

## บทที่ 8

### สรุปแผนการดำเนินการ

การศึกษาแผนแม่บทพัฒนาระบบการจราจรภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่ได้วิเคราะห์มาในข้างต้น ได้สำรวจสภาพการจราจรและวิเคราะห์เบื้องต้น และนำข้อมูลที่สำรวจได้มาพัฒนาให้เป็นแบบจำลองการเดินทางเพื่อใช้ในการทำนายสภาพการจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จากการวิเคราะห์สภาพการจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและอนาคต พบว่า มีปัญหาการเดินทางเข้าออกมหาวิทยาลัยและการใช้เส้นทางจราจรภายในมหาวิทยาลัยที่ไม่สะดวกนักทั้งในปัจจุบันและอนาคต จึงจำเป็นที่จะต้องดำเนินการตามมาตรการพัฒนาระบบการจราจรในแผนแม่บท เพื่อแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นดังกล่าว แผนแม่บทที่นำเสนอแบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลัก คือ แผนแม่บทพัฒนาระบบจราจรเฉพาะจุดที่ดำเนินการได้ในระยะสั้น และแผนแม่บทพัฒนาระบบจราจรเชิงบูรณาการที่ควรดำเนินการในระยะกลางและระยะยาว มีรายละเอียดดังนี้

#### 8.1 แผนแม่บทพัฒนาระบบจราจรภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเฉพาะจุด

แผนแม่บทพัฒนาระบบจราจรภายในมหาวิทยาลัยเฉพาะจุดซึ่งสามารถดำเนินการในระยะสั้น ประกอบด้วยแนวทางพัฒนาระบบการจราจร 4 ส่วน คือ (1) การปรับปรุงทางแยกหลักภายในมหาวิทยาลัย (2) การปรับปรุงผิวจราจรภายในมหาวิทยาลัย (3) การจัดระเบียบการเดินทางภายในมหาวิทยาลัย และ (4) การปรับปรุงทางเท้าภายในมหาวิทยาลัย

##### 8.1.1 การปรับปรุงทางแยกหลักภายในมหาวิทยาลัย

เป็นการปรับปรุงสภาพทางกายภาพของทางแยก ด้วยการเพิ่ม “ระยะมองเห็น” ให้ได้ตามที่มาตรฐานกำหนด รวมถึงการติดตั้งป้ายจราจรทั้งที่เป็นป้ายหยุดและป้ายระวังรถขวา/ซ้าย ณ ทางแยกสำคัญ เพื่อความปลอดภัยและสะดวกในการเดินทาง โดยจุดที่กำหนดให้มีการติดตั้งได้แสดงอยู่ในบทที่ 6 ทางแยกที่ปรับปรุงมีดังนี้

- ทางแยกบริเวณหอนาฬิกา
- ทางแยกบริเวณหน้าคณะศิลปกรรมศาสตร์
- ทางแยกหน้าคณะเศรษฐศาสตร์
- ทางแยกบริเวณศูนย์หนังสือ-สระน้ำ

- ทางแยกบริเวณข้างหอสมุดกลาง-ธรรมสถาน
- ทางแยกบริเวณสาธิตมัธยมฯ-สนามกีฬาจุฬาฯ
- ทางแยกสนามกีฬาในร่ม-สนามกีฬาจุฬาฯ

งานในส่วนนี้สามารถดำเนินการได้ในทันที และจะใช้งบดำเนินการประมาณ 200,000 บาท

#### 8.1.2 การปรับปรุงผิวจราจรภายในมหาวิทยาลัย

การปรับปรุงผิวจราจรภายในมหาวิทยาลัย เป็นการซ่อมแซมถนนและทางเท้าภายในจุฬาฯ ซึ่งมีสภาพที่ทรุดโทรมดังแสดงในบทที่ 6 เพื่อความคล่องตัวในการเคลื่อนตัวของยานผ่านเส้นทางต่างๆ รายละเอียดของถนนและทางเท้าที่ต้องปรับปรุง แสดงได้ดังนี้

