สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ค่าจ้างศึกษาการแก้ไขปัญหาจราจรทั้งระบบ
บนถนนสายหลักในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรุงเทพมหานคร
(Main road traffic relief plan in Bangkok)

A21 CONSULTANT บริษัท เอ 21 คอนซัลแตนท์ จำกัด

AEC บริษัท เอเชี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

INFRATRANS บริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

รายงานฉบับสมบูรณ์

(Final Report)

มกราคม 2567

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1 บทนำ **1-1**

1.1 เหตุผลและความเป็นมา 1-1
1.2 วัตถุประสงค์ 1-2
1.3 ขอบเขตการศึกษา 1-2
1.3.1 งานส่วนที่ 1 : งานแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน 1-2
1.3.2 งานส่วนที่ 2 : งานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 1-2
1.3.3 งานส่วนที่ 3 : งานจัดทำแนวทางบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) 1-3
1.3.4 งานส่วนที่ 4 : งานให้การสนับสนุนทางวิชาการ 1-3
1.4 โครงสร้างรายงาน 1-3

บทที่ 2 งานแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน **2-1**

2.1 แนวทางการศึกษางานแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน 2-1
2.2 ศึกษาทบทวนข้อมูลจุดตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรและทบทวนแผนแม่บทการแก้ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 2-4
2.3 สรุปจุดตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจร 2-13
2.3.1 การพิจารณาสรุปจุดปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน 2-13
2.3.2 ขั้นตอนและหลักการในการคัดเลือกจุดปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน 2-13
2.4 การสำรวจ รวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ด้านการจราจร สำหรับจุดตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจร 2-20
2.4.1 การสำรวจข้อมูลด้านจราจร 2-20
2.4.2 หลักการในการวิเคราะห์ 2-24
2.4.3 เครื่องมือในการวิเคราะห์ 2-28
2.5 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน 2-29
2.5.1 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางแยก 2-29
2.5.2 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดกลับรถ 2-36
2.5.3 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดคอขวดทางกายภาพ 2-37
2.5.4 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง 2-38
2.5.5 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดหรือพื้นที่ต่อเนื่อง 2-38
2.6 สรุปรายละเอียดแนวทางการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน 127 จุด 2-42
2.6.1 การประชุมหารือกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน 2-42

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

2.6.2 สรุปผลการศึกษาข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน 2-45
2.6.3 ผลผลิตและผลลัพธ์ของการจัดทำแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน 2-52

บทที่ 3 งานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจร ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3-1
3.1 ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรฯ 3-1
3.2 การจัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการเข้าพบหน่วยงาน 3-2
3.2.1 การจัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3-3
3.2.2 การเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3-5
3.3 การทบทวนและรวบข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3-7
3.4 ผลการทบทวนแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจรที่ได้เสนอ คจร. เมื่อ 30 มีนาคม 2563 โดย ครม. ได้มีมติรับทราบมติ คจร. ดังกล่าวแล้วเมื่อ 9 มิถุนายน 2563 3-10
3.4.1 แผนงานการแก้ไขปัญหาจราจรโดยการเพิ่มความจุถนนในจุดที่จำเป็น 3-11
3.4.2 แผนงานการแก้ไขปัญหาจราจรโดยส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ 3-22
3.5 ผลการรวบรวมแผนงาน และโครงการเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3-25
3.5.1 แผนงานการแก้ไขปัญหาจราจรโดยการเพิ่มความจุถนนในจุดที่จำเป็น 3-25
3.6 รวบรวมข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่บริเวณพื้นที่ศึกษา 3-26
3.6.1 โครงการการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานคร 3-26
3.6.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3-34
3.6.3 (ร่าง) ผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2580 3-36
3.6.4 ข้อมูลแผนการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่บริเวณพื้นที่ศึกษา 3-43
3.7 การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3-47
3.8 สถานการณ์การเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน 3-48
3.9 ภาพรวมของแผนปฏิบัติการ 3-52
3.10 แนวทางการดำเนินงาน 3-55
3.11 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงข่ายการจราจรเพิ่มเติมด้านกายภาพ (Hard Side) 3-58
3.11.1 แผนงานตามแนวเส้นทางวิกฤต 15 เส้นทาง (15 Corridor) 3-59
3.11.2 แผนงานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3-89
3.11.3 การประเมินสภาพจราจรกรณีมีโครงการด้วยแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร 3-91
3.11.4 การวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น 3-101

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

3.12 แนวทางการพัฒนาที่ 2 : มาตรการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรด้านบริหารจัดการ (Soft Side) 3-107
3.12.1 มาตรการบริหารจัดการระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก 3-107
3.12.2 มาตรการบังคับใช้กฎหมายบนช่วงถนนและทางแยก 3-112
3.12.3 มาตรการบริหารจัดการพื้นที่ระหว่างการก่อสร้างสาธารณูปโภค 3-115
3.13 แนวทางการพัฒนาที่ 3 : การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณรถบนถนน 3-118
3.13.1 การจัดทำแผนโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3-118
3.13.2 การจัดการระบบตั๋วร่วม/ระบบโดยสารร่วม (Common Ticket Common Fare) 3-120
3.13.3 มาตรการพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางและการเพิ่มศักยภาพ ในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน (Intermodal Transfer Facility: ITF) 3-121
3.13.4 การจัดพื้นที่จอดแล้วจรตามแนวขนส่งมวลชน (Park & Ride) 3-124
3.13.5 การเพิ่มโครงข่ายถนนเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า (Access Road to MRT Station) 3-127
3.13.6 มาตรการเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า 3-129
3.13.7 มาตรการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อนำเงินไปอุดหนุนค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชน 3-137
3.13.8 การปรับอัตราภาษีรถยนต์ 3-138
3.14 เป้าหมาย/ตัวชี้วัดผลลัพท์ 3-140
3.14.1 เป้าหมาย 3-140
3.14.2 ตัวชี้วัดผลลัพธ์ (Outcome) 3-140

บทที่ 4 งานจัดทำแนวทางบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) 4-1
4.1 การศึกษาและทบทวนการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) 4-2
4.2 การศึกษาและทบทวนการดำเนินงานศูนย์ควบคุมจราจร (Traffic Operations Center, TOC) ในต่างประเทศและในประเทศไทย 4-6
4.2.1 การดำเนินงานศูนย์ควบคุมจราจร (Traffic Operations Center , TOC) ในต่างประเทศ 4-6
4.2.2 การดำเนินงานศูนย์ควบคุมจราจร (Traffic Operation Center, TOC) ในประเทศไทย 4-8

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

4.3 แนวทางพัฒนาเพื่อให้การดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) 4-9
4.3.1 กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) ภายใต้กองบัญชาการตำรวจนครบาล 4-10
4.3.2 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) 4-11
4.3.3 กรุงเทพมหานคร (กทม.) 4-13
4.3.4 กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) 4-14
4.3.5 กรมทางหลวง (ทล.) 4-15
4.3.6 กรมทางหลวงชนบท (ทช.) 4-16
4.3.7 บมจ. ทางยกระดับดอนเมือง 4-17
4.4 การวิเคราะห์โครงสร้างองค์กรและโครงสร้างข้อมูลเพื่อใช้ในการขับเคลื่อนระบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ 4-18
4.4.1 การวิเคราะห์โครงสร้างองค์กรและโครงสร้างข้อมูลเพื่อใช้ในการขับเคลื่อนระบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ 4-18
4.4.2 การวิเคราะห์ SWOT Analysis 4-20
4.4.3 การวิเคราะห์ Gap Analysis 4-23
4.5 ร่างแนวทางบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) 4-26
4.5.1 แนวทางการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อการบูรณาการข้อมูลจราจรและบริหารจัดการปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามแนวทางของ Smart Mobility 4-26
4.5.2 ภารกิจและอำนาจหน้าที่ของศูนย์บริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ 4-29
4.5.3 โครงสร้างอัตรากำลังของฝ่ายเลขานุการคณะอนุกรรมการฯ กองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.) 4-31
4.5.4 แผนการดำเนินงานบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) 4-33
4.5.5 แนวทางการเชื่อมโยงและการใช้งานข้อมูลจราจรระหว่างหน่วยงาน 4-35
4.5.6 แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร 4-42
4.5.7 การดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) ระยะเริ่มต้น 4-43

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

4.6 ผลผลิต (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes) สำหรับงานจัดทำแนวทางบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) 4-46
4.6.1 การจัดทำแนวทางการขับเคลื่อนให้เกิดการบริหารจัดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล 4-47
4.6.2 การนำเสนอข้อมูลจราจรให้แก่ประชาชนผ่านเว็บไซต์นำทาง 4-48
4.6.3 การวิเคราะห์และตรวจสอบสภาพการจราจรและรูปแบบของปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการเชื่อมต่อ แบบ online 4-48
4.6.4 ระบบต้นแบบการบริหารจัดการสัญญาณไฟจราจรแบบอัตโนมัติร่วมกันหลายทางแยก โดยใช้ระบบกล้อง CCTV และข้อมูล GPS 4-50
4.7 การจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายเพื่อรองรับการจัดเก็บข้อมูล ประมวลผล และวิเคราะห์เพื่อบริหารจัดการจราจร 4-51

บทที่ 5 การจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น การอบรมทางวิชาการ และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ 5-1
5.1 การจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น 5-1
5.1.1 การสัมมนา ครั้งที่ 1 (พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งเหนือโซน 1) 5-1
5.1.2 การสัมมนา ครั้งที่ 2 (พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งกลาง โซน 1) 5-12
5.1.3 การสัมมนา ครั้งที่ 3 (พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งใต้ โซน 2) 5-20
5.1.4 การสัมมนา ครั้งที่ 4 (พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งตะวันตก โซน 2) 5-30
5.1.5 การสัมมนา ครั้งที่ 5 (พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งเหนือ โซน 2) 5-39
5.1.6 การสัมมนา ครั้งที่ 6 (พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งกลาง โซน 2) 5-46
5.1.7 การสัมมนา ครั้งที่ 7 (พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งใต้ โซน 1) 5-53
5.1.8 การสัมมนา ครั้งที่ 8 (พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งตะวันตก โซน 1) 5-61
5.2 งานประชาสัมพันธ์ 5-71
5.3 การอบรมทางวิชาการ 5-80

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 6 งานให้การสนับสนุนทางวิชาการ 6-1

6.1 TP1: ทบทวนแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพและปริมณฑล 6-1
6.1.1 สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน 6-2
6.1.2 ทบทวนแผนแม่บท และปรับปรุงสถานะ สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 6-2
6.1.3 การคาดการณ์สภาพการจราจรในอนาคต 6-5
6.1.4 ผลกระทบสภาพจราจรของสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 6-8
6.1.5 ข้อเสนอแนะ 6-10
6.2 TP2: การศึกษาแนวทางการแก้ปัญหาจราจรโดยรอบพื้นที่โรงพยาบาลศิริราช 6-12
6.2.1 ที่มาและความสำคัญ 6-12
6.2.2 วัตถุประสงค์ 6-12
6.2.3 สภาพปัญหาการจราจรบริเวณโดยรอบพื้นที่โรงพยาบาลศิริราช 6-12
6.2.4 แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรโดยรอบพื้นที่ศิริราช 6-17
6.2.5 การประเมินผลด้านการจราจร 6-21
6.3 TP3: แก้ไขปัญหาจราจรบริเวณสถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล 6-23
6.3.1 ที่มาและความสำคัญ 6-23
6.3.2 วัตถุประสงค์ 6-23
6.3.3 แผนการดำเนินงาน 6-24
6.3.4 ขอบเขตการศึกษา 6-24
6.3.5 ข้อมูลลักษณะทางกายภาพ 6-25
6.3.6 สภาพปัญหาการจราจรบริเวณพื้นที่โดยรอบศูนย์ส่งสินค้าพุทธมณฑล 6-26
6.3.7 แผนงานและโครงการที่เกี่ยวข้อง 6-29
6.3.8 การวิเคราะห์สภาพปัญหาจราจรบริเวณพื้นที่โดยรอบศูนย์ขนส่งสินค้าพุทธมณฑล 6-30
6.3.9 สภาพปัญหาจราจรในปัจจุบัน 6-31
6.3.10 แนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรในบริเวณพื้นที่โดยรอบศูนย์ส่งสินค้าพุทธมณฑล 6-35
6.4 TP4: การเปรียบเทียบสภาพจราจรก่อนและหลังการปรับปรุงจุดปัญหาของกรุงเทพมหานคร 6-37
6.4.1 ที่มาและความสำคัญ 6-37
6.4.2 วัตถุประสงค์ 6-37
6.4.3 ตำแหน่งและรูปแบบการปรับปรุงจุดที่มีการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร โดยกรุงเทพมหานคร 6-38

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

6.4.4 การวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจรจากการปรับปรุงจุดที่มีการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร 6-42
6.4.5 การสำรวจปัญหาจราจรในปัจจุบันและแนวทางการแก้ไขปรับปรุงเพิ่มเติม 6-45
6.5 TP5: การแก้ปัญหาพื้นที่ช่วงถนนเพชรบุรีตัดใหม่ บริเวณแยกทองหล่อ 6-51
6.5.1 ที่มาและความสำคัญ 6-51
6.5.2 วัตถุประสงค์ 6-51
6.5.3 ลักษณะทางภาพของพื้นที่ศึกษา 6-51
6.5.4 สภาพปัญหาจราจรโดยรอบพื้นที่ศึกษา 6-53
6.5.5 การวิเคราะห์สภาพปัญหาจราจร 6-55
6.5.6 แนวทางการแก้ไขปัญหา 6-57

ภาคผนวก ก ผลการรวบรวมแผนงาน และโครงการเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 2.1-1 หลักการกำหนดจุดปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน 2-2
รูปที่ 2.1-2 แนวทางการศึกษางานแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน 2-3
รูปที่ 2.2-1 ภาพรวมสถานะจุดปัญหาโครงการแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก 257 จุด 2-5
รูปที่ 2.2-2 ตำแหน่งและสถานะการดำเนินการทางแยกที่มีปัญหาการจราจรที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน 2-7
รูปที่ 2.2-3 ตำแหน่งจุดกลับรถที่มีปัญหาการจราจรที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน 2-9
รูปที่ 2.2-4 ตำแหน่งจุดคอขวดทางกายภาพที่มีปัญหาการจราจรที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน 2-11
รูปที่ 2.2-5 ตำแหน่งบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่มีปัญหาการจราจรที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน 2-12
รูปที่ 2.3-1 ตำแหน่งและแนวเส้นทาง (Corridor) จุดปัญหาระยะเร่งด่วน 2-19
รูปที่ 2.5-1 รูปแบบการจัดวางตำแหน่งจุดตัดหรือทางแยก 2-30
รูปที่ 2.5-2 ตัวอย่างของการควบคุมทางแยกแบบไม่ใช้สัญญาณไฟจราจร 2-31
รูปที่ 2.5-3 ตัวอย่างเงื่อนไขการติดตั้งสัญญาณไฟ 2-32
รูปที่ 2.5-4 ปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน 2-33
รูปที่ 2.6-1 การประชุมหารือกับหน่วยงานกรุงเทพมหานคร 2-43
รูปที่ 2.6-2 การประชุมหารือกับหน่วยงานกองทัพอากาศ 2-43
รูปที่ 2.6-3 การประชุมหารือกับตลาดยิ่งเจริญ 2-44
รูปที่ 2.6-4 การลงพื้นที่แก้ไขปัญหาการจราจรจุดกลับรถหน้าตลาดสะพานใหม่ ร่วมกับรองผู้ว่าฯ กทม. และ สจส. 2-44
รูปที่ 2.6-5 การประชุมและลงพื้นที่จุดปัญหาร่วมกับกองทัพอากาศ กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร 2-44
รูปที่ 2.6-6 จุดปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน 127 จุด ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตาม 8 พื้นที่ย่อย 2-51
รูปที่ 3.1-1 ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรฯ 3-2
รูปที่ 3.2-1 บรรยากาศการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องครั้งที่ 1 (9 ธันวาคม 2565) 3-4
รูปที่ 3.2-2 บรรยากาศการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องครั้งที่ 2 (16 มิถุนายน 2565) 3-5
รูปที่ 3.3-1 แผนงาน/โครงการเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจร 3-9
รูปที่ 3.4-1 แผนงานตามแนวเส้นทางวิกฤต 9 เส้นทาง และ 3 แนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้า 3-10
รูปที่ 3.5-1 แผนงาน และโครงการเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจร ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3-25
รูปที่ 3.6-1 แสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานคร ปี 2558 3-28
รูปที่ 3.6-2 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินจำแนกตามกลุ่มเขตของกรุงเทพมหานคร ปี 2558 3-30
รูปที่ 3.6-3 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงผังเมืองรวมเมืองกรุงเทพมหานคร 2556 และ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 4 3-33
รูปที่ 3.6-4 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินกรุงเทพและปริมณฑล ปี 2562 3-35
รูปที่ 3.6-5 แสดงผังเป้าหมายการพัฒนาเมืองและชุมชนของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2580 3-38

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 3.6-6 ผังแนวคิดโครงสร้างเพื่อการพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2580 3-41
รูปที่ 3.6-7 ตำแหน่งศูนย์การค้าขนาดใหญ่ 3-45
รูปที่ 3.8-1 สถิติจำนวนรถจดทะเบียนสะสมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3-49
รูปที่ 3.8-2 สัดส่วนรูปแบบการเดินทางในเขตพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล พศ. 2560 และ พ.ศ. 2565 3-49
รูปที่ 3.8-3 สถิติการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3-49
รูปที่ 3.8-4 สัดส่วนพื้นที่ถนนและพื้นที่เมือง 3-51
รูปที่ 3.8-5 การเปลี่ยนแปลงอัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครจำแนกตามกลุ่มพื้นที่ 3-52
รูปที่ 3.11-1 แผนผังแนวเส้นทางวิกฤติตามแผนแม่บทฯ ปี 2566 3-60
รูปที่ 3.11-2 แนวเส้นทางที่ 1 ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 1 (ถนนรัชดาภิเษก) 3-61
รูปที่ 3.11-3 แนวเส้นทางที่ 2 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (M7) – ทางพิเศษศรีรัช 3-62
รูปที่ 3.11-4 แนวเส้นทางที่ 3 ถนนประเสริฐมนูกิจ – ถนนงามวงศ์วาน 3-64
รูปที่ 3.11-5 แนวเส้นทางที่ 4 ทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณทางต่างระดับอาจณรงค์ (ทางด่วนขั้นที่ 1) 3-66
รูปที่ 3.11-6 แนวเส้นทางที่ 5 ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ด้านตะวันตก) - ถนนพระรามที่ 2 3-67
รูปที่ 3.11-7 แนวเส้นทางที่ 6 สะพานตากสิน ช่วงถนนราชพฤกษ์ – ถนนกัลปพฤกษ์ 3-69
รูปที่ 3.11-8 แนวเส้นทางที่ 7 ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี – สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า 3-70
รูปที่ 3.11-9 แนวเส้นทางที่ 8 ทางพิเศษฉลองรัช 3-71
รูปที่ 3.11-10 แนวเส้นทางที่ 9 ถนนเพชรเกษม – ถนนเอกชัย 3-73
รูปที่ 3.11-11 แนวเส้นทางที่ 10 กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก 3-74
รูปที่ 3.11-12 แนวเส้นทางที่ 11 เส้นทางเชื่อมถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ตะวันออก – ตะวันตก) 3-76
รูปที่ 3.11-13 แนวเส้นทางที่ 12 ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านใต้) 3-77
รูปที่ 3.11-14 แนวเส้นทางที่ 13: ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) 3-79
รูปที่ 3.11-15 แนวเส้นทางที่ 14: ถนนรามคำแหง - ลาดกระบัง 3-80
รูปที่ 3.11-16 แนวเส้นทางที่ 15: ดอนเมือง – ลำลูกกา 3-82
รูปที่ 3.11-17 ตำแหน่งที่ตั้งของสะพานตามแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3-89
รูปที่ 3.11-18 แบบจำลอง BTDM 3-91
รูปที่ 3.11-19 องค์ประกอบของแบบจำลอง 3-92
รูปที่ 3.11-20 พื้นที่ศึกษาและพื้นที่ย่อยในแบบจำลอง 3-93
รูปที่ 3.11-21 แผนงานโครงข่ายถนน 3-96
รูปที่ 3.11-22 แผนงานโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง 3-97
รูปที่ 3.11-23 แผนงานโครงข่ายรถโดยสาร 3-97

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 3.11-24 แผนงานโครงข่ายทางน้ำ 3-98
รูปที่ 3.11-25 ปริมาณจราจรต่อความจุช่วงเร่งด่วนเช้า 3-101
รูปที่ 3.11-26 การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น 3-102
รูปที่ 3.13-1 โครงข่ายเส้นทางระบบขนส่งมวลชนทางราง (รถไฟฟ้า) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3-119
รูปที่ 3.13-2 แผนบูรณาการเพื่อการพัฒนาระบบตั๋วร่วม ในรูปแบบตั๋วผูกบัญชี Account Based Ticketing 3-121
รูปที่ 3.13-3 การจัดกลุ่มสถานีรถไฟฟ้าสำหรับการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี 3-122
รูปที่ 3.13-4 แผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจร ตามปริมาณอุปสงค์ของการใช้จุดจอดแล้วจร 3-125
รูปที่ 3.13-5 เส้นทาง Feeder เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในกรุงเทพและปริมณฑล (81 เส้นทาง) 3-130
รูปที่ 3.13-6 โครงข่ายเส้นทางการเดินทางทางน้ำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลในภาพรวม 3-134
รูปที่ 4.1-1 ภาพรวมของ Smart Mobility 4-2
รูปที่ 4.1-2 วัตถุประสงค์ของ Smart Mobility 4-3
รูปที่ 4.1-3 การพัฒนาระบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ 4-3
รูปที่ 4.1-4 กลุ่มของเทคโนโลยีของการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ 4-4
รูปที่ 4.3-1 บรรยากาศการเข้าร่วมประชุมหารือกับกองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) 4-11
รูปที่ 4.3-2 บรรยากาศการเข้าร่วมประชุมหารือกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) 4-13
รูปที่ 4.3-3 บรรยากาศการเข้าร่วมประชุมหารือกับกรมทางหลวง (ทล.) 4-15
รูปที่ 4.3-4 บรรยากาศการเข้าร่วมประชุมหารือกับ บมจ. ทางยกระดับดอนเมือง 4-17
รูปที่ 4.4-1 โครงสร้างองค์กรปัจจุบันของกองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.) ภายใต้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) 4-19
รูปที่ 4.5-1 องค์ประกอบของคณะอนุกรรมการเพื่อการบูรณาการข้อมูลจราจรและบริหารจัดการปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล 4-30
รูปที่ 4.5-2 เปรียบเทียบโครงสร้างอัตรากำลังของกองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.) ปัจจุบันและอนาคต 4-32
รูปที่ 4.5-3 ตำแหน่งการติดตั้งกล้องวีดีโอ CCTV เพื่อใช้ในการบริหารจัดการจราจร ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล 4-36
รูปที่ 4.5-4 รูปแบบและแนวทางการติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อใช้ในการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลจราจร 4-37
รูปที่ 4.5-5 ตัวอย่างการใช้ข้อมูล GPS และกล้อง CCTV เพื่อกำหนดแนวการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณจุดตัด 4-42
รูปที่ 4.5-6 ตัวอย่างการตรวจวัดประสิทธิภาพของมาตรการในการบริหารจัดการจราจร 4-42
รูปที่ 4.5-7 ช่วงถนนที่มีความเร็วเฉลี่ยต่ำกว่า 10 กม./ชม. และทางแยกที่มีความล่าช้าเฉลี่ยต่ำกว่า 110 วินาที/คัน บนถนนสุขุมวิท 4-43
รูปที่ 4.5-8 แนวทางการเชื่อมต่อข้อมูลภาพวีดีโอ CCTV ผ่านระบบ RTSP 4-44

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 4.5-9 แบบจำลอง SUMO simulation สำหรับการเตรียมข้อมูล เพื่อใช้ในการ train แบบจำลอง deep Q-network 4-45
รูปที่ 4.5-10 ขั้นตอนการเชื่อมต่อข้อมูลจราจรจากระบบ Traffic Condition and Congestion Analysis (TCAD) ไปยัง Website NAMTANG 4-46
รูปที่ 4.5-11 รูปแบบการแสดงข้อมูล TCAD บน NAMTANG 4-46
รูปที่ 5.1-1 จุดปัญหาระยะเร่งด่วน ในการสัมมนา ครั้งที่ 1 5-2
รูปที่ 5.1-2 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุม การสัมมนาครั้งที่ 1 5-3
รูปที่ 5.1-3 จุดปัญหาระยะเร่งด่วน ในการสัมมนา ครั้งที่ 2 5-13
รูปที่ 5.1-4 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุม การสัมมนาครั้งที่ 2 5-13
รูปที่ 5.1-5 จุดปัญหาระยะเร่งด่วนในการสัมมนา ครั้งที่ 3 5-21
รูปที่ 5.1-6 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุม การสัมมนาครั้งที่ 3 5-22
รูปที่ 5.1-7 จุดปัญหาระยะเร่งด่วน ในการสัมมนา ครั้งที่ 4 5-31
รูปที่ 5.1-8 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุม การสัมมนาครั้งที่ 4 5-31
รูปที่ 5.1-9 จุดปัญหาระยะเร่งด่วน ในการสัมมนา ครั้งที่ 5 5-40
รูปที่ 5.1-10 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุม การสัมมนาครั้งที่ 5 5-41
รูปที่ 5.1-11 จุดปัญหาระยะเร่งด่วน ในการสัมมนา ครั้งที่ 6 5-47
รูปที่ 5.1-12 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุม การสัมมนาครั้งที่ 6 5-47
รูปที่ 5.1-13 จุดปัญหาระยะเร่งด่วน ในการสัมมนา ครั้งที่ 7 5-54
รูปที่ 5.1-14 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุม การสัมมนาครั้งที่ 7 5-54
รูปที่ 5.1-15 จุดปัญหาระยะเร่งด่วน ในการสัมมนา ครั้งที่ 8 5-62
รูปที่ 5.1-16 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุม การสัมมนาครั้งที่ 8 5-62
รูปที่ 5.3-1 ภาพบรรยากาศในการอบรมทางวิชาการ 5-81
รูปที่ 6.1-1 ตำแหน่งที่ตั้งของสะพานตามแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 6-3
รูปที่ 6.2-1 แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านจราจรบริเวณภายในพื้นที่ศิริราช 6-19
รูปที่ 6.2-2 แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านจราจรบริเวณภายนอกพื้นที่ศิริราช 6-20
รูปที่ 6.2-3 ผลการเปรียบเทียบระยะเวลาในการเดินทาง 6-22
รูปที่ 6.3-1 แผนการดำเนินงาน 6-24
รูปที่ 6.3-2 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา 6-25
รูปที่ 6.3-3 โครงการก่อสร้างในบริเวณพื้นที่โครงการ 6-29
รูปที่ 6.3-4 จุดที่มีปัญหาด้านการจราจรในปัจจุบัน 6-32

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 6.4-1 ตำแหน่งที่ได้รับการแก้ไขปัญหาจราจร 14 ตำแหน่ง 6-37
รูปที่ 6.5-1 ลักษณะทางกายภาพและรูปแบบการจัดการจราจร ตั้งแต่แยกซอยศูนย์วิจัยถึงแยกคลองตันเหนือ 6-51
รูปที่ 6.5-2 ลักษณะทางกายภาพของแยกศูนย์วิจัย และรูปแบบการจัดการจราจร 6-52
รูปที่ 6.5-3 ลักษณะทางกายภาพของแยกทองหล่อ และรูปแบบการจัดการจราจร 6-52
รูปที่ 6.5-4 ลักษณะทางกายภาพของแยกคลองตันเหนือ และรูปแบบการจัดการจราจร 6-53
รูปที่ 6.5-5 สภาพปัจจุบันของแยกคลองตันเหนือ 6-53
รูปที่ 6.5-6 ปัญหาแถวคอยจากแยกทองหล่อล้นมากีดขวางทางรองบนแยกคลองตันเหนือ ในช่วงเวลาเร่งด่วน 6-54
รูปที่ 6.5-7 สภาพปัญหาแยกทองหล่อ เนื่องจากแถวคอยบนถนนเพชรบุรีตัดใหม่ และปัญหารถใหญ่เลี้ยวซ้ายไม่ได้เนื่องจากการวิ่งสวนช่องจราจร ในช่วงเวลาเร่งด่วน 6-54
รูปที่ 6.5-8 ปริมาณจราจรและรอบสัญญาณไฟจราจรบนแนวถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (7:00-8:00 น.) 6-55
รูปที่ 6.5-9 ปริมาณจราจรและรอบสัญญาณไฟจราจรบนแนวถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (7:00-8:00 น.) 6-56
รูปที่ 6.5-10 รูปแบบการปรับปรุงแยกศูนย์วิจัย-แยกทองหล่อ 6-57
รูปที่ 6.5-11 รูปแบบการปรับปรุงแยกทองหล่อเหนือ 6-57

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 2.2-1 สรุปจำนวนจุดปัญหาตามประเภทของปัญหาและสถานะการดำเนินงานจากโครงการงานศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ที่ได้กำหนดจุดแก้ไขปัญหาการจราจรไว้ทั้งสิ้น 257 จุด 2-4
ตารางที่ 2.2-2 รายชื่อทางแยกที่มีปัญหาการจราจรที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน 2-5
ตารางที่ 2.2-3 รายชื่อจุดกลับรถที่มีปัญหาการจราจรที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน 2-8
ตารางที่ 2.2-4 รายชื่อจุดคอขวดทางกายภาพที่มีปัญหาการจราจรที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน 2-9
ตารางที่ 2.2-5 รายชื่อบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่มีปัญหาการจราจรที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน 2-11
ตารางที่ 2.3-1 กลุ่มพื้นที่/ แนวเส้นทาง 20 Corridor จากจุดปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน จำนวน 93 จุด 2-14
ตารางที่ 2.3-2 สรุปจุดปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน 127 จุด 2-15
ตารางที่ 2.4-1 วันและเวลาการเก็บข้อมูลด้านจราจร แบ่งตามประเภทพื้นที่ 2-20
ตารางที่ 2.4-2 ประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการเก็บข้อมูลด้านจราจร 2-20
ตารางที่ 2.4-3 ค่าถ่วงน้ำหนักของยานพาหนะแต่ละชนิด (Passenger Car Equivalent Factor: PCE) 2-21
ตารางที่ 2.4-4 ประเภทการสำรวจตามประเภทของจุดปัญหาแต่ละประเภท 2-23
ตารางที่ 2.4-5 เกณฑ์มาตรฐานระดับการให้บริการของปริมาณจราจรต่อความจุ 2-24
ตารางที่ 2.4-6 เกณฑ์มาตรฐานระดับการให้บริการของความจุอิ่มตัว 2-25
ตารางที่ 2.4-7 เกณฑ์มาตรฐานระดับการให้บริการของความเร็วเฉลี่ย 2-26
ตารางที่ 2.4-8 เกณฑ์มาตรฐานระดับการให้บริการของความล่าช้าเฉลี่ย 2-26
ตารางที่ 2.4-9 ดัชนีประเมินประสิทธิภาพของจุดปัญหา 2-28
ตารางที่ 2.5-1 ระยะห่างระหว่างทางแยกตามอุดมคติเมื่อพิจารณาจากรอบสัญญาณไฟและความเร็วของยานพาหนะ 2-31
ตารางที่ 2.5-2 ข้อกำหนดในการใช้รูปที่ 2.5-4 ปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน 2-33
ตารางที่ 2.5-3 เกณฑ์ขั้นต่ำของปริมาณจราจรที่ต้องติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก 2-34
ตารางที่ 2.5-4 ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณรถกับจำนวนคนข้ามถนนที่ต้องติดตั้งสัญญาณไฟจราจร 2-34
ตารางที่ 2.6-1 รายละเอียดการประชุมหารือกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน 2-42
ตารางที่ 2.6-2 รายละเอียดการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นจุดปัญหาด้านการจราจรและแนวทางการแก้ไข 2-46
ตารางที่ 2.6-3 สรุปจำนวนจุดปัญหาตามประเภทของปัญหาแต่ละพื้นที่ศึกษา 8 พื้นที่ 2-47
ตารางที่ 2.6-4 สรุปจุดปัญหาตามพื้นที่การศึกษาและเขตพื้นที่ 2-47
ตารางที่ 2.6-5 สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรพื้นที่ 1 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งเหนือ โซน 1 2-53
ตารางที่ 2.6-6 สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรพื้นที่ 2 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งเหนือ โซน 2 2-61
ตารางที่ 2.6-7 สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรพื้นที่ 3 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งกลาง โซน 1 2-72
ตารางที่ 2.6-8 สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรพื้นที่ 4 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งกลาง โซน 2 2-80
ตารางที่ 2.6-9 สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรพื้นที่ 5 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งใต้ โซน 1 2-86

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 2.6-10 สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรพื้นที่ 6 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งใต้ โซน 2 2-94
ตารางที่ 2.6-11 สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรพื้นที่ 7 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งตะวันตก โซน 1 2-101
ตารางที่ 2.6-12 สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรพื้นที่ 8 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งตะวันตก โซน 2 2-110
ตารางที่ 3.2-1 กำหนดการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3-3
ตารางที่ 3.3-1 สรุปสถานะการประสานขอข้อมูลแผนงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ณ มิถุนายน 2566 3-8
ตารางที่ 3.3-2 สถานะผลการทบทวนแผนแม่บทฯ เดิม และผลการรวบรวม แผนงาน โครงการเพิ่มเติม 3-9
ตารางที่ 3.4-1 สถานะผลการทบทวนแผนแม่บทฯ ครม. ได้มีมติรับทราบมติ คจร. เมื่อ 9 มิถุนายน 2563 3-11
ตารางที่ 3.4-2 แผนงานตามแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้า 3-21
ตารางที่ 3.4-3 มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรด้วยการบริหารจัดการการใช้ถนนเดิมให้มีประสิทธิภาพ 3-22
ตารางที่ 3.4-4 โครงการจัดพื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) ตามแนวรถไฟฟ้า 3-23
ตารางที่ 3.4-5 โครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางข้ามลอยฟ้า (Sky Walk) 3-23
ตารางที่ 3.4-6 โครงการเพิ่มโครงข่ายเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า (Access Road to MRT Station) 3-24
ตารางที่ 3.5-1 สถานะข้อมูลโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงาน 3-26
ตารางที่ 3.6-1 เปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานคร ปี 2552 และ ปี 2558 3-27
ตารางที่ 3.6-2 การใช้ที่ดินระดับจังหวัด ปี 2561-2562 3-34
ตารางที่ 3.6-3 การใช้ที่ดินประเภทพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างระดับจังหวัด ปี 2561-2562 3-34
ตารางที่ 3.6-4 ลำดับศักย์และบทบาทหน้าที่ของเมืองในภาคมหานคร 3-37
ตารางที่ 3.6-5 เป้าหมายการรักษาพื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 3-39
ตารางที่ 3.6-6 เป้าหมายความต้องการพื้นที่เพื่อการผลิต 3-39
ตารางที่ 3.6-7 ตำแหน่งพื้นที่ที่เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการผลิตแต่ละประเภท 3-40
ตารางที่ 3.6-8 โครงการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่ 3-43
ตารางที่ 3.6-9 โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม 3-44
ตารางที่ 3.8-1 สถิติความยาวโครงข่ายและปริมาณจราจรบนทางพิเศษ 3-51
ตารางที่ 3.9-1 เป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3-54
ตารางที่ 3.11-1 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการจราจรแบ่งตามระยะการดำเนินงานและหน่วยงานรับผิดชอบ 3-58
ตารางที่ 3.11-2 จำนวนโครงการแยกตามหน่วยงานและพื้นที่ 3-58
ตารางที่ 3.11-3 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่1 3-61
ตารางที่ 3.11-4 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 2 3-63
ตารางที่ 3.11-5 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 3 3-65
ตารางที่ 3.11-6 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 4 3-66
ตารางที่ 3.11-7 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 5 3-68

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 3.11-8 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 6 3-69
ตารางที่ 3.11-9 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 7 3-70
ตารางที่ 3.11-10 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 8 3-72
ตารางที่ 3.11-11 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 9 3-73
ตารางที่ 3.11-12 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 10 3-75
ตารางที่ 3.11-13 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 11 3-76
ตารางที่ 3.11-14 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 12 3-78
ตารางที่ 3.11-15 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 13 3-79
ตารางที่ 3.11-16 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 14 3-81
ตารางที่ 3.11-17 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 15 3-83
ตารางที่ 3.11-18 แผนงานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3-90
ตารางที่ 3.11-19 รายละเอียดการแบ่งพื้นที่ย่อย 3-93
ตารางที่ 3.11-20 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และแหล่งที่มา 3-94
ตารางที่ 3.11-21 สรุปข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม 3-94
ตารางที่ 3.11-22 สรุปข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม 3-95
ตารางที่ 3.11-23 ภาพรวมของสภาพจราจรทั้งพื้นที่ศึกษาในปีอนาคต 3-99
ตารางที่ 3.11-24 สภาพจราจรแยกตามกลุ่มพื้นที่ 3-100
ตารางที่ 3.11-25 การวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ของแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจร ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3-105
ตารางที่ 3.12-1 การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรที่แยกเดี่ยวในระยะสั้น จำนวน 35 ทางแยก 3-108
ตารางที่ 3.12-2 การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรแบบประสานในระยะสั้น จำนวน 10 กลุ่มทางแยก 3-110
ตารางที่ 3.12-3 ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางจำนวน 18 จุด ของกรุงเทพมหานคร ในระยะสั้น ปี 2567-2570 3-115
ตารางที่ 3.12-4 สรุปแนวทางการ/มาตรการแก้ไขปัญหาการจราจรด้านบริหารจัดการ (Soft Side) 3-117
ตารางที่ 3.13-1 แผนพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ขร.) 3-118
ตารางที่ 3.13-2 แผนบูรณาการเพื่อการพัฒนาระบบตั๋วร่วม ในรูปแบบตั๋วผูกบัญชี Account Based Ticketing 3-120
ตารางที่ 3.13-3 ปัจจัยการประเมินการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวก 3-122
ตารางที่ 3.13-4 แผนการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน โดย สนข. 3-123
ตารางที่ 3.13-5 แผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจร แผนระยะสั้น ปี พ.ศ. 2567-2570 3-126
ตารางที่ 3.13-6 แผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจร แผนระยะกลาง ปี พ.ศ. 2571-2575 3-127

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 3.13-7 แผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจร แผนระยะยาว ปี พ.ศ. 2576-2580 3-127
ตารางที่ 3.13-8 โครงการเพิ่มโครงข่ายถนนเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า (Access Road to MRT Station) 3-128
ตารางที่ 3.13-9 เส้นทางที่ให้บริการ Feeder ในแผนระยะสั้น ปี พ.ศ. 2567-2570 3-130
ตารางที่ 3.13-10 เส้นทางที่ให้บริการ Feeder ในแผนระยะกลาง ปี พ.ศ. 2571-2575 3-133
ตารางที่ 3.13-11 เส้นทางที่ให้บริการ Feeder ในแผนระยะยาว ปี พ.ศ. 2576-2580 3-133
ตารางที่ 3.13-12 แผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำฯ ในระยะสั้น ปี พ.ศ. 2567-2570 3-134
ตารางที่ 3.13-13 แผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำฯ ในระยะกลาง ปี พ.ศ. 2571-2575 3-135
ตารางที่ 3.13-14 แผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำฯ ในระยะยาว ปีพ.ศ.2575-2580 3-135
ตารางที่ 3.13-15 จุดเชื่อมต่อการเดินทาง ล้อ-ราง-เรือ จำนวน 50 จุด 3-136
ตารางที่ 3.13-16 สรุปแนวทางการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณรถบนถนน 3-139
ตารางที่ 4.1-1 ตัวอย่างนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับ Smart Mobility ของประเทศในยุโรป 4-4
ตารางที่ 4.2-1 สรุปการดำเนินงานศูนย์ควบคุมจราจร (Traffic Operations Center, TOC) ในต่างประเทศ 4-6
ตารางที่ 4.2-2 สรุปการดำเนินงานศูนย์ควบคุมจราจร (Traffic Operations Center , TOC) ในประเทศ 4-8
ตารางที่ 4.3-1 สรุปช่วงเวลาการเข้าพบหน่วยงาน 4-10
ตารางที่ 4.4-1 อัตรากำลังของกองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.) 4-20
ตารางที่ 4.5-1 แนวทางการทำงานเพื่อให้เกิดการบูรณาการข้อมูลและการบริหารจัดการจราจรแบบ Smart Mobility ในระยะต่าง ๆ 4-34
ตารางที่ 4.5-2 แนวทางการเชื่อมโยงและการใช้งานข้อมูลจราจรระหว่างหน่วยงาน 4-38
ตารางที่ 5.1-1 ผลประเมินความพึงพอใจ การสัมมนา ครั้งที่ 1 5-12
ตารางที่ 5.1-2 ผลการประเมินความพึงพอใจ การสัมมนา ครั้งที่ 2 5-20
ตารางที่ 5.1-3 ผลประเมินความพึงพอใจ การสัมมนา ครั้งที่ 3 5-30
ตารางที่ 5.1-4 ผลประเมินความพึงพอใจ การสัมมนา ครั้งที่ 4 5-39
ตารางที่ 5.1-5 ผลประเมินความพึงพอใจ การสัมมนา ครั้งที่ 5 5-46
ตารางที่ 5.1-6 แบบสอบถามความพึงพอใจ การสัมมนา ครั้งที่ 6 5-53
ตารางที่ 5.1-7 ผลการประเมินความพึงพอใจ การสัมมนา ครั้งที่ 7 5-60
ตารางที่ 5.1-8 ผลประเมินความพึงพอใจ การสัมมนา ครั้งที่ 8 5-70
ตารางที่ 5.2-1 ความก้าวหน้าสื่อประชาสัมพันธ์ และเว็บไซต์ 5-72
ตารางที่ 5.2-2 สื่อประชาสัมพันธ์ที่ใช้ในโครงการ 5-78
ตารางที่ 5.3-1 สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมการอบรมทางวิชาการ 5-80
ตารางที่ 6.1-1 ทบทวนสถานะแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในปัจจุบันปี 2566 6-3

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 6.1-2 ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรข้ามแม่น้ำเจ้าพระยากรณีฐานจากแบบจำลอง BTDS จำแนกตามกรณีต่าง ๆ 6-6
ตารางที่ 6.2-1 สภาพปัญหาด้านการจราจรภายในบริเวณพื้นที่โรงพยาบาลศิริราช 6-13
ตารางที่ 6.2-2 สภาพปัญหาด้านการจราจรภายนอกบริเวณพื้นที่โรงพยาบาลศิริราช 6-15
ตารางที่ 6.2-3 แนวทางการแก้ไขปัญหาภายในพื้นที่โรงพยาบาลศิริราช 6-17
ตารางที่ 6.2-4 แนวทางการแก้ไขปัญหาภายนอกพื้นที่โรงพยาบาลศิริราช 6-18
ตารางที่ 6.2-5 ผลการวิเคราะห์ด้านจราจรจากแบบจำลองของโครงข่ายพื้นที่ศึกษา 6-22
ตารางที่ 6.3-1 ข้อมูลลักษณะทางกายภาพของถนนในพื้นที่โครงการ 6-25
ตารางที่ 6.3-2 การเก็บข้อมูลสำรวจจราจร 6-27
ตารางที่ 6.3-3 ข้อมูลจากการสำรวจปริมาณจราจร 6-28
ตารางที่ 6.3-4 รายละเอียดสภาพปัญหาจราจรในปัจจุบัน 6-33
ตารางที่ 6.3-5 แนวทางแก้ไขปัญหา 6-35
ตารางที่ 6.4-1 ตำแหน่ง ปัญหา และการแก้ไขจุดที่มีการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร 6-38
ตารางที่ 6.4-2 ผลการวิเคราะห์ความเร็วเฉลี่ย (Average Speed) ระดับช่วงถนนและระดับโครงข่ายในแต่ละช่วงเวลาการวิเคราะห์ 6-43
ตารางที่ 6.4-3 ผลการวิเคราะห์ความล่าช้าเฉลี่ย (Average Delay) ระดับช่วงถนนและระดับโครงข่ายในแต่ละช่วงเวลาการวิเคราะห์ 6-45
ตารางที่ 6.4-4 สรุปปัญหาจราจรในปัจจุบันและแนวทางการแก้ไขปรับปรุงปัญหาจราจร 6-46
ตารางที่ 6.5-1 การวิเคราะห์สภาพจราจรบนช่วงถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 6-55
ตารางที่ 6.5-2 การวิเคราะห์สภาพจราจรบนช่วงถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 6-56
ตารางที่ 6.5-3 รูปแบบการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรในแต่ละทางแยก 6-58
ตารางที่ 6.5-4 การวิเคราะห์สภาพจราจรภายหลังการปรับปรุง ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (7:00-8:00) 6-59
ตารางที่ 6.5-5 การวิเคราะห์สภาพจราจรภายหลังการปรับปรุง ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17:00-18:00) 6-59

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1
บทนำ

1.1 เหตุผลและความเป็นมา

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้ตระหนักถึงปัญหาด้านการจราจร และมีแนวโน้มจะรุนแรงมากยิ่งขึ้น ดังนั้น คจร. ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ได้มีมติเห็นชอบแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เสนอ โดยมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบในการแก้ไขปัญหาจราจรต่อไป โดยคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติรับทราบมติ คจร. ดังกล่าวแล้วเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2563 เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการแก้ไขปัญหาจราจรตามแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลดังกล่าว สอดคล้องกับสถานการณ์ด้านการจราจรที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาโดยเฉพาะในถนนสายหลักของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบที่มีปัญหาการจราจรติดขัด ที่มีลักษณะเป็นจุดหรือพื้นที่ที่มีสภาพปัญหาแตกต่างกันและส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรบนถนนสายหลักและพื้นที่โดยรอบ

จากการศึกษาทบทวนข้อมูลจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจร ในโครงการศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ปี 2556 ของ สนข. จำนวน 257 จุด และภายใต้จำนวนจุดดังกล่าว โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ทำการตรวจสอบสภาพกายภาพและปัญหาการจราจรในปัจจุบันและได้รวบรวมข้อมูลจากกองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.) พบว่า คงเหลือจุดที่มีปัญหาการจราจรที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข และดำเนินการแล้วไม่เป็นไปตามแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักปี 2556 ประมาณ 120 จุด (ครอบคลุมทางแยก จุดกลับรถ จุดคอขวดทางกายภาพ และป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง) ซึ่งจำเป็นต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรในบริเวณดังกล่าวอย่างเร่งด่วน

สนข. จึงได้ดำเนินการจัดทำโครงการค่าจ้างศึกษาการแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งระบบบนถนนสายหลักในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรุงเทพมหานคร เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรเร่งด่วนบริเวณตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรดังกล่าวจำนวน 120 จุด และปรับปรุงแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้เป็นปัจจุบัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณการจราจรหรือการเดินทางของประชาชนให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็วขึ้น และเป็นการยกระดับคุณภาพการให้บริการเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

1.2 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์หลักของโครงการ ประกอบด้วย

1) เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรเร่งด่วนบริเวณตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรติดขัดเพื่อการแก้ไขปัญหาการจราจรในภาพรวมของพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
2) จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้เป็นปัจจุบัน
3) จัดทำแนวทางบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility)
4) เพิ่มศักยภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่โดยการถ่ายทอดความรู้ ประสบการณ์ รวมทั้งเทคโนโลยีในการวิเคราะห์และวางแผนระบบการจราจรและขนส่งให้แก่บุคลากรของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1.3 ขอบเขตการศึกษา

1.3.1 งานส่วนที่ 1 : งานแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน

ศึกษาทบทวนข้อมูลจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรในโครงการศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ปี 2556 พร้อมทั้งตรวจสอบสภาพกายภาพและปัญหาการจราจรในปัจจุบันและนำมาทำการวิเคราะห์ ประเมินผล และคัดเลือกจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากยังไม่ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหา หรือได้รับการแก้ไขปัญหาแล้ว แต่จุดดังกล่าวยังคงมีปัญหาอยู่เนื่องจากปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นหรือมีสภาพทางกายภาพที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งอยู่บนถนนสายหลักหรือสายรอง ให้ครอบคลุม ทางแยก จุดกลับรถ จุดคอขวดทางกายภาพ และป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง โดยจะต้องดำเนินการเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาในจุดหรือบริเวณที่มีปัญหาอย่างน้อยจำนวน 120 จุด ซึ่งอาจจะเป็นเพียงจุดหรือตำแหน่งเดียวหรืออาจเป็นกลุ่มของจุดหรือตำแหน่งที่รวมกันเป็นลักษณะ ของพื้นที่ (Area) หรือบนถนนสายหลักหรือสายรองเดียวกัน (Corridor) และจัดทำรายละเอียดของการแก้ไขปัญหาของจุดหรือบริเวณดังกล่าว เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ

1.3.2 งานส่วนที่ 2 : งานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ปรับปรุงแผนงาน/โครงการตามแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจร ของ สนข. ที่ได้เสนอ คจร. เห็นชอบแล้วในคราวประชุมครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 โดย ครม. ได้มีมติรับทราบมติ คจร. ดังกล่าวแล้วเมื่อวันที่ 4 มิถุนายน ปี 2563 ให้เป็นปัจจุบัน โดยให้ทบทวนแผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เช่น แผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แผนการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่เกี่ยวข้อง การศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษในภาพรวมทั้งระบบ และสำรวจวิเคราะห์ กิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาเมืองหรือจุด/บริเวณพื้นที่ที่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อการเดินทางในปัจจุบัน รวมทั้งเสนอแนะโครงการ/มาตรการ ด้านการแก้ไขปัญหาการจราจรทางด้านกายภาพ (Hard Side) และด้านการบริหารจัดการ (Soft Side) เพื่อให้แผนแม่บทการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครดังกล่าวมีความสมบูรณ์ และต้องจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (แผนระดับที่ 3) พร้อมทั้งจัดทำแนวทางการเสนอแผนฯ และการผลักดันแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ

1.3.3 งานส่วนที่ 3 : งานจัดทำแนวทางบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility)

ศึกษาและจัดทำแนวทางบริหารจัดการจราจรอย่างเป็นระบบในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยทบทวนการศึกษาและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับทั้งในประเทศและต่างประเทศ และนำมาประยุกต์และพัฒนาเพิ่มเติม อย่างน้อยต้องมีระบบบูรณาการข้อมูลด้านการจราจร ที่ สนข. หรือหน่วยงานอื่นมีอยู่แล้ว เช่น ระบบวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) เพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยให้กองจัดระบบการจราจรทางบกสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นศูนย์กลางการดำเนินงาน และจะต้องจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server) ที่สามารถรองรับการจัดเก็บข้อมูล ประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อบริหารจัดการจราจร จำนวน 1 เครื่อง โดยมีคุณสมบัติอย่างน้อย ดังนี้ (1) มีหน่วยประมวลผลกลาง (CPU) ไม่น้อยกว่า 16 Thread (2) มีหน่วยความจำหลัก (RAM) ขนาดไม่น้อยกว่า 64 Gb (3) มีหน่วยแสดงผล (GPU) จำนวน 4 หน่วย ซึ่งสามารถทำงานได้ด้วย 4 แบบ 16 Lanes พร้อมกันทั้ง 4 หน่วย (4) มีหน่วยจัดเก็บข้อมูล ชนิด Solid State Drive ขนาดความจุไม่น้อยกว่า 2 TB และคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊คพร้อมระบบปฏิบัติการและโปรแกรมประยุกต์สำหรับสำนักงาน จำนวน 5 เครื่อง โดยมีคุณสมบัติอย่างน้อย ดังนี้ (1) มีหน่วยประมวลผลกลาง (CPU) ไม่น้อยกว่า 8 แกนหลัก (8 Core) และมีเทคโนโลยีเพิ่มสัญญาณนาฬิกาได้ในกรณีที่ต้องใช้ความสามารถในการประมวลผลสูงสุด (Turbo Boost หรือ Max Boost) จำนวน 1 หน่วย (2) มีหน่วยความจำหลัก (RAM) ขนาดไม่น้อยกว่า 16 GB และ (3) มีหน่วยจัดเก็บข้อมูลชนิด Solid State Drive ขนาดความจุไม่น้อยกว่า 1 TB จำนวน 1 หน่วย ที่สามารถใช้สำหรับงานประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อบริหารจัดการจราจร จำนวน 120 จุด ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

1.3.4 งานส่วนที่ 4 : งานให้การสนับสนุนทางวิชาการ

สนับสนุนทางวิชาการ นอกเหนือจากงานในงานส่วนที่ 1 – งานส่วนที่ 3 จะต้องให้การสนับสนุนทางวิชาการในลักษณะของการให้คำปรึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้องพร้อมรายละเอียดของข้อเสนอแนะ ที่มีข้อมูลที่จำเป็นทั้งหมดเพียงพอที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลการศึกษาที่จัดทำขึ้นไปดำเนินการให้เกิดการปฏิบัติได้จริง เมื่อได้รับการมอบหมายจาก สนข. จำนวนรวมทั้งหมดไม่น้อยกว่า 5 เรื่อง

1.4 โครงสร้างรายงาน

เพื่อให้เนื้อหาของรายงานครบถ้วนตามวัตถุประสงค์ของโครงการและมีเนื้อหาที่เข้าใจได้ง่าย จึงแบ่งโครงสร้างของรายงานนี้ออกเป็นบท จำนวน 6 บท ได้แก่

บทที่ 1 บทนำ กล่าวถึง เหตุผลและความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ขอบเขตการศึกษา ซึ่งจะทำให้เห็นภาพรวมของโครงการ และโครงสร้างรายงาน

บทที่ 2 งานแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน กล่าวถึง แนวทางการศึกษาทบทวนข้อมูลและสรุปจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจร แนวทางการสำรวจ รวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ด้านการจราจร สำหรับจุดและพื้นที่ปัญหาด้านจราจร และแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน บริเวณทางแยก จุดกลับรถ จุดคอขวดทางกายภาพ ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง และการแก้ปัญหาในเชิงจุดหรือพื้นที่ต่อเนื่อง (Area or Corridor)

บทที่ 3 งานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กล่าวถึง แนวทางและแนวคิดสำหรับการจัดทำแผนปฏิบัติการ การทบทวนและปรับปรุงแผนด้านการแก้ปัญหาจราจร แผนด้านการแก้ปัญหาจราจร งานสำรวจ วิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาเมือง เพื่อนำไปสู่ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะโครงการ หรือมาตรการ Hard and Soft Side ที่นำมาประยุกต์เป็นแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจร โดยจัดให้มีแนวทางการเสนอแผนฯและการผลักดันแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ

บทที่ 4 งานจัดทำแนวทางบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) กล่าวถึง แนวทางและขั้นตอนของการศึกษาเพื่อจัดทำแนวทางบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) ที่ประกอบด้วย (1) ศึกษาและทบทวนการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) (2) การศึกษาและทบทวนการดำเนินงานศูนย์ควบคุมจราจร (Traffic Operations Center, TOC) (3) จัดทำแนวทางการบูรณาการการบริหารจัดการจราจร ข้อมูลจราจร และการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) และ (4) แนวทางในการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) ระยะเริ่มต้น ซึ่งประกอบไปด้วย

- จัดทำระบบนำทางแบบ Multi-Modal Transport ในเว็บไซต์นำทางของ สนข. โดยนำข้อมูลจราจรจาก Traffic Condition and Congestion Analysis (TCAD) ที่รับการพัฒนาต่อยอดจากโครงการฯ มาเพิ่มข้อมูลในการแนะนำการเดินทางบนเว็บไซต์นำทาง
- วิเคราะห์และตรวจสอบสภาพการจราจรและรูปแบบของปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการเชื่อมต่อ แบบ Near Real-Time ของข้อมูล CCTV และ GPS จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อวิเคราะห์สภาพจราจรและแสดงข้อมูลบนเว็บไซค์ Traffic Condition and Congestion Analysis (TCAD)
- จัดทำต้นแบบการบริหารจัดการสัญญาณไฟจราจรแบบอัตโนมัติร่วมกันหลายทางแยกโดยติดตั้งกล้องพื้นที่ทดสอบเพื่อนำมาทดลองและพัฒนาอัลกอริทึมในการวิเคราะห์สัญญาณไฟ ด้วย Machine Learning ในการวิเคราะห์และออกแบบสัญญาณไฟจราจร

บทที่ 5 การจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น การอบรมทางวิชาการ และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ กล่าวถึง แนวทางและแผนการดำเนินการ การจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น การประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลความรู้ และการฝึกอบรมทางวิชาการเพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้และเทคโนโลยี

บทที่ 6 งานให้การสนับสนุนทางวิชาการ กล่าวถึง การศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำผลการศึกษาไปดำเนินการให้เกิดการปฏิบัติได้จริง เมื่อได้รับการมอบหมายจาก สนข. จำนวน 5 เรื่อง

บทที่ 2

งานแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน

บทที่ 2
งานแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบประสบปัญหาด้านการจราจร และมีแนวโน้มจะรุนแรงมากยิ่งขึ้นอันเป็นผลเนื่องมาจากความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น โดยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ได้มีการจัดทำแผนแม่บทแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่เขตเมือง ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เสนอ และจากการศึกษาทบทวนข้อมูลจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรในโครงการศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ปี พ.ศ. 2556 ของ สนข. พบว่าคงเหลือจุดที่มีปัญหาการจราจรที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข และดำเนินการแล้วไม่เป็นไปตามแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลักปี พ.ศ. 2556 ประมาณ 120 จุด ประกอบด้วย ปัญหาการติดขัดสะสมบริเวณทางแยก ปัญหาจุดกลับรถ ปัญหาจุดคอขวดทางกายภาพ และปัญหาป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ซึ่งจำเป็นต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรในบริเวณดังกล่าวอย่างเร่งด่วน ด้วยเหตุนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรจึงได้ดำเนินการโครงการศึกษาการแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งระบบบนถนนสายหลัก ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณการจราจรหรือการเดินทางของประชาชน ให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็วขึ้น และเป็นการยกระดับคุณภาพการให้บริการเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

จากการศึกษาทบทวนการแก้ไขปัญหาการจราจรตามการศึกษาโครงการงานศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ปี พ.ศ. 2556 นำมาสู่การตรวจสอบสภาพปัญหาการจราจรและกำหนดจุดปัญหาการจราจรในปัจจุบัน โดยได้คัดเลือกจุดปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน ได้ 4 กลุ่มปัญหาการจราจร รวม 127 จุด ประกอบด้วย 1. ปัญหาการติดขัดสะสมบริเวณทางแยก จำนวน 57 จุด 2. ปัญหาจุดกลับรถ จำนวน 34 จุด 3. ปัญหาจุดคอขวดทางกายภาพ จำนวน 18 จุด และ 4. ปัญหาป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง จำนวน 18 จุด จากนั้นจึงได้ดำเนินการสำรวจและวิเคราะห์สภาพการจราจรและสภาพปัญหาการจราจร เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาในระยะเร่งด่วนให้กับทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ในการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนต่อไป

2.1 แนวทางการศึกษางานแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน

1) ทบทวนโครงการงานศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วน ในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ปี พ.ศ. 2556 และทบทวนการแก้ไขปัญหาการจราจรตามการศึกษาและแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2556 ของ สนข. จากโครงการค่าจ้างศึกษาจัดทำโมเดลการพัฒนาระบบเทคโนโลยี เพื่อการบริหารจัดการจราจร กรุงเทพมหานคร (S-Model) ซึ่งจากการตรวจสอบด้านกายภาพและระบุตำแหน่งการศึกษาและแก้ไขปัญหา ทั้ง 257 จุดแล้ว พบว่ามีจุดตำแหน่งที่ได้รับการแก้ไขตามข้อเสนอแนะในการศึกษาฯ ปี พ.ศ. 2556 แล้ว แต่ยังมีอีกหลายตำแหน่งที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข หรือมีการเปลี่ยนแปลงไปที่ไม่เป็นไปตามข้อเสนอแนะ 120 จุด ดังนั้นในการตรวจสอบสภาพปัญหาจึงเลือกใช้ตำแหน่งดังกล่าวที่มีอยู่ 120 ตำแหน่งเป็นตำแหน่งเบื้องต้น

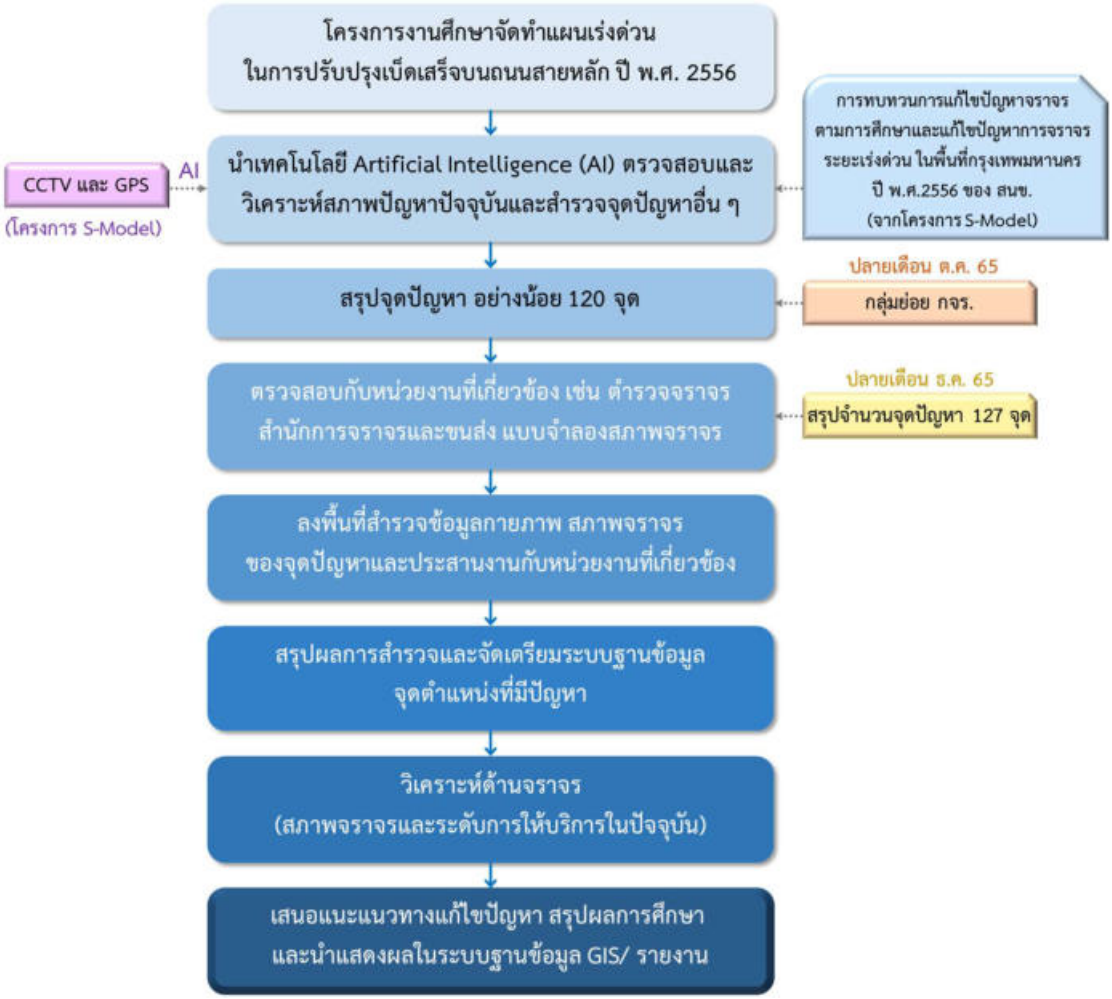
2) นำเทคโนโลยี Artificial Intelligence (AI) โดยประกอบด้วยข้อมูลหลักจากกล้อง CCTV และข้อมูลจาก GPS จากการวิเคราะห์ของโครงการ S-Model มาหาตำแหน่งที่ยังมีปัญหาสภาพจราจรเพิ่มเติม เพื่อให้การศึกษาเป็นไปอย่างครอบคลุมและเกิดประโยชน์สูงสุด ดังนั้น ข้อมูลตำแหน่งปัญหาสภาพจราจรจึงจะแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ (1) ตำแหน่งจากการวิเคราะห์ด้วยระบบเทคโนโลยีของโครงการศึกษาจัดทำโมเดลการพัฒนาระบบเทคโนโลยี เพื่อการบริหารจัดการจราจรกรุงเทพมหานคร (S-Model), (2) ตำแหน่งจากตรวจสอบด้านกายภาพและระบุตำแหน่งการศึกษาและแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2556 และ (3) ตำแหน่งจุดปัญหาการจราจรที่ทับซ้อนกันของการศึกษาและแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2556 และโครงการ S-Model ดัง**รูปที่ 2.1-1**

รูปที่ 2.1-1 หลักการกำหนดจุดปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน

3) สรุปจุดปัญหาที่ได้จากการตรวจสอบและวิเคราะห์จากการใช้เทคโนโลยี Artificial Intelligence (AI) ในการกำหนดจุดปัญหา เพื่อวิเคราะห์ระดับความรุนแรงของแต่ละจุดสภาพปัญหา โดยจะทำการหารือข้อสรุปในการกำหนดจุดปัญหา อย่างน้อย 120 จุดปัญหา ที่ต้องดำเนินการแก้ไขกับหน่วยงาน สนข. ช่วงปลายเดือนตุลาคม พ.ศ. 2565

4) หลังจากทราบตำแหน่งปัญหาการจราจรและทำการแบ่งตำแหน่งออกเป็น 3 ประเภท ตามที่ได้กล่าวข้างต้นในข้อ 2 ที่ปรึกษาจะทำการวิเคราะห์ข้อมูล ด้วยการใช้โมเดลจากการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเข้าเพื่อช่วยตรวจสอบปัญหาการจราจรในแต่ละตำแหน่ง และทำการหาทางแก้ไขปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในบริเวณตำแหน่งนั้น ๆ ต่อไป ดังนั้นหากตำแหน่งใดที่มีกล้อง CCTV จะสามารถเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรได้ ทั้งนี้การดำเนินงานเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาที่ปรึกษาจะทำการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร สำนักการจราจรและขนส่ง หรือจากการวิเคราะห์กับแบบจำลองสภาพจราจร เพื่อตรวจสอบสถานะและสภาพปัญหาปัจจุบันของแต่ละจุดปัญหา

5) ลงพื้นที่สำรวจข้อมูลด้านกายภาพ สภาพจราจรของจุดปัญหา พร้อมทั้งประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 ในช่วงที่มีสภาพจราจรปกติจากช่วงโรงเรียนเปิดเทอม
6) สรุปผลการสำรวจและจัดเตรียมระบบฐานข้อมูลของจุดตำแหน่งที่มีปัญหา
7) วิเคราะห์สภาพจราจร ระดับการให้บริการในปัจจุบัน รวมถึงดัชนีชี้วัดด้านจราจร เช่น ความเร็ว ความล่าช้าของสภาพจราจร
8) เสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหา สรุปผลการศึกษา และทำการแสดงผลในรูปแบบของรายงานและระบบฐานข้อมูล GIS โดยเมื่อมีความคืบหน้าในการดำเนินงานของงานส่วนที่ 1 ในระดับหนึ่ง จะทยอยส่งผลการศึกษาและแนวทางการแก้ปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนของโครงการฯ สำหรับ สนข. เพื่อนำเสนอต่อคณะอนุกรรมการประสานการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รายละเอียดดัง**รูปที่ 2.1-2**



รูปที่ 2.1-2 แนวทางการศึกษางานแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน

2.2 ศึกษาทบทวนข้อมูลจุดตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรและทบทวนแผนแม่บทการแก้ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

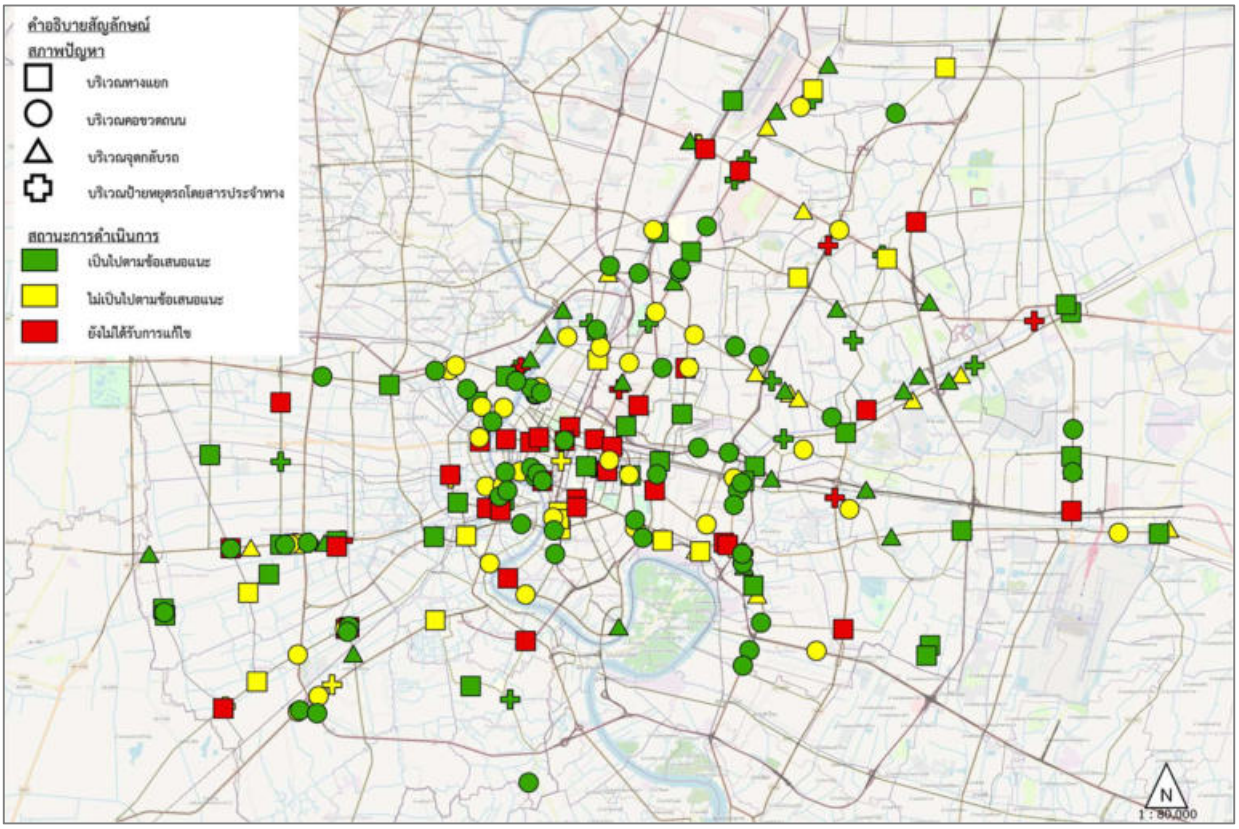
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการโครงการงานศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ปี 2556 เพื่อทำแผนการแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณจุดวิกฤตพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มีแนวโน้มทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น โดยได้กำหนดจุดหรือตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมากบนถนนสายหลัก ระบุสภาพปัญหา และเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาในระยะเร่งด่วนจำนวน 257 จุด ซึ่งประกอบด้วยจุดปัญหาการจราจร 4 ประเภท ได้แก่ (1) จุดตำแหน่งปัญหาที่ทางแยก 83 จุด (2) จุดตำแหน่งปัญหาที่จุดกลับรถ 41 จุด (2) จุดตำแหน่งปัญหาที่จุดคอขวดทางกายภาพ 90 จุด และ (4) จุดตำแหน่งปัญหาที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง 43 จุด เพื่อส่งมอบผลการศึกษาให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปประยุกต์ใช้เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ต่อไป

ในปี พ.ศ. 2564 สนข. ได้ดำเนินการติดตามการดำเนินงานจากการศึกษาและแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2556 ตามการศึกษาโครงการงานศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ที่ได้กำหนดจุดแก้ไขปัญหาการจราจรไว้ทั้งสิ้น 257 จุด ดังกล่าวข้างต้น โดยการตรวจสอบด้านกายภาพ การสำรวจด้วยกล้อง CCTV และความร่วมมือจากกองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.) ในการสำรวจการแก้ไขปัญหาการจราจรดังกล่าว จากผลการสำรวจและติดตามสถานะการดำเนินงานพบว่าสถานะการดำเนินงานแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

1) จุดตำแหน่งปัญหาที่ได้รับการแก้ไขตามข้อเสนอแนะในการศึกษาฯ ปี 2556 แล้ว 137 จุด
2) จุดตำแหน่งปัญหาที่ดำเนินการแล้วไม่เป็นไปตามข้อเสนอแนะ 76 จุด
3) จุดตำแหน่งปัญหาที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข 44 จุด

ตารางที่ 2.2-1 สรุปจำนวนจุดปัญหาตามประเภทของปัญหาและสถานะการดำเนินงานจากโครงการงานศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ที่ได้กำหนดจุดแก้ไขปัญหาการจราจรไว้ทั้งสิ้น 257 จุด

ประเภทปัญหา	จำนวนจุดปัญหาตามสถานะการดำเนินงาน 257 จุด			รวม
	ได้รับการแก้ไขแล้ว	ได้รับการแก้ไขในบางส่วน	ยังไม่ได้รับการแก้ไข	
ทางแยก	33	15	35	83
จุดกลับรถ	26	15	0	41
จุดคอขวดทางกายภาพ	55	35	0	90
ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	23	11	9	43
รวม	**137**	**76**	**44**	**257**



รูปที่ 2.2-1 ภาพรวมสถานะจุดปัญหาโครงการแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก 257 จุด

จากจำนวนจุดตำแหน่งปัญหาที่ดำเนินการแล้วไม่เป็นไปตามข้อเสนอแนะ 76 จุด และจุดตำแหน่งปัญหาที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข 44 จุด รวม 120 จุด ครอบคลุมจุดปัญหาทางแยก จุดกลับรถ จุดคอขวดทางกายภาพ และป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขปัญหาการจราจรในบริเวณดังกล่าวอย่างเร่งด่วน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) ปัญหาการจราจรบริเวณทางแยก

ตามข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาเฉพาะในส่วนของจุดปัญหาบริเวณทางแยก จำนวน 83 จุด พบว่า มีตำแหน่งที่ได้รับการแก้ไขแล้วแต่ไม่เป็นไปตามที่เสนอแนะ 15 จุด และตำแหน่งที่ยังไม่ได้ดำเนินการตามที่เสนอแนะ 35 จุด โดยรายชื่อและตำแหน่งของทางแยกที่มีปัญหาการจราจรที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน ถูกแสดงใน**ตารางที่ 2.2-2** และ**รูปที่ 2.2-2**

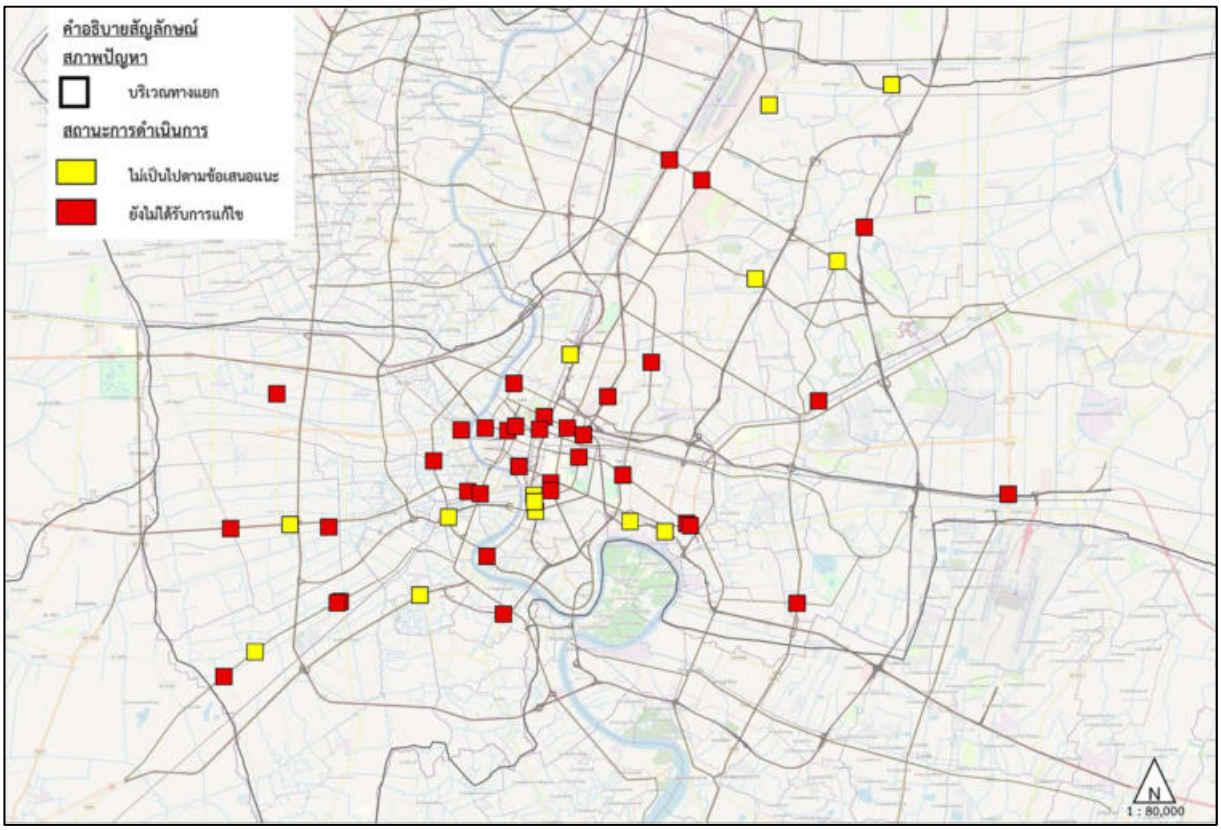
ตารางที่ 2.2-2 รายชื่อทางแยกที่มีปัญหาการจราจรที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

ลำดับ	ตำแหน่ง	สถานะการตรวจสอบด้านกายภาพ	
		ได้รับการแก้ไขแล้ว แต่ไม่เป็นไปตามที่เสนอแนะ	ยังไม่ได้ดำเนินการ ตามที่เสนอแนะ*
1	แยกรามอินทรา กม.8	✓	
2	แยกมเหสักข์-สุรวงศ์	✓	
3	แยกสาทร-สุรศักดิ์	✓	
4	แยกสุรศักดิ์	✓	
5	แยกสุคนธ์	✓	
6	แยกเทอดดำริ	✓	

ลำดับ	ตำแหน่ง	สถานะการตรวจสอบด้านกายภาพ	
		ได้รับการแก้ไขแล้ว แต่ไม่เป็นไปตามที่เสนอแนะ	ยังไม่ได้ดำเนินการ ตามที่เสนอแนะ*
7	แยกวัดหนองใหญ่	✓	▪
8	แยกดวงมณี	✓	▪
9	แยกอาจณรงค์	✓	▪
10	แยกกรมศุลกากร	✓	▪
11	แยกต่างระดับราชพฤกษ์ - รัชดาภิเษก	✓	▪
12	แยกปากซอยวัดสีสุก	✓	▪
13	แยกบางบอน 3	✓	▪
14	แยกวีเหลี่ยม	✓	▪
15	แยกบางบอน 3 - ถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งใต้	✓	▪
16	แยกเสาวนี		✓
17	แยกยมราช		✓
18	แยกวัดคู้บอน		✓
19	แยกมอเตอร์เวย์		✓
20	แยกนิด้า		✓
21	แยกศิริราช		✓
22	แยกบางยี่เรือ		✓
23	วงเวียนใหญ่		✓
24	แยกพญาไท		✓
25	แยกซังฮี้		✓
26	แยกผ่านพิภพลีลา		✓
27	แยกมักกะสัน		✓
28	แยกสวนป่าวิภาวดี		✓
29	แยกผ่านฟ้าลีลาศ		✓
30	แยกจักรพรรดิพงษ์		✓
31	แยกรัชดา-สุทธิสาร		✓
32	วงเวียนหลักสี่		✓
33	แยกหลักสี่		✓
34	แยกศรีอุดม		✓
35	แยกถนนตก		✓
36	แยกราชประสงค์		✓
37	แยกอโศก		✓
38	แยกพระโขนง		✓
39	แยกสุขุมวิท		✓
40	แยกทรัพย์ สี่พระยา		✓

ลำดับ	ตำแหน่ง	สถานะการตรวจสอบด้านกายภาพ	
		ได้รับการแก้ไขแล้ว แต่ไม่เป็นไปตามที่เสนอแนะ	ยังไม่ได้ดำเนินการ ตามที่เสนอแนะ*
41	แยกนราธวาสฯ - สุรวงศ์		✓
42	แยกเฉลิมบุรี		✓
43	แยกพาณิชยการธนบุรี		✓
44	แยกพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 24		✓
45	แยกใต้ทางด่วนประชาอุทิศ		✓
46	แยกสุขาภิบาล		✓
47	แยกบางบอน		✓
48	แยกบางบอน 5		✓
49	แยกคลองขวาง		✓
50	แยกวัดนิมานรดี		✓

หมายเหตุ: *บางจุดได้มีการดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจร แต่ปัจจุบันยังคงมีปัญหาการจราจรอยู่



รูปที่ 2.2-2 ตำแหน่งและสถานะการดำเนินการทางแยกที่มีปัญหาการจราจรที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

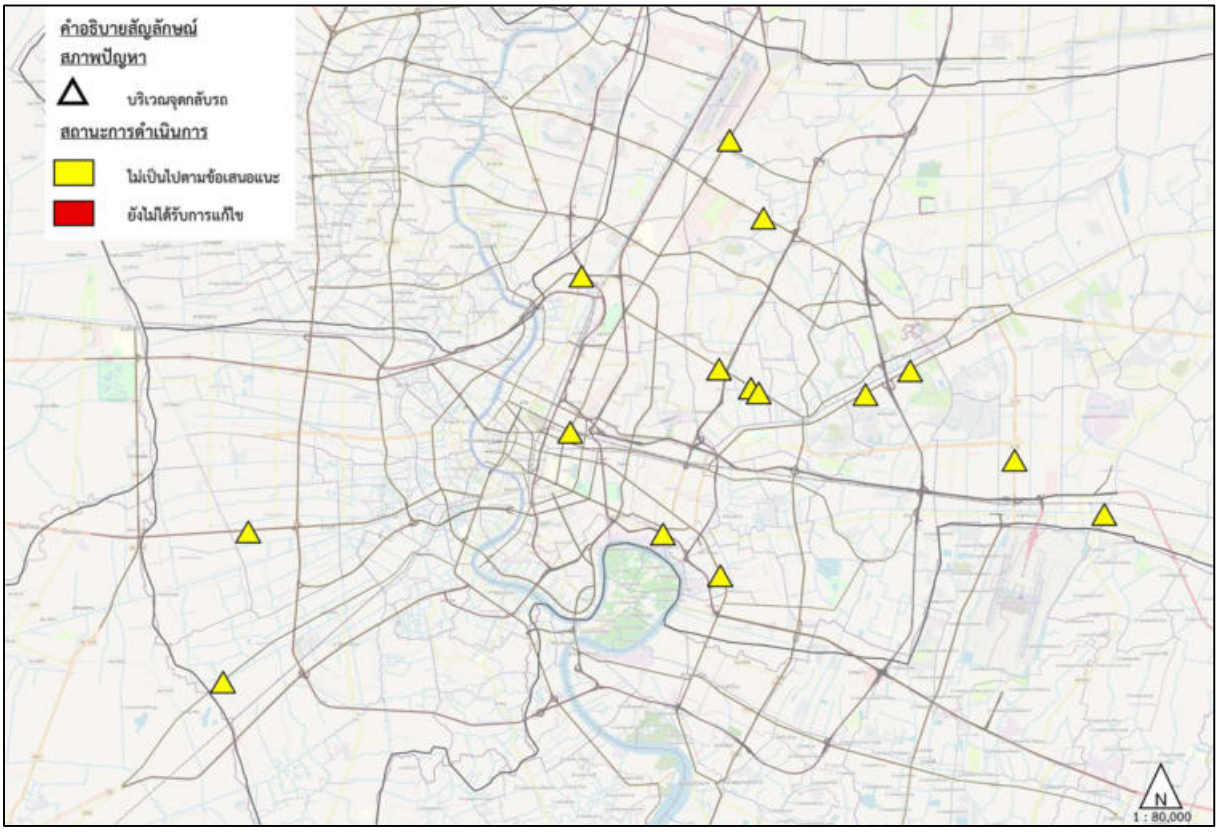
2) ปัญหาการจราจรบริเวณจุดกลับรถ

จากข้อเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดกลับรถ 41 จุด พบว่า มีตำแหน่งที่ได้รับการแก้ไขแล้วแต่ไม่เป็นไปตามที่เสนอแนะ 15 จุด และไม่มีตำแหน่งที่ยังไม่ได้ดำเนินการตามที่เสนอแนะ โดยรายชื่อและตำแหน่งจุดกลับรถที่มีปัญหาการจราจรที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วนถูกแสดงใน**ตารางที่ 2.2-3** และ**รูปที่ 2.2-3**

ตารางที่ 2.2-3 รายชื่อจุดกลับรถที่มีปัญหาการจราจรที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

ลำดับ	ตำแหน่ง	สถานะการตรวจสอบด้านกายภาพ	
		ได้รับการแก้ไขแล้ว แต่ไม่เป็นไปตามที่เสนอแนะ	ยังไม่ได้ดำเนินการตามที่เสนอแนะ*
1	จุดกลับรถใต้สะพานข้ามแยกประชานุกูล	✓	
2	จุดกลับรถหน้าตลาดสะพานใหม่	✓	
3	จุดกลับรถใต้สะพานหัวตะเข้ ถนนลาดกระบัง	✓	
4	จุดกลับรถลาดพร้าว 80	✓	
5	จุดกลับรถลาดพร้าว 93	✓	
6	จุดกลับรถลาดพร้าว 122	✓	
7	จุดกลับรถใกล้ แยกพญาไท	✓	
8	จุดกลับรถรามอินทรา กม.3	✓	
9	จุดกลับรถโรงเรียนสารสาสน์วิเทศร่มเกล้า ถนนร่มเกล้า	✓	
10	จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านสัมมากร ประตู 2 ถนนรามคำแหง	✓	
11	จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านศรีประจักษ์ ถนนรามคำแหง	✓	
12	จุดกลับรถหน้าธนาคารกสิกรไทย สาขาบางจาก ถนนสุขุมวิท	✓	
13	จุดกลับรถล็อค 9 ถนนอาจณรงค์	✓	
14	จุดกลับรถใกล้แยกบางบอน 5 ถนนเอกชัย ขาออก	✓	
15	จุดกลับรถเพชรเกษม 98	✓	

หมายเหตุ: *บางจุดได้มีการดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจร แต่ปัจจุบันยังคงมีปัญหาการจราจรอยู่



รูปที่ 2.2-3 ตำแหน่งจุดกลับรถที่มีปัญหาการจราจรที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

3) ปัญหาการจราจรบริเวณจุดคอขวดทางกายภาพ

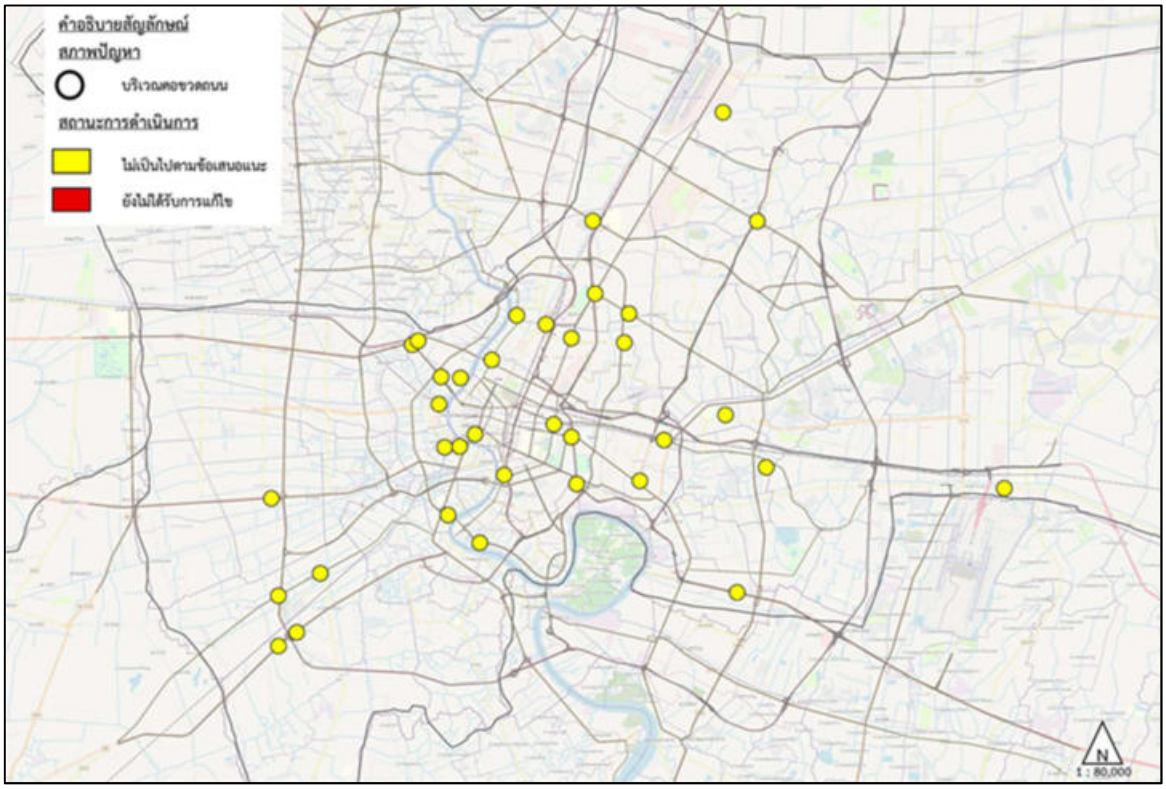
จากข้อเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดคอขวดทางกายภาพ 90 จุด พบว่า มีตำแหน่งที่ได้รับการแก้ไขแล้วแต่ไม่เป็นไปตามที่เสนอแนะ 35 จุด และไม่มีตำแหน่งที่ยังไม่ได้ดำเนินการตามที่เสนอแนะ โดยรายชื่อและตำแหน่งจุดคอขวดทางกายภาพที่มีปัญหาการจราจรที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วนถูกแสดงใน**ตารางที่ 2.2-4** และ**รูปที่ 2.2-4**

ตารางที่ 2.2-4 รายชื่อจุดคอขวดทางกายภาพที่มีปัญหาการจราจรที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

ลำดับ	ตำแหน่ง	สถานะการตรวจสอบด้านกายภาพ	
		ได้รับการแก้ไขแล้ว แต่ไม่เป็นไปตามที่เสนอแนะ	ยังไม่ได้ดำเนินการตามที่เสนอแนะ*
1	หน้าโรงเรียนอัสสัมชัญวิทยาลัย	✓	
2	บริเวณทางขึ้นสะพานต่างระดับสิรินธร ถนนบรมราชชนนีขาออก	✓	
3	ทางขึ้นสะพานข้ามคลองแสนแสบ ด้านถนนเพชรบุรี	✓	
4	บริเวณหน้าโรงพยาบาลศิริราช ถนนอรุณอัมรินทร์	✓	
5	หน้าห้างฯ บิ๊กซี สะพานควาย ถนนพหลโยธิน ทั้งขาเข้าและขาออก	✓	
6	ปากทางลาดพร้าว (ช่วงโค้งถนนลาดพร้าวก่อนตัดกับถนนพหลโยธิน)	✓	
7	ถนนสามเสนช่วงก่อนถึงแยกซังฮี้ ทางทิศใต้	✓	

ลำดับ	ตำแหน่ง	สถานะการตรวจสอบด้านกายภาพ	
		ได้รับการแก้ไขแล้ว แต่ไม่เป็นไปตามที่เสนอแนะ	ยังไม่ได้ดำเนินการตามที่เสนอแนะ*
8	ทางขึ้นสะพานวัชรพล ถนนประดิษฐ์มนูธรรม	✓	
9	ถนนสุทธิสาร (ปากซอยรุ่งเรือง)	✓	
10	ถนนลาดพร้าว (ปากซอยลาดพร้าว 25)	✓	
11	เชิงสะพานพิบูลย์สงคราม ถนนประชาราษฎร์ 1 บริเวณหน้าวัดประดู่ธรรมาธิปัตย์	✓	
12	ถนนพระรามหกตัดใหม่ตั้งแต่อุโมงค์ทางลอดสะพานรถไฟข้ามสิ้นสุดที่จุดตัดเตชะวณิช	✓	
13	ถนนเพิ่มสิน (บริเวณศาลเจ้าพ่อสมบุญ)	✓	
14	ถนนงามวงศ์วานบริเวณก่อนถึงแยกบางเขนประมาณ 100 เมตร (มาจากแยกพงษ์เพชร)	✓	
15	ถนนลาดกระบัง (ใต้สะพานหนองปรือ)	✓	
16	ถนนหัวหมาก (ซอยรามคำแหง 24) ช่วงตั้งแต่แยกกวนอา-ม.เอแบค	✓	
17	หน้าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการ	✓	
18	หน้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลบางนา	✓	
19	ทางข้ามทางรถไฟถนนเชื้อเพลิง	✓	
20	ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษเพลินจิต	✓	
21	สะพานเฉลิมโลก	✓	
22	ถนนสุขุมวิท 63 เอกมัย	✓	
23	บริเวณอินเดีย เอ็มโพเรียม	✓	
24	ทางขึ้นสะพานต่างระดับสิรินธร ถนนสิรินธรขาออก	✓	
25	ทางขึ้นสะพานพระราม 8 (ธนบุรี)	✓	
26	บริเวณตรงข้ามห้างสรรพสินค้า พาต้าปิ่นเกล้า	✓	
27	ซอยอิสรภาพ 21	✓	
28	โรงเรียนซางตาครูส ถนนเทศบาลสาย 1	✓	
29	สะพานข้ามแยกเหนือใต้ หน้าโรงแรมมณเฑียร	✓	
30	ทางแยกบุคคโล	✓	
31	ทางเบี่ยงหน้า บ.เอราวัณคอนกรีต ถนนพระรามที่ 2 ขาออก	✓	
32	ทางคู่ขนานถนนพระรามที่ 2 ขาเข้า ก่อนถึงต่างระดับพระรามที่ 2	✓	
33	หน้าตลาดบางบอน ถนนเอกชัย	✓	
34	เชิงสะพานข้ามทางแยกกาญจนาภิเษก-เอกชัย ถนนเอกชัยขาเข้า	✓	
35	ปากซอยเพชรเกษม 51	✓	

หมายเหตุ: *บางจุดได้มีการดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจร แต่ปัจจุบันยังคงมีปัญหาการจราจรอยู่



รูปที่ 2.2-4 ตำแหน่งจุดคอขวดทางกายภาพที่มีปัญหาการจราจรที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

4) ปัญหาการจราจรบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

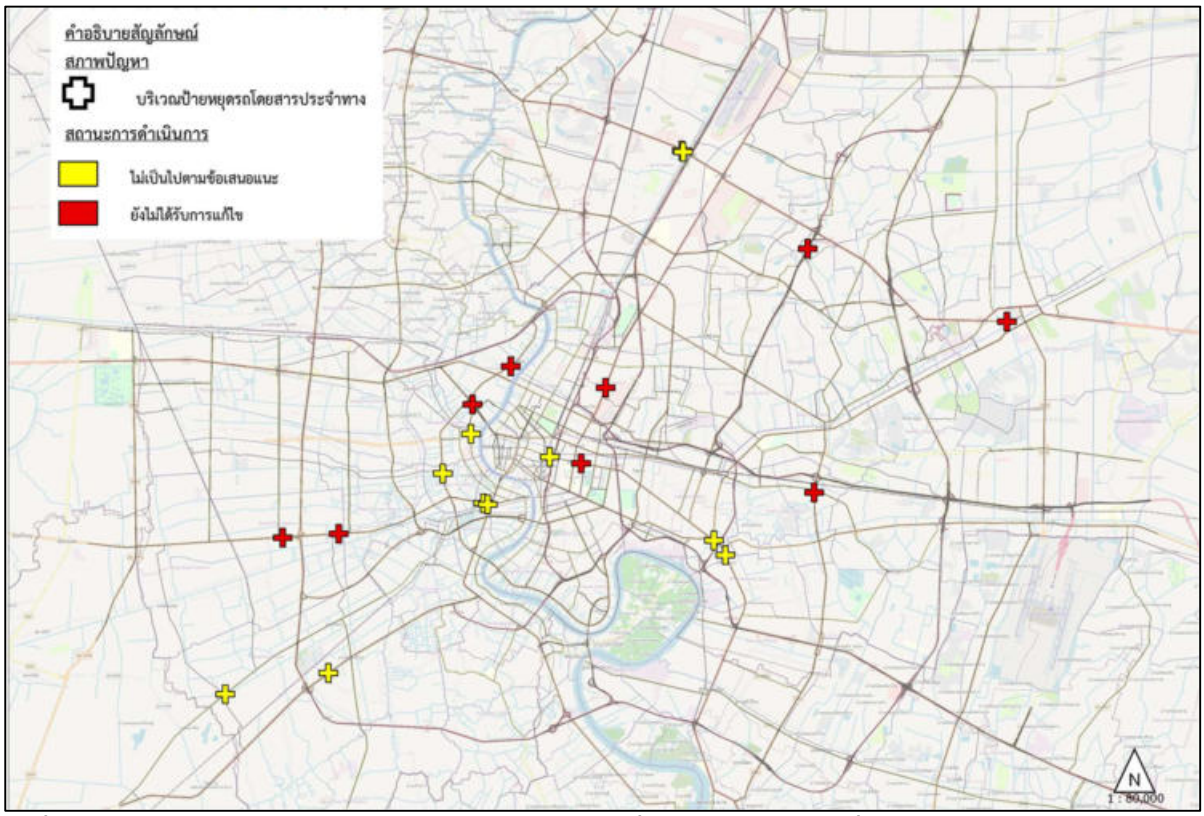
จากข้อเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง 43 จุด พบว่ามีตำแหน่งที่ได้รับการแก้ไขแล้วแต่ไม่เป็นไปตามที่เสนอแนะ 11 จุด และตำแหน่งที่ยังไม่ได้ดำเนินการตามที่เสนอแนะ 9 จุด โดยปัญหาการจราจรบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่มีปัญหาการจราจรที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน ถูกแสดงใน**ตารางที่ 2.2-5** และ**รูปที่ 2.2-5**

ตารางที่ 2.2-5 รายชื่อบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่มีปัญหาการจราจรที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

ลำดับ	ตำแหน่ง	สถานะการตรวจสอบด้านกายภาพ	
		ได้รับการแก้ไขแล้ว แต่ไม่เป็นไปตามที่เสนอแนะ	ยังไม่ได้ดำเนินการ ตามที่เสนอแนะ*
1	หน้าโรงพยาบาลศิริราช ถ.อรุณอัมรินทร์	✓	
2	ปากซอยแจ้งวัฒนะ 1011 ถนนแจ้งวัฒนะขาเข้า	✓	
3	ปากซอยแจ้งวัฒนะ 5 ถนนแจ้งวัฒนะขาออก	✓	
4	บริเวณสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช	✓	
5	หน้าตลาดพระโขนง ถนนสุขุมวิท	✓	
6	ตรงข้ามวัดชำนิหัตถการ ถนนพระรามที่ 1	✓	
7	ปากซอยจรัญสนิทวงศ์ 11	✓	
8	ปากทางเข้าวัดใหญ่ศรีสุพรรณ	✓	
9	ปากซอยอินทรพิทักษ์ 7	✓	
10	หน้าตลาดการเคหะ ถนนพระรามที่ 2	✓	

ลำดับ	ตำแหน่ง	สถานะการตรวจสอบด้านกายภาพ	
		ได้รับการแก้ไขแล้ว แต่ไม่เป็นไปตามที่เสนอแนะ	ยังไม่ได้ดำเนินการตามที่เสนอแนะ*
11	บริเวณใกล้แยกบางบอน 5	✓	
12	หน้าหมู่บ้านมณียา ถนนประดิษฐ์มนูธรรม		✓
13	หน้าวิลล่ามาร์เก็ต สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อารีย์		✓
14	หน้า ธ.ออมสิน ถนนสีหบุรานุกิจ		✓
15	บริเวณใกล้แยกพัฒนาการ ถนนศรีนครินทร์ ขาเข้า		✓
16	หน้าสยาม ถนนพระรามที่ 1 ขาเข้า		✓
17	หน้าโรงเรียนสตรีบูรณวิทย์ ถนนจรัญสนิทวงศ์ ขาออก		✓
18	ตรงข้ามห้างสรรพสินค้าพาต้าปิ่นเกล้า		✓
19	ปากซอยเพชรเกษม 53		✓
20	หน้าตลาดบางแค		✓

หมายเหตุ: *บางจุดได้มีการดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจร แต่ปัจจุบันยังคงมีปัญหาการจราจรอยู่



รูปที่ 2.2-5 ตำแหน่งบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่มีปัญหาการจราจรที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

โดยจุดปัญหาที่คงเหลือ 120 จุด ข้างต้น ถูกนำมาประกอบการทบทวนและพิจารณากำหนดจุดหรือตำแหน่งปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนของโครงการฯ โดยพิจารณาบนถนนสายหลักและถนนสายรองที่ต่อเนื่องกัน ร่วมกับผลการวิเคราะห์สภาพจราจรบนถนนสายหลักที่ได้จากโครงการค่าจ้างศึกษาจัดทำโมเดลการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการจราจร กรุงเทพมหานคร (S-Model) และจุดปัญหาในปัจจุบันของกรุงเทพร่วมด้วย เพื่อระบุจุดปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนให้สอดคล้องกับสภาพจราจรในปัจจุบัน

2.3 สรุปจุดตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจร

2.3.1 การพิจารณาสรุปจุดปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน

ในการสรุปจุดปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน ดำเนินการพิจารณาจากข้อมูล 3 ส่วน ประกอบด้วย

1) จุดปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน 120 จุด ที่เป็นผลการคัดกรองโดย สนข. จากจุดปัญหาการจราจรจากการศึกษาแผนเร่งด่วน ในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ปี 2556 จัดทำโดยโครงการค่าจ้างศึกษาจัดทำโมเดลการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการจราจร กรุงเทพมหานคร (S-Model)
2) ผลการวิเคราะห์ความเร็วเฉลี่ยบนโครงข่ายถนนสายหลักที่ได้จากโครงการค่าจ้างศึกษาจัดทำโมเดลการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการจราจร กรุงเทพมหานคร (S-Model) โดยเป็นผลการวิเคราะห์จากข้อมูลระบุตำแหน่ง GPS จากรถแท็กซี่ ในช่วงระหว่างวันที่ 1-7 สิงหาคม 2565 และวันที่ 4-10 กันยายน 2565
3) ข้อมูลจุดฝืด (จุดที่มีผลให้เกิดปัญหาด้านจราจร ก่อให้เกิดการติดขัด มีการชะลอตัวหรือมีการหยุด มีจุดตัดกระแสจราจร บริเวณทางแยก บริเวณพื้นที่ที่เป็นคอขวด บริเวณจุดกลับรถ จุดที่มีการทำผิดกฎจราจร หรือการจราจรบริเวณที่มีการก่อสร้าง เป็นต้น) บนโครงข่ายถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งได้รับความอนุเคราะห์ข้อมูลจากหน่วยงานกรุงเทพมหานคร ที่ระบุจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัดในปี 2565 โดยอาศัยข้อมูลจากตำรวจและสำนักงานเขตทั้ง 50 เขตของกรุงเทพมหานคร

2.3.2 ขั้นตอนและหลักการในการคัดเลือกจุดปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน

จากตรวจสอบสภาพปัจจุบันเบื้องต้นของจุดปัญหาระยะเร่งด่วน 120 จุด จากการคัดกรองของ สนข. และวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลผลการวิเคราะห์สภาพจราจร (ความเร็วเฉลี่ยบนช่วงถนน) ที่ได้จากผลวิเคราะห์ของโครงการค่าจ้างศึกษาจัดทำโมเดลการพัฒนาระบบเทคโนโลยี เพื่อการบริหารจัดการจราจร กรุงเทพมหานคร (S-Model) โดยคัดเลือกจุดปัญหาที่มีความเร็วเฉลี่ยต่ำกว่า 10 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในช่วงเวลาเร่งด่วนและเกิดขึ้นเป็นประจำได้จำนวนทั้งสิ้น 89 จุด และจุดที่มีความเร็วเฉลี่ยระหว่าง 10-20 กิโลเมตร/ชั่วโมง จำนวน 18 จุด รวมทั้งสิ้นเป็นจำนวน 107 จุด ซึ่งสามารถจัดเป็นกลุ่มพื้นที่/แนวเส้นทาง (Corridor) ได้ 20 เส้นทาง ครอบคลุม 70 จุด และจุดที่เป็นปัญหาเดี่ยว 37 จุด

นอกจากนี้ได้พิจารณาคัดเลือกจุดปัญหาเพิ่มเติม จากจุดปัญหาที่เหลือซึ่งอยู่บริเวณที่มีความเร็วเฉลี่ยมากกว่า 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง และรายการจุดฝืด ของกรุงเทพมหานครที่อยู่บนแนวถนนสายหลักและมีความเร็วเฉลี่ยต่ำกว่า 10 กิโลเมตร/ชั่วโมง ร่วมกับสภาพจราจรและโครงข่ายถนนสายหลักและสายรองที่ต่อเนื่องกันและสามารถจัดรวมกับ 20 กลุ่มพื้นที่/แนวเส้นทาง ข้างต้นได้อีกจำนวน 20 จุด ซึ่งจำเป็นต้องแก้ปัญหาการจราจรร่วมกัน จึงจะมีประสิทธิภาพในการแก้ปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน อาทิ เช่น

- ทางแยก 2 ทางแยกที่เหลื่อมกัน ได้แก่ (1) แยกรามอินทรา กม.8 และแยกรามอินทราตัดกับถนนคู้บอน (2) แยกวัดหนองใหญ่และแยกตลาดวงศกร (3) แยกวัดคู้บอนและแยกถนนคู้บอนตัดกับทางคู่ขนาน ทล.9 เป็นต้น
- จุดปัญหาที่อยู่ภายใน Corridor ปัญหาการจราจรที่มีความเร็วเฉลี่ยต่ำกว่า 10 กิโลเมตร/ชั่วโมง เช่น (1) จุดกลับรถหน้าไปรษณีย์บางบอน ตาม Corridor เอกชัย-บางบอน (2) จุดกลับรถหน้าโรงพยาบาลบางมด (ขาออก) ตาม Corridor ถนนพระราม 2 (3) จุดกลับรถซอยลาดพร้าว 130/2 ตาม Corridor ถนนลาดพร้าว (4) แยกเพชรเกษม – พุทธมณฑลสาย 1 ตาม Corridor ถนนเพชรเกษม เป็นต้น

จากการศึกษาทบทวนและคัดกรองจุดปัญหาการจราจรโครงการงานศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วน ในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ปี พ.ศ. 2556 ร่วมกับการวิเคราะห์ความเร็วเฉลี่ยจากข้อมูล GPS และ CCTV ของโครงการ S-model (สนข.) และจุดปัญหาในปัจจุบันของกรุงเทพ ได้ผลการกำหนดจุดปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน รวม 127 จุดปัญหา โดยสามารถจัดเป็นกลุ่มพื้นที่/ แนวเส้นทางได้ 20 เส้นทาง (Corridor) ครอบคลุม 93 จุดปัญหา สามารถจำแนกประเภทของปัญหาได้ 4 ประเภท ได้แก่ 1) ทางแยก จำนวน 57 จุด 2) จุดกลับรถ จำนวน 18 จุด 3) จุดคอขวดทางกายภาพ จำนวน 34 จุด และ 4) ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง จำนวน 18 จุด สรุปจุดปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนและประเภทของจุดปัญหา ได้ดัง**ตารางที่ 2.3-1** และ **ตารางที่ 2.3-2** และ**รูปที่ 2.3-1**

ตารางที่ 2.3-1 กลุ่มพื้นที่/ แนวเส้นทาง 20 Corridor จากจุดปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน จำนวน 93 จุด

ลำดับ	Corridor	ช่วงถนน	ประเภทปัญหา				
			ทางแยก	จุดกลับรถ	จุดคอขวดทางกายภาพ	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	รวม
1	เพชรเกษม	ถนนพุทธมณฑลสาย 1 - ถนนเพชรเกษม 69	4	2	1	2	9
2	เอกชัย-บางบอน	ถนนบางบอน 1 - ถนนบางบอน 5	4	2	2	1	9
3	บรมราชชนี	ซอยอรุณอมรินทร์ 55 - ถนนสิรินธร	-	-	3	1	4
4	พระราม 2	ถนนพระรามที่ 2 ซอย 28 - ซอย 80	1	1	2	1	5
5	ศิริราช	ถนนวังหลัง - ถนนวังหลัง	1	-	1	1	3
6	หลานหลวง	ถนนหลานหลวง - ถนนอัษฎางค์	3	-	-	-	3
7	วงเวียนใหญ่	ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน - ถนนเทอดไท	2	-	-	2	4
8	รัชดา-พระราม 3	ถนนเจริญราษฎร์ - ถนนราชพฤกษ์	2	-	2	-	4
9	สุรศักดิ์	ถนนสาทรเหนือ - ถนนสุรวงศ์	3	-	-	-	3
10	ศรีอยุธยา	ถนนราชปรารภ - ถนนสวรรคโลก	3	1	-	-	4
11	สุขุมวิท	ถนนสุขุมวิท ซอย 101 - ซอย 63	2	2	1	2	7
12	พระราม 1	ถนนรัชดาภิเษก - ถนนรองเมือง	2	-	1	2	5
13	บางซื่อ	ถนนซอยเจษฎา - ถนนพระรามที่ 6 ซอย 36	1	-	3	-	4
14	ลาดพร้าว	ถนนลาดพร้าว ซอย 122 - ถนนพหลโยธิน	-	5	3	-	8
15	ถนนคู้บอน	วัดคู้บอน - ซอยคู้บอน 32	2	-	-	-	2
16	รามอินทรา	ถนนนวมินทร์ - ถนนพหลโยธิน	3	1	2	1	7
17	แจ้งวัฒนะ	ถนนกำแพงเพชร 6 - ถนนแจ้งวัฒนะซอย 10	1	-	-	2	3
18	สายไหม	ถนนสุขาภิบาล 5 - ถนนเฉลิมพงษ์	2	-	-	-	2
19	รามคำแหง	ถนนรามคำแหง ซอย 154 - ซอย 110	1	2	-	-	3
20	สะพานใหม่	ถนนพหลโยธิน 54/1 - ถนนพหลโยธิน 54/2	3	1	-	-	4
รวมจุดปัญหาการจราจร			**40**	**17**	**21**	**15**	**93**

ที่มา: ที่ปรึกษา (2566)

ตารางที่ 2.3-2 สรุปจุดปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน 127 จุด

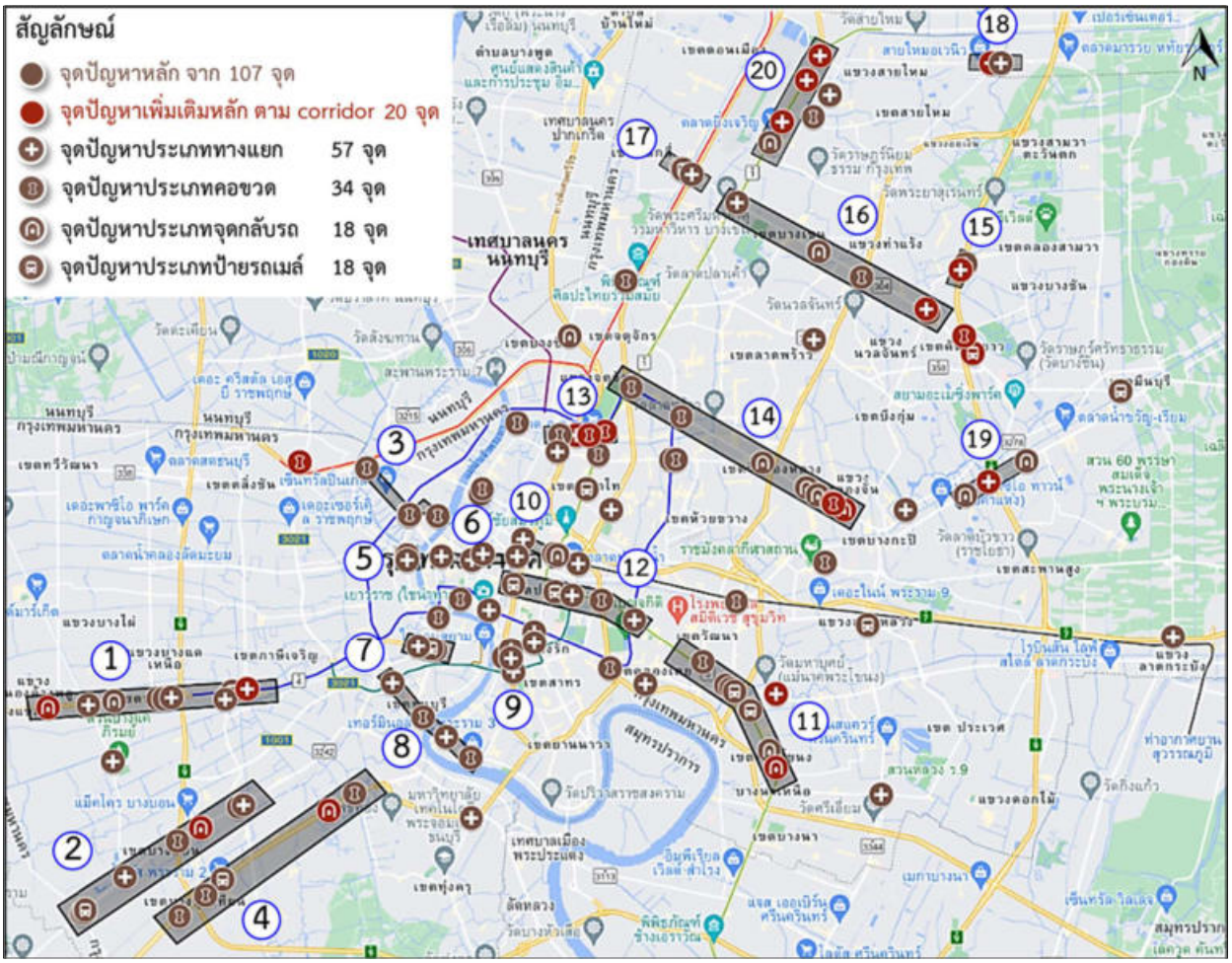
ลำดับ	Corridor	ปรเภทจุดปัญหา	จุดที่	ชื่อจุดปัญหา
1	เพชรเกษม	ทางแยก	1	แยกคลองขวาง
		ทางแยก	2	แยกถนนเพชรเกษม-พุทธมณฑล สาย 1
		ทางแยก	3	แยกวัดนิมานรดี
		ทางแยก	4	แยกวีเหลี่ยม
		จุดกลับรถ	5	จุดกลับรถบริเวณหน้าโรงพยาบาลวิชัยเวช ถนนเพชรเกษม
		จุดกลับรถ	6	จุดกลับรถเพชรเกษม 98
		จุดคอขวดทางกายภาพ	7	ปากซอยเพชรเกษม 51
		ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	8	ปากซอยเพชรเกษม 53
		ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	9	หน้าตลาดบางแค
2	เอกชัย-บางบอน	ทางแยก	10	แยกบางบอน
		ทางแยก	11	แยกบางบอน 3
		ทางแยก	12	แยกบางบอน 5
		ทางแยก	13	แยกสุขาภิบาล
		จุดกลับรถ	14	จุดกลับรถใกล้แยกบางบอน 5 ถนนเอกชัย ขาออก
		จุดกลับรถ	15	หน้าไปรษณีย์ย่อยบางบอน ถนนเอกชัย
		จุดคอขวดทางกายภาพ	16	เชิงสะพานข้ามทางแยกกาญจนาภิเษก-เอกชัย ถนนเอกชัยขาเข้า
		จุดคอขวดทางกายภาพ	17	หน้าตลาดบางบอน ถนนเอกชัย
		ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	18	บริเวณใกล้แยกบางบอน 5
3	บรมราชชนี	จุดคอขวดทางกายภาพ	19	ทางขึ้นสะพานพระราม 8 (ธนบุรี)
		จุดคอขวดทางกายภาพ	20	บริเวณตรงข้ามห้างสรรพสินค้า พาต้าปิ่นเกล้า
		จุดคอขวดทางกายภาพ	21	บริเวณทางขึ้นสะพานต่างระดับสิรินธรถนนบรมราชชนนีขาออก
		ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	22	ตรงข้ามห้างสรรพสินค้าพาต้าปิ่นเกล้า
4	พระราม 2	ทางแยก	23	แยกปากซอยวัดสีสุก
		จุดกลับรถ	24	ทางกลับรถหน้าโรงพยาบาลบางมด (ถ.พระรามที่ 2 ขาออก)
		จุดคอขวดทางกายภาพ	25	ทางคู่ขนานถนนพระรามที่ 2 ขาเข้า ก่อนถึงต่างระดับพระรามที่ 2
		จุดคอขวดทางกายภาพ	26	ทางเบี่ยงหน้า บ.เอราวัณคอนกรีต ถ.พระรามที่ 2 ขาออก
		ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	27	หน้าตลาดการเคหะ ถ.พระรามที่ 2
5	ศิริราช	ทางแยก	28	แยกศิริราช
		จุดคอขวดทางกายภาพ	29	บริเวณหน้าโรงพยาบาลศิริราช ถนนอรุณอัมรินทร์
		ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	30	หน้าโรงพยาบาลศิริราช ถ.อรุณอัมรินทร์
6	หลานหลวง	ทางแยก	31	แยกผ่านพิภพลีลา
		ทางแยก	32	แยกผ่านฟ้าลีลาศ
		ทางแยก	33	แยกยมราช

ลำดับ	Corridor	ประเภทจุดปัญหา	จุดที่	ชื่อจุดปัญหา
7	วงเวียนใหญ่	ทางแยก	34	แยกบางยี่เรือ
		ทางแยก	35	วงเวียนใหญ่
		ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	36	ปากซอยอินทรพิทักษ์ 7
		ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	37	ปากทางเข้าวัดใหญ่ศรีสุพรรณ
8	รัชดา-พระราม 3	ทางแยก	38	แยกต่างระดับราชพฤกษ์ - รัชดาภิเษก
		ทางแยก	39	แยกถนนตก
		จุดคอขวดทางกายภาพ	40	ทางแยกบุคคโล
		จุดคอขวดทางกายภาพ	41	สะพานข้ามแยกเหนือใต้ หน้าโรงแรมมณเฑียร
9	สุรศักดิ์	ทางแยก	42	แยกมเหสักข์-สุรวงศ์
		ทางแยก	43	แยกสาทร-สุรศักดิ์
		ทางแยก	44	แยกสุรศักดิ์
10	ศรีอยุธยา	ทางแยก	45	แยกพญาไท
		ทางแยก	46	แยกมักกะสัน
		ทางแยก	47	แยกเสาวนี
		จุดกลับรถ	48	จุดกลับรถใกล้ แยกพญาไท
11	สุขุมวิท	ทางแยก	49	แยกพระโขนง
		ทางแยก	50	แยกสุขุมวิท
		จุดกลับรถ	51	จุดกลับรถบริเวณสุขุมวิท 64/1
		จุดกลับรถ	52	จุดกลับรถหน้าธนาคารกสิกรไทย สาขาบางจากถนนสุขุมวิท
		ทางแยก	53	ถนนสุขุมวิท 63 เอกมัย
		ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	54	บริเวณสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช
		ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	55	หน้าตลาดพระโขนง ถนนสุขุมวิท
12	พระราม 1	ทางแยก	56	แยกราชประสงค์
		จุดคอขวดทางกายภาพ	57	สุขุมวิท 20
		จุดคอขวดทางกายภาพ	58	ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษเพลินจิต
		ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	59	ตรงข้ามวัดชำนิหัตถการ ถนนพระรามที่ 1
		ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	60	หน้าสยามสแควร์ ถนนพระรามที่ 1 ขาเข้า
13	บางซื่อ	ทางแยก	61	สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
		จุดคอขวดทางกายภาพ	62	ถนนพระรามหกตัดใหม่ (อุโมงค์ทางลอดสะพานข้ามรถไฟ-จุดตัดเตชะวณิช)
		จุดคอขวดทางกายภาพ	63	บริเวณหน้าตลาดต้นไม้
		จุดคอขวดทางกายภาพ	64	บริเวณหน้าตลาดนัดจตุจักร
14	ลาดพร้าว	จุดคอขวดทางกายภาพ	65	ถนนลาดพร้าว (ปากซอยลาดพร้าว 25)
		จุดคอขวดทางกายภาพ	66	ถนนลาดพร้าว ทางเข้าปากซอยลาดพร้าว 101
		จุดคอขวดทางกายภาพ	67	ปากทางลาดพร้าว (ช่วงโค้งถนนลาดพร้าวก่อนตัดกับถนนพหลโยธิน)

ลำดับ	Corridor	ประเภทจุดปัญหา	จุดที่	ชื่อจุดปัญหา
		จุดกลับรถ	68	จุดกลับรถปากซอยลาดพร้าว 130/2 ถนนลาดพร้าว
		จุดกลับรถ	69	จุดกลับรถลาดพร้าว 122
		จุดกลับรถ	70	จุดกลับรถลาดพร้าว 80
		จุดกลับรถ	71	จุดกลับรถลาดพร้าว 93
		จุดกลับรถ	72	ถนนลาดพร้าวช่วงซอย 103 ถึง 105
15	ถนนคู้บอน	ทางแยก	73	แยกวัดคู้บอน (ฝั่งตะวันตก)
		ทางแยก	74	แยกวัดคู้บอน (ฝั่งตะวันออก)
16	รามอินทรา	ทางแยก	75	แยกถนนรามอินทรา ตัดกับ ถนนคู้บอน
		ทางแยก	76	แยกรามอินทรา กม.8
		ทางแยก	77	วงเวียนหลักสี่
		จุดกลับรถ	78	จุดกลับรถรามอินทรา กม.3
		จุดคอขวดทางกายภาพ	79	ถนนปัญญาอินทราตัดถนนคู่ขนานกาญจนาภิเษก (แยกปัญญา)
		จุดคอขวดทางกายภาพ	80	ทางขึ้นสะพานวัชรพล ถนนประดิษฐ์มนูธรรม
		ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	81	หน้าห้างแฟชั่นไอส์แลนด์ (ถนนรามอินทรา)
17	แจ้งวัฒนะ	ทางแยก	82	แยกหลักสี่
		ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	83	ปากซอยแจ้งวัฒนะ 10/1 ถนนแจ้งวัฒนะขาเข้า
		ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	84	ปากซอยแจ้งวัฒนะ 5 ถนนแจ้งวัฒนะขาออก
18	สายไหม	ทางแยก	85	แยกตลาดวงศกร
		ทางแยก	86	แยกวัดหนองใหญ่
19	รามคำแหง	ทางแยก	87	แยกคลองเจ็ก ถนนรามคำแหง
		จุดกลับรถ	88	จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านศรีประจักษ์ ถนนรามคำแหง
		จุดกลับรถ	89	จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านสัมมากร ประตู 2 ถนนรามคำแหง
20	สะพานใหม่	ทางแยก	90	แยก คปอ.
		ทางแยก	91	แยกพลาธิการทหารอากาศ
		ทางแยก	92	แยกรร.ฤทธิยะวรรณาลัย
		จุดกลับรถ	93	จุดกลับรถหน้าตลาดสะพานใหม่
21	ไม่จัดอยู่ใน Corridor	ทางแยก	94	แยกกรมศุลกากร
		ทางแยก	95	แยกจักรพรรดิพงษ์
		ทางแยก	96	แยกเฉลิมบุรี
		ทางแยก	97	แยกซังฮี้

ลำดับ	Corridor	ประเภทจุดปัญหา	จุดที่	ชื่อจุดปัญหา
		ทางแยก	98	แยกดวงมณี
		ทางแยก	99	แยกใต้ทางด่วนประชาอุทิศ
		ทางแยก	100	แยกทรัพย์ สี่พระยา
		ทางแยก	101	แยกเทอดดำริ
		ทางแยก	102	แยกนราธิวาสฯ - สุรวงศ์
		ทางแยก	103	แยกนิด้า
		ทางแยก	104	แยกบางบอน 3 - ถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งใต้
		ทางแยก	105	แยกมอเตอร์เวย์
		ทางแยก	106	แยกรัชดา-สุทธิสาร
		ทางแยก	107	แยกศรีอุดม
		ทางแยก	108	แยกสวนป่าวิภาวดี
		ทางแยก	109	แยกสุคนธสวัสดิ์
		ทางแยก	110	แยกอ่อนนุช 17 (ถนนอ่อนนุช - อ่อนนุช ซอย 17)
		จุดกลับรถ	111	จุดกลับรถใต้สะพานข้ามแยกประชานุกูล
		จุดคอขวดทางกายภาพ	112	จุดคอขวดทางกายภาพราชพฤกษ์
		จุดคอขวดทางกายภาพ	113	เชิงสะพานพิบูลย์สงคราม ถนนประชาราษฎร์ 1 หน้าวัดประดู่ธรรมาธิปัตย์
		จุดคอขวดทางกายภาพ	114	ถ.งามวงศ์วานก่อนถึงแยกบางเขน 100 ม. (จากแยกพงษ์เพชร)
		จุดคอขวดทางกายภาพ	115	ถนนเพิ่มสิน (บริเวณศาลเจ้าพ่อสมบุญ)
		จุดคอขวดทางกายภาพ	116	ถนนสามเสนช่วงก่อนถึงแยกชังฮี้ ทางทิศใต้
		จุดคอขวดทางกายภาพ	117	ถนนสุทธิสาร (ปากซอยรุ่งเรือง)
		จุดคอขวดทางกายภาพ	118	ถนนหัวหมาก (ซอยรามคำแหง24) ช่วงแยกกวนอา-ม.เอแบค
		จุดคอขวดทางกายภาพ	119	ทางข้ามทางรถไฟถนนเชื้อเพลิง
		จุดคอขวดทางกายภาพ	120	ทางขึ้นสะพานข้ามคลองแสนแสบ ด้านถนนเพชรบุรี
		จุดคอขวดทางกายภาพ	121	บริเวณอินเดีย เอ็มโพเรียม
		จุดคอขวดทางกายภาพ	122	โรงเรียนซางตาครูซ ถนนเทศบาลสาย 1
		จุดคอขวดทางกายภาพ	123	หน้าโรงเรียนอัสสัมชัญวิทยาลัย
		จุดคอขวดทางกายภาพ	124	หน้าห้างฯ บิ๊กซี สะพานควาย ถ.พหลโยธินขาเข้าและขาออก
		ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	125	บริเวณใกล้แยกพัฒนาการ ถนนศรีนครินทร์ ขาเข้า
		ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	126	หน้า ธ.ออมสิน ถนนสีหบุรานุกิจ
		ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	127	หน้าวิลล่ามาร์เก็ต สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อารีย์

ที่มา: ที่ปรึกษา (2566)



รูปที่ 2.3-1 ตำแหน่งและแนวเส้นทาง (Corridor) จุดปัญหาระยะเร่งด่วน

2.4 การสำรวจ รวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ด้านการจราจร สำหรับจุดตำแหน่งที่มีปัญหาการจราจร

2.4.1 การสำรวจข้อมูลด้านจราจร

วันและเวลาการเก็บข้อมูลด้านจราจร ที่ปรึกษาจะพิจารณาว่าตำแหน่งของจุดปัญหาตั้งอยู่บนพื้นที่ประเภทใด เพื่อระบุวันและเวลาวิกฤตในการเก็บข้อมูลด้านจราจร เพื่อให้เห็นถึงสภาพปัญหาอย่างชัดเจน ซึ่งจะนำพาไปสู่การนำเสนอแนวการแก้ไขปัญหาด้านจราจรอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ดัง**ตารางที่ 2.4-1**

ตารางที่ 2.4-1 วันและเวลาการเก็บข้อมูลด้านจราจร แบ่งตามประเภทพื้นที่

พื้นที่		วัน	ช่วงเวลาในการสำรวจ*	
รูปแบบ	ตัวอย่าง		ช่วงเร่งด่วนเช้า	ช่วงเร่งด่วนเย็น
พื้นที่อาคารสำนักงาน	สำนักงาน หน่วยงานราชการ	วันจันทร์หรือวันศุกร์	07:00 – 09:00	16:00 – 19:00
พื้นที่พักอาศัย	คอนโดมิเนียม หมู่บ้าน	วันจันทร์หรือวันศุกร์	06:30 – 09:00	16:00 – 19:00
พื้นที่สถานศึกษา	โรงเรียน มหาวิทยาลัย	วันจันทร์หรือวันศุกร์	06:30 – 08:30	15:00 – 17:00
พื้นที่ย่านธุรกิจ	ศูนย์การค้า ร้านอาหาร	วันเสาร์หรือวันหยุดนักขัตฤกษ์	11:00 – 12:00	15:00 – 19:00
พื้นที่อื่น ๆ	ตลาด ศูนย์ประชุม	ตามการใช้พื้นที่	ตามการใช้พื้นที่	ตามการใช้พื้นที่

หมายเหตุ: * ในการสำรวจครั้งต่อจากช่วงหลังรายงานความก้าวหน้า จะดำเนินการสำรวจในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า เวลา 06:00 - 09:00 น. และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น เวลา 16:00 - 19:00 น. เพื่อให้สอดคล้องกับการเก็บข้อมูลจราจรของกองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.) (สนข.)

ประเภทของยานพาหนะ ที่ทำการสำรวจแบ่งเป็น 4 ประเภท (ดัดแปลงจากมาตรฐานของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) ดัง**ตารางที่ 2.4-2**

ตารางที่ 2.4-2 ประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการเก็บข้อมูลด้านจราจร

ประเภทยานพาหนะ	
ประเภทที่ 1	รถจักรยานยนต์ / สามล้อเครื่อง
ประเภทที่ 2	รถยนต์นั่ง/ รถตู้/ รถปิคอัพ เช่น รถเก๋ง/ รถแท็กซี่/ SUV/รถปิคอัพบรรทุกของ/สองแถว
ประเภทที่ 3	รถโดยสารขนาดกลาง/ ใหญ่ มินิบัส/รถบัส
ประเภทที่ 4	รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป

โดยประเภทของยานพาหนะ 4 ประเภท ซึ่งเป็นประเภทยานพาหนะหลักในกรุงเทพ และกำหนดค่าถ่วงน้ำหนักของยานพาหนะแต่ละชนิด (Passenger Car Equivalent Factor: PCE) ได้ดังแสดงใน**ตารางที่ 2.4-3** โดยเมื่อพิจารณาความสอดคล้องกับพื้นที่ศึกษาและจุดปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนของโครงการ จึงเลือกกำหนดค่า PCE ของโครงการ

ตารางที่ 2.4-3 ค่าถ่วงน้ำหนักของยานพาหนะแต่ละชนิด (Passenger Car Equivalent Factor: PCE)

ชนิดของยานพาหนะ	ลักษณะ	สนข.	ทล.	กทม.	ค่า PCE * ของโครงการ
1.รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์	0.25	0.33	0.25	**0.25**
2.รถยนต์ 4 ล้อ	รถสามล้อเครื่อง/รถเก๋ง/ รถแท็กซี่/ SUV/รถปิคอัพบรรทุกของ/สองแถว	0.70-1.00	1.00	0.75-1.00	**1.00**
3.รถเมล์	มินิบัส/รถโดยสารขนาดกลาง/ รถโดยสารขนาดใหญ่	1.50-2.00	1.50-2.10	1.50-2.10	**2.10**
4.รถบรรทุก	รถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	2.00-2.50	2.10-2.50	2.50	**2.50**

หมายเหตุ: * ปรับปรุงจากสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ปี 2548, กรุงเทพมหานครฯ, 2556 และ 2557 และกรมทางหลวง (2565)

เครื่องมือหรือวิธีการในการเก็บข้อมูลด้านจราจร พิจารณาจากประเภทจุดปัญหา ประเภทของข้อมูลด้านจราจรที่ต้องการ และลักษณะทางกายภาพของพื้นที่จุดปัญหา เพื่อให้สามารถเลือกเครื่องมือหรือวิธีการสำหรับการเก็บข้อมูลด้านจราจรได้อย่างครบถ้วนและชัดเจน ดังนี้

1) การรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ

การประยุกต์ใช้ข้อมูลด้านจราจรทุติยภูมิในบางพื้นที่/ตำแหน่งควบคู่กันไปด้วย โดยจะดำเนินการรวบรวมจากหน่วยงานที่มีความน่าเชื่อถือ เช่น กรุงเทพมหานคร (กทม.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งได้มีการสำรวจและรวบรวมไว้ เช่น ข้อมูลสถิติปริมาณจราจร ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ข้อมูลลักษณะการกระจายตัวของยานพาหนะ ข้อมูลประเภทยานพาหนะ ข้อมูลความเร็วเฉลี่ยของกระแสจราจรบนโครงข่ายถนน ข้อมูลภาพเคลื่อนไหวจากกล้อง CCTV ข้อมูลโครงข่ายถนนหรือความหนาแน่นของปริมาณจราจรจากฐานข้อมูลดิจิทัล GIS Database เป็นต้น

2) การสำรวจข้อมูลภาคสนาม

ในการสำรวจข้อมูลภาคสนาม สามารถแบ่งการสำรวจได้ดังนี้ 1) ประเภทการสำรวจ 2) วิธีการสำรวจ และ 3) การสำรวจตามประเภทปัญหา โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1) ประเภทการสำรวจ ในการสำรวจภาคสนาม มีประเภทการสำรวจดังนี้

- สภาพทางกายภาพ
- ปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB)
- ปริมาณจราจรที่ทางแยก (TMC)
- ปริมาณรถโดยสารบริเวณป้ายรถโดยสาร
- ปริมาณจราจรกลับรถ (U-Turn)
- ความล่าช้า/ ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง
- สภาพปัญหาอื่น ๆ

(2) วิธีการสำรวจ

- **สภาพทางกายภาพ:** การให้ผู้สำรวจดำเนินการเก็บข้อมูลภาคสนาม กายภาพของแต่ละประเภทปัญหา เช่น ลักษณะทางกายภาพของจุดสำรวจ ว่าเป็นประเภทใด เช่น เป็นกายภาพช่วงถนน กายภาพทางแยก กายภาพป้ายรถโดยสาร กายภาพจุดกลับรถ เป็นต้น ซึ่งจะต้องมีการวัดระยะความกว้างของช่องจราจร/ ทางเท้า/ ฟุตบาท จำนวนของช่องจราจร ทิศทางการเดินรถ ทิศทางของป้าย/ลูกศรบนพื้นทาง การถ่ายรูปบันทึกกายภาพ ระบบที่ใช้ในการควบคุมการเดินรถตามแต่ละพื้นที่ เช่น ทางแยกที่มี/ไม่มีสัญญาณไฟจราจรควบคุมที่ทางแยก และการเก็บระยะเวลาของสัญญาณไฟ เป็นต้น

- **ปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB):** การใช้เจ้าหน้าที่ลงเก็บข้อมูลภาคสนาม จดบันทึกปริมาณจราจรในแต่ละทิศทางบนช่วงถนน แต่ถ้าหากบริเวณพื้นที่ที่สำรวจ มีปริมาณจราจรค่อนข้างมาก การตั้งกล้องวีดิทัศน์บันทึกภาพในช่วงเวลาเร่งด่วน จะทำให้เจ้าหน้าที่สามารถบันทึกข้อมูลที่ครบถ้วนมากกว่าให้เจ้าหน้าที่จดบันทึกหน้างานจริง และสามารถเช็คปริมาณจราจรย้อนหลังได้ รวมถึงการแยกประเภทรถเป็น 4 ประเภทตาม**ตารางที่ 2.3-2**

- **ปริมาณจราจรที่ทางแยก (TMC):** การสำรวจข้อมูลควรครอบคลุม ระบบโครงข่ายถนนประกอบด้วยถนนหลายเส้นที่บรรจบมาเจอกัน ทำให้เกิดจุดตัด ทางแยกหรือทางร่วม ลักษณะทางสิ่งแวดล้อม บริเวณพื้นที่จุดตัดหรือทางแยกอยู่ใกล้บริเวณที่มีกิจกรรมในชุมชน การสำรวจการควบคุมของทางแยก แบ่งออกเป็น 2 ประเภทหลัก คือ 1) การควบคุมทางแยกด้วยการใช้ป้ายหยุดและป้ายให้ทาง ระบบดังกล่าวก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากกว่าแบบมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมทางแยก 2) การควบคุมทางแยกด้วยการใช้สัญญาณไฟจราจร การมีสัญญาณไฟจราจรบนทางแยก จะช่วยลดอุบัติเหตุจากการลดจำนวนการตัดกันของกระแสจราจร เพิ่มความจุของทางแยกจากการเพิ่มอัตราการไหลของกระแสจราจร โดยในการสำรวจปริมาณจราจรที่ทางแยก จะทำได้ยาก เนื่องจากการให้สัญญาณไฟจราจรในแต่ละทิศทางไม่เหมือนกัน ปริมาณจราจรในแต่ละทิศทางประกอบด้วยรถหลากหลายประเภท ฉะนั้น ในการเก็บปริมาณจราจรที่ทางแยกจึงนิยมใช้การตั้งกล้องวิดีโอติดตั้ง สำรวจในช่วงเวลาเร่งด่วน เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วน รวมถึงการสำรวจความยาวแถวคอยในแต่ละทิศทาง เพื่อใช้ในการวิเคราะห์และหาแนวทางการแก้ไขปัญหาต่อไป

- **ปริมาณรถโดยสารบริเวณป้ายรถโดยสาร (Bus Stop):** การสำรวจข้อมูลควรครอบคลุมข้อมูลจำนวน/ความถี่ของรถโดยสารประจำทาง ข้อมูลการใช้รถโดยสารประจำทาง ระยะเวลาในการให้บริการผู้โดยสาร ที่ป้าย แถวคอยสะสม การติดตั้งป้าย/เครื่องหมายจราจร การทาสีตีเส้น การเชื่อมต่อโหมดการเดินทางอื่น ๆ สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ข้อมูลลักษณะทางกายภาพ เช่น ตำแหน่งป้าย ตำแหน่งทางข้าม ความยาวความกว้างของช่องจอดรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น โดยทั่วไปสาเหตุของปัญหาจุดป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่จะส่งผลให้เกิดแถวคอยสะสมบนทางหลัก เกิดความล่าช้าสะสมบนโครงข่ายโดยรวม และลดความสามารถในเคลื่อนตัวของกระแสจราจรและความจุบนทางหลัก

- **ปริมาณจราจรกลับรถ (U-Turn):** การสำรวจข้อมูลควรครอบคลุม ข้อมูลปริมาณจราจรทั้งบนทางหลักและบนจุดกลับรถ ความเร็วเฉลี่ย ความยาวแถวคอยสะสม ลักษณะป้าย/เครื่องหมายจราจร ลักษณะการทาสีตีเส้น รูปแบบการควบคุมจราจร และลักษณะทางกายภาพ เช่น ความกว้าง/จำนวน ช่องจราจร ตำแหน่ง เป็นต้น โดยทั่วไปสาเหตุของปัญหาจุดกลับรถที่จะส่งผลให้เกิดแถวคอยสะสมบนทางหลัก เกิดความล่าช้าสะสมบนโครงข่ายโดยรวม และลดความสามารถในเคลื่อนตัวของกระแสจราจรและความจุบนทางหลัก

- **ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง/ความล่าช้า:** การเลือกใช้วิธีการขับรถตามมกระแสจราจร เพื่อบันทึกเวลาที่ใช้ในการเดินทางและความล่าช้าที่เกิดขึ้นในแต่ละส่วนของการเดินทางตามจุดที่กำหนดไว้ ซึ่งลักษณะการขับรถแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ ตามคู่มือการสำรวจและการวิเคราะห์ข้อมูลด้านจราจร โดย สนข. ได้แก่

(1) การขับรถแบบแซง (Floating Car) คือ การขับรถตามกระแส หากรถผู้สำรวจถูกแซงผู้สำรวจจะต้องแซงรถคนอื่นให้เท่ากับจำนวนรถที่วิ่งแซงรถผู้สำรวจไป ด้วยวิธีการนี้จะสามารถประมาณค่า Space Mean Speed ของกระแสจราจรได้ โดยจะประยุกต์ใช้กับช่วงถนนที่มีลักษณะยาว

(2) การขับรถแบบไม่แซง (Average Car) คือ การขับรถตามกระแส หากรถผู้สำรวจถูกแซง ผู้สำรวจไม่ต้องแซงรถคนอื่น ผู้สำรวจต้องพยายามขับรถให้มีความเร็วเท่ากับ ความเร็วของกระแสจราจรบนเส้นทางสำรวจนั้น ๆ ด้วยวิธีการนี้จะได้ความความเร็วเฉลี่ยของกระแสจราจร โดยจะประยุกต์ใช้กับถนนช่วงถนนที่มีลักษณะยาว

(3) การขับรถแบบความเร็วที่กำหนด (Maximum Car) คือ การขับรถตามกระแส ผู้สำรวจต้องพยายามขับรถให้มีความเร็วเท่ากับความเร็วสูงสุดที่กำหนดไว้บนเส้นทางสำรวจนั้น ๆ

โดยไม่ว่าจะใช้วิธีการใดในการพิจารณาเลือกลักษณะการขับรถให้เหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพ และพฤติกรรมการขับขี่ของเส้นทางสำรวจนั้น ๆ หากช่วงถนนที่ทำการสำรวจ การแซงใช้ความเร็วสูง วิธีการแซงรถกลับอาจจะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น

- **สภาพปัญหาอื่น ๆ:** เช่นความยาวแถวคอย การใช้อากาศยานไร้คนขับ (โดรน) จะช่วยทำให้สามารถเห็นสภาพปัญหาในระยะพื้นที่กว้างมากกว่าการจดบันทึกที่หน้างาน เนื่องจากการใช้อากาศยานไร้คนขับ (โดรน) สามารถสำรวจได้ในระยะมุมกว้างและสูงกว่าการใช้เจ้าหน้าที่บันทึกสภาพปัญหาหรือความยาวแถวคอยที่ไกลจากที่สายตาจะมองเห็น หรือกรณีต้องการสำรวจบริเวณทางแยกติดกันเป็นแนวเส้นทางเดียวกัน ก็สามารถใช้อากาศยานไร้คนขับ (โดรน) เห็นผลกระทบของทั้งแนวเส้นทางว่ามีผลกระทบต่อกันหรือไม่ หากมีผลกระทบต่อกัน ควรมีการแก้ไขปัญหาไปทั้งแนวเส้นทาง

3) การสำรวจตามประเภทปัญหา

ในการสำรวจข้อมูลด้านจราจร สามารถสรุปประเภทการสำรวจตามประเภทของปัญหาได้ดัง**ตารางที่ 2.4-4**

ตารางที่ 2.4-4 ประเภทการสำรวจตามประเภทของจุดปัญหาแต่ละประเภท

ประเภทการสำรวจ/ประเภทปัญหา	ทางแยก	จุดกลับรถ	จุดคอขวดทางกายภาพ	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง
ปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB)		●	●	●
ปริมาณจราจรที่ทางแยก (TMC)	●			
ปริมาณรถโดยสารบริเวณป้ายรถโดยสาร (Bus Stop)				
ปริมาณจราจรกลับรถ (U-Turn)	●		⊙	
ความล่าช้า/ ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง	⊙	⊙	⊙	⊙
สภาพทางกายภาพ	●	●	●	●

หมายเหตุ: ● = การสำรวจหลัก ⊙ = การสำรวจเพิ่มเติม กรณีมีความจำเป็นขึ้นกับสภาพพื้นที่ ณ จุดปัญหา

2.4.2 หลักการในการวิเคราะห์

ประเภทจุดปัญหาของการศึกษา แบ่งออกได้เป็น 5 ประเภท ประกอบด้วย 1) ทางแยก 2) จุดกลับรถ 3) จุดคอขวดทางกายภาพ 4) ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง และ 5) จุดหรือพื้นที่ต่อเนื่อง ในการวิเคราะห์ระดับการให้บริการเปรียบเทียบระหว่างกรณีก่อนและหลังปรับปรุง ตามมาตรฐาน Highway Capacity Manual (HCM) ได้แบ่งระดับการให้บริการไว้ 6 ระดับ ประกอบด้วย ระดับการให้บริการ A (สภาพจราจรอิสระ) - ระดับการให้บริการ F (สภาพจราจรติดขัด) โดยดัชนีที่ใช้ในประเมินผลประสิทธิภาพหรือระดับการให้บริการจะแตกต่างตามประเภทของจุดสำรวจ ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ 1) ดัชนีเชิงปริมาณ และ 2) ดัชนีเชิงคุณภาพ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) ดัชนีเชิงปริมาณ: ตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นเพื่อวัดสิ่งที่นับได้เป็นตัวเลข โดยมีหน่วยการวัด เช่น จำนวนยานพาหนะ ความจุของถนน ความยาวของแถวคอย ความเร็วเฉลี่ย ความล่าช้าเฉลี่ย โดยมีดัชนีการประเมิน ดังนี้

- ปริมาณจราจรต่อความจุ (Volume/ Capacity): อัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุถนน โดยปริมาณจราจร หมายถึง จำนวนรถที่ผ่านช่วงถนนนั้น มีหน่วยเป็นคันต่อเวลา และความจุ หมายถึง จำนวนยานพาหนะที่ถนนประเภทนั้น ๆ สามารถรองรับได้สูงสุด ซึ่งจะพิจารณาจากประเภทหรือตำแหน่งที่ตั้งของถนน ปริมาณจราจรต่อความจุถนนสามารถบ่งบอกสภาพการจราจรบนช่วงถนนได้ว่ามีความคล่องตัวหรือมีสภาพติดขัดมากน้อยเพียงใด โดยดัชนีดังกล่าวจะใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของประเภทจุดปัญหา 4 ประเภท ได้แก่ 1) จุดกลับรถ 2) จุดคอขวดทางกายภาพ 3) ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง และ 4) จุดหรือพื้นที่ต่อเนื่อง (ในกรณีที่พื้นที่นั้น ๆ มีจุดปัญหาการจราจรอยู่บริเวณใกล้กัน มีการส่งผลกระทบด้านจราจรต่อกันและกัน)

การทบทวนเกณฑ์มาตรฐานสากลในการประเมินจุดปัญหา ดัง**ตารางที่ 2.4-5**

ตารางที่ 2.4-5 เกณฑ์มาตรฐานระดับการให้บริการของปริมาณจราจรต่อความจุ

LOS/ มาตรฐาน	HCM 2016 (คัน/กม./ช่องจราจร)	Austroads 2020 (คัน/กม./ช่องจราจร)
A	≤ 7	0-7
B	> 7-11	7-11
C	> 11-16	11-16
D	> 16-22	16-22
E	> 22-28	22-28
F	ปริมาณจราจรมากกว่าความจุ >28	28-54, >54

ที่มา: คู่มือ HCM,2016 และคู่มือ Austroads, 2020

- ความจุอิ่มตัว (Degree of Saturation): อัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุทางแยกสัญญาณไฟจราจร โดยปริมาณจราจร หมายถึง จำนวนรถที่ผ่านทางแยกมีหน่วยเป็นคันต่อเวลา และความจุทางแยก หมายถึง จำนวนรถที่ทางแยกประเภทนั้น ๆ สามารถรองรับสูงสุด โดยดัชนีดังกล่าว จะใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของประเภทจุดปัญหา 2 ประเภท ได้แก่ 1. ทางแยก 2. จุดหรือพื้นที่ต่อเนื่อง

การทบทวนเกณฑ์มาตรฐานสากลในการประเมินจุดปัญหา ดัง**ตารางที่ 2.4-6**

ตารางที่ 2.4-6 เกณฑ์มาตรฐานระดับการให้บริการของความจุอิ่มตัว

LOS/ มาตรฐาน	ค่าความล่าช้า (วินาทีต่อคัน)			ความจุอิ่มตัว (ปริมาณจราจรต่อความจุถนน)
	สัญญาณไฟ	วงเวียน	ทางแยกที่ไม่ได้ถูกควบคุมด้วยสัญญาณไฟ	
A	≤ 10	≤ 10	≤ 10	≤ 0.85
B	> 10 - 20	> 10 - 20	> 10 - 15	
C	> 20 - 35	> 20 - 35	> 15 - 25	
D	> 35 - 55	> 30 - 50	> 25 - 35	> 0.85 – 0.95
E	> 55 - 80	> 50 - 70	> 35 - 50	> 0.95 – 1.00
F	> 80	> 70	> 50	> 1.00

ที่มา: คู่มือ Austroads, 2020

- อัตราการไหลอิ่มตัว (Saturation Flow rate): ปริมาณจราจรรายชั่วโมงสูงสุดที่สามารถตรงผ่านทางแยกของช่องทาง/ กลุ่มช่องทาง โดยมีสมมติฐานว่าได้รับสัญญาณไฟเขียวตลอด 60 นาที สามารถคำนวณได้จากอัตราส่วนเวลา 3,600 วินาทีต่อค่าเฉลี่ยระยะเวลาห่างระหว่างรถในช่วงการไหลอิ่มตัว (วินาที) โดยดัชนีดังกล่าว จะใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของประเภทจุดปัญหา 3 ประเภท ได้แก่ 1. ทางแยก 2. จุดคอขวดทางกายภาพ และ 3. จุดหรือพื้นที่ต่อเนื่อง
- ความเร็วเฉลี่ย (Average Speed): อัตราความเร็วในการเคลื่อนที่ มีหน่วยเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือเมตรต่อวินาที ความเร็วสามารถบ่งบอกสภาพการจราจรได้ว่ามีความคล่องตัวหรือสภาพติดขัดมากน้อยเพียงใด สามารถคำนวณได้จากระยะทางที่รถคันนั้น ๆ เคลื่อนที่ไปได้ภายในหนึ่งหน่วยเวลา โดยในกระแสกระจราจรรถแต่ละคันจะใช้ความเร็วที่แตกต่างกันไป เพราะฉะนั้นกระแสจราจรจะมีการกระจายตัวของความเร็วของรถแต่ละคัน ซึ่งสามารถใช้ค่าความเร็วเฉลี่ยเป็นตัวแทนของกระแสจราจรนั้น ๆ ได้ โดยดัชนีดังกล่าว จะใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของประเภทจุดปัญหา 2 ประเภท ได้แก่ 1. จุดคอขวดทางกายภาพ และ 2. จุดหรือพื้นที่ต่อเนื่อง

จากการทบทวนเกณฑ์มาตรฐานสากลในการประเมินจุดปัญหา สามารถสรุปได้ดัง**ตารางที่ 2.4-7**

ตารางที่ 2.4-7 เกณฑ์มาตรฐานระดับการให้บริการของความเร็วเฉลี่ย

LOS/ มาตรฐาน	ความเร็วเฉลี่ย HCM 2016		Austroads 2020
	ประเภท 1 72 – 88 กม./ชม.	ประเภท 2 56 – 72 กม./ชม.	
A	> 68	> 56	≥ 50
B	> 54 - 68	> 45 - 56	40 - 49
C	> 43 - 54	> 35 - 45	30 - 39
D	> 33 - 43	> 27 - 35	20 - 29
E	> 25 - 33	> 21 - 27	15 - 19
F	≤ 25	≤ 21	< 15

ที่มา: คู่มือ HCM,2016 และคู่มือ Austroads, 2020

- ความล่าช้าเฉลี่ย (Average Delay): ความล่าช้าบนทางแยกเป็นความล่าช้าที่เกิดจากการหยุดบริเวณทางแยก มีหน่วยเป็นวินาทีต่อคัน สามารถบ่งบอกประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรได้ โดยดัชนีดังกล่าว จะใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของประเภทจุดปัญหา 2 ประเภท ได้แก่ 1. ทางแยก 2. จุดหรือพื้นที่ต่อเนื่อง

จากการทบทวนเกณฑ์มาตรฐานสากลในการประเมินจุดปัญหา สามารถสรุปได้**ตารางที่ 2.4-8**

ตารางที่ 2.4-8 เกณฑ์มาตรฐานระดับการให้บริการของความล่าช้าเฉลี่ย

LOS/ มาตรฐาน	ความล่าช้าเฉลี่ย (วินาที/คัน)		UK
	HCM 2016	Austroads 2020	
A	0 - 10	0 - 10	พิจารณาจาก Queue length และ Degree of Saturation > 0.9
B	> 10 - 20	> 10 - 20	
C	> 20 - 35	> 20 - 35	
D	> 35 - 55	> 35 - 55	
E	> 55 - 80	> 55 - 80	
F	> 80	> 80	

ที่มา: คู่มือ HCM,2016 และคู่มือ Austroads, 2020

- เวลาการเดินทางเฉลี่ย (Average Travel Time): เวลาทั้งหมดที่ใช้ในการเดินทางบนช่วงถนนที่ทำการสำรวจ ซึ่งจะรวมถึงเวลาขณะที่รถกำลังเคลื่อนที่อยู่และเวลาที่รถกำลังจอด เช่น การจอดติดสัญญาณไฟแดง เป็นต้น สำหรับเวลาขณะเคลื่อนที่ คือ เวลาขณะที่รถกำลังเคลื่อนที่เท่านั้น ไม่รวมความล่าช้าที่เกิดจากการหยุดต่าง ๆ ตลอดแนวเส้นทางนั้น ๆ โดยดัชนีดังกล่าว จะใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของประเภทจุดปัญหา 2 ประเภท ได้แก่ 1. จุดคอขวดทางกายภาพ และ 2. จุดหรือพื้นที่ต่อเนื่อง

- ความยาวแถวคอยสะสม (Queue Length): รถสะสมบริเวณช่วงถนนหรือทางแยกแถวคอยสะสม แสดงให้เห็นว่าความต้องการเดินทางมีปริมาณสูงกว่าความจุของช่วงถนนหรือจุดตัดทางแยกนั้น ๆ ข้อมูลสำคัญที่ต้องใช้ในการวิเคราะห์ ประกอบด้วย อัตราการมาถึง (หน่วยคันต่อชั่วโมง) อัตราการให้บริการและรูปแบบการปล่อยแถวคอย แสดงลักษณะการสะสมตัวของรถตามระยะเวลา ซึ่งสามารถนำมาวิเคราะห์ตัวแปร 5 ตัวแปร ได้แก่ ระยะเวลาการเกิดแถวคอย จำนวนของรถที่สะสมอยู่ในแถวคอย ความยาวแถวคอย ความล่าช้าของรถแต่ละคัน ความล่าช้ารวมที่เกิดขึ้นในระบบ โดยดัชนีดังกล่าว จะใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของประเภทจุดปัญหา 5 ประเภท ได้แก่ 1. ทางแยก 2. จุดกลับรถ 3. จุดคอขวดทางกายภาพ 4. ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง และ 5. จุดหรือพื้นที่ต่อเนื่อง
- การใช้ป้ายโดยสารประจำทาง (Occupancy Data): ประเภทของรถโดยสารประจำทาง จำนวนความถี่ในการใช้ป้าย ระยะเวลาการจอดรับ - ส่ง ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่การใช้งาน โดยดัชนีดังกล่าวสามารถประเมินความสามารถในการรองรับของปริมาณจราจรของช่องทางที่รถโดยสารประจำทางใช้ในการจอดรับ - ส่ง จะใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของประเภทจุดปัญหา 1 ประเภท คือป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

สำหรับแต่ละเกณฑ์มาตรฐานสากลที่จะนำมาใช้ในการวิเคราะห์ระดับการให้บริการในพื้นที่กรุงเทพมหานครควรมีการประยุกต์ใช้ให้มีความเหมาะสม เพื่อช่วยให้การวิเคราะห์สภาพปัญหาของพื้นที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2) ดัชนีเชิงคุณภาพ: ตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นเพื่อวัดสิ่งที่ไม่สามารถวัดได้ในเชิงปริมาณ จะเป็นคำอธิบายหรือเกณฑ์ในการประเมิน เช่น ความปลอดภัย ความสามารถในการเข้าถึง และความสะดวกสบาย เป็นต้น โดยมีดัชนีการประเมิน ดังนี้

- ความปลอดภัย (Safety): ปัจจัยที่จะพิจารณา เช่น จำนวนจุดตัด การเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ระยะการมองเห็นปลอดภัย ความเหมาะสมของลักษณะวงเลี้ยวรถของแต่ละพื้นที่ เป็นต้น เพื่อป้องกันความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดปัญหาจุดคอขวดทางกายภาพ โดยดัชนีดังกล่าว จะใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของประเภทจุดปัญหา 5 ประเภท ได้แก่ 1. ทางแยก 2. จุดกลับรถ 3. จุดคอขวดทางกายภาพ 4. ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง และ 5. จุดหรือพื้นที่ต่อเนื่อง
- ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility): ปัจจัยที่จะพิจารณา เช่น เส้นทางในการเดินทางเข้า - ออกพื้นที่ สภาพของเส้นทาง อุปสรรคในเส้นทางการเดินทาง และการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ เป็นต้น โดยดัชนีดังกล่าว จะใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของประเภทจุดปัญหา 2 ประเภท ได้แก่ 1. จุดกลับรถ 2. ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง
- ความสะดวกสบาย (Convenience): ปัจจัยที่จะพิจาณา เช่น ความง่ายของการเข้าถึง ความกว้างของช่องจราจร รัศมีวงเลี้ยว ความกว้างทางเดินเท้า พื้นที่รอคอยรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น โดยดัชนีดังกล่าว จะใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของประเภทจุดปัญหา 1 ประเภท คือป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

สรุปดัชนีประเมินประสิทธิภาพของจุดปัญหาได้ดัง**ตารางที่ 2.4-9**

ตารางที่ 2.4-9 ดัชนีประเมินประสิทธิภาพของจุดปัญหา

ดัชนีการประเมิน	ประเภทจุดสำรวจ				
	จุดตัดทางแยก	จุดกลับรถ	จุดคอขวด	จุดป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	จุดหรือพื้นที่ต่อเนื่องที่มีความซับซ้อน
ดัชนีเชิงปริมาณ					
ปริมาณจราจรต่อความจุ (Volume/Capacity)		√	√	√	√
ความจุอิ่มตัว (Degree of Saturation)	√				√
อัตราการไหลอิ่มตัว (Saturation Flow rate)	√		√		√
ความเร็วเฉลี่ย (Average Speed)			√		√
ความล่าช้าเฉลี่ย (Average Delay)	√				√
เวลาการเดินทางเฉลี่ย (Average Travel Time)			√		√
ความยาวแถวคอยสะสม (Queue Length)	√	√	√	√	√
การใช้ป้ายโดยสารประจำทาง (Occupancy Data)				√	
ดัชนีเชิงคุณภาพ					
ความปลอดภัย (Safety)	√	√	√	√	√
ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility)		√		√	
ความสะดวกสบาย (Convenience)				√	

ที่มา: ที่ปรึกษา

2.4.3 เครื่องมือในการวิเคราะห์

<u>การวิเคราะห์ช่วงถนนหรือจุดตัด/ ทางแยก</u> ซึ่งจะใช้โปรแกรมจำลองด้านจราจรที่วิเคราะห์บนพื้นฐานอ้างอิงข้อมูลจากคู่มือ Highway Capacity Manual 2016 (HCM 2016) โดยมีการนำเข้าข้อมูลในด้านจราจร เช่น ข้อมูลปริมาณจราจร ข้อมูลลักษณะทางกายภาพของถนน สัดส่วนรถขนาดใหญ่ ความเร็ว และรูปแบบการควบคุมจราจร เป็นต้น เพื่อวิเคราะห์สภาพจราจร เช่น การวิเคราะห์ความหนาแน่นบนช่วงถนน ความล่าช้าเฉลี่ยบริเวณทางแยก โดยระดับการให้บริการจะทำให้ทราบถึงปริมาณความจุของถนน ซึ่งใกล้เต็มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรหรือไม่ นำไปสู่การแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

<u>การวิเคราะห์จุดหรือพื้นที่ต่อเนื่องที่มีความซับซ้อน</u> โดยวิธีการที่เหมาะสมกับสภาพกายภาพแนวเส้นทางสภาพปัญหาในแต่ละพื้นที่ เช่น การใช้โปรแกรมจำลองด้านจราจร (Traffic Simulation) ในจุดที่มีความซับซ้อนหรือการใช้โปรแกรมวิเคราะห์ด้านจราจรอื่น ๆ เป็นต้น ซึ่งสามารถจำลองสภาพจราจรบนโครงข่ายถนนในระดับจุลภาคเพื่อใช้ศึกษาและเป็นแนวทางในการออกแบบและแก้ไขปัญหาก่อนการดำเนินการจริงและใช้ทดสอบทางเลือกต่าง ๆ ได้ สามารถแสดงผลได้ทั้ง 2 มิติ และ 3 มิติ รวมถึงจำลองลักษณะการเคลื่อนตัวของยวดยานในกระแสจราจรรวมถึงพฤติกรรมการขับขี่ยวดยานของผู้ใช้รถบนโครงข่ายถนนทั้งถนนในเมือง (Urban) และถนนนอกเมือง (Rural)

2.5 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน

ในการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน มีแนวทางในการแก้ไขแตกต่างกันออกไปตามประเภทของปัญหา ลักษณะของพื้นที่ศึกษา สภาพแวดล้อม ลักษณะกิจกรรมของการเดินทาง เป็นต้น โดยในรายงานการศึกษาฉบับนี้ ได้มีแนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูลด้านจราจรที่ได้จากการลงพื้นที่สำรวจ และนำไปสู่แนวทางในการแก้ไขปัญหา โดยกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านจราจรในระยะเร่งด่วนให้สอดคล้องกับสภาพ/ สถานการณ์ปัจจุบัน การนำเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เหมาะสมจะพิจารณาภายใต้เงื่อนไขสำคัญ คือ ใช้พื้นที่เขตทางได้เต็มประสิทธิภาพ สามารถนำไปปฏิบัติและแก้ไขปัญหาได้จริง สามารถรองรับการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต รวมไปถึงผลกระทบจากเปลี่ยนแปลงต่อคนในพื้นที่ต้องเป็นที่ยอมรับ นอกจากนี้แนวคิดการแก้ไขปัญหาจะพิจารณาองค์ประกอบด้านจราจร ได้แก่ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ และถนน ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 3 แนวทาง ดังนี้

1) การปรับปรุงทางกายภาพ (Supply/Physical Improvement) หมายถึง การปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของจุดปัญหา เช่น การเพิ่มช่องจราจร ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร/ป้ายจราจร ปรับวงเลี้ยว ปรับเกาะกลาง เป็นต้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของจุดปัญหาให้สามารถรองรับปริมาณจราจรได้มากขึ้น
2) การบริหารจัดการด้านจราจร (Traffic Management) หมายถึง การเพิ่มประสิทธิภาพของจุดปัญหาโดยการบริหารจัดการอุปกรณ์ ควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่ และบังคับใช้กฎหมาย เช่น การจัดความสมดุลของช่องทางจราจร การปรับรอบสัญญาณไฟจราจร ห้ามเลี้ยว ห้ามจอด เป็นต้น
3) การจัดการความต้องการการเดินทาง (Demand Management) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้ขับขี่หรือรูปแบบการเดินทาง โดยการควบคุม การลด และการกระจายการเดินทางไปยังเส้นทางอื่น ๆ รวมถึงการส่งเสริมการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเป็นปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล

ประเภทจุดปัญหาของการศึกษา แบ่งออกได้เป็น 5 ประเภท ได้แก่ (1) ทางแยก (2) จุดกลับรถ (3) จุดคอขวดทางกายภาพ (4) ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง และ (5) จุดหรือพื้นที่ต่อเนื่อง โดยมีแนวคิดในการหาแนวทางการแก้ไขปัญหาในระยะเร่งด่วน ดังนี้

2.5.1 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางแยก

สาเหตุปัญหาทางแยกที่จะส่งผลให้เกิดแถวคอยและความล่าช้าสะสม ลดประสิทธิภาพ/ ความจุของทางแยก ได้แก่ 1. ลักษณะทางกายภาพ 2. ลักษณะทางสิ่งแวดล้อม และ 3. การควบคุมของทางแยก โดยมีแนวคิดในการแก้ไขปัญหาในระยะเร่งด่วนเบื้องต้น ดังนี้

1) ลักษณะทางกายภาพ: การปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของจุดปัญหา เช่น การเพิ่มช่องจราจรติดตั้งสัญญาณไฟจราจร/ ป้ายจราจร ปรับวงเลี้ยว ปรับเกาะกลาง ทางยกระดับ ทางลอด เป็นต้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของจุดปัญหาให้สามารถรองรับปริมาณจราจรได้มากขึ้น
2) ลักษณะทางสิ่งแวดล้อม: การใช้การบริหารจัดการด้านจราจร (Traffic Management) ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพของจุดปัญหาโดยการบริหารจัดการอุปกรณ์ ควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่ และบังคับใช้กฎหมาย เช่น การปรับรอบสัญญาณไฟจราจร การจัดความสมดุลของช่องทางจราจร ห้ามเลี้ยว ห้ามจอด การปรับใช้ช่องจราจรแบบช่องทางเดินรถพิเศษ (Reversible Lane) ในช่วงเวลาเร่งด่วน เป็นต้น

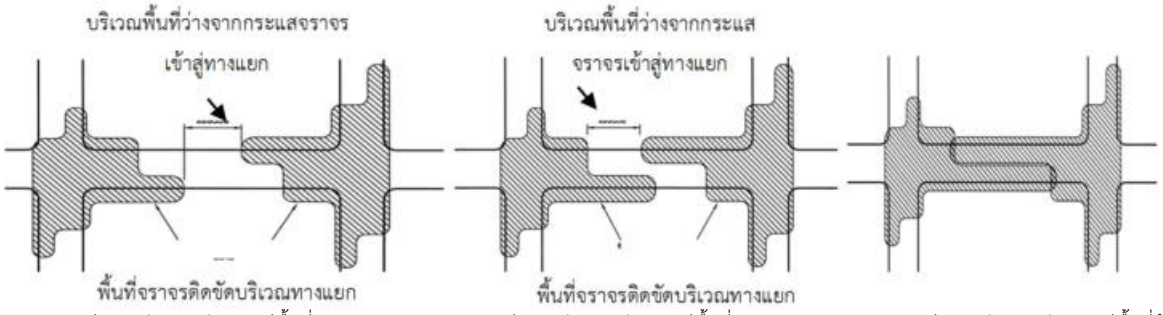
3) การควบคุมของทางแยก: แบ่งออกเป็น 2 ประเภทหลัก คือ (1) การควบคุมทางแยกด้วยการใช้ป้ายหยุดและป้ายให้ทาง ระบบดังกล่าวก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากกว่าแบบมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมทางแยก เนื่องจากการขับขี่จะขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของผู้ขับขี่เท่านั้น หากป้ายที่ติดตั้งไม่ได้มาตรฐานหรือก่อให้เกิดความสับสน จะทำให้เกิดการชะลอตัว เกิดความล่าช้า และก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ (2) การควบคุมทางแยกด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร หากสัญญาณไฟที่ใช้ในการควบคุมไม่เหมาะสมกับปริมาณจราจรของพื้นที่จะส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด เกิดแถวคอยสะสม ที่ปรึกษาจึงเสนอแนะแนวทางการแก้ไขดังนี้

<u>การควบคุมทางแยกแบบมีสัญญาณไฟ (Signalized intersection)</u>

การมีสัญญาณไฟจราจรบนทางแยกจะช่วยลดอุบัติเหตุจากการลดจำนวนการตัดกันของกระแสจราจร เพิ่มความจุของทางแยกจากการเพิ่มอัตราการไหลของกระแสจราจร แต่อย่างไรก็ตามการควบคุมทางแยกแบบมีสัญญาณไฟมีข้อจำกัดในการควบคุม อาทิเช่น ต้องมีรอบสัญญาณไฟจราจรที่เหมาะสมกับประเภททางแยกนั้น ๆ หากความยาวจังหวะสัญญาณไฟไม่เหมาะสมอันเกิดจากความไม่แน่นอนของปริมาณจราจรในแต่ละรอบสัญญาณ จะยิ่งส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดมากยิ่งขึ้น และการขาดการประสานระหว่างทางแยกในบริเวณใกล้เคียง ทำให้เกิดการสะสมของยานพาหนะในบางทิศทางมากเกินไป โดยรูปแบบการจัดสัญญาณไฟจะคำนึงถึงตัวแปรสำคัญ 4 ประการ คือ 1) ความเร็ว (Speed) 2) ความยาวรอบสัญญาณไฟ (Cycle length) 3) ระยะห่างระหว่างแยกติดตั้งสัญญาณไฟ (Signal Spacing) และ 4) ประสิทธิภาพของรอบสัญญาณ (Efficiency of Progression) ลักษณะทางแยกเพื่อใช้พิจารณาออกแบบสัญญาณไฟ มี 2 ลักษณะ คือทางแยกเดี่ยว (Isolated Signal) และกลุ่มทางแยก (Signal Group)

1. ทางแยกเดี่ยว (Isolated Signal) การออกแบบสัญญาณไฟบริเวณทางแยกเดี่ยวจะต้องพิจารณาตัวแปรต่าง ๆ คือ รอบสัญญาณไฟ (Cycle Time) จังหวะสัญญาณ (Signal Phasing) ระยะเวลาไฟเขียว (Spilt) โดยหากพบปัญหาด้านการจราจรที่ทางแยก จะมีแนวทางการแก้ไขปัญหาทางแยกเดี่ยว ได้แก่ การปรับสัญญาณไฟใหม่โดยใช้สัญญาณไฟที่ก่อให้เกิดผลกระทบของปริมาณจราจรแออัดน้อยที่สุด ร่วมกับการใช้มาตรการเสริม เช่น การเพิ่มพื้นที่ผิวจราจร การห้ามจอด/เลี้ยว และเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด เป็นต้น

2. กลุ่มทางแยก (Signal Group) ทางแยกในเขตเมืองมักจะมีลักษณะกระจุกตัว ทำให้จำเป็นต้องจัดการร่วมกันเป็นกลุ่มสัญญาณ (Signal Group) เพื่อให้เกิดการไหลของกระแสจราจรอย่างต่อเนื่อง (Progression) หรือลดโอกาสที่จะเกิดการติดขัดของทางแยก (Grid Lock)



(ก) กรณีระยะห่างระหว่างแยกมีพื้นที่มากพอ ไม่เกิดผลกระทบกับแยกอื่น ๆ

(ข) กรณีระยะห่างระหว่างแยกมีพื้นที่ปานกลาง เฝ้าระวังการเกิดผลกระทบกับแยกอื่น ๆ

(ค) กรณีระยะห่างระหว่างแยกมีพื้นที่น้อย เกิดผลกระทบกับแยกอื่น ๆ

ที่มา: https://www.fhwa.dot.gov/publications/research/safety/04091/08.cfm#chp815

รูปที่ 2.5-1 รูปแบบการจัดวางตำแหน่งจุดตัดหรือทางแยก

โดย**ตารางที่ 2.5-1** แสดงระยะห่างระหว่างทางแยกที่เหมาะสมสำหรับรอบสัญญาณไฟจราจรและความเร็วของกระแสจราจรจะเห็นได้ว่าพื้นที่ที่มีทางแยกชิดกันจำเป็นต้องมีรอบสัญญาณไฟที่สั้นกว่าพื้นที่ที่มีทางแยกอยู่ห่างกัน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องพิจารณาแบ่งรอบสัญญาณไฟอย่างเหมาะสมตามลักษณะของพื้นที่ เช่น ทางแยกในเมืองควรมีรอบสัญญาณไฟจราจรที่สั้นกว่าทางแยกนอกเมือง เป็นต้น

ตารางที่ 2.5-1 ระยะห่างระหว่างทางแยกตามอุดมคติเมื่อพิจารณาจากรอบสัญญาณไฟและความเร็วของยานพาหนะ

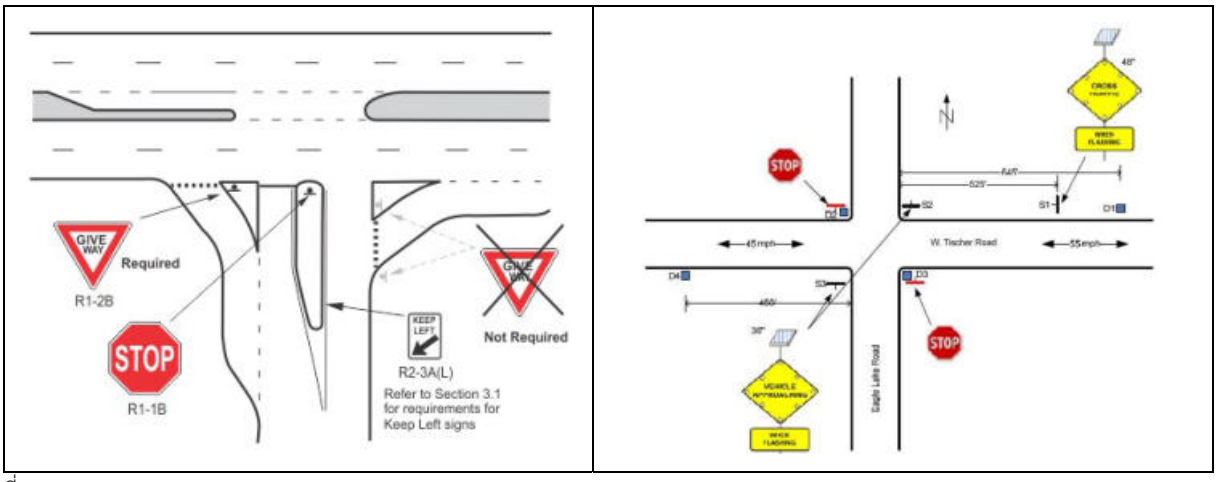
รอบสัญญาณไฟ (วินาที)	ความเร็ว (กม./ชม.)						
	40	48	56	64	72	80	88
	ระยะห่างระหว่างแยก (เมตร)						
60	330	400	470	530	600	670	730
70	390	470	540	620	700	780	860
80	440	530	620	710	800	890	980
90	500	600	710	800	900	1,000	1,100
100	560	670	780	890	1,000	1,110	1,220
110	610	730	860	980	1,100	1,220	1,340
120	670	800	930	1,070	1,200	1,330	1,470

ที่มา: V. G. Stover, P. B. Demosthenes and E. M. Weesner, "Signalized Intersection Spacing: An Element of Access Management". Institute of Transportation Engineers, 1991

ซึ่งการประสานสัญญาณไฟของกลุ่มทางแยกจำเป็นต้องยึดถือให้รอบสัญญาณไฟของทุกทางแยกในกลุ่มต้องมีค่าเท่ากัน (Common Cycle Length) และจังหวะเหลื่อมของสัญญาณไฟ (Offset) เพื่อเพิ่มโอกาสในการไหลอย่างต่อเนื่องของกระแสจราจรจากแยกสู่แยก (Band Width)

<u>การควบคุมทางแยกแบบไม่มีสัญญาณไฟ (Non-signalized Intersection)</u>

เสนอแนะการใช้ป้ายหยุด (Stop Sign) หรือป้ายให้ทาง (Yield Sign) เพื่อกำหนดทางหลักและทางรองให้แก่ผู้ขับขี่ในแต่ละทิศทางเคลื่อนที่ผ่านแยกได้อย่างปลอดภัย ในบางกรณีที่ไม่สามารถติดตั้งป้ายในตำแหน่งที่สังเกตได้ง่ายอาจใช้การทาสีบนผิวจราจรแทนได้



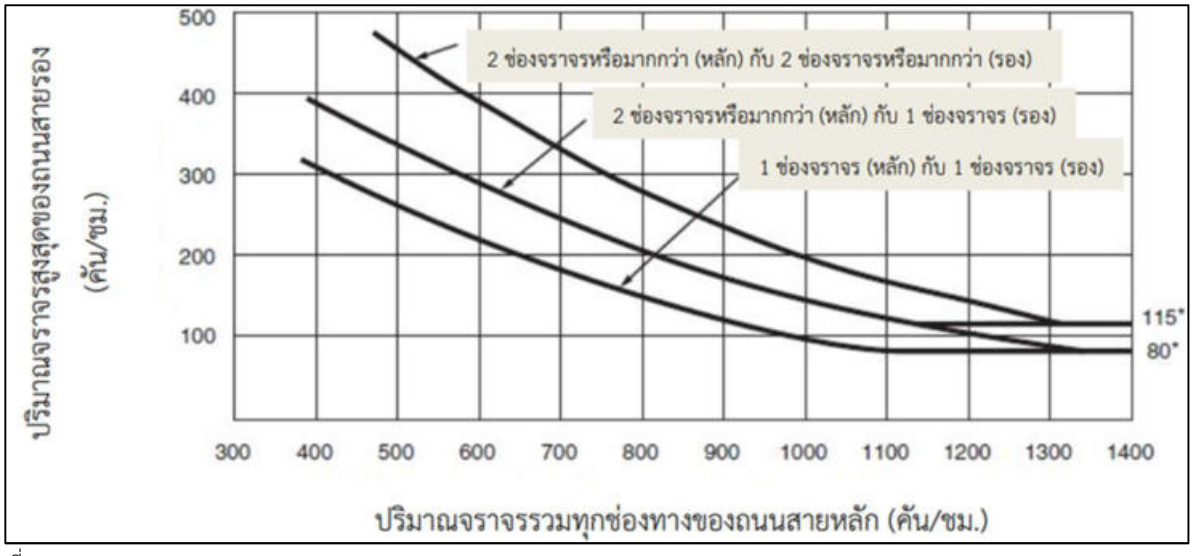
ที่มา: www.mainroads.wa.gov.au: Taek Mu Kwon, Ryan Weidemann."Advanced LED Warning Signs for Rural Intersections Poweredby Renewable Energy" University of Minnesota Duluth, 2010

รูปที่ 2.5-2 ตัวอย่างของการควบคุมทางแยกแบบไม่ใช้สัญญาณไฟจราจร

ซึ่งทางแยกแบบไม่มีสัญญาณไฟจราจร สามารถพิจารณาปรับให้เป็นแยกแบบควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร โดยอ้างอิงแนวทางของ Manual on Uniform Traffic Control Devices for Streets and Highways ของ FHWA ที่เรียกว่า Signal Warrant เป็นการพิจารณาความเหมาะสมว่าควรติดตั้งสัญญาณไฟบนทางแยกหรือไม่ตามเงื่อนไข ซึ่งได้แบ่งตัวแปรในการพิจารณา ดังนี้

- Warrant 1 ปริมาณจราจรรอบ 8 ชั่วโมง
- Warrant 2 ปริมาณจราจรรอบ 4 ชั่วโมง
- Warrant 3 ปริมาณจราจรช่วงชั่วโมงสูงสุด
- Warrant 4 ปริมาณผู้สัญจรทางเท้าผ่านแยก
- Warrant 5 ปริมาณผู้สัญจรผ่านเพื่อไปยังสถานศึกษา (กรณีมีสถานศึกษาอยู่ในบริเวณทางแยก)
- Warrant 6 การประสานสัญญาณไฟกับทางแยกใกล้เคียง
- Warrant 7 ปริมาณอุบัติเหตุ
- Warrant 8 โครงข่ายถนน

โดย**รูปที่ 2.5-3** แสดงตัวอย่างเงื่อนไขการติดตั้งสัญญาณไฟ Warrant 2 โดยมีเงื่อนไขว่าข้อมูลที่ได้จากการสำรวจใน 1 วัน จะต้องมีอย่างน้อย 4 ชั่วโมง (ไม่จำเป็นต้องต่อเนื่อง) ที่เมื่อพล็อตกราฟแล้วพบว่าปริมาณจราจรในถนนสายหลักมีความสอดคล้องกับปริมาณจราจรบนถนนสายรองในช่องที่มีปริมาณจราจรสูงสุด 1 ช่องจราจร โดยมีข้อมูลอยู่เหนือกราฟมากกว่า 4 จุด หากทางแยกที่สำรวจมีข้อมูลตามเงื่อนไขนี้ถือว่าเหมาะสมสำหรับการพิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจรตามเงื่อนไข Warrant 2 ซึ่งเกณฑ์ในการพิจารณาจะใช้ข้อมูลปริมาณจราจรถนนสายรองเฉพาะช่องจราจรที่มีปริมาณจราจรสูงสุดจำนวน 1 ช่องจราจรในทิศทางใดก็ได้ ปริมาณจราจรถนนสายหลักรวมทุกช่องจราจรและทุกทิศทาง จำนวนช่องจราจรของถนนสายหลักและสายรอง หากถนนสายหลักมีมากกว่า 2 ช่องจราจรและถนนสายรองมีมากกว่า 2 ช่องจราจร จะอ้างอิงกราฟเส้นบนสุด หากถนนสายหลักมี 2 ช่องจราจรหรือมากกว่าแต่ถนนสายรองมี 1 ช่องจราจร จะอ้างอิงจากกราฟเส้นกลาง โดยลากปลายสุดท้ายบนปริมาณจราจรสูงสุดของถนนสายรองคือ 115 คัน/ชั่วโมง หากถนนสายหลักมี 1 ช่องจราจรแต่ถนนสายรองมี 2 ช่องจราจรหรือมากกว่าจะอ้างอิงจากกราฟเส้นกลาง โดยลากปลายสุดท้ายบนปริมาณจราจรสูงสุดของถนนสายรองคือ 80 คัน/ชั่วโมง ส่วนถนนสายหลักมี 1 ช่องจราจรและถนนสายรองมี 1 ช่องจราจร จะอ้างอิงกราฟเส้นล่างสุด



ที่มา:http://epg.modot.mo.gov/index.php?title=902.3_Traffic_Control_Signal_Needs_Studies_(MUTCD_Chapter_4C)

รูปที่ 2.5-3 ตัวอย่างเงื่อนไขการติดตั้งสัญญาณไฟ

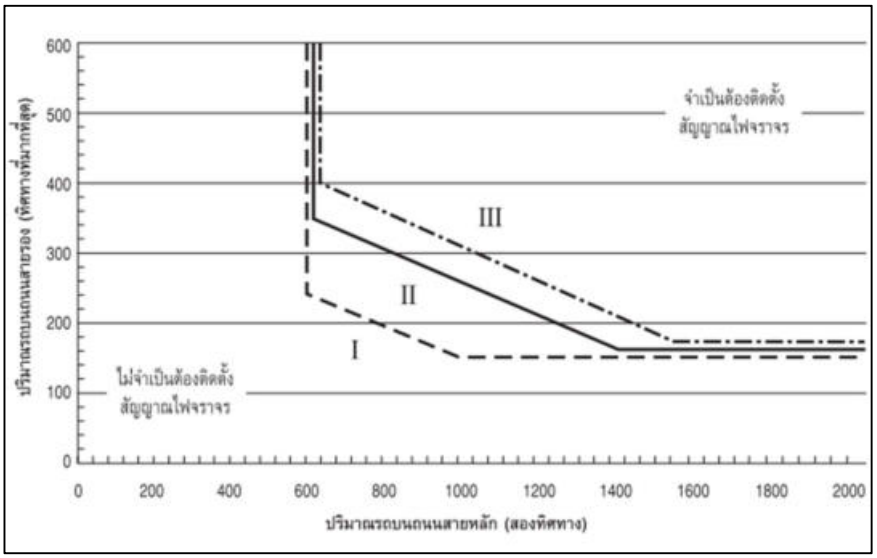
นอกจากจะใช้วิธีการควบคุมการจราจรบนทางแยกโดยใช้สัญญาณไฟจราจรแล้วนั้น ยังสามารถใช้วิธีอื่น ๆ ได้อีก อาทิเช่น การปรับขยายความจุในการรองรับปริมาณจราจร หรือการปรับแก้ไขที่กายภาพ เช่น การก่อสร้างทางต่างระดับ การปรับขยายช่องจราจร การแก้ไขด้วยการบริหารจัดการ การทาสีตีเส้นให้ชัดเจนได้มาตรฐาน และการเลือกใช้มาตรการเพื่อแก้ปัญหาการจราจรที่ทางแยก เช่น การห้ามจอด การห้ามเลี้ยว เป็นต้น

สำหรับการพิจารณาการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรของหน่วยงานในประเทศไทย เช่น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และกรมทางหลวง โดยมีรายละเอียด ดังนี้

<u>สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)</u>

หลักการทั่วไป: พิจารณาจากความจำเป็น เนื่องจากหากในพื้นที่ที่ไม่เหมาะสม อาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจรตามมา การตัดสินใจติดตั้งสัญญาณไฟจราจรควรอยู่ในดุลยพินิจของวิศวกรหรือผู้เชี่ยวชาญที่รับผิดชอบ และควรคำนึงถึงเหตุอันควรในการติดตั้งสัญญาณไฟ ดังนี้

1) ปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน
   - กรณีติดขัดเนื่องจากปริมาณรถเข้าสู่ทางแยกมีมากทั้งสองทิศทาง**ดังรูปที่ 2.5-4** และ**ตารางที่ 2.5-2**



รูปที่ 2.5-4 ปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน

ตารางที่ 2.5-2 ข้อกำหนดในการใช้รูปที่ 2.5-4 ปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน

จำนวนช่องจราจร		เส้นกราฟที่
ทางสายหลัก	ทางสายรอง	
1	1	I
1	2 หรือมากกว่า	II
2 หรือมากกว่า	1	II
2 หรือมากกว่า	2 หรือมากกว่า	III

- กรณีติดขัดเนื่องจากมีปริมาณรถในทางสายหลักที่เข้าสู่ทางแยกมากจนทำให้ทางสายรองติดขัด พิจารณาโดยใช้เกณฑ์ขั้นต่ำ ดัง**ตารางที่ 2.5-3**

ตารางที่ 2.5-3 เกณฑ์ขั้นต่ำของปริมาณจราจรที่ต้องติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก

ข้อมูลปริมาณจราจร	ปริมาณจราจรบนทางสายหลัก (รวมทั้งสองทิศทาง)	ปริมาณจราจรบนทางสายรอง (ทิศทางที่ปริมาณจราจรสูงสุด)
ปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน	900 หรือมากกว่า	100 หรือมากกว่า

2) จำนวนอุบัติเหตุ

- พิจารณาจำนวนอุบัติเหตุ โดยให้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรทางแยกที่เกิดอุบัติเหตุแล้วทำให้มีผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ หรือมีสินทรัพย์เสียหายตั้งแต่ 20,000 บาทขึ้นไป จำนวนตั้งแต่ 5 ครั้ง ในรอบหนึ่งปี

3) จำนวนคนข้ามถนน

- กรณีทั่วไป พิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณรถกับจำนวนคนข้ามถนน ดัง**ตารางที่ 2.5-4**

ตารางที่ 2.5-4 ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณรถกับจำนวนคนข้ามถนนที่ต้องติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

ข้อมูลปริมาณจราจร	ปริมาณจราจรทั้งสองทิศทาง	จำนวนคนข้ามถนน
ปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน	650 หรือมากกว่า	200 หรือมากกว่า

- ทางข้ามหน้าสถาบันศึกษา พิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนความถี่ของช่องว่างที่ข้ามถนนได้อย่างปลอดภัยกับจำนวนเวลาเป็นนาทีที่นักเรียนหรือนักศึกษาข้ามถนน และขนาดของกลุ่มนักเรียนหรือนักศึกษาที่ข้ามถนนบริเวณหน้าสถาบัน โดยพิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเมื่อจำนวนความถี่ของช่องว่างที่ข้ามถนนได้อย่างปลอดภัยน้อยกว่าจำนวนนาทีที่ใช้ในการศึกษาในช่วงเวลาเดียวกัน และในชั่วโมงที่มีการข้ามถนนสูงสุดต้องมีกลุ่มของนักเรียนหรือนักศึกษาข้ามถนนอย่างน้อย 20 คน โดยไม่มีสัญญาณไฟจราจรติดตั้งบริเวณใกล้เคียงภายในรัศมี 90 เมตร

4) หลายปัจจัยประกอบกัน

- พิจารณาปัจจัย ข้อ 1 ถึง 3 ประกอบกัน โดยให้แต่ละปัจจัยมีปริมาณมากกว่า 80%

<u>กรมทางหลวง (ทล.)</u>

หลักการทั่วไป: พิจารณาจากปริมาณจราจรที่เข้าสู่ทางแยก จำนวนอุบัติเหตุ จำนวนคนเดินข้ามถนน นอกจากนี้แล้วหากเป็นช่วงถนนที่ผ่านบริเวณหน้าสถานศึกษา จะพิจารณาจากจำนวนนักเรียนที่ข้ามถนน ซึ่งหากผ่านเกณฑ์ข้อใดข้อหนึ่งต่อไปนี้ ถือเป็นเหตุอันควรให้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรได้ โดยมีเกณฑ์พิจารณา ดังนี้

1) เกณฑ์การพิจารณาโดยใช้ปริมาณจราจร 1 ชั่วโมง

- พิจารณาปริมาณจราจรในวันที่การจราจรปกติใน 1 ชั่วโมงที่มีปริมาณจราจรสูงสุด บนถนนสายหลักและถนนสายรอง โดยนำ 1. ปริมาณจราจรบนถนนสายหลักในชั่วโมงสูงสุด สองทิศทางรวมกัน (PCU/ชม.) และ 2. ปริมาณจราจรบนถนนสายรองในชั่วโมงเดียวกันนั้น ในทิศทางเดียวกันที่เป็นทิศทางที่มีปริมาณจราจรที่มากกว่า (PCU/ชม.) ไปพล็อตกราฟ แล้วจุดดังกล่าวอยู่เหนือเส้นกราฟ

โดยอ้างอิงจากเส้นกราฟที่สัมพันธ์กับกายภาพทางแยกที่พิจารณา ซึ่งแยกเป็น 3 ลักษณะตามจำนวนช่องจราจร ได้แก่

(1) ทางแยกถนนขนาด 2 ช่องจราจรหรือมากกว่าต่อทิศทาง ตัดกับถนนขนาด 2 ช่องจราจรหรือมากกว่าต่อทิศทาง

(2) ทางแยกถนนขนาด 2 ช่องจราจรหรือมากกว่าต่อทิศทาง ตัดกับถนนขนาด 1 ช่องจราจรต่อทิศทาง

(3) ทางแยกถนนขนาด 1 ช่องจราจรต่อทิศทาง ตัดกับถนนขนาด 1 ช่องจราจรต่อทิศทาง

โดยหากถนนสายหลักได้แก่ถนนที่มีปริมาณจราจรมากกว่า และถนนสายรองได้แก่ถนนที่มีปริมาณจราจรน้อยกว่า โดยหากปริมาณจราจรชั่วโมงสูงสุดอยู่เหนือเส้นกราฟอ้างอิง ถือว่าควรติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกนี้ได้

2) เกณฑ์การพิจารณาโดยใช้ข้อมูลอุบัติเหตุ

- เมื่อความถี่และความรุนแรงของอุบัติเหตุ เป็นเหตุผลหลักในการพิจารณาว่าควรติดตั้งสัญญาณไฟจราจรหรือไม่ ให้พิจารณาดังนี้

(1) บริเวณทางแยกเกิดอุบัติเหตุแล้วทำให้มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต จำนวนตั้งแต่ 5 ครั้งหรือมากกว่า ในรอบหนึ่งปี

(2) หาวิธีการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุด้วยวิธีอื่นแล้วไม่ได้ผล

- หากผ่านเกณฑ์ทั้งสองข้อดังกล่าวข้างต้น ถือว่าควรติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกนี้ได้

3) เกณฑ์การพิจารณาโดยใช้ข้อมูลคนเดินข้ามถนน

- เมื่อคนเดินข้ามถนน เป็นเหตุผลหลักในการพิจารณาว่าควรติดตั้งสัญญาณไฟจราจรหรือไม่ ให้พิจารณาในวันที่การจราจรปกติ อย่างน้อย 1 ชั่วโมงในหนึ่งวัน มีปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยกจากถนนสายหลักตั้งแต่ 600 คันต่อชั่วโมงขึ้นไป และใน 1 ชั่วโมงเดียวกันนี้ มีปริมาณคนเดินข้ามตั้งแต่ 150 คนต่อชั่วโมง หากผ่านเกณฑ์ดังกล่าวให้พิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจรได้

4) เกณฑ์การพิจารณาจากโครงข่ายถนน

- หากโครงข่ายถนนเป็นทางหลวงแผ่นดินสานประธานนอกเมือง หรือชานเมืองที่วิ่งเข้าสู่ตัวเมืองหรือวิ่งผ่านทะลุตัวเมือง อาจพิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจร โดยขึ้นกับดุลยพินิจของวิศวกรผู้รับผิดชอบจากกรมทางหลวง

5) เกณฑ์การพิจารณา โดยใช้หลายปัจจัยประกอบกัน

- หากเกณฑ์ในการพิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ในหัวข้อ 1-4 ไม่ผ่าน สามารถนำเกณฑ์ในการพิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจรตั้งแต่ 2 เกณฑ์ขึ้นไปมาพิจารณาร่วมกัน หากพบว่าผลของเกณฑ์ดังกล่าวมีความใกล้เคียงที่จะผ่านเกณฑ์การพิจารณา ทางแยกนั้นสามารถติดตั้งสัญญาณไฟจราจรได้

6) เกณฑ์การพิจารณาบริเวณหน้าโรงเรียนและสถานศึกษา (สัญญาณไฟจราจรสำหรับคนข้ามถนน)

ในกรณีช่วงถนนผ่านหน้าโรงเรียนและสถานศึกษาในเขตชุมชน และความเร็วที่ 85 เปอร์เซนต์ไทล์ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ให้พิจารณาดังนี้

- เมื่อจำนวนช่องว่างที่สามารถข้ามถนนได้อย่างปลอดภัยน้อยกว่าจำนวนนาทีในช่วงเวลาเดียวกัน และในชั่วโมงที่มีการข้ามสูงสุด ต้องมีกลุ่มนักเรียนข้ามถนนอย่างน้อย 20 คน ให้พิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจรสำหรับคนข้ามถนนได้

7) เกณฑ์การพิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟนับเวลาถอยหลัง
   - สัญญาณไฟจราจรนับเวลาถอยหลังทำให้ผู้ขับขี่ทราบระยะเวลาก่อนที่จะได้สัญญาณไฟเขียวหรือแดง แต่เนื่องจากการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรนับเวลาถอยหลังบริเวณทางแยก เมื่อทำการติดตั้งแล้วสัญญาณไฟจราจรจะต้องเป็นแบบคงที่ เพื่อที่จะสามารถกำหนดระยะเวลาในการนับถอยหลังของแต่ละจังหวะสัญญาณไฟได้ หากสัญญาณไฟที่ติดตั้งอยู่เดิมเป็นแบบ Vehicle Actuated ซึ่งจังหวะและระยะเวลาสัญญาณไฟจราจรจะเปลี่ยนแปลงตามปริมาณจราจรซึ่งจะสามารถระบายแถวคอยทางแยกได้ดีกว่า โดยเฉพาะในกรณีปริมาณจราจรมีการเปลี่ยนแปลงในแต่ละช่วงเวลา และมีปริมาณจราจรไม่เกินความจุของทางแยก ดังนั้น ถ้าสัญญาณไฟจราจรเดิมเป็นแบบ Vehicle Actuated ซึ่งหากติดตั้งสัญญาณไฟนับเวลาถอยหลังแล้วจำเป็นต้องปรับสัญญาณไฟเป็นแบบคงที่ จึงไม่แนะนำให้ติดตั้งสัญญาณไฟนับเวลาถอยหลัง
   - พิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟนับเวลาถอยหลังบริเวณทางแยกโดยอาศัยเกณฑ์การพิจารณาดังนี้
     (1) เป็นทางแยกที่ตัดกันของทางหลวงที่อยู่ในพื้นที่ชุมชน
     (2) ความเร็วของการจราจรเข้าสู่ทางแยกที่ 85 เปอร์เซนต์ไทล์ ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
   - หากผ่านเกณฑ์ดังกล่าวทั้ง 2 ข้อ ให้ติดตั้งสัญญาณไฟนับเวลาถอยหลังได้

2.5.2 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดกลับรถ

สาเหตุปัญหาจุดกลับรถเกิดขึ้นจากลักษณะโครงข่ายถนนส่วนใหญ่ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีลักษณะแบบก้างปลา คือ มีตรอกซอย (Local Street) และตันจำนวนมาก ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก (Arterial Street) ส่งผลให้ปริมาณจราจรทั้งหมดเข้าสู่ถนนสายหลักโดยตรง เมื่อปริมาณจราจรจำนวนมากถูกบังคับให้ไปกลับรถที่จุดเดียว จึงส่งผลให้จุดกลับรถมีปริมาณจราจรหนาแน่นเต็มความจุและยังเป็นการเพิ่มปริมาณจราจรบนทางหลักโดยไม่จำเป็นและยังพบปัญหาการวางตำแหน่งจุดกลับรถที่ไม่เหมาะสม เช่น จุดกลับรถ เป็นจุดเดียวกับทางแยก จุดกลับรถห่างกันหรือใกล้กันเกินไป เป็นต้น การออกแบบที่ไม่เหมาะสม เช่น ไม่มีช่องจราจรสำหรับรอคอยในการกลับรถไม่มีช่องจราจรสำหรับรอคอยในการเข้าร่วมกระแส และช่องจราจรสำหรับกลับรถแคบ รัศมีวงเลี้ยวแคบ เป็นต้น การควบคุมจราจรบริเวณจุดกลับรถที่ไม่เหมาะสมกับปริมาณจราจร การติดตั้งป้าย/เครื่องหมายจราจรและการทาสีตีเส้นจราจรไม่ชัดเจน รวมถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร โดยเสนอแนะแนวทางการแก้ไข ดังนี้

1) การเพิ่มเส้นทางทางเลือก เช่น การแนะนำหรือให้ข้อมูลเส้นทางเชื่อมหรือทางลัด เพื่อลดปริมาณจราจรบริเวณจุดกลับรถ
2) การจัดทิศทางการเดินรถ เช่น การจัดทิศทางการเดินรถแบบโครงข่ายแบบตาราง (Grid System) เพื่อลดความจำเป็นในการกลับรถ
3) การเพิ่มประสิทธิภาพ/ความจุ เช่น การเพิ่มจำนวนช่องจราจร เป็นต้น
4) การปรับวงเลี้ยวหรือเกาะกลางให้สามารถเลี้ยวได้สะดวก การติดตั้งป้ายจราจรและทาตีเส้นแบ่งช่องจราจรและเส้นหยุดรถให้ชัดเจน การย้ายสิ่งกีดขวางเพื่อเพิ่มทัศนวิสัยผู้ขับขี่

5) การปิดจุดกลับรถ ณ จุดปัญหา เพื่อพิจารณาเปิดจุดกลับรถในตำแหน่งที่เหมาะสม โดยปัจจัยที่ควรพิจารณาในการวางตำแหน่งจุดกลับรถ ประกอบด้วย ความเร็ว (แปรผกผันกับระยะห่างของจุดกลับรถ) ลำดับชั้นของถนน (ถนนสายหลักหรือสายรอง) และพื้นที่ที่ตั้งของถนน (เขตเมือง ชานเมืองและชนบท)
6) การควบคุมการกลับรถตามปริมาณจราจร เช่น การควบคุมแบบใช้สัญญาณไฟจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน การให้ทางหรือปิดจุดกลับในช่วงนอกเวลาเร่งด่วน เป็นต้น
7) การออกแบบจุดกลับรถให้ได้มาตรฐาน เช่น ควรออกแบบให้มีความยาวหรือจำนวนช่องจราจรรอเลี้ยวให้เพียงพอที่จะรองรับปริมาณจราจรที่ต้องการเลี้ยวกลับรถ การจัดเตรียมช่องจราจรสำหรับกลับรถแยกบริเวณจุดตัดทางแยกที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น นอกจากนี้ปัจจัยอื่น ๆ ที่ควรพิจารณา เช่น ระยะห่างระหว่างจุดเปิดเกาะกลาง ระยะมองเห็นเพื่อหยุดรถ ความเร็วในการขับขี่ ประเภทและขนาดของยานพาหนะ รัศมีวงเลี้ยว และความกว้างของช่องจราจร

2.5.3 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดคอขวดทางกายภาพ

สาเหตุปัญหาจุดคอขวด ที่จะส่งผลให้เกิดแถวคอยสะสมบนทางหลักเกิดความล่าช้าสะสมบนโครงข่ายโดยรวมและลดความสามารถในเคลื่อนตัวของกระแสจราจรและความจุบนทางหลัก ได้แก่ การออกแบบที่ไม่เหมาะสม เช่น สมดุลของจำนวนช่องจราจร จำนวนช่องจราจรลดลงอย่างกะทันหัน การติดตั้งป้าย/เครื่องหมายจราจร การทาสีตีเส้นที่ไม่ชัดเจนทำให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสนต้องชะลอความเร็ว การพัฒนาพื้นที่สองข้างทางที่ส่วนมากจะเชื่อมต่อทางเข้า-ออกกับถนนสายหลัก ส่งผลให้ปริมาณจราจรจากพื้นที่ดังกล่าวจะตัดกระแสจราจรบนทางหลัก โดยเฉพาะช่วงเร่งด่วนที่จะมีปริมาณจราจรต่อเนื่องและหนาแน่น นอกจากนี้กิจกรรมอื่น ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น เช่น การจอดรับ-ส่ง การจอดบนพื้นผิวจราจรเพื่อขน/ซื้อสินค้า การรุกล้ำผิวจราจรเพื่อขายสินค้า เป็นต้น รวมถึงป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางและจุดกลับรถ ซึ่งถือเป็นปัญหาคอขวดประเภทหนึ่ง โดยเสนอแนะแนวทางการแก้ไข ดังนี้

1) การแนะนำหรือให้ข้อมูลเส้นทางเชื่อมหรือทางลัด เพื่อกระจายปริมาณจราจร
2) การติดตั้งป้าย/เครื่องหมายจราจรและสัญญาณไฟจราจร เพื่อแบ่งช่องจราจรและแสดงข้อมูลเส้นทางให้ชัดเจน เพื่อลดความสับสน
3) การลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การบำรุงพื้นผิวจราจร ติดตั้งป้ายเตือนหรือป้ายจำกัดความเร็วบริเวณจุดเสี่ยงอันตราย การทาสีตีเส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้ชัดเจนการพิจารณาความเหมาะสมของการมีจุดเชื่อมต่อหรือทางข้ามบริเวณพื้นที่ปัญหา การเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางเพิ่มทัศนวิสัยในการมองเห็น เป็นต้น
4) การสมดุลจำนวนช่องจราจร เช่น เพิ่มช่องจราจร เป็นต้น เพื่อเพิ่มความคล่องตัวของกระแสจราจร
5) การบังคับใช้กฎหมาย เช่น ห้ามจอดตลอดแนว ห้ามรุกล้ำผิวจราจร จำกัดความเร็ว เป็นต้น

2.5.4 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

สาเหตุปัญหาจุดป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่จะส่งผลให้เกิดแถวคอยสะสมบนทางหลัก เกิดความล่าช้าสะสมบนโครงข่ายโดยรวม และลดความสามารถในการเคลื่อนตัวของกระแสจราจรและความจุบนทางหลัก ได้แก่ การออกแบบที่ไม่เหมาะสม เช่น ไม่มีการจัดเตรียมช่องจราจรสำหรับรับ-ส่งผู้โดยสาร ป้ายเต็มความจุ ส่งผลให้รถโดยสารประจำทางใช้ช่องจราจรหลักเป็นพื้นที่จอดรับ-ส่ง ตำแหน่งไม่เหมาะสมยากต่อการเข้าถึงไม่สามารถเชื่อมต่อรูปแบบการเดินทางอื่นได้ หรืออยู่ใกล้จุดทางแยกมากเกินไป ซึ่งจะส่งผลความต้องการใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้ลดน้อยลง การติดตั้งป้าย/เครื่องหมายจราจร และการทาสีตีเส้นที่ไม่ชัดเจนส่งผลให้ผู้ขับรถโดยสารประจำทางเกิดความสับสน การไม่จัดสรรการใช้พื้นที่ป้ายอย่างเหมาะสม เช่น ไม่จัดเตรียมพื้นที่จอดสำหรับโหมดการเดินทางอื่น รวมถึงพฤติกรรมของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง เช่น การจอดไม่ตรงป้าย ไม่จอดบริเวณพื้นที่รับ-ส่งผู้โดยสาร แต่จอดบนช่องจราจรทางหลัก เป็นต้น โดยเสนอแนะแนวทางการแก้ไข ดังนี้

1) การปรับปรุงสภาพทางกายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ
2) การจัดวางตำแหน่งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ให้เอื้ออำนวยต่อการเชื่อมต่อโหมดการเดินทาง เพื่อกระจายการเดินทาง และควรมีระยะห่างจากจุดตัดทางแยกที่เหมาะสม (พิจารณาปริมาณจราจรและเส้นทาง)
3) การจัดสรรพื้นที่บริเวณพื้นที่ป้ายให้มีความเหมาะสม เช่น การจัดเตรียมพื้นที่จอดแท็กซี่ รถตู้ เป็นต้น
4) การเพิ่มความยาวของป้ายรถประจำทางให้มีความยาวเพียงพอ โดยประเมินความจุจากข้อมูลความถี่ของรถโดยสารประจำทางและระยะเวลาจอดบริเวณป้าย เช่น จุดที่มีปัญหารถโดยสารประจำทางล้นพื้นที่จอด ควรพิจารณากระจายจุดจอดรถให้มีระยะทางยาวขึ้น หรืออาจมีการกำหนดจุดจอดเป็นสายรถประจำทาง เช่น สายที่เลี้ยวซ้ายที่ทางแยก สายที่ตรงผ่านทางแยกและสายที่เลี้ยวขวาที่ทางแยก เป็นต้น
5) เพิ่มช่องจราจรสำหรับรถโดยสารประจำทาง เพื่อลดปัญหาการจอดรับ - ส่งผู้โดยสารบนช่องจราจรหลัก
6) ปรับปรุงทางเท้าให้มีความเหมาะสมปลอดภัยและเพียงพอกับความต้องการ เช่น เมื่อมีปริมาณคนเดินเท้าสูง อาจพิจารณาขยายทางเท้า รวมทั้งปรับปรุงการข้ามถนนให้มีความสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น
7) บริหารจัดการจราจร กวดขันวินัยจราจร ก่อนและหลังป้ายหยุดรถประจำทางให้เป็นระเบียบ ลดความล่าช้า เช่น มีการห้ามหยุด ห้ามจอด บริเวณใกล้เคียงป้ายหยุดรถประจำทาง
8) จัดระเบียบบริเวณป้ายหยุดรถประจำทาง กวดขันวินัยการเข้าจอดของรถประจำทาง กวดขันวินัยรถแท็กซี่บริเวณป้ายรถประจำทางโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ

2.5.5 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดหรือพื้นที่ต่อเนื่อง

สาเหตุปัญหาจุดหรือพื้นที่ต่อเนื่องส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากความจุของพื้นที่ที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการเดินทาง ซึ่งเกิดจากสาเหตุต่าง ๆ ได้แก่ 1) ลักษณะทางกายภาพ พื้นที่ที่มีลักษณะพื้นที่ถนนหลากหลายประเภทอยู่รวมกัน กลุ่มข้อจำกัดของความสามารถในการสัญจร (Mobility) ซึ่งประกอบด้วย การเกิดสภาพคอขวด (Bottleneck) ความสามารถรองรับปริมาณจราจรของโครงข่ายถนนที่ลดลง พื้นที่โครงข่ายไม่ต่อเนื่องถูกกั้นจากคลอง (Missing Link) และการขัดแย้งของกระแสจราจร (Traffic Conflict) ทำให้เกิดจุดตัด/ทางแยกหรือทางร่วม ในลักษณะการเชื่อมต่อที่ไม่ต่อเนื่องกัน จุดหรือพื้นที่ต่อเนื่องนั้นมีหลากหลายกิจกรรม ทำให้การจราจรในภาพรวมไม่สามารถเคลื่อนตัวได้ตลอดแนวเส้นทางของพื้นที่ 2) ลักษณะของการเชื่อมต่อ เช่น ข้อจำกัดในการเข้าถึงระบบ

ขนส่ง (Accessibility) และการขาดช่วงของโครงข่ายระบบขนส่ง (Missing Links) 3) ลักษณะทางสิ่งแวดล้อมโดยเป็นจุดที่ก่อให้เกิดการเดินทางจำนวนมาก (Trip Generation/ Attraction Node) เช่น ศูนย์การค้า โรงเรียน อาคารสำนักงานขนาดใหญ่ ซึ่งมีปริมาณจราจรสูงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และ 4) ระบบการควบคุมของพื้นที่ เช่น ระบบสัญญาณไฟจราจรของแต่ละพื้นที่ทางแยกมีการเปิดรอบสัญญาณไฟจราจรนานเกินไป หรือการประสานสัญญาณไฟระหว่างพื้นที่ทางแยกที่ไม่เหมาะสม ส่งผลทำให้ประสิทธิภาพในการระบายรถออกจากพื้นที่ทำได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ โดยเสนอแนะแนวทางการแก้ไข ดังนี้

1) การแก้ไขความไม่สมดุลของช่องจราจร (Lane Balance) เพื่อแก้ไขปัญหาคอขวด
2) การก่อสร้างโครงข่ายทางเชื่อมระหว่างพื้นที่ เพื่อเพิ่มการเชื่อมต่อและความต่อเนื่องในการเดินทาง แก้ไขปัญหา Missing Link
3) การบริหารจัดการการใช้ถนนเดิมให้มีประสิทธิภาพ เช่น การใช้มาตรการสลับทิศทางจราจรตามช่วงเวลาเร่งด่วน การทาสีตีเส้นถนนให้ชัดเจนได้มาตรฐาน ป้องกันการฝ่าฝืนการใช้ช่องจราจร
4) กรณีที่แยกสัญญาณไฟต่อเนื่องกันหลายจุด การเปิดสัญญาณไฟให้สอดคล้องเพื่อให้การเดินทางในทิศทางหลัก เคลื่อนที่ได้คล่องตัวผ่านแต่ละแยก
5) ก่อสร้างอุโมงค์หรือสะพานข้ามแยก เพื่อทำการแยกกระแสการจราจรผ่าน (Through Traffic) ที่มีจำนวนมากออกจากการจราจรทั่วไป
6) การก่อสร้างถนนใหม่ เพื่อเพิ่มเส้นทางในการเดินทาง ลดความแออัดของถนนเส้นเดิม
7) ก่อสร้างทางยกระดับ เพื่อแก้ไขปัญหาจุดปัญหาการเดินทางถนนระดับพื้นไม่เพียงพอในการรองรับปริมาณจราจร เช่น ถนนยกระดับลำสาลี เป็นต้น

สำหรับหลักเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดจุดติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางของหน่วยงานในประเทศไทย เช่น กรมการขนส่งทางบก กำหนดโดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) จุดที่สมควรกำหนดให้ใช้เป็นที่ติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง
   - ถนนที่มีทางคนเดินข้าม (ทางม้าลาย) ให้ติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางไว้เลยทางเข้าไปไม่น้อยกว่า 30 เมตร หากมีกรณีจำเป็นจะต้องติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางไว้ก่อนถึงทางข้าม ให้ติดตั้งไว้ห่างจากทางข้ามไม่น้อยกว่า 30 เมตร
   - ในบริเวณชุมชนที่เดินรถสวนทาง และมี 2 - 4 ช่องจราจร ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่ตั้งอยู่คนละฝั่งถนน ควรติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารให้เยื้องกันไปประมาณ 60 เมตร ทั้งนี้ เพื่อป้องกันการจราจรติดขัดในขณะที่รถโดยสารประจำทางหยุดรับ - ส่งผู้โดยสาร และเพื่อให้มีระยะห่างเพียงพอสำหรับทางเดิน ข้ามถนน (ทางม้าลาย) ที่จะกำหนดให้มีขึ้นในภายหลัง
   - ถนนที่มีทางเบี่ยงสำหรับหยุดรถ (Bus bay) อยู่ขอบทาง และเหมาะสมที่จะใช้เป็นที่หยุดรถโดยสารประจำทาง ให้ติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางไว้บริเวณทางเบี่ยงด้านออก
   - ในกรณีที่มีศาลาที่พักผู้โดยสารตั้งอยู่ในที่เหมาะสมแล้ว ให้ติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางไว้เลยศาลาที่พักผู้โดยสารไปประมาณ 3 เมตร
   - ถ้าต้องการกำหนดป้ายในถนนที่มีทางรถไฟตัดผ่าน จะต้องกำหนดจุดติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางไว้ก่อนทางรถไฟไม่น้อยกว่า 15 เมตร หรือเลยทางรถไฟไปไม่น้อยกว่า 30 เมตร

- ถนนที่มีสะพานข้ามแม่น้ำลำคลอง ให้ติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางไว้ก่อนถึงเชิงลาก (จุดเปลี่ยนระดับ) ด้านทางขึ้นของสะพานไม่น้อยกว่า 80 เมตร หรือติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางไว้เลยสุดเชิงลาด (จุดเปลี่ยนระดับ) ด้านทางลงของสะพาน ระยะไม่น้อยกว่า 100 เมตร
- ถนนที่มีทางแยกและเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดที่ขอบทาง (แดงสลับขาว) ให้ติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางไว้ก่อนถึงขอบทาง (แดงสลับขาว) ที่มีอยู่เดิมไม่น้อยกว่า 10 เมตร สำหรับกรณีที่เป็นแยกที่ไม่มีเครื่องหมายจราจรห้ามที่ขอบทาง (แดงสลับขาว) กำหนดให้ติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางไว้ห่างจากแยกไม่น้อยกว่า 50 เมตร
- กรณีที่เป็นวงเวียน ให้ติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางห่างจากมุมถนนก่อนเข้าหรือเลยขอบนอกของวงเวียนไม่น้อยกว่า 50 เมตร
- บริเวณที่เป็นปากทางเข้า - ออก อาคาร ซึ่งใช้เป็นทางเดินรถที่ได้รับอนุญาตโดยถูกต้องแล้ว ให้กำหนดจุดติดตั้งป้ายไว้ก่อนถึงปากทางเข้า - ออก ไม่น้อยกว่า 5 เมตร หรือเลยปากทางเข้า - ออก ไปไม่น้อยกว่า 20 เมตร
- บริเวณที่เป็นทางแยก (ตรอก, ซอย) ที่ใช้เป็นทางเดินรถเข้า-ออก ให้ติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางไว้ก่อนถึงตรอกหรือซอย ไม่น้อยกว่า 10 เมตร และเลยตรอกหรือซอยไปไม่น้อยกว่า 25 เมตร
- ถนนที่มีสะพานลอยคนเดินข้าม ให้กำหนดป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางไว้ในบริเวณที่ใกล้เคียงกับเชิงลาดทางขึ้น - ลงของสะพานลอย ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนใช้สะพานลอยในการข้ามถนน โดยกำหนดให้ติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางไว้ก่อนถึงเชิงลาดบันไดขึ้น-ลง ของสะพานลอยไม่น้อยกว่า 5 เมตร และหากจำเป็นจะต้องติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารไว้เลยสะพานลอย จะต้องกำหนดให้อยู่ห่างจากเชิงลาดบันไดขึ้น-ลงของสะพานลอย (ด้านใกล้) ไม่น้อยกว่า 30 เมตร

2) จุดที่ห้ามติดตั้งป้ายรถหยุดรถโดยสารประจำทาง

- สถานที่ซึ่งเป็นที่ติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง จะต้องไม่เป็นที่ตั้งของตู้ไปรษณีย์ท่อดับเพลิง สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ธนาคาร และชุมสายโทรศัพท์ สำหรับในกรณีจำเป็นจะต้องกำหนดให้เป็นที่ติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางในบริเวณดังกล่าว ให้ติดตั้งไว้ก่อนถึงสถานที่ดังกล่าวไม่น้อยกว่า 3 เมตร หรือเลยไปไม่น้อยกว่า 30 เมตร
- ถนนที่มีเกาะกั้นกลางถนน ในบริเวณที่เว้นหัวเกาะไว้สำหรับใช้ในการกลับรถ ห้ามกำหนดป้ายหยุดรถไว้ใกล้บริเวณหัวเกาะ สำหรับกรณีที่จำเป็นจะต้องกำหนดให้เป็นที่ติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางไว้ในบริเวณดังกล่าว ให้ติดตั้งไว้ก่อนถึงหัวเกาะกลับรถไม่น้อยกว่า 15 เมตร หรือเลยไปไม่น้อยกว่า 30 เมตร
- ภายในรัศมีของวงเวียนห้ามติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องติดตั้งป้ายภายในบริเวณดังกล่าว เมื่อพิจารณาติดตั้งไปแล้ว ให้นำเรื่องเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางทราบ (เช่น กรณีที่กำหนดไว้ภายในรัศมีของวงเวียนอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ)
- ถนนที่มีลักษณะเป็นหัวเลี้ยว ทางโค้ง ทางร่วม ทางแยก ห้ามติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารในบริเวณดังกล่าว สำหรับกรณีทางโค้งนั้นเป็นทางโค้งไม่มาก มีทัศนะวิสัยที่ผู้ขับขี่รถจะมองเห็นได้ในระยะทางไกลพอสมควร ก็ให้อยู่ในดุลพินิจของคณะอนุกรรมการฯ ในการที่จะติดตั้งป้ายได้

3) ลักษณะวิธีการติดตั้งป้าย และช่วงระยะห่างระหว่างป้าย การกำหนดช่วงระยะห่างระหว่างป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่ติดตั้งไว้ในฝั่งเดียวกัน ให้มีระยะห่างดังนี้

- ภายในเมือง หรือที่ชุมนุมชน มีระยะห่างไม่น้อยกว่า 300 เมตร ในกรณีที่ถนนสายนั้น ๆ มีรถประจำทางผ่านหลายสาย และมีความจำเป็นเพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ประชาชนผู้โดยสาร หรือสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม หรือในกรณีที่มีสภาพแวดล้อมอำนวยให้สามารถกระจายป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางในเขตชุมชน เพื่อเป็นหยุดรถเฉพาะสายให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกในการขึ้น - ลงรถโดยสารประจำทางให้คณะอนุกรรมการฯ พิจารณากำหนดที่หยุดรถโดยสารใช้ดุลพินิจในการกำหนดระยะห่างระหว่างป้าย หรือกลุ่มที่กระจายจะต้องอยู่ห่างจากป้ายก่อนและป้ายถัดไปต้องไม่น้อยกว่า 200 เมตร
- ในบริเวณชานเมือง หรือในที่ซึ่งมีชุมชนไม่หนาแน่น มีระยะห่างไม่น้อยกว่า 500 เมตร ในกรณีที่มีความจำเป็น เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนผู้โดยสารรถ หรือสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ให้คณะอนุกรรมการฯ พิจารณากำหนดที่หยุดรถโดยสาร ใช้ดุลพินิจในการกำหนดระยะห่างระหว่างป้ายได้ไม่น้อยกว่า 400 เมตร
- สำหรับที่หยุดรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด ให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเป็นผู้กำหนด
- ถนนที่มีทางเดินเท้า (Foot Path) หรือเส้นขอบทาง ให้ติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางโดยให้ขอบของป้ายห่างจากผิวจราจรไม่น้อยกว่า 60 เซนติเมตร และในกรณีที่ไม่มีสันขอบทางให้ติดตั้งป้ายตรงริมสุดของไหล่ทาง และขอบของป้ายห่างจากผิวจราจรตามความเหมาะสม
- ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่ติดตั้ง จะต้องฝังลงไปในดินให้มีความมั่นคง แข็งแรง แล้วเทคอนกรีตทับให้มั่นคง ส่วนสูงเมื่อวัดจากผิวจราจรถึงขอบล่างสุดของป้าย ต้องไม่น้อยกว่า 1.80 เมตร ในกรณีติดตั้งป้ายในเขตทางหลวง ส่วนสูงเมื่อวัดจากผิวจราจรถึงขอบล่างสุดของป้ายต้องไม่น้อยกว่า 1.50 เมตร
- บริเวณที่ติดตั้งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่มีขอบทาง ให้ทาสีขอบทางด้วยสีเหลืองสลับขาว ช่วงระยะก่อนถึงป้ายไม่น้อยกว่า 15 เมตร (ในกรณีที่มีรถประจำทางผ่านหลายสาย ให้เพิ่มความยาวของบริเวณที่จะต้องทาสีเหลือง-ขาว ตามความเหมาะสม)

2.6 สรุปรายละเอียดแนวทางการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน 127 จุด

จากการสำรวจ รวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ด้านจราจร จุดปัญหาระยะเร่งด่วน 127 จุด สามารถเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนได้ แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะเร่งด่วน คือระยะที่สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็ว ไม่ต้องใช้ระยะเวลานานในการก่อสร้าง หรือวิธีการที่ส่งผลกระทบอย่างมากต่อผู้ใช้การจราจร ระยะที่สองคือ ระยะแก้ไขปัญหาในอนาคต ซึ่งระยะดังกล่าวต้องใช้ระยะเวลาในการก่อสร้าง การตั้งงบประมาณ การหารือกับประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการ โดยเพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาเป็นไปได้อย่างเหมาะสม และมีความเป็นไปได้ จึงต้องมีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหา โดยมีตัวอย่างการเข้าร่วมประชุมหารือกับหน่วยงานที่รับผิดชอบและเกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน **ดังหัวข้อที่ 2.6-1**

2.6.1 การประชุมหารือกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน

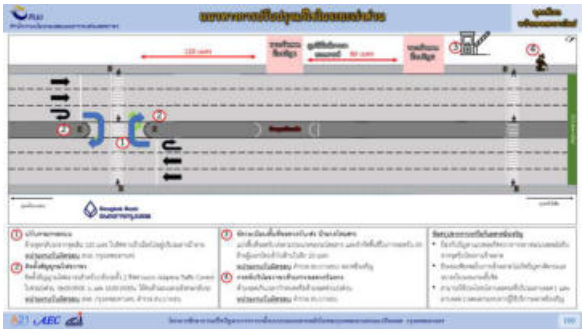
ตารางที่ 2.6-1 รายละเอียดการประชุมหารือกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน

วัน/ เดือน/ ปี	รายละเอียดการเข้าพบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
19 ม.ค. 2566	**ประชุมหารือแนวทางแก้ปัญหาการจราจรรอบพื้นที่กองทัพอากาศ** - กองทัพอากาศ นำทางแยก รร.ฤทธิยะวรรณาลัย ไปดำเนินการ
23 มี.ค. 2566	**พบรองผู้ว่าฯ กทม. นำเสนอแนวทางแก้ไขทางแยกสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์** - กทม. นำรายละเอียดแนวทางการแก้ปัญหาไปเตรียมดำเนินการ
21 ก.ค. 2566	**หารือร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ครั้งที่ 1** - นำเสนอแนวทางการแก้ปัญหาพื้นที่ 1 (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งเหนือ โซน 1) จำนวน 13 จุด และพื้นที่ 3 (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล กลาง โซน 1) จำนวน 5 จุด ในความรับผิดชอบของ กทม.
8 ส.ค. 2566	**ลงพื้นที่แก้ปัญหาการจราจรจุดกลับรถหน้าตลาดสะพานใหม่ ร่วมกับรองผู้ว่าฯ กทม. และ สจส. และประชุมกับตลาดยิ่งเจริญ (6 มิ.ย. 2566)**
22 ส.ค. 2566	**หารือร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ครั้งที่ 2** - นำเสนอแนวทางการ แก้ปัญหาพื้นที่ 3 (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งกลาง โซน 1) จำนวน 10 จุด ในความรับผิดชอบของ กทม. - กทม. นำรายละเอียดแนวทางแก้ปัญหา หน้าตลาดนัดจตุจักร ไปดำเนินการ (แจ้งในงานสัมมนาครั้งที่ 2 เมื่อ 9 ส.ค. 2566)
6 ก.ย. 2566	**หารือร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ครั้งที่ 3** - นำเสนอแนวทางการแก้ปัญหาพื้นที่ 6 (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งใต้ โซน 2) จำนวน 14 จุด ในความรับผิดชอบของ กทม.
13 ก.ย. 2566	**หารือร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ครั้งที่ 4** - นำเสนอแนวทางการแก้ปัญหาพื้นที่ 8 (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งตะวันตก โซน 2) จำนวน 11 จุด ในความรับผิดชอบของ กทม.

