

รายงานผลการศึกษา
ของคณะกรรมการวิสามัญศึกษาแนวทางการพัฒนาการเดินทางด้วยระบบ ล้อ ราง เรือ และการเชื่อมโยง
เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยว

ด้วยในคราวประชุมสภากรุงเทพมหานคร สมัยประชุมสามัญ สมัยที่สี่ (ครั้งที่ ๓) ประจำปี พุทธศักราช ๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญศึกษาแนวทางการพัฒนาการเดินทางด้วยระบบล้อ ราง เรือ และการเชื่อมโยง เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยว โดยมีกำหนดระยะเวลาการศึกษา ๑๘๐ วัน คณะกรรมการวิสามัญฯ ประกอบด้วย

๑. พลตำรวจตรี ประสพโชค	พร้อมมูล
๒. พลตำรวจโท อีระศักดิ์	ง่วนบรรจง
๓. นายสมพงษ์	เวียงแก้ว
๔. นายภาส	ภาสสัทธา
๕. นายชยาวุธ	ศิริยุทธวัฒน์
๖. นายสุทธิชัย	ทรรคนสฤกษ์ดี
๗. นางสาวเฟื่องฟ้า	เทียนประภาสทิธี
๘. นางสาวดวงพร	รุจิเรข
๙. นายอรณพ	เพ็ชรวิเศษ
๑๐. รองศาสตราจารย์ ทวีวงศ์	ศรีบุรี
๑๑. นายศุภิชัย	ตั้งใจตรง
๑๒. ศาสตราจารย์ ธนารักษ์	ธีระมั่นคง
๑๓. นายฐาปนา	บุญยประวีตร
๑๔. นายสุรพงษ์	เมี้ยนมิตร
๑๕. พลตำรวจตรี จิรสันต์	แก้วแสงเอก
๑๖. พลตำรวจเอก นิธิธร	จินตกานนท์
๑๗. นายมานิต	เตชอภิโชค
๑๘. นายไทวุฒิ	ชันแก้ว
๑๙. นายสมชาย	เดชากรณ
๒๐. นางสาวสุนทรี	เสรีสุขสัมฤทธิ์
๒๑. นางสาวชฎานันท์	ติยะตระการชัย
๒๒. นายเอกชัย	เรืองรัตน์

ที่ประชุมสภากรุงเทพมหานครได้มีมติเห็นชอบให้คณะกรรมการวิสามัญฯ ขยายเวลาการศึกษา ดังนี้

๑. ในคราวประชุมสภากรุงเทพมหานคร สมัยประชุมสามัญ สมัยที่สอง (ครั้งที่ ๒) ประจำปี พุทธศักราช ๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ขยายเวลาการศึกษาออกไปอีก ๖๐ วันนับแต่วันครบกำหนด

๒. ในคราวประชุมสภากรุงเทพมหานคร สมัยประชุมสามัญ สมัยที่สาม (ครั้งที่ ๓) ประจำปี พุทธศักราช ๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ขยายเวลาการศึกษาออกไปอีก ๙๐ วันนับแต่วันครบกำหนด

๓. ในคราวประชุมสภากรุงเทพมหานคร สมัยประชุมสามัญ สมัยที่สี่ (ครั้งที่ ๑) ประจำปี พุทธศักราช ๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ขยายเวลาการศึกษาออกไปอีก ๙๐ วันนับแต่วันครบกำหนด

๔. ในคราวประชุมสภากรุงเทพมหานคร สมัยประชุมสามัญ สมัยแรก (ครั้งที่ ๒) ประจำปี พุทธศักราช ๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๖๓ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบให้ขยายเวลาการศึกษาออกไปอีก ๖๐ วันนับแต่วันครบกำหนด

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ประชุมครั้งแรก เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๑ ที่ประชุมมีมติเลือก พลตำรวจตรี ประสพโชค พร้อมมูล เป็นประธานกรรมการ พลตำรวจโท อีระศักดิ์ วัฒนบรรจง เป็นรองประธานกรรมการ คนที่หนึ่ง นายสมพงษ์ เวียงแก้ว เป็นรองประธานกรรมการ คนที่สอง และเลือก นางสาวชฎานันท์ ตียะตระการชัย เป็นเลขานุการ

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้มีการประชุมจำนวน ๒๓ ครั้ง โดยได้กำหนดกรอบการศึกษาแนวทางการพัฒนาการเดินทางด้วยระบบล้อ ราง เรือ และการเชื่อมโยง เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยวในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ออกเป็น ๖ แนวทาง ดังนี้

๑. จัดตั้งศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
๒. การแก้ไขปัญหาคอขวดและจุดตัด
๓. การจัดสร้างสถานที่จอดรถให้เพียงพอ
๔. การเชื่อมระบบ ล้อ ราง เรือ
๕. การสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานของภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน และประชาชน
๖. การสร้างวินัยจราจรและการบังคับใช้กฎหมาย

ซึ่งคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ทำการศึกษาแนวทางการพัฒนาการเดินทางด้วยระบบ ล้อ ราง เรือ และการเชื่อมโยง เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยวเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยมีผลการศึกษา ดังนี้

บทที่ ๑

บทนำ

๑. ความเป็นมาและความสำคัญ

สภาพปัญหาของการจราจรติดขัดในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลอยู่ในขั้นวิกฤตส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิต ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ความเสียหายด้านสุขภาพ รวมทั้งด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นปัญหาที่สะสมมาเป็นระยะเวลาที่ยาวนานจนถึงปัจจุบัน ซึ่งปัญหาดังกล่าวนับวันแต่จะทวีความรุนแรงมากขึ้น โดยมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัยที่สำคัญ ได้แก่ ความไม่มีประสิทธิภาพในการควบคุมและสั่งการจราจรอย่างเป็นระบบและมีเอกภาพ การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ ปัญหาทางด้านวิศวกรรมจราจรที่เป็นคอขวด และมีจุดตัดมาก ปัญหาสถานที่จอดรถไม่เพียงพอ ขาดการเชื่อมระบบล้อ ราง เรือ การขาดการมีส่วนร่วมและบูรณาการของหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน และประชาชน รวมทั้งการขาดวินัยจราจร และการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ

ปัญหาการจราจรที่ติดขัด เป็นหนึ่งในปัญหาที่ทั่วโลกต้องเผชิญกับปัญหานี้ จากผลการสำรวจปัจจุบันกรุงเทพมหานครถูกจัดลำดับเป็นเมืองที่มีการจราจรติดขัดที่สุดในโลก ส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของประเทศ รวมทั้งการท่องเที่ยวของชาวต่างประเทศ ซึ่งผลจากการสำรวจพบว่า กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีรถติดที่สุดอยู่ในอันดับที่ ๘ ของโลก จากระดับความแออัดของการจราจรใน ๔๐๓ เมือง ๕๖ ประเทศ ๖ ทวีป และภาพรวมการจราจรที่แออัดยังส่งผลกระทบต่อประเทศไทยเป็นประเทศที่รถติดเป็นอันดับ ๑ ที่รถติดที่สุดในโลก

ดังนั้น ปัญหาการจราจรติดขัดในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครจึงกลายเป็นปัญหาเร่งด่วนระดับชาติที่ต้องมีการแก้ไขโดยเร็ว ประกอบกับเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ นายกรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้ตรวจเยี่ยมหน่วยกองบังคับการตำรวจจราจรและได้รับทราบสภาพปัญหาของการจราจรในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งนายกรัฐมนตรีได้สั่งการและมอบนโยบายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำการศึกษาและเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเดินทางเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบล้อ ราง เรือ ต่อมานายกรัฐมนตรีโดยริบด่วนโดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง ๓ หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม กรุงเทพมหานคร และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ



รูปภาพที่ ๑.๑ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ตรวจเยี่ยมกองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.)



รูปภาพที่ ๑.๒ ศูนย์ควบคุมสั่งการและแก้ไขปัญหาการจราจร กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) ถนนวิภาวดีรังสิต

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อรวบรวมปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อศึกษาวิธีการแก้ไขปัญหา
๒. นำสภาพปัญหามาศึกษาทบทวนกระบวนการในการแก้ไขปัญหาให้ครบทุกมิติและยั่งยืน
๓. สรุปลงจากการแก้ปัญหาจราจรพร้อมสร้างศูนย์อำนวยการจัดการจราจรของกรุงเทพมหานคร
๔. ปรับพฤติกรรมของสังคมให้เอื้อต่อการจัดการด้านจราจรให้มีประสิทธิภาพทั้งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลและประเมินผลสำเร็จของการศึกษา

๓. เป้าหมายการศึกษา

จากผลของการประชุมที่ผ่านมาได้รับทราบผลการดำเนินการด้านหน่วยงานจราจรต่าง ๆ ที่หลากหลายมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน และเมื่อมีการดำเนินการร่วมกันแบบองค์รวม Holistic จึงมีแนวทางที่สามารถนำผลการศึกษามาบูรณาการมุ่งสู่เป้าหมาย คือ ศึกษาแนวทางการจัดตั้งศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรกรุงเทพมหานคร ศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรจากหน่วยงานต่าง ๆ ลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดบนถนนและเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบล้อ ราง และเรือ การบริหารจัดการและออกแบบพื้นที่ด้วยรูปแบบอารยะสถาปัตย์ Universal Design และการขับเคลื่อนจราจรที่ถูกถูกระเบียบ

๔. ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษากำหนดตามขอบเขตกรุงเทพมหานครและเส้นทางถนนสายสำคัญที่เชื่อมต่อกับปริมณฑล



รูปภาพที่ ๑.๓ ขอบเขตพื้นที่ศึกษาบริเวณกรุงเทพมหานครและเส้นทางติดต่อปริมณฑล

๕. ขอบเขตการดำเนินงาน

๑. ประมวลและวิเคราะห์เอกสารจากการประชุมหารือและการมีส่วนร่วมของหน่วยงานทุกภาคส่วน
๒. วิเคราะห์สภาพปัญหาแนวทางการดำเนินการแก้ไขปัญหารถจราจร ๕๐๕ จุดแยก ๘๘ สถานีควบคุมและทางสายหลักและทางสายรอง (ถนนแนวเหนือ - ใต้ และถนนแนวตะวันออก - ตะวันตก ที่เชื่อมต่อกับถนนปริมณฑล)
๓. เสนอแนะแนวทางการบริหารจัดการ มาตรการ กลไก ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยเฉพาะเรื่องจราจร
๔. ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภาคี ดำเนินการภารกิจในการแก้ไขปัญหารถจราจรของกรุงเทพมหานคร

๖. นิยามศัพท์

Transit Oriented Development (TOD) คือ แนวคิดเรื่องการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนเพื่อให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน มีความหนาแน่นสูง และส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน

Feeder คือ ระบบขนส่งรองที่เชื่อมต่อและสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนหลัก

Park and Ride คือ จุดจอดและจร คือการจัดจุดจอดเพื่อรองรับประชาชนมาจอดรถและเดินทางต่อด้วยระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ

Multimodal Transport Operator (MTO) คือ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

Electric Railway Trolley (Tram) รถรางขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า

Rapid Transit คือ การขนส่งแบบเร่งด่วน

Paratransit คือ รถขนส่งกึ่งสาธารณะ

Monorail คือ ระบบขนส่งรางเดี่ยว โครงสร้างเป็นทางเดี่ยววงขนาดเล็กและเบา

Light Rail คือ ระบบรถไฟฟ้ารางเบาหรือรถไฟฟ้ามวลชนเบา

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลจากการจัดทำรายงานการศึกษาแนวทางการพัฒนาการเดินทางด้วยระบบล้อ ราง เรือ และการเชื่อมโยงเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจและสังคม และการท่องเที่ยว จะช่วยให้แนวทางการแก้ไขปัญหารถจราจรที่มีการบูรณาการด้านต่าง ๆ

๑. ทราบถึงที่มาของปัญหา สาเหตุที่เกิดการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

๒. เพื่อนำผลจากสาเหตุมาศึกษาวิธีการแก้ไขให้สอดคล้องกับสถานการณ์การจราจร และมีการบริหารจัดการโดยการมีส่วนร่วมในทุกภาคส่วน

๓. เพื่อกำหนดแผนนำร่องการแก้ไขเพื่อพิสูจน์ประสิทธิภาพการแก้ไขวัดผลเป็นตัวเลขเชิงคุณภาพสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

บทที่ ๒ แนวคิด ทฤษฎี กรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง

๑. แนวคิดการจัดการควบคุมสัญญาณไฟจราจรแบบ Area Traffic Control (ATC)

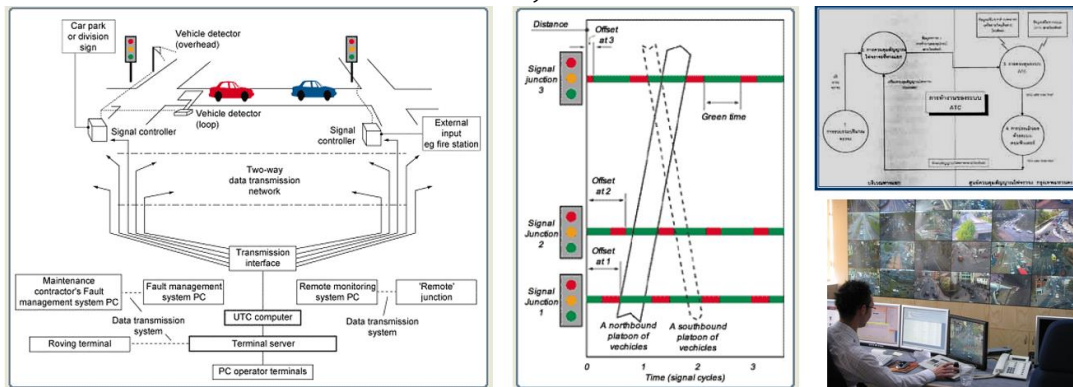
แนวคิดเรื่องการจัดการระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรแบบเป็นพื้นที่ระบบ Area Traffic Control หรือ ATC ร่วมกับอุปกรณ์ติดตั้งถนน เป็นไฟจราจรแบบระบบ Real Time Adaptive System โดยมีการแสดงผลในสภาพแบบไฟจราจรปกติ และสภาพการจราจรที่ไม่ปกติ เช่น ลักษณะภาพที่ปรากฏในช่วงเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ระวางงานไปยังศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร



รูปภาพที่ ๒.๑ แนวคิดการจัดการควบคุมสัญญาณไฟจราจรแบบ Area Traffic Control หรือระบบ ATC

๒. แนวคิดการจัดการควบคุมสัญญาณไฟจราจรแบบ Area Traffic Control แบบ Scoot

ระบบ Scoot เป็นระบบที่สามารถตอบสนองต่อปริมาณการจราจรโดยปรับจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยกต่าง ๆ ให้ประสานกันและสอดคล้องกันกับปริมาณการจราจร มีองค์ประกอบ ๓ ส่วน คือ ส่วนอุปกรณ์สัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก (Out Station Equipment) ส่วนควบคุมจราจร (Traffic Control Center) และส่วนระบบสื่อสาร (Communication System)



รูปภาพที่ ๒.๒ แนวคิดการจัดการควบคุมสัญญาณไฟจราจรแบบ Area Traffic Control แบบระบบ Scoot