- ถนนบริเวณแยกศูนย์หนังสือจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย-สระวายน้ำ-คณะวิศวกรรมศาสตร์
- ถนนบริเวณประตูเข้าออกหน้าคณะรัฐศาสตร์
- ถนนบริเวณประตูเข้าออกข้างคณะอักษรศาสตร์
- ถนนบริเวณหน้าตึกบรมราชกุมารี
- ถนนบริเวณด้านหลังหอประชุมจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ถนนบริเวณหน้าคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
- ถนนบริเวณประตูเข้าหน้าคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
- ถนนบริเวณประตูใหญ่เข้า-ออกฝั่งสระน้ำ
- ถนนบริเวณประตูออกข้างคณะวิทยาศาสตร์
- ถนนบริเวณประตูเข้าข้างคณะครุศาสตร์
- ถนนบริเวณคณะครุศาสตร์-สำนักบัณฑิตวิทยาลัย
- ถนนบริเวณหน้าสำนักอธิการบดี
- ถนนบริเวณหน้าโรงเรียนสาธิตแผนกประถม
- ถนนบริเวณแยกสาธิตแผนกประถม-สนามกีฬาจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ถนนบริเวณระหว่างคณะนิเทศศาสตร์-คณะครุศาสตร์
- ถนนบริเวณระหว่างโรงเรียนสาธิตแผนกประถม-แผนกมัธยม
- ถนนบริเวณระหว่างสนามเทนนิส-สถานีน้ำมัน
- ถนนบริเวณประตูเข้า-ออกข้างสถานีน้ำมัน-สนามกีฬาจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- ถนนบริเวณแยกสนามกีฬา-สนามกีฬาในร่มจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ทางเท้าบริเวณหน้าคณะวิศวกรรมศาสตร์-สระว่ายน้ำ
- ทางเท้าบริเวณคณะอักษรศาสตร์-ประตูเข้าออกข้างคณะอักษรศาสตร์
- ทางเท้าบริเวณ โดยรอบสนามหญ้า-พระรูป 2 รัชกาล
- ทางเท้าบริเวณหน้าสำนักบัญชีนิติวิทยา
- ทางเท้าบริเวณ โดยรอบสนามกีฬาจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ทางเท้าบริเวณหน้าโรงเรียนสาธิตแผนกมัธยม-คณะนิเทศศาสตร์
- ทางเท้าบริเวณด้านหลังหอสมุดกลางติดกับภาควิชาพลศึกษา คณะเกษตรศาสตร์
- ทางเท้าบริเวณ โดยรอบหอสมุดกลาง

ซึ่งสามารถดำเนินการได้ทันทีเช่นกัน โดยจะเสียค่าใช้จ่ายประมาณ 600,000 บาท

### 8.1.3 การจัดระเบียบการเดินรถภายในมหาวิทยาลัย

การเดินรถและการอนุญาตจอดรถบนเส้นทางภายในมหาวิทยาลัยควรได้รับการปรับเปลี่ยนใน 2 จุด ดังนี้

- ปรับการเดินรถบนถนนหน้าหอประชุมใหญ่ ให้เป็นการเดินรถทางเดียว จากฝั่งหอนาฬิกาไปทางคณะศิลปกรรมศาสตร์ ซึ่งการดำเนินการจะไม่สร้างผลกระทบต่อชวดยานที่สัญจร เพราะสามารถไปใช้เส้นทางด้านหลังหอประชุมใหญ่ได้ การปรับการเดินรถนี้จะช่วยแก้ปัญหาจุดติดกันที่ทางแยกหน้าหอนาฬิกาและทางแยกหน้าคณะศิลปกรรมศาสตร์
- ย้ายจุดหยุดรถรับส่งนักเรียนหน้าโรงเรียนสาธิตแผนกประถมบนถนนสายหลัก ไปอยู่บนถนนสายรองระหว่างโรงเรียนสาธิตกับสนามกีฬา ซึ่งจะช่วยให้การไหลเวียน (Circulation) ของกระแสการจราจรบนถนนรอบดีออกซิการบดักต้องตัวขึ้น อันจะส่งผลกระทบต่อปัญหาการติดขัดของการจราจรหน้าประตูใหญ่ อย่างไรก็ตาม มาตรการนี้จะมีผลกระทบต่อผู้ปกครองและนักเรียนจำนวนมาก จำเป็นต้องช่วงเวลาในการเตรียมงาน และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน และการปรับเปลี่ยนควรเริ่มต้นของวันเปิดภาคเรียน

