

### บทที่ 3

#### พัฒนาการเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจรของรัฐ

รัฐได้กำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรภายใต้แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2530-2534) ได้กำหนดแผนจะเพิ่มพื้นที่ถนนตามแผนการลงทุน ซึ่งมีตัวเลขประมาณเกือบ 2 แสนล้านบาท แต่ทำได้ไม่คงครั้งเนื่องจากติดปัญหาการเวนคืนที่ดิน ปัญหาในเรื่องขีดความสามารถของหน่วยงานที่จำเป็นต้องทำตามแผนที่วางไว้ ความพร้อมของโครงการในเรื่องการอนุมัติ ยกตัวอย่างเช่น โครงการโฮปเวลล์ ซึ่งลงทุนเกือบ 2 หมื่นล้านบาท ได้มีการอนุมัติในเชิงหลักการ แต่เมื่อถึงขั้นปฏิบัติยังไม่สามารถดำเนินการใด ๆ ได้<sup>1</sup>

ในด้านการบริหารการจราจรภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 นี้ ได้กำหนดโครงการทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ และในที่สุดท้ายของแผนนี้ได้มีการอนุมัติโครงการแก้ไขปัญหา โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน super block ที่มีพื้นที่ถนนที่ยังขาดโครงข่ายถนนสายรอง ซึ่งได้มีการอนุมัติโครงการดำเนินการไปถึงเกือบสามหมื่นล้านบาท ทั้งในด้านของโครงการถนนสายหลักและถนนสาทรองในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งในขณะนี้โครงการนี้ได้ก้าวหน้าไปเท่าที่ควร ในระยะปีสองปีนี้อ่าเพื่อความตั้งใจและมีความขยันขันแข็งที่จะทำโครงการแล้วเสร็จ จะมีส่วนช่วยลดภาวะการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครได้เป็นอย่างมาก<sup>2</sup>

สำหรับแนวทางแก้ปัญหาภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539) ได้กำหนดนโยบายให้สามารถเคลื่อนย้ายคน ผู้โดยสารจำนวนมากไปถึงจุดหมายโดยเร็วที่สุด และโครงการขนาดใหญ่ ๆ เช่น โครงการรถไฟฟ้า (ลาวาลิน)·โครงการโฮปเวลล์ (กรม.ได้มีมติเมื่อ กันยายน 2540 ให้ยกเลิกสัญญาไปแล้ว) โครงการชานชาลา

การเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถประจำทางรวมทั้งการเพิ่มระบบถนนสายรอง การเร่งรัดโครงการขนาดใหญ่ในแง่ของการประสานการจัดระบบ

---

<sup>1</sup> วิทยา สิริพงษ์ “บางแง่มุมกับกาคมนาคมขนส่ง” บทความในการสัมมนาปัญหาจราจรติดขัดช่วยกันคิดช่วยกันแก้ ณ โรงแรมรอยัลออกคิด เซอราดัน กรุงเทพฯ. 9-10 พฤศจิกายน 2535, หน้า 5.

<sup>2</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 6

โครงการขนาดใหญ่กับระบบการจัดโครงสร้างถนนระดับถนนสายหลัก สายรอง ตลอดจนระหว่างระบบขนส่งสาธารณะที่จะต้องให้มีการแก้ไขตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 นอกจากนั้นจะเป็นการปรับปรุงเล็ก ๆ น้อย ๆ ในด้านการจัดระบบการจราจร ATC. CCTV, โครงการอื่น ๆ

สรุปแล้วแผนการลงทุนในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 มีขนาดของเงินลงทุนที่จำเป็นที่จะแก้ปัญหานี้ได้ในระดับสองแสนเจ็ดพันล้านบาท หรือสองแสนแปดพันล้านบาท และการลงทุนในขณะนี้จะเน้นเรื่องระบบขนส่งสาธารณะ 50% ระบบถนนสายหลัก สายรองประมาณ 30% ที่เหลือเป็นเรื่องของการจัดระบบการจราจรและโครงการ คือ<sup>3</sup>

ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539) มุ่งเน้นให้มีการพัฒนาการบริการพื้นฐาน โดยมีแนวนโยบายที่จะเร่งรัดขยายการลงทุนและสนับสนุนให้เอกชนมีบทบาทในการเข้าร่วมลงทุน การปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานของหน่วยงานที่ให้บริการพื้นฐาน เช่น ปรับปรุงโครงสร้างองค์กร ระบบการบริหาร และการดำเนินงาน จัดให้มีการวางแผนและมีระบบการประสานแผนเพื่อให้เกิดความสอดคล้องเกื้อหนุนซึ่งกันและกัน การจัดให้มีระบบขนส่งในเมือง ตลอดจนการพัฒนาทางด้านขนส่งทางบก

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการนโยบายและแผนการจราจรเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2535 ทำหน้าที่จัดทำนโยบายและแผนหลักการจัดระบบการจราจรทางบกของประเทศ ศึกษา วิเคราะห์ และให้ความเห็นเกี่ยวกับโครงการ งานแผนงาน และมาตรการแก้ไขปัญหารถจราจร พิจารณาเสนอแผนงาน โครงการ มาตรการแก้ไขปัญหารถจราจร ตลอดจนแนวทางและกลไกในการประสานแผนงานและโครงการให้บรรลุและมีประสิทธิภาพ พิจารณาดำเนินการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร และประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบก ตลอดจนรณรงค์เพื่อจูงใจผู้ใช้รถใช้ถนนให้ความร่วมมือตามโครงการ แผนงาน และมาตรการที่กำหนด ประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อขอข้อมูล หรือ ให้เจ้าหน้าที่หรือบุคคลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาชี้แจงประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็น ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติตามนโยบาย แผนงาน และมาตรการที่ได้กำหนด เพื่อประกอบ การพิจารณา

<sup>3</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 5-6.

