



เดลินิวส์

อ่านความจริง อ่านเดลินิวส์
อังคารที่ 12 พฤษภาคม 2563



./search)

MENU



หน้าแรก (/) / บทความ (/articles) / ข่าวทั่วไป / มุมคนเมือง (/article/มุมคนเมือง)

"บั๊สเลน"กลางถนนพระราม 4-เพชรบุรี วัดผีมือ!!...คํกดีสยาม ชิดชอบ

สัปดาห์นี้เอาใจFC (แฟนคลับ) รถเมล์ พาไปทำความรู้จักกับโครงการบั๊สเลนกลางถนนพระราม 4 และถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ของกระทรวงคมนาคม ที่วางเป้าหมายให้บริการภายในปีนี้จากชองถนนตรี-ราชพฤกษ์...

อังคารที่ 12 พฤษภาคม 2563 เวลา 08.00 น.
(<https://www.dailynews.co.th/crime/773842>)

มือมีดกระชากกระบะดับ ที่แท้เป็น'สัตว์แพทย์'-
ดร.แจ้จ้ง2ข้อหา
บอกต่อ : 9



3



ดูข่าวต่อไปได้ >



3



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ประชุมหารือเรื่องการจัดทำช่องรถประจำทาง หรือบัสเลน (Bus Lane) กลางถนน ตามนโยบาย นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รมว.คมนาคม ที่นำโมเดลจากการเดินทางไปดูงานที่ประเทศเกาหลีใต้ พร้อมสั่งการสนข.บูรณาการทำงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อผลักดันโครงการ โดยที่ประชุมได้คัดเลือก 2 เส้นทางนำร่องบนถนน 2 สาย ได้แก่ 1.ถนนพระราม 4 ช่วงหัวลำโพง-แยกพระโขนง ระยะทาง 9.2 กม.และ 2.ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ช่วงแยกประตูน้ำ-แยกคลองตัน 6.6 กม.

ด้วยเหตุผลที่ว่า ถนนทั้ง 2 สายในช่วงที่กำหนดมีความเหมาะสมตามเกณฑ์พิจารณาคัดเลือก ที่มีรถเมล์หลายเส้นทาง โดยเฉพาะช่วงเร่งด่วนเช้า-เย็น มีรถประจำทางวิ่งผ่านไม่น้อยกว่า 100 คันต่อ ชม. มีผู้โดยสารประมาณ 10,000 คนต่อ ชม. และเป็นถนนสายหลักมีช่องจราจรจำนวนมาก 6-8 ช่องไปกลับ โดยในวันที่ 12 พ.ค. สนข. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะลงพื้นที่สำรวจสภาพทางกายภาพอีกครั้ง หลังจากวันที่ 8 พ.ค. ที่ผ่านมาได้ลงพื้นที่สำรวจครั้งแรก

มือมีดกระชากกระเบื้อง ที่แท้เป็น 'สัตว์แพทย์'-
ดร.แจ้ง 2 ข้อหา

อ่านบทความต่อไป >



ADVERTISEMENT

57%	31%				
31%	26%	31%	46%	31%	

(<https://www.dailynews.co.th/crime/773842>)

เมื่อถึงต้นหมอกในเขตปทุมธานี 2. ให้นักคิดชื่อ 1. ให้รถเมล์วิ่งชิดเกาะกลางถนน โดยต้อง
 คุมหลัง 2. ให้นัก
 รถเมล์ยังอยู่ฝั่งซ้ายแต่เปิดช่องทางพิเศษหรือรีเวิร์สบีเลนเพื่อวิ่งสวนเลน รวมทั้งหา
 แนวทางรองรับผู้โดยสารเวลาขึ้นลงรถเมล์แล้วเดินทางเชื่อมต่อไปจุดอื่นๆ

อาจเลือกสร้างจุดจอดรถเมล์ไกลส์แยกไฟจราจรแล้วเดินข้ามทางม้าลายหรือจุดจอดไกลส์สะพานลอยคนข้าม ไปอีกฝั่งได้อย่างสะดวกสบายและปลอดภัย แต่ต้องกำหนดจุดจอดรถเมล์ขึ้นใหม่อาจไกลส์จุดเดิม แล้วยกเลิกจุดจอดเดิมบางส่วนหากวิ่งขีตเกาะกลางถนนมีประตูด้านขวา จุดจอดด้านซ้ายจึงไม่มีความจำเป็นแล้ว



ขณะที่จุดจอดเดิมบางส่วนยังคงไว้เหมือนเดิม เนื่องจากอาจให้บริการบัลเลนเฉพาะช่วงเร่งด่วนเช้า เวลา 06.30-09.30 น. และช่วงเร่งด่วนเย็น 15.30-19.00 น. ที่มีผู้โดยสารเดินทางจำนวนมาก เมื่อได้ข้อสรุปสนข.จะเสนอคณะกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรในเขต กทม. และปริมณฑลที่มีนายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

จากนั้นภายในเดือน พ.ค. นี้จะเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) พิจารณาเห็นชอบ และเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อทราบและมอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป โดยเร่งทดลองเดินรถให้ได้ภายในปีนี้
(<https://www.dailynews.co.th/crime/773842>)

ม็อบตำรวจกระบะดับ ที่แท้เป็น'สัตาแพทย์'-
ตร.แจ้ง2ข้อหา

อ่านบทความต่อไป >



นายชยธรรม์ พรหมศร ผู้อำนวยการสนข. แจกแจงว่า ผลการดำเนินงานที่ประเทศเกาหลีใต้พบ บัสนเลนกลางถนนได้รับความนิยมและประสบผลสำเร็จในการแก้ไขปัญหา เนื่องจากกฎหมายค่อนข้างมีบทลงโทษที่รุนแรงสำหรับผู้ฝ่าฝืนใช้รถส่วนบุคคลวิ่งช่องบัสนเลน ลงโทษปรับแต่ละครั้งเกือบขายรถในทันที ผู้ใช้รถส่วนบุคคลไม่กล้าใช้ช่องบัสนเลนที่กำหนดไว้

สิ่งสำคัญที่สุดในการสร้างบัสนเลนคือการบังคับใช้กฎหมายให้ได้ รวมทั้งปรับโครงสร้างด้านกายภาพ ถัดถนนแคบทำได้ยาก แต่ถนนกว้างทำได้ง่ายหากดำเนินการได้จะช่วยให้แก้ปัญหาการติดได้อย่างคล่องตัว

การสร้างบัสนเลนเป็นหลักคิดที่ดีมากๆ เพราะสนับสนุนและให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งมวลชน รถเมล์มีคนจำนวนมาก แต่ถนนเมืองไทยไม่ได้ถูกออกแบบมาให้ทำบัสนเลน แต่ดีไซน์ให้รถส่วนตัวใช้ เมื่อต้องแบ่งเลนถนนไปให้รถเมล์ เสียงคัดค้านส่วนใหญ่มาจากผู้ใช้รถส่วนตัวที่ไม่อยากเสียเวลาจราจรเพราะนั่นหมายความว่าเมื่อเลนน้องลงแต่รถส่วนตัวยังมีมากเท่าเดิม จะเกิด

ปัญหาการติดที่ยิ่งขึ้น
มอมีตาระบายกระแสดับ ที่แท้เป็น'สัตาเทพย์'-
ตร.แจ้ง2ข้อหา

ตัวอย่างโครงการบีอาร์ทีของกทม. หากมองความคุ้มค่าเป็นตัวเงินถือว่าไม่ประสบผลสำเร็จ มีปัญหาขาดทุนปีละกว่า 200 ล้านบาท เพราะผู้โดยสารต่ำกว่าเป้าหมายให้บริการแค่วันละ 2 หมื่น

กว่าคน แต่มุมมองผู้ใช้รถเมล์ขอมโครงการนี้เพราะได้วิ่งในช่อง ทางเฉพาทำให้การเดินทางรวดเร็ว
กว่าเดิม แม้ว่าปัจจุบันจะมีรถประเภทอื่นฝ่าฝืนเข้าไปแซงเลนด้วยก็ตาม



ขณะที่โครงการรถเมล์ขิดเกาะกลางถนนลาดพร้าว แม้สร้างสะพานลอยรองรับและสร้างป้ายรถเมล์
กลางถนนเพราะไม่ย้ายประตูขึ้นลง แต่ก็มีคามยุ่งยากในการใช้งาน ที่สำคัญการบังคับใช้กฎหมาย
ในเมืองไทยไม่ศักดิ์สิทธิ์ ปล่อยให้รถส่วนตัวและรถจยย.ฝ่าฝืนวิ่งเข้าช่องรถเมล์ด้วยข้ออ้างว่า
รถเมล์ใช้น้อย จนทำให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุ รถเมล์ไม่สามารถไปได้เร็วตามหลักการ สุดท้ายต้อง
ยกเลิกโครงการไปในที่สุด ทั้งโครงสร้างป้ายรถเมล์กลางถนนร่างๆไว้ดูต่างหน้า

สนข. ปฏิเสธไม่ได้ว่า เป็นผู้มีส่วนร่วมในการทำโครงการรถเมล์ขิดเกาะกลางถนนลาดพร้าวมาแล้ว
เมื่อต้องปิดฝุ่นโครงการอีกครั้งน่าจะมิมบทเรียนดีๆ ให้แก้ไข้ปัญหาได้ รวมทั้งใช้ความเอาจริงเอาจัง
บูรณาการทำงานกับผู้ปฏิบัติผลักดันโครงการให้ประสบผลสำเร็จ (ได้หรือไม่) เพราะว่ามันจริงๆ แล้ว
มีอีกหลายมิติของปัญหารถเมล์ที่ภาครัฐไม่ใส่ใจแก้ไข้ปัญหาพื้นฐาน

(<https://www.dailynews.co.th/crime/773842>)

เช่น กวดขันรถเมล์ห้ามจอดนอกป้าย กวดขันรถประเภทอื่นห้ามจอดแซงจอดขวางป้ายรถเมล์จน
มอมตกระชากรระบบคตบ ทแต่เป็นสตาเพทขย -
รถเมล์ข้อมนำยไม่ได้ ปล่อยให้รถเมล์ให้เพียงพอกับความตองการ อย่าปล่อยให้ผู้โดยสารรอนาน
ดูแลข้อมบำรุงให้ดี ไม่ใช่เสียกลางทาง แสดงความจริงใจที่จะแก้ไข้ปัญหาให้ผู้ใช้รถเมล์ได้รับ
ความสะดวกสบายอย่างแท้จริง ไม่ใช่แค่สมมุติตนักการเมืองทำโครงการใหม่ๆแต่หมกหมมปัญหา



นายขยธรรม พรหมศร ผู้อำนวยการสนข. แจกแจงว่า ผลการดำเนินงานที่ประเทศเกาหลีใต้พบ บัสนเลนกลางถนนได้รับความนิยมและประสบผลสำเร็จในการแก้ไขปัญหา เนื่องจากกฎหมายค่อนข้างมีบทลงโทษที่รุนแรงสำหรับผู้ฝ่าฝืนใช้รถส่วนบุคคลวิ่งช่องบัสนเลน ลงโทษปรับแต่ละครั้งเกือบ ขายรถในทันที ผู้ใช้รถส่วนบุคคลไม่กล้าใช้ช่องบัสนเลนที่กำหนดไว้

สิ่งสำคัญที่สุดในการสร้างบัสนเลนคือการบังคับใช้กฎหมายให้ได้ รวมทั้งปรับโครงสร้างด้านกายภาพ ถัดถนนแคบทำได้ยาก แต่ถนนกว้างทำได้ง่ายหากดำเนินการได้จะช่วยให้แก้ปัญหาการติดได้อย่าง คล่องตัว

การสร้างบัสนเลนเป็นหลักคิดที่ดีมากๆ เพราะสนับสนุนและให้ประชาชนใช้ระบบขนส่ง มวลชน รถเมล์มีคนจำนวนมาก แต่ถนนเมืองไทยไม่ได้ถูกออกแบบมาให้ทำบัสนเลน แต่ดีไซน์ให้ รถส่วนตัวใช้ เมื่อต้องแบ่งเลนถนนไปให้รถเมล์ เสียงคัดค้านส่วนใหญ่มาจากผู้ใช้รถส่วนตัวที่ไม่ อยากรักษาจราจรเพราะนั่นหมายความว่าเมื่อเลนน้องลงแต่รถส่วนตัวยังมีมากเท่าเดิม จะเกิด

ปัญหาการติดที่ยิ่งขึ้น
มอมีตาระบายกระแสดับ ที่แท้เป็น'สัตาเทพย์'-
ตร.แจ้ง2ข้อหา

ตัวอย่างโครงการบีอาร์ทีของกทม. หากมองความคุ้มค่าเป็นตัวเงินถือว่าไม่ประสบผลสำเร็จ มี ปัญหาขาดทุนปีละกว่า 200 ล้านบาท เพราะผู้โดยสารต่ำกว่าเป้าหมายให้บริการแค่วันละ 2 หมื่น

กว่าคน แต่มุมมองผู้ใช้รถเมล์ขอมโครงการนี้เพราะได้วิ่งในช่อง ทางเฉพาทำให้การเดินทางรวดเร็ว
กว่าเดิม แม้ว่าปัจจุบันจะมีรถประเภทอื่นฝ่าฝืนเข้าไปแซงเลนด้วยก็ตาม



ขณะที่โครงการรถเมล์ขิดเกาะกลางถนนลาดพร้าว แม้สร้างสะพานลอยรองรับและสร้างป้ายรถเมล์
กลางถนนเพราะไม่ย้ายประตูขึ้นลง แต่ก็มีคามยุ่งยากในการใช้งาน ที่สำคัญการบังคับใช้กฎหมาย
ในเมืองไทยไม่ศักดิ์สิทธิ์ ปล่อยให้รถส่วนตัวและรถจยย.ฝ่าฝืนวิ่งเข้าช่องรถเมล์ด้วยข้ออ้างว่า
รถเมล์ใช้น้อย จนทำให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุ รถเมล์ไม่สามารถไปได้เร็วตามหลักการ สุดท้ายต้อง
ยกเลิกโครงการไปในที่สุด ทั้งโครงสร้างป้ายรถเมล์กลางถนนร่างๆไว้ดูต่างหน้า

สนข. ปฏิเสธไม่ได้ว่า เป็นผู้มีส่วนร่วมในการทำโครงการรถเมล์ขิดเกาะกลางถนนลาดพร้าวมาแล้ว
เมื่อต้องปิดฝุ่นโครงการอีกครั้งน่าจะมิมบทเรียนดีๆ ให้แก้ไข้ปัญหาได้ รวมทั้งใช้ความเอาจริงเอาจัง
บูรณาการทำงานกับผู้ปฏิบัติผลักดันโครงการให้ประสบผลสำเร็จ (ได้หรือไม่) เพราะว่ามันจริงๆ แล้ว
มีอีกหลายมิติของปัญหารถเมล์ที่ภาครัฐไม่ใส่ใจแก้ไข้ปัญหาพื้นฐาน

(<https://www.dailynews.co.th/crime/773842>)

เช่น กวดขันรถเมล์ห้ามจอดนอกป้าย กวดขันรถประเภทอื่นห้ามจอดแซงจอดขวางป้ายรถเมล์จน
มอมตกระชากรระบบคบ ที่แท้เป็นสตาเพทขย -
รถเมล์ข้อมนำยไม่ได้ ปล่อยให้รถเมล์ให้เพียงพอกับความต้องการ อย่าปล่อยให้ผู้โดยสารรอนาน
ดูแลซ่อมบำรุงให้ดี ไม่ใช่เสียกลางทาง แสดงความตั้งใจที่จะแก้ไข้ปัญหาให้ผู้ใช้รถเมล์ได้รับ
ความสะดวกสบายอย่างแท้จริง ไม่ใช่แค่สมมติตนักการเมืองทำโครงการใหม่ๆแต่หมกหมมปัญหา

เก่าๆ

**บัลเลนกลางถนนจะได้เกิดแบบปังๆ หรือจะแห้งไปก่อนไม่ได้ลงมือทำ เป็นอีกโปรเจกต์
ตามนโยบายได้วัดฝีมือ "ศักดิ์สยาม ชิดชอบ" รมว.คมนาคม**

.....
คอลัมน์ : มุมคนเมือง
โดย "เทียนหยด"

◀ ย้อนกลับ (/articles)

(<https://www.dailynews.co.th/crime/773842>)

**มือมืดกระชากกระเบาะดับ ที่แท้เป็น'สัตว์แพทย์'-
ดร.แจ้ง2ข้อหา**

[อ่านบทความต่อไป >](#)