#### 8.1.4 การปรับปรุงทางเท้าภายในมหาวิทยาลัย

การเดินทางภายในอุทหาฯ ส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางโดยเท้า ดังนั้นจึงต้องปรับปรุงทางเท้าเพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทางภายในอุทหาฯ ในการปรับปรุงจะเป็นการเพิ่มความสบายในการเดินทาง คือ การทำหลังคาคลุมทางเท้า เส้นทางที่จะทำการก่อสร้างจะเป็นเส้นทางหลักภายในมหาวิทยาลัยที่มีปริมาณการเดินทางที่สูง ดังที่แสดงในบทที่ 6 การก่อสร้างหลังคาคลุมทางเท้าสามารถดำเนินการได้ 2 แนวทาง คือ การก่อสร้างหลังคาคลุมยาวตลอดแนว ซึ่งมีระยะทางของโครงการทั้งหมดประมาณ 1.95 กิโลเมตรตามแสดงในรูปที่ 6.19 และการก่อสร้างหลังคาคลุมทางเท้าเป็นช่วง

#### 8.2 แผนแม่บทพัฒนาระบบจราจรภายในอุทหาของกรมมหาวิทยาลัยจึงบูรณาการ

แผนแม่บทพัฒนาระบบจราจรภายในมหาวิทยาลัยจึงบูรณาการจะดำเนินการในระยะกลางและระยะยาว แนวทางที่น่าเสนอจะเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ต้องลงทุนสูงและใช้เวลาในการเตรียมและดำเนินการด้านความพร้อม ประกอบด้วยแนวทางดังนี้

- การจำกัดและควบคุมการเข้าออกของรถยนต์ของนิสิตและบุคคลภายนอก
- การจัดที่จอดรถภายในมหาวิทยาลัย
- การจัดรถบริการภายในมหาวิทยาลัย

##### 8.2.1 การจำกัดและควบคุมการเข้าออกของรถยนต์

การควบคุมการใช้รถยนต์ภายในมหาวิทยาลัยเป็นมาตรการที่ดีที่สุดในการลดปริมาณรถยนต์และผลกระทบคือสภาพการจราจรภายในมหาวิทยาลัย อย่างไรก็ตามมาตรการประเภทนี้เป็นมาตรการที่บังคับให้ผู้ที่เกี่ยวข้องปรับเปลี่ยนพฤติกรรมอย่างรุนแรง จึงต้องดำเนินการด้วยความรอบคอบ โดยเฉพาะการสร้างทางเลือกในการเดินทางที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมาทดแทนการใช้รถยนต์ส่วนตัว การเปิดให้บริการของระบบรถไฟฟ้าในพื้นที่ต่อเนื่องกับมหาวิทยาลัยเป็นปัจจัยหนึ่งที่เพิ่มความเป็นไปได้ของมาตรการนี้ ดังนั้น มหาวิทยาลัยควรใช้โอกาสที่จะมีบริการรถไฟฟ้าครบ 2 ทั้งโครงการในปลายปี 2545 เป็นการเริ่มต้นที่จะใช้มาตรการประเภทนี้อย่างจริงจัง อย่างไรก็ตามก่อนที่จะเริ่มใช้มาตรการ มหาวิทยาลัยควรดำเนินการดังต่อไปนี้

- ทำการศึกษาถึงแนวทาง วิธีการ และเทคโนโลยีที่เหมาะสมในการควบคุมการเข้าออกของรถยนต์
- ทำการประชาสัมพันธ์ให้ชุมชนของมหาวิทยาลัยได้ทราบอย่างละเอียดถึง ตัวอย่างและ ประสิทธิภาพการใช้มาตรการประเภทนี้ในมหาวิทยาลัยชั้นนำต่างๆของโลก วัตถุประสงค์ของมาตรการ รายละเอียดของมาตรการ และผลที่คาดว่าจะได้รับจากมาตรการ และการสร้างทางเลือกในการเดินทาง

