

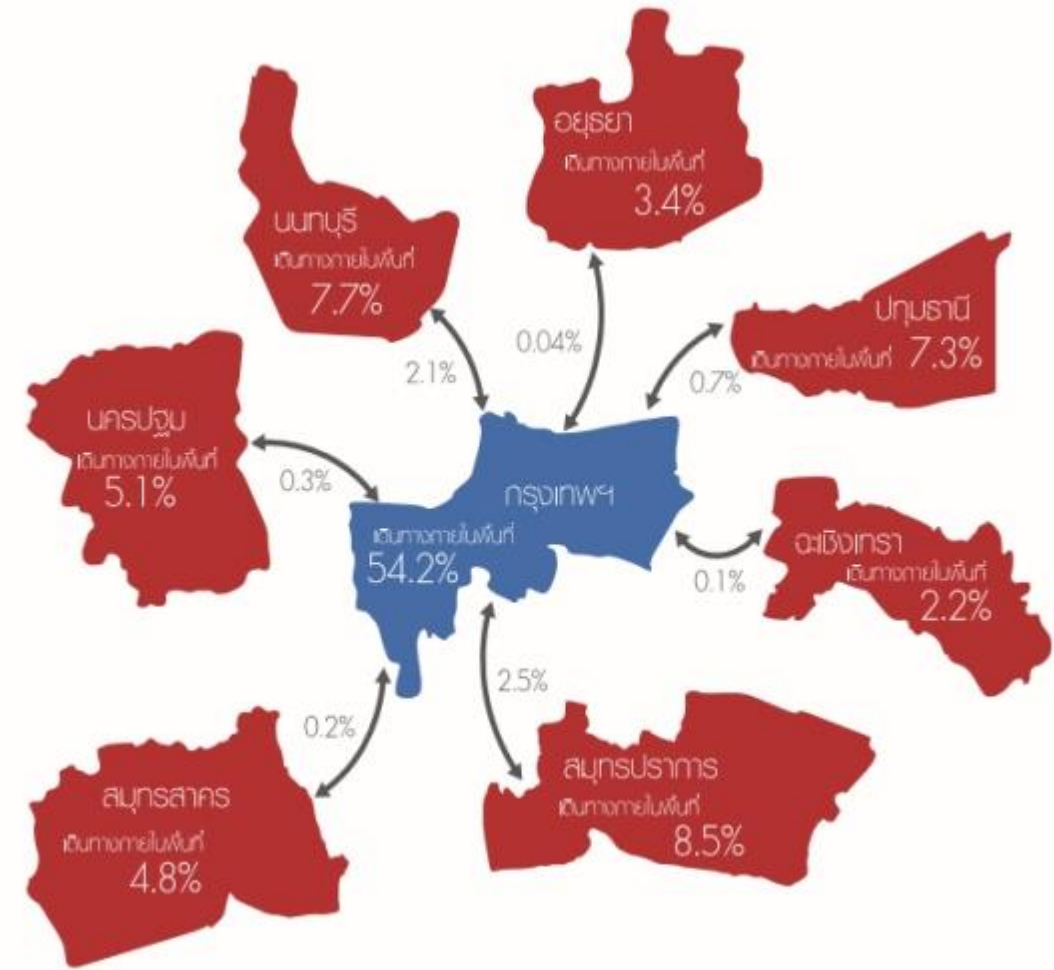
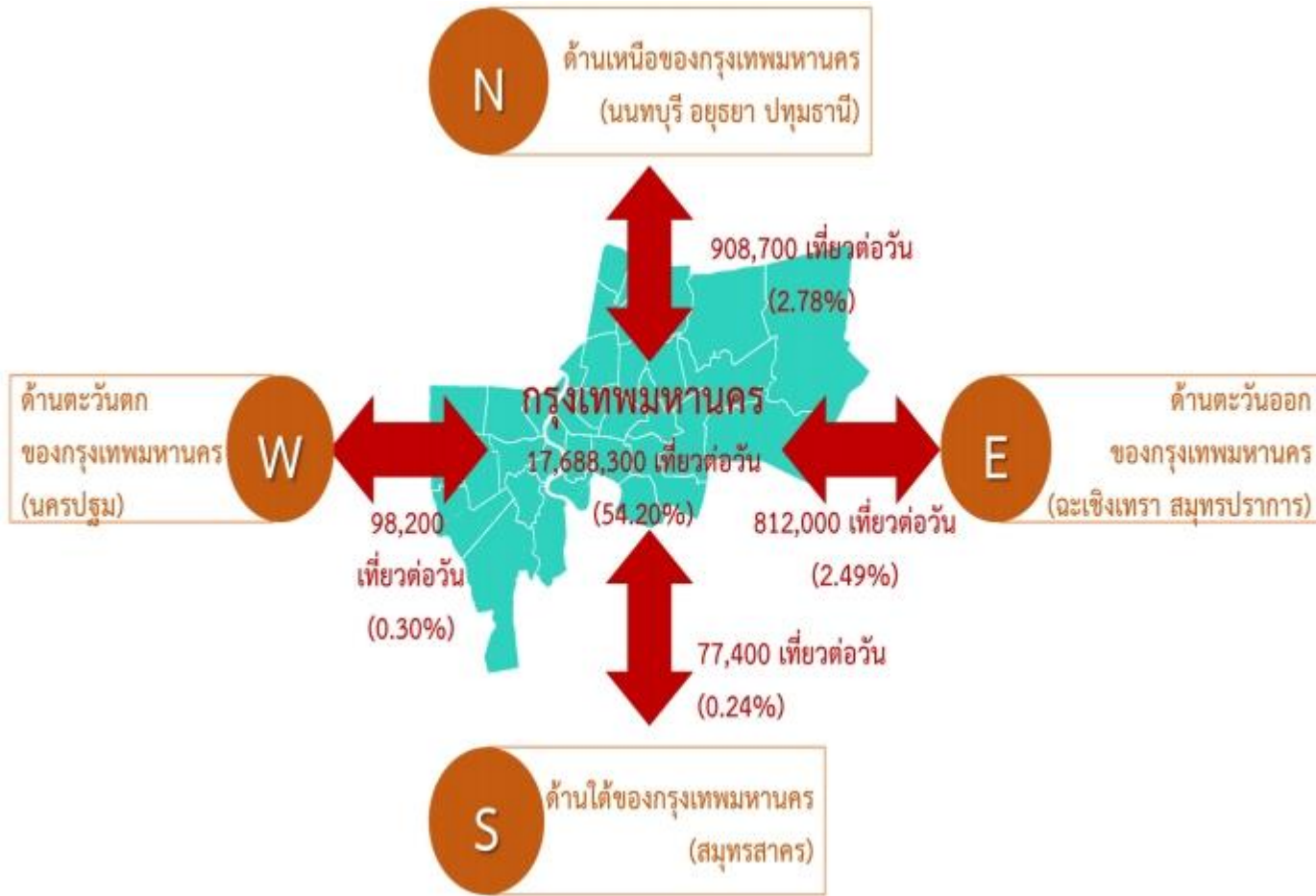
แลกเปลี่ยนประสบการณ์การดำเนินงาน  
ด้านการบริหารจัดการและการแก้ไขปัญหาจราจร



# ประเด็นปัญหา

## สาเหตุหลักปัญหาจราจร



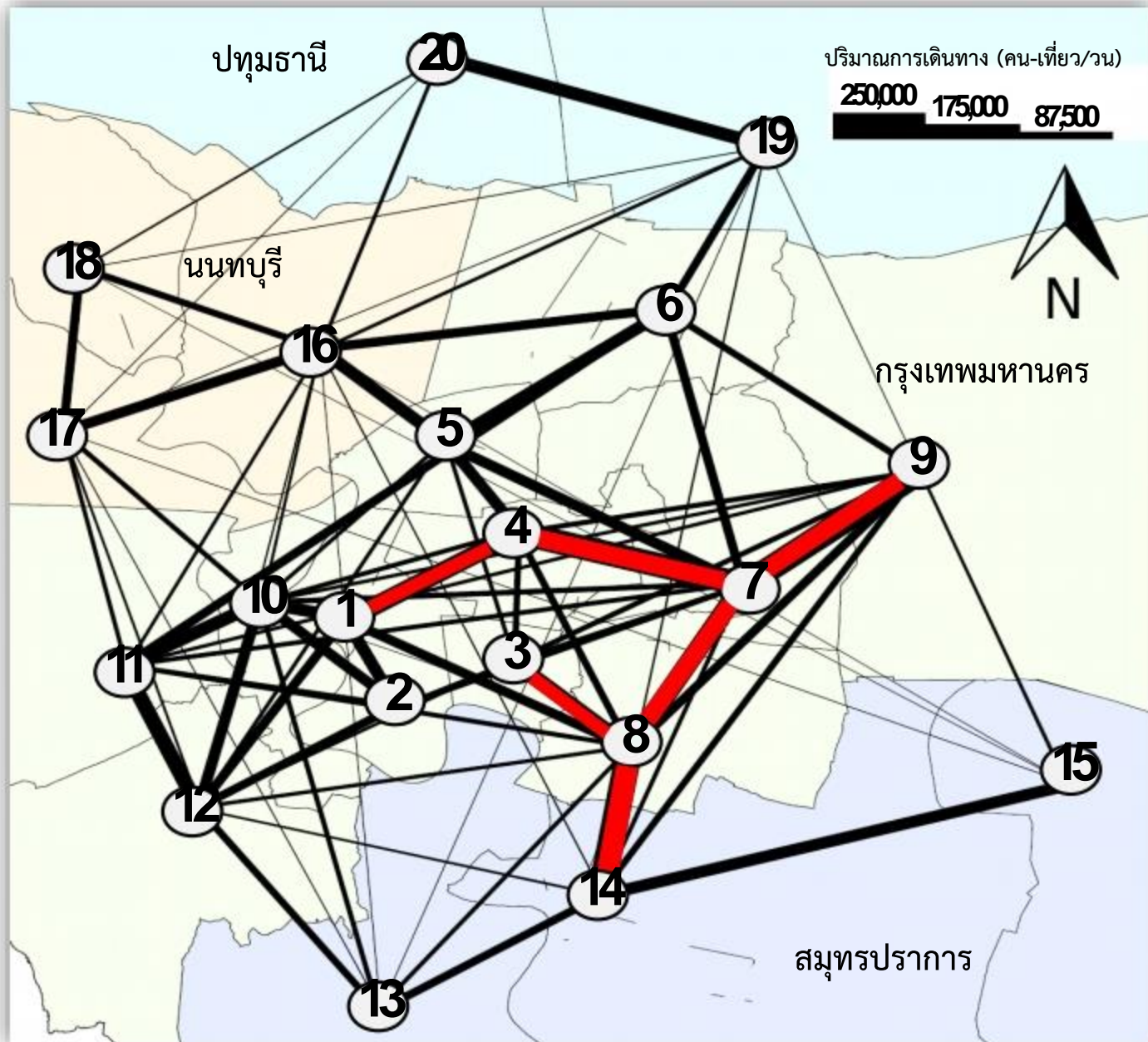


สัดส่วนปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่กรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดในพื้นที่ศึกษา

พ.ศ. 2560-2561 มีการเดินทางในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

และปริมาณ 32.65 ล้านเที่ยวต่อวัน โดยมีปริมาณการเดินทางภายในพื้นที่กรุงเทพมหานครมากที่สุด จำนวน 17,688,300 เที่ยวต่อวัน (สัดส่วนร้อยละ 54.20) รองลงมาคือการเดินทางระหว่างด้านเหนือและด้านตะวันออก จำนวน 908,700 และ 812,000 เที่ยวต่อวัน (สัดส่วนร้อยละ 2.78 และ 2.49) ตามลำดับ