๓. กรณีศึกษาในประเทศไทย กรุงเทพมหานคร ระบบการจราจรอัจฉริยะ Police Intelligent Management System (PIM)

มีลักษณะการจัดการแบบอัจฉริยะ ๓ องค์ประกอบด้วยกัน คือ

๑. จุดตรวจ Checkpoints เป็นลักษณะตัวที่เข้ามาจัดการแก้ปัญหาจราจรอัจฉริยะจุดตรวจสอบ จะให้ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับการไหลเวียนของการจราจรและการละเมิดกฎข้อบังคับ มีเครื่องมือที่มีความยืดหยุ่น มีการสร้างเครือข่ายอัจฉริยะที่ทำหน้าที่ประสานแผนงานทั้งหมดเข้าด้วยกันเพื่อให้เกิดความเข้าใจและการจัดการร่วมกันในทางเดียวกันบริเวณพื้นที่มอเตอร์เวย์

๒. การตรวจจับยานพาหนะ การตรวจจับความเร็ว การละเมิดกฎจราจร (Intersection Violation) โดยมีลักษณะการบันทึกข้อมูลยานพาหนะที่ผิดกฎจราจร การฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง การขับรถยนต์หรือการเปลี่ยนเลนที่ผิดกฎหมาย

๓. การเก็บรวบรวมข้อมูลจราจร (Traffic Flow Collection) ระบบควบคุมการเข้าชมที่รายงานการไหลเวียนของการจราจร การประมวลผลข้อมูลเดิมและแสดงสถานะการเข้าชมสู่สาธารณะซึ่งจะช่วยลดความแออัดของการจราจร การนับจำนวนยานพาหนะ



รูปภาพที่ ๒.๓ กรณีศึกษาในประเทศไทย กรุงเทพมหานคร ระบบการจราจรอัจฉริยะ Police Intelligent Management System (PIM)

๔. กรณีศึกษาในต่างประเทศ การจัดการด้วยระบบ Huawei ประเทศจีน เมือง Shenzhen การดำเนินงานของ Langgang Administration และสถานีตำรวจ Langgang Police Station

การดำเนินการด้วยระบบอัจฉริยะโดยการร่วมมือระหว่าง บริษัท Huawei ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ Langgang Administration เชื่อมต่อข้อมูลกับสถานีตำรวจ Langgang Police Station ซึ่งเป็นการรวมข้อมูลเมืองแบบ Big Data โดยการนำมาเป็นนวัตกรรมการบริหารจัดการเมืองด้านการจราจร การจัดการจำนวนรถ ความปลอดภัย การกระทำผิดละเมิดกฎหมาย ซึ่งมีความค้ำถึงเรื่องการเจริญเติบโตของเมืองมหานครและความปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชน ซึ่งลักษณะการดำเนินการ Smart Traffic โดยการควบคุมระบบการจราจรของเมืองทั้งหมดเข้าด้วยกัน การให้ความช่วยเหลือกับระบบปัญญาประดิษฐ์ ซึ่งสิ่งที่สำคัญคือ ฐานข้อมูลรวมที่ระบุข้อมูลประชาชน รถยนต์ที่สัญจรบนถนน เป็นลักษณะ City Wide Traffic Brain ในพื้นที่ที่อาศัย Ultra Broadband Traffic Network ความเร็วของระบบโทรคมนาคม Full Awareness of City Wide Traffic ฐานข้อมูลจำนวนรถยนต์ การซื้อขาย การใช้งานและการรองรับบนท้องถนน ระบบ Ai Assisted Law Enforcement การควบคุมการใช้กฎระเบียบ การตรวจจับและบันทึกภาพในแต่ละวัน

ร่วมกับประวัติคนที่ละเมิดทำความผิด Big Data Improves Crime Fighting Efficiency ที่เป็นฐานข้อมูล
คุณลักษณะที่สำคัญของคนที่อยู่ในเมือง และการพัฒนาระบบซอฟต์แวร์ที่ให้ทันสมัยเข้ากับการทำงาน
ในสภาพปัจจุบัน Improved Travel Experience



รูปภาพที่ ๒.๔ กรณีศึกษาในต่างประเทศ การจัดการด้วยระบบ Huawei ประเทศจีน เมือง Shenzhen
การดำเนินงานของ Langgang Administration และสถานีตำรวจ Langgang Police Station

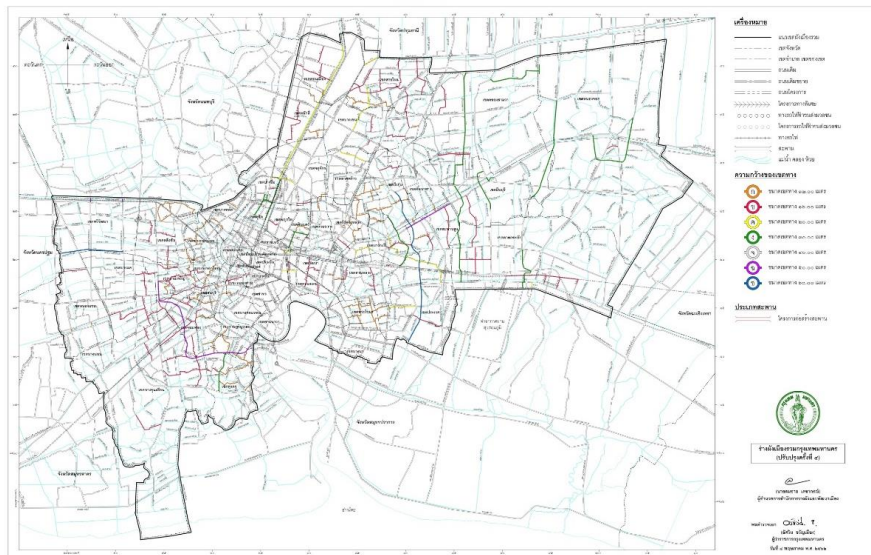
๕. แผนที่ที่เกี่ยวข้องในการศึกษาเส้นทาง สภาพการจราจร และการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๑. ภูฏกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ด้านโครงการคมนาคม สำนักการวางผังและพัฒนาเมือง
กรุงเทพมหานคร

๒. แผนโครงการพัฒนาเส้นทางและสะพาน สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร

๓. แผนที่ M Map เส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

๔. แผนที่เส้นทางการเดินเรือ สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร



รูปภาพที่ ๒.๕ ภูฏกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ด้านโครงการคมนาคม
สำนักการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร

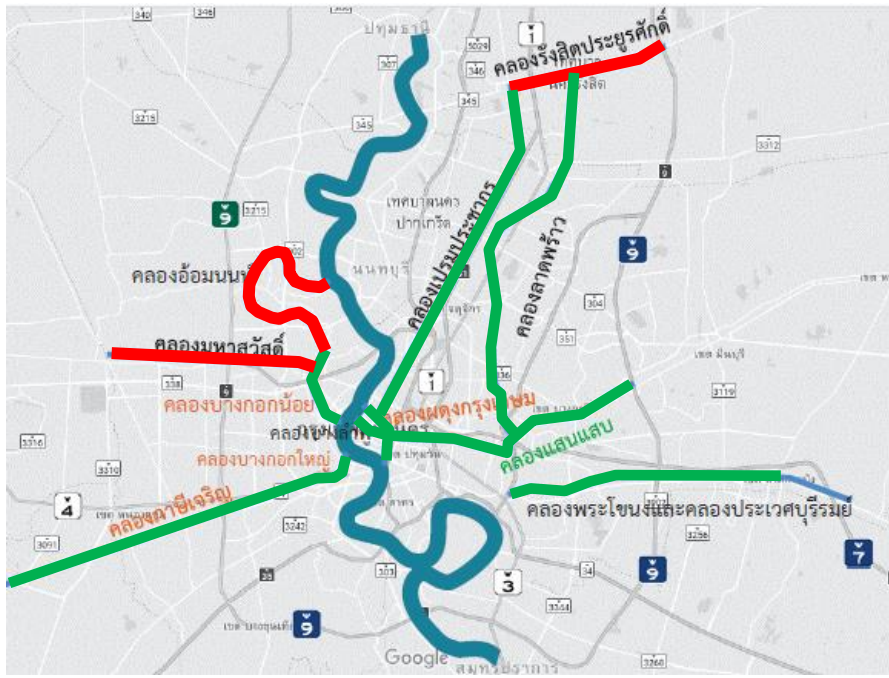
แผนผังการพัฒนาระบบถนน ในกรุงเทพมหานคร



รูปภาพที่ ๒.๖ แผนโครงการพัฒนาเส้นทางและสะพาน สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร



รูปภาพที่ ๒.๗ แผนที่ M Map เส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน



รูปภาพที่ ๒.๘ แผนที่เส้นทางการเดินเรือ สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

บทที่ ๓ วิธีการดำเนินงาน

คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ทำการศึกษาและเสนอแนวทางการพัฒนาการเดินทางด้วยระบบล้อยาง เรือ และการเชื่อมโยงเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยว ใน ๖ เรื่อง ดังนี้

๑. การจัดตั้งศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

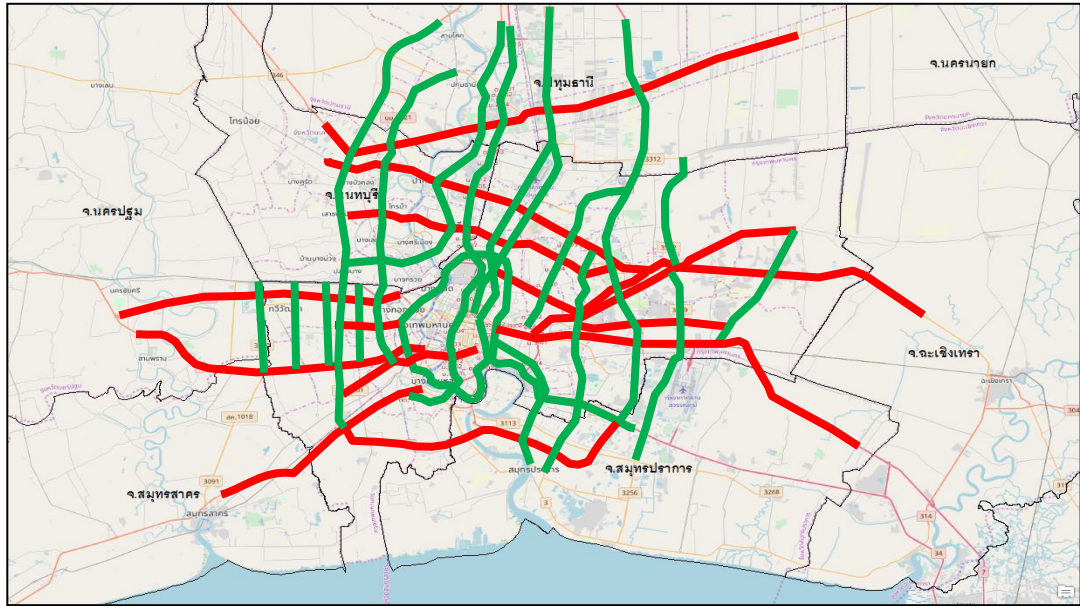
กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศไทย เป็นศูนย์กลางของส่วนราชการ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว มีพื้นที่ ๑,๕๖๙ ตารางกิโลเมตร มีประชากรรวมเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ประมาณ ๑๐,๘๒๐,๙๒๑ คน ที่ขึ้นทะเบียนราษฎรและไม่ขึ้นทะเบียนราษฎร โดยมีประชากรแฝงเมื่อเปรียบเทียบกับระดับประเทศไทยคือร้อยละ ๑๓.๔ ซึ่งรองลงมาจากจังหวัดนนทบุรี และปทุมธานี โดยกรุงเทพมหานครมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้นมากที่สุดถึง ๑,๒๙๘ คนต่อพื้นที่ ๑ กิโลเมตร จากเดิม ถ้าคิดเฉพาะประชากรที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้าน มีความหนาแน่น ๔,๒๗๗.๒ คน ต่อพื้นที่ ๑ ตารางกิโลเมตร ทำให้กรุงเทพมหานครมีความหนาแน่นของประชากรมากถึง ๕,๕๗๕ คนต่อพื้นที่ ๑ ตารางกิโลเมตร

โดยสถิติจากกรมการขนส่งทางบก จำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๑ มีจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสมในกรุงเทพมหานครกว่า ๘.๙ ล้านคัน แบ่งเป็น รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน ประมาณ ๔.๒ ล้านคัน รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ประมาณ ๑.๓ ล้านคัน รถยนต์รับจ้างบรรทุกโดยสารไม่เกิน ๗ คน ๗๗,๘๖๗ คัน รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ประมาณ ๓.๕ ล้านคัน และรถจักรยานยนต์สาธารณะ ประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ คัน นอกจากนี้รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พบบรรทุกโดยสาร ทั้งประจำทางและไม่ประจำทาง และส่วนบุคคล ประมาณ ๔๓,๐๐๐ คัน และรถบรรทุก ประมาณ ๔๔๐,๐๐๐ คัน ซึ่งจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสมเมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๑ รวมทั้งสิ้นประมาณ ๙,๘๒๐,๙๘๗ คัน มีความยาวของถนนรวมกันประมาณ ๖,๗๐๐ กิโลเมตร มีสัญญาณไฟจราจร จำนวน ๕๐๕ แยก แต่การควบคุมสัญญาณไฟจราจรโดยเจ้าหน้าที่ระดับชั้นประทวนของ ๘๘ สถานีตำรวจนครบาล ยังไม่นับรวมสัญญาณไฟจราจรในพื้นที่ปริมณฑลที่มีพื้นที่และถนนเชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานคร อีก ๖ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี ฉะเชิงเทรา สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม ด้วยสาเหตุจากการควบคุมสัญญาณไฟจราจรทั้ง ๕๐๕ จุด ร่วมกับจุดอื่น ๆ ใน ๖ จังหวัดปริมณฑล ซึ่งควบคุมสัญญาณไฟจราจร โดย ๘๘ สถานีตำรวจนครบาล รวมทั้งสถานีตำรวจภูธรในเส้นทางเชื่อมโยง ทำให้การควบคุมสัญญาณไฟจราจรทั้งหมดดังกล่าวไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ขาดความเชื่อมโยงต่อเนื่อง ไม่เป็นระบบเดียวกัน ต่างคนต่างทำ ทำให้การเคลื่อนตัวของรถเป็นไปด้วยความล่าช้า ติดขัด ในแต่ละวันสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ต้องใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการควบคุมสัญญาณไฟจราจร จุดละ ๒ คน (๒ ผลัด) ทำให้ต้องใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เฉพาะที่ควบคุมสัญญาณไฟจราจร วันละไม่ต่ำกว่า ๑,๐๐๐ นายตำรวจ ซึ่งเป็นการใช้กำลังตำรวจที่มากและไม่เกิดประสิทธิภาพ ทำให้การจราจรติดขัดทั้งในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