วัน/ เดือน/ ปี	รายละเอียดการเข้าพบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
26 ต.ค. 2566	**หารือร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ครั้งที่ 5** - นำเสนอแนวทางการ แก้ปัญหาพื้นที่ 2 (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งเหนือ โซน 2) จำนวน 13 จุด ในความรับผิดชอบของ กทม. - นำเสนอแนวทางการ แก้ปัญหาพื้นที่ 4 (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งกลาง โซน 2) จำนวน 18 จุด ในความรับผิดชอบของ กทม.
27 ต.ค. 2566	**หารือร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ครั้งที่ 6** - นำเสนอแนวทางการ แก้ปัญหาพื้นที่ 5 (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งใต้ โซน 1) จำนวน 16 จุด ในความรับผิดชอบของ กทม. - นำเสนอแนวทางการ แก้ปัญหาพื้นที่ 7 (กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งตะวันตก โซน 1) จำนวน 11 จุด ในความรับผิดชอบของ กทม.
7 ธ.ค. 2566	**ประชุมร่วมกับหน่วยงาน กองทัพอากาศ กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร** - การติดตามความก้าวหน้าการแก้ไขปัญหาการจราจร บริเวณถนนพหลโยธินด้านหน้ากองทัพอากาศและพื้นที่ใกล้เคียง

รูปที่ 2.6-1 การประชุมหารือกับหน่วยงานกรุงเทพมหานคร

รูปที่ 2.6-2 การประชุมหารือกับหน่วยงานกองทัพอากาศ



รูปที่ 2.6-3 การประชุมหารือกับตลาดยิ่งเจริญ

รูปที่ 2.6-4 การลงพื้นที่แก้ไขปัญหาการจราจรจุดกลับรถหน้าตลาดสะพานใหม่ ร่วมกับรองผู้ว่าฯ กทม. และ สจส.

รูปที่ 2.6-5 การประชุมและลงพื้นที่จุดปัญหาร่วมกับกองทัพอากาศ กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

2.6.2 สรุปผลการศึกษาข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน

เสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในระยะเร่งด่วนและในอนาคต เพื่อให้ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนในพื้นที่สามารถนำแนวทางการแก้ไขไปใช้แก้ไขปัญหาด้านจราจรได้อย่างเหมาะสมและทั่วถึง ในการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแต่ละเขตที่รับผิดชอบ จึงแบ่งจุดปัญหาออกเป็นพื้นที่ศึกษา จำนวน 8 พื้นที่ ครอบคลุมเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย

- **พื้นที่ 1** กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งเหนือ โซน 1
  จำนวน 7 เขตพื้นที่: เขตจตุจักร เขตบางซื่อ เขตคันนายาว เขตสายไหม เขตดอนเมือง เขตลาดพร้าว และเขตบางเขน
- **พื้นที่ 2** กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งเหนือ โซน 2
  จำนวน 9 เขตพื้นที่: เขตคลองสามวา เขตคันนายาว เขตบางเขน เขตหลักสี่ เขตสะพานสูง เขตสายไหม เขตลาดกระบัง เขตประเวศ และเขตมีนบุรี
- **พื้นที่ 3** กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งกลาง โซน 1
  จำนวน 7 เขตพื้นที่: เขตพระนคร เขตจตุจักร เขตดุสิต เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตสัมพันธวงศ์ เขตบางซื่อ และเขตพญาไท
- **พื้นที่ 4** กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งกลาง โซน 2
  จำนวน 5 เขตพื้นที่: เขตห้วยขวาง เขตวังทองหลาง เขตราชเทวี เขตบางกะปิ และเขตดินแดง
- **พื้นที่ 5** กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งใต้ โซน 1
  จำนวน 4 เขตพื้นที่: เขต: เขตธนบุรี เขตบางคอแหลม เขตบางรัก และเขตสาทร
- **พื้นที่ 6** กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งใต้ โซน 2
  จำนวน 5 เขตพื้นที่: เขตคลองเตย เขตปทุมวัน เขตพระโขนง เขตวัฒนา และเขตสวนหลวง
- **พื้นที่ 7** กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งตะวันตก โซน 1
  จำนวน 7 เขตพื้นที่: เขตหนองแขม เขตบางกอกน้อย เขตจอมทอง เขตบางขุนเทียน เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด และเขตราษฎร์บูรณะ
- **พื้นที่ 8** กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งตะวันตก โซน 2
  จำนวน 4 เขตพื้นที่: เขตบางบอน เขตบางแค เขตภาษีเจริญ และเขตเมืองสมุทรสาคร

โดยมีการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นจุดปัญหาด้านการจราจรและแนวทางการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วนในแต่ละพื้นที่ศึกษา จำนวน 8 ครั้ง ครอบคลุม 127 จุดปัญหา มีจุดประสงค์เพื่อนำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะมาประกอบการแก้ไขปัญหาการจราจร ซึ่งมีกลุ่มเป้าหมายของผู้เข้าร่วมสัมมนาครอบคลุมพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 43 เขตพื้นที่ โดยมีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 2.6-2** และ**รูปที่ 2.6-6 โดย**แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน สามารถแบ่งประเภทจุดปัญหาได้ 5 ประเภท ตามพื้นที่การศึกษาจำนวน 8 พื้นที่ จุดปัญหา 127 จุด สรุปได้ดัง**ตารางที่ 2.6-3 ตารางที่ 2.6-4** โดยมีรายละเอียดแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในระยะเร่งด่วนและในอนาคต ดัง**ตารางที่ 2.6-5** ถึง**ตารางที่ 2.6-12**

ตารางที่ 2.6-2 รายละเอียดการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นจุดปัญหาด้านการจราจรและแนวทางการแก้ไข

ครั้งที่	วันจัดสัมมนา	พื้นที่	เขตพื้นที่	จำนวนจุด
1	18 พ.ค 2566	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งเหนือ โซน 1	เขตจตุจักร เขตบางซื่อ เขตคันนายาว เขตสายไหม เขตดอนเมือง เขตลาดพร้าว และเขตบางเขน	15 จุด
2	9 ส.ค. 2566	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งกลาง โซน 1	เขตพระนคร เขตจตุจักร เขตดุสิต เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตสัมพันธวงศ์ เขตบางซื่อ และเขตพญาไท	15 จุด
3	30 ส.ค. 2566	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งใต้ โซน 2	เขตคลองเตย เขตปทุมวัน เขตพระโขนง เขตวัฒนาและเขตสวนหลวง	15 จุด
4	1 ก.ย. 2566	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งตะวันตก โซน 2	เขตบางบอน เขตบางแค เขตภาษีเจริญ และเขตเมืองสมุทรสาคร	17 จุด
5	10 ต.ค. 2566	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งเหนือ โซน 2	เขตคลองสามวา เขตคันนายาว เขตบางเขน เขตหลักสี่ เขตสะพานสูง เขตสายไหม เขตลาดกระบัง เขตประเวศ และเขตมีนบุรี	15 จุด
6	12 ต.ค. 2566	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งกลาง โซน 2	เขตห้วยขวาง เขตวังทองหลาง เขตราชเทวี เขตบางกะปิ และเขตดินแดง	18 จุด
7	17 ต.ค. 2566	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งใต้ โซน 1	เขตธนบุรี เขตบางคอแหลม เขตบางรัก และเขตสาทร	16 จุด
8	20 ต.ค. 2566	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งตะวันตก โซน 1	เขตหนองแขม เขตบางกอกน้อย เขตจอมทอง เขตบางขุนเทียน เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด และเขตราษฎร์บูรณะ	16 จุด

ตารางที่ 2.6-3 สรุปจำนวนจุดปัญหาตามประเภทของปัญหาแต่ละพื้นที่ศึกษา 8 พื้นที่

ประเภทปัญหา/พื้นที่	ทางแยก	จุดกลับรถ	จุดคอขวดทางกายภาพ	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	รวม
พื้นที่ 1	7	2	5	1	15
พื้นที่ 2	9	2	1	3	15
พื้นที่ 3	6	-	8	1	15
พื้นที่ 4	7	7	4	-	18
พื้นที่ 5	10	-	4	2	16
พื้นที่ 6	6	2	2	5	15
พื้นที่ 7	4	2	7	3	16
พื้นที่ 8	8	3	3	3	17
รวม	**57**	**18**	**34**	**18**	**127**

ตารางที่ 2.6-4 สรุปจุดปัญหาตามพื้นที่การศึกษาและเขตพื้นที่

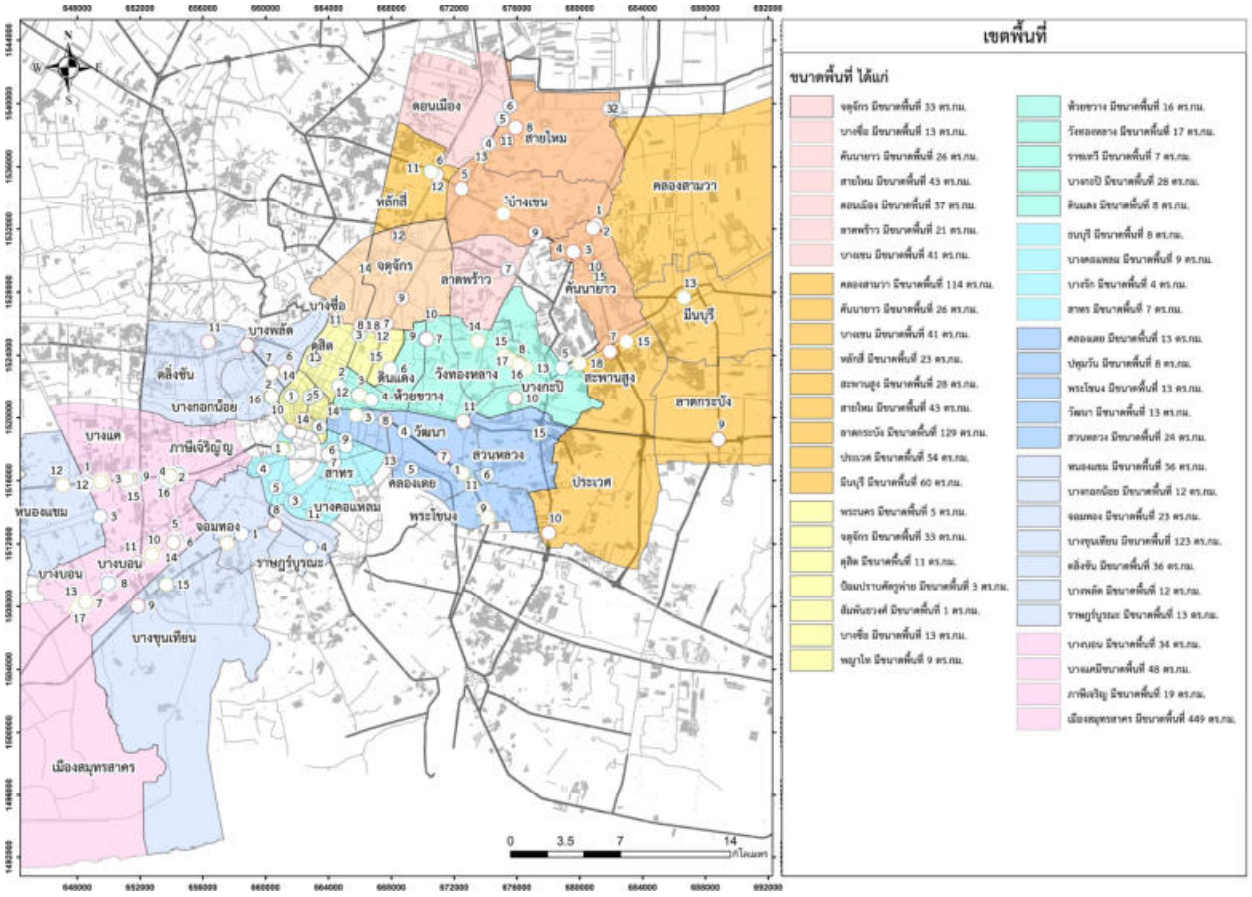
จุดที่	ชื่อจุดปัญหา	เขตพื้นที่
พื้นที่ 1 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งเหนือ โซน 1		
1	ทางแยกสุคนธสวัสดิ์	ลาดพร้าว
2	จุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยกประชานุกูล	บางซื่อ
3	จุดคอขวดทางกายภาพทางขึ้นสะพานวัชรพล ถนนประดิษฐ์มนูธรรม	บางเขน
4	จุดคอขวดทางกายภาพถนนปัญญาอินทราตัดถนนคู่ขนานกาญจนาภิเษก (ทางแยกปัญญา)	คันนายาว
5	จุดคอขวดทางกายภาพถนนเพิ่มสิน (บริเวณศาลเจ้าพ่อสมบุญ)	สายไหม
6	จุดคอขวดทางกายภาพถนนงามวงศ์วานก่อนถึงทางแยกบางเขน 100 เมตร (มาจากทางแยกพงษ์เพชร)	จตุจักร
7	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าห้างแฟชั่นไอส์แลนด์ (ถนนรามอินทรา)	คันนายาว
8	ทางแยกสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์	จตุจักร
9	จุดคอขวดทางกายภาพถนนพระรามหกตัดใหม่ (อุโมงค์ทางลอดสะพานรถไฟข้าม - จุดตัดเตชะวณิช)	บางซื่อ
10	ทางแยกตลาดวงศกร	สายไหม
11	ทางแยกวัดหนองใหญ่	สายไหม
12	ทางแยกพลาธิการทหารอากาศ	ดอนเมือง
13	จุดกลับรถหน้าตลาดสะพานใหม่	สายไหม
14	ทางแยกรร.ฤทธิยะวรรณาลัย	ดอนเมือง
15	ทางแยก คปอ.	ดอนเมือง
พื้นที่ 2 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งเหนือ โซน 2		
16	ทางแยกหลักสี่	หลักสี่
17	ทางแยกดวงมณี	สายไหม
18	ทางแยกคลองเจ็ก ถนนรามคำแหง	สะพานสูง

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา	เขตพื้นที่
19	ทางแยกมอเตอร์เวย์	ลาดกระบัง
20	ทางแยกศรีอุดม	ประเวศ
21	จุดกลับรถรามอินทรา กม.3	บางเขน
22	จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านศรีประจักษ์ ถนนรามคำแหง	สะพานสูง
23	จุดคอขวดทางกายภาพวงเวียนหลักสี่	บางเขน
24	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้า ธ.ออมสิน ถนนสีหบุรานุกิจ	มีนบุรี
25	ทางแยกวัดคู้บอน (ฝั่งตะวันออก)	คลองสามวา
26	ทางแยกวัดคู้บอน (ฝั่งตะวันตก)	คลองสามวา
27	ทางแยกรามอินทรา กม.8	คันนายาว
28	ทางแยกถนนรามอินทราตัดกับถนนคู้บอน	คันนายาว
29	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางปากซอยแจ้งวัฒนะ 10/1 ถนนแจ้งวัฒนะขาเข้า	หลักสี่
30	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางปากซอยแจ้งวัฒนะ 5 ถนนแจ้งวัฒนะขาออก	หลักสี่
พื้นที่ 3 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งกลาง โซน 1		
31	ทางแยกผ่านพิภพลีลา	พระนคร
32	ทางแยกผ่านฟ้าลีลาศ	พระนคร
33	ทางแยกจักรพรรดิพงษ์	ป้อมปราบศัตรูพ่าย
34	ทางแยกเฉลิมบุรี	สัมพันธวงศ์
35	ทางแยกซังฮี้	ดุสิต
36	ทางแยกเทอดดำริ	ดุสิต
37	จุดคอขวดทางกายภาพบริเวณอินเดีย เอ็มโพเรียม	พระนคร
38	จุดคอขวดทางกายภาพถนนสามเสนช่วงก่อนถึงทางแยกซังฮี้ ทางทิศใต้	ดุสิต
39	จุดคอขวดทางกายภาพเชิงสะพานพิบูลย์สงคราม ถนนประชาราษฎร์ 1 หน้าวัดประดู่ธรรมาธิปัตย์	บางซื่อ
40	จุดคอขวดทางกายภาพบริเวณหน้าตลาดนัดจตุจักร	จตุจักร
41	จุดคอขวดทางกายภาพบริเวณหน้าตลาดต้นไม้	จตุจักร
42	จุดคอขวดทางกายภาพหน้าห้างฯ บิ๊กซี สะพานควาย ถนนพหลโยธินทั้งขาเข้าและขาออก	พญาไท
43	จุดคอขวดทางกายภาพปากทางลาดพร้าว (ช่วงโค้งถนนลาดพร้าวก่อนตัดกับถนนพหลโยธิน)	จตุจักร
44	จุดคอขวดทางกายภาพถนนลาดพร้าว (ปากซอยลาดพร้าว 23)	จตุจักร
45	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าวิลล่ามาร์เก็ต สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อารีย์	พญาไท
พื้นที่ 4 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งกลาง โซน 2		
46	ทางแยกยมราช	ราชเทวี
47	ทางแยกเสาวนี	ราชเทวี
48	ทางแยกมักกะสัน	ราชเทวี
49	ทางแยกนิด้า	บางกะปิ
50	ทางแยกสวนป่าวิภาวดี	ดินแดง
51	จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านสัมมากร ประตู 2 ถนนรามคำแหง	บางกะปิ

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา	เขตพื้นที่
52	จุดคอขวดทางกายภาพถนนหัวหมาก (ซอยรามคำแหง24) ช่วงตั้งแต่ทางแยกกวนอา-ม.เอแบค	บางกะปิ
53	จุดคอขวดทางกายภาพทางขึ้นสะพานข้ามคลองแสนแสบ ด้านถนนเพชรบุรี	ห้วยขวาง
54	ทางแยกรัชดา-สุทธิสาร	ดินแดง
55	จุดคอขวดทางกายภาพถนนสุทธิสาร (ปากซอยรุ่งเรือง)	ห้วยขวาง
56	ทางแยกพญาไท	ราชเทวี
57	จุดกลับรถใกล้ ทางแยกพญาไท	ราชเทวี
58	จุดกลับรถลาดพร้าว 80	วังทองหลาง
59	จุดกลับรถลาดพร้าว 93	วังทองหลาง
60	จุดกลับรถลาดพร้าว 122	วังทองหลาง
61	จุดกลับรถปากซอยลาดพร้าว 130/2 ถนนลาดพร้าว	บางกะปิ
62	จุดคอขวดทางกายภาพถนนลาดพร้าว ทางเข้าปากซอยลาดพร้าว 101	บางกะปิ
63	จุดกลับรถถนนลาดพร้าวช่วงซอย 103 ถึง 105	บางกะปิ
พื้นที่ 5 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งใต้ โซน 1		
64	ทางแยกบางยี่เรือ	ธนบุรี
65	ทางแยกวงเวียนใหญ่	ธนบุรี
66	ทางแยกต่างระดับราชพฤกษ์ - รัชดาภิเษก	ธนบุรี
67	ทางแยกบุคคโล	ธนบุรี
68	ทางแยกถนนตก	บางคอแหลม
69	ทางแยกทรัพย์ สี่พระยา	บางรัก
70	ทางแยกนราธิวาสฯ - สุรวงศ์	บางรัก
71	จุดคอขวดทางกายภาพโรงเรียนซางตาครูซ ถนนเทศบาลสาย 1	ธนบุรี
72	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางปากทางเข้าวัดใหญ่ศรีสุพรรณ	ธนบุรี
73	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางปากซอยอินทรพิทักษ์ 7	ธนบุรี
74	จุดคอขวดทางกายภาพสะพานข้ามทางแยกเหนือใต้ หน้าโรงแรมมณเฑียร	บางคอแหลม
75	จุดคอขวดทางกายภาพทางข้ามทางรถไฟถนนเชื้อเพลิง	สาทร
76	จุดคอขวดทางกายภาพหน้าโรงเรียนอัสสัมชัญวิทยาลัย	บางรัก
77	ทางแยกมเหสักข์-สุรวงศ์	บางรัก
78	ทางแยกสุรศักดิ์	บางรัก
79	ทางแยกสาทร-สุรศักดิ์	สาทร
พื้นที่ 6 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งใต้ โซน 2		
80	ทางแยกราชประสงค์	ปทุมวัน
81	จุดคอขวดสุขุมวิท 20	วัฒนา
82	ทางแยกกรมศุลกากร	คลองเตย
83	ทางแยกอ่อนนุช 17 (ถนนอ่อนนุช - อ่อนนุช ซอย 17)	สวนหลวง
84	จุดคอขวดทางกายภาพด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษเพลินจิต	ปทุมวัน

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา	เขตพื้นที่
85	ทางแยกซอยสุขุมวิท 63 เอกมัย	วัฒนา
86	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางตรงข้ามวัดชำนิหัตถการ ถนนพระรามที่ 1	ปทุมวัน
87	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าสยามสแควร์ ถนนพระรามที่ 1 ขาเข้า	ปทุมวัน
88	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าตลาดพระโขนง ถนนสุขุมวิท	คลองเตย
89	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช	คลองเตย
90	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางบริเวณใกล้ทางแยกพัฒนาการ ถนนศรีนครินทร์ ขาเข้า	สวนหลวง
91	ทางแยกพระโขนง	คลองเตย
92	ทางแยกสุขุมวิท 71	วัฒนา
93	จุดกลับรถหน้าธนาคารกสิกรไทย สาขาบางจาก ถนนสุขุมวิท	พระโขนง
94	จุดกลับรถบริเวณสุขุมวิท 64/1	พระโขนง
พื้นที่ 7 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งตะวันตก โซน 1		
95	ทางแยกบางบอน 3 - ถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งใต้	หนองแขม
96	ทางแยกปากซอยวัดสีสุก	จอมทอง
97	ทางแยกใต้ทางด่วนประชาอุทิศ	หนองแขม
98	จุดกลับรถบริเวณหน้าโรงพยาบาลวิชัยเวช ถนนเพชรเกษม	หนองแขม
99	ทางกลับรถหน้าโรงพยาบาลบางมด (ถนนพระรามที่ 2 ขาออก)	จอมทอง
100	จุดคอขวดทางกายภาพถนนราชพฤกษ์	ตลิ่งชัน
101	จุดคอขวดทางกายภาพบริเวณทางขึ้นสะพานต่างระดับสิรินธร ถนนบรมราชชนนีขาออก	บางกอกน้อย
102	จุดคอขวดทางกายภาพทางขึ้นสะพานพระราม 8 (ธนบุรี)	บางพลัด
103	จุดคอขวดทางกายภาพทางเบี่ยงหน้า บ.เอราวัณคอนกรีต ถนนพระรามที่ 2 ขาออก	จอมทอง
104	จุดคอขวดทางกายภาพทางคู่ขนานถนนพระรามที่ 2 ขาเข้า ก่อนถึงต่างระดับพระรามที่ 2	บางขุนเทียน
105	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าตลาดการเคหะ ถนนพระรามที่ 2	บางขุนเทียน
106	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางตรงข้ามห้างสรรพสินค้าพาต้าปิ่นเกล้า	บางกอกน้อย
107	จุดคอขวดทางกายภาพบริเวณตรงข้ามห้างสรรพสินค้า พาต้าปิ่นเกล้า	บางกอกน้อย
108	ทางแยกศิริราช	บางกอกน้อย
109	จุดคอขวดทางกายภาพบริเวณหน้าโรงพยาบาลศิริราช ถนนอรุณอัมรินทร์	บางกอกน้อย
110	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าโรงพยาบาลศิริราช ถ.อรุณอัมรินทร์	บางกอกน้อย
พื้นที่ 8 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งตะวันตก โซน 2		
111	ทางแยกวีเหลี่ยม	บางแค
112	ทางแยกวัดนิมานรดี	บางแค
113	ทางแยกถนนเพชรเกษม-พุทธมณฑล สาย 1	ภาษีเจริญ
114	ทางแยกบางบอน 3	บางบอน
115	จุดกลับรถหน้าไปรษณีย์ย่อยบางบอน ถนนเอกชัย	บางบอน
116	จุดคอขวดทางกายภาพเชิงสะพานข้ามทางแยกกาญจนาภิเษก-เอกชัย ถนนเอกชัยขาเข้า	บางบอน
117	จุดคอขวดทางกายภาพปากซอยเพชรเกษม 51	บางแค

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา	เขตพื้นที่
118	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าตลาดบางแค	บางแค
119	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางปากซอยเพชรเกษม 53	บางแค
120	ทางแยกคลองขวาง	บางแค
121	จุดกลับรถเพชรเกษม 98	บางแค
122	ทางแยกสุขาภิบาล	บางบอน
123	ทางแยกบางบอน	บางบอน
124	จุดคอขวดทางกายภาพหน้าตลาดบางบอน ถนนเอกชัย	บางบอน
125	ทางแยกบางบอน 5	บางบอน
126	จุดกลับรถใกล้ทางแยกบางบอน 5 ถนนเอกชัย ขาออก	เมืองสมุทรสาคร
127	ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางบริเวณใกล้ทางแยกบางบอน 5	บางบอน



รูปที่ 2.6-6 จุดปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน 127 จุด ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตาม 8 พื้นที่ย่อย

2.6.3 ผลผลิตและผลลัพธ์ของการจัดทำแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน

ผลผลิต (Output) ของการดำเนินงานส่วนที่ 1 เป็นการจัดทำแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งเป็นการดำเนินการต่อเนื่องจากโครงการงานศึกษาจัดทำแผนเร่งด่วนในการปรับปรุงเบ็ดเสร็จบนถนนสายหลัก ปี พ.ศ. 2556 โดยมีการทบทวนและตรวจสอบสถานการณ์ดำเนินงานของการแก้ไขปัญหาจราจรเดิมทั้ง 257 จุด ตามสภาพปัจจุบันของการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา รวมถึงการนำผลลัพธ์จากการวิเคราะห์สภาพจราจรบนถนนสายหลักที่ได้จากโครงการค่าจ้างศึกษาจัดทำโมเดลการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการจราจร กรุงเทพมหานคร (S-Model) ของ สนข. มาร่วมในการกำหนดจุดปัญหาจราจรที่มีความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องแก้ไขปรับปรุงสภาพจราจร จำนวน 127 จุด เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดโดยเฉพาะบนถนนสายหลักสำคัญในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

โดยผลลัพธ์ (Outcome) ที่จะได้รับจากการจัดทำแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน คือ การที่หน่วยงานรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาจราจรใน 127 จุด นำแนวทางที่เสนอแนะไปเป็นแนวทางตั้งต้นสำหรับดำเนินการศึกษา กำหนดแนวทาง ปรับปรุงรายละเอียดที่จำเป็น และจัดสรรงบประมาณ เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติได้จริง ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด เพิ่มความสามารถการรองรับปริมาณจราจรของถนนเดิมในปัจจุบัน ลดความล่าช้าและระยะเวลาการเดินทาง รวมถึงความปลอดภัยในการเดินทาง ที่ส่งผลให้ช่วยให้สภาพการจราจรโดยรวมในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลคล่องตัวมากขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นแนวทางสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการรับผิดชอบดูแล บริหารจัดการจราจร สามารถนำไปเป็นตัวอย่างสำหรับนำไปประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหาจราจรในจุดอื่นเพิ่มเติมที่จะช่วยยกระดับคุณภาพการเดินทางและคุณภาพชีวิตของประชาชน เตรียมพร้อมรองรับการขยายตัวของการจราจรและการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าและระบบขนส่งสาธารณะในอนาคต ที่จะช่วยรองรับความต้องการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นอีกด้วย

สำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.) กรุงเทพมหานคร ได้นำแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วนที่อยู่ในความรับผิดชอบจำนวน 100 จุด คัดเลือกเป็น Action Plan จุดฝืด 50 จุด เตรียมนำไปดำเนินการ นอกจากนี้ยังมีอีก 12 จุด ที่นำไปดำเนินการแล้วหรือประสานงานเพื่อเตรียมดำเนินการ โดยสรุปได้ดังนี้

ลำดับ	บริเวณจุดฝืด	กำลังประสานงาน ตร.ท้องที่	ประสานงาน ตร.ท้องที่แล้ว	ดำเนินการปรับปรุงแล้ว	ตั้งงบประมาณเพื่อดำเนินการ	รอปรับปรุง	ประสานพื้นที่รับผิดชอบหน่วยงานอื่น	รวม
1	ทางแยก	11	3	9 + 4	3 + 2	4	1	**37**
2	จุดคอขวด	4	1	1	-	1	0 + 1	**7**
3	จุดกลับรถ	4	2	1	-	-	0 + 5	**12**
4	ป้ายรถโดยสาร	3	1	-	-	1	-	**5**
	รวม	**22**	**7**	**15**	**5**	**6**	**7**	**62**

หมายเหตุ: A+B โดย A คือ จำนวนจุดในรายการ Action Plan 50 จุด และ B คือ จำนวนจุดอื่น ๆ จำนวนจุดเป็นข้อมูล ณ เดือนธันวาคม 2566

นอกจากนี้ทางกองทัพอากาศได้อยู่ระหว่างพิจารณาดำเนินการนำจุดปัญหาจราจรระยะเร่งด่วนช่วงแนวถนนพหลโยธินที่บริเวณทางแยก 3 จุดไปดำเนินการ ได้แก่ แยก คปอ. (อยู่ระหว่างประสานความร่วมมือกับกรมทางหลวง) แยก รร.ฤทธิยะวรรณาลัย (ปรับปรุงการจัดจราจรภายในพื้นที่กองทัพอากาศแล้ว และ กทม. ปรับสัญญาณไฟจราจรแล้ว) แยกพลาธิการทหารอากาศ (อยู่ระหว่าง สจส. เตรียมดำเนินการ และกองทัพอากาศยินดีให้ใช้พื้นที่ในการปรับปรุง) รวมถึงกองทัพอากาศยินดีให้ใช้พื้นที่เพื่อทำสะพานกลับรถเพิ่มเติมเพื่ออำนวยความสะดวกการจราจรบนถนนพหลโยธินอีกด้วย

ตารางที่ 2.6-5 สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรพื้นที่ 1 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งเหนือ โซน 1

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
ทางแยก (Intersection)			
1	**ทางแยกสุคนธสวัสดิ์**		
	● ช่วงเร่งด่วนปริมาณจราจรเกินความจุทางแยก โดยเฉพาะบนถนนประเสริฐมนูญกิจ ● รอบสัญญาณไฟจราจรยาวเกินไป เกิดแถวคอยยาว ● รถทางตรงกีดขวางช่องทางเลี้ยวขวาและเลี้ยวซ้ายบน ถ.ประเสริฐมนูญกิจ และ ถ.สุคนธสวัสดิ์	● ปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรบนทางแยกและมีความยาวรอบสัญญาณไฟเหมาะสม ลดความยาวแถวคอยกีดขวางทางแยกข้างเคียง	● ขยายช่องจราจรรถ.สุคนธสวัสดิ์ เพิ่ม 1 ช่องจราจร ทั้ง 2 ฝั่งถนน สำหรับเลี้ยวซ้าย ระยะประมาณ 200 ม. โดยการขยายช่องจราจรจะต้องมีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มด้วย
จุดกลับรถ (U-Turn)			
2	**จุดกลับรถใต้สะพานข้ามทางแยกประชานุกูล**		
	● ปัญหาจุดกลับรถเกิดจากปริมาณจราจรที่ทางแยกเกินความจุตรงแยก แถวคอยของทางแยกล้นมากีดขวางจุดกลับรถ ● รอบสัญญาณไฟยาวเกินไป (~10 นาที) ● เกิดความสับสนช่องจราจรกลับรถและช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวขวา	● ปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรและมีระยะเวลาเหมาะสม เพื่อลดความยาวแถวคอย ● ทาสีตีเส้น/ติดตั้งป้ายจราจร – ทาสีตีเส้นเครื่องหมายจราจร เส้นทึบป้องกันรถกีดขวางทางกลับรถ ● ทาสีช่องจราจรและติดตั้งป้ายแนะนำช่องกลับรถ ลดความสับสน	-
จุดคอขวดทางกายภาพ (Bottleneck)			
3	**จุดคอขวดทางกายภาพทางขึ้นสะพานวัชรพล ถนนประดิษฐ์มนูธรรม**		
	● การจัดเส้นจราจรปัจจุบันทำให้เกิดการตัดกันของกระแสจราจรบนช่วงถนน (Weaving) ค่อนข้างมาก ● การลดจำนวนช่องจราจรในระยะกระชั้นชิด ผู้ขับขี่เกิดความสับสน กระแสจราจรมีการชะลอตัวและหยุดเป็นบางช่วง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น ● การจอดรถริมถนนข้างทาง ทำให้ไม่สามารถใช้ถนนได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ	● ปรับกายภาพถนน – ปรับการทาสีตีเส้นช่องทางลงจากทางพิเศษ และ ถ.ประดิษฐ์มนูธรรม เพื่อลดจุดตัดกระแสจราจร และการปรับลดช่องจราจร – ปรับปรุงเส้นจราจรโดยการทาสีตีเส้นช่องจราจรช่วงทางลงทางพิเศษฉลองรัชให้เป็น 2 ช่องจราจร ● กวดขันห้ามจอดรถริมทางช่วงเร่งด่วนเย็น (16:30-19:00 น.)	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
4	**จุดคอขวดทางกายภาพถนนปัญญาอินทราตัดถนนคู่ขนานกาญจนาภิเษก (ทางแยกปัญญา)**		
	● ปริมาณจราจรเกินความสามารถของทางแยก โดยเฉพาะในช่วงเย็น ทำให้เกิดความล่าช้าและความยาวแถวคอย และเกิดจุดตัดของกระแสจราจรที่ทางแยกและสภาพจราจรในภาพรวมติดขัด – แถวคอยบน ทล.9 ประมาณ 3-4 กม. – แถวคอยบนสะพานจากมีนบุรี ประมาณ 600 ม. ● หน้าศูนย์การค้าแฟชั่นไอส์แลนด์ รถขาออกจากศูนย์การค้าฯ มีปริมาณมากในช่วงเย็น ส่งผลกระทบไปถึงทางแยกปัญญา ● กายภาพโครงข่ายจากทางลง ทล.9 ไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรได้อย่างเพียงพอ	● ปรับกายภาพของทางแยกและแนวถนนของทางแยกให้ตรงกัน ● ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร และกำหนดรอบจังหวะสัญญาณไฟสอดคล้องกับปริมาณจราจรที่ใช้งาน (รอบสั้น ลดแถวคอย) ● เพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรไปยังพื้นที่คู้บอน โดยการปรับกายภาพของช่องจราจรเลี้ยวซ้ายไปพื้นที่คู้บอนจาก 1 ช่องเป็น 2 ช่องจราจร เพื่อลดปัญหาการตัดกันของกระแสจราจร ● ปรับกายภาพทางลงสะพานจากมีนบุรี ให้สามารถใช้ช่องทางเฉพาะเลี้ยวขวาโดยไม่ต้องเข้าทางแยก และยังสามารถเลี้ยวซ้ายเพื่อเป็นทางเลือกการเข้าทางแยกหรือการไปยังพื้นที่คู้บอน ● ขยายเพิ่มช่องจราจรระบายรถทางลงทางด่วนเพื่อวนเข้าทางแยกปัญญา จาก 1 เป็น 2 ช่องจราจร โดยยังให้มีช่องจราจรรับรถจากถนนรามอินทรามุ่งออกไปยังมีนบุรี 1 ช่องจราจร จากพื้นที่ว่างใต้สะพาน	● แผนงานต่อขยายถนนเทพรักษ์-ถนนกาญจนาภิเษก จะเป็นการเพิ่มทางโครงข่ายและช่วยกระจายการเดินทาง ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกปัญญาได้ในอนาคต
5	**จุดคอขวดทางกายภาพถนนเพิ่มสิน (บริเวณศาลเจ้าพ่อสมบุญ)**		
	● ขนาดช่องทางและรัศมีของทางโค้งแคบ ส่งผลให้รถสวนกันได้ยาก ใช้ความเร็วได้ต่ำเกิดการชะลอตัว ● รถขนาดใหญ่ไม่สามารสวนทางกับรถยนต์ได้ ● เกิดแถวคอยยาวในช่วงเร่งด่วนเย็น ● เส้นจราจร/ขอบทางที่ไม่ชัดเจนและชำรุด เป็นอุปสรรคบริเวณทางโค้ง	● ปรับรัศมีของโค้ง ขยายเป็น 8 ม. บริเวณหัวโค้งหน้าเพิ่มสินการแพทย์ ● ทาสีเส้น/ตีเส้นจราจร/เส้นกลางถนน – ทาสีเส้นจราจร/ขอบทาง/เส้นกลางถนน ใส่หมุดจราจรสะท้อนแสงบริเวณเส้นกลางถนนช่วงทางโค้ง – ทาสีขาวแดง ห้ามจอดรถช่วงเพิ่มสินการแพทย์ ● ปรับทางเดินเท้า ปรับให้เป็นแบบลาดเอียง ให้สามารถเลี้ยวได้สะดวกขึ้น	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
6	**จุดคอขวดทางกายภาพถนนงามวงศ์วานก่อนถึงทางแยกบางเขน 100 เมตร (มาจากทางแยกพงษ์เพชร)**		
	• การตัดกันของกระแสจราจรบนช่วงถนน (Weaving) – การแทรกแถวเข้าบริเวณใกล้เชิงลาดทางขึ้นสะพาน – รถโดยสารที่ลงจากสะพานข้ามแยกต้องการเปลี่ยนช่องจราจร เนื่องจากต้องเข้าป้าย • รถที่ออกจากซอยทั้งที่ต้องการขึ้นสะพานข้ามแยกและเข้าทางแยกระดับพื้นรบกวนกระแสจราจรบนทางหลัก • แถวคอยจากทางแยกตัดทางรถไฟยาวมาจนถึงบริเวณคอขวด	• ปรับกายภาพถนน โดยการติดตั้งเสา/กรวยจราจรบริเวณเชิงสะพานเพื่อป้องกันไม่ให้รถแทรกแถวได้ และการทาสีตีเส้นจราจรให้ชัดเจน • กวดขันวินัยจราจร โดยการติดกล้องเพื่อตรวจจับผู้ที่แทรกแถวและห้ามจอดริมถนน • ปรับปรุงผิวจราจรบริเวณจุดรางรถไฟตัดผ่านถนน	-
ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง (Bus Stop)			
7	**ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าห้างแฟชั่นไอส์แลนด์ (ถนนรามอินทรา)**		
	• ปริมาณรถโดยสาร รถตู้ รถสองแถว เข้าจอดที่ป้ายมีจำนวนมาก โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น • รถสองแถวจอดรอผู้โดยสารนาน และรถแท็กซี่จำนวนมากจอดรอผู้โดยสารกีดขวางบริเวณป้ายรถโดยสาร • รถโดยสารเข้าป้ายไม่ได้กีดขวางช่องจราจรอื่น	• ปรับกายภาพป้ายรถโดยสารให้มีช่องจอดแยกประเภทรถโดยสารประจำทางและรถตู้โดยสาร และส่วนของรถสองแถวและแท็กซี่ที่จอดรอนานอย่างชัดเจน เนื่องจากมีพื้นที่ค่อนข้างเยอะ • ประชาสัมพันธ์ให้แท็กซี่จอดรับผู้โดยสารในบริเวณพื้นที่ที่ทางศูนย์การค้าแฟชั่นไอส์แลนด์จัดเตรียมไว้แล้วในปัจจุบัน • การกวดขันวินัยจราจร • ห้ามจอดแท็กซี่กีดขวางบริเวณป้ายรถโดยสารในช่วงเวลาเร่งด่วน และควบคุมระยะเวลาการจอดรถรอผู้โดยสารในช่วงเวลาเร่งด่วน	• ปรับปรุงพื้นที่ให้มีช่องจอดรถสำหรับรถโดยสารประจำทางและรถสองแถว แท็กซี่อย่างชัดเจน เช่น ขอความร่วมมือจัดพื้นสำหรับจุดเปลี่ยนถ่ายรถสาธารณะ (Transportation Hub) โดยแยกรถแท็กซี่หรือสองแถวที่จอดรอรับนานออกนอกพื้นที่ถนน เพื่อลดการกีดขวางการจราจร

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
การแก้ปัญหาในเชิงจุดหรือพื้นที่ต่อเนื่อง (Area or Corridor)			
➢ **จุดที่ 8-9 แนวเส้นทางตั้งแต่ ทางแยกสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ถึงจุดคอขวดทางกายภาพถนนพระรามหกตัดใหม่ (อุโมงค์ทางลอดสะพานรถไฟข้าม - จุดตัดเตชะวณิช)**			
8	**ทางแยกสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์**		
	● ปริมาณจราจรเกินความจุทางแยก โดยเฉพาะเลี้ยวขวาขึ้นทางพิเศษ ● เกิดแถวคอยกีดขวางทางแยกใกล้เคียงและการกลับรถตัดกระแสจราจร ● สัญญาณไฟจราจรไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจร ● ช่วงเช้าปริมาณจราจรใช้ทางพิเศษส่วนใหญ่ใช้ช่อง Easy pass เกิดแถวคอยหน้าด่าน ● วงเลี้ยวซ้ายเข้าสถานีกลางฯจากด้านพระราม 6 แคบเกินไป	● ปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรบนทางแยก ● ปรับกายภาพโดยการเพิ่มช่องเลี้ยวขวาและกลับรถจาก ถ.พระรามที่ 6 ● ปิดจุดกลับรถ-เลี้ยวเข้าถนนย่านพหลโยธิน ให้รถมาใช้ช่องจราจรที่เพิ่มมา 1 ช่องจราจร ● ปรับวงเลี้ยวทางเข้าสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์	● เพิ่มช่องทาง Easy pass หรือ M-FLOW อีก 1ช่องทาง ● เปิดใช้ทางแยกในสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์เชื่อมต่อ ถ.เทอดดำริห์ เพื่อเพิ่มทางเลือกการเดินทางลดปริมาณจราจรบน ถ.กำแพงเพชรและ ถ.พระราม 6 ตัดใหม่ เมื่อรถไฟชานเมืองสายสีแดงยกระดับแล้วเสร็จ
9	**จุดคอขวดทางกายภาพถนนพระรามหกตัดใหม่ (อุโมงค์ทางลอดสะพานรถไฟข้าม - จุดตัดเตชะวณิช)**		
	● แถวคอยสะสมจากทางแยกสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ กีดขวางบริเวณทางแยก ● อุโมงค์ทางลอดรถไฟขนาด 1 ช่องจราจร ทำให้เกิดปัญหาคอขวด ● รอบสัญญาณไฟไม่สอดคล้องปริมาณจราจร ● แถวคอยสะสมมาจากอุโมงค์ทางลอดรถไฟ ● เกิดการตัดกระแสจราจรทางตรงเพื่อข้ามสะพาน ซ.พระรามที่ 6 ซอย 36 ● แยกวัดสะพานสูง เกิดความล่าช้าและแถวคอยจากปริมาณจราจรและการฝ่าฝืนการจราจร	**<u>ทางแยก ถ.พระราม 6 ตัด ถ.กำแพงเพชร</u>** ● ปรับรอบสัญญาณไฟจราจรทางแยกให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร ● ทางสีเส้น/ตีเส้นจราจร ทาสีตีเส้นช่องจราจรและเครื่องหมายจราจรให้ชัดเจน ● ติดตั้งป้ายจราจรแบบแขวน เพื่อบอกทิศทาง บน ถ.กำแพงเพชร ก่อนเข้าแยกวัดสะพานสูงและ ถ.พระรามที่ 6 ตัดใหม่ ● ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร และจัดการจราจรช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น ● ประชาสัมพันธ์และอำนวยความสะดวกรถต้องการเลี้ยวขวา ณ แยกวัดสะพานสูงให้ใช้เส้นทางผ่านสะพานที่พระรามที่ 6 ซอย 36 ● กวดขันวินัยจราจรไม่ให้จักรยานยนต์ฝ่าฝืนการจราจร	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	ทางแยกวัดสะพานสูง		
	● ช่องจราจรไม่สมดุล เลี้ยวจาก ถ.เตชะวณิชได้พร้อมกัน แต่ ถ.พระรามที่ 6 มี 1 ช่องจราจร ● เกิดแถวคอยทางอุโมงค์ทางลอด ● การฝ่าฝืนกฎจราจร รถจากถ.พระรามที่ 6 เลี้ยวขวาเข้า ถ.เตชะวณิช ● รถเลี้ยวเข้าซอย 36 ตัดกระแสจราจรรถทางตรง	● ติดตั้งและเปิดใช้งานสัญญาณไฟจราจร และช่วงเร่งด่วนเข้าห้ามเลี้ยวขวา ● ประชาสัมพันธ์และอำนวยความสะดวกรถต้องการเลี้ยวขวา ณ ทางแยกวัดสะพานสูงให้ใช้เส้นทางผ่านสะพานที่พระรามที่ 6 ซอย 36	-
	<u>ข้อเสนอแนะเชิงเส้นทาง/พื้นที่ (จุดที่ 8-9)</u>		
	● รอบสัญญาณไฟทางแยกสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ และทางแยกถนนพระรามหกตัดใหม่ตัดกับถนนกำแพงเพชร ไม่สอดคล้องกัน ทำให้เกิดความยาวแถวคอยสะสมระหว่างสองทางแยก และส่งผลกระทบต่อการเกิดแถวคอยสะสมบริเวณทางอุโมงค์ทางลอด และทางแยกวัดสะพานสูง	● ปรับรอบสัญญาณไฟทางแยกสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ และทางแยกถนนพระรามหกตัดใหม่ตัดกับถนนกำแพงเพชรให้สอดคล้องกัน	● ขอใช้พื้นที่วัดธรรมาภิรตาราม เพื่อเพิ่มทิศทางการเลี้ยวซ้ายแยกวัดสะพานสูง ● เพิ่มทางเลือกการเดินทาง ระหว่างการเดินทางพื้นที่ประชาชื่นไปยังพื้นที่พหลโยธินเพื่อลดปัญหาการติดขัดบนโครงข่ายถนน (กรณีรถไฟสายสีแดงยกระดับ)
➢	**จุดที่ 10-11 แนวเส้นทางตั้งแต่ ทางแยกตลาดวงศกร ถึงทางแยกวัดหนองใหญ่**		
10	**ทางแยกวัดหนองใหญ่**		
	● ปัญหาด้านกายภาพ – ทางแยกลักษณะมุมแหลม ถนนสุขาภิบาล 5 และถนนสายไหม รถเลี้ยวซ้ายยากกีดขวาง ช่องจราจรทั้ง 2 ช่องทาง ต้องชะลอความเร็วในการเลี้ยวซ้าย – มีซอยสายไหม 85 เชื่อมเข้า-ออกใกล้ทางแยก ● การจัดรอบสัญญาณไฟจราจร – จังหวะไฟจราจรที่ไม่สอดคล้องกับแยกใกล้เคียง ● การจัดรอบสัญญาณไฟสำหรับรถเข้า-ออก ซอยสายไหม 85 ที่มีไม่มากทำให้เกิดความล่าช้ากับการจราจรถนนสายหลักแถวคอยจากแยกวงศกรกีดขวางทางแยก	● จัดจราจรให้เป็นลักษณะสามแยก โดยช่องซ้ายสุดทิศทางจากสายไหมมุ่ง ถ.กาญจนาภิเษกให้เป็นผ่านตลอด ● ให้รถจากซอยสายไหม 85 เลี้ยวซ้ายเท่านั้นและไปกลับรถที่ใต้สะพานบริเวณ ถ.กาญจนาภิเษก หรือใช้เส้นทางซอยสายไหม 85/2 ผ่านซอยหทัยราษฎร์ 9 เพื่อเข้า ถ.หทัยราษฎร์ ● ปรับกายภาพ: ถนนสายไหม – ทาสีตีเส้นปรับช่องจราจรจาก 4 เป็น 5 ช่องจราจร ช่วงตลาดวงศกรถึงแยกวัดหนองใหญ่ พร้อมติดตั้งไฟเหนือหัวแนะนำช่องจราจร	● ปรับกายภาพ: ถนนสุขาภิบาล 5 ● ปรับรัศมีโค้งเลี้ยวซ้าย เป็นรัศมี 6 ม. ให้สามารถเลี้ยวซ้ายได้สะดวกยิ่งขึ้น (ต้องมีการเวนคืนพื้นที่)

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
		– ปรับปรุงเส้นหยุดรถให้มีระยะไม่กีดขวางรถเลี้ยวซ้ายจากถนนสุขาภิบาล 5 ● ปรับกายภาพ: ถนนสุขาภิบาล 5 ทาสีตีเส้น นำทางเลี้ยวขวาบริเวณทางแยก ● ปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรบนทางแยก	
11	**ทางแยกตลาดวงศกร**		
	● ช่วงเร่งด่วน ปริมาณจราจรเกินความจุทางแยกโดยเฉพาะบนถนนสายไหม ● เกิดแถวคอยสะสมเป็นระยะทางยาวบริเวณทางแยกและกีดขวางทางแยกวัดหนองใหญ่ ● เครื่องหมายจราจรบนพื้นถนนไม่ชัดเจน ● การจัดรอบสัญญาณไฟจราจร – จังหวะไฟจราจรที่ไม่สอดคล้องกับแยกใกล้เคียง – การจัดรอบสัญญาณไฟสำหรับรถเข้า-ออกตลาดที่มีไม่มาก ทำให้เกิดความล่าช้ากับการจราจรถนนสายหลัก	● ปรับกายภาพ: ถนนสายไหม ทาสีตีเส้นปรับช่องจราจรจาก 4 เป็น 5 ช่องจราจร ช่วงตลาดวงศกรถึงแยกวัดหนองใหญ่ เพิ่มช่องรอเลี้ยวขวา พร้อมติดตั้งไฟเหนือหัวแนะนำช่องจราจร ● จัดจราจร: ถนนสายไหม โดยจัดช่องรอเลี้ยวขวาเข้าตลาดวงศกรทางซอยสายไหม 84/4 แทนการเลี้ยวขวาที่ทางแยก ● ปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรบนทางแยก ● ปรับรอบสัญญาณไฟแยกตลาดวงศกร และแยกวัดหนองใหญ่ให้สอดคล้องกัน โดยเฉพาะรถทางตรงบนช่วงถนนสายไหม	-
	<u>ข้อเสนอแนะเชิงเส้นทาง/พื้นที่ (จุดที่ 10-11)</u>		
	● รอบสัญญาณไฟทางแยกตลาดวงศกร และทางแยกวัดหนองใหญ่ไม่สอดคล้องกัน ทำให้เกิดสภาพจราจราที่มีความยาวแถวคอยสะสมระหว่างสองทางแยก	● ปรับรอบสัญญาณไฟแยกตลาดวงศกร และแยกวัดหนองใหญ่ให้สอดคล้องกัน โดยเฉพาะรถทางตรงบนช่วงถนนสายไหม	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
➢ **จุดที่ 12-15 แนวเส้นทางตั้งแต่ ทางแยกพลาธิการทหารอากาศ จุดกลับรถหน้าตลาดสะพานใหม่ ทางแยก รร.ฤทธิยะวรรณาลัย ถึงทางแยก คปอ.**			
12	**ทางแยกพลาธิการทหารอากาศ**		
	● ช่วงเร่งด่วนเช้า ปริมาณจราจรออกจากซอย 54/1ค่อนข้างสูง และเปิดรอบสัญญาณไฟไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจรในทิศมุ่งลำลูกกาและทิศมุ่ง ถ.วิภาวดี เกิดแถวคอยสะสม ● ช่วงเร่งด่วนเช้า ช่องทาง ทอ.6 มีการตัดกระแสจราจรภายในพื้นที่องทัพอากาศ ทำให้เกิดแถวคอยสะสมกีดขวางทางแยก	● ปรับกายภาพถนน: ถ.พหลโยธิน 54/1 ทิศทางมุ่งเข้าทางแยกปรับเป็น 3 ช่องจราจร (เวนคืนพื้นที่ปั๊มน้ำมัน) ● จัดการจราจรชองทาง ทอ.6 วางกรวยจราจรเพื่อลดการตัดกันของกระแสจราจร ● ปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรบนทางแยก	-
13	**จุดกลับรถหน้าตลาดสะพานใหม่**		
	● การตัดกระแสจราจรรถกลับรถตัดกระแสจราจรของรถทางตรงที่มีปริมาณสูง เกิดการชะลอตัว ● การจอดรถริมถนนไม่สามารถใช้ช่องจราจรได้เต็มประสิทธิภาพ ● ปริมาณคนข้ามถนนในช่วงเร่งด่วนมีค่อนข้างสูง ทำให้รถต้องหยุดบ่อยครั้ง (ครั้งละ 20 วินาที) ● การตัดกระแสเพื่อเข้าตลาดและแถวคอยจากช่องจ่ายบัตรของตลาดล้นมาถนนพหลโยธิน	● ปรับกายภาพและติดตั้งสัญญาณไฟจรารจรกลับรถ – ย้ายจุดกลับรถไปทิศทางเข้าเมืองอีก 120 ม. ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรกลับรถ โดยใช้ระบบ Adaptive Traffic Control และจัดทางข้ามช่วงบริเวณทางแยก ● จัดระเบียบพื้นที่จอดรถรับ-ส่ง ด้านหน้าตลาดและสถานีรถไฟฟ้าสะพานใหม่ ● กวดขันวินัยจราจร ห้ามจอดเกินเวลากำหนดหรือห้ามจอดช่วงเวลาเร่งด่วน	-
14	**ทางแยก รร.ฤทธิยะวรรณาลัย**		
	● รอบสัญญาณไฟจราจรไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจร ● ปริมาณจราจรจากช่องทางท่าดินแดง 5 เข้า ทอ. สูง ช่วงเร่งด่วนเช้า และมีป้อม รปภ. กีดขวางช่องจราจรใกล้ทางแยกเกิดแถวคอยสะสม	● จัดการจราจร: ช่องทางท่าดินแดง 5 เลื่อนป้อม รปภ. เข้ามา ระยะทาง 80-90 ม. จากทางแยก และในช่วงเร่งด่วนเช้า (06:30-09:00 น.) ทิศมุ่งเข้าแยกปรับเป็น 3 ช่องจราจร (Reversible Lane)	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	● การชะลอตัวของกระแสจราจรบนช่วงถนนจากจุดกลับรถและปัญหา การจราจรต่อเนื่องจากทางแยกก่อนหน้า	● ปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรบนทางแยก ● ปรับการใช้จุดกลับรถที่มีระยะใกล้กัน ลดการตัดกระแสจราจร	
15	**ทางแยก คปอ.**		
	● ช่วงเร่งด่วนปริมาณจราจรเกินความจุทางแยก ● รอบสัญญาณไฟค่อนข้างนาน (ประมาณ 6-7 นาที) ● เกิดแถวคอยสะสมเป็นระยะทางยาวบริเวณทางแยก ● จุดกลับรถช่วง downstream ถ.พหลโยธินใกล้ทางแยก (ห่าง 200 ม.) ● ถ.จันทรุเบกษา ช่วงเข้ารถเลี้ยวซ้ายค่อนข้างสูง ทำให้มาใช้ช่องจราจรทางตรง ● ถ.พหลโยธิน ฝั่งขาเข้า รถรอเลี้ยวขวาและกลับรถกีดขวางรถทางตรง ● ช่วงเร่งด่วนเย็นปริมาณจราจรบน ถ.พหลโยธินฝั่งขาออกสูง เกิดแถวคอยยาว	● ปรับใช้ Reversible Lane ฝั่งขาเข้า ถ.พหลโยธิน เฉพาะช่วงเร่งด่วนเช้า และเปิดจุดกลับรถใช้งานพร้อมกัน ซึ่งต้องปรับปาดทางเท้ารองรับรถขนาดใหญ่ เช่น รถโดยสาร ● ปรับขยายช่องจราจร ถ.ธูปะเตมีย์เข้าทางแยกเป็น 4 ช่องจราจร ช่องละ 3 ม. โดยใช้พื้นที่เกาะกลางเดิม ● ปรับการจราจร ช่วงเร่งด่วนเช้า (06:30-09:00 น.) ถ.จันทรุเบกษาในทิศทางเข้าแยกเป็น 4 ช่องทาง (Reversible Lane) พร้อมติดตั้งป้ายไฟแนะนำช่องจราจรแบบเหนือศรีษะเป็นช่วง ๆ ● ปรับรอบสัญญาณไฟจราจรในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น	● เสนอแนวคิดสะพานยกระดับข้ามทางแยกขนาด 2 ช่องจราจร แบ่งออกเป็น 2 ทางเลือกได้แก่ - ทางยกระดับตามแนวถนนพหลโยธิน - ทางยกระดับตามแนว ถ.ธูปะเตมีย์และ ถ.จันทรุเบกษา ซึ่งต้องมีการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดอีกครั้งในอนาคต
	ข้อเสนอแนะเชิงเส้นทาง/พื้นที่ (จุดที่ 12 /13 /14 /15) แนวเส้นทางตั้งแต่ ทางแยกพลาธิการทหารอากาศ แยกโรงเรียนฤทธิยะวรรณาลัย ถึงแยก คปอ.		
	● มีจุดกลับรถที่ทางแยก 5 จุด และจุดกลับรถบนช่วงถนน 4 จุด โดยจุดกลับรถบนช่วงถนนบางช่วงจะมีการกั้นรถบนถนนพหลโยธินเพื่อกลับรถหรือเลี้ยวเข้า-ออกพื้นที่ทั้ง 2 ฝั่ง โดยเจ้าหน้าที่กองทัพอากาศ ส่งผลให้เกิดการติดขัดและชะลอตัวของการจราจร	● ในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น ให้กลับรถได้ที่ (1) แยกพลาธิการทหารอากาศ (2) แยกสัญญาณไฟหน้าช่องทาง ทอ. 5 (3) แยก รร.ฤทธิยะวรรณาลัย (4) จุดกลับรถพิพิทธภัณฑ์กองทัพอากาศ (5) แยก คปอ.	● พิจารณาการทำสะพานกลับรถ ช่วงระหว่างแยก รพ.ภูมิพลฯ และแยกพลาธิการทหารอากาศ ในทิศทางออกนอกเมือง ซึ่งจะต้องจำกัดความสูงยานพาหนะไม่เกิน 3 ม. เนื่องจากช่องลอดทางวิ่งรถไฟฟ้าสายสีเขียว

ตารางที่ 2.6-6 สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรพื้นที่ 2 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งเหนือ โซน 2

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
ทางแยก (Intersection)			
1	**ทางแยกหลักสี่**		
	● ความต้องการในการใช้เส้นทางบริเวณถนนแจ้งวัฒนะและถนนวิภาวดีรังสิตค่อนข้างสูง ทั้งในช่วงเร่งด่วนเช้าและช่วงเร่งด่วนเย็น ● เครื่องหมายจราจรบนผิวทางไม่ชัดเจน ทั้งบนถนนและช่องทางกลับรถใต้สะพาน ● กายภาพถนนช่วงข้ามทางรถไฟ ทำให้เกิดการชะลอตัวของการจราจรผ่านทางแยก ลดประสิทธิภาพของทางแยก ● ท้ายแถวคอยทางแยกกีดขวางการกลับรถใต้สะพาน ● ข้อจำกัดกายภาพถนนกำแพงเพชร 6 มุ่งหน้ารังสิต มีการเบี่ยงหลบตอม่อและไม่มีเส้นนำสายตา ● กายภาพทางเท้ามุมถนนกำแพงเพชร 6 และแจ้งวัฒนะฝั่งขาออก มีสิ่งกีดขวางทางเท้าเดินลำบาก และทางลาดใช้งานไม่ได้ ● ทางคู่ขนานวิภาวดีติดขัดจากจุดตัดวัดหลักสี่ ● ถนนทรุดโทรมจากการก่อสร้าง	● ปรับรอบและจังหวะสัญญาณไฟจราจร ● ปรับปรุงเส้นและเครื่องหมายจราจรบริเวณทางแยกให้ชัดเจน ● กวดขันวินัยจราจรไม่ให้แทรกแถว และติดตั้ง CCTV ตรวจจับผู้กระทำผิด ● จัดการจราจรช่วงจุดตัดวัดหลักสี่ป้องกันท้ายแถวสะสมบนคู่ขนานวิภาวดีรังสิต ● ปรับปรุง รื้อย้าย ป้าย และเสาไฟฟ้า เสาสื่อสาร กีดขวางทางเท้าช่วงหัวมุมถนนกำแพงเพชร 6 (ประสานหน่วยงานรับผิดชอบ เช่น การไฟฟ้านครหลวง การสื่อสาร) ● ปรับปรุงพื้นที่เกาะกลางถนนกำแพงเพชร และทำทางม้าลาย ● จัดการจราจรช่วงจุดตัดวัดหลักสี่ ป้องกันท้ายแถวสะสมบนคู่ขนานวิภาวดีรังสิต – วาง Barrier กั้นแบบถาวร – วาง Barrier กั้นให้เฉพาะรถเข้าวัดหลักสี่เข้าได้เท่านั้น ● รถออกจากวัดหลักสี่ ไปใช้ทางกำแพงเพชร 6 ซอย 5	-
2	**ทางแยกดวงมณี**		
	● กายภาพของทางแยกเป็นลักษณะของสามแยกที่อยู่ติดกัน ระยะห่างประมาณ 20 ม. ไม่มีสัญญาณไฟจราจรควบคุม มีเจ้าหน้าที่กองทัพอากาศและตำรวจอำนวยความสะดวกในช่วงเร่งด่วน	● จัดเจ้าหน้าที่ช่วยอำนวยความสะดวกการจราจรทั้ง 2 จุด ● ปรับการเดินรถทิศทางจากซอยดวงมณีห้ามเลี้ยวขวาเข้าพหลโยธิน 54/1 มุ่งหน้าสายไหม ในช่วงเร่งด่วนเช้า (06:30-09:00น.) และเย็น (15:30-18:00น.) และตั้งกรวยจราจรกั้น	● พิจารณาสร้างสะพานขนาด 2 ช่องจราจร ขนาดกว้างประมาณ 10 ม. เชื่อมต่อซอยดวงมณีเข้าช่องทางท่าดินแดง 5 เพื่อให้เป็นทางลักษณะสี่แยก ลดปัญหาสามแยกเหลื่อมกัน

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	● กายภาพของถนนพหลโยธิน 54/1 เป็นถนน 2 ช่องจราจรแคบ (5.20 ม.) และมีปริมาณจราจรสูงในช่วงเร่งด่วนเช้า ● การเชื่อมต่อเข้าซอยดวงมณีมีลักษณะเชิงสะพานและสะพานมีขนาดค่อนข้างแคบ (5.20 ม. ไม่รวมทางเท้า) และให้เดินรถ 2 ทิศทาง ทำให้เกิดการชะลอตัวและกีดขวางการเดินทางบริเวณทางแยก รวมทั้งวงเลี้ยวซ้ายเข้าพหลโยธิน 54/1 ค่อนข้างแคบเลี้ยวได้ลำบาก ● ปริมาณรถเข้าออกจากช่องทางท่าดินแดง 5 ขนาด 4 ช่องจราจร กว้าง 12 ม. (2 ช่องจราจร/ทิศทาง) ค่อนข้างสูงเนื่องจากเป็นพื้นที่กองทัพอากาศและโรงเรียนฤทธิยะวรรณาลัย	ห้ามเลี้ยวขวา โดยให้รถที่ต้องการเลี้ยวขวาใช้เส้นทางเลี่ยงผ่านวัดเกาะสุวรรณารามและพหลโยธิน 54/1 แยก 4 ● ติดตั้งป้ายจราจรห้ามเลี้ยวขวาเฉพาะช่วงเร่งด่วนบนสะพานทิศทางจากซอยดวงมณีมุ่งหน้าพหลโยธิน 54/1	● ปรับการจราจรสะพานซอยดวงมณีเป็นการเดินรถทางเดียวสำหรับทิศทางซอยดวงมณีเข้าพหลโยธิน 54/1 โดยให้เลี้ยวซ้ายเท่านั้น ช่วยให้รถเลี้ยวซ้ายเดินรถได้สะดวกขึ้น ● ปรับการทาสีตีเส้นจราจรและเครื่องหมายจราจรผิวทางให้สอดคล้องกับรูปแบบทางแยกและการจัดการจราจรบนสะพานเดิมและสะพานใหม่ ● ติดป้ายจราจรห้ามเลี้ยวขวาบนสะพานทิศทางจากซอยดวงมณีมุ่งหน้าพหลโยธิน 54/1 ● ติดป้ายแนะนำเส้นทางบริเวณเชิงสะพานฝั่งซอยดวงมณี
3	**ทางแยกคลองเจ็ก ถนนรามคำแหง**		
	● ปัญหาการขัดกระแสจราจร เมื่อรถทิศทางตรงบนถ.รามคำแหง มุ่งหน้าถ.สุวินทวงศ์ ต้องระมัดระวังรถที่มาจาก ถ.คู่ขนานกาญจนาภิเษก ● ปัญหาการชำรุดของสะพานข้ามคลองเจ็ก มีสภาพชำรุดบริเวณคอสะพานและรอยต่อของสะพาน ● พฤติกรรมการขับขี่รถเบี่ยงช่องจราจร บนถนนรามคำแหง มุ่งหน้า ถ.ศรีนครินทร์ ขาเข้าทางแยกบริเวณเชิงสะพานข้ามคลองเจ็ก ทำให้เกิดการขัดกระแสจราจรของผู้ใช้ช่องจราจร ● ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณทางแยก เช่น ทางม้าลายสะพานลอยข้ามถนน ● ปัญหาเกี่ยวกับการติดตั้งราวกั้นที่ไม่ได้มาตรฐาน และการชำรุดของราวกั้นบริเวณเชิงสะพานข้ามคลองเจ็กช่วง ถ.รามคำแหง มุ่งหน้า ถ.ศรีนครินทร์ ● รถที่ต้องการเลี้ยวขวาถนนคู่ขนานกาญจนาภิเษก จอดรอเลี้ยวในช่อง 2 ทิศทางตรง	● ปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในปัจจุบัน ● ปรับปรุงการติดตั้งราวกั้นบริเวณเชิงสะพาน (Guardrail) ให้ได้มาตรฐาน และป้ายจราจรสะท้อนแสง บริเวณคลองเจ็ก เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุและเพื่อลดการเบียดใช้ช่องจราจรให้เหมาะสม ● จัดระเบียบอุปกรณ์ก่อสร้างที่ล้ำมาบนผิวจราจรให้เรียบร้อย ● เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณทางแยกสำหรับคนเดินเท้า เช่น ทางม้าลาย สะพานข้ามถนน	● เพิ่มช่องจราจร 1 ช่องทาง เนื่องจากปริมาณจราจรบนถนนรามคำแหงมีปริมาณจราจรมาก จึงเสนอให้ปรับลดเกาะบริเวณทางแยก เพื่อขยายช่องจราจร และตรวจสอบโครงสร้างสะพาน สะพานข้ามคลองเจ็ก เพื่อรองรับการเพิ่มช่องจราจร 1 ช่องจราจร จาก 3 ช่องจราจร เป็น 4 ช่อง ขนาดช่องละ 2.75 ม.

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
4	**ทางแยกมอเตอร์เวย์**		
	● ปัญหาจุดคอขวดบนถนนร่มเกล้ามุ่งหน้าถนนเจ้าคุณทหารขาออกทางแยกห่างออกไปประมาณ 170 ม. มีการลดช่องจราจร จาก 4 ช่องลดเหลือ 3 ช่องจราจร จึงทำให้เกิดการชะลอตัวของยานพาหนะทิศทางตรงที่มุ่งหน้าถนนเจ้าคุณทหาร และส่งผลให้เกิดแถวคอยสะสมบริเวณทางแยก กีดขวางกระแสจราจรในทิศทางอื่นที่ผ่านสัญญาณไฟจราจร ● ปัญหาความปลอดภัยบริเวณทางกลับรถ เนื่องจากหัวเกาะกลางชำรุด ● ปัญหาความชัดเจนของสัญลักษณ์จราจรบนพื้นผิวถนน	● ปรับปรุงหัวเกาะ และติดตั้งป้ายแจ้งเตือนหัวเกาะ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ● ปรับรอบสัญญาณไฟให้เหมาะสมกับการจัดจราจรบริเวณทางแยกปัจจุบัน ● เปิดให้กลับรถในถนนร่มเกล้า 1 เพื่อเลี้ยวเข้าทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และห้ามรถทางตรงและเลี้ยวขวาเข้ากรุงเทพฯ ในช่วงเวลาเร่งด่วน	● เพิ่มช่องจราจรเลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร ระยะทางจากแยกประมาณ 400 เมตร เนื่องจาก ทล.3119 ในปัจจุบันมีเขตทางอยู่ที่ 30 เมตร จำนวน 6 ช่องจราจร ไป-กลับ ความกว้างช่องละ 3.5 เมตร หากทำการปรับเป็นช่องละ 3 เมตร และขยับเกาะกลางจะสามารถเพิ่มช่องจราจรได้ 1 ช่องจราจร โดยไม่ต้องทำการขยายถนนเพิ่ม ● เพิ่มช่องจราจรซ้ายผ่านตลอดจากถนนร่มเกล้า เพื่อเข้าใช้ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ● เปิดจุดกลับรถทางเดียวที่บน ทล.3119 บริเวณ รร.สารสาสน์วิเทศร่มเกล้า ห่างจากแยกประมาณ 2 กิโลเมตร และทำการปิดจุดกลับรถที่แยก
5	**ทางแยกศรีอุดม**		
	● ปัญหาจุดคอขวดบริเวณถนนอุดมสุขมุ่งหน้าไปถนนสุขุมวิทมีช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจรลดเหลือ 1 ช่องจราจร เมื่อเข้าสู่ถนนอุดมสุขผนวกกับรถที่ลงจากสะพานข้ามแยก ● ป้ายรถโดยสารประจำของเส้นทางถนนศรีนครินทร์ มุ่งหน้าสมุทรปราการ มีระยะทางใกล้ทางแยก และเมื่อรับผู้โดยสารเรียบร้อยแล้วเกิดการตัดกระแสจราจรเข้าสู่ช่องรถทางตรงจึงทำให้เกิดการกีดขวางรถเลี้ยวซ้ายเข้าซอยศรีนครินทร์ 54 และซ้ายเพื่อไปถนนอุดมสุข	● ติดตั้งป้ายจราจรบอกทิศทางเพิ่มเติม และสัญลักษณ์บนผิวทางที่ไม่ชัดเจนให้ชัดเจนโดยเฉพาะช่วงถนน ● ศรีนครินทร์ มุ่งหน้าสมุทรปราการ ที่มักเข้าผิดช่องจราจรและติดตั้งกล้องตรวจจับรถที่ฝ่าฝืนเครื่องหมาย ● ตั้งกล้องตรวจจับรถที่ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ● บริเวณพื้นที่ก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง และโครงการก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำบึงหนองบอนลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ให้จัดเก็บอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องจักรให้เรียบร้อยและปลอดภัย ไม่กีดขวางการจราจร รวมทั้ง	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	● อุปกรณ์จากการก่อสร้างอุโมงค์ส่งน้ำช่วงถนนอุดมสุขล้ำเข้ามาบริเวณผิวทาง ทำให้ต้องปิดการจราจรเหลือ 1 ช่องจราจร เป็นช่วงยาวและมีรถจอดขวาง จึงเกิดการจราจรติดขัด ● อุปกรณ์จากการก่อสร้างรถไฟฟ้าบนถนนศรีนครินทร์ล้ำเข้ามาบริเวณผิวทาง ทำให้รัศมีการเลี้ยวลำบาก จึงทำให้การจราจรบนช่วงถนนศรีนครินทร์เกิดล่าช้าจากการชะลอตัวของยานพาหนะเพิ่มมากขึ้น ● ปัญหาฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร โดยใช้ช่องจราจรสำหรับเลี้ยวขวาในการตรงไป ทำให้เกิดการจราจรติดขัดจากการขัดกระแสจราจร เนื่องจากจังหวะสัญญาณไฟทิศทางตรงและเลี้ยวไม่ได้จัดอยู่ในจังหวะเดียวกัน	เร่งรัดดำเนินการจัดการพื้นที่และคืนผิวถนนแก่ยานพาหนะจราจร ● ย้ายป้ายรถประจำทางให้ห่างออกจากเดิม 70 เมตร ให้ย้ายมาบริเวณทางลงรถไฟฟ้าสายสีเหลือง สถานีศรีอุดม ● ปรับรอบสัญญาณไฟใหม่ให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในช่วงเร่งด่วนเช้าและโดยเฉพาะช่วงเย็นที่มีรอบสัญญาณไฟที่ยาว (มากกว่า 200 วินาที) ทำให้เกิดแถวคอยสะสมมาก	
จุดกลับรถ (U-Turn)			
6	**จุดกลับรถรามอินทรา กม.3**		
	● ปริมาณจราจรต้องการกลับรถสูงทั้ง 2 ทิศทาง (เนื่องจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพูยังไม่คืนพื้นที่บนถนนรามอินทรา) ● กายภาพของการกลับรถเกาะกลางถนน ทำให้รถฝั่งขาเข้าต้องใช้ช่องจราจรขวาสุดในการกลับรถร่วมกับรถทางตรง เพื่อกลับรถได้ในช่องจราจรด้านในสุดของฝั่งขาออก และไม่มีรถยนต์ใช้ช่องเว้าสำหรับกลับรถเพราะจะต้องกินพื้นที่ 2 ช่องจราจร เกิดการกีดขวางรถทางตรง โดยเฉพาะในช่วงเร่งด่วน ● ถนนรามอินทราช่วง กม.3 รถทางตรงทั้ง 2 ฝั่งใช้ความเร็วได้สูง การกลับรถจากช่องเว้ารอกลับรถทำได้ค่อนข้างยาก ประกอบกับช่องรอกลับรถมีระยะสั้น ติดข้อจำกัดระยะระหว่างตอม่อรถไฟฟ้าสายสีชมพู	● ปรับใช้สัญญาณไฟจราจรควบคุมการกลับรถ โดยใช้ช่องจราจรช่องขวาสุด (ช่องที่ 4) rihv,ปรับช่องรอจอดรถให้เป็นเกาะกลาง และสามารถใช้ระบบ Adaptive Traffic Control ร่วมด้วย ● ปรับการจราจรโดยให้ช่องซ้ายสุดผ่านตลอด 1 ช่องจราจร และจังหวะกลับรถให้สามารถกลับรถได้พร้อมกัน 2 ช่องจราจร และปรับการทาสีตีเส้นจราจรให้สอดคล้องกัน ติดตั้งป้ายแจ้งเตือนสัญญาณไฟจราจรและช่องซ้ายผ่านตลอด ● ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ช่วงก่อนเข้าจุดกลับรถในระยะ 50 และ 150 ม. ช่องจราจรขวาสุดสำหรับกลับรถ	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
7	**จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านศรีประจักษ์ ถนนรามคำแหง**		
	● ปริมาณจราจรทิศทางตรงทั้งขาเข้า-ขาออก บนถนนรามคำแหง มีปริมาณมาก ส่งผลให้รถที่ต้องการกลับรถเกิดการชะลอตัว ทำให้เกิดแถวคอยสะสมบริเวณช่องจราจรสำหรับรอกลับรถ โดยเฉพาะทิศทางที่ต้องการกลับรถเพื่อมุ่งหน้าบางกะปิ บางนา บางประอิน ในบางช่วงอาจจะทำให้กีดขวางกระแสจราจรในทิศทางตรง เกิดการชะลอตัวของยานพาหนะทำให้เกิดความหนาแน่นของปริมาณรถ ● ขาดสัญลักษณ์จราจรบนพื้นผิวถนน ● ป้ายรถประจำทางอยู่ใกล้จุดกลับรถมากเกินไป ส่งผลให้เกิดการชะลอตัวของรถ ● อุปกรณ์ก่อสร้างลุกล้ำเข้ามาในบริเวณช่องจราจร	● ปรับปรุงเส้นสีและสัญลักษณ์บนผิวทางให้ชัดเจนมากขึ้น ● ให้จัดเก็บอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องจักร ให้เรียบร้อยและปลอดภัย ไม่กีดขวางการจราจร	● เมื่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มเปิดดำเนินการ จุดกลับรถบริเวณดังกล่าวจะถูกปิดและเปิดให้กลับรถห่างจากจุดกลับรถเดิมประมาณ 240 ม. ซึ่งเลยทางเข้าโรงเรียนเตรียมอุดมน้อมเกล้าไปประมาณ 100 ม. ดังนั้นจุดกลับรถบริเวณนี้ จะถูกใช้สำหรับผู้ที่ต้องการกลับรถเท่านั้น แต่ถ้าหากต้องการรับ-ส่งนักเรียนต้องไปกลับรถที่กลับรถด้านหน้า ซึ่งห่างออกไปประมาณ 1 กิโลเมตร แต่สำหรับรถที่รับ-ส่ง นักเรียนที่ต้องการกลับรถอาจจะตัดกระแสจราจร ดังนั้นจึงแนะนำให้ตีเส้นทึบให้เลยทางกลับรถมา
จุดคอขวดทางกายภาพ (Bottleneck)			
8	**จุดคอขวดทางกายภาพวงเวียนหลักสี่ (ถนนแจ้งวัฒนะขาออก)**		
	● ความต้องการในการใช้เส้นทางบริเวณวงเวียนหลักสี่ด้านถนนแจ้งวัฒนะจนถึงถนนรามอินทราค่อนข้างสูง ทั้งในช่วงเร่งด่วนเช้าและช่วงเร่งด่วนเย็น ● สภาพโดยรอบพื้นที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพู ● มีตอม่อเสารถไฟฟ้าช่วงกลางถนน บริเวณทางลงสะพานข้ามแยก ● ช่องจราจรลดลงจาก 4 ช่องจราจร ช่วงทางลงสะพานข้ามแยกมาประมาณ 100 ม. (ถึงตอม่อกลางถนน) เหลือ 3 ช่องจราจรเป็นระยะทางประมาณ 300 ม. ● ช่วงช่องจราจร 3 ช่องจราจร มีเสาของทางวิ่งรถไฟฟ้าอยู่บริเวณเกาะกลางถนน และมีสะพานลอยและป้ายรถโดยสารประจำทาง บนทางเท้าด้านซ้าย ● ช่วงสะพานข้ามคลอง ยังคงปิดพื้นผิวถนนเพื่อก่อสร้างรถไฟฟ้า รถจึงสัญจรได้เพียง 3 ช่องจราจร	● ปรับเพิ่ม 1 ช่องจราจรระยะทางประมาณ 300 ม. ● ปรับแนวรั้วมหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร ● ย้ายป้ายมหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร ● ปรับสะพานลอยให้สอดคล้องกับการขยายถนนและทางเท้า ● ย้ายป้ายรถโดยสารประจำทาง ให้สอดคล้องกับการขยายถนนและทางเท้า ● เร่งคืนผิวจราจรช่วงสะพานข้ามคลองถนน	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง (Bus Stop)			
9	**ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้า ธ.ออมสิน ถนนสีหบุรานุกิจ**		
	● เนื่องจากมีโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพู ทำให้ช่องจราจรช่องการเดินรถถูกลดลง 1 ช่องจราจร ● ปัญหาการจอดแช่หรือจอดนอกป้ายในช่องจราจรซ้ายสุด เพื่อรอรับผู้โดยสาร ทำให้ขัดกระแสจราจรของรถที่ต้องการมุ่งหน้าแยกตัดเสรีไทย ส่งผลให้เกิดการชะลอตัวของกระแสจราจร ● ป้ายรถโดยสารประจำทางอยู่หลังทางม้าลายคนข้าม ในบางช่วงเวลาเกิดการชะลอตัวของรถทำให้หางแถวสะสม เนื่องจากต้องรอคนข้ามถนนรวมถึงเวลาของการจอดรับของรถโดยสารประจำทาง ส่งผลให้จราจรติดขัด ● ความถี่ของรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์ รถตู้ รถสองแถว) บางช่วงเวลามีจำนวนรถประจำทางมาก ทำให้เกิดการจอดที่จุดจอดพร้อมกัน ส่งผลให้เกิดหางแถวกีดขวางทางม้าลายคนข้ามถนน ● พฤติกรรมของรถโดยสารประจำทางที่ไม่สามารถจอดในช่องจราจรที่ใช้สำหรับทางจอดซ้ายสุดได้ ซึ่งต้องใช้พื้นที่ช่องจราจรในการจอดรับส่งผู้โดยสาร ทำให้เกิดการขัดกระแสของรถในทิศทางตรง ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัด ● พื้นที่จอดรถของรถจักรยานยนต์รับจ้างกีดขวางทางเท้า และทางม้าลายคนข้าม	● ปัญหาคอขวดเนื่องจากมีโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพู ทำให้ช่องจราจรช่องการเดินรถถูกลดลง 1 ช่องจราจร จาก 3 ช่องจราจร เหลือ 2 ช่องจราจร ● จากการจอดแช่หรือจอดนอกป้ายในช่องจราจรซ้ายสุด เพื่อรอรับผู้โดยสาร ทำให้ขัดกระแสจราจรของรถที่ต้องการมุ่งหน้าแยกตัดเสรีไทย ส่งผลให้เกิดการชะลอตัวของกระแสจราจร ● ป้ายรถโดยสารประจำทางอยู่หลังทางม้าลายคนข้าม ในบางช่วงเวลาเกิดการชะลอตัวของรถทำให้หางแถวสะสม เนื่องจากต้องรอคนข้ามถนนรวมถึงเวลาของการจอดรับของรถโดยสารประจำทาง ส่งผลให้จราจรติดขัด ● ความถี่ของรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์ รถตู้ รถสองแถว) บางช่วงเวลามีจำนวนรถประจำทางมาก ทำให้เกิดการจอดที่จุดจอดพร้อมกัน ส่งผลให้เกิดหางแถวกีดขวางทางม้าลายคนข้ามถนน ● พฤติกรรมของรถโดยสารประจำทางที่ไม่สามารถจอดในช่องจราจรที่ใช้สำหรับทางจอดซ้ายสุดได้ ซึ่งต้องใช้พื้นที่ช่องจราจรในการจอดรับส่งผู้โดยสาร ทำให้เกิดการขัดกระแสของรถในทิศทางตรง ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัด ● พื้นที่จอดรถของรถจักรยานยนต์รับจ้างกีดขวางทางเท้าและทางม้าลายคนข้าม	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
การแก้ปัญหาในเชิงจุดหรือพื้นที่ต่อเนื่อง (Area or Corridor)			
➢ **จุดที่ 10-11 แนวเส้นทางตั้งแต่ ทางแยกวัดคู้บอน (ฝั่งตะวันออก) ถึงทางแยกวัดคู้บอน (ฝั่งตะวันตก)**			
10	**ทางแยกวัดคู้บอน (ฝั่งตะวันออก)**		
	● กายภาพทางแยกเป็นลักษณะสามแยก ไม่มีสัญญาณไฟจราจรควบคุม ● บริเวณสามแยกมีการเดินรถเข้าออกซอยคู้บอน 30 ที่อยู่ติดทางแยก (คล้ายสี่แยก) มีการเข้าออกไม่มาก แต่ก่อให้เกิดการตัดกระแสจราจร ● ช่วงเร่งด่วนเช้า ปริมาณจราจรจากถนนคู้บอนฝั่งตะวันออกมุ่งหน้าถนนคู้บอนฝั่งตะวันตกและถนนรามอินทราสูง รวมถึงมีการตัดกระแสจราจรกับรถทิศทางตรงจากถนนเลียบ ทล.9 (ทล.3901) มุ่งหน้ารามอินทรา ทำให้การจราจรติดขัด เนื่องจากมีช่องทางรองรับเพียง 2 ช่องจราจร เกิดปัญหาคอขวด รถติดสะสมบนถนนคู้บอนยาวประมาณ 700 ม. ● ช่วงเร่งด่วนเย็น ปริมาณจราจรจาก ทล.3901 มุ่งหน้าถนนคู้บอนฝั่งตะวันออกค่อนข้างสูง และเกิดการตัดกระแสจราจรบริเวณทางแยก ส่งผลให้ท้ายแถวจราจรติดขัดสะสมไปกระทบวงเวียนและแยกวัดคู้บอนตะวันตก ● จากปริมาณรถมุ่งหน้าถนนคู้บอนฝั่งตะวันออกสูง ทำให้ช่องจราจร 2 ช่องจราจร ไม่เพียงพอรองรับในบางจังหวะ ส่งผลให้เกิดแถวคอยกีดขวางรถทางตรงบน ทล.3901 มุ่งหน้าจตุโชติไม่สามารถผ่านได้สะดวก	● ปรับกายภาพเกาะกลางทางแยก ฝั่งถนนคู้บอนฝั่งตะวันออกมุ่งหน้ารามอินทรา เป็นลักษณะเกาะยก (Physical Curb) ป้องกันรถที่เข้าออกซอยคู้บอน 30 ตัดกระแสจราจรทางแยกโดยให้เลี่ยงไปใช้การกลับรถบนถนนคู้บอน และวงเวียนทางแยกวัดคู้บอนตะวันตก ● ปรับปรุงการทาสีตีเส้นและเครื่องหมายจราจรบริเวณทางแยกให้ชัดเจน	-
11	**ทางแยกวัดคู้บอน (ฝั่งตะวันตก)**		
	● กายภาพทางแยกเป็นลักษณะวงเวียน 3 วงขนาด 2 ช่องจราจร ลอดผ่าน ทล.9 ไม่มีสัญญาณไฟจราจร ● ในช่วงเร่งด่วนเช้ามีปริมาณจราจรเข้าทางแยกเกินความสามารถรองรับทางแยกโดยเฉพาะในทิศทางจากฝั่งตะวันตกมุ่งหน้าขาเข้าถนนคู้บอนเพื่อไปยังถนน	● ปรับรูปแบบการจราจรของวงเวียน 3 วงต่อเนื่อง เป็นแบบแยก 2 วงเวียนด้านเหนือและด้านใต้ โดยการปรับกายภาพเกาะบนถนนร่วมด้วยสำหรับวงเวียนในด้านใต้ พร้อมป้ายจราจรห้ามเลี้ยวซ้าย	● พิจารณาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างทางยกระดับ ขนาด 2 ช่องจราจร (ทิศทางละ 1 ช่องจราจร) เชื่อมระหว่างถนนคู้บอนตะวันตกและถนนคู้บอนฝั่งตะวันออก โดยเบื้องต้นแนวเส้นทางจากทิศตะวันตกมุ่งหน้าทิศตะวันออกเริ่มจากฝั่งซ้ายของ ทล.3901 และตัดข้าม ทล.9 ในช่วงแนวตรงกับ

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	รามอินทรา และทิศทางจากรามอินทรามุ่งหน้าทางเลียบ ทล.9 (ทล.3902) เพื่อไปยังถนนคู้บอนฝั่งตะวันออกและทางพิเศษด่านจตุโชติ ● การเดินรถในบริเวณทางแยกเป็นลักษณะวนผ่านวงเวียนขนาด 2 ช่องจราจร จำนวน 3 วงเวียนต่อเนื่องกัน ใช้เวลาการเดินทางและระยะทางเดินทางสูง ● จุดตัดบริเวณจุดเชื่อมเข้าวงเวียน (Merging Section) มีจำนวนช่องจราจรไม่เหมาะสมทำให้เกิดจุดคอขวดและการจราจรติดขัดในหลายตำแหน่ง ● ระยะการเปลี่ยนช่องจราจร (Weaving Section) ในวงเวียนสั้นเกินไป เกิดการตัดกระแสจราจรและติดขัด ● ป้ายจราจรแนะนำเส้นทางน้อยเกินไป ความซับซ้อนในการเดินทางทำให้เกิดความสับสน ส่งผลให้เกิดการชะลอตัวของกระแสจราจร ● ช่วงเร่งด่วนเย็น มีปริมาณจราจรจากถนนคู้บอนฝั่งตะวันตกและ ถ.รามอินทรา มุ่งหน้าถนนคู้บอนฝั่งตะวันออกสูงเกินความสามารถรองรับของวงเวียนเกิดการติดขัดและแถวคอยยาว	● ก่อสร้างช่องทางลอดใต้ ทล.9 เพิ่มเติม ขนาด 2 ช่องจราจรลอดระหว่างตอม่อสะพาน ในด้านเหนือของถนนเดิม (ฝั่ง รร.วัดคู้บอน) สำหรับเชื่อมต่อในทิศทาง ทล.3902 ไปยัง ทล.3901 แยกปริมาณจราจรส่วนหนึ่งจากระบบวงเวียน ● ปรับการจัดจราจร โดยใช้เป็นลักษณะทางแยกสัญญาณไฟจราจรแบบ 2 จังหวะ และมีรอบสัญญาณไฟสอดคล้องกับปริมาณจราจรที่ทางแยก บริเวณจุดตัดถนนคู้บอนฝั่งตะวันตกและ ทล.3902 โดยให้ ทล.3902 ปรับการทาสีตีเส้นช่องจราจรบนสะพานข้ามคลอง จาก 1 ช่องจราจรเป็น 2 ช่องจราจร และปรับขยายช่องจราจรในวงเวียนจาก ทล.3901 มุงหน้าถนนคู้บอนฝั่งตะวันตก จาก 2 ช่องจราจรเป็น 3 ช่องจราจร พร้อมปรับเครื่องหมายจราจรผิวทางให้สอดคล้องกับการจัดจราจร ● ปรับการจัดจราจรบนถนนคู้บอนฝั่งตะวันตก เป็น 3 ช่องจราจร สำหรับเดินรถมุ่งหน้าถนนรามอินทรา และเหลือ 1 ช่องจราจรในทิศทางตรงข้าม รวมถึงปรับทาสีตีเส้นในช่วงทางแยกถึงเชิงสะพานข้ามคลอง ระยะทางประมาณ 150 ม. ● ปรับปรุงกายภาพถนน ทล.3901 ช่วงวงเวียนมุ่งหน้าถนนรามอินทรา พร้อมการทาสีเส้นจราจรเป็นถนน 4 ช่องจราจร ● ปรับปรุงป้ายแนะนำทิศทางการจราจร บริเวณทางเข้าวงเวียนและทางแยกให้ชัดเจน	ถนนคู้บอนตะวันออกและลงในช่วงเกาะกลางถนนคู้บอนฝั่งตะวันออก แต่ในทิศทางตะวันออกมุ่งหน้าทิศตะวันตกเริ่มจากเกาะกลางถนนคู้บอนฝั่งตะวันออกข้าม ทล.9 ตามเส้นทางเดิมแต่สลับจุดทางลงฝั่งมุ่งหน้า ถ.คู้บอนตะวันตก ในช่วงถนนคู้บอน เนื่องจากติดข้อจำกัดกายภาพของพื้นที่ถนน

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
➢ **จุดที่ 12-13 แนวเส้นทางตั้งแต่ ทางแยกรามอินทรา กม.8 ถึงทางแยกถนนรามอินทราตัดกับถนนคู้บอน**			
12	**ทางแยกรามอินทรา กม.8**		
	● ปริมาณจราจรในช่วงเร่งด่วนเช้า เกินความสามารถรองรับของทางแยก โดยเฉพาะบนถนนคู้บอนมุ่งหน้ารามอินทรา ซึ่งมีความต้องการเลี้ยวขวาเป็นจำนวนมาก ● ปริมาณจราจรช่วงเร่งด่วนเย็นที่ต้องการเลี้ยวซ้ายจากรามอินทราเข้าถนนคู้บอนมีปริมาณมาก ข้อจำกัดกายภาพช่องจราจรคู่ขนานสะพานข้ามแยกค่อนข้างแคบ ส่งผลให้ท้ายแถวยาวและต้องเลี้ยวซ้าย 2 ช่องจราจร ● วงเลี้ยวรถเลี้ยวซ้ายจากรามอินทราเข้าถนนคู้บอนแคบ เลี้ยวได้ค่อนข้างยาก ทำให้เกิดการชะลอตัว และบางช่วงมีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟทำให้รบกวนรถเลี้ยวขวาจากรามอินทราฝั่งขาเข้าเข้าถนนคู้บอนที่มีปริมาณจราจรสูงในช่วงเร่งด่วนเย็น ● จุดกลับรถใต้สะพานยกระดับใกล้ทางแยกและถูกกีดขวางโดยรถทางตรง ● บางช่วงเวลามีรถยนต์จอดริมถนนรามอินทราฝั่งขาออก ทำให้กีดขวางรถเลี้ยวซ้ายจากถนนคู้บอน ● รอบจังหวะสัญญาณไฟจราจรไม่สัมพันธ์กับแยกรามอินทรา-ถ.นวมินทร์	● ปรับกายภาพโดยการทาสีตีเส้นแบ่งช่องจราจรบนถนนคู้บอน จาก 4 ช่อง เป็น 5 ช่องจราจร และจัดการจราจรเข้าทางแยกเป็น ช่องจราจร (เลี้ยวขวา 2 ช่อง และเลี้ยวซ้าย 1 ช่อง) จากทางแยกถึงประมาณปากซอยคู้บอน 6 โดยช่องทางขวาบริเวณทางแยก ให้เส้นหยุดรถหลบเข้ามาด้านในประมาณ 4 ม. ไม่ให้กีดขวางรถเลี้ยวขวา ● ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรผิวทาง และปรับปรุงสัญญาณบอกช่องจราจรเหนือศรีษะให้สัมพันธ์กับช่องจราจรใหม่ ● ปรับพื้นที่ทางเท้าเพื่อขยายวงเลี้ยวรถเลี้ยวซ้ายจากรามอินทราเข้าถนนคู้บอน โดยต้องรื้อย้ายเสาไฟและป้ายบอกทางริมถนนร่วมด้วย ● หลังจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพูคืนพื้นผิวจราจร ให้ปรับใช้ช่องจราจรใต้พื้นที่สะพานสำหรับรถเลี้ยวขวาจากรามอินทราฝั่งขาเข้าเข้าถนนคู้บอนเพิ่มอีก 1 ช่องทาง ● ทาสีตีเส้นนำสายตาสำหรับรถเลี้ยวขวาจากรามอินทราฝั่งขาเข้าเข้าถนนคู้บอนทั้ง 2 ช่องทางเพื่อให้เลี้ยวได้สะดวกขึ้นจากการลดลงของขนาดช่องจราจรรองรับ ● ติดตั้งป้ายแนะนำช่องจราจรทางแยกทั้งบนถนนรามอินทราทั้ง 2 ทิศทาง ● ปรับการทาสีขาว-แดงริมทางเท้าให้ชัดเจนทั้งถนนรามอินทราและถนนคู้บอน รวมทั้งกวดขันวินัยจราจรห้ามจอดรถริมถนนในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น ● ปรับรอบและจังหวะสัญญาณไฟให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร รวมทั้งแยกรามอินทรา-ถ.นวมินทร์ เพื่อป้องกันปัญหาแถวคอยกีดขวางทางแยก	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
13	**ทางแยกถนนรามอินทราตัดกับถนนคู้บอน**		
	● ปริมาณจราจรในช่วงเร่งด่วนเช้า เกินความสามารถรองรับของทางแยกโดยเฉพาะบนถนนรามอินทราฝั่งขาเข้าและถนนนวมินทร์ ● ผลกระทบแถวคอยจากแยกรามอินทรา-คู้บอน บนถนนรามอินทราฝั่งขาเข้ายาวมากีดขวางทางแยก ● ขาดป้ายแนะนำช่องจราจรก่อนเข้าทางแยก บางครั้งเกิดความสับสนในช่องจราจร ● บางช่วงมีการจอดรถยนต์ริมถนนรามอินทราฝั่งขาออกซึ่งข้อจำกัดกายภาพช่องจราจรคู่ขนานสะพานข้ามแยกค่อนข้างแคบ รถยนต์ออกจากซอย รวมทั้งจุดกลับรถใต้สะพานใกล้ทางแยก กีดขวางหรือทำให้รถลี้ยวขวาจากถนนนวมินทร์มุ่งรามอินทราขาออกชะลอตัว ● รอบจังหวะสัญญาณไฟจราจรไม่สัมพันธ์กับแยกรามอินทรา-ถ.คู้บอน	● ติดตั้งป้ายแนะนำช่องจราจรทางแยกบนถนนนวมินทร์ ● ปรับการทาสีขาว-แดงริมทางเท้าให้ชัดเจนทั้งถนนรามอินทราและถนนคู้บอน รวมทั้งกวดขันวินัยจราจรห้ามจอดรถริมถนนในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น ● ปรับรอบและจังหวะสัญญาณไฟให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร รวมทั้งแยกรามอินทรา-ถ.คู้บอน เพื่อป้องกันปัญหาแถวคอยกีดขวางทางแยก	-
➢ **จุดที่ 14-15 แนวเส้นทางตั้งแต่ ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางปากซอยแจ้งวัฒนะ 10/1 ถนนแจ้งวัฒนะขาเข้า ถึงป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางปากซอยแจ้งวัฒนะ 5 ถนนแจ้งวัฒนะขาออก**			
14	**ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางปากซอยแจ้งวัฒนะ 10/1 ถนนแจ้งวัฒนะขาเข้า**		
	● ปัจจุบันเป็นป้ายรถโดยสารประจำทาง ชั่วคราว/ พื้นที่จอดรับ-ส่ง อยู่บนผิวทางฝั่งซ้าย ● ปริมาณจราจรช่วงเร่งด่วนเย็นหนาแน่น ท้ายแถวยาวมากีดขวางบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทาง ● มีรถส่วนบุคคลออกจากซอยแจ้งวัฒนะ 10/1 ตัดผ่านด้านหน้าป้ายรถโดยสารประจำทาง ● มีรถประเภทอื่นจอดกีดขวางรับ-ส่งคน เกิดการกีดขวางการเข้าป้าย ● กรณีรถโดยสารประจำทาง ต้องการขึ้นสะพานข้ามแยกมุ่งหน้ารามอินทรา ต้องรีบเปลี่ยนช่องจราจรและเกิดการกีดขวางการจราจรกรณีรถติดจากสะพานข้ามแยกและทางแยกหลักสี่	● การกวดขันวินัยจราจร การบังคับใช้ช่องจราจรสำหรับรถโดยสารประจำทาง และรถทั่วไปอย่างชัดเจน พร้อมทั้งประสานงานกับทางหน่วยงาน สน. ทุ่งสองห้อง เพื่อช่วยจัดการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน ● การติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อตรวจจับรถที่ฝ่าฝืน/ จอดแช่ ไม่ทำตามกฎจราจร และนำส่งข้อมูลของผู้กระทำผิดให้กรมการขนส่งทางบกรับทราบและดำเนินการปรับเงินกับผู้กระทำผิด ● ทาสีตีเส้นช่องจอดรถโดยสารประจำทางบนพื้นทาง โดยห้ามรถ Taxi จอด ขนาดช่องจอด กว้าง 3.5 ม. ยาว 14 ม. บริเวณด้านหน้าของป้ายรถประจำทาง	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	● สะพานลอยอยู่ห่างจากป้ายรถโดยสารประจำทาง ประมาณ 95 ม. และห่างจากสถานีรถไฟฟ้าประมาณ 75 ม. ● เส้นจราจรไม่ชัดเจน/ เสื่อมสภาพจากการก่อสร้าง	● จัดสิ่งอำนวยความสะดวกป้ายรถโดยสารประจำทาง มีที่นั่งรอคอย หลังคาบังแดดและฝนแบบถาวร ● ปรับปรุงการทาสีตีเส้นขอบทางขาว-เหลือง บริเวณพื้นที่จอดรถโดยสารประจำทางให้ชัดเจน และทาสีตีเส้นขาว-แดง บริเวณพื้นที่ห้ามจอด	
15	**ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางปากซอยแจ้งวัฒนะ 5 ถนนแจ้งวัฒนะขาออก**		
	● รถโดยสารประจำทางและรถตู้ จอดรับส่งนอกป้าย ช่วงใกล้สะพานลอยคนข้าม เนื่องจากมีผู้โดยสารต้องการข้ามสะพานลอย เนื่องจากสะพานลอยอยู่ห่างป้ายรถโดยสารประจำทางประมาณ 90 ม. ● รถแท็กซี่และรถโดยสารประจำทางที่จอดรับส่งช่วงใกล้สะพานลอยบางช่วงกีดขวางรถออกจากซอยแจ้งวัฒนะ 5 ● ตำแหน่งป้ายรถโดยสารประจำทาง อยู่บนช่องทางจราจรปกติ (สิ้นสุดส่วนขยายของถนน) เนื่องจากต้องรองรับรถที่ลงจากสะพานข้ามแยก ● มีรถประเภทอื่นจอดกีดขวางรับ-ส่งคน เกิดการกีดขวางการเข้าป้าย	● การกวดขันวินัยจราจร การบังคับใช้ช่องจราจรสำหรับรถโดยสารประจำทาง และรถทั่วไปอย่างชัดเจน พร้อมทั้งประสานงานกับทางหน่วยงาน สน. ทุ่งสองห้อง เพื่อช่วยจัดการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน ● การติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อตรวจจับรถที่ฝ่าฝืน/ จอดแช่ ไม่ทำตามกฎจราจร และนำส่งข้อมูลของผู้กระทำผิดให้กรมการขนส่งทางบกรับทราบและดำเนินการปรับเงินกับผู้กระทำผิด ● ทาสีตีเส้นช่องจอดรถโดยสารประจำทางบนพื้นทาง โดยห้ามรถ Taxi จอด ขนาดช่องจอด กว้าง 3.5 ม. ยาว 14 ม. บริเวณด้านหน้าของป้ายรถประจำทาง ● จัดสิ่งอำนวยความสะดวกป้ายรถโดยสารประจำทาง มีที่นั่งรอคอย หลังคาบังแดดและฝนแบบถาวร ● ปรับปรุงการทาสีตีเส้นขอบทางขาว-เหลือง บริเวณพื้นที่จอดรถโดยสารประจำทางให้ชัดเจน และทาสีตีเส้นขาว-แดง บริเวณพื้นที่ห้ามจอด ● ย้ายจุดป้ายรถโดยสารปัจจุบัน (แบบชั่วคราว) ถอยออกจากปากซอยแจ้งวัฒนะ 10/1 เป็นระยะ 10 ม. เพื่อความปลอดภัย	-

ตารางที่ 2.6-7 สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรพื้นที่ 3 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งกลาง โซน 1

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
ทางแยก (Intersection)			
1	**ทางแยกผ่านพิภพลีลา**		
	● พฤติกรรมการจอดรถบนช่องจราจรกีดขวางทางกระแสจราจรหลัก ทำให้เกิดการขัดกระแสจราจรบริเวณดังกล่าว ส่งผลให้จราจรติดขัดและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ● ปัญหาพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนที่ต้องการเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ ถ.สมเด็จพระปิ่นเกล้าขาขึ้นสะพาน ไม่ต้องการต่อแถวในช่องเลี้ยวซ้าย จึงใช้ช่องทิศทางตรงเพื่อเลี้ยวซ้ายในจังหวะสัญญาณไฟจราจรสีเขียวพร้อมกับรถทิศทางตรง ● พฤติกรรมการจอดรถบนทางม้าลายกีดขวางคนข้ามถนน ● การตัดสินใจในการเลือกใช้ช่องจราจรของผู้ใช้ถนน เนื่องจากป้ายให้ข้อมูลด้านจราจรไม่เพียงพอ ทำให้ผู้ใช้ถนนใช้เวลาในการเลือกเส้นทางกะทันหัน ส่งผลให้เกิดการตัดแสจราจรและเกิดความล่าช้า ● ความจุถนนไม่เพียงพอต่อปริมาณจราจร จึงเกิดปัญหาการจราจรติดขัดโดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วนเช้า-เย็น จากบริเวณพื้นที่ฝั่งธนบุรี ที่ต้องใช้เส้นทางสัญจรเข้าสู้พื้นที่ของกรุงเทพชั้นในผ่านสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าเข้าสู่ ถ.ราชดำเนินกลาง	● ติดตั้งป้ายให้ข้อมูลทางด้านจราจร และสร้างแนวช่องจราจร เช่น เสาจราจร (Traffic Pole) เพื่อบังคับใช้ให้ถูกช่องจราจร ● เพิ่มเติมข้อมูลจราจรบนป้ายแสดงข้อความอัตโนมัติให้ครอบคลุมถึงทางแยกผ่านพิภพลีลา บริเวณ ถ.หลานหลวงมุ่งหน้าทางแยกผ่านฟ้าลีลาศ ● ปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรการวางแผนจัดการบริเวณทางแยกให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร และจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยประสานงานในชั่วโมงเร่งด่วน รวมถึงการใช้เทคโนโลยีเกี่ยวกับระบบจราจรร่วมด้วย ● ปรับปรุงเส้นสีบริเวณเกาะกลางให้มีวงเลี้ยวที่เหมาะสม สำหรับรถที่มาจากสะพานพระปิ่นเกล้าที่ต้องการเลี้ยวขวา	-
2	**ทางแยกผ่านฟ้าลีลาศ**		
	● ปริมาณการจราจรเต็มความจุถนน ในชั่วโมงเร่งด่วนบนช่วง ถ.ราชดำเนินกลาง หางแถวสะสมกีดขวางทางแยก รวมถึงรถที่ต้องการกลับรถที่ใช้ช่องจราจรเลี้ยวขวา ส่งผลให้ขัดขวางกระแสจราจรทิศทางอื่น เนื่องจากระยะห่างของสองทางแยกมีระยะห่างประมาณ 100 ม.	● ปรับรอบสัญญาณไฟใหม่ให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น เพื่อลดความหนาแน่นของจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	● ปัญหาป้ายการให้ข้อมูลแนะนำเส้นทางและแสดงข้อมูลของช่องจราจรอยู่ในระยะกระชั้นชิดทางแยก ทำให้ผู้ใช้เส้นทางมีเวลาในการตัดสินใจน้อย ส่งผลให้เกิดการชะลอตัวและความล่าช้าในกระแสจราจร ● ปัญหาพฤติกรรมการฝ่าฝืนวินัยทางจราจรเกี่ยวกับการใช้ช่องจราจรสวนกระแสจราจร ● ปัญหาพฤติกรรมการจอดรถข้างทางในพื้นที่ห้ามจอด ทำให้กีดขวางการจราจรของรถทิศทางตรง ● ปัญหาพฤติกรรมการจอดรถบนทางม้าลาย กีดขวางคนข้ามถนน	● ติดตั้งป้ายแสดงข้อมูลเส้นทางและช่องทางจราจร บริเวณทางแยกและเส้นห้ามจอดให้ชัดเจนเพื่อป้องกันการจอดรถบริเวณทางแยก ● ใช้กล้อง CCTV ตรวจจับและ จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจการจอดรถในที่ห้ามจอด ● ติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทางและช่องจราจร	
3	**ทางแยกจักรพรรดิพงษ์**		
	● เครื่องหมายจราจรไม่ชัดเจนทำให้ผู้ขับขี่เกิดการสับสน ● จังหวะสัญญาณไฟไม่เหมาะสมกับปริมาณจราจรทำให้เกิดแถวคอย ● ไม่มีสัญญาณไฟจราจรสำหรับคนเดินเท้า	● ปรับจังหวะและรอบสัญญาณไฟใหม่ให้เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณจราจรโดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน ● ทาสี ตีเส้น และปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเท้าให้ชัดเจน เพื่อลดความสับสนของผู้ขับขี่ ● ติดตั้งสัญญาณไฟสำหรับคนข้ามที่มุมทางแยก ซึ่งสอดคล้องกับจังหวะสัญญาณไฟ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเท้า	-
4	**ทางแยกเฉลิมบุรี**		
	● พฤติกรรมเกี่ยวกับวินัยจราจรการจอดถนนบนม้าลายกีดขวางคนข้ามถนนบนทางเท้า ● เครื่องหมายหรือสัญลักษณ์จราจรบนผิวทางไม่ชัดเจน บน ถ.เยาวราช และ ถ.ทรงสวัสดิ์ ● พฤติกรรมการจอดรถบนช่องจราจรกีดขวางทางกระแสจราจรหลัก ● ปัญหาความจุของถนนไม่เพียงพอต่อปริมาณจราจร เนื่องจาก ถ.เยาวราช มีปริมาณจราจรมาก ทำให้บางช่วงเวลาเกิดแถวคอยยาว ยาวสะสม	● ปรับปรุงเส้นสีแบ่งช่องจราจร และสัญลักษณ์บนผิวทางที่ไม่ชัดเจนให้ชัดเจน ● ปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรการวางแผนจัดการบริเวณทางแยกให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร ● เปิดช่องจราจรเลี้ยวขวาผ่านตลอด 2 ช่องจราจร จาก ถ.เยาวราช เลี้ยงขวาเข้า ถ.ทรงสวัสดิ์ ● เปิดช่องจราจรเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด จาก ถ.ทรงสวัสดิ์ เลี้ยวเข้า ถ.เยาวราช	● เนื่องจากสภาพทางกายภาพของถนนที่จำกัด ทำให้ไม่สามารถขยายช่องจราจรหรือปรับการจราจรได้มากนัก รวมทั้งเป็นพื้นที่มีการเดินทางหนาแน่นเนื่องจากเป็นแหล่งท่องเที่ยว ร้านอาหาร ดังนั้นการรณรงค์ให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทนรถส่วนตัว และจัดให้มีรถรับส่ง เส้นทางจาก MRT สถานีวัดมังกร,ซุ้มประตูวัฒนธรรมไทย-จีน, แยกเฉลิมบุรี, สี่แยกเสือป่า ระยะทางประมาณ 2.2 กิโลเมตร

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	กีดขวางทางแยก ส่งผลให้รถทิศทางที่ต้องใช้ช่วงจังหวะสัญญาณไฟจราจรไม่สามารถเคลื่อนที่ได้	● ติดตั้งป้ายแนะนำที่จอดรถบริเวณใกล้เคียง	รถ shuttle bus 11 ที่นั่ง จะช่วยบรรเทาสภาพจราจรและลดความหนาแน่นของปริมาณจราจรลงได้
5	**ทางแยกชังฮี้**		
	● งานก่อสร้างในพื้นที่ทำให้ปริมาณความจุของทางแยกลดลง ● จังหวะสัญญาณไฟไม่เหมาะสมกับปริมาณจราจรทำให้เกิดแถวคอย ● ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	● ปรับจังหวะและรอบสัญญาณไฟใหม่ให้เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณจราจรโดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน ● ปรับปรุงการทาสีตีเส้นและเครื่องหมายจราจรบริเวณทางแยกให้ชัดเจน ● ภายหลังการคืนพื้นที่จราจร ควรเร่งปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้กลับสู่สภาพปัจจุบัน ● ติดตั้งป้ายเตือนพื้นที่กวดขันวินัยจราจร เพื่อลดการฝ่าฝืนกฎจราจรบริเวณทางแยก ● ประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยงผ่านช่องทางต่างๆ เพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่โดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน	-
6	**ทางแยกเทอดดำริ**		
	● เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางไม่ชัดเจนทำให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสน ● จังหวะไฟไม่เหมาะสมกับปริมาณจราจรทำให้เกิดแถวคอย ● เกิดความล่าช้าในทิศทางต่างๆเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะจังหวะที่มีรถไฟผ่าน ● ทิศมุ่งหน้าบางซื่อเกิดการฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง	● ปรับจังหวะและรอบสัญญาณไฟใหม่ให้เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณจราจรโดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน ● ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้มีความชัดเจน ลดการสับสนของผู้ขับขี่ ● ปรับปรุงกายภาพบริเวรทางแยกโดยการเพิ่มช่องจราจรสำหรับเลี้ยงขวา บนถนนเทอดดำริ ทิศมุ่งหน้าแยกระนอง 1 ● ติดตั้งป้ายเตือนพื้นที่กวดขันวินัยจราจรเพื่อลดการฝ่าฝืนกฎจราจรบริเวณทางแยก	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
จุดคอขวดทางกายภาพ (Bottleneck)			
7	**จุดคอขวดทางกายภาพบริเวณอินเดีย เอ็มโพเรียม**		
	● ปัญหาการจอดรถกีดขวางทางจราจรบริเวณช่องจราจรด้านซ้ายสุดและขวาสุดของถนนจักรเพชร ● ปัญหาการตั้งแผงลอยบริเวณทางเท้าและในเขตพื้นที่ช่องจราจร ● ปัญหาของรถโดยสารประจำทางโดยเฉพาะช่องจอดรับ-ส่ง ผู้โดยสาร ที่ช่องจราจรที่ 2 ● การลุกล้ำช่องจราจรบนถนนพาหุรัด เนื่องจากเป็นสถานที่ขายสินค้าสำคัญ ● พฤติกรรมการข้ามถนนไม่ตรงจุดทางม้าลาย ทำให้เกิดการตัดกระแสจราจรของรถทิศทางตรง ● การขยายและลดช่องจราจรบริเวณช่วงถนนจักรเพชร ● ทางม้าลายบริเวณถนนจักเพชรมี 2 แห่ง ซึ่งห่างกันเพียง 150 ม. ดังนั้นจึงทำให้รถที่ใช้เส้นทางต้องหยุดให้คนข้ามถึง 2 ครั้ง	● ติดตั้งรั้วกันไม่ให้คนข้ามถนน และเพิ่มจุดข้ามถนนในบางช่วง เพื่อให้คนข้ามถนนตรงตามจุดพร้อมติดตั้งสัญญาณไฟจราจรสำหรับคนข้าม ● สำหรับช่วงช่องจราจร 4 ช่องจราจร ปรับให้ช่องซ้ายสุดเป็นช่องจอดสำหรับรถโดยสารประจำทาง ● บังคับให้รถโดยสารประจำทางสัญจรเฉพาะช่องจราจรซ้ายสุด เพื่อลดความเสี่ยงต่อการขัดกระแสจราจรของลดทิศทางตรง และปรับแผนการเดินรถโดยสารประจำทางให้เหมาะสมต่อความต้องการของผู้โดยสาร รวมถึงจัดพื้นที่สำหรับรถรับ-ส่งผู้โดยสารแบบไม่ประจำทาง	● ปริมาณจราจรบน ถ.จักรเพชร ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้ามีปริมาณจราจรหนาแน่นมาก เต็มทุกช่องจราจร ดังนั้นจึงเสนอให้พิจารณาความเหมาะสมในรื้อสะพานลอยบริเวณทางแยกถนนจักรเพชรตัดกับถนนพาหุรัด เนื่องจากมีผู้ใช้งานน้อย คิดเป็นสัดส่วน 7:1 (354: 50 คน/ชั่วโมง) ของผู้ที่ใช้ทางม้าลายต่อผู้ที่ใช้สะพานลอย ปรับปรุงทางม้าลายทาสีให้เด่นชัดมากขึ้น และทำการปรับปรุงกายภาพปัจจุบันของ ถ.จักรเพชรมีการตีเส้นแบ่งช่องจราจร เป็น 3 ม. 4 ช่องจราจร และเสนอให้ปรับช่องจราจรซ้ายมือ ให้เป็น Bus Lane และติดตั้งรั้วไม่ให้คนข้ามถนน
8	**จุดคอขวดทางกายภาพถนนสามเสนช่วงก่อนถึงทางแยกซังฮี้ ทางทิศใต้**		
	● การฝ่าฝืนป้ายห้ามจอดรับ-ส่งนักเรียน ของผู้ปกครองส่งผลให้เกิดการกีดขวางการจราจร ● อาคารจอดรถภายในพื้นที่ไม่เพียงพอ เนื่องจากเป็นพื้นที่เอกชนและสงวนสิทธิ์ไว้เฉพาะผู้ได้รับอนุญาตเท่านั้น ● ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณแยกอู่ทองในและทางแยกซังฮี้	● ประชาสัมพันธ์และติดตั้งป้ายเตือนพื้นที่กวดขันวินัยจราจร ● ปรับปรุงพื้นที่จุดจอดรถเดิมเป็นจุดรับ-ส่งนักเรียนของผู้ปกครอง (Drop-Off Bay) - ประชาสัมพันธ์และติดตั้งป้ายเตือนพื้นที่กวดขันวินัยจราจร - ปรับพื้นที่จุดจอดรถเดิมเป็นจุดรับ-ส่งนักเรียนของผู้ปกครอง (Drop-Off) - ขอความร่วมมือโรงเรียนจัดเจ้าหน้าที่อำนวยการรับ-ส่งนักเรียนทดแทนผู้ปกครอง - ที่จอดรถโดยรอบพื้นที่ ควรจัดรถ shuttle bus สำหรับรับ-ส่ง จากจุดจอดรถ ● ขอความร่วมมือโรงเรียนจัดเจ้าหน้าที่อำนวยการรับ-ส่งนักเรียนทดแทนผู้ปกครอง	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
9	**จุดคอขวดทางกายภาพเชิงสะพานพิบูลย์สงคราม ถนนประชาราษฎร์ 1 หน้าวัดประดู่ธรรมาธิปัตย์**		
	● เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเส้นทแยงห้ามหยุดรถอยู่ในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสมและมีความถี่มากเกินไป ● เจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจราจรให้รถที่ออกจากชุมชน (The Tree Privata) เลี้ยวขวาตัดกระแสจราจรขึ้นสะพานพิบูลสงคราม ● ได้รับผลกระทบจากสัญญาณไฟจราจรที่อยู่ใกล้เคียง ได้แก่ บริเวณแยกบางโพ และงานก่อสร้างที่แยกเกียกกาย	● ประชาสัมพันธ์ยกเลิกเครื่องหมายเส้นจราจรบนพื้นทาง และลบเส้นทแยงมุม ● ยกเลิกการอำนวยการจราจรให้รถออกจากชุมชนเลี้ยวขวาตัดกระแสจราจรขึ้นสะพานพิบูลสงครามโดยให้ไปกลับรถที่ท่าน้ำบางโพ ● กวดขันวินัยจราจรห้าฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง (เส้นทึบ) และติดตั้ง Barrier ยาว 20 ม. เพื่อควบคุมการฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง (เส้นทึบ)	-
10	**จุดคอขวดทางกายภาพบริเวณหน้าตลาดนัดจตุจักร**		
	● เสาร์-อาทิตย์ รถแท็กซี่จอดรับส่งผู้โดยสาร ใกล้ทางเข้าตลาด กีดขวาง 2-3 ช่องจราจร ส่งผลให้รถจาก ถ.พหลโยธิน และ ถ.กำแพงเพชร ผ่านไม่ได้ ● แท็กซี่ใช้ระยะเวลารับส่งผู้โดยสารนาน โดยเฉพาะชาวต่างชาติ	● จัดระเบียบการจราจรโดยให้ช่องจราจรซ้ายสุดเป็นช่องทางสำหรับรถแท็กซี่เข้ารับส่งผู้โดยสาร พร้อมติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ ● ตั้งกรวยจราจรกั้น 1 ช่องจราจร บน ถ.พหลโยธินระยะ 50 ม. ก่อนถึงทางเข้าตลาดและ 20 ม. เลยจากประตูทางเข้า ● ประสานงานขอใช้พื้นที่ช่องทางเข้าตลาดนัดจตุจักรในวันเสาร์วันอาทิตย์ เพื่อจัดพื้นที่สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสาร และช่องทางเดินรถกว้างอย่างน้อย 6 ม. ● ปรับกายภาพ รื้อขอบทางบริเวณจุดจ่ายบัตรให้สามารถวนรถแท็กซี่ได้ และตั้งกรวยจราจรกั้นถนนภายในตลาดนัดระหว่างรถและผู้ใช้บริการตลาดนัด ● เตรียมทางม้าลายสำหรับผู้โดยสาร และปรับทางเท้าบริเวณทางเข้าออกให้รถเลี้ยวได้สะดวก ● จัดให้มีเจ้าหน้าที่ช่วยจัดการจราจรบริเวณพื้นที่รับ-ส่ง ไม่ให้จอดนานและช่วยเหลือนักท่องเที่ยวต่างชาติ	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
11	**จุดคอขวดทางกายภาพบริเวณหน้าตลาดต้นไม้**		
	● เสาร์-อาทิตย์ มีรถจอดริมถนนเพื่อซื้อขายสินค้า กีดขวางการจราจร ช่วงทางคู่ขนานทางลงสะพานยกระดับและตลอดแนว ● การตัดกระแสจราจรรถลงสะพานยกระดับและรถระดับพื้นถนนกำแพงเพชร	● ทาสีขาวแดงขอบทางเท้าห้ามจอดริมถนน พร้อมแนวรั้วกั้นป้องกันการจอดริมถนน ยกเว้นช่วงป้ายรถโดยสาร ● ประชาสัมพันธ์ผู้ใช้บริการจอดรถในอาคารจอดรถเพื่อมาใช้บริการตลาดต้นไม้ ● ติดตั้งป้ายจราจรแนะนำอาคารจอดรถ ● ปรับพื้นที่ว่างด้านหน้าเป็นถนนขนาด 5-6 ม. และจัดจราจรให้เป็นพื้นที่รับ-ส่งสินค้าของตลาดต้นไม้ พร้อมติดตั้งป้ายแนะนำบริเวณทางออกอาคารจอดรถ ● ตั้งกรวยจราจรบริเวณทางลงสะพานยกระดับป้องกันการตัดกระแสจราจรเข้าอาคารจอดรถในระยะกระชั้นชิด	-
12	**จุดคอขวดทางกายภาพหน้าห้างฯ บิ๊กซี สะพานควาย ถนนพหลโยธินทั้งขาเข้าและขาออก**		
	● บริเวณถนนพหลโยธินโดยปกติจะมีสภาพการจราจรหนาแน่น ทั้ง 2 ทิศทางตลอดทั้งวัน ● ได้รับผลกระทบจากสัญญาณไฟจราจรแยกสะพานควาย รวมถึงเกิดความล่าช้าในจังหวะสัญญาณไฟเลี้ยวขวาที่ทางแยก ● การจอดรถยนต์ส่วนบุคคลและการรับส่งผู้โดยสารของรถแท็กซี่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสะพานควาย และหน้า Big C	● ประชาสัมพันธ์และติดตั้งป้ายเตือนพื้นที่ห้ามจอดรถบน ถ.พหลโยธินตลอดทั้งวัน ● ประชาสัมพันธ์เส้นทางลัดเพื่อออก ถ.ประดิพัทธ์ จากทางออกด้านหลัง Big C ● ปรับปรุงพื้นที่บริเวณหน้า Big C และพื้นที่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า BTS สะพานควาย ให้เป็นจุดจอดรับ-ส่งสำหรับรถแท็กซี่ (Taxi Bay) ● เพิ่มช่องจราจรสำหรับเลี้ยวขวาบริเวณแยกสะพานควาย เพื่อเพิ่มความจุให้ทางแยก	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
13	**จุดคอขวดทางกายภาพปากทางลาดพร้าว (ช่วงโค้งถนนลาดพร้าวก่อนตัดกับถนนพหลโยธิน)**		
	● ปัญหาปริมาณจราจรสูงและการตัดกระแสจราจร (weaving) เพื่อเปลี่ยนช่องทางในระยะทางที่สั้น เช่น รถจาก ถ.ลาดพร้าวไปสะพานควายไปวิภาวดีรังสิต หรือพหลโยธินขาออก และรถจาก ถ.พหลโยธินมุ่งหน้าดินแดง ● สัญญาณไฟจราจรที่ไม่สัมพันธ์กันระหว่าง ถ.ลาดพร้าวขาเข้าและ ถ.พหลโยธินขาเข้า	● จัดการจราจร ถ.ลาดพร้าวขาเข้าให้ช่องทางซ้ายผ่านตลอดสำหรับรถมุ่งหน้าดินแดงเท่านั้น อีก 2 ช่องทางควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร พร้อมปรับปรุงป้ายแนะนำช่องทางและสัญญาณไฟจราจร ● ติดตั้งป้ายแนะนำช่องทางบน ถ.ลาดพร้าว ● ทาสีตีเส้นเป็นเส้นทึบช่องทางซ้ายจากลาดพร้าวมุ่งหน้าดินแดง ● จัดการจราจร ถ.พหลโยธินขาเข้าให้ 2 ช่องทางขวาผ่านตลอดเฉพาะรถมุ่งหน้าสะพานควายและวิภาวดีรังสิตเท่านั้น โดยช่องทางซ้ายควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจรสำหรับมุ่งหน้าดินแดง พร้อมปรับปรุงป้ายจราจรและสัญญาณไฟ ● ปรับจังหวะสัญญาณไฟจราจรสำหรับ ถ.ลาดพร้าวขาเข้าและ ถ.พหลโยธินขาเข้าให้สัมพันธ์กันด้วยรอบสัญญาณไฟจราจรที่เหมาะสมลดการตัดกระแสจราจร ● ติดตั้งป้ายจราจรและปรับปรุงเครื่องหมายจราจรผิวทางแนะนำช่องทาง จากลาดพร้าวมุ่งสะพานควายช่วงใต้สะพานยกระดับ ● ติดตั้งป้ายจราจร “ห้ามเข้า” บริเวณช่องจราจรทิศทางจากพหลโยธินขาออกมุ่งหน้าดินแดง ป้องกันความสับสนของรถจาก ถ.ลาดพร้าว	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
14	**จุดคอขวดทางกายภาพถนนลาดพร้าว (ปากซอยลาดพร้าว 23)**		
	● ปัญหาย้ายมาช่วงปากซอยลาดพร้าว 23 ● วงเลี้ยวปากซอยลาดพร้าว 23 ได้รับการปรับปรุงแล้ว แต่ยังคงมีวินจักรยานยนต์รับจ้างกีดขวางบริเวณปากซอย ● ป้ายจราจร “เลี้ยวซ้ายรอสัญญาณไฟจราจร” จาก ถ.รัชดาภิเษกเข้า ถ.ลาดพร้าว มองเห็นยาก ทำให้มีรถฝ่าฝืนเกิดการกีดขวางจราจร ● ผลกระทบจากป้ายรถโดยสารช่วงก่อนปากซอยลาดพร้าว 25 ทำให้เกิดการชะลอตัว	● ปรับปรุงรูปแบบป้ายจราจร “เลี้ยวซ้ายรอสัญญาณไฟจราจร” ให้มองเห็นได้ชัดเจนขึ้น รวมทั้งติดตั้งด้านบนสะพานลอยใกล้กับสัญญาณไฟจราจร ● จัดระเบียบ หรือ เตรียมพื้นที่สำหรับมีวินจักรยานยนต์รับจ้างไม่ให้กีดขวางการจราจรปากซอยลาดพร้าว 23 ● เร่งคืนผิวจราจรจากการก่อสร้างรถไฟฟ้า	-
ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง (Bus Stop)			
15	**ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าวิลล่ามาร์เก็ต สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อารีย์**		
	● จุดจอดรถแท็กซี่ไม่สามารถเข้าใช้งานได้ เนื่องจากมอเตอร์ไซค์รับจ้าง/ ส่งของเข้าจอดในพื้นที่ ● รถแท็กซี่จอดรอผู้โดยสารที่บริเวณป้าย ส่งผลให้รถโดยสารประจำทางต้องจอดนอกป้ายและไม่สามารถเข้าจอดบริเวณป้ายรถประจำทางได้อย่างสะดวก ● พื้นที่ป้ายรถประจำทางไม่เพียงพอต่อปริมาณรถประจำทางที่เข้ามาจอดรับผู้โดยสาร	● กวดขันวินัยจราจรไม่ให้รถมอเตอร์ไซค์ส่งของจอดรอบริเวณจุดจอดแท็กซี่ ● กวดขันวินัยจราจรไม่ให้รถแท็กซี่และรถยนต์ส่วนบุคคลจอดบริเวณป้ายรถเมล์ ● ทาสีพื้นจราจรบริเวณป้ายรถเมล์เพื่อเพิ่มพื้นที่จอดรถโดยสารประจำทางจากเดิม 1 คัน เป็น 2 คัน ● แยกจุดจอดคอยสำหรับรถ Taxi รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง/ส่งของและรถโดยสารประจำทาง	-

ตารางที่ 2.6-8 สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรพื้นที่ 4 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งกลาง โซน 2

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
ทางแยก (Intersection)			
1	**ทางแยกยมราช**		
	• รถบนถนนเพชรบุรีช่องทิศทางกลับรถ ที่มีการใช้ช่องทางจราจรดังกล่าวในการเข้าใช้บริการด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ทำให้ขัดกระแสของรถทิศทางตรงจากถนนพิษณุโลก • ปัญหาจากทางแยกอยู่บริเวณใกล้ทางรถไฟ ทำให้ในบางช่วงเวลาที่มีรถไฟผ่านจะเกิดความล่าช้าจากการรอรถไฟของยานพาหนะ • ปัญหาเกี่ยวกับผิวถนนบริเวณรางรถไฟ ทำให้ยานพาหนะต้องชะลอตัวส่งผลให้กระแสจราจรติดขัด เนื่องจากผิวบริเวณรางรถไฟไม่ราบเรียบ • พฤติกรรมการจอดรถบนทางม้าลายกีดขวางผู้ใช้ทางม้าลายคนข้าม • ปัญหาการขึ้นทางพิเศษต้องผ่านทางแยกไม่สามารถใช้สะพานข้ามทางแยกได้ ทำให้ในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็นจะมีปริมาณจราจรที่มากทำให้กระแสจราจรติดขัด • ปริมาณจราจรหนาแน่นในชั่วโมงเร่งด่วนและช่วงรอรถไฟผ่านทาง เกิดการสะสมของปริมาณจราจรในแต่ละถนน ทำให้เกิดการติดขัดในกระแสจราจร	• ปรับรอบสัญญาณไฟใหม่ ให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น และทิศทางสำหรับรถที่ต้องการสัญจรโดยผ่านทางพิเศษช่วงถนนเพชรบุรีและบริเวณจุดตัดทางรถไฟ • ติดตั้งกล้อง CCTV และป้ายตรวจจับผู้กระทำความผิดพร้อมกวดขันวินัยทางจราจรสำหรับผู้ฝ่าฝืนการจอดรถบนทางม้าลาย	• แนะนำให้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร บริเวณสำหรับรถที่ต้องการเลี้ยวขวาและกลับรถ ในช่องทางดังกล่าวเพื่อไม่ให้เกิดจุดตัดขึ้น • ติดตั้งป้ายห้ามเลี้ยวขวาสำหรับรถในทิศทางที่ลงมาจากทางด่วน และทำการติดตั้ง Traffic Pole บริเวณเส้นทึบขวามือ เพื่อป้องกันรถฝ่าฝืนเลี้ยวขวาในช่วงสัญญาณไฟเขียว รวมทั้งติดตั้งป้ายกลับรถรอสัญญาณไฟ
2	**ทางแยกเสาวนี**		
	• เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางไม่ชัดเจน ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสน • จังหวะสัญญาณไฟไม่เหมาะสมทำให้เกิดแถวคอย • เกิดความล่าช้าในทิศทางต่าง ๆ เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะจังหวะที่มีรถไฟผ่าน	• ปรับจังหวะและรอบสัญญาณไฟใหม่ให้เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณจราจรโดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน • ปรับเส้นจราจรและลูกศรบนพื้นทาง ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้มีความชัดเจน ลดการสับสนของผู้ขับขี่	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
3	**ทางแยกมักกะสัน**		
	● เส้นจราจรไม่ชัดเจน และตีเส้นผิด บางทิศทางรัศมีวงเลี้ยวค่อนข้างแคบ ● จังหวะสัญญาณไฟไม่เหมาะสม ทำให้เกิดแถวคอยสะสม ● เกิดความล่าช้าในทิศทางต่าง ๆ เพิ่มขึ้นในจังหวะที่มีรถไฟผ่าน	● ปรับจังหวะและรอบสัญญาณไฟให้เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณจราจรโดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน ● ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง – ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้มีความชัดเจน ลดการสับสนของผู้ขับขี่ ● ขยับตำแหน่งเส้นหยุดบนถนนนิคมมักกะสัน เพื่อเพิ่มรัศมีวงเลี้ยว	-
4	**ทางแยกนิด้า**		
	● ปัญหาจุดคอขวดบริเวณขาออกทางแยกบนถนนศรีบูรพามุ่งหน้าถนนนวมินทร์ จาก 3 ช่องจราจร เป็น 2 ช่องจราจร ในระยะสั้น ทำให้รถที่ต้องการออกจากทางแยกมีการชะลอตัว ส่งผลให้เกิดการติดขัดของจราจร ● พฤติกรรมการจอดรถบนทางม้าลายกีดขวางการข้ามถนนของคนเดินเท้า ● พฤติกรรมการจอดรถบนช่องจราจรกีดขวางการจราจร ทำให้รถต้องเบี่ยงไปใช้อีกช่องจราจรถัดไป ส่งผลให้รถเกิดการชะลอตัวทำให้เกิดความล่าช้าในกระแสจราจร ● พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ช่วงทิศทางรถเลี้ยวขวาจากถนนเสรีไทยมุ่งหน้าลาดพร้าวสู่ถนนศรีบูรพามุ่งหน้ารามคำแหง มีป้ายสัญลักษณ์ห้ามเลี้ยวขวาในช่วงเวลา 06:00-09:00 น. และ ช่วงเวลา 16:00-19:00 น. จึงส่งผลให้เกิดความหนาแน่นของจราจรเพิ่มขึ้น ● อุปกรณ์จากการก่อสร้างล้ำเข้ามาบริเวณผิวทาง ทำให้ต้องปิดการจราจรเหลือ 1 ช่องจราจร ● รอบสัญญาณไฟจราจรไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจรในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น	● ใช้เครื่องหมายจราจรและตีเส้น เพื่อห้ามไม่ให้รถจอดกีดขวางช่องจราจรและลดการชะลอตัวของกระแสจราจร ● กวนขันและตรวจสอบการกระทำผิดกฎหมายการจอดรถบนทางม้าลาย ● เปลี่ยนช่องจราจรเลี้ยวขวาบนถนนเสรีไทยเพิ่มจาก 1 ช่องจราจร เป็น 2 ช่องจราจร – จัดระเบียบอุปกรณ์ก่อสร้างที่ล้ำมาบนช่องจราจรให้เรียบร้อย	● เสนอให้มีการก่อสร้างสะพานข้ามแยกนิด้า โดยออกแบบเป็นสะพาน 2 ช่องจราจร ไป-กลับ โดยทำการก่อสร้างสะพานขึ้นมาใหม่ จากการออกแบบระยะปลอดภัยจากสะพานข้ามแยกบางกะปิ โดยใช้ความเร็วที่ 60 กม/ชม. ระยะหยุดโดยปลอดภัยที่ 85 ม. ซึ่งมีระยะที่เพียงพอ โดยจะช่วยลดปริมาณจราจรรถทิศทางเลี้ยวขวางบประมาณในการก่อสร้าง ประมาณ 250 ล้านบาท

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
5	**ทางแยกสวนป่าวิภาวดี**		
	● คอขวดทางกายภาพบริเวณหน้าสถานีสูบน้ำดินแดง ซึ่งมีการลดจำนวนช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจร เหลือ 3 ช่องจราจร ● การฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางซึ่งมีลักษณะเป็นเกาะสี (Painted Median) ของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ	● ปรับปรุงพื้นที่เกาะสี (Painted Median) ติดตั้งเสาล้มลุก เพื่อควบคุมการฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางของผู้ขับขี่	-
จุดกลับรถ (U-Turn)			
6	**จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านสัมมากร ประตู 2 ถนนรามคำแหง**		
	● ปัญหาการกลับรถทิศทางจากบางกะปิ เพื่อกลับรถเข้าสู่หมู่บ้านหรือสถานบริการ ทำให้เกิดการตัดกระแสจราจร ส่งผลให้รถทิศทางตรงชะลอตัว ● รถที่เข้า-ออก จากสถานที่บริการบริเวณโดยรอบ เพิ่มความขัดแย้งของกระแสจราจรทิศทางตรง เนื่องจากอยู่ใกล้ทางกลับรถ ● ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต้องการข้ามไปอีกฝั่ง ต้องฝ่ากระแสจราจรจากรถทิศทางตรง เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ● อุปกรณ์ลุกล้ำเขตถนนบริเวณเกาะกลาง	● บริเวณพื้นที่ก่อสร้างของเส้นทางรถไฟฟ้าและสถานี ให้จัดเก็บอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องจักร ให้เรียบร้อยและปลอดภัย ไม่กีดขวางการจราจร รวมทั้งเร่งรัดดำเนินการจัดการพื้นที่และคืนผิวถนนแก่ยานพาหนะ ● ปรับปรุงเส้นสีแบ่งช่องจราจร และสัญลักษณ์บนผิวทางที่ไม่ชัดเจน ให้ชัดเจน	● เนื่องจากปริมาณจราจรบนถนนรามคำแหงมีปริมาณมาก และบริเวณโดยรอบจุดกลับรถเป็นสถานที่ที่มีปริมาณการเข้าออกของรถมาก ซึ่งควรพิจารณาเพิ่มจุดกลับรถบนถนนรามคำแหงมุ่งหน้าตัดแยกคลองเจ็ก-รามคำแหง ให้เหมาะสมกับปริมาณจราจรมากขึ้น นอกจากนั้นเมื่อเปิดใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีส้มแล้ว ควรวิเคราะห์ปัญหาและทางแก้ไขที่เหมาะสมในอนาคต
จุดคอขวดทางกายภาพ (Bottleneck)			
7	**จุดคอขวดทางกายภาพถนนหัวหมาก (ซอยรามคำแหง 24) ช่วงตั้งแต่ทางแยกกวนอา-ม.เอแบค**		
	● ปริมาณรถเข้า-ออก บริเวณแยกชุมชน สถานที่บริการ สถานที่สำคัญต่าง ๆ ตลอดแนวเส้นทาง ทำให้เกิดการเพิ่มปริมาณจราจรในกระแสจราจรทำให้การจราจรหนาแน่น ● สัญลักษณ์จราจรบนพื้นผิวถนนไม่ชัดเจน การติดตั้งอุปกรณ์จราจรไม่ได้มาตรฐาน เช่น เสากั้นจราจร (Traffic Pole) แผงคอนกรีตกั้นจราจร (Barrier) ● การจอดรถกีดขวางช่องทางจราจรในทิศทางตรง ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในกระแสจราจร ทำให้จราจรติดขัด	● การตีเส้นทึบหรือใช้เสากั้นจราจร (Traffic Pole) ช่วงที่เกิดการขัดกระแสของจราจรบริเวณทางเข้า-ออก ซอยรามคำแหง 24 แยก 32 ● ตีเส้นสัญลักษณ์บนพื้นถนนให้ชัดเจน และติดตั้งอุปกรณ์ให้เป็นระเบียบเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน ● ติดตั้งป้ายห้ามจอดและเพิ่มมาตรการลงโทษสำหรับการฝ่าฝืน	● ภาพรวมของแนวเส้นทางตั้งแต่แยกกวนอาถึงมหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ ปัจจุบันเป็นถนน 2 ช่องจราจรไป-กลับ ขนาดช่องละ 4.5 ม. รวมทั้งหมดเป็น 9.0 ม. ควรปรับเป็นการจัดช่องจราจรเป็น 3 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.0 ม. ที่สามารถปรับเปลี่ยนทิศทางการเดินรถ (Reversible Lane) ได้ตามช่วงเวลาเร่งด่วน โดยใช้สัญญาณไฟจราจรควบคุมและ

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	● การตัดกันของกระแสจราจรบนช่วงถนน (Weaving) – จุดตัดกระแสจราจร ช่วงทางเข้า มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ บริเวณซอยรามคำแหง 24 แยก 32 ทำให้เกิดการ ชะลอตัวของยานพาหนะ ● การฝ่าฝืนกฎจราจร เนื่องจากไม่ให้เลี้ยวขวาบริเวณ ซอยรายรามคำแหง 24 แยก 32		แสดงผลการบังคับใช้ช่องจราจร เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในชั่วโมงเร่งด่วน
8	**จุดคอขวดทางกายภาพทางขึ้นสะพานข้ามคลองแสนแสบ ด้านถนนเพชรบุรี**		
	● การจอดรถริมทางทั้งสองทิศทางบนถนนเพชรพระราม ขวางเส้นทางการเดินรถในช่องจราจรเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด ● การตัดกระแสจราจรระหว่างรถที่มาจากถนนเพชรบุรีกับถนนเพชรพระราม มุ่งหน้าไปสะพานข้ามคลองไปแยกคลองตัน และสะพานข้ามคลองไปพัฒนาการ	● ปรับปรุงการทาสีตีเส้นขาว-แดง บริเวณพื้นที่ห้ามจอดรถให้ชัดเจน ● ตีเส้นจราจรนำสายตาสำหรับรถเลี้ยวขวาขึ้นสะพาน ● ติดตั้งป้ายระบุเส้นทางของช่องจราจรให้ชัดเจน/ ติดตั้งป้ายจราจรเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด สำหรับรถที่ต้องการกลับรถใต้สะพาน ● ปรับระยะเกาะกลางให้เข้ามาบนทางแยกจากระยะเดิม 20 ม. เพื่อลดจุดตัดจากรถบนถนนเพชรพระรามตัดกระแสจราจรกับถนนเพชรบุรีมายังสะพานข้ามคลองไปพัฒนาการ	-
การแก้ปัญหาในเชิงจุดหรือพื้นที่ต่อเนื่อง (Area or Corridor)			
➢ **จุดที่ 9-10 แนวเส้นทางตั้งแต่ ทางแยกรัชดา-สุทธิสาร ถึงจุดคอขวดทางกายภาพถนนสุทธิสาร (ปากซอยรุ่งเรือง)**			
9	**ทางแยกรัชดา-สุทธิสาร**		
	● เปิดสัญญาณไฟให้วิ่งพร้อมกันเกิดการตัดกระแสจราจร ● ปัญหาต่อเนื่องจากคอขวด (รถมุ่งหน้าซอยลาดพร้าว 64) เกิดแถวคอยกีดขวางทางแยก ● รถจักรยานต์หยุดจอดบริเวณกลางทางแยก	● ปรับจังหวะและรอบสัญญาณไฟให้เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณจราจรโดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน ● ติดป้ายห้ามเลี้ยวขวาและทางเข้าออกอาคารใกล้ทางแยก	-
10	**จุดคอขวดทางกายภาพถนนสุทธิสาร (ปากซอยรุ่งเรือง)**		
	● จอดริมถนนข้างทางทำให้กีดขวางจราจร ● การหยุดชะงักของกระแสจราจรจากรถที่เข้า-ออกซอย	● จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจช่วยควบคุมการจัดจราจร ● กวดขันวินัยจราจรห้ามจอดริมถนนและใช้มาตรการสลับกันไป	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
➢ **จุดที่ 11-12 แนวเส้นทางตั้งแต่ ทางแยกพญาไท ถึงจุดกลับรถใกล้ ทางแยกพญาไท**			
11	**ทางแยกพญาไท**		
	● เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางไม่ชัดเจน ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสน ● จังหวะสัญญาณไฟไม่เหมาะสมกับปริมาณจราจรทำให้เกิดแถวคอย ● ทิศทางมุ่งหน้าราชเทวีเกิดความล่าช้าในจังหวะที่มีรถไฟผ่าน	● ปรับจังหวะและรอบสัญญาณไฟใหม่ให้เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณจราจร ● ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้มีความชัดเจน ลดการสับสนของผู้ขับขี่	-
12	**จุดกลับรถใกล้ ทางแยกพญาไท**		
	● แถวคอยสะสมจากทิศทางเลี้ยวซ้ายมุ่งหน้าแยกราชเทวี ● การฝ่าฝืนกฎจราจรด้วยการจอดรถบริเวณจุดกลับรถ ● ไม่มีช่องจราจรช่วยเลี้ยว สำหรับยานพาหนะที่ใช้จุดกลับรถ	● เพิ่มช่องจราจรรอเลี้ยวอำนวยความสะดวกสำหรับยานพาหนะที่รอกลับรถเฉพาะทิศทางกลับรถมุ่งหน้าแยกมักกะสัน เพื่อลดผลกระทบจากแถวคอยจากทิศทางเลี้ยวซ้ายมุ่งหน้าแยกราชเทวี ● ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางบริเวณก่อนขึ้นสะพานข้ามทางแยกพญาไทให้มีความชัดเจนและเพิ่มระยะในการเปลี่ยนช่องจราจรจากทางหลักออกสู่ทางคู่ขนาน เพื่อลดการเกิดแถวคอยย้อนกลับบริเวณถนนจตุรทิศ	-
➢ **จุดที่ 13-18 แนวเส้นทางตั้งแต่ จุดกลับรถลาดพร้าว 80 จุดกลับรถลาดพร้าว 93 จุดกลับรถลาดพร้าว 122 จุดกลับรถปากซอยลาดพร้าว 130/2 ถนนลาดพร้าว จุดคอขวดทางกายภาพถนนลาดพร้าว ทางเข้าปากซอยลาดพร้าว 101 ถึงจุดกลับรถถนนลาดพร้าวช่วงซอย 103 ถึง 105**			
13	**จุดกลับรถลาดพร้าว 80**		
	● รัศมีโค้งบริเวณปากซอยลาดพร้าว 80 ค่อนข้างแคบ ทำให้รถจากซอยเลี้ยวได้ลำบาก	● การเปิดจุดกลับรถบริเวณระหว่างทางแยกสัญญาณไฟ ● การเปิดจุดกลับรถก่อนทางแยกประมาณ 80-100 ม.	ข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาบริเวณซอยลาดพร้าว 80 ภายหลังการคืนช่องจราจร (ห้ามเลี้ยวขวา) ดังนี้ ● ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ● ปรับกายภาพบริเวณปากซอยลาดพร้าว 80 ● เปิดจุดกลับรถบริเวณก่อนปากซอยลาดพร้าว 80 ประมาณ 100 ม.

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
14	**จุดกลับรถลาดพร้าว 93**		
	● ปริมาณรถที่ต้องการกลับรถมีจำนวนสูง ทำให้เกิดพฤติกรรมกลับรถ 2 แถว ทำให้เกิดพฤติกรรมกีดขวางช่องทางตรง	-	แนวทางแก้ไขปัญหาจราจร ภายหลังการคืนผิวการจราจร ● เปิดใช้สัญญาณไฟจราจร และจัดให้สัมพันธ์กับจุดกลับรถซอยลาดพร้าว 93 และบริเวณ ซ.ลาดพร้าว 122 ● เปิดใช้ 2 ช่องจราจรซ้ายผ่านตลอด ● ปรับกายภาพบริเวณปากซอยลาดพร้าว 112 ● เปิดจุดกลับรถสำหรับทิศทางมุ่งเข้าลาดพร้าว
15	**จุดกลับรถลาดพร้าว 122**		
	● ปัญหาแถวคอยจากจุดกลับรถ/เลี้ยวขวา กีดขวางช่องทางตรง ● รถพยายามแทรกมากลับรถ 2 ช่องจราจร ทำให้รถทางตรงฝั่งตรงข้ามไม่สามารถวิ่งได้	-	แนวทางแก้ไขปัญหาจราจร ภายหลังการคืนผิวการจราจร ● เปิดใช้สัญญาณไฟจราจร และจัดให้สัมพันธ์กับจุดกลับรถซอยลาดพร้าว 93 และบริเวณซ.ลาดพร้าว 122 ● เปิดใช้ 2 ช่องจราจรซ้ายผ่านตลอด ● ปรับกายภาพบริเวณปากซอยลาดพร้าว 112 เปิดจุดกลับรถสำหรับทิศทางมุ่งเข้าลาดพร้าว
16	**จุดกลับรถปากซอยลาดพร้าว 130/2 ถนนลาดพร้าว**		
	● ปัญหารถติดจากแยกลาดพร้าว 101 ทำให้เกิดแถวคอยสะสมออกมา ทำให้รถที่ต้องการกลับรถแทรกเข้าไปไม่ได้ ● พฤติกรรมการขับขี่รีบชิดเข้าช่องทางซ้ายตัดกระแสจราจรเพื่อเข้าสู่ซอยลาดพร้าว 132 เพื่อเดินทางออกไปยังถนนรามคำแหง	● ปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรและมีระยะเวลาเหมาะสม เพื่อลดความยาวแถวคอย	-
17	**จุดคอขวดทางกายภาพถนนลาดพร้าว ทางเข้าปากซอยลาดพร้าว 101**		
	● ปัญหารถที่ต้องการเลี้ยวขวาจำนวนมากขึ้นมากีดขวางการจราจรตรงทางแยก – ป้ายรถเมล์อยู่ใกล้ทางแยกเกินไป ทำให้รถที่วิ่งตรงผ่านไปได้น้อย	● ปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรและมีระยะเวลาเหมาะสมเพื่อลดความยาวแถวคอย	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
18	**จุดกลับรถถนนลาดพร้าวช่วงซอย 103 ถึง 105**		
	● ปัญหารถติดจากแยกลาดพร้าว 101 ทำให้เกิดแถวคอยสะสมออกมา ทำให้รถที่ต้องการกลับรถแทรกเข้าไปไม่ได้ ● พฤติกรรมการขับขี่รีบชิดเข้าช่องทางซ้ายตัดกระแสจราจรเพื่อเข้าสู่ซอยลาดพร้าว 132 เพื่อเดินทางออกไปยัง ถ.รามคำแหง	● ปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรและมีระยะเวลาเหมาะสม เพื่อลดความยาวแถวคอย	-

ตารางที่ 2.6-9 สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรพื้นที่ 5 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งใต้ โซน 1

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
ทางแยก (Intersection)			
1	**ทางแยกบางยี่เรือ**		
	● ได้รับผลกระทบจากท้ายแถวสะสมจากแยกวงเวียนใหญ่ ● จังหวะสัญญาณไฟไม่เหมาะสมกับปริมาณจราจรทำให้เกิดแถวคอย ● เส้นจราจรปกติและทางจักรยานอยู่ในพื้นที่เดียวกันทำให้ผู้ขับขี่สับสน	● ปรับเส้นจราจรและลูกศรบนพื้นทาง/ ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้มีความชัดเจนและยกเลิกทางจักรยาน ● ปรับจังหวะและรอบสัญญาณไฟใหม่ให้เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณจราจรโดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน	-
2	**ทางแยกวงเวียนใหญ่**		
	● ท้ายแถวสะสมจากแยกวงเวียนใหญ่ทิศทางมุ่งหน้าแยกบ้านแขกกระทบไปถึงถนนอินทรพิทักษ์ ● จังหวะสัญญาณไฟภายในวงเวียนไม่สอดคล้องกันทำให้ความจุของวงเวียนลดลงและเกิดแถวคอยสะสม ● ผลกระทบจากงานก่อสร้างรถไฟฟ้าบนถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน	● ปรับสัญญาณจราจรให้เป็นเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด (Free Left Turn) ในทิศทางที่มาจากถนนประชาธิปก และ ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน เพื่อเพิ่มความจุให้ทางแยก ● ปรับจังหวะและรอบสัญญาณไฟภายในวงเวียนใหม่ให้เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณจราจรในแต่ละช่วงเวลา ● ทาสีตีเส้นช่องจราจรเส้นทึบในช่องซ้ายสุดในช่วงถนนประชาธิปกและถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน พร้อมทั้งเพิ่มการติดตั้งป้ายเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
3	**ทางแยกต่างระดับราชพฤกษ์ - รัชดาภิเษก**		
	● พฤติกรรมการแทรกช่องจราจรของรถที่มาจากทางแยกราชพฤกษ์ - รัชดาภิเษก ● เนื่องจากมีการปรับปรุงถนน จึงทำให้มีการรื้อเสาจราจร (TRAFFIC POLE) บริเวณบนถนนราชพฤกษ์มุ่งหน้าไปเพชรเกษม รถที่มาจากแยกราชพฤกษ์ - รัชดาภิเษก ขึ้นมาบรรจบ จึงทำให้ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเย็นในทิศทางขาออกของถนนราชพฤกษ์มุ่งหน้าไปเพชรเกษม มีรถจากรัชดาที่จะแทรกช่องจราจร จึงส่งผลให้เกิดการชะลอตัวของทั้ง 2 ถนนจนเกิดท้ายสะสม	● ติดตั้งเสาจราจร (TRAFFIC POLE) บริเวณที่ถนนสองสายมาบรรจบกันเพื่อป้องกันการแทรกแถวของรถจากแยกราชพฤกษ์ - รัชดาภิเษก ● ติดตั้งกล้อง CCTV ตรวจจับรถที่กระทำผิดกฎจราจร	-
4	**ทางแยกบุคคโล**		
	● พฤติกรรมการจอดรถบนทางม้าลายกีดขวางการข้ามถนนของคนเดินเท้า ● รถที่เลี้ยวซ้ายขึ้นสะพานกรุงเทพ ตัดกระแสรถที่ต้องการกลับรถและขึ้นสะพาน ทำให้เกิดปัญหาคอขวดบริเวณทางขึ้นสะพาน ● พฤติกรรมการจอดรถบนช่องจราจรกีดขวางการจราจร ทำให้รถต้องเบี่ยงไปใช้อีกช่องจราจรถัดไป ส่งผลให้รถเกิดการชะลอตัวทำให้เกิดความล่าช้าในกระแสจราจร ● ช่วงสัญญาณไฟแดงทุกทิศทาง (All red) ไม่สามารถระบายรถออกจากทางแยกได้หมด ● พฤติกรรมการขับรถมอเตอร์ไซค์วิ่งบริเวณเกาะกลางถนน ไม่วิ่งในเลนถนน	● ใช้กล้อง CCTV ตรวจจับ และจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจการจอดรถในที่ห้ามจอด ● ปรับรอบสัญญาณไฟใหม่ให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น เพื่อลดความหนาแน่นของจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน ● ปรับปรุงสัญลักษณ์บนผิวทางจากเลี้ยวขวาอย่างเดียวให้เป็นเลี้ยวขวากับตรงร่วมกัน ● เพิ่มสัญญาณไฟในทิศทางเลี้ยงซ้ายที่มาจากเจริญนครใต้ ให้ได้ไฟเขียวพร้อมรถตรง เพื่อแก้ปัญหาการเกิดแถวคอยล้นทางแยก	-
5	**ทางแยกถนนตก**		
	● ปริมาณจราจรเกินกว่าความจุของทางแยก ● พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญลักษณ์บนผิวทางโดยการวิ่งสวนช่องทางถัดไป ส่งผลให้รถเกิดการชะลอตัวทำให้เกิดความล่าช้าในกระแสจราจร	● กวดขันวินัยจราจรและติดตั้งกล้อง CCTV ตรวจจับการจอดรถบนทางม้าลายและการขับขี่รถจักยานยนต์บนทางเท้า และบริเวณพื้นที่ห้ามจอดบนช่องจราจรกีดขวางการจราจร ● ติดตั้งเสาจราจร (TRAFFIC POLE) เพื่อป้องกันรถไม่ให้วิ่งสวนทิศทางการจราจรและรถที่จะวิ่งตัดผ่านเส้นทึบ	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
		● ปรับปรุงเส้นสีแบ่งช่องจราจร และสัญลักษณ์บนผิวทางให้ชัดเจนมากขึ้น ● ปรับจังหวะและรอบสัญญาณไฟภายในวงเวียนใหม่ให้เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณจราจรในแต่ละช่วงเวลา	
6	**ทางแยกทรัพย์ สี่พระยา**		
	● การฝ่าฝืนกฎจราจรสำหรับรถที่ต้องการเลี้ยวซ้ายในช่องจราจรเลี้ยวซ้ายโดยไม่รอสัญญาณไฟเขียว ทำให้เกิดการขัดกระแสจราจรกับรถทิศทางอื่น เนื่องจากช่องจราจรรองรับรถทิศทางเลี้ยวซ้าย มีเพียงหนึ่งช่องจราจรจึงทำให้เกิดความล่าช้าในกระแสจราจร ● การสวนทางกันของรถทิศทางเลี้ยวซ้ายและขวาบริเวณทางแยกบนถนนสี่บนถนนทรัพย์และบนถนนศรีพระยา ทำให้ต้องชะลอตัวเพื่อเข้าทางโค้งเนื่องจากขาออกทางแยกแต่ละทิศทางมีเพียงหนึ่งช่องจราจร ทำให้ต้องใช้เวลาในการเลี้ยวของรถส่งผลให้เกิดความล่าช้าและแถวคอยสะสม ● การเบียดใช้ช่องจราจรทิศทางตรงบนถนนสี่พระยามุ่งหน้าแยกสามย่านบริเวณเกาะกลางสีทางแยก ทำให้เกิดการชะลอตัวของยานพาหนะที่ต่อท้าย ● พฤติกรรมการจอดรถบนทางม้าลาย กีดขวางผู้ใช้ทางม้าลายสำหรับข้ามถนน ● ข้อจำกัดเรื่องความกว้างของช่องจราจรทำให้การขับขี่ของรถจักรยานยนต์มีจำกัดทำให้บางครั้งกีดขวางทางจราจรส่งผลให้เกิดความล่าช้าบริเวณทางแยก ● ปัญหาเกี่ยวกับปริมาณรถที่เข้าและออกที่พักอาศัย (หอหักนักศึกษาคอนโดมิเนียมขนาดใหญ่) ทำให้ขัดกระแสจราจรกับรถทิศทางอื่น ส่งผลให้เกิดการชะลอตัวของกระแสจราจร	● ใช้กล้อง CCTV ตรวจจับ และ จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจจับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ● ปรับรอบสัญญาณไฟใหม่ให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น เพื่อลดความหนาแน่นของจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
7	**ทางแยกนราธิวาสฯ - สุรวงศ์**		
	● พฤติกรรมการจอดรถบนทางม้าลายกีดขวางการข้ามถนนของคนเดินเท้า ● พฤติกรรมการจอดรถในพื้นที่ห้ามจอดกีดขวางช่องจราจร ทำให้รถต้องเบี่ยงไปใช้อีกช่องจราจรถัดไป ส่งผลให้รถเกิดการชะลอตัวทำให้เกิดความล่าช้าในกระแสจราจร ● เนื่องจากจำนวนช่องจราจรสำหรับเลี้ยวซ้ายบนถนนสุรวงศ์มุ่งหน้าสีลม จำนวน 1 ช่องจราจร ซึ่งน้อยกว่าจำนวนช่องจราจรที่รองรับ (2 - 4 ช่องจราจร) ทำให้ผู้ขับขี่ในช่องจราจรที่ 2 ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเพื่อเลี้ยวซ้ายในช่องจราจรที่ 2 ● ปริมาณจราจรเกินจุดอิ่มตัวสูงเกินกว่าความสามารถรองรับปริมาณจราจรของทางแยกโดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน	● ปรับรอบสัญญาณไฟใหม่ให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น เพื่อลดความหนาแน่นของจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน ● ใช้กล้อง CCTV ตรวจจับ และ จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจ ตรวจจับรถที่กระทำผิดกฎจราจร ● ใช้สัญญาณไฟจราจรแบบประสานกันระหว่าง 3 ทางแยก (ทางแยกนราธิวาสฯ-สุรวงศ์ ทางแยกสีลม-นราธิวาสฯ และทางแยกสาทร-นราธิวาสฯ) เพื่อระบายรถในทิศทางถนนนราธิวาสฯ มุ่งหน้าสีลมและสาทร	-
จุดคอขวดทางกายภาพ (Bottleneck)			
8	**จุดคอขวดทางกายภาพสะพานข้ามทางแยกเหนือใต้ หน้าโรงแรมมณเฑียร**		
	● ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสะพาน เนื่องจากพฤติกรรมการเปลี่ยนช่องจราจรกะทันหัน เพื่อเบี่ยงใช้ช่องจราจรสำหรับขึ้นสะพานข้ามแยก ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางขึ้นสะพาน และเกิดการขัดกระแสจราจรกับรถทิศทางตรงช่องทางอื่น	● ติดตั้งป้ายและกล้องตรวจจับการกระทำผิดกฎจราจรอัตโนมัติบริเวณคอสะพาน ● ปรับเป็นเส้นทึบและติดตั้งเสาจราจร (Traffic Pole) ประมาณ 100 เมตร	-
9	**จุดคอขวดทางกายภาพโรงเรียนซางตาครู้ส ถนนเทศบาลสาย 1**		
	● แถวคอยจากการจอดรับ-ส่งนักเรียนของผู้ปกครองส่งผลให้เกิดการกีดขวางการจราจร ทั้งภายในพื้นที่และภายนอกพื้นที่ ● ไม่มีพื้นที่จอดรถภายในพื้นและลานจอดรถใกล้เคียง (ลานจอดรถภายในวัดประยูรวงศาวาส) ที่ไม่เพียงพอ	● ขอความร่วมมือโรงเรียนจัดพื้นที่ภายในโรงเรียนเพื่อจัดให้เป็นจุดรับ-ส่งนักเรียนของผู้ปกครอง (Drop-Off Bay) โดยกำหนดเปิดประตูเฉพาะเวลาเข้า (07:00 - 08:00) - เลิก (15:30 - 16:30)	

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	• ลักษณะกายภาพของถนนค่อนข้างแคบ อยู่ภายในชุมชน และมีการประกอบกิจการร้านค้าแผงลอยตลอดเส้นทาง	• ประชาสัมพันธ์และติดตั้งป้ายแนะนำพื้นที่จุดจอดรถใกล้เคียงเพื่อเป็นทางเลือกให้ผู้ปกครองใช้เป็นจุดรับ-ส่งนักเรียน (วัดประยูรวงศาวาส ความจุ 100 คัน) • ขอความร่วมมือผู้ประกอบการภายในชุมชนให้งดการตั้งแผงลอยร้านค้าที่กีดขวางการจราจร	
10	**จุดคอขวดทางกายภาพทางข้ามทางรถไฟถนนเชื้อเพลิง**		
	• ปัญหาปริมาณจราจรเกินความจุที่ทางแยกสามารถรับได้ในช่วงเวลาเร่งด่วน • ปัญหาลักษณะทางกายภาพของทางแยกไม่สัมพันธ์กันระหว่างต้นทางและปลายทาง และไม่มีเส้นแบ่งช่องจราจรที่ชัดเจนก่อให้เกิดความสับสนแก่ผู้ขับขี่ • การจราจรไม่มีการควบคุม ทำให้การเข้ามายังทางแยกเกิดปัญหาการตัดกระแสจราจรและก่อให้เกิดปัญหาคอขวด	• เพิ่มช่องจราจรสำหรับเลี้ยวซ้ายและทาสีตีเส้น บริเวณถนนเชื้อเพลิง จากทิศทางข้ามทางรถไฟ โดยมีระยะสอบเข้า (Taper length) 10 ม. กว้าง 3 ม. • ทาสีตีเส้นช่องจราจรให้มีความชัดเจน ไม่ก่อให้เกิดความสับสนแก่ผู้ขับขี่ • ติดตั้งป้ายจราจรให้ทางสำหรับรถทางหลัก (ถนนเชื้อเพลิง) ไปก่อน เพื่อมิให้เกิดการตัดกระแสจราจรและอุบัติเหตุ	
11	**จุดคอขวดทางกายภาพหน้าโรงเรียนอัสสัมชัญวิทยาลัย**		
	• พฤติกรรมการรอเลี้ยวของรถเพื่อเข้าซอย ทำให้ขัดขวางจราจรของรถทิศทางตรง เกิดความล่าช้าในกระแสจราจร • ปัญหาการจอดรถรับ-ส่ง นักเรียน กีดขวางกระแสจราจรของรถทิศทางตรง ทำให้เกิดความล่าช้าในกระแสจราจร • พฤติกรรมการจอดแช่ในช่องจราจร ทำให้เกิดการกีดขวางกระแสจราจร ส่งผลให้ยานพาหนะเกิดการชะลอตัว ส่งผลให้กระแสจราจรล่าช้า • เนื่องจากปริมาณจราจรที่เข้าสู่บริเวณคอขวดมีปริมาณมากรวมถึงการจราจรติดขัดสะสมจากทางแยก ทำให้บริเวณจุดคอขวดมีการจราจรหนาแน่น เกิดความล่าช้าในกระแสจราจร	• ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรควบคุมในชั่วโมงเร่งด่วน บริเวณซอยเจริญกรุง 40 และซอยเจริญกรุง 47/3 • กวดขันวินัยทางจราจร สำหรับการจอดรถในบริเวณพื้นที่ห้ามจอด • รณรงค์การใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทาง เพิ่มจุดรับ - ส่งนักเรียน	ปรึกษาโรงเรียนเรื่องการจัดสรรพื้นที่ภายในบริเวณโรงเรียนสำหรับการจอดรับ - ส่งนักเรียน เพื่อลดความล่าช้าในกระแสจราจรด้านนอกโรงเรียน

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง (Bus Stop)			
12	**ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางปากทางเข้าวัดใหญ่ศรีสุพรรณ**		
	● จุดจอดพักรถชั่วคราวของ ขสมก. อยู่ใกล้เคียงกับป้ายรถประจำทางทำให้รถโดยสารเข้าป้ายไม่สะดวก ● รถโดยสารขนาดเล็ก (กะป๊อ) จอดรับผู้โดยสารทำให้รถประจำทางไม่สามารถเข้าจอดบริเวณป้ายได้ ● พื้นที่ป้ายรถประจำทางมีจำนวนน้อยและไม่ชัดเจนทำให้รถประเภทอื่น ๆ เข้ามาจอดรับผู้โดยสาร	● การกวดขันวินัยจราจร ห้ามรถอื่นจอดป้ายรถโดยสาร การบังคับใช้ช่องจราจรสำหรับรถสาธารณะ ● กวดขันวินัยผู้ขับขี่รถโดยสาร ไม่ให้จอดแช่ป้าย/ นอกป้าย ● ทาสีตีเส้นช่องจอดรถโดยสารบนพื้นทางโดยห้ามรถแท็กซี่จอด เพิ่มพื้นที่จุดจอดเป็น 2 คัน ขนาดช่องจอด กว้าง 3.3 ม. ยาว 30 ม. บริเวณด้านหน้าของป้ายรถประจำทางทาสีขาวเหลือง และทาเส้นขาวแดง ● การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการรอคอยรถโดยสารสาธารณะ ● ปรับเพิ่มที่นั่งรอคอย หลังคาบังแดดและฝน สำหรับผู้โดยสารบริเวณป้ายรถโดยสาร ● ติดตั้งกล้อง CCTV ตรวจจับรถที่ฝ่าฝืน/ จอดแช่ ไม่ทำตามกฎจราจร และนำส่งข้อมูลของผู้กระทำผิดให้กรมการขนส่งทางบกรับทราบและดำเนินการปรับเงินกับผู้กระทำผิด	-
13	**ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางปากซอยอินทรพิทักษ์ 7**		
	● รถยนต์จอดใกล้เคียงกับป้ายรถประจำทางทำให้รถโดยสารเข้าป้ายไม่สะดวก ● รถโดยสารประจำทางจอดรับ-ส่งผู้โดยสารนอกพื้นที่ป้ายรถโดยสารประจำทาง ● พื้นที่ป้ายรถประจำทางไม่ชัดเจนทำให้รถประเภทอื่น ๆ เข้ามาจอดรับผู้โดยสาร	● การกวดขันวินัยจราจร – การบังคับใช้ช่องจราจรสำหรับรถสาธารณะ อย่างชัดเจน – ประสานงาน สน.บางยี่เรือเพื่อช่วยจัดการจราจร ในช่วงเวลาเร่งด่วน ● กวดขันวินัยผู้ขับขี่รถโดยสาร ติดตั้งกล้อง CCTV – การติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อตรวจจับรถที่ฝ่าฝืน/ จอดแช่ ไม่ทำตามกฎจราจร และนำส่งข้อมูลของผู้กระทำผิดให้กรมการขนส่งทางบกรับทราบและดำเนินการปรับเงินกับผู้กระทำผิด	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
		● ทาสีตีเส้นช่องจอดรถโดยสารบนพื้นทางโดยห้ามรถแท็กซี่จอด – เพิ่มพื้นที่จุดจอดเป็น 2 คัน ขนาดช่องจอด กว้าง 2.5 ม. ยาว 25 ม. บริเวณด้านหน้าของป้ายรถประจำทาง และทาสีเส้นขาวแดง ขาวเหลือง ● การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการรอคอยรถโดยสารสาธารณะ ● ปรับเพิ่มที่นั่งรอคอย หลังคาบังแดดและฝน สำหรับผู้โดยสารบริเวณป้ายรถโดยสาร	
การแก้ปัญหาในเชิงจุดหรือพื้นที่ต่อเนื่อง (Area or Corridor)			
➢ **จุดที่ 14-16 แนวเส้นทางตั้งแต่ ทางแยกมเหสักข์-สุรวงศ์ ทางแยกสุรศักดิ์ ถึงทางแยกสาทร-สุรศักดิ์**			
14	**ทางแยกมเหสักข์-สุรวงศ์**		
	● ฝ่าฝืนการใช้ช่องจราจร ● พฤติกรรมการจอดรถบนทางม้าลาย กีดขวางคนข้ามถนน ● ปริมาณจราจรเกินจุดอิ่มตัวสูงเกินกว่าความสามารถรองรับปริมาณจราจรของทางแยกโดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน ● หางแถวสะสมจากปริมาณจราจรบนถนนมหาเศรษฐ์ต้องการเข้าสู่ ถ.สุรวงศ์ และจากถนนสุรวงศ์เข้าสู่ถนนมเหสักข์ ทำให้เกิดการกีดขวางจราจรบริเวณทางแยก	● ปรับรอบสัญญาณไฟใหม่ ให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น โดยประสานสัญญาณไฟจราจรให้สัมพันธ์กับทางแยกใกล้เคียง ● กวดขันวินัยทางจราจรสำหรับการจอดรถบนทางม้าลาย ● กวดขันวินัยจราจรสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรสำหรับการขับขี่ข้ามเส้นจราจร	-
15	**ทางแยกสุรศักดิ์**		
	● ปริมาณจราจรเกินจุดอิ่มตัวสูงเกินกว่าความสามารถรองรับปริมาณจราจรของทางแยก ● ปริมาณจราจรรถที่เข้า-ออกสถานที่บริเวณโดยรอบทางแยกมีปริมาณค่อนข้างเยอะ ● ปัญหาการจอดรถบนทางม้าลายคนข้าม กีดขวางผู้ที่ใช้ทางม้าลาย ● พฤติกรรมการขับขี่ข้ามเส้นจราจรของรถจักรยานยนต์ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในขณะที่ยังไม่เปิดไฟเขียว เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชน	● ปรับรอบสัญญาณไฟใหม่ให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น โดยประสานสัญญาณไฟจราจรให้สัมพันธ์กับทางแยกใกล้เคียง ● ติดตั้งกล้อง CCTV ตรวจจับ และกวดขันวินัยจราจรสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	● การใช้ช่องจราจรทิศทางตรงบนถนนสีลมมุ่งหน้าแยกสีลม-นราธิวาส เพื่อใช้เป็นช่องจราจรเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนสุรศักดิ์ มีปริมารจราจรมากทำให้เกิดการขัดกระแสจราจรของรถทิศทางตรง เกิดความล่าช้าในกระแสจราจร ● ปัญหาการจอดรถในพื้นที่ห้ามจอดบริเวณข้างทาง ทำให้กีดขวางการจราจรของรถในทิศทางตรง ส่งผลให้เกิดการชะลอตัวของยานพาหนะในกระแสจราจร ● ปัญหาการขัดกระแสจราจรบริเวณทิศทางเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดบนถนนสีลมทิศทางมุ่งหน้าเข้าแยก เนื่องจากมีปริมาณจราจรเป็นจำนวนมากรวมถึงข้อจำกัดของความกว้างถนน ทำให้มีจักรยานยนต์บางส่วนฝ่าฝืนกฎจราจรและแทรกตัวในช่องว่างของรถยนต์เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	- จัดเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกำกับดูแลการเข้า-ออกของรถที่ใช้บริการสถานที่	
16	**ทางแยกสาทร-สุรศักดิ์**		
	● ปริมาณจราจรเกินจุดอิ่มตัวสูงเกินกว่าความสามารถรองรับปริมาณจราจรของทางแยกเนื่องจากต้องรองรับ ● ปริมาณจราจรระหว่างพื้นที่ฝั่งธนบุรีกับพื้นที่ย่านสาทรและสีลมรวมถึงการรองรับปริมาณจราจรจากถนนสุรศักดิ์ที่มีการเชื่อมต่อกับทางแยกใกล้เคียงและถนนเจริญราษฎร์ที่เชื่อมต่อกับทางขึ้นและทางลงทางพิเศษศรีรัชส่งผลให้บริเวณทางแยกไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนได้เกิดการจราจรติดขัดโดยเฉพาะช่วงเร่งด่วนเช้า ● ปัญหารัศมีเลี้ยวของรถบริเวณเกาะกลางทางแยกทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการชนเกาะกลางหรือชนยานพาหนะอื่นได้ ● ปัญหาจุดขัดแย้งของรถในช่องจราจรทิศทางเลี้ยวซ้ายจากถนนเจริญราษฎร์กับรถทิศทางเลี้ยวขวาจากถนนสุรศักดิ์และรถทิศทางตรงจากถนนสาทร เกิดการขัดกระแสจราจรในบริเวณทางแยก ทำให้เกิดการชะลอตัวของกระแสจราจร ● พฤติกรรมการฝ่าฝืนการใช้ช่องจราจรผิดทิศทาง (การย้อนทิศทางจราจร) ของรถจักรยานยนต์	● ปริมาณจราจรเกินจุดอิ่มตัวสูงเกินกว่าความสามารถรองรับปริมาณจราจรของทางแยกเนื่องจากต้องรองรับ ● ปริมาณจราจรระหว่างพื้นที่ฝั่งธนบุรีกับพื้นที่ย่านสาทรและสีลมรวมถึงการรองรับปริมาณจราจรจากถนนสุรศักดิ์ที่มีการเชื่อมต่อกับทางแยกใกล้เคียงและถนนเจริญราษฎร์ที่เชื่อมต่อกับทางขึ้นและทางลงทางพิเศษศรีรัชส่งผลให้บริเวณทางแยกไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนได้เกิดการจราจรติดขัดโดยเฉพาะช่วงเร่งด่วนเช้า ● ปัญหารัศมีเลี้ยวของรถบริเวณเกาะกลางทางแยกทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการชนเกาะกลางหรือชนยานพาหนะอื่นได้ ● ปัญหาจุดขัดแย้งของรถในช่องจราจรทิศทางเลี้ยวซ้ายจากถนนเจริญราษฎร์กับรถทิศทางเลี้ยวขวาจากถนนสุรศักดิ์และรถทิศทางตรงจากถนนสาทร เกิดการขัดกระแสจราจรในบริเวณทางแยก ทำให้เกิดการชะลอตัวของกระแสจราจร	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	● พฤติกรรมการเบียดใช้ช่องจราจรทิศทางทิศทางเลี้ยวซ้ายบนถนนเจริญราษฎร์ ทำให้เกิดการขัดกระแสช่องจราจรทิศทางอื่น ● พฤติกรรมการจอดรถกีดขวางทางม้าลายคนข้าม ● การจอดรถในพื้นที่ห้ามจอดบริเวณริมถนนกีดขวางทางจราจร ทำให้เกิดการชะลอตัวของกระแสจราจร ● สัญลักษณ์จราจรไม่ชัดเจน รวมถึงความเรียบร้อยของผิวถนน เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนน	● พฤติกรรมการฝ่าฝืนการใช้ช่องจราจรผิดทิศทาง (การย้อนทิศทางจราจร) ของรถจักรยานยนต์ ● พฤติกรรมการเบียดใช้ช่องจราจรทิศทางทิศทางเลี้ยวซ้ายบนถนนเจริญราษฎร์ ทำให้เกิดการขัดกระแสช่องจราจรทิศทางอื่น ● พฤติกรรมการจอดรถกีดขวางทางม้าลายคนข้าม ● การจอดรถในพื้นที่ห้ามจอดบริเวณริมถนนกีดขวางทางจราจร ทำให้เกิดการชะลอตัวของกระแสจราจร – สัญลักษณ์จราจรไม่ชัดเจน รวมถึงความเรียบร้อยของผิวถนน เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนน	

ตารางที่ 2.6-10 สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรพื้นที่ 6 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งใต้ โซน 2