# ปริมาณความต้องการและทิศทางการเดินทาง



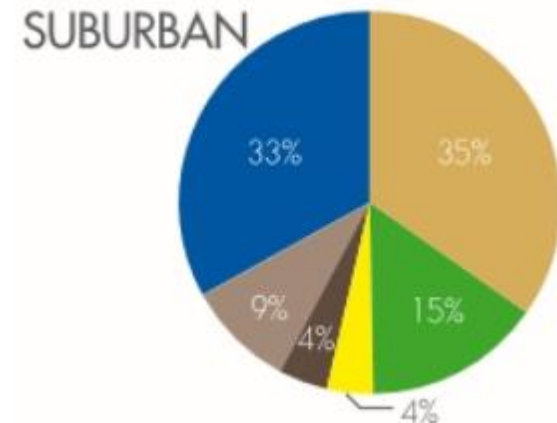
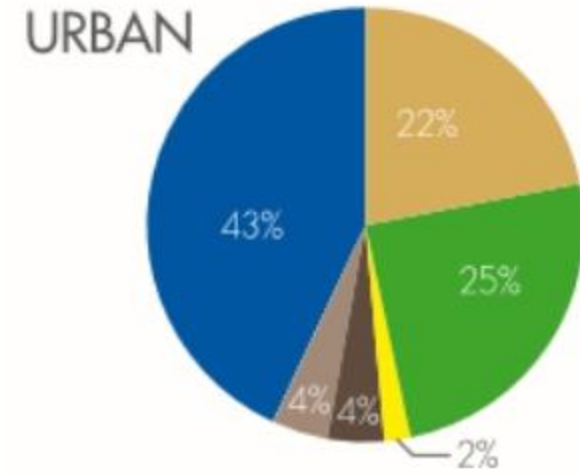
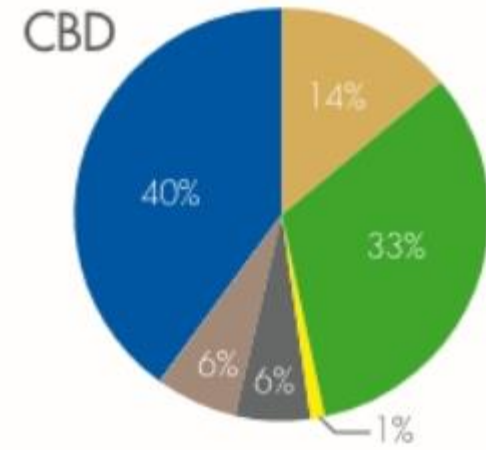
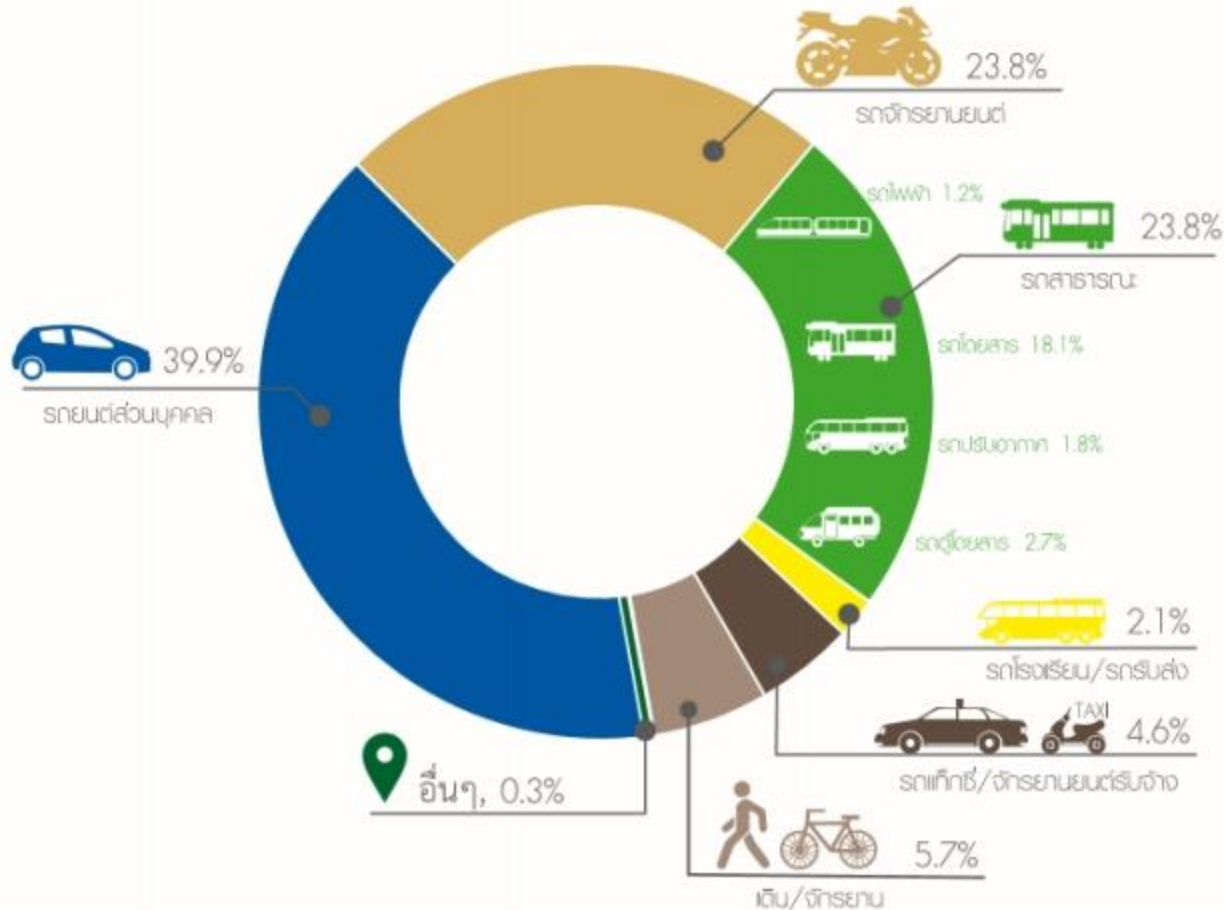
กลุ่มพื้นที่ 1-12 เป็นกลุ่มพื้นที่ภายในจังหวัดกรุงเทพมหานคร  
 กลุ่มพื้นที่ 13-15 เป็นกลุ่มพื้นที่ภายในจังหวัดสมุทรปราการ  
 กลุ่มพื้นที่ 16-18 เป็นกลุ่มพื้นที่ภายในจังหวัดนนทบุรี  
 กลุ่มพื้นที่ 19-20 เป็นกลุ่มพื้นที่ภายในจังหวัดปทุมธานี

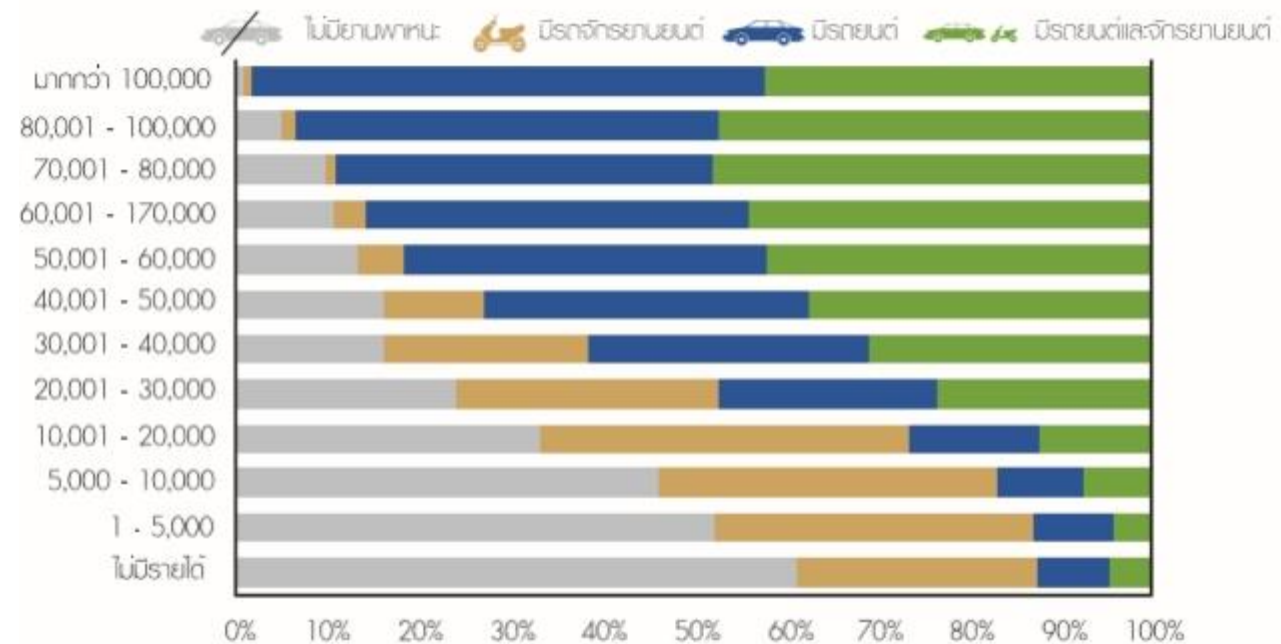
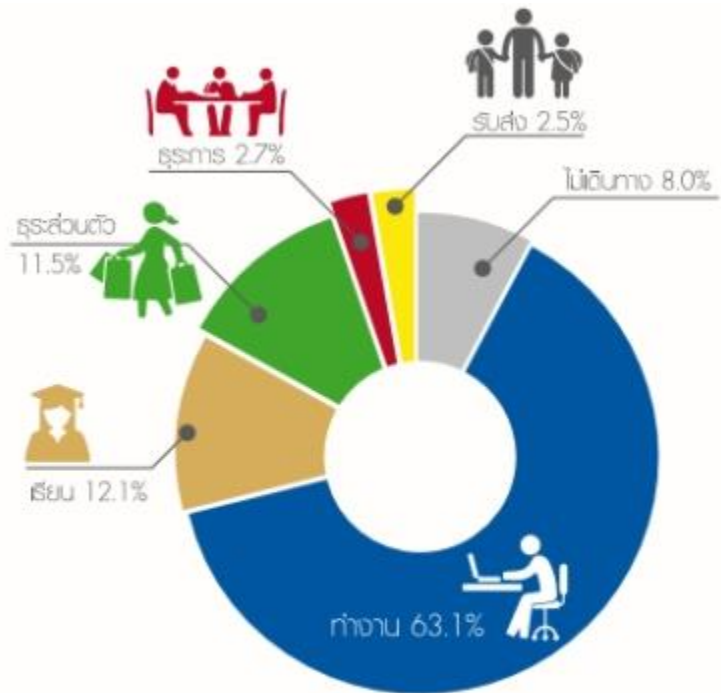
ปริมาณการเดินทางระหว่างกลุ่มพื้นที่ในปัจจุบันพบว่ากลุ่มพื้นที่ที่มีปริมาณการเดินทางสูงสุด 3 ลำดับได้แก่

- อันดับ 1 เป็นการเดินทางแนวตะวันออก ตะวันตก การเดินทางระหว่างกลุ่มพื้นที่ 4 (พญาไท, ห้วยขวาง, ดินแดง, วังทองหลาง) และ 7 (คันนายาว, บางกะปิ, บึงกุ่ม, ลาดพร้าว, สะพานสูง) ตามแนวเส้นทางก่อสร้างรถไฟฟ้า **สายสีเหลือง** (ลาดพร้าว-สำโรง)
- อันดับ 2 การเดินทางระหว่างกลุ่มพื้นที่ 7 และ 9 (คลองสามวา, มีนบุรี, ลาดกระบัง, หนองจอก) ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า **สายสีส้ม** (ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี)
- อันดับ 3 การเดินทางระหว่างกลุ่มพื้นที่ 8 (พระโขนง, ประเวศ, สวนหลวง, บางนา) และ 14 (เมืองสมุทรปราการ, บางพลี) ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า **สายสีเขียว** (แบริ่ง-สมุทรปราการ)

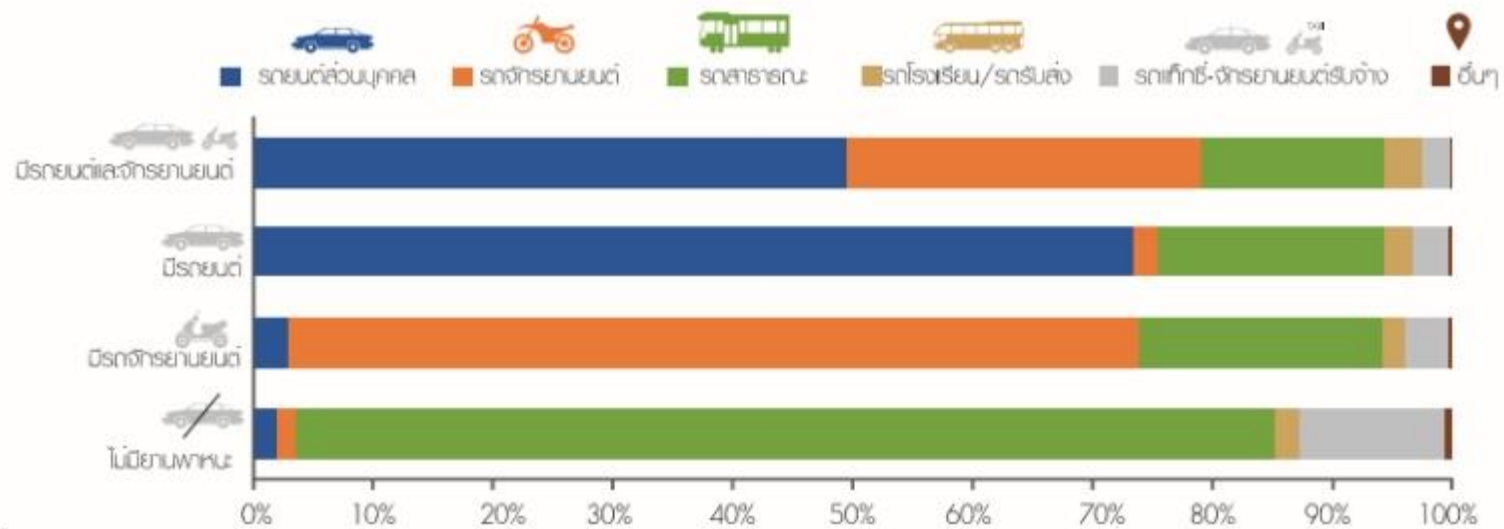
# รูปแบบการเดินทางหลัก

รูปแบบการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่คิดเป็นอัตราเฉลี่ยเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลสูงที่สุดคิดเป็นร้อยละ 39.9 และเมื่อพิจารณาตามกลุ่มพื้นที่ศึกษาพบว่า รูปแบบการเดินทางที่มีค่าค่อนข้างแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัดคือ การเดินทาง โดยรถจักรยานยนต์ โดยกลุ่มพื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นในและพื้นที่ย่านธุรกิจ (CBD) มีการเดินทางโดยใช้รถจักรยานยนต์อัตราเฉลี่ยร้อยละ 14 ซึ่งน้อยกว่าพื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นนอกและพื้นที่บริเวณชานเมือง (URBAN) และพื้นที่บริเวณชานเมืองนอกย่านพื้นที่นอกเขตตัวเมือง (SUBURBAN) อัตราเฉลี่ยร้อยละ 22 และ 35 ตามลำดับ