สั่งการของคณะกรรมการ แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงานของคณะอนุกรรมการได้ตามความจำเป็น ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการมอบหมาย<sup>4</sup>

สำหรับแนวทางการแก้ไขปัญหารถจักรยานที่สำคัญที่สำนักคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (สจร.) ในฐานะองค์กรกลางรับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบก และประสานงานด้านการจราจรครอบคลุมทั้งประเทศนั้น ประกอบด้วย<sup>5</sup>

1. เน้นนโยบายการเคลื่อนย้ายคนมากกว่าการเคลื่อนย้ายรถ โดยมุ่งขนส่งคนหรือผู้โดยสารไปยังจุดหมายให้มากที่สุดและโดยเร็ว
2. เน้นสนับสนุนระบบขนส่งสาธารณะทั้งรถโดยสารประจำทางและรถไฟฟ้าเป็นหลัก และให้มีโครงข่ายครอบคลุมพื้นที่ให้เพียงพอ
3. ให้มีรถโดยสารประจำทาง ประสานระบบรองรับกับระบบขนส่งมวลชนสาธารณะระบบอื่น อาทิ การขนส่งผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา และท่าคลองในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และรถไฟฟ้า ซึ่งจะมีในอนาคต
4. พัฒนาศักยภาพการวางแผน การบริหาร และอำนวยความสะดวก ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการใช้มาตรการควบคุมและกระจายปริมาณการจราจร
5. บังคับใช้กฎหมายจราจรให้เข้มงวด
6. ใช้เทคโนโลยีและเครื่องมือในการควบคุมการจราจรที่ทันสมัยเข้ามาช่วย
7. ติดตามและผลักดันโครงการที่ได้รับอนุมัติให้บังเกิดผลในทางปฏิบัติเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานด้านจราจรได้กำหนดให้มีภาคร่วมดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหารถจักรยานกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539) โดยมุ่งเน้นการจราจรขนส่งให้เกิดความคล่องตัว สะดวก และรวดเร็ว สอดคล้องกับการพัฒนาประเทศไทย เฉพาะงบประมาณด้านการลงทุนดำเนินงาน

<sup>4</sup> คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, “ประมวลแผนแก้ไขปัญหารถจักรยานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประจำปี 2536,” หน้า 1.

<sup>5</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 4.

ซึ่งประมวลสรุปแผนงาน/โครงการของหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งมีทั้งหมดจำนวน 212 แผนงาน/โครงการ รวมเป็นเงินประมาณ 412,078.31 ล้านบาท<sup>6</sup> (ดูรายละเอียดในผนวก ก.)

สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ได้วิเคราะห์และสรุปปัญหาการจราจรไว้ โดยแยกเป็นสภาพการจราจร และสาเหตุหลักของปัญหาจราจร ดังนี้<sup>7</sup>

### สภาพการจราจรในกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน

1. กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางรวมความเจริญในทุกด้าน มีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วและเพิ่มมากขึ้นตามอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เพิ่มสูงขึ้น
2. การขยายตัวของกรุงเทพมหานครเป็นไปอย่างไม่มีระเบียบและไร้ทิศทาง ทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนการบริการพื้นฐานทางเศรษฐกิจเกือบทุกประเภท โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงข่ายถนนซึ่งมีไม่เพียงพอต่อความต้องการ และไม่ได้สัดส่วนกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์
3. ความเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานครขยายตัวออกจากศูนย์กลาง ทั้งในแนวตั้งและแนวราบแผ่ลามไปตามเส้นทางคมนาคม ทำให้ความสำคัญของศูนย์กลางเมืองเพิ่มขึ้น ทำให้มีปริมาณการจราจรเดินทางเข้า-ออกเมืองเพิ่มขึ้น ส่งผลให้สภาพการจราจรติดขัด
4. ปัญหาจราจรได้ทวีความรุนแรงขึ้น โดยมีสภาพติดขัดในพื้นที่ต่าง ๆ เกือบตลอดวัน ปัจจุบันความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนถนนสายหลักได้ลดลงจากเดิมเหลือประมาณ 9 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2527 13 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
5. ปัญหาการจราจรติดขัดสร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจ สังคม จิตวิทยา ทัศนภาพชีวิต และสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกิดความสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิงประมาณ 38 ล้านบาทต่อวัน หรือประมาณกว่า 11,000 ล้านบาทต่อปี และมูลค่าการสูญเสียเวลาประมาณ 23 ล้านบาทต่อวัน หรือประมาณปีละ 8,000 ล้านบาทต่อปี ซึ่งรวมเป็นมูลค่าสูญเสียทางเศรษฐกิจปีละประมาณ 19,000 ล้านบาท อันเป็นผลเสียต่อโอกาสการพัฒนาประเทศโดยรวมเป็นอย่างยิ่ง

<sup>6</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 7-8.

<sup>7</sup> สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, การวิเคราะห์ปัญหาการจราจร, หน้า 2-22.

6. ปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร เป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้สูญเสียโอกาสในการเป็นแหล่งลงทุนเพื่อการพัฒนาเป็นศูนย์กลางการเงินและการพัฒนาระหว่างประเทศในภูมิภาค

7. ระบบการขนส่งสาธารณะมีสภาพแย่งเลว ๑ บทบาทการขนส่งสาธารณะลดลงจาก 68% ในปี พ.ศ.2537 เหลือ 55% ในปี พ.ศ.2532

### สาเหตุหลักของปัญหาการจราจร

#### 1. ปัญหาระบบโครงข่ายไม่สมบูรณ์ทั้งถนนสายหลักและสายรอง

ปัจจุบันมีสัดส่วนถนนต่อพื้นที่กรุงเทพมหานครเพียงร้อยละ 9 ขณะที่มาตรฐานสากลควรมีสัดส่วนถนนต่อพื้นที่เมืองร้อยละ 20 ถึง 25 และปัญหาการระบบโครงข่ายไม่สมบูรณ์ยังได้แผ่ลามกระทบพื้นที่ปริมณฑลและเมืองศูนย์กลางในภาคมหานคร

#### 2. ปัญหาจุดตัดถนนกับเส้นทางรถไฟ

ในกรุงเทพมหานครมีจุดตัดถนนกับทางรถไฟจำนวน 23 แห่ง โดยเป็นจุดตัดของถนนสายหลักกับเส้นทางรถไฟจำนวน 14 แห่ง ทำให้รถยนต์ต้องเสียเวลารอรถไฟผ่านในเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น วันละประมาณ 3 ชั่วโมง ซึ่งเวลาในการปิดกั้นการจราจรเมื่อรถไฟแล่นผ่านจุดตัดนั้น มีผลกระทบต่อระบบการจราจรในกรุงเทพมหานครเป็นอย่างมาก