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
ทางแยก (Intersection)			
1	**ทางแยกราชประสงค์**		
	● ปริมาณจราจรเกินความจุของทางแยก ● รอบสัญญาณไฟจราจรไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจร ● การฝ่าฝืนจอดรถบริเวณทางแยกสวนทิศทางจราจรด้าน ถ.พระราม 1 มุ่งหน้าเพลินจิต ● พื้นที่รอข้ามถนนช่วงเกาะกลางถนนราชดำริน้อยเกินไป ในบางจังหวะที่มีคนข้ามถนนค่อนข้างเยอะ	● ช่วงเร่งด่วนเช้า (06:30-09:00 น.) ปรับการจัดจราจร ห้ามเลี้ยวขวาจาก ถ.พระราม 1 เข้า ถ.ราชดำริ พร้อมปรับรอบสัญญาณไฟจราจร ● โดยรถที่ห้ามเลี้ยวขวา ให้ใช้ ถ.อังรีดูนังค์ผ่านถนนพระราม 4 หรือใช้ ถ.พญาไทและ ถ.พระราม 4 แทน ● ติดตั้งป้ายจราจรแนะนำการปรับการจัดจราจรช่วงเร่งด่วนเช้าฝั่ง ถ.พระราม 1 มุ่งหน้าเพลินจิต ● ช่วงเร่งด่วนเย็นจัดการจราจรแบบปัจจุบัน และปรับรอบสัญญาณไฟ ● ปรับการทาสีตีเส้นให้สามารถใช้ช่องจราจรซ้ายสุด ถ.ราชดำริตั้งแต่ Gaysorn Village ถึงทางแยกระยะทางประมาณ 180 ม. พร้อม	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
		ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรผิวทาง จัดการจราจรเลี้ยวซ้ายรอสัญญาณไฟพร้อมติดตั้งป้ายเตือน ● กวดขันวินัยจราจร ไม่ให้จอดรถที่ทางแยกสวนทิศทางจราจร	
2	**ทางแยกกรมศุลกากร**		
	● ปริมาณจราจรเกินความจุของทางแยก โดยเฉพาะรถเลี้ยวขวาจาก ถ.เกษมราษฎร์ไปยัง ถ.สุนทรโกษา มุ่งหน้าแยก ณ ระนอง ● ช่วงเร่งด่วนรอบสัญญาณไฟยาวเกินไป ● ถ.อาจณรงค์ และ ถ.สุนทรโกษารถบรรทุกใช้งานเป็นจำนวนมาก ● ช่องจราจรเลี้ยวซ้ายจาก ถ.เกษมราษฎร์มุ่งหน้า ถ.อาจณรงค์ มีการลดช่องจราจรและรถจอดกีดขวาง	● ปรับทาสีตีเส้น เพิ่มช่องจราจรทางแยกจาก 3 ช่องเป็น 4 ช่องจราจร บน ถ.เกษมราษฎร์ในทิศทางจาก ถ.พระราม 4 เพิ่มความสามารถรองรับรถเลี้ยวขวา เป็นระยะทาง 100 ม. พร้อมปรับเครื่องหมายจราจรผิวทาง ● ปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร ● ทาสีตีเส้นจราจรช่องจราจรเลี้ยวซ้ายจาก ถ.เกษมราษฎร์มุ่งหน้า ถ.อาจณรงค์ และเส้นแทยง เพื่อเป็นแนวช่องทาง พร้อมเครื่องหมายจราจรเปลี่ยนช่องทาง เนื่องจากมีการลดช่องจราจร เพื่อความสะดวกและปลอดภัย	-
3	**ทางแยกอ่อนนุช 17 (ถ.อ่อนนุช - อ่อนนุช ซอย 17)**		
	● ปริมาณจราจรเกินความจุของทางแยก โดยเฉพาะบน ถ.อ่อนนุช ● รอบสัญญาณไฟยาวเกินไป ● มีการเปิดจังหวะสัญญาณไฟแบบอนุญาตให้ทำการเลี้ยวในช่วงที่มีการจราจรฝั่งตรงข้ามสวนทาง (Permitted Right Turn) 2 จังหวะในรอบสัญญาณไฟ เกิดความล่าช้าและเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ	● ปรับทาสีตีเส้น เพิ่มช่องจราจรช่วงเข้าทางแยกจาก 2 ช่องเป็น 3 ช่องจราจร บน ถ.อ่อนนุชทั้ง 2 ทิศทาง โดยต้องมีการใช้พื้นที่ทางเท้าเดิม 0.75 ม. ในฝั่งขาออก จากซอยอ่อนนุช 13 ถึงทางแยก (ประมาณ 90 ม.) และจากทางแยกถึงทางเข้าร้านย่างเนย (ประมาณ 100 ม.) ● ปรับรอบและจังหวะสัญญาณไฟให้เหมาะสม	-
จุดคอขวดทางกายภาพ (Bottleneck)			
4	**จุดคอขวดทางกายภาพสุขุมวิท 20**		
	● บน ถ.สุขุมวิทเป็นจุดกลับรถ และซอยสุขุมวิท 20 สามารถเลี้ยวขวาเข้าออกจากจุดกลับรถได้เสมือนเป็นทางแยก ● เกิดการตัดกระแสจราจรในหลายทิศทางทำให้เกิดการชะลอตัวและการจราจรติดขัด และอยู่ใกล้แยกอโศกส่งผลให้เกิดความล่าช้าของรถที่มาจากแยกอโศก	● ปรับปรุงให้เป็นทางแยกสัญญาณไฟจราจร พร้อมปรับทาสีตีเส้นและเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและป้ายจราจร โดยจัดเป็นลักษณะของสามแยก ให้รถช่องซ้ายสุดผ่านตลอดในฝั่งขาออกโดยรถจากซอยสุขุมวิท 27 ถูกกำหนดให้เลี้ยวซ้ายเท่านั้น	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	● ซอยสุขุมวิท 20 เป็นซอยแคบขนาด 2ช่องจราจร เดินรถ 2 ทิศทางทำให้มีแถวคอยในซอย	● ปรับปรุงรอบจังหวะสัญญาณไฟให้สอดคล้องกับแยกสายน้ำผึ้ง (ซอยสุขุมวิท 22) เนื่องจากทางแยกอยู่ใกล้กัน (ประมาณ 160 ม.) ● ติดตั้งป้ายเตือนสัญญาณไฟจราจรก่อนถึงแยกสุขุมวิท 20 และป้ายเตือนรถเลี้ยวซ้ายออกจากซอยสุขุมวิท 20 และปากซอยสุขุมวิท 22 ● แยกสายน้ำผึ้งปรับรอบสัญญาณไฟให้สอดคล้องกับซอยสุขุมวิท 20 ● ติดตั้งป้ายกลับรถรอสัญญาณไฟทั้ง 2 ทิศทาง ● ทาสีตีเส้นนำสายตาสำหรับรถเลี้ยวขวาเข้าซอยสุขุมวิท 22 เนื่องจากช่องจราจรแคบ	
5	**จุดคอขวดทางกายภาพด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษเพลินจิต**		
	● ช่วงเร่งด่วนเย็นปริมาณจราจรที่เข้าใช้ทางพิเศษในช่องทางจ่ายเงิน มีปริมาณ 1,050 คัน/ชม. เกินความสามารถของช่องจ่ายเงิน 2 ช่อง (700-800 คัน/ชม.) เกิดท้ายแถวถึง ถ.สุขุมวิทในบางช่วง ● รถที่ต้องการใช้ช่องจ่ายเงินเกิดการตัดกระแสกับรถใช้ช่อง Easy Pass ● คนข้าม ถ.ทางม้าลายตัดกระแสจราจรเข้าทางพิเศษ ● มีรถยนต์ที่ไม่ใช่รถประจำทางฝ่าฝืนการจราจรในทิศทางมุ่งหน้าแยกอโศกเป็นจำนวนมาก	● พิจารณาสลับรูปแบบการเก็บค่าผ่านทาง จากช่องทาง Easy Pass เดิมเป็นช่องจ่ายเงิน เฉพาะในช่วงเร่งด่วนเย็น (16:00-19:00 น.) จำนวน 1 ช่องทาง ● ติดตั้งป้ายแนะนำ และป้ายประชาสัมพันธ์ การปรับรูปแบบช่องเก็บค่าผ่านทางให้ผู้ใช้บริการทราบล่วงหน้า ● รณรงค์ให้ผู้ขับขี่หันมาใช้ช่อง Easy Pass เพิ่มมากขึ้นเพื่อลดความล่าช้าและแถวคอยสะสม ● กวดขันวินัยจราจร ไม่ให้รถยนต์ที่ไม่ใช่รถประจำทางฝ่าฝืนการจราจร	● อนาคตหากมีการปรับการเก็บค่าผ่านทางในรูปแบบ M-Flow จะช่วยลดปัญหาความล่าช้าได้ดียิ่งขึ้น
6	**จุดคอขวดทางกายภาพถนนสุขุมวิท 63 เอกมัย**		

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	● กายภาพของปากซอยสุขุมวิท 63 จำกัด และเป็นผลกระทบจากทางแยกสัญญาณไฟ ● ปริมาณจราจรจากซอยซอยสุขุมวิท 63 เข้าสู่ถ.สุขุมวิทค่อนข้างสูงเกินความสามารถรองรับโดยเฉพาะรถเลี้ยวขวา ● รอบสัญญาณไฟไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจร	● ปรับการจัดการจราจรสวนทิศทาง (Reversible Lane) ในช่วงเร่งด่วนเข้าในด้านจากซอยสุขุมวิท 63 ระยะทางประมาณ 200 ม. เพิ่มความสามารถรองรับรถเลี้ยวขวา ● ปรับทาสีตีเส้นช่อง Reversible Lane ให้มีเส้นหยุดถอยเข้าไปเพื่ออำนวยความสะดวกรถเลี้ยวขวาจากสุขุมวิทเข้าซอยสุขุมวิท 63 ● ติดตั้งป้ายแนะนำช่องจราจรเหนือศรีษะช่วงจัดจราจรสวนทิศทาง ● ปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร	-
ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง (Bus Stop)			
7	**ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางตรงข้ามวัดชำนิหัตถการ ถนนพระรามที่ 1**		
	● บริเวณป้ายมีช่องจราจรเฉพาะเว้าเข้าไปในพื้นที่ แต่มีรถส่วนบุคคล/แท็กซี่เข้าไปจอดกีดขวาง รถโดยสารประจำทางไม่สามารถเข้าไปจอดเพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารได้จึงจอดกีดขวางอยู่บนช่องจราจร ● ในการใช้งานจริง รถโดยสารประจำทางไม่เข้าใช้ช่องเว้า จึงกีดขวางการจราจรก่อให้เกิดความล่าช้า และเกิดความยาวแถวคอยสะสม ● ปริมาณจราจรช่วงเร่งด่วนค่อนข้างติดขัด ● รถส่วนบุคคลทำผิดกฎจราจร เช่น การเลี้ยวเข้าซอย/กลับรถ ในช่องจราจรที่มีเส้นจราจรเส้นทึบ ทำให้เกิดการติดขัด และความล่าช้า บริเวณช่วงถนน	● ทาสีช่องเว้าสำหรับจอดรถโดยสารให้ชัดเจน ● ติดตั้งป้ายรถโดยสารที่มีหลังคาและที่นั่งรอ อำนวยความสะดวก ● การติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อตรวจจับรถที่ฝ่าฝืน/ จอดแช่ บริเวณป้ายรถโดยสาร และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ● กวดขันวินัยจราจรโดยบังคับใช้ช่องจราจรสำหรับรถสาธารณะและรถทั่วไปอย่างชัดเจน การกวดขันไม่ให้รถโดยสารจอดนอกป้าย และไม่ให้รถทั่วไปจอดกีดขวางบริเวณป้าย รวมถึงการฝ่าฝืนอื่น ๆ ที่ก่อให้เกิดการกีดขวางการจราจร	-
8	**ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าสยามสแควร์ ถนนพระรามที่ 1 ขาเข้า**		
	● พื้นที่จอดรถโดยสารอยู่บนผิวถนนช่องทางซ้าย จะกีดขวางการจราจรช่วงจอดรับส่งผู้โดยสาร ● สภาพจราจรช่วงป้ายรถโดยสารติดขัดช่วงเร่งด่วน	● ทาสีช่องจอดรถโดยสารบนผิวทาง ขนาด 3.50x12.00 ม. ● ติดตั้งป้ายรถโดยสารที่มีหลังคาและที่นั่งรอ อำนวยความสะดวก	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	● บางช่วงเวลามีรถแท็กซี่และรถอื่นจอดกีดขวาง และรถโดยสารไม่เข้าป้ายได้จอดขวางช่องจราจรที่ 2 ● บริเวณป้ายไม่มีหลังคาและที่นั่งรอ มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก	● การติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อตรวจจับรถที่ฝ่าฝืน/ จอดแช่ บริเวณป้ายรถโดยสาร และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ● กวดขันวินัยจราจรโดยบังคับใช้ช่องจราจรสำหรับรถสาธารณะและรถทั่วไปอย่างชัดเจน การกวดขันไม่ให้รถโดยสารจอดนอกป้ายและไม่ให้รถแท็กซี่จอดกีดขวางบริเวณป้าย	
9	**ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าตลาดพระโขนง ถนนสุขุมวิท**		
	● พื้นที่จอดรถโดยสารอยู่บนผิวถนนช่องทางซ้าย จะกีดขวางการจราจรช่วงจอดรับส่งผู้โดยสาร ● บริเวณป้ายไม่มีหลังคาและที่นั่งรอ มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก ● บางช่วงเวลามีรถแท็กซี่และรถอื่นจอดกีดขวาง รถโดยสารไม่สามารถเข้าป้ายได้	● ทาสีช่องจอดรถโดยสารบนผิวทาง ขนาด 3.50x12.00 ม. ● ติดตั้งป้ายรถโดยสารที่มีหลังคาและที่นั่งรอ อำนวยความสะดวก ● การติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อตรวจจับรถที่ฝ่าฝืน/ จอดแช่ บริเวณป้ายรถโดยสาร และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ● กวดขันวินัยจราจรโดยบังคับใช้ช่องจราจรสำหรับรถสาธารณะ และรถทั่วไปอย่างชัดเจน การกวดขันไม่ให้รถโดยสารจอดนอกป้าย และไม่ให้รถแท็กซี่จอดกีดขวางบริเวณป้าย	-
10	**ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางบริเวณสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช**		
	● รถโดยสารเข้าป้ายจำนวนมากโดยเฉพาะช่วงเร่งด่วนเช้า ● ระยะเวลาเฉลี่ยในการจอดป้ายนาน (25 วินาที/คัน) ● มีรถแท็กซี่จอดรอผู้โดยสารกีดขวางบริเวณป้าย และไม่จอดในช่องจอดเนื่องจากช่องค่อนข้างเล็ก ● บริเวณป้ายไม่มีหลังคาและที่นั่งรอ มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก	● ทาสีช่องจอดรถโดยสารบนผิวทาง ขนาด 3.50x12.00 ม. ● ติดตั้งป้ายรถโดยสารที่มีหลังคาและที่นั่งรอ อำนวยความสะดวก ● ทาสีช่องจอดรถแท็กซี่ปัจจุบันให้ชัดเจน และให้จอดเฉพาะรับส่งเท่านั้น พร้อมติดตั้งป้ายเพิ่มเติม ● การติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อตรวจจับรถที่ฝ่าฝืน/ จอดแช่ บริเวณป้ายรถโดยสาร และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ● กวดขันวินัยจราจรโดยบังคับใช้ช่องจราจรสำหรับรถสาธารณะและรถทั่วไปอย่างชัดเจน การกวดขันไม่ให้รถโดยสารจอดนอกป้าย และไม่ให้รถแท็กซี่จอดกีดขวางบริเวณป้าย	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
11	**ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางบริเวณใกล้ทางแยกพัฒนาการ ถนนศรีนครินทร์ ขาเข้า**		
	● ป้ายรถโดยสารประจำทางอยู่ใกล้ทางแยกพัฒนาการ ประมาณ 60 ม. และจอดรับ-ส่งผู้โดยสารบริเวณบนช่องจราจร กีดขวางการจราจร ทำให้ต้องเบี่ยงไปใช้ช่องจราจรอื่น เกิดการขัดกระแสกับรถในทิศทางตรง ● ช่วงเร่งด่วนปริมาณจราจรสูงเกิดการติดขัดจากทางแยก ● ปัจจุบันมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลืองและทางลอดแยกพัฒนาการ เกิดการกีดขวางและจราจรติดขัด	● เร่งคืนพื้นที่ หรือ จัดพื้นที่การก่อสร้างลดการกีดขวางช่องจราจร ● สร้างพื้นที่การจอดรถโดยสารประจำทาง (Bus Bay) ตามแบบมาตรฐานของกรมทางหลวง โดยให้ขยับตำแหน่งมาทางทิศใต้ประมาณ 30 ม. (ห่างจากทางแยกเพิ่มขึ้น) เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นของกรมทางหลวงไม่ต้องเวนคืน เพื่อให้รถโดยสารเบี่ยงไปใช้สำหรับการจอดตามป้ายจอดรถ และลดการติดขัดของกระแสจราจรในช่วงเร่งด่วน ● ตีเส้นสัญลักษณ์บริเวณพื้นที่จอดรถโดยสารประจำทางให้ชัดเจน ● ตีเส้นสัญลักษณ์บนพื้นถนนให้ชัดเจน และติดตั้งอุปกรณ์ให้เป็นระเบียบเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน	-
การแก้ปัญหาในเชิงจุดหรือพื้นที่ต่อเนื่อง (Area or Corridor)			
➢ **จุดที่ 12-13 แนวเส้นทางตั้งแต่ ทางแยกพระโขนง ถึงทางแยกสุขุมวิท 71**			
12	**ทางแยกพระโขนง**		
	● ปริมาณจราจรเกินความจุของทางแยก ● รอบสัญญาณไฟจราจรยาวเกินไป ● ทางแยกอยู่ใกล้กับทางแยกสุขุมวิท 71 (200 ม.) ● รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนจอดนอกพื้นที่จอด กีดขวางทางเท้าและทางแยก	● ปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสมกับปริมาณจราจรและสัมพันธ์กับแยกสุขุมวิท 71 ● ทาสีตีเส้นแนวนำสายตารถเลี้ยวขวาจากพระราม 4 เข้า ถ.สุขุมวิท เพิ่มความคล่องตัว ● กวดขันวินัยจราจร จักรยานยนต์จอดนอกพื้นที่ห้ามจอด	-
13	**ทางแยกสุขุมวิท 71**		
	● ปริมาณจราจรเกินความจุของทางแยก ● รอบสัญญาณไฟจราจรยาวเกินไป ● ทางแยกอยู่ใกล้กับทางแยกพระโขนง (200 ม.)	● ปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร และสัมพันธ์กับแยกพระโขนง	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	● ขาดป้ายแนะนำช่องทางบริเวณทางแยก ป้ายจราจรและติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจร	● ทาสีตีเส้นแนวนำสายตารถเลี้ยวขวาจากซอยสุขุมวิท 71 เข้า ถ.สุขุมวิท เพิ่มความคล่องตัว ● ติดตั้งป้ายแนะนำช่องจราจรทางแยกบนซอยสุขุมวิท 71 ● ติดตั้งป้ายห้ามกลับรถฝั่งถ.สุขุมวิทขาออก ● ติดตั้งกรวยจราจร หรือเสาล้มลุก ช่วงแนวเกาะกลางถ.สุขุมวิท ป้องกันไม่ให้รถเลี้ยวขวาเข้าซอยสุขุมวิท 71	
➢ **จุดที่ 14-15 แนวเส้นทางตั้งแต่ จุดกลับรถหน้าธนาคารกสิกรไทย สาขาบางจาก ถนนสุขุมวิท ถึงจุดกลับรถบริเวณสุขุมวิท 64/1**			
14	**จุดกลับรถหน้าธนาคารกสิกรไทย สาขาบางจาก ถนนสุขุมวิท**		
	● มีปริมาณรถต้องการกลับรถมาก ในช่วงเร่งด่วนกลับรถ 2 ช่องจราจรกีดขวางกระแสจราจร ● กายภาพถ.สุขุมวิท ทำให้การกลับรถกีดขวาง 2 ช่องจราจร กลับรถได้ยากในช่วงปริมาณจราจรรถทางตรงสูงในช่วงเร่งด่วน	● แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน ร่วมกันกับจุดกลับรถบริเวณสุขุมวิท 64/1	-
15	**จุดกลับรถบริเวณสุขุมวิท 64/1**		
	● มีปริมาณรถต้องการกลับรถมาก ในช่วงเร่งด่วนกลับรถ 2 ช่องจราจรกีดขวางกระแสจราจร ● กายภาพถ.สุขุมวิท ทำให้การกลับรถกีดขวาง 2 ช่องจราจร กลับรถได้ยากในช่วงปริมาณจราจรรถทางตรงสูงในช่วงเร่งด่วน	● แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน ร่วมกันกับจุดกลับรถหน้าธนาคารกสิกรไทย สาขาบางจาก ถนนสุขุมวิท	-
	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนเชิงพื้นที่สำหรับจุดกลับรถหน้าธนาคารกสิกรไทย สาขาบางจาก ถนนสุขุมวิท และจุดกลับรถบริเวณสุขุมวิท 64/1		
	● ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรควบคุมการกลับรถทั้งสองทิศทาง ในช่วงเร่งด่วน (07:00-09:00 น. และ 16:30-19:00 น.) ● สัญญาณไฟ 30 วินาที/รอบ ทุก ๆ 2 นาที ● ปรับการทาสีตีเส้นและเครื่องหมายจราจรผิวทางรองรับสัญญาณไฟจราจร ● ติดตั้งป้าย กลับรถรอสัญญาณไฟในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น		

ตารางที่ 2.6-11 สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรพื้นที่ 7 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งตะวันตก โซน 1

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
ทางแยก (Intersection)			
1	**ทางแยกบางบอน 3 - ถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งใต้**		
	● ปริมาณจราจรเข้าทางแยกสูงสุดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (2,245 PCU/ชม.) ส่วนมากเป็นรถจักรยานยนต์ รองลงมาเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดและเกิดแถวคอยสะสมทั้งช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วนเย็น บริเวณทางแยก ● บางช่วงในชั่วโมงเร่งด่วนเกิดแถวคอยสะสมจากแยกฝั่งเหนือ ซึ่งเป็นแยกสัญญาณไฟ ส่งผลให้มีการรอกินพื้นที่ทางแยก รถตรงไม่สามารถเคลื่อนตัวได้ รถเลี้ยวขวาจากบางบอน 3 เข้าถนนเลียบคลองฯ หรือรถจากถนนเลียบคลองจะเลี้ยวขวาเข้าถนนบางบอน 3 ไม่สามารถเคลื่อนตัวได้ เนื่องจากรถทางตรงจอดกีดขวางกลางทางแยก ● ปัญหาการบริหารจัดการทางแยกแบบไม่มีสัญญาณไฟจราจร ทำให้เกิดการชะลอตัวและการตัดกระแสจราจรแบบไม่มีระเบียบบริเวณทางแยก ● ปัญหาลักษณะการเกิดคอขวดของถนนบางบอน 3 บริเวณทางแยกเนื่องจากมีการเปลี่ยนช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจรเหลือเพียง 2 ช่องจราจร และมีเพียง 1 ช่องจราจรที่ออกจากทางแยกมุ่งหน้าถนนเพชรเกษม ● รถที่เลี้ยวซ้ายจากถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งใต้กีดขวางกระแสรถทางตรงบนถนนบางบอน 3 ทำให้เกิดการชะลอตัวของรถในสองทิศทาง ● ถนนบางบอน 3 ออกจากทางแยกมุ่งหน้าถนนเพชรเกษมและถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งใต้ไม่มีไหล่ทางสำหรับรถจักรยานยนต์ ทำให้ต้องวิ่งบนช่องจราจรหลักร่วมกับรถยนต์ ● รัศมีวงเลี้ยวจากถนนบางบอนทิศทางมุ่งหน้าถนนเพชรเกษมเข้าถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งใต้แคบ ระยะการมองเห็นถูกบดบัง	● ปัจจุบันอาศัยเจ้าหน้าที่ตำรวจในการบริหารจัดการทางแยกไม่ให้รถตรงจอดกลางทางแยกในช่วงที่มีแถวคอยสะสมจากทางแยกฝั่งเหนือ เสนอให้ติดตั้งสัญญาณไฟ เพื่อความสะดวกในการจัดการปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน และ รถปัญหาอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ ● ในช่วงนอกชั่วโมงเร่งด่วนทางแยกดังกล่าวไม่ได้มีปัญหาการจราจรมากนัก สามารถปรับเป็นสัญญาณไฟเหลืองกระพริบเพื่อให้หยุดระวังรถในทิศทางตรงข้ามก่อนข้ามทางแยก ● ปรับปรุงทางม้าลายบริเวณทางแยกให้มีความชัดเจน	● พิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟ Adaptive Control ระหว่างทางแยกบางบอน 3 เลียบคลองภาษีเจริญฝั่งใต้กับทางแยกบางบอน 3 เลี่ยงคลองภาษีเจริญฝั่งเหนือให้มีความสัมพันธ์กันลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสะพานและทางแยก ในชั่วโมงเร่งด่วน

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
2	**ทางแยกปากซอยวัดสีสุก**		
	● ปากซอยมีลักษณะแคบ วงเลี้ยวไม่เพียงพอทำให้รถที่ต้องการเลี้ยวเข้าและออกซอยวัดสีสุกต้องชะลอตัว	● ทำการรื้อเสาไฟฟ้าบริเวณทางเข้าออกทั้ง 2 ข้าง เนื่องจากกายภาพปัจจุบันมีเสาไฟฟ้าทั้ง 2 ข้างอยู่ชิดเขตทางเขาซอยจึงทำให้วงเลี้ยวไม่เพียงพอ ● ปาดทางเท้าเพื่อขยายวงเลี้ยว ต้องการรัศมี 5 ม. โดยไม่ต้องทำการเวนคืน	-
3	**ทางแยกใต้ทางด่วนประชาอุทิศ**		
	● รถที่ต้องการเลี้ยวขวามีจำนวนมาก ทำให้เกิดแถวคอยของรถที่ต้องการตรงไป ถ.ประชาอุทิศมุ่งหน้า ถ.สุขสวัสดิ์ ● เนื่องจากมีปัญหาการก่อสร้างบนถ.จอมทองบูรณะและซอยสุขสวัสดิ์ 50 ● ไม่มีการเปิดสัญญาณไฟจราจรควบคุมทางแยก	● แก้ไขติดตั้งปรับรอบสัญญาณไฟจราจร เปิดใช้เฉพาะช่วงเร่งด่วนเช้า (06.00 - 09.00 น.) ส่วนช่วงปกติละเร่งด่วนเย็นให้เปิดไฟเหลืองกระพริบ เพื่อแก้ไขปัญหาแถวคอยของรถที่ต้องการเลี้ยวขวาไปยังซอยสุขสวัสดิ์ 50	-
จุดกลับรถ (U-Turn)			
4	**จุดกลับรถบริเวณหน้าโรงพยาบาลวิชัยเวช ถนนเพชรเกษม**		
	● รถจักรยานยนต์ขับย้อนศร (ออกจากซอยเพชรเกษม 75) และกลับรถในจุดห้ามกลับรถ ● ปริมาณจราจรรอกลับรถสูง เกิดความยาวแถวคอยล้นช่องรอกลับรถ ● รถขนาดใหญ่กลับรถในจุดกลับรถไม่สามารถตีวงเลี้ยวพ้นขอบฟุตบาทได้	● ตีเส้นทึบทุกช่องจราจรบริเวณด้านหน้าปากซอย ห้ามรถเปลี่ยนช่องจราจร ● ติดตั้งป้ายห้ามกลับรถ และกวดขันวินัยจราจร (ทิศทางจากบางแค) ● ติดตั้งป้ายกลับรถให้มีความชัดเจน ● ขยายช่องรอกลับรถเพิ่มอีก 50 ม. เพื่อรองรับปริมาณจราจรชั่วโมงเร่งด่วน ● ขยายพื้นที่กลับรถสำหรับรองรับวงเลี้ยวของรถขนาดใหญ่บนถนนฝั่งขาออกและรถออกจากซอยไม่รบกวนถนนหลัก	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	ประเด็นเพิ่มเติม กรณีต้องการปรับปรุงเป็นทางแยก		
	● ปัจจุบันมีถนนสองเส้นเชื่อมทางเข้า-ออกด้านหลังตลาด กรณีใช้ U-turn และต้องการเข้าพื้นที่สามารถใช้ ซอยเพชรเกษม 77/4 ได้ ● มี U-turn ที่ใช้สำหรับเดินรถไปทางบางแค ห่างออกไปประมาณ 430 ม. (บริเวณหน้า ม.เอเชียอาคเนย์) ● การเดินทางไปยังถ.เอกชัย สามารถใช้เส้นทางทะลุ ถ.เลียบคลองฯ ฝั่งเหนือ ได้ ● ปัจจุบันมีทางแยกสัญญาณไฟบริเวณแยกคลองขวาง และ ถ.พุทธมณฑลสาย 3 ● U-Turn ปัจจุบัน อยู่ห่างจากแยกพุทธมณฑลสาย 3 ซึ่งเป็นแยกสัญญาณไฟเพียง 350 ม. ● หากเปิดตำแหน่งบริเวณปากซอยเพชรเกษม 77 เป็นทางแยกอาจทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากทางแยกเยื้อง และปริมาณจราจรบนถ.เพชรเกษมมีมากกว่า 4,000 คัน ในชั่วโมงเร่งด่วน		
5	**จุดกลับรถหน้าโรงพยาบาลบางมด (ถนนพระรามที่ 2 ขาออก)**		
	● ปัญหาการจอดรถกีดขวางทางจราจร มีรถแท็กซี่จอดแช่รอรับผู้โดยสารบริเวณใต้สะพานลอย หน้าโรงพยาบาลบางมด กีดขวางการจราจร 1 ช่องจราจร ● ปัญหาของรถโดยสารประจำทางจอด รับ-ส่ง ผู้โดยสารนอกช่องจอด เนื่องจากมีรถสอง แถวจอดรอรับผู้โดยสารบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทาง ทำให้รถเมล์ต้องจอดรับผู้โดยสารในช่องจราจรที่สอง ● ปัญหาของรถจักรยานยนต์ขับรถย้อนศร ● รถยนต์ส่วนบุคคลลงจากสะพานกลับรถต้องการเลี้ยวเข้าโรงพยาบาลบางมด ทำให้ตัดกระแสจราจรหลัก ● รถที่ลงจากสะพานกลับรถต้องชะลอตัวเนื่องจากช่องจราจรที่ลดลง	● ปรับปรุงเส้นจราจรช่องจราจรทางลงสะพาน ทาสีตีเส้นนำสายตา ● ปรับปรุงบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทางโดยการทาสีตีเส้นให้เด่นชัด ● ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ กำกับดูแลบังคับใช้มาตรการที่เกี่ยวกับวินัยทางด้านจราจร	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
จุดคอขวดทางกายภาพ (Bottleneck)			
6	**จุดคอขวดทางกายภาพถนนราชพฤกษ์**		
	● ปัญหาการลดดงของช่องจราจรบนถ.ราชพฤกษ์ขาออกมุ่งหน้าคลองมหาสวัสดิ์ บนสะพานยกระดับข้ามทางรถไฟมีขนาด 5 ช่องจราจร โดยช่วงลงสะพานมีทางออกคู่ขนานช่องที่1 จำนวน 1 ช่องทาง และทางหลัก 3 ช่องทาง โดยช่องจราจรลดลง 1 ช่องทาง ประกอบกับระยะทางให้เปลี่ยนช่องจราจรสั้นเกินไป และบนผิวทางไม่มีเครื่องหมายจราจรเบี่ยงช่องทางและเส้นจราจรเป็นเส้นประแบบปกติ ทำให้เกิดการจราจรติดขัดท้ายแถวยาวสะสมเลยข้ามถ.บรมราชชนนีในช่วงเร่งด่วนเย็น ● ถนนในช่องทางคู่ขนานช่วงมี Separator มีระดับผิวทางสูงกว่าผิวทางช่องทางหลักประมาณ 30-40 เซนติเมตร. ● ในฝั่งขาออก ช่องทางหลักมีช่องทางออกทางคู่ขนานช่องที่ 2 ซึ่งไม่ค่อยมีปริมาณจราจรใช้ช่องทางนี้มากนัก เนื่องจากช่องทางออกไม่มีกิจกรรม 2 ข้างทาง เหมือนช่องทางออกที่ 1 ที่มีปั๊มน้ำมัน 2 แห่ง ● ช่องทางจากคู่ขนานเข้าสู่ช่องทางหลักเพื่อข้ามสะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์ มีระยะการเปลี่ยนช่องทาง (Merging Section) สั้นเกินไป เนื่องจากติดกายภาพคอสะพาน ประกอบกับปริมาณจราจรช่องทางหลักสูงทำให้เกิดสภาพคอขวดและการจราจรติดขัด ● ในฝั่งขาเข้ามุ่งหน้าถ.บรมราชชนนี ช่วงช่องทางเข้าจากทางคู่ขนานเข้าเส้นทางหลักเพื่อขึ้นสะพานข้ามทางรถไฟ มีระยะการเปลี่ยนช่องจราจร (Merging Section) สั้นเกินไป เนื่องจากติดปัญหาระยะห่างจากช่องทางออกเชื่อมทางคู่ขนานก่อนหน้า และคอสะพานข้ามทางรถไฟ ทำให้เกิดการชะลอตัวและการจราจรติดขัดโดยเฉพาะช่วงเร่งด่วนเช้า	● ปัจจุบันกรมทางหลวงชนบทอยู่ระหว่างก่อสร้างสะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์ ถ.ราชพฤกษ์ ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณปี พ.ศ.2568 ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหาคอขวดบริเวณสะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์เดิมละช่องทางเข้าในฝั่งขาออกได้ ● ในส่วนปัญหาคอขวดจากการลดลงของช่องจราจรบริเวณช่วงทางออกทางคู่ขนานที่ 1 ในฝั่งขาออก ทำการปรับลดระยะแนวกั้นของ Separator ประมาณ 40 ม. และปรับผิวเป็นถนนและทาสีตีเส้นเป็นเกาะสี เพื่อเพิ่มระยะการเปลี่ยนช่องจราจรเข้าสู่ช่องทางหลักให้ได้ระยะเพิ่มอีกประมาณ 40 ม. พร้อมทำเครื่องหมายจราจรลูกศรเปลี่ยนช่องทางและปรับการทาสีตีเส้นระหว่างช่องทางที่ 3 และช่องทางที่ 4 เป็นเส้นให้ทางในช่วงที่มีการลดลงของช่องจราจร เพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบว่ามีการลดลงของช่องจราจร ● ในฝั่งขาเข้า การปรับปรุงช่วงทางเข้าจากทางคู่ขนานสู่เส้นทางหลัก ดำเนินการปรับลดระยะแนว CURB ของ Separator ให้สั้นลงประมาณ 30 ม. ปรับผิวจราจรเป็นถนนและทาสีตีเส้นเครื่องหมายจราจรแบบบั้ง เพิ่มระยะการเชื่อม (Merging Section)	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
7	**จุดคอขวดทางกายภาพบริเวณทางขึ้นสะพานต่างระดับสิรินธร ถนนบรมราชชนนีขาออก**		
	● ระยะทางในการเปลี่ยนช่องจราจรเพื่อออกทางคู่ขนานบรมราชชนนีค่อนข้างสั้น (150 ม.) ● ลักษณะกายภาพเป็นทิศทางลงเนินทำให้ปริมาณจราจรใช้ความเร็วค่อนข้างสูง ● ระยะทางในการเข้าร่วมกระแสจราจรบริเวณทางออกคู่ขนานค่อนข้างสั้น (น้อยกว่า 50 ม.) ทำให้เกิดแถวคอยสะสม	● ติดตั้งป้ายแจ้งเตือนบนทางหลักก่อนถึงจุดทางร่วมทางแยกให้ระวังรถทางขวา/ทางซ้ายซึ่งจะมีการเปลี่ยนช่องจราจรเพื่อออกไปยังทางคู่ขนาน ● ติดตั้งแถบชะลอความเร็วบนผิวจราจรบริเวณทางร่วมทางแยกที่มาจากถ.สิรินธรเพื่อให้ผู้ขับขี่ตื่นตัวและลดความเร็วลง ● ติดตั้งเสาล้มลุกบริเวณทางออกคู่ขนานเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าร่วมกระแสจราจรระหว่างปริมาณจราจรทางออกคู่ขนานและปริมาณจราจรบนคู่ขนาน	-
	ช่วงทางคู่ขนานเพื่อข้ามไป ถ.ราชพฤกษ์		
	● ปัญหาการจราจร ระหว่างช่วงพื้นที่ทางหลักออกทางคู่ขนานและทางคู่ขนานเข้าทางหลัก เกิดการตัดกระแสจราจรกัน (Weaving)	● ติดป้ายแนะนำช่องทางบริเวณเหนือช่องจราจรก่อนทางขึ้นสะพาน แนะนำผู้ใช้ทางในการใช้ช่องจราจรไปยังราชพฤกษ์และถ.เพชรเกษม เพื่อลดปัญหาการตัดกระแสจราจรบริเวณทางลงสะพาน ● รื้อแนว Barrier กั้นทางหลักและทางคู่ขนานออก เพื่อแก้ไขปัญหาระยะ Weaving บริเวณพื้นที่ทางต่างระดับ	-
8	**จุดคอขวดทางกายภาพทางขึ้นสะพานพระราม 8 (ธนบุรี)**		
	● ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเปลี่ยนช่องจราจรปาดเข้าทางหลักบริเวณเส้นทึบ ● ช่วงการจราจรหนาแน่น มีเจ้าหน้าที่อำนวยการจราจรด้วยการตัดสลับระหว่างทางหลักและทางขึ้นสะพานเกิดแถวคอยสะสมบนถ.อรุณอมรินทร์	● ติดตั้งเสาล้มลุกบริเวณพื้นที่ที่มีการปาดเข้าทางหลักบริเวณเส้นทึบเพื่อควบคุมให้กระแสจราจรเปลี่ยนช่องทางได้อย่างถูกต้อง ● พิจารณายกเลิกการเลี้ยวขวา ตามแนวถ.วิสุทธิกษัตริย์ฝั่งตะวันออกมุ่งหน้าแยกประชาเกษม โดยให้ไปกลับรถใต้สะพานพระราม 8 เพื่อเลี้ยวซ้ายเข้าถ.ประชาธิปไตย ระยะ 1.2 กม. ใช้เวลา 3 นาที และปรับรอบจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่แยกวิสุทธิกษัตริย์เป็น 2 จังหวะ	● ติดตั้งป้ายแนะนำความเร็ว เพื่อให้รถเข้าสู่ช่องทางหลักด้วยความเร็วที่เหมาะสมกับความยาวAcceleration Lane (80 m)

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	ถนนอรุณอมรินทร์ก่อนทางขึ้นสะพานพระราม 8		
	● ป้ายแนะนำเส้นทางน้อย ● การตัดกระแสจราจรก่อนขึ้นสะพานจากคอนโดและช่องทางทั้ง 2 ข้าง	● ปรับทาสีช่องจราจรขึ้นสะพานและตัวอักษรบนผิวทางให้ชัดเจน ป้องกันการสับสน ตั้งแต่จุดเริ่มเส้นทึบถึงขึ้นสะพานพระราม 8 ระยะประมาณ 370 ม. ● ปรับทาสีตีเส้นจราจรช่วงก่อนทางขึ้นสะพานเป็นเส้นทึบทั้งหมด (ช่วงเส้นประหน้าคอนโดลุมพินีพระราม 8) ติดป้ายใช้ทางคู่ขนานเท่านั้น ● ติดตั้งเสาล้มลุกช่วง Gore Area ก่อนขึ้นสะพาน ระยะทาง 20 ม. ป้องกันการแทรกแถว	
9	**จุดคอขวดทางกายภาพทางเบี่ยงหน้า บ.เอราวัณคอนกรีต ถนนพระรามที่ 2 ขาออก**		
	● มีรถที่ต้องการใช้ทางเบี่ยงออกคู่ขนานจำนวนมาก ● ในช่วงเวลาเร่งด่วน ปริมาณจราจรขาเข้าเมืองจากกระแสจราจรหลักของถ.สายธนบุรี-ปากท่อ มุ่งเข้าสู่ทางเบี่ยงของถ.พระรามที่ 2 มีปริมาณจราจรมากขึ้นถึง 2 เท่า ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อเพื่อเข้าสู่ทางพิเศษ เส้นทางมุ่งเข้าสู่บางแคและจุดกลับรถ จึงทำให้มีปริมาณจราจรจำนวนมาก	● ติดตั้งกล้อง CCTV ตรวจจับอัตโนมัติตลอด 24 ชั่วโมง สำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนเส้นทึบ ● ติดตั้งป้ายแนะนำระวังรถด้านขวา ● ติดตั้งป้ายแนะนำการกลับรถ	● หากการก่อสร้างบริเวณคอขวดแล้วเสร็จ เสนอแนะให้ทำการปรับให้ช่องรอเลี้ยว (Pocket Lane) ของทางคู่ขนานขนาด 1 ช่องจราจร กว้าง 3.0 ม. ระยะไม่น้อยกว่า 200 ม. สามารถทำได้ (ระยะเดิมก่อนก่อสร้าง 95 ม.)
10	**จุดคอขวดทางกายภาพทางคู่ขนานถนนพระรามที่ 2 ขาเข้า ก่อนถึงต่างระดับพระรามที่ 2**		
	● จุดตัดกระแสจราจรของรถทางคู่ขนานและรถทางหลักที่ต้องการเข้า-ออก ● รถที่ต้องการใช้ทางคู่ขนานมีปริมาณจราจรจำนวนมากทำให้มีการฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเพื่อแทรกออกคู่ขนาน ● เนื่องจากพื้นที่ปัญหาอยู่ระหว่างการก่อสร้างจึงทำให้บางส่วนมีการปรับลดช่องจราจร จึงทำให้เกิดปัญหา ● คอขวดของทางคู่ขนานจาก 3 ช่องจราจร ลดลงเหลือ 2 ช่องจราจร	● ติดตั้งกล้อง CCTV ตรวจจับอัตโนมัติตลอด 24 ชั่วโมง ● ตีเส้นซ้ายทึบและเส้นประทางขวา เพื่อให้รถออกทางคู่ขนานได้ แต่ห้ามรถเข้าทางหลัก และมีการเปิดทางเบี่ยงให้รถเข้าทางหลักอีก 300 ม.ข้างหน้า	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง (Bus Stop)			
11	**ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าตลาดการเคหะ ถนนพระรามที่ 2**		
	● การจอดแช่ และจอดในพื้นที่ห้ามจอด(ขาว-แดง) รอผู้โดยสารของรถแท็กซี่ ทำให้ขัดกระแสจราจรกีดขวางรถโดยสารประจำทางเข้าป้ายรถประจำทาง ส่งผลให้เกิดการชะลอตัวของกระแสจราจร	● จัดตั้งแผ่นคอนกรีตกั้นทาง (Barrier) หรือแผงเหล็กกั้นจราจร บริเวณใต้สะพานลอยเป็นระยะ 75 ม. ● เมื่อสิ้นสุดแนวแผ่นคอนกรีต ให้ทำการทาสีพื้น BUS STOP จนถึงป้ายรถเมล์เป็นระยะ 75 ม.	● พิจารณาเปิดทางเบี่ยงเพิ่ม 1 จุด เพื่อเข้าทางหลัก ระยะทางประมาณ 300 ม. ก่อนถึงถ.พระราม 2 ซอย 60/2 ซึ่งอยู่ก่อนจุดปัญหา เพื่อระบายรถที่ต้องการเข้าทางหลักไม่ต้องมาติดบริเวณหน้าตลาดเคหะ
การแก้ปัญหาในเชิงจุดหรือพื้นที่ต่อเนื่อง (Area or Corridor)			
➢ **จุดที่ 12-13 แนวเส้นทางตั้งแต่ ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางตรงข้ามห้างสรรพสินค้าพาต้าปิ่นเกล้า ถึงจุดคอขวดทางกายภาพบริเวณตรงข้ามห้างสรรพสินค้า พาต้าปิ่นเกล้า**			
12	**ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางตรงข้ามห้างสรรพสินค้าพาต้าปิ่นเกล้า**		
	● รถแท็กซี่ และ รถยนต์ส่วนบุคคล จอดรอผู้โดยสารที่บริเวณป้าย ส่งผลให้รถโดยสารประจำทางไม่สามารถเข้าจอดบริเวณป้ายรถประจำทางได้อย่างสะดวก ● รถโดยสารประจำทางจอดรับ-ส่งผู้โดยสารนอกพื้นที่ป้ายรถโดยสารประจำทาง ● พื้นที่ป้ายรถประจำทางไม่ชัดเจนทำให้รถประเภทอื่นๆ เข้ามาจอดรับผู้โดยสาร	● ติดตั้งเสาล้มลุกบริเวณพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนช่องจราจรปาดขึ้นสะพานข้ามแยกบริเวณเส้นทึบเพื่อควบคุมให้กระแสจราจรเปลี่ยนช่องทางได้อย่างถูกต้อง ● ติดตั้งระบบตรวจจับการเปลี่ยนช่องจราจร (Lane Change Detection) เพื่อกวดขันและป้องปรามการกระทำผิดกฎจราจร และติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อป้องปรามการจอดรถบริเวณป้ายรถเมล์ ● ปรับตีเส้นขยายขนาดช่องจราจรให้เหมาะสม ● ทาสีพื้นจราจรเพื่อแสดงพื้นที่รถโดยสารให้ชัดเจน และขยายพื้นที่เป็น 3 ช่องจอด ระยะประมาณ 40 ม. ● ประชาสัมพันธ์ให้รถใช้ทางแยกบรมราชชนนี เพื่อตรงผ่านแยกไปเซ็นทรัลปิ่นเกล้า เนื่องจากมีความจุที่ทางแยกเหลือ รถเลี้ยวขวา 2 ช่องจราจร ไหลได้ 1,200 pcu/hr รถตรง 2 ช่องจราจร ไหล 200 pcu/hr ถ.บรมราชชนนีมุ่งหน้าเซ็นทรัล ยังเหลือความจุอีก 200-300 pcu/hr	

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
13	**จุดคอขวดทางกายภาพบริเวณตรงข้ามห้างสรรพสินค้า พาต้าปิ่นเกล้า**		
	• ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเปลี่ยนช่องจราจรปาดขึ้นสะพานข้ามทางแยกบริเวณเส้นทึบ • แถวคอยสะสมจากการรับ-ส่งผู้โดยสารบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทางและรถสาธารณะ • ชั่วโมงเร่งด่วนเย็นปริมาณจราจรเกินความจุของ จุดทางร่วมทางแยก (weaving segment)	• ติดตั้งเสาล้มลุกบริเวณพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนช่องจราจรปาดขึ้นสะพานข้ามแยกบริเวณเส้นทึบเพื่อควบคุมให้กระแสจราจรเปลี่ยนช่องทางได้อย่างถูกต้อง • ติดตั้งระบบตรวจจับการเปลี่ยนช่องจราจร (Lane Change Detection) เพื่อกวดขันและป้องปรามการกระทำผิดกฎจราจร และติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อป้องปรามการจอดรถบริเวณป้ายรถเมล์ • ปรับตีเส้นขยายขนาดช่องจราจรให้เหมาะสม • ทาสีพื้นจราจรเพื่อแสดงพื้นที่รถโดยสารให้ชัดเจน และขยายพื้นที่เป็น 3 ช่องจอด ระยะประมาณ 40 ม. • ประชาสัมพันธ์ให้รถใช้ทางแยกบรมราชชชนนี เพื่อตรงผ่านแยกไปเซ็นทรัลปิ่นเกล้า เนื่องจากมีความจุที่ทางแยกเหลือ รถเลี้ยวขวา 2 ช่องจราจร ไหลได้ 1,200 pcu/ชม. รถตรง 2 ช่องจราจร ไหล 200 pcu/ชม. ถ.บรมราชชนนีมุ่งหน้าเซ็นทรัล ยังเหลือความจุอีก 200-300 pcu/ชม.	
	พื้นที่ปัญหา Weaving ฝั่ง Lotus Central ปิ่นเกล้า		
	• การตัดกระแสจราจรระหว่างทางคู่ขนานระหว่างรถลงสะพานยกระดับและถนนออกทางคู่ขนาน	• ปรับช่องจราจรทางคู่ขนานให้เป็นทางเข้า-ออก ระหว่างรถลงสะพานยกระดับและถนนออกทางคู่ขนาน โดยปรับช่องจราจรจากเดิม 3 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร • ปรับเส้นจราจรในแต่ละช่องทางที่มีการปรับกายภาพถนนรวมถึงทาสีตีเส้นลูกศรจราจรบนพื้นทาง • ทาสีตีเส้นพื้นที่ห้ามจอดรถข้างทาง โดยทาสีตีเส้นขาว-แดงริมทางเท้า	

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
➢ **จุดที่ 14-16 แนวเส้นทางตั้งแต่ ทางแยกศิริราช จุดคอขวดทางกายภาพบริเวณหน้าโรงพยาบาลศิริราช ถนนอรุณอัมรินทร์ ถึงป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าโรงพยาบาลศิริราช ถ.อรุณอัมรินทร์**			
14	**ทางแยกศิริราช**		
	● การตัดกระแสจราจรรถลงสะพานและรถจากคู่ขนาน ● ทางเข้าจุดรับ-ส่งอาคารผู้ป่วยนอก การจราจรที่ติดขัด ● การจอดรถกีดขวางการจราจร ● รถโดยสารประจำทางไม่เข้าจุดจอดป้ายรถเมล์ ทำให้การจราจรเข้าทางแยกติดขัด	● ปรับจังหวะสัญญาณไฟให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร ● ควบคุมการจัดการจราจรช่วงทางขนานและทางลงสะพาน – ติดตั้งเสาล้มลุกทางลงสะพานอรุณอมรินทร์ – กวดขันวินัยจราจร ● ควรเตรียมพื้นที่รับ-ส่งนักเรียน ด้านในโรงเรียนวัดอมรินทรราม ● ปรับปรุงการจัดการจราจรถ.วังหลังและจุดกลับรถท้ายถ.วังหลัง	โครงการในอนาคตที่ช่วยบรรเทาปัญหาจราจรบนถ.อรุณอมรินทร์และแยกศิริราช ● โครงการต่อเชื่อมสะพานพระราม 8 กับถ.พรานนก-พุทธมณฑลสาย 4 ช่วยแบ่งเบาปริมาณจราจรที่เข้าสู่แยกศิริราช ถ.รถไฟหน้าตลาดศาลาน้ำร้อน สำหรับคู่การเดินทาง ปิ่นเกล้า-พรานนก
15	**จุดคอขวดทางกายภาพบริเวณหน้าโรงพยาบาลศิริราช ถนนอรุณอัมรินทร์**		
	● ปัญหาทางเท้าและเสา Skywalk กีดขวางเกิดคอขวดช่วงประตู 1 รพ.ศิริราช ● การตัดกระแสจราจรลงสะพานและรถจากคู่ขนาน ● ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเปลี่ยนช่องจราจรปาดเข้า-ออกทางหลักบริเวณเส้นทึบ	● ปรับปรุงขยายทางเดินรถบริเวณขาเข้าฝั่งประตู 1 (โดยการใช้พื้นที่ทางเท้าเดิม) ● ปรับปรุงพื้นที่จุดจอดรับ - ส่งผู้ป่วย อาคารนวมินทรบพิตร 84 ปี ● ควบคุมการจัดการจราจรช่วงทางขนานและทางลงสะพาน – ติดตั้งเสาล้มลุกทางลงสะพานอรุณอมรินทร์ ● กวดขันวินัยจราจร	-
16	**ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าโรงพยาบาลศิริราช ถ.อรุณอัมรินทร์**		
	● รถโดยสารไม่เข้าป้าย ผู้โดยสารต้องข้ามถนนขึ้นลง	● ปรับพื้นที่ป้ายรถโดยสารประจำทางเป็นช่องเว้าเฉพาะและทางเท้า ● ติดตั้งสัญญาณไฟแบบ Bus Priority ด้านถ.อรุณอมรินทร์ ● ควบคุมการจอดรถแท็กซี่และรถอื่น ๆ ริมทาง	-

ตารางที่ 2.6-12 สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรพื้นที่ 8 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งตะวันตก โซน 2

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
ทางแยก (Intersection)			
1	**ทางแยกวีเหลี่ยม**		
	● รถจักรยานยนต์ขับย้อนศรบนซอยเพชรเกษม 49 ตัดกระแสจราจรที่วิ่งสวนทางมาส่งผลให้รถทิศทางตรงชะลอตัว ● รถบนซอยเพชรเกษม 49 ทิศทางมุ่งหน้าถ.เพชรเกษมแซงขวาไปตัดกระแสจราจรที่วิ่งสวนทางมาส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดบริเวณทางเข้าซอย และมีแถวคอยสะสมถึงทางหลวงหมายเลข 3901 (ถ.คู่ขนานวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก) ขาออกจากทางแยกเข้าสู่ถ.เพชรเกษม ● รถที่เลี้ยวขวาจากซอยเพชรเกษม 49 และทางหลวงหมายเลข 3901 (ถ.คู่ขนานวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก) ขาออกจากทางแยกเข้าสู่ถ.เพชรเกษม ไม่มีช่องสำหรับเร่งความเร็ว ส่งผลให้เกิดการขัดกระแสรถทางตรงที่มาจากจุดทางแยกสัญญาณไฟจราจร ● เกิดการตัดกระแสจราจรบริเวณทางแยกระหว่างรถทางตรงและรถที่กลับรถทำให้เกิดปัญหาแถวคอยสะสมและการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ● ซอยเพชรเกษม 49 และทางหลวงหมายเลข 3901 (ถ.คู่ขนานวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก) ขาออกจากทางแยกเข้าสู่ ถ.เพชรเกษมไม่มีสัญลักษณ์ทางม้าลายบนพื้นทางและสัญญาณไฟแจ้งเตือนหรือป้ายแจ้งเตือนทางเดินข้าม	● ปรับกายภาพบริเวณ ถ.วีเหลี่ยมเพื่อให้รถสามารถเลี้ยวเข้าถ.เพชรเกษมได้คล่องตัวมากขึ้น ● ปรับกายภาพบริเวณ ถ.วีเหลี่ยมเพื่อให้รถสามารถ เลี้ยวเข้าถ.วีเหลี่ยมจาก ถ.กาญจนาภิเษกได้ง่าย ● ติดป้ายเตือนระวังรถช่องซ้ายมือ เพื่อลดการขัดแย้งของกระแสจราจร ระหว่างกาญจนาภิเษก-เพชรเกษม และวีเหลี่ยม-เพชรเกษม ● เปิดใช้สัญญาณไฟบนถ.วีเหลี่ยม โดยให้เป็นเฟสไฟเดียวกับช่วงจังหวะทิศทางจาก ถ.กาญจนาภิเษก ไปเพชรเกษม ● ติดตั้งป้ายเลี้ยวซ้ายรอสัญญาณไฟ ● ตีเส้นนำสายตา ให้รถเข้า 3 ช่องขวาสุด ● ปรับกายภาพเชื่อมช่องทางเดินรถ เพื่อเชื่อมกับทางข้าม ถ.เพชรเกษม เข้าสู่ ถ.กาญจนาภิเษก และขยายช่องทางเดินรถให้มีความกว้างและสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ ● ขยายขนาดป้ายแนะนำเส้นทาง ปัจจุบันมีป้ายแนะนำเส้นทางติดแนะนำ อยู่ตำแหน่งก่อนเข้าทางแยก แต่พบว่าในตำแหน่งที่เป็นจุดแนะนำหลักสังเกตยากและป้ายมีขนาดเล็ก ● ปรับปรุงทางม้าลายบริเวณทางแยกให้มีความชัดเจน	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
2	**ทางแยกวัดนิมานรดี**		
	● ปริมาณจราจรเข้าทางแยกสูงสุดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (3,008 PCU/ชม.) ส่วนมากเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์ ● ปัญหารถจักรยานยนต์แซงย้อนศร ตัดกระแสจราจรที่วิ่งสวนทางมาส่งผลให้รถทิศทางตรงชะลอตัวจนเกิดเป็นแถวคอยสะสมบริเวณทางแยก ● ช่วงวงเลี้ยวสำหรับเลี้ยวเข้าและออกซอยบางแค 1 มีระยะวงเลี้ยวที่แคบและมุมมองสำหรับการมองเห็นไม่ค่อยดี เนื่องจากถูกบดบังด้วยกำแพงรั้ว การสัญจรผ่านทางแยกจึงเป็นไปได้ช้าเกิดความเป็นความล่าช้าและแถวคอยสะสมบริเวณจุดตัดทางแยก ● เส้นแบ่งทิศทางการจราจรหรือเส้นนำสายตาในระหว่างที่เลี้ยวเข้าทางแยกไม่มีการสัญจรผ่านทางแยกไม่มีความคล่องตัว ● ทางข้ามทางม้าลายสำหรับคนเดินข้าม และป้ายแจ้งเตือนเพื่อความปลอดภัยระหว่างคนเดินเท้าและยานพาหนะมีไม่ครบทุกทิศทาง	● ปรับผิวจราจรปากซอยให้สามารถเดินรถอย่างคล่องตัว ● ปรับปรุงเส้นจราจร (ทาสีตีเส้น) บริเวณทางแยกให้ชัดเจน ● ติดตั้งป้าย ห้ามจอดรถบริเวณทางแยก ● ปรับปรุงรัศมีวงเลี้ยวบริเวณด้านหน้าปากซอย	-
3	**ทางแยกถนนเพชรเกษม-พุทธมณฑล สาย 1**		
	● ปัญหาการกลับรถบริเวณทางแยกแล้วตัดเข้าซอยเพชรเกษม 60 ส่งผลให้ตัดกระแสจราจรทิศทางตรงมาเคลื่อนตัวออกมาจากทางแยก ● ปัญหาการตั้งกรวยปิดช่องจราจรสำหรับกลับรถบริเวณทางแยกบน ถ.เพชรเกษม ทิศทางมุ่งหน้า MRT สถานีบางแค ส่งผลให้จำนวนช่องจราจรทางตรงลดลงจาก 3 ช่องจราจรเป็น 2 ช่องจราจร และเกิดการเบี่ยงการจราจรจากช่องที่ถูกปิดกั้นทำให้รถในทิศทางตรงอีก 2 ช่องจราจรเกิดการชะลอตามไปด้วย ● การหยุดรอสัญญาณไฟจราจรมีการจอดล้ำแนวเส้นจอด ทำให้รถที่เลี้ยวขวาเข้า ถ.พุทธมณฑล สาย 1 เกิดการชะลอตัว	● ขยับจุดกลับรถห่างจากทางแยกประมาณ 50 ม. ● ขยับทางข้ามเข้ามาบริเวณด้านในทางแยกประมาณ 10 ม. เพื่อความปลอดภัยของคนเดินเท้า โดยใช้เกาะกลางเป็นพื้นที่พักก่อนข้ามถนนไปอีกฝั่ง ● ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง แสดงเส้นนำแนวสายตา ● ติดตั้งป้ายกลับรถรอสัญญาณไฟ ● ปรับปรุงเครื่องหมายจราจร ตีเส้นทึบ พร้อมติดตั้งป้ายแนะนำช่องจราจรซ้ายผ่านตลอดระวังรถทางขวา	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	● ปัญหาการขัดกระแสจราจรระหว่างรถที่มาจาก ถ.พุทธมณฑล สาย 1 เลี้ยวซ้ายเข้า ถ.เพชรเกษม ทำให้เกิดการขัดกระแสจราจรและเกิดการชะลอตัวของรถทางตรงบน ถ.เพชรเกษม ● รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนกฎจราจรบริเวณทางแยก โดยการเลี้ยวขวาจาก ถ.พุทธมณฑล สาย 1 ไป ถ.เพชรเกษมฝั่งขาเข้า	● ลบทางม้าลายเดิม ● ติดตั้ง Barrier ห้ามกลับรถบริเวณทางแยก ● ปรับปรุงรอบสัญญาณไฟให้เหมาะสม	
4	**ทางแยกบางบอน 3**		
	● รถจักรยานยนต์ออกจากแยกแล้วย้อนศรทำให้รถทางตรงเกิดการชะลอตัว ส่งผลให้ประสิทธิภาพของทางแยกลดลงจนเกิดเป็นแถวคอยสะสม ● รถจักรยานยนต์และรถยนต์ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร มีการฝ่าไฟแดง หรือล้ำเส้นจอดรถสัญญาณไฟจราจรมาจอดรอบริเวณกลางทางแยก ส่งผลให้รถทางตรงชะลอตัวและเกิดการจราจรติดขัดบริเวณทางแยก ● การกลับรถบริเวณทางแยก โดยไม่อยู่ในช่องจราจรด้านขวาสุด ทำให้เกิดการตัดกระแสจราจรที่จะเลี้ยวขวาเข้า ถ.บางบอน 3 และรถที่จะเลี้ยวซ้ายจาก ถ.บางบอน 3 เข้า ถ.เอกชัย ● ช่วงวงเลี้ยวสำหรับเลี้ยวซ้ายจากถ.เอกชัย เข้าสู่ถ.บางบอน 3 ค่อนข้างแคบ ทำให้มีการวิ่งทับช่องจราจรเกิดความล่าช้าบริเวณทางแยก และกระทบต่อรถทางตรงที่ต้องมีการชะลอตัวตามไปด้วย ● แถวคอยสะสมยาวในช่วงเร่งด่วน	● ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเป็นสัญลักษณ์รถทางตรงและเลี้ยวขวาเพื่อให้เดินรถได้สองช่องทาง ● ย่นระยะเกาะกลางลง 5 ม.เพื่อเพิ่มวงเลี้ยวของรถเลี้ยวขวาได้ 2 ช่องจราจร พร้อมปรับปรุงป้ายห้ามกลับรถให้ชัดเจน ● ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางห้ามจอดรถบริเวณทางแยก (เส้นก้างปลา) ● ปรับปรุงรอบสัญญาณไฟให้เหมาะสม ● ปรับปรุงทางม้าลายบริเวณทางแยกให้มีความชัดเจน	-
จุดกลับรถ (U-Turn)			
5	**จุดกลับรถหน้าไปรษณีย์ย่อยบางบอน ถนนเอกชัย**		
	● ปริมาณจราจรกลับรถสูงปัจจุบันมีการใช้ช่องกลับรถ 2 ช่องจราจร (อนุญาตกลับรถเพียงช่องเดียว) ● บางช่วงเวลามีรถเบียดกันกินช่องจราจรถึง 3 ช่องจราจร ● วงเลี้ยวแคบไม่สามารถใช้ในการกลับรถได้ 2 ช่องจราจร	● ปรับพื้นผิวจราจรเพื่อรองรับการกลับรถ 2 คัน (ปัจจุบันวงเลี้ยวแคบและสามารถกลับรถได้ครั้งละ 1 คันทำให้เกิดความล่าช้าเนื่องจากมีการรอกลับรถพร้อมกัน 2 คัน)	● ปริมาณจราจรในปัจจุบันเกิดจากรถบน ถ.กาญจนาภิเษก เข้าใช้ช่องกลับรถเพื่อข้ามสะพานไปยัง ถ.เอกชัย (มุ่งบางบอน 5) หรือ รถจากบางบอน 5 บน ถ.เอกชัย ต้องการเลี้ยวขวาเข้า ถ.กาญจนาภิเษก

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	● ขับรถย้อนศร	● ขยายช่องรอกลับรถโดยใช้พื้นที่เกาะกลาง (เกาะกลางกว้างประมาณ 3 ม.) ● ปรับปรุงสัญลักษณ์บนพื้นทางเป็นกลับรถและ ทำเส้นนำสายตา	● พิจารณาเพิ่ม loop ramp สำหรับทางแยกเพื่อรองรับปริมาณจราจรบนทิศทางดังกล่าว สามารถช่วยลดปริมาณจราจรที่เข้าสู่บริเวณกลับรถ
จุดคอขวดทางกายภาพ (Bottleneck)			
6	**จุดคอขวดทางกายภาพเชิงสะพานข้ามทางแยกกาญจนาภิเษก-เอกชัย ถนนเอกชัยขาเข้า**		
	● คอขวด/การตัดกันของกระแสจราจร ● รถที่เลี้ยวเข้า – ออกซอยเพชรเกษมสวนทางกันไม่ได้ ● การจอดรับส่งผู้โดยสารบนถ.เพชรเกษม ทำให้เกิดการเบี่ยงช่องจราจรด้านซ้ายสุด	● ให้ข้อมูลในการเบี่ยงซ้ายก่อนถึงบริเวณคอขวด โดยติดตั้งป้ายข้อความ กาญจนาภิเษก ชิดซ้าย (แทนป้ายเดิมที่ระบุอนุญาตให้เดินรถสองช่องจราจร) ● ติดตั้งป้ายข้อความ กาญจนาภิเษก ชิดซ้าย ● จัดทำเครื่องหมายบนพื้นทางห้ามแทรก ● ขยายพื้นที่ Gore Area ห้ามรถแทรกเข้าที่บริเวณจุดคอขวด	● จัดทำสะพานเลี้ยวซ้ายโดยเบี่ยงตัวออกจากสะพานข้ามทางแยกในตัวปัจจุบัน
7	**จุดคอขวดทางกายภาพปากซอยเพชรเกษม 51**		
	● รถที่เลี้ยวเข้า - ออกซอยเพชรเกษมสวนทางกันไม่ได้ ● การจอดรับส่งผู้โดยสารบน ถ.เพชรเกษม ทำให้เกิดการเบี่ยงช่องจราจรด้านซ้ายสุด	● ทาสี ตีเส้น ถนนซอยแสดงช่องจราจรที่ชัดเจน ● ปรับปรุงเส้นขาวแดงให้ต่อเนื่องและชัดเจน ● กวดขันวินัย ห้ามจอดรถหรือ วางสิ่งของกีดขวางบริเวณหน้าปากซอย ● ปรับปรุงวงเลี้ยวบริเวณปากซอย ● ตีเส้นทึบทุกช่องจราจรบริเวณด้านหน้าปากซอย ห้ามรถเปลี่ยนช่องจราจร	-
ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง (Bus Stop)			
8	**ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางหน้าตลาดบางแค**		
	● มีการจอดแช่รับผู้โดยสารของรถสองแถวและแท็กซี่บริเวณป้ายรถโดยสาร ทำให้รถโดยสารประจำทางเข้าป้ายไม่ได้ต้องจอดเลนกลาง	● ห้ามมิให้มีการจอดรถเท็กซี่บริเวณป้ายรถเมล์ ● ทาสีตีเส้นพื้นที่จอดรถ และเข้มงวดให้รถเมล์จอดตรงจุดจอดและไม่จอดแช่เป็นเวลานาน	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
		● ขอความร่วมมือตลาดจัดพื้นที่จอดรถเท็กซี่บริเวณลานจอดรถใหม่ด้านหลังตลาดสด ● ติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อตรวจจับรถที่ฝ่าฝืน/ จอดแช่ ไม่ทำตามกฎจราจร และนำส่งข้อมูลของผู้กระทำผิดให้กรมการขนส่งทางบกรับทราบและดำเนินการปรับเงินกับผู้กระทำผิด	
9	**ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางปากซอยเพชรเกษม 53**		
	● รถยนต์ออกจากซอยเพชรเกษม 53 แล้วแทรกเข้ามาช่องจราจรด้านใน ทำให้รถทางตรงติดขัด ● ทางเข้าปากซอยเพชรเกษม 53 มีลักษณะแคบ รถใหญ่ 2 เลน ไม่สามารถสวนกันได้ทันทีทำให้เมื่อมีรถเข้า-ออกซอย ต้องรอให้ทางใดทางหนึ่งเข้าหรือออกก่อน ทำให้รถทางตรง ถ.เพชรเกษมติดเป็นทางยาว ● รถประจำทางจอดไม่ตรงป้าย ทำให้กีดขวางรถเข้า-ออก ซอย	● ตีเส้นทึบทุกช่องจราจรบริเวณด้านหน้าปากซอย ห้ามรถเปลี่ยนช่องจราจร ● ปรับปรุงเส้นขาวแดงให้ต่อเนื่องและชัดเจน ● ปรับปรุงวงเลี้ยวบริเวณปากซอย ● ตีทาสีตีเส้นพื้นที่จอดรถ เข้มงวดให้รถเมล์จอดตรงจุดจอดและไม่จอดแช่เป็นเวลานานพร้อมทั้งติดตั้ง และติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อตรวจจับรถฝ่าฝืน/ จอดแช่และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ● ขบ/ ขสมก. กวนขันวินัยจราจร การจอดรถ รับ-ส่ง	-
การแก้ปัญหาในเชิงจุดหรือพื้นที่ต่อเนื่อง (Area or Corridor)			
จุดที่ 10-11 ทางแยกคลองขวาง ถึงจุดกลับรถเพชรเกษม 98			
10	**ทางแยกคลองขวาง**		
	● รถจักรยานยนต์ย้อนศรขึ้นฟุตบาทบน ถ.เพชรเกษม ขัดกับกระแสจราจรสำหรับรถยนต์ที่จะเลี้ยวเข้า ถ.เพชรเกษม 69 ก่อให้เกิดความยาวแถวคอยบน ถ.เพชรเกษม ● รถเลี้ยวขวาบน ถ.เพชรเกษม 69 จอดกีดขวางการจราจรของรถเลี้ยวซ้ายทำให้รถเลี้ยวซ้ายไม่สามารถเคลื่อนตัวได้ต้องรอรอบจังหวะสัญญาณไฟ ● ช่วงวงเลี้ยวจาก ถ.เพชรเกษม 69 เข้าสู่ ถ.เพชรเกษม (ขาเข้า) ค่อนข้างแคบ เครื่องหมายจราจรไม่ชัดเจน ทำให้มีการวิ่งทับช่องจราจร	● ติดป้ายเตือนห้ามเลี้ยวขวา บริเวณหน้าปากซอย ● ปรับปรุงสัญลักษณ์บนพื้นทาง เพื่อเป็นเส้นนำสายตา ● ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นถนน ให้ชัดเจน ● ตีเส้นทึบและติดตั้งสัญลักษณ์บนพื้นทางตรงไปไม่ต้องรอสัญญาณไฟ ● ติดตั้งแนวกั้นรถจักรยานยนต์ และกวดขันวินัยจราจร	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
	● รถตรงบน ถ.เพชรเกษมมุ่งหน้าหนองแขม จอดกีดขวางการจราจรของรถเลี้ยวซ้ายที่จะเข้าสู่ ถ.เพชรเกษม 69 โดยมีการกีดขวางทั้งจากรถยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสารประจำทางที่ออกจากป้ายซึ่งตั้งอยู่ประมาณ 100 ม.จากทางแยกบริเวณดังกล่าว ● รถยนต์ขับสวนทางฝ่าฝืนกฎจราจร ทำให้รถเลี้ยวขวาจาก ถ.เพชรเกษมเสียจังหวะเกิดความล่าช้าบริเวณทางแยก	● ปรับปรุงรอบสัญญาณไฟให้เหมาะสม ● ปรับปรุงทางม้าลายบริเวณทางแยกให้มีความชัดเจน	
11	**จุดกลับรถเพชรเกษม 98**		
	● รถที่มากลับรถแล้วข้ามไปยังช่องจราจรที่ 3 และช่องจราจรที่ 4 เพื่อที่จะเข้าไปยังบิ๊กซีเพชรเกษม ทำให้รถทางตรงติดขัด ● รถจักรยานยนต์ขับย้อนศรเพื่อไปจุดกลับรถ ● ช่องกลับรอกลับรถไม่ได้เปิดใช้งานทั้งสองข้างทาง มีเครื่องกีดขวางจราจรวางเป็นอุปสรรคต่อการกลับรถ (ต้องตีวงกว้าง)	● ติดตั้งสัญญาณไฟในรูปแบบ Adaptive Traffic Control ในชั่วโมงเร่งด่วน (06:00-09:00 น.) และ (16:00-19:00 น.) และปรับเปลี่ยนเป็นสัญญาณไฟกระพริบนอกชั่วโมงเร่งด่วน ● เปิดใช้ช่องรอกลับรถ และเปิดใช้พื้นที่เกาะกลางสำหรับจัดทำช่องรอกลับรถเพิ่มเติมทั้งสองข้าง (เพิ่มอย่างน้อย 50 ม. ครอบคลุมระยะแถวคอยสะสม) ● ปรับปรุงเครื่องหมายบนพื้นทางเป็นเส้นทึบ (ห้ามเปลี่ยนช่องจราจร) บริเวณพื้นที่จุดกลับรถ	-
จุดที่ 12-14 ทางแยกสุขาภิบาล ทางแยกบางบอน ถึงจุดคอขวดทางกายภาพหน้าตลาดบางบอน ถนนเอกชัย			
12	**ทางแยกสุขาภิบาล**		
	● ความยาวแถวคอยและการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกบางบอน ● ปริมาณจราจรสูง มีถนนรองรับเพียง 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง ● ความยาวแถวคอยและการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกทุกทิศทาง ● ปริมาณจราจรบน ถ.บางบอน 1 สูง มีถนนรองรับเพียง 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง ● ความยาวแถวคอยและการจราจรติดขัดบริเวณทางแยก (ถ.เอกชัย มุ่งหน้าเอกชัย 76 เลี้ยวซ้ายเข้า ถ.บางบอน 1)	● ย่นระยะเกาะกลางลง 5 ม. เพื่อเพิ่มวงเลี้ยวของรถเลี้ยวขวาได้ 2 ช่องจราจร ● ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง (สัญลักษณ Share Lane) ● ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง (ห้ามจอดบริเวณทางแยก) ● ติดตั้งป้ายเตือนเลี้ยวซ้ายรอสัญญาณไฟ ● ติดตั้งป้ายเตือนเลี้ยวซ้ายระหวางรถทางขวา ● ปรับรอบจังหวะสัญญาณไฟ ให้เหมาะสม ● ปรับปรุงทางม้าลายบริเวณทางแยกให้มีความชัดเจน	● พิจารณาปรับปรุงสะพานข้ามแยกสุขาภิบาลและทางแยกบางบอน ซึ่งทั้งสองแยกมีระยะห่างกันเพียง 180 ม.

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
13	**ทางแยกบางบอน**		
	● ความยาวแถวคอยและการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกทุกทิศทาง – ความยาวแถวคอยของรถบน ถ.เอกชัย (ไปแยกบางบอน) – ความยาวแถวคอยของรถบน ถ.บางขุนเทียนฯ – ความยาวแถวคอยของรถบน ถ.เอกชัย (ไปจอมทอง) ● วงเลี้ยวบริเวณทางแยกแคบและมีเขตทางจำกัด	● ปรับรอบจังหวะสัญญาณไฟ ให้เหมาะสม ติดตั้งระบบ Adaptive Signal เพื่อประสานสัญญาณไฟจราจร ร่วมกันระหว่างทางแยกบางบอน และทางแยกสุขภิบาล ● ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางให้ชัดเจน ● ปรับปรุงทางม้าลายบริเวณทางแยกให้มีความชัดเจน	● พิจารณาปรับปรุงสะพานข้ามแยกสุขาภิบาลและทางแยกบางบอน ซึ่งทั้งสองแยกมีระยะห่างกันเพียง 180 ม.
14	**จุดคอขวดทางกายภาพหน้าตลาดบางบอน ถนนเอกชัย**		
	● รถที่ออกจากซอยเอกชัย 66 พยายามจะเปลี่ยนช่องจราจรไปทางขวาทันที (เพื่อเข้าใช้แยกสุขาภิบาลที่ห่างออกไปประมาณ 200 ม.) กีดขวางการจราจร รวมถึง ● วงเลี้ยวเข้า-ออก ซอยเอกชัย 66 แคบ ไม่สามารถวิ่งรถสวนทางกันได้สะดวกเกิดการชะลอตัวบริเวณปากซอยและกีดขวางการจราจร นอกจากนั้นยังพบปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจร ได้แก่ – มีรถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนใช้ทางม้าลายบริเวณคอขวดในการข้ามถนน – รถสองแถว และรถเท็กซี่จอดบริเวณคอขวดกีดขวางการจราจร โดยเฉพาะรถแท็กซี่มีการจอดแช่	● ทาสี ตีเส้น ถนนซอยแสดงช่องจราจรที่ชัดเจน ● ปรับปรุงเส้นขาวแดงให้ต่อเนื่องและชัดเจน ● กวดขันวินัย ห้ามจอดรถหรือ วางสิ่งของกีดขวางบริเวณหน้าปากซอย ● ปรับปรุงวงเลี้ยวบริเวณปากซอยให้รถสามารถเลี้ยว เข้า-ออกซอยได้อย่างสะดวก	-
จุดที่ 15-17 ทางแยกบางบอน 5 จุดกลับรถใกล้ทางแยกบางบอน 5 ถนนเอกชัย ขาออก ถึงป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางบริเวณใกล้ทางแยกบางบอน 5			
15	**ทางแยกบางบอน 5**		
	● รถจักรยานยนต์ย้อนศรขึ้นฟุตบาตร ทำให้เลี้ยวชะลอตัว ● ความยาวแถวคอยบริเวณ ซอยเอกชัย 131 ทำให้เกิดปริมาณจราจรสะสม ● วงเลี้ยวในการเลี้ยวซ้ายเข้าถ.บางบอน 5 แคบทำให้เกิดการชะลอตัว ● ปริมาณจราจรเกินความจุของทางแยก	● ปรับรัศมีวงเลี้ยวบริเวณหัวมุมทางแยก ● ย่นระยะเกาะกลางลง 5 ม.เพื่อเพิ่มวงเลี้ยวของรถเลี้ยวขวาได้ 2 ช่องจราจรและติดป้ายให้กลับรถบริเวณทางแยกได้ ● ปิดจุด U-Turn และ เปิดจุด U-Turn ใหม่ถัดไปอีก 150 ม. ● ปรับปรุงรอบสัญญาณไฟให้เหมาะสม	-

จุดที่	ชื่อจุดปัญหา/ สภาพปัญหา	แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน	ข้อเสนอแนะในอนาคต
16	**จุดกลับรถใกล้ทางแยกบางบอน 5 ถนนเอกชัย ขาออก**		
	● รถทางตรงมีปริมาณมาก แถวคอยกีดขวางรถที่จะกลับรถเกิดความยาวแถวคอยเพิ่มเติมติดขัดทุกช่องทาง ● รถที่อยู่ช่องขวารอกลับรถไม่สามารถเลี้ยวได้ ติดปัญหาการจราจรติดขัดจากแยกบางบอน 5 ● จังหวะสัญญาณไฟเขียว (ทิศทางรถจาก สมุทรสาคร วิ่งไปบางบอน) ในชั่วโมงเร่งด่วนติดคัดเนื่องจากติดรถ U-Turn ทำให้เกิดความยาวแถวคอยล้นไปถึงทางแยก (สามารถจุ แถวคอยเพียง 180 ม. จาก U-Turn ไปทางแยก)	● ปรับย้ายตำแหน่งจุดกลับรถ (U-Turn) อีก 150 ม. เพื่อให้มีระยะห่างจากทางแยกบางบอน 5 และเพื่อแก้ไขปัญหารถรอจุดกลับรถ (U-Turn) ที่สะสมกับแถวคอยบริเวณทางแยก และรถจักรยานยนต์ขับสวนทิศทาง พร้อมทั้งปรับระยะเกาะกลางที่ทางแยกและอนุญาตให้ U-Turn ที่ทางแยกได้ (สำหรับรถที่เข้าใช้บริการตลาด)	-
17	**ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางบริเวณใกล้ทางแยกบางบอน 5**		
	● ปัจจุบันด้านหน้าของป้ายรถเมล์มีรถสองแถวจอดเพื่อรอผู้โดยสาร ● รถจักรยานยนต์วิ่งย้อนศรบริเวณป้าย และรถจักรยานยนต์วิ่งบนทางเท้า	● ห้ามขับรถย้อนศร และ ให้รถโดยสารจอดที่บริเวณป้ายจอดรถโดยสาร ● ประสานงานกับทางหน่วยงานตำรวจ สน.บางบอน เพื่อช่วยจัดการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน ● ทาสีตีเส้นช่องจอดรถโดยสารบนพื้นทางโดยห้ามรถแท็กซี่จอด ขนาดช่องจอด กว้าง 3.5 ม. ยาว 12 ม. บริเวณด้านหน้าของป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ● จัดทำแผงกั้นจราจรป้องกันการจอดรับ - ส่งผู้โดยสารขนาด 10 ม. ● พร้อมติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อตรวจจับรถที่ฝ่าฝืน/จอดแช่ไม่ทำตามกฎจราจร	-

บทที่ 3

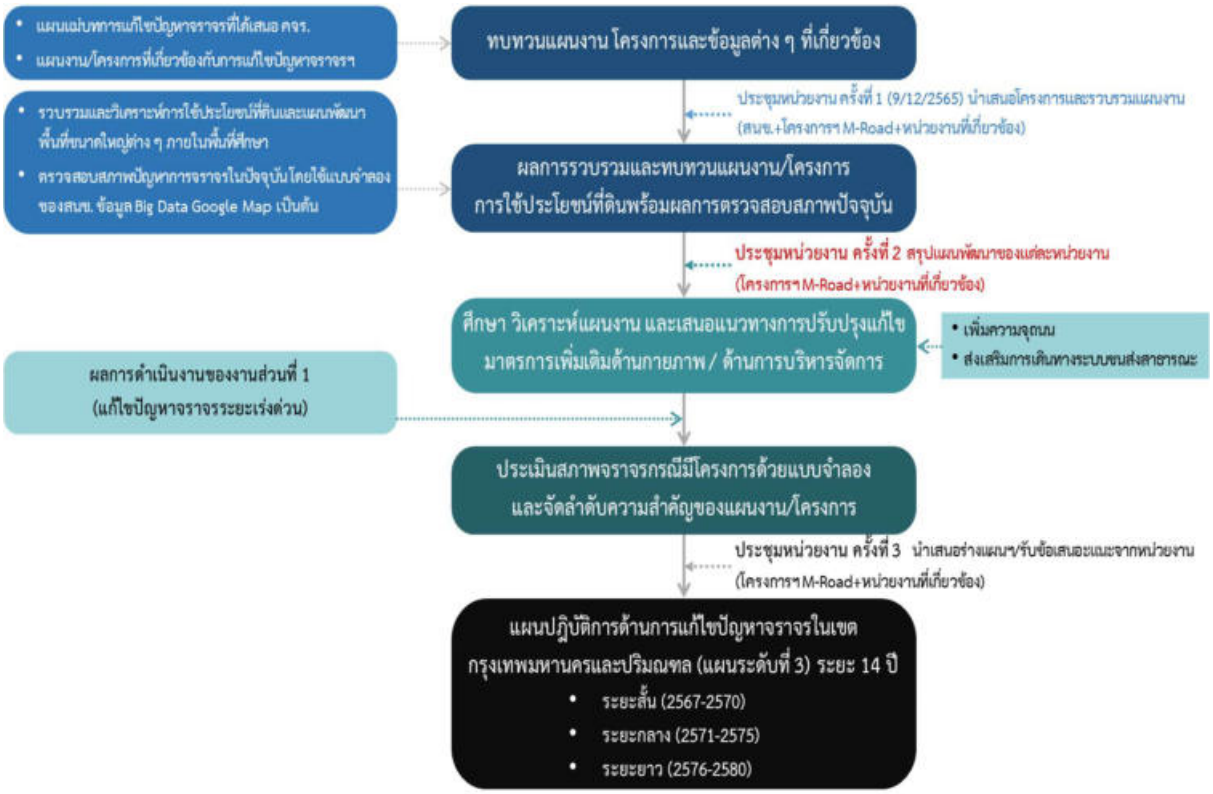
งานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจร ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

บทที่ 3
งานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

3.1 ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรฯ

การดำเนินงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังแสดงใน**รูปที่ 3.1-1** ประกอบด้วย

1) ทบทวนแผนงาน โครงการ และข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมตรวจสอบสถานะแผนงาน/โครงการตามแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจรของ สนข. ที่ได้เสนอ คจร. เห็นชอบแล้วในคราวประชุมครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 โดย ครม. ได้มีมติรับทราบมติ คจร. ดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2563 ให้เป็นปัจจุบัน และรวมรวบแผนงาน/โครงการเพิ่มเติมจากแผนแม่บทฯ เดิมที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง กรุงเทพมหานคร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นต้น เพื่อทำความเข้าใจและวิเคราะห์สถานการณ์แผนการดำเนินงานต่าง ๆ ภายในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีความสอดคล้องกับแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้หรือไม่ หากตรวจสอบสถานะแล้วพบว่ายังไม่ได้ดำเนินการแก้ไขหรือไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ จะนำมาพิจารณาปรับปรุงเพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาต่อไป
2) รวบรวมและวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่ต่าง ๆ ภายในพื้นที่ศึกษา พร้อมตรวจสอบสภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบัน โดยใช้แบบจำลองของ สนข. ข้อมูล Big Data Google Map เป็นต้น
3) ศึกษา วิเคราะห์แผนงาน และเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไข และเสนอแนะโครงการ/มาตรการเพิ่มเติมด้านกายภาพ (Hard Side) และ ด้านการบริหารจัดการ (Soft Side) ซึ่งจะนำผลการดำเนินงานของงานส่วนที่ 1 (แก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน ทั้ง 127 จุด) มาร่วมประกอบเป็นข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรต่อไป
4) ประเมินสภาพจราจรกรณีมีโครงการด้วยแบบจำลองพร้อมคัดเลือกและปรับแผนงาน/โครงการให้ได้แผนงานที่ประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาจราจร
5) จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (แผนระดับที่ 3) พร้อมทั้งจัดทำแนวทางการเสนอแผนฯ และการผลักดันแผนฯ ไปสู่การปฏิบัติ



รูปที่ 3.1-1 ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรฯ

3.2 การจัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการเข้าพบหน่วยงาน

การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีความจำเป็นต้องดำเนินการจัดประชุมหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมภายในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 17 หน่วยงาน เพื่อรวบรวมแผนงานต่าง ๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานนำมาตรวจสอบสถานะแผนงานตามแผนแม่บทฯ เดิม รวมทั้งรวบรวมแผนงานใหม่เพิ่มเติม นำมาจัดทำแผน และจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาโครงการต่าง ๆ เพื่อเสนอเป็นแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดย 17 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
2) กรมทางหลวง
3) ทางหลวงชนบท
4) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
5) กรุงเทพมหานคร
6) การรถไฟแห่งประเทศไทย
7) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
8) กรมการขนส่งทางบก
9) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
10) จังหวัดปทุมธานี
11) จังหวัดนนทบุรี
12) จังหวัดสมุทรปราการ
13) จังหวัดสมุทรสาคร
14) จังหวัดนครปฐม
15) กรมเจ้าท่า
16) กองบัญชาการตำรวจนครบาล
17) กองบังคับการตำรวจจราจร

3.2.1 การจัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กำหนดการจัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 3 ครั้ง โดยมีวัตถุประสงค์ และช่วงเวลาในการจัดประชุมแต่ละครั้ง ดังแสดงใน**ตารางที่ 3.2-1**

ตารางที่ 3.2-1 กำหนดการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ประชุมหน่วยงาน	วัตถุประสงค์	ช่วงเวลาจัดประชุม
ครั้งที่ 1	แจ้งวัตถุประสงค์โครงการ แผนการดำเนินงาน และรวบรวมแผนงาน	9 ธันวาคม 2565
ครั้งที่ 2	สรุปสถานะปัจจุบัน แผนพัฒนา และการจัดหมวดหมู่	16 มิถุนายน 2566
ครั้งที่ 3	นำเสนอ (ร่าง) แผนแม่บทฯ ให้แต่ละหน่วยงานพิจารณความเหมาะสมและความสอดคล้องกับแผนงานของแต่ละหน่วยงาน	8 มกราคม 2566

หมายเหตุ: การจัดประชุมหน่วยงานครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 3 มีการเปลี่ยนแปลง ช่วงเวลาในการจัดประชุมให้มีความสอดคล้องกับสถานะปัจจุบันของโครงการ เนื่องจากการประชุมในครั้งที่ 1 ได้เปลี่ยนกำหนดการประชุมจากเดือนตุลาคม ปี 2565 เป็นเดือนธันวาคม ปี 2565 และการประชุมครั้งที่ 2 ได้เปลี่ยนกำหนดการจากเดือนเมษายน ปี 2566 เป็นเดือนมิถุนายน 2566

การจัดประชุมครั้งที่ 1 แล้วเสร็จเมื่อวันศุกร์ที่ 9 ธันวาคม 2565 มีหน่วยงานเข้าร่วมประชุมจำนวน 16 หน่วยงาน (กองบัญชาการตำรวจนครบาลไม่ได้เข้าร่วมประชุม) เพื่อนำเสนอผลการทบทวนแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจรที่ได้เสนอ คจร. เมื่อ 30 มีนาคม 2563 โดย ครม. ได้มีมติรับทราบมติ คจร. ดังกล่าวแล้วเมื่อ 9 มิถุนายน 2563 และขอความอนุเคราะห์ข้อมูลแผนงาน โครงการจากแต่ละหน่วยงาน ซึ่งประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่

1) ส่วนที่ 1 สถานะแผนงาน โครงการ ตามแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่ได้เสนอ คจร. เมื่อ 30 มีนาคม 2563 โดย ครม. ได้รับทราบมติ คจร. ดังกล่าวแล้วเมื่อ 9 มิถุนายน 2563
2) ส่วนที่ 2 แผนงาน และโครงการเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ โดยขอความอนุเคราะห์ข้อมูลจากหน่วยงานทั้ง 16 หน่วยงาน โดยสรุปได้รับข้อมูลครบถ้วนในเดือนเมษายน พ.ศ.2566 และมีหน่วยงานที่มีแผนงาน/โครงการเพิ่มเติมจำนวน 5 หน่วยงานประกอบด้วย กรุงเทพมหานคร (กทม.) กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และจังหวัดปทุมธานี ดังแสดงใน**รูปที่ 3.2-1**

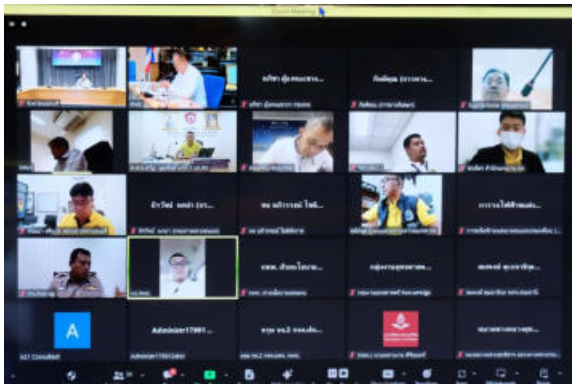
รูปที่ 3.2-1 บรรยากาศการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องครั้งที่ 1 (9 ธันวาคม 2565)

การจัดประชุมหน่วยงาน ครั้งที่ 2 แล้วเสร็จเมื่อวันศุกร์ที่ 16 มิถุนายน 2566 เวลา 13.30 น. ณ ห้องประชุม 401 ชั้น 4 อาคาร สนข. และผ่านระบบการประชุมทางไกล (Video Conference) ด้วยระบบ Zoom Cloud Meetings (เดิมแผนจัดประชุมเดือนเมษายน) โดยนายปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธาน พร้อมด้วยผู้แทนจากหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมจำนวน 17 หน่วยงาน เพื่อนำเสนอผลการทบทวนและรวบรวมแผนงานด้านการแก้ไขปัญหาจราจรที่ได้รับจากหน่วยงาน และตรวจสอบรายละเอียดผลการรวบรวมข้อมูล แผนงานโครงการเบื้องต้นของแต่ละหน่วยงาน รวมถึงโครงการใหม่เพิ่มเติมจากแผนข้างต้น ที่ได้รับหลังจากการจัดประชุมครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2565 รวมทั้งตรวจสอบความครบถ้วน และสมบูรณ์ เพื่อให้แผนงานการดำเนินโครงการดังกล่าว มีความถูกต้องและเป็นปัจจุบัน

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ประสานงานกับหน่วยงานรับผิดชอบทั้ง 5 หน่วยงาน เพื่อปรับปรุงรายละเอียดของแผนงานโครงการ ที่จะมีการปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน จากการประชุมครั้งที่ 2 มีมติที่ประชุมให้ จัดประชุมหารือร่วมกัน ระหว่างกรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เกี่ยวกับความชัดเจนของแนวเส้นทาง และแผนงานโครงการอีกครั้ง เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2566 ดังแสดงใน**รูปที่ 3.2-2**

รูปที่ 3.2-2 บรรยากาศการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องครั้งที่ 2 (16 มิถุนายน 2565)

การจัดประชุมหน่วยงาน ครั้งที่ 3 แล้วเสร็จเมื่อวันจันทร์ที่ 8 มกราคม 2567 เวลา 13.30 น. ณ ห้องประชุม 401 ชั้น 4 อาคาร สนข. และผ่านระบบการประชุมทางไกล (Video Conference) ด้วยระบบ Zoom Cloud Meetings โดยนายปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธาน พร้อมด้วยผู้แทนจากหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมจำนวน 17 หน่วยงาน เพื่อนำเสนอร่างแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จากการทบทวนและรวบรวมแผลงานด้านการแก้ไขปัญหาจราจรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพร้อมทั้งติดตามความคืบหน้าสถานะของโครงการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากการประชุมครั้งที่ 2 ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วนสมบูรณ์



3.2.2 การเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ภายหลังจากการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องครั้งที่ 1 (9 ธันวาคม 2565) เจ้าหน้าที่สนข.และที่ปรึกษาได้ดำเนินการเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม เพื่อหารือแนวทางการจัดเตรียมข้อมูล พร้อมชี้แจงประเด็นข้อสงสัยของหน่วยงาน ประกอบด้วย 5 หน่วยงาน ดังนี้

1) การเข้าพบการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (15 ธันวาคม 2565)

เจ้าหน้าที่ สนข. และที่ปรึกษาได้ดำเนินการเข้าพบการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ประกอบด้วย นายไกรสิทธิ สิงห์กาญจนโรจน์ และนางสาวกิ่งกาญจนา อาสายุทธ ในวันพฤหัสบดีที่ 15 ธันวาคม 2565 เวลา 14.00 น. ถึง 15.00 น. ณ ห้องประชุมอาคาร 1 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดย รฟม. ไม่มีแผนงานเพิ่มเติมจากแผนแม่บทฯ เดิม

2) การเข้าพบการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (20 ธันวาคม 2565)

เจ้าหน้าที่ สนข. และที่ปรึกษาได้ดำเนินการเข้าพบการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วยนายสุรกิตติ์ เล่ห์สิงห์ และนางสาวปรวี ภู่สุวรรณ์ ในวันอังคารที่ 20 ธันวาคม 2565 เวลา 14.00 น. ถึง 15.00 น. ณ ห้องประชุม 1701 อาคารการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

3) การเข้าพบกองบังคับการตำรวจจราจร (19 มกราคม 2566)

เจ้าหน้าที่ สนข. และที่ปรึกษาได้ดำเนินการเข้าพบกองบังคับการตำรวจจราจร ประกอบด้วย พ.ต.ท.สุรพล จันทร์สมศักดิ์ รอง ผกก.1 บก.จร. และ พ.ต.ท. พรเจต ชุ่มชื่นดี ฝ่ายอำนวยการ บก.จร. ในวันพฤหัสบดีที่ 19 มกราคม 2566 เวลา 13.30 น. ถึง 14.30 น. ณ ห้องประชุม กองบังคับการตำรวจจราจร ซึ่งมติที่ประชุม บก.จร. เห็นด้วยกับการเสนอมาตรการให้เอกชนดำเนินการเคลื่อนย้ายรถที่จอดกีดขวางบนผิวจราจร

4) การเข้าพบกรุงเทพมหานคร (4 เมษายน 2566 และ 31 พฤษภาคม 2566)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเข้าพบกรุงเทพมหานครในส่วนของสำนักการโยธา (สนย.) ซึ่งผู้ประสานงาน คือ นายปราชญ์ บุญเพ็ง ครั้งที่ 1 ในวันอังคารที่ 4 เมษายน 2566 เวลา 10.00 น. ถึง11.30 น. ณ อาคารสำนักการโยธา (สนย.) กรุงเทพมหานคร เพื่อสอบถามโครงการเพิ่มเติมของสำนักการโยธา

ครั้งที่ 2 ในวันพุธที่ 31 พฤษภาคม 2566 เวลา 10.00 น. ถึง 12.00 น. ณ ห้องประชุม ชั้น 32 ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร 2 ประกอบด้วย ดร. วิศณุ ทรัพย์สมพล รองผู้ว่าฯ กทม. เป็นประธาน ผู้อำนวยการสำนักจราจรและขนส่ง ผู้อำนวยการสำนักการโยธา และทีมงานจำนวน 9 คน ร่วมประชุมหารือเกี่ยวกับ โครงการพัฒนาเพื่อแก้ปัญหาจราจร เพิ่มเติมรวมถึงแนวเส้นทางโครงการ แผนการดำเนินงานของ กรุงเทพมหานคร

5) การเข้าพบกรมทางหลวงชนบท (6 เมษายน 2566)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเข้าพบกรมทางหลวงชนบท ประกอบด้วย คุณถิรวัจน์ ผกผ่า วิศวกรโยธาชำนาญการ และทีมงาน ในวันพฤหัสบดีที่ 6 เมษายน 2566 เวลา 10.00 น. ถึง 11.30 น. ณ ห้องประชุม กรมทางหลวงชนบท เพื่อสอบถามโครงการ เพิ่มเติมรวมถึงแนวเส้นทางโครงการ แผนการดำเนินงานของ กรมทางหลวงชนบท

3.3 การทบทวนและรวบข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ภายหลังจากการจัดประชุมหน่วยงานครั้งที่ 1 ในวันศุกร์ที่ 9 ธันวาคม 2565 ได้ดำเนินการประสานขอความอนุเคราะห์ข้อมูลแผนงาน โครงการต่าง ๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 16 หน่วยงานประกอบด้วย

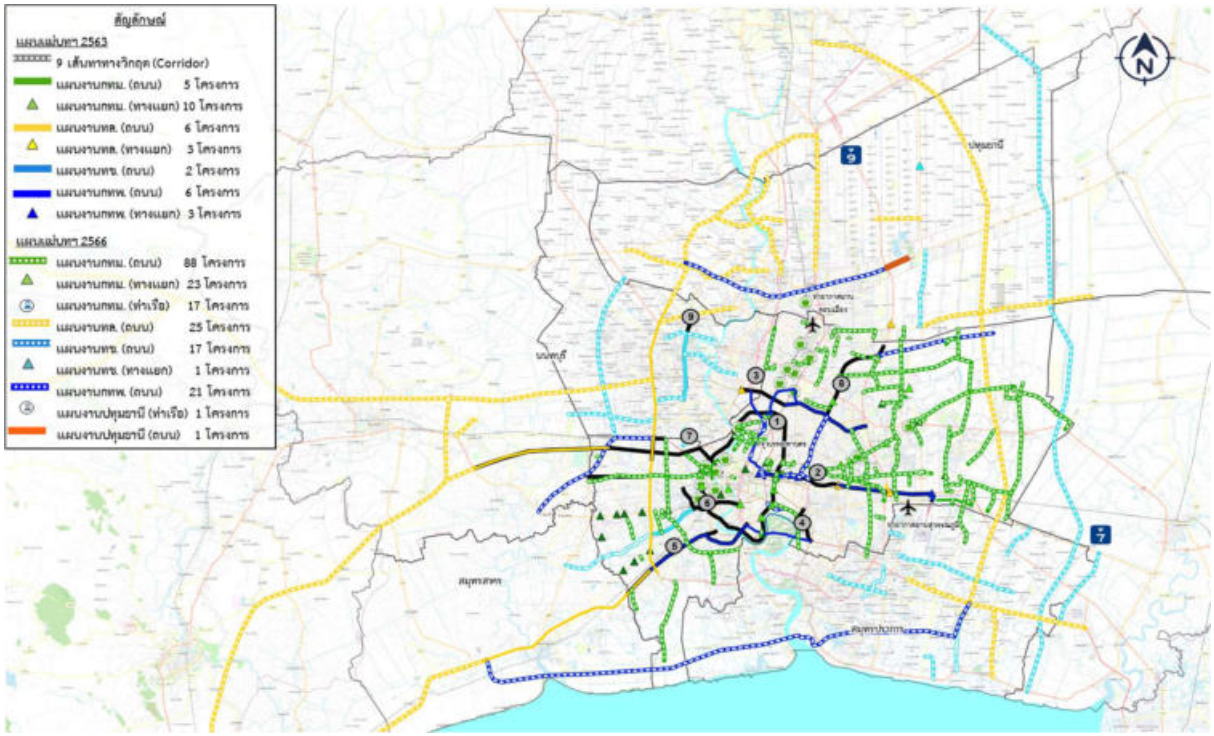
- ส่วนที่ 1 สถานะแผนงาน โครงการ ตามแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่ได้เสนอ คจร. เมื่อ 30 มีนาคม 2563 โดย ครม. ได้มีมติรับทราบมติ คจร. ดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2563
- ส่วนที่ 2 แผนงาน และโครงการเพิ่มเติมจากแผนแม่บทฯเดิม ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยได้รับข้อมูลครบถ้วนแล้ว รายละเอียดการขอความอนุเคราะห์ข้อมูลดังแสดงใน**ตารางที่ 3.3-1**

จากการประชุมหน่วยงานครั้งที่ 2 เมื่อวันศุกร์ที่ 16 มิถุยายน 2566 ได้นำเสนอผลการรวบรวมข้อมูล สถานะแผนงานโครงการตามแผนแม่บทฯ เดิม และแผนงานโครงการด้านการแก้ปัญหาจราจรเพิ่มเติมจาก 16 หน่วยงาน สำหรับทำการติดตามและรับปรุงสถานะโครงการทั้งหมด โดยผลการรวบรวมประกอบด้วยโครงการ/แผนงาน รวมทั้งสิ้น 200 โครงการ สามารถจัดเป็นกลุ่มเส้นทางได้ 19 กลุ่มเส้นทาง แสดงใน**รูปที่ 3.3-1** และ**ตารางที่ 3.3-2**

ตารางที่ 3.3-1 สรุปสถานะการประสานขอข้อมูลแผนงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ณ มิถุนายน 2566

ลำดับ	ชื่อหน่วยงาน	สถานะการประสานขอข้อมูล ณ มิยุนายน 2566
ได้รับข้อมูลครบถ้วนแล้ว		
1	กรมทางหลวง	20/01/2566 สำนักแผนงานกรมทางหลวง **จัดส่งข้อมูลแผนงานเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ จำนวน 25 โครงการ**
2	กรมทางหลวงชนบท	08/02/2566 ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท **จัดส่งข้อมูลแผนงานเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ จำนวน 5 โครงการ** 07/05/2566 ที่ปรึกษาเข้าพบหน่วยงาน และนัดวันรวบรวมข้อมูล 21/04/2566 21/04/2566 ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท **จัดส่งข้อมูลแผนงานเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ จำนวน 13 โครงการ**
3	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	12/01/2566 ผู้แทนการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จัดส่งข้อมูล**แผนงานเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ จำนวน 24 โครงการ**
4	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	16/01/2566 ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ฝ่ายพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า จัดส่งข้อมูล**แผนปีเปิดรถไฟฟ้าและการจัดจราจรระหว่างก่อสร้าง**
5	กรมเจ้าท่า	09/01/2566 ผู้แทน กลุ่มตรวจการเดินเรือ สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ แจ้งว่า จท. **ไม่มีแผนงาน รับนโยบายสนับสนุน**
6	กรมการขนส่งทางบก	31/01/2566 ผู้แทนหน่วยงานศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการขนส่งทางบก **แจ้งว่าไม่มีแผนงาน**
7	จังหวัดปทุมธานี	26/12/2565 ผู้แทนจังหวัดปทุมธานี **จัดส่งข้อมูลแผนงานเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ จำนวน 2 โครงการ**
8	จังหวัดสมุทรปราการ	21/12/2565 ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ **แจ้งให้พิจารณาโครงการตามกรมทางหลวง**
9	จังหวัดสมุทรสาคร	10/01/2566 ผู้แทนจังหวัดสมุทรสาคร แจ้งว่า**จังหวัดสมุทรสาครไม่มีแผนงาน**
10	จังหวัดนครปฐม	12/01/2566 ผู้แทนจังหวัดนครปฐม แจ้งว่า**จังหวัดนครปฐมไม่มีแผนงาน**
11	กองบัญชาการตำรวจนครบาล	19/01/2566 สนข. และที่ปรึกษา เข้าพบกองบังคับการตำรวจจราจร **โดย บก.จร. เห็นด้วยกับมาตรการเอกชนดำเนินการเคลื่อนย้ายรถที่จอดกีดขวางบนผิวจราจร**
12	กองบังคับการตำรวจจราจร	
อยู่ระหว่างประสานขอข้อมูลเพิ่มเติม		
13	กรุงเทพมหานคร	10/01/2566 สำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.) **ส่งข้อมูลสถานะข้อมูลโครงการตามแผนแม่บทฯ เดิม** 04/02/2566 สำนักการโยธา (สนย.) จัดส่งข้อมูลรายชื่อโครงการส่วนที่ 2 เพิ่มเติมจากแผนแม่บทฯ เดิม (ขาดรายละเอียดข้อมูลปีเปิดให้บริการ และสถานะปัจจุบันของโครงการตามแผนแม่บทฯ เดิม) 04/04/2566 เข้าพบหน่วยงาน สำนักการโยธา (สนย.) เพื่อขอข้อมูลแผนงานโครงการเพิ่มเติม (นัดรวบรวมข้อมูล 21/04/2566) 30/05/2566 ได้รับรายละเอียดแผนงานโครงการเพิ่มเติม แต่ยังไม่ครบถ้วน จึงนัดหารือกับหน่วยงานในวันที่ 31/05/2566 31/05/2566 เข้าพบหน่วยงาน กทม. เพื่อสอบถามข้อมูล และขอข้อมูลแผนงานโครงการเพิ่มเติม 2/6/2566 ได้รับรายละเอียดแผนงานโครงการเพิ่มเติม แต่ยังไม่ครบถ้วน 12/66/2566 กรุงเทพมหานครจัดส่งข้อมูลแผนงานเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ จำนวน 123โครงการ
ยังไม่ได้รับข้อมูล		
14	การรถไฟแห่งประเทศไทย	09/01/2566 ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทยแจ้งว่ากำลังติดตามสถานะการเตรียมข้อมูล ปัจจุบันไม่มีแผนงาน
15	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	22/12/2565 ผู้แทนองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแจ้งว่าไม่มีแผนงาน
16	จังหวัดนนทบุรี	12/01/2566 ผู้แทนจังหวัดนนทบุรี แจ้งว่าอยู่ระหว่างจัดเตรียมข้อมูล ปัจจุบันไม่มีแผนงาน

ที่มา: ที่ปรึกษา



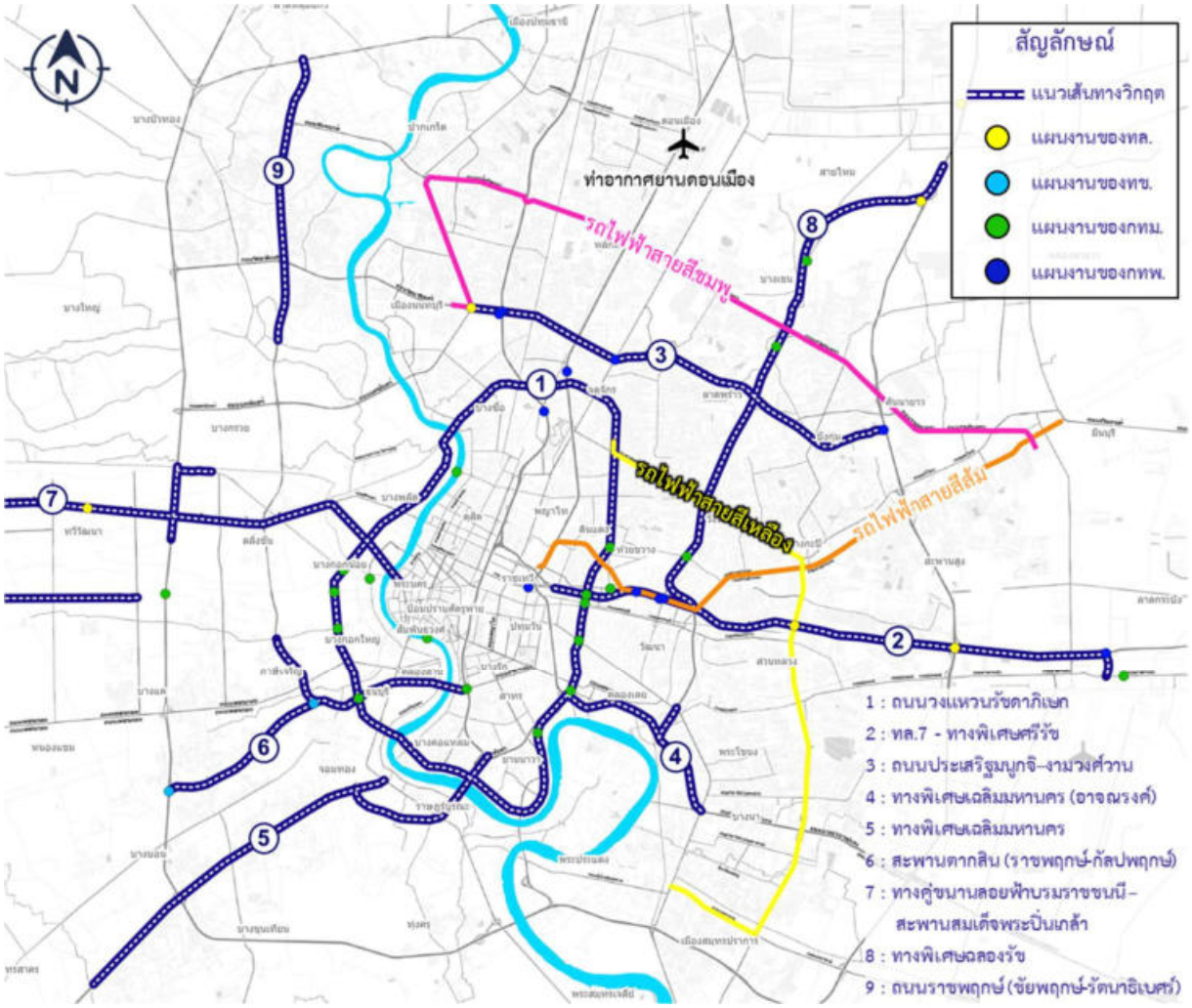
รูปที่ 3.3-1 แผนงาน/โครงการเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจร

ตารางที่ 3.3-2 สถานะผลการทบทวนแผนแม่บทฯ เดิม และผลการรวบรวม แผนงาน โครงการเพิ่มเติม

แนวเส้นทางวิกฤต 19 เส้นทาง	สถานะข้อมูลโครงการ ณ มิถุนายน 2566 (อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงาน)					
	กทม.	ทล.	ทช.	กทพ.	ปทุมธานี	รวม
1 ถนนวงแหวนรัชดาภิเษก*	7					7
2 ทล.7 – ทางพิเศษศรีรัช*	5	1		12		18
3 ถนนประเสริฐมนูกิจ – งามวงศ์วาน*	3	1		4		9
4 ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (อาจณรงค์)*	1			3		4
5 ทางพิเศษเฉลิมมหานคร*	1	4	1	1		7
6 สะพานตากสิน (ราชพฤกษ์-กัลปพฤกษ์)*	2		1			3
7 ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี – สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า*	5	2				7
8 ทางพิเศษฉลองรัช*	5	2		5		12
9 ภายในถนนวงแหวนรัชดาภิเษก	14					14
10 เพชรเกษม - เอกชัย	11					11
11 กรุงเทพฯ ตะวันตก		3	4	1		8
12 กรุงเทพฯ เหนือ		2				2
13 เส้นทางเชื่อมตะวันออก - ตะวันตก		4		2		6
14 บางบอน - บางขุนเทียน	9		1			10
15 กรุงเทพฯ ใต้	1	2	4	1		8
16 วงแหวนรอบที่ 3 ใหม่		4	6			10
17 มีนบุรี	24					24
18 รามคำแหง	21					21
19 ดอนเมือง – ลำลูกกา	14	2	2		1	19
รวม	**123**	**27**	**19**	**29**	**1**	**200**

3.4 ผลการทบทวนแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจรที่ได้เสนอ คจร. เมื่อ 30 มีนาคม 2563 โดย ครม. ได้มีมติรับทราบมติ คจร. ดังกล่าวแล้วเมื่อ 9 มิถุนายน 2563

ผลการทบทวนแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจรที่ได้เสนอ คจร. เมื่อ 30 มีนาคม 2563 โดย ครม. ได้มีมติรับทราบมติ คจร. ดังกล่าวแล้วเมื่อ 9 มิถุนายน 2563 มีจุดปัญหาการจราจรติดขัดซึ่งมีความจำเป็นต้องปรับปรุงตามแนวเส้นทางวิกฤต จำนวน 9 เส้นทาง (9 Corridor) และเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้า จำนวน 3 เส้นทาง ประกอบด้วย รถไฟฟ้าสายสีชมพู รถไฟฟ้าสายสีเหลือง และรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงรามคำแหง-มีนบุรี รวมทั้งสิ้น 12 เส้นทาง ดังแสดงในรูปที่ โดยผลจากการรวบรวมข้อมูลแผนงานตามแผนแม่บทฯ เดิม และการตรวจสอบสถานะการดำเนินงาน จากหน่วยงานต่าง ๆ ณ เดือนมิถุนายน 2566 ซึ่งสามารถสรุปสถานะแผนงานตามแผนแม่บทฯ เดิม ดังแสดงใน **ตารางที่ 3.4-1**



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.4-1 แผนงานตามแนวเส้นทางวิกฤต 9 เส้นทาง และ 3 แนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้า

ตารางที่ 3.4-1 สถานะผลการทบทวนแผนแม่บทฯ ครม. ได้มีมติรับทราบมติ คจร. เมื่อ 9 มิถุนายน 2563

แนวเส้นทางวิกฤต 9 เส้นทาง	สถานะข้อมูล ณ มิถุนายน 2566					
	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างก่อสร้าง	อยู่ในแผนงาน	ยังไม่ได้ดำเนินการ	ยกเลิกโครงการ	รวม
1. ถนนวงแหวนรัชดาภิเษก	4	-	2	1	1	**8**
2. ทล.7 - ทางพิเศษศรีรัช	1	1	5	2	-	**9**
3. ถนนประเสริฐมนูกิจ - งามวงศ์วาน	-	-	2	1	1	**4**
4. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (อาจณรงค์)	-	-	2	-	-	**2**
5. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	-	2	1	-	-	**3**
6. สะพานตากสิน (ราชพฤกษ์ - กัลปพฤกษ์)	1	-	-	2	-	**3**
7. ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี - สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า	1	2	2	-	-	**5**
8. ทางพิเศษฉลองรัช	1	1	1	2	-	**5**
9. ถนนราชพฤกษ์ (ชัยพฤกษ์ - รัตนาธิเบศร์)	1	-	-	-	-	**1**
รวม	**9**	**6**	**15**	**8**	**2**	**40**

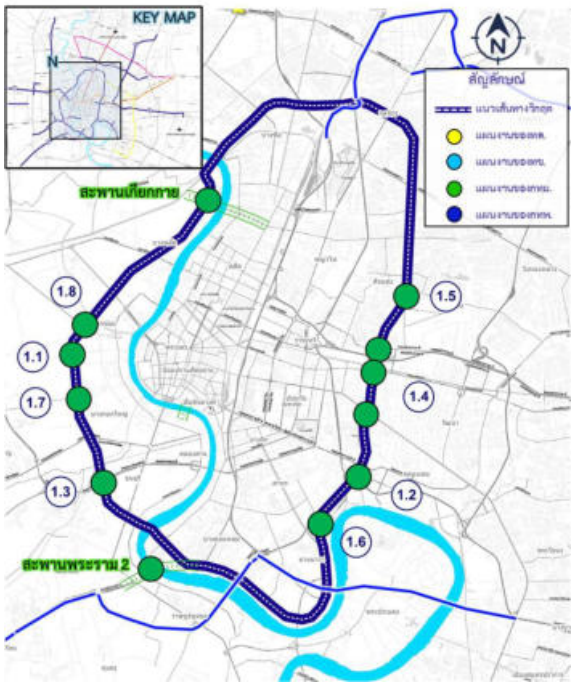
3.4.1 แผนงานการแก้ไขปัญหาจราจรโดยการเพิ่มความจุถนนในจุดที่จำเป็น

การดำเนินงานแก้ไขปัญหาจราจรโดยการเพิ่มความจุถนนในจุดที่จำเป็น โดยส่วนใหญ่เป็นการแก้ไขปัญหาด้านกายภาพ (Hard Side) ในลักษณะการก่อสร้าง และปรับปรุงกายภาพเดิมของ อุโมงค์ ถนน ทางยกระดับ สะพานข้ามแยก และแผนงานด้านบริหารจัดการ

3.4.1.1 แผนงานตามแนวเส้นทางวิกฤต 9 เส้นทาง (9 Corridor)

จากการทบทวนแผนแม่บทฯ เดิมตามแนวเส้นทางวิกฤต จำนวน 9 เส้นทาง (9 Corridor) มีแผนงานโครงการตามแนวเส้นทางรวมทั้งสิ้น จำนวน 40 โครงการ ประกอบด้วย แผนงานภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง จำนวน 8 โครงการ กรมทางหลวงชนบท จำนวน 2 โครงการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จำนวน 10 โครงการ และกรุงเทพมหานคร จำนวน 20 โครงการ โดยมีสรุปผลการทบทวน และตรวจสอบสถานะแผนแม่บทฯ เดิม ณ เดือนตุลาคม 2566 ดังนี้

1) แนวเส้นทางที่ 1 ถนนวงแหวนรัชดาภิเษก (Bangkok Outer Ring Corridor)



แนวเส้นทางที่ 1 ถนนวงแหวนรัชดาภิเษก มีแผนงานตามแผนแม่บทฯ เดิม จำนวน 8 โครงการโดยอยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานครทั้งหมด ปัจจุบันดำเนินการแก้ไขปัญหาแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว จำนวน 4 โครงการ อยู่ระหว่างพิจารณายกเลิกโครงการ จำนวน1 โครงการ อยู่ระหว่างการศึกษา 1 โครงการ และศึกษาทางเลือกแล้ว 1 โครงการ

เส้นทาง	ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (ตุลาคม 2566)
1	1.1	กทม.	โครงการก่อสร้างทางลอดถนนจรัญสนิทวงศ์กับถนนพรานนก (แยกไฟฉาย)	เปิดให้บริการ สิงหาคม 2565
1	1.2	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยก ณ ระนอง	เปิดให้บริการ 2566
1	1.3	กทม.	โครงการก่อสร้างทางลอดรัชดา-ราชพฤกษ์	เปิดให้บริการ ภายในปี 2565
1	1.4	กทม.	โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนรัชดาภิเษกช่วงถนนอโศกดินแดง-ถนนอโศกมนตรี	สนข.ให้กทม.ตั้งโครงการศึกษา (เตรียมศึกษา)
1	1.5	กทม.	การแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณแยกรัชดา-เทียมร่วมมิตร	อยู่ระหว่างการศึกษา
1	1.6	กทม.	จุดตัดทางแยกนางลิ้นจี่	ศึกษาแนวทางเลือกแล้ว
1	1.7	กทม.	แยกพาณิชยการธนบุรีเพื่อจัดการจราจร (ซอยจรัญสนิทวงศ์ 13)	ดำเนินการแล้ว
1	1.8	กทม.	โครงการปรับปรุงทางแยกบางขุนนนท์	กทม. เสนอ สนข. เพื่อเสนอ คจร. พิจารณายกเลิกโครงการ

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา ข้อมูล ณ เดือนตุลาคม 2566

หมายเหตุ: (1) โครงการของ กทพ. ทบทวนโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ และแจ้งให้ทาง สนข. อีกครั้ง

(2) โครงการของ กทม. ทบทวนพิจารณาโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ และแจ้งให้ทาง สนข. อีกครั้ง

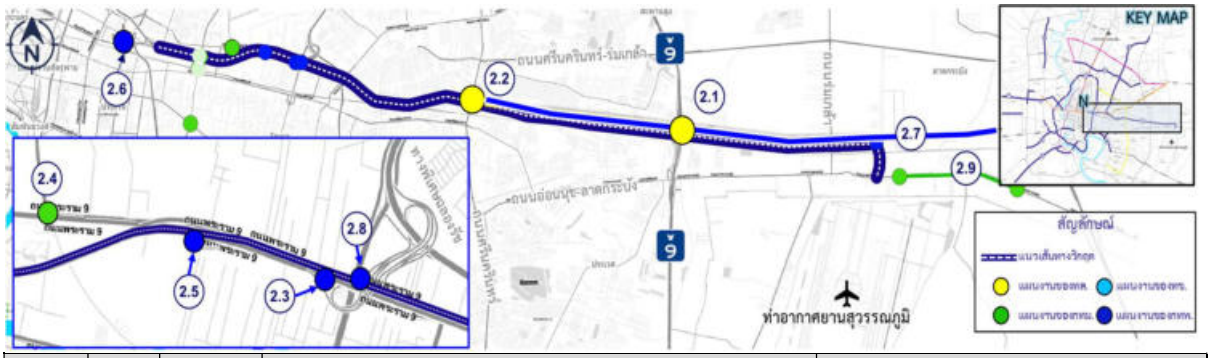
(3) หมายถึง แผนแม่บทฯ เดิมที่แล้วเสร็จ

(4) หมายถึง แผนแม่บทฯ เดิม

(5) หมายถึง แผนงานเพิ่มเติม

2) แนวเส้นทางที่ 2 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ถึง ทางพิเศษศรีรัช (East-West Corridor)

แนวเส้นทางที่ 2 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ถึง ทางพิเศษศรีรัชมีแผนงานตามแผนแม่บทฯ เดิม จำนวน 9 โครงการ ปัจจุบันดำเนินการแก้ไขปัญหาแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้วจำนวน 1 โครงการ อยู่ระหว่างก่อสร้าง จำนวน 1 โครงการ บรรจุในแผนงานของหน่วยงานต่าง ๆ จำนวน 5 โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินการ 1 โครงการ และยังไม่ดำเนินการ 1 โครงการ



แนวเส้นทาง	ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (ตุลาคม 2566)
2	2.1	ทล.	ปรับปรุงทางแยกต่างระดับทับช้าง / ด่านเก็บเงินทับช้าง (โครงการของมอเตอร์เวย์)	เปิดให้บริการ ทั้งหมดเดือน กันยายน ปี 2562
2	2.2	ทล.	โครงการแก้ไขปัญโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดตัดถนนศรีนครินทร์	ทล. เสนอให้โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิดำเนินการแก้ไขปัญหาจุดดังกล่าว
2	2.3	กทพ.	โครงการทางลงทางพิเศษศรีรัช (แยกพระราม 9 / ถนนประดิษฐ์มนูธรรม)	อยู่ในแผนระยะที่ 1 ปี 2566 – 2570 ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมฯ ของโครงการ
2	2.4	กทม.	โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณถนนพระราม 9 อย่างเป็นระบบ	กทม.ดำเนินการปรับปรุงบางทางเชื่อมระหว่างทางหลักและทางคู่ขนานแล้ว
2	2.5	กทพ.	โครงการทางลงทางพิเศษศรีรัช ส่วนดีเชื่อมถนนจตุรทิศ (ขาเข้าเมือง)	อยู่ในแผนระยะที่ 2 ปี 2571 เป็นต้นไป
2	2.6	กทพ.	โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางร่วมมักกะสันถึงทางลงถนนรัชดาภิเษก (แยกพระราม 9)	อยู่ในแผนระยะที่ 1 ปี 2565-2570 (ปี 2565 ปรับปรุงเส้นจราจรแล้ว)
2	2.7	กทพ.	โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทล. ออกแบบรายละเอียด และศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนแล้วเสร็จ ปี2564 ส่งต่อให้ กทพ. ซึ่งอยู่ในแผนงานระยะที่ 1 พ.ศ. 2566-2570 ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมฯ ของโครงการ
2	2.8	กทพ.	โครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 (งามวงศ์วาน - พระราม 9)	แผนงานระยะที่ 1 ปี 2566 – 2570 ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมฯ ของโครงการ
2	2.9	กทม.	ทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง	อยู่ระหว่างก่อสร้าง คาดว่าจะเปิดให้บริการ ปี 2567

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา ข้อมูล ณ เดือนตุลาคม 2566

หมายเหตุ: (1) โครงการของ กทพ. ทบทวนโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ และแจ้งให้ทาง สนข. อีกครั้ง

(2) โครงการของ กทม. ทบทวนพิจารณาโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ และแจ้งให้ทาง สนข. อีกครั้ง

(3) หมายถึง แผนแม่บทฯ เดิมที่แล้วเสร็จ

(4) หมายถึง แผนแม่บทฯ เดิม

(5) หมายถึง แผนงานเพิ่มเติม

3) แนวเส้นทางที่ 3 ถนนประเสริฐมนูกิจ ถึง ถนนงามวงศ์วาน (East-West Corridor)

แนวเส้นทางที่ 3 ถนนประเสริฐมนูกิจ ถึง ถนนงามวงศ์วาน มีแผนงานตามแผนแม่บทฯ เดิม จำนวน 4 โครงการ ปัจจุบันมีโครงการที่บรรจุในแผนงานของหน่วยงานต่าง ๆ จำนวน 2 โครงการ รอความชัดเจนในการพัฒนา จำนวน 1 โครงการ และยกเลิก จำนวน 1 โครงการ

แนวเส้นทาง	ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (ตุลาคม 2566)
3	3.1	กทพ.	ทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออก - ทางยกระดับอุตราภิมุข	อยู่ระหว่างเสนอครม.คาดว่าจะเปิดให้บริการ ปี 2570
3	3.2	กทพ.	โครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกฯ (Missing Link)	อยู่ในแผนระยะที่ 2 ปี 2570 เป็นต้นไป
3	3.3	ทล.	โครงการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณทางแยกแคราย	ทล.กลับไปทบทวนโครงการ
3	3.4	กทพ.	โครงการก่อสร้างทางลัดบริเวณใต้ทางพิเศษศรีรัช (ริมถนนงามวงศ์วานบริเวณทางเข้าวัดบัวขวัญ)	กทพ.ยกเลิกโครงการเนื่องจากติดปัญหาสาธารณูปโภคภายในพื้นที่

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา ข้อมูล ณ เดือนตุลาคม 2566

หมายเหตุ: (1) โครงการของ กทพ. ทบทวนโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ และแจ้งให้ทาง สนข. อีกครั้ง

(2) โครงการของ กทม. ทบทวนพิจารณาโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ และแจ้งให้ทาง สนข. อีกครั้ง

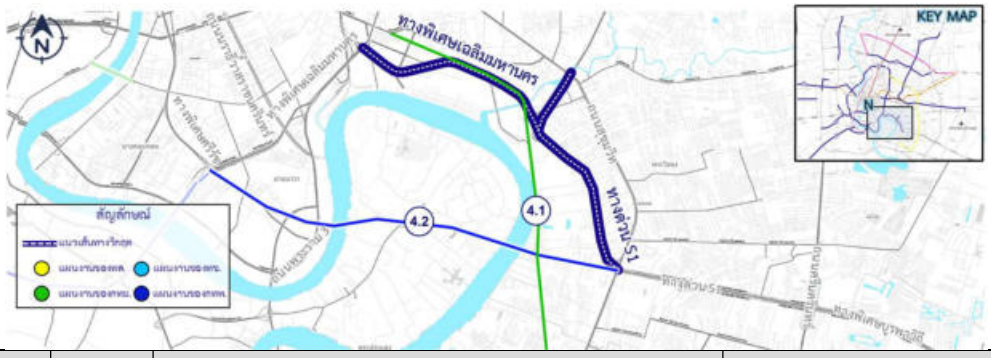
(3) หมายถึง แผนแม่บทฯ เดิมที่แล้วเสร็จ

(4) หมายถึง แผนแม่บทฯ เดิม

(5) หมายถึง แผนงานเพิ่มเติม

4) แนวเส้นทางที่ 4 ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (อาจณรงค์) (South East Corridor)

แนวเส้นทางที่ 4 ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (อาจณรงค์) มีแผนงานตามแผนแม่บทฯ เดิม จำนวน 2 โครงการ ปัจจุบันมีโครงการที่บรรจุในแผนงานของหน่วยงานต่าง ๆ จำนวน 1 โครงการ และที่ปรึกษาอยู่ระหว่างอยู่ระหว่างของบประมาณดำเนินการจำนวน 1 โครงการ



แนวเส้นทาง	ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (ตุลาคม 2566)
4	4.1	กทม.	ปรับปรุงขยายช่องจราจรถนน - เลียบทางรถไฟสายเก่า	อยู่ระหว่างของบประมาณดำเนินการ
4	4.2	กทพ.	ศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างอุโมงค์ถนนทางด่วนใต้ดิน บริเวณพื้นที่บางนาเข้าสู่ใจกลางเมือง	อยู่ในแผนระยะที่ 2 ปี 2570 เป็นต้นไป

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา ข้อมูล ณ เดือนตุลาคม 2566

หมายเหตุ: (1) โครงการของ กทพ. ทบทวนโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ และแจ้งให้ทาง สนข. อีกครั้ง

(2) โครงการของ กทม. ทบทวนพิจารณาโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ และแจ้งให้ทาง สนข. อีกครั้ง

(3) หมายถึง แผนแม่บทฯ เดิมที่แล้วเสร็จ

(4) หมายถึง แผนแม่บทฯ เดิม

(5) หมายถึง แผนงานเพิ่มเติม

5) แนวเส้นทางที่ 5 ทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณสะพานพระราม 9 ถึง ถนนพระราม 2 (South West Corridor)

แนวเส้นทางที่ 5 ทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณสะพานพระราม 9 ถึง ถนนพระราม 2 มีแผนงานตามแผนแม่บทฯ เดิม จำนวน 3 โครงการ ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้าง จำนวน 2 โครงการ และอยู่ระหว่างการให้เอกชนร่วมลงทุน จำนวน 1 โครงการ

แนวเส้นทาง	ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (ตุลาคม 2566)
5	5.1	กทพ.	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 -ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกฯ ด้านตะวันตก	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะเปิดให้บริการ ปี 2568
5	5.2	ทล.	M82 ทางยกระดับบางขุนเทียน-เอกชัย M82 ทางยกระดับช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว	- อยู่ระหว่างก่อสร้าง - อยู่ระหว่างก่อสร้าง คาดว่าจะเปิดให้บริการ
5	5.3	ทล.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน – บางบัวทอง	อยู่ระหว่างการให้เอกชนร่วมลงทุน คาดว่าจะเปิดให้บริการ ปี 2571

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา ข้อมูล ณ เดือนตุลาคม 2566

หมายเหตุ: (1) โครงการของ กทพ. ทบทวนโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ และแจ้งให้ทาง สนข. อีกครั้ง
(2) โครงการของ กทม. ทบทวนพิจารณาโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ และแจ้งให้ทาง สนข. อีกครั้ง
(3) หมายถึง แผนแม่บทฯ เดิมที่แล้วเสร็จ
(4) หมายถึง แผนแม่บทฯ เดิม
(5) หมายถึง แผนงานเพิ่มเติม

6) แนวเส้นทางที่ 6 สะพานตากสิน ช่วงราชพฤกษ์ – กัลปพฤกษ์ (West Corridor)

แนวเส้นทางที่ 6 สะพานตากสิน ช่วงราชพฤกษ์ – กัลปพฤกษ์ มีแผนงานตามแผนแม่บทฯ เดิม จำนวน 3 โครงการ ปัจจุบันดำเนินการแก้ไขปัญหาแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว จำนวน 1 โครงการ อยู่ระหว่างพิจารณายกเลิกโครงการ จำนวน 1 โครงการ และที่ปรึกษาอยู่ระหว่างอยู่ระหว่างของบประมาณดำเนินการจำนวน 1 โครงการ

แนวเส้นทาง	ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (ตุลาคม 2566)
6	6.1	ทช.	ขยายถนนกัลปพฤกษ์	เปิดให้บริการ ปี 2563
6	6.2	กทม.	การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกสุรศักดิ์	อยู่ระหว่างของบศึกษาโครงการ
6	6.3	กทม.	สะพานราชวงศ์ - ท่าดินแดง	ออกแบบแล้วเสร็จ แต่มีการคัดค้านโครงการจากประชาชน

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา ข้อมูล ณ เดือนตุลาคม 2566

หมายเหตุ: (1) โครงการของ กทพ. ทบทวนโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ และแจ้งให้ทาง สนข. อีกครั้ง

(2) โครงการของ กทม. ทบทวนพิจารณาโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ และแจ้งให้ทาง สนข. อีกครั้ง

(3) หมายถึง แผนแม่บทฯ เดิมที่แล้วเสร็จ

(4) หมายถึง แผนแม่บทฯ เดิม

(5) หมายถึง แผนงานเพิ่มเติม

7) แนวเส้นทางที่ 7 ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี ถึง สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (West Corridor)

แนวเส้นทางที่ 7 ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี ถึง สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า มีแผนงานตามแผนแม่บทฯ เดิมจำนวน 5 โครงการ ปัจจุบันดำเนินการแก้ไขปัญหาแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว จำนวน 1 โครงการ บรรจุในแผนงานของหน่วยงานต่าง ๆ จำนวน 3 โครงการ และโครงการต่อเชื่อมถนนกาญจนาภิเษก - ถนนพุทธมณฑล สาย 2 - สาย 4 แบ่งออกเป็น (1) ช่วงสาย 2 – สาย 3 อยู่ระหว่างก่อสร้าง คาดว่าแล้วเสร็จ 2567 และ (2) ช่วงสาย 3 – สาย 4 อยู่ระหว่างของบ 2567

แนวเส้นทาง	ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (ตุลาคม 2566)
7	7.1	ทล.	ต่อขยายทางยกระดับบรมราชชนนีบรรจบทางหลวงหมายเลข 4 บน ทล. 338	เตรียมความพร้อมเสนอของงบประมาณ 2567
7	7.2	กทม.	เชื่อมต่อถนนพรานนก-พุทธมณฑลสาย 4 กับสะพานพระราม 8	อนุมัติ EIA แล้ว และของบก่อสร้าง
7	7.3	กทม.	ต่อขยายสะพานอรุณอัมรินทร์ พร้อมทางขึ้น-ลง และทางยกระดับข้ามแยกศิริราช	เปิดให้บริการ ปี 2564
7	7.4	กทม.	โครงการต่อเชื่อมถนนกาญจนาภิเษก – ถนนพุทธมณฑล สาย 2 - สาย 4	- ช่วงสาย2 - สาย3 อยู่ระหว่างก่อสร้าง คาดว่าแล้วเสร็จปี 2567 - ช่วงสาย3 - สาย4 อยู่ระหว่างของบประมาณปี 2567
7	7.5	กทม.	สะพานเกียกกาย	- ช่วงที่ 1 และ 3 อยู่ระหว่างเสนอของบประมาณเงินอุดหนุนรัฐบาล - ช่วงที่ 2 อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา ข้อมูล ณ เดือนตุลาคม 2566

หมายเหตุ: (1) โครงการของ กทพ. ทบทวนโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ และแจ้งให้ทาง สนข. อีกครั้ง

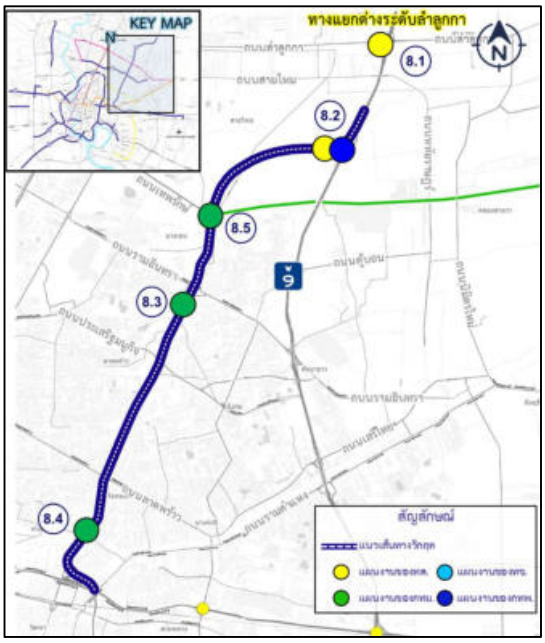
(2) โครงการของ กทม. ทบทวนพิจารณาโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ และแจ้งให้ทาง สนข. อีกครั้ง

(3) หมายถึง แผนแม่บทฯ เดิมที่แล้วเสร็จ

(4) หมายถึง แผนแม่บทฯ เดิม

(5) หมายถึง แผนงานเพิ่มเติม

8) แนวเส้นทางที่ 8 ทางพิเศษฉลองรัช (North-South Corridor)



แนวเส้นทางที่ 8 ทางพิเศษฉลองรัช มีแผนงานตามแผนแม่บทฯ เดิมจำนวน 5 โครงการ ปัจจุบันดำเนินการแก้ไขปัญหาแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว จำนวน 1 โครงการ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 1 โครงการ บรรจุในแผนงานของหน่วยงานต่าง ๆ จำนวน 1 โครงการ ยังไม่แผนดำเนินงาน จำนวน 1 โครงการ ดำเนินการแล้วจำนวน 1 โครงการ และอยู่ระหว่างของบประมาณดำเนินการ 1 โครงการ

แนวเส้นทาง	ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (ตุลาคม 2566)
8	8.1	ทล.	ปรับปรุงทางแยกต่างระดับลำลูกกา	ดำเนินการแล้วเสร็จเปิดให้บริการปลายปี 2566
8	8.2	กทพ.	การจัดการจราจรบริเวณทางลงจตุโชติ	กทพ. ดำเนินการแก้ไขแล้ว
8	8.2	ทล.	การจัดการจราจรบริเวณทางลงจตุโชติ	ทล.ตรวจสอบสถานะโครงการ
8	8.3	กทม.	ปรับปรุงกายภาพบริเวณทางลงเกษตร นวมินทร์ (ปรับช่องจราจรและเครื่องหมาย จราจรบนพื้นทาง)	ดำเนินการแล้ว
8	8.4	กทม.	สะพานข้ามแยกถ.ประชาอุทิศ ตัดกับ ถนนประดิษฐ์มนูธรรม	อยู่ระหว่างของบศึกษา
8	8.5	กทม.	ถนนรัตนโกสินทร์สมโภชน์ - ถนนนิมิตใหม่	ช่วงที่ 1 อยู่ระหว่างของบประมาณประจำปี 2567 ช่วงที่ 2 อยู่ระหว่างเสนอของบประมาณ

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา ข้อมูล ณ เดือนตุลาคม 2566

หมายเหตุ: (1) โครงการของ กทพ. ทบทวนโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ และแจ้งให้ทาง สนข. อีกครั้ง

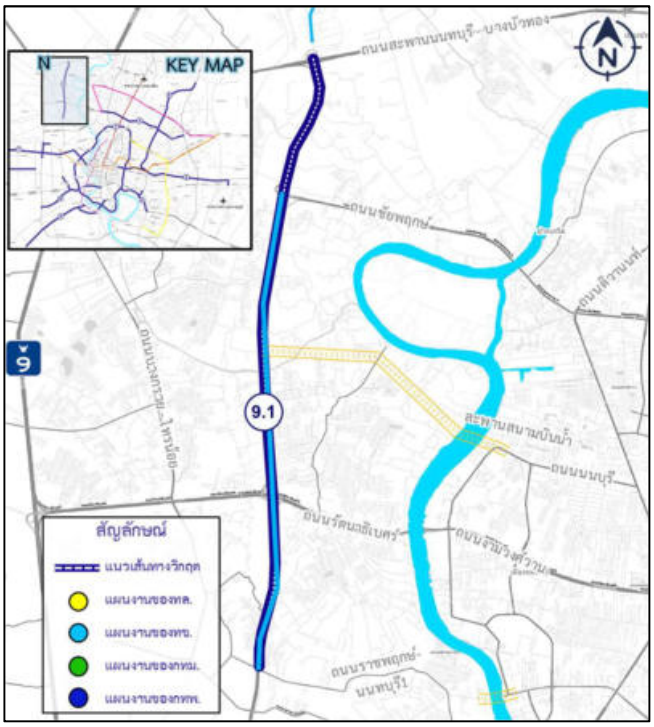
(2) โครงการของ กทม. ทบทวนพิจารณาโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ และแจ้งให้ทาง สนข. อีกครั้ง

(3) หมายถึง แผนแม่บทฯ เดิมที่แล้วเสร็จ

(4) หมายถึง แผนแม่บทฯ เดิม

(5) หมายถึง แผนงานเพิ่มเติม

9) แนวเส้นทางที่ 9 ถนนราชพฤกษ์ ช่วงถนนชัยพฤกษ์ ถึง ถนนรัตนาธิเบศร์ (North-South Corridor)



แนวเส้นทางที่ 9 ถนนราชพฤกษ์ ช่วงถนนชัยพฤกษ์ ถึง ถนนรัตนาธิเบศร์ มีแผนงานตามแผนแม่บทฯ เดิมจำนวน 1 โครงการ ปัจจุบันดำเนินการแก้ไขปัญหาแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว

แนวเส้นทาง	ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (ตุลาคม 2566)
9	9.1	ทช.	ขยายถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ 2 (ตอนที่ 3)	เปิดให้บริการ ปี 2563

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายนที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา ข้อมูล ณ เดือนตุลาคม 2566

หมายเหตุ: (1) โครงการของ กทพ. ทบทวนโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ และแจ้งให้ทาง สนข. อีกครั้ง

(2) โครงการของ กทม. ทบทวนพิจารณาโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ และแจ้งให้ทาง สนข. อีกครั้ง

(3) หมายถึง แผนแม่บทฯ เดิมที่แล้วเสร็จ

(4) หมายถึง แผนแม่บทฯ เดิม

(5) หมายถึง แผนงานเพิ่มเติม

3.4.1.2 แผนงานตามแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้า

จากการทบทวนแผนงานตามแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้า มีโครงการแก้ไขปัญหาด้านกายภาพ (Hard Side) จำนวน 12 โครงการ และโครงการด้านบริหารจัดการ (Soft Side) จำนวน 6 โครงการ ดังแสดงใน**ตารางที่ 3.4-2**

ตารางที่ 3.4-2 แผนงานตามแนวเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้า

แนวเส้นทาง	ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	ประเภท
แนวรถไฟฟ้าสายสีชมพู แผนเปิดให้บริการ มิถุนายน ปี 2567				
10	10.1	กทม.	ถนนเลียบคลองประปาฝั่ง กทม. สร้างถนนเชื่อมต่อระหว่างถนนสรงประภา-ถนนแจ้งวัฒนะ	Hard Side
10	10.2	กทม.	ถนนหลังศูนย์ราชการ – การประปา เพิ่มทางเลือกเข้าศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ	
10	10.3	กทม.	ถนนศูนย์ราชการ - กำแพงเพชร 6 เพิ่มทางเลือกเข้าศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ	
10	10.4	กทม.	ถนนตามแนวผังเมืองสาย ค1 (เชื่อมถนนลาดปลาเค้า - ถนนเทพรักษ์)	
10	10.5	กทม.	ขยายช่องจราจรบนถนนรามอินทรา 14 (ซอยมัยลาภ)	
10	10.6	กทม.	ถนนต่อเชื่อมถนนสุขาภิบาล 5 ซอยร่วมมิตรพัฒนา-ถนนคู้บอนซอยคู้บอน 27 แยก 27	
10	10.7	ขสมก.	เพิ่มความถี่การเดินรถโดยสารสาย 166 และ 26 สาย 32 และ ต.93	Soft Side
แนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง แผนเปิดให้บริการ กรกฎาคม ปี 2567				
11	11.1	กทม.	ถนนต่อเชื่อมถนนศรีนครินทร์ 38 - ซอยสุขุมวิท 101	Hard Side
11	11.2	กทม.	ถนนต่อเชื่อมถนนศรีนครินทร์ 43 - อ่อนนุช 66 แยก 19-12-2	
11	11.3	ขสมก.	กำหนดเส้นทางรถโดยสารโดยใช้ทางด่วนหลีกเลี่ยงจุดวิกฤตบริเวณแยกลำสาลี (โดยใช้รถโดยสารสาย 145 ขึ้นทางด่วน)	Soft Side
11	11.4	รฟม./ขบ/ขสมก.	กำหนดเส้นทางรถโดยสารรับ-ส่ง (Shuttle) ในแนวก้างปลาจากแนวเส้นทางรอบเขตพื้นที่วิกฤตออกไปยังสถานีรถไฟฟ้า/รถไฟ ตามแนวการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ถนนรัชดาภิเษก - ลาดพร้าว - ศรีนครินทร์ - เทพารักษ์)	
แนวรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงรามคำแหง - มีนบุรี เปิดให้บริการ ธันวาคม ปี 2568				
12	12.1	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง สาย ข 33 (ซอยรามคำแหง 118)	Hard Side
12	12.2	กทม.	ถนนต่อเชื่อมสร้างถนนรามคำแหง127/2 - ถนนเสรีไทย ซอยบุญวิเศษ	
12	12.3	กทม.	ถนนต่อเชื่อมถนนเสรีไทย 24 - ถนนรามคำแหง 131	
12	12.4	กทม.	ถนนต่อเชื่อมถนนเสรีไทย 58 - รามคำแหง 185	
12	12.5	ขสมก.	กำหนดเส้นทางรถโดยสาร ใช้ทางด่วนหลีกเลี่ยงจุดวิกฤต บริเวณแยกลำสาลี (สาย 168 และ สาย 514 ขึ้นทางด่วน)	Soft Side
12	12.6	กทม.	ขยายเดินเรือส่วนขยาย (วัดศรีบุญเรือง - มีนบุรี)	
12	12.7	รฟม./ขบ/ขสมก.	กำหนดเส้นทางรถโดยสารรับ-ส่ง (Shuttle) ในแนวก้างปลาจาก แนวเส้นทางรอบเขตพื้นที่วิกฤตออกไปยังสถานีรถไฟฟ้า/รถไฟ ตามแนวการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ถนนพระราม 9 - รามคำแหง)	

ที่มา: แผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 2563 , สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

3.4.1.3 การบริหารจัดการการใช้ถนนเดิมให้มีประสิทธิภาพ

นอกจากการแก้ไขปัญหาจราจรโดยการก่อสร้างหรือปรับปรุงถนนเพื่อเพิ่มความจุในการรับปริมาณการจราจรของถนนแล้ว จากการทบทวนแผนแม่บทฯ เดิมมีการกำหนดมาตรการบริหารจัดการการเคลื่อนตัวของกระแสจราจรให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องเพื่อใช้ประสิทธิภาพของถนนให้เต็มที่โดยการกวดขันวินัยจราจรและจัดระเบียบโครงสร้างทางกายภาพ มีโครงการตามแผนงานจำนวน 4 โครงการ ดังแสดงใน**ตารางที่ 3.4-3**

ตารางที่ 3.4-3 มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรด้วยการบริหารจัดการการใช้ถนนเดิมให้มีประสิทธิภาพ

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	ประเภท
1	สตช.	มาตรการให้เอกชนดำเนินการเคลื่อนย้ายรถที่จอดกีดขวางบนผิวจราจร	Soft Side
2	ขสมก./ขบ./กทม.	มาตรการจัดระเบียบป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	
3	สนข./รฟม./สตช./กทม.	มาตรการบริหารจัดการพื้นที่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้า	
4	กทม.	มาตรการบริหารจัดการด้านจราจรของทางแยก Box Junction	

ที่มา: แผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 2563 , สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

3.4.2 แผนงานการแก้ไขปัญหาจราจรโดยส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

การดำเนินงานแก้ไขปัญหาจราจรโดยส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เป็นการแก้ไขปัญหาจราจรในด้านการบริหารจัดการ (Soft Side) โดยจากการทบทวนแผนแม่บทเดิมฯ มีแผนเพิ่มการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ให้บริการอาคารจอดแล้วจร/ก่อสร้างหรือปรับปรุงทางข้ามลอยฟ้า และการเพิ่มโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมเข้าสถานีรถไฟฟ้า จำนวน 29 โครงการ รวมทั้งมาตรการที่ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย มาตรการควบคุมและมาตรการสนับสนุน เช่น การเก็บค่าการใช้ถนนสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลในบางพื้นที่ (Area Road Pricing) และการให้สิทธิกับรถประจำทาง (Bus Priority) ดังแสดงใน**ตารางที่ 3.4-4** ถึง **ตารางที่ 3.4-6**

3.4.2.1 มาตรการที่ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะโดยการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก

- การจัดพื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) ตามแนวรถไฟฟ้า จำนวน 10 โครงการ
- การก่อสร้างหรือปรับปรุงทางข้ามลอยฟ้า (Sky Walk) จำนวน 2 โครงการ
- การเพิ่มโครงข่ายเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า (Access Road to MRT Station) จำนวน 17 โครงการ

ซึ่งจากการตรวจสอบ พบว่า หน่วยงานไม่สามารถตรวจสอบสถานะงานของโครงการได้ เนื่องจากไม่ทราบส่วนงานที่รับผิดชอบจึงทำให้โครงการโดยส่วนใหญ่ยังไม่มีแผนในการดำเนินงาน

ตารางที่ 3.4-4 โครงการจัดพื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) ตามแนวรถไฟฟ้า

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	สถานะปัจจุบัน
1	ARL สถานีทับช้าง	รฟท./รฟฟท.	อยู่ระหว่างตรวจสอบข้อมูล
2	ARL สถานีลาดกระบัง	รฟท./รฟฟท.	
3	สายสีแดง สถานีตลิ่งชัน	รฟท.	
4	สายสีแดง สถานีกาญจนาภิเษก	รฟท.	
5	สายสีแดง สถานีรังสิต	รฟท.	
6	สายสีเขียว สถานีสำโรง	รฟม.	ไม่มีแผนดำเนินงาน
7	สายสีเขียว สถานีตลาดพลู	รฟม.	ไม่มีแผนดำเนินงาน
8	สายสีเขียว สถานีบางหว้า	รฟม.	ไม่มีแผนดำเนินงาน
9	สายสีชมพู สถานีวัชรพล	รฟม.	ไม่มีแผนดำเนินงาน
10	สายสีชมพู สถานีแคราย	รฟม.	ไม่มีแผนดำเนินงาน

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา ข้อมูล ณ เดือนตุลาคม 2566

ตารางที่ 3.4-5 โครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางข้ามลอยฟ้า (Sky Walk)

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	สถานะปัจจุบัน
1	เชื่อมสะพานลอยคนเดินข้ามของ ทล.เข้าสถานีบ้านทับช้าง	รฟฟท.	เปิดให้บริการ กรกฎาคม ปี 2563
2	เชื่อมสะพานลอยสถานีตลาดพลูกับสะพานลอยเดอะมอลล์ท่าพระ (Park & Ride)	กทม.	อยู่ระหว่างตรวจสอบข้อมูล

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา ข้อมูล ณ เดือนตุลาคม 2566

ตารางที่ 3.4-6 โครงการเพิ่มโครงข่ายเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า (Access Road to MRT Station)

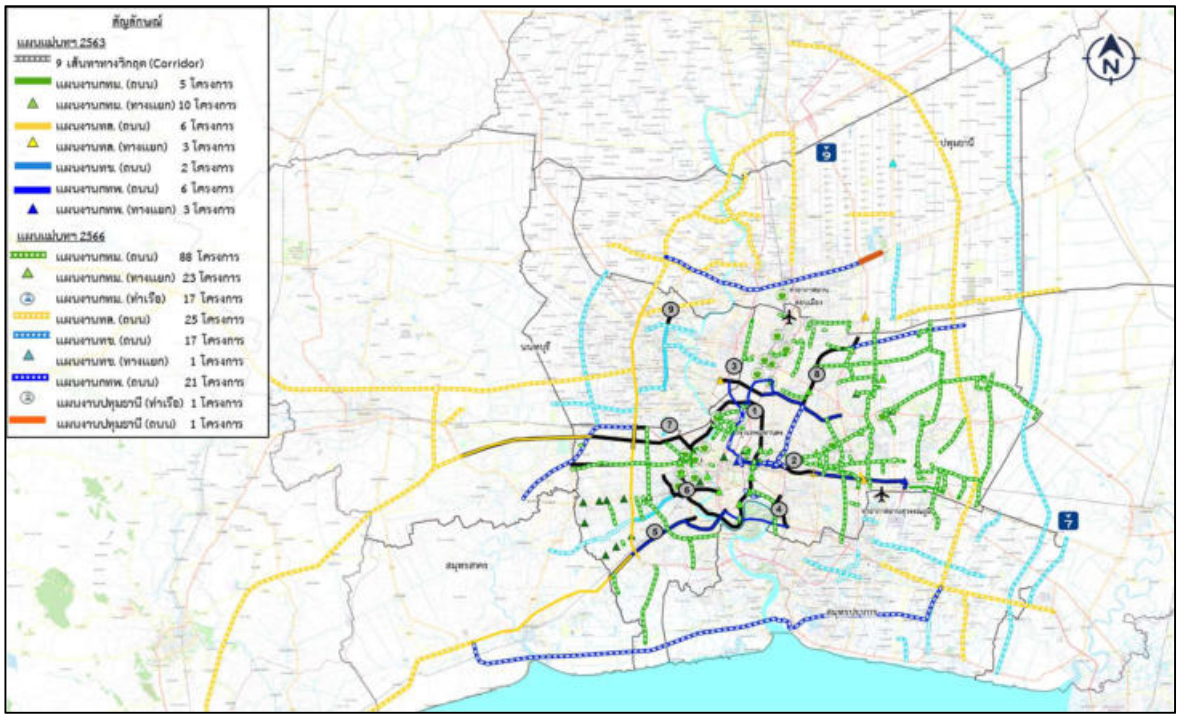
ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	สถานะปัจจุบัน
1	ถนนต่อเชื่อมถนนลำลูกกา -ซอยพหลโยธิน 56 (เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียว)	กทม.	ของบศึกษาออกแบบ
2	ปรับปรุงซอยสายไหม 17 เชื่อมต่อถนนลำลูกกาบริเวณสถานีรถไฟฟ้าคูคต	กทม.	อยู่ระหว่างตรวจสอบข้อมูล
3	ปรับปรุงซอยสายไหม 31 เชื่อมต่อถนนลำลูกกาบริเวณสถานีรถไฟฟ้าคูคต	กทม.	
4	ถนนต่อเชื่อมถนนเลียบคลองหกวา -ถนนลำลูกกาบริเวณซอยเสาวรส	กทม.	
5	ปรับปรุงซอยสายไหม 85 เชื่อมต่อถนนลำลูกกา	กทม.	
6	ถนนต่อเชื่อมถนนรัตนาธิเบศร์ -ซอยนนทบุรี 20 (ซอยโรงน้ำแข็ง 6) (เชื่อมรถไฟฟ้าสายสีม่วง)	นนทบุรี	ไม่มีแผนดำเนินงาน
7	ถนนต่อเชื่อมซอยนนทบุรี12 แยก 5/2 ถนนรัตนาธิเบศร์ (เชื่อมรถไฟฟ้าสายสีม่วง)	นนทบุรี	
8	ถนนต่อเชื่อมซอยวัดไทรม้า -ถนนรัตนาธิเบศร์ (เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีม่วง)	นนทบุรี	
9	ถนนต่อเชื่อมทางหลวงชนบทนนทบุรี 2023 -ซอยโยธาธิการนนทบุรี 2023 (เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีม่วง)	นนทบุรี	
10	ถนนต่อเชื่อมถนนโยธาธิการนนทบุรี2025 ถนนรัตนาธิเบศร์ (เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีม่วง)	กทม.	อยู่ระหว่างตรวจสอบข้อมูล
11	ถนนต่อเชื่อมทล. 347 – ถนนเลียบคลองประปา (เชื่อมต่อสถานีรถไฟสายสีแดงเชียงราก)	ปทุมธานี	ไม่มีแผนดำเนินงาน
12	ถนนต่อเชื่อมถนนกาญจนาภิเษกฝั่ง (ต.อ.) – ถนนเลียบทางรถไฟ (เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดง)	ปทุมธานี	
13	ถนนต่อเชื่อม ทล. 347- ถนนเลียบคลองประปา (เชื่อมต่อสถานีรถไฟชานเมืองสายสีแดงคลองหนึ่ง)	ทช.	ไม่มีแผนดำเนินงาน
14	ถนนเชื่อมต่อถนนกรุงเทพกรีฑา 20แยก 11 และขยายเส้นทางเพื่อเชื่อมต่อทางเข้าสถานี ARL บ้านทับช้าง	กทม.	อยู่ระหว่างตรวจสอบข้อมูล
15	ถนนต่อเชื่อมทางคู่ขนานทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (อ.) - (โครงการต่อเชื่อมถนนเฉลิมพระเกียรติ ร.9 กับถนนกรุงเทพ-ชลบุรี (มอเตอร์เวย์) และถนนกรุงเทพกรีฑา)	กทม.	
16	ถนนต่อเชื่อมซอยหมู่บ้านเพิ่มทรัพย์ -ถนนพุทธมณฑลสาย 1 ซอย 5 (เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน)	กทม.	
17	ถนนต่อเชื่อมถนนเพชรเกษม - ถนนเทอดไท (เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน)	กทม.	

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา ข้อมูล ณ เดือนตุลาคม 2566

3.5 ผลการรวบรวมแผนงาน และโครงการเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

3.5.1 แผนงานการแก้ไขปัญหาจราจรโดยการเพิ่มความจุถนนในจุดที่จำเป็น

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมแผนงาน และโครงการเพิ่มเติมจากหน่วยงานต่าง ๆ นำมาคัดกรองและพิจารณาคัดเลือกเฉพาะเกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่า มีแผนงาน และโครงการเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ จำนวน 178 โครงการ จากทั้งหมด 5 หน่วยงาน ประกอบด้วย กรุงเทพมหานคร จำนวน 111 โครงการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จำนวน 21 โครงการ กรมทางหลวง จำนวน 25 โครงการ กรมทางหลวงชนบท 18 จำนวน โครงการ และจังหวัดปทุมธานี จำนวน 1 โครงการ ประกอบด้วย โครงการประเภทก่อสร้างถนนจำนวน 154 โครงการ และ โครงการประเภททางแยก/สะพานข้ามคลอง/แม่น้ำ จำนวน 24 โครงการ ดังแสดงใน**รูปที่ 3.5-1** และใน**ตารางที่ 3.5-1** และรายละเอียดแผนงานโครงการแสดงใน**ภาคผนวก ก**



รูปที่ 3.5-1 แผนงาน และโครงการเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จากการรวบรวมข้อมูลแผนแม่บทฯ เดิมมาคัดกรอง วิเคราะห์ประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหาจราจรให้ได้แผนงานโครงการที่มีประสิทธิภาพและลำดับความสำคัญในการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และนำผลดังกล่าวไปจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ต่อไป

ตารางที่ 3.5-1 สถานะข้อมูลโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงาน

ลำดับ	หน่วยงาน	ประเภทโครงการ		รวม
		ถนน	ทางแยก	
1	กรุงเทพมหานคร	88	23	111
2	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	21	-	21
3	กรมทางหลวง	25	-	25
4	กรมทางหลวงชนบท	17	1	18
5	จังหวัดปทุมธานี	1	-	1
รวม		**154**	**24**	**178**

3.6 รวบรวมข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่บริเวณพื้นที่ศึกษา

ที่ปรึกษาดำเนินการรวบรวมข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน และข้อมูลแผนการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่บริเวณพื้นที่ศึกษา เพื่อทำความเข้าใจสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาที่แสดงพื้นที่ชุมชน พื้นที่สิ่งปลูกสร้าง แหล่งที่อยู่อาศัย แหล่งงาน และการใช้ประโยชน์ที่ดินอื่น ๆ ที่ส่งผลต่อการเดินทางและการจราจรในปัจจุบัน รวมทั้งทิศทางการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตนำมาเป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ปริมาณความต้องการเดินทาง และสภาพการจราจรที่จะเกิดขึ้นในภายในพื้นที่ศึกษา ซึ่งจะนำมาพิจารณาร่วมกับแผนงานต่าง ๆ ของแต่ละหน่วยงานในกระบวนการจัดทำแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจรฯ ในลำดับถัดไปโดยมีรายละเอียดการรวบรวมข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่บริเวณพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย

1) การใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานคร
2) การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
3) (ร่าง) ผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2580
4) ข้อมูลแผนการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่บริเวณพื้นที่ศึกษา

3.6.1 โครงการการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครมีผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครเป็นครั้งแรกตั้งแต่ปี ปี 2535 และได้มีการปรับปรุงผังเรื่อยมา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหาเมือง และป้องกันความขัดแย้งด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต โดยการจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปี 2556 ที่ประกาศใช้บังคับในปัจจุบัน เป็นผังปรับปรุงครั้งที่ 3 โดยได้ดำเนินการตามขั้นตอนพระราชบัญญัติการผังเมือง ปี 2518 และประกาศเป็นกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปี 2556 ในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2556 โดยผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปี 2556 จะใช้บังคับต่อเนื่องไปจนกว่าจะมีกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมที่ออกตามพระราชบัญญัติการผังเมือง ปี 2518 ใช้บังคับ

ภายใต้กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปี 2556 โดยกฎกระทรวงนี้ มีผลใช้บังคับ 5 ปี ประกอบกับเมื่อวันที่ 8 กันยายน 2558 ได้มีประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติการผังเมือง (ฉบับที่ 4) ปี 2558 ซึ่งส่งผลให้บรรดากฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมที่ใช้บังคับอยู่ ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัติฉบับใหม่นี้ใช้บังคับ ซึ่งรวมถึงกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปี 2556 ด้วย ให้คงใช้บังคับต่อไปจนกว่าจะมีการออกกฎกระทรวงให้ใช้บังคับ ผังเมืองรวมที่ออกตามพระราชบัญญัติการผังเมือง ปี 2518 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย

พระราชบัญญัติการผังเมือง (ฉบับที่ 4) ฉบับใหม่ ซึ่งปัจจุบันกรุงเทพมหานครได้ดำเนินการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4) ผ่านกระบวนการประชุมเพื่อรับฟังข้อคิดเห็นของประชาชนไปแล้วเมื่อเดือนพฤษภาคม 2562 แต่ยังไม่ได้ประกาศบังคับใช้

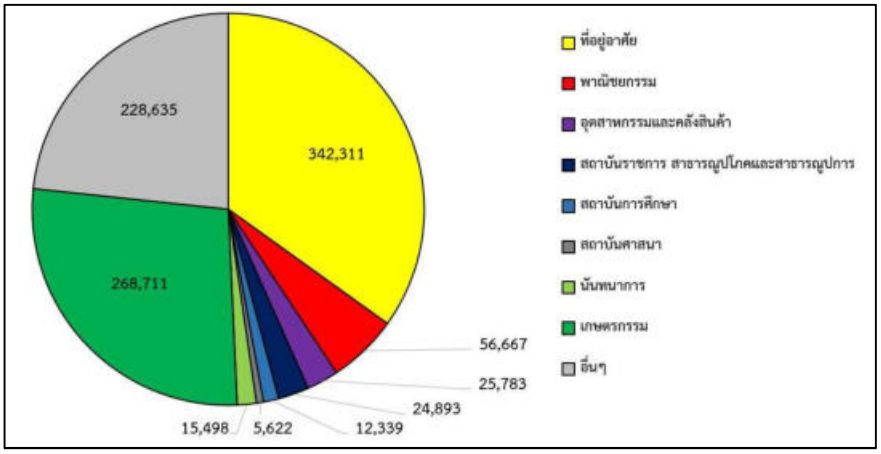
การใช้ประโยชน์ที่ดินกรุงเทพมหานคร ปี 2558 ประกอบด้วย การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยที่มีพื้นที่รวมมากที่สุดที่ 342,311 ไร่ หรือร้อยละ 34.91 ของพื้นที่ทั้งหมด ซึ่งมีการขยายตัวจากปี 2552 ร้อยละ 1.18 ต่อปี รองลงมาได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรม และอื่น ๆ (ถนน ที่ว่าง และแหล่งน้ำ) มีพื้นที่ 268,711 ไร่ และ 228,635 ไร่ หรือร้อยละ 27.41 และ 23.32 ของพื้นที่ทั้งหมด ตามลำดับ ซึ่งมีพื้นที่ลดลงจากปี 2552 ร้อยละ 0.87 และ 1.42 ต่อปี ตามลำดับ สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมของกรุงเทพมหานครมีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 56,667 ไร่ หรือร้อยละ 5.78 ของพื้นที่ทั้งหมด ซึ่งมีการขยายตัวจากปี 2552 ร้อยละ 3.85 ต่อปี นอกจากนี้การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนันทนาการมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.84 ต่อปี และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้ามีแนวโน้มลดลงร้อยละ 1.62 ต่อปี ดังแสดงใน**ตารางที่ 3.6-1** และ**รูปที่ 3.6-1**

การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานครตั้งแต่ปี 2552 – 2558 แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของพื้นที่เมือง จากการเพิ่มขึ้นของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม ควบคู่กับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนันทนาการที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อย อย่างไรก็ตาม การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า เกษตรกรรม และอื่น ๆ มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีการขยายตัวของพื้นที่เมืองแทนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทดังกล่าว พร้อมกับการลดลงของกิจกรรมประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า

ตารางที่ 3.6-1 เปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานคร ปี 2552 และ ปี 2558

การใช้ประโยชน์ที่ดิน	ปี 2552		ปี 2558		การเปลี่ยนแปลงต่อปี (ร้อยละ)
	ไร่	ร้อยละ	ไร่	ร้อยละ	
ที่อยู่อาศัย	319,015	32.54	342,311	34.91	1.18
พาณิชยกรรม	45,177	4.61	56,667	5.78	3.85
อุตสาหกรรมและคลังสินค้า	28,433	2.90	25,783	2.63	- 1.62
สถาบันราชการ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	23,924	2.44	24,893	2.54	0.66
สถาบันการศึกษา	12,134	1.24	12,339	1.26	0.28
สถาบันศาสนา	5,622	0.57	5,622	0.57	-
นันทนาการ	13,896	1.42	15,498	1.58	1.84
เกษตรกรรม	283,181	28.88	268,711	27.41	- 0.87
อื่น ๆ (ถนน ที่ว่าง และแหล่งน้ำ)	249,078	25.40	228,635	23.32	- 1.42
รวม	**980,460**	**100.00**	**980,460**	**100.00**	

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร และบริษัทโชติจินดาคอนซัลแตนท์ จำกัด, 2560



รูปที่ 3.6-1 แสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานคร ปี 2558

ในปี 2558 กรุงเทพมหานครยังคงมีรูปแบบการพัฒนาและการใช้ประโยชน์ที่ดินใกล้เคียงกับปี 2552 กล่าวคือ พื้นที่บริเวณศูนย์กลางเมืองและพื้นที่ต่อเนื่องซึ่งเป็นย่านธุรกิจและแหล่งงานสำคัญยังคงเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมพาณิชยกรรม การค้าและการบริการ ที่ตั้งของสถาบันและองค์กรขนาดใหญ่ มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นมาก ซึ่งมีการพัฒนาเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณแนวรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน อย่างไรก็ตาม กรุงเทพมหานครยังคงมีการขยายตัวที่อยู่อาศัยในแนวราบออกสู่พื้นที่ต่อเนื่องศูนย์กลางเมืองและพื้นที่ชานเมือง ขณะที่พื้นที่พาณิชยกรรมได้ขยายตัวออกสู่เขตที่อยู่อาศัย และเขตที่อยู่อาศัยชานเมืองและเกษตรกรรมทั้งฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกตอนล่างเพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของที่อยู่อาศัย โดยการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ 6 กลุ่มเขต ดังแสดงดัง**รูปที่ 3.5-2** ประกอบด้วย

1) กลุ่มเขตอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมและส่งเสริมการท่องเที่ยว

กลุ่มเขตอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมและส่งเสริมการท่องเที่ยวมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยจำนวน 18,864 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 45.23 ของพื้นที่กลุ่มเขตทั้งหมด โดยเขตที่อยู่ทางด้านฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาจะมีสัดส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยมากกว่าร้อยละ 50 ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและประเภทสถาบันราชการ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ซึ่งเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการจ้างงานมีพื้นที่รองลงมาคือ 6,121 ไร่ และ 3,620 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 14.68 และ 8.68 ของพื้นที่กลุ่มเขตตามลำดับ พื้นที่พาณิชยกรรมมีการกระจุกตัวมากในเขตสัมพันธวงศ์และเขตป้อมปราบศัตรูพ่ายซึ่งเป็นย่านการค้าสำคัญตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ส่วนพื้นที่สถาบันราชการ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ กระจายตัวอยู่มากที่สุดในเขตดุสิตและเขตพระนคร ส่วนใหญ่เป็นสถานที่ทำการของศูนย์กลางการบริหารปกครองของประเทศ โดยเฉพาะเขตดุสิตมีพื้นที่สถาบันราชการ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการถึง 2,196 ไร่ และเนื่องจากกลุ่มเขตนี้เป็นบริเวณที่มีการตั้งถิ่นฐานมาตั้งแต่แรกเริ่มการสร้างกรุงเทพมหานครจึงมีศาสนสถานอยู่เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในเขตพระนคร

2) กลุ่มเขตศูนย์กลางธุรกิจและพาณิชยกรรม

กลุ่มเขตศูนย์กลางธุรกิจและพาณิชยกรรมมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม 44,239 ไร่ และ 15,887 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 44.48 และ 15.97 ของพื้นที่ทั้งกลุ่มเขตตามลำดับ เนื่องจากเป็นบริเวณพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองที่มีความพร้อมทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการจึงมีสัดส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมสูงกว่าทุกกลุ่มเขตโดยมีพื้นที่ส่วนใหญ่ในเขตจตุจักร เขตปทุมวัน และเขตห้วยขวาง รองลงมาได้แก่ เขตวัฒนา เขตบางรัก และเขตคลองเตย สำหรับเขตที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่อยู่อาศัยที่มีสัดส่วนสูงได้แก่ เขตจตุจักร เขตบางซื่อ และเขตห้วยขวาง

3) กลุ่มเขตที่อยู่อาศัย

กลุ่มเขตที่อยู่อาศัยเป็นบริเวณที่มีการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยต่อเนื่องจากย่านพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยกลางเมือง จึงมีพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยสูงกว่าทุกเขต จำนวน 118,706 ไร่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 48.64 ของพื้นที่ทั้งกลุ่มเขต เขตที่มีสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยสูงสุด ได้แก่ เขตประเวศ เขตสายไหม และเขตบางนา สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมซึ่งมีการกระจายตัวเพื่อให้บริการในย่านที่อยู่อาศัยมี 19,219 ไร่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.88 ของพื้นที่ทั้งกลุ่มเขต กระจายตัวอยู่มากในเขตประเวศ เขตลาดพร้าว และเขตบางนา สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรม จำนวน 15,842 ไร่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.49 ของพื้นที่ทั้งกลุ่มเขต เขตที่มีสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรมสูงสุดได้แก่ เขตสายไหม เขตบางเขน และเขตประเวศ

4) กลุ่มเขตที่อยู่อาศัยชานเมืองและเกษตรกรรมฝั่งตะวันออก

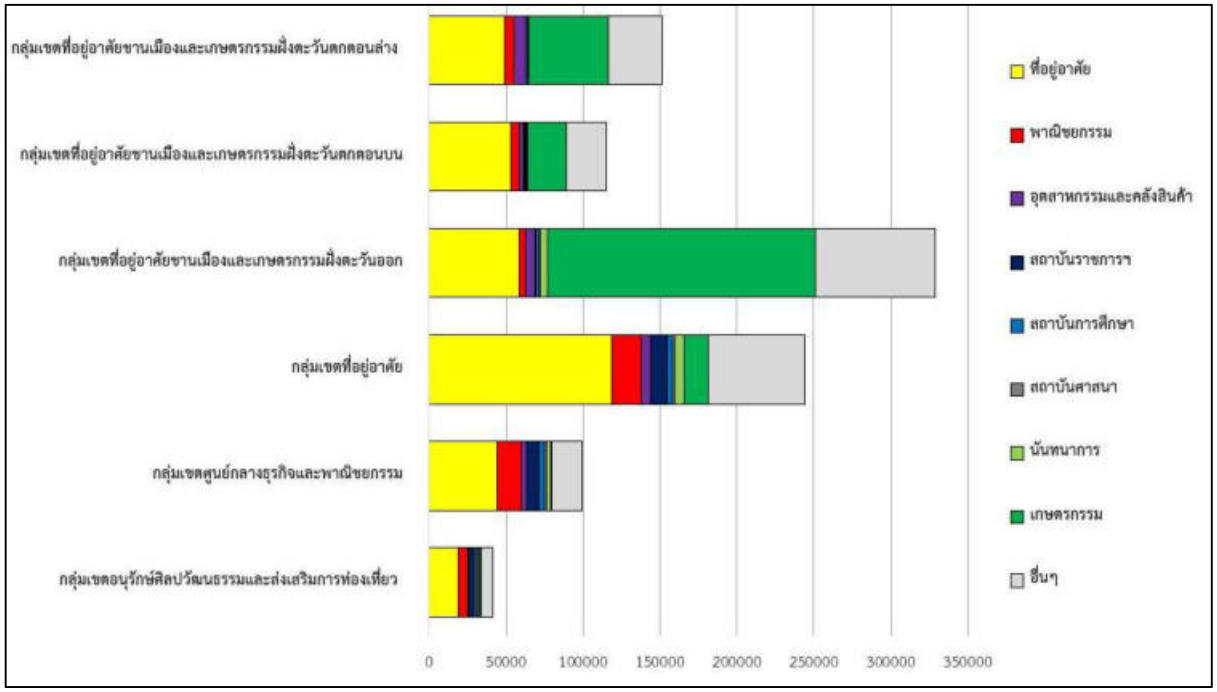
กลุ่มเขตที่อยู่อาศัยชานเมืองและเกษตรกรรมฝั่งตะวันออกมีการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม จำนวน 174,664 ไร่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 53.11 ของพื้นที่ทั้งกลุ่มเขต เขตที่มีสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรมสูงสุด ได้แก่ เขตหนองจอก เขตคลองสามวา และเขตลาดกระบัง บริเวณสำหรับที่อยู่อาศัยมีจำนวน 58,519 ไร่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.79 ของพื้นที่ทั้งหมด เขตที่มีสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยสูงสุด ได้แก่ เขตหนองจอก เขตคลองสามวา และเขตลาดกระบัง พื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้ามีจำนวนทั้งหมด 6,201 ไร่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.89 ของพื้นที่ทั้งกลุ่มเขต กระจายตัวอยู่มากในเขตลาดกระบัง เขตมีนบุรี และเขตหนองจอก

5) กลุ่มเขตที่อยู่อาศัยชานเมืองและเกษตรกรรมฝั่งตะวันตกตอนบน

กลุ่มเขตที่อยู่อาศัยชานเมืองและเกษตรกรรมฝั่งตะวันตกตอนบนมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยเป็นจำนวนทั้งหมด 52,835 ไร่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 45.99 ของพื้นที่ทั้งหมด เขตที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยสูงสุด ได้แก่ เขตบางแค เขตทวีวัฒนา เขตและตลิ่งชัน บริเวณพื้นที่เกษตรกรรมมีจำนวนทั้งหมด 25,872 ไร่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 21.82 เขตที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรมสูงสุดได้แก่ เขตทวีวัฒนา เขตบางแค และเขตตลิ่งชัน พื้นที่พาณิชยกรรมที่กระจายตัวอยู่ในกลุ่มเขตมีจำนวนทั้งหมด 5,448 ไร่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.74 เขตที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมสูงสุดได้แก่ เขตบางแค เขตทวีวัฒนา และเขตภาษีเจริญ

6) กลุ่มเขตที่อยู่อาศัยชานเมืองและเกษตรกรรมฝั่งตะวันตกตอนล่าง

กลุ่มเขตที่อยู่อาศัยชานเมืองและเกษตรกรรมฝั่งตะวันตกตอนล่างมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรมเป็นจำนวนทั้งหมด 51,714 ไร่ คิดเป็นสัดส่วนทั้งหมด 34.13 ของพื้นที่ทั้งกลุ่มเขต เขตที่มีสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรมสูงสุดได้แก่ เขตบางขุนเทียน เขตบางบอน และเขตทุ่งครุ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยมีจำนวนทั้งหมด 49,149 ไร่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 32.44 เขตที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยมากที่สุด ได้แก่ เขตบางขุนเทียน เขตบางบอน และเขตทุ่งครุ พื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้าที่กระจายตัวอยู่ในกลุ่มเขตมีพื้นที่ 7,446 ไร่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.91 ของพื้นที่กลุ่มเขตทั้งหมด เขตที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้าสูงสุดได้แก่ เขตบางขุนเทียน เขตราชบูรณะ และเขตบางบอน



รูปที่ 3.6-2 แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินจำแนกตามกลุ่มเขตของกรุงเทพมหานคร ปี 2558

อย่างไรก็ตามผลการประเมินผลโดยสำนักผังเมือง จากการใช้บังคับกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปี 2556 แล้ว พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญหลายประการโดยเฉพาะเรื่องการรองรับความหนาแน่นของประชากรในหลายบริเวณเริ่มเกินมาตรฐานที่ผังเมืองรวมกำหนด และโครงการพัฒนาของภาครัฐโดยเฉพาะโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ก่อสร้างขึ้นหลายสาย อีกทั้งหลายโครงการมีการขยายสายทางเพิ่มมากขึ้นกว่าที่แผนงานเดิมเคยกำหนด ตลอดจนมีโครงการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่ของภาคเอกชนเกิดขึ้นในหลายบริเวณ ปัจจัยต่าง ๆ ดังกล่าว ได้ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเมือง ประกอบกับในการวางและจัดทำผังเมืองรวมมีขั้นตอนที่ต้องดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งผังเมืองรวมที่จัดทำถูกต้องตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด ภายใต้การยอมรับจากทุกภาคส่วนของสังคม จึงเป็นที่มาในการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4) เพื่อให้มีผังเมืองรวมที่สอดคล้องกับสภาพการณ์และสิ่งแวดล้อมของเมืองที่เปลี่ยนแปลงไปและสามารถใช้เป็นกรอบการพัฒนาเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของกรุงเทพมหานครกับมหานครอื่น ๆ

การเปลี่ยนแปลงผังเมืองรวมเมืองกรุงเทพมหานคร 2556 และ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 4

การเปลี่ยนแปลงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4) มีวัตถุประสงค์เพื่อวางแผนและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ให้สอดคล้องกับสภาพการณ์และสิ่งแวดล้อมการพัฒนาเมืองที่เปลี่ยนแปลงไป และประกาศเป็นกฎกระทรวงใช้บังคับต่อเนื่องจากกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปี 2556

กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4) ผ่านกระบวนการประชุมเพื่อรับฟังข้อคิดเห็นของประชาชนไปแล้วเมื่อเดือนพฤษภาคม 2562 หลังจากการรับฟังข้อคิดเห็น ในขั้นตอนต่อไปจะเป็นการปรับปรุงร่างผังเมืองรวม จนเมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผังเมืองแล้ว หลังจากปิดประกาศร่างผังเมืองรวมเป็นเวลา 90 วัน เพื่อให้ประชาชนผู้มีส่วนได้เสียมีส่วนร่วมให้ข้อคิดเห็นหรือยื่นคำร้องขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงต่อกรุงเทพมหานคร ตามร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครที่เผยแพร่เมื่อเดือนพฤษภาคม 2562 นี้ มีข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินที่แตกต่างไปจากผังเมืองรวมฉบับปัจจุบันค่อนข้างมาก และพื้นที่ต่าง ๆ หลายพื้นที่ก็มีการ

ปรับเปลี่ยนประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินไปจากเดิม นอกจากนั้น ในข้อกำหนดของร่างผังเมืองรวมยังบรรจุแนวความคิดใหม่ ๆ ที่เพิ่งนำมาใช้ในร่างผังเมืองรวมฉบับนี้ด้วย อย่างเช่น เรื่องการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ (Planned Unit Development, PUD) การให้ Bonus F.A.R. เพิ่มขึ้นอีกหลายกรณี เช่น การจัดให้มีพื้นที่สำหรับการเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit Facilities) ภายในระยะ 200 เมตร โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน การจัดให้มีพื้นที่ว่างเพื่อประโยชน์สาธารณะริมแม่น้ำเจ้าพระยา (River Front Open Space) และการจัดให้มีสถานที่ดูแลเด็กและผู้สูงอายุในเวลากลางวัน (Day Care) ในอาคารพาณิชย์ สำนักงาน หรือที่อยู่อาศัย นอกจากนั้น ยังมีมาตรการโอนสิทธิการพัฒนา (Transfer of Development Right: TDR) ทั้งในกรณี 1) การโอนสิทธิการพัฒนาภายในที่ดินประเภทเดียวกันและบริเวณเดียวกัน 2) การโอนสิทธิการพัฒนาจากที่ดินบริเวณหนึ่งไปยังที่ดินบริเวณอื่น ได้แก่ การโอนจากแปลงที่ดินที่มีอาคารประวัติศาสตร์หรืออาคารอันควรค่าแก่การอนุรักษ์ตามประกาศของกรุงเทพมหานคร หรือการโอนจากแปลงที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม ไปยังการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมือง ย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางรอง หรือบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในย่านพาณิชยกรรมเมือง โดยในส่วนของการแบ่งประเภทที่ดิน ร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับนี้ ได้จำแนกประเภทที่ดินละเอียดขึ้นกว่าเดิมอย่างมาก โดยเฉพาะในส่วนประเภทที่อยู่อาศัย (ย.) และพาณิชยกรรม (พ.) อย่างไรก็ตามประเภทชนบทและเกษตรกรรม (ก.) ลดจำนวนประเภทลง และไม่มีประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย (ศ.) รายละเอียดดังนี้

ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย ซึ่งเดิมแยกย่อยเป็น ย.1 ถึง ย.10 ในร่างฯ ฉบับนี้ได้แยกละเอียดขึ้นเป็น ย.1 ถึง ย.15 โดยยังคงมี 3 กลุ่มตามความหนาแน่นเช่นเดิม คือ สีเหลือง สีส้ม และสีน้ำตาล ส่วนที่ดินประเภทพาณิชยกรรม (สีแดง) ที่เดิมแยกย่อยเป็น พ.1 ถึง พ.5 ก็ได้เพิ่มขึ้นเป็น พ.1 ถึง พ.8 ซึ่งหากเปรียบเทียบกับผังเมืองรวมฉบับปัจจุบัน โดยพิจารณาตามข้อกำหนด F.A.R. สรุปถึงการเปลี่ยนแปลงในแต่ละสีได้พอสังเขปดังนี้

- สีเหลือง (ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย) เดิมมี 4 ประเภท เพิ่มเป็น 5 ประเภท ประเภทที่เพิ่มขึ้นมาคือ ย.3 มี F.A.R. 2.0 ส่วน ย.3 เดิม เทียบโดย F.A.R. ได้กับ ย.4 และ ย.4 เดิม เทียบได้กับ ย.5
- สีส้ม (ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง) เดิมมี 3 ประเภท เพิ่มเป็น 5 ประเภท ประเภทที่เพิ่มขึ้นมาคือ ย.6 มี F.A.R. 3.5 และ ย.10 มี F.A.R. 5.5 ส่วน ย.5 เดิม เทียบได้กับ ย.7, ย.6 เดิม เทียบได้กับ ย.8 และ ย.7 เดิม เทียบได้กับ ย.9
- สีน้ำตาล (ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก) เดิมมี 3 ประเภท เพิ่มเป็น 5 ประเภท ประเภทที่เพิ่มขึ้นมาคือ ย.12 มี F.A.R. 6.5 และ ย.14 มี F.A.R. 7.5 ส่วน ย.8 เดิม เทียบได้กับ ย.11, ย.9 เดิม เทียบได้กับ ย.13 และ ย.10 เดิม เทียบได้กับ ย.15
- สีแดง (ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม) เดิมมี 5 ประเภท เพิ่มเป็น 8 ประเภท ประเภทที่เพิ่มขึ้นมาคือ พ.1 มี F.A.R. 3, พ.2 มี F.A.R. 4 และ พ.6 มี F.A.R. 7 ส่วน พ.1 เดิม เทียบได้กับ พ.3, พ.2 เดิม เทียบได้กับ พ.4, พ.3 เดิม เทียบได้กับ พ.5, พ.4 เดิม เทียบได้กับ พ.7 และ พ.5 เดิม เทียบได้กับ พ.8 ความเปลี่ยนแปลงของการแบ่งประเภทที่ดินประเภทพาณิชยกรรมนี้ ทำให้เดิมที่มี F.A.R. ต่ำสุด 5 ซึ่งเทียบเท่ากับ ย.7 สีส้มกลายเป็นต่ำสุดเพียง 3 ซึ่งเท่ากับ ย.5 สีเหลือง

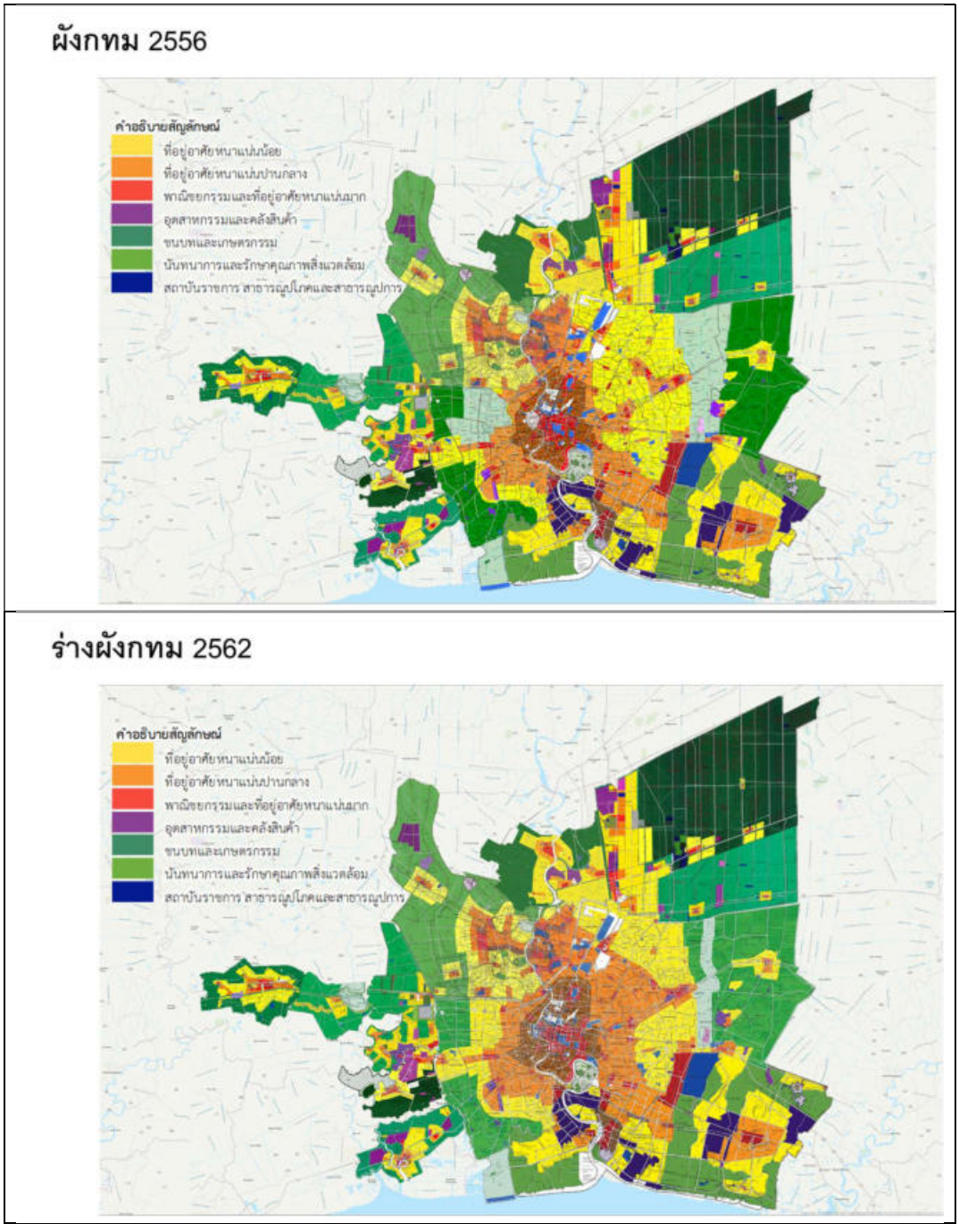
สำหรับการแบ่งประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดินก็มีการเปลี่ยนแปลงพอสมควร เช่น โรงแรม เพิ่มโรงแรมไม่เกิน 20 ห้อง การใช้ประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับ น้ำมัน/ก๊าซปิโตรเลียมเหลว/ก๊าซธรรมชาติ มีการจัดแบ่งประเภทใหม่หมดเพื่อให้สอดคล้องกับประเภทตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทำให้เพิ่มจากเดิม 5 ประเภท เป็น 15 ประเภท และการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภท สถานที่เก็บ/สถานีรับส่ง/กิจการรับส่งสินค้า ได้มีการแยกประเภทใหม่เป็น คลังเก็บสินค้า/คลังขนส่งสินค้า/สถานีขนส่งสัตว์และหรือสิ่งของ/สถานที่บริการตู้สินค้า ซึ่งยังแยกย่อยตามขนาดพื้นที่อีก รวมเป็น 12 ประเภท

ส่วนพื้นที่ในกรุงเทพมหานครที่มีการเปลี่ยนแปลงประเภทที่ดินก็มีเป็นจำนวนมากซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการเติบโตของเมืองได้เป็นอย่างดี ทั้งการเปลี่ยนแปลงเป็นประเภทที่ดินที่มีความหนาแน่นมากขึ้น การเปลี่ยนประเภทที่ดินจากชนบทและเกษตรกรรมเป็นที่อยู่อาศัยหรือพาณิชยกรรม โดยเฉพาะพื้นที่อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรมซึ่งลดลงกว่าเดิมมากทั้งด้านตะวันตกและตะวันออกของกรุงเทพมหานคร เมื่อดูจากแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินมีพื้นที่ที่มองเห็นได้ค่อนข้างชัดเจนถึงความเปลี่ยนแปลง รายละเอียดดังนี้

- เปลี่ยนจาก สีขาวมีกรอบและเส้นทแยงเขียว (อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม) เป็นสีเขียว (ชนบทและเกษตรกรรม) เช่น สองฟากถนนพุทธมณฑลสาย 3 และพื้นที่สีขาวทแยงเขียวทางด้านเหนือของถนนประชาร่วมใจ คงเหลือเพียงแถบตรงกลางกว้างประมาณ 2 ก.ม. สองฟากของบริเวณพื้นที่คลองแปดตลอดตามคลองลาดงูเห่า จนชนกับถนนประชาร่วมใจ และพื้นที่สีขาวทแยงเขียวเดิมทางด้านใต้ของถนนประชาร่วมใจฝั่งตะวันออก ประมาณตั้งแต่เส้นขนานห่าง 500 เมตร ทางตะวันออกของคลองสี่
- เปลี่ยนจาก สีขาวทแยงเขียว เป็น สีเหลือง/สีส้ม/สีแดง เช่น บริเวณสองฟากถนนพุทธมณฑลสาย 1 ถนนกาญจนาภิเษก และถนนพุทธมณฑลสาย 2 ในเขตตลิ่งชัน เขตภาษีเจริญและเขตบางแค เปลี่ยนเป็นสีเหลือง บริเวณสองฟากถนนราชพฤกษ์ ในเขตตลิ่งชัน เปลี่ยนเป็นสีส้ม/สีแดง
- เปลี่ยนจาก สีเขียว เป็น สีเหลือง เช่น บริเวณริมถนนกาญจนาภิเษกด้านทิศใต้ ในเขตบางขุนเทียน
- เปลี่ยนจาก สีเหลือง เป็น สีส้ม เช่น บริเวณริมถนนวิภาวดีรังสิตฝั่งตะวันออกระหว่างคลองบางเขนขึ้นไปถึงถนนแจ้งวัฒนะฝั่งใต้ และพื้นที่ผืนใหญ่มากซึ่งครอบคลุมพื้นที่ในเขตวังทองหลาง เขตลาดพร้าว เขตบางเขน เขตบึงกุ่ม ตั้งแต่เหนือถนนรามคำแหงและซอยวัดเทพลีลา ขึ้นไปทางเหนือจนถึงถนนรามอินทราฝั่งเหนือ และพื้นที่สีเหลืองเดิมในเขตสวนหลวงตั้งแต่ทางพิเศษฉลองรัชไปจนถึงฟากตะวันออกของถนนศรีนครินทร์
- เปลี่ยนจาก สีส้ม เป็น สีน้ำตาล/สีแดง เช่น บริเวณริมถนนรัชดาภิเษก ในเขตจตุจักร และบริเวณริมถนนแจ้งวัฒนะฝั่งเหนือ ในเขตบางเขน
- เปลี่ยนจาก สีครีม (ศ.1, ศ.2) เป็น สีแดง/สีน้ำเงิน โดยพื้นที่ในกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นในกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นนอก และพื้นที่ฝั่งธนบุรีตรงข้ามกรุงรัตนโกสินทร์ ถูกจัดเป็นที่ดินประเภทสีแดง หรือสีน้ำเงิน (สถาบันราชการฯ) ตามสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน

เมื่อช่วงปลายปี 2564 มีการร่างผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครฉบับใหม่ ที่กรุงเทพมหานคร (กทม.) ได้ยกร่างเสร็จแล้วจะดำเนินการประกาศใช้อย่างเป็นทางการทันที เพื่อทดแทนผังเมืองปัจจุบันที่ประกาศใช้มาตั้งแต่ปี 2556 ทั้งนี้ผังเมืองฉบับใหม่ได้มีการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลง เรื่องการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งหมด 979,344 ไร่ ในหลายพื้นที่ทั้งโซนตะวันออก-ตะวันตก โดยเฉพาะ “พื้นที่สีขาวทแยงเขียว” ซึ่งเป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม (ฟลัดเวย์) มีอยู่ 150,203 ไร่นั้น จะหดเหลือ 53,779 ไร่ หรือหายไป 94,424 ไร่โดยประมาณ เพื่อให้มีความสอดรับกับสภาพ

พื้นที่ปัจจุบัน เนื่องจากมีการพัฒนาพื้นที่อย่างต่อเนื่อง หลังจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีโครงข่ายครอบคลุมไปยังโซนเหนือ ตะวันออกและตะวันตก ส่งผลให้พื้นที่สีขาวทแยงเขียว จะถูกแปลงสภาพเป็นพื้นที่สีน้ำตาล เพื่อเปิดโอกาสให้พัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก สีส้มเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และสีเหลืองเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดินให้ตรงกับข้อเท็จจริงในปัจจุบัน หลังจากถูกรุกล้ำด้วยการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม และถ้ามุ่งพิจารณาบริเวณกรุงเทพตะวันตก จะพบว่าเปลี่ยนข้อกำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่สีขาวทแยงเขียว ให้เป็นพื้นที่สีส้มและพื้นที่สีเหลือง คงเหลือไว้เพียงบริเวณบางขุนเทียน ซึ่งเป็นพื้นที่ตอนล่างที่จะคงไว้เพื่อการอนุรักษ์ชายทะเล ดังแสดงใน**รูปที่ 3.6-3**



รูปที่ 3.6-3 เปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงผังเมืองรวมเมืองกรุงเทพมหานคร 2556 และ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 4

3.6.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรมพัฒนาที่ดิน สามารถแสดงพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง (พื้นที่สีแดง) ในกรุงเทพฯ จังหวัดปริมณฑล 5 จังหวัด พบว่า พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง กระจุกอยู่ในเขตกรุงเทพฯ และกระจายไปสู่จังหวัดปริมณฑลตามแนวถนนสายหลักในทิศทางต่าง ๆ รอบกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะถนนพหลโยธินในทิศเหนือ ถนนรัตนาธิเบศร์ ถนนบรมราชชนนี ถนนเพชรเกษม และถนนพระราม 2 ในทิศตะวันตก และถนนสุขุมวิทในทิศตะวันออก ทำให้พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างของกรุงเทพมหานคร จังหวัดปทุมธานี จังหวัดนนทบุรี จังหวัดสมุทรปราการและจังหวัดสมุทรสาคร มีความเชื่อมโยงต่อเนื่องกันจนเสมือนเป็นจังหวัดเดียวกัน ส่วนจังหวัดนครปฐม มีพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างกระจายจากกรุงเทพมหานคร เกาะไปตามแนวถนนบรมราชชนนีในเขตอำเภอศาลายาและอำเภอนครชัยศรีและกระจุกอยู่ในเขตอำเภอเมืองนครปฐม ดังแสดงใน**ตารางที่ 3.6-2** และดังแสดงใน**รูปที่ 3.6-4**

ตารางที่ 3.6-2 การใช้ที่ดินระดับจังหวัด ปี 2561-2562

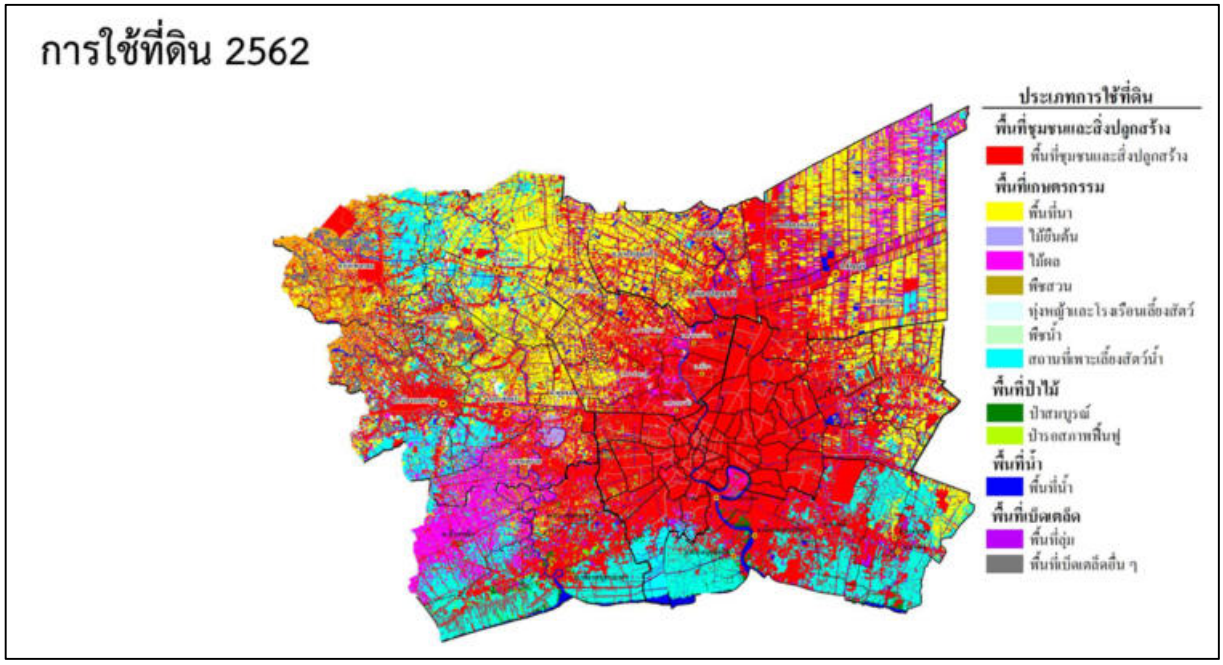
	การใช้ที่ดิน ปี 2561-2562 (ตร.กม.)										
	พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง		พื้นที่เกษตรกรรม		พื้นที่ป่าไม้		พื้นที่น้ำ		พื้นที่เบ็ดเตล็ด		รวม
	พื้นที่	ร้อยละ	พื้นที่	ร้อยละ	พื้นที่	ร้อยละ	พื้นที่	ร้อยละ	พื้นที่	ร้อยละ	
กรุงเทพมหานคร	1,054.58	67.38%	370.31	23.66%	2.53	0.16%	46.11	2.95%	91.69	5.86%	1,565.22
นนทบุรี	291.55	46.85%	273.76	43.99%	-	0.00%	24.12	3.88%	32.92	5.29%	622.35
สมุทรปราการ	420.73	41.90%	434.57	43.28%	22.24	2.22%	58.52	5.83%	68.03	6.78%	1,004.09
ปทุมธานี	445.95	29.23%	833.44	54.62%	-	0.00%	62.74	4.11%	183.72	12.04%	1,525.86
สมุทรสาคร	237.10	27.18%	486.97	55.82%	30.50	3.50%	35.98	4.12%	81.80	9.38%	872.35
นครปฐม	475.65	21.94%	1,453.85	67.05%	-	0.00%	81.44	3.76%	157.40	7.26%	2,168.34
รวม 6 จังหวัด	2,925.56	37.71%	3,852.90	49.66%	55.27	0.71%	308.91	3.98%	615.56	7.93%	7,758.21

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน และที่ปรึกษา, 2562

ตารางที่ 3.6-3 การใช้ที่ดินประเภทพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างระดับจังหวัด ปี 2561-2562

	พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง (ตร.กม.)										
	ตัวเมืองและย่านการค้า		หมู่บ้านบนพื้นราบ		สถานที่ราชการ/สถาบัน		นิคมอุตสาหกรรม		โรงงานอุตสาหกรรม		รวม
	พื้นที่	ร้อยละ	พื้นที่	ร้อยละ	พื้นที่	ร้อยละ	พื้นที่	ร้อยละ	พื้นที่	ร้อยละ	
กรุงเทพมหานคร	494.750	46.91%	378.891	35.93%	57.7680	5.48%	32.677	3.10%	90.496	8.58%	1,054.58
นนทบุรี	57.306	19.66%	177.477	60.87%	13.6352	4.68%	28.925	9.92%	14.208	4.87%	291.55
สมุทรปราการ	75.680	17.99%	156.792	37.27%	18.2592	4.34%	96.994	23.05%	73.003	17.35%	420.73
ปทุมธานี	16.134	3.62%	287.317	64.43%	35.4672	7.95%	58.378	13.09%	48.656	10.91%	445.95
สมุทรสาคร	44.830	18.91%	85.773	36.18%	9.3520	3.94%	82.958	34.99%	14.184	5.98%	237.10
นครปฐม	54.328	11.42%	256.248	53.87%	66.4464	13.97%	58.662	12.33%	39.963	8.40%	475.65
รวม 6 จังหวัด	743.028	25.40%	1,342.50	45.89%	200.928	6.87%	385.594	12.26%	280.51	9.58%	2,925.56

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน และที่ปรึกษา, 2562



ที่มา:กรมพัฒนาที่ดิน 2562

รูปที่ 3.6-4 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินกรุงเทพและปริมณฑล ปี 2562

เมื่อพิจารณารายละเอียดการใช้ประโยชน์ที่ดินในแต่ละจังหวัด ดังแสดงใน**ตารางที่ 3.6-3** พบว่า กรุงเทพมหานคร มีความเป็นเมือง (Urbanization) มากที่สุด โดยมีการใช้ประโยชน์ที่ดินสำหรับพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างสูงที่สุดถึง 1,054.580 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 67.38 ของพื้นที่จังหวัด และจังหวัดที่มีความเป็นเมืองรองลงมา คือ จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานีและจังหวัดสมุทรปราการ ตามลำดับ โดยจังหวัดนครปฐม มีความเป็นเมืองน้อยที่สุด โดยมีพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างเพียงร้อยละ 21.94 ของพื้นที่จังหวัด

- การใช้ประโยชน์ที่ดินในกรุงเทพมหานครมีพื้นที่ตัวเมืองและย่านการค้าสูงที่สุด คือ 494.75 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 46.91 ของพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ ธุรกิจและการค้าของไทย ดังแสดงใน**ตารางที่ 3.6-3**
- จังหวัดปทุมธานี จังหวัดนนทบุรี จังหวัดนครปฐมและจังหวัดสมุทรปราการ มีสัดส่วนพื้นที่หมู่บ้านบนพื้นราบสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 64.43, 60.87, 53.87 และ 37.27 ของพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง ตามลำดับ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นแหล่งงานหลัก จึงมีการขยายตัวของพื้นที่อยู่อาศัยประเภทบ้านจัดสรรในจังหวัดเหล่านี้ โดยเฉพาะบริเวณริมถนนสายหลักที่สามารถเดินทางเข้าสู่กรุงเทพฯ ได้สะดวก เช่น ถนนรัตนาธิเบศร์ ถนนพหลโยธินถนนสุขุมวิท และถนนบรมราชชนนี เพื่อรองรับความต้องการของประชาชน ทั้งที่ทำงานในกรุงเทพมหานคร และในพื้นที่ของจังหวัดเขตปริมณฑลดังกล่าว
- จังหวัดนครปฐมและกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่สถานที่ราชการและสถาบันต่าง ๆ มากที่สุด คือ 66.446 และ 57.768 ตารางกิโลเมตร ตามลำดับ เนื่องจากเป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการและสถาบันการศึกษาขนาดใหญ่หลายแห่ง

- จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาครมีพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและโรงงานอุตสาหกรรมมากที่สุดเป็นสองอันดับแรก คือ 96.993 และ 82.958 ตารางกิโลเมตร ตามลำดับ เนื่องจากเป็นพื้นที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่ย้ายออกจากกรุงเทพฯ หรือไม่สามารถตั้งในกรุงเทพมหานครได้ และมีเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานคร
- รายการผังเมืองรวมเมืองและชุมชน และผังเมืองรวมจังหวัด ซึ่งเป็นข้อกำหนดและชี้นำการใช้ประโยชน์ที่ดินการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตในพื้นที่กรุงเทพฯ จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดสมุทรปราการ กำหนดโดยข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตาม (ร่าง) ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4) ซึ่งคาดว่าจะประกาศใช้ในปี 2567 (ร่าง) ผังเมืองรวมนนทบุรี ปี 2563 ประกาศใช้ในปี 2564 และผังเมืองรวมสมุทรปราการ ปี 2556 ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ทั้งจังหวัด
- จังหวัดปทุมธานี การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ชุมชนเมือง กำหนดโดยข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตาม (1) ผังเมืองรวมเมืองปทุมธานี ปี 2556 (2) ผังเมืองรวมเมืองท่าโขลง - คลองหลวง - รังสิต ปี 2552 และ(3) ผังเมืองรวมเมืองลำลูกกา – บึงยี่โถ ปี 2555 พื้นที่นอกเขตผังเมืองรวมเมือง/ชุมชน ควบคุมโดยข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมจังหวัดปทุมธานี ปี 2558
- จังหวัดนครปฐม การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ชุมชนเมือง กำหนดโดยข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตาม (1) ผังเมืองรวมเมืองนครปฐม ปี 2544 (2) ผังเมืองรวมชุมชนอ้อมใหญ่ ปี 2562 (3) ผังเมืองรวมชุมชนนครชัยศรี ปี 2558 และ (4) ผังเมืองรวมชุมชนพุทธมณฑล ปี 2558 และ (ฉบับที่2) ปี 2561 พื้นที่นอกเขตผังเมืองรวมเมือง/ชุมชน ควบคุมโดยข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมจังหวัดนครปฐม ปี 2560
- จังหวัดสมุทรสาคร การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ชุมชนเมือง กำหนดโดยข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตาม (1) ผังเมืองรวมเมืองสมุทรสาคร ปี 2550 (2) ผังเมืองรวมเมืองกระทุ่มแบน ปี 2562 และ (3) ผังเมืองรวมชุมชนบ้านแพ้ว (ฉบับที่ 2) ปี 2560 พื้นที่นอกเขตผังเมืองรวมเมือง/ชุมชน ควบคุมโดยข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรสาคร ปี 2560

สำหรับการศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาในอนาคต ใช้ข้อมูลจาก 1) ผังนโยบายการใช้ประโยชน์พื้นที่ ได้แก่ (ร่าง) ผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2580 (ร่าง) 2) ผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ได้แก่ ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมเมืองและชุมชนที่ประกอบด้วย (ร่าง) ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4) ผังเมืองรวมนนทบุรี ปี 2563 ผังเมืองรวมสมุทรปราการ ปี 2556 เป็นต้น

3.6.3 (ร่าง) ผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2580

(ร่าง) ผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2580 ซึ่งอยู่ในระหว่างการดำเนินการโดยกรมโยธาธิการและผังเมือง ได้กำหนดวิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ และเป้าหมายเพื่อการพัฒนาภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้สอดรับการพัฒนาสู่การเป็นภาคมหานครระดับโลก (Towards the wolrd class MEGA region) ตามศักยภาพและทำเลที่ตั้งที่เป็นพื้นที่ประตูเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและภูมิภาคอาเซียน และทวีปอื่น ๆ ในการจัดทำผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2580 ได้กำหนดวิสัยทัศน์ซึ่งเป็นเป้าประสงค์และภาพสำเร็จของการพัฒนาไว้ว่า “ภาคมหานครแห่งเอเชีย The Greater Region of Asia” การพัฒนาภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามวิสัยทัศน์ได้มุ่งเน้นบทบาทสำคัญทั้ง 7 ด้าน ประกอบด้วย

1) ภาคมหานครด้านการค้าและการบริการแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
2) ภาคมหานครด้านการคมนาคมขนส่งแห่งเอเชีย
3) ภาคมหานครด้านการพัฒนานวัตกรรมและการผลิตโดยเทคโนโลยีขั้นสูงแห่งเอเชีย
4) ภาคมหานครด้านการศึกษาและด้านการรักษาพยาบาลระดับนานาชาติ
5) ภาคมหานครด้านการท่องเที่ยวแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
6) ภาคมหานครแห่งการอยู่อาศัยและมีการให้บริการสาธารณะที่มีคุณภาพ ปลอดภัย และสะดวกสบายสำหรับประชาชนทุกกลุ่ม
7) ภาคมหานครแห่งความมั่นคงด้านการรักษาสิ่งแวดล้อม การผลิตอาหาร และการป้องกันภัยพิบัติ

การพัฒนาภาคมหานครได้มีการกำหนดวัตถุประสงค์ตามวิสัยทัศน์และบทบาทข้างต้น เพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อพัฒนาให้ภาคมหานครเป็นฐานการผลิตด้านเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ เสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชนทุกกลุ่ม รักษาและเสริมสร้างเอกลักษณ์ของชุมชน สร้างความมั่นคงและปลอดภัย และมีการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีเป้าหมายการพัฒนาภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปี ปี 2580 โดยมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้

(1) เป้าหมายด้านการพัฒนาระบบเมืองและบริการสาธารณะ

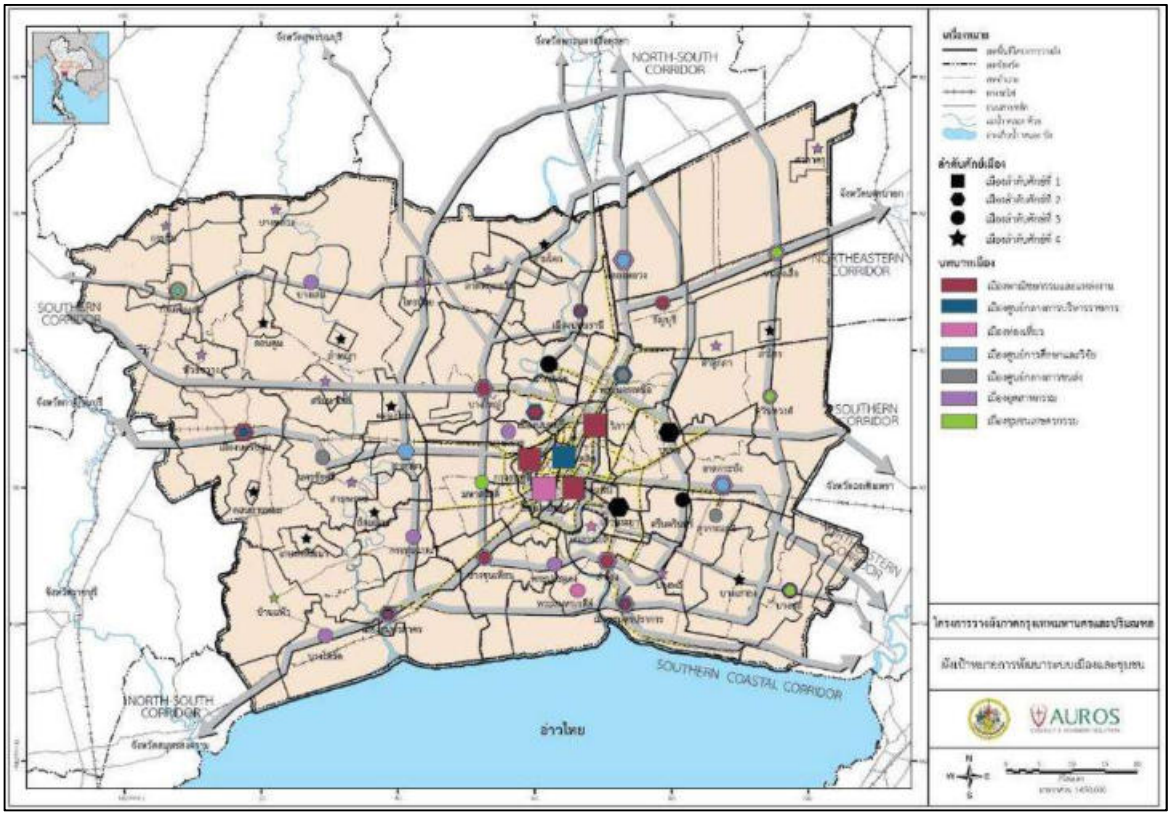
ภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะมีการพัฒนาระบบเมืองที่สอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจและการให้บริการสาธารณะขึ้นอยู่กับลำดับศักย์และบทบาทหน้าที่ของเมืองนั้น ๆ ตามตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมกับการเป็นศูนย์กลางระดับประเทศ ภูมิภาค เมือง และชุมชน โดยมีการแบ่งลำดับศักย์และบทบาทหน้าที่ของเมือง ดังแสดงใน**ตารางที่ 3.6-4**

ตารางที่ 3.6-4 ลำดับศักย์และบทบาทหน้าที่ของเมืองในภาคมหานคร

ลำดับศักย์	บทบาทหน้าที่
ลำดับศักย์ที่ 1	-กลุ่มเมืองที่ทำหน้าที่เป็นฐานทางเศรษฐกิจสำคัญในด้านการค้าการบริการระดับนานาชาติและเป็นเมืองที่มีความสำคัญต่อการบริหารประเทศ -การให้บริการสาธารณะมุ่งเน้นการรองรับประชากรที่มีจำนวนมากกว่า 1,000,000 คนขึ้นไปเป็นการให้บริการสาธารณะในระดับสูงและเฉพาะทางอย่างครบถ้วน
ลำดับศักย์ที่ 2	-กลุ่มเมืองที่ทำหน้าที่เป็นฐานทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคทั้งในด้านการค้าการบริการและอุตสาหกรรม มีการกระจุกตัวของแหล่งงานสำหรับประชาชนในจังหวัด และมีหน่วยงานราชการที่มีความสำคัญในระดับภูมิภาคและระดับประเทศในบางพื้นที่ -การให้บริการสาธารณะมุ่งเน้นการรองรับประชากรที่มีจำนวนระหว่าง 500,000 – 1,000,000 คน เป็นการให้บริการสาธารณะในระดับสูงและเฉพาะทางบางสาขา
ลำดับศักย์ที่ 3	-กลุ่มเมืองที่ทำหน้าที่เป็นฐานทางเศรษฐกิจในระดับจังหวัดทั้งในด้านการค้าการบริการอุตสาหกรรม และเกษตรกรรม มีการกระจุกตัวของการอยู่อาศัยของประชาชนในจังหวัด และมีหน่วยงานราชการที่มีความสำคัญในระดับท้องถิ่น -การให้บริการสาธารณะมุ่งเน้นการรองรับประชากรที่มีจำนวนระหว่าง 100,000 – 500,000 คน เป็นการให้บริการสาธารณะระดับกลางที่สำคัญในชีวิตประจำวัน
ลำดับศักย์ที่ 4	-กลุ่มเมืองที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนในพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม ในพื้นที่มีการอยู่อาศัยของประชาชนที่ไม่หนาแน่นและมีการค้าและการบริการในระดับชุมชน -ภายในพื้นที่มีหน่วยงานให้บริการที่มีจำเป็นต่อการดำรงชีวิตประจำวันรองรับประชากรที่มีจำนวนต่ำกว่า 100,000 คน เป็นการให้บริการสาธารณะที่จำเป็นต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน

ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2560

การพัฒนาระบบเมืองและบริการสาธารณะในแต่ละลำดับศักย์ของเมือง จะต้องพิจารณาถึงบทบาทของเมืองตามฐานการผลิตทางเศรษฐกิจและการให้บริการสาธารณะทั้งหมด 8 ประเภท ประกอบด้วย เมืองพาณิชยกรรมและแหล่งงาน เมืองศูนย์กลางการบริหารราชการ เมืองท่องเที่ยว เมืองศูนย์การศึกษาและวิจัย เมืองศูนย์กลางการขนส่ง เมืองอุตสาหกรรม เมืองเกษตรกรรม และเมืองศูนย์กลางให้บริการสาธารณะระดับชุมชน ทั้งนี้ การพัฒนาระบบเมืองในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้กำหนดให้มีการกระจายกลุ่มเมืองตามบทบาทจากศูนย์กลางกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดปริมณฑลโดยรอบ สอดคล้องกับเป้าหมายการกระจายตัวของประชากร การพัฒนาเศรษฐกิจ ความเหมาะสมของการใช้ประโยชน์ที่ดิน การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ให้เกิดการกระจายผลทางเศรษฐกิจทั่วทุกพื้นที่ ลดการเดินทางในชีวิตประจำวัน และส่งเสริมให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ดังแสดงใน**รูปที่ 3.6-5**



ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2560

รูปที่ 3.6-5 แสดงผังเป้าหมายการพัฒนาเมืองและชุมชนของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2580

(2) เป้าหมายด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

(ร่าง) ผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2580 ได้ให้ความสำคัญต่อการส่งเสริมการผลิตทางเศรษฐกิจให้เป็นไปตามเป้าหมาย ประกอบกับการรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของภาคมหานครจำเป็นต้องมีการกำหนดเป้าหมายด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน 4 ด้าน ได้แก่ พื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปริมาณความต้องการพื้นที่เพื่อการผลิต ตำแหน่งพื้นที่ที่เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการผลิตแต่ละประเภท และการรักษาพื้นที่เกษตรกรรมเพื่อการรักษาสภาพแวดล้อมและป้องกันภัยพิบัติ ดังนี้

(2.1) พื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

พื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลประกอบด้วย พื้นที่ป่าสงวนและพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ตามกฎหมาย พื้นที่ป่าชายเลน และพื้นที่แหล่งน้ำ ในการพัฒนาภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจำเป็นต้องรักษาพื้นที่ดังกล่าวไว้ให้มีความอุดมสมบูรณ์และฟื้นฟูพื้นที่มีการบุกรุกและเสื่อมโทรมให้มากที่สุด ดังแสดงใน**ตารางที่ 3.6-5**

ตารางที่ 3.6-5 เป้าหมายการรักษาพื้นที่อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ประเภท	ปริมาณพื้นที่ (ตร.กม.)
พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ	25.93
พื้นที่ห้ามล่าสัตว์ป่า	0.12
พื้นที่ป่าชายเลนนอกเหนือจากการคุ้มครองโดยกฎหมาย	32.9
พื้นที่แหล่งน้ำตามธรรมชาติ (แม่น้ำ คลอง หนอง บึง)	289.46
รวม	**348.41**

ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2560

(2.2) พื้นที่เพื่อการผลิต

ปริมาณความต้องการพื้นที่เพื่อการผลิตของภาคมหานครคำนวณจากมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อที่ดิน ปี 2558 ให้สูงขึ้นตามดัชนีผลิตภาพ (Productive Index) ของความต้องการแรงงานในปี 2580 ตามเป้าหมายทางเศรษฐกิจ โดยกำหนดให้มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อที่ดินในปี 2560 – 2565 ปี 2566 – 2570 ปี 2571 – 2575 และ ปี 2576 – 2580 มีการปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 2, 3, 3 และ 4 ตามลำดับ ทั้งนี้ ปริมาณความต้องการพื้นที่เพื่อการผลิตจะแบ่งตามการใช้ประโยชน์ที่ดินประกอบด้วย พื้นที่ชุมชนเมือง (พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย) พื้นที่อุตสาหกรรม และพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งมีเป้าหมายความต้องการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินของภาคมหานครในปี 2580 แสดงดัง**ตารางที่ 3.6-6**

ตารางที่ 3.6-6 เป้าหมายความต้องการพื้นที่เพื่อการผลิต

จังหวัด	การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ตร.กม.)								
	พื้นที่ชุมชนเมือง			พื้นที่อุตสาหกรรม			พื้นที่เกษตรกรรม		
	2558	2580	เปลี่ยนแปลง	2558	2580	เปลี่ยนแปลง	2558	2580	เปลี่ยนแปลง
กรุงเทพมหานคร	1,036.12	1,814.12	778	36.06	31.02	-5.04	381.7	230.16	-151.54
สมุทรปราการ	308.24	482.43	174.19	91.4	118.06	26.66	295.01	330.94	35.93
ปทุมธานี	434.94	940.97	506.03	53.64	81.67	28.03	815.4	453.92	-361.48
สมุทรสาคร	172.9	414.43	241.53	70.58	104.61	34.03	509.13	492.27	-16.86
นครปฐม	516.1	1,060.15	544.05	51.07	69.6	18.53	1,439.19	1,264.6	-174.59
นนทบุรี	255.92	652.89	396.97	27.92	23.77	-4.15	295.01	217.67	-77.34
รวม	**2,724.22**	**5,364.99**	**2,640.77**	**330.67**	**428.73**	**98.06**	**3,735.44**	**2,989.56**	**-745.88**

ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2560

(2.3) ตำแหน่งพื้นที่ที่เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการผลิตแต่ละประเภท

ปริมาณความต้องการพื้นที่เพื่อการผลิตนำไปมาสู่การกำหนดตำแหน่งพื้นที่ที่เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการผลิตแต่ละประเภทผ่านการวิเคราะห์ความเหมาะสมของการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Existing Land Use Analysis) โดยสรุปได้ ดังแสดงใน**ตารางที่ 3.6-7**

ตารางที่ 3.6-7 ตำแหน่งพื้นที่ที่เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการผลิตแต่ละประเภท

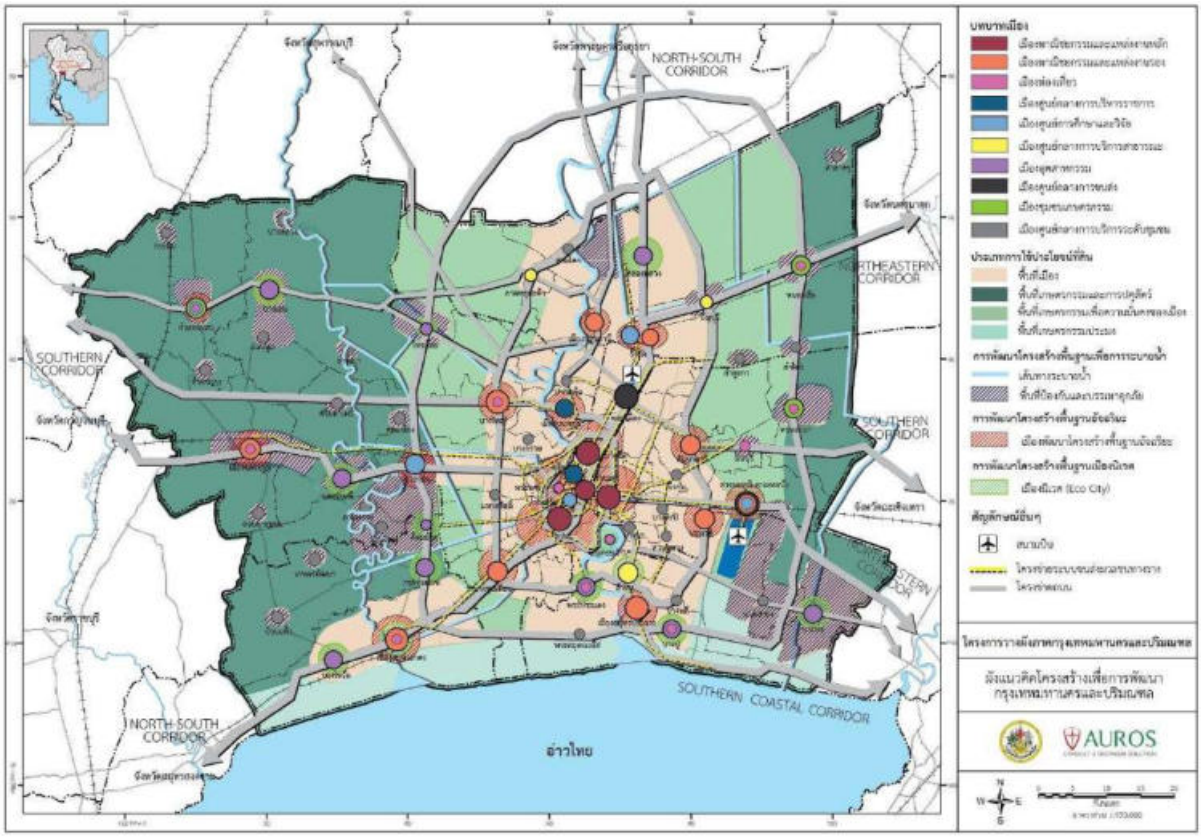
การใช้ประโยชน์ที่ดิน	ตำแหน่งพื้นที่ที่เหมาะสม
พื้นที่ชุมชนเมือง	เป็นพื้นที่รองรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการผลิตภาคตติยภูมิหรือกิจกรรมการค้าและบริการ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นทั้งในพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยจะตั้งอยู่ในบริเวณที่มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางเป็นหลัก โดยเฉพาะในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นใน และกระจายตัวบริเวณทางทิศตะวันออกและทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานครตามแนววงแหวนกาญจนาภิเษก รวมถึงในตัวเมืองของจังหวัดปริมณฑล
พื้นที่อุตสาหกรรม	โดยส่วนใหญ่จะอยู่ในจังหวัดสมุทรปราการซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 36.63 ของพื้นที่ที่มีความเหมาะสมกับการทำอุตสาหกรรมในภาคมหานคร และในจังหวัดนครปฐมที่มีศักยภาพในการพัฒนาอุตสาหกรรมเนื่องจากมีเส้นทางคมนาคมสะดวกต่อการขนส่งวัตถุดิบและสินค้า รวมถึงมีความพร้อมด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
พื้นที่เกษตรกรรม	พื้นที่ที่มีศักยภาพในการทำเกษตรกรรมมีร้อยละ 29.30 ของพื้นที่ในภาคมหานคร โดยส่วนใหญ่พื้นที่ที่มีความเหมาะสมมากที่สุดจะอยู่ด้านทิศตะวันออกและทิศตะวันตกของภาคมหานคร ได้แก่ จังหวัดนครปฐม กรุงเทพมหานคร สมุทรสาคร ปทุมธานี นนทบุรี และสมุทรปราการ ตามลำดับ

ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2560

(3) ผังแนวคิดโครงสร้างเพื่อการพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2580

ผังแนวคิดโครงสร้างฯ ได้กำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็น 2 ประเภท ประกอบด้วย พื้นที่ชุมชนเมืองและพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่ชุมชนเมืองกำหนดให้ตั้งอยู่ในเขตด้านในของวงแหวนกาญจนาภิเษก (วงแหวนรอบที่ 2) เนื่องจากมีการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง สาธารณูปโภค และสาธารณูปการรองรับไว้อย่างสมบูรณ์ และเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ของโครงสร้างพื้นที่ฐานอย่างคุ้มค่า ประกอบกับการควบคุมการเติบโตเมืองอย่างไร้ทิศทาง นอกจากนี้ พื้นที่เมืองบริวารของภาคมหานครจะกระจายตามพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญทางเศรษฐกิจและพื้นที่ศูนย์กลางการให้บริการสาธารณะระดับชุมชนซึ่งตั้งอยู่บนสถานีปลายทางของระบบขนส่งมวลชนทางรางและตามถนนสายสำคัญ

สำหรับพื้นที่เกษตรกรรมแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ (1) พื้นที่เกษตรกรรมและการปศุสัตว์ ตั้งอยู่ในพื้นที่ด้านนอกถนนวงแหวนรอบที่ 3 ทางฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกของภาคมหานคร พื้นที่ดังกล่าวเหมาะสมกับการเพาะปลูกข้าว พืชสวน พืชไร่ และเลี้ยงสัตว์ และเป็นพื้นที่สำคัญสำหรับการผลิตผลผลิตทางการเกษตรเพื่อการส่งออกทำรายได้ให้กับประเทศ (2) พื้นที่เกษตรกรรมเพื่อความมั่นคงของเมือง หรือพื้นที่สีเขียวล้อมรอบเมือง (Greenbelt) ของภาคมหานคร ตั้งอยู่ระหว่างวงแหวนกาญจนาภิเษก (วงแหวนรอบที่ 2) และวงแหวนรอบที่ 3 ซึ่งทำหน้าที่ป้องกันการขยายตัวของเมืองไปสู่พื้นที่ที่มีโครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอ และ (3) พื้นที่เกษตรกรรมประมง ตั้งอยู่ตามแนวชายฝั่งทะเลอ่าวไทยรองรับการทำประมงและการแปรรูปสินค้าประมง ดังแสดงใน**รูปที่ 3.6-6**



ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง

รูปที่ 3.6-6 ผังแนวคิดโครงสร้างเพื่อการพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2580

สรุปจากการศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน พบว่า กรุงเทพมหานครมีที่ดินประเภทพาณิชยกรรมกระจุกตัวอยู่ในเขตชั้นในและชั้นกลาง กล่าวคือภายในถนนวงแหวนรอบที่ 1 (ถนนรัชดาภิเษก) และพื้นที่อยู่อาศัยกระจุกตัวอยู่ภายในถนนวงแหวนรอบที่ 2 (ถนนกาญจนาภิเษก) เมื่อพิจารณาในภาพรวมของพื้นที่โครงการพบว่ามีการขยายตัวของพื้นที่เมือง (Urban Sprawl) จากกรุงเทพมหานครไปด้านทิศเหนือสู่จังหวัดปทุมธานีทางถนนพหลโยธิน ส่งผลให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ตามแนวถนนพหลโยธิน ตั้งแต่อำเภอเมืองปทุมธานี อำเภอลำลูกกา ขึ้นไปถึงอำเภอคลองหลวง ส่วนทางด้านทิศตะวันตก พื้นที่เมืองมีการขยายตัวต่อเนื่องกับพื้นที่ในอำเภอเมืองนนทบุรี และอำเภอเมืองสมุทรสาคร และทางด้านทิศตะวันออก พื้นที่เมืองมีการขยายตัวต่อเนื่องกับอำเภอเมืองสมุทรปราการ และสำหรับในพื้นที่จังหวัดนครปฐมพื้นที่เมืองจะขยายตัวอยู่ในเขตอำเภอเมือง

การขับเคลื่อนและพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นภาคมหานครชั้นนำระดับโลก (Global City) เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและการบินของภูมิภาคเอเชีย เป็นเมืองที่น่าอยู่ สวยงาม และมีเสน่ห์เสริมสร้างศักยภาพ และบทบาทเมืองในปริมณฑลให้เข้มแข็ง เชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนที่ทันสมัย ให้ทั่วถึงและครบวงจร หากพิจารณาบทบาทของแต่ละเมืองนั้นจะสะท้อนให้เห็นถึงผลกระทบการเปลี่ยนแปลงและแนวโน้มการพัฒนาเมืองได้ในระยะยาว ดังจะเห็นได้จากบทบาทของกรุงเทพมหานคร ในการเป็นประตูเศรษฐกิจการค้า ศูนย์กลางการศึกษา การแพทย์ และการบริการในระดับประเทศ และในระดับภูมิภาค สมุทรปราการ เมืองศูนย์การค้าและการวิจัยขั้นสูงเฉพาะด้าน และด้านอุตสาหกรรมสะอาด การวิจัยและพัฒนาศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชีย ปทุมธานี เมืองศูนย์กลางการค้นคว้าวิจัยเทคโนโลยีชั้นสูง ด้านวิทยาศาสตร์และ ICT และ Software Park สมุทรสาคร เมืองศูนย์กลาง

การค้นคว้าวิจัยด้านอุตสาหกรรมด้านอาหาร นครปฐม ศูนย์กลางการวิจัยด้านเทคโนโลยีชีวภาพ (Bio Technology) และเมืองที่อยู่อาศัยชั้นดี และนนทบุรี เมืองที่อยู่อาศัยชั้นดี มีคุณภาพชีวิตและสภาพแวดล้อมที่ดี รองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร ตลอดจนการดำรงรักษาพื้นที่เกษตรอัตลักษณ์พื้นถิ่น และวิถีชีวิตดั้งเดิมที่เป็นอัตลักษณ์ของชุมชน การเติบโตของเมืองจึงต้องพิจารณาบทบาทของแต่ละเมืองในภาพรวม เพื่อรองรับแนวโน้มการขยายตัวของแหล่งงานและแหล่งที่อยู่อาศัยที่จะเกิดขึ้นในภาพกว้าง

ความท้าทายด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลก ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล นำไปสู่โครงการพัฒนาปรับปรุงคูคลอง ระบบระบายน้ำที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนพื้นที่รองรับปริมาณน้ำฝนที่เพิ่มสูงจากผลกระทบการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เหมาะสม การตั้งถิ่นฐานของชุมชนในพื้นที่เสี่ยงภัยน้ำท่วม ตลอดจนพื้นที่ชายฝั่งทะเลที่ถูกกัดเซาะอย่างต่อเนื่อง ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร สมุทรสาคร และสมุทรปราการ จากการเพิ่มขึ้นของระดับน้ำทะเลซึ่งเป็นผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ จึงเป็นความท้าทายสำคัญสำหรับกรุงเทพมหานคร และเมืองปริมณฑลพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะยาว จึงเป็นยุทธศาสตร์สำคัญ ภายใต้แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 (พ.ศ. 2561 - 2580) ฉบับปรับปรุง ในการการสร้างเมืองปลอดภัยและหยุ่นตัวต่อวิกฤตการณ์ (ยุทธศาสตร์ที่ 1) การพัฒนาสิ่งแวดล้อมยั่งยืนและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (ยุทธศาสตร์ย่อยที่ 2.1) และสังคมคาร์บอนต่ำและการรับมือต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (ยุทธศาสตร์ย่อยที่ 2.3) สอดคล้องกับวาระใหม่แห่งการพัฒนาเมือง (New Urban Agenda: NUA) คือแนวทางและพันธกิจฉบับใหม่ จากองค์การสหประชาชาติ (UN) ว่าด้วยการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์การพัฒนาครั้งที่ 3 (Habitat III) เพื่อสร้างความร่วมมือในการพัฒนาที่อยู่อาศัยและเมืองอย่างยั่งยืน ในอีก 20 ปีข้างหน้าที่ได้บรรจุไว้ในธรรมนูญว่าด้วยการผังเมือง (2562) จึงนำไปสู่โครงการริเริ่มมากมาย ในการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่สาธารณะรองรับปริมาณน้ำฝนเพื่อรอการระบายและการออกแบบเพื่ออยู่ร่วมกับน้ำ การเพิ่มโครงสร้างสีเขียวและพื้นที่รับน้ำในเมือง (Green and Blue Infrastructure) แนวปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ คือ อุทยาน 100 ปี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (CU Centenary Park) โดยให้ความสำคัญต่อการฟื้นฟูพื้นที่สีเขียว สวนรับน้ำในย่านเศรษฐกิจใจกลางเมือง ตลอดจนโครงการขนาดกลางและขนาดเล็กอื่น ๆ ที่ได้ปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่โล่งว่าง และพื้นที่หลังคาสีเขียวเพื่อรองรับ ชะลอการระบายน้ำ และกักเก็บน้ำฝนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ความท้าทายสำคัญอีกประการ คือ การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของประชากร ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล มีประชากรเพิ่มขึ้นจาก 17.32 ล้านคน เป็น 20.50 ล้านคน และกรุงเทพมหานครจะมีประชากรเพิ่มขึ้นจาก 9.22 ล้านคน เป็น 9.62 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2560 และปี พ.ศ. 2580 ตามลำดับ ซึ่งจากการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2580 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะเป็นสังคมผู้สูงวัย (Aging-Society) โดยกรุงเทพมหานครจะมีอัตราส่วนประชากรวัยเด็ก: วัยแรงงาน: ผู้สูงอายุ เท่ากับ 9.0:60.1:30.9 และปริมณฑลเท่ากับ 9.7:59.9:30.4 จำนวนประชากรผู้สูงอายุในกลุ่มจังหวัดปริมณฑล 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครปฐม 171,985 คน จังหวัดปทุมธานี 185,591 คน จังหวัดสมุทรปราการ 223,920 คน จังหวัดสมุทรสาคร มีจำนวนผู้สูงอายุ 95,346 คน และจังหวัดนนทบุรีที่มีประชากรผู้สูงอายุมากที่สุด จำนวน 251,815 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 19.88 ของประชากรทั้งจังหวัด (กรมการปกครอง, 2565) การขยายตัวของศูนย์บริการผู้สูงอายุ ศูนย์บริการสุขภาพ โครงการที่พักอาศัยสำหรับผู้สูงอายุ สถานดูแลผู้สูงอายุระยะสั้นและระยะยาว ตลอดจนการพัฒนาระบบขนส่งและการบริการรับส่งรองรับการเดินทางของผู้สูงอายุ และสิ่งอำนวยความสะดวกการเดินทางรองรับการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) เป็นการเปลี่ยนแปลงสำคัญในกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล

ดังนั้น ในการพิจารณากำหนดแนวเส้นทางวิกฤต (Corridor) ของโครงการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีความจำเป็นต้องพิจารณาแนวเส้นทางวิกฤต ให้ครอบคลุมการขยายตัวของพื้นที่ชุมชนเมืองที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งมิติด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านโครงการสร้างประชากร ตลอดจนบทบาทที่จะนำไปสู่แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของแต่ละในเมืองในระยะยาวอีกด้วย

3.6.4 ข้อมูลแผนการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่บริเวณพื้นที่ศึกษา

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลแผนงาน โครงการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่ และศูนย์การค้าขนาดใหญ่ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ศึกษา และกิจกรรมภายในพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะจำนวนประชากรการจ้างงานและลักษณะการเดินทางภายในพื้นที่ส่งผลกระทบต่อความต้องการเดินทางและปริมาณจราจรซึ่งประกอบด้วยโครงการของภาครัฐและภาคเอกชน ดังแสดงใน**ตารางที่ 3.6-8** ถึง**ตารางที่ 3.6-9** และ**รูปที่ 3.6-7** นำมาเป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ปริมาณความต้องการเดินทาง และสภาพการจราจรที่จะเกิดขึ้นในภายในพื้นที่ศึกษา ซึ่งจะนำมาพิจารณาร่วมกับแผนงานต่าง ๆ ของแต่ละหน่วยงานในกระบวนการจัดทำแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจรฯ

ตารางที่ 3.6-8 โครงการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่

ลำดับ	โครงการ	ขนาด	ที่ตั้ง	องค์ประกอบของโครงการ	ปีเปิดให้บริการ
1	โครงการศูนย์คมนาคมพหลโยธิน (รฟท.)	2,325 ไร่	เขตบางซื่อ กทม.	ศูนย์กลางระบบคมนาคม/ พาณิชยกรรม/สำนักงาน/ที่อยู่อาศัย	ปี 2575
2	โครงการพัฒนาบริเวณพื้นที่ย่านมักกะสัน	497 ไร่	ถ.รัชดาภิเษก ตัดทางรถไฟสายตะวันออก	สถานีเชื่อมสู่ท่าอากาศยาน/โรงแรม/ศูนย์ประชุม/ห้างสรรพสินค้า/สำนักงาน/ที่อยู่อาศัย/ พิพิธภัณฑ์/สวนสาธารณะ	ระยะที่ 1 ตีกแนวราบ ปี 2567 กำลังทบทวนโครงการโดยสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
3	โครงการพัฒนาพื้นที่ กม.11	360 ไร่	เขตจตุจักร กทม.	สำนักงาน/ศูนย์แสดงสินค้า/พาณิชยกรรม/ โรงแรม/โรงพยาบาล/ที่อยู่อาศัย/บ้านพักพนักงาน	คาดว่าจะเสร็จหลังสถานีกลางบางซื่อเปิด
4	โครงการพัฒนาที่ราชพัสดุ บริเวณสถานีขนส่งหมอชิต	63 ไร่	สถานีขนส่งหมอชิต เขตจตุจักร กทม.	สำนักงาน/พาณิชยกรรม/ที่อยู่อาศัย/ศูนย์กลางคมนาคม/ศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชน	คาดว่าจะเปิดให้บริการ ปี 2571
5	โครงการพัฒนาบริเวณท่าเรือกรุงเทพ (การท่าเรือแห่งประเทศไทย)	2,353 ไร่	ท่าเรือกรุงเทพ คลองเตย กทม.	ศูนย์พัฒนาพาณิชยนาวี/ศูนย์โลจิสติกส์และกระจายสินค้า/อาคารสำนักงาน/ศูนย์การค้าธุรกิจ/ที่อยู่อาศัย/สำนักงานเขตคลองเตย/ คลังสินค้า/ศุนย์กระจายสินค้า	อยู่ระหว่างศึกษาโครงการ
6	โครงการพื้นที่พัฒนาบริเวณสถานีแม่น้ำ (รฟท.)	277.5 ไร่	1.49 ถนนเชื้อเพลิง แขวงนนทรี เขตยานนาวา กทม.	สำนักงาน/ห้างสรรพสินค้า/โรงแรม/ ศูนย์ประชุมและสัมนา/ที่อยู่อาศัย	ออกแบบเบื้องต้นแล้ว
7	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2	310,000 ตร.ม.	ต.หนองปรือ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	อาคารผู้โดยสารและสำนักงาน/อาคารเทียบเครื่องบิน/ อาคารสาธารณูปโภค	เดือนมีนาคม ปี 2568
8	โครงการปรับปรุงพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3	3,881 ไร่	เขตดอนเมือง กทม.	เพิ่มหลุมจอด ขยายอาคารเทียบเครื่องบิน/อาคารจอดรถ/สถานีร่วม รฟฟ. สายสีแดง/ระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อในสนามบิน/	ปี 2569
9	โครงการศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ระยะที่ 2	10 ไร่	เขตห้วยขวาง กทม.	สนง.กระทรวงวัฒนธรรม/หอศิลป์/โรงละคร/ หอสมุด/ศูนย์กลางสัมมนาและประชุม	ปี 2567

ลำดับ	โครงการ	ขนาด	ที่ตั้ง	องค์ประกอบของโครงการ	ปีเปิดให้บริการ
10	โครงการบริหารศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์	96 ไร่ / 78,500 ตร.ม.	พื้นที่เดิม เขตคลองเตย กทม.	พาณิชยกรรม/จัดแสดงสินค้า/ Convention and Exhibition	เปิดให้บริการแล้ว เดือนกันยายน ปี 2565
11	โครงการฟื้นฟูเมืองชุมชนดินแดง	36 อาคาร	เขตดินแดง กทม.	ที่อยู่อาศัย	ปี 2567

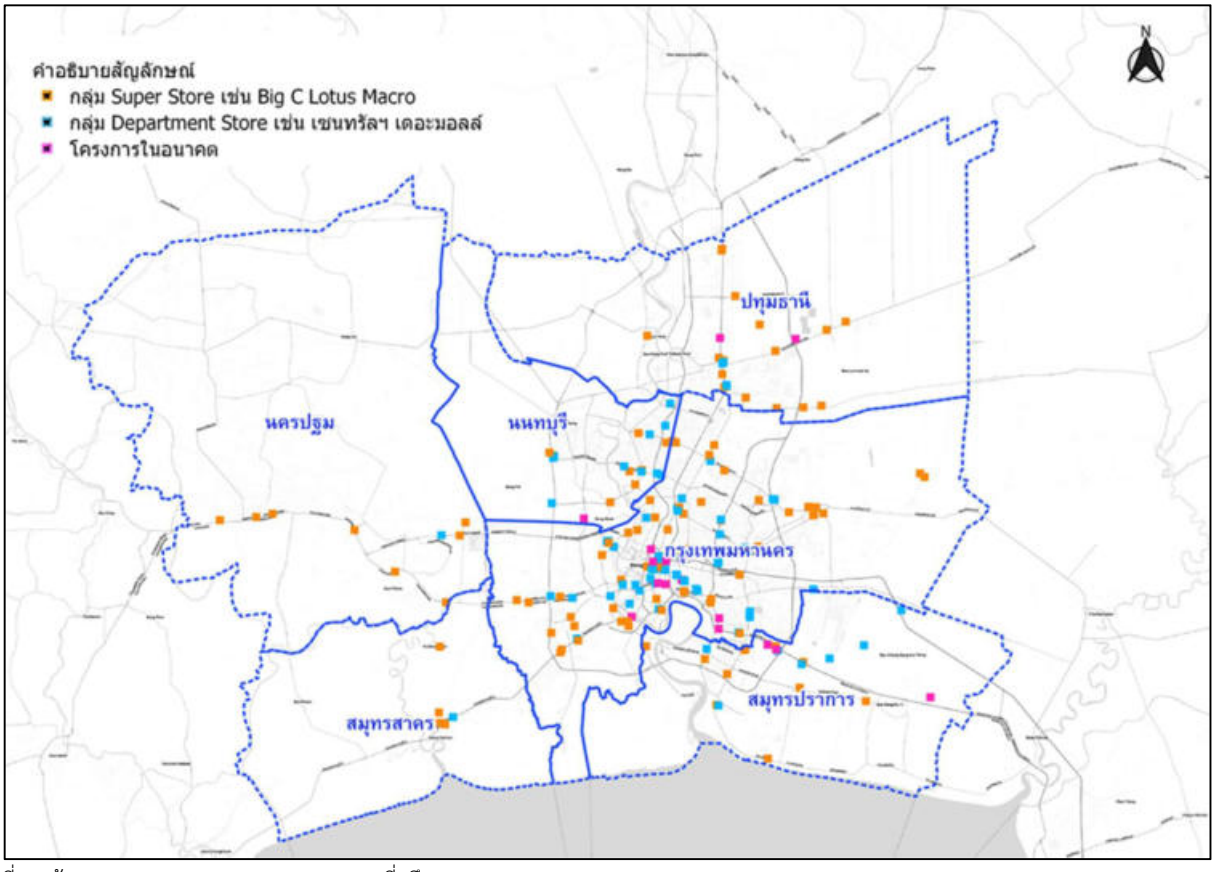
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

ตารางที่ 3.6-9 โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม

ลำดับ	โครงการ	ขนาด	ที่ตั้ง	องค์ประกอบของโครงการ	ปีเปิดให้บริการ
1	โครงการแบงคอกมอลล์ บางนา	650,000 ตร.ม.	แขวงบางนาเหนือ เขตบางนา กทม.	ที่พักอาศัย/สำนักงาน/ พาณิชยกรรม (Mixed Use)	ปี 2569
2	โครงการเดอะวัน แบงคอก	1.83 ล้าน ตร.ม.	แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กทม. (สวนลุมไนท์บาร์ซาร์)	ที่พักอาศัย/สำนักงาน/ศูนย์การค้า/ โรงแรม (Mixed Use)	เปิดเฟส 1 ปี 2566
3	Spring Tower	100,000 ตร.ม.	จุดตัดถนนพญาไท-ถนนพระราม4	อาคารสำนักงาน	เปิดให้บริการแล้ว ปี 2565
4	โครงการเมการังสิตคลอง 5 (อีเกีย/เมกา)	900 ไร่	คลอง 5 ถนนรังสิต-นครนายก ตัดวงแหวนตะวันออก	พาณิชยกรรม	คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างหลังปี 2565 (รอปรับปรุงผังเมือง)
5	โครงการเซ็นทรัลรังสิต (Central M)	482,500 ตร.ม.	รังสิต ปทุมธานี (โรงงานทอผ้าไทย เมล่อนเดิม ถ. พหลโยธิน)	พาณิชยกรรม	
6	โครงการเอ็มสเฟียร์	193,000 ตร.ม.	แขวงคลองตัน เขตคลองเตย กทม. (ติดสวนเบญจสิริ)	พาณิชยกรรม	ปี 2567
7	โครงการ เดอะ แกรนด์ พระราม 9	1.2 ล้านตร.ม.	เขตห้วยขวาง กทม.	ศูนย์การค้า/ที่พักอาศัย/สำนักงาน/ Super Tower และ Arcade	เปิดแล้ว ยกเว้น Super Tower/Arcade ยังไม่มีกำหนดก่อสร้าง
8	เดอะฟอเรสเทียส์	398 ไร่	บางพลี สมุทรปราการ (ถนนบางนา-ตราด กม.7)	ที่พักอาศัย/สำนักงาน/ศูนย์การค้า/ โรงแรม/โรงพยาบาล (Mixed Use)	เปิดให้บริการครบ ปี 2567
9	โครงการดุสิต เซ็นทรัล พาร์ค	23 ไร่	บางรัก (แยกสีลม-พระราม 4)	ที่พักอาศัย/สำนักงาน/พาณิชยกรรม (Mixed Use)	เปิดโรงแรมปี 2567/ ทั้งโครงการปี 2568
10	EEC Gateway มักกะสัน	2 ล้าน ตร.ม. (140 ไร่)	ถ.รัชดาภิเษก ตัดทางรถไฟสายตะวันออก	ที่พักอาศัย/สำนักงาน/ศูนย์การค้า/ โรงแรม (Mixed Use)	เริ่มเปิด ปี 2566
11	เทอร์มินอล 21 พระราม 3	1.4 แสน ตร.ม.	ถนนพระราม 3	พาณิชยกรรม	เปิดให้บริการแล้ว เดือนตุลาคม 2565
12	Mega City Bangna	400 ไร่	ถนนบางนา-ตราด และวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก	ที่พักอาศัย/สำนักงาน/ พาณิชยกรรม (Mixed Use)	เปิดแล้ว ยกเว้น Phase 2 กำหนดแล้วเสร็จ ปี 2565
13	101 True Digital Park phase 2	43 ไร่	สุขุมวิท 101/1	ที่พักอาศัย/สำนักงาน/ พาณิชยกรรม (Mixed Use)	คาดว่าแล้วเสร็จ ปี 2565
14	ทรัสต์ซิตี้บางนา	พื้นที่อาคาร 2.5 ล้าน ตร.ม	ถนนบางนา-ตราด กม. 29	ที่พักอาศัย/สำนักงาน/ พาณิชยกรรม (Mixed Use)	ยังไม่มีกำหนดก่อสร้าง

ลำดับ	โครงการ	ขนาด	ที่ตั้ง	องค์ประกอบของโครงการ	ปีเปิดให้บริการ
15	โรงพยาบาลรามาธิบดีและย่านนวัตกรรมโยธี	15 ไร่ 2 งาน 24 ตารางวา	จุดตัดถนนราชวิถี-ถนนพระราม 6	ศูนย์พัฒนานวัตกรรมทางการแพทย์เป็นอาคาร 25 ชั้น มีชั้นใต้ดิน 2 ชั้น	เริ่มก่อสร้าง ปี 2567 คาดว่าเปิดให้บริการภายใน 2571
16	โครงการ CENTRAL WESTVILLE	93,000 ตร.ม.	ต.มหาสวัสดิ์ อ.บางกรวย นนทบุรี	ศูนย์การค้าและคอมมูนิตี้มอลล์	ปี 2566

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา



ที่มา: ข้อมูลฐานกระทรวงคมนาคม 2558 และที่ปรึกษา

รูปที่ 3.6-7 ตำแหน่งศูนย์การค้าขนาดใหญ่

ทั้งนี้ จากการทบทวนการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตจะเป็นการกำหนดกรอบการขยายตัวของพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล ประกอบกับข้อมูลการพัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่ที่จะเป็นแหล่งกำเนิดและดึงดูดการเดินทางในพื้นที่ศึกษา โดยจะนำข้อมูลดังกล่าวมาประกอบการวิเคราะห์แนวโน้มการเดินทางและสภาพจราจรบนถนนสายหลักในอนาคต ซึ่งสามารถนำมาประกอบการพิจารณาแผนงานด้านการแก้ปัญหาการจราจรที่ได้ทำการทบทวนสถานะของแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจรที่ได้เสนอ คจร. เมื่อ 30 มีนาคม 2563 โดย ครม. ได้รับทราบมติ คจร. ดังกล่าวแล้วเมื่อ 9 มิถุนายน 2563 และแผนงานใหม่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ได้รวบรวมมาดังกล่าวข้างต้น ว่ายังคงมีพื้นที่หรือแนวถนนสายหลักที่สามารถกำหนดโครงการเพิ่มเติม รวมถึงการกำหนดกรอบระยะเวลาการดำเนินโครงการตามแผนการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑลที่จะช่วยให้แผนการแก้ปัญหาจราจรเป็นไปอย่างครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ

การขยายตัวของเมืองตามผังเมืองรวมและแผนผังเมืองในอนาคต ที่จะส่งผลต่อการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และเขตปริมณฑล มีแนวโน้มปรับเปลี่ยนตามแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยมีสาระการเปลี่ยนแปลงสำคัญ สอดคล้องวาระใหม่แห่งการพัฒนาเมือง (New Urban Agenda: NUA) และธรรมนูญการผังเมืองในหลายประเด็นสำคัญ ประกอบด้วย

1) การปรับเปลี่ยนบทบาทการใช้พื้นที่ และเพิ่มความหนาแน่นการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าและโครงการรถไฟฟ้าในอนาคต การเพิ่มความหนาแน่นของชุมชน ตามนโยบายการใช้ที่ดินแนวโน้ม การเติบโตของประชากร และการขยายตัวของเมือง การปรับเปลี่ยนบทบาทของพื้นที่เป็นย่านพาณิชยกรรมชุมชน และศูนย์พาณิชยกรรมเมือง เพื่อให้บริการแก่ย่านที่อยู่อาศัยโดยรอบ ลดการเดินทางเข้าเมือง เพิ่มขีดความสามารถในการใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการสัญจรในเมืองอย่างคุ้มค่า และมีประสิทธิภาพสูงสุด ตลอดจนส่งเสริมสุขภาวะที่ดีสำหรับคนเมือง
2) การพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ จากโครงข่ายคมนาคมรองรับทางทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รองรับโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งหลายรูปแบบที่สนับสนุนศักยภาพในการเดินทางและการขนส่งสินค้า โครงข่ายรถไฟฟ้าที่เชื่อมโยงการเดินทางเข้าพื้นที่กรุงเทพมหานครได้อย่างสะดวก รวมไปถึงโครงข่ายรถไฟฟ้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต พื้นที่ศักยภาพในการพัฒนา TOD บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และการพัฒนาศักยภาพในการขนส่งทางน้ำ มีท่าเรือที่รองรับการขนส่งทางน้ำ ซึ่งจะมีบทบาทสำคัญต่อการเดินทางของคนในเมือง และอำนวยความสะดวกสำหรับเส้นทางการท่องเที่ยวทางน้ำในอนาคตอย่างชัดเจน
3) การปรับเปลี่ยนนโยบายและบทบาท การใช้พื้นที่อุตสาหกรรมริมแม่น้าเจ้าพระยา ริมฝั่งทะเล และในเขตชุมชนหนาแน่นสูง เป็นอุตสาหกรรมที่ไม่ก่อมลพิษ เพื่อสร้างเสริมสุขภาวะของเมืองน่าอยู่ที่มีการรักษาและฟื้นฟูสภาพแวดล้อม ตลอดจนการส่งเสริมการอนุรักษ์แหล่งทรัพยากรธรรมชาติ แหล่งศิลปวัฒนธรรม ตลอดจนการอนุรักษ์ย่านเมืองเก่า และสร้างสรรค์กิจกรรมทางเศรษฐกิจเมือง เป็นแหล่งดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาเยี่ยมชม

4) การฟื้นฟูคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่เกษตรกรรมดั้งเดิม พื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ริมฝั่งคลอง และริมฝั่งทะเลเพื่อรองรับภัยพิบัติ โดยจัดให้มีพื้นที่น้ำซึมผ่านได้ (BAF) หรือการกักเก็บน้ำในที่ดิน การรักษาพื้นที่โล่งว่าง และสภาพแวดล้อมแหล่งน้ำธรรมชาติ การใช้พื้นที่ใต้ทางด่วนเป็นพื้นที่รับน้ำและการระบายน้ำ เพื่อป้องกันและลดปัญหาอุทกภัย และบรรเทาปัญหาน้ำท่วมขัง ตลอดจนการจัดให้มีพื้นที่สีเขียวเป็นแนวกันชน พื้นที่หลังคาอาคารสีเขียว ตลอดจนโครงการริเริ่มสำคัญในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะสีเขียวในย่านศูนย์กลางธุรกิจ (Central Business District) รองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ซึ่งจะเป็นแหล่งพักผ่อนหย่อนใจของเมือง และดึงดูดการท่องเที่ยวในย่านสร้างสรรค์ของเมืองได้อย่างยั่งยืน

5) การจัดทำผังน้ำ โครงข่ายการระบายน้ำ และองค์ประกอบของผังน้ำ ยกตัวอย่างโครงการขนาดใหญ่สำคัญประกอบด้วย โครงการปรับปรุงระบบชลประทานเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกตอนล่าง (ดำเนินการแล้วบางส่วน) โครงการคลองระบายน้ำป่าสัก-อ่าวไทย (อยู่ระหว่างการออกแบบ และ จัดทำ EIA รับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติม) โครงการคลองระบายน้ำตามแนวถนนวงแหวนรอบที่ 3 (ยังไม่ดำเนินการ) และโครงการปรับปรุงระบบชลประทานเจ้าพระยาฝั่งตะวันตกตอนล่าง (ดำเนินการแล้วบางส่วน) แม้โครงการดังกล่าวจะไม่ได้มีผลต่อการที่จะส่งผลต่อการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และเขตปริมณฑลโดยตรง หากแต่การดำเนินการแล้วเสร็จ จะส่งผลต่อการยกระดับสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิต เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินแก่ผู้คนในกรุงเทพมหานคร และของพื้นที่ปริมณฑล ซึ่งจะสร้างความน่าเชื่อต่อการค้าการลงทุนจากทั้งในและต่างประเทศ และมีแนวโน้มที่ดีในการยกระดับสภาพแวดล้อมสำหรับพัฒนาที่อยู่อาศัยชั้นดีดึงดูดการพัฒนาอสังริมทรัพย์และการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ได้ในระยะยาว

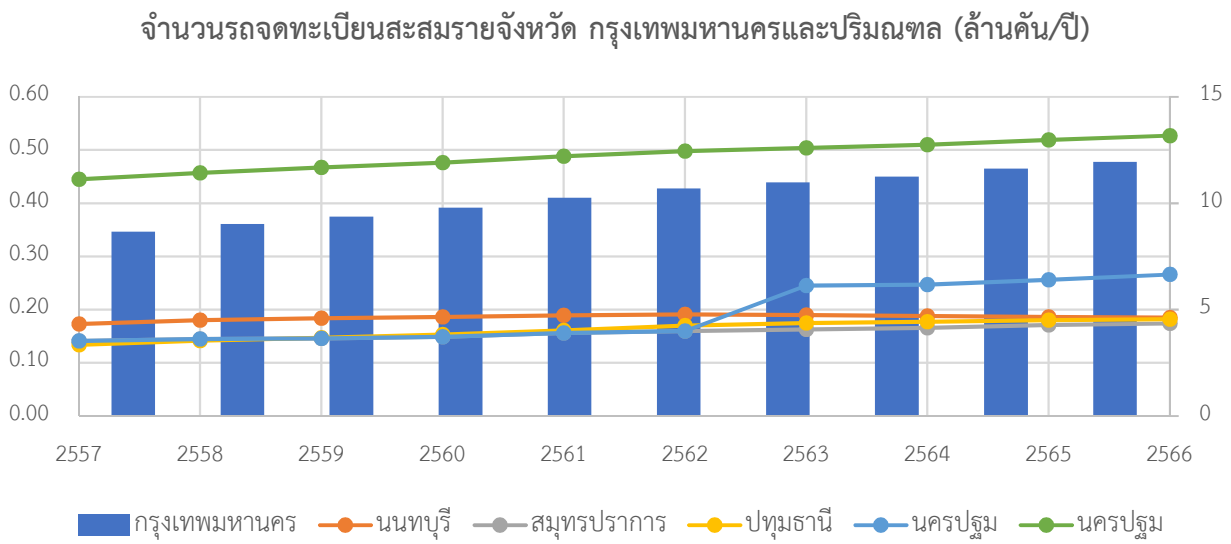
3.7 การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีอัตราการเจริญเติบโตของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการเพิ่มขึ้นของประชากร ส่งผลให้อัตราการบริโภคและการใช้ทรัพยากรเพิ่มขึ้นทุกด้านรวมถึงความต้องการเดินทางส่งผลให้มีความต้องการเดินทางสูงและปริมาณการจราจรเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และจากการขยายตัวของเมืองที่เกิดขึ้นอย่างไร้ทิศทาง เนื่องจากขาดการวางแผนเพื่อรองรับการการเติบโตของเมือง ส่งผลให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรและขนส่ง เช่น โครงข่ายถนน ทางพิเศษ เป็นต้น ไม่สามารถรองรับความต้องการการใช้ถนนที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วในระยะเวลาอันสั้นได้ รวมทั้งระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการไม่ครอบคลุมและเพียงพอต่อความต้องการการเดินทาง และอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ส่งผลให้การเดินทางโดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครเกิดปัญหาการจราจรติดขัด เกิดความล่าช้าในการเดินทาง ขาดความสะดวกสบาย และไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางและวิถีชีวิตที่เร่งรีบของเมืองโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็น ส่งผลกระทบทำให้เกิดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ มลภาวะทางอากาศ และความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ ซึ่งมีแนวโน้มที่ปัญหาการจราจรจะทวีความรุนแรงและขยายวงกว้างมากขึ้นในอนาคตสำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ดังนั้นเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรดังกล่าวข้างต้นให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาในปัจจุบันและแนวโน้มการเติบโตในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ศึกษาและจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อกำหนดเป็นแผนงาน/โครงการทั้งด้านการแก้ไขปัญหาในเชิงกายภาพ (Hard Side) และในเชิงการบริหารจัดการ (Soft Side) ที่มีผลในการแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างมีนัยสำคัญครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีการจัดระยะการดำเนินงานที่เหมาะสมสอดคล้องกันตามแนวเส้นทางหรือกลุ่มพื้นที่เพื่อการดำเนินการที่มีการบูรณาการร่วมกัน ลดผลกระทบต่อการเดินทาง และสามารถขับเคลื่อนและติดตามการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจากการทบทวนแผนแม่บทฯ เดิม การรวบรวมแผนงาน/โครงการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรเพิ่มเติมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตแล้วนั้น ได้นำมาวิเคราะห์ คัดกรอง และพิจารณาร่วมกับผลการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วนเพื่อกำหนดโครงการที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาจราจรมาจัดทำแผนแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยกำหนดการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ในกรอบระยะเวลา 14 ปี ตั้งแต่ปี 2567 – 2580 แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ (1) ระยะสั้น ปี พ.ศ. 2567 - 2570 (2) ระยะกลาง ปี พ.ศ. 2571 - 2575 และ (3) ระยะยาว ปี พ.ศ. 2576 – 2580

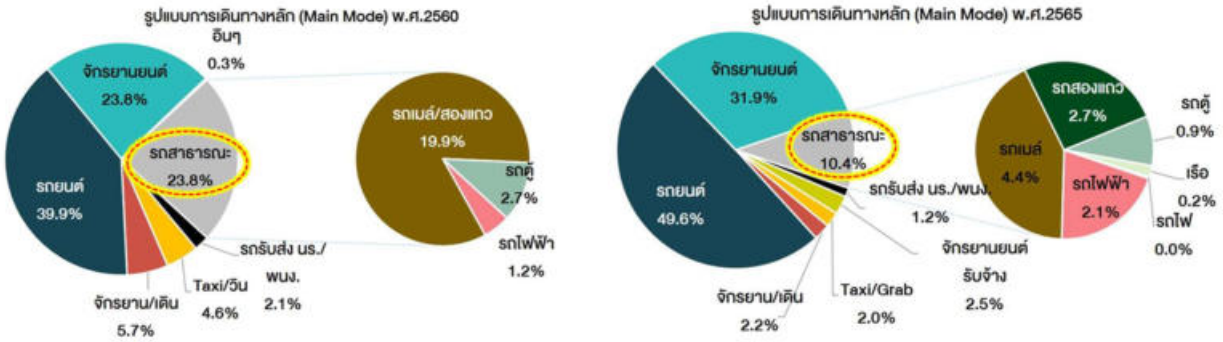
3.8 สถานการณ์การเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน

สภาพการจราจรและการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีแนวโน้มการเดินทางด้วยรูปแบบยานพาหนะส่วนบุคคลที่เพิ่มมากขึ้น จากสัดส่วนการเดินทางของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ประมาณร้อยละ 64 ในปี 2560 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 80 ในปี 2565 ซึ่งมีทิศทางสอดคล้องกับจำนวนรถจดทะเบียนสะสมที่เพิ่มมากขึ้น โดยในปี 2560 มีจำนวนรถจดทะเบียนสะสมประมาณ 11.865 ล้านคัน และเพิ่มขึ้นเป็น 12.929 ล้านคัน ในปี 2565 ในขณะที่สัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะลดลง โดยปี 2560 มีสัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะประมาณร้อยละ 23 และมีสัดส่วนลดลงเหลือเพียงร้อยละ 11 ในปี 2565 โดยเฉพาะปริมาณผู้โดยสารระบบรถโดยสารประจำทาง ถึงแม้ว่าจะมีโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าให้บริการ 240 กิโลเมตร ทั้งนี้ในการลดลงของสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมีสาเหตุจากความไม่ครอบคลุมของโครงข่าย ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง รูปแบบการให้บริการที่ไม่ตอบสนองความต้องการเดินทาง ความไม่สะดวกในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ การขาดการเตรียมระบบหรือสิ่งอำนวยความสะดวกการเชื่อมต่อการเดินทาง และผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ในช่วงปี 2563 เป็นต้นมา



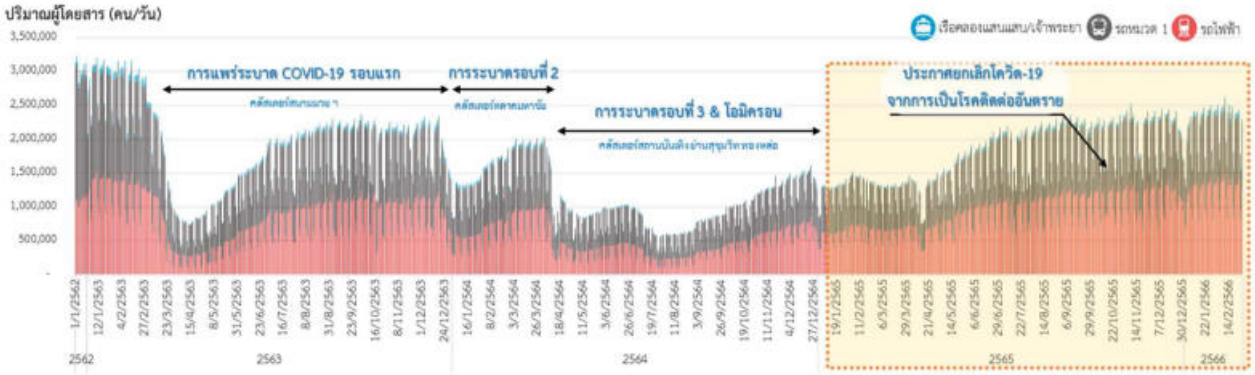
ที่มา: กรมขนส่งทางบก, 2566

รูปที่ 3.8-1 สถิติจำนวนรถจดทะเบียนสะสมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



ที่มา: โครงการศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ (TDS 2560) และ โครงการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (BTDS 2565) ของ สนข.

รูปที่ 3.8-2 สัดส่วนรูปแบบการเดินทางในเขตพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล พศ. 2560 และ พ.ศ. 2565



ที่มา: กระทรวงคมนาคม, 2566

รูปที่ 3.8-3 สถิติการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

โครงข่ายถนนในปัจจุบันในพื้นที่ศึกษา (พื้นที่ภายในวงแหวนรอบนอกและส่วนต่อขยายรถไฟฟ้า) แยกประเภทตามลำดับชั้นของถนน มีความสามารถในการรองรับการจราจรในแนวเหนือ-ใต้ (North-South Corridors) ค่อนข้างดีโดยมีโครงข่ายถนนหลักที่เป็นทางพิเศษ เช่น ทางด่วนสายอุดรรัถยา ทางยกระดับอุตราภิมุข ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก เป็นต้น ส่วนโครงข่ายถนนที่ในแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridors) มีความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรไม่สูงนัก เพราะยังมีโครงข่ายถนนที่มีความจุสูง (High Capacity) ค่อนข้างน้อย ถึงแม้ว่าปัจจุบันจะมีทางพิเศษประจิมรัถยาให้บริการแต่ยังคงไม่เพียงพอต่อความต้องการเดินทางทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนต่างๆในแนวตะวันออก-ตะวันตก เพราะต้องรองรับปริมาณการจราจรที่สูงเมื่อเทียบกับความจุของถนน โดยในเขตตัวเมืองชั้นใน (พื้นที่ภายในวงแหวนรัชดาภิเษก) แยกประเภทตามลำดับชั้นของถนน ประกอบด้วย (1) โครงข่ายทางพิเศษ เช่น ทางด่วนเฉลิมมหานครและทางด่วนศรีรัช ทางยกระดับอุตราภิมุข เป็นต้น (2) ถนนในเขตเมืองชั้นใน ส่วนใหญ่ประกอบไปด้วยถนนรวมและกระจายการจราจรและถนนท้องถิ่นที่มีความหนาแน่นของถนนต่อพื้นที่สูงกว่าพื้นที่รอบนอก

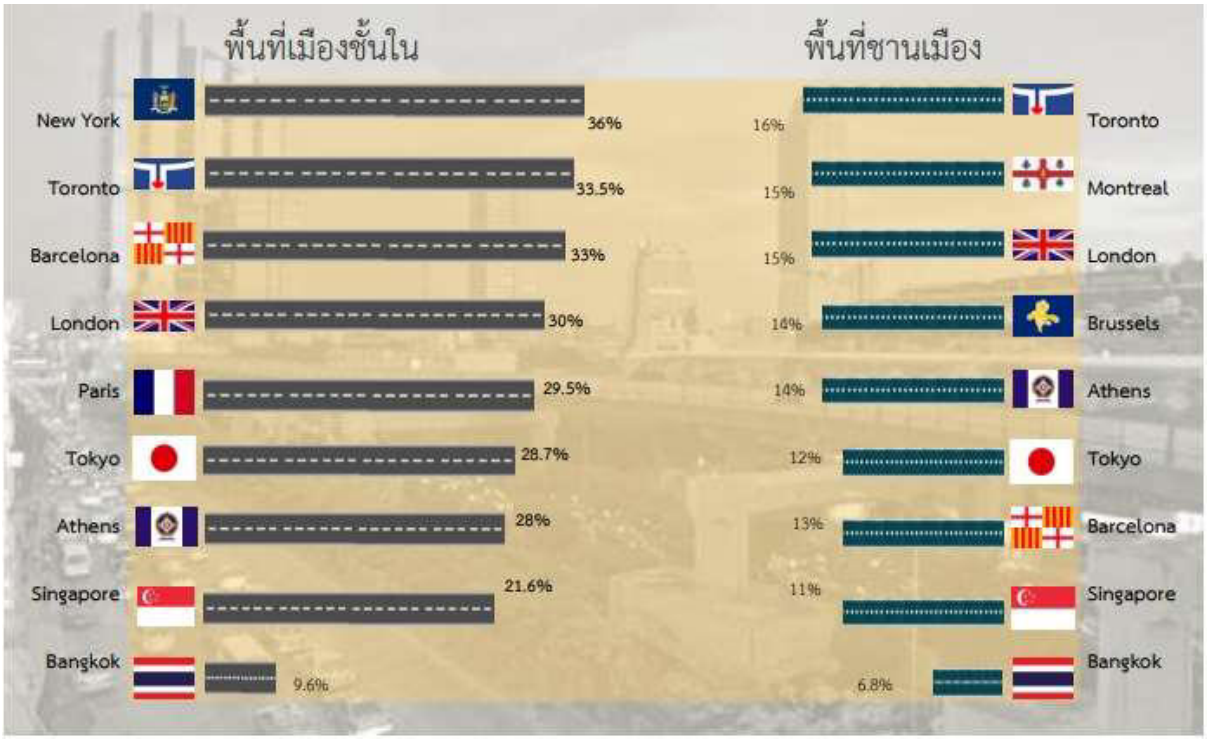
หากพิจารณาโครงข่ายถนนและทางพิเศษมีสัดส่วนเทียบต่อพื้นที่เมืองมีน้อยและค่อนข้างคงที่ ส่งผลให้มีความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทั้งบนถนนทั่วไปและบนทางพิเศษไม่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ดังตัวอย่างความยาวโครงข่ายทางพิเศษและปริมาณจราจรบนทางพิเศษใน**ตารางที่ 3.8-1** จากการทบทวนข้อมูลความยาวของถนนจำแนกตามประเภทและจำนวนช่องจราจรในพื้นที่ศึกษา โดยมีความยาวถนนทั้งหมดในพื้นที่ศึกษาประมาณ 22,000 กิโลเมตร แบ่งเป็น ความยาวของทางพิเศษ และทางยกระดับอุตราภิมุขประมาณ 250 กิโลเมตร ถนนสายหลักประมาณ 1,100 กิโลเมตร ถนนสายรองประมาณ 800 กิโลเมตร ถนนรวมและกระจายการจราจรประมาณ 2,200 กิโลเมตร นอกนั้นเป็นถนนท้องถิ่น จะเห็นได้ว่าตามหลักของลำดับชั้นของถนน (Road Hierarchy) แล้วความยาวของถนนสายรองมีน้อยกว่าที่ควรจะเป็น ทั้งนี้ข้อเท็จจริงดังกล่าวเป็นการสะท้อนปัญหาการวางแผนโครงข่ายถนนในอดีตที่มุ่งขยายถนนสายรองให้เป็นถนนสายหลักโดยไม่สามารถสร้างถนนรองสายใหม่เพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอทำให้โครงข่ายถนนมีความไม่สมบูรณ์ นอกจากนี้สัดส่วนพื้นที่ถนน กรุงเทพมหานครมีสัดส่วนพื้นที่ถนนต่อพื้นที่เมืองร้อยละ 7-8 ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานของสัดส่วนพื้นที่ถนนต่อพื้นที่เมืองที่ควรมีสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 20-25 โดยมีค่าต่ำกว่าเมืองหลวงที่มีขนาดใกล้เคียงกัน เช่น นิวยอร์กและลอนดอนซึ่งมีสัดส่วนพื้นที่ถนนต่อพื้นที่เมืองถึงร้อยละ 30 และร้อยละ 35 ตามลำดับ ทั้งนี้หากเปรียบเทียบสัดส่วนของโครงข่ายถนนในพื้นที่เขตเมืองชั้นในและเขตเมืองชั้นนอกและเมื่อเปรียบเทียบกับเมืองอื่น ๆ ของโลก พบว่าพื้นที่ศึกษายังมีสัดส่วนพื้นที่โครงข่ายถนนน้อยกว่าเมืองอื่น ๆ ของโลกซึ่งถือเป็นการสะท้อนปัญหาความไม่เพียงพอของโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษาอีกด้วย นอกจากนั้นกรุงเทพมหานครยังมีซอยตันเป็นจำนวนมากรวมทั้งพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (Super Block) เมื่อเทียบกับพื้นที่ถนนที่มีน้อยอยู่แล้ว ซึ่งเป็นผลทำให้เกิดการกระจุกตัวเป็นคอขวดบริเวณถนนใหญ่และส่งผลให้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถเมล์หรือระบบรถไฟฟ้าเข้าไปไม่ถึงพื้นที่แหล่งชุมชน โดยในปัจจุบัน (พ.ศ. 2566) ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครมีระยะทางให้บริการประมาณ 240 กิโลเมตร และไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากรุงเทพมหานครยังมีโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนนและทางรางที่ไม่เพียงพอ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการพัฒนาโครงข่ายทั้งสองควบคู่กันเพื่อตอบสนองต่อความต้องการการเดินทางของประชาชน และการเติบโตของเมือง

ตารางที่ 3.8-1 สถิติความยาวโครงข่ายและปริมาณจราจรบนทางพิเศษ

รายการ	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566*
โครงข่ายทางพิเศษ (กม.)	210.4	210.4	210.4	210.4	210.4	210.4	210.4
ปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษเฉลี่ยต่อวัน (คันต่อวัน)							
เฉลิมมหานคร	373,662	372,344	374,000	325,868	270,589	302,791	324,676
ศรีรัช	705,788	705,158	711,202	606,490	502,013	579,901	646,777
ฉลองรัช	221,925	231,989	241,443	210,718	172,384	193,314	214,048
บูรพาวิถี	147,539	156,334	161,054	141,179	116,149	132,698	149,098
อุดรรัถยา	85,206	89,560	92,158	79,167	66,416	74,688	82,441
กาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)	257,935	261,695	262,592	232,232	208,685	225,505	240,927
ประจิมรัถยา	47,090	54,591	62,682	58,356	48,029	50,594	60,665
รวม	**1,839,145**	**1,871,671**	**1,905,131**	**1,654,010**	**1,384,265**	**1,559,491**	**1,718,632**

หมายเหตุ : * ปริมาณจราจร ณ วันที่ 27 เมษายน 2566

ที่มา: การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

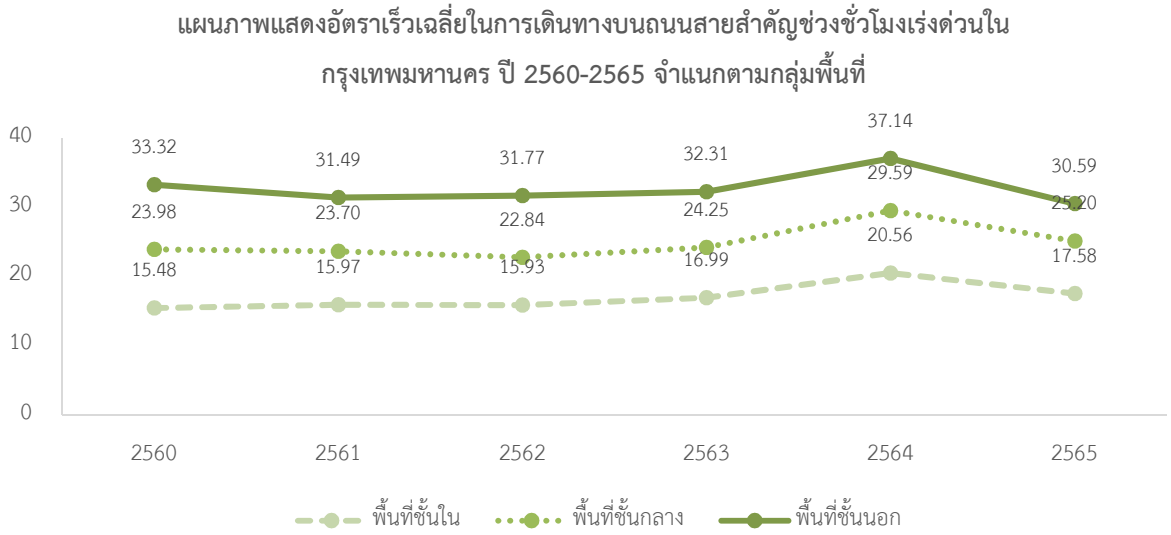


ที่มา: https://nextcity.org/daily/entry/how-much-public-space-does-a-city-need-UN-Habitat-joan-clos-50-percent และที่ปรึกษา

รูปที่ 3.8-4 สัดส่วนพื้นที่ถนนและพื้นที่เมือง

ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มีแนวโน้มลดลงทั้งในเขตพื้นที่กรุงเทพชั้นใน พื้นที่กรุงเทพชั้นกลาง และพื้นที่กรุงเทพชั้นนอก โดยในช่วงปี 2560 – 2562 ก่อนสถานการณ์แพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 พื้นที่ชั้นในมีความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเล็กน้อยประมาณร้อยละ 1.40 เนื่องมาจากมีการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น และในพื้นที่ชั้นกลางและชั้นนอกมีความเร็วเฉลี่ยลดลงประมาณร้อยละ 2.40 เนื่องมาจากมีการขยายตัวของเมืองและความต้องการเดินทางเพิ่มมากขึ้นในขณะที่โครงข่ายถนนมีปริมาณเท่าเดิม ถึงแม้ว่าจะมีแนวโน้ม

ความเร็วเฉลี่ยเพิ่มมากขึ้นในช่วงสถานการณ์แพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ในช่วงปี 2563-2564 แต่ก็มีแนวโน้มลดลงในปี 2565 ทุกพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 เริ่มผ่อนคลายลงและมีแนวโน้มจะมีปริมาณการเดินทางเพิ่มมากขึ้นซึ่งจะทำให้มีความเร็วเฉลี่ยลดลงในอนาคตหากไม่มีการพัฒนาโครงข่ายจราจรและระบบสาธารณะเพิ่มมากขึ้น รวมถึงการบริหารจัดการจรจรและความต้องการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ



ที่มา: รายงานสถิติจราจร ปี 2560-2565, สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

รูปที่ 3.8-5 การเปลี่ยนแปลงอัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครจำแนกตามกลุ่มพื้นที่

3.9 ภาพรวมของแผนปฏิบัติการ

1) วัตถุประสงค์

แผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 – 2580) มีวัตถุประสงค์ 3 ประการ

1) เพื่อการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยกำหนดการพัฒนาโครงการให้สอดคล้องต่อการเจริญเติบโตของเมือง
2) เพื่อพัฒนาโครงข่ายการเดินทางด้วยสะพานข้ามแม่น้ำและการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว
3) เพื่อสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย และลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครอย่างเป็นระบบ และส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

2) เป้าหมาย และตัวชี้วัด

แผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 – 2580) ที่จัดทำขึ้นได้ดำเนินการทบทวนสถานะแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่ได้เสนอ คจร. เมื่อ 30 มีนาคม 2563 โดย ครม. ได้รับทราบมติ คจร. ดังกล่าวแล้วเมื่อ 9 มิถุนายน 2563 และการรวบรวม ทบทวนข้อมูลแผนงาน และโครงการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จากการจัดประชุมร่วมกันระหว่างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรและ 16 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กรมเจ้าท่า กรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี กองบัญชาการตำรวจนครบาล และกองบังคับการตำรวจจราจร โดยการมีการจัดประชุมร่วมหน่วยงานเพื่อรวบรวมข้อมูล ทบทวนสถานะ ตรวจสอบแผนงานโครงการ และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากทุกหน่วยงานเพื่อบูรณาการแผนงาน/โครงการร่วมกัน โดยเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ มุ่งเน้นให้เกิดการดำเนินโครงการพัฒนาและเพิ่มโครงข่ายการจราจรรองรับการเติบโตของปริมาณจราจรและความต้องการเดินทาง การบริหารจัดการที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายการจราจรที่มีในปัจจุบันและส่วนเพิ่มเติมในอนาคต และการสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในภาพรวมทั้งพื้นที่โดยแบ่งออกเป็นระยะการดำเนินงาน 3 ระยะดังนี้

- ระยะสั้น (ปี พ.ศ. 2567 - 2570)
- ระยะกลาง (ปี พ.ศ. 2571 - 2575)
- ระยะยาว (ปี พ.ศ. 2576 – 2580)

เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย

1) การขับเคลื่อนโครงการพัฒนาโครงข่ายถนนจำนวน 104 โครงการ ได้แก่ ในระยะสั้น (พ.ศ. 2567-2570) จำนวน 57 โครงการ ในระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 29 โครงการ และในระยะยาว (พ.ศ. 2576-2580) จำนวน 18 โครงการ
2) การเพิ่มความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยในระยะสั้น (พ.ศ. 2567-2570) มีความเร็วเฉลี่ย 19-20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575) มีความเร็วเฉลี่ย 21-22 กิโลเมตร/ชั่วโมง และในระยะยาว (พ.ศ. 2576-2580) มีความเร็วเฉลี่ย 23-24 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร อำนวยความสะดวกในการเดินทาง ลดต้นทุนการเดินทางและความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ
3) สัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในระยะสั้น คิดเป็นร้อยละ 12.1 ในระยะกลาง คิดเป็นร้อยละ 12.9 และในระยะยาว คิดเป็นร้อยละ 13.1

ตารางที่ 3.9-1 เป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

เป้าหมายและตัวชี้วัด	ระยะสั้น (พ.ศ. 2567-2570)	ระยะกลาง (พ.ศ. 2571-2575)	ระยะยาว (พ.ศ. 2576-2580)	รวม
จำนวนโครงการพัฒนาโครงข่ายถนน	57	29	18	**104**
ความเร็วเฉลี่ยชั่วโมงเร่งด่วนทั้งโครงข่าย (กม./ชม.)	19-20	21-22	23-24	-
สัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (ร้อยละ)	12.1	12.9	13.1	-

3) วิสัยทัศน์

วิสัยทัศน์ คือ “การเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล คล่องตัว รวดเร็ว สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงทั่วถึงทุกรูปแบบการเดินทาง”

4) แนวทางการพัฒนา

การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นการกำหนดกรอบการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ โดยมุ่งเน้นทั้งในด้านการพัฒนาทางกายภาพ (Hard side) และด้านการบริหารจัดการ (Soft side) และการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะซึ่งจำเป็นต้องบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่งหลายหน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคม

แนวทางการพัฒนา	งบประมาณ (ล้านบาท)	จำนวน โครงการ / จุด
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายการจราจรเพื่อรองรับความต้องการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Hard Side)	891,528	104
แนวทางการพัฒนาที่ 2 การบริหารจัดการในการเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร (Soft Side)	147	75
แนวทางการพัฒนาที่ 3 การเพิ่มความสะดวกและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ	10,570*	238

หมายเหตุ: *ไม่รวมงบประมาณแผนการพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ 2 (M-MAP2)

3.10 แนวทางการดำเนินงาน

การดำเนินงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พ.ศ. 2567 – 2580) ได้กำหนดแนวทางการดำเนินการเพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้ในการขับเคลื่อนไปในทิศทางเดียวกันและติดตามการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งแนวทางการดำเนินงานที่กำหนดมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของแผน คือ

<u>แนวทางการพัฒนาที่ 1</u> การพัฒนาโครงข่ายการจราจรเพื่อรองรับความต้องการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Hard Side) ประกอบด้วยแนวทางการดำเนินการ ได้แก่

1) การพัฒนาโครงข่ายถนนใหม่รองรับการขยายตัวของการเดินทาง

โดยดำเนินการพัฒนา ก่อสร้างโครงข่ายการเดินทางเพิ่มเติมในพื้นที่ชั้นกลางและชั้นนอก เพื่อเพิ่มพื้นที่ถนน อำนวยความสะดวกการเดินทางของประชาชน และรองรับการขยายตัวของเมืองและปริมาณจราจรได้อย่างเหมาะสม สรุปแนวทางดำเนินการดังนี้

- ก่อสร้างโครงข่ายถนนเพิ่มเติม เพื่อเชื่อมโยงและรองรับการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น
- ก่อสร้างโครงข่ายทางพิเศษ และเชื่อมต่อโครงข่ายทางพิเศษให้สมบูรณ์สอดรับกับความต้องการเดินทาง
- ก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
- ก่อสร้างโครงข่ายสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อบรรเทาปัญหาจราจรและรองรับการเดินทางข้ามเชื่อมต่อฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี

2) การเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางถนนเดิม

เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการจราจร โดยการพัฒนา ปรับปรุง ให้การจราจรบนโครงข่ายถนนมีความคล่องตัวเพิ่มมากขึ้น สรุปแนวทางดำเนินการดังนี้

- การเพิ่มความคล่องตัวบริเวณจุดตัดและทางแยก โดยการก่อสร้างทางยกระดับ ทางลอด เพื่อแก้ปัญหาความล่าช้าบริเวณจุดตัดกระแสการจราจร
- การแก้ปัญหาความไม่คล่องตัวบริเวณจุดต่อเชื่อม ทางขึ้น-ลง ของโครงข่ายทางพิเศษ

3) การเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

โดยการก่อสร้าง ปรับปรุง โครงข่ายสะพานข้ามแม่น้ำเพื่อบรรเทาปัญหาจราจรและรองรับการเดินทางข้ามเชื่อมต่อฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี สรุปแนวทางดำเนินการดังนี้

- การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

<u>แนวทางการพัฒนาที่ 2</u> การบริหารจัดการในการเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร (Soft Side) ประกอบด้วยแนวทางการดำเนินการ ได้แก่

1) มาตรการบริหารจัดการระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก

โดยการบริหารจัดการสัญญาณไฟให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในแต่ละทิศทาง รวมถึงการนำระบบเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ รวมถึงประยุกต์ใช้เทคโนโลยีบริหารจัดการข้อมูลจราจรรองรับการแก้ไขปัญหาจราจร สรุปแนวทางดำเนินการ ดังนี้

- การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรที่แยกเดี่ยว
- การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรที่แยกแบบประสาน (Area Traffic Control: ATC)
- การจัดตั้งศูนย์ควบคุมการจราจร (Traffic Operation Control) เพื่อบูรณาการและบริหารจัดการข้อมูลจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร

2) มาตรการบังคับใช้กฎหมายบนช่วงถนนและทางแยก

โดยเสนอให้มีการเพิ่มระดับการกวดขันวินัยจราจรที่เป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ช่วยลดความล่าช้าในการเดินทางและเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรบนโครงข่ายถนน สรุปแนวทางดำเนินการดังนี้

- มาตรการให้เอกชนดำเนินการเคลื่อนย้ายรถที่จอดกีดขวางบนผิวจราจร
- มาตรการบริหารจัดการด้านจราจรของทางแยก (Box Junction)
- มาตรการจัดระเบียบป้ายหยุดรถโดยสาร

3) มาตรการบริหารจัดการพื้นที่ระหว่างการก่อสร้างสาธารณูปโภค

โดยเสนอให้มีการจัดทำแนวทางการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้างและติดตามสถานการณ์ เพื่อรองรับการรบกวนกระแสจราจรตามแนวพื้นที่ก่อสร้าง สรุปแนวทางดำเนินการดังนี้

- การจัดให้มีการบูรณาการแผนการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- การจัดพื้นที่ผิวจราจรจากการก่อสร้าง พร้อมแนวทางแก้ไขปัญหาอื่น ให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงานก่อสร้างและมีการติดตามสภาพการจราจรรวมทั้งปรับแนวทางแก้ไขให้มีประสิทธิภาพ

4) การควบคุมการเดินทาง โดยใช้มาตรการควบคุม

โดยเสนอให้มีดำเนินการเพื่อควบคุมความต้องการเดินทาง (Traffic Demand Management) ลดจำนวนยานพาหนะส่วนบุคคลบนโครงข่ายถนน และส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้โครงข่ายถนนและทางพิเศษที่มีอยู่อย่างจำกัดสามารถรองรับปริมาณการจราจรได้อย่างเหมาะสม สรุปแนวทางดำเนินการดังนี้

- มาตรการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อนำไปอุดหนุนค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชน
- การปรับอัตราภาษีรถยนต์

<u>แนวทางการพัฒนาที่ 3</u> การเพิ่มความสะดวกและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วยแนวทางการดำเนินการ ได้แก่

1) การดำเนินการตามแผนโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อเพิ่มโครงข่ายการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนหลัดที่เดินทางด้วยระบบรางเป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางด้วยระบบสาธารณะ

2) การจัดระบบตั๋วร่วม/ระบบโดยสารร่วม (Common Ticket / Common Fare)

โดยมีที่มุ่งให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เหมาะสม สรุปแนวทางดำเนินการดังนี้

- การเร่งรัดผลักดันให้สามารถดำเนินการระบบตั๋วร่วม (Common Ticket) และการพิจารณาระบบค่าโดยสารร่วม (Common Fare) ให้เป็นรูปธรรม

3) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

โดยพิจารณาให้เกิดความสะดวกสบาย รวดเร็ว ปลอดภัย สำหรับการเชื่อมต่อการเดินทางหลายรูปแบบ สรุปแนวทางดำเนินการดังนี้

- มาตรการพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางและการเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน (Intermodal Transfer Facility: ITF)
- การจัดพื้นที่จอดแล้วจรตามแนวขนส่งมวลชน (Park & Ride: P&R)

4) การเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ

เพื่อให้เกิดความสะดวกสำหรับการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะหลัก ทั้งจากจุดต้นทางและจุดปลายทางในการเดินทาง (First/Last Mile Travel) สรุปแนวทางดำเนินการดังนี้

- การเพิ่มโครงข่ายถนนเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า (Road access to MRT Station)
- มาตรการเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าทางถนน
- มาตรการเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าทางน้ำ

3.11 แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงข่ายการจราจรเพิ่มเติมด้านกายภาพ (Hard Side)

มาตรการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในส่วนของแผนปฏิบัติการฯ โดยตามแนวทางการพัฒนาที่ 1 จะมุ่งเน้นการก่อสร้างโครงข่ายทางพิเศษ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในการเชื่อมต่อพื้นที่ชั้นกลางและชั้นนอกของกรุงเทพมหานคร อีกทั้งการขยายโครงข่ายถนนสายหลักเพื่อรองรับปริมาณจราจรพื้นที่ชั้นในและพื้นที่ชานเมืองจากปัญหาคอขวด อีกทั้งการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในรูปแบบสะพานหรืออุโมงค์ลอดแม่น้ำ เพื่อสอดรับกับความต้องการเดินทางเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่ใจกลางเมือง สามารถจัดแบ่งการดำเนินงานทุกแนวทางการดำเนินการย่อยออกเป็น 15 กลุ่มแนวเส้นทาง จำนวน 104 โครงการ ในความรับผิดชอบของ 4 หน่วยงาน โดยแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น (พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2570) แผนระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - พ.ศ. 2575) และแผนระยะยาว (พ.ศ. 2576 - พ.ศ. 2580) เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการจราจรและแผนงานของหน่วยงานเจ้าของโครงการให้รองรับความต้องการเดินทางของประชาชนที่จะเดินทางเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในอนาคตและลดผลกระทบในการดำเนินการ โดยกิจกรรมการดำเนินงาน กรอบงบประมาณ ระยะเวลาดำเนินงาน และหน่วยงานที่รับผิดชอบ สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 3.11-1 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการจราจรแบ่งตามระยะการดำเนินงานและหน่วยงานรับผิดชอบ

หน่วยงานรับผิดชอบ	แผนระยะสั้น (2567-2570)		แผนระยะกลาง (2571-2575)		แผนระยะยาว (2576-2580)		รวมทุกระยะแผน	
	จำนวนโครงการ	มูลค่า (ล้านบาท)	จำนวนโครงการ	มูลค่า (ล้านบาท)	จำนวนโครงการ	มูลค่า (ล้านบาท)	จำนวนโครงการ	มูลค่า (ล้านบาท)
กทพ.	16	128,656	10	249,727	-	-	26	378,383
ทล.	15	84,700	6	206,022	2	52,398	23	343,120
ทช.	6	20,378	1	3,800	3	50,655	10	74,833
กทม.	20	27,659	12	28,913	13	38,620	45	95,192
มูลค่ารวม	**57**	**261,393**	**29**	**488,462**	**18**	**141,673**	**104**	**891,528**

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา และโครงการจากจังหวัดปทุมธานีถูกจัดในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

ตารางที่ 3.11-2 จำนวนโครงการแยกตามหน่วยงานและพื้นที่

แนวเส้นทางวิกฤต 15 เส้นทาง	โครงการ				
	กทม.	ทล.	ทช.	กทพ.	รวม
1. ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 1 (ถนนรัชดาภิเษก)*	6				6
2. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 – ทางพิเศษศรีรัช*				16	16
3. ถนนประเสริฐมนูกิจ – งามวงศ์วาน*	2	1		2	5
4. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางต่างระดับอาจณรงค์)*	1			2	3
5. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (สะพานพระราม 9 – ถนนพระราม 2)*		5		1	6
6. สะพานตากสิน (ราชพฤกษ์-กัลปพฤกษ์)*	3		1		4
7. ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี – สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า*	3	2			5
8. ทางพิเศษฉลองรัช*	2	1		2	5
9. ถนนเพชรเกษม - เอกชัย	8				8
10. กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก			4		4

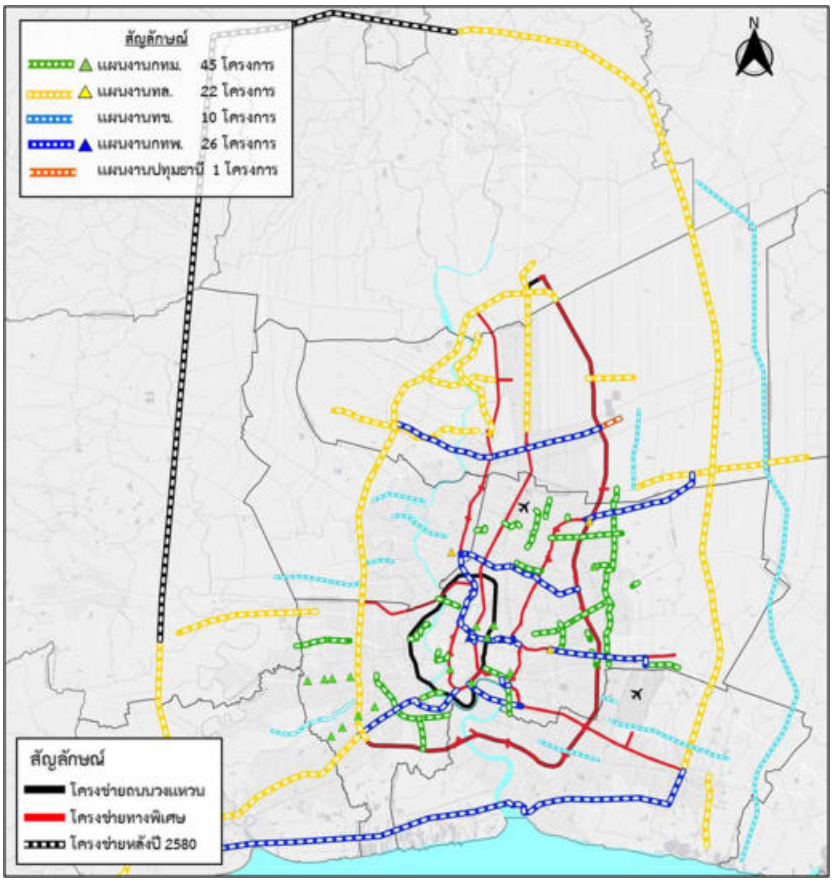
แนวเส้นทางวิกฤต 15 เส้นทาง	โครงการ				
	กทม.	ทล.	ทช.	กทพ.	รวม
11. เส้นทางเชื่อมถนนกาญจนาภิเษก (ด้านตะวันออก – ตะวันตก)		6		2	8
12. ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านใต้)	2		3	1	6
13. ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)		5	1		6
14. ถนนรามคำแหง - ลาดกระบัง	10				10
15. ดอนเมือง - ลำลูกกา	8	3	1		12
รวม	**45**	**23**	**10**	**26**	**104**

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา และโครงการจากจังหวัดปทุมธานีถูกจัดในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

หมายเหตุ: *แนวเส้นทางเดิมตามแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2563

3.11.1 แผนงานตามแนวเส้นทางวิกฤต 15 เส้นทาง (15 Corridor)

จากการทบทวนแผนแม่บทฯ เดิมตามแนวเส้นทางวิกฤต จำนวน 9 เส้นทาง ซึ่งมีการดำเนินการแล้วเสร็จ 1 แนวเส้นทางจากการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2565 ได้มีการรวบรวมแผน และโครงการเพิ่มเติม จากแผนแม่บทฯ เดิม เมื่อจัดกลุ่มแนวเส้นทางแล้ว สามารถสรุปการจัดกลุ่มแนวเส้นทางวิกฤตใหม่ได้จำนวนทั้งสิ้น 15 เส้นทาง (15 Corridor) ประกอบด้วย แผนงานภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกรุงเทพมหานคร และจังหวัดปทุมธานี โดยมีสรุปผลการทบทวน และตรวจสอบสถานะแผนแม่บทฯ พร้อมจัดลำดับระยะแผนงานโครงการ ดัง**รูปที่ 3.11-1**



ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

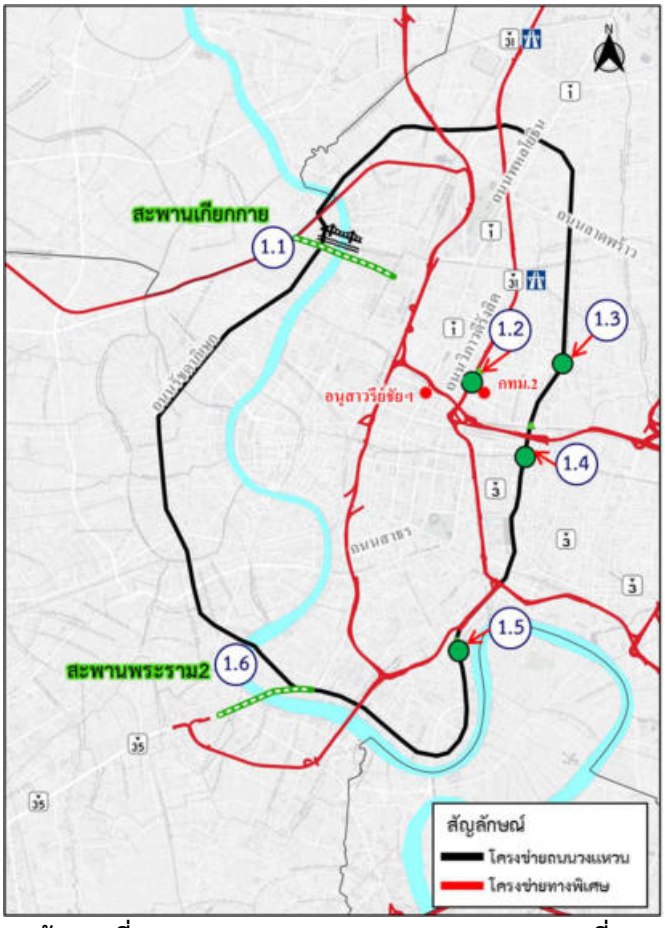
รูปที่ 3.11-1 ภาพโครงการตามแนวเส้นทาง 15 เส้นทาง

1) แนวเส้นทางที่ 1: ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 1 (ถนนรัชดาภิเษก)

ถนนรัชดาภิเษก เป็นแนวถนนวงแหวนชั้นในกรุงเทพมหานคร ที่มีลักษณะเป็นถนนวงแหวนหรือถนนวงรอบที่สร้างขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจร ระหว่างชานเมืองด้านหนึ่งไปสู่อีกด้านหนึ่ง โดยไม่จำเป็นต้องผ่านใจกลางเมือง ถนนรัชดาภิเษกมีจุดเริ่มต้นจากสะพานข้ามคลองบางกอกใหญ่ ผ่านสะพานกรุงเทพ ตัดผ่านถนนพระราม 3 ถนนสุขุมวิท ถนนเพชรบุรี ถนนพระราม 9 ถนนลาดพร้าว ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนประชาชื่น ถนนกรุงเทพฯ-นนทบุรี ข้ามสะพานพระราม 7 จากนั้นลอดใต้สะพานพระราม 6 และเข้ามาบรรจบที่ถนนจรัญสนิทวงศ์ และสิ้นสุดที่แยกท่าพระเป็นอันครบรอบวงแหวนชั้นในกรุงเทพมหานคร มีระยะทางรวม 45 กิโลเมตร โดยอยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานครทั้งหมด และโครงการที่พิจารณาเหมาะสมรวมเป็น 5 โครงการ ตามแนวถนนวงแหวนรัชดาภิเษกดังนี้

<u>ภาพรวมของปัญหา</u>

วงแหวนรัชดาภิเษกมีปัญหาในการสัญจรที่จุดตัด ลักษณะกายภาพของถนน และความสามารถในการเดินทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ชั้นในเมือง โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างสะพานเกียกกายเป็นสะพานข้ามแม่น้ำแห่งใหม่ รองรับการเดินทางสัญจรจากด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร และการดำเนินการปรับปรุงการเชื่อมต่อถนนภายในวงแหวน เนื่องมาจากปริมาณจราจรพื้นที่ชั้นในที่สูง



รูปที่ 3.11-2 แนวเส้นทางที่ 1 ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 1 (ถนนรัชดาภิเษก)

ตารางที่ 3.11-3 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่1

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
1.1	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณแยกเกียกกาย ● ช่วงที่ 1 ก่อสร้างทางยกระดับและถนนฝั่งธนบุรี ● ช่วงที่ 2 ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ● ช่วงที่ 3 ก่อสร้างทางยกระดับจากแม่น้ำเจ้าพระยาถึงแยกสะพานแดง ● ยกเลิกโครงการในช่วงที่ 4 และช่วงที่ 5 ก่อสร้างทางยกระดับ จากแยกสะพานแดงถึงถนนพหลโยธิน	13,015	อยู่ระหว่างเสนอของบประมาณเงินอุดหนุนรัฐบาล	2565 (สั้น)
1.2	กทม.	โครงการก่อสร้างทางยกระดับต่อเชื่อมถนนมิตรไมตรี - ถนนวิภาวดีรังสิต	380	อยู่ระหว่างของบประมาณประจำปี 2567	2568 (สั้น)
1.3	กทม.	แก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณแยกรัชดา-เทียมร่วมมิตร	1,000	อยู่ระหว่างเตรียมศึกษา	2578 (ยาว)
1.4	กทม.	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนรัชดาภิเษกกับถนนอโศกมนตรี	2,500	สนข.ให้ กทม. ตั้งโครงการศึกษา (เตรียมศึกษา)	2576 (กลาง)
1.5	กทม.	จุดตัดทางแยกนางลิ้นจี่	1,000	ศึกษาแนวทางเลือกแล้ว	2580 (ยาว)
1.6	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานพระราม 2	12,000	ขอจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2567	2577 (ยาว)

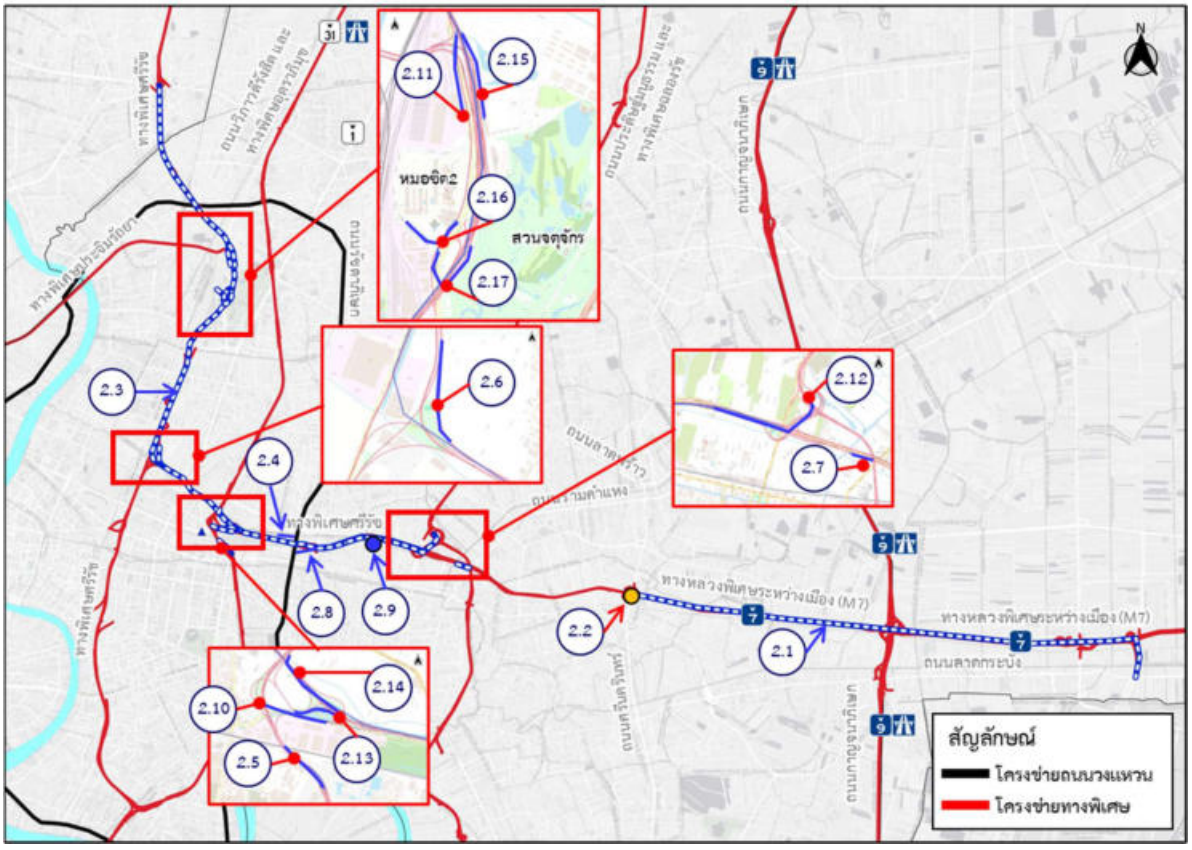
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

2) แนวเส้นทางที่ 2: ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (M7) – ทางพิเศษศรีรัช

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 - ทางพิเศษศรีรัช เป็นแนวโครงข่ายทางยกระดับและทางพิเศษ เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรระหว่างพื้นที่ในเมืองชั้นใน และพื้นที่ชานเมือง เชื่อมต่อเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ และสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ได้อย่างสะดวก โดยแนวเส้นทางอยู่ในความรับผิดชอบของ กทพ. จำนวน 16 โครงการ และ ทล. ได้มอบหมายให้ กทพ. ดำเนินการแทนดังนี้

<u>ภาพรวมของปัญหา</u>

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครประสบปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องมาจาก ความจุถนนตามแนวตะวันออก – ตะวันตกของกรุงเทพมหานครไม่เพียงพอต่อปริมาณจราจรที่สัญจร โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มีแผนดำเนินการเพิ่มความจุถนนช่วงที่มีความต้องการใช้งานสูง และแผนดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษใหม่รองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคตทั้งหมด 15 จุด และกรมทางหลวง (ทล.) ดำเนินการแก้ไขปัญหาคอขวดบริเวณจุดตัดของถนนสายหลักส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดบนทางพิเศษ จำนวน 1 จุด โดยมอบหมายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ดำเนินการดังนี้



รูปที่ 3.11-3 แนวเส้นทางที่ 2 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (M7) – ทางพิเศษศรีรัช

ตารางที่ 3.11-4 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 2

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
2.1	กทพ.	โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	21,104	อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมฯ	2570 (สั้น)
	ทล.	โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดตัดถนนศรีนครินทร์ **โครงการรวมอยู่ในหัวข้อ2.1	-	ทล. เสนอให้โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิดำเนินการแก้ไขปัญหาจุดดังกล่าว	
2.2	กทพ.	โครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 (งามวงศ์วาน - พระราม 9)	28,742	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2568 (สั้น)
2.3	กทพ.	โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางร่วมมักกะสันถึงทางลงถนนรัชดาภิเษก (แยกพระราม 9)	188	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2569 (สั้น)
2.4	กทพ.	โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางร่วมมักกะสันถึงทางแยกต่างระดับเพลินจิต	542	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2569 (สั้น)
2.5	กทพ.	โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางร่วมด่านคลองประปา 2 ถึงทางแยกต่างระดับพญาไท	216	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2573 (กลาง)
2.6	กทพ.	โครงการทางลงทางพิเศษศรีรัช (แยกพระราม 9 / ถนนประดิษฐ์มนูธรรม)	152	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2568 (สั้น)
2.7	กทพ.	โครงการทางลงทางพิเศษศรีรัช ส่วนดีเชื่อมถนนจตุรทิศ (ขาเข้าเมือง)	221	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2574 (กลาง)
2.8	กทพ.	โครงการปรับปรุงถนนจตุรทิศ ตอน ง.(ช่วงสะพานข้ามคลองชวดใหญ่)	20	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2567 (สั้น)
2.9	กทพ.	โครงการทางลงทางพิเศษบริเวณทางร่วมมักกะสันไปยังสถานีมักกะสัน	227	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2574 (กลาง)
2.10	กทพ.	โครงการทางขึ้นทางพิเศษศรีรัชจากถนนกำแพงเพชร 2 (Ramp A)	295	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2567 (สั้น)
2.11	กทพ.	โครงการทางเชื่อมทางพิเศษฉลองรัช(หน้าด่านพระราม 9-1 กับทางพิเศษศรีรัช	2,136	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2568 (สั้น)
2.12	กทพ.	โครงการทางเชื่อมเพิ่มเติมบริเวณทางแยกต่างระดับมักกะสัน ทิศทางจากอโศก-พระราม 9 มุ่งหน้าดินแดง	382	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2573 (กลาง)
2.13	กทพ.	โครงการทางเชื่อมเพิ่มเติมบริเวณทางแยกต่างระดับมักกะสัน ทิศทางจากดินแดงมุ่งหน้าอโศก-พระราม 9	702	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2573 (กลาง)
2.14	กทพ.	โครงการทางลงทางพิเศษศรีรัชเชื่อมถนนกำแพงเพชร 2 (Ramp B)	210	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2567 (สั้น)
2.15	กทพ.	โครงการทางเชื่อมจากสถานีกลางบางซื่อ กับทางขึ้นทางพิเศษศรีรัช–ถนนวงแหวนรอบนอกฯ บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 (Ramp C)	239	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2567 (สั้น)
2.16	กทพ.	โครงการทางเชื่อมทางพิเศษศรีรัช (ด้านทิศเหนือ) กับทางพิเศษศรีรัช-ถนนวงแหวนรอบนอกฯ (Ramp D +Ramp E)	739	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2567 (สั้น)

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

3) แนวเส้นทางที่ 3: ถนนประเสริฐมนูกิจ – ถนนงามวงศ์วาน

ถนนประเสริฐมนูกิจเป็นโครงข่ายถนนตามแนวตะวันออก-ตะวันตก โดยเริ่มต้นจากถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ถนนกาญจนาภิเษก) ด้านตะวันออก มีลักษณะเป็นทางพิเศษ ตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจผ่านถนนประดิษฐ์มนูธรรม ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนงามวงศ์วานและสิ้นสุดที่จุดเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัชบริเวณสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ โดยแนวเส้นทางอยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จำนวน 5 โครงการ กรมทางหลวง (ทล.) จำนวน 1 โครงการ และกรุงเทพมหานคร (กทม.) จำนวน 2 โครงการ รวมเป็น 8 โครงการดังนี้

<u>ภาพรวมของปัญหา</u>

ในปัจจุบันการเดินทางตามแนวเส้นทางด้านตะวันออก – ตะวันตก ของกรุงเทพมหานครซึ่งประสบปัญหาการจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากปัญหาด้านความจุของถนน ไม่เพียงพอต่อปริมาณจราจร อีกทั้งทางพิเศษในแนวตะวันออก - ตะวันตกนั้นมีทางพิเศษศรีรัชเพียงเส้นทางเดียว อย่างไรก็ตามยังมีปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นตามจุดตัดถนนตามแนวสายทาง อาทิ ทางแยกตามแนวถนนประเสริฐมนูกิจ และแยกแครายซึ่งมีปริมาณจราจรเข้าสู่แยกสูงมาก และโครงข่ายทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอก (ถนนกาญจนาภิเษก) ที่ไม่มีปริมาณจราจรสูงเช่นกัน โดยมีแนวทางแก้ไขปัญหาดังนี้

รูปที่ 3.11-4 แนวเส้นทางที่ 3 ถนนประเสริฐมนูกิจ – ถนนงามวงศ์วาน

ตารางที่ 3.11-5 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 3

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
3.1	กทพ.	โครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 1 (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจ – ถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก)	17,928	ปัจจุบัน กทพ. ได้นำเสนอ คค. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบนำเรื่องขออนุมัติดำเนินโครงการฯ เสนอ ครม. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบตามขั้นตอนต่อไป	2568 (สั้น)
3.2	กทพ.	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 2 (ส่วนทดแทนตอน N1 บางซื่อ – ถนนประเสริฐมนูกิจ)	36,000	อยู่ในแผนระยะที่ 1 ปี 2566 - 2570 ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมฯ	2570 (สั้น)
3.3	ทล.	โครงการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณทางแยกแคราย	-	ทล.กลับไปทบทวนโครงการ	2578 (ยาว)
3.4	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมถนนลาดปลาเค้า ถนนมัยลาภ และถนนประดิษฐ์มนูธรรม ช่วงที่ 1 จากถนนลาดปลาเค้า ถึงศูนย์บริการสาธารณสุข 66 สาขาจันทร์ทองอินดวงเด่น	120	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ	2578 (ยาว)
3.5	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมถนนลาดปลาเค้า ถนนซอยมัยลาภ และถนนประดิษฐ์มนูธรรม ช่วงที่ 2 จากศูนย์บริการสาธารณสุข 66 สาขาจันทร์ทองอิน ดวงเด่น ถึงถนนประดิษฐ์มนูธรรม	2,500	อยู่ระหว่างสำรวจรายละเอียด	2574 (กลาง)

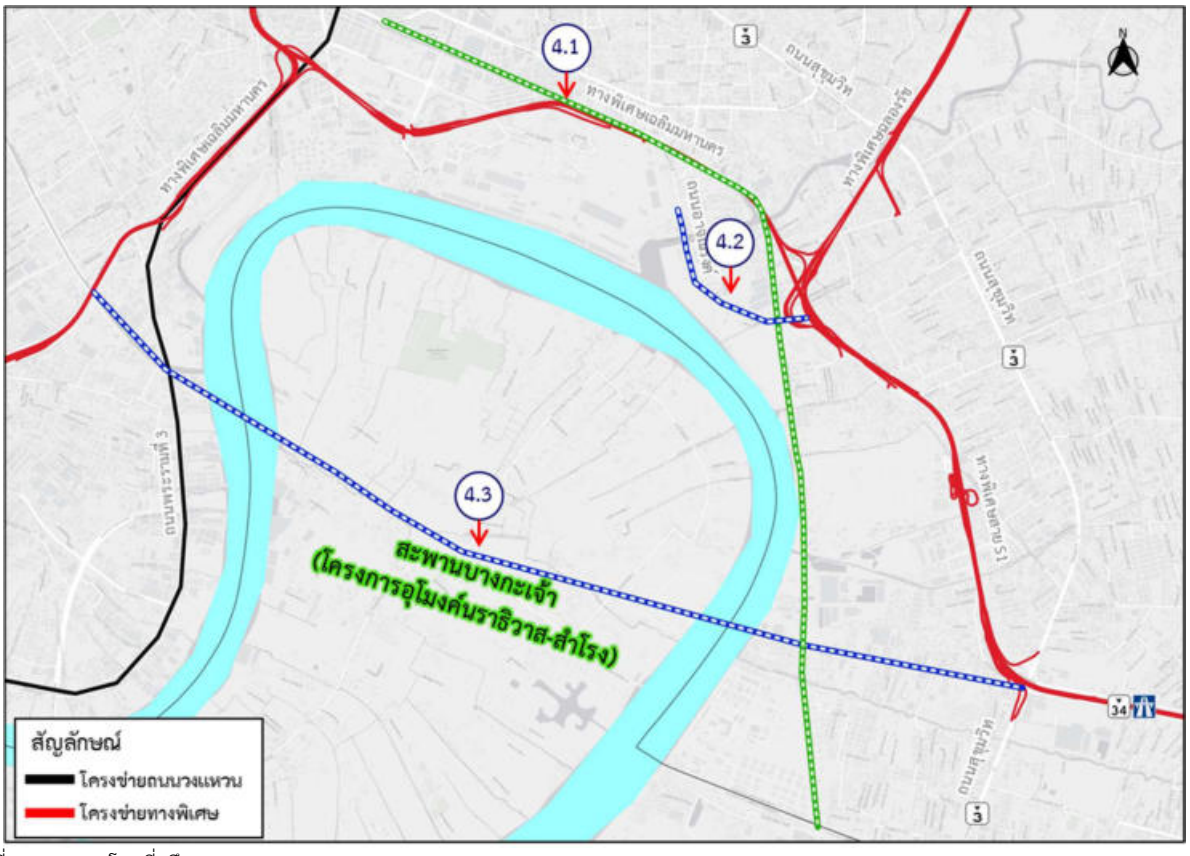
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

4) แนวเส้นทางที่ 4: ทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณทางต่างระดับอาจณรงค์ (ทางด่วนขั้นที่ 1)

ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงทางต่างระดับอาจณรงค์ (ทางด่วนขั้นที่ 1) เป็นโครงข่ายทางพิเศษการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ชั้นในเมืองจากพื้นที่กรุงเทพมหานครด้านตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีลักษณะเป็นทางพิเศษเชื่อมต่อเข้าสู่ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ และถนนเลียบทางรถไฟสายเก่าเข้าสู่ท่าเรือคลองเตย โดยแนวเส้นทางอยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จำนวน 2 โครงการ และกรุงเทพมหานคร (กทม.) จำนวน 1 โครงการรวมเป็น 3 โครงการดังนี้

<u>ภาพรวมของปัญหา</u>

ปัจจุบันทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) ประสบปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากความจุของทางพิเศษไม่เพียงพอต่อปริมาณจราจรที่ผ่าน โดยรองรับปริมาณจราจรจากพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ และพื้นที่บางนา (พื้นที่ตะวันออกเฉียงใต้ของกรุงเทพมหานคร) เพื่อเดินทางเข้าสู่พื้นที่ชั้นในเมืองได้ และไม่มีทางในการเดินทางอื่นนอกจากการเดินทางบนถนนสุขุมวิท และถนนรถไฟสายเก่า ซึ่งปัจจุบันประสบปัญหาเรื่องความจุของถนนไม่เพียงพอเช่นกัน โดยมีแนวทางแก้ไขปัญหาด้วยการเพิ่มทางพิเศษเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่สาทร ซึ่งเป็นการเพิ่มทางเลือกการเดินทางให้กับประชาชนดังนี้



ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

รูปที่ 3.11-5 แนวเส้นทางที่ 4 ทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณทางต่างระดับอาจณรงค์ (ทางด่วนขั้นที่ 1)

ตารางที่ 3.11-6 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 4

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
4.1	กทม.	ปรับปรุงขยายช่องจราจรถนน – เลียบทางรถไฟสายเก่า	1,500	อยู่ระหว่างของบประมาณดำเนินการ	2578 (ยาว)
4.2	กทพ.	โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1)	4,446	15 มี.ค. 66 กกวล.ได้มีมติเห็นชอบรายงานEIA ปัจจุบันอยู่ระหว่างหารือรูปแบบการลงทุนร่วมกับ กทพ.	2571 (กลาง)
4.3	กทพ.	ศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างอุโมงค์ถนนทางด่วนใต้ดินบริเวณพื้นที่บางนาเข้าสู่ใจกลางเมือง	84,300	อยู่ในแผนระยะที่ 2 ปี 2571 เป็นต้นไป	2575 (กลาง)

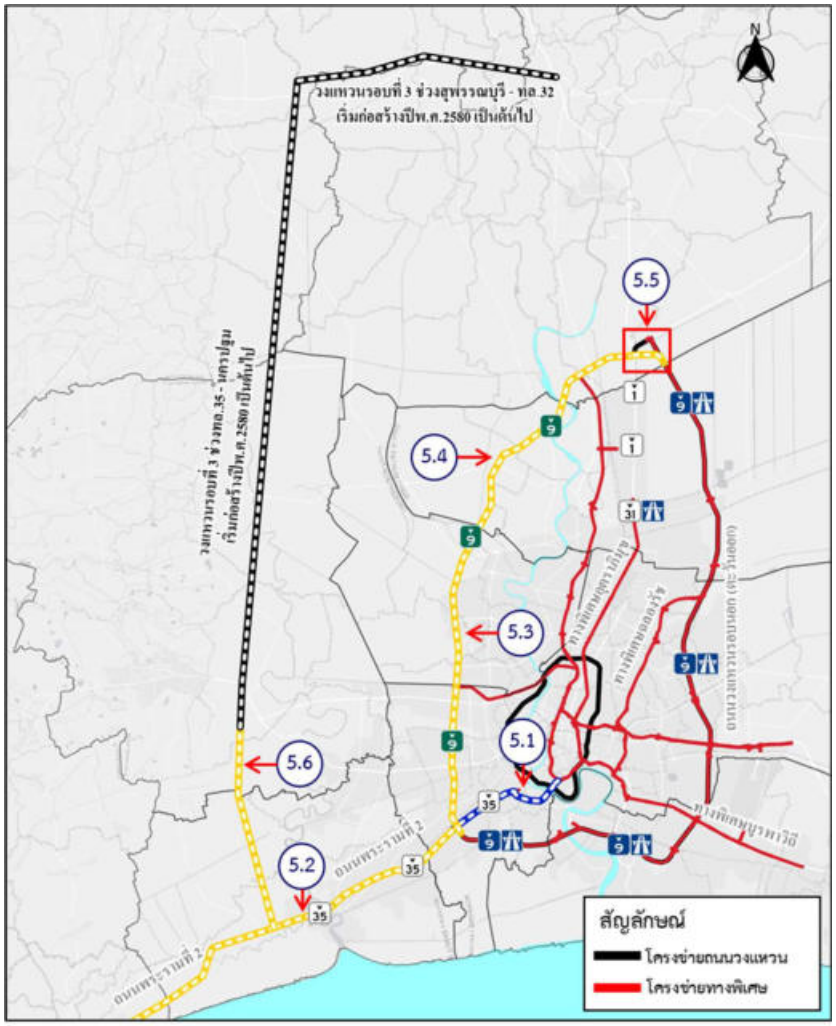
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

5) แนวเส้นทางที่ 5: ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ด้านตะวันตก) - ถนนพระรามที่ 2

ถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก ด้านตะวันตก และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมหายเลข 82 ตามแนวถนนพระราม 2 โครงข่ายรองรับการจราจรจากด้านตะวันตกและด้านใต้ของกรุงเทพฯ และปริมณฑล ในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร รูปแบบเป็นทางยกระดับตามแนวถนนเดิม โดยแนวเส้นทางอยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จำนวน 1 โครงการ และกรมทางหลวง (ทล.) จำนวน 4 โครงการรวมเป็น 5 โครงการดังนี้

<u>ภาพรวมของปัญหา</u>

ถนนกาญจนาภิเษก หรือถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ด้านตะวันตก และถนนพระรามที่ 2 นั้นประสบปัญหาปริมาณจราจรล้นความจุของถนน ซึ่งส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดและมีแถวคอยสะสม ให้ถนนหลักและรองตามแนวสายทางได้รับผลกระทบด้วย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และกรมทางหลวง (ทล.) จึงได้มีแผนดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษ และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อเพิ่มความจุของถนนตามแนวเส้นทางและอีกทางเลือกในการเดินทางดังนี้



รูปที่ 3.11-6 แนวเส้นทางที่ 5 ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ด้านตะวันตก) - ถนนพระรามที่ 2

ตารางที่ 3.11-7 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 5

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
5.1	กทพ.	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 -ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกฯ ด้านตะวันตก	-	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะเปิดให้บริการ ปี 2568	2562 (สั้น)
5.2	ทล.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 ช่วงบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว	-	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะเปิดให้บริการ ปี 2566	2562 (สั้น)
5.3	ทล.	โครงการทล.9 วงแหวนรอบนอกตะวันตก ช่วงทางยกระดับบางขุนเทียน – บางบัวทอง	56,035	อยู่ระหว่างการให้เอกชนร่วมลงทุน คาดว่าจะเปิดให้บริการ ปี 2571	2571 (กลาง)
5.4	ทล.	โครงการทล.9 วงแหวนรอบนอกตะวันตก ช่วงบางบัวทอง - บางปะอิน	23,025	เตรียมความพร้อมเสนอของบประมาณ และบรรจุในแผนเงินกู้	2571 (กลาง)
5.5	ทล.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 แนวใหม่เชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก และด้านตะวันออก (ระยะทาง 4.20 กม.)	4,567	อยู่ระหว่างเสนอขอบรรจุอยู่ในแผนความต้องการเงินกู้ระยะปานกลาง 5 ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 - 2572)	2570 (สั้น)
5.6	ทล.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วงนครปฐม - สุพรรณบุรี (ระยะทาง 70 กม.)	52,398	อยู่ระหว่างศึกษา MR - MAP	2577-2580 (ยาว)

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

6) แนวเส้นทางที่ 6: สะพานตากสิน ช่วงถนนราชพฤกษ์ – ถนนกัลปพฤกษ์

บริเวณสะพานตากสิน หรือสะพานสาทร ช่วงถนนราชพฤกษ์ – ถนนกัลปพฤกษ์ ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานครเป็นเส้นทางหลักที่บริการพื้นที่ เขตบางแค และเขตสาทร ซึ่งทั้งสองพื้นที่ดังกล่าว พาดผ่านสถานที่เอกชนขนาดใหญ่ และสถาบันการศึกษาชั้นนำ อาทิ รร.อัสสัมชันคอนแวนต์ รร.กรุงเทพคริสเตียน รร.อัสสัมชัญ แผนกประถม โรงพยาบาลเลิศสิน โรงพยาบาลเซนต์หลุยส์ ศูนย์การค้าไอคอนสยาม เดอะมอลล์ท่าพระ ซึ่งเป็นสถานที่มีอัตราการเดินทางสูง โดยแนวเส้นทางอยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร (กทม.) จำนวน 2 โครงการ และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) จำนวน 1 โครงการรวมเป็น 3 โครงการดังนี้

<u>ภาพรวมของปัญหา</u>

ปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวประสบปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องมาจาก สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไม่เพียงพอที่จะรองรับปริมาณจราจรจรที่ผ่านสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (สะพานสาทร) ผ่านถนนราชพฤกษ์ และถนนกัลปพฤกษ์ เพื่อเดินทางเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว โดยตามแนวถนนดังกล่าวมีเพียงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินเพียงแห่งเดียวที่รองรับปริมาณจราจรซึ่งมีจำนวนมาก ส่งผลให้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน (สะพานสาทร) ผ่านแยกสุรศักดิ์เกิดปัญหาที่บริเวณทางแยกอีกด้วย

รูปที่ 3.11-7 แนวเส้นทางที่ 6 สะพานตากสิน ช่วงถนนราชพฤกษ์ – ถนนกัลปพฤกษ์

ตารางที่ 3.11-8 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 6

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
6.1	กทม.	การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกสุรศักดิ์	1,000	อยู่ระหว่างของบศึกษาโครงการ	2576 (ยาว)
6.2	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (บริเวณถนนราชวงศ์ - ท่าดินแดง)	1,000	ออกแบบแล้วเสร็จ แต่มีการคัดค้านโครงการจากประชาชน	2567 (สั้น)
6.3	ทช.	โครงการส่วนต่อขยายกัลปพฤกษ์ - ถนนพุทธสาคร อำเภอกระทุ่มแบน จังหวัดสมุทรสาคร	6,682	อยู่ระหว่างการจัดลำดับเพื่อออก พรฎ. เวนคืนที่ดิน	2578 (ยาว)
6.4	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานลาดหญ้า – มหาพฤฒาราม	15,000	กทม.เสนอยกเลิกในแผนฯ เสนอปรับรูปแบบเป็นอุโมงค์ลอด	2578 (ยาว)

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

7) แนวเส้นทางที่ 7: ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี – สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า

ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนีถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (สะพานพระราม 7) ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานคร เป็นเส้นทางหลักที่บริการพื้นที่พุทธมณฑลสาย 1 ถึงพุทธมณฑลสาย 4 ถนนกาญจนาภิเษก (ด้านตะวันตก) เป็นเส้นทางหลักที่จะมุ่งหน้าเข้าสู่มหาวิทยาลัยมหิดล วิทยาเขตศาลายา และเป็นเส้นทางเดียวที่สามารถเชื่อมต่อเข้าสู่ย่านใจกลางเมืองและพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ซึ่งประสบปัญหาการจราจรติดขัดสูงมาก โดยแนวเส้นทางอยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร (กทม.) จำนวน 3 โครงการ และกรมทางหลวง (ทล.) จำนวน 2 โครงการ รวมเป็น 5 โครงการดังนี้

ภาพรวมของปัญหา

ปัจจุบันทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนีถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าประสบปัญหาการจราจรติดขัด อันเนื่องมาจาก สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (สะพานพระราม 7) ไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรที่มาจากพื้นที่ตลิ่งชัน พุทธมณฑล และพื้นที่ศาลายา จังหวัดนครปฐมเพื่อเดินทางเข้าสู่พื้นที่เศรษฐกิจชั้นในของกรุงเทพมหานคร โดยแนวเส้นทางดังกล่าวมีถนนให้บริการเพียงเส้นทางเดียว ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า เร่งด่วนกลางวัน และช่วงนอกเวลาเร่งด่วนนั้นทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนีนั้นประสบปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางลงพุทธมณฑล สาย 2 เนื่องจากปริมาณจราจรบนถนนบรมราชชนนีมีปริมาณมากเกินความจุของถนนที่จะรองรับได้ อีกทั้งมีรายละเอียดปัญหาการจราจรในแต่ละบริเวณซึ่งส่งผลต่อระบบโครงข่ายทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี – สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า โดยมีแผนดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวตามแนวตะวันออก – ตะวันตกของกรุงเทพมหานครดังนี้

รูปที่ 3.11-8 แนวเส้นทางที่ 7 ทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี – สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า

ตารางที่ 3.11-9 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 7

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
7.1	ทล.	โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 338 (ถนนบรมราชชนนี) ช่วงพุทธมณฑลสาย 3 - พุทธมณฑลสาย 4	4,490	เตรียมความพร้อมเสนอของบประมาณ 2567	2570 (สั้น)
7.2	ทล.	โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 338 (ถนนบรมราชชนนี) ช่วงพุทธมณฑลสาย 4 - ทางหลวงหมายเลข 4	12,250	ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ	2572 (กลาง)
7.3	กทม.	โครงการต่อเชื่อมถนนพรานนก-ถนนพุทธมณฑลสาย 4 กับถนนสะพานพระราม 8	3,500	อนุมัติ EIA แล้ว และของบก่อสร้าง	2572 (กลาง)
7.4	กทม.	โครงการก่อสร้างและขยายถนนจรัญสนิทวงศ์กับถนนพุทธมณฑลสาย4 (ช่วงพุทธมณฑลสาย 2 - พุทธมณฑลสาย 3)	-	อยู่ระหว่างก่อสร้าง คาดว่าแล้วเสร็จ 2567	2564 (สั้น)
7.5	กทม.	โครงการก่อสร้างและขยายถนนจรัญสนิทวงศ์กับถนนพุทธมณฑลสาย4 (ช่วงพุทธมณฑลสาย 3 - พุทธมณฑลสาย 4)	1,500	อยู่ระหว่างของบประมาณปี 2567	2568 (สั้น)

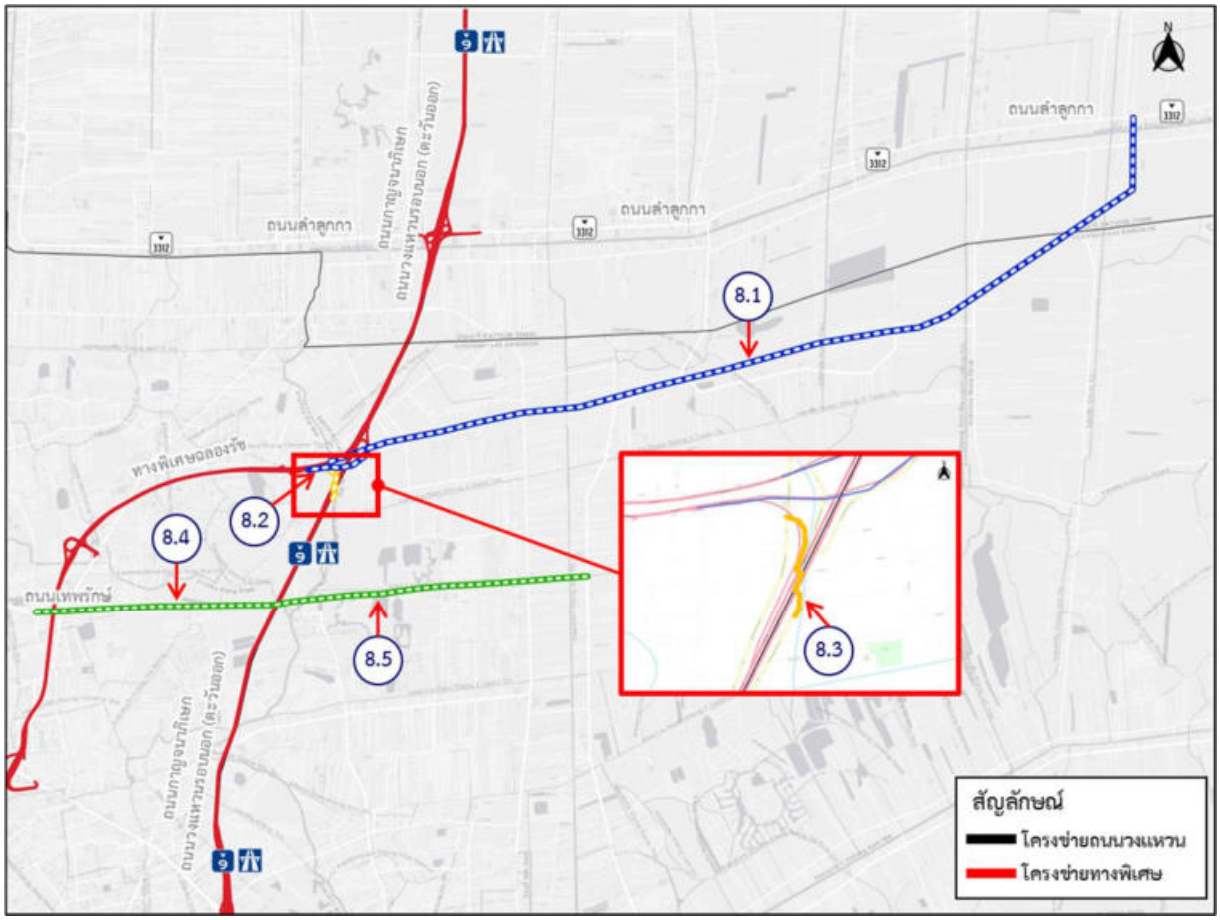
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

8) แนวเส้นทางที่ 8: ทางพิเศษฉลองรัช

ทางพิเศษฉลองรัช ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานครเป็นเส้นทางรองรับปริมาณจราจรพื้นที่ ถนนสายไหม ถนนรามอินทรา ถนนประเสริฐมนูกิจ ถนนลาดพร้าว ในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ชั้นในเมือง อีกทั้งโครงการทางพิเศษฉลองรัชสามารถเชื่อมต่อเข้าสู่ทางพิเศษศรีรัช และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 โดยเป็นเส้นทางเดียวในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ใจกลางเมืองย่านพระราม 9 เพชรบุรี พร้อมพงษ์ อโศกมนตรี ซึ่งประสบปัญหาความต้องการเดินทางสูง โดยแนวเส้นทางอยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จำนวน 2 โครงการ กรมทางหลวง (ทล.) จำนวน 1 โครงการ และกรุงเทพมหานคร (กทม.) จำนวน 2 โครงการ รวมเป็น 5 โครงการดังนี้

<u>ภาพรวมของปัญหา</u>

ถึงแม้ว่าทางพิเศษฉลองรัชสามารถรองรับปริมาณการจราจรในปัจจุบันได้แต่ก็ยังประสบปัญหาการจราจรติดขัดต่อเนื่องมาจากการจราจรบนพื้นราบ (ถนนประดิษฐ์มนูธรรม) นั้นมีการติดขัดสะสมบริเวณทางลงส่งผลให้แถวคอยย้อนขึ้นมาบนทางพิเศษในจุดทางลงจตุโชติ รวมถึงปัญหาการจราจรเข้าสู่ถนนลำลูกกาซึ่งส่งผลกระทบต่อการจราจรบนถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ถนนกาญจนาภิเษก) หรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9



รูปที่ 3.11-9 แนวเส้นทางที่ 8 ทางพิเศษฉลองรัช

ตารางที่ 3.11-10 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 8

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
8.1	กทพ.	โครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (จตุโชติ - ลำลูกกา)	20,333	ปัจจุบัน กทพ. อยู่ระหว่างคัดเลือกผู้ควบคุมงาน และผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการ	2567 (สั้น)
8.2	กทพ.	โครงการทางเชื่อมด่านจตุโชติกับทางคู่ขนานถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันออก	29	อยู่ในแผนระยะที่ 1 ปี 2566 - 2570 ปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมฯ	2567 (สั้น)
8.3	ทล.	การจัดการจราจรบริเวณทางลงจตุโชติ	50	ทล.ตรวจสอบสถานะโครงการ	2568 (สั้น)
8.4	กทม.	โครงการถนนเทพรักษ์ (ช่วงที่ 1 จาก ถนนเทพรักษ์ถึงวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก)	2,500	อยู่ระหว่างของบประมาณประจำปี 2567	2568 (สั้น)
8.5	กทม.	โครงการถนนเทพรักษ์ (ช่วงที่ 2 จาก วงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก ถึงถนนนิมิตรใหม่)	2,000	อยู่ระหว่างเสนอของบประมาณ	2570 (สั้น)

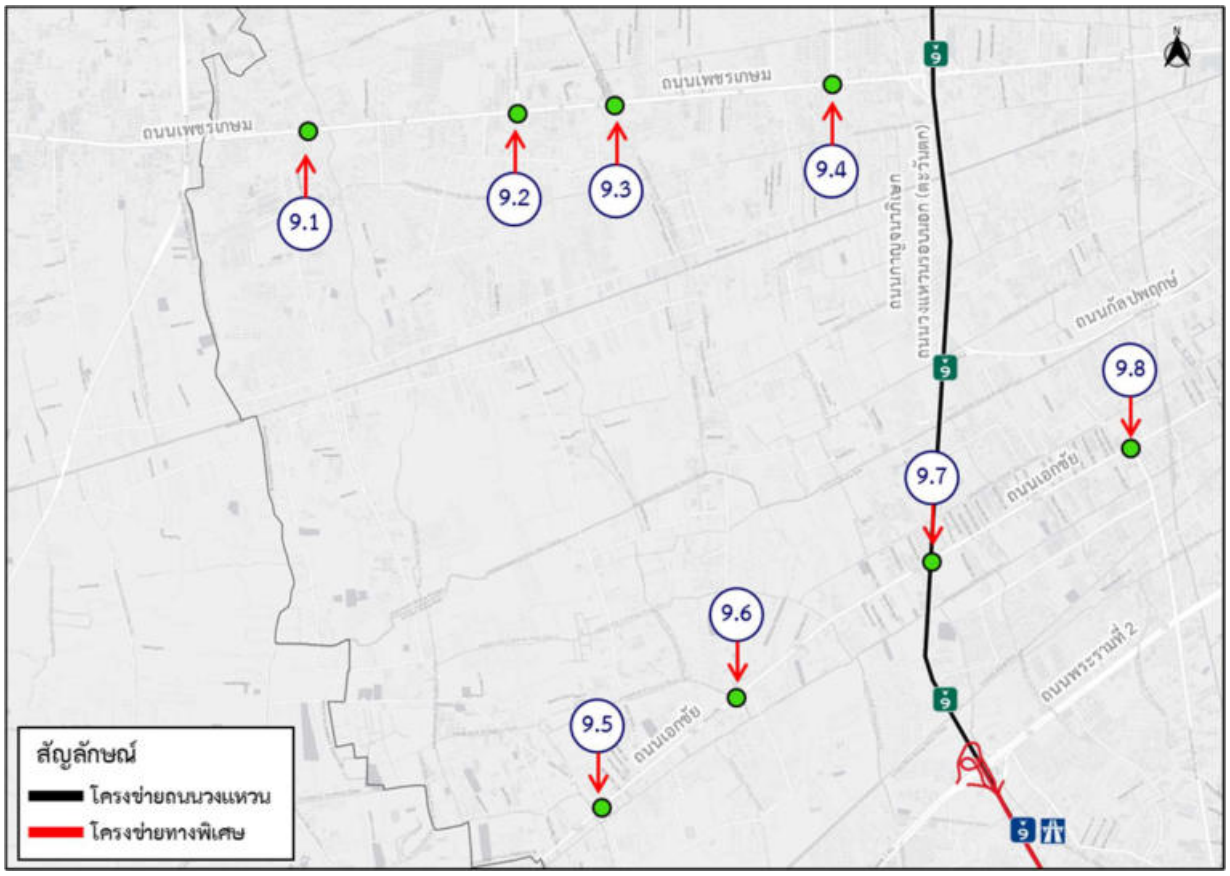
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

9) แนวเส้นทางที่ 9: ถนนเพชรเกษม – ถนนเอกชัย

ถนนเพชรเกษม และถนนเอกชัย ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานครเป็นเส้นทางบริการพื้นที่ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ถนนกาญจนาภิเษก) ในการเดินทางระหว่างพื้นที่ชานเมืองด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร โดยผ่านสถานที่มีอัตราการเดินทางสูง อาทิ ตลาดนัดสนามหลวง 2 เดอะมอลล์บางแค เป็นต้น โดยแนวเส้นทางอยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร (กทม.) จำนวน 7 โครงการดังนี้

<u>ภาพรวมของปัญหา</u>

ปัจจุบันถนนเพชรเกษม และถนนเอกชัยประสบปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากเป็นถนนสายหลักซึ่งมีจุดตัดกับถนนสายรองและถนนซอยจำนวนมากส่งผลให้เกิดการติดขัดสะสมบริเวณทางแยก หากดำเนินการสามารถดำเนินการพร้อมกับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยายในอนาคตได้ จะทำให้ถนนเพชรเกษมสามารถรองรับปริมาณจราจรในการเดินทางผ่านถนนสายนี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ



รูปที่ 3.11-10 แนวเส้นทางที่ 9 ถนนเพชรเกษม – ถนนเอกชัย

ตารางที่ 3.11-11 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 9

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
9.1	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกถนนเพชรเกษม-ถนนมาเจริญ (ซอยเพชรเกษม81)	296	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ	2568 (สั้น)
9.2	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกถนนเพชรเกษมกับถนนพุทธมณฑลสาย 3	423	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ	2568 (สั้น)
9.3	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกทวีวัฒนาและซอยเพชรเกษม69 - ถนนเพชรเกษม	395	ได้รับงบประมาณประจำปี 2566	2567 (สั้น)
9.4	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกถนนเพชรเกษมกับถนนพุทธมณฑลสาย 2	370	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ	2568 (สั้น)
9.5	กทม.	สะพานข้ามแยกบางบอน 3	350	อยู่ระหว่างการออกแบบ	2571 (กลาง)
9.6	กทม.	สะพานข้ามแยกบางบอน 5	350	อยู่ระหว่างการออกแบบ	2571 (กลาง)
9.7	กทม.	โครงการก่อสร้างทางยกระดับบริเวณจุดตัดถนนเอกชัยกับถนนกาญจนาภิเษก	1,000	อยู่หว่างออกแบบเบื้องต้น	2573 (กลาง)
9.8	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกบางบอน – แยกสุขาภิบาล	350	ในแผนฯเสนอเพิ่มเติม *จากงานส่วนที่1	2580 (ยาว)

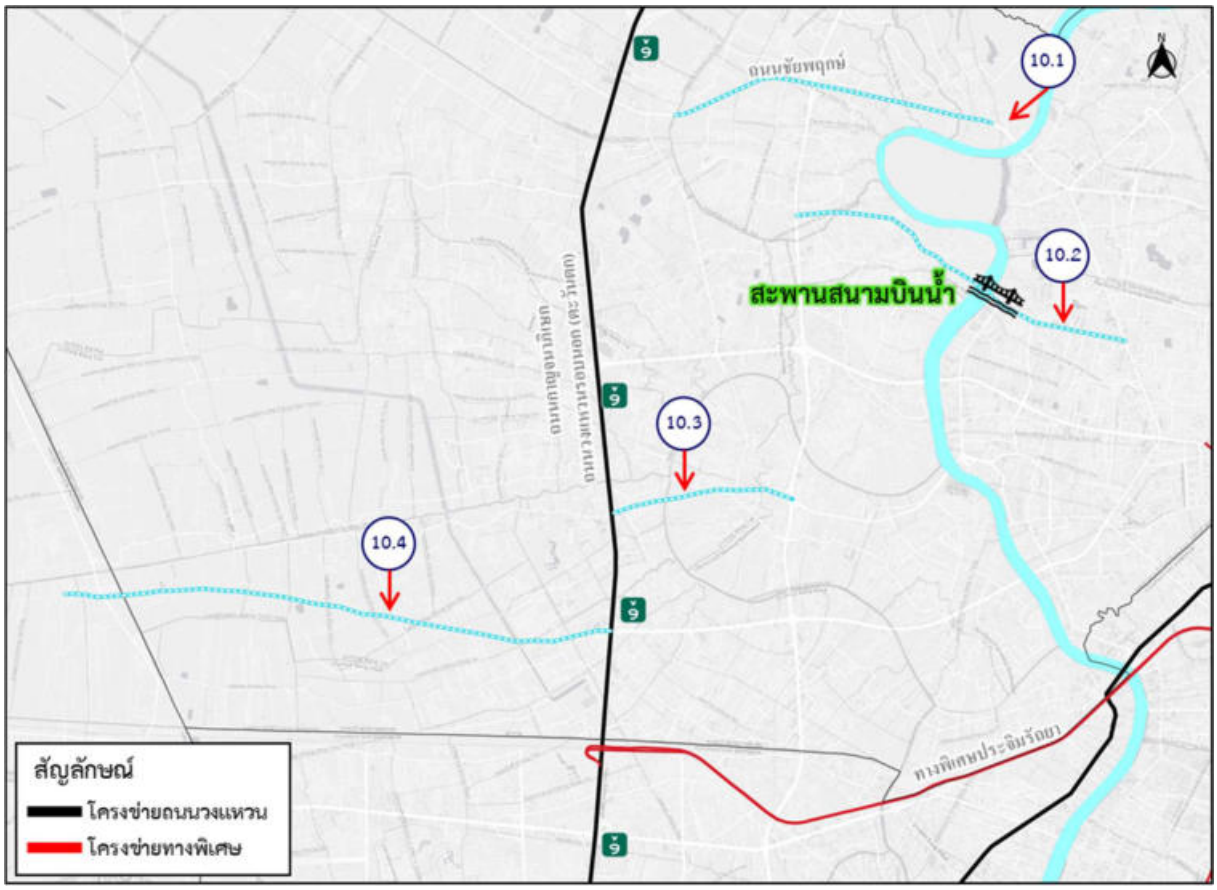
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

10) แนวเส้นทางที่ 10: กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก

กรุงเทพมหานคร พื้นที่ตะวันตก ตามแนวเส้นทางถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ถนนกาญจนาภิเษก) เป็นเส้นทางหลักที่บริการพื้นที่ถนนชัยพฤกษ์ ถนนนครอินทร์ เป็นเส้นทางหลักในการเดินทางระหว่างพื้นที่ชานเมือง และการเข้าสู่ย่านใจกลางเมือง โดยแนวเส้นทางอยู่ในความรับผิดชอบของการ กรมทางหลวงชนบท (ทช.) จำนวน 4 โครงการดังนี้

<u>ภาพรวมของปัญหา</u>

ปัจจุบันถนนหลักที่ให้บริการตามแนวถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 นั้นประสบปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากความจุของถนนไม่เพียงพอต่อปริมาณจราจรที่เดินทางจากพื้นที่ชานเมืองเข้าสู่ถนนวงแหวนและพื้นที่ชั้นในหรือพื้นที่เศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร



รูปที่ 3.11-11 แนวเส้นทางที่ 10 กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก

ตารางที่ 3.11-12 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 10

0 ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
10.1	ทช.	โครงการขยายถนนชัยพฤกษ์ จ.นนทบุรี	-	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะเปิดให้บริการต้นปีงบประมาณ 2568	2564 (สั้น)
10.2	ทช.	โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนสนามบินน้ำ จ.นนทบุรี	5,000	อยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA)	2577 (ยาว)
10.3	ทช.	โครงการต่อเชื่อมสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนนนทบุรี1 - ถนนกาญจนาภิเษก	3,800	อยู่ระหว่างการของบประมาณสำหรับการจ่ายค่าทดแทนในการเวนคืนฯ	2571 (กลาง)
10.4	ทช.	โครงการถนนต่อเชื่อมถนนนครอินทร์ - ศาลายา จ.นนทบุรี และจ.นครปฐม	4,400	ของบประมาณเวนคืน (ได้รับงบเวนคืน ปี 2567 แล้ว)	2568 (สั้น)

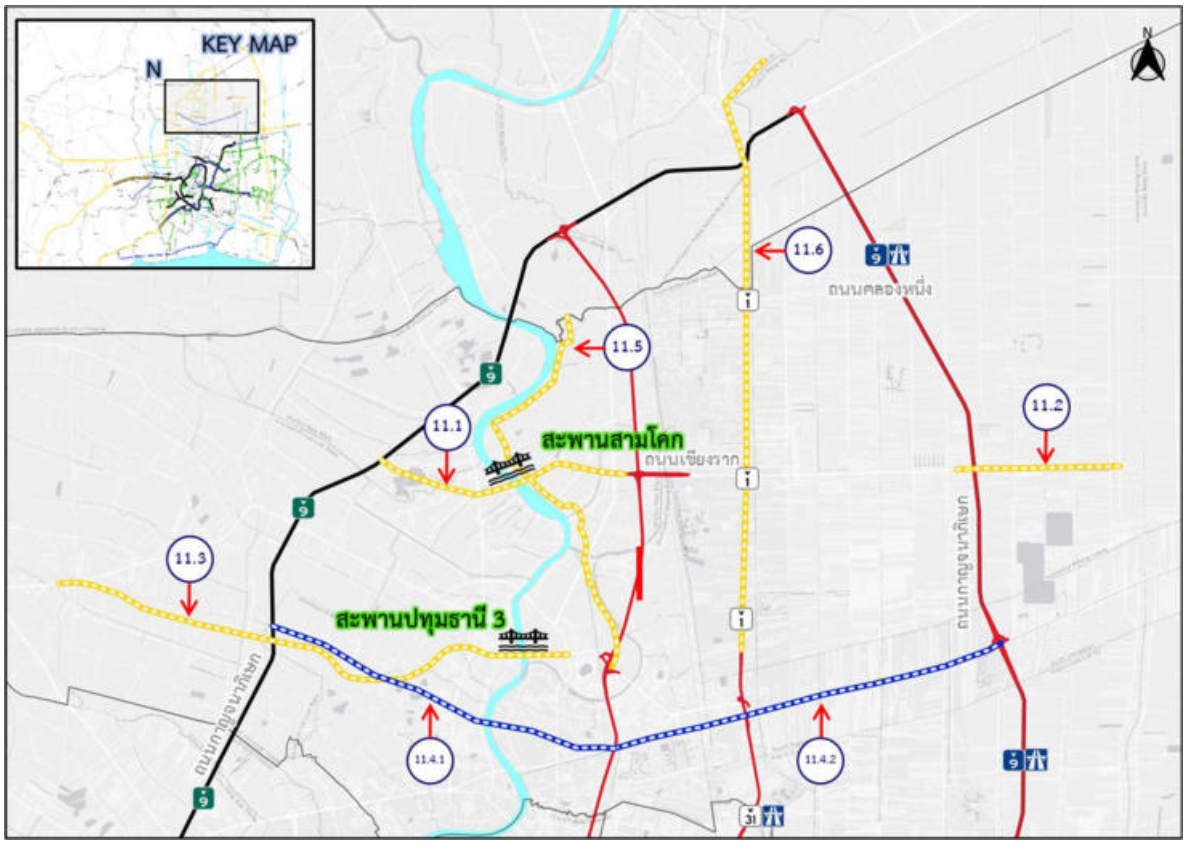
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

11) แนวเส้นทางที่ 11: เส้นทางเชื่อมถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ตะวันออก – ตะวันตก)

แนวเส้นทางเชื่อมถนนวงแหวนรอบที่ 2 ด้านตะวันออก - ตะวันตก ตามแนวเส้นทางถนนรังสิต - นครนายก และแนวถนนใหม่ รูปแบบเป็นทางพิเศษเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างถนนกาญจนาภิเษก ด้านทิศตะวันออก - ตะวันตก และโครงข่ายถนนทางหลวงพร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งใหม่ เพิ่มความจุของช่องจราจรและโครงข่ายเชื่อมต่อถนนคลองหนึ่ง ถนนเชียงราก ถนนติวานนท์ และ ทล.346 ดังนี้

ภาพรวมของปัญหา

ในปัจจุบันการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่วงแหวนกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ด้านทิศตะวันออก และทิศตะวันตกนั้นยังไม่มีโครงการข่ายถนนที่เพียงพอส่งผลให้การเดินทางของประชาชนเป็นไปอย่างยากลำบาก ประกอบกับสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีอยู่ไม่สามารถรอบรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดบนโครงข่ายหลัก



รูปที่ 3.11-12 แนวเส้นทางที่ 11 เส้นทางเชื่อมถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 (ตะวันออก – ตะวันตก)

ตารางที่ 3.11-13 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 11

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
11.1	ทล.	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย แยกทางหลวงหมายเลข 9 (บ.บางเตย) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3214 (บ.พร้าว)	6,450	อยู่ระหว่างของบประมาณปี 2567	2567 (สั้น)
11.2	ทล.	โครงการก่อสร้าง ทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352	1,800	อยู่ระหว่าง การศึกษาสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2570 (สั้น)
11.3	ทล.	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สายปทุมธานี - วงแหวนตะวันตก (สะพานปทุมธานี 3)	7,350	อยู่ระหว่าง การศึกษาสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2570 (สั้น)
11.4.1	กทพ.	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยาถนนวงแหวนรอบที่ 3 (ด้านตะวันตก) ระยะที่ 1	28,211	กทพ. จะดำเนินการศึกษาจุดเชื่อมต่อถนนกาญจนาภิเษก อีกครั้ง	2572 (กลาง)
11.4.2	กทพ.	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยาถนนวงแหวนรอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ระยะที่ 1	36,023	อยู่ในแผนระยะที่ 2 ปี 2571 เป็นต้นไป	2571 (กลาง)
11.5	ทล.	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3309 สาย ศูนย์ศิลปาชีพบางไทร - บ.บางพูน	800	อยู่ระหว่าง การศึกษาสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2570 (สั้น)
11.6	ทล.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 5 สายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต – บางปะอิน (ระยะทาง 22 กม.)	31,358	พร้อมเสนอ ครม. อนุมัติการดำเนินโครงการ การร่วมลงทุนฯ (ภายในปี 2567)	2568 (สั้น)
11.7	ทล.	**โครงการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน (ทางแนวใหม่ M6 เชื่อม ทล.32)**	6,340	การศึกษาสำรวจและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ	2570 (สั้น)

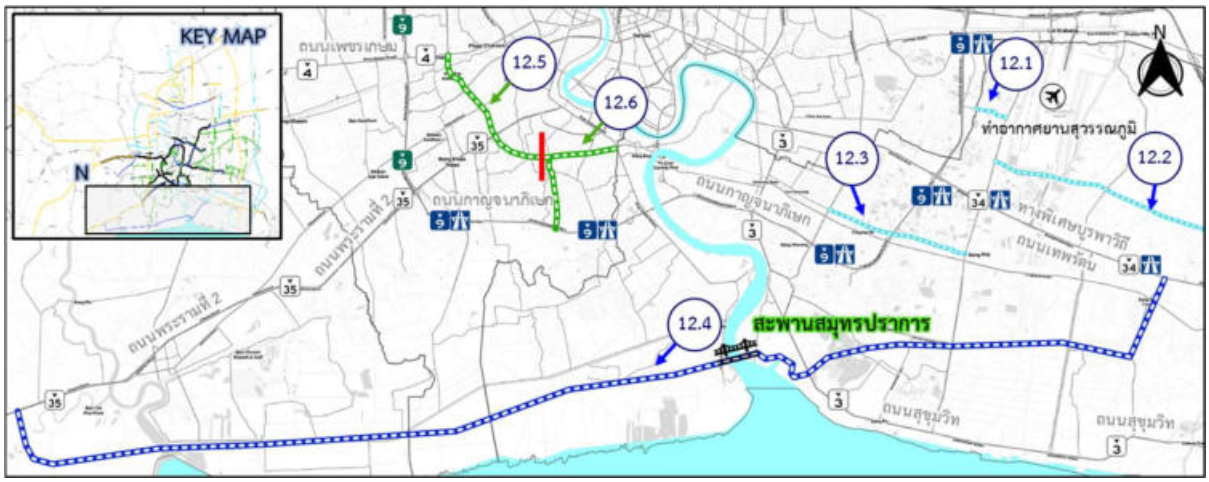
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา.

12) แนวเส้นทางที่ 12: ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านใต้)

ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานครรอบที่ 3 ด้านทิศใต้ ตามแนวเส้นทางถนนแนวใหม่ที่เป็นทางพิเศษ พร้อมทั้งสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ช่วยเพิ่มทางเลือกในการเดินทางของประชาชน และเพิ่มขีดจำกัดความสามารถในการแข่งขันทางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ พร้อมทั้งโครงข่ายทางหลวงท้องถิ่นเพิ่มความสามารถในการเชื่อมต่อระหว่างถนนพระรามที่ 2 ถนนประชาอุทิศ ถนนชัยพฤกษ์ และถนนเพชรเกษม ซึ่งช่วยเติมเต็มโครงข่ายถนนในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร

<u>สภาพปัญหา</u>

ปัจจุบันความจุของถนนพระรามที่ 2 ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ด้านทิศใต้นั้นประสบปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากความจุของช่องจราจรนั้นไม่เพียงพอต่อความต้องการเดินทางเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และความต้องการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น



รูปที่ 3.11-13 แนวเส้นทางที่ 12 ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านใต้)

ตารางที่ 3.11-14 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 12

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
12.1	ทช.	โครงการ ถนนสาย ข1 ผังเมืองรวมเมืองสมุทรปราการ	157	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	2565 (สั้น)
12.2	ทช.	โครงการก่อสร้างถนนสายประชาราษฎร์อุทิศ - ถนนรัตนโกสินทร์ 200 ปี จ.สมุทรปราการ	15,978	อยู่ระหว่างการของบประมาณสำหรับการจ่ายค่าทดแทนในการเวนคืนฯ	2568 (สั้น)
12.3	ทช.	โครงการ ถนนสาย สป.4002 แยก ทล.3344 - บ.บางพลีใหญ่ อ.เมือง, บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ	793	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	2564 (สั้น)
12.4	กทพ.	ทางพิเศษวงแหวนด้านใต้ ช่วง จ.สมุทรสาคร – จ.สมุทรปราการ	95,000	อยู่ในแผนระยะที่ 2 ปี 2571 เป็นต้นไป	2572 (กลาง)
12.5	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ฉ.1 และ ง.21 เชื่อมถนนเพชรเกษมกับถนนสุขสวัสดิ์ และสายเชื่อมระหว่างสายเชื่อมดังกล่าวกับถนนกาญจนาภิเษก (โครงการก่อสร้างตามแนวผังเมือง ฉ1 จากถนนประชาอุทิศ ถึงถนนสุขสวัสดิ์)	2,200	อยู่ระหว่างของบประมาณประจำปี 2568	2569 (สั้น)
12.6	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ฉ.1 และ ง.21 เชื่อมถนนเพชรเกษมกับถนนสุขสวัสดิ์ และสายเชื่อมระหว่างสายเชื่อมดังกล่าวกับถนนกาญจนาภิเษก (ชลอตั้งแต่ถนนพุทธบูชา39ถึงถนนเพชรเกษม) (โครงการเชื่อมถนนสุขสวัสดิ์-ถนนพระรามที่ 2 ถนนเพชรเกษม – ถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้)	7,873	อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเพื่อตราพระราชกฤษฎีกากำหนดแนวเขตที่ดินที่จะขอเวนคืน	2571 (กลาง)

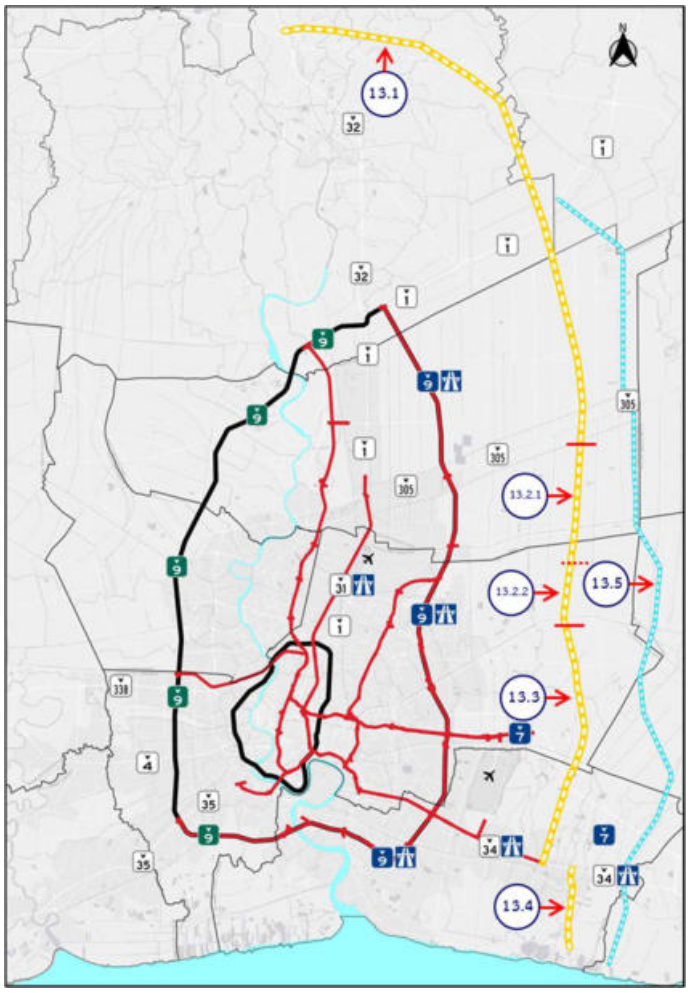
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

13) แนวเส้นทางที่ 13: ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)

ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านทิศตะวันออก เป็นถนนตามแนวเส้นทางใหม่ รูปแบบทางพิเศษเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑลและจังหวัดข้างเคียง เพื่อรองรับความต้องการการเดินทางที่เพิ่มขึ้น และช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรจากพื้นที่ชั้นในของวงแหวนรอบที่ 2 ซึ่งประสบปัญหาดังกล่าว ทำให้การเดินทางไม่สะดวกเท่าที่ควร

<u>สภาพปัญหา</u>

ในปัจจุบันการเดินทางเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลจากด้านตะวันออกนั้นมีปริมาณมาก เนื่องจากเป็นที่ตั้งของโรงงาน นิคมอุตสาหกรรม และเพื่อรอบรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ที่อยู่ระหว่างดำเนินการและจะเปิดให้บริการในอนาคตอันใกล้ ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของถนนวงแหวนรอบที่ 2 เป็นวงกว้าง



รูปที่ 3.11-14 แนวเส้นทางที่ 13: ถนนวงแหวนรอบกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)

ตารางที่ 3.11-15 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 13

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
13.1	ทล.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วง ทล.32 – ทล.305 (68 กม.)	45,943	อยู่ระหว่างศึกษา MR - MAP	2575 (กลาง)
13.2.1	ทล.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วง ทล.305 – ทางด่วนฉลองรัช (13 กม.)	19,570	ทบทวนออกแบบรายละเอียด (ปี 2566)	2568 (สั้น)
13.2.2	ทล.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วงทางด่วนฉลองรัช – ทล.304 (12 กม.)	18,064	ทบทวนออกแบบรายละเอียดพร้อมทบทวนรายงาน EIA (ปี67) และเสนอ สผ. (ปี68)	2571 (กลาง)
13.3	ทล.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วงทล.304 – ทล.34 (27 กม.)	50,705	ทบทวนออกแบบรายละเอียดพร้อมทบทวนรายงาน EIA (ปี68) และเสนอ สผ. (ปี70)	2573 (กลาง)
13.4	ทล.	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3117 คลองด่าน - บางบ่อ	400	เตรียมสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2580 (ยาว)
13.5	ทช.	โครงการศึกษาความเหมาะสมสายแยก ทล.1-ทล.3	38,973	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	2580 (ยาว)

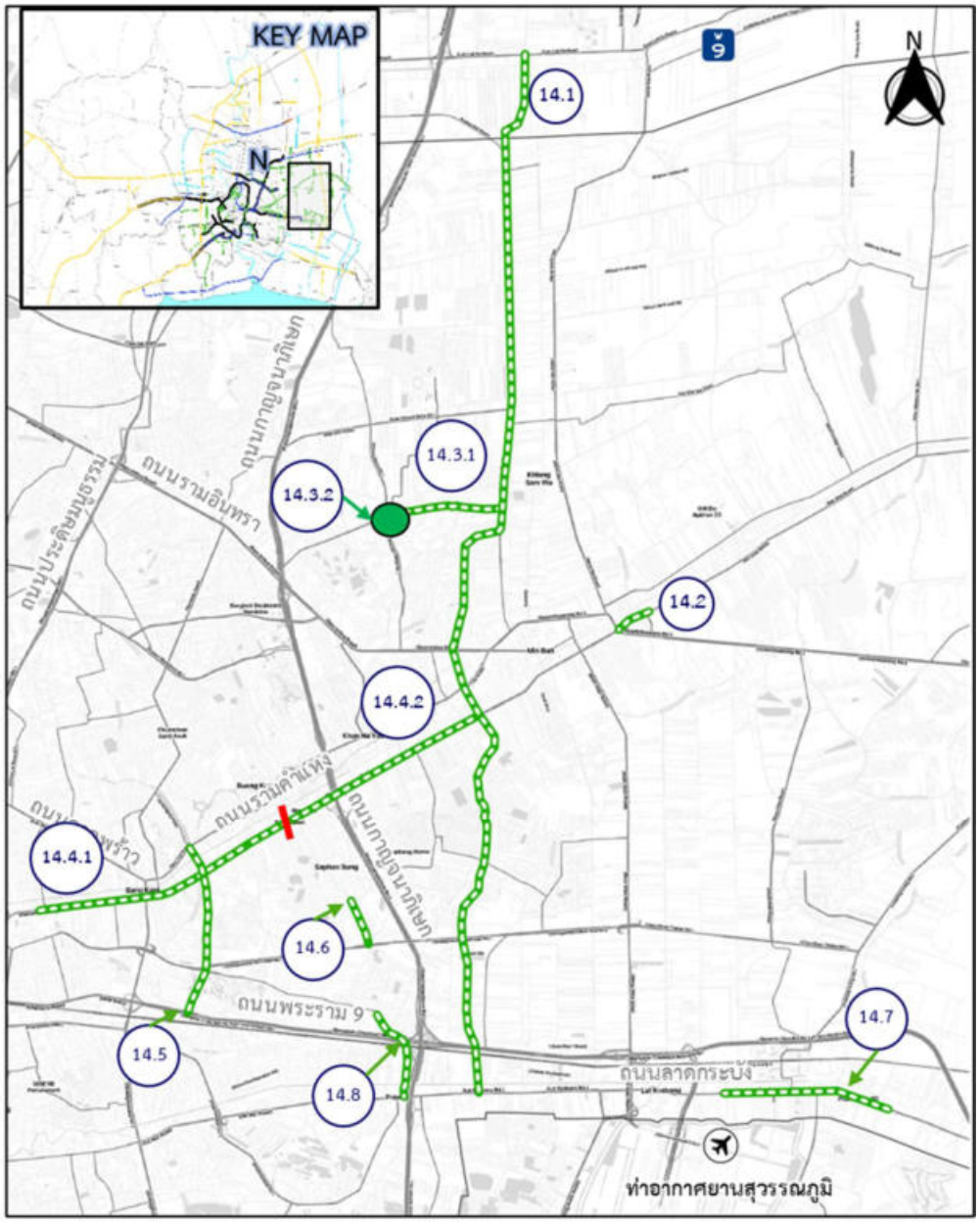
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

14) แนวเส้นทางที่ 14: ถนนรามคำแหง – ลาดกระบัง

แนวเส้นทางถนนรามคำแหง และถนนลาดกระบังเป็นเส้นทางเชื่อมต่อพื้นที่ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร โดยมีทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 คั่นกลางระหว่างแนวถนนทั้งสองเส้นนี้ ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวมีปริมาณจราจรเต็มความจุ ส่งผลให้ประสบปัญหาการจราจร

<u>สภาพปัญหา</u>

จากการพัฒนาของเมืองส่งผลให้พื้นที่รามคำแหง – ลาดกระบังมีการพัฒนาพื้นที่เป็นที่อยู่อาศัย และมีการประกอบเชิงพาณิชมากขึ้นส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากโครงข่ายถนนไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้



รูปที่ 3.11-15 แนวเส้นทางที่ 14: ถนนรามคำแหง - ลาดกระบัง

ตารางที่ 3.11-16 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 14

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
14.1	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ค.3 เชื่อมต่อถนนรามอินทรา ถึง ถนนบางนา-ตราด	11,000	ออกแบบรายละเอียด และรับฟังความคิดเห็นประชาชนแล้วเสร็จ	2574 (กลาง)
14.2	กทม.	โครงการเชื่อมต่อถนนรามคำแหง - ถนนราษฎร์อุทิศ	800	อยู่ระหว่างสำรวจรายละเอียด	2576 (กลาง)
14.3.1	กทม.	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสุเหร่า คลองหนึ่ง จากถนนพระยาสุเรนทร์ ถึงถนนหทัยราษฎร์	340	อยู่ระหว่างของบประมาณประจำปี 2567	2568 (สั้น)
14.3.2	กทม.	ปรับปรุงจุดตัดทางแยกปัญญา-อินทรา-สุเหร่าคลอง 1-พระยาสุเรนทร์	100	กทม.ติดตามสถานะโครงการ	2569 (สั้น)
14.4.1	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนรามคำแหง ช่วงที่ 1 ก่อสร้างทางยกระดับจากแยกสำลี ถึงคลองบ้านม้า	1,850	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ	2568 (สั้น)
14.4.2	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนรามคำแหง ช่วงที่ 2 ก่อสร้างปรับปรุงถนนรามคำแหง จากคลองบ้านม้า ถึงคลองบางชัน	450	ได้รับงบประมาณประจำปี 2566	2567 (สั้น)
14.5	กทม.	โครงการปรับปรุงถนนศรีบูรพาเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7	1,200	อยู่ระหว่างปรับรูปแบบ เพื่อลดผลกระทบด้านที่ดิน	2571 (กลาง)
14.6	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ข.33 ต่อเชื่อมซอยรามคำแหง 118 กับถนนศรีนครินทร์-ร่มเกล้า	90	อยู่ระหว่างสำรวจรายละเอียด	2573 (กลาง)
14.7	กทม.	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนฉลองกรุงกับถนนลาดกระบัง	-	อยู่ระหว่างก่อสร้าง คาดว่าจะเปิดให้บริการ พ.ศ. 2567 **โครงสร้างเสียหายระหว่างก่อสร้าง	2564 (กลาง)
14.8	กทม.	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนเฉลิมพระเกียรติ ร.9 กับถนนกรุงเทพกรีฑา	840	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ	2570 (สั้น)

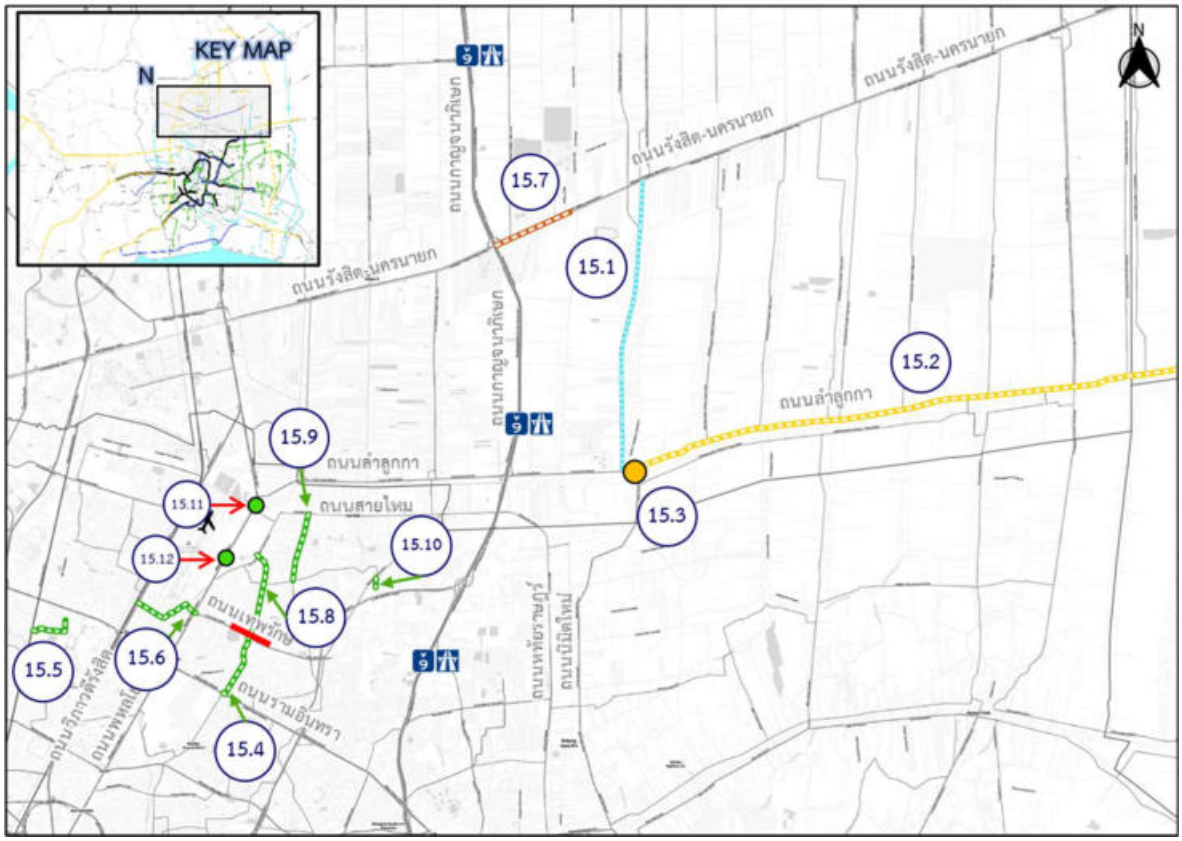
ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

15) แนวเส้นทางที่ 15: ดอนเมือง – ลำลูกกา

แนวเส้นทางดอนเมือง – ลำลูกกานั้นมีลักษณะโครงข่ายหลักประกอบด้วยถนนพหลโยธิน ถนนวิภาดี-รังสิต และถนนลำลูกกา ซึ่งรองรับปริมาณจราจรในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดโดยรอบ ซึ่งโครงข่ายรองตามแนวถนนหลักนั้นมีไม่เพียงพอส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรเป็นจุด และบางช่วง

<u>สภาพปัญหา</u>

ในปัจจุบันการเดินทางเชื่อมต่อเข้าสู่ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดี-รังสิต และถนนลำลูกกามีจำนวนเพิ่มขึ้นแต่ถนนรองที่เชื่อมต่อเข้าสู่โครงข่ายหลักนั้นไม่เพียงพอ ส่งผลให้เกิดการติดขัดบนถนนสายรองจำนวนหลายเส้นทาง



รูปที่ 3.11-16 แนวเส้นทางที่ 15: ดอนเมือง – ลำลูกกา

ตารางที่ 3.11-17 รายละเอียดโครงการและแผนปีเปิดให้บริการ แนวเส้นทางที่ 15

ลำดับ	หน่วยงาน	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	สถานะ	ปีเริ่มก่อสร้าง (ระยะแผน)
15.1	ทช.	โครงการถนนสาย ปท.3004 แยก ทล.305 - บ้านลำลูกกา อ.ธัญบุรี, ลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี	-	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	2564 (สั้น)
15.2	ทล.	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3312 สาย ลำลูกกา - คลอง 16	1,180	อยู่ระหว่าง การศึกษาสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2568 (สั้น)
15.3	ทล.	โครงการปรับปรุงทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3312 ตัดทางหลวงหมายเลข 3592	300	เตรียมสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2570 (สั้น)
15.4	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ค.1 เชื่อมต่อถนนรามอินทรา ถึง ถนนพหลโยธิน-รัตนโกสินทร์สมโภชน์	600	อยู่ระหว่างของบเวนคืน	2572 (กลาง)
15.5	กทม.	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อศูนย์ราชการฯแจ้งวัฒนะกับถนนประชาชื่น (ถนนหมายเลข 10)	-	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	2564 (สั้น)
15.6	กทม.	โครงการทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนวิภาวดีรังสิตกับถนนพหลโยธิน (ช่วงที่ 1 จากถนนวิภาวดีถึงสะพานข้ามคลองลาดพร้าว) (ช่วงที่ 2 จากคลองลาดพร้าว ถึง ถนนพหลโยธิน)	-	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	2564 (สั้น)
15.7	ทล. (ปทุมธานี)	โครงการขยายช่องจราจร จากเดิม 3 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 305 ตอน ควบคุม 0100 ต่างระดับรังสิต - วัดนาบุญ กม.11+100 - กม.12+800	45	อยู่ระหว่างขั้นตอนการมอบอำนาจ	2566 (สั้น)
15.8	กทม.	โครงการก่อสร้างทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนพหลโยธิน-รัตนโกสินทร์สมโภชกับซอยพหลโยธิน 54/1 แยก 4	2,200	อยู่ระหว่างของบเวนคืน	2576 (ยาว)
15.9	กทม.	โครงการสร้างทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนสายไหมกับถนนเพิ่มสิน	1,000	อยู่ระหว่างของบเวนคืน	2576 (ยาว)
15.10	กทม.	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนจตุโชติกับถนนเพิ่มสิน	150	อยู่ระหว่างของบเวนคืน	2576 (ยาว)
15.11	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยก คปอ.	250	ในแผนฯเสนอเพิ่มเติม *จากงานส่วนที่1	2575 (กลาง)
15.12	กทม.	โครงการก่อสร้างสะพานกลับรถบนถนนพหลโยธิน (ตำแหน่งระหว่างแยกพลาธิการ – รพ.ภูมิพล)	100	ในแผนฯเสนอเพิ่มเติม *จากงานส่วนที่1	2575 (กลาง)

ที่มา: รวบรวมโดยที่ปรึกษา

สรุปงบประมาณที่ใช้ของแต่ละหน่วยงาน

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จำนวน 26 โครงการ

- แผนระยะสั้น (ปี พ.ศ. 2567-2570) จำนวน 16 โครงการ งบประมาณ 128,656 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	2.1	โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	21,104
2	2.2	โครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 (งามวงศ์วาน - พระราม 9)	28,742
3	2.3	โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางร่วมมักกะสันถึงทางลงถนนรัชดาภิเษก (แยกพระราม 9)	188
4	2.4	โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางร่วมมักกะสัน ถึงทางแยกต่างระดับเพลินจิต	542
5	2.6	โครงการทางลงทางพิเศษศรีรัช (แยกพระราม 9 / ถนนประดิษฐ์มนูธรรม)	152
6	2.8	โครงการปรับปรุงถนนจตุรทิศ ตอน ง. (ช่วงสะพานข้ามคลองชวดใหญ่)	20
7	2.10	โครงการทางขึ้นทางพิเศษศรีรัชจากถนนกำแพงเพชร 2 (Ramp A)	295
8	2.11	โครงการทางเชื่อมทางพิเศษฉลองรัช(หน้าด่านพระราม 9-1) กับทางพิเศษศรีรัช	2,136
9	2.14	โครงการทางลงทางพิเศษศรีรัชเชื่อมถนนกำแพงเพชร 2 (Ramp B)	210
10	2.15	โครงการทางเชื่อมจากสถานีกลางบางซื่อ กับทางขึ้นทางพิเศษศรีรัช–ถนนวงแหวนรอบนอกฯ บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 (Ramp C)	239
11	2.16	โครงการทางเชื่อมทางพิเศษศรีรัช (ด้านทิศเหนือ) กับทางพิเศษศรีรัช-ถนนวงแหวนรอบนอกฯ (Ramp D +Ramp E)	739
12	3.1	ทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอก ด้านตะวันออก - ทางยกระดับอุตราภิมุข	17,928
13	3.2	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 2 (ส่วนทดแทนตอน N1 บางซื่อ – ถนนประเสริฐมนูกิจ)	36,000
14	5.1	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 -ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกฯ ด้านตะวันตก	-
15	8.1	โครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (จตุโชติ - ลำลูกกา)	20,333
16	8.2	โครงการทางเชื่อมด่านจตุโชติกับทางคู่ขนานถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันออก	29
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**128,656**

- แผนระยะกลาง (ปี พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 10 โครงการ งบประมาณ 249,727 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	2.5	โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางร่วมด่านคลองประปา 2 ถึงทางแยกต่างระดับพญาไท	216
2	2.7	โครงการทางลงทางพิเศษศรีรัช ส่วนดีเชื่อมถนนจตุรทิศ (ขาเข้าเมือง)	221
3	2.9	โครงการทางลงทางพิเศษบริเวณทางร่วมมักกะสันไปยังสถานีมักกะสัน	227
4	2.12	โครงการทางเชื่อมเพิ่มเติมบริเวณทางแยกต่างระดับมักกะสัน ทิศทางจากอโศก-พระราม 9 มุ่งหน้าดินแดง	382
5	2.13	โครงการทางเชื่อมเพิ่มเติมบริเวณทางแยกต่างระดับมักกะสัน ทิศทางจากดินแดงมุ่งหน้าอโศก-พระราม 9	702
6	4.2	โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1)	4,446
7	4.3	โครงการอุโมงค์นราธิวาส-สำโรง	84,300
8	11.4.1	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยาถนนวงแหวนรอบที่ 3 (ด้านตะวันตก) ระยะที่ 1	28,211
9	11.4.2	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยาถนนวงแหวนรอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ระยะที่ 1	36,023
10	12.4	ทางพิเศษวงแหวนด้านใต้ ช่วง จ.สมุทรสาคร – จ.สมุทรปราการ	95,000
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**249,727**

กรมทางหลวง (ทล.) จำนวน 23 โครงการ

- แผนระยะสั้น (ปี พ.ศ. 2567-2570) จำนวน 15 โครงการ งบประมาณ 84,700 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	5.2	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 ช่วงบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว	-
2	5.5	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 แนวใหม่เชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก และด้านตะวันออก	4,567
3	7.1	โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 338 (ถนนบรมราชชนนี) ช่วงพุทธมณฑลสาย 3 - พุทธมณฑลสาย 4	4,490
4	8.3	การจัดการจราจรบริเวณทางลงจตุโชติ	50
5	11.1	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย แยกทางหลวงหมายเลข 9 (บ.บางเตย) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3214 (บ.พร้าว)	6,450
6	11.2	โครงการก่อสร้าง ทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352	1,800
7	11.3	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ปทุมธานี - วงแหวนตะวันตก (สะพานปทุมธานี 3)	7,350
8	11.5	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3309 สาย ศูนย์ศิลปาชีพบางไทร - บ.บางพูน	800
9	11.6	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 5 สายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต – บางปะอิน	31,358
10	11.7	โครงการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับบางปะอิน (ทางแนวใหม่ M6 เชื่อม ทล.32)	6,340
11	13.2.1	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วง ทล.305 – ทางด่วนฉลองรัช	19,570
12	13.4	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3117 คลองด่าน - บางบ่อ	400
13	15.2	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3312 สาย ลำลูกกา - คลอง 16	1,180
14	15.3	โครงการปรับปรุงทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3312 ตัดทางหลวงหมายเลข 3592	300
15	15.7	โครงการขยายช่องจราจร จากเดิม 3 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 305 ตอน ควบคุม 0100 ต่างระดับรังสิต - วัดนาบุญ กม.11+100 - กม.12+800	45
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**84,700**

- แผนระยะกลาง (ปี พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 6 โครงการ งบประมาณ 206,022 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	5.3	โครงการ ทล.9 วงแหวนรอบนอกตะวันตก ช่วงทางยกระดับบางขุนเทียน – บางบัวทอง	56,035
2	5.4	โครงการ ทล.9 วงแหวนรอบนอกตะวันตก ช่วงบางบัวทอง - บางปะอิน	23,025
3	7.2	โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 338 (ถนนบรมราชชนนี) ช่วงพุทธมณฑลสาย 4 - ทางหลวงหมายเลข 4	12,250
4	13.1	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วง ทล.32 – ทล.305	45,943
5	13.2.2	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วงทางด่วนฉลองรัช – ทล.304	18,064
6	13.3	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วง ทล.304 – ทล.34	50,705
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**206,022**

- แผนระยะยาว (ปี พ.ศ. 2576-2580) จำนวน 2 โครงการ งบประมาณ 52,398 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	3.3	โครงการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณทางแยกแคราย	-
2	5.6	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR-10) ช่วงนครปฐม - สุพรรณบุรี	52,398
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			52,398

กรมทางหลวงชนบท (ทช.) จำนวน 11 โครงการ

- แผนระยะสั้น (ปี พ.ศ. 2567-2570) จำนวน 6 โครงการ งบประมาณ 20,378 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	10.1	โครงการขยายถนนชัยพฤกษ์ จ.นนทบุรี	-
2	10.4	โครงการถนนต่อเชื่อมถนนนครอินทร์ - ศาลายา จ.นนทบุรี,นครปฐม	4,400
3	12.1	โครงการ ถนนสาย ข1 ผังเมืองรวมเมืองสมุทรปราการ	-
4	12.2	โครงการก่อสร้างถนนสายประชาราษฎร์อุทิศ - ถนนรัตนโกสินทร์ 200 ปี จ.สมุทรปราการ	15,978
5	12.3	โครงการ ถนนสาย สป.4002 แยก ทล.3344 - บ.บางพลีใหญ่ อ.เมือง, บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ	-
6	15.1	โครงการ ถนนสาย ปท.3004 แยก ทล.305 - บ้านลำลูกกา อ.ธัญบุรี, ลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี	-
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			20,378

- แผนระยะกลาง (ปี พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 1 โครงการ งบประมาณ 3,800 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	10.3	โครงการต่อเชื่อมสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณ ถนนนนทบุรี1 - ถนนกาญจนาภิเษก	3,800
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			3,800

- แผนระยะยาว (ปี พ.ศ. 2576-2580) จำนวน 3 โครงการ งบประมาณ 50,655 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	6.3	โครงการส่วนต่อขยายกัลปพฤกษ์ - ถนนพุทธสาคร อำเภอกระทุ่มแบน จังหวัดสมุทรสาคร	6,682
2	10.2	โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนสนามบินน้ำ จ.นนทบุรี	5,000
3	13.4	โครงการศึกษาความเหมาะสมสายแยก ทล.1-ทล.3	38,973
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			50,655

กรุงเทพมหานคร (กทม.) จำนวน 45 โครงการ

- แผนระยะสั้น (ปี พ.ศ. 2567-2570) จำนวน 20 โครงการ งบประมาณ 27,659 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	1.1	โครงการก่อสร้างสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณแยกเกียกกาย	13,015
2	1.2	โครงการก่อสร้างทางยกระดับต่อเชื่อมถนนมิตรไมตรี - ถนนวิภาวดีรังสิต	380
3	6.2	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา (บริเวณถนนราชวงศ์ - ท่าดินแดง)	1,000
4	7.4	โครงการก่อสร้างและขยายถนนจรัญสนิทวงศ์กับถนนพุทธมณฑลสาย4 (ช่วงพุทธมณฑลสาย 2 - พุทธมณฑลสาย 3)	-
5	7.5	โครงการก่อสร้างและขยายถนนจรัญสนิทวงศ์กับถนนพุทธมณฑลสาย4 (ช่วงพุทธมณฑลสาย 3 - พุทธมณฑลสาย 4)	1,500
6	8.4	โครงการถนนเทพรักษ์ (ช่วงที่ 1 จาก ถนนเทพรักษ์ถึงวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก)	2,500
7	8.5	โครงการถนนเทพรักษ์ (ช่วงที่ 2 จาก วงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก ถึงถนนนิมิตรใหม่)	2,000
8	9.1	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกถนนเพชรเกษม-ถนนมาเจริญ (ซอยเพชรเกษม81)	296
9	9.2	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกถนนเพชรเกษมกับถนนพุทธมณฑลสาย 3	423
10	9.3	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกทวีวัฒนาและซอยเพชรเกษม69-ถนนเพชรเกษม	395
11	9.4	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกถนนเพชรเกษมกับถนนพุทธมณฑลสาย 2	370
12	12.5	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ฉ.1 และ ง.21 เชื่อมถนนเพชรเกษมกับถนนสุขสวัสดิ์ และสายเชื่อมระหว่างสายเชื่อมดังกล่าวกับถนนกาญจนาภิเษก (โครงการก่อสร้างตามแนวผังเมือง ฉ1 จากถนนประชาอุทิศ ถึงถนนสุขสวัสดิ์)	2,200
13	14.3.1	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสุเหร่า คลองหนึ่ง จากถนนพระยาสุเรนทร์ ถึงถนนหทัยราษฎร์	340
14	14.3.2	ปรับปรุงจุดตัดทางแยกปัญญา-อินทรา-สุเหร่าคลอง 1-พระยาสุเรนทร์18	100
15	14.4.1	โครงการก่อสร้างถนนรามคำแหง ช่วงที่ 1 ก่อสร้างทางยกระดับจากแยกลำลี ถึงคลองบ้านม้า	1,850
16	14.4.2	โครงการก่อสร้างถนนรามคำแหง ช่วงที่ 2 ก่อสร้างปรับปรุงถนนรามคำแหง จากคลองบ้านม้าถึงคลองบางชัน	450
17	14.7	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนฉลองกรุงกับถนนลาดกระบัง	-
18	14.8	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนเฉลิมพระเกียรติ ร.9 กับถนนกรุงเทพกรีฑา	840
19	15.5	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อศูนย์ราชการฯแจ้งวัฒนะกับถนนประชาชื่น (ถนนหมายเลข 10)	-
20	15.6	โครงการทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนวิภาวดีรังสิตกับถนนพหลโยธิน (ช่วงที่ 1 จากถนนวิภาวดีถึงสะพานข้ามคลองลาดพร้าว ช่วงที่ 2 จากคลองลาดพร้าว ถึง ถนนพหลโยธิน)	-
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**27,659**

- แผนระยะกลาง (ปี พ.ศ. 2571-2575) จำนวน 12 โครงการ งบประมาณ 28,913 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	3.5	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมถนนลาดปลาเค้า ถนนซอยมัยลาภ และถนนประดิษฐ์มนูธรรม ช่วงที่ 2 จากศูนย์บริการสาธารณสุข 66 สาขาจันทร์ ทองอิน ดวงเด่น ถึงถนนประดิษฐ์มนูธรรม	2,500
2	7.3	โครงการต่อเชื่อมถนนพรานนก-ถนนพุทธมณฑลสาย 4 กับถนนสะพานพระราม 8	3,500
3	9.7	โครงการก่อสร้างทางยกระดับบริเวณจุดตัดถนนเอกชัยกับถนนกาญจนาภิเษก	1,000
4	9.6	สะพานข้ามแยกบางบอน 5	350
5	9.5	สะพานข้ามแยกบางบอน 3	350
6	12.6	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ฉ.1 และ ง.21 เชื่อมถนนเพชรเกษมกับถนนสุขสวัสดิ์ และสายเชื่อมระหว่างสายเชื่อมดังกล่าวกับถนนกาญจนาภิเษก(ชลอตั้งแต่ถนนพุทธบูชา39ถึงถนนเพชรเกษม) (โครงการเชื่อมถนนสุขสวัสดิ์-ถนนพระรามที่ 2 ถนนเพชรเกษม - ถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้)	7,873
7	14.6	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ข.33 ต่อเชื่อมซอยรามคำแหง 118 กับถนนศรีนครินทร์-ร่มเกล้า	90

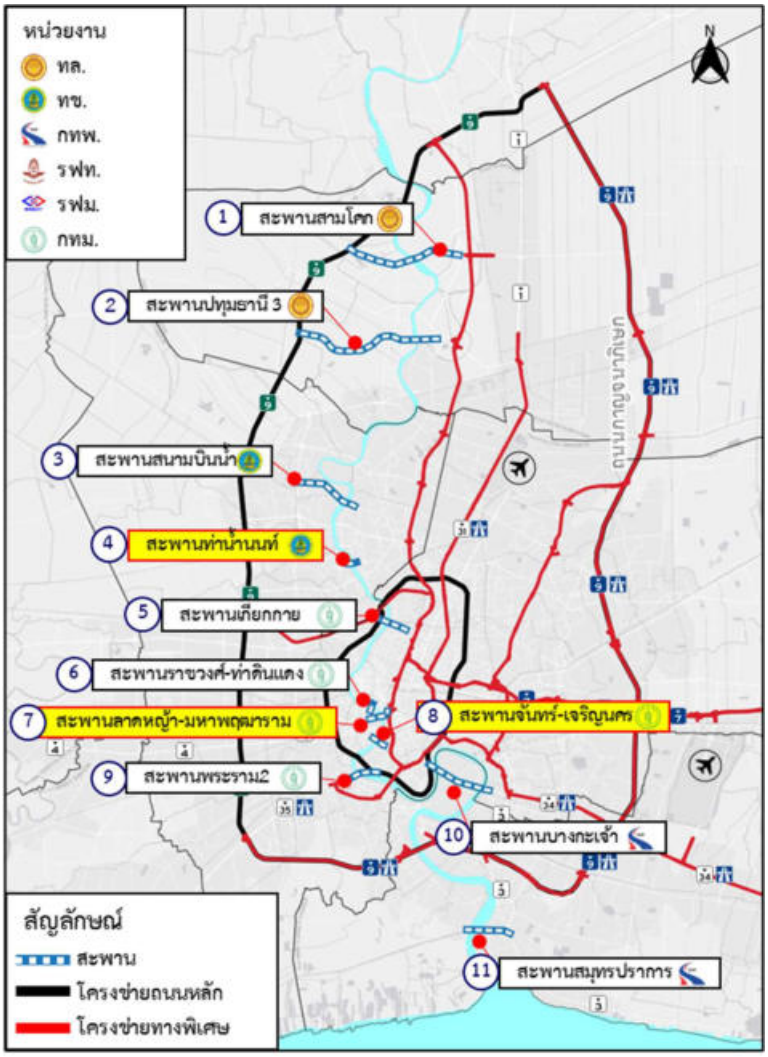
ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
8	14.5	โครงการปรับปรุงถนนศรีบูรพาเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7	1,200
9	14.1	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ค.3 เชื่อมต่อถนนรามอินทรา ถึง ถนนบางนา-ตราด	11,000
10	15.12	โครงการก่อสร้างสะพานกลับรถบนถนนพหลโยธิน (ตำแหน่งระหว่างแยกพลาธิการ – รพ.ภูมิพล) และโครงการก่อสร้างสะพานกลับรถบนถนนพหลโยธิน (ระหว่างรพ.ภูมิพล - แยกกรร.ฤทธิยะวรรณาลัย)	200
11	15.11	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยก คปอ.	250
12	15.4	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ค.1 เชื่อมต่อถนนรามอินทรา ถึง ถนนพหลโยธิน-รัตนโกสินทร์สมโภชน์	600
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**28,913**

- แผนระยะยาว (ปี พ.ศ. 2576-2580) จำนวน 13 โครงการ งบประมาณ 38,620 ล้านบาท

ลำดับ	Corridor	ชื่อโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)
1	1.3	การแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณแยกรัชดา-เทียมร่วมมิตร	1,000
2	1.4	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนรัชดาภิเษกกับถนนอโศกมนตรี	2,500
3	1.5	จุดตัดทางแยกนางลิ้นจี่	1,000
4	1.6	โครงการก่อสร้างสะพานพระราม 2 (ปรับรูปแบบเป็นอุโมงค์)	12,000
5	3.4	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมถนนลาดปลาเค้า ถนนมัยลาภ และถนนประดิษฐ์มนูธรรม (ช่วงที่ 1 จากถนนลาดปลาเค้า ถึงศูนย์บริการสาธารณสุข 66 สาขาจันทร์ทองอินดวงเด่น)	120
6	4.1	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเลียบทางรถไฟสายเก่า	1,500
7	6.1	การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกสุรศักดิ์	1,000
8	6.4	โครงการก่อสร้างสะพานลาดหญ้า – มหาพฤฒาราม (เสนอปรับรูปแบบเป็นอุโมงค์)	15,000
9	9.8	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกบางบอน – แยกสุขาภิบาล	350
10	14.2	โครงการเชื่อมต่อถนนรามคำแหง - ถนนราษฎร์อุทิศ	800
11	15.8	โครงการก่อสร้างทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนพหลโยธิน-รัตนโกสินทร์สมโภชกับซอยพหลโยธิน 54/1 แยก 4	2,200
12	15.9	โครงการสร้างทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนสายไหมกับถนนเพิ่มสิน	1,000
13	15.10	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนจตุโชติกับถนนเพิ่มสิน	150
มูลค่ารวม (ล้านบาท)			**38,620**

3.11.2 แผนงานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จากการรวบรวมข้อมูลสถานะในปัจจุบัน 2566 ของแผนแม่บทฯ ซึ่งอยู่ในความดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กรุงเทพมหานคร (กทม.) กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา รวมทั้งสิ้น 11 โครงการ และมีโครงการที่ถูกเสนอยกเลิกจำนวน 3 โครงการ ซึ่งมีรายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 3.8-17** และตำแหน่งโครงการสะพานโดยเรียงลำดับจากต้นน้ำ ดังแสดงใน**รูปที่ 3.11-17**



ที่มา: ที่ปรึกษา (2566)

รูปที่ 3.11-17 ตำแหน่งที่ตั้งของสะพานตามแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ตารางที่ 3.11-18 แผนงานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	งบประมาณรวมถนนโครงข่าย (ล้านบาท)	ปีเริ่มก่อสร้าง	ปีเปิดให้บริการ	สถานะโครงการ
1	สะพานสามโคก	ทล.	6,450 (Corridor 11.1)	2567	2570	ออกพระราชกฤษฎีกา เวนคืนที่ดิน ปี 2565 และเตรียมความพร้อมเสนอของบประมาณ ปี 2567
2	สะพานปทุมธานี 3	ทล.	7,350 (Corridor 11.3)	2570	2573	ทล.อยู่ระหว่างการสำรวจและออกแบบ โดยจัดประชุมสัมมนาครั้งที่ 1 เดือน สิงหาคม 2565 และขอจัดสรรงบประมาณปี 2570
3	สะพานสนามบินน้ำ	ทช.	9,750 (Corridor 10.2)	2577	2580	อยู่ระหว่างนำเสนอสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)
4	สะพานท่าน้ำนนท์	ทช.	3,300	-	-	ยกเลิก เนื่องจากประชาชนมีการต่อต้านโครงการฯ และอยู่ใกล้กับสะพานนนทบุรี 1 ซึ่งไม่คุ้มค่าในการก่อสร้าง
5	สะพานเกียกกาย	กทม.	13,015 (Corridor 1.1)	2565	2568	**ช่วงที่ 1** ก่อสร้างทางยกระดับและถนนฝั่งธนบุรี **ช่วงที่ 2** ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา **ช่วงที่ 3** ก่อสร้างทางยกระดับจากแม่น้ำเจ้าพระยาถึงแยกสะพานแดง **ยกเลิกโครงการในช่วงที่ 4 และช่วงที่ 5** ก่อสร้างทางยกระดับจากแยกสะพานแดงถึงถนนพหลโยธิน เพื่อผลกระทบจากการเวนคืนและการปรับรูปแบบ
6	สะพานราชวงศ์ - ท่าดินแดง	กทม.	1,000 (Corridor 6.2)	2567	2570	อยู่ระหว่างหารือแนวทางการพัฒนา (อาจจะยกเลิก ประชาชนคัดค้านการเวนคืน)
7	สะพานลาดหญ้า - มหาพฤฒาราม	กทม.	5,800 (Corridor 6.4)	2578	-	เสนอยกเลิก ในแผนฯ เสนอปรับรูปแบบเป็นอุโมงค์ลอด หรือย้ายตำแหน่งที่เหมาะสม
8	สะพานจันทร์ - เจริญนคร	กทม.	6,600	-	-	เสนอยกเลิก
9	สะพานพระราม 2	กทม.	3,000 (Corridor 1.6)	2577	ภายในปี 2580	ขอจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2567
10	สะพานบางกะเจ้า	กทพ.	84,300 (Corridor 4.3)	2575	2578	กทพ. ออกแบบเป็นอุโมงค์ลอดใต้แม่น้ำ
11	สะพานสมุทรปราการ	กทพ.	95,970 (Corridor 12.4)	2572	2575	อยู่ในแผน MR-10 ดำเนินการโดย กทพ.

ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายถนน สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และการจราจรในเขตกรุงเทพและปริมณฑล, สนข.(2555) และ สนข.(2565)

3.11.3 การประเมินสภาพจราจรกรณีมีโครงการด้วยแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร

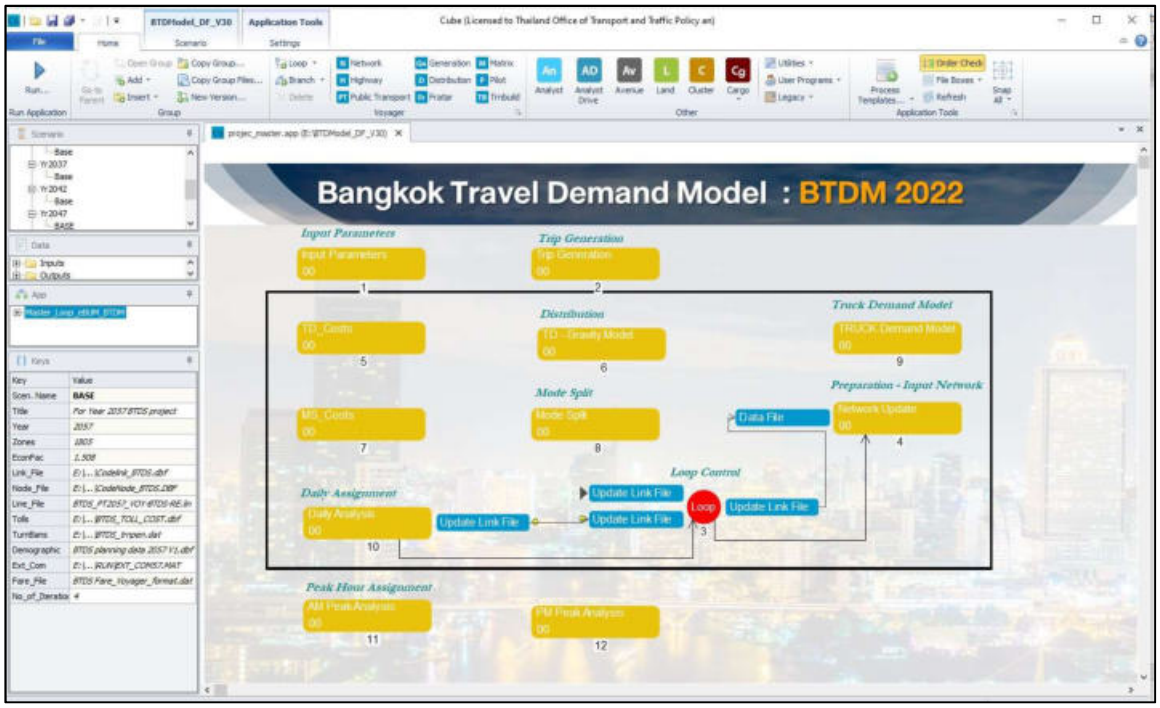
ในการประเมินผลกระทบด้านสภาพจราจรจากการเพิ่มโครงการตามแผนงานของหน่วยงานต่าง ๆ เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร เป็นต้น โดยดัชนีที่ใช้ประเมินสภาพจราจร ได้แก่ ปริมาณจราจร ระยะทางการเดินทางรวมในพื้นที่ (Vehicle kilometers of travel, VKT) ระยะเวลาการเดินทางรวม (Vehicle. Hours Travel: VHT) ตลอดจนความเร็วเฉลี่ย (Average Speed)

ในการศึกษาครั้งนี้ได้นำแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรในระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นแบบจำลองทางคณิตศาสตร์มาใช้ในการประเมินผลกระทบของสภาพจราจร แบบจำลองดังกล่าวถูกพัฒนาภายใต้โครงการค่าจ้างศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในปี พ.ศ. 2565 รายละเอียดของแบบจำลองมีดังนี้

3.11.3.1 แบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรในระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

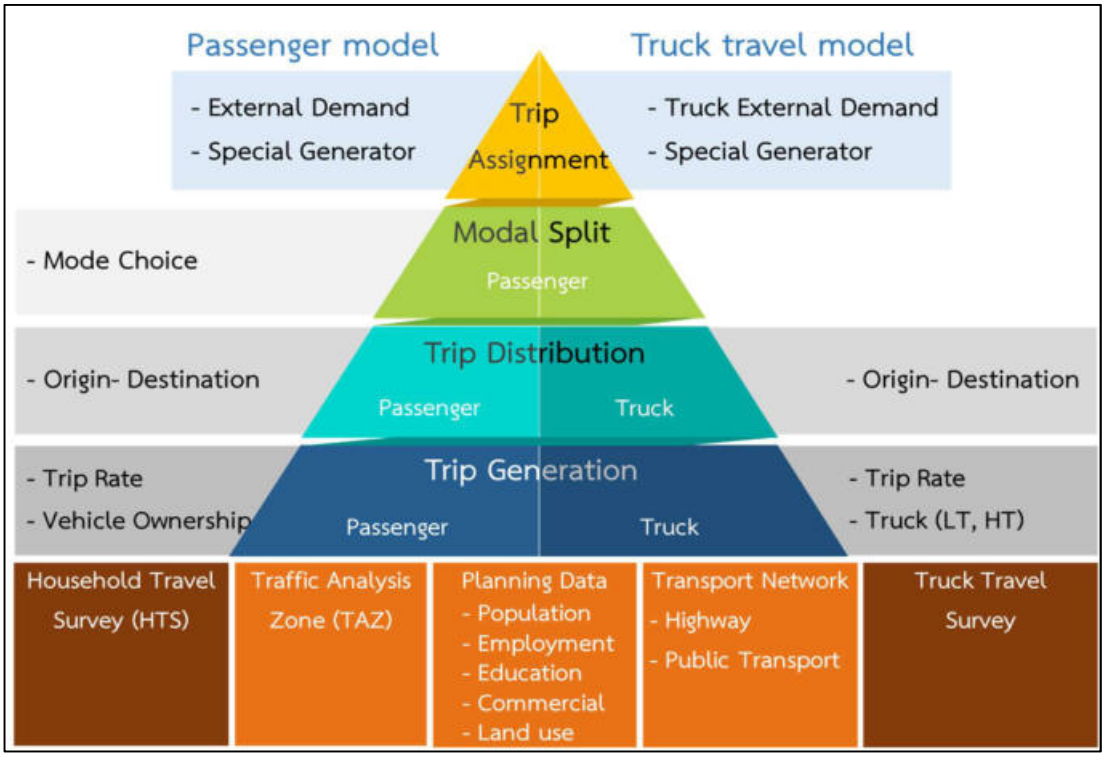
1) โครงสร้างแบบจำลอง

แบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรในระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Model: BTDM) พ.ศ. 2565 เป็นแบบจำลองระดับมหภาค (Macroscopic Model) สำหรับใช้ในงานวางแผนระดับยุทธศาสตร์ แบบจำลองมีลักษณะเป็น Trip-based แบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลัก ๆ คือ แบบจำลองการเดินทางของคน (Passenger Model) และแบบจำลองการเดินทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้า (Truck Travel Model)



ที่มา: โครงการค่าจ้างศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey)

รูปที่ 3.11-18 แบบจำลอง BTDM



ที่มา: โครงการค่าจ้างศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey)

รูปที่ 3.11-19 องค์ประกอบของแบบจำลอง

แบบจำลอง BTDM เป็นแบบจำลองต่อเนื่อง 4 ขั้นตอน (Sequential 4-Step Model) ประกอบด้วย

(1) แบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Generation Model) เพื่อหาปริมาณการสร้างการเดินทางและการเดินทางเข้าสู่แต่ละพื้นที่ (Trip Production and Trip Attraction)

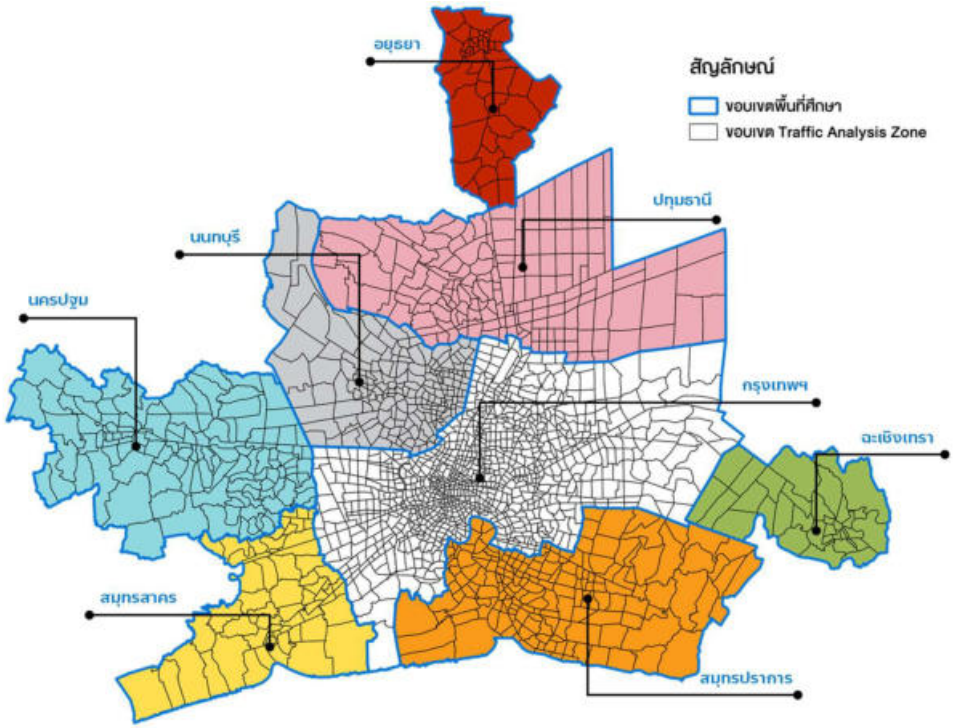
(2) แบบจำลองการกระจายการเดินทาง (Trip Distribution Model) เพื่อหาต้นทางหรือปลายทาง (O-D) ของการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อย กล่าวคือ ทราบการเดินทางที่เกิดขึ้นของพื้นที่ว่าต้องการเดินทางไปพื้นที่ใดบ้าง หรือการเดินทางเข้าสู่พื้นที่นั้นเดินทางมาจากพื้นที่ใดบ้าง

(3) แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Modal Split Model) เป็นขั้นตอนที่ทราบสัดส่วนการเลือกรูปแบบการเดินทาง เช่น ยานพาหนะส่วนบุคคล รถขนส่งสาธารณะ หรือรูปแบบอื่น ๆ

(4) แบบจำลองการแจกแจงการเดินทาง (Trip Assignment Model) ปริมาณการเดินทางที่รวมทั้งการเดินทางของคนและรถบรรทุกขนส่งสินค้า จะถูกนำมาแจกแจงการเดินทางลงบนโครงข่ายระบบคมนาคมทางถนนและขนส่งสาธารณะ โดยส่วนใหญ่จะวิเคราะห์การเลือกเส้นทางที่มีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด ซึ่งไม่จำเป็นว่าจะต้องเป็นเส้นทางที่มีระยะทางสั้นที่สุดหรือใช้เวลาน้อยที่สุด

2) พื้นที่ศึกษาและพื้นที่ย่อยในแบบจำลอง

พื้นที่ศึกษาของแบบจำลองครอบคลุมพื้นที่เขตเมืองของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งครอบคลุมพื้นที่รถไฟฟ้าสายสีแดงส่วนต่อขยายในอนาคต ซึ่งประกอบด้วย 8 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม และสมุทรสาคร ครอบคลุม 77 อำเภอ 489 ตำบล 1,805 พื้นที่ย่อย รวมพื้นที่ประมาณ 6,630 ตารางกิโลเมตร



รูปที่ 3.11-20 พื้นที่ศึกษาและพื้นที่ย่อยในแบบจำลอง

ตารางที่ 3.11-19 รายละเอียดการแบ่งพื้นที่ย่อย

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พื้นที่ (ตร.กม.)	พื้นที่ย่อย	ขนาดพื้นที่ย่อยเฉลี่ย (ตร.กม.)
กรุงเทพมหานคร	50	180	1,570	973	1.62
นนทบุรี	6	52	640	195	3.27
สมุทรปราการ	6	50	950	180	5.30
ปทุมธานี	6	53	1,185	160	7.40
นครปฐม	4	68	970	124	7.79
สมุทรสาคร	2	28	580	62	9.38
พระนครศรีอยุธยา	2	39	350	48	7.25
ฉะเชิงเทรา	1	19	385	36	10.68
External	-	-	-	27	-
รวม	**77**	**489**	**6,630**	**1,805**	**3.73**

ที่มา: โครงการค่าจ้างศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey)

3) ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม

ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมที่เป็นข้อมูลนำเข้าในแบบจำลอง ซึ่งได้ถูกรวบรวมจากหน่วยงานต่าง ๆ ประกอบด้วย จำนวนประชากร จำนวนการจ้างงาน (ภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคการบริการ) จำนวนที่นั่งเรียน นักท่องเที่ยว และรายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือน จากนั้นทำการปรับข้อมูลให้เป็นปีฐานหรือ พ.ศ. 2565 และปีคาดการณ์ ได้แก่ พ.ศ. 2570 2575 2580 2585 2590 2595 และ 2600 สรุปรายละเอียดข้อมูลดังนี้

ตารางที่ 3.11-20 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และแหล่งที่มา

ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม		แหล่งที่มา
การใช้ประโยชน์ที่ดิน	การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาเมือง	สำนักงานกรุงเทพมหานคร กรมโยธาธิการและผังเมือง
จำนวนประชากร	ประชากรตามทะเบียนราษฎร์	กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย
	สำมะโนประชากรและการเคหะ	สำนักงานสถิติแห่งชาติ
	ประชากรแฝง	สำนักงานสถิติแห่งชาติ
จำนวนการจ้างงาน	การสำรวจสภาวะแรงงาน	สำนักงานสถิติแห่งชาติ
จำนวนที่นั่งเรียน	ข้อมูลสถานศึกษา	สำนักงานสถิติแห่งชาติ
จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน	สถานการณ์นักท่องเที่ยว	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
รายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือน (บาท/เดือน)	รายงานการกระจายรายได้ครัวเรือน	สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ตารางที่ 3.11-21 สรุปข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

ปี พ.ศ.	ประชากร (ล้านคน)				จำนวนการจ้างงาน (ล้านคน)				จำนวน ที่นั่งเรียน (ล้านที่นั่งเรียน)	จำนวน นักท่องเที่ยว (ล้านคน/วัน)	รายได้เฉลี่ย ครัวเรือน/ บาท/เดือน
	วัย เรียน	วัย ทำงาน	วัย สูงอายุ	รวม	เกษตร	อุตสาหกรรม	บริการ	รวม			
2565	3.109	9.495	2.880	**15.484**	0.176	2.652	7.351	**10.179**	2.750	0.167	40,600
2570	2.806	9.982	3.268	**16.056**	0.163	2.765	7.690	**10.618**	2.703	0.239	43,000
2575	2.794	9.904	4.177	**16.876**	0.152	2.864	8.316	**11.332**	2.638	0.276	45,900
2580	2.639	9.511	5.038	**17.188**	0.142	2.946	8.489	**11.577**	2.537	0.318	49,000
2585	2.458	9.277	5.581	**17.315**	0.133	3.014	8.589	**11.736**	2.439	0.350	52,300
2590	2.398	9.052	6.008	**17.458**	0.125	3.085	8.696	**11.906**	2.346	0.371	55,800
2565	2.360	8.898	6.393	**17.651**	0.118	3.160	8.834	**12.111**	2.264	0.385	59,600
2600	2.331	8.772	6.755	**17.858**	0.111	3.239	8.979	**12.328**	2.185	0.393	63,600

ที่มา: โครงการค่าจ้างศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey)

4) ปริมาณการเดินทางในปีอนาคต

ข้อมูลการเดินทางจากแบบจำลอง BTDM ภายใต้โครงการค่าจ้างศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) เป็นดังนี้

ตารางที่ 3.11-22 สรุปข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

รายการ	ปี พ.ศ.			
	2565	2570	2575	2580
ปริมาณการเดินทาง (ล้านเที่ยวต่อวัน)	30.85	33.46	34.48	34.24
สัดส่วนการเดินทาง (ร้อยละ)				
- รถส่วนบุคคล	79.56	79.27	79.14	78.78
- ขนส่งสาธารณะ	11.94	12.02	12.11	12.30
- รถแท็กซี่และรถรับส่ง	6.30	6.51	6.55	6.72
- เดิน/จักรยาน	2.20	2.20	2.20	2.20

ที่มา: ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (สิงหาคม 2566) โครงการค่าจ้างศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey)

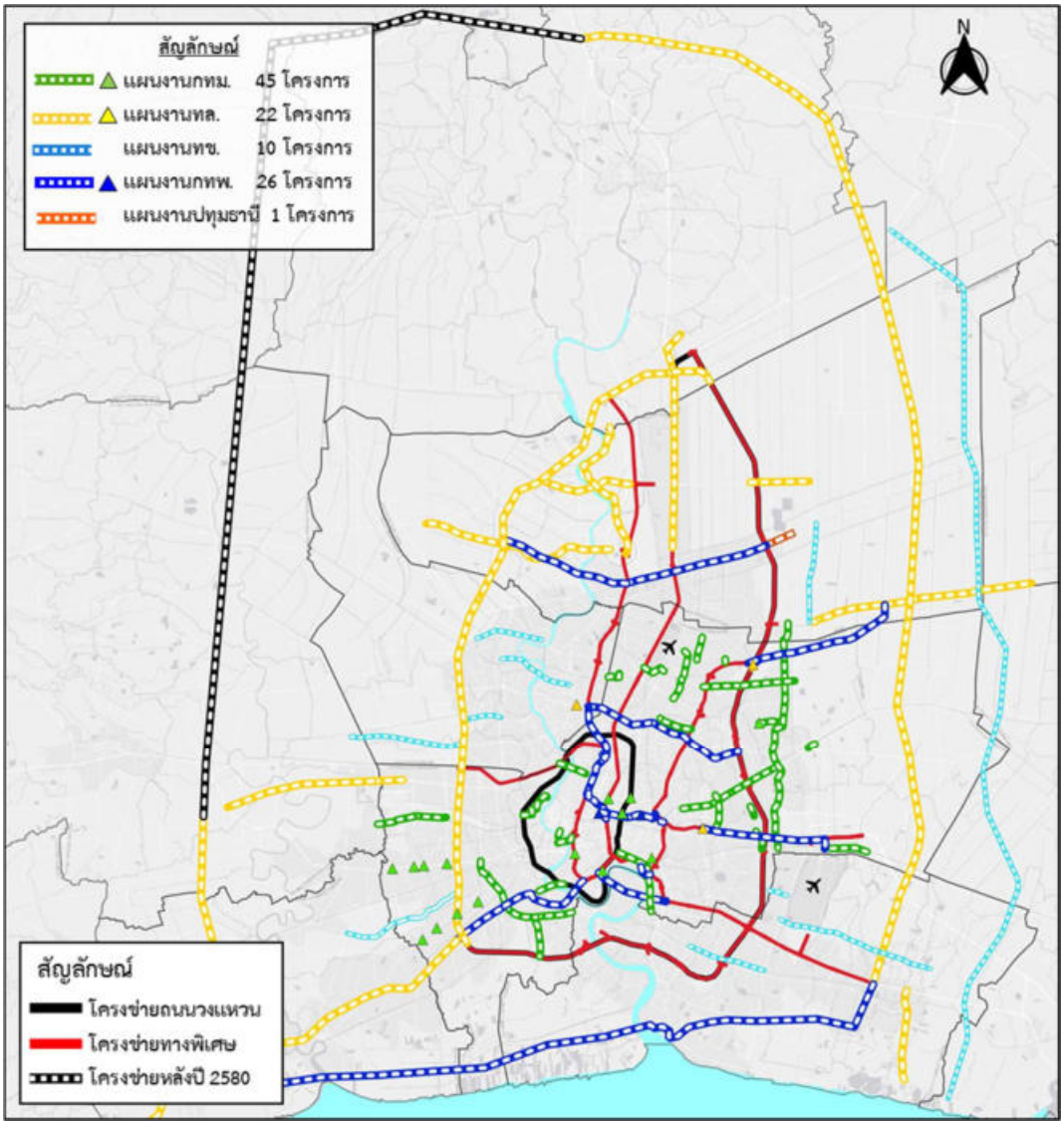
3.11.3.2 การวิเคราะห์สภาพจราจรของโครงการ

1) ข้อมูลโครงข่ายคมนาคมในแบบจำลอง

โครงข่ายคมนาคมที่ใช้ประกอบในการจัดทำแบบจำลอง ประกอบด้วย โครงข่ายถนน (Highway Network) และโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport Network) โดยข้อมูลโครงข่ายถนนจะครอบคลุมทางพิเศษ (Expressway/Motorway) ถนนสายหลัก (Primary Road) และถนนสายรองทั้งหมด (Secondary Road) สำหรับถนนสายย่อย (Collector Road) จะครอบคลุมถนนที่มีขนาด 4 ช่องจราจรขึ้นไป หรือซอยที่เชื่อมเป็นโครงข่ายกับถนนสายรอง เช่น ซอยโชคชัย 4 ซอยอุดุมสุข ทั้งนี้แบบจำลองไม่ครอบคลุมถนนท้องถิ่น เช่น ซอยขนาดเล็กที่อยู่ภายในพื้นที่ย่อย (Zone) สำหรับโครงข่ายสาธารณะ ซึ่งเป็นข้อมูลเส้นทางการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร รถไฟชานเมือง รถไฟฟ้า และรถโดยสารด่วนพิเศษ

(1) โครงข่ายถนน

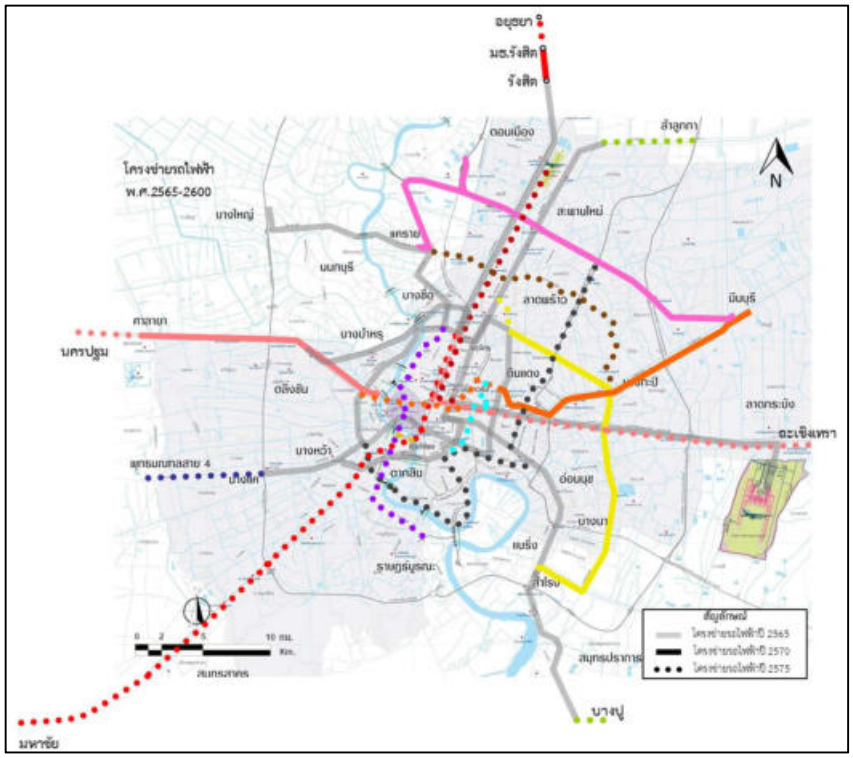
ข้อมูลโครงข่ายถนนในอนาคตนั้นได้ทำการรวบรวมแผนงานโครงการจากกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และปทุมธานี



รูปที่ 3.11-21 แผนงานโครงข่ายถนน

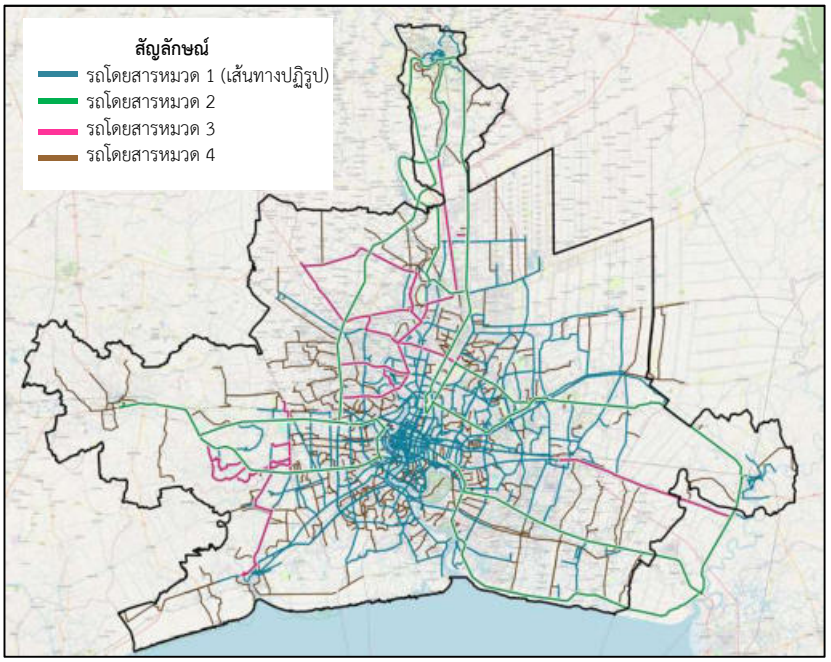
(2) โครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ

ในส่วนแผนงานโครงข่ายขนส่งสาธารณะรวบรวมจากกรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางราง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นต้น

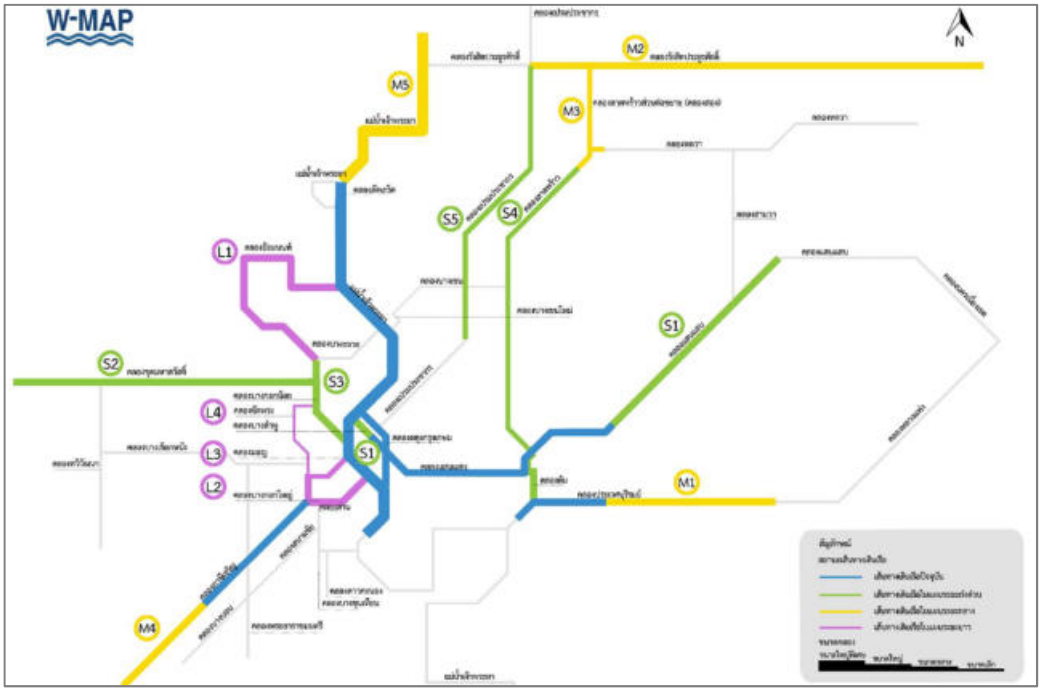


ที่มา: กรมการขนส่งทางราง (มิ.ย.2565) และที่ปรึกษา

รูปที่ 3.11-22 แผนงานโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง



รูปที่ 3.11-23 แผนงานโครงข่ายรถโดยสาร



หมายเหตุ: ในการศึกษานี้พิจารณาโครงข่ายการเดินทางทางน้ำในแผนพัฒนาระยะเร่งด่วนเท่านั้น

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพฯ, สนข. 2564

รูปที่ 3.11-24 แผนงานโครงข่ายทางน้ำ

2) ผลวิเคราะห์สภาพจราจรของโครงการ

จากการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจสังคม และแผนงานโครงการด้านคมนาคม ได้ส่งผลต่อสภาพการเดินทางในพื้นที่ ซึ่งในปี พ.ศ. 2570 พบว่ามีความเร็วในการเดินทางลดลงจากปีปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษก ต่อมาในปี พ.ศ. 2575 ความเร็วในการเดินทางของแต่ละกลุ่มพื้นที่ค่อย ๆ เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งอาจเป็นผลจากการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้า หรือโครงข่ายระบบถนน เช่น โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนราชวงศ์-ถนนท่าดินแดง โครงการทางพิเศษยกระดับชั้นที่ 2 (งามวงศ์วาน - พระราม 9) โครงการวงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันออก (ช่วง ทล.305-ทล.34) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 ด้านตะวันตก เป็นต้น

จากแผนการพัฒนาโครงการด้านคมนาคมในปี พ.ศ. 2580 ยังคงส่งผลให้ความเร็วการเดินทางในแต่ละพื้นที่มีแนวโน้มค่อย ๆ เพิ่มสูงขึ้น โดยโครงการสำคัญ ๆ ที่ถูกจัดให้อยู่ในแผนงานภายในปี พ.ศ. 2576-2580 เช่น โครงการอุโมงค์ทางลอดนราธิวาส-สำโรง โครงการวงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันออก (ช่วง ทล.32-ทล.305) โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา - ถนนวงแหวนรอบที่ 2 เป็นต้น

ตารางที่ 3.11-23 ภาพรวมของสภาพจราจรทั้งพื้นที่ศึกษาในปีอนาคต

พ.ศ.	เร่งด่วนเช้า (6.00-9.00 น.)					
	VKT (ล้าน PCU-KM)		VHT (ล้าน PCU-Hr)		SPEED (กม./ชม.)	
	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ
2565	17.034	17.034	0.728	0.728	23.4	23.4
2570	19.083	18.95	0.893	0.894	21.4	21.2
2575	20.393	20.398	0.877	1.078	23.2	18.6
2580	21.184	21.176	0.856	1.161	24.7	17.7
พ.ศ.	เร่งด่วนเย็น (16.00-19.00 น.)					
	VKT (ล้าน PCU-KM)		VHT (ล้าน PCU-Hr)		SPEED (กม./ชม.)	
	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ
2565	19.370	19.37	0.797	0.797	24.3	24.3
2570	21.864	21.697	1.000	1.005	21.9	21.6
2575	23.428	23.381	1.001	1.24	23.4	18.8
2580	24.430	24.399	0.980	1.369	24.9	17.6
พ.ศ.	ทั้งวัน					
	VKT (ล้าน PCU-KM)		VHT (ล้าน PCU-Hr)		SPEED (กม./ชม.)	
	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ
2565	249.231	249.231	7.009	7.009	35.6	35.6
2570	280.647	278.661	8.165	8.108	34.4	34.4
2575	301.583	302.027	8.519	10.168	35.4	30.7
2580	316.116	317.142	8.648	11.461	36.6	28.8

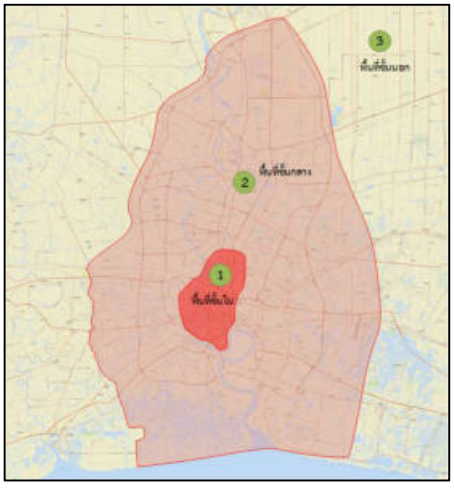
ที่มา: ข้อมูลจากแบบจำลองโครงการ

เมื่อพิจารณาสภาพจราจรออกเป็น 3 กลุ่มพื้นที่ ได้แก่

(1) พื้นที่ชั้นใน คือ พื้นที่ภายในวงแหวนรัชดาภิเษก

(2) พื้นที่ชั้นกลาง คือ พื้นที่กรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง ได้แก่ บางส่วนของจังหวัดปทุมธานี สมุทรปราการ นนทบุรี โดยครอบคลุมเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้าตามแผนในอนาคตตามแผน M-Map

(3) พื้นที่ชั้นนอก คือ พื้นที่บางส่วนของจังหวัดปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการที่ไม่อยู่ในพื้นที่ชั้นกลาง และจังหวัดอื่น ๆ



โดยผลคาดการณ์ของแต่ละกลุ่มพื้นที่เป็นดังนี้

ตารางที่ 3.11-24 สภาพจราจรแยกตามกลุ่มพื้นที่

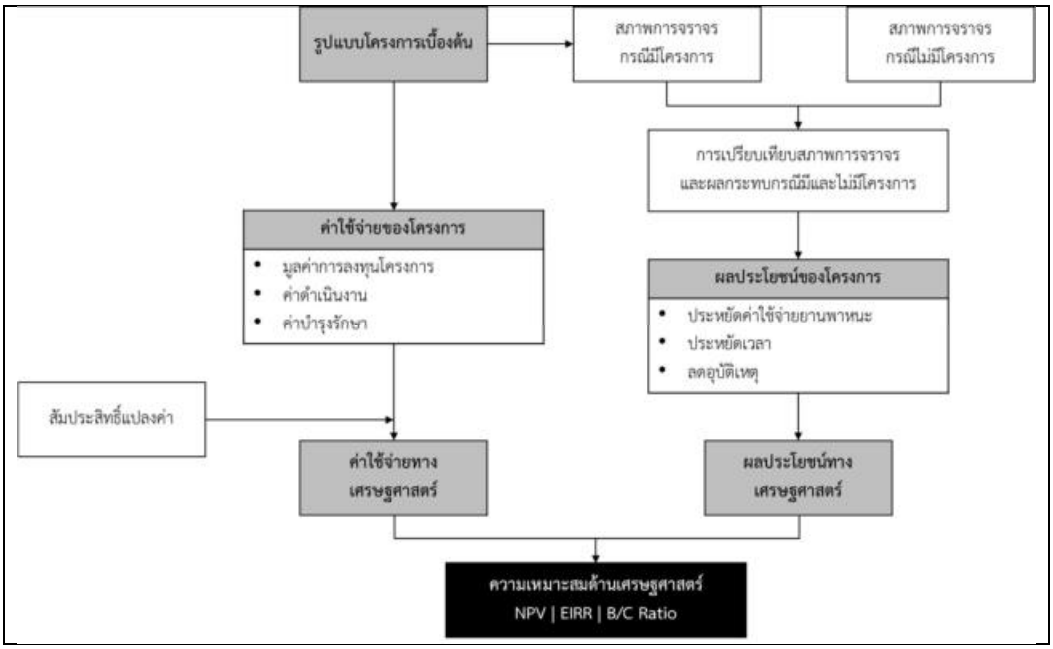
	พ.ศ.	เร่งด่วนเช้า (6.00-9.00 น.)					
		VKT (ล้าน PCU-KM)		VHT (ล้าน PCU-Hr)		SPEED (กม./ชม.)	
		ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ
ในวงแหวนรัชดาภิเษก	2565	1.544	1.544	0.133	0.133	11.6	11.6
	2570	1.644	1.633	0.157	0.154	10.5	10.58
	2575	1.714	1.721	0.154	0.175	11.1	9.83
	2580	1.684	1.708	0.142	0.173	11.8	9.86
	พ.ศ.	เร่งด่วนเย็น (16.00-19.00 น.)					
		VKT (ล้าน PCU-KM)		VHT (ล้าน PCU-Hr)		SPEED (กม./ชม.)	
		ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ
	2565	1.796	1.796	0.134	0.134	13.4	13.4
	2570	1.948	1.931	0.172	0.168	11.3	11.41
	2575	2.019	2.026	0.171	0.194	11.8	10.42
	2580	1.998	2.030	0.159	0.198	12.6	10.27
ในพื้นที่ชั้นกลาง	พ.ศ.	เร่งด่วนเช้า (6.00-9.00 น.)					
		VKT (ล้าน PCU-KM)		VHT (ล้าน PCU-Hr)		SPEED (กม./ชม.)	
		ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ
	2565	8.721	8.721	0.419	0.419	20.8	20.8
	2570	9.724	9.641	0.527	0.526	18.5	18.33
	2575	10.357	10.421	0.510	0.669	20.3	15.58
	2580	10.512	10.730	0.485	0.737	21.7	14.55
	พ.ศ.	เร่งด่วนเย็น (16.00-19.00 น.)					
		VKT (ล้าน PCU-KM)		VHT (ล้าน PCU-Hr)		SPEED (กม./ชม.)	
		ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ
	2565	9.822	9.822	0.450	0.450	21.9	21.9
	2570	11.075	10.968	0.576	0.573	19.2	19.1
	2575	11.812	11.863	0.572	0.728	20.7	16.29
	2580	12.061	12.288	0.543	0.817	22.2	15.03
ในพื้นที่นอก	พ.ศ.	เร่งด่วนเช้า (6.00-9.00 น.)					
		VKT (ล้าน PCU-KM)		VHT (ล้าน PCU-Hr)		SPEED (กม./ชม.)	
		ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ
	2565	6.768	6.768	0.175	0.175	38.6	38.6
	2570	7.715	7.676	0.210	0.213	36.8	36.08
	2575	8.322	8.255	0.213	0.249	39.1	33.18
	2580	8.988	8.738	0.229	0.282	39.3	30.97
	พ.ศ.	เร่งด่วนเย็น (16.00-19.00 น.)					
		VKT (ล้าน PCU-KM)		VHT (ล้าน PCU-Hr)		SPEED (กม./ชม.)	
		ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ	ตามแผนฯ	ไม่มีโครงการ
	2565	7.753	7.753	0.214	0.214	36.2	36.2
	2570	8.842	8.799	0.252	0.263	35.1	33.48
	2575	9.597	9.492	0.258	0.322	37.2	29.52
	2580	10.371	10.081	0.279	0.374	37.2	26.99

ที่มา: ข้อมูลจากแบบจำลองโครงการ

รูปที่ 3.11-25 ปริมาณจราจรต่อความจุช่วงเร่งด่วนเช้า

3.11.4 การวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น

การวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้นทางเศรษฐศาสตร์เป็นการวิเคราะห์ความคุ้มค่าจากผลประโยชน์ที่ได้จากโครงการเทียบกับค่าลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและตลอดระยะเวลาที่ดำเนินโครงการเช่นเดียวกัน มีการพิจารณาผลประโยชน์ ค่าใช้จ่าย และคำนึงถึงค่าเสียโอกาสและค่าของเงินที่เปลี่ยนแปลงไปตามเวลา การวิเคราะห์ความเหมาะสมจะใช้ตัวชี้วัดรูปแบบต่าง ๆ ที่เปรียบเทียบผลประโยชน์กับค่าใช้จ่ายเพื่อแสดงถึงระดับความเหมาะสมของโครงการ การวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์เป็นการวิเคราะห์ความคุ้มค่าที่เกิดขึ้นกับสังคมโดยรวมเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ในเชิงนโยบาย เช่น การลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งหรือต้นทุนโลจิสติกส์ การลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม หรือการพัฒนาเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของประชาชน



รูปที่ 3.11-26 การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น

การจัดทำร่างแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล โดยทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างกรณีไม่มีโครงการ (Do Nothing) และกรณีมีโครงการตามแผนปฏิบัติการฯ (With Project) เพื่อวิเคราะห์ความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการตามแผนปฏิบัติการฯข้างต้น และการมีแผนแม่บทรถไฟฟ้า (M-MAP2) จากโครงการงานศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 ที่ดำเนินการโดยกรมการขนส่งทางราง มาเป็นข้อมูลประกอบในการวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น

สมมติฐานและองค์ประกอบหลักสำหรับการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น

โดยในการวิเคราะห์มีสมมติฐานและองค์ประกอบหลัก ดังนี้

1) กรณีไม่มีโครงการ (Do Nothing) หมายถึง สถานการณ์การมีระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจร ณ ปี 2566 ที่เปิดให้บริการแล้วและโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างทั้งหมด เช่น โครงข่ายถนนทางพิเศษ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระบบรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร เป็นต้น ซึ่งไม่นับรวมแผนการพัฒนาในอนาคต
2) กรณีมีโครงการตามแผนปฏิบัติการฯ (With Project) หมายถึง สถานการณ์การมีระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจร ณ ปี 2566 ที่เปิดให้บริการแล้วและโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างทั้งหมด รวมกับการดำเนินงานโครงการตามที่กำหนดไว้ในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯในแต่ละระยะการดำเนินโครงการตั้งแต่ปี 2567-2580 รวมถึงการมีการดำเนินการตามแผนแม่บทรถไฟฟ้า (M-MAP2) ที่ดำเนินการโดยกรมการขนส่งทางราง
3) การประเมินค่าใช้จ่าย เป็นการประเมินมูลค่าการลงทุนจากการรวบรวมข้อมูลมูลค่าการลงทุนจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่บรรจุอยู่ในแผนปฏิบัติการฯในแต่ละระยะ และกระจายสัดส่วนการลงทุนเบื้องต้นตามแผนงานปีที่เริ่มการก่อสร้าง สำหรับในส่วนค่าใช้จ่ายการดำเนินงานและการบำรุงรักษาทำการ

ประเมินค่าใช้จ่ายเบื้องต้นจากการรวบรวมข้อมูลจากผลการศึกษาโครงการแต่ละประเภทที่ผ่านมา สำหรับโครงการถนน ทางพิเศษ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เป็นต้น ในส่วนของค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าเป็นการรวบรวมข้อมูลผลการศึกษาแผนแม่บทรถไฟฟ้า (M-MAP2) จากโครงการงานศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2

4) การประเมินผลประโยชน์ด้านเศรษฐศาสตร์ เป็นการประเมินผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรในอนาคตเปรียบเทียบระหว่างกรณีไม่มีโครงการ (Do Nothing) และกรณีมีโครงการตามแผนปฏิบัติการฯ (With Project) โดยใช้

   (1) มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ (Vehicle Operating Cost Saving: VOC saving) การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการใช้รถเป็นการเปรียบเทียบจำนวนคัน-กิโลเมตร ระหว่างสภาพปัจจุบันและกรณีที่มีโครงการและไม่มีโครงการในอนาคต ที่การเดินทางที่มีความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้นสามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะได้ จะสะท้อนถึงจำนวนคัน-กิโลเมตร ที่ลดลง ซึ่งจะนำไปคูณกับค่าใช้จ่ายในการใช้รถต่อหนึ่งกิโลเมตร

   (2) มูลค่าการประหยัดเวลาในการเดินทาง (Value of Time Saving: VOT saving) การที่มีโครงการตามแผนปฏิบัติการฯ ช่วยลดเวลาในการเดินทางโดยรวมในพื้นที่ศึกษาซึ่งสามารถแปลงเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ได้โดยการนำมาคูณกับมูลค่าเวลาของผู้เดินทางของพื้นที่

   (3) มูลค่าการประหยัดค่าใช้จ่ายจากการลดอุบัติเหตุ (Accident Cost Saving: ACC saving) การลดปริมาณการเดินทางของยานพาหนะเป็นการลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ และเป็นผลให้จำนวนอุบัติเหตุรวมลดน้อยลง การศึกษาด้านอุบัติเหตุใช้สมมติฐานว่า จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแปรผันตรงกับปริมาณการเดินทางในหน่วยคัน - กิโลเมตร ซึ่งสามารถคำนวณได้ในรูปของอัตราการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้งต่อหนึ่งพันล้านกิโลเมตร) อัตราการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวเป็นค่าเฉพาะที่ซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพพื้นที่และผู้ขับขี่ในพื้นที่นั้น ๆ

5) สมมติฐานทางเศรษฐศาสตร์ที่จำเป็นเพื่อเป็นกรอบในการวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้นของโครงการ ได้แก่

รายการ	สมมติฐาน	หมายเหตุ
ปีฐาน	2566	ปีฐานการวิเคราะห์
ระยะเวลาโครงการ	30 ปี	เนื่องจากรถส่วนใหญ่ของโครงการเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและขนส่ง (พ.ศ. 2567-2596)
ตัวคูณแปลงเป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์	0.88 0.92	สำหรับค่าก่อสร้าง สำหรับค่าดำเนินการและบำรุงรักษา
อัตราส่วนลดทางเศรษฐศาสตร์	12%	ค่ามาตรฐานสำหรับโครงการของภาครัฐ

6) ดัชนีชี้วัดความคุ้มค่าของโครงการทางเศรษฐศาสตร์ ใช้เกณฑ์ผลตอบแทนขั้นต่ำ ในทางเศรษฐศาสตร์จะใช้อัตราผลตอบแทนที่ต่ำที่สุดที่พอใจ (Minimum Attractive Rate) ซึ่งใช้อัตราส่วนลดที่กำหนดขึ้นจากนโยบาย ปัจจุบันโครงการในประเทศไทยมักกำหนดที่ 12% ซึ่งเป็นอัตราค่าเสียโอกาสของทรัพยากร (Social Discount Rate หรือ Social Time Preference) ที่เคยมีการศึกษาถึงต้นทุนของเงินลงทุนในประเทศไทย โดยธนาคารโลกและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และเป็นอัตราซึ่งใช้ในการวิเคราะห์โครงการภาครัฐในหลาย ๆ หน่วยงานในปัจจุบัน เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นต้น โดยตัวชี้วัดที่ใช้ในการประเมินความคุ้มค่าของโครงการทางเศรษฐศาสตร์ ได้แก่ อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return: EIRR) มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) และอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อทุน (Benefit-Cost Ratio: B/C)

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น

ทั้งนี้ ผลการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์เบื้องต้นของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่ามีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ โดยมีค่าดัชนีชี้วัด ดังนี้ (1) EIRR ร้อยละ 15.94% มากกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ที่ 12 % (2) NPV มีมูลค่า 308,861 ล้านบาท มีมูลค่าเป็นบวก และ (3) B/C มีค่า 1.47 > 1 ที่กำหนดไว้ ตามลำดับ โดยเป็นผลประโยชน์จากการเพิ่มโครงข่ายด้านการคมนาคมและขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่สำคัญตามแผนปฏิบัติการฯ สามารถช่วยลดการจราจรติดขัด เพิ่มความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง ประหยัดค่าเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และประหยัดเวลาในการเดินทางในภาพรวมของการเดินทางทุกรูปแบบ และจากผลการประเมินประสิทธิภาพด้านการจราจรจากการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่สามารถช่วยเพิ่มความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้ ประมาณ 4 – 7 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในช่วงปี 2575 และ 2580 ตามลำดับ เมื่อนำมาวิเคราะห์ประสิทธิภาพในการช่วยประหยัดเวลาในการเดินทางเบื้องต้น โดยทำการวิเคราะห์เฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและชั่วโมงเร่งด่วนเย็นพบว่าสามารถช่วยประหยัดเวลาในการเดินทางได้ ประมาณ 16 นาทีต่อวัน หรือ คิดเป็นประมาณ 4 วันต่อปี ในปี 2575 และประมาณ 25 นาทีต่อวัน หรือ ประมาณ 6 วันต่อปี ในปี 2580

ตารางที่ 3.11-25 การวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ของแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนโครงการด้านเศรษฐกิจ
แผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

อัตราผลตอบแทน (IRR) = 15.94% **มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value) = 308,861 ล้านบาท** **อัตราส่วนประโยชน์ต่อทุน (Benefit Cost Ratio) = 1.47**

หน่วย: ล้านบาท

ปีที่	ปี พ.ศ.	ต้นทุนทางเศรษฐกิจ				ผลประโยชน์โครงการทางเศรษฐกิจ				ผลประโยชน์สุทธิ	มูลค่าปัจจุบัน
						การประหยัด					
		ค่าลงทุนโครงการ	ค่าบำรุงรักษาประจำปี	ค่าดำเนินการประจำปี	รวม	มูลค่าใช้จ่ายในการใช้รถ	มูลค่าเวลาในการเดินทาง	มูลค่าอุบัติเหตุที่ลดลง	รวม		
	2566	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2567	-45,515	-	-	-45,515	-	-	-	-	-45,515	-40,638
	2568	-90,422	-	-	-90,422	-	-	-	-	-90,422	-72,084
	2569	-101,923	-	-	-101,923	-	-	-	-	-101,923	-72,547
1	2570	-70,810	-1,446	-	-72,256	4,151	2,916	48	7,114	-65,142	-41,399
2	2571	-112,561	-2,156	-	-114,717	6,112	5,802	67	11,982	-102,736	-58,295
3	2572	-117,025	-3,323	-	-120,348	9,002	11,546	94	20,642	-99,706	-50,514
4	2573	-190,741	-3,323	-	-194,064	13,257	22,977	131	36,364	-157,699	-71,335
5	2574	-155,431	-5,914	-	-161,344	19,523	45,725	182	65,430	-95,914	-38,738
6	2575	-65,805	-6,318	-	-72,123	28,752	90,994	253	119,999	47,876	17,265
7	2576	-27,953	-9,368	-	-37,321	32,834	104,283	291	137,407	100,086	32,225
8	2577	-29,235	-10,320	-	-39,555	37,495	119,511	335	157,341	117,786	33,861
9	2578	-55,782	-10,320	-	-66,103	42,819	136,964	385	180,167	114,064	29,277
10	2579	-68,795	-10,320	-	-79,116	48,898	156,965	442	206,305	127,189	29,148
11	2580	-91,861	-11,402	-	-103,264	55,840	179,887	508	236,235	132,971	27,209
12	2581	-82,590	-12,876	-	-95,465	61,893	202,182	569	264,644	169,179	30,908

หน่วย: ล้านบาท

ปีที่	ปี พ.ศ.	ต้นทุนทางเศรษฐกิจ				ผลประโยชน์โครงการทางเศรษฐกิจ				ผลประโยชน์สุทธิ	มูลค่าปัจจุบัน
		ค่าลงทุนโครงการ	ค่าบำรุงรักษาประจำปี	ค่าดำเนินการประจำปี	รวม	การประหยัด			รวม		
						มูลค่าใช้จ่ายในการใช้รถ	มูลค่าเวลาในการเดินทาง	มูลค่าอุบัติเหตุที่ลดลง			
13	2582	-69,576	-14,016	-	-83,593	68,602	227,240	638	296,480	212,887	34,727
14	2583	-69,576	-14,016	-	-83,593	76,038	255,404	715	332,157	248,564	36,202
15	2584	-	-20,047	-	-20,047	84,281	287,059	801	372,140	352,093	45,786
16	2585	-	-20,047	-	-20,047	93,416	322,637	897	416,950	396,903	46,083
17	2586	-	-20,047	-	-20,047	95,447	334,396	928	430,771	410,724	42,578
18	2587	-	-20,047	-	-20,047	97,523	346,584	959	445,066	425,019	39,340
19	2588	-	-20,047	-	-20,047	99,643	359,216	992	459,851	439,804	36,347
20	2589	-	-20,047	-	-20,047	101,810	372,309	1,025	475,144	455,097	33,581
21	2590	-	-20,047	-	-20,047	104,024	385,879	1,060	490,963	470,916	31,025
22	2591	-	-20,047	-	-20,047	106,165	399,943	1,096	507,204	487,157	28,656
23	2592	-	-20,047	-	-20,047	108,351	414,520	1,133	524,004	503,957	26,468
24	2593	-	-20,047	-	-20,047	110,582	429,629	1,171	541,381	521,334	24,447
25	2594	-	-20,047	-	-20,047	112,858	445,288	1,210	559,356	539,309	22,580
26	2595	-	-20,047	-	-20,047	115,182	461,517	1,251	577,950	557,903	20,856
27	2596	-	-20,047	-	-20,047	117,553	478,339	1,293	597,185	577,138	19,264
28	2597	-	-20,047	-	-20,047	119,973	495,773	1,337	617,083	597,036	17,793
29	2598	-	-20,047	-	-20,047	122,443	513,843	1,382	637,668	617,621	16,434
30	2599	722,801	-20,047	-	702,754	124,964	532,571	1,429	658,964	1,361,718	32,351
รวม					**-662,269**				**971,130**		**308,861**

3.12 แนวทางการพัฒนาที่ 2 : มาตรการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรด้านบริหารจัดการ (Soft Side)

นอกเหนือจากการเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดโดยการเพิ่มความจุในการรับปริมาณการจราจรของถนนบนโครงข่ายแล้ว การบริหารจัดการการเคลื่อนตัวของการแสจราจรให้เป็นไปได้อย่างต่อเนื่องเพื่อใช้ประสิทธิภาพของถนนให้เต็มที่นั้นเป็นเรื่องที่มีความจำเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งสามารถทำได้โดยการกวดขันวินัยจราจรและจัดระเบียบโครงสร้างทางกายภาพ โดยกระบวนการดังกล่าวข้างต้นสามารถดำเนินการได้ทันที เนื่องจากมีหน่วยงานผู้รับผิดชอบอยู่แล้วนอกจากนี้การบริหารจัดการระบบสัญญาณไฟจราจรและการนำเทคโนโลยีมาช่วยในการควบคุมการจราจรยังสามารถช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้

ในปัจจุบันสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดนอกเหนือจากความจุของถนนในปัจจุบันที่มีไม่เพียงพอต่อปริมาณการจราจรแล้ว ยังมีสาเหตุหลักมาจากการสูญเสียพื้นที่จราจร เช่น การจอดรถกีดขวางพื้นที่ผิวจราจร การมีป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่จอดรับส่งบนผิวจราจรและอยู่ในตำแหน่งที่กีดขวางการจราจร รวมถึงผลกระทบจากยานพาหนะอื่นที่จอดกีดขวางบริเวณป้ายหยุดรถโดยสาร การใช้พื้นที่ในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า รอบสัญญาณไฟที่ไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจรและไม่สัมพันธ์กันในเชิงพื้นที่ ส่งผลให้เกิดการสะสมของแถวคอยของการจราจรบริเวณดังกล่าวและเกิดการชะลอตัวของกระแสจราจร ทั้งนี้บริเวณแยกนั้นมักประสบปัญหาการจราจรค้างหรือสะสมอยู่ที่กลางแยกหลายทิศทาง เนื่องจากไม่มีสัญลักษณ์ทางจราจรที่บ่งบอกตำแหน่งการหยุดรถที่เหมาะสมอย่างชัดเจน ทำให้ผู้ใช้ถนนล้ำเข้าในพื้นที่กลางทางแยกทำให้พื้นที่การจราจรบริเวณกลางแยกลดลง

3.12.1 มาตรการบริหารจัดการระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก

1) การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรที่แยกเดี่ยว

<u>หน่วยงานผู้รับผิดชอบ</u>

- กองบังคับการตำรวจจราจร
- สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

<u>สภาพปัญหา</u>

กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประสบปัญหาการจัดการจราจรบริเวณทางแยก การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรและระบบสัญญาณไฟที่ไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจร ส่งผลให้การเดินทางในเมืองนั้นติดขัดเป็นวงกว้าง ต่อโครงข่ายถนนและทางพิเศษทั้งชั้นในเมืองและระหว่างเมือง ทำให้ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกและเกิดความล่าช้าในการเดินทาง

<u>แนวทางแก้ไข</u>

การดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรที่ทางแยกด้วยระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก โดยการปรับรอบสัญญาณไฟให้เหมาะสม หรือ การใช้รอบสัญญาณไฟอัจฉริยะ (Adaptive Traffic Control) มาใช้ในงาน ในส่วนงานของโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งระบบบนถนนสายหลักในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยได้มีการเสนอดำเนินการบริหารจัดการทางแยกเดี่ยว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพที่ทางแยก และเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรจำนวน 35 ทางแยก โดยทั้งหมดเป็นแผนระยะสั้น (พ.ศ. 2567-2570)

ตารางที่ 3.12-1 การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรที่แยกเดี่ยวในระยะสั้น จำนวน 35 ทางแยก

ลำดับ	ชื่อจุดทางแยก	หน่วยงาน	เขต/พื้นที่	*งบประมาณ (ล้านบาท)
1	แยกคลองขวาง (เพชรเกษม 69)	กทม.	เขตบางกอกน้อย	2.0
2	แยกวีเหลี่ยม	ทล.	เขตบางแค	2.0
3	แยกถนนเพชรเกษม-พุทธมณฑลสาย 1	กทม.	เขตภาษีเจริญ	2.0
4	แยกบางบอน 5	ทล.	เขตบางบอน	2.0
5	แยกบางบอน 3	ทล.	เขตบางบอน	2.0
6	แยกยมราช	กทม.	เขตราชเทวี	2.0
7	แยกผ่านพิภพลีลา	กทม.	เขตพระนคร	2.0
8	แยกผ่านฟ้าลีลาศ	กทม.	เขตพระนคร	2.0
9	แยกบางยี่เรือ	กทม.	เขตธนบุรี	2.0
10	วงเวียนใหญ่	กทม.	เขตธนบุรี	2.0
11	แยกเสาวนี	กทม.	เขตราชเทวี	2.0
12	แยกพญาไท	กทม.	เขตราชเทวี	2.0
13	แยกมักกะสัน	กทม.	เขตราชเทวี	2.0
14	แยกราชประสงค์	กทม.	เขตปทุมวัน	2.0
15	คอขวดสุขุมวิท 20	กทม.	เขตวัฒนา	2.0
16	สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์	กทม.	เขตจตุจักร	2.0
17	แยกวัดสะพานสูง	กทม.	เขตบางซื่อ	2.0
18	ปากทางลาดพร้าว	กทม.	เขตจตุจักร	2.0
19	ถนนลาดพร้าว ทางเข้าปากซอยลาดพร้าว 101	กทม.	เขตบางกะปิ	2.0
20	แยกวัดคู้บอน (ฝั่งตะวันตก)	กทม.	เขตคลองสามวา	10.0
21	ถนนปัญญาอินทราตัดถนนคู่ขนานกาญจนาภิเษก	ทล.	เขตคันนายาว	10.0
22	แยกหลักสี่	ทล.	เขตหลักสี่	2.0
23	แยกคลองเจ็ก ถนนรามคำแหง	กทม.	เขตสะพานสูง	5.0
24	แยกสุคนธสวัสดิ์ตัดประเสริฐมนูกิจ	กทม.	เขตลาดพร้าว	2.0
25	แยกนิด้า	กทม.	เขตบึงกุ่ม	2.0
26	แยกเทอดดำริ	กทม.	เขตดุสิต	2.0
27	แยกสวนป่าวิภาวดี	กทม.	เขตดินแดง	2.0
28	แยกซังฮี้	กทม.	เขตดุสิต	2.0
29	แยกมอเตอร์เวย์	ทล.	เขตลาดกระบัง	5.0
30	แยกจักรพรรดิพงษ์	กทม.	เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	2.0

ลำดับ	ชื่อจุดทางแยก	หน่วยงาน	เขต/พื้นที่	*งบประมาณ (ล้านบาท)
31	แยกเฉลิมบุรี	กทม.	เขตสัมพันธวงศ์	2.0
32	แยกกรมศุลกากร	กทม.	เขตคลองเตย	3.0
33	แยกอ่อนนุช 17	กทม.	เขตสวนหลวง	2.0
34	แยกศรีอุดม	กทม.	เขตประเวศ	2.0
35	แยกใต้ทางด่วนประชาอุทิศ	กทม.	เขตราษฎร์บูรณะ	2.0
งบประมาณลงทุน (ล้านบาท)				93.0

หมายเหตุ: *งบประมาณนั้นเป็นการประมาณเบื้องต้น โดยต้องประเมินงบประมาณในขั้นตอนลงรายละเอียดอีกครั้ง

2) การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรที่แยกแบบประสาน (Area Traffic Control: ATC)

<u>หน่วยงานผู้รับผิดชอบ</u>

- กองบังคับการตำรวจจราจร
- สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
- กรมทางหลวง
- กรมทางหลวงชนบท

<u>สภาพปัญหา</u>

ในปัจจุบันการกำหนดสัญญาณไฟจราจรมักมีการดำเนินการโดยตั้งรอบสัญญาณไฟ หรือควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็น ซึ่งยังไม่ดำเนินการแบบประสานระหว่างแยกและยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ทำให้เกิดการจราจรติดขัด และแถวคอยสะสมในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาพรวมของโครงข่ายถนนและทำให้เกิดการชะลอของกระแสจราจรจากการปรับรอบสัญญาณไฟที่ไม่สัมพันธ์กับความผันผวนในช่วงเวลานั้น

<u>แนวทางแก้ไข</u>

ดำเนินการจัดการระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรด้วยระบบคอมพิวเตอร์ที่สามารถคำนวณปริมาณจราจรในแต่ละช่วงเวลามาใช้ในการกำหนดรอบสัญญาณไฟให้เหมาะสม อีกทั้งการประสานกันระหว่างทางแยกจะทำให้เพิ่มประสิทธิภาพของทางแยกมากยิ่งขึ้น ในส่วนงานของโครงการฯ นั้นได้มีการเสนอดำเนินการจัดการระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่แยกแบบประสาน เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เข้ามาในพื้นที่กรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ จำนวน 10 กลุ่มทางแยก ดำเนินการในระยะสั้น (พ.ศ. 2567-2570) เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาระบบควบคุมรูปแบบ ATC ในอนาคต

ตารางที่ 3.12-2 การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรแบบประสานในระยะสั้น จำนวน 10 กลุ่มทางแยก

ลำดับ	ชื่อจุดทางแยก	หน่วยงาน	เขต/พื้นที่	งบประมาณ* (ล้านบาท)
1	แยกสุขาภิบาล (บางบอน 1)	กทม.	เขตบางบอน	2.0
	แยกบางบอน	กทม.	เขตบางบอน	2.0
2	แยกศิริราช (ประสานกับ Bus priority)	กทม.	เขตบางกอกน้อย	2.0
3	แยกมเหสักข์-สุรวงศ์	กทม.	เขตบางรัก	2.0
	แยกสาทร-สุรศักดิ์	กทม.	เขตสาทร	2.0
	แยกสุรศักดิ์	กทม.	เขตบางรัก	2.0
4	แยกพระโขนง	กทม.	เขตคลองเตย	2.0
	แยกสุขุมวิท (ถนนสุขุมวิทตัดถนนสุขุมวิท 71)	กทม.	เขตคลองเตย	2.0
5	แยกรามอินทรา กม.8	ทล.	เขตคันนายาว	2.0
	แยกถนนรามอินทรา ตัดกับ ถนนคู้บอน	ทล.	เขตคันนายาว	8.0
6	แยกวัดหนองใหญ่	กทม.	เขตสายไหม	4.0
	แยกหน้าตลาดวงศกร	กทม.	เขตสายไหม	4.0
7	แยกพลาธิการทหารอากาศ	กทม.	เขตดอนเมือง	2.0
	แยก รร.ฤทธิยะวรรณาลัย	กทม.	เขตดอนเมือง	2.0
	แยก คปอ.	กทม.	เขตสายไหม	8.0
8	แยกรัชดา-สุทธิสาร (ประสานกับแยกห้วยขวาง)	กทม.	เขตดินแดง	2.0
9	แยกนราธิวาสฯ – สุรวงศ์ (ประสานแยกนราธิวาส-สาทร)	กทม.	เขตบางรัก	2.0
10	แยกบางบอน 3 – ถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งใต้ (ประสานกับแยกเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งเหนือ)	กทม.	เขตหนองแขม	2.0
งบประมาณลงทุน (ล้านบาท)				**52.0**

หมายเหตุ: *งบประมาณนั้นเป็นการประมาณเบื้องต้น โดยต้องประเมินงบประมาณในขั้นตอนลงรายละเอียดอีกครั้ง

3) การจัดตั้งศูนย์ควบคุมการจราจร (Traffic Operation Control) (รวมข้อมูล + บริหาร)

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

สภาพปัญหา

ปัจจุบันด้วยการพัฒนาทางเทคโนโลยีที่เพิ่มมากขึ้น และแต่ละหน่วยงานด้านการขนส่งและจราจรมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการบริหารข้อมูล และดำเนินการให้บริการ เช่นระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) ระบบ GPS และศูนย์ข้อมูลสำหรับแต่ละหน่วยงาน เช่น กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และกองบังคับการตำรวจจราจร แต่ยังไม่มีการบูรณาการข้อมูลร่วมกันเพื่อบริหารจัดการการจราจรร่วมอย่างเป็นระบบ

แนวทางแก้ไข

ควรมีการดำเนินการ หรือจัดตั้งหน่วยงานที่ดำเนินการรวบรวม บูรณาการข้อมูลด้านการจราจรที่จำเป็นและที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจร หรือนำข้อมูลมาประกอบการวางแผนในการบริหารจัดการระบบจราจรร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

3.12.2 มาตรการบังคับใช้กฎหมายบนช่วงถนนและทางแยก

1) มาตรการให้เอกชนดำเนินการเคลื่อนย้ายรถที่จอดกีดขวางบนผิวจราจร

<u>หน่วยงานผู้รับผิดชอบ</u>

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.)
- สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

<u>สภาพปัญหา</u>

พื้นที่ในการจอดรถยนต์ส่วนบุคคลมีไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนในพื้นที่นั้น ๆ ทำให้เกิดการจอดรถในบริเวณที่ว่างสาธารณะและบนผิวจราจรตามแนวริมถนน ส่งผลให้พื้นที่ผิวจราจรและความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรลดลง อีกทั้งการจอดรถข้างทางยังส่งผลให้เกิดการชะลอของกระแสจราจรอีกด้วย โดยที่ผ่านมาได้มีการแก้ไขโดยการทำเครื่องหมายห้ามจอดและเจ้าหน้าที่ตำรวจทำการติดตั้งเครื่องบังคับล้อซึ่งไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ อีกทั้งยังเสียพื้นที่ผิวจราจรเท่าเดิมเนื่องจากไม่มีการเคลื่อนย้ายรถที่กีดขวางออกจากพื้นที่ได้

<u>แนวทางการแก้ไข</u>

ดำเนินการกวดขันวินัยจราจรในพื้นที่ห้ามจอดรวมถึงการพิจารณาให้เอกชนดำเนินการ โดยใช้มาตรการยกรถที่กีดขวางบนผิวจราจรออกไป และรัฐดำเนินการจัดเก็บค่าปรับ ซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการแก้ไขกฎหมายมาตรา 59 เพื่อสนับสนุนกรณีดังกล่าวแล้วเสร็จ เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการขาดแคลนอัตรากำลังและอุปกรณ์ในการเคลื่อนย้ายรถที่กีดขวางการจราจร

2) มาตรการบริหารจัดการด้านจราจรของทางแยก (Box Junction)

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

- กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.)
- สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

สภาพปัญหา

เนื่องจากสภาพปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่ทางแยกนั้นในช่วงเวลาเร่งด่วนมีรถมุ่งเข้าสู่ทางแยกเป็นจำนวนมาก และเกินความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรที่ทางแยกรวมทั้งการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรและขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน ส่งผลให้เกิดท้ายแถวสะสมที่บริเวณกลางทางแยก และเกิดการขัดกันของกระแสจราจร ทำให้รถในทิศทางที่ได้รับสัญญาณไฟเขียวไม่สามารถผ่านทางแยกไปได้ ก่อให้เกิดความล่าช้าสะสมและอาจเกิดการจราจรติดขัดเป็นวงกว้างได้

แนวทางแก้ไข

ดำเนินการทาสี ตีเส้นจราจรระบุ เขตห้ามหยุด บริเวณทางร่วมทางแยก รวมทั้งกวดขันวินัยจราจรบริเวณพื้นที่กลางซึ่งเป็นพื้นที่ห้ามหยุด โดยใช้กฎหมายควบคุมซึ่งในปัจจุบัน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 55(6) สามารถดำเนินการได้ทันที

3) มาตรการจัดระเบียบป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

- กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)
- กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.)
- สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

สภาพปัญหา

ในพื้นที่ที่มีจำนวนเส้นทางรถโดยสารประจำทางจำนวนมาก ป้ายหยุดรถโดยสารที่มีระยะห่างจากทางแยกน้อย และมีแถวคอยของรถโดยสารประจำทางมาก ส่งผลกระทบกับความจุของทางแยก ช่วงถนน และป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่จะเลี้ยวขวาที่ทางแยก ซึ่งพนักงานขับรถโดยสารประจำทางบางส่วนเดินรถตัดกระแสการจราจรจากช่องเดินรถด้านขวาสุดมาซ้ายสุด จึงส่งผลให้ตัดกระแสจราจรยานพาหนะอื่นและเกิดการขัดขวางจราจรขึ้น นอกจากนี้ยังมียานพาหนะและรถแท็กซี่มาจอดรับ-ส่งผู้โดยสารร่วมที่บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางส่งผลให้รถโดยสารประจำทางไม่สามารถเข้าเทียบที่ป้ายได้ ทำให้พื้นที่ผิวจราจรลดลง และส่งผลให้เกิดการชะลอของกระแสจราจรอีกด้วย และในบางพื้นที่รถโดยสาร รถสองแถว และรถตู้โดยสาร จอดเพื่อรอรับผู้โดยสารบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางเป็นเวลานาน ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัด

แนวทางแก้ไข

ดำเนินการจัดระเบียบบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารให้มีระยะที่เหมาะสม และกวดขันวินัยจราจรของรถโดยสารประจำทางและยานพหานะประเภทอื่นไม่ให้จอดบริเวณป้ายหยุดรถโดยสาร หรือจัดระเบียบจุดจอดให้รถแท็กซี่ โดยไม่ส่งผลกระทบต่อการจอดเทียบรับ-ส่งผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทาง นอกจากนี่สามารถทาสีช่องจราจร แสดงพื้นที่หยุดรถโดยสารประจำทาง ให้ชัดเจนบนผิวถนน และการติดตั้งรั้วหรือขอบเขตบริเวณช่วงก่อนถึงป้ายหยุดรถโดยสาร เพื่อลดอัตราการจอดรถกีดขวางรถโดยสารประจำทางที่เข้าสู่ป้าย เพื่อรับส่งผู้โดยสารของรถสาธารณะประเภทต่างๆ โดยจากงานส่วนที่ 1 ของโครงการเสนอให้มีการดำเนินการจัดระเบียบป้ายหยุดรถโดยสารในระยะสั้น จำนวน 18 จุด เพื่อเป็นแนวทาวในการศึกษาและปรับปรุงในจุดอื่นในระยะถัดไปดังนี้

ตารางที่ 3.12-3 ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางจำนวน 18 จุด ของกรุงเทพมหานคร ในระยะสั้น ปี 2567-2570

ลำดับ	ตำแหน่ง		
1	หน้าโรงพยาบาลศิริราช ถ.อรุณอัมรินทร์	10	หน้าตลาดการเคหะ ถนนพระรามที่ 2
2	ปากซอยแจ้งวัฒนะ 1011 ถนนแจ้งวัฒนะขาเข้า	11	บริเวณใกล้แยกบางบอน 5
3	ปากซอยแจ้งวัฒนะ 5 ถนนแจ้งวัฒนะขาออก	12	หน้าวิลล่ามาร์เก็ต สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อารีย์
4	บริเวณสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช	13	หน้า ธ.ออมสิน ถนนสีหบุรานุกิจ
5	หน้าตลาดพระโขนง ถนนสุขุมวิท	14	บริเวณใกล้แยกพัฒนาการ ถ.ศรีนครินทร์ ขาเข้า
6	ตรงข้ามวัดชำนิหัตถการ ถนนพระรามที่ 1	15	หน้าสยาม ถนนพระรามที่ 1 ขาเข้า
7	ปากซอยจรัญสนิทวงศ์ 11	16	ตรงข้ามห้างสรรพสินค้าพาต้าปิ่นเกล้า
8	ปากทางเข้าวัดใหญ่ศรีสุพรรณ	17	ปากซอยเพชรเกษม 53
9	ปากซอยอินทรพิทักษ์ 7	18	หน้าตลาดบางแค

หมายเหตุ: *บางจุดได้มีการดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจร แต่ปัจจุบันยังคงมีปัญหาการจราจรอยู่

3.12.3 มาตรการบริหารจัดการพื้นที่ระหว่างการก่อสร้างสาธารณูปโภค

1) การจัดให้มีการบูรณาการแผนการดำเนินงานระหว่างหน่วยงาน

<u>หน่วยงานผู้รับผิดชอบ</u>

- หน่วยงานเจ้าของโครงการ เช่น กฟน. กปน. รฟม. รฟท. กทพ. เป็นต้น
- หน่วยงานเจ้าของพื้นที่
- ผู้รับจ้าง (ผู้รับเหมา)
- ผู้ควบคุมงาน (ที่ปรึกษาควบคุมงาน)
- กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.)

<u>สภาพปัญหา</u>

การดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภคของรัฐ นั้นต้องมีการใช้พื้นที่ผิวจราจรบนถนนเส้นนั้น ๆ ซึ่งส่งผลต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการก่อสร้างต่อผู้ใช้ทาง ส่งผลให้การจราจรบริเวณนั้น ๆ ชะลอหรือติดขัดมากกว่าปกติที่ควรจะเป็น

แนวทางแก้ไข

ควรมีการดำเนินการ หารือ ประสานงาน และวางแผนร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ก่อสร้างและจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างให้สอดคล้องกับแผนงานและขั้นตอนการดำเนินการก่อสร้างตลอดแนวพื้นที่ให้มีความสะดวก ปลอดภัย ในการสัญจร โดยดำเนินการ หารือ/วางแผนการจัดการจราจรล่วงหน้า และมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางรับทราบรูปแบบการจราจรที่จะดำเนินการ

2) การจัดการพื้นที่ผิวจราจรจากการก่อสร้าง พร้อมแนวทางการแก้ปัญหาอื่น

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ

- หน่วยงานเจ้าของโครงการ เช่น กฟน. กปน. รฟม. รฟท. กทพ. เป็นต้น
- หน่วยงานเจ้าของพื้นที่
- ผู้รับจ้าง (ผู้รับเหมา)
- ผู้ควบคุมงาน (ที่ปรึกษาควบคุมงาน)
- กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.)

สภาพปัญหา

โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนและระบบสาธารณูปโภคเพื่อรองรับการเติบโตของเมือง ซึ่งระหว่างการก่อสร้างมักจะต้องมีการใช้พื้นที่ผิวจราจรเป็นระยะทางยาวโดยจะมีการปิดพื้นที่เป็นช่วง ๆ ทำให้พื้นที่ถนนที่ใช้ในการจราจรลดลงและไม่มีเพียงพอต่อปริมาณการจราจรในปัจจุบัน โดยปัจจุบันยังขาดการประสานงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการ ผู้ดำเนการก่อสร้าง และหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ ทำให้การจัดการจราจรนั้นส่งผลกระทบให้เกิดการจราจรติดขัด

แนวทางแก้ไข

การลดพื้นที่ก่อสร้างหรือใช้พื้นที่เพื่อก่อสร้างเป็นช่วงเวลาเท่าที่มีความจำเป็น กั้นแบริเออร์ หรือเครื่องกั้นห่างจากเส้นทางแบ่งช่องจราจรเดิมให้มีระยะที่เหมาะสม และติดป้ายเตือนพื้นที่เขตก่อสร้างก่อนถึงบริเวณที่มีการปิดช่องจราจรเพื่อให้ผู้ใช้ทางได้มีการเตรียมพร้อมในการเปลี่ยนช่องจราจร ทั้งนี้รวมไปถึงการห้ามจอดตลอดแนวเส้นทางที่มีการก่อสร้างและห้ามรถบรรทุกขนวัสดุในช่วงเวลากลางวันหรือช่วงเวลาเร่งด่วน

ตารางที่ 3.12-4 สรุปแนวทางการ/มาตรการแก้ไขปัญหาการจราจรด้านบริหารจัดการ (Soft Side)

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	ระยะแผน
มาตรการด้านการแก้ไขปัญหาการจราจรด้านบริหารจัดการ (Soft Side)			
1	**มาตรการบริหารจัดการระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก**		
1.1	การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรที่แยกเดี่ยว	บช.น./กทม.	แผนระยะสั้น 2567-2570
1.2	การบริหารจัดการระบบควบคุมไฟจราจรที่แยกแบบประสาน (Area Traffic Control: ATC)	บช.น./สจส./ทล./ ทช.	แผนระยะสั้น - กลาง 2567-2575
1.3	การจัดตั้งศูนย์ควบคุมการจราจร (Traffic Operation Control) (รวมข้อมูล + บริหาร)	สนข.	แผนระยะยาว 2576-2580
2	**มาตรการบังคับใช้กฎหมายบนช่วงถนนและทางแยก ทั่วกรุงเทพมหานคร**		
2.1	มาตรการให้เอกชนดำเนินการเคลื่อนย้ายรถที่จอดกีดขวางบนผิวจราจร	สตช./สจส.	แผนระยะสั้น 2567-2570
2.2	มาตรการบริหารจัดการด้านจราจรของทางแยก (Box Junction)	บช.น./สจส.	แผนระยะสั้น 2567-2570
2.3	มาตรการจัดระเบียบป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	ขบ./บช.น./สจส.	แผนระยะสั้น 2567-2570
3	**มาตรการบริหารจัดการพื้นที่ระหว่างการก่อสร้างสาธารณูปโภค**		
3.1	การจัดให้มีการบูรณาการแผนการดำเนินงานระหว่างหน่วยงาน รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ)	หน่วยงานเจ้าของโครงการ/ หน่วยงาน	แผนระยะสั้น 2567-2570
3.2	การจัดการพื้นที่ผิวจราจรจากการก่อสร้าง พร้อมแนวทางการแก้ปัญหาอื่น รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ)	เจ้าของพื้นที่/ ผู้รับจ้าง/ ผู้ควบคุมงาน/บช.น.	แผนระยะกลาง 2571-2575

3.13 แนวทางการพัฒนาที่ 3 : การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณรถบนถนน

3.13.1 การดำเนินการตามแผนโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

มาตรการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยโครงข่ายระบบขนส่งทางราง (รถไฟฟ้า) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลนั้น กรมการขนส่งทางรางได้ดำเนินการศึกษาแผนการพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ 2 (M-MAP2) ซึ่งได้จัดลำดับความสำคัญโครงการเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ A1 เส้นทางที่มีความจำเป็น/มีความพร้อม A2 เส้นทางที่มีความจำเป็น/แต่ต้องเตรียมความพร้อมก่อน และ B เส้นทางที่มีศักยภาพ โดย พ.ศ. 2565 พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีโครงข่ายรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการประมาณ 208 กิโลเมตร และในอนาคตเมื่อทุกโครงการเปิดให้บริการจะมีโครงข่ายประมาณ 620 กิโลเมตร เพื่อรองรับความต้องการเดินทางที่เพิ่มสูงขึ้นทั้งในปัจจุบันและอนาคต ในการเดินทางเชื่อมต่อจากพื้นที่ชานเมือง เข้าสู่พื้นที่ชั้นในได้อย่างสะดวก ปลอดภัย ครอบคลุมทุกพื้นที่

ตารางที่ 3.13-1 แผนพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ขร.)

ลำดับ	โครงการรถไฟฟ้า	ระยะทาง (กม.)	งบประมาณ (ล้านบาท)	แผนเริ่มการก่อสร้าง
1	สายสีแดง ตลิ่งชัน – ศาลายา	13.8	26,504	ระยะสั้น (2567-2570) รวมงบประมาณ 93,714 ล้านบาท
2	สายสีแดง ตลิ่งชัน – ศิรราช	5.7	9,053	
3	สายสีแดง รังสิต – ธรรมศาสตร์	10	10,869	
4	สายสีน้ำตาล แคราย - บึงกุ่ม –บางกะปิ	22.1	47,288	
5	สายสีแดง บางซื่อ–หัวลำโพง พญาไท – หัวหมาก	25.9	93,551	ระยะกลาง (2571-2575) รวมงบประมาณ 246,854 ล้านบาท
6	สายสีแดง วงเวียนใหญ่ – บางบอน	12.2	61,715	
7	สายสีเขียว สนามกีฬา - ยศเส	1	2,931	
8	สายสีเขียว บางหว้า – ตลิ่งชัน	6	16,698	
9	สายสีเทา ช่วงวัชรพล - ทองหล่อ	16.3	29,903	
10	สายสีเงิน บางนา – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	19.7	42,056	
11	สายสีเทา ช่วง วัชรพล - ลำลูกกา	6.1	9,794	ระยะยาว (2576-2580) รวมงบประมาณ 373,091 ล้านบาท
12	สายสีเขียว คูคต - วงแหวนรอบนอก	7.5	16,955	
13	สายสีเทา ช่วง พระโขนง - ท่าพระ	20.5	35,912	
14	สายสีเขียว ตลิ่งชัน – รัตนาธิเบศร์	11.1	26,885	
15	สายสีฟ้า สาทร - ดินแดง	7.4	17,478	
16	สายสีแดง หัวลำโพง – วงเวียนใหญ่	3.5	16,434	
17	สายสีแดง บางบอน – มหาชัย – ปากท่อ	76.4	249,633	
18	สายสีเขียว สมทุรปราการ – บางปู	9.5	20,800	หลังปี 2580
19	สายสีน้ำเงินบางแค – พุทธมณฑลสาย 4	7.9	16,842	

ที่มา: รายงานขั้นสุดท้าย งานศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์ความต้องการเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2, กรมการขนส่งทางราง (สิงหาคม 2566)

รูปที่ 3.13-1 โครงข่ายเส้นทางระบบขนส่งมวลชนทางราง (รถไฟฟ้า) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

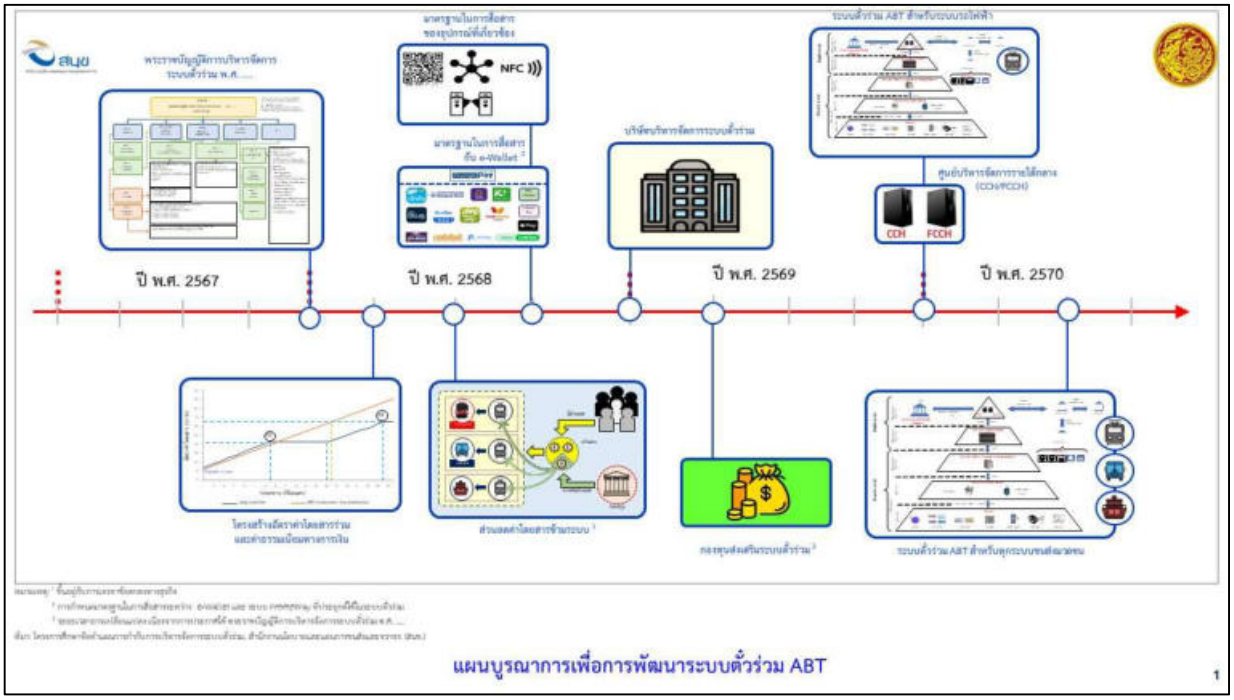
3.13.2 การจัดการระบบตั๋วร่วม/ระบบค่าโดยสารร่วม (Common Ticket Common Fare)

การจัดทำระบบตั๋วร่วม และระบบโดยสารร่วมเป็นมาตรการเกี่ยวข้องกับนโยบายด้านราคา เป็นการเปลี่ยนจากตัวเงินมาเป็นตั๋วโดยสารสำหรับจ่ายค่าใช้บริการรถขนส่งสาธารณะ โดยมาตรการตั๋วโดยสารที่สำคัญและเป็นที่นิยมใช้งาน มีดังนี้ (Common ticket) ระบบตั๋วร่วม เป็นการใช้บัตรโดยสารเพียงใบเดียวเดินทางในระบบขนส่งโดยสารได้ทุกระบบ (Complimentary ticket) ตั๋วโดยสารฟรี สำหรับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่จัดขึ้นในเส้นทางจะได้สิทธิ์ใช้งานตั๋วฟรี (Commuter ticket) ตั๋วโดยสารสำหรับผู้เดินทางเป็นประจำ โดยส่วนใหญ่จะมีราคาถูกลงจากราคาปกติได้สิทธิพิเศษต่าง ๆ (Non-Commuter Ticket) ตั๋วโดยสารสำหรับผู้ที่เดินทางไม่บ่อยหรือเดินทางมาเที่ยวไม่กี่วันจะเป็นตั๋วโดยสารเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในระยะเวลาไม่กี่วัน ซึ่งจะมีสิทธิพิเศษต่าง ๆ เช่น ไม่เสียค่าธรรมเนียมแรกเข้า ระบบตั๋วโดยสารเหล่านี้เพิ่มความสะดวกสบายในการเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ เป็นการดึงดูดปริมาณผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น โดยสามารถดำเนินการตามผลการศึกษาของสำนักงานนโยบายและการขนส่งและจราจรที่มีการศึกษาระบบจัดการตั๋วร่วม ซึ่งมีแผนบูรณาการเพื่อการพัฒนาระบบตั๋วร่วม ในรูปแบบตั๋วผูกบัญชี หรือ Account Based Ticketing (ABT) มีการดำเนินการดังนี้

ตารางที่ 3.13-2 แผนบูรณาการเพื่อการพัฒนาระบบตั๋วร่วม ในรูปแบบตั๋วผูกบัญชี Account Based Ticketing

ลำดับ	รายละเอียด	ระยะแผน
1	การนำเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570
2	ประกาศใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วม	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570
3	ประกาศใช้ส่วนลดค่าโดยสารข้ามระบบ	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570
4	ประกาศใช้มาตรฐานในการสื่อสารของอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องและมาตรฐานในการสื่อสารกับ e-Wallet	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570
5	จัดตั้งบริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570
6	จัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570

ทั้งนี้ การบูรณาการเพื่อดำเนินการพัฒนาระบบตั๋วร่วมจะแล้วเสร็จเป็นรูปธรรมในปี 2570 โดยมีผลลัพธ์ คือ ระบบตั๋วร่วม ABT สำหรับทุกระบบขนส่งมวลชน ซึ่งแบ่งเป็น 2 ระยะ ดังนี้ ระยะที่ 1 เปิดใช้ระบบตั๋วร่วม ABT สำหรับระบบรถไฟฟ้า ภายในไตรมาส 4 ของปี 2569 และระยะที่ 2 เปิดใช้ระบบตั๋วร่วม ABTสำหรับทุกระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง (ปรับอากาศ) และเรือโดยสาร) ภายในไตรมาสที่ 2 ของปี 2570



รูปที่ 3.13-2 แผนบูรณาการเพื่อการพัฒนาระบบตั๋วร่วม ในรูปแบบตั๋วผูกบัญชี Account Based Ticketing

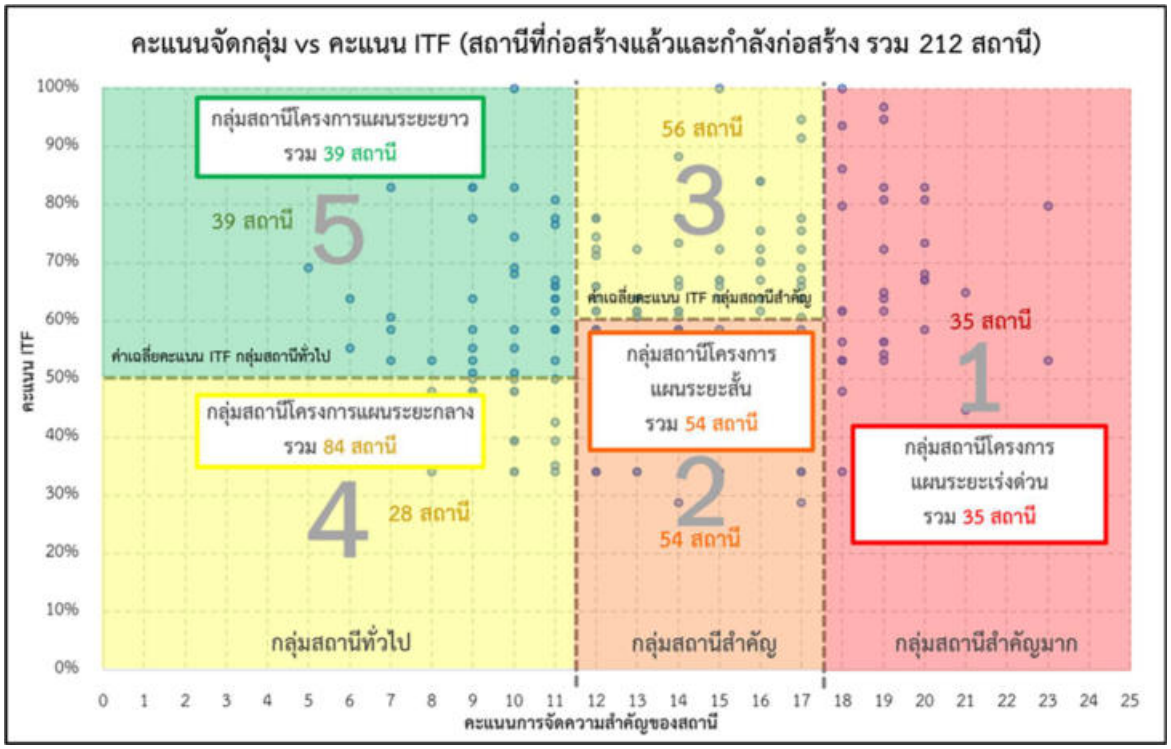
3.13.3 มาตรการพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางและการเพิ่มศักยภาพ ในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน (Intermodal Transfer Facility: ITF)

สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางหลายรูปแบบ (Intermodal Transfer Facility: ITF) เป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน โดยหลักการออกแบบจะให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางชนิดต่าง ๆ รอบสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งแนะนำให้แยกพื้นที่ในแต่ละรูปแบบการเดินทางออกจากกันจะเป็นการเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงสถานีได้ดียิ่งขึ้น โดยป้ายรถโดยสารประจำทางควรอยู่ใกล้ทางเข้า-ออกสถานีรถไฟฟ้ามากที่สุดและควรมีพื้นที่แยกออกพื้นที่การจราจรของรถยนต์ ตำแหน่งจุดจอดรับส่ง-ส่ง (Drop-off/Kiss & Ride) ควรอยู่ห่างออกมา และจุดจอดแล้วจร (Park & Ride) ควรอยู่ในพื้นที่ที่ใกล้ที่สุดของสถานี นอกจากนั้นทั่วทั้งบริเวณรอบสถานีจะต้องมีการจัดทำทางเท้าที่มีความปลอดภัย สะดวกสบาย มีหลังคาที่สามารถกันแดดและฝนได้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มีการศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางและการเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน (Intermodal Transfer Facility: ITF) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ภายใต้โครงการ “โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” ในปี พ.ศ. 2566 โดยนำไปจัดกลุ่มสถานีรถไฟฟ้าเพื่อใช้ในการวางแผนการพัฒนาระยะเร่งด่วน ระยะสั้น ระยะกลาง หรือระยะยาว ดังนั้น การมีมาตรการในการปรับปรุงและพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางจะช่วยทำให้การเดินทางเป็นไปอย่างไร้รอยต่อ มีความสะดวกสบายและคำนึงถึงผู้ใช้งานทุกกลุ่ม

ตารางที่ 3.13-3 ปัจจัยการประเมินการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวก

กลุ่ม	ลำดับ	ปัจจัยการประเมิน
[1] กลุ่มการเชื่อมต่อการเดินทาง	1	ที่จอดจักรยานบริเวณสถานี
	2	Drop-off/Kiss & Ride
	3	ร่มเงาของทางเดินถึงจุดเชื่อมต่อ
	4	ที่จอดรถโดยสารประจำทาง และพื้นที่พักคอย
	5	ที่จอดรถแท็กซี่
	6	การเชื่อมต่อกับรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ
	7	การเข้าถึงสถานีด้วยยานพาหนะ
[2] กลุ่มการให้ข้อมูลการเดินทาง	8	แผนที่แสดงจุดเชื่อมต่อการเดินทาง
	9	แผนที่แสดงย่านสถานี
	10	ป้ายนำทางไปยังรูปแบบการเดินทางอื่น
	11	ป้ายแสดงจุดจอดรถโดยสารและข้อมูลสายรถโดยสาร
[3] กลุ่มสิ่งอำนวยความสะดวก การเชื่อมต่อเพิ่มเติม	12	การเชื่อมต่อกับอาคารข้างเคียง
	13	ที่จอดรถ Park & Ride
	14	จุดกลับรถโดยสารประจำทาง

ที่มา: โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางฯ, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2565



ที่มา: โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางฯ ,สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2565

รูปที่ 3.13-3 การจัดกลุ่มสถานีรถไฟฟ้าสำหรับการเชื่อมต่อการเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี

ตารางที่ 3.13-4 แผนการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบิน โดย สนข.

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570	แผนระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575	แผนระยะยาว พ.ศ. 2576-2580	งบประมาณรวม (ล้านบาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ
1.1 : การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน เชื่อมโยงการเดินทางเพื่อผู้ใช้ทุกกลุ่ม จำนวน 8 โครงการ งบประมาณ 279.50 ล้านบาท						
1	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตกรุงเทพมหานคร	29.70	28.30	8.70	66.70	กทม.
2	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตจังหวัดสมุทรปราการ	3.20	2.60	0.70	6.50	สมุทรปราการ
3	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตจังหวัดนนทบุรี	4.70	3.20	5.10	13.0	นนทบุรี
4	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีในเขตจังหวัดปทุมธานี	-	0.40	-	0.40	ปทุมธานี
5	โครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดจอดรถโดยสารประจำทาง	77.60	60.10	26.70	164.40	ขสมก.
6	โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และรถไฟฟ้าสายสีม่วง	4.60	5.50	1.80	11.90	รฟม.
7	โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง	0.90	0.90	1.30	3.10	รฟท.
8	โครงการปรับปรุงและติดตั้งระบบข้อมูลเชื่อมต่อการเดินทางภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สุขุมวิท) และรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สีลม)	5.50	5.10	2.90	13.50	กทม.
งบประมาณรวม (ล้านบาท)		126.2	106.1	47.2	279.5	
1.2 : การส่งเสริมการเดินทางหลายรูปแบบในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 8 โครงการ งบประมาณ 955 ล้านบาท						
1	โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรอง เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร	33.50	-	-	33.50	กทม.
2	โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรอง เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดนนทบุรี	4.00	-	-	4.00	นนทบุรี
3	โครงการศึกษาการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบขนส่งมวลชนรอง เชื่อมโยงชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในเขตจังหวัดปทุมธานี	2.50	-	-	2.50	ปทุมธานี
4	โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อให้มีบริการระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมโยงกับระบบรถไฟฟ้าเพื่อการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าจากการขยายตัวของเมืองในอนาคต (เชื่อมโยงถนนผังเมือง)	-	-	40.00	40.00	ขบ.
5	โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า – สถานีวงแหวนรอบนอกตะวันออก	10.00	-	-	10.00	กทม./รฟม.
6	โครงการศึกษาความเหมาะสมเพื่อจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารจอดแล้วจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า – สถานีรังสิต	10.00	-	-	10.00	รฟท.
7	โครงการพัฒนาศูนย์การเชื่อมต่อการเดินทาง ศูนย์ราชการนนทบุรี	-	850.00	-	850.00	นนทบุรี
8	โครงการปรับปรุงจุดจอดรถโดยสารสาธารณะอาคารผู้โดยสาร สนามบินสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ	5.00	-	-	5.00	ทอท.
งบประมาณรวม (ล้านบาท)		**65**	**850**	**40**	**955**	

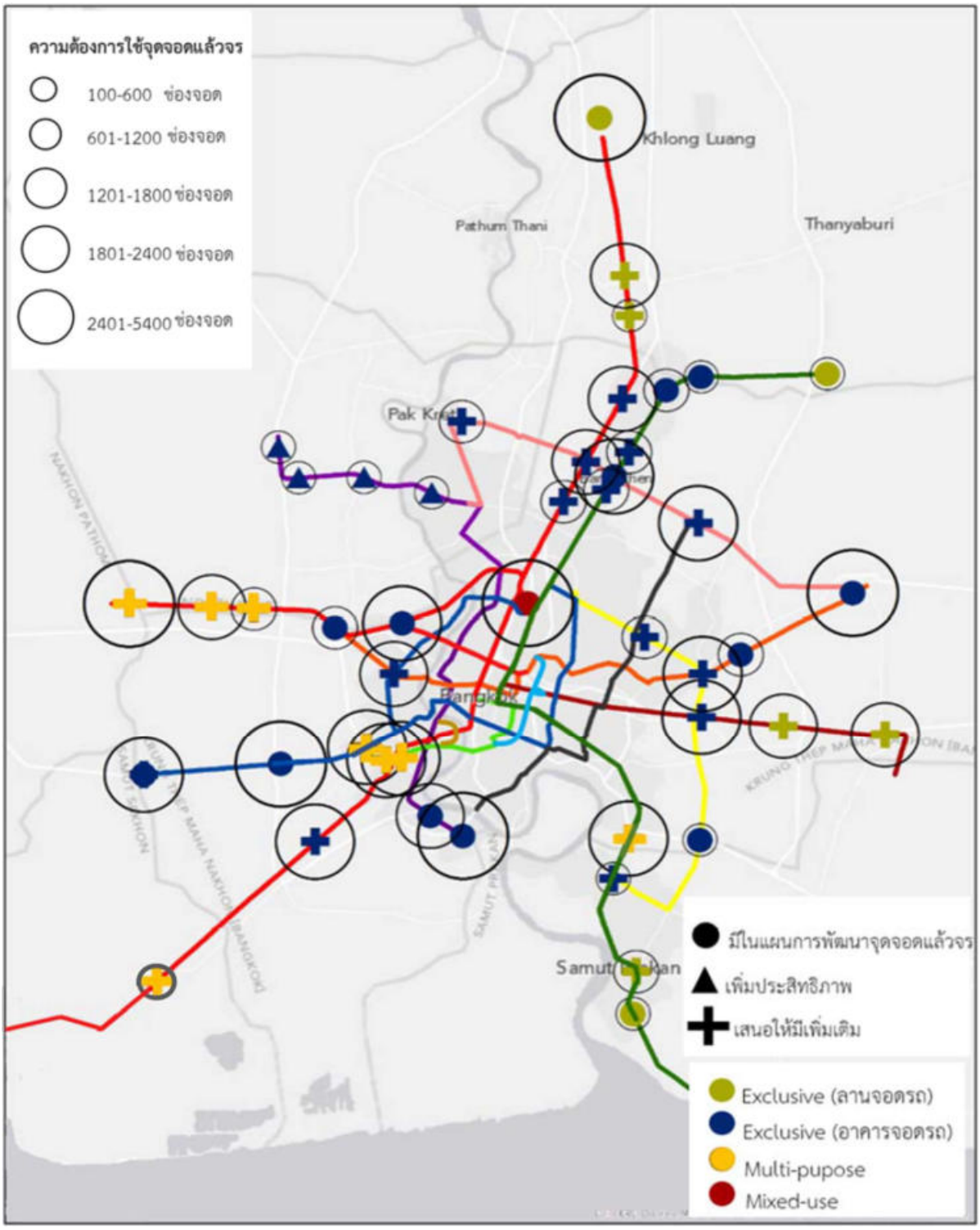
ที่มา: โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางฯ, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2565.

3.13.4 การจัดพื้นที่จอดแล้วจรตามแนวขนส่งมวลชน (Park & Ride)

โดยเมื่อปี พ.ศ. 2560 ได้มีการจัดทำ “โครงการศึกษาจัดทำระบบจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานคร” (กองจัดระบบการจราจรทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2560) โดยมีวัตถุประสงค์โครงการ คือ เพื่อศึกษาและประเมินอุปสงค์การใช้จุดจอดแล้วจรโดยใช้ข้อมูลคาดการณ์ปริมาณผู้ใช้ระบบรถขนส่งมวลชนราง จากแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) ของ สนข. เป็นพื้นฐาน เพื่อกำหนดที่ตั้งและขนาดความจุที่เหมาะสมในการพัฒนาจุดจอดแล้วจรให้สอดคล้องกับอุปสงค์การใช้งานทั้งประเภทวัตถุประสงค์จอดแล้วจรโดยเฉพาะ (Exclusive Park & Ride) และการใช้งานร่วมกับการจอดรถเพื่อวัตถุประสงค์อื่น (Multi-purpose Parking) และการพัฒนาจุดจอดแล้วจรร่วมกับโครงการพัฒนาที่ดินเพื่อวัตถุประสงค์อื่น (Mixed-use Development) รวมถึงพัฒนาแนวทาง (Guidelines) ในการกำหนดองค์ประกอบของจุดจอดแล้วจรสำหรับแต่ละพื้นที่ และจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเรียงตามลำดับดำเนินการจัดทำแผนแม่บทเป็นแผนในระยะต่าง ๆ มีการแสดงพื้นที่จัดทำที่จอดแล้วจรโดยลำดับความสำคัญเร่งด่วนสำหรับแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ และโครงการระบบขนส่งมวลชนที่เปิดให้บริการแล้ว

อย่างไรก็ตามเนื่องจากปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัวที่มีจำนวนมากขึ้นทำให้บางสถานีที่ทำการจัดพื้นที่จอดแล้วจรให้บริการแล้วยังไม่สามารถรับความต้องการได้อย่างเพียงพอ รวมถึงบางสถานีที่ไม่ได้มีแผนที่จะจัดเตรียมพื้นที่สำหรับให้บริการจุดจอดแล้วจรเพื่อความสะดวกของผู้บริการ ดังนั้นจึงจัดทำเป็นแผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจรในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยทำการศึกษาและประเมินอุปสงค์ในการใช้จุดจอดและจรของประชากรเพื่อใช้ในการกำหนดขนาดความจุและที่ตั้งที่เหมาะสมในการพัฒนาจุดจอดแล้วจรให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ตามการพัฒนาของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และการจัดลำดับความสำคัญของแต่ละตำแหน่งจัดทำแผนระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว รวมถึงการออกมาตรการต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนใช้จุดจอดและจร และออกนโยบายเพื่อสนับสนุนการลงทุนการพัฒนาที่ดินจากภาคเอกชน

โดยสรุปตามแผนของโครงการศึกษาจัดทำระบบจอดแล้วจรในเขตกรุงเทพมหานคร นั้นมีการกำหนดระยะแผนในการการดำเนินการพร้อมงบประมาณดังนี้ แผนระยะสั้น ปี 2567-2570 จำนวน 19 โครงการ มูลค่า 10,302 ล้านบาท แผนระยะกลางถึงระยะยาว ปี 2571 – 2580 จำนวน 4 โครงการ แบ่งเป็น 1 โครงการที่ยังไม่ดำเนินการ มูลค่า 33 ล้านบาท และ 3 โครงการที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง



รูปที่ 3.13-4 แผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจร ตามปริมาณอุปสงค์ของการใช้จุดจอดแล้วจร

ตารางที่ 3.13-5 แผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจร แผนระยะสั้น ปี พ.ศ. 2567-2570

ลำดับ	สายสีรถไฟฟ้า	ชื่อสถานีรถไฟฟ้า	หน่วยงานรับผิดชอบ	อุปสงค์ปี 2574 (ช่องจอด)	ความจุช่องจอด (คัน)	สถานะ*	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)
1	ARL	ลาดกระบัง	รฟท.	850	850	3.เสนอเพิ่มเติม	166
2	ARL	บ้านทับช้าง	รฟท.	770	770	3.เสนอเพิ่มเติม	151
3	ARL แดงอ่อน เหลือง	หัวหมาก หัวหมาก พัฒนาการ	**รฟท. หรือ รฟม.	1,460	1,460	3.เสนอเพิ่มเติม	1,017
4	ชมพู	ปากเกร็ด	รฟม.	260	461	3.เสนอเพิ่มเติม	331
5	ชมพู เทา	วัชรพล	**รฟม. หรือกทม.	1,390	1,390	3.เสนอเพิ่มเติม	1,143
6	เหลือง เทา	ลาดพร้าว71 ฉลองรัช	**รฟม. หรือกทม.	310	461	3.เสนอเพิ่มเติม	392
7	เขียวเข้ม เหลือง	สำโรง	**รฟม. หรือ กทม.	1,850	1,850	3.เสนอเพิ่มเติม	1,452
8	เหลือง ส้ม น้ำตาล	แยกลำสาลี	รฟม.	1,570	1,570	3.เสนอเพิ่มเติม	1,210
9	แดงเข้ม	รังสิต	รฟท.	900	900	3.เสนอเพิ่มเติม	344
10	แดงเข้ม	หลักหก	รฟท.	190	190	3.เสนอเพิ่มเติม	39
11	แดงเข้ม	ดอนเมือง	รฟท.	820	820	3.เสนอเพิ่มเติม	621
12	แดงเข้ม	หลักสี่	รฟท.	800	800	3.เสนอเพิ่มเติม	550
13	แดงเข้ม	ทุ่งสองห้อง	รฟท.	370	461	3.เสนอเพิ่มเติม	357
14	แดงอ่อน	ศาลายา	รฟท.	1,610	1,610	3.เสนอเพิ่มเติม	497
15	แดงอ่อน	ศาลาธรรมสพน์	รฟท.	760	760	3.เสนอเพิ่มเติม	165
16	แดงอ่อน	กาญจนาภิเษก	รฟท.	330	330	3.เสนอเพิ่มเติม	76
17	เขียวเข้ม ชมพู	วัดพระศรีมหาธาตุ	รฟม.	1,730	1,730	3.เสนอเพิ่มเติม	1,094
18	เขียวเข้ม	กรมทหารราบ11	รฟม.	170	461	3.เสนอเพิ่มเติม	329
19	เขียวเข้ม	สายหยุด	รฟม.	510	510	3.เสนอเพิ่มเติม	368
งบประมาณรวม							**10,302**

ตารางที่ 3.13-6 แผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจร แผนระยะกลาง ปี พ.ศ. 2571-2575

ลำดับ	สายสีรถไฟฟ้า	ชื่อสถานีรถไฟฟ้า	หน่วยงานรับผิดชอบ	อุปสงค์ปี 2574 (ช่องจอด)	ความจุช่องจอด (คัน)	สถานะ*	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)
1	ม่วง	บางปะกอก	รฟม.	730	730	4.อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-
2	ม่วง	ราษฎร์บูรณะ	รฟม.	1,160	1,160	4.อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-
3	ส้ม	คลองบ้านม้า	รฟม.	461	461	4.อยู่ระหว่างก่อสร้าง	-
งบประมาณรวม							**-**

ตารางที่ 3.13-7 แผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดแล้วจร แผนระยะยาว ปี พ.ศ. 2576-2580

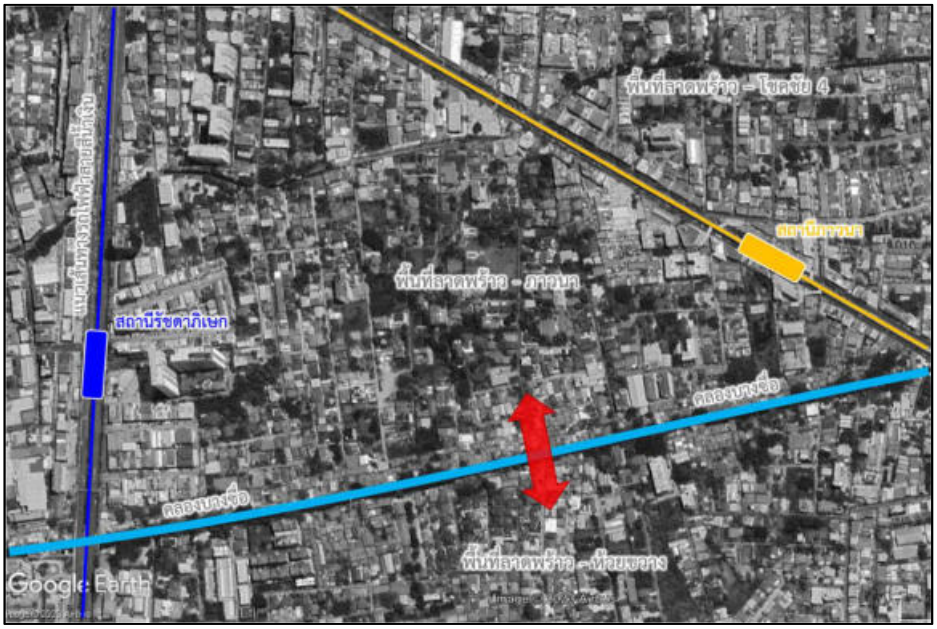
ลำดับ	สายสีรถไฟฟ้า	ชื่อสถานีรถไฟฟ้า	หน่วยงานรับผิดชอบ	อุปสงค์ปี 2574 (ช่องจอด)	ความจุช่องจอด (คัน)	สถานะ*	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)
1	แดงเข้ม	บางบอน	รฟท.	1,140	1,140	3.เสนอเพิ่ม	33
งบประมาณรวม							**33**

หมายเหตุ: *สถานะ 1 หมายถึง จุดจอดแล้วจรที่มีในแผนการพัฒนาจุดจอดแล้วจรของหน่วยงานรับผิดชอบ
สถานะ 2 หมายถึง จุดจอดแล้วจรที่เปิดให้บริการอยู่แล้วแต่ควรต้องปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ
สถานะ 3 หมายถึง จุดจอดแล้วจรที่มีการเสนอให้พัฒนาเพิ่มเติม
สถานะ 4 หมายถึง จุดจอดแล้วจรที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง
**หน่วยงานรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องนั้นต้องดำเนินการหารือร่วมกันในการจัดสรรงบประมาณ

ที่มา: ปรับปรุงจากโครงการศึกษาจัดทำระบบจอดแล้วจรฯ โดย สนข., 2560

3.13.5 การเพิ่มโครงข่ายถนนเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า (Access Road to MRT Station)

เพื่อเพิ่มศักยภาพในการเชื่อมต่อการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว จึงมีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มการเชื่อมต่อพื้นที่ต่าง ๆ เข้าสู้สถานีรถไฟฟ้า โดยการสร้างถนนในแนวเส้นทางที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสม



ภาพรวมของปัญหา

สืบเนื่องจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าหลายเส้นทางให้พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่ามีพื้นที่หลายจุดที่ขาดความต่อเนื่องของโครงข่ายถนนในการเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า เนื่องจากพาดผ่านสิ่งกีดขวางตามธรรมชาติ เช่น คลองต่าง ๆ รวมถึงในลักษณะของโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ ทำให้ชุมชนในบริเวณใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟ้าต่าง ๆ ไม่สามารถเดินทางเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าได้โดยง่าย เนื่องจากการขาดความเชื่อมต่อของโครงข่ายถนน เช่น พื้นที่ลาดพร้าวซึ่งอยู่ใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้าสายสีเหลืองเป็นอย่างมาก แต่ไม่สามารถเดินทางเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าได้ง่ายเนื่องจากมีโครงข่ายถนนซอยที่เป็นลักษณะซอยตันหรือคลองบางซื่อกั้นขวางอยู่ ปัญหาลักษณะดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงการขาดความต่อเนื่องของโครงข่ายถนน ดังนั้นการก่อสร้างถนนหรือสะพานเพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายให้ชุมชนสามารถเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าได้โดยง่ายนั้นเป็นสิ่งสำคัญในการสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะมากขึ้น

ตารางที่ 3.13-8 โครงการเพิ่มโครงข่ายถนนเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า (Access Road to MRT Station)

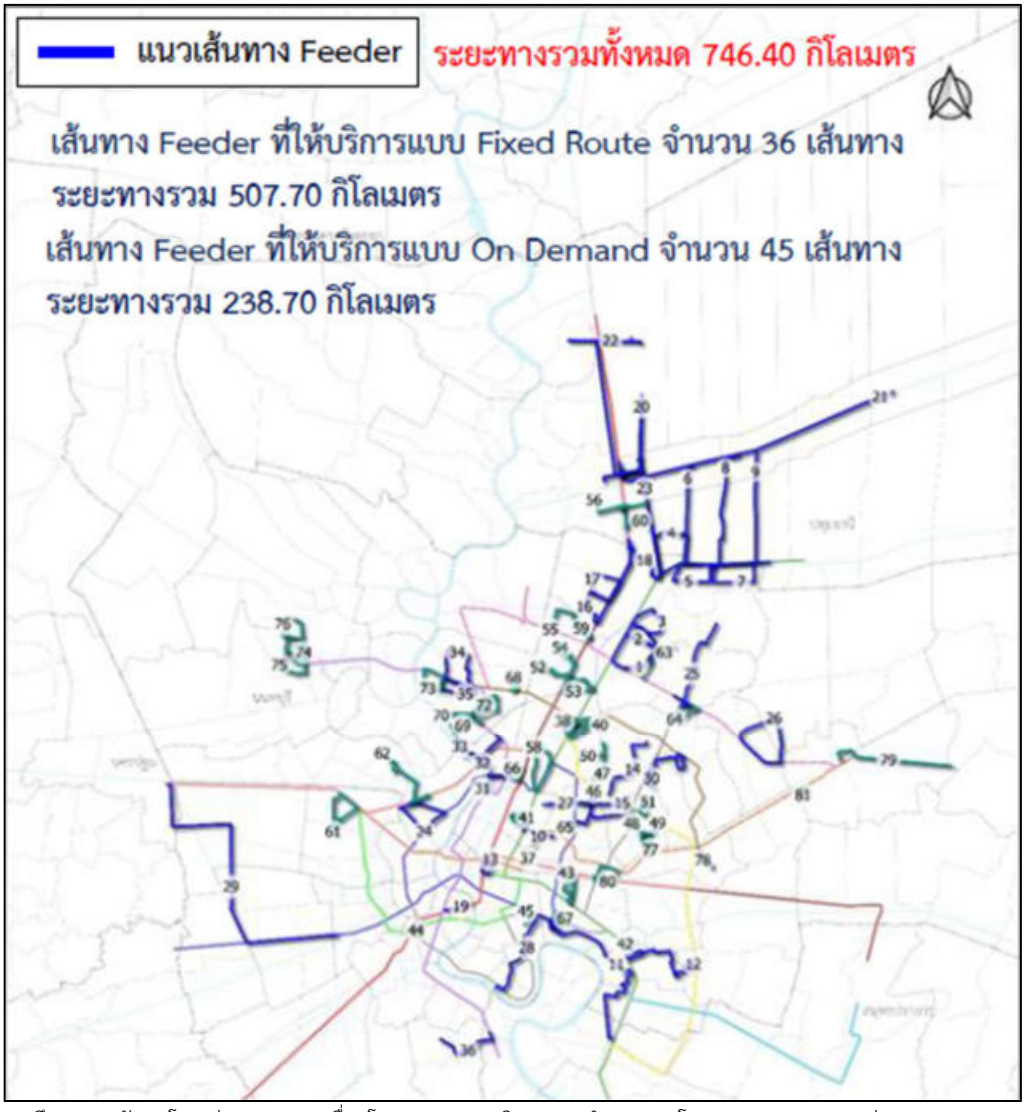
ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ	ระยะแผน
แนวรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม จำนวน 5 โครงการ			
1	ถนนต่อเชื่อมถนนลำลูกกา - ซอยพหลโยธิน 56	กทม.	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570
2	ปรับปรุงซอยสายไหม 17 เชื่อมต่อถนนลำลูกกาบริเวณสถานีรถไฟฟ้าคูคต	กทม.	
3	ปรับปรุงซอยสายไหม 31 เชื่อมต่อถนนลำลูกกาบริเวณสถานีรถไฟฟ้าคูคต	กทม.	
4	ถนนต่อเชื่อมถนนเลียบคลองหกวา - ถนนลำลูกกาบริเวณซอยเส	กทม.	
5	ปรับปรุงซอยสายไหม 85 - ถนนลำลูกกา	กทม.	
แนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง จำนวน 5 โครงการ			
6	ถนนต่อเชื่อมถนนรัตนาธิเบศร์ - ซอยนนทบุรี 20 (ซอยโรงน้ำแข็ง 6)	นนทบุรี	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570
7	ถนนต่อเชื่อมซอยนนทบุรี12 แยก 5/2 - ถนนรัตนาธิเบศร์	นนทบุรี	
8	ถนนต่อเชื่อมซอยวัดไทรม้า - ถนนรัตนาธิเบศร์	นนทบุรี	
9	ถนนต่อเชื่อมทางหลวงชนบทนนทบุรี 2023 - ซอยโยธาธิการนนทบุรี 2023	นนทบุรี	
10	ถนนต่อเชื่อมถนนโยธาธิการนนทบุรี2025 - ถนนรัตนาธิเบศร์	กทม.	

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน ผู้รับผิดชอบ	ระยะแผน
แนวรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม จำนวน 2 โครงการ			
11	ถนนต่อเชื่อมทล. 347 – ถนนเลียบคลองประปา (สถานีเชียงราก)	ปทุมธานี	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570
12	ถนนต่อเชื่อม ทล. 347- ถนนเลียบคลองประปา (สถานีคลองหนึ่ง)	รฟท.	
แนวรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน และสายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ จำนวน 3 โครงการ			
13	ถนนเชื่อมถนนกาญจนาภิเษกฝั่ง (ต.อ.) – ถนนเลียบทางรถไฟ	กทม.	แผนระยะสั้น พ.ศ. 2567-2570
14	ถนนเชื่อมต่อถนนกรุงเทพกรีฑา 20 แยก 11 และขยายเส้นทางเพื่อเชื่อมต่อทางเข้าสถานี ARL บ้านทับช้าง	กทม.	
15	ถนนต่อเชื่อมทางคู่ขนานทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (อ.) - (โครงการต่อเชื่อมถนนเฉลิมพระเกียรติ ร.9 กับถนนกรุงเทพ - ชลบุรี (มอเตอร์เวย์) และถนนกรุงเทพกรีฑา)	กทม.	
แนวรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จำนวน 2 โครงการ			
16	ถนนต่อเชื่อมซอยหมู่บ้านเพิ่มทรัพย์ - ถนนพุทธมณฑลสาย 1 ซอย 5	กทม.	แผนระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575
17	ถนนต่อเชื่อมถนนเพชรเกษม - ถนนเทอดไท	กทม.	
แนวรถไฟฟ้าสายสีชมพู จำนวน 1 โครงการ			
18	ถนนต่อเชื่อมถนนสุขาภิบาล 5 ซอยร่วมมิตรพัฒนา - ถนนคู้บอนซอยคู้บอน 27 แยก 27	กทม.	แผนระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575
แนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง จำนวน 2 โครงการ			
19	ถนนต่อเชื่อมถนนศรีนครินทร์ 38 - ซอยสุขุมวิท 101	กทม.	แผนระยะกลาง พ.ศ. 2571-2575
20	ถนนต่อเชื่อมถนนศรีนครินทร์ 43 - อ่อนนุช 66 แยก 19-12-2	กทม.	
แนวรถไฟฟ้าสายสีส้ม จำนวน 3 โครงการ			
21	ถนนต่อเชื่อมสร้างถนนรามคำแหง127/2 – ถนนเสรีไทย ซอยบุญวิเศษ	กทม.	แผนระยะยาว พ.ศ. 2576-2580
22	ถนนต่อเชื่อมถนนเสรีไทย 24 - ถนนรามคำแหง 131	กทม.	
23	ถนนต่อเชื่อมถนนเสรีไทย 58 - รามคำแหง 185	กทม.	

3.13.6 มาตรการเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า

1) ระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าทางถนน

มาตรการสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยการจัดระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ได้มีการศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางและการเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน (Intermodal Transfer Facility: ITF) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อนำส่งผู้โดยสารไปยังสถานีรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งทางราง (M-MAP) ให้มีความสะดวก รวดเร็ว ตอบสนองต่อความต้องการเดินทางของประชาชนในการเดินทางเขาสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร จากแหล่งที่พักอาศัย และพื้นที่ชานเมือง โดยมีแผนดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งรอง (Feeder) จำนวน 81 เส้นทาง ระยะทางรวม 746.4 กิโลเมตร ประกอบด้วย 2 รูปแบบการให้บริการและแบ่งเป็นระยะแผนการให้บริการตามการพัฒนาของระบบขนส่งทางรางที่เปิดให้บริการในปีนั้นและที่ให้บริการในปัจจุบัน ซึ่งมีรูปแบบการให้บริการตอบสนองต่อความต้องการเดินทางของประชาชนดังนี้



ที่มา: โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางฯ ,สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2565

รูปที่ 3.13-5 เส้นทาง Feeder เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในกรุงเทพและปริมณฑล (81 เส้นทาง)

ตารางที่ 3.13-9 เส้นทางที่ให้บริการ Feeder ในแผนระยะสั้น ปี พ.ศ. 2567-2570

ชื่อเส้นทาง	สายสี รถไฟฟ้า	ชื่อสถานีรถไฟฟ้า	ระยะทาง (ไป-กลับ) (กม.)	คาดการณ์ ปริมาณ ผู้โดยสาร (คน/วัน)	รูปแบบการ ให้บริการ
1. สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ -ถ.เทพรักษ์	เขียวเข้ม	วัดพระศรีมหาธาตุ	7.85	1,281	Fixed Route
2. สถานีสะพานใหม่ - ถ.เทพรักษ์	เขียวเข้ม	สะพานใหม่	5.27	1,057	Fixed Route
3. สถานีสะพานใหม่ - ถ.เพิ่มสิน	เขียวเข้ม	สะพานใหม่	5.83	1,128	Fixed Route
4. สถานีแยกคปอ. - ถ.ลำลูกกา	เขียวเข้ม	แยกคปอ.	10.21	1,331	Fixed Route
5. สถานีคูคต - ถ.สายไหม	เขียวเข้ม	คูคต	7.06	1,075	Fixed Route
6. สถานีคูคต - คลองสาม	เขียวเข้ม	คูคต	16.64	1,202	Fixed Route
10. ตลาดสามเสนใน - ซอยพร้อมพรรณ	เขียวเข้ม	สนามเป้า	8.28	1,077	Fixed Route
11. ตลาดคลองเตย – ตลาดสำโรง	เขียวเข้ม	สำโรง	32.16	2,594	Fixed Route
12. สถานีบางจาก - สถานีสวนหลวง ร.9	เขียวเข้ม	บางจาก	29.42	1,560	Fixed Route

ชื่อเส้นทาง	สายสี รถไฟฟ้า	ชื่อสถานีรถไฟฟ้า	ระยะทาง (ไป-กลับ) (กม.)	คาดการณ์ ปริมาณ ผู้โดยสาร (คน/วัน)	รูปแบบการ ให้บริการ
13. สะพานกษัตริย์ศึก - แยกยมราช	เขียวอ่อน	ยศเส	3.03	1,109	Fixed Route
14. ตลาดโชคชัย 4 - ตลาดจระเข้บัว	เหลือง	โชคชัย 4	11.24	1,018	Fixed Route
15. ตลาดนัดร่ำรวย - แยกซ.20 มิถุนา	เหลือง	ลาดพร้าว 71	10.46	1,659	Fixed Route
16. สถานีการเคหะ - ถ.โกสุมรวมใจ	แดงเข้ม	การเคหะ	6.00	1,045	Fixed Route
17. สถานีดอนเมือง - ถ.ประชาอุทิศ	แดงเข้ม	ดอนเมือง	63.0	1,275	Fixed Route
18. สถานีดอนเมือง - สถานีแยกคปอ.	แดงเข้ม	ดอนเมือง	29.49	879	Fixed Route
20. สถานีรังสิต - ธัญบุรี คลอง 7	แดงเข้ม	รังสิต	42.19	924	Fixed Route
21. สถานีรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ รังสิต	แดงเข้ม	รังสิต	38.91	2,174	Fixed Route
22. สถานีรังสิต – สถานีแยก คปอ. (สีเขียวเข้ม)	แดงเข้ม	รังสิต	20.02	1,066	Fixed Route
23. สถานีรังสิต – ห้างฯ ฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต	แดงเข้ม	รังสิต	14.32	1,774	Fixed Route
24. สถานีบางบำหรุ - สถานีขนส่งผู้โดยสาร กรุงเทพ (สายใต้ใหม่)	แดงอ่อน	บางบำหรุ	8.12	1,619	Fixed Route
25. ตลาดออเงิน - ถ.รามอินทรา	ชมพู	วัชรพล	16.55	1,169	Fixed Route
26. รพ.นพรัตน์ราชธานี - ถ.ปัญญาอินทรา - ศูนย์การค้าแฟชั่นไอส์แลนด์	ชมพู	วงแหวนรามอินทรา และนพรัตน์	9.26	1,101	Fixed Route
27. ซอยอินทามะระ 11 - ซอยอาภาศิริ	น้ำเงิน	สุทธิสาร	6.68	1,052	Fixed Route
28. ตลาดคลองเตย - ท่าน้ำสาธุประดิษฐ์	น้ำเงิน	คลองเตย	16.78	1,842	Fixed Route
29. ตลาดบางแค - ถ.พุทธมณฑลสาย 3 - ตลาดศาลายา	น้ำเงิน	บางแค	42.78	2,426	Fixed Route
31. สถานีเตาปูน - รัฐสภา	ม่วง	เตาปูน	4.86	891	Fixed Route
32. สถานีเตาปูน - โรงเรียนโยธินบูรณะ	ม่วง	เตาปูน	4.96	1,002	Fixed Route
33. สถานีวงศ์สว่าง - ถ.พิบูลสงคราม	ม่วง	วงศ์สว่าง	9.83	1,094	Fixed Route
34. สถานีบางกระสอ - ถ.นนทบุรี	ม่วง	บางกระสอ	7.28	1,161	Fixed Route
35. สถานีบางกระสอ - ถ.เรวดี	ม่วง	บางกระสอ	5.57	967	Fixed Route
36. สวนธนบุรีรมย์ - ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี	ม่วง	พระประแดง	10.00	869	Fixed Route
37. แยกมักกะสัน – ซอยรัชฎภัณฑ์	ARL	ราชปรารภ	1.40	285	On Demand
38. สถานีเสนานิคม - ซอยพหลโยธิน 35	เขียวเข้ม	เสนานิคม	3.60	461	On Demand
39. สถานีรัชโยธิน - ถ.เสนานิคม	เขียวเข้ม	รัชโยธิน	4.60	751	On Demand
40. ถ.พหลโยธิน - ซอยเสนานิคม2	เขียวเข้ม	เสนานิคม	3.60	499	On Demand
41. วงกลมกระทรวงการคลัง – ซอยอารีย์สัมพันธ์	เขียวเข้ม	อารีย์	3.70	597	On Demand
42. สุขุมวิท – ซอยศิริพจน์	เขียวเข้ม	อ่อนนุช	1.70	323	On Demand
43. สถานีพร้อมพงษ์ (สีเขียวเข้ม) - สถานีเพชรบุรี (สีน้ำเงิน)	เขียวเข้ม	พร้อมพงษ์	7.40	702	On Demand
44. วัดบางสะแกนอก - วัดบางสะแกใน	เขียวอ่อน	ตลาดพลู	1.30	459	On Demand
45. คลองเตย - ซอยอรรถการประสิทธิ์	เทา	ลุมพินี	2.20	280	On Demand
46. ซอยสบายใจ – ซอยลาดพร้าว 48	เหลือง	ภาวนา	3.90	561	On Demand
47. ซอยภาวนา – วัดใหม่เสนานิคม	เหลือง	ภาวนา	6.30	792	On Demand
48. ซอยลาดพร้าว 86 - ร.ร.บดินทรเดชา	เหลือง	ลาดพร้าว 71	4.90	532	On Demand
49. ซอยลาดพร้าว 112 - ร.ร.บดินทรเดชา	เหลือง	มหาดไทย	4.40	456	On Demand

ชื่อเส้นทาง	สายสี รถไฟฟ้า	ชื่อสถานีรถไฟฟ้า	ระยะทาง (ไป-กลับ) (กม.)	คาดการณ์ ปริมาณ ผู้โดยสาร (คน/วัน)	รูปแบบการ ให้บริการ
50. สถานีจันทรเกษม – แยกลาดพร้าววังหิน 61	เหลือง	จันทรเกษม	3.40	419	On Demand
51. ปากซอยลาดพร้าว 87 - ห้างฯ อิมพีเรียลเวิร์ลลาดพร้าว	เหลือง	ลาดพร้าว 83	3.10	559	On Demand
52. สถานีทุ่งสองห้อง – ม.ธุรกิจ บัณฑิตย์	แดงเข้ม	ทุ่งสองห้อง	7.10	495	On Demand
53. สถานีทุ่งสองห้อง - บางบัว	แดงเข้ม	ทุ่งสองห้อง	5.50	533	On Demand
54. สถานีทุ่งสองห้อง - ศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ	แดงเข้ม	ทุ่งสองห้อง	8.40	543	On Demand
55. สถานีหลักสี่ - ถ.พิงคนคร	แดงเข้ม	หลักสี่	11.20	736	On Demand
56. สถานีหลักหก - ร.ร.สาธิตแห่งมหาวิทยาลัยรังสิต	แดงเข้ม	หลักหก	5.60	233	On Demand
57. สถานีหลักหก - พหลโยธิน 87 (ถ.วิภาวดีรังสิต)	แดงเข้ม	หลักหก	4.50	359	On Demand
58. สถานีจตุจักร - สถานีหมอชิต	แดงเข้ม	จตุจักร	7.00	541	On Demand
59. วัดหลักสี่ - หมู่บ้านชวนชื่น	แดงเข้ม	หลักสี่	5.40	390	On Demand
60. สถานีหลักหก - ตลาดสี่มุมเมือง	แดงเข้ม	หลักหก	6.70	465	On Demand
61. สถานีตลิ่งชัน – สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (ถ.บรมราชชนนี)	แดงอ่อน	ตลิ่งชัน	8.40	432	On Demand
62. สถานีบางบำหรุ – มหาวิทยาลัยราชพฤกษ์	แดงอ่อน	บางบำหรุ	14.50	594	On Demand
63. ถ.รามอินทรา - หมู่บ้านอนันต์สุขสันต์	ชมพู	ลาดปลาเค้า	9.0	550	On Demand
64. ปากซอยรามอินทรา 40 - ถ.นวลจันทร์	ชมพู	รามอินทรา กม.6	4.30	594	On Demand
65. ห้วยขวาง - ซอยนาทอง	น้ำเงิน	ห้วยขวาง	2.90	712	On Demand
66. สถานีบางซื่อ - ถ.ประชาชื่น 4 แยก 1	น้ำเงิน	บางซื่อ	3.00	788	On Demand
67. สถานีศูนย์ฯสิริกิติ์ - ห้างฯบิ๊กซี พระราม 4	น้ำเงิน	ศูนย์ฯ สิริกิติ์	3.10	633	On Demand
69. สถานีแยกติวานนท์ - ถ.พิบูลสงคราม	ม่วง	แยกติวานนท์	6.50	788	On Demand
70. สถานีแยกติวานนท์ - ท่าน้ำนนทบุรี	ม่วง	สถานีแยกติวานนท์	6.00	761	On Demand
71. สถานีกระทรวงสาธารณสุข – กระทรวงสาธารณสุข	ม่วง	กระทรวงสาธารณะสุข	4.70	712	On Demand
72. สถานีกระทรวงสาธารณสุข – วิทยาลัยบรมราชธานี จ.นนทบุรี	ม่วง	กระทรวงสาธารณะสุข	5.30	501	On Demand
73. สถานีพระนั่งเกล้า - ถ.เรวดี	ม่วง	สะพานพระนั่งเกล้า	4.70	703	On Demand
74. สถานีตลาดบางใหญ่ - หมู่บ้านบางใหญ่ซิตี้	ม่วง	ตลาดบางใหญ่	5.60	765	On Demand
75. สถานีตลาดบางใหญ่ - ถ.โยธาธิการนนทบุรี	ม่วง	ตลาดบางใหญ่	5.90	687	On Demand
76. สถานีคลองบางไผ่ - หมู่บ้านบ้านบัวทอง	ม่วง	คลองบางไผ่	5.20	581	On Demand
77. ซอยรามคำแหง 53 - ร.ร.บดินทรเดชา	ส้ม	ม.รามคำแหง	3.60	579	On Demand
78. หมู่บ้านเอื้ออาทรหัวหมาก - หมู่บ้านสวนสน	ส้ม	แยกลำสาลี	3.70	342	On Demand
79. มีนบุรี - หมู่บ้านทองสงวน	ส้ม	แยกร่มเกล้า	16.50	645	On Demand
80. ถ.พระราม 9 ซอย 26 - ถ.เพชรบุรี	ส้ม	วัดพระราม 9	4.50	469	On Demand
81. สถานีมีนพัฒนา - ซ.รามคำแหง 166 แยก 14	ส้ม	มีนพัฒนา	2.00	281	On Demand

ที่มา: โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางฯ ,สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2565

ตารางที่ 3.13-10 เส้นทางที่ให้บริการ Feeder ในแผนระยะกลาง ปี พ.ศ. 2571-2575

ชื่อเส้นทาง	สายสีรถไฟฟ้า	ชื่อสถานีรถไฟฟ้า	ระยะทาง (ไป-กลับ) (กม.)	คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร (คน/วัน)	รูปแบบการให้บริการ
7. สถานีคลองสาม - ถ.สายไหม	เขียวเข้ม	คลองสาม	8.36	985	Fixed Route
8. สถานีคลองสาม - ดรีมเวิลด์	เขียวเข้ม	คลองสาม	18.64	850	Fixed Route
9. สถานีคลองห้า - ถ.รังสิต นครนายก	เขียวเข้ม	คลองห้า	20.00	903	Fixed Route
30. ซอยแจ่มจันทร์ (สีน้ำตาล) - คริสตัล ดีไซน์ เซ็นเตอร์ (สีเทา)	น้ำตาล	คลองลำเจียก	10.01	968	Fixed Route
68. ศูนย์การค้าพันธุ์ทิพย์ งามวงศ์วาน - ชุมชนประชานิเวศน์ 3	น้ำตาล	งามวงศ์วาน 18	2.30	396	On Demand

ที่มา: โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางฯ, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2565

ตารางที่ 3.13-11 เส้นทางที่ให้บริการ Feeder ในแผนระยะยาว ปี พ.ศ. 2576-2580

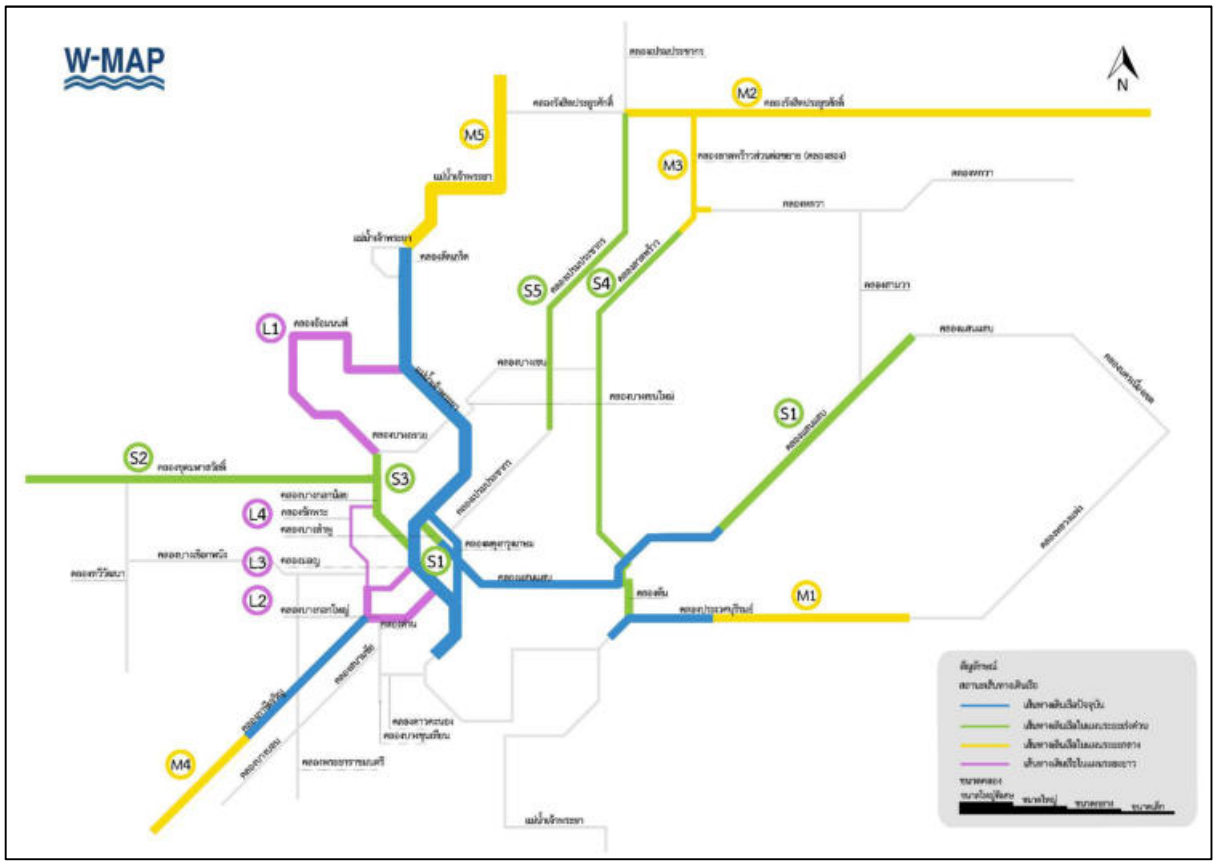
- เส้นทางที่ให้บริการในแผนระยะยาว ปี พ.ศ. 2576-2580 รูปแบบการให้บริการแบบ Fixed Route

ชื่อเส้นทาง	สายสีรถไฟฟ้า	ชื่อสถานีรถไฟฟ้า	ระยะทาง (ไป-กลับ) (กม.)	คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร (คน/วัน)	รูปแบบการให้บริการ
19. วงเวียนใหญ่ - ท่าเรือคลองสาน	แดงเข้ม	วงเวียนใหญ่	3.57	963	Fixed Route

ที่มา: โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางฯ, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2565

2) มาตรการเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าทางน้ำ

การจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร (W-MAP) ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม 2564 พบว่า มีแผนงาน และโครงการเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ ที่ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะโดยการเพิ่มโครงข่ายเส้นทางการเดินเรือ จำนวน 14 โครงการ โดยแบ่งระยะแผนในการดำเนินการดังรายละเอียดต่อไปนี้



รูปที่ 3.13-6 โครงข่ายเส้นทางการเดินทางทางน้ำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในภาพรวม

ตารางที่ 3.13-12 แผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำฯ ในระยะสั้น ปี พ.ศ. 2567-2570

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ
S1	เส้นทางเดินเรือในคลองแสนแสบส่วนต่อขยาย ช่วงวัดศรีบุญเรืองถึงถนนสุวินทวงศ์ (ระยะทาง 12 กิโลเมตร) และเส้นทางเดินเรือในคลองบางลำพู ช่วงสะพานผ่านฟ้าลีลาศถึงป้อมพระสุเมรุ (ระยะทาง 1.5 กิโลเมตร)	กทม.
S2	เส้นทางเดินเรือในคลองขุดมหาสวัสดิ์ ช่วงประตูน้ำมหาสวัสดิ์ถึงวัดชัยพฤกษมาลา (ระยะทาง 28 กิโลเมตร)	ชป.
S3	เส้นทางเดินเรือในคลองบางกอกน้อย ช่วงวัดชะลอถึงศิริราช (ระยะทาง 7.1 กิโลเมตร)	กทม.
S4	เส้นทางเดินเรือในคลองลาดพร้าว ช่วงสายไหมถึงพระโขนง (ระยะทาง 25.7 กิโลเมตร)	กทม.
S5	เส้นทางเดินเรือในคลองเปรมประชากร ช่วงวัดรังสิตถึงบางซื่อ (ระยะทาง 20.5 กิโลเมตร)	กทม.

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร, สนข. 2564

ตารางที่ 3.13-13 แผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำฯ ในระยะกลาง ปี พ.ศ. 2571-2575

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ
M1	เส้นทางเดินเรือในคลองประเวศบุรีรมย์ส่วนต่อขยาย ช่วงตลาดเอี่ยมสมบัติถึงวัดสังฆราชา (ระยะทาง 21.4 กิโลเมตร)	กทม.
M2	เส้นทางเดินเรือในคลองรังสิตประยูรศักดิ์ ช่วงตลาดรังสิตถึงโลตัสคลอง 7 (ระยะทาง 18 กิโลเมตร)	ชป.
M3	เส้นทางเดินเรือในคลองลาดพร้าวส่วนต่อขยาย (คลองสอง) ช่วงถนนสายไหม คูคต ถึงประตูน้ำคลองสอง (ระยะทาง 8.5 กิโลเมตร)	ปทุมธานี
M4	เส้นทางเดินเรือในคลองภาษีเจริญส่วนต่อขยาย ช่วงถนนเพชรเกษม 69 ถึงประตูน้ำกระทุ่มแบน (ระยะทาง 16.5 กิโลเมตร)	กทม./ สมุทรสาคร
M5	เส้นทางเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาส่วนต่อขยาย ช่วงปากเกร็ดถึงที่ว่าการอำเภอเมืองจังหวัดปทุมธานี (ระยะทาง 15 กิโลเมตร)	จท.

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร, สนข. 2564

ตารางที่ 3.13-14 แผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำฯ ในระยะยาว ปีพ.ศ.2575-2580

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ
L1	เส้นทางเดินเรือในคลองอ้อมนนท์ ช่วงวัดโตนดถึงแยกคลองบางกรวย (ระยะทาง 18.3 กิโลเมตร)	จท.
L2	เส้นทางเดินเรือในคลองบางกอกใหญ่ ช่วงแยกคลองบางขุนศรีถึงวัดกัลยาณมิตร (ระยะทาง 6.2 กิโลเมตร)	กทม.
L3	เส้นทางเดินเรือในคลองมอญ ช่วงถนนอรุณอัมรินทร์ถึงแยกคลองบางขุนศรี (ระยะทาง 3 กิโลเมตร)	กทม.
L4	เส้นทางเดินเรือในคลองชักพระ ช่วงถนนบางขุนนนท์ถึงถนนจรัญสนิทวงศ์ 25 (ระยะทาง 5.2 กิโลเมตร)	กทม.

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร ,สนข. 2564

การส่งเสริมการเดินทางทางน้ำมีความจำเป็นต้องมีการปรับปรุงจุดเชื่อมต่อการเดินทางในลักษณะ ล้อ-ราง-เรือ ให้มีความสะดวก ปลอดภัย เพื่ออำนวยความสะดวกให้มีการใช้บริการขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น โดยจุดเชื่อมต่อการเดินทางในลักษณะ ล้อ-ราง-เรือนั้นมีการเสนอให้ปรับปรุงในระยะเร่งด่วน จำนวน 44 จุด ระยะกลาง จำนวน 1 จุดและระยะยาว จำนวน 5 จุดดังนี้

ตารางที่ 3.13-15 จุดเชื่อมต่อการเดินทาง ล้อ-ราง-เรือ จำนวน 50 จุด

ลำดับ	เส้นทางเดินเรือ	ท่าเรือ	สายสรถไฟฟ้า	สถานีรถไฟฟ้า	ระยะสั้น (2567-2570)	ระยะกลาง (2571-2575)	ระยะยาว (2576-2580)
1	คลองแสนแสบ	ท่าเรือผ่านฟ้าลีลาศ	ม่วง	ผ่านฟ้า	✓		
2	คลองแสนแสบ	ท่าเรือสะพานหัวช้าง	เขียวอ่อน/ เขียวเข้ม	ราชเทวี/สนามกีฬาแห่งชาติ	✓		
3	คลองแสนแสบ	ท่าเรือประตูน้ำ	ส้ม	ประตูน้ำ	✓		
4	คลองแสนแสบ	ท่าเรืออโศก	น้ำเงิน/ ARL	เพชรบุรี/มักกะสัน	✓		
5	คลองแสนแสบ	ท่าเรือซอยทองหล่อ	เทา	ทองหล่อ 25	✓		
6	คลองแสนแสบ	ท่าเรือชาญอิสระ	เทา	ทองหล่อ 25	✓		
7	คลองแสนแสบ	ท่าเรือรามหนึ่ง	ARL	รามคำแหง	✓		
8	คลองแสนแสบ	ท่าเรือเดอะมอลล์ 3	ส้ม	รามคำแหง 12	✓		
9	คลองแสนแสบ	ท่าเรือ ม.รามคำแหง	ส้ม	ม.รามคำแหง	✓		
10	คลองแสนแสบ	ท่าเรือสะพานมิตรมหาดไทย	ส้ม	การกีฬาแห่งประเทศไทย(กกท.)	✓		
11	คลองแสนแสบ	ท่าเรือวัดกลาง	ส้ม	รามคำแหง 34	✓		
12	คลองแสนแสบ	ท่าเรือบางกะปิ	ส้ม/เหลือง	ลำสาลี	✓		
13	คลองแสนแสบ	ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง	ส้ม	ศรีบูรพา	✓		
14	คลองแสนแสบ	ท่าเรือท่าเรือพาซิโอ้	ส้ม	คลองบ้านม้า	✓		
15	คลองแสนแสบ	ท่าเรือตลาดมีนบุรี	ส้ม/ชมพู	มีนบุรี/ตลาดมีนบุร	✓		
16	คลองขุดมหาสวัสดิ์	ท่าเรือประตูน้ำฉิมพลี	แดงอ่อน/รถไฟสายใต้*	กาญจนาภิเษก/พุทธมณฑลสาย 2	✓		
17	คลองขุดมหาสวัสดิ์	ท่าเรือวัดสาลวัน	แดงอ่อน	ศาลายา	✓		
18	คลองขุดมหาสวัสดิ์	ท่าเรือวัดสุวรรณาราม	รถไฟฟ้าสายใต้*	วัดสุวรรณ	✓		
19	ภาษีเจริญ	ท่าเรือประตูน้ำภาษีเจริญ	น้ำเงิน	บางไผ่	✓		
20	ภาษีเจริญ	ท่าเรือบางหว้า	น้ำเงิน/เขียวเข้ม	บางหว้า	✓		
21	ภาษีเจริญ	ท่าเรือเพชรเกษม 31	น้ำเงิน	เพชรเกษม 48	✓		
22	ภาษีเจริญ	ท่าเรือเพชรเกษม 35	น้ำเงิน	ภาษีเจริญ	✓		
23	ผดุงกรุงเกษม	ท่าเรือสถานีรถไฟ	น้ำเงิน	หัวลำโพง	✓		
24	ผดุงกรุงเกษม	ท่าเรือสถานีรถไฟหัวลำโพง	น้ำเงิน	หัวลำโพง	✓		
25	ผดุงกรุงเกษม	ท่าเรือเทเวศร์	ม่วง	หอสมุดแห่งชาติ	✓		
26	ผดุงกรุงเกษม	ท่าเรือตลาดเทวราช	ม่วง	หอสมุดแห่งชาติ	✓		
27	คลองประเวศบุรีรมย์	ท่าเรือตลาดเอี่ยมสมบัติ	เหลือง	ศรีนุช	✓		
28	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าสะพานพระนั่งเกล้า	ม่วง	สะพานพระนั่งเกล้า	✓		
29	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าบางโพ	น้ำเงิน	บางโพ	✓		
30	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าเกียกกาย	ม่วง	รัฐสภา	✓		
31	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าราชินี	น้ำเงิน	สนามไชย	✓		
32	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าไอคอนสยาม	ทอง/แดงเข้ม	เจริญนคร/คลองสาน	✓		

ลำดับ	เส้นทางเดินเรือ	ท่าเรือ	สายสรถไฟฟ้า	สถานีรถไฟฟ้า	ระยะสั้น (2567-2570)	ระยะกลาง (2571-2575)	ระยะยาว (2576-2580)
33	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าสาทร	เขียวเข้ม	สะพานตากสิน	✓		
34	แม่น้ำเจ้าพระยา	ท่าเรือบางบัว	เขียวอ่อน	บางบัว	✓		
35	คลองลาดพร้าว	ท่าเรือสะพานใหม่	เขียวอ่อน	สะพานใหม่	✓		
36	คลองลาดพร้าว	ท่าเรือราชภัฏพระนคร	ชมพู	ราชภัฏพระนคร	✓		
37	คลองลาดพร้าว	ท่าเรือคูคต	เขียวอ่อน	คูคต		✓	
38	คลองเปรมประชากร	ท่าเรือบางซื่อ	น้ำเงิน/แดงเข้ม/แดงอ่อน	บางซื่อ	✓		
39	คลองเปรมประชากร	ท่าเรือบางเขน	แดงเข้ม/ARL/น้ำตาล	บางเขน	✓		
40	คลองเปรมประชากร	ท่าเรือหลักสี่	แดงเข้ม/ARL/ชมพู	หลักสี่	✓		
41	คลองเปรมประชากร	ท่าเรือดอนเมือง	แดงเข้ม	ดอนเมือง	✓		
42	คลองเปรมประชากร	ท่าเรือหลักหก	แดงเข้ม	หลักหก	✓		
43	คลองบางลำพู	ท่าเรือบางลำพู	ม่วง	บางขุนพรหม	✓		
44	คลองบางกอกน้อย	ท่าเรือศิริราช	ส้ม	ศิริราช	✓		
45	คลองบางกอกน้อย	ท่าเรือบางขุนนนท์	น้ำเงิน/ส้ม/แดงอ่อน	บางขุนนนท์	✓		
46	คลองบางกอกใหญ่	ท่าเรือถนนเพชรเกษม	น้ำเงิน	บางไผ่			✓
47	คลองบางกอกใหญ่	ท่าเรือถนรรัชดาภิเษก	แดงเข้ม	ตลาดพลู			✓
48	คลองบางกอกใหญ่	ท่าเรือคลองบางใหญ	น้ำเงิน	อิสรภาพ			✓
49	คลองชักพระ	ท่าเรือคลองชักพระ	แดงอ่อน	ตลาดน้ำตลิ่งชัน			✓
50	คลองมอญ	ท่าเรือคลองมอญ	น้ำเงิน	จรัญฯ 13			✓

หมายเหตุ : * รถไฟทางไกลสายใต้ซึ่งเป็นรถไฟเครื่องยนต์ดีเซลให้บริการระหว่างจังหวัด

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร, สนข. 2564

3.13.7 มาตรการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อนำเงินไปอุดหนุนค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชน

ภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นภาษีสรรพสามิตที่เรียกเก็บจากการขายน้ำมันเชื้อเพลิง โดนประเทศส่วนใหญ่จะเรียกเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงจากภาคการขนส่งเป็นหลักและนำเงินไปอุดหนุนและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

ปัจจุบันในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีอัตราการใช้น้ำมันอยู่ที่ 11,000 ล้านลิตรต่อปี (ข้อมูลจากกระทรวงพลังงาน ปี พ.ศ. 2566) หากมีการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นอยู่ที่ 50 สตางค์ต่อลิตร จะส่งผลให้ภาคขนส่งมีรายได้เพิ่มเติมจากมาตรการนี้ในการพัฒนาระบบขนส่งจำนวน 5,500 ล้านบาทต่อปี

<u>แนวทางการจัดการ</u>

ออกประกาศจัดเก็บภาษีจากน้ำมันเชื้อเพลิงในพื้นที่กรุงเทพมหานครจากนั้นนำเงินส่วนต่างมาทดแทนเป็นส่วนลดให้กับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ อาทิ ปัจจุบันระบบรถไฟฟ้ามีผู้ใช้บริการประมาณ .... ล้านเที่ยวต่อปี หากนำรายได้ส่วนต่างมาใช้อุดหนุนโดยการให้ส่วนลดต่อผู้ใช้รถไฟฟ้าเป็นเงิน 10 บาทต่อเที่ยว จะยังมีเงินคงเหลือ โดยจะนำไปใช้เพื่อการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) และระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ เป็นเงินกว่า 1,000 ล้านบาท ซึ่งสามารถจัดซื้อรถโดยสารให้บริการในระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) โดยเป็นรูปแบบรถโดยสารไฟฟ้า (EV Bus) ได้ประมาณ 200 คัน

หน่วยงานรับผิดชอบและจัดสรรงบประมาณ

- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) /กรุงเทพมหานคร (กทม.) /กระทรวงพลังงาน / กรมสรรพสามิตเป็นหน่วยงานร่วมในการศึกษา ประกาศใช้ จัดเก็บ และจัดสรรเงินมาใช้ภายใต้วัตถุประสงค์ของโครงการ
- งบประมาณ ไม่มีเนื่องจากเป็นการประสานงานระหว่างหน่วยงาน

ผลประโยชน์จากมาตรการ

- ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง
- มูลค่าผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ อันเนื่องมาจากสภาพการจราจรที่ดีขึ้น (VOT) สภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น (ENV) และค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (VOC) ประมาณ 1,866 ล้านบาทต่อปี

ผลกระทบของมาตรการ

- ส่งผลกระทบต่อสถานีให้บริการและผู้ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงในเขตกรุงเทพมหานคร

3.13.8 การปรับอัตราภาษีรถยนต์

ภาษีถนน (Road Tax) หรือที่เรียกกันในชื่อต่าง ๆ เช่น ภาษีรถยนต์ (Motor Vehicle Tax) ภาษีแผ่นป้ายทะเบียนรถ (Vehicle License Tax) ฯลฯ เป็นภาษีที่จะต้องมีการจ่าย ก่อนถึงจะสามารถนำรถยนต์หรือยานพาหนะนั้นมาใช้บนถนนสาธารณะหรือทางหลวงได้ หากมีการเพิ่มเติมค่าใช้จ่ายสามารถช่วยลดปริมาณผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวได้

แนวทางการจัดการ

- เสนอโครงการศึกษาในการยกเลิกการปรับลดอัตราภาษีรถยนต์ประจำปี ในระยะแรกนั้นให้ดำเนินการสำหรับรถยนต์ที่มีอายุมากกว่า 7 ปีขึ้นไป ในระยะกลางให้มีการปรับเปลี่ยนอัตราภาษีรถยนต์ประจำปีขึ้นโดยจะเพิ่มขึ้นเมื่อรถยนต์มีอายุมากกว่า 10 ปีขึ้นไป และในระยะยาวให้ปรับเปลี่ยนอาจเกิดการต่อต้าน

หน่วยงานรับผิดชอบและจัดสรรงบประมาณ

- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีประสิทธิภาพในการเป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบได้แก่ กระทรวงการคลัง / กระทรวงคมนาคม / กรมสรรพสามิต / กรมการขนส่งทางบก / กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) / การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) / การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) / กรุงเทพมหานคร (กทม.) และปริมณฑล

ผลประโยชน์จากมาตรการ

- การลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในพื้นที่ศูนย์กลางทางธุรกิจ

ผลกระทบของมาตรการ

- ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลบางส่วนได้รับผลกระทบ

ตารางที่ 3.13-16 สรุปแนวทางการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณรถบนถนน

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	ระยะแผน
1	การดำเนินการตามแผนโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	รฟม./รฟท./กทม.	แผนระยะสั้น 4 โครงการ แผนระยะกลาง 6 โครงการ แผนระยะยาว 7 โครงการ
2	การจัดการระบบตั๋วร่วม/ระบบโดยสารร่วม (Common Ticket Common Fare)	สนข.	แผนระยะสั้น
3	มาตรการพัฒนาปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางและการเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน (Intermodal Transfer Facility: ITF)	สนข./กทม./ทล./ทช./ขบ./บช.น.	แผนระยะสั้น 6 โครงการ แผนระยะกลาง 2 โครงการ แผนระยะยาว 1 โครงการ แผนระยะสั้น-ยาว 7 โครงการ
4	การจัดพื้นที่จอดแล้วจรตามแนวขนส่งมวลชน	สนข./ รฟท./ รฟฟท./ รฟม.	แผนระยะสั้น 19 โครงการ แผนระยะกลาง 3 โครงการ แผนระยะยาว 1 โครงการ
5	การเพิ่มโครงข่ายถนนเชื่อมต่อเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า (Access Road to MRT Station)	รฟม./ รฟท./ กทม.และจังหวัดปริมณฑล	แผนระยะสั้น 15 โครงการ แผนระยะกลาง 5 โครงการ แผนระยะยาว 3 โครงการ
6	มาตรการเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า ทางถนน	ขบ.	แผนระยะสั้น 81 โครงการ แผนระยะกลาง 5 โครงการ แผนระยะยาว 1 โครงการ
	มาตรการเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เข้าสู่สถานีรถไฟฟ้า ทางน้ำ	ชป./จท./กทม./ปทุมธานี/สมุทรสาคร	แผนระยะสั้น 5 โครงการ แผนระยะกลาง 5 โครงการ แผนระยะยาว 4 โครงการ
7	มาตรการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อนำไปอุดหนุนค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชน	สนข./กทม./ก.พลังงาน/กรมสรรพสามิต	แผนระยะกลาง
8	การปรับอัตราภาษีรถยนต์	ก.พลังงาน/กรมสรรพสามิต	แผนระยะยาว

3.14 เป้าหมาย/ตัวชี้วัดผลลัพท์

3.14.1 เป้าหมาย

เป้าหมายในการดำเนินการจัดทำแผนแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วยการพัฒนาโครงข่ายด้วยการก่อสร้างถนน ทางพิเศษ และการแก้ปัญหาคอขวดบนถนนหลักและรอง ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล การบริหารจัดการในการเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรโดยรวมและการเพิ่มความสะดวกและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ทั้ง 3 ประเด็นนี้จะต้องดำเนินการไปพร้อมกัน โดยในด้านต่าง ๆ จะช่วยส่งเสริมการรองรับความต้องการเดินทางเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นในและพื้นที่โดยรอบได้อย่างเป็นระบบและบรรเทาปัญหาการจราจรในปัจจุบันได้อย่างยั่งยืน โดยมีกรอบงบประมาณและ จำนวนโครงการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังนี้

แนวทางการพัฒนา	งบประมาณ (ล้านบาท)	จำนวน โครงการ / จุด
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายการจราจรเพื่อรองรับความต้องการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Hard Side)	891,528	104
แนวทางการพัฒนาที่ 2 การบริหารจัดการในการเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร (Soft Side)	147	75
แนวทางการพัฒนาที่ 3 การเพิ่มความสะดวกและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ	10,570*	238

หมายเหตุ: *ไม่รวมงบประมาณแผนการพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ 2 (M-MAP2)

ทั้งนี้ การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นการกำหนดกรอบการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ โดยมุ่งเน้นทั้งในด้านการพัฒนาทางกายภาพ (Hard side) และด้านการบริหารจัดการ (Soft side) ซึ่งจำเป็นต้องบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่งหลายหน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคม

3.14.2 ตัวชี้วัดผลลัพธ์ (Outcome)

การดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งระบบ โดยการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในระยะสั้น กลาง และยาว จะส่งผลให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายการเดินทางและส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ พร้อมทั้งการบริหารการจราจรและควบคุมปริมาณการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลที่เดินทางเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างเป็นระบบ ครอบคลุม มีความปลอดภัย ลดเวลาในการเดินทาง และเพิ่มความเร็วในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครได้อย่างสะดวก ทั้งนี้จะต้องได้รับความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานรัฐและเอกชนในการผลักดันแผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้

บทที่ 4

งานจัดทำแนวทางบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility)

บทที่ 4

งานจัดทำแนวทางบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility)

งานจัดทำแนวทางบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) เป็นการศึกษาระบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพของการเดินทางของประชาชนในปัจจุบัน ด้วยการนำเทคโนโลยี เครื่องมือ ข้อมูล ระบบ นโยบาย ฯลฯ มาผนวกใช้เพื่อให้การเดินทางมีความสะดวก ปลอดภัย ลดปัญหาจราจรติดขัด และปรับปรุงการบริหารจัดการจราจรทั้งระบบให้มีประสิทธิภาพ และยั่งยืนมากยิ่งขึ้น

Smart Mobility เป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนคุณภาพการเดินทางในเมือง นอกจากการนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาประยุกต์ใช้ร่วมกันแล้วนั้น การมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่าง ๆ ก็มีความสำคัญอย่างยิ่งในการขับเคลื่อนให้เกิดการพัฒนา Smart Mobility การร่วมมือกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หน่วยงาน/องค์กรที่เกี่ยวข้อง สามารถผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์ของข้อมูลและเทคโนโลยีได้อย่างสูงสุด เช่น การกำหนดนโยบาย/การจัดการของหน่วยงานภาครัฐ การสนับสนุนข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยีจากภาคเอกชน/นักวิจัย รองรับกับแผนการพัฒนาเมืองที่เหมาะสมร่วมกัน ซึ่งจะก่อให้เกิดผลกระทบที่มีประโยชน์ในวงกว้างมากยิ่งขึ้นจากการประสานงานร่วมมือกัน ให้มีประสิทธิภาพการขนส่ง ระบบนิเวศในการใช้งานได้มากขึ้น เพิ่มความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจของเมือง ศักยภาพทางการเงิน และเกิดความยั่งยืนมากขึ้น

จากงานศึกษาและทบทวน Smart Mobility ที่เกี่ยวข้อง และนำมาพิจารณาประยุกต์ใช้ในส่วนของการเสนอแนวทางในการสนับสนุนให้กองจัดระบบการจราจรทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นศูนย์ในการดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ เนื่องจาก สนข. เป็นหน่วยงานที่มีทิศทางในการกำหนดนโยบายด้านระบบคมนาคมการขนส่งและจราจร รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ จึงทำให้การเป็นศูนย์ในการดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะของ สนข. มีความเหมาะสมทั้งด้านนโยบายและการดำเนินงานด้านข้อมูลจราจรและขนส่ง

4.1 การศึกษาและทบทวนการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility)

การทบทวนการศึกษาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) และแนวทางในการพัฒนาระบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะที่เกี่ยวข้อง จากการทบทวนการดำเนินงานและการศึกษาที่เกี่ยวข้องความหมายของระบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ พบว่านิยามและความหมายของ Smart Mobility หรือ “การเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ” มีดังนี้

รูปที่ 4.1-1 ภาพรวมของ Smart Mobility

Smart Mobility หรือ การเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ คือระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะเป็นการนำเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information and Communication Technology, ICT) รวมถึงเทคโนโลยีขั้นสูงอื่น ๆ มาประยุกต์ใช้กับระบบการขนส่งและจราจรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน

จากแนวโน้มการขยายตัวของเมืองและจำนวนผู้อยู่อาศัยที่เพิ่มมากขึ้น การเดินทางในเมืองจึงมีบทบาทสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อด้านต่าง ๆ สูง เนื่องจากความหนาแน่นของประชากร ปริมาณการเดินทางและการจราจร ส่งผลไปถึงการใช้พลังงานและสิ่งแวดล้อม วัตถุประสงค์หลักที่สำคัญของการใช้ระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ มีได้ดังนี้

ที่มา: ดัดแปลงจาก "Smart mobility in smart city", Benevolo et al., 2016

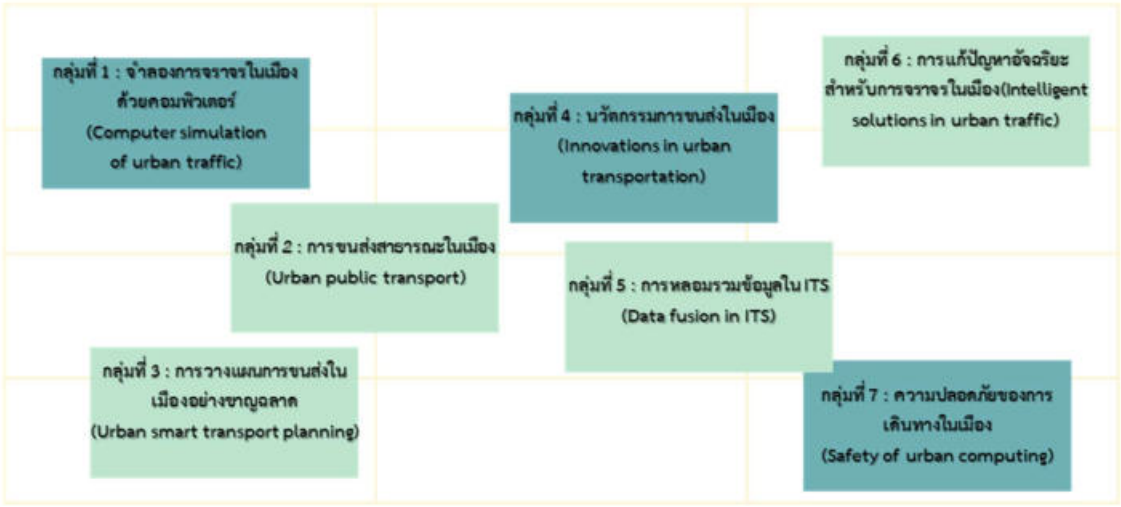
รูปที่ 4.1-2 วัตถุประสงค์ของ Smart Mobility

นอกจากวัตถุประสงค์ในภาพรวมของ Smart mobility แล้วนั้น วัตถุประสงค์ของการพัฒนาระบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะที่มุ่งเน้นไปที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หรือ Stakeholder ที่เน้นเป้าหมายของการพัฒนาที่แตกต่างกัน

ที่มา: ดัดแปลงจาก "Smart mobility in smart city", Benevolo et al., 2016

รูปที่ 4.1-3 การพัฒนาระบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ

ปัจจุบันได้มีนำการวิเคราะห์คอมพิวเตอร์ขั้นสูงไปใช้ในแอปพลิเคชัน/ซอฟต์แวร์ที่พัฒนาขึ้นสำหรับการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ โดยการจำลองด้วยคอมพิวเตอร์การสร้างแบบจำลอง การเพิ่มประสิทธิภาพอัลกอริทึม แบบจำลองเชิงตัวเลข การพยากรณ์ เครือข่ายเฉพาะกิจ ฯลฯ จึงสามารถแบ่งกลุ่มของเทคโนโลยีของการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะออกเป็น 7 กลุ่ม



ที่มา: ดัดแปลงจาก: "Urban smart mobility in the scientific literature — bibliometric analysis" Tomaszewska, E. & Florea, A., 2018

รูปที่ 4.1-4 กลุ่มของเทคโนโลยีของการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ

ในต่างประเทศนวัตกรรมใหม่ ๆ และที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ถูกนำมาใช้ร่วมกันเพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนบนพื้นฐานของ ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS), Open data,Big data รวมทั้งการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งประสบความสำเร็จและมีศักยภาพในการดำเนินงานโดยเป็นแนวทางที่ดีในการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะดัง**ตารางที่ 4.1-1** แสดงนวัตกรรมที่ใช้ในส่วนหนึ่งของ Smart Mobility ของหลายประเทศในยุโรป

ตารางที่ 4.1-1 ตัวอย่างนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับ Smart Mobility ของประเทศในยุโรป

ประเทศ	การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับ Smart Mobility
สเปน	• การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเรียกเก็บเงิน (Developing infrastructure for billing) • การจัดการที่จอดรถ (Managing parking) • การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าน้ำหนักเบาหลายรูปแบบ (Optimized multiple mode lightweight goods transportation)
อังกฤษ	• จักรยานไฟฟ้า (E-Bicycles) • การให้บริการรถโดยสารไฟฟ้าขนาดเล็ก (Minibus battery-powered service) • สถานีเติมน้ำมันสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า (Filling stations for electric vehicles) • ทดสอบรถยนต์ไร้คนขับ (Testing driverless cars) • สถานีขนถ่ายสินค้า (Loading stations) • การเปลี่ยนรถเบนซินเป็นรถไฮบริด (Switching gasoline to hybrid cars)

ประเทศ	การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับ Smart Mobility
	• จักรยานบรรทุกสินค้า (Powered cargo bikes)
เยอรมนี	• การเรียกเก็บเงินตามการเติบโตของโครงสร้างพื้นฐาน (Meets the growing infrastructure for billing) • บัตรเครดิตอัจฉริยะ (Intelligent credit cards) • การจัดการที่จอดรถ (Managing parking) • การใช้ร่วมกันของรถยนต์ไฮบริดและดั้งเดิมที่และจักรยานยนต์ (Shared hybrid and traditional cars and bicycles) • การสร้างช่องทางการขนส่งแบบหลายประสาทสัมผัสใหม่เพื่อเพิ่มการใช้งาน e-mobility (Construction of new multisensory transportation channels to boost e-mobility utilization) • สถานีแลกเปลี่ยนและกระจายสินค้า (Goods swapping and distribution stations) • การนำระบบการแชร์รถมาใช้กับรถยนต์ไฟฟ้า (Implementation of an established car-sharing system for e-cars)
เนเธอร์แลนด์	• การชาร์จรถยนต์อัตโนมัติอัจฉริยะโดยการปรับการใช้สถานีชาร์จให้เหมาะสม (Smart autonomous car charging by optimizing the use of charging stations) • ระบบบัตรเติมเงินสำหรับการเดินทาง (Chipping tickets) • การประเมินพื้นที่จอดรถโดยละเอียดแบบเรียลไทม์ (Detailed parking space evaluation)
อิตาลี	• สถาปัตยกรรมการชาร์จด่วนที่มีความปลอดภัยสำหรับรบแท็กซี่ไฟฟ้า (Quick-charge architecture secured for a frigate of e-taxis) • จุดชาร์จแบตเตอรี่สำหรับรถยนต์ไฟฟ้า (Swift charging points) • ช่องสำหรับจอดรถ (Bays to park in) • รถยนต์ที่ใช้พลังงานจากแบตเตอรี่และไฮบริดได้อย่างราบรื่น (Smooth, hybrid, and battery-powered automobiles) • บริการเช่ารถสำหรับพักอาศัย (Motor homes) • ระบบอี-โลจิสติกส์บนยานพาหนะ (Automobiles with e-logistics) • ห้องโดยสารไฟฟ้า (Power cabs)
ฝรั่งเศส	• สถานีชาร์จตั้งพื้นอัจฉริยะ (Stands on smart charging stations) • บัตรเดบิตและเครดิตที่สามารถใช้ในการเดินทาง (Chipping cards) • รถรับส่งไฟฟ้าอัตโนมัติแบบขับเอง (Self-driving automated electric shuttle) • รถยนต์ไฟฟ้าแบบคาร์แชร์ริ่ง (Car-sharing electric cars)

ที่มา: ดัดแปลงจาก“Smart Mobility Adoption: A Review of the Literature” Bıyık, Can et al, 2021

4.2 การศึกษาและทบทวนการดำเนินงานศูนย์ควบคุมจราจร (Traffic Operations Center, TOC) ในต่างประเทศและในประเทศไทย

การเดินทางและขนส่งอัจฉริยะนอกจากเป็นการนำเทคโนโลยีมาใช้กับระบบขนส่งและจราจร ภายใต้ข้อมูลของผู้ใช้งาน ถนน และรถหรือระบบขนส่งอื่น ๆ ให้เกิดการสื่อสารร่วมกัน การบริหารจัดการข้อมูลเป็นส่วนสำคัญในการสื่อสาร ประสานงาน และนำข้อมูลไปใช้งาน เช่นการวิเคราะห์และตัดสินใจด้านการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ ในการศึกษานี้จึงมุ่งเน้นไปที่การศึกษาศูนย์ควบคุมจราจรที่มีวัตถุประสงค์หลักในการดำเนินงานด้านข้อมูลจราจรและขนส่ง

4.2.1 การดำเนินงานศูนย์ควบคุมจราจร (Traffic Operations Center , TOC) ในต่างประเทศ

จากการศึกษาทบทวนการดำเนินงานศูนย์ควบคุมจราจร (Traffic Operations Center , TOC) ในต่างประเทศ ประกอบ 6 ประเทศ พบว่าส่วนมากเป็นหน่วยงานเพื่อควบคุมบริหารจัดการภายใต้ขอบเขตความรับผิดชอบ ทั้งในระดับเมือง และระดับประเทศ มีการใช้เทคโนโลยีที่หลายหลายร่วมกับการเผยแพร่ข้อมูลเพื่อให้ประชาชนสามารถตรวจสอบข่าวสารได้อย่างทันสถานการณ์ รายละเอียดการดำเนินงานศูนย์ควบคุมจราจรแต่ละประเทศ สรุปได้ดัง**ตารางที่ 4.2-1**

ตารางที่ 4.2-1 สรุปการดำเนินงานศูนย์ควบคุมจราจร (Traffic Operations Center, TOC) ในต่างประเทศ

ประเทศ	ประเภทที่รับผิดชอบ	พื้นที่รับผิดชอบ	หน้าที่รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูล	ลักษณะการเผยแพร่
สหรัฐอเมริกา MNDOT	ศูนย์ควบคุมจราจรภายในรัฐ	ทางหลวง (1,483 กิโลเมตร)	• การบริหารจัดการจราจร • รับแจ้งอุบัติเหตุ • ให้ข่าวสารแก่ประชาชนผู้ใช้ทาง • สอดส่องเฝ้าดูให้เกิดความเรียบร้อยบนถนน	• ประชาชน • เจ้าหน้าที่ CCTV	• VMS, Radio, Social Media
สหรัฐอเมริกา FTMC	ศูนย์กลางการจัดการคมนาคมขนส่ง	จัดการคมนาคมในประเทศ	• กำหนดขอบเขตและประเภทของข้อมูลที่จะต้องเก็บรวบรวม • เก็บและรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ • วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ • วิเคราะห์ข้อมูลแบบ Intelligence Analysis • เผยแพร่ข้อมูลที่ทำการวิเคราะห์แล้วให้แก่หน่วยงานต่าง ๆ • ปรับปรุงให้มีข้อมูลเพื่อการวางแผนอย่างเหมาะสมและทันเหตุการณ์	• Stationary device (Detector, CCTV, Sensor, Radar, Indicator) • Mobile device (In-Vehicle system, GPS) • Etc.	• Traffic condition • Incident • Weather
อังกฤษ NTCC	ควบคุมจราจรภายในประเทศ	• มอเตอร์เวย์ • ถนนสายหลัก A (6,920 กิโลเมตร)	• ตรวจสอบสภาพจราจร, อุบัติการณ์ • การจัดการอุบัติการณ์, เหตุการณ์และความผิดปกติ • รายงานข้อมูลแบบเรียลไทม์ (Real Time)	• CCTV cameras, • Traffic detector loops	• ป้ายข้อความ VMSs • จอแสดงผลแบบ Video Wall

ประเทศ	ประเภทที่รับผิดชอบ	พื้นที่รับผิดชอบ	หน้าที่รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูล	ลักษณะการเผยแพร่
ญี่ปุ่น NEXCO Central	ควบคุมจราจรพื้นที่ภาคกลาง	ทางพิเศษ (2,183 กิโลเมตร)	• ควบคุมและบริหารจัดการจราจร (Traffic Management System: TMS) • รวบรวมข้อมูลจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ บนเส้นทางพิเศษทั้งหมด • ประชาสัมพันธ์, รับแจ้งเหตุต่าง ๆ, ให้ข้อมูลแบบ Real-time	• CCTV cameras, • Radio reports, • Expressway dial, • Traffic control term • Traffic counter • Meteorological observation	• Information board • Graphic information board • Website • Information terminal
ญี่ปุ่น MEX	ควบคุมทางด่วนชูโตะไนโตเกียว (City level + Expressway)	ทางพิเศษ (327 กิโลเมตร)	• การเก็บข้อมูลจราจร จากอุปกรณ์ต่าง ๆ • ประมวลผลข้อมูลผ่านห้องควบคุม • การให้ข้อมูลด้านเส้นทางและการจราจรแก่ผู้ใช้ทาง	• Vehicle detector, • Traffic control • TV camera • รถตรวจการณ์ (Patrol Car)	• ป้าย VMS ที่แสดงข้อความแจ้งเตือน • ป้ายที่แสดงเป็นระดับเส้นสีความหนาแน่นของปริมาณจราจร • ระบบอินเตอร์เน็ต หรือโทรศัพท์มือถือ
เกาหลีใต้ TOPIS	ศูนย์ให้ข้อมูลและบริการด้านการขนส่ง (State level + Traffic data)	ให้บริการข้อมูลการขนส่ง ในเมืองหลวง	• ควบคุมติดตามความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน • การเฝ้าระวังด้านความปลอดภัย, การตอบสนองต่อภัยพิบัติและการกู้คืนสถานการณ์ • การให้ข้อมูลทางด้านจราจรและขนส่ง การเตือนภัยล่วงหน้า	• IT devices, Loop detectors, Video detectors, GPS devices • Surveillance cameras, Remote manipulator • Local control stations	• Real-time signal controllers • Electronic display, Web, mobile, Broadcast
สิงคโปร์ OCC	ศูนย์ควบคุมจราจรในประเทศ (Country level + Expressway)	ทางพิเศษและอุโมงค์ถนน (160 กิโลเมตร)	• ควบคุม ดูแลและจัดการจราจรแบบศูนย์รวมในประเทศสิงคโปร์ • ติดตามการจราจรบนถนนและเก็บรวบรวมข้อมูล • ดูแลและปรับปรุงความปลอดภัยบนถนน อุโมงค์	• GPS Satellite • Detection Cameras & CCTV • Webcams • Tunnel sensors • Etc.	• ป้าย VMS ที่ติดตั้งบนทางพิเศษ • อินเตอร์เน็ต • คลื่นวิทยุ • สถานีโทรทัศน์ • โทรศัพท์มือถือ
มาเลเซีย PLUS-TMC	ศูนย์รวมการควบคุมการจราจรในประเทศ (Country level + Highway & Expressway)	ทางหลวงและทางพิเศษ (1,130 กิโลเมตร)	• ควบคุมการจราจรและการเฝ้าระวังสำหรับเครือข่ายทางหลวง • รวบรวมและประสานงานข้อมูลการจราจรแบบเรียลไทม์จากผู้รับสัมปทานทางหลวงทั้งหมด	• CCTV cameras • Vehicle detectors • probe vehicles • GPS units	• ป้าย VMS • Live video feeds • Video wall • Mobile App • Twitter accounts

4.2.2 การดำเนินงานศูนย์ควบคุมจราจร (Traffic Operation Center, TOC) ในประเทศไทย

ปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานศูนย์ควบคุมจราจร (Traffic Operation Center, TOC) ในประเทศไทย มีทั้งสิ้น 6 หน่วยงาน ได้แก่ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ บมจ. ทางยกระดับดอนเมือง (กรมทางหลวงชนบทไม่มีศูนย์ควบคุมจราจร) รายละเอียดสามารถสรุปได้ดัง**ตารางที่ 4.2-2**

ตารางที่ 4.2-2 สรุปการดำเนินงานศูนย์ควบคุมจราจร (Traffic Operations Center , TOC) ในประเทศ

หน่วยงาน	ประเภทที่รับผิดชอบ	พื้นที่รับผิดชอบ	หน้าที่รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูล	ลักษณะการเผยแพร่
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	ศูนย์ควบคุมและบริหารจัดการจราจรที่ใช้ในการบริหารจัดการจราจรและความปลอดภัยบนทางพิเศษ	ทางพิเศษ (224.6 กิโลเมตร)	• การบริหารจัดการจราจรเพื่อลดความติดขัด • จัดการปัญหาอุบัติเหตุบนทางพิเศษ • รับข้อมูล ประสานงานเมื่อมีเหตุต่าง ๆ	• Call Center • ประชาชนผู้ใช้ทาง • CCTV	• ป้ายข้อความ VMS • Application • Website • Social Media
กรมทางหลวง	ศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุของกรมทางหลวง	ทางหลวงแผ่นดิน	• บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวง • ให้ข้อมูลเผยแพร่ข่าวสารให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประชาชนผู้ใช้ทาง	• CCTV • Radar • Detector	• ป้ายข้อความ VMS • Social Media • Application • วิทยุและ Hotline
กรมทางหลวงชนบท	-	ทางหลวงชนบท	• จัดเก็บข้อมูล เชื่อมโยงระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) ในแต่ละพื้นที่ทั่วประเทศ	• CCTV • AI Computer Vision	-
กรุงเทพมหานคร	ศูนย์ระบบเทคโนโลยีจราจร กรุงเทพมหานคร สำนักการจราจรและขนส่ง	ถนนสายหลักและรองในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร	• รวบรวมข้อมูลด้านจราจร (Data Center) • ติดตั้ง ดูแลระบบกล้อง CCTV ทั่วกรุงเทพฯ	• CCTV	• Website
กรมขนส่งทางบก	ศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS	รถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกวัตถุอันตราย รถบรรทุกขนาดใหญ่ และรถแท็กซี่ ของส่วนกลางและส่วนภูมิภาค	• กำกับ ควบคุม ดูแล ตรวจสอบติดตามการเดินรถ • บริหารจัดการข้อมูลการเดินรถการจัดทำสถิติจากระบบ GPS • พัฒนาระบบ GPS การเชื่อมโยงข้อมูลระบบ GPS ให้มีประสิทธิภาพ	• GPS	• Mobile Application
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	ศูนย์ควบคุมสั่งการและแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (บก.02))	ควบคุมดูแลของกองบังคับการตำรวจจราจร	• จัดการจราจรและรักษาความปลอดภัยในการจราจรทางบก • บูรณาการเจ้าหน้าที่ ประสานงานการดำเนินงาน • รายงานสถานการณ์เพื่อการแก้ไขปัญหาจราจร	• CCTV (จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) • ระบบวิทยุสื่อสาร • ประชาชน	• 1197 สายด่วนจราจร • ป้ายจราจรอัจฉริยะ
บมจ. ทางยกระดับดอนเมือง	ศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ	ทางยกระดับ (21 กิโลเมตร)	• การบริหารจัดการจราจร • ตรวจสอบ สภาพจราจร • ตรวจอุบัติการณ์และให้การกู้ภัยบนเส้นทาง	• CCTV • ประชาชน • AI Computer Vision	• ป้ายข้อความ VMS, ป้ายเตือน ป้ายสัญลักษณ์

4.3 แนวทางพัฒนาเพื่อให้การดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility)

เพื่อให้เกิดการบูรณาการด้านข้อมูลและการบริหารจัดการจราจรเพื่อแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลสามารถดำเนินการได้อย่างแท้จริง จึงได้ดำเนินการหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรุงเทพมหานคร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ บริษัท ดอนเมืองโทลเวย์ และกรมการขนส่งทางบก เพื่อหาแนวทางและกำหนดบทบาทและหน้าที่ของกองจัดระบบการจราจรทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ให้สามารถเป็นศูนย์ในการดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) ได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ในการประชุมหารือได้เน้นที่ประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- นโยบาย ภาระหน้าที่ ขอบเขตการดำเนินงานของหน่วยงานในการบริหารจัดการด้านจราจรในปัจจุบันและแผนการดำเนินงานในอนาคต
- ภาพรวมของศูนย์การบริหารจัดการด้านจราจร หรือการดำเนินงานบริหารจัดการข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ลักษณะการดำเนินงานในปัจจุบัน ระบบที่ใช้งาน ความพร้อมของเครื่องมืออุปกรณ์ การบริหารจัดการ และแนวทางการดำเนินงานในอนาคต
- การให้บริการข้อมูลและการเผยแพร่ข้อมูลในปัจจุบัน ลักษณะและชนิดของข้อมูล รูปแบบการให้บริการ
- การเข้าถึงข้อมูลของหน่วยงานรัฐและประชาชน
- การเชื่อมต่อข้อมูลภายในหน่วยงาน แนวทางบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ และข้อเสนอแนะอื่น ๆ
- ความต้องการด้านข้อมูลจราจรและความต้องการใช้งานข้อมูลจราจรและความต้องการอื่น ๆ เพิ่มเติมของหน่วยงาน

การสรุปประเด็นสำคัญที่ได้เข้าพบและหารือเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาโครงสร้างองค์กรและโครงสร้างข้อมูลเพื่อใช้ในการขับเคลื่อนระบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีรายละเอียดในส่วนของหน้าที่ความรับผิดชอบด้านการจัดการจราจร ข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการจัดการจราจรในปัจจุบัน และความต้องการข้อมูลและเครื่องมือเพื่อการจัดการจราจร สามารถสรุปช่วงเวลาการเข้าพบหน่วยงานได้ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.3-1** และมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.3-1 สรุปช่วงเวลาการเข้าพบหน่วยงาน

ลำดับ	หน่วยงาน	วันที่	เวลา
1	กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) ภายใต้กองบัญชาการตำรวจนครบาล	16 มี.ค. 66	10.00 น.
2	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ	28 มี.ค. 66	13.30 น.
3	กรุงเทพมหานคร ศูนย์ระบบเทคโนโลยีจราจรกรุงเทพมหานคร สำนักการจราจรและขนส่ง	23 มี.ค. 66	13.00 น.
4	กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS	5 เม.ย. 66	13.30 น.
5	กรมทางหลวง (ทล.) ศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ (HTOC)	26 เม.ย. 66	10.00 น.
6	กรมทางหลวงชนบท (ทช.)	12 พ.ค. 6	10.00 น.
7	บมจ. ทางยกระดับดอนเมือง ระบบการจัดการจราจรและกู้ภัย	22 มี.ค. 66	09.00 น.

4.3.1 กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) ภายใต้กองบัญชาการตำรวจนครบาล

เป็นหน่วยงานกลางที่ประสานการจัดการจราจร ร่วมกับตำรวจจราจรในพื้นที่ต่าง ๆ 9 พื้นที่ในกรุงเทพมหานคร และตำรวจจราจรในสถานีตำรวจภูธรของจังหวัดปริมณฑล เช่น นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม โดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นจะมีการทำงานร่วมกันกับหน่วยงานอื่น ๆ เช่น กรุงเทพมหานครด้วย หน้าที่หลักอย่างหนึ่งของ บก.จร. ในการจัดการจราจร คือ การประสานงานเพื่อจัดการสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกต่าง ๆ ซึ่งมีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของแต่ละพื้นที่เป็นผู้ควบคุมอยู่

1) ข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการจัดการจราจรในปัจจุบัน

- ปัจจุบัน บก.จร. ใช้ข้อมูลภาพวีดีโอ CCTV จากกล้อง CCTV ของกรุงเทพมหานครเป็นข้อมูลหลักในการบริหารจัดการจราจรและประสานงานกับพื้นที่ต่าง ๆ
- นอกจากนี้ก็ยังมีการใช้แผนที่ Google map ที่แสดงเส้นสีแสดงสภาพจราจรในแต่ละถนนเป็นข้อมูลเสริมในการดำเนินงาน

2) ความต้องการข้อมูลและเครื่องมือเพื่อการจัดการจราจร

- ภาพวีดีโอจากกล้อง CCTV และแผนที่ Google map ที่แสดงเส้นสีแสดงสภาพจราจรในแต่ละถนนเป็นข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative data) ที่ไม่สามารถใช้ในการตัดสินใจเพื่อบริหารจัดการจราจรได้ดีมากนัก โดย บก.จร. เห็นว่าถ้ามีข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantitative data) เช่น ความเร็วเฉลี่ยบนช่วงถนน หรือความล่าช้าบริเวณทางแยก ในลักษณะที่ สนข. ได้แสดงเป็นข้อมูลต้นแบบใน Dashboard ที่เป็นข้อมูลตามเวลาจริง (Real Time) หรือใกล้เวลาจริง (Near Real Time) จะช่วยให้บริหารจัดการจราจร

ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เนื่องจากจะเห็นภาพรวมของสภาพจราจรในแต่ละพื้นที่ของ กทม. ได้ชัดเจนและมีรายละเอียดมากขึ้นและสามารถบริหารจัดการจราจรเพื่อแก้ปัญหาได้อย่างตรงจุดมากยิ่งขึ้นด้วย

- ปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร จำนวนไม่มากนัก แต่พื้นที่ที่ต้องประสานงานด้านการจราจรมีขนาดใหญ่ครอบคลุมทั้งกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และกล้อง CCTV ของกรุงเทพมหานครมีจำนวนมากเกินกว่าที่เจ้าหน้าที่จะใช้งานได้อย่างครอบคลุม โดยเฉพาะในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรือมียานพาหนะขนาดใหญ่เสียกีดขวางช่องจราจร จำเป็นต้องใช้เวลาในการตรวจสอบและประสานงานเพื่อแก้ปัญหา หากสามารถนำเทคโนโลยี เช่น ระบบตรวจสอบอุบัติเหตุหรือรถเสียบนถนนแบบอัตโนมัติและสามารถแจ้งเตือนเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ ก็จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรได้มากขึ้น รวมทั้งเป็นการนำข้อมูลจากกล้องวีดีโอ CCTV มาใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพมากขึ้นด้วย
- การบริหารจัดการสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกในปัจจุบันในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นใช้การสั่งการจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำพื้นที่ เป็นผู้ควบคุมทั้งหมด ในกรณีที่มีการนำข้อมูลสภาพการจราจร เช่น ความเร็วเฉลี่ยบนช่วงถนนและความล่าช้าบริเวณทางแยกตามาเวลาจริงมาวิเคราะห์ และแนะนำการปรับสัญญาณไฟจราจรให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ก็จะเป็นการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการสัญญาณไฟได้ดียิ่งขึ้นด้วย

รูปที่ 4.3-1 บรรยากาศการเข้าร่วมประชุมหารือกับกองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.)

4.3.2 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการทางพิเศษ ภายใต้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยปัจจุบันการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ให้บริการทางพิเศษจำนวน 7 สายทาง ระยะทางรวม 224 กม. ในส่วนของภารกิจด้านการจัดการจราจร กทพ. มีภารกิจหลัก ดังนี้

- การบริหารจัดการจราจรบนทางพิเศษให้มีความคล่องตัวและปลอดภัย
- การประสานงานกับหน่วยงานดูแลถนนระดับพื้นราบที่เชื่อมต่อทางขึ้นลงทางพิเศษ เพื่อให้การจราจรบริเวณทางขึ้นลงมีความคล่องตัว
- การจัดการอุบัติการณ์ (Incident Management) ที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษ เช่นอุบัติเหตุ รถเสีย เป็นต้น

- ในปัจจุบันการทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีศูนย์ควบคุมจราจรบนทางพิเศษอยู่ 8 ศูนย์ โดยกระจายอยู่บนทางพิเศษ ในเส้นทางต่าง ๆ และมีศูนย์บริหารจัดการจราจรทางพิเศษเป็นหน่วยงานกลางในการประสานงานระหว่างศูนย์ควบคุมจราจรบนทางพิเศษต่าง ๆ
- นอกจากนี้ กทพ. ยังมีคณะกรรมการบริหารจัดการจราจรที่มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรุงเทพมหานคร กองบัญชาการตำรวจนครบาล มาร่วมเป็นคณะกรรมการเพื่อแก้ปัญหาจราจรบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างทางขึ้น-ลงทางพิเศษ และถนนบนพื้นราบ โดยตัวอย่างของความพยายามในการแก้ปัญหาจราจรบริเวณทางขึ้น-ลงทางพิเศษ ได้แก่ การติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรเพื่อควบคุมการจราจรบริเวณทางขึ้น-ลงทางพิเศษเพลินจิตร

1) ข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการจัดการจราจรในปัจจุบัน

- กล้องวงจรปิดแบบ Pan-tilt-zoom (PTZ) ที่ใช้ในการสังเกตการณ์จราจร โดยมีการติดตั้งกล้องวงจรปิดแบบ PTZ บนทางพิเศษ ทุกๆระยะ 1 กม. ทุกสายทาง และ ทุก ๆ ระยะ 500 เมตร สำหรับทางพิเศษสายบูรพาวิถี มีกล้องจำนวน 375 ตัว ดังนั้น จะมีกล้องทุก ๆ 600 เมตรโดยเฉลี่ย โดยมีระบบรวมศูนย์ภาพกล้องวงจรปิดบนทางพิเศษ (Video Management Software) ที่ใช้ซอฟท์แวร์ Mirasys ในการจัดการภาพวิดีโอจากกล้อง CCTV ทั้งหมด และสามารถรองรับผู้ใช้งานได้ประมาณ 100 คนพร้อมกัน
- กล้องวงจรปิดแบบอยู่กับที่ (Fixed Camera) โดยในปัจจุบันอยู่ในระหว่างดำเนินการติดตั้ง คาดว่าจะมีจำนวนกล้องแบบ Fixed Camera ที่ติดตั้งประมาณ 300 กล้อง เพื่อใช้ในการทำการวิเคราะห์ข้อมูลจราจร เช่น ความเร็วเฉลี่ย ปริมาณจราจรแยกประเภท เป็นต้น
- ระบบข้อมูลความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนทางพิเศษ ซึ่งได้จากการใช้ Application Programming Interface (API) ของ Google Map มาวิเคราะห์ข้อมูล
- ข้อมูลจุดต้นทาง-ปลายทางในการเดินทาง โดยติดตามจากการเปรียบเทียบป้ายทะเบียน โดยกล้อง CCTV ที่สามารถวิเคราะห์ข้อมูลจากป้ายทะเบียนยานพาหนะ (License Plate Tracking) ได้

2) ความต้องการข้อมูลและเครื่องมือเพื่อการจัดการจราจร

- ข้อมูลจราจรบนถนนระดับพื้นราบบริเวณจุดเชื่อมต่อทางขึ้น-ลงทางพิเศษในรัศมีประมาณ 2 กิโลเมตร เช่น ความเร็วเฉลี่ย ปริมาณจราจรในทิศทางต่าง ๆ เพื่อใช้ในการแนะนำเส้นทางแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ และใช้ในการจัดการจราจรร่วมกับหน่วยงานที่รับผิดชอบถนนในระดับพื้นราบ
- ระบบ Decision Support System (DSS) ที่ช่วยในการระบุตำแหน่งของจุดที่เกิดอุบัติการณ์ (Incident) รวมถึงการจัดลำดับความสำคัญและแผนงานการเข้าช่วยเหลือหรือบรรเทาอุบัติการณ์ที่ตำแหน่งและเวลาต่าง ๆ

รูปที่ 4.3-2 บรรยากาศการเข้าร่วมประชุมหารือกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

4.3.3 กรุงเทพมหานคร (กทม.)

เป็นหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบถนนสายหลักและรองในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร และเป็นผู้รับผิดชอบอุปกรณ์จัดการสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก ร่วมกับตำรวจจราจรในแต่ละพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาล

1) ข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการจัดการจราจรในปัจจุบัน

- กรุงเทพมหานคร มีการใช้เทคโนโลยีกล้อง CCTV ในการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลจราจรทั้งบนช่วงถนนและบริเวณทางแยก โดยมีรหัสกล้องในระบบทั้งหมด 412 รหัส และเป็นจำนวนกล้อง CCTV ประมาณ 470 กล้อง โดยกล้องที่ติดตั้งมีรุ่นต่าง ๆ ได้แก่ Tiandy รุ่น TC-NC9001S3E-5MP-EA, Stardot รุ่น NetCamSCB-A80C64, Stardot รุ่น NetCamSCB-A80BB6, Hikvision รุ่น DS-2CD4032FWD-A, Hikvision รุ่น DS-2CD4065F-A, Resolution 1980×1080p และกล้องที่ติดตั้งบริเวณช่วงถนนจะเป็นรุ่น Hikvision รุ่น DS-2CD2012-I, Ikvision รุ่น DS-2CD2021G1-I, Hikvision รุ่น DS-2CD2022WD-I, Tiandy รุ่น TN-C32JP โดยกล้องทั้งหมดมีความละเอียด (Resolution) ที่ 1980×1080p หรือประมาณ 2 ล้านพิกเซล และมีความเร็วในการเก็บภาพที่ 25 frames/second (FPS) โดยภาพจากระบบกล้อง CCTV จะถูกนำมาใช้ในการบริหารจัดการจราจร ที่ศูนย์กล้อง CCTV ซึ่งตั้งอยู่ที่อาคารกรุงเทพมหานคร เสาชิงช้า โดยในปัจจุบันกรุงเทพมหานครกำลังดำเนินการเพื่อให้สามารถส่งสัญญาณ CCTV ในระบบ Real time streaming protocol ซึ่งเป็นระบบเปิดที่หน่วยงานอื่นสามารถเข้าไปใช้ข้อมูลภาพวีดีโอจากกล้อง CCTV ในส่วนนี้ได้โดยสะดวก
- นอกจากระบบกล้อง CCTV ด้านการจราจร (traffic CCTV) กรุงเทพมหานครยังมีระบบกล้อง CCTV เพื่อความปลอดภัย (security camera) อีกเป็นจำนวนมากซึ่งบางส่วนสามารถนำมาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรได้ด้วย
- ระบบสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก (Intersection Traffic Signal System) โดยในปัจจุบัน กรุงเทพมหานครได้มอบให้ตำรวจจราจรทำหน้าที่ในการควบคุมสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก โดยเฉพาะในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น

2) ความต้องการข้อมูลและเครื่องมือเพื่อการจัดการจราจร

- กรุงเทพมหานครมีความต้องการจะขอนำระบบการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจรจากภาพวีดีโอกล้อง CCTV ที่พัฒนาโดย สนข. ซึ่งไม่มีข้อจำกัดในเรื่องของ License การใช้งาน เพื่อนำไปพัฒนาต่อและใช้งานกับระบบกล้อง CCTV ด้านการจราจรของกรุงเทพมหานครให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
- เครื่องมือเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรและบริหารจัดการบริเวณทางแยก เช่น ข้อมูล GPS จากรถโดยสารสาธารณะและรถแท็กซี่ ข้อมูลจากกล้องวีดีโอ CCTV บริเวณทางแยก และซอฟท์แวร์การบริหารจัดการสัญญาณไฟจากข้อมูลจราจรเหล่านี้
- เครื่องมือเพื่อใช้ในการตรวจสอบการเกิดอุบัติการณ์ (Incident Detection) เช่น รถขนาดใหญ่เสียการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยใช้ข้อมูลจากภาพวีดีโอ CCTV และข้อมูล GPS เพื่อให้การช่วยเหลือและทำให้สภาพจราจรบริเวณที่เกิดเหตุเข้าสู่สภาพปกติได้โดยเร็ว

4.3.4 กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

ไม่ได้เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยตรง แต่มีการจัดเก็บข้อมูล GPS ของรถโดยสารสาธารณะ รถแท็กซี่ และรถบรรทุกขนาดใหญ่ตั้งแต่ 10 ล้อ 3 เพลาขึ้นไป ซึ่งสามารถนำมาใช้ในการวิเคราะห์สภาพการจราจรบนถนนและบริเวณทางแยกได้

1) ข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการจัดการจราจรในปัจจุบัน

- ในส่วนของข้อมูล GPS ของรถโดยสารสาธารณะ รถแท็กซี่ และรถบรรทุกขนาดใหญ่ตั้งแต่ 10 ล้อ 3 เพลาขึ้นไป ได้มีการเชื่อมต่อข้อมูลกับ สนข. แล้วในปัจจุบัน โดยจะมีการส่งข้อมูล GPS ดังกล่าวในรูปแบบของไฟล์ csv ผ่านระบบออนไลน์ทุก ๆ 90 นาที
- อย่างไรก็ตามในปัจจุบันรถแท็กซี่มีการติดตั้งระบบ GPS น้อยลง และเปลี่ยนไปใช้ระบบการลงทะเบียนออนไลน์ผ่าน Application "DLT Driver" เพิ่มมากขึ้น ทำให้จำนวนข้อมูลที่ได้จากระบบ GPS ของรถแท็กซี่ลดลงไปด้วย
- ขบ. มีแนวทางที่จะพัฒนาระบบและจัดหาผู้ดำเนินการระบบเพื่อรองรับการใช้งาน Application "DLT driver" ที่มีการใช้งานเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เพื่อมาทดแทนระบบข้อมูล GPS แทนในอนาคต

2) ความต้องการข้อมูลและเครื่องมือเพื่อการจัดการจราจร

ระบบตรวจจับยานพาหนะที่มีการต่อเติมและไม่เป็นไปตามมาตรฐานของ พรบ. ขนส่ง จากกล้อง CCTV

4.3.5 กรมทางหลวง (ทล.)

เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบก่อสร้างและบริหารจัดการเส้นทางภายใต้เขตทางของกรมทางหลวง โดยในส่วนของการจัดการจราจร จะมีหน้าที่ในการบริหารจัดการจราจร เพื่อให้มีความคล่องตัวและปลอดภัย นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ในการควบคุมสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก อย่างไรก็ตามเส้นทางส่วนใหญ่ที่อยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรมทางหลวงได้โอนสิทธิ์ในการบริหารจัดการให้แก่กรุงเทพมหานครแล้วเป็นส่วนใหญ่

1) ข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการจัดการจราจรในปัจจุบัน

- ระบบตรวจสอบเวลาในการเดินทางโดยใช้สัญญาณบลูทูธและไวไฟ " BlipTrack" จากยานพาหนะในบริเวณใกล้เคียงกับจุดติดตั้งเสาสัญญาณ โดยสามารถที่จะระบุ Unique ID ของสัญญาณบลูทูธและไวไฟได้ทำให้สามารถติดตามระยะเวลาเดินทางของยานพาหนะแต่ละคันได้
- ระบบ Microwave Radar ที่ใช้ในการตรวจนับปริมาณจราจรแยกประเภทยานพาหนะและความเร็วณ จุดติดตั้ง อย่างไรก็ตามจุดอ่อนของการใช้ Microwave Radar ในการนับปริมาณจราจร ก็คือไม่สามารถนับจำนวนยานพาหนะขนาดเล็ก เช่น รถจักรยานยนต์ ได้อย่างแม่นยำ เนื่องจากสัญญาณ Radar มักถูกบดบังด้วยยานพาหนะที่มีขนาดใหญ่กว่า
- ระบบกล้อง CCTV เพื่อใช้ในการตรวจสอบสภาพจราจรในบริเวณต่าง ๆ แต่ในปัจจุบันยังไม่มีการนำมาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลจราจร

2) ความต้องการข้อมูลและเครื่องมือเพื่อการจัดการจราจร

- ระบบการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรจากระบบกล้อง CCTV ที่ติดตั้งไว้อยู่แล้ว โดยสามารถแยกประเภทยานพาหนะได้ 11 ประเภท
- ข้อมูล GPS สำหรับรถโดยสารและรถบรรทุกขนาดใหญ่ เพื่อใช้ในการวางแผนสร้างจุดพักรถที่เพียงพอกับความต้องการใช้งาน เพื่อลดปัญหาความอ่อนล้าจากการขับขี่ยานพาหนะในระยะไกล และลดปัญหาอุบัติเหตุ
- ข้อมูลจราจรบริเวณจุดร่วม เช่น จุดร่วมระหว่างสายทางของกรมทางหลวงและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือระหว่างสายทางของกรมทางหลวงและกรุงเทพมหานคร หรือกรมทางหลวงชนบท เป็นต้น โดยข้อมูลจราจร ได้แก่ ปริมาณจราจรและความเร็วเฉลี่ยแต่ละทิศทาง ในแต่ละสายทาง ในรัศมีประมาณ 3 กิโลเมตร

รูปที่ 4.3-3 บรรยากาศการเข้าร่วมประชุมหารือกับกรมทางหลวง (ทล.)

4.3.6 กรมทางหลวงชนบท (ทช.)

เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบก่อสร้างและบริหารจัดการเส้นทางภายใต้เขตทางของกรมทางหลวงชนบท โดยในส่วนของการจัดการจราจร จะมีหน้าที่ในการบริหารจัดการจราจร เพื่อให้มีความคล่องตัวและปลอดภัย นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ในการควบคุมสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก โดยสายทางหลักของกรมทางหลวงชนบทในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่ ถนนราชพฤกษ์ ถนนกัลปพฤกษ์ ถนนนครอินทร์ และสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท

1) ข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการจัดการจราจรในปัจจุบัน

- ระบบ Microwave Radar ที่ใช้ในการตรวจนับปริมาณจราจรแยกประเภทยานพาหนะและความเร็ว ณ จุดติดตั้ง อย่างไรก็ตามจุดอ่อนของการใช้ Microwave Radar ในการนับปริมาณจราจร เนื่องจากไม่สามารถนับจำนวนยานพาหนะขนาดเล็ก เช่น รถจักรยานยนต์ ได้อย่างแม่นยำ เนื่องจากสัญญาณ Radar มักถูกบดบังด้วยยานพาหนะที่มีขนาดใหญ่กว่า
- ระบบกล้อง CCTV เพื่อใช้ในการตรวจสอบสภาพจราจรในบริเวณต่าง ๆ ได้แก่ ถนนราชพฤกษ์ ถนนกัลปพฤกษ์ ถนนนครอินทร์ และสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท โดยปัจจุบันได้มีการนำภาพวีดีโอจากกล้อง CCTV มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรด้วยแบบจำลองปัญญาประดิษฐ์แล้ว
- มีศูนย์บริหารจัดการจราจรอัตโนมัติที่รวบรวมภาพวีดีโอจากทุกส่วนภายใต้การบริหารจัดการของกรมทางหลวงชนบท เพื่อให้มารวมอยู่ในที่เดียวกัน

2) ความต้องการข้อมูลและเครื่องมือเพื่อการจัดการจราจร

- ข้อมูล GPS สำหรับรถโดยสารและรถบรรทุกขนาดใหญ่ เพื่อใช้ในการวางแผนบริหารจัดการด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้อย่างเหมาะสม

ข้อมูลจราจรบริเวณจุดร่วม เช่น จุดร่วมระหว่างสายทางของกรมทางหลวงชนบทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือระหว่างสายทางของกรมทางหลวงชนบทและกรุงเทพมหานคร หรือกรมทางหลวง เป็นต้น โดยข้อมูลจราจร ได้แก่ ปริมาณจราจรและความเร็วเฉลี่ยแต่ละทิศทาง ในแต่ละสายทาง ในรัศมีประมาณ 3 กิโลเมตร

4.3.7 บมจ. ทางยกระดับดอนเมือง

เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบก่อสร้างและบริหารจัดการเส้นทางภายใต้สัมปทานโครงการทางยกระดับดอนเมือง ภายใต้การดูแลของกรมทางหลวง

1) ข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการจัดการจราจรในปัจจุบัน :

- ระบบ Microwave Radar ที่ใช้ในการตรวจนับปริมาณจราจรแยกประเภทยานพาหนะและความเร็ว ณ จุดติดตั้ง อย่างไรก็ตามจุดอ่อนของการใช้ Microwave Radar ในการนับปริมาณจราจร ก็คือ ไม่สามารถนับจำนวนยานพาหนะขนาดเล็ก เช่น รถจักรยานยนต์ ได้อย่างแม่นยำ เนื่องจากสัญญาณ Radar มักถูกบดบังด้วยยานพาหนะที่มีขนาดใหญ่กว่า
- ระบบกล้อง CCTV แบบ Pan-Tilt-Zoom (PTZ) เพื่อใช้ในการตรวจสอบสภาพจราจรในบริเวณต่าง ๆ บนทางยกระดับดอนเมือง โดยติดตั้งในระยะห่างทุก ๆ ประมาณ 40-50 เมตร
- ระบบกล้อง CCTV แบบ Fixed เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจร เช่น ความเร็วเฉลี่ยและปริมาณจราจรแยกประเภทยานพาหนะ 4 ประเภท และแจ้งเตือนกรณีมีอุบัติการณ์เกิดขึ้น
- มีศูนย์บริหารจัดการจราจรอัตโนมัติที่รวบรวมภาพวีดีโอจากทุกส่วนเพื่อให้มารวมอยู่ในที่เดียวกัน
- มีหน่วยเคลื่อนที่เร็วเพื่อทำหน้าที่ในการเข้าแก้ไขปัญหากรณีมีอุบัติเหตุ หรือรถเสียบนทางยกระดับดอนเมือง โดยมีมาตรฐานในการเข้าถึงตำแหน่งที่มีปัญหาภายในเวลาไม่เกิน 12 นาที และแก้ไขปัญหาเพื่อให้การจราจรกลับมาสู่สภาพปกติได้ในเวลาไม่เกิน 60 นาทีกรณีมีปัญหาใน 1 ช่องจราจร และไม่เกิน 90 นาทีในกรณีปัญหา 2 ช่องจราจร

2) ความต้องการข้อมูลและเครื่องมือเพื่อการจัดการจราจร

- ข้อมูลจราจรบนถนนระดับพื้นราบบริเวณจุดเชื่อมต่อทางขึ้น-ลงทางยกระดับดอนเมืองในรัศมีประมาณ 2 กิโลเมตร เช่น ความเร็วเฉลี่ย ปริมาณจราจรในทิศทางต่าง ๆ เพื่อใช้ในการแนะนำเส้นทางแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ และใช้ในการจัดการจราจรร่วมกับหน่วยงานที่รับผิดชอบถนนในระดับพื้นราบ
- ข้อมูลจราจรบนถนนระดับพื้นราบ เช่น ถนนวิภาวดีรังสิต เพื่อเป็นข้อมูลแนะนำให้แก่ผู้ใช้ทางในการเลือกใช้บริการทางยกระดับดอนเมือง ในกรณีถนนพื้นราบมีสภาพการจราจรติดขัดมาก

รูปที่ 4.3-4 บรรยากาศการเข้าร่วมประชุมหารือกับ บมจ. ทางยกระดับดอนเมือง

4.4 การวิเคราะห์โครงสร้างองค์กรและโครงสร้างข้อมูลเพื่อใช้ในการขับเคลื่อนระบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ

4.4.1 การวิเคราะห์โครงสร้างองค์กรและโครงสร้างข้อมูลเพื่อใช้ในการขับเคลื่อนระบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ

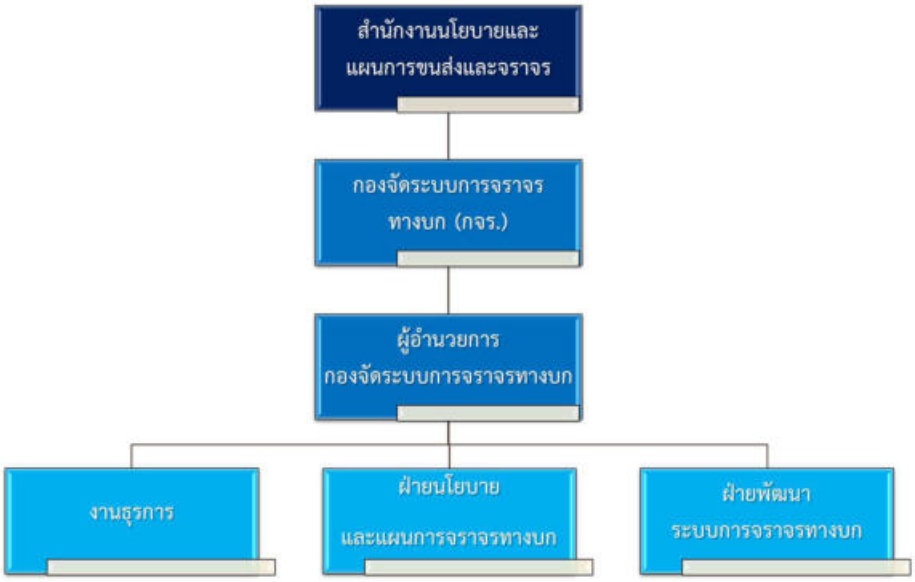
ในการพิจารณาแนวทางการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑลเพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) ที่สามารถดำเนินการได้จริงนั้น จะต้องมีหน่วยงานหรือผู้เกี่ยวข้องในการดำเนินงาน ประสานงาน บริหารจัดการ ควบคุม หรือเสนอแนวทาง นโยบายได้อย่างชัดเจน การวิเคราะห์โครงสร้างองค์กรเพื่อใช้ในการขับเคลื่อนระบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะนี้ ได้ดำเนินการภายใต้การพิจารณาให้กองจัดระบบการจราจรทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นศูนย์กลางการดำเนินงานในการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล

โดยตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 กำหนดให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ ซึ่งปัจจุบัน กจร. มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- ศึกษา สำรวจและวางแผนการจัดระบบการจราจรทางบก เสนอแนะแนวนโยบายและกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร ตลอดจนมาตรการในการแก้ไขปัญหาการจราจรทางบกให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อม
- วิเคราะห์และกลั่นกรองความเหมาะสมและแผนงานและโครงการที่เกี่ยวกับการจัดระบบ การจราจรด้านเทคนิค เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และผังเมืองของแผนงานและโครงการ
- วิเคราะห์เสนอแนะแนวทาง นโยบาย มาตรการ แผนงาน และโครงการ ในการจัดระบบการจราจรทางบก ตลอดจนประสานงาน ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงาน
- ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

รวมทั้งภายใต้แผนยุทธศาสตร์ สนข. ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 – 2564) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน และประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ผลักดันนโยบายและแผนงานคมนาคมสู่การปฏิบัติ จึงทำให้กองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) สามารถเป็นศูนย์กลางในการดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) เนื่องจากเป็นหน่วยงานศึกษา สำรวจและวางแผนการจัดระบบการจราจรทางบก เสนอแนะแนวนโยบายและกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร ตลอดจนมาตรการในการแก้ไขปัญหาการจราจรทางบกให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อม ดังนั้น จึงมีความเชี่ยวชาญและเป็นหน่วยงานเฉพาะทางด้านการจัดระบบการจราจร ภายใต้ความเชี่ยวชาญดังกล่าว จึงสามารถบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑลที่จะต้องดำเนินการ ประสานงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility)

จากการศึกษาทบทวนโครงการสร้างองค์กรของ กจร. พบว่า กองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.) แบ่งกลุ่มงาน/ส่วน/ฝ่าย ออกเป็น 3 ส่วน คือ 1. ฝ่ายนโยบายและแผนการจราจรทางบก 2. ฝ่ายพัฒนาระบบการจราจรทางบก และ 3. งานธุรการ ดังแสดงใน**รูปที่ 4.4-1** โดยอัตรากำลังของ กจร. ปัจจุบันมีทั้งสิ้น 28 อัตรา แบ่งออกเป็นข้าราชการ (ขรก.) 19 อัตรา และพนักงานราชการ (พรก.) 9 อัตรา แบ่งเป็น ฝ่ายนโยบายและแผนการจราจรทางบก ประกอบด้วย ขรก.8 อัตรา และ พรก. 1 อัตรา ฝ่ายพัฒนาระบบการจราจรทางบก ประกอบด้วย ขรก.8 อัตรา และ พรก. 6 อัตรา และงานธุรการประกอบด้วย ขรก. 2 อัตรา และ พรก. 2 อัตรา รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.4-1**



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 4.4-1 โครงสร้างองค์กรปัจจุบันของกองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.)
ภายใต้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ตารางที่ 4.4-1 อัตรากำลังของกองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.)

ตำแหน่ง	ประเภท	ระดับ	อัตรากำลัง	
			ข้าราชการ (ขรก.)	พนักงานราชการ (พรก.)
กองจัดระบบการจราจรทางบก (19, 9)				
ผู้อำนวยการกอง (ผอ. กจร.)	อำนวยการ	ต้น	1	
ฝ่ายนโยบายและแผนการจราจรทางบก (8, 1)				
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน (นวค.)	วิชาการ	ชำนาญการพิเศษ (ชพ.)	1	1
	วิชาการ	ปฏิบัติการชำนาญ (ปก.ชก.)	7	
ฝ่ายพัฒนาระบบการจราจรทางบก (8, 6)				
นักวิเคราะห์นโยบายและแผน (นวค.)	วิชาการ	ชำนาญการพิเศษ (ชพ.)	1	6
	วิชาการ	ปฏิบัติการ/ชำนาญการ (ปก./ชก.)	2	
วิศวกรโยธา	วิชาการ	ปฏิบัติการ/ชำนาญการ (ปก./ชก.)	5	
งานธุรการ (2, 2)				
เจ้าพนักงานธุรการ	ทั่วไป	ปฏิบัติการ/ชำนาญงาน (ปก./ชง.)	2	2

หมายเหตุ : อัตรากำลัง กจร. รวม 28 อัตรา (ขรก., พรก.)
ข้อมูล ณ วันที่ 15 มกราคม 2567

4.4.2 การวิเคราะห์ SWOT Analysis

การพิจารณาแนวทางในการบูรณาการข้อมูลจราจรและการบริหารจัดการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล นอกจากการหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้วนั้น จะต้องนำข้อมูล การดำเนินงาน ภาระหน้าที่ของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง มาดำเนินการวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางและกำหนดบทบาทและหน้าที่ของกองจัดระบบการจราจรทางบกที่มีประสิทธิภาพ ให้สามารถเป็นศูนย์ในการดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) ได้อย่างเหมาะสม โดยการวิเคราะห์จะประกอบด้วยการวิเคราะห์ SWOT Analysis เพื่อพิจารณาสภาพองค์กรโดยรวม และการวิเคราะห์ Gap Analysis เพื่อพิจารณาช่องว่างในปัจจุบันและแนวทางการดำเนินงานในอนาคต เพื่อเสนอแนวทางการดำเนินงานต่อไป

การวิเคราะห์ SWOT Analysis เป็นการวิเคราะห์สภาพองค์กรในการดำเนินงานสู่การเป็นศูนย์ในการดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) โดยพิจารณาครอบคลุมปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลต่อองค์กร การวิเคราะห์ SWOT ช่วยระบุจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคามขององค์กร เพื่อให้ภาพรวมแบบองค์รวมของสถานะปัจจุบันขององค์กร

จากการร่วมประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้นำมาดำเนินการวิเคราะห์ SWOT Analysis ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกขององค์กร เพื่อค้นหาจุดแข็งหรือข้อได้เปรียบ (Strength) จุดอ่อนหรือข้อเสียเปรียบ (Weakness) โอกาสที่จะดำเนินการได้ (Opportunity) หรือสิ่งที่เป็นอุปสรรค ข้อจำกัด หรือภัยคุกคามของการดำเนินงานขององค์กร (Threat) เนื่องจาก กจร. นั้นเป็นหน่วยงานที่ต้องดำเนินงานร่วมระหว่างหน่วยงาน ดังนั้นการวิเคราะห์จึงแบ่งออกเป็นการวิเคราะห์ภายใต้สถานการณ์ระหว่างหน่วยงานและภายในหน่วยงาน โดยผลการวิเคราะห์ SWOT Analysis มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

Strength - <u>ระหว่างหน่วยงาน</u> : จากการประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานข้างต้น พบว่าในปัจจุบันประเทศไทยมีการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เช่น เทคโนโลยี GPS เทคโนโลยี CCTV เทคโนโลยี Bluetooth และปัญญาประดิษฐ์ ในการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง ซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญสำหรับการพัฒนาระบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ โดยแต่ละหน่วยงานมีนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้ในการบริหารจัดการจราจรอยู่และในปัจจุบัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทางภายใต้บริบทความรับผิดชอบของหน่วยงานตนเอง

<u>ภายในหน่วยงาน</u> : กจร. เป็นหน่วยงานที่มุ่งเน้นการจัดระบบการจราจรและแก้ไขปัญหาการจราจรทางบก มีความเชี่ยวชาญด้านระบบการจราจรทางบกโดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีภาระหน้าที่ในการเสนอ นโยบาย มาตรการแก้ไขปัญหา แผนการดำเนินงาน มาตรฐานที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร จึงสามารถดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการระบบจราจรภายใต้กระทรวงคมนาคมและสามารถขอข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาวิเคราะห์บริหารจัดการ และกำหนดนโยบายด้านขนส่งของประเทศ

Weakness - <u>ระหว่างหน่วยงาน</u> : อย่างไรก็ตามปัญหาสำคัญประการแรก คือเรื่องของการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลที่ยังคงอยู่ในระดับเริ่มต้น โดยหน่วยงานส่วนใหญ่มีการพัฒนาระบบในการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลในขอบเขตของภารกิจของหน่วยงานเป็นหลัก โดยยังไม่ได้มีการเตรียมการเพื่อบูรณาการกับหน่วยงานอื่นมากนัก จึงทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องในการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานอื่น ๆ ทั้งในระดับภายในกระทรวงคมนาคม และระหว่างกระทรวง เช่น หน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคมและกรุงเทพมหานคร และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น นอกจากนี้ในการบริหารจัดการจราจรโดยส่วนใหญ่จะเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานเป็นหลัก และยังขาดการบูรณาการและการประสานงานในการแก้ไขปัญหาจราจรร่วมกันระหว่างหน่วยงาน

<u>ภายในหน่วยงาน</u> : อย่างไรก็ตาม ตามภาระหน้าที่ของ กจร. ที่สามารถเสนอนโยบาย แผน หรือมาตรฐาน ที่เกี่ยวข้อง ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หากแต่ไม่มีอำนาจในการบังคับให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ปฏิบัติตามได้ รวมทั้งเนื่องจาก กจร. ภายใต้ สนข. เป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านนโยบาย ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ทำให้ในกรณีที่ต้องบริหารข้อมูลด้านจราจรขนาดใหญ่อาจต้องใช้งบประมาณจำนวนมากในการจัดหาครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์และอื่น ๆ เพื่อให้สามารถบริหารจัดการข้อมูลได้

Threat - ระหว่างหน่วยงาน : ปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีความซับซ้อน และเชื่อมโยงกันในหลายระดับ ทำให้มีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการแก้ปัญหาร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ในการปัญหาจราจรติดขัดที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรต้องใช้ความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในพื้นที่ เป็นต้น หรือการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณจุดเชื่อมต่อของถนนระหว่างหน่วยงาน เช่น การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกรมทางหลวง ก็จำเป็นที่จะต้องมีการเชื่อมโยงข้อมูลและแนวทางการบริหารจัดการร่วมกัน

ภายในหน่วยงาน : เนื่องจาก กจร. เป็นหน่วยงานราชการ ภายใต้กระทรวงคมนาคม จึงอาจมีความล่าช้าของการดำเนินงานภายใต้กระทรวงคมนาคม เนื่องจากกระบวนการดำเนินงานที่เป็นขั้นตอนการประสานงานระหว่างหน่วยงานของภาครัฐ รวมทั้งหากเป็นการเสนอแผนหรือมาตรฐาน จะต้องมีการนำเสนอ เพื่อขอความเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคม รวมทั้งรูปแบบการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงาน อาจมีข้อจำกัดด้านการดำเนินงานและแนวทางด้านข้อมูลจราจรที่แตกต่างกัน

Opportunity - ระหว่างหน่วยงาน : ในกรณีที่มีการวางแผนการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการจราจร รวมทั้งการประสานงานในการบริหารจัดการจราจรอย่างเป็นระบบตั้งแต่ขั้นตอนของการวางแผนจนถึงการนำไปปฏิบัติ ก็จะทำให้มีการนำข้อมูลด้านการจราจรที่หน่วยงานต่าง ๆ ได้ทำการเก็บและวิเคราะห์ไว้มาใช้เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งจะทำให้หน่วยงานรับรู้ปัญหาด้านการจราจรที่เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว ทันต่อเหตุการณ์ เข้าใจสภาพปัญหาและสาเหตุของปัญหาอย่างแท้จริง และนำไปสู่แนวทางการบริหารจัดการและแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

ภายในหน่วยงาน : กจร. สามารถเป็นตัวกลางในการประสานงานระหว่างหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการบูรณาการทั้งด้านการดำเนินงาน ข้อมูล ฯลฯ ระหว่างหน่วยงาน ให้ข้อคิดเห็นหรือเสนอแนะ เพื่อให้หน่วยงานอื่นสามารถดำเนินการร่วมกัน โดยการบูรณาการระหว่างหน่วยงานร่วมจะช่วยให้เกิดการพัฒนาและผลักดันแนวทางในการบูรณาการข้อมูลจราจรและการบริหารจัดการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภายใต้นโยบายและแผนงานคมนาคมของกระทรวงคมนาคมได้ รวมถึงข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งมีโอกาสในการพัฒนาและต่อยอดเพื่อนำไปใช้ประโยชน์แก่ประชาชนและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้อย่างมากในอนาคต

4.4.3 การวิเคราะห์ Gap Analysis

หลังจากดำเนินการวิเคราะห์ SWOT แล้ว จะทำการวิเคราะห์ Gap หรือการวิเคราะห์ช่องว่าง เพื่อวิเคราะห์สถานะช่องว่างในปัจจุบัน และสถานะในอนาคตที่ควรดำเนินการ เพื่อระบุขั้นตอนและการดำเนินการที่จำเป็นในการไปสู่สถานะของอนาคต โดยพิจารณาด้านกระบวนการและประสิทธิภาพในการบริหารจัดการด้านข้อมูลจราจร เพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินงานที่ควรต้องมีเพื่อให้การบริหารจัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นไปในแนวทางของ Smart Mobility ทั้งนี้ ผลจากการพิจารณาทั้ง 5 กระบวนการ มีรายละเอียดดังนี้

1) การกำหนดเป้าหมาย : เพื่อเป็นหน่วยงานกลางในการรวบรวม แลกเปลี่ยน และบูรณาการข้อมูลด้านจราจรและขนส่งร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผลักดันให้เกิดการบริหารจัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นไปในแนวทางของ Smart Mobility
2) ประเมินสถานะปัจจุบัน : ยังไม่มีการดำเนินงานด้านการบริหารจัดการข้อมูลด้านจราจรและขนส่ง
3) ระบุช่องว่างที่ควรปรับปรุงหรือเพิ่มเติม : เป็นหน่วยงานกลางในการเสนอแนะแนวทาง นโยบายและบริหารจัดการข้อมูลด้านจราจรและขนส่ง
4) การติดตามการปรับปรุง : แผนการผลักดัน จัดตั้งหน่วยงานเพื่อกำกับดูแล และการดำเนินงานระยะเริ่มต้น
5) การประเมินผล : การบริหารจัดการจราจรครอบคลุมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จากการวิเคราะห์ Gap Analysis เพื่อระบุช่องว่างที่ควรปรับปรุงหรือเพิ่มเติม พบว่าควรต้องมีการดำเนินงานเพื่อให้การบริหารจัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นไปในแนวทางของ Smart Mobility มากที่สุด โดยลำดับของการดำเนินงาน ประกอบด้วยดังนี้

1) การจัดตั้งหน่วยงานเพื่อกำกับดูแล

ควรมีการจัดตั้งหน่วยงานในรูปแบบของคณะกรรมการที่มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจร รวมทั้งหน่วยงานที่ทำหน้าที่บริหารจัดการจราจรอย่างเป็นทางการ เพื่อใช้เป็นสื่อกลางในการสื่อสารและประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบูรณาการข้อมูลด้านการจราจรและการบริหารจัดการจราจร โดยคณะกรรมการดังกล่าวควรมีฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการที่ทำหน้าที่ ดังนี้

- วางแผนในการเก็บและรวบรวมข้อมูลด้านการจราจร โดยพิจารณาถึงการดำเนินการและความต้องการใช้งานข้อมูลด้านการจราจรของแต่ละหน่วยงาน และกำหนดขอบเขต ประเภท และมาตรฐานของข้อมูลด้านการจราจรเพื่อให้เกิดความสอดคล้องในการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลจราจรของแต่ลหน่วยงาน
- วิเคราะห์ความต้องการใช้งานข้อมูลจราจรของหน่วยงานต่าง ๆ และเสนอแนะแนวทางในการเก็บข้อมูลด้านการจราจรใหม่ ๆ ตามความต้องการของหน่วยงานและเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งร่วมพิจารณากับคณะกรรมการที่มีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การเก็บรวมรวมวิเคราะห์ และการนำข้อมูลไปใช้งานของหน่วยงานต่าง ๆ มีความทันสมัย และมีประสิทธิภาพสูงสุดอยู่เสมอ

- เป็นศูนย์กลางในการรวบรวมข้อมูลด้านการจราจรจากทุกหน่วยงาน เพื่อทำการวิเคราะห์เพิ่มเติมตามความต้องการใช้งานของคณะกรรมการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และกระจายข้อมูลที่ได้ทำการวิเคราะห์แล้วไปสู่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปใช้งานตามภารกิจของหน่วยงานต่อไป
- นำข้อมูลจราจรที่ได้จากหน่วยงานต่าง ๆ มาวิเคราะห์เพื่อให้เข้าใจสภาพและปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในภาพรวม และเสนอแนวทางในการปรับปรุงและแก้ปัญหาจราจรต่อคณะกรรมการร่วมระหว่างหน่วยงาน เพื่อกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรร่วมกันระหว่างหน่วยงาน

2) แผนการดำเนินงานเพื่อการผลักดัน

การกำหนดแผนการดำเนินงานเพื่อกำหนดแนวทางและเป้าหมายไปสู่การปฏิบัติ รวมทั้งพัฒนาให้เกิดการบูรณาการข้อมูลจราจรและบริหารจัดการปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามแนวทางของ Smart Mobility จะพิจารณาแบ่งเป็น 3 ระยะ ดังนี้

- แผนระยะสั้น (ปีที่ 1-2)

  พิจารณาการดำเนินการจัดตั้งอนุกรรมการการบูรณาการข้อมูลจราจรและบริหารจัดการปัญหาจราจร เพื่อควบคุมกำกับดูแลการดำเนินงานการบูรณาการข้อมูลจราจรและบริหารจัดการปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามแนวทางของ Smart Mobility หารือในการกำหนดแนวทาง นโยบาย การเก็บข้อมูล การแลกเปลี่ยน/เชื่อมโยง และวิเคราะห์ข้อมูลจราจรร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- แผนระยะกลาง (ปีที่ 3-6)

  ในการบริหารจัดการและแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จะต้องใช้ข้อมูลและผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลอย่างเป็นรูปธรรม จึงต้องมีการกำหนดแนวทางการบริหารจัดการข้อมูลจราจรและกำหนดตัวชี้วัดหรือมาตรการในการแก้ไขปัญหาจราจรร่วมกัน รวมทั้งอัพเดตเทคโนโลยีใหม่ ๆ เพื่อให้การเก็บรวบรวมเชื่อมต่อข้อมูลไปในทิศทางเดียวกัน

- แผนระยะยาว (ปีที่ 7-10)

  เมื่อสามารถดำเนินการในพื้นที่ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล สามารถกำหนด ขยายขอบเขตการดำเนินการไปยังเมืองใหญ่ในภูมิภาค หรือเมืองที่มีความพร้อมในการดำเนินงาน

3) การดำเนินงานระยะเริ่มต้น

การเสนอแนะแนวทางและการดำเนินงานสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในระยะเริ่มต้น เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ข้อมูลจากแหล่งข้อมูลต่าง ในการสนับสนุนการจัดการและวางแผนด้านการจราจร รวมถึงเป็นข้อมูลเพื่อช่วยวางแผนการเดินทางให้แก่ประชาชน โดยพิจารณาการดำเนินงานประกอบด้วย 3 การดำเนินงานดังนี้

- จัดทำระบบนำทางแบบ Multi-Modal Transport ในเว็บไซต์นำทางของ สนข. โดยนำข้อมูลจราจรจาก Traffic Condition and Congestion Analysis Dashboard (TCAD) ที่รับการพัฒนาต่อยอดจากโครงการฯ มาเพิ่มข้อมูลในการแนะนำการเดินทางบนเว็บไซต์นำทาง
- วิเคราะห์และตรวจสอบสภาพการจราจรและรูปแบบของปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการเชื่อมต่อ แบบ Near Real-Time ของข้อมูล CCTV และ GPS จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อวิเคราะห์สภาพจราจรและแสดงข้อมูลบนเว็บไซต์ Traffic Condition and Congestion Analysis Dashboard (TCAD)
- จัดทำต้นแบบการบริหารจัดการสัญญาณไฟจราจรแบบอัตโนมัติร่วมกันหลายทางแยกโดยติดตั้งกล้องพื้นที่ทดสอบเพื่อนำมาทดลองและพัฒนาอัลกอริทึมในการวิเคราะห์สัญญาณไฟ ด้วย Machine Learning ในการวิเคราะห์และออกแบบสัญญาณไฟจราจร

โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรุงเทพมหานคร กองบัญชาการตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลจากพื้นที่ต่าง ๆ สถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ต่อเนื่องจากกรุงเทพมหานคร (นนทบุรี, สมุทรปราการ, นครปฐม, สมุทรสาคร และปทุมธานี) กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และ บมจ. ทางยกระดับดอนเมือง

4.5 ร่างแนวทางบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility)

แนวทางบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) เป็นการศึกษาระบบการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพของการเดินทางของประชาชนในปัจจุบัน ด้วยการนำเทคโนโลยี เครื่องมือ ข้อมูล ระบบ นโยบาย ฯลฯ มาผนวกใช้เพื่อให้การเดินทางมีความสะดวก ปลอดภัย ลดปัญหาจราจรติดขัด และปรับปรุงการบริหารจัดการจราจรทั้งระบบให้มีประสิทธิภาพและยั่งยืนมากยิ่งขึ้น

การเสนอแนวทางในการสนับสนุนให้กองจัดระบบการจราจรทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นศูนย์ในการดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ เนื่องจาก สนข. เป็นหน่วยงานที่มีทิศทางในการกำหนดนโยบายด้านระบบคมนาคมการขนส่งและจราจร รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ จึงทำให้การเป็นศูนย์ในการดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะของ สนข. มีความเหมาะสมทั้งด้านนโยบายและการดำเนินงานด้านข้อมูลจราจรและขนส่ง Traffic Operations Center (TOC) ที่เหมาะสมในประเทศไทยควรมีแนวทางการดำเนินงานดังนี้

- กำหนด/เสนอขอบเขตและประเภทของข้อมูลที่จะต้องเก็บรวบรวมให้เป็นมาตรฐาน
- กำหนดนโยบายด้านการเผยแพร่ข้อมูลจราจร
- ควบคุม รวบรวมและบริหารจัดการข้อมูลด้านจราจร
- ปรับปรุงให้มีข้อมูลเพื่อการวางแผนอย่างเหมาะสมและทันเหตุการณ์

4.5.1 แนวทางการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อการบูรณาการข้อมูลจราจรและบริหารจัดการปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามแนวทางของ Smart Mobility

ในการพัฒนาเพื่อให้สามารถบูรณาการข้อมูลจราจรและบริหารจัดการปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามแนวทางของ Smart Mobility ได้นั้น จำเป็นต้องมีการจัดตั้งคณะกรรมการที่มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเก็บข้อมูลจราจรและการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ เหล่านี้สามารถหารือและกำหนดแนวทางในการเก็บรวบรวมและเชื่อมโยงข้อมูลจราจร การวิเคราะห์และใช้งานข้อมูลจราจร และการแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพร่วมกัน

โดยบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแต่ละส่วน เพื่อการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อการบูรณาการข้อมูลจราจรและบริหารจัดการปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามแนวทางของ Smart Mobility ประกอบด้วย 5 กลุ่มหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- หน่วยงานวางแผนด้านการขนส่งและจราจร ประกอบด้วย
  - สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
  - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
  - สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
- หน่วยงานด้านการบริหารจัดการถนน ประกอบด้วย
  - สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
  - สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร
  - กรมทางหลวง
  - กรมทางหลวงชนบท
  - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- หน่วยงานบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย
  - สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
  - องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
  - กรมการขนส่งทางบก
  - กรมการขนส่งทางราง
  - การรถไฟแห่งประเทศไทย
  - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
  - กรมเจ้าท่า
- หน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย ประกอบด้วย
  - กองบัญชาการตำรวจนครบาล
  - กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนนทบุรี
  - กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ
  - กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรสาคร
  - กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครปฐม
  - กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดปทุมธานี
- หน่วยงานปริมณฑล ประกอบด้วย
  - จังหวัดนนทบุรี
  - จังหวัดสมุทรปราการ
  - จังหวัดสมุทรสาคร
  - จังหวัดนครปฐม
  - จังหวัดปทุมธานี

ในการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อการบูรณาการข้อมูลจราจรและบริหารจัดการปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามแนวทางของ Smart Mobility เนื่องจากมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก และต้องมีการประสานงานกันระหว่างกระทรวงต่าง ๆ จึงควรมีการจัดตั้งคณะกรรมการชุดดังกล่าวในรูปแบบของคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (บก.จร.) ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เพื่อให้การประสานงานระหว่างหน่วยงานในกระทรวงต่าง ๆ เป็นไปด้วยความสะดวก โดยเสนอให้โครงสร้างของคณะอนุกรรมการเพื่อการบูรณาการข้อมูลจราจรและบริหารจัดการปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีรายละเอียดมีดังนี้

1. ปลัดกระทรวงคมนาคม (ประธาน)	ประธานอนุกรรมการ
2. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	อนุกรรมการ
3. ผู้อำนวยการสำนักจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	อนุกรรมการ
4. ปลัดกรุงเทพมหานคร	อนุกรรมการ
5. อธิบดีกรมทางหลวง	อนุกรรมการ
6. อธิบดีกรมทางหลวงชนบท	อนุกรรมการ
7. ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	อนุกรรมการ
8. อธิบดีกรมการขนส่งทางบก	อนุกรรมการ
9. อธิบดีกรมการขนส่งทางราง	อนุกรรมการ
10.อธิบดีกรมเจ้าท่า	อนุกรรมการ
11.ผู้ว่าราชการจังหวัดนนทบุรี	อนุกรรมการ
12.ผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ	อนุกรรมการ
13.ผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรสาคร	อนุกรรมการ
14.ผู้ว่าราชการจังหวัดนครปฐม	อนุกรรมการ
15.ผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานี	อนุกรรมการ
16.ผู้บัญชาการกองบัญชาการตำรวจนครบาล	อนุกรรมการ
17.ผู้บังคับการกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนนทบุรี	อนุกรรมการ
18.ผู้บังคับการกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ	อนุกรรมการ
19.ผู้บังคับการกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรสาคร	อนุกรรมการ
20.ผู้บังคับการกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครปฐม	อนุกรรมการ
21.ผู้บังคับการกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดปทุมธานี	อนุกรรมการ
22.ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก สนข.	อนุกรรมการและเลขานุการ
23.ผู้อำนวยการกองระบบเทคโนโลยีจราจร สจส. กทม.	อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

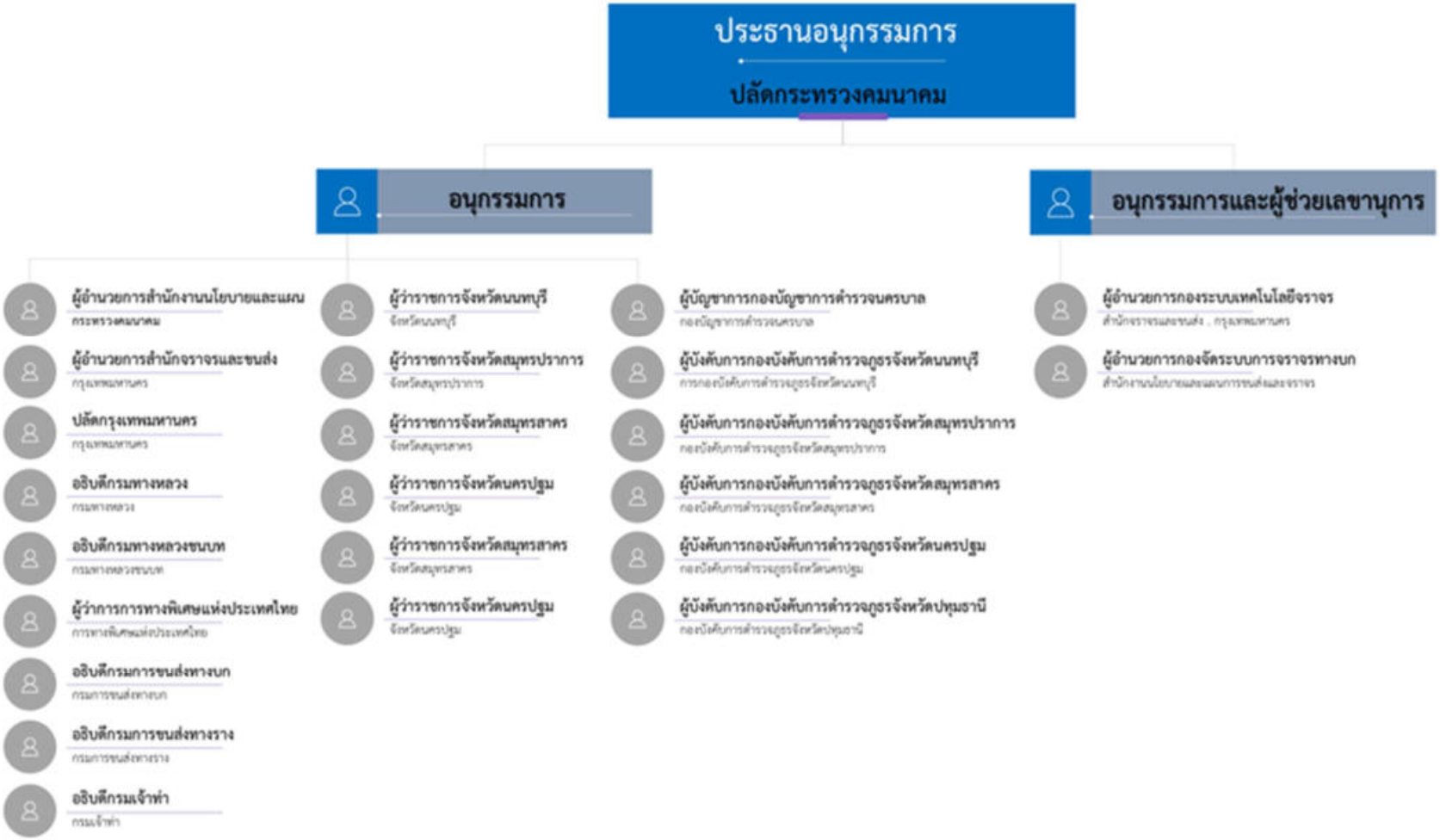
4.5.2 ภารกิจและอำนาจหน้าที่ของศูนย์บริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ

การดำเนินงานของศูนย์บริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะภายใต้คณะอนุกรรมการเพื่อการบูรณาการข้อมูลจราจรและบริหารจัดการปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลกำหนดให้มีเป้าประสงค์ และภารกิจหน้าที่ดังนี้

ชื่อ : ศูนย์บริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ

เป้าประสงค์ :
- เพื่อเป็นหน่วยงานกลางในการประสานงานและรวบรวมข้อมูลด้านการเดินทางและข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจร
- เพื่อลดความซ้ำซ้อนของข้อมูลด้านการจราจรของหน่วยงานต่าง ๆ และบูรณาการการใช้ประโยชน์ร่วมกัน
- เพื่อนำข้อมูลของหน่วยงานต่าง ๆ มาใช้ประโยชน์อย่างสูงสุด รองรับความต้องการด้านข้อมูลในอนาคต
- กำหนดแนวทางการสื่อสารข้อมูลสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเดินทางและระบบขนส่ง

อำนาจหน้าที่ :
1. กำหนดแนวทางในการการเก็บรวบรวมข้อมูลจราจรและขนส่ง ประกอบด้วย การกำหนดขอบเขต ประเภท มาตรฐาน และวิธีการเก็บข้อมูลด้านการจราจรเพื่อให้เกิดความสอดคล้องในการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงาน และสามารถนำข้อมูลจราจรมาใช้ร่วมกันให้เกิดประโยชน์สูงสุด การกำหนดแนวทางและมาตรฐานในการเชื่อมต่อ รวบรวมและกระจายข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ และการศึกษาและติดตามเทคโนโลยีใหม่ที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจราจรและขนส่ง เช่น Bluetooth detection, V2I, V2V เป็นต้น
2. กำหนดแนวทางการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรและขนส่ง ประกอบด้วย การรวบรวมความต้องการใช้งานข้อมูลจราจรและขนส่งจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การกำหนดแนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง เพื่อให้เหมาะสมและตอบสนองความต้องการใช้งานของหน่วยงาน การพัฒนาเครื่องมือในการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง ตามความต้องการใช้งานของหน่วยงานเพื่อใช้งานร่วมกัน
3. กำหนดแนวทางการในการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งประกอบด้วย กำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งในระยะกลาง (tactical) และระยะยาว (strategic) โดยใช้ข้อมูลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งร่วมหารือในคณะกรรมการ เพื่อนำแนวทางที่ได้กำหนดไว้ไปสู่การปฏิบัติ



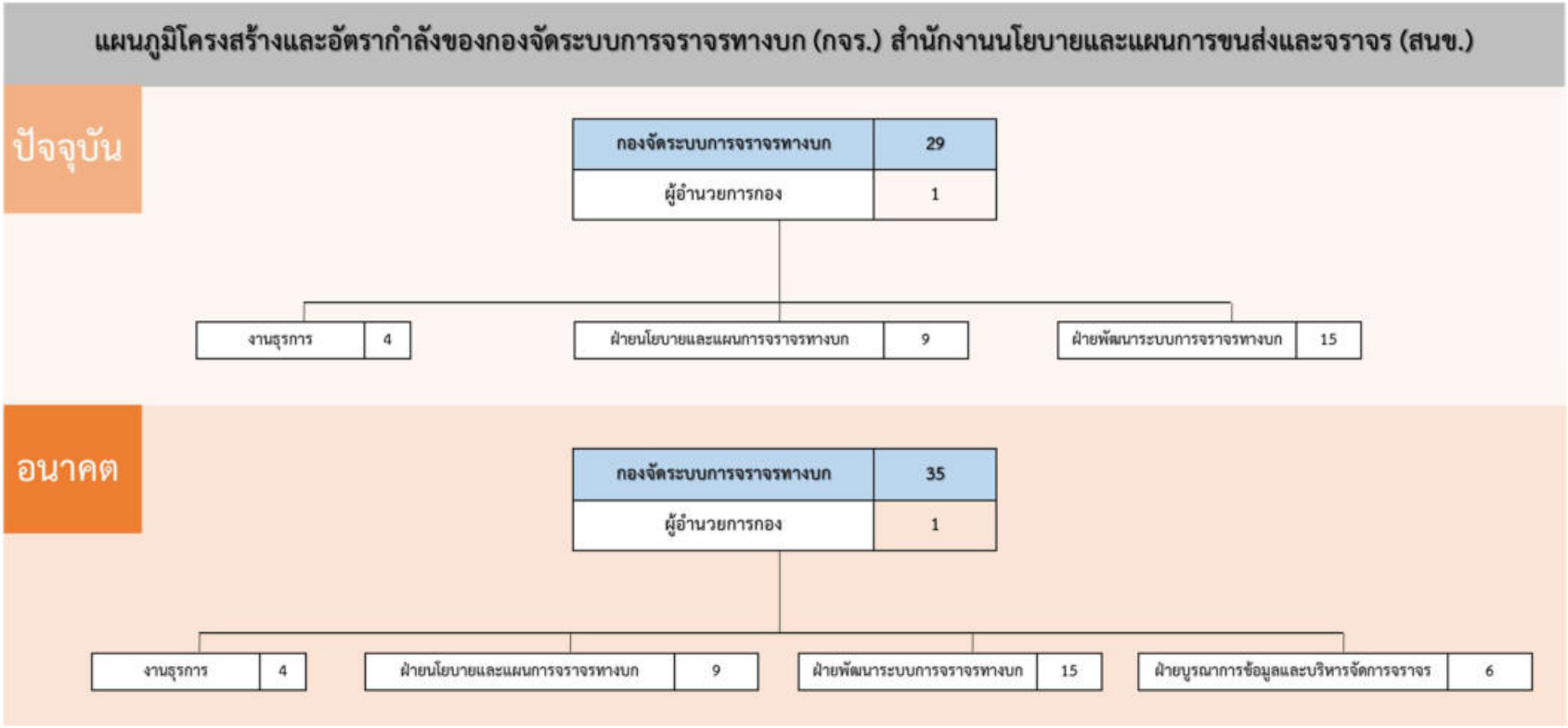
รูปที่ 4.5-1 องค์ประกอบของคณะอนุกรรมการเพื่อการบูรณาการข้อมูลจราจรและบริหารจัดการปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

4.5.3 โครงสร้างอัตรากำลังของฝ่ายเลขานุการคณะอนุกรรมการฯ กองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.)

จากการศึกษาโครงสร้างอัตรากำลังคนของกองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.) สนข. ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการคณะอนุกรรมการฯ โดยในปัจจุบัน กจร. มีอัตรากำลังคนตามที่แสดงใน**รูปที่ 4.5-2** ทั้งนี้เพื่อให้มีกำลังคนที่เหมาะสมและเพียงพอกับการปฏิบัติหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการคณะอนุกรรมการฯ ซึ่งจะต้องทำหน้าที่ในการจัดทำแนวทางเกี่ยวกับการเก็บรวบรวม เชื่อมโยง การวิเคราะห์และการใช้งานข้อมูลจราจรตามแนวทางของการบริหารจัดการจราจรแบบ Smart Mobility รวมทั้งเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรและการนำไปสู่การปฏิบัติแก่คณะอนุกรรมการฯ จึงเสนอให้มีการปรับโครงสร้างกำลังคนของ กจร. โดยเพิ่มอัตรากำลังคนเพื่อรองรับการดำเนินงานดังนี้

- เพิ่มกำลังคนในสายงานวิศวกรระบบ Intelligence Transport System (ITS) จำนวน 2 อัตรา
  ทำหน้าที่ในการศึกษาแนวทางการเก็บรวบรวม เชื่อมโยง การวิเคราะห์และการใช้งานข้อมูลจราจรตามแนวทางของการบริหารจัดการจราจรแบบ Smart Mobility
- เพิ่มกำลังคนในสายงานของวิศวกรจราจร (Traffic Engineer) จำนวน 2 อัตรา
  ทำหน้าที่ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวม เชื่อมโยง เพื่อนำไปสู่การกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาจราจร
- เพิ่มกำลังคนในสายงานของวิศวกรคอมพิวเตอร์ (Computer Engineer) จำนวน 2 อัตรา
  ทำหน้าที่ในการกำหนดแนวทางการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลจราจร และดูแลระบบ ITS ทั้งหมด
- ในกรณีที่มีความจำเป็น อาจมีการจ้างบุคลากรชั่วคราวที่มีความชำนาญเฉพาะทาง
  เพื่อช่วยการปฏิบัติงานของบุคลากร กจร. ตามภาระงานที่ได้รับมอบหมายจากคณะอนุกรรมการฯ

โดยเมื่อเพิ่มอัตรากำลังของ กจร. แล้วนั้น เพื่อให้การบริหารจัดการสามารถดำเนินงานได้สะดวกและรวดเร็วอีกทั้งยังสามารถขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก จึงเสนอให้จัดตั้งฝ่ายบูรณาการข้อมูลและบริหารจัดการจราจร สำหรับการปฏิบัติหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการคณะอนุกรรมการฯ และทำหน้าที่ในการจัดทำแนวทางเกี่ยวกับการเก็บรวบรวม เชื่อมโยง การวิเคราะห์และการใช้งานข้อมูลจราจรตามแนวทางของการบริหารจัดการจราจรแบบ Smart Mobility โดยแผนภูมิโครงสร้างอัตรากำลังของกองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.) เปรียบเทียบปัจจุบันและอนาคต ดัง**รูปที่ 4.5-2**



รูปที่ 4.5-2 เปรียบเทียบโครงสร้างอัตรากำลังของกองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.) ปัจจุบันและอนาคต

4.5.4 แผนการดำเนินงานบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility)

การกำหนดแผนการดำเนินงานเพื่อกำหนดแนวทางและเป้าหมายไปสู่การปฏิบัติ รวมทั้งพัฒนาให้เกิดการบูรณาการข้อมูลจราจรและบริหารจัดการปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามแนวทางของ Smart Mobility พิจารณาแบ่งเป็น 3 ระยะ ดัง**ตารางที่ 4.5-1** โดยมีรายละเอียดดังนี้

- แผนระยะสั้น (ปีที่ 1-2)
  - ดำเนินการจัดตั้งอนุกรรมการการบูรณาการข้อมูลจราจรและบริหารจัดการปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามแนวทางของ Smart Mobility
  - กำหนดแนวทางในการเก็บและเชื่อมต่อข้อมูลจราจรด้วยเทคโนโลยีที่มีอยู่แล้วในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เช่น ระบบกล้อง CCTV, ข้อมูล GPS หรือข้อมูลระบุพิกัดรถแท็กซี่ผ่านระบบ DLT Driver ของกรมการขนส่งทางบก ที่ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการพัฒนา หรือแหล่งข้อมูลอื่น ๆ ที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทำการเก็บรวบรวมไว้
  - กำหนดแนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรที่ได้ทำการเก็บรวบรวมจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ในการบริหารจัดการจราจรให้เกิดประโยชน์สูงสุด และสามารถนำมาใช้ในการกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- แผนระยะกลาง (ปีที่ 3-6)
  - กำหนดแนวทางในการบริหารจัดการและแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยใช้ข้อมูลและผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีการกำหนดตัวชี้วัด เช่น ความเร็วบนถนนสายหลัก (Main Corridors) และความล่าช้าเฉลี่ยบริเวณทางแยก (Average Delay) ที่ชัดเจน รวมถึงมีการตรวจวัดมาตรการในการแก้ไขปัญหาจราจรอย่างเป็นรูปธรรมโดยเปรียบเทียบข้อมูลจราจรก่อนและหลังมีการดำเนินมาตรการต่าง ๆ
  - กำหนดแนวทางในการเก็บรวบรวมและเชื่อมต่อข้อมูลจราจรด้วยเทคโนโลยีอื่น เช่น Bluetooth/WIFI Detector, Vehicle to Infrastructure (V2I) และ Vehicle to Vehicle (V2V) เป็นต้น เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรและกำหนดแนวทางในการแก้ปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น
  - พัฒนาระบบการวิเคราะห์ข้อมูลจราจร เพื่อให้รองรับกับข้อมูลจราจรที่ได้เก็บรวบรวมมาด้วยเทคโนโลยีใหม่
- แผนระยะยาว (ปีที่ 7-10)
  - ขยายขอบเขตการดำเนินการไปยังเมืองใหญ่ในภูมิภาค เช่น จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง เป็นต้น โดยใช้ต้นแบบการดำเนินการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นตัวอย่างในการดำเนินการ

ตารางที่ 4.5-1 แนวทางการทำงานเพื่อให้เกิดการบูรณาการข้อมูลและการบริหารจัดการจราจรแบบ Smart Mobility ในระยะต่าง ๆ

แนวทางดำเนินการ	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5	ปีที่ 6	ปีที่ 7	ปีที่ 8	ปีที่ 9	ปีที่ 10
แผนระยะสั้น (ปีที่ 1-2)										
1) ดำเนินการจัดตั้งอนุกรรมการการบูรณาการข้อมูลจราจรและบริหารจัดการปัญหาจราจร										
2) กำหนดแนวทางในการเก็บและเชื่อมต่อข้อมูลจราจร										
3) กำหนดแนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูลจราจร										
แผนระยะกลาง (ปีที่ 3-6)										
1) กำหนดแนวทางในการบริหารจัดการและแก้ปัญหาการจราจร										
2) กำหนดแนวทางในการเก็บรวบรวมและเชื่อมต่อข้อมูลจราจรด้วยเทคโนโลยีอื่น										
3) พัฒนาระบบการวิเคราะห์ข้อมูลจราจร เพื่อให้รองรับกับข้อมูลจราจรที่ได้เก็บรวบรวมมาด้วยเทคโนโลยีใหม่										
แผนระยะยาว (ปีที่ 7-10)										
1) ขยายขอบเขตการดำเนินการไปยังเมืองใหญ่ในภูมิภาค										

4.5.5 แนวทางการเชื่อมโยงและการใช้งานข้อมูลจราจรระหว่างหน่วยงาน

ปัจจุบันพบว่าการเก็บรวบรวมข้อมูลจราจร มีแนวโน้มที่จะเก็บข้อมูลด้วย CCTV และ GPS มากขึ้น โดยหน่วยงานส่วนใหญ่มีการใช้งานกล้อง CCTV เพื่อเก็บข้อมูลและตรวจสอบสถานการณ์สภาพจราจร อย่างไรก็ตาม การติดตั้งกล้องและเพื่อเก็บรวมรวบข้อมูลนั้น ยังไม่ครอบคลุมถนนสายหลัก (Primary Road) และสายรอง (Secondary Road) ในปัจจุบัน การดำเนินงานด้านข้อมูล CCTV และ GPS เพื่อนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาจราจร พิจารณาดังนี้

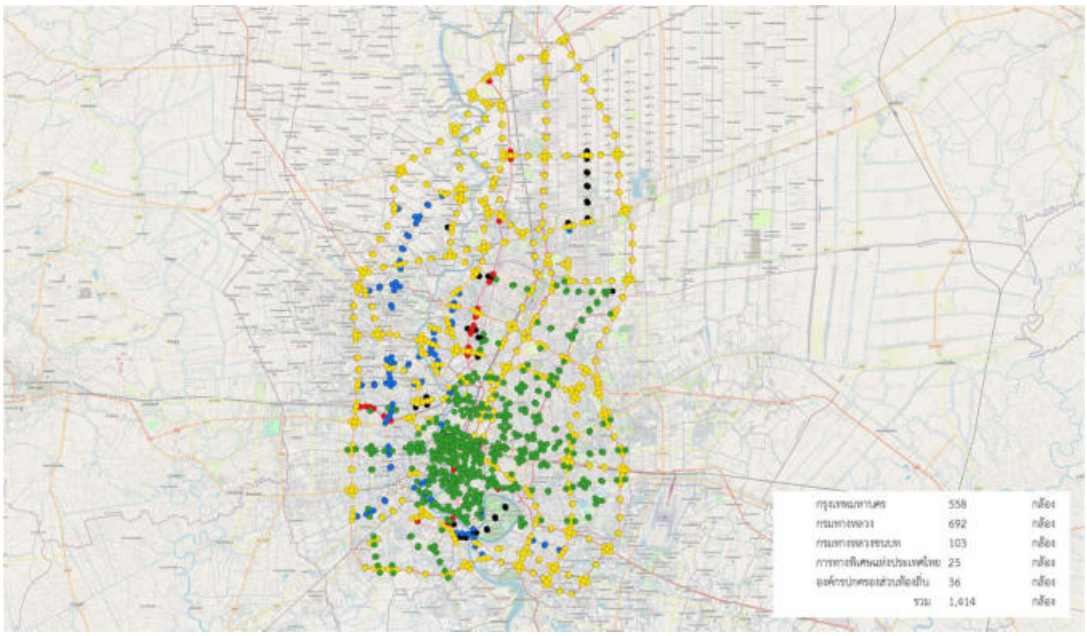
1) ระบบกล้อง CCTV

การติดตั้งระบบกล้อง CCTV เพื่อใช้ในการเก็บข้อมูลจราจรและสามารถนำมาวิเคราะห์ปัญหาจราจรและแนวทางการแก้ปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้หากต้องการให้ครอบคลุมภายในวงแหวนกาญจนาภิเษกเพื่อแก้ปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานร แนวทางการติดตั้งระบบกล้อง CCTV เพื่อใช้ในการเก็บข้อมูลจราจรและสามารถนำมาวิเคราะห์ปัญหาจราจรและแนวทางการแก้ปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ควรมีเกณฑ์การดำเนินงานดังนี้

- ตำแหน่งการติดตั้งกล้อง
  - ตำแหน่งการติดตั้งระบบกล้อง CCTV ควรครอบคลุมถนนสายหลัก (Primary Road) และสายรอง (Secondary Road) ทั้งหมดภายในวงแหวนกาญจนาภิเษก
  - พิจารณาติดตั้งกล้องให้มีระยะห่างทุก ๆ 2 กิโลเมตร (กรณีไม่มีทางแยกขนาดใหญ่ตัดผ่าน) และติดตั้งอย่างน้อย 1 กล้อง บนช่วงถนนระหว่างทางแยกขนาดใหญ่
  - ติดตั้งกล้อง CCTV ทุกทิศทางเข้าทางแยก บนทางแยกหลักทั้งหมด เพื่อให้สามารถนำมาวิเคราะห์ทิศทางการเลี้ยง (Turning Movement) และใช้ในการกำหนดสัญญาณไฟจราจรได้เหมาะสมกันปริมาณจราจรในแต่ละทิศทาง

การกำหนดตำแหน่งการติดตั้งกล้อง CCTV ตามแนวทางดังกล่าว จะทำให้ต้องมีกล้องวีดีโอ CCTV ที่ติดตั้งเพิ่มเติมทั้งหมดจำนวน 1,414 กล้อง ตามที่แสดงใน **รูปที่ 4.5-3** แบ่งเป็นรายหน่วยงานดังนี้

กรุงเทพมหานคร	จำนวน 558 กล้อง
กรมทางหลวง	จำนวน 692 กล้อง
กรมทางหลวงชนบท	จำนวน 103 กล้อง
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	จำนวน 25 กล้อง
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	จำนวน 36 กล้อง

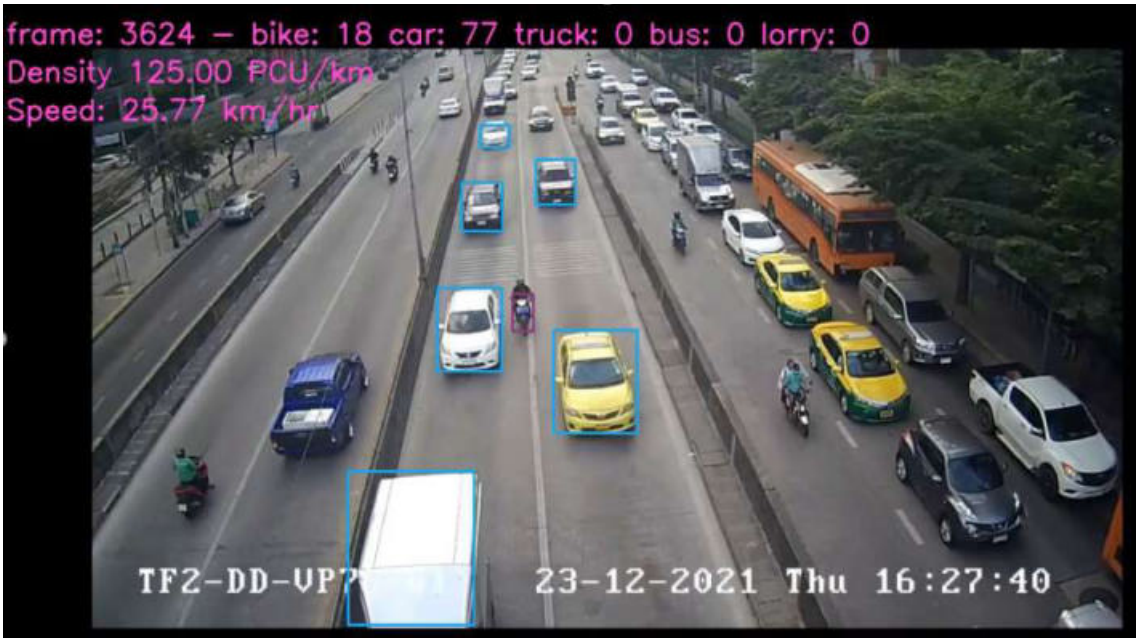


รูปที่ 4.5-3 ตำแหน่งการติดตั้งกล้องวีดีโอ CCTV เพื่อใช้ในการบริหารจัดการจราจร ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

- ความต้องการของกล้อง

ในการติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลจราจร ควรพิจารณากล้อง CCTV ที่เป็นไปตามเกณฑ์ดังนี้

- ประเภทกล้อง CCTV แบบอยู่กับที่ (Fixed Camera)
- ความละเอียด (Resolution) ไม่น้อยกว่า 400,000 pixels
- ติดตั้งไว้ที่ความสูงประมาณ 4-5 เมตรจากระดับพื้น
- มีมุมก้มของกล้องที่ประมาณ 45 องศา



รูปที่ 4.5-4 รูปแบบและแนวทางการติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อใช้ในการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลจราจร

- การเชื่อมต่อข้อมูลจากกล้อง CCTV

แนวทางการเชื่อมต่อข้อมูลจากวีดีโอ CCTV เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลจราจรและขนส่ง เนื่องจากระบบวีดีโอ CCTV ที่ใช้ในการเก็บข้อมูลจราจรมีกระจายอยู่ในหลายหน่วยงาน เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรุงเทพมหานคร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นต้น จำเป็นที่จะต้องมีการกำหนดแนวทางในการเชื่อมต่อข้อมูลภาพวีดีโอ CCTV เพื่อให้มีความสอดคล้องและเหมาะสมกับการนำไปใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลจราจร โดยทางเลือกของรูปแบบสัญญาณภาพวีดีโอที่สามารถนำไปใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลจราจร เป็นไปตามเกณฑ์ขั้นต่ำดังนี้

- รูปแบบสัญญาณภาพวีดีโอแบบ RTSP (Real-Time Streaming Protocol), RTMP (Real-Time Messaging Protocol) และ HLS (HTTP Live Streaming) เป็นต้น
- ขนาดของ Bandwidth ประมาณ 1 Gpbs เพื่อใช้ในการรับส่งข้อมูลสัญญาณภาพวีดีโอ (ที่จำนวนกล้องประมาณ 200 กล้อง)

2) ระบบ GPS

การนำข้อมูล GPS มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลจราจร แนะนำควรมีการ update สัญญาณ GPS จากยานพาหนะแต่ละคันทุก ๆ 1 นาที และความค่าความคลาดเคลื่อนในแนวราบและแนวดิ่งไม่เกิน 1 เมตร

3) ข้อมูลจราจรระหว่างหน่วยงาน

เนื่องจากปัจจุบัน ยังไม่มีการกำหนดรูปแบบของข้อมูลและการเชื่อมต่อ และแนวทางการวิเคราะห์รวมกันระหว่างหน่วยงานภาคขนส่ง ซึ่งการกำหนดแนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรเพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีความสำคัญในการนำข้อมูลมาใช้ประโยชน์และบูรณาการร่วมกัน ทั้งนี้จึงได้รวบรวมแนวทางและความต้องการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรจากหน่วยงานต่าง ๆ มาพิจารณาตามการใช้ประโยชน์ข้อมูลเพื่อเป็นแนวทางในการนำข้อมูลไปใช้งาน ที่แสดงใน**ตารางที่ 4.5-2**

ตารางที่ 4.5-2 แนวทางการเชื่อมโยงและการใช้งานข้อมูลจราจรระหว่างหน่วยงาน

หน่วยงานและ การใช้ประโยชน์ข้อมูล	รูปแบบข้อมูลและ การเชื่อมต่อ	แนวทางการวิเคราะห์	หน่วยงานเจ้าของข้อมูล
<u>การใช้ประโยชน์ข้อมูล</u> : ข้อมูลจราจรในภาพรวมเพื่อให้เข้าใจสภาพและปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในภาพรวมได้มากขึ้น **<u>หน่วยงานที่ใช้ข้อมูลได้</u>** : ● ทุกหน่วยงาน	ข้อมูลตำแหน่งของยานพาหนะเชิงพาณิชย์ (รถแท็กซี่ รถโดยสาร และรถบรรทุก)	วิเคราะห์ความเร็วเฉลี่ยของการจราจรบนช่วงถนนแต่ละช่วง เพื่อให้ทราบถึงจุดที่มีการติดขัด และสาเหตุเบื้องต้น เช่น การติดขัดบริเวณทางแยก การติดขัดในลักษณะคอขวด การติดขัดต่อเนื่องเป็นโครงข่าย เป็นต้น	● กรมการขนส่งทางบก ● องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
<u>การใช้ประโยชน์ข้อมูล</u> : การวิเคราะห์สภาพการจราจรบริเวณทางแยก และการจัดการสัญญาณไฟอัตโนมัติและต่อเนื่องหลายทางแยกจากข้อมูลวีดีโอ CCTV และข้อมูล GPS **<u>หน่วยงานที่ใช้ข้อมูลได้</u>** : ● กรุงเทพมหานคร ● ตำรวจจราจรในพื้นที่ ● กรมทางหลวง ● กรมทางหลวงชนบท	ข้อมูลตำแหน่งของยานพาหนะเชิงพาณิชย์ (รถแท็กซี่ รถโดยสาร และรถบรรทุก)	วิเคราะห์ความล่าช้าเฉลี่ยสำหรับแต่ละขาบริเวณทางแยกทั้งขาเข้าและขาออกจากทางแยก	● กรมการขนส่งทางบก ● องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
	ข้อมูลปริมาณยานพาหนะเข้าทางแยกจากระบบกล้อง CCTV	วิเคราะห์ปริมาณจราจรเฉลี่ยที่เข้าทางแยกในแต่ละขา	● กรุงเทพมหานคร ● กรมทางหลวง ● กรมทางหลวงชนบท
		วิเคราะห์สัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกโดยใช้ข้อมูลความล่าช้าเฉลี่ยและปริมาณจราจรเฉลี่ยที่เข้าทางแยก	

หน่วยงานและ การใช้ประโยชน์ข้อมูล	รูปแบบข้อมูลและ การเชื่อมต่อ	แนวทางการวิเคราะห์	หน่วยงานเจ้าของข้อมูล
<u>การใช้ประโยชน์ข้อมูล</u> : การจัดการจราจรบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างถนนระดับพื้นราบและทางขึ้น-ลงทางพิเศษในรัศมีประมาณ 2 กิโลเมตร **<u>หน่วยงานที่ใช้ข้อมูลได้</u>** : ● กรุงเทพมหานคร ● กรมทางหลวง ● กรมทางหลวงชนบท ● การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ● บมจ. ทางยกระดับดอนเมือง	ข้อมูลตำแหน่งของยานพาหนะเชิงพาณิชย์ (รถแท็กซี่ รถโดยสาร และรถบรรทุก)	วิเคราะห์ความล่าช้าเฉลี่ยสำหรับแต่ละขาบริเวณทางแยกทั้งขาเข้าและขาออกจากทางแยก	● กรมการขนส่งทางบก ● องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
	ข้อมูลสัญญาณ Bluetooth และ WIFI จากยานพาหนะที่เก็บโดยระบบ Bluetooth/WIFI ID detection	วิเคราะห์ความล่าช้าเฉลี่ยสำหรับแต่ละขาบริเวณทางแยกทั้งขาเข้าและขาออกจากทางแยก	ยังไม่มีหน่วยงานดำเนินการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
	ข้อมูลปริมาณยานพาหนะทั้งในระดับพื้นราบและทางยกระดับ จากกล้องวีดีโอ CCTV	วิเคราะห์ปริมาณจราจรและความหนาแน่นเฉลี่ย	● กรุงเทพมหานคร ● กรมทางหลวง ● กรมทางหลวงชนบท ● การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ● บมจ. ทางยกระดับดอนเมือง
<u>การใช้ประโยชน์ข้อมูล</u> : การบริหารจัดการอุบัติเหตุและรถเสียที่กีดขวางเส้นทางจราจร **<u>หน่วยงานที่ใช้ข้อมูลได้</u>** : ● กรุงเทพมหานคร ● กรมทางหลวง ● กรมทางหลวงชนบท ● การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ● บมจ. ทางยกระดับดอนเมือง ● ตำรวจจราจรในพื้นที่	ข้อมูลภาพจากกล้องวีดีโอ CCTV แบบ real time	การวิเคราะห์ Incident Detection จากภาพวีดีโอกล้อง CCTV	● กรุงเทพมหานคร ● กรมทางหลวง ● กรมทางหลวงชนบท ● การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ● บมจ. ทางยกระดับดอนเมือง
	ข้อมูลสัญญาณ Bluetooth และ WIFI จากยานพาหนะ ที่เก็บโดยระบบ Bluetooth/WIFI ID detection แบบ real time	การวิเคราะห์ความเร็วของกระแสจราจรที่เปลี่ยนอย่างฉับพลันที่ทำให้สันนิษฐานได้ว่าอาจมีรถเสียหรืออุบัติเหตุ	ยังไม่มีหน่วยงานดำเนินการในพื้นที่กรงเทพมหานครและปริมณฑล

หน่วยงานและ การใช้ประโยชน์ข้อมูล	รูปแบบข้อมูลและ การเชื่อมต่อ	แนวทางการวิเคราะห์	หน่วยงานเจ้าของข้อมูล
	ข้อมูลตำแหน่งของยานพาหนะเชิงพาณิชย์ (รถแท็กซี่ รถโดยสาร และรถบรรทุก) แบบ real time	การวิเคราะห์ความเร็วของกระแสจราจรที่เปลี่ยนอย่างฉับพลันที่ทำให้สันนิษฐานได้ว่าอาจมีรถเสียหรืออุบัติเหตุ	• กรมการขนส่งทางบก • องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
	ระบบ decision support system (DSS) เพื่อช่วยในการบริหารจัดการการเข้าถึงและการดำเนินการกับอุบัติการณ์ต่าง ๆ เพื่อให้ลดเวลาในการดำเนินการจัดการอุบัติการณ์แต่ละตำแหน่งต่ำที่สุด		
<u>การใช้ประโยชน์ข้อมูล</u> : ระบบการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรจากระบบกล้อง CCTV โดยสามารถแยกประเภทยานพาหนะได้ 11 ประเภท เพื่อใช้ในการวางแผนก่อสร้างและซ่อมบำรุง **<u>หน่วยงานที่ใช้ข้อมูลได้</u>** : • กรุงเทพมหานคร • กรมทางหลวง • กรมทางหลวงชนบท • การทางพิเศษแห่งประเทศไทย • บมจ. ทางยกระดับดอนเมือง	ข้อมูลภาพจากกล้องวีดีโอ CCTV	วิเคราะห์ปริมาณจราจรเพื่อจำแนกเป็นยานพาหนะ 11 ประเภท เพื่อให้สามารถใช้ในภารกิจซ่อมบำรุงและวางแผนก่อสร้างได้	• กรุงเทพมหานคร • กรมทางหลวง • กรมทางหลวงชนบท • การทางพิเศษแห่ง-ประเทศไทย • บมจ. ทางยกระดับ-ดอนเมือง
<u>การใช้ประโยชน์ข้อมูล</u> : ระบบการวิเคราะห์ข้อมูลข้อมูล GPS สำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ เพื่อใช้ในการวางแผนสร้างจุดพักรถที่เพียงพอกับความต้องการใช้งาน และจุดตรวจน้ำหนักบรรทุก	ข้อมูลตำแหน่งของรถบรรทุก	การวิเคราะห์การเคลื่อนตัว ตำแหน่งที่จอดพัก และเส้นทางการเดินทาง ของรถบรรทุกทั่วประเทศ	• กรมการขนส่งทางบก

หน่วยงานและ การใช้ประโยชน์ข้อมูล	รูปแบบข้อมูลและ การเชื่อมต่อ	แนวทางการวิเคราะห์	หน่วยงานเจ้าของข้อมูล
<u>หน่วยงานที่ใช้ข้อมูลได้</u> : ● กรุงเทพมหานคร ● กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ● การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ● บมจ. ทางยกระดับดอนเมือง			
<u>การใช้ประโยชน์ข้อมูล</u> : ระบบติดตามข้อมูล GPS สำหรับรถบรรทุกวัตถุอันตราย เพื่อใช้ในการควบคุมและกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยการใช้ทาง **<u>หน่วยงานที่ใช้ข้อมูลได้</u>** : ● กรุงเทพมหานคร ● กรมทางหลวง ● กรมทางหลวงชนบท ● การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ● บมจ. ทางยกระดับดอนเมือง	ข้อมูลตำแหน่งของรถบรรทุกวัตถุอันตราย	การวิเคราะห์การเคลื่อนตัว ตำแหน่งที่จอดพัก และเส้นทางการเดินทาง ของรถบรรทุกทั่วประเทศ	● กรมการขนส่งทางบก
<u>การใช้ประโยชน์ข้อมูล</u> : ระบบติดตามข้อมูล GPS สำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่บรรทุกน้ำหนักเกินหรือปลดปล่อยมลภาวะเกินกว่ากฎหมายกำหนด **<u>หน่วยงานที่ใช้ข้อมูลได้</u>** : ● กรุงเทพมหานคร ● กรมทางหลวง ● กรมทางหลวงชนบท ● การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ● บมจ. ทางยกระดับดอนเมือง ● กรมการขนส่งทางบก	ข้อมูลตำแหน่งของรถบรรทุกขนาดใหญ่	การวิเคราะห์ข้อมูล GPS แบบ real time เพื่อติดตามตำแหน่งของรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่บรรทุกน้ำหนักเกินหรือปลดปล่อยมลภาวะเกินกว่ากฎหมายกำหนด เพื่อสามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ	● กรมการขนส่งทางบก

4.5.6 แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

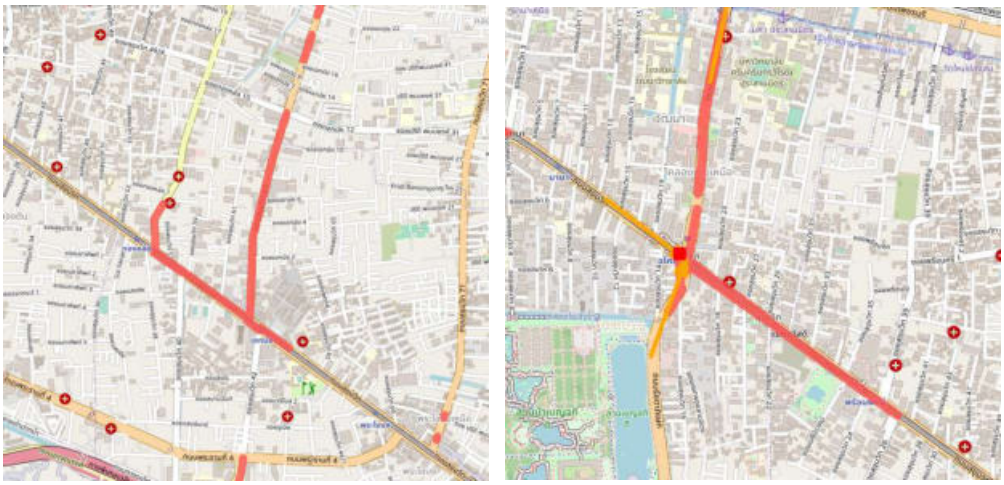
ตัวอย่างการกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ได้พิจารณาการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณจุดตัดระหว่างทางพิเศษและถนนธรรมดา โดยใช้ข้อมูลจราจรที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูล GPS และภาพวีดีโอจากกล้อง CCTV เพื่อกำหนดแนวทางในการบริหารจัดการจราจรบริเวณจุดตัดดังกล่าว ตามที่แสดงเป็นตัวอย่างใน**รูปที่ 4.5-5** โดยจากตัวอย่างอาจมีการแนะนำเส้นทางให้ผู้ใช้ทางพิเศษเลือกทางลงจากทางพิเศษที่มีสภาพการจราจรคล่องตัวกว่า หรือมีการจัดการจราจรบริเวณจุดตัดโดยใช้ข้อมูลจราจรที่ได้จากการวิเคราะห์

รูปที่ 4.5-5 ตัวอย่างการใช้ข้อมูล GPS และกล้อง CCTV เพื่อกำหนดแนวการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณจุดตัด

ตัวอย่างในการกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครอีกตัวอย่างหนึ่ง ได้แก่ การนำข้อมูลจราจรที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูล CCTV และ GPS มาใช้ในการวิเคราะห์ถึงประสิทธิภาพของมาตรการในการแก้ไขปัญหาจราจรต่าง ๆ ที่ได้ดำเนินการไป เพื่อให้ทราบถึงผลสัมฤทธิ์ของมาตรการ ตามที่แสดงเป็นตัวอย่างใน **รูปที่ 4.5-6**

รูปที่ 4.5-6 ตัวอย่างการตรวจวัดประสิทธิภาพของมาตรการในการบริหารจัดการจราจร

นอกจากนี้ข้อมูลจราจรที่ได้จากการวิเคราะห์ยังสามารถนำมาใช้ในการระบุตำแหน่งและสาเหตุของปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร รวมทั้งช่วยในการกำหนดแนวทางในการแก้ปัญหาเบื้องต้นได้ ตามตัวอย่างใน**รูปที่ 4.5-7** จะเห็นได้ว่าการบริหารจัดการทางแยกที่ไม่เหมาะสมก็เป็นอีกส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรบนช่วงถนนสุขุมวิท โดยปัญหาการจราจรบนช่วงถนนสุขุมวิทส่วนใหญ่เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดระหว่างถนนสุขุมวิทกับถนนขนาดใหญ่ตามแนวถนนสุขุมวิท ได้แก่ ถนนอ่อนนุช ซอยสุขุมวิท 71 ซอยสุขุมวิท 63 ซอยสุขุมวิท 55 และถนนรัชดาภิเษก โดยเฉพาะจุดตัดระหว่างถนนสุขุมวิทและถนนรัชดาภิเษก ที่เห็นได้ชัดว่ามีการบริหารจัดการสัญญาณไฟจราจรแบบคงที่ (Fixed time) โดยเฉพาะในช่วงที่สภาพการจราจรบนช่วงไม่มีความติดขัดแต่ความล่าช้าบริเวณทางแยกก็ยังมากเหมือนกับในกรณีที่ช่วงถนนมีความติดขัด โดยในกรณีหากสามารถทำการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรในแต่ละช่วงเวลาให้สอดรับกับสภาพการจราจร ณ ขณะนั้นได้เหมาะสมขึ้น ก็จะทำให้ความล่าช้าเฉลี่ยบริเวณทางแยกลดลงได้



รูปที่ 4.5-7 ช่วงถนนที่มีความเร็วเฉลี่ยต่ำกว่า 10 กม./ชม.
และทางแยกที่มีความล่าช้าเฉลี่ยต่ำกว่า 110 วินาที/คัน บนถนนสุขุวิท

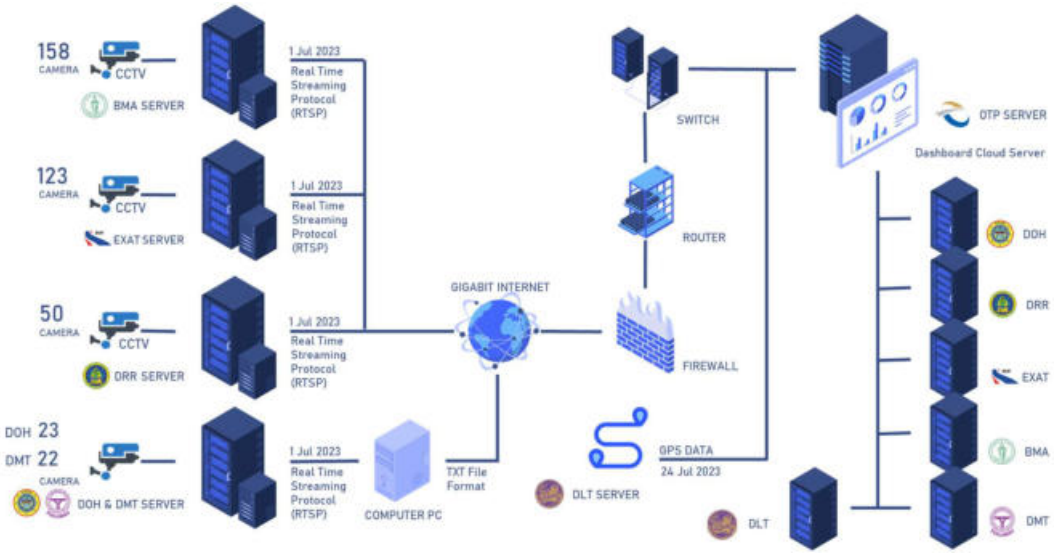
4.5.7 การดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) ระยะเริ่มต้น

การดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) ระยะเริ่มต้น เพื่อนำร่องการดำเนินงานให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้จริง เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ข้อมูลจากแหล่งข้อมูลต่าง ในการสนับสนุนการจัดการและวางแผนด้านการจราจร รวมถึงเป็นข้อมูลเพื่อช่วยวางแผนการเดินทางให้แก่ประชาชน โดยแนวทางการดำเนินการประกอบด้วย 3 การดำเนินงาน ดังนี้

1) วิเคราะห์และตรวจสอบสภาพการจราจรและรูปแบบของปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการเชื่อมต่อ แบบ Near Real-Time ของข้อมูล CCTV และ GPS จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อวิเคราะห์สภาพจราจรและแสดงข้อมูลบนเว็บไซค์ Traffic Condition and Congestion Analysis Dashboard (TCAD)

การวิเคราะห์และตรวจสอบสภาพการจราจรและรูปแบบของปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการเชื่อมต่อ แบบ Near Real-Time ของข้อมูล CCTV และ GPS จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อวิเคราะห์สภาพจราจรและแสดงข้อมูลบนเว็บไซค์ Traffic Condition and Congestion Analysis Dashboard (TCAD)

โดยการประสานกับหน่วยงานต่าง ๆ ได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรุงเทพมหานคร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย บมจ. ทางยกระดับดอนเมือง เพื่อหารือแนวทางในการเชื่อมต่อข้อมูลภาพจากกล้องวีดีโอ CCTV แบบออนไลน์ ผ่านระบบ Real Time Streaming Protocol (RTSP) โดยทุกหน่วยงานยินดีที่จะให้ความอนุเคราะห์การเชื่อมต่อข้อมูลภาพวีดีโอ CCTV ผ่านระบบ RTSP โดยมีแนวทางในการดำเนินการคือ ในการนำเครื่องคอมพิวเตอร์ที่สามารถใช้เป็น RTSP server ไปติดตั้ง ณ ตำแหน่งของ Server ของแต่ละหน่วยงาน และทำการดึงสัญญาณภาพวีดีโอ CCTV ผ่านระบบเครือข่ายภายใน (Local Area Network) แล้วจึงทำการส่งสัญญาณภาพวีดีโอ CCTV ต่อไปยัง สนข. ผ่านระบบอินเตอร์เน็ต (Internet) ความเร็วสูงเพื่อนำไปใช้ในการวิเคราะห์ต่อไป ตามที่แสดงใน**รูปที่ 4.5-8**

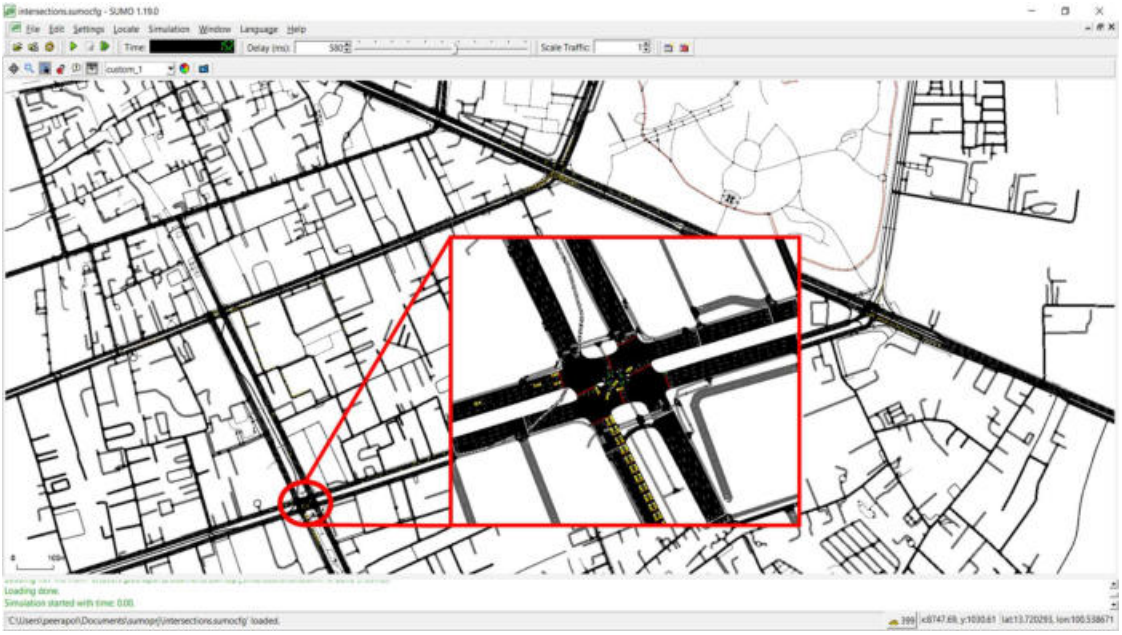


รูปที่ 4.5-8 แนวทางการเชื่อมต่อข้อมูลภาพวีดีโอ CCTV ผ่านระบบ RTSP

2) จัดทำต้นแบบการบริหารจัดการสัญญาณไฟจราจรแบบอัตโนมัติร่วมกันหลายทางแยกโดยติดตั้งกล้องพื้นที่ทดสอบเพื่อนำมาทดลองและพัฒนาอัลกอริทึมในการวิเคราะห์สัญญาณไฟ ด้วย Machine Learning ในการวิเคราะห์และออกแบบสัญญาณไฟจราจร

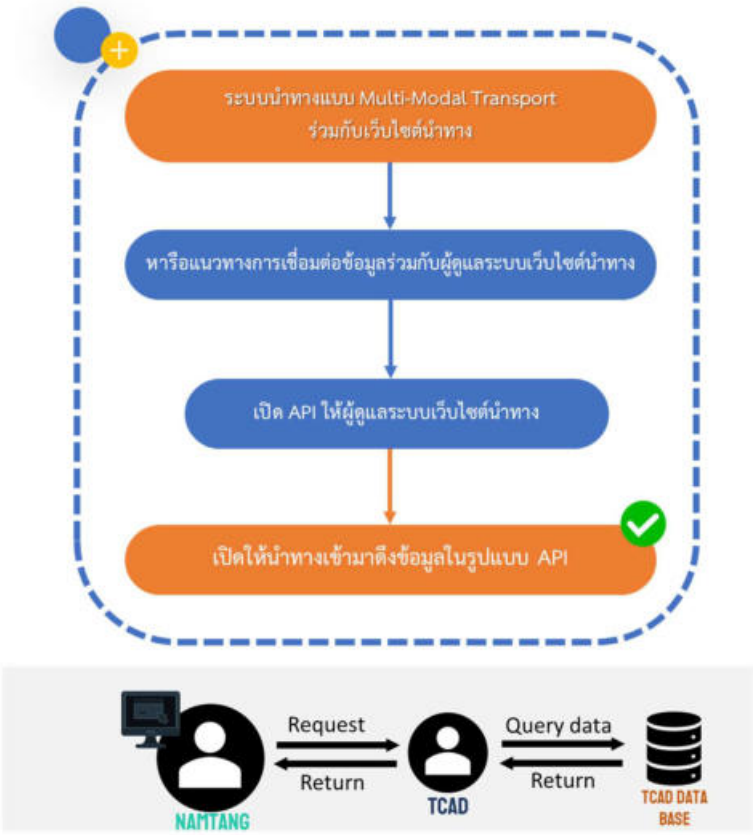
การดำเนินงานเพื่อจัดทำต้นแบบการจัดสัญญาณไฟจราจรของโครงการฯ จะต้องมีจำนวนกล้องเพียงพอต่อการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเป็นข้อมูลให้แก่ตำรวจจราจรประกอบการตัดสินใจปรับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก โดยการดำเนินงานดังกล่าว พิจารณาพื้นที่การสำรวจเป็นโครงข่ายในกรุงเทพมหานครในบริเวณพื้นที่สีลม ซึ่งมีการจราจรที่คับคั่งโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น การสำรวจครอบคลุมบริเวณทางแยกทั้งหมดจำนวน 4 ทางแยก จากนั้นนำข้อมูลมาประยุกต์ใช้อัลกอริทึม Reinforcement Learning แบบ Deep Q - network (DQN) เพื่อนำมาใช้

ในการควบคุมสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก ผ่านการ train แบบจำลองโดยการสร้าง Simulation Model โดยใช้ Open source simulation software ที่ชื่อว่า Simulation of Urban MObility (SUMO)

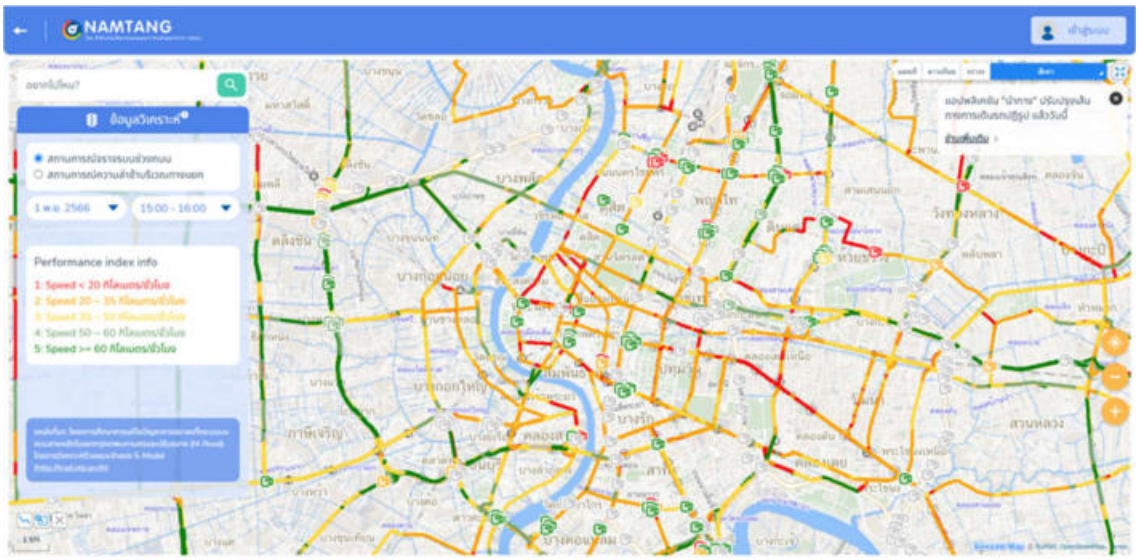


รูปที่ 4.5-9 แบบจำลอง SUMO simulation สำหรับการเตรียมข้อมูล
เพื่อใช้ในการ train แบบจำลอง deep Q-network

3) จัดทำระบบนำทางแบบ Multi-Modal Transport ในเว็บไซต์นำทางของ สนข. โดยนำข้อมูลจราจรจาก Traffic Condition and Congestion Analysis Dashboard (TCAD) ที่รับการพัฒนาต่อยอดจากโครงการฯ มาเพิ่มข้อมูลในการแนะนำการเดินทางบนเว็บไซต์นำทาง โดยได้ดำเนินการเชื่อมต่อข้อมูลจราจรจากระบบ Traffic Condition and Congestion Analysis Dashboard (TCAD) ไปยัง Website นำทาง ผ่านทาง API ของระบบ TCAD ทำการเชื่อมต่อข้อมูลจราจรจากระบบ Traffic Condition and Congestion Analysis Dashboard (TCAD) ไปยัง website นำทางเชื่อมต่อผ่านทาง API (Application Programming Interface) ของระบบ TCAD ขั้นตอนระบบ Website นำทาง จะเป็นผู้ Request ข้อมูลจราจรประเภทต่าง ๆ ณ ตำแหน่งต่าง ๆ ที่ต้องการแสดงบน Website นำทาง มายังระบบ TCAD โดยระบบ TCAD จะทำการ Query ข้อมูลจากฐานข้อมูลของระบบ และส่งกลับไปยัง Website นำทาง เพื่อแสดงบน Website นำทาง



รูปที่ 4.5-10 ขั้นตอนการเชื่อมต่อข้อมูลจราจรจากระบบ Traffic Condition and Congestion Analysis Dashboard (TCAD) ไปยัง Website NAMTANG



รูปที่ 4.5-11 รูปแบบการแสดงข้อมูล TCAD บน NAMTANG

4.6 ผลผลิต (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes) สำหรับงานจัดทำแนวทางบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility)

ผลผลิต (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes) สำหรับงานจัดทำแนวทางบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อการขับเคลื่อนให้เกิดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

4.6.1 การจัดทำแนวทางการขับเคลื่อนให้เกิดการบริหารจัดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility) ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

4.6.1.1 ผลผลิต (Output)

จากการรวบรวมข้อมูล เกี่ยวกับระบบการบริหารจัดการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ และทำการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่ กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นต้น โดยการสัมภาษณ์หน่วยงานดังกล่าวมีประเด็นหลัก 2 ประเด็น ได้แก่ ข้อมูลจราจรและขนส่งที่ใช้ในการบริหารจัดการจราจรในปัจจุบัน ความต้องการใช้งานข้อมูลจราจรและขนส่งในการบริหารจัดการจราจรในอนาคต หลังจากนั้นได้นำมาทำการวิเคราะห์ด้วยวิธีการ SWOT และ GAP Analysis และจัดทำเป็นข้อเสนอในการจัดตั้งคณะอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก โดยมีหน้าที่หลัก 3 ส่วน ได้แก่

1) กำหนดแนวทางในการการเก็บรวบรวมข้อมูลจราจรและขนส่ง ประกอบด้วย การกำหนดขอบเขต ประเภท มาตรฐาน และวิธีการเก็บข้อมูลด้านการจราจรเพื่อให้เกิดความสอดคล้องในการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงาน และสามารถนำข้อมูลจราจรมาใช้ร่วมกันให้เกิดประโยชน์สูงสุด การกำหนดแนวทางและมาตรฐานในการเชื่อมต่อ รวบรวมและกระจายข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ และการศึกษาและติดตามเทคโนโลยีใหม่ที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจราจรและขนส่ง เช่น Bluetooth detection, V2I, V2V เป็นต้น
2) กำหนดแนวทางการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรและขนส่ง ประกอบด้วย การรวบรวมความต้องการใช้งานข้อมูลจราจรและขนส่งจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การกำหนดแนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง เพื่อให้เหมาะสมและตอบสนองความต้องการใช้งานของหน่วยงาน การพัฒนาเครื่องมือในการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง ตามความต้องการใช้งานของหน่วยงานเพื่อใช้งานร่วมกัน
3) กำหนดแนวทางการในการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งประกอบด้วย กำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งในระยะกลาง (Tactical) และระยะยาว

(Strategic) โดยใช้ข้อมูลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งร่วมหารือในคณะกรรมการเพื่อนำแนวทางที่ได้กำหนดไว้ไปสู่การปฏิบัติ

4.6.1.2 ผลลัพธ์ (Outcome)

สำหรับผลลัพธ์จากงานในส่วนนี้ สนข. สามารถนำข้อเสนอในการจัดตั้งคณะอนุกรรมการฯ รวมทั้งแนวทางในการติดตั้งและเชื่อมต่อสัญญาณภาพจากกล้อง CCTV และเชื่อมต่อข้อมูล GPS ความต้องการในการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรเพื่อใช้ในการบริหารจัดการจราจรในเบื้องต้นจากหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อนำไปผลักดันให้เกิดการดำเนินการที่เป็นรูปธรรม และสามารถทำให้เกิดการบริหารจัดการจราจรแบบ Smart Mobility ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลต่อไป

4.6.2 การนำเสนอข้อมูลจราจรให้แก่ประชาชนผ่านเว็บไซต์นำทาง

4.6.2.1 ผลผลิต (output)

การส่งข้อมูลจราจรที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยข้อมูล GPS ได้แก่ข้อมูลความเร็วเฉลี่ยกระแสจราจรแต่ละถนนและความล่าช้าเฉลี่ยบริเวณทางแยกรายชั่วโมงให้แก่เว็บไซต์นำทาง (www.namtang.otp.go.th) เพื่อเป็นข้อมูลให้แก่ประชาชนและหน่วยงานภาครัฐและเอกชนใช้ในการวิเคราะห์สภาพจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

4.6.2.2 ผลลัพธ์ (Outcome)

ประชาชนทั่วไปและหน่วยงานภาครัฐและเอกชนสามารถเข้าถึงข้อมูลจราจรเบื้องต้น เพื่อใช้ในการประกอบการตัดสินใจต่าง ๆ และใช้ในการวิเคราะห์สภาพจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างต่อเนื่อง

4.6.3 การวิเคราะห์และตรวจสอบสภาพการจราจรและรูปแบบของปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการเชื่อมต่อ แบบ online

4.6.3.1 ผลผลิต (Output)

การทดลองเชื่อมต่อข้อมูลสัญญาณภาพจากกล้องวีดีโอ CCTV แบบออนไลน์ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2566 ถึง 31 มีนาคม 2567 และเชื่อมต่อข้อมูล GPS จากกรมการขนส่งทางบกแบบออนไลน์ จากการทดสอบเชื่อมต่อดังกล่าวสามารถสรุปผลได้ ดังนี้

- จากการทดสอบเชื่อมต่อข้อมูลภาพวีดีโอจากกล้อง CCTV เบื้องต้นพบว่าภาพวีดีโอจากกล้อง CCTV จำนวนหลายกล้องมีปัญหาการเชื่อมต่อ โดยหลายกล้องมีอัตราการเชื่อมต่อน้อยกว่าร้อยละ 10 ซึ่งไม่สามารถนำมาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในเบื้องต้นสันนิษฐานว่าสาเหตุน่าจะมาจากจำนวน Bandwidth ที่ใช้ในการส่งสัญญาณภาพวีดีโอ CCTV มีค่อนข้างจำกัดและอาจจะจำเป็นต้องมีการเพิ่มจำนวน

Bandwidth ให้เพียงพอ เพื่อให้สามารถนำภาพวีดีโอ CCTV มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรได้อย่างเหมาะสมต่อไป

- ในการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรจากภาพวีดีโอ CCTV แบบออนไลน์ควรใช้ภาพวีดีโอ CCTV อย่างน้อย 15 นาที/ชั่วโมง กระจายตลอดทั้งชั่วโมง เพื่อให้ได้ตัวแทนของสภาพจราจรที่ใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด
- ในการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรจากภาพวีดีโอ CCTV แบบออนไลน์ สามารถคำนวณจำนวน GPU ที่ต้องการได้จากความสัมพันธ์

$$\text{จำนวน } GPU \geq \frac{2}{60 \times 24} \times \text{จำนวนกล้อง} \times \text{จำนวนชั่วโมงต่อวัน} \times \text{จำนวนนาทีต่อชั่วโมงต่อกล้อง}$$

ตัวอย่างเช่นกรณีที่ต้องการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรจากกล้อง CCTV จำนวน 300 กล้อง เป็นระยะเวลา 8 ชั่วโมงต่อวัน และใช้ภาพตัวอย่างข้อมูลจากภาพวีดีโอ CCTV 15 นาทีต่อชั่วโมงต่อกล้อง จะต้องใช้ GPU ในการวิเคราะห์จำนวน 50 GPU โดย GPU ที่แนะนำจะเป็นรุ่นที่มีประสิทธิภาพอย่างน้อยเทียบเท่ากับ NVIDIA rtx 3060 ขึ้นไป

- จากการทดสอบเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ใช้ในการบันทึกภาพวีดีโอ แนะนำเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มี CPU รหัส i5 ขึ้นไป โดยมี RAM อย่างต่ำ 8 GB และ hard drive อย่างน้อย 1 TB โดยจากการทดสอบในปัจจุบันสามารถทำการเชื่อมต่อและบันทึกภาพวีดีโอ CCTV ได้ประมาณ 5 กล้องพร้อมกัน อย่างไรก็ตามในอนาคตหากมีการเพิ่มจำนวน Bandwidth จากหน่วยงานที่ให้เชื่อมสัญญาณภาพวีดีโอจากกล้อง CCTV ก็อาจจะทำการเชื่อมต่อได้มากกว่า 5 กล้องพร้อมกัน
- สำหรับการเชื่อมต่อข้อมูล GPS พบว่าในปัจจุบันมีจำนวนข้อมูล GPS ลดลงมาก เนื่องจากผู้ให้บริการรถแท็กซี่บางส่วน เปลี่ยนจากการติดตั้งระบบ GPS ไปใช้ระบบติดตามตำแหน่งจาก Application DLT Driver ซึ่งมีราคาถูกว่าแทน อย่างไรก็ตามกรมการขนส่งทางบก ยังไม่ได้มีระบบที่สามารถนำข้อมูลจากระบบ DLT Driver เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรได้ ซึ่งในอนาคตควรมีการดำเนินการพัฒนาระบบเพื่อให้สามารถนำข้อมูลจาก Applicaiton DLT Driver มาใช้งานได้ต่อไป
- การทดสอบเชื่อมต่อข้อมูลจากระบบกล้อง CCTV จากหน่วยงานต่าง ๆ จะสิ้นสุดลงในวันที่ 31 มีนาคม 2567 ทำให้การวิเคราะห์ข้อมูลจราจรจากกล้อง CCTV ไม่สามารถดำเนินการต่อได้ ซึ่งทาง สนข. อาจจะต้องมีการเตรียมการเพื่อติดตั้งโครงข่ายการสื่อสารเพื่อเชื่อมต่อสัญญาณอีกครั้งในอนาคต นอกจากนี้ทางเลือกที่เป็นไปได้อีกทางหนึ่ง ก็คือการหารือร่วมกับหน่วยงานที่รับผิดชอบระบบกล้อง CCTV เพื่อทำการติดตั้งซอฟท์แวร์ในการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรจากกล้อง CCTV ที่หน่วยงานแต่ละหน่วยงาน เพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรจากกล้อง CCTV ที่หน่วยงานแล้วจึงส่งข้อมูลจราจรที่ได้ทำการวิเคราะห์แล้วไปยังระบบ TCAD เพื่อใช้งานต่อไป
- ในปัจจุบันมีจำนวนข้อมูล GPS ลดลงมาก เนื่องจากผู้ให้บริการรถแท็กซี่บางส่วน เปลี่ยนจากการติดตั้งระบบ GPS ไปใช้ระบบติดตามตำแหน่งจาก Application DLT Driver ซึ่งมีราคาถูกว่าแทน กรมการขนส่งทางบก ในอนาคตควรมีการดำเนินการพัฒนาระบบเพื่อให้สามารถนำข้อมูลจาก Applicaiton DLT Driver มาใช้งานได้ต่อไป

4.6.3.2 ผลลัพธ์ (Outcome)

จากการทดสอบการเชื่อมต่อสัญญาณภาพจากกล้องวีดีโอ CCTV แบบออนไลน์ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2566 ถึง 31 มีนาคม 2567 และเชื่อมต่อข้อมูล GPS จากกรมการขนส่งทางบกแบบออนไลน์ มีผลลัพธ์ ดังนี้

- สนข. มีข้อมูลจราจรที่ได้จากการวิเคราะห์สัญญาณภาพจากกล้องวีดีโอ CCTV ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2566 ถึง 31 มีนาคม 2567 และข้อมูลจราจรที่ได้จากการเชื่อมต่อข้อมูล GPS แบบออนไลน์ไปอย่างต่อเนื่อง
- สนข. มีแนวทางที่ชัดเจนในการพัฒนาการเชื่อมต่อข้อมูลสัญญาณภาพจากกล้องวีดีโอ CCTV และ GPS ในอนาคต โดยในส่วนของข้อมูลสัญญาณภาพจากกล้องวีดีโอ CCTV ควรมีการหารือกันหน่วยงานที่รับผิดชอบกล้อง CCTV เพื่อแก้ปัญหาตามที่ได้กล่าวข้างต้น และในส่วนของข้อมูล GPS ควรมีการผลักดันให้กรมการขนส่งทางบกนำข้อมูลจากระบบ DLT Driver มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลจราจรได้ในอนาคต

4.6.4 ระบบต้นแบบการบริหารจัดการสัญญาณไฟจราจรแบบอัตโนมัติร่วมกันหลายทางแยก โดยใช้ระบบกล้อง CCTV และข้อมูล GPS

4.6.4.1 ผลผลิต (Output)

การทดสอบติดตั้งกล้อง CCTV บริเวณทางแยก โดยได้ทดสอบกับทางแยก 4 ทางแยก ได้แก่ ทางแยกถนนสาทร ตัดกับ ถนนนราธิวาส (แยกสาทร-นราธิวาสฯ) ทางแยกถนนพระราม 4 ตัดกับ ถนนสาทร (แยกวิทยุ) ทางแยกถนนพระราม 4 ตัดกับ ถนนสีลม (แยกศาลาแดง) และทางแยกถนนนราธิวาส ตัดกับ ถนนสีลม (แยกสีลม-นราธิวาส) และได้นำข้อมูลภาพวีดีโอจากกล้อง CCTV บริเวณทางแยก มาวิเคราะห์เป็นข้อมูลจราจร เพื่อใช้เป็นข้อมูลนำเข้าในต้นแบบระบบจัดการสัญญาณไฟจราจรแบบอัตโนมัติ โดยใช้อัลกอลิทึ่มแบบ Reinforecment Learning โดยที่จะได้ส่งมอบต้นแบบและ Source Code ของระบบจัดการสัญญาณไฟจราจรแบบอัตโนมัติ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปใช้ในการทดสอบและใช้งานกับระบบสัญญาณไฟจราจรที่บริเวณทางแยกต่อไป

4.6.4.2 ผลลัพธ์ (Outcome)

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีแนวทางในการติดตั้งระบบกล้อง CCTV ที่บริเวณทางแยก และมีต้นแบบการจัดการระบบจัดการสัญญาณไฟจราจรแบบอัตโนมัติ โดยใช้อัลกอลิทึ่มแบบ Reinforecment Learning เพื่อนำไปใช้งานต่อไป

4.7 การจัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายเพื่อรองรับการจัดเก็บข้อมูล ประมวลผล และวิเคราะห์เพื่อบริหารจัดการจราจร

การจัดหาคอมพิวเตอร์เพื่อใช้เป็นคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server) และคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊กเพื่อบริหารจัดการจราจรของโครงการนั้น ในปัจจุบันได้ดำเนินการจัดหาตามคุณสมบัติที่ระบุไว้ในข้อกำหนดขอบเขตงานของที่มีคุณสมบัติเป็นอย่างน้อยหรือมากกว่าดังนี้

เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server) จำนวน 1 เครื่อง โดยมีคุณสมบัติอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

1) มีหน่วยประมวลผลกลาง (CPU) ไม่น้อยกว่า 16 thread
2) มีหน่วยความจำหลัก (RAM) ขนาดไม่น้อยกว่า 64 Gb
3) มีหน่วยแสดงผล (GPU) จำนวน 4 หน่วย ซึ่งสามารถทำงานได้ด้วย 4 แบบ 16 Lanes พร้อมกันทั้ง 4 หน่วย
4) มีหน่วยจัดเก็บข้อมูลชนิด Solid State Drive ขนาดความจุไม่น้อยกว่า 2 TB

คอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊กพร้อมระบบปฏิบัติการและโปรแกรมประยุกต์สำหรับสำนักงาน จำนวน 5 เครื่อง โดยมีคุณสมบัติอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

1) มีหน่วยประมวลผลกลาง (CPU) ไม่น้อยกว่า 8 แกนหลัก (Core) และมีเทคโนโลยีเพิ่มสัญญาณนาฬิกาได้ในกรณีที่ต้องใช้ความสามารถในการประมวลผลสูงสุด (Turbo Boost หรือ Max Boost) จำนวน 1 หน่วย
2) มีหน่วยความจำหลัก (RAM) ขนาดไม่น้อยกว่า 16 Gb
3) มีหน่วยจัดเก็บข้อมูลชนิด Solid State Drive ขนาดความจุไม่น้อยกว่า 1 TB จำนวน 1 หน่วย ที่สามารถใช้สำหรับงานประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อบริหารจัดการจราจร จำนวน 120 จุด ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ทั้งนี้ จึงได้ดำเนินการส่งมอบให้แก่ กจร. สนข. แล้วในเดือนกรกฎาคม 2566

บทที่ 5

การจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น การอบรมทางวิชาการ และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์

บทที่ 5
การจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น การอบรมทางวิชาการ และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์

การมีส่วนร่วมของประชาชน (Public Participation) และการประชาสัมพันธ์ (Public Relations) เป็นกระบวนการที่ประชาชนหรือผู้มีส่วนได้เสียกับการพัฒนาโครงการได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็นและแลกเปลี่ยนข้อมูล เพื่อแสวงหาทางเลือกและการตัดสินใจต่าง ๆ ให้เป็นที่ยอมรับร่วมกันจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยโครงการฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้กำหนดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่เริ่มต้นจนสิ้นสุดโครงการ พร้อมทั้งกำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลผลการศึกษาตลอดระยะเวลาโครงการ สำหรับในบทนี้จะกล่าวถึงการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น ทั้ง 8 ครั้ง ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล การอบรมทางวิชาการและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ประจำเดือน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1 การจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น

ในการดำเนินการจัดประชุมเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลจำนวน 8 ครั้ง รายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1.1 การสัมมนา ครั้งที่ 1 (พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งเหนือโซน 1)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ร่วมกับที่ปรึกษา ได้จัดสัมมนาครั้งที่ 1 เพื่อนำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งเหนือโซน 1 ดังแสดงใน**รูปที่ 5.1-1** เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 18 พฤษภาคม 2566 เวลา 08.30 – 12.00 น.ณ ห้อง Beijing & Berlin โรงแรม เบสท์เวสเทิร์น นาดา ดอนเมือง แอร์พอร์ต โดยได้รับเกียรติจากนายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม

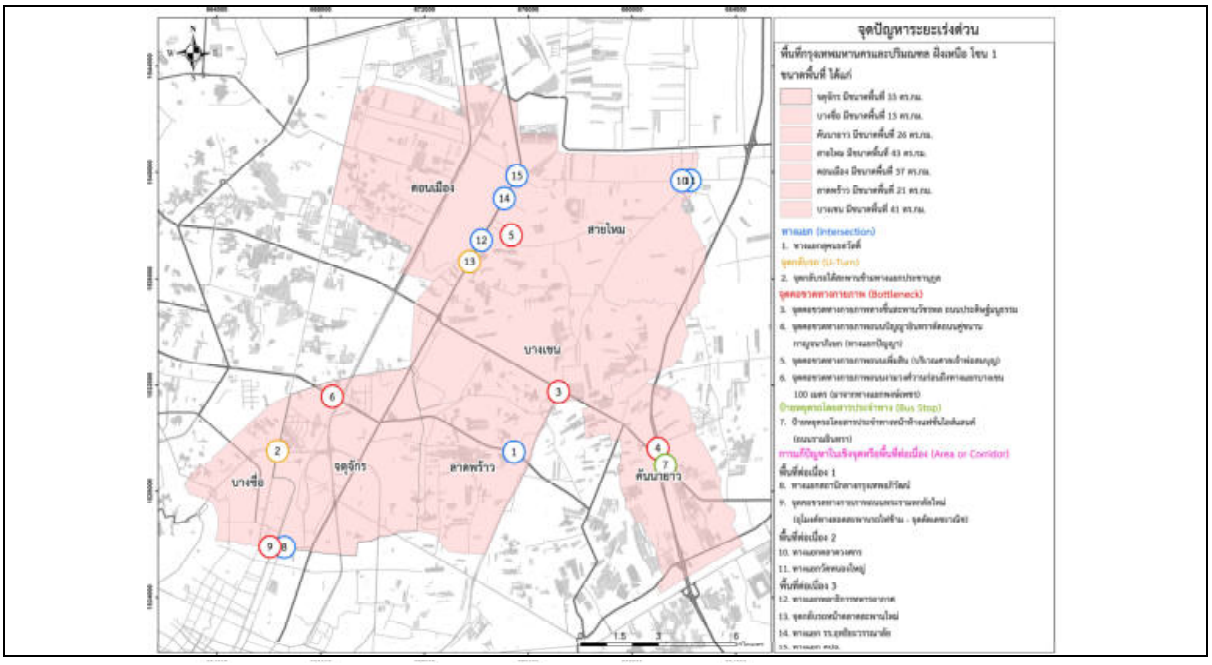
08.30 – 09.00 น.	ลงทะเบียน
09.00 – 09.30 น.	พิธีเปิดการประชุม กล่าวรายงานการประชุม โดย นายศิริเกษ อภิรัตน์ (ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก สนข.) กล่าวเปิดการประชุม โดย นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร (รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร)
09.30 – 09.35 น.	นำเสนอวีดิทัศน์

09.35 – 11.45 น. นำเสนอข้อมูลโครงการ โดย คณะที่ปรึกษา

1) แนะนำโครงการ
2) วัตถุประสงค์โครงการ
3) ขอบเขตงานดำเนินงานโครงการ
4) ภาพรวมจุดปัญหาจราจรและแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วนเบื้องต้นของแต่ละจุดปัญหา
5) ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น / คณะที่ปรึกษาชี้แจงตอบข้อซักถามของแต่ละจุดปัญหา

11.45 – 12.00 น. สรุปผลการสัมมนาโครงการ ครั้งที่ 1

12.00 น. ปิดการประชุมและรับประทานอาหารกลางวัน

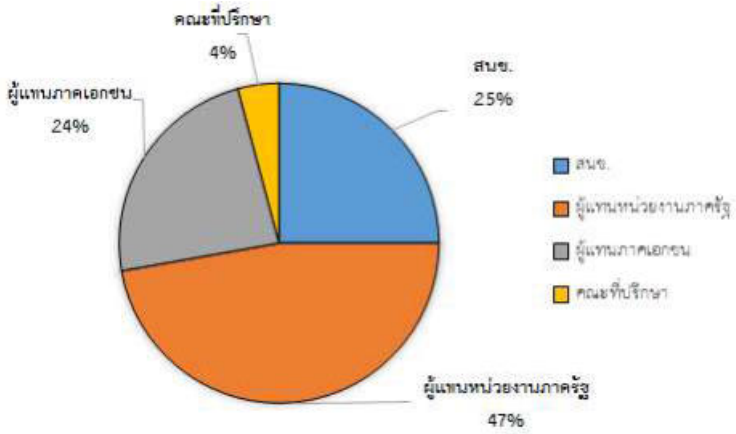


รูปที่ 5.1-1 จุดปัญหาระยะเร่งด่วน ในการสัมมนา ครั้งที่ 1

1) ผู้เข้าร่วมประชุม

มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 72 คน ประกอบด้วย สนข. ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ผู้แทนภาคเอกชน และคณะที่ปรึกษา โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- สนข. 18 คน
- ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ 34 คน
- ผู้แทนภาคเอกชน 17 คน
- คณะที่ปรึกษา 3 คน



รูปที่ 5.1-2 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุม การสัมมนาครั้งที่ 1

นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

นายศิริเกษ อภิรัตน์
ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก สนข.

การถ่ายภาพร่วมกัน

ดร.อัครพล ตั้งไพศาลกุล
ผู้จัดการโครงการ/วิทยากร

ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน

บรรยากาศการประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

2) ผลการสัมมนาจากผู้เข้าร่วมประชุม

จากการประชุมรับฟังความคิดเห็น ผู้ดำเนินรายการได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ โดยสามารถสรุปข้อคิดเห็นได้ ดังนี้

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
รายละเอียด: การนำเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจร ระยะเร่งด่วน จำนวน 15 จุด		
1. กลุ่มพื้นที่ถนนกำแพงเพชรและพระรามที่ 6 ตัดใหม่ (แยกสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ / คอขวดถนนพระรามที่ 6 ตัดใหม่ (อุโมงค์ทางลอดสะพานรถไฟข้าม-จุดตัดเตชะวณิช)		
นายเอกพล อัครภาณิชย์กร ผู้แทน กพข.	• บริเวณทางแยกข้างวัดสะพานสูง เป็นจุดที่มีปัญหา เนื่องจากมีรถมอเตอร์ไซต์เข้า – ออก ในซอยข้างวัดจำนวนมาก ทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น • บริเวณทางแยกกรุงเทพอภิวัฒน์ รฟท. ในอนาคตมีแผนการก่อสร้างอุโมงค์จากฝั่ง ถ.กำแพงเพชร คาดว่าจะสามารถช่วยแก้ไขปัญหาจราจรได้	• รับไปพิจารณาความเป็นไปได้ในการดำเนินการกำหนดแนวทางแก้ปัญหา • จะหาข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับแผนในอนาคต
พล.ต.ต.สุกิจ อรุณฤกษ์ถวิล กองบังคับการตำรวจจราจร	• ปริมาณจราจรจาก อตก. มุ่งหน้าพระราม 6 เพื่อขึ้นทางด่วน ช่อง Easy pass มีการเปิดช่องจราจรมากกว่าปกติ จึงอยากให้ปรับปรุงช่องจราจรปกติให้มีปริมาณมากกว่าช่องของ Easy Pass • ปัจจุบันปริมาณจราจรบนทางด่วนมีความคล่องตัวน้อย ในช่วงเช้า เนื่องจากมีผู้ใช้ทางจำนวนมาก ทำให้ช่องทางซ้ายที่จะขึ้นทางด่วนมาปริมาณจราจรมาก	• รับไปดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
	อยากให้พิจารณาในส่วนของ แนวทางการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางทราบ ● เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหารถที่มาจากลอดใต้สะพานรถไฟและต้องการเลี้ยวขวาให้ใช้ซอยบริเวณคอนโด หน้าทางแยกเตชะวณิช สามารถระบายปริมาณจราจรในเส้นทางได้ จึงอยากให้มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางทราบ เพราะหลายคนไม่ทราบว่าสามารถใช้เป็นเส้นทางเพื่อเลี้ยวขวาได้ ● เสนอให้มีการปรับปรุงสัญญาณไฟบริเวณทางแยก ลักษณะทางกายภาพของทางแยก หรือประสานงานเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ให้ช่วยจัดการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน	
พล.อ.ท. พิบูลย์ วรรณปรีชา กองทัพอากาศ	● บริเวณถนนพระราม 6 ทางลอดใต้สะพานดำ ช่องจราจรถูกบีบจาก 2 ช่องจราจรเหลือเพียง 1 ช่องจราจร ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเสนอให้ใช้เส้นทางแบบสลับกันไป (ตีเส้นจราจร) เพื่อลอดใต้สะพาน ● ขอเสนอให้นำแนวทางดังกล่าวจัดทำเป็น Sandbox Model	● ที่รับไปพิจารณาความเป็นไปได้ในการดำเนินการกำหนดแนวทางแก้ปัญหา
2. กลุ่มพื้นที่ถนนพหลโยธิน (แยกพลาธิการ ทอ. / แยก รร.ฤทธิยะวรรณาลัย / แยกคปอ. / จุดกลับรถหน้าตลาดสะพานใหม่)		
พล.ต.ต.สุกิจ อรุณฤกษ์ถวิล กองบังคับการตำรวจจราจร	● บริเวณจุดกลับรถหน้าตลาดสะพานใหม่ มีการย้ายจุดกลับรถให้ตรงทางเข้าตลาดจะเหมือนเป็นการเอื้อให้เอกชนหรือไม่ หากย้ายจุดกลับรถที่อยู่ห่างจากบริเวณเดิมคาดว่าจะสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้ดีขึ้น ● ทางตลาดมีการบริหารการจัดการพื้นที่จอดรถภายในตลาดได้อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่ หากมีการจัดการที่ไม่ดี อาจทำให้ส่งผลกระทบต่อการจราจรบริเวณหน้าตลาดและทางเข้าตลาด ให้ดำเนินการสอบถามตำรวจพื้นที่ เกี่ยวกับการบริหารจัดการช่วงเวลาเร่งด่วนหรือช่วงที่มีผู้เข้าใช้ตลาดจำนวนมาก	● รับไปพิจารณาความเป็นไปได้ในการดำเนินการกำหนดแนวทางแก้ปัญหา

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
	เพื่อไม่ให้ส่งผลต่อการเก็บข้อมูลจราจรที่อาจลดลง	
ส.ต.อ.ปิยะ สีอ้วน สถานีตำรวจนครบาลสายไหม	• บริเวณแยก คปอ. ในช่วงเวลาเร่งด่วน (06.00-08.30 น.) บน ถ. พหลโยธิน ขาเข้า บริเวณจุดกลับรถโดยสารสาย 34 ซึ่งทำให้รถทางตรงได้รับผลกระทบจากการกลับรถเนื่องจากรถโดยสารมีช่วงของรถที่ยาว • ในช่วงเวลาเร่งด่วนเข้า มีปริมาณจราจรสูง บริเวณ ถ.พหลโยธิน ขาเข้า และบริเวณจันทรุเบกษาที่รับรถขาเข้าของ ถ.สายไหม เบื้องต้นมีการแก้ปัญหาแล้ว แต่ขาดความชัดเจนเรื่องประชาสัมพันธ์ • เสนอแนะให้เพิ่มความชัดเจนเรื่องสัญญาณไฟจราจรบริเวณ ถ.สายไหม ถึงทางแยกจันทรุเบกษา และถนนจันทรุเบกษา คปอ.ในช่วงเร่งด่วนขาเข้า มีการเปิดช่องจราจร (ขาเข้า) 3 -4 ช่อง-จราจร และ(ขาออก) เปิดให้วิ่ง 1 ช่อง-จราจร เพื่อลดความสับสน และทำให้ฝั่ง (ขาเข้า) ของ ถ.พหลโยธิน มีความคล่องตัวมากขึ้น รวมถึงช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้อีกด้วย บริเวณทางแยกพลาธิการ มีการกำหนดรอบสัญญาณไฟที่ไม่เหมาะสมโดยเฉพาะจากฝั่งเลียบคลอง ซึ่งมีระยะเวลาที่ค่อนข้างต่ำ เสนอแนะให้เจ้าหน้าที่บริเวณทางแยกพิจารณาระยะเวลาวงรอบสัญญาณไฟให้เหมาะสมมากยิ่งขึ้น โดยช่วงเร่งด่วนขาออกมีเจ้าหน้าที่ทหารอากาศช่วยจัดการจราจร และอยากเสนอให้เพิ่มการเจ้าหน้าที่ในการจัดการจราจรขาเข้าให้มีความคล่องตัวมากขึ้น	• รับไปดำเนินการปรับปรุงบริเวณทางแยก คปอ. โดยเพิ่มเสาสัญญาณ Reversible lane เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบอีกช่องทางหนึ่ง
น.อ. อาณัติ ไชยชมภู กองทัพอากาศ	• ในชั่วโมงเร่งด่วน หน้ากองทัพอากาศมีการเปิดช่องทางเข้าบริเวณ รพ.ภูมิพล และมีเจ้าหน้าที่ ทอ. มาช่วยจัดการจราจรบริเวณดังกล่าว และเสนอให้มีเจ้าหน้าที่ ทอ. มาช่วยจัดการจราจรบริเวณ ถ.พหลโยธิน ขาเข้า เพื่อ	• รับทราบข้อคิดเห็น

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
	ระบายปริมาณรถจากริมคลอง ที่เลี้ยวเข้ากองทัพอากาศ ● บริเวณพื้นที่กองทัพอากาศ รวมสนามบินดอนเมืองและฐานทัพอากาศ มีประชาชนใช้บริการผ่าน ถ.วิภาวดีและถ.พหลโยธิน ทางกองทัพอากาศ จึงจัดเจ้าหน้าที่มาเพื่ออำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัยในช่วงเวลาเร่งด่วน ● เสนอแนะให้ก่อสร้างสะพานกลับรถเพียงจุดเดียว โดยปิดจุดกลับรถจุดอื่น เพื่อให้รถที่ออกจาก รร.ฤทธิยะวรรณาลัยและ รพ.ภูมิพล เพื่อให้สามารถเลี้ยวซ้าย และกลับรถได้ในทีเดียว ไม่ตัดกระแสจราจร ซึ่งจะสามารถทำให้การจราจรมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	● รับทราบข้อคิดเห็น โดยจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวไปหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (กทม. ทล.) ในเรื่องของการก่อสร้างสะพานยกระดับ ซึ่งอาจเป็นอุปสรรค จากกรณีมีรถไฟฟ้า โดยอาจดำเนินการเป็นทางลอดหรือสะพานกลับรถโดยจำกัดความสูงยานพาหนะที่มาใช้บริการ
พล.ต.ต.สุกิจ อรุณฤกษ์ถวิล กองบังคับการตำรวจจราจร	● ปัญหาการจราจรบริเวณทางเลี้ยวเข้ากองทัพอากาศ และทางเลี้ยวหน้า รพ.ภูมิพล พบว่าปัญหาเกิดจากการประสานงาน ● โดยแนะนำให้ทางกองทัพอากาศประสานสารวัตรจราจร สน.สายไหม เช่น มีการปรับคลื่นวิทยุสัญญาณเป็นช่องเดียวกัน เพื่อประสานงานด้านการจราจร	● รับทราบในข้อเสนอแนะการแก้ปัญหาร่วมกันของทางกองทัพอากาศและตำรวจจราจร
นายสมบัติ กนกทิพย์วรรณ ผู้อำนวยการสำนักงานเขตสายไหม	● บริเวณแยก คปอ. รพ.ภูมิพล และโรงเรียนในพื้นที่ เห็นด้วยกับการก่อสร้างสะพานกลับรถ เนื่องจากจุดกลับรถบริเวณดังกล่าวมีจำนวนมากเยอะเกินไป ทำให้เกิดการจราจรติดขัดจากการตัดกระแสจราจร ● จุดกลับรถบริเวณสนามกีฬาธูปะเตมีย์ มีปริมาณจราจรที่หนาแน่น และบริเวณประตูกรุงเทพฯ อยากให้ทำเพิ่มจุดกลับรถเป็น 2 จุด เนื่องจากใช้งบประมาณในการก่อสร้างไม่สูงมาก และให้ปิดจุดกลับรถอื่น เพื่อลดการตัดกระแสจราจร คาดว่าจะสามารถช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัดได้	● รับทราบและจะนำไปพิจารณาแนวทางที่เหมาะสมต่อไป

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
3. กลุ่มพื้นที่สายไหม (แยกหน้าตลาดวงศกร / แยกวัดหนองใหญ่)		
นายสมบัติ กนกทิพย์วรรณ ผู้อำนวยการสำนักงานเขตสายไหม	• เห็นด้วยกับข้อมูลที่นำเสนอส่วนของพื้นที่สายไหม • ควรทำป้ายทางลัดที่ซอยแคบก่อนถึงวัดหนองใหญ่ (เป็นถนนสาธารณะ) ให้ประชาชนรับทราบว่าสามารถเลี้ยวซ้ายเพื่อมุ่งหน้าสู่ถนนสายไหมได้โดยไม่ต้องรอเลี้ยวซ้ายที่แยกวัดหนองใหญ่ • เมื่อ 3 ปีที่แล้ว สถาบันบัณฑิตศึกษาจุฬาภรณ์ได้เสนอทางยกระดับจากศูนย์ราชการหลักสี่สู่ถนนแจ้งวัฒนะมุ่งหน้าถนนวิภาวดี และทางยกระดับจากแยกปากเกร็ด ถนนแจ้งวัฒนะ มุ่งหน้าสู่ศูนย์ราชการหลักสี่ แต่ไม่ได้รับคำตอบจาก สนข. • ภายในศูนย์ราชการ มีโครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษากับถนนประชาชื่น (ถนนหมายเลข 10) เป็นถนน 4 ช่องจราจร เชื่อมต่อกับถนนแจ้งวัฒนะของ กทม. ในอนาคตถนนเส้นนี้อาจจะติดมาก • ปตท.มีแผนที่จะก่อสร้างทางยกระดับเชื่อต่อถนนกำแพงเพชร 6 กับถนนวิภาวดีขาออก เพื่อลดปัญหาการจราจรและอำนวยความสะดวกแก่ผู้มาใช้บริการที่ศูนย์ราชการ หรือเป็นทางยกระดับเชื่อมต่อถนนวิภาวดีขาเข้ากับ ปตท. สำนักงานใหญ่โดยตรง • ให้ สนข. พิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางเชื่อมถนนจตุโชติกับถนนกาญจนาภิเษก คลองสามวา • ให้ สนข.พิจารณาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางลงทางด่วนเชื่อมถนนสุขาภิบาล 5 เนื่องจากมีการจราจรติดขัดสะสมจากถนนจตุโชติและถนนเพิ่มสิน	• รับทราบข้อเสนอแนะและจะพิจารณาปรับเพิ่มในแนวทางแก้ปัญหาจราจร • ในการดำเนินงานโครงการเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการฯ มีการรวบรวมแผนงานและโครงการในอนาคตจาก กทม. และหน่วยงานอื่น ๆ มาประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ซึ่งจะรวมถึงโครงการแก้ปัญหาจราจรดังกล่าว

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
4. คอขวดถนนเพิ่มสิน (บริเวณศาลเจ้าพ่อสมบุญ)		
นาวาอากาศอาณัติ ไชยชมภู กองทัพอากาศ	● ถ้ามีการวางแผงจราจร วางกั้นเพื่อให้รถที่มาจากถนนเพิ่มสินเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดเข้าสู่ถนนพหลโยธิน 54/1 ได้ จะทำให้ปริมาณรถสะสมมีค่อนข้างน้อย ● จุดปัญหาคอขวด ชั่วโมงเร่งด่วนในช่วงเช้าที่รถที่มาจากถนนเพิ่มสินถ้าไม่มีการวางแผงกั้น รถจะไม่สามารถเลี้ยวได้ ทำให้เกิดการจราจรติดขัดสะสม	● รับทราบข้อเสนอแนะและจะพิจารณาปรับเพิ่มในแนวทางแก้ปัญหาจราจร
นายสมบัติ กนกทิพย์วรรณ ผู้อำนวยการสำนักงานเขตสายไหม	● ปัญหาที่เกิดขึ้น เขตสายไหมจะรับไปดำเนินการให้ บริเวณก่อนขึ้นสะพาน ● โครงการใดที่สนข. เห็นว่าทำได้ยากอยากให้ สนข.ช่วยผลักดันรัฐบาลเรื่องการสนับสนุนงบประมาณ อันเป็นการแก้ปัญหาได้เร็วขึ้น	● รับทราบข้อเสนอแนะ
5. คอขวดถนนงามวงศ์วาน ก่อนถึงแยกบางเขน (มาจากแยกพงษ์เพชร)		
นายพัชรพล กาวิน การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.)	● ช่วงเช้าและเย็น มีปัญหาจราจรติดขัดแยกสถานีรถไฟบางเขน ได้ประสานงานกับ สน.ทุ่งสองห้องและจราจรกลาง ขอให้เปิดสัญญาณไฟเป็นมาตรฐานและเสมอกัน จะได้สัมพันธ์กับปริมาณจราจรจำนวนมากที่มาจาก กฟภ. ในช่วงเวลาเลิกงาน ● กฟภ. ได้ประสานงานกับ สน.ทุ่งสองห้อง เพื่อขออำนวยความสะดวกเจ้าหน้าที่โบกรถบัสโดยสารดังกล่าวให้สามารถมุ่งหน้าสู่ถนนงามวงศ์วานได้อย่างรวดเร็ว โดยมีรถบัสโดยสารทั้งหมดจำนวน 19 คัน เดินทางออกจาก กฟภ. ในช่วงเย็นหลังเลิกงาน และใช้เวลา 15-20 นาที ในการเดินทางออกสู่ถนนงามวงศ์วาน	● รับทราบข้อเสนอแนะและจะพิจารณาปรับเพิ่มในแนวทางแก้ปัญหาจราจร
พล.ต.ต.สุกิจ อรุณฤกษ์ถวิล กองบังคับการตำรวจจราจร	● ในช่วงเร่งด่วนเช้า ถึง 9.00 น. ฝั่งขาออกจะมีการเปิดจัดการจราจรในรูปแบบ (ไป-กลับ) สวนเลน ตั้งแต่บริเวณแยกสะพานพระนั่งเกล้า ทำให้ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นอีก 1 ช่องจราจร	● รับทราบข้อเสนอแนะและจะพิจารณาปรับเพิ่มในแนวทางแก้ปัญหาจราจร

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
	● บริเวณหน้า กฟภ.(การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค) หากมีการจัดการจราจรให้ดีจะไม่เกิดปัญหาการชะลอตัวช่วงเลี้ยวเข้า กฟผ. ● รถที่มุ่งหน้าเข้าถนนกำแพงเพชร หลังจากข้ามจุดตัดทางรถไฟแล้ว ในทิศมุ่งหน้าเข้าวิภาวดี หรือกลับรถมุ่งหน้าไปวัดเสมียนนารี อาจทำให้เกิดการจราจรติดขัดจากปัญหาคอขวดบริเวณดังกล่าวได้	
6. จุดกลับรถใต้สะพานข้ามแยกประชานุกูล		
ไม่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม	ไม่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม	ไม่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
7. จุดคอขวดทางขึ้นสะพานวัชรพล ถนนประดิษฐ์มนูธรรม		
ไม่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม	ไม่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม	ไม่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
8. ถนนปัญญาอินทราตัดถนนคู่ขนานกาญจนาภิเษก (แยกปัญญา)		
พ.ต.ท.วศิน เอกเมธา สถานีตำรวจนครบาลคันนายาว	● บริเวณแยกปัญญา เป็นจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัดค่อนข้างมากเนื่องจากอยู่ใกล้ ห้างสรรพสินค้า หมู่บ้านปัญญา และเส้นทางที่สามารถเดินทางไปคู้บอนได้ ซึ่งเกิดจากการตัดกระแสจราจรจำนวนมาก และได้มีการนำ Barrier มาติดตั้งเพื่อบังคับให้ผู้ใช้ทางเลี้ยวขวา และสามารถวนรถบริเวณ สถานีตำรวจที่หลวง 2 กองกำกับการ 8 ซึ่งมีระยะทาง 600 เมตร และสามารถเลี้ยวซ้าย เพื่อออกทาง ถ.ปัญญาอินทรา และสามารถเลี้ยวซ้ายไปคู้บอนได้ ทำให้ถูกร้องเรียนจากหมู่บ้านบริเวณนั้น เนื่องจากไม่มีการประชาสัมพันธ์ที่ชัดเจน	● รับทราบข้อเสนอแนะและจะพิจารณาปรับเพิ่มในแนวทางแก้ปัญหาจราจร
9. ป้ายรถโดยสารหน้าห้างแฟชั่นไอส์แลนด์ (ถนนรามอินทรา)		
ไม่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม	ไม่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม	ไม่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
10. แยกสุคนธสวัสดิ์		
ไม่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม	ไม่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม	ไม่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
สรุป: ที่ปรึกษารับทราบและนำข้อคิดเห็นต่าง ๆ ไปดำเนินการพิจารณาความเหมาะสมความเป็นไปได้และปรับปรุงในผลการศึกษาต่าง ๆ ต่อไป **โดยภายหลังที่ปรึกษาจะหารือและประสานงานกับหน่วยงานบางส่วน เช่น สถานีตำรวจ เพื่อจะได้แก้ไขปัญหาจราจรได้ตรงจุด**		
กล่าวปิดการประชุม โดยนายศิริเกษ อภิรัตน์ ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก โดยประเด็นทุกประเด็นที่ปรึกษาและ สนข. รับไปดำเนินการต่อไป ขอขอบคุณทุกท่านที่แสดงความคิดเห็น ขอขอบคุณครับ		

3) สรุปผลการวิเคราะห์การแสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถาม

(1) ความคิดเห็นต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหานำเสนอในครั้งนี้

จากจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 72 คน ได้แสดงความคิดเห็นภายหลังจากการประชุม จำนวน 14 คน โดยให้ความคิดเห็นต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหาในการนำเสนอครั้งนี้ จำนวน 2 คน ดังต่อไปนี้

จุดปัญหา	ความคิดเห็น		
	เหมาะสม	ไม่เหมาะสม	ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
จุดคอขวดทางขึ้นสะพานวัชรพล ถนนประดิษฐ์มนูธรรม	1	-	ทาสีขาวแดงที่ฟุตบาท/ห้ามขายของหรืออาหารบริเวณทางเท้า
จุดกลับรถหน้าตลาดยิ่งเจริญ	1	-	แก้ไขปัญหาอย่างเร่งด่วน
ประชานุกูล	-	-	
พงษ์เพชร	-	-	
สถานีกลางบางซื่อ	-	-	
หน้าแฟชั่นไอซ์แลนด์	-	-	

(2) การเสนอแนะจุดปัญหาเพิ่มเติม

โดยภายหลังจากการสัมมนาผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อเสนอแนะจุดปัญหาที่ให้แก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

- แยกถนนพหลโยธินเชื่อมถนนเทพารักษ์ตัดใหม่
- หน้าฐานทัพอากาศถนนวิภาวดีรังสิต
- บริเวณ ถนนสุเหร่าคลอง 1 (กีบหมู)
- แยกจตุโชติ

(3) ความพึงพอใจ

จากการสอบถามความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมประชุม ได้แก่ ข้อมูลที่วิทยากรนำเสนอ การชี้แจงข้อซักถามความเข้าใจในหัวข้อการสัมมนา เอกสารประกอบการสัมมนา สถานที่จัดสัมมนา และความเหมาะสมเรื่องระยะเวลาในการจัดประชุม ผลการประเมินความพึงพอใจในภาพรวม อยู่ในระดับดี รายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 5.1-1**

ตารางที่ 5.1-1 ผลประเมินความพึงพอใจ การสัมมนา ครั้งที่ 1

หัวข้อการประเมิน	ระดับความคิดเห็น							
	ดี	ร้อยละ	ปานกลาง	ร้อยละ	น้อย	ร้อยละ	ไม่เหมาะสม	ร้อยละ
1. ข้อมูลที่วิทยากรนำเสนอในวันนี้มีความชัดเจนเพียงใด	13	100.00	0	0.00	0	0	0	0
2. การชี้แจงตอบซักถามมีความชัดเจนเพียงใด	12	92.31	1	7.69	0	0	0	0
3. ท่านมีความเข้าใจในหัวข้อการสัมมนาระดับใด	10	76.92	3	23.08	0	0	0	0
4. ความเหมาะสมเรื่องเอกสารประกอบการสัมมนา	10	76.92	3	23.08	0	0	0	0
5. ความเหมาะสมเรื่องสถานที่จัดสัมมนา	11	84.62	2	15.38	0	0	0	0
6. ความเหมาะสมเรื่องระยะเวลาในการจัดประชุม	11	84.62	2	15.38	0	0	0	0

ที่มา: ที่ปรึกษา

5.1.2 การสัมมนา ครั้งที่ 2 (พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งกลาง โซน 1)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ร่วมกับที่ปรึกษา ได้จัดสัมมนาครั้งที่ 2 เพื่อนำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งกลาง โซน 1 ดังแสดงใน**รูปที่ 5.1-3** เมื่อวันพุธที่ 9 สิงหาคม 2566 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมราชดำเนิน ชั้น 1 โรงแรมรอยัล ปริ๊นเซส หลานหลวง กรุงเทพมหานคร โดยได้รับเกียรติจาก นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม

08.30 – 09.00 น. ลงทะเบียน

09.00 – 09.30 น. พิธีเปิดการประชุม
กล่าวรายงานการประชุม โดย นายศิริเกษ อภิรัตน์
(ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก สนข.)
กล่าวเปิดการประชุม โดย นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร
(รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร)

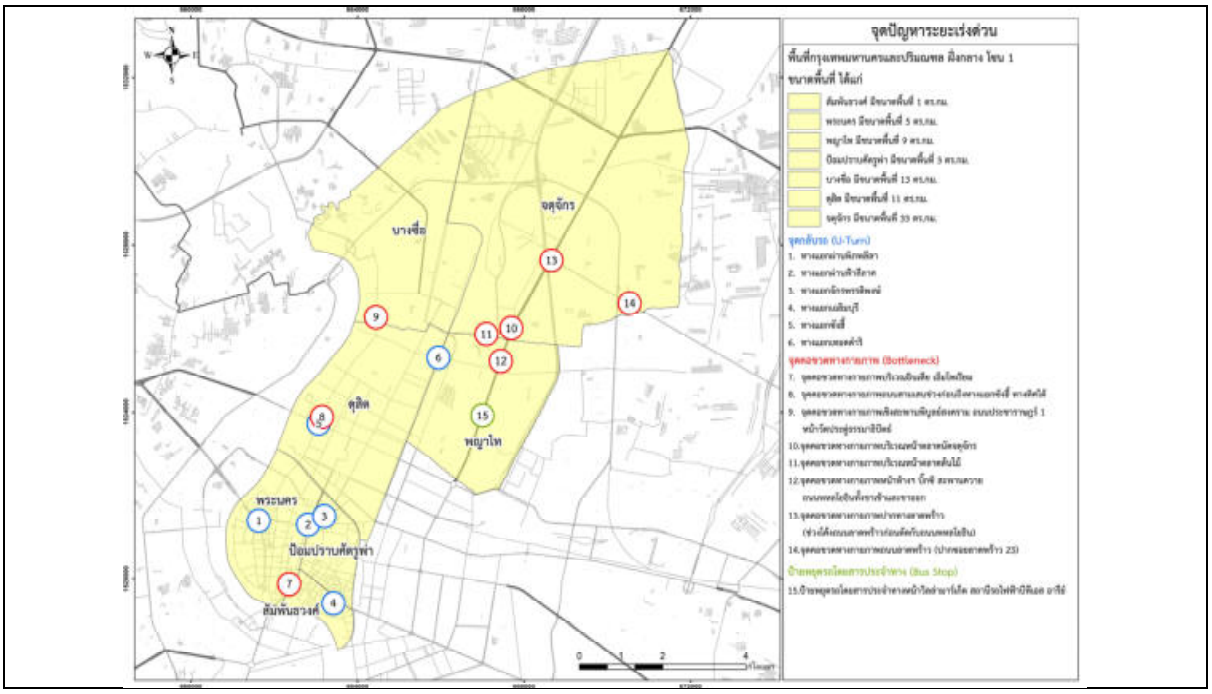
09.30 – 09.35 น. นำเสนอวีดิทัศน์

09.35 – 11.45 น. นำเสนอข้อมูลโครงการ โดย คณะที่ปรึกษา

1) แนะนำโครงการ
2) วัตถุประสงค์โครงการ
3) ขอบเขตงานดำเนินงานโครงการ
4) ภาพรวมจุดปัญหาจราจรและแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วนเบื้องต้นของแต่ละจุดปัญหา
5) ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น / คณะที่ปรึกษาชี้แจงตอบข้อซักถามของแต่ละจุดปัญหา

11.45 – 12.00 น. สรุปผลการสัมมนาโครงการ ครั้งที่ 2

12.00 น. ปิดการประชุมและรับประทานอาหารกลางวัน

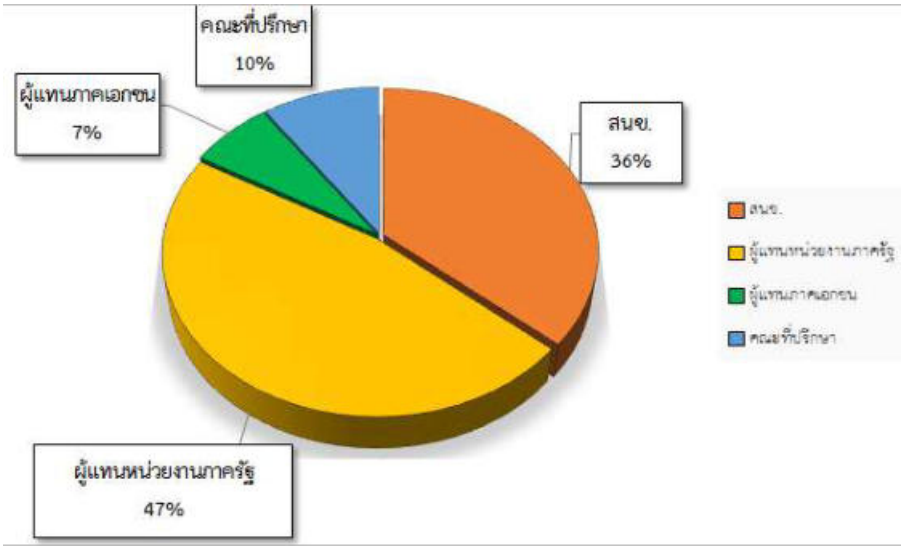


รูปที่ 5.1-3 จุดปัญหาระยะเร่งด่วน ในการสัมมนา ครั้งที่ 2

1) ผู้เข้าร่วมประชุม

มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 72 คน ประกอบด้วย สนข. ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ผู้แทนภาคเอกชน และคณะที่ปรึกษา โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- สนข. 26 คน
- ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ 34 คน
- ผู้แทนภาคเอกชน 5 คน
- คณะที่ปรึกษา 7 คน



รูปที่ 5.1-4 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุม การสัมมนาครั้งที่ 2

นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

นายศิริเกษ อภิรัตน์
ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก สนข.

การถ่ายภาพร่วมกัน

วิทยากร

ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน

บรรยากาศการประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

ที่มา: ที่ปรึกษา

2) ผลการสัมมนาจากผู้เข้าร่วมประชุม

จากการประชุมรับฟังความคิดเห็น ผู้ดำเนินรายการได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุม แสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ โดยสามารถสรุปข้อคิดเห็นได้ ดังนี้

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
รายละเอียด: การนำเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจร ระยะเร่งด่วน จำนวน 15 จุด		
1. ทางแยกผ่านพิภพลีลา		
นายสุรชัย ฉายินทุ ผู้แทนจากวัดบวรนิเวศวิหาร	● ตรงถนนตะนาว ช่วงเช้าตรู่จะมีร้านค้าขายของและรถจอดแช่เพื่อส่งของ ทำให้รถตรงสี่แยกคอกวัวที่จะเลี้ยวซ้ายเพื่อไปวัดบวรนิเวศวิหารติดขัด เป็นปัญหาเชื่อมต่อมายังถนนราชดำเนินกลาง ● โดยเสนอให้รถที่จอดตรงข้ามวัดบวร-นิเวศวิหารย้ายไปจอดในอาคารจอดรถเพื่อลดปัญหาจราจรติดขัด ● อยากให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนบริเวณนั้นทราบถึงความคืบหน้าในการแก้ไขปัญหาจราจร	● รับทราบข้อเสนอแนะและจะพิจารณาปรับเพิ่มในแนวทางแก้ปัญหาจราจร
ร.ต.ท.มะนิตย์ โมงขุนทด รอง สว.จร.สน.ชนะสงคราม	● ชั่วโมงเร่งด่วนประมาณช่วงเย็นบริเวณถนนราชดำเนินใน ปริมาณรถที่จะขึ้นสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าเยอะ ทำให้มีรถส่วนหนึ่งสวนออกมา จึงอยากให้มีการติดตั้งเสาจราจรบริเวณเกาะกลางตั้งแต่สนามหลวงถึงสวนหย่อมที่อยู่ใกล้กับสะพานผ่านพิภพลีลา	● รับทราบข้อเสนอแนะและจะพิจารณาปรับเพิ่มในแนวทางแก้ปัญหาจราจร
2. ทางแยกผ่านฟ้าลีลาศ		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
3. ทางแยกเฉลิมบุรี		
นายวีระศักดิ์ ปิยะดำรง ผู้แทนจากสำนักงานเขตสัมพันธวงศ์ ร.ต.ท.ภูวนัย ศิลลา รอง สว.จร.สน.พลับพลาไชย 2 พ.ต.ท.เดชฤทธิ์รัชต์ยศ คหชนม์ รอง ผกก.จร.สน.เตาปูน	● ทางแยกตรงเฉลิมบุรี ถ้าปรับให้มีการเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และยังกีดขวางรถสำหรับวิ่งเลนตรง ● ปัญหารถที่ติดตรงแยกเฉลิมบุรี ตามจริงเกิดจากถนนทางตลาดเก่าที่เป็นคอขวด ทำให้ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น รวมถึงประชาชนจับจ่ายซื้อของและเดินข้ามถนน จึงยิ่งทำให้เกิดปัญหารถติด ● บริเวณถนนลำพูนไชยที่วิ่งมุ่งหน้ามาแยกเฉลิมบุรี หากตัด 2 เลนขวาเพื่อให้สามารถเลี้ยวขวาไปแยกหมอมีได้ เป็นการตัดกระแส	● รับทราบข้อเสนอแนะและจะพิจารณาปรับเพิ่มในแนวทางแก้ปัญหาจราจร ● รับทราบข้อเสนอแนะและจะไปตรวจสอบข้อมูลเพื่อหาแนวทางแก้ไขต่อไป

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
	จราจรเกินไป เนื่องจากทางเป็นคอขวด บริเวณตลาดเก่า และพื้นผิวทางเท้าแคบเกินไป จึงทำให้เกิดการชะลอตัว ● เสนอให้กำหนดจุดข้ามถนนให้กับประชาชน เพื่อให้สามารถเร่งระบายปริมาณรถในส่วนนี้ได้	
4. ทางแยกเทอดดำริ		
พ.ต.ท.เดชฤทธิ์รัชต์ยศ คหชนม์ รอง ผกก.จร.สน.เตาปูน	● ช่วงเช้า รถที่จะขับตรงมาทางถนนเทอดดำริ และเลี้ยวขวาข้ามทางรถไฟติดขัด ทำให้รถที่จะเลี้ยวซ้ายไปแยกประดิพัทธ์ไปไม่ได้ ● ช่วงเช้า ถนนทหารจากแยกสะพานแดง มุ่งหน้าถนนเทอดดำริ ที่จะตรงไปแยกประดิพัทธ์ไปไม่ได้ เนื่องจากมีรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณพื้นที่ สน.บางซื่อ ● เห็นด้วยกับแนวทางการแก้ไขตามที่นำเสนอ เนื่องจากเคยได้รับปัญหาร้องเรียนที่ผ่านทาง Traffic Fondue บ่อยครั้งถึงตู้กดสัญญาณไฟจราจรที่ตั้งบริเวณเกาะกลางที่ค่อนข้างมืด ● เสนอให้มีการปรับให้มีการทาสีตีเส้นใหม่บริเวณแยกดังกล่าว ● ขณะนี้ได้ทำการติดตั้งไฟสปอร์ตไลท์บริเวณตู้กดสัญญาณไฟจราจร เพื่อเพิ่มความสว่างและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุช่วงกลางคืน ● จากแยกประชาชื่นที่ขึ้นสะพาน และเลี้ยวขวามายังถนนเตชะวณิช โดยแยกบนสะพานที่เป็นจุดตัดทำให้รถที่มาจากแยกเทอดดำริมีปัญหาทั้งในช่วงเช้า-เย็น จึงขอเสนอให้มีการตัดถนนเส้นใหม่เพื่อช่วยให้ปัญหาจราจรคล่องตัวขึ้น ● บริเวณแยกวัดสะพานสูงไม่มีสัญญาณไฟจราจร จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายรวมถึงถนนเทอดดำริและสะพานแดงด้วย	● รับทราบข้อเสนอแนะและจะพิจารณาปรับเพิ่มในแนวทางแก้ปัญหาจราจร
5.แยกซังฮี้		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
6. ทางแยกจักรพรรดิพงษ์		
พ.ต.ท.ภาวัต วรรธสุภัทร รอง ผกก.จร.สน.พระราชวัง	● บริเวณถนนจักรเพชร มีการก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินบางส่วน ซึ่งยาวมาจนถึงแยกสามยอด โดยช่วงที่ก่อสร้างรถไฟฟ้าอาจทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด จึงอยากเสนอให้มีการใช้ระบบ Artificial intelligence (AI) ในการจับผู้กระทำความผิดบริเวณแยกสามยอด เนื่องจากประชาชนไม่ให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามระบบสัญญาณไฟจราจร จึงเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น	● รับทราบข้อเสนอแนะและจะพิจารณาปรับเพิ่มในแนวทางแก้ปัญหาจราจร
7. คอขวดเชิงสะพานพิบูลย์สงคราม ถนนประชาราษฎร์ 1 หน้าวัดประดู่ธรรมาธิปัตย์		
นายอภิวัต ไชยทองพันธ์ ผู้แทนจากสำนักงานเขตบางซื่อ	● เสนอให้เส้นที่จะเลี้ยวขวาเข้าเส้นประชาราษฎร์สาย 1 ขาออกเมืองที่จะไปกลับรถใต้สะพานพิบูลสงคราม ตั้ง Barrier ตลอดแนวตั้งแต่สะพานพิบูลสงครามจนถึงแยกบางโพ ● เส้นดังกล่าว มีรถเข้าออกอย่างต่อเนื่องและมีปั๊มน้ำมัน จึงเกิดการตัดกระแสทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จึงเห็นควรให้เปิดช่องทางพิเศษเพิ่มเติม	● ที่ปรึกษาได้ทดลองโดยใช้แบบจำลองศึกษาการตั้ง Barrier ตลอดแนวตั้งแต่สะพานพิบูลสงครามจนถึงแยกบางโพ แล้วปรากฏว่ามีปัญหาเพิ่มขึ้น ดังนั้นจึงขอดำเนินการตามที่นำเสนอ
8. คอขวดหน้าห้างฯ บิ๊กซี สะพานควาย ถนนพหลโยธินทั้งขาเข้าและขาออก		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
9. ป้ายรถเมล์หน้าวิลล่ามาร์เก็ต สถานีรถไฟฟ้า BTS อารีย์		
นางสาวกมลทิพย์ อยู่เจริญสุข ผู้แทนจาก สนข.	● บริเวณบันไดเลื่อน BTS ก่อนเข้าวิลล่ามาร์เก็ต มีซอยพหลโยธิน 6 มีรถเข้าออกและรถรับส่งตลอดเวลา จึงทำให้รถเลนซ้ายที่จะออกจากซอยพหลโยธิน 6 ติดขัด จึงส่งผลมายังรถที่วิ่งเลนกลางของถนนพหลโยธินเกิดการชะลอตัว จึงอยากให้พิจารณาการจอดรับ- ส่งของผู้โดยสารให้ขยับออกไปอีก	● รับทราบข้อเสนอแนะและจะไปตรวจสอบข้อมูลเพื่อหาแนวทางแก้ไขต่อไป
10. คอขวดถนนสามเสนช่วงก่อนถึงแยกซังฮี้ ทางทิศใต้		
นางสาวธิรดา ภิรธนาพงศ์ ผู้แทนจากโรงเรียนเซนต์คาเบรียล	● บริเวณจุดรับส่งนักเรียนฝั่งตรงข้ามโรงเรียน ช่วงเช้าและเย็นหลังเลิกเรียน มีการจัดเจ้าหน้าที่ช่วยดูแลตลอด และมีคุณครูเวร และนักเรียนในระดับชั้นมัธยมปลาย มาคอยช่วยดูแลรับส่ง	● รับทราบข้อเสนอแนะ

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
	นักเรียนบนสะพานลอย และจุดจอดรถสาธารณะที่ฝั่งหน้า Office Mate	
11. กลุ่มพื้นที่แนวพหลโยธิน – กำแพงเพชร (คอขวดบริเวณหน้าตลาดจตุจักร)		
นายสุระศักดิ์ วีระสุข ผู้แทนจากตลาดนัดจตุจักร	● ส่วนของตลาดนัดจตุจักร มีการแก้ไขโดยให้ Taxi เข้าไปรับส่งผู้โดยสารด้านในตลาดด้วยการจัดพื้นที่บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 ● ส่วนที่อยู่ตรงข้ามกับกรมการขนส่งทางบก ผู้ที่มาใช้บริการตลาดนัดจตุจักร จะนำรถมาจอดตามห้างสรรพสินค้าและวนออกทางถนนกำแพงเพชร 2 ช่วงเย็น ซึ่งเป็นช่วงที่เกิดปัญหาจราจรติดขัด จึงอยากขอความร่วมมือจากสน.บางซื่อช่วยปล่อยสัญญาณไฟจราจรให้เร็วขึ้น	● รับทราบข้อเสนอแนะและจะพิจารณาปรับเพิ่มในแนวทางแก้ปัญหาจราจร
12. กลุ่มพื้นที่แนวพหลโยธิน – กำแพงเพชร (คอขวดบริเวณหน้าตลาดต้นไม้)		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
13. คอขวดปากทางลาดพร้าว (ช่วงโค้งถนนลาดพร้าวก่อนตัดถนนพหลโยธิน)		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
14. คอขวดถนนลาดพร้าว (ปากซอยลาดพร้าว 23)		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
15. คอขวดบริเวณอินเดีย เอ็มโพเรียม		
พ.ต.ท.ภาวัต วรรธสุภัทร รอง ผกก.จร.สน.พระราชวัง	● ปัจจุบันแม้จะมีการนำติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ปัญหาที่เกิดขึ้น คือ ประชาชนไม่ข้ามในจุดที่กำหนดไว้ จึงอยากเสนอให้มีการสร้างทางม้าลายเพิ่มเติม ● ปัญหาที่จอดรถ ส่วนใหญ่จอดกีดขวางหน้าร้านค้า จึงทำให้เสียเลนรถวิ่งไปทั้งซ้ายและขวาจากการจับจ่ายใช้สอยของประชาชน จึงทำให้ต้องแก้ปัญหาด้วยการไล่รถที่จอดออกอยู่ประจำ	● รับทราบข้อเสนอแนะ
สรุป: รับทราบและนำข้อคิดเห็นต่าง ๆ ไปดำเนินการพิจารณาความเหมาะสมความเป็นไปได้และปรับปรุงในผลการศึกษาต่าง ๆ ต่อไป โดยภายหลังได้มีการนำระบบ AI ในการเปิดสัญญาณไฟจราจรเสนอผู้ว่ากทม.ฯ ซึ่งเห็นด้วยกับการแก้ปัญหาดังกล่าว		

3) สรุปผลการวิเคราะห์การแสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถาม

(1) ความคิดเห็นต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหานำเสนอในครั้งนี้

จากจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 72 คน ได้แสดงความคิดเห็นภายหลังจากการประชุม จำนวน 25 คน โดยให้ความคิดเห็นต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหาในการนำเสนอครั้งนี้ ดังต่อไปนี้

จุดปัญหา	ความคิดเห็น		
	เหมาะสม	ไม่เหมาะสม	ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
แยกผ่านฟ้าลีลาศ	1		มีการปิดการจราจรบางส่วน เนื่องจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง
แยกชังฮี้	1		อาจกำหนดมาตรการ หรือ แนวทางการส่งเสริมให้ใช้รถโดยสารสาธารณะ เพื่อลดความหนาแน่น ในบริเวณ เช่น การกำหนดจุดรับส่ง บริเวณรอบนอกพื้นที่ หรือ จำกัดการใช้รถส่วนบุคคลเข้าพื้นที่ดังกล่าว
คอขวดบริเวณหน้าตลาดนัดจตุจักร	1		จัดการบริการรับส่งบริเวณใกล้เคียง
บริเวณอินเดีย เอ็มโพเรียม	1		ควรดูความกว้างของทางเท้าร่วมด้วย (พื้นที่ในการคอยรถโดยสาร) กำหนดระยะเวลาช่วงขนถ่ายสินค้า

(2) จุดปัญหาที่ควรเร่งแก้ไขมากที่สุด

โดยภายหลังจากการสัมมนาผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อเสนอแนะ จุดปัญหาที่ควรเร่งแก้ไขมากที่สุด ดังนี้

จุดปัญหา	ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
แยกผ่านพิภพลีลา	ปรับสัญญาณไฟให้เหมาะสมไม่ให้นานเกินไป
แยกผ่านฟ้าลีลาศ	เป็นแหล่งที่มีการจราจรติดขัดโดยเฉพาะช่วงเย็น เนื่องจากมีทั้งรถส่วนบุคคล รถโดยสารสาธารณะ ต่างใช้เส้นทางในการเดินทางข้ามฝั่งรถติดมาก
แยกเทอดดำริ	แก้ไขได้โดยง่าย
แยกชังฮี้	การจราจรสะสมทุกทิศทาง ใช้ทรัพยากร งบประมาณไม่มาก กระทบต่อ สถานที่สำคัญโดยรอบ โรงเรียน และโรงพยาบาล รถเข้าเมืองมีปริมาณมากช่องจราจรไม่เพียงพอ
แยกเฉลิมบุรี	มีปริมาณการจราจรหนาแน่น
คอขวดบริเวณหน้าตลาดนัดจตุจักร	ในปกติช่วงเย็นรถติดมาก มาจากการจราจรติดขัด เส้นพหลโยธินติดทำให้รถติดยาวมาก
ถนนสามเสนช่วงก่อนถึงแยกชังฮี้ ทางทิศใต้	แก้ปัญหาให้เด็กนักเรียนได้โดยตรง

(3) การเสนอแนะจุดปัญหาเพิ่มเติม

โดยภายหลังจากการสัมมนาผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อเสนอแนะจุดปัญหาที่ให้แก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

- ถนนประชาอุทิศ บริเวณตลาด 61
- แยกเทอดดำริ
- เกี่ยวกับแผนการส่งเสริมการใช้ขนส่งสาธารณะต่างๆ เช่นแผน w-map / แผนการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม เช่นรูปแบบการเดินทางเพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า และสนามบิน
- ทางแยกกำแพงเพชร 2

(4) ความพึงพอใจ

จากการสอบถามความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมประชุม ได้แก่ ข้อมูลที่วิทยากรนำเสนอ การชี้แจงข้อซักถาม ความเข้าใจในหัวข้อการสัมมนา เอกสารประกอบการสัมมนา สถานที่จัดสัมมนา และความเหมาะสมเรื่องระยะเวลาในการจัดประชุม ผลการประเมินความพึงพอใจในภาพรวม อยู่ในระดับดี รายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 5.1-2**

ตารางที่ 5.1-2 ผลการประเมินความพึงพอใจ การสัมมนา ครั้งที่ 2

หัวข้อการประเมิน	ระดับความคิดเห็น							
	ดี	ร้อยละ	ปานกลาง	ร้อยละ	น้อย	ร้อยละ	ไม่เหมาะสม	ร้อยละ
1. ข้อมูลที่วิทยากรนำเสนอในวันนี้มีความชัดเจนเพียงใด	16	80.00	4	20.00	0	0	0	0
2. การชี้แจงตอบซักถามมีความชัดเจนเพียงใด	17	77.27	4	18.18	1	0	0	0
3. ท่านมีความเข้าใจในหัวข้อการสัมมนาระดับใด	15	88.24	2	11.76	0	0	0	0
4. ความเหมาะสมเรื่องเอกสารประกอบการสัมมนา	14	87.50	2	12.50	0	0	0	0
5. ความเหมาะสมเรื่องสถานที่จัดสัมมนา	17	100.00	0	0.00	0	0	0	0
6. ความเหมาะสมเรื่องระยะเวลาในการจัดประชุม	16	100.00	0	0.00	0	0	0	0

ที่มา: ที่ปรึกษา

5.1.3 การสัมมนา ครั้งที่ 3 (พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งใต้ โซน 2)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ร่วมกับที่ปรึกษา ได้จัดสัมมนาครั้งที่ 3 เพื่อนำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งใต้ โซน 2 ดังแสดงใน**รูปที่ 5.1-5** วันพุธที่ 30 สิงหาคม 2566 เวลา 08:30 - 12:00 น. ณ ห้อง Ballroom 2 & 3 ชั้น 2 แรมแบรนดท์ โฮเทล กรุงเทพมหานครโดยได้รับเกียรติจากนายศิริเกษ อภิรัตน์ ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก สนข. เป็นประธานการประชุม

08.30 – 09.00 น. ลงทะเบียน

09.00 – 09.30 น. พิธีเปิดการประชุม
กล่าวรายงานการประชุม โดย นายปริญญา ถนัดทาง
(หัวหน้าฝ่ายพัฒนาระบบการจราจรทางบก)
กล่าวเปิดการประชุม โดย นายศิริเกษ อภิรัตน์
(ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก สนข.)

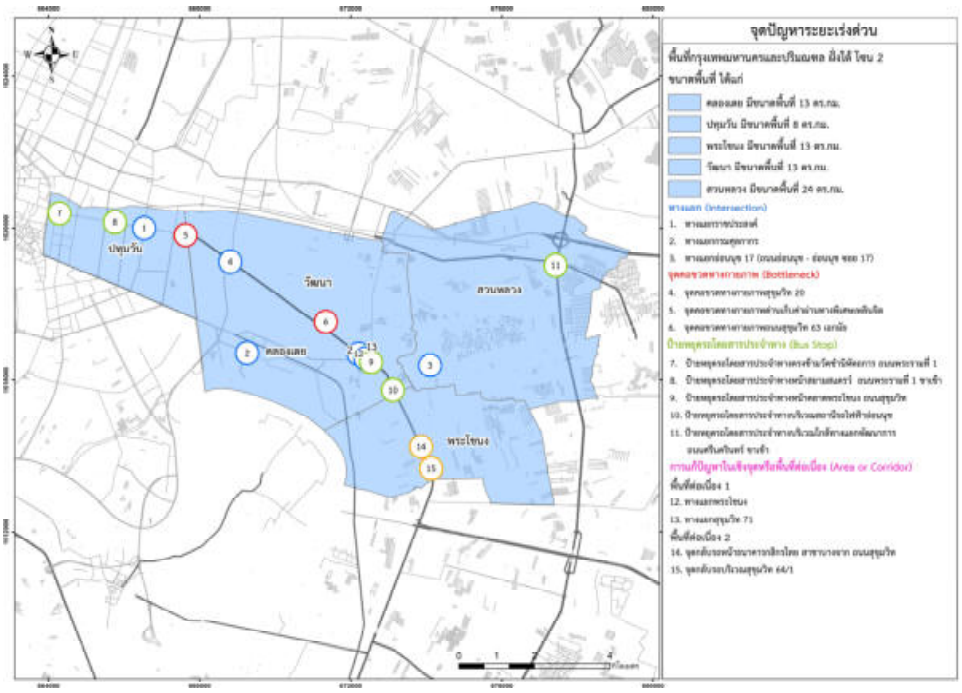
09.30 – 09.35 น. นำเสนอวีดิทัศน์

09.35 – 11.45 น. นำเสนอข้อมูลโครงการ โดย คณะที่ปรึกษา

1) แนะนำโครงการ
2) วัตถุประสงค์โครงการ
3) ขอบเขตงานดำเนินงานโครงการ
4) ภาพรวมจุดปัญหาจราจรและแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วนเบื้องต้นของแต่ละจุดปัญหา
5) ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น / คณะที่ปรึกษาชี้แจงตอบข้อซักถามของแต่ละจุดปัญหา

11.45 – 12.00 น. สรุปผลการสัมมนาโครงการ ครั้งที่ 3

12.00 น. ปิดการประชุมและรับประทานอาหารกลางวัน

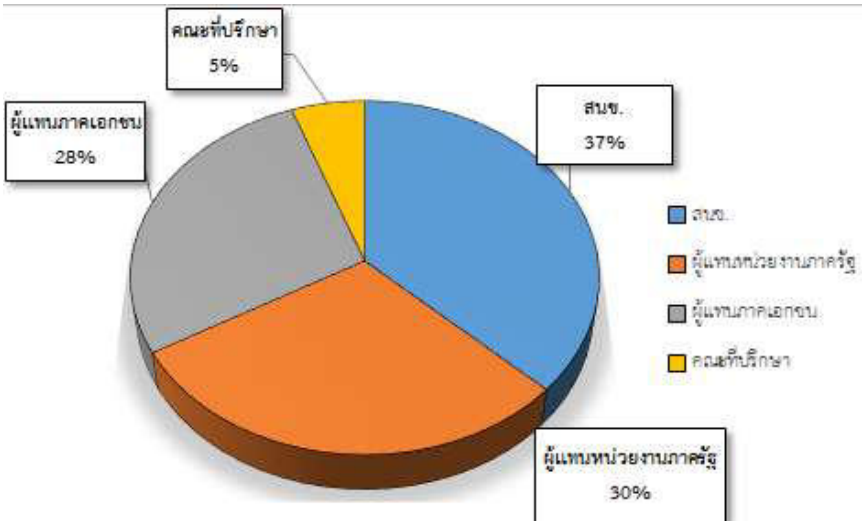


รูปที่ 5.1-5 จุดปัญหาระยะเร่งด่วนในการสัมมนา ครั้งที่ 3

1) ผู้เข้าร่วมประชุม

มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 54 คน ประกอบด้วย สนข. ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ผู้แทนภาคเอกชน และคณะที่ปรึกษา โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- สนข. 20 คน
- ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ 16 คน
- ผู้แทนภาคเอกชน 15 คน
- คณะที่ปรึกษา 3 คน



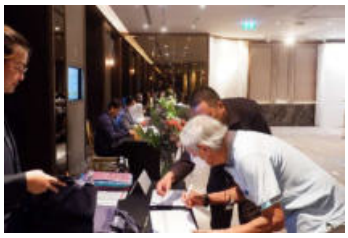
รูปที่ 5.1-6 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุม การสัมมนาครั้งที่ 3

นายศิริเกษ อภิรัตน์
ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก สนข.

นายปริญญา ถนัดทาง
หัวหน้าฝ่ายพัฒนาระบบการจราจรทางบก

การถ่ายภาพร่วมกัน

วิทยากร



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน

บรรยากาศการประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

2) ผลการสัมมนาจากผู้เข้าร่วมประชุม

จากการประชุมรับฟังความคิดเห็น ผู้ดำเนินรายการได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุม แสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ โดยสามารถสรุปข้อคิดเห็นได้ ดังนี้

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
รายละเอียด: การนำเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจร ระยะเร่งด่วน จำนวน 15 จุด		
กลุ่มทางแยกบนถนนสุขุมวิท (1. แยกพระโขนงและ 2. แยกสุขุมวิท 71)		
นายอดิศักดิ์ ภูธนาภานุภิญโญ ผู้อำนวยการกองบำรุงรักษา สำนักงานประปา สาขาพระโขนง	• ขอให้พิจารณาปัญหา ช่วงทางแยกพระโขนง แยกพระราม 4 ไปถึง ทางแยกอ่อนนุช โดยตรง เนื่องจากบริเวณแยกพระโขนงมีตลาด และมีรถเมล์ประจำทางหยุดจอดในช่องจราจรช่องซ้ายสุด จึงมีข้อเสนอแนะให้มีการจัดจราจรบริเวณดังกล่าวให้เป็นระเบียบ เพื่อไม่ให้กีดขวางการจราจร จะทำให้การจราจรมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	• รับทราบข้อเสนอแนะและจะพิจารณาปรับปรุงเพิ่มเติมในการศึกษา ออกแบบเพื่อลดปัญหาที่เกิดขึ้นต่อไป

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
	• ขอให้พิจารณาบริเวณทางแยกพระราม 4 เนื่องจากรถจักรยานยนต์หยุดจอดบริเวณช่องจราจรช่องซ้ายสุดจำนวนมาก จึงมีข้อเสนอแนะให้มีการจัดการจราจรบริเวณดังกล่าว เพื่อไม่ให้กีดขวางการจราจรช่องทางหลัก • ขอให้พิจารณากรณีจัดทำป้ายยกระดับบริเวณทางแยกเนื่องจากลักษณะทางกายภาพ ที่พื้นที่ด้านล่างเป็นสะพานข้ามคลองพระโขนง จึงอาจทำให้การติดตั้งป้ายยกระดับทำได้ค่อนข้างยาก	
นายปริญญา วนาลัย รองผู้อำนวยการโรงเรียนวัดธาตุทอง	• ขอให้ทางแยกตั้งแต่ทางแยกกล้วยน้ำไทสุขุมวิท 71 ไปจนถึงซอยปรีดีพนมยงค์ ปัจจุบันมีระยะเวลาวงรอบสัญญาณไฟจราจรในทิศทางตรง ซึ่งมีระยะเวลาประมาณ 4-5 นาที ต่อรอบ ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดการจราจรติดขัด และมีแถวคอยที่ค่อนข้างยาว จึงขอเสนอแนะให้บริเวณทางแยกมีเจ้าหน้าที่ตำรวจราจรเข้ามาช่วยควบคุมระบบสัญญาณไฟจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือติดตั้งกล้องวงจรปิดบริเวณป้อมตำรวจ ซึ่งอาจสามารถแก้ปัญหาการจราจรติดขัดได้	• ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและเห็นด้วยกับการจัดการจราจรด้วยวิธี Adaptive traffic signal และการติดตั้ง CCTV
นายผลาด แสงทิพย์ ผู้จัดการตลาดพระโขนง	• ขอให้ที่ปรึกษาพิจารณารถที่ออกจากซอยปรีดีพนมยงค์ 2 ที่มุ่งหน้าเข้าซอยสุขุมวิท 4 โดยตำรวจจราจรมีการตั้งอุปกรณ์เพื่อบังคับไม่ให้รถที่ออกจากซอยปรีดีพนมยงค์ 2 เลี้ยวขวา ทำให้ต้องเลี้ยวซ้าย เป็นผลทำให้รถที่ออกจากซอยเกิดปัญหาจราจรติดขัด ประกอบกับมีร้านค้ายึดพื้นที่ถนนเพื่อค้าขาย ทำให้รถพยาบาล รถดับเพลิงไม่สามารถวิ่งเข้ามาได้ จึงขอเสนอแนะให้มีการจัดระเบียบการขายของของแม่ค้าริมถนนสาธารณะจะทำให้การจราจรมีความคล่องตัวมากขึ้น • ขอให้ที่ปรึกษาพิจารณาหารือกับเทศกิจเนื่องจากปัจจุบันทางเทศกิจมีการจับ-ปรับการค้าขายของร้านค้าริมทาง	• รับทราบข้อเสนอแนะและดำเนินการพิจารณาเพิ่มเติมอีกครั้งต่อไป

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
	เนื่องจากหากจัดระเบียบการค้าขายได้จะทำให้ทางเดินเท้ามีพื้นที่ทางเท้าที่กว้างมากขึ้นและเดินได้สะดวกมากขึ้น	
นายอดิศักดิ์ ภูธนาภานุภิญโญ ผู้อำนวยการกองบำรุงรักษา สำนักงานประปา สาขาพระโขนง	• ขอให้ที่ปรึกษาพิจารณาบริเวณจุดกลับรถใต้สะพานพระโขนง เนื่องจากปัจจุบันมีรถประจำทางจอด ทำให้การกลับสามารถกลับรถได้ลำบาก จึงขอเสนอแนะให้มีการจัดการจราจรบริเวณดังกล่าว เพื่อให้สามารถกลับรถได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น • ขอให้ที่ปรึกษาพิจารณาการกำหนดระยะเวลาสัญญาณไฟจราจรบริเวณหน้า Big C ให้สามารถเชื่อมกับการข้ามถนนของไฟแดงบริเวณแยกอ่อนนุช ซึ่งคาดว่าจะสามารถช่วยทำให้การจราจรมีความคล่องตัวมากขึ้น	• รับทราบข้อเสนอแนะและนำไปพิจารณาเพิ่มเติมต่อไป
3. แยกราชประสงค์		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
4. แยกสุขุมวิท 20		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
5. แยกกรมศุลกากร		
นายอนุวัฒน์ ไชยวรรณธรรม เจ้าพนักงานศุลกากรชำนาญการงาน	• ขอให้พิจารณากรณีผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล/รถจักรยานยนต์ และรถแท็กซี่ โดยจะมีจุดที่จอดรถแท็กซี่ สำหรับรอรับผู้โดยสาร ขอเสนอแนะให้ดำเนินการทาสีตีเส้นให้ชัดเจนว่าเป็นพื้นที่สำหรับการจอดรอรับผู้โดยสารหรือจัดพื้นที่ให้รถแท็กซี่จอด • ขอให้ที่ปรึกษาพิจารณาบริเวณที่รถเข้า-ออก กรมศุลกากร เนื่องจากบริเวณดังกล่าว เกิดอุบัติเหตุค่อนข้างบ่อย จึงขอเสนอแนะให้มีการทาสีตีเส้น กำกับบริเวณหน้าประตูทางเข้า-ออก เพื่อให้รถเว้นช่องจราจรสำหรับให้รถที่เข้า-ออกวิ่งได้สะดวก	• รับทราบข้อเสนอแนะ

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
6. แยกอ่อนนุช 17 (ถนนอ่อนนุช-อ่อนนุช ซอย 17)		
นายอดิศักดิ์ ภูธนาภานุภิญโญ ผู้อำนวยการกองบำรุงรักษา สำนักงานประปา สาขาพระโขนง	• ขอให้ที่ปรึกษาพิจารณาบริเวณซอยอ่อนนุช 17 ทางฝั่งซ้ายเป็นแยกบิ๊กซี บริเวณดังกล่าวมักมี รถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถสองแถวจอดทำให้กีดขวางการจราจร รวมไปถึงรถสองแถวที่จอดบริเวณสะพานหน้าบิ๊กซี เป็นสาเหตุทำให้การกลับรถบริเวณแยกพระโขนง ซอยอ่อนนุช 17 และสุขุมวิท เกิดปัญหาการจราจรติดขัด	• รับทราบข้อเสนอแนะและรับทราบว่าทาง กทม. มีการศึกษาแก้ไขปัญหาบริเวณดังกล่าว
นายผลาด แสงทิพย์ ผู้จัดการตลาดพระโขนง	• ขอให้ที่ปรึกษาพิจารณาบริเวณซอยอ่อนนุช 17 เป็นซอยที่เชื่อมต่อไปยังถนนพระโขนงได้ โดยผ่านหมู่บ้าน จึงขอเสนอแนะว่า หากสามารถเพิ่มช่องจราจรได้ 1 ช่องจราจร จะทำให้สามารถเข้าซอยสุขุมวิท 71 ได้ • ขอให้ที่ปรึกษาพิจารณาแนวเส้นทางถนนสุขุมวิทที่มุ่งหน้ามาจากเอกมัยไปยังถนนเพชรบุรีตัดใหม่ รวมทั้งคลองแสนแสบ ซึ่งมีจำนวนถนนที่ใช้ในการเดินทางค่อนข้างน้อย มีเพียงซอยเล็ก ๆ เท่านั้นที่รถวิ่งออกมา จึงขอเสนอแนะให้มีการสร้างสะพานข้ามคลองให้ต่อเชื่อมกันอาจสามารถช่วยทำให้การจราจรมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	• รับทราบข้อเสนอแนะและพิจารณาเพิ่มเติม
7. คอขวดถนนสุขุมวิท 63 เอกมัย		
นายปริญญา วนาลัย รองผู้อำนวยการโรงเรียนวัดธาตุทอง	• ขอให้พิจารณาทางแยกที่ออกมาจากกล้วยน้ำไท และทางแยกร่วมสถานีเอกมัย (สน.ทองหล่อและสน.คลองตัน) มีรถประจำทางใต้สถานีรถไฟฟ้าที่จำเป็นจะต้องกลับรถบริเวณหน้าวัดธาตุทอง ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด อีกทั้งยังมีการจอดรอผู้โดยสารที่ลงจากรถไฟฟ้า บริเวณใต้สถานี ซึ่งจะจอดรอจนกว่าคนจะเต็มคันทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด • ขอให้ที่ปรึกษาพิจารณารถทัวร์ที่ออกจากสถานีขนส่งเอกมัย เนื่องจากจะออกทางป้อมตำรวจเข้าแยกขวา และส่วนทางเข้าหากมุ่งหน้ามาจากบางนาจะมีปัญหา	• รับทราบข้อเสนอแนะและพิจารณาเพิ่มเติมโดยเฉพาะการกวดขันวินัยจราจรของรถประจำทาง

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
	กระแสการจราจรตัดกัน โดยปัจจุบันบริเวณทางแยกจะปรับสัญญาณไฟจราจรให้ทางเอกมัยวิ่งไปก่อน ขอเสนอแนะให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เข้ามาควบคุมสัญญาณไฟจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อแก้ไขปัญหาโดยไม่ให้ฝั่งใดฝั่งหนึ่งมีแถวคอยที่ยาวเกินไป	
8. คอขวดด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษเพลินจิต		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
จุดกลับรถบนถนนสุขุมวิท **(9. จุดกลับรถหน้าธนาคารกสิกรไทย สาขาบางจาก ถนนสุขุมวิท และ 10. จุดกลับรถบริเวณสุขุมวิท 64/1)**		
นายผลาด แสงทิพย์ ผู้จัดการตลาดพระโขนง	• ขอให้พิจารณารถที่ออกจากทางด่วนในช่วงเร่งด่วน เนื่องจากรถที่ต้องการจะเข้าช่องจราจรฝั่งขวาจากช่องจราจรด้านซ้าย เป็นสาเหตุให้การจราจรบริเวณดังกล่าวเกิดการชะลอตัวลง จึงขอเสนอแนะให้มีการจัดการจราจรบริเวณดังกล่าวให้รถที่อยู่ในช่องทางซ้ายไม่ตัดกระแสจราจรไปช่องจราจรด้านขวา ซึ่งจะทำให้การจราจรมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น • ขอให้พิจารณารถที่ออกจากซอยสุขุมวิท มุ่งหน้าเข้าถนนบางนามักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากมีลักษณะทางกายภาพเป็นสามแยกที่รถวิ่งทางช่องซ้ายจะต้องชิดขวาเพื่อกลับรถเข้าไปยัง ทรู ดิจิทัล ปาร์ค	• รับทราบข้อเสนอแนะและพิจารณาเพิ่มเติมต่อไป
11. ป้ายรถเมล์บริเวณสถานีรถไฟฟ้าอ่อนนุช		
นายอดิศักดิ์ ภูธนาภานุภิญโญ ผู้อำนวยการกองบำรุงรักษา สำนักงานประปา สาขาพระโขนง	• ขอให้ที่ปรึกษาพิจารณาบริเวณโลตัสอ่อนนุชที่ตรงไปเป็นทางกลับรถที่จะเลี้ยวเข้าซอย 81 มักเกิดความสับสนในการเลี้ยวเข้าซอย • ขอให้ที่ปรึกษาพิจารณารถจักรยานยนต์เนื่องจากมักชอบขับขี่ข้ามทางแยกมุ่งหน้าเข้าซอยสุขุมวิท 81 ทำให้การจราจรมีความล่าช้า • ขอให้ที่ปรึกษาพิจารณาบริเวณตรงข้ามโลตัส เนื่องจากในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นมักมีรถจักรยานยนต์ขับย้อนศรไปยังทางแยกซึ่ง	• ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและพิจารณาเพิ่มเติมต่อไปในเรื่อง CCTV และการกวดขันวินัยจราจร

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
	ในบางครั้งจะมีการกลับรถ จึงขอเสนอแนะให้มีการจัดการจราจรโดยติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เพื่อให้ผู้ใช้ทางขับขี่ได้ถูกต้องตามกฎจราจร และทำให้การจราจรคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	
นายผลาด แสงทิพย์ ผู้จัดการตลาดพระโขนง	• ขอให้ที่ปรึกษาพิจารณาป้ายห้ามรถเลี้ยวซ้าย-ขวา เข้าซอยสุขุมวิท 50 เนื่องจากทำให้รถที่มุ่งหน้ามาจากทางด่วนลงบริเวณซอยสุขุมวิท 50 ต้องไปกลับรถใต้สะพานเพื่อมุ่งหน้าไปอ่อนนุชเนื่องจากมีการห้ามเลี้ยวซ้าย-ขวา ทำเกิดปัญหาการจราจรติดขัดสะสมมาถึงบริเวณหน้าโลตัส จึงขอเสนอแนะให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมาช่วยอำนวยความสะดวก ซึ่งอาจทำให้การจราจรมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น หรือควรแก้ปัญหาเรื่องป้ายห้ามเลี้ยวให้สามารถเลี้ยวขวาได้	• ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ และเห็นว่าทางกทม. มีการเสนออยากให้ซอยสุขุมวิท 50 เปิดเป็นสามแยกในช่วงเร่งด่วนให้กลับรถได้เลย และแก้ปัญหาการกลับรถใต้สะพานด้วย ซึ่งอาจอยู่ระหว่างการเตรียมพิจารณาดำเนินการ
12. ป้ายรถเมล์หน้าตลาดพระโขนง ถนนสุขุมวิท		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
13. ป้ายรถเมล์หน้าสยามสแควร์ ถนนพระรามที่ 1 ขาเข้า		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
14. ป้ายรถเมล์ตรงข้ามวัดชำนิหัตถการ ถนนพระรามที่ 1		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
15. ป้ายรถเมล์บริเวณใกล้แยกพัฒนาการ ถนนศรีนครินทร์ ขาเข้า		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
สรุป: ที่ปรึกษารับทราบและนำข้อคิดเห็นต่าง ๆ ไปดำเนินการพิจารณาความเหมาะสมความเป็นไปได้เพิ่มเติม และปรับปรุงในผลการศึกษาต่าง ๆ ต่อไป ในเรื่องจุดที่มีปัญหาการจราจรต่อเนื่องและอยู่ในระยะเร่งด่วน		

3) สรุปผลการวิเคราะห์การแสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถาม

(1) ความคิดเห็นต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหานำเสนอในครั้งนี้

จากจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 54 คน ได้แสดงความคิดเห็นภายหลังจากการประชุม จำนวน 16 คน โดยให้ความคิดเห็นต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหาในการนำเสนอครั้งนี้ ดังต่อไปนี้

จุดปัญหา	ความคิดเห็น		
	เหมาะสม	ไม่เหมาะสม	ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
แยกพระโขนง		1	(ถนนพระราม 4 ติดสุขุมวิท) ควรให้ตำรวจใช้ระบบสั่งการด้วยตัวเองในช่วงเวลาเร่งด่วน
แยกกรมศุลกากร	1		ตีเส้นทแยงเข้าทางออกกรมศุลกากร
วัดชำนิหัตถการ ถนนพระรามที่ 1	1		ขอให้ขยับทั้งฝั่งทางเข้าและทางออก

(2) จุดปัญหาที่ควรเร่งแก้ไขมากที่สุด

โดยภายหลังจากการสัมมนาผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อเสนอแนะ จุดปัญหาที่ควรเร่งแก้ไขมากที่สุด ดังนี้

จุดปัญหา	ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
แยกสุขุมวิท 20	แยกสุขุมวิท 20 -ปริมาณจราจรจากถนนสุขุมวิทมาก และได้รับผลกระทบจากรถในซอย รถตัดเลนกันเยอะมาก อาจเกิดอุบัติเหตุ
หน้าตลาดพระโขนง ถนนสุขุมวิท	จะต้องกรวดขันวินัยจราจรเป็นอันดับแรก

(3) การเสนอแนะจุดปัญหาเพิ่มเติม

โดยภายหลังจากการสัมมนาผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อเสนอแนะจุดปัญหาที่ให้แก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

- ในซอยสุขุมวิท 62 (ไฟแดงนาน), แยกสุขุมวิท - อ่อนนุช – ที่กลับรถใต้สะพานพระโขนง
- จุดกลับรถพัฒนาการขาเข้าระหว่างซอยพัฒนาการ 30-32 ควรจะปิดจุดกลับรถให้รถไปกลับตรงทางแยกและเลี้ยวขวาเข้าซอยพัฒนาการ 25 ไปกลับรถข้างโรงพัก สน. คลองตันได้ สาเหตุที่เสนอให้ปิด เนื่องจากรถที่รอกลับไปหยุดปิดช่องทางรถทางตรง ทำให้ถนนพัฒนาการขาเข้ารถติดท้ายแถวไปติดพันกันเป็น Grid Lock กับรถที่กลับตรงอุโมงค์กลับรถ หน้ามหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
- ปากซอยอ่อนนุช 17
- แยกอโศกมนตรี ถนนรัชดาภิเษก
- ตีเส้นทะแยงทางเข้าออกกรมศุลการทุกประตู และจุดจอดรถแท็กซี่

(4) ความพึงพอใจ

จากการสอบถามความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมประชุม ได้แก่ ข้อมูลที่วิทยากรนำเสนอ การชี้แจงข้อซักถามความเข้าใจในหัวข้อการสัมมนา เอกสารประกอบการสัมมนา สถานที่จัดสัมมนา และความเหมาะสมเรื่องระยะเวลาในการจัดประชุม ผลการประเมินความพึงพอใจในภาพรวม อยู่ในระดับดี รายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 5.1-3**

ตารางที่ 5.1-3 ผลประเมินความพึงพอใจ การสัมมนา ครั้งที่ 3

หัวข้อการประเมิน	ระดับความคิดเห็น							
	ดี	ร้อยละ	ปานกลาง	ร้อยละ	น้อย	ร้อยละ	ไม่เหมาะสม	ร้อยละ
1.ข้อมูลที่วิทยากรนำเสนอในวันนี้มีความชัดเจนเพียงใด	11	84.62	2	15.38	0	0	0	0
2. การชี้แจงตอบซักถามมีความชัดเจนเพียงใด	11	91.67	1	8.33	0	0	0	0
3. ท่านมีความเข้าใจในหัวข้อการสัมมนาระดับใด	10	100.00	0	0.00	0	0	0	0
4. ความเหมาะสมเรื่องเอกสารประกอบการสัมมนา	11	91.67	1	8.33	0	0	0	0
5. ความเหมาะสมเรื่องสถานที่จัดสัมมนา	12	100.00	0	0.00	0	0	0	0
6. ความเหมาะสมเรื่องระยะเวลาในการจัดประชุม	11	100.00	0	0.00	0	0	0	0

ที่มา: ที่ปรึกษา

5.1.4 การสัมมนา ครั้งที่ 4 (พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งตะวันตก โซน 2)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ร่วมกับที่ปรึกษา ได้จัดสัมมนาครั้งที่ 4 เพื่อนำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งตะวันตก โซน 2 ดังแสดงใน**รูปที่ 5.1-7** เมื่อวันศุกร์ที่ 1 กันยายน 2566 เวลา 08:30 - 12:00 น. ณ ห้องปิ่นเกล้า โรงแรมเอสดี อเวนิว กรุงเทพมหานคร โดยได้รับเกียรติจาก นายศิริเกษ อภิรัตน์ ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก สนข. เป็นประธานการประชุม

08.30 – 09.00 น. ลงทะเบียน

09.00 – 09.30 น. พิธีเปิดการประชุม
กล่าวรายงานการประชุม โดย นายปริญญา ถนัดทาง
หัวหน้าฝ่ายพัฒนาระบบการจราจรทางบก
กล่าวเปิดการประชุม โดย นายศิริเกษ อภิรัตน์
(ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก สนข.)

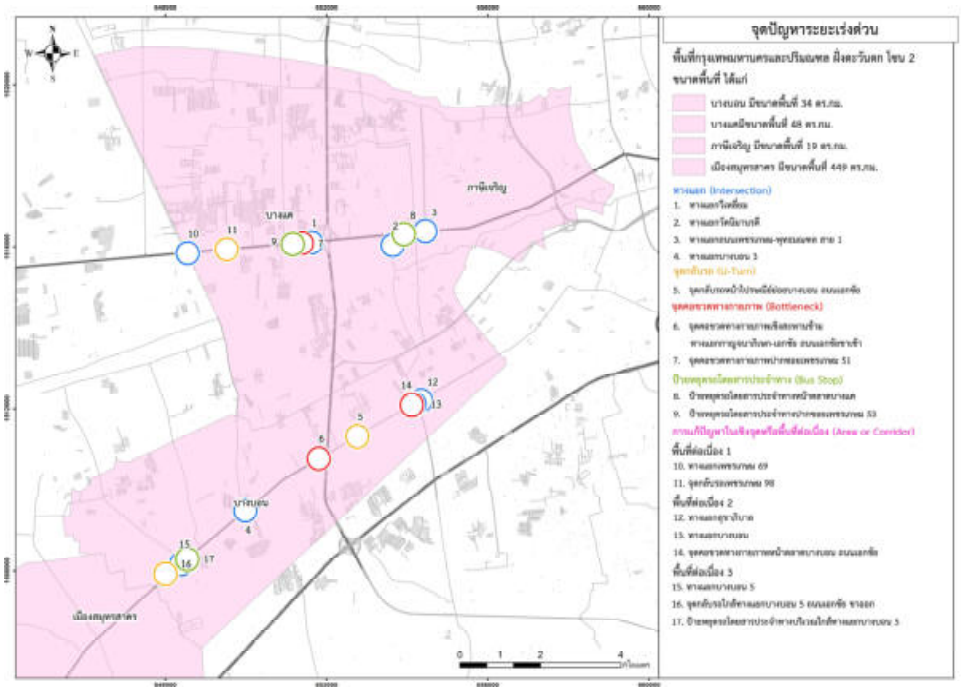
09.30 – 09.35 น. นำเสนอวีดิทัศน์

09.35 – 11.45 น. นำเสนอข้อมูลโครงการ โดย คณะที่ปรึกษา

1) แนะนำโครงการ
2) วัตถุประสงค์โครงการ
3) ขอบเขตงานดำเนินงานโครงการ
4) ภาพรวมจุดปัญหาจราจรและแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วนเบื้องต้นของแต่ละจุดปัญหา
5) ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น / คณะที่ปรึกษาชี้แจงตอบข้อซักถามของแต่ละจุดปัญหา

11.45 – 12.00 น. สรุปผลการสัมมนาโครงการ ครั้งที่ 4

12.00 น. ปิดการประชุมและรับประทานอาหารกลางวัน

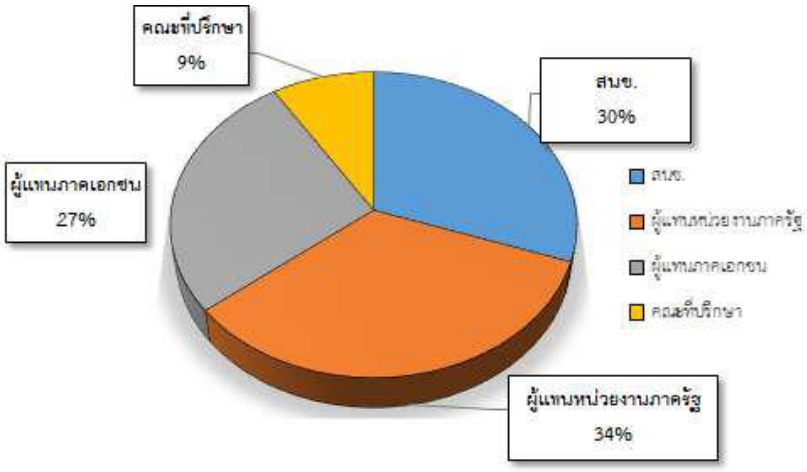


รูปที่ 5.1-7 จุดปัญหาระยะเร่งด่วน ในการสัมมนา ครั้งที่ 4

1) ผู้เข้าร่วมประชุม

มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 56 คน ประกอบด้วย สนข. ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ผู้แทนภาคเอกชน และคณะที่ปรึกษา โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- สนข. 17 คน
- ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ 19 คน
- ผู้แทนภาคเอกชน 15 คน
- คณะที่ปรึกษา 5 คน



รูปที่ 5.1-8 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุม การสัมมนาครั้งที่ 4

นายศิริเกษ อภิรัตน์
ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก สนข.

นายปริญญา ถนัดทาง
หัวหน้าฝ่ายพัฒนาระบบการจราจรทางบก

การถ่ายภาพร่วมกัน

วิทยากร

ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน

บรรยากาศการประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

2) ผลการสัมมนาจากผู้เข้าร่วมประชุม

จากการประชุมรับฟังความคิดเห็น ผู้ดำเนินรายการได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุม แสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ โดยสามารถสรุปข้อคิดเห็นได้ ดังนี้

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
รายละเอียด: การนำเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจร ระยะเร่งด่วน จำนวน 17 จุด		
พื้นที่ตลาดบางบอน (1. แยกสุขาภิบาล 2. แยกบางบอน)		
พ.ต.ท.พลัฏฐ์ ทับทิม รองผกก.จร.สน.บางขุนเทียน	• เห็นด้วยกับแนวทางการแก้ไขระยะเร่งด่วนที่นำเสนอ แต่ในช่องทางเลี้ยวซ้ายหยุดรอสัญญาณไฟจากสุขาภิบาลเข้าถนนเอกชัย เดิมเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดแต่จากการนำเสนอให้เลี้ยวซ้ายหยุดรอสัญญาณไฟ (จากถนนเอกชัยเข้าซอยเพื่อมุ่งหน้าไปกัลปพฤกษ์) เห็นควรให้ปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้นเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดสะสม • เห็นด้วยกับวิธีการแก้ปัญหาบริเวณจุดที่รถปาดเกาะกลาง เนื่องจากรถที่เลี้ยวมักมีวงเลี้ยวไม่พอสำหรับการเลี้ยวจึงเสนอให้พิจารณาแก้ไขด้วยทาสีตีเส้นให้สามารถเดินรถได้สองช่องทางและตัดเกาะกลางออกเพื่อทำให้วงเลี้ยวกว้างขึ้น • เห็นด้วยกับการปรับปรุงตำแหน่งหยุดรอสัญญาณไฟ เนื่องจากปัจจุบันเป็นระบบเก่า มีปัญหาเรื่องสายไฟใต้ดิน ซึ่งหากมีการปรับปรุงจะดีขึ้น • ขอให้ตรวจสอบกรณีของการจราจรบริเวณทางแยก ซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาใหม่หรือไม่ เนื่องจากปัญหาสะพานข้ามแยกต่างระดับเอกชัย จาก 2 ช่องจราจร เป็น 3 ช่องจราจร ปัจจุบันเกิดปัญหาเป็นจุดคอขวด ทำให้รถที่เลี้ยวเข้าทางแยกมุ่งหน้าตลาด เป็นเหตุทำให้รถที่จะมาจากแยกกาญจนาภิเษกที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าถนนพระรามที่ 2 หรือเลี้ยวซ้ายเข้าถนนกัลปพฤกษ์ จะคุ้มค่าหรือไม่หากก่อสร้างสะพานข้ามแยก ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดสะสม อีกทั้งในช่วงวันเสาร์-อาทิตย์ ผู้ใช้ทางส่วนใหญ่	• รับทราบข้อเสนอแนะและนำไปพิจารณาต่อไป

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
	จะใช้สะพานน้อย เนื่องจากเป็นรถที่เดินทางมาจากตลาด ● ขอให้พิจารณาแก้ไข ถนนที่ตัดกับถนนสาย 1 มุ่งหน้าถนนกัลปพฤกษ์และถนนเอกชัย - พระรามที่ 2 ซึ่งอยากให้มีการแก้ปัญหาในระยะยาว เนื่องจาก หากเร่งการสร้างถนนที่มุ่งหน้ามาจากพุทธมณฑลสาย 1 สามารถช่วยลดปริมาณจราจรที่มุ่งหน้ามาจากแยกสุขาภิบาล-บางบอน ได้ ● ขอให้พิจารณา บริเวณถนนบางบอนเลี้ยวขวาไปเอกชัย กับพุทธมณฑลสาย 2 ที่มุ่งหน้าไปหนองแขม หากเป็นชั่วโมงเร่งด่วนระยะสัญญาณไฟจราจรจะอยู่ที่ 25-30 วินาที อยากให้พิจารณาปรับปรุงรอบสัญญาณไฟจราจรช่วงเลี้ยวขวาให้เพิ่มขึ้นจาก 25-30 วินาที เป็น 35-40 วินาที เพื่ออำนวยความสะดวกแก่สถานศึกษาในพื้นที่	
3. คอขวดบริเวณตลาดบางบอน		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
4. พื้นที่แยกบางบอน 5 และ 5. จุดกลับรถใกล้แยกบางบอน 5 ถนนเอกชัย (ขาออก)		
นายภูมินันท์ พลเยี่ยม วิศวรโยธาปฏิบัติการ สำนักการจราจรและขนส่ง	● ขอให้พิจารณาเพิ่มเติมบริเวณถนนเอกชัย เนื่องจากบริเวณดังกล่าวจะมีอยู่ 2 หน่วยงานที่รับผิดชอบ คือ กทม. และแขวงทางหลวงธนบุรี กรมทางหลวง โดยสำนักงานอยู่ที่เอกชัยซอย 88	● รับทราบข้อเสนอแนะ
นายกุมฤทธิ์ สุทธินุ่น เจ้าพนักงานเทศกิจชำนาญการพิเศษ สำนักงานเขตบางบอน	● ขอให้พิจารณาจุดกลับรถบริเวณแยกบางบอน เนื่องจากอยู่ข้างชุมชนเอกชัย 133 ปัจจุบันมีรถจักรยานยนต์จอดบริเวณช่วงกลับรถ และมีการขับขี่ย้อนศร จึงอยากเสนอให้ปรับปรุงแยกบางบอน 5 ทุกช่องจราจรเป็นช่องบังคับเลี้ยวซ้าย หากมุ่งหน้ามาจากถนนพระรามที่ 2 ซึ่งมักมีรถสองแถวจอด จึงควรปรับปรุงให้ช่องซ้ายสุดสามารถวิ่งผ่านได้ตลอดจะสามารถลดปัญหาการติดขัดของจราจรได้ ● ขอให้พิจารณาบริเวณฝั่งตรงข้ามแยกบางบอน 5 เนื่องจากรถประจำทางจอดรับ	● รับทราบข้อเสนอแนะและนำไปพิจารณาเพิ่มเติมในส่วนของป้ายรถเมล์ทุกป้าย

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
	ผู้โดยสารไม่ตรงป้าย ส่งผลให้รถที่เลี้ยวซ้ายออกมาจากซอย ติดขัดเนื่องจากรถประจำทางที่จอดอยู่	
6. ป้ายรถเมล์ใกล้แยกบางบอน 5 (ถนนเอกชัย)		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
7. พื้นที่แยกบางบอน 3		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
8. พื้นที่แยกคลองขวาง		
นายเอกพงษ์ ศิริมหากุล ผู้ช่วยกรรมการฯ บริษัท โชคเพชรสมุทร 1999 จำกัด	● ขอให้พิจารณาโรงแรมในซอยเพชรเกษม 69 เนื่องจากเมื่อออกจากถนนเพชรเกษม (แยกคลองขวาง) รถที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าถนนเพชรเกษม จะเลี้ยวมาเจอตลาดและหมู่บ้านเศรษฐกิจ ซึ่งเลนซ้ายสุดส่วนใหญ่จะเป็นเลนที่เลี้ยวเข้าตลาดและหมู่บ้านเศรษฐกิจ จึงอยากเสนอให้ทาสีตีเส้นให้มองเห็นได้ชัดเจน เพื่อบังคับเลี้ยวในช่องจราจรที่ถูกต้อง ● ขอให้พิจารณาเพิ่มเติมในส่วนของช่วงถนนเพชรเกษม มุ่งหน้าจากหนองแขม-บางแค ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดอยู่บ่อยครั้ง	● รับทราบข้อเสนอแนะและนำไปพิจารณาตรวจสอบเพิ่มเติมต่อไป
นายชนาภัทร สุขเกษม เจ้าพนักงานเทศกิจชำนาญการ สำนักงานเขตบางขุนเทียน	● ขอเสนอแนะให้มีการติดตั้งแนวกั้นจราจร โดยเบื้องต้นทางสำนักงานเขตบางแคได้มีการตรวจสอบจุดที่ควรมีการติดตั้งตลอดแนวถนนเพชรเกษม เพื่อเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด	● รับทราบข้อเสนอแนะและนำไปพิจารณาตรวจสอบเพิ่มเติมต่อไป
9. จุดกลับรถซอยเพชรเกษม 98 (ถนนเพชรเกษม)		
นายเอกพงษ์ ศิริมหากุล ผู้ช่วยกรรมการฯ บริษัท โชคเพชรสมุทร 1999 จำกัด	● ขอให้พิจารณารถที่ต้องการใช้ช่องจราจรขวาสุดเพื่อกลับรถบริเวณแยกเพชรเกษม-พุทธมณฑลสาย 2 มักเกิดปัญหา คือ การเลี้ยวที่ทำมุม 90 องศา ทำให้ในช่วงเร่งด่วนเย็นมักเกิดปัญหาการจราจรติดขัดเป็นประจำ ● เห็นด้วยกับแนวทางการแก้ไขด้วยการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรและเปิดใช้ช่องรอกลับรถ ซึ่งอาจทำให้ยกเลิกการใช้เกาะกลาง เพื่อแก้ปัญหาจำนวนรถรอเลี้ยวให้น้อยลงเนื่องจากหากมีวงเลี้ยว	● รับทราบข้อเสนอแนะและนำไปพิจารณาเพิ่มเติมต่อไป

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
	ไม่กว้างพอ จะทำให้เสียพื้นที่ทางตรงไปเยอะ ● เห็นด้วยกับการแก้ไขจุดกลับรถให้เหลือจุดเดียว เนื่องจากในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้ามีการจราจรคอนข้างหนาแน่นทำให้เกิดแถวคอยยาวมาก และทำให้ผู้ใช้ทางมีการแทรกเลนเพื่อรอกลับรถ	
พ.ต.ท.พีระศักดิ์ จิโรจน์สกุล รองผู้กำกับการจราจร สน.หลักสอง	● เห็นด้วยกับการแก้ไขปัญหาที่นำเสนอ คือการใช้สัญญาณไฟจราจรในการกลับรถเข้าห้างบิ๊กซี และเสนอแนะให้พิจารณาแก้ปัญหาบริเวณฝั่งขาออก เนื่องจากปัจจุบันมีปริมาณจราจรค่อนข้างมาก แต่ระยะเวลาของสัญญาณไฟจราจรสามารถปล่อยรถได้เพียง 4-5 คันต่อครั้ง	● รับทราบข้อเสนอแนะและนำไปพิจารณาตรวจสอบเพิ่มเติมต่อไป
พื้นที่ตลาดบางแค (10. แยกวัดนิมานรดี)		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
11. ป้ายรถเมล์ตลาดบางแค		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
12. แยกถนนเพชรเกษม-พุทธมณฑล สาย 1		
พ.ต.ท.ลิขิต ภักดีศุภผล สารวัตรจราจร สน.ภาษีเจริญ	● เนื่องจากที่ผ่านมามีข้อร้องเรียนเรื่องให้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกพุทธมณฑลสาย 1 ที่มุ่งหน้าจากถนนเพชรเกษมไปยังหน้าตลาดบางแค รวมถึงเพชรเกษมขาออกมุ่งหน้าถนนพุทธมณฑลสาย 1 เป็นเหตุให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกดังกล่าว ● ปัจจุบันยังมีการติดตั้ง Barrier บริเวณทางแยกถนนเพชรเกษม – พุทธมณฑลสาย 1 เนื่องจากหากย้าย Barrier ออกจะทำให้กระทบกับการจราจรที่มุ่งหน้าเข้าถนนเพชรเกษมขาเข้า เพื่อให้รถที่มุ่งหน้ามาจากพุทธมณฑลสาย 1 ยังสามารถเลี้ยวซ้ายได้สะดวก เพื่อแก้ปัญหาการตัดกระแสการจราจร ● ในบริเวณทางแยกใหม่ การทาสีตีเส้นและอุปกรณ์ควบคุมสัญญาณไฟจราจรยังไม่มีความไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ โดยปัจจุบันได้มีการหารือกับ สจส.	● รับทราบข้อเสนอแนะและเห็นด้วยกับการติดตั้ง Barrier และสัญญาณไฟ รวมทั้งอาจมีการปรับปรุงช่วงทางแยกเช่นเดิม

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
	ให้ดำเนินการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรให้เป็นระบบอัตโนมัติ เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรในปัจจุบันเนื่องจากมีการร้องเรียนจากประชาชนในพื้นที่	
นายเดชา หลวงนันท์ ผู้อำนวยการ โรงเรียนผดุงกิจวิทยา	• ขอให้พิจารณาข้อเสนอแนะเนื่องจากบริเวณเพชรเกษม 58 เป็นซอยทางเข้า-ออกของสถานศึกษา เพื่อให้มีความปลอดภัยต่อนักเรียนและสถานศึกษา ขอเสนอแนะให้เลื่อนจุดกลับรถ เพื่อให้รถที่ต้องการกลับรถแล้วเข้าซอยเพชรเกษม 58 สามารถไปเข้าซอยได้อย่างปลอดภัย คล้ายกับปัญหาบริเวณจุดกลับรถช่วงห้างบิ๊กซีที่จะกลับรถแล้วเบี่ยงซ้ายเข้าห้าง	• รับทราบข้อเสนอแนะและนำไปพิจารณาเพิ่มเติมต่อไป
พื้นที่แยกวีเหลี่ยม (13. แยกวีเหลี่ยม)		
นายเดชา หลวงนันท์ ผู้อำนวยการ โรงเรียนผดุงกิจวิทยา	• ขอให้พิจารณาบริเวณทางแยกสี่เหลี่ยมและหน้าเดอะมอลล์บางแค ซึ่งเป็นสามเหลี่ยมคู่แฝดกัน มีลักษณะเป็นเกาะกลาง ซึ่งบริเวณหน้าเดอะมอลล์บางแคมักมีปริมาณจราจรหนาแน่น จึงนำเกาะกลางออก และเปลี่ยนเป็นแนวเส้นทางการจราจรมุ่งหน้าเข้าถนนเพชรเกษม ขาออก ทั้งนี้ขอเสนอแนะให้แยกวีเหลี่ยมดำเนินการจัดทำ Service Road ในฝั่งมุ่งหน้าเข้าถนนเพชรเกษม ขาออกทั้งหมด โดยดำเนินการในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรในลักษณะเดียวกันกับหน้าเดอะมอลล์บางแค ซึ่งจะต้องไม่มีผลกระทบต่อชุมชนในพื้นที่	• รับทราบข้อเสนอแนะและนำไปพิจารณาเพิ่มเติมต่อไป
14. คอขวดบริเวณปากซอยเพชรเกษม 51 (ถนนเพชรเกษม)		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
15. ป้ายรถเมล์ปากซอยเพชรเกษม 53 (ถนนเพชรเกษม)		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
พื้นที่สะพานข้ามแยก (16. คอขวดเชิงสะพานข้ามแยก ถนนเอกชัย-กาญจนาภิเษก (ขาเข้า))		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
17. จุดกลับรถหน้าไปรษณีย์ย่อยบางบอนและบริษัท วงศ์ไพฑูรย์กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) ถนนเอกชัย		
นายกุมฤทธิ์ สุทธินุ่น สำนักงานเขตบางบอน	● ขอให้พิจารณาข้อเสนอแนะเนื่องจากปัญหาดังกล่าวทางสำนักงานเขตบางบอนเคยหารือกับทางสารวัตรสน.บางขุนเทียนเรื่องการปรับช่วงเวลาบังคับให้สามารถกลับรถได้บริเวณที่เลยตลาดต้นไม้ก่อนเข้าถนนพระราม 2 (ใต้ทางรถไฟ) เนื่องจากในปัจจุบันมีการดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงถนนกาญจนาภิเษก เป็นสาเหตุให้ต้องปิดช่องจราจรบางส่วน และหากดำเนินการก่อสร้างปรับปรุงถนนแล้วเสร็จ คาดว่าจะสามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้	● รับทราบข้อเสนอแนะและนำไปพิจารณาเพิ่มเติมต่อไป
สรุป: ที่ปรึกษารับทราบและนำข้อคิดเห็นต่าง ๆ ไปดำเนินการพิจารณาความเหมาะสมความเป็นไปได้เพิ่มเติม และปรับปรุงให้เป็นแนวทางที่ประสบผลสำเร็จในการแก้ไขปัญหาจราจรต่อไปมากยิ่งขึ้น		

3) สรุปผลการวิเคราะห์การแสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถาม

(1) ความคิดเห็นต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหานำเสนอในครั้งนี้

จากจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 56 คน ได้แสดงความคิดเห็นภายหลังจากการประชุม จำนวน 22 คน โดยให้ความคิดเห็นต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหาในการนำเสนอครั้งนี้ จำนวน 3 คน ดังต่อไปนี้

จุดปัญหา	ความคิดเห็น		
	เหมาะสม	ไม่เหมาะสม	ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
แยกวีเหลี่ยม	1		-
เชิงสะพานข้ามทางแยกกาญจนาภิเษก-เอกชัย ถนนเอกชัยขาเข้า	1		จะเป็นการย้ายคอขวดหรือไม่ จากหน้าสะพานเป็นคอขวดก่อนหน้านั้น คิดว่าควรต้องพิจารณาความคุ้มค่าของสะพานข้ามแยก 2 เลนมากกว่า
บริเวณใกล้แยกบางบอน 5	1	1	เชิงทางขึ้นต่างระดับปากซอย 94 และช่วงเบี่ยงออกถนนกาญจนา ทุกจุดบนถนนเอกชัยตามที่นำเสนอ

(2) จุดปัญหาที่ควรเร่งแก้ไขมากที่สุด

โดยภายหลังจากการสัมมนาผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อเสนอแนะ จุดปัญหาที่ควรเร่งแก้ไขมากที่สุด ดังนี้

จุดปัญหา	ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
เชิงสะพานข้ามทางแยกกาญจนาภิเษก-เอกชัย ถนนเอกชัยขาเข้า	เป็นปัญหาค่อนข้างมาก
จุดกลับรถเพชรเกษม 98	ปัญหาบริเวณหน้าห้าง
หน้าตลาดบางแค	โดยเฉพาะป้ายรถเมล์บางแค

(3) การเสนอแนะจุดปัญหาเพิ่มเติม

โดยภายหลังจากการสัมมนาผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อเสนอแนะจุดปัญหาที่ให้แก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

- แยกสุขาภิบาล, ทางแยกบางบอน 5
- ป้ายประจำทาง The mall การจอดรถอื่นๆ ที่มาจอดบริเวณป้ายหยุดรถ
- จุดกลับรถบริเวณบางขุนเทียน 14 รถติดสะสมยาว
- ทางเบี่ยงบริเวณสะพานต่างระดับถนนเอกชัยข้ามถนนกาญจนาภิเษก (ฝั่งขาเข้า) จากถนนเอกชัยออกถนนกาญจนา มุ่งหน้าบางแค
- จุดกลับรถเพชรเกษม 70 รถจากซอย 70 ตัดขวาไปใช้เพชรเกษมขาเข้าทำให้เกิดอุบัติเหตุ, แยกบางแครถจาก ถ.บางแคตัดเลี้ยวขวาไปเพชรเกษมขาเข้าเกิดปัญหา
- จุดกลับรถปากซอยเพชรเกษม 70 มีการตัดกระแสจราจรออกจากซอย
- แยกเพชรสมุทร (บางบอน 3 - ถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งใต้)

(4) ความพึงพอใจ

จากการสอบถามความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมประชุม ได้แก่ ข้อมูลที่วิทยากรนำเสนอ การชี้แจงข้อซักถาม ความเข้าใจในหัวข้อการสัมมนา เอกสารประกอบการสัมมนา สถานที่จัดสัมมนา และความเหมาะสมเรื่องระยะเวลาในการจัดประชุม ผลการประเมินความพึงพอใจในภาพรวม อยู่ในระดับดี รายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 5.1-4**

ตารางที่ 5.1-4 ผลประเมินความพึงพอใจ การสัมมนา ครั้งที่ 4

หัวข้อการประเมิน	ระดับความคิดเห็น							
	ดี	ร้อยละ	ปานกลาง	ร้อยละ	น้อย	ร้อยละ	ไม่เหมาะสม	ร้อยละ
1.ข้อมูลที่วิทยากรนำเสนอในวันนี้มีความชัดเจนเพียงใด	17	94.44	1	5.56	0	0	0	0
2. การชี้แจงตอบซักถามมีความชัดเจนเพียงใด	15	83.33	3	16.67	0	0	0	0
3. ท่านมีความเข้าใจในหัวข้อการสัมมนาระดับใด	15	88.24	2	11.76	0	0	0	0
4. ความเหมาะสมเรื่องเอกสารประกอบการสัมมนา	12	92.31	1	7.69	0	0	0	0
5. ความเหมาะสมเรื่องสถานที่จัดสัมมนา	13	100.00	0	0.00	0	0	0	0
6. ความเหมาะสมเรื่องระยะเวลาในการจัดประชุม	15	100.00	0	0.00	0	0	0	0

ที่มา: ที่ปรึกษา

5.1.5 การสัมมนา ครั้งที่ 5 (พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งเหนือ โซน 2)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ร่วมกับที่ปรึกษา ได้จัดสัมมนาครั้งที่ 3 เพื่อนำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาจราจร ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งเหนือ โซน 2 ดังแสดงใน**รูปที่ 5.1-9** เมื่อวันอังคารที่ 10 ตุลาคม 2566 เวลา 08.30 น. ณ ห้องแม็กโนเลีย 2 โรงแรม ทีเค. พาเลซ แอนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพมหานคร โดยได้รับเกียรติจาก นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม

08.30 – 09.00 น. ลงทะเบียน

09.00 – 09.30 น. พิธีเปิดการประชุม
กล่าวรายงานการประชุม โดย นายปริญญา ถนัดทาง
หัวหน้าฝ่ายพัฒนาระบบการจราจรทางบก
กล่าวเปิดการประชุม โดย นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร
(รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร)

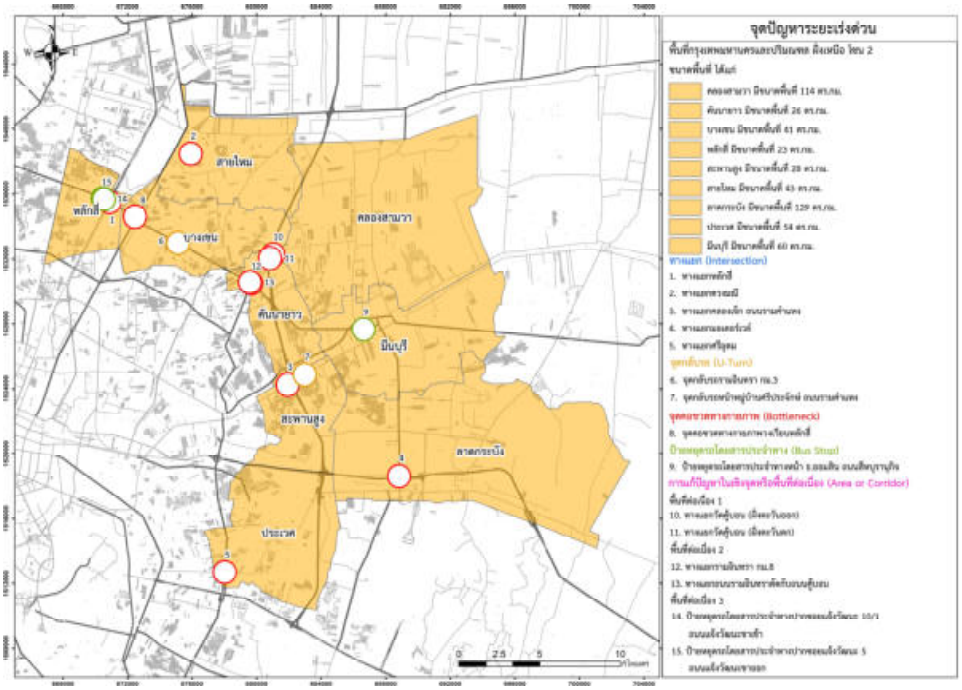
09.30 – 09.35 น. นำเสนอวีดิทัศน์

09.35 – 11.45 น. นำเสนอข้อมูลโครงการ โดย คณะที่ปรึกษา

1) แนะนำโครงการ
2) วัตถุประสงค์โครงการ
3) ขอบเขตงานดำเนินงานโครงการ
4) ภาพรวมจุดปัญหาจราจรและแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน เบื้องต้นของแต่ละจุดปัญหา
5) ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น / คณะที่ปรึกษาชี้แจงตอบข้อซักถามของแต่ละจุดปัญหา

11.45 – 12.00 น. สรุปผลการสัมมนาโครงการ ครั้งที่ 5

12.00 น. ปิดการประชุมและรับประทานอาหารกลางวัน

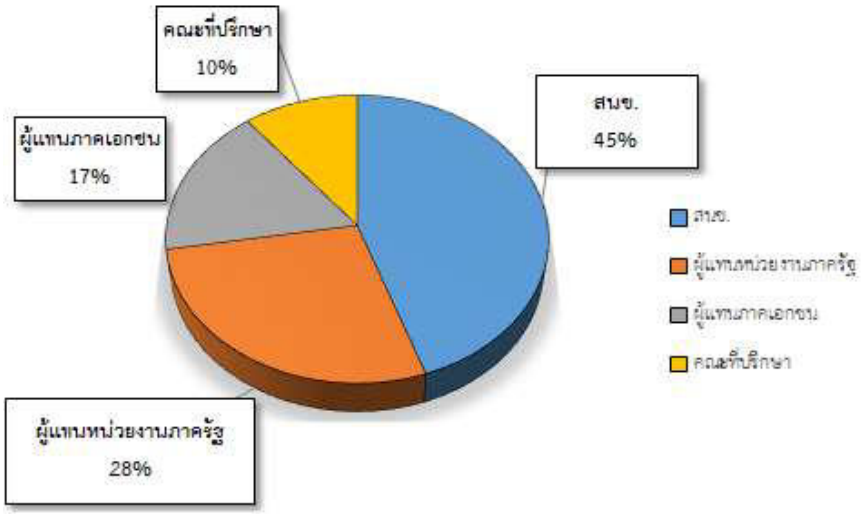


รูปที่ 5.1-9 จุดปัญหาระยะเร่งด่วน ในการสัมมนา ครั้งที่ 5

1) ผู้เข้าร่วมประชุม

มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 47 คน ประกอบด้วย สนข. ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ผู้แทนภาคเอกชน และคณะที่ปรึกษา โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- สนข. 21 คน
- ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ 13 คน
- ผู้แทนภาคเอกชน 8 คน
- คณะที่ปรึกษา 5 คน



รูปที่ 5.1-10 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุม การสัมมนาครั้งที่ 5

นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

นายปริญญา ถนัดทาง
หัวหน้าฝ่ายพัฒนาระบบการจราจรทางบก

การถ่ายภาพร่วมกัน

วิทยากร

ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน

บรรยากาศการประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

2) ผลการสัมมนาจากผู้เข้าร่วมประชุม

จากการประชุมรับฟังความคิดเห็น ผู้ดำเนินรายการได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุม แสดงความคิดเห็นข้อเสนอแนะ โดยสามารถสรุปข้อคิดเห็นได้ ดังนี้

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
รายละเอียด: การนำเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจร ระยะเร่งด่วน จำนวน 15 จุด		
กลุ่มพื้นที่แยกวัดคู้บอนตะวันออกและตะวันตก (แยกวัดคู้บอน (ฝั่งตะวันตก) แยกวัดคู้บอน (ฝั่งตะวันออก)		
ร้อยตำรวจเอกมาโนตร์ บุญเสงี่ยม รองสารวัตรจราจร สน.คันนายาว	● เสนอให้แก้ไขปัญหาเป็นวงเวียนใหญ่ ● ทั้งนี้มีสะพานบริเวณฝั่งวัดคู้บอนอีกฝั่งชำรุด รถบรรทุกไม่สามารถใช้งานได้	● ทั้งนี้ด้วยข้อจำกัดของกายภาพบริเวณที่ตัดผ่านตรงมอเตอร์เวย์ทำได้แค่ 2 ช่องจราจร ● รับข้อเสนอแนะ และจะประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
กลุ่มพื้นที่ทางแยกรามอินทรา ถ.คู้บอน-ถ.นวมินทร์ **3 แยกรามอินทรา กม.8 4 แยกถนนรามอินทรา ตัดกับ ถนนคู้บอน**		
ร้อยตำรวจเอกมาโนตร์ บุญเสงี่ยม รองสารวัตรจราจร สน.คันนายาว	● บริเวณสะพานข้ามแยก กม.8 ช่องจราจรค่อนข้างแคบ	● ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ และจะลงไปดูรายละเอียดอีกครั้ง

5 คอขวดวงเวียนหลักสี่ ด้านถนนแจ้งวัฒนะ		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
กลุ่มพื้นที่หลักสี่ **6 แยกหลักสี่ 7 ป้ายรถโดยสารประจำทาง ปากซอยแจ้งวัฒนะ 10/1 ถนนแจ้งวัฒนะขาเข้า 8.ป้ายรถโดยสารประจำทาง ปากซอยแจ้งวัฒนะ 5 ถนนแจ้งวัฒนะขาออก**		
นายนพพร จรุงเกียรติ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สนข.	• บริเวณป้ายรถโดยสารประจำทางถนนวิภาวดี-รังสิต และถนนแจ้งวัฒนะห่างกันมากพอสมควร ทำให้รถโดยสารประจำทางเบียดเข้ามาที่จะจอดในบริเวณสะพานลอยเพื่อให้คนข้าม ดังนั้นคนส่วนใหญ่จะข้ามถนนบริเวณนั้นเพื่อไปศูนย์การค้าไอทีสแควร์หลักสี่	• รับทราบข้อเสนอแนะ
9 ทางแยกคลองเจ็ก ถนนรามคำแหง		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
10 ทางแยกดวงมณี		
นายนพพร จรุงเกียรติ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สนข.	• มีทางเลือกอื่นอีกหรือไม่ ถ้าไม่ใช่ box junction	• เนื่องจากสภาพกายภาพที่จำกัดที่ปรึกษาเสนอเป็น box junction และทั้งนี้ขอให้ตำรวจจราจรกวดขันวินัยจราจรเพิ่มขึ้น
11 ทางแยกมอเตอร์เวย์		
นายกษมา วิฑูรชาติ เจ้าหน้าที่ทั่วไปตลาดมีนบุรี	• เพิ่มเติมป้ายบอกทางบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิเนื่องจากบริเวณดังกล่าวไม่ค่อยชัดเจน และเกิดความผิดพลาดบ่อยครั้ง ทำให้ผู้ใช้ทางต้องไปกลับรถซึ่งอยู่ค่อนข้างไกล	• รับทราบข้อเสนอแนะ
พ.ต.ต.วุฒิพันธ์ บุญทอง สารวัตรจราจรลาดกระบัง	• ในพื้นที่แยกมอเตอร์เวย์ตามที่นำเสนอ เป็นทางร่วมทางแยกไม่สามารถกลับรถได้ต้องกลับรถใต้สะพาน ทั้งนี้บริเวณจุดกลับรถใต้สะพานจะมีปัญหาด้านการจอดรถ เช่น การจอดรถเพื่อขึ้นแอร์พอตลิ้ง เป็นต้น ซึ่งปัญหาบริเวณนี้มีผู้ร้องเรียนเป็นประจำ • สภาพของถนนร่มเกล้า ในปัจจุบันปริมาณจราจรค่อนข้างมาก และจุดที่เป็นปัญหามากที่สุดจะอยู่บริเวณ โรงเรียนสารสาสน์วิเทศร่มเกล้า ในช่วงเย็น	• รับทราบข้อเสนอแนะ
12 ทางแยกศรีอุดม		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		

13 ป้ายรถโดยสารประจำทาง หน้า ธ.ออมสิน ถนนสีหบุรานุกิจ		
นายกษมา วิฑูรชาติ เจ้าหน้าที่ทั่วไปตลาดมีนบุรี	• ขอเสนอให้ยกเลิกการข้ามถนนในบริเวณดังกล่าว และทำทางลอดคล้ายกับของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย • ขอเสนอให้เลื่อนป้ายรถเมล์ให้ไกลกว่านี้ เพราะบริเวณดังกล่าวรถติดเป็นจำนวนมาก	• รับทราบข้อเสนอแนะ
นายกรณัฐ รัตนพิบูลย์ เจ้าพนักงานเทศกิจปฏิบัติการ สำนักงานเขตมีนบุรี	• ถ้าในกรณีเปิดใช้งานรถไฟฟ้าสถานีบริเวณดังกล่าว ขอให้ยกเลิกทางม้าลาย โดยให้ประชาชนใช้ทางเชื่อมสถานีรถไฟฟ้าแทน	• รับไปพิจารณาเพิ่มเติม
14.จุดกลับรถรามอินทรา กม.3		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
15.จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านศรีประจักษ์ ถนนรามคำแหง		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
สรุป: ที่ปรึกษารับทราบและนำข้อคิดเห็นต่าง ๆ ไปดำเนินการพิจารณาความเหมาะสมความเป็นไปได้เพิ่มเติม และปรับปรุงในผลการศึกษาต่าง ๆ ต่อไป ในเรื่องจุดที่มีปัญหาการจราจรต่อเนื่องและอยู่ในระยะเร่งด่วน		

3) สรุปผลการวิเคราะห์การแสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถาม

(1) ความคิดเห็นต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหานำเสนอในครั้งนี้

จากจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 47 คน ได้แสดงความคิดเห็นภายหลังจากการประชุม จำนวน 25 คน โดยให้ความคิดเห็นต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหาในการนำเสนอครั้งนี้ จำนวน 7 คน ดังต่อไปนี้

จุดปัญหา	ความคิดเห็น		
	เหมาะสม	ไม่เหมาะสม	ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
แยกวัดคู้บอน (ฝั่งตะวันออก)	1	0	-
แยกวัดคู้บอน (ฝั่งตะวันตก)	2	0	ทำวงเวียน
แยกรามอินทรา กม.8	3	0	-
แยกหลักสี่	2	0	-
แยกคลองเจ็ก ถนนรามคำแหง	1	0	-
ป้ายรถเมล์ หน้า ธ.ออมสิน ถนนสีหบุรานุกิจ	2	0	ควรยุบทางม้าลาย ให้คนใช้สถานีรถไฟฟ้าในการข้าม
จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านศรีประจักษ์ ถนนรามคำแหง	1	0	เพิ่มรัศมีตัวงของรถที่จุดกลับรถ และแก้ปัญหามิให้รถที่ยูเทิร์นรอกระแสรถทางตรง

(2) จุดปัญหาที่ควรเร่งแก้ไขมากที่สุด

โดยภายหลังจากการสัมมนาผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อเสนอแนะ จุดปัญหาที่ควรเร่งแก้ไขมากที่สุด ดังนี้

จุดปัญหา	ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
แยกวัดคู้บอน (ฝั่งตะวันตก)	รถมีปริมาณรถมาก
แยกรามอินทรา กม.8	ทำแนวกันคนข้ามปากซอยคู้บอน รถติดสะสมมากในชั่วโมงเร่งด่วน
วงเวียนหลักสี่	ทางเข้าวงเวียนจากถนนรามอินทราแคบ
แยกดวงมณี	มีผู้ใช้งานมาก
ป้ายรถเมล์ หน้า ธ.ออมสิน ถนนสีหบุรานุกิจ	รถติดเป็นจำนวนมาก

(3) การเสนอแนะจุดปัญหาเพิ่มเติม

โดยภายหลังจากการสัมมนาผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อเสนอแนะจุดปัญหาที่ให้แก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

- คอขวดบริเวณ ถนนสุวินทวงศ์ ปากซอย 2/1
- ทางเข้าออกศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ
- เส้นทางพื้นที่ใต้รถไฟฟ้า
- ถนนแจ้งวัฒนะ 10 และซอยแยกจนถึงเคหะทุ่งสองห้องกำแพงเพชร 6
- แยกมิสทีน ตัดกับถนนรามคำแหง
- แยกหทัยราษฎร์ และ 3 แยกจตุโชติ

(4) ความพึงพอใจ

จากการสอบถามความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมประชุม ได้แก่ ข้อมูลที่วิทยากรนำเสนอ การชี้แจงข้อซักถาม ความเข้าใจในหัวข้อการสัมมนา เอกสารประกอบการสัมมนา สถานที่จัดสัมมนา และความเหมาะสมเรื่องระยะเวลาในการจัดประชุม ผลการประเมินความพึงพอใจในภาพรวม อยู่ในระดับดี รายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 5.1-5**

ตารางที่ 5.1-5 ผลประเมินความพึงพอใจ การสัมมนา ครั้งที่ 5

หัวข้อการประเมิน	ระดับความคิดเห็น							
	ดี	ร้อยละ	ปานกลาง	ร้อยละ	น้อย	ร้อยละ	ไม่เหมาะสม	ร้อยละ
1.ข้อมูลที่วิทยากรนำเสนอในวันนี้มีความชัดเจนเพียงใด	24	96.00	1	4.00	0	0	0	0
2. การชี้แจงตอบซักถามมีความชัดเจนเพียงใด	23	95.83	1	4.17	0	0	0	0
3. ท่านมีความเข้าใจในหัวข้อการสัมมนาระดับใด	22	95.65	1	4.35	0	0	0	0
4. ความเหมาะสมเรื่องเอกสารประกอบการสัมมนา	21	95.45	1	4.55	0	0	0	0
5. ความเหมาะสมเรื่องสถานที่จัดสัมมนา	20	95.24	1	4.76	0	0	0	0
6. ความเหมาะสมเรื่องระยะเวลาในการจัดประชุม	19	95.00	1	5.00	0	0	0	0

ที่มา: ที่ปรึกษา

5.1.6 การสัมมนา ครั้งที่ 6 (พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งกลาง โซน 2)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ร่วมกับที่ปรึกษา ได้จัดสัมมนาครั้งที่ 6 เพื่อนำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งกลาง โซน 2 ดังแสดงใน**รูปที่ 5.1-11** เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 12 ตุลาคม 2566 เวลา 08.30 น. ณ ห้องการ์เด้นท์ 3 - 4 Century Park Hotel กรุงเทพมหานคร โดยได้รับเกียรติจาก นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม

08.30 – 09.00 น. ลงทะเบียน

09.00 – 09.30 น. พิธีเปิดการประชุม
กล่าวรายงานการประชุม โดย นายปริญญา ถนัดทาง
หัวหน้าฝ่ายพัฒนาระบบการจราจรทางบก
กล่าวเปิดการประชุม โดย นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร
(รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร)

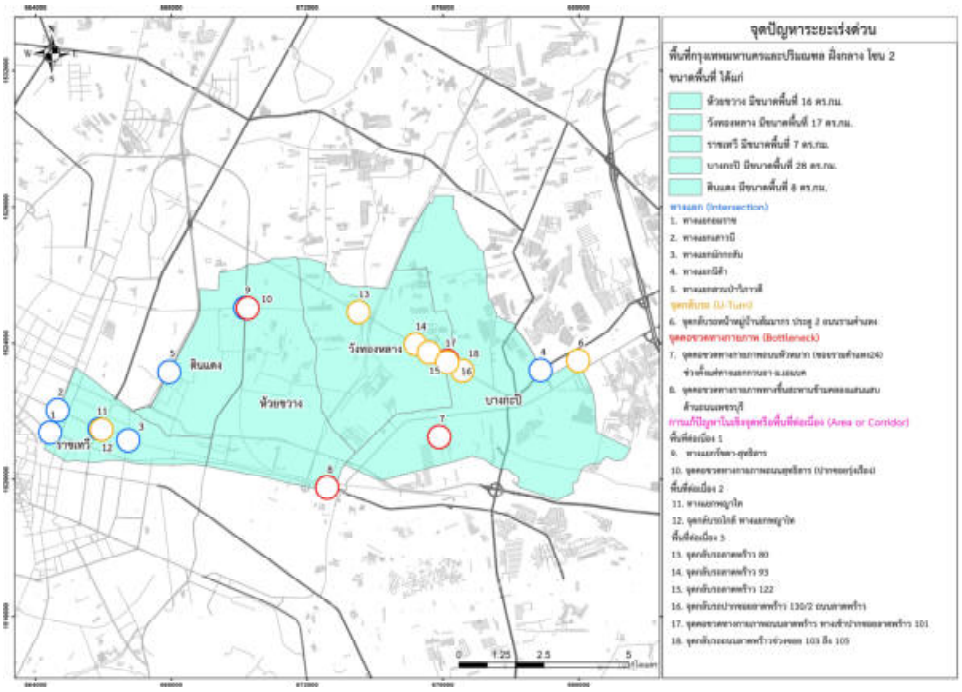
09.30 – 09.35 น. นำเสนอวีดิทัศน์

09.35 – 11.45 น. นำเสนอข้อมูลโครงการ โดย คณะที่ปรึกษา

1) แนะนำโครงการ
2) วัตถุประสงค์โครงการ
3) ขอบเขตงานดำเนินงานโครงการ
4) ภาพรวมจุดปัญหาจราจรและแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วนเบื้องต้นของแต่ละจุดปัญหา
5) ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น / คณะที่ปรึกษาชี้แจงตอบข้อซักถามของแต่ละจุดปัญหา

11.45 – 12.00 น. สรุปผลการสัมมนาโครงการ ครั้งที่ 6

12.00 น. ปิดการประชุมและรับประทานอาหารกลางวัน

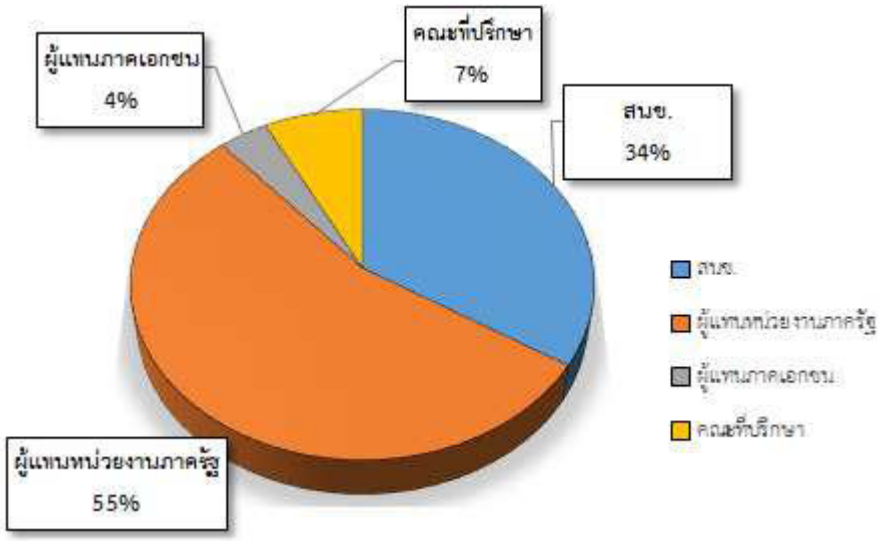


รูปที่ 5.1-11 จุดปัญหาระยะเร่งด่วน ในการสัมมนา ครั้งที่ 6

1) ผู้เข้าร่วมประชุม

มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 53 คน ประกอบด้วย สนข. ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ผู้แทนภาคเอกชน และคณะที่ปรึกษา โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- สนข. 18 คน
- ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ 29 คน
- ผู้แทนภาคเอกชน 2 คน
- คณะที่ปรึกษา 4 คน



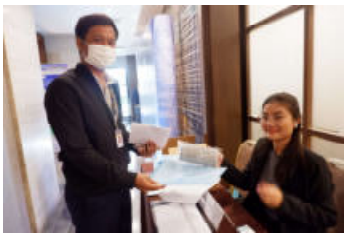
รูปที่ 5.1-12 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุม การสัมมนาครั้งที่ 6

นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

นายปริญญา ถนัดทาง
หัวหน้าฝ่ายพัฒนาระบบการจราจรทางบก

การถ่ายภาพร่วมกัน

วิทยากร



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน

บรรยากาศการประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

2) ผลการสัมมนาจากผู้เข้าร่วมประชุม

จากการประชุมรับฟังความคิดเห็น ผู้ดำเนินรายการได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุม แสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ โดยสามารถสรุปข้อคิดเห็นได้ ดังนี้

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
รายละเอียด: การนำเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจร ระยะเร่งด่วน จำนวน 18 จุด		
พื้นที่ราชเทวี **1 ทางแยกยมราช 2 ทางแยกเสาวนี 3 ทางแยกพญาไท 4 จุดกลับรถใกล้แยกพญาไท 5 ทางแยกมักกะสัน**		
พ.ต.อ.อุทิศ ทรัพย์เกิด สารวัตรจราจร สน.ดุสิต	● ในปัญหาบริเวณทางแยกเสาวนีจะอยู่ในช่วงเร่งด่วนเย็นเป็นหลัก ● ปัญหาช่องคู่ขนานด้านซ้ายถนนราชดำเนินจะปิดการจราจรบริเวณแยกเสาวนี มีผลทำให้มีปริมาณรถสะสม	● รับทราบข้อเสนอแนะ
พ.ต.ต.คุมพล เยี่ยมสกุล สารวัตรจราจร สน.พญาไท	● แยกพญาไทเป็นแยกที่รับรถจากฝั่งตะวันออก จากจตุรทิศทั้งขาเข้าและขาออก เนื่องจากในปัจจุบันมี 4 ช่องจราจร แต่ใช้ได้เพียง 2 ช่องจราจร	● รับทราบข้อเสนอแนะ
6 ทางแยกสวนป่าวิภาวดี		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
พื้นที่สุทธิสาร **7. ทางแยกรัชดา-สุทธิสาร 8 คอขวดถนนสุทธิสาร (บริเวณปากซอยรุ่งเรือง)**		
พ.ต.ต.วิรัชชัย โพธิละเดา สารวัตรจราจร สน.สุทธิสาร	● ในบริเวณดังกล่าวสภาพกายภาพค่อนข้างแคบ ถ้ามาจากวิภาวดีจาก 4 ช่องจราจร จะเหลือ 2 ช่องจราจร พื้นที่ที่มีปัญหา คือ บริเวณซอยรุ่งเรือง ซึ่งจะเป็นสี่แยกเล็ก ๆ ทั้งนี้สัญญาณไฟที่ต้องปล่อยยาวเนื่องจากต้องระบายรถขาออกที่มุ่งหน้าไปบางซื่อออกจากซอยลาดพร้าว 80 เนื่องจากสุทธิสารเป็นพื้นที่รับรถทั้งลาดพร้าวและห้วยขวางเพื่อมุ่งหน้าไปที่สะพานควาย ● ขอเสนอแนะให้มีป้ายห้ามเลี้ยวขวาบริเวณที่มาจากสุทธิสารมุ่งหน้าสะพานควาย	● รับทราบข้อเสนอแนะ
8. ทางขึ้นสะพานข้ามคลองแสนแสบ ด้านถนนเพชรบุรี		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
9. คอขวดถนนหัวหมาก (ซอยรามคำแหง24) ช่วงตั้งแต่แยกกวนอา-ม.เอแบค		
พ.ต.ท.เอกรัฐ จิตรโสภาภรณ์ รองผู้กำกับการจราจร สน.หัวหมาก	● ในปัจจุบันมีโครงการมีจะปรับปรุงบริเวณดังกล่าวจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร อยู่แล้ว ● ในส่วนคอขวดหน้า มหาวิทยาลัยเอแบค โดยสภาพกายภาพรถไม่สามารถจอดได้ ทั้งนี้ในช่วงโมงเร่งด่วนได้จัดเจ้าหน้าที่จราจรประจำอยู่แล้ว และจะติดขัดบริเวณโรงเรียนสาธิตรามคำแหง	● รับทราบข้อเสนอแนะและไปพิจารณาเพิ่มเติม
กลุ่มพื้นที่ถนนลาดพร้าว **10. จุดกลับรถลาดพร้าว 80 13. จุดกลับรถลาดพร้าว 122 15. คอขวดถนนลาดพร้าว ทางเข้าปากซอยลาดพร้าว 101** **11. จุดกลับรถลาดพร้าว 93 14. จุดกลับรถลาดพร้าว 130/2 ถนนลาดพร้าว 16. จุดกลับรถถนนลาดพร้าวช่วงซอย 103-105**		
พ.ต.ท.สืบศักดิ์ ผันสืบ รองผู้กำกับการจราจร สน.วังทองหลาง	● ในจุดกลับรถลาดพร้าว 80 วงเลี้ยวทำให้รถชะลอตัวและหยุดนิ่ง ทำให้ลาดพร้าวขาเข้าได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก ● ขอเสนอแนะถ้าทาง สนข. มีงบประมาณที่สนับสนุนแต่ละ สน.ให้มีป้ายประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ทราบเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ	● รับทราบข้อเสนอแนะ
พ.ต.ต.พิชัย วิชัยยะ สารวัตรจราจร สน.โชคชัย	● เพิ่มเติมในส่วนการคืนพื้นผิวบริเวณหน้าห้างจะเหลือ 2 ช่องจราจร ทั้งนี้ถ้ามีรถประจำทางมาจอดจะทำให้รถติดสะสมเป็นจำนวนมาก โดยในปัจจุบันถ้ามีการคืนพื้นผิว ขอให้ปรับปัญหาใหม่อีกครั้ง	● รับทราบข้อเสนอแนะ
ร.ต.ท.พีระ คำขยาย รองสารวัตรจราจร สน.ลาดพร้าว	● ไม่เห็นด้วยกับแก้ไขปัญหาบริเวณลาดพร้าว 101 โดยที่ให้รถออกมาและเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด เพราะอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถทางตรงได้ ทั้งนี้ขอให้พิจารณาเรื่องเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดใหม่อีกครั้ง	● รับทราบข้อเสนอแนะ

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
12. ทางแยกนิด้า		
ร.ต.อ.ณัฐพร ทองสีมวล รองสารวัตรจราจร สน.บึงกุ่ม	• เวลาเร่งด่วนเช้าเสรีไทยขาเข้าจะมีปริมาณจราจรเป็นจำนวนมากทั้งมุ่งหน้ารามคำแหง ลาดพร้าว และนวมินทร์ ปัญหาบริเวณรามคำแหงในปัจจุบันมีโครงการก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำจากบึงลำพังพวยเพื่อเชื่อมกับคลองแสนแสบจุดนี้การก่อสร้างใช้เวลานาน รบกวนช่วยติดตามและเร่งรัดโครงการดังกล่าวเพื่อคืนผิวจราจรให้โดยเร็ว • เพิ่มช่องจราจรเสรีไทย ขาเข้าจากเดิมมีระยะจอดรอเลี้ยวขวาประมาณ 150 เมตร ขอให้เพิ่มระยะรอเลี้ยวไปอีกเพื่อเป็นจุดพักคอยสำหรับรถ	• รับทราบข้อเสนอแนะและจะนำไปเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
-	• บริเวณแยกบ้านม้าขอให้มีสะพานข้ามแยกเพื่อการจราจรจะได้ดีขึ้น เนื่องจากบริเวณที่รอเลี้ยวขวาไปที่ศรีบูรพาซึ่งไปออกเสรีไทยมีปัญหาเรื่องจราจรติดขัด • ในระยะยาวอยากให้บริเวณสามแยกบ้านม้าปรับปรุงเป็นสี่แยกและเชื่อมกับบริเวณกรุงเทพกรีฑา	• ในส่วนเรื่องของสะพานข้ามแยกอาจจะเกิดขึ้นได้ค่อนข้างยากเนื่องจากบริเวฯด้านบนเป็นแนวรถไฟฟ้า
13. จุดกลับรถหน้าหมู่บ้านสัมมากร ประตู 2 ถนนรามคำแหง		
-	• เสนอให้มีป้ายรถเมล์ ก่อนถึงแยกลำสาลีและบริเวณซอยรามคำแหง 97	• รับทราบข้อเสนอแนะ
สรุป: ที่ปรึกษารับทราบและนำข้อคิดเห็นต่าง ๆ ไปดำเนินการพิจารณาความเหมาะสมความเป็นไปได้เพิ่มเติม และปรับปรุงในผลการศึกษาต่าง ๆ ต่อไป ในเรื่องจุดที่มีปัญหาการจราจรต่อเนื่องและอยู่ในระยะเร่งด่วน		

3) สรุปผลการวิเคราะห์การแสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถาม

(1) ความคิดเห็นต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหานำเสนอในครั้งนี้

จากจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 53 คน ได้แสดงความคิดเห็นภายหลังจากการประชุม จำนวน 26 คน โดยให้ความคิดเห็นต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหาในการนำเสนอครั้งนี้ จำนวน 4 คน ดังต่อไปนี้

จุดปัญหา	ความคิดเห็น		
	เหมาะสม	ไม่เหมาะสม	ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
แยกรัชดา-สุทธิสาร	1	-	เพิ่มป้ายห้ามเลี้ยวขวา และห้ามจอดที่เส้นขาวแดง และ บริเวณใกล้แยก
ถนนสุทธิสาร (ปากซอยรุ่งเรือง)	1	-	การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วนถือว่าเหมาะสม
ถนนหัวหมาก (ซอยรามคำแหง 24) ช่วงตั้งแต่แยกวนอา-ม.เอแบค	1	-	อยู่ในโครงการปรับปรุงพัฒนาถนนรามคำแหง 24 เพื่อแก้ปัญหาคอขวด หน้า ม.ABAC
จุดกลับรถลาดพร้าว 80	1		เพิ่มป้ายแจ้งเตือนจุดกลับรถ

(2) จุดปัญหาที่ควรเร่งแก้ไขมากที่สุด

โดยภายหลังจากการสัมมนาผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อเสนอแนะ จุดปัญหาที่ควรเร่งแก้ไขมากที่สุด ดังนี้

จุดปัญหา	ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
แยกยมราช	การตัดกระแสจราจรรถที่ทางด่วนเพื่อกลับรถไปทางอุรุพงษ์
แยกพญาไท	ทางข้ามแยกรถไฟ
จุดกลับรถลาดพร้าว 80	ปรับวงเลี้ยวเข้าซอย ลาดพร้าว 80 ให้สามารถเข้าซอยได้เร็วขึ้น
จุดกลับรถลาดพร้าว 93	ถนนลาดพร้าว ถนนแคบและปริมาณรถมาก เป็นพื้นที่ที่มีจุดแยก จุดกลับรถมากทำให้รถติดขัด

(3) การเสนอแนะจุดปัญหาเพิ่มเติม

โดยภายหลังจากการสัมมนาผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อเสนอแนะจุดปัญหาที่ให้แก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

- ทางยกระดับข้ามแยกกรุงเทพกรีฑา มุ่งหน้า ศรีนครินทร์-ร่มเกล้า เข้า-ออก เป็นทางต่างระดับ ทำให้ไม่เห็นทางเบี่ยง จนเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง
- ร่วมมือร่วมใจ ใช้รถใช้ถนน เพื่อลดอุบัติเหตุ ภาครัฐ เอกชน ประชาชน
- เพิ่มช่องจราจร ถนนเสรีไทย ขาเข้าเพิ่มจุดพักรถที่จะรอเลี้ยว
- ปรับจุดที่พักด้วยรถไฟเพื่อไม่ให้รถติดนาน โดยให้รถไฟข้ามแยกไปก่อนแล้วค่อยรับผู้โดยสาร จะลดการติดของรถไปได้ขบวนละประมาณ 3-4 นาที

(4) ความพึงพอใจ

จากการสอบถามความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมประชุม ได้แก่ ข้อมูลที่วิทยากรนำเสนอ การชี้แจงข้อซักถาม ความเข้าใจในหัวข้อการสัมมนา เอกสารประกอบการสัมมนา สถานที่จัดสัมมนา และความเหมาะสมเรื่องระยะเวลาในการจัดประชุม ผลการประเมินความพึงพอใจในภาพรวม อยู่ในระดับดี รายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 5.1-6**

ตารางที่ 5.1-6 แบบสอบถามความพึงพอใจ การสัมมนา ครั้งที่ 6

หัวข้อการประเมิน	ระดับความคิดเห็น							
	ดี	ร้อยละ	ปานกลาง	ร้อยละ	น้อย	ร้อยละ	ไม่เหมาะสม	ร้อยละ
1. ข้อมูลที่วิทยากรนำเสนอในวันนี้มีความชัดเจนเพียงใด	22	66.67	10	30.30	1	3.03	0	0
2. การชี้แจงตอบซักถามมีความชัดเจนเพียงใด	18	75.00	6	25.00	0	0.00	0	0
3. ท่านมีความเข้าใจในหัวข้อการสัมมนาระดับใด	16	94.12	1	5.88	0	0.00	0	0
4. ความเหมาะสมเรื่องเอกสารประกอบการสัมมนา	16	76.19	5	23.81	0	0.00	0	0
5. ความเหมาะสมเรื่องสถานที่จัดสัมมนา	20	100.00	0	0.00	0	0.00	0	0
6. ความเหมาะสมเรื่องระยะเวลาในการจัดประชุม	17	100.00	0	0.00	0	0.00	0	0

ที่มา: ที่ปรึกษา

5.1.7 การสัมมนา ครั้งที่ 7 (พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งใต้ โซน 1)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ร่วมกับที่ปรึกษา ได้จัดสัมมนาครั้งที่ 7 เพื่อนำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งใต้ โซน 1 ดังแสดงใน**รูปที่ 5.1-13** เมื่อวันอังคารที่ 17 ตุลาคม 2566 เวลา 08.30 น. ณ ห้องประชุม Phraya room เดอะควอเตอร์ เจ้าพระยา บาย ยูเอชจี กรุงเทพมหานคร โดยได้รับเกียรติจาก นางสาวกฤติกา บูรณะดิษ ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม

08.30 – 09.00 น. ลงทะเบียน

09.00 – 09.30 น. พิธีเปิดการประชุม
กล่าวรายงานการประชุม โดย นายปริญญา ถนัดทาง
หัวหน้าฝ่ายพัฒนาระบบการจราจรทางบก
กล่าวเปิดการประชุม โดย นางสาวกฤติกา บูรณะดิษ
ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย

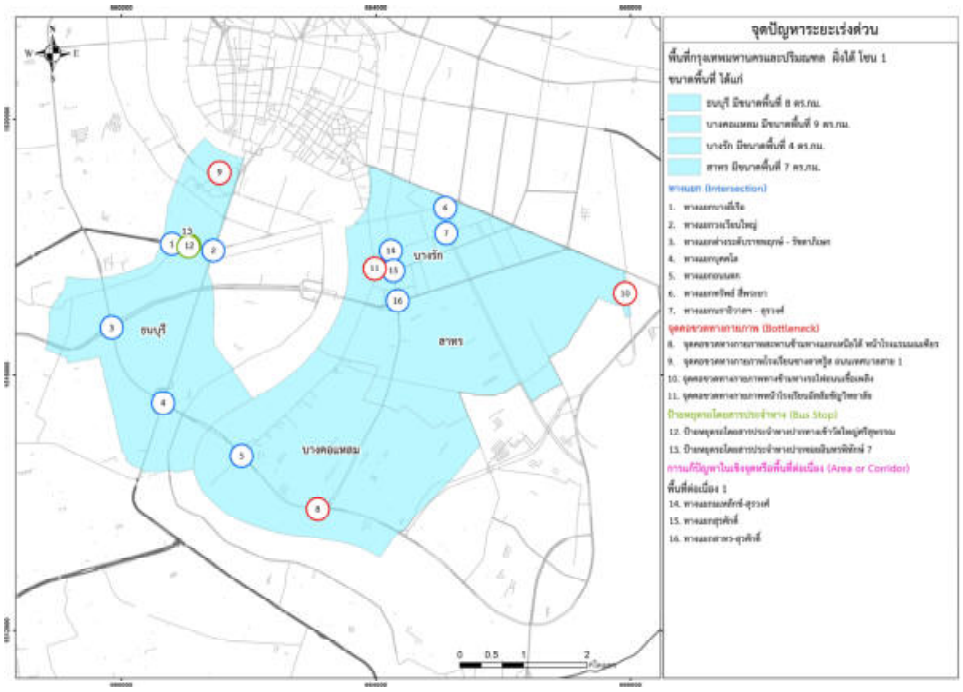
09.30 – 09.35 น. นำเสนอวีดิทัศน์

09.35 – 11.45 น. นำเสนอข้อมูลโครงการ โดย คณะที่ปรึกษา

1) แนะนำโครงการ
2) วัตถุประสงค์โครงการ
3) ขอบเขตงานดำเนินงานโครงการ
4) ภาพรวมจุดปัญหาจราจรและแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วนเบื้องต้นของแต่ละจุดปัญหา
5) ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น / คณะที่ปรึกษาชี้แจงตอบข้อซักถามของแต่ละจุดปัญหา

11.45 – 12.00 น. สรุปผลการสัมมนาโครงการ ครั้งที่ 7

12.00 น. ปิดการประชุมและรับประทานอาหารกลางวัน

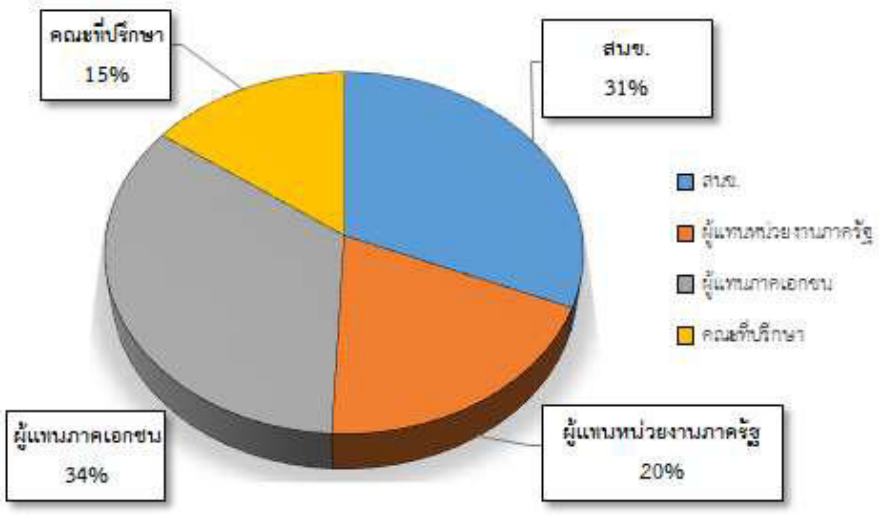


รูปที่ 5.1-13 จุดปัญหาระยะเร่งด่วน ในการสัมมนา ครั้งที่ 7

1) ผู้เข้าร่วมประชุม

มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 67 คน ประกอบด้วย สนข. ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ผู้แทนภาคเอกชน และคณะที่ปรึกษา โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- สนข. 21 คน
- ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ 13 คน
- ผู้แทนภาคเอกชน 23 คน
- คณะที่ปรึกษา 10 คน

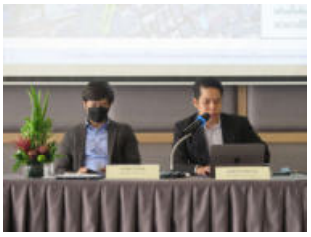


รูปที่ 5.1-14 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุม การสัมมนาครั้งที่ 7

นางสาวกฤติกา บูรณะดิษ
ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย

นายปริญญา ถนัดทาง
หัวหน้าฝ่ายพัฒนาระบบการจราจรทางบก

การถ่ายภาพร่วมกัน



วิทยากร

ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน

บรรยากาศการประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

2) ผลการสัมมนาจากผู้เข้าร่วมประชุม

จากการประชุมรับฟังความคิดเห็น ผู้ดำเนินรายการได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุม แสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ โดยสามารถสรุปข้อคิดเห็นได้ ดังนี้

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
รายละเอียด: การนำเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจร ระยะเร่งด่วน จำนวน 16 จุด		
1.ทางแยกบางยี่เรือ		
นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิต นวค.ชพ.สนข.	● ตอนที่มีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสีม่วงใต้ตรงวงเวียนใหญ่ การจราจรไม่ติดเท่าในปัจจุบัน ทั้งนี้ในการก่อสร้าง สนข.ช่วยแบ่งเบาปัญหาจราจรได้ ● และให้ตำรวจจราจร ปรับสัญญาณไฟจราจรตามที่เสนอ คาดว่าจะช่วยแบ่งเบาปัญหาจราจรได้	● รับทราบข้อเสนอแนะ
2.ทางแยกวงเวียนใหญ่		
ร.ต.ท.ศิริชัย วงศ์พิทักษ์ รองสารวัตรจราจร สน.บุปผาราม	● ชั่วโมงเร่งด่วนที่ปริมาณจราจรหนาแน่นมาก บริเวณที่มีการก่อสร้างจากฝั่งธนบุรีมุ่งหน้าไปฝั่งพระนคร ● ก่อนที่จะมีการก่อสร้างรถไฟในปัจจุบันการจราจรบริเวณดังกล่าวมี 5 ช่องจราจร ซึ่งปริมาณจราจรหนาแน่นอยู่แล้ว แต่ในปัจจุบันเหลือเพียง 3 ช่องจราจร ทำให้ปริมาณจราจรหนาแน่นกว่าเดิม ● เห็นด้วยกับการแก้ไขปัญหาของทางที่ปรึกษา	● รับทราบข้อเสนอแนะและจะนำข้อคิดเห็นไปปรับใช้เพิ่มเติม
3.คอขวด รร.ชางตาครู้วคอนแวนท์		
ร.ต.ท.ศิริชัย วงศ์พิทักษ์ รองสารวัตรจราจร สน.บุปผาราม	● บริเวณซอยโรงเรียนชางตาครูส คอนแวนท์ มีเวลาห้ามเข้าเนื่องจากปริมาณจราจรค่อนข้างติดทำให้ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณดังกล่าวไม่สามารถเข้าออกซอยได้ ● ในซอยดังกล่าวมีโรงเรียนอยู่ 4 โรงเรียน เคยขอความร่วมมือให้เลิกเรียนไม่ตรงกัน	● รับทราบข้อเสนอแนะ
4.ป้ายรถโดยสารประจำทางหน้าวัดใหญ่ศรีสุพรรณ		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
5.ป้ายรถโดยสารประจำทางหน้าปากซอยอินทรพิทักษ์ 7		
นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิต นวค.ชพ.สนข.	● ให้เทศกิจกวดขันแม่ค้าบริเวณป้ายรถเมล์	● ให้ข้อมูลเพิ่มเติมให้นำทางจักรยานออกเพื่อขยายถนนให้กว้างขึ้น เนื่องจากปัจจุบันไม่มีผู้ใช้ในช่องจักรยานต์ดังกล่าว ทำให้ปริมาณจราจรคล่องตัวมากขึ้น
นายนพพร จรุงเกียรติ นวค.ชก.สนข.	● ในกรณีที่เอาเส้นทางจักรยานออกอาจถูกร้องเรียนจากผู้ที่ใช้งานได้	● รับทราบข้อเสนอแนะ
นายสุรศักดิ์ พูลสวัสดิ์ นายช่างโยธาอาวุโส แขวงทางหลวงธนบุรี	● ถนนบรมราชชนนีโครงข่ายจักรยานไม่เชื่อมโยงกับรถไฟฟ้า ทำให้เดินทางลำบาก	● รับทราบข้อเสนอแนะและจะนำเสนอ สนข. ในลำดับถัดไป
6.ทางแยกถนนตก		
-	● เนื่องจากเป็นแยกใหญ่ ระยะสัญญาณไฟจราจร ค่อนข้างนาน	● จะสอดคล้องกับประเด็นดังกล่าว เนื่องจากทางที่ปรึกษาได้ปรับสัญญาณไฟจาก 300 วินาที เหลือ 200 วินาที
ร.ต.ท.ชุชาติ เขียวสอาด รองสารวัตรจราจร สน.วัดพระยาไกร	● ซอยเจริญกรุง 109 มีโรงพยาบาลเจริญกรุงประชารักษ์ ซึ่งจะมีรถ ฉุกเฉินวิ่งเข้าออกทุกทิศทาง และระบบสัญญาณไฟในบริเวณดังกล่าวค่อนข้างหน่วง และทำให้ในปัจจุบันมีผู้ฝ่าสัญญาณไฟเป็นจำนวนมาก	● รับทราบข้อเสนอแนะ
7.ทางแยกทางระดับราชพฤกษ์ - รัชดาภิเษก		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
8.แยกบุคคโล		
นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิต นวค.ชพ.สนข.	● ปรับปรุงทางม้าลายให้เป็นสีแดง และกวดขันวินัยจราจรในบริเวณดังกล่าว	● รับทราบข้อคิดเห็นดังกล่าว
กลุ่มพื้นที่ถนนมเหสักข์และสุรศักดิ์ **9 ทางแยกมเหสักข์-สุรวงศ์ 10 แยกสุรศักดิ์ 11 แยกสาทร-สุรศักดิ์**		

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
พ.ต.ท.ชำนาญ ตรีเนตร รองสารจราจร สน.บางรัก	● รถเคลื่อนตัวช้าเกิดจากโครงสร้างของสะพาน แก้ไขได้โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจในการระบายรถ และส่วนที่ 2 ผู้ขับขี่เองเว้นระห่างระหว่างรถมากจนเกินไป และให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่ในเรื่องของความปลอดภัย	● รับทราบข้อคิดเห็นดังกล่าว
12.คอขวดหน้าโรงเรียนอัสสัมชัญวิทยาลัย		
พ.ต.ท.ชำนาญ ตรีเนตร รองสารจราจร สน.บางรัก	● ปัญหาด้านกายภาพบริเวณหน้าโรงเรียนจนถึงแยกบางรักนั้น ใกล้แยกจนเกินไป ทำให้รับรถได้ในจำนวนที่น้อย ● ปัญหาการกดสัญญาณไฟคนข้าม เนื่องจากในบริเวณดังกล่าวคนใช้จำนวนมาก รถเลยเกิดการชะลอตัว ทั้งนี้อยากเสนอให้มีเจ้าหน้าที่พาข้ามเป็นช่วงจะดีกว่า เพื่อลดการกดสัญญานไฟ	● รับทราบข้อเสนอแนะ
13.ทางแยกทรัพย์ - สี่พระยา		
-	● เมื่อรถติดบริเวณทางแยกทำให้ไม่สามารถกดไฟได้ และต้องกวดขันวินัยจราจรผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นอย่างมาก	● รับทราบข้อเสนอแนะ
14. ทางแยกนราธิวาสฯ – สุรวงศ์		
-	● ในปัจจุบันมีการก่อสร้างของสำนักงานโยธาเป็นการปรับปรุงคลองช่องนนทรีจะทำให้เสียช่องทางจราจรที่ติดคลองทั้ง 2 ฝั่ง	● รับทราบข้อมูล
15. คอขวดสะพานข้ามแยกเหนือใต้ หน้าโรงแรมมณเฑียร		
ร.ต.ท.ชุชาติ เขียวสอาด รอง.สว.จร.สน.วัดพระยาไกร	● ลักษณะทางกายภาพไม่เอื้ออำนวย ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ส่งผลให้การจราจรติดขัด เสนอให้ตำรวจจราจรประจำแยก ระบายรถในทางราบเพื่อไปยังถนนพระราม 3	● รับทราบข้อเสนอแนะ
16.คอขวดทางข้ามทางรถไฟถนนเชื้อเพลิง		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
สรุป: ที่ปรึกษารับทราบและนำข้อคิดเห็นต่าง ๆ ไปดำเนินการพิจารณาความเหมาะสมความเป็นไปได้เพิ่มเติม และปรับปรุงในผลการศึกษาต่าง ๆ ต่อไป ในเรื่องจุดที่มีปัญหาการจราจรต่อเนื่องและอยู่ในระยะเร่งด่วน		

3) สรุปผลการวิเคราะห์การแสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถาม

(1) ความคิดเห็นต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหานำเสนอในครั้งนี้

จากจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 67 คน ได้แสดงความคิดเห็นภายหลังจากการประชุม จำนวน 14 คน โดยให้ความคิดเห็นต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหาในการนำเสนอครั้งนี้ จำนวน 4 คน ดังต่อไปนี้

จุดปัญหา	ความคิดเห็น		
	เหมาะสม	ไม่เหมาะสม	ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
แยกบางยี่เรือ		1	ไม่เห็นด้วยกับการนำเลนจักรยานออก การเปิดปิดสัญญาณไฟจราจรควรใช้งานจริง
วงเวียนใหญ่	1		การเปิดปิดสัญญาณไฟจราจรควรใช้งานจริง
แยกถนนตก	1		มีผู้ใช้งานที่ไม่สามารถใช้เลนผ่านตลอดได้ทัน หลังจากลงสะพานกรุงเทพ
แยกทรัพย์สี่พระยา	1		บางพื้นที่ต้องใช้ เจ้าหน้าที่ กำกับดูแล

(2) จุดปัญหาที่ควรเร่งแก้ไขมากที่สุด

โดยภายหลังจากการสัมมนาผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อเสนอแนะ จุดปัญหาที่ควรเร่งแก้ไขมากที่สุด ดังนี้

จุดปัญหา	ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
แยกบางยี่เรือ	-
วงเวียนใหญ่	ปรับสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร ในบริเวณดังกล่าว
แยกถนนตก	เนื่องจากใกล้โรงพยาบาลทำให้การสัญจรของรถฉุกเฉินลำบาก พอสมควร
แยกบุคคโล	รถติดค่อนข้างมาก สามารถลด ดีเลย์ได้ 60 % ความอิ่มตัวทางแยกสูง
แยกมเหสังข์-สุรวงศ์	-
แยกสาทร-สุรศักดิ์	เป็นต้นเหตุให้อีกหลายแยกติดขัด ทำให้อีกสองแยกต่อเนื่องติดขัดมากสลับหยุดนิ่ง
แยกนราธิวาสฯ - สุรวงศ์	บริเวณ Terminal 21 สามารถเกิดอุบัติเหตุได้

(3) การเสนอแนะจุดปัญหาเพิ่มเติม

โดยภายหลังจากการสัมมนาผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อเสนอแนะจุดปัญหาที่ให้แก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

- คู่ขนานวงแหวนตะวันออก (ทับช้าง สะพานสูง ประเวศ) แยกประชาอุทิศตัดคู่ขนานวงแหวน (ทุ่งครุ)
- การบริหารโครงการการเดินทางและขนส่งอัจฉริยะ (smart mobility) โดยเชื่อมระบบ cctv เข้ากับสัญญาณไฟจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรทั้งระบบ
- แผนงานถนนงามวงศ์วาน ต่อเนื่อง แยกแคราย – รัตนาธิเบศร์
- แผนงานปรับปรุงกายภาพถนนในเขตเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด
- แยกนราธิวาส สาทร
- แยกนราธิวาส – ถนนจันทร์
- แยกมไหสวรรค์ ตลาดดาวคะนอ

(4) ความพึงพอใจ

จากการสอบถามความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมประชุม ได้แก่ ข้อมูลที่วิทยากรนำเสนอ การชี้แจงข้อซักถาม ความเข้าใจในหัวข้อการสัมมนา เอกสารประกอบการสัมมนา สถานที่จัดสัมมนา และความเหมาะสมเรื่องระยะเวลาในการจัดประชุม ผลการประเมินความพึงพอใจในภาพรวม อยู่ในระดับดี รายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 5.1-7**

ตารางที่ 5.1-7 ผลการประเมินความพึงพอใจ การสัมมนา ครั้งที่ 7

หัวข้อการประเมิน	ระดับความคิดเห็น							
	ดี	ร้อยละ	ปานกลาง	ร้อยละ	น้อย	ร้อยละ	ไม่เหมาะสม	ร้อยละ
1.ข้อมูลที่วิทยากรนำเสนอในวันนี้มีความชัดเจนเพียงใด	10	90.91	1	9.09	0	0	0	0
2. การชี้แจงตอบซักถามมีความชัดเจนเพียงใด	10	90.91	1	9.09	0	0	0	0
3. ท่านมีความเข้าใจในหัวข้อการสัมมนาระดับใด	8	72.73	3	27.27	0	0	0	0
4. ความเหมาะสมเรื่องเอกสารประกอบการสัมมนา	6	75.00	2	25.00	0	0	0	0
5. ความเหมาะสมเรื่องสถานที่จัดสัมมนา	9	100.00	0	0.00	0	0	0	0
6. ความเหมาะสมเรื่องระยะเวลาในการจัดประชุม	9	100.00	0	0.00	0	0	0	0

ที่มา: ที่ปรึกษา

5.1.8 การสัมมนา ครั้งที่ 8 (พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งตะวันตก โซน 1)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ร่วมกับที่ปรึกษา ได้จัดสัมมนาครั้งที่ 3 เพื่อนำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งตะวันตก โซน 1 ดังแสดงใน**รูปที่ 5.1-15** เมื่อวันศุกร์ที่ 20 ตุลาคม 2566 เวลา 08.30 น. ณ ห้องบุษบงกช เอชั้น 2 โรงแรม รอยัลริเวอร์ กรุงเทพมหานคร โดยได้รับเกียรติจาก นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานการประชุม

08.30 – 09.00 น. ลงทะเบียน

09.00 – 09.30 น. พิธีเปิดการประชุม
กล่าวรายงานการประชุม โดย นายปริญญา ถนัดทาง
หัวหน้าฝ่ายพัฒนาระบบการจราจรทางบก
กล่าวเปิดการประชุม โดย นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร
(รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร)

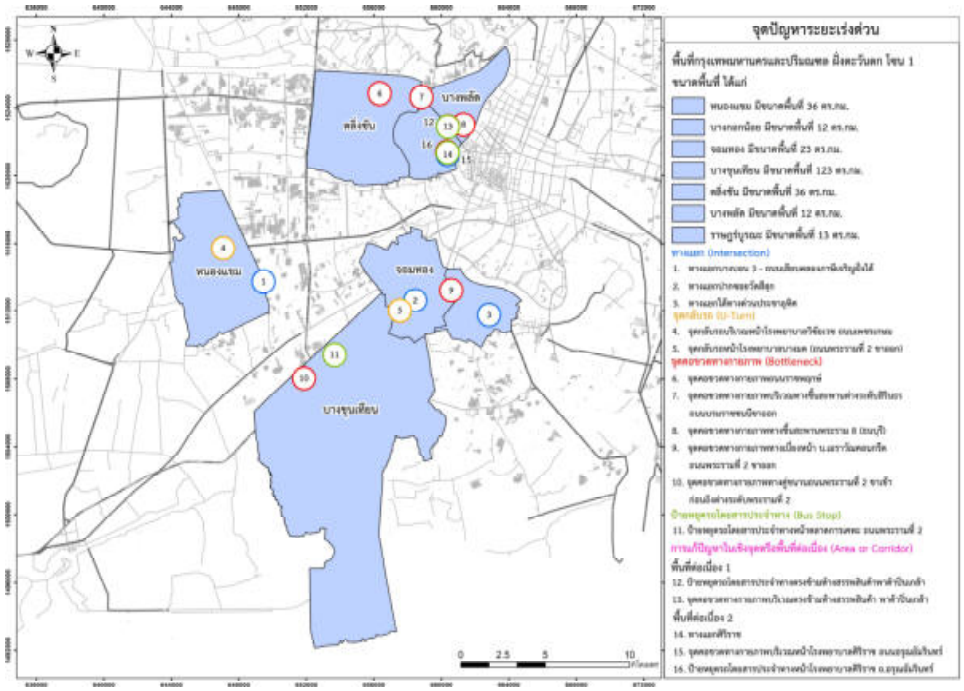
09.30 – 09.35 น. นำเสนอวีดิทัศน์

09.35 – 11.45 น. นำเสนอข้อมูลโครงการ โดย คณะที่ปรึกษา

1) แนะนำโครงการ
2) วัตถุประสงค์โครงการ
3) ขอบเขตงานดำเนินงานโครงการ
4) ภาพรวมจุดปัญหาจราจรและแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วนเบื้องต้นของแต่ละจุดปัญหา
5) ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามและแสดงความคิดเห็น / คณะที่ปรึกษาชี้แจงตอบข้อซักถามของแต่ละจุดปัญหา

11.45 – 12.00 น. สรุปผลการสัมมนาโครงการ ครั้งที่ 8

12.00 น. ปิดการประชุมและรับประทานอาหารกลางวัน

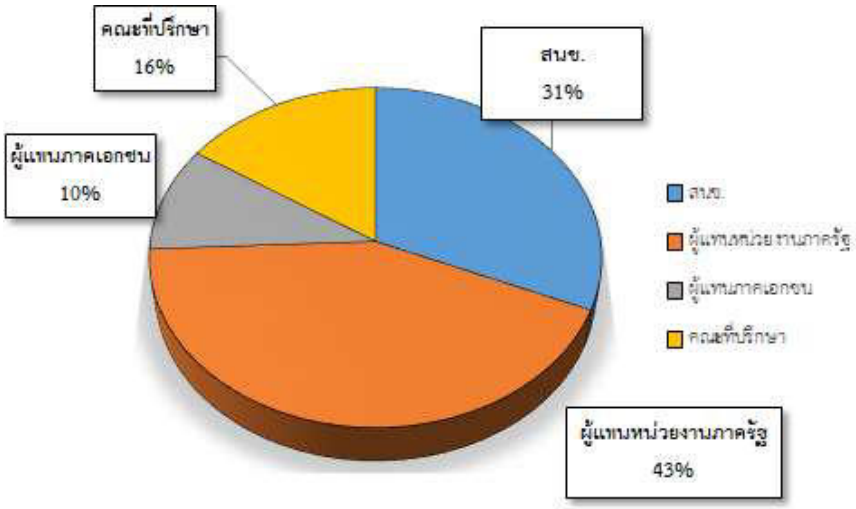


รูปที่ 5.1-15 จุดปัญหาระยะเร่งด่วน ในการสัมมนา ครั้งที่ 8

1) ผู้เข้าร่วมประชุม

มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 67 คน ประกอบด้วย สนข. ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ผู้แทนภาคเอกชน และคณะที่ปรึกษา โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- สนข. 21 คน
- ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ 13 คน
- ผู้แทนภาคเอกชน 23 คน
- คณะที่ปรึกษา 10 คน



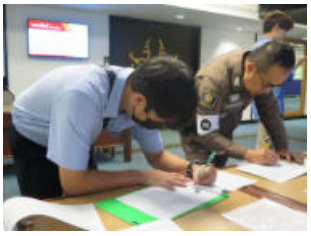
รูปที่ 5.1-16 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุม การสัมมนาครั้งที่ 8

นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร

นายปริญญา ถนัดทาง
หัวหน้าฝ่ายพัฒนาระบบการจราจรทางบก

การถ่ายภาพร่วมกัน

วิทยากร



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน

บรรยากาศการประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการ

2) ผลการสัมมนาจากผู้เข้าร่วมประชุม

จากการประชุมรับฟังความคิดเห็น ผู้ดำเนินรายการได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุม แสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ โดยสามารถสรุปข้อคิดเห็นได้ ดังนี้

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
รายละเอียด: การนำเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจร ระยะเร่งด่วน จำนวน 16 จุด		
1. ทางแยกปากซอยวัดสีสุก		
นายสุรศักดิ์ พูลทรัพย์ นายช่างโยธาอาวุโส แขวงทางหลวงธนบุรี กรมทางหลวง	● ในขั้นตอนการดำเนินการ ผู้รับผิดชอบจะเป็นเจ้าของซอยซึ่งมาเชื่อมกับถนนของกรมทางหลวง ทั้งนี้ต้องตรวจสอบอีกครั้งเพื่อขออนุญาตขยายถนนในบริเวณดังกล่าว	● รับทราบข้อเสนอแนะ
2. ทางแยกใต้ทางด่วนประชาอุทิศ		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
3. คอขวดทางเบี่ยงหน้า บริษัทเอราวัณคอนกรีตถนนพระรามที่ 2 ขาออก		
นายสุรศักดิ์ พูลทรัพย์ นายช่างโยธาอาวุโส แขวงทางหลวงธนบุรี กรมทางหลวง	● เห็นด้วยกับรูปแบบขยายช่องเร่งความเร็ว	● รับทราบข้อเสนอแนะ
พ.ต.ต.อิทธิพันธ์ หายเวช สารวัตรจราจร สน.ท่าข้าม	● ในปัจจุบันทางเบี่ยงเอราวัณมีการปรับปรุงอาจจะมีทางขรุขระบ้าง ทาง สน.พยายามประสานงานเรื่องผิวจราจรอยู่ตลอด ● เบื้องต้นทางเบี่ยงเอราวัณจะมีการปิดและเปิดเบี่ยงใกล้กับซอยพระรามสอง 71 ● ในส่วนของจราจรทั้งคู่ขนานและทางเบี่ยงจะสะสม จะมีรถตัดออกที่บริเวณซอยพระราม สอง 71 ● เสนอแนะให้ประชาสัมพันธ์บริเวณจุดกลับรถเนื่องจากมีความสูงจำกัด	● รับทราบข้อเสนอแนะ
4.ทางกลับรถหน้าโรงพยาบาลบางมด (ถนนพระรามที่ 2 ขาออก).		
นายสุรศักดิ์ พูลทรัพย์ นายช่างโยธาอาวุโส แขวงทางหลวงธนบุรี กรมทางหลวง	● เดิมทีโรงพยาบาลบางมดขออนุญาตไปที่สำนักความปลอดภัย กรมทางหลวง ขอตั้งไฟให้รถฉุกเฉินเข้าไปที่โรงพยาบาล ซึ่งการควบคุมจะใช้วิธี Manual ซึ่งผู้ดูแลคือ สน.บางมด	● รับทราบข้อเสนอแนะ
	● เห็นด้วยกับการทาสีเส้นตลอดแนวในบริเวณดังกล่าว เพื่อไม่ให้รถแท็กซี่เข้ามาจอด	● รับทราบข้อเสนอแนะ
ร.ต.อ.ตรีวิทยา บุสดี รองสารวัตร จราจร สน.บางมด	● เห็นด้วยกับการทาสีตีเส้นบริเวณป้ายรถเมล์	● รับทราบข้อเสนอแนะ

หน่วยงาน	ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	ตอบชี้แจง
	● เบื้องต้นบริเวณจุดกลับรถวัดยายร่มจะปิดและจะเปิดให้บริการในใช้บริการในจุดที่กำลังก่อสร้างแล้วเสร็จ	
พ.ต.ต.อิทธิพันธ์ หาญเวช สารวัตรจราจร สน.ท่าข้าม	● ปัญหาจราจร อยู่ที่วินัยของผู้ใช้ทางร่วมด้วย ● ปัญหาในปัจจุบันรถแท็กซี่มาจอดในบริเวณป้ายรถประจำทาง ทำให้รถโดยสารสาธารณะไม่สามารถเข้าจอดในป้ายรถประจำทางได้	● รับทราบข้อเสนอแนะ
พ.ต.ท.เกรียงไกร มีเชื้อ รองสารวัตรจราจร สน.บางกอกน้อย	● ในปัจจุบันถ้าออกจากโรงพยาบาลบางมดปัญหาจราจรจะเกิดจากรถแท็กซี่และรถโดยสาร ● เสนอให้เมื่อลงจากจุดกลับรถ สามารถออกขวาเพื่อเข้าทางด่วนได้	● รับข้อเสนอแนะ และไปศึกษาเพิ่มเติม
5. คอขวดทางคู่ขนานถนนพระรามที่ 2 ขาเข้า ก่อนถึงต่างระดับพระรามที่ 2		
พ.ต.ท.ธนกร เจิมรอด สารวัตรจราจร สน.แสมดำ	● ในจุดทางเบี่ยงคลองเลียงเบน มีรถใหญ่ที่วิ่งจากภาคใต้ จากตัดออกบริเวณดังกล่าวเป็นจำนวนมาก ● บริเวณที่เกิดปัญหาจะมี 2 ช่วงหลักได้แก่ ช่วงแนวก่อสร้าง กม.12 เป็นระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร และจุดถึงทางต่างระดับประมาณ 1 กิโลเมตรบริเวฯปากซอย 74 ถึงปากซอย 76 ส่วนนึงมีการปิดช่องทางเบี่ยงทั้งขาเข้าและขาออกทำให้จุดบริเวณดังกล่าวเป็นการอนุโลมให้ประชาชนใช้งาน เนื่องจากมีการเดินทางจากเอกชัยมาใช้ถนนพระราม 2 ปากซอย 82 และมีในซอยดังกล่าวมีหมู่บ้านและอุตสาหกรรมขนาดเล็กเลยทำให้มีปริมาณจราจรในบริเวณดังกล่าวเพิ่มมากขึ้น และปัญหาที่ 2 การปิดช่องจราจร 1 ช่องทางในทางคู่ขนานทำให้เหลือช่องจราจรเพียง 2 ช่อง โดยส่วนใหญ่รถที่วิ่งจะเป็นรถบรรทุก เนื่องจากช่องจราจรดังกล่าวเหมาะกับรถยนต์ส่วนบุคคล ทำให้ปริมาณจราจรเกิดการชะลอตัว	● รับข้อเสนอแนะ และที่ปรึกษาจะลงไปดูเพิ่มเติมบริเวณสะพานลอย และจุดที่เป็นปัญหาดังกล่าว

	• ในช่องจราจรบริเวณซ้ายสุดจะเป็นจุดรับส่งผู้โดยสารทั้งรถโดยสารประจำทาง ทั้งนี้ ทาง สน. ได้จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกอยู่ร่วมด้วยในปัจจุบัน • ก่อนหน้านี้ได้มีการประชาสัมพันธ์ และร่วมประชุมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เปิดทางแยกพิเศษเพิ่มขึ้นก่อนถึงทางต่างระดับ ประมาณ 2 ช่องจราจร • แนวก่อสร้าง บริเวณปากซอย 74 ถึงปากซอย 76 ซึ่งทาง สน.ได้ประสานเรื่องของแนวแบริเออร์ สามารถขยับเข้าไปได้หรือไม่ ทั้งนี้เนื่องจากบริเวณดังกล่าวประชาชนในพื้นที่ขอให้มีพื้นที่ในการเดินทางเพื่อขึ้นรถโดยสารประจำทาง	
นายสุรศักดิ์ พูลทรัพย์ นายช่างโยธาอาวุโส แขวงทางหลวงธนบุรี กรมทางหลวง	• ในบริเวณดังกล่าวมีโครงการ เช่น ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นทางยกระดับ และของกรมทางหลวงทางยกระดับหมายเลข 35 และบางจุดมีบ่อพักของทางไฟฟ้านครหลวง มีประชาชนร้องเรียนเรื่องการระบายน้ำและการเดินทาง เนื่องจากเมื่อนำเสาต่อม่อของทางยกระดับมาวางทำให้ร่องน้ำหายไป ทำให้มีปัญหาการระบายน้ำในหมู่บ้าน และที่เป็นปัญหาที่โครงการยังไม่แล้วเสร็จ คือการเวนคืนกรรมสิทธิ์ทำให้บางจุดเข้าพื้นที่ได้ช้ากว่าที่กำหนดไว้	• รับทราบข้อเสนอแนะ
6.ป้ายรถโดยสารประจำทางหน้าตลาดการเคหะ ถนนพระรามที่ 2		
นายอภิวัตร ดำรงจิตร ตัวแทนจากภาคเอกชนบริเวณหน้า Big c	• ในจุดนี้ทางภาคเอกชนได้หารือร่วมกันจะขอให้พื้นที่บ้างส่วนเพื่อที่จะสร้างผิวจราจรให้เพิ่มขึ้น เป็นการแก้ไขปัญหาถาวร • ปัจจุบันมีการเปิดทางออกใหม่บริเวณหน้าหมู่บ้านศรัญญา ซึ่งไม่มีผู้ใช้งาน	• รับทราบข้อเสนอแนะ และรับศึกษาเพิ่มเติมเพื่อเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
นายสุรศักดิ์ พูลทรัพย์ นายช่างโยธาอาวุโส แขวงทางหลวงธนบุรี กรมทางหลวง	• ทำจุดจอดรถประจำทางให้ชัดเจนและทั้งนี้ภาคเอกชนจะทำช่องจอดรถโดยสารจะให้การขึ้นลงรถสาธารณะสะดวกมากยิ่งขึ้น	• รับทราบข้อเสนอแนะ

	● ในกรณีย้ายป้ายรถประจำทางต้องดูพฤติกรรมของประชาชนในพื้นที่เป็นหลัก เนื่องจากปัจจุบันอยู่บริเวณหน้าตลาดพอดี จะสามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ได้มาก ถ้าย้ายไปรถประจำทางออกไปอีกประมาณ 75 เมตร ทำให้เดินค่อนข้างไกลและเสนอไปไม่ได้ผลจะทำให้การเสนอมาตรการดังกล่าวไม่สอดคล้องกับความเป็นจริง จะทำให้สิ่งที่เสนอไม่สามารถนำไปปฏิบัติได้	
7.ทางแยกบางบอน 3 - ถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งใต้		
นายอนุชา อ้นอิ่ม วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ สำนักงานจราจรและขนส่ง กทม.	● แนวทางการแก้ไขปัญหามีความเป็นได้ที่จะปรับปรุงจากแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟให้มีสัญญาณไฟจราจร และเชื่อมโยงข้อมูลปริมาณจราจรของทั้ง 2 แยก จะทำให้ความล่าช้าลดลง	● รับทราบข้อเสนอแนะ
พ.ต.ต. สมศักดิ์ สุขภาพธน สารวัตรจราจร สน.หนองค้างพลู	● ในช่วงเปิดเทอม ในบริเวณดังกล่าวมีโรงเรียนกรพิทักษ์ศึกษา ซึ่งมีรถที่ใช้รับส่งนักเรียนค่อนข้างมาก และอีกประมาณ 1 กิโลเมตรเป็นโรงเรียนสารสาสน์บางบอน ซึ่งถนนบริเวณนั้นจะแคบและปริมาณจราจรค่อนข้างมาก และทั้งนี้เห็นด้วยกับแนวทางการแก้ไขปัญหาแต่ขอให้สัมพันธ์กันกับบริเวณทั้ง 2 แยก	● รับทราบข้อเสนอแนะและจะนำไปปรับปรุงเพิ่มเติมในผลการศึกษาโครงการ
8.จุดกลับรถบริเวณหน้าโรงพยาบาลวิชัยเวช (ถนนเพชรเกษม)		
พ.ต.ต. สมศักดิ์ สุขภาพธน สารวัตรจราจร สน.หนองค้างพลู	● ปัญหาในส่วนที่ห่างจากแยกไฟแดงพุทธมณฑลสาย 3 ใกล้จนเกินไป โดยปกติรถที่ออกจากซอยเพชรเกษม 77 และรถที่จะกลับรถ จะเหลือช่องจราจรตรงกลาง 1 ช่อง รถที่มาจาก 3 ช่องจราจรที่เกิดการชะลอตัว เสนอให้รวมจุดกลับรถหน้ามหาวิทยาลัยเอเชีย เนื่องจากช่วงเช้าปริมาณรถที่ออกจากซอยเพชรเกษม 106 หมู่บ้านศรีเพชร ซอยเพชรเกษม 108 ซอยเพชรเกษม 110 จะมากลับรถบริเวณตำแหน่งที่ 3 ในรูปที่นำเสนอ ทำให้ปริมาณรถมีจำนวนมาก ในทางกลับกันในช่วงเย็นปัญหาหนักบริเวณจุดกลับรถจะมีรถมาตัดกระแสจราจรขาออก	● รับทราบข้อเสนอแนะ

9. คอขวดถนนราชพฤกษ์		
ไม่มีผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น/ให้ข้อเสนอแนะ		
กลุ่มพื้นที่ศิริราช **10. แยกศิริราช 11. คอขวดบริเวณหน้าโรงพยาบาลศิริราช ถนนอรุณอัมรินทร์ 12 ป้ายรถโดยสารประจำทางหน้าโรงพยาบาลศิริราช ถ.อรุณอัมรินทร์**		
นางสาวอัญชลี กุลศานติชัย ผู้จัดการ ธนาคารกรุงเทพฯ สาขาบางกอกน้อย	● เสนอให้มีป้ายจราจรเพิ่มเติมบริเวณแยกพรานนก ที่จะมุ่งไปแยกศิริราชเนื่องจากมีช่องจราจรที่เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด แต่จะมีปริมาณรถที่ใช้ช่องจราจรบริเวณดังกล่าวทำให้ปริมาณจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก	● รับทราบข้อเสนอแนะและนำไปพิจารณาเพิ่มเติม
พ.ต.ท.เกรียงไกร ชิดเชื้อ รองผู้กำกับการจราจร สน.บางกอกน้อย	● เห็นด้วยกับการแก้ไขปัญหาบริเวณช่องจอดรถโดยสารประจำทาง ● เมื่อมีการขยายถนนภายใน เสนอให้มีการสร้างรั้วตลอดแนวเพื่อป้องกันไม่ให้ประชาชนข้ามในแต่ละจุด	● รับทราบข้อเสนอแนะ
-	● จุดรับส่งผู้ป่วยบริเวณถนนอรุณอัมรินทร์ที่เป็นทางยกระดับ ได้ศึกษาหรือไม่ว่าแถวคอยบริเวณดังกล่าว ส่งผลต่อการติดขัดบริเวณดังกล่าวหรือไม่ ● เป็นไปได้หรือไม่ที่จะให้ทางโรงพยาบาลย้ายจุดรับส่งผู้ป่วย	● รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าว
กลุ่มพื้นที่ฝั่งตรงข้ามพาต้าปิ่นเกล้า (ถนนบรมราชชนนี) **13 ป้ายรถโดยสารประจำทาง ฝั่งตรงข้ามพาต้าปิ่นเกล้า 14 คอขวด ฝั่งตรงข้ามพาต้าปิ่นเกล้า**		
พ.ต.ท.ณัฐนันท์ ผิวผ่อง สว.จร.สน.บางยี่ขัน	● ปัญหาส่วนใหญ่เกิดจากปัจจัยหลัก ๆ คือ มีปริมาณรถจราจรมากในช่วงเร่งด่วนเย็น และอีกปัจจัยจะเป็นในส่วนของห้างสรรพสินค้าพาต้า โลตัส เป็นต้น เนื่องจากมีแท็กซี่จอดรอรับผู้โดยสาร	● รับทราบข้อมูล
15.คอขวดทางขึ้นสะพานพระราม 8		
พ.ต.ท.ณัฐนันท์ ผิวผ่อง สว.จร.สน.บางยี่ขัน	● ประชาชนในพื้นที่ร้องเรียน เนื่องจากเมื่อก่อนทางขึ้นสะพานมี 2 ช่องจราจร ทั้งนี้ในปัจจุบันขึ้นได้ 1 ช่องจราจรทั้งนี้ฝากทางที่ปรึกษาพิจารณาเพิ่มเติมในการขึ้นสะพาน 2 ช่องจราจรเพื่อไม่ให้ท้ายแถวยาวไปในซอย สามารถทำได้หรือไม่ ถ้ากรณีทำได้ ทาง สน.จะจัดเจ้าหน้าที่ไปอำนวยความสะดวกโดยการให้สลับฟันปลา ไม่ทราบว่าจะทำให้ช้าหรือเร็วขึ้นหรือไม่	● รับทราบข้อเสนอแนะ

16.คอขวดบริเวณทางขึ้นสะพานต่างระดับสิริธร ถนนบรมราชชนนีขาออก		
นายสุรศักดิ์ พูลทรัพย์ นายช่างโยธาอาวุโส แขวงทางหลวงธนบุรี กรมทางหลวง	• รูปแบบการไขว้เป็นแนวทางที่ดี โดยอิงจากบริเวณตลาดสดฉิมพลี โดยบริเวณดังกล่าวมีปัญหาเรื่องตลาดสดมีนบุรี • ในส่วนเส้นชะลอความเร็ว ต้องดูกายภาพเบื้องต้นสามารถติดตั้งได้หรือไม่ แต่ทั้งนี้จะมีผลเสียในเรื่องของเสียง	• ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะ
สรุป: ที่ปรึกษารับทราบและนำข้อคิดเห็นต่าง ๆ ไปดำเนินการพิจารณาความเหมาะสมความเป็นไปได้เพิ่มเติม และปรับปรุงในผลการศึกษาต่าง ๆ ต่อไป ในเรื่องจุดที่มีปัญหาการจราจรต่อเนื่องและอยู่ในระยะเร่งด่วน		

3) สรุปผลการวิเคราะห์การแสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถาม

(1) ความคิดเห็นต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหานำเสนอในครั้งนี้

จากจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 67 คน ได้แสดงความคิดเห็นภายหลังจากการประชุม จำนวน 23 คน โดยให้ความคิดเห็นต่อรูปแบบการแก้ไขปัญหาในการนำเสนอครั้งนี้ จำนวน 4 คน ดังต่อไปนี้

จุดปัญหา	**ความคิดเห็น**		
	เหมาะสม	**ไม่เหมาะสม**	**ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม**
แยกบางบอน 3 - ถนนเลียบคลองภาษีเจริญฝั่งใต้	1	-	ให้กรุงเทพมหานครเวนคืนขยายถนน
ทางขึ้นสะพานพระราม 8 (ธนบุรี)	1	-	การพิจารณายกเลิกการเลี้ยวขวาที่แยกประชาเกษมเข้าถนนประชาธิไตย เพราะถ้าไปกลับรถใต้สะพานพระราม 8 ก่อนแยกบางขุนพรหม อาจจะทำให้เกิดแถวคอยยาว เนื่องจากมีช่องจราจรเดียว
ทางเบี่ยงหน้า บ.เอราวัณคอนกรีต ถนนพระรามที่ 2 ขาออก	1	-	เห็นควรเพิ่มจุดเว้าที่ป้ายรถเมล์ ทำเส้นทึบหรือให้มีเสาล้มลุกแบ่งเส้นจราจรเพื่อไม่ให้รถที่วิ่งเลนขวาเลี้ยวมาปาดเข้าซ้าย ทำให้อันตรายและรถติด
จุดกลับรถบริเวณหน้าโรงพยาบาลวิชัยเวช ถนนเพชรเกษม	1	-	อยากให้เปิดจุดกลับรถ เพชรเกษม 74/1 ที่เดียวกันดีกว่า

(2) จุดปัญหาที่ควรเร่งแก้ไขมากที่สุด

โดยภายหลังจากการสัมมนาผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อเสนอแนะ จุดปัญหาที่ควรเร่งแก้ไขมากที่สุด ดังนี้

จุดปัญหา	ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
แยกศิริราช	ช่องทางแคบรถโดยสาร รถแท็กซี่ไม่สามารถเข้าป้าย ได้คนข้ามถนนไปมาทำให้การจราจรชะลอตัว
ทางเบี่ยงหน้า บ.เอราวัณคอนกรีต ถนนพระรามที่ 2 ขาออก	รถติดสะสมเป็นจำนวนมาก
ทางคู่ขนานถนนพระรามที่ 2 ขาเข้า ก่อนถึงต่างระดับพระรามที่ 2	เป็นบริเวณที่มีการจราจรมาก ทำให้รถติดแทบตลอดเวลา
บริเวณหน้าโรงพยาบาลศิริราช ถนนอรุณอัมรินทร์	มีปัญหาจากการจัดระเบียบภายในโรงพยาบาลด้วย
ทางกลับรถหน้าโรงงพยาบาลบางมด (ถนนพระรามที่ 2 ขาออก)	ปรับปรุงให้มีความชัดเจนลดปัญหาการจอดรถแท็กซี่ รถทางตรงที่วิ่งมาด้วยความเร็วไม่ค่อยยอมให้รถที่มาจากสะพานกลับรถได้ไป
ป้ายรถเมล์ตรงข้ามห้างสรรพสินค้าพาต้าปิ่นเกล้า	ช่วยลดปัญหาการจราจรขาออก

(3) การเสนอแนะจุดปัญหาเพิ่มเติม

โดยภายหลังจากการสัมมนาผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อเสนอแนะจุดปัญหาที่ให้แก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

- ถนนบรมราชชนนีตั้งแต่วงแหวนตะวันตก ถึง ปิ่นเกล้า - ช่วงขาเข้า – ช่วงเย็นขาออก
- ช่วงตรงโลตัสพระราม 2 ขาออกมีทั้งห้างและตลาดมารวยทำให้มีรถประจำทางและแท็กซี่จอดทำให้เสียช่องจราจร

(4) ความพึงพอใจ

จากการสอบถามความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมประชุม ได้แก่ ข้อมูลที่วิทยากรนำเสนอ การชี้แจงข้อซักถามความเข้าใจในหัวข้อการสัมมนา เอกสารประกอบการสัมมนา สถานที่จัดสัมมนา และความเหมาะสมเรื่องระยะเวลาในการจัดประชุม ผลการประเมินความพึงพอใจในภาพรวม อยู่ในระดับดี รายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 5.1-8**

ตารางที่ 5.1-8 ผลประเมินความพึงพอใจ การสัมมนา ครั้งที่ 8

หัวข้อการประเมิน	ระดับความคิดเห็น							
	ดี	ร้อยละ	ปานกลาง	ร้อยละ	น้อย	ร้อยละ	ไม่เหมาะสม	ร้อยละ
1.ข้อมูลที่วิทยากรนำเสนอในวันนี้มีความชัดเจนเพียงใด	19	90.48	2	9.52	0	0	0	0
2. การชี้แจงตอบซักถามมีความชัดเจนเพียงใด	18	90.00	2	10.00	0	0	0	0
3. ท่านมีความเข้าใจในหัวข้อการสัมมนาระดับใด	18	90.00	2	10.00	0	0	0	0
4. ความเหมาะสมเรื่องเอกสารประกอบการสัมมนา	18	90.00	2	10.00	0	0	0	0
5. ความเหมาะสมเรื่องสถานที่จัดสัมมนา	18	100.00	0	0.00	0	0	0	0
6. ความเหมาะสมเรื่องระยะเวลาในการจัดประชุม	18	100.00	0	0.00	0	0	0	0

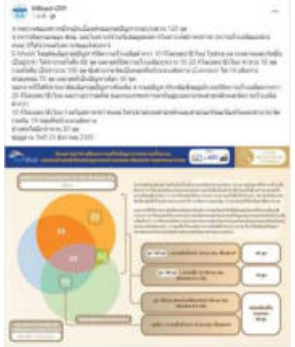
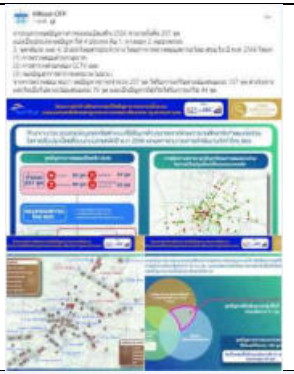
ที่มา: ที่ปรึกษา

5.2 งานประชาสัมพันธ์

ในการดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องทุกเดือนตลอดโครงการและประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเมื่อมีประเด็นสำคัญที่มีความจำเป็นจะต้องมีการประชาสัมพันธ์โดยดำเนินการมาแล้วจำนวน 14 เดือน เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและอื่น ๆ ได้รับทราบและเข้าใจข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น โดยจัดทำเว็บไซต์ https://mroad-otp.com/ เพื่อเป็นสื่อกลางในการประชาสัมพันธ์โครงการ รวมทั้ง Facebook ซึ่งเป็นที่นิยมทาง Social Media ในปัจจุบัน โดยในส่วนของ เว็บไซต์ มีผู้เข้าชมทั้งสิ้น 6,198 คน และ Facebook โครงการมีผู้ติดตาม 37 คน (ข้อมูล ณ วันที่ 7 ธันวาคม 2566) โดยมีรายละเอียด ดัง**ตารางที่ 5.2-1**

ตารางที่ 5.2-1 ความก้าวหน้าสื่อประชาสัมพันธ์ และเว็บไซต์

เดือน	ช่องทางประชาสัมพันธ์	
	เว็บไซต์	เฟซบุ๊ก
กันยายน 2565 ● จัดทำภาพ Infographic แนะนำโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมา วัตถุประสงค์ และขอบเขตการดำเนินงานที่สำคัญ		
ตุลาคม 2565 ● จัดทำภาพ Infographic ผลการทบทวนเทคโนโลยีโดยเฉพาะ Smart Mobility ทั้งในและต่างประเทศ		
พฤศจิกายน 2565 ● จัดทำภาพ Infographic Smart Mobility และศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ (Traffic Operations Center:TOC) พร้อมยกตัวอย่างการดำเนินกากรของต่างประเทศ 3 ประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา สิงคโปร์ อังกฤษ		

เดือน	ช่องทางประชาสัมพันธ์	
	เว็บไซต์	เฟซบุ๊ก
ธันวาคม 2565 ● จัดทำภาพ Infographic จุดปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน พร้อมทั้งการแบ่งจุดปัญหาจราจรตามพื้นที่ Corridor และหลักการกำหนดจุดปัญหาจราจรในระยะเร่งด่วน		
มกราคม 2566 ● จัดทำภาพ Infographic ประชาสัมพันธ์ในส่วนผลการคัดเลือก 120 จุด และหลักเกณฑ์ในการคัดเลือก พร้อมทั้งแนวทางการแก้ไขจุดที่เป็นปัญหา		
กุมภาพันธ์ 2566 ● จัดทำภาพ Infographic ประชาสัมพันธ์ การสำรวจรวบรวมข้อมูลด้านจราจร แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน และการจัดการของข้อมูลด้านจราจรต่าง ๆ		

เดือน	ช่องทางประชาสัมพันธ์	
	เว็บไซต์	เฟซบุ๊ก
มีนาคม 2566 ● จัดทำภาพ Infographic ประชาสัมพันธ์ รายละเอียดนำเสนอเรื่องตัวอย่างจุดปัญหา/ ลักษณะทางกายภาพ/ สภาพปัญหา/ปริมาณจราจร และแนวทางแก้ไข 1. แยกพลาธิการ ทอ. 2. แยก รร.ฤทธิยะวรรณาลัย 3. แยก คปอ. เป็นต้น		
เมษายน 2566 ● จัดทำภาพ Infographic ประชาสัมพันธ์ รายละเอียดนำเสนอการดำเนินงานศูนย์ควบคุมจราจรใน 3 ประเทศ ได้แก่ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และประเทศมาเลเซีย		
พฤษภาคม 2566 ● จัดทำภาพ Infographic ประชาสัมพันธ์ รายละเอียดนำเสนอ สาเหตุปัญหาจุดตัด/ทางแยก แนวคิดการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วนจุดตัดทางแยก และดัชนีประเมินประสิทธิภาพของจุดปัญหา		

เดือน	ช่องทางประชาสัมพันธ์	
	เว็บไซต์	เฟซบุ๊ก
มิถุนายน 2566 • จัดทำภาพ Infographic ประชาสัมพันธ์ รายละเอียดนำเสนอ สาเหตุปัญหาจุดคอขวด และแนวคิดการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วนจุดคอขวด		
กรกฎาคม 2566 • จัดทำภาพ Infographic ประชาสัมพันธ์ รายละเอียดนำเสนอ สาเหตุปัญหาป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง และแนวคิดการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน		
สิงหาคม 2566 • จัดทำภาพ Infographic ประชาสัมพันธ์ รายละเอียดนำเสนอ สาเหตุปัญหาบริเวณจุดกลับรถ และแนวคิดการแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน		

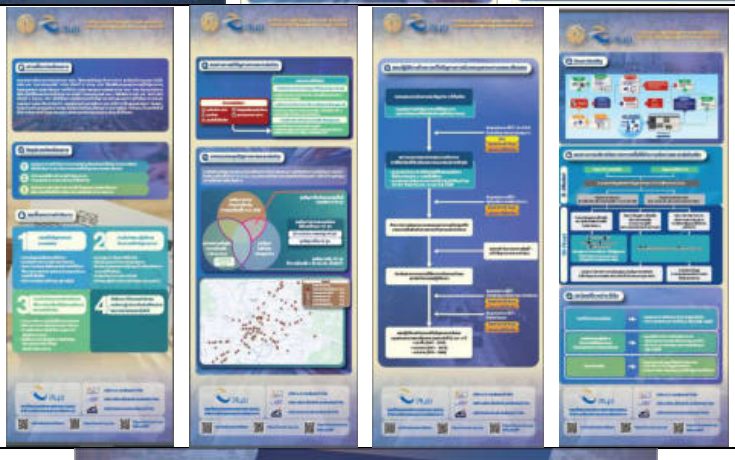
เดือน	ช่องทางประชาสัมพันธ์	
	เว็บไซต์	เฟซบุ๊ก
กันยายน 2566 ● จัดทำภาพ Infographic ประชาสัมพันธ์ รายละเอียด สาเหตุปัญหาจุดหรือพื้นที่ต่อเนื่องและแนวคิดการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณพื้นที่ต่อเนื่อง		
ตุลาคม 2566 ● จัดทำภาพ Infographic ประชาสัมพันธ์ รายละเอียด หลักการในการแก้ไขปัญหาจราจร		
พฤศจิกายน 2566 ● จัดทำภาพ Infographic ประชาสัมพันธ์ รายละเอียดนำเสนอเทคโนโลยีที่ใช้สำหรับรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และบริหารจัดการจราจรที่มีแนวปฏิบัติที่ดีในประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศอังกฤษ		

เดือน	ช่องทางประชาสัมพันธ์	
	เว็บไซต์	เฟซบุ๊ก
ธันวาคม 2566 ● จัดทำภาพ Infographic ประชาสัมพันธ์ รายละเอียดนำเสนอเทคโนโลยีที่ใช้สำหรับรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และบริหารจัดการจราจรที่มีแนวปฏิบัติที่ดีในประเทศจีนและประเทศญี่ปุ่น		
มกราคม 2567 ● จัดทำภาพ Infographic ประชาสัมพันธ์ รายละเอียดนำเสนอเทคโนโลยีที่ใช้สำหรับรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และบริหารจัดการจราจรที่มีแนวปฏิบัติที่ดีในประเทศมาเลเซียและประเทศเกาหลีใต้		

ที่มา: ที่ปรึกษา

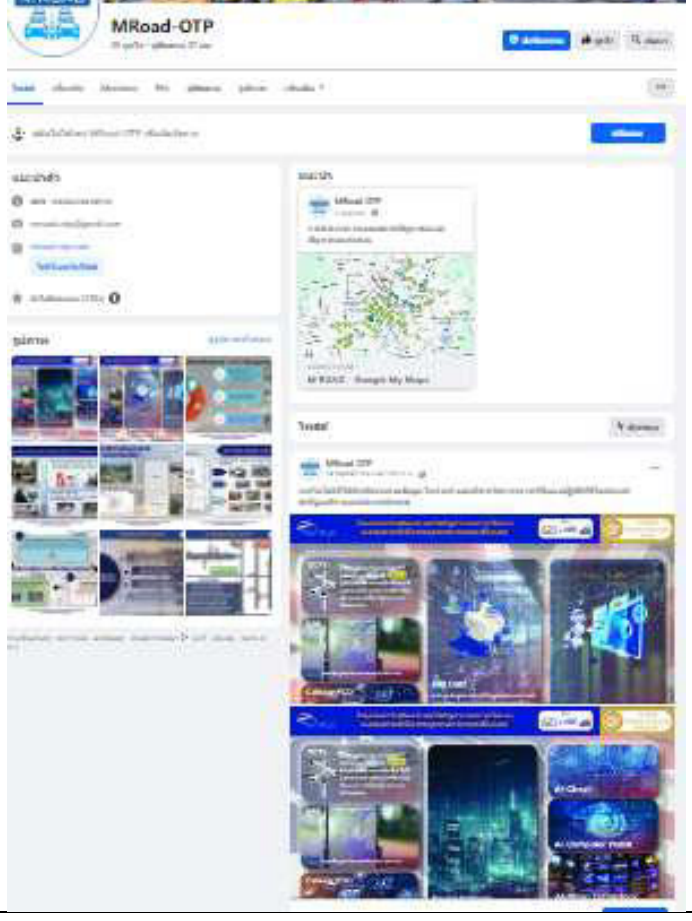
สำหรับสื่อที่ใช้ในการสัมมนาหลัก ๆ ประกอบด้วย เอกสารประกอบการสัมมนา แผ่นพับโครงการ บอร์ดนิทรรศการ วีดีทัศน์ และสื่อออนไลน์ (Website และ Facebook) เป็นต้น ดังแสดงรายละเอียดของสื่อประชาสัมพันธ์ที่ใช้ในโครงการดังแสดงใน**ตาราง 5.2-2**

ตารางที่ 5.2-2 สื่อประชาสัมพันธ์ที่ใช้ในโครงการ

สื่อประชาสัมพันธ์	สื่อ
1. เอกสารประกอบการประชุม	
2. แผ่นพับประชาสัมพันธ์	
3. บอร์ดนิทรรศการ	
4. บอร์ดถ่ายภาพ	

สื่อประชาสัมพันธ์	สื่อ
5. วีดิทัศน์	
6. สื่อประชาสัมพันธ์ออนไลน์	

วิดีทัศน์ตัวที่	เรื่องที่ดำเนินการ
วีดิทัศน์ตัวที่ 1	การแก้ไขปัญหาจราจรพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล ฝั่งเหนือ โซนที่ 1
วีดิทัศน์ตัวที่ 2	การแก้ไขปัญหาจราจรพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งเหนือ โซน 2
วีดิทัศน์ตัวที่ 3	การแก้ไขปัญหาจราจรพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล กลาง โซน 1
วีดิทัศน์ตัวที่ 4	การแก้ไขปัญหาจราจรพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งกลาง โซน 2
วีดิทัศน์ตัวที่ 5	การแก้ไขปัญหาจราจรพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งใต้ โซน 1
วีดิทัศน์ตัวที่ 6	การแก้ไขปัญหาจราจรพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งใต้ โซน 2
วีดิทัศน์ตัวที่ 7	การแก้ไขปัญหาจราจรพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งตะวันตก โซน 1
วีดิทัศน์ตัวที่ 8	การแก้ไขปัญหาจราจรพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ฝั่งตะวันตก โซน 2



5.3 การอบรมทางวิชาการ

ในการดำเนินงานด้านการอบรมทางวิชาการ ได้ดำเนินการถ่ายทอดองค์ความรู้เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ความเข้าใจ พัฒนาทักษะ และเสริมสร้างสมรรถนะในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ สนข. ในระหว่างวันที่ 17 – 18 มกราคม 2567 ณ ห้องประชุม โรงแรมลองบีช การ์เดน แอนด์ สปา จังหวัดชลบุรี โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

1) วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ความเข้าใจ พัฒนาทักษะ และเสริมสร้างสมรรถนะในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ สนข.
- เพื่อให้ผู้เข้าร่วมการอบรมทางวิชาการ สามารถนำความรู้ที่ได้ไปปฏิบัติภายในหน่วยงานที่รับผิดชอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2) ข้อมูลที่นำเสนอ

- ภาพรวมโครงการการแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งระบบบนถนนสายหลักในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- การจัดการจราจรในเขตเมือง
- ยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

3) จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม

การอบรมทางวิชาการ มีเข้าร่วมทั้งสิ้น 102 คน โดยประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ส่วนราชการต่าง ๆ ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดังแสดงรายละเอียดใน**ตารางที่ 5.3-1** และบรรยากาศในการอบรมทางวิชาการ ดังแสดงใน**รูปที่ 5.3-1**

ตารางที่ 5.3-1 สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมการอบรมทางวิชาการ

รายการ	จำนวน (คน)
สำนักบริหารกลาง (สบก.)	7
กองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.)	14
กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (กพข.)	11
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.)	14
สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (สตร.)	14
สำนักแผนความปลอดภัย (สผป.)	11
สำนักแผนงาน (สผง.)	14
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.)	14
กลุ่มตรวจสอบภายใน (กตส.)	1
กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร (กพร.)	2
รวม	**102**

ที่มา : ที่ปรึกษา

ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 5.3-1 ภาพบรรยากาศในการอบรมทางวิชาการ

บทที่ 6

งานให้การสนับสนุนทางวิชาการ

บทที่ 6
งานให้การสนับสนุนทางวิชาการ

งานให้การสนับสนุนวิชาการเป็นการจัดทำในลักษณะงานให้บริการที่ปรึกษาภายใน (In-house Consultant) ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการแก่ทางสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จำนวนไม่น้อยกว่า 5 เรื่อง

ปัจจุบันได้รับมอบหมายการให้การสนับสนุนวิชาการ 5 เรื่อง ประกอบด้วย

1) TP 1 ทบทวนแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพและปริมณฑล
2) TP 2 การศึกษาแนวทางการแก้ปัญหาจราจรโดยรอบพื้นที่โรงพยาบาลศิริราช
3) TP 3 แก้ไขปัญหาจราจรบริเวณสถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล
4) TP 4 การเปรียบเทียบสภาพจราจรก่อนและหลังการปรับปรุงจุดปัญหาของกรุงเทพมหานคร
5) TP 5 การแก้ปัญหาพื้นที่ช่วงถนนเพชรบุรีตัดใหม่ บริเวณแยกทองหล่อ

โดยรายละเอียดการดำเนินการงานสนับสนุนทางวิชาการทั้ง 5 เรื่อง สามารถสรุปได้ดังนี้

6.1 TP1: ทบทวนแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพและปริมณฑล

แผนแม่บทการพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายถนน สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และการจราจรในเขตกรุงเทพและปริมณฑล นับถึงปัจจุบันได้มีการดำเนินการเป็นระยะเวลาประมาณ 10 ปี ดังนั้น เพื่อติดตามสถานะปัจจุบันของโครงการต่าง ๆ ที่เสนอในแผนแม่บทฯ และปรับปรุงให้สอดคล้องกับสภาพจราจรที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ทาง สนข. จึงได้มอบหมายให้ที่ปรึกษาทบทวน ปรับปรุงสถานะแผนแม่บทฯให้เป็นปัจจุบัน และวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรในอนาคต โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

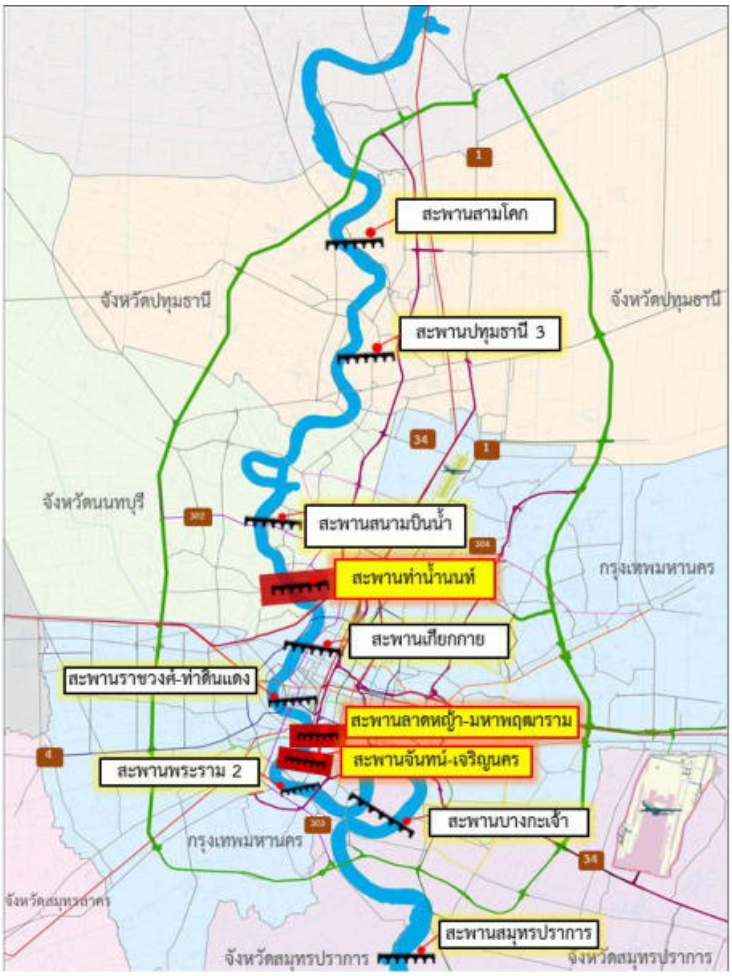
1) ทบทวน และปรับปรุงสถานะแผนแม่บทฯ ให้เป็นปัจจุบัน
2) วิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจร และสภาพจราจรของสะพานตามแผนแม่บทฯ ที่ปรับปรุง หรือปรับเปลี่ยนสถานะแผนงานโครงการให้เป็นปัจจุบัน

6.1.1 สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน

ในปัจจุบัน พบว่า สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพและปริมณฑลที่เปิดให้บริการ มีจำนวนทั้งสิ้น 27 สะพาน ประกอบด้วย สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่เป็นสะพานรถยนต์จำนวน 23 สะพาน และเป็นสะพานรถไฟจำนวน 4 สะพาน และ 1 สะพานของโครงข่ายทางพิเศษ พระราม 3 - ดาวคะนอง ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จากการรวบรวมข้อมูลจราจรพบว่า มีปริมาณจราจรการใชสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา รวม 2,169,800 PCU/วัน ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้ามีปริมาณจราจร 85,382 PCU/ชั่วโมง และในชั่วโมงเร่งด่วนเย็น ปริมาณจราจร 80,035 PCU/ชั่วโมง เมื่อพิจารณาความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรในช่วงเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วนเย็น พบว่า มีสะพานที่มีปริมาณจราจรเกินความสามารถในการรองรับของสะพาน (V/C > 1.0) จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ สะพานพระราม 8 สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน สะพานพระราม 3 สะพานภูมิพล 1 และสะพานกาญจนาภิเษก นอกจากนี้ยังมีสะพานที่เกือบเต็มความสามารถรองรับ (V/C > 0.9) จำนวน 9 แห่ง ได้แก่ สะพานเชียงราก สะพานพระราม 4 สะพานพระนั่งเกล้าใหม่ สะพานพระนั่งเกล้า สะพานกรุงธน สะพานพระปกเกล้า สะพานพระราม 3 สะพานกรุงเทพ และ สะพานพระราม 9

6.1.2 ทบทวนแผนแม่บท และปรับปรุงสถานะ สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จากการรวบรวมข้อมูลสถานะในปัจจุบันปี 2566 ของแผนแม่บทฯ ซึ่งอยู่ในความดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กรุงเทพมหานคร (กทม.) กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา รวมทั้งสิ้น 11 โครงการ และมีโครงการที่ถูกเสนอยกเลิกจำนวน 3 โครงการ ซึ่งมีรายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 6.1-1** และตำแหน่งโครงการสะพานโดยเรียงลำดับจากต้นน้ำ ดังแสดงใน**รูปที่ 6.1-1**



ที่มา: ที่ปรึกษา (2566)

รูปที่ 6.1-1 ตำแหน่งที่ตั้งของสะพานตามแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ตารางที่ 6.1-1 ทบทวนสถานะแผนแม่บทสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในปัจจุบันปี 2566

ลำดับ	โครงการ (สะพาน)	หน่วยงาน	ประเภท	รูปแบบสะพาน	จำนวนช่องจราจร	งบประมาณ (ล้านบาท)	ปีเปิดให้บริการ	สถานะปัจจุบัน (ปี 2566)
1	สะพานสามโคก	ทล.	รถยนต์	คานอัดแรงรูปกล่อง (PC Box Girder)	6	4,940 รวมถนนโครงข่าย	2570	ออกพระราชกฤษฎีกา เวนคืนที่ดิน ปี 2565 และเตรียมความพร้อมเสนอของบประมาณปี 2567
2	สะพานปทุมธานี 3	ทล.	-	-	-	7,350 รวมถนนโครงข่าย	2573	อยู่ระหว่างการสำรวจและออกแบบ โดยจัดประชุมสัมมนา ครั้งที่ 1 เดือนสิงหาคมปี 2565 และขอจัดสรรงบประมาณปี 2570
3	สะพานสนามบินน้ำ	ทช.	รถยนต์	สะพาน (Extradosed Bridge)	4	9,750 รวมถนนโครงข่าย	2580	อยู่ระหว่างนำเสนอสำนักนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)
4	สะพานท่าน้ำนนท์	ทช.	-	-	-	3,300	-	**ยกเลิก**การดำเนินโครงการ เนื่องจากประชาชนมีการต่อต้าน

ลำดับ	โครงการ (สะพาน)	หน่วยงาน	ประเภท	รูปแบบสะพาน	จำนวนช่องจราจร	งบประมาณ (ล้านบาท)	ปีเปิดให้บริการ	สถานะปัจจุบัน (ปี 2566)
								โครงการฯ และตัวสะพานอยู่ใกล้กับสะพานนนทบุรี 1 ซึ่งไม่คุ้มค่าในการก่อสร้าง
5	สะพานเกียกกาย	กทม.	รถยนต์	คานอัดแรงรูปกล่อง (PC Box Girder)	6	13,015 รวมถนนโครงข่าย	2568	● ช่วงที่ 2 สะพานเกียกกาย อยู่ระหว่างก่อสร้าง ● ช่วงที่ 3 จากริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาไปจนถึงแยกสะพานแดง จะเริ่มก่อสร้าง มิ.ย.ปี 2566 ● ยกเลิกโครงการในช่วงที่ 4 ถนนประดิพัทธ์ ถนนกำแพงเพชร 5 ● ช่วงที่ 5 ถนนกำแพงเพชร ถนนพหลโยธิน บริเวณสวนจตุจักร เพื่อผลกระทบจากการเวนคืนและการปรับรูปแบบ
6	สะพานราชวงศ์ - ท่าดินแดง	กทม.	รถยนต์	สะพานโค้ง (Arch Bridge)	2	960	2570	อยู่ระหว่างการหารือแนวทางการพัฒนา (อาจจะยกเลิก ประชาชนคัดค้านการเวนคืน)
7	สะพานลาดหญ้า - มหาฤฒาราม	กทม.	รถยนต์	คานอัดแรงรูปกล่อง (PC Box Girder)	6	5,800 รวมถนนโครงข่าย	-	**เสนอยกเลิก**
8	สะพานจันทร์ - เจริญนคร	กทม.	รถยนต์	คานอัดแรงรูปกล่อง (PC Box Girder)	4	6,600 รวมถนนโครงข่าย	-	**เสนอยกเลิก**
9	สะพานพระราม 2	กทม.	รถยนต์	-	6	3,000	ภายในปี 2580	ขอจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2567
10	สะพานบางกะเจ้า	กทพ.	รถยนต์	อุโมงค์ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยา	4	84,300 (เฉพาะค่าก่อสร้าง)	2578	กทพ. ออกแบบเป็นอุโมงค์ลอดใต้แม่น้ำ
11	สะพานสมุทรปราการ	ทช./กทพ.	รถยนต์	สะพานแขวน (Suspension)	6	95,970 รวมถนนโครงข่าย	2575	อยู่ในแผน MR-10 ดำเนินการโดย กทพ.

หมายเหตุ: (1) สะพานบางกะเจ้า มีการเปลี่ยนแปลงหน่วยงานรับผิดชอบจาก ทช. เป็น กทพ. (2) สะพานสมุทรปราการ (บูรณาการ ทล./ทช./กทพ.)

ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายถนน สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และการจราจรในเขตกรุงเทพและปริมณฑล, สนข. (2555) และ สนข. (2565)

6.1.3 การคาดการณ์สภาพการจราจรในอนาคต

การศึกษานี้ ใช้แบบจำลอง การสำรวจการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey: BTDS) ในการวิเคราะห์คาดการปริมาณการเดินทาง โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีการพัฒนาแบบจำลองอย่างต่อเนื่อง เพื่อปรับปรุงแบบจำลองให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ซึ่งการวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณการเดินทางในปีอนาคตทุกระยะ 5 ปี ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ได้แก่ ปี 2570 2575 และ 2580 โดยแบ่งกรณีศึกษาออกเป็น 5 กรณีหลัก ได้แก่

1) กรณีฐาน หรือ กรณีตามแผนงาน
2) กรณีที่ 1 ยกเลิกสะพานจันทน์ - เจริญนคร และสะพานลาดหญ้า - มหาพฤฒาราม
3) กรณีที่ 2 ยกเลิกสะพานจันทร์ - เจริญนคร และสะพานลาดหญ้า - มหาพฤฒาราม รวมถึงสะพานราชวงศ์ - ท่าดินแดงเปิดให้บริการล่าช้าปี 2575
4) กรณีที่ 3 ยกเลิกสะพานจันทน์ - เจริญนคร และสะพานลาดหญ้า - มหาพฤฒาราม และ ยกเลิกสะพานพระราม 2
5) กรณีที่ 4 ยกเลิกสะพานจันทน์ - เจริญนคร และสะพานลาดหญ้า - มหาพฤฒาราม และ ยกเลิกสะพานพระราม 2 รวมถึงสะพานราชวงศ์ - ท่าดินแดงเปิดให้บริการล่าช้าปี 2575

โดยผลการวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในทั้ง 5 กรณี แสดงได้ดัง**ตารางที่ 6.1-2** โดยพบว่าในกรณีฐานที่มีการก่อสร้างสะพานตามแผนแม่บทฯ เดิมมีปริมาณจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยามีปริมาณเพิ่มขึ้นในทุกปี จาก 2.169 ล้าน PCU/วัน ในปี 2565 เป็น 3.136 ล้าน PCU/วัน ในปี 2580 ซึ่งมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 2.29 ต่อปี เมื่อมีการดำเนินงานตามแผนแม่บทฯ ซึ่งจากผลการคาดการณ์พบว่าการมีโครงข่ายสะพานเพิ่มเติมตามแผนแม่บทฯ นอกจากจะรองรับปริมาณจราจรได้มากขึ้นแล้ว ยังสามารถช่วยแบ่งเบาภาระการรองรับปริมาณจราจรของสะพานที่เปิดให้บริการในปัจจุบันในช่วงเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วนเย็นได้โดยเฉพาะสะพานในเขตเมือง

ตารางที่ 6.1-2 ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรข้ามแม่น้ำเจ้าพระยากรณีฐานจากแบบจำลอง BTDS จำแนกตามกรณีต่าง ๆ

รายชื่อสะพาน	ปริมาณจราจรทั้งวัน (PCU/DAY)															
	ปีฐาน	กรณีฐาน			กรณีที่ 1			กรณีที่ 2			กรณีที่ 3			กรณีที่ 4		
	2565	2570	2575	2580	2570	2575	2580	2570	2575	2580	2570	2575	2580	2570	2575	2580
สะพานเชียงราก	98,300	62,300	48,500	51,000	62,300	49,500	51,800	62,600	49,500	51,800	62,300	49,500	51,900	62,600	49,500	51,900
ทล.9	-	66,900	54,300	61,700	66,900	54,300	61,700	66,900	54,300	61,700	66,900	54,300	61,700	66,900	54,300	61,700
สะพานสามโคก	-	-	63,300	65,300	-	63,200	65,300	-	63,200	65,300	-	63,200	65,400	-	63,200	65,400
สะพานปทุมธานี 1	87,800	109,400	59,900	61,700	109,400	60,300	61,900	109,600	60,300	61,900	109,400	60,300	62,100	109,600	60,300	62,100
สะพานปทุมธานี 3	-	-	33,900	37,400	-	34,200	37,600	-	34,200	37,600	-	34,200	37,600	-	34,200	37,600
สะพานปทุมธานี 2	88,700	107,600	101,800	102,700	107,600	102,200	103,200	107,700	102,200	103,200	107,600	102,200	103,200	107,700	102,200	103,200
สะพานนนทบุรี	63,200	75,700	78,900	82,700	75,700	79,400	83,300	76,000	79,400	83,300	75,700	79,400	83,400	76,000	79,400	83,400
สะพานพระราม 4	118,200	136,400	137,100	139,100	136,400	136,600	138,000	136,700	136,600	138,000	136,400	136,600	138,200	136,700	136,600	138,200
สนามบินน้ำ	-	-	48,000	52,500	-	48,900	53,500	-	48,900	53,500	-	48,900	53,400	-	48,900	53,400
สะพานพระนั่งเกล้าใหม่	105,700	111,700	103,400	104,400	111,700	101,200	107,600	112,600	101,200	107,600	111,700	101,200	107,500	112,600	101,200	107,500
สะพานพระนั่งเกล้า	63,300	73,400	63,800	65,000	73,400	65,300	64,600	73,500	65,300	64,600	73,400	65,300	64,900	73,500	65,300	64,900
สะพานมหาเจษฎาบดินทรานุสรณ์	53,000	64,300	62,100	64,500	64,300	64,200	66,100	64,900	64,200	66,100	64,300	64,200	66,200	64,900	64,200	66,200
สะพานพระราม 5	78,300	81,800	81,400	82,900	81,800	83,300	84,200	82,400	83,300	84,200	81,800	83,300	84,300	82,400	83,300	84,300
สะพานพระราม 7	72,000	56,500	54,600	54,100	56,500	57,000	56,300	57,700	57,000	56,300	56,500	57,000	56,500	57,700	57,000	56,500
สะพานพระราม 6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ทางพิเศษประจิมรัถยา	57,800	82,600	97,100	119,900	82,600	107,600	130,100	85,600	107,600	130,100	82,600	107,600	131,300	85,600	107,600	131,300
สะพานเกียกกาย	-	106,700	106,300	106,900	106,700	109,600	109,300	107,500	109,600	109,300	106,700	109,600	110,900	107,500	109,600	110,900
สะพานกรุงธน	87,200	87,200	88,100	88,300	87,200	89,300	89,600	88,200	89,300	89,600	87,200	89,300	88,500	88,200	89,300	88,500
สะพานพระราม 8	82,200	90,600	87,900	89,200	90,600	87,100	89,400	93,000	87,100	89,400	90,600	87,100	90,100	93,000	87,100	90,100
สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า	129,200	129,900	130,100	128,800	129,900	144,100	140,400	134,900	144,100	140,400	129,900	144,100	141,900	134,900	144,100	141,900
สะพานพระพุทธยอดฟ้า	55,000	60,800	49,300	48,600	60,800	64,300	64,100	68,700	64,300	64,100	60,800	64,300	64,000	68,700	64,300	64,000
สะพานพระปกเกล้า	78,700	79,300	69,900	71,900	79,300	78,800	78,500	85,500	78,800	78,500	79,300	78,800	79,900	85,500	78,800	79,900
สะพานราชวงศ์-ท่าดินแดง	-	55,900	33,600	34,500	55,900	56,700	56,600	-	56,700	56,600	55,900	56,700	56,600	-	56,700	56,600
สะพานลาดหญ้า-มหาพฤฒาราม	-	-	107,800	105,700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน	155,500	170,700	144,400	145,400	170,700	179,500	174,000	184,900	179,500	174,000	170,700	179,500	181,900	184,900	179,500	181,900

รายชื่อสะพาน	ปริมาณจราจรทั้งวัน (PCU/DAY)															
	ปีฐาน	กรณีฐาน			กรณีที่ 1			กรณีที่ 2			กรณีที่ 3			กรณีที่ 4		
	2565	2570	2575	2580	2570	2575	2580	2570	2575	2580	2570	2575	2580	2570	2575	2580
สะพานจันทน์เจริญนคร	-	-	63,700	60,800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สะพานพระราม 3	96,700	98,600	88,300	84,000	98,600	100,300	90,800	96,200	100,300	90,800	98,600	100,300	102,200	96,200	100,300	102,200
สะพานกรุงเทพ	63,700	68,600	59,700	49,600	68,600	71,300	68,900	74,400	71,300	68,900	68,600	71,300	72,000	74,400	71,300	72,000
สะพานพระราม 2	-	-	-	53,000	-	-	54,900	-	-	54,900	-	-	-	-	-	-
สะพานพระราม 9	158,000	182,600	181,100	177,800	182,600	182,600	177,800	183,000	182,600	177,800	182,600	182,600	180,800	183,000	182,600	180,800
สะพานพระราม 9 ใหม่	-	84,400	72,800	65,600	84,400	94,100	87,800	90,200	94,100	87,800	84,400	94,100	106,600	90,200	94,100	106,600
สะพานภูมิพล 1	106,000	104,300	117,200	114,200	104,300	118,600	116,300	104,200	118,600	116,300	104,300	118,600	117,500	104,200	118,600	117,500
อุโมงค์บางกะเจ้า	-	-	-	154,300	-	-	152,500	-	-	152,500	-	-	150,400	-	-	150,400
สะพานภูมิพล 2	80,700	82,900	87,300	83,800	82,900	87,100	84,000	83,000	87,100	84,000	82,900	87,100	83,600	83,000	87,100	83,600
สะพานกาญจนาภิเษก	190,600	240,700	178,200	184,500	240,700	181,200	189,300	241,300	181,200	189,300	240,700	181,200	191,300	241,300	181,200	191,300
วงแหวนรอบที่ 3 ด้านใต้	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สะพานสมุทรปราการ	-	-	134,200	144,200	-	134,400	144,700	-	134,400	144,700	-	134,400	145,100	-	134,400	145,100
รวมทุกสะพาน	**2,169,800**	**2,671,800**	**2,888,000**	**3,136,000**	**2,671,800**	**2,886,200**	**3,134,100**	**2,671,200**	**2,886,200**	**3,134,100**	**2,671,800**	**2,886,200**	**3,130,900**	**2,671,200**	**2,886,200**	**3,130,900**

หมายเหตุ: กรณีฐาน หรือ กรณีตามแผนงาน

กรณีที่ 1กรณียกเลิกสะพานจันทน์ - เจริญนคร และสะพานลาดหญ้า - มหาพฤฒาราม

กรณีที่ 2 กรณียกเลิกสะพานจันทร์ - เจริญนคร และสะพานลาดหญ้า - มหาพฤฒาราม รวมถึงสะพานราชวงศ์ – ท่าดินแดงเปิดให้บริการล่าช้าปี 2575

กรณีที่ 3 กรณีดำเนินยกเลิกสะพานจันทน์ - เจริญนคร และสะพานลาดหญ้า - มหาพฤฒาราม และ ยกเลิกสะพานพระราม 2

กรณีที่ 4 กรณีดำเนินยกเลิกสะพานจันทน์ - เจริญนคร และสะพานลาดหญ้า - มหาพฤฒาราม และ ยกเลิกสะพานพระราม 2 รวมถึงสะพานราชวงศ์ - ท่าดินแดงเปิดให้บริการล่าช้าปี 2575

ที่มา: ที่ปรึกษาโดยใช้แบบจำลอง BTDS

6.1.4 ผลกระทบสภาพจราจรของสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

จากการวิเคราะห์ผลคาดการปริมาณการเดินทางจากการทดสอบกรณีทั้งหมด 5 กรณี เพื่อเปรียบเทียบผลการวิเคราะห์จากการยกเลิกสะพาน แบ่งการทดสอบกรณีต่าง ๆ ออกเป็น 3 กรณีหลัก ได้แก่

1) ผลกระทบจากการยกเลิก สะพานจันทน์ - เจริญนคร และสะพานลาดหญ้า - มหาพฤฒาราม ซึ่งเป็นการเปรียบเทียบการวิเคราะห์กรณีฐานเปรียบเทียบกับ กรณีที่ 1
2) ผลกระทบจากการที่สะพานราชวงศ์ - ท่าดินแดงเปิดให้บริการล่าช้ากว่าแผน คือเปิดให้บริการในปี 2575 ซึ่งเป็นการเปรียบเทียบระหว่างกรณีที่ 1 และ กรณีที่ 2
3) ผลกระทบจากการยกเลิกสะพานพระราม 2 ที่มีแผนการเปิดให้บริการปี 2580 ซึ่งเป็นการเปรียบเทียบระหว่างกรณีที่ 1 และ กรณีที่ 3 หรือ ระหว่างกรณีที่ 2 และกรณีที่ 4

6.1.4.1 ผลกระทบกรณียกเลิก สะพานจันทน์ - เจริญนคร และสะพานลาดหญ้า - มหาพฤฒาราม

ในปี 2575 ปริมาณจราจรของสะพานที่อยู่ใกล้เคียงจะต้องรองรับปริมาณจราจรเพิ่มมากขึ้นทั้งในช่วงเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วนเย็นทำให้เกิดการจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีฐาน (ตามแผนแม่บทฯ) โดยผลกระทบในช่วงเร่งด่วนเช้ามากกว่าผลกระทบในช่วงเร่งด่วนเย็น เนื่องจากในช่วงเย็นมีการกระจายตัวของปริมาณจราจรมากกว่า ประกอบด้วย

- สะพานพุทธยอดฟ้า ซึ่งมีค่า V/C เพิ่มขึ้นเป็น 0.64 และ 0.65 เปรียบเทียบกับกรณีฐานที่มีค่า V/C เท่ากับ 0.56 ในปี 2575 และ ปี 2580 ตามลำดับ
- สะพานพระปกเกล้า ซึ่งมีค่า V/C เพิ่มขึ้นเป็น 0.84 และ 0.85 เปรียบเทียบกับกรณีฐานที่มีค่า V/C เท่ากับ 0.74 ในปี 2575 และ ปี 2580 ตามลำดับ
- สะพานราชวงศ์-ท่าดินแดง ซึ่งมีค่า V/C เพิ่มขึ้นเป็น 1.89 และ 1.80 เปรียบเทียบกับกรณีฐานที่มีค่า V/C เท่ากับ 0.91 และ 0.90 ในปี 2575 และ ปี 2580 ตามลำดับ
- สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ซึ่งมีค่า V/C เพิ่มขึ้นเป็น 1.67 และ 1.61 เปรียบเทียบกับกรณีฐานที่มีค่า V/C เท่ากับ 1.19 และ 1.14 ในปี 2575 และ ปี 2580 ตามลำดับ
- สะพานพระราม 3 ซึ่งมีค่า V/C เพิ่มขึ้นเป็น 1.03 และ 0.92 เปรียบเทียบกับกรณีฐานที่มีค่า V/C เท่ากับ 0.88 และ 0.83 ในปี 2575 และ ปี 2580 ตามลำดับ
- สะพานกรุงเทพ ซึ่งมีค่า V/C เพิ่มขึ้นเป็น 0.96 และ 0.86 เปรียบเทียบกับกรณีฐานที่มีค่า V/C เท่ากับ 0.87 และ 0.77 ในปี 2575 และ ปี 2580 ตามลำดับ

สะพานที่มีผลกระทบให้ปริมาณจราจรเกินหรือเต็มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของสะพาน คือ สะพานที่อยู่ติดกับทั้ง 2 สะพานที่ถูกยกเลิก ได้แก่ สะพานราชวงศ์ท่าดินแดง สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน สะพานพระราม 3 และสะพานกรุงเทพ

6.1.4.2 ผลกระทบกรณีสะพานราชวงศ์ - ท่าดินแดงเปิดให้บริการล่าช้า

จากสมมติฐานการเปิดให้บริการล่าช้าของสะพานราชวงศ์ - ท่าดินแดง จากปี 2570 เป็นปี 2575 พบว่า ในปี 2570 ปริมาณจราจรของสะพานที่อยู่ใกล้เคียงจะต้องรองรับปริมาณจราจรเพิ่มมากขึ้นทั้งในช่วงเร่งด่วนเช้า และเร่งด่วนเย็นทำให้เกิดการจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกรณีที่ 1 กับกรณีที่ 2 โดยผลกระทบในช่วงเร่งด่วนเช้ามากกว่าผลกระทบในช่วงเร่งด่วนเย็น เนื่องจากในช่วงเย็นมีการกระจายตัวของปริมาณจราจรมากกว่า ซึ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า มีปริมาณจราจร สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า เพิ่มเติมจากช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น และในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นมีปริมาณจราจร สะพานกรุงเทพ เพิ่มเติมจากช่วงเร่งด่วนเช้า ประกอบด้วย

- สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าจะมีผลกระทบสูง ซึ่งมีค่า V/C เพิ่มขึ้นเป็น 1.35 เปรียบเทียบกับกรณีที่ 1 ที่มีค่า V/C เท่ากับ 1.29 ในปี 2570
- สะพานพุทธยอดฟ้า ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นจะมีผลกระทบสูง ซึ่งมีค่า V/C เพิ่มขึ้นเป็น 0.91 เปรียบเทียบกับกรณีที่ 1 ที่มีค่า V/C เท่ากับ 0.76 ในปี 2570
- สะพานพระปกเกล้า ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าจะไม่มีผลกระทบแตกต่างมากนัก แต่ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น ซึ่งมีค่า V/C เพิ่มขึ้นเป็น 0.86 เปรียบเทียบกับกรณีที่ 1 ที่มีค่า V/C เท่ากับ 0.69 ในปี 2570
- สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ซึ่งมีค่า V/C เพิ่มขึ้นเป็น 1.78 เปรียบเทียบกับกรณีที่ 1 ที่มีค่า V/C เท่ากับ 1.61 ในปี 2570
- สะพานพระราม 3 ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ซึ่งมีค่า V/C เพิ่มขึ้นเป็น 1.06 เปรียบเทียบกับกรณีที่ 1 ที่มีค่า V/C เท่ากับ 0.99 ในปี 2570 แต่ในช่วงเร่งด่วนเย็นจะไม่มีผลกระทบแตกต่างมากนัก
- สะพานกรุงเทพ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าจะไม่มีผลกระทบแตกต่างมากนัก แต่ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น มีค่า V/C เพิ่มขึ้นเป็น 0.81 เปรียบเทียบกับกรณีที่ 1 ที่มีค่า V/C เท่ากับ 0.75 ในปี 2570

ซึ่งสะพานที่มีผลกระทบให้ปริมาณจราจรเกินหรือเต็มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของสะพาน คือ สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน สะพานพระราม 3 และสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า

6.1.4.3 ผลกระทบกรณียกเลิกสะพานพระราม 2

พบว่า ในปี 2580 ปริมาณจราจรของสะพานที่อยู่ใกล้เคียงจะต้องรองรับปริมาณจราจรเพิ่มมากขึ้นทั้งในช่วงเร่งด่วนเช้า และเร่งด่วนเย็นทำให้เกิดการจราจรติดขัดเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกรณีที่ 1 และกรณีที่ 3 หรือเปรียบเทียบกรณีที่ 2 และกรณีที่ 4 โดยผลกระทบในช่วงเร่งด่วนเช้ามากกว่าผลกระทบในช่วงเร่งด่วนเย็น เนื่องจากในช่วงเย็นมีการกระจายตัวของปริมาณจราจรมากกว่า ประกอบด้วย

- สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าจะมีผลกระทบสูง ซึ่งมีค่า V/C เพิ่มขึ้นเป็น 1.62 เปรียบเทียบกับกรณีที่ 1 ที่มีค่า V/C เท่ากับ 1.60
- สะพานพระราม 3 ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าจะมีผลกระทบสูง ซึ่งมีค่า V/C เพิ่มขึ้นเป็น 1.02 เปรียบเทียบกับกรณีที่ 1 ที่มีค่า V/C เท่ากับ 0.92

- สะพานกรุงเทพ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าจะมีผลกระทบสูง ซึ่งมีค่า V/C เพิ่มขึ้นเป็น 0.95 เปรียบเทียบกับกรณีที่ 1 ที่มีค่า V/C เท่ากับ 0.86
- สะพานพระราม 9 ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ซึ่งมีค่า V/C เพิ่มขึ้นเป็น 0.85 เปรียบเทียบกับกรณีที่ 1 ที่มีค่า V/C เท่ากับ 0.80 แต่ในช่วงเร่งด่วนเย็นจะไม่มีผลกระทบแตกต่างมากนัก
- สะพานพระราม 9 ใหม่ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าจะไม่มีผลกระทบแตกต่างมากนัก แต่ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นมีค่า V/C เพิ่มขึ้นเป็น 0.73 เปรียบเทียบกับกรณีที่ 1 ที่มีค่า V/C เท่ากับ 0.68
- สะพานภูมิพล 1 ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ซึ่งมีค่า V/C เพิ่มขึ้นเป็น 1.34 เปรียบเทียบกับกรณีที่ 1 ที่มีค่า V/C เท่ากับ 1.28 แต่ในช่วงเร่งด่วนเย็นจะไม่มีผลกระทบแตกต่างมากนัก

สะพานที่มีผลกระทบให้ปริมาณจราจรเกินหรือเต็มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของสะพาน คือ สะพานที่อยู่ใกล้เคียงกับสะพานที่ถูกยกเลิก ได้แก่ สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน สะพานพระราม 3 สะพานกรุงเทพ และสะพานภูมิพล 1

6.1.5 ข้อเสนอแนะ

จากการวิเคราะห์ผลกระทบการยกเลิกสะพานตามแผนแม่บทการพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายถนนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และการจราจรในเขตกรุงเทพและปริมณฑล พบว่า

- ความต้องการเดินทางข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาโดยเฉพาะช่วงในเขตเมือง (ช่วงสะพานพระราม 7 - สะพานพระราม 9) มีปริมาณมาก ซึ่งปัจจุบันมีความต้องการเดินทางมากกว่าความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของสะพาน เช่น สะพานกรุงธน สะพานพระราม 8 สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน และสะพานพระราม 3
- การยกเลิกสะพานช่วงในเขตเมือง ได้แก่ สะพานลาดหญ้า-มหาพฤฒาราม และสะพานจันทน์-เจริญนคร จะส่งผลกระทบอย่างมากต่อสะพานในละแวกใกล้เคียงซึ่งไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรในปัจจุบันได้ ได้แก่ สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน สะพานพราม 3 และสะพานกรุงเทพ รวมถึงสะพานราชวงศ์ หากมีการก่อสร้างตามแผนแม่บทฯ ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดและขยายระยะเวลาการติดขัดเพิ่มขึ้นของโครงข่ายจราจรบริเวณสะพานดังกล่าว
- การยกเลิกสะพานพระราม 2 จะส่งผลกระทบต่อสะพานข้ามแม่น้ำข้างเคียงที่โครงข่ายถนนสามารถเชื่อมต่อไปยังถนนพระราม 2 ได้ โดยเฉพาะพานภูมิพล 1 และสะพานพระราม 3 ที่ไม่มีการเก็บค่าผ่านทางที่จะมีปริมาณจราจรเกินความสามารถรองรับส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดเพิ่มมากขึ้น รวมถึงสะพานพระราม 9 ที่เป็นทางพิเศษซึ่งเชื่อมต่อไปถึงถนนพระราม 2 ได้โดยตรง

ดังนั้น ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในอนาคต ได้แก่

1) เพิ่มโครงข่ายสะพานในเขตเมือง ซึ่งเมื่อพิจารณาจากพื้นที่ สภาพกายภาพและโครงข่ายการเชื่อมต่อการจราจร พบว่าควรมีสะพานเพิ่มเติมตามแนวสะพานลาดหญ้า-มหาพฤฒารามเดิม โดยพิจารณาเป็นรูปแบบการก่อสร้างในลักษณะของอุโมงค์ลอดใต้แม่น้ำ ซึ่งจะมีค่าลงทุนในการก่อสร้างสูงกว่าการสร้างสะพาน แต่ลดผลกระทบการเวนคืนพื้นที่ อุปสรรคจากการพัฒนาอาคารสูงในพื้นที่และทัศนียภาพ
2) ควรมีการก่อสร้างสะพานพระราม 2 เพื่ออำนวยความสะดวกการเดินทางเชื่อมต่อไปยังถนนพระราม 2 ได้โดยตรงจากถนนพระราม 3 และไม่มีค่าผ่านทาง โดยรูปแบบการก่อสร้างสะพานในตำแหน่งนี้จะต้องสร้างสะพานที่มีความสูงมากจากข้อกำหนดช่องลอดสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่สูงเพียงพอต่อการเดินเรือสินค้าส่งผลให้มีค่าก่อสร้างสูงกว่าการก่อสร้างสะพานทั่วไป ทั้งนี้อาจพิจารณาเป็นการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดใต้แม่น้ำได้เนื่องจากมูลค่าการลงทุนจะสูงกว่าการก่อสร้างสะพานไม่มากนักและช่วยลดผลกระทบต่อการเวนคืนพื้นที่ได้ด้วย

6.2 TP2: การศึกษาแนวทางการแก้ปัญหาจราจรโดยรอบพื้นที่โรงพยาบาลศิริราช

6.2.1 ที่มาและความสำคัญ

พื้นที่ศิริราชตั้งอยู่ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครฝั่งธนบุรี ซึ่งเป็นสถานที่ดึงดูดและกำเนิดปริมาณจราจรที่สำคัญ โดยจากการทบทวนข้อมูลปี 2562 - 2565 พบว่าโรงพยาบาลศิริราช มีจำนวนผู้เดินทางมายังโรงพยาบาลศิริราชเป็นจำนวนมากเฉลี่ยประมาณ 25,000 - 28,000 คนต่อวัน แบ่งเป็นกลุ่มบุคคลภายนอกประมาณ 9,000 – 10,000 คนต่อวัน และกลุ่มบุคลากรประมาณ 14,000 - 18,000 คนต่อวัน จากข้อมูลจำนวนผู้เดินทางข้างต้นสามารถประเมินได้ว่าโรงพยาบาลศิริราชก่อให้เกิดปริมาณการเดินทางไม่น้อยกว่า 30,000 เที่ยวต่อวัน ซึ่งปริมาณจราจรจำนวนมากดังกล่าวส่งผลให้โครงข่ายถนนทั้งภายในโรงพยาบาลศิริราชและโดยรอบไม่สามารถรองรับความต้องการการเดินทางได้อย่างเพียงพอ ส่งผลให้เกิดสภาพการจราจรที่ติดขัด เพราะฉะนั้นการปรับปรุงระดับการให้บริการของโครงข่ายถนนจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพในการเข้าและออกพื้นที่ศิริราชให้มีความสะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

6.2.2 วัตถุประสงค์

1) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาการจราจรบริเวณพื้นที่ศิริราช
2) เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ศิริราช
3) เพื่อประเมินผลแนวทางการแก้ไขตามที่เสนอแนะ

6.2.3 สภาพปัญหาการจราจรบริเวณโดยรอบพื้นที่โรงพยาบาลศิริราช

จากการสำรวจและรวบรวมข้อมูล สามารถสรุปสภาพปัญหาภายในพื้นที่ศึกษาได้เป็น 2 กลุ่ม คือ ปัญหาการจราจรภายในและภายนอกพื้นที่โรงพยาบาลศิริราช แสดงรายละเอียดดัง**ตารางที่6.2-1 และตารางที่ 6.2-2**

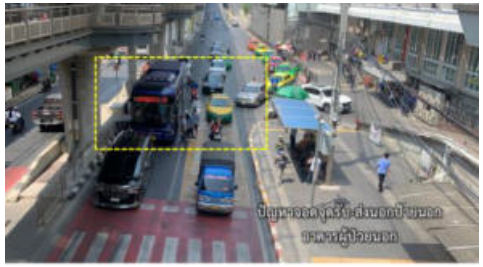
ตารางที่ 6.2-1 สภาพปัญหาด้านการจราจรภายในบริเวณพื้นที่โรงพยาบาลศิริราช

ลักษณะปัญหา	สภาพปัญหา	
1. ปัญหาพื้นที่จอดรถในโรงพยาบาลศิริราชไม่เพียงพอ ปัจจุบันพื้นที่จอดรถภายในพื้นที่โรงพยาบาลศิริราช (ลานจอดรถและอาคารจอดรถ) พบว่า สามารถรองรับได้ประมาณจำนวน 3,700 คัน ซึ่งส่วนใหญ่รองรับบุคลากรประมาณ 2,600 คัน และจากการสำรวจพบว่าปริมาณจราจรชั่วโมงช่วงเร่งด่วน มีปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลเข้าสู่พื้นที่โรงพยาบาลศิริราชประมาณ 1,400 คันต่อชั่วโมง และเข้าสู่โรงพยาบาลศิริราชปิยมหาราชการุณย์ประมาณ 300 คันต่อชั่วโมง ซึ่งปริมาณการจราจรดังกล่าวส่งผลให้พื้นที่จอดรถไม่เพียงพอต่อความต้องการ ก่อให้เกิดปัญหาการจอดรถตามแนวถนนโดยรอบล้ำผิวจราจรและทางเดินเท้า เช่น ถนนรถไฟ ถนนพระนเรศวรมหาราช เป็นต้น นอกจากนี้จากการสำรวจพื้นที่ปัจจุบัน พบว่า มีการจอดรถบัสรับ-ส่งพนักงาน และรถสองแถวบริเวณวงเวียนหน้าอาคารศิริราชปิยมหาราชการุณย์อีกด้วย		
2. ปัญหาคนเดินเท้าใช้พื้นที่ร่วมกับยานพาหนะ ปัจจุบันถนนภายในโรงพยาบาลศิริราชมีการจัดเจ้าหน้าที่กำกับดูแลการจอดรถรุกล้ำทางเดินเท้าช่วงถนนเชื่อมประตู 1 ถึงประตู 5 และถนนเชื่อมประตู 7 ถึงประตู 8 อย่างเคร่งครัด จึงทำให้ไม่พบปัญหาการจอดรถกีดขวางทางเดินเท้า แต่สาเหตุหลักที่ยังคงทำให้คนเท้าใช้ผิวจราจรในการสัญจร คือ บางช่วงของถนนภายในไม่มีการจัดเตรียมทางเท้า ทางเท้าไม่ต่อเนื่อง และขาดการกำหนดตำแหน่งทางข้ามที่เหมาะสม รวมถึงพื้นผิวทางเดินชำรุด		

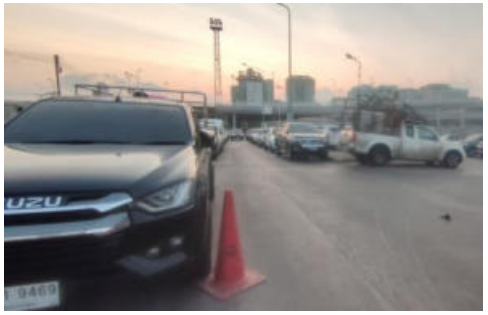
ตารางที่ 6.2-1 สภาพปัญหาด้านการจราจรภายในบริเวณพื้นที่โรงพยาบาลศิริราช (ต่อ)

ลักษณะปัญหา	สภาพปัญหา	
3. ปัญหาบริเวณจุดจอดรับ-ส่งผู้ป่วยและการจอดรับส่งผู้โดยสาร จากการลงพื้นที่พบว่าตำแหน่งจุดจอดรับ–ส่งผู้ป่วยภายในโรงพยาบาลศิริราชยังขาดการจัดการสำหรับการจอดรับ-ส่งผู้ป่วยส่งผลให้เกิดแถวคอยสะสมบางช่วงขณะกีดขวางถนนภายในโรงพยาบาลช่วงระหว่างประตู 1 และประตู 5 และการจอดรถรับผู้โดยสารของรถแท็กซี่ระหว่างทางบนถนนช่วงระหว่างประตู 7 และประตู 8 ก่อให้เกิดการกีดขวางการจราจร		
4. ปัญหาบริเวณวงเวียนด้านหน้าอาคารศิริราชปิยมหาราชการุณย์ ปัจจุบันมีการจัดการจราจรบริเวณถนนรถไฟ (ฝั่งที่พัก 8 ไร่) ให้ยานพาหนะที่ต้องการเดินทางไปยังแยกศิริราชจากถนนรถไฟบริเวณตลาดศาลาน้ำร้อนมาผ่านบริเวณวงเวียนหน้าอาคารศิริราชปิยมหาราชการุณย์ ร่วมกับยานพาหนะที่ต้องการเข้ามายังพื้นที่โรงพยาบาลศิริราชทั้งจากถนนอรุณอมรินทร์และถนนรถไฟ รวมทั้งบริเวณด้านข้างวงเวียนยังมีการจอดรถรับ-ส่งของรถโดยสารไฟฟ้ารถบัสรับ-ส่งพนักงาน และรถสองแถว ส่งผลให้บริเวณดังกล่าวเกิดการติดขัดของกระแสจราจร เนื่องจากจะต้องมีการตัดกระแสจราจรของรถต้องการการผ่านวงเวียนและเมื่อมีการจอดรถในพื้นที่วงเวียนส่งผลให้สูญเสียพื้นผิวจราจรส่งผลให้เกิดความไม่ปลอดภัย นอกจากนี้ยังมีการเดินข้ามถนนจำนวนมากเพื่อขึ้นรถรับส่งที่จอดโดยรอบพื้นที่วงเวียนและอาคารศิริราชปิยมหาราชการุณย์ตัดกระแสจราจรและก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัย		

ตารางที่ 6.2-2 สภาพปัญหาด้านการจราจรภายนอกบริเวณพื้นที่โรงพยาบาลศิริราช

ลักษณะปัญหา	สภาพปัญหา	
1. ปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนอรุณอมรินทร์ช่วงแยกศิริราช ปัจจุบันบริเวณทางแยกศิริราชมีปริมาณจราจรเข้าสู่แยกค่อนข้างสูงกว่าความสามารถของทางแยกถึงแม้ว่าจะมีการก่อสร้างทางยกระดับแล้ว ระยะรอบสัญญาณไฟจราจรในช่วงเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วนเย็นค่อนข้างนานไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจรส่งผลให้เกิดความล่าช้า โดยช่วงลงจากสะพานอรุณอมรินทร์มุ่งหน้าแยกศิริราชจะเป็นพื้นที่รับ-ส่งของอาคารผู้ป่วยนอกและป้ายรถโดยสารประจำทางซึ่งห่างจากแยกประมาณ 70 เมตร ส่งผลให้เกิดการตัดกระแสจราจรจากรถที่ต้องการลงจากสะพานและรถที่ต้องการออกจากทางคู่ขนานด้านข้างสะพาน รวมถึงบริเวณดังกล่าวยังมีการจอดของรถแท็กซี่เพื่อรอรับผู้โดยสารริมทางและการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารของรถประจำทางบางช่วงรถโดยสารไม่สามารถเข้าป้ายได้หรือจอดรับ-ส่งในช่องจราจรที่ 2 ก่อให้เกิดการกีดขวางจราจร รวมถึงจุดทางลงพื้นที่รับ-ส่งผู้ป่วยนอกต้องตัดกระแสจราจรช่วงก่อนถึงทางแยก และการสะสมแถวคอยจากประตู 1 ย้อนมากีดขวางการจราจรบริเวณทางแยก		
2. ปัญหากายภาพและการจัดจราจรบนถนนวังหลัง ปัจจุบันถนนวังหลังเป็นถนนเชื่อมต่อประตูทางเข้า-ออกของโรงพยาบาลที่สำคัญและเป็นเส้นทางสำหรับการเดินทางโดยเรือบริเวณท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยา โดยบริเวณทางออกประตู 8 จะมีพื้นที่กลับรถลักษณะคล้ายวงเวียนท้ายถนนวังหลังซึ่งมีกายภาพค่อนข้างแคบยานพาหนะที่มีขนาดใหญ่กว่ารถยนต์ส่วนบุคคลไม่สามารถกลับรถได้ รถกระบะบรรทุกตอนเดียวจะต้องมีการถอยหลังเพื่อกลับรถอีกครั้ง รวมทั้งบริเวณบนถนนวังหลังยังมีรถตุ๊กตุ๊กมาจอดกีดขวางบริเวณกลางวงเวียนทำให้การกลับรถไม่สะดวกพร้อมทั้งการจอดบนผิวจราจรส่งผลให้สูญเสียพื้นผิวจราจรสำหรับใช้ในการสัญจร		

ตารางที่ 6.2-2 สภาพปัญหาด้านการจราจรภายนอกบริเวณพื้นที่โรงพยาบาลศิริราช (ต่อ)

ลักษณะปัญหา	สภาพปัญหา	
3. ปัญหาการรุกล้ำพื้นผิวจราจร ปัจจุบันการจอดรถรุกล้ำพื้นที่ผิวจราจรของรถยนต์ส่วนบุคคลและรถสาธารณะ บริเวณถนนวังหลัง (ทิศใต้) ถนนรถไฟ ถนนนเรศวรมหาราช และถนนริมคลองบางกอกน้อย (ทิศเหนือ) เกิดจากปัจจัยด้านการจัดเตรียมพื้นที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคลที่ไม่เพียงพอและการจัดเตรียมพื้นที่จอดรถสาธารณะที่ไม่เหมาะสม เนื่องด้วยถนนวังหลังเป็นที่ตั้งของทางเข้า–ออก ของโรงพยาบาลศิริราช จึงทำให้รถสาธารณะ/รถยนต์ส่วนบุคคลส่วนใหญ่จอดรถรับ–ส่ง ผู้ป่วย/ผู้โดยสารบนผิวจราจร นอกจากนี้บริเวณวงเวียนหน้าโรงพยาบาลศิริราชปิยมหาราชการุณย์ยังมีรถสองแถวจอดรอรับส่งผู้โดยสารในบริเวณวงเวียนบางครั้งมีการจอดซ้อนคันกีดขวางการจราจรในวงเวียนส่งผลให้การจราจรติดขัด และยังส่งผลให้ประสิทธิภาพของถนนลดลงในช่วงเวลาเร่งด่วน		
4. ปัญหาการจราจรบริเวณจุดตัดทางแยกใต้สะพานอรุณอมรินทร์ ปัจจุบันบริเวณทางแยกจุดตัดใต้สะพานอรุณอมรินทร์ (ด้านโรงเรียนวัดอมรินทร์) ได้มีการจัดการจราจรให้รถที่ออกจากประตู 5 ผ่านได้ทางเดียว (One-way) ส่งผลให้ทางแยกดังกล่าวเกิดการกระทำผิดการจราจรโดยจะมีรถจักรยานยนต์ขับขี่ย้อนศรพเอต้องการตรงไปตลาดอมรินทร์และเลี้ยวขวาไปแยกศิริราช ซึ่งอันตรายแก่ผู้ใช้ทางที่ต้องการเดินทางตรงไปยังหอพัก 8 ไร่ ซึ่งทางแยกดังกล่าวถูกใช้งานอย่างไม่เต็มประสิทธิภาพ ดังนั้นจึงควรที่จะมีการปรับปรุงให้สามารถใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย		

6.2.4 แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรโดยรอบพื้นที่ศิริราช

จากปัญหาด้านการจราจรบริเวณพื้นที่โรงพยาบาลศิริราช ได้เสนอแนะแนวทางการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาด้านการจราจรที่เกิดขึ้นโดยรอบพื้นที่ศิริราช ดังแสดงต่อไปนี้

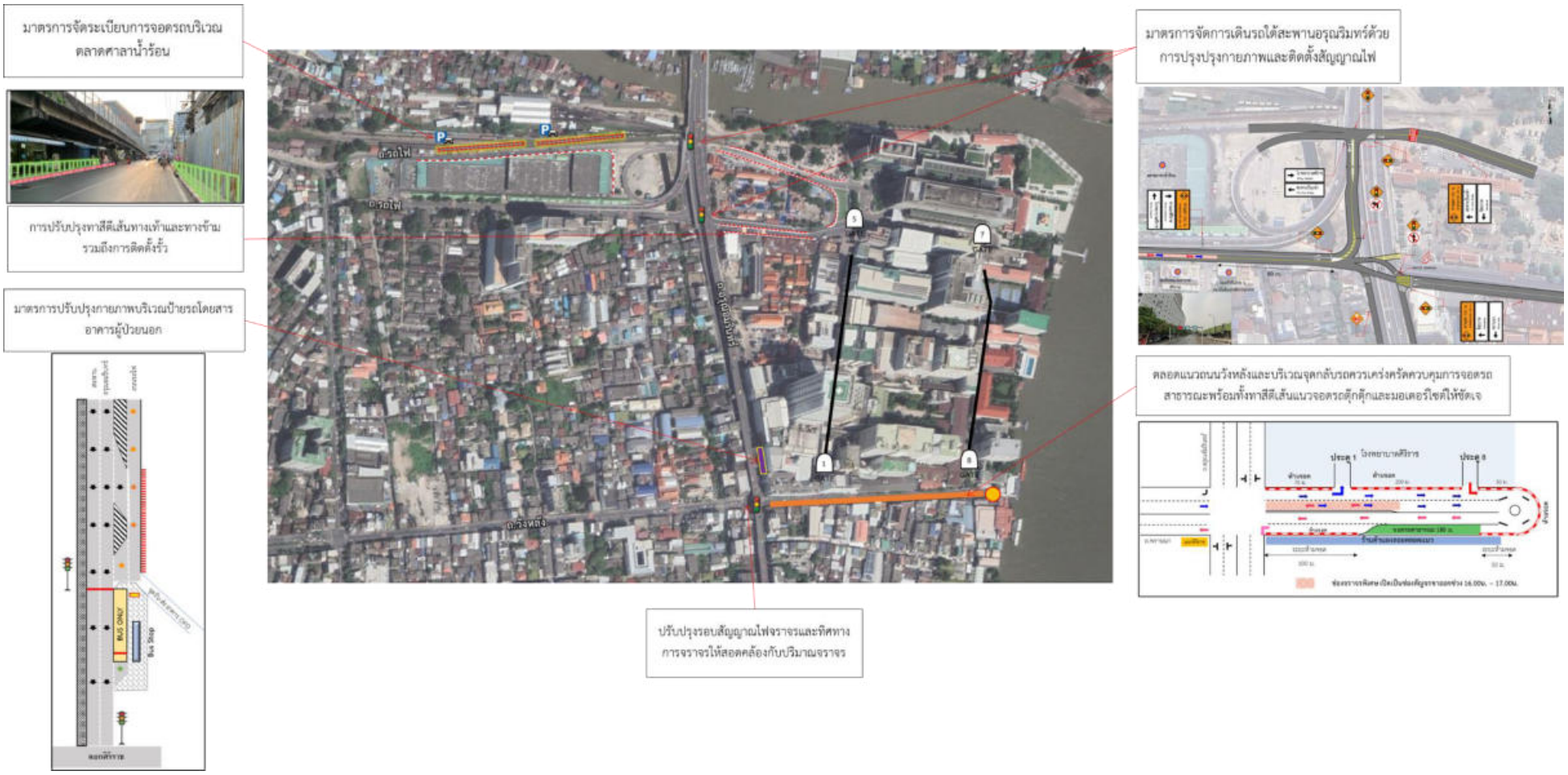
ตารางที่ 6.2-3 แนวทางการแก้ไขปัญหาภายในพื้นที่โรงพยาบาลศิริราช

แนวทางการปรับปรุงภายในพื้นที่โรงพยาบาลศิริราช
1. มาตรการเพิ่มพื้นที่จอดรถ โดยพิจารณาความเป็นไปได้ในการนำพื้นที่ว่างบริเวณทางขึ้นสะพานอรุณอมรินทร์ใกล้กับตลาดศาลาน้ำร้อน (พื้นที่ดูแลของ รฟท.) และพื้นที่ใต้สะพานอรุณอมรินทร์ (พื้นที่ของ รฟท. ให้กรุงเทพมหานครใช้งานอยู่ในปัจจุบัน) พร้อมทั้งจัดเตรียมรถรับ-ส่งสำหรับผู้มาใช้บริการ
2. มาตรการบริหารจัดการพื้นที่จอดรถและลดปริมาณจราจรที่ไม่จำเป็นบนโครงข่ายถนนภายใน ได้แก่ จัดทำป้ายแสดงสถานะพื้นที่จอดของอาคารอุบัติเหตุ และป้ายแสดงสถานะของพื้นที่จอดรถในบริเวณใกล้เคียง เพื่อลดพฤติกรรมการขับวนหาที่จอดรถ
3. ปรับปรุงถนนช่วงทางเข้าประตู 1 ถึงตึกอุบัติเหตุ ให้สามารถเดินรถได้ 2 ช่องจราจร และทางเดินเท้าผ่านช่วงตึกอุบัติเหตุ
4. ปรับปรุงจุดจอดรับ-ส่งผู้ป่วยอาคารนวมินทรบพิตร 84 พรรษา พร้อมทั้งปรับเพิ่มพื้นที่จอดรับ-ส่งด้านข้างอาคาร
5. ปรับปรุงทางเดินเท้าเดิมให้มีความต่อเนื่องพร้อมทาสีตีเส้นและพิจารณาติดตั้งเสาจราจร ตามแนวถนนสายหลักระหว่าง ประตู 1-5 และ ประตู 7-8
6. ปรับปรุงทางข้ามเดิมและเพิ่มทางข้ามบริเวณอาคารอำนวยการและหน้าหอพักพยาบาล 3
7. ปรับปรุงพื้นที่รับ-ส่ง สำหรับรถแท็กซี่บริเวณอาคารศรีสังวาลย์และอาคารอำนวยการ
8. ปรับปรุงพื้นที่บริเวณด้านหน้าป้ายโรงพยาบาลศิริราชปิยมหาราชการุณย์เป็น Transportation Hub พร้อมทั้งการจัดพื้นที่ทางออกประตู 5 สำหรับจุดจอดรถสองแถว

ตารางที่ 6.2-4 แนวทางการแก้ไขปัญหาภายนอกพื้นที่โรงพยาบาลศิริราช

แนวทางการปรับปรุงภายนอกพื้นที่โรงพยาบาลศิริราช
1. มาตรการเพิ่มความคล่องตัวบริเวณทางแยกศิริราช โดยการทาสีตีเส้นจราจรและติดตั้งเสาล้มลุกบริเวณทางลงสะพานอรุณอมรินทร์ การปรับเปลี่ยนระยะเวลารอบสัญญาณไฟให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในช่วงเร่งด่วน พร้อมทั้งการปรับปรุงกายภาพและการบริหารจัดการบริเวณป้ายรถโดยสารด้านหน้าอาคารผู้ป่วยนอก
2. มาตรการเพิ่มความคล่องตัวบริเวณจุดกลับรถบริเวณถนนวังหลัง โดยการควบคุมการจอดกีดขวางจุดกลับรถอย่างเคร่งครัดพร้อมทาสีตีเส้นให้ชัดเจน
3. มาตรการจัดระเบียบการจอดรถสาธารณะบริเวณถนนวังหลัง โดยทาสีตีเส้นแนวจอดรถสาธารณะให้ชัดเจน
4. มาตรการจัดการจราจรถนนวังหลัง โดยการเดินรถสลับทิศทาง (Reversible Lane) และจัดทำป้ายแสดงสถานะช่องจราจรในช่วงเร่งด่วนเย็น
5. มาตรการจัดการเดินรถบริเวณจุดตัดทางแยกใต้สะพานอรุณอมรินทร์ปรับให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรควบคุม 2 จุดแบบประสานสัญญาณไฟพร้อมกับปรับปรุงกายภาพพื้นที่ใต้สะพานให้เหมาะสม รวมถึงติดตั้งป้ายแสดงสถานะช่องจราจรสำหรับการเดินรถสลับทิศทาง (Reversible Lane) บนถนนรถไฟ
6. มาตรการควบคุมและกวดขันวินัยจราจรการจอดรถบนผิวจราจร ปรับปรุงการทาสีตีเส้นขาว-แดง (ห้ามจอด) ทั้งสองข้างทางพร้อมทั้งติดตั้งป้ายระบุวันเวลาห้ามจอดโดยเฉพาะถนนรถไฟ และถนนสมเด็จพระนเรศวรมหาราช สำหรับช่วงถนนรถไฟตั้งแต่หน้าตลาดอมรินทร์ถึงจุดตัดใต้สะพานอรุณอมรินทร์ให้ติดตั้งรั้วกันบริเวณทางเท้าโดยเว้นช่องบริเวณทางม้าลาย พร้อมตีเส้นขาว-แดง (ห้ามจอด)
7. มาตรการจัดระเบียบการจอดรถบริเวณตลาดศาลาน้ำร้อน จัดให้มีการจอดรถเฉพาะริมทางติดทางรถไฟเพื่อใช้พื้นที่ถนนอย่างมีประสิทธิภาพและสะดวกแก่การสัญจร

รูปที่ 6.2-1 แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านจราจรบริเวณภายในพื้นที่ศิริราช



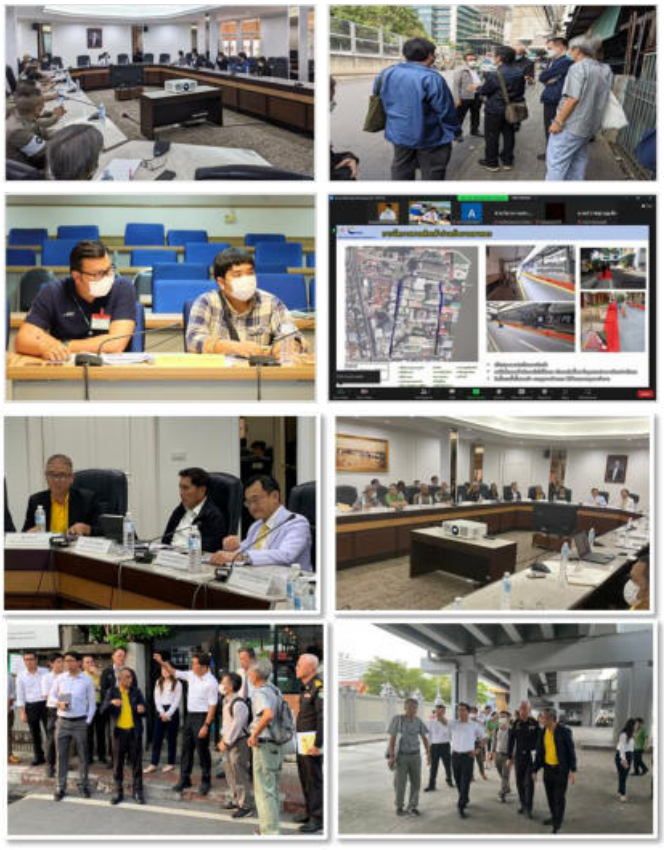
รูปที่ 6.2-2 แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านจราจรบริเวณภายนอกพื้นที่ศิริราช

โดยระหว่างดำเนินการศึกษาได้เข้าพบหารือกับทางนำเสนอผลการศึกษาแก่ทางโรงพยาบาลศิริราช กรุงเทพมหานคร ตำรวจจราจร โรงเรียนวัดอมรินทราราม ผู้ประกอบการรถโดยสาร และผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ และร่วมสำรวจพื้นที่และกำหนดความเป็นไปได้ในการดำเนินการตามแนวทางปรับปรุงการจราจรที่เสนอแนะร่วมกับโรงพยาบาลศิริราช สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร เพื่อให้สามารถนำไปดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม

17 กุมภาพันธ์ 2566: นำเสนอแนวทางการดำเนินงานรับฟังสภาพปัญหาปัจจุบันร่วมกับโรงพยาบาลศิริราช โรงพยาบาลศิริราชปิยะมหาราชการุณย์กรุงเทพมหานคร สำนักงานเขต เทศกิจ ตำรวจจราจร สน.บางกอกน้อย สน.ตำรวจรถไฟธนบุรี โรงเรียนวัดอมรินทราราม ผู้ประกอบการรถสองแถว ชุมชนบ้านบุ

15 สิงหาคม 2566: นำเสนอแนวทางการแก้ปัญหาร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่ง สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร และการรถไฟแห่งประเทศไทย

9 ตุลาคม 2566: นำเสนอผลการศึกษากับโรงพยาบาลศิริราช โรงพยาบาลศิริราชปิยะมหาราชการุณย์กรุงเทพมหานคร และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่



6.2.5 การประเมินผลด้านการจราจร

จากการดำเนินการทดสอบแนวทางการปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรที่เสนอแนะ โดยพิจารณาใช้แบบจำลอง Micro-Simulation ในการวิเคราะห์เปรียบเทียบสภาพการจราจรภายในและภายนอกพื้นที่ศึกษา โดยเปรียบเทียบระหว่างสภาพปัจจุบันและกรณีปรับปรุง ซึ่งผลการวิเคราะห์แสดงดัง**รูปที่ 6.2-3** จะเห็นได้ว่าช่วยให้การสัญจรภายในและภายนอกพื้นที่ศึกษาศิริราชมีความคล่องตัวมากขึ้น สามารถรองรับปริมาณจราจรได้เพิ่มมากขึ้น ลดเวลาการเดินทางและความเร็วเพิ่มขึ้นดีกว่าการจัดการจราจรในรูปแบบปัจจุบันดังแสดงใน**ตารางที่ 6.1-5**

รูปที่ 6.2-3 ผลการเปรียบเทียบระยะเวลาในการเดินทาง

ตารางที่ 6.2-5 ผลการวิเคราะห์ด้านจราจรจากแบบจำลองของโครงข่ายพื้นที่ศึกษา

เส้นทาง	หน่วย	กรณีปัจจุบัน	กรณีปรับปรุง
ถนนรถไฟ - ถนนพระนเรศวรมหาราช	นาที	5:14 (LOS F)	2:57 (LOS E)
ถนนรถไฟ - ถนนอรุณอมรินทร์		8:00 (LOS F)	2:11 (LOS D)
ถนนอรุณอมรินทร์ - ถนนรถไฟ		1:54 (LOS C)	1:37 (LOS C)
ภาพรวมสภาพจราจรพื้นที่ศึกษา			
ปริมาณจราจรทั้งหมด (Through Traffic)	คัน/ชม.	4,340	4,409
ระยะเวลาเดินทางเฉลี่ยต่อคัน (Avg. Trip Time)	นาที/คัน	7.07	4.34
ความเร็วเฉลี่ย (Avg. Speed)	กม./ชม.	11.75	17.45

6.3 TP3: แก้ไขปัญหาจราจรบริเวณสถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล

6.3.1 ที่มาและความสำคัญ

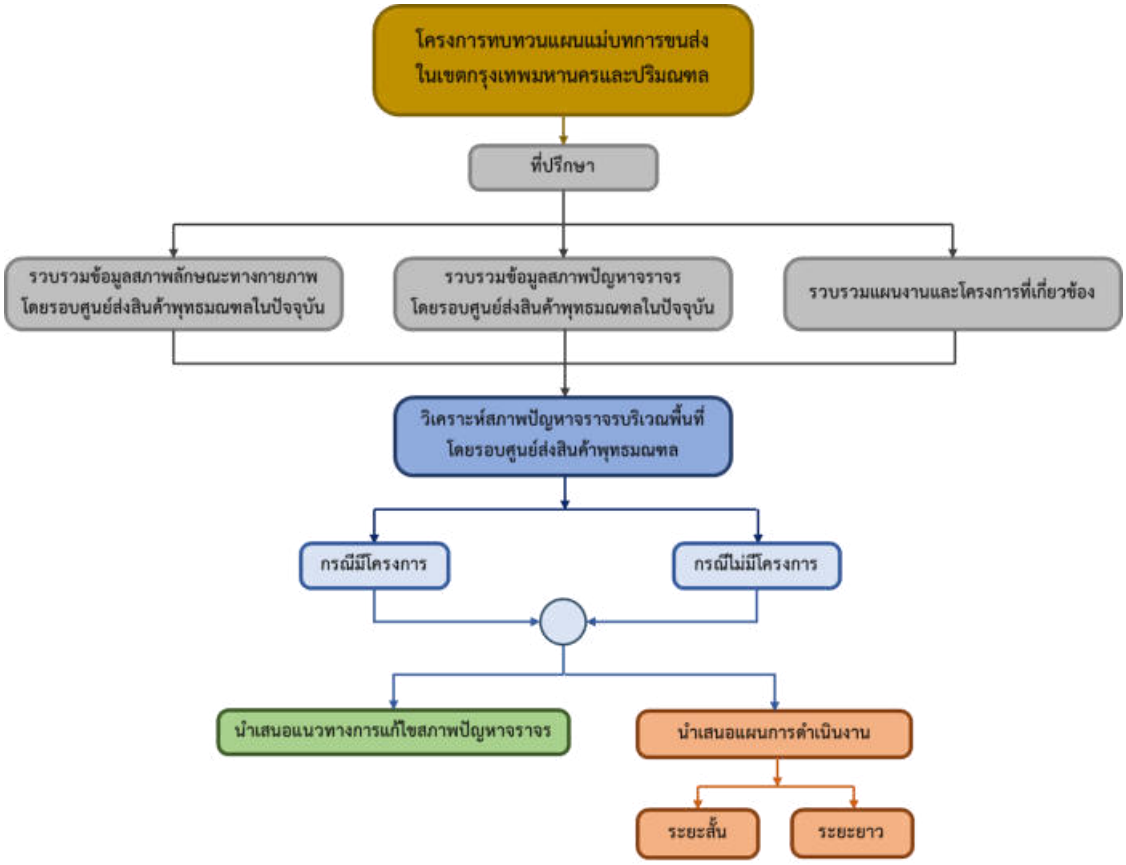
การศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณพื้นที่โดยรอบศูนย์ส่งสินค้าพุทธมณฑล เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรสำหรับผู้ที่ใช้ถนนบริเวณรอบที่ได้รับผลกระทบทางจราจรจากการเดินรถขนสินค้าและรวมถึงผู้ที่เดินทางมายังสถานที่สำคัญในบริเวณนี้ เนื่องด้วยถนนบรมราชชนนี ทางหลวงหมายเลข 338 มีปัญหาการจราจรที่เกิดจากแหล่งดึงดูดการเดินทางที่สำคัญในพื้นที่คือ เซ็นทรัลศาลายาและสถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล ในปัจจุบันปัญหาการจราจรที่เป็นจุดหลัก เกิดจากรถที่ใช้สะพานกลับรถเกือกม้าเพื่อเข้าเซ็นทรัลศาลายา ผ่านซอยบางเตย 3 เป็นการตัดกระแสจราจรจากทางลงสะพานกลับรถเพื่อเลี้ยวเข้าซอยบางเตย 3 ทั้งในวันทำงานและวันหยุด เกิดสะสมเป็นแถวคอยบริเวณทางคู่ขนานและบนสะพานกลับรถเกือกม้า ที่ปรึกษาจึงศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรสำหรับผู้ที่ใช้ถนนในบริเวณโดยรอบที่ได้รับผลกระทบทางจราจรทั้งจากการเดินรถขนสินค้า เพื่อให้เส้นทางบริเวณโดยรอบมีความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรได้อย่างเพียงพอ และมีความคล่องตัวในการเข้า และออกพื้นที่มากขึ้น จึงดำเนินการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในบริเวณนี้ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการค่าจ้างศึกษาการแก้ไขปัญหาจราจรทั้งระบบบนถนนสายหลักในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรุงเทพมหานคร

6.3.2 วัตถุประสงค์

1) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาจราจรในบริเวณพื้นที่โดยรอบศูนย์ส่งสินค้าพุทธมณฑล
2) เพื่อศึกษาและหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรในบริเวณพื้นที่โดยรอบศูนย์ส่งสินค้าพุทธมณฑล
3) เพื่อประเมินผลแนวทางในทางแก้ไขเบื้องต้น

6.3.3 แผนการดำเนินงาน

ที่ปรึกษาศึกษาสภาพลักษณะทางกายภาพและสภาพปัญหาจราจรในบริเวณของพื้นที่โดยรอบศูนย์ส่งสินค้าพุทธมณฑลในปัจจุบันและรวบรวมโครงการที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาวิเคราะห์สภาพปัญหาจราจรบริเวณพื้นที่โดยรอบศูนย์ส่งสินค้าพุทธมณฑล ประกอบด้วย ถนนสายหลัก ถนนสายรองรวมถึงซอยต่าง ๆ และจะเสนอแนวทางการแก้ไขสภาพปัญหาจราจรให้เหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่พร้อมทั้งนำเสนอแผนการดำเนินงานระยะสั้น และระยะยาว ให้กับโครงการ ดัง**รูปที่ 6.3-1**



รูปที่ 6.3-1 แผนการดำเนินงาน

6.3.4 ขอบเขตการศึกษา

พื้นที่บริเวณโดยรอบศูนย์ส่งสินค้าพุทธมณฑลสามารถเข้าถึงได้หลายเส้นทาง ประกอบด้วยถนนสายหลัก คือ ถนนบรมราชชนนี ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 338 (ทิศใต้) และถนนพุทธมณฑลสาย 5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3414 (ทิศตะวันออก) ถนนสายรอง คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3316 ซอยบางเตย 3 และซอยบางเตย 5 จุดเชื่อมต่อหรือทางแยกหรือทางร่วมในบริเวณพื้นที่ ซึ่งมีสถานที่สำคัญในการดึงดูดปริมาณจราจร ได้แก่ ศูนย์ส่งสินค้าพุทธมณฑล เซ็นทรัลศาลายา ดัง**รูปที่ 6.3-2**

รูปที่ 6.3-2 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

6.3.5 ข้อมูลลักษณะทางกายภาพ

ที่ปรึกษาทำการลงพื้นที่สำรวจลักษณะทางกายภาพของถนนพื้นที่ศึกษาโดยรอบประกอบด้วยถนนทางหลวงหมายเลข 338, 3414 และ ซอยบางเตย 3 โดยสรุปเป็นตารางดังนี้

ตารางที่ 6.3-1 ข้อมูลลักษณะทางกายภาพของถนนในพื้นที่โครงการ

ถนนทางหลวงหมายเลข 338		ถนนทางหลวงหมายเลข 3414	
จำนวนช่องจราจร	5 ช่องจราจรต่อทิศทาง	**จำนวนช่องจราจร**	3 ช่องจราจรต่อทิศทาง
ความกว้างช่องจราจร	3.5 เมตร	**ความกว้างช่องจราจร**	3.5 เมตร
ไหล่ทาง	1.6 เมตร	**ไหล่ทาง**	1.2 เมตร
ทางเดินเท้า	3 เมตร	**ทางเดินเท้า**	-
เกาะกลาง	4.5 เมตร (แบบยก)	**เกาะกลาง**	15.5 เมตร (แบบร่อง)

สะพานกลับรถบน ทล. 338		ซอยบางเตย 3	
จำนวนช่องจราจร	5 ช่องจราจรต่อทิศทาง	**จำนวนช่องจราจร**	1 ช่องจราจร (สวนกันไม่ได้)
ความกว้างช่องจราจร	3.5 เมตร	**ความกว้างช่องจราจร**	3.5 เมตร
ไหล่ทาง	-	**ไหล่ทาง**	-
ทางเดินเท้า	-	**ทางเดินเท้า**	-
เกาะกลาง	4.5 เมตร (แบบยก)	**เกาะกลาง**	-

6.3.6 สภาพปัญหาการจราจรบริเวณพื้นที่โดยรอบศูนย์ส่งสินค้าพุทธมณฑล

ที่ปรึกษาทำการลงพื้นที่ติดกล้องสำรวจในจุดบริเวณที่มีสภาพปัญหาจราจรติดขัด ได้แก่ สะพานกลับรถบนถนนบรมราชชนนี (บริเวณหน้าห้างเซ็นทรัลศาลายา) รายละเอียดตำแหน่งการสำรวจประกอบด้วย ทางขึ้นสะพาน ทางลงสะพาน ปากซอยบางเตย 3 และสามแยกในซอยบางเตย 3 เพื่อหาปริมาณการจราจรที่ใช้สะพานกลับรถเพื่อเข้าเซ็นทรัลศาลายา การสำรวจข้อมูลสภาพจราจรและสภาพปัญหาในปัจจุบันในบริเวณโดยรอบพื้นที่ศึกษาเพื่อให้ได้ข้อมูลสภาพปัญหาจราจรที่แท้จริง เนื่องจากสภาพปัญหาการจราจรติดขัดเกิดขึ้นทั้งวันธรรมดา (จันทร์ - ศุกร์) และวันหยุด (เสาร์ - อาทิตย์) เป็นลักษณะรถที่ลงจากสะพานกลับรถและเลี้ยวตัดกระแสจราจรเพื่อเข้าซอยบางเตย 3 จากการสำรวจพื้นที่ทางที่ปรึกษาจึงเก็บข้อมูลการสำรวจ 2 วันคือ วันธรรมดา (ศุกร์) และ วันหยุด (อาทิตย์) ซึ่งจะแสดงให้เห็นสภาพจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็น ที่มีปริมาณการเดินทางหนาแน่นในบริเวณสะพานกลับรถและซอยบางเตย 3 รวมถึงเก็บรวบรวมปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในบริเวณจุดสำรวจ โดยทางที่ปรึกษาจะสำรวจข้อมูลด้านจราจร ดัง**ตารางที่ 6.3-2**

ตารางที่ 6.3-2 การเก็บข้อมูลสำรวจจราจร

ลำดับ	ลักษณะข้อมูลด้านการจราจร	จุดสำรวจ	ตำแหน่ง
1	ปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid Block) MB1	- บริเวณทางขึ้นของสะพานกลับรถเกือกม้า หน้าเซ็นทรัลศาลายา และทางคู่ขนานถนนบรมราชชนนี (ขาออก)	
2	ปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid Block) MB2	- บริเวณทางลงของสะพานกลับรถเกือกม้าหน้าเซ็นทรัลศาลายา และทางคู่ขนานถนนบรมราชชนนี (ขาเข้า)	
3	ปริมาณจราจรบนทางแยก (Turning Movement Count) TMC1	- บริเวณปากซอยบางเตย 3 (มุ่งหน้านครปฐม)	
4	ปริมาณจราจรบนทางแยก (Turning Movement Count) TMC2	- บริเวณในซอยบางเตย 3 สามแยกมุ่งหน้าเซ็นทรัลศาลายา	

ตารางที่ 6.3-3 ข้อมูลจากการสำรวจปริมาณจราจร

ตำแหน่ง	ทิศทาง	ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า			ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น			ทั้งวัน		
		คัน/ชม.	PCU/ชม.	V/C	คัน/ชม.	PCU/ชม.	V/C	คัน/ชม.	PCU/ชม.	สัดส่วนรถใหญ่[1]
จุดสำรวจช่วงเวลาเร่งด่วน (เช้า – เย็น)										
จุดสำรวจที่ 1 (MB1)	TH	912	948	0.79	1,043	1,030	0.86	1,955	1,978	14.92 %
จุดสำรวจที่ 2 (MB2)	EB_LT	312	295	0.25	430	417	0.35	742	712	1.28 %
	EB_TH	600	653	0.54	647	613	0.51	1,247	1,266	13.64 %
จุดสำรวจที่ 3 (TMC1)	B_LT	345	315	1.58	569	497	2.49	914	406	9.32 %
จุดสำรวจที่ 4 (TMC2)	NB_TH	52	50	0.25	123	101	0.51	175	151	9.32 %
	NB_LT	293	265	1.33	446	396	1.98	739	661	0 %
	SB_TH	69	62	0.31	67	48	0.24	136	110	11.77 %
	SB_RT	40	18	0.09	111	43	0.22	151	61	0 %

หมายเหตุ: 1 หมายถึง สัดส่วนรถใหญ่ประกอบด้วยรถ 6 ประเภทได้แก่ รถโดยสารขนาดกลาง, รถบรรทุกขนาดกลาง (6 ล้อ), รถโดยสารขนาดใหญ่, รถบรรทุกขนาดใหญ่ (10 ล้อ), รถบรรทุกพ่วง (มากกว่า 3 เพลา) และรถบรรทุกกึ่งพ่วง/รถเทรลเลอร์ (มากกว่า 3 เพลา)

6.3.7 แผนงานและโครงการที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาได้ลงพื้นที่สำรวจเพื่อตรวจสอบสภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการเพื่อนำมาเป็นปัจจัยเพื่อวิเคราะห์สภาพปัญหาการจราจรติดขัด ในปัจจุบันพบว่ามีการก่อสร้างทางลอดกลับรถบนถนนบรมราชชนนี (ทางหลวงหมายเลข 338) ตอนพุทธมณฑลสาย 4 - นครชัยศรี ที่ กม. 22+059 เป็นโครงการก่อสร้างของสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง เพื่อบรรเทาปัญหาสภาพการจราจรติดขัดบริเวณซอยบางเตย 3 และลดระยะทางในการกลับรถ (ในปัจจุบันกลับรถใต้สะพานแม่น้ำท่าจีน) ลักษณะของโครงการเป็นอุโมงค์ทางลอด (มุ่งหน้านครปฐม - มุ่งหน้ากรุงเทพฯ) 2 ช่องจราจร ประเมินความก้าวหน้าการก่อสร้างที่ 60 %

โครงการในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ เช่น โครงการขยายคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี ระยะแรก (จากพุทธมณฑลสาย 2 - ศาลายา) ที่ปรึกษามีความเห็นว่าไม่มีผลกระทบหรือไม่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหาจราจรในพื้นที่โครงการเนื่องจากการแผนงานของโครงการเป็นการแก้ปัญหาบริเวณทางคู่ขนานซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจรในเส้นทางหลัก

รูปที่ 6.3-3 โครงการก่อสร้างในบริเวณพื้นที่โครงการ

รูปที่ 6.3-3 โครงการก่อสร้างในบริเวณพื้นที่โครงการ (ต่อ)

รูปที่ 6.3-3 โครงการก่อสร้างในบริเวณพื้นที่โครงการ (ต่อ)

6.3.8 การวิเคราะห์สภาพปัญหาจราจรบริเวณพื้นที่โดยรอบศูนย์ขนส่งสินค้าพุทธมณฑล

ที่ปรึกษาจะใช้แบบจำลองสภาพจราจรระดับจุลภาค (Micro-Simulation) ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปมาประยุกต์ใช้กับพื้นที่โครงการเพื่อทำการคาดการณ์ปริมาณจราจรที่ใช้โครงการต่อไป สำหรับรายละเอียดข้อมูลที่ใช้ในการปรับปรุงแบบจำลองมีดังนี้

- แนวโน้มการเติบโตของการจราจร
- การทบทวนระบบขนส่งมวลชนและโครงการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- การปรับปรุงแบบจำลองให้มีความเหมาะสมกับโครงการ การตรวจโครงข่ายคมนาคม การตรวจสอบจำนวนช่องจราจร ตลอดจนการปรับปรุงข้อมูลการเดินทาง จากฐานข้อมูลที่ได้จาการรวบรวมโครงการเพื่อให้แบบจำลองมีความถูกต้องมากยิ่งขึ้น
- การปรับเทียบแบบจำลองปีปัจจุบันแล้วพิจารณาเปรียบเทียบผลปริมาณจราจรบนโครงข่ายกับปริมาณจราจรที่สำรวจได้ในสนามต้องใกล้เคียง มีความน่าเชื่อถือ อยู่ในความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ จากนั้นแบบจำลองดังกล่าวจะถูกนำไปใช้ในการคาดการณ์สภาพการจราจรในอนาคต โดยในการวิเคราะห์ปริมาณจราจรของการศึกษานี้จะดำเนินการทั้งกรณีไม่มีและมีโครงการที่เสนอแนะ

รายงานฉบับนี้ที่ปรึกษาได้เตรียมข้อมูลและวิเคราะห์ผลสำรวจปริมาณจราจร เพื่อเตรียมขั้นตอนจัดทำ Road Network รวมถึงคาดการณ์อัตราการเติบโตของปริมาณการจราจร เพื่อนำไปสร้างแบบจำลองทั้งในกรณีมีโครงการและไม่มีโครงการตามที่เสนอแนะ

6.3.9 สภาพปัญหาจราจรในปัจจุบัน

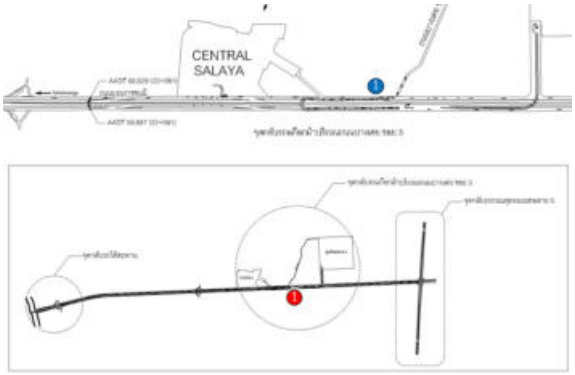
ในปัจจุบันปัญหาด้านการจราจรในพื้นที่เกิดขึ้นจากหลายสาเหตุ ทั้งนี้ได้รับผลกระทบทั้งถนนหลัก ถนนรอง และซอยต่าง ๆ รวมถึงทางเชื่อม ทางแยกและทางร่วม ที่ไม่สามารถรองรับปริมาณการจราจรได้เพียงพอในบางช่วงเวลา โดยทางที่ปรึกษาได้ลงพื้นที่สำรวจและสรุปปัญหาจราจรในพื้นที่บริเวณรอบศูนย์ขนส่งสินค้าพุทธมณฑลได้ดัง**รูปที่ 6.3-4** และรายละเอียดสภาพปัญหาจราจรในปัจจุบันดัง**ตารางที่ 6.3-4**

รูปที่ 6.3-4 จุดที่มีปัญหาด้านการจราจรในปัจจุบัน

ตารางที่ 6.3-4 รายละเอียดสภาพปัญหาจราจรในปัจจุบัน

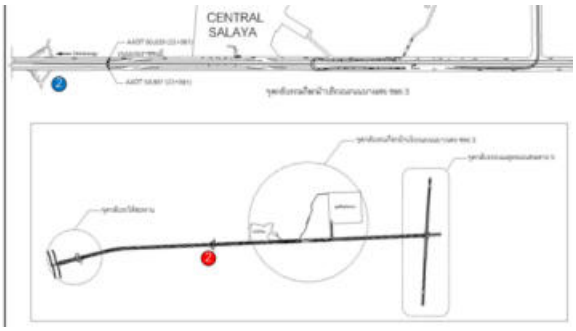
1) ปัญหาซอยบางเตย 3 มีความกว้างไม่เพียงพอ

- ปัญหาสภาพจราจรในจุดบริเวณปากซอยบางเตย 3 ซึ่งปัญหาที่พบ คือ รถที่กำลังจะเข้าซอย ไม่สามารถเข้าได้ต้องรอให้รถออกมาจากซอยก่อนถึงจะสามารถเข้าได้ สาเหตุคือซอยมีความกว้างไม่เพียงพอ โดยซอยมีความกว้าง 3.5 เมตร ทำให้เกิดรถติดสะสมไปถึงสะพานกลับรถฝั่งขาออก



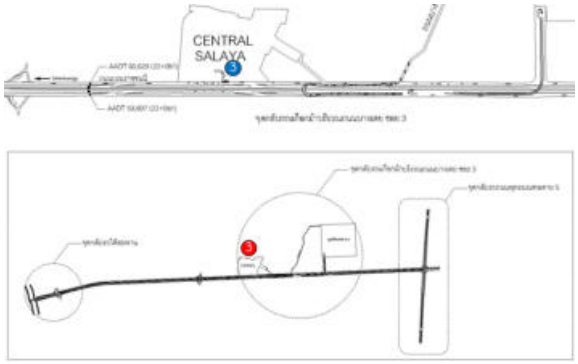
2) โครงการก่อสร้างทางลอดกลับรถบนถนนบรมราชชนนี (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 338)

- ปัญหาสภาพจราจรในจุดบริเวณก่อสร้างโครงการทางลอด กลับรถบนถนนบรมราชชนนี (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 338) ที่ กม.22+059 สาเหตุคือมีการปิดทางคู่ขนานทำให้รถบางส่วนต้องเปลี่ยนเส้นทางมาวิ่งบนถนนบรมราชชนนี ส่งผลให้รถที่มาจากกรุงเทพฯ เพื่อเดินทางไปยังจุดสำคัญ (เซ็นทรัลศาลายา ศูนย์ขนส่งสินค้าพุทธมณฑล) ที่กำลังมุ่งหน้าไปยังจุดกลับรถใต้สะพานแม่น้ำท่าจีนเกิดความหนาแน่น



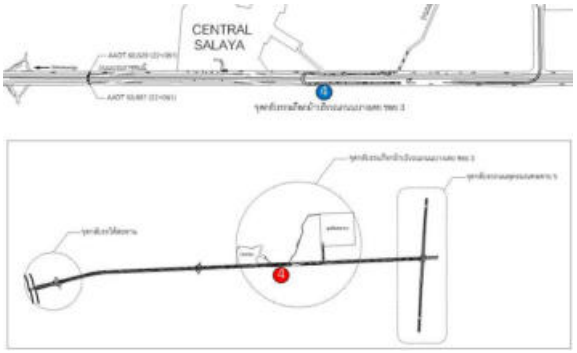
3) บริเวณหน้าเซ็นทรัลศาลายา

- ปัญหาสภาพจราจรในจุดบริเวณหน้าเซ็นทรัลศาลายา สาเหตุ คือ รถที่ออกจากเซ็นทรัลศาลายาตัดทางขนานเพื่อเข้าสู่ทางหลัก (ถนนบรมราชชนนี) มีระยะกระชั้นชิด (50 – 60 เมตร) และในช่องจอดรถประจำทางมีรถจักรยานยนต์รับจ้างจอดกีดขวางทางเดินรถ ทำให้รถไม่สามารถเข้าจอดบริเวณป้ายรถประจำทางได้



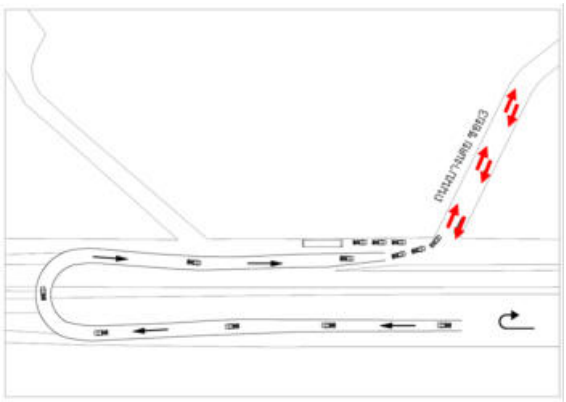
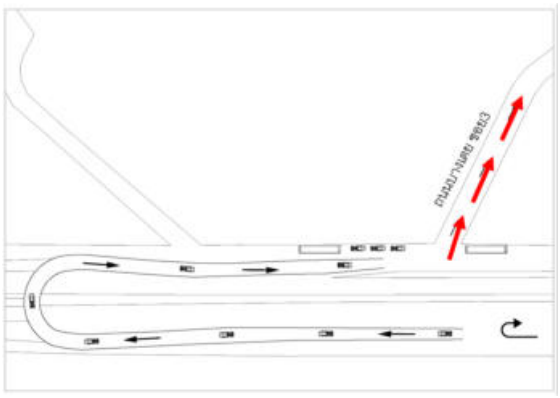
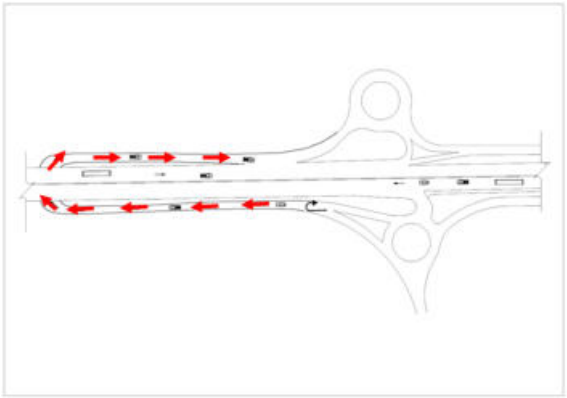
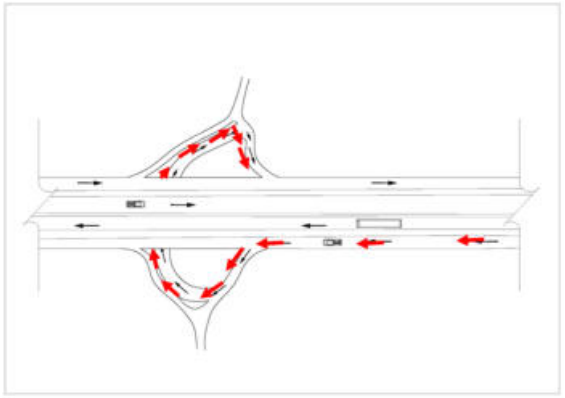
4) สะพานกลับรถเกือกม้าเพื่อเข้าซอยบางเตย 3

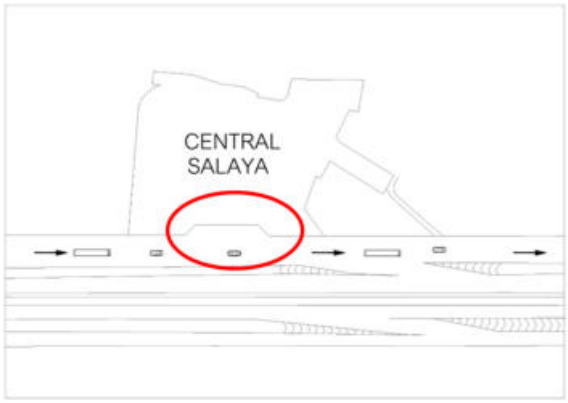
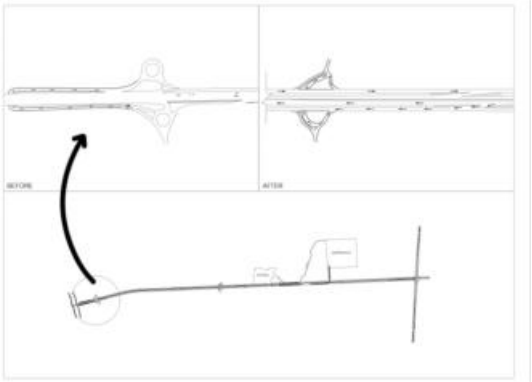
- ปัญหาสภาพจราจรในจุดบริเวณสะพานกลับรถเกือกม้าสาเหตุคือ รถที่มาจากกรุงเทพฯ แล้วเลี้ยวเข้าซอยบางเตย 3 ในระยะกระชั้นชิด เพื่อเป็นทางผ่านไปยังซอยบางเตย 5 เพื่อเข้าเซ็นทรัลศาลายา ประกอบกับรถบรรทุกสินค้าที่เดินทางมายังศูนย์ขนส่งสินค้าพุทธมณฑลใช้สะพานกลับรถร่วมกับรถทั่วไป ทำให้รถติดสะสมและมีความหนาแน่นในบริเวณเส้นทางหลัก



6.3.10 แนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรในบริเวณพื้นที่โดยรอบศูนย์ส่งสินค้าพุทธมณฑล

ตารางที่ 6.3-5 แนวทางแก้ไขปัญหา

สภาพปัญหาในปัจจุบัน	เสนอแนวทางการแก้ไข
1) ตำแหน่งที่ 1 บริเวณสะพานกลับรถเข้าซอยบางเตย 3 และศูนย์ขนส่งสินค้าพุทธมณฑล • เนื่องจากซอยบางเตย 3 มีความกว้างไม่เพียงพอสำหรับการเดินรถสวนทางกัน จึงทำให้การจราจรบริเวณหน้าถนนบรมราชชนนีติดขัด • ในปัจจุบันอาสาจราจรบริเวณดังกล่าวจะปฏิบัติหน้าที่ 08.00 – 17.00 น.	• เสนอให้มีการเดินรถทางเดียวในเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น • เสนอให้ขอความร่วมมือรถบรรทุกสินค้าที่เดินมายังศูนย์ขนส่งสินค้าพุทธมณฑล หลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางในช่วงเวลาเร่งด่วน • การจัดอาสาจราจรในเวลาเร่งด่วน ได้แก่ 08.00 – 11.00 และ 15.00 – 19.00 น.
	
2) ตำแหน่งที่ 2 ปัจจุบันในการกลับรถเข้าเซ็นทรัลจะใช้จุดกลับรถบริเวณทางลอดสะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน โดยมีระยะทางประมาณ 7.5 กิโลเมตร	• ถ้าโครงการก่อสร้างทางลอดกลับรถบนถนนบรมราชชนนี (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 338) ที่ กม.22+059 แล้วเสร็จ จะเหลือระยะทางกลับรถเข้าเซ็นทรัลศาลายา เพียง 3.5 กม. ซึ่งช่วยลดระยะทางได้มากถึง 4 กม.
	

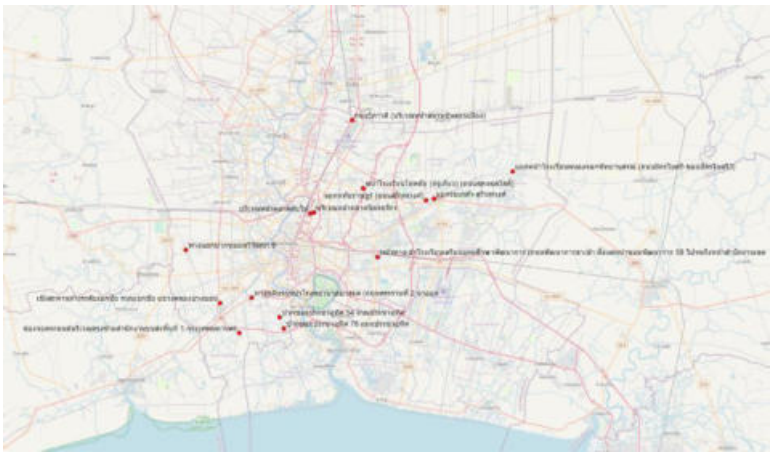
3) ตำแหน่งที่ 3 ในปัจจุบันบริเวณหน้าเซนทรัลศาลายามีรถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถแท็กซี่มาจอดกีดขวาง ทำให้รถโดยสารประจำทางไม่สามารถเข้าจอดบริเวณป้ายได้	● การปรับปรุงในอนาคต โดยให้ห้างเซนทรัลจัดระเบียบการจอดรถด้านหน้าห้าง เพื่อให้รถโดยสารประจำทางสามารถเข้าจอดในช่องจอดได้
	
4) ตำแหน่งที่ 4 ในปัจจุบันการเดินทางไปจังหวัดนครปฐมจะต้องใช้ จุดกลับรถบริเวณ ถ.พุทธมณฑลสาย 5 ซึ่งมีระยะทางประมาณ 9.3 กม.	● การปรับปรุงเบื้องต้น ให้ผู้ที่ต้องการเดินทางไปจังหวัดนครปฐม ใช้สะพานกลับรถบริเวณ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล ระยะทางประมาณ 3 กม. ซึ่งสามารถช่วยลดระยะทางกลับรถได้ประมาณ 6.3 กม.
	

6.4 TP4: การเปรียบเทียบสภาพจราจรก่อนและหลังการปรับปรุงจุดปัญหาของกรุงเทพมหานคร

6.4.1 ที่มาและความสำคัญ

งานศึกษาการวิเคราะห์เปรียบเทียบสภาพจราจรจากการปรับปรุงสภาพกายภาพถนน เกิดจากการความร่วมมือเพื่อบูรณาการข้อมูลด้านจราจรและขนส่งระหว่างหน่วยงานของภาครัฐ ระหว่าง สำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร (สจส. กทม.) และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เพื่อปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร

จากการหารือเรื่องการกำหนดแนวทางในการบูรณาการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง เพื่อใช้ในการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลนั้น กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการดูแลรับผิดชอบถนนในกรุงเทพมหานคร ได้ดำเนินการแก้ไขจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร (Friction Spot) ในระยะเร่งด่วน (Hot Action) จำนวน 14 จุด โดยกรุงเทพมหานครได้ปรับปรุงแล้วเสร็จเมื่อ ธันวาคม 2565 อย่างไรก็ตามการปรับปรุงแก้ไขจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัดดังกล่าว ยังไม่ได้รับการประเมินภายหลังจากการปรับปรุง จึงได้เสนอให้ สนข. ซึ่งเป็นตัวกลางในการรับข้อมูล GPS จากการขนส่งทางบก มาใช้ในการวิเคราะห์สภาพจราจรประเมินผลการปรับปรุงแก้ไขจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร โดยประยุกต์ใช้ข้อมูล GPS เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพภายหลังการปรับปรุง ตำแหน่งที่ได้ทำการปรับปรุงแสดงใน**รูปที่ 6.4-1**



รูปที่ 6.4-1 ตำแหน่งที่ได้รับการแก้ไขปัญหาจราจร 14 ตำแหน่ง

6.4.2 วัตถุประสงค์

1) เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพการแก้ปัญหาจราจรและประเมินผลการปรับปรุงทางด้านกายภาพที่กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการแก้ปัญหาจราจรของจุดที่มีปัญหาจราจรติดขัดเร่งด่วน
2) เพื่อใช้ข้อมูลจากการบูรณาการข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งระหว่างหน่วยงานของภาครัฐ และตรวจสอบสภาพปัญหาจราจรอื่นๆ เพิ่มเติมจากปัจจุบัน ภายหลังการปรับปรุงทางด้านกายภาพ
3) เพื่อเสนอข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาจราจร และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ปัญหาจราจรของจุดที่มีปัญหาจราจรติดขัดเร่งด่วน

6.4.3 ตำแหน่งและรูปแบบการปรับปรุงจุดที่มีการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร โดยกรุงเทพมหานคร

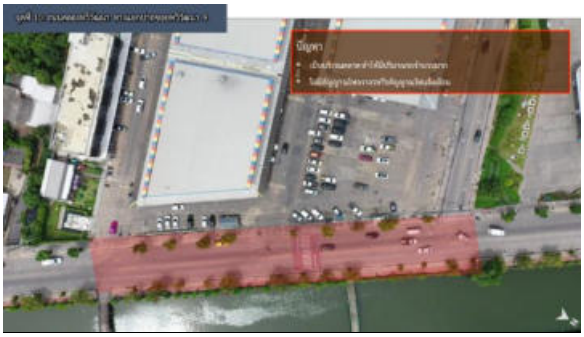
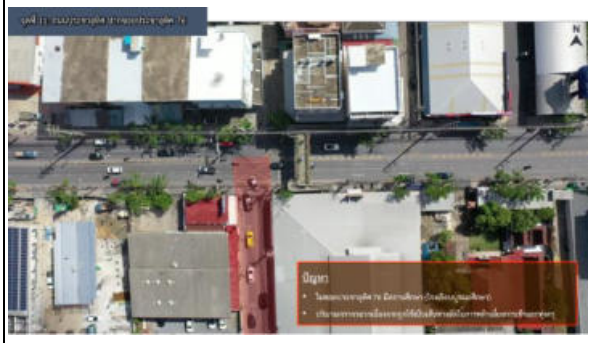
ในการแก้ไขจุดที่มีการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร (Friction Spot) ระยะเร่งด่วน (Hot Action) จำนวน 14 จุด ได้ใช้หลักวิศวกรรมจราจรในการแก้ปัญหาประกอบด้วย การปรับปรุงทางกายภาพ และ การบริหารจัดการจราจร ได้ดำเนินการปรับปรุง ในช่วงเดือน พฤศจิกายน - ธันวาคม 2565 โดยมีรายละเอียดการของสภาพ ปัญหาจราจร และการแก้ไขปรับปรุง โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 6.4-1 ตำแหน่ง ปัญหา และการแก้ไขจุดที่มีการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร

จุดที่มีปัญหาจราจร	ลักษณะของปัญหาและการแก้ไข
	1. ถนนสุคนธสวัสดิ์ หน้าโรงเรียนโชคชัย ละติจูด (LAT) 13.664465 ลองจิจูด (LONG) 100.408579 ถนนบางขุนเทียน-ชายทะเล แขวงท่าข้ามเขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร **ปัญหา** เป็นถนนที่มีโรงเรียนอนุบาลโชคชัยลาดพร้าวและโรงเรียนโชคชัยอยู่ติดกัน จึงทำให้การจราจรติดขัดเนื่องจากมีรถจอดรอรับ-ส่งนักเรียนในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็น ร่วมกับเป็นเส้นทางที่มีหลายหมู่บ้านภายในถนนสุคนธสวัสดิ์ และซอยสุคนธสวัสดิ์ 19 สามารถเป็นทางลัดไปถนนประเสริฐมนูกิจได้ จึงมีปัญหาจราจรยาวตลอดช่วงถนนตั้งแต่โรงเรียนอนุบาลโชคชัยลาดพร้าวถึงซอยสุคนธสวัสดิ์ 19 **การแก้ไข** 1. สน.ท้องที่นำกรวยยางวางเป็นแนวช่องจราจรสำหรับรถผู้ปกครองรับ-ส่งนักเรียน 2. ตีเส้นทะแยงเหลือทางเข้า-ออก หมู่บ้านมณเฑียนและปากซอยสุคนธสวัสดิ์ 19 3. จัดเจ้าหน้าที่อำนวยการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนโชคชัยถนนสุคนธสวัสดิ์
	2. ถนนพหลโยธิน บริเวณหน้าตลาดนัดจตุจักร ละติจูด (LAT) 13.798729 ลองจิจูด (LONG) 100.551338 ถนนพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตจตุจักรกรุงเทพมหานคร **ปัญหา** เป็นบริเวณร้านค้า/ตลาดขนาดใหญ่ มีรถจอดริมทางเพื่อขน-ถ่ายสินค้า รอรับผู้โดยสาร และอื่น ๆ อันเนื่องมาจากเครื่องหมายจราจรบนขอบทางไม่ชัดเจน รวมทั้งพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ทำให้เกิดการจราจรติดขัดโดยเฉพาะวันเสาร์-อาทิตย์ ตลอดทั้งวันทำการในการเปิดให้บริการตลาดนัด **การแก้ไข** ทาสี สีขอบทาง ขาว - แดง ห้ามจอดให้ชัดเจน
	3. ถนนกำแพงเพชร บริเวณหน้าตลาดต้นไม้ ละติจูด (LAT) 13.797452 ลองจิจูด (LONG) 100.545810 ถนนกำแพงเพชร แขวงลาดยาว เขตจตุจักรกรุงเทพมหานคร **ปัญหา** เป็นบริเวณร้านค้า/ตลาด โดยมีตลาดต้นไม้อยู่ติดกับตลาด อตก.ใกล้กับตลาดจตุจักร มีรถจอดริมทางเพื่อขน-ถ่ายสินค้า และเนื่องมาจากเครื่องหมายจราจรบนขอบทางไม่ชัดเจน รวมทั้งพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ร่วมกับจุดตัดกระแสจราจรของสะพานข้ามแยกกำแพงเพชรมาบรรจบถนนกำแพงเพชรบริเวณหน้าตลาดต้นไม้และรถที่จอดริมทางบริเวณหน้าตลาดต้นไม้ จึงทำให้เกิดจุดอันตราย **การแก้ไข** ทาสีขอบทาง ขาว - แดง และ ขาว-เหลือง ห้ามจอด ให้ชัดเจน

จุดที่มีปัญหาจราจร	ลักษณะของปัญหาและการแก้ไข
	4. ถนนวิภาวดีรังสิต บริเวณหน้าสนามบินดอนเมือง ละติจูด (LAT) 13.935330 ลองจิจูด (LONG) 100.609710 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร **ปัญหา** เป็นบริเวณที่มีป้ายรถโดยสารประจำทาง โดยมีรถแท็กซี่จอดบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทางแช่จำนวนมาก และรถอื่น ๆ จอดบริเวณช่องทางขาเข้า 4 จึงทำให้เกิดคอขวดยาวจากป้ายรถโดยสารถึงบริเวณช่องทางขาเข้า 4 โดยมีปริมาณจราจรมากโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น **การแก้ไข** 1. จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่เทศกิจ อำนวยความสะดวกด้านการจราจร 2. กวดขันวินัยจราจร 3. ติดตั้งเครื่องหมายจราจร และปรับปรุงเส้นจราจรให้ชัดเจน 4. ติดตั้งกล้อง CCTV ในบริเวณที่พบการฝ่าฝืนกฎจราจร
	5. ถนนสุวินทวงศ์ แยกหทัยราษฎร์ ละติจูด (LAT) 13.816718ลองจิจูด (LONG) 100.722057 ถนนสุวินทวงศ์ แขวงมีนบุรี เขตมีนบุรีกรุงเทพมหานคร **ปัญหา** ทางแยกมีสัญญาณไฟจราจรแต่ไม่มีการเปิดใช้งาน ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าการจราจรจะติดขัดขาเข้าเมืองสะสมจากแยกจ่าเฉย (แยกเลียบคลองสองหทัยราษฎร์) เนื่องจากสภาพกายภาพร่วมกับการจราจรแออัดจึงทำให้เกิดการติดขัดของจราจรเป็นลักษณะคอขวด **การแก้ไข** 1. ช่วงเวลาเร่งด่วน เพิ่มช่องจราจร 2 ช่องเป็น 3 ช่อง โดยใช้กรวยยางกั้นช่องจราจร 2. จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจควบคุมสัญญาณไฟจราจรและอำนวยความสะดวกบริเวณทางแยก
	6. ถนนร่มเกล้า แยกร่มเกล้า-สุวินทวงศ์ ละติจูด (LAT) 13.819036 ลองจิจูด (LONG) 100.734299 ถนนร่มเกล้า แขวงมีนบุรี เขตมีนบุรีกรุงเทพมหานคร **ปัญหา** ทางแยกมีสัญญาณไฟจราจร ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าการจราจรจะติดขัดขาเข้าเมือง เนื่องจากติดสะสมจากแยกจ่าเฉย (แยกเลียบคลองสองขหทัยราษฎร์) ที่มีลักษณะเป็นคอขวด ร่วมกับรถจากถนนสีหบุรานุกิจผ่านแยกสีหบุรานุกิจเพื่อเข้าสู่แยกร่มเกล้า-สุวินทวงศ์ มีปริมาณจราจรมากในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเนื่องจากมีสถานศึกษาภายในถนนสีหบุรานุกิจ **การแก้ไข** 1. จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่เทศกิจ อำนวยความสะดวก และกวดขันวินัยจราจร 2. ติดตั้งป้ายเครื่องหมายห้ามจอด และตีเส้นเครื่องหมายจราจรห้ามจอดบนพื้นทางให้ชัดเจน

จุดที่มีปัญหาจราจร	ลักษณะของปัญหาและการแก้ไข
	7. ถนนมิตรไมตรี-ซอยมิตรไมตรี 3 แยกหน้าโรงเรียนหนองจอกพิทยานุสรณ์ ละติจูด (LAT) 13.859377 ลองจิจูด (LONG) 100.853991 ถนนมิตรไมตรี แขวงหนองจอก เขตหนองจอก กรุงเทพมหานคร **ปัญหา** ทางแยกไม่มีสัญญาณไฟจราจร และมีสถานศึกษาในซอยมิตรไมตรี 4 ซึ่งอยู่เยื้องกับทางแยกหน้าโรงเรียนหนองจอกพิทยานุสรณ์ รถที่ออกจากซอยโรงเรียนจึงมักปาดออกเพื่อตรงไปทางแยกทำให้เกิดการตัดของกระแสจราจรและเกิดการติดขัดของรถในทิศทางอื่น **การแก้ไข** 1. ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร 2. ปรับปรุงทางกายภาพ ขยายถนนเป็น 4 เลน 3. ติดตั้งแบริเออร์บังคับให้รถออกจากซอยไปเลี้ยงกลับมา (U-TURN)
	8. ถนนพัฒนาการ หน้าทางเข้าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการ ละติจูด (LAT) 13.732810 ลองจิจูด (LONG) 100.648080 ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร **ปัญหา** ทางแยกไม่มีสัญญาณไฟ ภายในซอยพัฒนาการ 58 เป็นซอยปิด โดยมีสถานศึกษาและหมู่บ้านภายในซอย จึงมีรถผู้ปกครองมารับ-ส่งบุตรหลานที่โรงเรียน และจอดรถข้างทางตลอดทั้งสองฝั่งจราจรจำนวนมาก มีจุดกลับรถในซอย โดยรถที่เลี้ยวเข้า-ออกภายในซอยพัฒนาการ 58 มักตัดกระแสจราจรทางหลักในช่วงเวลาเช้าและหลังเลิกเรียน **การแก้ไข** 1. จัดจุดจอดรับ-ส่งที่เหมาะสม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการไหลจราจรในซอย 2. กั้นแบริเออร์ไม่ให้กลับรถและไม่ให้เลี้ยวขวาเข้าซอยในช่วงเวลาเร่งด่วน 3. เพิ่มสัญญาณไฟจราจรบริเวณซอยพัฒนาการ 58 และประสานสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจร 4. ปรับกายภาพโดยให้มีรัศมีโค้งเพื่อให้รถเข้า-ออกได้สะดวก
	9. ถนนพระรามที่ 2 ทางคู่ขนานขาออก ทางกลับรถหน้าโรงพยาบาลบางมด ละติจูด (LAT) 13.672447 ลองจิจูด (LONG) 100.456646 ถนนพระรามที่ 2 แขวงบางมด เขตจอมทอง กรุงเทพมหานคร **ปัญหา** จุดที่เกิดจุดขัดแย้งจากทางคู่ขนานขาออกตัดเข้าถนนพระรามที่ 2 โดยเมื่อใกล้โรงพยาบาลบางมดจะมีรถแท็กซี่จอดยาวกีดขวางช่องจราจร 1 ช่องจราจร จึงทำให้เกิดจุดติดขัด รถที่กลับรถมักลักลอบตัดรถกระแสทางตรงเพื่อเข้าซอย หรือป้ายรถประจำทาง และรถที่มาจากทางตรงมักเบี่ยงขวาเพื่อเข้าทางด่วนคู่ขนานและมีปริมาณจราจรมากในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น **การแก้ไข** 1. ประสานกรมทางหลวงซ่อมแซมเสาล้มลุกแทนที่ชำรุด 2. วางกรวยยางต่อจากเสาล้มลุกเพื่อป้องกันการฝ่าฝืน 3. ประสาน ขสมก.เพื่อขยับป้ายรถประจำทางออกจากจุดเดิมไปตามความเหมาะสม 4. ปรับปรุงทางกายภาพ

จุดที่มีปัญหาจราจร	ลักษณะของปัญหาและการแก้ไข
	**10. ถนนคลองทวีวัฒนา ทางแยกปากซอยทวีวัฒนา 9** ละติจูด (LAT) 13.743266 ลองจิจูด (LONG) 100.356484 ถนนคลองทวีวัฒนา แขวงทวีวัฒนา เขตทวีวัฒนา กรุงเทพมหานคร **ปัญหา** เป็นบริเวณตลาดทำให้มีปริมาณรถจำนวนมาก ตลอดทั้งวัน มีรถแท็กซี่จอดแช่บริเวณหน้าตลาด และทางเข้าออกหลายทางจึงมีจุดขัดแย้งหลายตำแหน่งของบริเวณถนนคลองทวีวัฒนาและซอยทวีวัฒนา 9 โดยไม่ได้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรหรือสัญญาณไฟแจ้งเตือน **การแก้ไข** 1. ด้านกายภาพเพิ่มรัศมีผายปากคันหินทางเท้าบริเวณปากซอยทวีวัฒนา 9 2. จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันรถจอดที่กระทำผิดกฎจราจร
	**11. ถนนประชาอุทิศ ปากซอยประชาอุทิศ 76** ละติจูด (LAT) 13.626991 ลองจิจูด (LONG) 100.505563 ถนนประชาอุทิศ แขวงทุ่งครุ เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร **ปัญหา** ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น จะมีปริมาณจราจรมากเนื่องจากถูกใช้เป็นเส้นทางลัดในการหลีกเลี่ยงการเข้าแยกทุ่งครุ และบริเวณหน้าซอยประชาอุทิศ 76 มีตลาดยิ่งรวย 76 จึงทำให้เกิดติดขัดของรถเพิ่มมากขึ้น **การแก้ไข** 1. เปิดสัญญาณไฟจราจร 2. เปิดใช้งานสัญญาณไฟอัตโนมัติในบางช่วงเวลา
	12. ถนนประชาอุทิศ ปากซอยประชาอุทิศ 54 ละติจูด (LAT) 13.643650 ลองจิจูด (LONG) 100.499036 ถนนประชาอุทิศ แขวงบางมด เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร **ปัญหา** ซอยที่มีหมู่บ้านภายในซอยจำนวนมาก และมีป้ายโดยสารบริเวณทางเข้าซอย จึงมีรถจอดเลนทางด้านซ้ายและเกิดการตัดขัดของจราจร ร่วมกับบริเวณใกล้ซอยประชาอุทิศ 54 มีตลาดขนาดใหญ่บนถนนประชาอุทิศก่อนถึงปากซอย มีรถจอดข้างทางเกิดการกีดขวางช่องจราจรโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น **การแก้ไข** 1. ติดตั้งป้ายหยุด และป้ายลดความเร็วข้างหน้าที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง 2. ทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นที่ทางเส้นทแยงห้ามหยุดรถและทางม้าลาย
	13. ถนนบางขุนเทียน-ชายทะเล ช่องจอดรถยนต์บริเวณตรงข้ามสำนักงานขนส่งพื้นที่ 1 ละติจูด (LAT) 13.620200 ลองจิจูด (LONG) 100.437800 ถนนบางขุนเทียน-ชายทะเล แขวงท่าข้าม เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร **ปัญหา** เป็นบริเวณสถานที่ราชการจึงมีปริมาณจราจรในบริเวณนี้มากโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น และบริเวณตรงข้ามของสำนักงานขนส่ง มีรถยนต์จอดในลักษณะเฉียง 45 องศา จึงเกิดการล้ำช่องจราจร **การแก้ไข** 1. ทำเครื่องหมายห้ามจอด 2. ประสานเจ้าหน้าที่จัดที่จอดรถยนต์บริเวณใต้สะพานข้ามคลองสนามชัยให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนใช้จอดแทน

จุดที่มีปัญหาจราจร	ลักษณะของปัญหาและการแก้ไข
	14. ถนนเอกชัย เชิงสะพานต่างระดับเอกชัย ละติจูด (LAT) 13.664465 ลองจิจูด (LONG) 100.408579 ถนนบางขุนเทียน-ชายทะเล แขวงท่าข้าม เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร **ปัญหา** เป็นทางเบี่ยงร่วมของถนนกาญจนาภิเษกและทางลงสะพานข้ามแยกต่างระดับบางบอนถนนเอกชัย และมาบรรจบกับถนนบางบอน 2 ผู้ขับขี่มักเปลี่ยนช่องทางเดินรถอย่างกระชั้นชิดบริเวณคอสะพานต่างระดับเอกชัย โดยเปลี่ยนจากช่องทางขวาไปยังช่องทางซ้าย เพื่อมุ่งหน้าเข้าสู่ถนนกาญจนาภิเษก และเปลี่ยนช่องทางเดินรถจากช่องทางซ้ายไปยังช่องทางขวาเพื่อข้ามสะพานต่างระดับเอกชัย ทำให้เกิดการจราจรติดขัด มีปริมาณรถสะสมไปถึงจุดกลับรถหน้าไปรษณีย์ย่อยบางบอน โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น **การแก้ไข** 1. ติดตั้งเสานำทาง 2. จัดเจ้าหน้าที่กวดขันวินัยจราจร

6.4.4 การวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจรจากการปรับปรุงจุดที่มีการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร

- **การเตรียมข้อมูลก่อนการวิเคราะห์**

ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์เปรียบเทียบประสิทธิภาพการจราจรเป็นข้อมูลจากระบบ GPS ของกรมการขนส่งทางบก โดยพิจารณาใช้ข้อมูล GPS ของรถแท็กซี่และรถโดยสารประจำทาง ผ่านการดำเนินการจากศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ (ศทท.) สนข. เพื่อมาใช้ในการวิเคราะห์ความเร็วเฉลี่ย (Average Speed) บนช่วงถนน และความล่าช้าบริเวณทางแยก (Average Delay) ใช้ข้อมูลทั้งหมด 2 ช่วงดังนี้

- ก่อนมีการปรับปรุง: วันที่ 13 - 17 มิถุนายน 2566 และวันที่ 18 - 22 กรกฎาคม 2566
- หลังมีการปรับปรุง: วันที่ 16 - 18, 23 - 25 มกราคม 2566 และวันที่ 15 - 24 กุมภาพันธ์ 2566

จากนั้นจึงนำข้อมูลมาทำการทดสอบสมมุติฐาน กำหนดใช้ช่วงระดับความเชื่อมั่น (Confidence Level) ที่ร้อยละ 95 เนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบข้อมูล 2 กลุ่ม (ก่อน-หลังการปรับปรุง) และขนาดของกลุ่มตัวอย่างต่ำ จึงพิจารณาการวิเคราะห์คือ Unknown Means and Unknown Standard Deviations และใช้ค่า t-statistics ในการเปรียบเทียบสำหรับค่าเฉลี่ยของทั้งสองกลุ่มเป็นอิสระ โดยแบ่งการพิจารณาเป็น 2 ระดับ คือ ระดับช่วงถนน (Link) และระดับโครงข่าย (Network) และแบ่งช่วงเวลาการพิจารณาออกเป็น 3 ช่วงเวลา คือ 1. ช่วงเร่งด่วนเช้า (06.00 - 09.00 น.) 2. ช่วงเร่งด่วนเย็น (16.00 - 19.00 น.) และ 3. ช่วงนอกเร่งด่วนกลางวัน (09.00 - 16.00 น.)

- **การวิเคราะห์ความเร็วเฉลี่ย (Average Speed)**

การวิเคราะห์ความเร็วเฉลี่ยของการแก้ไขจุดที่มีการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร ทั้ง 14 จุด ของระดับช่วงถนน (Link) และระดับโครงข่าย (Network) ในแต่ละช่วงเวลา ผลการวิเคราะห์ดัง**ตารางที่ 6.4-2**

ตารางที่ 6.4-2 ผลการวิเคราะห์ความเร็วเฉลี่ย (Average Speed) ระดับช่วงถนนและระดับโครงข่ายในแต่ละช่วงเวลาการวิเคราะห์

จุดที่	ช่วงเวลา	ก่อนการปรับปรุง	หลังการปรับปรุง	% การปรับปรุง	p-value	ก่อนการปรับปรุง	หลังการปรับปรุง	% การปรับปรุง	p-value
		ระดับช่วงถนน (Link)				ระดับโครงข่าย (Network)			
1	เร่งด่วนเช้า	18.0 กม./ชม.	18.2 กม./ชม.	1.11%	0.8637	25.5 กม./ชม.	25.8 กม./ชม.	1.18%	0.8414
	เร่งด่วนเย็น	25.7 กม./ชม.	26.6 กม./ชม.	3.50%	0.4531	37.0 กม./ชม.	38.0 กม./ชม.	2.70%	0.3274
	นอกเร่งด่วน	19.0 กม./ชม.	19.3 กม./ชม.	1.58%	0.8234	26.8 กม./ชม.	26.4 กม./ชม.	-1.49%	0.6219
2 และ 3	เร่งด่วนเช้า	21.6 กม./ชม.	22.0 กม./ชม.	1.85%	0.7486	24.9 กม./ชม.	26.5 กม./ชม.	6.43%	*0.0508
	เร่งด่วนเย็น	33.9 กม./ชม.	35.3 กม./ชม.	4.13%	0.2006	35.5 กม./ชม.	36.6 กม./ชม.	3.10%	0.3067
	นอกเร่งด่วน	24.4 กม./ชม.	24.5 กม./ชม.	0.41%	0.9978	25.2 กม./ชม.	24.9 กม./ชม.	-1.19%	0.7473
4	เร่งด่วนเช้า	38.4 กม./ชม.	40.3 กม./ชม.	4.95%	*0.0503	32.9 กม./ชม.	32.2 กม./ชม.	-2.13%	0.4613
	เร่งด่วนเย็น	54.1 กม./ชม.	55.1 กม./ชม.	1.85%	0.3922	52.5 กม./ชม.	50.9 กม./ชม.	-3.05%	*0.0494
	นอกเร่งด่วน	40.9 กม./ชม.	41.3 กม./ชม.	0.98%	0.7712	34.6 กม./ชม.	34.2 กม./ชม.	-1.16%	0.6214
5 และ 6	เร่งด่วนเช้า	26.3 กม./ชม.	28.1 กม./ชม.	6.84%	*0.0515	22.9 กม./ชม.	24.0 กม./ชม.	4.80%	0.3031
	เร่งด่วนเย็น	35.3 กม./ชม.	36.2 กม./ชม.	2.55%	0.3977	33.2 กม./ชม.	34.2 กม./ชม.	3.01%	0.3505
	นอกเร่งด่วน	28.4 กม./ชม.	29.1 กม./ชม.	2.46%	0.4883	25.5 กม./ชม.	25.1 กม./ชม.	-1.57%	0.6634
8	เร่งด่วนเช้า	18.0 กม./ชม.	18.6 กม./ชม.	3.33%	0.6112	24.4 กม./ชม.	25.3 กม./ชม.	3.69%	0.4025
	เร่งด่วนเย็น	37.4 กม./ชม.	38.4 กม./ชม.	2.67%	0.3707	43.1 กม./ชม.	44.5 กม./ชม.	3.25%	0.1690
	นอกเร่งด่วน	28.4 กม./ชม.	28.8 กม./ชม.	1.41%	0.7314	30.4 กม./ชม.	31.8 กม./ชม.	4.61%	0.1756
9	เร่งด่วนเช้า	27.1 กม./ชม.	28.4 กม./ชม.	4.80%	0.2551	35.7 กม./ชม.	37.2 กม./ชม.	4.20%	0.1493
	เร่งด่วนเย็น	39.1 กม./ชม.	40.4 กม./ชม.	3.32%	0.2542	42.5 กม./ชม.	41.3 กม./ชม.	-2.82%	0.2258
	นอกเร่งด่วน	29.7 กม./ชม.	31.6 กม./ชม.	6.40%	*0.0508	35.7 กม./ชม.	39.3 กม./ชม.	10.08%	*0.0004
10	เร่งด่วนเช้า	26.0 กม./ชม.	26.6 กม./ชม.	2.31%	0.5859	28.7 กม./ชม.	28.7 กม./ชม.	0.00%	0.9226
	เร่งด่วนเย็น	46.0 กม./ชม.	46.3 กม./ชม.	0.65%	0.7886	39.9 กม./ชม.	40.3 กม./ชม.	1.00%	0.7394
	นอกเร่งด่วน	31.0 กม./ชม.	31.2 กม./ชม.	0.65%	0.8590	31.8 กม./ชม.	32.5 กม./ชม.	2.20%	0.5109
11 และ 12	เร่งด่วนเช้า	19.6 กม./ชม.	20.0 กม./ชม.	2.04%	0.7531	19.3 กม./ชม.	19.7 กม./ชม.	2.07%	0.6934
	เร่งด่วนเย็น	35.7 กม./ชม.	35.8 กม./ชม.	0.28%	0.9445	33.9 กม./ชม.	32.2 กม./ชม.	-5.01%	0.0812
	นอกเร่งด่วน	22.4 กม./ชม.	22.9 กม./ชม.	2.23%	0.6282	21.4 กม./ชม.	20.9 กม./ชม.	-2.34%	0.5555
13	เร่งด่วนเช้า	31.9 กม./ชม.	33.4 กม./ชม.	4.70%	0.2283	30.7 กม./ชม.	32.7 กม./ชม.	6.51%	*0.0501
	เร่งด่วนเย็น	40.6 กม./ชม.	41.3 กม./ชม.	1.72%	0.6194	43.1 กม./ชม.	45.5 กม./ชม.	5.57%	*0.0249
	นอกเร่งด่วน	36.4 กม./ชม.	36.8 กม./ชม.	1.10%	0.7281	33.3 กม./ชม.	32.8 กม./ชม.	-1.50%	0.5842
14	เร่งด่วนเช้า	25.3 กม./ชม.	26.7 กม./ชม.	5.53%	0.2011	29.7 กม./ชม.	30.3 กม./ชม.	2.02%	0.5711
	เร่งด่วนเย็น	45.4 กม./ชม.	47.8 กม./ชม.	5.29%	*0.0425	49.1 กม./ชม.	49.1 กม./ชม.	0.00%	0.9849
	นอกเร่งด่วน	32.4 กม./ชม.	32.7 กม./ชม.	0.93%	0.7683	36.2 กม./ชม.	37.1 กม./ชม.	2.49%	0.4063

หมายเหตุ: * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ผลการวิเคราะห์ความเร็วเฉลี่ยระดับช่วงถนน และระดับโครงข่าย พบว่าความเร็วเฉลี่ยโดยรวมเพิ่มมากขึ้นทุกจุด อย่างไรก็ตามเมื่อตรวจสอบทางสถิติ พบว่ามีบางจุดและบางช่วงเวลาที่มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นการสรุปผลจากสมมุติฐานการทดสอบการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของทั้งสองกลุ่ม (ก่อนและหลังการปรับปรุง) พบว่าความเร็วเฉลี่ยระดับช่วงถนนแตกต่างก่อนการปรับปรุง มีความแตกต่างกัน ที่จุดที่ 4 5 และ 6 ของช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า จุดที่ 9 ของช่วงนอกเวลาเร่งด่วน และจุดที่ 14 ของช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น และความเร็วเฉลี่ยระดับโครงข่ายแตกต่างก่อนการปรับปรุง มีความแตกต่างกัน ที่จุด 2 และ 3 ของช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า จุดที่ 4 ของช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น จุดที่ 9 ของช่วงนอกเวลาเร่งด่วน และจุดที่ 13 ของช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

อย่างไรก็ตามผลของการเปลี่ยนแปลงในระดับโครงข่ายเป็นการสนับสนุนผลในระดับช่วงถนนที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานปรับปรุง หากมีการเปลี่ยนแปลงเฉพาะระดับโครงข่าย จะไม่สามารถยืนยันผลการเปลี่ยนแปลงจากการปรับปรุงทางกายภาพและการบริหารจัดการจราจร เนื่องจากอาจมีปัจจัยอื่นที่อาจส่งผลให้ช่วงโครงข่ายถนนภายในรัศมี 1.5 กิโลเมตรดีขึ้น ดังนั้นสามารถสรุปผลการตรวจสอบประสิทธิภาพของการปรับปรุงทางกายภาพและการบริหารจัดการจราจรได้ดังนี้

- จุดที่ 2 และจุดที่ 3 มีความเร็วเฉลี่ยเพิ่มมากขึ้นในระดับโครงข่ายที่ร้อยละการปรับปรุง 6.43 เนื่องมาจากสาเหตุอื่น ๆ เช่น การเปลี่ยนแปลงของสภาพจราจรในวันหยุดทำให้มีปริมาณจราจรลดลง
- จุดที่ 4 มีความเร็วเฉลี่ยเพิ่มมากขึ้นในระดับช่วงถนนที่ร้อยละการปรับปรุง 4.95 และความเร็วเฉลี่ยลดลงในระดับโครงข่ายที่ร้อยละการปรับปรุง -3.05 จากการปรับปรุงทางกายภาพและการบริหารจัดการจราจรส่งผลให้ความเร็วบนช่วงถนนเพิ่มมากขึ้น แต่ยังไม่สามารถทำให้โครงข่ายภายในบริเวณรัศมี 1.5 เมตรดีขึ้น
- จุดที่ 5 มีความเร็วเฉลี่ยเพิ่มมากขึ้นในระดับช่วงถนนที่ร้อยละการปรับปรุง 6.84 จากการปรับปรุงทางกายภาพและการบริหารจัดการจราจรส่งผลให้ความเร็วบนช่วงถนนเพิ่มมากขึ้น
- จุดที่ 9 มีความเร็วเฉลี่ยเพิ่มมากขึ้นในระดับช่วงถนนที่ร้อยละการปรับปรุง 6.40 และความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้นในระดับโครงข่ายที่ร้อยละการปรับปรุง 10.08 จากการปรับปรุงทางกายภาพและการบริหารจัดการจราจรส่งผลให้ความเร็วบนช่วงถนนและทั้งโครงข่ายเพิ่มมากขึ้น
- จุดที่ 13 มีความเร็วเฉลี่ยเพิ่มมากขึ้นในระดับโครงข่ายที่ร้อยละการปรับปรุง 6.04 เนื่องมาจากสาเหตุอื่น ๆ
- จุดที่ 14 มีความเร็วเฉลี่ยเพิ่มมากขึ้นในระดับช่วงถนนที่ร้อยละการปรับปรุง 5.29 จากการปรับปรุงทางกายภาพและการบริหารจัดการจราจรส่งผลให้ความเร็วบนช่วงถนนเพิ่มมากขึ้น

ภาพรวมการตรวจสอบประสิทธิภาพของการปรับปรุงทางกายภาพและการบริหารจัดการจราจร โดยกรุงเทพมหานคร ด้วยความเร็วเฉลี่ยพบว่า 5 จุด มีการเปลี่ยนแปลงจากการปรับปรุงทางกายภาพและการบริหารจัดการจราจร เช่น การทาสี/ตีเส้น ติดตั้งป้ายเครื่องหมาย กล้อง CCTV บริหารสัญญาณไฟจราจร งานตำรวจจราจร และ 3 จุดมีการเปลี่ยนแปลงจากสาเหตุอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกรุงเทพมหานคร

- **<u>การวิเคราะห์ความล่าช้าเฉลี่ย (Average Delay)</u>**

การวิเคราะห์ความล่าช้าเฉลี่ยบริเวณทางแยกด้วยข้อมูล GPS เนื่องจากการกำหนดตำแหน่งของทางแยกของโครงการ ได้กำหนดทางแยกที่สำคัญในกรุงเทพมหานครภายในถนนวงแหวนรัชดาภิเษกจำนวน 96 ทางแยกหลัก และกำหนดให้รัศมีของการวิเคราะห์อยู่ห่างจากจุดศูนย์กลางของทางแยกออกไปเป็นระยะทาง 500 เมตร สำหรับทุกถนนที่มุ่งเข้าสู่ทางแยก ดังนั้นการวิเคราะห์ความล่าช้าเฉลี่ยบริเวณทางแยกจะสามารถวิเคราะห์ได้เฉพาะในทางแยกที่สำคัญในกรุงเทพมหานครภายในถนนวงแหวนรัชดาภิเษก 2 จุดภายในพื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษก คือจุดที่ 2 และ 3

การวิเคราะห์ความล่าช้าเฉลี่ยที่ทางแยกระดับช่วงถนน และระดับโครงข่าย มีการปรับปรุงที่ดีขึ้นบางช่วงเวลาและบางระดับการวิเคราะห์ อย่างไรก็ตามเมื่อตรวจสอบทางสถิติ พบว่าความล่าช้าเฉลี่ยที่ทางแยกระดับช่วงถนนมีการเปลี่ยนแปลงระดับนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นการสรุปผลจากสมมุติฐานการทดสอบการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของทั้งสองกลุ่ม (ก่อนและหลังการปรับปรุง) พบว่าความล่าช้าเฉลี่ยบริเวณทางแยกระดับช่วงถนนแตกต่างก่อนการปรับปรุงของจุดที่ 2 และ จุดที่ 3 ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า เร่งด่วนเย็น และช่วงนอกเวลาเร่งด่วน และความล่าช้าเฉลี่ยบริเวณทางแยกระดับโครงข่ายแตกต่างก่อนการปรับปรุง นั้นไม่มีไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

การตรวจสอบประสิทธิภาพของการปรับปรุงทางกายภาพและการบริหารจัดการจราจร โดยกรุงเทพมหานครด้วยความล่าช้าเฉลี่ยที่ทางแยกพบว่า จุดที่ 2 และ จุดที่ 3 มีการเปลี่ยนแปลงจากการปรับปรุงทางกายภาพและการบริหารจัดการจราจร มีความล่าช้าเฉลี่ยที่ทางแยกในระดับช่วงถนนที่ดีขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละการปรับปรุงที่ 3.17

ตารางที่ 6.4-3 ผลการวิเคราะห์ความล่าช้าเฉลี่ย (Average Delay) ระดับช่วงถนนและระดับโครงข่าย ในแต่ละช่วงเวลาการวิเคราะห์

จุดที่	ช่วงเวลา	ก่อนการปรับปรุง	หลังการปรับปรุง	% การปรับปรุง	p-value	ก่อนการปรับปรุง	หลังการปรับปรุง	% การปรับปรุง	p-value
		ระดับช่วงถนน (Link)				ระดับโครงข่าย (Network)			
2 และ 3	เร่งด่วนเช้า	67.6 วินาที/คัน	65.3 วินาที/คัน	-3.40%	*0.0335	66.9 วินาที/คัน	65.9 วินาที/คัน	-1.49%	0.3542
	เร่งด่วนเย็น	61.9 วินาที/คัน	60.2 วินาที/คัน	-2.75%	*0.0480	71.9 วินาที/คัน	74.5 วินาที/คัน	3.62%	0.2294
	นอกเร่งด่วน	50.8 วินาที/คัน	49.1 วินาที/คัน	-3.35%	*0.0213	62.1 วินาที/คัน	63.5 วินาที/คัน	2.25%	0.1808

6.4.5 การสำรวจปัญหาจราจรในปัจจุบันและแนวทางการแก้ไขปรับปรุงเพิ่มเติม

จากการวิเคราะห์ผลกระทบด้านการจราจรจากการปรับปรุงทางกายภาพและการบริหารจัดการจราจรจะเห็นได้ว่าการประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหาจราจร มีการปรับปรุงที่ดีขึ้นเพียงบางจุด หรือมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เนื่องจากแนวทางการปรับปรุงอาจไม่เพียงพอต่อการแก้ไขปัญหาจราจรในภาพรวมได้

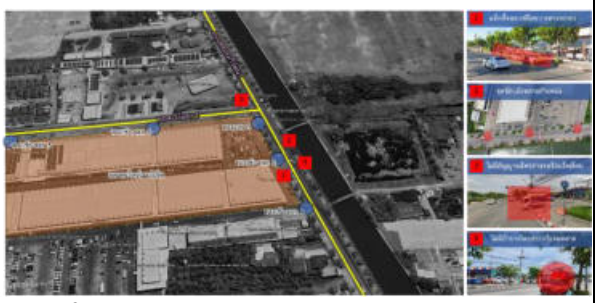
ดังนั้น เพื่อให้การแก้ไขปัญหาจราจรสามารถแก้ไขได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้ดำเนินการศึกษาเพิ่มเติมโดยสำรวจสภาพจราจรและปัญหาจราจรในปัจจุบัน เพื่อเสนอแนวทางการแก้ไขปรับปรุงปัญหาจราจรที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยประเมินผลการแนวทางการแก้ไขปรับปรุงด้วยแบบจำลองสภาพจราจรและตัวชี้วัดสภาพจราจรประกอบด้วย เวลาการเดินทางเฉลี่ย (Average Travel Time) ความล่าช้าเฉลี่ย (Average Delay) ความเร็วเฉลี่ย (Average Speed) จำนวน 14 จุด โดยรายละเอียดปัญหาจราจรในปัจจุบันและแนวทางการแก้ไขปรับปรุงปัญหาจราจรสามารถสรุปได้ดัง**ตารางที่ 6.4-4**

ตารางที่ 6.4-4 สรุปปัญหาจราจรในปัจจุบันและแนวทางการแก้ไขปรับปรุงปัญหาจราจร

ปัญหาจราจรในปัจจุบัน	การแก้ไขปรับปรุงปัญหาจราจร
 <u>ปัญหาในปัจจุบัน</u> 1. มีรถจอดทั้งสองฝั่งจราจร ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น 2. การกลับรถบริเวณ 7-11 3. ทางแยกเป็นทางโค้งและไม่มีสัญญาณไฟจราจร 4. ป้ายเตือนถูกบดบัง	**1. ถนนสุคนธสวัสดิ์ หน้าโรงเรียนโชคชัย** **<u>แนวทางแก้ไข</u>** • ย้ายป้ายเตือนให้มองเห็นชัดเจน • บริเวณหน้าโรงเรียนและหน้าหมู่บ้านให้ติดตั้ง Traffic Pole • ติดตั้งไฟเหลืองกระพริบที่บริเวณซอยสุคนธสวัสดิ์ 19 • จัดพื้นที่โล่งสำหรับจอดรถให้ผู้ปกครองเพิ่มเติม **<u>ก่อนการปรับปรุง</u>** • เวลาการเดินทางเฉลี่ย 323.56 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้า 239.15 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 13.49 กิโลเมตร./ชั่วโมง **<u>หลังการปรับปรุง</u>** • เวลาการเดินทางเฉลี่ยที่ 148.68 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้าที่ 61.77 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 27.30 กิโลเมตร./ชั่วโมง
 <u>ปัญหาในปัจจุบัน</u> 1. มีรถโดยสารและแท็กซี่จอดรอผู้โดยสาร 2. การจอดรับ-ส่งผู้โดยสารนอกพื้นที่ 3. รถโดยสารและแท็กซี่จอดรอผู้โดยสาร 4. รถจอดขนถ่ายสินค้าเนื่องจากใกล้บริเวณประตู 3	**2. ถนนพหลโยธิน บริเวณหน้าตลาดนัดจตุจักร** **<u>แนวทางแก้ไข</u>** • ติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อตรวจจับการการทำผิดกฎจราจร • ติดตั้งกรวยจราจรกั้นบริเวณประตู 3 เพื่อป้องกันการจอดริมทาง • ติดตั้งป้ายบอกช่องทาง รับ-ส่ง ตลาดนัด **<u>ก่อนการปรับปรุง</u>** • เวลาการเดินทางเฉลี่ย 105.92 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้า 111.9 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 27.81 กิโลเมตร./ชั่วโมง **<u>หลังการปรับปรุง</u>** • เวลาการเดินทางเฉลี่ยที่ 74.11 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้าที่ 43.24 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 34.71 กิโลเมตร./ชั่วโมง
 <u>ปัญหาในปัจจุบัน</u> 1. จุดตัดกระแสจราจรทางลงสะพาน 2. รถจอดขนถ่ายสินค้า และกีดขวางทางบริเวณตลาดต้นไม้	**3. ถนนกำแพงเพชร บริเวณหน้าตลาดต้นไม้** **<u>แนวทางแก้ไข</u>** • ติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อตรวจจับการกระทำผิดกฎจราจร • ติดตั้ง Traffic pole บริเวณทางลงสะพานยาว • ติดตั้งป้ายแนะนำอาคารจอดรถ **<u>ก่อนการปรับปรุง</u>** • เวลาการเดินทางเฉลี่ย 211.36 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้า 144.72 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 35.89 กิโลเมตร./ชั่วโมง **<u>หลังการปรับปรุง</u>** • เวลาการเดินทางเฉลี่ยที่ 72.93 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้าที่ 6.29 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 50.25 กิโลเมตร./ชั่วโมง

ปัญหาจราจรในปัจจุบัน	การแก้ไขปรับปรุงปัญหาจราจร
 ปัญหาในปัจจุบัน 1. แท็กซี่จอดขวางกระแสจราจร 2. รถจอดในพื้นที่ห้ามจอดของช่วงบริเวณช่องทางขาเข้า 4	**4. ถนนวิภาวดีรังสิต บริเวณหน้าสนามบินดอนเมือง** **แนวทางแก้ไข** • ติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อตรวจจับการกระทำผิดกฎจราจร • ติดตั้งป้ายแนะนำอาคารจอดรถ **ก่อนการปรับปรุง** • เวลาการเดินทางเฉลี่ย 163.77 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้า 90.9 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 31.87 กิโลเมตร./ชั่วโมง **หลังการปรับปรุง** • เวลาการเดินทางเฉลี่ยที่ 144.36 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้าที่ 70.98 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 34.6 กิโลเมตร./ชั่วโมง
 ปัญหาในปัจจุบัน 1. ถนนมีลักษณะเป็นคอขวดช่วงทางแยกของถนนสุวินทวงศ์ 2. ปริมาณจราจรมากของฝั่งมุ่งหน้ารามอินทรา 3. การสัญจรผิดแนวเส้นทาง บริเวณทางแยก 4. ฝ่าฝืนกลับรถ ช่วงของถนนหทัยราษฎร์	**5. ถนนสุวินทวงศ์ แยกหทัยราษฎร์** **แนวทางแก้ไข** • ปรับปรุงเกาะกลางให้เป็นเกาะกลางแบบยก (Raised Median) • ปรับปรุงเสาป้ายบอกทางเป็นรูปแบบ Single-column และนำสะพานลอยออก • ขยายช่องจราจรจาก 3 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ของช่วงบริเวณที่เป็นคอขวด **ก่อนการปรับปรุง** • เวลาการเดินทางเฉลี่ย 109.01 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้า 43.10 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 43.73 กิโลเมตร./ชั่วโมง **หลังการปรับปรุง** • เวลาการเดินทางเฉลี่ยที่ 70.29 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้าที่ 4.38 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 51.45 กิโลเมตร./ชั่วโมง
 ปัญหาในปัจจุบัน 1. ปริมาณจราจรมากปริมาณจุดตัดของทางแยกสีหบุรานุกิจ 2. มีจอดรถริมทางบริเวณถนนร่มเกล้าต่อเนื่องตลอดทั้งเส้นทาง 3. ไม่มีทางข้ามถนน บริเวณแยกร่มเกล้า-สุวินทวงศ์ 4. มีจอดรถริมทางบนเกาะกลางของแยกร่มเกล้า-สุวินทวงศ์	**6. ถนนร่มเกล้า แยกร่มเกล้า-สุวินทวงศ์** **แนวทางแก้ไข** • ปรับปรุงเกาะกลางให้เป็นเกาะกลางแบบยก (Raised Median) มีทางข้ามม้าลาย • ติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อตรวจจับการกระทำผิดกฎจราจร **ก่อนการปรับปรุง** • เวลาการเดินทางเฉลี่ย 87.31 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้า 6.27 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 50.38 กิโลเมตร./ชั่วโมง **หลังการปรับปรุง** • เวลาการเดินทางเฉลี่ยที่ 72.49 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้าที่ 6.37 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 50.31 กิโลเมตร./ชั่วโมง

ปัญหาจราจรในปัจจุบัน	การแก้ไขปรับปรุงปัญหาจราจร
 <u>ปัญหาในปัจจุบัน</u> 1. รถตัดเข้าทางแยกใกล้ซอยที่เข้าสถานศึกษา 2. จุดขัดแย้งบริเวณทางแยกเนื่องจากทางแยกไม่มีไฟแจ้งเตือน 3. เส้นแบ่งช่องจราจรไม่ชัดเจนบริเวณถนนมิตรไมตรี 4. มีจอดรถริมทางบริเวณถนนมิตรไมตรี ใกล้บริเวณทางแยก	**7. ถนนมิตรไมตรี-ซอยมิตรไมตรี 3 แยกหน้าโรงเรียนหนองจอกพิทยานุสรณ์** **<u>แนวทางแก้ไข</u>** • ติดตั้งป้ายเตือนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก • ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรให้ซอยมิตรไมตรี 3 และมิตรไมตรี 4 เป็นทางแยกรวม • ทาสีตีเส้นช่องแบ่งจราจรให้ชัดเจน • กวดขัดการจอดรถกีดขวางทางจราจร **<u>ก่อนการปรับปรุง</u>** • เวลาการเดินทางเฉลี่ย 297.68 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้า 197.14 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 19.06 กิโลเมตร./ชั่วโมง **<u>หลังการปรับปรุง</u>** • เวลาการเดินทางเฉลี่ยที่ 312.2 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้าที่ 245.04 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 16.78 กิโลเมตร./ชั่วโมง
 <u>ปัญหาในปัจจุบัน</u> 1. จุดติดขัดที่ทางแยก รถที่เข้า-ออกซอยพัฒนาการ 58 2. ไม่มีช่องสำหรับรถโดยสารประจำทาง 3. รถจอดตลอดซอยพัฒนาการ 58 4. จุดกลับรถสำหรับผู้ปกครองไม่ชัดเจน	**8. ถนนพัฒนาการ หน้าทางเข้าโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการ** **<u>แนวทางแก้ไข</u>** • ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณซอยพัฒนาการ 58 และประสานสัญญาณไฟจราจรระหว่างซอยพัฒนาการ 53 • ปรับลดเกาะกลางถนนช่วงระหว่างซอยพัฒนาการ 53 และ 58 ให้เป็นช่องจราจรเสริมสำหรับตรง • ติดตั้งวนเวียนสำหรับกลับรถขนาดเล็ก (Rubber Roundabouts) **<u>ก่อนการปรับปรุง</u>** • เวลาการเดินทางเฉลี่ย 212.45 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้า 145.23 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 26.45 กิโลเมตร./ชั่วโมง **<u>หลังการปรับปรุง</u>** • เวลาการเดินทางเฉลี่ยที่ 187.28 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้าที่ 119.97 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 26.55 กิโลเมตร./ชั่วโมง
 <u>ปัญหาในปัจจุบัน</u> 1. การจอดรถกีดขวางทางจราจรตลอดช่วงทางลงสะพาน 2. การตัดกระแสจราจรบริเวณช่วงลงสะพานหน้าโรงพยาบาลบางมด 3. การชะลอตัวจากช่องจราจรที่ลดลงบริเวณช่วงโรงพยายาลบางมด 4. รถโดยสารจอดนอกป้ายรถโดยสารประจำทาง	**9. ถนนพระรามที่ 2 คู่ขนานขาออกทางกลับรถหน้าโรงพยาบาลบางมด** **<u>แนวทางแก้ไข</u>** • ปรับปรุงเส้นจราจรช่องจราจรทางลงสะพาน ทาสีตีเส้นนำสายตาและติดตั้ง Traffic pole • กวดขันรถโดยสารไม่ให้จอดนอกป้าย • ติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อตรวจจับการกระทำผิดกฎจราจร **<u>ก่อนการปรับปรุง</u>** • เวลาการเดินทางเฉลี่ย 75.06 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้า 24.19 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 68.44 กิโลเมตร./ชั่วโมง **<u>หลังการปรับปรุง</u>** • เวลาการเดินทางเฉลี่ยที่ 60.49 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้าที่ 9.45 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 70.65 กิโลเมตร./ชั่วโมง

ปัญหาจราจรในปัจจุบัน	การแก้ไขปรับปรุงปัญหาจราจร
 **ปัญหาในปัจจุบัน** 1. แท็กซี่จอดแช่กีดขวางทางจราจร บริเวณช่วงด้านหน้าของตลาด 2. จุดขัดแย้งหลายตำแหน่ง เนื่องจากมีทางเข้า-ออก ตลาด 3. ไม่มีสัญญาณไฟจราจรหรือแจ้งเตือน บริเวณทางเข้าตลาด และซอยทวีวัฒนา 9 4. ไม่มีป้ายรถโดยสารบริเวณตลาด	**10. ถนนคลองทวีวัฒนา ทางแยกปากซอยทวีวัฒนา 9** **แนวทางแก้ไข** • ติดตั้งป้ายรถโดยสารประจำทางทั้งสองฝั่งจราจร • ติดตั้งสัญญาณไฟเหลืองบริเวณทางเข้า-ออกตลาด 1 และซอยทวีวัฒนา 9 • ปิดทางออก 3 ของตลาด • กวดขันการจอดของแท็กซี่ ไม่ให้จอดเป็นเวลานาน **ก่อนการปรับปรุง** • เวลาการเดินทางเฉลี่ย 161.86 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้า 94.22 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 32.02 กิโลเมตร./ชั่วโมง **หลังการปรับปรุง** • เวลาการเดินทางเฉลี่ยที่ 160.91 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้าที่ 93.35 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 36.22 กิโลเมตร./ชั่วโมง
 ปัญหาในปัจจุบัน 1. เส้นสีจราจรทแยงเหลืองไม่ชัดเจน บริเวณปากซอยประชาอุทิศ 76 2. มีรถจอดริมทางชั่วคราว ทำให้เกิดกระแสจราจรติดขัด 3. ข้ามถนนโดยไม่ใช้สะพานลอย ทำให้เกิดการชะงักของกระแสจราจร 4. รถโดยสารเล็กจอดแช่หน้าตลาดและนอกป้ายรถโดยสารประจำทาง	**11. ถนนประชาอุทิศ ปากซอยประชาอุทิศ 76** **แนวทางแก้ไข** • ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรให้ชัดเจน • กวดขัดการจอดของรถโดยสารเล็กไม่ให้จอดเป็นเวลานาน • ปรับปรุงรอบสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสมกับสภาพจราจรปัจจุบัน **ก่อนการปรับปรุง** • เวลาการเดินทางเฉลี่ย 343.34 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้า 269.14 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 17.08 กิโลเมตร./ชั่วโมง **หลังการปรับปรุง** • เวลาการเดินทางเฉลี่ยที่ 323.66 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้าที่ 176.89 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 15.98 กิโลเมตร./ชั่วโมง
 ปัญหาในปัจจุบัน 1. เครื่องหมายเส้นทแยงห้ามหยุดรถไม่ชัดเจน 2. รถโดยสารเล็กจอดนอกป้าย เนื่องจากเป็นบริเวณใกล้ตลาด 3. ป้ายรถโดยสารใกล้ทางเข้าปากซอย ทำให้เกิดจุดขัดแย้ง และคอขวด 4. รถจอดกีดขวางทางจราจร บริเวณด้านหน้าของตลาด	**12. ถนนประชาอุทิศ ปากซอยประชาอุทิศ 54** **แนวทางแก้ไข** • ทำการตีเส้นทแยงห้ามหยุดของเดิมและเพิ่มเติมอื่น • ติดตั้งไฟเหลืองกระพริบที่บริเวณทางเข้าตลาด 1 และ 2 • ติดตั้งกล้อง CCTV และป้ายเตือน เพื่อตรวจจับการกระทำผิดกฎจราจร **ก่อนการปรับปรุง** • เวลาการเดินทางเฉลี่ย 182.03 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้า 114.74 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 24.11 กิโลเมตร./ชั่วโมง **หลังการปรับปรุง** • เวลาการเดินทางเฉลี่ยที่ 137.97 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้าที่ 71.22 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 35.67 กิโลเมตร./ชั่วโมง

ปัญหาจราจรในปัจจุบัน	การแก้ไขปรับปรุงปัญหาจราจร
 ปัญหาในปัจจุบัน 1. มีรถจอดข้างทางแนวทแยง ช่วงบริเวณตรงข้ามสำนักงานขนส่งฯ 2. รถจอดข้างทางตลอดทางเป็นจำนวนมากทั้งสองฝั่งถนน 3. จุดตัดกระแสจราจรหน้าขนส่งเนื่องจากตีเส้นเทางออกหน้าสำนักงานขนส่ง	**13. ถนนบางขุนเทียน-ชายทะเล ช่องจอดรถยนต์บริเวณตรงข้ามสำนักงานขนส่งพื้นที่ 1** **แนวทางแก้ไข** • ตีเส้นทิศทางจราจรที่ออกจากสำนักงานขนส่งให้เป็น 1 ช่องจราจร • จัดพื้นที่สำหรับจอดรถบริเวณใต้สะพานกลับรถเพิ่มเติม **ก่อนการปรับปรุง** • เวลาการเดินทางเฉลี่ย 76.95 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้า 10.77 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 48.45 กิโลเมตร./ชั่วโมง **หลังการปรับปรุง** • เวลาการเดินทางเฉลี่ยที่ 69.19 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้าที่ 3.01 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 52.34 กิโลเมตร./ชั่วโมง
 ปัญหาในปัจจุบัน 1. รถวิ่งตัดกระแสจราจรไปยังเลนขวาสุดของถนน 2. รถวิ่งสวนช่องทางจราจรช่วงซอยเอกชัย 93/1 3. การข้ามถนนนอกทางม้าลายและสะพานลอย 4. รถโดยสารที่มักจอดนอกป้ายในช่วงเวลาเร่งด่วน	**14. ถนนเอกชัย เชิงสะพานต่างระดับเอกชัย** **แนวทางแก้ไข** • ติดตั้งกรวยยางหรือแบริเออร์เพื่อป้องการการตัดกระแสจราจร • กวดขันวินัยจราจรของรถโดยสารที่จอดนอกป้ายและการข้ามถนนนอกสะพานลอย **ก่อนการปรับปรุง** • เวลาการเดินทางเฉลี่ย 118.67 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้า 52.75 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 41.27 กิโลเมตร./ชั่วโมง **หลังการปรับปรุง** • เวลาการเดินทางเฉลี่ยที่ 68.96 วินาที/กิโลเมตร • ความล่าช้าที่ 2.94 วินาที/คัน • ความเร็วเฉลี่ย 52.57 กิโลเมตร./ชั่วโมง

6.5 TP5: การแก้ปัญหาพื้นที่ช่วงถนนเพชรบุรีตัดใหม่ บริเวณแยกทองหล่อ

6.5.1 ที่มาและความสำคัญ

ถนนเพชรบุรีมีระยะทางประมาณ 11 กิโลเมตร เริ่มจากบริเวณถนนพิษณุโลกตัดกับถนนสวรรคโลกและถนนหลานหลวงที่ทางแยกยมราชในพื้นที่เขตดุสิต ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ผ่านพื้นที่เขตดุสิต เขตราชเทวี เขตห้วยขวาง และสิ้นสุดช่วงถนนบริเวณแยกคลองตันในเขตสวนหลวง โดยถนนเพชรบุรีตัดใหม่ได้ตัดผ่านทางแยกสายหลักของกรุงเทพมหานครได้แก่ แยกอุรุพงษ์ แยกราชเทวีแยกอโศก-เพชรบุรีเป็นต้น ทำให้เกิดปัญหาการติดขัดเนื่องจากเกินความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนทางแยก โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีการต้องการเดินทางสูง

ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ช่วงบริเวณแยกทองหล่อ นอกจากประสบปัญหาสภาพจราจรติดขัดแล้ว ยังพบปัญหาอื่น ๆ เช่น สภาพคอขวด รถติดล้นทางแยกจนไม่สามารถเคลื่อนรถได้ในจังหวะที่ได้สัญญาณไฟเขียว (Gridlock) ลักษณะทางกายภาพที่ไม่เหมาะสม จึงทำให้บริเวณพื้นที่ดังกล่าวไม่สามารถระบายสภาพการจราจรได้อย่างที่ควรจะเป็น ดังนั้น การศึกษาจึงมีจุดประสงค์เพื่อลดปัญหาการติดขัดและลดอุปสรรคของการเดินทาง เพื่อช่วยเพิ่มความสามารถทำให้รถเคลื่อนตัวได้มากขึ้น

6.5.2 วัตถุประสงค์

1) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาการจราจรช่วงถนนเพชรบุรีตัดใหม่ บริเวณแยกทองหล่อ
2) เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรที่เหมาะสมกับพื้นที่บริเวณแยกทองหล่อ
3) เพื่อเสนอแนะการแก้ไขปัญหา และประเมินผลสภาพจราจร

6.5.3 ลักษณะทางภาพของพื้นที่ศึกษา

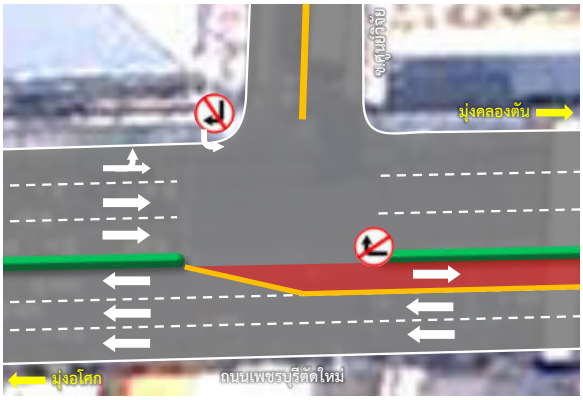
ถนนเพชรบุรีตัดใหม่มีเขตทางกว้าง 25 - 28 เมตร ช่วงถนนดังกล่าวมีขนาด 6 ช่องจราจรแบบมีเกาะกลางแบบยก (Raise Median) ความกว้างช่องจราจร 3.0 - 3.5 เมตร ลักษณะพื้นที่รอบข้างเป็นพื้นที่ธุรกิจ โดยมีทางแยกสัญญาณไฟจราจร 3 จุดดังนี้

รูปที่ 6.5-1 ลักษณะทางกายภาพและรูปแบบการจัดการจราจร ตั้งแต่แยกซอยศูนย์วิจัยถึงแยกคลองตันเหนือ

1) แยกซอยศูนย์วิจัย

ลักษณะเป็นทางสามแยกมีสัญญาณไฟ ตัดกับซอยเพชรบุรี 47 ลักษณะเป็นถนน 2 ช่องจราจร สามารถเดินทางเชื่อมไปยังถนนพระราม 9 พื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่เป็นย่านสำนักงานและโรงพยาบาล ประกอบกับตัดทางรถไฟสายตะวันออก ห่างจากทางเข้าปากซอยเพชรบุรี 47 ประมาณ 50 เมตร จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น โดยลักษณะการจัดการใช้สัญญาณไฟจราจรควบคุมรถที่ต้องการเลี้ยวขวาจากถนนเพชรบุรี ยกเว้นในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นจะมีการปิดทางแยก และเปิดช่องทางพิเศษมุ่งเข้าแยกทองหล่อ 4 ช่องจราจร เพื่อช่วยระบายรถที่แยกทองหล่อ ดังแสดงใน**รูปที่ 6.5-2**

แยกศูนย์วิจัย ในช่วงเวลาเช้า (7:00-8:00น.)

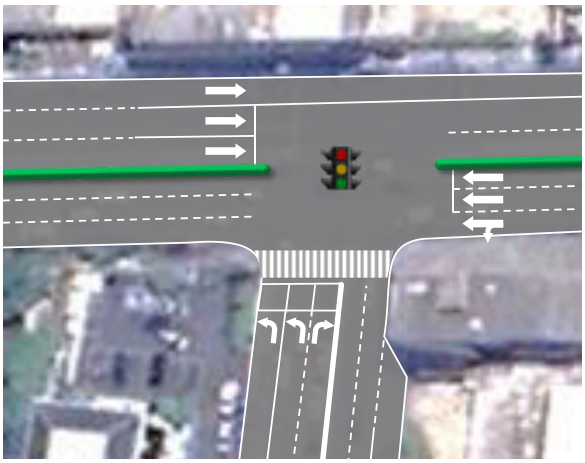


แยกศูนย์วิจัย ในช่วงเวลาเย็น (17:00-19:00น.)

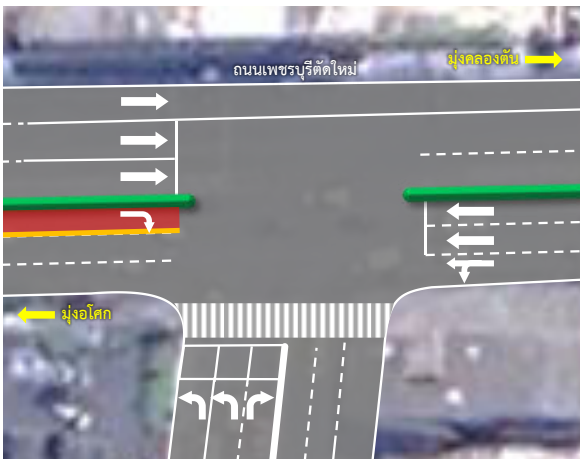
รูปที่ 6.5-2 ลักษณะทางกายภาพของแยกศูนย์วิจัย และรูปแบบการจัดการจราจร

2) แยกทองหล่อ

บริเวณแยกดังกล่าวเป็นจุดตัดของถนนเพชรบุรีตัดใหม่และถนนทองหล่อขนาด 4-5 ช่องบริเวณทางแยกจัดการด้วยสัญญาณไฟจราจร และมีสะพานข้ามคลองแสนแสบห่างจากบริเวณทางแยกประมาณ 75 เมตร โดยในช่วงเวลาเช้าจะมีการห้ามเลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนทองหล่อ และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นจะมีการปรับรูปแบบทางแยกในทิศทางมุ่งหน้าคลองตันเพิ่ม 1 ช่องจราจรเพื่อรองรับรถยนต์ที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนทองหล่อ ดังแสดงใน**รูปที่ 6.5-3**



แยกทองหล่อ ในช่วงเวลาเช้า (7:00-8:00น.)

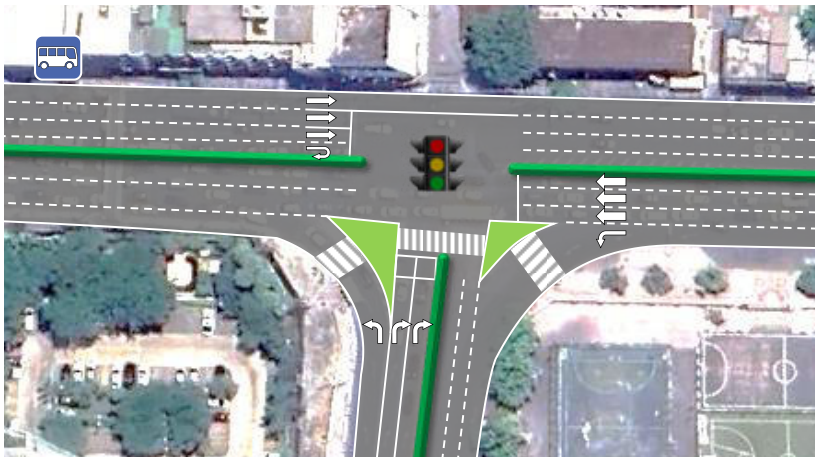


แยกทองหล่อ ในช่วงเวลาเย็น (17:00-19:00น.)

รูปที่ 6.5-3 ลักษณะทางกายภาพของแยกทองหล่อ และรูปแบบการจัดการจราจร

3) แยกคลองตันเหนือ

เป็นจุดตัดระหว่างถนนเพชรบุรีตัดใหม่ถนนเชื่อมทางยกระดับทางรถไฟเอกมัย ลักษณะเป็น 4 ช่องจราจร จัดการจราจรด้วยสัญญาณไฟจราจร และมีการจัดการจราจรห้ามเลี้ยวขวาเพื่อเข้าถนนเอกมัย โดยรถที่อยู่บนถนนเพชรบุรีสามารถกลับรถได้เพียงอย่างเดียวเท่านั้น ดังแสดงใน**รูปที่ 6.5-4**



รูปที่ 6.5-4 ลักษณะทางกายภาพของแยกคลองตันเหนือ และรูปแบบการจัดการจราจร

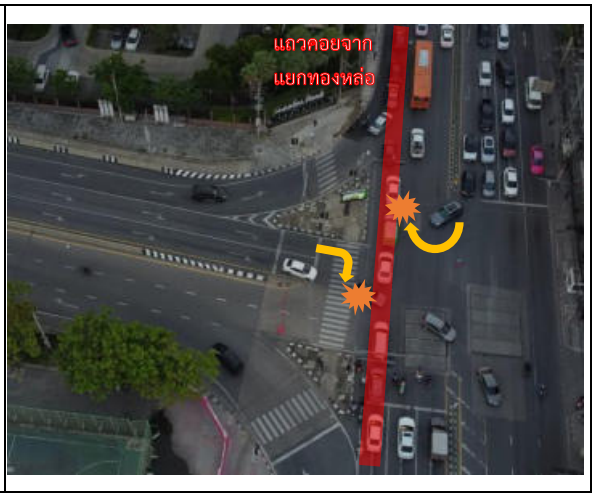
รูปที่ 6.5-5 สภาพปัจจุบันของแยกคลองตันเหนือ

6.5.4 สภาพปัญหาจราจรโดยรอบพื้นที่ศึกษา

เนื่องจากถนนเพชรบุรีตัดใหม่มีทางแยกขนาดใหญ่จำนวนมาก รวมถึงเป็นเส้นทางสำคัญที่ใช้เดินทางเข้าพื้นที่ใจกลางกรุงเทพฯ จึงเกิดปริมาณจราจรจำนวนมากจนเกิดความจุของถนนเพชรบุรีที่รองรับได้ รวมถึงสภาพปัญหาต่างๆเนื่องจากสภาพพื้นที่ พฤติกรรมดังต่อไปนี้

- แถวคอยจากแยกสัญญาณไฟซอยศูนย์วิจัย กีดขวางช่องจราจรบนถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ทำให้วิ่งทางตรงได้ 2 ช่องจราจร
- ปัญหารถขนาดใหญ่ไม่สามารถเลี้ยวซ้ายได้สะดวกบริเวณแยกทองหล่อ เนื่องจากการเปิดช่องจราจรเลี้ยวขวาพิเศษบนถนนทองหล่อ ทิศมุ่งหน้าถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ช่วงทางลงสะพานข้ามคลองแสนแสบ ส่งผลให้รถทั้งสองทิศทางระบายได้ไม่สะดวก

- แถวคอยบนถนนเพชรบุรีตัดใหม่จากบริเวณแยกทองหล่อ ยาวล้นไปถึงแยกคลองตันเหนือ ส่งผลให้รถที่มาจากถนนเอกมัยไม่สามารถวิ่งผ่านทางแยกได้เต็มที่
- ตำแหน่งป้ายรถเมล์บนถนนเพชรบุรีตัดใหม่อยู่ใกล้ทางแยก ทำให้จังหวะรถทางตรงที่ได้สัญญาณไฟเขียววิ่งได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ
- รอบสัญญาณไฟไม่สอดคล้องกับสัดส่วนปริมาณจราจรบนทางแยกทองหล่อ ทำให้รถยนต์ที่ต้องการเลี้ยวขวาบางส่วนเกิดพฤติกรรมขับขี่สวนทิศทางและปาดหน้าในจังหวะที่ได้รับสัญญาณไฟเขียว เพื่อผ่านทางแยกในรอบสัญญาณไฟนั้น



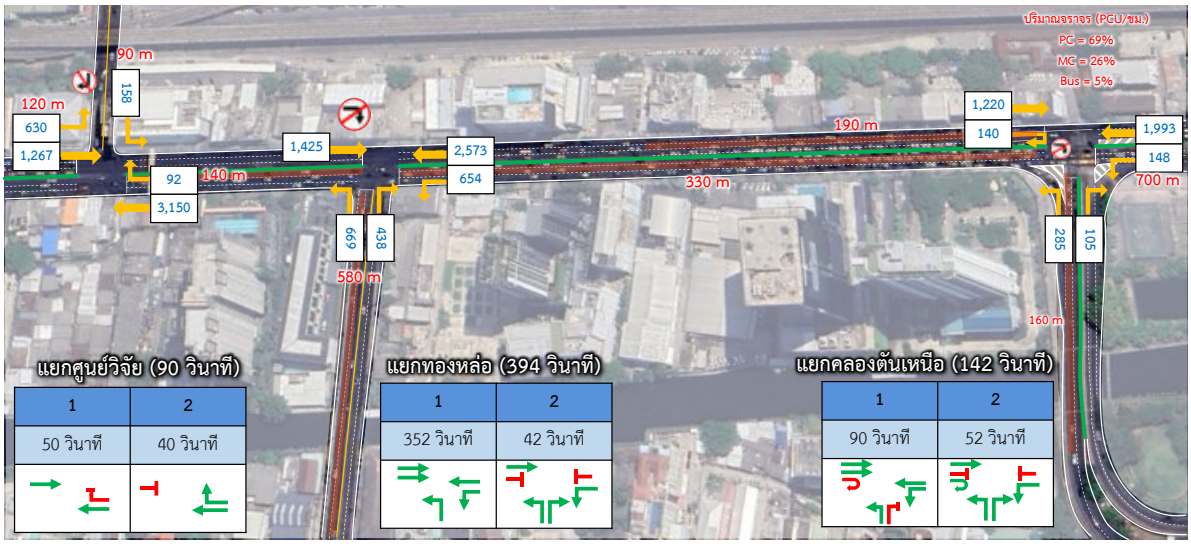
รูปที่ 6.5-6 ปัญหาแถวคอยจากแยกทองหล่อล้นมากีดขวางทางรองบนแยกคลองตันเหนือ ในช่วงเวลาเร่งด่วน

รูปที่ 6.5-7 สภาพปัญหาแยกทองหล่อ เนื่องจากแถวคอยบนถนนเพชรบุรีตัดใหม่ และปัญหารถใหญ่เลี้ยวซ้ายไม่ได้เนื่องจากการวิ่งสวนช่องจราจร ในช่วงเวลาเร่งด่วน

6.5.5 การวิเคราะห์สภาพปัญหาจราจร

1) สภาพจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (7:00-8:00 น.)

จากการศึกษาสภาพปริมาณจราจรดังแสดงใน**รูปที่ 6.5-8** และ**ตารางที่ 6.5-1** พบว่าจุดที่เป็นปัญหาจราจรในพื้นที่มากที่สุดคือแยกทองหล่อ เนื่องจากมีปริมาณจราจรที่เลี้ยวขวาจากถนนทองหล่อตัดกับกระแสจราจรทางตรงบนถนนเพชรบุรี ซึ่งการบริหารจัดการจราจรและปรับรอบสัญญาณไฟจราจรไม่สามารถรองรับความต้องการในการเดินทางบนพื้นที่ศึกษาได้จึงทำให้เกิดปัญหาการตัดขัดบนแยกทองหล่อ ทำให้เกิดแถวคอยสะสมจนส่งผลกระทบต่อแยกคลองตันเหนือทำให้เกิดปัญหาติดขัดต่อเนื่องกัน



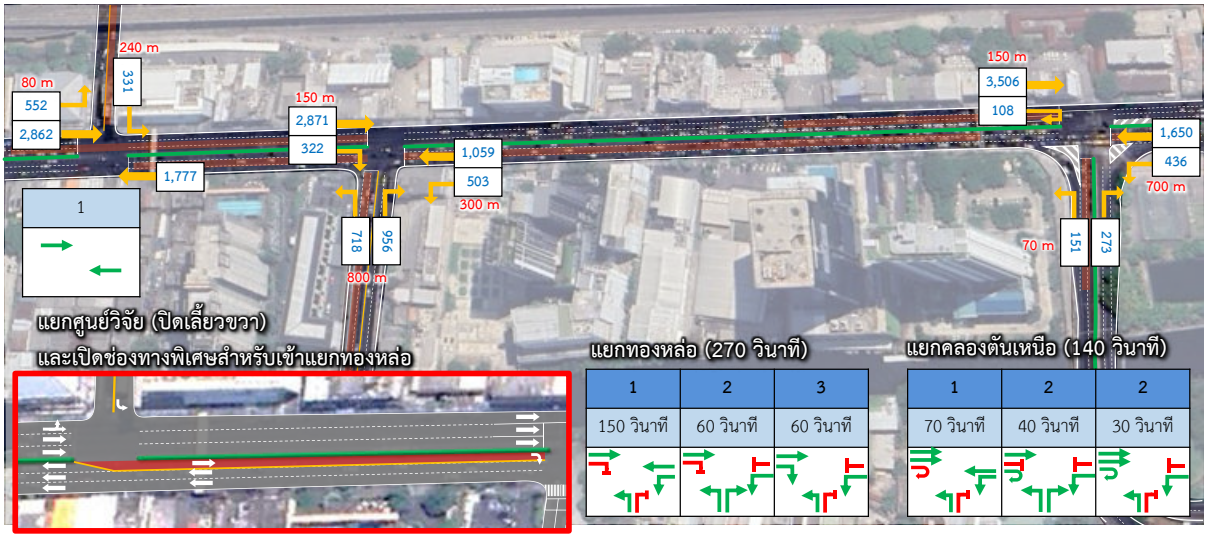
รูปที่ 6.5-8 ปริมาณจราจรและรอบสัญญาณไฟจราจรบนแนวถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (7:00-8:00 น.)

ตารางที่ 6.5-1 การวิเคราะห์สภาพจราจรบนช่วงถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า

ทางแยก	แยกศูนย์วิจัย	แยกทองหล่อ	แยกคลองตันเหนือ
Throughput (pcu/hr)	1,517	5,759	3,891
Demand flow (pcu/hr)	1,597	6,074	4,341
Max queue length (m)	300 (ถ.เพชรบุรีขาออก)	580 (ถ.ทองหล่อ)	700 (ถ.เพชรบุรีขาเข้า)
Avg. Intersection Delay (sec/veh)	4	168	68
Approach Delay บนทางรอง	10 (ซ.ศูนย์วิจัย)	546 (ซ.ทองหล่อ)	28 (ถ.เอกมัย)
Avg. Intersection DOS	85	105	112

2) สภาพจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17:00-18:00 น.)

เนื่องจากการจัดการจราจรห้ามเลี้ยวขวาบริเวณแยกศูนย์วิจัย และการปรับรูปแบบเพิ่มช่องจราจรบนถนนเพชรบุรีตัดใหม่บนแยกทองหล่อจึงไม่ปัญหาการติดขัดบนถนนเพชรบุรีตัดใหม่ทิศทางมุ่งหน้าคลองตัน แต่ทั้งนี้เนื่องจากการเปิดให้เลี้ยวขวาจากถนนเพชรบุรีตัดใหม่เข้าแยกทองหล่อ ทำให้รอบสัญญาณไฟจราจรต้องยาวขึ้นจึงเกิดปัญหาความล่าช้าบนแยกทองหล่อสูงกว่าช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าร้อยละ 28 และปัญหาการติดขัดบนแยกทองหล่อจะส่งผลกระทบโดยตรงกับความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรแยกคลองตันเหนือเช่นเดียวกับช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า โดยปริมาณจราจรและการวิเคราะห์สภาพจราจรดังแสดงใน**รูปที่ 6.5-9** และ**ตารางที่ 6.5-2**



รูปที่ 6.5-9 ปริมาณจราจรและรอบสัญญาณไฟจราจรบนแนวถนนเพชรบุรีตัดใหม่ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (7:00-8:00 น.)

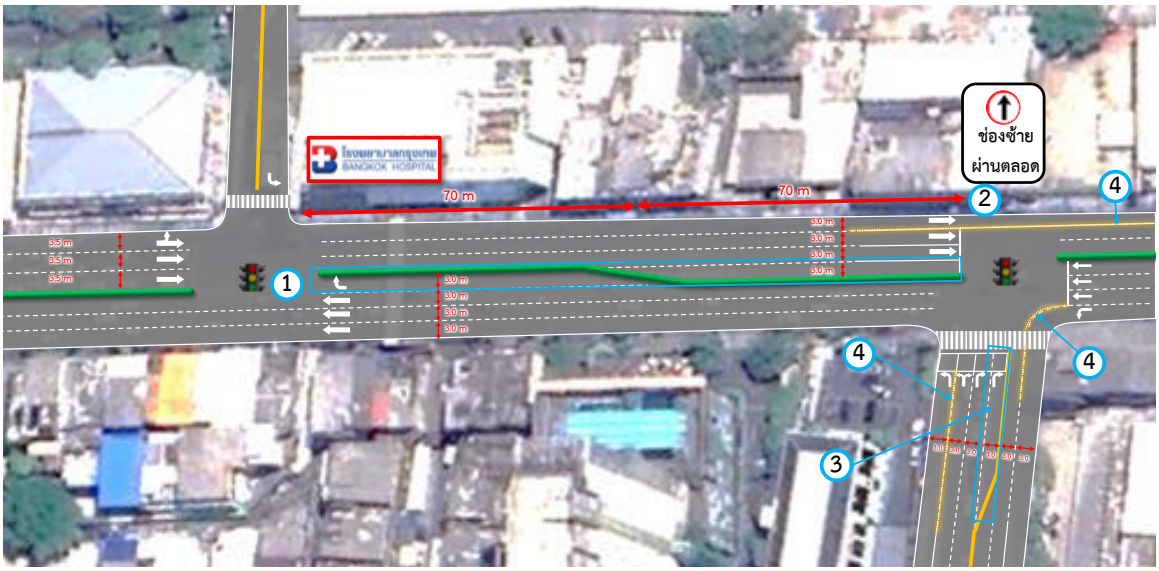
ตารางที่ 6.5-2 การวิเคราะห์สภาพจราจรบนช่วงถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า

ทางแยก	แยกศูนย์วิจัย	แยกทองหล่อ	แยกคลองตันเหนือ
Throughput (pcu/hr)	3,745	6,429	6,124
Demand flow (pcu/hr)	3,745	6,934	6,294
Max queue length (m)	-	800 (ซ.ทองหล่อ)	500 (ถ.เพชรบุรีขาเข้า)
Avg. Intersection Delay (sec/veh)	-	214	53
Approach Delay บนทางรอง	-	669 (ซ.ทองหล่อ)	33 (ถ.เอกมัย)
Avg. Intersection DOS	-	107	102

6.5.6 แนวทางการแก้ไขปัญหา

จากสภาพปัญหาที่ได้กล่าวข้างต้นจึงได้มีแนวคิดการปรับปรุงแก้ไขสภาพปัญหาจราจรดังนี้

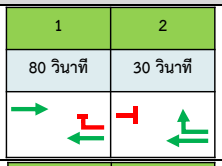
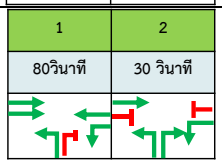
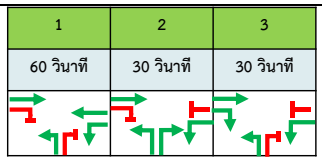
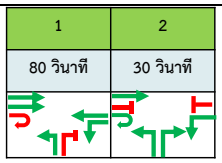
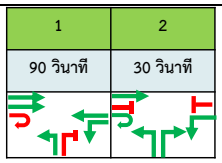
1) เพิ่มช่องจราจรสำหรับเลี้ยวขวาบนถนนเพชรบุรีตัดใหม่ของแยกศูนย์วิจัยและแยกทองหล่อเป็น 7 ช่องจราจร แบบเหลื่อม โดยการลดขนาดช่องจราจรบนช่วงระหว่างแยกศูนย์วิจัย-ทองหล่อเหลือช่องจราจรละ 3 เมตร
2) เพิ่มช่องจราจรบนถนนทองหล่อเป็น 6 ช่องจราจร โดยการลดความกว้างช่องจราจรเหลือช่องจราจรละ 3 เมตร เพื่อให้สามารถระบายรถจากถนนทองหล่อได้มากขึ้น
3) ปรับรอบสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสมกับสภาพจราจร
4) เพิ่มอุปกรณ์อำนวยความสะดวกแกผู้ขับขี่ ได้แก่
   - ติดตั้งป้ายแนะนำช่องทางซ้ายผ่านตลอดให้ชัดเจนบนถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ทิศทางมุ่งหน้าคลองตัน
   - ทาสีตีเส้นนำสายตาให้ชัดเจนเพื่อแนะนำผู้ขับขี่ทราบและเพื่อความคล่องตัว



รูปที่ 6.5-10 รูปแบบการปรับปรุงแยกศูนย์วิจัย-แยกทองหล่อ

รูปที่ 6.5-11 รูปแบบการปรับปรุงแยกทองหล่อเหนือ

ตารางที่ 6.5-3 รูปแบบการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรในแต่ละทางแยก

รอบสัญญาณไฟจราจร	ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (7:00-8:00)	ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17:00-18:00)
แยกศูนย์วิจัย (เช้า 110 วินาที/รอบ)		จัดการจราจร ห้ามเลี้ยวขวาเข้าซอยศูนย์วิจัย
แยกทองหล่อ (เช้า 110 วินาที/รอบ) (เย็น 120 วินาที/รอบ)		
แยกคลองตันเหนือ (เช้า 110 วินาที/รอบ) (เย็น 120 วินาที/รอบ)		

การประเมินผลสภาพการจราจรหลังปรับปรุงตามแนวทางที่เสนอแนะดังแสดงใน**ตารางที่ 6.5-4** และ**ตารางที่ 6.5-5** พบว่าจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการไหลของจราจรในแต่ละแยกอย่างชัดเจน โดยแยกคลองตันเหนือปริมาณรถยนต์จะสามารถผ่านทางแยกได้มากขึ้นเนื่องจากผลกระทบแถวคอยจากแยกทองหล่อลดลง แต่ทั้งนี้เนื่องจากแยกทองหล่อมีปริมาณจราจรบนทางแยกจำนวนมาก ทั้งสองช่วงเวลาเร่งด่วนยังคงมีความล่าช้าอยู่เนื่องจากไม่สามารถระบายได้ทั้งหมดในรอบสัญญาณไฟจราจรครั้งเดียว

ตารางที่ 6.5-4 การวิเคราะห์สภาพจราจรภายหลังการปรับปรุง ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (7:00-8:00)

ทางแยกสัญญาณไฟ	แยกศูนย์วิจัย		แยกทองหล่อ		แยกคลองตันเหนือ	
	ปัจจุบัน	หลังปรับปรุง	ปัจจุบัน	หลังปรับปรุง	ปัจจุบัน	หลังปรับปรุง
Throughput (pcu/hr)	1,517	1,597	5,759	5,999	3,891	4,210
Demand flow (pcu/hr)	1,597	1,597	6,074	6,074	4,341	4,341
Max queue length (m)	300	120	580	480	700	250
Avg. Intersection Delay (sec/veh)	4	4	168	80	68	26
Approch Delay บนทางรอง	10	6	546	87	28	21
Avg. Intersection DOS	85	85	105	101	112	103
Throughput (pcu/hr)	1,517	1,597	5,759	5,999	3,891	4,210

ตารางที่ 6.5-5 การวิเคราะห์สภาพจราจรภายหลังการปรับปรุง ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (17:00-18:00)

ทางแยกสัญญาณไฟ	แยกศูนย์วิจัย		แยกทองหล่อ		แยกคลองตันเหนือ	
	ปัจจุบัน	หลังปรับปรุง	ปัจจุบัน	หลังปรับปรุง	ปัจจุบัน	หลังปรับปรุง
Throughput (pcu/hr)	3,745	3,745	6,429	6,784	6,124	6,231
Demand flow (pcu/hr)	3,745	3,745	6,934	6,934	6,294	6,294
Max queue length (m)	-	-	800	500	500	110
Avg. Intersection Delay (sec/veh)	-	-	214	103	53	11
Approch Delay บนทางรอง	-	-	669	272	33	29
Avg. Intersection DOS	-	-	107	102	102	101

ภาคผนวก ก

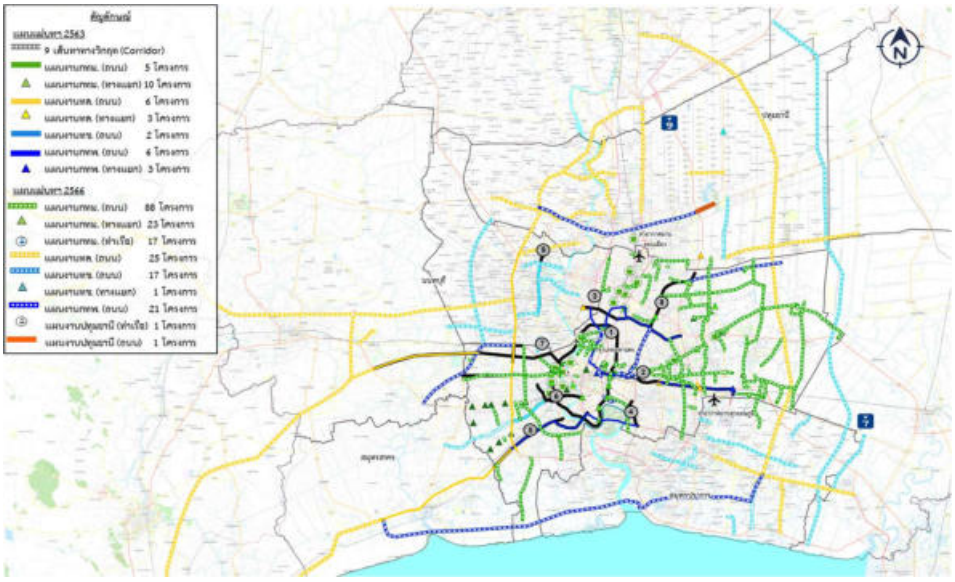
ผลการรวบรวมแผนงาน และโครงการเพิ่มเติม ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจร ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ภาคผนวก ก

ผลการรวบรวมแผนงาน และโครงการเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ก.1 แผนงานการแก้ไขปัญหาจราจรโดยการเพิ่มความจุถนนในจุดที่จำเป็น

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมแผนงาน และโครงการเพิ่มเติมจากหน่วยงานต่าง ๆ นำมาคัดกรองและพิจารณาคัดเลือกเฉพาะเกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่า มีแผนงาน และโครงการเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ จำนวน 178 โครงการ จากทั้งหมด 5 หน่วยงาน ประกอบด้วย กรุงเทพมหานคร จำนวน 111 โครงการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จำนวน 21 โครงการ กรมทางหลวง จำนวน 25 โครงการ กรมทางหลวงชนบท 18 จำนวน โครงการ และจังหวัดปทุมธานี จำนวน 1 โครงการ ประกอบด้วย โครงการประเภทก่อสร้างถนนจำนวน 154 โครงการ และ โครงการประเภททางแยก/สะพานข้ามคลอง/แม่น้ำ จำนวน 24 โครงการ โดยจำนวนแผนงาน และรหัสระบุชื่อแผนงานจะมีการเปลี่ยนภายหลังการประชุมหน่วยงานครั้งที่ 2 ซึ่งจะมีการสรุปแผนงาน โครงการ และตรวจสอบความสมบูรณ์กับหน่วยงานอีกครั้งโดยมีรายละเอียดแผนงาน โครงการ ณ เดือนมิถุนายน 2566 ดังแสดงใน**ตารางที่ ก-1** และ**รูปที่ ก-1**



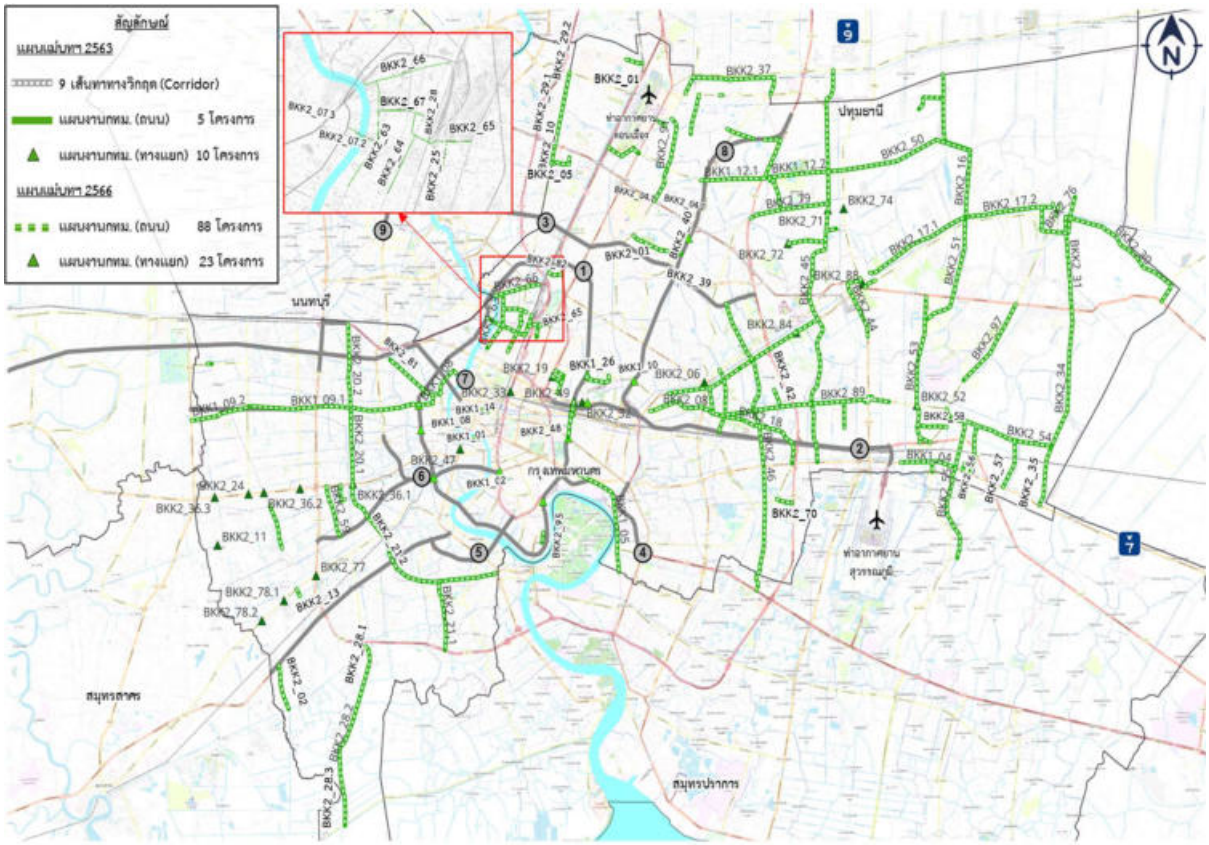
รูปที่ ก-1 แผนงาน และโครงการเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ตารางที่ ก-1 สถานะข้อมูลโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงาน

ลำดับ	หน่วยงาน	ประเภทโครงการ		รวม
		ถนน	ทางแยก	
1	กรุงเทพมหานคร	88	23	111
2	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	21	-	21
3	กรมทางหลวง	25	-	25
4	กรมทางหลวงชนบท	17	1	17
5	จังหวัดปทุมธานี	1	-	1
รวม		154	24	178

ก.2 แผนงาน/โครงการ กรุงเทพมหานคร

ณ เดือนมิถุนายน 2566 สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร ได้จัดส่งข้อมูลแผนงาน โครงการเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 111 โครงการ โครงการประเภทก่อสร้างถนน จำนวน 88 โครงการ และ โครงการประเภททางแยก/สะพานข้ามคลอง/แม่น้ำ จำนวน 23 โครงการ โดยมีตำแหน่งโครงการดังแสดงใน**รูปที่ ก-2** อย่างไรก็ตามเนื่องจากข้อมูลที่ได้รับบางส่วนยังไม่ครบถ้วน ปัจจุบันที่ปรึกษาอยู่ระหว่างประสานงานกับกรุงเทพมหานครเพื่อขอข้อมูลเพิ่มเติม ส่งผลให้รายละเอียดข้อมูลโครงการซึ่งแสดงใน**ตารางที่ ก-2**



ที่มา : กรุงเทพมหานคร ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2566

รูปที่ ก-2 แผนงานและโครงการเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ ของกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ ก-2 แผนงานและโครงการเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ ของกรุงเทพมหานคร (ก่อสร้างใหม่และปรับปรุงกายภาพถนนเดิม)

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
BKK2_01	โครงการก่อสร้างถนนเทิดราชัน Sta.2+935 ถึงถนนเชิดวุฒากาศ	ถนน	สร้างใหม่	1	-	321	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างเป็นถนน ค.ส.ล. ขนาด 4 ช่องจราจร 2 ทิศทาง	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	2561	2566
BKK2_02	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนแสมดำ ช่วงจากถนนพระรามที่ 2 ถึงคลองสนามชัย	ถนน	ปรับปรุง			300	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 2.80 กิโลเมตร และขนาด 2 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 0.95 กิโลเมตร พร้อมระบบระบายน้ำ ไฟฟ้าแสงสว่าง ระบบจราจรสงเคราะห์ และงานอื่นที่เกี่ยวข้อง	สนย.ติดตามสถานะโครงการ	2563	2565
BKK2_03.1	โครงการทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนวิภาวดีรังสิตกับถนนพหลโยธิน (ช่วงที่ 1 จากถนนวิภาวดีถึงสะพานข้ามคลองลาดพร้าว)	ถนน	สร้างใหม่	1.91		827	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนนทางยกระดับตามแนวผังเมือง ง1 จากถนนวิภาวดี เชื่อมกับถนนผังเมือง จ1	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	2564	2567
BKK2_03.2	โครงการทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนวิภาวดีรังสิตกับถนนพหลโยธิน (ช่วงที่ 2 จากคลองลาดพร้าว ถึงถนนหพลโยธิน)	ถนน	สร้างใหม่	0.97		724.65	กทม. ดำเนินการ	ถนนเทพรักษ์	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	2563	2567
BKK2_04	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนไมตรีจิต ช่วงจากซอยไมตรีจิต 38 ถึง ถนนคลองเก้า	ถนน	ปรับปรุง	1.6		150	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. ขนาด 6 ช่องจราจร 2 ทิศทาง เขตทางกว้าง 30 เมตร	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	2564	2565
BKK2_05	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อศูนย์ราชการฯแจ้งวัฒนะกับถนนประชาชื่น (ถนนหมายเลข 10)	ถนน	ปรับปรุง	1.3		320	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล ขนาด 2 ช่องจราจร เขตทางกว้างประมาณ 20 เมตร	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	2564	2567
BKK2_06	โครงการก่อสร้างปรับปรุงสะพานข้ามแยกบางกะปิ (สะพานลาดพร้าว-เสรีไทย)	สะพานข้ามทางแยก	ปรับปรุง	1.4		798	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างปรับปรุงสะพานข้ามแยกบางกะปิ ขนาด 4 ช่องจราจร ยาวประมาณ 800 เมตร ก่อสร้างทางเดินลอยฟ้า ยาวประมาณ 1,400 เมตร	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	2564	2567
BKK2_07.1	โครงการก่อสร้างสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณแยกเกียกกาย (ช่วงที่ 1 ก่อสร้างทางยกระดับและถนนฝั่งธนบุรี)	ถนนและสะพาน	สร้างใหม่	1.14		770	งบ กทม. 50% งบรัฐบาล50%	ก่อสร้างทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมก่อสร้างถนนขนาด 4 - 6 ช่องจราจร และปรับภูมิทัศน์ใต้สะพานฝั่งธนบุรี	อยู่ระหว่างเสนอของบประมาณเงินอุดหนุนรัฐบาล		2566-2570

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
BKK2_07.2	โครงการก่อสร้างสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณแยกเกียกกาย (ช่วงที่ 2 ก่อขึ้นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทางขึ้น - ลง)	ถนนและสะพาน	สร้างใหม่	0.35		1,350	งบ กทม. 50% งบรัฐบาล50%	ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ขนาด 6 ช่องจราจร ความกว้างสะพาน 32 เมตร	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	2564	2567
BKK2_07.3	โครงการก่อสร้างสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณแยกเกียกกาย (ช่วงที่ 3 ก่อนสร้างทางยกระดับและถนนฝั่งพระนคร จากแม่น้ำเจ้าพระยาถึงแยกสะพานแดง)	ถนนและสะพาน	สร้างใหม่	1.43		980	งบ กทม. 50% งบรัฐบาล50%	ก่อสร้างทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร กว้าง 16.40 เมตร พร้อมปรับปรุงถนนพื้นราบเป็น 6 - 8 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างเสนอของบประมาณเงินอุดหนุนรัฐบาล		2566-2570
BKK2_08	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนรามคำแหง 24 และถนนหัวหมาก	ถนน	ปรับปรุง	2.2		785	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างทางยกระดับขนาด 2 ช่องจราจร กว้าง 7.20 เมตร และก่อสร้างปรับปรุงถนนใต้ทางยกระดับถนนรามคำแหง 24 ขนาด 2 ช่องจราจร ก่อสร้างปรับปรุงถนนคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 6 ช่องจราจร เพื่อแก้ปัญหาการทรุดตัว	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	2564	2566
BKK2_09	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงถนนรอบศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร ดินแดง (เชื่อมต่อกับถนนมิตรไมตรีกับถนนประชาสงเคราะห์)	ถนน	ปรับปรุง	0.3		25	กทม. ดำเนินการ	ปรับปรุงถนนขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างเขตทาง 12 เมตร	อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2566-2570
BKK2_10	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนประชาชื่น จากการประปานครหลวงถึง ถนนแจ้งวัฒนะ (ถนนหมายเลข 11)	ถนน	ปรับปรุง	1.3		420	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล ขนาด 4 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 20 เมตร	ได้รับงบประมาณประจำปี 2566		2566-2570
BKK2_11	โครงการก่อสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายถนนมาเจริญ - ถนนบางบอน 5	สะพานข้ามคลอง	สร้างใหม่	0.711		270	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างขยายสะพานข้ามคลองภาษีเจริญและเพิ่มผิวจราจร	อยู่ระหว่างขอจัดสรงบประมาณประจำปี 2566		2566-2570
BKK2_12.1	โครงการก่อสร้างถนนรามคำแหง ช่วงที่ 1 ก่อสร้างทางยกระดับจากแยกสำลี ถึงคลองบ้านม้า	ถนน	สร้างใหม่	5.43		1,850	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร จากสะพานลำสาลีถึงคลองบ้านม้า พร้อมปรับปรุงถนนรามคำแหงจากบริเวณซอยรามคำแหง 65 ถึงคลองบ้านม้า	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ		2571-2575
BKK2_12.2	โครงการก่อสร้างถนนรามคำแหง ช่วงที่ 2 ก่อสร้างปรับปรุงถนนรามคำแหง จากคลองบ้านม้าถึงคลองบางชัน	ถนน	ปรับปรุง	4.5		450	กทม. ดำเนินการ	ขยายถนนเดิมจาก 4-6 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร จากคลองบ้านม้าถึงคลองบางชัน	ได้รับงบประมาณประจำปี 2566		2566-2570
BKK2_13	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนเอกชัย 101	ถนน		0.545		50	-	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. จากขนาด 2 ช่องจราจร เป็นขนาด 4 ช่องจราจร	ได้รับงบประมาณประจำปี 2566		2566-2570

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
BKK2_14	งานก่อสร้างปรับปรุงถนนซอยลาดกระบัง 54 จากซอยลาดกระบัง 54 ถึงสุดเขตกรุงเทพมหานคร	ถนน	ปรับปรุง	0.66	-	50	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างปรับปรุงเป็นถนนคอนกรีตปูทับด้วยแอสฟัลต์ ขนาด 4 ช่องจราจร 2 ทิศทาง เขตทางกว้างประมาณ 20 เมตร	อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2566-2570
BKK2_15	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสุเหร่า คลองหนึ่ง จากถนนพระยาสุเรนทร์ ถึงถนนหทัยราษฎร์	ถนน	ปรับปรุง	2.6		340	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างปรับปรุงถนน ค.ส.ล. จากขนาด 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 20 เมตร	อยู่ระหว่างของบประมาณประจำปี 2567		2566-2570
BKK2_16	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนคลองเก้าและถนนคู้คลอง-สิบ จากถนนมิตรไมตรีถึงสุดเขตกรุงเทพมหานคร	ถนน	ปรับปรุง	10		1,300	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างปรับปรุงถนนคู้คลองสิบและถนนคลองเก้าจากถนนแอสฟัลต์คอนกรีต 2 ช่องจราจร เป็นถนน ค.ส.ล. 4 ช่องจราจร เขตทาง 30 เมตร	อยู่ระหว่างของบประมาณ		2566-2570
BKK2_17.1	โครงการก่อสร้างถนนประชาร่วมใจและถนนมิตรไมตรี ช่วงที่ 1 จากคลองบึงไผ่ ถึง มัสยิดดารุสสลาม (ซอยมิตรไมตรี 19)	ถนน	ปรับปรุง	9		950	กทม. ดำเนินการ	ขยายถนนแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร เขตทาง 30 เมตร	อยู่ระหว่างของบประมาณประจำปี 2567		2566-2570
BKK2_17.2	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนประชาร่วมใจและถนนมิตรไมตรี ช่วงที่ 2 จากสะพานข้ามคลองลำหิน ถึงถนนผดุงพันธ์	ถนน	ปรับปรุง	7.2		275	กทม. ดำเนินการ	ขยายถนนแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร เป็นขนาด 4 ช่องจราจร เขตทาง 30 เมตร	อยู่ระหว่างของบประมาณประจำปี 2567		2566-2570
BKK2_18	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนกรุงเทพกรีฑาจากคลองบ้านม้า ถึงบริเวณทางแยกถนนนักกีฬาแหลมทอง	ถนน	ปรับปรุง	4		570	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างปรับปรุงเป็นถนน ค.ส.ล. จากขนาด 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 30 เมตร	อยู่ระหว่างของบประมาณประจำปี 2567		
BKK2_19	โครงการก่อสร้างทางยกระดับต่อเชื่อมถนนมิตรไมตรี - ถนนวิภาวดีรังสิต	ถนนและสะพานข้ามทางแยก	ปรับปรุง	0.631	-	380	กทม. ดำเนินการ	1. ก่อสร้างทางยกระดับต่อเชื่อมถนนมิตรไมตรี2 - ถนนวิภาวดีรังสิต ขนาด 1 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 631 เมตร 2. ก่อสร้างถนนแอสฟัลต์ ขนาด 2 ช่องจราจร พร้อมทางเท้า (ฝั่งกองดุริยาค์ทหารบก) 3. ปรับปรุงสะพานลอยคนเดินข้าม	อยู่ระหว่างของบประมาณประจำปี 2567		2566-2570
BKK2_20.1	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนพุทธมณฑลสาย 1 (ช่วงที่ 1)	ถนน	ปรับปรุง	5	-	400	กทม. ดำเนินการ	ขยายถนน ค.ส.ล. จาก 4-6 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร พร้อมก่อสร้างทางเท้าและระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ป้ายและเครื่องหมายจราจร	อยู่ระหว่างของบประมาณประจำปี 2567		2566-2570

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
BKK2_20.2	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนพุทธมณฑลสาย 1 (ช่วงที่ 2)	ถนน	ปรับปรุง	5	-	400	กทม. ดำเนินการ	ขยายถนน ค.ส.ล. จาก 4-6 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร พร้อมก่อสร้างทางเท้าและระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ป้ายและเครื่องหมายจราจร	อยู่ระหว่างของบประมาณประจำปี 2567		2566-2570
BKK2_21.1	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ฉ.1 และ ง.21 เชื่อมถนนเพชรเกษมกับถนนสุขสวัสดิ์ และสายเชื่อมระหว่างสายเชื่อมดังกล่าวกับถนนกาญจนาภิเษก (โครงการก่อสร้างตามแนวผังเมือง ฉ1 จากถนนประชาอุทิศ ถึงถนนสุขสวัสดิ์)	ถนน	สร้างใหม่	-	-	2,200	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล.	อยู่ระหว่างของบประมาณประจำปี 2568		2566-2570
BKK2_21.2	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ฉ.1 และ ง.21 เชื่อมถนนเพชรเกษมกับถนนสุขสวัสดิ์ และสายเชื่อมระหว่างสายเชื่อมดังกล่าวกับถนนกาญจนาภิเษก	ถนน	สร้างใหม่			7,873	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน คสล ก่อสร้างทางยกระดับ	อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเพื่อตราพระราชกฤษฎีกากำหนดแนวเขตที่ดินที่จะขอเวนคืน		2576-2580
BKK2_22	โครงการสร้างและขยายถนนทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนทวีวัฒนากับถนนบางบอน 3	ถนน	สร้างใหม่	3	-	400	กทม. ดำเนินการ	ขยายช่องทางจราจรบริเวณสะพานข้ามคลองภาษีเจริญ จากเดิม 2 ช่องทางจราจร ขยายเป็น 4 ช่องทางจราจรขยายช่องจราจรบริเวณซอยเพชรเกษม 69 และถนนบางบอน 3 จากเดิมขนาด 2 ช่องจราจร เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 4 ช่องทางจราจร	อยู่ระหว่างของบประมาณประจำปี 2567		2566-2570
BKK2_23	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกถนนเพชรเกษมกับถนนพุทธมณฑลสาย 2	สะพานข้ามทางแยก	สร้างใหม่	1.488		370	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างสะพาน ค.ส.ล. จากถนนเพชรเกษมเข้าสู่ถนนพุทธมณฑลสาย 2 พร้อมปรับปรุงผิวจราจร ทางเท้า ไฟฟ้า	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ		2571-2575
BKK2_24	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกถนนเพชรเกษมกับถนนพุทธมณฑลสาย 3	สะพานข้ามทางแยก	สร้างใหม่	-		423	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างสะพาน ค.ส.ล. จากถนนเพชรเกษมเข้าสู่ถนนพุทธมณฑลสาย 3 พร้อมปรับปรุงผิวจราจร ทางเท้า ไฟฟ้า	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ		2571-2575

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
BKK2_25	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนประดิพัทธ์กับถนนกำแพงเพชร	ถนน	ปรับปรุง	0.8		90	กทม. ดำเนินการ	ปรับปรุงและขยายถนนซอยประดิพัทธ์ 17 และก่อสร้างถนน ค.ส.ล. ขนาด 2 ช่องจราจร จากท้ายซอยประดิพัทธ์ 17 ถึงถนนกำแพงเพชร	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ		2571-2575
BKK2_26	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมถนนลาดปลาเค้า ถนนมัยลาภ และถนนประดิษฐ์มนูธรรม (ช่วงที่ 1 จากถนนลาดปลาเค้า ถึงศูนย์บริการสาธารณสุข 66 สาขาจันทร์ทองอินดวงเด่น)	ถนน	สร้างใหม่	0.8		120	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. ขนาด 4 - 6 ช่องจราจร แนวเขตทาง 20 - 30 เมตร	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ		2580 เป็นต้นไป
BKK2_27	โครงการก่อสร้างขยายถนนเทดดำริ (จากสะพานดำถึงสถานีกลางบางซื่อ) (โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนเทอดดำริ จากสะพานดำ - สถานีกลางบางซื่อ)	ถนน	ปรับปรุง	0.6		150	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างปรับปรุงถนนจาก 2 ช่องจราจร เป็นขนาด 4 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 20 เมตร	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ		2571-2575
BKK2_28.1	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนบางขุนเทียน - ชายทะเล จากคลองสนามชัย ถึงคลองยายเพียร	ถนน	ปรับปรุง	3.6		560	กทม. ดำเนินการ	ขยายถนนแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร เป็นถนน ค.ส.ล. ขนาด 6 ช่องจราจร 2 ทิศทาง พร้อมก่อสร้าง สะพาน ค.ส.ล. ข้ามคลอง เชื่อนกันดินตามแนวคลอง เกาะกลาง ทางเท้า ท่อระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ป้ายและเครื่องหมายจราจร	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ		2571-2575
BKK2_28.2	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนบางขุนเทียน - ชายทะเล จากคลองยายเพียร ถึงคลองเชิงตาแพ	ถนน	ปรับปรุง	3.9		760	กทม. ดำเนินการ	ขยายถนนแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร เป็นถนน ค.ส.ล. ขนาด 6 ช่องจราจร 2 ทิศทาง พร้อมก่อสร้าง สะพาน ค.ส.ล. ข้ามคลอง เชื่อนกันดินตามแนวคลอง เกาะกลาง ทางเท้า ท่อระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ป้ายและเครื่องหมายจราจร	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ		2571-2575
BKK2_28.3	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนบางขุนเทียน - ชายทะเล จากคลองเชิงตาแพ ถึงถนนเลียบคลองพิทยาลงกรณ์	ถนน	ปรับปรุง	3.5		710	กทม. ดำเนินการ	ขยายถนนแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร เป็นถนน ค.ส.ล. ขนาด 6 ช่องจราจร 2 ทิศทาง พร้อมก่อสร้าง สะพาน ค.ส.ล. ข้ามคลอง เชื่อนกันดินตามแนวคลอง เกาะกลาง ทางเท้า ท่อระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ป้ายและเครื่องหมายจราจร	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ		2571-2575

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
BKK2_29.1	โครงการก่อสร้างถนนเลียบคลองประปาฝั่งตะวันออก เชื่อมระหว่างถนนแจ้งวัฒนะกับถนนสรงประภา (ช่วงที่ 1 จากถนนแจ้งวัฒนะ ถึงคลองตาอูฐ)	ถนน	สร้างใหม่	2.2		85	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างเป็นถนนแอสฟัลต์ ขนาด 2 ช่องจราจร แนวเขตทาง 12 เมตร	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ		2571-2575
BKK2_29.2	โครงการก่อสร้างถนนเลียบคลองประปาฝั่งตะวันออก เชื่อมระหว่างถนนแจ้งวัฒนะกับถนนสรงประภา (ช่วงที่ 2 จากคลองตาอูฐ ถึง ถนนสรงประภา)	ถนน	สร้างใหม่	2.2		85	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างเป็นถนนแอสฟัลต์ ขนาด 2 ช่องจราจร แนวเขตทาง 12 เมตร	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ		2571-2575
BKK2_30	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนสังฆสันติสุข จากบริเวณถนนอยู่วิทยาถึง บริเวณแยกถนนทหารอากาศอุทิศ	ถนน	ปรับปรุง	8.4		1,150	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. ขนาด 6 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 30 เมตร	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ		2571-2575
BKK2_31	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนอยู่วิทยา จากถนนสุวินทวงศ์ ถึง ถนนสังฆสันติสุข	ถนน	ปรับปรุง	5.6		870	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. ขนาด 6 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 30 เมตร	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ		2571-2575
BKK2_32	โครงการปรับปรุงสะพานข้ามแยกพระราม 9 - แยก อ.ส.ม.ท. - แยกผังเมือง	สะพานข้ามทางแยก	ปรับปรุง	1.8		535	กทม. ดำเนินการ	ปรับปรุงโครงสร้างทางยกระดับข้ามทางแยก ความกว้างสะพานประมาณ 16.80 เมตร	ออกแบบแล้วเสร็จอยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ		2571-2575
BKK2_33	โครงการก่อสร้างทางลอดถนนศรีอยุธยา-ถนนพระรามที่ 6	สะพานข้ามทางแยก	สร้างใหม่	0.837		1,000	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างทางลอดขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างทางลอด 17.6 เมตร ร	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ		2571-2575
BKK2_34	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนร่วมพัฒนา จากบริเวณถนนขุมทอง-ลำต้อยติ่ง ถึง ถนนสุวินทวงศ์	ถนน	ปรับปรุง	6.2		880	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. ขนาด 6 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 30 เมตร	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ		2571-2575
BKK2_35	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนขุมทอง-ลำต้อยติ่ง จากถนนหลวงแพ่ง ถึง บริเวณถนนร่วมพัฒนา	ถนน	ปรับปรุง	6.4		970	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. ขนาด 6 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 30 เมตร	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ		2571-2575
BKK2_36.1	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกถนนเพชรเกษม-ถนนบางแค (ถนนสุขาภิบาล1)	สะพานข้ามทางแยก	สร้างใหม่	0.2		480	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างสะพาน ค.ส.ล.ขนาด 1 จราจร บนถนนบางแคเลี้ยวเข้าถนนเพชรเกษม	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ		2571-2575
BKK2_36.2	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกทวีวัฒนาและซอยเพชรเกษม69-ถนนเพชรเกษม	สะพานข้ามทางแยก	สร้างใหม่	0.05		395	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างสะพาน ค.ส.ล.ขนาด 4 จราจร 2 ทิศทาง จากถนนทวีวัฒนา ยกข้ามถนนเพชรเกษม เข้าซอยเพชรเกษม 69	ได้รับงบประมาณประจำปี 2566		2571-2575
BKK2_36.3	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกถนนเพชรเกษม-ถนนมาเจริญ (ซอยเพชรเกษม81)	สะพานข้ามทางแยก	สร้างใหม่	0.05		296	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างสะพาน ค.ส.ล.ขนาด 1 จราจร บนถนนเพชรเกษมเลี้ยวเข้าถนนมาเจริญ (ซอยเพชรเกษม81) และสะพาน ค.ส.ล.จากถนนมาเจริญเลี้ยวขวาเข้าถนนเพชรเกษม ขนาด 1 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ		2571-2575

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
BKK2_37	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนเลียบคลองหกวา จากสามแยกถนนพหลโยธิน54/1 ตัดกับถนนสายไหม ถึงปากซอยสายไหม 85	ถนน	ปรับปรุง	8		800	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. ขนาด 4 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 20 เมตร	อยู่ระหว่างสำรวจรายละเอียด		2571-2575
BKK2_38	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมถนนลาดปลาเค้า ถนนซอยมัยลาภ และถนนประดิษฐ์มนูธรรม ช่วงที่ 2 จากศูนย์บริการสาธารณสุข 66 สาขาจันทร์ ทองอิน ดวงเด่น ถึงถนนประดิษฐ์มนูธรรม	ถนน	สร้างใหม่	2.6		-	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. ขนาด 4 - 6 ช่องจราจร แนวเขตทาง 20 - 30 เมตร	อยู่ระหว่างสำรวจรายละเอียด		2571-2575
BKK2_39	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ค.1 เชื่อมต่อถนนรามอินทรา ถึง ถนนพหลโยธิน-รัตนโกสินทร์สมโภชน์	ถนน	สร้างใหม่	6		600	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ขนาด 4 ช่องจราจร เขตทาง 20 - 30 เมตร	อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2576-2580
BKK2_40	โครงการเชื่อมต่อถนนรามคำแหง - ถนนราษฎร์อุทิศ	ถนน	สร้างใหม่	0.475		800	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างทางยกระดับข้ามสามแยกถนนรามคำแหงตัดกับถนนสุวินทวงศ์ ความยาว 475 เมตร ขนาด 4 ช่องจราจร โครงสร้างทางยกระดับเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก แบบคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอ พร้อมก่อสร้างถนนระดับดิน ขนาด 6 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 30 เมตร ไหล่ทางกว้าง 3.45 เมตร ระยะทาง 810 เมตร	อยู่ระหว่างสำรวจรายละเอียด		2576-2580
BKK2_41	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนเชื่อมคลองมอญ	ถนน	ปรับปรุง	2.1		300	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนนแอสฟัลต์ ขนาด 4 ช่องจราจร เขตทาง 30 เมตร	อยู่ระหว่างออกแบบเบื้องต้น		2576-2580
BKK2_42	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ข.33 ต่อเชื่อมซอยรามคำแหง 118 กับถนนศรีนครินทร์-ร่มเกล้า	ถนน	ปรับปรุง	1.4		90	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนนคอนกรีตเสริมเหล็กขนาด 2-4 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 12-16 เมตร และสะพานข้ามคลองจำนวน 2 แห่ง (ระยะทางปรับปรุงถนนเดิม 450 เมตร ระยะทางก่อสร้างถนนใหม่ ประมาณ 950 เมตร)	อยู่ระหว่างสำรวจรายละเอียด		2580 เป็นต้นไป
BKK2_43	โครงการปรับปรุงถนนศรีบูรพาเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7	ถนน	ปรับปรุง	6		1,200	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนนระดับดิน และสะพานข้ามทางแยก และทางต่างระดับร่วมทางแยก เขตทาง 30-36 ม. ขนาด 6 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างปรับรูปแบบเพื่อลดผลกระทบด้านที่ดิน		2576-2580

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
BKK2_44	โครงการเชื่อมต่อถนนร่มเกล้า - นิมิตรใหม่	ถนน	สร้างใหม่	2.5		2,200	กทม. ดำเนินการ	1. ก่อสร้างถนนตัดใหม่ระดับดินระยะทาง 1,143 เมตร เขตทางกว้าง 30 เมตร จำนวนช่องจราจร 6 ช่องจราจร ไหล่ทางกว้าง 3.45 เมตร 2. ก่อสร้างทางยกระดับมี Ramp เลี้ยวขวาจากถนนนิมิตใหม่เข้าสู่ถนนของโครงการ ระยะทาง 650 เมตร จำนวนช่องจราจร 2 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้าง 3 เมตร โครงสร้างทางยกระดับเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก แบบคานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอ รวมระยะทางประมาณ 2.5 กิโลเมตร	อยู่ระหว่างออกแบบเบื้องต้น		2576-2580
BKK2_45	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมือง ค.3 เชื่อมต่อถนนรามอินทรา ถึง ถนนบางนา-ตราด	ถนน	สร้างใหม่	24.8		11,000	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. ขนาด 6 ช่องจราจร จากถนนลำลูกกา ถึงถนนอ่อนนุช - ลาดกระบัง เขตทางกว้าง 30 – 60 เมตร	ออกแบบรายละเอียด และรับฟังความคิดเห็นประชาชนแล้วเสร็จ		2576-2580
BKK2_46	โครงการก่อสร้างทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนเกษตรนวมินทร์กับถนนบางนาตราดกับถนนบางปะกง (ตามแนวผังเมือง สายช.2)	ถนน	สร้างใหม่	18		12,000	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ขนาด 8 ช่องจราจร จากถนนเกษตร - นวมินทร์ ถึงถนนสุขุมวิท 103 และพัฒนาต่อเนื่องไปจนถึงถนนบางนา - บางปะกง ระยะทางรวมประมาณ 18 กม.	ศึกษาความเหมาะสม และออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ		2580 เป็นต้นไป
BKK2_47	โครงการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางแยกถนนอรุณอัมรินทร์ ตัดกับถนนประชาธิปก	สะพานข้ามทางแยก	สร้างใหม่	0.7		670	กทม. ดำเนินการ	ทางลอด ค.ส.ล. ขนาด 2 ช่องจราจร	ทับซ้อนกับโครงการของถไฟฟ้าสายสีม่วง (ทบทวนการดำเนินการ)		2576-2580
BKK2_48	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนรัชดาภิเษกกับถนนอโศกมนตรี (โครงการขยายถนนอโศกมนตรี) กะจะดื้อ	ถนน	ปรับปรุง			600	กทม. ดำเนินการ	ขยายผิวจราจรเป็น 6-8 ช่องจราจร	สนข. ให้ กทม. ตั้งโครงการศึกษา (เตรียมศึกษา)		2580 เป็นต้นไป
BKK2_49	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนรัชดาภิเษกกับถนนอโศกมนตรี (โครงการทางยกระดับถนนรัชดาภิเษก-ถนนอโศกมนตรีดินแดง-ถนนอโศกมนตรี)	สะพานข้ามทางแยก	สร้างใหม่	3.9		2,500	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร	สนข. ให้ กทม. ตั้งโครงการศึกษา (เตรียมศึกษา)		2580 เป็นต้นไป

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
BKK2_50	โครงการก่อสร้างทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนนิมิตรใหม่กับถนนคู้คลองสิบ	ถนน	สร้างใหม่	8.6		1,300	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. ขนาด 6 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 40 - 60 เมตร จากถนนนิมิตใหม่ถึงถนนคู้คลองสิบ	ออกแบบแนวเส้นทางเบื้องต้นแล้วเสร็จ		2580 เป็นต้นไป
BKK2_51	โครงการก่อสร้างทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมถนนเลียบวารี ถนนสุวินทวงศ์-ถนนคุ้มเกล้า (โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมถนนเลียบวารี ถนนสุวินทวงศ์ และถนนคุ้มเกล้า)	ถนน	สร้างใหม่	7.5		3,000	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. ขนาด 6 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 45 - 60 เมตร	ออกแบบเบื้องต้น		2576-2580
BKK2_52	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายทางหลวงท้องถิ่นสายถนนคุ้มเกล้า	สะพานข้ามทางแยก	สร้างใหม่	1.4		390	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างสะพานข้ามแยก ขนาด 4 ช่องจราจร เขตทาง 30 เมตร	ออกแบบเบื้องต้น		2576-2580
BKK2_53	โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายทางหลวงท้องถิ่นสายถนนคุ้มเกล้า	ถนนและข้ามทางแยก	สร้างใหม่	2.8		1,200	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. ขนาด 4-6 ช่องจราจร เขตทาง 30 เมตร	ออกแบบเบื้องต้น		2576-2580
BKK2_54	(จ 5) โครงการเชื่อมต่อถนนเจ้าคุณทหาร – ถนนขุมทอง-ลำต้อยติ่ง	ถนน	สร้างใหม่	7.6		1,260	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนนค.ส.ล. ขนาด 6 ช่องจราจร เขตทาง 40 เมตร	ออกแบบเบื้องต้น		2576-2580
BKK2_55	(จ 6) โครงการเชื่อมต่อถนนเจ้าคุณทหาร – ถนนหลวงแพ่ง	ถนน	สร้างใหม่	3.1		1,060	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. ขนาด 6 ช่องจราจร แนวเขตทาง 40 เมตร	ออกแบบเบื้องต้น		2576-2580
BKK2_56	(ข 53) โครงการเชื่อมต่อถนนสารีบุตร – ถนนหลวงแพ่ง	ถนน	สร้างใหม่	3.1		1,061	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. ขนาด 6 ช่องจราจร แนวเขตทาง 30 เมตร	ออกแบบเบื้องต้น		2576-2580
BKK2_57	โครงการเชื่อมต่อถนนหลวงแพ่ง - ถนนทับยาว	ถนน	สร้างใหม่	3		800	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. ขนาด 6 ช่องจราจร แนวเขตทาง 30 เมตร	ออกแบบเบื้องต้น		2576-2580
BKK2_58	โครงการเชื่อมต่อถนนคุ้มเกล้า – ถนนเลียบคลองมอญ	ถนน	สร้างใหม่	2.1		710	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. ขนาด 4 ช่องจราจร แนวเขตทาง 30 เมตร	ออกแบบเบื้องต้น		2576-2580
BKK2_59	โครงการก่อสร้างทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมถนนเพชรเกษม-ถนนกัลปพฤษ์	ถนน	ปรับปรุง	3.19			กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. จากขนาด 2 ช่องจราจร เป็นขนาด 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างการออกแบบ		2580 เป็นต้นไป
BKK2_60	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงถนนรอบศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร ดินแดง (เชื่อมต่อกับถนนมิตรไมตรีกับถนนประชาสงเคราะห์) (โครงการปรับปรุงขยายถนนประชาสงเคราะห์)	ถนน	ปรับปรุง	1.8		175	กทม. ดำเนินการ	ปรับปรุงถนนเดิมโดยขยายเป็น 5-6 ช่องจราจร พร้อมสะพานลอยคนเดินข้าม	อกแบบแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างรอส่งมอบพื้นที่จากการเคหะ		2576-2580

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
BKK2_61	โครงการขยายทางหลวงท้องถิ่นสายถนนบางแคและถนนพัฒนาการ (สายสุขาภิบาล 1) (โครงการก่อสร้างถนนบางแค ช่วงจากถนนเพชรเกษมถึงถนนเทอดไท)	ถนน	ปรับปรุง	0.962		480	กทม. ดำเนินการ	ปรับปรุง ถนน ค.ส.ล. เดิมจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 20 เมตร พร้อมทางเท้า ระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ป้ายและเครื่องหมายจราจร และอื่นๆ ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกบางแค สะพานข้ามคลองภาษีเจริญและสะพานข้ามคลองบางแค	อยู่ระหว่างของบศึกษา		2576-2580
BKK2_62	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนเฉลิมพระเกียรติ ร.9 กับถนนกรุงเทพกรีฑา	ถนน	ปรับปรุง	2.5		840	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. ขนาด 4-6 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ		2576-2580
BKK2_63	โครงการขยายถนนสามเสนและถนนประชาราษฎร์สาย 1 จากถนนนครไชยศรี ถึง ถนนวงศ์สว่าง (ถนนผังเมืองรวมสาย จ3)	ถนน	ปรับปรุง	4.07			กทม. ดำเนินการ	ขยายถนนประชาราษฎร์ สาย 1 เริ่มต้นจากถนนประชาราษฎร์สาย 1 บริเวณบรรจบทางรถไฟสายใต้ วางแนวไปตามถนนประชาราษฎร์สาย 1 และถนนสามเสน จนบรรจบถนนนครไชยศรี เขตทาง 40 เมตร ระยะทางประมาณ 4,070 เมตร	อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมของแนวเส้นทาง		2576-2580
BKK2_64	โครงการก่อสร้างถนนคู่ขนานถนนสามเสน จากถนนอำนวยสงคราม ถึงถนนประชาราษฎร์สาย 2 (ถนนผังเมืองรวมสาย ง8)	ถนน	สร้างใหม่	2.5			กทม. ดำเนินการ	ถนนสร้างใหม่ บนเขตทาง 30 เมตร เริ่มต้นจากถนนประชาราษฎร์สาย 2 ไปทางทิศตะวันตกเฉียง ตัดกับถนนทหารไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้จนบรรจบถนนอำนวยสงคราม ระยะทางประมาณ 2,500 เมตร	อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมของแนวเส้นทาง		2576-2580
BKK2_65	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมถนนประชาชื่นกับถนนพระรามที่ 6 (ถนนผังเมืองรวมสาย ง9 และ ง10)	ถนน	ปรับปรุง	1.07			กทม. ดำเนินการ	ขยายถนนตามแนวคลองประปาฝั่งซ้าย เริ่มต้นจากซอยประดู่ (แยกจากถนนพระรามที่ 6) จนบรรจบกับถนนประชาราษฎร์สาย 2 เขตทาง 30 เมตร	อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมของแนวเส้นทาง		2576-2580
BKK2_66	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมถนนประชาราษฎร์สาย 1 กับถนนเลียบคลองเปรมประชากร (ถนนผังเมืองรวมสาย ง5)	ถนน	สร้างใหม่	2.51			กทม. ดำเนินการ	ถนนก่อสร้างใหม่ เขตทาง 30 เมตร เริ่มต้นจากถนนประชาราษฎร์สาย 1 บริเวณซอย 36 ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตัดกับถนนกรุงเทพ-นนทบุรี ถนนประชาชื่น จนบรรจบถนนเลียบคลองเปรมประชากร	อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมของแนวเส้นทาง		2576-2580

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
BKK2_67	โครงการขยายถนนประชาราษฎร์ สาย2 และถนนปูนซีเมนต์ไทย (ถนนผังเมืองรวมสาย ง7)	ถนน	ปรับปรุง	2			กทม. ดำเนินการ	ขยายถนนประชาราษฎร์ สาย 2 เริ่มต้นจากถนนประชาราษฎร์สาย 1 ตามแนวถนนประชาราษฎร์สาย 2 และถนนปูนซีเมนต์ไทย จนบรรจบเขตทางรถไฟสายเหนือ เขตทาง 30 เมตร	อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมของแนวเส้นทาง		2576-2580
BKK2_68	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกตลาดวงศกร ถนนเฉลิมพงษ์ ซอยสายไหม 39	ถนน	สร้างใหม่	1		180	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างสะพานยกระดับขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้าง 9.20 เมตร ความยาวประมาณ 600 เมตร ข้ามแยกซอยสายไหม 39 และปรับปรุงถนนระดับราบเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร เขตทาง 27 เมตร ระยะทางรวมทั้งโครงการประมาณ 1,000 เมตร	ออกแบบเบื้องต้น		2580 เป็นต้นไป
BKK2_69	โครงการต่อเชื่อมถนนสามวากับถนนหทัยราษฎร์ (ผ่านถนนสามวา ซอย8)	ถนน	ปรับปรุง	0.85		38	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาด 2 ช่องจราจร 2 ทิศทาง เขตทางกว้าง 12 เมตร ระยะทางประมาณ 850 เมตร (ระยะทางปรับปรุงถนนเดิมประมาณ 500 เมตร ระยะทางก่อสร้างถนนใหม่ประมาณ 350 เมตร)	ออกแบบเบื้องต้น		2580 เป็นต้นไป
BKK2_70	โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนเฉลิมพระเกียรติร.9 ซอย62	ถนน	ปรับปรุง	1.1		-	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างถนน ค.ส.ล. ขนาด 4 ช่องจราจร	กทม ตรวจสอบสถานะ		2580 เป็นต้นไป
BKK2_71	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกหทัยราษฎร์-หทัยมิตร	สะพานข้ามทางแยก	สร้างใหม่	-		-	-	อยู่ระหว่างพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ในเบื้องต้นเห็นว่าการก่อสร้างสะพานข้ามแยกจะสามารถช่วยลดจุดตัดการจราจรบนถนนหทัยราษฎร์และถนนหทัยมิตรได้ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการสำรวจสภาพภูมิประเทศ เพื่อประกอบการศึกษารูปแบบสะพานที่เหมาะสมกับสภาพกายภาพพื้นที่	กทม ตรวจสอบสถานะ		2580 เป็นต้นไป
BKK2_72	ปรับปรุงจุดตัดทางแยกปัญญา-อินทรา-สุเหร่าคลอง 1-พระยาสุเรนทร์	สะพานข้ามทางแยก	ปรับปรุง	-		-	-	เบื้องต้นได้ออกแบบรูปแบบในการแก้ไขปัญหาบริเวณดังกล่าวจำนวน 4 รูปแบบทางเลือก ดังนี้ 1 ออกแบบให้เป็นทางแยกต่างระดับ (Interchange) ข้ามทางแยกตามแนวถนนพระยาสุเรนทร์และถนนสุเหร่าคลองหนึ่ง	กทม ตรวจสอบสถานะ		2580 เป็นต้นไป

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
								2 ออกแบบให้เป็นทางแยกต่างระดับ (Interchange) ข้ามทางแยกตามแนวถนนพระยาสุเรนทร์และถนนสุเหร่าคลองหนึ่ง มีจุดกลับรถ (U-Turn) ข้างล่างสะพานที่แยกถนนสุเหร่าคลองหนึ่ง 2 จุด 3 ออกแบบให้เป็นวงเวียน (Roundabout) ถนนปัญญาอินทรากับถนนสุเหร่าคลองหนึ่ง 4 ออกแบบให้เป็นทางแยกต่างระดับ (Interchange) ตามแนวถนนพระยาสุเรนทร์ 5 ปรับเพิ่มสัญญาณไฟที่สามแยก และจัดจังหวะสัญญาณไฟให้สอดคล้องกับสัญญาณไฟสี่แยกลำกะโหลก (จากการวิเคราะห์ Traffic Simulation ของ สจส.)ปัจจุบันอยู่ระหว่างพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบ			
BKK2_73	โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนจตุโชติ-ถนนพระยาสุเรนทร์	ถนน	ปรับปรุง					อยู่ระหว่างพิจารณาแนวทางการขยายถนนพระยาสุเรนทร์ จาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ซึ่งในการดำเนินการขยายถนนดังกล่าวจำเป็นต้องมีการจัดกรรมสิทธิ์ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการสำรวจสภาพภูมิประเทศ และกำหนดรูปแบบการก่อสร้างและแนวเขตเวนคืนที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่	อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2580 เป็นต้นไป
BKK2_74	สะพานข้ามแยกถนนนิมิตใหม่-หทัยมิตร-วัดสุขใจ	สะพานข้ามทางแยก	สร้างใหม่	-		-	-	อยู่ระหว่างพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ในเบื้องต้นเห็นว่าการก่อสร้างสะพานข้ามแยกบริเวณถนนนิมิตใหม่ ช่วงจากถนนซอยวัดสุขใจ ถึงถนนหทัยมิตร สามารถแก้ไขปัญหาจุดตัดทางแยกดังกล่าวได้ ปัจจุบันอยู่ระหว่างสำรวจสภาพภูมิประเทศ เพื่อประกอบการศึกษารูปแบบสะพาน	กทม ตรวจสอบสถานะ		2580 เป็นต้นไป

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
								ที่เหมาะสมกับสภาพกายภาพของพื้นที่ และสามารถแก้ไขปัญหาจุดตัดการจราจรบริเวณแยกดังกล่าว			
BKK2_75	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงถนนเชื่อมสัมพันธ์ ช่วงจากถนนเลียบวารี ถึงถนนสกุลดี	ถนน	ปรับปรุง	0.53				ขยายถนนเชื่อมสัมพันธ์ จาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 18 เมตร	อยู่ระหว่างพิจารณาความเหมาะสมของแนวเส้นทาง		2580 เป็นต้นไป
BKK2_76	โครงการก่อสร้างถนนตามแนวผังเมืองสาย2 จากถนนมิตรไมตรี ถึงถนนคลอง 13	ถนน	สร้างใหม่	2.5		-	-	ก่อสร้างถนนใหม่ เขตทาง 30 เมตร เริ่มต้นจากถนนมิตรไมตรี ตัดกับถนนเชื่อมสัมพันธ์ ตัดกับถนนอยู่วิทยา ถนนสังฆสันติสุข ถนนผดุงพันธ์ บรรจบถนนคลองสิบสาม	อยู่ระหว่างพิจารณาความเหมาะสมของแนวเส้นทาง		2580 เป็นต้นไป
BKK2_77	โครงการก่อสร้างทางยกระดับบริเวณจุดตัดถนนเอกชัยกับถนนกาญจนาภิเษก	สะพานข้ามทางแยก	สร้างใหม่	-		-	กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างทางยกระดับบริเวณจุดตัดถนนเอกชัยกับถนนกาญจนาภิเษก	อยู่หว่างออกแบบเบื้องต้น		2580 เป็นต้นไป
BKK2_78.1	สะพานข้ามแยกบางบอน 3	สะพานข้ามทางแยก	สร้างใหม่				กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างสะพานข้ามแยกบางบอน 3 และบางบอน 5	อยู่ระหว่างการออกแบบ		2580 เป็นต้นไป
BKK2_78.2	สะพานข้ามแยกบางบอน 5	สะพานข้ามทางแยก	สร้างใหม่				กทม. ดำเนินการ	ก่อสร้างสะพานข้ามแยกบางบอน 3 และบางบอน 5	อยู่ระหว่างการออกแบบ		2580 เป็นต้นไป
BKK2_79	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายถนนเลียบคลองสองและซอยรามอินทรา 109	ถนน	ปรับปรุง	4.8				จุดเริ่มต้นโครงการจากบริเวณธำรงค์ไทยสโมสร ผ่านแยกพระยาสุเรนทร์ แยกซาฟารีเวิลด์ ไปสิ้นสุดที่ถนนหทัยราษฎร์ ระยะทางรวมประมาณ 4.8 กิโลเมตร เขตทางกว้างประมาณ 30 เมตร ก่อสร้างเป็นถนนคอนกรีต 3 ช่องจราจร และ 1 ช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวซ้ายของแต่ละแยก	อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2576-2580
BKK2_80	โครงการเพื่อขยายทางหลวงท้องถิ่นสายฉลองกรุง	ถนน						ก่อสร้างปรับปรุงขยายจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองลำกอไผ่ คลองลำมะขาม คลองลำปลาเน่า และขยายผิวจราจรสะพานข้ามคลองลำบึงขวางในถนนฉลองกรุงซึ่งเป็นจุดกลับรถยนต์ ค.ส.ล. ขนาด 1 ช่องจราจรเดิมให้มีความกว้างช่องจราจรเพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณ 2.50 เมตร พร้อมขยายทางเท้าเดิมให้มีความกว้างมากขึ้น รวม 7 จุดกลับรถ ความยาวช่อง	อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2576-2580

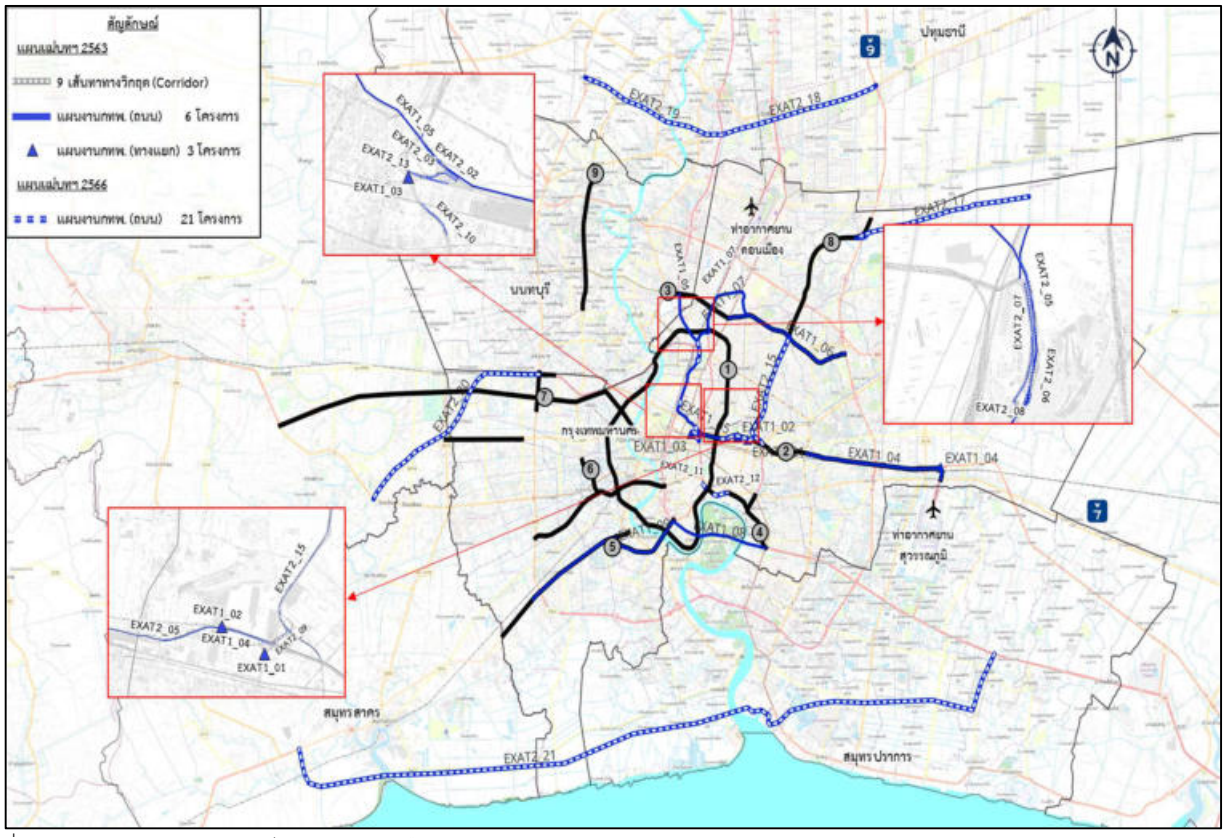
รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
								จราจรรวมประมาณ 4500 เมตร พร้อมงานระบบระบายน้ำ งานระบบป้ายและเครื่องหมายจราจร รวมทั้งงานประกอบอื่น ๆ งานรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง			
BKK2_81	โครงการก่อสร้างขยายผิวจราจรของถนนสุทธาวาสและสะพานข้ามถนนจรัญสนิทวงศ์	ถนน							อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2576-2580
BKK2_82	โครงการก่อสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนกำแพงเพชร 2 กับซอยวิภาวดีรังสิต 17	ถนน							อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2576-2580
BKK2_83	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนดำรงรักษ์กับถนนบำรุงเมืองสายเชื่อมระหว่างสายเชื่อมดังกล่าวกับถนนจักรพรรดิพงศ์และตรอกโรงเลี้ยงเด็ก	ถนน							อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2580 เป็นต้นไป
BKK2_84	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดตัดถนนรามคำแหงกับถนนกาญจนาภิเษกและบริเวณแยกราษฎร์พัฒนา	สะพานข้ามทางแยก							อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2580 เป็นต้นไป
BKK2_85	โครงการปรับปรุงก่อสร้างทางเชื่อมที่บริเวณโครงการเคหะชุมชนร่มเกล้าของการเคหะแห่งชาติเพื่อก่อสร้างทางเชื่อมพัฒนาถนนพัฒนาชนบท 4 กับถนนศรีนครินทร์-ร่มเกล้า	ถนน							อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2580 เป็นต้นไป
BKK2_86	โครงการก่อสร้างทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างซอยรามคำแหง 24 ซอยรามคำแหง 12	ถนน							อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2580 เป็นต้นไป
BKK2_87	โครงการปรับปรุงทางหลวงท้องถิ่นสายถนนเทียมร่วมมิตร	ถนน							อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2580 เป็นต้นไป
BKK2_88	โครงการก่อสร้างทางกลับรถยนต์ใต้สะพานข้ามคลองแสนแสบ (สะพานยกระดับถนนสุวินทวงศ์)	สะพานข้ามทางแยก							อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2580 เป็นต้นไป
BKK2_89	โครงการก่อสร้างทางหลวงท้องถิ่นสายถนนศรีนครินทร์กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3119 (เพิ่มเติม)	สะพานข้ามทางแยก							อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2580 เป็นต้นไป

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
BKK2_90	โครงการก่อสร้างทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนพหลโยธินกับถนนเพิ่มสิน	ถนน							อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2580 เป็นต้นไป
BKK2_91	โครงการก่อสร้างทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนพหลโยธิน-รัตนโกสินทร์สมโภชกับซอยพหลโยธิน 54/1 แยก 4	ถนน							อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2580 เป็นต้นไป
BKK2_92	โครงการสร้างและขยายทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนจตุโชติกับถนนเพิ่มสิน	ถนน							อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2580 เป็นต้นไป
BKK2_93	โครงการสร้างทางหลวงท้องถิ่นสายเชื่อมระหว่างถนนสายไหมกับถนนเพิ่มสิน	ถนน							อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2580 เป็นต้นไป
BKK2_94	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมระหว่างถนนนนทรีช่วงปลายกับถนนยานนาวา	ถนน							อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2580 เป็นต้นไป
BKK2_95	โครงการขยายทางหลวงท้องถิ่นสายถนนพุทธมณฑลสายอักษะ (ถนนอุทยาน)	ถนน							อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2580 เป็นต้นไป
BKK2_96	โครงการก่อสร้างและขยายซอยรามคำแหง 60 บรรจบกับถนนกรุงเทพกรีฑา	ถนน							อยู่ระหว่างของบเวนคืน		2580 เป็นต้นไป

ที่มา : กรุงเทพมหานคร ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2566

ก.3 แผนงาน/โครงการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ณ เดือนมิถุนายน 2566 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้จัดส่งข้อมูลแผนงาน โครงการเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 21 โครงการ โดยมีตำแหน่งโครงการดังแสดงใน**รูปที่ ก-3** โดย**ตารางที่ ก-3** แสดงรายละเอียดโครงการก่อสร้างใหม่และปรับปรุงกายภาพทางพิเศษเดิม และแสดงรายละเอียดโครงการบริหารจัดการการใช้ทางพิเศษเดิมให้มีประสิทธิภาพดังแสดงใน**ตารางที่ ก-4**



ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2566

รูปที่ ก-3 แผนงานและโครงการเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ตารางที่ ก-3 แผนงานและโครงการเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ก่อสร้างใหม่และปรับปรุงกายภาพถนนเดิม)

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษา (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
EXAT2_01	โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางร่วมด่านคลองประปา 2 ถึงทางแยกต่างระดับพญาไท	ถนน	ปรับปรุง	0.38	-	215.87	PPP	ขยายผิวจราจรเพิ่มอีก 2 ช่องจราจร	อยู่ในแผนระยะที่ 1 ปี 2565 - 2569	2568	2570
EXAT2_02	โครงการทางเชื่อมเพิ่มเติมบริเวณทางแยกต่างระดับมักกะสัน ทิศทางจากดินแดงมุ่งหน้าอโศก-พระราม 9	ถนน	สร้างใหม่	0.7	-	701.62	PPP	ก่อสร้างทางเชื่อมขนาด 1 ช่องจราจร	อยู่ในแผนระยะที่ 1 ปี 2565 - 2569	2569	2571
EXAT2_03	โครงการทางเชื่อมเพิ่มเติมบริเวณทางแยกต่างระดับมักกะสัน ทิศทางจากอโศก-พระราม 9 มุ่งหน้าดินแดง	ถนน	สร้างใหม่	0.4	-	381.88	PPP	ก่อสร้างทางเชื่อมขนาด 1 ช่องจราจร	อยู่ในแผนระยะที่ 1 ปี 2565 - 2569	2569	2571
EXAT2_04	โครงการปรับปรุงถนนจตุรทิศ ตอน ง. (ช่วงสะพานข้ามคลองชวดใหญ่)	ถนน	ปรับปรุง	0.3	-	19.86	PPP	ขยายผิวจราจรบนถนนจตุรทิศ ตอน ง ขาเข้าช่วงสะพานข้ามคลองชวดใหญ่ ซึ่งมี 2 ช่องจราจร ให้เป็น 3 ช่องจราจร	อยู่ในแผนระยะที่ 1 ปี 2565 – 2569	2567	2569
EXAT2_05	โครงการทางขึ้นทางพิเศษศรีรัชจากถนนกำแพงเพชร 2 (Ramp A)	ถนน	สร้างใหม่	0.4145	-	294.66	รัฐเวนคืน/เอกชนก่อสร้าง	ก่อสร้างทางขึ้นขนาด 1 ช่องจราจร	อยู่ในแผนระยะที่ 1 ปี 2565 - 2569	2566	2568
EXAT2_06	โครงการทางลงทางพิเศษศรีรัชเชื่อมถนนกำแพงเพชร 2 (Ramp B)	ถนน	สร้างใหม่	0.4305	-	209.52	รัฐเวนคืน/เอกชนก่อสร้าง	ก่อสร้างทางลงขนาด 1 ช่องจราจร	อยู่ในแผนระยะที่ 1 ปี 2565 - 2569	2566	2568
EXAT2_07	โครงการทางเชื่อมจากสถานีกลางบางซื่อ กับทางขึ้นทางพิเศษศรีรัช–ถนนวงแหวนรอบนอกฯ บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 (Ramp C)	ถนน	สร้างใหม่	0.4	-	239.37	รัฐเวนคืน/เอกชนก่อสร้าง	ก่อสร้างทางเชื่อมขนาด 1 ช่องจราจร	อยู่ในแผนระยะที่ 1 ปี 2565 - 2569	2566	2569
EXAT2_08	โครงการทางเชื่อมทางพิเศษศรีรัช (ด้านทิศเหนือ) กับทางพิเศษศรีรัช-ถนนวงแหวนรอบนอกฯ (Ramp D +Ramp E)	ถนน	สร้างใหม่	0.540/0.370	-	738.65	รัฐเวนคืน/เอกชนก่อสร้าง	ก่อสร้างทางกลับรถขนาด 1 ช่องจราจร และ พร้อมทางเชื่อมขนาด 1 ช่องจราจร	อยู่ในแผนระยะที่ 1 ปี 2565 - 2569	2566	2569
EXAT2_09	โครงการทางเชื่อมทางพิเศษฉลองรัช(หน้าด่านพระราม 9-1) กับทางพิเศษศรีรัช	ถนน	สร้างใหม่	2	-	2,135.63	PPP	ก่อสร้างทางเชื่อมยกระดับจากทางพิเศษฉลองรัชข้ามทางลงถนนพระราม 9 เชื่อมกับทางพิเศษศรีรัช ขนาด 2 ช่องจราจร และเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางบริเวณด่านพระราม 9-1 อีก 4 ช่องทาง	อยู่ในแผนระยะที่ 1 ปี 2565 - 2569	2568	2570

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษา (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
EXAT2_10	โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางร่วมมักกะสันถึงทางแยกต่างระดับเพลินจิต	ถนน	ปรับปรุง	0.4	-	541.69	กทพ. ดำเนินการ	ขยายผิวจราจรเพิ่มอีก 1 ช่องจราจร	อยู่ในแผนระยะที่ 1 ปี 2565 - 2569	2569	2571
EXAT2_11	โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับคลองเตยถึงทางลงพระราม 4 (ขาเข้าเมือง)	ถนน	ปรับปรุง	0.3	-	214.46	กทพ. ดำเนินการ	ขยายผิวจราจรเพิ่มอีก 1 ช่องจราจร	อยู่ในแผนระยะที่ 2 ปี 2570 เป็นต้นไป	2573	2575
EXAT2_12	โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับคลองเตยถึงทางลงอาจณรงค์ (ขาออกเมือง)	ถนน	ปรับปรุง	0.7	-	660.48	กทพ. ดำเนินการ	ช่วงที่ 1 : ขยายผิวจราจรเพิ่มอีก 1 ช่องจราจรและปรับลดช่องจราจรของทางขึ้น-ลง ท่าเรือ ให้เหลือ 1 ช่องจราจรช่วงที่ 2 : ขยายผิวจราจรเพิ่มอีก 1 ช่องจราจร	อยู่ในแผนระยะที่ 2 ปี 2570 เป็นต้นไป	2573	2575
EXAT2_13	โครงการทางลงทางพิเศษบริเวณทางร่วมมักกะสันไปยังสถานีมักกะสัน	ถนน	สร้างใหม่	0.325	-	226.93	รฟท./EEC ดำเนินการ	ก่อสร้างทางลงจากทางพิเศษบริเวณทางร่วมมักกะสัน ขาเข้าเมือง ขนาด 1 ช่องจราจร	อยู่ในแผนระยะที่ 2 ปี 2570 เป็นต้นไป	2574	2576
EXAT2_14	โครงการปรับปรุงทางลงถนนเกษตรนวมินทร์	ถนน	ปรับปรุง	0.6	-	53.31	กทพ. ดำเนินการ	ขยายถนนระดับดินบริเวณทางลงถนนเกษตร-นวมินทร์ โดยขยายช่องจราจรเพิ่มอีก 1 ช่องจราจร	อยู่ในแผนระยะที่ 1 ปี 2565 - 2569	2567	2569
EXAT2_16	โครงการทางเชื่อมด่านจตุโชติกับทางคู่ขนานถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันออก	ถนน	สร้างใหม่	0.5	-	28.87	กทพ. ดำเนินการ	ก่อสร้างทางขึ้นขนาด 1 ช่องจราจรจากทางคู่ขนานถนนกาญจนาภิเษกเพื่อเข้าสู่ด่านจตุโชติ	อยู่ในแผนระยะที่ 1 ปี 2565 - 2569	2567	2569
EXAT2_17	โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช-นครนายก-สระบุรี ช่วงจตุโชติ-ถนนวงแหวนรอบที่ 3	ทางพิเศษ	สร้างใหม่	16.21	30	20,333.23	กทพ. ดำเนินการ	ทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร เชื่อมต่อจากทางพิเศษสายฉลองรัช ด่านจตุโชติไปเชื่อมต่อถนนวงแหวนรอบที่ 3 ระยะทาง 17 กม.	อยู่ในแผนระยะที่ 1 ปี 2565 – 2569	2567	2571
EXAT2_18	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยาถนนวงแหวนรอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ระยะที่ 1	ทางพิเศษ	สร้างใหม่	20.5	-	36,023	กทพ. ดำเนินการ / PPP	ทางยกระดับจากจุดตัดระหว่างทางพิเศษอุดรรัถยากับ ทล.345 แนวสายทางไปทางทิศตะวันออกขนานกับทล.305 และสิ้นสุดโครงการจุดตัดทล.305 กับ ทล.352 ระยะทาง 20.50 กม.	อยู่ในแผนระยะที่ 2 ปี 2570 เป็นต้นไป	2571	2573
EXAT2_19	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยาถนนวงแหวนรอบที่ 3 (ด้านตะวันตก) ระยะที่ 1	ทางพิเศษ	สร้างใหม่	13.8	-	28,211	กทพ. ดำเนินการ / PPP	ทางยกระดับจากจุดตัดทางพิเศษอุดรรัถยากับ ทล.345 มีแนวเส้นทางไปทางทิศ	อยู่ในแผนระยะที่ 2 ปี 2570 เป็นต้นไป	2573	2573

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษา (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
								ตะวันตก ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ทล.307 ถนนราชพฤกษ์ และสิ้นสุดบริเวณถนนวงแหวนรอบนอกฯ ด้านตะวันตก ระยะทาง 13.80 กม.			
EXAT2_20	โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร-ถนนวงแหวนรอบที่ 3 (ระยะที่ 1)	ทางพิเศษ	สร้างใหม่	18.7	-	27,976	กทพ. ดำเนินการ / PPP	ทางยกระดับเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ มีแนวเส้นทางไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ข้าม ทล. 338 มีจุดสิ้นสุดเชื่อมต่อกับถนนเพชรเกษม ระยะทาง 18.70 กม.	อยู่ระหว่างการศึกษา	2576	2575
EXAT2_21	โครงการโครงข่ายทางสนับสนุนการเชื่อมต่อระบบขนส่งหลักของประเทศ ช่วง จ.สมุทรสาคร – จ.สมุทรปราการ	ทางพิเศษ	สร้างใหม่	71.6	-	95,000	กทพ. ดำเนินการ / PPP	มีจุดเริ่มต้นโครงการบน ทล.35 ที่ จ. สมุทรสาคร ข้ามแม่น้ำท่าจีน ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่ จ. สมุทรปราการ และมีจุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมต่อกับโครงข่าย MR10 (ถนนวงแหวนรอบที่ 3 ด้านตะวันออก)	กทพ.จะปรับปรุงสถานะให้อีกครั้ง	2572	2575

ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2566

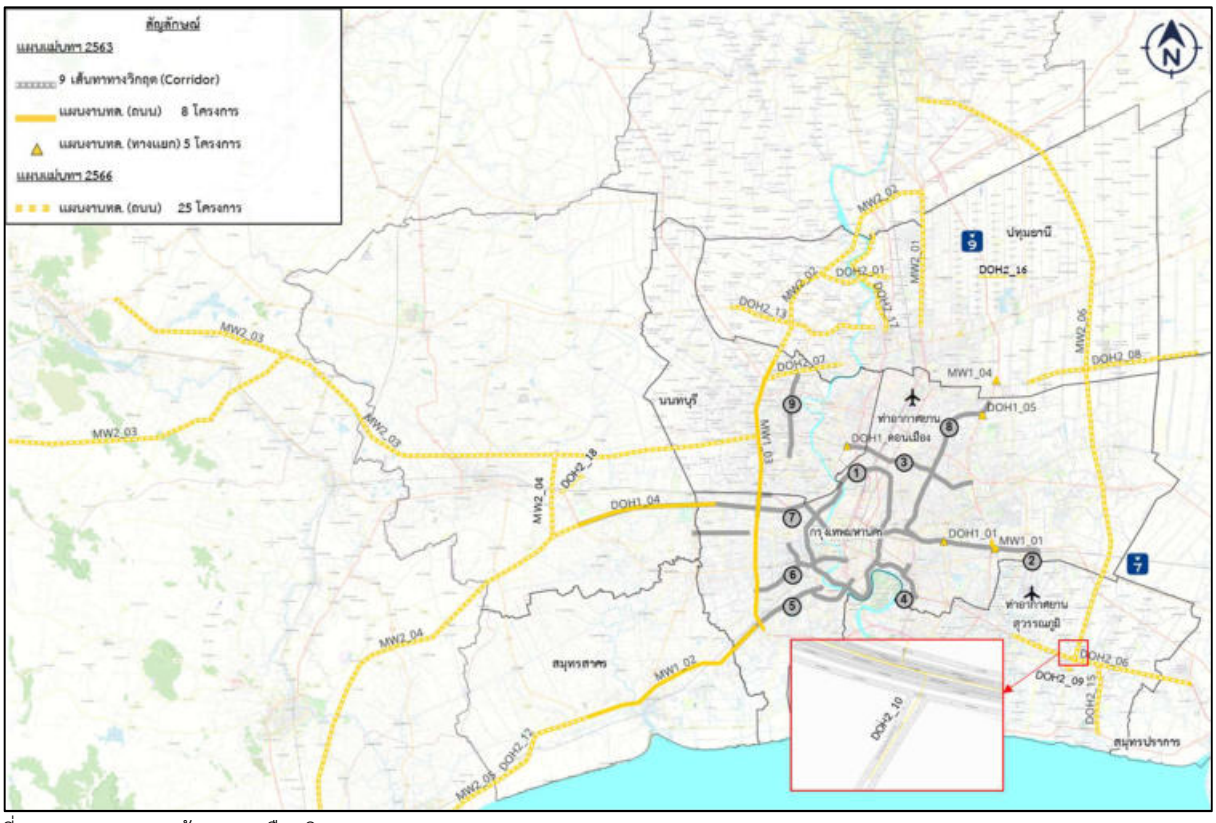
ตารางที่ ก-4 แผนงานและโครงการเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (การบริหารจัดการการใช้ถนนเดิมให้มีประสิทธิภาพ)

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษา (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
EXAT2_15	โครงการเปิดใช้ช่องจราจรสวนกระแสช่วงถนนพระราม 9-ถนนเกษตร-นวมินทร์	ถนน	ปรับปรุง	8.3	-	24.57	กทพ. ดำเนินการ	จัดให้มีช่องทางวิ่งสวนกระแสจราจร (ขาออกเมือง) ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น	อยู่ในแผนระยะที่ 1 ปี 2565 - 2569	2567	2569

ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2566

ก.4 แผนงาน/โครงการ กรมทางหลวง

ณ เดือนมิถุนายน 2566 กรมทางหลวง ได้จัดส่งข้อมูลแผนงาน โครงการเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 25 โครงการ โดยมีตำแหน่งโครงการดังแสดงใน**รูปที่ ก-4** และ**ตารางที่ ก-5**



ที่มา : กรมทางหลวง ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2566

รูปที่ ก-4 แผนงานและโครงการเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ ของกรมทางหลวง

ตารางที่ ก-5 แผนงานและโครงการเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ ของกรมทางหลวง (ก่อสร้างใหม่และปรับปรุงกายภาพถนนเดิม)

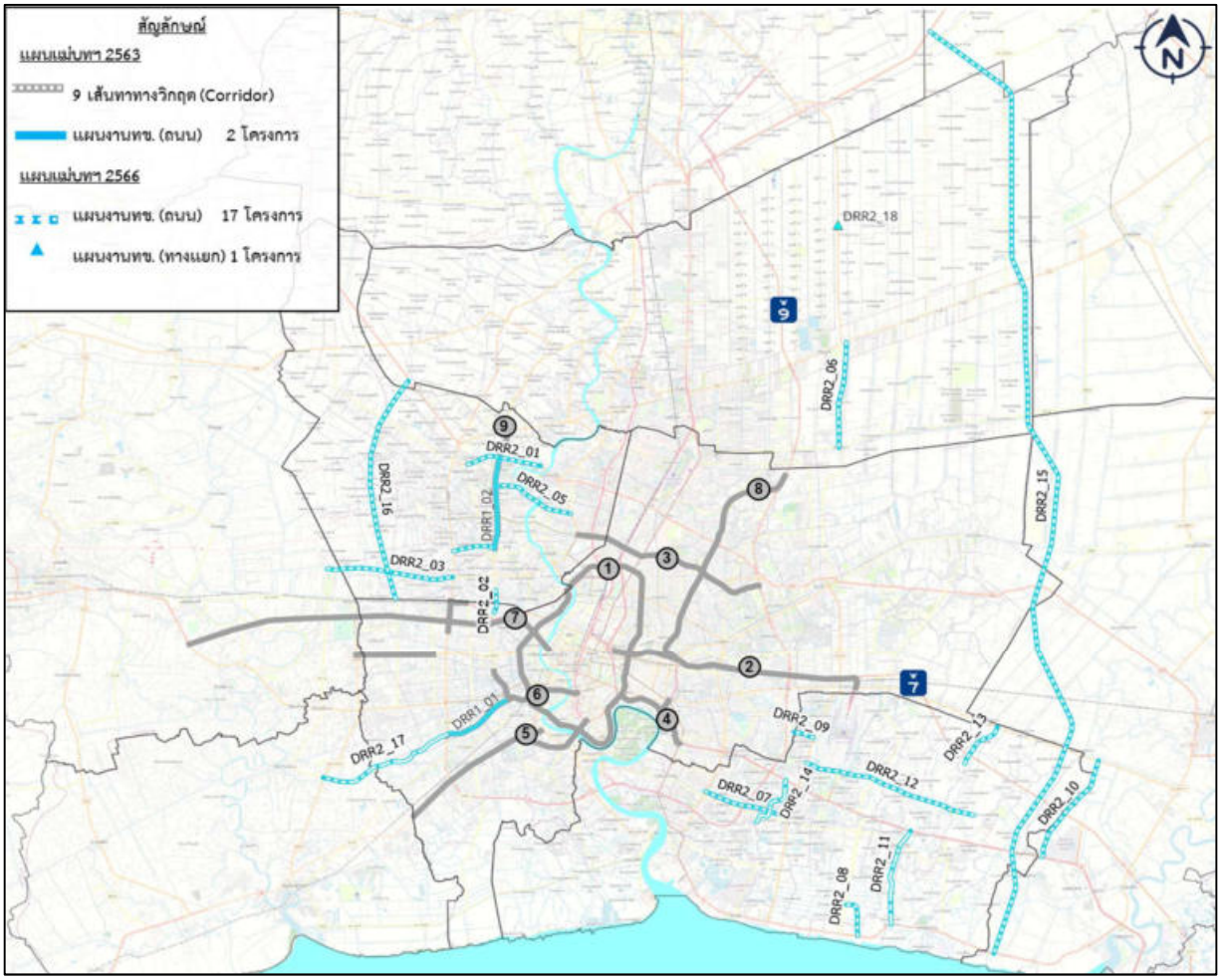
รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
DOH2_01	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย แยกทางหลวงหมายเลข 9 (บ.บางเตย) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3214 (บ.พร้าว)	ถนน	สร้างใหม่	9.36	-	6,450	งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างทางแนวใหม่ 6 ช่องจราจร และสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ ปี 2567	2567	2570
DOH2_02	ก่อสร้างทางขนานทางหลวงหมายเลข 34 บริเวณคลองหอมศีล	ถนน	ปรับปรุง	2		250	งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรทางขนาน	เตรียมความพร้อมเสนอขอ งบประมาณ 2567	2567	2570
DOH2_03	โครงการก่อสร้างจุดกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 305 บริเวณคลองสาม	ถนน	ปรับปรุง	-	-	550	งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างสะพานบกและทางลอดกลับรถใต้สะพาน	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ ปี 2567	2567	2570
DOH2_04	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 34 กับทางหลวงชนบทหมายเลข สป.2001 (แยกวัดศรีวารีน้อย)	ถนน	ปรับปรุง	-	-	350	งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกให้รถเลี้ยวขวาเข้ากรุงเทพฯ	เตรียมความพร้อมเสนอขอ งบประมาณ 2567	2567	2570
DOH2_05	โครงการก่อสร้างทางคู่ขนานถนนพระราม 2 สาย ทางแยกต่างระดับบ้านแพ้ว - บ้านบางน้ำวน	ถนน	ปรับปรุง	1.05	-	400	งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างทางขนานและสะพานข้ามคลองบนทางขนาน	อยู่ระหว่างขอจัดสรรงบประมาณ ปี 2567	2567	2570
DOH2_06	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 34 สาย บางโฉลง-แยกหนองไม้แดง ตอน บางโฉลง-บางวัว	ถนน	ปรับปรุง	15.19	-	4,280	งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร งานเพิ่มความยาวและขยายสะพาน งานปรับปรุงทางลอด	เตรียมความพร้อมเสนอขอ งบประมาณ 2567	2567	2570
DOH2_07	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 345 สาย แยกบางบัวทอง - แยกบางคูวัด	ถนน	ปรับปรุง	10.2	-	1,250	งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร และก่อสร้างทางขนาน	อยู่ระหว่าง การศึกษาสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2568	2571
DOH2_08	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3312 สาย ลำลูกกา - คลอง 16	ถนน	ปรับปรุง	22.655	-	1,180	งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรจาก 4 เป็น 6 ช่องจราจร	อยู่ระหว่าง การศึกษาสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2568	2571
DOH2_09	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางแยกต่างระดับ ทล.3268 ตัด สป.1006 (แยกการเคหะเมืองใหม่บางพลี)	ถนน	ปรับปรุง	-	-	640	งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด	ศึกษาออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ	2568	2671
DOH2_10	โครงการปรับปรุงทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 34 ตัดทางหลวงชนบท สป.1006	ถนน	ปรับปรุง	-	-	300	งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างทางยกระดับรูปตัว ยู บน ทล.34 ทิศทางเลี้ยวขวาเข้า สป.1006	ศึกษาออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ	2569	2573
DOH2_11	โครงการก่อสร้างสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 35 บริเวณ บ.นาโคก	ถนน	ปรับปรุง	-	-	200	งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างสะพานกลับรถ	เตรียมสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2569	2572
DOH2_12	โครงการก่อสร้างทางคู่ขนานถนนพระราม 2 ตอน บ.วังน้ำวน - บ.นาโคก	ถนน	สร้างใหม่	14.570	-	1,800	งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างทางขนานและสะพานข้ามคลองบนทางขนาน	เตรียมสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2569	2572
DOH2_13	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย ปทุมธานี - วงแหวนตะวันตก (สะพานปทุมธานี 3)	ถนน	สร้างใหม่	20.000	-	7,350	งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างทางแนวใหม่ 6 ช่องจราจร และสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	อยู่ระหว่าง การศึกษาสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2570	2573

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
DOH2_14	โครงการปรับปรุงทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3312 ตัดทางหลวงหมายเลข 3592	ถนน	ปรับปรุง	-	-	300	ใช้งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างทางแยกต่างระดับ	เตรียมสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2570	2573
DOH2_15	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3117 คลองด่าน - บางบ่อ	ถนน	ปรับปรุง	7.822	-	400	ใช้งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรจาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร	เตรียมสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2570	2573
DOH2_16	โครงการก่อสร้าง ทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352	ถนน	สร้างใหม่	6.8	-	1,800	ใช้งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างทางแนวใหม่ 6 ช่องจราจร และปรับปรุงทางเดิม ทล.3214	อยู่ระหว่าง การศึกษาสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2570	2573
DOH2_17	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3309 สายศูนย์ศิลปาชีพบางไทร - บ.บางพูน	ถนน	ปรับปรุง	16.175	-	800	ใช้งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรจาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่าง การศึกษาสำรวจและออกแบบรายละเอียด	2570	2573
DOH2_18	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองนครชัยศรี	ถนน	สร้างใหม่	4	9.5	500	ใช้งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา	2572	2575
MW2_01	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 5 ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต – บางปะอิน	ทางพิเศษ	สร้างใหม่	22	-	31,538	เอกชนร่วมลงทุน PPP	ก่อสร้างทางยกระดับ ขนาด 6 ช่องจราจร	อยู่ระหว่าง สคร. พิจารณารูปแบบการร่วมลงทุน	2567	2570
MW2_02	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ช่วงบางบัวทอง - บางปะอิน	ทางพิเศษ	สร้างใหม่	34.127	-	56,035	ใช้งบประมาณแผ่นดิน และเงินกู้	ปรับปรุงและขยายช่องทางหลักขนาด 6 ช่องจราจร	เตรียมความพร้อมเสนอของบประมาณ และบรรจุในแผนเงินกู้	2567	2570
MW2_03	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	ทางพิเศษ	สร้างใหม่	34.127	-	23,025	ใช้งบประมาณแผ่นดิน และเงินกู้	ปรับปรุงและขยายช่องทางหลักขนาด 6 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างก่อสร้าง	2567	2570
MW2_04	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8	ทางพิเศษ	สร้างใหม่						เตรียมความพร้อมเสนอของบประมาณ และบรรจุในแผนเงินกู้		
MW2_05	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 ช่วงเอกชัย-บ้านแพ้ว	ทางพิเศษ	สร้างใหม่						อยู่ระหว่างก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จ มกราคม 2568	2562	2568
MW2_06	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันออก	ทางพิเศษ	สร้างใหม่						อยู่ระหว่างศึกษา MR MAP		
MW2_07	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันตก	ทางพิเศษ	สร้างใหม่								

ที่มา : กรมทางหลวง ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2566

ก.5 แผนงาน/โครงการ กรมทางหลวงชนบท

ณ เดือนมิถุนายน 2566 กรมทางหลวงชนบท ได้จัดส่งข้อมูลแผนงาน โครงการเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 18 โครงการ ประกอบด้วยโครงการก่อสร้างถนน จำนวน 17 โครงการ และ โครงการประเภททางแยก/สะพานข้ามคลอง/แม่น้ำ จำนวน 1 โครงการ โดยมีตำแหน่งโครงการดังแสดงใน**รูปที่ ก-4** และ**ตารางที่ ก-6**



ที่มา : กรมทางหลวงชนบท ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2566

รูปที่ ก-5 แผนงานและโครงการเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ ของกรมทางหลวงชนบท

ตารางที่ ก-6 แผนงานและโครงการเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ ของกรมทางหลวงชนบท (ก่อสร้างใหม่และปรับปรุงกายภาพถนนเดิม)

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
DRR2_01	โครงการขยายถนนชัยพฤกษ์ จ.นนทบุรี	ถนน	ปรับปรุง	6.892	-	902	งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างถนนคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง จากเชิงลาดสะพานพระราม 4 ถึงทางแยกต่างระดับถนนราชพฤกษ์ (สาลีโข) และงานขยายผิวจราจร ขนาด 1 ช่องจราจร ต่อทิศทาง จากทางแยกต่างระดับถนนราชพฤกษ์ (สาลีโข) ถึงถนนบางกรวย – ไทรน้อย	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะเปิดให้บริการต้นปีงบประมาณ 2568	2564	2567
DRR2_02	โครงการสะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์ ถนนราชพฤกษ์ จ.นนทบุรี	สะพานข้ามคลอง	สร้างใหม่	2.1	-	1,200	งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างสะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์สำหรับทางขนานฝั่งละ 2 ช่องจราจร โดยเป็นสะพานคร่อมสะพานเดิม มีโครงสร้างเสาและโครงสร้างส่วนบนเป็นโครงสร้างเหล็ก เพื่อให้งานก่อสร้างรวดเร็วและมีผลกระทบกับการจราจรบนถนนราชพฤกษ์ให้น้อยที่สุด	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง	2565	2568
DRR2_03	โครงการถนนต่อเชื่อมถนนนครอินทร์-ศาลายา จ.นนทบุรี,นครปฐม	ถนน	สร้างใหม่	12	55	-	-	ก่อสร้างถนนขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) เริ่มต้นจากทางหลวงชนบท นฐ.5035 แนวเส้นทางวางตัวไปทางทิศตะวันออกและเข้าบรรจบกับถนนกาญจนาภิเษกโดยเชื่อมต่อกับทางแยกต่างระดับบางคูเวียง	อยู่ระหว่างการของบประมาณสำหรับการจ่ายค่าทดแทนในการเวนคืนฯ	-	-
DRR2_04	โครงการต่อเชื่อมสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี1 - ถนนกาญจนาภิเษก	ถนน	สร้างใหม่	3.827	27.8	-	-	ก่อสร้างถนนขนาด 6 – 8 ช่องจราจร (ไป-กลับ) เริ่มต้นจากถนนเชื่อมต่อสะพานมหาเจษฎาบดินทรานุสรณ์ (บริเวณทางแยกต่างระดับถนนราชพฤกษ์) วางตัวมาทางทิศตะวันตกจนบรรจบกับถนนกาญจนาภิเษก (ทางหลวงหมายเลข 9)	ของบประมาณเวนคืน (ได้รับงบเวนคืนปี 2567 แล้ว)	-	-
DRR2_05	โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนสนามบินน้ำ จ.นนทบุรี	สะพานข้ามแม่น้ำ	สร้างใหม่	7.8	83.636	-	-	ก่ออสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) มีรูปแบบโครงสร้างสะพานคานขึง (Extradosed Prestress Concrete Bridge) และก่อสร้างถนนต่อเชื่อมระดับดินขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) จากสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปแนวทิศตะวันตกเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์ พร้อมขยายช่องจราจรบนถนนสนามบินน้ำจากเดิมขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ) เป็นขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ)	อยู่ระหว่างการดำเนินการออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)	-	-

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
DRR2_06	โครงการ ถนนสาย ปท.3004 แยก ทล.305 - บ้านลำลูกกา อ.ธัญบุรี, ลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี	ถนน	ปรับปรุง	10.408	7.5	561.2	งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างถนนขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมสะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 1 แห่ง	กำลังก่อสร้าง	2564	2567
DRR2_07	โครงการ ถนนสาย สป.4002 แยก ทล.3344 - บ.บางพลีใหญ่ อ.เมือง, บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ	ถนน	ปรับปรุง	8.192	10	793.4	งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างถนนขนาด 4 ช่องจราจร	กำลังก่อสร้าง	2564	2568
DRR2_08	โครงการถนนสาย สป.1011 แยก ทล.3 - เทพารักษ์ อ.บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ	ถนน	ปรับปรุง	3.875	3.175	590	งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างถนนขนาด 4 ช่องจราจร	กำลังก่อสร้าง	2562	2566
DRR2_09	โครงการ ถนนสาย ข1 ผังเมืองรวมเมืองสมุทรปราการ	ถนน	ปรับปรุง	1.925	1.5	157.85	งบประมาณแผ่นดิน	ก่อสร้างถนนขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมสะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 2 แห่ง	กำลังก่อสร้าง	2565	2568
DRR2_10	โครงการก่อสร้างถนนสาย ฉช.2004 แยก ทล.34 -ทล.314 อ.บางปะกง, เมือง จ.ฉะเชิงเทรา	ถนน	ปรับปรุง	11.12	13	1,260	-	ก่อสร้างถนนขนาด 4 ช่องจราจร และสะพานข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ขนาด 2 ช่องจราจร 1 ทิศทาง (เพิ่มอีก 2 ช่องจราจร จากเดิมมีอยู่แล้ว 2 ช่องจราจร)	ตอนที่1 ได้งบประมาณก่อสร้าง 2566 ตอนที่2 อยู่ระหว่างการของบประมาณสำหรับการก่อสร้าง	2567	2570
DRR2_11	โครงการก่อสร้างถนนสาย สป.1006 แยก ทล.3 - เคหะบางพลี อ.บางบ่อ, บางเสาธง จ.สมุทรปราการ	ถนน	ปรับปรุง	9.525	9.5	1,470	-	ก่อสร้างถนนขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) เริ่มต้นจาก ทล.3 ไปบรรจบ ทล.34 มีทางต่างระดับ/สะพานข้ามแยก จำนวน 1 แห่ง พร้อมสะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 8 แห่ง	อยู่ระหว่างการของบประมาณก่อสร้าง	2568	2571
DRR2_12	โครงการก่อสร้างถนนสายประชาราษฎร์อุทิศ - ถนนรัตนโกสินทร์ 200 ปี จ.สมุทรปราการ	ถนน	สร้างใหม่	16.6	30	15,978	-	ก่อสร้างถนนขนาด 6-10 ช่องจราจร (ไป-กลับ) เริ่มต้นจาก ทล.3256 ตัดผ่าน ทล.370 ไปบรรจบถนนรัตนโกสินทร์ 200 ปี มีทางต่างระดับ/สะพานข้ามแยก จำนวน 3 แห่ง พร้อมสะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 9 แห่ง	อยู่ระหว่างการของบประมาณสำหรับการจ่ายค่าทดแทนในการเวนคืนฯ	-	-
DRR2_13	โครงการก่อสร้างสายเชื่อม ทช.สป.2003 กับ ทช.ฉช.3001 อ.บางบ่อ จ.สมุทรปราการ	ถนน	สร้างใหม่	4.864	8.1	2,395	-	ก่อสร้างถนนขนาด 4 ช่องจราจร ตอกเสาเข็ม คสล.แบบปูพรมเต็มพื้นที่ความกว้าง และความยาวถนนก่อสร้างสะพานต่างระดับข้ามทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สะพานข้ามคลองกาหลง และสะพานข้ามคลองพระองค์เจ้าไชยานุชิต	อยู่ระหว่างการของบประมาณสำหรับการจ่ายค่าทดแทนในการเวนคืนฯ	2569	2572

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะ ปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
DRR2_14	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อ ทล.๓๒๖๘ (ถนนเทพารักษ์) กับ ท.๓๔ (ถนนบางนา-ตราด) อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	ถนน	สร้างใหม่	5.936	19.2	3,810	-	ก่อสร้างถนนขนาด 8 ช่องจราจร (ไป-กลับ) เริ่มต้นจากบริเวณจุดเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างโครงข่ายทางสนับสนุนการเชื่อมต่อระบบขนส่งหลักของประเทศ ช่วง จ.สมุทรสาคร-จ.สมุทรปราการ วางแนวไปตามถนนเทพารักษ์ แล้วตัดขึ้นทางทิศเหนือไปบรรจบ ทล.34 (บางนา-ตราด) มีทางต่างระดับ/สะพานข้ามแยก จำนวน 2 แห่ง พร้อมสะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 10 แห่ง	อยู่ระหว่างการจัดลำดับเพื่อออก พรฎ. เวนคืนที่ดิน	-	-
DRR2_15	โครงการศึกษาความเหมาะสมสายแยก ทล.1-ทล.304 จังหวัดปทุมธานี	ถนน	สร้างใหม่	97.552	24.4	38,973	-	ก่อสร้างถนนขนาด 6 ช่องจราจร พร้อมทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดที่สำคัญ	ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ	-	-
DRR2_16	โครงการถนนต่อเชื่อมถนนพุทธมณฑล สาย 3 กทม. - ทล.340 จ.ปทุมธานี	ถนน	สร้างใหม่	25.563	47.723	141,177	-	ก่อสร้างถนนขนาด 10 ช่องจราจร (ไป-กลับ) มีการแบ่งถนนหลักและทางขนาน พร้อมสะพานข้ามลำน้ำ และก่อสร้างทางแยกต่างระดับ	อยู่ระหว่างการจัดลำดับเพื่อออก พรฎ. เวนคืนที่ดิน	-	-
DRR2_17	โครงการส่วนต่อขยายกัลปพฤกษ์ - ถนนพุทธสาคร อำเภอกระทุ่มแบน จังหวัดสมุทรสาคร	ถนน	สร้างใหม่	13.171	28.75	6,682	-	ก่อสร้างถนนขนาด 6 ช่องจราจร (ไป-กลับ) เริ่มต้นจากถนนกัลปพฤกษ์ วางตัวมาทางทิศตะวันตก จนบรรจบกับถนนพุทธสาคร มีทางต่างระดับ/สะพานข้ามแยก จำนวน 5 แห่ง พร้อมสะพานข้ามลำน้ำ จำนวน 11 แห่ง	อยู่ระหว่างการจัดลำดับเพื่อออก พรฎ. เวนคืนที่ดิน	-	-
DRR2_18	โครงการทางต่างระดับบริเวณจุดตัดระหว่างถนนสาย ปท.4001 กับ ทล.352 อ.คลองหลวง จ.ปทุมธานี	สะพานข้ามแยก	สร้างใหม่	0.3	-	520	-	สะพานยกระดับ ขนาด 2 ช่องจราจร ความยาวรวมประมาณ 300 เมตร พร้อมโครงสร้างส่วนต่อเนื่อง	อยู่ระหว่างการของบประมาณสำหรับการก่อสร้าง	2567	2570

ที่มา : กรมทางหลวงชนบท ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2566

ก.6 แผนงาน/โครงการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

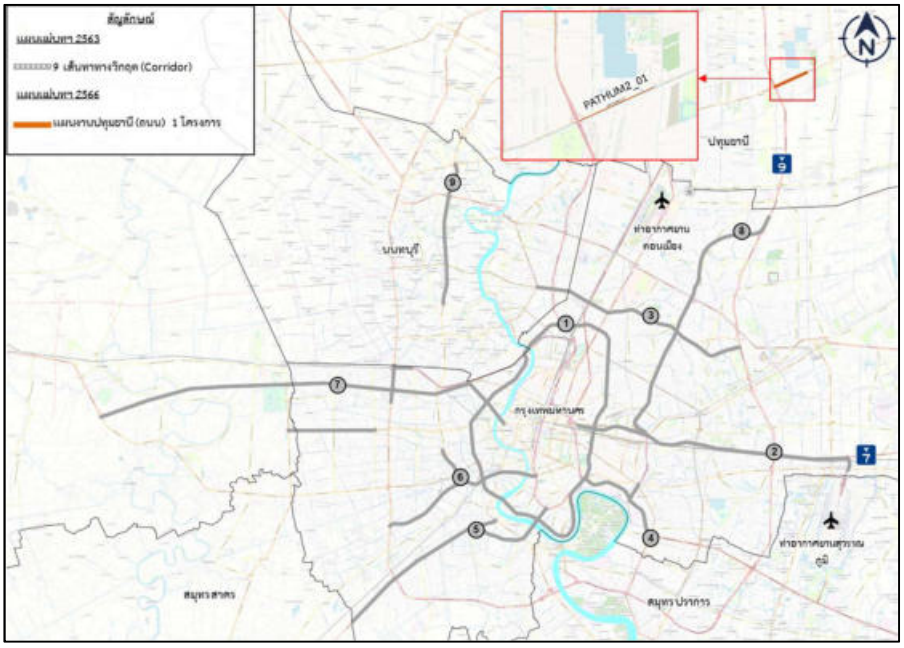
ณ เดือนมิถุนายน 2566 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้จัดส่งข้อมูลพื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) ใหม่ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 3 แห่งประกอบด้วย

- พื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง จำนวน 1 แห่ง คือ สถานีศรีเอี่ยม
- พื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี จำนวน 1 แห่ง คือ สถานีมีนบุรี
- พื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนาธรรมฯ-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) จำนวน 1 แห่ง คือ สถานีคลองบ้านม้า

รวมทั้งแผนจัดจราจรระหว่างก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี รถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) และรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนาธรรมฯ-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) และแผนปีเปิดให้บริการรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบของ รฟม. โดยมีแผนปีเปิดให้บริการของรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ดังแสดงใน**ตารางที่ ก-7**

ก.7 แผนงาน/โครงการ จังหวัดปทุมธานี

ณ เดือนมิถุนายน 2566 จังหวัดปทุมธานี ได้จัดส่งข้อมูลแผนงาน โครงการเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 1 โครงการ คือ โครงการขยายช่องจราจรทางหลวงหมายเลข 305 ตอน ควบคุม 0100 ต่างระดับรังสิต - วัดนาบุญ กม.11+100 - กม.12+800 ดังแสดงใน**รูปที่ ก-6** และ**ตารางที่ ก-7**



รูปที่ ก-6 แผนงานและโครงการเพิ่มเติมของจังหวัดปทุมธานี

ตารางที่ ก-7 แผนเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม.

กิจกรรม	สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี	สายสีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง	สายสีม่วง เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	สายสีส้ม		สายสีน้ำตาล แคราย-ลำสาลี (บึงกุ่ม)
				ศูนย์วัฒนาธรรมฯ-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ	
ครม.อนุมัติให้ก่อสร้าง	29 มี.ค. 59	29 มี.ค. 59	25 ก.ค. 60	19 เม.ษ. 59	28 ม.ค. 63	ธ.ค. 66
เริ่มก่อสร้าง	29 มิ.ย. 61	29 มิ.ย. 61	25 เม.ษ. 65	2 พ.ค. 60	ม.ค. 66	ส.ค. 68
เปิดให้บริการ	มิ.ย. 67	ก.ค. 66	ธ.ค. 70	ธ.ค. 68	พ.ค. 71	ส.ค. 71

ที่มา : การประชุมคณะกรรมการรฟม. ครั้งที่ 12/2565 วันที่ 30 พฤศจิกายน 2565

ตารางที่ ก-8 แผนงานและโครงการเพิ่มเติมจากแผนแม่บทเดิมฯ ของจังหวัดปทุมธานี (ก่อสร้างใหม่และปรับปรุงกายภาพถนนเดิม)

รหัส	ชื่อโครงการ	ประเภท	ลักษณะงาน	ระยะทาง (กม.)	งบศึกษาฯ (ลบ.)	งบก่อสร้าง (ลบ.)	รูปแบบการลงทุน	แนวทางแก้ไข / ลักษณะโครงการ	สถานะปัจจุบัน (มิถุนายน 2566)	ปีเริ่มก่อสร้าง	แผนปีเปิดให้บริการ
PATHUM2_01	โครงการขยายช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 305 ตอนควบคุม 0100 ต่างระดับรังสิต - วัดนาบุญ กม. 11+100 - กม. 12+800	ถนน	ปรับปรุง	2.7	0	45	งบประมาณแผ่นดิน	ขยายช่องจราจรจากเดิม 3 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 305 ตอนควบคุม 0100 ต่างระดับรังสิต - วัดนาบุญ กม. 11+100 - กม. 12+800 (ด้านซ้ายทางและขวาทางเป็นช่วง ๆ)	อยู่ระหว่างขั้นตอนการมอบอำนาจ	2566	

ที่มา : จังหวัดปทุมธานี ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2566