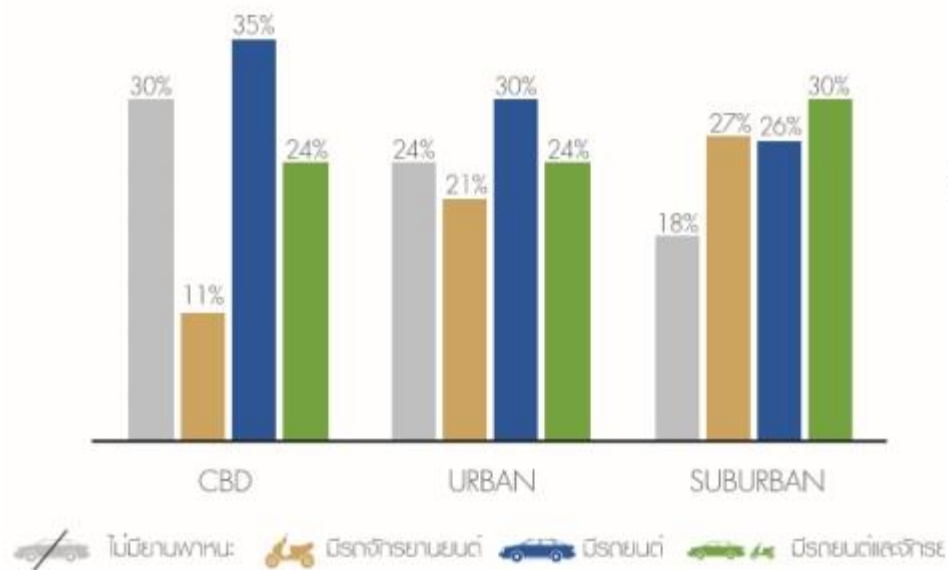




ทรครอบครองยานพาหนะต่อรายได้ครัวเรือน

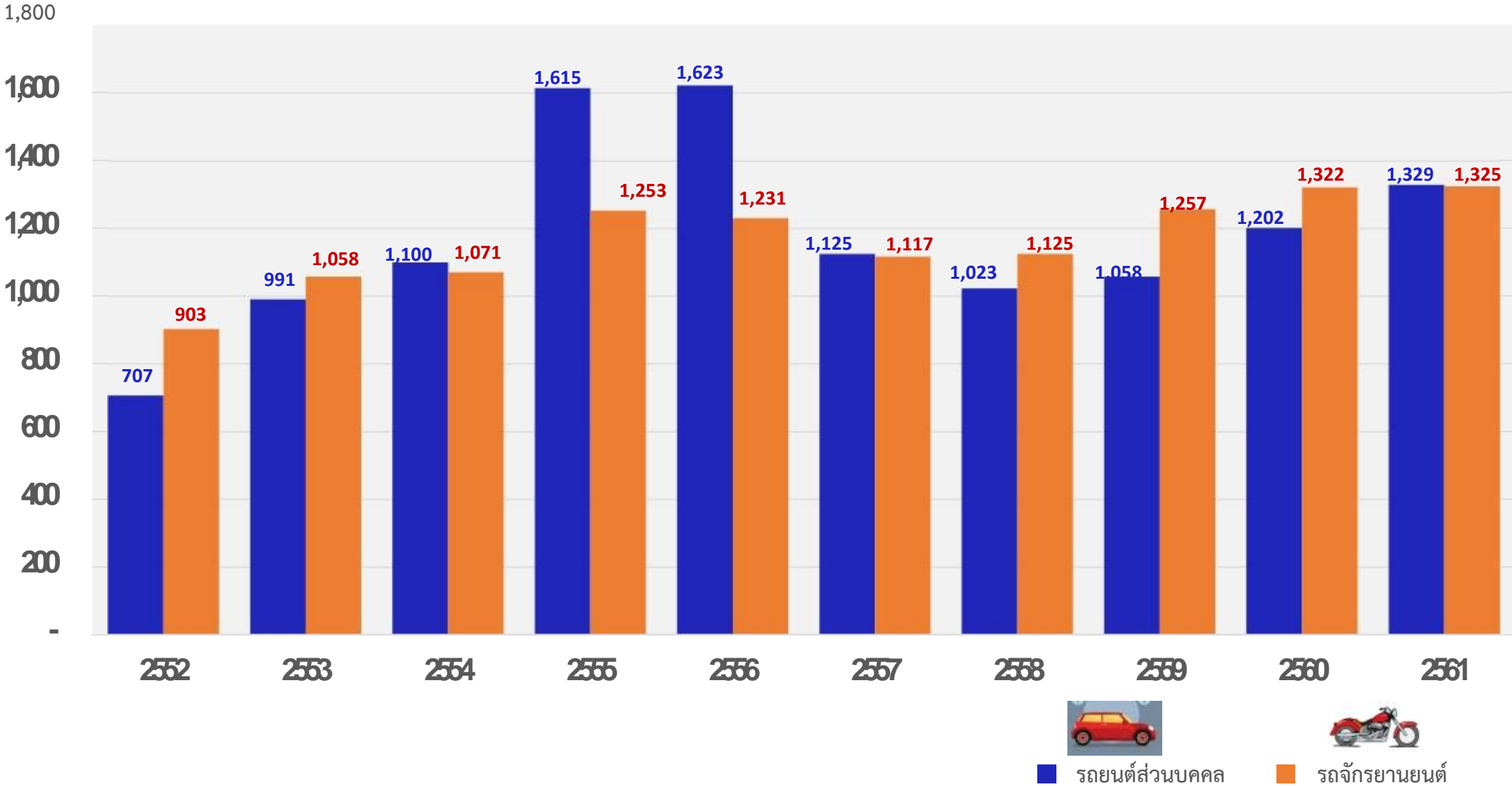


ทรครอบครองยานพาหนะแยกตามประเภทยานพาหนะ



ทรครอบครองยานพาหนะต่อพื้นที่ศึกษา

# จำนวนรถจดทะเบียนสะสมในกรุงเทพมหานคร ณ 31 ธันวาคม 2561



# สัดส่วนถนนต่อพื้นที่เมือง

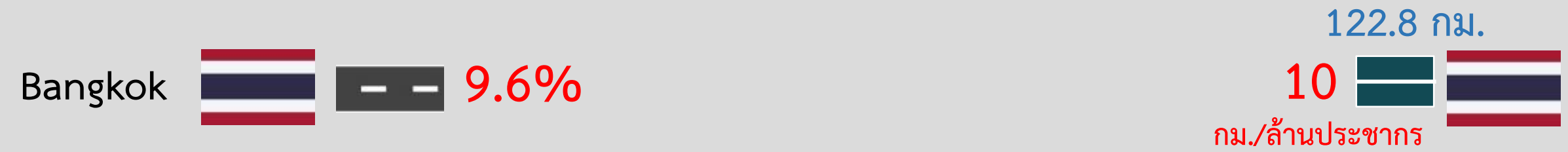
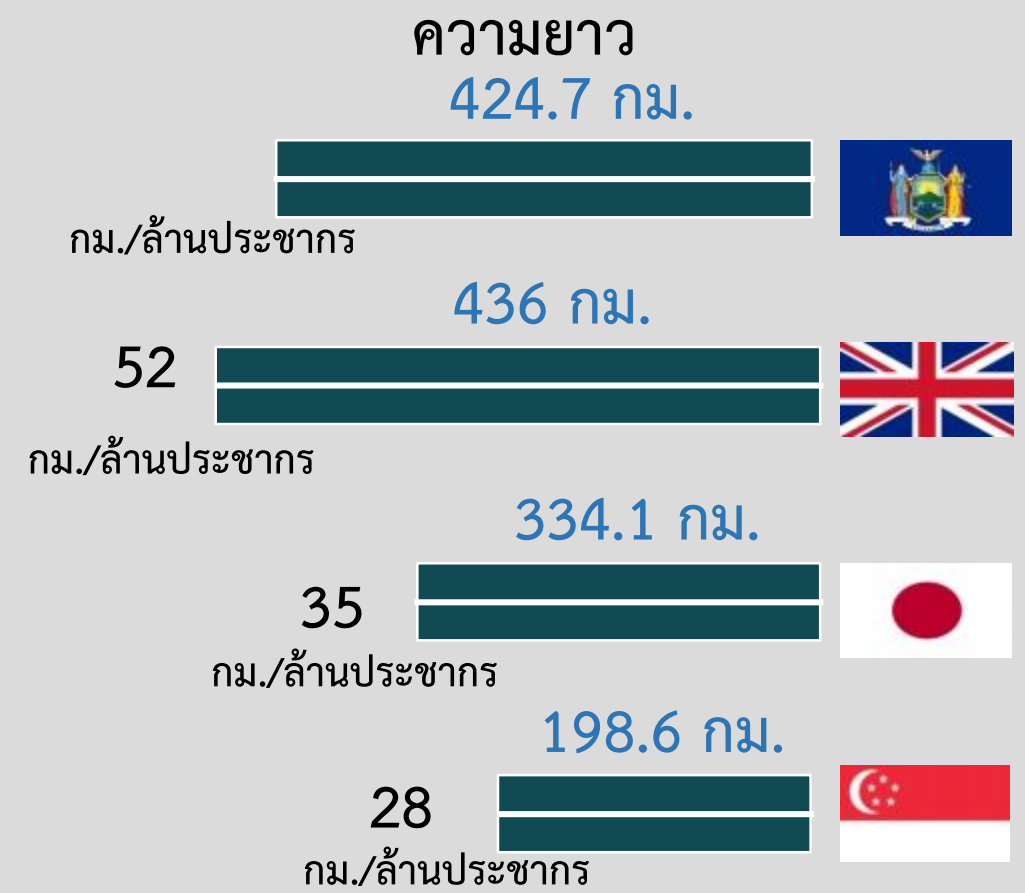
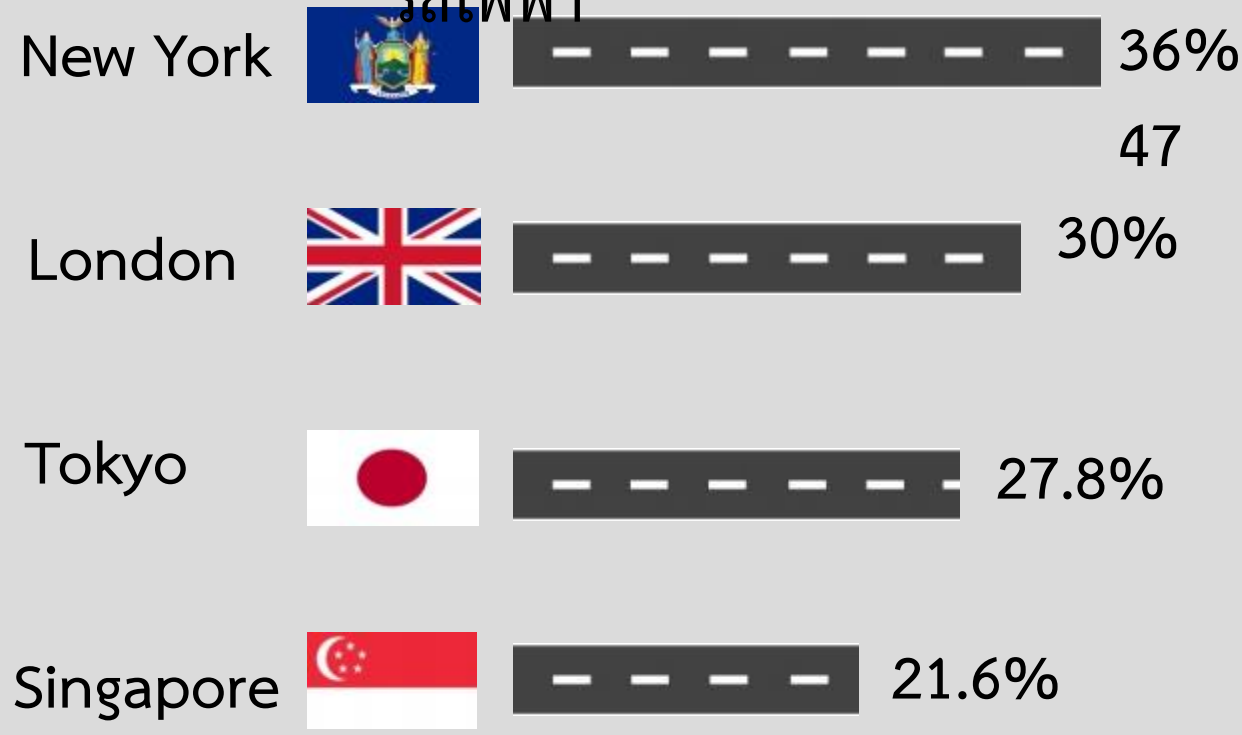


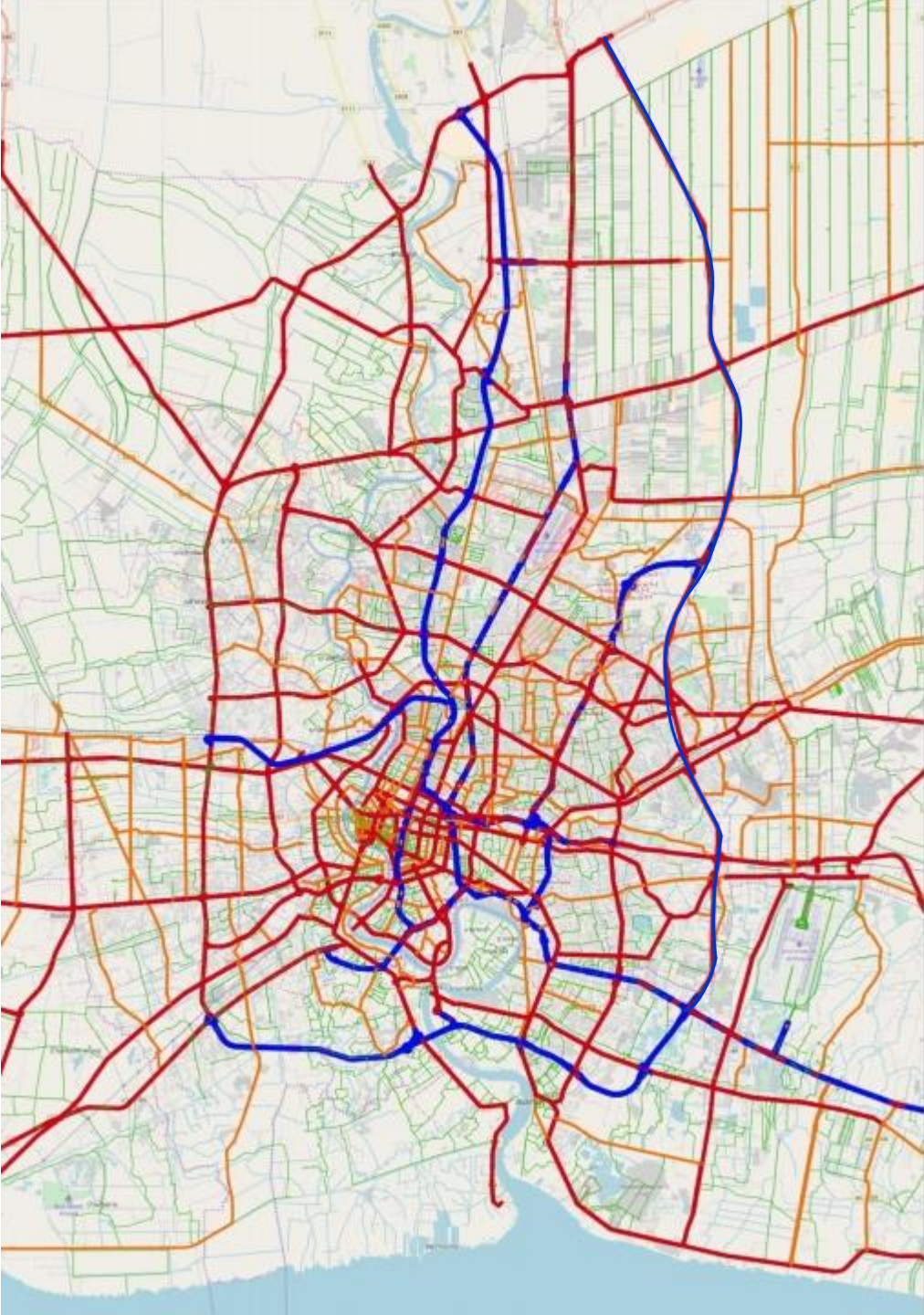
พื้นที่ศึกษา = 2,960 ตารางกิโลเมตร  
พื้นที่ถนน = 202 ตารางกิโลเมตร  
สัดส่วนพื้นที่ถนน/พื้นที่เมือง = 6.8 %