#### 3. ปัญหาสภาพและลักษณะของถนนขาดประสิทธิภาพ

มีทางร่วมทางแยกซึ่งรถต้องตัดกระแสนจราจรจำนวนมาก ขณะเดียวกันปริมาณการจราจรที่ผ่านทางแยกเกินขีดความสามารถของทางแยกที่จะรองรับได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางแยกบนถนนสายหลัก จะมีปริมาณการจราจรคับคั่งและติดขัดเกือบตลอดทั้งวัน นอกจากนี้ยังมีถนนและสะพานที่มีลักษณะเป็นคอขวด ทำให้การไหลของการจราจรไม่คล่องตัว

#### 4. ปัญหาการเพิ่มขึ้นของรถยนต์

ปรากฏว่าในปี 2535 มีรถยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครจำนวนกว่า 2.5 ล้านคัน ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์จำนวน 1.2 และ 1.1 ล้านคันตามลำดับ อัตราการเพิ่มของรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์เฉลี่ยเพิ่มขึ้นวันละ 410 และ 440 คัน ตามลำดับ โดยรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์มีอัตราเพิ่มจากปี 2534 และร้อยละ

14 และ 18 ขณะที่การก่อสร้างถนนใหม่ต้องใช้เวลาและการลงทุนสูง ไม่สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วได้

#### 5. ปัญหาระบบขนส่งสาธารณะยังมีไม่เพียงพอ

ประชากรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกว่า 2 ใน 3 เดินทางโดยใช้บริการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถโดยสารประจำทาง ซึ่งปัจจุบันแม้ว่าองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้พยายามปรับปรุงการให้บริการของรถโดยสารประจำทางอยู่ตลอดเวลา แต่ก็ยังมีไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นทุกวัน ดังนั้น รถโดยสารประจำทางจึงมีสภาพที่แออัดยัดเยียดมากในเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น ด้วยเหตุนี้ประชาชนจึงหันมานิยมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นพาหนะในการเดินทางเพิ่มขึ้น

#### 6. ปัญหาการกระเจุกตัวของแหล่งจ้างงาน สถาบันการศึกษา และสถานที่ราชการ

เป็นเหตุให้การจราจรมุ่งสู่ใจกลางเมือง ระยะทางในการเดินทางจากที่พักไปยังแหล่งงานในเมือง โดยเฉลี่ยของประชากรในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นจาก 8 กิโลเมตร ในปี 2515 เป็น 20 กิโลเมตร ในปี 2534 ทั้งนี้เพราะจำนวนสถานประกอบการภาคอุตสาหกรรมและบริการและการกระเจุกตัวของคนทำงานในเขตกรุงเทพมหานครในปี 2534 คิดเป็นร้อยละ 36 และ 46 ของทั้งประเทศ

#### 7. ปัญหาการไม่เคารพกฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน

ในปี 2534 มีการออก “ใบสั่ง” แก่ผู้กระทำความผิดกฎจราจรในกรุงเทพมหานครจำนวน 2,500,000 ราย แต่ไปรายงานตัวและชำระค่าปรับเพียงร้อยละ 55 เป็นการกระทำความผิดในข้อหาจอร์จนที่ห้ามจอดมากที่สุดคือ ร้อยละ 32 ของความผิดทั้งหมด พบว่าผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ แสดงให้เห็นว่าผู้ใช้รถใช้ถนนยังขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนนอยู่อีกมาก

#### 8. ปัญหาอุบัติเหตุจราจร

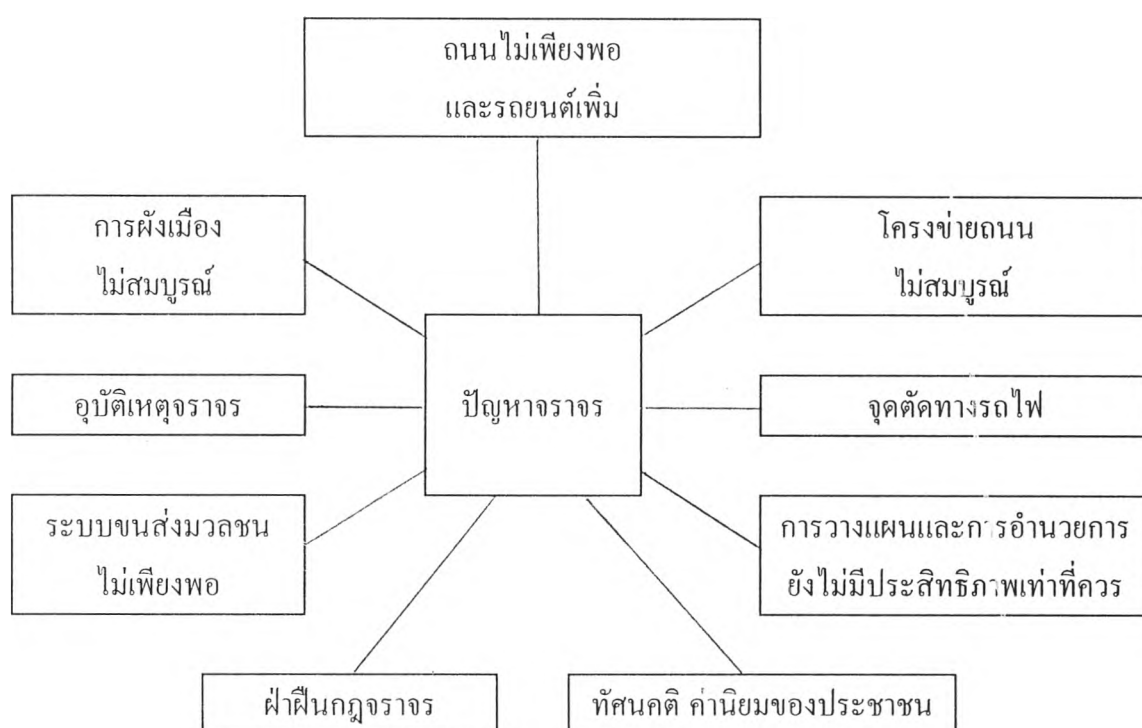
ในปี 2535 มีอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพมหานครจำนวน 46,475 ราย มีผู้เสียชีวิตจำนวน 963 ราย บาดเจ็บจำนวน 11,025 ราย ทรัพย์สินเสียหายประมาณ 200 ล้านบาท อุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล เฉลี่ยวันละกว่า 100 ราย

### 9 ปัญหาพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน

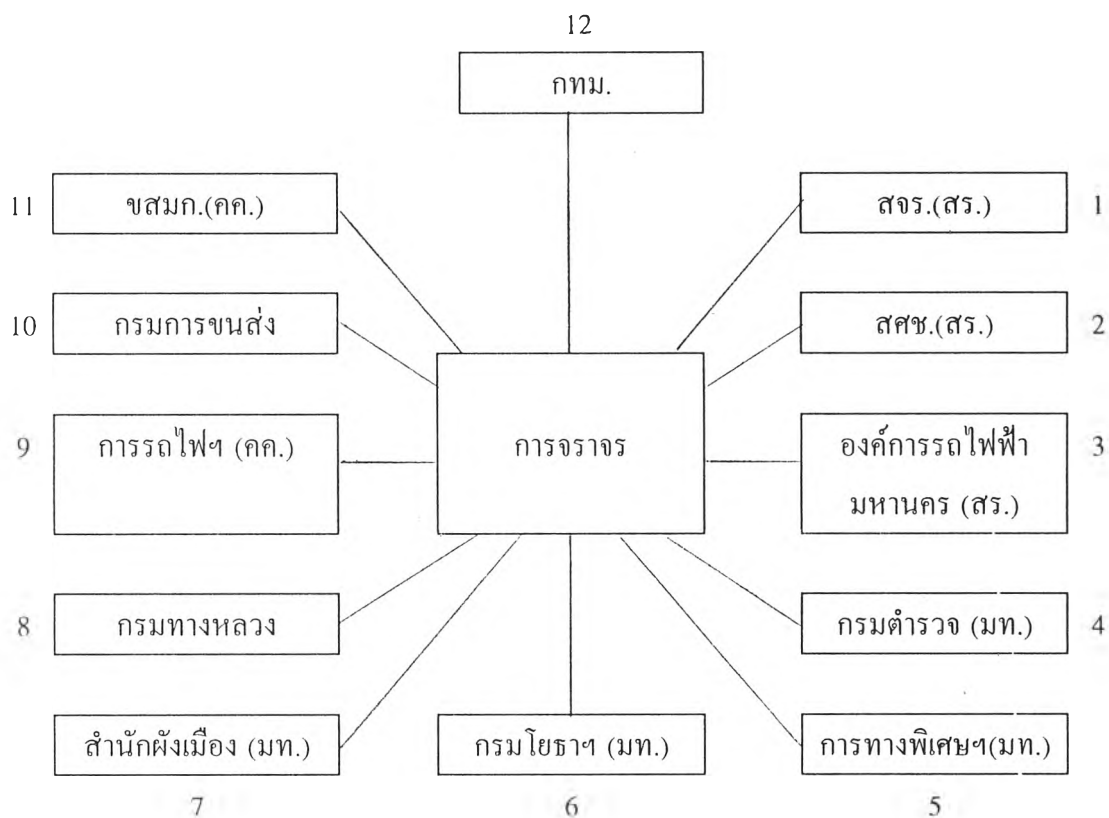
ผู้ใช้รถใช้ถนนมีค่านิยมที่ไม่เคร่งครัดต่อกฎเกณฑ์ของสังคม ต่างฝ่ายต่างก็มีมุมมองเฉพาะประโยชน์ส่วนตน จนกระทบกระเทือนต่อประโยชน์อื่นและส่วนรวม

#### แผนภูมิที่ 2 ก.

#### สรุปปัจจัยสาเหตุของปัญหาจราจร



แผนภูมิที่ 2 ข.  
หน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการจราจร



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, การวิเคราะห์ปัญหาจราจร. หน้า 7.



### แนวทางแก้ไขปัญหารถจร

สำหรับแนวทางการแก้ไขปัญหารถจรนั้น สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ในฐานะองค์กรกลางถาวรระดับชาติในการแก้ไขปัญหารถจร ซึ่งดูแลรับผิดชอบการจัดระบบการจราจรทางบกและประสานงานด้านการจราจรครอบคลุมพื้นที่ทั้งประเทศ ได้กำหนดแนวทางแก้ไขปัญหารถจรที่สำคัญ ดังนี้

1. เน้นนโยบายการเคลื่อนย้ายคนมากกว่าการเคลื่อนย้ายรถ โดยมุ่งขนส่งคนหรือผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางให้มากที่สุดและโดยเร็ว
2. เน้นให้มีการใช้วีจรถาวรเพื่อการสัญจรอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
3. เน้นสนับสนุนการใช้มาตรการควบคุมและกระจายปริมาณการจราจร ด้วยการควบคุมการมีและใช้รถยนต์และการรวมและการกระจายการใช้รถยนต์ รวมทั้งผลักดันมาตรการเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติอย่างเหมาะสม
4. ให้มีรถโดยสารประจำทางประสานระบบรองรับกับระบบขนส่งมวลชน สาธารณะระบบอื่น ๆ อาทิ การขนส่งผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาและลำคลองในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและรถไฟฟ้าซึ่งจะมีในอนาคต
5. พัฒนาศักยภาพการวางแผน การบริหาร และการอำนวยความสะดวกจราจร ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
6. บังคับใช้กฎหมายจราจรให้เข้มงวดและปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ข้อยบังคับ และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจราจรให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
7. ใช้เทคโนโลยีและเครื่องมือในอำนวยความสะดวกและควบคุมการจราจรที่ทันสมัยเข้ามาช่วย
8. ติดตามและผลักดัน โครงการที่ได้รับอนุมัติให้บังเกิดผลในทางปฏิบัติเป็นรูปธรรมโดยเร็ว
9. แก้ไขปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่และเมืองที่เป็นศูนย์กลางคว มเจริญในภูมิภาค และเตรียมการป้องกันปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นในเมืองอื่น ๆ ในการดำเนินการแก้ไขปัญหารถจร

## การดำเนินการแก้ไขปัญหารถจร

ในการดำเนินการแก้ไขปัญหารถจร สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหารถจรไว้ ดังนี้

### ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การเพิ่มพื้นที่ถนน

- พัฒนาโครงข่ายถนนสายรอง ถนนเชื่อมตอรอกซอย
- วางระบบถนน ชี้นำความเจริญในบริเวณชานเมือง เพิ่มถนนสายหลักทางด่วนระดับดิน
- ประสานระบบถนนระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เน้นระบบทางด่วนระหว่างเมืองและทางหลวงพิเศษ ควบคุมทางออกอย่างสมบูรณ์

### ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ

- เร่งรัดการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ทั้งระบบรถเมล์ รถไฟฟ้า และเรือเมล์
- ส่งเสริมรถรับส่งนักเรียนและรถรับส่งพนักงานหน่วยงานต่างๆ

### ยุทธศาสตร์ที่ 3 : การจัดการจราจรและสิ่งแวดล้อม

- พัฒนาระบบควบคุมและจัดการจราจรที่มีประสิทธิภาพสูง โดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์และทีวีวงจรปิด
- ส่งเสริมการเคารพกฎจราจรในกลุ่มบุคคลต่าง ๆ อย่างจริงจัง
- ดำเนินการจัดการมลพิษทางอากาศและเสียงอย่างต่อเนื่อง

### ยุทธศาสตร์ที่ 4 : การควบคุมปริมาณการจราจร

- นำมาตรการควบคุมปริมาณการจราจร โดยเฉพาะรถยนต์ส่วนตัวมาใช้ควบคู่กับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

### ยุทธศาสตร์ที่ 5 : การจัดระดมทุนและการปรับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

- สร้างระบบการระดมทุนและการปรับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

โดย

- 1) เน้นการแก้ไขปัญหาหนี้สินของหน่วยงานจราจรและขนส่งที่ขาดทุนให้สัมฤทธิ์ผลอย่างจริงจัง
  - 2) สนับสนุนให้กรุงเทพมหานครจัดเก็บภาษีบำรุงจากผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมไม่เกินลิตรละ 5 สตางค์
  - 3) เพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากผู้ใช้ทางหลวงและสะพาน
  - 4) พัฒนาระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษจากทรัพย์สิน
  - 5) ปรับปรุงพระราชบัญญัติจัดระเบียบการจอดรถยานยนต์
- ในเขตเทศบาลสุขาภิบาล พ.ศ.2503 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

### ยุทธศาสตร์ที่ 6 : การประสานกลไกระดับชาติ

- ปรับโครงสร้าง กลไก และองค์กรที่เกี่ยวข้องกับระบบการจราจรและขนส่งของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้เป็นกลไกระดับชาติ โดยมี ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน สามารถประสานงานทั้งในด้านเทคนิค การเงิน การจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ
- วางระบบเสริมสร้างความร่วมมือและความสามารถในการวิศวกรรมจราจรขนส่งของหน่วยงานต่าง ๆ ให้เชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพ

ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-:2539) หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่ง ได้กำหนดโครงการเพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวม 178 โครงการ วงเงินลงทุน 416,432 ล้านบาท แบ่งแยกตามระบบงานและหน่วยงานที่รับผิดชอบ ดังตารางที่ 1, 2 และ 3 คือ

ตารางที่ 1 แสดงระบบการแก้ปัญหาจราจร

ระบบการแก้ปัญหาจราจร	จำนวนโครงการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ร้อยละ
ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ	3	143,426	34.4
ระบบทางด่วน	5	139,987	33.6
ระบบถนนสายหลัก สายรอง และสะพาน	159	127,777	30.7
การจัดระบบการจราจร	11	5,332	1.3
รวม	178	416,432	100.0

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ. การวิเคราะห์ปัญหาจราจร. หน้า 13.

ตารางที่ 2 แสดงหน่วยงาน จำนวนเงิน และร้อยละของการแก้ไขปัญหาจราจร

หน่วยงาน	จำนวนโครงการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ร้อยละ
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	4	128,897	30.4
กรมทางหลวง	79	83,084	19.9
การรถไฟแห่งประเทศไทย	1	81,823	19.6
องค์การรถไฟฟ้ามหานคร	1	43,063	10.5
กรุงเทพมหานคร	63	36,963	8.9
กรมโยธาธิการ	20	37,260	8.9
กรมการขนส่งทางบก	1	2,600	0.6
กรมตำรวจ	3	972	0.19
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	2	600	0.14
กระทรวงศึกษาธิการ	1	500	0.12
สำนักงานคณะกรรมการ จัดระบบการจราจรทางบก	3	340	0.08
รวม	178	416,432	100.0

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ. การวิเคราะห์ปัญหาจราจร. หน้า 14.

**ตารางที่ 3 แสดงโครงการและระบบการแก้ไขปัญหารถจักรยาน**

โครงการแก้ไขปัญหารถจักรยานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
<b>ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ</b>	
1. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร	43,603
2. โครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร	18,000
3. โครงการรถไฟฟ้าชุมชนและทางด่วนยกระดับ	81,823
<b>ระบบทางด่วน</b>	
1. ทางด่วนขั้นที่ 2	49,937
2. รามอินทรา - อารณรังค์	26,620
3. ทางด่วนขั้นที่ 3	52,300
4. ทางด่วนขั้นที่ 4	40
5. ทางยกระดับถนนวิภาวดี	11,000
<b>ระบบถนนสายหลัก สายรอง และสะพาน</b>	
1. กทม.81 โครงการ (ยกเว้นโครงการที่แล้วเสร็จ)	18,463
2. กรมโยธาธิการ 20 โครงการ	37,260
3. กรมทางหลวง 80 โครงการ (ยกเว้นโครงการที่แล้วเสร็จ)	72,054
<b>การจัดระบบการจราจร</b>	
1. โครงการ ATC	500
2. โครงการสถานีสินค้าชานเมือง	2,600
3. แผนบริการทางสังคม (แผนงานด้านจราจร)	349
4. โครงการเดินรถโดยสารปรับอากาศด้วยก๊าซธรรมชาติ	400
5. โครงการเดินรถโดยสารขนาดเล็กปรับอากาศในย่านธุรกิจและชุมชนชานเมือง	200
6. โครงการ CCTV	193
7. โครงการรณรงค์วินัยจราจร	75
8. โครงการ BTPU II	250
9. โครงการปรับแผนแม่บทเพื่อแก้ไขปัญหารถจักรยาน	15
10. โครงการจัดระบบรถโรงเรียน	500
11. โครงการศูนย์ไบซ์บีซี	250

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ. การวิเคราะห์ปัญหารถจักรยาน. หน้า 15.

สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ ได้กำหนดมาตรการดำเนินการแก้ไขปัญหารถจักรยานเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ในระยะเร่งด่วน และในระยะยาวไว้ดังนี้ คือ

### การดำเนินการแก้ไขปัญหารถจักรยานในระยะเร่งด่วน ประกอบด้วย

#### 1. การแก้ไขปัญหาระบบโครงข่ายไม่สมบูรณ์

1) คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 1 และ 12 กันยายน 2535 ให้ปรับแผนแม่บทการแก้ไขปัญหารถจักรยานให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันที่เป็นจริง และข้อจำกัดทางการเงินของรัฐ โดยให้คำนึงถึงระบบโครงข่ายทั้งระบบเป็นสำคัญ

2) แต่งตั้งคณะกรรมการประสานโครงการขนส่งขนาดใหญ่ (กบข.) โดยมีนายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ

3) คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2535 ได้มอบให้กระทรวงคมนาคม ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ศึกษาเตรียมระบบการขนส่งผลผลิตทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ ที่จะเพิ่มมากขึ้นใน 4 ปีข้างหน้า

#### 2. การแก้ไขปัญหาคือเป็นผลมาจากถนนตัดทางรถไฟ

ในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีแนวเส้นทางรถไฟ 3 สาย (สายเหนือ สายใต้ และสายตะวันออก) ตัดกับถนนระดับผิวดิน จำนวนทั้งสิ้น 23 จุด โดย

- 1) ลดเวลาปิดกั้นการจราจรลง
- 2) ปรับเวลาขบวนรถไฟเข้า-ออกในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน
- 3) เร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาระยะจุดตัดทางรถไฟ

#### 3. การแก้ไขปัญหารถที่ทางร่วมทางแยกและปริมาณการจราจรเกินสมรรถนะของถนนในปัจจุบัน

โดยให้มีการก่อสร้างทางลอดใต้ทางแยกควบคู่กับสะพานลอย เพื่อเพิ่มผิวจราจรในแนวดิ่ง โดยพิจารณาทางแยกที่จะสร้างทางลอดได้โดยไม่ตัดขาดสาธารณูปโภค เช่น แยกลาดพร้าว แยกรัชโยธิน แยกบางพลัด แยกท่าพระ รวมทั้งมีการศึกษาเพื่อการก่อสร้างอุโมงค์หรือถนน 2 ชั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการเวนคืนที่ดิน

4. การแก้ไขปัญหาการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ โดยใช้มาตรการชะลอหรือลดการเพิ่มขึ้นของรถยนต์

- 1) ผลักดันมาตรการระบบรถโรงเรียน
  - 2) ขยายผลมาตรการส่งเสริมการจัดบริการรับ-ส่งข้าราชการ ลูกจ้าง และพนักงานรัฐวิสาหกิจ
  - 3) ผลักดันมาตรการจัดรถบริการรับ-ส่งประชาชนที่อยู่ในหมู่บ้านหรือชุมชน
- ชานเมือง

5. การแก้ไขปัญหาการระบบขนส่งสาธารณะมีไม่เพียงพอ

- 1) การกวดขันการใช้ช่องเดินรถประจำทาง (Bus Lane)
- 2) ติดตามมาตรการส่งเสริมให้เอกชนจัดรถโดยสารปรับอากาศ

6. การแก้ไขปัญหาการกระจุกตัวของแหล่งจ้างงาน สถาบันการศึกษา และสถานที่ราชการ

7. การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร

- 1) ทำโครงการรณรงค์ “วินัยจราจร”
- 2) ดำเนินการจัดรายการเผยแพร่ข่าวสารการจราจรและวินัยการจราจร รายการ “จุดป้ายจราจร” ซึ่งจะเริ่มได้ประมาณเดือนกรกฎาคม 2536

8. การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร

- 1) จัดหาเครื่องมือตรวจวัดความเมาและวัดดูออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท
  - 2) แก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวกับการใช้โคมไฟท้ายรถยนต์ และโคมไฟท้ายหมอก
  - 3) ติดตามการกวดขันการรักษากฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ
  - 4) กำหนดข้อปฏิบัติเพื่อให้แยกรถที่ชนกันให้พ้นจากการกีดขวางการจราจร
- โดยเร็ว

9. การกำหนดค่าปรับในอัตราสูงสุดต่อผู้รับเหมางานที่มีผลกระทบต่อจราจร

10. การแต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

11. การศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร 3 แห่งในเขตกรุงเทพมหานคร

12. การเร่งรัดการก่อสร้างระบบโครงข่ายถนน (ถนนสายหลัก สายรอง และโครงการก่อสร้างสะพาน)

13. การกวดขันห้ามจอดรถ

14. การส่งเสริมให้จัดจุดจอดรถรับจ้างบริเวณย่านศูนย์การค้าและธุรกิจ

15. การส่งเสริมให้จัดทำเทียบเรือสาธารณะ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร

การดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรในระยะยาว ได้แก่

1. โครงการปรับแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจร

เพื่อปรับแผนแม่บทที่มีอยู่ ให้สอดคล้องกับข้อจำกัดด้านงบประมาณของรัฐที่มีอยู่ โดยให้มีแผนการลงทุนที่สอดคล้องกับข้อจำกัดทางการเงิน การคลังของรัฐภายใน 6 เดือน ให้แล้วเสร็จ ทั้งนี้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 1 และ 12 กันยายน 2535

2. โครงการจัดทำนโยบายและแผนการจราจรและขนส่งในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2541-2544)

โดยจัดทำนโยบายและแผนหลักในแต่ละระยะดังนี้คือ ระยะเร่งด่วน ภายในเดือนธันวาคม 2535 ระยะกลาง โดยจัดทำร่างนโยบายและแผนหลักในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 ภายในสิ้นปี 2537 และระยะภายในปี 2538

3. โครงการติดตามผลการดำเนินงานด้านการจราจรและขนส่งตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7

เพื่อให้แผนงานและโครงการแก้ไขปัญหาจราจรที่กำหนดไว้ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539) มีการดำเนินงานตามที่กำหนดไว้ โดยผลักดันการดำเนินงานแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลใน 4 ด้าน ได้แก่

- 1) ด้านกลไกการจัดการและนโยบายการจัดระเบียบการใช้ที่ดิน
- 2) ด้านการเพิ่มระบบทางด่วน ถนนสายหลัก และสายรอง
- 3) ด้านการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและขนส่งสินค้า



4) ด้านการจัดระบบการจราจร ควบคุมปริมาณการจราจร การระดมทุน และ ปรับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

4. โครงการจัดทำตัวแบบการพยากรณ์ระบบการจราจรเมืองศูนย์กลางความเจริญ  
ในภูมิภาค

เพื่อจัดทำตัวแบบในการพยากรณ์โดยการพยากรณ์ โดยพิจารณาปัจจัยเรื่อง ภาพการณ์ทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม จิตวิทยา สิ่งแวดล้อม การผังเมือง และศักยภาพในการ พัฒนาของพื้นที่ชุมชนเมืองในศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค เพื่อวางแผนและกำหนดมาตรการ แก้ไขปัญหาการจราจรและการจัดระบบการจราจรให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสม สอดคล้องกับ จิตความสามารถในการพัฒนาพื้นที่ โดยได้จัดการศึกษาเป็นกรณีตัวอย่างจังหวัดเชียงใหม่และจะ ไปศึกษาในจังหวัดสงขลา

5. โครงการประสานการก่อสร้างและเตรียมการแก้ไขปัญหาระหว่างการก่อสร้าง  
โครงการขนส่งขนาดใหญ่

เพื่อกำหนดมาตรการและเตรียมการป้องกันปัญหาจราจรที่อาจเกิดขึ้น โดย ครอบคลุมตั้งแต่การออกแบบ การกำหนดวิธีการก่อสร้างและขั้นการก่อสร้างของโครงการขนส่ง ขนาดใหญ่ และเสนอมาตรการแก้ไขและป้องกันปัญหาจราจร สาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ ถูกกระทบในระหว่างการก่อสร้าง โดยการก่อสร้างโครงการขนส่งขนาดใหญ่ ตลอดจนประสาน งานเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหที่อาจจะเกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้าง และประชาสัมพันธ์ให้ ประชาชนทราบ

6. โครงการให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคกับสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการ  
จราจรทางบก (TECHNICAL SUPPORT TO OCMRT)

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ได้รับความช่วยเหลือในกั ุดอกเบี้ยต่ำจากธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย เพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถของบุคลากรในสำนักงาน คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่ง รวม 3 ด้าน ได้แก่

(1) ให้มีเครื่องมือเพื่อสร้างความพร้อมในการประสานและตัดสินใจใน โครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

(2) ให้มีทิศทางและนโยบายในการวางแผนการจราจรและขนส่ง เพื่อกำหนดนโยบาย แผนงานด้านการจราจรและขนส่งในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540-2544) รวมทั้งแผนระยะยาว 15-20 ปี

(3) ให้ศูนย์ข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง และศูนย์ฝึกอบรมและสัมมนา รวมทั้งเครื่องมือในการวิเคราะห์และแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งของหน่วยงานต่าง ๆ

#### 7. โครงการปรับปรุงเพื่อเพิ่มพื้นที่การจราจรบนถนนสายหลัก

เพื่อเพิ่มพื้นที่การจราจร โดยการใช้เขตทางเดินในกรุงเทพมหานครให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยให้มีพื้นที่จราจรในบริเวณติดชิดถนนแรง เช่น การก่อสร้างทางลอดใต้ทางแยก (underpass) ควบคู่กับการสร้างสะพานลอย (overpass)

#### 8. โครงการจัดตั้งฐานข้อมูลจราจรในกรุงเทพมหานคร

เพื่อเก็บข้อมูลพื้นฐานด้านการจราจรและข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในกรุงเทพมหานคร เพื่อประกอบการตัดสินใจและเพิ่มเตรียมจัดตั้งศูนย์และข้อเสนอเทศการจราจรของประเทศ

#### 9. โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

เพื่อศึกษาและพัฒนาระบบการจราจรในกรุงเทพมหานคร ให้สอดคล้องกับระบบโครงข่ายถนน โดยให้มีการศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการจัดการจราจรในแต่ละพื้นที่

#### 10. โครงการพัฒนารูปแบบจำลองการจราจร (xu.2536-2538)

เพื่อให้ข้อมูลและเทคนิคการวิเคราะห์ในการเพิ่มศักยภาพ และช่วยตัดสินใจวางแผนแก้ไขปัญหาจราจรทั้งระยะสั้นและระยะยาว

#### 11. โครงการรณรงค์วินัยจราจร

เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกันรักษาวินัยจราจร โดยปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมารฝ่าฝืนกฎจราจร และให้คำนึงถึงประโยชน์ของสังคมส่วนรวมยิ่งกว่าส่วนตนยิ่งขึ้น

## 12. โครงการจัดทำห้องปฏิบัติการวางแผนการจราจร

เพื่อให้แสดงข้อมูลสถิติ ความก้าวหน้าในการดำเนินงาน เพื่อประกอบการสร้างความเข้าใจและการตัดสินใจในการวางแผนการแก้ไขปัญหาจราจรในภาพรวม

## 13. โครงการส่งเสริมมาตรการจัดรถบริการพิเศษ

เพื่อลดการเดินทางโดยรถยนต์ด้วยการส่งเสริมให้มีมาตรการจัดรถบริการพิเศษสามารถรองรับความต้องการในการเดินทางของประชาชนส่วนใหญ่ที่อาศัยอยู่ตามชุมชนชานเมือง หมู่บ้านจัดสรร และอาคารชุดชานเมือง โดยจัดรถบริการพิเศษ อาทิ รถโรงเรียน รถสวัสดิการเจ้าหน้าที่ของรัฐ เป็นต้น

## 14. โครงการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าชานเมือง

เพื่อสร้างทางเลือกในการเดินทางของประชาชนด้วยระบบรถไฟฟ้าชานเมือง เพื่อให้สามารถเดินทางเข้าสู่ย่านธุรกิจใจกลางเมืองได้ด้วยความสะดวกและรวดเร็ว และเป็นการจูงใจให้ลดการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลลง และสอดคล้องกับนโยบาย เน้นการขนส่งสาธารณะให้เป็นรูปแบบหลักในการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพมหานคร

## 15. โครงการส่งเสริมการเดินทางน้ำ

เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางของประชาชนแทนระบบขนส่งอื่น โดยมุ่งเน้นให้มีการเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางทางน้ำให้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย และช่วยลดปริมาณการจราจรและคยความต้องการในการเดินทางโดยทางรถยนต์

นอกจากนี้ พ.ต.ต.ยงยุทธ สารสมบัติ เลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ได้กำหนดแผนงานการจัดระบบการจราจรในปัจจุบัน (ระยะกลาง)<sup>8</sup> ไว้ดังนี้

---

<sup>8</sup> ยงยุทธ สารสมบัติ, “นโยบายและแผนงานการจัดระบบการจราจรในปัจจุบัน,” บทความในการสัมมนาปัญหาการติดขัดต้องช่วยกันคิดช่วยกันแก้ ครั้งที่ 2, บรรยาย ณ โรงแรมดุสิตธานี กรุงเทพ, 1-2 พฤศจิกายน 2536, หน้า

### 1. โครงการปรับแผนแม่บท เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

เพื่อจัดลำดับความสำคัญของโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้ได้ผลสมบูรณ์ โดยให้สอดคล้องกับฐานะทางการเงินของรัฐ และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่การจราจรขนส่งในช่วงครึ่งหลังของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 และที่จะต้องลงทุนต่อเนื่องในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 เพื่อเป็นฐานสำหรับการจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 ในด้านการจราจรและขนส่งของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

### 2. โครงการศึกษาระบบโครงข่ายขนส่งสาธารณะ

เพื่อให้เกิดระบบภาพรวมของระบบขนส่งสาธารณะ และมีข้อมูลเพียงพอถึงระดับเกิดผลตอบแทนโครงการ (FEASIBILITY STUDY) เพื่อใช้ในการเจรจากับภาคเอกชน ในการให้สัมปทานโครงการ ประกอบด้วย รถเมล์ราง ระบบการขนส่งทางน้ำ ระบบเชื่อมโยงรถบริการ (FEEDER) และระบบ PARK AND RIDE

### 3. โครงการศึกษาแผนแม่บทระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

เพื่อให้มีแผนแม่บทระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทั้งใต้ดิน บนดิน และลอยฟ้า จะทำให้เกิดภาพรวมในการจัดระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ และแผนแม่บทฯ จะเชื่อมโยงกับโครงข่ายระบบขนส่งอื่น ๆ ทั้งระบบเสริมและระบบบริการอื่น ๆ ในอันที่จะนำไปสู่การกำหนดแผนงานและโครงการเพื่อการตัดสินใจ กำกับ ติดตาม และประสานการปฏิบัติของโครงการต่าง ๆ ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

### 4. โครงการศึกษาจัดทำนโยบายและแผนหลักด้านการจราจร และขนส่งของประเทศ

เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการระยะสั้น แผนพัฒนาด้านการจราจรและขนส่งของประเทศเพื่อบรรจุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 และกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ด้านการจราจรและขนส่งของประเทศ ในระยะ 20 ปี เราได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ในระยะเวลา 3 ปีครึ่ง (เงิน 200 กว่าล้านบาท คือ ศึกษาการพัฒนาแผนหลักและกำหนดนโยบาย ซึ่งจะทำการจราจรไปบรรจุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8) แล้วในขณะเดียวกันมองต่อไปถึงแผนในระยะ 20-30 ปีข้างหน้า

#### 5. โครงการพัฒนารูปแบบจำลองและระบบฐานข้อมูล

เพื่อให้มีรูปแบบจำลองการจราจรสำหรับการวางแผนการจราจร ซึ่งจะทำให้ผู้บริหารสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการตัดสินใจ และฐานข้อมูลจราจรจะทำให้หน่วยงานต่าง ๆ สามารถใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานจากแหล่งเดียวกัน อันจะเป็นบรรทัดฐานในการแก้ไขปัญหาจราจรได้

#### 6. โครงการประสานการจัดระบบการขนส่งขนาดใหญ่

เพื่อให้สามารถประสานโครงการขนส่งขนาดใหญ่ได้อย่างเป็นระบบ และมีประสิทธิภาพ ประกอบด้วยการประสานการออกแบบเบื้องต้น (PRELIMINARY DESIGN) เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการแก้ไขปัญหาในระหว่างการก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบต่อระบบการจราจร และเพื่อเคลื่อนย้ายระบบสาธารณูปโภคที่กระทบต่อการดำเนินการโครงการขนส่งขนาดใหญ่

#### 7. แผนงานการเตรียมระบบการขนส่งผลผลิตของประเทศ

เพื่อเตรียมระบบการขนส่งผลผลิตของประเทศทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ ให้พร้อมที่จะรองรับระบบการผลิตเพื่อส่งออกของประเทศไทยที่จะขยายตัวเพิ่มมากขึ้น คณะรัฐมนตรีมอบหมายให้เราทำแผนการขนส่งผลผลิตของประเทศทางบก ทางเรือ และทางอากาศ ซึ่งกำลังอยู่ในระหว่างการดำเนินการ

#### 8. แผนงานศึกษาการวางระบบจอร์ดเพื่อลดการสูญเสียผิวจราจร และผลที่จะเกิดขึ้นจากการใช้มาตรการควบคุมปริมาณรถ

เพื่อให้มีแนวทางในการจัดระบบการจอร์ด โดยให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย และถูกต้องกับกฎระเบียบที่มีอยู่ รวมทั้งเพื่อให้ได้มาซึ่งมาตรการควบคุมปริมาณจราจรที่สามารถนำมาใช้ในทางปฏิบัติได้ โดยมีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด และได้ผลในการควบคุมปริมาณการจราจรได้มากพอสมควร เพื่อลดการสูญเสียผิวจราจร และผลที่จะเกิดขึ้นจากการใช้มาตรการควบคุมปริมาณรถ ในเรื่องนี้ผมกำลังทบทรมหาวิทยาลัยวิศวกรรมสถานให้ช่วยดูตรงนี้ให้ ซึ่งคาดว่าจะประมาณ 6-8 เดือน ก็จะได้ผลในส่วนนี้ออกมา