### 8.2.2 การจัดที่จอดรถภายในมหาวิทยาลัย

การจัดที่จอดรถภายในมหาวิทยาลัยตามแผนนโยบายของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้กำหนดตำแหน่งพื้นที่ที่จะทำการจัดสร้างที่จอดรถไว้ 5 ตำแหน่ง คือ 1) ที่จอดรถสยามสแควร์ 2) ที่จอดรถจามจุรี 6 (บริเวณสนามกีฬาจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย) 3) ที่จอดรถสมาคมนิสิตเก่าจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 4) ที่จอดรถคณะรัฐศาสตร์ และ 5) ที่จอดรถโรงพยาบาลคณะอักษรศาสตร์ แต่ในการศึกษาจะพิจารณา 3 ตำแหน่ง คือ อาคารจอดรถจามจุรี 6 (บริเวณสนามกีฬาจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย) อาคารจอดรถสมาคมนิสิตเก่าจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และอาคารจอดรถโรงพยาบาลคณะอักษรศาสตร์ โดยใช้งบประมาณการก่อสร้างดังนี้

- สนามเทนนิสข้างสนามกีฬา ซึ่งจะมีที่จอดรถ 2,000 คัน และใช้งบก่อสร้างประมาณ 250 ล้านบาท
- สมาคมนิสิตเก่า (หรือสนามเทนนิสภายในสนามกีฬาแห่งชาติ) ซึ่งจะมีที่จอดรถ 900 คัน และใช้งบประมาณ 120 ล้านบาท
- โรงพยาบาลคณะอักษรศาสตร์ ซึ่งจะจอดรถได้ 600 คัน และใช้งบประมาณ 75 ล้านบาท

โดยขณะนี้ แผนการก่อสร้างอาคารที่จอดรถข้างสนามกีฬาได้ดำเนินการไปจนถึงขั้นตอนการออกแบบแล้ว ส่วนพื้นที่ที่เหลืออีก 2 แห่งจะต้องใช้เวลาในการเจรจากับผู้ใช้พื้นที่อยู่

### 8.2.3 การจัดรถบริการภายในมหาวิทยาลัย

การจัดรถบริการภายในมหาวิทยาลัย ได้เสนอไว้ 4 รูปแบบเส้นทาง จากการวิเคราะห์ได้แนะนำให้เลือกรูปแบบเส้นทางที่ 2 และ 4 ซึ่งมีความแตกต่างกันตรงที่ เส้นทางที่วิ่งให้บริการรับส่งภายนอก ในรูปแบบที่ 2 จะวิ่งผ่านเข้าภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ด้วย แต่ในรูปแบบที่ 4 จะวิ่งให้บริการ

เฉพาะบนถนนภายนอก ไม่วิ่งผ่านเข้าภายในจุฬาฯ ผลการวิเคราะห์ในบทที่ 7 ได้แสดงว่า ในปี 2543 มีผู้โดยสารจำนวนค่อนข้างมากต้องการใช้บริการรถโดยสารในเส้นทางที่วิ่งข้ามระหว่างฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกของมหาวิทยาลัย กับในเส้นทางที่วิ่งให้บริการผู้เดินทางเข้าออกฝั่งตะวันออก ซึ่งชี้ให้เห็นว่า มหาวิทยาลัยอาจจะเริ่มดำเนินการให้บริการใน 2 เส้นทางก่อนได้ โดยไม่ต้องรอให้มีการใช้มาตรการจำกัดและควบคุมการเข้าออกของรถยนต์ โดยจัดเป็นเส้นทางทดลอง (Pilot Operation) แล้วทำการติดตามและประเมินผลอย่างใกล้ชิด เพื่อประโยชน์ในการปรับปรุงเส้นทางและรูปแบบบริการให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยการติดตามและประเมินผลการให้บริการจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลจากการสำรวจนับเปลี่ยนแปลงของจำนวนขบวนบนถนน การเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร และการสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้บริการและผู้ที่ไม่ใช้บริการ

จากศักยภาพในด้านต่างๆของบริการรถโดยสารตามที่ได้วิเคราะห์แล้วในบทที่ 7 มหาวิทยาลัยควรทำการศึกษาในรายละเอียดของโครงการ โดยให้ครอบคลุมในประเด็นต่อไปนี้