พื้นที่วงแหวนรัศมี 1 กิโลเมตร = 141 ตารางกิโลเมตร  
พื้นที่ถนน = 13.6 ตารางกิโลเมตร  
สัดส่วนพื้นที่ถนน/พื้นที่เมือง = 9.6 %

# สัดส่วนพื้นที่ถนน / ระบบขนส่งมวลชนไม่เพียงพอ

พื้นที่ถนนต่อพื้นที่เมือง  
รถไฟฟ้า





# สถานะของโครงข่ายถนน ของพื้นที่ภายในวงแหวนรอบนอก

ถนนเพื่อการเดินทาง 4,283 กิโลเมตร

- ทางพิเศษ\*\* 315 กิโลเมตร
- ถนนสายหลัก 1,093 กิโลเมตร
- ถนนสายรอง 740 กิโลเมตร
- ถนนรวมและกระจาย 2,136 กิโลเมตร

ถนนท้องถิ่น 16,663 กิโลเมตร

ทางพิเศษ

ถนนสายหลัก

ถนนสายรอง

ถนนรวมและกระจาย

ถนนท้องถิ่น

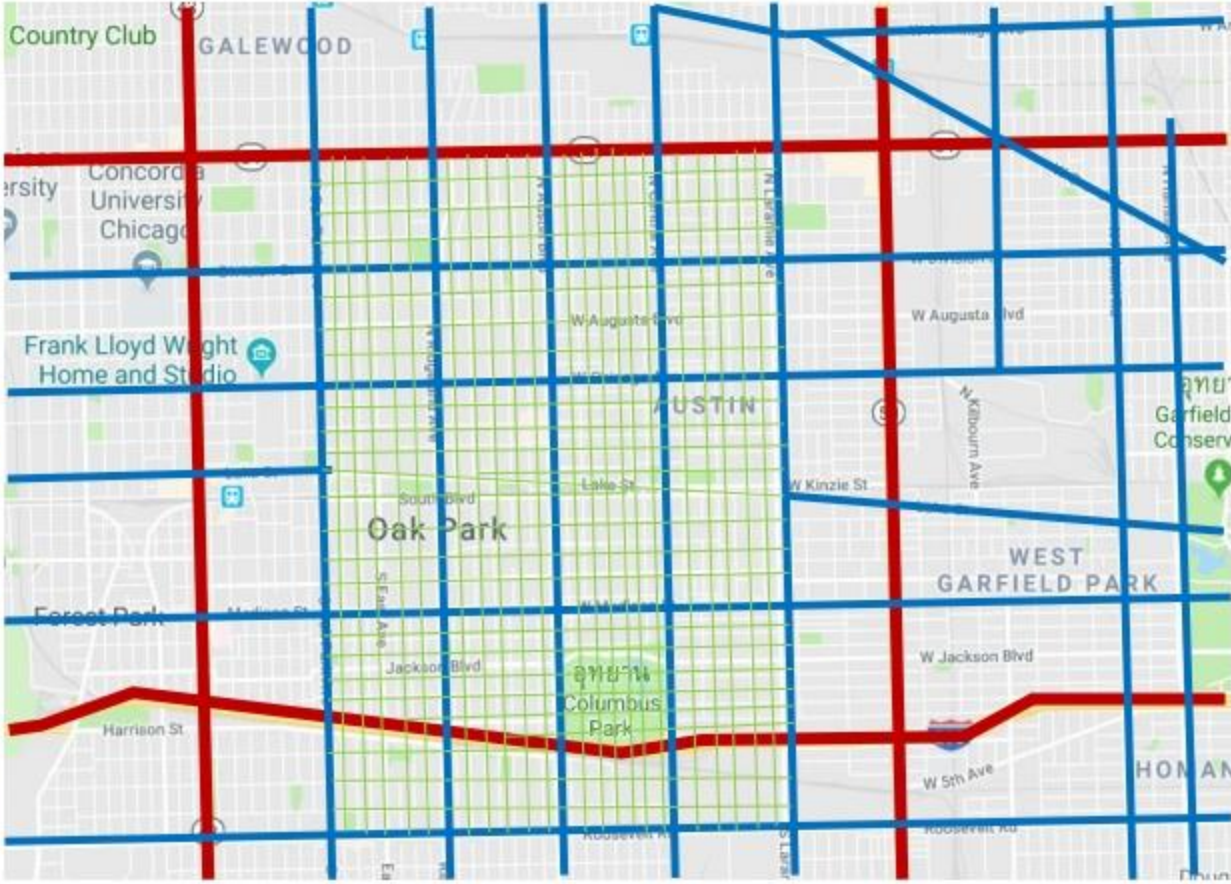
\* พื้นที่ถนน 201.5 ตร.กม./พื้นที่ศึกษา 2,960 ตร.กม. \*

\*\* ทางพิเศษ - ถนนที่มีการควบคุมการเข้าออกสมบูรณ์ (Fully Access Control)

# การเปรียบเทียบลำดับชั้นของถนน



กรุงเทพมหานคร  
สหรัฐอเมริกา



ชิคาโก

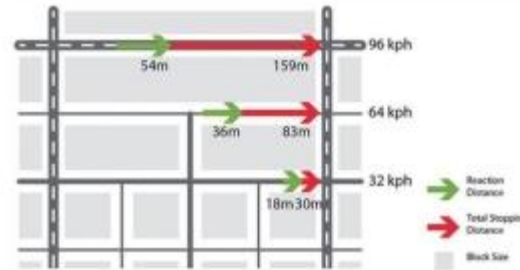
หมายเหตุ ทั้ง 2 ภาพใช้มาตราส่วนเดียวกัน

# ปัญหาพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่



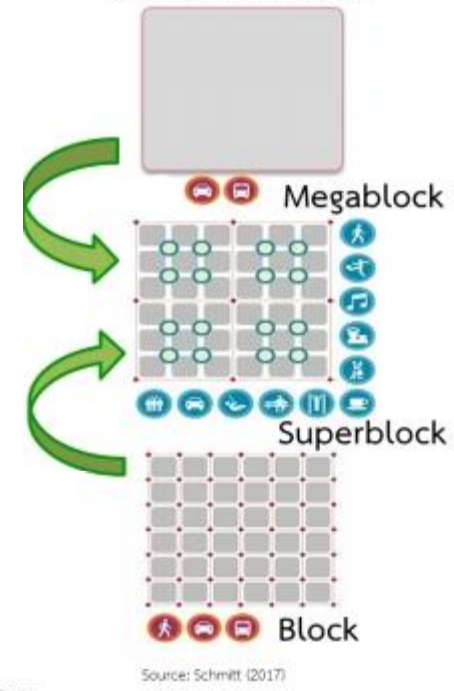
Source: Degenals (2017)

ขนาดช่วงถนน (Block Size)



Source: Welke et al (2017)

ขนาดช่วงถนน (Block Size)

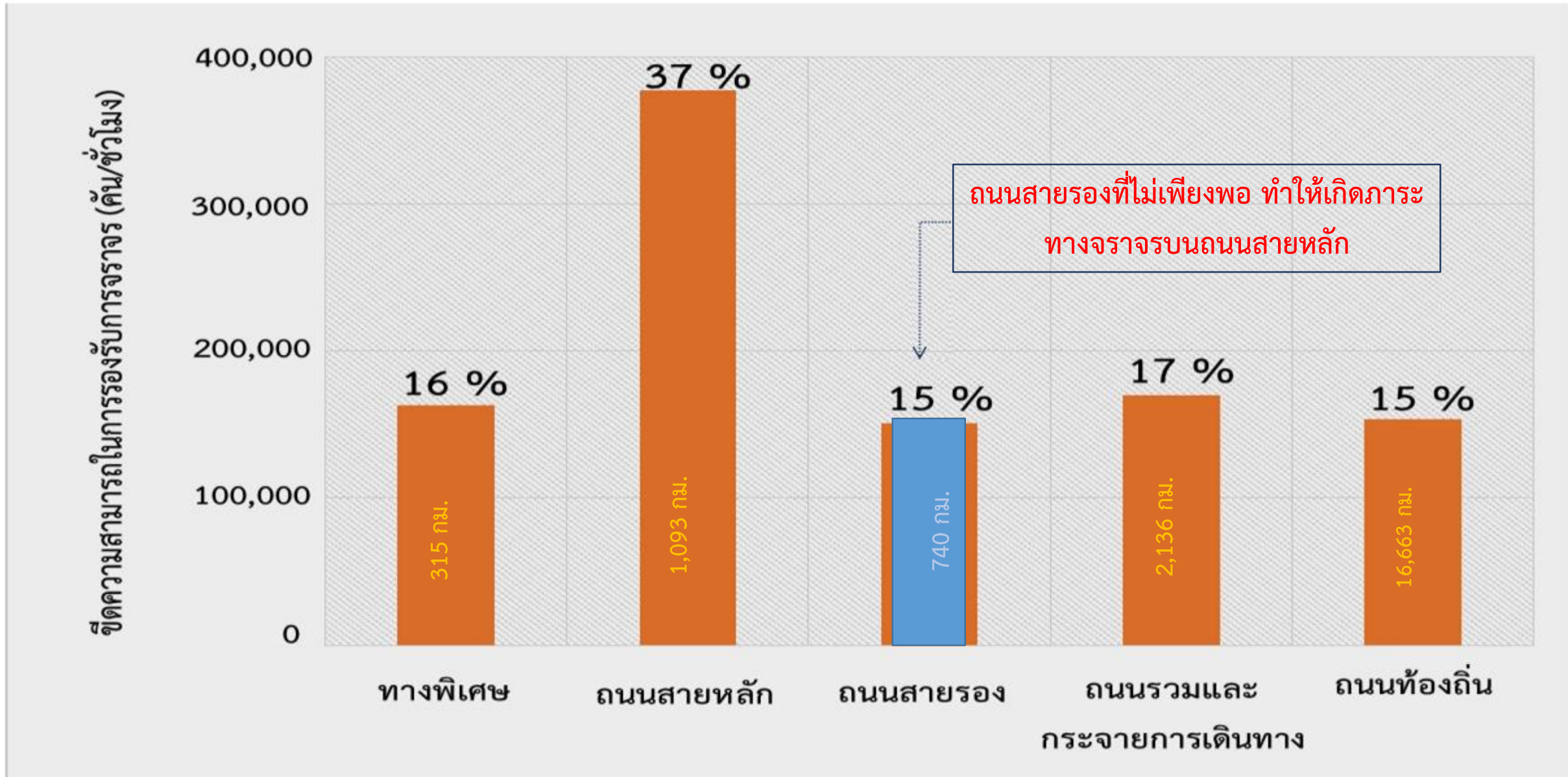


Source: Schmitt (2017)

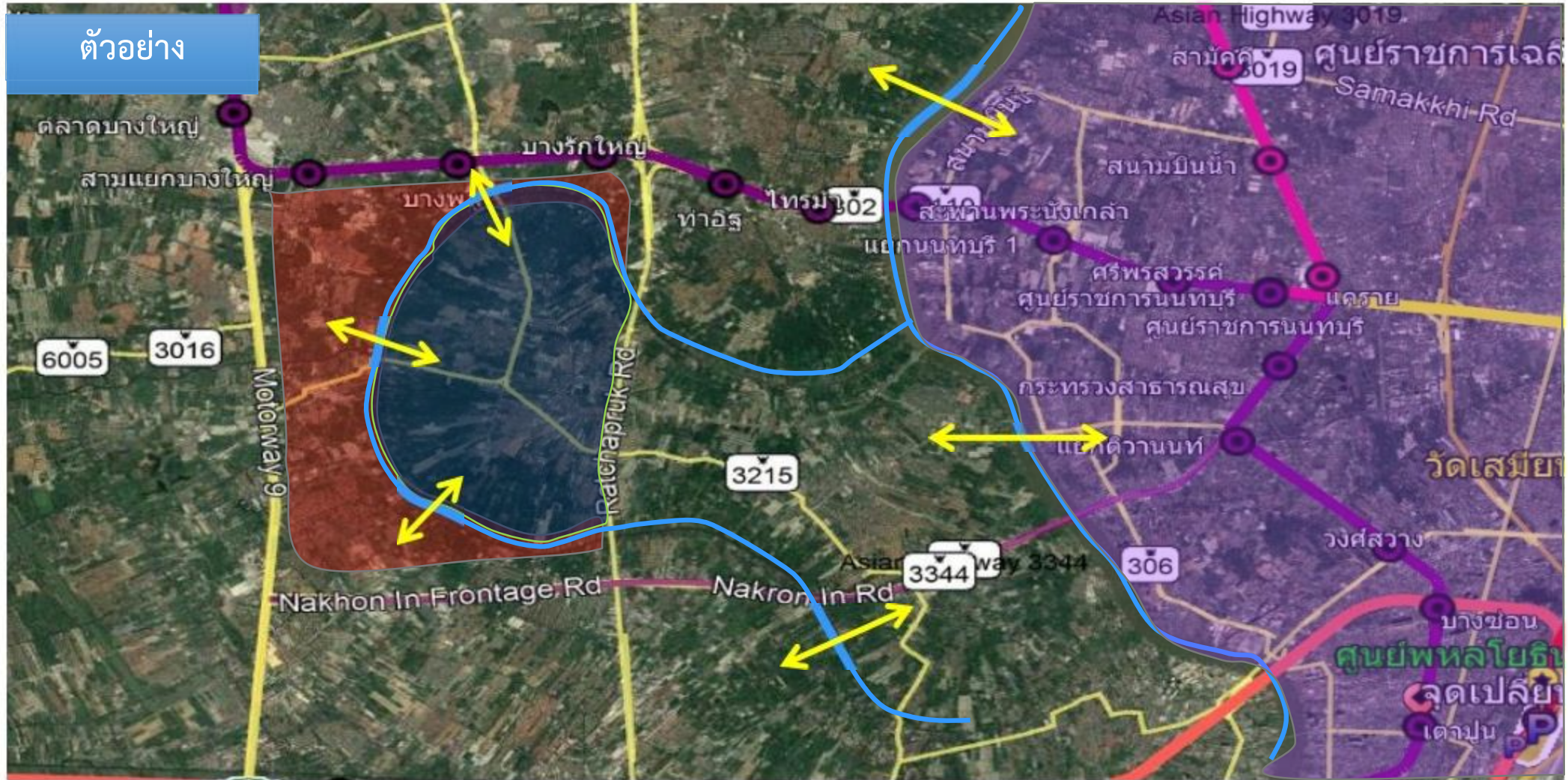


ความเร็วในการเดินทาง (SPEED)  
ระยะในการเข้าถึง (ACCESS DISTANCE)  
ความสามารถในการเข้าถึง (ACCESSIBILITY)

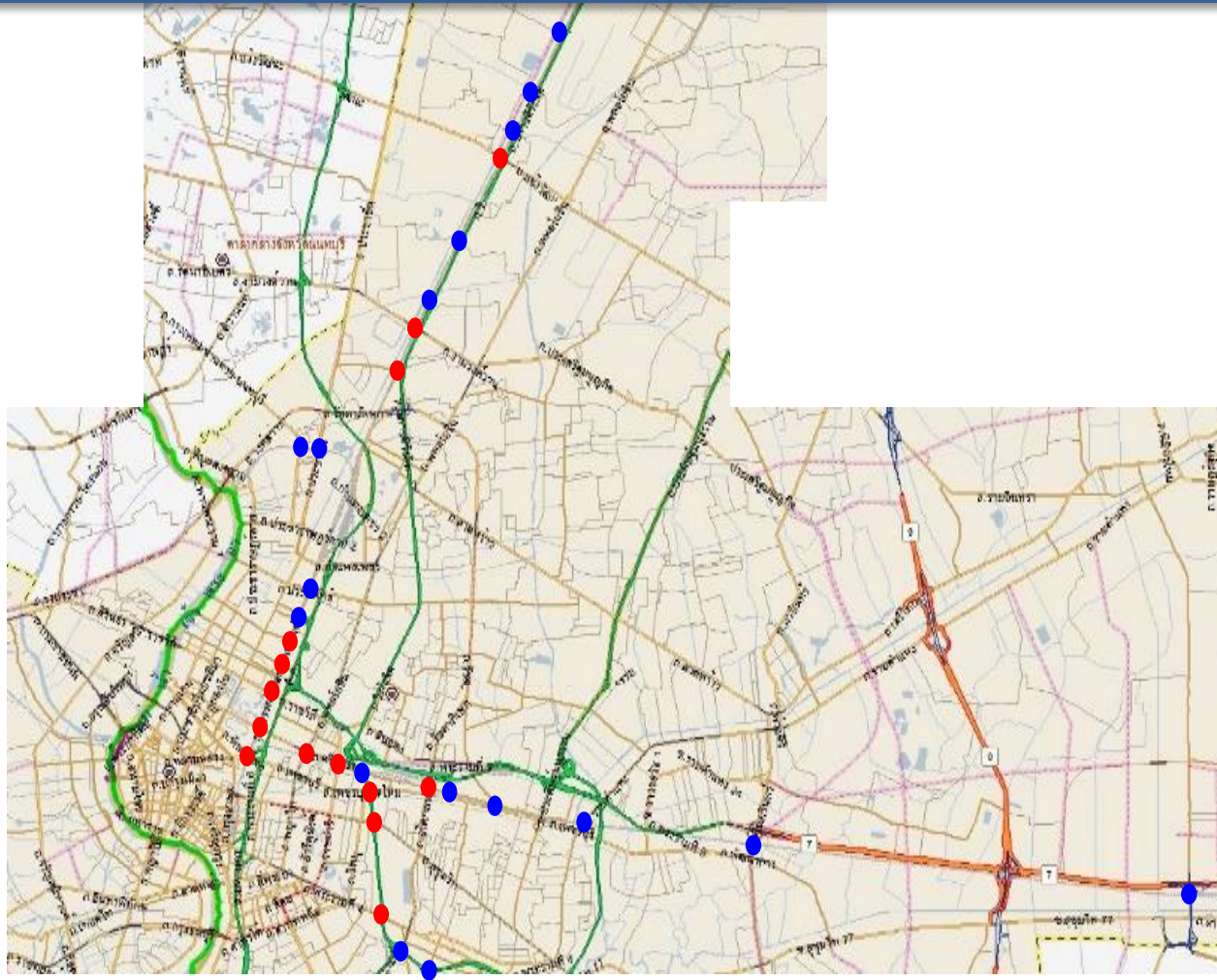
# ขีดความสามารถในการรองรับการเดินทางโดยโครงข่ายถนนในปัจจุบัน



# หลายพื้นที่ถูกกันด้วยลำคลอง



## ถนนมีจุดตัดรถไฟมาก

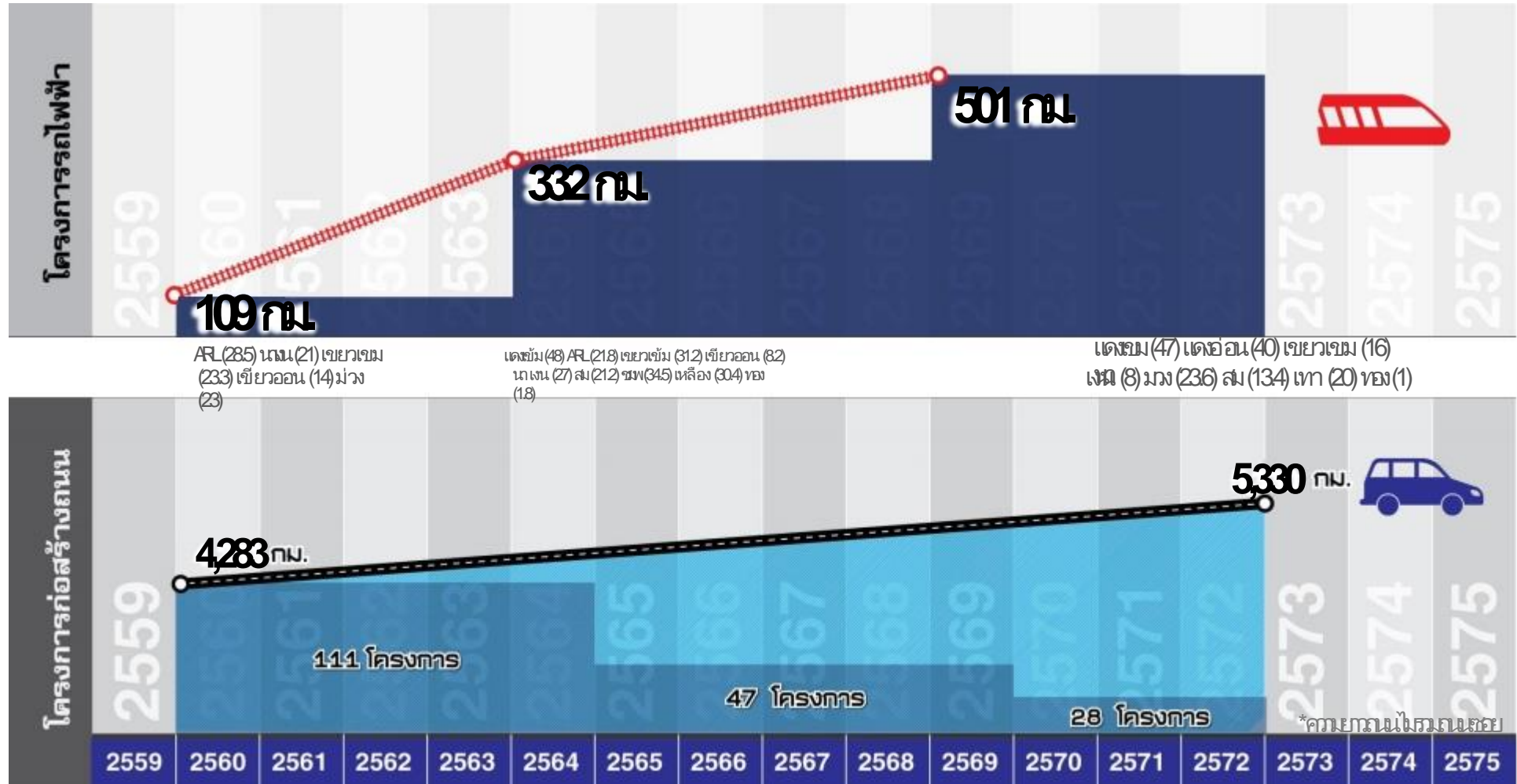


สายตะวันตก	2 จุด
สายเหนือ	12 จุด
สายตะวันออก	12 จุด
สายท่าเรือ	8 จุด
<b>รวม</b>	<b>34 จุด</b>

ลำดับ	สถานี	เร่งด่วนเช้า 06.00-09.00 น.				เร่งด่วนเย็น 16.30-19.00 น.			
		จำนวนขบวนรถไฟ (หน่วย : ขบวน)	ระยะเวลาไม้กั้นปิดก่อนรถไฟมา (หน่วย : นาที)			จำนวนขบวน รถไฟ (หน่วย : ขบวน)	ระยะเวลาไม้กั้นปิดก่อน รถไฟมา(หน่วย : นาที)		
			ต่ำสุด	สูงสุด	เฉลี่ย		ต่ำสุด	สูงสุด	เฉลี่ย
1	ยมราช	29	1.06	**5.06	2.26	24	1.18	**4.57	2.38
2	ศรีอยุธยา	23	1.01	*4.23	2.10	19	1.15	*4.03	2.19
3	ราชวิถี	23	0.42	3.52	1.34	20	1.07	4.15	1.44
4	พญาไท	8	0.34	2.26	1.24	6	0.44	1.32	1.04
5	ประชานิเวศน์	11	1.20	3.30	2.10	8	1.09	*4.09	2.29
6	งามวงศ์วาน	11	1.10	3.30	1.58	8	1.26	2.23	1.46
7	หลักสี่	9	1.10	2.30	1.46	7	1.40	2.48	2.04
8	ราชปรารภ	8	0.15	1.25	0.56	6	0.40	1.23	0.55
9	อโศก	8	0.23	1.56	1.19	6	0.22	1.13	0.55
10	คลองตัน	9	0.17	1.58	1.09	5	1.12	2.06	1.34
รวมเฉลี่ย		139	-	-	1.49	109	-	-	1.52

# ความยาวโครงข่ายถนนและระบบราง

จากแผนการทบทวนข้อมูลแผนงานโครงการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจรรยาจร สามารถสรุป  
โครงข่ายรถไฟฟ้าและถนนตามช่วงระยะเวลาที่โครงการพัฒนาแล้ว ได้ดังภาพ



\*โครงข่ายไฟฟ้ารวมจาก รฟท. และ รฟช.

# ความต้องการในการเดินทาง (Demand) มากกว่า Supply

โครงข่ายถนน



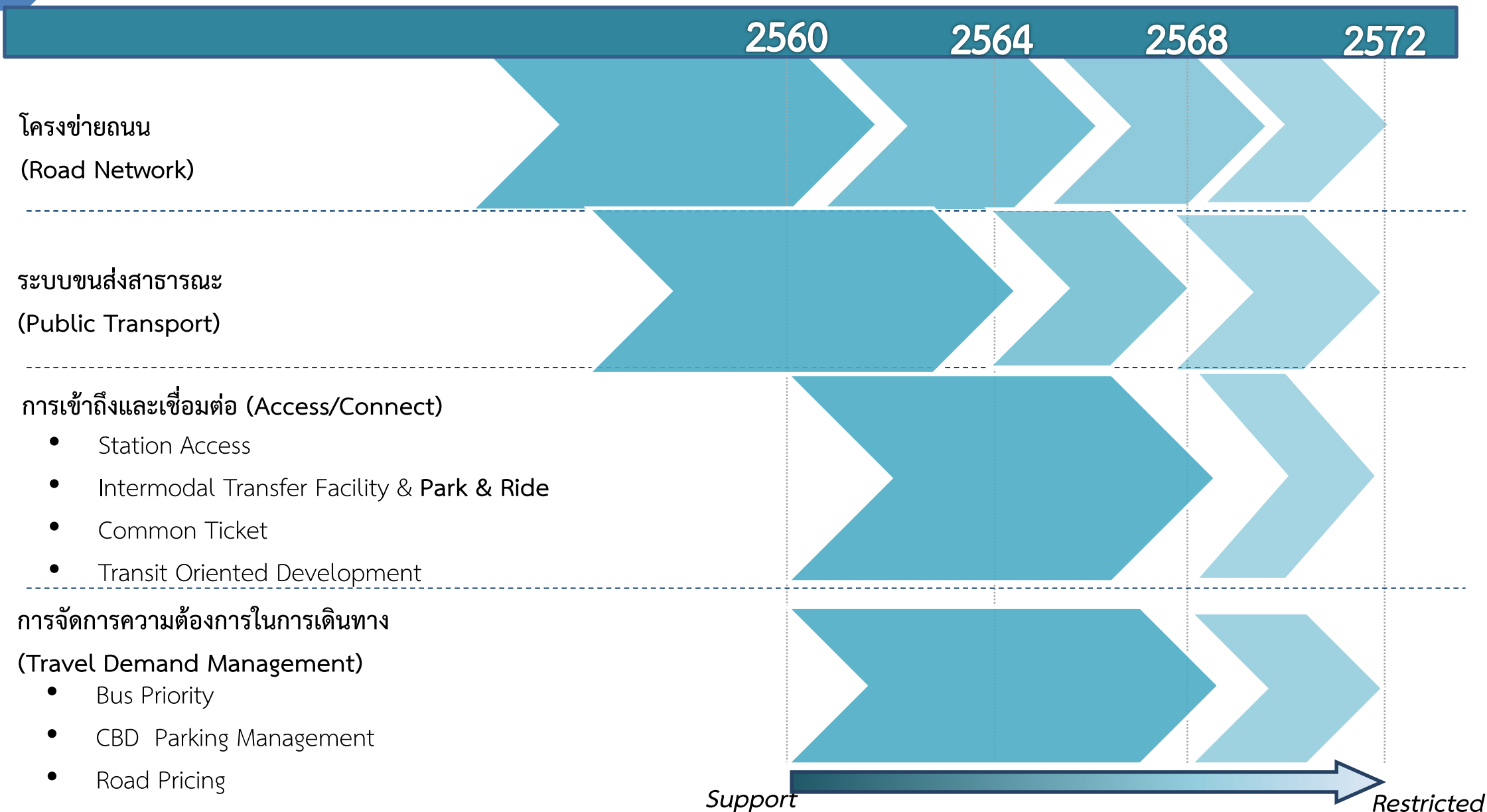
ขนส่งสาธารณะ



เมื่อสรุปเปรียบเทียบความต้องการ  
การเดินทางในกรณีที่มีการดำเนินตาม  
แผนพัฒนาระบบ ราง 10 เส้นทาง  
ในปี พ.ศ. 2572



# แนวคิดในการแก้ไขปัญหการจราจร



# ภารกิจของ สนช. กู้บงงานด้านการจราจร



## ภารกิจและอำนาจหน้าที่

### ภารกิจ :

เกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ

### อำนาจหน้าที่:

1. ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท แผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจรในระดับประเทศ รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนดังกล่าว
2. ศึกษา เสนอนโยบายและกำหนดมาตรการ มาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรทางบกให้สอดคล้องกับแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร วิเคราะห์กลั่นกรองความเหมาะสมของแผนงานและโครงการจัดระบบการจราจรทางบกเสนอต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวมทั้งการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
3. ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำรายงานด้านการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่ง
4. ศึกษา วิเคราะห์ และวิจัยเพื่อจัดทำรายงานและแนวโน้มของการขนส่งและจราจร ทั้งในด้านเศรษฐกิจ ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม และจัดทำระบบข้อมูลและสารสนเทศของการขนส่งและจราจร รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย



ตามกฎหมายว่าด้วย พ.ร.บ. คจร. (มาตรา ๑๐) ได้กำหนดให้ สนข. (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเดิม) มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1) ศึกษา สำรวจ วิเคราะห์สภาพการจราจรทางบกเพื่อวางแผนหลักเสนอ  
แนวนโยบายและกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรตลอดจนมาตรการใน  
การแก้ไขปัญหาการจราจรให้คณะกรรมการพิจารณา

2) วิเคราะห์และกลั่นกรองความเหมาะสมด้านเทคนิคเศรษฐกิจสิ่งแวดล้อม  
และการผังเมืองของแผนงานและโครงการเสนอต่อคณะกรรมการ

3) รวบรวมระบบข้อมูลด้านการจราจรเพื่อเผยแพร่หรือจำหน่ายแก่หน่วย  
ราชการและภาคเอกชน

4) พิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย  
เกี่ยวกับการจราจรทางบก หรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบกระเทือนต่อการจัดระบบ  
การจราจรทางบกให้เหมาะสมกับสถานการณ์

5) พิจารณาจัดทำโครงการศึกษา ฝึกอบรม และเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการ  
จัดระบบการจราจรทางบก

6) ปฏิบัติการและประสานงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจ  
หน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก หรือตามที่คณะกรรมการ  
มอบหมาย



# กองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.)



# อำนาจหน้าที่



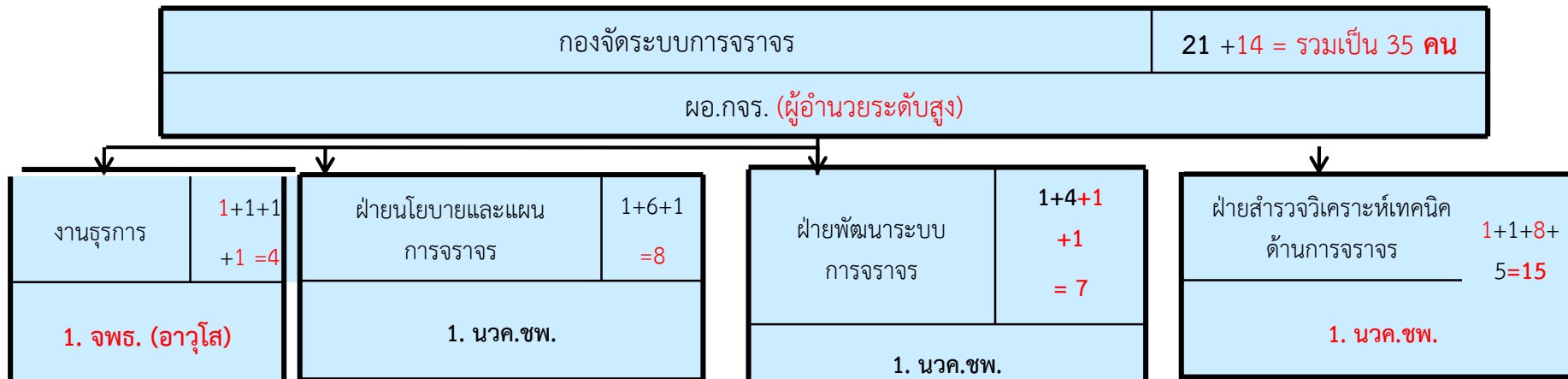
## กฎกระทรวง

แบ่งส่วนราชการ สนข. กระทรวงคมนาคม

พ.ศ. ๒๕๕๒

- (๑) ศึกษา สำรวจ **วางแผนการจัดระบบการจราจรทางบก** เสนอแนะนโยบายและกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการจัดระบบการจราจร ตลอดจนมาตรการในการแก้ไขปัญหาการจราจรทางบกให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อม
- (๒) วิเคราะห์และกลั่นกรองความเหมาะสมของแผนงานและโครงการที่เกี่ยวข้องกับการจัดระบบการจราจรด้านเทคนิค เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการผังเมืองของแผนงานและโครงการ
- (๓) **วิเคราะห์และเสนอแนะ แนวทาง นโยบาย มาตรการ แผนงาน และโครงการในการจัดระบบการจราจรทางบก** ตลอดจนประสานงาน ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงาน
- (๔) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วย**คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง**
- (๕) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

# กรอบอัตรากำลังใหม่



## ปริญญาตรีหรือสูงกว่า

1. จพร.ปง/จพร.ชง.

## พนักงานราชการ

### (1 ตำแหน่ง)

1. เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป
2. เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป

## ปริญญาตรีหรือสูงกว่า

1. นวค.ชก./ชพ.
2. นวค.ปก. / นวค.ชก.
3. นวค.ปก. / นวค.ชก.
4. นวค.ปก. / นวค.ชก.
5. วิศวกรรมการจราจรและขนส่ง
6. เศรษฐศาสตร์การจราจรและขนส่ง

## พนักงานราชการ (1 ตำแหน่ง)

1. เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน

## ปริญญาตรีหรือสูงกว่า

1. วก.โยธา ชก/ชพ.
2. วก.โยธา ปก./ชก.
3. นวค.ปก. / นวค.ชก.
4. นวค.ปก. / นวค.ชก.
5. วิศวกรรมการจราจรและขนส่ง

## พนักงานราชการ (1 ตำแหน่ง)

1. เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน

## ปริญญาตรีหรือสูงกว่า

1. วก.โยธา ชก./ชพ.
2. วก.โยธา ปก./ชก.
- 3-4 นวค.ปก./ชก
- 5-6. วิศวกรรมการจราจรและขนส่ง
- ต่ำกว่าปริญญาตรี
7. นายช่างเขียนแบบ นช.ชง.
8. นายช่างเขียนแบบ (อาวุโส)
9. ช่างเขียนแบบ

## พนักงานราชการ (5 ตำแหน่ง)

1. เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ข้อมูล
2. เจ้าหน้าที่เก็บข้อมูล
3. เจ้าหน้าที่เก็บข้อมูล
4. เจ้าหน้าที่เก็บข้อมูล
5. เจ้าหน้าที่เก็บข้อมูล

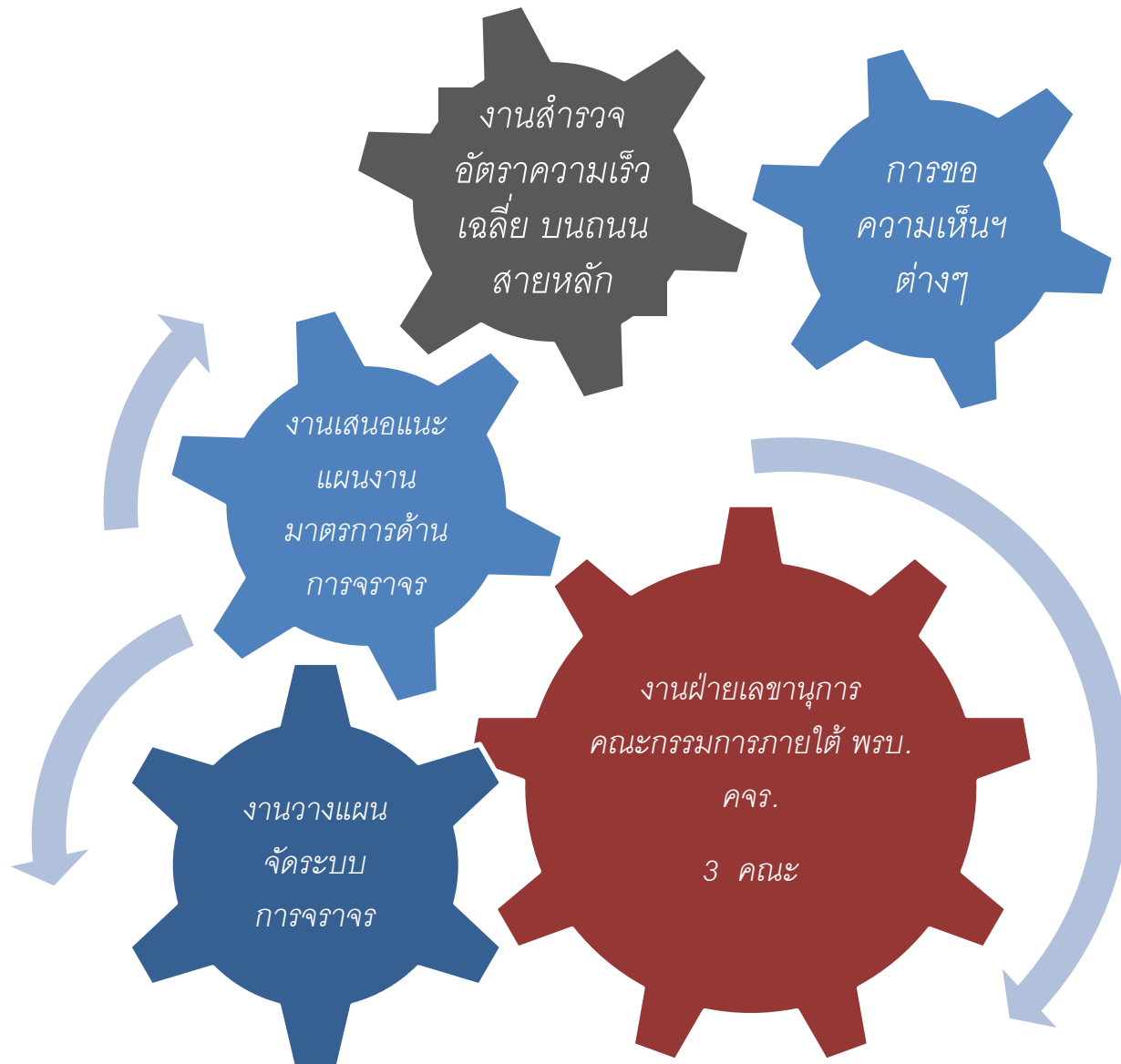
หมายเหตุ :

xxx คือ ตำแหน่งปัจจุบัน ราชการ 14 คน (ปฏิบัติงานจริง 13 คน)

พนักงานราชการ 7 คน

xxx คือ ตำแหน่งที่ขอเพิ่ม ราชการ 12 คน พนักงานราชการ 2 คน

# การดำเนินงาน 5 งานหลัก



## การดำเนินงาน



### อำนาจหน้าที่ คจร.

เสนอนโยบายและแผนหลักต่อคณะรัฐมนตรี เกี่ยวกับการจราจร เพื่อดำเนินการให้ เป็นไปตามแผนหลัก กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการจราจรทางบก กำหนดมาตรการ เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจราจรทางบก ตลอดจนกำกับ ดูแล เร่งรัดการปฏิบัติงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการ นโยบาย และ แผนหลักที่กำหนด พิจารณาเรื่องอื่นใดที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกตามที่ คณะรัฐมนตรี หรือนายกรัฐมนตรีมอบหมาย



### สถานะปัจจุบัน การดำเนินงานฝ่ายเลขานุการ และอนุกรรมการภายใต้ คจร.

- คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ได้มีการประชุมครั้งที่ 2/2562 เมื่อวันที่ 3 มกราคม 2562 และ สนข. ได้นำเรื่อง เสนอ ครม. โดย ครม. ได้มีมติรับทราบแล้ว เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2562
- คณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน) ได้มีการประชุม ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2562
- คณะอนุกรรมการพิจารณาการใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุและที่ดินอันเป็นศาสนสมบัติกลางหรือของวัด มีการ ประชุม 2-3 ครั้ง/ปี ตามแต่จะได้รับเรื่องจากกรมธนารักษ์

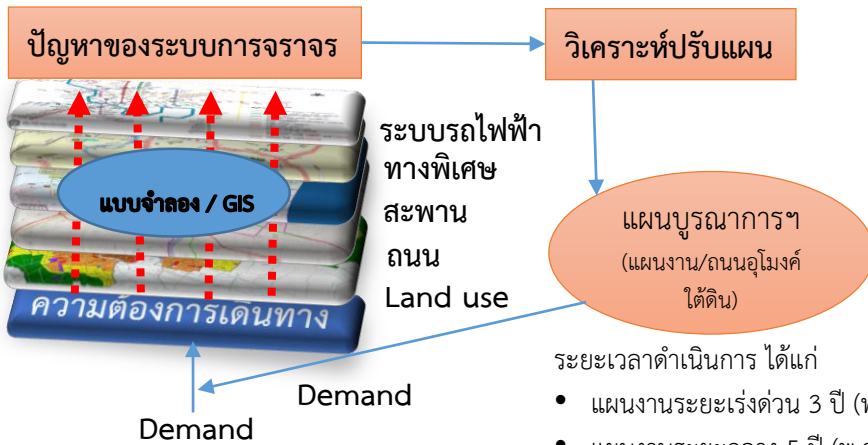


# การดำเนินงาน

วางแผนการจัดระบบการจราจรทางบก เสนอแนะนโยบายและกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการจัดระบบการจราจร

(ปี 2560)

การศึกษาจัดทำแผนแม่บทบูรณาการพัฒนาระบบการจราจร  
ในเขต กทม. และปริมณฑล



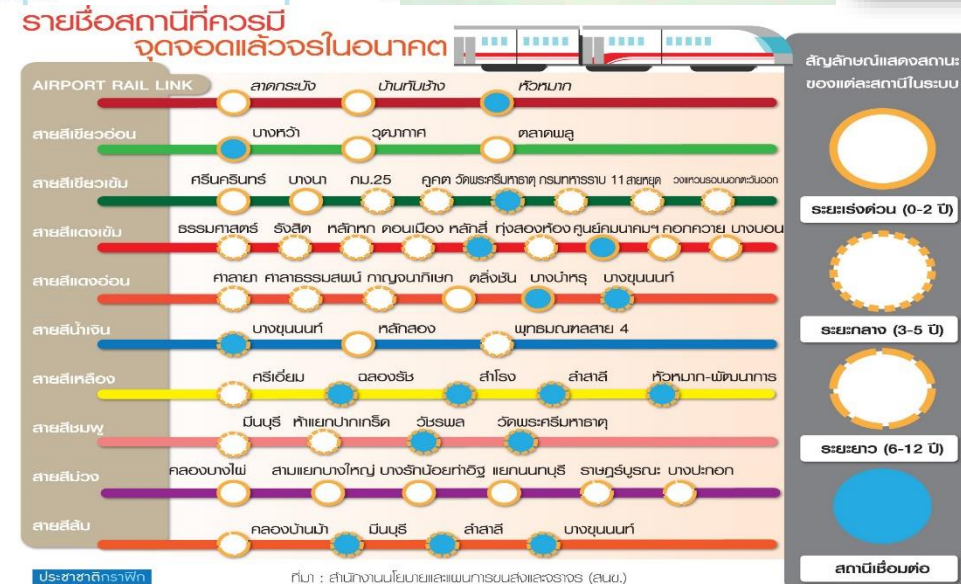
- ระยะเวลาดำเนินการ ได้แก่
- แผนงานระยะเร่งด่วน 3 ปี (พ.ศ. 2562-2564)
  - แผนงานระยะกลาง 5 ปี (พ.ศ. 2565-2566)
  - แผนงานระยะยาว 10 ปี (พ.ศ. 2567-2572)

## การกำหนดแผนการดำเนินงานแก้ไข

- การเชื่อมต่อหรือเปลี่ยนถ่ายการเดินทางกับโครงข่ายรถไฟฟ้า (MRT Access)
- ปรับปรุงการเข้าถึงพื้นที่สำคัญจากถนนเส้นทางหลัก (Accessibility or Super-Block)
- การขาดความต่อเนื่องของโครงข่ายถนน (Missing Link) เสนอโครงการถนนเพิ่ม
- ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณคอขวด (Bottleneck)

(ปี 2560)

การศึกษาจัดทำระบบจุดจอดรถ ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล



## แผนแม่บทจุดจอดรถแล้วจรในเขต กทม. และปริมณฑล

- กำหนดระยะ 3 ระยะ
- ระยะที่ 1 ปี 2562 (0-2 ปี)
  - ระยะที่ 2 ปี 2563-2565 (3-5 ปี)
  - ระยะที่ 3 ปี พ.ศ. 2566-2572 (6-12 ปี)

(ปี 2561)

#### โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Impact Assessment)



- 1) จัดทำค่าดัชนี ตัวแปร พารามิเตอร์ที่จำเป็นต้องใช้กับการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร
- 2) มาตรฐานการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร คู่มือการนำมาตรฐานไปใช้ในการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจร
- 3) ข้อเสนอแนะด้านกฎหมาย ระเบียบ เพื่อเป็นแนวทางนำการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจรนำไปสู่การปฏิบัติ

# การดำเนินงาน

วิเคราะห์และเสนอแนะ แนวทาง นโยบาย มาตรการ แผนงาน และโครงการ  
ในการจัดระบบการจราจรทางบก

แก้ได้ไหมนะ แก้ได้หรือป่าว

วิกฤตรถติดคนกรุง

## แนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรเร่งด่วน ตามบัญชา ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี

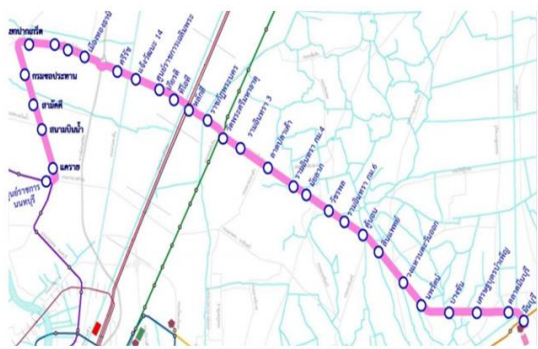
1. ตั้งคณะกรรมการบูรณาการขับเคลื่อนการแก้ไข  
ปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและ  
ปริมณฑล : (คำสั่ง สร.2) และการดำเนินการเพื่อ  
แก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและ  
ปริมณฑล กำหนดการแก้ไขปัญหาจราจรระยะ  
เร่งด่วน ให้เป็นความรับผิดชอบของสำนักงาน  
ตำรวจแห่งชาติ :
2. คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)  
และคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหา  
จราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขต  
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รับผิดชอบในการ  
แก้ไขปัญหาระยะกลางและระยะยาว ซึ่งมี สนข.  
เป็นฝ่ายเลขานุการ

# การดำเนินงาน

## วิเคราะห์และเสนอแนะ แนวทาง นโยบาย มาตรการ แผนงาน และโครงการ ในการจัดระบบการจราจรทางบก

### ➤➤ ระยะเร่งด่วน : แนวทางในการแก้ไขปัญหาระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้า (กจร. + กพข.)

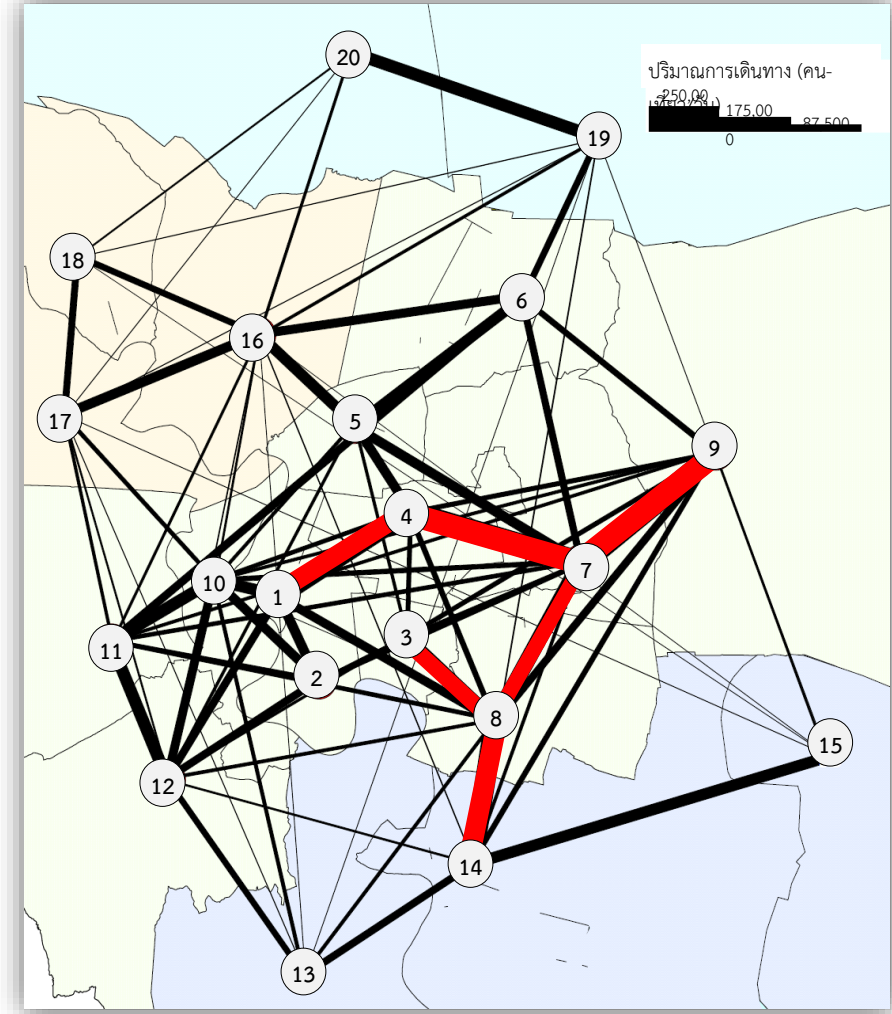
#### ปัญหาการจราจร : การก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย - มีนบุรี)



- แนวเส้นทางและโครงการก่อสร้าง
- จุดที่ส่งผลกระทบต่อจราจร

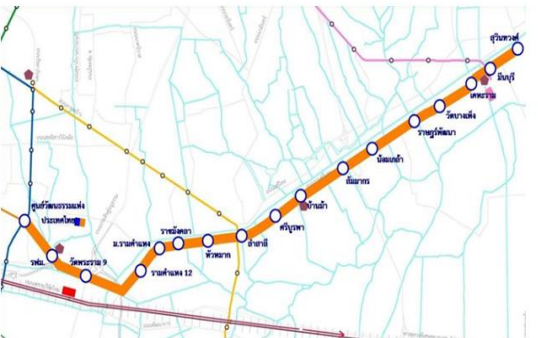


ข้อมูลโครงการ	
รถไฟฟ้า	Straddle Monorail
โครงสร้าง	ยกระดับตลอดสาย
ระยะทาง	34.5 กม. 30 สถานี
เงินลงทุน	52,636.50 ลบ. (PPP net cost)
สถานะโครงการ (ณ เดือนพฤษภาคม 61)	
งาน ออกแบบ	- อยู่ระหว่างขออนุญาตขุดดินตามแนวสายทาง ถนนดินขวางที่ 1 ถนนแจ้งหรือ
พร้อมก่อสร้าง	วัฒนธรรมสวนอินทรา



ปริมาณการเดินทาง (คน-กิโลเมตร) 175,000 87,500 0

#### ปัญหาการจราจร : การก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์))



- แนวเส้นทางและโครงการก่อสร้าง
- จุดที่ส่งผลกระทบต่อจราจร



ข้อมูลโครงการ	
รถไฟฟ้า	Heavy Rail
โครงสร้าง	ใต้ดิน/ยกระดับ
ระยะทาง	21.2 กม. (ใต้ดิน 12.2 กม./ยกระดับ 9 กม.)
สถานี	17 สถานี (ใต้ดิน 10 สถานี/ยกระดับ 7 สถานี)
เงินลงทุน	112,950.54 ลบ.
สถานะโครงการ (ณ เดือนพฤษภาคม 61)	
งานออกแบบ	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง บนถนนพหลโยธิน 9 และ ถนนรามคำแหง

#### ปัญหาการจราจร : การก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ลาดพร้าว - สำโรง)



- แนวเส้นทางและโครงการก่อสร้าง
- จุดที่ส่งผลกระทบต่อจราจร



ข้อมูลโครงการ	
รถไฟฟ้า	Straddle Monorail
โครงสร้าง	ยกระดับตลอดสาย
ระยะทาง	30.4 กม. 23 สถานี
เงินลงทุน	49,235.68 ลบ. (PPP net cost)
สถานะโครงการ (ณ เดือนพฤษภาคม 61)	
งานออกแบบ	อยู่ระหว่างขออนุญาตขุดดินตามแนวสายทาง ถนนลาดพร้าว และ ถนนศรีนครินทร์



## ปัญหาปัจจุบัน



## การวิเคราะห์ปัญหา

- Criteria ความเร็วเฉลี่ยบนถนน  
ทางพื้นราบ < 10 กม./ชม.  
ทางพิเศษ < 20 กม./ชม.

## กำหนดเส้นทางวิกฤต

- 9 เส้นทางวิกฤต
- 3 เส้นทางก่อสร้างรถไฟฟ้า

## แนวคิดในการแก้ปัญหา

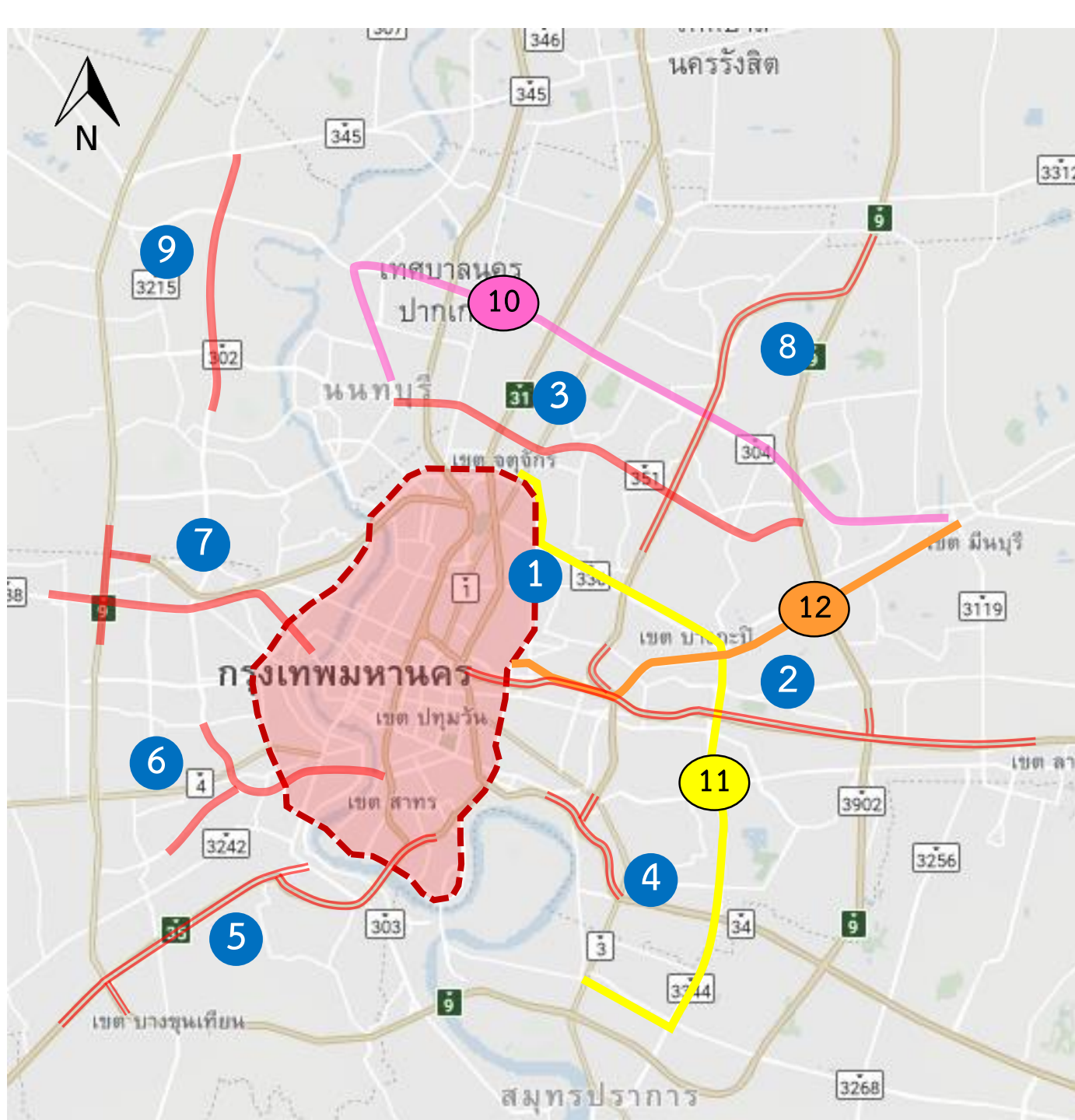


### (1) การเพิ่มพื้นที่ถนนในจุดที่จำเป็น

- ก่อสร้างอุโมงค์/ถนน/ทางยกระดับ/สะพานข้ามแยก/คอขวด/Missing Link
- บริหารจัดการการใช้ถนนเดิมให้มีประสิทธิภาพ

### (2) การลดปริมาณรถบนถนน โดยส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

- เพิ่มการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น อาคารจอดแล้วจร /Sky Walk
- มาตรการที่ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ



## เส้นทางที่มีปัญหาจราจรและแนวทางการแก้ไข

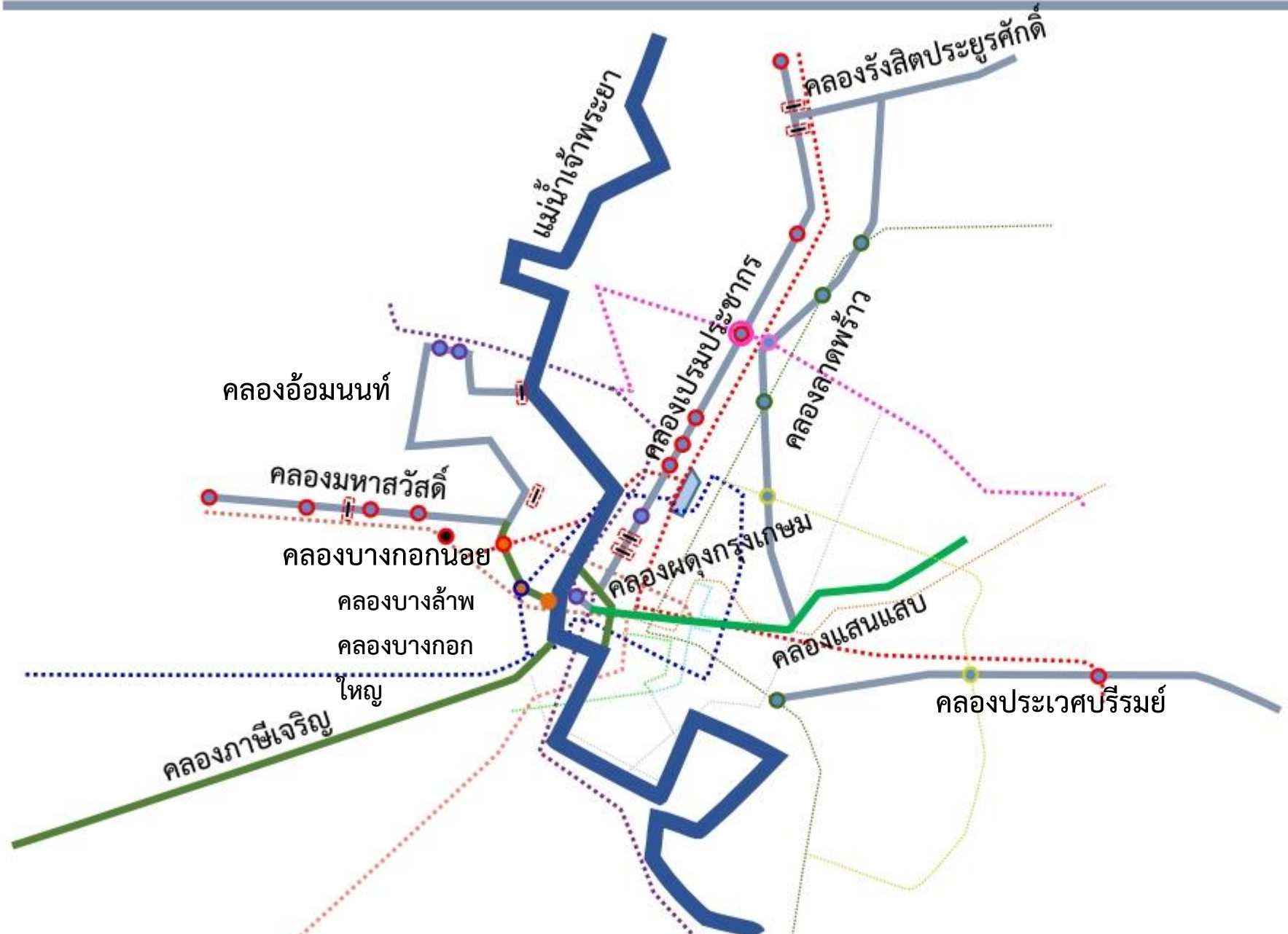
- 1 วงแหวนรัชดาภิเษก
- 2 ทางหลวงพิเศษหมายเลข M7 ช่วงศรีนครินทร์ - สุวรรณภูมิ
- 3 ถนนประเสริฐมนูกิจ-งามวงศ์วาน
- 4 ทางด่วนชั้นที่ 1 ต่างระดับอาจณรงค์
- 5 ทางด่วนชั้นที่ 1 ช่วงสะพานพระราม 9 - พระราม 2
- 6 สะพานตากสิน ช่วงราชพฤกษ์-กัลปพฤกษ์
- 7 คูขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี- สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า
- 8 ทางพิเศษฉลองรัช - วงแหวน ลำลูกกา
- 9 ถนนราชพฤกษ์ ช่วงชัยพฤกษ์ รัตนาธิเบศร์

### เส้นทางอยู่ระหว่างก่อสร้างรถไฟฟ้า

- 10 ถนนติวานนท์ - แจ้งวัฒนะ - รามอินทรา
- 11 ถนนรัชดาภิเษก - ลาดพร้าว - ศรีนครินทร์ - เทพารักษ์
- 12 ถนนพระราม 9 - รามคำแหง



# การขยายเส้นทางเดินเรือ



**สัญลักษณ์**

- จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้
- ..... แนวเส้นทางรถไฟฟ้

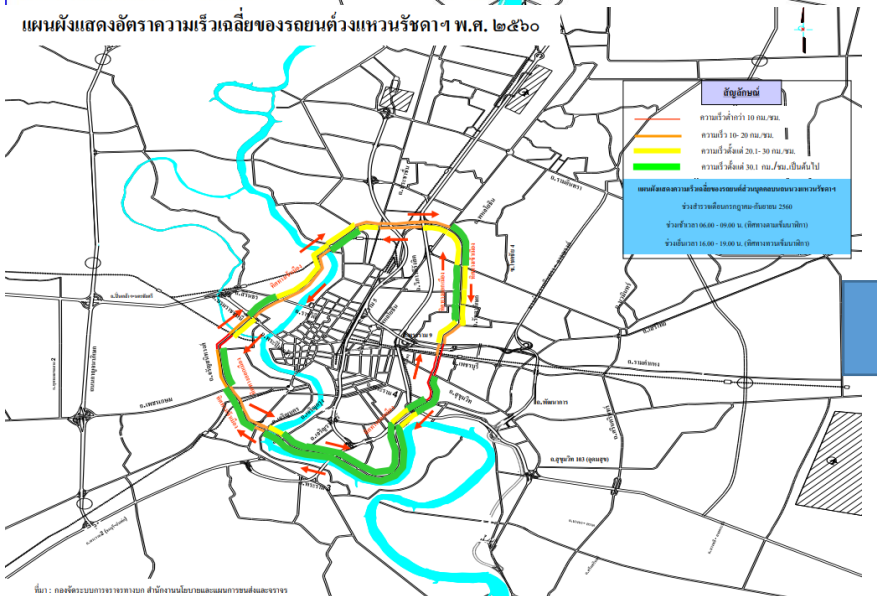
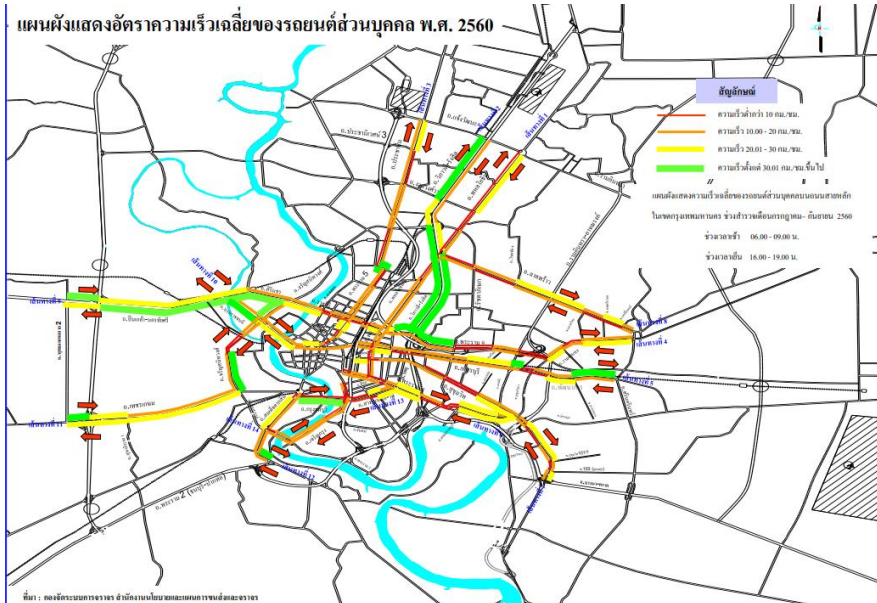
**รายชื่อคลอง**

1. คลองแสนแสบ (ยาว 17.2 กม.)
2. คลองผดุงกรุงเกษม (ยาว 4.4 กม.)
3. คลองภาษีเจริญ (ยาว 10.2 กม.)
4. คลองบางกอกใหญ่ (ยาว 3.6 กม.)
5. คลองบางกอกน้อย (ยาว 5.2 กม.)
6. คลองมหาสวัสดิ์ (ยาว 15.4 กม.)
7. คลองอ้อมนนท์ (ยาว 17.6 กม.)
8. คลองเปรมประชากร (ยาว 27.6 กม.)
9. คลองลาดพร้าว (ยาว 29.3 กม.)  
(คลองลาดพร้าว คลองบางบัว คลองถนน คลองบางเขน และคลองสอง)
10. คลองรังสิตประยูรศักดิ์ (ยาว 18 กม.)
11. คลองประเวศบุรีรมย์ (ยาว 22.7 กม.)  
(คลองพระโขนงและคลองประเวศบุรีรมย์)
12. คลองบางลำพู (ยาว 1.5 กม.)

**หมายเหตุ** ความยาว คือ ความยาวที่ต้องการเดินเรือ

# การดำเนินงาน

## งานการสำรวจอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร



พื้นที่ กทม.	เวลาเร่งด่วนเช้า (ขาเข้าเมือง) (กม./ชม.)		เปลี่ยนแปลง		เวลาเร่งด่วนเย็น (ขาออกเมือง) (กม./ชม.)		เปลี่ยนแปลง	
	ก.ค.-ก.ย.	ก.ค.-ก.ย.	กม./ชม.	ร้อยละ	ก.ค.-ก.ย.	ก.ค.-ก.ย.	กม./ชม.	ร้อยละ
	๒๕๕๙	๒๕๖๐			๒๕๕๙	๒๕๖๐		
ด้านทิศเหนือ	๑๘.๗	๑๗.๒	-๑.๕	-๘.๐	๑๘.๘	๑๗.๕	-๑.๓	-๖.๙
ด้านทิศใต้	๑๐.๘	๑๑.๓	๐.๕	๔.๖	๓๓.๓	๓๑.๘	-๑.๕	-๔.๕
ด้านทิศตะวันออก	๑๓.๕	๑๔.๓	๐.๘	๕.๙	๑๖.๕	๑๖.๒	-๐.๓	-๑.๘
ด้านทิศตะวันตก	๑๖.๒	๑๗.๑	๐.๙	๕.๖	๒๖.๒	๒๗.๙	๑.๗	๖.๕
พื้นที่ภายในถนนวงแหวนชั้นใน	๑๕.๓	๑๔.๘	-๐.๕	-๓.๓	๑๕.๖	๑๕.๗	๐.๑	๐.๖
สรุปเฉลี่ย	๑๔.๙	๑๕.๐	๐.๑	๐.๗	๒๒.๑	๒๑.๘	-๐.๓	-๑.๔
เฉพาะบนถนนวงแหวนชั้นใน	๓๑.๔	๒๙.๑	-๒.๓	-๗.๓	๒๖.๘	๒๘.๑	๑.๓	๔.๙





จบการนำเสนอ