



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม



โครงการจัดทำแผนเรือดอนในการปรับปรุงเปิดเสรี บนถนนสายหลัก ระยะที่ 4



รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร



บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด



บริษัท ฟิสูทรี เทคโนโลยี จำกัด



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี



บริษัท ซิสตรา เอ็มวีเอ (ไทยแลนด์) จำกัด



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

โครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเปิดเสรี บนถนนสายหลัก ระยะที่ 4

รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร



บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด



บริษัท ฟิสูท เทคโนโลยี จำกัด



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี



บริษัท ซิสตรา เอ็มวีเอ (ไทยแลนด์) จำกัด

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	1-1
1.1 หลักการและเหตุผล	1-1
1.2 วัตถุประสงค์	1-1
1.3 ขอบเขตของงาน	1-2
บทที่ 2 การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนสายหลักที่มีการจราจรหนาแน่น หรือมีปัญหาการจราจรติดขัด	2-1
2.1 บทนำ	2-1
2.2 การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนถนนลาดพร้าว	2-3
2.2.1 สภาพปัจจุบัน	2-3
2.2.2 สภาพปัญหาด้านการจราจร	2-5
2.2.3 แนวคิดในการแก้ไขปัญหาจราจร	2-5
2.3 การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนเพชรเกษม	2-7
2.3.1 สภาพปัจจุบัน	2-7
2.3.2 สภาพปัญหาด้านการจราจร	2-9
2.3.3 แนวคิดในการแก้ไขปัญหาจราจร	2-10
2.4 การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนพหลโยธิน	2-12
2.4.1 สภาพปัจจุบัน	2-12
2.4.2 สภาพปัญหาด้านการจราจร	2-15
2.4.3 แนวคิดในการแก้ไขปัญหาจราจร	2-17
2.5 การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน	2-18
2.5.1 สภาพปัจจุบัน	2-18
2.5.2 สภาพปัญหาด้านการจราจร	2-20
2.5.3 แนวคิดในการแก้ไขปัญหาจราจร	2-21

หน้า

บทที่ 2	การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนสายหลักที่มีการจราจรหนาแน่น หรือมีปัญหาการจราจรติดขัด (ต่อ)	
2.6	การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนพระราม 9	2-22
2.6.1	สภาพปัจจุบัน	2-22
2.6.2	สภาพปัญหาด้านการจราจร	2-24
2.6.3	แนวคิดในการแก้ไขปัญหาจราจร	2-25
บทที่ 3	การจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่เพื่อการบริหารจัดการและการแก้ไขปัญหาจราจร	3-1
3.1	บทนำ	3-1
3.2	พื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ	3-3
3.2.1	ข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ศึกษา และลักษณะของโครงการ	3-3
3.2.2	ปัญหาจราจรในพื้นที่ศึกษา	3-4
3.2.3	การปรับปรุงแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่อาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ	3-6
3.2.4	แผนการพัฒนาและการบริหารจัดการจราจร	3-12
3.3	พื้นที่ศึกษาอาคารรัฐสภาแห่งใหม่ และพื้นที่โดยรอบ	3-16
3.3.1	ข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ศึกษา และลักษณะของโครงการ	3-16
3.3.2	ปัญหาจราจรในพื้นที่ศึกษา	3-17
3.3.3	การแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ศึกษา	3-23
3.3.4	แผนการพัฒนาและการบริหารจัดการจราจร	3-29
3.4	พื้นที่ศึกษาอาคารกรุงเทพมหานคร ดินแดง และพื้นที่โดยรอบ	3-29
3.4.1	ข้อมูลทั่วไป	3-29
3.4.2	ปัญหาสภาพจราจรในปัจจุบัน	3-31
3.4.3	ปัญหาภายหลังการพัฒนาโครงการ	3-32
3.4.4	แนวทางการปรับปรุงแก้ไขปัญหาลักษณะในปัจจุบัน	3-35
3.4.5	การปรับปรุงแก้ไขปัญหาจราจรภายหลังการพัฒนาโครงการ	3-40
3.4.6	แผนการพัฒนาและการบริหารจัดการจราจร	3-41

	หน้า
บทที่ 4 การศึกษาแนวทางการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ	4-1
4.1 บทนำ	4-1
4.2 สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่	
4.2.1 สรุปประเด็นปัญหาการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่	4-3
4.2.2 แนวทางการแก้ปัญหาและปรับปรุงการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่	4-5
4.2.3 แผนพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ	4-11
4.3 รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก	4-12
4.3.1 ประเด็นปัญหาการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีหัวหมาก	4-13
4.3.2 แนวทางการแก้ปัญหาและปรับปรุงการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะบริเวณรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก	4-14
4.3.3 แผนพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ	4-19
4.4 รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง	4-19
4.4.1 ประเด็นปัญหาการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีลาดกระบัง	4-21
4.4.2 แนวทางการแก้ปัญหาและปรับปรุงการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะบริเวณรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง	4-22
4.4.3 แผนพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ	4-27
บทที่ 5 การให้การสนับสนุนการติดตามและแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน	5-1
5.1 แนวคิดการสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจร	5-1
5.2 ภาระหน้าที่	5-1
5.3 การดำเนินงานการสนับสนุนการติดตามและแก้ไขปัญหาการจราจรเร่งด่วน	5-2
บทที่ 6 การถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	6-1
6.1 แนวคิดการถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับ สนข.และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	6-1
6.2 ผลการถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับ สนข.และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	6-1
6.2.1 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ	6-1
6.2.2 การจัดสัมมนา	6-2

บทที่ 1
บทนำ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบกำลังประสบกับปัญหาด้านการจราจร และมีแนวโน้มจะรุนแรงมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ เป็นผลอันเนื่องมาจากการต้องการในการเดินทางของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งหากไม่มีการเตรียมการแก้ไขแต่เนิ่น ๆ ก็จะมีผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชน รวมทั้งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้ตระหนักถึงปัญหาดังกล่าวข้างต้น จึงได้มีมติเห็นชอบให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ซึ่ง สนข. ได้ดำเนินการศึกษาและนำผลการศึกษาประสานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปปฏิบัติในโครงการระยะที่ 1 ระยะที่ 2 และระยะที่ 3 อย่างต่อเนื่อง ซึ่งสามารถบรรเทาปัญหาการจราจรได้ระดับหนึ่ง ดังนั้น เพื่อให้การแก้ไขปัญหาการจราจรเป็นไปอย่างมีระบบและต่อเนื่อง สอดคล้องกับสถานการณ์ด้านการจราจรที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา โดยเฉพาะบนถนนสายหลักของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบที่มีปัญหาการจราจรติดขัด รวมทั้งจุดกำเนิดการจราจรและจุดเชื่อมต่อการเดินทางที่สำคัญ ซึ่งส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรและพื้นที่โดยรอบ สนข. จึงจำเป็นต้องมีที่ปรึกษาเพื่อสนับสนุนข้อมูลทางวิชาการและให้ข้อเสนอแนะทางด้านเทคนิคในด้านต่าง ๆ เพื่อประกอบการตัดสินใจในการแก้ไขปัญหารถจราจรเร่งด่วนให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น ทั้งนี้ การศึกษาและจัดทำแผนแก้ไขปัญหารถจราจรเร่งด่วนจะทำให้เกิดการแก้ไขปัญหารถจราจรอย่างเป็นระบบและสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณการจราจรหรือการเดินทางของประชาชน อันจะเป็นการยกระดับคุณภาพการให้บริการของโครงข่ายการจราจรเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

1.2 วัตถุประสงค์

- 1) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่และความต้องการในการเดินทาง
- 2) ศึกษาจุดกำเนิดและหรือพื้นที่ที่มีกิจกรรมซึ่งดึงดูดการจราจรที่มีปัญหาด้านการจราจรติดขัด หรือมีความไม่สะดวกในการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ และจัดทำแผนการบริหารจัดการพื้นที่และแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรและการเดินทางที่เหมาะสม
- 3) ศึกษาและเสนอแนะแนวทางการเชื่อมต่อการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง
- 4) เพิ่มศักยภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ โดยการถ่ายทอดความรู้ ประสบการณ์ รวมทั้งเทคโนโลยีในการวิเคราะห์และวางแผนระบบการจราจรและขนส่งให้แก่บุคลากรของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1.3 ขอบเขตของงาน

การดำเนินการศึกษาตามขอบเขตงานต่าง ๆ 5 งาน โดยมีรายละเอียดดังนี้

งานที่ 1: การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนสายหลักที่มีการจราจรหนาแน่น หรือมีปัญหาการจราจรติดขัด

ทำการคัดเลือกถนนที่มีการจราจรหนาแน่นหรือมีปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครและหรือพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบ จำนวนไม่น้อยกว่า 5 เส้นทาง และมีระยะทางรวมไม่น้อยกว่า 50 กิโลเมตร เพื่อทำการศึกษาวิเคราะห์สภาพปัญหาสำหรับเสนอแผนการบริหารจัดการจราจรอย่างเป็นระบบบนถนนสายหลักที่มีปัญหาดังกล่าว โดยจัดทำแบบแสดงรายละเอียดเบื้องต้นของแผนงานให้มีข้อมูลที่จำเป็นทั้งหมด เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลการศึกษาที่จัดทำขึ้นไปดำเนินการให้เกิดการปฏิบัติได้จริง

งานที่ 2: การจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่เพื่อการบริหารจัดการและการแก้ไขปัญหาจราจร

ทำการคัดเลือกพื้นที่ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดหรือมีความไม่สะดวกในการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ จำนวนไม่น้อยกว่า 3 จุด และหรือพื้นที่ เพื่อทำการศึกษาและจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรและแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ดังกล่าว รวมถึงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง โดยทำการตรวจสอบสภาพพื้นที่และออกแบบขั้นแนวคิด (Conceptual Design) ในแผนงานที่เสนอแนะ

งานที่ 3: การศึกษาแนวทางการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ

ทำการตรวจสอบพื้นที่จุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางที่มีอยู่ในปัจจุบันหรือกำหนดอยู่ในแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งยังขาดการพัฒนาอย่างเป็นระบบจำนวนไม่น้อยกว่า 10 พื้นที่ และทำการคัดเลือกพื้นที่จุดเชื่อมต่องดดังกล่าวจำนวนไม่น้อยกว่า 3 พื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบเบื้องต้นโดยแสดงรายละเอียดทางวิศวกรรม เช่น ผังบริเวณแสดงการเชื่อมต่อการเดินทาง รวมทั้งข้อมูลอื่น ได้แก่ การจัดระบบการจราจรของยานพาหนะ การจัดระบบการขนส่งมวลชน จุดจอดรถรับ-ส่ง การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง เช่น ทางเดินเท้าทางจักรยาน เพื่อส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ เพื่อให้หน่วยงานปฏิบัติสามารถนำแบบเบื้องต้นดังกล่าวไปดำเนินการต่อได้

งานที่ 4: การให้การสนับสนุนการติดตามและแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน

งานในส่วนนี้เป็นการติดตามและประเมินผลการแก้ไขปัญหาจราจร ประเมินผลการดำเนินงานตามแผนการแก้ไขปัญหาจราจรของโครงการในระยะที่ 1 2 และ 3 เพื่อให้การแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนมีความต่อเนื่องเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนนอกเหนือจากงานที่ได้ให้ข้อเสนอแนะไว้ใน “งานที่ 1-3” ในลักษณะของการให้คำปรึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้อง เมื่อได้รับการมอบหมายจาก สนข. ไม่น้อยกว่า 10 เรื่อง ตลอดระยะเวลาการศึกษา

งานที่ 5: การถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เป็นส่วนงานที่ดำเนินการและจัดทำขึ้นเพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการนี้ให้ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มพูนขีดความสามารถให้กับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานในการนำผลการศึกษาไปดำเนินการ โดยจะทำการเชิญผู้เชี่ยวชาญด้านต่าง ๆ มาทำการจัดการสัมมนาไม่น้อยกว่า 1 ครั้ง ครั้งละประมาณ 50 คน และฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการไม่น้อยกว่า 1 ครั้ง ครั้งละประมาณ 20 คน

บทที่ 2

การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนสายหลัก
ที่มีการจราจรหนาแน่นหรือมีปัญหาการจราจรติดขัด

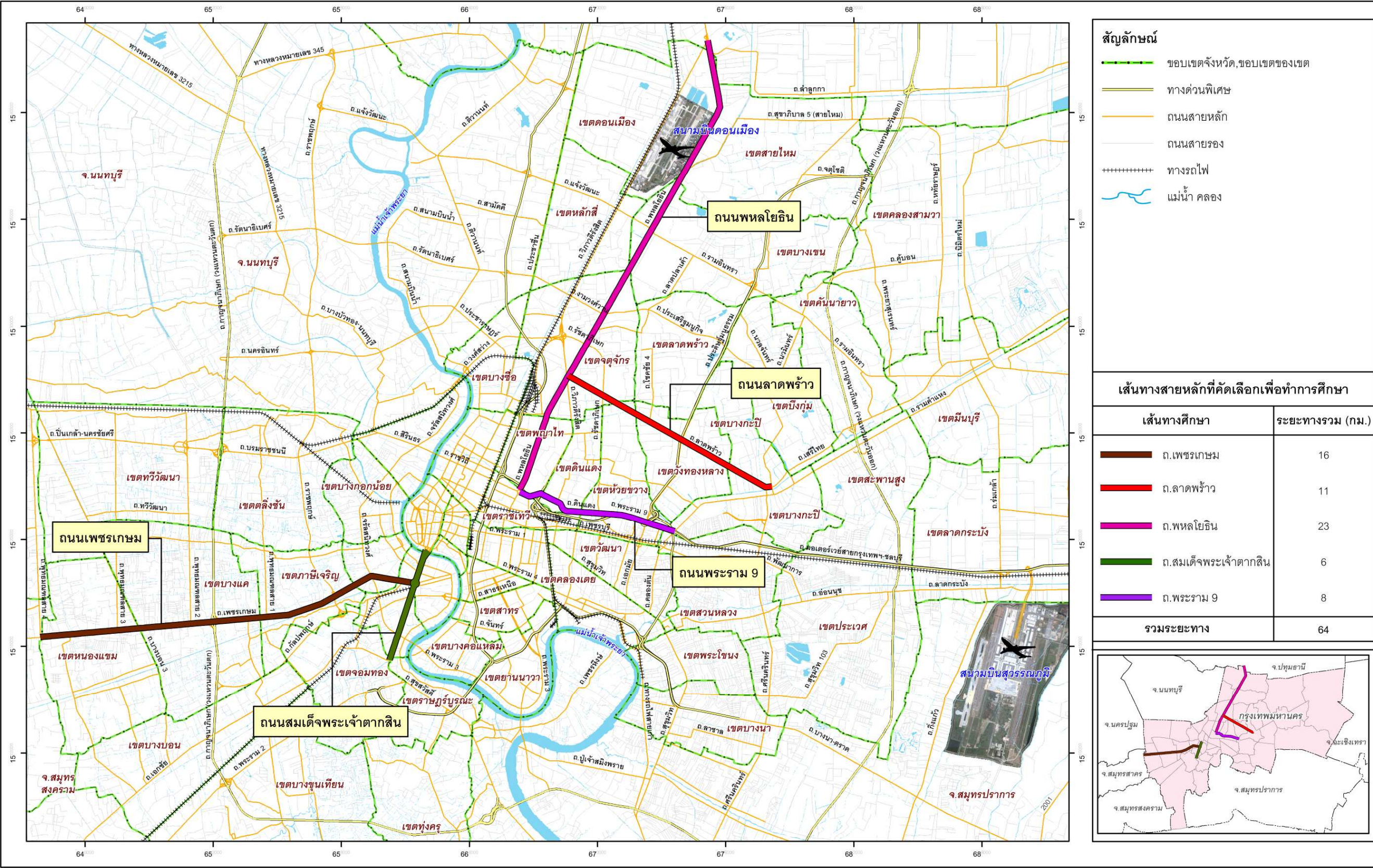
บทที่ 2 การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนสายหลัก ที่มีการจราจรหนาแน่นหรือมีปัญหาการจราจรติดขัด

2.1 เส้นทางสายหลักที่ทำการศึกษา

ถนนสายหลักที่ทำการศึกษาและจัดทำแผนบริหารจัดการจราจรมีทั้งสิ้น 5 เส้นทาง ระยะทางรวมทั้งสิ้น ประมาณ 64 กิโลเมตร ได้แก่

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

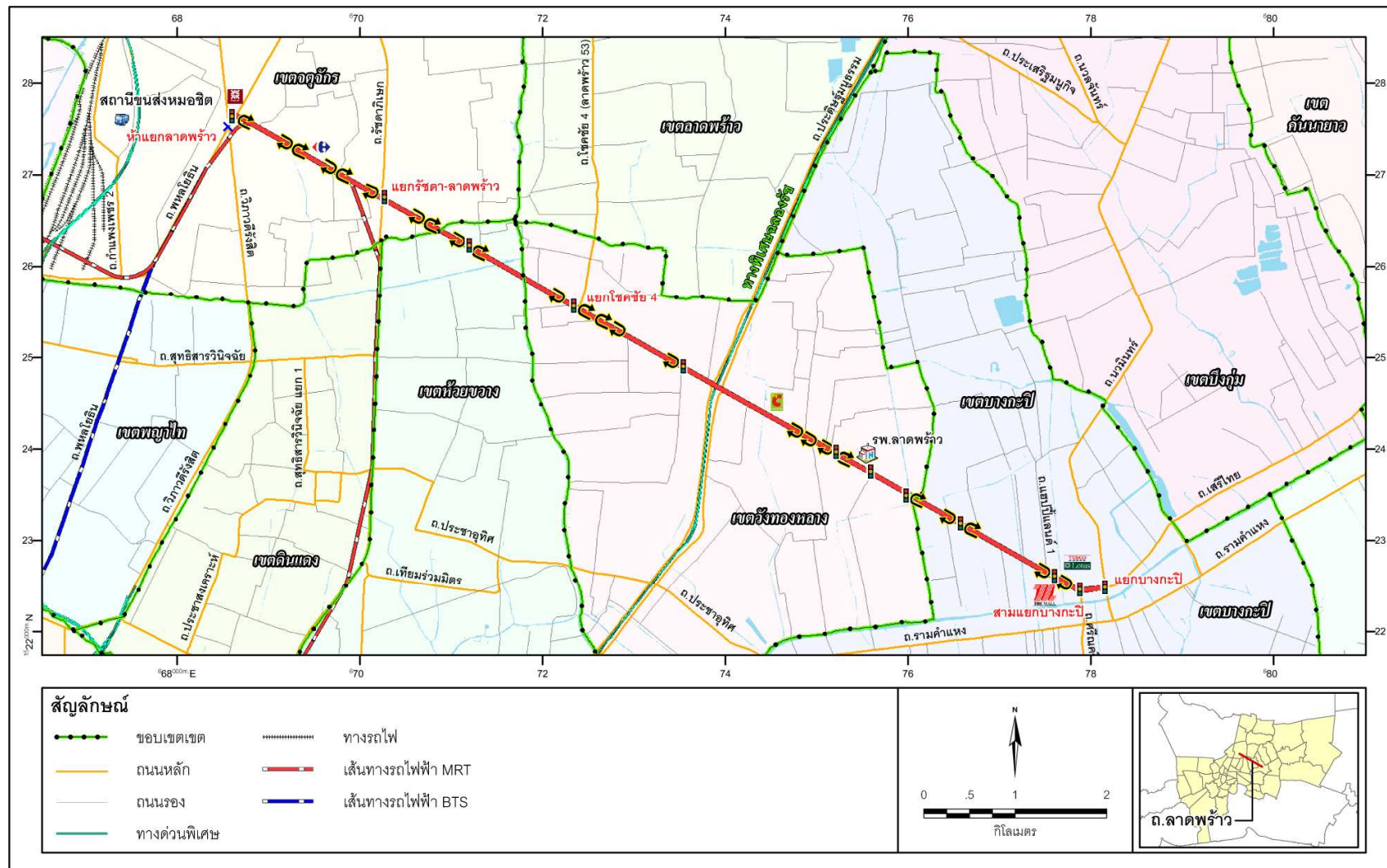
ตำแหน่งเส้นทางสายหลักทั้ง 5 เส้นทางดังกล่าว แสดงในรูปที่ 2.1-1



2.2 การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนลาดพร้าว

2.2.1 สภาพปัจจุบัน

ถนนลาดพร้าว เป็นถนนสายหลักด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ผิวถนนเป็นแอสฟัลติกคอนกรีต ขนาด 6 ช่องจราจร (ฝั่งละ 3 ช่องจราจร) เกาะกลางถนนกว้างประมาณ 0.5-2.0 เมตร ทางเท้ากว้างประมาณ 3.0-4.0 เมตร และบริเวณขอบทางเท้าปากซอย ได้มีการปรับปรุงเป็นทางลาดทั้งหมด ถนนลาดพร้าวตลอดสองข้างทางมีการใช้ที่ดินเชิงพาณิชย์ มีชุมชนและหมู่บ้านจัดสรร โดยมีโครงข่ายถนนหรือซอยเชื่อมด้านข้างทำหน้าที่รวบรวมปริมาณจราจรมายังถนนลาดพร้าว บางถนนหรือบางซอยใช้เป็นเส้นทางลัดในแนวเหนือ-ใต้ เพื่อกระจายการจราจรออกสู่ถนนสายหลักอื่น ๆ ได้ด้วย จากการใช้ที่ดินบนถนนลาดพร้าวมีถนนหรือซอยเชื่อมด้านข้างเป็นจำนวนมากจึงทำให้มีการเลี้ยวเข้า-ออกซอยตัดกระแสรถทางตรงบนถนนลาดพร้าวเป็นระยะ ๆ เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนตัวของจราจรบนเส้นทางหลัก และมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ในช่วงโมงเร่งด่วนเช้าและเย็น มีการจัดช่องเดินรถโดยสารประจำทาง (Bus Lane) ประเภทตามกระแสจราจรชิดขอบทางด้านซ้าย ทิศทางขาเข้าเมืองและขาออกเมือง ตามลำดับ นอกจากนี้ ยังมีการจัดช่องทางพิเศษให้รถโดยสารประจำทางวิ่งชิดเกาะกลางด้านขวามือเข้าเมืองได้อีก 1 ช่องทาง เฉพาะช่วงเช้าระหว่างเวลาประมาณ 06.00 – 08.00 น. เพื่อช่วยเร่งระบายปริมาณการจราจรขาเข้าเมืองที่คับคั่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าด้วย ทางแยกที่สำคัญตลอดเส้นทางถนนลาดพร้าว มีจำนวน 13 ทางแยก ส่วนใหญ่มีจุดกลับรถที่ทางแยกด้วย ยกเว้นแยกซอยหามาศไทยและสี่แยกบางกะปิ ส่วนจุดกลับรถที่ไม่ได้อยู่ที่ทางแยกและมีผลกระทบต่อจราจรบนถนนลาดพร้าวมีจำนวนทั้งสิ้น 5 จุด กลับรถเข้าเมือง 4 จุด และออกเมือง 4 จุด ดังแสดงในรูปที่ 2.2-1



รูปที่ 2.2-1: ทางแยกและจุดกัลบรถต่าง ๆ ในเส้นทางถนนลาดพร้าว

2.2.2 สภาพปัญหาด้านการจราจร

สภาพปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นบนเส้นทางถนนลาดพร้าวช่วงที่ทำการศึกษามากจากปากทางลาดพร้าวถึงสี่แยกบางกะปิ พอสรุปแยกตามบริเวณพื้นที่ได้ดังนี้

- 1) บริเวณทางแยกสัญญาณไฟ สภาพปัญหาจราจรส่วนใหญ่เกิดในช่วงโมงเร่งด่วน (เช้า/เย็น) จากการจัดแบ่งช่องจราจรไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจร การจัดทำช่องว่างสำหรับรถเดี่ยวไม่เพียงพอ ทำให้เกิดแถวคอยสะสมยาวเป็นอุปสรรคกีดขวางรถทางตรงในช่องทางถัดไป ส่งผลให้การจราจรเคลื่อนตัวได้ช้าเป็นเหตุให้การจราจรติดขัดขึ้นได้ ทางแยกที่เกิดปัญหาจราจรลักษณะนี้ได้แก่ แยกรัชดา-ลาดพร้าว แยกซอยลาดพร้าว 80 แยกซอยลาดพร้าว 101 ส่วนทางแยกที่มีจุดกลับรถรวมอยู่ใกล้บริเวณทางแยกจะเกิดปัญหาแถวคอยของรถเดี่ยวขวยาวมาปิดกั้นช่องกลับรถทำให้ไม่สามารถกลับรถตามปกติได้ นอกจากนั้น รัศมีวงเลี้ยวในการกลับรถที่จุดเปิดบางแห่งไม่พอก่อให้เกิดการกีดขวางขณะกลับรถและเป็นเหตุให้การจราจรติดขัดขึ้นได้เช่นกัน ทางแยกที่เกิดปัญหาลักษณะนี้ได้แก่ แยกซอยลาดพร้าว 112
- 2) บริเวณทางแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟ สภาพปัญหาจราจรคับคั่งติดขัดจะเกิดจากจุดตัด/จุดขัดแย้งจำนวนมากที่เกิดจากรถที่เลี้ยวเข้าออกซอยด้านข้าง รวมทั้งรถที่เลี้ยวกลับบริเวณทางแยกตัดกระแสรถทางตรง แต่ในช่วงโมงเร่งด่วนหากมีเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยอำนวยความสะดวกบริเวณทางแยกจะช่วยให้สภาพปัญหาดังกล่าวบรรเทาได้ เช่น แยกซอยลาดพร้าว 15 และแยกซอยลาดพร้าว 71
- 3) บริเวณจุดกลับรถบนช่วงถนนที่ไม่ใช่ทางแยก สภาพปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นในช่วงโมงเร่งด่วนมักจะเกิดจากปริมาณจราจรบนเส้นทางสายหลักหนาแน่น คับคั่ง เกือบตลอดเวลา ทำให้รถที่รอเลี้ยวกลับต้องรอเป็นเวลานานจนเกิดแถวคอยยาว ซึ่งบางครั้งยาวเกินช่องจราจรที่จัดทำให้เป็นอุปสรรคกีดขวางรถทางตรงในทิศทางนั้น ๆ ด้วย ส่วนปัญหาที่เกิดขึ้นนอกช่วงเวลาเร่งด่วนมักจะเป็นปัญหาอุบัติเหตุรถเลี้ยวกลับชนกับรถทางตรงที่แล่นมาด้วยความเร็ว ทั้งนี้ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอาจเกิดจากสาเหตุต่าง ๆ เช่น ความประมาทของผู้ขับขี่ หรือทัศนวิสัยบริเวณจุดกลับรถไม่ดี หรือรัศมีวงเลี้ยวในการกลับรถไม่เพียงพอ เป็นต้น นอกจากนั้น ยังพบว่า จุดกลับรถบางแห่งมีการติดตั้งสัญญาณไฟไว้แล้วแต่ไม่มีการเปิดใช้งานควบคุม หรือเปิดใช้เฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน โดยมีเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นผู้ควบคุมสัญญาณไฟ การไม่เปิดใช้สัญญาณไฟจราจรควบคุมอย่างสม่ำเสมออาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้เช่นกัน อย่างไรก็ตาม หากจะให้มีการเปิดใช้สัญญาณไฟอัตโนมัติควบคุมจุดกลับรถดังกล่าวตลอดเวลา โดยเฉพาะนอกช่วงเวลาเร่งด่วนอาจจะทำให้เกิดความล่าช้า (Delay) ขึ้นกับการจราจรบนถนนสายหลักได้ จุดกลับรถที่มีปัญหาดังกล่าว ได้แก่ จุดกลับรถใกล้ซอยลาดพร้าว 55/2 ซอยลาดพร้าว 93 และซอยลาดพร้าว 103

- 4) บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง สภาพปัญหาจราจรบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางเกิดจากรถแท็กซี่ รถตู้โดยสารที่มักจะไปจอดรอรับ-ส่งผู้โดยสารที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางเป็นเวลานาน ทำให้รถโดยสารประจำทางไม่สามารถเข้ารับส่งผู้โดยสารที่ป้ายฯ ตามปกติได้ ต้องหยุดรับส่งในช่องจราจรถัดไป ทำให้เกิดการกีดขวางรถทางตรงที่แล่นตามมา บางครั้งเกิดการเบี่ยงหลบจนก่อให้เกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชน ส่งผลให้การจราจรติดขัดตามมา ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางบนเส้นทางถนนลาดพร้าวที่มีปัญหาดังกล่าว ได้แก่ ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าห้างบิ๊กซี ลาดพร้าว
- 5) บริเวณพื้นที่ย่านบางกะปิ จากการที่ย่านบางกะปิมีห้างสรรพสินค้าหลายแห่งเรียงรายอยู่ทั้งสองฝั่งถนน ทำให้มีการสัญจรบนทางเท้าจำนวนมากโดยเฉพาะในวันหยุด แต่เนื่องจากทางเท้าค่อนข้างแคบ ทำให้บางครั้งประชาชนต้องลงมาเดินบนผิวจราจรกีดขวางและเป็นอุปสรรคต่อการจราจรเส้นทางหลัก สำหรับปัญหาที่เกิดขึ้นบนทางเท้าในซอยแยกบีแลนด์ 1 ที่มีการตั้งวางสินค้ากีดขวางบนทางเท้า รวมถึงทางเท้าที่มีระดับสูงต่ำไม่สม่ำเสมอเป็นอุปสรรคในการสัญจร ทำให้ประชาชนต้องลงมาเดินบนผิวจราจรก่อให้เกิดการข้ามถนนไม่เป็นระเบียบ และไม่ปลอดภัย ส่วนการข้ามถนนบริเวณทางออกของห้างเดอะมอลล์บางกะปิที่ใช้พนักงานของห้างฯ คอยควบคุมสัญญาณไฟตรงทางข้ามเองอาจมีปัญหาคืนได้หากพนักงานเกิดอาการล้าจากการทำงานเป็นเวลานาน ๆ นอกจากนั้น ยังมีปัญหาที่เกิดจากรถแท็กซี่จอดรับส่งผู้โดยสารบริเวณหน้าห้างเทสโก้โลตัส (ฝั่งลาดพร้าวขาออก) ส่งผลกระทบต่อการจราจรที่มุ่งหน้าแยกบางกะปิอีกด้วย

2.2.3 แนวคิดในการแก้ไขปัญหารถจราจร

สำหรับแนวคิดในการแก้ไขปัญหารถจราจรที่เกิดขึ้นตามพื้นที่ต่าง ๆ ข้างต้นพอสรุปได้ดังนี้

- 1) จัดแบ่งช่องจราจรบริเวณทางแยกใหม่พร้อมทั้งติดตั้งป้ายแนะนำการใช้ช่องทางการก่อนเข้าสู่ทางแยกให้เห็นอย่างชัดเจน ได้แก่ แยกรัชดา-ลาดพร้าว แยกซอยลาดพร้าว 101
- 2) เพิ่มความยาวช่องรอเลี้ยวเพื่อรองรับปริมาณรถที่รอเลี้ยวขวา/กลับรถที่ทางแยกให้เหมาะสม ได้แก่ แยกจันทิมา (ลาดพร้าว 80) และแยกซอยมหาดไทย (ลาดพร้าว 122)
- 3) เลื่อนจุดกลับรถที่อยู่ใกล้ทางแยกให้ห่างออกไปอีก พร้อมทั้งปิดทางเท้าเพื่อเพิ่มรัศมีวงเลี้ยว ได้แก่ แยกซอยลาดพร้าว 112
- 4) การห้ามเลี้ยวในบางทิศทาง บางช่วงเวลาเพื่อลดการตัดกระแสจราจรในทิศทางหลัก ได้แก่ การห้ามเลี้ยวขวาเข้า-ออกซอยลาดพร้าว 71 หลังช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า และติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทางให้ทราบสำหรับเส้นทางที่ได้รับผลกระทบ

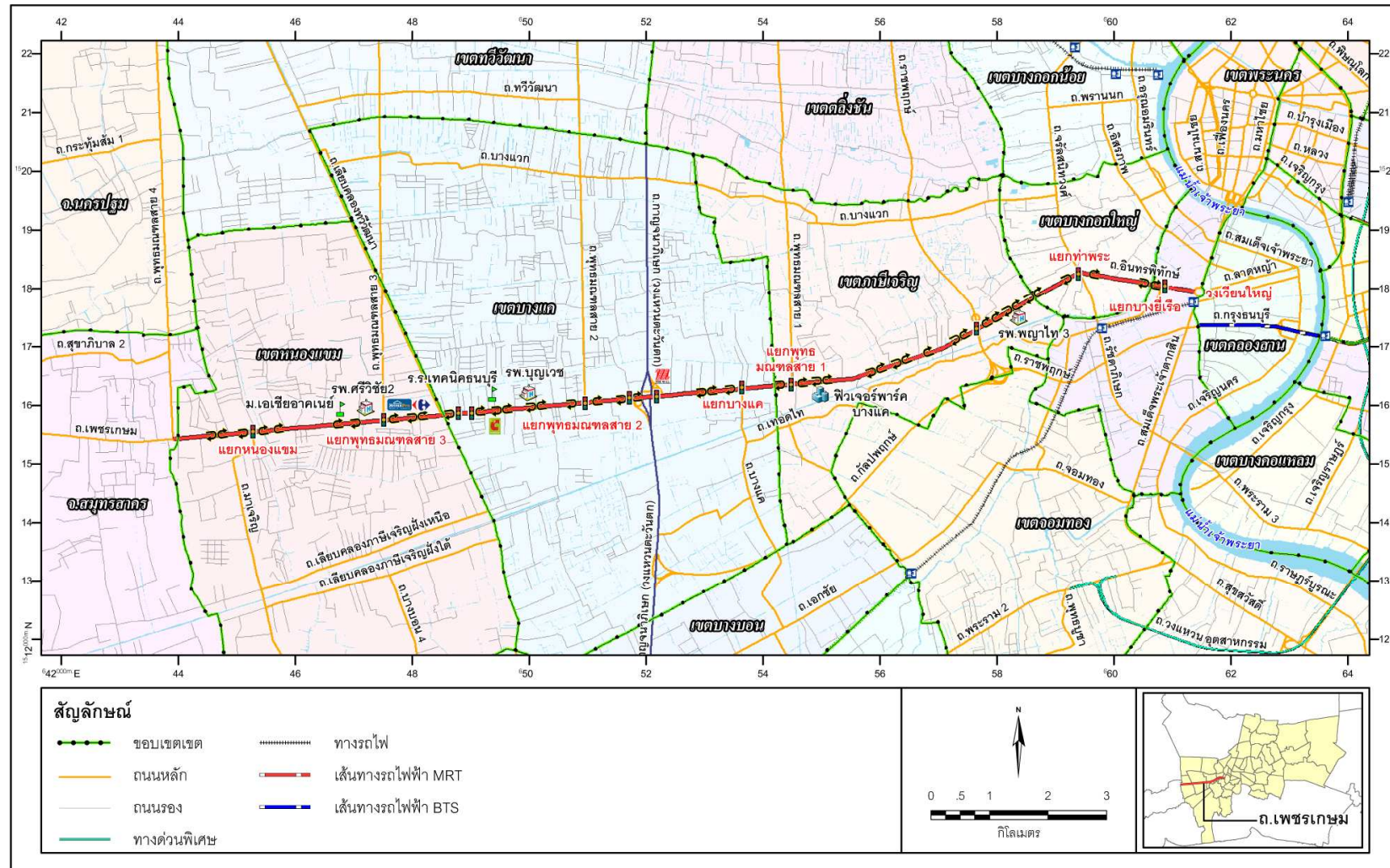
- 5) การจัดระเบียบและกวดขันรถที่จอดฝ่าฝืนบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง โดยจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจและพนักงาน ขสมก.คอยควบคุมและอำนวยความสะดวก
- 6) ติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติมเพื่อให้สามารถเปิดใช้งานสัญญาณไฟจราจรที่จุดกลับรถต่าง ๆ ได้ตลอดเวลาเพื่อลดปัญหาความล่าช้าและแนวโน้มของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยการติดตั้งดีเทคเตอร์เพื่อตรวจนับปริมาณรถที่มารอเลี้ยวและให้จังหวะเวลาสัญญาณไฟได้อย่างเหมาะสม ได้แก่ จุดกลับรถใกล้ซอยลาดพร้าว 55/2 ซอยลาดพร้าว 93 และซอยลาดพร้าว 103
- 7) ติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ตามทางแยกและเชื่อมโยงสัญญาณภาพไปยังจุดที่สามารถควบคุมและสั่งการเพื่อแก้ไขปัญหาได้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมการจราจรบริเวณทางแยก ได้แก่ แยกโชคชัย 4 แยกซอยลาดพร้าว 64 แยกซอยลาดพร้าว 122 และแยกซอยลาดพร้าว 101
- 8) จัดระเบียบคนเดินเท้าบริเวณพื้นที่ย่านบางกะปิ โดยการทำทางเดินเท้าลอยฟ้า (sky walk) ปรับปรุงจังหวะสัญญาณไฟทางออกห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ ให้สอดคล้องกับสัญญาณไฟบริเวณทางแยกบางกะปิ ปรับปรุงบริเวณป้ายหยุดรถประจำทางทั้งหน้าห้างฯ น้อมจิตรต์และหน้าห้างฯ เดอะมอลล์ฯ ปรับเปลี่ยนการจัดการจราจรบริเวณซอยแยกบีแลนด์สาย 2 กวดขันพื้นที่ห้ามจอดบริเวณหน้าห้างฯ โลตัสบางกะปิ และปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนผิวทางให้ชัดเจน