- จำนวน ประเภท และขนาดของรถโดยสาร
- รายละเอียดเส้นทางบริการ
- ความถี่ในการให้บริการ
- ช่วงเวลาในการให้บริการ
- จุดจอดรับส่งผู้โดยสาร
- จุดจอดรถ
- สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ
- ระยะเวลาสัมปทาน
- สถานภาพ และ คุณสมบัติของผู้ประกอบการ
- เงื่อนไขและการให้ผลตอบแทนแก่ผู้ประกอบการ
- การเรียกเก็บค่าบำรุงการศึกษาจากนิติบุคคลเพื่อใช้ในการดำเนินโครงการ

#### 8.2.4 สภาพและปริมาณจราจรบนถนนภายในและโดยรอบมหาวิทยาลัย

การศึกษาได้พบว่า ในการออกแบบและก่อสร้างอาคารที่จอดรถนั้น มหาวิทยาลัยจำเป็นต้องพิจารณาถึงการปรับปรุงถนนรอบอาคารที่จอดรถควบคู่ไปกับการก่อสร้างอาคารที่จอดรถ เพราะจะมีรถยนต์เข้าออกพื้นที่ดังกล่าวในแต่ละวันเป็นจำนวนมาก โดยทำการวิเคราะห์สภาพการ

เส้นทางที่เกิดขึ้นหลังจากมีอาคารจอดรถเกิดขึ้น แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ปริมาณรถยนต์ที่เข้าออกในแต่ละอาคารจอดรถ และ ปริมาณรถยนต์ที่วิ่งบนถนนภายในมหาวิทยาลัยและโคจรอบ

- ปริมาณรถยนต์ที่เข้า-ออกในแต่ละพื้นที่

ปริมาณรถยนต์ที่เข้าออกในแต่ละพื้นที่ จะแตกต่างกันในช่วงเวลาของวัน ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าจะมีปริมาณรถยนต์ที่เข้าอาคารจอดเป็นส่วนมาก และในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นจะเป็นปริมาณรถยนต์ที่ออกจากอาคาร ในปี พ.ศ. 2543 ยังจะไม่มีอาคารที่จอดรถเกิดขึ้น จากการวิเคราะห์พบว่า โดยมีอัตราส่วนระหว่างความต้องการจอดรถกับที่จอดรถภายในมหาวิทยาลัยเท่ากับ 1.65 นั้นแสดงว่ามีปัญหาการจอดที่ไม่เพียงพอ แนวทางที่เสนอ คือ การควบคุมปริมาณรถยนต์โดยการออกใบอนุญาตจอดภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 3 และ 4 ซึ่งในปัจจุบันกระทำอยู่แล้ว และการเข้มงวดกับการฝ่าฝืนกฎจราจรภายในมหาวิทยาลัย และการไม่อนุญาตจอดในที่ห้ามจอด รวมทั้งการถือสิทธิ์รถยนต์ที่ไม่มีบัตรอนุญาตจอดภายในมหาวิทยาลัย มาตรการที่เข้มงวดนี้จะช่วยบรรเทาปัญหาลงไปได้ระดับหนึ่ง สำหรับในปี พ.ศ. 2548 จะมีอาคารที่จอดรถเกิดขึ้น คือ อาคารจอดงามจรี 6 (บริเวณสนามกีฬาจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย) มีความจุประมาณ 2,000 คัน แต่จากการวิเคราะห์พบว่า ไม่เพียงพอต่อความต้องการ ดังนั้นจึงอาจมีการไปจอดบริเวณริมถนนพญาไทและอังรีนังด์ และอาคารจอดรถบริเวณสยามสแควร์ สำหรับในปี พ.ศ. 2553 จะมีอาคารจอดรถเพิ่มอีก 2 จุด คือ อาคารจอดรถบริเวณสนามกอล์ฟจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและอาคารจอดรถบริเวณคณะอักษรศาสตร์ มีความจุประมาณ 2,200 และ 1,000 คัน ตามลำดับ จากการวิเคราะห์พบว่า ความสามารถให้บริการจอดที่กำหนดไว้เพียงพอต่อปริมาณความต้องการจอดทั้งหมด และยังมีส่วนเหลือที่สำรองไว้สำหรับบุคคลภายนอกที่มาติดต่อกับทางมหาวิทยาลัย และในช่วงนอกเวลาเรียนปกติอาจเปิดให้บุคคลภายนอกจอดโดยคิดค่าธรรมเนียม เพื่อหารายได้เข้ามหาวิทยาลัยได้อีกด้วย

