในบริเวณที่หยุดรถโดยสารประจำทางหน้าโครงการ
- เดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส คือ สามารถเชื่อมต่อการเดินทางด้วยการเดินเท้าเข้าสู่โครงการที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสะพานควาย
- เดินทางด้วยระบบรถไฟใต้ดินเอ็มอาร์ที คือ สามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบรถโดยสารประจำทางที่สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินเอ็มอาร์ทีสวนจตุจักร



รูปที่ 4.2-8 ตำแหน่งที่ตั้งของห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี สะพานควาย

รูปที่ 4.2-9 ลักษณะทั่วไปของห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี สะพานควาย



รูปที่ 4.2-10 ลักษณะพื้นที่โดยรอบห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี สะพานควาย

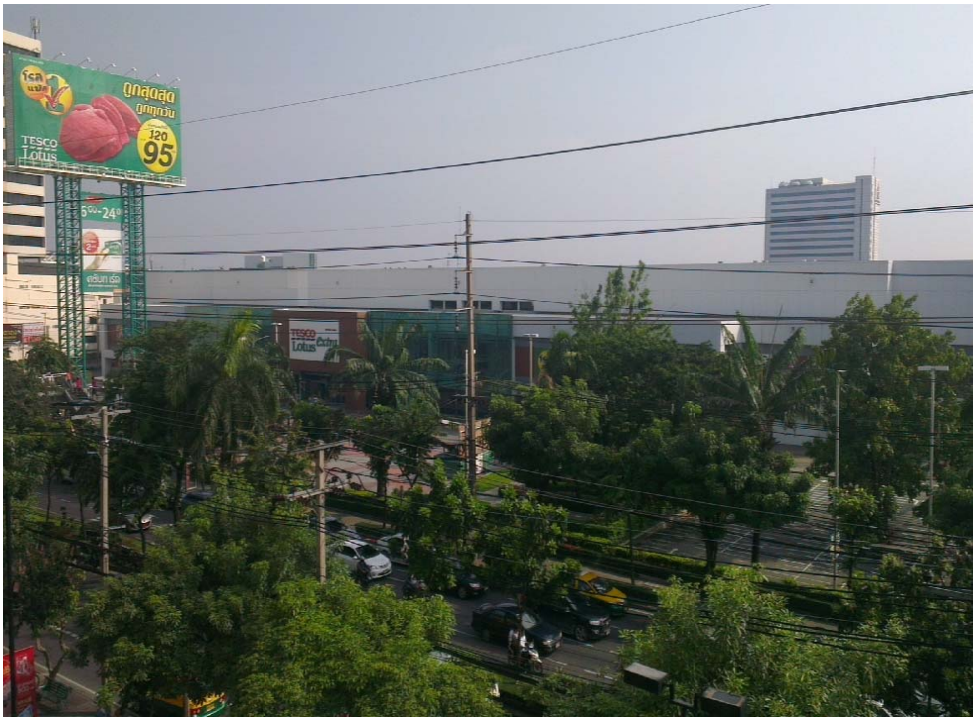
(4) โครงการเทสโก้โลตัส พระราม 4

โครงการเทสโก้โลตัส พระราม 4 เป็นโครงการประเภทห้างสรรพสินค้า ตั้งอยู่บนถนนพระรามที่ 4 โดยมีตำแหน่งที่ตั้งแสดงดัง**รูปที่ 4.2-11** และมีลักษณะทั่วไปของโครงการแสดงดัง**รูปที่ 4.2-12** โครงการนี้มีลักษณะเฉพาะคือ เป็นห้างสรรพสินค้าที่จำหน่ายสินค้าอุปโภคบริโภคพื้นฐานประจำครัวเรือนอย่างครบครัน และมีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก ห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลตัสในประเทศไทยมีจุดกำเนิดจากความร่วมมือระหว่าง เครือเจริญโภคภัณฑ์และกลุ่มเทสโก้จากสหราชอาณาจักร ในการสร้างธุรกิจค้าปลีกรูปแบบใหม่ภายหลังการเผชิญวิกฤติการณ์ทางเศรษฐกิจ โดยลักษณะพื้นที่โดยรอบโครงการแสดงดัง**รูปที่ 4.2-13**

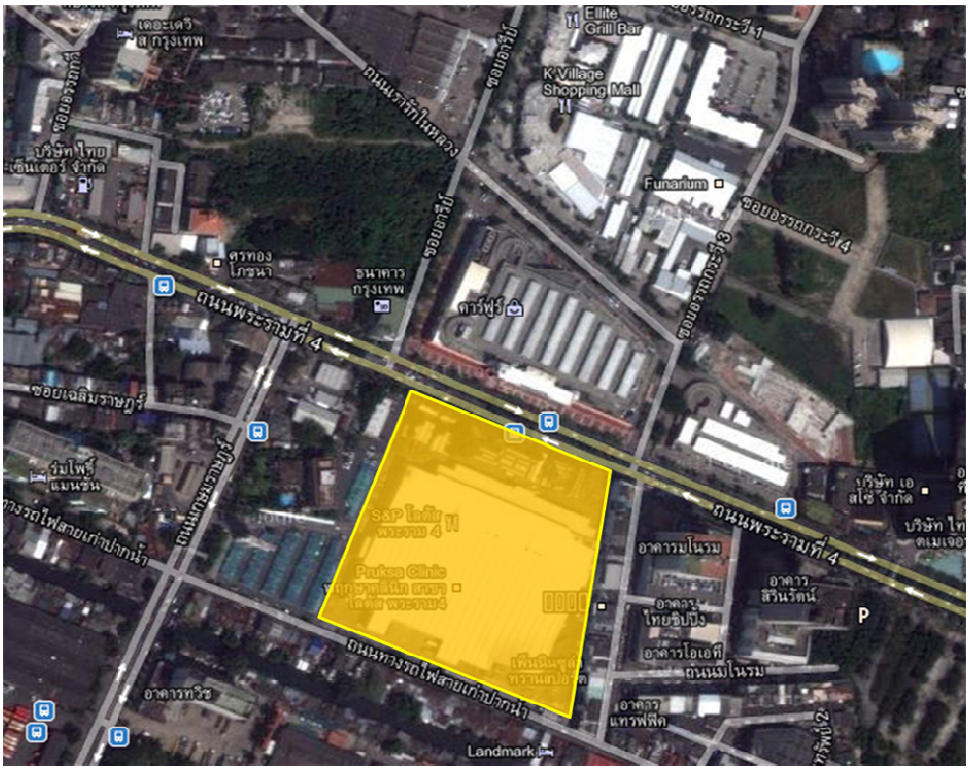
ผู้ที่มาใช้บริการห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลตัส พระราม4 สามารถเดินทางเชื่อมต่อพื้นที่โครงการด้วยรูปแบบการเดินทางต่างๆ ดังนี้

- เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล คือ ใช้เส้นทางถนนพระรามที่ 4 เพื่อเข้าสู่โครงการ
- เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง คือ สามารถใช้บริการรถโดยสารประจำทางในเส้นทางต่างๆ แล้วลงจากรถในบริเวณที่หยุดรถโดยสารประจำทางหน้าโครงการ
- เดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าใต้ดินเอ็มอาร์ที คือ สามารถเชื่อมต่อการเดินทางระบบรถโดยสารประจำทางที่สถานีรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีคลองเตย และสถานีรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

รูปที่ 4.2-11 ตำแหน่งที่ตั้งของห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลตัส พระราม 4



รูปที่ 4.2-12 ลักษณะทั่วไปของห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลตัส พระราม 4



รูปที่ 4.2-13 ลักษณะพื้นที่โดยรอบห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลตัส พระราม 4

(5) โครงการพลาซ่า แอทธินี

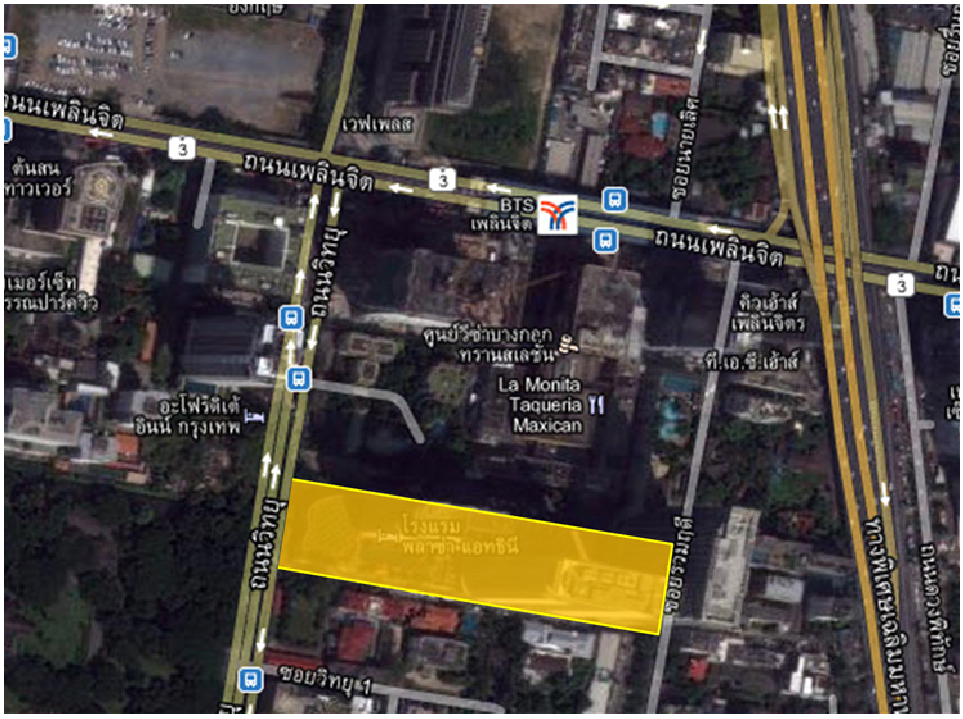
โครงการพลาซ่า แอทธินี เป็นโครงการประเภทโรงแรม ตั้งอยู่บนถนนวิทยุ โดยมีตำแหน่งที่ตั้งแสดงดัง **รูปที่ 4.2-14** และมีลักษณะทั่วไปของโครงการแสดงดัง**รูปที่ 4.2-15** โครงการนี้มีลักษณะเฉพาะคือ เป็นโรงแรมระดับ 5 ดาวตั้งอยู่บนถนนที่มีต้นไม้ที่ได้รับการปลูกอย่างสวยงามในย่านการค้าที่สำคัญของกรุงเทพฯ เป็นสถานที่ที่ได้รับความนิยมในการจัดงานเลี้ยง และมีสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสเพลินจิตในบริเวณใกล้เคียง เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางไปสู่สถานที่สำคัญต่างๆ โดยลักษณะพื้นที่โดยรอบโครงการแสดงดัง**รูปที่ 4.2-16**

ผู้ที่มาใช้บริการโรงแรมพลาซ่า แอทธินี สามารถเดินทางเชื่อมต่อพื้นที่โครงการด้วยรูปแบบการเดินทางต่างๆ ดังนี้

- เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล คือ สามารถเดินทางมาจากถนนพระรามที่ 4 และถนนเพชรบุรี โดยใช้เส้นทางถนนวิทยุเพื่อเข้าสู่โครงการ
- เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง คือ สามารถใช้บริการรถโดยสารประจำทางในเส้นทางต่างๆ แล้วลงจากรถในบริเวณที่หยุดรถโดยสารประจำทางหน้าโครงการ
- เดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส คือ สามารถเชื่อมต่อการเดินทางระบบรถโดยสารประจำทางที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสเพลินจิต

รูปที่ 4.2-14 ตำแหน่งที่ตั้งของโรงแรมพลาซ่า แอทธินี

รูปที่ 4.2-15 ลักษณะทั่วไปของโรงแรมพลาซ่า แอทธินี



รูปที่ 4.2-16 ลักษณะพื้นที่โดยรอบโรงแรมพลาซ่า แอทธินี

(6) โครงการแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ

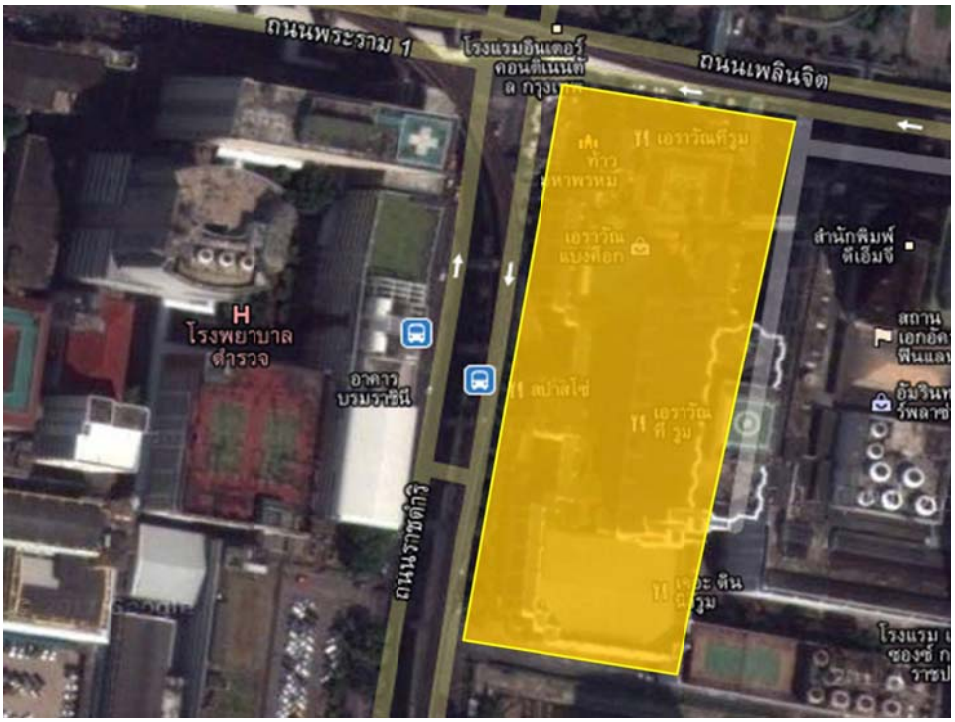
โครงการแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ เป็นโครงการประเภทโรงแรม ตั้งอยู่บนถนนราชดำริ โดยมีตำแหน่งที่ตั้งแสดงดัง**รูปที่ 4.2-17** และมีลักษณะทั่วไปของโครงการแสดงดัง**รูปที่ 4.2-18** โครงการนี้มีลักษณะเฉพาะคือ เป็นโรงแรมระดับ 5 ดาว ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกในสไตล์รีสอร์ทในใจกลางของกรุงเทพฯ อยู่ใกล้กับศาลพระพรหมซึ่งเป็นหนึ่งในสถานที่สำคัญของกรุงเทพฯ ในย่านธุรกิจและการค้า นอกจากนี้ ยังอยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสและเชื่อมต่อกับย่านการค้า เช่น เกษรพลาซ่า เซ็นทรัลเวิลด์ และสยามพารากอน ครอบคลุมพื้นที่ 7,000 ตารางเมตร และได้รับการสร้างขึ้นโดยเฉพาะเพื่อเป็นสถานที่สำหรับพักผ่อน ออกกำลังกาย รับประทานอาหาร และผ่อนคลาย โดยลักษณะพื้นที่โดยรอบโครงการแสดงดัง**รูปที่ 4.2-19**

ผู้ที่มาใช้บริการโรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ สามารถเดินทางเชื่อมต่อพื้นที่โครงการด้วยรูปแบบการเดินทางต่างๆ ดังนี้

- เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล คือ สามารถเดินทางมาจากถนนพระรามที่ 4 และถนนเพชรบุรี โดยใช้เส้นทางถนนราชดำริเพื่อเข้าสู่โครงการ
- เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง คือ สามารถใช้บริการรถโดยสารประจำทางในเส้นทางต่างๆ แล้วลงจากรถในบริเวณที่หยุดรถโดยสารประจำทางหน้าโครงการ
- เดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส คือ สามารถเชื่อมต่อการเดินทางระบบรถโดยสารประจำทางที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสชิดลม

รูปที่ 4.2-17 ตำแหน่งที่ตั้งของโรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ

รูปที่ 4.2-18 ลักษณะทั่วไปของโรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ



รูปที่ 4.2-19 ลักษณะพื้นที่โดยรอบโรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ

(7) โครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์

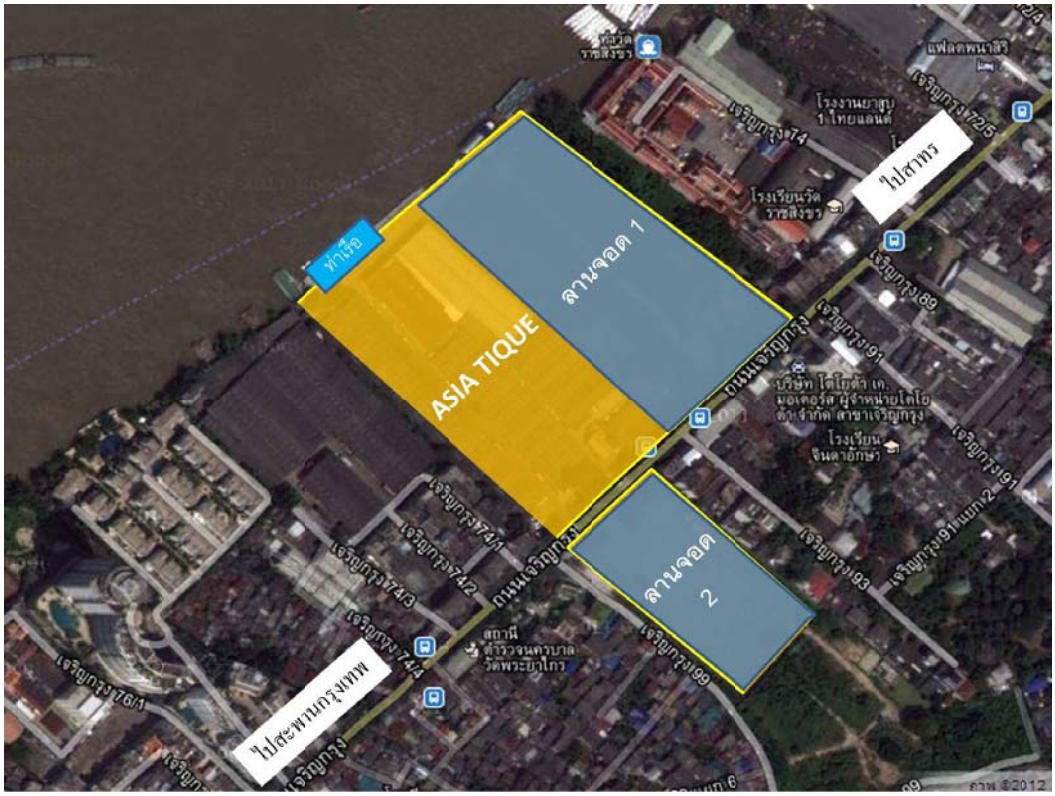
โครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์ เป็นโครงการประเภทศูนย์การค้าตั้งอยู่บนถนนเจริญกรุงโดยมีตำแหน่งที่ตั้งแสดงดัง**รูปที่ 4.2-20** และมีลักษณะทั่วไปของโครงการแสดงดัง**รูปที่ 4.2-21** โครงการนี้มีลักษณะเฉพาะคือ เป็นสถานที่ท่องเที่ยวและจำหน่ายสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งใหม่ที่ใหญ่ที่สุดในเอเชีย เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 27 เมษายน พ.ศ. 2555 พื้นที่โครงการได้รับการออกแบบเพื่อรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวและคนหลากหลายกลุ่ม ประกอบไปด้วย ร้านขายของที่ระลึกสำหรับนักท่องเที่ยวและสินค้าของตกแต่งบ้าน โรงละครหุ่นละครเล็กโจหลุยส์ หรือการแสดงจากคาลิปโซ่ นอกจากนี้ ภายในโครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์ ได้สอดแทรกเรื่องราวที่เกิดขึ้นในอดีต พร้อมบอกเล่าถึงความเจริญของสถาปัตยกรรมในยุคนั้น ด้วยการปรับปรุงอาคารเก่าและรักษาโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมในสภาพเดิมไว้เกือบทั้งหมด โดยลักษณะพื้นที่โดยรอบโครงการแสดงดัง**รูปที่ 4.2-22**

ผู้ที่มาใช้บริการศูนย์การค้าเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์ สามารถเดินทางเชื่อมต่อพื้นที่โครงการด้วยรูปแบบการเดินทางต่างๆ ดังนี้

- เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล คือ ถ้ามาจากถนนสาทร ให้ใช้ถนนเจริญกรุงมุ่งหน้าทางทิศใต้ผ่านแยกตรอกจันทน์เพื่อเข้าสู่โครงการ และถ้ามาจากฝั่งธนบุรี ให้ข้ามสะพานกรุงเทพ มุ่งหน้าไปตามถนนมไหสวรรย์ แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนเจริญกรุงโดยมุ่งหน้าทางทิศเหนือเพื่อเข้าสู่โครงการ
- เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง คือ สามารถใช้บริการรถโดยสารประจำทางในเส้นทางต่างๆ แล้วลงจากรถในบริเวณที่หยุดรถโดยสารประจำทางหน้าโครงการ
- เดินทางด้วยระบบเรือ คือ สามารถเดินทางด้วยเรือด่วนเจ้าพระยา (ธงส้ม) ซึ่งเปิดให้บริการในส่วนขยายเส้นทางมายังท่าเรือของโครงการ หรือเรือรับส่งที่โครงการจัดไว้ให้บริการระหว่างท่าเรือสาทร-ตากสินและท่าเรือของโครงการ และเรือรับส่งที่โรงแรมริมแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณใกล้เคียงจัดไว้ให้บริการเชื่อมต่อกับท่าเรือของโครงการ
- เดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส คือ สามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบเรือหรือระบบรถโดยสารประจำทางที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสะพานตากสิน

รูปที่ 4.2-20 ตำแหน่งที่ตั้งศูนย์การค้าเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์

รูปที่ 4.2-21 ลักษณะทั่วไปของศูนย์การค้าเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์



รูปที่ 4.2-22 ลักษณะพื้นที่โดยรอบศูนย์การค้าเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์

(8) โครงการเซ็นทรัลพลาซ่า แกรนด์ พระราม 9

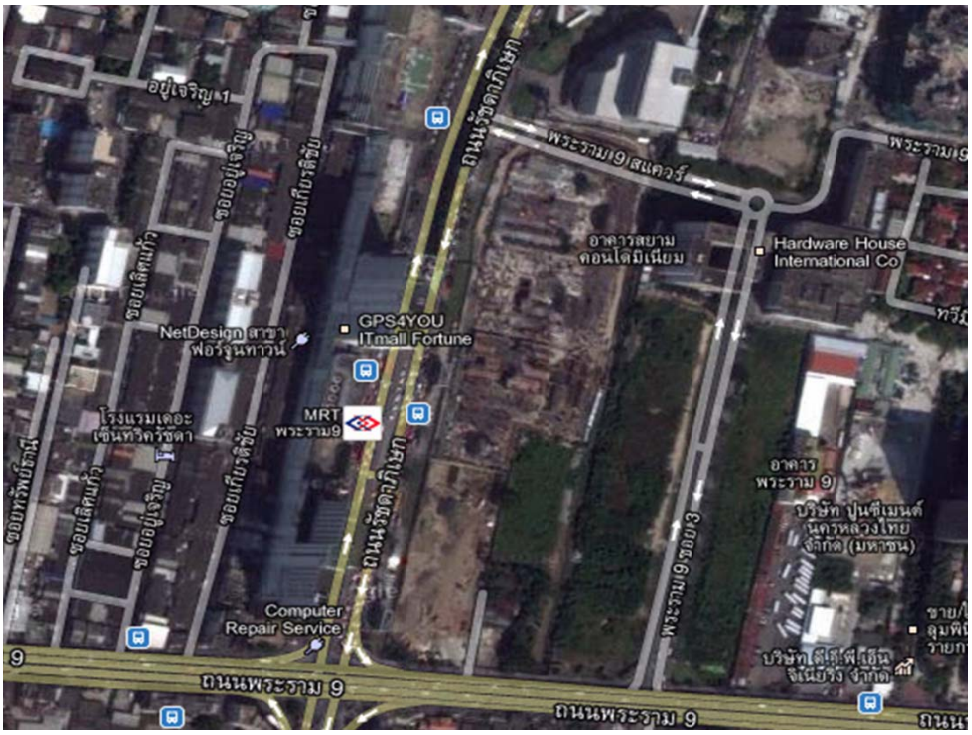
โครงการเซ็นทรัลพลาซ่า แกรนด์ พระราม 9 เป็นโครงการประเภทศูนย์การค้า ตั้งอยู่บนถนนรัชดาภิเษก โดยมีตำแหน่งที่ตั้งแสดงดัง**รูปที่ 4.2-23** และมีลักษณะทั่วไปของโครงการแสดงดัง**รูปที่ 4.2-24** โครงการนี้มีลักษณะเฉพาะคือ เป็นแหล่งซื้อขายสินค้าที่ทันสมัยในย่านถนนรัชดาภิเษกและถนนพระรามที่ 9 อยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินเอ็มอาร์ที พระราม 9 เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ. 2554 ด้วยการเช่าเหมาอาคารศูนย์การค้า จาก แกรนด์ คาแนล แลนด์ โดยลักษณะพื้นที่โดยรอบโครงการแสดงดัง**รูปที่ 4.2-25**

ผู้ที่มาใช้บริการศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า แกรนด์ พระราม 9 สามารถเดินทางเชื่อมต่อพื้นที่โครงการด้วยรูปแบบการเดินทางต่างๆ ดังนี้

- เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล คือ ถ้ามาจากดินแดง ให้ใช้ถนนดินแดง แล้วมุ่งตรงไปตามถนนพระรามที่ 9 แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนรัชดาภิเษกเพื่อเข้าสู่โครงการ และถ้ามาจากถนนลาดพร้าว ให้เลี้ยวเข้าสู่ถนนรัชดาภิเษกโดยมุ่งหน้าทางทิศใต้ ผ่านพระราม 9 สแควร์ เพื่อเข้าสู่โครงการ
- เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง คือ สามารถใช้บริการรถโดยสารประจำทางในเส้นทางต่างๆ แล้วลงจากรถในบริเวณที่หยุดรถโดยสารประจำทางหน้าโครงการ
- เดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าใต้ดินเอ็มอาร์ที คือ สามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบรถโดยสารประจำทางที่สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินเอ็มอาร์ทีพระราม 9

รูปที่ 4.2-23 ตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า แกรนด์ พระราม 9

รูปที่ 4.2-24 ลักษณะทั่วไปของศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า แกรนด์ พระราม 9



รูปที่ 4.2-25 ลักษณะพื้นที่โดยรอบศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า แกรนด์ พระราม 9

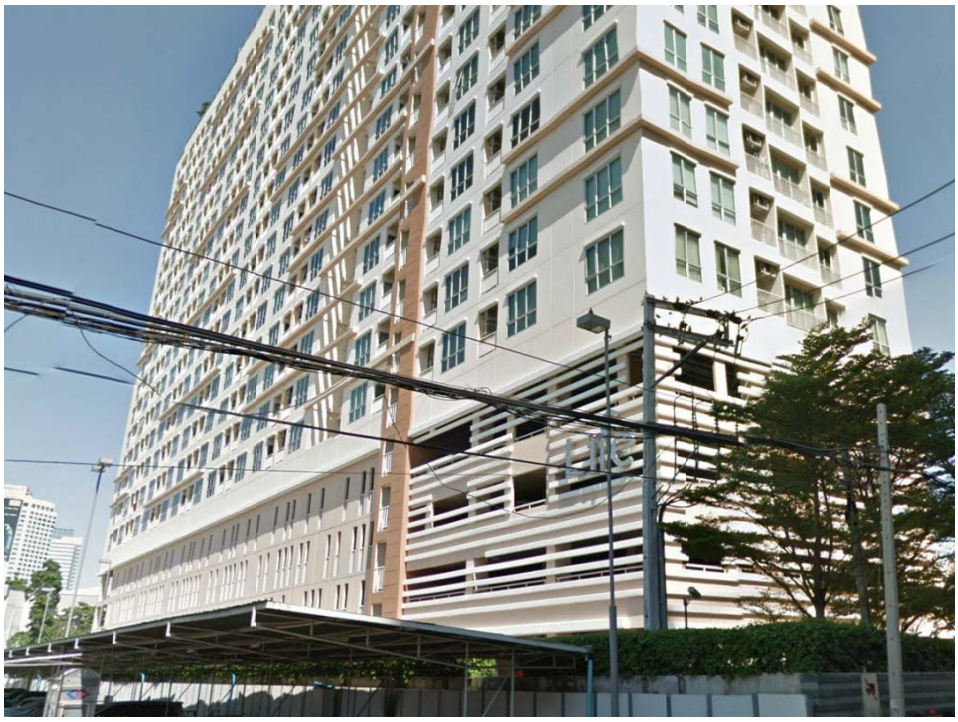
(9) โครงการไลฟ์ แอด รัชดา-ห้วยขวาง

โครงการไลฟ์ แอด รัชดา-ห้วยขวาง เป็นโครงการประเภทคอนโดมิเนียมริมสถานีรถไฟฟ้า ตั้งอยู่บนถนนประชาราษฎร์บำเพ็ญ โดยมีตำแหน่งที่ตั้งแสดงดัง**รูปที่ 4.2-26** และมีลักษณะทั่วไปของโครงการแสดงดัง**รูปที่ 4.2-27** โครงการนี้มีลักษณะเฉพาะคือ มีพื้นที่โครงการติดกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินเอ็มอาร์ที ห้วยขวาง และเป็นโครงการคอนโดมิเนียมริมสถานีรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ทีที่มีขนาดใหญ่ที่สุด คือ มีพื้นที่โครงการรวมทั้งสิ้น 1,067 ตารางวา จำนวนห้องพัก 483 ยูนิต ปัจจุบันมีผู้อยู่อาศัยประมาณ 70 ถึง 80 เปอร์เซ็นต์ของจำนวนห้องพักทั้งหมด โดยลักษณะพื้นที่โดยรอบโครงการแสดงดัง**รูปที่ 4.2-28**

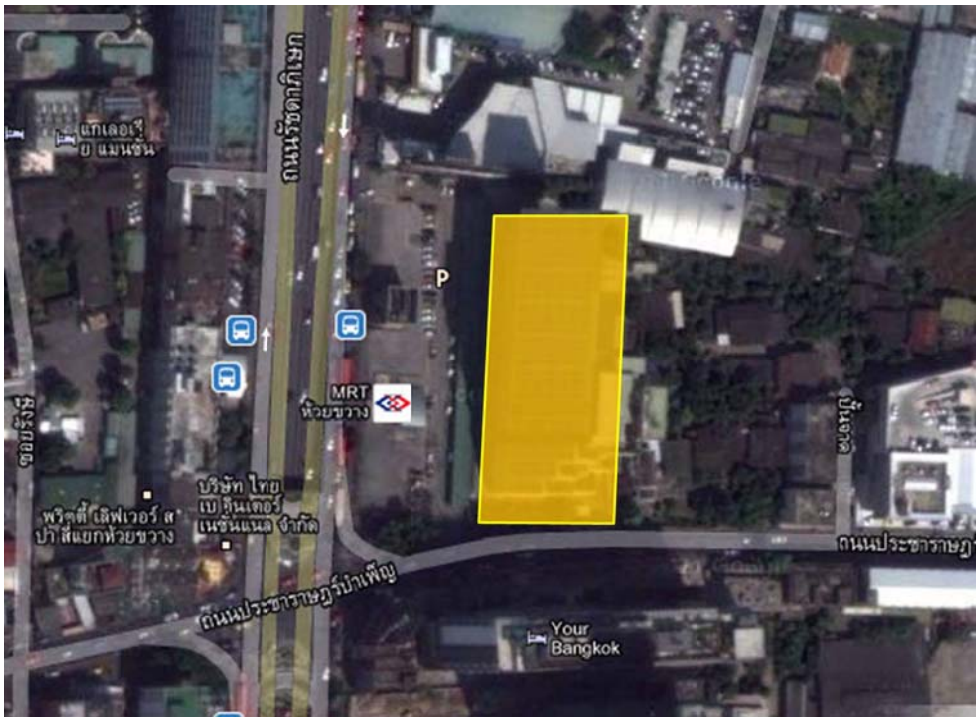
ผู้ที่มาใช้บริการโครงการไลฟ์ แอด รัชดา-ห้วยขวางสามารถเดินทางเชื่อมต่อพื้นที่โครงการด้วยรูปแบบการเดินทางต่างๆ ดังนี้

- เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล คือ ถ้ามาจาก ถนนลาดพร้าว มุ่งหน้ามายังถนนรัชดาภิเษก ผ่านสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินเอ็มอาร์ทีห้วยขวาง แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าถนนประชาราษฎร์บำเพ็ญ เพื่อเข้าสู่โครงการ
- เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง คือ สามารถใช้บริการรถโดยสารประจำทางในเส้นทางต่างๆ แล้วลงจากรถในบริเวณที่หยุดรถโดยสารประจำทางหน้าโครงการ
- เดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าใต้ดินเอ็มอาร์ที คือ สามารถเชื่อมต่อการเดินทางด้วยการเดินเท้าเพื่อเข้าสู่โครงการที่สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินเอ็มอาร์ทีห้วยขวาง

รูปที่ 4.2-26 ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการไลฟ์ แอด รัชดา-ห้วยขวาง



รูปที่ 4.2-27 ลักษณะทั่วไปของโครงการไลฟ์ แอด รัชดา-ห้วยขวาง



รูปที่ 4.2-28 ลักษณะพื้นที่โดยรอบโครงการไลฟ์ แอด รัชดา-ห้วยขวาง

(10) โครงการไอดีโอ มิกซ์ สุขุมวิท 103

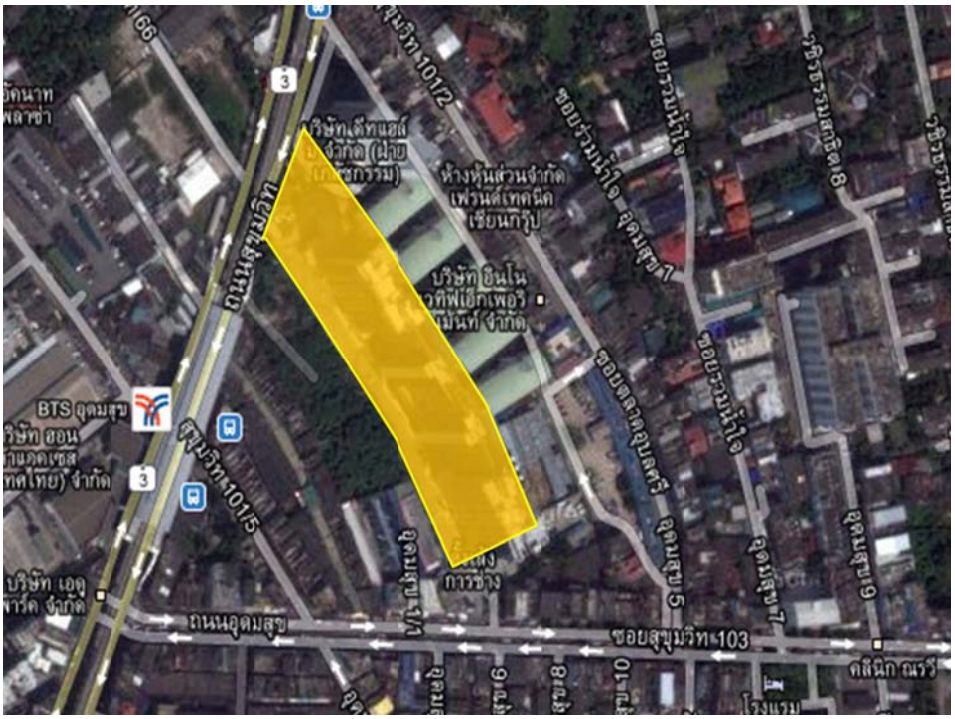
โครงการไอดีโอ มิกซ์ สุขุมวิท 103 เป็นโครงการประเภทคอนโดมิเนียมริมสถานีรถไฟฟ้า ตั้งอยู่บนถนนสุขุมวิท โดยมีตำแหน่งที่ตั้งแสดงดัง**รูปที่ 4.2-29** และมีลักษณะทั่วไปของโครงการแสดงดัง**รูปที่ 4.2-30** โครงการนี้มีลักษณะเฉพาะคือ มีพื้นที่โครงการติดกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อุดมสุข และเป็นโครงการคอนโดมิเนียมริมสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสที่มีขนาดใหญ่ที่สุด คือ มีพื้นที่โครงการประมาณ 7 ไร่ จำนวนห้องพัก 1,172 ยูนิต ปัจจุบันมีผู้อยู่อาศัยประมาณ 70 ถึง 80 เปอร์เซ็นต์ของจำนวนห้องพักทั้งหมด โดยลักษณะพื้นที่โดยรอบโครงการแสดงดัง**รูปที่ 4.2-31**

ผู้ที่มาใช้บริการโครงการไอดีโอ มิกซ์ สุขุมวิท 103 สามารถเดินทางเชื่อมต่อพื้นที่โครงการด้วยรูปแบบการเดินทางต่างๆ ดังนี้

- เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล คือ ถ้ามาจากถนนพระรามที่ 4 ให้เลี้ยวขวาเข้าถนนสุขุมวิทแล้วมุ่งหน้าทางทิศใต้เพื่อเข้าสู่โครงการ ถ้ามาจากสี่แยกบางนา ให้วิ่งไปตามถนนสุขุมวิทโดยมุ่งหน้าทางทิศเหนือเพื่อเข้าสู่โครงการ
- เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง คือ สามารถใช้บริการรถโดยสารประจำทางในเส้นทางต่างๆ แล้วลงจากรถในบริเวณที่หยุดรถโดยสารประจำทางหน้าโครงการ
- เดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส คือ สามารถเชื่อมต่อการเดินทางด้วยการเดินเท้าเพื่อเข้าสู่โครงการที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอุดมสุข

รูปที่ 4.2-29 ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการไอดีโอ มิกซ์ สุขุมวิท 103

รูปที่ 4.2-30 ลักษณะทั่วไปของโครงการไอดีโอ มิกซ์ สุขุมวิท 103



รูปที่ 4.2-31 ลักษณะพื้นที่โดยรอบโครงการไอดีโอ มิกซ์ สุขุมวิท 103

4.2.2 ผลการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ

(1) ภาพรวมผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ

ที่ปรึกษาได้จัดทำรายการผลกระทบทางด้านจราจร หรือลักษณะปัญหาด้านจราจร (List of Traffic Impact) ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ และได้ทดลองนำรายการผลกระทบทางด้านจราจรฯ ดังกล่าวไปทดลองใช้ตรวจสอบ (Audit) กับกรณีศึกษาทั้ง 10 กรณีศึกษา ซึ่งพบว่ารายการผลกระทบทางด้านจราจรหรือลักษณะปัญหาด้านจราจร (List of Traffic Impact) สามารถนำมาใช้ในการตรวจสอบผลกระทบทางด้านจราจรที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ได้เป็นอย่างดี โดยมีข้อสรุปว่า ผลกระทบทางด้านจราจรหรือลักษณะปัญหาด้านจราจร สามารถจำแนกได้เป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

- ผลกระทบทางด้านจราจรที่มีต่อการสัญจรของยานพาหนะ (Vehicular Traffic) บริเวณพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย
  - ความคล่องตัวในการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility)
  - ความปลอดภัยในการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety)
  - ความสะดวกในการเดินทางเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ (Accessibility)
- ผลกระทบทางด้านจราจรที่มีต่อการสัญจรของคนเดินเท้า (Pedestrian Traffic) บริเวณพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย
  - ความคล่องตัวในการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility)
  - ความปลอดภัยในการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety)
  - ความสะดวกในการเดินเท้าเข้า-ออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ (Accessibility)
- ผลกระทบทางด้านจราจรที่มีต่อการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transportation Service) บริเวณพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย
  - ความคล่องตัวในการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility)
  - ความปลอดภัยในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety)
  - ความสะดวกในการเข้าถึงการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ (Accessibility)

โดยผลกระทบทางด้านจราจรแต่ละประเภท ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ มีความหมายหรือคำจำกัดความดังต่อไปนี้

(2) รายละเอียดของผลกระทบทางด้านจราจรที่มีต่อการสัญจรของยานพาหนะ (Vehicular Traffic) บริเวณพื้นที่โครงการ

1) ความคล่องตัวในการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility)

พิจารณาถึง การชะลอตัวในการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาทำให้เกิดการเดินทางเพื่อมาใช้บริการโครงการพัฒนา (Generated Traffic) เพิ่มมากขึ้นจากการเดินทางที่มีอยู่เดิม (Existing Traffic) โดยที่การเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นจากการมีโครงการพัฒนาดังกล่าวจะทำให้เกิดผลกระทบต่อความคล่องตัวในการสัญจร (Mobility) ของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากการเปลี่ยนแปลงของเวลา (Time) ความเร็ว (Speed) หรือความล่าช้า (Delay) ในการสัญจรของยานพาหนะบนถนนบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา โดยเฉพาะอย่างยิ่งบนถนนที่ถูกใช้เป็นเส้นทางสายหลักในการเดินทางเข้าออกโครงการพัฒนา

ผลกระทบด้านจราจร (Traffic Impact) ในประเด็นของ ความคล่องตัวในการสัญจร (Mobility) ของยานพาหนะบนถนนสายต่างๆ บริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา สามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น ดังต่อไปนี้

- การจราจรบนถนนหน้าโครงการชะลอตัว เนื่องจากมีรถเลี้ยวเข้าโครงการพัฒนา
- การจราจรบนถนนหน้าโครงการชะลอตัว เนื่องจากมีรถเลี้ยวออกจากโครงการพัฒนา
- การจราจรบนถนนหน้าโครงการชะลอตัว เนื่องจากมีการหยุดรถรับส่งผู้โดยสารที่มาใช้บริการโครงการพัฒนา
- การจราจรบนถนนหน้าโครงการชะลอตัว เนื่องจากคนที่ใช้บริการโครงการพัฒนาเดินข้ามถนนตัดกระแสจราจร
- การจราจรบนถนนหน้าโครงการชะลอตัว เนื่องจากการมีโครงการพัฒนาทำให้ทางเดินเท้าเกิดการเปลี่ยนแปลง จนทำให้คนเดินเท้าต้องใช้ผิวจราจรในการเดินกีดขวางการจราจร
- การจราจรที่จุดกลับรถบนถนนหน้าโครงการชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีรถมาใช้งานจุดกลับรถมากยิ่งขึ้น
- การจราจรบนถนนหน้าโครงการชะลอตัว เนื่องจากการจราจรภายในโครงการติดขัด ทำให้มีรถต้องหยุดรอเลี้ยวเข้าโครงการ จนกีดขวางการจราจรของรถที่ต้องการวิ่งผ่านโครงการพัฒนา
- การจราจรบนถนนโดยรอบโครงการชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีรถมาใช้งานถนนมากยิ่งขึ้น
- การจราจรที่ทางแยกโดยรอบโครงการชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีรถมาใช้งานทางแยกมากยิ่งขึ้น

2) *ความปลอดภัยในการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety)*

พิจารณาถึง ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาทำให้เกิดการเดินทางเพื่อมาใช้บริการโครงการพัฒนา (Generated Traffic) เพิ่มมากขึ้นจากการเดินทางที่มีอยู่เดิม (Existing Traffic) โดยที่การเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นจากการมีโครงการพัฒนาดังกล่าว จะทำให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยในการสัญจร (Safety) ของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากการเปลี่ยนแปลงความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของการสัญจรของยานพาหนะบนถนนหน้าโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่บริเวณจุดเข้าออกโครงการพัฒนาและที่บริเวณจุดกลับรถบนถนนหน้าโครงการ โดยที่ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว สามารถประเมินได้จาก ความขัดแย้งของการจราจร (Traffic Conflict) ที่เกิดขึ้น ซึ่งสามารถจำแนกได้เป็น 4 รูปแบบ คือ แบบแยกกระแสจราจร (Diverging Conflict) แบบรวมกระแสจราจร (Merging Conflict) แบบตัดกระแสจราจร (Crossing Conflict) และแบบรวมแล้วแยกกระแสจราจร (Weaving Conflict)

ผลกระทบด้านจราจร (Traffic Impact) ในประเด็นของ ความปลอดภัยในการสัญจร (Safety) ของยานพาหนะบนถนนสายต่างๆ บริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา สามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นดังต่อไปนี้

- ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางเข้าโครงการ เนื่องจากรถที่เลี้ยวเข้าโครงการทำให้เกิดความขัดแย้งของการจราจรที่บริเวณทางเข้าของโครงการพัฒนา
- ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางออกจากโครงการ เนื่องจากรถที่เลี้ยวออกจากโครงการทำให้เกิดความขัดแย้งของการจราจรที่บริเวณทางออกของโครงการพัฒนา
- ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่บริเวณจุดกลับรถบนถนนหน้าโครงการ เนื่องจากมีรถที่ต้องใช้จุดกลับรถในการเปลี่ยนทิศทางของการสัญจรเพื่อวิ่งเข้าสู่โครงการพัฒนา
- ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่บริเวณจุดกลับรถบนถนนหน้าโครงการ เนื่องจากมีรถที่เลี้ยวออกจากโครงการและต้องใช้จุดกลับรถในการเปลี่ยนทิศทางของการสัญจรเพื่อวิ่งออกจากโครงการพัฒนา

3) *ความสะดวกในการเดินทางเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ (Accessibility)*

พิจารณาถึง ความยากลำบากหรือความพยายาม (Effort) ที่ต้องใช้ในการเดินทางเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการที่เปลี่ยนแปลงไป อันเนื่องมาจากการมีโครงการพัฒนา เช่น การมีโครงการพัฒนาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกายภาพของถนน หรือทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการจัดการจราจรของถนนด้านหน้าโครงการหรือถนนที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา เพื่อรองรับการจราจรที่เกิดขึ้นจากการมีโครงการ (Generated Traffic) ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้การเดินทางเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการที่มีอยู่เดิม (Existing Traffic) มีความยากลำบากมากขึ้นหรือต้องใช้ความพยายามมากขึ้น ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากการเปลี่ยนแปลงของระยะทาง (Distance) หรือ เวลา (Time) ในการสัญจรของยานพาหนะที่ต้องใช้ในการเดินทางเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บนถนนที่ถูกใช้เป็นเส้นทางสายหลักในการเดินทางเข้าออกโครงการพัฒนา

ผลกระทบด้านจราจร (Traffic Impact) ในประเด็นของ ความสะดวกในการเดินทางเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ (Accessibility) สามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นดังต่อไปนี้

- ระยะทาง (Distance) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา
- ระยะทาง (Distance) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินทางออกจากพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา
- ระยะเวลา (Time) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา
- ระยะเวลา (Time) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินทางออกจากพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา

(3) รายละเอียดของผลกระทบทางด้านจราจรที่มีต่อการสัญจรของคนเดินเท้า (Pedestrian Traffic) บริเวณพื้นที่โครงการ

1) ความคล่องตัวในการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility)

พิจารณาถึง การชะลอตัวในการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนา ทำให้เกิดการเดินเท้าเพื่อมาใช้บริการโครงการพัฒนา (Generated Traffic) เพิ่มมากขึ้นจากการเดินเท้าที่มีอยู่เดิม (Existing Traffic) โดยที่การเดินเท้าที่เพิ่มมากขึ้นจากการมีโครงการพัฒนาดังกล่าว จะทำให้เกิดผลกระทบต่อความคล่องตัวในการสัญจร (Mobility) ของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากการเปลี่ยนแปลงของเวลา (Time) ความเร็ว (Speed) หรือความล่าช้า (Delay) ในการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณจุดเข้าออกโครงการพัฒนา

ผลกระทบด้านจราจร (Traffic Impact) ในประเด็นของ ความคล่องตัวในการสัญจร (Mobility) ของคนเดินเท้าบนถนนบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา สามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นดังต่อไปนี้

- การเดินเท้าตามแนวถนนชะลอตัว เนื่องจากมีรถเลี้ยวเข้าโครงการพัฒนา
- การเดินเท้าตามแนวถนนชะลอตัว เนื่องจากมีรถเลี้ยวออกจากโครงการพัฒนา
- การเดินเท้าตามแนวถนนชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีคนเดินเท้าตามแนวถนนหนาแน่นมากขึ้น
- การเดินเท้าตามแนวถนนชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีผู้รอใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะยืนกีดขวางการเดินเท้ามากขึ้น
- การเดินเท้าตามแนวถนนชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีผู้เดินข้ามถนนกีดขวางการเดินเท้าตามแนวถนนมากขึ้น
- การเดินเท้าตามแนวถนนชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีการซื้อขายสินค้าบนทางเท้ากีดขวางการเดินเท้ามากขึ้น

- การเดินเท้าข้ามถนนชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีคนเดินเท้าข้ามถนนหนาแน่นมากขึ้น
- การเดินเท้าข้ามถนนชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มียานพาหนะบนถนนกีดขวางการเดินเท้าข้ามถนนมากขึ้น

2) *ปัญหาความปลอดภัยในการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety)*

พิจารณาถึง ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาทำให้เกิดการเดินทางเพื่อมาใช้บริการโครงการพัฒนา (Generated Traffic) เพิ่มมากขึ้นจากการเดินทางที่มีอยู่เดิม (Existing Traffic) โดยที่การเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นจากการมีโครงการพัฒนาดังกล่าว จะทำให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยในการสัญจร (Safety) ของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากการเปลี่ยนแปลงความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของการสัญจรของยานพาหนะบนถนนหน้าโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่บริเวณจุดเข้าออกโครงการพัฒนาและที่บริเวณจุดกลับรถบนถนนหน้าโครงการ โดยที่ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว สามารถประเมินได้จาก ความขัดแย้งของการจราจร (Traffic Conflict) ที่เกิดขึ้น ซึ่งสามารถจำแนกได้เป็น 4 รูปแบบ คือ แบบแยกกระแสจราจร (Diverging Conflict) แบบรวมกระแสจราจร (Merging Conflict) แบบตัดกระแสจราจร (Crossing Conflict) และ แบบรวมแล้วแยกกระแสจราจร (Weaving Conflict)

ผลกระทบด้านจราจร (Traffic Impact) ในประเด็นของ ความปลอดภัยในการสัญจร (Safety) ของยานพาหนะบนถนนสายต่างๆ บริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา สามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นดังต่อไปนี้

- ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางเข้าโครงการ เนื่องจากรถที่เลี้ยวเข้าโครงการทำให้เกิดความขัดแย้งกับการเดินเท้าที่บริเวณทางเข้าของโครงการพัฒนา
- ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางออกจากโครงการ เนื่องจากรถที่เลี้ยวออกจากโครงการทำให้เกิดความขัดแย้งกับการเดินเท้าที่บริเวณทางออกของโครงการพัฒนา
- ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนถนนด้านหน้าโครงการ เนื่องจากการมีโครงการพัฒนาทำให้ทางเดินเท้าเกิดการเปลี่ยนแปลง จนทำให้คนเดินเท้าต้องใช้ผิวจราจรในการเดิน ซึ่งทำให้เกิดความขัดแย้งกับยานพาหนะที่ต้องการวิ่งผ่านพื้นที่โครงการ
- ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนถนนด้านหน้าโครงการ เนื่องจากการมีโครงการพัฒนาทำให้ทางเดินเท้าเกิดการเปลี่ยนแปลง จนทำให้คนเดินเท้าต้องใช้ผิวจราจรในการเดิน ซึ่งทำให้เกิดความขัดแย้งกับยานพาหนะที่ต้องการวิ่งผ่านพื้นที่โครงการ
- ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนถนนหน้าโครงการ เนื่องจากการมีโครงการทำให้เกิดการขัดแย้งระหว่างคนเดินข้ามถนนกับยานพาหนะที่ต้องการวิ่งผ่านโครงการ

3) ความสะดวกในการเดินเท้าเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ (Accessibility)

พิจารณาถึง ความยากลำบากหรือความพยายาม (Effort) ที่ต้องใช้ในการเดินเท้าเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการที่เปลี่ยนแปลงไป อันเนื่องมาจากการมีโครงการพัฒนาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกายภาพของถนน หรือทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการจัดการจราจรของถนนด้านหน้าโครงการหรือถนนที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา เพื่อรองรับการจราจรที่เกิดขึ้นจากการมีโครงการ (Generated Traffic) เช่น การเบี่ยงแนวทางเท้า การมีสิ่งก่อสร้างกีดขวางการเดินเท้า และการย้ายตำแหน่งของทางข้ามถนน เป็นต้น ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้การเดินเท้าเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการที่มีอยู่เดิม (Existing Traffic) มีความยากลำบากมากขึ้นหรือต้องใช้ความพยายามมากขึ้น ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากการเปลี่ยนแปลงของระยะทาง (Distance) หรือ เวลา (Time) ที่ต้องใช้ในการเดินเท้าเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณทางเข้าออกโครงการพัฒนา

ผลกระทบด้านจราจร (Traffic Impact) ในประเด็นของ ความสะดวกในการเดินเท้าเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ (Accessibility) สามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นดังต่อไปนี้

- ระยะทาง (Distance) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินเท้าเข้าสู่พื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา
- ระยะทาง (Distance) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินเท้าออกจากพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา
- ระยะเวลา (Time) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินเท้าเข้าสู่พื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา
- ระยะเวลา (Time) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินเท้าออกจากพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา

(4) รายละเอียดของผลกระทบทางด้านจราจรที่มีต่อคุณภาพการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ (Quality of Public Transportation Service) บริเวณพื้นที่โครงการ

1) ความคล่องตัวในการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility)

พิจารณาถึง เวลาในการเดินทาง (Travel Time) ผ่านพื้นที่โครงการของรถโดยสารสาธารณะที่เปลี่ยนแปลงไป อันเนื่องมาจากการมีโครงการพัฒนาทำให้เกิดการเดินทางเพื่อมาใช้บริการโครงการพัฒนา (Generated Traffic) เพิ่มมากขึ้นจากการเดินทางที่มีอยู่เดิม (Existing Traffic) โดยที่การเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นจากการมีโครงการพัฒนาดังกล่าว จะทำให้การจราจรบริเวณพื้นที่โครงการมีความหนาแน่นมากยิ่งขึ้น ซึ่งทำให้รถโดยสารสาธารณะต้องใช้เวลาในการเดินทางผ่านพื้นที่โครงการมากยิ่งขึ้น ซึ่งผลกระทบดังกล่าว สามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากการเปลี่ยนแปลงของเวลา (Time) หรือความเร็ว (Speed) หรือความล่าช้า (Delay) ในการสัญจรของรถโดยสารสาธารณะ ดังนี้

- การมีโครงการพัฒนาทำให้ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะต้องใช้เวลาในการเดินทางขณะอยู่ในรถ (In-Vehicle Travel Time) เพิ่มขึ้น
- การมีโครงการพัฒนาทำให้ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะต้องใช้เวลาในการรอใช้บริการ (Waiting Time) เพิ่มขึ้น

2) ความปลอดภัยในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety)

พิจารณาถึง การเปลี่ยนแปลงในประเด็นของความปลอดภัยในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ อันเนื่องมาจากการมีโครงการพัฒนาทำให้เกิดการเดินทางเพื่อมาใช้บริการโครงการพัฒนา (Generated Traffic) เพิ่มมากขึ้นจากการเดินทางที่มีอยู่เดิม (Existing Traffic) โดยที่การเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นจากการมีโครงการพัฒนาดังกล่าว จะทำให้มีผู้มาใช้บริการรถโดยสารสาธารณะมากยิ่งขึ้น และทำให้มียานพาหนะมาใช้บริการของโครงพัฒนามากขึ้นด้วย ซึ่งอาจจะทำให้รถโดยสารสาธารณะต้องหยุดรถรับส่งนอกพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ และส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย (Safety) ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ดังนี้

- การมีโครงการพัฒนาทำให้เกิดปัญหาความปลอดภัยในการขึ้นรถโดยสารนอกพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้
- การมีโครงการพัฒนาทำให้เกิดปัญหาความปลอดภัยในการลงรถโดยสารนอกพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้

3) ความสะดวกในการเข้าถึงการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ (Accessibility)

พิจารณาถึง ความยากลำบากหรือความพยายาม (Effort) ที่ต้องใช้ในการเข้าถึงการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ อันเนื่องมาจากการมีโครงการพัฒนาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งของจุดให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ (เช่น ป้ายรถโดยสารประจำทาง) หรือทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกายภาพของทางเท้าบริเวณด้านหน้าพื้นที่โครงการพัฒนา เพื่อรองรับการจราจรที่เกิดขึ้นจากการมีโครงการ (Generated Traffic) เช่น การเบี่ยงแนวทางเท้า การมีสิ่งก่อสร้างกีดขวางการเดินเท้า และการย้ายตำแหน่งของทางข้ามถนน เป็นต้น ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้ผู้ที่ต้องการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ มีความยากลำบากมากขึ้นหรือต้องใช้ความพยายามมากขึ้นในการเข้าถึงการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากการเปลี่ยนแปลงของระยะทาง (Distance) หรือ เวลา (Time) ที่ต้องใช้เพื่อการเข้าถึงการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ

ผลกระทบด้านจราจร (Traffic Impact) ในประเด็นของความสะดวกในการเข้าถึงการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ (Accessibility) สามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น ดังต่อไปนี้

- ระยะทาง (Distance) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินเท้าเพื่อไปรอใช้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ
- ระยะทาง (Distance) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินเท้าเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางหลังจากที่ใช้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการแล้ว
- ระยะเวลา (Time) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินเท้าเพื่อไปรอใช้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ
- ระยะเวลา (Time) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินเท้าเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางหลังจากที่ใช้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการแล้ว

4.2.3 ผลการตรวจสอบรายการผลกระทบทางด้านจราจรของกรณีศึกษา

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

(1) รายการผลกระทบทางด้านจราจร หรือ ลักษณะปัญหาด้านจราจรที่ได้จัดทำขึ้น มีความครอบคลุม สามารถอธิบายและนำไปใช้ในการตรวจสอบผลกระทบด้านจราจรหรือลักษณะปัญหาด้านจราจรที่เกิดขึ้นกับทุกกรณีศึกษาได้อย่างครบถ้วน โดยไม่พบประเด็นผลกระทบทางด้านจราจรใหม่นอกเหนือจากที่ระบุในร่างรายการผลกระทบทางด้านจราจรที่ได้พัฒนาขึ้นแต่อย่างใด

(2) โครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ต่างประเภทกัน มีแนวโน้มที่จะมีลักษณะของผลกระทบทางด้านจราจรหรือลักษณะปัญหาด้านจราจร และระดับความรุนแรงของผลกระทบแตกต่างกัน เช่น โครงการประเภทศูนย์การค้า (กรณีศึกษาที่ 7 และ 8) ทำให้เกิดผลกระทบด้านจราจรที่รุนแรงกว่าของโครงการประเภทคอนโดมิเนียมติดสถานีรถไฟฟ้า (กรณีศึกษาที่ 9 และ 10) เป็นต้น

(3) โครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ประเภทเดียวกัน มีแนวโน้มที่จะมีลักษณะของผลกระทบทางด้านจราจรหรือลักษณะปัญหาด้านจราจรคล้ายคลึงกัน แต่จะมีระดับความรุนแรงของผลกระทบแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับขนาดของโครงการ ตำแหน่งที่ตั้ง ความจุของโครงข่ายถนน ประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะ ลักษณะกิจกรรมบริเวณโดยรอบโครงการและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านจราจร ซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะที่พบในแต่ละโครงการ เช่น โครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์ (กรณีศึกษาที่ 7)) ทำให้เกิดผลกระทบด้านจราจรที่รุนแรงกว่าของ โครงการเซ็นทรัลพลาซ่า แกรนด์ พระราม 9 (กรณีศึกษาที่ 8) ทั้งนี้เพราะโครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์ ตั้งอยู่บนโครงข่ายถนนที่มีความจุสูงน้อยกว่าและระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพน้อยกว่า เป็นต้น

(4) จากรายการผลกระทบทางด้านจราจรหรือลักษณะปัญหาด้านจราจรที่ได้จัดทำขึ้นทั้งหมด 43 รายการ มีเพียง 4 รายการ ที่ไม่พบว่าเป็นผลกระทบจากการเปิดใช้โครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ 10 กรณีศึกษา ซึ่งได้แก่

- ระยะทาง (Distance) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา
- ระยะทาง (Distance) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินทางออกจากพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา
- ระยะทาง (Distance) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินเท้าเข้าสู่พื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา
- ระยะทาง (Distance) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินเท้าออกจากพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา

อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาเสนอให้ยังคงนำประเด็นของรายการผลกระทบฯ ที่ไม่พบว่าเป็นผลกระทบจากการเปิดใช้โครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ 10 กรณีศึกษาดังกล่าวไปใช้การในตรวจสอบผลกระทบของโครงการอื่นๆ ต่อไป เนื่องจากเป็นประเด็นผลกระทบที่มีโอกาสเกิดขึ้นได้จากโครงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ซึ่งมีการกำหนดมาตรการห้ามเลี้ยวหรือห้ามกลับรถบนถนนบริเวณโครงการ

4.3 การวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ

ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการในประเด็น ดังต่อไปนี้

4.3.1 ลักษณะของโครงการที่จะต้องทำการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจร

จากผลการทบทวนลักษณะของโครงการที่จะต้องทำการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านการจราจรของประเทศไทย ญี่ปุ่น สหรัฐอมริกา และประเทศอังกฤษ ที่ปรึกษาเสนอให้นำข้อบังคับตามกฎหมายของประเทศไทยที่มีในปัจจุบัน มากำหนดลักษณะของโครงการที่จะต้องทำการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านการจราจรของประเทศไทย โดยมีแนวทางดำเนินการดังต่อไปนี้

1) ข้อเสนอเกี่ยวกับตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ

ที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการกับพื้นที่ที่โครงการพัฒนาอาจจะส่งผลกระทบด้านจราจรที่รุนแรง กล่าวคือ เสนอให้ทำการศึกษาผลกระทบด้านจราจรกับพื้นที่ในเขตผังเมืองรวมของพื้นที่ในเขตเมืองที่มีความแออัดของการจราจรมาก โดยในขั้นต้นเสนอให้กำหนดดำเนินการกับพื้นที่ 2 ลักษณะ คือ

- เขตปกครองพิเศษ ซึ่งในปัจจุบันมีพื้นที่ลักษณะนี้อยู่ 2 พื้นที่ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร และเมืองพัทยา
- เขตเทศบาลนคร (หมายถึง เขตท้องถิ่นชุมชนที่มีประชากรรวมกัน 50,000 คนขึ้นไป) ซึ่งในปัจจุบันมีพื้นที่ลักษณะนี้อยู่ 30 เทศบาลนคร ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.3-1**

2) ข้อเสนอเกี่ยวกับประเภทการใช้งานและขนาดของโครงการ

2.1) ข้อเสนอแนะสำหรับกรุงเทพมหานคร

(1) เพื่อให้สามารถดำเนินการได้ทันที การดำเนินการสำหรับกรุงเทพมหานคร ในระยะสั้น เสนอให้ดำเนินการกำหนดลักษณะโครงการที่จะต้องทำการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรตามข้อกฎหมายของประเทศไทยในปัจจุบัน กล่าวคือ

- มติคณะรัฐมนตรี (วันที่ 12 มีนาคม 2545) เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัด มีรายละเอียดสรุปได้ดัง**ตารางที่ 4.3-2**

- พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เพิ่มเติมใน ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 24 เมษายน พ.ศ. 2555 มีรายละเอียดสรุปได้ดัง**ตารางที่ 4.3-3**
- ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2548 รายละเอียดสรุปได้ดัง **ตารางที่ 4.3-4**
- ประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดแบบหนังสือแจ้งความประสงค์จะก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายอาคาร หรือเปลี่ยนการใช้อาคารโดยไม่ยื่นคำขอรับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น แบบใบรับแจ้ง และแบบหนังสือแจ้งให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นตรวจสอบ การก่อสร้าง ดัดแปลงหรือเคลื่อนย้ายอาคาร (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 18 มกราคม พ.ศ.2545 รายละเอียดสรุปได้ดัง **ตารางที่ 4.3-4**

ตารางที่ 4.3-1 เทศบาลนครที่จะต้องทำการศึกษาผลกระทบด้านจราจร

ลำดับที่	รายชื่อเทศบาลนคร	ลำดับที่	รายชื่อเทศบาลนคร
1	เทศบาลนคร ขอนแก่น	16	เทศบาลนคร พิษณุโลก
2	เทศบาลนคร เจ้าพระยาสุรศักดิ์	17	เทศบาลนคร ภูเก็ต
3	เทศบาลนคร แหลมฉบัง	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 อ้อมน้อย
12	เทศบาลนคร นนทบุรี	27	เทศบาลนคร เกาะสมุย
13	เทศบาลนคร ปากเกร็ด	28	เทศบาลนคร สุราษฎร์ธานี
14	เทศบาลนคร รังสิต	29	เทศบาลนคร อุดรธานี
15	เทศบาลนคร พระนครศรีอยุธยา	30	เทศบาลนคร อุบลราชธานี

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

ตารางที่ 4.3-2 ลักษณะโครงการตามมติคณะรัฐมนตรี (วันที่ 12 มีนาคม 2545) เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็น ศาสนสมบัติกลางหรือของวัด

ลำดับที่	ประเภทของโครงการ	ขนาดของโครงการ	ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ
1	ที่ราชพัสดุหรือที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลาง หรือของวัดที่นำไปใช้เพื่อประโยชน์ในเชิงพาณิชย์	ทุกขนาด	อยู่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน ซึ่งหมายถึงพื้นที่ในเขตถนนวงแหวนรัชดาภิเษกและพื้นที่นอกเขตที่อยู่ในระยะ 200 เมตร จากแนวเขตทางถนนวงแหวนรัชดาภิเษก
		ทุกขนาด	ที่ดินที่อยู่ในเขตเทศบาลนครที่มีความแออัดของการจราจร
		ที่ดินที่มีขนาดตั้งแต่ 1 ไร่ขึ้นไป	ทุกพื้นที่

ตารางที่ 4.3-3 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 หรือมีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกันตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตร ขึ้นไป	มีที่ตั้งริมแม่น้ำ ฝั่งทะเล ทะเลสาบ ชายหาด หรือที่อยู่ใกล้หรือในอุทยานแห่งชาติ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ซึ่งเป็นบริเวณที่อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม
2	อาคารสรรพสินค้า อาคารพาณิชย์ ศูนย์การค้า หรือ อาคารที่ใช้ในการประกอบธุรกิจค้าปลีกหรือค้าส่ง	ความสูงตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไป หรือ มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกันตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตร ขึ้นไป	ทุกพื้นที่
3	อาคารที่ใช้เป็นสำนักงาน หรือที่ทำการเอกชน	ความสูงตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไป หรือ มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกันตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตร ขึ้นไป	ทุกพื้นที่

ตารางที่ 4.3-3 ลักษณะโครงการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 24 เมษายน พ.ศ. 2555 (ต่อ)

ลำดับที่	ประเภทของโครงการ	ขนาดของโครงการ	ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ
4	อาคารอยู่อาศัยรวม	จำนวนห้องพักตั้งแต่ 80 ห้อง ขึ้นไป หรือมีพื้นที่ใช้สอยตั้งแต่ 4,000 ตารางเมตร ขึ้นไป	ทุกพื้นที่
5	การจัดสรรที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยหรือเพื่อประกอบการพาณิชย์	จำนวนที่ดินแปลงย่อยตั้งแต่ 500 แปลง หรือ เนื้อที่เกินกว่า 100 ไร่	ทุกพื้นที่
6	โรงแรมหรือสถานที่พักตากอากาศ	80 ห้อง ขึ้นไป หรือมีพื้นที่ใช้สอยตั้งแต่ 4,000 ตารางเมตร ขึ้นไป	ทุกพื้นที่
7	โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล	มีเตียงสำหรับผู้ป่วยไว้ค้างคืนตั้งแต่ 30 เตียง ขึ้นไป	ตั้งอยู่ใกล้แม่น้ำ ฝั่งทะเล ทะเลสาบ หรือชายหาด ในระยะ 50 เมตร
		มีเตียงสำหรับผู้ป่วยไว้ค้างคืนตั้งแต่ 60 เตียง ขึ้นไป	ตั้งอยู่ในพื้นที่อื่นๆ
8	โรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรม หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับนิคมอุตสาหกรรมหรือโครงการจัดสรรที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรม	เป็นไปตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	ทุกพื้นที่

ตารางที่ 4.3-4 ลักษณะโครงการตามข้อบัญญัติและประกาศกรุงเทพมหานคร

ลำดับที่	ประเภทของโครงการ	ขนาดของโครงการ	ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ
ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2548			
1	อาคารพาณิชยกรรมประเภทค้าปลีกค้าส่งตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร	มีจำนวนที่จอดรถตั้งแต่ 100 คันขึ้นไป	ภายในบริเวณที่ 2 และบริเวณที่ 3 ซึ่งระบุตามแผนที่ท้ายข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร นี้
ประกาศ กรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดแบบหนังสือแจ้งความประสงค์จะก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน หรือเคลื่อนย้ายอาคาร หรือเปลี่ยนการใช้อาคารโดยไม่ยื่นคำขอรับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น แบบใบรับแจ้ง และแบบหนังสือแจ้งให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นตรวจสอบ การก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเคลื่อนย้ายอาคาร (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2545			
1	อาคารตามประกาศกรุงเทพมหานคร	มีจำนวนที่จอดรถตั้งแต่ 300 คันขึ้นไป	ไม่ระบุ

(2) การดำเนินการสำหรับ กรุงเทพมหานคร ในระยะต่อไป เสนอให้ดำเนินการปรับปรุงเนื้อหาที่ระบุขนาดของโครงการ ในข้อบัญญัติและประกาศกรุงเทพมหานคร ดังนี้

- ปรับปรุงเนื้อหาใน ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่กรุงเทพมหานคร พ.ศ.2548

  จากเดิมที่กำหนดให้ อาคารพาณิชยกรรมประเภทค้าปลีกค้าส่งตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้ที่จะต้องทำการศึกษาผลกระทบด้านจราจรต้อง “มีจำนวนที่จอดรถตั้งแต่ 100 คันขึ้นไป” เปลี่ยนเป็นต้อง “มีจำนวนที่จอดรถตั้งแต่ 100 คันขึ้นไป หรือมีพื้นที่จอดรถ ที่กลับรถ และทางเข้าออกของรถรวมกัน ตั้งแต่ 2,000 ตารางเมตร ขึ้นไป”

- ปรับปรุงเนื้อหาใน ประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดแบบหนังสือแจ้งความประสงค์จะก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน หรือเคลื่อนย้ายอาคาร หรือเปลี่ยนการใช้อาคารโดยไม่ยื่นคำขอรับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น แบบใบรับแจ้ง และ แบบหนังสือแจ้งให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นตรวจสอบ การก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเคลื่อนย้ายอาคาร (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 18 มกราคม พ.ศ.2545

  จากเดิมที่กำหนดให้ อาคาร ตามประกาศกรุงเทพมหานครนี้ ที่จะต้องทำการศึกษาผลกระทบด้านจราจรต้อง “มีจำนวนที่จอดรถตั้งแต่ 300 คัน ขึ้นไป” เปลี่ยนเป็นต้อง “มีจำนวนที่จอดรถตั้งแต่ 100 คันขึ้นไป หรือมีพื้นที่รวมกันทุกชั้นในหลังเดียวกันตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตรขึ้นไป และมีพื้นที่จอดรถ ที่กลับรถ และทางเข้าออกของรถรวมกันตั้งแต่ 2,000 ตารางเมตร ขึ้นไป”

นอกจากการดำเนินการปรับปรุงเนื้อหาที่ระบุขนาดของโครงการ ในข้อบัญญัติและประกาศกรุงเทพมหานครแล้ว ที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการจัดทำกฎระเบียบเพิ่มเติม ดังนี้

- จัดทำ ร่างกฎกระทรวง ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร ฉบับใหม่ขึ้นมารองรับ

2.2) ข้อเสนอแนะสำหรับ เมืองพัทยาและเทศบาลนคร

(1) เพื่อให้สามารถดำเนินการได้ทันที การดำเนินการสำหรับ เมืองพัทยาและเทศบาลนคร ในระยะสั้น เสนอให้ดำเนินการกำหนดลักษณะโครงการที่จะต้องทำการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจร ตามข้อกฎหมายของประเทศไทยในปัจจุบัน กล่าวคือ

- มติคณะรัฐมนตรี (วันที่ 12 มีนาคม 2545) เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัด มีรายละเอียดสรุปได้ดัง**ตารางที่ 4.3-2**
- พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เพิ่มเติมในประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 24 เมษายน พ.ศ. 2555 มีรายละเอียดสรุปได้ดัง**ตารางที่ 4.3-3**

(2) การดำเนินการสำหรับ เมืองพัทยาและเทศบาลนคร ในระยะต่อไป เสนอให้ดำเนินการจัดทำกฎระเบียบเพิ่มเติม ดังนี้

- จัดทำ ร่างกฎกระทรวง ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร ฉบับใหม่ขึ้นมารองรับ
- จัดทำ ข้อบัญญัติหรือประกาศของเมืองพัทยา
- จัดทำ ข้อบัญญัติหรือประกาศของเทศบาลนครขึ้นมารองรับ

4.3.2 ขอบเขตของการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจร (Scope)

การเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรถือได้ว่าเป็นผลกระทบอย่างหนึ่งที่ได้จากการพัฒนาเมืองทุกเมืองหรือทุกชุมชน ดังนั้นการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจรของจุดกำเนิดจราจรใดๆ ที่จะเกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาย่อมเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยให้ผู้พัฒนาเมือง ชุมชน หรือผู้ที่เกี่ยวข้องตระหนักถึงผลกระทบต่อการพัฒนานั้นๆ ตลอดจนสามารถวางแนวทางให้ระบบขนส่งและจราจรมีประสิทธิภาพเพื่อรองรับปริมาณจราจรหลังจากการพัฒนา นอกจากนี้การศึกษาผลกระทบด้านจราจรจะเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยป้องกันปัญหาจราจร ซึ่งเป็นผลพวงที่ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม หรือด้านสิ่งแวดล้อม

เนื้อหาในส่วนนี้ ที่ปรึกษาได้นำผลจากการทบทวนขอบเขตของการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของต่างประเทศ มาใช้ในการจัดทำข้อเสนอเกี่ยวกับขอบเขตของการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของประเทศไทย โดยมุ่งเน้นให้ผู้อ่านสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้กับโครงการที่ต้องการการศึกษาผลกระทบด้านจราจร โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1) ขอบเขตของผลกระทบด้านการจราจรที่ทำการศึกษา

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

(1) ผลกระทบต่อการสัญจรของยานพาหนะ (Vehicular Traffic) บริเวณพื้นที่โครงการ

รายการผลกระทบทางด้านการจราจร หรือ ลักษณะปัญหาด้านการจราจรที่ควรศึกษาประกอบด้วย

- ความคล่องตัวในการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility)
- ความปลอดภัยในการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety)
- ความสะดวกในการเดินทางเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ (Accessibility)

(2) ผลกระทบต่อการสัญจรของคนเดินเท้า (Pedestrian Traffic) บริเวณพื้นที่โครงการ

รายการผลกระทบทางด้านการจราจร หรือ ลักษณะปัญหาด้านการจราจรที่ควรศึกษาประกอบด้วย

- ความคล่องตัวในการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility)
- ความปลอดภัยในการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety)
- ความสะดวกในการเดินเท้าเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ (Accessibility)

(3) ผลกระทบต่อการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transportation Service) บริเวณพื้นที่โครงการ

รายการผลกระทบทางด้านการจราจร หรือ ลักษณะปัญหาด้านการจราจรที่ควรศึกษาประกอบด้วย

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

2) ขอบเขตของการศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่ศึกษาผลกระทบด้านจราจร (Study Area)

เสนอให้พิจารณาขอบเขตพื้นที่ศึกษาจำแนกตามส่วนต่างๆ ดังนี้

(1) **พื้นที่สำหรับการศึกษาผลกระทบต่อการสัญจรของยานพาหนะ** ได้แก่

- บริเวณทางเข้าออกโครงการ
- ถนนทุกสายที่ผ่านทางเข้าออกโครงการ โดยมีขอบเขตเฉพาะช่วงถนนที่เชื่อมต่อคู่ทางแยกใกล้เคียง (ในกรณีที่มีการเปิดเกาะกลางบริเวณหน้าโครงการเพื่อให้สามารถเลี้ยวเข้าออกโครงการได้ทุกทิศทาง หรือมีจุดกลับรถบนช่วงถนนที่เชื่อมต่อคู่ทางแยกใกล้เคียงสำหรับการเดินทางเพื่อเข้าและออกจากโครงการ)
- ถนนทุกสายที่ผ่านทางเข้าออกโครงการ โดยมีขอบเขตบนช่วงถนนที่เชื่อมต่อคู่ทางแยกใกล้เคียง รวมถึงช่วงถนนที่อยู่ถัดจากคู่ทางแยกนั้นๆ จนถึงจุดกลับรถที่อยู่ใกล้เคียงโครงการมากที่สุด (ในกรณีที่ไม่ได้มีการเปิดเกาะกลางบริเวณหน้าโครงการเพื่อให้สามารถเลี้ยวเข้าออกโครงการได้ทุกทิศทาง หรือไม่มีจุดกลับรถบนช่วงถนนที่เชื่อมต่อคู่ทางแยกใกล้เคียงสำหรับการเดินทางเพื่อเข้าและออกจากโครงการ)
- คู่ทางแยกใกล้เคียงที่เชื่อมต่อด้วยถนนที่ผ่านทางเข้าออกโครงการ

(2) **พื้นที่สำหรับการศึกษาผลกระทบต่อการสัญจรของคนเดินเท้า** ได้แก่

- บริเวณทางเข้าออกโครงการ
- ทางเท้าทั้ง 2 ฝั่ง บนถนนทุกสายที่ผ่านทางเข้าออกโครงการ โดยมีขอบเขตเฉพาะช่วงบริเวณหน้าโครงการ
- ทางข้ามถนนบนถนนทุกสายที่ผ่านทางเข้าออกโครงการ ที่มีตำแหน่งอยู่บริเวณด้านหน้าโครงการหรืออยู่ใกล้เคียงโครงการมากที่สุด

(3) **พื้นที่สำหรับการศึกษาผลกระทบต่อการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ** ได้แก่

- บริเวณจุดขึ้นลงระบบขนส่งสาธารณะ ทั้ง 2 ฝั่ง บนถนนทุกสายที่ผ่านทางเข้าออกโครงการ ที่มีตำแหน่งอยู่บริเวณด้านหน้าโครงการหรืออยู่ใกล้เคียงโครงการมากที่สุด

3) ขอบเขตของการศึกษาเกี่ยวกับช่วงเวลาที่ศึกษาผลกระทบด้านจราจร (Analysis Period)

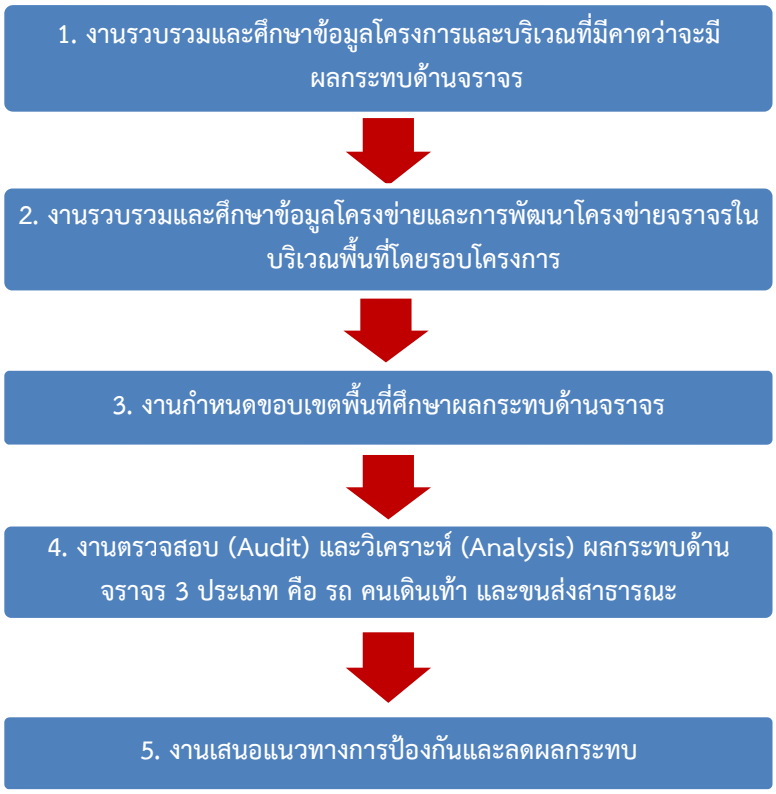
เสนอให้ทำการศึกษาผลกระทบด้านจราจรทั้งในช่วงระหว่างก่อสร้างโครงการ และภายหลังจากที่โครงการได้เปิดให้บริการ ทั้งนี้สำหรับการศึกษาผลกระทบด้านจราจรภายหลังจากที่โครงการได้เปิดให้บริการของประเทศไทยในปัจจุบัน ยังมิได้มีการกำหนดหรือระบุขอบเขตของระยะเวลาที่ทำการศึกษาไว้ และจากการทบทวนขอบเขตของระยะเวลาที่ทำการศึกษาในต่างประเทศนั้นพบว่า การกำหนดขอบเขตดังกล่าวจำเป็นต้องพิจารณาความสัมพันธ์ของสภาพการจราจรบนท้องถนน ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ ลักษณะของโครงการ ตลอดจนลักษณะของพื้นที่ใช้สอยที่อยู่โดยรอบโครงการมาพิจารณาร่วม ด้วยเหตุดังกล่าว

สำหรับข้อเสนอเกี่ยวกับระยะเวลาที่ทำการศึกษาของประเทศไทย ที่ปรึกษาจึงเสนอให้ผู้ทำการศึกษาผลกระทบด้านจราจร พิจารณากำหนดขอบเขตที่เหมาะสมด้วยตนเอง โดยควรใช้ผลการตรวจสอบ (Audit) ผลกระทบด้านจราจรเป็นแนวทางพิจารณา

4.3.3 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจร (Procedure)

ผลจากการทบทวนเอกสารและจากการสอบถามผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจร ได้แก่ เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานราชการที่ทำหน้าที่พิจารณาผลการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจร นักวิชาการด้านการจราจรในมหาวิทยาลัย และผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจรของบริษัทที่ปรึกษา พบประเด็นที่สำคัญคือ การศึกษาผลกระทบทางด้านจราจร มักจะดำเนินการเมื่อโครงการถูกออกแบบเสร็จแล้ว ทำให้การเสนอมาตรการป้องกันและลดผลกระทบทางด้านจราจรทำได้ยากหรือทำไม่ได้เลย เช่น ตำแหน่งของจุดเข้าออกโครงการไม่เหมาะสม เพราะทำให้เกิดผลกระทบทางด้านจราจรอย่างรุนแรง แต่ไม่สามารถย้ายตำแหน่งของจุดเข้าออกโครงการได้ เนื่องจากมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับตัวโครงสร้างของอาคาร เป็นต้น

ดังนั้นที่ปรึกษาจึงเสนอให้ทำการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจรตั้งแต่ขั้นตอนเริ่มต้นดำเนินโครงการ เช่น ศึกษาตั้งแต่ขั้นตอนออกแบบแนวคิด (Conceptual Design) ในการพัฒนาโครงการ เพราะจะช่วยให้สามารถสร้างเงื่อนไขต่างๆ ในการป้องกันและลดผลกระทบทางด้านจราจรได้อย่างเต็มที่ หรืออย่างน้อยก็ควรดำเนินการควบคู่ไปพร้อมกับขั้นตอนการออกแบบรายละเอียดของโครงการ (Detailed Design) โดยควรมีขั้นตอนการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจร 5 ขั้นตอน ดังแสดงใน**รูปที่ 4.3-1** ต่อไปนี้



รูปที่ 4.3-1 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจรสำหรับประเทศไทย

4.3.4 แนวทางการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจร (Methodology)

(1) ภาพรวมแนวทางการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจรสำหรับประเทศไทย

แนวทางการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจร ที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการ 2 ส่วนต่อเนื่องกัน กล่าวคือ ทุกโครงการที่ต้องทำการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจร จะต้องเริ่มต้นการศึกษาด้วยการตรวจสอบ (Audit) คุณภาพของการจราจรที่เปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากการมีโครงการพัฒนา ตามรายการตรวจสอบผลกระทบทางด้านจราจร (Check List of Traffic Impacts) ที่จัดทำขึ้น (ดังแสดงใน**ภาคผนวก ก** ของคู่มือฉบับนี้) จากนั้นเมื่อผลการตรวจสอบพบว่า มีผลกระทบทางด้านจราจรรายการใดที่มีความรุนแรงมาก เช่น ผลกระทบมีขนาดใหญ่ (Scale of Impact) หรือ ผลกระทบเกิดขึ้นต่อเนื่องเป็นช่วงเวลานาน (Duration of Impact) หรือ ผลกระทบกระจายตัวเป็นพื้นที่กว้าง (Spatial Distribution of Impact) ผู้ศึกษาก็จะต้องทำการวิเคราะห์ (Analysis) ผลกระทบด้านจราจรนั้นๆ ด้วยหลักการศึกษาด้านวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) ต่อไป โดยจะต้องทำการศึกษาให้มีรายละเอียดเพียงพอต่อการนำไปใช้ประกอบการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านจราจรได้อย่างเหมาะสม โดยสามารถสรุปแนวทางการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจรทั้ง 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) บริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

1) การตรวจสอบสอบผลกระทบต่อการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการ

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

1. ความคล่องตัวในการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility)

พิจารณาถึงการชะลอตัวในการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาทำให้เกิดการเดินทางเพื่อมาใช้บริการโครงการพัฒนา (Generated Traffic) เพิ่มมากขึ้นจากการเดินทางที่มีอยู่เดิม (Existing Traffic) โดยที่การเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นจากการมีโครงการพัฒนาดังกล่าว จะทำให้เกิดผลกระทบต่อความคล่องตัวในการสัญจร (Mobility) ของ

ยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากการเปลี่ยนแปลงของเวลา (Time) ความเร็ว (Speed) หรือความล่าช้า (Delay) ในการสัญจรของยานพาหนะบนถนนบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา โดยเฉพาะอย่างยิ่งบนถนนที่ถูกใช้เป็นเส้นทางสายหลักในการเดินทางเข้าออกโครงการพัฒนา ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นต่อไปนี้

- การจราจรบนถนนหน้าโครงการชะลอตัว เนื่องจากมีรถเลี้ยวเข้าโครงการพัฒนา
- การจราจรบนถนนหน้าโครงการชะลอตัว เนื่องจากมีรถเลี้ยวออกจากโครงการพัฒนา
- การจราจรบนถนนหน้าโครงการชะลอตัว เนื่องจากมีการหยุดรถรับส่งผู้โดยสารที่มาใช้บริการโครงการพัฒนา
- การจราจรบนถนนหน้าโครงการชะลอตัว เนื่องจากคนที่ใช้บริการโครงการพัฒนาเดินข้ามถนนตัดกระแสจราจร
- การจราจรบนถนนหน้าโครงการชะลอตัว เนื่องจากการมีโครงการพัฒนาทำให้ทางเดินเท้าเกิดการเปลี่ยนแปลง จนทำให้คนเดินเท้าต้องใช้ผิวจราจรในการเดินกีดขวางการจราจร
- การจราจรที่จุดกลับรถบนถนนหน้าโครงการชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีรถมาใช้งานจุดกลับรถมากยิ่งขึ้น
- การจราจรบนถนนหน้าโครงการชะลอตัว เนื่องจากการจราจรภายในโครงการติดขัด ทำให้มีรถต้องหยุดรอเลี้ยวเข้าโครงการ จนกีดขวางการจราจรของรถที่ต้องการวิ่งผ่านโครงการพัฒนา
- การจราจรบนถนนโดยรอบโครงการชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีรถมาใช้งานถนนมากยิ่งขึ้น
- การจราจรที่ทางแยกโดยรอบโครงการชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีรถมาใช้งานทางแยกมากยิ่งขึ้น

2. ความปลอดภัยในการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety)

พิจารณาถึงความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนาอันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาทำให้เกิดการเดินทางเพื่อมาใช้บริการโครงการพัฒนา (Generated Traffic) เพิ่มมากขึ้นจากการเดินทางที่มีอยู่เดิม (Existing Traffic) โดยที่การเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นจากการมีโครงการพัฒนาดังกล่าว จะทำให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยในการสัญจร (Safety) ของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากการเปลี่ยนแปลงความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของการสัญจรของยานพาหนะบนถนนหน้าโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่บริเวณจุดเข้าออกโครงการพัฒนา และที่บริเวณจุดกลับรถบนถนนหน้าโครงการ โดยที่ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว สามารถประเมินได้จาก ความขัดแย้งของการจราจร (Traffic Conflict) ที่เกิดขึ้น

ซึ่งสามารถจำแนกได้เป็น 4 รูปแบบ คือ แบบแยกกระแสจราจร (Diverging Conflict) แบบรวมกระแสจราจร (Merging Conflict) แบบตัดกระแสจราจร (Crossing Conflict) และแบบรวมแล้วแยกกระแสจราจร (Weaving Conflict) ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นดังต่อไปนี้

- ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางเข้าโครงการ เนื่องจากรถที่เลี้ยวเข้าโครงการทำให้เกิดความขัดแย้งของการจราจรที่บริเวณทางเข้าของโครงการพัฒนา
- ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางออกจากโครงการ เนื่องจากรถที่เลี้ยวออกจากโครงการ ทำให้เกิดความขัดแย้งของการจราจรที่บริเวณทางออกของโครงการพัฒนา
- ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่บริเวณจุดกลับรถบนถนนหน้าโครงการ เนื่องจากมีรถที่ต้องใช้จุดกลับรถในการเปลี่ยนทิศทางของการสัญจรเพื่อวิ่งเข้าสู่โครงการพัฒนา
- ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่บริเวณจุดกลับรถบนถนนหน้าโครงการ เนื่องจากมีรถที่เลี้ยวออกจากโครงการและต้องใช้จุดกลับรถในการเปลี่ยนทิศทางของการสัญจรเพื่อวิ่งออกจากโครงการพัฒนา

3. ความสะดวกในการเดินทางเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ (Accessibility)

พิจารณาถึง ความยากลำบากหรือความพยายาม (Effort) ที่ต้องใช้ในการเดินทางเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการที่เปลี่ยนแปลงไป อันเนื่องมาจากการมีโครงการพัฒนา เช่น การมีโครงการพัฒนาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกายภาพของถนน หรือทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการจัดการจราจรของถนนด้านหน้าโครงการหรือถนนที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา เพื่อรองรับการจราจรที่เกิดขึ้นจากการมีโครงการ (Generated Traffic) ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้การเดินทางเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการที่มีอยู่เดิม (Existing Traffic) มีความยากลำบากมากขึ้นหรือต้องใช้ความพยายามมากขึ้น ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากการเปลี่ยนแปลงของระยะทาง (Distance) หรือเวลา (Time) ในการสัญจรของยานพาหนะที่ต้องใช้ในการเดินทางเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบนถนนที่ถูกใช้เป็นเส้นทางสายหลักในการเดินทางเข้าออกโครงการพัฒนา ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น ดังต่อไปนี้

- ระยะทาง (Distance) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา
- ระยะทาง (Distance) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินทางออกจากพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา
- ระยะเวลา (Time) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา
- ระยะเวลา (Time) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินทางออกจากพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา

2) การตรวจสอบผลกระทบต่อการสัญจรของคนเดินเท้า

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

1. ความคล่องตัวในการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility)

พิจารณาถึงการชะลอตัวในการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาทำให้เกิดการเดินเท้าเพื่อมาใช้บริการโครงการพัฒนา (Generated Traffic) เพิ่มมากขึ้นจากการเดินเท้าที่มีอยู่เดิม (Existing Traffic) โดยที่การเดินเท้าที่เพิ่มมากขึ้นจากการมีโครงการพัฒนาดังกล่าว จะทำให้เกิดผลกระทบต่อความคล่องตัวในการสัญจร (Mobility) ของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากการเปลี่ยนแปลงของเวลา (Time) ความเร็ว (Speed) หรือความล่าช้า (Delay) ในการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณจุดเข้าออกโครงการพัฒนา ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากปรากฏการณ์ต่างๆที่เกิดขึ้น ดังต่อไปนี้

- การเดินเท้าตามแนวถนนชะลอตัว เนื่องจากมีรถเลี้ยวเข้าโครงการพัฒนา
- การเดินเท้าตามแนวถนนชะลอตัว เนื่องจากมีรถเลี้ยวออกจากโครงการพัฒนา
- การเดินเท้าตามแนวถนนชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีคนเดินเท้าตามแนวถนนหนาแน่นมากขึ้น
- การเดินเท้าตามแนวถนนชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีผู้รอใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะยืนกีดขวางการเดินเท้ามากขึ้น
- การเดินเท้าตามแนวถนนชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีผู้เดินข้ามถนนกีดขวางการเดินเท้าตามแนวถนนมากขึ้น
- การเดินเท้าตามแนวถนนชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีการซื้อขายสินค้าบนทางเท้ากีดขวางการเดินเท้ามากขึ้น
- การเดินเท้าข้ามถนนชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีคนเดินเท้าข้ามถนนหนาแน่นมากขึ้น
- การเดินเท้าข้ามถนนชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มียานพาหนะบนถนนกีดขวางการเดินเท้าข้ามถนนมากขึ้น

2. ความปลอดภัยในการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety)

พิจารณาถึง ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา อันเนื่องมาจากโครงการพัฒนาทำให้เกิดการเดินทางเพื่อมาใช้บริการโครงการพัฒนา (Generated Traffic) เพิ่มมากขึ้นจากการเดินทางที่มีอยู่เดิม (Existing Traffic) โดยที่การเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นจากการมีโครงการพัฒนาดังกล่าว จะทำให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยในการสัญจร (Safety) ของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนา ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากการเปลี่ยนแปลงความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของคนเดินเท้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่บริเวณทางข้าม ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น ดังต่อไปนี้

- ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางเข้าโครงการ เนื่องจากรถที่เลี้ยวเข้าโครงการทำให้เกิดความขัดแย้งกับการเดินเท้าที่บริเวณทางเข้าของโครงการพัฒนา
- ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางออกจากโครงการ เนื่องจากรถที่เลี้ยวออกจากโครงการทำให้เกิดความขัดแย้งกับการเดินเท้าที่บริเวณทางออกของโครงการพัฒนา
- ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนถนนด้านหน้าโครงการ เนื่องจากการมีโครงการพัฒนาทำให้ทางเดินเท้าเกิดการเปลี่ยนแปลง จนทำให้คนเดินเท้าต้องใช้ผิวจราจรในการเดิน ซึ่งทำให้เกิดความขัดแย้งกับยานพาหนะที่ต้องการวิ่งผ่านพื้นที่โครงการ
- ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนถนนหน้าโครงการ เนื่องจากการมีโครงการทำให้เกิดการขัดแย้งระหว่างคนเดินข้ามถนนกับยานพาหนะที่ต้องการวิ่งผ่านโครงการ

3. ความสะดวกในการเดินเท้าเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ (Accessibility)

พิจารณาถึงความยากลำบากหรือความพยายาม (Effort) ที่ต้องใช้ในการเดินเท้าเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการที่เปลี่ยนแปลงไป อันเนื่องมาจากการมีโครงการพัฒนาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกายภาพของถนน หรือทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการจัดการจราจรของถนนด้านหน้าโครงการหรือถนนที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา เพื่อรองรับการจราจรที่เกิดขึ้นจากการมีโครงการ (Generated Traffic) เช่น การเบี่ยงแนวทางเท้า การมีสิ่งก่อสร้างกีดขวางการเดินเท้า และการย้ายตำแหน่งของทางข้ามถนน เป็นต้น ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้การเดินเท้าเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการที่มีอยู่เดิม (Existing Traffic) มีความยากลำบากมากขึ้นหรือต้องใช้ความพยายามมากขึ้น ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากการเปลี่ยนแปลงของระยะทาง (Distance) หรือ เวลา (Time) ที่ต้องใช้ในการเดินเท้าเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณทางเข้าออกโครงการพัฒนา ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น ดังต่อไปนี้

- ระยะทาง (Distance) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินเท้าเข้าสู่พื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา
- ระยะทาง (Distance) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินเท้าออกจากพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา
- ระยะเวลา (Time) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินเท้าเข้าสู่พื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา
- ระยะเวลา (Time) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินเท้าออกจากพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา

3) การตรวจสอบผลกระทบต่อการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ

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

1. ความคล่องตัวในการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility)

พิจารณาถึงเวลาในการเดินทาง (Travel Time) ผ่านพื้นที่โครงการของรถโดยสารสาธารณะที่เปลี่ยนแปลงไป อันเนื่องมาจากการมีโครงการพัฒนาทำให้เกิดการเดินทางเพื่อมาใช้บริการโครงการพัฒนา (Generated Traffic) เพิ่มมากขึ้นจากการเดินทางที่มีอยู่เดิม (Existing Traffic) โดยที่การเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นจากการมีโครงการพัฒนาดังกล่าว จะทำให้การจราจรบริเวณพื้นที่โครงการมีความหนาแน่นมากยิ่งขึ้น ซึ่งทำให้รถโดยสารสาธารณะต้องใช้เวลาในการเดินทางผ่านพื้นที่โครงการมากยิ่งขึ้น ซึ่งผลกระทบดังกล่าว สามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากการเปลี่ยนแปลงของเวลา (Time) ความเร็ว (Speed) หรือความล่าช้า (Delay) ในการสัญจรของรถโดยสารสาธารณะ ดังนี้

- การมีโครงการพัฒนาทำให้ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะต้องใช้เวลาในการเดินทางขณะอยู่ในรถ (In-Vehicle Travel Time) เพิ่มขึ้น
- การมีโครงการพัฒนาทำให้ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะต้องใช้เวลาในการรอใช้บริการ (Waiting Time) เพิ่มขึ้น

2. ความปลอดภัยในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety)

พิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลงในประเด็นของความปลอดภัยในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ อันเนื่องมาจากการมีโครงการพัฒนาทำให้เกิดการเดินทางเพื่อมาใช้บริการโครงการพัฒนา (Generated Traffic) เพิ่มมากขึ้นจากการเดินทางที่มีอยู่เดิม (Existing Traffic) โดยที่การเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นจากการมีโครงการพัฒนาดังกล่าว จะทำให้มีผู้มาใช้บริการรถโดยสาร

สาธารณะมากยิ่งขึ้น และทำให้มียานพาหนะมาใช้บริการของโครงพัฒนามากขึ้นด้วย ซึ่งอาจจะทำให้รถโดยสารสาธารณะต้องหยุดรถรับส่งนอกพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ และส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย (Safety) ในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ดังนี้

- การมีโครงการพัฒนาทำให้เกิดปัญหาความปลอดภัย ในการขึ้นรถโดยสารนอกพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้
- การมีโครงการพัฒนาทำให้เกิดปัญหาความปลอดภัย ในการลงรถโดยสารนอกพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้

3. ความสะดวกในการเข้าถึงการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ (Accessibility)

พิจารณาถึงความยากลำบากหรือความพยายาม (Effort) ที่ต้องใช้ในการเข้าถึงการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ อันเนื่องมาจากการมีโครงการพัฒนาทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งของจุดให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ (เช่น ป้ายรถโดยสารประจำทาง) หรือทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกายภาพของทางเท้าบริเวณด้านหน้าพื้นที่โครงการพัฒนา เพื่อรองรับการจราจรที่เกิดขึ้นจากการมีโครงการ (Generated Traffic) เช่น การเบี่ยงแนวทางเท้า การมีสิ่งก่อสร้างกีดขวางการเดินเท้า และการย้ายตำแหน่งของทางข้ามถนน เป็นต้น ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้ผู้ที่ต้องการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ มีความยากลำบากมากขึ้น หรือต้องใช้ความพยายามมากขึ้นในการเข้าถึงการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากการเปลี่ยนแปลงของระยะทาง (Distance) หรือ เวลา (Time) ที่ต้องใช้เพื่อการเข้าถึงการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งสามารถวัดหรือตรวจสอบได้จากปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น ดังต่อไปนี้

- ระยะทาง (Distance) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินเท้าเพื่อไปรอใช้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ
- ระยะทาง (Distance) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินเท้าเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางหลังจากที่ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการแล้ว
- ระยะเวลา (Time) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินเท้าเพื่อไปรอใช้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการ
- ระยะเวลา (Time) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินเท้าเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางหลังจากที่ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะบริเวณพื้นที่โครงการแล้ว

(3) การวิเคราะห์ (Analysis) ผลกระทบด้านจราจรเนื่องจากการมีโครงการพัฒนา

โครงการพัฒนาที่ผ่านการตรวจสอบคุณภาพของการจราจรที่เปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการมีโครงการพัฒนาด้วยวิธีการ Audit แล้วพบว่ามีผลกระทบรุนแรง โดยพิจารณาจากปัจจัย 3 ด้าน คือ (1) ขนาดของผลกระทบ (Scale of Impact) (2) ขนาดของการกระจายเชิงพื้นที่ของผลกระทบ (Distribution of Impact) และ (3) ระยะเวลาที่เกิดผลกระทบ (Time of Impact) ต้องมีการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจรเนื่องจากการมีโครงการพัฒนาด้วยหลักการศึกษาด้านวิศวกรรมจราจร ซึ่งเป็นการศึกษาเพื่อให้ได้ข้อมูลผลกระทบด้านจราจรที่ละเอียดมากขึ้น

การวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร (Traffic Impact Assessment) ของจุดกำเนิดจราจรใดๆ เป็นการศึกษาที่มีจุดมุ่งหมายหลักเพื่อพยากรณ์ความต้องการในการเดินทางที่จะเกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนา ซึ่งจะมีผลโดยตรงต่อสภาพจราจรรอบข้างและระบบขนส่งโดยรวม นอกจากนี้ในบางครั้งการศึกษาผลกระทบด้านจราจร ยังรวมไปถึงการศึกษาประสิทธิภาพของระบบจราจรและขนส่ง ตลอดจนการปรับปรุงระบบดังกล่าวเพื่อรองรับการพัฒนาด้วย เช่น การศึกษาประสิทธิภาพการรองรับปริมาณจราจร ณ ทางแยก หรือบนช่วงถนน บริเวณพื้นที่โครงการ และการบริหารจัดการการเข้า-ออกพื้นที่ บริเวณพื้นที่โครงการ เป็นต้น ด้วยเหตุนี้การวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจรของจุดกำเนิดจราจรใดๆ ควรมีการดำเนินการวิเคราะห์ทั้งในส่วนของการสัญจรของยานพาหนะ (Vehicular Traffic) การสัญจรทางเท้าและจักรยาน (Non-Vehicular Traffic) และ การสัญจรโดยระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport Service)

1) การวิเคราะห์ความต้องการในการเดินทาง

เพื่อให้ทราบถึงปริมาณจราจรที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ การวิเคราะห์ความต้องการในการเดินทางถือเป็นขั้นตอนที่สำคัญขั้นตอนแรกในการศึกษาผลกระทบด้านจราจรฯ ความต้องการในการเดินทางที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการนั้นควรพิจารณาทั้งในส่วนที่เกิดขึ้นจากการเดินทางโดยยานพาหนะ การเดินเท้า จักรยาน หรือการเดินทางโดยรถสาธารณะ ทั้งนี้แนวทางการวิเคราะห์ความต้องการในการเดินทางประกอบด้วยประเด็นต่างๆ ดังนี้

1. **การตรวจสอบสภาพการเดินทางในปัจจุบัน**
2. **การคาดการณ์และการวิเคราะห์ข้อมูลในปีอนาคต**

2) แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจรในส่วนของยานพาหนะ (Vehicular Traffic)

การวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจรในส่วนของยานพาหนะ (Vehicular Traffic) ที่ควรดำเนินการศึกษา คือ ผลกระทบด้านจราจรฯที่จะเกิดขึ้นกับโครงข่ายถนนและทางแยกบริเวณและโดยรอบโครงการ ทั้งนี้ขอบเขตของการศึกษาขึ้นอยู่กับการพิจารณาในการกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษา แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจรในส่วนของยานพาหนะ (Vehicular Traffic) ประกอบด้วยประเด็นต่างๆ ดังนี้

1. **การศึกษาผลด้านวิศวกรรมจราจรบริเวณถนนพื้นที่โครงการและส่วนต่อเนื่อง**
2. **การวิเคราะห์ประสิทธิภาพการควบคุมจราจรบริเวณทางแยก**

3) แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจรในส่วนของคนเดินเท้า (Pedestrian Traffic)

นอกเหนือจากการใช้รายการตรวจสอบ (Check Lists) เพื่อประเมินประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการให้บริการของทางเท้าในบริเวณพื้นที่โครงการแล้ว ในส่วนของการศึกษาในเชิงปริมาณหรือเชิงวิศวกรรมนั้นการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจรในส่วนของคนเดินเท้านั้นอาจดำเนินการศึกษาได้ในสองส่วน คือ การวิเคราะห์ประสิทธิภาพในการให้บริการของทางเท้า และการวิเคราะห์ความต้องการในการใช้ทางข้ามบริเวณโครงการ แนวทางการศึกษาประกอบด้วยประเด็นต่างๆ ดังนี้

1. **การวิเคราะห์ประสิทธิภาพในการให้บริการของการเดินเท้า**
2. **การวิเคราะห์ความต้องการในการใช้ทางข้ามบริเวณโครงการ**

4) แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจรในส่วนของรถโดยสารสาธารณะ (Public Transport)

ในการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจรในส่วนของรถโดยสารสาธารณะนั้น สำหรับการศึกษาผลกระทบด้านจราจรฯ นั้น ผู้ศึกษาควรมุ่งเน้นการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการให้บริการของจุดจอดรถโดยสารสาธารณะเป็นหลัก แนวทางการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการให้บริการของจุดจอดรถโดยสารสาธารณะประกอบด้วยประเด็นต่างๆ ดังนี้

1. **การวิเคราะห์ความต้องการในการใช้จุดจอดรถโดยสารสาธารณะ**
2. **การเก็บข้อมูลเพิ่มเติมสำหรับวิเคราะห์ และออกแบบเพื่อพัฒนาจุดจอดรถโดยสารประจำทาง**
3. **การวิเคราะห์และออกแบบเพื่อพัฒนาจุดจอดรถโดยสารสาธารณะ**

4.3.5 แนวทางการจัดทำรายงานผลกระทบทางด้านจราจร (Reporting)

ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาแนวทางการจัดทำรายงานผลกระทบด้านจราจรของประเทศที่มีมาตรฐานการดำเนินงานด้านจราจรสูง โดยทำการทบทวนคู่มือ (Guideline) การศึกษาผลกระทบด้านจราจรของต่างประเทศ จำนวน 3 ประเทศ จาก 3 ทวีป คือ ประเทศญี่ปุ่น (ในฐานะตัวแทนของทวีปเอเชีย) ประเทศสหรัฐอเมริกา (ในฐานะตัวแทนของ ทวีปอเมริกาเหนือ) และประเทศอังกฤษ (ในฐานะตัวแทนของทวีปยุโรป) ซึ่งที่ปรึกษาได้นำผลจากการทบทวนเอกสารดังกล่าวมาจัดทำข้อเสนอเกี่ยวกับแนวทางการจัดทำรายงานผลกระทบด้านจราจร โดยเสนอให้ รายงานผลกระทบด้านจราจรของประเทศไทย ควรประกอบด้วยเนื้อหาที่สำคัญ 6 ส่วน คือ (1) บทนำ (2) รายละเอียดโครงการ (3) สภาพแวดล้อมทางด้านจราจรในปัจจุบัน (4) ผลการตรวจสอบ (Audit) ผลกระทบด้านจราจร (5) ผลการวิเคราะห์ (Analysis) ผลกระทบด้านจราจร และ (6) มาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านการจราจร โดยเนื้อหาแต่ละส่วนสามารถสรุปได้ดังนี้

(1) บทนำ

เนื้อหาในส่วนนี้กล่าวถึงรายละเอียดในส่วนต่างๆ ดังนี้

- ลักษณะทั่วไปของโครงการ
- วัตถุประสงค์ของโครงการหรือเหตุผลความจำเป็นในการดำเนินโครงการ
- วัตถุประสงค์การจัดทำรายงาน

(2) รายละเอียดโครงการ

เนื้อหาในส่วนนี้กล่าวถึงรายละเอียดในส่วนต่างๆ ดังนี้

- ประเภทโครงการและขนาดของโครงการ
- ลักษณะการใช้งานโครงการหรือลักษณะกิจกรรมของโครงการ

(3) สภาพแวดล้อมทางด้านจราจรในปัจจุบัน

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

เนื้อหาในส่วนนี้กล่าวถึง การวิเคราะห์ (Analysis) ผลกระทบด้านจราจรเนื่องจากการมีโครงการพัฒนา ซึ่งเป็นการศึกษาด้วยหลักวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) ที่มีจุดมุ่งหมายหลัก คือ เพื่อศึกษาลักษณะของปัญหาจราจร หรือ ลักษณะของผลกระทบด้านจราจร อันเนื่องมาจากการมีโครงการพัฒนา แต่จะทำการวิเคราะห์เฉพาะผลกระทบด้านจราจรที่ตรวจพบในขั้นตอนของการตรวจสอบ (Audit) แล้วพบว่า ผลกระทบด้านจราจรดังกล่าว มีความรุนแรงในระดับที่ควรได้รับการป้องกันหรือลดผลกระทบด้านจราจร โดยผลการวิเคราะห์ (Analysis) ผลกระทบด้านจราจรนี้จะต้องมีรายละเอียดเพียงพอต่อการนำไปใช้ประกอบการกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านจราจรนั้นๆ ได้อย่างเหมาะสมต่อไป

(6) มาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านการจราจร

เนื้อหาในส่วนนี้กล่าวถึงรายละเอียดของมาตรการป้องกันและลดผลกระทบ ซึ่งจะต้องแยกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

- มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสำหรับบริเวณจุดเข้าออกโครงการ
- มาตรการป้องกันและลดผลกระทบภายในพื้นที่โครงการ
- มาตรการป้องกันและลดผลกระทบภายนอกพื้นที่โครงการ

4.3.6 ขั้นตอนการขออนุญาตก่อสร้างโครงการและการขออนุมัติผลการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจร (Approval Procedure)

สำหรับพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานคร ทางกรุงเทพมหานครได้มีการมอบอำนาจโดยผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (เจ้าพนักงานท้องถิ่นตาม พรบ. ควบคุมอาคาร) ให้สำนักการโยธา (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

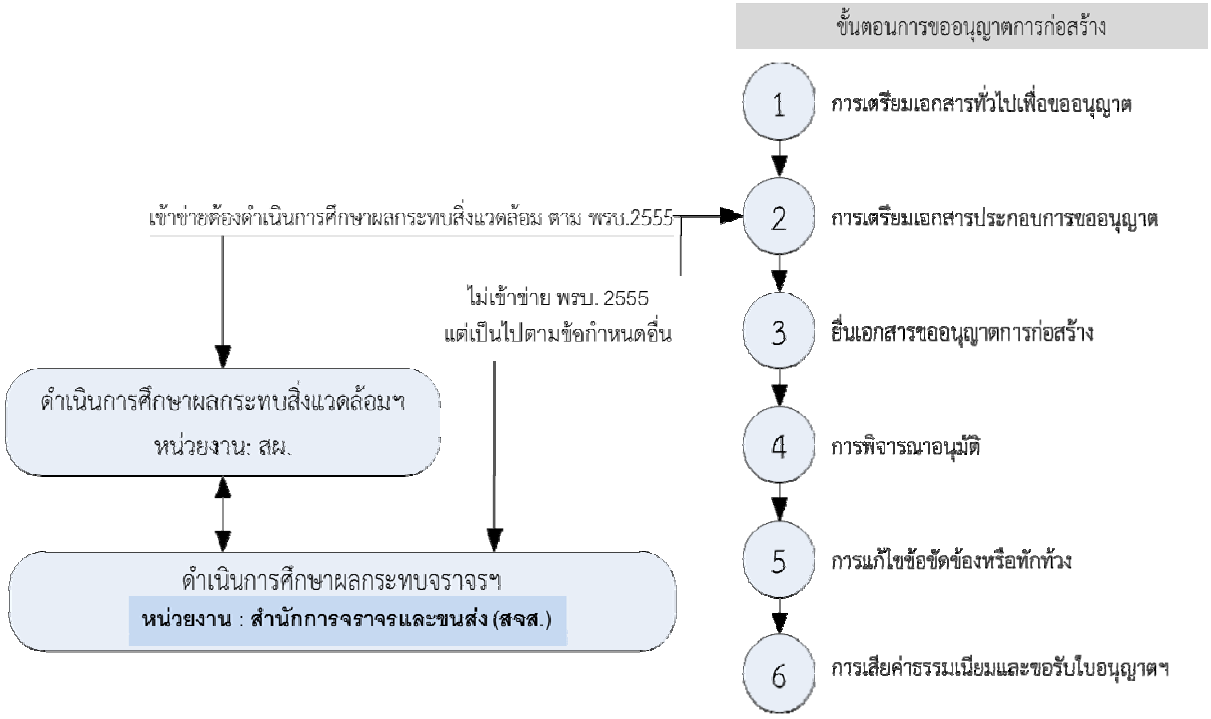
และได้มอบอำนาจให้ ผู้อำนวยการเขตทั้ง 50 สำนักงานเขต พิจารณาอาคารอื่นๆ เช่น อาคารพาณิชย์ อาคารพักอาศัย ตึกแถว ทาวน์เฮาส์ ที่ไม่เข้าเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้น

สำหรับพื้นที่นอกกรุงเทพมหานคร ผู้รับผิดชอบในการขออนุมัติโครงการ ได้แก่ เมืองพัทยา และเทศบาลนครต่างๆ นอกจากนั้นสำหรับขั้นตอนการขออนุมัติผลการศึกษาผลกระทบด้านจราจร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการขออนุญาตก่อสร้างอาคารนั้น ควรประกอบไปด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่

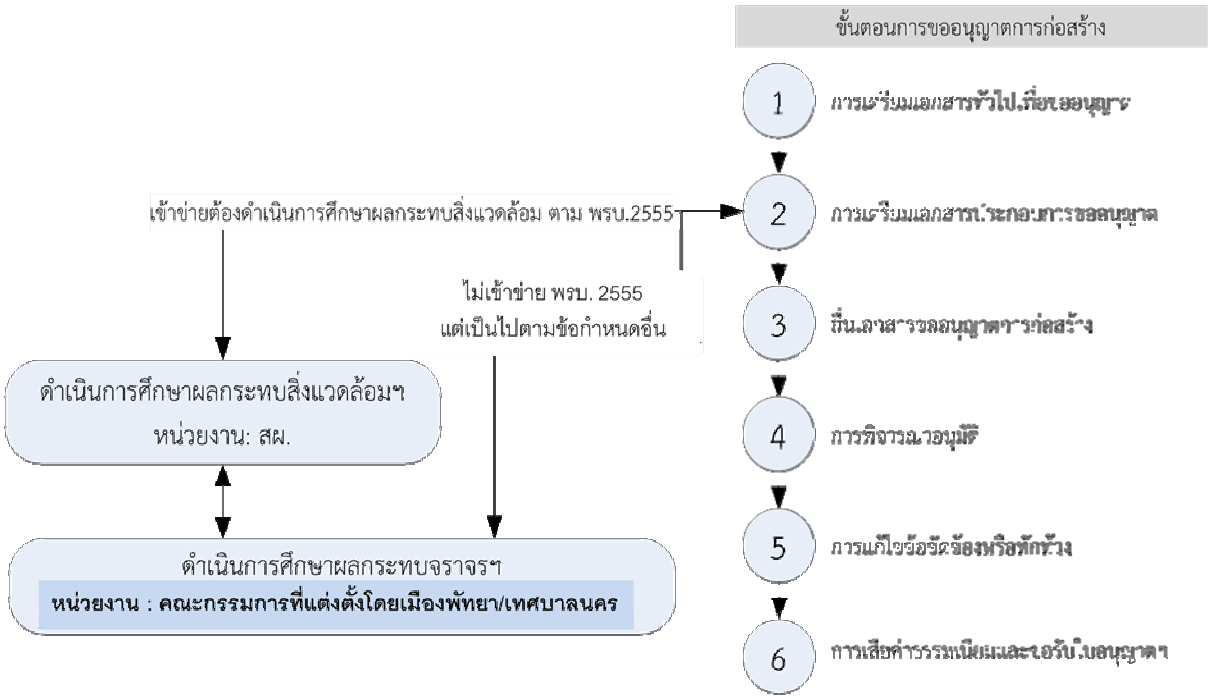
- กรณีก่อสร้างอาคารในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ดังแสดงใน**รูปที่ 4.3-2**
  ควรประกอบไปด้วย สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และสำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.) กรุงเทพมหานคร
- กรณีก่อสร้างอาคารในพื้นที่ต่างจังหวัด ดังแสดงใน**รูปที่ 4.3-3**
  ควรประกอบไปด้วย สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และคณะกรรมการที่แต่งตั้งโดยเมืองพัทยาหรือเทศบาลนคร

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

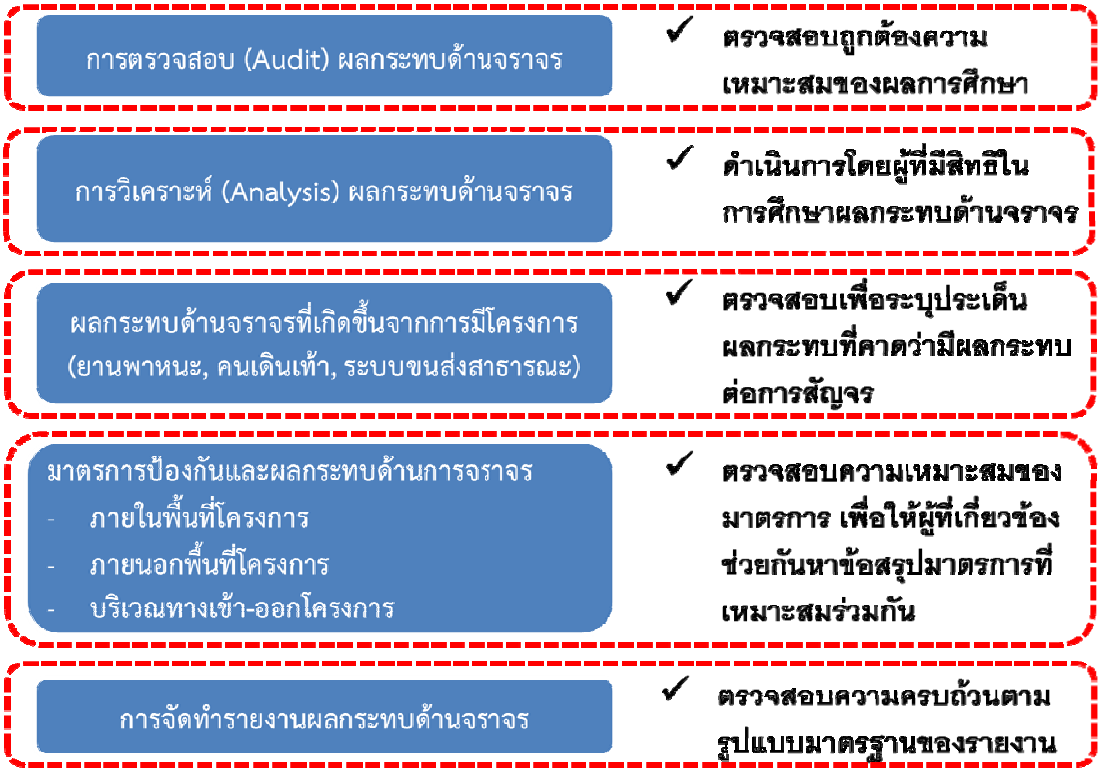
ในส่วนของผู้ตรวจสอบรายงานผลกระทบ เสนอให้เป็นภารกิจของ สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ในกรณีโครงการตั้งอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และเป็นภารกิจของคณะกรรมการที่แต่งตั้งโดยเมืองพัทยาหรือเทศบาลนคร ในกรณีโครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ต่างจังหวัด โดยเสนอแนวทางการตรวจรายงานผลกระทบเพื่อให้ผู้ตรวจสอบรายงานผลกระทบนำไปปฏิบัติ ดังแสดงใน**รูปที่ 4.4-4** โดยในอนาคตเสนอให้มีการจัดฝึกอบรมสำหรับผู้จัดทำรายงานผลกระทบและผู้ตรวจสอบรายงานผลกระทบเพื่อให้มีความสามารถในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและสร้างความความเข้าใจระหว่างกันเป็นการลดโอกาสที่การศึกษาผลกระทบด้านจราจรจะเป็นอุปสรรคขัดขวางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม



รูปที่ 4.3-2 ขั้นตอนการขออนุมัติผลการศึกษาผลกระทบจราจร สำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานคร



รูปที่ 4.3-3 ขั้นตอนการขออนุมัติผลการศึกษาผลกระทบจราจร สำหรับพื้นที่ต่างจังหวัด



รูปที่ 4.3-4 แนวทางการตรวจรายงานผลกระทบ

4.4 การศึกษาและเสนอแนวทางการลดผลกระทบอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ

4.4.1 การกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทางด้านการจราจร

หลังจากดำเนินการศึกษาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการแล้ว สิ่งสำคัญที่สุดคือการนำเสนอกระบวนการแก้ไขหรือลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการต่างๆ ดังกล่าว ซึ่งถือเป็นเป้าหมายสำคัญในการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจรจากการพัฒนาโครงการ การกำหนดมาตรการป้องกันผลกระทบจราจรจะแตกต่างกันไปในแต่ละโครงการ ดังนั้นการศึกษาหาแนวทางและเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจราจรฯ ควรมีการปรึกษากันระหว่างที่ปรึกษาโครงการ คณะกรรมการ และผู้พัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อสาธารณะมากที่สุด

ดัชนีชี้วัดความสำเร็จหรือประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขใดๆ สามารถกำหนดมาตรฐานโดยชุมชนสามารถกำหนดมาตรฐานการเกิดผลกระทบได้ด้วยตนเอง วิธีการกำหนดมาตรฐานที่เป็นสากลและเป็นกลางมากที่สุดคือการใช้ระดับการให้บริการ (Level of Service) เป็นดัชนีชี้วัด เช่น บางชุมชนอาจกำหนดให้ ระดับการให้บริการไม่สามารถลดลงได้เกิน 1 ขั้น หรือ ถ้ามากกว่าต้องมีการศึกษาหามาตรการป้องกันและแก้ไข หรือ บางชุมชนอาจจะกำหนดไว้ว่า ถ้าระดับการให้บริการอยู่ที่นะดับ E หรือ F หลังจากดำเนินการโครงการแล้ว ระดับการให้บริการจะต้องคงที่หรือปรับปรุงให้ดีขึ้นเท่านั้น ทั้งนี้ผู้พัฒนาโครงการควรปรึกษากับคณะกรรมการเรื่องการกำหนดมาตรฐานภายในชุมชน ภายในการประชุมก่อนการดำเนินการเพื่อความเข้าใจและเป็นมาตรฐานในการทำงานเดียวกัน

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

- ความคล่องตัวในการสัญจร หมายถึง การช่วยบรรเทาผลกระทบทางด้านจราจรที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ให้มีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมการจราจรและขนส่งในพื้นที่น้อยที่สุด ทั้งนี้ความคล่องตัวดังกล่าวยังรวมถึงความคล่องตัวในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะและการขัดแย้งของกระแสจราจรระหว่างการเดินทางโดยรถยนต์และการเดินทางโดยรูปแบบการเดินทางอื่นๆ ทั้งใน ส่วนของการเดินเท้า ทางจักรยาน และทางรถโดยสารประจำทาง
- ความปลอดภัยในการสัญจร หมายถึง การช่วยบรรเทาอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากสภาพการจราจรที่เปลี่ยนแปลงจาการพัฒนาโครงการ โดยควรคำนึงถึงภาพรวมของการเดินทางบริเวณโครงการทั้งในส่วนของรถยนต์ จักรยาน การเดินเท้า หรือรถโดยสารสาธารณะ
- ความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ บริเวณโครงการ หมายถึง การช่วยบรรเทาผลกระทบที่มีต่อระยะทางและระยะเวลาในการเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ บริเวณโครงการทั้งในส่วนของรถยนต์ จักรยาน การเดินเท้า หรือรถโดยสารสาธารณะ
- ความเป็นไปได้ในการดำเนินการ การพิจารณานำเสนอมาตรการลดผลกระทบ ในบางกรณีอาจจำเป็นต้องพิจารณาถึงผลกระทบที่เกิดกับบุคคลอื่นๆ ที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินการ ความขัดแย้งทางข้อกฎหมาย และความเป็นไปได้ทางเทคนิค
- เงินลงทุน การพิจารณานำเสนอมาตรการลดผลกระทบ ในบางกรณีอาจจำเป็นต้องพิจารณาถึงข้อจำกัดในด้านการลงทุนโครงการต่างๆ ที่ตั้งอยู่ ในบริเวณใกล้เคียง หรือที่ได้มีการพัฒนาไปก่อนหน้านี้แล้ว เช่น

4.4.2 หน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจราจร

ปัจจุบันมาตรการปรับปรุงแก้ไขผลกระทบจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาที่ดินหรือโครงการใดๆ โดยมากจะเป็นการดำเนินการโดยภาครัฐบาล ซึ่งทำให้การดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอันเนื่องจากผลกระทบของจุดกำเนิดการจราจรที่เกิดใหม่ในปัจจุบันนั้นได้รับการแก้ไขไม่ทั่วถึงหรือล่าช้า ซึ่งในทางปฏิบัตินั้นการดำเนินการมาตรป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านการจราจรฯ ควรเป็นความรับผิดชอบร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชนที่เป็นเจ้าของโครงการ โดยมีเป้าหมายร่วมกัน คือ

- ส่งเสริมให้เกิดการจัดทำโครงการ เพราะโครงการจะช่วยให้เกิดโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคมต่อชุมชนหรือประเทศ
- ร่วมกันหาทางจัดระบบจราจร ทั้งภายในและภายนอกโครงการ เพื่อทำให้โครงการส่งผลกระทบด้านจราจรน้อยที่สุด

ในส่วนหน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจราจรของภาครัฐและเอกชนที่เป็นเจ้าของโครงการ สามารถแบ่งตามพื้นที่ดังนี้

- การปรับปรุงการจราจรภายในพื้นที่โครงการ กำหนดให้เป็นความรับผิดชอบของเจ้าของโครงการ
- การปรับปรุงบริเวณทางเข้าออกโครงการ กำหนดให้เป็นความรับผิดชอบของเจ้าของโครงการ
- การปรับปรุงการจราจรบริเวณพื้นที่โดยรอบโครงการ กำหนดให้เป็นความรับผิดชอบของหน่วยงานราชการ และ/หรือ เจ้าของโครงการ

4.4.3 ตัวอย่างมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านการจราจร

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

1) ตัวอย่างมาตรการสำหรับบริเวณทางเข้าออกโครงการ

การจัดการการเข้าถึงโครงการ มีส่วนสำคัญในการช่วยควบคุม และเพิ่มความสมดุลระหว่างความสะดวกสบายในการเข้าถึงโครงการบริเวณทางเชื่อม เข้า – ออกโครงการต่างๆ และความสะดวกสบายในการจราจร (Mobility) บนโครงข่ายถนนหลัก รวมไปถึงช่วยในการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณศึกษาด้วย การจัดการการเข้าถึงโครงการ ตามหลักการแล้วจะคำนึงถึงการจำกัดและลดการขัดแย้งจราจรในถนนหลักและทางเชื่อมเข้า – ออกต่างๆ ของโครงการ ผ่านทั้งการออกแบบทางกายภาพของโครงการเองและการจัดการที่ดี มาตรการทั่วไปในการจัดการเข้าถึงโครงการ ประกอบด้วยตัวอย่างดังต่อไปนี้

- จัดช่องชะลอความเร็วสำหรับรถที่ต้องการเลี้ยวเข้าโครงการ
- สร้างเกาะกลางถนนสำหรับคนเดินเท้าข้ามถนน
- จัดเตรียมพื้นที่สำหรับการ ขึ้น-ลงรถโดยสารสาธารณะภายในพื้นที่โครงการ
- ย้ายทางเชื่อมเข้า-ออกโครงการ หรือ ทางแยก

- ลดจำนวนทางเชื่อมเข้า-ออกโครงการ
- การออกแบบระยะห่างทางเชื่อมเข้า-ออก กับทางแยกใกล้เคียง
- การออกแบบ ระยะห่าง และที่ตั้งของเกาะกลางถนนเพื่อจำกัด/สนับสนุนการเลี้ยวเข้าสู่โครงการ
- สร้างเกาะกลางถนน และการจำกัดการเลี้ยวขวาออกจากโครงการ
- จัดถนนสายรองเพื่อการเข้าถึงโครงการ หรือการเดินทางไป-มา ระหว่างโครงการ (Service Road System)
- วางแผนทางเชื่อมเข้า-ออกโครงการบนถนนย่อย แทนถนนหลัก
- ออกแบบทางเข้า-ออกของรถจักรยานยนต์แยกจากทางเข้าหลัก

2) *ตัวอย่างมาตรการสำหรับพื้นที่ภายในโครงการ*

กรณีที่ผลการศึกษาบ่งชี้สภาพปัญหาการจราจรที่อาจจะเกิดขึ้นจากสาเหตุของการจราจรภายในพื้นที่โครงการ มาตรการที่ใช้ควรเป็นมาตรการที่ช่วยปรับปรุงสภาพจราจรภายในพื้นที่โครงการดังกล่าว ซึ่งโดยมากเป็นปัญหาจากการเข้า-ออกพื้นที่โครงการกับถนนสายหลัก และปัญหาการติดขัดของการจราจรภายในพื้นที่โครงการซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากการบริหารจัดการเส้นทางการเดินรถที่สับสนหรือการจัดให้มีการจอดรถในพื้นที่ที่ไม่เหมาะสม เป็นต้น มาตรการที่ใช้โดยทั่วไปประกอบด้วยตัวอย่างดังต่อไปนี้

(1) การปรับปรุงการเดินรถภายในโครงการ (Internal Circulation Improvement)

- การปรับปรุงเครื่องหมายจราจร ป้าย เครื่องหมายบนพื้นทางให้เพียงพอและปลอดภัยต่อการจราจร
- การปรับรัศมีของโค้งและมุมเลี้ยวให้เพียงพอสำหรับรถขนาดใหญ่ และโครงสร้างของถนนในโครงการ สะพานหรือองค์ประกอบอื่นๆ จะต้องสามารถรับน้ำหนักของรถขนาดใหญ่ได้
- การออกแบบจุดขึ้นลงสินค้าหรือบริการ และทางเชื่อมจะต้องออกแบบให้ใช้งานได้สะดวกและต้องป้องกันการมองเห็นจากสาธารณะเพื่อความสวยงามและเป็นระเบียบ

(2) การบริหารจัดการพื้นที่จอดรถ (Parking Management)

มาตรการบริหารจัดการพื้นที่จอดรถสามารถใช้ดำเนินการได้ในหลายกรณี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพปัญหาของพื้นที่โครงการซึ่งการบริหารจัดการพื้นที่จอดรถสามารถทำได้ทั้งกรณีที่เป็นการเพิ่มพื้นที่จอดรถภายในอาคาร และการลดพื้นที่จอดรถภายในอาคาร

- การเพิ่มพื้นที่จอดรถภายในอาคาร

พื้นที่อาคารบางพื้นที่มีปริมาณจราจรที่เข้าสู่พื้นที่สูงและมีแนวโน้มของความต้องการในการใช้พื้นที่จอดรถสูงเช่นกัน อาทิ อาคารห้างสรรพสินค้า ซึ่งมีปริมาณของการเดินทางโดยใช้รถยนต์เข้าสู่พื้นที่โครงการสูง ในกรณีเช่นนี้หากพื้นที่จอดรถมีปริมาณไม่เพียงพอกับความต้องการใช้งาน

จะทำให้มีการไหลเวียนของปริมาณจราจรภายในโครงการสูงขึ้นจนอาจเกิดความยาวแถวคอยล้นออกจากอาคารจอดรถเข้าสู่ถนนหลักทำให้มีเกิดผลกระทบต่อการจราจรในพื้นที่โครงการเป็นบริเวณกว้าง ในกรณีนี้วิธีการเพิ่มพื้นที่จอดรถภายในอาคาร จะสามารถลดจุดขัดแย้งในโครงการและลดจำนวนยานพาหนะสะสมที่จะเกิดขึ้น การจัดการที่จอดรถควรมีระบบป้ายที่ได้มาตรฐานและเพียงพอกับที่จอดรถนั้นๆ โดยจะต้องให้มีพื้นที่เพียงพอในการมองเห็นทั้งแนวระดับและแนวดิ่งสำหรับรถขนาดใหญ่ด้วย

- การลดพื้นที่จอดรถภายในอาคาร

  อาคารบางประเภท อาทิ อาคารสำนักงาน ผู้เข้าใช้งานมีทางเลือกในการเดินทางเข้าสู่อาคารได้นอกเหนือจากการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล ไม่ว่าจะเป็นการใช้จักรยานหรือรถโดยสารสาธารณะ ในกรณีนี้หากตัวอาคารตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีการจราจรแออัด และมีระดับการให้บริการของถนนโดยรอบอาคารที่สูงอยู่แล้วนั้นการจัดพื้นที่จอดรถภายในอาคารจำนวนมาก อาจก่อให้เกิดผลกระทบการจราจรเพิ่มขึ้นทั้งภายในและภายนอกอาคาร มากกว่าการลดผลกระทบทางด้านจราจร การลดจำนวนพื้นที่จอดรถภายในอาคารที่เหมาะสมเป็นการควบคุมพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้โครงการในทางอ้อมซึ่งหากประสบผลสำเร็จในการเดินการนั้นการลดพื้นที่จอดรถจะช่วยลดปริมาณจราจรเข้า-ออกโครงการได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้การใช้มาตรการนี้อาจดำเนินการควบคู่ไปกับการมาตรการทางด้านนโยบายและการเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อพื้นที่โครงการกับระบบขนส่งสาธารณะ

- การลดพื้นที่จอดรถภายในอาคารในบริเวณพื้นที่ขัดแย้ง

  นอกเหนือจากการลดพื้นที่จอดรถภายในอาคารจอดรถของโครงการในภาพรวมแล้ว ในบางกรณีการลดพื้นที่จอดรถในบางพื้นที่ของอาคารที่อาจก่อให้เกิดกระแสจราจรขัดแย้งและส่งผลกระทบต่อกระแสจราจรภายในอาคารโดยภาพรวมเป็นอีกมาตรการหนึ่งที่ช่วงเพิ่มประสิทธิภาพในการไหลเวียนของกระแสจราจรภายในโครงการ พื้นที่ที่ควรพิจารณาลดพื้นที่จอดอาทิเช่น บริเวณทางเข้าออกโครงการ บริเวณตู้จำหน่ายบัตรเข้า-ออกโครงการ บริเวณทางขึ้น-ลงระหว่างชั้นอาคาร หรือบริเวณที่อยู่ทางเดินรถสายหลักของอาคาร เป็นต้น

(3) การจัดการความต้องการในการเดินทาง (Travel Demand Management, TDM)

การจัดการความต้องการในการเดินทางประกอบไปด้วย การบริหารจัดการในการขนส่งสินค้าและประชาการผ่านระบบขนส่งที่มีอยู่เดิม ให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุด เป้าหมายของยุทธวิธีนี้คือการลดจำนวนความต้องการการเดินทางของยานพาหนะให้ได้มากที่สุด (เช่น ลดความต้องการในการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว และสนับสนุนการใช้รถโดยสารสาธารณะ) โดยหลักการนี้สามารถนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ได้หลากหลายรูปแบบ เช่น

- การลดขนาดโครงการ
- การปรับเปลี่ยนช่วงเวลาทำงาน หรือช่วงเวลาทำงานที่ยืดหยุ่น เพื่อช่วยลดปริมาณจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน
- การจัดหาและสนับสนุนการใช้อาคารจอดแล้วจร เพื่อต่อรถโดยสารสาธารณะ หรือรถไฟฟ้ามวลชน
- สนับสนุนและสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ แก่ คนเดินเท้า หรือ จักรยาน ในการเดินทางเชื่อมต่อการเดินทาง
- สนับสนุนโครงการที่มีการจัดทำหรือจัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ
- ลดจำนวนการใช้รถส่วนบุคคล ด้วยการลดพื้นที่สำหรับการให้บริการที่จอดรถส่วนบุคคล และการเพิ่มค่าบริการจอดรถ
- สถานีรถไฟฟ้าภายในศูนย์การค้าขนาดใหญ่ (Shopping mall Terminal)
- ลดจำนวนการใช้รถส่วนบุคคล ด้วยการจัดพื้นที่จอดรถพิเศษสำหรับรถที่มีผู้ร่วมเดินทางมาหลายคน (Car Pool)
- ลดจำนวนการใช้รถส่วนบุคคล ด้วยการสนับสนุนให้ผู้ว่าจ้าง, บริษัท หรือ องค์กรต่างๆ ในโครงการ ให้ปรับปรุง ระบบการสื่อสารระหว่างองค์กร เพื่อลดความต้องการในการใช้รถยนต์

3) *ตัวอย่างมาตรการสำหรับพื้นที่ภายนอกโครงการ*

โดยส่วนใหญ่การพัฒนาโครงการใดๆ ในพื้นที่ย่อมมีผลกระทบโดยตรงต่อถนนและทางแยกโดยรอบโครงการ ทั้งนี้หากการวิเคราะห์พบว่าปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อโครงข่ายหรือทางแยกโดยรอบโครงการดังกล่าว ควรดำเนินการให้จัดหามาตรการในการบรรเทาปัญหาซึ่งในภาพรวมเป็นมาตรการในการปรับปรุงถนนหรือทางแยกในทางกายภาพเพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่ดีขึ้น มาตรการที่ใช้โดยทั่วไปคือ การปรับปรุงทางกายภาพ (Roadway Improvements) ทางแยกและถนนบริเวณโดยรอบโครงการ โดยใช้หลักการของอุปสงค์และอุปทาน คือ เมื่อมีการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรหมายความว่ามีการเพิ่มขึ้นของทางฝั่งอุปสงค์ ดังนั้นวิธีการแก้ไขปัญหาโดยตรงคือเพิ่มอุปทานหรือการเพิ่มช่องทางจราจรบนช่วงถนนและทางแยก เป็นต้น มาตรการที่ใช้โดยทั่วไปประกอบด้วยตัวอย่างดังต่อไปนี้

- ปรับปรุงการจัดการทางแยกบนถนนที่ถูกใช้เป็นเส้นทางในการเดินทางเข้าออกโครงการ
- ปรับปรุงจุดกลับรถบนถนนที่ถูกใช้เป็นเส้นทางในการเดินทางเข้าออกโครงการ
- สนับสนุนโครงการที่มีการจัดทำหรือจัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้รถโดยสารสารธารณะ
- จัดหาและสนับสนุนการใช้อาคารจอดแล้วจร เพื่อต่อรถโดยสารสาธารณะ หรือรถไฟฟ้ามวลชน
- สนับสนุนและสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ แก่คนเดินเท้าหรือ จักรยาน ในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างโครงการ

4.5 การศึกษาและเสนอแนะการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ในงานส่วนนี้ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนข้อกฎหมายของประเทศไทย ที่เกี่ยวข้องหรืออาจเกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบทางด้านจราจร อันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ รวมทั้ง เสนอแนะการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยมีผลการศึกษาดังนี้

4.5.1 ข้อกฎหมายของไทยที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร

ข้อกฎหมายในกลุ่มนี้เป็นกลุ่มข้อกฎหมายที่มีเนื้อหาสาระระบุถึง การศึกษาผลกระทบด้านการจราจรอย่างชัดเจน หรือมีเนื้อหาสาระที่ตีความหมายได้ว่ามีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ประเทศไทยมีการบังคับใช้ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร 3 รายการ ได้แก่

(1) มติคณะรัฐมนตรี (วันที่ 12 มีนาคม 2545) เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัด

มติคณะรัฐมนตรี (วันที่ 12 มีนาคม 2545) เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัด ได้ระบุข้อความที่แสดงถึงความเกี่ยวข้องโดยตรงกับ การศึกษาผลกระทบด้านการจราจร ไว้ในข้อ 2.2 ดังนี้

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

จากมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว สรุปได้ว่า คณะรัฐมนตรี ได้กำหนดหลักเกณฑ์การใช้ที่ราชพัสดุหรือที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลาง หรือของวัดเพื่อประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ไว้ โดยกำหนดว่า ที่ดินดังกล่าวต้องเป็นที่ดินที่อยู่ตามเงื่อนไข 3 รายการ ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.5-1** คือ

- เป็นที่ดินที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน ซึ่งหมายถึง พื้นที่ในเขตถนนวงแหวนรัชดาภิเษกและพื้นที่นอกเขตที่อยู่ในระยะ 200 เมตร จากแนวเขตทางถนนวงแหวนรัชดาภิเษก หรือ
- เป็นที่ดินที่อยู่ในเขตเทศบาลนครที่มีความแออัดของการจราจร หรือ
- เป็นที่ดินที่มีขนาดตั้งแต่ 1 ไร่ขึ้นไป

มติคณะรัฐมนตรี ดังกล่าว ได้ระบุไว้ว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินดังกล่าวจะต้องเสนอรายละเอียดข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบต่อสภาพการจราจรที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ประเมินผลกระทบต่อสภาพจราจรภายในพื้นที่หรือโครงข่ายถนนใกล้เคียงโดยรอบที่ได้รับอิทธิพล ซึ่งเกิดจากการเปลี่ยนแปลงลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน พร้อมทั้งเสนอแนวทางควบคุมป้องกันและลดผลกระทบที่เกิดขึ้น

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

ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่กรุงเทพมหานคร พ.ศ.2548 ได้ระบุข้อความที่แสดงถึงความเกี่ยวข้องโดยตรงกับ การศึกษาผลกระทบด้านการจราจร ไว้ในข้อ 4 (ข) และ 4 (ค) ดังนี้

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

จากข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ดังกล่าว สรุปได้ว่า กรุงเทพมหานคร ได้กำหนดให้พื้นที่ในท้องที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งระบุตามแผนที่ท้าย ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร นี้ โดยกำหนดให้บางส่วนในท้องที่กรุงเทพมหานครห้ามบุคคลใดก่อสร้างอาคารพาณิชยกรรมประเภทค้าปลีกค้าส่งโดยเด็ดขาด และกำหนดให้ยกเว้นการห้ามบุคคลใดก่อสร้างอาคารพาณิชยกรรมประเภทค้าปลีกค้าส่งในบางส่วนในท้องที่กรุงเทพมหานคร แต่ทั้งนี้ขอบเขตของขนาดพื้นที่ใช้สอยในการก่อสร้างอาคารพาณิชยกรรมประเภทค้าปลีกค้าส่ง จะต้องเป็นตามที่กำหนดไว้ในแต่ละท้องที่ และการก่อสร้างต้องเป็นไปตามข้อกำหนดต่างๆ ที่ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร นี้กำหนดไว้ รวมถึงได้ระบุให้ ต้องมีแผนผังการจัดการจราจรและแนวทางแก้ไขผลกระทบด้านการจราจรที่ได้รับความเห็นชอบจากกรุงเทพมหานคร กรณีมีที่จอดรถยนต์ตั้งแต่ 100 คัน ขึ้นไป ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.5-1**

โดยข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้ กำหนดให้ “อาคารพาณิชยกรรมประเภทค้าปลีกค้าส่ง” หมายถึง อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อการพาณิชยกรรมในอาคารหลังเดียวหรือหลายหลัง ที่มีพื้นที่ใช้สอยอาคารรวมกันเพื่อประกอบกิจการขายปลีกขายส่งสินค้าอุปโภคและบริโภคหลากหลายประเภทที่ใช้ในชีวิตประจำวัน ตั้งแต่ 300 ตารางเมตรขึ้นไป แต่ไม่หมายความรวมถึง ตลาดตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข และอาคารที่ใช้เฉพาะเพื่อส่งเสริมหรือจำหน่ายสินค้าซึ่งเป็นผลิตผล หรือผลิตภัณฑ์ของชุมชน”

(3) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 48 มาตรา 49 และมาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 (แก้ไขโดยมาตรา 114 แห่งพระราชกฤษฎีกาแก้ไขบทบัญญัติให้สอดคล้องกับ การโอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยความเห็นชอบของ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ลงนามในประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 24 เมษายน พ.ศ. 2555 โดยมีการกำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการที่ต้องจัดทำ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.5-1**

ทั้งนี้ การจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ระบุไว้ใน พระราชบัญญัติและประกาศที่กล่าวมาข้างต้น ได้มีการกำหนดให้มีการ ศึกษาผลกระทบด้านการจราจร ไว้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยต้องมีรายละเอียดที่เกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร ที่ครอบคลุมเนื้อหาดังต่อไปนี้

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

ตารางที่ 4.5-1 ลักษณะของโครงการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรตามข้อกฎหมายของไทยในปัจจุบัน

ลำดับที่	ประเภทของโครงการ	ขนาดของโครงการ	ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ	ที่มา
1	ที่ราชพัสดุหรือที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลาง หรือของวัดที่นำไปใช้เพื่อประโยชน์ในเชิงพาณิชย์	ทุกขนาด	อยู่ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน ซึ่งหมายถึง พื้นที่ในเขตถนนวงแหวนรัชดาภิเษกและพื้นที่นอกเขตที่อยู่ในระยะ 200 เมตรจากแนวเขตทางถนนวงแหวนรัชดาภิเษก	1
		ทุกขนาด	ที่ดินที่อยู่ในเขตเทศบาลนครที่มีความแออัดของการจราจร (เทศบาลนครปรากฏรายชื่อตามภาคผนวก จ)	1
		ที่ดินที่มีขนาดตั้งแต่ 1 ไร่ขึ้นไป	ทุกพื้นที่	1
2	อาคารพาณิชย กรรมประเภทค้าปลีกค้าส่งตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร	มีจำนวนที่จอดรถตั้งแต่ 100 คันขึ้นไป	ภายในบริเวณที่ 2 และบริเวณที่ 3 ซึ่งระบุตามแผนที่ท้าย ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร นี้	2
3	อาคารที่ตั้งริมแม่น้ำ ฝั่งทะเล ทะเลสาบ ชายหาด หรือที่อยู่ใกล้หรือในอุทยานแห่งชาติ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ซึ่งเป็นบริเวณที่อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ความสูงตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไป หรือ มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกันตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตรขึ้นไป	มีที่ตั้งริมแม่น้ำ ฝั่งทะเล ทะเลสาบ ชายหาด หรือที่อยู่ใกล้หรือในอุทยานแห่งชาติ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ซึ่งเป็นบริเวณที่อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม	3
4	อาคารสรรพสินค้า อาคารพาณิชย์ ศูนย์การค้า หรืออาคารที่ใช้ในการประกอบธุรกิจค้าปลีกหรือค้าส่ง	ความสูงตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไป หรือ มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกันตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตรขึ้นไป	ทุกพื้นที่	3
5	อาคารที่ใช้เป็นสำนักงานหรือที่ทำการเอกชน	ความสูงตั้งแต่ 23 เมตรขึ้นไป หรือ มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกันตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตรขึ้นไป	ทุกพื้นที่	3

ตารางที่ 4.5-1 ลักษณะของโครงการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรตามข้อกฎหมายของไทยในปัจจุบัน (ต่อ)

ลำดับที่	ประเภทของโครงการ	ขนาดของโครงการ	ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ	ที่มา
6	อาคารอยู่อาศัยรวม	จำนวนห้องพักตั้งแต่ 80 ห้อง ขึ้นไป หรือมีพื้นที่ใช้สอย ตั้งแต่ 4,000 ตารางเมตร ขึ้นไป	ทุกพื้นที่	3
7	การจัดสรรที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัย หรือเพื่อประกอบการพาณิชย์	จำนวนที่ดินแปลงย่อยตั้งแต่ 500 แปลงหรือเนื้อที่เกินกว่า 100 ไร่	ทุกพื้นที่	3
8	โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล	มีเตียงสำหรับผู้ป่วยไว้ค้างคืน ตั้งแต่ 30 เตียง ขึ้นไป	ตั้งอยู่ใกล้แม่น้ำ ฝั่งทะเล ทะเลสาบ หรือชายหาด ในระยะ 50 เมตร	3
		มีเตียงสำหรับผู้ป่วยไว้ค้างคืน ตั้งแต่ 60 เตียง ขึ้นไป	ตั้งอยู่ในพื้นที่อื่นๆ	3
9	โรงแรมหรือสถานที่พักตากอากาศ	80 ห้อง ขึ้นไป หรือมีพื้นที่ใช้สอยตั้งแต่ 4,000 ตารางเมตร ขึ้นไป	ทุกพื้นที่	3
10	โรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรม หรือ โครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับนิคมอุตสาหกรรม หรือโครงการจัดสรรที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรม	เป็นไปตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯ	ทุกพื้นที่	3

ที่มา: 1. มติคณะรัฐมนตรี (วันที่ 12 มีนาคม 2545) เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุและที่ดินอันเป็น ศาสนสมบัติกลางหรือของวัด
2. ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่กรุงเทพมหานคร พ.ศ.2548
3. ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 24 เมษายน พ.ศ. 2555

4.5.2 ข้อกฎหมายของไทยที่เกี่ยวข้องโดยอ้อมกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร

ข้อกฎหมายในกลุ่มนี้ เป็นกลุ่มข้อกฎหมายที่ไม่ได้ระบุถึงการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรอย่างชัดเจน แต่มีเนื้อหาสาระที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร คือ มีการระบุถึงการจัดการที่จอดรถหรือทางเชื่อมเข้าออกของโครงการพัฒนาที่อาจส่งผลกระทบต่อการจราจร จากการศึกษาพบว่าประเทศไทยมีการบังคับใช้ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร ได้แก่

(1) ประกาศ กรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดแบบหนังสือแจ้งความประสงค์จะก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน หรือเคลื่อนย้ายอาคาร หรือเปลี่ยนการใช้อาคารโดยไม่ยื่นคำขอรับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น แบบใบรับแจ้ง และ แบบหนังสือแจ้งให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นตรวจสอบ การก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเคลื่อนย้ายอาคาร (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2545

ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครในฐานะเจ้าพนักงานท้องถิ่น ได้ยกเลิกความบางส่วนของ ประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดแบบหนังสือแจ้งความประสงค์จะก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน หรือเคลื่อนย้ายอาคาร หรือเปลี่ยนการใช้อาคารโดยไม่ยื่นคำขอรับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น แบบใบรับแจ้ง และแบบหนังสือแจ้งให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นตรวจสอบ การก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเคลื่อนย้ายอาคาร (ฉบับที่ 1) ลงวันที่ 3 กันยายน พ.ศ. 2535 แล้วทำการแก้ไขความบางส่วนดังกล่าวและลงนามใน ประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดแบบหนังสือแจ้งความประสงค์จะก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน หรือเคลื่อนย้ายอาคาร หรือเปลี่ยนการใช้อาคารโดยไม่ยื่นคำขอรับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น แบบใบรับแจ้ง และแบบหนังสือแจ้งให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นตรวจสอบ การก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเคลื่อนย้ายอาคาร (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 18 มกราคม พ.ศ.2545 โดยกำหนดให้ในการแจ้งความประสงค์จะก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน หรือเคลื่อนย้ายอาคาร หรือเปลี่ยนการใช้อาคาร ต้องมีการจัดเตรียมแผนผังการจัดการจราจรที่ได้รับความเห็นชอบจาก สำนักการจราจรและขนส่ง กรณีมีที่จอดรถตั้งแต่ 300 คัน ขึ้นไป ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของหลักฐานการรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหรือหลักฐานการได้รับอนุญาต หรือการได้รับความเห็นชอบเกี่ยวกับอาคารที่จะทำการก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน

ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้สรุป ลักษณะของโครงการที่จะต้องทำการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านการจราจรตามประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดแบบหนังสือแจ้งความประสงค์จะก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน หรือเคลื่อนย้ายอาคาร หรือเปลี่ยนการใช้อาคารโดยไม่ยื่นคำขอรับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น แบบใบรับแจ้ง และแบบหนังสือแจ้งให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นตรวจสอบ การก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเคลื่อนย้ายอาคาร (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2545 ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.5-2**

ตารางที่ 4.5-2 ลักษณะของโครงการที่เกี่ยวข้องโดยอ้อมกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรตามข้อกฎหมายของไทยในปัจจุบัน

ลำดับที่	ประเภทของโครงการ	ขนาดของโครงการ	ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ	ที่มา
1	อาคาร ตามประกาศ กทม.	มีจำนวนที่จอดรถตั้งแต่ 300 คันขึ้นไป	ไม่ระบุ	1

ที่มา: 1. ประกาศ กรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดแบบหนังสือแจ้งความประสงค์จะก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน หรือเคลื่อนย้ายอาคาร หรือเปลี่ยนการใช้อาคารโดยไม่ยื่นคำขอรับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น แบบใบรับแจ้ง และ แบบหนังสือแจ้งให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นตรวจสอบ การก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเคลื่อนย้ายอาคาร (ฉบับที่ 2)

(2) ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการควบคุมอาคารนี้ เป็นข้อบัญญัติที่มีรายละเอียดของเนื้อหาตามมาตรา 8 (1) ถึง (8) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่เกี่ยวกับข้อกำหนดต่างๆ เพื่อควบคุมการก่อสร้างอาคารในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีเนื้อหาส่วนใหญ่ซ้ำซ้อนกับกฎกระทรวงที่ออกตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 มาตรา 8(1) ถึง (8) และข้อกำหนดที่เกี่ยวกับประเภทอาคารที่ต้องจัดให้มีที่จอดรถ ที่กลับรถ และทางเข้าออกของรถ มีการเพิ่มขึ้นหลายประเภท แต่เกณฑ์คิดจำนวนที่จอดรถส่วนใหญ่ ก็จะซ้ำซ้อนกับกฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2517) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พุทธศักราช 2479

ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครนี้ มีส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางด้านจราจรอยู่ใน “หมวด 9: อาคารจอดรถ ที่จอดรถ ที่กลับรถและทางเข้าออกของรถ” มีการกำหนดประเภทของอาคารที่จะต้องจัดที่จอดรถ ทางเข้า-ออกอาคาร รวมถึงที่จอดรถต่อหน่วยพื้นที่ของอาคาร ระยะทางน้อยที่สุดของทางเข้า-ออกอาคารกับถนนทางแยก และสะพาน โดยสรุปของเนื้อหาในหมวด ดังกล่าวมีดังนี้

ส่วนที่ 1 ที่จอดรถ ที่กลับรถ และทางเข้า-ออกของรถ กล่าวถึงข้อกำหนดให้อาคาร 18 ชนิดอาคาร ต้องมีที่จอดรถ ที่กลับรถ และทางเข้าออกของรถไว้ โดยมีข้อกำหนดย่อย ดังนี้

(ก) การจัดพื้นที่จอดรถสำหรับชนิดอาคารต่างๆ
(ข) การคำนวนที่จอดรถตามที่ ให้คำนวนโดยใช้พื้นที่ใช้สอยรวมกัน หรือประเภทอาคารโดยให้ใช้จำนวนที่จอดรถรวมที่มากกว่าเป็นเกณฑ์
(ค) ลักษณะของขนาดที่จอดรถ
(ง) การจัดการทางเข้า-ออกที่จอดรถ ถ้าที่จอดรถอยู่นอกบริเวณอาคาร
(จ) ขนาดทางเข้า-ออก ที่จอดรถ
(ฉ) แนวศูนย์กลางปากทางเข้า-ออก ของรถ
(ช) ทางเข้า-ออกของรถ จากที่จอดรถ หรืออาคารจอดรถ ที่มีที่จอดตั้งแต่ 15 คันขึ้นไป
(ซ) ที่ตั้งแนวศูนย์กลางทางเข้า-ออก ของรถ

ส่วนที่ 2 อาคารจอดรถ กล่าวถึงการกำหนดขนาดของอาคารจอดรถที่มีพื้นที่รวมกันตั้งแต่ 300 ตารางเมตร ขึ้นไปให้อยู่ในบังคับตามข้อบัญญัตินี้ และมีการเพิ่มข้อกำหนดบางอย่างเพิ่มขึ้นมา

(3) กฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2517) ออกตามความใน พระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2479

กฎกระทรวงฉบับนี้ เป็นกฎกระทรวงที่กำหนดเกี่ยวกับการจัดพื้นที่จอดรถของอาคาร จำนวน 8 ประเภท ที่ต้องมีจำนวนที่จอดรถตามขนาดพื้นที่ของอาคารที่จะขออนุญาตก่อสร้างในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและในเขตเทศบาลทุกแห่ง หรือในเขตท้องที่ที่ได้มีพระราชกฤษฎีกาให้ใช้พระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2479 ให้ใช้บังคับ ซึ่งมีการคำนวณจำนวนที่จอดรถของอาคารทั้ง 8 ประเภท ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและในเขตเทศบาลแตกต่างกัน โดยในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีการกำหนดจำนวนรถมากกว่าในเขตเทศบาลถึงสองเท่า

กฎกระทรวงฉบับที่ 7 นี้ ได้ระบุชนิดอาคารที่กำหนดที่จอดรถยนต์ ดังนี้

(ก) โรงมหรสพ ซึ่งมีพื้นที่สำหรับจัดที่นั่งสำหรับคนดูตั้งแต่ 500 คนขึ้นไป

(ข) โรงแรม ซึ่งมีห้องพักตั้งแต่ 30 ห้องขึ้นไป

(ค) อาคารชุด ซึ่งมีพื้นที่แต่ละครอบครัวตั้งแต่ 60 ตารางเมตรขึ้นไป

(ง) ภัตตาคาร ซึ่งมีพื้นที่สำหรับตั้งโต๊ะอาหารตั้งแต่ 150 ตารางเมตรขึ้นไป

(จ) ห้างสรรพสินค้า ซึ่งมีพื้นที่ตั้งแต่ 300 ตารางเมตรขึ้นไป

(ฉ) สำนักงาน ซึ่งมีพื้นที่ตั้งแต่ 300 ตารางเมตรขึ้นไป

(ช) อาคารขนาดใหญ่ ซึ่งมีพื้นที่ตั้งแต่ 2,000 ตารางเมตรขึ้นไป หรือมีพื้นที่ตั้งแต่ 1,000 ตารางเมตรขึ้นไป และสูงตั้งแต่ 15 เมตรขึ้นไป

(ซ) ห้องโถงของโรงแรมตาม (ข) หรือภัตตาคารตาม (ง) หรืออาคารขนาดใหญ่ตาม (ช)

(4) ระเบียบกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการขออนุญาตตัดคันหินทางเท้า ลดระดับคันหินทางเท้าและทำทางเชื่อมในที่สาธารณะ พ.ศ. 2531

ระเบียบกรุงเทพมหานครนี้ เป็นระเบียบ ข้อบังคับ ที่กำหนดขึ้นเพื่อให้การตัดคันหินทางเท้า การลดระดับคันหินทางเท้า และการทำทางเชื่อมในที่สาธารณะ มีความเรียบร้อย เป็นประโยชน์ต่อการจราจรและความปลอดภัยแก่ผู้สัญจร โดยการตัดคันหินทางเท้า การลดระดับคันหินทางเท้า และการทำทางเชื่อมในที่สาธารณะ จะกระทำได้ต่อเมื่อได้รับอนุญาต โดยผู้ขออนุญาตต้องปฏิบัติตามที่ระเบียบกรุงเทพมหานครนี้กำหนดไว้ แล้วยื่นคำขออนุญาตพร้อมแบบแปลนแผนผังและรายการละเอียด จำนวน 3 ชุด ณ สำนักงานเขตท้องที่ ในกรณีที่ขอเชื่อมต่อกับถนนหรือซอยที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานเขต ผู้อำนวยการเขตจะเป็นผู้พิจารณาอนุญาต ในกรณีที่ขอเชื่อมต่อกับถนนหรือซอยที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักการโยธา ให้สำนักงานเขตส่งเรื่องให้สำนักการโยธา เพื่อเสนอผู้อำนวยการสำนักการโยธาพิจารณาอนุญาต แล้วแจ้งให้สำนักงานเขตเป็นผู้ออกใบอนุญาต

(5) พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518

เป็นกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับการให้อำนาจรัฐมนตรีออกกฎกระทรวงกำหนดเกี่ยวกับการจัดทำผังประเทศ ผังภาค ผังจังหวัด ผังเมืองรวมชุมชนต่างๆ และผังเฉพาะที่จะต้องตราเป็นพระราชบัญญัติเท่านั้น เพื่อกำหนดประโยชน์การใช้สอยที่ดินในแต่ละบริเวณภายในผังนั้นๆ ซึ่งอาจจะมีการกล่าวถึงการขยายถนนที่มีอยู่เดิม และการตัดถนนใหม่เพิ่มขึ้นในเขตของผังเมืองบางแห่งรวมอยู่ด้วย

มาตรา 4 วรรคหนึ่ง ได้นิยาม คำว่า "การผังเมือง" ไว้ว่า การวาง จัดทำและดำเนินการให้เป็นไปตามผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะในบริเวณเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท เพื่อสร้างหรือพัฒนาเมืองหรือส่วนของเมืองขึ้นใหม่หรือแทนเมืองหรือส่วนของเมืองที่ได้รับความเสียหายเพื่อให้มีหรือทำให้ดียิ่งขึ้นซึ่งสุขลักษณะ ความสะดวกสบาย ความเป็นระเบียบ ความสวยงามการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน ความปลอดภัยของประชาชน และสวัสดิภาพของสังคม เพื่อส่งเสริมการเศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อม เพื่อดำรงรักษาหรือบูรณะสถานที่และวัตถุที่มีประโยชน์หรือคุณค่าในทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ หรือโบราณคดี หรือ เพื่อบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติ ภูมิประเทศที่งดงาม หรือมีคุณค่าในทางธรรมชาติ" ตามความดังกล่าว การผังเมืองจึงประกอบไปด้วย ผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะ

(ก) ผังเมืองรวม หมายความว่า "แผนผัง นโยบายและโครงการ รวมทั้งมาตรการควบคุมโดยทั่วไป เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา และการดำรงรักษาเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบทในด้านการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณูปโภค บริการสาธารณะและสภาพแวดล้อม เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของการผังเมือง" ผังเมืองรวมมีอายุบังคับใช้ 5 ปี และขยายอายุได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละไม่เกิน 1 ปี

(ข) ผังเมืองเฉพาะ หมายความว่า "แผนผังและโครงการดำเนินการเพื่อพัฒนาหรือดำรงรักษาบริเวณเฉพาะแห่งหรือกิจการที่เกี่ยวข้อง ในเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท เพื่อประโยชน์แก่การผังเมือง" ผังเมืองเฉพาะนี้จะใช้บังคับโดยออกเป็นพระราชบัญญัติ

(6) กฎกระทรวง ฉบับที่ 41 (พ.ศ. 2537) ออกตามความใน พระราชบัญญัติควบคุมอาคารก่อสร้าง พ.ศ. 2522

เป็นกฎกระทรวงที่กำหนดเกี่ยวกับพื้นที่ขนาดความกว้างยาวของรถ การจัดพื้นที่จอดรถในลักษณะต่างๆ กัน และกำหนดลักษณะของอาคารจอดรถ ซึ่งติดตั้งระบบยกรถขึ้นลงระหว่างชั้นของอาคารด้วยลิฟต์ เหตุผลในการประกาศใช้ คือ เป็นการปรับปรุงการกำหนดลักษณะของที่จอดรถ และเพิ่มข้อกำหนดลักษณะของอาคารที่จอดรถซึ่งติดตั้งระบบยกรถขึ้นลงระหว่างชั้นของอาคารด้วยเครื่องจักรกล ตามกฎกระทรวงฉบับเก่า ให้สอดคล้องกับสภาวะการณ์ ที่ปรากฏว่าเนื้อที่สำหรับจอดรถมักมีจำนวนจำกัด และเพื่อความมั่นคงแข็งแรง ความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกจราจร

4.5.3 ร่างข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร

ข้อกฎหมายในกลุ่มนี้ เป็นกลุ่มข้อกฎหมายที่มีการระบุถึงการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรอย่างชัดเจน แต่ยังไม่มีการบังคับใช้ข้อกฎหมาย เพราะยังเป็นเพียงแค่ร่างข้อกฎหมาย ได้แก่

(1) ร่างข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การศึกษาผลกระทบการจราจร

กรุงเทพมหานคร อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 9 และมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับ มาตรา 31 มาตรา 35 มาตรา 48 มาตรา 49 และมาตรา 50 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย และมาตรา 97 แห่งพระราชบัญญัติ ระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 กรุงเทพมหานคร โดยความเห็นชอบของ สภากรุงเทพมหานคร จึงตราข้อบัญญัติขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ข้อบัญญัตินี้เรียกว่า “ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การศึกษาผลกระทบการจราจร พ.ศ. .....”

ข้อ 2 ข้อบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ 3 บรรดาเทศบัญญัติ ข้อบัญญัติ ข้อบังคับ ระเบียน ประกาศหรือคำสั่งอื่นใดในส่วนที่ได้บัญญัติไว้แล้วในข้อบัญญัตินี้ หรือซึ่งขัดแย้งกับข้อบัญญัตินี้ให้ใช้บัญญัตินี้แทน

ข้อ 4 ให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครรักษาการตามข้อบัญญัตินี้ และมีอำนาจออกข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศหรือคำสั่งเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามข้อบัญญัตินี้

(2) ร่างกฎกระทรวงกำหนดพื้นที่หรือสิ่งที่สร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นที่จอดรถ ที่กลับรถ และทางเข้าออกของรถสำหรับอาคารบางชนิดหรือบางประเภท ลักษณะและรายละเอียดของอาคารจอดรถ และกำหนดให้ลานเพื่อใช้สำหรับจอดรถเป็นอาคารตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร

ร่างกฎหมายนี้ จัดทำขึ้นเพื่อปรับปรุงข้อกำหนดเกี่ยวกับประเภทของอาคารที่ต้องจัดให้มีที่จอดรถ จำนวน ลักษณะและขนาดของที่จอดรถ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ซึ่งมุ่งเน้นให้ผู้ใช้บริการอาคารได้เปลี่ยนมาใช้ใช้ระบบขนส่งมวลชนของรัฐ ซึ่งเป็นมาตรการที่จะช่วยลดความแออัดด้านการจราจร ซึ่งได้กำหนดให้อาคารที่จัดให้มีที่จอดรถตั้งแต่ 100 คันขึ้นไป หรืออาคารจอดรถและลานจอดรถที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 2,000 ตารางเมตรขึ้นไป ที่ก่อสร้างในพื้นที่การจราจรหนาแน่นมาก และอาคารที่จัดให้มีที่จอดรถตั้งแต่ 300 คันขึ้นไป อาคารจอดรถหรือลานจอดรถที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 6,000 ตารางเมตร ขึ้นไปที่ก่อสร้างในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นปานกลางหรือพื้นที่การจราจรหนาแน่นน้อย ต้องทำการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรตามมาตรฐานที่ คจร. กำหนด ยื่นประกอบในการขออนุญาตก่อสร้างอาคาร เว้นแต่อาคารนั้นจะมีการทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้มีการศึกษาผลกระทบด้านการจราจรไว้แล้ว

ร่างกฎกระทรวงฯ ดังกล่าว กรมโยธาธิการและผังเมือง ได้นำแนวคิดการออกกฎหมาย ระบบสมรรถนะ (Performance-Based) มาใช้ในบางเรื่อง กล่าวคือ ได้มีการนำสภาพแวดล้อมรอบข้าง มาใช้ประกอบการกำหนดที่จอดรถสำหรับอาคารบางชนิดหรือบางประเภท รวมทั้ง ได้มีการกำหนดให้การจัดที่จอดรถจำนวนมากในพื้นที่ที่มีชุมชนหนาแน่นต้องจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบจราจรให้เป็นไปตามมาตรฐานของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก โดยไม่ต้องให้หน่วยราชการใดมารับรองรายงานนั้นอีก ดังนั้น หากร่างกฎกระทรวงฯ นี้มีผลบังคับใช้ ก็น่าจะสามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้ในระดับหนึ่ง

4.5.4 การวิเคราะห์ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องหรืออาจเกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาจราจร

(1) การวิเคราะห์กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มีมาตราที่เกี่ยวข้องโดยตรง 2 มาตรา คือ มาตรา 46 และ มาตรา 48 ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

(ก) มาตรา 46

มาตรา 46 บัญญัติว่า “เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้รัฐมนตรี โดยความเห็นชอบของ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชนที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอขอความเห็นชอบตาม มาตรา 47 มาตรา 48 และมาตรา 49”

(ข) มาตรา 48

มาตรา 48 วรรคแรก บัญญัติว่า “ในกรณีที่โครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตาม มาตรา 46 เป็นโครงการหรือกิจการซึ่งจะต้องได้รับอนุญาตจากทางราชการตามกฎหมายก่อนเริ่มการก่อสร้างหรือดำเนินการ ให้บุคคลผู้ขออนุญาตเสนอ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่อเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจตามกฎหมายนั้น และต่อ สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม โดยการเสนอรายงานดังกล่าว อาจจะทำเป็น รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีกำหนด ตามมาตรา 46 วรรคสองได้”

มาตรา 48 วรรคสอง บัญญัติว่า “ให้เจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาตตามกฎหมาย รอการสั่งอนุญาตสำหรับโครงการหรือกิจการตามวรรคหนึ่งไว้ก่อน จนกว่าจะทราบผลการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามมาตรา 49 จาก สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม”

ประกาศ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2535) และฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2539) กำหนดประเภทและขนาดของอาคารบางชนิดหรือบางประเภทเช่น อาคารสูงตั้งแต่ 23.00 เมตรขึ้นไป อาคารที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตรขึ้นไป และอาคารชุดพักอาศัย (คอนโดมิเนียม) อาคารที่อยู่อาศัยรวม (แฟลต หรือ อพาร์ทเมนต์) โรงแรมที่มีจำนวนห้องชุดหรือห้องพักตั้งแต่ 80 ห้องขึ้นไป เจ้าของอาคารจะต้อง

จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment หรือ EIA) ตามมาตรา 46 ยื่นเสนอต่อ สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อให้ สผ. นำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาเห็นชอบ

โดย สผ. จะต้องตรวจสอบรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้อง หากไม่ถูกต้องครบถ้วนให้แจ้งผู้ขออนุญาตทราบภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ได้รับการเสนอรายงาน แต่ถ้ารายงานนั้นถูกต้องหรือได้แก้ไขถูกต้องครบถ้วน สผ. จะต้องพิจารณาเสนอความเห็นเบื้องต้นให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับการเสนอรายงานเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา ซึ่ง คณะกรรมการผู้ชำนาญการ จะต้องพิจารณาให้แล้วเสร็จภายใน 45 วัน นับแต่วันที่ได้รับรายงานจาก สผ. เมื่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว เจ้าของอาคารจึงจะนำผลการพิจารณารายงาน EIA นี้ไปใช้ประกอบการยื่นขอรับใบอนุญาตก่อสร้างอาคารตามมาตรา 21 หรือแจ้งการก่อสร้างอาคารตามมาตรา 39 ทวิ ต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารได้ จะเห็นว่าระยะเวลาตั้งแต่ผู้เสนอรายงาน EIA ต่อ สผ. จนกระทั่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาแล้วเสร็จ ต้องใช้เวลาไม่น้อยกว่า 75 วัน

ในกรณีที่เอกสารที่เกี่ยวข้องครบถ้วนและรายงานถูกต้องตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนด โดย สผ. และคณะกรรมการผู้ชำนาญการ มิได้ทักท้วง และไม่นับระยะเวลาทางด้านธุรการที่ สผ. นำเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการ พิจารณาอีกประมาณ 15 วันเป็นอย่างน้อย จะเห็นได้ว่าระยะเวลาที่ต้องใช้ในขั้นตอนการพิจารณารายงาน EIA ของ สผ. ไม่น้อยกว่า 90 วัน ในทางปฏิบัติมักจะมีข้อทักท้วงของ สผ. และคณะกรรมการฯ ในบางครั้งข้อทักท้วงของกรรมการบางคนได้มีกรรมการที่เป็นผู้แทนของส่วนราชการผู้มีอำนาจอนุญาตตามกฎหมายนั้นชี้แจงแนวทางปฏิบัติแล้ว แต่ผลกลับปรากฏว่าให้ผู้เสนอรายงาน EIA นำกลับไปหารือกับส่วนราชการที่เป็นผู้ดำเนินการออกกฎหมายก่อนแล้วจึงนำผลการพิจารณาของส่วนราชการนั้นเสนอให้ สผ. นำกลับเข้าพิจารณาในคณะกรรมการฯ อีกครั้งหนึ่ง จึงเป็นการเริ่มต้นนับหนึ่งใหม่

ดังนั้นในการยื่นเสนอรายงาน EIA โครงการหนึ่งต้องใช้เวลาประมาณ 6 เดือนถึง 1 ปี หรือมากกว่านั้น โดยที่รายงาน EIA ดังกล่าวจะมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจรรวมอยู่ด้วยเฉพาะอาคารตามประกาศ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2535) และฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2539) เท่านั้น สำหรับอาคารสูงตั้งแต่ 23.00 เมตร ขึ้นไปหรืออาคารที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 10,000 ตารางเมตรขึ้นไป ที่มิใช่อาคารชุด อาคารอยู่อาศัยรวม โรงแรม และมิได้ตั้งอยู่ริมแม่น้ำ ฝั่งทะเล ทะเลสาบ หรือชายหาดหรือที่อยู่ใกล้ หรืออยู่ในอุทยานแห่งชาติ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ก็ไม่ต้องจัดทำรายงาน EIA เช่น สำนักงาน ห้างสรรพสินค้า อาคารพาณิชย์ โรงมหรสพ โรงงาน อาคารพาณิชย์ประเภทประกอบกิจการค้าปลีกค้าส่งเป็นต้น ทั้งๆ ที่การประกอบกิจการเหล่านี้จะมีผลกระทบด้านจราจรอย่างแน่นอน แต่กลับไม่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร

จากการวิเคราะห์กฎหมายว่าด้วย การส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังกล่าวข้างต้น สรุปได้ว่าระยะเวลาในการพิจารณารายงาน EIA เนิ่นนาน จะเป็นผลเสียกับผู้ประกอบการและอาคารที่ใช้ประกอบกิจการบางชนิดหรือบางประเภทที่ไม่ต้องการจัดทำ EIA ดังที่กล่าวข้างต้นซึ่งหมายถึงไม่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร อาจเป็นผลเสียต่อสาธารณะประโยชน์ของผู้ใช้รถใช้ถนน

(2) การวิเคราะห์กฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร

กฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 มีมาตราที่เกี่ยวข้องโดยตรง 4 มาตรา คือ มาตรา 2 มาตรา 4 มาตรา 8 และ มาตรา 21 ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

(ก) มาตรา 2

มาตรา 2 บัญญัติว่า "พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา และจะใช้บังคับในท้องที่ใดมีบริเวณเพียงใดให้ตราเป็นพระราชกฤษฎีกา สำหรับเขตท้องที่ที่ได้มีการประกาศให้ใช้บังคับผังเมืองรวมตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง หรือเขตท้องที่ที่ได้เคยมีการประกาศดังกล่าวให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับตามเขตของผังเมืองรวมนั้น โดยไม่ต้องตราเป็นพระราชกฤษฎีกา สำหรับอาคารสูงอาคารขนาดใหญ่พิเศษ อาคารชุมนุมคนและโรงมหรสพให้ใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้บังคับไม่ว่าท้องที่ที่อาคารนั้นตั้งอยู่จะได้มีพระราชกฤษฎีกาให้ใช้บังคับพระราชบัญญัตินี้หรือไม่ก็ตาม"

(ข) มาตรา 4

มาตรา 4 บัญญัติว่า "ราชการส่วนท้องถิ่น" หมายความว่า เทศบาล สุขาภิบาล องค์กรบริหารส่วนจังหวัด กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และองค์กรปกครองท้องถิ่นอื่นที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นราชการส่วนท้องถิ่นตามพระราชบัญญัตินี้ โดย“เจ้าพนักงานท้องถิ่น" หมายความว่า

1) นายกเทศมนตรี สำหรับในเขตเทศบาล
2) นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด สำหรับเขตองค์การบริหารส่วนจังหวัด
3) ประธานกรรมการบริหารองค์การบริหารส่วนตำบล สำหรับในเขตองค์การบริหารส่วนตำบล
4) ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร สำหรับในเขตกรุงเทพมหานคร
5) นายกเมืองพัทยา สำหรับในเขตเมืองพัทยา
6) ผู้บริหารท้องถิ่นขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด สำหรับในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น

มาตรา 4 (4) บัญญัติว่า “ให้อาคารรวมถึงพื้นที่หรือสิ่งที่สร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นที่จอดรถ ที่กลับรถ และทางเข้าออกของรถ” และมาตรา 4 (5) บัญญัติว่า “ให้สิ่งที่สร้างขึ้นอย่างอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงเป็นอาคาร”

(ค) มาตรา 8

มาตรา 8 บัญญัติว่า เพื่อประโยชน์แห่งความมั่นคงแข็งแรง ความปลอดภัย การป้องกันอัคคีภัย การสาธารณสุข การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การผังเมือง การสถาปัตยกรรม และการอำนวยความสะดวกแก่การจราจร ตลอดจนการอื่นที่จำเป็นเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ให้รัฐมนตรี โดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมอาคารมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนด

1) .....
2) .....

9) พื้นที่หรือสิ่งที่สร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นที่จอดรถ ที่กลับรถ และทางเข้าออกของรถสำหรับอาคารบางชนิดหรือบางประเภท ตลอดจนลักษณะและขนาดของพื้นที่ หรือสิ่งที่สร้างขึ้นดังกล่าว

10) บริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน เคลื่อนย้าย และใช้เพื่อเปลี่ยนการใช้อาคารชนิดใดหรือประเภทใด

.....

16) .....

(ง) มาตรา 21

มาตรา 21 บัญญัติว่า "ผู้ใดจะก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน หรือเคลื่อนย้ายอาคารต้องได้รับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือแจ้งต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่นและต้องดำเนินการตามมาตรา 39 ทวิ" โดย มาตรา 39 ทวิ บัญญัติว่า ผู้ใดจะก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน หรือเคลื่อนย้ายอาคารโดยไม่ยื่นคำขอรับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่นก็ได้โดยการแจ้งต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่น

ผลการวิเคราะห์กฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร สรุปได้ว่า มีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาจราจรบ้าง ได้แก่ กฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2517) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พุทธศักราช 2479 ที่กำหนดให้เจ้าของอาคารบางชนิดหรือบางประเภทที่ใช้อาคารเพื่อหาประโยชน์ ต้องจัดให้มีที่จอดรถยนต์สำหรับผู้ใช้ประโยชน์จากอาคารนั้นตามจำนวนพื้นที่ของอาคาร ทางวิ่งภายใน ทางเข้าออกของรถยนต์ที่ติดต่อกับถนนสาธารณะ ที่กลับรถยนต์ รวมทั้ง กำหนดระยะห่างจากปากทางเข้าออกของรถยนต์ถึงขอบทางร่วมหรือขอบทางแยกสาธารณะ หรือจุดสุดเชิงลาดสะพาน เป็นต้น โดยกฎกระทรวงนี้บังคับใช้ในพื้นที่เขตเมืองพัทยา เขตสุขาภิบาล เขตเทศบาล เขตองค์การบริหารส่วนตำบล เขตองค์การบริหารส่วนจังหวัด เขตองค์กรปกครองท้องถิ่นที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดที่ได้มีพระราชกฤษฎีกาให้ใช้บังคับพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 หรือในเขตท้องที่ที่ได้มีการประกาศให้ใช้บังคับผังเมืองรวมหรือเคยประกาศให้ใช้บังคับผังเมืองรวม รวมทั้งในพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของอาคารสูง อาคารขนาดใหญ่พิเศษ อาคารชุมชนคน และโรงมหรสพ

สำหรับในพื้นที่กรุงเทพมหานครได้มี ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544 ออกความตาม พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 ใช้บังคับอยู่ โดยข้อบัญญัติดังกล่าวในส่วนที่เกี่ยวกับการจัดให้มีที่จอดรถยนต์ได้กำหนดประเภทของอาคารเพิ่มขึ้น จากเดิมตามกฎกระทรวงมี 8 ประเภทอาคาร เป็น 18 ประเภทอาคาร และเพิ่มรายละเอียดข้อกำหนดเกี่ยวกับอาคารจอดรถเหนือและใต้ระดับพื้นดิน ส่วนหลักเกณฑ์การคิดคำนวณจำนวนที่จอดรถยนต์ของอาคารประเภทเดียวกัน ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ได้กำหนดให้มีจำนวนที่จอดรถยนต์มากกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวงฉบับที่ 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 แต่การกำหนดจำนวนที่จอดรถยนต์แตกต่างถึงสองเท่า และหากเปรียบเทียบเมืองพัทยาหรือเทศบาลนครเชียงใหม่ กับ พื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบลซึ่งมีความเจริญแตกต่างกันมาก กฎกระทรวงฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2517) กลับกำหนดให้การคิดคำนวณจำนวนที่จอดรถยนต์เท่ากัน นอกจากนี้การคิดคำนวณจำนวนที่จอดรถยนต์โดยคิดจากขนาดพื้นที่อาคารที่จะประกอบกิจการต่างกัน แต่กลับใช้หลักเกณฑ์การคิดคำนวณอย่างเดียวกัน จึงไม่น่าจะถูกต้องตามข้อเท็จจริง

(3) การวิเคราะห์ร่างกฎกระทรวงกำหนดพื้นที่หรือสิ่งที่สร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นที่จอดรถ ที่กลับรถ และทางเข้าออกของรถ สำหรับอาคารบางชนิดหรือบางประเภท

ร่างกฎกระทรวงกำหนดพื้นที่หรือสิ่งที่สร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นที่จอดรถ ที่กลับรถ และทางเข้าออกของรถ สำหรับอาคารบางชนิดหรือบางประเภท ลักษณะและรายละเอียดของอาคารจอดรถ และกำหนดให้ลานเพื่อใช้สำหรับจอดรถเป็นอาคารตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร พ.ศ. .... จะเห็นว่าร่างกฎกระทรวงฉบับนี้อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 8 (1) (2) (4) (6) (7) (8) (9) (12) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 มีแนวคิดเกี่ยวกับการกำหนดให้อาคารบางชนิดหรือบางประเภทจะต้องจัดให้มีที่จอดรถให้เป็นไปตามสมรรถนะ (Performance-Based) ในบางเรื่อง กล่าวคือ มีการกำหนดจำนวนที่จอดรถขั้นต่ำสำหรับอาคารบางชนิดหรือบางประเภทไว้เท่านั้น หากมีความจำเป็นต้องจัดจำนวนที่จอดรถมากกว่าที่กฎกระทรวงกำหนดก็ปล่อยให้เป็นหน้าที่ของเจ้าของอาคารเป็นผู้กำหนดเอง โดยจะกำหนดเงื่อนไขไว้ว่าหากเจ้าของอาคารมีความจำเป็นต้องการให้มีจำนวนที่จอดรถถึงเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง และอาคารนั้นก่อสร้างในพื้นที่ที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นสามารถออกข้อบัญญัติท้องถิ่นตามมาตรา 10 (1) กำหนดให้เป็นพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นมาก หรือการจราจรหนาแน่นปานกลาง หรือการจราจรหนาแน่นน้อย หรือกรณีเจ้าพนักงานท้องถิ่นยังมิได้กำหนดก็ให้ถือว่าความหนาแน่นของจราจรเป็นไปตามข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก 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 ตารางเมตรขึ้นไป หรือสามารถจัดที่จอดรถตั้งแต่ 50 คันขึ้นไป และลานเพื่อใช้สำหรับจอดรถ จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดตามตารางท้ายกฎกระทรวงที่กล่าวถึง

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

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

4.5.5 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 ที่กลับรถ และทางเข้าออกของรถ จะมีจำนวนกี่คันขึ้นอยู่กับขนาดพื้นที่อาคารแต่ละประเภท ซึ่งกฎหมายกำหนดที่จอดรถจำนวนขั้นต่ำไว้ภายในบริเวณพื้นที่โครงการก่อสร้างหรือบริเวณใกล้เคียงระยะทางไม่เกิน 200 เมตร โดยมิได้คำนึงถึงว่าอาคารนั้นจะก่อสร้างในพื้นที่ในเมืองหรือชนบท หรือมีความกว้างของถนนสาธารณะเพียงพอต่อการจราจรหรือไม่ก็ตาม

ดังนั้น การออกกฎหมายดังกล่าวมาใช้บังคับไม่ตรงตามสภาพข้อเท็จจริงด้านกายกาพและสภาพแวดล้อมของพื้นที่โครงการตามที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จึงยังไม่เพียงพอที่จะช่วยแก้ปัญหาจราจรหรือลดผลกระทบทางด้านจราจรจากการพัฒนาโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น การเสนอแนะให้ออกกฎกระทรวงตามมาตรา 8 (9) ออกตามความใน พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ในแนวคิดเชิงสมถรรนะ (Performance-Based) แทนแบบเดิมที่ใช้แนวคิดเชิงบังคับ (Prescriptive) บางเรื่องในหลักการกว้างๆ ดังต่อไปนี้

- อาคารที่มีแนวเขตที่ดิน แปลงที่ขออนุญาตก่อสร้างอยู่ห่างจากทางขึ้นลงของสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในระยะทางที่วัดตามแนวทางเดินน้อยกว่า 200 เมตร ไม่ต้องจัดให้มีที่จอดรถก็ได้
- ให้กำหนดพื้นที่ความหนาแน่นของจราจรแบ่งออกเป็น 3พื้นที่ เช่น พื้นที่การจราจรหนาแน่นมาก พื้นที่การจราจรหนาแน่นปานกลาง พื้นที่การจราจรหนาแน่นน้อย ตามพื้นที่ที่มีการกำหนดให้ใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก หนาแน่นปานกลาง และหนาแน่นน้อย ตามกฎกระทรวงผังเมืองรวมของแต่ละชุมชน โดยอาคารที่จัดให้มีที่จอดรถตั้งแต่ 100 คันขึ้นไป อาคารจอดรถ และลานเพื่อใช้สำหรับจอดรถที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 2,000 ตารางเมตรขึ้นไปที่ก่อสร้างในพื้นที่การจราจรหนาแน่นมาก และอาคารที่จัดให้มีที่จอดรถตั้งแต่ 300 คันขึ้นไป อาคารจอดรถ และลานเพื่อใช้สำหรับจอดรถที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 6,000 ตารางเมตรขึ้นไปที่ก่อสร้างในพื้นที่การจราจรหนาแน่นปานกลางหรือพื้นที่การจราจรหนาแน่นน้อย ต้องทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบจราจรให้เป็นไปตามมาตรฐานของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเพื่อยื่นประกอบในการพิจารณาอนุญาตก่อสร้างอาคารของเจ้าพนักงานท้องถิ่น เว้นแต่อาคารที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้มีการศึกษาผลกระทบการจราจรไว้แล้ว
- ให้การกำหนดอาคารประเภทควบคุมการใช้ตามมาตรา 32(2) อาคารสาธารณะ อาคารอยู่อาศัยรวมและตึกแถวตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร โรงแรมตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรม อาคารชุดตามกฎหมายว่าด้วยอาคารชุด และหอพักตามกฎหมายว่าด้วยหอพัก ที่เป็นอาคารขนาดใหญ่ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 55 (พ.ศ. 2543) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ต้องจัดทำที่จอดรถอยู่ในบริเวณของอาคารนั้นไม่น้อยกว่า 10คัน
- อาคารใดจัดให้มีพื้นที่จอดรถตั้งแต่ 50คันขึ้นไป และลานเพื่อใช้สำหรับจอดรถที่มีพื้นที่ตั้งแต่ 1,000 ตารางเมตรขึ้นไป หรือลานที่จัดที่จอดรถตั้งแต่ 50 คันขึ้นไป ปากทางเข้าออกที่อยู่ติดทางสาธารณะถึงแนวอาคารนั้นต้องอยู่ห่างกันไม่น้อยกว่า 12 เมตร และต้องคำนึงถึงขนาดความกว้างของถนนสาธารณะ วิธีการเดินรถเป็นชนิดรถแล่นทางเดียวหรือรถแล่นสวนทางกัน โดยการจำกัดจำนวนที่จอดรถในแต่ละช่วงให้ผันแปรตามลักษณะของทางสาธารณะ หากจำนวนรถหรือพื้นที่จอดรถของอาคารที่จะก่อสร้างมีมากเกินกว่าที่ทางสาธารณะจะรับได้ ก็จะต้องลดจำนวนที่จอดรถหรือพื้นที่จอดรถของอาคารจอดรถให้ลดน้อยลง

- ผู้จัดทำรายงานวิเคราะห์ผลวิเคราะห์จราจร ควรให้สถาบันอุดมศึกษาของรัฐหรือเอกชนที่เปิดสอนหลักสูตรวิศวกรรมศาสตร์ ภาควิชาวิศวกรรมขนส่งหรือเทียบเท่า หรือนิติบุคคลตามกฎหมายไทย ซึ่งรายงานผลการวิเคราะห์ผลกระทบดังกล่าวของนิติบุคคลต้องมีผู้สำเร็จการศึกษาอย่างต่ำในระดับอุดมศึกษา วิชาวิศวกรรมโยธา สาขาการจราจรหรือขนส่ง และเป็นผู้ได้รับบัตรอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม ตามกฎหมายว่าด้วยวิศวกร สาขาวิศวกรรมโยธา ระดับวุฒิวิศวกร จำนวนอย่างน้อยสองคนลงนามรับรองเพื่อให้ราชการส่วนท้องถิ่นใช้ประกอบการพิจารณาออกใบอนุญาตการก่อสร้างอาคาร
- ความสำคัญของรายงานวิเคาะห์ผลกระทบจราจร คือการนำข้อเสนอแนะที่เกี่ยวกับการปรับปรุงแก้ไขระบบการจราจรที่มีทั้งภายในพื้นที่โครงการก่อสร้างอาคาร โดยเจ้าพนักงานท้องถิ่นต้องตรวจพิจารณาแบบแปลนแผนผังระบบจราจรให้ตรงตามมข้อเสนอแนะดังกล่าวก่อนที่จะออกใบอนุญาตก่อสร้างอาคารเท่านั้น ส่วนข้อเสนอแนะที่เกี่ยวกับระบบจราจรรอบนอกพื้นที่โครงการก่อสร้างอาคาร เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีหน้าที่โดยตรงที่ต้องนำไปพิจารณาปรับปรุงแก้ไข หรือแจ้งให้หน่วยราชการที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้สัญจร เนื่องจากส่วนราชการท้องถิ่นหรือรัฐได้เก็บภาษีทางตรงหรือทางอ้อมต่างๆ จากการก่อสร้างโครงการดังกล่าว
- ราชการส่วนท้องถิ่นสามารถออกข้อบัญญัติท้องถิ่นโดยอาศัยมาตรา 9 วรรคสอง มาตรา 8 (9) และมาตรา 8 (10) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 กำหนดพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งให้เป็นบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง อาคารบางชนิดหรือบางประเภทที่มีขนาดอาคารที่ต้องจัดให้มีพื้นที่จอดรถ ที่กลับรถ และทางเข้าออกของรถ เกินกว่าที่กำหนด หรือที่ไม่ได้จัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบจราจรได้ แต่จะออกข้อบัญญัติท้องถิ่นโดยอาศัยกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร เรื่องการแต่งตั้งคณะกรรมการด้านจราจร ผู้มีสิทธิวิเคราะห์การจราจร หรือเรื่องที่มิได้กำหนดในมาตรา 8 (1) ถึง (16) ไม่ได้

4.6 การจัดทำคู่มือการศึกษาผลกระทบด้านจราจร

ในงานส่วนนี้ ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษา คู่มือ (Guideline) การศึกษาผลกระทบด้านจราจรของประเทศที่มีมาตรฐานการดำเนินงานด้านการจราจรสูง 3 ประเทศ จาก 3 ทวีป คือ ประเทศสหรัฐอเมริกา (ในฐานะตัวแทนของทวีปอเมริกาเหนือ) ประเทศอังกฤษ (ในฐานะตัวแทนของทวีปยุโรป) และประเทศญี่ปุ่น (ในฐานะตัวแทนของทวีปเอเชีย) โดยได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบ 2 ประเด็นที่สำคัญ คือ ลักษณะทั่วไปของเอกสาร และ เนื้อหาที่สำคัญของเอกสาร (Content) ซึ่งได้ผลการศึกษาดังต่อไปนี้

4.6.1 คู่มือการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกา

เนื้อหาของคู่มือการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกา ประกอบไปด้วยเนื้อหาต่างๆ โดยสรุปดังต่อไปนี้

(1) บทนำและวัตถุประสงค์

- ความสำคัญและวัตถุประสงค์ของคู่มือ
- ประเด็นสำคัญในการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจร
- ขั้นตอนของการพัฒนาโครงการที่จะต้องศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจร
- ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบจราจร
- วัตถุประสงค์ของการศึกษาผลกระทบจราจร

(2) การเตรียมการศึกษาผลกระทบจราจร

- ลักษณะและขนาดของโครงการที่ต้องศึกษาผลกระทบจราจร
- ขอบเขตของการศึกษาผลกระทบจราจร
- พื้นที่ศึกษาผลกระทบจราจร
- การจัดเตรียมข้อมูลพื้นฐานเบื้องต้น

(3) กรอบการศึกษาผลกระทบจราจร

- สภาพปัจจุบัน
- การเลือกระยะเวลาการศึกษา
- การเก็บข้อมูล

(4) การพยากรณ์ปริมาณจราจรพื้นฐาน

(5) การพยากรณ์ปริมาณจราจรที่เกิดใหม่จากโครงการพัฒนา

(6) การกระจายการเดินทางและการเลือกเส้นทาง

(7) การวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรที่มีต่อการสัญจรประเภทต่างๆ

- การวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรที่มีต่อการสัญจรของรถยนต์ ระบบขนส่งมวลชน จักรยาน และการเดินเท้า
- การวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านความปลอดภัยของการสัญจรที่มีต่อการสัญจรของด้วยรถยนต์ จักรยาน และคนเดินเท้า
- การจัดทำมาตรการลดผลกระทบทางด้านจราจรที่มีต่อการสัญจรประเภทต่างๆ

(8) การเข้าถึงโครงการและการปรับปรุงพื้นที่รอบนอกโครงการ

- หลักการบริหารจัดการการเข้าถึงโครงการ
- การออกแบบการเข้าถึงโครงการ

(9) การวางแผนภายในโครงการและหลักการจัดการพื้นที่จอดรถ

(10) การจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบทางด้านการจราจร

4.6.2 คู่มือการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของประเทศอังกฤษ

เนื้อหาของคู่มือการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรของประเทศอังกฤษ ประกอบไปด้วยเนื้อหาต่างๆ โดยสรุปดังต่อไปนี้

(1) บทนำ

(2) เมื่อไรที่ต้องศึกษาผลกระทบจราจร

(3) การจัดเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้อง

- ข้อมูลสภาวะในปัจจุบัน
- ข้อมูลการพัฒนาโครงการ

(4) แนวทางการจัดทำการศึกษาผลกระทบจราจร

(5) ความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาอื่นๆ

4.6.3 คู่มือการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของประเทศญี่ปุ่น

เนื้อหาของคู่มือการวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านจราจรของประเทศญี่ปุ่น ประกอบไปด้วยเนื้อหาต่างๆ โดยสรุปดังต่อไปนี้

(1) จุดมุ่งหมายของคู่มือ

(2) วิธีการดำเนินการพิจารณาแผนการจราจรที่เกี่ยวข้อง

- ขอบเขตการพัฒนาโครงการ
- ขั้นตอนการพัฒนาโครงการ
- แกนหลักของแผนการจราจรที่เกี่ยวข้อง
- ความเกี่ยวเนื่องกับกฎระเบียบต่างๆ

(3) วิธีการคาดการณ์ผลกระทบการจราจร

- วิธีคาดการณ์การจราจรสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล
- วิธีคาดการณ์การจราจรสำหรับคนเดินเท้า
- วิธีคาดการณ์การจราจรสำหรับระบบขนส่งมวลชน

4.6.4 ข้อเสนอเกี่ยวกับคู่มือการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของประเทศไทย

ที่ปรึกษาได้นำผลการศึกษาในส่วนต่างๆ มาจัดทำคู่มือ (Guideline) การศึกษาผลกระทบด้านจราจรของประเทศไทย ที่มีเนื้อหาของเอกสาร (Content) และรูปแบบของเอกสาร (Format) ที่ได้มาตรฐานสากล ซึ่งจากการทบทวนคู่มือของประเทศที่มีมาตรฐานการดำเนินงานด้านการจราจรสูง 3 ประเทศ จาก 3 ทวีป คือ ประเทศสหรัฐอเมริกา (ในฐานะตัวแทนของทวีปอเมริกาเหนือ) 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 ตามที่ได้มีการบังคับใช้ของข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบจราจรในปัจจุบัน

(3) ขั้นตอนการอนุมัติโครงการ (Approval Procedure)

เนื้อหาในบทนี้ได้นำเสนอผลการศึกษาของโครงการฯ เกี่ยวกับการอนุมัติเห็นชอบผลการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของโครงการ ดังนั้นผู้จัดทำรายงานผลกระทบด้านจราจรของโครงการและผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบอนุมัติโครงการ ควรมีความเข้าใจถึงภาพรวมของการขออนุมัติโครงการ รวมทั้งความเกี่ยวข้องของการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของโครงการและการขออนุมัติโครงการ

(4) ขอบเขตของการศึกษาผลกระทบด้านจราจร (Scope)

เนื้อหาในบทนี้ได้นำเสนอผลการศึกษาของโครงการฯ เกี่ยวกับขอบเขตของการศึกษาผลกระทบด้านจราจรที่เหมาะสม ทั้งนี้เพราะการกำหนดขอบเขตการศึกษาที่มากเกินไปจะส่งผลถึงงบประมาณและเวลาที่จะต้องสูญเสียไปในการศึกษาโดยไม่จำเป็น ในทางตรงกันข้ามหากขอบเขตการศึกษาที่ดังกล่าวถูกกำหนดไว้น้อยเกินไป ก็จะส่งผลให้ผลการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของโครงการไม่ทำให้สามารถลดปัญหาที่จะเกิดขึ้นได้หรือผลการศึกษาทำให้เกิดประโยชน์ในการจัดทำน้อย ดังนั้นเนื้อหาในบทนี้จึงได้กล่าวถึงหลักการและแนวทางในการกำหนดขอบเขตการศึกษาผลกระทบด้านจราจรที่เหมาะสม โดยมุ่งเน้นให้ผู้อ่านสามารถนำหลักการและแนวทางดังกล่าวไปประยุกต์ใช้ได้กับโครงการที่ต้องการการศึกษาผลกระทบด้านจราจร

(5) ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบด้านจราจร (Study Procedure)

เนื้อหาในบทนี้ได้นำเสนอผลการศึกษาของโครงการฯ เกี่ยวกับขั้นตอนการศึกษาผลกระทบด้านจราจร ทั้งนี้เพื่อให้การศึกษาผลกระทบด้านจราจรของโครงการฯ เป็นไปในแนวทางเดียวกัน ดังนั้นเนื้อหาในบทนี้จึงได้นำเสนอขั้นตอนการศึกษาผลกระทบด้านจราจรที่ผู้ทำการศึกษาจำเป็นต้องดำเนินการใน

การศึกษา ซึ่งได้แก่ การรวบรวมข้อมูลโครงการ การสำรวจพื้นที่ศึกษา การกำหนดของการศึกษา การสำรวจข้อมูลจราจรที่เกี่ยวข้อง การวิเคราะห์ผลกระทบด้านจราจร และการนำเสนอแนวทางการป้องกันหรือบรรเทาผลกระทบด้านจราจร

(6) แนวทางการศึกษาผลกระทบด้านจราจร (Methodology)

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

(7) แนวทางการลดผลกระทบทางด้านการจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ (Counter-Measure)

เนื้อหาในบทนี้ได้นำเสนอ แนวทางการดำเนินงานแก้ไขปัญหาการจราจรอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ ซึ่งเป็นขั้นตอนที่ทางผู้ศึกษาจะต้องนำเสนอวิธีการแก้ไขหลังจากดำเนินการศึกษาและตรวจสอบผลกระทบต่างๆที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ โดยเนื้อหาในบทนี้จะนำเสนอแนวทางออกเป็น 3 ประเด็นด้วยกันได้แก่ แนวทางการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจราจร หน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการป้องกันและแก้ไขผลกระทบจราจร และตัวอย่างมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบด้านการจราจร

(8) แนวทางการจัดทำรายงานผลกระทบด้านจราจร (Reporting)

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

(9) ตัวอย่างการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของโครงการ

เนื้อหาในบทนี้ได้นำเสนอตัวอย่างการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของโครงการ เพื่อให้ผู้ใช้คู่มือนี้เห็นภาพรวมการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของโครงการ และมีความเข้าใจหรือแนวทางในการศึกษาผลกระทบด้านจราจรของโครงการ ตามที่ได้นำเสนอไว้ในคู่มือฉบับนี้

(10) ภาคผนวก ก รายการตรวจสอบ (Check List) ผลกระทบด้านจราจรอันเนื่องมาจากโครงการพัฒนา

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

บทที่ 5

งานให้การสนับสนุน
การแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน

บทที่ 5 งานให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน

5.1 ภาพรวมงานให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน
5.2 แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณโครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์
5.3 แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางพิเศษสวนกระแสจราจรบนถนนลาดพร้าว
5.4 แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางบนถนนลาดพร้าว
5.5 แนวทางการออกแบบและติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณข้างทาง
5.6 การประเมินมาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ปัญหาจราจร
5.7 การแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสีหบุรานุกิจบริเวณตลาดมีนบุรี
5.8 การปรับปรุงข้อกฎหมายในการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการลงทุน ติดตั้ง และบำรุงรักษาอุปกรณ์ด้านการจราจร
5.9 การศึกษาการจัดการจราจรบนถนนสุขุมวิท ถนนเพลินจิต และถนนพระรามที่ 1 ช่วงแยกนานาถึงแยกเฉลิมเผ่า
5.10 การแก้ปัญหาการจราจรบนถนนกำแพงเพชรบริเวณตลาด อ.ต.ก.
5.11 การศึกษาองค์ประกอบที่เหมาะสมในการกำหนดเส้นทางจักรยานในเขตเมือง

5.1 ภาพรวมงานให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน

ภายใต้งานการให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนนี้ ที่ปรึกษาได้ให้คำปรึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้อง เมื่อได้รับการมอบหมายจาก สนข. เพื่อให้หน่วยงานปฏิบัติที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลการศึกษาไปปฏิบัติ เพื่อนำไปบรรเทาปัญหาจราจรและขนส่งที่เกิดขึ้นอย่างเร่งด่วนและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดย สนข. ได้มอบหมายให้ที่ปรึกษาให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนรวมทั้งสิ้น 10 โครงการ คือ

(1) แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณโครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์

(2) แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางพิเศษสวนกระแสจราจรบนถนนลาดพร้าว

(3) แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางบนถนนลาดพร้าว

(4) แนวทางการออกแบบและติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณข้างทาง

(5) การประเมินมาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ปัญหาจราจร

(6) การแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสีหบุรานุกิจบริเวณตลาดมีนบุรี

(7) การปรับปรุงข้อกฎหมายในการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการลงทุน ติดตั้ง และบำรุงรักษาอุปกรณ์ด้านการจราจร

(8) การศึกษาการจัดการจราจรบนถนนสุขุมวิท ถนนเพลินจิต และถนนพระรามที่ 1 ช่วงแยกนานาถึงแยกเฉลิมเผ่า

(9) การแก้ปัญหาการจราจรบนถนนกำแพงเพชรบริเวณตลาด อ.ต.ก.

(10) การศึกษาองค์ประกอบที่เหมาะสมในการกำหนดเส้นทางจักรยานในเขตเมือง

โดยมีผลการดำเนินงาน สรุปได้ดังนี้

5.2 แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณโครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์

5.2.1 ความเป็นมา

โครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์ เป็นสถานที่ท่องเที่ยวและจำหน่ายสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยาที่สำคัญแห่งใหม่ของกรุงเทพมหานคร ดำเนินงานโดยบริษัท ทีซีซีแลนด์ จำกัด มีขนาดพื้นที่ 72 ไร่ ตั้งอยู่บนถนนเจริญกรุง แขวงวัดพระยาไกร เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร และมีพื้นที่หน้ากว้างติดริมแม่น้ำ 300 เมตร แสดงดัง **รูปที่ 5.2-1** และ**รูปที่ 5.2-2** โครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์ ได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2555 ภายใต้แนวคิดในการดึงเอาประวัติศาสตร์ของสถานที่แห่งนี้ที่เคยเป็นทำเลทองมีอดีตที่รุ่งเรืองของท่าเรือสินค้าระหว่างประเทศและโกดังสินค้าที่ใหญ่ที่สุดของบริษัทอีสต์เอเชียติกในสมัยรัชกาลที่ 5 มาผสมผสานกับวิถีชีวิตคนเมืองในปัจจุบัน

โครงการเปิดพื้นที่ให้บริการ ตั้งแต่เวลา 10.00 น. ถึงเวลา 02.00 น. เป็นประจำทุกวัน โดยมีการเปิดให้บริการสำหรับร้านค้าทุกประเภท ตั้งแต่เวลา 17.00 น. ถึงเวลา 24.00 น. เป็นประจำทุกวัน โครงการนี้ได้รับการออกแบบพื้นที่ให้พร้อมด้วยองค์ประกอบที่หลากหลาย กล่าวคือ ภายในโครงการมีร้านขายของที่ระลึกสำหรับนักท่องเที่ยวประมาณ 1,500 ร้าน และร้านอาหารประมาณ 40 ร้าน ทั้งนี้เพื่อรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวและคนหลากหลายกลุ่ม ทำให้ โครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์ เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ

ในปัจจุบันมีจำนวนนักท่องเที่ยวเข้ามาใช้บริการเฉลี่ยวันละประมาณ 30,000 – 40,000 คน การเดินทางที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมากจากการเปิดให้บริการโครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์ จึงเป็นสาเหตุที่สำคัญของปัญหาจราจรติดขัดบนถนนเจริญกรุงบริเวณที่ผ่านด้านหน้าโครงการ และปัญหาจราจรติดขัดยังได้

ขยายตัวไปยังบริเวณถนนที่อยู่ใกล้เคียงกับโครงการด้วย ทั้งนี้เพราะ โครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ ฟร้อนท์ ตั้งอยู่บนถนนเจริญกรุง ซึ่งเป็นถนนขนาดเล็กแต่เป็นถนนที่มีความสำคัญ เพราะถนนเจริญกรุง เป็นถนนสายหลักที่ใช้สำหรับการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร และยังเชื่อมโยงกับถนนสายหลัก ดังนั้นการศึกษานี้จึงจัดทำขึ้นเพื่อตรวจสอบปัญหาจราจรและจัดทำแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณโครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์ อันเนื่องมาจากการเปิดให้บริการโครงการดังกล่าว

5.2.2 ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการและรูปแบบการเดินทางเข้า-ออกโครงการในปัจจุบัน

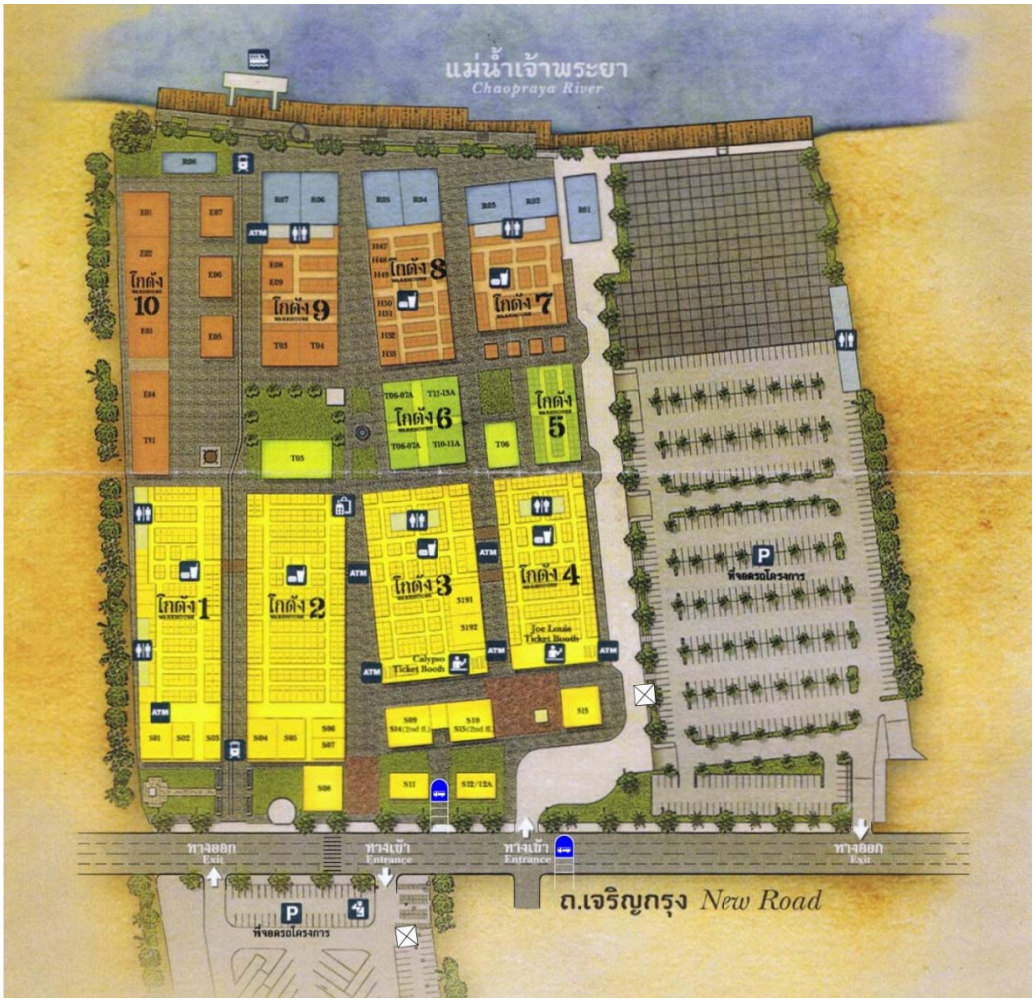
โครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์ ตั้งอยู่บนถนนเจริญกรุง มีพื้นที่ด้านหลังโครงการติดกับแม่น้ำ และมีโครงข่ายถนนสายหลักโดยรอบโครงการ แสดงดัง**รูปที่ 5.2-3** และ**รูปที่ 5.2-4** ปัจจุบัน ผู้ที่มาใช้บริการโครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์ สามารถเดินทางเชื่อมต่อพื้นที่โครงการด้วยรูปแบบการเดินทางต่างๆ ดังนี้

- เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง คือ สามารถใช้บริการรถโดยสารประจำทางในเส้นทางต่างๆ แล้วลงจากรถในบริเวณที่หยุดรถโดยสารประจำทางหน้าโครงการ
- เดินทางด้วยรถรับจ้างสาธารณะ คือ สามารถใช้บริการรถรับจ้างสาธารณะเดินทางเข้าสู่โครงการ โดยโครงการไม่อนุญาตให้นำรถรับจ้างสาธารณะทุกประเภทเข้ามาจอดรอรับผู้โดยสารในพื้นที่โครงการ แต่อนุญาตให้เฉพาะรถแท็กซี่เท่านั้นที่สามารถนำรถเข้ามาหยุดส่งผู้โดยสารภายในพื้นที่โครงการที่ได้จัดเตรียมไว้
- เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล คือ สามารถขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางเข้าสู่โครงการ โดยผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลสามารถนำรถเข้าจอดได้ในพื้นที่ลานจอด 1 และลานจอด 2 ส่วนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลสามารถนำรถเข้าจอดได้ในพื้นที่ลานจอด 2 เท่านั้น
- เดินทางด้วยรถรับจ้างแบบเหมาจ่ายหรือรถเช่าประเภทต่างๆ คือ ผู้ที่เดินทางด้วยรถบัสเช่าเหมาคันต้องนำรถเข้าไปจอดในพื้นที่ลานจอด 2 เท่านั้น ส่วนผู้ที่เดินทางด้วยรถตู้เช่าเหมาคันสามารถนำรถเข้าไปจอดได้ทั้งในพื้นที่ลานจอด 1 และพื้นที่ลานจอด 2
- เดินทางด้วยระบบเรือ คือ สามารถเดินทางด้วยเรือด่วนเจ้าพระยา (ธงส้ม) ซึ่งเปิดให้บริการในส่วนขยายเส้นทางมายังท่าเรือของโครงการ หรือเรือรับส่งที่โครงการจัดไว้ให้บริการระหว่างท่าเรือสาทร-ตากสินและท่าเรือของโครงการ และเรือรับส่งที่โรงแรมริมแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณใกล้เคียงจัดไว้ให้บริการเชื่อมต่อกับท่าเรือของโครงการ
- เดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส คือ สามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบเรือหรือระบบรถโดยสารประจำทางที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสะพานตากสิน

รูปที่ 5.2-1 ตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ

รูปที่ 5.2-2 ลักษณะทั่วไปของโครงการ

รูปที่ 5.2-3 ตำแหน่งที่ตั้งศูนย์การค้าเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์



รูปที่ 5.2-4 ตำแหน่งที่ตั้งของร้านค้าและบริการภายในโครงการ

5.2.3 ภาพรวมปัญหาจราจรอันเนื่องมาจากการเปิดให้บริการของโครงการ

จากการตรวจสอบ (Audit) ผลกระทบด้านการจราจรจากการมีโครงการ (Traffic Impact from Site Development) พบว่า โครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์ ทำให้เกิดผลกระทบด้านการจราจร ดังนี้

(1) **ผลกระทบต่อการสัญจรของยานพาหนะ (Vehicular Traffic) บริเวณพื้นที่โครงการ** ประกอบด้วย

- ปัญหาความคล่องตัวในการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility) ได้แก่
  - การจราจรบนถนนหน้าโครงการชะลอตัว เนื่องจากมีรถเลี้ยวเข้าโครงการพัฒนา
  - การจราจรบนถนนหน้าโครงการชะลอตัว เนื่องจากมีรถเลี้ยวออกจากโครงการพัฒนา
  - การจราจรบนถนนหน้าโครงการชะลอตัว เนื่องจากมีการหยุดรถรับส่งผู้โดยสารที่มาใช้บริการโครงการพัฒนา
  - การจราจรบนถนนหน้าโครงการชะลอตัว เนื่องจากคนที่ใช้บริการโครงการพัฒนาเดินข้ามถนนตัดกระแสจราจร
  - การจราจรบนถนนหน้าโครงการชะลอตัว เนื่องจากการจราจรภายในโครงการติดขัด ทำให้มีรถต้องหยุดรอเลี้ยวเข้าโครงการ จนกีดขวางการจราจรของรถที่ต้องการวิ่งผ่านโครงการพัฒนา
  - การจราจรบนถนนโดยรอบโครงการชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีรถมาใช้งานถนนมากยิ่งขึ้น
  - การจราจรที่ทางแยกโดยรอบโครงการชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีรถมาใช้งานทางแยกมากยิ่งขึ้น
- ปัญหาความปลอดภัยในการสัญจรของยานพาหนะบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety) ได้แก่
  - ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางเข้าโครงการ เนื่องจากรถที่เลี้ยวเข้าโครงการทำให้เกิดความขัดแย้งของการจราจรที่บริเวณทางเข้าของโครงการพัฒนา
  - ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางออกจากโครงการ เนื่องจากรถที่เลี้ยวออกจากโครงการทำให้เกิดความขัดแย้งของการจราจรที่บริเวณทางออกของโครงการพัฒนา
- ปัญหาความสะดวกในการเดินทางเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ (Accessibility) ได้แก่
  - ระยะเวลา (Time) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา
  - ระยะเวลา (Time) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินทางออกจากพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา

(2) **ผลกระทบต่อการสัญจรของคนเดินเท้า (Pedestrian Traffic) บริเวณพื้นที่โครงการ** ประกอบด้วย

- ปัญหาความคล่องตัวในการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการ (Mobility) ได้แก่
  - การเดินเท้าตามแนวถนนชะลอตัว เนื่องจากมีรถเลี้ยวเข้าโครงการพัฒนา
  - การเดินเท้าตามแนวถนนชะลอตัว เนื่องจากมีรถเลี้ยวออกจากโครงการพัฒนา
  - การเดินเท้าตามแนวถนนชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีคนเดินเท้าตามแนวถนนหนาแน่นมากขึ้น
  - การเดินเท้าตามแนวถนนชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีผู้รอใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ยืนกีดขวางการเดินเท้ามากขึ้น
  - การเดินเท้าตามแนวถนนชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีผู้เดินข้ามถนนกีดขวางการเดินเท้าตามแนวถนนมากขึ้น
  - การเดินเท้าตามแนวถนนชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีการซื้อขายสินค้าบนทางเท้ากีดขวางการเดินเท้ามากขึ้น
  - การเดินเท้าข้ามถนนชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มีคนเดินเท้าข้ามถนนหนาแน่นมากขึ้น
  - การเดินเท้าข้ามถนนชะลอตัว เนื่องจากโครงการพัฒนาทำให้มียานพาหนะบนถนนกีดขวางการเดินเท้าข้ามถนนมากขึ้น
- ปัญหาความปลอดภัยในการสัญจรของคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่โครงการ (Safety) ได้แก่
  - ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางเข้าโครงการ เนื่องจากรถที่เลี้ยวเข้าโครงการทำให้เกิดความขัดแย้งกับการเดินเท้าที่บริเวณทางเข้าของโครงการพัฒนา
  - ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางออกจากโครงการ เนื่องจากรถที่เลี้ยวออกจากโครงการทำให้เกิดความขัดแย้งกับการเดินเท้าที่บริเวณทางออกของโครงการพัฒนา
  - ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนถนนหน้าโครงการ เนื่องจากการมีโครงการทำให้เกิดการขัดแย้งระหว่างคนเดินข้ามถนนกับยานพาหนะที่ต้องการวิ่งผ่านโครงการ
- ปัญหาความสะดวกในการเดินเท้าเข้าออกพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการ (Accessibility) ได้แก่
  - ระยะเวลา (Time) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินเท้าเข้าสู่พื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา
  - ระยะเวลา (Time) ที่เพิ่มขึ้นในการเดินเท้าออกจากพื้นที่โดยรอบพื้นที่โครงการพัฒนา

(3) **ผลกระทบทางด้านคุณภาพการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ (Quality of Public Transportation Service) บริเวณพื้นที่โครงการ** ประกอบด้วย

- ปัญหาเวลาในการเดินทางผ่านพื้นที่โครงการของระบบขนส่งสาธารณะ (Travel Time) ได้แก่
  - การมีโครงการพัฒนาทำให้ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะต้องใช้เวลาในการเดินทางขณะอยู่ในรถ (In-Vehicle Travel Time) เพิ่มขึ้น
  - การมีโครงการพัฒนาทำให้ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะต้องใช้เวลาในการรอใช้บริการ (Waiting Time) เพิ่มขึ้น
- ปัญหาความปลอดภัยในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางผ่านพื้นที่โครงการ (Safety) ได้แก่
  - การมีโครงการพัฒนาทำให้เกิดปัญหาความปลอดภัยในการขึ้นรถนอกพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ของรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งได้แก่ รถโดยสารประจำทาง และรถยนต์รับจ้างสาธารณะ
  - การมีโครงการพัฒนาทำให้เกิดปัญหาความปลอดภัยในการลงรถนอกพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ของรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งได้แก่ รถโดยสารประจำทาง และรถยนต์รับจ้างสาธารณะ
- ปัญหาความสะดวกในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางผ่านพื้นที่โครงการ (Convenience) ได้แก่
  - การมีโครงการพัฒนาทำให้มีผู้มาใช้บริการรถโดยสารสาธารณะมากขึ้น ทำให้พื้นที่รอใช้บริการรถโดยสารสาธารณะไม่เพียงพอต่อความต้องการ
  - การมีโครงการพัฒนาทำให้เกิดการจราจรติดขัด ทำให้ผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะต้องขึ้น-ลงรถนอกพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้
- ปัญหาความสบายในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางผ่านพื้นที่โครงการ (Comfort) ได้แก่
  - การมีโครงการพัฒนาทำให้มีผู้มาใช้บริการรถโดยสารสาธารณะมากขึ้น ทำให้ภายในตัวรถโดยสารมีความแออัดมากขึ้น
  - การมีโครงการพัฒนาทำให้มีผู้มาใช้บริการรถโดยสารสาธารณะมากขึ้น ทำให้พื้นที่รอใช้บริการรถโดยสารมีความแออัดมากขึ้น
- ปัญหาความเชื่อถือได้ของการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ (Reliability) ได้แก่
  - การมีโครงการพัฒนาทำให้เกิดการจราจรติดขัดบริเวณโครงการ ทำให้เกิดความไม่แน่นอนในการมีรถโดยสารสาธารณะมาให้บริการตรงตามเวลาที่กำหนดไว้ได้
  - การมีโครงการพัฒนาทำให้เกิดการจราจรติดขัดบริเวณโครงการ ทำให้เกิดความไม่แน่นอนในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้ตรงตามเวลาที่กำหนดไว้ได้

5.2.4 ปัญหาจราจรที่มีความรุนแรงและควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

จากการสำรวจและวิเคราะห์สภาพปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นบนถนนเจริญกรุงในปัจจุบัน อันเนื่องมาจากการเปิดให้บริการโครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์ พบปัญหาจราจรที่มีความรุนแรงและควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน รวมทั้งสิ้น 11 ปัญหา ดังนี้

1) ปัญหาที่เกิดจากการเดินข้ามถนน
2) ปัญหาตำแหน่งที่หยุดรถโดยสารประจำทางกีดขวางการจราจร
3) ปัญหาการหยุดรับ-ส่งของรถรับจ้างสาธารณะกีดขวางการจราจร
4) ปัญหาการเลี้ยวเข้าและออกจากโครงการกีดขวางการจราจร
5) ปัญหาการเลี้ยวเข้าและออกจากโครงการของรถบัสเช่าเหมาคัน
6) ปัญหาการจราจรติดขัดจากแถวคอยภายในโครงการเนื่องจากจุดออกบัตรจอดรถ
7) ปัญหาการจราจรติดขัดจากแถวคอยภายในโครงการเนื่องจากจำนวนที่จอดรถของโครงการไม่เพียงพอต่อความต้องการ
8) ปัญหาการขัดแย้งระหว่างรถที่เลี้ยวเข้าและออกจากโครงการกับคนเดินเท้าตามแนวถนน
9) ปัญหาการเลี้ยวเข้าและออกจากซอยเจริญกรุง 93
10) ปัญหาการให้บริการเรือโดยสารของโครงการ
11) ปัญหาพฤติกรรมการขับขี่ไม่ปลอดภัย

5.2.5 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณโครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์

จากการศึกษา แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณโครงการเอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟร้อนท์ ที่ปรึกษาได้เสนอแนวทางการแก้ปัญหาจราจรบริเวณโครงการ รวมทั้งสิ้น 11 แนวทาง สรุปได้ดังนี้

1) กำหนดให้มีการทาสีเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง “เส้นทแยงมุมห้ามหยุดรถ” บริเวณหน้าทางเข้าซอยเจริญกรุง 89/1 ซอยเจริญกรุง 93 ซอยเจริญกรุง 99 และซอยเจริญกรุง 74/2
2) ย้ายตำแหน่งที่หยุดรถโดยสารประจำทางหน้าโครงการ
3) จัดให้มีช่องทางเฉพาะเพื่อการหยุดรับส่งของรถยนต์รับจ้างสาธารณะ
4) ปรับปรุงการจัดการจราจรบริเวณจุดออกบัตรจอดรถ
5) แนวทางการแก้ปัญหาที่เกิดจากการสัญจรของรถเช่าเหมาคัน
6) แนวทางการแก้ปัญหาที่เกิดจากการเดินข้ามถนน
7) การเดินรถรับ-ส่งผู้มาใช้บริการของโครงการ (Shuttle Bus)
8) ปรับปรุงการให้บริการเรือโดยสารของโครงการ
9) ปรับปรุงการจัดการที่จอดรถของโครงการ
10) ปรับปรุงการจัดการด้านความปลอดภัยของคนเดินเท้าตามแนวถนนที่ทางเข้า-ออกของโครงการ
11) แนวทางการแก้ปัญหาพฤติกรรมการขับขี่และการข้ามถนนไม่ปลอดภัย

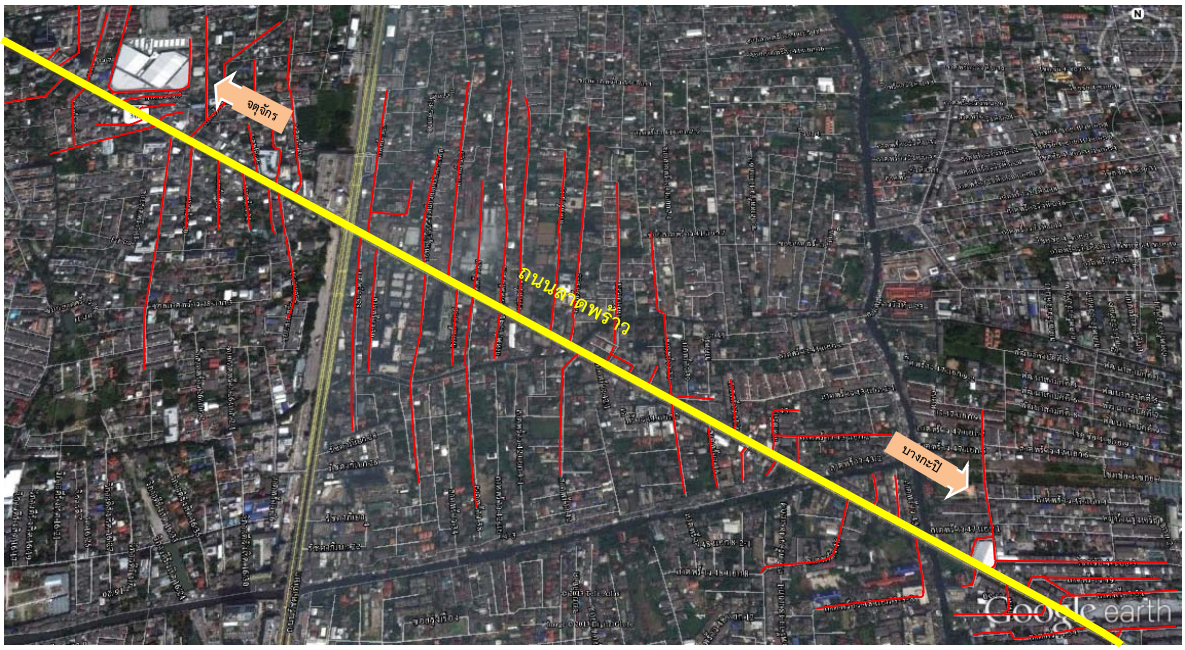
5.3 แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางพิเศษสวนกระแสจราจรบนถนนลาดพร้าว

5.3.1 ความเป็นมา

ปัจจุบันถนนลาดพร้าวเป็นถนนสายหลักทางด้านทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีลักษณะโครงข่ายถนนเป็นช่วงยาวต่อเนื่องและมีซอยเป็นจำนวนมากเหมือนก้างปลา โดยจะมีรถออกมาจากซอยมุ่งสู่ถนนลาดพร้าวในทุกทิศทาง อีกทั้งยังเป็นถนนที่มีทางแยกรวมถึงจุดกลับรถเป็นจำนวนมาก โดยทางแยกที่สำคัญจะมีจำนวน 13 ทางแยก (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.3-1**) และประกอบกับทั้งสองฝั่งของถนนลาดพร้าวเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของประชาชนจำนวนมากโดยเส้นทางเหล่านี้ใช้ในการเดินทางเพื่อทางเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครเพื่อไปทำงานหรือทำกิจกรรมต่างๆ ส่งผลให้ปัจจุบันถนนลาดพร้าวเกิดปัญหาจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก

ด้วยลักษณะทางกายภาพของถนนลาดพร้าวที่มีเกาะกลางตลอดเส้นทาง ดังนั้นสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2539 จึงได้กำหนดให้รถโดยสารประจำทางขาเข้าเมืองเดินรถสวนกระแสจราจรบนถนนลาดพร้าวฝั่งขาออกเมืองอีกหนึ่งช่องทาง ในช่วงเวลา 06.00-08.30 น. โดยมีจุดมุ่งหมายให้การจราจรบนถนนลาดพร้าวในฝั่งขาเข้าในช่วงเร่งด่วนเช้ามีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น โดยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่ ขสมก. ร่วมกันจัดการจราจร โดยวิธีวางกรวยยาง ต่อมาทาง บก.น.4 พิจารณาเห็นว่าเส้นทางรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษว่างนานๆ ถึงจะมีรถโดยสารวิ่งผ่านมา จึงอนุมัติให้รถยนต์ส่วนบุคคลสามารถเข้ามาวิ่งในเส้นทางรถโดยสารด่วนพิเศษได้จนถึงปัจจุบัน

อย่างไรก็ตาม การจัดช่องทางพิเศษสำหรับให้รถโดยสารประจำทางวิ่งสวนกระแส (Reversible lane) ให้มีประสิทธิภาพ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมในหลายด้าน เช่น ความเร็วในการเดินทางของรถประจำทางสวนกระแส ปริมาณผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการ ความถี่และสายทางของรถโดยสารประจำทางที่เข้ามาใช้ช่องทาง ป้ายหยุดรถประจำทางบริเวณเกาะกลาง และโดยเฉพาะอย่างยิ่งความปลอดภัยของการจราจรเมื่อมีการให้รถยนต์ส่วนบุคคลเข้ามาร่วมใช้ช่องทางพิเศษสำหรับถนนลาดพร้าว ซึ่งมีทางแยกจุดตัด และซอยเข้า-ออก เป็นจำนวนมาก ดังนั้น การเปิดช่องทางพิเศษสำหรับให้รถโดยสารประจำทางวิ่งสวนกระแส (Reversible lane) จึงควรมีการศึกษาและประเมินประสิทธิภาพของการให้บริการว่ามีการใช้งานอย่างเต็มประสิทธิภาพมากน้อยเพียงใด พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางแก้ไขและเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถประจำทางสวนกระแสบนถนนลาดพร้าว



รูปที่ 5.3-1 ลักษณะโครงข่ายของถนนลาดพร้าวที่เป็นช่วงยาวต่อเนื่องและมีซอยเข้า-ออกเป็นจำนวนมาก

5.3.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อทำการศึกษาสภาพปัจจุบันของระบบรถโดยสารประจำทางที่วิ่งสวนกระแสชิดเกาะกลางบนถนนลาดพร้าว

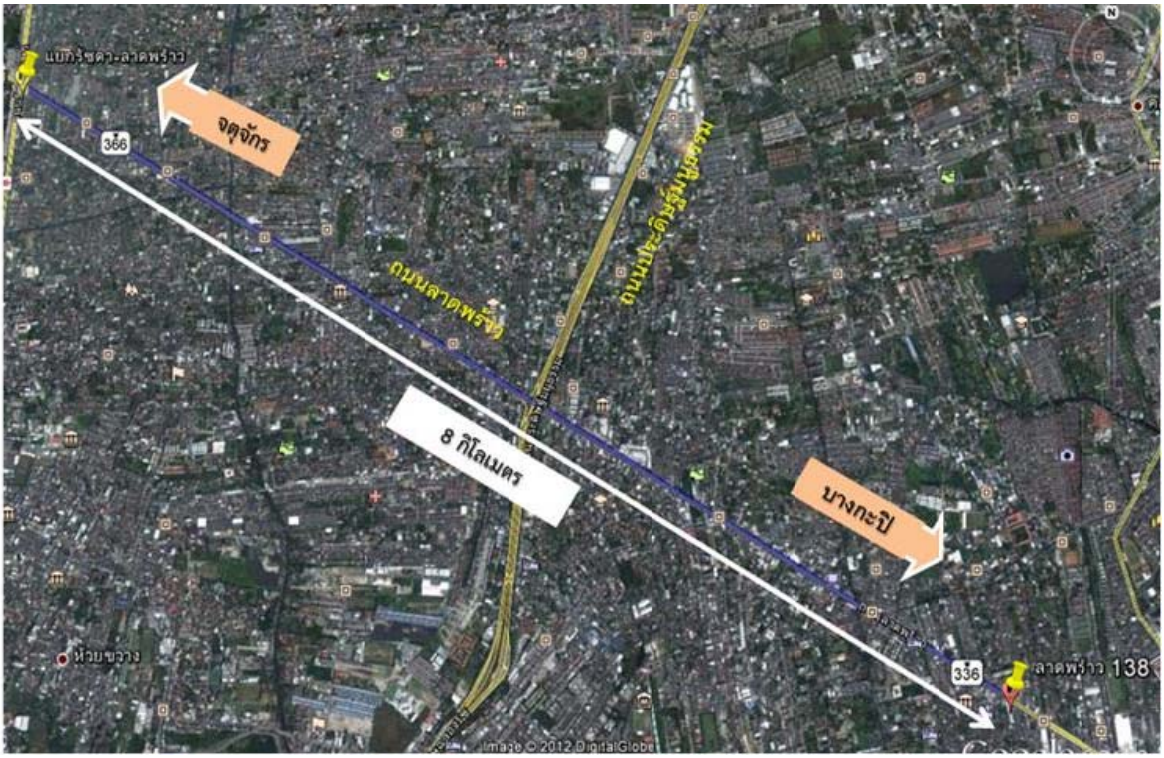
2. เพื่อศึกษาลักษณะของปัญหาการใช้งานระบบรถโดยสารประจำทางที่วิ่งสวนกระแสชิดเกาะกลางบนถนนลาดพร้าว

3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพให้ระบบรถโดยสารประจำทางที่วิ่งสวนกระแสชิดเกาะกลางบนถนนลาดพร้าว

5.3.3 ขอบเขตของการศึกษา

1. พื้นที่ศึกษาเป็นช่วงถนนที่มีการเปิดช่องทางพิเศษให้รถโดยสารประจำทางวิ่งสวนกระแสชิดเกาะกลาง เริ่มจากซอยลาดพร้าว 138 ไปสิ้นสุดที่แยกรัชดา-ลาดพร้าว ระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตร (**รูปที่ 5.3-2**)

2. ทำการสำรวจและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องสำหรับใช้ในการวิเคราะห์ ได้แก่ ความถี่ของรถโดยสารประจำทางที่เข้ามาวิ่งในช่องทางพิเศษ, ป้ายหยุดรถประจำทางบริเวณเกาะกลาง, ปริมาณผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการรถโดยสารที่วิ่งชิดเกาะกลาง, สัดส่วนของรถยนต์ส่วนบุคคลที่เข้ามาใช้ช่องทางพิเศษร่วมกับรถโดยสารประจำทาง รวมถึงการสำรวจสภาพปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการให้บริการรถโดยสารวิ่งชิดเกาะกลางในปัจจุบัน



รูปที่ 5.3-2 พื้นที่ศึกษา

5.3.4 การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่

(1) การจัดช่องทางพิเศษสำหรับให้รถโดยสารสาธารณะวิ่งชิดเกาะกลาง

การจัดช่องทางพิเศษสำหรับให้รถโดยสารประจำทางวิ่งสวนกระแสจราจร (Reversible lane) ชิดเกาะกลางร่วมกับรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนลาดพร้าวฝั่งขาออกเมือง 1 ช่องทาง ในช่วงเวลา 06.00-08.30 อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจ 3 สถานี ด้วยกัน คือ สถานีตำรวจพหลโยธิน สถานีตำรวจโชคชัย และสถานีตำรวจลาดพร้าว ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.3-1**

ตารางที่ 5.3-1 สถานีตำรวจที่รับผิดชอบการจราจรบนถนนลาดพร้าว

สถานีตำรวจ	ช่วงถนนที่รับผิดชอบ ในการเปิดใช้ช่องทางพิเศษ	จุดที่เปิดให้เข้า ช่องทางพิเศษ	ช่วงเวลาที่เปิด ช่องทางพิเศษ
พหลโยธิน	ลาดพร้าว 41 (ซอยภาวนา) – แยกรัชดา – ลาดพร้าว	แยกรัชดา – ลาดพร้าว ลาดพร้าว 15	06.00-08.00 น.*
โชคชัย	คลองจั่น – ลาดพร้าว 41	โชคชัย 4	06.00-07.30 น.
ลาดพร้าว	ลาดพร้าว 138 – คลองจั่น	ลาดพร้าว 138 ลาดพร้าว 101	06.00-07.00 น.

หมายเหตุ: * ช่วงเวลา 08.00-08.30 น. เป็นช่วงเวลาที่ตำรวจจราจรพหลโยธิน เปิดใช้ช่องทางพิเศษเพิ่มเติมจากมติ สจร. ซึ่งจะเปิดในช่วงลาดพร้าว 15- ลาดพร้าว 5 โดยจากการสำรวจพบว่าส่วนใหญ่จะมีแต่รถยนต์ส่วนบุคคลเข้ามาใช้ช่องทาง

จากการลงพื้นที่สำรวจการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการในช่องทางพิเศษ บนถนนลาดพร้าว ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (เวลา 06.00-08.30 น.) ตลอดทั้งเส้นทาง สามารถสรุปได้ดังนี้

- **ช่วงแยกรัชดา-ลาดพร้าว ถึง ลาดพร้าว 41 (สน. พหลโยธิน)**

  เป็นช่วงของช่องทางพิเศษที่มีระยะทางสั้น โดยเริ่มจากแยกรัชดา-ลาดพร้าว ถึง ลาดพร้าว 41 (ซอยภาวนา) ซึ่งรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางพิเศษมาจนถึงแยกรัชดา-ลาดพร้าว ได้แก่ รถโดยสารสาย 44 (ตลาดแฮปปี้แลนด์-ท่าเตียน)

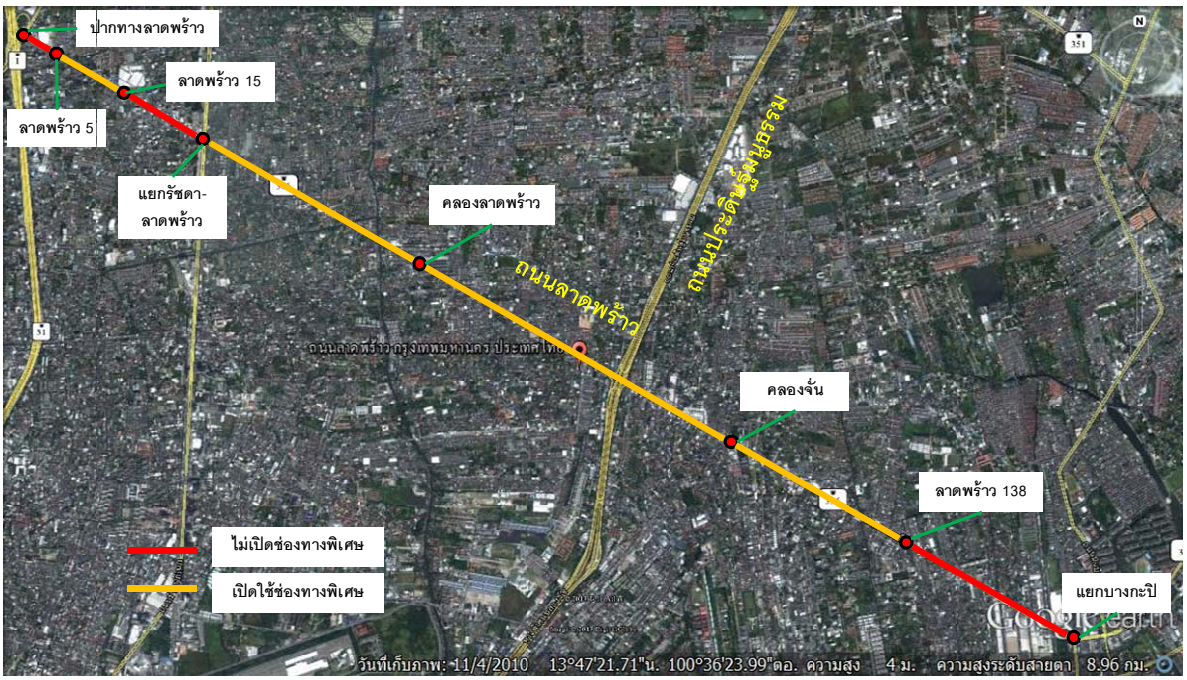
- **ช่วงลาดพร้าว 41 ถึง คลองจั่น (สน. โชคชัย)**

  เป็นช่วงของช่องทางพิเศษที่มีระยะทางยาว โดยเริ่มจากลาดพร้าว 41 ถึง คลองจั่น ซึ่งรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางพิเศษในช่วงดังกล่าวมีอยู่ 3 สาย ได้แก่ รถโดยสารสาย 44 (ตลาดแฮปปี้แลนด์-ท่าเตียน) รถโดยสารสาย 502 (มีนบุรี-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ) และ สาย 514 (มีนบุรี-สีลม)

- **ช่วงคลองจั่น ถึง ลาดพร้าว 138 (สน. ลาดพร้าว)**

  เป็นช่วงของช่องทางพิเศษที่มีระยะทางสั้น โดยเริ่มจาก คลองจั่น ถึง ลาดพร้าว 138 ซึ่งรถโดยสารประจำทางที่วิ่งบนช่องทางพิเศษในช่วงดังกล่าวมีอยู่ 3 สาย ได้แก่ รถโดยสารสาย 44 (ตลาดแฮปปี้แลนด์-ท่าเตียน) รถโดยสารสาย 502 (มีนบุรี-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ) และ 514 (มีนบุรี-สีลม)

  โดยเส้นทางที่มีการจัดช่องช่องทางพิเศษแสดงดัง**รูปที่ 5.3-3**



รูปที่ 5.3-3 เส้นทางที่มีการจัดช่องทางพิเศษในปัจจุบัน

(2) การให้บริการรถโดยสารประจำทางบนช่องทางพิเศษในปัจจุบัน

1) สายทางและความถี่ของรถโดยสารประจำทางวิ่งชิดเกาะกลาง

รถโดยสารประจำทางที่วิ่งชิดเกาะกลางบนถนนลาดพร้าว มี 3 สายทาง ได้แก่ สายมีนบุรี-อนุสาวรีย์ชัย (สาย 502), สายมีนบุรี-สีลม (สาย 514) และสายตลาดแฮปปี้แลนด์-ท่าเตียน (สาย 44) ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.3-2** ซึ่งรถโดยสารแต่ละสายจะมีการติดป้ายข้อความบ่งบอก **"ด่วนเกาะกลาง" ดังรูปที่ 5.3-4**

ตารางที่ 5.3-2 สายรถประจำทางต่าง ๆ ที่วิ่งชิดเกาะกลางบนถนนลาดพร้าว

ลำดับ	สายรถประจำทาง	ต้นทาง-ปลายทาง	ประเภทรถ	ระยะให้บริการทั่วไป
1	502	มีนบุรี-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	รถปรับอากาศ (ครีม-น้ำเงิน)	04.15-20.30 น.
			รถปรับอากาศใช้ก๊าซ NGV	
2	514	มีนบุรี-สีลม	รถปรับอากาศ (ยูโรทู)	04.15-20.30 น.
			รถปรับอากาศ (ครีม-น้ำเงิน)	
3	44	ตลาดแฮปปี้แลนด์-ท่าเตียน	รถเอกชนร่วมบริการ (ครีม-ขาว-น้ำเงิน)	04.00-20.00 น.
			รถเอกชนร่วมบริการ ปรับอากาศ	

รูปที่ 5.3-4 ตัวอย่างรถประจำทางที่วิ่งในช่องทางพิเศษ

โดยความถี่ในการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง ตั้งแต่เริ่มเปิดช่องทางพิเศษ (บริเวณซอยลาดพร้าว 138) ในเวลา 06.00 น. จนถึงเวลา 08.30 น. พบว่า จะมีรถโดยสารประจำทางวิ่งชิดเกาะกลาง 6 คัน 3 สายทาง ซึ่งรถโดยสารคันแรกจะมาถึงป้ายหยุดรถประจำทางแรก (ซอยลาดพร้าว 101) ในเวลาประมาณ 06.20 น. และคันสุดท้ายจะมาถึงเวลา 07.10 น. ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.3-3** ในวันที่ทำการสำรวจ (วันอังคารที่ 20 พฤศจิกายน 2555)

ตารางที่ 5.3-3 ความถี่และเวลาที่มาถึงป้ายหยุดรถโดยสาร

ป้ายหยุดรถประจำทาง	สายรถประจำทาง	เวลามาถึง (น.)	เวลาออก (น.)
ซอยลาดพร้าว 101	44	06.13	06.14
	502	06.27	06.28
	44	06.30	06.32
	514	06.48	06.48
	514	07.03	07.04
	502	07.10	07.11
ซอยลาดพร้าว 85 (หน้าบิ๊กซีลาดพร้าว)	44	06.17	06.17
	502	06.33	06.33
	44	06.35	06.35
	514	06.56	06.57
	514	07.11	07.12
	502	07.16	07.17
ซอยลาดพร้าว 55	44	06.21	06.21
	502	06.38	06.39
	44	06.40	06.41
	514	07.00	07.01
	514	07.16	07.16
	502	07.23	07.23

หมายเหตุ: ที่ปรึกษาได้ทำการสำรวจในวันอังคารที่ 20 พฤศจิกายน 2555

จากข้อมูลเวลาที่รถโดยสารมาถึงป้ายหยุดรถใน**ตารางที่ 5.3-3** ที่ปรึกษาได้ทำการสรุปหาเวลาการเดินทางในแต่ละช่วงถนนแล้วทำการคำนวณหาความเร็วในการเดินทาง โดยแต่ละช่วงมีระยะทางประมาณ 2 กิโลเมตร โดยมีรายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 5.3-4**

ตารางที่ 5.3-4 ความเร็วในการเดินทางของรถโดยสารประจำทางในช่องทางพิเศษ

คันที่	สายรถโดยสารประจำทาง	ความเร็วในการเดินทาง (กม./ชม.)	
		ลาดพร้าว 101-ลาดพร้าว 85	ลาดพร้าว 85- ลาดพร้าว 55
1	44	40	31.5
2	502	24	25.2
3	44	40	25.5
4	514	15	42
5	514	17.14	31.5
6	502	24	21
เฉลี่ย		**26.7**	**29.4**

ที่มา: ที่ปรึกษา

2) จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางวิ่งชิดเกาะกลาง

ที่ปรึกษาทำการเก็บข้อมูลปริมาณผู้โดยสารทั้งหมดที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่วิ่งชิดเกาะกลางของรถทั้ง 6 สาย โดยการนับจำนวนผู้โดยสารบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางทั้ง 3 จุด พบว่า ในวันที่สำรวจจะมีผู้โดยสาร ขึ้น-ลง บริเวณป้ายหยุดรถ ทั้งหมด 61 คน โดยแบ่งเป็นผู้โดยสารที่ขึ้น จำนวน 56 คนและผู้โดยสารที่ลงจากรถ จำนวน 5 คน ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.3-5**

ตารางที่ 5.3-5 ปริมาณผู้รถโดยสารที่ใช้บริการจากป้ายรถประจำทางสาธารณะบนช่องทางพิเศษ

ป้ายรถประจำทาง	จำนวนผู้ใช้บริการ (คน)		
	ขึ้น	ลง	รวม
ลาดพร้าว 101	23	0	23
ลาดพร้าว 85 (หน้าบิ๊กซีลาดพร้าว)	9	1	10
ลาดพร้าว 55	24	4	28
รวม	**56**	**5**	**61**

ที่มา: ที่ปรึกษา

3) ตำแหน่งที่ตั้งและลักษณะของที่หยุดรถโดยสารประจำทางวิ่งชิดเกาะกลาง

ที่ปรึกษาได้ทำการสำรวจตำแหน่งและลักษณะของที่หยุดรถโดยสารประจำทางที่ตั้งอยู่บริเวณเกาะกลางของถนนลาดพร้าว พบว่า ที่หยุดรถโดยสารประจำทางวิ่งชิดเกาะกลางในปัจจุบันมีทั้งหมด 3 จุดตลอดทั้งเส้นทางถนนลาดพร้าว ได้แก่ (1) บริเวณซอยลาดพร้าว 55 (2) บริเวณซอยลาดพร้าว 85 (หน้าบิ๊กซีลาดพร้าว) และ (3) บริเวณซอยลาดพร้าว 101 แสดงดัง**รูปที่ 5.3-5** และลักษณะของที่หยุดรถโดยสารประจำทางได้เป็นไปตามมาตรฐานของที่หยุดรถทั่วไป ซึ่งประกอบไปด้วยที่รอรถของผู้โดยสาร หลังคาบังแดด-ฝน และเชื่อมต่อด้วยสะพานลอยข้ามฝั่ง

(ก) บริเวณซอยลาดพร้าว 101

(ข) บริเวณซอยลาดพร้าว 85

(ค) บริเวณซอยลาดพร้าว 55

รูปที่ 5.3-5 สภาพของป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางชิดเกาะกลางบนถนนลาดพร้าว

จาก**รูปที่ 5.3-5** จะพบว่า สภาพหลังคาบังแดด-ฝน ที่รอรถของผู้โดยสารส่วนใหญ่ได้มีการชำรุดเสียหายโดยไม่มีการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่ดี

4) การเข้าถึงและลักษณะการใช้บริการ

การเข้าถึงและลักษณะการใช้บริการรถประจำทางของผู้โดยสารจากการสำรวจ พบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่ถึงร้อยละ 90 นิยมยืนรอรถประจำทางบริเวณสะพานลอย ดัง**รูปที่ 5.3-6** เมื่อรถประจำทางวิ่งมาในระยะสายตาที่มองเห็นของผู้โดยสาร ผู้โดยสารจะลงจากสะพานลอยเพื่อเข้ามาใช้บริการ โดยจากการสอบถามผู้โดยสารถึงเหตุผล และพฤติกรรมดังกล่าว พบว่า สาเหตุของการไม่หยุดรอรถประจำทางในที่หยุดรถรับ-ส่ง เนื่องจากเหตุผลหลัก ๆ ดังนี้

รูปที่ 5.3-6 การใช้บริการรถประจำทางชิดเกาะกลาง

- ผู้โดยสารมีทางเลือกในการใช้บริการรถประจำทาง 2 ทางเลือก เนื่องจากสายรถประจำทางที่วิ่งผ่านมีหลายสาย นอกจากสายรถประจำทางที่วิ่งชิดเกาะกลาง ยังมีสายรถประจำทางที่วิ่งชิดทางเท้า ส่งผลให้ผู้โดยสารเกิดความลังเลในการใช้บริการรถประจำทาง ผู้โดยสารจึงนิยมรอรถบริเวณสะพานลอย หากรถประจำทางสายไหนวิ่งผ่านมาก่อนผู้โดยสารก็จะใช้บริการก่อน แสดงดัง**รูปที่ 5.3-7**

รูปที่ 5.3-7 รถประจำทางที่วิ่งในทิศทางเดียวกับรถประจำทางที่วิ่งชิดเกาะกลาง

- ความปลอดภัยในการใช้ที่หยุดรับ-ส่ง เนื่องจากที่หยุดรถตั้งอยู่บนเกาะกลาง ท่ามกลางกระแสจราจร อีกทั้งยังไม่มีอุปกรณ์ป้องกัน ส่งผลให้ผู้โดยสารส่วนใหญ่ไม่นิยมใช้บริการที่หยุดรถรับ-ส่ง

5) สัดส่วนของรถยนต์ส่วนบุคคลที่เข้ามาใช้ช่องทางพิเศษ

ที่ปรึกษาได้ทำการสำรวจปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลที่เข้ามาใช้ช่องทางพิเศษบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารซอยลาดพร้าว 101 ในช่วงเวลา 06.00-07.30 น. พบว่า จะมีรถยนต์เข้ามาใช้ประมาณ 298 คัน โดยหากพิจารณาสัดส่วนของรถโดยสารประจำทางเทียบกับรถยนต์ส่วนบุคคลในช่วงเวลาดังกล่าวจะเป็น 1:49 แสดงให้เห็นว่า การเปิดช่องทางพิเศษในปัจจุบันโดยส่วนใหญ่แล้วจะเป็นการเข้ามาใช้ของรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่ารถโดยสารประจำทาง

5.3.5 สภาพปัญหาจราจรบริเวณถนนลาดพร้าว

1) ช่วงแยกรัชดา-ลาดพร้าว ถึง ลาดพร้าว 41 (สน.พหลโยธิน)

ปัญหาจราจรโดยส่วนใหญ่เกิดจากการวิ่งตัดกระแสจราจรของผู้ใช้ทางที่ต้องการเลี้ยวเข้า-ออกซอย และกลับรถซึ่งการเปิดใช้ช่องทางพิเศษเพื่อระบายรถในช่วงเวลาเร่งด่วนไม่ควรให้มีการวิ่งตัดกระแสจราจรเกิดขึ้น หรือถ้ามีจะต้องเกิดน้อยที่สุดเท่าที่ทำได้ เนื่องจากอาจทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในจุดที่ตัดกับกระแสจราจรได้ และจากปัญหาดังกล่าวจะเห็นได้ว่ารถทางตรงต้องหยุดชะงักหรือชะลอตัวจนบางครั้งเกิดเป็นแถวคอย (Queue) ซึ่งส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดได้ อีกทั้งพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ใช้ทางเป็นอีกปัญหาหนึ่งที่ทำให้การเปิดใช้ช่องทางพิเศษในพื้นที่ดังกล่าวได้ไม่เต็มศักยภาพ

2) ช่วงลาดพร้าว 41 ถึง คลองจั่น (สน.โชคชัย)

ปัญหาจราจรโดยส่วนใหญ่ ที่พบบ่อยในช่วงลาดพร้าว 41 ถึงลาดพร้าว 122 คือ การวิ่งตัดกับกระแสจราจร เนื่องจากผู้ใช้ทางต้องการเปลี่ยนช่องจราจร เข้า-ออก เมือง โดยปัญหาการวิ่งตัดกระแสจราจรบนช่องทางพิเศษเพื่อมาใช้ช่องทางกลับรถ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมาก เนื่องจากผู้ขับต้องระวังรถที่วิ่งจากช่องทางพิเศษที่รถวิ่งด้วยความเร็วสูง และบ่อยครั้งช่องทางที่ใช้หยุดรอเพื่อกลับรถไม่เพียงพอ ทำให้รถหางแถวของรถรอกลับรถยาวมาถึงช่องทางพิเศษ ทำให้รถในช่องทางพิเศษต้องหยุดชะงักหรือชะลอความเร็วจนบางครั้งเกิดเป็นแถวคอย (Queue) ปัญหาการวิ่งตัดกระแสจาจรบนช่องทางพิเศษเพื่อเข้าซอยหรือกลับรถในฝั่งขาออกเมือง การจอดรถข้างทางเพื่อรับส่งนักเรียน และการเปลี่ยนช่องทางจากช่องทางพิเศษเข้าใช้ช่องทางปกติ โดยปัญหาทั้งหมดนอกจากจะทำให้การจราจรติดขัด แล้วยังทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

3) ช่วงสี่แยกบางกะปิ ถึงคลองจั่น

ณ วันที่ทำการสำรวจ ไม่พบการเปิดช่องทางพิเศษในบริเวณแยกดังกล่าว

ที่ปรึกษาได้ทำการสรุปปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นดังแสดงใน**ตารางที่ 5.3-6** เพื่อใช้ในการออกแบบการบริหารจัดการ หรือใช้เป็นการตัดสินใจในการเลือกวิธีแก้ปัญหาดังกล่าวในอนาคตต่อไป

ตารางที่ 5.3-6 สรุปปัญหาจากการใช้ช่องทางพิเศษของถนนลาดพร้าว

ลำดับ	จุดที่ทำการสำรวจ	สภาพปัญหาการจราจร			
		การเลี้ยวเข้า-ออกซอย	การรอกลับรถบริเวณแยก	การเปลี่ยนช่องทางเดินรถ	พฤติกรรมของผู้ขับขี่
1	ซอยลาดพร้าว 25	✓	✓	✓	✓
2	ซอยลาดพร้าว 61	✓	✓	✓	
3	ซอยลาดพร้าว 71	✓	✓		✓
4	ซอยลาดพร้าว 85	✓			
5	ซอยลาดพร้าว 87	✓	✓		✓
6	ซอยลาดพร้าว 101	✓	✓		
7	ซอยลาดพร้าว 103	✓	✓		

5.3.6 แนวทางการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสารวิ่งสวนกระแสชิดเกาะกลาง

หลังจากการสำรวจและวิเคราะห์การให้บริการรถโดยสารประจำทางที่วิ่งชิดเกาะกลางบนถนนลาดพร้าว ที่ปรึกษาจึงได้ทำการข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของระบบรถโดยสารประจำทางที่วิ่งสวนกระแสชิดเกาะกลาง บนถนนลาดพร้าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) แนวเส้นทาง

จากผลการวิเคราะห์ของที่ปรึกษาที่เล็งเห็นว่าการดำเนินการเปิดใช้ช่องทางพิเศษในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าบนถนนลาดพร้าวในปัจจุบัน สามารถช่วยระบายรถขาเข้าเมืองได้เป็นอย่างมากซึ่งเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน อีกทั้งการใช้ช่องทางพิเศษเป็นช่องทางสำหรับการให้บริการรถโดยสารประจำทางนอกจากเป็นการช่วยระบายรถแล้วยังเป็นการส่งเสริมให้มีการลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลลง และ หันมาใช้รถโดยสารประจำทางกันมากขึ้น ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงเสนอให้ยังคงมีการเปิดใช้ช่องทางพิเศษในช่วงเวลาเร่งด่วน เริ่มตั้งแต่บริเวณซอยลาดพร้าว 138 ไปจนถึงบริเวณแยกรัชดา/ ลาดพร้าว

(2) ช่วงเวลาที่เหมาะสมในการเปิดช่องทางพิเศษให้รถวิ่งสวนกระแสจราจร

จากผลการวิเคราะห์ของที่ปรึกษาที่เห็นว่าควรมีการคงอยู่ของช่องทางพิเศษ เพื่อช่วยในการแก้ไขปัญหาจราจรบนถนนลาดพร้าว และเป็นการส่งเสริมให้มีการลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลลง และหันมาใช้รถโดยสารประจำทางกันมากขึ้น ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงได้มีการเสนอช่วงเวลาให้มีการจัดการช่องทางพิเศษในปัจจุบัน ดังนี้

- เปิดใช้ช่องทางพิเศษสำหรับให้รถโดยสารประจำทางวิ่งเท่านั้น (Exclusive Lane) ในช่วงเวลา 06.00-07.00 น. ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวจะทำให้การให้บริการของรถโดยสารทางด้านความเร็วของการให้บริการสูงขึ้น
- หลังจากช่วงเวลา 07.00 น. ถึงเวลา 08.00 น. จะยังคงมีการเปิดใช้ช่องทางพิเศษ แต่จะอนุญาตให้รถยนต์ส่วนบุคคลสามารถเข้ามาร่วมวิ่งในช่องทางพิเศษร่วมกับรถโดยสารประจำทางได้
- หลังจากช่วงเวลา 08.00 น. ถึงเวลา 08.30 น. จะยังคงมีการเปิดใช้ช่องทางพิเศษเฉพาะช่วงลาดพร้าว 41 (ซอยภาวนา) – แยกรัชดา-ลาดพร้าว เท่านั้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้สำหรับเลี้ยวขวาเท่านั้น

(3) ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่วิ่งสวนกระแสชิดเกาะกลาง

ที่ปรึกษาจึงเสนอให้ทำการปรับปรุงป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางสำหรับรถโดยสารสาธารณะที่วิ่งชิดเกาะกลาง ในปัจจุบัน เพื่อเป็นการเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร และอำนวยความสะดวกสำผู้โดยสารที่มารอรถโดยสารประจำทาง ดังนี้

- ทำการปรับปรุงหลังคาบังแดด/บังฝน: เนื่องจากสภาพของหลังคาปัจจุบันชำรุด ไม่สามารถที่จะบังแดดและฝนได้
- เพิ่มราวกันอันตราย/ รั้วหรือราวเหล็กกั้นบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง เนื่องจากในปัจจุบันเกาะกลางถนนลาดพร้าวบริเวณที่ใช้เป็นป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางมีความคับแคบ อีกทั้งจากการสอบถามผู้โดยสารที่นิยมยืนรอรถโดยสารประจำทางบริเวณสะพานลอย พบว่า เหตุผลที่ยืนรอบริเวณสะพานลอย เพราะกลัวรถที่วิ่งสวนกระแสจราจรมาเฉี่ยวชน เนื่องจากรถที่วิ่งในช่องทางดังกล่าวจะใช้ความเร็วกว่าช่องทางปกติ โดยตัวอย่างการเพิ่มราวเหล็กกั้น

(4) จำนวนและความถี่ของการให้บริการรถโดยสารประจำทาง

ที่ปรึกษาเสนอให้มีการเพิ่มจำนวนและความถี่ของสายรถโดยสารประจำทางในช่องทางพิเศษให้มากขึ้น เพื่อช่วยระบายรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องเดินรถประจำทางชิดทางเท้า อีกทั้งยังสอดคล้องและสนับสนุนกับแนวทางที่ทางที่ปรึกษาได้มีการเสนอให้เปิดใช้ช่องทางพิเศษสำหรับเดินรถโดยสารประจำทางโดยเฉพาะในช่วงเวลา 06.00-07.00 น. เพื่อเป็นการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น

อนึ่ง รถโดยสายประจำทางที่อาจจะพิจารณาให้เข้ามาวิ่งในช่องทางพิเศษ ได้แก่ รถปรับอากาศ สาย 8, 92, 517, 528, 545, 73ก. เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะให้เดินทางได้หลายเส้นทาง

(5) การพัฒนาและปรับปรุงอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับควบคุมการเปิดใช้ช่องทางพิเศษ

1) ป้ายจราจรเพื่อบ่งบอกช่องทางพิเศษ

ที่ปรึกษาได้ลงพื้นที่เพื่อสำรวจสภาพปัจจุบันของป้ายเตือนเพื่อแสดงช่องทางพิเศษ ทั้งในทิศทางขาออก (ไปบางกะปิ) และขาเข้า (ปากทางลาดพร้าว) ในปัจจุบัน เพื่อนำมาเสนอแนวทางปรับปรุงและติดตั้งเพิ่มเติม โดยมีรายละเอียดดังนี้

- **ป้ายแสดงจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดการใช้ช่องทางพิเศษ**: ลักษณะของป้ายประกอบด้วย
  - ตัวอักษรแสดงข้อความ “จุดเริ่มต้นช่องทางพิเศษ จันทร์-ศุกร์” และ “จุดสิ้นสุดช่องทางพิเศษ จันทร์-ศุกร์”
  - ระบุชนิดและประเภทการใช้ช่องทาง “เฉพาะรถโดยสารประจำทาง” ในช่วงเวลา 06.00-07.00 น.
  - ระบุชนิดและประเภทของรถที่จะเข้ามาร่วมใช้ช่องทาง เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล รถตู้ รถโดยสาร 4 ล้อ ในช่วงเวลา 07.00-08.00 น. ดังแสดงใน**รูปที่ 5.3-8**

รูปที่ 5.3-8 ลักษณะของป้ายที่แสดงจุดเริ่มต้น (ซ้าย) และสิ้นสุดช่องทางพิเศษ (ขวา)

โดยที่ปรึกษาเสนอให้ติดตั้งในบริเวณจุดเริ่มต้นที่มีการเปิดใช้ช่องทางพิเศษ ซอยลาดพร้าว 138 และจุดสิ้นสุดทางพิเศษบริเวณแยกรัชดา-ลาดพร้าว ในตำแหน่งที่คนขับสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากความประมาทหรือไม่ชำนาญทางของผู้ขับขี่

- **ป้ายเตือนก่อนถึงช่องทางพิเศษ:** ลักษณะของป้ายประกอบไปด้วย
  - ตัวอักษรแสดงข้อความ “ช่องทางพิเศษ”
  - ระบุวันและเวลาเปิดใช้ช่องทาง “จันทร์-ศุกร์” “ในช่วงเวลา 06.00-07.00 น. สำหรับรถโดยสารประจำทาง และรถยนต์ส่วนบุคคล รถตู้ รถโดยสาร 4 ล้อ ร่วมวิ่งในช่วงเวลา 07.00-08.00 น. ”
  - บอกระยะทางว่าอีก 1 กิโลเมตร

  โดยที่ปรึกษาเสนอให้ติดตั้งในบริเวณก่อนที่จะถึงจุดเริ่มต้นที่มีการเปิดใช้ช่องทางพิเศษในตำแหน่งที่คนขับสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากความประมาทหรือไม่ชำนาญทางของผู้ขับขี่

- **ป้ายเตือนระหว่างการใช้ช่องทางพิเศษ:** ลักษณะของป้ายประกอบไปด้วย
  - ตัวอักษรแสดงข้อความ “ช่องทางพิเศษ จันทร์-ศุกร์”
  - ระบุชนิดและประเภทการใช้ช่องทาง “เฉพาะรถโดยสารประจำทาง” ในช่วงเวลา 06.00-07.00 น.
  - ระบุชนิดและประเภทของรถที่จะเข้ามาร่วมใช้ช่องทาง เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล รถตู้ รถโดยสาร 4 ล้อ ในช่วงเวลา 07.00-08.00 น. ดังแสดงใน**รูปที่ 5.3-9**

  โดยที่ปรึกษาเสนอให้มีการติดตั้งป้ายเพื่อบ่งบอกช่องทางพิเศษในทุกๆ ช่วงทางที่มีรถเลี้ยวออกมาจากซอยลาดพร้าวในฝั่งขาออก เพื่อเข้ามาใช้ช่องทางพิเศษเพื่อเป็นการเตือนผู้ขับขี่ได้ทราบ

รูปที่ 5.3-9 ลักษณะของป้ายเตือนระหว่างการใช้ช่องทางพิเศษ

2) การปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง

ที่ปรึกษาเสนอให้ทำการลงตัวอักษรบนผิวทางด้วยตัวอักษรสีเหลือง ให้ชัดเจนขึ้น เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ที่วิ่งในช่องทางพิเศษให้ทราบ

3) การปรับปรุงป้ายบอกสายรถประจำทางบริเวณจุดรับส่งผู้โดยสาร

เพื่อให้ผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่วิ่งชิดเกาะกลาง ได้ทราบข้อมูลสายรถประจำทางที่วิ่งในช่องทางพิเศษ ที่ปรึกษาได้เสนอลักษณะของป้ายหยุดรถ ซึ่งป้ายจะประกอบด้วยตัวอักษรแสดง จุดรับส่ง สายรถประจำทางที่ผ่าน วันและเวลาใช้ที่รถโดยสารประจำทางให้บริการ เป็นต้น

4) การเสนอแนวทางการบริหารจัดการโดยการเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ที่ปรึกษาจึงเสนอให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยควบคุม และบริหารจัดการจราจรในบริเวณทางแยกหรือจุดกลับรถที่สำคัญ เช่น บริเวณซอยลาดพร้าว 35, 41, 53, 64, 112, 122 และ 101 เป็นต้น เพื่อควบคุมและบริหารจัดการการจราจรและบังคับใช้กฎหมายสำหรับผู้ที่กระทำผิดกฎจราจรในการเปิดช่องทางพิเศษ

5.4 แนวทางการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพการเปิดช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางบนถนนลาดพร้าว

5.4.1 ความเป็นมา

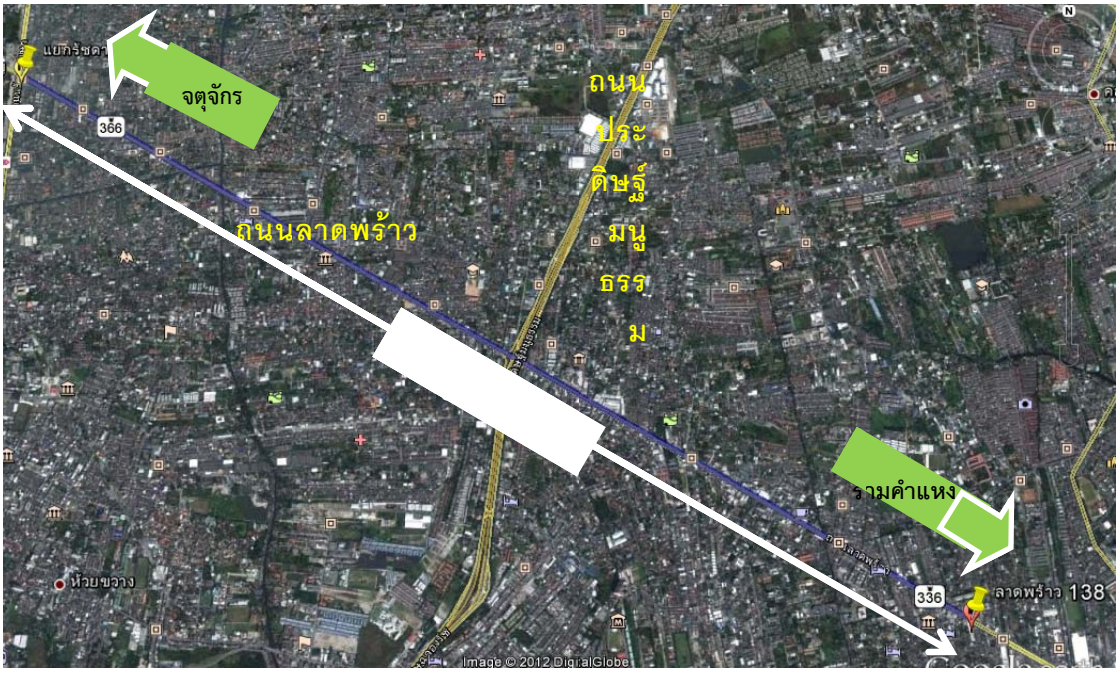
ในปัจจุบันการปริมาณความต้องการในการเดินทางบริเวณถนนลาดพร้าวในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้ามีจำนวนมาก รูปแบบหนึ่งของการเดินทางของผู้โดยสาร คือ การเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งในอนาคตอันใกล้ปริมาณการเดินทางจะเพิ่มขึ้นทุกๆ ปี ดังนั้นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งรถโดยสารประจำทาง เป็นแนวทางในการช่วยบรรเทาปัญหาการเดินทางได้เป็นอย่างดี อีกทั้งยังเป็นการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงได้จัดทำข้อเสนอแนะในการเพิ่มประสิทธิภาพให้ระบบรถโดยสารประจำทางที่วิ่งให้บริการในช่องเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้า โดยการทบทวนการบริหารจัดการช่องทางการเดินรถโดยสารประจำทาง (Bus Lanes) ที่มีในประเทศและต่างประเทศ อีกทั้งยังทำการสำรวจการให้บริการรถโดยสารประจำทางในพื้นที่ปัจจุบัน เพื่อประเมินประสิทธิภาพการให้บริการรถ พร้อมทั้งจัดทำข้อเสนอแนะในการปรับปรุง/เพิ่มเติมประสิทธิภาพ

5.4.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อทำการศึกษาลักษณะการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง ในช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้าบนถนนลาดพร้าว
2. เพื่อศึกษาลักษณะของปัญหาการให้บริการรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้าบนถนนลาดพร้าว
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสารประจำทางในช่องทางเดินรถประจำทางชิดทางเท้าบนถนนลาดพร้าว

5.4.3 ขอบเขตของการศึกษา

1. พื้นที่ศึกษาเป็นช่วงถนนที่มีการเปิดช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้า เริ่มจากซอยลาดพร้าว 138 ไปสิ้นสุดที่แยกรัชดา-ลาดพร้าว ระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตร (**รูปที่ 5.4-1**)
2. ทำการสำรวจและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องสำหรับใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะการให้บริการรถโดยสารในปัจจุบัน ได้แก่ จำนวนสายทางรถโดยสารสาธารณะที่ใช้ในช่องทาง ความถี่ของรถโดยสารประจำทางที่เข้ามาวิ่งในช่องทางพิเศษ ลักษณะของป้ายหยุดรถประจำทาง และความเร็วของรถโดยสารสาธารณะชิดทางเท้าในปัจจุบัน เป็นต้น



รูปที่ 5.4-1 พื้นที่ศึกษา

5.4.4 การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่

จากการลงพื้นที่สำรวจจำนวนรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้า (ช่องทางซ้ายสุดของถนน) ในช่วงเวลา 06.00 น. – 07.30 น. เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบในการวิเคราะห์ความเหมาะสมของการเสนอแผนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรของถนนลาดพร้าว โดยข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ มีดังนี้

(1) การให้บริการรถโดยสารประจำทางในช่องทางซ้ายสุดของถนนในปัจจุบัน

ในหัวข้อนี้ที่ปรึกษาจะทำการศึกษาลักษณะการให้บริการของรถโดยสารประจำทางที่วิ่งให้บริการในช่องเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้าในปัจจุบัน ประกอบด้วย สายทางและความถี่ของรถโดยสารประจำทาง ตำแหน่งที่ตั้งและลักษณะของที่หยุดรถ และสัดส่วนของรถยนต์ส่วนบุคคลที่เข้ามาใช้ช่องทางร่วมกับรถโดยสารประจำทาง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) สายทางของรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้า

รถโดยสารประจำทางที่วิ่งให้บริการในช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้า บนถนนลาดพร้าว มี 20 สายทาง โดยมีรายละเอียดของแต่ละสายทางและเวลาที่เริ่มให้บริการ ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.4-1**

ตารางที่ 5.4-1 สายรถโดยสารประจำทางที่วิ่งให้บริการบนถนนลาดพร้าว

ลำดับ	สายรถ	ต้นทาง - ปลายทาง	ประเภทรถ	ระยะเวลา
1	8	แฮปปี้แลนด์ - สะพานพุทธ	รถเอกชนร่วมบริการ (ครีมขาว-น้ำเงิน)	04.00 - 22.00
2	137	วงกลม รามคำแหง - ถนนรัชดาภิเษก	รถธรรมดา (ครีม-แดง)	05.00 - 23.00
			รถปรับอากาศ (ยูโรทู)	
3	191	การเคหะ คลองจั่น - กระทรวงพาณิชย์	รถธรรมดา (ครีม-แดง)	04.40 - 24.00
			รถปรับอากาศ (ครีม-น้ำเงิน)	
4	96	สวนสยาม - สถานีไฟฟ้าหมอชิต	รถธรรมดา (ครีม-แดง)	04.00 - 22.30
5	27	มีนบุรี - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	รถเอกชนร่วมบริการ (ครีมขาว-น้ำเงิน)	04.00 - 22.00
			รถเอกชนร่วมบริการปรับอากาศ (ครีมน้ำเงิน)	
			รถเอกชนรวมบริการ (รถตู้ปรับอากาศ)	
6	44	ตลาดแฮปปี้แลนด์ - ท่าเตียน	รถเอกชนร่วมบริการ (ครีมขาว-น้ำเงิน)	04.00 -22.00
			รถเอกชนร่วมบริการปรับอากาศ (ครีมน้ำเงิน)	
7	178	วงกลมเกษตร - นวมินทร์	รถธรรมดา (ครีม-แดง)	04:20 - 23:00
8	545	นนทบุรี - สำโรง	รถเอกชนร่วมบริการปรับอากาศ (ครีมน้ำเงิน)	04:00 - 22:00
9	92	ตลาดแฮปปี้แลนด์ - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	รถเอกชนร่วมบริการ (ครีมขาว-น้ำเงิน)	04:00 - 22:00
10	156	วงกลมโรงเรียน - ถนนนวมินทร์	รถธรรมดา (ครีม-แดง)	04:40 - 00:00
11	514	มีนบุรี - สีลม	รถปรับอากาศ (ยูโรทู)	04:10 - 20:30
12	182	สถานีขนส่ง(จตุจักร)(หมอชิต2) – วิทยาเขตรามคำแหง(ม.ราม 2)	รถเอกชนร่วมบริการ (ครีมขาว-น้ำเงิน)	04:00 - 23:00
13	73 ก	สวนสยาม - สะพานพุทธ	รถธรรมดา (ครีม-แดง)	04:15 - 23:00
14	122	ห้วยขวาง - หมอชิต2	รถเอกชนร่วมบริการ (ครีมขาว-น้ำเงิน)	บริการตลอดคืน
15	145	หมอชิตใหม่ - อู่สายลวด	รถธรรมดา (ครีม-แดง)	บริการตลอดคืน
16	95	อู่บางเขน - มหาวิทยาลัยรามคำแหง	รถธรรมดา (ครีม-แดง)	04:00 - 22:00
17	517	ลาดกระบัง - หมอชิตใหม่	รถปรับอากาศ (ยูโรทู)	04:10 - 20:30
18	172	แฮปปี้แลนด์ - บางขุนเทียน	รถเอกชนร่วมบริการปรับอากาศ (ครีมน้ำเงิน)	04:00 - 22:00
19	550	สนามบินสุวรรณภูมิ - แฮปปี้แลนด์	รถปรับอากาศ (ยูโรทู)	04:00 - 23:00
20	126	ห้วยขวาง - หมอชิต2	รถเอกชนร่วมบริการ (ครีมขาว-น้ำเงิน)	บริการตลอดคืน

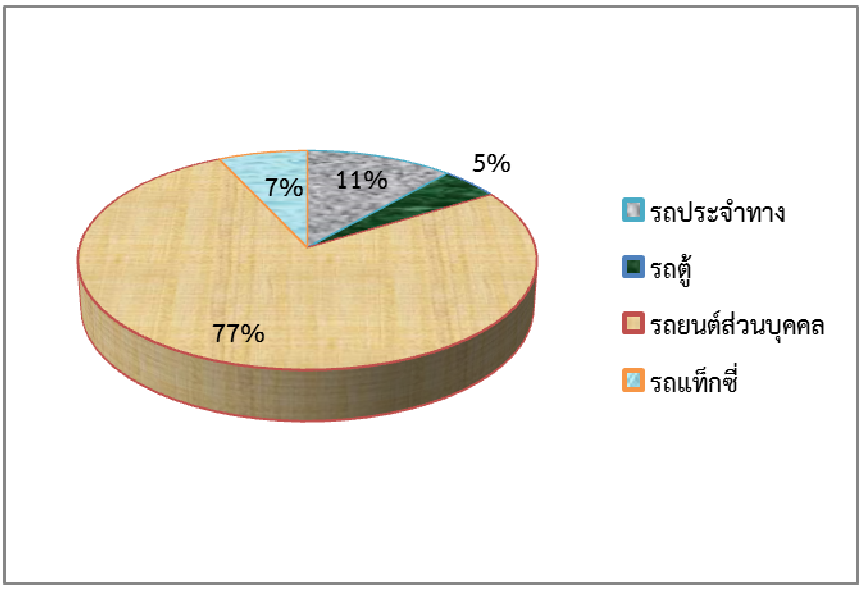
ที่มา: ที่ปรึกษา (ข้อมูลจากการลงพื้นที่สำรวจในช่วงเวลา 06.00-07.30 น.)

2) สัดส่วนของรถประเภทต่างๆ ที่เข้ามาใช้ช่องเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้า

ที่ปรึกษาได้ทำการสำรวจปริมาณรถประเภทต่างๆ ที่เข้ามาใช้ช่องจราจรซ้ายสุดของถนนลาดพร้าวโดยจะพบว่า ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (06.00-07.30 น.) ในช่องทางดังกล่าวจะมีรถโดยสารประจำทางคิดเป็นร้อยละ 12 ของจำนวนรถทั้งหมด และรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ร้อยละ 77 ของจำนวนรถทั้งหมด ซึ่งในความเป็นจริงแล้วช่องทางดังกล่าวไม่ควรมีรถประเภทอื่น เนื่องจากเป็นช่องทางของรถโดยสารประจำทาง (Bus lane)

ตารางที่ 5.4-2 จำนวนยานพาหนะบริเวณป้ายรถประจำทางซอยลาดพร้าว 128/1 ในช่องรถโดยสารประจำทาง

ประเภทของยานพาหนะ	จำนวน (คัน)	ร้อยละ (%)
รถประจำทาง	203	11.61
รถตู้	82	4.69
รถยนต์ส่วนบุคคล	1340	76.66
รถแท็กซี่	123	7.04
รวม	**1748**	**100.00**



รูปที่ 5.4-2 สัดส่วนของรถประเภทต่างๆ ที่วิ่งในช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง บนถนนลาดพร้าว

3) จำนวนรถโดยสารประจำทางและตู้สาธารณะในช่องเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้า

ที่ปรึกษาได้ทำการสำรวจปริมาณรถโดยสารประจำทางและรถตู้โดยสารสาธารณะในช่องเดินรถโดยสารประจำทาง ชิดทางเท้าบนถนนลาดพร้าวในบริเวณจุดสำรวจซอยลาดพร้าว 128/1, ซอยลาดพร้าว 96 (ตรงข้ามบิ๊กซีลาดพร้าว) และซอยลาดพร้าว 58 ในช่วงเวลา 06.00-07.30 น. ในวันที่ 24-25 ธันวาคม 2555 โดยผลการสำรวจแสดงใน**ตารางที่ 5.4-3**

ตารางที่ 5.4-3 จำนวนรถโดยสารประจำทางและรถตู้โดยสารสาธารณะ บริเวณป้ายรถประจำทาง ซอยลาดพร้าว 128/1

เวลา	ปริมาณรถ (คัน)	
	รถโดยสารประจำทาง	รถตู้สาธารณะ
06.00-06.15	28	6
06.15-06.30	31	11
06.30-06.45	43	16
06.45-07.00	46	17
07.00-07.15	31	16
07.15-07.30	24	16
รวม	**203**	**82**

ที่มา: ที่ปรึกษา

จาก**ตารางที่ 5.4-3** พบว่า ในช่วงเวลาตั้งแต่ 06.00-07.30 น. ในช่องทางรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้าจากจุดสำรวจป้ายรถประจำทาง ลาดพร้าว 128/1 จะมีรถโดยสารสาธารณะให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารมากถึง 203 คัน และจะมีรถตู้โดยสาร 82 คัน ซึ่งเฉลี่ยแล้วในทุกๆ 15 นาที จะมีรถโดยสารสาธารณะให้บริการ 34 คัน และรถตู้โดยสาร 14 คัน

สำหรับบริเวณป้ายรถประจำทางซอยลาดพร้าว 96 และซอยลาดพร้าว 58 พบว่า ในช่วงเวลา 06.00-07.30 น. จะมีจำนวนรถโดยสารประจำทางวิ่งให้บริการจำนวน 203 และ 148 คันตามลำดับ สำหรับจำนวนรถตู้โดยสาร มีจำนวน 82 และ 73 คัน ตามลำดับ ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.4-4** และ**ตารางที่ 5.4-5**

ตารางที่ 5.4-4 จำนวนรถโดยสารประจำทางและรถตู้โดยสารสาธารณะ บริเวณป้ายรถประจำทางซอยลาดพร้าว 96

เวลา	ปริมาณรถ (คัน)	
	รถโดยสารประจำทาง	รถตู้สาธารณะ
06.00-06.15	28	6
06.15-06.30	31	11
06.30-06.45	43	16
06.45-07.00	46	17
07.00-07.15	31	16
07.15-07.30	24	16
รวม	**203**	**82**

ที่มา: ที่ปรึกษา

ตารางที่ 5.4-5 จำนวนรถโดยสารประจำทางและรถตู้โดยสารสาธารณะ บริเวณป้ายรถประจำทางซอยลาดพร้าว 58

เวลา	ปริมาณรถ (คัน)	
	รถโดยสารประจำทาง	รถตู้สาธารณะ
06.00-06.15	28	5
06.15-06.30	22	7
06.30-06.45	28	14
06.45-07.00	26	17
07.00-07.15	21	17
07.15-07.30	23	13
รวม	**148**	**73**

ที่มา: ที่ปรึกษา

ผลจากการสำรวจใน**ตารางที่ 5.4-5** จะพบว่า โดยส่วนใหญ่แล้วในช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้าบนถนนลาดพร้าว จะเป็นการให้บริการของรถโดยสารประจำทางและรถตู้สาธารณะคิดเป็นสัดส่วน 70:30

4) *ความเร็วของรถโดยสารประจำทางในแต่ละช่วงเวลา*

จากการสำรวจเพื่อหาความเร็วของรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้า โดยทำการคำนวณจากระยะเวลาที่รถประจำทางวิ่งเข้ามาจอดเพื่อรับ-ส่ง ผู้โดยสารบริเวณป้ายรถประจำทางในแต่ละจุดสำรวจ ซึ่งแบ่งเป็น ช่วงซอยลาดพร้าว 128/1 ถึง ซอยลาดพร้าว 96 และช่วงซอยลาดพร้าว 96 ถึง ซอยลาดพร้าว 58 ในแต่ละช่วงระยะเวลา แสดงดัง**ตารางที่ 5.4-6**

ตารางที่ 5.4-6 ความเร็วเฉลี่ยของรถประจำทางในแต่ละช่วงระยะเวลา

ช่วงระยะเวลา	ความเร็วในการเดินทาง (กม./ชม.)		ความเร็วเฉลี่ย (กม./ชม.)
	ซอยลาดพร้าว 128/1 ถึง ซอยลาดพร้าว 96	ซอยลาดพร้าว 96 ถึง ซอยลาดพร้าว 58	
06.00 น. - 06.30 น.	30.14	23.8	22.46
06.30 น. - 07.00 น.	18.24	17.34	17.13
07.00 น. - 07.30 น.	7.36	12.34	11.36
ความเร็วเฉลี่ย (กม./ชม.)	**21.52**	**19.14**	**19.95**

จากการสำรวจ พบว่า ความเร็วเฉลี่ยในช่วงเวลา 06.00 -07.00 น. รถโดยสารประจำทางที่วิ่งในช่องเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้า สามารถวิ่งด้วยความเร็วที่ถือได้ว่ามีความคล่องตัวในระดับหนึ่ง เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลา 07.00-07.30 น. ความเร็วเฉลี่ยของรถโดยสารประจำทางจะเริ่มลดลง เนื่องมาจากปริมาณรถในกระแสจราจรที่มากขึ้นจากการเดินทางของผู้ใช้ทาง เห็นได้จากบางช่วงมีการติดขัดส่งผลกระทบต่อความเร็วในการจราจรของรถโดยสารประจำทาง

5) *ลักษณะการเรียกใช้บริการรถโดยสารประจำทางของผู้โดยสาร*

จากการสำรวจลักษณะการเข้ามาใช้บริการรถโดยสารประจำทางของผู้โดยสาร บริเวณป้ายหยุดรถซอยลาดพร้าว 128/1, ซอยลาดพร้าว 96 และบริเวณซอยลาดพร้าว 58 พบว่า ผู้โดยสารจะมีการเรียกใช้บริการรถโดยสารประจำทางหลายรูปแบบ ดังนี้

ก. การเดินเข้ามาใช้รถโดยสารประจำทางโดยตรง

ข. การเดินทางเข้ามาใช้โดยยานพาหนะรูปแบบอื่นๆ ผู้โดยสารประเภทนี้เป็นผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ภายในซอยของถนนลาดพร้าว

ก. การเดินเข้ามาใช้รถโดยสารประจำทางของผู้โดยสาร

ข. การเข้ามาใช้โดยยานพาหนะรูปแบบอื่นๆ เช่น จักรยานยนต์รับจ้าง

รูปที่ 5.4-3 ลักษณะการเข้ามาใช้บริการรถโดยสารประจำทางของผู้โดยสาร

6) ป้ายและเครื่องหมายจราจรเพื่อแสดงช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง

จากการลงพื้นที่สำรวจตำแหน่งที่มีการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจร เพื่อแสดงช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้า ตั้งแต่บริเวณแยกบางกะปิ-ปากทางถนนลาดพร้าว พบว่า จะมีป้ายเตือนแสดงช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางแสดงเป็นระยะๆ ตลอดทั้งแนวเส้นทาง โดยลักษณะป้ายจะแสดงข้อความ “ช่องเดินรถโดยสารประจำทาง” และแสดงเวลาการเปิดใช้ช่องทาง “06.30-09.00” เว้นวันอาทิตย์ และจะมีการตีเส้นจราจรเป็นเส้นประสีขาวเพื่อแสดงช่องทางดังแสดงใน**รูปที่ 5.4-4**

ก. ป้ายแสดงช่องเดินรถโดยสารประจำทางในปัจจุบัน

ข. เส้นจราจรที่ใช้แสดงช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง บนถนนลาดพร้าวในปัจจุบัน

รูปที่ 5.4-4 ป้ายและเครื่องหมายจราจรแสดงช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้าในปัจจุบัน

โดยตำแหน่งเริ่มต้นช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้าที่มีการตีเส้นจราจรเป็นเส้นประสีขาวในปัจจุบัน เริ่มจากบริเวณซอยลาดพร้าว 54/1 และตำแหน่งสิ้นสุดช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางจะอยู่บริเวณซอยลาดพร้าว 4 ดังแสดงใน**รูปที่ 5.4-5**

ก. เส้นจราจรแสดงตำแหน่งจุดเริ่มต้น

ข. เส้นจราจรแสดงตำแหน่งจุดสิ้นสุดประจำทาง

รูปที่ 5.4-5 เส้นจราจรแสดงตำแหน่งจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดช่องเดินรถโดยสารประจำทาง

5.4.5 แนวทางการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสารประจำทางวิ่งชิดทางเท้า

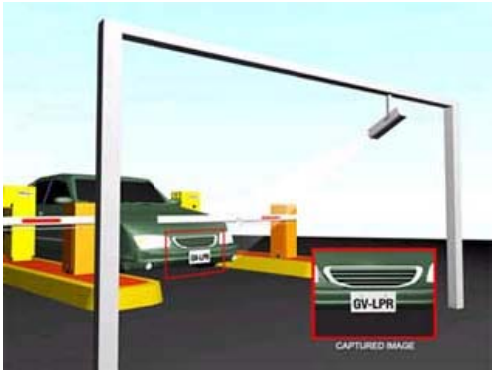
หลังจากการสำรวจและวิเคราะห์การให้บริการรถโดยสารประจำทางที่วิ่งชิดทางเท้า บนถนนลาดพร้าวที่ปรึกษาจึงได้ทำการข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการในช่องทางดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

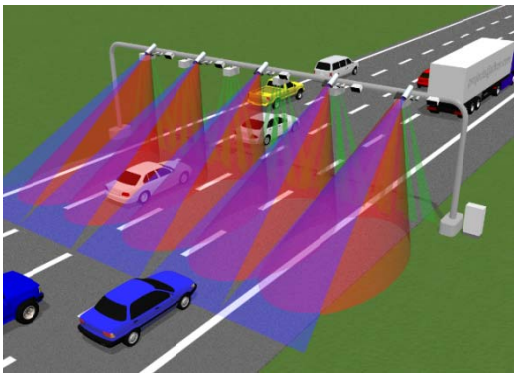
(1) แนวทางการเปิดใช้ช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้า

ผลการสำรวจข้อมูลการให้บริการของรถโดยสารประจำทางในปัจจุบัน การสอบถามเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ควบคุมดูแลการจราจรในพื้นที่ แล้วที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์สภาพปัญหาที่เกิดขึ้น โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

- จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในพื้นที่ พบว่า ที่ผ่านมาเคยมีการเปิดช่องจราจรทางฝั่งซ้ายสุดของถนนลาดพร้าว โดยจะบังคับใช้เป็นช่องเดินรถโดยสารประจำทาง ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (ช่วงเวลา 06.00-08.30 น.) เพื่อเร่งระบายรถในทิศทางเข้าสู่เมือง
- ซึ่งแผนการแก้ไขปัญหาดังกล่าวก็ยังไม่เป็นผลสำเร็จ โดยในปัจจุบันยังคงมีรถยนต์ส่วนบุคคลและรถประเภทอื่นๆ เข้ามาใช้ช่องทางร่วมเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้ช่องทางดังกล่าวเกิดการติดขัด อีกทั้งด้วยพฤติกรรมของคนขับรถโดยสารประจำทางที่มีการแย่งรับผู้โดยสาร ซึ่งถ้าหากช่องทางดังกล่าวติดขัดก็จะมีการขับในช่องจราจรถัดไป ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดมากขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วน
- ที่ปรึกษาจึงได้เสนอแนะแนวทางการจัดการช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้าดังกล่าว โดยจะดำเนินการให้สอดคล้องกันกับการเปิดใช้ช่องทางพิเศษสำหรับให้รถโดยสารประจำทางวิ่งชิดเกาะกลางในช่วง 06.00-07.00 น.

- ที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการเปิดช่องทางเฉพาะสำหรับรถโดยสารประจำทางในช่องซ้ายสุด (ชิดทางเท้า) บนถนนลาดพร้าว ในช่วงเวลา 07.00-08.00 น. ต่อเนื่องจากการวิ่งชิดเกาะกลาง โดยจะเพิ่มมาตรการในการกวดขันการใช้ช่องทางอย่างเต็มรูปแบบ
- ประเภทของรถสาธารณะที่สามารถเข้ามาวิ่งในช่วงเวลาดังกล่าว ได้แก่ รถโดยสารสาธารณะของ ขสมก. (ทั้ง 20 สายทาง) และรถตู้โดยสารสาธารณะ เท่านั้น สำหรับรถแท็กซี่นั้นที่ปรึกษาเห็นว่าสามารถที่จะเข้ามาจอดเพื่อรับ-ส่ง ผู้โดยสารได้เท่านั้น โดยไม่มีการจอดรอรับผู้โดยสาร
- สำหรับมาตรการในการควบคุมพฤติกรรมการขับขี่รถสาธารณะ เช่น คนขับรถโดยสารประจำทางที่ไม่มีการขับในช่องทาง หรือคนขับรถแท็กซี่ที่มีการเข้ามาใช้ในช่องทางดังกล่าวโดยการชะลอ/จอดรอ เพื่อรับผู้โดยสารนั้น ที่ปรึกษาเห็นว่าควรนำระบบ ITS (Intelligent Transport Systems) เข้ามาบังคับใช้ เช่น การติดตั้ง Sensor หรือกล้องตรวจจับพฤติกรรมการละเมิด พร้อมดำเนินการกำหนดโทษสำหรับการฝ่าฝืนต่อไป โดยรูปแบบการติดตั้งอาจจะติดบริเวณโครงสร้างของเสาเหล็กที่มีอยู่เดิม ดังแสดงใน**รูปที่ 5.4-6** และ/หรือ ทำการติดตั้งบนรถโดยสารประจำทาง ดังแสดงใน**รูปที่ 5.4-7**





รูปที่ 5.4-6 แสดงตัวอย่างการติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อการบังคับใช้ช่องจราจร

รูปที่ 5.4-7 ตัวอย่างการติดตั้งกล้องบนรถโดยสารประจำทาง เพื่อตรวจจับรถประเภทอื่นๆ ที่มีการละเมิดเข้ามาใช้ในช่องทาง

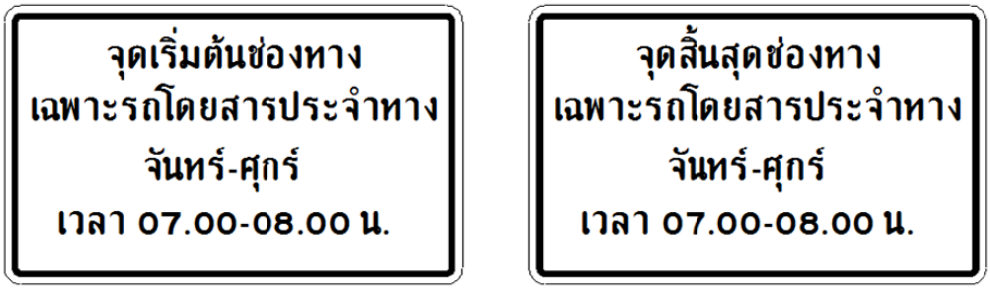
(2) การพัฒนาและปรับปรุงอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับควบคุมการเปิดใช้ช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง

การพัฒนาและปรับปรุงอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับควบคุมการเปิดใช้ช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง จะทำให้การเปิดใช้ช่องทางดังกล่าวมีประสิทธิภาพสูงสุด ลดการเกิดอุบัติเหตุ ด้วยการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ ให้ได้มาตรฐานดังนี้

1) ป้ายจราจรแสดงช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางบริเวณจุดเริ่มต้น-สิ้นสุดช่องทาง

ผลการลงพื้นที่สำรวจตำแหน่งการติดตั้งป้ายจราจรแสดงช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้าตั้งแต่บริเวณแยกบางกะปิ-ปากทางถนนลาดพร้าว พบว่าจะมีป้ายเตือนแสดงช่องทางอยู่เป็นระยะๆ ตลอดแนวเส้นทาง แต่ไม่มีป้ายเตือนตำแหน่งจุดเริ่มต้น-สิ้นสุดของช่องทาง และป้ายเตือนก่อนถึงจุดเริ่มต้นช่องทาง ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงได้เสนอให้มีการติดตั้งป้ายแสดงจุดเริ่มต้น และสิ้นสุดช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง ซึ่งลักษณะของป้ายประกอบไปด้วย

- ตัวอักษรแสดงข้อความ “จุดเริ่มต้นช่องทางเฉพาะรถโดยสารประจำทาง” และ “จุดสิ้นสุดช่องทางเฉพาะรถโดยสารประจำทาง”
- ช่วงวันที่เปิดใช้ช่องทาง คือ จันทร์ – ศุกร์
- ช่วงระยะเวลาเปิดใช้ช่องทาง คือ 07.00 น. – 08.00 น. (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.4-8**)



รูปที่ 5.4-8 ลักษณะของป้ายที่แสดงจุดเริ่มต้น (ซ้าย) และจุดสิ้นสุดช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง (ขวา)

โดยตำแหน่งการติดตั้งที่ปรึกษาเสนอให้ทำการติดตั้งในบริเวณจุดเริ่มต้นช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางบริเวณแยกบางกะปิ และสิ้นสุดช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางปากทางถนนลาดพร้าว ในบริเวณที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากความประมาทหรือไม่ชำนาญทางของผู้ขับขี่

สำหรับป้ายเตือนก่อนถึงช่องเดินรถโดยสารประจำทาง ที่ปรึกษาได้เสนอให้มีลักษณะ ดังแสดงใน **รูปที่ 5.4-9** และควรที่จะทำการติดตั้งในบริเวณก่อนถึงจุดเริ่มต้นประมาณ 100 เมตร

สำหรับป้ายเตือนในช่วงระหว่างการใช้ช่องทางเฉพาะสำหรับรถโดยสารประจำทาง จากการสำรวจในปัจจุบัน พบว่า เพียงพอแล้ว แต่ควรที่จะปรับปรุงในบางป้ายที่ถูกบดบังด้วยต้นไม้เพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน

รูปที่ 5.4-9 ลักษณะของป้ายเตือนก่อนถึงช่องเดินรถโดยสารประจำทาง

2) ป้ายจราจรเพื่อเตือนการละเมิดในการใช้ช่องทาง

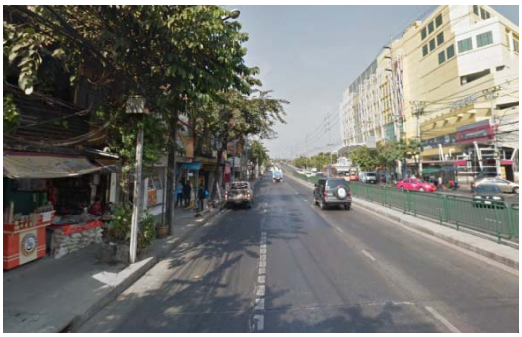
ที่ปรึกษาได้เสนอให้มีการติดตั้งป้ายจราจรเพื่อเตือนผู้ขับขี่**รถยนต์**ส่วนบุคคล หรือรถประเภทอื่นๆ เพื่อไม่ให้มีการละเมิดเข้ามาใช้ช่องทางรถโดยสารประจำทางในช่วงวันและเวลา ดังกล่าว ซึ่งลักษณะของป้ายดังแสดงดัง**รูปที่ 5.4-10**

รูปที่ 5.4-10 แสดงตัวอย่างป้ายเตือนการละเมิดเข้ามาใช้ในช่องทางรถโดยสารประจำทาง

3) การทำเครื่องหมายช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง

จากการสำรวจ พบว่า ในปัจจุบันได้มีการตีเส้นจราจรเป็นเส้นประสีขาว เพื่อแสดงช่องเดินรถโดยสารประจำทางที่ชัดเจนอยู่แล้ว แสดงดัง**รูปที่ 5.4-11** แต่จุดเริ่มต้นช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางที่มีการทำเครื่องหมายจราจรจะเริ่มบริเวณซอยลาดพร้าว 54/1 (บริเวณหน้าสถานีตำรวจโชคชัย) และจุดสิ้นสุดจะอยู่บริเวณลาดพร้าวซอย 4 ซึ่งบริเวณแยกบางกะปิมาจนถึงซอยลาดพร้าว 56 จะไม่มีเส้นจราจรแสดงช่องทาง ทำให้ไม่มีความต่อเนื่องตลอดทั้งเส้นทางถนนลาดพร้าว ที่ปรึกษาจึงได้เสนอให้มีการทำเครื่องหมายช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางเพิ่มในช่วงระหว่างซอยลาดพร้าว 56 ไปจนถึงแยกบางกะปิ

จุดเริ่มต้นช่องเดินรถโดยสารประจำทางบริเวณลาดพร้าวซอย54/1



จุดสิ้นสุดช่องเดินรถโดยสารประจำทางบริเวณลาดพร้าวซอย4

รูปที่ 5.4-11 เส้นจราจรที่แสดงช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางบนถนนลาดพร้าวในปัจจุบัน

และเพื่อเป็นการเพิ่มความปลอดภัยในการใช้ช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง ที่ปรึกษาจึงได้เสนอให้มีการเพิ่มตัวอักษร “Bus lane” บนผิวทาง เพื่อเป็นการเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่ เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ที่ไม่ชำนาญในเส้นทางให้ทราบ

4) ป้ายบ่งบอกจุดรับส่งผู้โดยสาร

เพื่อให้ผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการรถโดยสารประจำทาง สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน ที่ปรึกษาได้เสนอลักษณะของป้ายหยุดรถ ดังแสดงใน**รูปที่ 5.4-12** ซึ่งป้ายจะประกอบไปด้วย ตัวอักษรแสดงจุดรับส่ง สายรถประจำทางที่ผ่าน วันและเวลาใช้ที่รถโดยสารให้บริการ เป็นต้น

รูปที่ 5.4-12 ตัวอย่างลักษณะของช่องทางรถโดยสารประจำทางและป้ายรับ-ส่งผู้โดยสาร

(3) ข้อเสนอแนะช่วงเวลาการเดินรถประจำทางในช่องเดินรถประจำทาง (Bus Lane)

จากผลการศึกษาในหัวข้อ 5.4.5 (**ตารางที่ 5.4-6** ความเร็วเฉลี่ยของรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้า) พบว่า ระยะเวลาที่เหมาะสมสำหรับการเปิดช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง (ช่องจราจรซ้ายสุด) คือ ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ตั้งแต่ 07.00 –08.00 น. เนื่องจากก่อนช่วงเวลาดังกล่าวรถโดยสารประจำทางสามารถรักษาความเร็วในการขับขี่ได้ แต่หลังจากเวลา 07.00 น. ความเร็วในการวิ่งในกระแสจราจรของรถโดยสารประจำทางลดลงอย่างมาก เนื่องจากมีรถประเภทอื่นเข้ามาใช้ช่องทางเป็นจำนวนมาก หากมีการกำหนดให้ ช่องทางดังกล่าวเป็นช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางเพียงประเภทเดียว จะส่งผลให้เกิดความคล่องตัวในการเดินรถโดยสารประจำทางมากขึ้น

แต่อย่างไรก็ตามในอนาคตถ้าหากระดับการให้บริการของรถโดยสารประจำทางมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น อันเนื่องมาจากความเร็วในการเดินทางเร็วขึ้น และมีผู้โดยสารหันมาใช้รถโดยสารประจำทางกันมากขึ้นทางที่ปรึกษาเสนอให้มีการพิจารณาปรับช่วงเวลาการให้บริการของรถโดยสารประจำทางในช่องทางเดินรถโดยสารประจำทางชิดทางเท้าเพิ่มขึ้นเป็น 07.00-09.00 น. เนื่องจากยังเป็นช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า

5.5 แนวทางการออกแบบและติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณข้างทาง

5.5.1 ความเป็นมา

ทั้งนี้สืบเนื่องจากปัจจุบันมักจะมีการติดตั้งป้ายโฆษณาทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่บริเวณริมทางหลวง ทั้งบริเวณทางแยก ทางโค้งเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้ผลกระทบต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะ เช่น การบดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ยานพาหนะ นอกจากนี้เนื้อหาของป้ายโฆษณายังอาจจะทำให้ผู้ขับขี่สูญเสียสมาธิในระหว่างการขับขี่ เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ อย่างไรก็ตามปัญหาเกี่ยวกับป้ายโฆษณาสามารถทำให้ลดลงได้ด้วยการออกแบบป้ายโฆษณาบริเวณข้างทางที่ถูกต้องและเหมาะสม ซึ่งควรคำนึงถึงขนาด รูปร่าง ความสว่าง และลักษณะพื้นที่ติดตั้ง เพราะนอกจากจะช่วยเพิ่มความน่าสนใจให้แก่ผู้พบเห็นแล้ว ยังไม่ก่อให้เกิดมลพิษทางสายตาและอาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้

การศึกษาและจัดทำคู่มือการออกแบบและติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณข้างทางจึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาทบทวนแนวทางการออกแบบและติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณข้างทางทั้งของประเทศไทย และต่างประเทศ พร้อมทั้งจัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการออกแบบและติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณข้างทางที่ถูกต้องและเหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อกำหนดในด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง

5.5.2 ข้อกำหนดและการจัดระเบียบป้ายโฆษณานอกอาคารในประเทศไทย

(1) สถานการณ์ปัญหาป้ายโฆษณานอกอาคารในประเทศไทย

ป้ายโฆษณานอกอาคาร ที่มีขนาดใหญ่และขนาดเล็กทั้งแบบติดตั้งชั่วคราวและถาวร สามารถพบเห็นได้จำนวนมากตลอดแนวเส้นทางคมนาคม แหล่งชุมชนเมือง เขตเทศบาล ย่านธุรกิจ โดยผู้ขออนุญาตติดตั้งป้ายส่วนใหญ่มักจะพิจารณาประเด็นด้านรูปแบบการแสดงผลบนป้ายที่ให้ลักษณะสะดุดตาและดึงดูดความสนใจของผู้ใช้ทาง จนทำให้บางพื้นที่มีความหนาแน่นของป้ายมากเกินไป ตำแหน่งติดตั้งบดบังภูมิทัศน์ บดบังทัศนวิสัยในการจราจร ละเลยความปลอดภัยในการติดตั้งป้าย การใช้สัญลักษณ์ ภาพ ข้อความที่มีเนื้อหาไม่เหมาะสม ปัญหาดังที่กล่าวข้างต้น ถือเป็นสาเหตุของความไม่เป็นระเบียบข้างทางซึ่งจะส่งผลทางลบต่อความน่าสนใจของภูมิทัศน์โดยรอบ และอาจทำให้ผู้ขับขี่สับสนจนเกิดอุบัติเหตุได้

(2) ข้อกำหนดเกี่ยวกับการติดตั้งป้ายโฆษณานอกอาคารในประเทศไทย

การจัดระเบียบป้ายโฆษณานอกอาคารในประเทศไทย มีแนวทางปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ข้อกำหนดของพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 กฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 23 (พ.ศ. 2533) และกฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 55 (พ.ศ. 2543) โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการโฆษณานอกอาคารที่มุ่งเน้นแนวทางติดตั้งเพื่อควบคุมด้านความปลอดภัย การกำหนดรูปแบบป้ายโฆษณาที่ต้องยื่นขออนุญาต และข้อกำหนดอื่นๆ ในด้านขนาด มิติและน้ำหนักรวมทั้งโครงสร้างป้าย เป็นต้น

ป้ายโฆษณาทุกประเภทที่อนุญาตให้ติดตั้งนอกอาคารต้องมีการจัดทำแผนตรวจสอบประจำปีเพื่อประเมินผลด้านความปลอดภัย ตามด้วยการตรวจสอบใหญ่ในทุกๆ 5 ปีนับจากติดตั้ง และเพื่อควบคุมความไม่เป็นระเบียบและป้องกันปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้น จึงได้แบ่งลักษณะพื้นที่ติดตั้งป้ายออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

1) **พื้นที่เมือง** หมายถึง พื้นที่ที่อยู่ภายใต้กฎกระทรวงผังเมืองรวม จำแนกได้หลายประเภท เช่น ประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ประเภทที่ดินเพื่อการพาณิชย์ และประเภทที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรม เป็นต้น
2) **พื้นที่ชนบท** หมายถึง พื้นที่ที่ไม่อยู่ภายใต้กฎกระทรวงผังเมืองรวม
3) **พื้นที่เฉพาะ** หมายถึง พื้นที่ที่มีลักษณะเฉพาะที่มีคุณค่าควรแก่การดูแล รักษา และปกป้องเป็นพิเศษ ได้แก่
   - เขตอนุรักษ์ ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535
   - เขตคุ้มครองสิ่งแวดล้อมศิลปกรรม และสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ

(3) หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับป้ายในประเทศไทย

สำหรับองค์กรและหน่วยงานที่รับผิดชอบ ควบคุม ดูแล รวมถึงการพิจารณาตรวจสอบเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การขออนุญาตติดตั้งป้ายเพื่อการโฆษณานอกอาคาร แบ่งตามอำนาจหน้าที่ได้ดังนี้

1) กระทรวงมหาดไทย มีหน่วยงานภายใต้ที่ทำหน้าที่ กำกับดูแล ควบคุมป้ายโฆษณา ดังนี้
   - กรมโยธาธิการและผังเมือง รับผิดชอบด้านความปลอดภัยของการติดตั้งป้ายและโครงสร้างป้าย กำหนดระเบียบและวิธีการในการขออนุญาตติดตั้งป้าย การกำหนดอัตราภาษีป้าย และดำเนินการออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับป้าย
   - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล) รับผิดชอบป้ายที่ยื่นขออนุญาตติดตั้ง และนำข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาบังคับใช้ในเขตพื้นที่ที่กำกับดูแล
2) กรุงเทพมหานคร (เขตปกครองพิเศษ) รับผิดชอบป้ายที่ยื่นขออนุญาตติดตั้ง และนำข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาบังคับใช้ในเขตพื้นที่ที่กำกับดูแล
3) กระทรวงคมนาคม มีหน่วยงานภายใต้ที่ทำหน้าที่ กำกับดูแล ควบคุมป้ายโฆษณา ดังนี้
   - กรมทางหลวง รับผิดชอบป้ายที่ติดตั้งอยู่ในเขตทางหลวง
   - กรมทางหลวงชนบท รับผิดชอบป้ายที่ติดตั้งอยู่ในเขตทางหลวงชนบท
   - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย รับผิดชอบป้ายที่ติดตั้งในเขตทางพิเศษ

- กรมการขนส่งทางบก มีอำนาจและหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับป้าย 2 ฉบับ ที่อ้างอิงและบังคับใช้ ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 และ มาตรา 130 และประกาศกรมการขนส่งทางบก

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันทั้งป้ายโฆษณาขนาดใหญ่และขนาดเล็กที่ติดตั้งในเขตเมืองและชนบท ยังพบปัญหาการมองเห็นที่เป็นมลพิษทางสายตา รวมทั้งรูปแบบที่ไม่มีมาตรฐานเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ด้านขนาด ตัวอักษร และสัญลักษณ์บนป้ายที่แน่นอน จนส่งผลกระทบต่อการอ่านป้ายของผู้ใช้ทาง ทั้งนี้ยังไม่มีหน่วยงานใดที่มีหน้าที่กำกับดูแลในประเด็นดังกล่าวอย่างชัดเจน

(4) กฎหมายบังคับใช้ที่เกี่ยวข้องกับป้าย

กฎหมายเกี่ยวข้องกับป้ายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน ได้ดำเนินการร่างและบัญญัติขึ้นภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทย โดยเริ่มต้นจากพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 และเพื่อให้รายละเอียดมีความชัดเจนและสมบูรณ์มากขึ้น จึงได้มีการออกกฎกระทรวงมหาดไทยเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับป้ายขึ้นอีกหลายฉบับ โดยมีการบังคับใช้ควบคู่กับพระราชบัญญัติฉบับอื่นๆที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับป้าย และประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษา อันได้แก่

1) กฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 23 (พ.ศ. 2533) กล่าวเพิ่มเติมในรายละเอียดเกี่ยวกับป้ายที่บัญญัติไว้ในมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

2) กฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 55 (พ.ศ. 2543) กล่าวถึงรายละเอียดในหลักเกณฑ์ข้อกำหนดด้านการติดตั้งป้าย พื้นที่ ขนาด ความสูงป้าย เพิ่มเติมจากพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522

3) พระราชบัญญัติภาษีป้าย มีการบังคับใช้ด้วยกัน 2 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติภาษีป้าย (ฉบับที่ 1) พ.ศ. 2510 และ พระราชบัญญัติภาษีป้าย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2534 แก้ไขเพิ่มเติมรายละเอียดต่อจากฉบับที่ 1

4) พระราชบัญญัติรักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 มีสาระสำคัญเพื่อมุ่งเน้นให้เกิดความเป็นระเบียบของการใช้พื้นที่สาธารณะ

กฎกระทรวงฉบับอื่นๆ ที่มีสาระสำคัญซึ่งเกี่ยวข้องกับป้ายและส่วนประกอบป้าย มีดังนี้

1) กฎกระทรวง กำหนดประเภทอาคารที่ต้องจัดให้มีผู้ตรวจสอบ พ.ศ. 2548

2) กฎกระทรวง กำหนดชนิดหรือประเภทอาคารที่เจ้าของอาคาร หรือผู้ครอบครองอาคาร หรือผู้ดำเนินการต้องทำการประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอก พ.ศ. 2548

3) กฎกระทรวง กำหนดชนิดหรือประเภทของอาคาร หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการตรวจสอบงานออกแบบและคำนวณส่วนต่างๆของโครงสร้าง พ.ศ. 2550

สำหรับการติดตั้งป้ายในพื้นที่รับผิดชอบของกระทรวงอื่นๆ กระทรวงหรือหน่วยงานภายใต้กระทรวงที่สังกัดสามารถร่างกฎหมายเพื่อบังคับใช้ได้ โดยต้องมีรายละเอียดที่ไม่ขัดต่อพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 อันได้แก่

1) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 กรมทางหลวง สังกัดกระทรวงคมมาคม เป็นผู้มีอำนาจบังคับใช้กฎหมาย

2) ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องการควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544 กรุงเทพมหานคร เป็นผู้มีอำนาจบังคับใช้กฎหมาย

(5) หลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัย

การออกแบบป้ายและส่วนประกอบป้ายให้มีมาตรฐานต้องมีการพิจารณาหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัยควบคู่กับการกำหนดตำแหน่งติดตั้งที่เหมาะสม เพื่อให้ป้ายที่ติดตั้งสามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและไม่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุกับผู้ใช้ทาง ปัจจัยหรือหลักเกณฑ์ที่พิจารณามีด้วยกันดังนี้

1) ปัจจัยด้านพฤติกรรมของผู้ใช้ทาง เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถรับรู้ เข้าใจและเกิดกระบวนการตัดสินใจที่ง่ายขึ้น โดยจะมีองค์ประกอบที่ต้องพิจารณา 2 ประเด็นดังนี้

   - กระบวนการประมวลผลข้อมูล เป็นประเด็นที่อธิบายเกี่ยวกับ การกำหนดลำดับขั้นตอนเพื่อช่วยจัดระเบียบการตัดสินใจ โดยแบ่งได้เป็น 3 ขั้นตอน ดังนี้ การรับทราบข้อมูลข่าวสาร การคาดการณ์ล่วงหน้า และช่วงเวลาในการตอบสนอง

   - สมรรถภาพในการมองเห็น ผู้ขับขี่จะรับรู้ข้อมูลร้อยละ 90 จากการมองเห็นทั้งป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง สัญญาณไฟจราจร รวมถึงอุปกรณ์ข้างทางอื่นๆ โดยปัจจัยที่มีผลต่อการมองเห็น ได้แก่ ทัศนวิสัย ปัจจัยที่เกี่ยวกับคน ความส่องสว่าง และลักษณะยานพาหนะส่วนใหญ่ที่ใช้เส้นทาง

2) การจัดทำรายการตรวจสอบป้ายโฆษณา กรมโยธาธิการและผังเมือง เป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบด้านการควบคุมมาตรฐานและความปลอดภัยของป้ายและโครงสร้างป้าย ได้กำหนดรายละเอียดให้ผู้ตรวจสอบต้องตรวจสอบและจัดทำรายงานการตรวจสอบสภาพป้ายและอุปกรณ์ต่างๆของป้าย โดยกำหนดช่วงเวลาการตรวจสอบไว้ดังนี้

   - การตรวจสอบใหญ่ทุก 5 ปี ต้องดำเนินการตรวจสอบโดยผู้ตรวจสอบอาคารที่ได้รับอนุญาตอย่างถูกต้องตามกฎหมาย โดยผู้ตรวจสอบจะเป็นผู้จัดทำรายละเอียดในการตรวจสอบและผู้ขออนุญาตเป็นผู้จัดหาแบบแปลนสำหรับการตรวจสอบ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาตรวจสอบป้าย เมื่อมีการติดตั้งป้ายแล้วเสร็จให้เริ่มทำการตรวจสอบโดยถือเป็นการตรวจสอบใหญ่ครั้งแรก

- การตรวจสอบประจำปี จะเป็นรูปแบบการดำเนินงาน วิธีการตรวจสอบที่เหมือนกันกับการตรวจสอบใหญ่ เพียงแต่ผู้ตรวจสอบอาคารจะกำหนดช่วงเวลาและความถี่ในการตรวจสอบให้เป็นไปตามแผนงานที่ได้กำหนดไว้

3) แผนงานในการบำรุงรักษาป้ายและอุปกรณ์ประกอบต่างๆของป้าย การดูแลและบำรุงรักษาป้ายโฆษณานอกบริเวณอาคารจะเป็นหน้าที่ของเจ้าของป้าย โดยเจ้าของป้ายหรือผู้ดูแลป้ายต้องตรวจสอบและบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอตามคู่มือที่ผู้ตรวจสอบอาคารได้จัดทำไว้ และบันทึกข้อมูลการตรวจบำรุงรักษาตามระยะเวลาที่ผู้ตรวจสอบอาคารกำหนด

5.5.3 หลักเกณฑ์พิจารณาในการติดตั้งป้ายโฆษณานอกอาคารในต่างประเทศ

จากการศึกษาข้อกำหนดและคู่มือแนะนำการติดตั้งป้ายโฆษณานอกอาคารในต่างประเทศ ทั้งจากประเทศออสเตรเลีย ประเทศในทวีปยุโรป ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศญี่ปุ่นพบว่า ประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณาในการติดตั้งประกอบด้วย 4 ประเด็นหลัก คือ

1) ลักษณะพื้นที่ติดตั้ง

เป็นข้อกำหนดที่ใช้เพื่อการจัดระเบียบป้าย เนื่องจากลักษณะพื้นที่แตกต่างกันยอมมีหลักเกณฑ์และรายละเอียดย่อยในการบังคับใช้ต่างกัน โดยทั่วไปจะแบ่งพื้นที่ออกเป็น 3 ลักษณะ คือ พื้นที่เมือง พื้นที่ชนบท พื้นที่เฉพาะ

2) ลักษณะทั่วไปของป้าย

นิยามรวมถึง

- ประเภทป้ายที่ติดตั้งต่างตำแหน่งกัน เช่น ติดตั้งแบบ Freestanding ติดตั้งบนดาดฟ้าหรือหลังคาของอาคาร ติดตั้งกับผนังอาคาร ติดตั้งบริเวณพื้นที่ก่อสร้างชั่วคราว เป็นต้น
- ประเภทป้ายที่แบ่งตามวัตถุประสงค์ เช่น ป้ายเพื่อการโฆษณาสินค้า ป้ายตามกฎหมาย ป้ายเลือกตั้งป้ายที่บอกชื่อ สถานที่ ร้านค้า อาคาร เป็นต้น
- เนื้อหา ข้อความ สัญลักษณ์ การแสดงผลบนป้าย
- ลักษณะทางกายภาพของป้าย(ขนาด รูปร่าง ความสูง)

3) ความปลอดภัยทางถนนต่อผู้ใช้ทาง

เป็นการตรวจสอบด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง โดยกำหนดหลักเกณฑ์สำคัญเพื่อใช้ในการตรวจสอบก่อนดำเนินการติดตั้งป้ายโฆษณานอกอาคาร ไว้ในหลายประเด็นอาทิ

- ตำแหน่งติดตั้ง ระยะมองเห็นปลอดภัย
- <u>ไม่</u>บดบังการมองเห็นวัตถุหรือสิ่งกีดขวางอันตรายที่อยู่เบื้องหน้า

- **ไม่**บดบังทัศนวิสัยในการจราจร
- **ไม่**ลดประสิทธิภาพอุปกรณ์ควบคุมการจราจร
- การวัดค่าความสว่างและการสะท้อนแสง
- ขนาดและรูปแบบการแสดงผลบนป้าย

อย่างไรก็ตามรายละเอียดของการพิจารณาในประเด็นด้านความปลอดภัยต่างๆ ของแต่ละประเทศแสดงดัง **ตารางที่ 5.5-2**

4) การปฏิบัติตามข้อบังคับทางกฎหมาย

การติดตั้งป้ายเพื่อการโฆษณาต้องเป็นไปตามข้อบังคับทางกฎหมาย หากพบว่า ผู้ขออนุญาตกระทำการใดๆ ที่ขัดต่อกฎหมายหน่วยงานผู้มีรับผิดชอบสามารถดำเนินการรื้อย้าย ป้ายโฆษณาดังกล่าวได้ทันที โดยเรียกเก็บค่าดำเนินการย้อนหลังกับผู้ขออนุญาต ทั้งนี้ให้ถือว่าเงื่อนไขในสัญญาเป็นโมฆะทันที

ป้ายโฆษณาที่มีประสิทธิภาพ ได้มาตรฐานและไม่ก่อให้เกิดมลพิษทางสายตาต่อผู้พบเห็น ควรผ่านกระบวนการตรวจสอบด้านคุณภาพและความเหมาะสม ดังนี้

(1) การออกแบบป้าย มีการตรวจสอบโดยกำหนดมาตรฐานสำหรับการประเมินป้าย อาทิ ขนาด (ป้าย/ตัวอักษร) รูปแบบ จำนวนข้อความและความสูงของป้าย

(2) คุณภาพอุปกรณ์ที่ใช้ผลิตป้าย เช่น ลักษณะป้ายแบบคัตเอาท์ ป้าย Billboard ป้ายอักษร ป้ายข้อความหรือภาพวิ่ง ป้ายเคลื่อนที่ ความสว่างและการสะท้อนแสง

(3) ตำแหน่งติดตั้งที่เหมาะสม ตำแหน่งติดตั้งป้ายที่ดีต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อผู้ขับขี่ในการมองเห็นกายภาพถนน ไม่บดบังหรือลดประสิทธิภาพของอุปกรณ์ควบคุมการจราจร

ยิ่งไปกว่านั้น ในบางประเทศยังได้นำข้อมูลสถิติอุบัติเหตุมาใช้พิจารณาเพื่อเลือกตำแหน่งที่เหมาะสมในการติดตั้งป้าย และเมื่อดำเนินการติดตั้งป้ายแล้วเสร็จ จะต้องเก็บข้อมูลอุบัติเหตุโดยนับจากวันติดตั้ง เพื่อประโยชน์ในการประเมินผล

5.5.4 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับป้ายโฆษณานอกอาคารในประเทศไทย

ประเด็นหลักที่ควรพิจารณาเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ และเพื่อตรวจสอบความเหมาะสมและความปลอดภัยของป้าย ได้แก่

- การจัดระเบียบป้ายโฆษณานอกอาคาร (ลักษณะพื้นที่ติดตั้ง ลักษณะทั่วไปของป้าย)
- ความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง
- การตรวจสอบสภาพป้ายและอุปกรณ์ประกอบป้าย
- การปฏิบัติตามข้อบังคับทางกฎหมาย

(1) การจัดระเบียบป้ายโฆษณานอกอาคาร

ผลการศึกษาหลักเกณฑ์ข้อกำหนดของการจัดระเบียบป้ายโฆษณาในต่างประเทศ พบว่าได้ระบุหลักเกณฑ์ไว้เบื้องต้น โดยหน่วยงานผู้รับผิดชอบจะจัดทำรายการตรวจสอบ เมื่อมีผู้ขออนุญาตติดตั้งป้าย ผู้ขออนุญาตจะต้องขอรับเอกสารรายการตรวจสอบ และทำการตรวจสอบข้อมูลที่ระบุในเอกสารให้ครบถ้วน เพื่อยื่นประกอบการพิจารณาขออนุญาต ทั้งนี้รายละเอียดการจัดทำรายการตรวจสอบที่แนะนำไว้ในคู่มือต่างประเทศสามารถนำมาปรับใช้เพื่อประโยชน์ในการจัดระเบียบป้ายสำหรับประเทศไทย กล่าวได้โดยสรุปดังนี้

ลักษณะพื้นที่ติดตั้ง ประกอบด้วยรายละเอียด ดังนี้

1) ภาพถ่ายตำแหน่งที่ติดตั้งป้าย พร้อมภาพถ่ายภูมิทัศน์โดยรอบของพื้นที่ติดตั้ง
2) พื้นที่ติดตั้งอยู่ในเขต พื้นที่เมือง พื้นที่ชนบท พื้นที่เฉพาะ
3) พื้นที่ติดตั้งอยู่ในหรือนอกเขตทาง
4) หากติดตั้งในแนวเส้นทางคมนาคม ควรระบุระหว่างของป้ายจากขอบถนน
5) ภูมิทัศน์รอบข้าง มีป้ายประเภทอื่นๆ หรือไม่ (ควรกำหนดเป็นช่วงรัศมีไม่เกินกี่เมตรจากตำแหน่งติดตั้งป้าย)
6) ความเข้ากันของป้ายกับลักษณะพื้นที่ติดตั้งและการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต

ลักษณะทั่วไปของป้าย ประกอบด้วยรายละเอียด ดังนี้

1) ระบุรายละเอียด ด้านขนาด มิติป้าย ขนาดตัวอักษร โลโก ภาพ หรือสัญลักษณ์ พร้อมภาพถ่ายรายละเอียดทั้งหมดบนป้ายที่ออกแบบแล้วเสร็จพร้อมติดตั้ง
2) ระบุประเภทของป้าย ได้แก่
   - ติดตั้งบนพื้นดินหรือบนทางเท้า
     - ป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ (Billboard) - ป้ายโฆษณาขนาดเล็ก
   - ติดตั้งบนดาดฟ้าหรือมีการเชื่อมต่อโครงสร้างเหนือหลังคาของอาคาร
   - ติดตั้งกับโครงสร้างส่วนใดส่วนหนึ่งของอาคาร เช่น ติดกับผนังอาคาร
   - ติดบนโครงสร้างสะพาน
   - ติดตั้งบริเวณที่มีการก่อสร้างชั่วคราวหรือพื้นที่ที่ดำเนินการก่อสร้าง
3) ระบุประเภทวัสดุที่เป็นส่วนประกอบป้าย โครงสร้างป้าย (สำหรับโครงสร้างที่ต้องการความแข็งแรงมั่นคง วัสดุที่ใช้ต้องผ่านการตรวจสอบมาตรฐานที่รับรองโดยสถาบันที่ได้รับการยอมรับ เช่น มอก.)
4) สัดส่วนและขนาดของป้ายควรสัมพันธ์กับภูมิทัศน์โดยรอบ เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย และความปลอดภัย
5) หากติดตั้งกับโครงสร้างอาคาร ไม่ควรมีส่วนใดส่วนหนึ่งยื่นออกนอกแนวอาคาร

(2) ความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง

ผลการศึกษาหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางในต่างประเทศ พบว่าได้ระบุหลักเกณฑ์ไว้เบื้องต้นเพื่อใช้เป็นข้อพิจารณาเลือกพื้นที่หรือตำแหน่งที่เหมาะสมในการติดตั้งป้ายเพื่อการโฆษณา โดยสามารถสรุปเป็นประเด็นสำคัญดัง**ตารางที่ 5.5-1** ทั้งนี้ที่ปรึกษามีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อปรับปรุงรูปแบบการตรวจสอบตำแหน่งที่เหมาะสมของการติดตั้งป้ายโฆษณานอกอาคารในประเทศไทย โดยควรมีการเพิ่มรายละเอียดบางข้อพิจารณาลงในรายการตรวจสอบ ก่อนยื่นขออนุญาตเพื่อติดตั้งป้าย ควบคู่กับการตรวจสอบด้านลักษณะพื้นที่ติดตั้งและลักษณะทั่วไปของป้าย หลักเกณฑ์บางประเด็นที่ควรเพิ่มเติม มีดังนี้

1) เป็นอุปสรรคต่อการมองเห็นกายภาพถนน หรือภูมิทัศน์รอบข้าง หรือไม่
2) ติดตั้งในตำแหน่งที่มีผลต่อการตัดสินใจของผู้ขับขี่ หรือตำแหน่งที่ทำให้เกิดความสับสน เช่น ทางโค้ง ทางแยกที่มีคนเดินเท้ามาก ช่วงถนนที่มีโครงสร้างซับซ้อน ตำแหน่งที่เปลี่ยนช่องจราจร หรือไม่
3) ลดประสิทธิภาพอุปกรณ์ควบคุมการจราจร หรือไม่
4) ถือเป็นวัตถุกีดขวางที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆบนถนน รวมถึงผู้ใช้ทาง หรือไม่
5) มีลักษณะหรือรูปแบบที่คล้ายกับป้ายควบคุมการจราจร (ป้ายห้าม ป้ายเตือน ป้ายแนะนำ) หรือไม่
6) หากบริเวณที่ติดตั้งมีจำนวนป้ายหนาแน่น การติดตั้งป้ายเพิ่มมีผลทางลบต่อผู้ใช้ทาง หรือไม่
7) ระยะห่างจากจุดตัดทางรถไฟอยู่ในตำแหน่งที่ไม่บดบังการมองเห็นของผู้ใช้ทาง หรือไม่ (กรณีติดตั้งบริเวณจุดตัดทางรถไฟ)

(3) การตรวจสอบสภาพป้ายและอุปกรณ์ประกอบป้าย

การตรวจสอบสภาพป้ายและอุปกรณ์ประกอบป้าย มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ป้ายมีความมั่นคงและปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง โดยกรมโยธาธิการและผังเมืองได้กำหนดขอบเขตของการตรวจสอบและช่วงเวลาในการตรวจสอบไว้อย่างชัดเจน สำหรับแผนงานตรวจสอบจะแบ่งเป็น 2 ช่วง ดังนี้

1) การตรวจสอบใหญ่ทุก 5 ปี
2) การตรวจสอบประจำปี

สำหรับรายละเอียดในการตรวจสอบตัวป้ายและอุปกรณ์ประกอบป้าย มีดังนี้

1) การตรวจสอบตัวป้าย เน้นการตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรง (การต่อเติม ปรับปรุงขนาดป้าย การเปลี่ยนแปลงน้ำหนักป้าย การเปลี่ยนวัสดุของป้าย การชำรุดของป้าย การวิบัติของสิ่งที่ติดหรือตั้งป้าย การทรุดตัวของฐานราก)

2) การตรวจสอบระบบและอุปกรณ์ประกอบป้าย (ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ระบบป้องกันฟ้าผ่า ระบบและอุปกรณ์ประกอบอื่นๆ)

3) การตรวจสอบระบบโครงสร้าง (ส่วนของฐานราก ระบบโครงสร้าง การเสื่อมสภาพ ความเสียหายและอันตรายของโครงสร้าง)

เป็นที่น่าสังเกตว่า การติดตั้งป้ายโฆษณานอกอาคารในประเทศไทยยังไม่มีหลักเกณฑ์ข้อกำหนดที่ชัดเจนเกี่ยวกับขนาดและจำนวนตัวอักษร ลักษณะของสีป้าย รูปแบบการแสดงผล ซึ่งผลจากการศึกษาในต่างประเทศได้ระบุถึง สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับป้ายโฆษณานอกเหนือจาก ปัญหาด้านความมั่นคงของโครงสร้างหรือส่วนประกอบป้ายแล้ว ลักษณะข้อความและการแสดงผลบนป้าย ถือเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุกับผู้ใช้ทาง โดย Roads and Traffic Authority (RTA) ซึ่งเป็นองค์กรที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานถนนและการจราจรประเทศออสเตรเลีย ได้กำหนดข้อจำกัดด้านรูปแบบและข้อความบนป้ายดังมีรายละเอียดตามที่กล่าวถึงใน**ตารางที่ 5.5-1**

ตารางที่ 5.5-1 ข้อสรุปหลักเกณฑ์สำคัญที่ใช้พิจารณาด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางในแต่ละประเทศ

หลักเกณฑ์	AUS_1	AUS_2	AUS_3	DEN	FIN	SWE	NET	ENG	SCO	JAP	THA
ไม่เป็น อุปสรรคต่อการมองเห็นกายภาพถนน หรือภูมิทัศน์รอบข้าง	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	N/A
ไม่ควร ติดตั้งในตำแหน่งที่มีผลต่อการตัดสินใจของผู้ขับขี่ หรือตำแหน่งที่ทำให้เกิดความสับสน เช่น ทางโค้ง ทางแยกที่มีคนเดินเท้ามาก ตำแหน่งที่เปลี่ยนช่องจราจร	X	X	X	N/A	X	X	X	X	X	N/A	N/A
ไม่ลด ประสิทธิภาพอุปกรณ์ควบคุมการจราจร	X	X	X	X	X	X	X	X	X	N/A	N/A
ไม่บดบังระยะมองเห็นเพื่อหยุดรถอย่างปลอดภัยหรือระยะน้อยสุดที่สามารถมองเห็นทางแยกอย่างปลอดภัย	X	X	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	X	X	N/A	N/A
ควรมีการพิจารณาระยะการติดตั้ง ทั้งด้านข้าง(Lateral Placement) และตามยาว (Longitudinal Placement)	X	X	X	N/A	N/A	N/A	N/A	X	X	N/A	N/A
ไม่ เป็นสิ่งกีดขวางที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ บนถนน และหากติดตั้งป้ายบนทางเท้าต้องมีความปลอดภัยต่อคนเดินเท้า	X	X	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
ไม่ควร มีลักษณะหรือรูปแบบที่คล้ายกับป้ายควบคุมการจราจร (ป้ายห้าม ป้ายเตือน ป้ายแนะนำ)	N/A	X	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
หากบริเวณที่ติดตั้งมีจำนวนป้ายหนาแน่น การติดตั้งป้ายเพิ่มต้องไม่มีผลทางลบต่อผู้ใช้ทาง	N/A	X	N/A	X	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	X	N/A
ควรมีการศึกษาสภาพการจราจรในพื้นที่ดำเนินการติดตั้งจริง หากมีการติดตั้งแล้วจะมีผลกระทบกับสภาพการจราจรหรือไม่	N/A	N/A	X	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
ควรตรวจสอบความเร็วขับขี่กับระยะสัมพัทธ์ระหว่างการมองเห็นป้าย	N/A	X	N/A	X	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
หากติดตั้งบริเวณจุดตัดทางรถไฟ ควรตรวจสอบระยะห่างระหว่างตำแหน่งติดตั้งกับจุดตัดทางรถไฟ	N/A	X	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
ห้าม ติดตั้งป้ายในทิศทางที่ขนานกับแนวถนน ,พิจารณามุมองศาที่ติดตั้ง	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	X	N/A	X	N/A	N/A	N/A

หมายเหตุ X หมายถึง หลักเกณฑ์ที่ถูกพิจารณาเพื่อความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง

N/A หมายถึง ไม่มีการระบุในรายละเอียด

AUS_1	ข้อพิจารณาในหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางของรัฐนิวเซาท์เวลล์ (New South Wales)
AUS_2	ข้อพิจารณาในหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางของรัฐควีนแลนด์ (Queensland)
AUS_3	ข้อพิจารณาในหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางของรัฐวิกตอเรีย (Victoria)
DEN	ข้อพิจารณาในหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางของประเทศเดนมาร์ก
FIN	ข้อพิจารณาในหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางของประเทศฟินแลนด์
SWE	ข้อพิจารณาในหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางของประเทศสวีเดน
NET	ข้อพิจารณาในหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางของประเทศเนเธอร์แลนด์
ENG	ข้อพิจารณาในหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางของประเทศอังกฤษ
SCO	ข้อพิจารณาในหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางของสหราชอาณาจักร สกอตแลนด์
JAP	ข้อพิจารณาในหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางของประเทศญี่ปุ่น
THA	ข้อพิจารณาในหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางของประเทศไทย

(4) การปฏิบัติตามข้อบังคับทางกฎหมาย

ผลการศึกษาแนวทางปฏิบัติตามข้อบังคับทางกฎหมายสำหรับประเทศไทยและในต่างประเทศ พบว่า ทุกประเทศมีพระราชบัญญัติที่อธิบายข้อกำหนดซึ่งเกี่ยวข้องกับการโฆษณานอกอาคาร โดยหากพบว่า การโฆษณามีเนื้อหาข้อความที่ไม่เหมาะสมขัดต่อกฎหมายหรือศีลธรรม จะให้อำนาจแก่หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบในการรื้อย้ายป้ายดังกล่าว โดยเรียกเก็บค่าดำเนินการย้อนหลังกับผู้ขออนุญาต และถือว่า เงื่อนไขต่างๆ ตามที่ระบุในสัญญาเป็นโมฆะ

สำหรับการจดทะเบียนป้ายโฆษณา จะมีการกำหนดอายุสัญญาป้ายไว้อย่างชัดเจน โดยเมื่อครบกำหนดเวลา ตามเงื่อนไขในสัญญา ต้องมีการยื่นขอต่ออายุใหม่ (ส่วนใหญ่จะอยู่ที่ 5 ปี)

กล่าวโดยสรุป การปฏิบัติตามข้อบังคับทางกฎหมายควรกำหนดเงื่อนไขการยกเลิกสัญญาได้อย่างชัดเจน เมื่อพบว่า ผู้ขออนุญาตกระทำการใดๆ ที่ขัดต่อหลักกฎหมาย ศีลธรรมหรือความปลอดภัย เช่น

1) ให้ข้อมูลในรายละเอียดการติดตั้งป้ายที่เป็นเท็จต่อเจ้าพนักงาน หรือ
2) รูปแบบการนำเสนอหรือข้อความขัดต่อหลักศีลธรรม หรือ
3) ใช้วัสดุที่ไม่ได้มาตรฐาน ผิดหลักทางวิศวกรรม จนมีผลต่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง หรือ
4) หากตรวจสอบพบว่า ผู้ขออนุญาตติดตั้งป้าย อยู่ในช่วงถูกเพิกถอนสิทธิ์ห้ามติดตั้ง

5.6 การประเมินมาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ปัญหาจราจร

5.6.1 ความเป็นมา

กรุงเทพมหานครกำลังประสบกับปัญหาด้านการจราจร และมีแนวโน้มจะรุนแรงมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ เป็นผลอันเนื่องมาจากความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งหากไม่มีการเตรียมการแก้ไขแต่เนิ่น ๆ ก็จะส่งผลกระทบโดยตรงต่อความเป็นอยู่ของประชาชน รวมทั้งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม ปัจจุบันการแก้ปัญหาด้านการจราจรประกอบไปด้วยหลายวิธี วิธีการหนึ่งที่ได้รับการยอมรับว่าเป็นแนวทางที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนในการดำเนินการต่ำ คือ การจัดการบริหารความต้องการเดินทาง (Demand Management) ให้อยู่ในระดับที่โครงข่ายถนนสามารถรองรับการสัญจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งประกอบด้วยหลายวิธีเช่นเดียวกัน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้ดำเนินการศึกษาตามนโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมที่ต้องการศึกษาประโยชน์และประสิทธิภาพของมาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ไขปัญหาจราจร ซึ่งเป็นวิธีการจัดการบริหารความต้องการเดินทางรูปแบบหนึ่ง ในกรณีที่นำมาตรการดังกล่าวมาใช้กับโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ด้วยแนวคิดที่ว่าการเดินทางไปและกลับโรงเรียนที่มีปริมาณมากพร้อมกันในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วนเย็น เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจรของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน ทั้งนี้เพื่อเป็นข้อมูลในการพิจารณาแนวทางการนำมาตรการดังกล่าวมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณการจราจรหรือการเดินทางของประชาชนและเป็นการยกระดับคุณภาพการให้บริการของโครงข่ายการจราจรเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนต่อไป

5.6.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อประเมินมาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ไขปัญหาจราจร ในกรณีที่นำมาตรการดังกล่าวมาใช้กับโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร

5.6.3 ขอบเขตของการศึกษา

(1) ทบทวนแนวคิดและหลักการพื้นฐานเกี่ยวกับการนำมาตรการเหลื่อมเวลามาใช้ในการแก้ปัญหาจราจร

(2) ทดสอบประสิทธิภาพของมาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ไขปัญหาจราจรกับ 3 ระดับพื้นที่ ได้แก่

- กรณีนำมาตรการมาใช้กับภาพรวมทั้งพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร
- กรณีนำมาตรการมาใช้กับพื้นที่ด้านในของกรุงเทพมหานครที่ถูกล้อมรอบด้วยถนนวงแหวนรัชดาภิเษก
- กรณีนำมาตรการมาใช้กับพื้นที่บริเวณถนนสามเสนซึ่งมีมีโรงเรียนตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก

โดยการทดสอบประสิทธิภาพของมาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ไขปัญหาจราจรด้วยตัวชี้วัด 4 ตัว คือ

- ระยะทางในการเดินทางรวม หรือ คันรถยนต์ส่วนบุคคล-กิโลเมตร (PCU-กม.)
- ระยะเวลาในการเดินทางรวม หรือ คันรถยนต์ส่วนบุคคล-ชั่วโมง (PCU-ชม.)
- ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง (กิโลเมตรต่อชั่วโมง) และ
- สัดส่วนปริมาณจราจรต่อความจุของถนน (v/c)

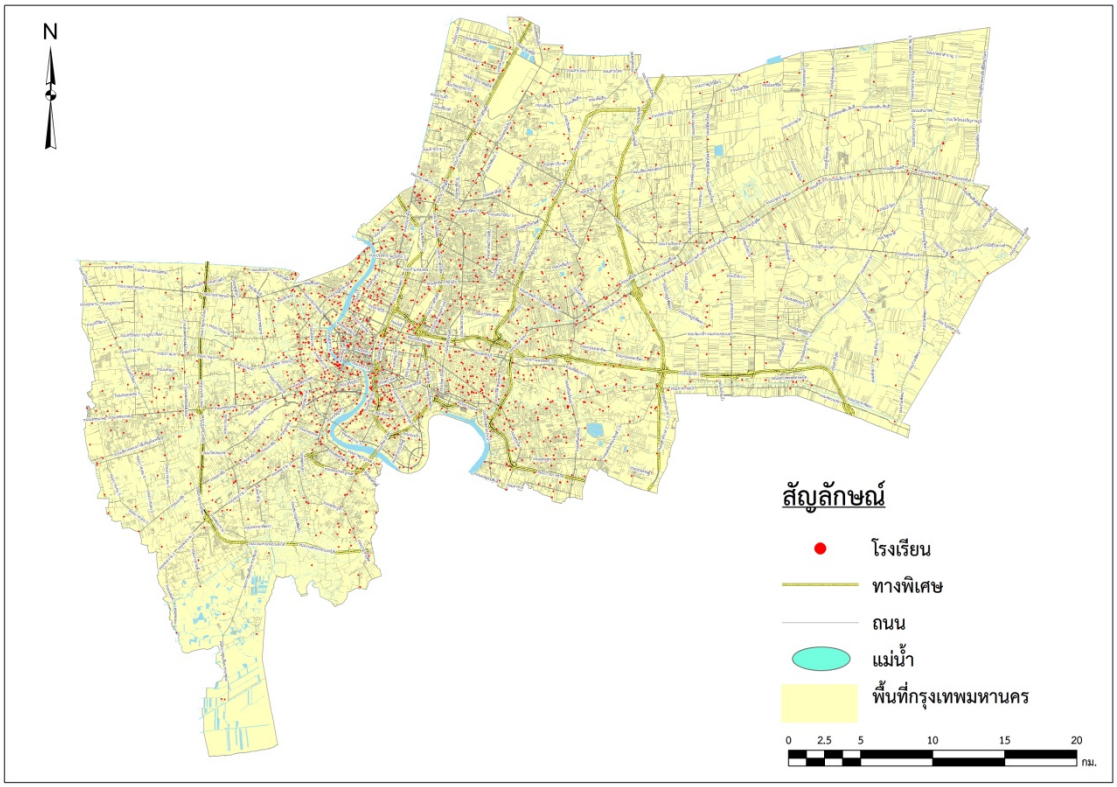
(3) สอบถามความคิดเห็นจากผู้บริหารโรงเรียนและเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของกลุ่มโรงเรียนในพื้นที่เป้าหมาย เกี่ยวกับความเป็นไปได้ในการนำมาตรการเหลื่อมเวลามาดำเนินการ และประสิทธิภาพของมาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัด

5.6.4 ผลการศึกษาเบื้องต้น

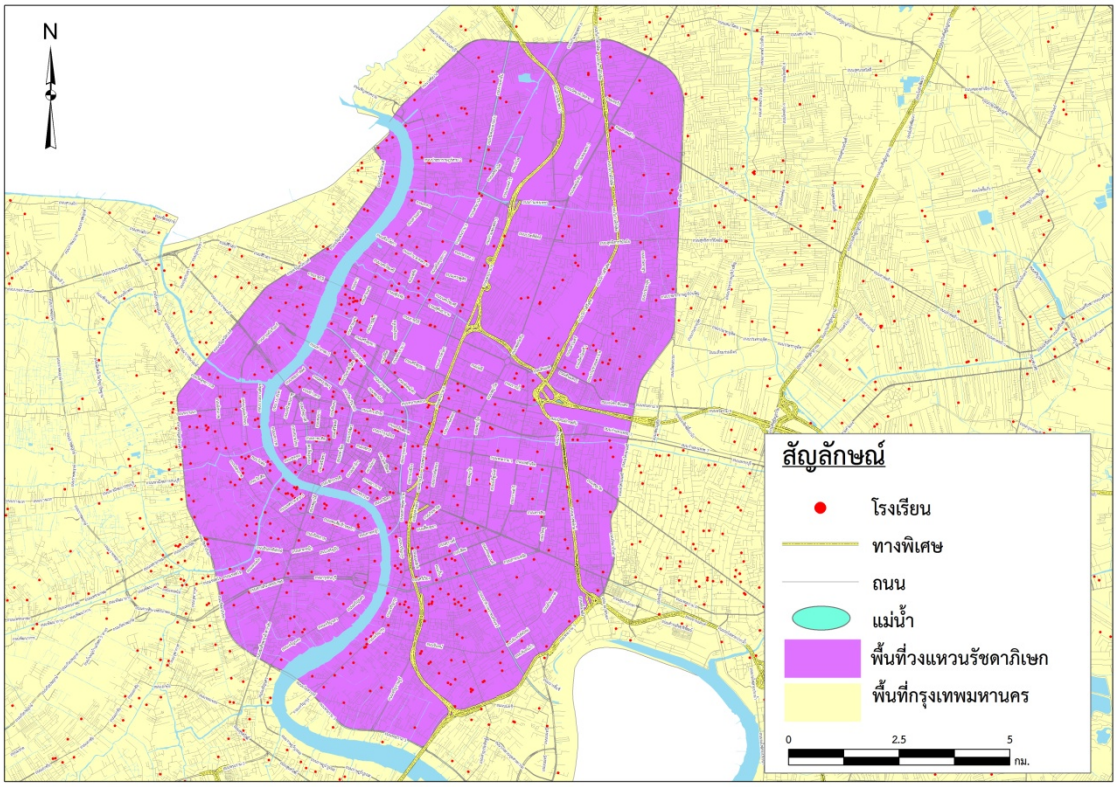
1) ลักษณะการกระจายตัวของโรงเรียนบนโครงข่ายถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ผลการศึกษาตำแหน่งที่ตั้ง และลักษณะการกระจายตัวของโรงเรียนบนโครงข่ายถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีดังนี้

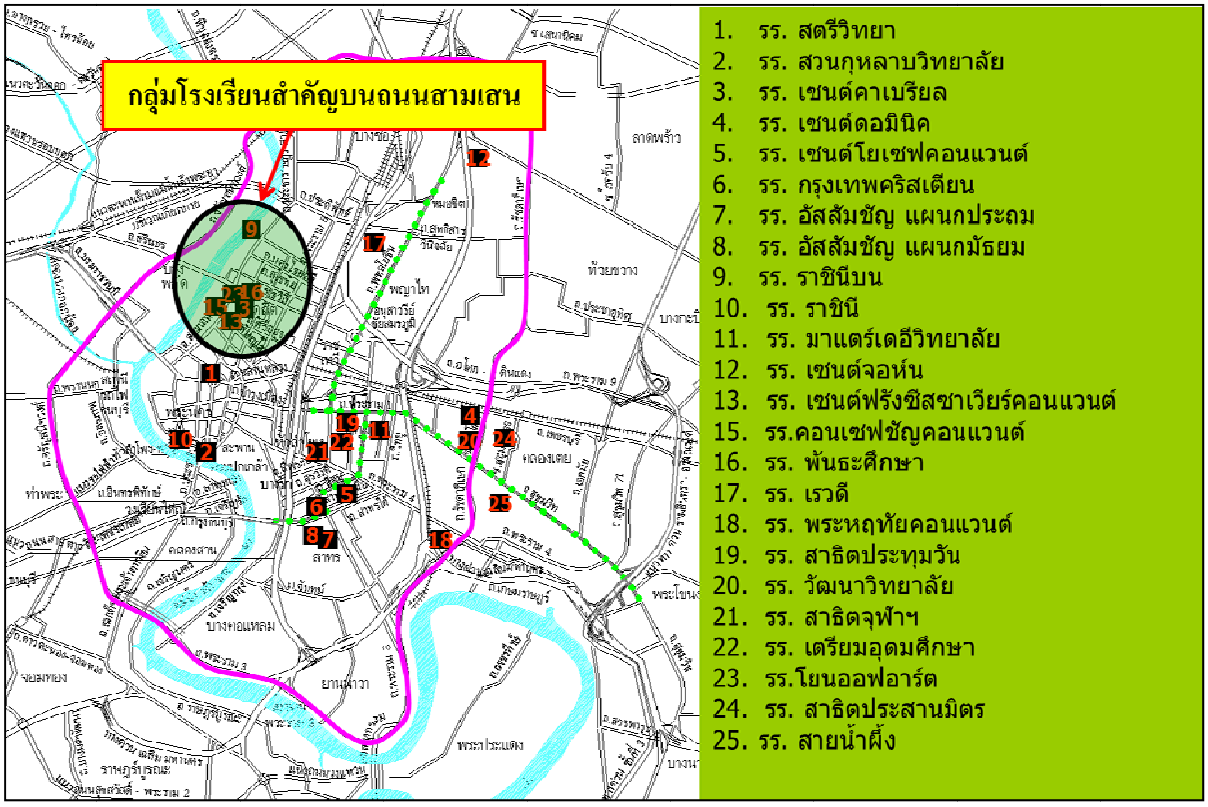
- ตำแหน่งที่ตั้ง และลักษณะการกระจายตัวของโรงเรียนบนโครงข่ายถนนโดยภาพรวมทั้งพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร แสดงดัง**รูปที่ 5.6-1**
- ตำแหน่งที่ตั้ง และลักษณะการกระจายตัวของโรงเรียนบนโครงข่ายถนน ภายในพื้นที่ด้านในของกรุงเทพมหานครที่ถูกล้อมรอบด้วยถนนวงแหวนรัชดาภิเษก ซึ่งเป็นพื้นที่ที่พบปัญหาการจราจรติดขัดรุนแรง แสดงดัง**รูปที่ 5.6-2**
- ตำแหน่งที่ตั้ง และลักษณะการกระจายตัวของโรงเรียนบนโครงข่ายถนน ภายในพื้นที่ที่มีโรงเรียนสำคัญเป็นจำนวนมาก คือ กลุ่มโรงเรียนสำคัญในพื้นที่ถนนสามเสน แสดงดัง**รูปที่ 5.6-3**



รูปที่ 5.6-1 ตำแหน่งที่ตั้งของโรงเรียนบนโครงข่ายถนนโดยภาพรวมทั้งพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร



รูปที่ 5.6-2 ตำแหน่งที่ตั้งของโรงเรียนบนโครงข่ายถนนภายในพื้นที่ด้านในของถนนวงแหวนรัชดาภิเษก



รูปที่ 5.6-3 ตำแหน่งที่ตั้งของกลุ่มโรงเรียนสำคัญในพื้นที่ถนนสามเสน

2) ประสิทธิภาพของโครงข่ายถนนจากการนำมาตรการเหลื่อมเวลามาใช้กับโรงเรียน

ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพของโครงข่ายถนนจากการนำมาตรการเหลื่อมเวลามาใช้กับโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ที่ปรึกษาได้แบ่งการวิเคราะห์ประสิทธิภาพตามนโยบายการทดสอบ 4 สถานการณ์ คือ

- กรณีพื้นฐาน
- กรณีปิดภาคการศึกษา
- กรณีที่มีการนำมาตรการเหลื่อมเวลามาใช้กับโรงเรียน ซึ่งสมมติให้ปริมาณการเดินทางไปโรงเรียน (HBE) ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ลดลงร้อยละ 10 และ
- กรณีที่มีการนำมาตรการเหลื่อมเวลามาใช้กับโรงเรียน ซึ่งสมมติให้ปริมาณการเดินทางไปโรงเรียน (HBE) ในช่วงเวลาเร่งด่วนลดลงเช้า ร้อยละ 20

ผลจากการวิเคราะห์ประสิทธิภาพของโครงข่ายถนนจากการนำมาตรการเหลื่อมเวลามาใช้กับโรงเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร พบว่า

- กรณี ปิดภาคการศึกษา ที่ปรึกษาได้กำหนดให้ปริมาณการเดินทางสำหรับวัตถุประสงค์ไปโรงเรียน (HBE) สำหรับผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เหลือ 20% ส่วนรูปแบบการเดินทางอื่นคิดเป็น 0% ดังนั้น จะพบว่า ปริมาณการเดินทางรวมทั้งหมดจะลดลงประมาณ ร้อยละ10

- กรณี ที่ปรึกษาได้กำหนดให้ปริมาณการเดินทางในวัตถุประสงค์ไปโรงเรียน (HBE) ลดลงร้อยละ 10 จะทำให้ปริมาณการเดินทางรวมทั้งหมดลดลงประมาณ ร้อยละ 1
- กรณี ลดปริมาณการเดินทางในวัตถุประสงค์ไปโรงเรียน (HBE) ลงร้อยละ 20 จะทำให้ปริมาณการเดินทางรวมทั้งหมดลดลงประมาณ ร้อยละ 2

3) ความคิดเห็นของผู้บริหารโรงเรียนเกี่ยวกับการนำมาตรการเหลื่อมเวลามาใช้กับโรงเรียน

กรณีศึกษากลุ่มโรงเรียนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

กองบัญชาการตำรวจนครบาลได้จัดทำ “แบบรายงานข้อมูลสถานศึกษาซึ่งมีผลกระทบกับการจราจร” ที่สถานีตำรวจนครบาล ทั้งพื้นที่กรุงเทพมหานคร ได้รวบรวมไว้ และส่งมอบให้กับ สนข. ตามที่ สนข. ได้ประสานข้อมูลไว้ จากนั้น ที่ปรึกษา ได้นำข้อมูลดังกล่าว มากำหนดตำแหน่งที่ตั้งลงบนแผนที่ เพื่อให้เห็นลักษณะการกระจายตัวของ สถานศึกษาซึ่งมีผลกระทบกับการจราจร ในลักษณะภาพรวมทั้งพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร แสดงดัง**รูปที่ 5.6-4**

จากการพิจารณาลักษณะการกระจายตัวของ สถานศึกษาซึ่งมีผลกระทบกับการจราจร ในลักษณะภาพรวมทั้งพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร พบว่า สถานศึกษาซึ่งมีผลกระทบกับการจราจร มีลักษณะที่เป็นกลุ่มชัดเจน 6 กลุ่ม แสดงดัง**รูปที่ 5.6-5** คือ

- กลุ่มโรงเรียนในพื้นที่ถนนสามเสน ประกอบไปด้วย 10 โรงเรียน
- กลุ่มโรงเรียนในพื้นที่ถนนสีลม-สาทร-เจริญกรุง ประกอบไปด้วย 5 โรงเรียน
- กลุ่มโรงเรียนในพื้นที่ถนนรามคำแหง (สุขาภิบาล 3) ประกอบไปด้วย 4 โรงเรียน
- กลุ่มโรงเรียนในพื้นที่ถนนรามคำแหง (หัวหมาก) ประกอบไปด้วย 4 โรงเรียน
- กลุ่มโรงเรียนในพื้นที่ถนนอโศกมนตรี ประกอบไปด้วย 3 โรงเรียน
- กลุ่มโรงเรียนในพื้นที่โดยรอบสะพานพุทธฯ ประกอบไปด้วย 4 โรงเรียน

อย่างไรก็ตาม กลุ่มโรงเรียนในพื้นที่ถนนสามเสน และกลุ่มโรงเรียนในพื้นที่ถนนสีลม-สาทร-เจริญกรุง ได้มีการดำเนินการใช้มาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ปัญหาจราจรเป็นที่ประสบผลสำเร็จแล้ว ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงได้คัดเลือกกลุ่มโรงเรียนที่เหลืออีก 4 กลุ่ม มาใช้เป็นกรณีศึกษาเพื่อการสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหารโรงเรียนและเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเกี่ยวกับการนำมาตรการเหลื่อมเวลามาใช้กับโรงเรียนเพื่อการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณพื้นที่ที่โรงเรียนตั้งอยู่ โดยมีรายชื่อโรงเรียนที่ถูกใช้เป็นกรณีศึกษา ดังนี้

(1) กลุ่มโรงเรียนในพื้นที่ถนนรามคำแหง (สุขาภิบาล 3) ประกอบด้วย 4 โรงเรียน คือ
   - โรงเรียนเพ็ญสมิทธ์
   - โรงเรียนหัวหมากวิทยานุสรณ์
   - โรงเรียนถนอมบุตร
   - โรงเรียนวัดศรีบุญเรือง

(2) กลุ่มโรงเรียนในพื้นที่ถนนรามคำแหง (หัวหมาก) ประกอบด้วย 4 โรงเรียน คือ

- โรงเรียนเทพลีลา
- โรงเรียนวัดเทพลีลา
- โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยรามคำแหง (ฝ่ายประถม)
- โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยรามคำแหง (ฝ่ายมัธยม)

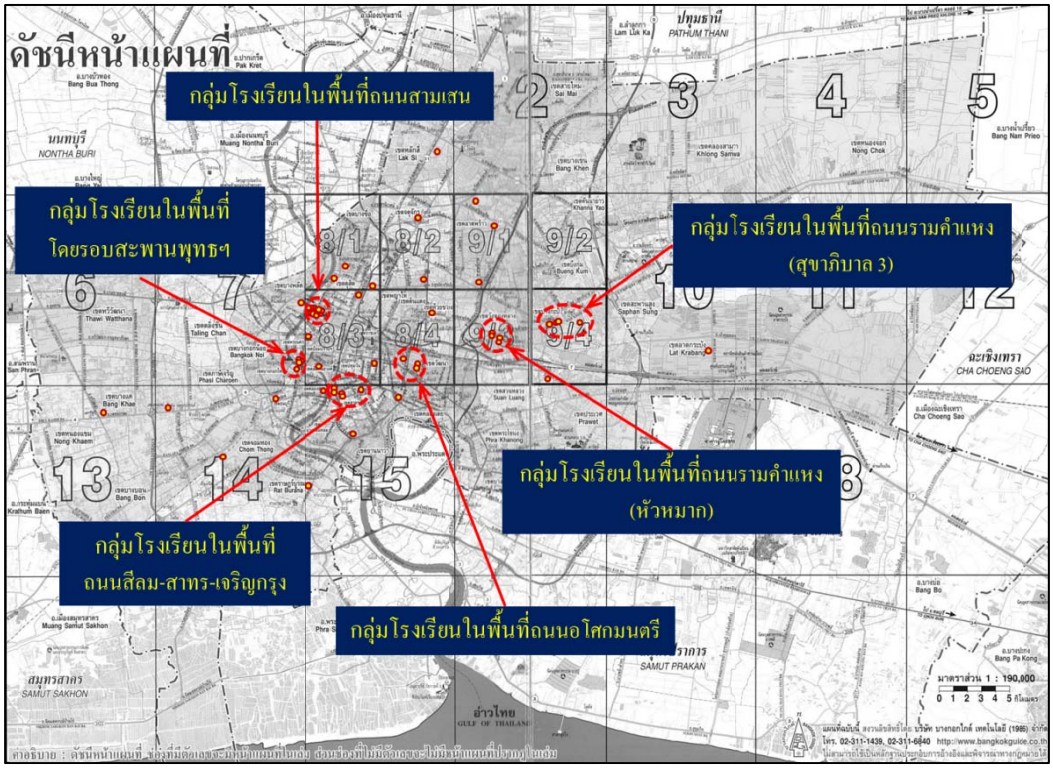
(3) กลุ่มโรงเรียนในพื้นที่ถนนอโศกมนตรี ประกอบด้วย 3 โรงเรียน คือ

- โรงเรียนสาธิต มศว. ประสานมิตร (ฝ่ายประถม)
- โรงเรียนสาธิต มศว. ประสานมิตร (ฝ่ายมัธยม)
- โรงเรียนวัฒนาวิทยาลัย

(4) กลุ่มโรงเรียนในพื้นที่โดยรอบสะพานพุทธฯ ประกอบด้วย 4 โรงเรียน คือ

- โรงเรียนราชินี
- โรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัย
- โรงเรียนวัดราชบพิธ
- โรงเรียนศึกษานารี

รูปที่ 5.6-4 ตำแหน่งที่ตั้งของโรงเรียนที่มีปัญหาจราจรติดขัดบนถนนสายหลักโดยรอบ โดยภาพรวมทั้งพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร



รูปที่ 5.6-5 ตำแหน่งที่ตั้งของกลุ่มโรงเรียนที่มีปัญหาจราจรติดขัดบนถนนสายหลักโดยรอบ 6 กลุ่มโรงเรียน

4) ความคิดเห็นของผู้บริหารโรงเรียนเกี่ยวกับการนำมาตรการเหลื่อมเวลามาใช้แก้ปัญหาจราจร

ที่ปรึกษาได้ทำการสอบถามความคิดเห็นของผู้บริหารโรงเรียนของกลุ่มโรงเรียนทั้ง 4 กลุ่มโรงเรียน เกี่ยวกับการนำมาตรการเหลื่อมเวลามาใช้แก้ปัญหาจราจร พบว่า โรงเรียนที่ได้รับการคัดเลือกสำหรับการประเมินผลมาตรการเหลื่อมเวลาในการแก้ปัญหาจราจรนั้น มีทั้งกรณีที่โรงเรียนได้จัดให้มีการเหลื่อมเวลาแล้วในปัจจุบัน และยังไม่เคยใช้มาตรการเหลื่อมเวลา อย่างไรก็ตาม ผลจากการสอบถามความคิดเห็น สรุปได้ว่า ผู้บริหารโรงเรียนทั้ง 2 กลุ่ม มีความคิดที่สอดคล้องกัน คือ

- ผู้บริหารโรงเรียนคิดว่า การนำมาตรการเหลื่อมเวลามาใช้กับโรงเรียน น่าจะช่วยลดความรุนแรงของปัญหาการจราจรได้เพียงเล็กน้อยเท่านั้น
- ผู้บริหารโรงเรียนคิดว่า การนำมาตรการดังกล่าวมาใช้ จะส่งผลกระทบทางลบเป็นวงกว้างต่อนักเรียนและผู้ปกครอง
- ผู้บริหารโรงเรียนคิดว่า การนำมาตรการดังกล่าวมาใช้ จะทำให้เกิดอุปสรรคในในการปฏิบัติหน้าที่ของครูและเจ้าหน้าที่ของโรงเรียน รวมทั้ง การดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของโรงเรียน ทำให้เกิดอุปสรรคในการนำมาตรการเหลื่อมเวลามาใช้กับโรงเรียน

ความคิดเห็นของกลุ่มโรงเรียนที่ได้จัดให้มีการเหลื่อมเวลาแล้วในปัจจุบัน

จากการสอบถามความคิดเห็นจากผู้บริหารโรงเรียนของกลุ่มโรงเรียนที่มีการดำเนินการเหลื่อมเวลาแล้วในปัจจุบัน พบว่า การดำเนินการดังกล่าวไม่ได้เกิดจากแนวคิดในการลดปัญหาการจราจรติดขัด แต่เป็นการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเวลาในการเข้าเรียนและเลิกเรียนเพื่อให้สอดคล้องกับกิจกรรมของแต่ละโรงเรียนเป็นหลัก โดยส่วนใหญ่พบว่าได้จัดให้มีเวลาเข้าเรียนเร็วกว่าหรือช้ากว่าเวลาเข้าเรียนปกติตามโรงเรียนทั่วไปไม่เกิน 15 นาทีเท่านั้น

อย่างไรก็ตามผู้บริหารโรงเรียนกลุ่มนี้ได้ให้ความคิดเห็นสอดคล้องกับผู้บริหารโรงเรียนในกลุ่มโรงเรียนที่ไม่ได้จัดให้มีการเหลื่อมเวลา กล่าวคือ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าการนำมาตรการเหลื่อมเวลามาใช้กับโรงเรียนอาจจะมีผลทำให้ลดความรุนแรงของปัญหาการจราจรได้เพียงเล็กน้อยเท่านั้นเนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นบนถนนสายหลักบริเวณโดยรอบโรงเรียนมีความรุนแรงและมีเวลาของผลกระทบที่เกิดขึ้นค่อนข้างยาวนาน ถ้าต้องการให้มาตรการเหลื่อมเวลาสามารถนำมาใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพมาใช้ควรจัดให้มีการเข้าเรียนหรือเลิกเรียนให้เร็วขึ้นหรือช้าลงเป็นเวลาอย่างน้อย 1 ชั่วโมง ซึ่งพิจารณาแล้วว่าการดำเนินการดังกล่าวจะปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับบุคคล 3 กลุ่มคือ

(1) ปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับนักเรียน ได้แก่

- นักเรียนไม่สามารถเดินทางมาโรงเรียนและออกจากโรงเรียนตามเวลาที่กำหนดใหม่ตามมาตรการเหลื่อมเวลาได้ โดยเฉพาะนักเรียนในระดับชั้นอนุบาลและระดับประถมศึกษาที่ยังต้องพึ่งพาให้ผู้ปกครองมารับและมาส่งที่โรงเรียน ซึ่งเวลาที่สามารถมารับและมาส่งที่โรงเรียนดังกล่าวขึ้นอยู่กับเวลาที่ผู้ปกครองนักเรียนเข้างานและเลิกงานในแต่ละวัน
- การเหลื่อมเวลาให้มีการเข้าเรียนเร็วขึ้น จะมีผลกระทบต่อนักเรียนที่มีที่พักอาศัยห่างไกลจากโรงเรียนทำให้ไม่สามารถมาเรียนได้ทันเวลาเข้าเรียน เนื่องจากในปัจจุบันพบว่ามีนักเรียนที่พักอาศัยในต่างจังหวัดเดินทางมาเรียนในเขตพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครเป็นจำนวนมาก
- การเหลื่อมเวลาให้มีการเข้าเรียนเร็วขึ้น จะมีผลกระทบต่อนักเรียนในระดับชั้นอนุบาลซึ่งเป็นเด็กเล็กการที่ต้องตื่นนอนเร็วขึ้นอาจมีผลต่อสุขภาพและความสามารถในการเรียนรู้ของนักเรียนได้
- การเหลื่อมเวลาให้มีการเข้าเรียนเร็วขึ้น อาจไม่ได้ช่วยให้นักเรียนเดินทางออกจากโรงเรียนเร็วขึ้นเนื่องจากนักเรียนจำนวนมากมักจะรอเวลาในการเดินทางออกจากโรงเรียนเพื่อไปเรียนพิเศษต่อในตอนเย็น หรืออยู่ทำกิจกรรมกับเพื่อนภายในโรงเรียนหลังเลิกเรียน
- การเหลื่อมเวลาให้มีการเข้าเรียนช้าลง จะมีผลกระทบต่อนักเรียนที่มีที่พักอาศัยห่างไกลจากโรงเรียนเนื่องจากนักเรียนต้องใช้เวลาเดินทางกลับมากและอาจกลับถึงที่พักอาศัยล่าช้า ทำให้เป็นปัญหาต่อการทำงานที่ได้รับมอบหมายจากชั้นเรียน อีกทั้งนักเรียนจะสูญเสียโอกาสในการทำกิจกรรมที่โรงเรียนหลังเลิกเรียน และไม่มีโอกาสที่จะเดินทางไปเรียนพิเศษต่อในตอนเย็นหลังเลิกเรียน

(2) ปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับผู้ปกครอง ได้แก่

- ไม่สามารถปรับตัวให้มาส่งและมารับนักเรียนที่โรงเรียนตามเวลาภายหลังจากนำมาตรการเหลื่อมเวลามาใช้เพราะมีข้อจำกัดในด้านเวลาเข้างานและเลิกงาน

(3) ปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมของโรงเรียน ได้แก่

- การเหลื่อมเวลาให้มีการเข้าเรียนช้าลง อาจทำให้เวลาในการประกอบกิจกรรมเข้าแถวเคารพธงชาติ รับทราบข่าวสารจากทางโรงเรียน และออกกำลังกายในตอนเช้า ของนักเรียนน้อยลง (สำหรับโรงเรียนที่พิจารณาเลื่อนเวลาเข้าแถวช้าลงแต่ยังคงเวลาเข้าชั้นเรียนตามเดิม)
- การเหลื่อมเวลาให้มีการเข้าเรียนช้าลง อาจทำให้โรงเรียนต้องงดบางกิจกรรมในขณะประกอบกิจกรรมเข้าแถวเคารพธงชาติเพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงปัญหาความร้อนจากแสงแดดในเวลาสาย
- การเหลื่อมเวลาให้มีการเข้าเรียนช้าลง มีผลกระทบทำให้การเรียนการสอนในชั้นเรียนพิเศษ รวมถึงการสอนเสริมพิเศษในตอนเย็นต้องล่าช้าลง หรืออาจไม่สามารถดำเนินการได้
- การเหลื่อมเวลาให้มีการเข้าเรียนช้าลง มีผลกระทบต่อการฝึกซ้อมของนักกีฬาของโรงเรียน
- การเหลื่อมเวลาให้มีการเข้าเรียนช้าลง ทำให้เป็นภาระต่อครูและบุคลากรของโรงเรียนในการดูแลความปลอดภัยของนักเรียนและการอำนวยการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน
- การเหลื่อมเวลาให้มีการเข้าเรียนเร็วขึ้น ทำให้เป็นภาระต่อครูและบุคลากรของโรงเรียนในการดูแลความปลอดภัยของนักเรียนและการอำนวยการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนซึ่งต้องเดินทางมาปฏิบัติงานเร็วขึ้น แต่ในขณะเดียวกันก็ยังมีเวลาเลิกปฏิบัติงานคงเดิมเนื่องจากยังมีผู้ปกครองจำนวนมากที่ไม่สามารถมารับนักเรียนเร็วขึ้นได้

ความคิดเห็นของกลุ่มโรงเรียนที่ยังไม่เคยใช้มาตรการเหลื่อมเวลา

จากการสอบถามความคิดเห็นจากผู้บริหารโรงเรียนของกลุ่มโรงเรียนที่ไม่ได้จัดให้มีการเหลื่อมเวลา พบว่าสาเหตุที่ไม่ได้จัดให้มีการเหลื่อมเวลาเนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่าการนำมาตรการเหลื่อมเวลามาใช้กับโรงเรียนอาจจะมีผลทำให้ลดความรุนแรงของปัญหาการจราจรได้เพียงเล็กน้อยเท่านั้นเนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นบนถนนสายหลักบริเวณโดยรอบโรงเรียนมีความรุนแรงและมีเวลาของผลกระทบที่เกิดขึ้นค่อนข้างยาวนาน ถ้าต้องการให้มาตรการเหลื่อมเวลาสามารถนำมาใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพมาใช้ควรจัดให้มีการเข้าเรียนหรือเลิกเรียนให้เร็วขึ้นหรือช้าลงเป็นเวลาอย่างน้อย 1 ชั่วโมง ซึ่งพิจารณาแล้วว่าการดำเนินการดังกล่าวจะปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับบุคคล 3 กลุ่ม ในลักษณะเดียวกันกับความคิดเห็นของกลุ่มโรงเรียนที่ได้จัดให้มีการเหลื่อมเวลาแล้วในปัจจุบัน กล่าวคือ

(1) ปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับนักเรียน ได้แก่

- นักเรียนไม่สามารถเดินทางมาโรงเรียนและออกจากโรงเรียนตามเวลาที่กำหนดใหม่ตามมาตรการเหลื่อมเวลาได้ โดยเฉพาะนักเรียนในระดับชั้นอนุบาลและระดับประถมศึกษาที่ยังต้องพึ่งพาให้ผู้ปกครองมารับและมาส่งที่โรงเรียน ซึ่งเวลาที่สามารถมารับและมาส่งที่โรงเรียนดังกล่าวขึ้นอยู่กับเวลาที่ผู้ปกครองนักเรียนเข้างานและเลิกงานในแต่ละวัน
- การเหลื่อมเวลาให้มีการเข้าเรียนเร็วขึ้น จะมีผลกระทบต่อนักเรียนที่มีที่พักอาศัยห่างไกลจากโรงเรียน ทำให้ไม่สามารถมาเรียนได้ทันเวลาเข้าเรียน เนื่องจากในปัจจุบันพบว่ามีนักเรียนที่พักอาศัยในต่างจังหวัดเดินทางมาเรียนในเขตพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครเป็นจำนวนมาก
- การเหลื่อมเวลาให้มีการเข้าเรียนเร็วขึ้น จะมีผลกระทบต่อนักเรียนในระดับชั้นอนุบาลซึ่งเป็นเด็กเล็ก การที่ต้องตื่นนอนเร็วขึ้นอาจมีผลต่อสุขภาพและความสามารถในการเรียนรู้ของนักเรียนได้
- การเหลื่อมเวลาให้มีการเข้าเรียนเร็วขึ้น อาจไม่ได้ช่วยให้นักเรียนเดินทางออกจากโรงเรียนเร็วขึ้น เนื่องจากนักเรียนจำนวนมากมักจะรอเวลาในการเดินทางออกจากโรงเรียนเพื่อไปเรียนพิเศษต่อในตอนเย็น หรืออยู่ทำกิจกรรมกับเพื่อนภายในโรงเรียนหลังเลิกเรียน
- การเหลื่อมเวลาให้มีการเข้าเรียนช้าลง จะมีผลกระทบต่อนักเรียนที่มีที่พักอาศัยห่างไกลจากโรงเรียน เนื่องจากนักเรียนต้องใช้เวลาเดินทางกลับมากและอาจกลับถึงที่พักอาศัยล่าช้า ทำให้เป็นปัญหาต่อการทำงานที่ได้รับมอบหมายจากชั้นเรียน อีกทั้งนักเรียนจะสูญเสียโอกาสในการทำกิจกรรมที่โรงเรียนหลังเลิกเรียน และไม่มีโอกาสที่จะเดินทางไปเรียนพิเศษต่อในตอนเย็นหลังเลิกเรียน

(2) ปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับผู้ปกครอง ได้แก่

- ไม่สามารถปรับตัวให้มาส่งและมารับนักเรียนที่โรงเรียนตามเวลาภายหลังจากนำมาตรการเหลื่อมเวลามาใช้เพราะมีข้อจำกัดในด้านเวลาเข้างานและเลิกงาน

(3) ปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมของโรงเรียน ได้แก่

- การเหลื่อมเวลาให้มีการเข้าเรียนช้าลง อาจทำให้เวลาในการประกอบกิจกรรมเข้าแถวเคารพธงชาติ รับทราบข่าวสารจากทางโรงเรียน และออกกำลังกายในตอนเช้า ของนักเรียนน้อยลง (สำหรับโรงเรียนที่พิจารณาเลื่อนเวลาเข้าแถวช้าลงและยังคงเวลาเข้าชั้นเรียนตามเดิม)
- การเหลื่อมเวลาให้มีการเข้าเรียนช้าลง อาจทำให้โรงเรียนต้องงดบางกิจกรรมในขณะประกอบกิจกรรมเข้าแถวเคารพธงชาติเพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงปัญหาความร้อนจากแสงแดดในเวลาสาย
- การเหลื่อมเวลาให้มีการเข้าเรียนช้าลง มีผลกระทบทำให้การเรียนการสอนในชั้นเรียนพิเศษ รวมถึงการสอนเสริมพิเศษในตอนเย็นต้องล่าช้าลง หรืออาจไม่สามารถดำเนินการได้

- การเหลื่อมเวลาให้มีการเข้าเรียนช้าลง มีผลกระทบต่อการฝึกซ้อมของนักกีฬาของโรงเรียน
- การเหลื่อมเวลาให้มีการเข้าเรียนช้าลง ทำให้เป็นภาระต่อครูและบุคลากรของโรงเรียนในการดูแลความปลอดภัยของนักเรียนและการอำนวยการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน
- การเหลื่อมเวลาให้มีการเข้าเรียนเร็วขึ้น ทำให้เป็นภาระต่อครูและบุคลากรของโรงเรียนในการดูแลความปลอดภัยของนักเรียนและการอำนวยการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนซึ่งต้องเดินทางมาปฏิบัติงานเร็วขึ้น แต่ในขณะเดียวกันก็ยังมีเวลาเลิกปฏิบัติงานคงเดิมเนื่องจากยังมีผู้ปกครองจำนวนมากที่ไม่สามารถมารับนักเรียนเร็วขึ้นได้

5.6.5 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

5.6.6 ข้อเสนอแนะในการลดปัญหาจราจรติดขัดบริเวณโรงเรียน

ที่ปรึกษาได้นำความคิดเห็นของผู้บริหารโรงเรียนและของตำรวจจราจรในพื้นที่ที่รับผิดชอบโรงเรียนที่ใช้เป็นกรณีศึกษา มาใช้ประกอบการจัดทำข้อเสนอแนะในการลดปัญหาจราจรติดขัด โดยสามารถสรุปผลการศึกษาได้เป็น 2 ระดับ ได้แก่

(1) ข้อเสนอแนะในการลดปัญหาจราจรติดขัดในระดับโรงเรียน

ที่ปรึกษาได้เสนอแนวทางการลดปัญหาจราจรติดขัดในระดับโรงเรียนรวม 10 แนวทาง ได้แก่

- จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรหรือเจ้าหน้าที่อาสาจราจร สำหรับอำนวยการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็น
- ปรับผิวทางเดินเท้าให้เรียบพร้อมก่อสร้างหลังคาปกคลุมทางเดินเท้าที่บริเวณถนนด้านหน้าโรงเรียน
- จัดทำช่องจราจรรับส่งสำหรับผู้ปกครองและรถรับส่งนักเรียนหน้าบริเวณโรงเรียน และติดตั้งป้ายบอกจุดรับ-ส่ง
- จัดเตรียมพื้นที่จอดรับส่งสำหรับผู้ปกครองและรถรับส่งนักเรียนภายในบริเวณโรงเรียน
- เพิ่มช่องประตูทางเข้าออกโรงเรียน และจัดทำจุดรับส่งย่อยบนถนนรอบๆ บริเวณโรงเรียน

- ปรับพื้นที่ถนนทางเข้าโรงเรียนให้มีความกว้างและมีรัศมีวงเลี้ยวเพียงพอกับรถที่เลี้ยวเข้าออก
- จัดทำแนวรั้วริมถนนเพื่อลดการข้ามถนนตัดกระแสจราจร
- ปรับปรุงเส้นทางและพัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ
- จัดให้มีระบบรถรับส่งนักเรียนเพื่อให้บริการรับส่งนักเรียนสำหรับโรงเรียนในพื้นที่
- รณรงค์ให้ความรู้และกวดขันวินัยจราจรของผู้ขับขี่บนเส้นทางที่ผ่านบริเวณโรงเรียน

(2) ข้อเสนอแนะในการลดปัญหาจราจรติดขัดในระดับกลุ่มโรงเรียนและระดับพื้นที่

ที่ปรึกษาได้เสนอแนวทางการลดปัญหาจราจรติดขัดในระดับกลุ่มโรงเรียนและระดับพื้นที่ โดยจำแนกแนวทางการลดปัญหาจราจรติดขัดดังกล่าวออกเป็นพื้นที่ตามกลุ่มโรงเรียนที่เป็นกรณีศึกษา เช่น การปรับปรุงการบริหารจัดการจราจรของตำรวจจราจรสำหรับถนนพื้นที่ใกล้เคียงโรงเรียน และการปรับปรุงขยายเส้นทางถนนยกระดับบางจุดเพื่อให้สามารถระบายรถอย่างต่อเนื่องและรวดเร็วมากขึ้น เป็นต้น

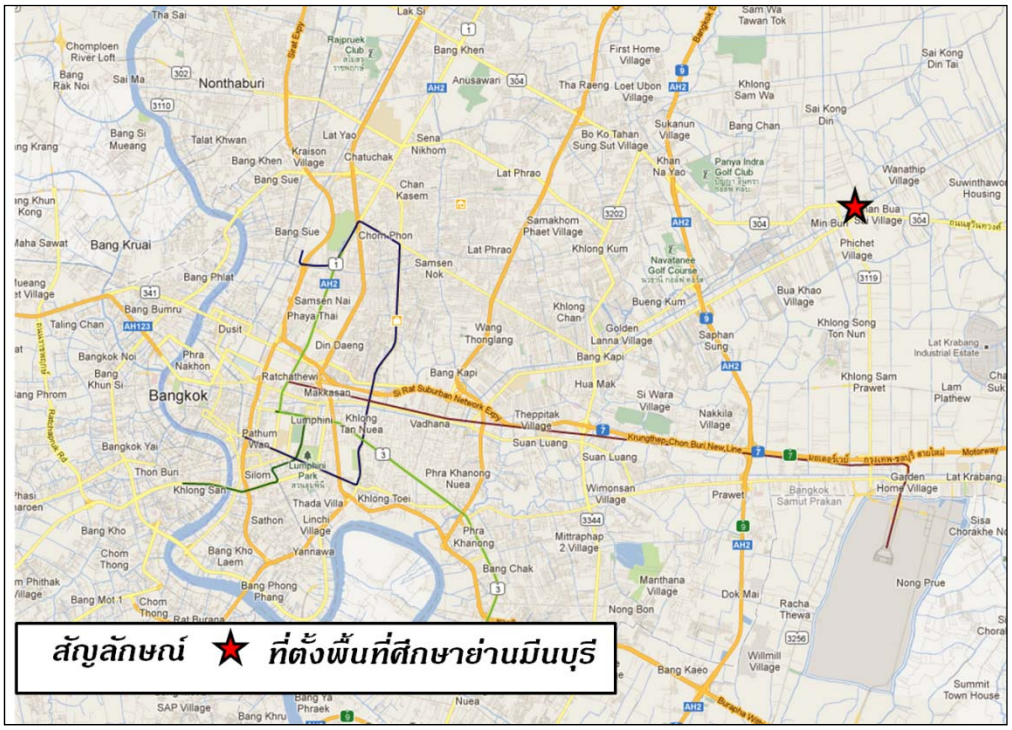
5.7 การแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสีหบุรานุกิจบริเวณตลาดมีนบุรี

5.7.1 ความเป็นมา

พื้นที่ย่านมีนบุรี เป็นแหล่งที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชยกรรม และเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางขนาดใหญ่ที่สุดในเขตพื้นที่ทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร (ดังแสดงที่ตั้งของย่านมีนบุรีใน**รูปที่ 5.7-1**) โดยมีตลาดมีนบุรีและตลาดนัดจตุจักร 2 เป็นจุดศูนย์กลางของกิจกรรม และเป็นจุดกำเนิดการเดินทางที่สำคัญที่สุดภายในย่านดังกล่าว

จากการศึกษาสภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบัน พบว่าปัญหาจราจรบริเวณพื้นที่ภายในตลาดมีนบุรีและโครงข่ายถนนโดยรอบกำลังเข้าสู่ภาวะวิกฤต โดยผลจากการสำรวจปริมาณจราจรในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนพบว่า มีปริมาณการเดินทางเข้าออกตลาดมากถึง 1,036 คันต่อชั่วโมง ซึ่งเกินกว่าความจุของปริมาณพื้นที่จอดรถและโครงข่ายถนนภายในตลาดจะรองรับได้ ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดต่อเนื่องไปยังโครงข่ายถนนโดยรอบทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างรุนแรงดังสภาพปัจจุบัน

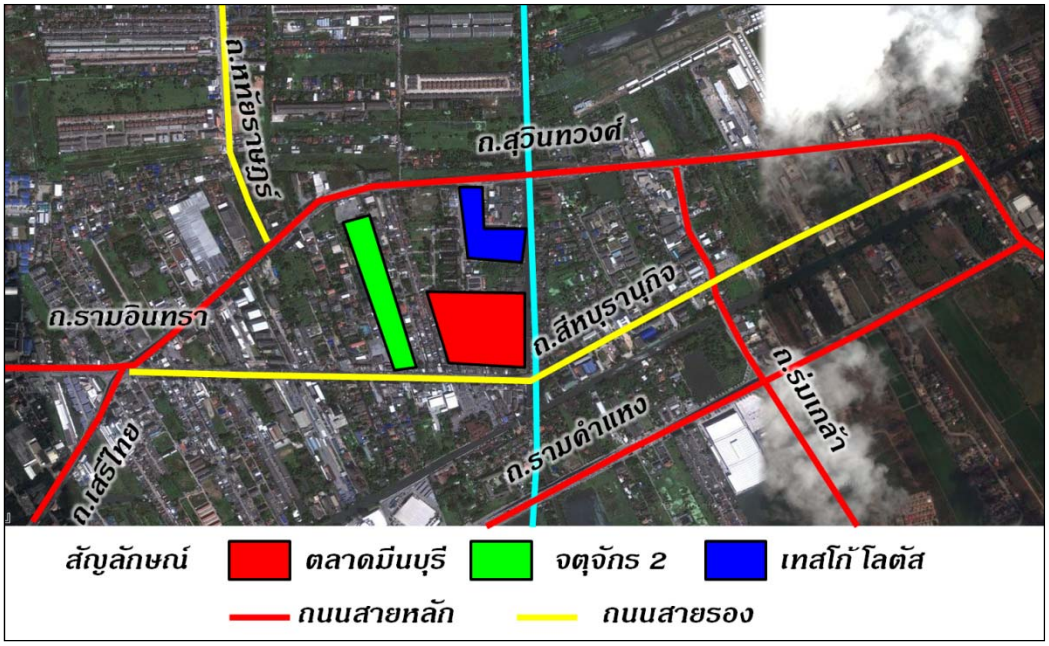
เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณพื้นที่ย่านมีนบุรี สนข. จึงเห็นควรให้มีการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณย่านมีนบุรี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของงานที่ 4 : งานให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนของโครงการ เพื่อส่งมอบผลการศึกษาให้หน่วยงานปฏิบัติและเจ้าของพื้นที่ใช้เป็นแนวทางเพื่อนำไปประยุกต์ใช้แก้ปัญหาจราจรภายในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป



รูปที่ 5.7-1 ตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่ศึกษาย่านมีนบุรี

5.7.2 ขอบเขตการศึกษา

ในการศึกษานี้เป็นการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณย่านมีนบุรีซึ่งเป็นบริเวณโดยรอบพื้นที่สำคัญ คือ ตลาดมีนบุรีที่ตั้งอยู่บนถนนสีหบุรานุกิจ ซึ่งเป็นถนนสายรองเชื่อมกับถนนรามอินทราและถนนสุวินทวงศ์ที่เป็นถนนสายหลัก นอกจากนี้โครงข่ายโดยรอบพื้นที่ยังเชื่อมโยงกับถนนเส้นอื่นได้อีก คือ ถนนเสรีไทย ถนนรามคำแหง ถนนร่มเกล้า และถนนหทัยราษฎร์ นอกจากนี้ยังพบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษาในปัจจุบันนั้นยังมีพื้นที่อิทธิพลที่สำคัญ ได้แก่ ตลาดนัดจตุจักร 2 และห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลตัส สาขามีนบุรี อีกด้วย (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7-2**)



รูปที่ 5.7-2 พื้นที่ศึกษาย่านมีนบุรี

5.7.3 การศึกษาสภาพปัญหาการจราจรติดขัด

1) ภาพรวมของตำแหน่งจุดที่มีปัญหาจราจรติดขัด

จากการสำรวจสภาพปัญหาจราจรติดขัดโดยรอบพื้นที่ศึกษานั้นจะพบจุดที่มีปัญหาทั้งสิ้น 5 จุดที่สำคัญ (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7-3**) ได้แก่

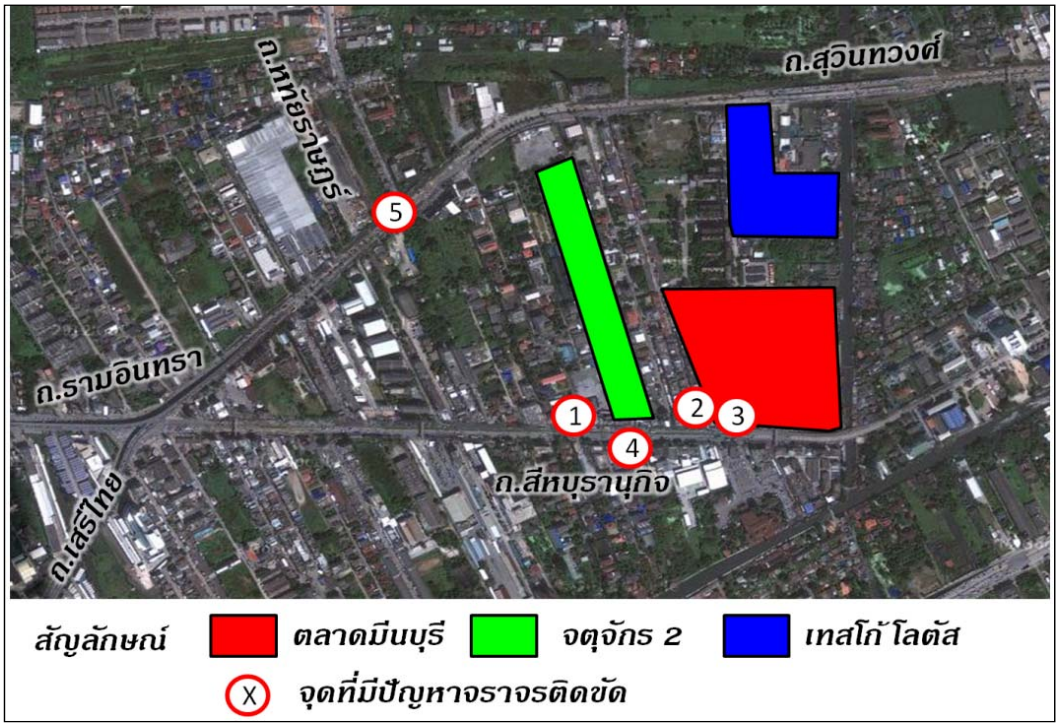
จุดที่ 1 บริเวณถนนสีหบุรานุกิจขาออกช่วงตั้งแต่คลองเจ็กถึงตลาดนัดสวนจตุจักร 2

จุดที่ 2 บนถนนสีหบุรานุกิจขาออกบริเวณปากซอยสีหบุรานุกิจ 11

จุดที่ 3 บนถนนสีหบุรานุกิจขาออกบริเวณปากซอยสีหบุรานุกิจ 15 (ปากทางเข้าตลาดมีนบุรี)

จุดที่ 4 บนถนนสีหบุรานุกิจขาเข้าบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางฝั่งตรงข้ามตลาดนัดจตุจักร 2

จุดที่ 5 บริเวณทางแยกหทัยราษฎร์ (ถนนสุวินทวงศ์ตัดกับถนนหทัยราษฎร์)

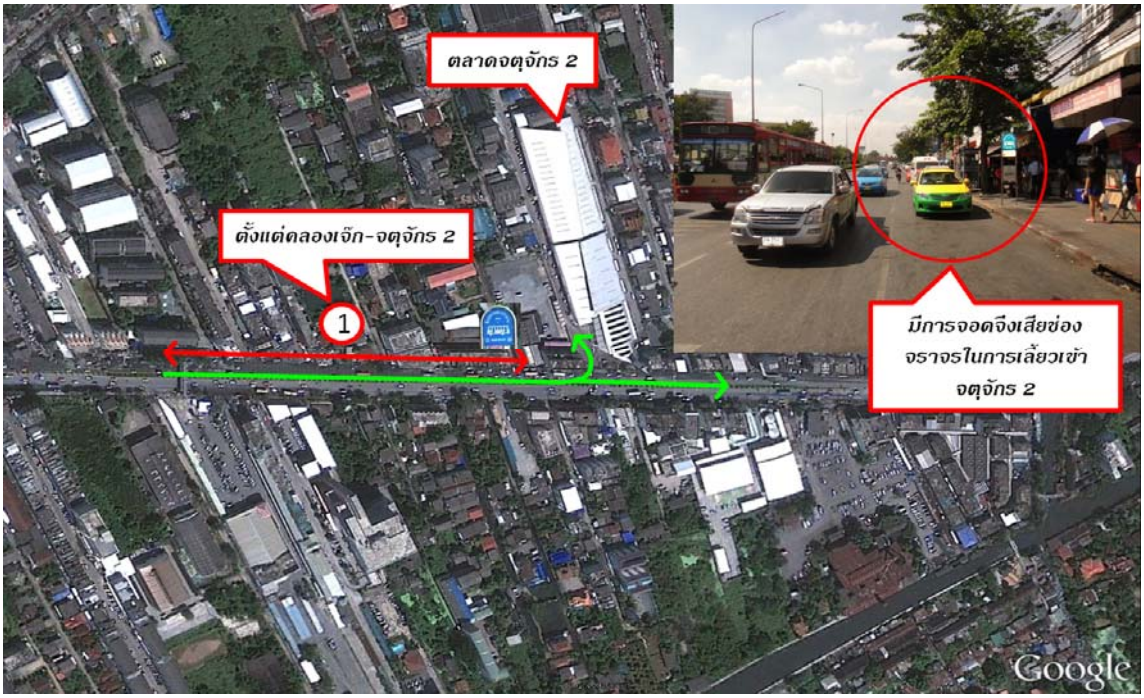


รูปที่ 5.7-3 จุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ศึกษา

โดยมีรายละเอียดของสภาพปัญหาดังนี้

(1) จุดที่ 1 บริเวณถนนสีหบุรานุกิจขาออกช่วงตั้งแต่คลองเจ็กถึงตลาดนัดสวนจตุจักร 2

สภาพปัญหาบริเวณถนนสีหบุรานุกิจขาออกช่วงตั้งแต่คลองเจ็กถึงตลาดนัดสวนจตุจักร 2 จะเป็นช่วงถนนก่อนที่จะถึงปากทางเข้าตลาดนัดสวนจตุจักร 2 โดยจะพบปัญหาว่ามีรถมาจอดบนผิวจราจรตลอดทั้งแนวของถนนจนสูญเสียผิวจราจรไป 1 ช่องทาง โดยพบว่ารถที่มีจอดนั้นมีทั้งรถยนต์ส่วนตัว รถตู้โดยสาร และรถแท็กซี่ ซึ่งพบว่าในช่วงเวลาเร่งด่วนนั้นจะมีรถมาจอดกีดขวางที่บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางส่งผลให้รถโดยสารประจำทางไม่สามารถเข้าส่งที่ป้ายได้จึงสูญเสียไปอีก 1 ช่องจราจร (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7-4**)



รูปที่ 5.7-4 สภาพปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณจุดที่ 1

(2) จุดที่ 2 บนถนนสีหบุรานุกิจขาออกบริเวณปากซอยสีหบุรานุกิจ 11

สภาพปัญหาบริเวณปากซอยสีหบุรานุกิจ 11 พบปัญหาว่าในปัจจุบันนั้นมีการใช้งานแบบเข้า-ออกสวนทางกัน (Two-way) ซึ่งก่อให้เกิดการติดขัดเนื่องจากเป็นซอยที่มีกายภาพคับแคบส่งผลให้รถที่ต้องการเข้าซอยไม่สามารถเข้าได้อย่างสะดวก ซึ่งปัจจุบันพบว่ามีการติดตั้งป้ายบังคับเดินรถทางเดียวโดยให้เข้าซอยได้เพียงอย่างเดียว (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7-5**) ที่ปรึกษาจึงดำเนินการเข้าไปสำรวจบริเวณกลางซอย 11 พบว่าไม่มีการจัดการจราจรโดยการติดตั้งป้ายสำหรับให้รถที่ต้องการออกสู่ถนนสีหบุรานุกิจเดินรถไปออกที่ซอย 13 ดังนั้นผู้ขับขี่จึงมาออกที่ซอย 11 จึงก่อให้เกิดปัญหาข้างต้น (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7-6**)

รูปที่ 5.7-5 มีการติดตั้งป้ายบังคับเดินรถเข้าได้เพียงอย่างเดียว

รูปที่ 5.7-6 ขาดการแจ้งเตือนบริเวณกลางซอยสีหบุรานุกิจ 11 ให้เลี่ยงไปใช้ซอยสีหบุรานุกิจ 13 แทน

(3) จุดที่ 3 บนถนนสีหบุรานุกิจขาออกบริเวณปากซอยสีหบุรานุกิจ 15 (ปากทางเข้าตลาดมีนบุรี)

สภาพปัญหาบริเวณปากซอยสีหบุรานุกิจ 15 พบปัญหาว่าในปัจจุบันนั้นถูกใช้เป็นทางเข้าตลาดมีนบุรี ซึ่งภายในบริเวณตลาดนั้นมีความหนาแน่นของปริมาณจราจรที่เข้าไปดำเนินกิจกรรมไม่ว่าจะเป็นตลาด ที่จอดรถ และอู่รถโดยสารประจำทาง ซึ่งมีรายละเอียดของการศึกษาปัญหาไว้ดังนี้

(3.1) ผังพื้นที่ตลาดมีนบุรี

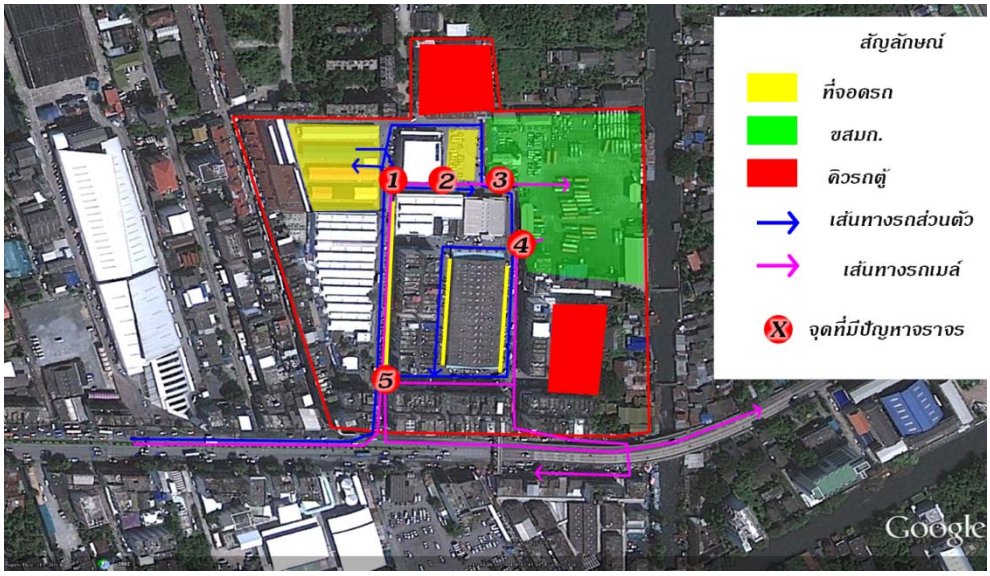
ผังพื้นที่ตลาดมีนบุรีนั้นสามารถแบ่งออกเป็นพื้นที่ใช้สอยย่อยได้ 1 บริเวณคือ 1) บริเวณร้านค้า 2) บริเวณอู่รถโดยสารประจำทางของ ขสมก. (อู่มีนบุรี) 3) ที่จอดเฉพาะรถตู้ (คิวรถตู้) และ 4) ที่จอดรถ (มี 2 ลักษณะคือแบบลานจอดและแบบรถบนถนน) ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7-7**

รูปที่ 5.7-7 ผังการใช้พื้นที่ตลาดมีนบุรี

(3.2) สภาพปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ตลาดมีนบุรี

จากการสำรวจสภาพปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ตลาดมีนบุรีนั้นจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นตั้งแต่เวลา 16.00 น. ถึง 19.00 น. ในวันธรรมดา และตลอดทั้งวันตั้งแต่เวลา 11.00 น. ถึง 19.00 น. ในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ ซึ่งการติดขัดจากภายในบริเวณตลาดมีนบุรีนั้นจะส่งผลออกทางถึงถนนสีหบุรานุกิจ (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7-8**) โดยมีสาเหตุมากจากจุดติดขัดย่อยๆ ภายในตลาดที่เป็นจุดฝืดหลายจุดจนส่งผลให้ขาดความคล่องตัวในการสัญจรภายในตลาด ซึ่งสามารถสรุปเป็นจุดที่มีปัญหาได้ 5 จุด (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7-9**) โดยมีรายละเอียดของปัญหาดังนี้

รูปที่ 5.7-8 ผลกระทบจากตลาดมีนบุรีต่อถนนสีหบุรานุกิจ



รูปที่ 5.7-9 จุดที่มีปัญหาจราจรติดขัดในตลาดมีนบุรี

จุดที่ 1) ปัญหาที่พบ คือ บริเวณนี้เป็นถนนที่เข้าสู่ด้านในของตลาดจะมี 2 ช่องจราจร แต่บริเวณนี้ถูกจัดให้รถสามารถสวนออกมาได้จึงเป็นการตัดกระแสรถทางหลักไป 1 ช่องจราจร

จุดที่ 2) ปัญหาที่พบ คือ บริเวณนี้รถโดยสารประจำทางจะจอดส่งผู้โดยสารจึงส่งผลให้เหลือช่องจราจรให้สัญจรผ่านได้เพียง 1 ช่อง ทั้งๆ ที่อยู่ใกล้กับบริเวณอู่รถโดยสารประจำทางซึ่งสามารถเข้าไปจอดส่งด้านใน

จุดที่ 3) ปัญหาที่พบ คือ บริเวณนี้รถโดยสารประจำทางจะจอดเพื่อส่งมอบเอกสารการเดินรถแก่เจ้าหน้าที่บริเวณด้านหน้าอู่รถซึ่งเป็นการเสียเวลาและเสียช่องทางเดินรถไป 1 ช่องจราจร

จุดที่ 4) ปัญหาที่พบ คือ บริเวณนี้เป็นจุดที่รถโดยสารประจำทางใช้เป็นท่ารถในการเดินทางออกจากอู่ ซึ่งจะจอดแบบตั้งฉากกับถนนเพื่อรอผู้โดยสารขึ้นซึ่งเมื่อรถโดยสารประจำทางออกจากอู่นั้นจะต้องใช้รัศมีเลี้ยวที่กีดขวางทุกช่องจราจรจึงส่งผลให้รถที่ต้องการผ่านจุดนี้หยุดทุกช่องจราจรเช่นกัน

จุดที่ 5) ปัญหาที่พบ คือ บริเวณนี้เป็นจุดสุดท้ายของเส้นทางเดินรถภายในตลาดซึ่งเมื่อผู้ขับขี่รถวนหาที่จอดรถทั่วทั้งตลาดแล้วไม่สามารถหาที่จอดได้ก็จะกลับมาเริ่มต้นเส้นทางใหม่ที่บริเวณนี้ ดังนั้นปัญหาจึงเกิดจากเมื่อที่จอดรถภายในตลาดเต็มก็จะไม่มีรถออกจากตลาดจึงส่งผลให้รถจากด้านนอกไม่สามารถเข้าตลาดได้และติดขัดจนออกมาสู่ถนนสีหบุรานุกิจ

นอกจากนี้ที่ปรึกษายังตรวจพบปัญหาจราจรติดขัดอื่นๆ เพิ่มเติมอีกดังนี้

- **ปัญหาที่จอดรถภายในตลาดไม่เพียงพอ**

  ปัญหาที่พบ คือ สัดส่วนของที่จอดรถต่อจำนวนผู้มาใช้บริการนั้นไม่เพียงพอเนื่องจากพื้นที่จอดรถของตลาดมีนบุรีนั้นจะมีเฉพาะในระดับพื้นดินเท่านั้นยังไม่มีอาคารจอดรถที่สามารถรองรับจำนวนรถที่เข้ามาใช้บริการได้อย่างเพียงพอในช่วงเวลาเร่งด่วนของวันปกติและวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ อีกทั้งพื้นที่จอดรถในปัจจุบันนั้นบางส่วนก็ถูกใช้เป็นจุดบริการลูกค้าของร้านประดับยนต์จึงสูญเสียที่จอดรถส่วนนี้ไปในการให้หมุนเวียนกับลูกค้าทั่วไป

- **ปัญหาเครื่องหมายจราจรภายในตลาด**

  ปัญหาที่พบ คือ ภายในตลาดมีนบุรีนั้นบนถนนไม่มีเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางซึ่งช่วยให้สามารถเดินรถได้อย่างมีประสิทธิซึ่งในหลายส่วนของตลาดมีถนนกว้างแต่ขาดเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางจึงส่งผลให้รถวิ่งเพียงแค่ 1 ช่องจราจร จนเกิดการติดขัด

(4) จุดที่ 4 บนถนนสีหบุรานุกิจขาเข้าบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางฝั่งตรงข้ามตลาดนัดจตุจักร 2

สภาพปัญหาบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางฝั่งตรงข้ามตลาดนัดจตุจักร 2 จะมีสาเหตุของปัญหาเนื่องจากมีจุดกลับรถและทางข้าง 2 แห่ง อยู่ใกล้กับป้ายหยุดรถโดยสาร จึงเกิดจุดตัดของคนเดินเท้ากับกระแสรถที่ต้องการผ่านจุดนี้ ซึ่งยังพบอีกว่ามีปัญหาอื่นๆ อีกดังนี้

(4.1) ปัญหารถตู้โดยสารและรถสองแถวจอดแช่

จากการสำรวจพบว่าตลอดทั้งแนวถนนสีหบุรานุกิจมีรถตู้โดยสารและรถสองแถวจอดแช่จนสูญเสียพื้นที่ผิวจราจรไวให้สำหรับรถสัญจร

(4.2) ปัญหาจุดกลับอยู่ใกล้บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

จากการสำรวจพบว่าในตำแหน่งที่เป็นป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางนั้นจะมีการเปิดเกาะเป็นจุดกลับในตำแหน่งเดียวกัน ซึ่งจะเกิดการติดขัดในกรณีที่รถโดยสารประจำทางจอดและมีการกลับรถซึ่งจะกีดขวางทั้งถนนสีหบุรานุกิจ

(4.3) ปัญหาทางข้ามถนนอยู่ด้านหน้าป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

จากการสำรวจพบว่าในตำแหน่งที่เป็นป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางนั้นจะมีทางข้ามอยู่ด้านหน้าป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ซึ่งเมื่อรถโดยสารประจำทางออกตัวก็จะมีคนเดินข้ามตัดกระแส ดังนั้นจึงก่อให้เกิดการติดขัด นอกจากนี้ยังพบอีกว่ามีการข้ามถนนของคนเดินเท้านอกบริเวณทางข้ามหรือสะพานลอยคนเดินซึ่งส่งผลให้การจราจรติดขัด

(5) จุดที่ 5 บริเวณทางแยกหทัยราษฎร์ (ถนนสุวินทวงศ์ตัดกับถนนหทัยราษฎร์)

สภาพปัญหาบริเวณทางแยกหทัยราษฎร์ในปัจจุบันมีการบริหารจัดการด้วยสัญญาณไฟจราจรและพบว่ามีปริมาณจราจรบนถนนสุวินทวงศ์ทิศทางขาเข้าต้องการเลี้ยวขวาเข้าถนนหทัยราษฎร์ในปริมาณที่สูงซึ่งจะต้องหยุดรถทางตรงในทิศทางขาออกที่มีปริมาณสูงเช่นกันจึงส่งผลให้เกิดการติดขัดสะสม เนื่องจากรถที่ตรงการเลี้ยวขวานั้นสามารถเลี้ยวขวาได้เพียง 1 ช่องจราจร เพราะถนนหทัยราษฎร์ในปัจจุบันมีช่องรับเพียง 1 ช่องจราจร (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7-10**) ซึ่งในปัจจุบันกำลังดำเนินการขยายเป็น 2 ช่องจราจร

รูปที่ 5.7-10 สภาพปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกหทัยราษฎร์เนื่องจากรถเลี้ยวขวา

5.7.4 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร

จากการสำรวจสภาพปัญหาจราจรติดขัดโดยรอบพื้นที่ศึกษานั้นจะพบจุดที่มีปัญหาทั้งสิ้น 5 จุดที่สำคัญ (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7-11**) ได้แก่

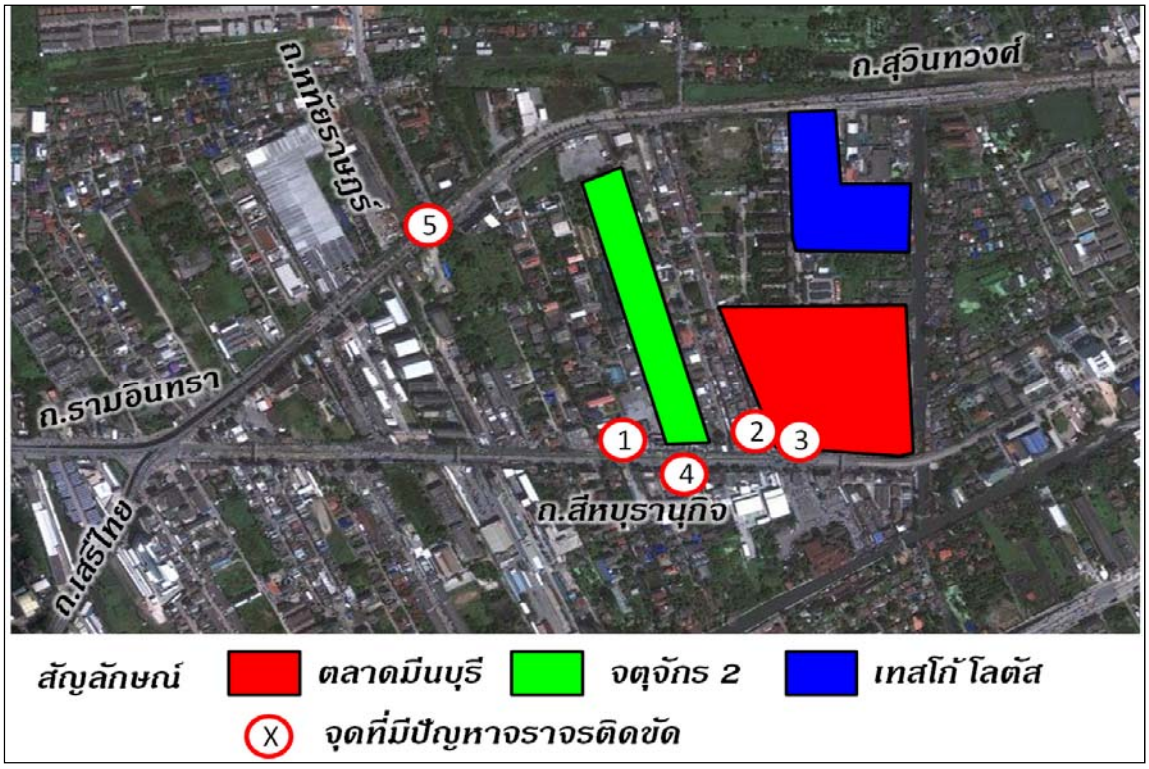
จุดที่ 1 บริเวณถนนสีหบุรานุกิจขาออกช่วงตั้งแต่คลองเจ็กถึงตลาดนัดสวนจตุจักร 2

จุดที่ 2 บนถนนสีหบุรานุกิจขาออกบริเวณปากซอยสีหบุรานุกิจ 11

จุดที่ 3 บนถนนสีหบุรานุกิจขาออกบริเวณปากซอยสีหบุรานุกิจ 15 (ปากทางเข้าตลาดมีนบุรี)

จุดที่ 4 บนถนนสีหบุรานุกิจขาเข้าบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางฝั่งตรงข้ามตลาดนัดจตุจักร 2

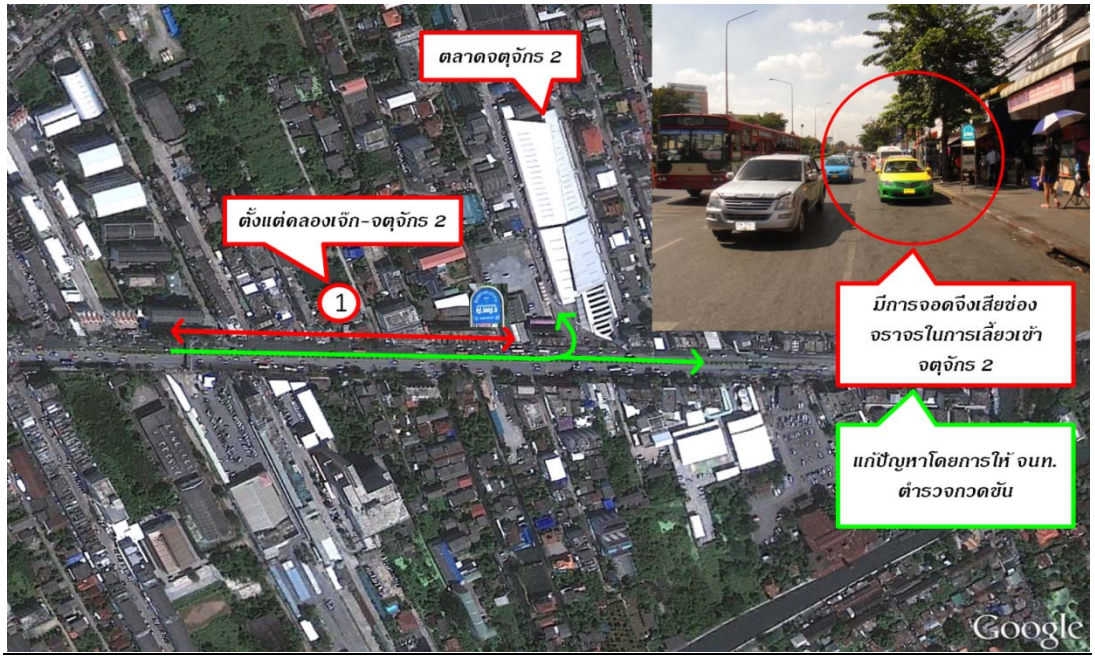
จุดที่ 5 บริเวณทางแยกหทัยราษฎร์ (ถนนสุวินทวงศ์ตัดกับถนนหทัยราษฎร์)



รูปที่ 5.7-11 จุดวิกฤตที่มีปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ศึกษา

1) **แนวทางการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดที่ 1 บริเวณถนนสีหบุรานุกิจขาออกช่วงตั้งแต่คลองเจ๊กถึงตลาดนัดสวนจตุจักร 2**

จุดนี้มีปัญหาที่มีรถยนต์ส่วนบุคคลและรถแท็กซี่มาจอดตลอดทั้งแนวถนน ดังนั้นจึงแก้ไขปัญหาโดยการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจของสน.มีนบุรีกวดขันมิให้กีดขวางรถที่จะเข้าป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางและรถที่จะเข้าตลาดนัดสวนจตุจักร 2 (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7-12**) นอกจากนี้ที่ปรึกษาได้เสนอเพิ่มเติมให้ดำเนินการติดตั้งรั้วบริเวณทางเท้าเพื่อป้องกันคนข้ามถนนตัดกระแสการจราจรและผู้โดยสารขึ้น-ลงรถแท็กซี่และรถโดยสารประจำทางนอกป้าย (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7-13**)



รูปที่ 5.7-12 แนวทางการแก้ไขปัญหารถจอดโดยใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขัน

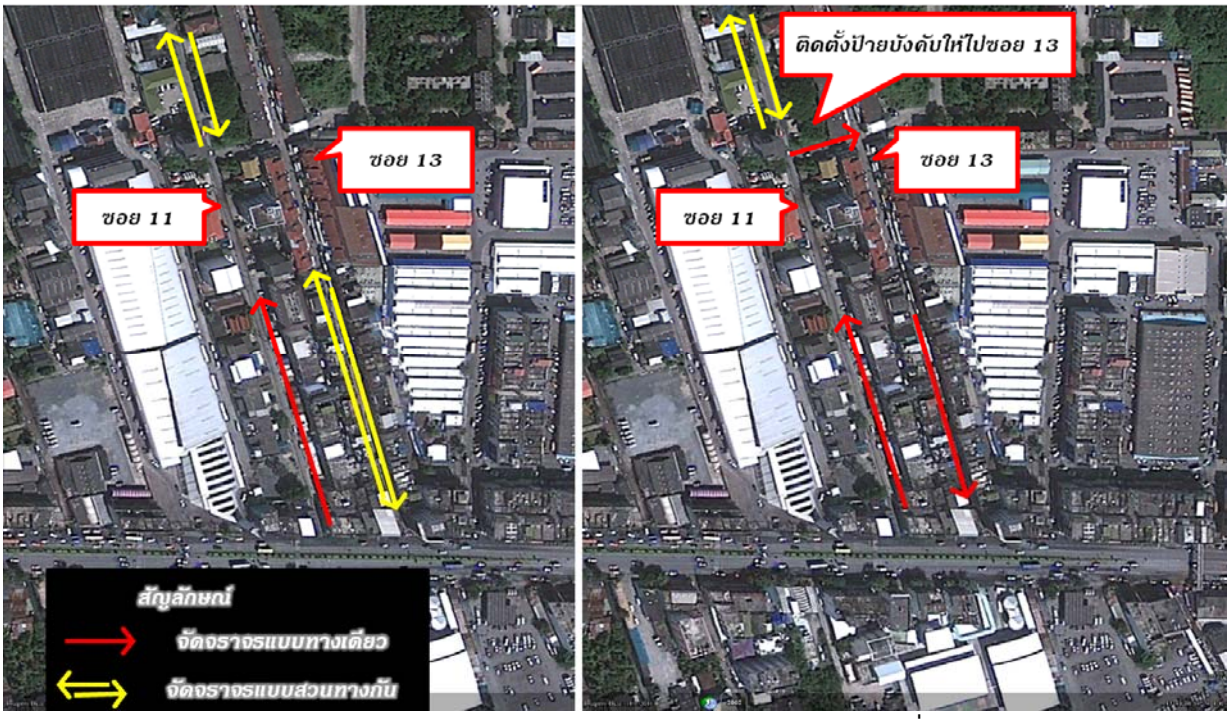
การจัดการจราจรในปัจจุบัน

การจัดการจราจรที่เสนอให้ปรับปรุง

รูปที่ 5.7-13 แนวทางการแก้ไขปัญหาโดยการติดตั้งรั้วถาวรป้องกันคนข้ามถนนและขึ้น-ลงรถโดยสารประจำทาง

2) แนวทางการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดที่ 2 บนถนนสีหบุรานุกิจขาออกบริเวณปากซอยสีหบุรานุกิจ 11

จากสภาพปัญหาที่ตรวจพบว่าบริเวณปากซอยสีหบุรานุกิจ 11 ที่มีรถขับส่วนออกมาที่ปรึกษาจึงเสนอให้ปรับการจัดการจราจรโดยให้รถที่ต้องการออกสู่ถนนสีหบุรานุกิจที่เดิมมาออกที่ซอยสีหบุรานุกิจ 11 ให้ไปออกที่ซอยสีหบุรานุกิจ 13 แทน (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7-14**) โดยมีการติดตั้งเครื่องหมายจราจรที่บริเวณกลางซอยเพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ทราบข้อมูลจะได้เลี้ยวขวาที่บริเวณกลางซอยสีหบุรานุกิจ 11 (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7-15**)



การจัดการจราจรในปัจจุบัน | การจัดการจราจรที่เสนอให้ปรับปรุง

รูปที่ 5.7-14 แผนการจัดการจราจรบริเวณซอยสีหบุรานุกิจ 11 และ 13

รูปที่ 5.7-15 ติดตั้งเครื่องหมายจราจรบริเวณกลางซอยสีหบุรานุกิจ 11

3) แนวทางการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดที่ 3 บนถนนสีหบุรานุกิจขาออกบริเวณปากซอยสีหบุรานุกิจ 15 (ปากทางเข้าตลาดมีนบุรี)

จากการสำรวจสภาพปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ตลาดมีนบุรีพบว่ามีจุดที่มีปัญหาทั้งสิ้น 5 จุด

จุดที่ 1) จุดนี้ดำเนินการโดยไม่ให้รถตู้โดยสารหรือรถยนต์ส่วนบุคคลที่ออกจากลานจอดรถเลี้ยวซ้ายออกมาตัดกระแสรถที่เข้ามาจากหน้าตลาดได้ ซึ่งสามารถบังคับให้ไปออกที่ช่องทางอื่นได้ (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7-16**)

รูปที่ 5.7-16 บังคับให้รถที่ออกมาตัดกระแสรถไปออกอีกด้านหนึ่งแทน

จุดที่ 2) จุดนี้ดำเนินการโดยขอความร่วมมือจากเขตการเดินรถของ ขสมก. โดยให้รถโดยสารประจำทางเข้าไปจอดส่งผู้โดยสารในบริเวณอู่รถโดยสารประจำทาง เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณถนนของตลาดมีนบุรี (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7-17**)

รูปที่ 5.7-17 ปัญหารถโดยสารประจำทางจอดส่งผู้โดยสารในบริเวณกลางตลาด

จุดที่ 3) จุดนี้ดำเนินการโดยขอความร่วมมือจากเขตการเดินรถของ ขสมก. โดยให้รถโดยสารประจำทางเข้าไปจอดส่งมอบเอกสารการเดินรถแก่เจ้าหน้าที่ภายในบริเวณอู่รถโดยสารประจำทาง เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณถนนของตลาดมีนบุรี (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7-18**)

รูปที่ 5.7-18 ปัญหาการเสียเวลาของรถโดยสารประจำทางในการเข้าอู่

จุดที่ 4) ปัญหาที่พบ คือ บริเวณนี้เป็นจุดที่รถโดยสารประจำทางใช้เป็นท่ารถในการเดินทางออกจากอู่ซึ่งจะจอดแบบตั้งฉากกับถนนเพื่อรอผู้โดยสารขึ้น ซึ่งเมื่อรถโดยสารประจำทางออกจากอู่นั้นจะต้องใช้รัศมีเลี้ยวที่กีดขวางทุกช่องจราจรที่ปรึกษาจึงเสนอให้ปรับรูปแบบการจอดรถของรถโดยสารประจำทางใหม่ให้เป็นแบบเฉียงทำมุมกับถนนแทนเพื่อที่เวลาออกรถจะกีดขวางช่องจราจรของตลาดเพียง 1 ช่องเท่านั้น (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7-19**)

จุดที่ 5) ปัญหาที่พบ คือ บริเวณนี้เป็นจุดสุดท้ายของเส้นทางเดินรถภายในตลาดซึ่งเมื่อผู้ขับขี่รถวนหาที่จอดรถทั่วทั้งตลาดแล้วไม่สามารถหาที่จอดได้ก็จะกลับมาเริ่มต้นเส้นทางใหม่ที่บริเวณนี้ ดังนั้นปัญหาจึงเกิดจากเมื่อที่จอดรถภายในตลาดเต็มก็จะไม่มีรถออกจากตลาดจึงส่งผลให้รถจากด้านนอกไม่สามารถเข้าตลาดได้และติดขัดจนออกมาสู่ถนนสีหบุรานุกิจ ที่ปรึกษาจึงเสนอให้ช่วงเวลาที่มีปัญหาการจราจรติดขัดจนถึงขั้นวิกฤตที่ส่งผลกระทบต่อถนนด้านนอกของตลาดมีนบุรีดำเนินการให้บริเวณจุดที่ 5 นี้บังคับให้รถที่หาที่จอดรถไม่ได้เลี้ยวซ้ายออกนอกตลาดก่อนเพื่อให้ตลาดมีพื้นที่สำหรับการไหลเวียนของการจราจรใหม่ให้สามารถเข้ามาในตลาดได้เพื่อลดผลกระทบต่อถนนด้านนอกของตลาดมีนบุรี ส่วนรถที่ไม่สามารถหาที่จอดรถภายในตลาดมีนบุรีได้ก็ให้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ว่ามีที่จอดรถว่างที่ตลาดนัดจตุจักร 2 แทน

รูปแบบการจอดรถโดยสารประจำทางในปัจจุบัน

รูปแบบการจอดรถโดยสารประจำทางที่เสนอให้ปรับปรุง

รูปที่ 5.7-19 การปรับมุมรูปแบบการจอดของรถโดยสารประจำทางที่ออกจากอู่

นอกจากนี้ที่ปรึกษาได้เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดอื่นๆเพิ่มเติมอีกดังนี้

(1) เสนอให้ตลาดมีนบุรีสร้างอาคารที่จอดรถ

จากปัญหาที่พบว่าส่วนของที่จอดรถต่อจำนวนผู้มาใช้บริการนั้นไม่เพียงพอเนื่องจากพื้นที่จอดรถของตลาดมีนบุรีนั้นจะมีเฉพาะในระดับพื้นดินเท่านั้นที่ปรึกษาจึงเสนอให้ตลาดมีนบุรีดำเนินการก่อสร้างอาคารจอดรถที่สามารถรองรับจำนวนรถที่เข้ามาใช้บริการได้อย่างเพียงพอในช่วงเวลาเร่งด่วนของวันปกติและวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และเพื่อรองรับปริมาณจราจรที่จะเข้าใช้ตลาดมากขึ้นในอนาคต

(2) เสนอให้ตลาดมีนบุรีปรับปรุงเครื่องหมายจราจรภายในตลาด

จากปัญหาที่พบ คือ ภายในตลาดมีนบุรีนั้นบนถนนไม่มีเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางซึ่งช่วยให้สามารถเดินรถได้อย่างมีประสิทธิภาพที่ปรึกษาจึงเสนอให้ดำเนินการติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและป้ายบังคับเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนในตลาดมีนบุรีในปัจจุบัน (ดังแสดงใน **รูปที่ 5.7-20**)

รูปที่ 5.7-20 ข้อเสนอให้ตลาดมีนบุรีปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเพื่อจัดช่องจราจร

4) แนวทางการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดที่ 4 บนถนนสีหบุรานุกิจขาเข้าบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางฝั่งตรงข้ามตลาดนัดจตุจักร 2

จากการสำรวจสภาพปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางฝั่งตรงข้ามตลาดนัดจตุจักร 2 โดยมีรายละเอียดของแนวทางการแก้ไขปัญหาดังนี้

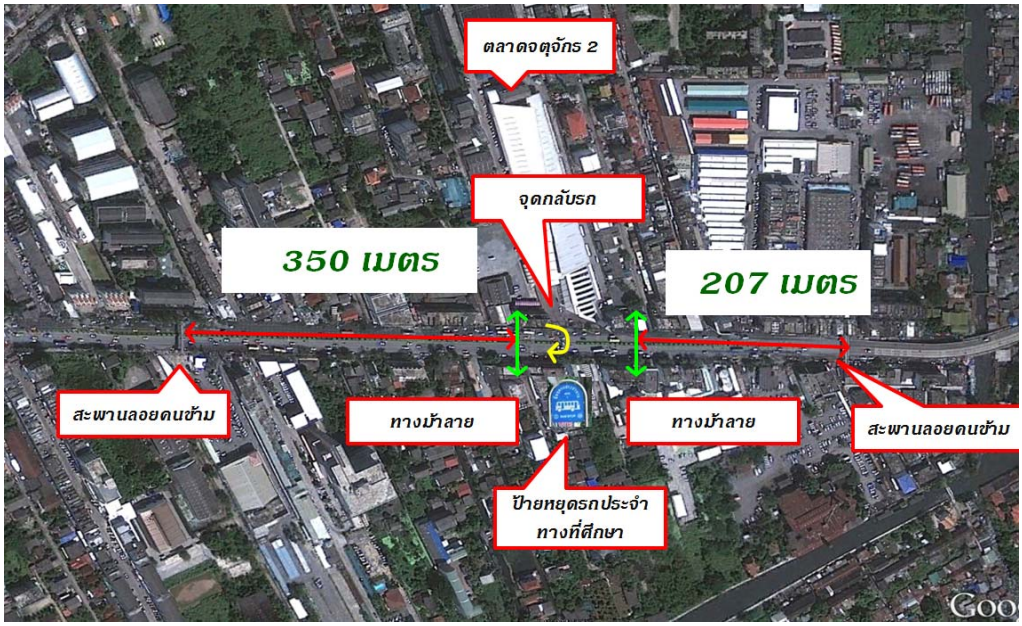
(1) การแก้ปัญหารถตู้โดยสารและรถสองแถวจอดแช่

ปัญหารถตู้โดยสารและรถสองแถวจอดแช่นี้ที่ปรึกษาเสนอให้มีการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกมากำกับดูแลมิให้มีการจอดแช่ในช่วงเวลาเร่งด่วนจนเสียพื้นที่ผิวจราจร (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7-21**)

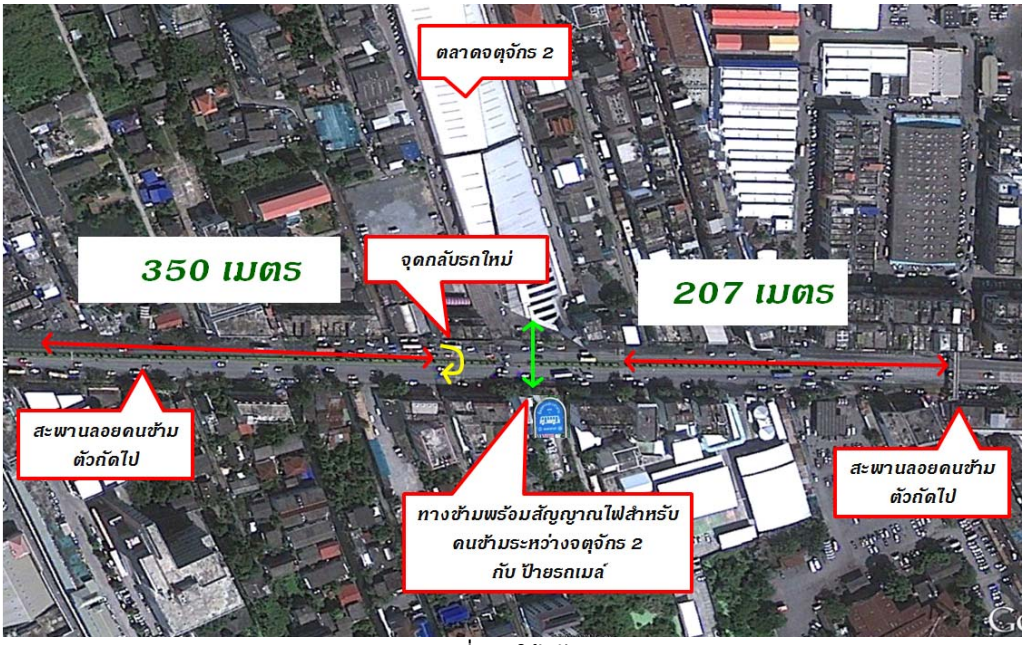
รูปที่ 5.7-21 แนวทางการแก้ไขปัญหารถตู้โดยสารและรถสองแถวจอดแช่โดยใช้เจ้าหน้าที่กวดขัน

(2) การแก้ปัญหาจุดกลับรถและการข้ามถนนของคนเดินเท้า

ปัญหาจุดกลับรถและทางข้ามนี้ที่ปรึกษาเสนอให้มีปรับปรุงจุดกลับรถใหม่โดยให้จุดกลับรถนั้นอยู่ด้านหน้าของป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางเพื่อให้รถสามารถกลับได้ในจังหวะที่รถโดยสารประจำทางจอดรับ-ส่งผู้โดยสารอยู่ ส่วนปัญหาทางข้ามนั้นให้ยุบรวมทางข้ามทั้ง 2 แห่งที่อยู่ด้านหน้าและด้านหลังของป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง โดยให้มีการจัดทำทางข้ามใหม่ในบริเวณที่เป็นจุดกลับรถในปัจจุบันและให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรสำหรับคนข้ามเพื่อให้คนข้ามตามจังหวะสัญญาณไฟครั้งละมากๆ และไม่เป็นการตัดกระแสรถทางตรง (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.7-22**) นอกจากนี้ที่ปรึกษาได้เสนอแนวทางเพิ่มเติมอีกโดยการก่อสร้างรั้วบริเวณเกาะถนนเพิ่มเติมต่อเนื่องจากหัวเกาะเดิมเพื่อป้องกันคนเดินเท้าเดินข้ามถนนแล้วตัดกระแสของรถที่สัญจรด้วย



สภาพปัจจุบัน



สภาพที่เสนอให้ปรับปรุง

รูปที่ 5.7-22 แนวทางการปรับปรุงจุดกลับรถและทางข้ามสำหรับคนเดินเท้า

5) แนวทางการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดที่ 5 บริเวณทางแยกหทัยราษฎร์ (ถนนสุวินทวงศ์ตัดกับถนนหทัยราษฎร์)

จากสภาพปัญหาที่บริเวณทางแยกหทัยราษฎร์ในปัจจุบันมีการบริหารจัดการด้วยสัญญาณไฟจราจรและพบว่ามีปริมาณจราจรบนถนนสุวินทวงศ์ทิศทางขาเข้าต้องการเลี้ยวขวาเข้าถนนหทัยราษฎร์ในปริมาณ ที่สูง ซึ่งจะต้องหยุดรถทางตรงในทิศทางขาออกที่มีปริมาณสูงเช่นกันจึงส่งผลให้เกิดการติดขัดสะสมเนื่องจากรถที่ตรงการเลี้ยวขวานั้นสามารถเลี้ยวขวาได้เพียง 1 ช่องจราจร เพราะถนนหทัยราษฎร์ในปัจจุบันมีช่องรับเพียง 1 ช่อง ที่ปรึกษาจึงเสนอให้ช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีปัญหาจราจรเข้าขั้นวิกฤตจนรถในทิศทางตรงขาออกเกิดปัญหาติดขัดจากแยกหทัยราษฎร์ไปชนกับทางแยกเมืองมีน (ดังแสดงใน **รูปที่ 5.7-23**)

รูปที่ 5.7-23 แนวทางการแก้ไขบริเวณทางแยกหทัยราษฎร์โดยการปิดทางแยกแล้วให้ไปกลับรถใต้สะพานแทน

5.8 การปรับปรุงข้อกฎหมายในการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการลงทุน ติดตั้ง และบำรุงรักษาอุปกรณ์ด้านการจราจร

5.8.1 ความเป็นมา

คณะกรรมการจัดระบบการจราจร (คจร.) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2546 โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ได้มีมติเห็นชอบให้มีการนำระบบเทคโนโลยีด้านการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ มาใช้ในการแก้ไขปัญหาจราจร และมีมติเห็นชอบให้มีการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง คือ การจัดทำแผนแม่บทด้านการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : IST) ระบบการรายงานสภาพจราจรแบบ Real Time การติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) และการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (Red Light Camera) ซึ่งมีการดำเนินการเริ่มติดตั้งระบบดังกล่าวตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 โดยพบว่าการดำเนินการดังกล่าวมีการใช้งานมาอย่างต่อเนื่อง รวมถึงแต่ละหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีการติดตั้งระบบต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นตามแผนแม่บทดังกล่าว ซึ่งระบบทั้งหมดมีการพัฒนาและใช้งานไม่ต่ำกว่า 5 ปี จึงต้องมีการใช้งบประมาณเพื่อการปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบ แต่พบว่าในปัจจุบันหลายระบบ เช่น ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรเปิด (CCTV) และการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (Red Light Camera) ที่ดำเนินการโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติตามมติ คจร. ข้างต้น ประสบปัญหาด้านงบประมาณในการปรับปรุง และบำรุงรักษา รวมถึงการขยายระบบ ให้ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น เป็นต้น

การดำเนินการด้านบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ พบว่ามีข้อจำกัดด้านจำนวนบุคลากรเมื่อเทียบกับภาระงานที่ต้องรับผิดชอบ และบางครั้งการกระทำผิดกฎจราจรเกิดขึ้นในช่วงเวลากลางคืน การนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการบริหารจัดการจึงเป็นการช่วยให้ประชาชนลดการกระทำผิดแม้ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจที่บริเวณทางแยกหรือจุดที่กระทำผิด ส่งผลให้ลดปัญหาการประพฤติผิดกฎจราจรหรืออุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นจากผู้กระทำผิด จากกลุ่มตัวอย่างที่ได้มีการติดตั้งระบบตรวจจับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร 30 ทางแยก (เริ่มใช้งานเดือนธันวาคม 2551) ในช่วงเดือนกรกฎาคม 2551 ถึงเดือนกรกฎาคม 2552 สามารถจับกุมผู้กระทำความผิดได้ 209,901 ราย โดยในเดือนแรกที่มีการติดตั้งระบบตรวจรถยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสามารถจับกุมได้ประมาณ 60,000 ราย จากนั้นพบในเดือนต่อมาว่าจำนวนการจับกุมลงกว่าครึ่ง ดังนั้นจึงสรุปว่าสถิติการจับกุมผู้กระทำผิดฐานฝ่าฝืน สัญญาณไฟจราจรเฉลี่ย 32 รายต่อทางแยกต่อวัน นับว่าลดลงจากเดิมประมาณร้อยละ 52.5 ซึ่งทำให้เห็นได้ว่าหากมีการบังคับตามกฎหมายอย่างจริงจัง พฤติกรรมของผู้ใช้ถนนก็จะเปลี่ยนไปในทางที่ดีขึ้นมาก ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติมีแนวคิดจะติดตั้งเพิ่มเติมและจะพยายามติดตั้งให้ครบทุกทางแยกที่มีปัญหาอุบัติเหตุสูง แต่ก็ไม่สามารถทำได้เนื่องจากมีข้อจำกัดทางด้านงบประมาณ ในขณะเดียวกันก็ได้ทำเรื่องขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากกรุงเทพมหานคร (กทม.) แต่ก็ปรากฏข้อจำกัดบางประการของ กทม. เนื่องจากไม่ใช่ภารกิจหลักของหน่วยงาน

5.8.2 วัตถุประสงค์

แนวคิดการพิจารณาแนวทางแก้ไขเพื่อลดข้อจำกัดด้านงบประมาณ โดยพิจารณาจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิดกฎจราจร และมีการกำหนดเกี่ยวกับค่าปรับต่าง ๆ จะสามารถนำมาใช้การบำรุงรักษาระบบได้หรือไม่อย่างไร หรือแนวคิดการจัดตั้งกองทุนเพื่อให้มีงบประมาณสามารถดูแลระบบในตัวเองได้ รวมทั้งแนวคิดการให้เอกชนเข้ามาร่วมติดตั้งดำเนินการและมีการแบ่งผลตอบแทนตามที่สามารถทำได้ตามกฎหมายกำหนด ต่างก็เป็นแนวทางที่อาจนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการจราจรได้ เพราะฉะนั้นในการศึกษาข้อกฎหมายเพื่อใช้ในการติดตั้ง ปรับปรุง บำรุงรักษา และบริหารจัดการอุปกรณ์ที่ใช้ในการกวดขันวินัยจราจร จึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาสภาพปัญหาทั้งในด้านของกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน แนวทางตามกฎหมายที่จะสามารถกระทำได้ รวมตลอดถึงข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งกฎหมายให้สามารถปฏิบัติการด้านจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5.8.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการเพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการจราจร

การแก้ไขเพิ่มเติมข้อกฎหมายเพื่อใช้ในการติดตั้ง ปรับปรุง บำรุงรักษา และบริหารจัดการ อุปกรณ์ที่ใช้ในการกวดขันวินัยจราจร มีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุด พ.ศ. 2551)
2) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุด พ.ศ. 2551)
3) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุด พ.ศ. 2551)
4) พระราชบัญญัติเงินคงคลัง พ.ศ. 2491 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุด พ.ศ. 2534)
5) พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556
6) ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วย การจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ.2546
7) ข้อบังคับกระทรวงการคลังว่าด้วยการหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลัง พ.ศ. 2546 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2547)
8) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การกำหนดประเภท และอัตราการหักเงินค่าปรับก่อนนำส่งคลัง พ.ศ. 2547
9) ข้อบังคับกระทรวงการคลังว่าด้วยเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร พ.ศ. 2544
10) ระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัลในคดีจับกุมผู้กระทำผิดตามกฎหมายจราจรทางบก พ.ศ. 2534

11) ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ. 2555

12) พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุด พ.ศ.2550)

13) พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2547

14) ระเบียบคณะกรรมการบริหารกองทุนเพื่อการสืบสวนและสอบสวนคดีอาญาว่าด้วยหลักเกณฑ์การจ่ายเงินกองทุนเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจในการทำหน้าที่เกี่ยวกับการสืบสวนและสอบสวนคดีอาญาพ.ศ. 2552

15) กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุนและการใช้จ่ายกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. 2547

16) ระเบียบคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. 2551

5.8.4 การแบ่งเงินค่าปรับตามกฎหมายด้านการจราจรในปัจจุบัน

ในปัจจุบันมีการแบ่งค่าปรับตามกฎหมายด้านการจราจรจำนวน 3 ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 นั้นกำหนดให้เงินค่าปรับที่ได้จากการฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แบ่งให้กับกรุงเทพมหานครในอัตราร้อยละ 50 ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 50 กำหนดให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นส่วนราชการที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายที่ได้รับเงินค่าปรับดังกล่าว ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้หักเงินค่าปรับไว้ร้อยละ 95 เพื่อเป็นเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ก่อนนำส่งกระทรวงการคลังร้อยละ 5 เป็นรายได้แผ่นดิน ทั้งนี้ ในส่วนร้อยละ ๕ นั้นได้มีมติ ครม. เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2549 ที่อนุมัติในหลักการให้นำเงินค่าปรับที่อยู่ในอำนาจเปรียบเทียบปรับของข้าราชการตำรวจในส่วนที่ต้องนำส่งเป็นรายได้แผ่นดินสมทบเข้ากองทุนเพื่อการสืบสวนและสอบสวนคดีอาญาได้ โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ตกลงในรายละเอียดกับกระทรวงการคลังแล้วสรุปผลได้ว่าให้สำนักงานตำรวจแห่งชาตินำเงินค่าปรับที่อยู่ในอำนาจเปรียบเทียบปรับของข้าราชการตำรวจและเงินค่าปรับตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก เฉพาะในส่วนที่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินสมทบเข้ากองทุนร้อยละ 99 หรือไม่เกิน 267,000,000 บาท โดยส่วนที่เหลือให้นำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเงินค่าปรับตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งอยู่ในการรักษาการของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมนั้น ได้มีการออกระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ. 2555 ไว้ โดยมีการกำหนดให้หักเงินค่าปรับที่ได้รับเป็น 2 กรณี โดยในกรณีแรก (กรณีมีการ

จับกุมผู้กระทำผิด) ให้มีการแบ่งเป็นรายได้แผ่นดินร้อยละ 20 เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานร้อยละ 20 เป็นสินบนร้อยละ 20 และเป็นเงินรางวัลร้อยละ 40 เว้นแต่ในกรณีที่ไม่ต้องจ่ายเงินสินบนให้เป็นเงิน ร้อยละ 60 และในกรณีที่สอง (กรณีไม่มีการจับกุมผู้กระทำความผิด) ให้แบ่งเป็นรายได้แผ่นดินร้อยละ 40 เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานร้อยละ 15 เป็นเงินสินบนร้อยละ 15 และเป็นเงินรางวัลร้อยละ 30 เว้นแต่ในกรณีที่ไม่ต้องจ่ายเงินสินบนรางวัลให้เป็นเงินรางวัลร้อยละ 45

5.8.5 แนวทางในการนำเงินค่าปรับที่ได้จากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมาใช้ในการติดตั้ง ปรับปรุง บำรุงรักษา และบริหารจัดการอุปกรณ์ที่ใช้ในการกวดขันวินัยจราจร

แนวทางในการนำเงินค่าปรับที่ได้จากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมาใช้ในการติดตั้ง ปรับปรุง บำรุงรักษา และบริหารจัดการอุปกรณ์ที่ใช้ในการกวดขันวินัยจราจรและการดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง มี 2 แนวทางหลัก คือ แนวทางหลักที่ 1 ดำเนินการโดยการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน และแนวทางหลักที่ 2 ดำเนินการโดยใช้เงินจากกองทุน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) แนวทางหลักที่ 1 ดำเนินการโดยการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน

จากข้อเท็จจริงในเรื่องการแบ่งเงินค่าปรับตามกฎหมายด้านการจราจรในปัจจุบัน การติดตั้ง ปรับปรุง บำรุงรักษา และบริหารจัดการ อุปกรณ์ที่ใช้ในการกวดขันวินัยจราจรนั้นอาจกระทำในลักษณะที่ยั่งยืนและลดภาระด้านงบประมาณของภาครัฐได้ โดยการให้หน่วยงานเอกชนเข้าร่วมดำเนินงานในการติดตั้ง ปรับปรุง บำรุงรักษาอุปกรณ์ที่ใช้ในการกวดขันวินัยจราจร แล้วใช้อุปกรณ์เหล่านั้นตรวจจับผู้กระทำผิด และจัดทำหลักฐานผู้กระทำผิดส่งให้หน่วยงานที่มีอำนาจในการพิจารณาความผิดและพิจารณาค่าปรับตามอำนาจหน้าที่ ซึ่งเมื่อดำเนินคดีจนนำไปสู่ค่าปรับแล้ว จะมีการแบ่งส่วนค่าปรับที่ได้ตามกฎหมายกับเอกชนผู้ดำเนินการจัดทำหลักฐานเหล่านั้น โดยการดำเนินการดังกล่าวจะเป็นในรูปของสัญญาร่วมลงทุนตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556

2) แนวทางหลักที่ 2 ดำเนินการโดยใช้เงินจากกองทุน

ในส่วนของการดำเนินการโดยใช้เงินจากกองทุนตามแนวทางที่ 2 นี้ จะมีลักษณะการดำเนินการที่แยกย่อยออกเป็น 4 แนวทาง ดังนี้

(1) แนวทางที่ 1 ดำเนินการโดย บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด

(2) แนวทางที่ 2 ดำเนินการโดย กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้ถนน (กองทุนเดิม)

(3) แนวทางที่ 3 ดำเนินการโดย กองทุนเพื่อการสืบสวนคดีอาญา

(4) แนวทางที่ 4 ดำเนินการโดย การจัดตั้งทุนหมุนเวียน (กองทุนใหม่)

5.8.6 บทสรุปและมติของที่ประชุม

ปัญหาการจราจรติดขัดเป็นปัญหาสำคัญโดยเฉพาะในปัจจุบันที่ยานพาหนะบนท้องถนนมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น นอกจากปัญหาความแออัดบนท้องถนนดังกล่าวแล้ว อีกปัญหาหนึ่งที่มีแนวโน้มที่จะเกิดเพิ่มมากขึ้นคือการฝ่าฝืนวินัยจราจร ปัญหาดังกล่าวนี้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มีความพยายามที่จะช่วยให้การบังคับใช้กฎหมายวินัยจราจรมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเฉพาะการส่งหลักฐานในการจับกุมผู้กระทำความผิดให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งสามารถใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการจับกุม ตรวจจับ และบังคับใช้กฎหมายก็จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากขึ้น แต่ทั้งนี้หน่วยงานของรัฐส่วนใหญ่มีข้อจำกัดเรื่องของงบประมาณ สนข. จึงมีแนวความคิดว่าถ้าให้ภาคเอกชนมาเป็นผู้ดำเนินการแทนรัฐและหาวิธีแบ่งรายได้ให้กับภาคเอกชนนั้น จะทำให้การดำเนินการต่างๆ มีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ดังนั้น เพื่อการบรรลุวัตถุประสงค์ด้านการกวดขันวินัยจราจรดังกล่าว จึงได้มีการศึกษาวิจัยข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการแบ่งเงินค่าปรับที่ได้จากการกระทำผิดกฎหมายจราจร ซึ่งจากการศึกษาวิจัยดังกล่าวทำให้สรุปได้ดังนี้

(1) กฎหมายที่อยู่ภายใต้การรักษาการของกระทรวงมหาดไทย ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่กำหนดฐานความผิดเกี่ยวกับการฝ่าฝืนและวินัยจราจร ซึ่งกำหนดให้แบ่งค่าปรับให้ กรุงเทพมหานคร (กทม.) ร้อยละ 50 และแบ่งให้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ตร.) ร้อยละ 50 โดย ตร. ได้หักเงินค่าปรับ ร้อยละ 95 เป็นเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายการดำเนินการ และอีกร้อยละ 5 เป็นรายได้แผ่นดิน ทั้งนี้เงินค่าปรับที่แบ่งให้กับ กทม. นั้น ทาง ตร. จะจัดทำโครงการเกี่ยวกับการจราจรเสนอเพื่อขอรับการจัดสรรงบประมาณจากเงินค่าปรับส่วนแบ่งร้อยละ 50 โดย กทม. ได้ตั้งคณะกรรมการพิจารณาจัดสรรเงินงบประมาณสนับสนุนกองบังคับการตำรวจจราจร (บก.02) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งมีเงื่อนไขกำหนดการจัดสรรวงเงินงบประมาณไม่เกินร้อยละ 50 ของค่าปรับที่ กทม. ได้รับ

(2) กฎหมายที่อยู่ภายใต้การรักษาการของกระทรวงคมนาคม ได้แก่ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่กำหนดฐานความผิดเกี่ยวกับตัวรถยนต์และการขออนุญาตต่างๆ กำหนดให้แบ่งค่าปรับให้กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) และแบ่งให้ ตร. ตามที่กำหนดไว้ในระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบน รางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พ.ศ. 2555

จากการดำเนินการศึกษาเบื้องต้นพบว่าแนวทางที่อาจจะดำเนินการได้ตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว มี 2 แนวทาง ดังนี้

(1) แนวทางการให้สัมปทานภาคเอกชน ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.2556 ซึ่งดำเนินการโดยหน่วยงานเจ้าของโครงการ

(2) แนวทางการนำเงินค่าปรับที่ได้มาใช้ในรูปกองทุน ซึ่งอาจใช้กองทุนเดิมที่มีอยู่ เช่น กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หรือกองทุนเพื่อการสืบสวนและสอบสวนคดีอาญา หรือจัดตั้งกองทุนใหม่

เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2556 ได้มีการประชุมหารือเรื่องการปรับปรุงข้อกฎหมายเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาและติดตั้งอุปกรณ์ด้านการจราจร ณ ห้องประชุม 301 อาคารสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยมีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นประธานที่ประชุม และมีผู้เข้าประชุมจากหน่วยงานต่าง ๆ ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ/กองบัญชาการตำรวจนครบาล/กองบังคับการตำรวจจราจร กระทรวงมหาดไทย กรมบัญชีกลาง สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กรมการขนส่งทางบก สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และที่ปรึกษาจากมหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าธนบุรีและมหาวิทยาลัยบูรพา โดยที่ประชุมได้ร่วมกันพิจารณาและมีความเห็นสรุปได้ดังนี้

(1) การพิจารณาแนวทางการให้สัมปทานภาคเอกชน (ตามแนวทางที่ 1)

(1.1) การดำเนินการตาม พ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ไม่มีการกำหนดวิธีปฏิบัติในกรณีที่โครงการมีมูลค่าต่ำกว่า 1000 ล้านบาท ทำให้ส่วนราชการที่จะเสนอโครงการต่ำกว่า 1000 ล้านบาท ไม่สามารถดำเนินการจ้างภาคเอกชนมาร่วมลงทุนได้ ซึ่งพ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ฉบับปัจจุบัน ได้กำหนดให้โครงที่มีมูลค่าต่ำกว่า 1000 ล้านบาทและโครงการที่มีมูลค่าตั้งแต่ 1000 ล้านบาทต้องปฏิบัติตามพ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 โดยโครงการที่มีมูลค่าโครงการต่ำกว่า 1000 ล้านบาท คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐจะกำหนดวิธีปฏิบัติเพื่อให้ส่วนราชการที่มีโครงการมูลค่าต่ำกว่า 1,000 ล้านบาท สามารถให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนได้ ซึ่งการพิจารณาโครงการอาจให้รัฐมนตรีต้นสังกัดพิจารณา โดยที่ไม่ต้องให้คณะรัฐมาตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบเหมือนโครงการที่มีมูลค่าตั้งแต่ 1,000 ล้านบาท

(1.2) การให้สัมปทานกับภาคเอกชนในการดำเนินการติดตั้ง ปรับปรุง บำรุงรักษาอุปกรณ์ที่ใช้ในการกวดขันวินัยจราจรแล้วใช้อุปกรณ์เหล่านั้นตรวจจับผู้กระทำผิด ที่ประชุมเห็นว่ามีความเหมาะสมและมีประโยชน์มาก แต่อย่างไรก็ตามควรมีการศึกษารายละเอียดข้อมูล สถิติต่างๆ มูลค่าของโครงการ ความคุ้มค่าของโครงการ ระยะเวลาการดำเนินการ และมีการรับฟังความพร้อม ความสนใจของภาคเอกชน เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความครบถ้วนต่อไป

(1.3) คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 มกราคม 2554 มีมติให้การจัดทำโครงการที่ให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมทุนหน่วยงานของรัฐต้องเปิดรับฟังความพร้อมและความสนใจโครงการ(market sounding) เพื่อให้ภาคเอกชนพิจารณาความคุ้มค่าและความเป็นไปได้ของแต่ละโครงการ รวมทั้งผลตอบแทนที่รัฐจะได้รับ ส่วนแบ่งของภาคเอกชน รายละเอียดเกี่ยวกับมูลค่าโครงการ ขนาดโครงการ การแบ่งรายได้ การแก้ไขกฎหมายเพิ่มเติมและระยะเวลาสัมปทานโครงการ ดังนั้นเห็นควรต้องมีการดำเนินการดังกล่าว เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจนและเพียงพอในการดำเนินงานต่อไป

(2) การพิจารณาแนวทางการนำเงินค่าปรับที่ได้มาดำเนินการในรูปกองทุน (ตามแนวทางที่ 2)

(2.1) มีรูปแบบแนวทางการดำเนินการเป็น 4 รูปแบบตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ ดังนี้

1) การนำเงินค่าปรับที่กทม. ได้มาจัดตั้งเป็นกองทุนและให้บริษัทกรุงเทพธนาคมจำกัดดำเนินการ
2) ดำเนินการโดยกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)
3) ดำเนินการโดยกองทุนเพื่อการสืบสวนและสอบสวนคดีอาญา
4) ดำเนินการโดยการจัดตั้งกองทุนหมุนเวียนขึ้นใหม่

(2.2) การดำเนินการโดยการนำเงินค่าปรับที่ กทม. ได้มาจัดตั้งเป็นกองทุนและให้บริษัทกรุงเทพธนาคมจำกัด ดำเนินการ ต้องมีการพิจารณาอำนาจหน้าที่และภารกิจหลักของกทม. หากจะให้ดำเนินการ ซึ่งส่วนนี้เป็นเรื่องการดำเนินการเรื่องค่าปรับเป็นอำนาจและเป็นภารกิจหลักของสำนักงานตำรวจแห่งชาติมากกว่าจะอยู่ในความรับผิดชอบของกทม.

(2.3) การดำเนินการโดยกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งเป็นกองทุนที่ตั้งขึ้น โดยวัตถุประสงค์เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนเป็นหลักและต้องมีการแก้ไขวัตถุประสงค์ หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการได้เงิน ซึ่งมีความเป็นไปได้ยาก และอาจใช้เวลานาน รวมทั้งการดำเนินงานดังกล่าวอาจไม่สอดคล้องกับภารกิจหลักและอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก

(2.4) การดำเนินการโดยกองทุนเพื่อการสืบสวนและสอบสวนคดีอาญา อาจไม่ตรงกับอำนาจหน้าที่และภารกิจหลักรวมทั้งระเบียบต่างๆ โดยที่ประชุมเห็นว่าแนวทางนี้อาจไม่เหมาะสม

(2.5) การพิจารณาเพื่อจัดตั้งกองทุนใหม่นั้น จำเป็นต้องศึกษารายละเอียดประกอบการขอจัดตั้งกองทุนรวมทั้งต้องมีการตราเป็นพระราชบัญญัติซึ่งมีขั้นตอนและใช้เวลานาน

(3) การให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนในโครงการติดตั้ง ปรับปรุง บำรุงรักษาอุปกรณ์ที่ใช้ในการกวดขันวินัยจราจรแล้วใช้อุปกรณ์เหล่านั้นตรวจจับผู้กระทำผิดนั้น จะสามารถดำเนินการได้รวดเร็วคล่องตัว ครอบคลุมทุกพื้นที่ และมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยกว่าที่ภาครัฐจะลงทุนเองทั้งหมดเช่น ระบบกล้อง CCTV กล้อง Image processing มาใช้ตรวจจับการจอดรถในที่ห้ามจอด การกลับรถ การเดินรถช่องทางด้านขวา เพื่อลดภาระของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

(4) การพิจารณานำเงินค่าปรับมาใช้ในการบริหารจัดการเพื่อให้ได้ข้อมูลเอกสารหลักฐานผู้กระทำผิด พิจารณาอำนาจหน้าที่แล้ว เห็นว่าสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นเจ้าของโครงการ และในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความเรียบร้อย เห็นว่าควรเริ่มจากความผิดเกี่ยวกับวินัยจราจร ตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และเพื่อไม่ให้กระทบกับเงินในส่วนที่ต้องคืนให้กับแผ่นดิน เห็นควรพิจารณาในส่วนของค่าปรับที่ไม่อยู่ในส่วนเงินที่คืนคลังและของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

กล่าวโดยสรุป ที่ประชุมจึงได้มีมติว่า แนวทางการให้สัมปทานกับภาคเอกชน โดยดำเนินการตามพ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.2556 และมีสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นเจ้าของโครงการ มีความเหมาะสมในการดำเนินการ เมื่อพิจารณาตามอำนาจหน้าที่และภารกิจหลักและประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ ในการนี้จึงได้มอบหมาย สนข. ดำเนินการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวกับสถิติผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร จำนวนผู้ขับขี่ที่มาชำระค่าปรับและจำนวนเงินค่าปรับที่ได้ในช่วงปี พ.ศ. 2555-2556 และข้อมูลการดำเนินโครงการตรวจจับผู้กระทำผิดฝ่าฝืนสัญญาณไฟ (Red Light Camera) เพื่อจัดเตรียมการนำเสนอและการเปิดรับฟังความพร้อมและความสนใจโครงการ (market sounding) จากภาคเอกชนต่อไป

5.9 การศึกษาการจัดการจราจรบนถนนสุขุมวิท ถนนเพลินจิต และถนนพระรามที่ 1 ช่วงแยกนานาถึงแยกเฉลิมเผ่า

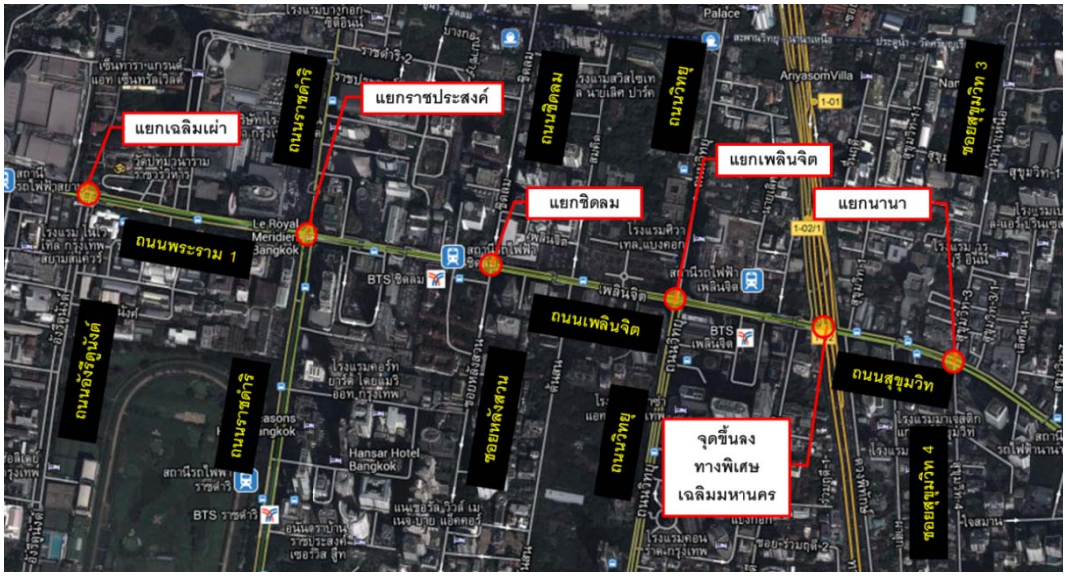
5.9.1 ความเป็นมา

ถนนสุขุมวิท ถนนเพลินจิต และถนนพระรามที่ 1 ช่วงแยกนานาถึงแยกเฉลิมเผ่า เป็นถนนสายสำคัญที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ใจกลางของกรุงเทพมหานคร เพราะเป็นที่ตั้งของโรงแรม สำนักงาน ศูนย์การค้า และสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ซึ่งเส้นทาง ถนนสุขุมวิท ถนนเพลินจิต และถนนพระรามที่ 1 ในช่วงที่ทำการศึกษามีทางแยกที่เกิดจากกันตัดกันของถนนสายหลักหลายสาย 6 ทางแยก ได้แก่ แยกนานา จุดขึ้นลงทางพิเศษเฉลิมมหานคร แยกเพลินจิต แยกชิดลม แยกราชประสงค์ และแยกแยกเฉลิมเผ่า นอกจากนี้ มีตำแหน่งที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส 5 สถานี ได้แก่ สถานีนานา สถานีเพลินจิต สถานีชิดลม สถานีราชดำริ และสถานีสยามอยู่ใกล้เคียง แสดงดัง **รูปที่ 5.9-1** ซึ่งทำปริมาณจราจรของรถและคนบนถนนช่วงที่ศึกษานี้ มีจำนวนมากตลอดทั้งวัน

ดังนั้น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงแจ้งให้ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการจัดการจราจรบนถนนสุขุมวิท ถนนเพลินจิต และถนนพระรามที่ 1 ช่วงแยกนานาถึงแยกเฉลิมเผ่า เพื่อแก้ปัญหาการสัญจรของรถและคนให้มีลักษณะที่เหมาะสมกับความต้องการเดินทางในทิศทางต่างๆ และทำให้การสัญจรของรถและคนมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาอย่างยิ่ง การแก้ปัญหาความปลอดภัยของคนเดินข้ามถนนของทางข้ามถนนระดับพื้นดิน (At-Grade) ที่บริเวณแยกนานา ซึ่งมีคนเดินเท้าจำนวนมากเชื่อมต่อการเดินเท้าระหว่างพื้นที่ฝั่งซอยสุขุมวิท 3 และพื้นที่ฝั่งซอยสุขุมวิท 4 และบริเวณแยกราชประสงค์ที่มีคนเดินเท้าจำนวนมากเชื่อมต่อการเดินเท้าระหว่างพื้นที่ฝั่งโรงพยาบาลตำรวจและพื้นที่ฝั่งศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์

5.9.2 วัตถุประสงค์และขอบเขตของการศึกษา

1) เพื่อศึกษาปัญหาและเสนอแนวทางการเพิ่มความปลอดภัยในการเดินข้ามถนนของช่วงถนนที่ศึกษา ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่ศึกษา พบว่า มีทางข้ามถนนระดับพื้นดินที่พบปัญหาความปลอดภัยในการเดินข้ามถนนที่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร่งด่วน 2 บริเวณ คือ บริเวณทางแยกราชประสงค์ และบริเวณทางแยกนานา
2) เพื่อศึกษาปัญหาและเสนอแนวทางการจัดการจราจรของช่วงถนนที่ศึกษา เพื่อเพิ่มความปลอดภัย ความสะดวก และคล่องตัวในการสัญจรของรถยนต์



รูปที่ 5.9-1 ตำแหน่งที่ตั้งของช่วงถนนที่ศึกษา

5.9.3 ปัญหาและแนวทางแก้ปัญหาความปลอดภัยในการเดินข้ามถนนที่ทางแยกราชประสงค์

(1) ปัญหาความปลอดภัยในการเดินข้ามถนนที่ทางแยกราชประสงค์

ที่ปรึกษาได้ทำการตรวจสอบปัญหาความปลอดภัยของคนเดินข้ามถนนบริเวณแยกราชประสงค์ ซึ่งพบว่า บริเวณที่มีปัญหาความปลอดภัยของคนเดินข้ามถนนอย่างรุนแรง คือ ทางข้ามถนนบน ถนนพระรามที่ 1 ที่คนเดินเท้าใช้สำหรับเชื่อมต่อการเดินเท้าระหว่างพื้นที่ฝั่ง โรงพยาบาลตำรวจ และพื้นที่ฝั่ง ศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์ ซึ่งทางข้ามบริเวณดังกล่าว มีคนเดินเท้าจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเย็นและช่วงเวลากลางคืน เพราะมีโรงแรม สำนักงาน แหล่งช็อปปิ้ง และแหล่งท่องเที่ยวขนาดใหญ่ที่สำคัญของกรุงเทพมหานครตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก

นอกจากนั้นยังพบด้วยว่า คนเดินเท้าที่ข้ามถนนบริเวณทางข้ามดังกล่าว มีความเสี่ยงในการถูกรถยนต์ชนบนทางข้ามมากถึง 10 ลักษณะ โดยที่การถูกรถยนต์ชนบนทางข้ามในบางลักษณะมีโอกาสเกิดขึ้นบ่อยครั้ง และมีลักษณะของการชนที่รุนแรงมาก คือ เป็นการชนคนข้ามถนนในระยะกระชั้นชิด และเป็นการชนคนข้ามถนนขณะที่รถยนต์วิ่งด้วยความเร็วสูง โดยที่ปัญหาดังกล่าว เกิดเนื่องจากเหตุผลสำคัญ 3 ประการ คือ

- บริเวณทางข้ามดังกล่าว มีเสาตอม่อของแนวเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส 2 จุด บดบังการมองเห็น ทั้งของคนเดินข้ามถนนและคนขับรถยนต์ กล่าวคือ คนเดินข้ามถนนมองไม่เห็นรถที่วิ่งมา เพราะ เสาตอม่อฯ ดังกล่าว บดบังการมองเห็นของคนเดินข้ามถนนขณะยืนรอข้ามถนน หรือขณะเดินข้ามถนนขณะเดียวกัน เสาตอม่อฯ ดังกล่าว ก็ยังบดบังการมองเห็นของคนขับรถยนต์ ทำให้คนขับรถยนต์มองไม่เห็นคนเดินข้ามถนน ที่ยืนรอข้ามถนนหรือขณะเดินข้ามถนน

- บริเวณทางข้ามดังกล่าว มีการจัดช่องการสัญจร (Lane Configuration) และการจัดการจราจร (Traffic Management) ที่ไม่ปกติ คือมีการเปิดช่องทางพิเศษให้สัญจรสวนกันได้ 2 ทิศทาง ก็มีส่วนสำคัญทำให้คนเดินเท้าไม่เข้าใจว่า อาจจะมีรถวิ่งมาในอีกทิศทางหนึ่ง ตามที่ได้มีการจัดช่องการสัญจรและการจัดการจราจรไว้ในรูปแบบปัจจุบัน
- บริเวณทางข้ามดังกล่าว มีชาวต่างชาติใช้ทางข้ามเป็นจำนวนมาก ก็มีส่วนสำคัญทำให้คนเดินเท้าไม่เข้าใจว่า อาจจะมีรถวิ่งมาในอีกทิศทางหนึ่ง ตามที่ได้มีการจัดช่องการสัญจรและการจัดการจราจรไว้ในรูปแบบปัจจุบัน เพราะชาวต่างชาตินั้น อาจจะมาจากประเทศที่มีการจัดการจราจรโดยให้รถวิ่งชิดขอบทางด้านขวา ซึ่งเป็นรูปแบบที่ตรงกันข้าม กับทิศทางการจราจรของไทย

(2) แนวทางการเพิ่มความปลอดภัยในการเดินข้ามถนนที่ทางแยกราชประสงค์

ที่ปรึกษาได้นำผลการวิเคราะห์ปัญหาความปลอดภัยของคนเดินข้ามถนน มาใช้ในการกำหนดแนวทางการเพิ่มความปลอดภัย ในการเดินข้ามถนนบน ถนนพระรามที่ 1 ที่คนเดินเท้าใช้สำหรับเชื่อมต่อการเดินเท้าระหว่างพื้นที่ฝั่ง ศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์ และ พื้นที่ฝั่ง โรงพยาบาลตำรวจ ได้ดังนี้

- ไม่ควรให้ยกเลิกทางข้ามระดับพื้นดิน (At-Grade Crossing) ดังกล่าว แล้วบังคับให้ผู้ที่ต้องการเดินข้ามถนน ไปใช้สะพานลอยคนเดินข้ามบริเวณใกล้เคียงแทน ทั้งนี้เพราะ ทางข้ามดังกล่าว มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากและมีลักษณะที่สอดคล้องกับกิจกรรมของพื้นที่ คือ เป็นแหล่งช็อปปิ้งและแหล่งท่องเที่ยวขนาดใหญ่ที่สำคัญของ กรุงเทพมหานคร
- ปรับปรุงจุดพักสำหรับคนเดินข้ามถนนบริเวณเกาะกลางให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม และมีลักษณะที่เรียบเสมอระดับผิวจราจร เพื่อให้ผู้คนเดินเท้ามีพื้นที่พักรอจังหวะที่ปลอดภัยในการเดินข้ามถนนได้อย่างสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น
- เนื่องจากบริเวณแยกราชประสงค์นี้ มีคนเดินเท้าข้ามถนนเป็นจำนวนมาก รวมทั้งมีชาวต่างชาติใช้ทางข้ามเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงเสนอให้ยกเลิกการอนุญาตให้รถยนต์เลี้ยวซ้ายผ่านตลอดจากถนนราชดำริเข้าสู่ถนนพระรามที่ 1 และเสนอให้การจัดจังหวะสัญญาณไฟจราจรสำหรับการเลี้ยวซ้ายจากถนนราชดำริเข้าสู่ถนนพระรามที่ 1 จะต้องไม่เกิดพร้อมกับการจัดจังหวะสัญญาณไฟสำหรับคนเดินข้ามถนนบนถนนพระรามที่ 1
- กำหนดจังหวะสัญญาณไฟจราจรสำหรับคนเดินข้ามถนนให้ข้ามถนนได้เฉพาะในช่วงที่ไม่มีรถยนต์วิ่งผ่านบริเวณทางข้าม
- ติดตั้งป้ายเตือนขนาดใหญ่ในตำแหน่งที่เหมาะสม เพื่อเตือนคนเดินข้ามถนนให้ระวังรถยนต์ รวมทั้ง ป้ายเตือนดังกล่าวควรเป็นแบบที่มีระบบไฟฟ้าส่องสว่าง ที่จะช่วยให้คนเดินข้ามถนนสามารถมองเห็นป้ายเตือนได้อย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน

- ติดตั้งป้ายเตือนขนาดใหญ่ในตำแหน่งที่เหมาะสม เพื่อเตือนคนขับรถยนต์ให้ระวังคนเดินข้ามถนน รวมทั้ง ป้ายเตือนดังกล่าวควรเป็นแบบที่มีระบบไฟฟ้าส่องสว่าง จะช่วยให้คนขับรถยนต์สามารถมองเห็นป้ายเตือนได้อย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน
- ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนผิวทางในตำแหน่งวิกฤต คือ บริเวณช่องจราจรที่ติดกับเกาะกลางที่อนุญาตให้รถยนต์วิ่งสวนกระแสจราจรหลักได้ (Contra-Flow Lane) เนื่องจากบริเวณดังกล่าว เสาตอม่อของแนวเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส ที่ตั้งบริเวณเกาะกลางถนน จะบดบังการมองเห็น ทั้งของคนเดินข้ามถนนและคนขับรถยนต์ โดยควรจัดทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทางในบริเวณตำแหน่งวิกฤตให้มีมีลักษณะที่โดดเด่นเป็นพิเศษและสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน เพื่อช่วยเตือนคนขับรถยนต์ให้ระวังคนเดินข้ามถนนบริเวณทางข้ามดังกล่าว

  นอกจากนี้ การติดตั้งป้ายเตือนคนเดินข้ามถนนให้ระวังรถยนต์ขนาดใหญ่ในตำแหน่งวิกฤตดังกล่าว ทั้งกรณีที่ข้ามจากฝั่งศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์มายังเกาะกลางถนน และกรณีที่ข้ามจากเกาะกลางถนนมายังฝั่งศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์ ต้องระบุข้อความให้คนเดินข้ามถนนต้องระวังทั้งรถทางซ้ายและขวา ทั้งนี้เพื่อช่วยเตือนคนเดินข้ามถนนให้ระวังรถยนต์บริเวณทางข้ามดังกล่าวมากขึ้น
- ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณทางข้ามให้มีความสว่างมากเป็นพิเศษ เพื่อช่วยทำให้คนขับรถยนต์สามารถมองเห็นคนเดินข้ามถนนบริเวณทางข้ามดังกล่าวได้ดียิ่งขึ้น และเพื่อช่วยคนเดินเท้ามีความสะดวกในการเดินข้ามถนนมากยิ่งขึ้น

5.9.4 ปัญหาและแนวทางแก้ปัญหาความปลอดภัยในการเดินข้ามถนนที่ทางแยกนานา

(1) ปัญหาความปลอดภัยในการเดินข้ามถนนที่ทางแยกนานา

ที่ปรึกษาได้ทำการตรวจสอบปัญหาความปลอดภัยของคนเดินข้ามถนนบริเวณแยกนานา ซึ่งพบว่า บริเวณที่มีปัญหาความปลอดภัยของคนเดินข้ามถนนอย่างรุนแรง คือ ทางข้ามถนนบนถนนสุขุมวิทที่อยู่ทางด้านขาออกเมืองของสี่แยกดังกล่าว ซึ่งทางข้ามบริเวณดังกล่าว มีคนเดินเท้าจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเย็นและช่วงเวลากลางคืน เพราะมีโรงแรม ศูนย์การค้า ร้านอาหาร และแหล่งช็อปปิ้งที่มีชาวต่างชาติใช้บริการ ตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก

นอกจากนั้นยังพบด้วยว่า คนเดินเท้าที่ข้ามถนนบริเวณทางข้ามดังกล่าว มีความเสี่ยงในการถูกรถยนต์ชนบนทางข้ามมากถึง 6 ลักษณะ โดยที่การถูกรถยนต์ชนบนทางข้ามในบางลักษณะ มีโอกาสเกิดขึ้นบ่อยครั้ง และมีลักษณะของการชนที่รุนแรงมาก คือ เป็นการชนคนข้ามถนนในระยะกระชั้นชิด และเป็นการชนคนข้ามถนนขณะที่รถยนต์วิ่งด้วยความเร็วสูง โดยที่ปัญหาดังกล่าว เกิดเนื่องจากเหตุผลสำคัญ 2 ประการ คือ

- บริเวณทางข้ามดังกล่าว มีเสาตอม่อของแนวเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส 1 จุด บดบังการมองเห็น ทั้งของคนเดินข้ามถนนและคนขับรถยนต์ กล่าวคือ คนเดินข้ามถนนมองไม่เห็นรถที่วิ่งมา เพราะ เสาตอม่อฯ ดังกล่าว บดบังการมองเห็นของคนเดินข้ามถนนขณะยืนรอข้ามถนน หรือขณะเดินข้ามถนนขณะเดียวกัน เสาตอม่อฯ ดังกล่าว ก็ยังบดบังการมองเห็นของคนขับรถยนต์ ทำให้คนขับรถยนต์มองไม่เห็นคนเดินข้ามถนน ที่ยืนรอข้ามถนนหรือขณะเดินข้ามถนน
- บริเวณทางข้ามดังกล่าว มีชาวต่างชาติใช้ทางข้ามเป็นจำนวนมาก ซึ่งบางส่วนมาจากประเทศที่ประชาชนมีความเคารพและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งคัด ในขณะที่ในบริเวณทางแยกนานาผู้ขับขี่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อยครั้ง

(2) แนวทางการเพิ่มความปลอดภัยในการเดินข้ามถนนที่ทางแยกนานา

ที่ปรึกษาได้นำผลการวิเคราะห์ปัญหาความปลอดภัยของคนเดินข้ามถนน มาใช้ในการกำหนดแนวทางการเพิ่มความปลอดภัย ในการเดินข้ามถนนบน ถนนสุขุมวิท ที่อยู่ทางด้านขาออกเมืองของสี่แยกนานา ได้ดังนี้

- ปรับปรุงจุดพักสำหรับคนเดินข้ามถนนบริเวณเกาะกลางให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม และมีลักษณะที่เรียบเสมอระดับผิวจราจร เพื่อให้ผู้คนเดินเท้ามีพื้นที่พักรอจังหวะที่ปลอดภัยในการเดินข้ามถนนได้อย่างสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น
- เนื่องจากบริเวณแยกนานานี้ มีคนเดินเท้าข้ามถนนเป็นจำนวนมาก รวมทั้งมีชาวต่างชาติใช้ทางข้ามเป็นจำนวนมาก ซึ่งในปัจจุบันการจัดสัญญาณปล่อยรถให้เลี้ยวซ้ายจาก ซอยสุขุมวิท 3 เข้าสู่ถนนสุขุมวิทมีจังหวะตรงกันกับการจัดสัญญาณให้คนเดินข้ามถนนได้ ดังนั้น จึงเสนอให้กำหนดจังหวะสัญญาณไฟจราจรสำหรับรถยนต์ที่เลี้ยวซ้ายออกจากซอยสุขุมวิท 3 แยกออกไปเป็นการเฉพาะเพื่อไม่ให้มีจังหวะการเคลื่อนตัวตรงกับจังหวะสัญญาณไฟสำหรับคนเดินข้ามถนน และจัดสัญญาณไฟสำหรับคนเดินข้ามถนนให้ข้ามถนนได้เฉพาะในช่วงที่ไม่มีรถยนต์วิ่งผ่านบริเวณทางข้าม
- การจัดการจราจรบริเวณแยกนานาในปัจจุบันได้มีการห้ามรถที่ออกมาจาก ซอยสุขุมวิท 4 เลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนสุขุมวิท แต่พบว่ายังมีผู้ขับขี่บางส่วนฝ่าฝืนกฎจราจรทำให้เกิดความเสี่ยงในการชนคนเดินข้ามถนนบนถนนสุขุมวิท ดังนั้นจึงเสนอให้มีการประชาสัมพันธ์กฎข้อบังคับด้านจราจรในบริเวณแยกนานาให้มากขึ้น และนำกฎจราจรที่มีอยู่มาบังคับใช้อย่างเคร่งครัด
- ติดตั้งป้ายเตือนขนาดใหญ่ในตำแหน่งที่เหมาะสม เพื่อเตือนคนเดินข้ามถนนให้ระวังรถยนต์ รวมทั้งป้ายเตือนดังกล่าวควรเป็นแบบที่มีระบบไฟฟ้าส่องสว่าง ที่จะช่วยให้คนเดินข้ามถนนสามารถมองเห็นป้ายเตือนได้อย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน
- ติดตั้งป้ายเตือนขนาดใหญ่ในตำแหน่งที่เหมาะสม เพื่อเตือนคนขับรถยนต์ให้ระวังคนเดินข้ามถนน รวมทั้ง ป้ายเตือนดังกล่าวควรเป็นแบบที่มีระบบไฟฟ้าส่องสว่าง จะช่วยให้คนขับรถยนต์สามารถมองเห็นป้ายเตือนได้อย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน

- ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนผิวทางในตำแหน่งวิกฤต คือ บริเวณทางข้ามบนถนนสุขุมวิทฝั่งขาออก เนื่องจากบริเวณดังกล่าว เสาตอมอของแนวเส้นทางรถไฟฟ้า บีทีเอส ที่ตั้งบริเวณเกาะกลางถนน จะบดบังการมองเห็น ทั้งของคนเดินข้ามถนนและคนขับรถยนต์ โดยควรจัดทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทางในบริเวณตำแหน่งวิกฤตให้มีมีลักษณะที่โดดเด่นเป็นพิเศษและสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน ทั้งนี้เพื่อช่วยเตือนคนเดินข้ามถนนให้ระวังรถยนต์บริเวณทางข้ามดังกล่าว และเพื่อช่วยเตือนคนขับรถยนต์ให้ระวังคนเดินข้ามถนนบริเวณทางข้ามดังกล่าวด้วย
- ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณทางข้ามให้มีความสว่างมากเป็นพิเศษ เพื่อช่วยทำให้คนขับรถยนต์สามารถมองเห็นคนเดินข้ามถนนบริเวณทางข้ามดังกล่าวได้ดียิ่งขึ้น และเพื่อช่วยคนเดินเท้ามีความสะดวกในการเดินข้ามถนนมากยิ่งขึ้น

5.9.5 ปัญหาและแนวทางแก้ปัญหาการสัญจรของยานพาหนะบนช่วงถนนที่ศึกษา

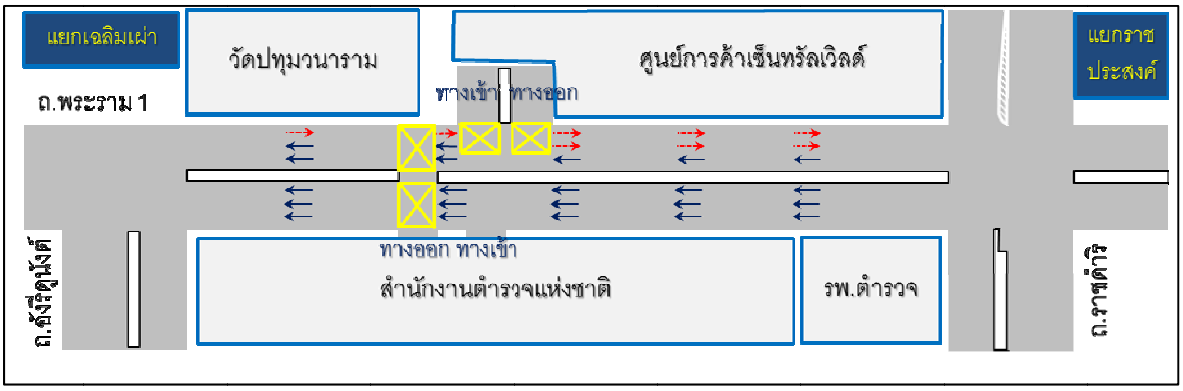
ที่ปรึกษาได้ทำการตรวจสอบปัญหาการสัญจรของยานพาหนะ พบว่า ตลอดแนวถนนที่ทำการศึกษาทั้ง ถนนพระรามที่ 1 ถนนเพลินจิต และสุขุมวิท ประกอบด้วย อาคารสำนักงาน ย่านธุรกิจ ศูนย์การค้า สถานที่ท่องเที่ยว เป็นจำนวนมาก ทำให้มีปริมาณจราจรหนาแน่นทั้งสองทิศทาง รวมทั้ง มียานพาหนะจำนวนมากที่เลี้ยวรถ เข้า-ออก ซอย หรือ ถนน หรือ อาคารขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่บนถนน ทำให้เกิดจุดตัดกระแสจราจร ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้การเคลื่อนที่ของการจราจรชะลอตัวบ่อยครั้ง โดยเฉพาะจุดขึ้นลงทางด่วนเพลินจิต เพราะมีปริมาณรถยนต์ที่ต้องการ ขึ้น-ลง ทางด่วนเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดสะสม

จากการสำรวจพื้นที่ศึกษา พบว่า ช่วงถนนที่ศึกษาสามารถแบ่งออกได้เป็น 5 ช่วงถนน คือ (1) ถนนพระรามที่ 1 ช่วงระหว่างแยกเฉลิมเผ่าและแยกราชประสงค์ (2) ถนนเพลินจิต ช่วงทางแยกราชประสงค์และทางแยกชิดลม (3) ถนนเพลินจิต ช่วงทางแยกชิดลมและทางแยกเพลินจิต (4) ถนนเพลินจิต ช่วงทางแยกเพลินจิตและด่านทางด่วนสุขุมวิท และ (5) ถนนสุขุมวิท ช่วงด่านทางด่วนสุขุมวิทและทางแยกนานา จากการสำรวจลักษณะความต้องการในการสัญจรของรถยนต์และ จากการสอบถามตำรวจจราจรที่กำกับดูแลการจราจรบนช่วงถนนที่ศึกษา สรุปได้ว่า ช่วงถนนที่ศึกษามีการกำหนดการใช้งานช่องจราจรและทิศทางการสัญจรของรถยนต์ที่เหมาะสมกับเงื่อนไขการเดินทางในปัจจุบันอยู่แล้ว ยกเว้น ถนนพระรามที่ 1 ช่วงระหว่างแยกเฉลิมเผ่าและแยกราชประสงค์ ที่ควรมีการกำหนดการใช้งานช่องจราจรและทิศทางการสัญจรของรถยนต์ใหม่ให้เหมาะสมกับเงื่อนไขการเดินทางในปัจจุบัน โดยมีผลการศึกษาดังต่อไปนี้

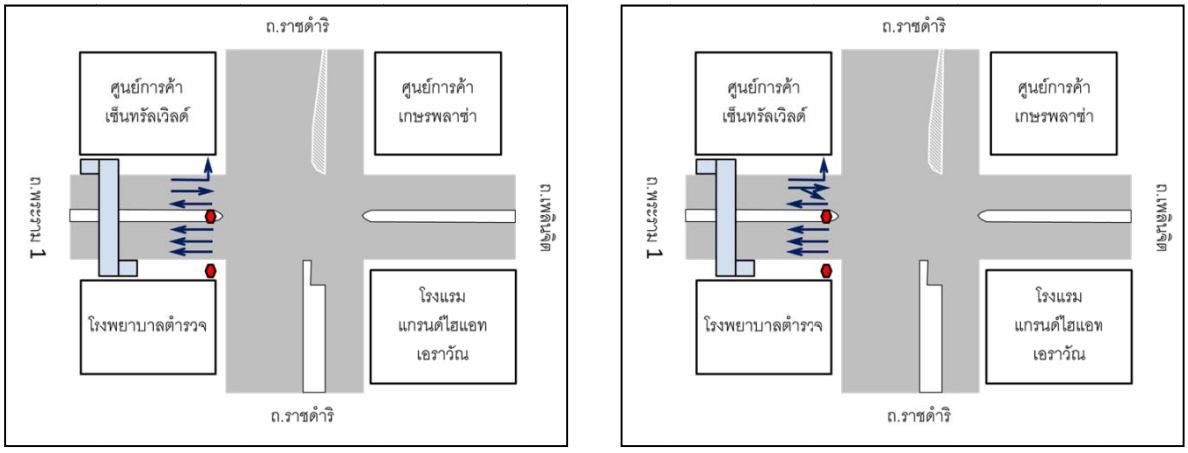
(1) แนวทางการปรับปรุงถนนพระรามที่ 1 ช่วงทางแยกเฉลิมเผ่าและทางแยกราชประสงค์

- กำหนดทิศทางการสัญจรบน ถนนพระรามที 1 ใหม่ ให้สอดคล้องกับความต้องการสัญจรของรถยนต์ รวมทั้ง ให้ปรับปรุงป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจรให้สอดคล้องกับรูปแบบการจัดการจราจรแบบใหม่ ดัง**รูปที่ 5.9-2** และจัดทำเครื่องหมายแบ่งช่องจราจรบนถนนพระราม 1 บริเวณ ทางแยกราชประสงค์ ให้สอดคล้องกับทิศทางการสัญจรที่เสนอแนะ แต่ทั้งนี้ที่ปรึกษาเสนอให้ตำรวจจราจรที่รับผิดชอบพื้นที่สามารถพิจารณาปรับเปลี่ยนทิศทางการสัญจรได้ตามความเหมาะสมของสถานการณ์

- กำหนดทิศทางการสัญจรบน ถนนพระรามที่ 1 ที่มุ่งหน้าทางแยกราชประสงค์ใหม่ ให้สอดคล้องกับความต้องการสัญจรของรถยนต์ รวมทั้ง ให้ปรับปรุงป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจรให้สอดคล้องกับรูปแบบการจัดการจราจรแบบใหม่ ดัง**รูปที่ 5.9-3**
- เปิดเกาะกลาง ถนนพระราม 1 บริเวณหน้าทางออก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.) เฉพาะช่วงเวลา 16.00 น. – 18.00 น. ของ วันจันทร์ ถึง วันศุกร์ เพื่อให้รถของข้าราชการ สตช. สามารถเลี้ยวขวามุ่งหน้าแยกราชประสงค์ได้ และกำหนดทิศทางการสัญจรบริเวณทางเข้าศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์ ด้านถนนพระราม 1 ให้สอดคล้องกับความต้องการสัญจรของรถยนต์ รวมทั้ง ให้ปรับปรุงป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจรให้สอดคล้องกับรูปแบบการจัดการจราจรแบบใหม่ ดัง **รูปที่ 5.9-4**



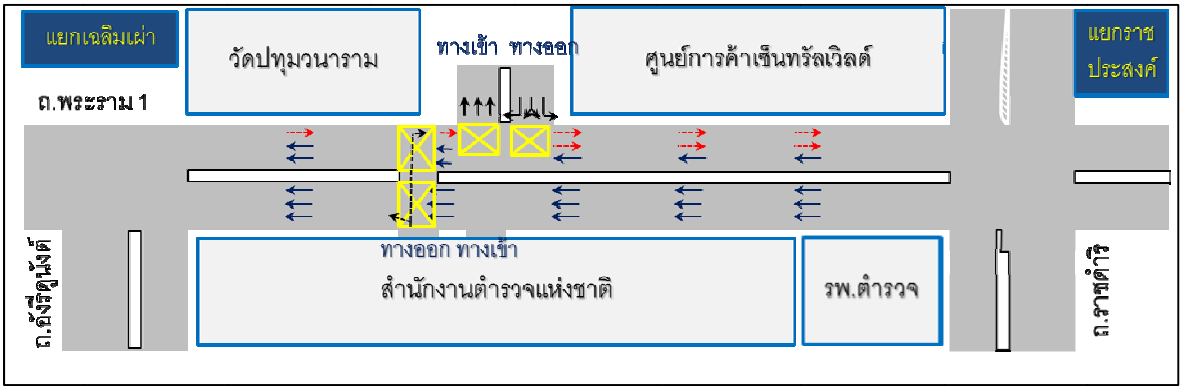
รูปที่ 5.9-2 แนวทางการปรับปรุงถนนพระรามที่ 1 ช่วงระหว่างทางแยกเฉลิมเผ่าและทางแยกราชประสงค์



ก. ทิศทางการสัญจรในช่วงเวลาปกติ

ข. ทิศทางการสัญจรในช่วงเวลาพิเศษ คือ วันจันทร์ถึงวันศุกร์ ระหว่างเวลา 16.30 น. – 19.30 น.

รูปที่ 5.9-3 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงทิศทางการสัญจรบน ถนนพระรามที่ 1 ที่มุ่งหน้าทางแยกราชประสงค์

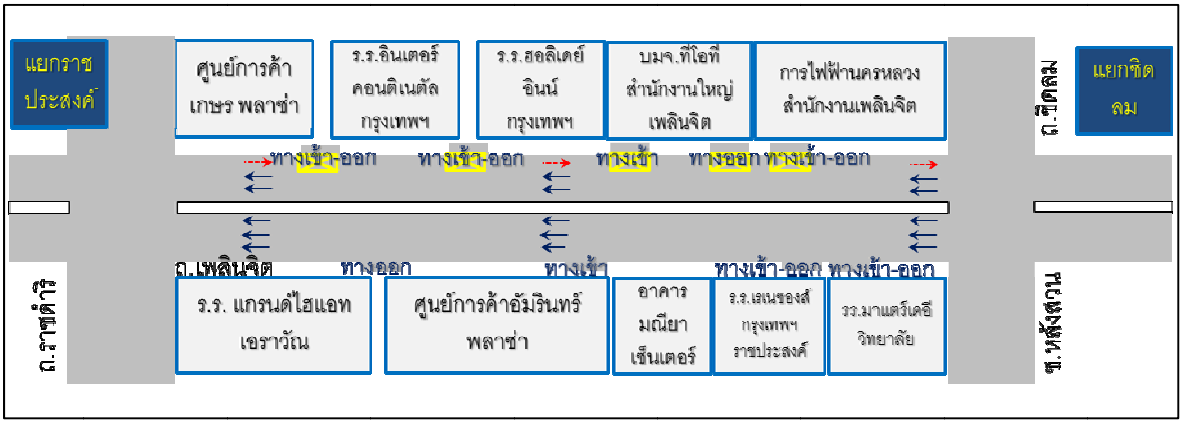


รูปที่ 5.9-4 รูปแบบการจัดการจราจรบริเวณทางเข้าออกสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่เสนอแนะ

(2) แนวทางการปรับปรุงถนนเพลินจิต ช่วงทางแยกราชประสงค์และทางแยกชิดลม

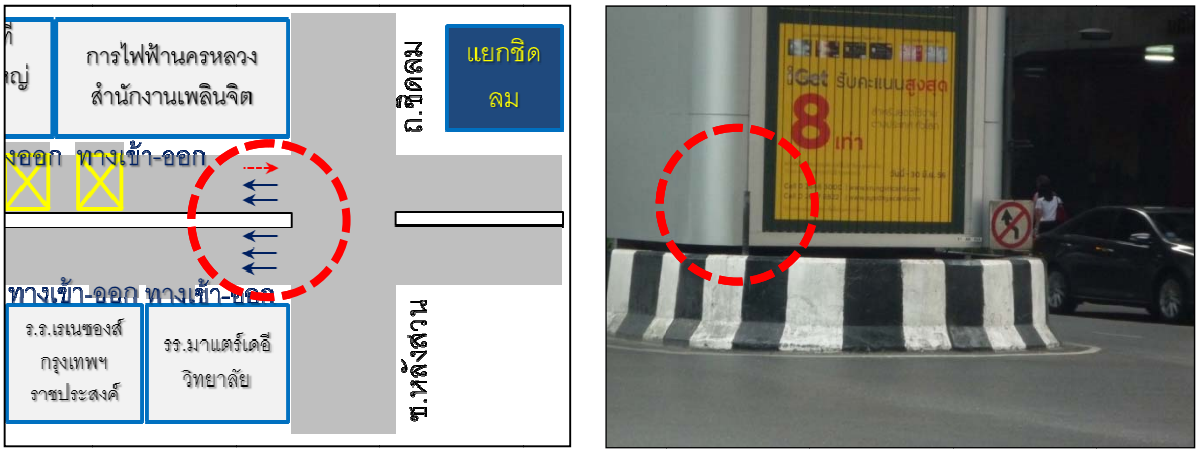
- กำหนดการใช้งานช่องจราจรและทิศทางการสัญจรของช่องจราจรต่างๆ บน ถนนเพลินจิต ช่วงทางแยกราชประสงค์และทางแยกชิดลม ตามที่ดำเนินอยู่ในปัจจุบัน เพราะมีสอดคล้องกับความต้องการสัญจรของรถยนต์ในปัจจุบันอยู่แล้ว แต่ควรจัดทำพื้นที่ห้ามหยุดรถยนต์ที่บริเวณทางเข้าของอาคารขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่บนช่วงถนนดังกล่าว เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากการหยุดรถที่บริเวณทางเข้าอาคารกีดขวางการเลี้ยวเข้าสู่อาคารขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้การติดขัดหรือการเคลื่อนที่ของการจราจรต้องชะลอตัวบ่อยครั้ง โดยมีแนวทางในการปรับปรุงดังแสดงใน**รูปที่ 5.9-5**

- ในปัจจุบันการสัญจรบนถนนเพลินจิตบริเวณแยกชิดลม ได้มีการแบ่งให้ การสัญจรในทิศทางจากแยกเพลินจิตมุ่งหน้าแยกราชประสงค์สามารถเดินรถได้ในช่องทางปกติ 3 ช่องจราจร และช่องทางพิเศษซึ่งแบ่งมาจากช่องทางในทิศทางจากแยกราชประสงค์มุ่งหน้าแยกเพลินจิต 2 ช่องจราจร ทำให้การสัญจรในทิศทางจากแยกเพลินจิตมุ่งหน้าแยกราชประสงค์สามารถใช้การได้รวม 5 ช่องจราจร และการสัญจรในทิศทางจากแยกราชประสงค์มุ่งหน้าแยกเพลินจิตสามารถใช้การได้ 1 ช่องจราจร ทั้งนี้การควบคุมการจราจรบริเวณแยกชิดลม ไม่อนุญาตให้มีการตัดสลับช่องจราจรระหว่างช่องทางปกติและช่องทางพิเศษบนถนนเพลินจิต สำหรับทิศทางที่มาจากแยกเพลินจิตมุ่งหน้าแยกราชประสงค์ ทั้งนี้ บนถนนเพลินจิตบริเวณแยกชิดลมที่มาจากแยกเพลินจิตมุ่งหน้าแยกราชประสงค์ ได้มีการติดตั้งป้ายจราจรสำหรับห้ามสลับช่องจราจรระหว่างช่องทางปกติและช่องทางพิเศษทั้งสองทิศทางในช่วงก่อนข้ามทางแยก ดังแสดงใน **รูปที่ 5.9-6** แต่พบว่าป้ายจราจรสำหรับห้ามสลับช่องจราจรจากช่องทางปกติไปยังช่องทางพิเศษซึ่งเคยติดตั้งในช่วงข้ามทางแยกแล้วได้สูญหายไป จึงควรติดตั้งใหม่ตามข้อเสนอแนะของตำรวจจราจรที่ควบคุมการจราจรบริเวณแยกชิดลมเสนอมา (ดู**รูปที่ 5.9-7** ประกอบ)



รูปที่ 5.9-5 แนวทางการปรับปรุงถนนเพลินจิต ช่วงระหว่างทางแยกราชประสงค์และทางแยกชิดลม

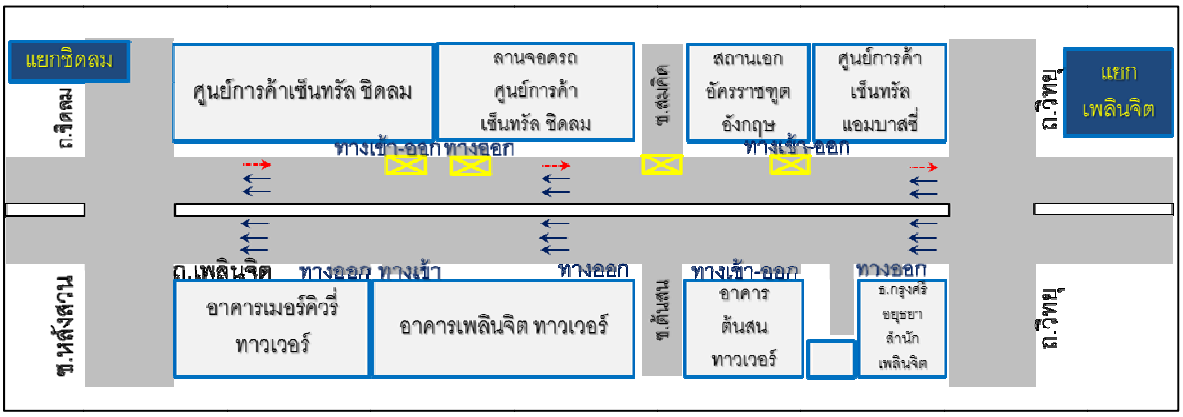
รูปที่ 5.9-6 การติดตั้งป้ายจราจรบนถนนเพลินจิตที่มาจากแยกเพลินจิตมุ่งหน้าแยกราชประสงค์ บริเวณก่อนข้ามแยกชิดลม



รูปที่ 5.9-7 ตำแหน่งที่เสนอให้ติดตั้งป้ายจราจรห้ามสลับช่องจราจรทดแทนของเดิมที่หายไป

(3) แนวทางการปรับปรุงถนนเพลินจิต ช่วงทางแยกชิดลมและทางแยกเพลินจิต

- กำหนดการใช้งานช่องจราจรและทิศทางการสัญจรของช่องจราจรต่างๆ บน ถนนเพลินจิต ช่วงทางแยกชิดลมและทางแยกเพลินจิต ตามที่ดำเนินอยู่ในปัจจุบัน เพราะมีสอดคล้องกับความต้องการสัญจรของรถยนต์ในปัจจุบันอยู่แล้ว แต่ควรจัดทำพื้นที่ห้ามหยุดรถยนต์ที่บริเวณทางเข้าของอาคารขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่บนช่วงถนนดังกล่าว เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากการหยุดรถที่บริเวณทางเข้าอาคารกีดขวางการเลี้ยวเข้าสู่อาคารขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้การติดขัดหรือการเคลื่อนที่ของการจราจรต้องชะลอตัวบ่อยครั้ง โดยมีแนวทางในการปรับปรุงดังแสดงใน**รูปที่ 5.9-8**

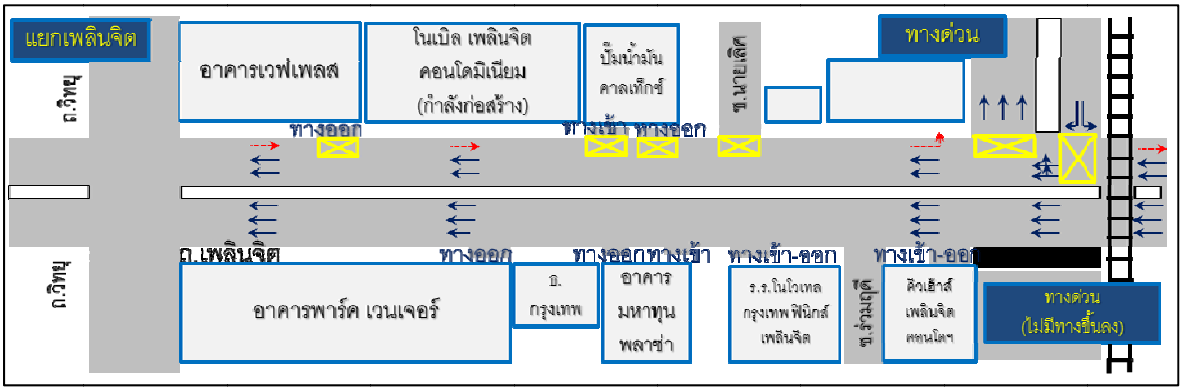


รูปที่ 5.9-8 แนวทางการปรับปรุงถนนเพลินจิต ช่วงระหว่างทางแยกชิดลมและทางแยกเพลินจิต

(4) แนวทางการปรับปรุงถนนเพลินจิต ช่วงทางแยกเพลินจิตและด่านทางด่วนสุขุมวิท

- กำหนดการใช้งานช่องจราจรและทิศทางการสัญจรของช่องจราจรต่างๆ บน ถนนเพลินจิต ช่วงทางแยกเพลินจิตและด่านทางด่วนสุขุมวิท ตามที่ดำเนินอยู่ในปัจจุบัน เพราะมีสอดคล้องกับความต้องการสัญจรของรถยนต์ในปัจจุบันอยู่แล้ว แต่ควรจัดทำพื้นที่ห้ามหยุดรถยนต์ที่บริเวณทางเข้าของอาคารขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่บนช่วงถนนดังกล่าว เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากการหยุดรถที่บริเวณทางเข้าอาคารกีดขวางการเลี้ยวเข้าสู่อาคารขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้การติดขัดหรือการเคลื่อนที่ของการจราจรต้องชะลอตัวบ่อยครั้ง โดยมีแนวทางในการปรับปรุงดังแสดงใน**รูปที่ 5.9-9**

- เสนอให้เปลี่ยนโคมไฟของระบบสัญญาณไฟจราจรที่บริเวณด่านทางด่วนสุขุมวิท ให้เป็นไปตามมาตรฐานใหม่ คือ ควรใช้โคมไฟที่มีขนาดที่ใหญ่ขึ้นและมีความสามารถในการส่องสว่างได้ดีขึ้น เนื่องจากสัญญาณไฟจราจรที่ติดตั้งบริเวณก่อนเข้าด่านเก็บเงินมีสภาพที่ค่อนข้างเก่าและมีอายุการใช้งานนานแล้ว ดังแสดงใน**รูปที่ 5.9-10**

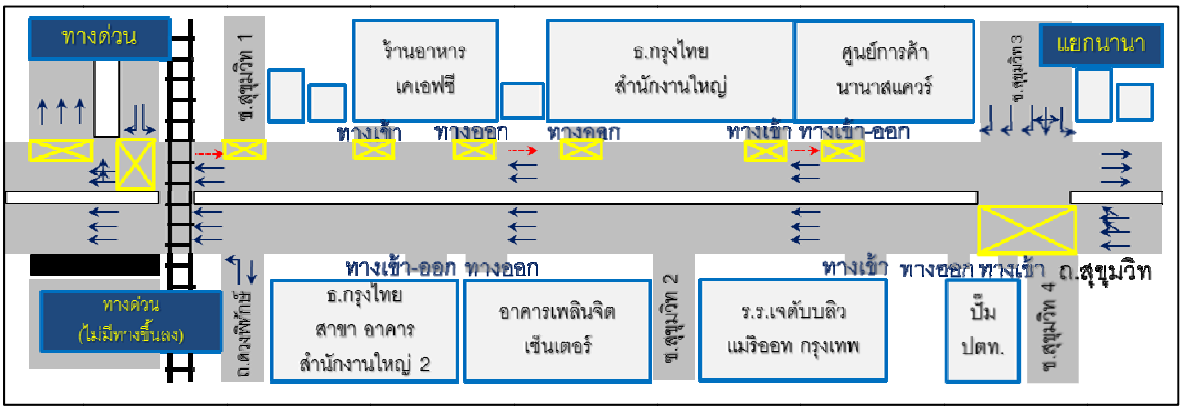


รูปที่ 5.9-9 แนวทางการปรับปรุงถนนเพลินจิต ช่วงระหว่างทางแยกเพลินจิตและด่านทางด่วนสุขุมวิท

รูปที่ 5.9-10 สภาพโคมสัญญาณไฟและการส่องสว่างบริเวณด่านทางด่วนสุขุมวิท

(5) แนวทางการปรับปรุงถนนสุขุมวิท ช่วงด่านทางด่วนสุขุมวิทและทางแยกนานา

- กำหนดการใช้งานช่องจราจรและทิศทางการสัญจรของช่องจราจรต่างๆ บนถนนสุขุมวิท ช่วงด่านทางด่วนสุขุมวิทและทางแยกนานา ตามที่ดำเนินอยู่ในปัจจุบัน เพราะมีสอดคล้องกับความต้องการสัญจรของรถยนต์ในปัจจุบันอยู่แล้ว แต่ควรจัดทำพื้นที่ห้ามหยุดรถยนต์ที่บริเวณทางเข้าของอาคารขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่บนช่วงถนนดังกล่าว เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากการหยุดรถที่บริเวณทางเข้าอาคารกีดขวางการเลี้ยวเข้าสู่อาคารขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้การติดขัดหรือการเคลื่อนที่ของการจราจรต้องชะลอตัวบ่อยครั้ง โดยมีแนวทางในการปรับปรุงดังแสดงใน**รูปที่ 5.9-11**



รูปที่ 5.9-11 แนวทางการปรับปรุงถนนสุขุมวิท ช่วงด่านทางด่วนสุขุมวิทและทางแยกนานา

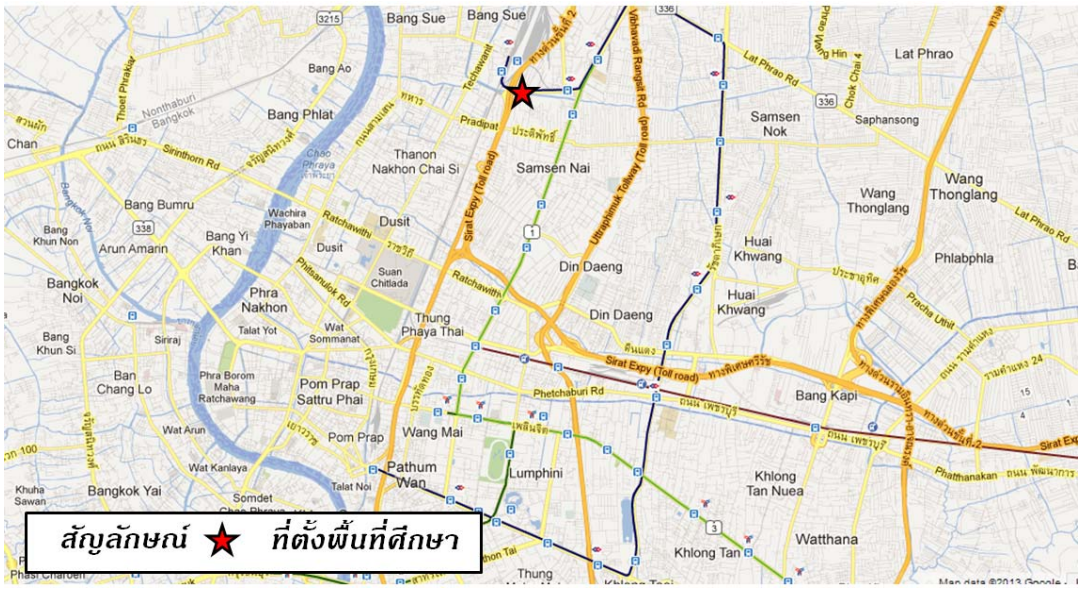
5.10 การแก้ปัญหาการจราจรบนถนนกำแพงเพชรบริเวณตลาด อ.ต.ก.

5.10.1 ความเป็นมา

บริเวณทางแยกโรงปูน เป็นพื้นที่ต่อเนื่องจากย่านพาณิชยกรรมที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร อันได้แก่ ตลาดนัดจตุจักร ตลาด อตก. และตลาดนัดรถไฟ ซึ่งเป็นที่นิยมของคนกรุงเทพฯ ในการเดินทางเข้ามาในย่านนี้ เพื่อจับจ่ายสินค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ อีกทั้งบริเวณทางแยกยังเป็นทางขึ้นทางพิเศษศรีรัช โดยมีตลาดนัดจตุจักรและตลาด อตก. เป็นจุดศูนย์กลางของกิจกรรม และเป็นจุดกำเนิดการเดินทางที่สำคัญที่สุดภายในย่านดังกล่าว

จากการศึกษาสภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบัน พบว่า มีปัญหาจราจรบริเวณทางแยกโรงปูนอันเนื่องมาจากจุดนี้จะเป็นทางเข้าของตลาดนัดรถไฟซึ่งจะถูกใช้เป็นจุดกลับรถของรถโดยสารประจำทาง อีกทั้งบริเวณทางแยกนี้จะมีจำนวนรถที่มากลับรถไม่ว่าจะเป็นรถที่ออกจากตลาดนัด อตก. รถที่ลงจากสะพานลอยข้ามแยกกำแพงเพชรเพื่อจะกลับรถเพื่อเข้าตลาดนัดจตุจักร โดยผลจากการสำรวจปริมาณจราจรในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนในวันอาทิตย์ พบว่า มีปริมาณการกลับรถสูงถึง 664 คันต่อชั่วโมง ซึ่งมีแถวคอยจากการกลับรถยาวถึง 480 เมตร

เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกโรงปูน สนข. จึงเห็นควรให้มีการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางแยกโรงปูน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของงานที่ 4 : งานให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนของโครงการ เพื่อส่งมอบผลการศึกษาให้หน่วยงานปฏิบัติและเจ้าของพื้นที่ใช้เป็นแนวทางเพื่อนำไปประยุกต์ใช้แก้ปัญหาจราจรภายในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป



รูปที่ 5.10-1 ตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่ศึกษาบริเวณทางแยกโรงปูน

5.10.2 ขอบเขตการศึกษา

ในการศึกษานี้เป็นการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณทางแยกโรงปูน ซึ่งเป็นบริเวณโดยรอบพื้นที่สำคัญ คือตลาดนัดจตุจักร และตลาด อตก. ที่ตั้งอยู่บนถนนกำแพงเพชร ซึ่งเป็นถนนสายรองเชื่อมกับถนนพหลโยธิน นอกจากนี้โครงข่ายโดยรอบพื้นที่ยังเชื่อมโยงกับถนนเส้นอื่นได้อีก คือ ถนนกำแพงเพชร 2 ถนนพระราม 6 นอกจากนี้ยังสามารถเชื่อมกับทางพิเศษสายศรีรัชได้อีกด้วย (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.10-2**)

รูปที่ 5.10-2 พื้นที่ศึกษาบริเวณทางแยกโรงปูน

5.10.3 การศึกษาสภาพปัจจุบันของพื้นที่

1) ทิศทางของการจราจรที่มาเข้าทางแยก

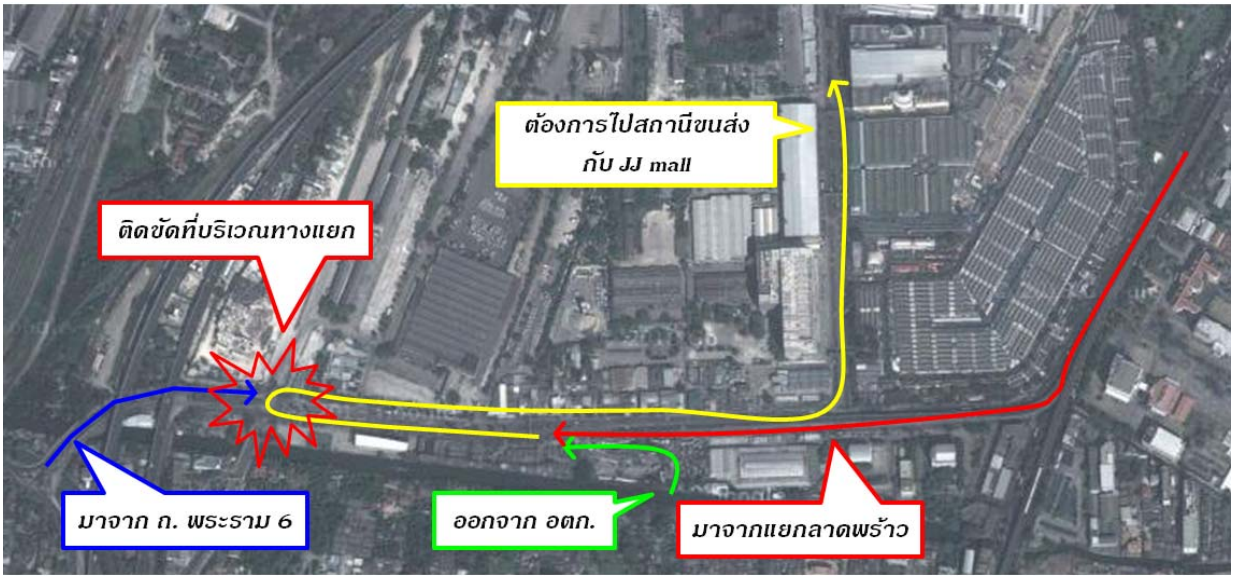
จากการสำรวจสภาพปัญหาจราจรติดขัดของบริเวณทางแยกโรงปูนเกิดทางปริมาณจราจร 3 ทิศทางที่มาสู่ทางแยก ได้แก่

(1) ปริมาณจราจรจากตลาด อตก. เมื่อผู้มาใช้ตลาดแล้วต้องการออกจากพื้นที่เพื่อต้องการเดินทางไปยังถนนกำแพงเพชร 2

(2) ปริมาณจราจรจากถนนพหลโยธินขาเข้ามาจากแยกลาดพร้าวใช้สะพานลอยข้ามแยกกำแพงเพชร และเมื่อลงจากสะพานแล้วจะต้องการเดินทางไปยังถนนกำแพงเพชร 2

(3) ปริมาณจราจรจากถนนพระราม 6 ขาเข้าต้องการผ่านแยกโรงปูนเพื่อต้องการเดินทางไปยังถนนกำแพงเพชร 2 และถนนพหลโยธิน

(ดังแสดงใน**รูปที่ 5.10-3**)



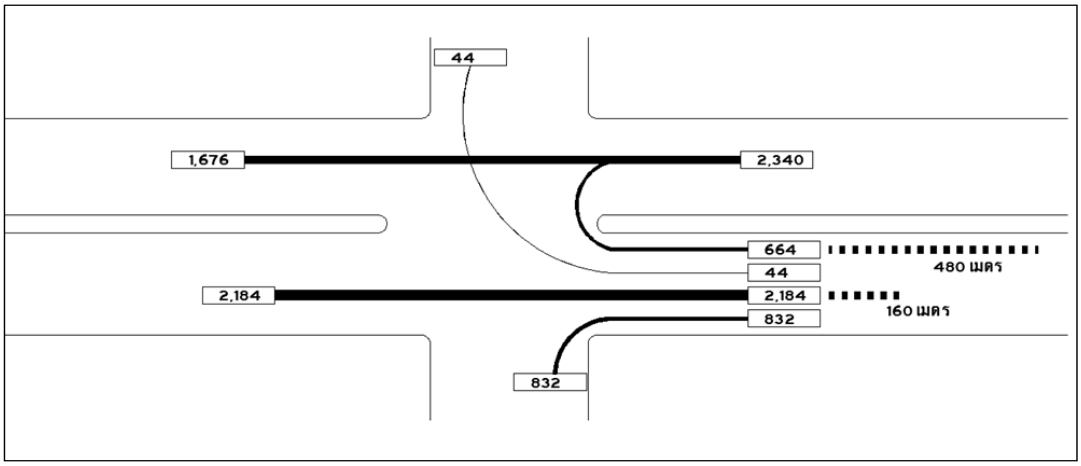
รูปที่ 5.10-3 ทิศทางของรถที่ต้องมาผ่านทางแยกโรงปูน

2) ปริมาณจราจรที่ผ่านทางแยก

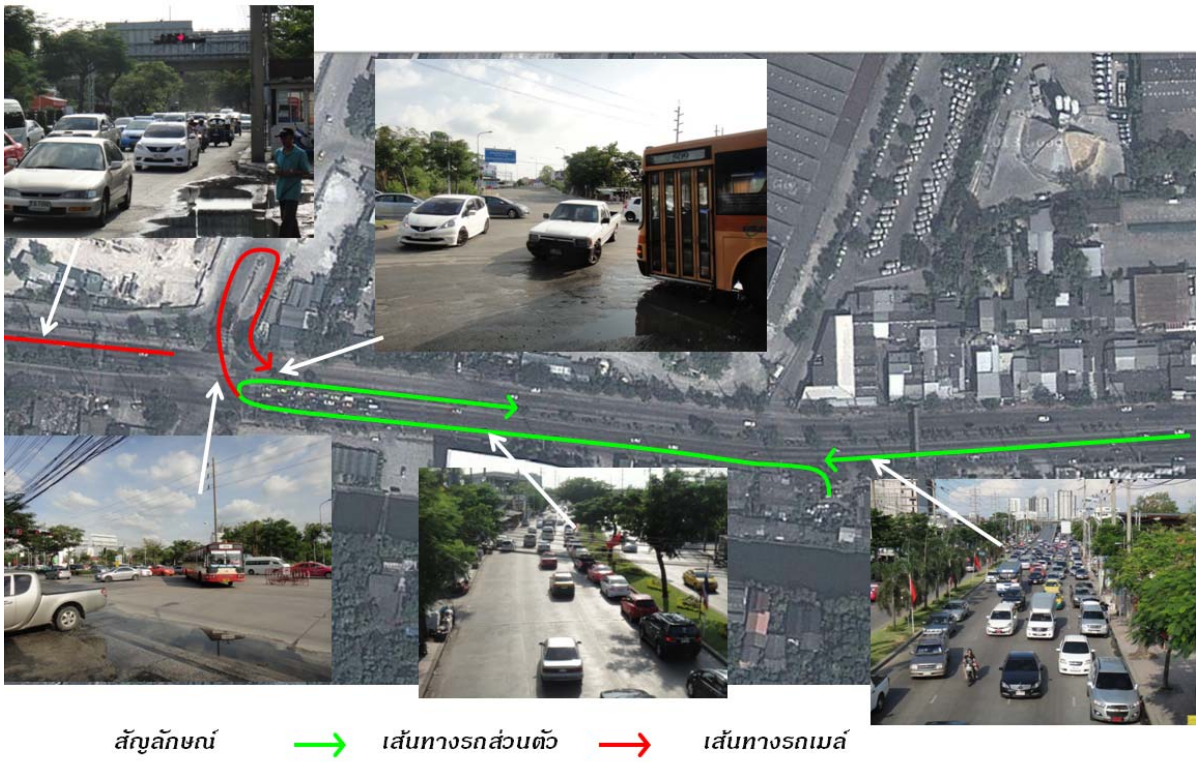
จากการสำรวจปริมาณจราจรพบว่าจุดที่ปัญหาจนเกิดแถวคอยคือทิศทางของรถบนถนนกำแพงเพชรขาเข้าที่ต้องการกลับรถเป็นขาออกที่มีแถวคอยถึง 480 เมตร และมีปริมาณจราจรที่ต้องการกลับรถถึง 664 คันต่อชั่วโมง ซึ่งจะต้องสลับสัญญาณไฟจราจรกับรถทางตรงของถนนกำแพงเพชรขาออกที่มีปริมาณจราจร 1,676 คันต่อชั่วโมง (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.10-4**)

3) สภาพปัญหาการจราจรติดขัด

จากการสำรวจสภาพปัญหา พบว่า บริเวณจุดกลับรถจะมีปริมาณรถมาใช้จุดนี้จำนวนมากแต่จะมีรถโดยสารประจำทางมากลับรถเช่นกันแต่รถโดยสารประจำทางจะต้องเลี้ยวขวาเข้าไปในตลาดนัดรถไฟก่อนจากนั้นจึงมาเลี้ยวซ้ายออกจากตลาดนัดรถไฟอีกครั้ง ซึ่งจุดที่เลี้ยวซ้ายออกจะต้องมากตัดกระแสการจราจรของรถยนต์ที่กำลังกลับรถจึงส่งผลให้การกลับรถเกิดความล่าช้า (ดังแสดงใน**รูปที่ 5.10-5**)



รูปที่ 5.10-4 ปริมาณจราจรและความยาวแถวคอยบริเวณทางแยกโรงปูน



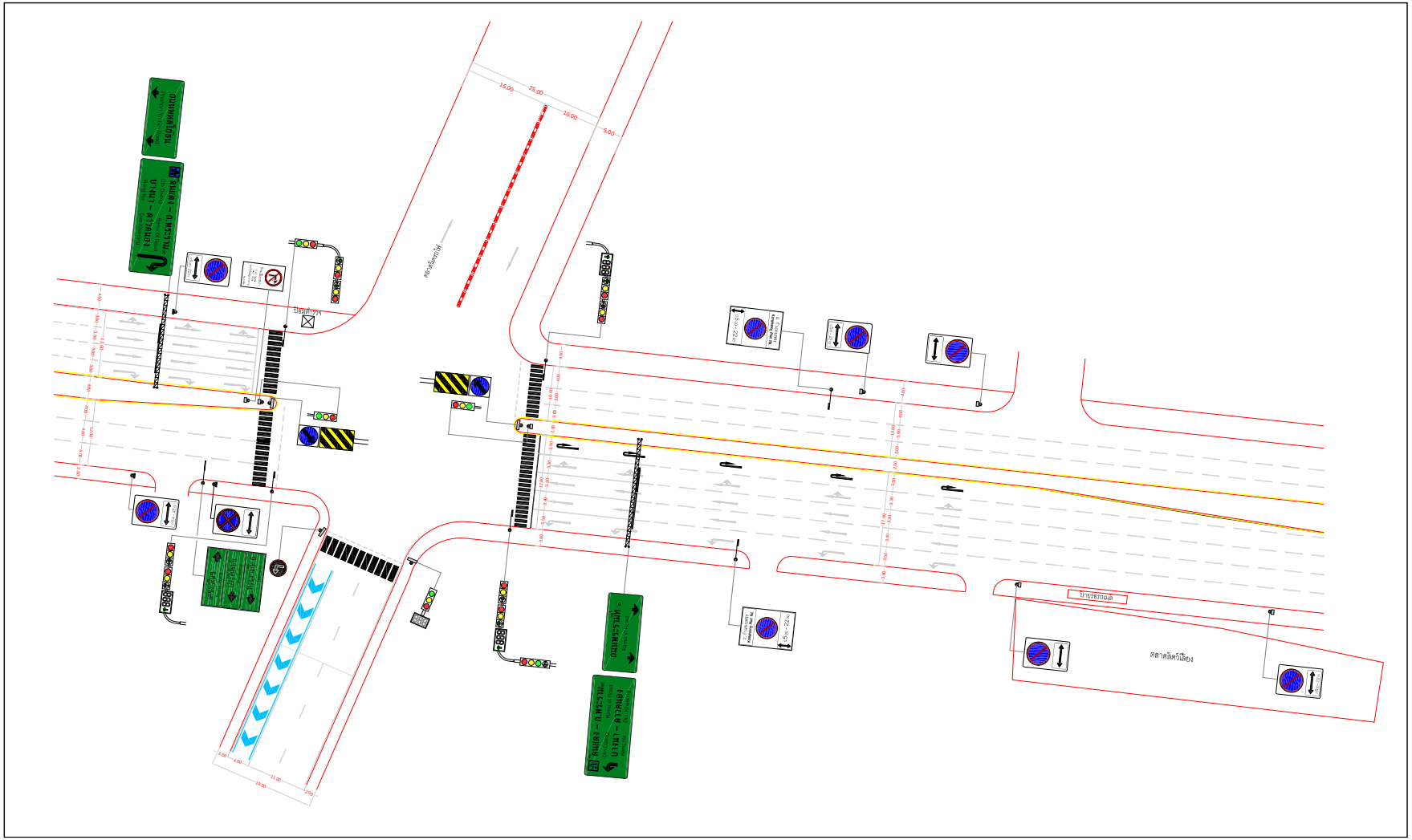
รูปที่ 5.10-5 สภาพปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกโรงปูน

5.10.4 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร

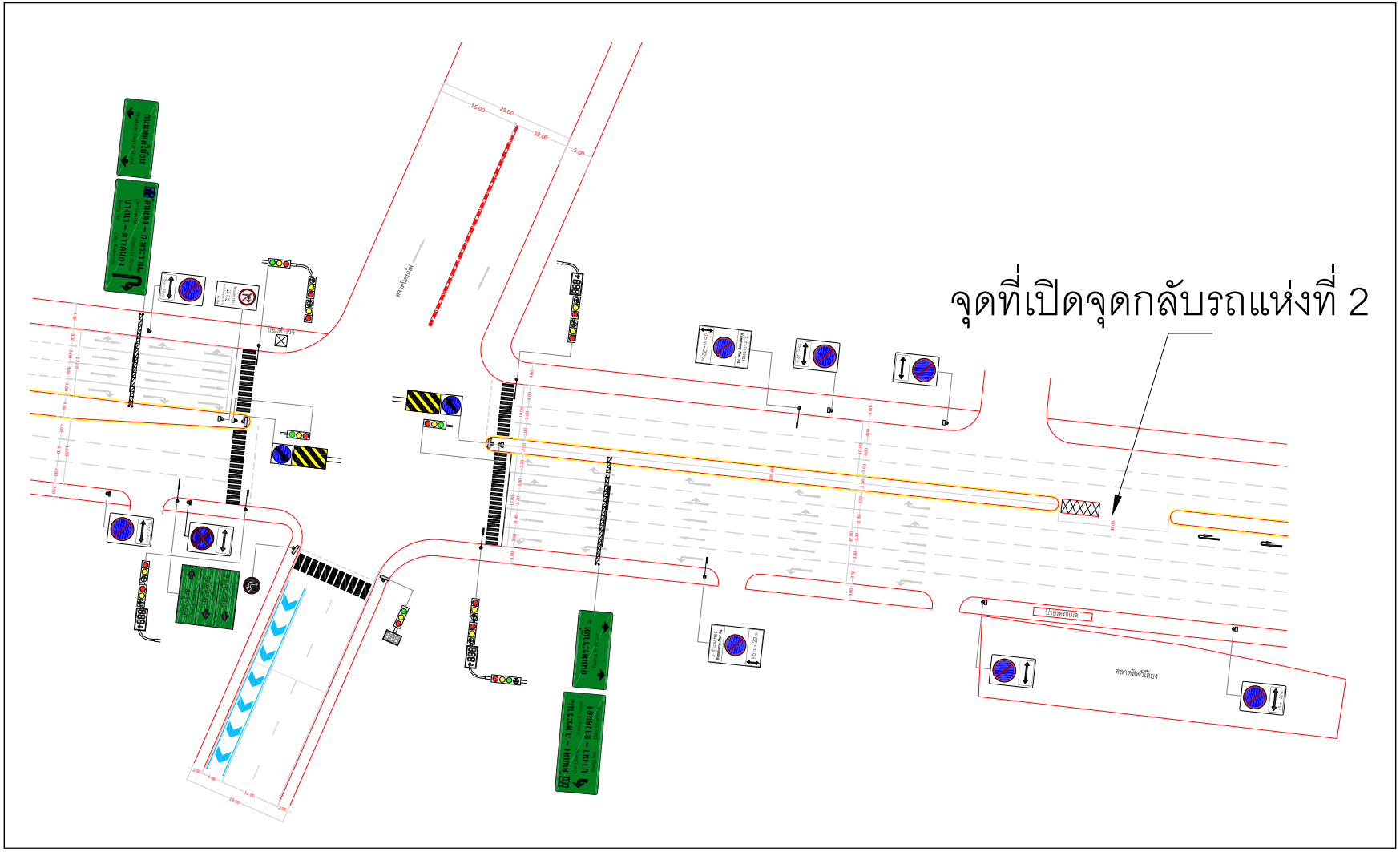
1) การแก้ปัญหาการกลับรถ

จากการสำรวจสภาพปัญหาจราจรติดขัดของบริเวณทางแยกโรงปูนเกิดจากมีปริมาณจราจรรถมาก และมีจุดขัดแย้งของรถยนต์ที่กลับรถและรถโดยสารประจำทางที่เลี้ยวซ้ายออกจากตลาดนัดรถไฟ ดังนั้นเพื่อจะแก้ไขปัญหาทั้ง 2 ลักษณะข้างต้นควรมีการเปิดจุดกลับรถเพิ่มขึ้นอีก 1 จุด โดยถอยจากจุดที่เปิดจุดกลับรถเพิ่มจะถึงก่อนจุดกลับรถที่บริเวณทางแยกเป็นระยะทาง 100 เมตรโดยจะเปิดใช้เฉพาะวันหยุดเสาร์-อาทิตย์เท่านั้นเพื่อเป็นการบรรเทาการกลับรถที่บริเวณทางแยก (ดังแสดงใน **รูปที่ 5.10-6**) ซึ่งที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจกายภาพเพื่อดำเนินการปรับแก้จุดกลับรถโดยการเพิ่มจุดกลับรถจุดที่ 2 ดังแสดงใน**รูปที่ 5.10-7** ในสภาพปัจจุบัน **และรูปที่ 5.10-8** แสดงสภาพการปรับปรุง

รูปที่ 5.10-6 แนวคิดการเปิดจุดกลับรถจุดที่ 2 ที่บริเวณทางแยกโรงปูน



รูปที่ 5.10-7 กายภาพบริเวณทางแยกโรงปูนก่อนปรับปรุง



รูปที่ 5.10-8 กายภาพบริเวณทางแยกโรงปูนหลังปรับปรุง

2) การประเมินประสิทธิภาพด้านการจราจรของทางแยกโรงปูน

2.1) สภาพปัจจุบัน

สภาพปัจจุบันทางแยกโรงปูน เป็นทางแยกที่ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร มีปริมาณจราจรคับคั่งโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น โดยเฉพาะช่วงเร่งด่วนเย็นที่จะมีปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยกเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะทิศทางที่มาจากตลาด อตก. ซึ่งนอกจากจะมีรถตรงผ่านทางแยกแล้วยังมีรถที่ต้องการกลับรถเพื่อไปยังถนนกำแพงเพชรเป็นจำนวนมาก จึงทำให้เกิดแถวคอยในช่องจราจรสำหรับกลับรถยาวประมาณ 380 เมตร ซึ่งรถที่รอกลับรถจะมีทั้งรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ ซึ่งรถยนต์นั่งส่วนบุคคลจะกลับรถบริเวณทางแยก ส่วนรถโดยสารประจำทางจะกลับรถโดยการเลี้ยวขวาบริเวณทางแยกแล้วไปกลับรถในพื้นที่ว่างที่เป็นพื้นที่ของรสพ.เดิม เนื่องจากช่องกลับรถบริเวณทางแยกเป็นช่องจราจรที่ใช้ร่วมกันระหว่างรถยนต์นั่งส่วนบุคคลกับรถโดยสารประจำทาง ทำให้การกลับรถเป็นไปได้ช้า

2.2) แนวทางการปรับปรุง

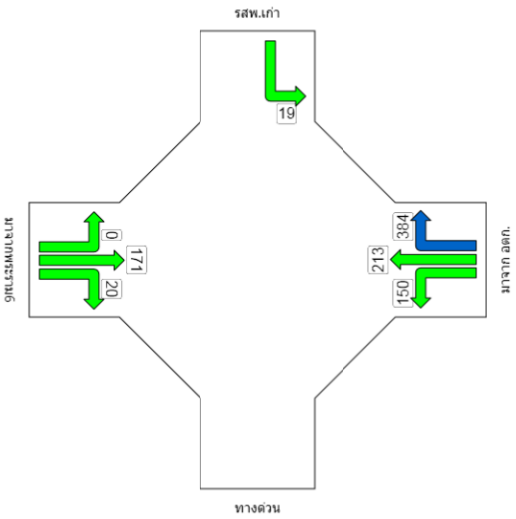
ที่ปรึกษาได้เสนอการปรับปรุงบริเวณทางแยกโรงปูน โดยมีแนวคิดคือ การเร่งระบายรถที่ต้องการกลับรถบริเวณทางแยกให้สามารถกลับรถได้เร็วขึ้น โดยการเปิดจุดกลับรถก่อนถึงทางแยก 100 เมตร โดยอนุญาตให้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลสามารถกลับรถ ณ จุดนี้ และบริเวณจุดกลับรถนี้จะควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจรที่สัมพันธ์กับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกในจังหวะเดียวกับสัญญาณไฟเลี้ยวขวาบริเวณทางแยก เพื่อเป็นการลดการขัดแย้งของการจราจรบริเวณจุดกลับรถ ส่วนรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกที่มีขนาดใหญ่กว่าจะยังคงใช้การกลับรถโดยการเลี้ยวขวาบริเวณทางแยกเช่นเดิม

2.3) การวิเคราะห์แนวทางการปรับปรุง

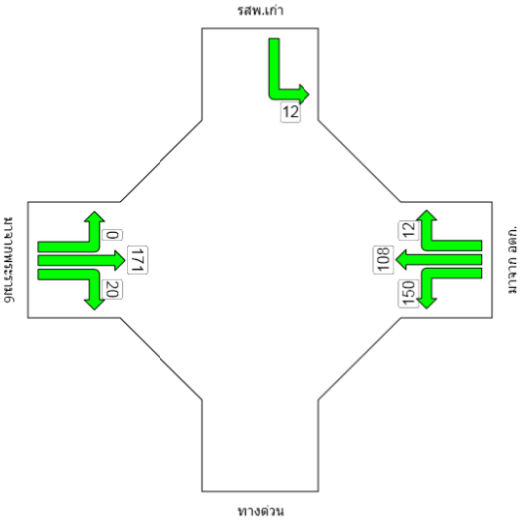
ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ทางแยกตามแนวทางการปรับปรุงโดยใช้โปรแกรม Sidra Intersection ซึ่งเป็นโปรแกรมสำหรับการวิเคราะห์ทางแยก โดยพบว่าก่อนการปรับปรุงทางแยกจะมีระดับการให้บริการที่ระดับ D และมีแถวคอยในช่องสำหรับกลับรถยาวประมาณ 384 เมตร และเมื่อมีการปรับปรุงทางแยก โดยการเปิดจุดกลับรถสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล จะส่งผลให้ระดับการให้บริการของทางแยกดีขึ้นจนอยู่ในระดับ A และความยาวแถวคอยลดลงเหลือเพียงประมาณ 12 เมตร ซึ่งผลการวิเคราะห์ทางแยกก่อนและหลังการปรับปรุง ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.10-1** และ**รูปที่ 5.10-9**

ตารางที่ 5.10-1 ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพของทางแยกก่อนและหลังปรับปรุง

Performance Measure	ก่อนปรับปรุง	หลังปรับปรุง
Demand Flows (Total) veh/h	5,234	4,395
Degree of Saturation	1.148	0.594
Control Delay (Average) sec	42.6	9.6
Intersection Level of Service (LOS)	LOS D	LOS A
Back of Queue - Distance (ช่องกลับรถ) m	384	12



ความยาวแถวคอยบริเวณทางแยก (ก่อนปรับปรุง)

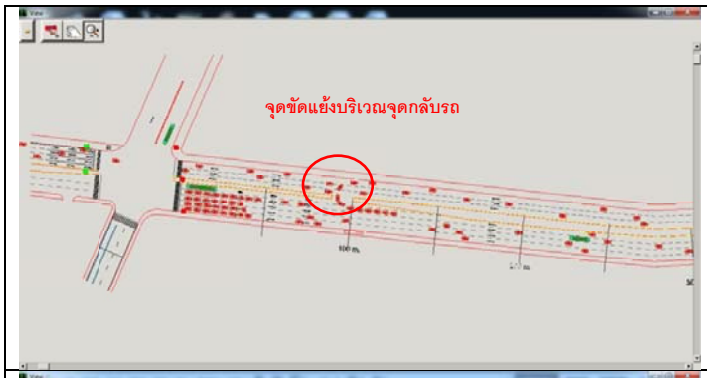
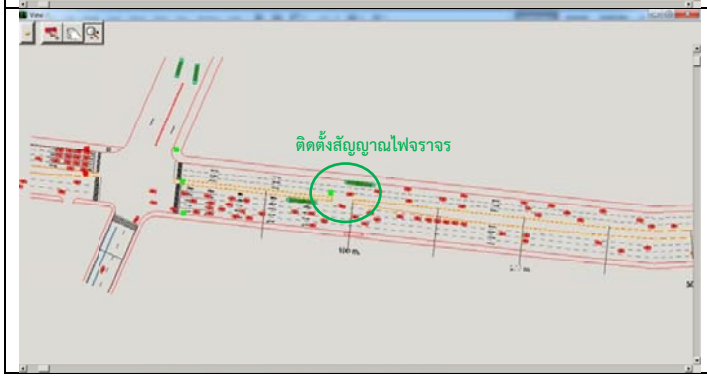


ความยาวแถวคอยบริเวณทางแยก (หลังปรับปรุง)

รูปที่ 5.10-9 ความยาวแถวคอยบริเวณทางแยกก่อนและหลังปรับปรุง

ที่ปรึกษาได้ทำการจำลองสภาพการจราจรก่อนและหลังการปรับปรุงทางแยก โดยใช้โปรแกรม CubeDynasim ซึ่งเป็นโปรแกรมแบบจำลองระดับจุลภาค (Microsimulation) เพื่อจำลองสภาพการจราจรบริเวณทางแยกได้ทั้งในรูปแบบ 2 มิติ และ 3 มิติ ทำให้ผู้วิเคราะห์สามารถมองเห็นภาพรวมการเคลื่อนที่และสภาพปัญหาของการจราจรบริเวณทางแยกได้ชัดเจนยิ่งขึ้น และสามารถเปรียบเทียบสภาพการจราจรบริเวณทางแยกก่อนและหลังการปรับปรุง เพื่อการแก้ไขปัญหาที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงมากที่สุด ซึ่งจากการวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมแบบจำลองระดับจุลภาคทำให้เห็นถึงปัญหาเพิ่มเติมเนื่องจากการเปิดจุดกลับรถคือ รถที่กลับรถบริเวณจุดกลับรถจะเกิดการตัดกระแสจราจรกับรถที่ออกจากแยกเพื่อเข้าสู่ตลาดนัดจตุจักร ซึ่งจะก่อให้เกิดความล่าช้าและอุบัติเหตุได้ ที่ปรึกษาจึงเสนอให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถที่สอดคล้องกับสัญญาณไฟบริเวณทางแยก

ตารางที่ 5.10-2 ภาพจำลองการบริหารจัดการจุดกลับรถ 2 จุดของทางแยกหลังมีการเปิดใช้

	กรณี : เปิดจุดกลับรถโดยเป็นแบบ free flow
	กรณี : เปิดจุดกลับรถและติดตั้งสัญญาณไฟ รถที่กลับรถจะได้รับสัญญาณไฟเขียวที่สอดคล้องกับสัญญาณไฟเลี้ยวขวาบริเวณทางแยก

การจำลองสภาพการจราจรก่อนการปรับปรุงบริเวณทางแยกโรงปูน

การจำลองสภาพของการจราจรหลังการปรับปรุงบริเวณทางแยกโรงปูน

รูปที่ 5.10-10 ภาพจำลองสภาพการจราจรก่อนและหลังการปรับปรุงบริเวณทางแยกโรงปูน

5.11 การศึกษาองค์ประกอบที่เหมาะสมในการกำหนดเส้นทางจักรยานในเขตเมือง

5.11.1 ความเป็นมา

ปัจจุบันเมืองใหญ่ทั่วโลกนิยมหันมาส่งเสริมการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางประจำวันในเขตเมือง โดยให้เหตุผลว่าการเดินทางที่พึ่งพารถยนต์เป็นหลัก เป็นแนวทางที่ไม่สารถดำเนินการต่อไปในอนาคตได้อย่างยั่งยืน เนื่องจากสภาวะพลังงานราคาแพงและการขาดแคลนพลังงานในอนาคต รวมทั้ง เทคโนโลยีของรถยนต์ในปัจจุบัน ก็เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้สิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรมลงและเป็นพิษต่อสุขภาพของคนที่อยู่อาศัยในเขตเมือง

การเดินทางด้วยจักรยานถือว่าเป็นการเดินทางที่ไม่ทำให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมสิ่งแวดล้อม และถือว่าเป็นการเดินทางที่ใช้พลังงานน้อยที่สุด ดังนั้นเมืองหลายแห่งทั่วโลกจึงได้ทำการรณรงค์และสร้างวัฒนธรรมการใช้จักรยานให้เกิดขึ้น ทำให้ในปัจจุบันมีเมืองหลายเมืองในต่างประเทศประสบความสำเร็จในการสร้างวัฒนธรรมการใช้จักรยานให้เกิดขึ้น ด้วยการจัดทำโครงข่ายเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จัดเตรียมไว้สำหรับรองรับการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน รวมถึง การจัดให้มีจักยานสาธารณะในพื้นที่เขตเมือง เพื่อเป็นการลดการพึ่งพารถยนต์ในการเดินทางของคนที่อยู่อาศัยในเขตเมือง ลดปัญหาสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรม และส่งเสริมสุขภาพของคนที่อยู่อาศัยในเขตเมืองด้วย

ดังนั้น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงแจ้งให้ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาเพื่อทบทวนบทเรียนตัวอย่างความสำเร็จของการส่งเสริมการใช้จักรยานในต่างประเทศ รวมทั้งศึกษาและเสนอองค์ประกอบที่เหมาะสมในการกำหนดเส้นทางจักรยานในเขตเมือง เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาหรือส่งเสริมการใช้จักรยานมีแนวทางในการดำเนินการ เพื่อทำให้เกิดระบบจักรยานที่เหมาะสมสำหรับชุมชนในเขตเมือง และทำให้เกิดวัฒนธรรมการใช้จักรยานในเขตเมืองต่างๆ ของประเทศไทยต่อไป

5.11.2 วัตถุประสงค์และขอบเขตของการศึกษา

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

5.11.3 ตัวอย่างความสำเร็จของการส่งเสริมการใช้จักรยานในต่างประเทศ

(1) ตัวอย่างการพัฒนาเส้นทางจักรยานของประเทศเดนมาร์ก (ในฐานะตัวแทนของทวีปยุโรป)

เมืองโคเปนฮาเกน เมืองหลวงของประเทศเดนมาร์ก ได้รับการยกย่องว่าเป็นเมืองจักรยานอันดับ 1 ของโลก ด้วยการสร้างกระแสที่เรียกว่า "Copenhagenize" หรือการทำให้เมืองมีวัฒนธรรมจักรยาน ตัวอย่างเช่น เมืองโคเปนฮาเกน สิ่งที่เมืองโคเปนฮาเกนได้ดำเนินการ มีดังนี้

- พัฒนาระบบโครงข่ายเส้นทางจักรยานอย่างต่อเนื่อง
- กำหนดนโยบาย มุ่งเน้นไปสู่การขี่จักรยานอย่าปลอดภัย สะดวก และน่าสนใจ เพื่อดึงดูดให้ประชากรหันมาใช้จักรยานเพิ่มขึ้น
- สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับบริษัทเอกชนเพื่อสนับสนุนการจัดหาจักรยานจำนวน 2,000 คันให้ยืมตามจุดที่กระจายทั่วใจกลางเมือง
- การสร้างเว็บไซต์รวบรวมข้อมูลข่าวสารกิจกรรมที่เกี่ยวกับการใช้จักรยาน เช่น เส้นทางจักรยาน กิจกรรมขี่จักรยานประจำเดือน
- จัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยาน เช่น การประกวดทูตจักรยานโดยผู้ชนะเป็นผู้ที่มีทักษะในการขี่จักรยานและในจักรยานในวิถีชีวิต ทำหน้าที่เผยแพร่การขี่จักรยานอย่างปลอดภัยไปตามชุมชน แหล่งที่อยู่อาศัยต่างๆ และสนับสนุนงานจักรยานของเมือง

ในปัจจุบัน ระบบโครงข่ายเส้นทางจักรยานของเมืองโคเปนฮาเกนได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ส่งผลให้จำนวนจักรยานเพิ่มขึ้นสัมพันธ์กับจำนวนรถยนต์ที่ลดลง คนในเมืองโคเปนฮาเกนมักขี่จักรยานไปทำงาน รวมถึงนักการเมืองและรัฐมนตรี ความคิดที่น่าสนใจอีกประการหนึ่งในการกระตุ้นให้คนหันมาใช้จักรยาน คือ การโฆษณาและหาสปอนเซอร์เพื่อสนับสนุนในกิจกรรมรณรงค์ต่างๆ ปัจจัยที่ทำให้การใช้จักรยานในเมืองโคเปนฮาเกนความสำเร็จ คือ การสร้างกระแส "Copenhagenize" เป็นการปลูกจิตสำนึกให้คนในเมืองเห็นคุณค่าและความสำคัญของการใช้จักรยานเป็นพาหนะทางเลือก และดูเหมือนว่า โคเปนฮาเกนประสบความสำเร็จจากจำนวนการใช้จักรยานในเมืองที่เพิ่มขึ้นจาก 25% ในปี พ.ศ.2538 เป็น 38% ในปี พ.ศ.2548 และมีแนวโน้มว่าจะเพิ่มขึ้นต่อไป

(2) ตัวอย่างการพัฒนาเส้นทางจักรยานของประเทศสหรัฐอเมริกา (ในฐานะตัวแทนของทวีปอเมริกาเหนือ)

เมืองเดวิส เมืองที่ได้รับการยอมรับว่าเป็นต้นแบบของเมืองจักรยานหรือเป็นเมืองหลวงจักรยานของสหรัฐอเมริกา เนื่องจากมีอัตราการใช้จักรยานเป็นจำนวนมาก และมีประวัติศาสตร์ยาวนานในการสร้างสภาพแวดล้อมที่เป็นมิตรกับจักรยาน กล่าวคือ เป็นเมืองที่มีช่องทางสำหรับจักรยานแห่งแรกของสหรัฐอเมริกา โดยในปี พ.ศ.2509 ผู้ชนะการเลือกตั้งสมาชิกสภาท้องถิ่นของเมืองได้กำหนดนโยบายสนับสนุนการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทาง ดังนั้นโครงสร้างพื้นฐานของระบบจักรยานจึงได้เกิดขึ้นและขยายตัวอย่างรวดเร็ว

อีกทั้ง มหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนีย เดวิส ซึ่งเป็นมหาวิทยาลัยที่สำคัญของเมืองในขณะนั้นได้ให้การสนับสนุนส่งเสริมการใช้จักรยานในการเดินทางอย่างเต็มที่ จนทำให้การใช้จักรยานของชาวเมืองได้รับความนิยมอย่างแพร่หลาย สิ่งที่สภาท้องถิ่นของเมืองเดวิสและมหาวิทยาลัยยูซี เดวิส ได้ดำเนินการ มีดังนี้

- สภาท้องถิ่นของเมืองเดวิสได้ทำการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบจักรยาน และเส้นทางจักรยานรอบเมือง
- มหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนีย เดวิส ซึ่งเป็นมหาวิทยาลัยที่สำคัญของเมืองในขณะนั้นได้ออกกฎห้ามรถยนต์ จักรยานยนต์ วิ่งเข้าภายในถนนสายหลักของมหาวิทยาลัย
- มหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนีย เดวิส ได้จัดสร้างทางจักรยานภายในมหาวิทยาลัยเชื่อมต่อกันหมดและยังได้เชื่อมต่อกับทางจักรยานของเมือง
- เมืองเดวิสได้จัดทำแผนในอนาคต เพื่อที่จะรักษาวิถีชีวิตการใช้จักรยานให้ยังคงอยู่ ประกอบด้วย
    (1) การจ้างเจ้าหน้าที่ประสานงานทางเท้าและทางจักรยานของเมือง
    (2) การแต่งตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษาของเมืองและในระดับมหาวิทยาลัย
    (3) การระดมทุนเพื่อพัฒนาเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ อย่างต่อเนื่อง

จากการดำเนินการดังกล่าว ส่งผลให้จำนวนจักรยานเพิ่มขึ้น 20%-25% และทำให้เกิดวัฒนธรรมจักรยานของเมืองเดวิส จนทำให้เมืองเดวิสประกาศให้รูปจักรยานล้อสูงทรงโบราณกลายเป็นสัญลักษณ์ประจำเมือง ปัจจัยเริ่มต้นที่ทำให้การใช้จักรยานในเมืองเดวิสประสบความสำเร็จ มีดังนี้

- การเป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนีย เดวิส ซึ่งมีวิทยาเขตกระจายทั่วเมืองและมีนโยบายสนับสนุนการใช้จักรยาน ทำให้ความนิยมในการใช้จักรยานเริ่มแพร่หลายจากประชากรวัยหนุ่มสาวของมหาวิทยาลัยสู่ชาวเมือง
- ที่พักอาศัยของนักศึกษาและบุคลากรของมหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนีย เดวิส อยู่ห่างจากมหาวิทยาลัยด้วยระยะทางที่เหมาะสมต่อการใช้จักรยาน
- สภาพถนนของเมืองที่มีความกว้าง
- ระดับภูมิประเทศของเมืองที่เป็นที่ราบลุ่มซึ่งเหมาะสมต่อการใช้จักรยาน
- สภาพภูมิอากาศของเมืองที่เหมาะสมการใช้จักรยาน
- ความเคารพกันระหว่างผู้ใช้จักรยานกับคนขับรถยนต์
- นโยบายสนับสนุนการใช้จักรยานของสภาท้องถิ่นของเมืองเดวิสและความตั้งใจที่จะรักษาวัฒนธรรมจักรยานให้ยังคงอยู่

(3) ตัวอย่างการพัฒนาเส้นทางจักรยานของประเทศจีน (ในฐานะตัวแทนของทวีปเอเชีย)

ความเจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจของประเทศจีน และการก้าวสู่การเป็นแหล่งอุตสาหกรรมอันดับหนึ่งของโลก ส่งผลให้เกิดการอพยพเข้าเมืองของแรงงาน และการเพิ่มขึ้นของโรงงานอุตสาหกรรม ส่งผลให้เกิดปัญหามลพิษทางสิ่งแวดล้อม การจราจรและความหนาแน่นของประชากรในเขตเมืองใหญ่ โดยเฉพาะเมืองปักกิ่ง คณะกรรมการวางผังเมืองนครปักกิ่ง จึงได้พยายามหามาตรการในการปัญหาดังกล่าวโดยเฉพาะปัญหาจราจร โดยมีแนวคิดในการทำให้ประชากรกลับมาใช้วิถีชีวิตแบบดั้งเดิมก่อนการปฏิวัติอุตสาหกรรม ซึ่งก็คือ การขี่จักรยาน สิ่งที่รัฐบาลของประเทศจีนได้ดำเนินการ มีดังนี้

- พัฒนาระบบจักรยานและโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งรวมถึงการปฏิรูปฟื้นฟูช่องจราจรสำหรับจักรยานซึ่งมีอยู่เดิมครั้งอดีตที่จักรยานยังเป็นพาหนะในการสัญจรหลัก
- คืนพื้นที่ท้องถนนให้กับช่องจราจรสำหรับจักรยาน
- จัดเตรียมการบริการเช่าจักรยานตามจุดต่างๆ ในเมือง โดยคาดว่าจะมีจำนวนจักรยานเช่าในเมืองปักกิ่งถึง 50,000 คัน ในปี พ.ศ. 2558
- ส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ของรัฐใช้จักรยาน หรือระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางไปและกลับที่ทำงาน
- รณรงค์ส่งเสริมการใช้จักรยานในการเดินทาง

อย่างไรก็ตามจำนวนรถจักรยานไม่ปรากฏว่าเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจนเท่าไรนัก ในขณะที่จำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นกว่า 25% ทั้งนี้เป็นผลเนื่องจาก รัฐบาลไม่สามารถทำให้ชาวเมืองปักกิ่งรู้สึกว่ารัฐบาลให้ความสำคัญกับการสนับสนุนการใช้จักรยานอย่างจริงจัง แสดงได้จากนโยบายการบริหารงานที่ทำให้การเป็นเจ้าของรถยนต์เป็นไปอย่างง่ายดาย และประเทศจีนยังมีแนวโน้มในการผลิตรถยนต์ออกสู่ท้องตลาดเป็นจำนวนมาก

5.11.4 เงื่อนไขความสำเร็จในการทำให้เกิดวัฒนธรรมการใช้จักรยานในเขตเมือง

จากการศึกษาตัวอย่างการดำเนินการของต่างประเทศและบทเรียนจากการดำเนินการในประเทศไทย สรุปเงื่อนไขความสำเร็จในการทำให้เกิดวัฒนธรรมการใช้จักรยานในเขตเมือง ได้ดังนี้

(1) เงื่อนไขที่เกี่ยวกับระบบจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก

เงื่อนไขที่เกี่ยวกับระบบจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก กล่าวถึง ลักษณะทางกายภาพและการใช้งานของระบบจักรยานที่มีส่วนในการส่งเสริมวัฒนธรรมจักรยาน ประกอบด้วย

- จัดให้มีเส้นทางจักรยานที่ชัดเจน และมีเส้นทางจักรยานเป็นโครงข่ายเส้นทางจักรยานที่มีความครอบคลุมและเพียงพอที่จะตอบสนองต่อความต้องการของชุมชนในการเดินทางไปยังจุดปลายทางต่างๆ
- เส้นทางจักรยานควรมีสภาพภูมิทัศน์ที่มีความน่าดึงดูดการใช้จักรยาน รวมทั้ง ควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการรองรับสภาพอากาศต่างๆ เช่น การมีหลังคาคลุมทางจักรยานเพื่อกันแดดและฝน

- ตำแหน่งของจุดซ่อมจักรยาน และความสะดวกในการนำจักรยานไปซ่อม
- การออกแบบทางจักรยานและจุดตัดกับถนน ต้องสามารถทำให้ผู้ใช้จักรยานรู้สึกปลอดภัย สะดวก และสบาย
- ระบบจุดจอดจักรยานและความปลอดภัยในทรัพย์สิน
- การจัดพื้นที่รองรับการเดินทางต่อเนื่องด้วยจักรยานภายในระบบขนส่งสาธารณะ

(2) เงื่อนไขที่เกี่ยวกับกฎหมายและนโยบายของหน่วยงานท้องถิ่น

เงื่อนไขที่เกี่ยวกับกฎหมายและนโยบายของหน่วยงานท้องถิ่น กล่าวถึง ประเด็นทางกฎหมายและการดำเนินการของหน่วยงานท้องถิ่นที่มีส่วนในการส่งเสริมวัฒนธรรมจักรยาน ประกอบด้วย

- การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานควรเริ่มต้นที่ท้องถิ่น และสถาบันการศึกษาในท้องถิ่น
- ส่งเสริมให้ทุกคนสามารถเข้าถึงจักรยาน และสาธารณูปโภคของระบบจักรยานได้อย่างเท่าเทียม
- จัดให้มีสิทธิประโยชน์สำหรับผู้ใช้จักรยานในการเดินทาง
- การบังคับใช้กฎหมายกับผู้จอดรถยนต์ฝ่าฝืนกฎจราจร
- การจัดระเบียบทางเท้า หาบเร่ แผงลอย
- นโยบายลดจำนวนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล
- ความเคารพและให้เกียรติซึ่งกันและกันระหว่างคนเดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน และผู้ขับขี่รถยนต์
- กระบวนการให้การศึกษา ฝึกอบรม ปลูกฝังค่านิยมและกฎระเบียบในการใช้จักรยานให้ชุมชน โดยเฉพาะกับกลุ่มเด็กและเยาวชน เพื่อให้เกิดวัฒนธรรมจักรยานของชุมชน
- การประชาสัมพันธ์ การจัดกิจกรรมส่งเสริมการใช้จักรยานอย่างต่อเนื่อง โดยเน้นการเปลี่ยนแปลงวิธีคิดและและพฤติกรรมของชุมชนอย่างยั่งยืน
- การรวมกลุ่มผู้ใช้จักรยานเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารความคิดเห็นระหว่างกัน
- การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานระหว่างท้องถิ่น
- ระบบการบริหาร และกฎหมาย เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนสามารถมีส่วนร่วม และสามารถทำให้ระบบทางจักรยานสามารถอยู่ได้ด้วยตัวเองอย่างยั่งยืน

5.11.5 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการทำให้เกิดวัฒนธรรมการใช้จักรยานในเขตเมือง

ความสำเร็จของการส่งเสริมการใช้จักรยานในเขตเมืองนั้น จะต้องเกิดจากการมีวัฒนธรรมจักรยาน โดยมีแนวทางที่ควรนำไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดวัฒนธรรมจักรยาน ได้แก่

(1) โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพที่ส่งเสริมการใช้จักรยาน

- จัดให้มีโครงข่ายเส้นทางจักรยานที่มีความครอบคลุม โดยเริ่มจากพัฒนาเส้นทางจักรยานภายในชุมชนให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการในการเดินทางของสมาชิกชุมชนอย่างทั่วถึงและเป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้จักรยาน จัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมให้เพียงพอ เช่น หลังคาคลุมเส้นทางจักรยานเพื่อป้องกันแดดและฝน หลังจากนั้นจึงเริ่มดำเนินการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานเชื่อมต่อระหว่างชุมชน เพื่อให้การใช้จักรยานเป็นอีกทางเลือกที่ดีในการเดินทางในระยะที่ไม่ไกลนัก
- จัดให้มีจุดจอดจักรยานตามสถานที่ต่างๆ และจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้ระบบจักรยานเป็นส่วนเกื้อหนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น โดยจุดจอดจักรยานต้องมีการจัดทำสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมและมีระบบรักษาความปลอดภัยในทรัพย์สินที่ดี ทั้งนี้เพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ใช้จักรยาน
- ปรับปรุงทัศนียภาพบริเวณเส้นทางจักรยานให้มีความร่มรื่นและน่าดึงดูดในการใช้จักรยาน
- จัดให้มีจุดบริการจักรยานสาธารณะและจุดให้บริการซ่อมจักรยาน กระจายในจุดต่างๆ ที่คาดว่ามีศักยภาพในการใช้จักรยานเพื่อการเดินทาง ทั้งนี้จักรยานสาธารณะที่ให้บริการควรมีความสวยงามทันสมัย และมีสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงการเดินทางด้วยจักรยานได้ดีขึ้น และเกิดความรู้สึกว่าการใช้จักรยานมีคุณภาพชีวิตที่ดีไม่แตกต่างจากการเดินทางด้วยรูปแบบอื่นๆ

(2) นโยบายของหน่วยงานท้องถิ่นที่มีเป้าหมายส่งเสริมการใช้จักรยาน

- ส่งเสริมให้ประชาชนทุกเพศ ทุกวัย ทุกกลุ่มรายได้ สามารถเข้าถึงจักรยาน และสาธารณูปโภคของระบบจักรยานได้อย่างเท่าเทียม โดยจัดให้มีโครงการจักรยานสาธารณะสำหรับประชาชนโดยไม่มีการเรียกเก็บค่าใช้บริการ
- ปรับรูปแบบการบริหารจัดการในลักษณะของการให้สัมปทานกับภาคเอกชนในการดำเนินการในส่วนต่างๆ ของระบบจักรยานมากขึ้น โดยให้ผลประโยชน์ตอบแทนกลับไปในรูปแบบต่างๆ แต่ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของประชาชนเป็นสำคัญ เพื่อให้ระบบทางจักรยานสามารถอยู่ได้ด้วยตัวเองอย่างยั่งยืนและสามารถขยายตัวได้อย่างต่อเนื่อง

- จัดตั้งหน่วยงานเพื่อควบคุมดูแลการดำเนินโครงการระบบจักรยานของภาคเอกชนที่ได้รับสัมปทาน ให้มีคุณภาพที่ดีในการให้บริการ และดูแลตรวจสอบการดำเนินการของภาพเอกชนให้เป็นไปอย่างโปร่งใส ถูกต้องตามวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมการใช้จักรยาน
- ทบทวนนโยบายการอนุญาตให้มีการขายสินค้าบนทางเท้า เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการใช้เส้นทางของผู้ใช้จักรยาน

(3) การสื่อสารกับประชาชนและหน่วยงานอื่นๆ

- ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการให้ประชาชนรับทราบอย่างต่อเนื่อง โดยแจ้งข้อมูลข่าวสาร กิจกรรม สิทธิประโยชน์ที่จะได้รับอย่างต่อเนื่อง ทั้งในรูปแบบสื่อโทรทัศน์ วิทยุ สื่อสิ่งพิมพ์ หรือสื่อออนไลน์
- จัดให้มีกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานอย่างต่อเนื่อง เช่น การมอบรางวัลชุมชนจักรยานดีเด่น การจัดประกวดทูตจักรยานเพื่อช่วยในงานประชาสัมพันธ์โครงการ
- ประสานความร่วมมือกับรัฐบาล เพื่อให้การส่งเสริมการใช้จักรยานประสบผลสำเร็จมากขึ้น เช่น การกำหนดมาตรการจูงใจและให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ใช้จักรยานจากการบริการภาครัฐ การกำหนดมาตรการเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล การแก้ไขกฎหมายเพื่อให้สามารถนำรายได้จากการให้บริการไปใช้ในการลงทุนเพื่อเพิ่มมูลค่าต่อไป
- ประสานความร่วมมือกับผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ เพื่อให้ผู้ใช้จักรยานได้รับความสะดวกในการเดินทางในกรณีที่ต้องเดินทางต่อเนื่องกับระบบขนส่งสาธารณะ เช่น จัดให้มีจุดจอดจักรยานภายในจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ และการจัดพื้นภายในรถสาธารณะสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการนำจักรยานติดตัวไปด้วย
- ประสานความร่วมมือกับผู้บังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อกำกับดูแลให้ผู้ขับขี่รถยนต์ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยเฉพาะการจอดรถยนต์ไม่ถูกต้อง การขับขี่จักรยานยนต์บนทางเท้าและทางจักรยาน ไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการใช้เส้นทางของผู้ใช้จักรยาน

(4) การสร้างความมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ

- การพัฒนาระบบจักรยานควรเริ่มจากชุมชนและสถาบันการศึกษาในชุมชน
- จัดให้มีเวทีสำหรับการเสนอความคิดเห็นจากคนในชุมชน สถาบันการศึกษา รวมทั้งองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยาน ช่วยให้เกิดความรู้สึกเป็นส่วนสำคัญของระบบจักรยานร่วมกันและช่วยลดช่องว่างระหว่างกัน
- จัดให้มีกิจกรรมในการสร้างความเข้าใจกันระหว่างคนเดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน และผู้ขับขี่ เพื่อให้เกิดความเอื้ออาทรในการเดินทางต่อกัน

(5) การจัดการความรู้และสร้างเครือข่ายความรู้

- สำรวจข้อมูลความต้องการใช้จักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานให้เหมาะสมกับช่วงเวลา
- ส่งเสริมให้มีการวิจัยที่เกี่ยวกับการเดินทางด้วยรถจักรยานอย่างเป็นระบบอย่างต่อเนื่อง
- สร้างภาคี เครือข่ายทางวิชาการ รวมไปถึงส่งเสริมการเรียนรู้ แลกเปลี่ยนบทเรียนกับองค์กรท้องถิ่นอื่นๆ อยู่เสมอ

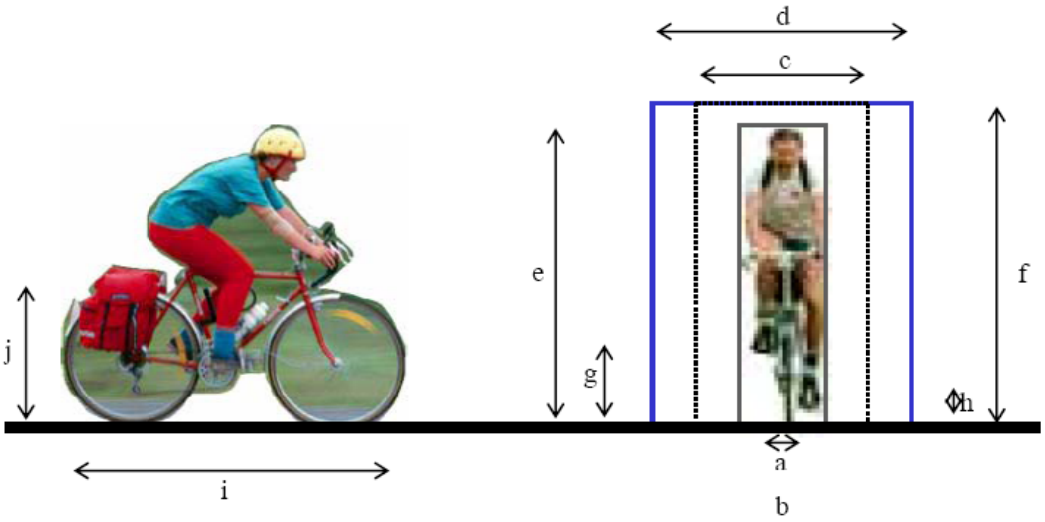
5.11.6 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับองค์ประกอบที่เหมาะสมในการกำหนดเส้นทางจักรยานในเขตเมือง

จากการศึกษาตัวอย่างการดำเนินการของต่างประเทศและบทเรียนจากการดำเนินการในประเทศไทย สรุปเงื่อนไขความสำเร็จในการทำให้เกิดวัฒนธรรมการใช้จักรยานในเขตเมือง ได้ดังนี้

(1) ลักษณะกายภาพของผู้ใช้จักรยาน

จากผลการศึกษาโครงการแนวทางในการพัฒนาการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ของ สำนักกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ซึ่งจัดทำโดย วิโรจน์ ศรีสุรภานนท์ และคณะ เมื่อปี พ.ศ. 2546 สรุปได้ว่า การออกแบบหน้าตัดของทางสำหรับผู้ใช้จักรยาน จำเป็นต้องทราบถึง พื้นที่ในการขี่จักรยาน (Bicyclist Envelope) ของผู้ใช้จักรยาน ดังแสดงใน**รูปที่ 5.11-1** ประกอบ และ**ตารางที่ 5.11-1** โดยมีคำอธิบายเพิ่มเติม ดังนี้

- ส่วน a คือ ความกว้างจากขาถีบด้านซ้ายไปยังขาถีบด้านขวามีขนาดกว้าง 25 เซนติเมตร
- ส่วน b คือ ความกว้างของจักรยานมีความกว้างในช่วง 60 ถึง 70 เซนติเมตร
- ส่วน c คือ ระยะพื้นที่ในการดำเนินการ (Operation space) มีความกว้างในช่วง 1 ถึง 1.5 เมตร
- ส่วน d คือ พื้นที่ดำเนินการรวมกับระยะเผื่อด้านข้างน้อยสุด มีความกว้างตั้งแต่ 1.4 เมตรจนถึง 4.0 เมตร ทั้งนี้ขึ้นกับสภาพแวดล้อมด้านข้างโดย
    - กรณีห่างจากกำแพงหรือสิ่งกีดขวางจะมีระยะ 1.4 เมตร
    - กรณีอยู่ห่างจากรถยนต์ความเร็ว 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีความกว้าง 2.0 เมตร
    - กรณีอยู่ห่างจากรถยนต์ความเร็ว 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีความกว้าง 3.0 เมตร
    - กรณีอยู่ห่างจากรถยนต์ความเร็ว 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีความกว้าง 4.0 เมตร
- ส่วน e คือ ความสูงของคนรวมกับจักรยานอยู่ในช่วง 2.20 ถึง 2.25 เมตร
- ส่วน f คือ ความสูงของคนรวมกับจักรยานและระยะเผื่อเหนือศีรษะมีความสูงประมาณ 2.40 ถึง 2.50 เมตร
- ส่วน g คือ ความสูงจากพื้นถึงช่วงที่ขาถีบขึ้นบนสุดมีระยะ 45 เซนติเมตร
- ส่วน e คือ ความสูงจากพื้นถึงช่วงที่ขาถีบลงต่ำสุดมีระยะตั้งแต่ 5 ถึง 15 เซนติเมตร
- ส่วน i คือ ความยาวของจักรยานมีความยาว 1.75 เมตร
- ส่วน j คือ ความสูงของล้อจักรยานมีความสูงประมาณ 0.75 เมตร



รูปที่ 5.11-1 พื้นที่ในการขี่จักรยาน

ตารางที่ 5.11-1 ขนาดของผู้ขี่จักรยาน **หน่วย: เมตร**

แหล่งที่มา	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
AUSTROAD	-	-	1.00	1.40	2.20		-	-	-	-
Victoria	-	0.75	1.15	1.65	-	2.50	-	-	-	-
Germany	-	0.60	1.00	1.50	2.20	2.45	-	0.15	1.725	-
J. Khisty	-	0.60	1.05	-	2.25	2.40	-	0.15	-	-
JICA	-	0.60	-	-	-	-	-	0.15	1.75	-
T. Godefrooij	0.25	0.75	1.00	-	-	-	-	0.05	-	-
L. Mureau	-	0.60	1.00	1.50	-	2.50	0.45	0.07	1.75	0.75

(2) ความกว้างของทางจักรยาน

จากผลการศึกษาโครงการแนวทางในการพัฒนาการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ของ สำนักกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ซึ่งจัดทำโดย วิโรจน์ ศรีสุรภานนท์ และคณะ เมื่อปี พ.ศ. 2546 สรุปได้ว่า ขนาดพื้นที่ในการปั่นจักรยาน ควรมีความกว้างขั้นต่ำที่ 0.75 เมตร และแนะนำการออกแบบความกว้างของ 4 ลักษณะ ได้แก่

1) ทางจักรยานในตรอกซอย (Shared Narrow Street)

เป็นลักษณะถนนที่เหมาะสำหรับการใช้จักรยานในตรอกและซอยมีลักษณะเป็นถนนประเภทตรอกหรือซอยที่เชื่อมเข้า – ออกกับที่อยู่อาศัย ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ที่วิ่งอยู่บนถนนไม่เกิน 20 กม./ชม. ส่วนใหญ่ไม่มีทางเท้า ขนาดความกว้างของถนนไม่น้อยกว่า 3.5 เมตร

2) *ทางเฉพาะจักรยาน (Exclusive Bikeway)*

เป็นการใช้จักรยานบนทางที่ออกแบบมาสำหรับผู้ขี่จักรยานเท่านั้น ลักษณะของทางแบบช่องทางเดียว มีความกว้างตั้งแต่ 1 เมตร ถึง 1.5 เมตร และสำหรับทางที่สามารถขี่สวนทางกันได้ ควรมีความกว้างในช่วง 2 ถึง 3 เมตร

3) *ทางจักรยานร่วมกับทางเท้า (Shared Footpath)*

เป็นการใช้จักรยานร่วมกับคนเดินเท้า ซึ่งความกว้างต่ำสุดของทางสำหรับคนเดินเท้า และเพียงพอสำหรับผู้ใช้จักรยาน ควรมีค่าไม่น้อยกว่า 1.5 เมตร ซึ่งสามารถแบ่งพิจารณาความกว้างออกเป็น 3 กรณี และมีขนาดขั้นต่ำของการออกแบบความกว้าง ดังแสดงใน **ตารางที่ 5.11-2**

4) *ทางจักรยานบนถนน (Shared Roadway)*

เป็นการใช้จักรยานบนถนนร่วมกับรถยนต์ ซึ่งในการออกแบบจำแนกออกเป็น 2 ลักษณะ คือ การออกแบบให้ใช้ทางร่วม และการตีเส้นแบ่งช่องจราจรของจักรยานและรถยนต์

ตารางที่ 5.11-2 ขนาดความกว้างของทางเท้า

ทางจักรยานร่วมกับทางเท้า	ขนาดความกว้าง (เมตร)		
	ขั้นต่ำ	ที่ต้องการ	แนะนำ
- กรณีมีเฉพาะคนเดินเท้า	1.2	1.5	2
- กรณีมีเฉพาะผู้ใช้จักรยาน	1.5	1.8	2.5
- กรณีใช้ทางร่วมกัน	1.5	1.8	2.5

(3) มาตรฐานช่องจราจรสำหรับจักรยาน (Bicycle Lane)

มาตรฐานช่องจราจรสำหรับจักรยาน แบ่งออกได้เป็น 8 ประเภท คือ

1) *ช่องจราจรเฉพาะสำหรับจักรยาน*

การจัดทำช่องจราจรเฉพาะสำหรับจักรยาน เป็นการจัดช่องจราจรโดยใช้ป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเป็นเครื่องมือในการกำหนดสิทธิ์การใช้พื้นที่บนถนน โดยทั่วไปจะจัดช่องจราจรเฉพาะสำหรับจักรยานไว้ด้านซ้ายสุดของถนน แสดงตัวอย่างดัง**รูปที่ 5.11-2**

2) *ช่องจราจรสำหรับจักรยานร่วมกับช่องจอดรถยนต์*

การจัดทำช่องจราจรสำหรับจักรยานร่วมกับช่องจอดรถยนต์ เหมาะสำหรับประยุกต์ใช้ในบริเวณเส้นทางจักรยานที่มีปริมาณการจอดรถยนต์ข้างทางสูงและมีการจอดต่อเนื่องทุกช่วงเวลา โดยการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกต้องคำนึงถึงความเพียงพอของความกว้างของช่องจราจรสำหรับจักรยาน เพื่อป้องกันอันตรายจากการเปิดประตูรถยนต์ที่จอดอยู่ข้างถนน

3) *ช่องจราจรสำหรับจักรยานทิศทางตรงข้ามกับช่องจราจรหลักบนถนนเดินรถทิศทางเดียว*

การจัดทำช่องจราจรสำหรับจักรยานทิศทางตรงข้ามกับช่องจราจรหลักบนถนนเดินรถทิศทางเดียว ให้จัดทำบริเวณฝั่งซ้ายของทิศทางตรงข้ามกับช่องจราจรหลัก หรือจัดทำทั้งสองฝั่งของถนนหากมีปริมาณความต้องการใช้รถจักรยานมาก

4) *ช่องจราจรสำหรับจักรยานบริเวณไหล่ทาง*

การจัดทำช่องจราจรสำหรับจักรยานบริเวณไหล่ทาง ให้จัดทำบริเวณไหล่ทางบนถนนนอกเมืองที่มีปริมาณการใช้รถจักรยานไม่มากนัก โดยในบริเวณที่มีปริมาณการใช้จักรยานมากให้จัดทำเป็นช่องจราจรเฉพาะสำหรับรถจักรยานแทน

5) *ช่องจราจรสำหรับจักรยานแบบสองทิศทางมีคันหินกั้น*

ช่องจราจรสำหรับจักรยานแบบสองทิศทางมีคันหินกั้น มีลักษณะเป็นช่องทางเฉพาะสำหรับรถจักรยานตั้งอยู่ช่องจราจรริมสุดฝั่งใดฝั่งหนึ่งของถนน

6) *ช่องจราจรสำหรับจักรยานแบบแนะนำสิทธิ์*

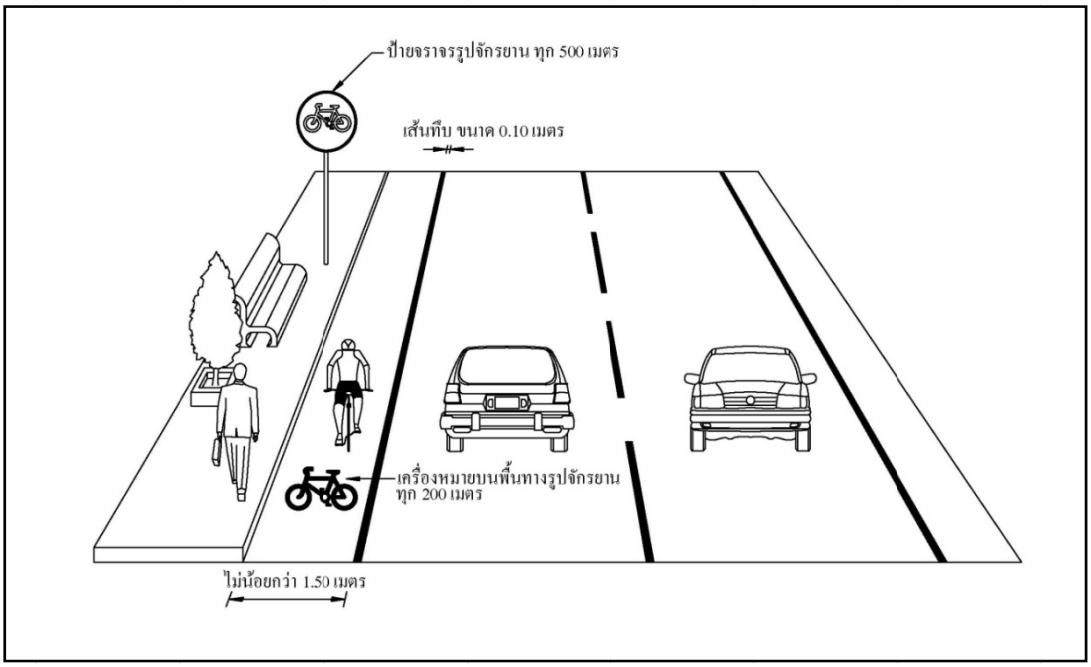
ช่องจราจรสำหรับจักรยานแบบแนะนำสิทธิ์ เป็นการใช้เครื่องหมายจราจรเพื่อแนะนำหรือเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทมีเครื่องยนต์ทราบว่า บริเวณดังกล่าวเป็นเส้นทางที่มีการใช้รถจักรยานเพื่อการเดินทาง โดยจะไม่ใช้เครื่องหมายจราจรประเภทกำหนดสิทธิ์ ซึ่งสามารถประยุกต์ใช้ได้ 2 ลักษณะ คือ (1) ใช้เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางประเภทเส้นห้ามเปลี่ยนช่องจราจร (เส้นทึบ) และ (2) ใช้เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางประเภทสัญลักษณ์บนพื้นทาง

7) *ช่องจราจรสำหรับจักรยานโดยการขยายช่องจราจร*

ช่องจราจรสำหรับจักรยานโดยการขยายช่องจราจร เป็นการขยายช่องจราจรซ้ายสุดของถนนที่มีช่องจราจรปกติตั้งแต่ 2 ช่องจราจรต่อทิศทางขึ้นไป เพื่อให้รถจักรยานสามารถใช้ช่องจราจรร่วมกับยานพาหนะประเภทมีเครื่องยนต์ได้ โดยยานพาหนะดังกล่าวไม่ต้องหลบหลีกหรือเปลี่ยนช่องจราจร

8) *ช่องจราจรสำหรับจักรยานร่วมกับช่องเดินรถประจำทาง*

ช่องจราจรสำหรับจักรยานร่วมกับช่องเดินรถประจำทางใช้ในกรณีที่ช่องจราจรซ้ายสุดถูกจัดให้เป็นช่องเดินรถประจำทาง โดยจัดให้รถจักรยานสามารถขับขี่ได้ทางขวาสุดของช่องเดินรถประจำทาง



รูปที่ 5.11-2 ตัวอย่างรูปตัดของถนนที่จัดให้มีช่องจราจรเฉพาะสำหรับจักรยาน

(4) มาตรฐานช่องทางสำหรับจักรยาน (Bicycle Path)

มาตรฐานช่องทางสำหรับจักรยาน (Bicycle Path) แบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ

1) ช่องทางสำหรับจักรยานร่วมกับคนเดินเท้า

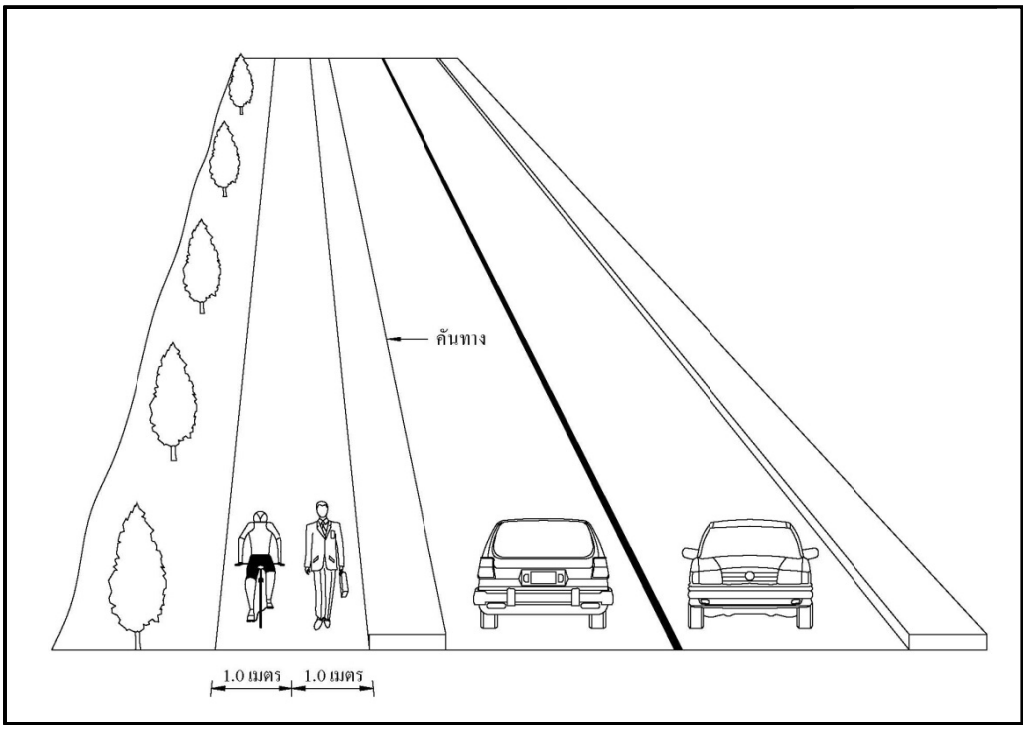
ช่องทางสำหรับจักรยานร่วมกับคนเดินเท้า มีความเหมาะสมกับบริเวณมีความต้องการการเดินทางทั้งคนเดินเท้าและรถจักรยาน แต่ปริมาณไม่มากพอให้ควรจัดทำเป็นทางเฉพาะ หรือบริเวณทางเท้าเดิมที่มีการใช้งานน้อย สภาพพื้นผิวและความกว้างสามารถปรับปรุงให้เป็นช่องทางสำหรับจักรยานร่วมกับคนเดินเท้าได้ แสดงตัวอย่างดัง**รูปที่ 5.11-3**

2) ช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยานร่วมกับคนเดินเท้า

ช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยานร่วมกับคนเดินเท้า มีลักษณะเป็นช่องทางสำหรับจักรยานร่วมกับคนเดินเท้าที่มีการจัดทำเครื่องหมายจราจรหรือเครื่องกั้นเพื่อแสดงสิทธิ์การใช้ทางและแยกการเดินทางระหว่างจักรยานและคนเดินเท้าออกจากกัน โดยทั่วไปมักจัดทำในบริเวณที่มีปริมาณการเดินทางด้วยการเดินเท้าและการขับขี่รถจักรยานสูงทั้งสองประเภท และมักจัดทำเป็นช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยานร่วมกับคนเดินเท้าแบบสองทิศทาง อย่างไรก็ตามในบริเวณที่มีข้อจำกัดด้านพื้นที่อาจทำเป็นช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยานร่วมกับคนเดินเท้าชนิดทิศทางเดียวอยู่บนสองข้างทางของถนนก็ได้

3) ช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยาน

ช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยาน มีลักษณะเป็นทางเฉพาะแยกจากรูปแบบการเดินทางชนิดอื่น ทำให้สามารถรถรับรถจักรยานที่ขับขี่ด้วยความเร็วสูงได้ อย่างไรก็ตามการพัฒนาเฉพาะช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยานพบไม่บ่อยครั้งนัก เนื่องจากปกติเส้นทางจักรยานมักเป็นเส้นทางเดียวกับคนเดินเท้า จึงทำให้มีโอกาสพัฒนาเป็นช่องทางสำหรับจักรยานร่วมกับคนเดินเท้าหรือช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยานร่วมกับคนเดินเท้ามากกว่า



รูปที่ 5.11-3 ตัวอย่างช่องทางสำหรับจักรยานร่วมกับคนเดินเท้าบริเวณริมถนน

บทที่ 6

การถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 6 การถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

6.1 การจัดฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ
6.2 การจัดสัมมนาเพื่อเผยแพร่ความรู้และนำเสนอผลการศึกษา

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. กำหนดเจ้าหน้าที่ให้มาเข้าร่วมปฏิบัติงานใกล้ชิดกับผู้เชี่ยวชาญในโครงการของที่ปรึกษาในระหว่างการดำเนินการโครงการ 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 การ์เด้น แอนด์ สปา จังหวัดชลบุรี ดัง**รูปที่ 6.1-1**

รูปที่ 6.1-1 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการในโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ที่ผ่านมา

6.2 การจัดสัมมนาเพื่อเผยแพร่ความรู้และนำเสนอผลการศึกษา

ที่ปรึกษาได้กำหนดแผนงานการจัดสัมมนาไว้โดยจะจัดให้มีขึ้นเมื่อจัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ แล้วเสร็จ โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอผลการศึกษาของโครงการทั้งหมดในส่วนงานต่าง ๆ ทั้ง 4 ส่วนงาน เพื่อให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาซึ่งมีจำนวนประมาณ 50 คน รับทราบ พร้อมทั้งได้ร่วมให้ความคิดเห็นและหรือชี้แนะประเด็นหรือแนวทางอันเป็นประโยชน์ ซึ่งที่ปรึกษาจะได้รับไปประกอบในการจัดทำเป็นรายงานฉบับสมบูรณ์ อันจะทำให้รายงานฉบับสมบูรณ์มีความสมบูรณ์และเป็นที่ยอมรับของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานสามารถนำผลการศึกษาไปดำเนินการต่อไปได้

อนึ่ง ในการจัดสัมมนาฯ ครั้งนี้ กำหนดจัดขึ้นในวันที่ 5 กรกฎาคม 2556 ณ โรงแรม เดอะ สุโกศล กรุงเทพ

ภาคผนวก ก

ผลการทบทวนรายงานการติดตามและประเมินผล

การดำเนินการโครงการ ระยะที่ 1 2 และ 3

ภาคผนวก ก

กลุ่มที่ 2 : ผลการติดตามการดำเนินการจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรเส้นทางสายหลัก

เป็นการติดตามผลการดำเนินการจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรเส้นทางสายหลัก จำนวน 15 สายทาง ซึ่งอยู่ในโครงการศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักระยะที่ 2 ระยะที่ 3 และระยะที่ 4 ดังนี้

ตารางที่ 1 ถนนประดิษฐ์มนูธรรม (แยกถนนพระราม 9 – แยกถนนรามอินทรา) ระยะทาง 13 กิโลเมตร

ระยะที่ 2		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1.	ทางแยกพระราม 9	1) ก่อสร้างทางผิวลาดยางขนาด 2 ช่องจราจร กว้าง 7.00 เมตร เป็นระยะทางประมาณ 250 เมตร บริเวณใต้ทางด่วน	กทม. (สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ปรับปรุงสภาพพื้นที่สวนสาธารณะเดิมที่ต้องเป็นพื้นถนนให้กลับสู่สภาพสวนด้วยพื้นที่ขนาด 200 ตร.ม. และ รื้อ ย้าย ทำป้ายสวนพรรณภิรมย์ใหม่	กทม. (สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
		3) ก่อสร้างขอบทางและปูผิวทางเท้าปิดทางออกเดิม ขนาด 140 ตร.ม.	กทม. (สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
		4) ก่อสร้างทางผิวลาดยางขนาด 1 ช่องจราจร กว้าง 5.00 เมตร บริเวณใต้ทางด่วนยกระดับเป็นระยะทาง 200 เมตร ปรับปรุงระบบระบายน้ำ ป้ายจราจร และเครื่องหมายพื้นทาง	กทม. (สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
2.	ช่วงถนนพระราม 9 ถึง แยกประชาธรรม (ถนนประชาอุทิศ)	1) ก่อสร้างเพิ่มความยาวของช่องจราจรรอเลี้ยว บริเวณ กม. 1+800 ถึง 2+000 และ กม. 2+000 ถึง 2+200 กว้าง 3.50 เมตร ยาว 800 เมตร บริเวณทางแยกทั้งขาเข้า-ออก เพื่อเลี้ยวขวาและกลับรถสามารถเข้าสู่ทางตรงได้ดีขึ้น	กทม. (สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
3.	ช่วงถนนประชาอุทิศ ถึง ถนนลาดพร้าว	1) ก่อสร้างช่องจราจรเพิ่ม 1 ช่องจราจร ขาออก กว้าง 3.50 เมตร ตั้งแต่ กม. 2+500 ถึง 3+800 เป็นระยะทาง 1,300 เมตร พร้อมปรับระดับผิวทางจราจรบริเวณจุดเชื่อม (Merging Area) ของทางระดับดิน และทางลงทางด่วน ให้มีระดับเรียบมีการลาดเทที่เหมาะสมสำหรับระบายน้ำ พร้อมจัดทำป้ายจราจร และเครื่องหมายพื้นทางให้สมบูรณ์	กทม. (สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 1 ถนนประดิษฐ์มนูธรรม (แยกถนนพระราม 9 – แยกถนนรามอินทรา) ระยะทาง 13 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 2		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
		2) บริเวณจุดกลับรถ กม. 3+300 ก่อสร้างช่องจราจรรอเลี้ยวให้ยาวขึ้น 1 ช่องจราจร กว้าง 3.50 เมตร ความยาวรวม 600 เมตร พร้อมปรับปรุงทางเท้า เครื่องหมายพื้นทาง และระบบไฟแสงสว่าง	กทม. (สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
4.	แยกถนนลาดพร้าว	1) ก่อสร้างผิวทางเท้า บริเวณ กม. 4+300 บริเวณใต้ทางด่วนและสะพานข้ามทางแยก เป็นพื้นที่รวม 1,000 ตร.ม.	กทม. (สนย.)	ดำเนินการแล้ว
5.	ช่วงแยกถนนลาดพร้าว ถึงแยกถนนเกษตร-นวมินทร์	1) ก่อสร้างช่องจราจรเพิ่ม 1 ช่องจราจร ขาออก กว้าง 3.50 เมตร ตั้งแต่ กม. 4+600 ถึง 5+500 เป็นระยะ 900 เมตร พร้อมปรับปรุงการระบายน้ำ ป้ายจราจรและเครื่องหมายพื้นทาง	กทม. (สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ก่อสร้างช่องจราจรรอเลี้ยว ช่วง กม.6+100 1 ช่องจราจร กว้าง 3.50 เมตร ยาว 600 เมตร ทั้งขาเข้า-ขาออก พร้อมปรับปรุงการระบายน้ำ ป้ายจราจร เครื่องหมายพื้นทาง และระบบไฟแสงสว่าง	กทม. (สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
		3) ก่อสร้างช่องจราจรรอเลี้ยว 1 ช่องจราจร บริเวณ กม.7+400 กว้าง 3.50 เมตร ยาว 600 เมตร (ขาเข้า-ขาออก) พร้อมปรับปรุงการระบายน้ำ ป้ายจราจร เครื่องหมายพื้นทาง และระบบไฟแสงสว่าง	กทม. (สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
		4) ก่อสร้างช่องจราจรเพิ่ม 1 ช่องจราจร ขาออก กว้าง 3.50 เมตร ตั้งแต่กม.8+250 ถึง กม. 8+800 เป็นระยะ 550 เมตร พร้อมปรับปรุงการระบายน้ำ ป้ายจราจร เครื่องหมายพื้นทาง	กทม. (สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
		5) ปรับผิวจราจรบริเวณจุดทางลงสะพานข้ามขาเข้าและขาออกกับทางระดับดิน กม.8+900 โดยปรับระดับผิวจราจรให้ราบเรียบพร้อมป้ายจราจรและเครื่องหมายพื้นทางให้สมบูรณ์	กทม. (สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 1 ถนนประดิษฐ์มนูธรรม (แยกถนนพระราม 9 – แยกถนนรามอินทรา) ระยะทาง 13 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 2		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
		6) ก่อสร้างช่องจราจรเพิ่ม 1 ช่องจราจร ขาเข้า กว้าง 3.50 เมตร บริเวณช่วง กม.8+450 ถึง 9+150 เมตร ระยะทาง 700 เมตร พร้อมปรับปรุงการระบายน้ำ ป้ายจราจร เครื่องหมายพื้นทาง	กทม.(สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
6.	ช่วงเกษตร-นวมินทร์ ถึง ถนนรามอินทรา	1) ก่อสร้างช่องจราจรใต้ทางด่วนขนาดกว้าง 5.00 เมตร ตั้งแต่ กม.10+800 ถึง กม. 11+750 ระยะทาง 950 เมตร พร้อมระบบระบายน้ำ ป้ายจราจร และเครื่องหมายพื้นทาง	กทม. (สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) บริเวณ กม.11+800 ขาเข้า-ขาออก ปรับระดับผิวจราจร บริเวณทางลง และทางระดับดินให้ราบเรียบ พร้อมป้ายจราจรและเครื่องหมายพื้นทาง	กทม. (สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
		3) บริเวณ กม.11+900 ขาเข้า จัดทำเครื่องหมายพื้นทาง ลดขนาดช่องจราจรเพื่อให้เกิดความสมดุล ตั้งแต่ กม.11+700 ถึง 12+000	กทม. (สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
7.	ถนนพระราม 9 ถึง ถนนรามอินทรา	1) ปรับปรุงป้ายจราจรและเครื่องหมายพื้นทางให้ชัดเจนตั้งแต่บริเวณทางแยกพระรามเก้า แยกประชาอุทิศ ถนนลาดพร้าว แยกถนนเกษตร-นวมินทร์ แยกถนนรามอินทรา รวมถึงระหว่างช่วงของทางแยก	กทม. (สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 2 ถนนเสรีไทย (แยกนิด้า – แยกเมืองมีน) ระยะทาง 8 กิโลเมตร

ระยะที่ 2		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1.	แยกนิด้า ถึงแยกถนนรามอินทรา รวมทางแยกทุกแห่ง	1) ติดตั้งป้ายจราจรเพิ่มเติม พร้อมทาสีเครื่องหมายพื้นทางให้ชัดเจน ไฟฟ้า แสงสว่างทางแยกตามมาตรฐานของ กทม.ดำเนินการตลอดเส้นทาง	กทม. (สจส.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ยกเลิกจุดกลับรถที่ กม.0+250, 0+600, 1+700, รวม 3 แห่ง	กทม. (สจส.)	ดำเนินการแล้ว
		3) ปรับปรุงด้านกายภาพช่วงรอเลี้ยว/ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ป้ายจราจร และเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง จุดเริ่มต้นโครงการและบริเวณจุดกลับรถที่ กม.0+975, 1+290, 2+100, 2+700, 3+090 3+500, 3+900, 4+750, 5+200, 5+800, 6+400, 7+400, 8+250 รวม 12 แห่ง	กทม. (สจส.)	ดำเนินการแล้วที่ กม 1+290 2+700, 3+500, 4+750,6+400 รวม 4 แห่ง
2.	จุดตัดวงแหวนรอบนอกกับถนนเสรีไทย	1) ติดตั้งป้ายสลับข้อความเพื่อช่วยในการตัดสินใจของผู้ใช้รถบริเวณ กม.3+200 และ 4+200	กทม. (สจส.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
3.	สะพานข้ามคลอง/ท่อลอด	1) ปรับระดับผิวถนนบริเวณช่วงคอสะพาน/ท่อลอด ให้มีสภาพราบเรียบบริเวณกม.0+350, 0+750, 1+950, 2+420, 2+850, 4+150, 5+400, 6+150 รวม 8 แห่ง	กทม. (สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
4.	ตั้งแต่บริเวณแยกนิด้าถึง กม.270 และบริเวณนิคมอุตสาหกรรมบางชัน (กม.5+500 ถึง กม. 7+500)	1) ปูผิวทางเท้าใหม่ และรื้อย้ายป้าย/สิ่งกีดขวาง	กทม. (สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) จัดทำเส้นทางจักรยาน ตามรูปแบบให้สามารถใช้ได้ทั้งขาเข้าและขาออก	กทม. (สจส.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
		3) ปรับปรุงป้ายรถโดยสารประจำทางเดิม และสิ่งก่อสร้างเพิ่มเติม	กทม. (สจส.)	ดำเนินการแล้ว

ตารางที่ 3 ถนนสุขสวัสดิ์ (แยกจอมทอง – แยกพระสมุทรเจดีย์) ระยะทาง 16 กิโลเมตร

ระยะที่ 2		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1.	ตั้งแต่แยกดาวคะนอง ถึงแยกพระสมุทรเจดีย์ รวมทั้งทางแยกทุกแห่ง	1) ปรับจังหวะสัญญาณไฟ โดยใช้เทคโนโลยีการจัดการสมัยใหม่ แยกดาวคะนอง, แยกจุดขึ้น-ลงทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ขั้นที่ 1), แยกพระประแดง (ถนน นครเขื่อนขันธ์) รวม 3 ทางแยก	กรมทางหลวง	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ยกเลิกจุดกลับรถที่ ซ.สุขสวัสดิ์ 25 โดยจัดทำเกาะกลาง และปลูกต้นไม้	กรมทางหลวง	ยังไม่มีการดำเนินการ
		3) ปรับปรุงด้านกายภาพช่องรอเลี้ยว/ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ป้ายจราจร และเครื่องหมายพื้นทาง บริเวณจุดกลับรถที่ ซ.สุขสวัสดิ์ 25, 35, 66, 70, แยกพระประแดง พลาซ่า, ถ.กาญจนาภิเษก (ด้านใต้) แยก รพ. ศรีปราการ, แยก บ.บางกอกเทเลคอม, แยกวัดแค	กรมทางหลวง	ดำเนินการแล้ว
2.	บริเวณจุดขึ้น-ลงถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก (ด้านใต้)	1) ทำการ Leveling ด้วย Ac. ระยะทาง 700 เมตร	กรมทางหลวง	ดำเนินการแล้ว
3.	ตั้งแต่ถนนกาญจนาภิเษก (ด้านใต้) ถึงแยกพระสมุทรเจดีย์	1) ติดตั้งป้ายจราจรและเครื่องหมายพื้นทางสำหรับรถจักรยานบนทางเท้า	กรมทางหลวง	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ปรับปรุง/เพิ่มเติมป้ายรอรถโดยสารประจำทาง โดยการย้ายตำแหน่งให้เหมาะสม บริเวณ ทุกตำแหน่งของจุดกลับรถ และที่มีสะพานลอยคนเดินข้ามให้มีระยะห่างจากจุดกลับรถไม่น้อยกว่า 100 เมตร จำนวนประมาณ 11 แห่ง	กรมทางหลวง	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 4 ถนนนวมินทร์ (แยกถนนรามอินทรา – แยกถนนรามคำแหง) ระยะทาง 9 กิโลเมตร

ระยะที่ 2		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1.	ตั้งแต่แยกถนนรามคำแหง ถึงแยกถนนรามอินทรา รวมทั้งทางแยกทุกแห่ง	1) ยกเลิกจุดกลับรถที่ กม.2+600 โดยติดตั้งแผงคอนกรีตกั้น (RC Barrier)	กทม.(สนย.)	ดำเนินการแล้ว
		2) ปรับปรุงด้านกายภาพช่องรอเลี้ยว/ติดตั้งสัญญาณป้ายจราจรและเครื่องหมายพื้นทางบริเวณจุดกลับรถที่ กม.0+310, 1+154, 2+862, 4+110, 6+350, 6+650, 6+875, 7+400, 7+875, 8+300 รวม 10 แห่ง	กทม.(สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
		3) ปูผิวทางเท้าใหม่ และรื้อย้ายป้าย/สิ่งกีดขวางตามรูปแบบที่ 1 และ 2	กทม.(สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
		4) จัดทำเส้นทางจักรยาน ตามรูปแบบลักษณะที่ 1 และ 2 ให้สามารถใช้ได้ทั้งขาเข้าและขาออก ช่วงบริเวณนิคมอุตสาหกรรมบางชัน	กทม.(สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
		5) ปรับปรุงป้ายรถโดยสารประจำทางเดิมและก่อสร้างเพิ่มเติม	กทม.(สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 5 ถนนเพชรบุรี (แยกอโศก – แยกยมราช) ระยะทาง 5 กิโลเมตร

ระยะที่ 2		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1.	ช่วงตั้งแต่แยกเพชรบุรี ตัดกับถนนรัชดาภิเษกจนถึงแยกราชเทวี	1) ปรับปรุงเครื่องหมายพื้นทาง/ป้ายจราจร และบริเวณทางแยกให้สอดคล้องสัมพันธ์กัน รวมถึง มาตรการห้ามเลี้ยวขวาในทางแยกที่สำคัญ เช่น แยกประตูน้ำ แยกราชเทวี ในบางทิศทาง	กทม.(สจส.)	ดำเนินการในส่วนของมาตรการห้ามเลี้ยวขวาในทางแยกที่สำคัญ
2.	ช่วงตั้งแต่แยกดินแดงไปจนถึงแยกถนนราชดำริ	1) ปรับปรุงเครื่องหมายพื้นทาง/ป้ายจราจร และบริเวณทางแยกให้สอดคล้องสัมพันธ์กัน รวมถึง มาตรการห้ามเลี้ยวขวาในทางแยกที่สำคัญ เช่น แยกประตูน้ำ แยกราชเทวีในบางทิศทาง	กทม.(สจส.)	ดำเนินการในส่วนของมาตรการห้ามเลี้ยวขวาในทางแยกที่สำคัญ

ตารางที่ 5 ถนนเพชรบุรี (แยกอโศก – แยกยมราช) ระยะทาง 5 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 2		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
3.	ช่วงตั้งแต่แยกราชดำริไปจนถึงถนนแยกพระราม 6 ตามแนวถนนสุขุมวิท	1) ปรับปรุงเครื่องหมายพื้นทางและป้ายจราจร พร้อมระบบสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสม	กทม.(สจส.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
4.	ช่วงนิคมมักกะสันไปจนถึงแยกราชดำริ และช่วงจากแยกชิดลม ไปจนถึงแยกราชเทวี	1) ปรับปรุงสภาพทางเท้าด้านซ้ายทางให้สามารถไปเชื่อมต่อกับบริเวณพื้นที่เศรษฐกิจย่านเซ็นทรัลเวิลด์ รวมถึงท่าเรือประตูน้ำ และโครงการพัฒนาพื้นที่สถานีมักกะสันด้วย	กทม.(สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
5.	ช่วงตั้งแต่แยกราชเทวี ไปจนถึงแยกยมราช	1) ติดตั้งป้ายจราจรเพิ่มเติมและจัดทำเครื่องหมายพื้นทางให้สอดคล้องกับการจัดรถวิ่งสวนบนถนนเพชรบุรีและถนนสุขุมวิท ถนนราชปรารภ และถนนราชดำริ รวมทั้งบริเวณทางแยกทุกแห่ง	กทม.(สจส.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
6.	แยกเพชรพระราม	1) จัดทำช่องจราจรด้านซ้ายขาออกให้ผ่านทางแยกโดยตลอดทำเครื่องหมายพื้นทางและป้ายจราจร พร้อมติดตั้งไฟสัญญาณให้ชัดเจน	กทม.(สจส.)	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 6 ถนนบรมราชชนนี-สิรินธร จากแยกอรุณอมรินทร์ถึงแยกถนนกาญจนาภิเษก และจากแยกบางพลัดถึงทางต่างระดับสิรินธร ระยะทางรวม 13.0 กิโลเมตร

ระยะที่ 3		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1.	ช่วงจากแยกอรุณอมรินทร์ถึงทางต่างระดับสิรินธร	1) จัดทำจุดจอดแท็กซี่หน้าเซ็นทรัลปิ่นเกล้าและหน้าเมเจอร์ ปิ่นเกล้า (จอดได้ฝั่งละ 4 คัน) 2) จัดระเบียบการจราจรบนถนนบรมราชชนนีขาออกเมือง เชิงสะพานลอยข้ามแยกบรมราชชนนีเพื่อแก้ปัญหาจราจรติดขัดหน้าห้างฯ (ติดตั้งป้ายจราจร และจัดทำเครื่องหมายจราจร)	กทม. (สจส., สนย.) กทม.(สจส.) บชน.	ยังไม่มีการดำเนินการ ดำเนินการแล้ว

ตารางที่ 6 ถนนบรมราชชนนี-สิรินธร จากแยกอรุณอมรินทร์ถึงแยกถนนกาญจนาภิเษก และจากแยกบางพลัดถึงทางต่างระดับสิรินธร ระยะทางรวม 13.0 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 3		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
2.	ช่วงจากต่างระดับสิรินธร ถึงแยกถนนกาญจนาภิเษก	1) จัดระเบียบการจราจรบริเวณซอยชัยพฤกษ์ฝั่งเหนือ และฝั่งใต้เพื่อแก้ปัญหาจราจรติดขัดบริเวณปากซอยและจุดเปิดเข้าออกทางขนาน (ติดตั้งป้ายจราจรและจัดทำเครื่องหมายจราจร)	กทม.(สจส.) บชน.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) จัดระเบียบการจราจรบริเวณจุดเปิดเข้าทางหลักก่อนถึงเชิงลาดขึ้นทางคู่ขนานลอยฟ้าเพื่อแก้ปัญหาแถวคอยยาวปิดกั้นทางเข้าทางหลัก (ติดตั้งป้ายจราจรและจัดทำเครื่องหมายจราจร)	กทม.(สจส.) บชน.	ดำเนินการแล้ว
		3) จัดทำเส้นบั้งหัวเกาะและติดตั้งป้ายจราจรพร้อมทั้งปรับปรุงหัวเกาะบริเวณจุดเปิดเข้าออกทางขนาน เพื่อป้องกันการฝ่าฝืนกฎจราจร (10 จุด)	กทม. (สจส.,สนย.) บชน.	ดำเนินการแล้ว
3.	ช่วงจากแยกบางพลัดถึงทางต่างระดับสิรินธร	1) ติดตั้ง ปรับปรุงป้ายจราจร และเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณจุดกลับรถหน้า รพ. ซังฮี้ ปรับปรุงบริเวณหัวเกาะ รื้อถอนต้นไม้หัวเกาะและปลูกไม้พุ่มเตี้ยทดแทน ติดตั้งไฟส่องสว่างเพื่อความปลอดภัยในการสัญจร	กทม. (สจส., สนย.) บชน.	ดำเนินการแล้ว

ตารางที่ 7 ถนนลำลูกกา จากแยกถนนพหลโยธินถึงแยกถนนกาญจนาภิเษก ระยะทางรวม 10.0 กิโลเมตร

ระยะที่ 3		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1.	ถนนพหลโยธินขาเข้าใกล้แยกลำลูกกา	1) จัดระเบียบการจอดรถแท็กซี่ รถตู้โดยสารและรถประจำทางด้วยการแยกจุดจอด (ปรับปรุงทางเท้า ติดตั้งป้ายจราจรและจัดทำเครื่องหมายจราจรบน พื้นทางบริเวณจุดจอดต่าง ๆ)	ทล., ขบ. , ขสมก., สน.ดอนเมือง. สน.สายไหม	ยังไม่มีการดำเนินการ
2.	ทางม้าลายใกล้ตลาดสดแยกลำลูกกา	1) ยกเลิกทางม้าลาย และก่อสร้างสะพานคนเดินข้ามทดแทนที่ตำแหน่งเดิม	ทล.	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 7 ถนนลำลูกกา จากแยกถนนพหลโยธินถึงแยกถนนกาญจนาภิเษก ระยะทางรวม 10.0 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 3		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
3.	ทางแยกเข้าวัดลาดสนุ่น (ถนนแนวมาลี)	1) ปรับปรุงขอบทางเท้าและเกาะกลาง พร้อมทั้งจัดแบ่งช่องจราจรบริเวณทางแยก เพื่อให้รถในถนนแนวมาลีแล่นตรงเข้าถนนลำลูกกาได้	ทล., สภ.คูคต	ยังไม่มีการดำเนินการ
4.	แยกฟ้าคราม (ถนนลำลูกกา-ซอยลำลูกกา 11)	1) ปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก พร้อมติดตั้ง Detector สำหรับรถเลี้ยวขวาเข้าถนนฟ้าคราม	สภ.คูคต เทศบาลลำสามแก้ว	ยังไม่มีการดำเนินการ
5.	ทางแยกถนนลำลูกกา – ซอยลำลูกกา 19-21	1) เปิดเกาะกลางบริเวณปากซอยลำลูกกา 21 และติดตั้งสัญญาณไฟจราจรควบคุมเป็นทางแยก	ทล., สภ.คูคต, เทศบาลคูคต	ยังไม่มีการดำเนินการ
6.	ทางแยกซอยไสวประชาราษฎร์ - ซอยลำลูกกา 32	1) ยกแผงคอนกรีตที่กั้นบริเวณเกาะกลางตรงปากซอยทั้ง 2 แห่งออก ปรับปรุงเกาะกลาง ติดตั้ง ปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรควบคุมทางแยกและจัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง	ทล., สภ.คูคต	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 8 ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง จากแยกถนนสุขุมวิทถึงสะพานข้ามคลองหัวตะเข้ ระยะทางรวม 19.5 กิโลเมตร

ระยะที่ 3		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1.	ช่วงจากแยกอ่อนนุชถึงแยกสวนหลวง	1) จัดทำเกาะสีพร้อมติดตั้งหมุดสะท้อนแสงตลอดแนวเส้นทาง (ขนาดกว้าง 0.50 เมตร ยาวประมาณ 5.5 กิโลเมตร)	กทม.(สจส.) บชน.	ยังไม่มีการดำเนินการ
2.	ตลอดเส้นทาง	1) ติดตั้งป้ายจราจร/เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางทดแทนของเดิมที่ชำรุดเสียหายและลบเลือน	กทม.(สจส.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
3.	แยกอ่อนนุช	1) ยกเลิกทางม้าลาย และก่อสร้างสะพานคนเดินข้ามแทนพร้อมทั้งเชื่อมต่อกับสะพานคนเดินข้ามเดิมด้านถนนสุขุมวิท	กทม. (สจส.,สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
4.	ทางม้าลายบริเวณตลาดสดอ่อนนุช	1) จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและติดตั้งสัญญาณไฟกะพริบทางข้าม/ติดตั้งรั้วกั้นริมทางเท้าเพิ่มเติม	กทม.(สจส.)	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 8 ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง จากแยกถนนสุขุมวิทถึงสะพานข้ามคลองหัวตะเข้ ระยะทางรวม 19.5 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 3		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
5.	แยกซอยอ่อนนุช 46	1) ติดตั้งป้ายห้ามเลี้ยวขวาจากซอยอ่อนนุช 46 และจัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้ชัดเจน	กทม.(สจส.) บชน.	ยังไม่มีการดำเนินการ
6.	แยกซอยอ่อนนุช 39	1) ติดตั้งป้ายห้ามเลี้ยวขวาจากซอยอ่อนนุช 39 และป้ายแนะนำให้ไปกลับรถใต้สะพานฯ พร้อมทั้งจัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้ชัดเจน	กทม.(สจส.) บชน.	ยังไม่มีการดำเนินการ
7.	ทางม้าลายปากซอยอ่อนนุช 57	1) เปิดเกาะกลางถนนใกล้ทางข้ามทั้ง 2 ด้าน เพื่อใช้เป็นจุดกลับรถที่ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร ยกเลิกจุดกลับรถที่ซอยอ่อนนุช 59 และซอยอ่อนนุช 76	กทม. (สจส., สนย.) บชน.	ยังไม่มีการดำเนินการ
8	ปากซอยอ่อนนุช 71	1) จัดทำเกาะสีและติดตั้งหมุดสะท้อนแสงบริเวณปากซอยอ่อนนุช 71 เพื่อป้องกันการขับรถสวนทิศทางฝ่าฝืนกฎจราจร	กทม.(สจส.) บชน.	ยังไม่มีการดำเนินการ
9.	แยกถนนฉลองกรุง - ถนนลาดกระบัง	1) ปาดทางเท้าหัวมุมทางแยกเพื่อเพิ่มรัศมีวงเลี้ยว และจัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง	กทม. (สจส.,สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
10.	แยกโรงพยาบาลลาดกระบัง	1) ติดตั้งป้ายจราจร/จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเพิ่มเติม 2) ติดตั้งลูปดีเทคเตอร์ และปรับปรุงอุปกรณ์/ระบบสัญญาณไฟจราจร เพื่อใช้ควบคุมทางแยก	กทม. (สจส., สนย.) บชน.	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ
11.	แยกซอยลาดกระบัง 54	1) เปิดเกาะกลางปากซอยลาดกระบัง 54 เพื่อปรับปรุงเป็นทางแยก 2) ติดตั้งดีเทคเตอร์ รวมทั้งอุปกรณ์สัญญาณไฟจราจร เพื่อใช้ควบคุมทางแยก	กทม.(สจส.) บชน.	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ
12.	แยก Access C	1) แก้ไขปรับปรุงป้ายคร่อมถนนก่อนเข้าสู่ทางแยก จำนวน 2 ป้าย และติดตั้งป้ายแนะนำล่วงหน้าเพิ่มเติมอีก 2 ป้าย พร้อมทั้งแก้ไขเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้สอดคล้องกัน	กทม. (สจส., สนย.) บชน.	ดำเนินการแล้ว

ตารางที่ 9 ถนนพระรามที่ 4 จากแยกหัวลำโพงถึงแยกพระโขนง ระยะทางรวม 9.0 กิโลเมตร

ระยะที่ 3		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1.	ทางแยกสะพานเหลือง	1) ปรับปรุงเกาะกลางถนนพระรามที่ 4 และจัดทำช่องจราจรสำหรับรอเลี้ยวขวาเพิ่มเติม จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง	กทม. (สจส., สนย.) บชน.	ยังไม่มีการดำเนินการ
2.	ทางแยกอังรีดูนังต์	1) ลดขนาดทางเท้าด้านพระรามที่ 4 ขาออก และจัดทำเป็นช่อง “เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด” รวมทั้งรื้อถอน ย้าย ป้ายและสาธารณูปโภคที่เป็นอุปสรรค	กทม. (สจส.,สนย.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
3.	ทางแยกเกษมราษฎร์	1) ติดตั้งอุปกรณ์สัญญาณไฟเพิ่มเติมปากซอยอรรถกวี และปรับปรุงจังหวะสัญญาณไฟจราจรทางแยกเกษมราษฎร์ ติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิดปากซอยอรรถกวี	กทม. (สจส., สนย.) บชน.	ยังไม่มีการดำเนินการ
4.	ทางแยกคลองเตยและทางแยกรัชดา - พระราม 4	1) ยกเลิกสัญญาณไฟจราจรทางแยกคลองเตย เปิดเกาะกลางถนนสุนทรโกษา เพื่อจัดทำเป็นจุดกลับรถ จัดทำเกาะสีและเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง ติดตั้งป้ายจราจรเพิ่มเติม	กทม. (สจส., สนย.) บชน.	ยังไม่มีการดำเนินการ
5.	ถนนพระรามที่ 4 (แยกหัวลำโพง – แยกพระโขนง)	1) ติดตั้ง ปรับปรุงป้ายจราจร และเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง ทดแทนของเดิมที่ชำรุดเสียหายลบเลือน ไม่ชัดเจน	กทม.(สจส.)	ดำเนินการแล้ว

ตารางที่ 10 ถนนรัชดาภิเษก จากแยกถนนพระราม 7 ถึงแยกพระราม 9 ระยะทางรวม 15.0 กิโลเมตร

ระยะที่ 3		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1.	ทางแยกวงศ์สว่าง	1) ย้ายป้ายรถประจำทางบนถนนกรุงเทพนนท์ขาออกไปประมาณ 30 เมตร และจัดทำช่องเว้าสำหรับรถประจำทาง 2) จัดทำช่องเว้าสำหรับรถประจำทางบนถนนรัชดาขาออก หน้าห้างบิ๊กซีวงศ์สว่าง พร้อมทั้งขยายผิวจราจรด้วยการลดขนาดเกาะกลางใต้สะพานลอย จากจุดกลับรถจนสุดเขตป้ายหยุดรถประจำทาง และจัดทำทางรถออกใหม่หลังป้ายรถประจำทาง	ขบ., ขสมก., กทม. (สจส., สนย.) กทม. (สจส., สนย.) ขสมก., บชน., เจ้าของพื้นที่จอดรถของห้างและร้านค้าในพื้นที่	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 10 ถนนรัชดาภิเษก จากแยกถนนพระราม 7 ถึงแยกพระราม 9 ระยะทางรวม 15.0 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 3		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
2.	ตลอดเส้นทาง	1) ปรับปรุง แก้ไข ติดตั้งป้ายจราจร และเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเพิ่มเติม ทดแทนของเดิมที่ชำรุดเสียหาย และลบเลือนไม่ชัดเจน	กทม.(สจส.) บชน.	ดำเนินการแล้ว
3.	ทางแยกประชานุกูล	1) จัดแบ่งช่องทาง (channelization) บนถนนรัชดาภิเษกขาเข้าและขาออก บริเวณจุดเชื่อมกับทางลงทางด่วนศรีรัชด้วยเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง 2) ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรควบคุมจุดตัดระหว่างทางลงทางด่วนกับถนนรัชดาภิเษกขาออกก่อนถึงทางแยก	กทม.(สจส.) บชน.	ดำเนินการแล้ว ยังไม่ได้ดำเนินการ
4.	ทางแยกต่างระดับรัชวิภา	1) จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง บนถนนรัชดาภิเษกทั้งขาเข้าและขาออกบริเวณจุดเชื่อมเข้า (merging) และจุดแยกออก (diverging) 2) ติดตั้งป้ายจราจรเพิ่มเติมให้ชัดเจน แก้ไขข้อความบนป้ายแนะนำเส้นทางด้านรัชดาภิเษกขาเข้าจาก “ลาดพร้าว” เป็น “ห้าแยกลาดพร้าว”	กทม.(สจส.) บชน.	ดำเนินการแล้ว ดำเนินการแล้ว
5.	ทางแยกรัชโยธิน	1) จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณเชิงสะพานขาขึ้นทั้งสองด้านให้ชัดเจน และติดตั้งเสาจราจรล้มลุกเพิ่มเติมเป็นระยะประมาณ 30 เมตร เพื่อลดปัญหาการเบียดแย่งช่องทางกันบริเวณเชิงสะพาน 2) ปรับปรุงแก้ไขระบบไฟส่องสว่างใต้สะพานลอยข้ามทางแยก	กทม.(สจส.) บชน.	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ
6.	ทางโค้งหน้าสำนักงานอัยการสูงสุด	1) จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางลักษณะพิเศษ เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้มองเห็นอย่างชัดเจนและชะลอความเร็วลง	กฟน.	ยังไม่มีการดำเนินการ
7.	ทางแยกรัชดา - ลาดพร้าว	1) ติดตั้งป้ายแนะนำการใช้ช่องทางเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดจำนวน 2 ป้าย บนถนนรัชดาภิเษกขาเข้าก่อนถึงทางแยก	กทม.(สจส.)	ดำเนินการแล้ว

ตารางที่ 10 ถนนรัชดาภิเษก จากแยกถนนพระราม 7 ถึงแยกพระราม 9 ระยะทางรวม 15.0 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 3		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
8.	ทางแยกห้วยขวาง	1) ย้ายป้ายหยุดรถประจำทางใกล้ทางแยกบนถนนรัชดาภิเษกขาเข้า 1 ไปอยู่ที่ตำแหน่งใหม่ก่อนถึงทางแยกไปประมาณ 200 เมตร พร้อมทั้งก่อสร้างศาลาที่พักผู้โดยสารรถประจำทาง	กทม.(สจส.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
9.	จุดกลับรถหน้าสถานีรถไฟฟ้ามหานครสถานีพระราม 9	1) ติดตั้งอุปกรณ์สัญญาณไฟจราจรควบคุมบริเวณจุดกลับรถใกล้ทางแยกพระราม 9 และปรับปรุงจังหวะสัญญาณไฟที่ทางแยกพระราม 9 ให้สอดคล้องและสัมพันธ์กัน พร้อมทั้งจัดทำจุดจอดรถแท็กซี่แห่งใหม่	ขบ., ขสมก., กทม.(สจส.) บชน.	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 11 ถนนลาดพร้าว เริ่มจากปากทางลาดพร้าวไปสิ้นสุดที่สี่แยกบางกะปิ (ถนนนวมินทร์-ถนนพ่วงศิริ) ระยะทางประมาณ 11 กิโลเมตร

ระยะที่ 4		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1.	จุดกลับรถปากซอยลาดพร้าว 15	1) เพิ่มความยาวเกาะกลางถนนลาดพร้าว 25 เมตร 2) ติดตั้งป้าย/ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง	(สนย.) กทม. (สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ
2.	แยกรัชดา - ลาดพร้าว	1) ติดตั้ง/ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณทางแยก 2) ติดตั้งป้ายแนะนำการใช้ช่องทางบนสะพานคนเดินข้าม	(สจส.) กทม. (สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ
3.	แยกลาดพร้าว 71 ใกล้แยกถนนประดิษฐ์มนูธรรม	1) ปิดเกาะกลางปากซอยลาดพร้าว 71 2) ติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทาง 4 ด้าน (เหนือผิวจราจร)	(สนย.) กทม. (สจส.) กทม.	ดำเนินการแล้ว ดำเนินการแล้ว
4.	จุดกลับรถใกล้ซอยลาดพร้าว 55/2	1) ติดตั้งดีเทคเตอร์/ปรับปรุงจังหวะสัญญาณไฟจราจร	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
5.	แยกจันทิมา (ซอยลาดพร้าว 80)	1) เพิ่มความยาวช่องรอกลับรถที่ทางแยกระยะทาง 100 เมตร	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
6.	หน้าห้างบิ๊กซีลาดพร้าวและฝั่งตรงข้ามห้างฯ	1) ติดตั้งระบบแจ้งข้อมูลความต้องการใช้บริการรถแท็กซี่หน้าห้างฯ 2) ปาดมุมทางเท้าปากซอยลาดพร้าว 81 และซอยลาดพร้าว 97 3) ย้ายเสาไฟฟ้าบริเวณปากซอย 2 ต้น	(สจส.) กทม. (สนย.) กทม. กฟน.	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 11 ถนนลาดพร้าว เริ่มจากปากทางลาดพร้าวไปสิ้นสุดที่สี่แยกบางกะปิ (ถนนนวมินทร์-ถนนพ่วงศิริ) ระยะทางประมาณ 11 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 4		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
7.	แยกซอยลาดพร้าว 112	1) ปรับปรุงเกาะกลางและจุดกลับรถใกล้ทางแยก	(สนย.) กทม.	ดำเนินการแล้ว
		2) ติดตั้งอุปกรณ์สัญญาณไฟจราจรเพิ่มเติมและปรับปรุงแก้ไขจังหวะสัญญาณไฟจราจร	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		3) ปรับลดขนาดทางเท้า เพื่อเพิ่มรัศมีวงเลี้ยว	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		4) ปรับปรุงติดตั้งป้าย/เครื่องหมายจราจรบริเวณทางแยก	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		5) ติดตั้งรั้วเหล็กยึดบริเวณปากซอยลาดพร้าว 110	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
8.	แยกซอยลาดพร้าว 101	1) ติดตั้งป้ายจราจรเพิ่มเติม	สจส., สนย.	ดำเนินการแล้ว
		2) ปรับปรุงป้าย/เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณทางแยก	(สจส.) กทม.	ดำเนินการแล้ว
9.	พื้นที่ย่านบางกะปิ	1) ก่อสร้างทางเดินเท้าลอยฟ้า (Sky-Walk)	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) จัดทำทางเดินเท้าพร้อมหลังคาคลุมบนเกาะกลางซอยแฮปปี้แลนด์ 1	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		3) ก่อสร้างบันไดทางเชื่อมกับทางเดินเท้าลอยฟ้าที่แยกแฮปปี้แลนด์	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		4) ติดตั้งอุปกรณ์สัญญาณไฟสำหรับคนข้ามถนนบริเวณทางออกห้างเดอะมอลล์และปรับปรุงจังหวะสัญญาณไฟแยกแฮปปี้แลนด์	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		5) ปรับปรุงป้าย/เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณทางแยก	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		6) ปรับปรุงภูมิทัศน์/สิ่งแวดล้อมด้านการจราจร ปรับปรุงทางเท้า/ศาลาที่พักผู้โดยสารรถประจำทาง - หน้าห้างน้อมจิตต์ - หน้าห้างเดอะมอลล์	สจส., สนย. กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
10.	จุดกลับรถใกล้ซอยลาดพร้าว 93	1) ติดตั้งดีเทคเตอร์/ปรับปรุงจังหวะสัญญาณไฟจราจร	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
11.	จุดกลับรถใกล้ซอยลาดพร้าว 103	1) ติดตั้งดีเทคเตอร์/ปรับปรุงจังหวะสัญญาณไฟจราจร	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
12.	แยกซอยมหาดไทย (ลาดพร้าว 122)	1) เพิ่มความยาวช่องรอกลับรถที่ทางแยกระยะทาง 80 เมตร	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 11 ถนนลาดพร้าว เริ่มจากปากทางลาดพร้าวไปสิ้นสุดที่สี่แยกบางกะปิ (ถนนนวมินทร์-ถนนพ่วงศิริ) ระยะทางประมาณ 11 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 4		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
13.	แยกโชคชัย 4 แยกเกตุนุช (ซอยลาดพร้าว 64) แยกซอยมหาดไทย (ลาดพร้าว 122) แยกซอยลาดพร้าว 101	1) ติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิดเพื่อสังเกตสภาพจราจรบริเวณทางแยก จำนวน 4 ทางแยก	(สจส.) กทม. (สจส.) กทม. (สจส.) กทม. (สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 12 ถนนเพชรเกษม เริ่มต้นจากวงเวียนใหญ่ผ่านแยกท่าพระไปสิ้นสุดที่แยกสาครเกษม (จุดตัดถนนพุทธมณฑลสาย 4) ระยะทางประมาณ 16 กิโลเมตร

ระยะที่ 4		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1.	จุดกลับรถต่างๆ ในเส้นทางวงเวียนใหญ่ถึงแยกสาครเกษม	1) ติดตั้งป้ายห้ามกลับรถบนเกาะกลางถนนบริเวณ - จุดกลับรถเข้าเมืองซอยเพชรเกษม 28, 42 และ 98 - จุดกลับรถออกเมืองซอยเพชรเกษม 94 2) ติดตั้งป้ายแนะนำจุดกลับรถ (แบบแขวน) ก่อนถึงจุดกลับรถแต่ละแห่งในเส้นทาง จำนวน 27 ป้าย 3) ปาดเกาะกลางเพื่อจัดทำ/เพิ่มความยาวช่องรอเลี้ยวกลับ (pocket lane) บริเวณจุดกลับรถต่างๆ จำนวน 6 แห่ง	(สจส.) กทม. (สจส.) กทม. (สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ
2.	วงเวียนใหญ่ถึงแยกท่าพระ	1) ติดตั้งอุปกรณ์สัญญาณไฟแบ่งช่องจราจรบนสะพานคนเดินข้าม จำนวน 5 แห่ง 2) ก่อสร้างโครงเหล็กคร่อมผิวจราจรบนสะพานเนาวจำเนียร พร้อมติดตั้งอุปกรณ์สัญญาณไฟแบ่งช่องจราจร 3) ติดตั้งเครื่องควบคุมพร้อมทั้งอุปกรณ์เชื่อมโยงสัญญาณ 4) ติดตั้งป้ายแนะนำการใช้ช่องทางพิเศษ	(สจส.) กทม. (สนย.) กทม. (สจส.) กทม. (สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 12 ถนนเพชรเกษม เริ่มต้นจากวงเวียนใหญ่ผ่านแยกท่าพระไปสิ้นสุดที่แยกสาครเกษม (จุดตัดถนนพุทธมณฑลสาย 4) ระยะทางประมาณ 16 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 4		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
3.	แยกบางยี่เรือ	1) ปรับปรุงทางแยกพร้อมทั้งเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ติดตั้งป้ายแนะนำการใช้ช่องทางพิเศษบริเวณทางแยก	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		3) ขยาย/ปรับปรุงผิวจราจรช่วงก่อนและหลังการกลับรถใต้สะพานเนาวจำเนียร	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		4) ติดตั้งป้ายจำกัดความสูงของรถบริเวณทางแยกก่อนเข้าสู่ทางลอดใต้สะพานเนาวจำเนียร	(สจส.) กทม.	ดำเนินการแล้ว
4.	หน้าโรงเรียนประสาทวิทยาอนุชน	1) ขยาย/ปรับปรุง ทางเท้าหน้าโรงเรียนฯ ให้กว้าง 1.50 เมตร	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง ช่วงหน้าโรงเรียนให้สอดคล้องกับการปรับปรุง/ขยายผิวทางเท้า	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
5.	ทางแยกเพชรราชพฤกษ์	1) ปาดเกาะกลางเพื่อจัดทำเป็นช่องเว้า (pocket lane) ความยาว 100 เมตร สำหรับรอเลี้ยวกลับรถ	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ปรับลดขนาดเกาะและจัดทำเป็นผิวจราจรบริเวณขาออกจากทางแยกด้านทิศเหนือ พื้นที่ประมาณ 10 ตารางเมตร	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		3) จัดทำผิวจราจรชนิดเพิ่มแรงเสียดทาน ช่วงทางลาดลงพื้นที่ประมาณ 1,500 ตารางเมตร	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		4) ปรับปรุง/จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณทางแยกให้สอดคล้องกับข้อเสนอแนะ	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		5) ติดตั้งป้ายจราจรบริเวณทางแยกตามข้อเสนอแนะ	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
6.	หน้าห้างฟิวเจอร์พาร์คบางแค	1) ปาดทางเท้าบริเวณหน้าห้างฟิวเจอร์พาร์คบางแค เพื่อจัดทำเป็นจุดจอดแท็กซี่ ขนาด 2 เมตร x 20 เมตร	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
7.	แยกพุทธมณฑลสาย 1	1) จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง/ติดตั้งป้ายจราจร บริเวณทางแยกตามข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไข	สจส., สนย.	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 12 ถนนเพชรเกษม เริ่มต้นจากวงเวียนใหญ่ผ่านแยกท่าพระไปสิ้นสุดที่แยกสาครเกษม (จุดตัดถนนพุทธมณฑลสาย 4) ระยะทางประมาณ 16 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 4		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
8.	หน้าตลาดบางแค	1) จัดทำหลังคาคลุมร้านค้าแผงลอยหน้าตลาดตลอดแนว 2) ติดตั้งป้ายแนะนำ/ป้ายจราจรเพิ่มเติม	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
9.	จุดกลับรถปากซอยเพชรเกษม 70	1) ตัดเกาะ/ปรับปรุงผิวจราจรบริเวณจุดกลับรถแห่งใหม่ และบริเวณที่จัดทำเป็นช่องเว้าเพิ่มเติม 2) ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณจุดกลับรถ 3) จัดทำ/ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณจุดกลับรถ และในซอยให้สอดคล้องกับข้อเสนอแนะ	(สนย.) กทม. (สจส.) กทม. (สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ
10	ทางแยกเพชรกาญจนาฝั่งเหนือ (ห้างเดอะมอลล์บางแค)	1) ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพิ่มเติมบริเวณทางเข้าห้างฯ และเชื่อมโยงเข้ากับเครื่องควบคุมสัญญาณไฟเดิมที่ทางแยก พร้อมทั้งจัดจังหวะสัญญาณไฟใหม่ตามข้อเสนอแนะ 2) ปรับปรุง/แก้ไขเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้สอดคล้องกับข้อเสนอแนะ 3) ติดตั้ง/ปรับปรุงแก้ไขป้ายแนะนำการใช้ช่องทางบนสะพานคนเดินข้ามด้านถนนเพชรเกษมขาเข้า และบนโครงเหล็กคร่อมผิวจราจรด้านถนนกาญจนาภิเษกฝั่งเหนือ 4) ติดตั้งป้ายชนิดแขวนบอกทิศทางการจราจรบนถนนเพชรเกษมขาออกเมืองก่อนถึงทางแยก 5) ปรับปรุงทางเท้าด้านในใกล้ทางเข้าห้างฯ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่คนเดินเท้า	(สจส.) กทม. (สจส.) กทม. (สจส.) กทม. (สจส.) กทม. (สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ
11	ทางแยกเพชรกาญจนา ฝั่งใต้ (แยกวีเหลี่ยม)	1) ปรับปรุง/แก้ไขจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยกให้เหมาะสมและสัมพันธ์กัน	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
12	ทางแยกพุทธมณฑลสาย 2	1) ปาดเกาะกลางเป็นช่องเว้าและปรับปรุงเป็นผิวจราจรขนาดกว้าง 3.0 เมตร ยาว 200 เมตร 2) จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณทางแยก 3) ติดตั้งป้ายจราจรเพิ่มเติมที่ทางแยกตามข้อเสนอแนะ	(สนย.) กทม. (สจส.) กทม. (สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 12 ถนนเพชรเกษม เริ่มต้นจากวงเวียนใหญ่ผ่านแยกท่าพระไปสิ้นสุดที่แยกสาครเกษม (จุดตัดถนนพุทธมณฑลสาย 4) ระยะทางประมาณ 16 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 4		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
13	ทางแยกหมู่บ้านเศรษฐกิจ	1) ตัดเกาะกลาง/ปรับปรุงผิวจราจรเป็นจุดกลับรถแห่งใหม่ ขนาดกว้าง 12 เมตร พร้อมทั้งจัดทำช่องเว้าสำหรับรอเลี้ยวขนาดกว้าง 3.0 เมตร ยาว 70 เมตร	(สนย.) กทม.	ดำเนินการแล้ว
		2) จัดทำเครื่องหมายจราจรบริเวณทางแยกและจุดกลับรถรวมทั้งติดตั้งป้ายจราจรเพิ่มเติมตามข้อเสนอแนะ	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		3) ปรับปรุงจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
14	ทางแยกซอยเพชรเกษม 69	1) ปาดทางเท้าริมถนนเพชรเกษมขาออกเมืองเพิ่มเติมระยะ 30 เมตร และปรับปรุงเป็นผิวจราจรสำหรับรถเลี้ยวซ้ายเข้าซอย	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ปรับปรุงแก้ไข/จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณทางแยกให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะ	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		3) จัดทำเครื่องหมายจราจรบนขอบทาง (ขาว - แดง) ช่วงต้นซอยเพชรเกษม 69 ความยาว 50 เมตร จากทางแยก	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
15	ทางแยกพุทธมณฑลสาย 3	1) ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง และติดตั้งป้ายจราจรบริเวณทางแยกตามข้อเสนอแนะ	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
16	จุดกลับรถซอยเพชรเกษม 116	1) ปรับปรุงแก้ไขเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณจุดกลับรถ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายแบบแขวนแนะนำการใช้ช่องทาง	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ปาดเกาะกลาง/จัดทำช่องเว้า และปรับเป็นผิวจราจรขนาด 3.0 เมตร x 150 เมตร ทั้งด้านขาเข้าและขาออก	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		3) ปาดทางเท้าทั้งสองฝั่ง ขนาด 2.50 เมตร x 20.0 เมตร	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		4) ปรับปรุงอุปกรณ์/จังหวะสัญญาณไฟจราจร	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 12 ถนนเพชรเกษม เริ่มต้นจากวงเวียนใหญ่ผ่านแยกท่าพระไปสิ้นสุดที่แยกสาครเกษม (จุดตัดถนนพุทธมณฑลสาย 4) ระยะทางประมาณ 16 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 4		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
17	พื้นที่ข้างทางริมถนนเพชรเกษมช่วงแยกถนนพุทธมณฑลสาย 3 ถึงแยกสาครเกษม	1) ปาดเกาะและปรับปรุงเป็นผิวจราจร ขนาดกว้าง 3.50 เมตร ระยะทางยาว 3 กิโลเมตร	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ปรับปรุงทางเท้าช่วงที่เป็นทางจักรยานและทางเดินเท้า	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		3) จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง/ติดตั้งป้ายจราจรตามข้อเสนอแนะ	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 13 ถนนพหลโยธิน จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ ระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร

ระยะที่ 4		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1.	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	1) จัดทำ Sky Walk ให้ครบรอบอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ พร้อมทางขึ้นทางลงให้เป็นระบบต่อเนื่องกับป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางรอบอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
2.	ทางขึ้นลงทางด่วนด่านอนุสาวรีย์ (ฝั่งขาเข้า)	1) ใช้ตำรวจอำนวยการจราจร โดยกั้นจังหวะรถที่ลงจากทางด่วนและรถที่เข้าสู่ทางแยกอนุสาวรีย์สมรภูมิให้เหมาะสม	สน.พญาไท	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ปาดหัวเกาะมุมเลี้ยวที่ทางออกถนนด้านใต้ทางด่วน	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
3.	ทางขึ้นลงทางด่วนด่านอนุสาวรีย์ (ฝั่งขาออก)	1) ติดตั้งรั้ว และป้ายห้ามจอด	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
4.	จุดกลับรถหน้า ททบ.5	1) ติดตั้งป้ายห้ามกลับรถที่จุดกลับรถฝั่งพหลโยธินขาเข้า	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ติดตั้งป้ายจุดกลับรถแบบแขวนที่ระยะก่อนถึงจุดกลับรถ 100 เมตร	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
5.	จุดกลับรถหน้าพหลโยธินซอย 3	1) ติดตั้งป้ายห้ามกลับรถที่จุดกลับรถฝั่งพหลโยธินขาเข้า	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
6.	จุดกลับรถหน้ากองพันทหารม้าที่ 2 รักษาพระองค์	1) ติดตั้งป้ายห้ามกลับรถที่จุดกลับรถฝั่งพหลโยธินขาออก	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ติดตั้งป้ายจุดกลับรถแบบแขวนที่ระยะก่อนถึงจุดกลับรถ 100 เมตร	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 13 ถนนพหลโยธิน จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ ระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 4		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
7.	แยกพหลโยธิน ซอย 5	1) ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนจัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจอาสาจราจร อำนวยการจราจรไม่ให้ท้ายแถวจากซอยพหลโยธินซอย 5 กีดขวางการจราจรบนถนนพหลโยธิน	สน.บางซื่อ	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ในช่วงนอกเวลาชั่วโมงเร่งด่วนเปิดใช้สัญญาณไฟจราจรที่ติดตั้งอยู่เดิม	สน.บางซื่อ	ยังไม่มีการดำเนินการ
		3) ติดตั้งป้ายเตือนทางแยกสัญญาณไฟให้ชัดเจน	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
8.	จุดกลับรถหน้า SME BANK	1) ติดตั้งป้ายห้ามกลับรถที่จุดกลับรถฝั่งพหลโยธินขาเข้า	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
9.	จุดกลับรถหน้าธนาคารกสิกรไทย	1) ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนจัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจอาสาจราจร อำนวยการจราจรไม่ให้ท้ายแถวจากซอยพหลโยธินซอย 5 กีดขวางการจราจรบนถนนพหลโยธิน	สน.บางซื่อ	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ติดตั้งป้ายจุดกลับรถแบบแขวนที่ระยะก่อนถึงจุดกลับรถ 100 เมตร	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
10.	จุดกลับรถหน้าพหลโยธินซอย 8	1) ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนจัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจอาสาจราจร อำนวยการจราจรไม่ให้ท้ายแถวจากซอยพหลโยธินซอย 5 กีดขวางการจราจรบนถนนพหลโยธิน	สน.บางซื่อ	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ติดตั้งป้ายจุดกลับรถแบบแขวนที่ระยะก่อนถึงจุดกลับรถ 100 เมตร	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
11.	จุดกลับรถหน้าพหลโยธินซอย 10	1) ปรับปรุงเป็นเกาะกลางถนนเพื่อปิดจุดกลับรถอย่างถาวร	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
12.	แยกสะพานควาย	1) ปรับปรุงทางข้ามบริเวณหน้าบิ๊กซี โดยทำการยุบรวมทางม้าลายทั้งสองจุดในปัจจุบัน ซึ่งอยู่ในระยะใกล้เคียงกัน ให้เหลือจุดข้ามเพียงจุดเดียว	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ติดตั้งหลักนำทางชนิดอ่อนตัวด้านถนนประดิพัทธ์ จากทางแยกถึงปากซอยประดิพัทธ์ 25 และปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเป็นเกาะสีให้มีช่องสำหรับรอเลี้ยวเข้าซอย 23	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		3) จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางที่ทางแยกให้ชัดเจนตามมาตรฐาน	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 13 ถนนพหลโยธิน จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ ระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 4		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
13.	แยกกำแพงเพชร	1) ติดตั้งป้ายจราจร แนะนำการใช้ช่องทางและทิศทางการจัดการจราจรที่ทางแยกให้ชัดเจน เพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบก่อนถึงทางแยก 2) ติดตั้งป้ายเตือน และเส้นเหลืองทแยงที่ปากซอยสนั่น	(สจส.) กทม. (สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ ดำเนินการแล้ว
14.	หน้าสวนจตุจักร	1) จัดระเบียบการหยุดและจอดรถรับส่งผู้โดยสารของรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถตู้โดยสาร และรถแท็กซี่ 2) จัดทำทางเดินลอยฟ้า (Sky Walk) เชื่อมจากสถานีรถไฟฟ้า BTS ไปยังสะพานคนเดินข้ามหน้ากรมการขนส่งทางบก	(สจส.) กทม. (สนย.) กทม.	ดำเนินการแล้ว ยังไม่มีการดำเนินการ
15.	หน้าหมอชิต	ปรับเพิ่มพื้นที่สำหรับหยุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารบนถนนพหลโยธินขาเข้า โดยมีรายละเอียดดังนี้ 1) ปาดทางเท้าเพิ่มช่องจราจรสำหรับรถหยุดรับ-ส่ง 2) ทำหลังคาทางเดินเท้าเชื่อมต่อกับทางขึ้นลงรถไฟฟ้า พร้อมติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างตลอดแนว 3) ปรับปรุงสีผิวจราจรช่องจราจรสำหรับหยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร 4) ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง 5) ย้ายสาธารณูปโภค (ไฟฟ้า, ตู้ไปรษณีย์, ตู้โทรศัพท์, ป้าย แผนที่ เป็นต้น)	(สนย.) กทม. (สนย.) กทม. (สนย.) กทม. (สจส.) กทม. (สจส., สนย.) บีทีเอส ทีโอที กฟน. ปณท.	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ
16.	หน้าธนาคารทหารไทย (ฝั่งขาเข้า)	1) ปรับปรุงลักษณะหัวเกาะ และร่นระยะหัวเกาะที่ยื่นออกจากเสาของสะพานลอยจากเดิม 16.45 เมตร เป็น 6.00 เมตร 2) ตีเส้นจราจรเป็นเกาะสี 3) ตีเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่ จากเดิม 6 ช่องจราจร เป็น 7 ช่องจราจร 4) จัดทำช่องจราจรเฉพาะสำหรับรถโดยสารประจำทาง	(สนย.) กทม. (สจส.) กทม. (สจส.) กทม. (สจส.) กทม.	ดำเนินการแล้ว ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ
17.	แยกลาดพร้าว	1) ปิดจุดกลับรถในทิศทางที่รถไป ปตท. กระทรวงพลังงาน	ทล.	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 13 ถนนพหลโยธิน จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ ระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 4		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
18.	หน้าเซ็นทรัลลาดพร้าว (ฝั่งมุ่งทางแยกรัชโยธิน)	1) ติดตั้งป้ายแนะนำคร่อมผิวจราจร "ช่องทางเฉพาะรถประจำทาง" บริเวณช่องสำหรับรถโดยสารประจำทางมุ่งถนนลาดพร้าว เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนในระยะที่ปลอดภัย	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) เพิ่มความกว้างของช่องจราจร ทิศทางมุ่งถนนลาดพร้าว อีก 1.0 เมตร โดยทำการปาดพื้นที่เกาะกลางที่กั้นระหว่างช่องรถประจำทางและรถยนต์ เพื่อให้ผู้ขับขี่รถยนต์สามารถเลี้ยวได้อย่างสะดวกยิ่งขึ้น	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		3) ลบข้อความ "TAXI" บนพื้นทางออก และทาสีข้อความ "BUS" ให้ชัดเจน	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		4) ติดตั้งรั้วถาวรบริเวณเกาะกลางระหว่างช่องรถโดยสารประจำทางกับรถยนต์ด้านถนนพหลโยธินต่อเนื่องจนถึงบริเวณหน้าโรงเรียนหอวัง และบริเวณถนนหอวังด้านข้างห้างเซ็นทรัลตามแนวรั้วเดิม	(สนย.) กทม.	มีการนำแท่งปูนมาวาง
		5) เจ้าหน้าที่ตำรวจเข้มงวดกวดขันรถแท็กซี่ที่จอดรับ-ส่งผู้โดยสารในบริเวณที่ห้ามจอด	สน.พหลโยธิน	ยังไม่มีการดำเนินการ
19.	แยกรัชโยธิน	1) ติดตั้งป้ายจราจรแนะนำการใช้ช่องทางบริเวณแยกรัชโยธินให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนทราบล่วงหน้าในระยะที่ปลอดภัย	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ยุบป้ายรถโดยสารประจำทางเดิม โดยกำหนดป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางใหม่บริเวณปากซอยพหลโยธิน 30	(สจส.) กทม. ขบ.	ดำเนินการแล้ว
		3) ติดตั้งป้ายห้ามหยุดตลอดเวลา บริเวณหน้าโรงภาพยนตร์เมเจอร์รัชโยธิน	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		4) ประสานโรงภาพยนตร์เมเจอร์รัชโยธิน ปรับพื้นที่รับ-ส่งผู้โดยสารสำหรับรถแท็กซี่ภายในพื้นที่โรงภาพยนตร์	เอกชน	ยังไม่มีการดำเนินการ
		5) ติดตั้งป้ายห้ามกลับรถบริเวณถนนพหลโยธินช่วงแยกรัชโยธินถึงเชิงสะพานข้ามแยกเกษตร	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		6) ทาสีเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางสำหรับคนข้ามถนนบริเวณทางแยก	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 13 ถนนพหลโยธิน จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ ระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 4		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
20.	แยกเกษตร	1) จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจอาสาจราจร อำนวยการจราจรและกวดขันไม่ให้มีการจอดรับส่งสินค้าบริเวณใกล้แยกเกษตร 2) ทาสีเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางสำหรับคนข้ามถนนบริเวณทางแยก	สน.บางเขน (สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ ดำเนินการแล้ว
21.	จุดกลับรถหน้าซอยพหลโยธิน 49	1) จัดวางเกาะกลางชั่วคราว เพื่อปิดจุดกลับรถบริเวณดังกล่าว	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
22.	จุดกลับรถหน้ามหาวิทยาลัยศรีปทุม	1) ติดตั้งป้ายห้ามกลับรถที่จุดกลับรถฝั่งพหลโยธินขาเข้า	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
23.	จุดกลับรถหน้าอู่รถโดยสารประจำทางบางเขน	1) จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจอาสาจราจร อำนวยการจราจรและกวดขันการจอดรับส่งผู้โดยสารบริเวณป้ายจอดรถโดยสารประจำทางวัดพระศรีมหาธาตุวรวิหาร 2) ติดตั้งป้ายห้ามกลับรถที่จุดกลับรถฝั่งพหลโยธินขาเข้า	สน.บางเขน (สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ
24.	จุดกลับรถหน้าซอยพหลโยธิน 48	1) ปรับพื้นที่เกาะกลางเป็นช่องจราจรสำหรับรอกลับรถ 2) จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง และติดตั้งป้ายจราจรบริเวณดังกล่าวใหม่ รายละเอียดตามข้อเสนอแนะ	(สนย.) กทม. (สจส.) กทม.	ดำเนินการแล้ว ยังไม่มีการดำเนินการ
25.	จุดกลับรถหน้าซอยพหลโยธิน 50	1) จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและติดตั้งป้ายจราจรบริเวณดังกล่าวใหม่ รายละเอียดตามข้อเสนอแนะ	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
26.	หน้าตลาดยิ่งเจริญ	1) จัดระเบียบการหยุด และจอดรถรับส่งผู้โดยสารของรถยนต์ส่วนบุคคล และรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งได้แก่ รถตู้ รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง รายละเอียดตามข้อเสนอแนะ 2) จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจอาสาจราจร อำนวยการจราจรและกวดขันการจอดรับส่งผู้โดยสารบริเวณป้ายจอดรถโดยสารประจำทางวัดพระศรีมหาธาตุวรวิหาร	(สจส.) กทม. สน.บางเขน	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 13 ถนนพหลโยธิน จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ ระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 4		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
27.	แยก คปอ.เดิม	1) ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณแยก คปอ.เดิม และจังหวะสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกให้สอดคล้องกับการปิดประตูเข้าออก กองทัพอากาศ	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
28.	ประตูฐานทัพอากาศแห่งใหม่ (พหลโยธิน กม 25.4)	1) แผนระยะสั้น ปรับกายภาพบริเวณตำแหน่งประตูเข้าออกกองทัพอากาศแห่งใหม่ (ถนนพหลโยธิน กม 25.4) เป็นสี่แยกสัญญาณไฟจราจร โดยออกแบบสัญญาณไฟจราจรรวมกับสัญญาณไฟจราจรที่ควบคุมแยกพหลโยธิน 54/4 ซึ่งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกัน	ทล.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) แผนระยะยาว จัดทำทางยกระดับรองรับปริมาณรถที่ออกจากประตูเข้าออกกองทัพอากาศแห่งใหม่ (ถนนพหลโยธิน กม. 25.4) ในทิศทางเลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนพหลโยธินขาเข้า	ทล.	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 14 ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน จากเชิงสะพานพระพุทธยอดฟ้าและเชิงสะพานพระปกเกล้า ฝั่งธนบุรี ผ่านวงเวียนใหญ่ไปสิ้นสุดที่แยกดาวคะนอง ระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร

ระยะที่ 4		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1.	เชิงสะพานพระพุทธยอดฟ้า (ขาออก)	1) ลดขนาดเกาะกลางจากเชิงสะพานพระพุทธยอดฟ้าจนถึงจุดบรรจบกับถนนประชาธิปก และปรับปรุงเป็นผิวจราจรระยะทาง 200 เมตร	ทช.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ปรับลดขนาดทางเท้าฝั่งถนนประชาธิปกขาออก เพื่อเพิ่มความกว้างของผิวจราจร ระยะทาง 50 เมตร	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		3) ก่อสร้างโครงเหล็กคร่อมผิวจราจร (gantry) เชิงสะพานพระพุทธยอดฟ้าบริเวณที่มีการปรับลดขนาดเกาะกลางเพื่อจัดทำเป็นผิวจราจร	(สนย.) กทม. ทช.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		4) ติดตั้งอุปกรณ์สัญญาณไฟควบคุมช่องเดินรถสลับทิศทางบน gantry เชิงสะพานพระพุทธยอดฟ้า (6 ชุด)	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		5) ติดตั้งป้าย/จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้สอดคล้องกับข้อเสนอแนะ	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 14 ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน จากเชิงสะพานพระพุทธยอดฟ้าและเชิงสะพานพระปกเกล้า ฝั่งธนบุรี ผ่านวงเวียนใหญ่ไปสิ้นสุดที่แยกดาวคะนอง ระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 4		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1.	เชิงสะพานพระพุทธยอดฟ้า (ขาออก) (ต่อ)	6) ติดตั้งอุปกรณ์สัญญาณไฟควบคุมช่องเดินรถสลับทิศทางบนสะพานคนเดินข้ามเชิงสะพานพระพุทธยอดฟ้าจนถึงวงเวียนใหญ่ จำนวน 5 แห่ง (แห่งละ 6 ชุด)	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
2.	หน้าโรงเรียนศึกษานารี	1) จัดพื้นที่สำหรับจอดรับ-ส่ง นักเรียนบนถนนอรุณอมรินทร์	(บชน.) กทม.	ดำเนินการแล้ว
3.	แยกบ้านแขก	1) ปรับแก้ลำดับการปล่อยจังหวะสัญญาณไฟจราจรอัตโนมัติและปรับเพิ่มช่วงเวลา Intergreen	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
4.	วงเวียนใหญ่	1) ติดตั้งป้ายจราจรบนสะพานคนเดินข้ามบริเวณหัวถนนอินทรพิทักษ์ พร้อมทั้งปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณจุดเชื่อมระหว่างช่องทางพิเศษด้านถนนอินทรพิทักษ์กับวงเวียนใหญ่ตามข้อเสนอแนะ 2) ปรับปรุงเกาะกลางหัวถนนประชาธิปก จัดทำเป็นช่องทางให้รถในวงเวียนใหญ่เลี้ยวเข้าช่องทางพิเศษ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายแนะนำ/รั้วเหล็กกั้นชนิดเลื่อนได้/จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางตามข้อเสนอแนะ	(สจส.) กทม. (สนย.) กทม. (สจส.) กทม.	ดำเนินการแล้ว ดำเนินการแล้ว
5.	แยกตากสิน	1) ปรับปรุง/แก้ไขจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
6.	จุดกลับรถปากซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 15	1) จัดทำช่องเว้าสำหรับกลับรถความยาวประมาณ 100 เมตร 2) ตัดหัวเกาะกลางบริเวณหน้าไปรษณีย์สำเหร่ออก 3 เมตร 3) ย้ายต้นไม้ขนาดใหญ่ออกและเปลี่ยนเป็นไม้พุ่มแทนในระยะประมาณ 50 เมตร จากจุดกลับรถแต่ละด้าน	(สนย.) กทม. (สนย.) กทม. (สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ
7.	แยกโรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า (รพ.ทหารเรือ)	1) ขยับเลื่อนป้ายหยุดรถประจำทางปากซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 23 ออกไป 10 เมตร 2) ข้อเสนอแนะ แยกตามข้อเสนอแนะ	(สจส.) กทม. (สจส.) กทม.	ดำเนินการแล้ว

ตารางที่ 14 ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน จากเชิงสะพานพระพุทธยอดฟ้าและเชิงสะพานพระปกเกล้า ฝั่งธนบุรี ผ่านวงเวียนใหญ่ไปสิ้นสุดที่แยกดาวคะนอง ระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 4		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
8.	หน้าตลาดสำเหร่	1) จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางแสดงขอบเขตป้ายหยุดรถประจำทาง	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
9.	จุดกลับรถปากซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 38	1) ปาดเกาะกลางและจัดทำเป็นช่องเว้าสำหรับกลับรถความยาว 120 เมตร 2) ย้ายต้นไม้ขนาดใหญ่ออกและเปลี่ยนเป็นพุ่มไม้แทนในระยะประมาณ 50 เมตร จากจุดกลับรถ	(สนย.) กทม. (สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ
10.	ทางแยกซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 37	1) เปิดเกาะกลางกว้าง 12 เมตร/ปรับปรุงเป็นผิวจราจร 2) จัดทำช่องเว้าสำหรับกลับรถ ความยาวประมาณ 50 เมตร 3) ย้ายต้นไม้ใหญ่ออกและเปลี่ยนเป็นพุ่มไม้แทนในรัศมีประมาณ 50 เมตร จากจุดกลับรถ 4) ติดตั้งป้าย/จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้สอดคล้องกับข้อเสนอแนะ 5) จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ ขสมก. คอยกวนขันการฝ่าฝืนจอดรถบริเวณป้ายหยุดรถประจำทางหน้าห้างบิ๊กซี ดาวคะนอง	(สนย.) กทม. (สนย.) กทม. (สนย.) กทม. (สจส.) กทม. บชน./ขสมก.	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ
11.	ซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 44	1) จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางแสดงขอบเขตป้ายหยุดรถประจำทาง	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
12	แยกดาวคะนอง	1) ติดตั้งป้ายแนะนำบริเวณซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 41 ที่ระยะ 100 เมตร 60 เมตร และที่ระยะ 20 เมตร ก่อนถึงจุดแยกทางเข้าทางลอดใต้สะพาน เพื่อไปยังถนนจอมทองและป้าย “ช่องซ้ายผ่านตลอด” เพิ่มเติม ที่ระยะ 100 เมตร ก่อนถึงทางแยก	(สจส.) กทม.	ดำเนินการแล้ว

ตารางที่ 15 ถนนพระราม 9 จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงแยกรามคำแหง ระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตร

ระยะที่ 4		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1.	แยกสามเหลี่ยมดินแดง	1) ติดตั้งหมุดสะท้อนแสงบริเวณหัวเกาะป้องกันการกลับรถ พร้อมทั้งเสาจราจรล้มลุกกันการเบียดแทรกใกล้ทางแยก	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ปรับระดับฝาท่อให้เรียบเสมอผิวจราจร จำนวน 1 แห่ง และปรับปรุง/ซ่อมผิวจราจร จำนวน 4 ตร.ม.	(สนย.) กทม.	ดำเนินการแล้ว
		3) ติดตั้งป้าย/จัดทำเครื่องหมายจราจรบริเวณทางแยก	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
2.	บนช่วงถนนระหว่างสามเหลี่ยมดินแดงกับแยกใต้ทางด่วนดินแดง	1) ติดตั้งหมุดสะท้อนแสงบนถนนดินแดงขาออกบริเวณทางลงอุโมงค์ดินแดง และเสาจราจรล้มลุกด้านขาเข้าบริเวณเชิงสะพานลอยข้ามแยกสามเหลี่ยมดินแดง ด้านละ 50 เมตร	(สนย./สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		2) ก่อสร้างโครงสร้างเหล็กคร่อมผิวจราจร (gantry) บนถนนดินแดงขาออก พร้อมทั้งติดตั้งป้ายแนะนำการใช้ช่องทางก่อนถึงทางลงอุโมงค์	(สนย./สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		3) ปรับระดับฝาท่อให้เรียบเสมอผิวจราจร จำนวน 30 แห่ง	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
3.	แยกใต้ทางด่วนดินแดง	1) ปาดเกาะกลางถนนเป็นระยะ 1.5 เมตร และปรับปรุงผิวจราจร	(สนย.) กทม.	ดำเนินการแล้ว
		2) ติดตั้งเสาสัญญาณไฟพร้อมดวงโคมเพิ่มเติม 1 ชุด	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		3) ติดตั้งดีเทคเตอร์ด้านถนนดินแดง 1 ชุด ก่อนเข้าทางแยก พร้อมปรับปรุงจังหวะสัญญาณไฟที่ทางแยก	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		4) ติดตั้งเสาจราจรล้มลุก ช่วงขึ้นจากอุโมงค์ระยะ 20 เมตร	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		5) ติดตั้งป้ายเตือน/ป้ายแนะนำ รวมทั้งจัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางตามข้อเสนอแนะ	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		6) ติดตั้งแผงคอนกรีต (Barrier) ปิดช่องทางจราจรบนถนนใต้ทางด่วนและติดตั้งป้ายจราจรบังคับเลี้ยวซ้าย	(สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
		7) ปรับปรุงผิวจราจรที่ชำรุดเสียหายพื้นที่ 4 ตารางเมตร	(สนย.) กทม.	ดำเนินการแล้ว

ตารางที่ 15 ถนนพระราม 9 จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงแยกรามคำแหง ระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 4		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
4.	ช่วงระหว่างแยกประชาสงเคราะห์กับแยกพระราม 9	1) ติดตั้งป้ายจราจร/จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางตามข้อเสนอแนะ	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
5.	แยกพระราม 9	1) ติดตั้งแผงคอนกรีตบริเวณจุดกลับรถที่ยกเลิก 2) ติดตั้งหมุดสะท้อนแสง/จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณเกาะกลางด้านขาออกจากทางแยกที่มีการฝ่าฝืน 3) ติดตั้งป้าย/จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณทางแยก	(สจส.) กทม. (สจส.) กทม. (สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ
6.	แยก อ.ส.ม.ท.	1) ลดขนาดเกาะสามเหลี่ยมด้านถนนเพชรอุทัยลงขนาดกว้าง 1.5 เมตร ยาว 5.0 เมตร และปรับปรุงผิวจราจร 2) ย้ายเสาติดตั้งกล้อง CCTV 3) ซ่อมแซมอุปกรณ์/ปรับปรุงจังหวะเวลาสัญญาณไฟจราจร	(สนย./สจส.)กทม. (สจส.) กทม. (สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ
7.	แยกมารยาทดี	1) ตีเส้นแนวช่องทางเดินรถ เป็นแนวบริเวณทางแยก	(สจส.) กทม.	ดำเนินการแล้ว
8.	แยกผังเมือง	1) เปิดเกาะกลางใต้ทางยกระดับพระราม 9 / ลดขนาดเกาะกลางฝั่งถนนพระราม 9 ขาออกลง 1 เมตร ปรับปรุงเป็นผิวจราจรสำหรับรถเลี้ยวขวาเข้าถนนวัฒนธรรม 2) ติดตั้งป้ายแนะนำการใช้ช่องทางและป้าย “ที่กลับรถ” บริเวณจุดเปิดเกาะกลางแห่งใหม่ 3) ปรับแก้ป้าย/เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณทางแยก 4) ปรับแก้จังหวะเวลาสัญญาณไฟให้เหมาะสม	(สนย.) กทม. (สจส.) กทม. (สจส.) กทม. (สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ ยังไม่มีการดำเนินการ
9.	จุดแยกขึ้นทางด่วนศรีนครินทร์	1) ติดตั้งป้ายแนะนำการใช้ช่องทางจำนวน 5 ป้าย	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ
10.	แยกพระราม 9 - ประดิษฐ์มนูธรรม	1) ปรับปรุงกายภาพและการจัดแบ่งช่องจราจรที่ทางแยก *(ตามข้อเสนอแนะในการศึกษาโครงการเบ็ดเสร็จฯ ระยะที่ 2)*	(สจส./สนย.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ

ตารางที่ 15 ถนนพระราม 9 จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงแยกรามคำแหง ระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตร (ต่อ)

ระยะที่ 4		รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
11.	แยกพระราม 9-เพชรพระราม	1) จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณทางแยกใหม่ 2) ติดตั้งป้ายแนะนำการใช้ช่องทางก่อนเข้าทางแยก	(สจส.) กทม. (สจส.) กทม.	ดำเนินการแล้ว ยังไม่มีการดำเนินการ
12.	แยกรามคำแหง	1) วางกรวยยาง/แผงเหล็กกั้น ช่วงที่มีการจัดระเบียบจราจร พร้อมทั้งติดตั้งป้ายแขวนแนะนำการใช้ช่องทางในช่วงที่มีการจัดช่องทางพิเศษ/จัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง	(สจส.) กทม.	ยังไม่มีการดำเนินการ

<u>กลุ่มที่ 3 : ผลการติดตามการดำเนินการจัดทำข้อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางสาธารณะ</u>

เป็นการติดตามผลการดำเนินการโครงการจัดทำข้อเสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางสาธารณะ จำนวน 26 จุด ซึ่งอยู่ในโครงการศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักระยะที่ 2 ระยะที่ 3 และระยะที่ 4 ดังนี้

ตารางที่ 1 ผลการติดตามแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางของท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา

ระยะที่ 2	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1. ท่าเรือวังหลัง	1) การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยที่โป๊ะเรือ	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	2) การปรับปรุงการบริหารจัดการท่าเรือวังหลัง	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	3) การจัดสิ่งอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยในท่าเรือ	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	4) การปรับปรุงกายภาพ และการจัดระเบียบพื้นที่หลังท่าเรือวังหลัง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	5) การปรับปรุงโครงสร้างอาคารผู้โดยสารท่าเรือวังหลัง (ท่าเรือข้ามฟาก)	บริษัทเรือด่วนเจ้าพระยา	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	6) การติดตั้งหลังคาโป๊ะเรือทางเดินเชื่อม	ขน.	ดำเนินการแล้ว
	7) การปรับปรุงถนนคนเดินบนถนนพรานนก เพื่อประโยชน์สาธารณะ หรือ ถนนคนเดิน / ลานกิจกรรม	กทม.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2. ท่าเรือพระราม 7	1) การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารที่ท่าเรือพระราม 7 และปรับปรุงรูปแบบการบริหารจัดการ	ขน.	ดำเนินการปรับปรุงโป๊ะเรือโดยสาร และติดตั้งหลังคาคลุมทางเดิน
	2) การปรับปรุงโป๊ะเรือโดยสาร และติดตั้งหลังคาคลุมโป๊ะเรือและทางเดินเชื่อม	ขน.	ดำเนินการแล้ว
	3) การปรับปรุงกายภาพพื้นที่หลังท่าเรือเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทาง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	4) การก่อสร้างทางจักรยาน และจุดจอดจักรยานบนถนนจรัญสนิทวงศ์ ช่วง การไฟฟ้าฝ่ายผลิต-ท่าเรือพระราม 7	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	5) การขยายเส้นทางเดินรถตามแนวเส้นทาง อำเภอบางกรวย-ท่าเรือพระราม 7	ขนส่งจังหวัดนนทบุรี	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	6) การศึกษาความเป็นไปได้ในการเปิดให้บริการเรือข้ามฟากบริเวณใต้สะพานพระราม 7 ฝั่งพระนคร	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	7) การศึกษาการเดินรถ Shuttle Bus เชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งทางราง	รฟท.	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 1 ผลการติดตามแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางของท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา (ต่อ)

ระยะที่ 2	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
3. ท่าเรือพระปิ่นเกล้า	1) การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยที่โป๊ะเรือ	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	2) การปรับปรุงการบริหารจัดการท่าเรือพระปิ่นเกล้า	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	3) การปรับปรุงกายภาพและจัดสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นที่หลังท่าเรือ	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	4) การจัดระเบียบและปรับปรุงภูมิทัศน์ทางเท้าเชื่อมเข้าท่าเรือพระปิ่นเกล้า	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	5) การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารท่าเรือพระปิ่นเกล้า	ขน.	ดำเนินการแล้ว
	6) การจัดสิ่งอำนวยสะดวกและปลอดภัยในท่าเรือ	ขน.	ดำเนินการแล้ว
	7) การติดตั้งหลังคาที่โป๊ะเรือและทางเดินเชื่อม	ขน.	ดำเนินการติดตั้งหลังคาทางเดินเชื่อม
4. ท่าเรือสาทร	1) การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยที่ท่าเรือ	ขน.	ดำเนินการแล้ว
	2) การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยที่โป๊ะเรือ	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	3) การก่อสร้างทางเดินเชื่อมรถไฟฟ้า BTS สถานีสะพานตากสิน	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	4) การปรับปรุงทางเท้า และการปรับปรุงภูมิทัศน์ถนนเข้าท่าเรือสาทร	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	5) การปรับปรุงโครงสร้างของท่าเรือเพื่อแก้ปัญหาน้ำท่วม	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	6) การติดตั้งหลังคาคลุมโป๊ะเรือและทางเดินเชื่อม	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
5. สถานีเรือโดยสารนนทบุรี	1) การปรับปรุงการบริหารจัดการของสถานีเรือโดยสารนนทบุรี	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	2) การจัดสิ่งอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยในท่าเรือ	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	3) การก่อสร้างโป๊ะเรือโดยสารและติดตั้งหลังคาที่โป๊ะเรือและทางเดินเชื่อมและติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัย	ขน.	ดำเนินการติดตั้งหลังคาทางเดินเชื่อม
	4) การปรับปรุงกายภาพ และการจัดระเบียบพื้นที่หลังท่าเรือ	จังหวัดนนทบุรี	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 1 ผลการติดตามแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางของท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา (ต่อ)

ระยะที่ 2	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
6. ท่าเรือท่าดินแดง	1) การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยที่ท่าเรือ	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	2) การติดตั้งหลังคาคลุมโป๊ะเรือและทางเดินเชื่อมและติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยที่โป๊ะเรือ	ขน.	ดำเนินการติดตั้งหลังคาที่ทางเดินเชื่อม
	3) การปรับปรุงกายภาพและจัดสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นที่หลังท่าเรือเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทาง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	4) การจัดระเบียบและปรับปรุงภูมิทัศน์ทางเท้าเชื่อมเข้าท่าเรือท่าดินแดง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
7. ท่าเรือบางโพ	1) การปรับปรุงการบริหารจัดการท่าเรือบางโพ	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	2) การจัดสิ่งอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยในท่าเรือ	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	3) การก่อสร้างโป๊ะเรือใหม่ และติดตั้งหลังคาคลุมโป๊ะและทางเดินเชื่อม และติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	4) การปรับปรุงกายภาพและจัดสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นที่หลังท่าเรือเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทาง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	5) การเชื่อมต่อการเดินทางกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (บางซื่อ-ท่าพระ)	รฟม.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
8. ท่าเรือราชินี	1) การปรับปรุงรูปแบบการบริหารจัดการท่าเรือราชินี	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	2) การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในท่าเรือ	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	3) การติดตั้งหลังคาคลุมโป๊ะเรือและทางเดินเชื่อมและติดตั้งอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	4) การปรับปรุงทางเท้าบนถนนเข้าท่าเรือ	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	5) การปรับปรุงถนนคนเดินและลานกิจกรรมบริเวณถนนเข้าท่าเรือ	รฟม.	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 2 ผลการติดตามแนวทางการเชื่อมต่อระบบการเดินทางของท่าเรือในคลองแสนแสบ

ระยะที่ 2	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1. ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง	1) ปรับสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณป้ายรถประจำทาง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	2) จัดระเบียบทางเท้าและจัดทำโครงหลังคากันแดดเชื่อมเข้าสู่ท่าเรือ	กทม. (สจส.)	ดำเนินการแล้ว
	1) ปรับกายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณท่าเรือ	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2. ท่าเรืออโศก	2) ปรับกายภาพทางเดินเชื่อมเข้าสู่ท่าเรือ	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	3) จัดระเบียบและปรับปรุงพื้นที่ทางเท้าเชื่อมเข้าสู่ท่าเรือ	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	4) ปรับกายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณท่าเรือ	ขน.	มีเพียงการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การเชื่อมต่อการเดินทาง และหลังคากันแดดและฝน
3. ท่าเรือประตูน้ำ	1) ปรับกายภาพสะพานเชื่อมเข้าสู่ท่าเรือ	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	2) จัดทำเครื่องหมายทางข้ามบริเวณแยกประตูน้ำ	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	3) จัดระเบียบพื้นที่ทางเท้าเชื่อมเข้าสู่ท่าเรือ	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	4) ปรับกายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณท่าเรือ	ขน.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	5) จัดทำอุโมงค์ทางข้ามลอดใต้สะพานสวรรคโลก	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 3 ผลการติดตามแผนการพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

ระยะที่ 3	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1. สถานีอ่อนนุช	1) การปรับปรุงทางเท้า ● งานเคลียร์สิ่งกีดขวางตามแนวทางที่จะพัฒนา ● การปรับผิวทางเท้า ● งานทาสีทางจักรยาน ● การทาสีทางม้าลาย ● ติดหลังคาตามแนวทางเท้า	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	2) การจัดจุดจอดรถส่วนบุคคล,แท็กซี่ ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	3) การจัดจุดจอดรถโดยสารประจำทาง ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ดำเนินการติดหลังคาบริเวณที่พักคอย
	4) การปรับปรุงสะพานลอย ● งานติดหลังคาตามแนวสะพานลอย	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	5) การจัดเตรียมพื้นที่จอดจักรยาน ● งานติดหลังคาบริเวณจุดจอดจักรยาน ● งานติดราวเหล็กสำหรับล็อกจักรยาน	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	6) การติดตั้งป้ายนำทางมายังสถานี	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	7) การปรับปรุงข้อมูลสถานที่สำคัญโดยรอบสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	8) การปรับปรุงป้ายข้อมูลภายในสถานี	บีทีเอส	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 3 ผลการติดตามแผนการพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส (ต่อ)

ระยะที่ 3	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
2. สถานีเอกมัย	1) การปรับปรุงทางเท้า ● งานเคลียร์สิ่งกีดขวางตามแนวทางที่จะพัฒนา ● การปรับผิวทางเท้า ● งานทาสีทางจักรยาน ● การทาสีทางม้าลาย ● ติดหลังคาตามแนวทางเท้า	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	2) การจัดจุดจอดรถส่วนบุคคลและแท็กซี่ ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	3) การจัดจุดจอดรถโดยสารประจำทาง ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	4) การปรับปรุงสะพานลอย ● งานติดหลังคาตามแนวสะพานลอย ● สร้างบันไดต่อจากทางเดินหน้าอาคารฟิตเนสแคลิฟอร์เนีย วาว	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	5) การจัดเตรียมพื้นที่จอดจักรยาน ● งานติดหลังคาบริเวณจุดจอดจักรยาน ● งานติดราวเหล็กสำหรับล็อกจักรยาน	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	6) การจัดเตรียมเกาะกลาง ● งานติดตั้งราวกันคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	7) การติดตั้งป้ายนำทางมายังสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 3 ผลการติดตามแผนการพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส (ต่อ)

ระยะที่ 3	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
3. สถานีทองหล่อ	1) การปรับปรุงทางเท้า ● งานเคลียร์สิ่งกีดขวางตามแนวทางที่จะพัฒนา ● การปรับผิวทางเท้า ● งานทาสีทางจักรยาน ● การทาสีทางม้าลาย ● ติดหลังคาตามแนวทางเท้า	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	2) การจัดจุดจอดรถส่วนบุคคล,แท็กซี่ ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	3) การจัดจุดจอด รถโดยสารประจำทาง ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	4) การจัดพื้นที่จอดจักรยาน ● งานติดหลังคาบริเวณจุดจอดจักรยาน ● งานติดราวเหล็กสำหรับล็อกจักรยาน	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	5) การปรับปรุงเกาะกลางถนน ● งานปรับปรุงสายเคเบิลบริเวณเกาะกลางใต้สถานีรถไฟฟ้า	กทม. (สจส.)	ดำเนินการแล้ว
	6) การติดตั้งป้ายนำทางมายังสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	7) การจัดเตรียมป้ายข้อมูลสถานที่สำคัญโดยรอบสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 3 ผลการติดตามแผนการพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส (ต่อ)

ระยะที่ 3	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
4. สถานีอารีย์	1) การปรับปรุงทางเท้า ● งานเคลียร์สิ่งกีดขวางตามแนวทางที่จะพัฒนา ● การปรับผิวทางเท้า ● งานทาสีทางจักรยาน ● การทาสีทางม้าลาย ● ติดหลังคาตามแนวทางเท้า	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	2) การจัดจุดจอดรถส่วนบุคคลและแท็กซี่ ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	3) การจัดจุดจอดรถโดยสารประจำทาง ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	4) การปรับปรุงบริเวณพื้นที่จอดรถจักรยาน ● งานติดหลังคาบริเวณจุดจอดจักรยาน ● งานติดราวเหล็กสำหรับล็อกจักรยาน	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	5) การปรับปรุงป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ● ติดตั้งศาลารอรถโดยสารประจำทาง ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	6) การติดตั้งป้ายนำทางมายังสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	7) การจัดเตรียมป้ายข้อมูลสถานที่สำคัญโดยรอบสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	8) ปรับปรุงป้ายข้อมูลภายในสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	บีทีเอส	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 3 ผลการติดตามแผนการพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส (ต่อ)

ระยะที่ 3	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
5. สถานีสะพานควาย	1) การปรับปรุงทางเท้า ● งานเคลียร์สิ่งกีดขวางตามแนวทางที่จะพัฒนา ● การปรับผิวทางเท้า ● งานทาสีทางจักรยาน ● การทาสีทางม้าลาย ● ติดหลังคาตามแนวทางเท้า	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	2) การปรับปรุงสะพานลอย ● ติดหลังคาตามแนวสะพานลอย	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	3) การจัดจุดจอดรถส่วนบุคคลและแท็กซี่ ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	4) การจัดจุดจอดรถโดยสารประจำทาง ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	5) การปรับปรุงบริเวณพื้นที่จอดรถจักรยาน ● งานติดหลังคาบริเวณจุดจอดจักรยาน ● งานติดราวเหล็กสำหรับล็อกจักรยาน	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	6) การปรับปรุงป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ● ติดตั้งศาลารอรถโดยสารประจำทาง ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	7) การติดตั้งป้ายนำทางมายังสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 3 ผลการติดตามแผนการพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส (ต่อ)

ระยะที่ 3	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
6. สถานีหมอชิต	1) การปรับปรุงทางเท้า ● งานเคลียร์สิ่งกีดขวางตามแนวทางที่จะพัฒนา ● การปรับผิวทางเท้า ● งานทาสีทางจักรยาน ● การทาสีทางม้าลาย ● ติดหลังคาตามแนวทางเท้า	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	2) การปรับปรุงสะพานลอย ● ติดหลังคาตามแนวสะพานลอย	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	3) การจัดจุดจอดรถส่วนบุคคลและแท็กซี่ ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	4) การจัดจุดจอดรถโดยสารประจำทาง ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	5) การปรับปรุงบริเวณพื้นที่จอดรถจักรยาน ● งานติดหลังคาบริเวณจุดจอดจักรยาน ● งานติดราวเหล็กสำหรับล็อกจักรยาน	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	6) การปรับปรุงป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ● ติดตั้งศาลารอรถโดยสารประจำทาง ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	7) การปรับปรุงป้ายหยุดรถตู้โดยสารประจำทาง ● ศาลาพักรอผู้โดยสาร ● ป้ายสายรถตู้โดยสาร ● สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น เก้าอี้ ● ปรับระดับพื้นบริเวณที่พักคอย ● งานทาสีทางข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 3 ผลการติดตามแผนการพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส (ต่อ)

ระยะที่ 3	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
6. สถานีหมอชิต (ต่อ)	8) การติดตั้งป้ายนำทางมายังสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	9) การจัดเตรียมป้ายข้อมูลสถานที่สำคัญโดยรอบสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	10)ปรับปรุงป้ายข้อมูลภายในสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	บีทีเอส	ยังไม่ได้ดำเนินการ
7. สถานีวงเวียนใหญ่	1) การปรับปรุงทางเท้า ● งานทาสีทางจักรยาน ● การทาสีทางม้าลาย ● ติดหลังคาตามแนวทางเท้า	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	2) การปรับปรุงสะพานลอย ● ติดหลังคาตามแนวสะพานลอย	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	3) การจัดจุดจอดรถส่วนบุคคลและแท็กซี่ ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	4) การจัดจุดจอดรถโดยสารประจำทาง ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	5) การปรับปรุงบริเวณพื้นที่จอดรถจักรยาน ● งานติดหลังคาบริเวณจุดจอดจักรยาน ● งานติดราวเหล็กสำหรับล็อกจักรยาน	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	6) การดำเนินการปิดสะพานลอย ● งานรื้อถอนโครงสร้าง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	7) การเปิดเกาะ ● งานรื้อถอนโครงสร้าง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	8) การติดตั้งป้ายนำทางมายังสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	9) การจัดเตรียมป้ายข้อมูลสถานที่สำคัญโดยรอบสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	10)ปรับปรุงป้ายข้อมูลภายในสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	บีทีเอส	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 3 ผลการติดตามแผนการพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส (ต่อ)

ระยะที่ 3	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
8. สถานีกรุงธนบุรี	1) การปรับปรุงทางเท้า ● งานทาสีทางจักรยาน ● การทาสีทางม้าลาย ● ติดหลังคาตามแนวทางเท้า	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	2) การปรับปรุงสะพานลอย ● ติดหลังคาตามแนวสะพานลอย	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	3) การจัดจุดจอดรถส่วนบุคคลและแท็กซี่ ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	4) การจัดจุดจอดรถโดยสารประจำทาง ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ดำเนินการติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ระหว่างซอยกรุงธนบุรี 3 – ซอยกรุงธนบุรี 5
	5) การปรับปรุงบริเวณพื้นที่จอดรถจักรยาน ● งานติดหลังคาบริเวณจุดจอดจักรยาน ● งานติดราวเหล็กสำหรับล็อกจักรยาน	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	6) การดำเนินการปิดสะพานลอย ● รื้อถอนราวลูกกรงบันได ● งานรื้อถอนบันได	กทม. (สจส.)	ปิดทางขึ้นลงบันไดสะพานที่เกาะกลางที่เชื่อมต่อสถานี แต่ยังไม่มีการรื้อถอน
	7) การติดตั้งป้ายนำทางมายังสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	8) การจัดเตรียมป้ายข้อมูลสถานที่สำคัญโดยรอบสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	9) ปรับปรุงป้ายข้อมูลภายในสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	บีทีเอส	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 4 ผลการติดตามแผนการพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

ระยะที่ 3	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1. สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์	1) การปรับปรุงทางเท้า ● งานเคลียร์สิ่งกีดขวางตามแนวทางที่จะพัฒนา ● งานทาสีทางจักรยาน ● การทาสีทางม้าลาย ● ติดหลังคาตามแนวทางเท้า	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	2) การจัดจุดจอดรถส่วนบุคคลและแท็กซี่ ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	3) การจัดจุดจอดรถโดยสารประจำทาง ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	4) การจัดจุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งป้าย	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	5) การติดตั้งหลังคาบนสะพานลอย ● งานติดหลังคาตามแนวสะพานลอย	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	6) การปรับปรุงบริเวณพื้นที่จอดรถจักรยาน ● งานติดหลังคาบริเวณจุดจอดจักรยาน ● งานติดราวเหล็กสำหรับล็อกจักรยาน	รฟม.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	7) การติดตั้งราวกันคนข้ามบริเวณเกาะกลางถนน ● งานติดตั้งราวกันคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	8) การติดตั้งป้ายนำทางมายังสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	9) การจัดเตรียมป้ายข้อมูลสถานที่สำคัญโดยรอบสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	10) การปรับปรุงป้ายข้อมูลภายในสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	รฟม.	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 4 ผลการติดตามแผนการพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีรถไฟฟ้ามหานคร (ต่อ)

ระยะที่ 3	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
2. สถานีพระราม 9	1) การปรับปรุงทางเท้า ● งานเคลียร์สิ่งกีดขวางตามแนวทางที่จะพัฒนา ● การปรับผิวทางเท้า ● งานทาสีทางจักรยาน ● การทาสีทางม้าลาย ● ติดหลังคาตามแนวทางเท้า	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	2) การปรับปรุงสะพานลอย ● ติดหลังคาตามแนวสะพานลอย	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	3) การปรับปรุงบริเวณพื้นที่จอดรถจักรยาน ● งานติดหลังคาบริเวณจุดจอดจักรยาน ● งานติดราวเหล็กสำหรับล็อกจักรยาน	รฟม.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	4) การติดตั้งป้ายนำทางมายังสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	5) การจัดเตรียมป้ายข้อมูลสถานที่สำคัญโดยรอบสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	6) ปรับปรุงป้ายข้อมูลภายในสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	รฟม.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3. สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย	1) การปรับปรุงทางเท้า ● งานเคลียร์สิ่งกีดขวางตามแนวทางที่จะพัฒนา ● การปรับผิวทางเท้า ● งานทาสีทางจักรยาน ● การทาสีทางม้าลาย ● ติดหลังคาตามแนวทางเท้า	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	2) การปรับปรุงสะพานลอย ● ติดหลังคาตามแนวสะพานลอย	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	3) การจัดจุดจอดรถส่วนบุคคลและแท็กซี่ ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 4 ผลการติดตามแผนการพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีรถไฟฟ้ามหานคร (ต่อ)

ระยะที่ 3	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
3. สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย (ต่อ)	4) การจัดจุดจอดรถโดยสารประจำทาง ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่มีการดำเนินการ
	5) การปรับปรุงบริเวณพื้นที่จอดรถจักรยาน ● งานติดหลังคาบริเวณจุดจอดจักรยาน ● งานติดราวเหล็กสำหรับล็อกจักรยาน	รฟม.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	6) การติดตั้งป้ายนำทางมายังสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	7) การจัดเตรียมป้ายข้อมูลสถานที่สำคัญโดยรอบสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	8) ปรับปรุงป้ายข้อมูลภายในสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	รฟม.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
4. สถานีลาดพร้าว	1) การปรับปรุงทางเท้า ● งานเคลียร์สิ่งกีดขวางตามแนวทางที่จะพัฒนา ● การปรับผิวทางเท้า ● งานทาสีทางจักรยาน ● การทาสีทางม้าลาย ● ติดหลังคาตามแนวทางเท้า	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	2) การปรับปรุงสะพานลอย ● ติดหลังคาตามแนวสะพานลอย	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	3) การจัดจุดจอดรถส่วนบุคคลและแท็กซี่ ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	4) การจัดจุดจอดรถโดยสารประจำทาง ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดหลังคาบริเวณที่พักคอย ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	5) การปรับปรุงบริเวณพื้นที่จอดรถจักรยาน ● งานติดหลังคาบริเวณจุดจอดจักรยาน ● งานติดราวเหล็กสำหรับล็อกจักรยาน	รฟม.	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 4 ผลการติดตามแผนการพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีรถไฟฟ้ามหานคร (ต่อ)

ระยะที่ 3	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
4. สถานีลาดพร้าว (ต่อ)	6) การปรับปรุงป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ● ติดตั้งศาลารอรถโดยสารประจำทาง ● งานทาสีเส้นทแยงห้ามหยุดรถ ● งานติดตั้งราวกั้นคนข้าม	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	7) การติดตั้งป้ายนำทางมายังสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	8) การจัดเตรียมป้ายข้อมูลสถานที่สำคัญโดยรอบสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
	9) ปรับปรุงป้ายข้อมูลภายในสถานี ● งานป้ายและงานติดตั้ง	รฟม.	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 5 ผลการติดตามแผนการพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่

ระยะที่ 4	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1) การปรับปรุงทางเท้าและทางจักรยาน	● ติดตั้งตู้โทรศัพท์ ม้านั่งสำเร็จรูป ติดตั้งโคมไฟส่องสว่าง ตู้น้ำดื่ม ถังขยะ ● ติดหลังคากันแดดกันฝนตามแนวทางเท้า ● จัดเตรียมทางจักรยานพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก ● ติดตั้งไฟส่องสว่างตามแนวทางเดินริมคลองบางไส้ไก่	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2) การปรับปรุงทางข้าม	● ทำทางเชื่อมระหว่างสะพานลอยบริเวณซอยกรุงธนบุรี 1 และสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ● ติดตั้งสัญญาณไฟคนข้าม 6 จุด ● ติดหลังคากันแดดกันฝนบนสะพานลอย บริเวณซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 1 จุด ● ขอบทางลาดบริเวณเกาะกลางบนถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน 2 จุด	กทม. (สจส.)	ดำเนินการทำทางเชื่อมระหว่างสะพานลอยบริเวณซอยกรุงธนบุรี 1 และสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส
3) การปรับปรุงป้ายนำทาง	● ป้ายนำทางสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่ 12 จุด ● ป้ายนำทางสถานีรถไฟวงเวียนใหญ่ 12 จุด	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
4) การปรับปรุงป้ายข้อมูลการเชื่อมต่อการเดินทาง	● ติดตั้งป้ายแสดงสถานีที่สำคัญ 2 จุด ● ติดตั้งป้ายข้อมูลเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ 2 จุด	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
5) การปรับปรุงป้ายข้อมูลภายในสถานี	● ติดตั้งป้ายข้อมูลแสดงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี 2 จุด ● ปรับปรุงป้ายข้อมูลการเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานี 2 จุด	บีทีเอส	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 5 ผลการติดตามแผนการพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อการเดินทางของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่ (ต่อ)

ระยะที่ 4	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
6) การปรับปรุงจุดจอดรับ – ส่งผู้โดยสาร	• จุดจอดรถโดยสารสาธารณะ 4 จุด • จุดจอดรถแท็กซี่และรถยนต์ส่วนบุคคล 3 จุด • จุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง 4 จุด • จุดจอดรถจักรยาน 4 จุด	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
7) การพัฒนาโครงการพื้นที่จอดและจร (Park & Ride) พร้อมทางเดินยกระดับ (Sky Walk)	• จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวก และติดตั้งป้ายข้อมูลการเชื่อมต่อการเดินทางภายในพื้นที่จอดและจร • จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวก และติดตั้งป้ายข้อมูลเดินรถและข้อมูลการเชื่อมต่อการเดินทาง ภายในสถานีจอดรถชัทเทิลบัส (Shuttle Bus) • ปรับปรุงทางขึ้น–ลงทางเดินยกระดับให้เป็นแบบเลื่อน • จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่สวนและลานอเนกประสงค์	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 6 ผลการติดตามแผนการพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก

ระยะที่ 4	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1) การปรับปรุงกายภาพถนนและโครงข่ายคมนาคม	ปรับปรุงกายภาพถนนเชื่อมทางคู่ขนานถนนศรีนครินทร์ • ก่อสร้างทางเชื่อมโดยปรับแนวเชื่อมถนนศรีนครินทร์ • ติดตั้งป้าย พร้อมทาสีตีเส้น	กทม. (สจส.) ทล.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2) การปรับปรุงทางเท้าและทางจักรยาน	ปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์โดยรอบสถานี และจัดเตรียม street furniture • ติดตั้งตู้โทรศัพท์ ม้านั่งสำเร็จรูป ติดตั้งโคมไฟส่องสว่าง ตู้น้ำดื่ม ถังขยะ • ติดหลังคากันแดดกันฝนตามแนวทางเท้า • จัดเตรียมทางจักรยานพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก • ติดตั้งไฟส่องสว่างตามแนวทางเดินริมคลองหัวหมากและทางเดิน	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3) การปรับปรุงทางข้าม	ออกแบบและติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณทางข้าม • ทาสีทางข้าม • จัดทำทางข้ามยกระดับบริเวณถนนใต้สถานี • ก่อสร้างสะพานลอยข้ามถนนศรีนครินทร์เพื่อเชื่อมต่อรถไฟทางไกลสายตะวันออก	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 6 ผลการติดตามแผนการพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก (ต่อ)

ระยะที่ 4	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
4) การปรับปรุงการเชื่อมต่อจุดจอดและจร	ออกแบบและติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทางเชื่อมต่อจุดจอดและจร ● ติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทาง 22 จุด	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
5) การปรับปรุงป้ายเชื่อมต่อการเดินทาง	ติดตั้งป้ายข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทาง ● ติดตั้งป้ายข้อมูลสถานที่สำคัญบริเวณสถานี 2 จุด ● ปรับปรุงป้ายข้อมูลจุดการเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานี 2 จุด ● ติดตั้งป้ายข้อมูลการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ 2 จุด	รฟท.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
6) การปรับปรุงป้ายข้อมูลภายในสถานี	ติดตั้งป้ายข้อมูลแสดงสิ่งอำนวยความสะดวก และข้อมูลในการเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานี ● ติดตั้งป้ายข้อมูลแสดงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี 3 จุด ● ปรับปรุงป้ายแนะนำทางเข้าออกภายในสถานี 2 จุด	รฟท.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
7) การปรับปรุงจุดจอดรับ-ส่ง ผู้โดยสาร	จัดจุดจอดรับ – ส่งผู้โดยสาร ของรถสารสาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคล พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก ● จุดจอดรถโดยสารสาธารณะ 4 จุด ● จุดจอดรถแท็กซี่และรถยนต์ส่วนบุคคล 3 จุด ● จุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง 3 จุด	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 7 ผลการติดตามแผนการพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง

ระยะที่ 4	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1) การปรับปรุงกายภาพถนนและโครงข่ายคมนาคม	พัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพิ่มเติม • ก่อสร้างทางถนนเชื่อมต่อชุมชนลาดกระบัง • ติดตั้งป้าย พร้อมทาสีตีเส้น	กทม. (สจส.) ทล.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2) การปรับปรุงทางเท้าและทางจักรยาน	ปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์โดยรอบสถานี และจัดเตรียม street furniture • ติดตั้งตู้โทรศัพท์ ม้านั่งสำเร็จรูป ติดตั้งโคมไฟส่องสว่าง ตู้น้ำดื่ม ถังขยะ • ติดหลังคากันแดดกันฝนตามแนวทางเท้า • จัดเตรียมทางจักรยานพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก • ติดตั้งไฟส่องสว่างตามแนวทางเดินริมคลองหัวหมากและทางเดิน	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3) การปรับปรุงทางข้าม	ออกแบบและติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณทางข้าม • ทาสีทางข้าม • จัดทำทางข้ามยกระดับบริเวณถนนใต้สถานี	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
4) การพัฒนาการเชื่อมต่อจุดจอดและจร	ออกแบบและติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทางเชื่อมต่อจุดจอดและจร • ติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทาง 22 จุด	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
5) การปรับปรุงป้ายข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทาง	ติดตั้งป้ายข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทาง • ติดตั้งป้ายข้อมูลสถานที่สำคัญบริเวณสถานี 2 จุด • ปรับปรุงป้ายข้อมูลจุดการเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานี 2 จุด • ติดตั้งป้ายข้อมูลการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ 2 จุด	รฟท.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
6) การปรับปรุงป้ายข้อมูลภายในสถานี	ติดตั้งป้ายข้อมูลแสดงสิ่งอำนวยความสะดวก และข้อมูลในการเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานี • ติดตั้งป้ายข้อมูลแสดงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี 3 จุด • ปรับปรุงป้ายแนะนำทางเข้าออกภายในสถานี 2 จุด	รฟท.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
7) การปรับปรุงจุดจอดรับ – ส่งผู้โดยสาร	จัดจุดจอดรับ – ส่งผู้โดยสาร ของรถสารสาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคล พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก • จุดจอดรถโดยสารสาธารณะ 4 จุด • จุดจอดรถแท็กซี่และรถยนต์ส่วนบุคคล 3 จุด • จุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง 3 จุด	กทม. (สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ

<u>กลุ่มที่ 5: ผลการติดตามการดำเนินการจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ</u>

เป็นการติดตามผลการดำเนินการจัดทำแผนการพัฒนาและการบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่เฉพาะ จำนวน 6 พื้นที่ ซึ่งอยู่ในโครงการการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 3 และระยะที่ 4 จำนวน 6 พื้นที่ ดังนี้

ตารางที่ 1 ผลการติดตามแผนพัฒนาและบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่ศิริราช

ระยะที่ 3	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1. งานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโรงพยาบาลและคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล			
1.1)	ขยายจุดจอดรับ-ส่งผู้ป่วยด้านหลังตึกผู้ป่วยนอก (ถนนภายในโรงพยาบาลศิริราช ช่วงประตู 1 – ประตู 5) ให้สามารถรองรับรถเข้าจอดพร้อมกันได้มากขึ้นจากเดิม 4 คัน เพิ่มเป็น 5 คัน เพื่อบรรเทาผลกระทบต่อรถทางตรง นอกจากนี้ ควรทาสีตีเส้นจุดจอดรับ-ส่งดังกล่าวให้ชัดเจน เพื่อง่ายแก่การบริหารจัดการการเข้าจอด	โรงพยาบาลศิริราช	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.2)	ทาสีตีเส้นจุดจอดรับ-ส่งผู้ป่วยบริเวณตึกศรีสังวาลย์ให้ชัดเจน เพื่อให้เกิดการจอดรับ-ส่งอย่างเป็นระเบียบ ไม่กีดขวางการจราจรของรถทางตรง นอกจากนี้ ควรจัดจุดบริการผู้ป่วยนอกบริเวณดังกล่าวด้วย ทำให้ผู้ป่วยที่มาจากถนนอรุณอมรินทร์ทิศมุ่งเหนือและถนนพรานนกทิศมุ่งตะวันออก ไม่ต้องเดินทางอ้อมกลับไปเข้าประตู 5 เพื่อไปยังจุดรับ-ส่งผู้ป่วยนอกปัจจุบัน	โรงพยาบาลศิริราช	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.3)	ปรับปรุงทางข้ามบริเวณตึกศูนย์โรคหัวใจสมเด็จพระบรมราชินีนาถจำนวน 2 จุด ให้เป็นแบบ Speed Table เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่คนเดินเท้าและผู้ป่วยที่ต้องใช้รถเข็น/เปลผู้ป่วย	โรงพยาบาลศิริราช	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.4)	ติดตั้งเสากั้นทางเดินพร้อมเชือกตามแนวถนนเชื่อมระหว่างประตู 1 – ประตู 5 เพื่อควบคุมการข้ามถนนของคนเดินเท้าให้ข้ามในตำแหน่งทางข้ามที่จัดให้เท่านั้น โดยเสากั้นดังกล่าวควรเป็นแบบที่สามารถเคลื่อนย้ายได้	โรงพยาบาลศิริราช	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.5)	ย้ายตำแหน่งจุดจอดรถแท็กซี่มายังบริเวณด้านข้างของตึกเร่งอนุภาคบนถนนที่เข้ามาจากประตู 4 เพื่อให้รถแท็กซี่ ซึ่งส่วนใหญ่เข้ามาทางประตู 4 สามารถเข้าจอดเพื่อรับผู้โดยสารได้อย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ควรทำการทาสีตีเส้นจุดจอดรถแท็กซี่ให้เกิดความชัดเจน เพื่อง่ายแก่การบริหารจัดการการเข้าจอด	โรงพยาบาลศิริราช	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.6)	ปรับปรุงพื้นที่จอดรถและทางเดินเท้าบริเวณคณะพยาบาลศาสตร์ (ประตู 8) โดยยกเลิกการจอดรถตามแนวถนน (Parallel Parking) ฝั่งคณะพยาบาลศาสตร์ และปรับปรุงให้เป็นทางเดินเท้าชิดแนวรั้วคณะพยาบาลศาสตร์แทน ซึ่งแนวทางเท้าที่เสนอแนะนั้นจะเป็นแนวทางเท้าใหม่ที่สามารถเชื่อมกับแนวทางเท้าปัจจุบันจากตึกผู้ป่วยนอกเก่าได้ ทำให้คนเดินเท้าสามารถเดินได้อย่างต่อเนื่องและปลอดภัยโดยไม่ต้องลงมาเดินบนถนนปะปนกับกระแสจราจร นอกจากนี้ เพื่อให้ถนนบริเวณประตู 8 มีความกว้างของทางวิ่งอย่างน้อย 6 เมตร เพื่อให้รถที่จอดตั้งฉากกับแนวทางวิ่งฝั่งคณะพยาบาลศาสตร์สามารถเข้า-ออกได้สะดวก ไม่ส่งผลกระทบต่อกระแสจราจรทางตรงมากนัก จึงควรยกเลิกพื้นที่จอดรถฝั่งตึกอำนวยการและจัดให้เป็นทางเดินเท้าแทน	โรงพยาบาลศิริราช	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 1 ผลการติดตามแผนพัฒนาและบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่ศิริราช (ต่อ)

ระยะที่ 3	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1. งานปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโรงพยาบาลและคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล (ต่อ)			
1.7)	ทำประตูทางเข้า-ออกสำหรับคนเดินเท้าบริเวณประตู 8 ฝั่งตึกอำนวยการเพิ่ม ทั้งนี้ เพื่อมิให้คนเดินเท้าต้องลงมาเดินบนถนนบริเวณประตู	โรงพยาบาลศิริราช	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.8)	จัดสรรพื้นที่จอดรถภายในโรงพยาบาลศิริราชปัจจุบันให้เป็นพื้นที่จอดรถของบุคลากร โดยผู้ที่มารับการรักษาให้สามารถเข้าจอดได้ที่อาคารศูนย์ความเป็นเลิศฯ และทำการปรับปรุงทางเข้าอาคารจอดรถบริเวณประตู 1 โดยเจาะช่องทางเข้าใหม่ก่อนถึงประตู 1 และกำหนดให้ประตู 1 เป็นทางออกเท่านั้น	โรงพยาบาลศิริราช	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2. การจัดให้มี Shuttle Bus รับ-ส่ง			
2.1)	จัดให้มี Shuttle Bus วิ่งให้บริการรับ-ส่งบุคลากรและผู้ป่วยที่จอดรถที่หอพักบุคลากร มายังโรงพยาบาลศิริราช และจัดให้มีบริการ Shuttle Bus รับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างพื้นที่โรงพยาบาลศิริราชปัจจุบัน และอาคารศูนย์ความเป็นเลิศฯ ทั้งนี้ เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกสบายกับบุคลากรและผู้ป่วย	โรงพยาบาลศิริราช	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3. งานปรับปรุงถนนริมคลองบางกอกน้อยและถนนรถไฟ			
3.1)	ปรับปรุงสภาพถนนริมคลองบางกอกน้อยและไหล่ทางให้มีสภาพสมบูรณ์ปลอดภัยแก่การสัญจรของประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณใต้สะพานอรุณอมรินทร์ ทั้งนี้ รวมถึงการทาสีตีเส้นจราจรและพื้นที่จอดรถให้ชัดเจน เพื่อง่ายแก่การบริหารจัดการ	กทม. (สจส., สนย.), รฟท.	ดำเนินการแล้ว
3.2)	ทำการปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและป้ายจราจรบนถนนรถไฟ ให้มีความสอดคล้องกับการปรับทิศทางการจราจรแบบเดินรถทางเดียว	กทม. (สจส., สนย.), รฟท.	ดำเนินการแล้ว
4. งานติดตั้งสัญญาณไฟจราจรและการปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณทางแยก			
4.1)	ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยกถนนอิสรภาพตัดกับถนนริมคลองบางกอกน้อย และดำเนินการปรับจังหวะสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยกถนนอิสรภาพตัดถนนรถไฟ ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับการปรับทิศทางจราจรใหม่	กทม.(สจส.)	ดำเนินการแล้ว
4.2)	ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณทางแยกถนนอิสรภาพตัดกับถนนริมคลองบางกอกน้อย และถนนรถไฟ ให้มีความสมบูรณ์เหมาะสม	กทม.(สจส.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
5. งานติดตั้งป้ายแนะนำทางสู่โรงพยาบาลศิริราช			
5.1)	ติดตั้งป้ายแนะนำทางสู่โรงพยาบาลและคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล เพื่อให้สอดคล้องกับการปรับทิศทางการจราจรภายในโรงพยาบาลศิริราช	กทม.	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 1 ผลการติดตามแผนพัฒนาและบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่ศิริราช (ต่อ)

ระยะที่ 3	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
6. งานประชาสัมพันธ์			
6.1)	ประชาสัมพันธ์แผนการปรับทิศทางการจราจรภายในโรงพยาบาลและคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล รวมถึงการปรับทิศการจราจรบนถนนรถไฟ	โรงพยาบาลศิริราช , กทม., กองบังคับการตำรวจจราจร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
7. งานก่อสร้างทางเดินเท้าแบบยกระดับภายในโรงพยาบาลศิริราช			
7.1)	ศึกษา ออกแบบรายละเอียด และดำเนินการก่อสร้างทางเดินเท้ายกระดับ (Skywalk) ภายในโรงพยาบาลศิริราช เชื่อมระหว่างตึกศูนย์โรคหัวใจสมเด็จพระบรมราชินีนาถ ตึกผู้ป่วยนอก และร้านอาหารสวัสดิการ เข้าด้วยกัน เนื่องจากมีปริมาณคนเดินเท้าและการส่งถ่ายผู้ป่วยเป็นจำนวนมาก โดยการพัฒนาดังกล่าวจะช่วยลดปริมาณคนเดินเท้าบนโครงข่ายถนนภายในโรงพยาบาลศิริราชลงส่วนหนึ่ง ส่งผลให้การจราจรภายในเกิดความคล่องตัวมากขึ้น และยังก่อให้เกิดความปลอดภัยแก่คนเดินเท้าอีกด้วย	โรงพยาบาลศิริราช	ยังไม่ได้ดำเนินการ
8. งานก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามระหว่างอาคารศูนย์ความเป็นเลิศฯ กับโรงพยาบาลศิริราชปัจจุบันและพื้นที่จอดรถบนถนนริมคลองบางกอกน้อย			
8.1)	ศึกษา ออกแบบรายละเอียด และดำเนินการก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้าม (Pedestrian Bridge) เชื่อมระหว่างพื้นที่โรงพยาบาลศิริราชปัจจุบันกับอาคารศูนย์ความเป็นเลิศฯ และจากอาคารศูนย์ความเป็นเลิศฯ ข้ามไปยังพื้นที่จอดรถบริเวณวัดอมรินทราราม เพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่คนเดินเท้า เนื่องจากถนนบริเวณใต้สะพานลอยดังกล่าว จะมีปริมาณจราจรเข้า-ออกโรงพยาบาลศิริราชและศูนย์ความเป็นเลิศฯ เป็นจำนวนมากในอนาคต	โรงพยาบาลศิริราช	ยังไม่ได้ดำเนินการ
9. งานก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามบนถนนอรุณอมรินทร์			
9.1)	ศึกษา ออกแบบรายละเอียด และดำเนินการก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้าม (Pedestrian Bridge) บนถนนอรุณอมรินทร์ โดยสะพานลอยดังกล่าวจะถูกเชื่อมกับตึกผู้ป่วยนอก เพื่อรองรับผู้ป่วยที่เดินทางมาจากถนนอรุณอมรินทร์ทิศมุ่งเหนือ	สนย. / โรงพยาบาลศิริราช	ยังไม่ได้ดำเนินการ
10. งานบริหารจัดการถนนพรานนกให้เป็นถนนคนเดิน			
10.1) 10.2)	ปรับปรุงกายภาพของถนนพรานนกบริเวณโรงพยาบาลศิริราชช่วงประตู 9 ถึงท่าวังหลังให้เป็นถนนคนเดิน และย้ายร้านค้าแผงลอย ซึ่งปัจจุบันค้าขายเลียงลายบนทางเท้าฝั่งโรงพยาบาลศิริราช ให้มาอยู่บนพื้นที่ถนนคนเดินที่จัดให้ดังกล่าว ทั้งนี้ เพื่อต้องการคืนพื้นที่ทางเท้าให้แก่คนเดินเท้า ลดปริมาณคนเดินเท้าบนถนน ก่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเท้าและการขับขี่มากยิ่งขึ้น จัดระเบียบการจอดรถขนส่งสาธารณะบนถนนพรานนกให้มีระเบียบมากยิ่งขึ้น โดยมีการทาสีตีเส้นจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารจำแนกตามประเภทของรูปแบบระบบขนส่ง ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารอย่างเป็นระเบียบ ไม่กีดขวางรถทางตรง ส่งผลให้เกิดความคล่องตัวในการสัญจรมากยิ่งขึ้น	สนย. / สจส. / สำนักงานเขตบางกอกน้อย	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 1 ผลการติดตามแผนพัฒนาและบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่ศิริราช (ต่อ)

ระยะที่ 3	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
11. งานเพิ่มเส้นทางออกจากพื้นที่จอดรถใต้ดินของอาคารศูนย์ความเป็นเลิศฯ			
11.1)	เพิ่มเส้นทางออกจากอาคารศูนย์ความเป็นเลิศฯ โดยปรับปรุงพื้นผิวจราจรและไหล่ทาง รวมถึงการทาสีตีเส้นจราจรบนถนนปัจจุบันบริเวณพื้นที่สับเปลี่ยนขบวนรถของการรถไฟบริเวณใกล้เคียงกัน เพื่อช่วยกระจายปริมาณรถออกจากพื้นที่จอดรถ	สนย. / รฟท. / โรงพยาบาลศิริราช	ยังไม่ได้ดำเนินการ
12. งานก่อสร้างทางเดินเท้าแบบยกระดับเชื่อมระหว่างหอพักบุคลากรกับโรงพยาบาลศิริราช			
12.1)	ศึกษา ออกแบบรายละเอียด และดำเนินการก่อสร้างทางเดินเท้ายกระดับ (Skywalk) เชื่อมระหว่างหอพักบุคลากรบนถนนรถไฟกับโรงพยาบาลศิริราช ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่บุคลากรของโรงพยาบาลศิริราชในการเดินทางในยามค่ำคืน	สนย. / รฟท. / โรงพยาบาลศิริราช	ยังไม่ได้ดำเนินการ
13. งานก่อสร้างทางเดินริมแม่น้ำเจ้าพระยาเชื่อมท่าวังหลังและท่ารถไฟ			
13.1)	ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นของทางเดินริมแม่น้ำเจ้าพระยาเชื่อมระหว่างท่าวังหลังและท่ารถไฟ	สผม. / โรงพยาบาลศิริราช	ยังไม่ได้ดำเนินการ
14. งานปรับปรุงท่ารถไฟ			
14.1)	ปรับปรุงท่ารถไฟให้ดูสวยงามสอดคล้องกับการพัฒนาสวนเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาศิริราชสู่สถาบันการแพทย์ชั้นเลิศในเอเชียอาคเนย์	กรมเจ้าท่า	ยังไม่ได้ดำเนินการ
15. งานขยายทางยกระดับจากสะพานอรุณอมรินทร์เชื่อมต่อกับอาคารศูนย์ความเป็นเลิศฯ			
15.1)	ศึกษาความเป็นไปได้ในการขยายทางลง (Off Ramp) สะพานอรุณอมรินทร์ ซึ่งปัจจุบันเชื่อมต่อกับถนนรถไฟบริเวณวัดอมรินทราราม ให้ยาวออกไปเพื่อเชื่อมเข้ากับอาคารศูนย์ความเป็นเลิศฯ	สนย. / โรงพยาบาลศิริราช	ยังไม่ได้ดำเนินการ
16. งานก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมอาคารศูนย์ความเป็นเลิศฯ กับถนนยกระดับบรมราชชนนี			
16.1)	ศึกษาความเป็นไปได้ของเส้นทางยกระดับเชื่อมต่อจากโครงสร้างต่างระดับบริเวณแยกอรุณอมรินทร์ ซึ่งปัจจุบันมีการเตรียมโครงสร้างไว้แล้ว ข้ามคลองบางกอกน้อย เพื่อเชื่อมเข้ากับพื้นที่อาคารศูนย์ความเป็นเลิศฯ	สนย. / โรงพยาบาลศิริราช	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 2 ผลการติดตามแผนพัฒนาและบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่ย่านลาซาล-แบริ่ง

ระยะที่ 3	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1. การปรับปรุงบริเวณโรงเรียนเซนต์โยเซฟบางนา			
1.1)	ติดตั้งแผงกั้นระหว่างถนนภายในโรงเรียนและตัวอาคารเรียน	รร.เซนต์โยเซฟ บางนา	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.2)	จัดเตรียมพื้นที่จอดรถด้านหลังโรงเรียน	รร.เซนต์โยเซฟ บางนา	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.3)	จัดเตรียมพื้นที่จอดรับ-ส่งสำหรับผู้ปกครองและรถตู้โรงเรียน	รร.เซนต์โยเซฟ บางนา	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.4)	ปรับพื้นที่ถนนภายในโรงเรียนให้มีความกว้างเพียงพอกับวงเลี้ยวของรถ	รร.เซนต์โยเซฟ บางนา	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.5)	สิ่งอำนวยความปลอดภัยภายในโรงเรียน	รร.เซนต์โยเซฟ บางนา	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.6)	งานก่อสร้างทางเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ Zone A และ Zone B	รร.เซนต์โยเซฟ บางนา	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2. การปรับปรุงบริเวณโรงเรียนลาซาล			
2.1)	จัดทำประตูทางออกจากโรงเรียนเพิ่ม 1 ประตู	รร.ลาซาล	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.2)	จัดทำแนวรั้วเพื่อลดการข้ามถนนตัดแนววิ่งของรถยนต์	รร.ลาซาล	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.3)	จัดทำจุดรับ-ส่งนักเรียนเพิ่มขึ้น 1 จุด	รร.ลาซาล	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.4)	จัดทำทางเท้าด้านหน้าโรงเรียนเพิ่มเป็นช่องจราจรอีก 1 ช่อง	กทม.(สนย.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.5)	งานก่อสร้างหลังคาบริเวณสะพานลอยหน้าโรงเรียน	กทม.(สนย.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.6)	งานก่อสร้างช่องจราจรสำหรับกลับรถบริเวณปากซอยลาซาล 55 เพื่อให้สามารถกลับรถได้โดยสะดวก	กทม.(สนย.)	ดำเนินการแล้ว
3. การปรับปรุงสภาพกายภาพและเครื่องหมายจราจร			
3.1)	บริเวณหน้าโรงเรียนอนุบาลบ้านหนู	เทศบาลตำบล สำโรงเหนือ	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3.2)	บริเวณหน้าโรงเรียนทรงวิทยา	เทศบาลตำบล สำโรงเหนือ	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3.3)	บริเวณซอยแบริ่ง 11 ถึง ซอยแบริ่ง 13	เทศบาลตำบล สำโรงเหนือ	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3.4)	บริเวณทางแยกถนนแบริ่ง-ถนนเทพนฤมิตร	ทช. (แขวงการทาง สมุทรปราการ)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3.5)	ติดตั้งป้ายจราจรเพื่อห้ามกลับรถและให้กลับรถได้ในบริเวณซอยลาซาล 56	กทม.(สนย.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 2 ผลการติดตามแผนพัฒนาและบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่ย่านลาซาล-แบริ่ง (ต่อ)

ระยะที่ 3	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
4. การปรับปรุงเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุและความปลอดภัย			
4.1)	บริเวณซอยลาซาล 23	กทม.(สนย.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
4.2)	บริเวณซอยลาซาล 24	กทม.(สนย.)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
4.3)	บริเวณซอยแบริ่ง 13 และซอยแบริ่ง 48	ทช. (แขวงการทางสมุทรปราการ)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
4.4)	บริเวณซอยแบริ่ง 62	ทช. (แขวงการทางสมุทรปราการ)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
4.5)	การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรคนข้ามและการทำเครื่องหมายจราจรบริเวณทางข้ามหน้าโรงเรียนอนุบาลบ้านหนู	ทช. (แขวงการทางสมุทรปราการ)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
4.6)	การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรคนข้ามและการทำเครื่องหมายจราจรบริเวณทางข้ามบริเวณระหว่างซอยแบริ่ง 26 และ 28	ทช. (แขวงการทางสมุทรปราการ)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
4.7)	การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรคนข้ามและการทำเครื่องหมายจราจรบริเวณทางข้ามบริเวณหน้าโรงเรียนเซนต์โยเซฟบางนา	ทช. (แขวงการทางสมุทรปราการ)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
4.8)	การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรคนข้ามและการทำเครื่องหมายจราจรบริเวณทางข้ามบริเวณหน้าโรงเรียนอนุบาลเจริญพงศ์	ทช. (แขวงการทางสมุทรปราการ)	ยังไม่ได้ดำเนินการ
5. การปรับปรุงรอบสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก			
5.1)	ปรับปรุงทางแยกบนถนนซอยลาซาล	สน.บางนา	ยังไม่ได้ดำเนินการ
5.2)	ปรับปรุงทางแยกบนถนนซอยแบริ่ง	สภ.สำโรงเหนือ	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 3 ผลการติดตามแผนพัฒนาและบริหารจัดการจราจรบริเวณพื้นที่ลาดกระบัง

ระยะที่ 3	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1. โครงการเพิ่มศักยภาพในการรองรับการขนถ่ายสินค้าภายในพื้นที่ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง			
1.1) ปรับปรุงจุดเชื่อมต่อถนนเลียบมอเตอร์เวย์		รฟท., กรมทางหลวง	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.2) ปัญหาบริเวณทางขึ้น-ลงทางหลวงพิเศษด้านหน้าสถานีขนส่งสินค้าชานเมืองร่มเกล้า - งานปรับปรุงเกาะกลางบริเวณทางเข้าและทางออก - งานทาสีตีเส้นจราจร - งานปรับปรุงประตูเชื่อมต่อระหว่างสถานีขนส่งสินค้ากับสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง			ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.3) งานปรับปรุงบริเวณหน้าโรงเรียนอนุบาลยอดดวงใจ			ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.4) งานปรับปรุงผิวช่องทางจราจรบริเวณสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง			ยังไม่ได้ดำเนินการ
2. การแก้ไขความล่าช้าบริเวณทางแยกหลักในพื้นที่ลาดกระบัง			
2.1) ปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรทางแยกต่างระดับร่มเกล้า		สน.ลาดกระบัง	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.2) ปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรทางแยกเจ้าคุณทหาร		สน.ลาดกระบัง	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.3) ปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรทางแยกเจ้ากรีฑา		สน.ลาดกระบัง	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3. โครงการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งบนถนนร่มเกล้า			
3.1) ปรับปรุงป้ายแนะนำเส้นทางบริเวณทางแยกเจ้ากรีฑา		กรมทางหลวง	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3.2) ปรับปรุงทางเดินเท้าบริเวณทางแยกเจ้ากรีฑา		กรมทางหลวง	ดำเนินการแล้ว
3.3) ปรับปรุงทางเดินเท้าบริเวณซอยร่มเกล้า 26		กรมทางหลวง	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3.4) ปรับปรุงเส้นนำทางบนผิวจราจร บริเวณแยกเจ้ากรีฑา		กรมทางหลวง	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3.5) งานติดตั้งป้ายแนะนำจุดกลับรถ		กรมทางหลวง	ดำเนินการแล้ว
3.6) ปรับปรุงเส้นนำทางบริเวณทางออกทางหลวงพิเศษ กรุงเทพ-ชลบุรี		กรมทางหลวง	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3.7) การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรคนข้ามและการทำเครื่องหมายจราจร		กรมทางหลวง	ยังไม่ได้ดำเนินการ
4. โครงการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งบนถนนฉลองกรุง			
4.1) ปรับปรุงจุดกลับรถบริเวณใกล้ทางแยกเจ้าคุณทหาร		กรมทางหลวง	ยังไม่ได้ดำเนินการ
4.2) ติดตั้งรั้วเหล็กกั้นบริเวณเกาะกลางถนน		กรมทางหลวง	ยังไม่ได้ดำเนินการ
5. โครงการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งบนถนนเจ้าคุณทหาร			
5.1) งานติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ 2 จุด		กรมทางหลวง	ดำเนินการแล้ว
5.2) งานซ่อมแซมสีทางข้าม 2 จุด		กรมทางหลวง	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 4 แผนการพัฒนาและบริหารจัดการจราจรระยะเร่งด่วนในพื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช

ระยะที่ 4	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1. งานปรับปรุงแก้ไขปัญหาความไม่เหมาะสมของสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง			
1.1	เพิ่มจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารรถสองแถวบนถนนรถไฟบริเวณด้านข้างโรงเรียนวัดอรุณอมรินทร์ ให้สามารถรองรับรถเข้าจอดพร้อมกันได้ 3 คัน โดยการทาสีตีเส้นจุดจอดรับ-ส่งดังกล่าวให้ชัดเจน เพื่อง่ายแก่การบริหารจัดการการเข้าจอด	สนย./รฟท./สำนักงานเขตบางกอกน้อย	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.2	เพิ่มจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารรถสองแถวบนถนนริมคลองบางกอกน้อย โดยจัดทำที่นั่งรอ ทางเดินเท้าพร้อมหลังคากันแดดกันฝนและทาสีตีเส้นจุดจอดรับ-ส่งให้ชัดเจน เพื่อให้เกิดการจอดรับ-ส่ง อย่างเป็นระเบียบไม่กีดขวางการจราจรของรถทางตรง	สนย./รฟท./สำนักงานเขตบางกอกน้อย	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.3	จัดทำทางเดินเชื่อมระหว่างจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารรถสองแถวบนถนนรถไฟและถนนริมคลองบางกอกน้อยพร้อมหลังคากันแดกันฝนเพื่อความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ	สนย./รฟท./สำนักงานเขตบางกอกน้อย	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.4	จัดพื้นที่จุดจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารของรถสองแถวปลายทางท่าเรือรถไฟใหม่ บริเวณพื้นที่ใกล้ประตู 7 ของโรงพยาบาลศิริราช โดยปรับปรุงพื้นที่ในส่วนที่เป็นรั้วและทางเดินเท้าปัจจุบันเป็นจุดจอด	โรงพยาบาลศิริราช	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.5	ปรับปรุงพื้นที่ด้านข้างสถาบันการแพทย์สยามินทราธิราช (อาคารศูนย์ความเป็นเลิศ) เพื่อจัดเป็นจุดจอดรถโดยสารขนาดใหญ่รับ-ส่งบุคลากรของโรงพยาบาลศิริราชและผู้มาติดต่อ เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจรอันเนื่องมาจากรถโดยสารจอดรับ-ส่งผู้โดยสารบนถนนรถไฟ	โรงพยาบาลศิริราช รฟท.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.6	ติดตั้งป้ายบอกทิศทางการจราจรในซอยอิสรภาพ 44 เพื่อลดความสับสนแก่ผู้ขับขี่และปัญหาการจราจรติด	กทม.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.7	ขยายสะพานอรุณอมรินทร์ในทิศมุ่งใต้ (มุ่งสู่แยกศิริราช) จากเดิม 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง เพิ่มเป็น 4ช่องจราจรต่อทิศทาง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่รถที่มุ่งเข้าสู่จุดจอดรับ-ส่งผู้ป่วยตึกผู้ป่วยนอกโรงพยาบาลศิริราชและสำหรับรถโดยสารประจำทาง	สนย. / สจส. / โรงพยาบาลศิริราช/ สำนักงานเขตบางกอกน้อย	ดำเนินการแล้ว
1.8	ปรับปรุงทางเท้าตั้งแต่โรงพยาบาลศิริราชจนถึงโรงเรียนวัดอมรินทรารามเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่คนเดินเท้า	สนย. / สจส. / โรงพยาบาลศิริราช/ สำนักงานเขตบางกอกน้อย	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.9	ทำการพัฒนาจุดเชื่อมต่อระหว่างจุดรับ-ส่งผู้ป่วยตึกผู้ป่วยนอกกับอาคารจอดรถโรงพยาบาลศิริราช เพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึงอาคารจอดรถ	โรงพยาบาลศิริราช	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 4 แผนการพัฒนาและบริหารจัดการจราจรระยะเร่งด่วนในพื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศโรงพยาบาลศิริราช (ต่อ)

ระยะที่ 4	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
2. งานปรับปรุงแก้ไขปัญหาความไม่สะดวกและปลอดภัยของคนเดินเท้า			
2.1	ทำการขยายทางเท้าถนนรถไฟช่วงตั้งแต่สะพานอรุณอมรินทร์จนถึงประตู 5 โรงพยาบาลศิริราชให้กว้างขึ้นเพื่อความสะดวกและปลอดภัยของคนเดินเท้า	สนย./รฟท.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.2	ติดตั้งหลังคาคลุมทางเท้าบนถนนรถไฟตั้งแต่ประตู 5 โรงพยาบาลศิริราช จนถึงโรงเรียนวัดอมรินทรารามเพื่ออำนวยความสะดวกแก่คนเดินเท้า	สนย./รฟท.	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.3	ปรับปรุงสภาพทางเท้าบนถนนวัดสุทธาวาสบริเวณตลาดศาลาน้ำเย็นให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ก่อให้เกิดความสะดวกสบายและปลอดภัยแก่คนเดินเท้า	สนย.	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 5 แผนการพัฒนาและบริหารจัดการจราจรระยะเร่งด่วนในพื้นที่ศึกษาอาคารรัฐสภาแห่งใหม่และพื้นที่โดยรอบ

ระยะที่ 4	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1. งานปรับปรุงแก้ไขปัญหาความไม่สะดวกรวดเร็วในการเดินทาง			
1.1	เพิ่มตำแหน่งป้ายรถโดยสารประจำทาง และจุดจอดรับ-ส่ง รถแท็กซี่	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.2	ปรับปรุงจุดตัดรถไฟ (จุดตัดเทอดดำริ)	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.3	ปรับปรุงจุดตัดรถไฟ (จุดตัดเศรษฐศิริ)	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2. งานปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจัดการจราจร			
2.1	ติดตั้งป้ายนำทางบอกสถานที่สำคัญ	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.2	รื้อถอนต้นไม้ที่บังป้ายบริเวณทางแยก	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3. งานปรับปรุงแก้ไขปัญหาด้านกายภาพและเครื่องหมายจราจร			
3.1	ปรับกายภาพวงเลี้ยวทางแยก (รื้อถอน งานตกแต่ง)	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3.2	ปรับปรุงเชิงสะพานพร้อมป้ายเตือน	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3.3	ปรับระดับผิวจราจร (แยกสะพานแดง)	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
4. งานปรับปรุงแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัย			
4.1	จุดข้ามถนน - ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรสำหรับคนข้าม - ทาสีตีเส้นทางม้าลายสำหรับทางข้าม - ติดตั้งป้ายเตือนบริเวณทางข้าม	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
4.2	ป้ายนำทางมายังรถโดยสารสาธารณะ	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตารางที่ 6 แผนการพัฒนาและบริหารจัดการจราจรระยะเร่งด่วนในพื้นที่ศึกษาอาคารกรุงเทพมหานคร ดินแดง และพื้นที่โดยรอบ

ระยะที่ 4	รายละเอียดของงาน	หน่วยงาน	ผลการสำรวจภาคสนาม สถานะโครงการ
1. งานปรับปรุงแก้ไขปัญหาทางกายภาพ			
1.1	เพิ่มป้ายบอกทางไปยังพื้นที่สำคัญภายในพื้นที่ศึกษา	กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.2	ปรับปรุงเส้นสกัด (Rumble strips) ในอุโมงค์ดินแดง	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.3	ขยายช่องจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนพิบูลประชาสรรค์	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
1.4	ขยายถนนมิตรไมตรีจาก 4 เป็น 6 ช่องจราจร	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2. งานปรับปรุงแก้ไขปัญหาด้านการจัดการ			
2.1	ตีเส้นแบ่งช่องการขายของบนทางเดินเท้าบนถนนประชาสงเคราะห์	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.2	ทำป้ายหยุดรถโดยสารแบบถาวรบนถนนดินแดง	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.3	ตีเส้นห้ามจอดรถบนถนนประชาสงเคราะห์	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.4	ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกมิตรไมตรี / ประชาสงเคราะห์	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.5	ทำผิวจราจรบริเวณทางเชื่อมถนนประชาสงเคราะห์ - รัชดาภิเษก	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.6	แผงเหล็กกั้นจราจร ขนาด 2 ม. มีล้อ	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.7	ทาสีขาว - แดงบริเวณขอบทางเดินเท้าบนถนนประชาสงเคราะห์	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.8	ติดตั้งป้ายบอกทางบริเวณทางเชื่อมถนนประชาสงเคราะห์ – รัชดาภิเษก	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.9	เลื่อนป้ายหยุดรถประจำทางบนถนนประชาสงเคราะห์	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.10	ทำหลังคาป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางบนถนนวิภาวดีรังสิต	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.11	งานย้ายเสาไฟฟ้าบริเวณโรงเรียนพร้อมพรรณวิทยา	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.12	ติดตั้งเสาล้มลุกบริเวณทางขึ้น - ลงอุโมงค์ดินแดง	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.13	ติดตั้งป้ายเตือนบริเวณแยกใต้ทางด่วนดินแดงและอุโมงค์ดินแดง	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
2.14	ปาดเกาะกลายระยะ 1.5 ม. และปรับปรุงผิวจราจร	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3. งานปรับปรุงแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัย			
3.1	ปรับปรุงทางข้ามบริเวณใต้ทางด่วนดินแดง	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3.2	ทำทางข้ามเพิ่มบริเวณแยกมิตรไมตรี / ประชาสงเคราะห์	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3.3	ทำทางข้ามเพิ่มบริเวณแยกมิตรไมตรี	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3.4	ติดไฟส่องสว่างบริเวณจุดกลับรถบนถนนจตุรทิศ	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3.5	ติดไฟส่องสว่างบริเวณจุดกลับรถบนทางข้ามบริเวณทางเชื่อมแยกประชาสงเคราะห์และถนนจตุรทิศ	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3.6	ติดตั้งรั้วกั้นบริเวณแนวทางเดินเท้า	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3.7	ติดสัญญาณไฟเตือนบริเวณทางข้ามบนถนนทางเชื่อมถนนจตุรทิศ	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3.8	ติดกระจกนูน (Convex mirror) บริเวณปากซอยย่อย	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3.9	ติดกระจกนูน (Convex mirror) บริเวณทางเชื่อมถนนประชาสงเคราะห์ - รัชดาภิเษก	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ
3.10	ทำเส้นสกัด (Rumble strips) บริเวณก่อนถึงทางข้ามนบริเวณทางข้ามบนถนนทางเชื่อมถนนจตุรทิศ	กรุงเทพมหานคร	ยังไม่ได้ดำเนินการ