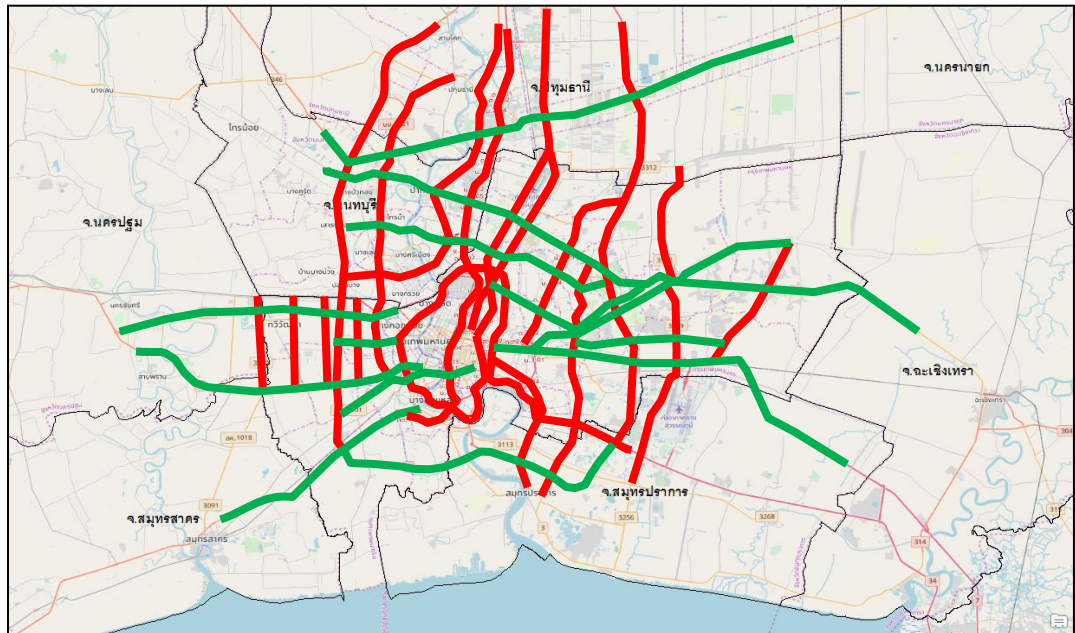
ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว มีความจำเป็นต้องจัดตั้งศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ ดังนี้

เป็นศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพียงจุดเดียว โดยควบคุมสัญญาณไฟจราจรทั้ง ๕๐๕ จุดในกรุงเทพมหานคร และสัญญาณไฟจราจรตามจุดในเส้นทางที่เชื่อมโยงกับกรุงเทพมหานคร เพื่อให้การจราจรของรถเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพิ่มความคล่องตัวของการจราจร มีความเชื่อมโยง ไม่มีการติดขัดหรือการติดกันของการจราจร มีความเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

๑.๑ การดำเนินการควบคุมระบบสัญญาณไฟจราจร ในแนวทิศเหนือ - ทิศใต้ และแนวทิศตะวันออก - ตะวันตก ดังนี้



รูปภาพที่ ๓.๑ การปล่อยสัญญาณไฟจราจรแนวเหนือ - ใต้ ให้เป็นสัญญาณไฟจราจรไฟเขียว
วิ่งตรง ๒๔๐ นาที โดยมีพื้นที่คาบเกี่ยวกับบริเวณชล ๖ จังหวัด

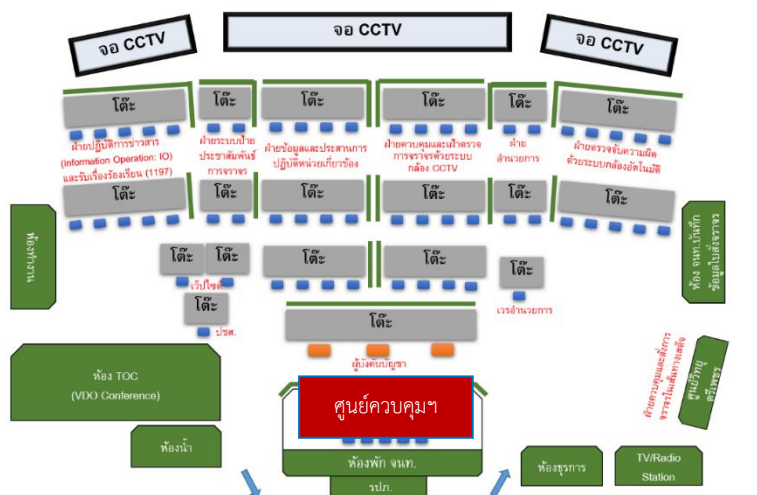


รูปภาพที่ ๓.๒ การปล่อยสัญญาณไฟจราจรแนวตะวันออก - ตะวันตก ให้เป็นสัญญาณไฟจราจรไฟเขียว
วิ่งตรง ๒๔๐ นาที โดยมีพื้นที่คาบเกี่ยวกับบริเวณชล ๖ จังหวัด

๑.๒ พัฒนาศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร กองบังคับการตำรวจจราจร (บก. ๐๒) ถนนวิภาวดีรังสิต หรือศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร อาคารธานีพริตต์ เป็นศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล



ศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล



รูปภาพที่ ๓.๓ โครงสร้างองค์กรและผังศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล



การใช้กล้อง CCTV



ศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร มีการเชื่อมต่อสัญญาณจากกล้อง CCTV กับหน่วยงานต่าง ๆ จำนวน ๑,๔๒๕ กล้อง

- เชื่อมต่อกล้องของ กทม ตามทางแยกสำคัญ จำนวน ๒๕๘ กล้อง
- เชื่อมต่อกล้องของการทางพิเศษฯ จำนวน ๓๓๙ กล้อง
- เชื่อมต่อกล้องของ ตำรวจทางหลวง จำนวน ๔๘ กล้อง
- เชื่อมต่อกล้องของ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จำนวน ๘๘๐ กล้อง

รูปภาพที่ ๓.๔ การทำงานตำรวจจราจรและการดำเนินการบูรณาการกับหน่วยงานต่าง ๆ เชื่อมต่อกล้อง CCTV ที่มีอยู่ทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร จำนวน ๑,๔๒๕ กล้อง

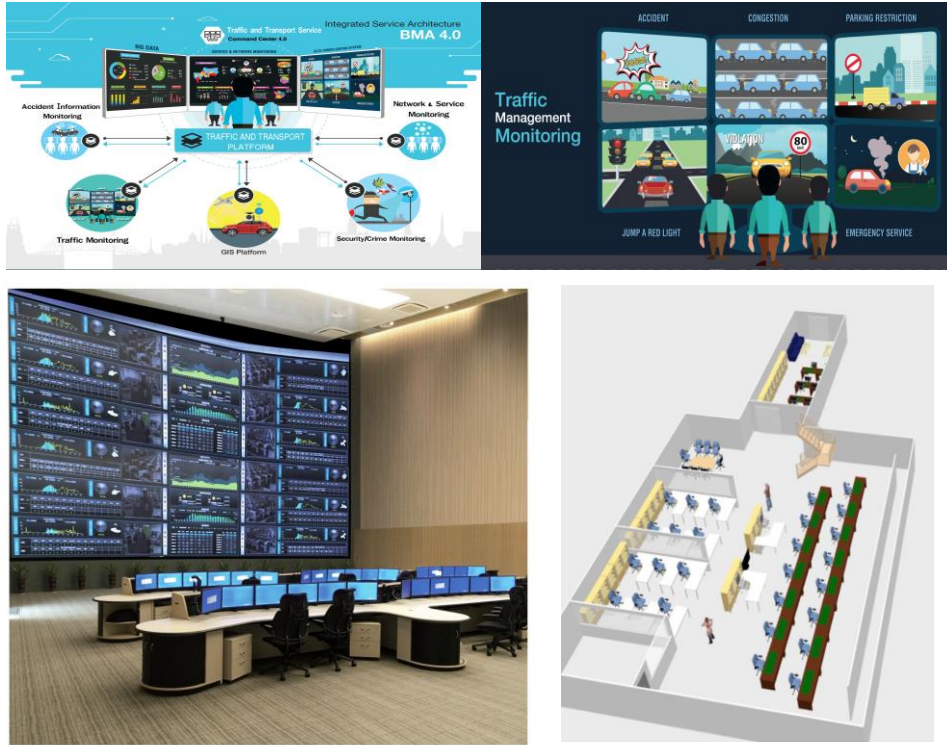
แนวทางการจัดตั้งศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเสนอจัดตั้งบริเวณอาคารธานีนพรัตน์ ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร ดินแดง มีสำนักงานจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร เป็นตัวกลางในการดำเนินการรับผิดชอบและควบคุมการจราจร และออกแบบห้องควบคุมเป็น Command Room Center Bangkok



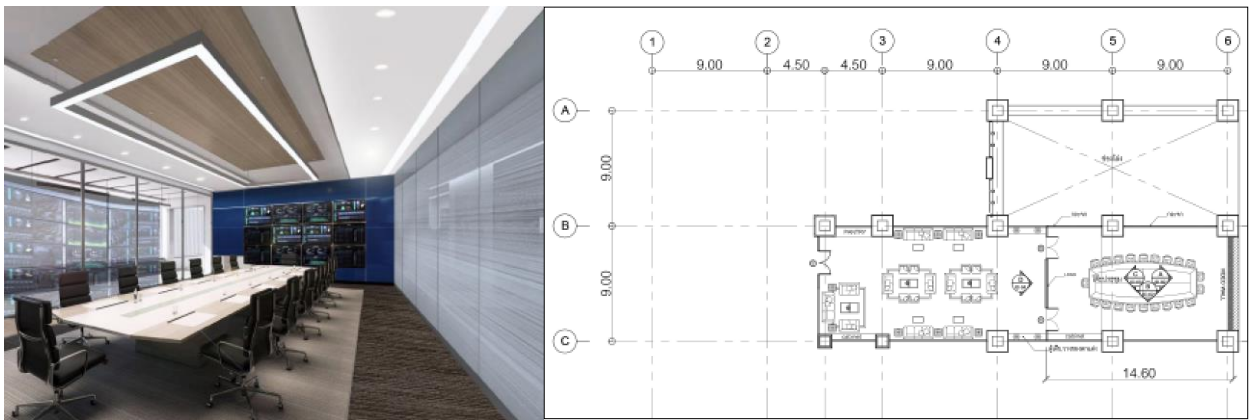
รูปภาพที่ ๓.๕ อาคารธานีพรีตน์ ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร ดินแดง ที่เสนอให้เป็นพื้นที่จัดตั้งศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (นนทบุรี ปทุมธานี ฉะเชิงเทรา สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม)

๑.๓ วัตถุประสงค์ในการจัดตั้งศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

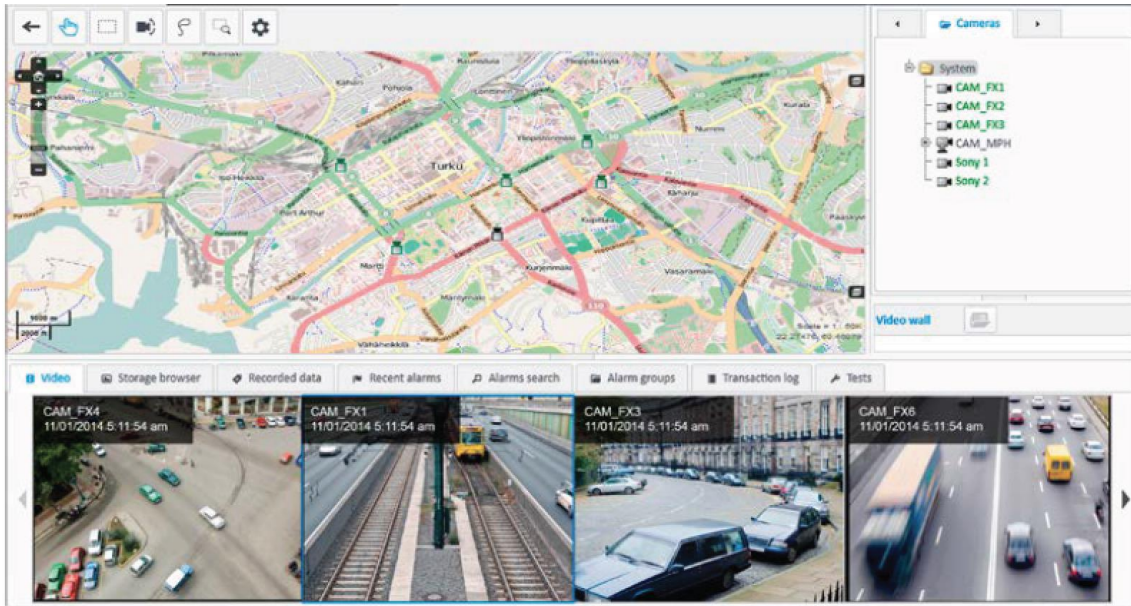
- เป็นศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้การควบคุมและสั่งการจราจรมีความเป็นเอกภาพ การจราจรเกิดความคล่องตัว ไม่ติดขัด
- เพื่อเป็นศูนย์กลางในการแสดงข้อมูลของสำนักการจราจรและขนส่ง ทำให้เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ
 - เพื่อเป็นศูนย์เฝ้าระวังความปลอดภัยในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร
 - เพื่อเป็นศูนย์กลางในการแสดงข้อมูลและสั่งการทางการจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร เช่น ปริมาณการจราจร ข้อมูลอุบัติเหตุ ข้อมูลการผิดกฎจราจร
 - เพื่อเป็นศูนย์กลางในการแสดงข้อมูลสรุปของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร เช่น ตำแหน่งทรัพย์สินทั้งหมดของสำนักฯ แสดงจุดที่อุปกรณ์ชำรุด จุดที่อุปกรณ์ได้รับการแก้ไขตามเวลาที่กำหนด และไม่ตามเวลาที่กำหนด
 - เพื่อจัดตั้งศูนย์กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) อาคารธานีพรีตน์ ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร ดินแดง (ศูนย์ CCTV ที่ ๑๔) เป็นศูนย์ในการขอข้อมูลจากกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV)



รูปภาพที่ ๓.๖ ภาพนำเสนอบรรยากาศการจัดตั้งศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล พื้นที่ห้อง Command Room



รูปภาพที่ ๓.๗ พื้นที่ห้อง Meeting Room



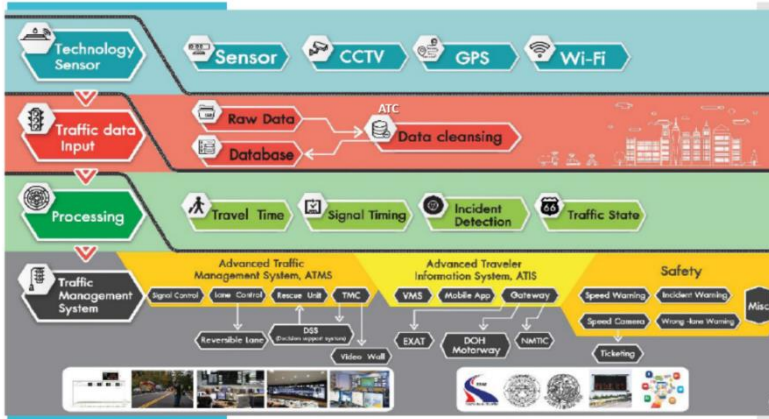
รูปภาพที่ ๓.๘ โปรแกรมที่เชื่อมต่อกับระบบกล้อง CCTV ที่อยู่ในพื้นที่



รูปภาพที่ ๓.๙ ระบบโปรแกรมการควบคุมแบบครบวงจร ATC

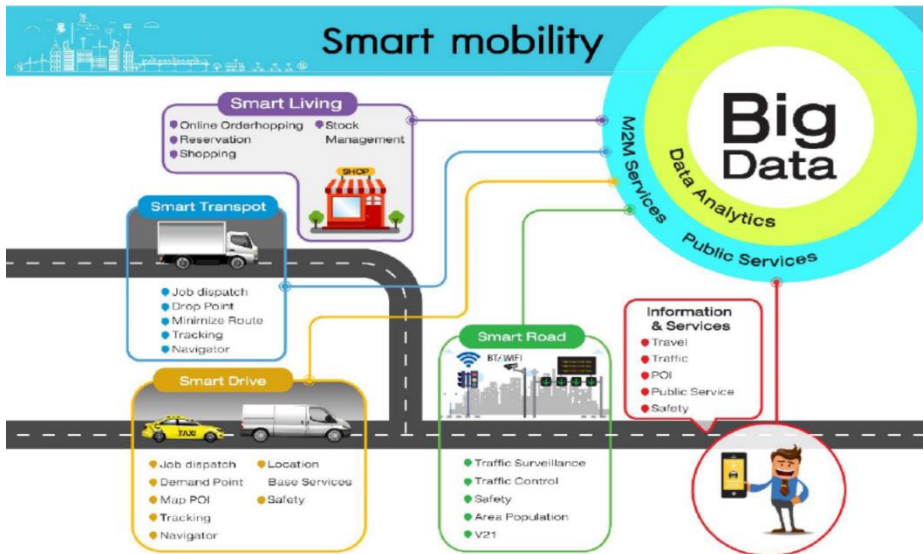
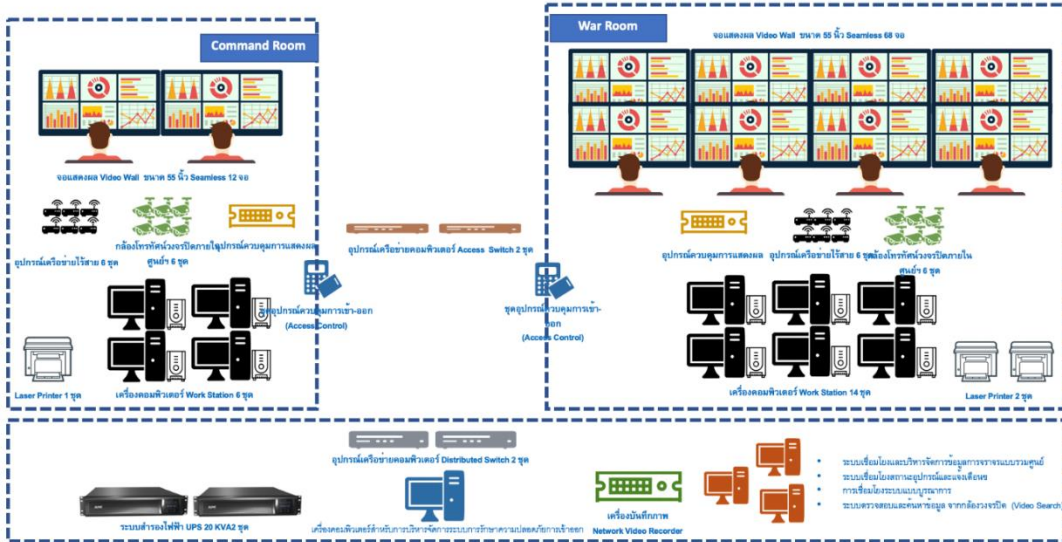
ภาพรวมของระบบที่จะต้องมีในโครงการ

Layer of Connectivity of Traffic Management System



- อุปกรณ์ Sensor ตามพื้นที่แบบต่างๆ
- ข้อมูลดิบที่ได้จาก Sensor
- กลั่นกรองข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์
- Platform ในการนำข้อมูลมาใช้งานบริหารงานต่างๆ
- แสดงผลข้อมูลเพื่อนำมาวิเคราะห์สั่งการและหน่วยงานต่างๆสามารถดึงข้อมูลไปใช้ตามภารกิจ

งานเชื่อมโยงระบบผ่าน Platform Application เพื่อการบริหารจัดการ CCTV และ ATC



งานจัดทำระบบคลังข้อมูลขนาดใหญ่ด้านจราจรและข้อมูลสนับสนุนที่เกี่ยวข้อง

รูปภาพที่ ๓.๑๐ ภาพรวมของโครงการที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร

๒. การแก้ไขปัญหาคอขวดและจุดตัด

การจราจรที่ติดขัดเคลื่อนตัวช้าไม่คล่องตัวนั้นอาจเกิดจากคอขวด (Bottleneck) ตามความหมายด้านวิศวกรรมจราจร คือ จุดหรือช่วงหนึ่งบนถนนที่ก่อให้เกิดสภาพการจราจรติดขัดด้านเหนือน้ำ (ก่อนถึงจุดคอขวด) ส่วนด้านท้ายน้ำ (หลังจุดคอขวด) จะมีสภาพการจราจรเบาบาง คอขวดจะเกิดขึ้นเมื่อมีปริมาณจราจรบนถนนเส้นนั้นสูงและมีอุปสรรคบางอย่างทำให้อัตราการเคลื่อนตัวของกระแสจราจรลดลง ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากลักษณะกายภาพของถนน ทางลาดชัน ทางร่วม ทางแยก คอสะพาน จุดกลับรถ หรือการปิดช่องจราจรเพื่อปรับปรุงก่อสร้าง การจราจรที่ติดขัดเนื่องจาการถบรรทุกหรือรถโดยสารประจำทางเปลี่ยนเลนบริเวณจุดคอขวด

ปัญหาคอขวด หมายถึง การที่ถนนมีผิวการจราจร ๓-๔ เลน หลังมีผิวการจราจรลดลงหรือ ๑-๒ เลน ทำให้การเคลื่อนตัวของรถเป็นไปด้วยความล่าช้า ชะลอตัว ขาดความคล่องตัว

ปัญหาจุดตัด หมายถึง การที่ถนนมีจุดตัดตามแยกต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นสามแยก สี่แยก หรือห้าแยก ทำให้รถติดสัญญาณไฟแดงในบางจังหวะ การจราจรขาดความคล่องตัว

แนวทางแก้ไขปัญหาคอขวด มี ๒ แนวทาง ได้แก่ การขยายคอขวดด้วยการเพิ่มผิวการจราจรให้มากขึ้น และการสร้างสะพานยกระดับ สะพานข้าม (Over Pass) หรืออุโมงค์ลอด (Under Pass)

๑. การขยายคอขวดด้วยการเพิ่มผิวการจราจรให้มากขึ้น เพื่อเป็นการระบายการจราจรในพื้นที่บริเวณที่เป็นคอขวด หรือพื้นที่แคบที่กระจุกตัวให้การจราจรในบริเวณนั้นได้เกิดความคล่องตัว

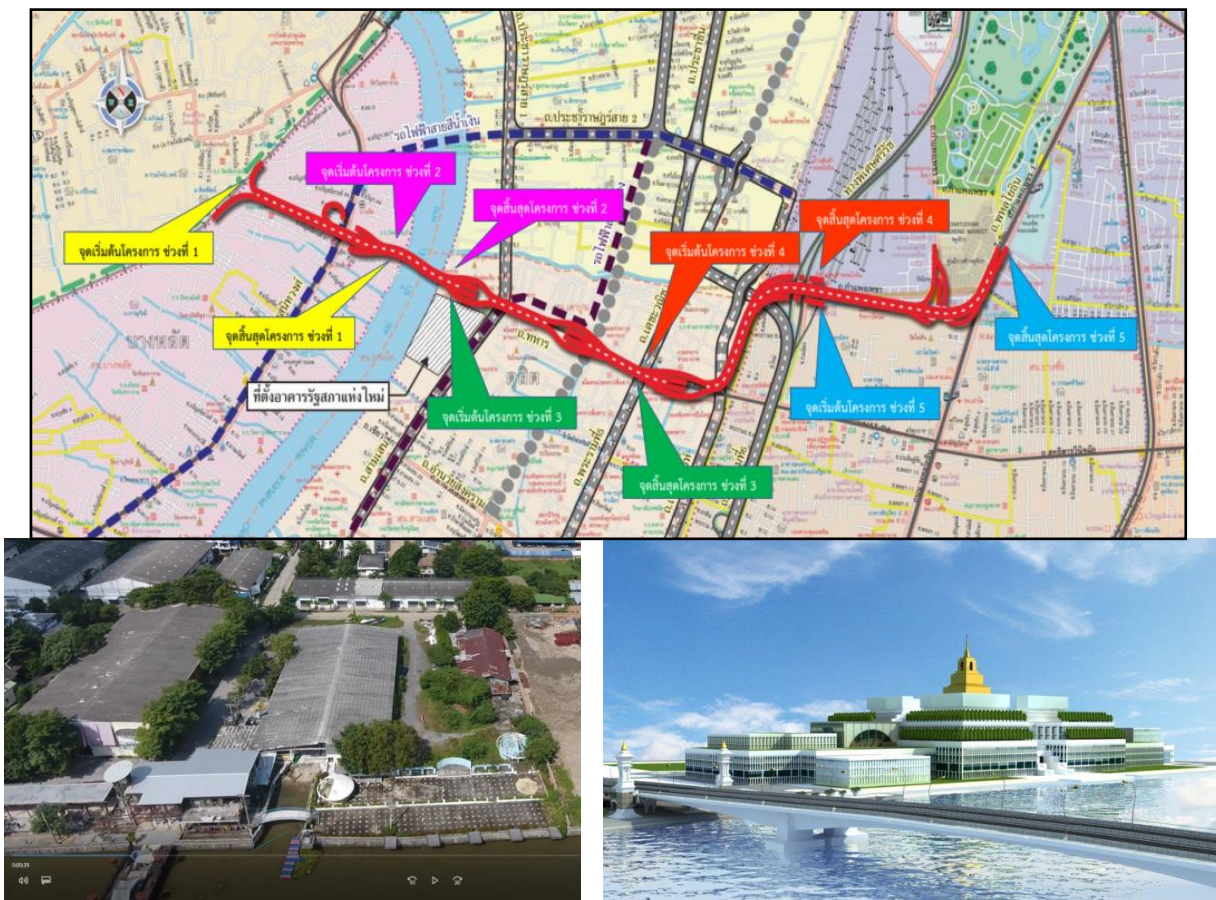


รูปภาพที่ ๓.๑๑ กรณีการขยายพื้นที่คอขวดสะพานตากสิน การขยายพื้นที่คอขวดบริเวณด้านข้างสะพาน เพื่อขยายช่องทางจราจร และการขยายพื้นที่คอขวดในส่วนรางรถไฟเพื่อเพิ่มรอบการให้บริการสถานีรถไฟ

๒. การสร้างสะพานยกระดับข้ามแยก (Over Pass) หรืออุโมงค์ลอด (Under Pass)

๒.๑ ทางแยกต่างระดับแบบยกข้าม หรือสะพานลอยข้ามแยก (Overpass) ซึ่งเป็นการออกแบบให้เกิดความเหมาะสมกับภูมิประเทศ และการสัญจรที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ซึ่งทางข้ามโดยทั่วไปแล้วจะมีข้อได้เปรียบในการเข้าระบบชุมชนต่างระดับ (Interchange) เนื่องจากเป็นการง่ายต่อการมองเห็นของผู้ขับขี่ (จะเห็นโครงสร้างที่ตัดข้ามชัดเจนในระดับสายตาในเวลาขับขี่) ซึ่งการดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแยกกรุงเทพมหานคร โดยสำนักงานการโยธาได้มีโครงการที่ดำเนินการแก้ไขและส่งเสริมประสิทธิภาพการจราจร ดังนี้

- โครงการก่อสร้างสะพานเกี่ยวกาย การสร้างสะพานข้ามแยกบริเวณถนนพหลโยธินจนถึงช่วงสะพานเกี่ยวกายข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นโครงการส่งเสริมแก้ไขปัญหาการจราจรของสำนักงานการโยธา กรุงเทพมหานคร เพื่อลดปัญหาด้านการจราจรให้เกิดความคล่องตัวโดยผ่านข้ามแยกจุดตัดหลายบริเวณให้ระบายการจราจรข้ามฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาไปยังบริเวณเขตบางพลัด



รูปภาพที่ ๓.๑๒ โครงการส่งเสริมประสิทธิภาพการจราจร โครงการก่อสร้างสะพานเกี่ยวกาย

- โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยก ณ ระนอง เป็นโครงการเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายถนนอยู่ระหว่างดำเนินการยกระดับ บริเวณย่านคลองเตยจนถึงช่วงมหาวิทยาลัยกรุงเทพ เพื่อเป็นการระบายรถเข้าสู่ถนนสายหลักที่เชื่อมต่อกับถนนอาจณรงค์ ถนนกล้วยน้ำไท และถนนพระรามที่ ๔



รูปภาพที่ ๓.๑๓ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยก ณ ระนอง

๒.๒ ทางลอดแยก (Under pass) จะมีข้อได้เปรียบในลักษณะด้านการสัญจร เนื่องจากสามารถสร้างให้ระดับใกล้เคียงกับระดับดินเดิมมากที่สุด เพราะว่าจะมีความยาวสะพานข้ามที่สั้นและสามารถประหยัดปริมาณงานดินได้ ถ้าปริมาณการจราจรสูงมากควรจะต้องมีจำนวนสะพานน้อยที่สุด เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการขับรถที่ดีกว่าและมีอุปสรรคน้อยกว่าเมื่อมีการซ่อมแซมหรือเมื่อต้องการก่อสร้างใหม่ ซึ่งการพิจารณาเปรียบเทียบระหว่างสะพานข้ามทางแยก (Over pass) และทางลอด (Under pass) จะขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านวิศวกรรม การก่อสร้าง การเวนคืน และการบำรุงรักษา

- การก่อสร้างทางลอดถนนพัฒนาการ - รามคำแหง แก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดในย่านพาณชยกรรมและย่านชุมชนที่อยู่โดยรอบเส้นทางถนนพัฒนาการเชื่อมต่อกับถนนเพชรบุรี



รูปภาพที่ ๓.๑๔ โครงการก่อสร้างทางลอดถนนช่วงพัฒนาการ - รามคำแหง

- การก่อสร้างทางลอดถนนรัชดา - ราชพฤกษ์ เพื่อปรับสี่แยกวงเวียนบีบให้เหลือฝั่งละ ๒ เลน เพื่อเป็นการเชื่อมต่อการจราจรจากแยกท่าพระ และถนนบุคคโล



รูปภาพที่ ๓.๑๕ โครงการก่อสร้างทางลอดถนนช่วงพัฒนาการ - รามคำแหง

๓. การจัดสร้างสถานที่จอดรถให้เพียงพอ (Smart Parking)

ปัญหาการจัดการพื้นที่จอดรถเป็นอีกประเด็นที่เร่งด่วนที่ควรจัดการที่เกิดจากการเสียพื้นที่จอดรถริมทางและพื้นที่สาธารณะ ปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอเนื่องจากรถยนต์ส่วนบุคคลมีปริมาณที่มากเกินไป ที่จอดรถไม่เพียงพอกับผู้ใช้บริการตามพื้นที่ การหาที่จอดรถที่ยากและค่าใช้จ่ายที่จอดรถ ซึ่งทั้งหมดเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้น การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่ลดปัญหาเรื่องการจอดรถ หรือการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้ลดลง การจัดพื้นที่จอดรถจึงเป็นเรื่องสำคัญที่ควรนำมาพิจารณา

การจัดพื้นที่ระบบจอดและจร (Park and Ride) เป็นการแก้ปัญหาการจราจรโดยจัดให้มีที่จอดรถสำหรับผู้ที่ต้องการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ เช่น พื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนในระบบรถไฟฟ้า บีทีเอส ระบบรถไฟฟ้ามหานคร แอร์พอร์ตเรลลิงก์ และรถโดยสารด่วนพิเศษ เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้บริการขนส่งสาธารณะเข้ามาพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานครแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

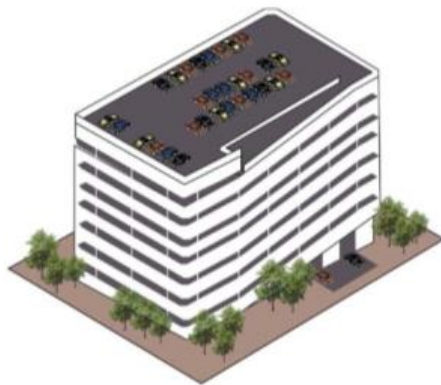
จุดจอดและจร (Park and Ride) มี ๔ แบบ ดังนี้

๑. ประเภทลานจอดแล้วจรโดยเฉพาะ (Exclusive Park and Ride) ศักยภาพของตัวพื้นที่ใช้เฉพาะจอดแล้วจรเท่านั้น ตำแหน่งตั้งอยู่บริเวณชานเมือง ราคาที่ดินต่ำกว่า ๔๕,๐๐๐ บาทต่อตารางวา การพัฒนาที่ดินและความหนาแน่นของการใช้ที่ดินโดยรอบอยู่ในระดับต่ำ



รูปภาพที่ ๓.๑๖ ลานจอดแล้วจรโดยเฉพาะ (Exclusive Park and Ride)

๒. ประเภทอาคารจอดแล้วจรโดยเฉพาะ (Exclusive Park and Ride) ศักยภาพของตัวพื้นที่ใช้เฉพาะจอดแล้วจรเท่านั้น ตำแหน่งตั้งอยู่ในพื้นที่ใกล้เขตเมือง ราคาที่ดินต่ำกว่า ๔๕,๐๐๐ - ๙๐,๐๐๐ บาทต่อตารางวา การพัฒนาที่ดินและความหนาแน่นของการใช้ที่ดินโดยรอบอยู่ในระดับปานกลาง



รูปภาพที่ ๓.๑๗ อาคารจอดแล้วจรโดยเฉพาะ (Exclusive Park and Ride)

๓. **ใช้งานร่วมกิจการจอดรถเพื่อวัตถุประสงค์อื่น (Multipurpose Parking)** ศักยภาพของตัวพื้นที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ใกล้เขตเมือง ราคาที่ดินต่ำกว่า ๔๕,๐๐๐ บาทต่อตารางวา การพัฒนาที่ดินและความหนาแน่นของการใช้ที่ดินโดยรอบอยู่ในระดับปานกลาง อนุญาตให้ผู้ใช้บริการเพื่อวัตถุประสงค์อื่น เช่น ติดต่อธุระในพื้นที่ใกล้เคียงสามารถใช้งานร่วมได้ ตำแหน่งพื้นที่จอดแล้วจรที่มีความเหมาะสมในการให้บริการผู้ที่ต้องการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ



รูปภาพที่ ๓.๑๘ กิจการจอดรถเพื่อวัตถุประสงค์อื่น (Multipurpose Parking)

๔. **ร่วมกับโครงการพัฒนาที่ดินเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ (Mixed - Use Development)** ศักยภาพของตัวพื้นที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงในการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ เช่น โครงการประเภทพาณิชย์ที่มีความหนาแน่นสูง ตั้งอยู่ก่อนถึงพื้นที่ศูนย์กลางเมือง ตามเส้นทางถนนสายหลักที่มุ่งเข้าสู่ศูนย์กลางเมือง ซึ่งประสบปัญหาด้านการจราจร เช่น บริเวณคอขวด ราคาที่ดินต่ำกว่า ๔๕,๐๐๐ บาทต่อตารางวา



รูปภาพที่ ๓.๑๙ โครงการพัฒนาที่ดินเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ (Mixed - Use Development)

มาตรการแรงจูงใจของการจัดการจุดจอดและจร (Park and Ride)

ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม

- การจัดทำประชาสัมพันธ์ ตลอดจนอัตราค่าจอดรถ การสมัครรายเดือน
- การประสานบริษัทเอกชนรายใหญ่เข้าร่วมโครงการสร้างจุดจอดและจร
- มาตรการทางราคาเพื่อดึงดูด การขายตั๋ว ขยายคู่มือ แพ้คเกจ หรือจอดฟรีโดยสารระบบขนส่งมวลชน

เกิน ๑๐๐ ครั้ง

- การลดหย่อนภาษีบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคล
- การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นการปรับเปลี่ยนสถานที่จำหน่ายสินค้าที่ดึงดูด

องค์ประกอบจุดจอดรถที่สนับสนุนการท่องเที่ยว



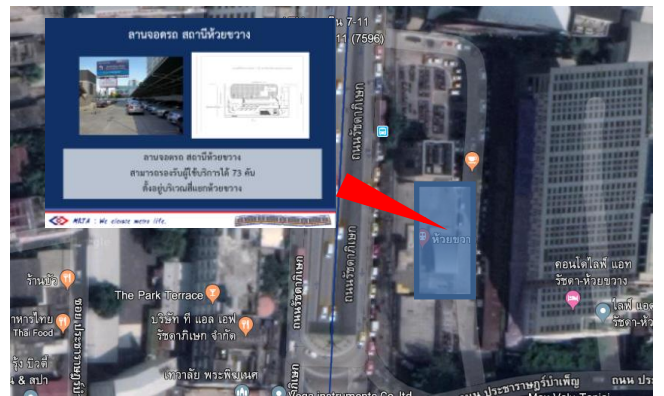
รูปภาพที่ ๓.๑๙ มาตรการแรงจูงใจของการจัดการจุดจอดรถแบบจอดและจร (Park and Ride)

กรณีพื้นที่จอดรถในพื้นที่เมืองชั้นในที่อยู่โดยรอบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าที่เป็นลักษณะอาคาร และลานจอดรถคอยให้บริการและเก็บค่าบริการในการใช้งาน

อาคารจอดรถ ๙ ชั้น บริเวณสถานีรถไฟฟ้า

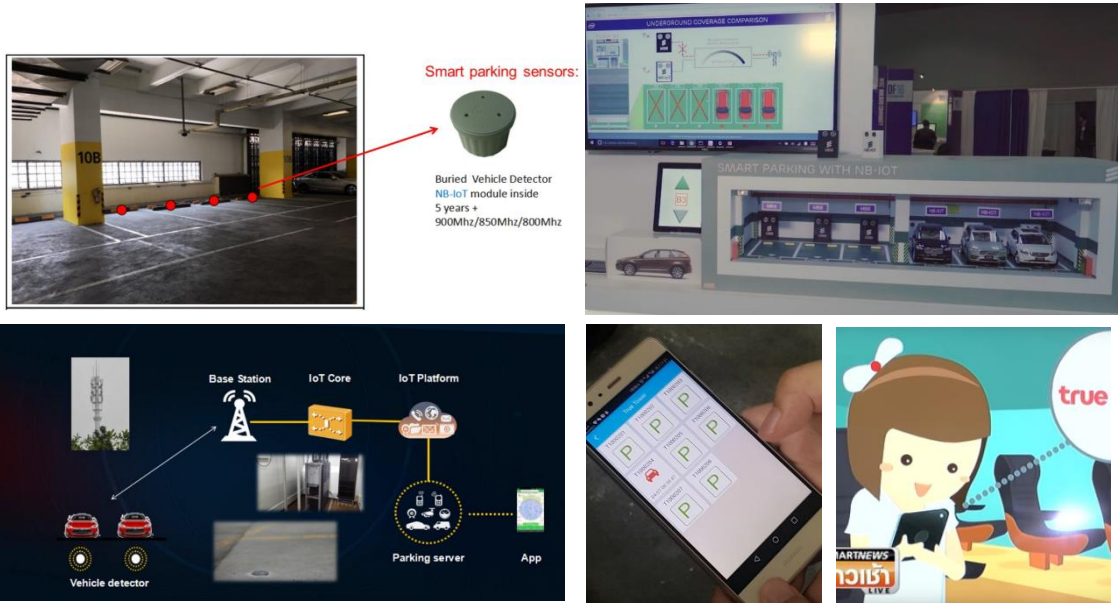


ลาดจอดรถบริเวณสถานีรถไฟฟ้าห้วยขวาง



รูปภาพที่ ๓.๒๐ แสดงภาพสถานที่ตั้งอาคาร ลานที่เป็นจุดจอดและจรที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

กรณีการจัดการเรื่องพื้นที่จอดรถโดยใช้ระบบอัจฉริยะและความปลอดภัยด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่ เพื่อคอยให้บริการประชาชนและเชื่อมต่อกับมือถือ สามารถทราบถึงพื้นที่จุดจอดและรองรับการจอดรถ เช่น ระบบจุดจอดรถ Smart Parking ของ True IoT



รูปภาพที่ ๓.๒๑ แสดงภาพสถานที่ตั้งอาคารจอดรถที่ใช้ระบบ Smart Parking

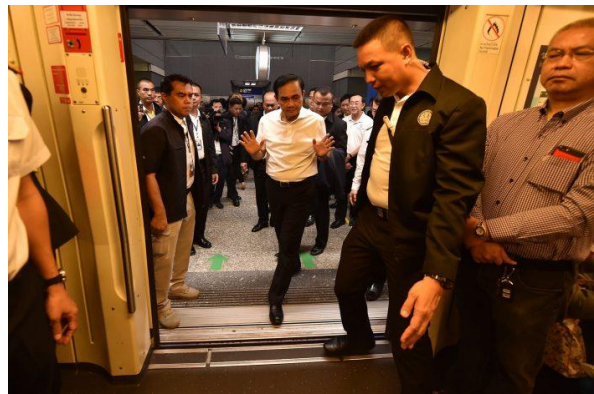
กรณีการพัฒนาพื้นที่จอดรถที่มีอยู่เดิมของกรุงเทพมหานคร และพื้นที่จอดรถเอกชนร่วมกัน เข้ากับระบบมือถือ Smart Parking และการควบคุมราคาจุดจอดรถให้เกิดความเป็นธรรม



รูปภาพที่ ๓.๒๒ แสดงภาพสถานที่ตั้งอาคารจอดรถของกรุงเทพมหานครและภาคเอกชน ที่ส่งเสริมให้เกิดการใช้ระบบ Smart Parking เชื่อมต่อกับระบบมือถือ

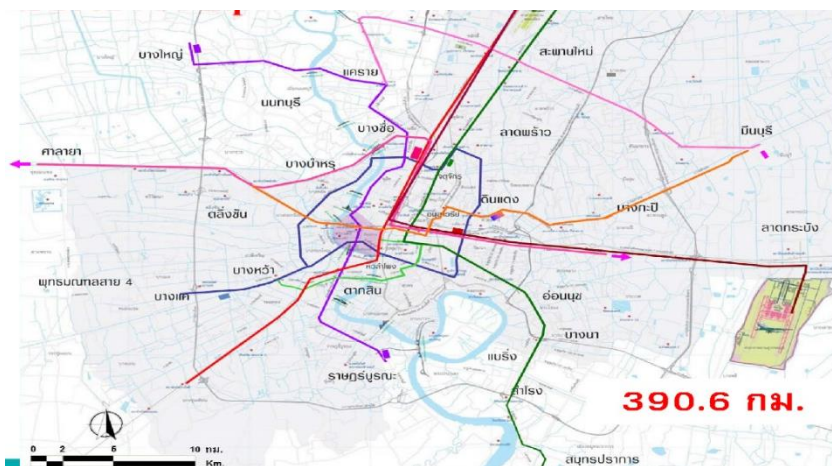
๔. การเชื่อมระบบล้อยาง เรือ

จุดประสงค์ของการเชื่อมระบบ ล้อยาง เรือ รวมทั้งสนามบิน คือการสร้างสภาพแวดล้อมให้ประชาชนมีความสะดวกในการเดินทางเพื่อการดำรงชีวิตในแต่ละวัน เริ่มจากบ้านพักไปยังที่ทำงาน รวมทั้งการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว เช่น การนัดหมายทางธุรกิจ การท่องเที่ยว ฯลฯ เพื่อจูงใจให้ประชาชนที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวให้น้อยลงและส่งเสริมให้ใช้รถสาธารณะให้มากขึ้น ทั้งรถประจำทาง รถไฟฟ้า และทางเรือ โดยให้มีความเชื่อมโยงกันในการเดินทาง เพิ่มความสะดวกในการเดินทาง เมื่อประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น

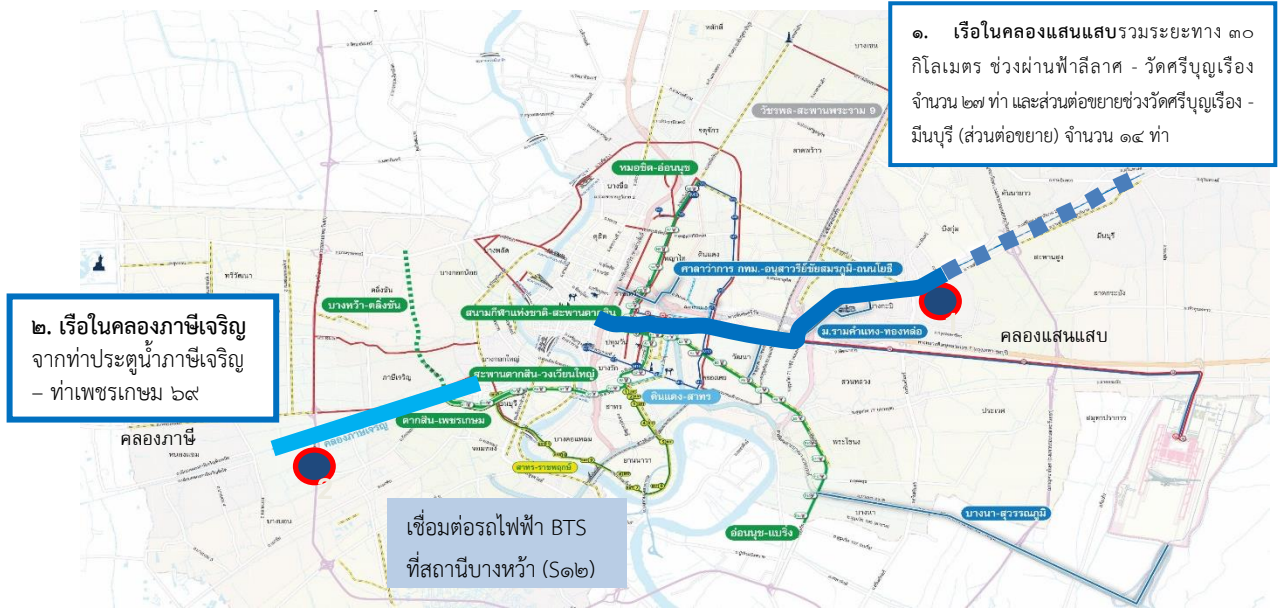


รูปภาพที่ ๓.๒๓ เมื่อวันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๖๑ พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้ตรวจเยี่ยม การพัฒนาระบบบริการขนส่งสาธารณะ ล้อยาง เรือ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางบก ราง และทางน้ำ แบบไร้รอยต่อ เพื่อให้ประชาชนเข้าสู่ระบบสาธารณะต่าง ๆ

การดำเนินการเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อบริการล้อยาง เรือ จำเป็นอย่างยิ่งต้องศึกษาแผนที่ การให้บริการรถไฟฟ้าระบบหลักและระบบรองที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและอนาคต ตลอดจนความสอดคล้อง กับการให้บริการทางเรือที่กรุงเทพมหานครได้จัดเส้นทางให้บริการประชาชนในกรุงเทพมหานคร



รูปภาพที่ ๓.๒๔ รูปภาพรถไฟฟ้าระบบหลักและระบบรอง ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ในแผนที่ M - Map



รูปภาพที่ ๓.๒๕ แผนที่เส้นทางเสริมระบบการเดินทางเข้าสู่ระบบหลัก แบบเรือโดยสารในคลอง

บริการรถรับ-ส่ง ฟรี ระหว่าง รถไฟฟ้าสายสีม่วง - รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน



รถโดยสารปรับอากาศ
ให้บริการรับ-ส่งระหว่าง
M เตาปูน — M บางซื่อ — M เตาปูน

ให้บริการทุกวัน ตั้งแต่เวลา 06.00น. ถึง 24.00น. วันละ 15 คัน
ความถี่ในการให้บริการ

- ช่วงเวลาปกติ 8 นาที/3 คัน
- ช่วงเวลาเร่งด่วน* 6 นาที/3 คัน

* ช่วงเวลาเร่งด่วน เช้า 06.50น. - 09.30น. (จันทร์ - ศุกร์)
เย็น 16.30น. - 20.00น.

จุดให้บริการ สถานีรถไฟฟ้าเตาปูน ทางออกที่ 1 และ 4
สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ ทางออกที่ 2

รถไฟ
ให้บริการรับ-ส่งระหว่าง
M บางช้อน — M บางซื่อ — M บางเขน

ให้บริการในวันจันทร์ - ศุกร์
เวลา 06.30น. - 09.30น.
16.30น. - 20.30น.

ความถี่ในการให้บริการ 15 นาที/ขบวน (3 ตู้)
จุดให้บริการ สถานีรถไฟฟ้าบางช้อน ทางออกที่ 5
สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ ทางออกที่ 2

- * เริ่มให้บริการครั้งแรกตั้งแต่ วันที่ 6 สิงหาคม 2559
- ** เวลาและความถี่ในการให้บริการอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
Mass Rapid Transit Authority of Thailand

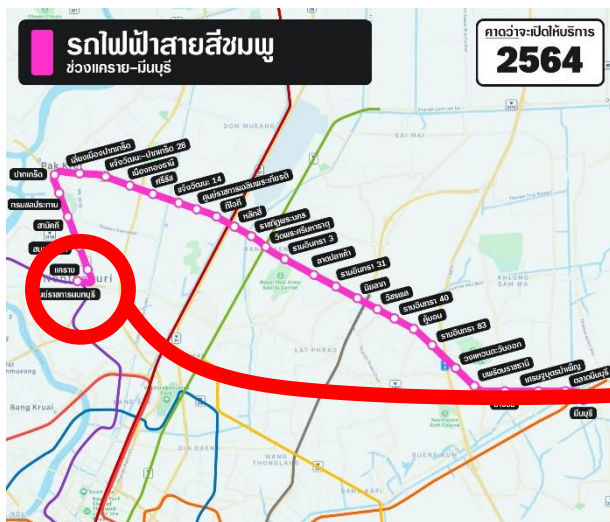
รูปภาพที่ ๓.๒๖ แผนที่เครือข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร



รูปภาพที่ ๓.๒๗ ระบบ Feeder กรณีศึกษาการให้บริการรถโดยสารปรับอากาศ รับ - ส่ง ระหว่างรถไฟฟ้าสายสีม่วงกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เชื่อมต่อกับรถไฟหมอชิต

ระบบ Tram กรุงเทพมหานคร โดยนำเสนอเส้นทางนำร่อง ๒ บริเวณ คือ
 พื้นที่ที่ ๑ โซนราชประสงค์ ปทุมวัน โดยให้บริการครอบคลุมพื้นที่เป็นลักษณะวงกลม ขอบเขต ถนนปทุมวัน ถนนพระราม ๔ ถนนราชดำริ ถนนเพชรบุรี
 พื้นที่ที่ ๒ โซนชิดลม ศูนย์เศรษฐกิจสีเขียวมีกะสัน ขอบเขตถนนราชดำริ ถนนวิบูลย์ ถนนเพชรบุรี ถนนนิคมมักกะสัน

การพัฒนาเมืองในรูปแบบการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเบา เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการขนส่งมวลชน เนื่องจากใช้การลงทุนน้อย ใช้ไฟฟ้าเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และประหยัดพลังงาน ซึ่งการก่อสร้างไม่ซับซ้อน และไม่จำเป็นต้องก่อสร้างลงบนถนนที่กว้าง



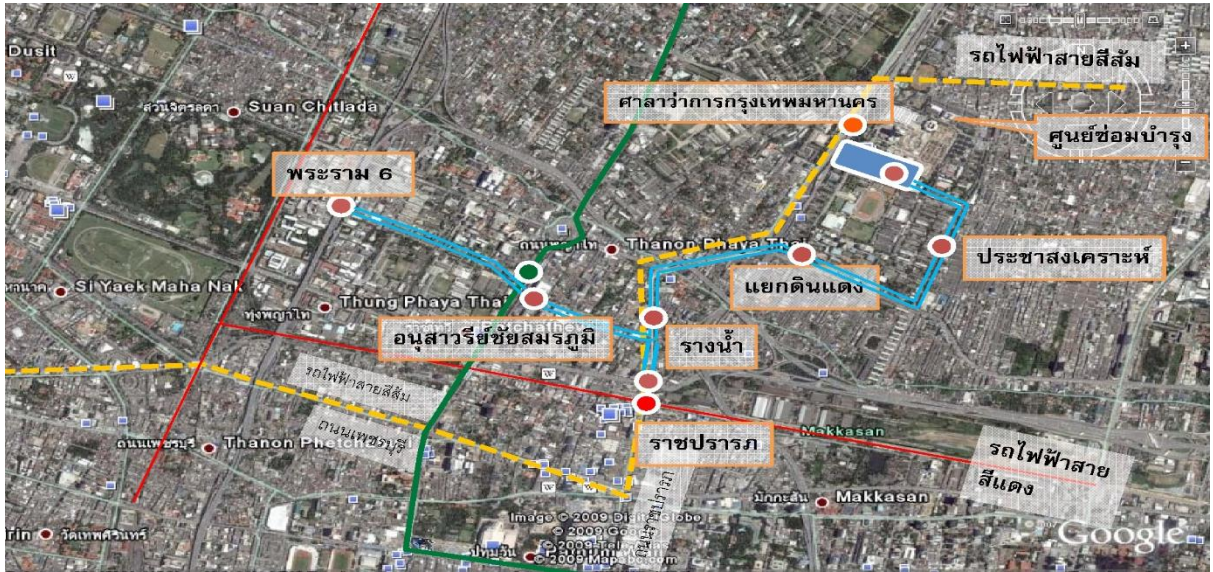
รูปภาพที่ ๓.๒๘ รถไฟฟ้าสายสีชมพู รูปแบบ Monorail เป็นแบบ Feeder เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีม่วง และรถไฟฟ้าสายสีส้ม บริการในพื้นที่ถนนรามอินทรา



รูปภาพที่ ๓.๒๙ รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล รูปแบบ Monorail เป็นแบบ Feeder เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีแดง สายสีเหลือง พื้นที่บริเวณถนนเกษตร - นวมินทร์ และถนนประดิษฐ์มนูญธรรม



รูปภาพที่ ๓.๓๐ รถไฟฟ้าสายสีเทา รูปแบบ Monorail เป็นแบบ Feeder เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีชมพู สายสีส้ม และสายสีเขียวเข้ม บริการในพื้นที่ถนนวิชรพล ถนนพระราม ๙



รูปภาพที่ ๓.๓๑ รถไฟฟ้าสายสีฟ้า รูปแบบ Monorail เป็นแบบ Feeder เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีส้ม สายสีเขียว บริการในพื้นที่ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร ดินแดง แยกดินแดง รังน้ำ ออนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ย่านการแพทย์โยธี และพระราม ๖

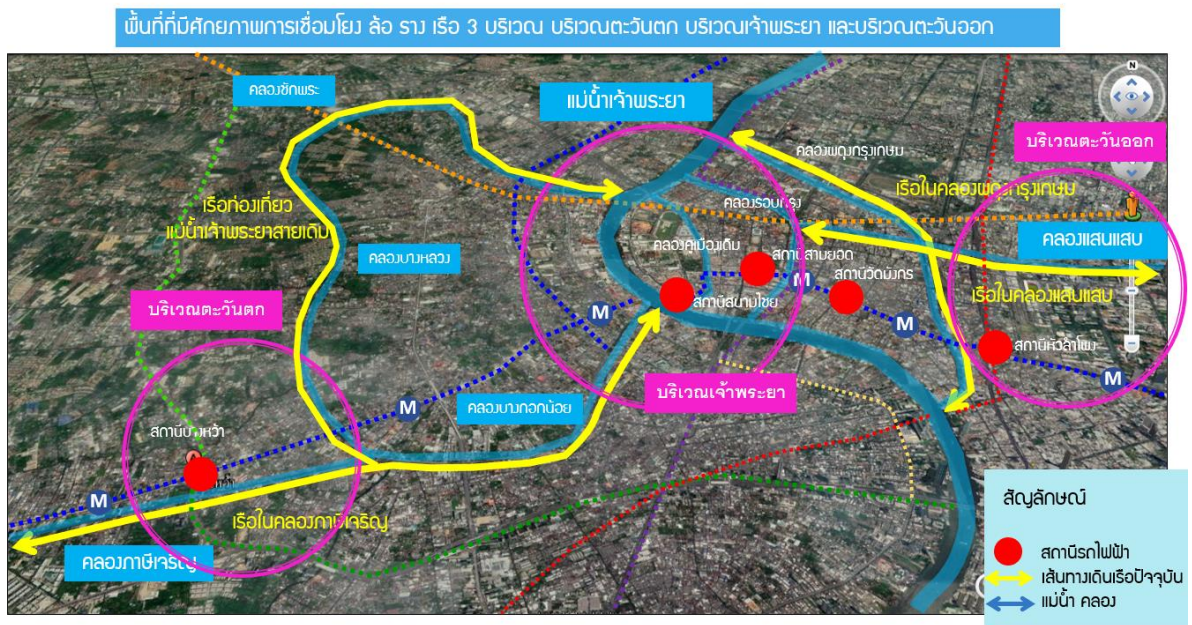


รูปภาพที่ ๓.๓๒ ระบบเสริมการเดินทางเข้าสู่ระบบหลัก รูปแบบรถ BRT จากถนนสาทรถึงถนนราชพฤกษ์ ระยะทางรวม ๑๕.๙ กิโลเมตร มีสถานีให้บริการจำนวน ๑๒ สถานี



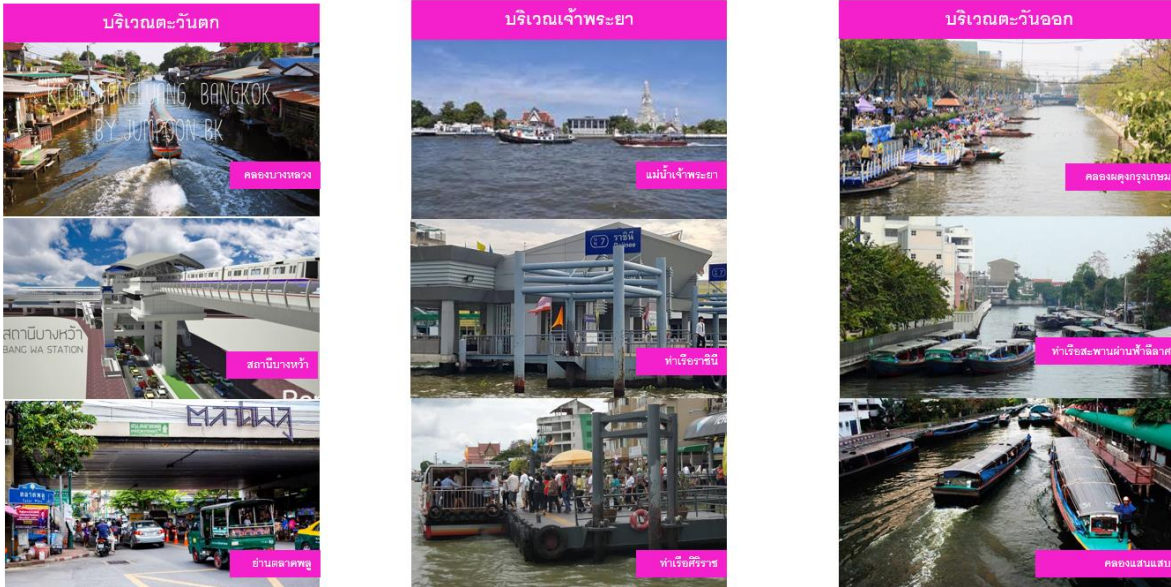
รูปภาพที่ ๓.๓๓ ระบบการส่งเสริมการเดินทางด้วยจักรยานเข้าสู่ระบบหลัก โครงการจักรยานสาธารณะ กรุงเทพมหานคร ชื่อ “ปั่นปั่น” โดยมีสถานีที่ให้บริการจำนวน ๕๐ สถานี

ข้อเสนอแนะในการดำเนินการจัดทำจุดเชื่อมต่อล้อ ราง เรือ โดยให้แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นจุดศูนย์กลางแบ่งระหว่างกรุงเทพมหานครตะวันออกและกรุงเทพมหานครตะวันตกเป็นตัวกลางเชื่อมต่อด้วยทางน้ำไปยังระบบล้อ และราง ดังนี้



รูปภาพที่ ๓.๓๔ พื้นที่ที่มีศักยภาพในการเชื่อมระบบล้อ ราง เรือ ในกรุงเทพมหานครแบ่งออกเป็น ๓ กลุ่ม คือ พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร พื้นที่กลางบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา และพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

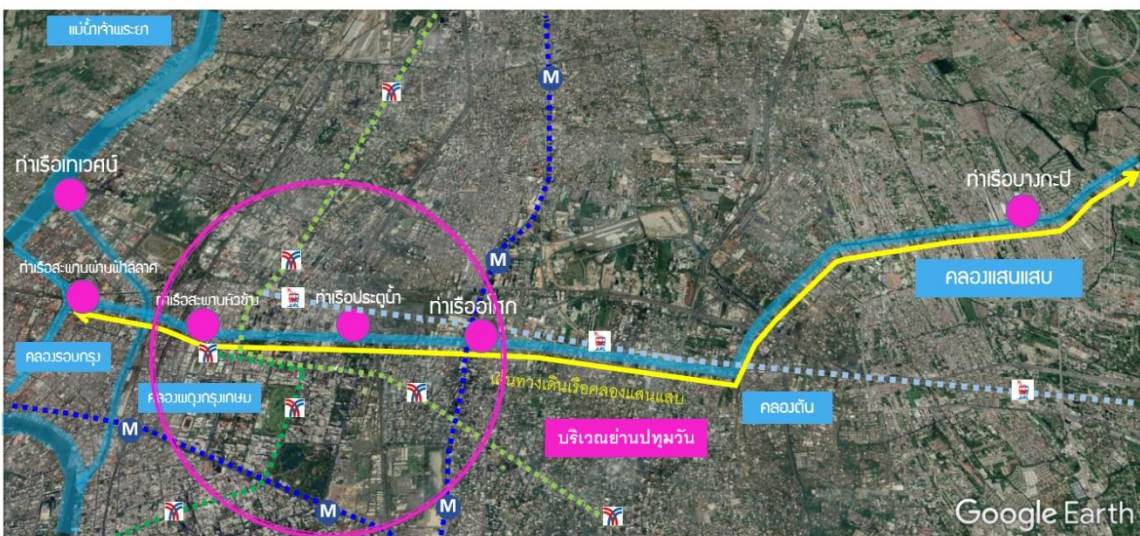
พื้นที่ที่มีศักยภาพการเชื่อมโยง ล้อ ราง เรือ 3 บริเวณ บริเวณตะวันตก บริเวณเจ้าพระยา และบริเวณตะวันออก



รูปภาพที่ ๓.๓๔ สภาพทางกายภาพพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเชื่อมระบบล้อ ราง เรือ ในกรุงเทพมหานคร แบ่งออกเป็น ๓ กลุ่ม คือ พื้นที่บริเวณฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร พื้นที่กลางบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา และพื้นที่บริเวณฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร

พื้นที่ที่มีศักยภาพบริเวณฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร โดยเริ่มจากแม่น้ำเจ้าพระยา คลองผดุงกรุงเกษม สะพานผ่านฟ้าลีลาศ คลองแสนแสบ ซึ่งมีพื้นที่ท่าเรือสะพานหัวช้าง ท่าเรือประตูน้ำ ท่าเรือโศก ท่าเรือบางกะปิ และเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ฝั่งธนบุรี ซึ่งมีลักษณะเป็นเส้นทางระบายการสัญจร จากกรุงเทพชั้นในสู่ชานเมืองด้านตะวันออก

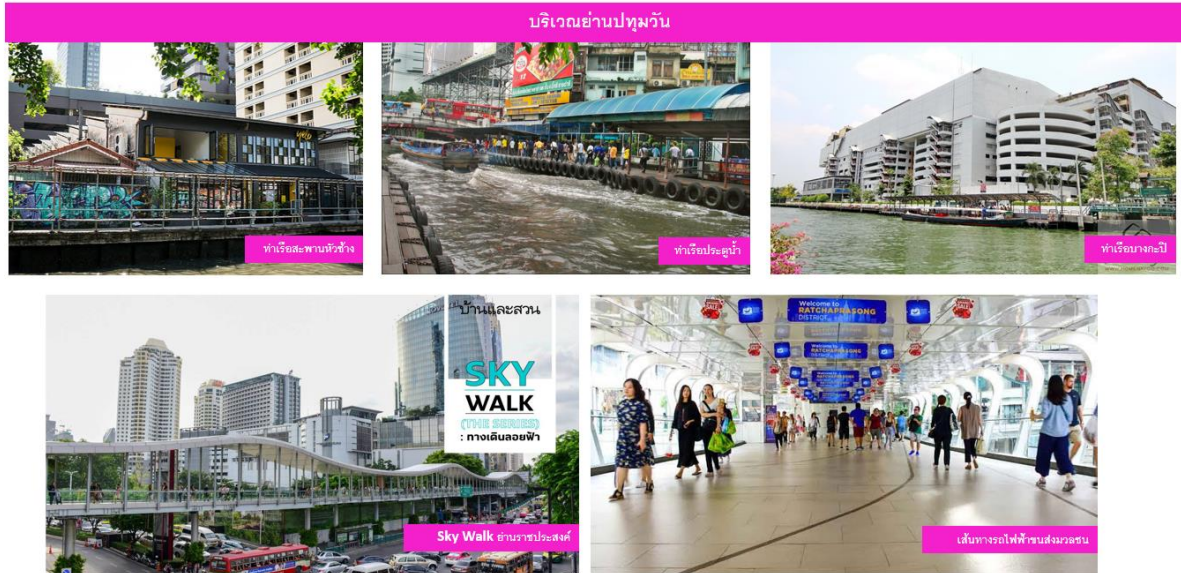
พื้นที่ที่มีศักยภาพการเชื่อมโยง ล้อ ราง เรือ บริเวณปทุมวัน ประตู ราชประสงค์



รูปภาพที่ ๓.๓๕ พื้นที่ที่มีศักยภาพในการเชื่อมต่อล้อ ราง เรือ บริเวณฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร

สภาพกายภาพในพื้นที่ที่มีลักษณะการเชื่อมต่อทางน้ำ และการเชื่อมต่อด้วยการส่งเสริมการเดินทางไปยังระบบขนส่งมวลชนประเภทราง และรถบริการประจำทาง

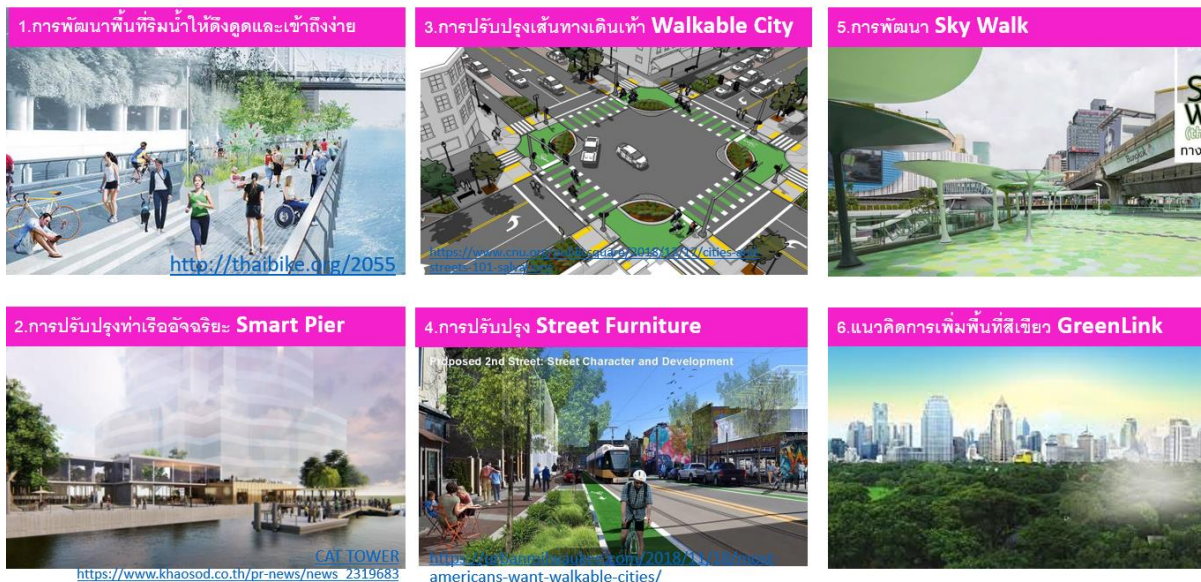
พื้นที่ที่มีศักยภาพการเชื่อมโยง ล้อ ราง เรือ บริเวณปทุมวัน ประตูน้ำ ราชประสงค์



รูปภาพที่ ๓.๓๕ สภาพกายภาพพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเชื่อมต่อล้อ ราง เรือ บริเวณฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร

ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงพื้นที่ทางกายภาพโดยรอบตั้งแต่ตัวท่าเรือ ทางเดินเชื่อมต่อ Sky Walk เชื่อมต่อรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน พื้นที่ทางเท้าและจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร รถประจำทาง

ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงพื้นที่เพื่อเชื่อมโยง ล้อ ราง เรือ



รูปภาพที่ ๓.๓๕ แนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเชื่อมต่อล้อ ราง เรือ บริเวณฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร

๕. การสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ กรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศไทย เป็นที่ตั้งของหน่วยงานภาครัฐ ทั้งระดับกระทรวง และระดับกรม หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ระดับกรุงเทพมหานคร สำนัก สำนักงานเขต โรงเรียนในสังกัด กรุงเทพมหานคร หน่วยงานของภาคเอกชน และบ้านเรือนที่อยู่อาศัยของประชาชน หากทุกหน่วยงานดังกล่าว ได้มีการบูรณาการการปฏิบัติทั้งในเรื่องของคน งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ และแผนงานต่าง ๆ ร่วมกันแล้ว จะทำให้การดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เป็นการประหยัดงบประมาณในภาพรวมอีกด้วย

- กระทรวงคมนาคม เช่น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมการขนส่งทางบก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และกรมเจ้าท่า

- กรุงเทพมหานคร เช่น สำนักการจราจรและขนส่ง สำนักการโยธา สำนักเทศกิจ สำนักการวางผังและพัฒนาเมือง และสำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เช่น กองบัญชาการตำรวจนครบาล กองบังคับการตำรวจนครบาล ๑-๙ กองบังคับการตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาล ๘๘ สถานี กองบัญชาการตำรวจภูธร ภาค ๑ กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนนทบุรี กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดปทุมธานี กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค ๗ กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรสาคร กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครปฐม

- กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)



รูปภาพที่ ๓.๓๖ พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี มีนโยบายในการดำเนินการบูรณาการร่วมกัน ระหว่างผู้บังคับบัญชาสำนักงานตำรวจแห่งชาติ หน่วยงานสังกัดกรุงเทพมหานคร กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันแก้ไขปัญหาการจราจรเพื่อลดปัญหาการจราจรที่ติดขัด ประชาชนเดือดร้อน และการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดความเท่าเทียมกัน

สภากรุงเทพมหานครได้จัดตั้งคณะกรรมการวิสามัญฯ ขึ้นเพื่อศึกษาหาแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยได้ดำเนินการจัดการประชุมและเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางด้านการจราจรร่วมนำเสนอแนวทางและวิธีการแก้ไขปัญหการจราจร



รูปภาพที่ ๓.๓๗ การประชุมหารือแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหการจราจร โดยการประชุมระดมความคิดเห็น จากภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ เอกชน ผู้ประกอบการ และประชาชนที่อยู่ในพื้นที่

แนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรที่เป็นตัวช่วยที่ดี คือ การเชื่อมต่อระบบข้อมูลเข้ากับระบบมือถือ ซึ่งปัจจุบันเป็นยุคเทคโนโลยีดิจิทัล ที่มีถือนำเสนอทางเลือกในการเดินทาง หรือแม้กระทั่งเป็นตัวกลางในการร้องเรียน ร้องทุกข์ ขอความช่วยเหลือในขณะที่ประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งเป็นช่องทางที่สำคัญที่ทำให้เกิดการมีส่วนร่วมในรูปแบบใหม่ของการจราจร และหน้าที่ที่สำคัญ

ของแอปพลิเคชันจะปรากฏข้อมูลในรูปแบบแผนที่ แสดงเส้นทางการจราจร ชัดความสามารถในการใช้เส้นทางในแต่ละเส้นทางเพื่อให้ถึงจุดหมาย และเป็นทางเลือกให้เกิดความคุ้มค่าในการเดินทาง



รูปภาพที่ ๓.๓๘ การเชื่อมต่อมือถือด้วยแอปพลิเคชัน M – Help Me เรื่องการมีส่วนร่วมภาคประชาชน ที่ภาคตำรวจคอยให้บริการกับประชาชน

๖. การสร้างวินัยจราจรและการบังคับใช้กฎหมาย

ปัจจุบันเด็กและเยาวชนจำนวนมาก มีความจำเป็นต้องเดินทางไปยังสถานศึกษาด้วยตนเอง ในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งเดินเท้า การใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ซึ่งล้วนแต่มีความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนด้วยกันทั้งสิ้น สำหรับการเลือกใช้เส้นทางที่มีความนิยมมากที่สุดและเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุสูงก็คือ ขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไปยังสถานศึกษา ซึ่งบางคนมีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ เช่น ขาดประสบการณ์และทักษะในการขับขี่ ประมาท ชอบความเสี่ยงคิดว่าตัวเองเก่ง ชอบขับขี่เร็วด้วยความคะนองตามวัย ไม่รู้ว่าสิ่งใดเป็นอันตราย การขับขี่แบบเมาแล้วขับ ไม่เคารพกฎจราจร ขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน ไม่ใส่ใจในความปลอดภัยของตนเองและเพื่อนร่วมทาง พฤติกรรมเหล่านี้ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุในเด็กและเยาวชนซึ่งอยู่ในวัยกำลังศึกษา มีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตสูง เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ขับขี่ในช่วงอายุอื่น ประกอบกับรัฐบาลได้กำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็นปี “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” โดยมีเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงปีละ ๕ เปอร์เซ็นต์ หรือ ๕๐ เปอร์เซ็นต์ ภายในปี ๒๕๖๓ จึงถือเป็นนโยบายสำคัญที่รัฐบาลและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องและจริงจังเพื่อให้ประสบผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ดังนั้น กลุ่มเสี่ยงต่ออุบัติเหตุและการบาดเจ็บที่ควรมุ่งเน้นดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาคือ เด็กและเยาวชน ซึ่งจะต้องให้ความรู้ความเข้าใจ ปลุกฝังจิตสำนึกความปลอดภัยให้เหมาะสมกับวัย โดยผ่านการเข้าถึงกลุ่มเด็กและเยาวชนในหลาย ๆ ช่องทางที่เหมาะสม

หัวใจสำคัญที่จะทำให้เด็กและเยาวชนได้รับความรู้ความเข้าใจ มีจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย เป็นภูมิคุ้มกันความเสี่ยงในการดำเนินชีวิตทั้งปัจจุบันและอนาคต ที่จะแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างตรงจุด คือ การให้ความรู้ควบคู่ไปกับความบันเทิงในวันเด็กแห่งชาติและวันแม่แห่งชาติของทุกปี ซึ่งเป็นวันที่เด็กมีความรู้สึกภาคภูมิใจในตนเอง สามารถจดจำสาระความรู้ที่ได้รับ สร้างความประทับใจควบคู่ไปกับความบันเทิงที่ได้รับได้เป็นอย่างดี ซึ่งไม่เพียงแต่เด็กและเยาวชนเท่านั้นที่จะได้รับความรู้ ผู้ปกครองและบุคคลทั่วไปที่พาเด็กมาร่วมงาน หรือมาร่วมงานด้วยตัวเอง ก็จะได้รับความรู้พร้อมกันไปด้วย ดังนี้

๑. ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้อง เพื่อให้เด็กและเยาวชนสามารถนำไปปฏิบัติขณะใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

๒. ปลุกจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนนและเสริมสร้างวินัยจราจรให้กับเด็กและเยาวชน
๓. เปิดโอกาสให้เด็กและเยาวชนได้แสดงความสามารถได้รับความบันเทิงและความสนุกสนานในการเข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย
๔. เพื่อกระตุ้นให้ผู้ปกครอง บุคคลแวดล้อมเด็กและเยาวชน ผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการสร้างเสริมระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย
๕. เด็กและเยาวชนมีโอกาสแสดงความสามารถ ความคิดริเริ่ม และพัฒนาการเรียนรู้ส่งผลให้เกิดความภาคภูมิใจในตนเองและเป็นพลังขับเคลื่อนในการสร้างคนดีให้สังคมไทย
๖. เด็กและเยาวชนมีโอกาสนำความรู้ที่ได้รับไปทดลองปฏิบัติจริงในสนามจราจรจำลองภายในงาน
๗. เด็ก เยาวชน และผู้ปกครองตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามวินัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย



เวทีทัศน์ - แก้ไขปัญหาวินัยจราจรต้องไม่ใช่ตำรวจ ...
isranews.org



วินัยจราจร ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน | ก...
samutprakarn.police.go.th

รูปภาพที่ ๓.๓๙ กิจกรรมรณรงค์เกี่ยวกับการกดขี่วินัยจราจร และการปฏิบัติตามกฎหมาย

การบังคับใช้กฎหมาย

การบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร และเพื่อเป็นการจัดระเบียบในสังคมและป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น การห้ามจอดรถในเขตห้ามจอด การห้ามขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือการเดินรถทางซ้ายทางขวา เป็นต้น ซึ่งกฎหมายได้ให้อำนาจเจ้าพนักงานตำรวจ มีอำนาจในการว่ากล่าวตักเตือนและทำการเปรียบเทียบปรับ โดยกฎหมายจราจรมีลักษณะเป็นคำสั่งหรือข้อห้ามของเจ้าพนักงาน ซึ่งสังคมมองว่าการกระทำความผิดกฎจราจรเป็นความผิดเล็กน้อย จึงไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ผู้กระทำความผิดมีการละเมิดหรือหลีกเลี่ยงการลงโทษ ทำให้สภาพการบังคับตามกฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ มาตรการการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎจราจร กฎหมายกำหนดโทษปรับที่ใช้บังคับยังไม่เหมาะสมเมื่อเทียบกับอันตรายที่เกิดขึ้น

ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายจราจรและการลงโทษต่อผู้กระทำความผิดกฎจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และแก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งได้แก่ โทษปรับ โทษจำคุก การยึดและการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หากมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับบทกำหนดโทษหรือกำหนดจำนวนเงินค่าปรับเสียใหม่ให้มีความเหมาะสมกับสภาพของความผิดก็จะเป็นประโยชน์ต่อสังคมและความปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน ตลอดจนสามารถยับยั้งผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรมีจิตสำนึกและมีพฤติกรรม ระมัดระวังในการขับขี่มากยิ่งขึ้น

กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
ยื่นชำระภาษีได้ ในทุกกรณี ม.44 มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพ การบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 21 มีนาคม 2560 เป็นต้นไป มีใบสั่งกฎหมายจราจร ต้องเสียค่าปรับ และต้องชำระภาษีรถเหมือนเดิม

สาระสำคัญ

- รถทั่วไป ยังคงชำระภาษีเหมือนปกติเช่นเดิม
- รถใบสั่งจราจร ให้จ่ายค่าปรับตามจริง หรือเลือกจ่ายที่นอกระบบชำระภาษีได้ตามปกติ
- รถใบสั่งจราจร ยังไม่จ่ายค่าปรับ จะได้เครื่องหมายชั่วคราว ครอบงำภาษี และบางใบจริงได้อำนาจปรับแล้ว

เป็นมาตรการเพื่อความปลอดภัยทางถนน เน้นให้การพวงจรรอง ไม่อยากให้มีใบสั่ง ไม่ต้องการให้ผิดกฎหมาย Call Center 1584

รูปภาพที่ ๓.๔๐ กระบวนการจ่ายภาษีรถและการเสียค่าปรับ

อัตราค่าปรับ	พ.ร.บ. จราจร พ.ศ. 2552	ปรับโดยใบสั่งจราจร	ปรับโดยใบสั่งจราจร
1. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	100 บาท	100 บาท	100 บาท
2. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	100 บาท	100 บาท	100 บาท
3. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	100 บาท	100 บาท	100 บาท
4. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	100 บาท	100 บาท	100 บาท
5. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	100 บาท	100 บาท	100 บาท
6. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	100 บาท	100 บาท	100 บาท
7. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	100 บาท	100 บาท	100 บาท
8. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	100 บาท	100 บาท	100 บาท
9. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	100 บาท	100 บาท	100 บาท
10. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	100 บาท	100 บาท	100 บาท
11. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	100 บาท	100 บาท	100 บาท
12. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	100 บาท	100 บาท	100 บาท
13. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	100 บาท	100 บาท	100 บาท
14. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	100 บาท	100 บาท	100 บาท
15. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	100 บาท	100 บาท	100 บาท
16. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	100 บาท	100 บาท	100 บาท
17. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	100 บาท	100 บาท	100 บาท
18. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	100 บาท	100 บาท	100 บาท
19. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	100 บาท	100 บาท	100 บาท
20. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	100 บาท	100 บาท	100 บาท

รูปภาพที่ ๓.๔๑ กฎหมายที่บังคับใช้ด้านการจราจรคือ พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๕๖๐

การกระทำผิด และละเมิดต่างๆ ในการขับขี่ ยานพาหนะ

รูปภาพที่ ๓.๔๒ การตรวจจับ ปรับ ฝ่าฝืน ละเมิดกฎจราจร



รูปภาพที่ ๓.๔๓ โครงการส่งเสริมให้ประชาชนด้วยการให้ความรู้ กิจกรรมเมาไม่ขับ
กิจกรรมเสริมสร้างวินัยการจราจรกับเด็ก

บทที่ ๔

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการวิสามัญฯ

๑. ปัญหาการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพมหานคร อาจเกิดจากการจัดการจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่ไม่เหมาะสมกับปริมาณจราจร ทั้งในแง่ของระยะเวลาไฟสัญญาณและจังหวะสัญญาณ (phasing) ซึ่งโดยทั่วไปมักจะปล่อยจราจรในแต่ละทิศทางไม่เป็นจังหวะสอดคล้องกัน จึงทำให้ลดประสิทธิภาพในการระบายจราจรในแต่ละทางแยก จึงมีความจำเป็นในการจัดตั้งศูนย์บังคับการควบคุมการจราจรในกรุงเทพมหานคร

๒. การแก้ไขปัญหาการจราจรจำเป็นต้องมีการกำหนดช่องทางพิเศษขนส่งมวลชน (High-Occupancy-Vehicles Lanes) และในบางกรณีพบว่าอัตราการงานด้านจราจรที่มีจำนวนการใช้ที่ต่ำไม่เต็มขีดความสามารถในการรองรับของถนน เช่น รถยนต์ส่วนบุคคลจะมีผู้ที่ใช้จำนวนคนหนึ่ง ๑ - ๒ คน

๓. การบังคับใช้กฎหมายหรือมาตรการของกรุงเทพมหานครที่ควรออกข้อกำหนดหรือประกาศเกี่ยวกับการจอดรถข้างทางริมถนนเป็นพื้นที่ห้ามจอดรถ เพื่อลดการกีดขวางการจราจรทำให้เกิดการสัญจรได้อย่างคล่องตัวในทุกเลน

๔. ปัญหาการใช้พื้นที่ข้างทางและทางเท้า ซึ่งพบในบางพื้นที่ที่มีการใช้ทางเท้าเพื่อค้าขายทำให้คนเดินเท้าต้องเลี้ยวลงมาเดินบนถนน ซึ่งนอกจากจะอันตรายทำให้เกิดอุบัติเหตุแล้ว ยังทำให้เกิดการจราจรติดขัด รถมีการชะลอตัว ควรจะประสานความร่วมมือกันระหว่างผู้ประกอบการค้า สำนักงานเขตสำนักเทศกิจ โดยจัดทำนโยบายและข้อตกลงความร่วมมือกันในทุกภาคส่วน

๕. การเสนอจุดผ่อนปรน จุดสะพานลอยคนเดินข้ามหรือทางม้าลายที่มีลักษณะเป็นปุ่มกดและกล้องตรวจจับอัจฉริยะ เพื่ออำนวยความสะดวกและเป็นการส่งเสริมการเดินเท้าในพื้นที่

๖. การรณรงค์ การอบรมให้ความรู้ กับเยาวชนนักเรียนนักศึกษา และหน่วยงานต่าง ๆ ให้ตระหนักถึงสภาพปัญหาการจราจรที่สะท้อนให้ตระหนักถึงปัญหาการจราจรที่ติดขัด

๗. การประสานงานและจัดทำข้อตกลงเกี่ยวกับการขนส่งระบบล้อ รถบริการสาธารณะขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในการดำเนินการจัดการสัมปทานเส้นทาง ข้อตกลงและข้อกำหนดเรื่องราคาการแสวงหากำไรที่เป็นธรรมต่อบริการใช้บริการรถโดยสาร

๘. เสนอแนะจัดทำระบบ Feeder ระบบขนส่งรองที่รองรับระบบขนส่งหลัก ให้เกิดการเชื่อมต่อการเดินทางจากบริเวณศูนย์คมนาคมขนส่งกลางบางซื่อ - พหลโยธิน ที่รองรับรถบริการในพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนสาธารณะจตุจักร และการเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และจุดจอดรถส่งผู้โดยสารรถประจำทางรถแท็กซี่ ให้เกิดการเชื่อมต่อด้วยระบบล้อ และการเดินเท้าด้วย Sky Walk หรือ Cover Walk Way สำนักงานการจราจรและการขนส่ง กรุงเทพมหานคร ควรจัดทำพื้นที่ต้นแบบเส้นทางเดินรถแบบ Feeder เพื่อเพิ่มช่องทางการเดินทางให้กับประชาชนที่เป็นลักษณะรถใช้พลังงานไฟฟ้า การจัดการอัจฉริยะที่ไม่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อม

๙. ความยากในการจัดทำโครงการขนส่งสาธารณะ เรื่องการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม หรือ EIA ที่มีผลกระทบในแต่ละโครงการ โดยกรุงเทพมหานครจำเป็นต้องนำโครงการทุกโครงการ จัดลำดับความสำคัญของโครงการ และนำเข้าสู่การพิจารณาและตัดสินใจร่วมกับภาครัฐบาล เช่น เรื่องพื้นที่จุดจอดและจร Park and Ride ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าวัดถนนพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ชานเมือง

๑๐. รวมถึงอำนาจหน้าที่กฎหมาย พ.ร.บ. แนวทางทำอะไรให้บริการประชาชนและ ไม่ก่อภาระหนี้สิน ตลอดจนการการคำนึงถึงเรื่อง Intelligence สัญญาณไฟจราจร โดยเพิ่มขีดความสามารถ ระบบปัญญาประดิษฐ์ AI เรื่องฐานข้อมูลรวมเมือง Data Center ที่มีมากกว่าการเชื่อมต่อแอปพลิเคชันบนมือถือ

๑๑. การดำเนินจัดทำแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือ กับทุกภาคส่วนของกรุงเทพมหานคร โดยการรวบรวมโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขการจราจร การเหลื่อมล้ำการทำงาน และการจัดพื้นที่จอดรถร่วมกัน รวมถึงการจัดโครงสร้างองค์กรใหม่ที่เกี่ยวข้อง ด้านงานจราจรในกรุงเทพมหานคร เช่น กองบังคับการจราจร สำนักการจราจรและขนส่ง ที่จำเป็นต้องมี หน่วยงานกลางในการดูแล

๑๒. การนำเสนอมาตรการ อำนาจหน้าที่ฝ่ายนิติบัญญัติ สามารถจัดทำมาตรการที่อยู่ภายใต้ พระราชบัญญัติการจราจร เพื่อให้กรุงเทพมหานครสามารถออกข้อบัญญัติหรือประกาศให้เกิดการดำเนินการ ให้เป็นไปแนวทางเดียวกัน

๑๓. การจัดการเรื่องงบประมาณของหน่วยงานภาครัฐ สรุปรวมแบบบูรณาการที่ควรมีเป้าหมาย วัตถุประสงค์ให้ชัดเจนในการแก้ไขปัญหาการจราจร เกิดการขับเคลื่อนแบบ Smart Mobility การประชาสัมพันธ์เรื่องบริการสัญจรสาธารณะ ทางเท้า ทางการสัญจรรถขนส่งมวลชน และควรมีตัวชี้วัด ระดับความสำเร็จในการกำหนดมาตรการและการดำเนินการตาม KPI

๑๔. การส่งเสริมการเป็นเมือง Walkable City เชื่อมต่อกับระบบ Traffic Transport และจัดพื้นที่ Zoning Price ที่เป็นเขตควบคุมการจราจร และการจัดตั้งกองทุนเพื่อการแก้ไขปัญหาการจราจร

๑๕. การมุ่งเน้นให้เป็นเมืองแห่งการเดินเท้า เรื่องการเดินทางเท้าใช้ระยะเวลาประมาณ ๑๕ นาที ด้วยการเดินเท้าไปยังพื้นที่สาธารณะหรือบริเวณต่าง ๆ ของเมือง การจัดทำสมาร์ทบล็อกในประเทศไทย เช่น พื้นที่บริเวณย่านเยาวราช ตามแนวคิดการพัฒนาเมืองกฏบัตรรัตนโกสินทร์ โดยเสนอแนะให้เป็นพื้นที่ เพื่อการเดินเท้าเป็นหลัก และมีการเชื่อมต่อระบบ feeder ควบคู่กับความคุ้มค่าที่มาจากการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ของคนที่เดินทางต่อวัน ค่าเฉลี่ยของคนที่ใช้บริการรถยนต์ต่อวัน รวมถึงค่าใช้จ่าย housing transportation Index (price) โดยลดความจำเป็นในการเดินทาง การจัดทำ superblock การจัดทำ multimodal transportation center โดยการจัดทำระบบ Feeder แต่จำเป็นจะต้องศึกษานโยบายและยุทธศาสตร์ควบคู่ กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเมือง TOD Funding กองทุนรัฐบาล หรือกรุงเทพมหานครที่เป็นกองทุนกลาง ที่จัดสรรเงินและการควบคุมราคากลางของการเดินทางในระบบต่าง ๆ

พลตำรวจตรี

(ประสพโชค พร้อมมูล)

ประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