- ปริมาณรถยนต์ที่วิ่งบนถนนภายในมหาวิทยาลัยและโคจรอบ

ปริมาณรถยนต์ที่เกิดขึ้นบนถนนภายในมหาวิทยาลัยและโคจรอบ จะมีปริมาณที่ต่างกันตามแนวทางที่เสนอ คือ แนวทางอนุญาตให้รถยนต์ผ่านเข้าออกมหาวิทยาลัย และ แนวทางไม่อนุญาตให้รถยนต์ผ่านเข้าออกมหาวิทยาลัย

- แนวทางอนุญาตให้รถยนต์ผ่านเข้าออกได้นั้น จากการวิเคราะห์พบว่า สภาพการจราจรภายในไม่มีปัญหา เนื่องจากถนนภายในยังมีความจุที่เพียงพอต่อการให้บริการ แต่จะมีปัญหา 2 จุด คือ บริเวณประตูใหญ่บนถนนพญาไทและถนนบริเวณหน้าโรงเรียนสาธิตฯ บริเวณประตูใหญ่จะมีปริมาณจราจรที่หนาแน่นและติดขัดโดยเฉพาะในช่วงเช้าและเย็น แนวทางแก้ไข คือ การปรับสัญญาณไฟให้เหมาะสมกับปริมาณจราจร โดยได้แสดงรายละเอียดไว้แล้ว รวมทั้งการนำระบบรถโดยสารภายในจุฬาฯ มาใช้ จะช่วยให้ปริมาณรถยนต์ที่วิ่งผ่านบริเวณนี้ลดลง เนื่องจากหันมาใช้รถโดยสารภายในแทน ในส่วนถนนบริเวณหน้าโรงเรียนสาธิตฯ จะมีสภาพที่ติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น เนื่องจากผู้ปกครองรับ-ส่งนักเรียน แนวทางที่เสนอ คือ การไม่อนุญาตให้จอดบริเวณถนนนี้ แล้วไปจอดรับ-ส่งนักเรียนบริเวณถนนที่อยู่ระหว่างแยกภาควิชาพลศึกษา คณะครุศาสตร์-โรงเรียนสาธิตแผนกประถมจนถึง แยกโรงเรียนสาธิตแผนกประถม-แผนกมัธยม ซึ่งเป็นถนนสายรอง เช่นกับที่ได้เสนอไว้ในแผนระยะสั้นในหัวข้อการเดินทางรถยนต์ภายในมหาวิทยาลัย
- แนวทางไม่อนุญาตให้รถยนต์เข้า-ออกมหาวิทยาลัย จะไม่อนุญาตให้รถยนต์วิ่งผ่านเข้า-ออกภายในมหาวิทยาลัย แต่ในส่วนขอรถยนต์ของอาจารย์และบุคลากรยังสามารถเข้า-ออกได้ จากการวิเคราะห์พบว่า ปัญหาจะไปเกิดบริเวณถนนโดยรอบจุฬาฯ โดยเฉพาะถนนจุฬาฯ 9 และถนนจุฬาฯ 42 ซึ่งเป็นถนนเข้า-ออกอาคารจตุรตถจามจุรี 6 สภาพการจราจรบริเวณทางเข้า-ออกอาคารจตุรตถบนถนน 2 สายนี้ มีสภาพที่ติดขัดมาก แนวทางที่นำเสนอ คือ การปรับปรุงทางเข้า-ออกให้มีขนาดที่กว้างขึ้น การขยายช่องจราจรบนถนน 2 สายนี้ และการออกกฎไม่อนุญาตรถยนต์จอดริมถนนทั้ง 2 สายนี้ด้วย

อีกทั้งควรพิจารณาคำเนิการดังต่อไปนี้

- เร่งศึกษาแนวทาง วิธีการ และเทคโนโลยีในการจัดเก็บค่าจอดรถในอาคารที่จะสร้างใหม่แล้วนี้ โดยจะต้องรถของประชากรมหาวิทยาลัย รวมถึงผู้ที่มาติดต่อกับมหาวิทยาลัยด้วย



