

ข่าวสด Khao Sod Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,100	Section: First Section/บทบรรณาธิการ/คอลัมน์		
	วันที่: ศุกร์ 18 สิงหาคม 2566		
	ปีที่: 33	ฉบับที่: 11951	หน้า: 2(ล่างขวา)
	Col.Inch: 30.86	Ad Value: 33,946	PRValue (x3): 101,838
	หัวข้อข่าว: โละไฟนับถอยหลังแก้รถติด		
	คลิป: ขาว-ดำ		

โละไฟนับถอยหลังแก้รถติด

ศาลาว่าการกทม. - เมื่อวันที่ 17 ส.ค. นายวิศณุ ทรัพย์สมพล รองผู้ว่าฯ กทม. กล่าวถึงความคืบหน้าโครงการแก้ไขปัญหารถติด ทั้งระบบบนถนนสายหลักในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ว่า จากการจ้างที่ปรึกษาทำการวิเคราะห์จุดฝืดด้านการจราจรทั่ว กรุงเทพมหานคร เพื่อแก้ปัญหารถติด โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) สามารถกำหนดจุดปัญหาจราจร รวม 127 จุด แบ่งเป็น 4 กลุ่มปัญหา ประกอบด้วย

1.ปัญหารถจราจรบริเวณทางแยก 57 จุด 2.ปัญหาคลองของถนน 34 จุด 3.ปัญหาที่เกิดจากจุดกลับรถ 18 จุด และ4.ปัญหาที่เกิดบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทาง 18 จุด โดยจะมีการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไข ในส่วนของกทม.โดยสำนักงานจราจรและขนส่ง (สจส.) เตรียมนำร่องแก้ไขปัญหบนถนนพหลโยธิน ตั้งแต่ประตูกรุงเทพฯ พื้นที่รอยต่อปทุมธานี จนถึงอนุสาวรีย์ชัยฯ จะเริ่มแก้ไขจุดแรกก่อนบริเวณตลาดสะพานใหม่ ซึ่งพบปัญหาเรื่อง จุดกลับรถ ตัดกระแสดทางตรง ทางข้ามไม่ปลอดภัย จะมีการติดตั้ง สัญญาณไฟจราจรสำหรับกลับรถและให้คนเดินข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย

นายวิศณุกล่าวว่า ส่วนอีกจุดบริเวณซอยพหลโยธิน 54/1 ฝั่งขาออก จะมีรถที่ออกจากซอยส่วนหนึ่งวิ่งตรงข้ามไปออกถนนวิภาวดีรังสิต จะกีดขวางรถที่จะเลี้ยวซ้ายไปบางเขน จึงต้องมีการผา

ยบริเวณปากซอยให้กว้างขึ้น นอกจากนี้จะมีการปรับสัญญาณไฟจราจร ถนนพหลโยธินทุกทางแยกตามปริมาณจราจร โดยจะมีการเชื่อมข้อมูลจากกล้องซีทีวี ถ้าด้านใดรถมากได้ไฟเขียวนาน จากเดิมตั้งสัญญาณไฟกำหนดตัวเลขนับถอยหลัง หรือสัญญาณไฟแดงตัดวอร์น บางครั้งไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจรจริง เป็นอีกสาเหตุทำให้การจราจรติดขัด

ทั้งนี้ หลังจากดำเนินการแล้วจะมีการประเมินผลและขยายไปยังถนนสายหลักอื่นๆ ด้วย สำหรับทางเข้าออกอาคาร ที่มีเครื่องกั้น จะประสานเจ้าของอาคารขยับเครื่องกั้นอยู่ห่างจากถนนป้องกันแฉก ลอยลื่นออกมาก็ดีขวางรถทางตรง ในส่วนของพื้นที่ทางเดินเท้าที่แคบ คนเดินสวนกัน ไม่ได้เพราะติดฐานสะพานลอย กทม.แก้ปัญหาโดยการเวนคืนที่ดินทำไม่ได้ แนวทางที่ดีคือ การแก้ไขกฎหมายผังเมือง ซึ่งอยู่ระหว่าง ดำเนินการกำหนดว่าในอนาคตโครงการพัฒนาใหม่ให้เว้นระยะห่างทางเท้ามากขึ้น โดยรัฐจะต้องมีมาตรการชัดเจน เช่น ให้พื้นที่ก่อสร้างเพิ่มขึ้น หรือเพิ่มความสูงของอาคาร เพื่อสร้างแรงจูงใจเป็นต้น

อย่างไรก็ตาม แนวทางดังกล่าวเป็นการแก้ไขจุดฝืดเล็กๆ น้อยๆ เพื่อให้การจราจรคล่องตัวขึ้น โดยไม่ต้องใช้งบประมาณมาก ทั้งนี้ จะนำแนวทางดังกล่าวไปเป็นพื้นฐานในการแก้ปัญหาจุดฝืดอื่นๆ ต่อไป