2.3 การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนเพชรเกษม

2.3.1 สภาพปัจจุบัน

ถนนเพชรเกษม เป็นถนนสายหลักทางฝั่งธนบุรี เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 6-10 ช่องจราจร เกาะกลางถนนกว้าง 0.5-3.0 เมตร ทางเท้ากว้าง 3.0-5.0 เมตร ตลอดสองข้างทางมีการใช้ที่ดินเชิงพาณิชย์ มีชุมชนและหมู่บ้านจัดสรร ถนนเพชรเกษมมีถนนหรือซอยเชื่อมด้านข้างเป็นจำนวนมาก จึงทำให้มีการเลี้ยวเข้า-ออกซอยตัดกระแสรถทางตรงบนถนนสายหลักเป็นระยะ ๆ บริเวณที่เป็นช่องเปิดตรงเกาะกลาง ส่วนบริเวณที่ไม่ได้เปิดเกาะกลางไว้รถที่จะเลี้ยวขวาเข้า-ออกซอยจะต้องไปกลับรถที่จุดเปิดตรงเกาะกลางถัดไป ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนตัวของจราจรบนเส้นทางหลัก และมีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย นอกจากนั้น การที่ถนนเพชรเกษมเป็นเส้นทางสายหลักทางฝั่งธนบุรีจึงต้องรองรับปริมาณจราจรทั้งขาเข้าและขาออกในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็นตามลำดับ ทั้งนี้ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าได้มีการเปิดช่องทางพิเศษทางฝั่งขาออก 1 ช่องจราจรให้กับรถในทิศทางขาเข้าจากสะพานบางไผ่ผ่านแยกท่าพระถึงวงเวียนใหญ่ เพื่อรองรับปริมาณจราจรขาเข้าและเร่งระบายการจราจรที่จะเข้าสู่วงเวียนใหญ่ได้รวดเร็วขึ้น

ทางแยกที่สำคัญตลอดเส้นทางถนนเพชรเกษม มีจำนวน 13 ทางแยก เป็นทางแยกที่มีจุดกลับรถจำนวน 9 ทางแยก (12 จุด) ส่วนจุดกลับรถที่ไม่ได้อยู่ที่ทางแยกและมีผลกระทบต่อการจราจรบนถนนเพชรเกษมมีจำนวนทั้งสิ้น 31 จุด (กลับรถเข้าเมือง 17 จุด และออกเมือง 14 จุด) ดังแสดงในรูปที่ 2.3-1



โครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 4: รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร

2.3.2 สภาพปัญหาด้านการจราจร

สภาพปัญหาจราจรบนเส้นทางถนนเพชรเกษมช่วงที่ทำการศึกษา จากวงเวียนใหญ่ถึงแยกสาครเกษม พอสรุปแยกตามบริเวณพื้นที่ได้ดังนี้

- 1) บริเวณทางแยกสัญญาณไฟ สภาพปัญหาจราจรส่วนใหญ่เกิดในช่วงโมงเร่งด่วน (เช้า/เย็น) จากการจัดแบ่งช่องจราจรไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจร การจัดทำช่องว่างสำหรับรถเดี่ยวไม่เพียงพอ ทำให้เกิดแถวคอยสะสมยาวเป็นอุปสรรคกีดขวางรถทางตรงในช่องทางถัดไป ส่งผลให้การจราจรเคลื่อนตัวได้ช้าเป็นเหตุให้การจราจรติดขัดขึ้นได้ ทางแยกที่เกิดปัญหาจราจรลักษณะนี้ ได้แก่ แยกบางยี่เรือ แยกเพชรราชพลูกษ์ แยกพุทธมณฑลสาย 2 และแยกเพชรเกษม 69 สำหรับทางแยกพุทธมณฑลสาย 1 เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางยังไม่สอดคล้องกับการเปิดใช้สัญญาณไฟจราจร ส่วนทางแยกที่มีปัญหาจราจรติดขัดมากในเส้นทางนี้ ได้แก่ แยกเพชรกาญจนาผิงเหนือ (แยกเดอะมอลล์บางแค) ที่มีปัญหาจากแถวคอยของรถที่รอเลี้ยวเข้าทางกีดขวางการจราจรขาเข้า รวมทั้งรถโดยสารประจำทางขาเข้าที่ออกจากป้ายบริเวณก่อนถึงทางแยกด้วย
- 2) บริเวณทางแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟ สภาพปัญหาจราจรคับคั่งติดขัดจะเกิดจากจุดตัด/จุดขัดแย้งจำนวนมากที่เกิดจากรถที่เลี้ยวเข้าออกซอย รวมทั้งรถที่เลี้ยวกลับบริเวณทางแยกตัดกระแสรถทางตรง แต่ในช่วงโมงเร่งด่วนมีเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยอำนวยความสะดวกการจราจรที่ทางแยก ทำให้สภาพปัญหาดังกล่าวบรรเทาลงได้ ได้แก่ แยกซอยเพชรเกษม 70
- 3) บริเวณจุดกลับรถต่าง ๆ ในเส้นทาง สภาพปัญหาจราจรโดยรวมเกิดจากจุดกลับรถในเส้นทางที่มีจำนวนมากถึง 43 จุด (กลับรถเข้าเมือง 23 จุด ออกเมือง 20 จุด) และบางจุดอยู่ใกล้กันมาก เช่น จุดกลับรถซอยเพชรเกษม 28 กับจุดกลับรถซอยเพชรเกษม 30 ทำให้กระแสจราจรสายหลักที่หนาแน่นคับคั่งอยู่แล้ว ต้องหยุดชะงักบ่อยครั้งจนเกิดการจราจรติดขัด นอกจากนั้น ยังมีปัญหาจากรถที่รอเลี้ยวกลับเป็นเวลานานจนเกิดแถวคอยยาวซึ่งบางครั้งยาวเกินช่องว่างรถเดี่ยวที่จัดทำไว้เป็นอุปสรรคกีดขวางรถทางตรงในทิศทางนั้น ๆ ด้วย ส่วนปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนหนึ่งมาจากทัศนวิสัยบริเวณจุดกลับรถไม่ดี หรือรัศมีวงเลี้ยวในการกลับรถไม่เพียงพอ จุดกลับรถที่มีปัญหาดังกล่าว ได้แก่ จุดกลับรถซอยเพชรเกษม 31/3 ซอยเพชรเกษม 70 และซอยเพชรเกษม 55/3

- 4) บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง สภาพปัญหาจราจรบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางเกิดจากรถแท็กซี่ รถตู้โดยสารที่มักจะไปจอดรอรับ-ส่งผู้โดยสารที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางเป็นเวลานาน ทำให้รถโดยสารประจำทางไม่สามารถเข้ารับส่งผู้โดยสารที่ป้ายฯ ตามปกติได้ ต้องหยุดรับส่งในช่องจราจรถัดไป ทำให้เกิดการกีดขวางรถทางตรงที่แล่นตามมา บางครั้งเกิดการเบี่ยงหลบจนก่อให้เกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชน ส่งผลให้การจราจรติดขัดตามมา ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางบนเส้นทางถนนเพชรเกษมที่มีปัญหาดังกล่าวได้แก่ ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าห้างฟิวเจอร์พาร์คบางแค และตรงข้ามห้างเดอะมอลล์บางแคฝั่งเพชรเกษมขาออก
- 5) บนช่วงถนนระหว่างทางแยก ลักษณะปัญหาที่พบ ประกอบด้วย
 - (1) อุปกรณที่ใช้ในการจัดช่องทางพิเศษช่วงจากสะพานบางไผ่ถึงวงเวียนใหญ่ ไม่ชัดเจนเพียงพอ รวมทั้งขาดป้ายแนะนำการใช้ช่องทางพิเศษ ทำให้ผู้ขับขี่ขาดความมั่นใจ และไม่กล้าใช้ช่องทางพิเศษดังกล่าว
 - (2) ถนนเพชรเกษมขาออกก่อนถึงแยกท่าพระ ทางเท้าหน้าโรงเรียนประสาทวิทยานุชนแคบ ไม่ปลอดภัยต่อผู้สัญจรโดยเฉพาะเด็กนักเรียน
 - (3) หน้าตลาดบางแค ฝั่งเพชรเกษมขาออก มีรถจอดฝ่าฝืน กีดขวางการจราจร และการตั้งวางสินค้าบนทางเท้าไม่เป็นระเบียบ ทำให้ประชาชนต้องลงเดินบนผิวจราจร

2.3.3 แนวคิดในการแก้ไขปัญหารถจราจร

สำหรับแนวคิดในการแก้ไขปัญหารถจราจรที่เกิดขึ้นตามพื้นที่ต่าง ๆ ข้างต้นพอสรุปได้ดังนี้

- 1) ติดตั้งสัญญาณไฟแบ่งช่องจราจรบนสะพานคนเดินข้ามช่วงจากวงเวียนใหญ่ถึงสะพานบางไผ่จำนวน 5 แห่ง เพื่อสนับสนุนมาตรการจัดช่องทางพิเศษเข้าในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและช่วยให้ผู้ขับขี่เกิดความมั่นใจและไม่สับสนในการใช้ช่องทางพิเศษ
- 2) จัดแบ่งช่องจราจรบริเวณทางแยกใหม่ พร้อมทั้งติดตั้งป้ายแนะนำการใช้ช่องทางก่อนเข้าสู่ทางแยกให้เห็นอย่างชัดเจน ได้แก่ แยกบางเมีเรือ และแยกซอยเพชรเกษม 69
- 3) เพิ่มช่องรถเลี้ยวและความยาวช่องรถเลี้ยวขวาเพื่อรองรับปริมาณรถที่รถเลี้ยวที่ทางแยกให้เหมาะสม พร้อมทั้งติดตั้งป้ายแนะนำการใช้ช่องจราจรเพิ่มเติม ได้แก่ แยกเพชรราชพุกษ์ และแยกพุทธมณฑลสาย 2 โดยที่แยกเพชรราชพุกษ์มีการปรับผิวจราจรช่วงทางลาดลงเป็นชนิดเพิ่มแรงเสียดทานและติดตั้งป้ายเตือนเพื่อลดอุบัติเหตุด้วย
- 4) เร่งรัดการปรับปรุงถนนพุทธมณฑลสาย 1 และปรับแก้เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้เรียบง่ายเพื่อเปิดใช้สัญญาณไฟควบคุมการจราจรที่ทางแยก

- 5) ปรับปรุง / จัดการจราจร / จัดแบ่งช่องจราจร และติดตั้งสัญญาณไฟควบคุมคนข้ามถนนบริเวณทางเข้าห้างเดอะมอลล์บางแคเพิ่มเติม โดยปรับปรุงแก้ไขและจัดตั้งสัญญาณไฟจราจรให้สัมพันธ์กัน พร้อมทั้งติดตั้งป้ายคร่อมผิวจราจรแนะนำการใช้ช่องทางที่ทางแยกให้ชัดเจน
- 6) เลื่อนจุดกลับรถปากซอยเพชรเกษม 70 จัดทำช่องรอเลี้ยวสำหรับกลับรถออกเมืองเพิ่มเติม และจัดการจราจรในซอยข้างเคียงให้สอดคล้องกับการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรควบคุมบริเวณปากซอยเพชรเกษม 70
- 7) ปิดจุดกลับรถบางแห่งที่อยู่ใกล้กันเพื่อลดการตัดกระแสระจราจรลง รวม 5 จุด ได้แก่
 - (1) จุดกลับรถเข้าเมือง บริเวณซอยเพชรเกษม 28 ซอยเพชรเกษม 42 และซอยเพชรเกษม 98
 - (2) จุดกลับรถออกเมือง บริเวณแยกพุทธมณฑลสาย 1 และซอยเพชรเกษม 94
- 8) เพิ่มความยาวช่องรอเลี้ยวบริเวณจุดกลับรถต่าง ๆ จำนวน 6 จุด ได้แก่ จุดกลับรถซอยเพชรเกษม 24 ซอยเพชรเกษม 32 ซอยเพชรเกษม 25/5 (2 จุด) ซอยเพชรเกษม 94 และซอยเพชรเกษม 98
- 9) เพิ่มระยะการมองเห็นบริเวณจุดกลับรถที่มีปัญหาด้านทัศนวิสัย โดยย้ายสิ่งบดบังสายตาออกและเปลี่ยนเป็นไม้พุ่มเตี้ยแทน พร้อมทั้งติดตั้งป้ายแบบแฉวงแสดงจุดกลับรถที่ระยะ 100 เมตร ได้แก่ จุดกลับรถซอยเพชรเกษม 31/3 ซอยเพชรเกษม 70 ซอยเพชรเกษม 55/3 และซอยเพชรเกษม 94
- 10) ปรับปรุงแก้ไขเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้กลับรถได้ฝั่งละ 2 ช่องจราจร เพิ่มความยาวช่องรอเลี้ยว เพิ่มรัศมีวงเลี้ยวสำหรับรถขนาดใหญ่โดยการปิดทางเท้า ติดตั้งป้ายแฉวงแสดงจุดกลับรถ ที่ระยะ 100 เมตร และปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรเพื่อเปิดใช้ควบคุมจุดกลับรถซอยเพชรเกษม 116
- 11) ปรับปรุง/ขยายทางเท้าหน้าโรงเรียนประสาทวิทยานุชน พร้อมทั้งแก้ไขแนวเส้นแบ่งช่องจราจรบนถนนเพชรเกษมขาออกก่อนเข้าแยกท่าพระให้สอดคล้องกับการปรับปรุง
- 12) จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจและพนักงาน ขสมก.คอยจัดระเบียบ ควบคุมและกวดขันรถที่จอดฝ่าฝืนบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางบริเวณห้างฟิวเจอร์พาร์คบางแค และห้างเดอะมอลล์บางแค
- 13) ในอนาคต กรณีที่ถนนเพชรเกษมขาออกช่วงจากแยกพุทธมณฑลสาย 3 เกิดปัญหาจราจรหนาแน่นติดขัด เห็นควรปรับลดขนาดเกาะด้านข้างลงเพื่อจัดทำเป็นผิวจราจรเพิ่มขึ้น 1 ช่องจราจรและปรับปรุงทางเท้าด้านในเป็นทางจักรยานโดยใช้ร่วมกับคนเดินเท้าตลอดช่วง

2.4 การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนพหลโยธิน

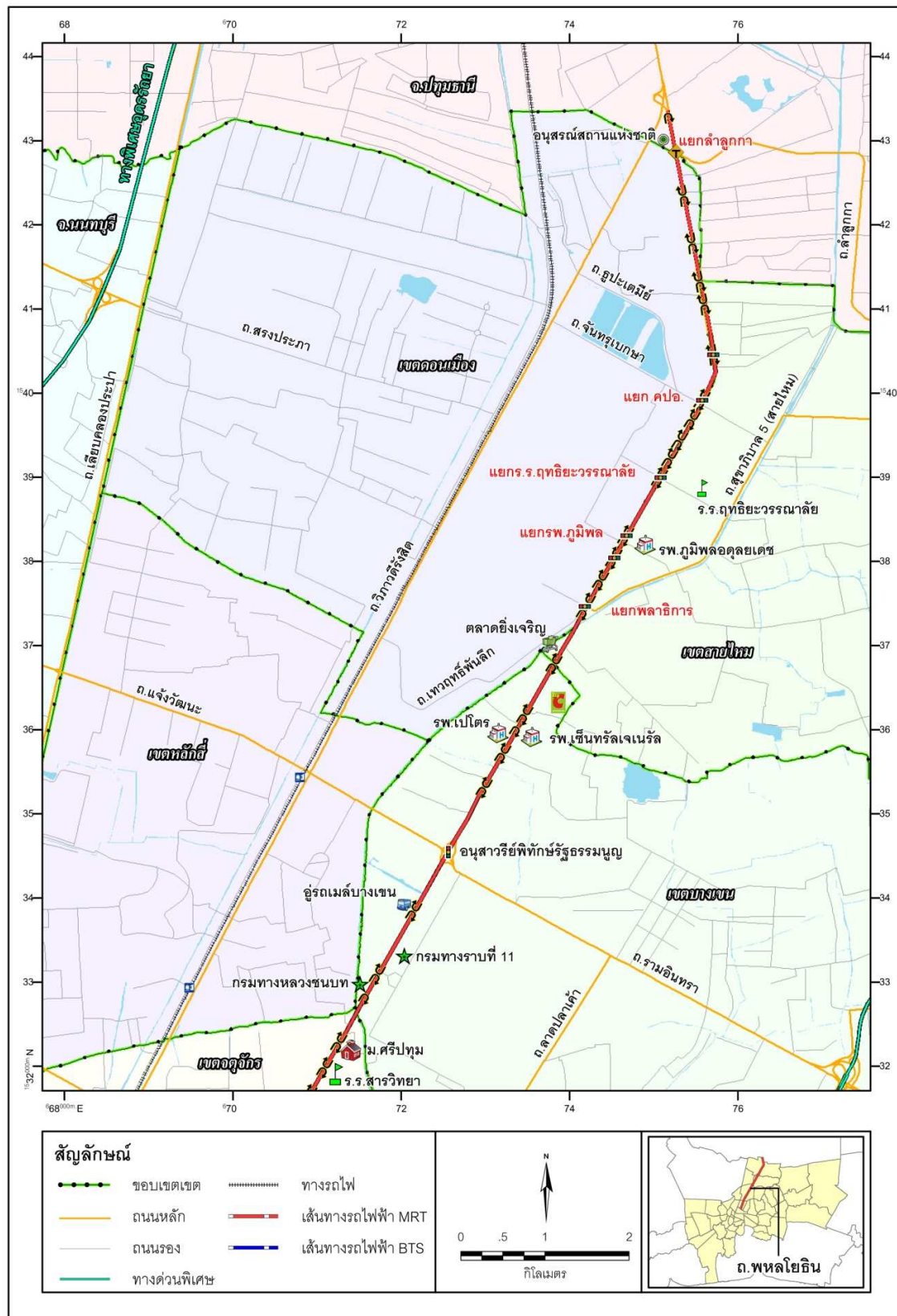
2.4.1 สภาพปัจจุบัน

ถนนพหลโยธิน จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติเป็นช่วงที่มีการจราจรติดขัดในเวลารุ่งอรุณเช้าและเย็น สองฝั่งถนนมีการใช้ที่ดินในเชิงพาณิชย์ และเป็นที่ตั้งของหน่วยราชการตลอดเส้นทาง ถนนพหลโยธินช่วงจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงบริเวณหน้าสวนจตุจักรมีขนาด 6 ช่องจราจร มีจุดกัลปพฤกษ์และมีเสาดมของรถไฟฟ้า (BTS) สายสีเขียว อยู่บนเกาะกลางถนนเป็นระยะ ๆ มีสถานีรถไฟฟ้า (BTS) สถานีหมอชิตเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายไปยังสถานีจตุจักรของรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีน้ำเงิน) ช่วงที่เข้าสู่ห้าแยกลาดพร้าวจำนวนช่องจราจรจะเพิ่มเป็น 10 ช่องจราจร ส่วนช่วงจากห้าแยกลาดพร้าวถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติมีขนาด 6 ช่องจราจร และมีเกาะกลางถนนกว้าง 1.0-2.0 เมตร รวมระยะทางทั้งสิ้น 23 กิโลเมตร สภาพการจราจรทั่วไปตลอดแนวเส้นทางมีทั้งการจราจรในพื้นที่ (Local traffic) และการจราจรผ่านทาง (Through traffic) มีการตัดกระแสรถทางตรงบริเวณจุดกัลปพฤกษ์ ทำให้การจราจรหยุดชะงักและเคลื่อนตัวได้ช้าเป็นช่วง ๆ ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณที่เป็นจุดตัดและทางแยกต่าง ๆ

ทางแยกที่สำคัญตลอดเส้นทางถนนพหลโยธินมีจำนวน 20 ทางแยก เป็นทางแยกที่มีจุดกัลปพฤกษ์จำนวน 15 ทางแยก (27 จุด) สำหรับจุดกัลปพฤกษ์ที่อยู่ระหว่างทางแยกและมีผลกระทบต่อปัญหาจราจรบนถนนพหลโยธินมีจำนวนทั้งสิ้น 56 จุด (กัลปพฤกษ์เข้าเมือง 29 จุด และออกเมือง 27 จุด) ดังแสดงในรูปที่ 2.4-1



รูปที่ 2.4-1: ทางแยกและจุดกัลบริดต่าง ๆ ในเส้นทางถนนพหลโยธิน



รูปที่ 2.4-1: ทางแยกและจุดกลับรถต่าง ๆ ในเส้นทางถนนพหลโยธิน (ต่อ)

2.4.2 สภาพปัญหาด้านการจราจร

สภาพปัญหาจราจรบนถนนพหลโยธินช่วงที่ทำการศึกษา จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ พอสรุปแยกตามบริเวณพื้นที่ได้ดังนี้

- 1) บริเวณทางแยกสัญญาณไฟ สภาพปัญหาจราจรส่วนใหญ่เกิดในช่วงโมงเร่งด่วน (เช้า/เย็น) จากการตัดกันของถนนสายหลัก/สายรองที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น ส่งผลให้ทางแยกอยู่ในสภาวะเกินจุดอิ่มตัว (Over-saturated) มีแถวคอยสะสมที่ทางแยกตลอดเวลา นอกจากนั้นทางแยกต่าง ๆ ในเส้นทางยังมีสภาพปัญหาอื่น ๆ เกิดขึ้นด้วย ได้แก่
 - (1) ปัญหาของผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางโดยรอบอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิที่ต้องลงเดินบนพื้นราบ/ผิวจราจรเป็นบางช่วง เนื่องจากสะพานคนเดินข้ามและทางเดินเท้าลอยฟ้าปัจจุบันยังไม่ต่อเนื่องครบรอบ
 - (2) แยกซอยพหลโยธิน 2 และแยกซอยพหลโยธิน 5 มีแถวคอยสะสมยาวทั้งบนถนนสายหลักและในซอยกีดขวางการจราจรบริเวณทางแยกต่อเนื่อง
 - (3) แยกสะพานควาย มีผลกระทบจากแถวคอยของรถที่ฝ่าฝืนรอเลี้ยวขวาเข้าซอยประดิพัทธ์ 25
 - (4) แยกกำแพงเพชรมีการห้ามเลี้ยวที่ทางแยก ทำให้รถต้องเปลี่ยนเส้นทางจนไปสร้างปัญหาในเส้นทางข้างเคียง และป้ายแนะนำการใช้ช่องทางถูกบดบังทำให้เข้าผิดช่องทาง
 - (5) แยกรัชโยธิน มีการฝ่าฝืนกฎจราจร และป้ายแนะนำการใช้ช่องทางไม่ชัดเจน
 - (6) แยกเกษตร มีการจอดรถฝ่าฝืนบริเวณขาออกจากทางแยกทำให้ระบายการจราจรได้ช้า
 - (7) การปิดประตูทางเข้า-ออกกองทัพอากาศบริเวณ แยก คปอ. และไปเปิดทางแยกใหม่ใกล้แยกซอยพหลโยธิน 54/4 ส่งผลให้สภาพจราจรที่ทางแยกเปลี่ยนแปลงไป
- 2) บริเวณทางแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟ สภาพปัญหาจราจรบริเวณทางขึ้น-ลงทางด่วนใกล้อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิด้านพหลโยธิน ส่วนหนึ่งเกิดจากกายภาพของถนน และอีกส่วนหนึ่งเกิดจากไม่มีการจัดการจราจรที่ดีพอ ทำให้มีการจอดรถฝ่าฝืนกีดขวางการจราจรและคนข้ามถนนตัดกระแสด่วนขึ้นทางด่วน นอกจากนั้น ยังพบปัญหาการเปิดจุดกลับรถเพิ่มที่แยกลาดพร้าว ทำให้ความจุของถนนลดลงจนเกิดท้ายแถวสะสมยาวในช่วงโมงเร่งด่วน
- 3) บริเวณจุดกลับรถต่าง ๆ ในเส้นทาง สภาพปัญหาจราจรโดยรวมเกิดจากจุดกลับรถในเส้นทางที่มีจำนวนมากถึง 83 จุด (กลับรถเข้าเมือง 40 จุด ออกเมือง 43 จุด) และบางจุดอยู่ใกล้กันมาก เช่น จุดกลับรถหน้า ทบ.5 กับจุดกลับรถหน้ากองพันทหารม้าที่ 2 รักษาพระองค์ และจุดกลับรถซอยพหลโยธิน 8 กับจุดกลับรถซอยพหลโยธิน 10 เป็นต้น ทำให้กระแสจราจรสายหลักที่หนาแน่นคับคั่งอยู่แล้ว ต้องหยุดชะงักบ่อยครั้งจนเกิดการจราจรติดขัด นอกจากนั้น ยังมีปัญหา

จากรถที่รอเลี้ยวกลับเป็นเวลานานจนเกิดแถวคอยยาวเป็นอุปสรรคกีดขวางรถทางตรงในทิศทางนั้น ๆ ส่วนปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมาจากกายภาพและทัศนวิสัยบริเวณจุดกลับรถไม่ดี โดยเฉพาะช่วงจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงแยกกำแพงเพชรที่มีเสาตอม่อรถไฟฟ้า BTS เป็นระยะ หรือรัศมีวงเลี้ยวในการกลับรถไม่เพียงพอ จุดกลับรถที่มีปัญหาดังกล่าว ได้แก่ จุดกลับรถซอยพหลโยธิน 3 ซอยพหลโยธิน 7 ซอยพหลโยธิน 48 และซอยพหลโยธิน 50 นอกจากนี้ยังพบว่าสภาพปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นบริเวณอุโมงค์โดยสารประจำทางบางเขน ส่วนหนึ่งเกิดจากแถวคอยของรถแท็กซี่ รอดูโดยสาร และรถโดยสารประจำทางที่จอดรับส่งผู้โดยสารบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางบริเวณปากซอยพหลโยธิน 55 ที่ยาวจนเป็นอุปสรรคต่อการกลับรถบริเวณดังกล่าว

- 4) บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง สภาพปัญหาจราจรบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางเกิดจากรถแท็กซี่ รอดูโดยสารที่มักจะไปจอดรอรับ-ส่งผู้โดยสารที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางเป็นเวลานาน ทำให้รถโดยสารประจำทางต้องหยุดรับ-ส่งในช่องจราจรถัดไป เกิดการกีดขวางรถทางตรงที่แล่นตามมา บางครั้งมีการเบี่ยงหลบออกไปจนเกิดสภาพคอขวดส่งผลให้การจราจรติดขัด ได้แก่ ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางบริเวณหน้าสวนจตุจักรด้านพหลโยธินขาออก บริเวณเชิงสะพานลอยข้ามแยกเกษตรด้านพหลโยธินขาเข้าจะมีปัญหาจากรถดูโดยสารที่ลงจากสะพานลอยเบี่ยงซ้ายตัดกระแสจราจรบนพื้นราบ เพื่อเข้ารับส่งผู้โดยสารที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าธนาคารกสิกรไทย
- 5) บนช่วงถนนระหว่างทางแยก ลักษณะปัญหาที่พบ ประกอบด้วย
 - (1) มีทางม้าลาย 2 แห่งใกล้กัน บริเวณหน้าห้างบิ๊กซี สะพานควาย ทำให้รถต้องหยุดให้คนข้ามถึง 2 ครั้งไล่เลี่ยกัน จึงระบายรถได้ช้า
 - (2) ปัญหารถแท็กซี่จอดรับส่งผู้โดยสารในบริเวณห้ามจอด กีดขวางการจราจร บริเวณด้านหน้าและด้านข้างห้างเซ็นทรัล ลาดพร้าว และปัญหาป้ายแนะนำการใช้ช่องทางเฉพาะรถโดยสารประจำทางปัจจุบันมองเห็นได้ไม่ชัดเจน บางครั้งมีการเข้าผิดช่องทาง
 - (3) ปัญหาการจอดรถเพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารกีดขวางการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน ได้แก่ บริเวณหน้าโรงพยาบาลเมเจอร์รัชโยธิน บริเวณหน้าหมอชิตจะมีปัญหาจากรถโดยสารประจำทางในช่องทางขนานที่เบี่ยงขวาตัดกระแสจราจร เพื่อเข้าช่องทางหลักไปยังถนนกำแพงเพชร
 - (4) ปัญหาบริเวณหน้าตลาดยิ่งเจริญ ทั้งฝั่งพหลโยธินขาออกและขาเข้า เกิดจากความไม่เป็นระเบียบในการจอดรอรับ-ส่งผู้โดยสารรถโดยสารประจำทาง รอดูโดยสาร และรถแท็กซี่ที่ทำให้เกิดสภาพคอขวดที่บริเวณดังกล่าว

2.4.3 แนวคิดในการแก้ไขปัญหาจราจร

สำหรับแนวคิดในการแก้ไขปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นบนถนนพหลโยธินข้างต้นพอสรุปได้ดังนี้

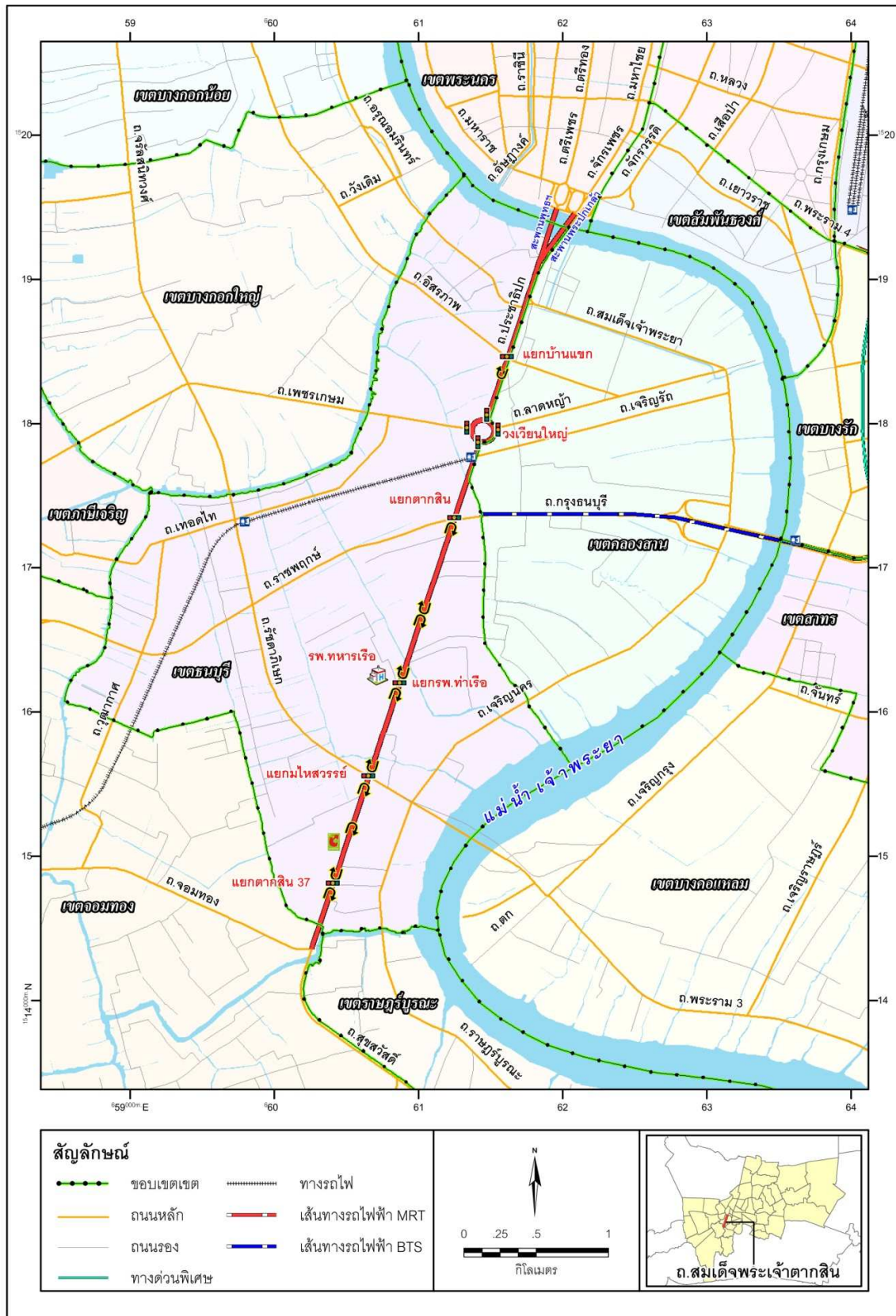
- 1) จัดทำทางเดินเท้าลอยฟ้า (sky-walk) เชื่อมต่อกันให้ครบโดยรอบอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
- 2) ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายแนะนำการใช้ช่องทาง เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง รวมทั้งอุปกรณ์ป้องกันการฝ่าฝืนกฎจราจร ที่แยกสะพานควาย แยกกำแพงเพชร แยกรัชโยธิน รวมทั้งติดตั้งป้ายห้ามกลับรถในถนนพหลโยธินช่วงระหว่างแยกรัชโยธินกับแยกเกษตร
- 3) ปรับปรุงอุปกรณ์สัญญาณไฟจราจรและเปิดใช้งานควบคุมทางแยกซอยราชครู (ซอยพหลโยธิน 5) ในช่วงนอกเวลาเร่งด่วน
- 4) ยุบรวมทางม้าลาย 2 แห่ง หน้าห้างบิ๊กซี สะพานควาย ที่อยู่ใกล้กันให้มาอยู่ตรงกลาง พร้อมทั้งปรับปรุงเกาะกลางให้มีพื้นที่เพียงพอสำหรับประชาชนยืนรอและข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย
- 5) ร่นระยะหัวเกาะกลาง และปรับรูปแบบกายภาพของเกาะกลาง พร้อมทั้งเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณหน้าธนาคารทหารไทย (ถนนพหลโยธินขาเข้า) ให้สอดคล้องกับการเบี่ยงของรถที่จะเข้าช่องทางคู่ขนาน
- 6) ปิดจุดกลับรถบางแห่งเพื่อลดการตัดกระแสดจราจรหลักในเส้นทางและให้ใช้จุดกลับรถถัดไปแทนจำนวน 8 จุด ได้แก่ จุดกลับรถหน้า ททบ.5 หน้ากองพันทหารม้าที่ 2 รักษาพระองค์ ปากซอยพหลโยธิน 3 ปากซอยพหลโยธิน 10 (2 จุด) ห้าแยกลาดพร้าว หน้าโรงเรียนสารวิทยา (2 จุด) และหน้ามหาวิทยาลัยศรีปทุม ห้ามกลับรถออกเมือง 1 จุด และจัดทำจุดกลับรถเข้าเมืองใต้สะพานข้ามคลองบางบัว 1 จุด
- 7) ปรับปรุงด้านกายภาพ จัดระเบียบการจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสาร ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายแนะนำการใช้ช่องทาง เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง และติดตั้งรั้วกันป้องกันการฝ่าฝืนบริเวณที่มีปัญหาการจอดรถรับส่งกีดขวางการจราจรบริเวณต่าง ๆ รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมกวดขันและจัดการจราจรบริเวณพื้นที่ที่มีปัญหาดังกล่าว ได้แก่ บริเวณทางขึ้นลงทางด่วนใกล้อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ หน้าสวนจตุจักร หน้าหมอชิต ห้างเซ็นทรัลลาดพร้าว แยกเกษตร และตลาดยิ่งเจริญ โดยที่หน้าสวนจตุจักรและหน้าหมอชิตเสนอแนะให้จัดทำทางเดินเท้าลอยฟ้าเชื่อมสถานีรถไฟฟ้า BTS กับสะพานคนเดินข้ามหน้ากรมการขนส่งทางบก
- 8) ปรับพื้นที่บริเวณประตูทางเข้าออกใหม่ของกองทัพอากาศให้เป็นทางแยกที่ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจรร่วมกับทางแยกซอยพหลโยธิน 54/4

2.5 การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน

2.5.1 สภาพปัจจุบัน

ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินเป็นถนนสายหลักอีกเส้นหนึ่งของฝั่งธนบุรี เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาด 6-10 ช่องจราจร เกาะกลางถนนกว้าง 0.5-3.0 เมตร ทางเท้ากว้าง 3.0-5.0 เมตร ตลอดสองข้างทางมีการใช้ที่ดินเชิงพาณิชย์และที่พักอาศัยหนาแน่น บริเวณเชิงสะพานพระปกเกล้าขาเข้าเมือง จะมีโรงเรียนศึกษานารีซึ่งเป็นสถานศึกษาที่สำคัญ มีจำนวนนักเรียนมากแห่งหนึ่งของฝั่งธนบุรี ทั้งนี้ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าได้มีการเปิดช่องทางพิเศษทางฝั่งขาออก 1 ช่องจราจรให้กับรถในทิศทางขาเข้า จากวงเวียนใหญ่ถึงสะพานพระพุทธยอดฟ้าเพื่อรองรับปริมาณจราจรขาเข้าและเร่งระบายการจราจรที่จะข้ามไปยังฝั่งพระนครได้รวดเร็วขึ้น นอกจากนั้น ในเส้นทางยังมีการจัดทำทางจักรยานบนผิวจราจรชิดขอบทางด้านซ้ายทั้งสองฝั่งถนน ตั้งแต่เชิงสะพานพระปกเกล้าผ่านแยกบ้านแขก และวงเวียนใหญ่ไปสิ้นสุดที่แยกตากสินด้วย

ทางแยกที่สำคัญในเส้นทางถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินมีจำนวน 7 ทางแยก เป็นทางแยกที่มีจุดกลับรถจำนวน 5 ทางแยก (8 จุด) สำหรับจุดกลับรถที่ไม่ได้อยู่ที่ทางแยกและมีผลกระทบต่อการจราจรบนถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินมีจำนวนทั้งสิ้น 3 จุด (กลับรถเข้าเมือง 1 จุด และออกเมือง 2 จุด) ดังแสดงในรูปที่ 2.5-1



รูปที่ 2.5-1: ทางแยกและจุดกลับรถต่าง ๆ ในเส้นทางถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน

2.5.2 สภาพปัญหาด้านการจราจร

สภาพปัญหาจราจรบนเส้นทางถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินช่วงที่ทำการศึกษ จากวงเวียนใหญ่ถึงแยกสาครเกษม พอสรุปแยกตามบริเวณพื้นที่ได้ดังนี้

- 1) บริเวณทางแยกสัญญาณไฟ นอกเหนือจากสภาพการจราจรหนาแน่น คับคั่งในชั่วโมงเร่งด่วน (เช้า/เย็น) ที่ทำให้เกิดการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกแล้ว ยังมีสาเหตุอื่น ๆ ที่มีส่วนทำให้ทางแยกต่าง ๆ ในเส้นทางมีปัญหาเพิ่มขึ้นอีก เช่น
 - (1) การกำหนดลำดับจังหวะ/ช่วงเวลาของสัญญาณไฟ ที่แยกบ้านแขก ไม่เหมาะสมทำให้เกิดการกีดขวางการจราจรกลางทางแยกในบางจังหวะสัญญาณไฟ
 - (2) การจัดการจราจรบริเวณวงเวียนใหญ่ ยังไม่เหมาะสมกับการจัดช่องทางพิเศษที่เข้าสู่และออกจากวงเวียนใหญ่ ทำให้ผู้ขับขี่ขาดความมั่นใจ ไม่กล้าใช้ช่องทางพิเศษ และก่อให้เกิดการตัดกระแสระจราจรในวงเวียน
 - (3) จังหวะสัญญาณไฟที่แยกตากสิน ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสน และป้ายแนะนำชั่วคราวที่จัดทำไว้ไม่ชัดเจนเพียงพอ
 - (4) การฝ่าฝืนกฎจราจร โดยรถวิ่งสวนกระแสระจราจรและตัดข้ามฝั่งถนนที่แยกโรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า (แยก รพ.ทหารเรือ) เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
 - (5) การจัดแบ่งช่องจราจรและการจัดทำช่องว่างสำหรับรถเลี้ยวที่แยกซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 37 ไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจร ทำให้เกิดแถวคอยสะสมยาวจนบางครั้งมีแถวคอย 2 ช่องจราจรที่ทางแยกเป็นอุปสรรคกีดขวางรถทางตรงในช่องทางถัดไปส่งผลให้การจราจรเคลื่อนตัวได้ช้าเป็นเหตุให้การจราจรติดขัดขึ้นได้
 - (6) ป้ายแนะนำช่องทางกลับรถได้สะพานบริเวณ แยกดาวคะนอง ไม่ชัดเจน ทำให้ผู้ขับขี่สับสนและเลี้ยวเข้าผิดเส้นทาง
- 2) บริเวณทางแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟ สภาพปัญหาจราจรคับคั่งติดขัดที่เกิดขึ้นบริเวณทางแยกเชิงสะพานพระปกเกล้า (ตัดกับถนนอรุณอมรินทร์) ใกล้โรงเรียนศึกษานารี ส่วนหนึ่งเกิดจากการจอดรถริมถนนเพื่อส่งนักเรียนในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า อีกส่วนหนึ่งเกิดจากรถในถนนอรุณอมรินทร์เลี้ยวซ้ายตัดกระแสระจราจรหลักเพื่อขึ้นสะพานพระพุทธยอดฟ้า
- 3) บริเวณจุดกลับรถต่าง ๆ ในเส้นทาง จุดกลับรถทั้ง 2 แห่งต่างก็ไม่มีสัญญาณไฟจราจรควบคุมทัศนวิสัยบริเวณจุดกลับรถต่างถูกบดบังด้วยต้นไม้ขนาดใหญ่ ในขณะที่จุดกลับรถซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 15 มีจุดตัดจำนวนมาก ส่วนจุดกลับรถซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 38 มีปัญหารถในทิศทางหลักแล่นด้วยความเร็วสูงมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุได้ง่าย

- 4) บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง สภาพปัญหาจราจรบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางเกิดจากรถแท็กซี่ รถตู้โดยสารที่มักจะไปจอดรอรับ-ส่งผู้โดยสารที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางเป็นเวลานาน ทำให้รถโดยสารประจำทางต้องหยุดรับ-ส่งในช่องจราจรถัดไป ทำให้เกิดการกีดขวางรถทางตรงที่แล่นตามมา บางครั้งเกิดการเบี่ยงหลบจนก่อให้เกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชน ส่งผลให้การจราจรติดขัดตามมา ได้แก่ ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง หน้าตลาดสำเหร่ ด้านหน้าห้างบิ๊กซีดาวคะนอง และใกล้ซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 44 ส่วนปัญหาที่เกิดบริเวณปากซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 23 เกิดจากป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางอยู่ใกล้ปากซอยสร้างปัญหาให้กับรถที่เลี้ยวซ้ายออกจากซอย ขณะที่รถโดยสารประจำทางหยุดรับ-ส่งผู้โดยสารที่ป้ายฯ
- 5) บนช่วงถนนระหว่างทางแยก ลักษณะปัญหาประกอบด้วย
 - (1) สภาพปัญหาคอขวด (bottleneck) ที่เกิดขึ้นบริเวณเชิงสะพานพระพุทธรูปฟ้าฝั่งธนบุรี ในช่วงโมงเร่งด่วนเช้าเกิดจากสภาพกายภาพและการจัดช่องทางพิเศษขาเข้าจากวงเวียนใหญ่ถึงสะพานพระพุทธรูปฟ้า ส่วนในช่วงโมงเร่งด่วนเย็นสภาพคอขวดเกิดจากลักษณะทางกายภาพของเกาะกลางเชิงสะพานพระพุทธรูปฟ้าฝั่งธนบุรีและการจัดแบ่งช่องทางบนสะพานพระพุทธรูปฟ้า
 - (2) การใช้เพียงอุปกรณ์กรวยยางในการจัดช่องทางพิเศษจากวงเวียนใหญ่ถึงสะพานพระพุทธรูปฟ้าและไม่มีป้ายแนะนำการใช้ช่องทางที่ชัดเจนเพียงพอ ทำให้ผู้ขับขี่ขาดความมั่นใจและสับสน ไม่กล้าใช้ช่องทางพิเศษดังกล่าว

2.5.3 แนวคิดในการแก้ไขปัญหารถติด

สำหรับแนวคิดในการแก้ไขปัญหารถติดที่เกิดขึ้นบนถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินพอสรุปได้ดังนี้

- 1) ติดตั้งสัญญาณไฟแบ่งช่องจราจรบนสะพานคนเดินข้ามช่วงจากวงเวียนใหญ่ถึงสะพานพระพุทธรูปฟ้าจำนวน 5 แห่ง เพื่อสนับสนุนมาตรการจัดช่องทางพิเศษขาเข้าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้าและช่วยให้ผู้ขับขี่เกิดความมั่นใจและใช้ช่องทางพิเศษได้อย่างถูกต้องและปลอดภัยยิ่งขึ้น
- 2) ก่อสร้างโครงเหล็กคร่อมผิวจราจร (Gantry) บริเวณจุดบรรจบระหว่างทางลงจากสะพานพระพุทธรูปฟ้ากับสะพานพระปกเกล้า และติดตั้งสัญญาณไฟควบคุมช่องเดินรถสลับทิศทาง
- 3) เพิ่มช่องจราจรบริเวณเชิงสะพานพระพุทธรูปฟ้าเป็น 2 ช่องจราจรโดยลดขนาดเกาะกลางจากเชิงสะพานจนถึงจุดบรรจบกับถนนที่ลงจากสะพานพระปกเกล้าและปรับลดขนาดทางเท้าฝั่งประชาธิปไตยออกตามความจำเป็น
- 4) จัดเจ้าหน้าที่กวดขันการจอดรถเชิงสะพานพระปกเกล้า และควบคุม อำนวยความสะดวกบริเวณจุดตัดกับถนนอรุณอมรินทร์ให้รถเลี้ยวซ้ายขึ้นสะพานพระพุทธรูปฟ้าได้ในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า

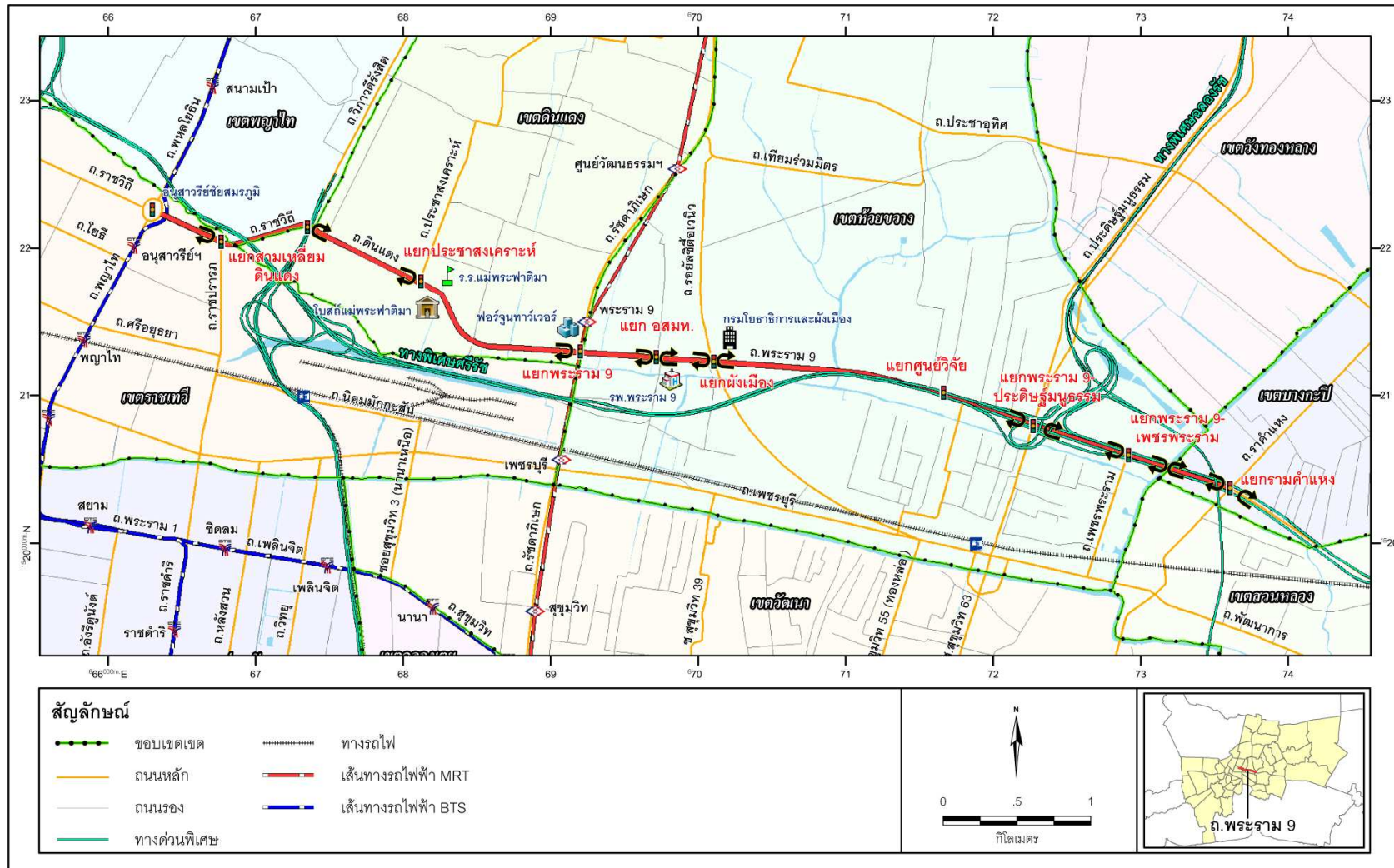
- 5) ปรับปรุง/แก้ไขจังหวะเวลาสัญญาณไฟในการควบคุมทางแยกให้เหมาะสม ได้แก่ แยกบ้านแขก และแยกตากสิน
- 6) เปิดเกาะและจัดทำช่องจราจรเลี้ยวกลับเพิ่มเติม พร้อมทั้งปิดทางเท้าเพื่อเพิ่มรัศมีวงเลี้ยวในการกลับรถที่แยกตากสิน 37
- 7) ปรับปรุงและจัดการจราจรรวมทั้งติดตั้งป้ายแนะนำการใช้ช่องทางพิเศษบริเวณวงเวียนใหญ่ให้เหมาะสมและชัดเจนเพื่อความสะดวกและปลอดภัยในการใช้ช่องทาง
- 8) จัดทำเพิ่มความยาวของช่องจราจรบริเวณจุดกลับรถ ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง รื้อถอนสิ่งกีดขวางสายตาเพื่อเพิ่มระยะการมองเห็นบริเวณจุดกลับรถทั้งสองแห่ง พร้อมทั้งติดตั้งดีเทคเตอร์และสัญญาณไฟจราจรควบคุมจุดกลับรถที่ซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 15
- 9) ห้ามเลี้ยวขวาออกจากซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 22 และเลื่อนป้ายรถโดยสารประจำทาง ปากซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 23 เพื่อลดปัญหาที่เกิดกับรถเลี้ยวซ้ายออกจากซอย
- 10) จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจและพนักงาน ชสมก.คอยจัดระเบียบ ควบคุมและกวดขันรถที่จอดฝ่าฝืน บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง พร้อมทั้งจัดทำเครื่องหมายแสดงขอบเขตของป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางให้ชัดเจน
- 11) ปรับปรุงแก้ไขป้ายแนะนำการกลับรถได้สะพานที่แยกดาวคะนองใหม่ให้มีความชัดเจน

2.6 การจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรบนถนนพระราม 9

2.6.1 สภาพปัจจุบัน

ถนนพระราม 9 เป็นเส้นทางสายหลักที่เชื่อมระหว่างพื้นที่ชั้นในกับพื้นที่ด้านทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ผิวถนนเป็นแอสฟัลติกคอนกรีต ขนาด 6 ช่องจราจร เกาะกลางถนนกว้าง 0.5-2.0 เมตร ทางเท้ากว้าง 3.0-4.0 เมตร และมีทางยกระดับเหนือถนนพระราม 9 ตลอดแนว และมีสะพานลอยข้ามทางแยกสำคัญ ๆ หลายแห่ง ทำให้เกิดปัญหาการไขว้กัน (Weaving) ของการจราจรบริเวณเชิงสะพานสองแห่งที่อยู่ใกล้กัน (ทางลงและทางขึ้น) มีการตัดกระแสจราจรกันอยู่เป็นระยะ ๆ เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนตัวของการจราจรบนเส้นทางหลัก และมีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

ทางแยกที่สำคัญบนเส้นทางพระราม 9 มีจำนวน 11 ทางแยก มีจุดกลับรถที่ทางแยก 8 แห่ง (10 จุด) สำหรับจุดกลับรถที่ไม่ได้อยู่ที่ทางแยกมีจำนวน 5 จุด (เข้าเมือง 3 จุด ออกเมือง 2 จุด) ดังแสดงในรูปที่ 2.6-1



รูปที่ 2.6-1: ทางแยกและจุดกลับรถต่าง ๆ ในเส้นทางถนนพระราม 9

2.6.2 สภาพปัญหาด้านการจราจร

สภาพปัญหาจราจรบนเส้นทางถนนพระราม 9 ช่วงที่ทำการศึกษา จากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงแยกรามคำแหง พอสรุปแยกตามบริเวณพื้นที่ได้ดังนี้

- 1) บริเวณทางแยกสัญญาณไฟ สภาพปัญหาจราจรส่วนใหญ่เกิดในช่วงโมงเร่งด่วน (เช้า/เย็น) จากปริมาณจราจรที่เกินกว่าความจุของทางแยก และการจัดแบ่งช่องทางไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจร การจัดทำช่องไว้สำหรับรถเลี้ยวไม่เพียงพอ รวมทั้งปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจร การเบียดแซงรถอื่นเพื่อขึ้นสะพานลอยข้ามทางแยก สำหรับทางแยกที่เกิดปัญหาจราจรลักษณะนี้ได้แก่ แยกสามเหลี่ยมดินแดง แยกใต้ด่วนดินแดง แยกประชาสงเคราะห์ แยกพระราม 9 แยก อสมท. แยกผังเมือง แยกประดิษฐ์มนูธรรม และแยกเพชรพระราม-พระราม 9 สำหรับที่แยกรามคำแหงในช่วงโมงเร่งด่วนเย็นจะมีปัญหาการไขว้กัน (Weaving) ของรถที่ลงจากทางยกระดับพระราม 9 กับรถบนพื้นราบที่ต้องการเบี่ยงขวาเข้าใช้ช่องทางพิเศษบนทางยกระดับรามคำแหงขาออกเมือง ก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุและการจราจรติดขัดเป็นประจำ
- 2) บริเวณจุดกลับรถบนช่วงถนนที่ไม่ใช่ทางแยก สภาพปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นในช่วงโมงเร่งด่วนมักจะเกิดจากแถวคอยของรถที่รอเลี้ยวกลับ ซึ่งบางครั้งยาวเกินช่องไว้สำหรับรถเลี้ยวที่จัดทำไว้ และบางจุดไม่ได้จัดทำช่องไว้ จึงเป็นอุปสรรคกีดขวางรถทางตรงในทิศทางนั้น ๆ สำหรับปัญหาที่เกิดขึ้นนอกช่วงเวลาเร่งด่วนมักจะเป็นปัญหาอุบัติเหตุรถเลี้ยวกลับชนกับรถทางตรงที่แล่นมาด้วยความเร็ว ทั้งนี้ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอาจเกิดจากสาเหตุต่าง ๆ เช่น ความประมาทของผู้ขับขี่ หรือทัศนวิสัยบริเวณจุดกลับรถไม่ดี หรือตำแหน่งของจุดกลับรถใกล้เคียงกันเกินไป เป็นต้น จุดกลับรถที่มีปัญหาดังกล่าว ได้แก่ จุดกลับรถหน้าซอยสถานีไฟฟ้าอยุธยาแสนแสบ
- 3) บนช่วงถนนระหว่างอุโมงค์ลอดทางแยก/สะพานลอยข้ามทางแยก สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เป็นปัญหาการไขว้กัน (Weaving) ของกระแสจราจรระหว่างลงจากสะพานลอยหรือขึ้นจากอุโมงค์ทางลอดแล้วต้องการเบี่ยงซ้ายเพื่อใช้พื้นราบปกติ กับรถบนพื้นราบที่ต้องการเบี่ยงขวาเพื่อขึ้นสะพานลอยหรือลงอุโมงค์ทางลอด นอกจากนั้น ยังมีปัญหาทางด้านทัศนวิสัย (ทางโค้ง) ที่ทำให้ผู้ขับขี่ต้องชะลอความเร็วลง เพื่อความปลอดภัยและหลีกเลี่ยงปัญหาอุบัติเหตุ ช่วงถนนที่มีปัญหาดังกล่าว ได้แก่ ช่วงหน้าโรงเรียนพิบูลประชาสรรค์ และช่วงหน้าซอยเทพสุวรรณ์

- 4) บนช่วงถนนระหว่างทางแยก ลักษณะปัญหาประกอบด้วย
 - (1) ช่วงจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ถึงแยกใต้ด่วนดินแดง ผิวจราจรชำรุด ฝาท่อระบายน้ำกลางถนนไม่เรียบเสมอกับผิวจราจร ทำให้รถต้องชะลอตัว เคลื่อนตัวได้ช้า ความจุของถนนลดลงมาก
 - (2) ป้ายแนะนำการใช้ช่องทางเพื่อขึ้นทางพิเศษศรีรัชขาออกเมือง ช่วงก่อนถึงแยกถนนประดิษฐ์มนูธรรม ติดตั้งในตำแหน่งที่สร้างความสับสนให้แก่ผู้ใช้ทาง
 - (3) ผิวจราจรบริเวณ คอสะพานข้ามคลองทั้ง 4 แห่ง ตลอดช่วงถนนพระราม 9 มีปัญหาหลุดตัว ทำให้รถจะต้องชะลอตัวก่อนที่จะขึ้นสะพาน มีผลต่อความจุของถนนแต่ละช่วงเช่นกัน

2.6.3 แนวคิดในการแก้ไขปัญหาจราจร

สำหรับแนวคิดในการแก้ไขปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นบนถนนพระราม 9 พอสรุปได้ดังนี้

- 1) ติดตั้งป้ายจราจร ป้ายแนะนำการใช้ช่องทาง เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง รวมทั้งอุปกรณ์ป้องกันการฝ่าฝืนกฎจราจร ที่แยกสามเหลี่ยมดินแดง แยกใต้ด่วนดินแดง จุดขึ้น-ลงอุโมงค์ดินแดง จุดขึ้น-ลงสะพานข้ามแยกประชาสงเคราะห์ จุดขึ้น-ลงทางยกระดับพระราม 9 แยกฝั่งเมือง แยกรามคำแหง และก่อนทางขึ้นทางพิเศษศรีรัชขาออกเมือง (มุ่งหน้าศรีนครินทร์)
- 2) ปรับปรุง/แก้ไขจังหวะสัญญาณไฟจราจร บริเวณแยกใต้ด่วนดินแดง เพื่อให้สอดคล้องกับข้อเสนอแนะที่ให้รถโดยสารประจำทางแล่นตรงผ่านทางแยกบนพื้นราบได้
- 3) ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพ บริเวณแยกใต้ด่วนดินแดง และแยก อสมท. เพื่อเพิ่มรัศมีในการเลี้ยว บริเวณแยกเพชรพระราม-พระราม 9 ด้านถนนพระราม 9 ขาออก เพื่อให้ช่องซ้ายสุดเป็นช่องจราจรตรงผ่านตลอด
- 4) ปิดจุดกลับรถบริเวณปากซอยทรัพย์ธานีใกล้แยกพระราม 9 ให้เหลือเพียงจุดกลับรถหน้าซอยสถานีไฟฟ้าอยุธยาแสนแสบ (2 ทิศทาง) ที่อยู่ใกล้กัน
- 5) ปรับปรุงผิวจราจรบริเวณคอสะพาน ตลอดแนวถนนพระราม 9 ทั้ง 4 แห่ง รวมทั้งยกระดับฝาท่อกลางถนนให้เรียบร้อยละระดับเสมอผิวจราจร

2.7 ภาพรวมแผนบริหารจัดการจราจรบนถนนสายหลัก

แนวคิดในการแก้ไขปัญหาจราจรบนถนนสายหลักทั้ง 5 เส้นทาง พอสรุปเป็นภาพรวมของแผนการดำเนินงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2554 – 2556) ได้ดังแสดงในตารางที่ 2.7-1

ตารางที่ 2.7-1: สรุปภาพรวมของแผนการดำเนินงานจัดการจราจรบนถนนสายหลักระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2554-2556)

เส้นทาง ถนนสายหลัก	จุดเริ่มต้น – สิ้นสุด	ระยะทาง (กม.)	จำนวน โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)				หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
				ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	รวม	
1. ลาดพร้าว	แยกลาดพร้าว – แยกสีบางกะปิ	11	33	10.88	41.80	-	52.68	สจส., สนย. กทม. / กฟน.
2. เพชรเกษม	วงเวียนใหญ่ – แยกสาครเกษม	16	48	12.88	17.52	-	30.40	สจส., สนย. กทม.
3. พหลโยธิน	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – อนุสรณ์สถานแห่งชาติ	23	61	8.08	9.2	25.00	42.28	สจส., สนย. กทม. / BTS / ขบ./ ทล./ กฟน.
4. สมเด็จพระเจ้า ตากสิน	เชิงสะพานพระพุทธรูปและ เชิงสะพานพระปกเกล้า ฝั่งธนบุรี – ทางแยกดาวคะนอง	6	25	7.37	-	-	7.37	สจส., สนย. กทม. / ทช. บชน. / ขสมก.
5. พระราม 9	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ – ทางแยกรามคำแหง	8	30	6.60	-	-	6.60	สจส., สนย. กทม.
รวมทั้งสิ้น		64	197	45.81	68.52	25.00	139.33	9 หน่วยงาน

บทที่ 3

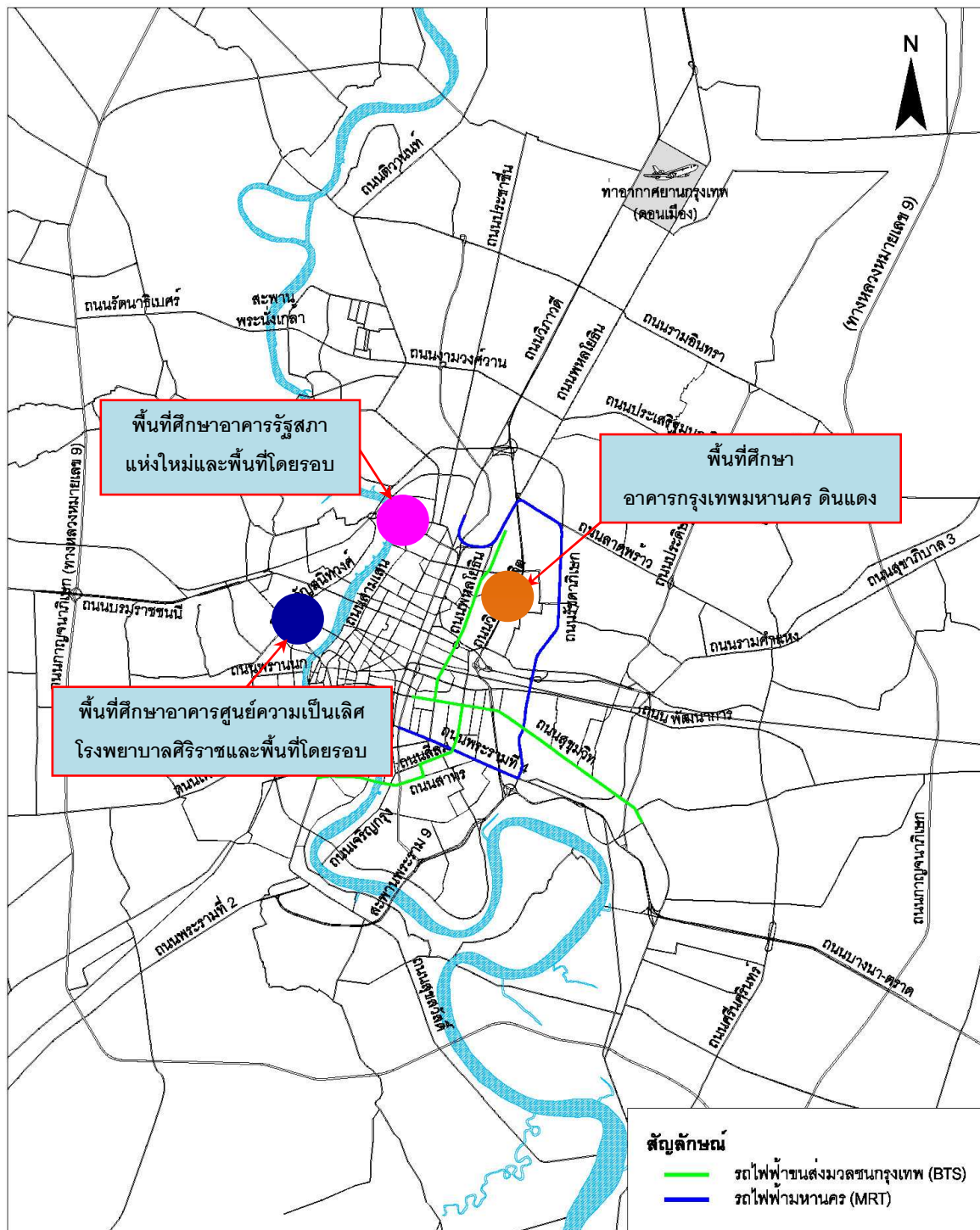
การจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่เพื่อการบริหารจัดการ
และการแก้ไขปัญหาจราจร

บทที่ 3 การจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่เพื่อการบริหารจัดการและการแก้ไขปัญหาจราจร

3.1 บทนำ

การจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่เพื่อการบริหารจัดการและการแก้ไขปัญหาจราจร มีการดำเนินการศึกษาใน 3 พื้นที่ แสดงดังรูปที่ 3.1-1 ประกอบด้วย

- 1) **พื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ** เป็นพื้นที่ศึกษาต่อเนื่องจาก “โครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงถนนเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 3” ซึ่งได้ทำการศึกษาเพื่อจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่ภายในและภายนอกโรงพยาบาลศิริราชไปแล้วบางส่วน โดยเฉพาะพื้นที่ภายนอกที่เชื่อมต่อการจราจรภายในโรงพยาบาลโดยตรง ซึ่งในโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 4 นี้จะมุ่งเน้นที่พื้นที่โดยรอบอาคารศูนย์ความเป็นเลิศและพื้นที่โดยรอบอาทิ แยกอรุณอมรินทร์ ถนนวัดสุทธาวาส ถนนวังเดิม เพื่อจัดทำแผนพัฒนาและบริหารจัดการจราจรให้สอดคล้องกับโครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 3 อย่างมีประสิทธิภาพ
- 2) **พื้นที่ศึกษาอาคารรัฐสภาแห่งใหม่ และพื้นที่โดยรอบ** เป็นพื้นที่ที่กำลังจะพัฒนาเป็นสถานที่สำคัญด้านการปกครองของประเทศบริเวณแยกเกียกกาย ถนนสามเสน อีกทั้งมีโครงการพัฒนาระบบคมนาคมที่จะเกิดขึ้นรอบบริเวณพื้นที่อาคารรัฐสภาแห่งใหม่ซึ่งจะทำให้ปริมาณจราจรเข้า-ออกพื้นที่เพิ่มมากขึ้น อาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจรตามมาเนื่องจากยังขาดแผนรองรับการพัฒนาดังกล่าว จึงมีความจำเป็นต้องทำการศึกษาเพื่อเสนอจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่เพื่อการบริหารจัดการและการแก้ไขปัญหาจราจรที่จะรองรับรัฐสภาแห่งใหม่และโครงการพัฒนาระบบคมนาคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 3) **พื้นที่ศึกษาอาคารกรุงเทพมหานคร ดินแดง และพื้นที่โดยรอบ** เป็นพื้นที่ที่กำลังพัฒนา จะมีการเปิดใช้อาคารสำนักงานแห่งใหม่ของอาคารกรุงเทพมหานคร ดินแดงอย่างเต็มรูปแบบในปี พ.ศ. 2555 ในอนาคตจะกลายเป็นจุดกำเนิดและจุดดึงดูดการจราจรโดยในพื้นที่มีขนาดที่จอดรถประมาณ 8,000 คัน ประกอบกับพื้นที่ดังกล่าวใกล้เคียงแหล่งกิจกรรมที่สำคัญ อาทิ โรงเรียน แฟลต ศูนย์กีฬา สถานที่ราชการ จึงอาจจะก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด และการเกิดอุบัติเหตุได้ในอนาคต หากไม่มีการเตรียมแผนรองรับที่เหมาะสม



รูปที่ 3.1-1: พื้นที่ศึกษาที่ได้รับการคัดเลือก

3.2 พื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ

3.2.1 ข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ศึกษา และลักษณะของโครงการ

พื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบแสดงดังรูปที่ 3.2-1 ตั้งอยู่บนพื้นที่ฝั่งธนบุรี เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย ถนนสายหลักและสายรองที่สำคัญ 10 สาย ได้แก่ ถนนพราณิก ถนนอรุณอมรินทร์ ถนนอิสรภาพ ถนนรถไฟ ถนนริมคลองบางกอกน้อย ถนนวัดสุทธาวาส ซอยอิสรภาพ 42 ซอยอิสรภาพ 44 ถนนวังเดิม และถนนด้านหน้าอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวมีโครงการพัฒนาศิริราชสู่สถาบันการแพทย์ชั้นเลิศในเอเชียอาคเนย์ ประกอบด้วย

- 1) อาคารศูนย์ความเป็นเลิศในการบริการทางการแพทย์ (อาคารปิยมหาราชการุณย์)
 - 2) อาคารศูนย์ความเป็นเลิศทางการวิจัย (อาคารเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา 5 ธันวาคม 2550)
 - 3) สวนเฉลิมพระเกียรติ รวมทั้งทางเดินริมน้ำ ทำน้ำ พืชพันธุ์ และอนุรักษ์อาคารสถานี่รถไฟ
- โดยโครงการดังกล่าวจะกลายเป็นจุดกำเนิดการเดินทางที่สำคัญในอนาคต



รูปที่ 3.2-1: พื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ

3.2.2 ปัญหาจราจรในพื้นที่ศึกษา

ปัญหาด้านการจราจรและขนส่งภายในพื้นที่ที่สามารถสรุปประเด็นได้ดังนี้

- 1) **ปัญหาความล่าช้าติดขัดในการเดินทางและการจัดการจราจร** การจราจรในพื้นที่ศึกษาบริเวณทางแยกติดขัดและไม่คล่องตัว อาทิ แยกศิริราช แยกพรานนก แยกถนนวัดสุทธาวาส ตัดถนนอิสรภาพเนื่องจากจังหวะสัญญาณไฟจราจรไม่สัมพันธ์กับปริมาณจราจร
- 2) **ปัญหาความไม่เหมาะสมของสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง** กรณีที่ข้อเสนอแนะในการปรับทิศทางการสัญจรของพื้นที่ศึกษาศิริราช โครงการจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ระยะที่ 3 ได้รับการพิจารณาให้สามารถดำเนินการได้ จะส่งผลให้ตำแหน่งจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารรถสองแถวมีทิศสวนทางกับทิศการจราจรใหม่ จึงควรพิจารณาดำเนินการจุดจอดรถสองแถวใหม่ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ที่ใช้บริการเพื่อทดแทนจุดเดิม
- 3) **ปัญหาความไม่สะดวกและปลอดภัยของคนเดินเท้า** มีการตั้งแผงลอยค้าขายบนทางเท้าเป็นจำนวนมาก ทำให้คนเดินเท้าต้องลงมาเดินบนผิวจราจร ซึ่งก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัย อีกทั้งทางเดินเท้ายังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนเดินเท้า อาทิ หลังคากันแดดกันฝน ทำให้เกิดความไม่สะดวกโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงฤดูฝน
- 4) **ประเด็นด้านการบริหารจัดการและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการจราจรภายในอาคารจอดรถอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ** ควรมีการจัดการจราจรภายในพื้นที่จอดรถชั้นใต้ดินของอาคารศูนย์ความเป็นเลิศอย่างเหมาะสม รวมถึงการพิจารณาดำเนินการจุดรับ-คืนบัตรเข้า-ออกอาคารจอดรถที่เหมาะสม เพื่อให้กระแสจราจรภายในอาคารจอดรถสามารถหมุนเวียนได้โดยสะดวกไม่เกิดการติดขัด ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อจราจรภายนอกได้

สรุปสภาพปัญหาและข้อจำกัดทางด้านการจราจรและขนส่งภายในพื้นที่ศึกษาแสดงสรุปดังรูปที่ 3.2-2



รูปที่ 3.2-2: สรุปสภาพปัญหาและข้อจำกัดทางด้านการจราจรและขนส่งภายในพื้นที่ศึกษา

3.2.3 การปรับปรุงแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่อาคารศูนย์ความเป็นเลิศโรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ

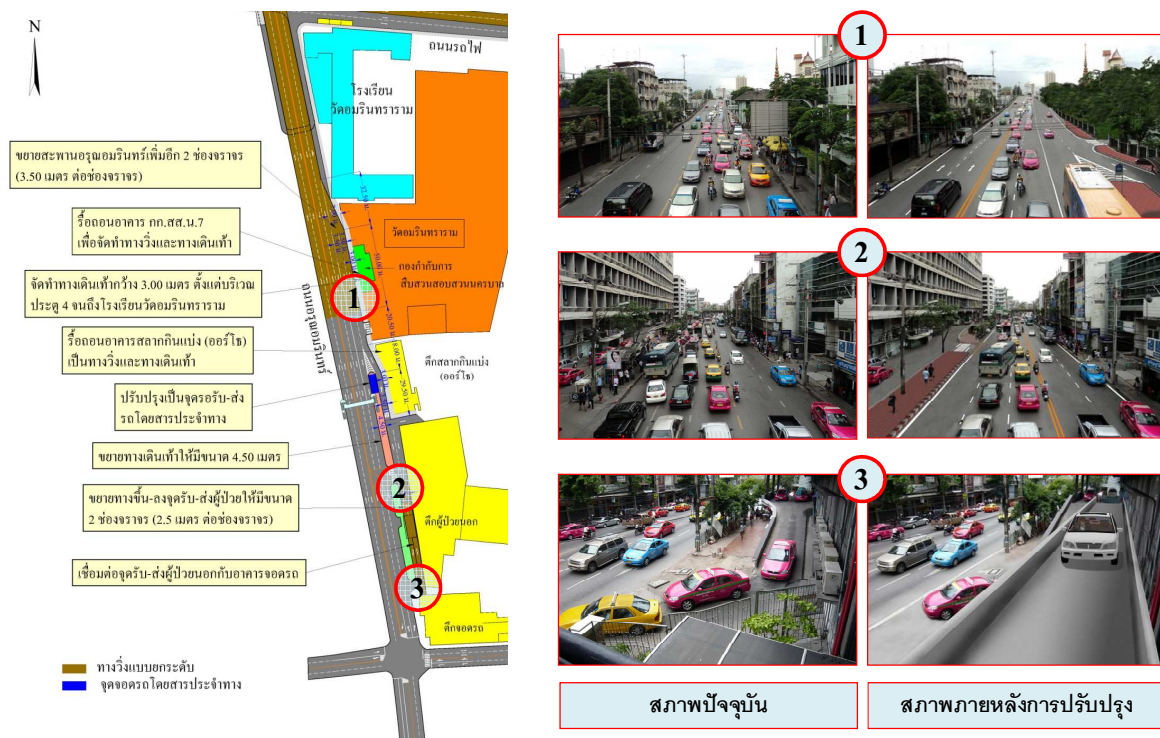
1) การแก้ไขปัญหาลำช้าติดขัดในการเดินทางและการจัดการจราจร

(1) การปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

ทำการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกทั้ง 7 ทางแยกในพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย แยกศิริราช แยกพรานนก แยกถนนอิสรภาพตัดถนนรถไฟ แยกถนนวัดสุทธาวาสตัดถนนอิสรภาพ แยกถนนอรุณอมรินทร์ตัดถนนวังเดิม แยกโพธิ์สามต้น และแยกอรุณอมรินทร์ ทั้งนี้ เพื่อให้จังหวะและรอบสัญญาณไฟมีความสัมพันธ์กับปริมาณจราจรอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

(2) การปรับปรุงถนนอรุณอมรินทร์ช่วงสะพานอรุณอมรินทร์ถึงแยกศิริราช

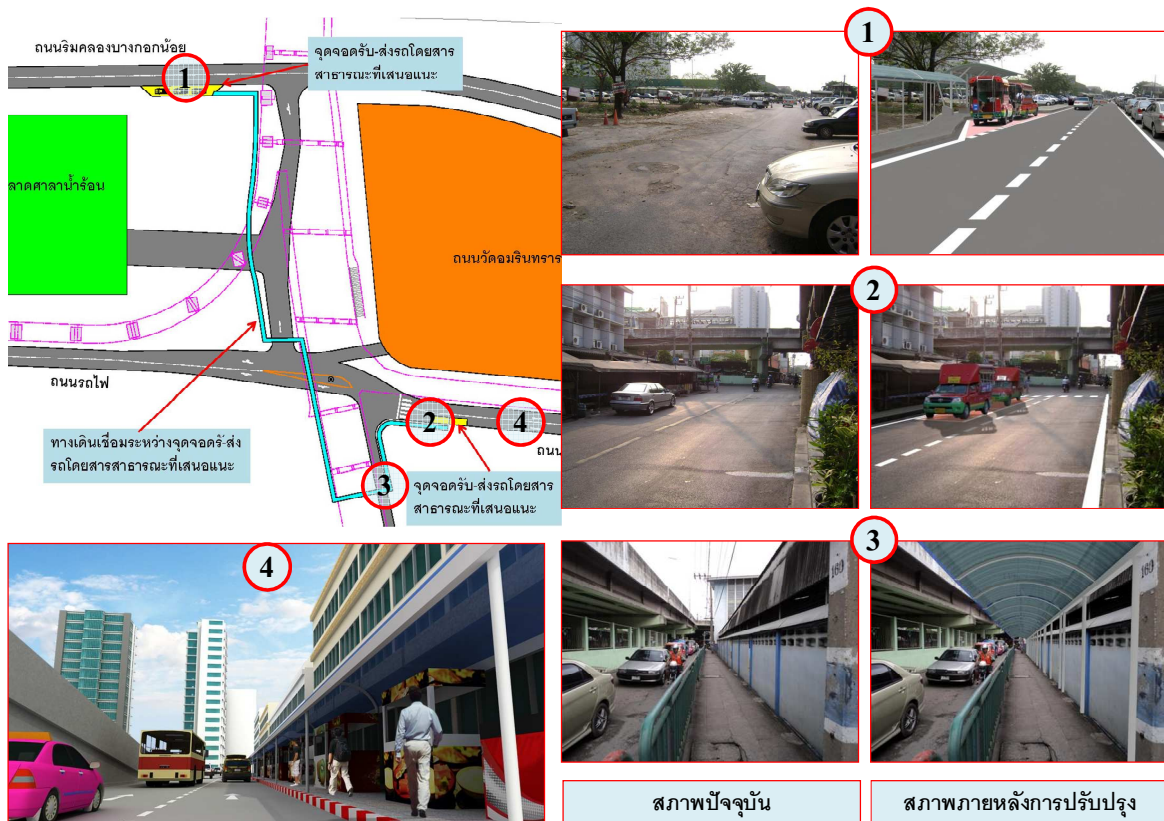
ปรับปรุงถนนอรุณอมรินทร์ช่วงสะพานอรุณอมรินทร์ถึงแยกศิริราช โดยการขยายสะพานอรุณอมรินทร์ในทิศมุ่งใต้ (มุ่งสู่แยกศิริราช) จากเดิม 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง เพิ่มเป็น 4 ช่องจราจรต่อทิศทาง แสดงดังรูปที่ 3.2-3



รูปที่ 3.2-3: การขยายสะพานอรุณอมรินทร์ทิศมุ่งใต้

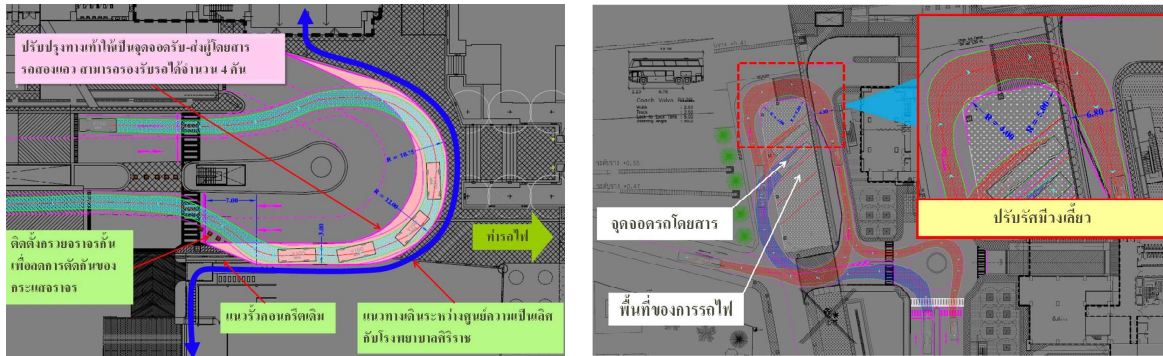
2) การปรับปรุงแก้ไขปัญหาความไม่เหมาะสมของสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง

ปรับปรุงตำแหน่งจุดจอดรับ-ส่งรถสองแถว และรถรับส่งบุคลากรของโรงพยาบาลศิริราช ไปพร้อม ๆ กัน เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางจราจรใหม่ เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ศึกษา พร้อมทั้งปรับปรุงทางเท้าให้มีความเหมาะสมต่อเนื่อง ดังแสดงในรูปที่ 3.2-4



รูปที่ 3.2-4: การปรับปรุงแก้ไขปัญหาความไม่เหมาะสมของสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง

- 3) แนวทางการปรับปรุงแก้ไขบริเวณโดยรอบอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช
- บริหารจัดการพื้นที่ด้านข้างอาคารศูนย์ความเป็นเลิศเป็นจุดจอดรถภายนอกอาคารอย่างมีประสิทธิภาพ จัดให้มีการไหลเวียนการจราจรอย่างคล่องตัว ไม่เกิดการติดขัด แสดงดังรูปที่ 3.2-5



การจัดพื้นที่จุดจอดรถรับ-ส่งรถสองแถว
บริเวณท่ารถไฟ

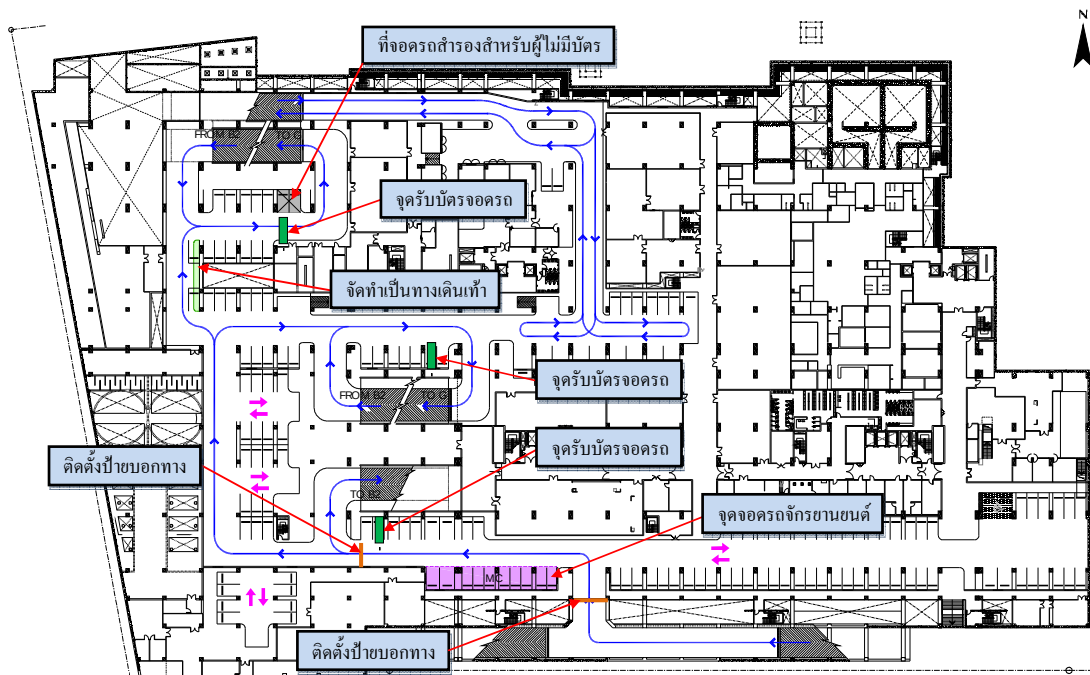
การจัดพื้นที่จุดจอดรถโดยสารขนาดใหญ่บริเวณ
อาคารศูนย์ความเป็นเลิศ

รูปที่ 3.2-5: การปรับปรุงแก้ไขบริเวณโดยรอบอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช

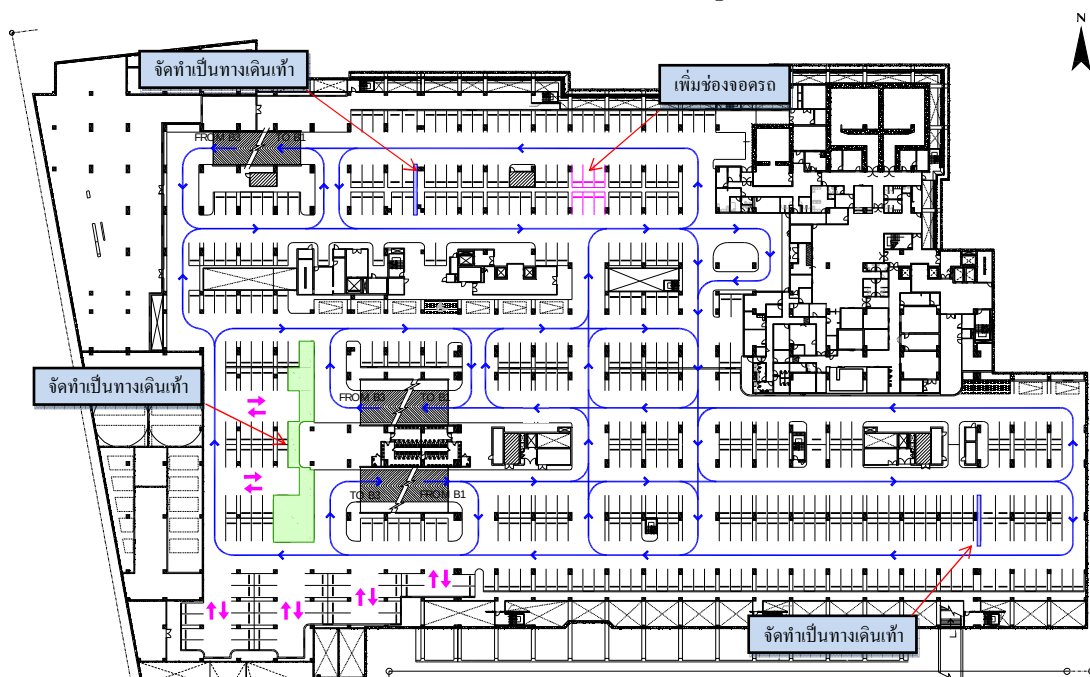
- 4) แนวทางการบริหารจัดการจราจรภายในอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ

การบริหารจัดการจราจรพื้นที่จอดรถภายในอาคารศูนย์ความเป็นเลิศแสดงดังรูปที่ 3.2-6 ที่สำคัญประกอบด้วย

- (1) ตำแหน่งจุดรับบัตรจอดรถ ต้องตั้งอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม ไม่ใกล้ปากทางเข้าอาคารจอดรถมากจนเกินไป ทั้งนี้ เพื่อลดผลกระทบที่เกิดจากท้ายแถวคอยเข้าอาคารจอดรถกีดขวางการจราจรของรถทางตรง
- (2) ป้ายบอกทางภายในพื้นที่จอดรถ ต้องชัดเจน ไม่ก่อให้เกิดความสับสน
- (3) จัดเตรียมจุดจอดรถจักรยานยนต์ ให้เพียงพอต่อความต้องการ ทั้งนี้ เนื่องจากแบบก่อสร้างของอาคารศูนย์ความเป็นเลิศไม่ได้มีการจัดเตรียมจุดจอดรถจักรยานยนต์ไว้ และเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่โรงพยาบาลศิริราชปัจจุบัน จะเห็นได้ว่ามีความต้องการในการจอดรถจักรยานยนต์สูงมาก ซึ่งในปัจจุบันต้องจอดบนทางเท้า
- (4) จัดเตรียมเส้นทางคนเดินเท้าภายในพื้นที่จอดรถอย่างเหมาะสม
- (5) การไหลเวียนของการจราจรภายในพื้นที่จอดรถต้องได้รับการจัดการอย่างเหมาะสม ไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

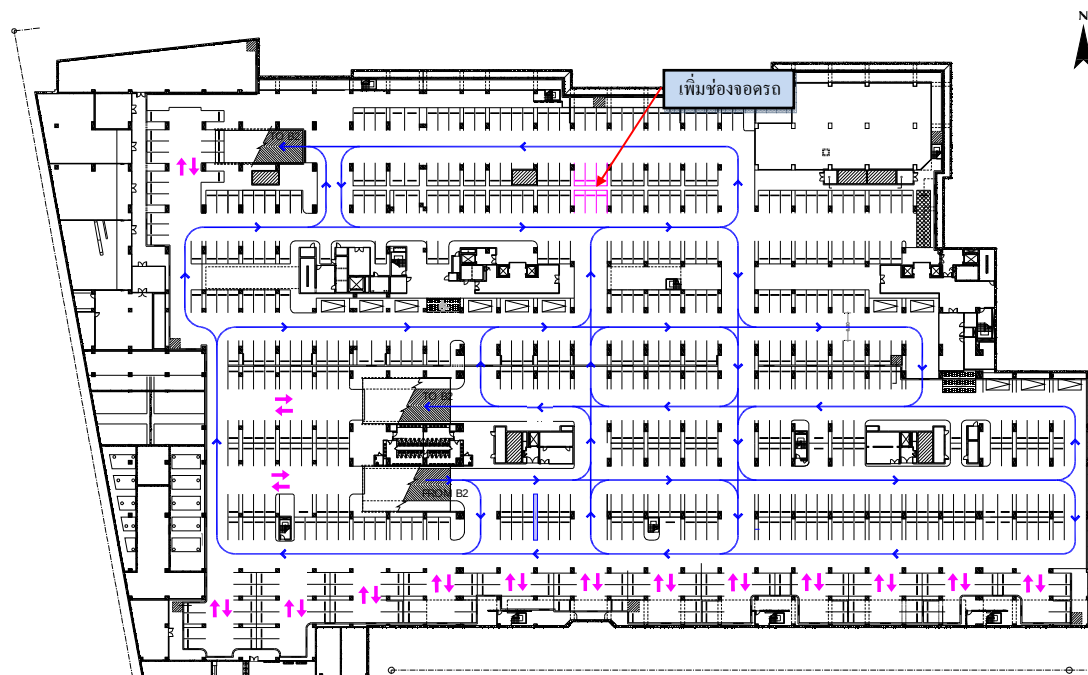


การไหลเวียนจราจรชั้น B1 อาคารศูนย์ความเป็นเลิศ



การไหลเวียนจราจรชั้น B2 อาคารศูนย์ความเป็นเลิศ

รูปที่ 3.2-6: การบริหารจัดการจราจรภายในอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ



การไหลเวียนจราจรชั้น B3 อาคารศูนย์ความเป็นเลิศ



เส้นทางคนเดินเท้าภายในพื้นที่จอดรถชั้น B1
อาคารศูนย์ความเป็นเลิศ

รูปที่ 3.2-6: การบริหารจัดการจราจรภายในอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ (ต่อ)



เส้นทางคนเดินเท้าภายในพื้นที่จอดรถชั้น B2
อาคารศูนย์ความเป็นเลิศ



เส้นทางคนเดินเท้าภายในพื้นที่จอดรถชั้น B3
อาคารศูนย์ความเป็นเลิศ

รูปที่ 3.2-6: การบริหารจัดการจราจรภายในอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ (ต่อ)

3.2.4 แผนการพัฒนาและบริหารจัดการจราจร

แผนการพัฒนาและบริหารจัดการจราจรภายในพื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ

- 1) แผนพัฒนาและบริหารจัดการจราจรระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. 2554 – 2555 เป็นแผนพัฒนาที่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้ภายในระยะเวลา 1 ปี ใช้งบประมาณน้อย รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-1
- 2) แผนพัฒนาและบริหารจัดการจราจรระยะยาว (ภายในระยะเวลา 5 ปี) เป็นแผนการพัฒนาโครงสร้างสาธารณูปโภคด้านการขนส่งและจราจรที่ต้องอาศัยระยะเวลาในการเตรียมการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียดของโครงการ ทั้งนี้ รวมถึงระยะเวลาในการก่อสร้าง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-2

งบประมาณในเบื้องต้นรวมทั้งสิ้น 21,100,000 บาท โดยแบ่งเป็น

– แผนระยะเร่งด่วน	4,600,000 บาท
– แผนระยะยาว	16,500,000 บาท

สำหรับหน่วยงานราชการหลักที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาและบริหารจัดการจราจรในพื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ ประกอบด้วย

- 1) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
- 2) โรงพยาบาลศิริราช
- 3) สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร (สนย.)
- 4) สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (สจส.)
- 5) สำนักงานเขตบางกอกน้อย

ตารางที่ 3.2-1: แผนการพัฒนาและบริหารจัดการจราจรระยะเร่งด่วน
ในพื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ ปี พ.ศ. 2554 – 2555

ลำดับ ที่	รายละเอียดของงาน	งบประมาณ (บาท)	หน่วยงาน
1	งานปรับปรุงแก้ไขปัญหาความไม่เหมาะสมของสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง		
1.1	จัดทำทางเดินเชื่อมระหว่างจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารรถสองแถวบนถนนรถไฟและถนนริมคลองบางกอกน้อย พร้อมหลังคา กันแดด กันฝน เพื่อความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ	900,000	สนย./รฟท./สำนักงาน เขตบางกอกน้อย
1.2	ปรับปรุงพื้นที่ด้านข้างสถานบริการแพทย์สยามินทราราช (อาคารศูนย์ความเป็นเลิศ) เพื่อจัดเป็นจุดจอดรถโดยสารขนาดใหญ่รับ-ส่งบุคลากรของโรงพยาบาลศิริราชและผู้มาติดต่อ เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจรอันเนื่องมาจากรถโดยสารจอดรับ-ส่งผู้โดยสารบนถนนรถไฟ	600,000	โรงพยาบาลศิริราช รฟท.
1.3	เพิ่มจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารรถสองแถวบนถนนริมคลองบางกอกน้อย โดยจัดทำที่นั่งรอ ทางเดินเท้าพร้อมหลังคา กันแดด กันฝน และทาสีตีเส้นจุดจอดรับ-ส่งให้ชัดเจน เพื่อให้เกิดการจอดรับ-ส่ง อย่างเป็นระเบียบ ไม่กีดขวางการจราจรของรถทางตรง	400,000	สนย./รฟท./สำนักงาน เขตบางกอกน้อย
1.4	จัดพื้นที่จุดจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารของรถสองแถวปลายทางท่าเรือรถไฟใหม่ บริเวณพื้นที่ใกล้ประตู 7 ของโรงพยาบาลศิริราช โดยปรับปรุงพื้นที่ในส่วนที่เป็นรั้วและทางเดินเท้าปัจจุบันเป็นจุดจอด	200,000	โรงพยาบาลศิริราช
1.5	ติดตั้งป้ายบอกทิศทางการจราจรในซอยอิสรภาพ 44 เพื่อลดความสับสนแก่ผู้ขับขี่และปัญหาการจราจรติด	200,000	กทม.
1.6	เพิ่มจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารรถสองแถวบนถนนรถไฟบริเวณด้านข้างโรงเรียนวัดอรุณอมรินทร์ ให้สามารถรองรับรถเข้าจอดพร้อมกันได้ 3 คัน โดยการทาสีตีเส้นจุดจอดรับ-ส่งดังกล่าวให้ชัดเจน เพื่ออำนวยความสะดวกการบริหารจัดการการเข้าจอด	100,000	สนย./รฟท./สำนักงาน เขตบางกอกน้อย

ตารางที่ 3.2-1: แผนการพัฒนาและบริหารจัดการจราจรระยะเร่งด่วน
ในพื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ ปี พ.ศ. 2554 – 2555

ลำดับ ที่	รายละเอียดของงาน	งบประมาณ (บาท)	หน่วยงาน
2	งานปรับปรุงแก้ไขปัญหาความไม่สะดวกและปลอดภัยของคนเดินเท้า		
2.1	ทำการขยายทางเท้าถนนรถไฟช่วงตั้งแต่สะพานอรุณอมรินทร์จนถึงประตู 5 โรงพยาบาลศิริราชให้กว้างขึ้นเพื่อความสะดวกและปลอดภัยของคนเดินเท้า	300,000	สนย./รพท.
2.2	ติดตั้งหลังคาคลุมทางเท้าบนถนนรถไฟตั้งแต่ประตู 5 โรงพยาบาลศิริราช จนถึงโรงเรียนวัดอมรินทรารามเพื่ออำนวยความสะดวกแก่คนเดินเท้า	1,500,000	สนย./รพท.
2.3	ปรับปรุงสภาพทางเท้าบนถนนวัดสุทธาวาสบริเวณตลาดศาลาน้ำเย็น ให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ ก่อนให้เกิดความสะดวกสบายและปลอดภัยแก่คนเดินเท้า	400,000	สนย.
รวมทั้งสิ้น		4,600,000	5 หน่วยงาน

ตารางที่ 3.2-2: แผนการพัฒนาและบริหารจัดการจราจรระยะยาวในพื้นที่ศึกษาอาคารศูนย์ความเป็นเลิศ โรงพยาบาลศิริราช และพื้นที่โดยรอบ

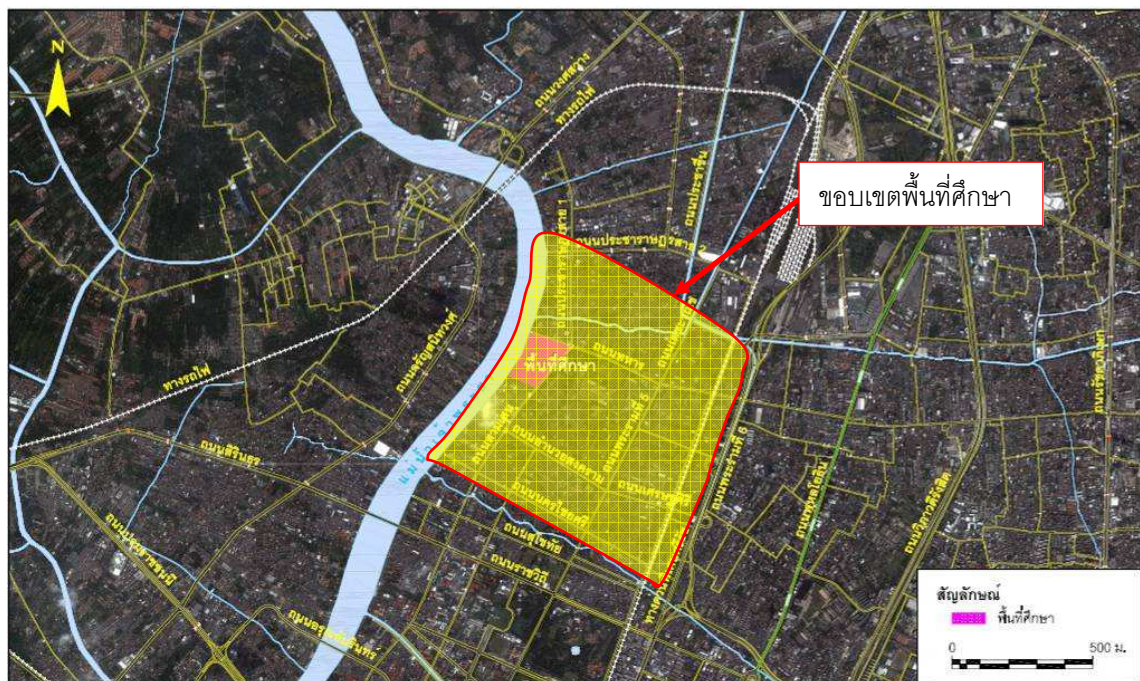
ลำดับที่	รายละเอียดของงาน	งบประมาณ (บาท)	หน่วยงาน
1	งานปรับปรุงแก้ไขปัญหาความไม่เหมาะสมของสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง		
1.1	ขยายสะพานอรุณอมรินทร์ในทิศมุ่งใต้ (มุ่งสู่แยกศิริราช) จากเดิม 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง เพิ่มเป็น 4 ช่องจราจรต่อทิศทาง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่รถที่มุ่งเข้าสู่จุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารผู้โดยสารนอกโรงพยาบาลศิริราชและสำหรับรถโดยสารประจำทาง	12,900,000	สนย. / สจส. / โรงพยาบาลศิริราช/ สำนักงานเขต บางกอกน้อย
1.2	ปรับปรุงทางเท้าตั้งแต่โรงพยาบาลศิริราชจนถึงโรงเรียนวัดอมรินทราราม เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่คนเดินเท้า	1,200,000	สนย. / สจส. / โรงพยาบาลศิริราช/ สำนักงานเขต บางกอกน้อย
1.3	ทำการพัฒนาจุดเชื่อมต่อระหว่างจุดรับ-ส่งผู้โดยสารผู้โดยสารนอกกับอาคารจอดรถโรงพยาบาลศิริราช เพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึงอาคารจอดรถ	2,400,000	โรงพยาบาลศิริราช
รวมทั้งสิ้น		16,500,000	4 หน่วยงาน

3.3 พื้นที่ศึกษาอาคารรัฐสภาแห่งใหม่ และพื้นที่โดยรอบ

3.3.1 ข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ศึกษา และลักษณะของโครงการ

1) ข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ศึกษา

พื้นที่อาคารรัฐสภาแห่งใหม่ และพื้นที่โดยรอบ ตั้งอยู่ในเขตดุสิต เชื่อมต่อกับถนนสามเสน ถนนทหาร และถนนสายรองอื่น ๆ ครอบคลุมพื้นที่ 10 ตร.กม โดยในพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย แหล่งกิจกรรมหลากหลาย เช่น ตลาด โรงเรียน และหน่วยงานที่สำคัญทางราชการ แสดงดังรูปที่ 3.3-1



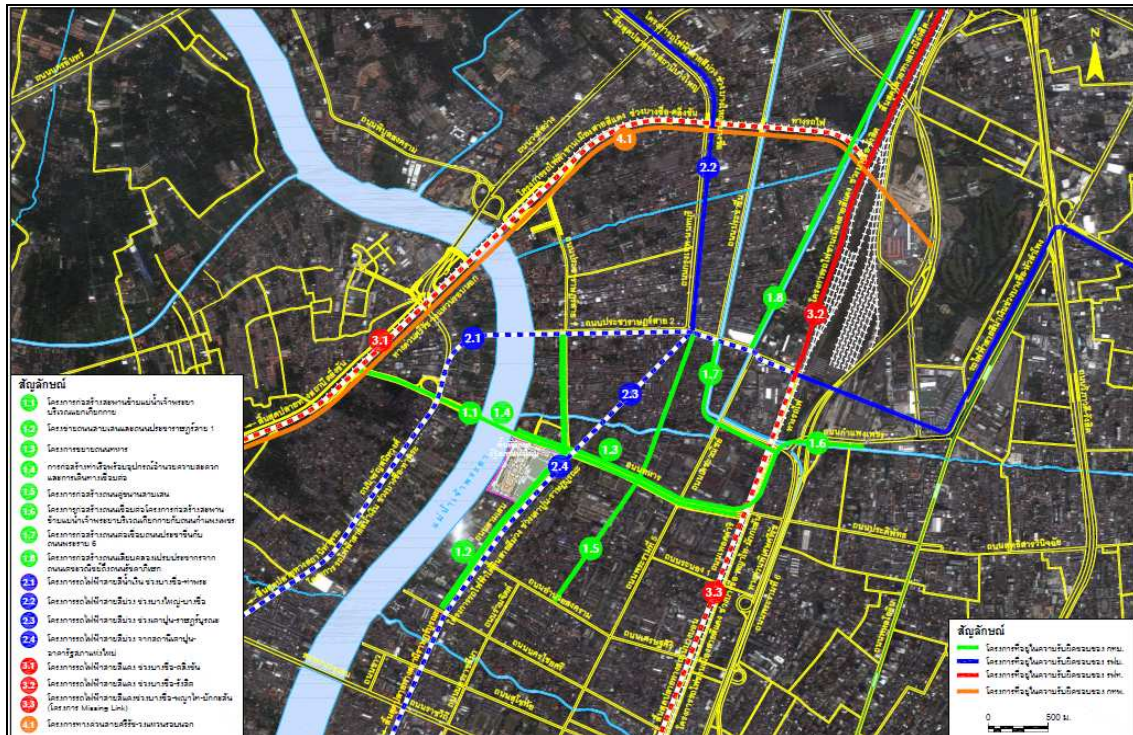
รูปที่ 3.3-1: พื้นที่ศึกษาอาคารรัฐสภาแห่งใหม่ และพื้นที่โดยรอบ

2) ลักษณะของโครงการ

อาคารรัฐสภาแห่งใหม่ ออกแบบพื้นที่ใช้สอยประมาณ 300,000 ตร.ม มีจำนวนสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (ส.ส.) 475 คน และสมาชิกวุฒิสภา (ส.ว.) 151 คน และจัดเตรียมพื้นที่การจราจรและขนส่ง ประมาณ 60,000 ตร.กม.

คาดการณ์ว่าจะมีรถเข้า-ออกอาคารรัฐสภาแห่งใหม่ในช่วงโมงเร่งด่วน 2, 741 และ 2,698 คันต่อชั่วโมง ซึ่งปริมาณจราจรดังกล่าวจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อความจุถนนโครงข่ายรอบพื้นที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด

ปัญหาที่จะเกิดตามมาจากการพัฒนาพื้นที่ ทำให้หน่วยงานกรุงเทพมหานคร มีนโยบายพัฒนาโครงข่ายรอบพื้นที่อาคารรัฐสภาแห่งใหม่ นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งจากหน่วยงานอื่น ๆ ควบคู่กันไป ได้แก่ โครงการจากการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย แสดงดังรูปที่ 3.3-2



รูปที่ 3.3-2: แผนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและโครงข่ายถนนในอนาคตภายในพื้นที่ศึกษา

3.3.2 ปัญหาจราจรในพื้นที่ศึกษา

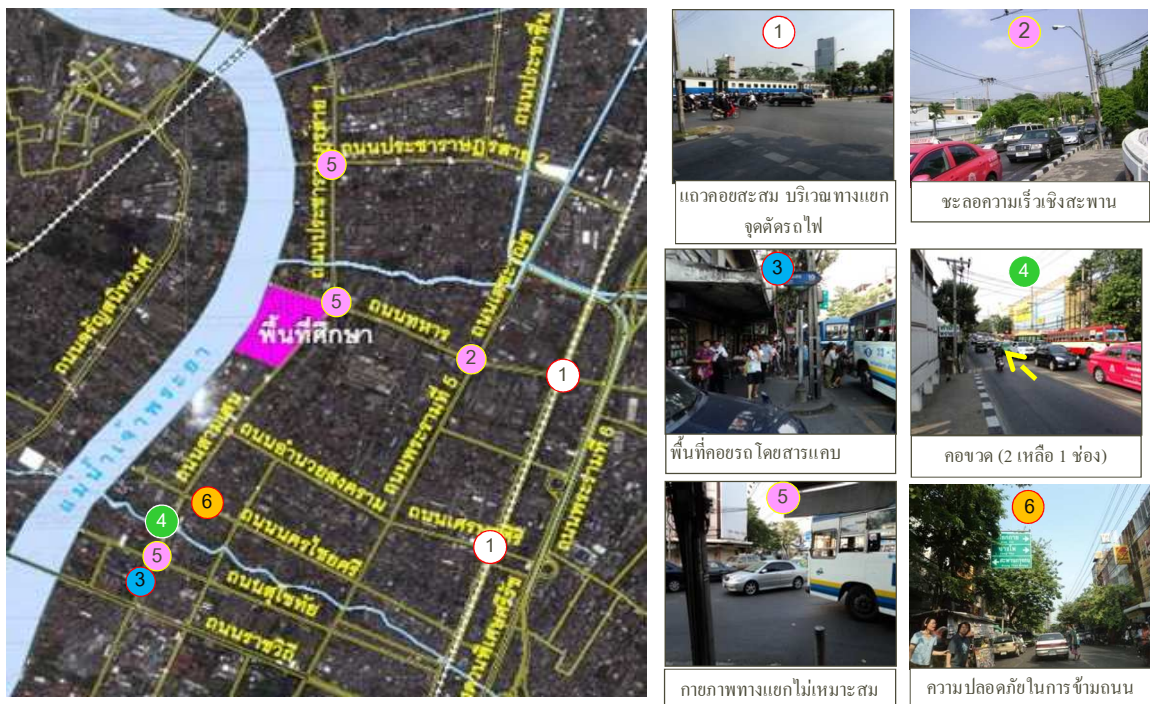
การพิจารณาปัญหาที่ส่งผลกระทบแบ่งเป็น 3 หัวข้อ ได้แก่ ปัญหาการจราจรในปัจจุบันโดยรอบพื้นที่ศึกษา ปัญหาภายหลังพัฒนาอาคารรัฐสภาแห่งใหม่ และปัญหาทางเข้า-ออก บริเวณอาคารรัฐสภาแห่งใหม่ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ปัญหาการจราจรในปัจจุบัน โดยรอบพื้นที่ศึกษา

- (1) ปัญหาความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ได้แก่ การติดขัดบริเวณทางแยก และช่วงถนนซึ่งเกิดจากรอบสัญญาณไฟไม่สัมพันธ์กับปริมาณจราจร จุดตัดทางรถไฟใกล้ทางแยกตำแหน่งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางใกล้ทางแยก ปัญหาคอขวดบริเวณสะพานข้ามคลองต่าง ๆ

- (2) ปัญหาการจัดการจราจร ได้แก่ การเดินทางหลายรูปแบบ ทั้งวิ่งทางเดียว วิ่งสวนทาง และมีการปรับเปลี่ยนตามเวลา ปัญหาจุดตัดรถไฟใกล้ทางแยกที่ยังขาดประสิทธิภาพในการจัดการจราจร
- (3) ปัญหาด้านกายภาพและเครื่องหมายจราจร ได้แก่ ผลกระทบของวงเวียนยานพาหนะบริเวณทางแยกที่ส่งผลต่อความคล่องตัวในการวิ่งผ่านทางแยกนั้น พื้นที่รกร้างโดยสารประจำทางใกล้ทางแยกส่งผลให้การจราจรติดขัด
- (4) ปัญหาพื้นที่กิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ ได้แก่ แหล่งดึงดูดการเดินทาง เช่น หน่วยงานราชการ ตลาด โรงเรียน ห้างสรรพสินค้า ทำให้มีจำนวนปริมาณจราจรสัญจรผ่านตลอดทั้งวัน ก่อให้เกิดปัญหาการชะลอตัวและติดขัด
- (5) ปัญหาด้านความปลอดภัย ได้แก่ จุดข้ามบริเวณย่านกิจกรรมต่างๆ ซึ่งเมื่อพิจารณาพบว่ายังเป็นระเบียบไม่มากเท่าที่ควร

สภาพปัญหาโดยรวมที่เกิดขึ้นสรุปได้ดังรูปที่ 3.3-3



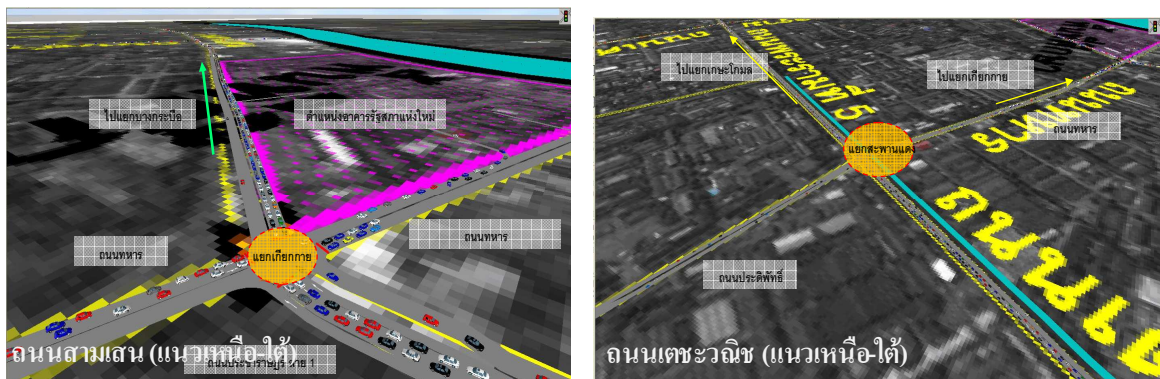
รูปที่ 3.3-3: ปัญหาการจราจรในปัจจุบันโดยรอบพื้นที่ศึกษา

2) ปัญหาภายหลังพัฒนาอาคารรัฐสภาแห่งใหม่

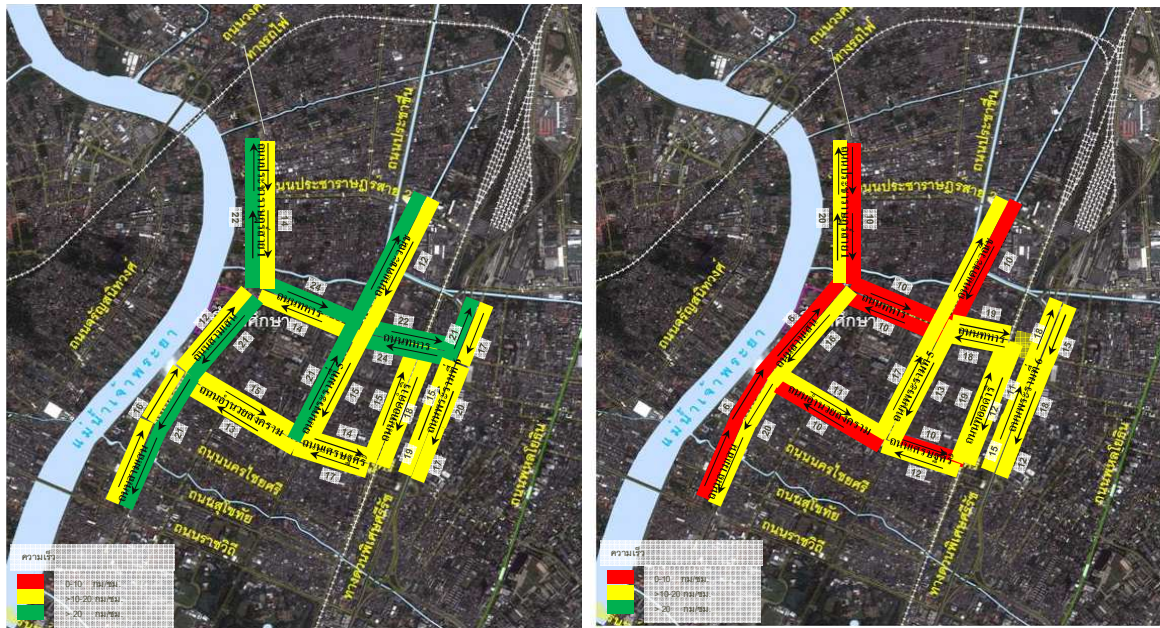
ภายหลังการพัฒนาพื้นที่อาคารรัฐสภาแห่งใหม่ โดยการวิเคราะห์แบบจำลองสภาพการจราจรบนโครงข่ายรอบพื้นที่ศึกษาโดยมิได้ทำการพัฒนาโครงข่ายตามแผนงานของหน่วยงานต่าง ๆ ควบคู่กันจะทำให้การจราจรติดขัด ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

(1) ปัญหาความจุถนนไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรได้ ทั้งในแนวเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก-ตะวันตก สืบเนื่องจากปริมาณจราจรที่สัญจรในพื้นที่ที่มีปริมาณสูง หากก่อสร้างอาคารรัฐสภาแห่งใหม่จะทำให้ปริมาณจราจรในพื้นที่เพิ่มสูงมากยิ่งขึ้น (พิจารณา **รูปที่ 3.3-4 และรูปที่ 3.3-5**)

(2) ปัญหาขาดความต่อเนื่อง และการถ่ายโอนปริมาณจราจรในพื้นที่ (Connectivity Area) เนื่องจากพื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ใกล้กับบริเวณทางด่วน ทำให้ปริมาณการเดินทางผ่านพื้นที่ศึกษาปริมาณสูง แต่การเชื่อมต่อของถนนแนวตะวันออก-ตะวันตก มีอยู่จำกัด ซึ่งเป็นสาเหตุให้ทางแยกในพื้นที่ศึกษามีปริมาณจราจรหนาแน่นมาก อาทิ แยกสะพานแดง แยกเศรษฐศิริ (พิจารณา **รูปที่ 3.3-4 และรูปที่ 3.3-5**)



รูปที่ 3.3-4: สภาพการจราจรป็นเปิดใช้อาคารรัฐสภาแห่งใหม่ โดยไม่มีการพัฒนาโครงข่ายใดๆ



ก่อนเปิดใช้อาคารรัฐสภาแห่งใหม่

หลังเปิดใช้อาคารรัฐสภาแห่งใหม่

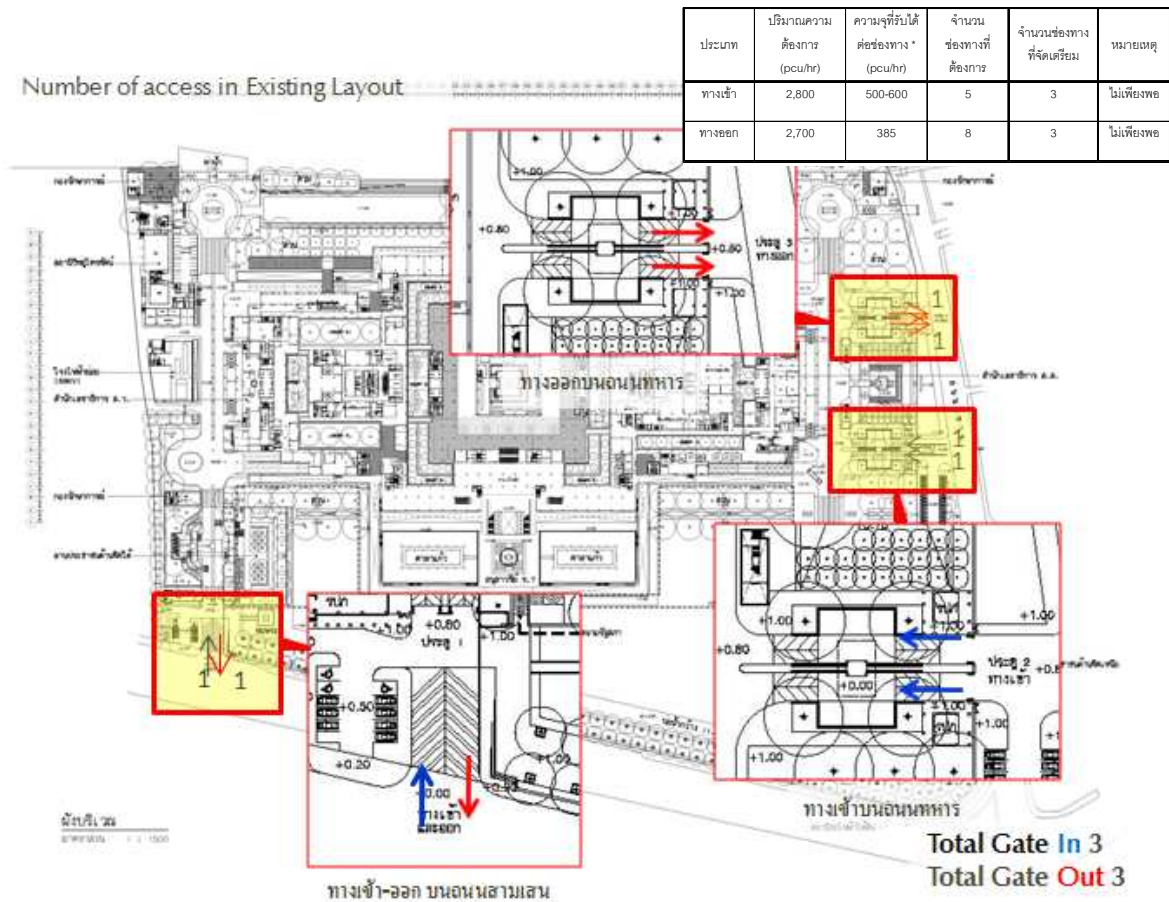
รูปที่ 3.3-5: เปรียบเทียบความเร็วบนถนนรอบโครงข่ายพื้นที่ศึกษา

ก่อนและหลังการเปิดใช้อาคารรัฐสภาแห่งใหม่

กรณีไม่มีการพัฒนาโครงข่ายตามแผนงานของหน่วยงานต่าง ๆ

3) ปัญหาทางเข้า-ออก บริเวณอาคารรัฐสภาแห่งใหม่

จากการทบทวนรูปแบบการจราจรทางเข้า-ออก พบว่า ปัญหาทางจำนวนช่องทางเข้า-ออก ไม่เพียงพอต่อปริมาณการเดินทางที่เข้า-ออก อาคารรัฐสภาแห่งใหม่ และปัญหาอื่น ๆ ที่เกิดขึ้น ดังแสดงในรูปที่ 3.3-6 กล่าวคือ เมื่อมีการพัฒนาอาคารรัฐสภาแห่งใหม่ปริมาณจราจรที่เข้าอาคารในช่วงเร่งด่วนเช้า มีประมาณ 2,800 คัน/ชั่วโมง โดยแบ่งเป็น รถที่เข้าบริเวณประตูฝั่งถนนสามเสน 1,500 คัน/ชั่วโมง รถที่เข้าบริเวณประตูฝั่งถนนทหาร 1,300 คัน/ชั่วโมง ในทำนองเดียวกันจะมีปริมาณจราจรที่ออกจากอาคารในช่วงเร่งด่วนเกิดขึ้น ประมาณ 2,700 คัน/ชั่วโมง

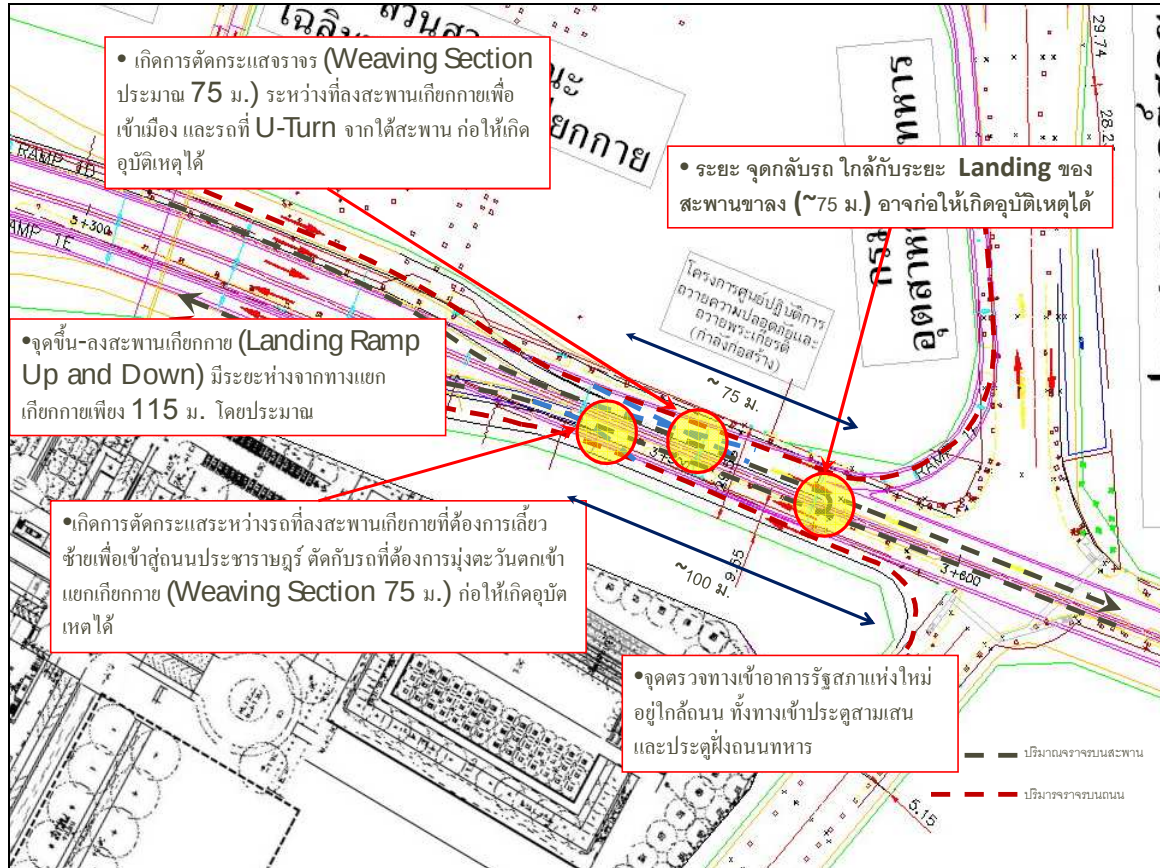


รูปที่ 3.3-6: ทางเข้า-ออก อาคารรัฐสภาแห่งใหม่ และความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร

จากการทบทวนรูปแบบการจราจรเชื่อมโยงพื้นที่อาคารรัฐสภาและสะพานเกียกกาย พบว่ามีประเด็นที่สำคัญ ซึ่งผู้ออกแบบสะพานเกียกกายและอาคารรัฐสภาควรพิจารณาดังนี้ (พิจารณา **รูปที่ 3.3-7**)

- 1) เกิดการตัดกระแสดจราจร (Weaving Section) ระยะประมาณ 75 เมตร ระหว่างที่ลงสะพานเกียกกายเพื่อเข้าเมืองกับรถที่กลับรถจากใต้สะพาน อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้
- 2) จุดขึ้นลงสะพานเกียกกาย (Landing Ramp Up and Down) มีระยะห่างจากทางแยกเกียกกายเพียง 115 เมตร โดยประมาณ ซึ่งเป็นระยะที่กระชั้นชิด อาจทำให้มีความจุไม่เพียงพอที่จะรองรับรถที่มุ่งขึ้นสะพาน โดยเฉพาะเมื่อรถต้องชะลอความเร็วขณะขึ้นสะพาน
- 3) เกิดการตัดกระแสดจราจร (Weaving Section) ระยะประมาณ 115 เมตร ระหว่างรถมุ่งเหนือทิศทางที่เลี้ยวซ้ายจากแยกเกียกกาย กับรถมุ่งตะวันออกจากแยกเกียกกายที่ต้องการกลับรถใต้สะพานเกียกกาย
- 4) จุดตรวจทางเข้าอาคารรัฐสภาแห่งใหม่อยู่ใกล้ถนน ทั้งทางเข้าประตูสามเสน และประตูฝั่งถนนทหาร เป็นสาเหตุให้เกิดการติดขัดขณะรถจอดเพื่อติดต่อแลกบัตร

- 5) เกิดการตัดกระแสรถที่ลงมาจากสะพานเกียกกายที่ต้องการเลี้ยวซ้ายเพื่อเข้าสู่ถนนประชาราษฎร์ ตัดกับรถที่ต้องการมุ่งตะวันตกเข้าแยกเกียกกาย (Weaving Section) ระยะประมาณ 75 เมตร

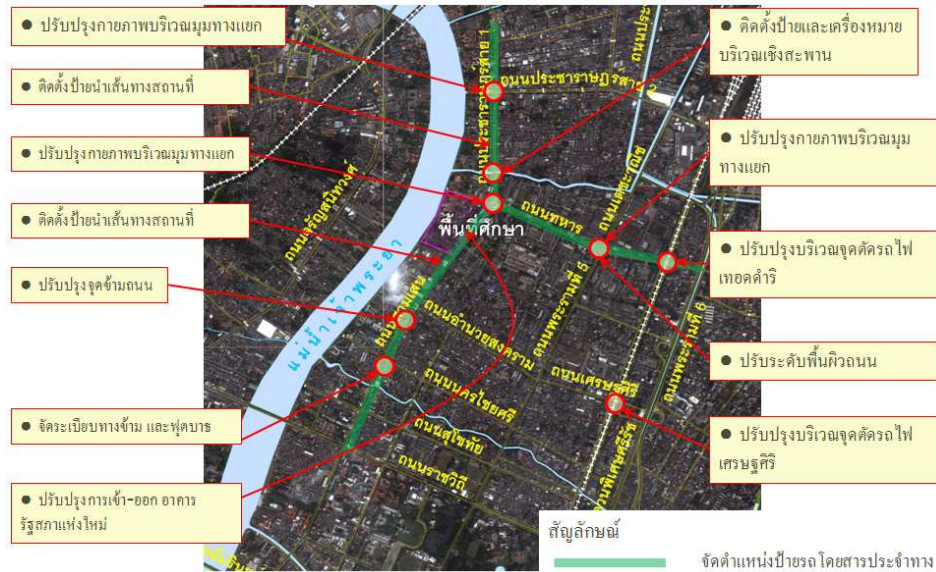


รูปที่ 3.3-7: ปัญหาที่เกิดขึ้นบริเวณทางเข้า-ออก อาคารรัฐสภาแห่งใหม่

3.3.3 การแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ศึกษา

1) การแก้ไขและปรับปรุงสภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบัน

แนวทางการแก้ไขและปรับปรุงเพื่อการบรรเทาปัญหาสภาพจราจรและขนส่งที่เกิดขึ้น แสดงดังรูปที่ 3.3-8) สรุปได้โดยสังเขปดังต่อไปนี้

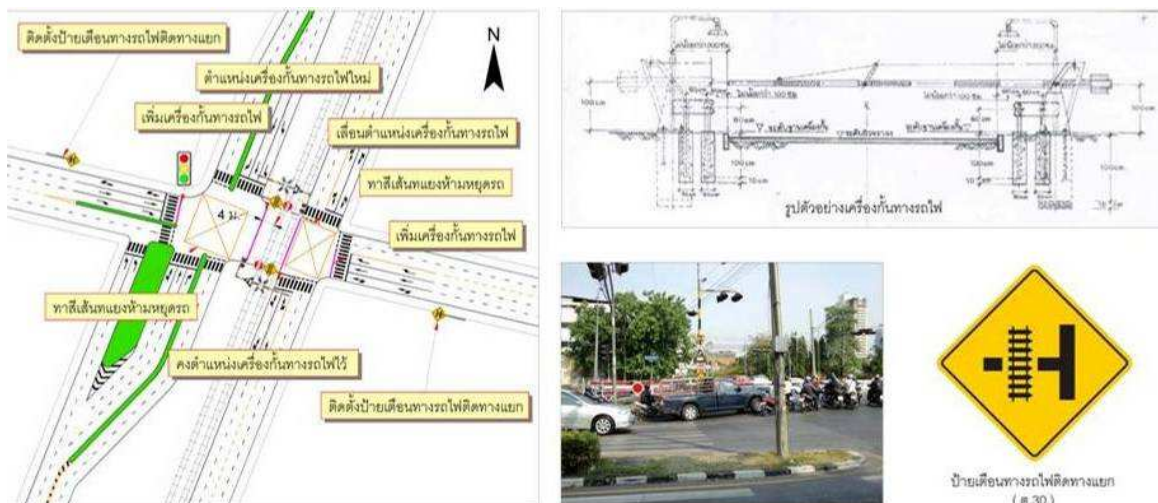


รูปที่ 3.3-8: แนวทางการแก้ไขและปรับปรุงสภาพปัญหาในการจราจรและขนส่งในระยะเร่งด่วน

- (1) การปรับปรุงทางแยกจุดตัดรถไฟ โดยทำการติดตั้งป้ายเตือนและเครื่องหมาย เพื่อเป็นการลดปริมาณแถวคอยที่สะสมบริเวณทางแยก โดยทางแยกที่ทำการปรับปรุง ได้แก่ ทางแยกเทอดดำริ และทางแยกเศรษฐศิริ รูปที่ 3.3-9 แสดงตัวอย่างการปรับปรุงทางแยกใกล้จุดตัดรถไฟบริเวณทางแยกเศรษฐศิริ
- (2) การย้าย ยกเลิก เพิ่มตำแหน่งป้ายรถโดยสารประจำทาง จากปัญหาตำแหน่งของจุดจอดรถโดยสารประจำทางใกล้ทางแยก ซึ่งส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจรที่ผ่านทางแยกทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด ดังนั้น จึงเสนอการจัดการสำหรับจุดจอดรถโดยสารประจำทางไปในแหล่งชุมชนที่เหมาะสม โดยทำการเพิ่มตำแหน่งที่จุดจอดใหม่ 7 ตำแหน่ง และยกเลิกตำแหน่งเดิม 13 ตำแหน่ง ดังแสดงในรูปที่รูปที่ 3.3-10
- (3) การปรับแต่งกายภาพบริเวณเชิงสะพาน และทางแยก ปัญหาที่สำคัญอีกข้อหนึ่งภายในพื้นที่ศึกษา คือ ตำแหน่งสะพานที่ส่งผลให้เกิดการจราจรที่เรียกว่า “คอขวด” (Bottle Neck) และมีลักษณะทางกายภาพที่อาจก่อให้เกิดการชะลอตัวของกระแสจราจรหรืออุบัติเหตุได้

ดังนั้น จึงควรปรับระดับพื้นผิวสะพาน และทำการติดตั้งป้ายเตือนทางที่มีลักษณะเป็นทางต่างระดับ รวมถึงป้ายเตือนชะลอความเร็วบริเวณเชิงสะพาน เพื่อความปลอดภัยสำหรับยานพาหนะที่สัญจรผ่านไปมา พิจารณารูปที่ 3.3-11 แสดงการปรับปรุงกายภาพบริเวณทางแยกสะพานแดง

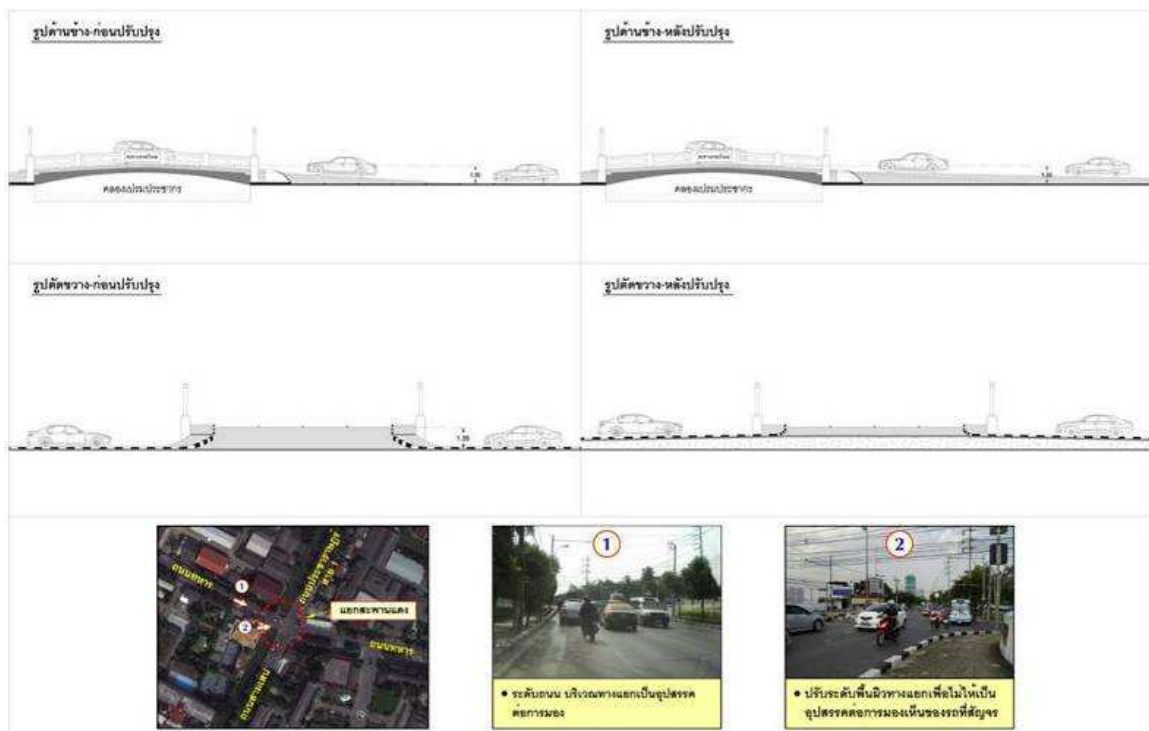
- (4) การปรับแต่งกายภาพบริเวณทางแยก ปัญหาการเลี้ยวผ่านบริเวณทางแยกในพื้นที่ศึกษาเนื่องจากวงเลี้ยวของยานพาหนะไม่เพียงพอต่อการเคลื่อนตัวของยานพาหนะคันอื่นบริเวณทางแยกนั้น ดังนั้น ต้องทำการปรับปรุงบริเวณทางแยกดังกล่าวให้เหมาะสมประกอบไปด้วยทางแยก ได้แก่ ทางแยกเกียกกาย ทางแยกบางโพ ทางแยกสะพานแดง ทางแยกซังฮี้ ดังแสดงในรูปที่ 3.3-12 เมื่อปรับกายภาพบริเวณทางแยกตามวิธีที่เหมาะสมจะทำให้การเคลื่อนตัวของรถขนาดใหญ่และขนาดปกติไม่ส่งผลกระทบต่อกัน
- (5) การพัฒนาทั่วไป เช่น การติดตั้งป้ายนำทาง การจัดระเบียบบริเวณจุดจอดรถโดยสารประจำทาง การตัดกิ่งไม้ที่บดบังทัศนวิสัยในการมองป้ายต่าง ๆ



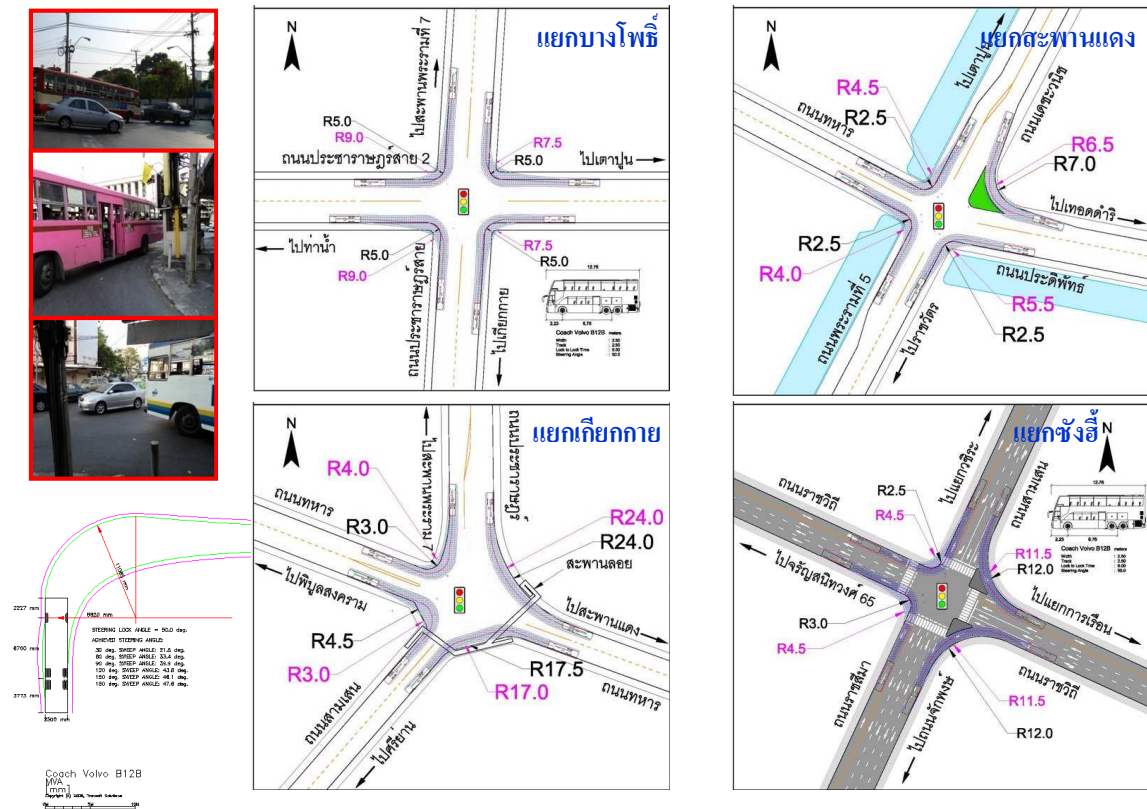
รูปที่ 3.3-9: การปรับปรุงบริเวณทางแยกใกล้จุดตัดทางรถไฟบริเวณทางแยกเศรษฐกิจ



รูปที่ 3.3-10: การจัดการตำแหน่งที่จอดรถโดยสารประจำทาง



รูปที่ 3.3-11: การปรับปรุงกายภาพบริเวณทางแยกสะพานแดง

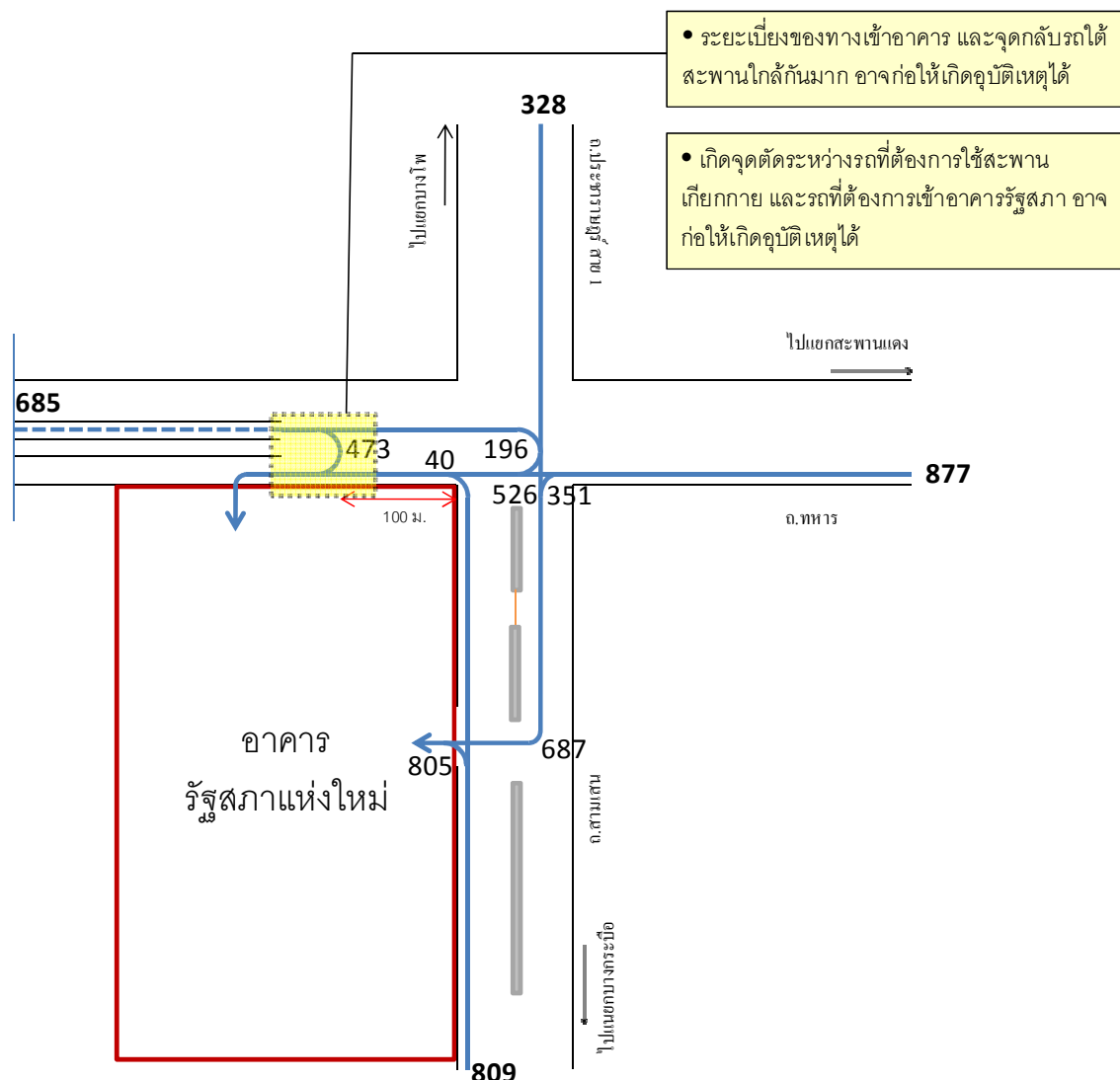


รูปที่ 3.3-12: การปรับปรุงกายภาพบริเวณทางแยก

2) การจัดการทางเข้า-ออก บริเวณอาคารรัฐสภาแห่งใหม่

แนวทางการจัดการและแก้ไขปัญหาบริเวณทางเข้า-ออก อาคารรัฐสภาแห่งใหม่ สรุปได้ดังนี้

- (1) ขยายถนนสามเลนและถนนทหารให้เป็น 8 ช่องจราจร
- (2) จัดเตรียมเกาะกลางบริเวณถนนสามเลนด้านหน้าอาคาร เพื่อจัดเตรียมสำหรับช่องรถเลี้ยวเข้าอาคารรัฐสภาได้อย่างสะดวก ปลอดภัย ดังแสดงดังในรูปที่ 3.3-13



รูปที่ 3.3-13: การเตรียมเกาะกลางบนแนวถนนสามเลนบริเวณหน้าอาคารรัฐสภาแห่งใหม่

- (3) บริเวณทางเข้า-ออก บนถนนสามเสน ควรจัดให้เป็นทางแยกสัญญาณไฟแบบมีเครื่องตรวจจับรถยนต์ที่คอยเลี้ยวเข้าอาคารรัฐสภา (Detector) โดยไม่อนุญาตให้มีการกลับรถในบริเวณดังกล่าว
- (4) เนื่องจากรูปแบบทางเข้า-ออกอาคารรัฐสภาและทางขึ้น-ลงสะพานเกียกกาย ยังไม่มีข้อสรุปที่ชัดเจน รูปแบบการเชื่อมโยงทั้ง 2 บริเวณ จึงยังขาดการสอดคล้องที่เหมาะสม และอาจก่อให้เกิดจุดตัดของกระแสจราจรที่เป็นอันตรายดังที่ได้กล่าวไปแล้ว จึงจำเป็นต้องยิ่งที่หน่วยงานที่รับผิดชอบควรจะได้หารือและทำการศึกษาและออกแบบให้สอดคล้องกันมากยิ่งขึ้นต่อไป



รูปที่ 3.3-14: ทัศนียภาพบนถนนสามเสนและถนนทหาร หลังจากปรับปรุงขยายช่องจราจร
กรณีมีการก่อสร้างสะพานเกียกกาย

3) การปรับปรุงเพื่อเพิ่มศักยภาพโครงข่ายในพื้นที่ศึกษา

จากการศึกษาผลกระทบของโครงการพัฒนาอาคารรัฐสภาแห่งใหม่สามารถสรุปสภาพการจราจรและผลกระทบที่เกิดขึ้น เพื่อประโยชน์ในการกำหนดแนวทางในการพัฒนาโครงข่ายถนน สำหรับรองรับการพัฒนาในอนาคตได้ดังนี้

- (1) มีความจำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาโครงข่ายถนนในแนวเหนือ-ใต้ ซึ่งในระยะสั้นให้ดำเนินการขยายผิวจราจรหรือก่อสร้างเพิ่มเติม เพื่อต่อเชื่อมโครงข่ายถนนให้สมบูรณ์โดยอาศัยแนวถนนเดิมที่วางตัวอยู่ในแนวดังกล่าว
- (2) พิจารณาก่อสร้างถนนสายใหม่ที่มีศักยภาพสูง เพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายถนนในพื้นที่ให้สมบูรณ์และสามารถกระจายปริมาณจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- (3) จัดเตรียมโครงข่ายถนนในแนวตะวันออก-ตะวันตก เพื่อให้การเชื่อมต่อในพื้นที่ศึกษาสมบูรณ์แบบ สามารถเดินทางทั่วถึงกันได้ เพื่อลดปัญหาการกระจุกตัวการเดินทางที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
- (4) การวางแผนบรรเทาผลกระทบด้านการจราจร ควรคำนึงถึงผู้โดยสารที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะบริเวณแยกเกียกกายซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางควบคู่กันไปด้วย เนื่องจากในอนาคต จุดดังกล่าวจะเป็นบริเวณที่มีระบบขนส่งสาธารณะหลากหลาย เช่น ระบบรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีม่วง (สถานีหน้าอาคารรัฐสภาแห่งใหม่) ระบบเรือ ระบบรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น หากขาดแผนการบริหารจัดการที่ดีอาจจะส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรทางแยกเกียกกายได้

3.3.4 แผนการพัฒนาและบริหารจัดการจราจร

โครงการอาคารรัฐสภาแห่งใหม่มีแผนจะเปิดใช้งานในปี พ.ศ. 2558 ดังนั้น จึงได้ทำการเสนอแผนการพัฒนาทั้งหมดในระยะเร่งด่วน โดยจะใช้เวลาประมาณ 1 -3 ปี คือระหว่างปี พ.ศ. 2554-2557 ซึ่งใช้งบประมาณโดยรวม 13,000,000 บาท รายละเอียดของงบประมาณและหน่วยงานที่รับผิดชอบแสดงดังตารางที่ 3.3-1

ตารางที่ 3.3-1: สรุปแผนการพัฒนาและงบประมาณของโครงการในระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2554-2557

ลำดับ	รายการ	งบประมาณ	หน่วยงาน
1) การแก้ปัญหาความไม่สะดวกรวดเร็วในการเดินทาง			
1	เพิ่มตำแหน่งป้ายรถโดยสารประจำทาง	3,535,000	กรุงเทพมหานคร
2	ยกเลิกป้ายรถโดยสารประจำทาง	650,000	กรุงเทพมหานคร
3	ปรับปรุงจุดตัดรถไฟ-จุดตัดเทอดดำริ	650,000	กรุงเทพมหานคร
4	ปรับปรุงจุดตัดรถไฟ-จุดตัดเศรษฐกิจศิริ	350,000	การรถไฟแห่งประเทศไทย
2) แนวทางในการแก้ปัญหาการจัดการจราจร			
5	ติดตั้งป้ายนำทางบอกสถานที่สำคัญ	2,000,000	กรุงเทพมหานคร
6	รื้อถอนต้นไม้ที่บังป้ายบริเวณทางแยก	5,000	กรุงเทพมหานคร
7	ปรับกายภาพวงเวียน ทางแยก	1,125,000	กรุงเทพมหานคร
8	ปรับปรุงเชิงสะพาน พร้อมทั้งป้ายเตือน	940,000	กรุงเทพมหานคร
9	ปรับระดับผิวจราจร (แยกสะพานแดง)	1,250,000	กรุงเทพมหานคร
3) แนวทางการแก้ปัญหาด้านความปลอดภัย			
10	จุดข้ามถนน	122,500	กรุงเทพมหานคร
11	ป้ายนำทางมายังรถโดยสารสาธารณะ	400,000	กรุงเทพมหานคร

3.4 พื้นที่อาคารกรุงเทพมหานคร ดินแดง และพื้นที่โดยรอบ

3.4.1 ข้อมูลทั่วไป

พื้นที่อาคารกรุงเทพมหานคร ดินแดง ตั้งอยู่ในเขตดินแดง แสดงดังรูปที่ 3.4-1 โดยมีถนนบริเวณใกล้เคียงโครงการ ได้แก่ ถนนมิตรไมตรี ถนนประชาสงเคราะห์ ถนนดินแดง และถนนวิภาวดีรังสิต เป็นต้น จุดกำเนิดและดึงดูดการเดินทางที่สำคัญภายในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ สำนักงานเขตดินแดง สำนักผังเมือง กระทรวงแรงงาน สนามกีฬาไทย – ญี่ปุ่นดินแดง โรงเรียนพิบูลประชาสรรค์ สถานีตำรวจนครบาลดินแดง การเคหะแห่งชาติ (แฟลตดินแดง) เป็นต้น

โดยอาคารกรุงเทพมหานคร ดินแดง เป็นอาคารสำนักงานแห่งใหม่ของกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย อาคารเก่า ได้แก่ สำนักงานการโยธาและสำนักการระบายน้ำ มีพื้นที่ใช้สอยรวมกันประมาณ 46,000 ตร.ม. และอาคารใหม่ มีพื้นที่ใช้สอยประมาณ 220,000 ตร.ม. ขนาดที่จอดรถที่ออกแบบไว้ประมาณ 10,000 คัน และจากการประมาณการจราจรที่จะเกิดขึ้นหลังจากมีการเปิดใช้โครงการเต็มรูปแบบ ในปี พ.ศ. 2554 คาดการณ์ได้ว่าจะมีปริมาณจราจรเข้าโครงการสูงสุดประมาณ 2,300 คัน/ชั่วโมง และมีปริมาณจราจรออกโครงการสูงสุดประมาณ 1,600 คัน/ชั่วโมง



รูปที่ 3.4-1: พื้นที่ศึกษาอาคารกรุงเทพมหานคร ดินแดง และพื้นที่โดยรอบ

3.4.2 ปัญหาสภาพจราจรในปัจจุบัน

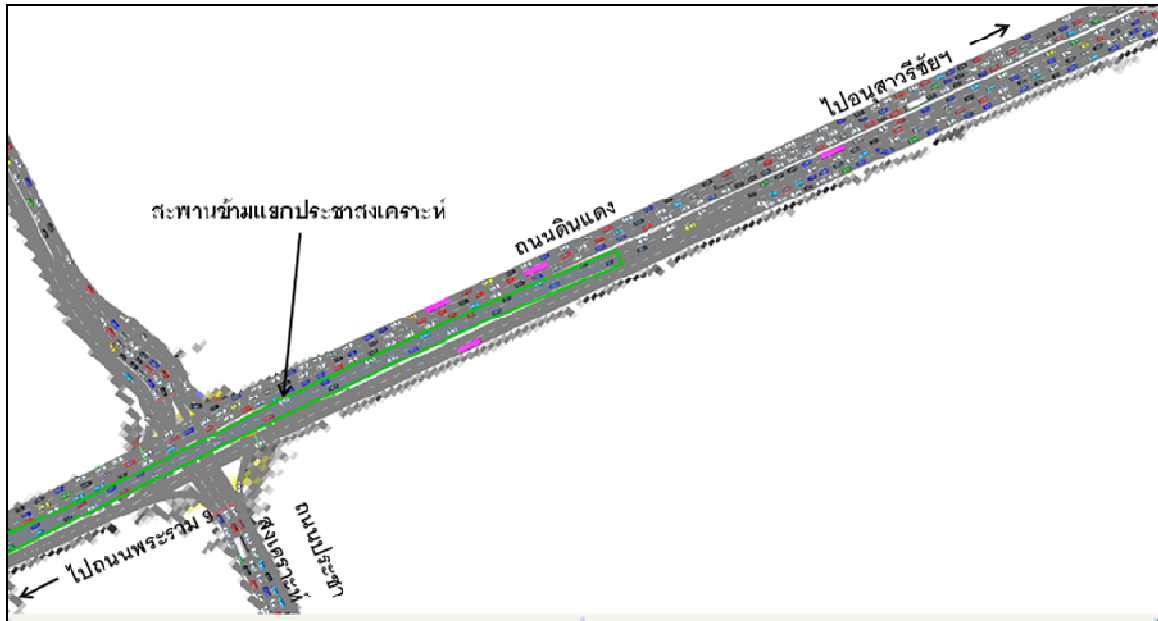
- 1) ปัญหาความรวดเร็วในการเดินทาง แบ่งเป็น 2 ประเภทได้แก่
 - (1) ปัญหารถติดบริเวณทางแยก ได้แก่ บริเวณสามแยกฝั่งทิศตะวันออกเฉียงเหนือของพื้นที่ศึกษา โดยทางแฉะยาวไปถึงถนนวิภาวดีรังสิต เนื่องจากเป็นแยกที่ไม่ได้ใช้สัญญาณไฟจราจร
 - (2) ปัญหารถติดบริเวณช่วงถนน (Mid-block) ได้แก่ การจอดรถบริเวณริมทางเท้าทำให้เสียช่องจราจรไป 1 ช่อง เช่น บนถนนมิตรไมตรี มีรถจอดบริเวณริมทางเท้าเป็นจำนวนมาก และบางช่วงถนนยังมีร้านอาหารแผงลอยลงมาขายบนถนนอีกด้วย
- 2) ปัญหาทางด้านกายภาพและเครื่องหมายจราจรไม่เหมาะสม ได้แก่
 - (1) ป้ายแนะนำเส้นทางไปยังพื้นที่สถานที่ต่าง ๆ ภายในบริเวณพื้นที่ศึกษาไม่เหมาะสมและไม่เพียงพอ
 - (2) เส้นสกัด (Rumble strips) ภายในอุโมงค์ข้ามแยกใต้ทางด่วนดินแดง อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุกับรถที่วิ่งเข้าโค้งด้วยความเร็วได้ เนื่องจากเส้นสกัดทำให้ผิวของล้อยางสะเทือนไม่ยึดเกาะถนน
 - (3) บริเวณป้ายรถโดยสารประจำทางบนถนนวิภาวดีรังสิต ทิศมุ่งหน้าเข้าสู่ทางแยกใต้ทางด่วนดินแดงมีลักษณะทางกายภาพไม่เหมาะสม เนื่องจากบนทางเดินเท้ามีขอบคอนกรีตขวางผู้ที่จอดรถโดยสารประจำทาง
- 3) ปัญหาทางด้านการจัดการ ได้แก่
 - (1) บนถนนมิตรไมตรีมีการจอดรถริมทางเดินเท้าบริเวณใกล้ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ทำให้รถโดยสารประจำทางไม่สามารถเข้าจอดที่ป้ายได้ และกีดขวางการจราจร
 - (2) บนถนนประชาสงเคราะห์ โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าบริเวณใกล้ตลาดประชาสงเคราะห์ หน้าแฟลตดินแดง จะมีร้านค้าแผงลอยจำนวนมากตั้งขายของบนทางเดินเท้า ทำให้ไม่สะดวกต่อการเดินเท้า
 - (3) บริเวณทางเลี้ยวจากถนนจตุรทิศเลี้ยวซ้ายเข้าทางแยกประชาสงเคราะห์เป็นอันตรายต่อคนข้ามถนน เนื่องจากรถวิ่งมาด้วยความเร็วสูงและอาจมองไม่เห็นคนข้ามถนน
 - (4) ป้ายบอกทางบนถนนวิภาวดีรังสิต ทิศมุ่งใต้บริเวณใกล้ทางแยกใต้ทางด่วนดินแดง บอกทิศทางไม่ชัดเจน อาจทำให้เกิดความสับสนได้

4) ปัญหาด้านความปลอดภัย ได้แก่

- (1) บริเวณแยกมิตรไมตรีไม่มีทางข้ามบริเวณทางแยก
- (2) บริเวณแยกใต้ทางด่วนดินแดง มีทางข้ามไม่ชัดเจน และเป็นทางแยกใหญ่ ทำให้คนเดินข้ามถนนได้ยากลำบาก
- (3) บริเวณทางยกระดับจตุรทิศ มีคนไปตกปลาในเวลากลางวันและกลางคืน แต่ไม่มีอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัย และขาดแสงไฟส่องสว่างจึงทำให้เกิดอันตรายได้
- (4) บริเวณสถานีบริการน้ำมันเชลล์บนถนนมิตรไมตรี ไม่มีทางข้าม ทำให้เด็กนักเรียนข้ามถนนมาขึ้นรถจักรยานยนต์รับจ้างฝั่งตรงข้ามได้ลำบาก อาจทำให้เกิดอันตรายได้
- (5) บริเวณทางเชื่อมทางแยกประชาสงเคราะห์กับถนนจตุรทิศ มีทางเชื่อมกับซอยแม่พระฟาติมา ซึ่งทางเชื่อมอยู่ใกล้ทางแยกประชาสงเคราะห์มากเกินไป อาจทำให้เกิดอันตรายระหว่างรถที่ออกมาจากซอยได้ รวมถึงบริเวณทางออกจากทางเชื่อมไม่มีกระจกมองรถที่มาจากทางหลัก ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย
- (6) บริเวณทางเชื่อมทางแยกประชาสงเคราะห์กับถนนจตุรทิศมีทางข้ามแต่มีรั้วกัน ทำให้ข้ามถนนลำบาก รวมถึงไม่มีสัญญาณไฟเตือนและไฟส่องสว่างให้ผู้ขับขี่ซึ่งวิ่งมาด้วยความเร็วสูง อาจทำให้เกิดอันตรายได้
- (7) บริเวณทางแยกมิตรไมตรี/ประชาสงเคราะห์ ซึ่งไม่มีทางข้ามแต่มีคนเดินเท้าจำนวนมากนิยมข้ามถนนบริเวณนี้ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การจราจรติดขัดและอาจเกิดอันตรายได้
- (8) ป้ายรถโดยสารประจำทางบริเวณปากซอยประชาสงเคราะห์ 5 ตำแหน่งของหลังคาป้ายรถโดยสารประจำทางวางไว้ไม่เหมาะสม อีกทั้งมีรั้วกันด้านหลังป้ายรถโดยสารประจำทาง จึงทำให้พื้นที่บริเวณหลังป้ายรถโดยสารประจำทางไม่มีที่สำหรับคนเดินเท้า ทำให้ต้องมาเดินด้านหน้าป้ายรถโดยสารประจำทาง ซึ่งจะกีดขวางการขึ้น – ลงรถโดยสารประจำทางได้

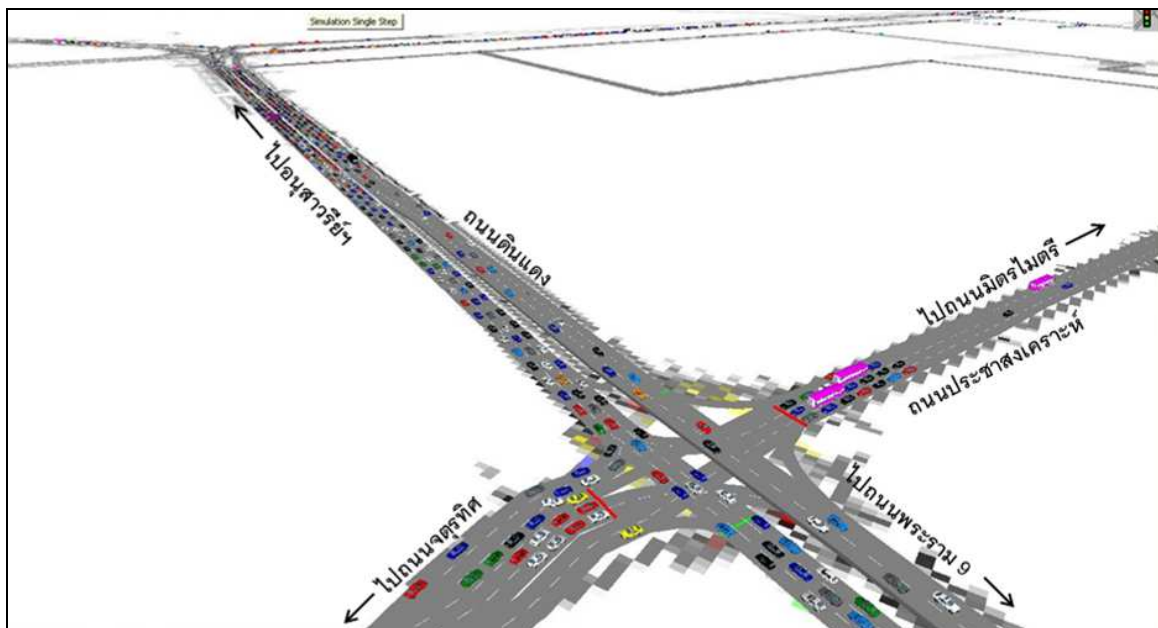
3.4.3 ปัญหาภายหลังการพัฒนาโครงการ

- 1) บริเวณถนนดินแดงทิศมุ่งตะวันออก มีปัญหาจราจรติดขัดโดยเฉพาะบริเวณทางขึ้นสะพานข้ามแยกประชาสงเคราะห์ เนื่องจากรถที่มาจากอุโมงค์ดินแดงต้องการจะชิดซ้าย เพื่อเลี้ยวซ้ายเข้าถนนประชาสงเคราะห์เข้าโครงการ และรถที่เลี้ยวซ้ายมาจากถนนวิภาวดีรังสิตต้องการจะชิดขวาเพื่อขึ้นสะพานข้ามแยกประชาสงเคราะห์ จึงเกิดจุดตัดกันบริเวณทางขึ้นสะพานข้ามแยก รวมถึงปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังแสดงในรูปที่ 3.4-2



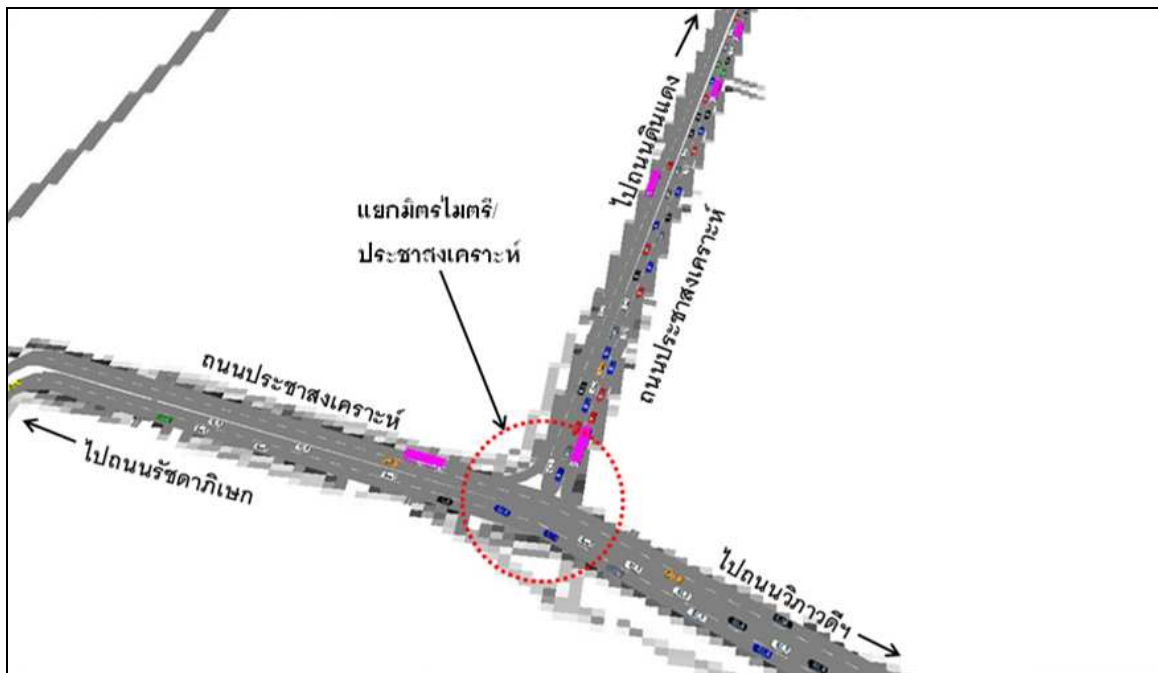
รูปที่ 3.4-2: ปัญหาการจราจรบริเวณทางขึ้นสะพานข้ามแยกประชาสงเคราะห์

- 2) บริเวณถนนดินแดงทิศมุ่งตะวันตกมีปริมาณการจราจรติดขัด เนื่องจากมีปริมาณการจราจรที่มาจากแยกพระราม 9 ไปทางอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิและถนนวิภาวดีรังสิตเพิ่มขึ้นในอนาคต อีกทั้งยังมีปริมาณจราจรที่มาจากแยกพระราม 9 ที่ต้องการเข้าโครงการต้องมากับรถที่ทางแยกได้ทางด่วนดินแดง เนื่องจากบริเวณแยกประชาสงเคราะห์ไม่อนุญาตให้มีการเลี้ยวขวา จึงทำให้มีปริมาณจราจรรวมมากขึ้น และระยะระหว่างจุดกลับรถและทางเข้าถนนมิตรไมตรี (Weaving distance) มีระยะไม่ห่างกันมาก ซึ่งอาจทำให้เกิดอันตราย ดังแสดงในรูปที่ 3.4-3



รูปที่ 3.4-3: ปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนดินแดง

- 3) บริเวณถนนประชาสงเคราะห์ที่คดง่อนแอ่ง ช่วงใกล้ทางแยกมิตรไมตรี/ประชาสงเคราะห์ มีปริมาณจราจรที่ต้องการเลี้ยวขวาไปทางถนนประชาสงเคราะห์ค่อนข้างมาก อีกทั้งมีปริมาณจราจรที่มาจากถนนมิตรไมตรีที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าถนนประชาสงเคราะห์ไปทางแยกประชาสงเคราะห์ด้วย และทางแยกนี้เป็นทางแยกแบบไม่มีสัญญาณไฟจราจรควบคุม ทำให้เกิดการสะสมรถติดสะสมเรื่อย ๆ รวมไปถึงบนถนนประชาสงเคราะห์มีทางข้ามและป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางค่อนข้างมาก ซึ่งจะมีผลกระทบต่อสภาพการจราจรด้วยเช่นกัน ดังแสดงในรูปที่ 3.4-4



รูปที่ 3.4-4: ปัญหาจราจรติดขัดบริเวณทางแยกมิตรไมตรี/ประชาสงเคราะห์

- 4) บริเวณถนนมิตรไมตรีทิศมุ่งใต้ บริเวณใกล้ทางแยกกับถนนดินแดง จะมีการจราจรติดขัด เนื่องจากจะมีปริมาณจราจรที่ออกจากโครงการเลี้ยวซ้ายเข้าถนนดินแดง แต่ไม่สามารถเข้าได้ เนื่องจากถนนดินแดงมีปริมาณจราจรสูงอยู่แล้วแสดงดังรูปที่ 3.4-5



รูปที่ 3.4-5: ปัญหาจราจรติดขัดบนถนนมิตรไมตรี

3.4.4 แนวทางการปรับปรุงแก้ไขปัญหในสภาพปัจจุบัน

โดยแนวทางการแก้ไขปัญหสามารถแบ่งตามประเภทของปัญหาได้ดังนี้

- 1) แนวทางในการแก้ไขปัญหความรวดเร็วในการเดินทาง
 - (1) ขยายช่องจราจรให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร เช่น ถนนมิตรไมตรีควรขยายจาก 4 ช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร
 - (2) ปรับปรุงเรื่องการจัดระเบียบถนนบริเวณถนนประชาสงเคราะห์
- 2) แนวทางในการแก้ไขปัญหทางด้านกายภาพและเครื่องหมายจราจรไม่เหมาะสม
 - (1) ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพบนถนนวิภาวดีรังสิตบริเวณทางแยกเข้าถนนมิตรไมตรี
 - (2) เพิ่มป้ายแนะนำเส้นทางเข้ามายังพื้นที่ศึกษาบนถนนมิตรไมตรี ถนนดินแดง ถนนประชาสงเคราะห์ และถนนมักกะสัน
 - (3) ปรับปรุงเส้นสกัด (Rumble strips) ภายในอุโมงค์ลอดทางแยกใต้ทางด่วนดินแดง
 - (4) เอาที่กั้น (Barrier) บริเวณป้ายรถโดยสารประจำทางบนถนนวิภาวดีรังสิตออก เพื่อจะไม่กีดขวางผู้โดยสารที่รอตโดยสารประจำทาง

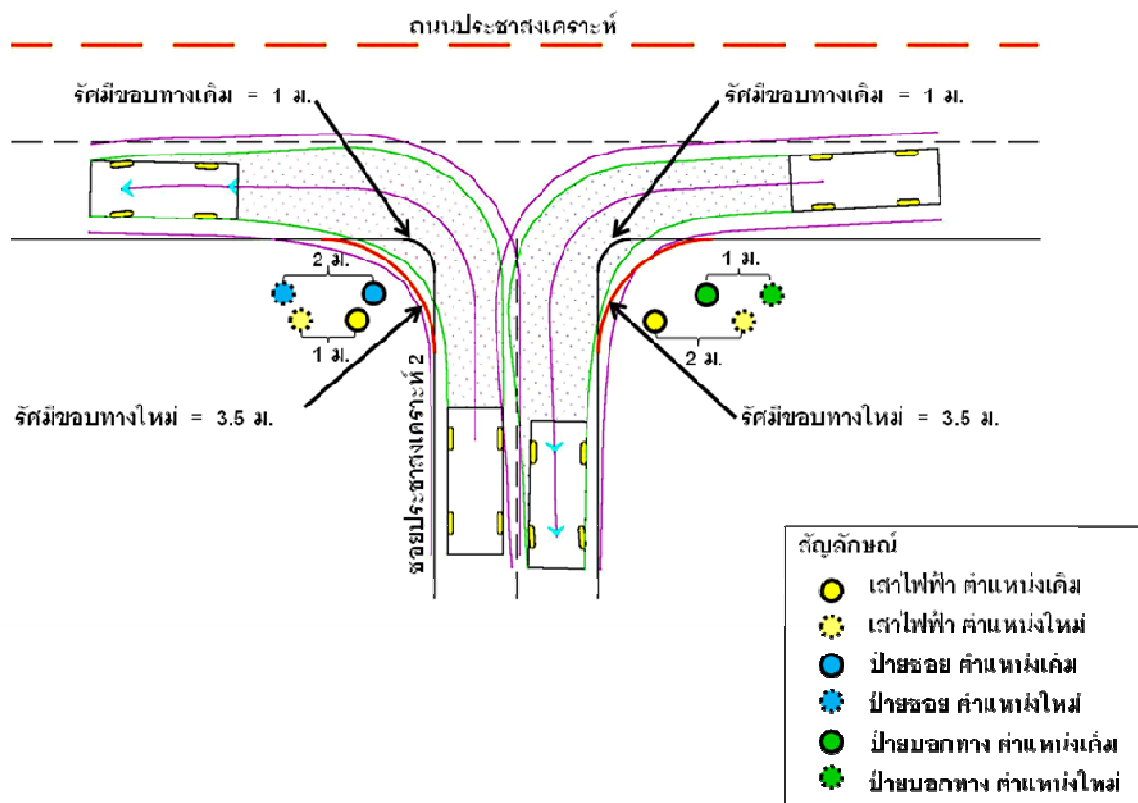
3) แนวทางในการแก้ไขปัญหาทางด้านการจัดการ

- (1) ปรับปรุงเรื่องการจอดรถริมถนนบริเวณถนนประชาสงเคราะห์ และถนนมิตรไมตรี เพื่อไม่ให้มีรถจอดขวางป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง โดยทำการห้ามจอดบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง
- (2) จัดระเบียบการขายของของร้านค้าแผงลอยบนทางเดินเท้า บนถนนประชาสงเคราะห์ บริเวณใกล้แฟลตดินแดง โดยตีเส้นแบ่งช่องการขายให้เป็นระเบียบ เพื่อความสะดวกของคนเดินเท้าและความเป็นระเบียบเรียบร้อยสวยงาม
- (3) ควรจัดที่จอดรถจักรยานยนต์ให้เป็นระเบียบ เนื่องจากมีรถจักรยานยนต์จอดกีดขวางทางเดินเท้าบริเวณหน้าตลาดประชาสงเคราะห์เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงเช้า
- (4) ควรจัดการการจอดรถริมทางเท้าบริเวณหน้าตลาดประชาสงเคราะห์ให้เป็นระเบียบ โดยไม่ควรอนุญาตให้รถสามล้อเครื่องจอดเป็นเวลานาน ควรอนุญาตให้จอดเฉพาะการรับ – ส่งของ เป็นเวลาชั่วคราวเท่านั้น โดยอาจจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยควบคุม
- (5) ปรับตำแหน่งของหลังคาบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทางฝั่งซอยเลขที่ ๕ โดยให้มีพื้นที่ทางเดินเท้าด้านหลังป้ายรถโดยสารประจำทางประมาณ 2 เมตร รวมถึงติดตั้งรั้วบริเวณใกล้ตลาดประชาสงเคราะห์และเขตที่มีคนเดินเท้าหนาแน่น เพื่อป้องกันการข้ามถนนในบริเวณที่ไม่ใช่ทางข้าม



รูปที่ 3.4-6: แสดงการปรับปรุงบริเวณถนนประชาสงเคราะห์

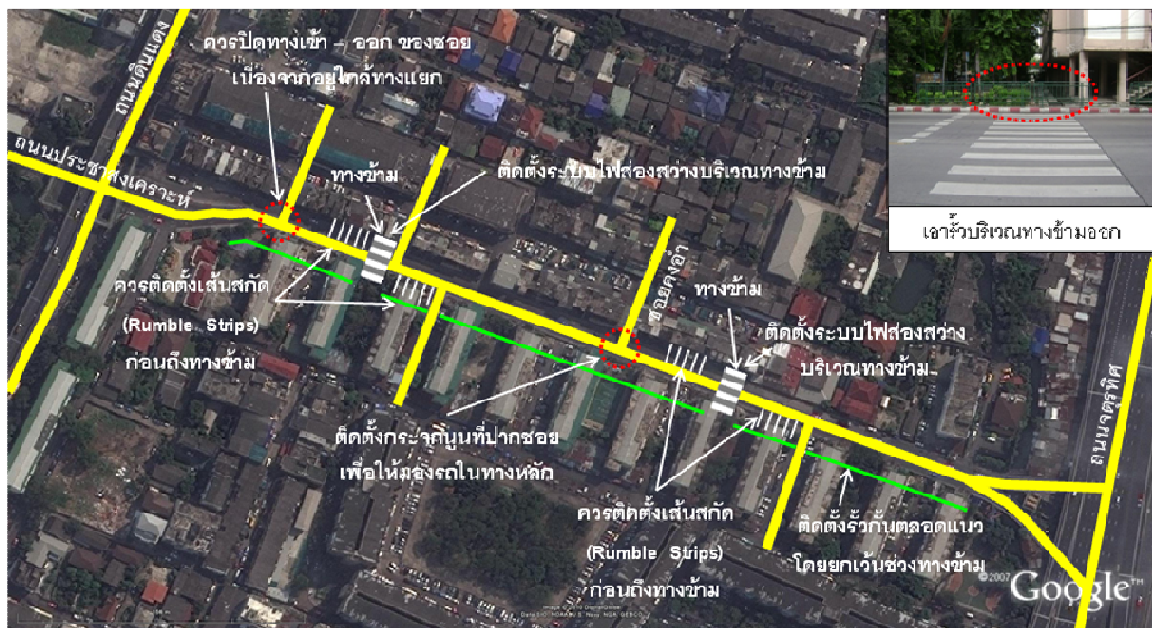
- (6) ปรับปรุงโดยการตัดคันหินทางเท้าบริเวณปากซอยประชาสงเคราะห์ ใกล้ตลาดประชาสงเคราะห์ และย้ายตำแหน่งเสาไฟฟ้า/ป้าย ให้พื้นที่มีการตัดคันหินทางเท้าได้แก่ บริเวณซอยประชาสงเคราะห์ 1- 7 เป็นต้น เพื่อให้รถที่เลี้ยวเข้า – ออกเป็นไปได้ง่ายขึ้น และไม่เกิดอันตรายต่อรถที่วิ่งสวนมาทางตรงกันข้าม โดยรายละเอียดของการปรับปรุงแสดงดังรูปที่ 3.4-7
- (7) ติดตั้งป้ายเตือนบริเวณทางเลี้ยวจากถนนจตุรทิศเลี้ยวซ้ายเข้าทางแยกประชาสงเคราะห์ เนื่องจากรถวิ่งมาด้วยความเร็วสูงและอาจมองไม่เห็นคนข้ามถนน
- (8) ติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทางบนถนนวิภาวดีรังสิต ทิศมุ่งใต้บริเวณใกล้ทางแยกใต้ทางด่วนดินแดง เนื่องจากป้ายในปัจจุบันยังไม่เหมาะสม อาจทำให้เกิดความสับสนได้



รูปที่ 3.4-7: ตัวอย่างการปรับปรุงบริเวณปากซอยประชาสงเคราะห์

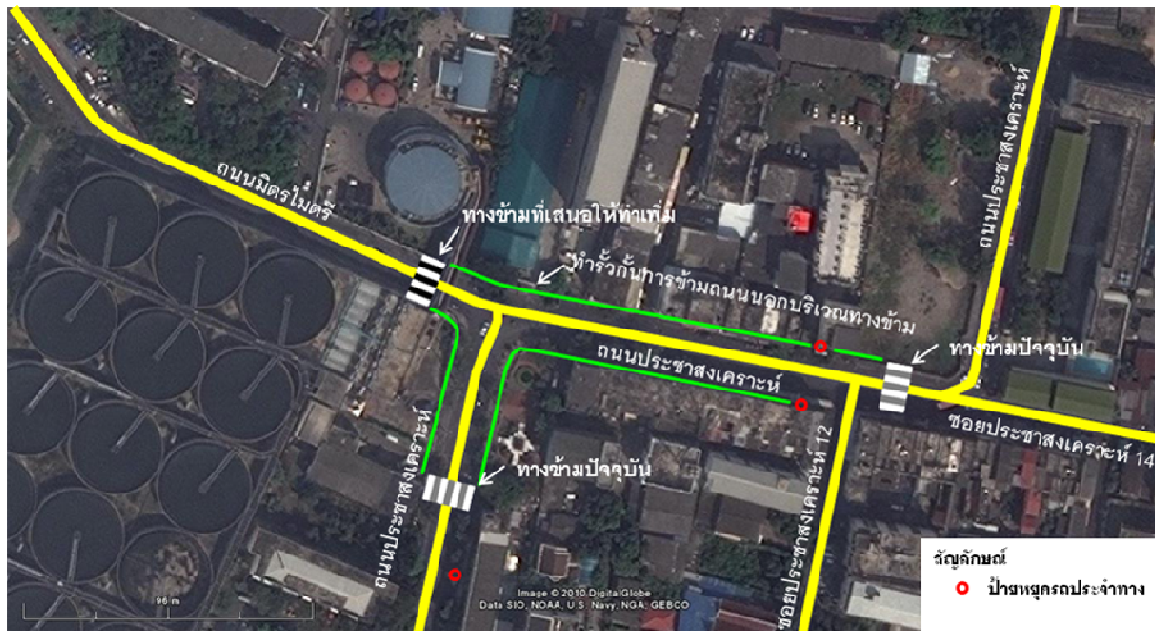
4) แนวทางในการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัย

- (1) ปรับปรุงทางข้ามให้ชัดเจนบริเวณทางแยกได้ทางด่วนดินแดง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับคนเดินเท้า และปรับปรุงพื้นผิวถนน เนื่องจากบริเวณทางแยกได้ทางด่วนดินแดง บนถนนวิภาวดีขาเข้าทางแยก (มุ่งเหนือ) ผิวถนนมีระดับไม่เท่ากัน ควรทำการปรับปรุงเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน
- (2) ทำทางข้ามเพิ่มบริเวณทางแยกมิตรไมตรี บริเวณฝั่งตะวันตกของทางแยก เนื่องจากฝั่งนั้นยังไม่มีทางข้ามจัดไว้
- (3) จัดทำทางข้ามบริเวณสามแยกหน้าพื้นที่ศึกษา เพื่อให้เด็กนักเรียนสามารถข้ามถนนมาใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างได้อย่างปลอดภัย
- (4) ติดตั้งระบบไฟส่องสว่างบริเวณจุดกลับรถบนถนนจตุรทิศ
- (5) บริเวณทางเชื่อมทางแยกประชาสงเคราะห์กับถนนจตุรทิศที่มีทางเชื่อมกับซอยแม่พระฟาติมา ควรปิดทางเชื่อม เนื่องจากอยู่ใกล้ทางแยกมากเกินไป
- (6) ติดตั้งสัญญาณกะพริบเตือน และระบบไฟส่องสว่างที่ทางข้ามบริเวณทางเชื่อมทางแยกประชาสงเคราะห์กับถนนจตุรทิศ ทาสีกำหนดขอบเขตพื้นที่ทางข้ามอย่างชัดเจน ติดตั้งเส้นสกัด (Rumble strips) และปิดทางเข้า – ออกซอยที่ติดกับทางแยกประชาสงเคราะห์ เนื่องจากปากซอยอยู่ใกล้ทางแยกมากเกินไป อาจจะทำให้เกิดอันตรายได้ ติดตั้งกระจกนูน (Convex mirror) บริเวณปากซอยอื่นๆ และติดตั้งรั้วกันคนข้ามถนนนอกบริเวณทางข้าม รวมถึงนำรั้วที่กีดขวางทางข้ามออกด้วย โดยภาพการปรับปรุง แสดงดังรูปที่ 3.4-8

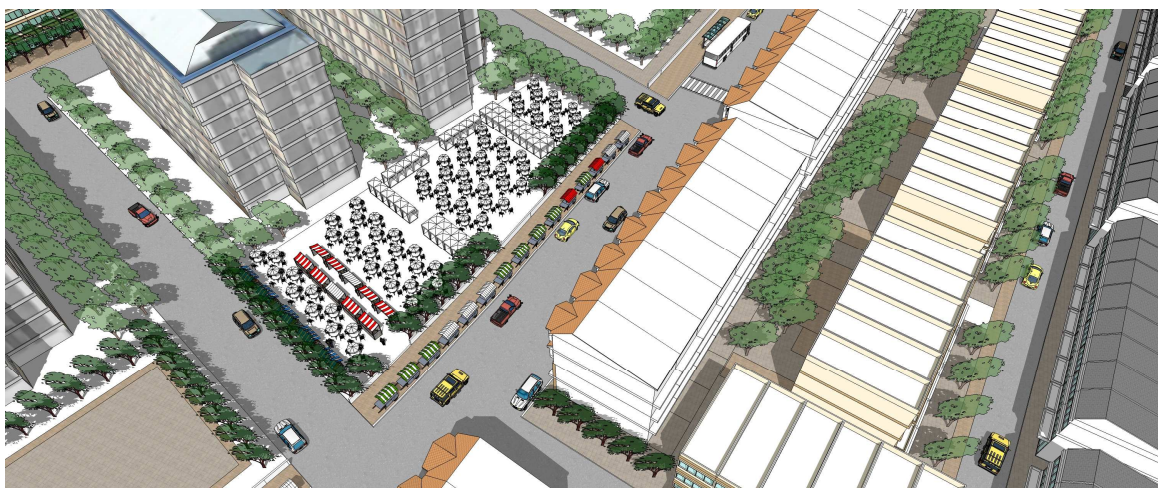


รูปที่ 3.4-8: แสดงการปรับปรุงบริเวณทางเชื่อมทางแยกประชาสงเคราะห์กับถนนจตุรทิศ

- (7) ทำทางข้ามเพิ่มบริเวณทางแยกมิตรไมตรี/ประชาสงเคราะห์ รวมถึงติดตั้งรั้วเพื่อป้องกันการข้ามถนนบริเวณที่ไม่ใช่ทางข้าม เพื่อให้การข้ามถนนเป็นระเบียบและมีความปลอดภัย โดยเปิดรั้วบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางและทางข้าม ดังแสดงในรูปที่ 3.4-9



รูปที่ 3.4-9: แสดงการปรับปรุงบริเวณแยกประชาสงเคราะห์/มิตรไมตรี



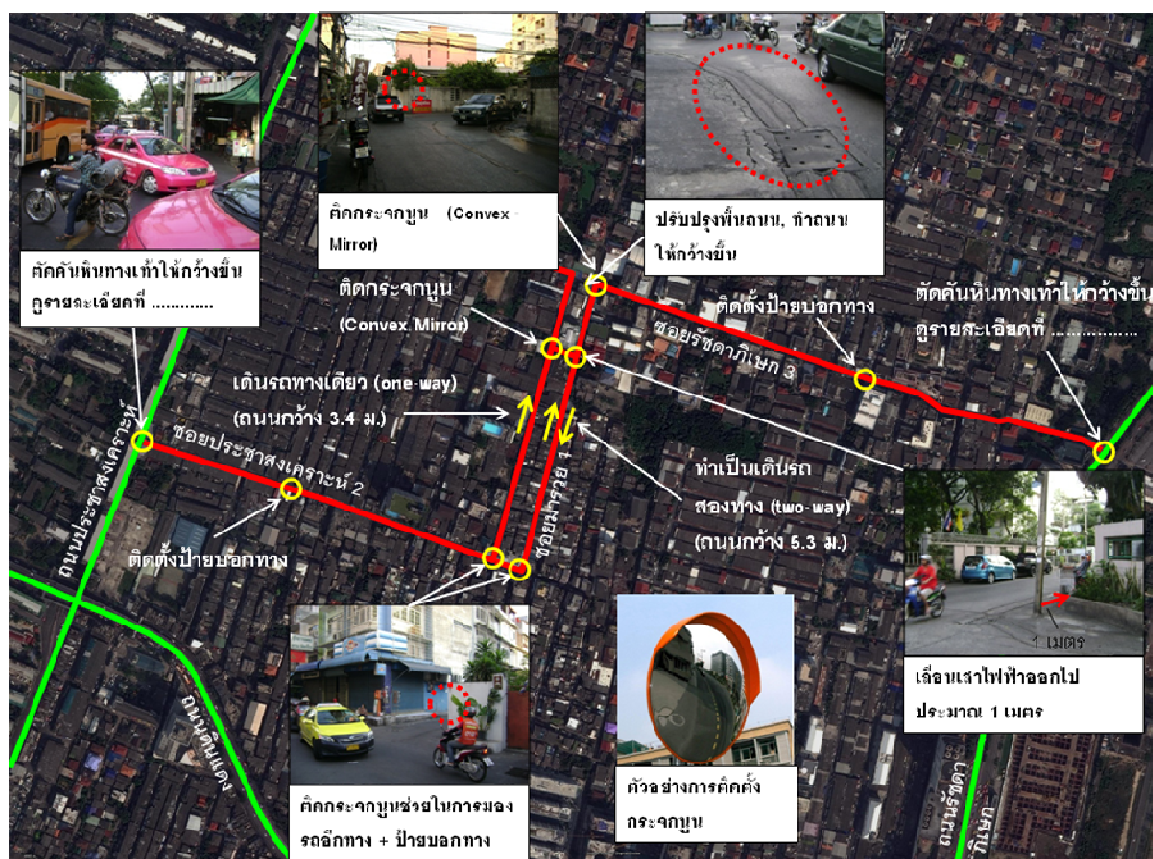
รูปที่ 3.4-10: ทศนียภาพภายหลังการปรับปรุงบริเวณหน้าตลาดประชาสงเคราะห์

3.4.5 การปรับปรุงแก้ไขปัญหาราจรายหลังการพัฒนาโครงการ

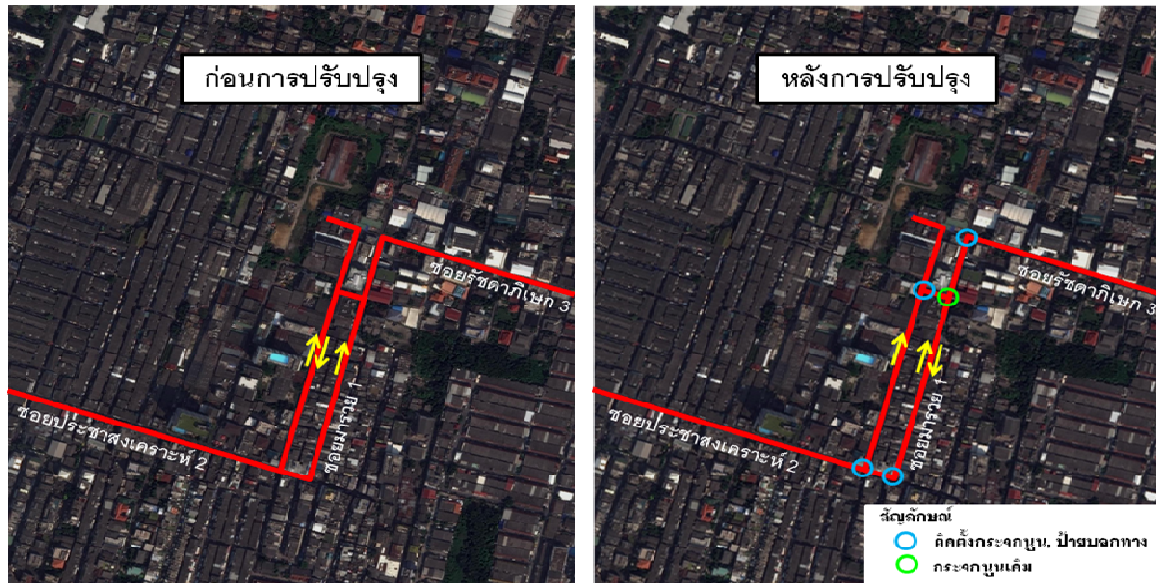
แนวทางการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ศึกษาภายหลังการพัฒนาโครงการ สรุปได้ดังนี้

- 1) ปรับปรุงถนนมิตรไมตรีจาก 4 ช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจรเพื่อให้รถที่จะเข้า – ออกโครงการเดินทางได้สะดวกขึ้น
- 2) ปรับปรุงทางเชื่อมระหว่างถนนประชาสงเคราะห์และถนนรัชดาภิเษก ได้แก่ ซอยประชาสงเคราะห์ 2 (ซอยรัชดาภิเษก 3) โดยทำการปรับปรุงพื้นผิวจราจร ติดตั้งป้ายบอกทาง ติดตั้งกระจกนูน (Convex mirror) เป็นต้น เพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ขับรถ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงทิศทางการวิ่งของรถในซอยบางช่วง โดยปรับให้ภายในซอยมารวย 1 เป็นการเดินรถ 2 ทาง (Two-way) แทนการเดินรถทางเดียว (One-way) เนื่องจากมีขนาดของถนนกว้างกว่า อีกทั้งปรับขอบทางเท้า เพื่อให้การเลี้ยวรถเข้า-ออกซอยเป็นไปได้อย่างขึ้น โดยรายละเอียดของการปรับปรุงแสดงดังรูปที่

3.4-11 และ 3.4-12



รูปที่ 3.4-11: แสดงการปรับปรุงบริเวณทางเชื่อมถนนประชาสงเคราะห์และถนนรัชดาภิเษก



รูปที่ 3.4-12: แสดงการเปลี่ยนทิศทางการจราจรในซอยประชาสงเคราะห์ 2

3.4.6 แผนการพัฒนาและบริหารจัดการจราจร

อาคารกรุงเทพมหานคร ดินแดง มีแผนจะเปิดใช้งานในปลายปี พ.ศ. 2554 ซึ่งแผนการพัฒนาที่เสนอส่วนใหญ่จะเป็นแผนการพัฒนาระยะเร่งด่วน โดยจะใช้เวลาประมาณ 2 -3 ปี ซึ่งแผนการพัฒนาระยะเร่งด่วน และหน่วยงานที่รับผิดชอบแสดงดังตารางที่ 3.4-1

จากแผนการพัฒนาพื้นที่โครงการกรุงเทพมหานคร ดินแดง และพื้นที่โดยรอบจะต้องใช้งบประมาณเบื้องต้นประมาณ 20,695,000 บาท

ตารางที่ 3.4-1: แผนการพัฒนาและงบประมาณในการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ศึกษาระยะเร่งด่วน

ลำดับ	รายละเอียด	งบประมาณ (บาท)	หน่วยงาน
1	ปัญหาทางกายภาพ		
1.1	เพิ่มป้ายแนะนำเส้นทางไปยังพื้นที่สำคัญภายในพื้นที่ศึกษา	1,100,000	กรุงเทพมหานคร, กรมทางหลวง
1.2	ปรับปรุงเส้นสักด (Rumble strips) ในอุโมงค์ดินแดง	39,000	กรุงเทพมหานคร
1.3	ขยายช่องจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนพิบูลประชาสรรค์	80,000	กรุงเทพมหานคร
1.4	ขยายถนนมิตรไมตรีจาก 4 เป็น 6 ช่องจราจร	* ดูหมายเหตุ	กรุงเทพมหานคร
2	ปัญหาการจัดการ		
2.1	ตีเส้นแบ่งช่องการขายของบนทางเดินเท้าบนถนน ประชาสงเคราะห์	63,000	กรุงเทพมหานคร
2.2	ทำป้ายหยุดรถโดยสารแบบถาวรบนถนนดินแดง	40,000	กรุงเทพมหานคร
2.3	ตีเส้นห้ามจอดรถบนถนนประชาสงเคราะห์	376,000	กรุงเทพมหานคร
2.4	ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกมิตรไมตรี / ประชาสงเคราะห์	950,000	กรุงเทพมหานคร
2.5	ทำผิวจราจรบริเวณทางเชื่อมถนนประชาสงเคราะห์ - รัชดาภิเษก	17,100,000	กรุงเทพมหานคร
2.6	แผงเหล็กกันจราจร ขนาด 2 เมตร มีล้อ	5,000	กรุงเทพมหานคร
2.7	ทาสีขาว - แดงบริเวณขอบทางเดินเท้าบนถนนประชาสงเคราะห์	151,000	กรุงเทพมหานคร
2.8	ติดตั้งป้ายบอกทางบริเวณทางเชื่อมถนนประชาสงเคราะห์ - รัชดาภิเษก	19,000	กรุงเทพมหานคร
2.9	เปลี่ยนตำแหน่งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง บนถนนประชาสงเคราะห์	85,000	กรุงเทพมหานคร
2.10	ทำหลังคาป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางบนถนนวิภาวดีรังสิต	22,000	กรุงเทพมหานคร
2.11	งานย้ายเสาไฟฟ้าบริเวณโรงเรียนพร้อมพรรณวิทยา	100,000	กรุงเทพมหานคร
3	ปัญหาความปลอดภัย		
3.1	ปรับปรุงทางข้ามบริเวณใต้ทางด่วนดินแดง	8,000	กรุงเทพมหานคร
3.2	ทำทางข้ามเพิ่มบริเวณแยกมิตรไมตรี / ประชาสงเคราะห์	8,000	กรุงเทพมหานคร
3.3	ทำทางข้ามเพิ่มบริเวณแยกมิตรไมตรี	8,000	กรุงเทพมหานคร
3.4	ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณจุดกลับรถบนถนนจตุรทิศ	160,000	กรุงเทพมหานคร
3.5	ติดตั้งไฟส่องสว่างจุดกลับรถบนทางข้าม บริเวณทางเชื่อมแยกประชาสงเคราะห์และถนนจตุรทิศ	128,000	กรุงเทพมหานคร
3.6	ติดตั้งรั้วกันบริเวณแนวทางเดินเท้า	65,000	กรุงเทพมหานคร
3.7	ติดตั้งสัญญาณไฟเตือนบริเวณทางข้ามบนถนน ทางเชื่อมถนนจตุรทิศ	24,000	กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 3.4-1: แผนการพัฒนาและงบประมาณในการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ศึกษาในระยะเร่งด่วน (ต่อ)

ลำดับ	รายละเอียด	งบประมาณ (บาท)	หน่วยงาน
3.8	ติดกระจกนูน (Convex mirror) บริเวณปากซอยย่อย	9,000	กรุงเทพมหานคร
3.9	ติดกระจกนูน (Convex mirror) บริเวณทางเชื่อมถนน ประชาสงเคราะห์ - รัชดาภิเษก	18,000	กรุงเทพมหานคร
3.10	ทำเส้นสกัด (Rumble strips) บริเวณก่อนถึงทางข้าม บริเวณทางข้ามบนถนนทางเชื่อมถนนจตุรทิศ	52,000	กรุงเทพมหานคร
รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมด		20,695,000	

* หมายเหตุ โครงการขยายถนนมิตรไมตรีเป็นโครงการที่ทางกรุงเทพมหานครมีแผนที่จะปรับปรุงอยู่แล้ว จึงไม่นำมาคิดค่าใช้จ่าย

บทที่ 4

การศึกษาแนวทางการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ

บทที่ 4 การศึกษาแนวทางการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ

4.1 บทนำ

จากแนวทางการส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของภาครัฐ ซึ่งเป็นแนวทางในการสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทนการใช้นานพาหนะส่วนบุคคล เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดและช่วยให้การเดินทางของประชาชนสะดวกรวดเร็วจากแผนและแนวทางดังกล่าว ทำให้มีการศึกษาแนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ การพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ศึกษาที่มีศักยภาพในการรองรับการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะทั้งทางถนน ทางน้ำ และระบบราง ได้อาศัยหลักการและทฤษฎีของการพัฒนาจุดเชื่อมต่อ ร่วมกับโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รวมทั้งนโยบายการพัฒนาในเขตกรุงเทพมหานคร และสามารถสรุปพื้นที่ศึกษาได้ดังนี้

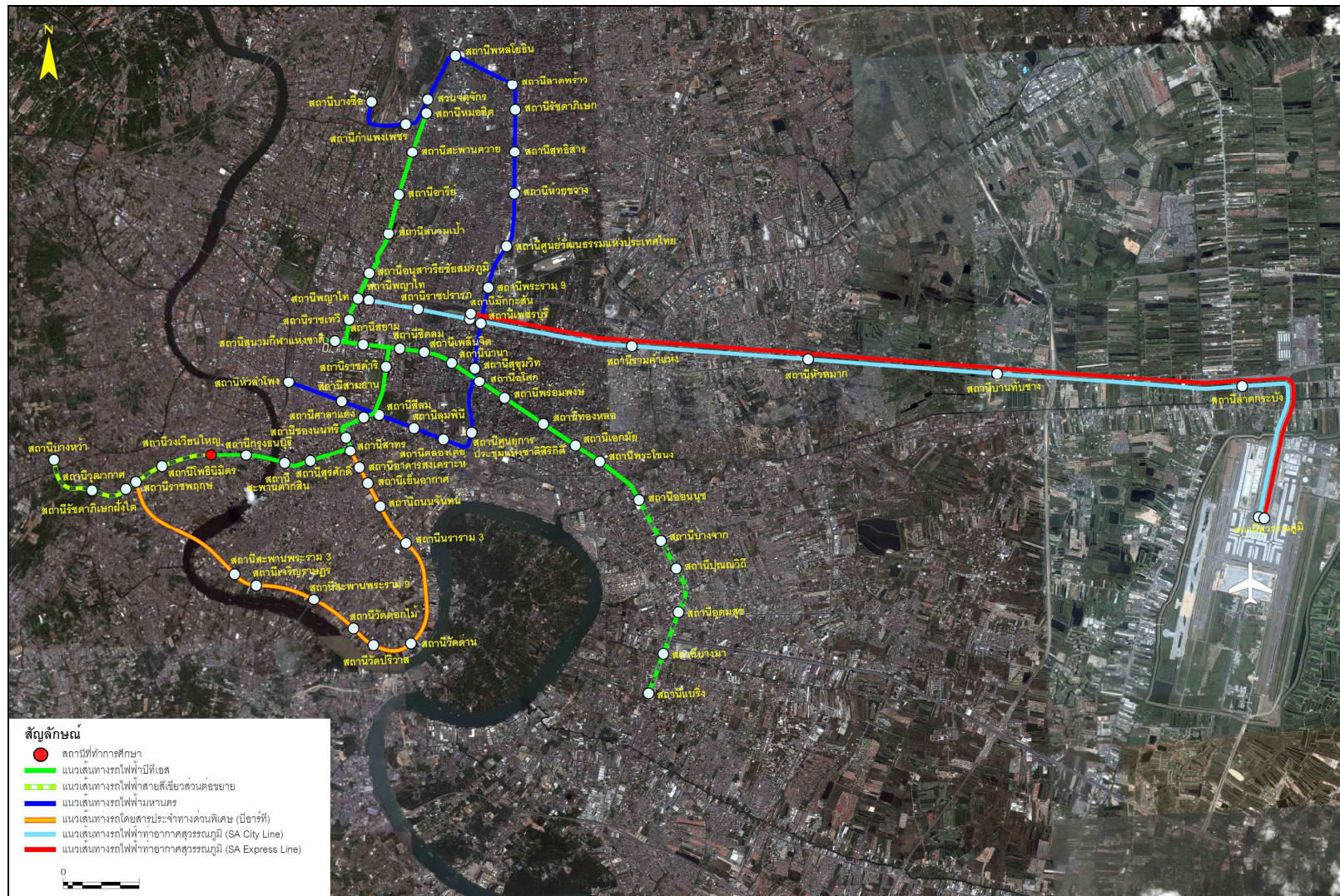
สถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียว

- 1) สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่

สถานีรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- 2) รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก
- 3) รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง

ตำแหน่งโครงการพัฒนาจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ แสดงดังรูปที่ 4.1-1



รูปที่ 4.1-1: แสดงตำแหน่งพื้นที่ศึกษาแนวทางการพัฒนาจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ

4.2 สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่

สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่ ตั้งอยู่ถนนกรุงธนบุรี บริเวณโดยรอบสถานีเป็นชุมชนที่พักอาศัยหนาแน่น จากสถานีสามารถเดินทางไปยังชุมชนและย่านการค้าบริเวณถนนเจริญรัถ เช่น ตลาดวงเวียนใหญ่ ตลาดเจริญรัถ โดยใช้เส้นทางซอยกรุงธนบุรี 1 มีระยะทางประมาณ 500 เมตร

การเดินทางเชื่อมต่อสถานีและบริเวณโดยรอบจะใช้รถโดยสารประจำทาง รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถแท็กซี่ และรถยนต์ส่วนบุคคล จากการสำรวจพื้นที่โดยรอบบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส วงเวียนใหญ่พบว่าพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่มิมีปัญหาในการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างพื้นที่โดยรอบและสถานี

4.2.1 สรุปประเด็นปัญหาการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่

สภาพปัญหาในการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มหลัก คือ ปัญหาด้านกายภาพ สิ่งอำนวยความสะดวกภายใน/ภายนอกสถานี และการขาดระเบียบวินัยจราจร

นอกจากนี้ ยังได้นำเสนอเสนอแนวทางการพัฒนา “โครงการจุดจอดและจร (Park & Ride) พร้อมทางเดินยกระดับ (Sky Walk)” ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (สจส.) มาพิจารณา ร่วมกัน เพื่อเป็นการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่ให้เป็นจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ โดยปัญหาการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.2-1

ตารางที่ 4.2-1: ตารางสรุปประเด็นปัญหาบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่

ประเด็นที่ทำการพิจารณา	ประเด็นปัญหา
ด้านกายภาพ	ทางคู่ขนานถนนกรุงธนบุรี ทิศมุ่งวงเวียนใหญ่วิ่งได้หนึ่งช่องจราจร จึงทำให้การจราจรบริเวณซอยกรุงธนบุรี 4 ติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน
สิ่งอำนวยความสะดวก	<u>ภายในสถานี</u> - ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารในการพักคอยเพื่อเชื่อมต่อการเดินทาง - ขาดการให้ข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทาง <u>ภายนอกสถานี</u> - ไม่มีการจัดจุดจอดรถ – ส่งสำหรับรถสาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคล - ไม่มีการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกบนทางเท้า - ขาดการให้ข้อมูลแก่ผู้โดยสารและบุคคลทั่วไป
การขาดระเบียบวินัยจราจร	- มีการจอดคอยรับผู้โดยสารของรถแท็กซี่ในพื้นที่ห้ามจอด - มีการจอดคอยรับผู้โดยสารของรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณทางเท้า - มีการขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางเท้าในทิศสวนทาง
โครงการจุดจอดและจร (Park & Ride) พร้อมทางเดินยกระดับ(Sky Walk) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (สจส.)	- ทางขึ้น – ลง ทางเดินยกระดับ(Sky Walk) มีความลาดชันไม่สะดวกแก่ผู้ให้บริการ - ขาดการจัดเตรียมจุดจอดรถ – ส่งสำหรับรถขึ้นผู้พิการ และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารในการพักคอยเพื่อปรับเปลี่ยนระบบบริเวณที่จอดและจร (Park & Ride) สถานีจตุรทิศเทิลบัส (Shuttle Bus) และพื้นที่สวน - ขาดการจัดเตรียมป้ายข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทาง ป้ายสถานที่สำคัญ และป้ายข้อมูลเส้นทางเดินรถพร้อมจุดจอดให้บริการรถเทิลบัส

4.2.2 แนวทางการแก้ปัญหาและปรับปรุงการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่

แนวทางในการพัฒนาสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่ สรุปได้เป็น 3 แนวทางหลัก คือ การพัฒนาพื้นที่ภายในสถานี การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี และการพัฒนาจุดจอดและจร (Park & Ride) พร้อมทางเดินยกระดับ (Sky Walk) สรุปได้ดังตารางที่ 4.2-2 โดยใช้หลักการพัฒนาสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่ให้เป็นจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะดังแสดงรูปที่ 4.2-1 ซึ่งจะเน้นการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบสาธารณะ และการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณพื้นที่สาธารณะสำหรับผู้โดยสารและบุคคลทั่วไป ในส่วนของ การออกแบบและการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวก จะเป็นการออกแบบโดยการอาศัยมาตรฐาน ในการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้า โดยอ้างอิงจำนวนผู้ใช้บริการของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส วงเวียนใหญ่ และความเหมาะสมของลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ในการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นหลัก

รูปที่ 4.2-2 แสดงทัศนียภาพภายหลังการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่เป็นจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ

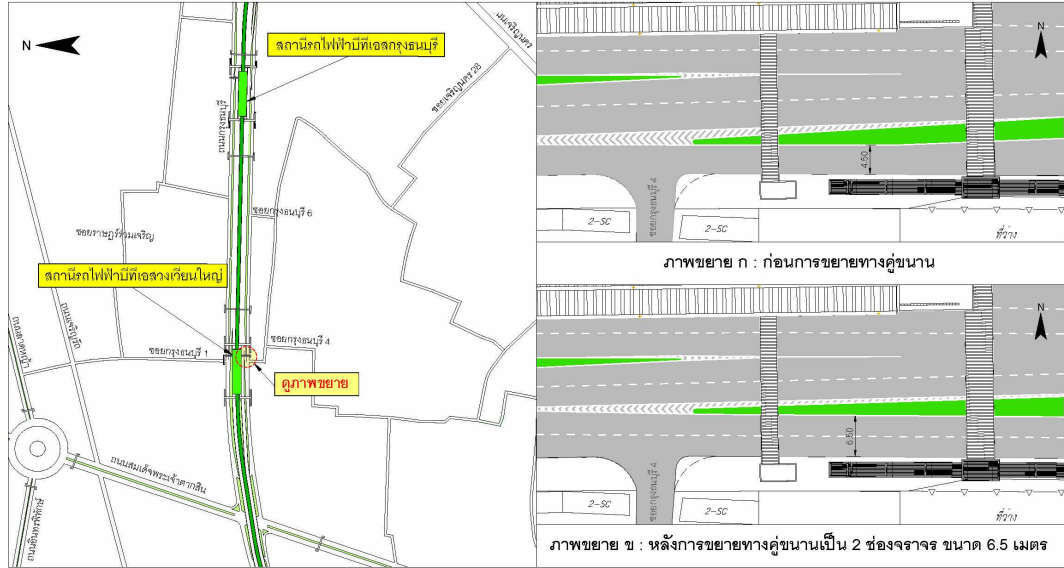
ตารางที่ 2.2-2: แนวทางการพัฒนาศถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่เป็นจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ

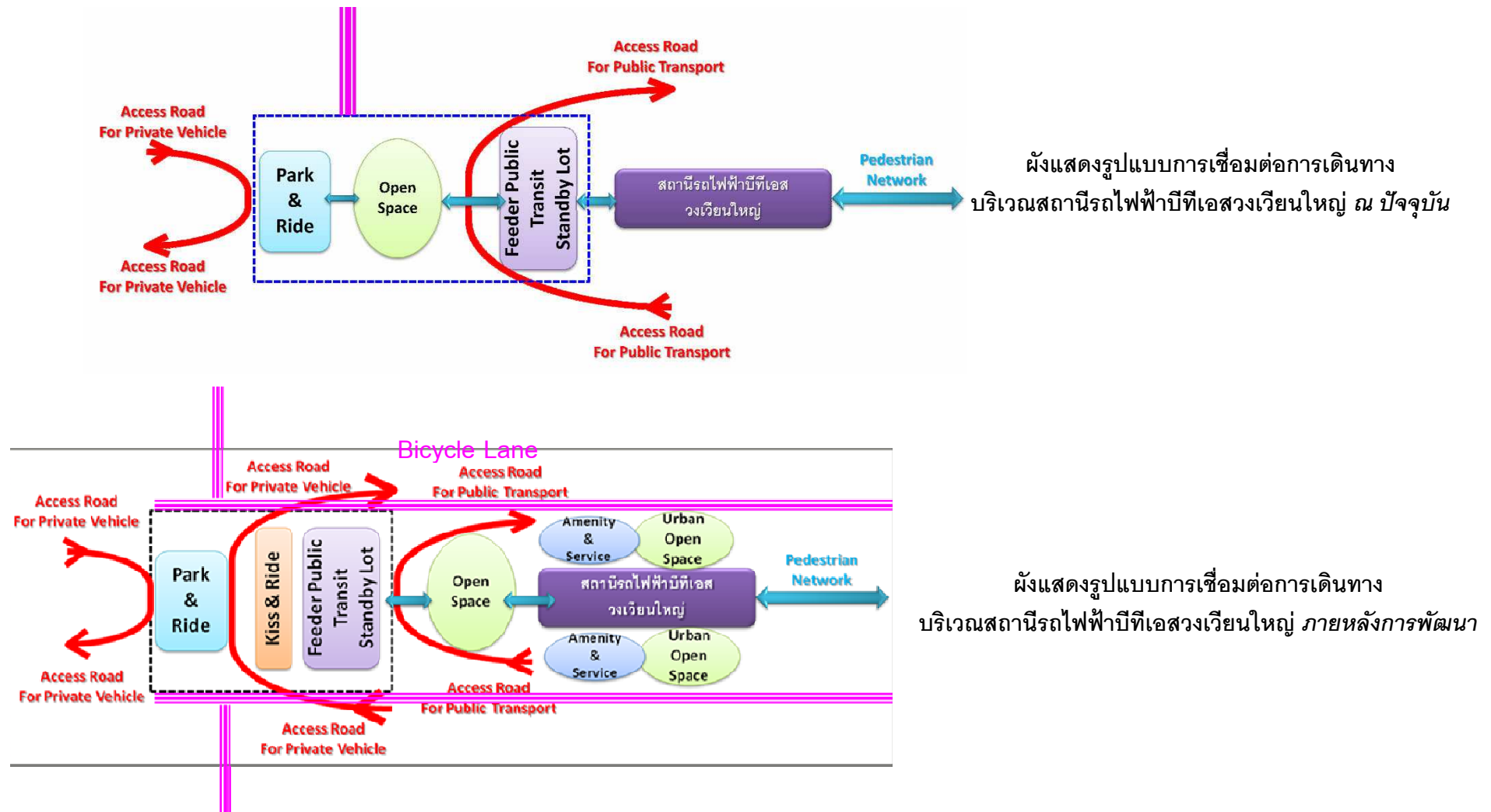
การพัฒนาศถานี รถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่	แนวทางการพัฒนาศถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่
ภายในสถานี	• จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารเพื่อปรับเปลี่ยนระบบ • จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการให้ข้อมูลในการเชื่อมต่อการเดินทาง ภาพแสดงตัวอย่างการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี

ตารางที่ 2.2-2: แนวทางการพัฒนาศถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่ เป็นจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ (ต่อ)

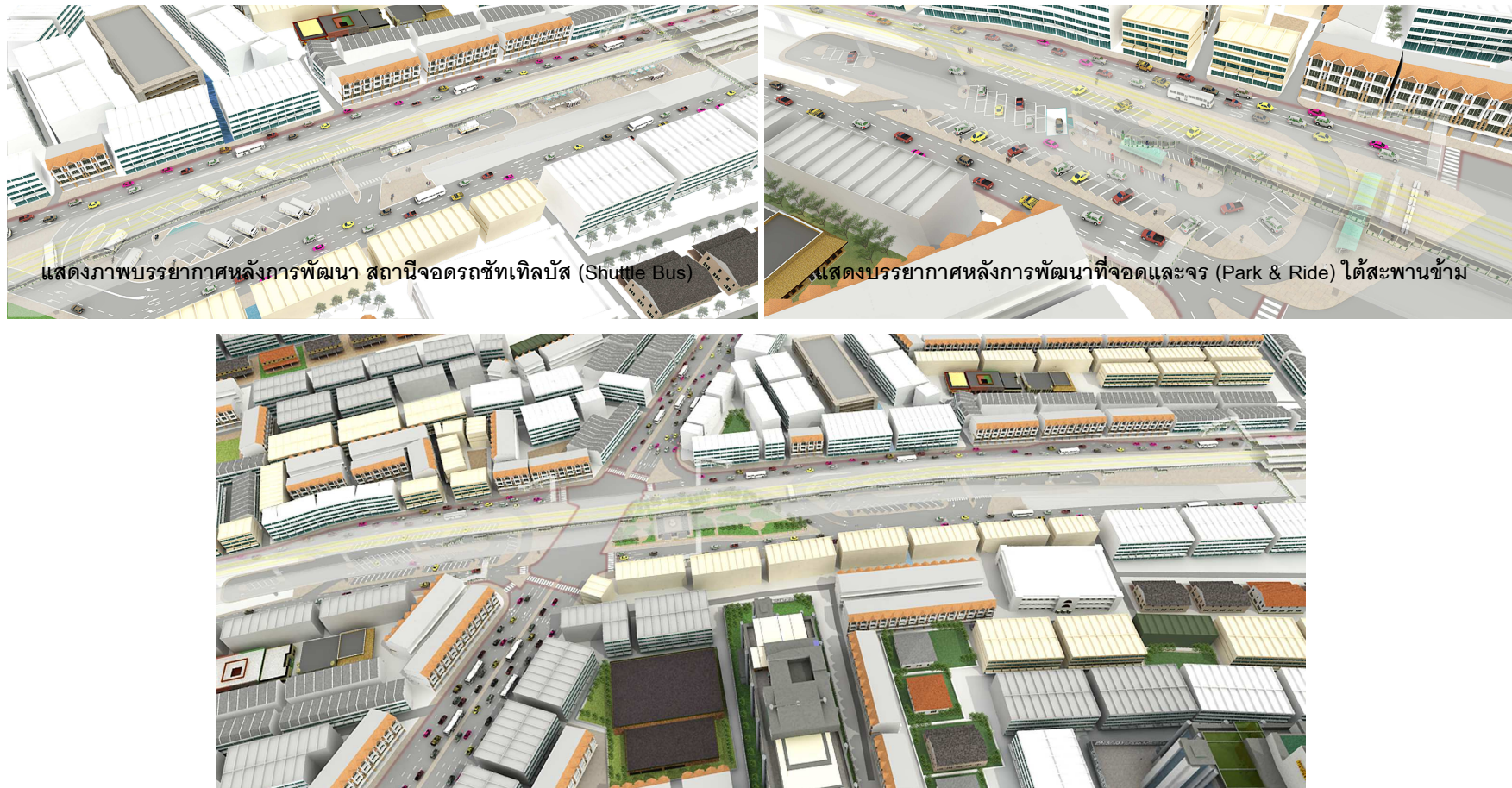
การพัฒนาศถานี รถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่	แนวทางการพัฒนาศถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่
บริเวณโดยรอบสถานี	• จัดเตรียมพื้นที่จอดรับ – ส่งชั่วคราว (Kiss & Ride) สำหรับรถขนส่งสาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคล พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบริเวณพื้นที่จอดรับ – ส่งชั่วคราว (Kiss & Ride) • ปรับกายภาพทางคูขนานถนนกรุงเทพมหานครวงเวียนใหญ่ให้วิ่งได้สองช่องจราจร • จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนเดินเท้า และจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการให้ข้อมูลในการเชื่อมต่อการเดินทาง ภาพแสดงตัวอย่างการจัดเตรียม สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี  ภาพแสดงตัวอย่างการขยายทาง คูขนานเป็น 2 ช่องจราจร

ตารางที่ 2.2-2: แนวทางการพัฒนาศถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่ เป็นจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ (ต่อ)

การพัฒนาสถานี รถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่	แนวทางการพัฒนาศถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่
บริเวณโดยรอบสถานี (ต่อ)	 ภาพขยาย ก : ก่อนการขยายทางคู่ขนาน ภาพขยาย ข : หลังการขยายทางคู่ขนานเป็น 2 ช่องจราจร ขนาด 6.5 เมตร
จุดจอดและจร (Park and Ride) พร้อมทางเดินยกระดับ (Sky Walk)	- ปรับปรุงบันไดทางขึ้น – ลง ทางเดินยกระดับให้เป็นแบบเลื่อนเพื่อความสะดวกในการใช้งานของผู้ใช้บริการ - จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเชื่อมต่อการเดินทางสำหรับผู้โดยสาร และจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ บริเวณพื้นที่จอดและจร (Park and Ride) - จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการให้ข้อมูลในการเชื่อมต่อการเดินทาง สำหรับผู้โดยสารและบุคคลทั่วไป



รูปที่ 4.2-1: ผังแสดงการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่ก่อนและภายหลังการพัฒนา



รูปที่ 4.2-2: ทัศนียภาพภายหลังการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่ เป็นจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ

4.2.3 แผนพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ

จากรูปแบบการพัฒนาบริเวณ สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่ จะต้องใช้งบประมาณเบื้องต้นในการพัฒนาทั้งสิ้น 68,600,000 บาท ตารางที่ 4.2-3 แสดงแผนการดำเนินการปรับปรุงสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่ รวมทั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบ

ตารางที่ 4.2-3: แผนการพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อการเดินทาง
บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสวงเวียนใหญ่ และหน่วยงานที่รับผิดชอบ

ลำดับ	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (บาท)	หน่วยงาน
1	การปรับปรุงทางเท้าและทางจักรยาน	17,300,000	กรุงเทพมหานคร
2	การปรับปรุงทางข้าม	1,700,000	กรุงเทพมหานคร
3	การปรับปรุงป้ายนำทาง	100,000	กรุงเทพมหานคร
4	การปรับปรุงป้ายข้อมูลการเชื่อมต่อการเดินทาง	100,000	กรุงเทพมหานคร
5	การปรับปรุงป้ายข้อมูลภายในสถานี	100,000	บีทีเอส
6	การปรับปรุงจุดจอดรับ – ส่งผู้โดยสาร	3,000,000	กรุงเทพมหานคร
7	การพัฒนาโครงการพื้นที่จอดและจร (Park & Ride) พร้อมทางเดินยกระดับ (Sky Walk)	46,300,000	กรุงเทพมหานคร

4.3 รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก

รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก เป็นสถานีรถไฟฟ้าในเส้นทางระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link - SARL) และในระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สาย City Line (Suvarnabhumi Airport Rail Link City Line) ที่แวะจอดสายทางจากสถานีพญาไทถึงสุวรรณภูมิ และตั้งขนานกับแนวเส้นทางรถไฟทางไกลสายตะวันออก ด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ (จุดบรรจบถนนศรีนครินทร์ ถนนพระราม 9 และทางหลวงพิเศษหมายเลข 7) ห่างจากสี่แยกพัฒนาการ (จุดบรรจบถนนศรีนครินทร์และถนนพัฒนาการ) มาทางทิศเหนือประมาณ 400 เมตร อยู่ในพื้นที่แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร โดยสถานีรถไฟฟ้าแห่งนี้จะอยู่ด้านทิศตะวันออกของถนนศรีนครินทร์ และครอบคลุมคลองหัวหมาก ขณะที่สถานีรถไฟทางไกลสายตะวันออกสถานีหัวหมากจะอยู่ฝั่งตะวันตกของถนนศรีนครินทร์ ลักษณะของพื้นที่บริเวณสถานีหัวหมากเป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง สถานที่สำคัญบริเวณ ได้แก่ โรงเรียนหัวหมาก มัสยิดดาริสลามพัฒนาการ โรงพยาบาลสมิติเวช ศรีนครินทร์ โรงพยาบาลวิภาวดี และห้าง Max Value พัฒนาการ ในอนาคตสถานีหัวหมากจะเป็นจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลือง เส้นทางลาดพร้าว - บางกะปิ - ลำโพง ตามแนวถนนศรีนครินทร์ รูปที่ 4.3-1 แสดงที่ตั้งของรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก



รูปที่ 4.3-1: ตำแหน่งที่ตั้งของรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก

4.3.1 ประเด็นปัญหาการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีหัวหมาก

สภาพปัญหาบริเวณรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก สามารถแยกทำการพิจารณาออกเป็น 3 กลุ่ม คือ ปัญหาด้านกายภาพบริเวณภายในและภายนอกพื้นที่ศึกษา ปัญหา ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในและภายนอกพื้นที่ศึกษา ปัญหาการขาดระเบียบวินัยจราจร ประเด็นปัญหาการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีหัวหมากสรุปได้ดังตารางที่ 4.3-1

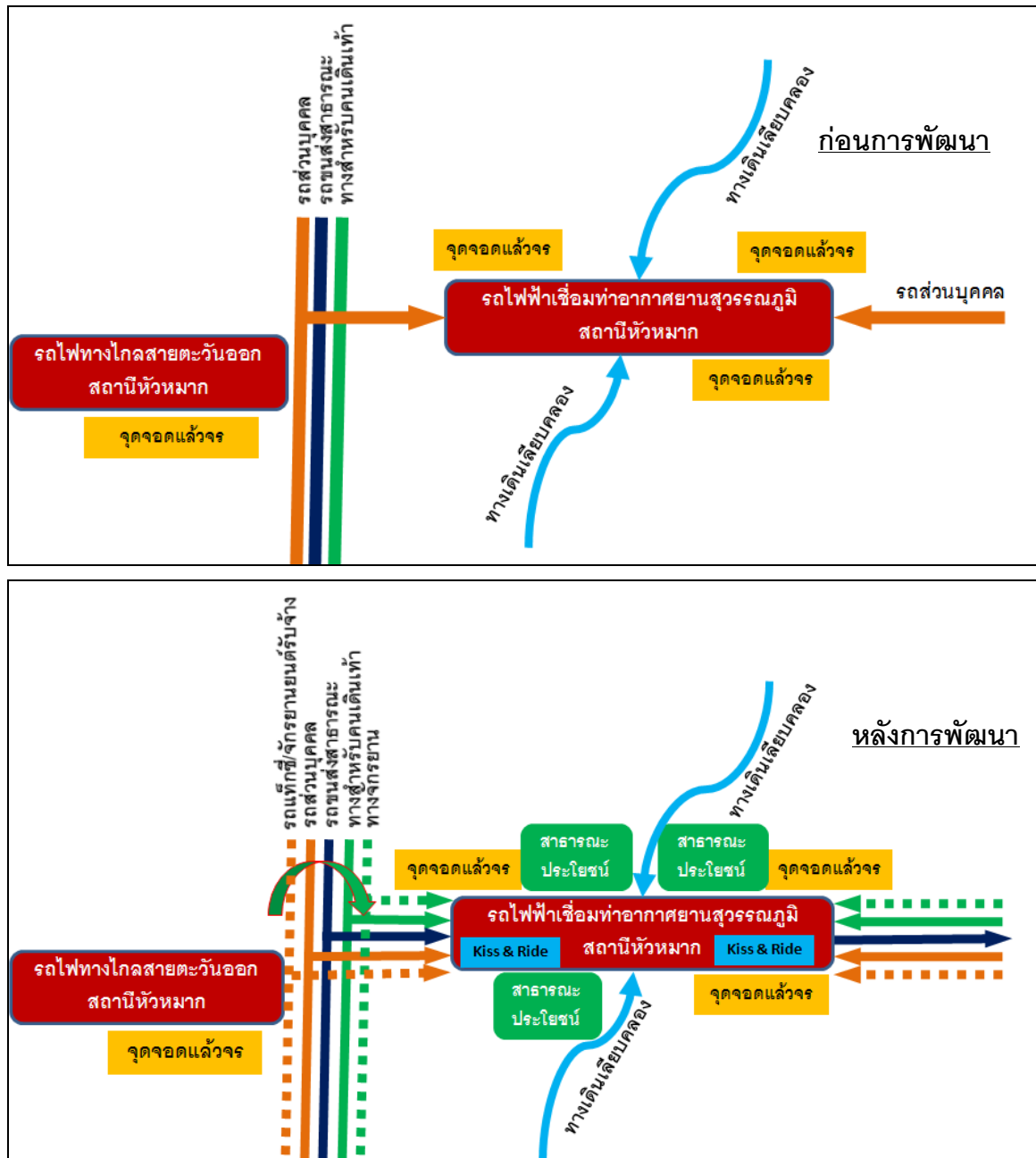
ตารางที่ 4.3-1: ประเด็นปัญหาการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีหัวหมาก

ประเด็นพิจารณา	ประเด็นปัญหา
ด้านกายภาพ	● เกิดการตัดกระแสดูแลจราจรรถที่มาจากทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ตัดกับรถที่มาจากถนนศรีนครินทร์ในทิศทางมุ่งใต้เพื่อเข้าสถานี ● ตำแหน่งหยุดรถแท็กซี่รับ-ส่งผู้โดยสารไม่เหมาะสม กีดขวางการจราจร ● ลักษณะทางกายภาพของวงเวียนใต้สถานีไม่เหมาะสมต่อจอดรถรับส่งผู้โดยสารสาธารณะ ● สภาพของทางเท้าไม่สมบูรณ์และไม่เอื้อต่อคนเดินเท้า ● ขาดการจัดเตรียมทางข้ามสำหรับสองฝั่งถนนศรีนครินทร์
ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก	<u>ภายในสถานี</u> ● ขาดการให้ข้อมูลที่จำเป็น อาทิ ป้ายข้อมูลจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรูปแบบอื่น ป้ายข้อมูลจุดเชื่อมต่อกับสถานที่สำคัญใกล้เคียง และแผนผังแสดงตำแหน่งสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี ● ขาดสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น โทรศัพท์สาธารณะ ตู้ขายเครื่องดื่มอัตโนมัติ ตู้ฝาก/ถอนเงินอัตโนมัติ ร้านค้าขนาดเล็ก ที่นั่งพักภายในสถานี <u>ภายนอกสถานี</u> ● ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทาง เช่น ที่นั่งพักรอ ที่กำบังแดด-ฝน โทรศัพท์สาธารณะ ● ขาดการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการทางสายตา ● ขาดการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรถจักรยาน ● ขาดการจัดเตรียมพื้นที่สาธารณะประโยชน์และจุดนัดพบ ● ขาดป้ายนำทางสัญญาณสำหรับการเดินทางเชื่อมต่อในพื้นที่อิทธิพล
ด้านวินัยจราจร	● มีการขับซึ่รถจักรยานยนต์บนทางเท้า ● มีการจอดรับส่งผู้โดยสารในที่ห้ามจอด ● มีการจอดรถทิ้งไว้บริเวณที่ห้ามจอดและกีดขวางการจราจร

4.3.2 แนวทางการแก้ปัญหาและปรับปรุงการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ บริเวณรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก

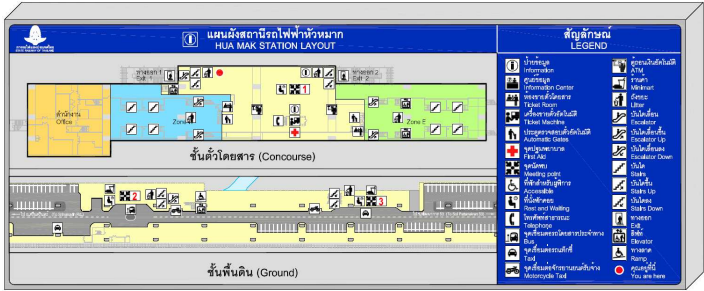
เนื่องจากรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก เป็นสถานีที่เพิ่งเปิดดำเนินการ ทำให้จำนวนผู้เข้าใช้บริการในปัจจุบันยังไม่ใช้ปริมาณการให้บริการที่แท้จริง แต่จากการสำรวจเบื้องต้นและข้อมูลลักษณะการใช้พื้นที่และกิจกรรมโดยรอบ คาดว่าในอนาคตจะมีผู้เข้ามาใช้บริการมากขึ้นและมีรูปแบบการเข้ามาเชื่อมต่อการเดินทางที่หลากหลาย การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมอาจยังไม่สมบูรณ์ และทางเท้าก็ยังอยู่ในสภาพที่ไม่พร้อมใช้งาน ในปัจจุบันพบว่าผู้ใช้บริการบางส่วนนำรถมาจอดบริเวณใต้สถานีอย่างไม่เป็นระเบียบ เป็นผลให้เกิดการจราจรติดขัด อาจเป็นผลเนื่องมาจากบริเวณสถานียังไม่มีการพัฒนาทางเท้าและทางจักรยานที่ดึงดูดการเข้ามาใช้บริการ และระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ได้มีแผนการเชื่อมต่อเข้าสู่ตัวสถานี

จากปัญหาดังกล่าวจึงได้เสนอรูปแบบการพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก เพื่อให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางหลายรูปแบบ ดังแสดงในรูปที่ 4.3-2 และสรุปดังตารางที่ 4.3-2

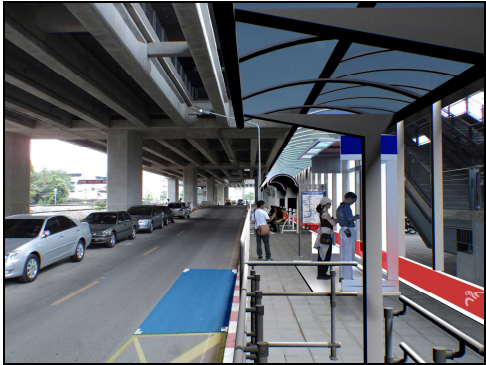


รูปที่ 4.3-2: การพัฒนารถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก
เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ

ตารางที่ 4.3-2: แนวทางการพัฒนาการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
บริเวณรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก

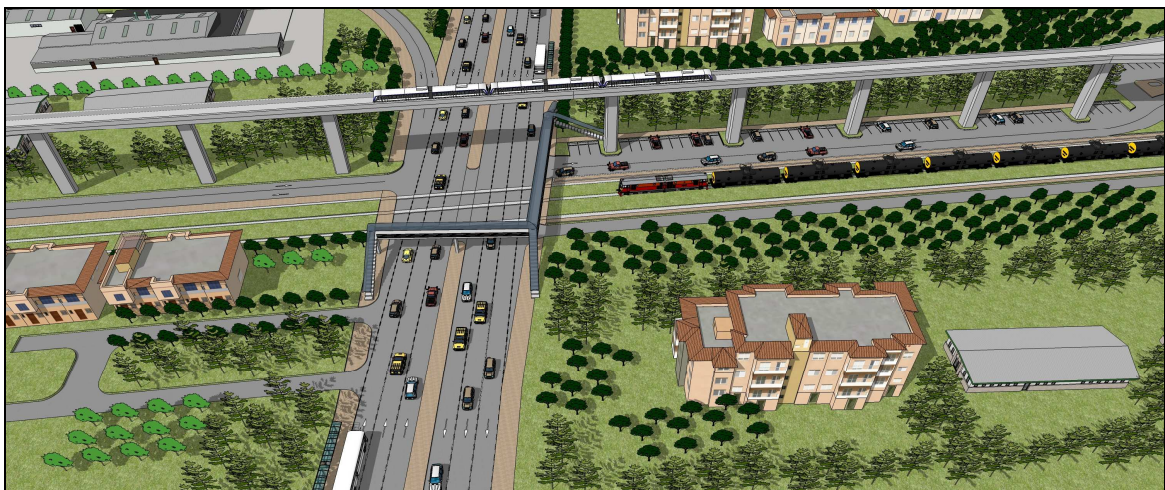
การพัฒนาสถานีหัวหมาก	แนวทางการพัฒนาและปรับปรุง
ภายในสถานี	- จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ควรมีในสถานี เช่น นาฬิกา ตู้โทรศัพท์ ตู้บริการฝาก/ถอนเงินอัตโนมัติ ตู้ขายอาหารหรือร้านค้าขนาดเล็ก แผงหนังสือ ศูนย์แจ้งความบริเวณชั้นขายตั๋ว  - จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการให้ข้อมูล เช่น ศูนย์ให้คำปรึกษาและข้อมูลนักท่องเที่ยว ป้ายแนะนำเส้นทางในสถานี แผนที่ ตาราง และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสถานี บริเวณชั้นขายตั๋วโดยสาร ผังแสดงตำแหน่งติดตั้งป้ายสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี 
โดยรอบสถานี	- จัดเตรียมพื้นที่จอดรถรับ-ส่งชั่วคราว (Kiss & Ride) และจุดรับ-ส่งผู้โดยสารของรถแท็กซี่บริเวณถนนศรีนครินทร์ และ บริเวณถนนใต้สถานีเพื่อให้การเชื่อมต่อได้ทุกรูปแบบ โดยจุดรับ-ส่งผู้โดยสารชั่วคราว (Kiss & Ride) บริเวณใต้สถานี จะใช้ร่วมกันระหว่างรถแท็กซี่ และรถสองแถวสาย 1013 ประเวศ-ราม2 - ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของทางเชื่อมทางคู่ขนานทางหลวงพิเศษตัดกับถนนศรีนครินทร์เพื่อเพิ่มระยะตัดสลับของรถที่จะเข้าสถานี

ตารางที่ 5: แนวทางการพัฒนาการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
บริเวณรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก (ต่อ)

การพัฒนาสถานีหัวหมาก	แนวทางการพัฒนาและปรับปรุง
โดยรอบสถานี (ต่อ)	- จัดเตรียมจุดจอดรับ-ส่งรถจักรยานยนต์รับจ้าง พร้อมจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี  - จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้า เช่น พื้นทางเท้าสำหรับผู้พิการทางสายตา โครงสร้างกันแดด/ฝน พร้อมไฟส่องสว่าง และสะพานลอยข้าม พร้อมแนะนำเส้นทาง  - จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้าบริเวณทางเท้าเลียบคลองหัวหมาก อาทิ ราวกันตกและไฟส่องสว่าง 

ตารางที่ 5: แนวทางการพัฒนาการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
บริเวณรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก (ต่อ)

การพัฒนาสถานีหัวหมาก	แนวทางการพัฒนาและปรับปรุง
โดยรอบสถานี (ต่อ)	จัดเตรียมพื้นที่เพื่อเป็นพื้นที่สาธารณะประโยชน์และจุดนัดพบ 



รูปที่ 4.3-3: ทัศนียภาพโดยรวมหลังจากการพัฒนาทางเท้าและทางข้ามบริเวณถนนศรีนครินทร์

4.3.3 แผนพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ

แผนการพัฒนาบริเวณรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก จะต้องใช้งบประมาณเบื้องต้นทั้งสิ้น 58,500,000 บาท ดังแสดงในตารางที่ 4.3-4 แสดงแผนการดำเนินการปรับปรุงรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก รวมทั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบ

ตารางที่ 4.3-4: แผนพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อการเดินทาง
บริเวณรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีหัวหมาก และหน่วยงานที่รับผิดชอบ

ลำดับ	ชื่อโครงการ	งบประมาณ(บาท)	หน่วยงาน
1	การปรับปรุงกายภาพถนนและโครงข่ายคมนาคม	5,300,000	กรุงเทพมหานคร/ กรมทางหลวง
2	การปรับปรุงทางเท้าและทางจักรยาน	47,100,000	กรุงเทพมหานคร
3	การปรับปรุงทางข้าม	5,000,000	กรุงเทพมหานคร
4	การปรับปรุงการเชื่อมต่อจุดจอดและจร	100,000	กรุงเทพมหานคร
5	การปรับปรุงป้ายเชื่อมต่อการเดินทาง	100,000	การรถไฟแห่งประเทศไทย
6	การปรับปรุงป้ายข้อมูลภายในสถานี	100,000	การรถไฟแห่งประเทศไทย
7	การปรับปรุงจุดจอดรับ-ส่ง ผู้โดยสาร	800,000	กรุงเทพมหานคร

4.4 รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง

รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง เป็นสถานีรถไฟฟ้าที่ตั้งอยู่บนแนวเส้นทางรถไฟทางไกลสายตะวันออกใกล้กับทางแยกต่างระดับร่มเกล้า (จุดตัดทางพิเศษกรุงเทพฯ-ชลบุรี และถนนร่มเกล้า) ฝั่งตะวันออก ในพื้นที่แขวงคลองสามประเวศ เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร สำหรับสถานีลาดกระบัง และสถานีบ้านทับช้าง มีระยะห่างประมาณ 6 กิโลเมตร ส่วนสถานีลาดกระบังถึงสถานีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ห่างกันประมาณ 6 กิโลเมตร ลักษณะการใช้พื้นที่โดยรอบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง ทางด้านทิศเหนือของสถานีเป็นชุมชนที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางและมีโครงการหมู่บ้านที่กำลังก่อสร้างอยู่เป็นจำนวนมาก ด้านทิศใต้เป็นชุมชนที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ส่วนด้านทิศตะวันออกของสถานีในรัศมี 500 เมตร ประกอบด้วยชุมชนขนาดเล็ก แต่ในระยะทางห่างออกไปอีกประมาณ 2 กิโลเมตร จะเป็นชุมชนลาดกระบังและสถานศึกษา อาทิ และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ด้านทิศตะวันตกยังไม่มีการพัฒนาพื้นที่ว่างเปล่า มีเพียงถนนร่มเกล้าที่เชื่อมสถานีทางด้านทิศตะวันตกเท่านั้น

รูปที่ 4.4-1 แสดงที่ตั้งของรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง



รูปที่ 4.4-1: แสดงตำแหน่งที่ตั้งของรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง

4.4.1 ประเด็นปัญหาการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีลาดกระบัง

สภาพปัญหาบริเวณรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง สามารถแยกทำการพิจารณาออกเป็น 3 กลุ่ม คือ ปัญหาด้านกายภาพบริเวณภายในและภายนอกพื้นที่ศึกษา ปัญหา ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในและภายนอกพื้นที่ศึกษา ปัญหาการขาดระเบียบวินัยจราจร ประเด็นปัญหาการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีลาดกระบังสรุปได้ดังตารางที่ 4.4-1

ตารางที่ 4.4-1: สรุปประเด็นปัญหาการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีลาดกระบัง

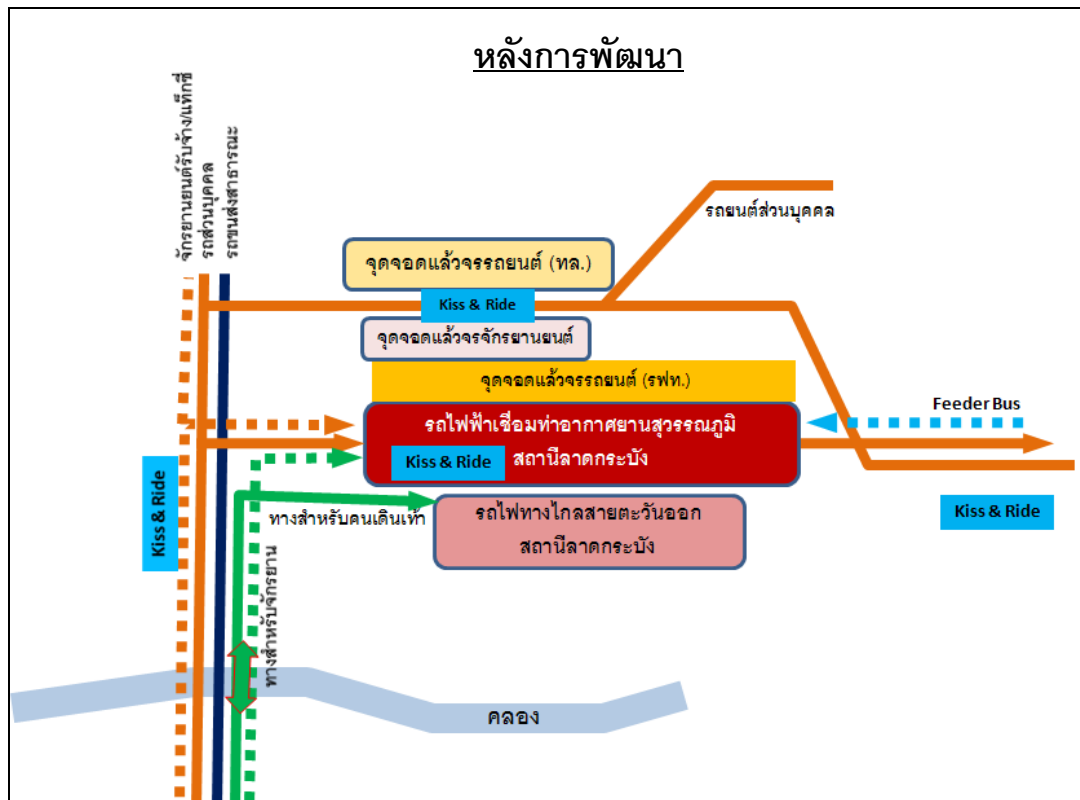
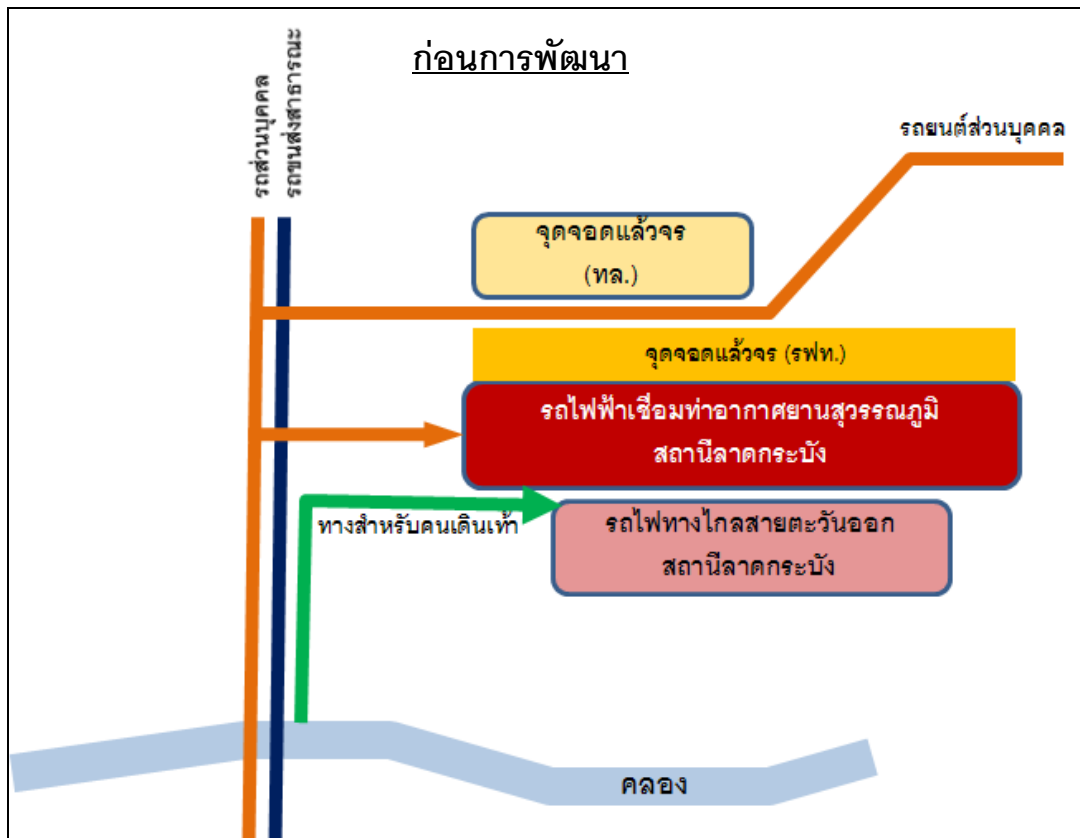
ประเด็นพิจารณา	ประเด็นปัญหา
ด้านกายภาพ	• ตำแหน่งหยุดรถแท็กซี่รับ-ส่งผู้โดยสารและตำแหน่งหยุดรถสองแถว ไม่เหมาะสม กีดขวางการจราจร • สภาพของทางเท้าไม่สมบูรณ์และไม่เอื้อต่อคนเดินเท้า และโครงข่ายทางเดินเท้าถูกตัดขาดโดยคลอง • ขาดการจัดเตรียมทางข้ามบริเวณทางเดินที่เชื่อมต่อมาจากถนนร่มเกล้า
ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก	<u>ภายในสถานี</u> • ขาดการให้ข้อมูลที่จำเป็น อาทิ ป้ายจุดเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรูปแบบอื่น ป้ายข้อมูลจุดเชื่อมต่อกับสถานที่สำคัญใกล้เคียง และแผนผังแสดงตำแหน่งสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี • ขาดสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ตู้ขายเครื่องดื่มอัตโนมัติ ตู้ฝาก/ถอนเงินอัตโนมัติ ร้านค้าขนาดเล็ก ที่นั่งพักภายในสถานี <u>ภายนอกสถานี</u> • ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทาง เช่น ที่นั่งพักรอ ที่กำบังแดด-ฝน โทรศัพท์สาธารณะ ถึงขยะ • ขาดการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการทางสายตา • ขาดการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรถจักรยาน • ขาดการจัดเตรียมพื้นที่สาธารณะประโยชน์และจุดนัดพบ • ขาดป้ายแนะนำเส้นทางสัญจรสำหรับการเดินทางเชื่อมต่อในพื้นที่อิทธิพล
ด้านวินัยจราจร	• มีการจอดรับส่งผู้โดยสารบนทางรถไฟ • มีการจอดรถบริเวณที่ห้ามจอดและกีดขวางการจราจร

4.4.2 แนวทางการแก้ปัญหาและปรับปรุงการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ บริเวณรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง

หลังจากการเปิดให้บริการของรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในช่วงแรก พบว่าในบริเวณสถานีลาดกระบังมีปริมาณผู้ที่เข้ามาใช้บริการโดยเฉพาะรถส่วนบุคคลมีปริมาณมาก ทำให้พื้นที่จอดรถที่จัดเตรียมไว้ไม่เพียงพอ และมีผู้ใช้บริการบางส่วนนำรถมาจอดบริเวณใต้สถานีอย่างไม่เป็นระเบียบ ซึ่งเป็นผลเนื่องมาจากบริเวณสถานียังไม่ได้มีการพัฒนาทางเท้าและทางจักรยานที่ดึงดูดการเข้ามาใช้บริการ และระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ได้มีแผนการเชื่อมต่อเข้าสู่ตัวสถานี

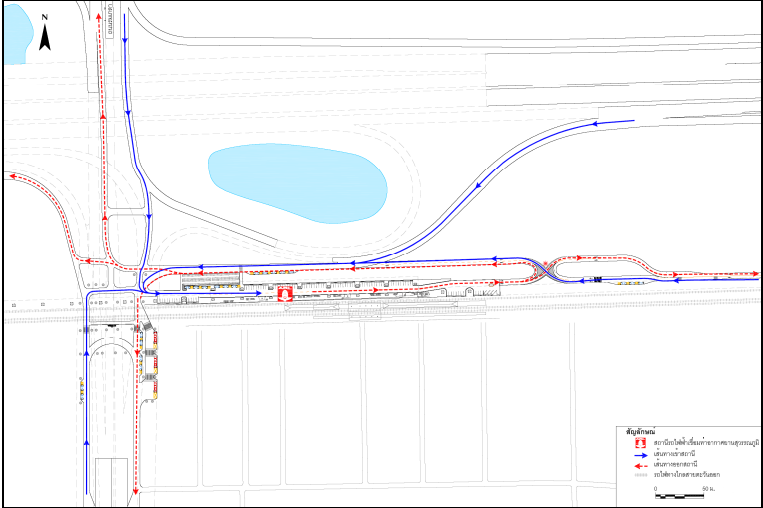
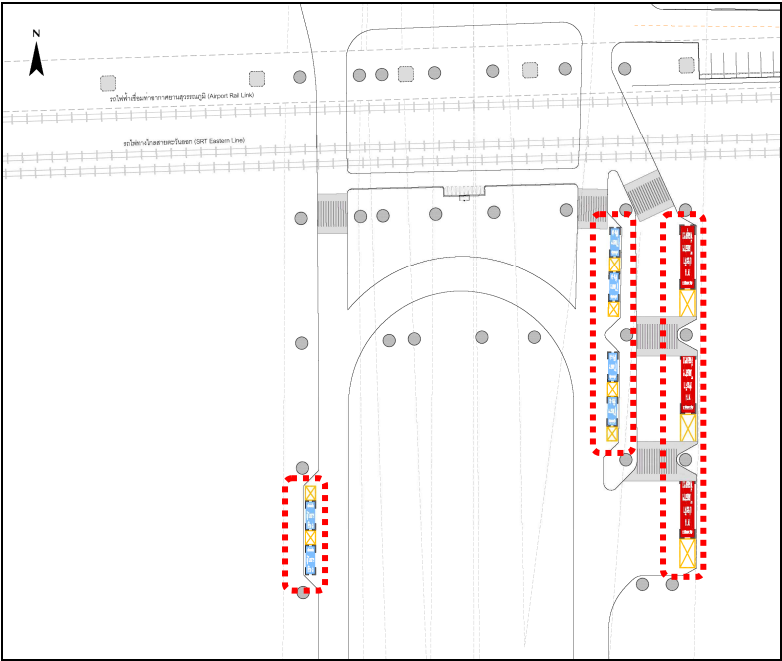
จากปัญหาดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้นำแผนพัฒนาพื้นที่จอดรถบริเวณใต้สถานีโดยเร่งด่วน เพื่อบรรเทาปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถในเบื้องต้น แต่การพัฒนาสถานีเพื่อให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ จำเป็นต้องมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการเดินทางในรูปแบบอื่นควบคู่ไปด้วย โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะซึ่งเป็นระบบที่สามารถนำผู้ใช้บริการจำนวนมากเข้าสู่สถานี และพัฒนาทางเดินเท้าและทางจักรยานให้เข้าสู่สถานีโดยตรงเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการโดยรอบสถานี

รูปแบบการพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง เพื่อให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางหลายรูปแบบดังแสดงในรูปที่ 4.4-2 และสรุปดังตารางที่ 4.4-2

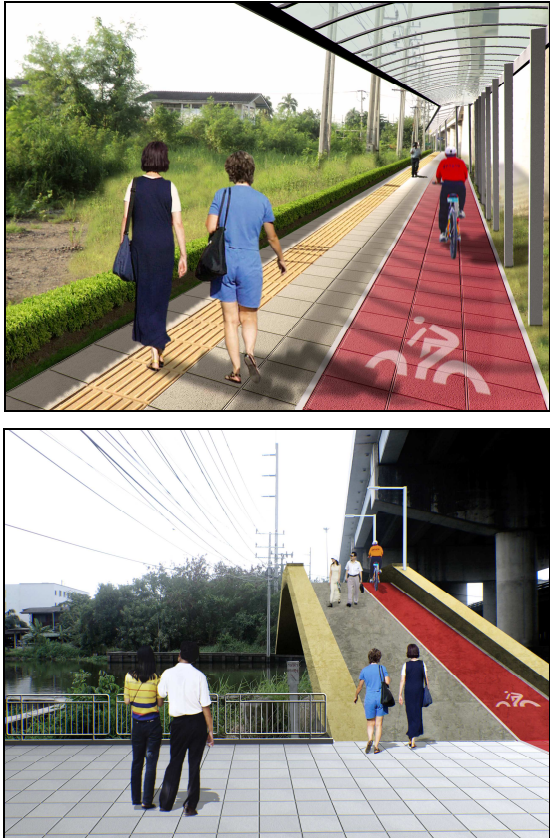


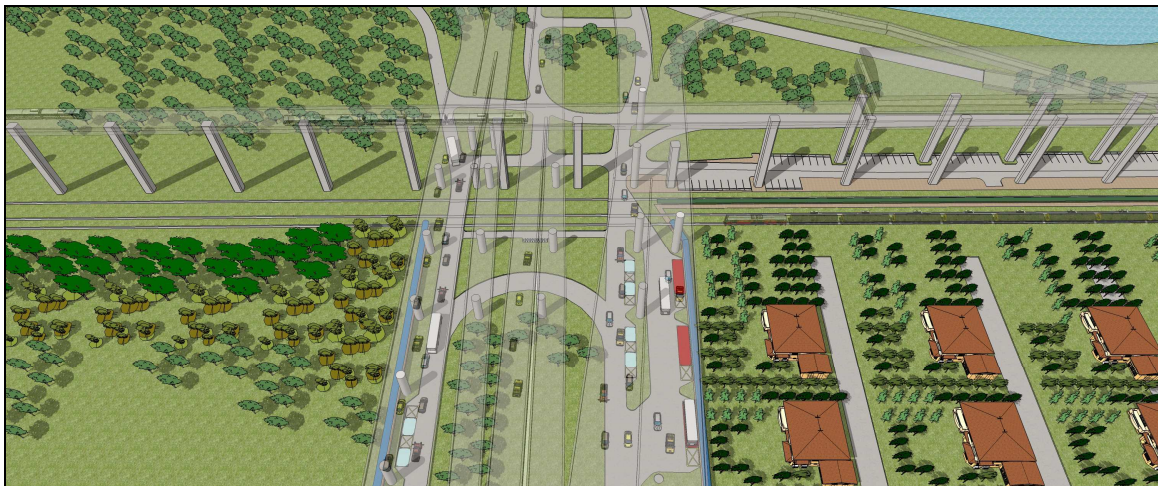
รูปที่ 4.4-2: การพัฒนารถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง
เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ

ตารางที่ 4.4-2: แนวทางการพัฒนาการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
บริเวณรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง (ต่อ)

การพัฒนาสถานีลาดกระบัง	แนวทางการพัฒนาและปรับปรุง
โดยรอบสถานี (ต่อ)	- จัดการจราจรบริเวณสถานีเพื่อลดการติดขัดของการจราจร โดยให้เดินรถทางเดียว  - จัดเตรียมจุดหยุดรับส่งผู้โดยสารและปรับปรุงพื้นที่เพื่อเป็นจุดหยุดรถโดยสารสาธารณะบริเวณใต้ทางต่างระดับร่มเกล้า และจัดเตรียมทางข้ามยกระดับเพื่ออำนวยความสะดวกแก่คนเดินเท้า 

ตารางที่ 4.4-2: แนวทางการพัฒนาการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ
บริเวณรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง (ต่อ)

การพัฒนาสถานีลาดกระบัง	แนวทางการพัฒนาและปรับปรุง
โดยรอบสถานี (ต่อ)	- จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกบนทางเท้าและทางข้ามคลองสำหรับคนเดินเท้าและจักรยานเพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทางให้เชื่อมต่อกัน  - จัดเตรียมจุดจอดแล้วจร (Park&Ride) สำหรับรถจักรยานยนต์ - จัดเตรียมพื้นที่สาธารณะประโยชน์และจุดนัดพบ - จัดเตรียมป้ายนำทางสำหรับคนเดินเท้าและป้ายนำทางสำหรับเข้ามาจุดจอดแล้วจร



รูปที่ 4.4-3: ทศนียภาพโดยรวมหลังจากการพัฒนาทางพื้นที่ได้ทางต่างระดับร่มเกล้า
เป็นศูนย์รวมการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสาร

4.4.3 แผนพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ

แผนการพัฒนาบริเวณสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง จะต้องใช้
งบประมาณเบื้องต้นทั้งสิ้น 43,900,000 บาท ดังแสดงในตารางที่ 4.4-3 ซึ่งแสดงแผนการ
ดำเนินการปรับปรุงรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง รวมทั้งหน่วยงานที่
รับผิดชอบ+

ตารางที่ 4.4-3: แผนการพัฒนาศักยภาพการเชื่อมต่อการเดินทาง
บริเวณรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง และหน่วยงานที่รับผิดชอบ

ลำดับ	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (บาท)	หน่วยงาน
1	การปรับปรุงกายภาพถนนและโครงข่ายคมนาคม	14,600,000	กรุงเทพมหานคร/ กรมทางหลวง
2	การปรับปรุงทางเท้าและทางจักรยาน	21,500,000	กรุงเทพมหานคร
3	การปรับปรุงทางข้าม	6,400,000	กรุงเทพมหานคร
4	การปรับปรุงการเชื่อมต่อจุดจอดและจร	100,000	กรุงเทพมหานคร
5	การปรับปรุงป้ายเชื่อมต่อการเดินทาง	100,000	การรถไฟแห่งประเทศไทย
6	การปรับปรุงป้ายข้อมูลภายในสถานี	100,000	การรถไฟแห่งประเทศไทย
7	การปรับปรุงจุดจอดรับ-ส่ง ผู้โดยสาร	1,100,000	กรุงเทพมหานคร/กรม ทางหลวง

บทที่ 5

การให้การสนับสนุนการติดตาม
และแก้ไขปัญหาคาจรเร่งด่วน

บทที่ 5 การให้การสนับสนุนการติดตามและแก้ไขปัญหาการจราจรเร่งด่วน

5.1 แนวคิดการสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจร

ที่ปรึกษาได้จัดบุคลากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทำการศึกษาและให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนตามที่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ร้องขอ ในลักษณะของการให้คำแนะนำทางเทคนิคและวิชาการ เพื่อให้ผลการแก้ไขปัญหาการจราจรเร่งด่วนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งหากปัญหาการขนส่งและจราจรที่ได้รับคำร้องขอเป็นปัญหามหาศาลที่ต้องทำการศึกษาอย่างละเอียด ที่ปรึกษาจะช่วยให้คำแนะนำกับ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีแนวทางในการดำเนินการอย่างเหมาะสมต่อไปในอนาคต นอกจากนี้ที่ปรึกษาได้ช่วยประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งติดตามผลการดำเนินการเพื่อให้โครงการแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนที่ได้ศึกษาและเสนอแนะสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพ

5.2 ภาระหน้าที่

ในช่วงตลอดระยะเวลาที่ที่ปรึกษาดำเนินโครงการฯ ให้กับ สนข. ที่ปรึกษาได้ให้ความร่วมมือกับ สนข. ในการให้คำปรึกษาและการสนับสนุนทางด้านเทคนิคในงานแก้ไขปัญหาการจราจรเร่งด่วน อันประกอบด้วย

- 1) เข้าร่วมประชุมในโครงการต่างๆ ในความรับผิดชอบของ สนข. ตามที่ได้รับมอบหมาย
- 2) ให้ความเห็นและแสดงเหตุผลทางวิชาการต่อรายงานผลการศึกษาทางด้านการขนส่งและจราจรตามที่ สนข. มอบหมาย
- 3) ให้ข้อเสนอแนะต่อประเด็นปัญหาทางด้านการขนส่งและจราจรและแนวทางแก้ไขปัญหที่เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม และสอดคล้องกับนโยบายการแก้ไขปัญหาการจราจรของรัฐ โดยคำนึงถึงความถูกต้องทางหลักวิชาการและความเหมาะสมในการนำไปประยุกต์ใช้จริงในพื้นที่
- 4) ติดตามผลและประเมินผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรเร่งด่วน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลที่ได้จากการศึกษาไปสู่การปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ

5.3 การดำเนินงานการสนับสนุนการติดตามและแก้ไขปัญหาการจราจรเร่งด่วน

ในช่วงเวลาดำเนินโครงการฯ ที่ผ่านมา สนข. ได้ส่งเรื่องให้ที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาและให้ข้อเสนอแนะทางเทคนิคและวิชาการต่อ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 10 เรื่อง ได้แก่

- 1) งานติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของโครงการ ระยะที่ 1 2 และ 3
- 2) การศึกษาแนวทางการบริหารจัดการจุดรับ-ส่งรถโดยสารสาธารณะบนถนนราชดำริ บริเวณหน้าเซ็นทรัลเวิลด์
- 3) การจัดทำคู่มือการออกแบบจุดกลับรถบนถนนสายหลัก
- 4) การศึกษารูปแบบเครื่องหมายจราจรและอุปกรณ์จราจรสำหรับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ บริเวณทางโค้ง
- 5) การศึกษารูปแบบเครื่องหมายจราจรและอุปกรณ์จราจรสำหรับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ในอุโมงค์ทางลอด
- 6) การประเมินสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครในปี 2553
- 7) การบริหารจัดการทางแยกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายถนน
- 8) การตรวจสอบและแก้ไขปัญหาการจราจรพื้นที่การรถไฟ กม.11
- 9) การปรับปรุงทางลงทางด่วนแจ้งวัฒนะ
- 10) การจัดทำข้อเสนอแนะในการปรับปรุงป้าย และเครื่องหมายจราจร เพื่อสนับสนุนการเดินทางเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) โดยรอบสถานีมีนกะสัน

โดยการดำเนินงานดังกล่าวทำให้ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นและมีแนวทางการแก้ไขปัญหาที่สอดคล้องกับสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น รวมทั้งช่วยให้หน่วยงานปฏิบัติมีข้อมูลทางเทคนิคและวิชาการในการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรให้เป็นไปตามหลักวิชาการที่ถูกต้องและเหมาะสมยิ่งขึ้น

บทที่ 6

การถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับ สนข.
และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 6 การถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

6.1 แนวคิดการถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาตระหนักถึงความสำคัญในการถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับเจ้าหน้าที่ของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีความรู้ความเข้าใจและเพิ่มทักษะในการใช้องค์ความรู้ในการแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นจึงได้จัดให้มีการถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับเจ้าหน้าที่ของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใน 2 ลักษณะ คือ

- (1) การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ เป็นการถ่ายทอดองค์ความรู้และหลักการทางวิชาการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาส่วนต่างๆ ของโครงการฯ โดยจัดเป็นหลักสูตรฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ จำนวน 1 ครั้ง
- (2) การจัดสัมมนา ซึ่งจัดขึ้น 1 ครั้ง เป็นการเผยแพร่ความรู้และนำเสนอผลการศึกษาโครงการฯ ปัญหาและอุปสรรคที่พบในการดำเนินโครงการฯ รวมทั้งแลกเปลี่ยนและรับฟังข้อคิดเห็น เพื่อปรับปรุงผลการศึกษาใหม่ให้เหมาะสมยิ่งขึ้นต่อไป

6.2 ผลการถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

6.2.1 การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการจำนวน 1 ครั้ง โดยได้จัดฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการในวันที่ 16 - 18 ธันวาคม พ.ศ. 2553 ณ ห้องพวงคราม โรงแรมลองบีช การ์เดน โฮเทล แอนด์ สปา จังหวัดชลบุรี การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการดังกล่าว มีผู้เข้ารับการฝึกอบรมจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องทางด้านการจราจรและขนส่ง จำนวน 40 คน มีหัวข้อในการฝึกอบรม คือ การบริหารจัดการจราจรบนถนนสายหลัก และการศึกษาจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ

6.2.2 การจัดสัมมนา

ที่ปรึกษาได้จัดสัมมนาโครงการเพื่อเผยแพร่ความรู้และนำเสนอผลการศึกษาให้กับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจำนวน 1 ครั้ง ในวันที่ 12 มกราคม พ.ศ.2554 ณ ห้อง Infinity 1 โรงแรมพูลแมน บางกอก ดิง พาวเวอร์ ถนนรางน้ำ กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้แทนจาก สนข. และหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมสัมมนาทั้งหมด 63 คน มีหัวข้อในการสัมมนา ดังนี้

- 1) การบริหารจัดการจราจรบนถนนสายหลักที่มีการจราจรหนาแน่นหรือมีปัญหาการจราจรติดขัด

- 2) การจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่เพื่อการบริหารจัดการและแก้ไขปัญหาจราจร
- 3) การศึกษาแนวทางการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน

ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความเห็นและมีความเข้าใจต่อประโยชน์ในการนำแผนงานโครงการที่ได้จากผลการศึกษาไปดำเนินการในอนาคต