- ประสานกับตำรวจในท้องที่เพื่อควบคุมขบวนการจรดของนิติบรรณนสารธารณะอย่างจริงจัง โดยอาจจะเริ่มที่ฝั่งตะวันตกของถนนพญาไท ภายหลังจากที่จรดข้างสนามกีฬาเปิดใช้งานแล้ว
- เร่งดำเนินการก่อสร้างอาคารอีก 2 หลังที่เหลือ

### 8.2.5 แผนดำเนินการ

แผนงานการดำเนินการโครงการและมาตรการทั้ง 3 ข้อข้างต้น มีความเกี่ยวเนื่องต่อกันอย่างสูง ดังนั้น โครงการและมาตรการข้างต้นควรดำเนินการอย่างประสานสัมพันธ์กัน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การจำกัดและการควบคุมการเข้าออกรถยนต์จะดำเนินการไม่ได้ จนกว่าอาคารที่จรดจะเปิดใช้งานได้ครบ และมีรถโดยสารวิ่งให้บริการภายในมหาวิทยาลัยแล้ว สามารถแสดงแผนดำเนินการในตารางที่ 8.1

### 8.3 ข้อเสนอแนะในอนาคต

ในการศึกษานี้ ปริมาณการเดินทางที่ใช้ในการวิเคราะห์ในอนาคต เป็นการทำนายจากแบบจำลองที่พัฒนาได้จากข้อมูลการเดินทางที่สำรวจได้ ซึ่งอาจมีความคลาดเคลื่อนจากความจริงบ้าง ดังนั้นเมื่อได้ดำเนินการตามแผนที่เสนอไปแล้ว ควรที่จะติดตามผลที่เกิดขึ้น และปรับปรุงรูปแบบของแผนให้สอดคล้องกับปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นและสภาพแวดล้อมที่เป็นอยู่

การจัดระบบรถโดยสารให้บริการภายในจุฬาฯ นั้น ควรมีการสอบถามความคิดเห็น และความพอใจหลังจากที่ได้ดำเนินการไปแล้ว ดังตัวอย่างระบบรถโดยสารให้บริการของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ รังสิต ที่มีการกำหนดค่าโดยสารไว้ข้างต้น 5 บาท แต่จากเสียงตอบรับให้มีการลดราคาลง จึงลดลงเหลือ 3 บาท เป็นต้น การติดตามผลการดำเนินการนี้จะมีประโยชน์ในการปรับปรุงระบบให้ดีขึ้น และพึงพอใจกับผู้ใช้บริการ เพื่อผลประโยชน์อันสูงสุดที่จะเกิดต่อประชากรมหาวิทยาลัยและพัฒนาจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นมหาวิทยาลัยแห่งการวิจัย

ตารางที่ 8.1 แผนดำเนินการพัฒนาระบบการจราจรภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยในเชิงบูรณาการ

งานที่ควรดำเนินการ	2543	2544	2545	2546	2547				
<b>มาตรการจำกัดและควบคุมการเข้าออกของยานพาหนะ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การศึกษา ละเอียดแนวทาง วิธีการ และเทคโนโลยีที่ใช้ในการควบคุม</li> <li>• การประชาสัมพันธ์</li> <li>• การเริ่มใช้มาตรการ</li> </ul>				xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx
<b>การจัดที่จอดรถ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การศึกษาแนวทางและวิธีการ ในการจัดเก็บค่าจอดรถ</li> <li>• ประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการกวดขันการจอดรถริมถนน</li> <li>• การก่อสร้างอาคารจอดรถข้างสนามกีฬา</li> <li>• การออกแบบและก่อสร้างอาคารจอดรถบริเวณสนามกอล์ฟเก่า</li> <li>• การออกแบบและก่อสร้างอาคารจอดรถบริเวณโรงพยาบาลคณะอักษร-ศาสตร์</li> </ul>	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx		
<b>การจัดบริการรถโดยสาร</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การศึกษาและจัดทำ ละเอียด โครงการ</li> <li>• การจัดหาผู้รับสัมปทาน และการประชาสัมพันธ์</li> <li>• การเดินรถทดลอง</li> <li>• การติดตามและประเมินผล</li> <li>• การเดินรถเต็มรูปแบบ</li> </ul>	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx