

ที่ นร 0804/0409

สำนักงานคณะกรรมการ 4281 รับที่ วันที่ 27 ต.ย. 2540 16-...
--

สำนักงานคณะกรรมการ

จัดระบบการจราจรทางบก

41/58

ทำเนียบรัฐบาล กท 10300

๒๗ มิถุนายน 2540

สพ 155๗
วันที่ 29 มิ.ย. 40
เวลา 16.00

เรื่อง ร่างแผนหลักการพัฒนาการระบบการจราจรและขนส่งตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544)

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. หนังสือสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ที่ นร 0804/0274 ลงวันที่ 6 มิถุนายน 2540 จำนวน 100 ชุด
2. ร่างแผนหลักการพัฒนาการระบบการจราจรและขนส่งตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 - 2544) จำนวน 100 เล่ม

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ได้เสนอเรื่องร่างแผนหลักการพัฒนาการระบบการจราจรและขนส่งตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 - 2544) ต่อรองนายกรัฐมนตรี (นายสมัคร สุนทรเวช) ประธานกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและได้รับความเห็นชอบให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา (สิ่งที่ส่งมาด้วย 1 และ 2) ดังนี้

1. เห็นชอบร่างแผนหลักการพัฒนาการระบบการจราจรและขนส่งตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 - 2544) และให้ใช้เป็นกรอบนโยบายและแผนหลักในการพัฒนาการระบบการจราจรในราชอาณาจักร

2. ให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่งทุกหน่วยงานนำแผนหลักการพัฒนาการระบบการจราจรและขนส่งฯ ฉบับนี้ไปใช้เป็นกรอบในการแปลงแผนสู่การปฏิบัติและการจัดทำแผนงาน/โครงการของหน่วยงาน รวมทั้งมาตรการที่ช่วยส่งเสริมและสนับสนุนระบบถนน ระบบบริการขนส่งสาธารณะและการจัดระบบการจราจรทางบกอย่างครบวงจร เพื่อพัฒนาการระบบการจราจรให้เกิดประสิทธิภาพ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

พันตำรวจตรี

(ยงยุทธ สารสมบัติ)

เลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

กองนโยบายและแผนการจราจร

โทร. 2825292

โทรสาร 2820818



บันทึกข้อความ

สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี
วันที่ 13112 มก/
วันที่ 6 มิ.ย. 40 เวลา 15.30 น. 42/58

ส่วนราชการ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก กองนโยบายและแผนการจราจร

ที่ นว.0804/0044

วันที่ 6 มิถุนายน 2540

โทร. 2825202

เรื่อง แผนหลักการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 - 2544)

เรียน รองนายกรัฐมนตรี (นายสมัคร สุนทรเวช)
ประธานกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

1. เรื่องเดิม

1.1 ตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 มาตรา 5 (1) ได้บัญญัติว่า คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีอำนาจหน้าที่เสนอนโยบายและแผนหลักต่อคณะรัฐมนตรี สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) จึงได้ดำเนินการยกร่างแผนหลักการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่ง ตามแผนพัฒนา ฉบับที่ 8 (2540-2544) ขึ้น เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณากำหนดเป็นนโยบายและแผนหลักในการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งของประเทศ

1.2 ร่างแผนหลักการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งฯ ฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นโดย สจร. ร่วมกับคณะที่ปรึกษาโครงการศึกษาจัดทำนโยบายและแผนหลักด้านการจราจรและขนส่ง ซึ่งได้ใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ฉบับที่ 8) เป็นแนวทางยกร่างและได้ผ่านการพิจารณากลั่นกรองและปรับปรุงจากคณะทำงานร่างแผนฯ และคณะอนุกรรมการนโยบายและแผนการจราจร ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการประชุม ครั้งที่ 1/2540 เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2540 ได้มีมติเห็นชอบเป็นเอกฉันท์และให้เสนอ คจร. พิจารณา

2. ข้อเท็จจริง

2.1 ตามนัยข้อ 1 สจร. ได้นำร่างแผนฯ ที่ได้ปรับปรุงเป็นร่างแผนหลักการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่ง เสนอ คจร. พิจารณาในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2540 เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2540 แล้วมีความเห็นในประเด็นต่างๆ สรุปได้ดังนี้

2.1.1 ประเด็นส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการจราจร ได้แก่

2.1.1.1 แผนงาน/โครงการลงทุนทางการจราจรและขนส่ง ควรจะแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ แผนงาน/โครงการลงทุนฯ ปกติกับแผนงาน/โครงการลงทุนฯ เร่งด่วน

2.1.1.2 แผนงาน/โครงการลงทุนฯ ปกติทางการจราจรและขนส่งใหม่มีความเหมาะสมต่อการลงทุน และรัฐสามารถดำเนินงานได้ด้วยงบประมาณแผ่นดิน ให้ดำเนินงานตามงบประมาณแผ่นดินตามปกติ หากการลงทุนนั้นเกินกำลังงบประมาณของรัฐจะจัดทำได้และภาคเอกชนให้ความสนใจจะลงทุน ควรจะเชิญชวนให้ภาคเอกชนรับไปดำเนินงาน

2.1.1.3 แผนงาน/โครงการลงทุนฯ ที่เร่งด่วนได้มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ และการเงินที่คุ้มค่า และรัฐมีความสามารถดำเนินการได้แต่ต้องใช้ระยะเวลาครบหมยให้ภาคเอกชนที่สามารถดำเนินงานด้วยเวลาอันรวดเร็วกว่ารับไปดำเนินงาน

2.1.1.4 แผนงาน/โครงการลงทุนฯ ที่เร่งด่วนได้มีผลตอบแทนทางด้าน เศรษฐกิจที่คุ้มค่า แต่ว่ามีผลตอบแทนทางการเงินต่ำ เนื่องจากเป็นนโยบายของรัฐที่ให้คิดค่าบริการต่ำกว่าทุน เช่น รถโดยสารสาธารณะประจำทาง รถไฟหรือรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยเฉพาะส่วนที่ต่อขยายไปยังเขต กทม. รอบนอกเป็นต้น รัฐควรตั้งชดเชยรายจ่ายให้รัฐวิสาหกิจหรือเอกชนที่รับไปดำเนินงาน (Public Service Obligation) ตามบัญชีค่าใช้จ่ายส่วนนี้ที่แยกพิจารณาออกต่างหาก เพื่อจูงใจให้ภาคเอกชนสนใจลงทุนในกิจการ ของรัฐที่คุ้มค่า โดยอาศัยประสบการณ์ของตนลดขั้นตอนการบริหารงานที่ไม่จำเป็นออก ตลอดจนค่าใช้จ่าย ต่างๆ ที่ดีกว่าได้ เพื่อให้ประเด็นดังกล่าวเห็นเด่นชัดเป็นรูปธรรม ควรจะจัดทำแผนงาน/โครงการประเภท เหล่านี้แล้วแต่กรณีเป็นตัวอย่างชี้้นำการส่งเสริมการลงทุนของภาคเอกชนแนบท้ายแผนหลักการพัฒนากระบวนการ จราจรฯ ฉบับนี้ต่อไปภายหลังด้วย

2.1.2 ประเด็นการกระจายความเจริญใน กทม. ออกไปรอบนอก ได้แก่ โครงการ สร้างเมืองใหม่ควรวางแผนการก่อสร้างถนนสายหลักและสายรองจากศูนย์กลาง กทม. ไปยังเมืองใหม่ พร้อมด้วยระบบถนนที่สอดคล้องกับหลักการจัดระบบการจราจรให้ครบถ้วนหรือถ้ามีการก่อสร้างถนนสาย หลักหรือสายรอง ที่มีได้อยู่ในย่านของปัญหาการจราจรติดขัด ควรจะให้การสนับสนุนการใช้รถจักรยานและ การเดินเท้า ตลอดจนการจัดระบบการจอดรถที่มีประสิทธิภาพด้วย

2.1.3 ประเด็นการปรับปรุงระบบถนน ได้แก่ การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด บริเวณทางแยกควรเร่งรัดการแก้ไขด้วยการปรับพื้นที่ทางกายภาพ เช่น มุมเลี้ยวหรืออื่นๆ ให้มีส่วนช่วย ให้เกิดสมรรถนะของโครงข่ายรองรับปริมาณการจราจรที่ดีขึ้น

2.1.4 ประเด็นการปรับปรุงระบบบริการรถโดยสารประจำทางสาธารณะ ได้แก่ การ ปรับปรุงประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะประจำทาง ปัจจุบันยังมีปัญหาที่ต้องแก้ไขในรายละเอียดอีกมาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ทุกหน่วยต้องเร่งพิจารณาแก้ปัญหาโดยด่วน

2.1.5 ประเด็นการใช้มาตรการควบคุมการจราจรและการกระจายปริมาณการจราจร ได้แก่ การดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการลงทุนที่มีอยู่ แม้จะมีการเร่งรัดดำเนินการแก้ปัญหาการจราจรติดขัดสัก เพียงใด เห็นว่าคงจะแก้ปัญหาได้ยากและไม่ทันกับสถานการณ์การจราจรติดขัดได้ เนื่องจากจำนวนยาน พาหนะที่ใช้มีถนเพิ่มขึ้นทุกวันแต่มีถนเพิ่มขึ้นไม่ทัน จึงต้องอาศัยมาตรการที่ส่งเสริมและสนับสนุนระบบ ถนนและระบบบริการรถโดยสารสาธารณะประจำทาง รวมทั้งการจัดระบบการจราจรมาบังคับใช้ในการแก้ไข ปัญหาการจราจร ให้เหมาะสมมากขึ้น ส่วนการบังคับใช้กฎหมายต้องพิจารณาถึงวิธีการบังคับใช้ที่เหมาะสม ด้วย เช่น การขอมีรถยนต์ส่วนบุคคลต้องแสดงสถานที่จอดรถ หรือการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างจริงจัง ปัจจุบันการบังคับคดีประเภทนี้ทำได้เพียงร้อยละ 50 ควรจะใช้มาตรการบังคับให้เข้มงวดกับบุคคลประเภท นี้ รวมทั้งรณรงค์วินัยการจราจรให้เข้มงวดมากขึ้นตามลำดับ

2.2 ที่ประชุม ครร. พิจารณาแล้วมีมติ : เห็นด้วยในหลักการกับแผนหลักการพัฒนากระบวนการจราจรและขนส่งตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544) และเมื่อได้

ปรับปรุงแผนฯ ตามนัยข้อ 2.1 ซึ่งเป็นความเห็นของที่ประชุมแล้วให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไปได้

2.3 ร่างแผนหลักการพัฒนากระบวนกรจราจรและขนส่งที่ได้ปรับปรุงตามความเห็นของที่ประชุมฯ แล้ว มีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

2.3.1 จากการศึกษาถึงปัญหาการจราจรติดขัด แผนพัฒนาฯ ควรจะกำหนดวัตถุประสงค์หลักเพื่อบรรเทาและขจัดปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดปริมณฑล ตลอดจนป้องกันปัญหาจราจรหรือมีผลจากการจราจรในเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจเฉพาะและการสัญจรระหว่างเมือง โดยการพัฒนาอย่างเป็นระบบเพื่อเอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนลดผลกระทบในเชิงลบด้านต่าง ๆ

ทั้งนี้ควรกำหนดเป้าหมายระบบการจราจรและขนส่งในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544) เป็น 5 ประการ เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงแผนฯ 5 ปี ประการหนึ่ง และกำหนดให้เป็นแผนหลักในระยะยาวอีกประการหนึ่ง ได้แก่

2.3.1.1 การลดเวลาการเดินทางของยานพาหนะที่สัญจรไปมาบนถนนระดับต่าง ๆ ให้น้อยลง มีเป้าหมายให้สามารถเข้าสู่สภาวะปกติได้ในปี 2544

2.3.1.2 การลดเวลาการเดินทางของรถโดยสารสาธารณะประจำทาง โดยเฉพาะในย่านใจกลางเมืองให้น้อยลง มีเป้าหมายให้สามารถเข้าสู่สภาวะปกติได้ในปี 2544

2.3.1.3 การเพิ่มความปลอดภัยและลดผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมเนื่องจากการจราจรภายในปี 2542

2.3.1.4 การบรรเทาและป้องกันปัญหาอย่างเป็นระบบ โดยจัดทำแผนแม่บทการจราจรและขนส่งในระดับจังหวัดไม่น้อยกว่า 30 จังหวัดภายในปี 2544

2.3.1.5 การพัฒนาองค์การการบริหารและจัดการด้วยการปฏิรูปองค์กรพัฒนาระบบการจราจรให้เป็นเอกภาพและแก้ไขปัญหาคอขวดของการดำเนินคดีทางการจราจร

2.3.2 การที่จะดำเนินงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ และเป้าหมายดังกล่าว จำเป็นต้องกำหนดนโยบายของรัฐเป็น 10 ประการ มีสาระดังนี้

2.3.2.1 รัฐจะพัฒนาและปรับปรุงระบบโครงข่ายถนนต่าง ๆ ให้สมบูรณ์เชื่อมโยงซึ่งกันและกัน รวมทั้งเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งด้านอื่นๆ ทั้งทางน้ำ ทางอากาศและส่งเสริมการใช้ระบบรางในการขนส่งให้มากขึ้น เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อระบบการจราจรและขนส่ง โดยคำนึงถึงการแก้ปัญหาความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากปัญหาการจราจรติดขัด ลดมลภาวะที่คุกคามคุณภาพชีวิตของประชาชน สำหรับการวางแผนก่อสร้างระบบถนนที่เก็บค่าผ่านทาง จะดำเนินการให้มีทางเลือกการเดินทางไว้ด้วย

2.3.2.2 รัฐจะเพิ่มการลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการวางแผนจัดตั้งและดำเนินงานสถานีกลางระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งอื่นๆ ที่เหมาะสม ในพื้นที่ กทม. และปริมณฑล ระหว่างเมือง และเมืองหลักในภูมิภาค ทั้งนี้จะพิจารณาเพิ่มโครงข่ายถนนสายรองให้ได้สัดส่วนเป็นโครงข่ายสัมพันธ์กับระบบโครงสร้างพื้นฐานหรือถนนสายหลัก

2.3.2.3 รัฐจะสนับสนุนการวางรากฐานการให้บริการขั้นพื้นฐานเป็นปัจจัยการพัฒนาเมือง เพื่อกระจายความแออัดของชุมชนทางเศรษฐกิจ ตามหลักการจัดตั้งเมืองใหม่ที่สมบูรณ์แบบ

2.3.2.4 รัฐจะเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรใช้รถใช้ถนน ลดต้นทุนการขนส่งด้วยการเพิ่มจำนวนยานพาหนะที่บรรทุกคนโดยสารจำนวนมากให้มากขึ้น และลดจำนวนหรือไม่ส่งเสริมยานพาหนะที่บรรทุกผู้โดยสารจำนวนน้อยให้ลดลง รวมทั้งใช้มาตรการสนับสนุนการใช้รถโดยสารประจำทางและรถสาธารณะมากกว่าการใช้รถส่วนบุคคล และจะเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก โดยจัดให้มีเส้นทางรถบรรทุกและสถานีขนถ่ายสินค้าตามเมืองที่เหมาะสม

2.3.2.5 รัฐจะสนับสนุนการจัดตั้งกองทุน เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งทางบกกรณีเร่งด่วนและฉุกเฉินในท้องถิ่น จากส่วนหนึ่งของภาษีอากรและค่าธรรมเนียม ในท้องถิ่นนั้นๆ รวมทั้งจะสนับสนุนให้มีการออกตราสาร (พันธบัตร) โดยกำหนดให้ผู้จราจรใช้รถใช้ถนนซึ่งเป็นผู้ก่อปัญหา เป็นผู้ซื้อตราสารดังกล่าวด้วย

2.3.2.6 รัฐจะสนับสนุนภาคเอกชนให้สามารถเพิ่มบทบาทการพัฒนาด้านการจราจรและขนส่งมากขึ้น และเป็นผู้มีส่วนสำคัญ ทั้งในด้านการลงทุน การบริหารงานและการประกอบการ

2.3.2.7 รัฐจะนำมาตรการต่างๆ ที่สนับสนุนระบบถนน ระบบทางเท้า ระบบบริการขนส่งสาธารณะมาใช้กับผู้จราจรใช้รถใช้ถนนตามกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรอย่างเข้มงวด และรณรงค์สร้างจิตสำนึกถึงความมีวินัยในการจราจรใช้รถใช้ถนน รวมทั้งดำเนินการและสนับสนุนให้เป็นผู้มีส่วนร่วมแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งที่สำคัญในฐานะพลเมืองดีอีกด้วย

2.3.2.8 รัฐจะดำเนินการปรับปรุงกฎหมายที่ดินหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ให้สอดคล้องและสนับสนุนการแก้ปัญหาและพัฒนาการจราจร รวมทั้งทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินมีประสิทธิภาพสูงสุด

2.3.2.9 ส่งเสริมและสนับสนุนการจัดให้มีแผนแม่บทการพัฒนาการจราจรและขนส่งในระดับจังหวัด ที่สอดคล้องและสนับสนุนการพัฒนาเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ

2.3.2.10 รัฐจะพัฒนาเพื่อสนับสนุนการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่ง ให้มีประสิทธิภาพและจัดตั้งองค์กรแก้ไขปัญหาความล่าช้าด้านคดีความทางการจราจรและขนส่ง

2.3.3 การกำหนดยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ เพื่อดำเนินงานให้บรรลุนโยบายดังกล่าว และบังเกิดผลต่อเป้าหมายให้ครบถ้วน ได้กำหนดยุทธศาสตร์ไว้ในแผนพัฒนาฯ รวม 15 ประการ ดังนี้

2.3.3.1 เพื่อให้บรรลุเป้าหมายลดเวลาการเดินทางลงในพื้นที่ กทม. จำเป็นต้องให้ความสำคัญต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ด้วยการเร่งรัดการก่อสร้างโครงการ ให้เป็นไปตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชน โดยกำกับการให้หน่วยงานเจ้าของโครงการให้เร่งรัดการก่อสร้างตามสัญญาสัมปทานระหว่างคู่สัญญาฝ่ายรัฐและเอกชนผู้รับสัมปทานให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด เพื่อให้โครงการมีส่วนในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดตามแนวเส้นทางของระบบขนส่งมวลชนนั้นๆ ให้บรรเทาเบาบางลง รวมทั้งพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดรองเสริมระบบหลักเป็นโครงข่ายด้วย

อนึ่งสถาบันการศึกษาควรเตรียมบุคลากรเพื่อรองรับการดำเนินการของโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทั้งระดับการก่อสร้างและระดับปฏิบัติหรือซ่อมบำรุงโดยจัดให้มีหลักสูตรเพื่อรองรับ

2.3.3.2 นโยบายการปรับระบบโครงข่ายถนนต่าง ๆ ให้สมบูรณ์เชื่อมโยง
ซึ่งกันและกัน และเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งด้านอื่น ๆ ทั้งทางน้ำ ทางอากาศและส่งเสริมการใช้ระบบรางใน
การขนส่งให้มากขึ้น

(1) ต้องเร่งรัดถนนวงแหวนรอบนอกและถนนเชื่อมโยงกับโครง
ข่ายการขนส่งทางน้ำ ทางอากาศและระบบราง รวมทั้งผลักดันให้มีถนนวงแหวนรอบนอกสุดอ้อมวงแหวนหนึ่ง
เพื่อเป็นเส้นทางรถบรรทุก และจัดให้มีสถานีขนถ่ายสินค้าขานเมืองที่เหมาะสมเพิ่มเติม

(2) โดยการดำเนินการให้เกิดความสมดุลระหว่างอุปทานและ
อุปสงค์ของปริมาณการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพและทำให้พื้นที่ถนนอยู่ในสภาพรองรับอุปสงค์ได้เป็น
อย่างดี

(3) ให้มีการปรึกษาหารือระหว่างหน่วยงานด้านการจราจรและ
ขนส่งต่าง ๆ เพื่อประสานการกำหนดยุทธวิธีที่เหมาะสม เพื่อพัฒนาสมรรถนะการจราจรและขนส่งทางบก
ด้วย

(4) ในการกำหนดผังเมืองในพื้นที่ระหว่างเมืองและเมืองหลักใน
ภูมิภาคที่ยังขาดความสมบูรณ์ตามหลักการพัฒนาเมือง จักให้กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย เป็นผู้
ประสานความร่วมมือ โดยนำแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ด้วยเครื่องสมองกล (Computer model) ด้านการ
จราจรและขนส่ง ซึ่ง สจร. ได้พัฒนาแล้วไปร่วมกันกำหนดระบบถนนและระบบทางเท้าที่ดีมีคุณภาพ ตลอด
จนสมรรถนะที่จะรองรับการสัญจรที่สะดวกและปลอดภัย

2.3.3.3 การจัดระบบโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการจราจรและขนส่งและ
ระบบขนส่งต่อเนื่องในพื้นที่ กทม. และปริมณฑล ระหว่างเมือง เมืองภูมิภาคสำคัญ ๆ

(1) จะดำเนินการร่วมกับหน่วยงานทางการเงินและการวางแผน
กำหนดลำดับความสำคัญโครงสร้างฯ แต่ละแห่งโดยคำนึงถึงความจำเป็นทางเศรษฐกิจของพื้นที่ที่จะลงทุน
เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดเป็นสำคัญ

(2) หากโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่บริเวณใดสมบูรณ์แล้ว จะ
พิจารณาโครงการถนนสายรองเพื่อรองรับการจราจรในพื้นที่บริเวณนั้นแทน ซึ่งจะเป็นการเพิ่มพื้นที่ถนนให้
ได้มาตรฐาน ตามหลักการใช้ประโยชน์ของที่ดิน

(3) จัดวางระบบติดตามและประเมินผลโครงการเพื่อควบคุม
กำกับ ดูแลการดำเนินโครงการที่ได้รับอนุมัติแล้ว มีการดำเนินการแล้วเสร็จอย่างมีประสิทธิภาพ

2.3.3.4 การจัดบริการขนส่งขั้นพื้นฐานเพื่อตอบสนองความต้องการใช้ถนน
โดยการริเริ่มและดำเนินการจัดตั้งสถานีกลางระบบขนส่งมวลชน และระบบขนส่งอื่น ๆ (เฉพาะผู้โดยสารรถ
ไฟฟ้าขนส่งมวลชนหรือรถโดยสารประจำทางและรถสาธารณะ) ในย่านใจกลางเมือง จะดำเนินการปรึกษา
หารือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและหน่วยงานเจ้าของเรื่อง เพื่อให้ได้ข้อยุติการริเริ่มงาน การดำเนินการ
การแก้ปัญหาต่าง ๆ โดยให้ความสำคัญต่อบริการขนส่งสาธารณะเป็นหลัก ด้วยการประสานงานต่าง ๆ
ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนผู้รับสัมปทานจนกระทั่งเกิดแผนการดำเนินงาน ที่ชัดเจน
และให้หน่วยงานที่จะรับผิดชอบไปดำเนินการต่อไป (ภาคเอกชนร่วมภาครัฐบาลหรือภาคเอกชนฝ่าย
เดียวหรือภาครัฐบาลฝ่ายเดียว) และเนื่องจากรัฐไม่สนับสนุนหรืออนุญาตให้รถบรรทุกขนาดกลางและขนาด

ใหญ่เข้าเขตเมืองหรือย่านชุมชนหนาแน่นในช่วงเวลาที่กำหนด ดังนั้นจึงจะให้ความสำคัญและสนับสนุนการจัดให้มีศูนย์ขนถ่ายสินค้าในพื้นที่นอกเมืองหรือนอกเขตชุมชนหนาแน่นที่เหมาะสมขึ้นตามความต้องการและตามภาวะเศรษฐกิจของท้องถิ่น

2.3.3.5 การเพิ่มบทบาทในการพัฒนาและการให้บริการขนส่งสาธารณะทางบกแก่ภาคเอกชน จะดำเนินการร่วมกับหน่วยงานกลางทางการเงิน ทางการวางแผน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ด้วยการปรับระเบียบการร่วมทุนที่เป็นธรรมกับภาคเอกชนหรือระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องของราชการบริหารส่วนกลาง เช่น การแปรรูปรัฐวิสาหกิจเป็นบริษัทมหาชนจำกัด และจะต้องพิจารณาวางหลัก ประกัน หรือคุ้มครองผลประโยชน์ของรัฐทั้งทางตรงและทางอ้อม มิให้ภาครัฐต้องเสียหายจากการดำเนินงานของภาคเอกชน ด้วยมาตรการกำกับกำกับการอย่างใกล้ชิด แต่จะไม่แทรกแซงจนทำให้การดำเนินงานของภาคเอกชนไม่เป็นอิสระเท่าที่ควร

2.3.3.6 การดำเนินการใช้มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรใช้รถใช้ถนน จะดำเนินการส่งเสริมการจราจรโดยสารประจำทางและรถสาธารณะประเภทต่างๆ และกึ่งสาธารณะ เช่น รถแท็กซี่มิเตอร์ ที่สามารถให้บริการทดแทนการจราจรส่วนบุคคลได้เป็นอย่างดี การนี้จะนำมาตราการขยายการจัดเส้นทางเฉพาะให้มากขึ้น และให้พนักงานจราจรอำนวยความสะดวกและให้สิทธิรถดังกล่าวมากกว่ารถส่วนบุคคล โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดและจุดจอดในเขตพื้นที่ชุมชนหนาแน่นและการจราจรติดขัด โดยการส่งเสริมสนับสนุนรถโดยสารประจำทางและรถสาธารณะ รวมทั้งรถไฟฟ้ามหานคร โดยเฉพาะส่วนที่ต่อขยายไปยังเขตรอบนอกเมือง หากนโยบายของรัฐควบคุมการคิดค่าบริการทำให้ไม่คุ้มทุน รัฐจะพิจารณาชดเชยรายจ่ายให้แก่ผู้จัดให้บริการ (Public Services Obligation) ตามบัญชีค่าใช้จ่ายส่วนที่แยกพิจารณาออกต่างหาก เพื่อจูงใจให้ภาคเอกชนมาลงทุนกิจการดังกล่าว

2.3.3.7 สนับสนุนและพัฒนาก่อนนำเทคโนโลยีทางด้านคมนาคม การส่งข้อมูล สื่อสาร และการจัดการสมัยใหม่ เพื่อลดปริมาณการจราจรและใช้ในการจัดระบบการจราจรและขนส่งทางบก บนถนนสายสำคัญๆ อย่างสมบูรณ์แบบตามสภาพพื้นที่ เช่น ดำเนินการขยายการติดตั้งระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เพื่อช่วยในการควบคุมและอำนวยความสะดวกจราจร ติดตั้งระบบแสดงสภาพการจราจรด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ในถนนสายหลัก เพื่อเสริมการสั่งการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งของตำรวจจราจรผู้ควบคุม และการใช้ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจร เป็นพื้นที่ (ATC) รวมทั้งเครื่องมือรวบรวมข้อมูลการจราจรและเครื่องมือทันสมัยอื่นๆ ตามความเหมาะสม

2.3.3.8 การจัดตั้งกองทุนแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งกรณีเร่งด่วนและฉุกเฉินในท้องถิ่น จากภาษีอากรและค่าธรรมเนียมส่วนหนึ่ง จะต้องดำเนินการนำเสนอ กรม. พิจารณารับหลักการและประสานงานกับ กระทรวงการคลัง และสำนักงบประมาณ วางระเบียบการใช้เงินกองทุนฯ ของหน่วยงานส่วนท้องถิ่น

2.3.3.9 ในเรื่องของการออกตราสาร (พันธบัตร) เพื่อช่วยหน่วยงานส่วนท้องถิ่น ระดมการลงทุนแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งของท้องถิ่น ในกรณีที่หน่วยงานส่วนท้องถิ่นมีความจำเป็น จะดำเนินการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีหน้าที่ออกตราสาร ทำการออกตราสารแทน และมอบให้หน่วยงานส่วนท้องถิ่นรับไปดำเนินการจำหน่ายแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนในท้องถิ่น ในโอกาสที่ต่อทะเบียนรถหรือจดทะเบียนรถใหม่ รวมทั้งเจ้าของกิจการที่ก่อปัญหาการจราจรติดขัดที่ตั้งอยู่ริมถนนสายต่างๆ ในพื้นที่ส่วน

การบริหารราชการนั้น ๆ โดยหน่วยงานที่ทำหน้าที่เรื่องทะเบียนยานพาหนะออกกฎกระทรวงตาม พรบ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 บังคับซื้อพันธบัตรที่ให้ผลตอบแทนตามอัตราของธนาคารแห่งประเทศไทย

2.3.3.10 การรณรงค์ให้มีการสร้างวัฒนธรรมการจราจรและขนส่งทางบก เสริมความมีวินัยและรักษากฎจราจรอย่างเคร่งครัดนั้น จะรักษาความเป็นระเบียบการใช้รถใช้ถนน อย่างเข้มงวดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก และการทำผิดกฎจราจรทุกครั้งให้ใช้วิธีการตัดคะแนนใบขับขี่ หากยังคงทำผิดกฎหมายจราจรอยู่อีก ให้ถอนหรือยึดใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวระยะเวลาหนึ่งที่เหมาะสม หากเห็นว่าไม่สมควรจะให้ขับขี่อีกต่อไป ให้ถอนหรือยึดใบอนุญาตขับขี่ การอบรมผู้ขับขี่จะจัดผู้มีความรู้และมีไมตรีจิตเป็นผู้ให้การอบรม เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมได้ตระหนักในหน้าที่ของความเป็นพลเมืองดี มีวัฒนธรรมการจราจรเคร่งครัดต่อวินัยการจราจร และความเป็นผู้มีส่วนร่วมแก้ไขปัญหาการจราจร ในการนี้จะขยายออกไปถึงการฝึกอบรม ผู้ใช้รถใช้ถนนในสถานการศึกษาทั้งของภาครัฐและภาคเอกชนทุกระดับด้วย

2.3.3.11 การพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่ง ให้คำนึงถึงความสอดคล้องระหว่างกฎหมายต่าง ๆ ที่ส่งเสริมสนับสนุนนโยบายการจัดระบบการจราจร รวมทั้งเร่งรัดปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายว่าด้วยที่ดินและพัฒนากฎหมายใหม่ เช่น กฎหมายว่าด้วยการจัดรูปที่ดิน กฎหมายเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน ฯลฯ

2.3.3.12 ส่วนการกำหนดมาตรการที่ส่งเสริมสนับสนุนระบบถนนต่าง ๆ อย่างเต็มกระบวนการที่ครบวงจรและอย่างกว้างขวาง จะร่วมมือกับกองบัญชาการตำรวจนครบาลและ กทม. พิจารณากำหนดมาตรการต่าง ๆ และดำเนินการตามมาตรการเหล่านั้น บนถนนสายสำคัญ ๆ แต่ละสาย เพื่อให้นโยบายสร้างความสมดุลระหว่างอุปทานและอุปสงค์บนถนนสายเหล่านั้น ให้บรรลุผลเต็มทุกมาตรการ การสัญจรไปมาไม่มีความเลื่อมไหลอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน และผู้เดินถนนได้รับผลกระทบจากมลภาวะทางอากาศและเสียงบนท้องถนนน้อยที่สุดตามเป้าหมาย

2.3.3.13 จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งในจังหวัด ปริมาณ จังหวัดศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค จังหวัดที่เป็นพื้นที่เศรษฐกิจ เมืองใหม่หรือเมืองบริวาร และจังหวัดอื่น ๆ ที่มีปัญหาการจราจรติดขัด

2.3.3.14 สำหรับการแก้ไขปัญหารถจราจรโดยทั่วไปในทางปฏิบัติ จะประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กองบัญชาการตำรวจนครบาลและ กทม. พิจารณาร่วมจัดตั้งหน่วยปฏิบัติงานแก้ไขปัญหารถจราจรติดขัดเป็นกรณีพิเศษและเป็นการชั่วคราว เพื่อแก้ปัญหาต่งกล่าวบนถนนสายสำคัญ ๆ รวมถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุ และก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศ ในการนี้จะต้องส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพทางด้านระบบการจราจรด้วย

2.3.3.15 ส่วนการจัดตั้งองค์กรเพื่อแก้ปัญหาล่าช้าในการพิจารณา อนุมัติโครงการจราจรและขนส่งทางบกบนท้องถนนใน กทม. นั้น จะต้องดำเนินงานประสานกับกระทรวงยุติธรรมในเรื่องการจัดตั้งศาลฯ ดังกล่าว และดำเนินงานประสานกับกองบัญชาการตำรวจนครบาลและ กทม. ในเรื่องของการฟ้องร้อง ตามวิธีการพิจารณาดำเนินคดีที่จะกำหนดขึ้น เพื่อให้การพิจารณาคัดสินคดีความทางจราจรและขนส่งทางบกเป็นไปอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะคดีแพ่งหรือคดีอาญาที่คู่กรณีต้องการ ซึ่งการนี้ต้องดำเนินการตามประมวลกฎหมายวิธีการพิจารณาความแพ่งและความอาญา ศาลจราจร จะเปิดทำการ

ตลอด 24 ชั่วโมง และจะมีทั้งศาลประจำสถานีตำรวจท้องที่และศาลเคลื่อนที่ในอาณาบริเวณที่กำหนด การนี้ จะช่วยลดคดีความทางการจราจรทางบก ที่นำไปสู่การพิจารณาของศาลแขวงต่าง ๆ ได้

2.3.4 นอกจากแผนนี้ จะได้จำแนกวัตถุประสงค์และเป้าหมาย 5 ประการ นโยบาย 10 ประการ ยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ 15 ประการ รวมทั้งมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนระบบถนน ระบบบริการรถโดยสารประจำทางสาธารณะ และการดำเนินนโยบายจัดระบบการจราจรและขนส่ง ที่กล่าวมาข้างต้น นี้ แล้วยังได้จัดทำเป็นแผนของเขต กทม. และปริมณฑล เขตระหว่างเมือง และเขตเมืองหลักในภูมิภาคโดยเฉพาะอีกด้วย

2.3.5 สำหรับงบประมาณการลงทุนตามแผนงาน/โครงการสาขาการขนส่งทางบกในระยะของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544) นั้น เมื่อพิจารณาจากแนวโน้มตามความเป็นจริง คาดว่าจะมียอดงบประมาณรายจ่ายสาขาขนส่งทางบก รวมงบบริหารและบำรุงรักษา ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 ประมาณ 620.6 พันล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 10 ของงบประมาณรายจ่ายของทุกกระทรวง ทบวง กรม หากจะคิดเป็นงบประมาณการลงทุนสาขาขนส่งทางบก (ไม่รวมงบบริหารและบำรุงรักษา) จะมียอดประมาณ 374.7 พันล้านบาท แต่เมื่อเปรียบเทียบกับงบประมาณการลงทุนที่รวบรวมได้ในเบื้องต้นในช่วง 5 ปี ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 ประมาณ 1,214.6 พันล้านบาทแล้วยังขาดอยู่อีก 839.9 พันล้านบาท (1,214.6 - 374.7 พันล้านบาท) แต่ก็ยังมีแหล่งเงินนอกงบประมาณแผ่นดินมาสนับสนุน เช่น เงินกู้ภายในประเทศ เงินกู้ระหว่างประเทศ หรือเงินกู้ต่างประเทศ เงินลงทุนภาคเอกชน เงินรายได้รัฐวิสาหกิจและ กทม. รวมกันแล้ว คิดเป็นร้อยละ 57 ของแนวโน้มในการลงทุนด้านจราจรและขนส่งตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 ส่วนที่ยังขาดอีกร้อยละ 43 นอกจากควรพิจารณาขอโครงการที่ไม่จำเป็นต้องออกไปแล้ว ควรจะพิจารณาการให้สัมปทานชนิดพิเศษด้วย (ภาคผนวก จ.)

2.3.6 เพื่อให้สามารถคัดเลือกโครงการที่ดีและมีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่ง จึงควรจะต้องพิจารณาโครงการเหล่านี้ให้เป็นระบบ โดยให้หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจราจรถือปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 มาตรา 5 (2) ในการพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงาน โครงการ วงเงินลงทุน รวมทั้งกำหนดโครงการที่จะใช้เงินกู้ความช่วยเหลือจากต่างประเทศ และการเข้าร่วมทุนของภาคเอกชน เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามแผนหลักต่อไป

3. ข้อพิจารณา

จจร. ได้พิจารณาเห็นชอบร่างแผนหลักการพัฒนากระบบการจราจรและขนส่งตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544) และ สจร. ได้ดำเนินการปรับปรุงร่างแผนฯ ตามข้อสังเกตของที่ประชุม จจร. แล้ว เห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบดังต่อไปนี้

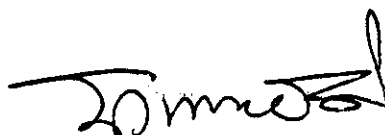
3.1 เห็นชอบแผนหลักการพัฒนากระบบการจราจรและขนส่งตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544) และให้ใช้แผนหลักการพัฒนากระบบการจราจรฯ ฉบับนี้เป็นกรอบนโยบายและแผนหลักในการพัฒนาระบบการจราจรในราชอาณาจักร

3.2 ให้นำหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่งทุกหน่วยงานนำแผนหลักการพัฒนากระบวนการจราจรฯ ฉบับนี้ไปใช้เป็นกรอบในการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ และการจัดทำแผนงาน/โครงการของหน่วยงาน รวมทั้งมาตรการที่ช่วยส่งเสริมและสนับสนุนระบบถนน ระบบบริการการขนส่งสาธารณะ และการจัดระบบการจราจรทางบกอย่างครบวงจร เพื่อพัฒนากระบวนการจราจรทางบก ให้เกิดประสิทธิภาพ

4. ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หากเห็นชอบด้วย โปรดสั่งการให้เลขาธิการคณะรัฐมนตรี นำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาตามนัยข้อ 3 ต่อไป จะเป็นพระคุณยิ่ง

พันตำรวจตรี



(ยงยุทธ สาระสมบัติ)

เลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

- 15 ม.ค. 60
- 15 ม.ค. 60 / 15 ม.ค. 60



(นายสมักร สุนทรเวช)

รองนายกรัฐมนตรี

13 มิ.ย. 40

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย	นโยบาย	ยุทธศาสตร์
1. การลดเวลาการเดินทางของยานพาหนะที่สัญจรไปมาบนถนนระดับต่างๆ ให้น้อยลง มีเป้าหมายให้สามารถเข้าสู่ภาวะปกติได้ในปี 2544	1.1 รัฐจะพัฒนาและปรับปรุงระบบโครงข่ายถนนต่างๆ ให้สมบูรณ์เชื่อมโยงซึ่งกันและกัน รวมทั้งเชื่อมโยงกับระบบขนส่งด้านอื่นๆ ทั้งทางน้ำ ทางอากาศ และส่งเสริมการใช้ระบบรางในการขนส่งมากขึ้น เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อระบบการจราจรและขนส่ง โดยคำนึงถึงการแก้ปัญหาการจราจรติดขัด ลดมลภาวะที่คุกคามคุณภาพชีวิตของประชาชนสำหรับการวางแผนก่อสร้างระบบถนนที่เก็บค่าผ่านทาง จะดำเนินการให้มีความเลือกการเดินทางไว้ด้วย	1.1.1 เร่งรัดการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ามหานครให้เป็นไปตามแผนแม่บทและพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดรองเสริมระบบหลักให้เป็นโครงข่ายด้วย รวมทั้งการเตรียมบุคลากรรองรับการดำเนินงานตามโครงการรถไฟฟ้ามหานคร ทั้งระดับก่อสร้างและระดับปฏิบัติการหรือซ่อมบำรุงโดยจัดหลักสูตรรองรับ 1.1.2 การปรับปรุงโครงข่ายถนนต่างๆ ให้สมบูรณ์เชื่อมโยงซึ่งกันและกัน และเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งด้านอื่นๆ ทั้งทางน้ำ ทางอากาศและส่งเสริมการใช้ระบบรางในการขนส่งให้มากขึ้น (1) ต้องเร่งรัดถนนวงแหวนรอบนอกและถนนเชื่อมโยงกับโครงการขนส่งทางน้ำ ทางอากาศและระบบราง รวมทั้งผลักดันให้มีถนนวงแหวนรอบนอกสุดอ้อมวงแหวนหนึ่ง เพื่อเป็นเส้นทางรถทุกและจัดให้มีสถานีขนถ่ายสินค้าตามเมืองที่เหมาะสมเพิ่มเติม (2) ดำเนินการให้เกิดความสมดุลระหว่างอุปทานและอุปสงค์ของปริมาณการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพและทำให้พื้นที่ถนนอยู่ในสภาพรองรับอุปสงค์ได้เป็นอย่างดี (3) ให้มีการปรึกษารื้อระหว่างหน่วยงานด้านการจราจรและขนส่งต่างๆ เพื่อประสานการกำหนดยุทธวิธีที่เหมาะสม เพื่อพัฒนาสมรรถนะการจราจรและขนส่งทางบกด้วย (4) ในการกำหนดผังเมืองในพื้นที่ระหว่างเมืองและเมืองหลักในภูมิภาคที่ยังขาดความสมบูรณ์ตามหลักการพัฒนาเมือง โดยนำแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่ง ในการกำหนดระบบถนนและระบบทางเท้าที่ดีมีคุณภาพ ตลอดจนสมรรถนะที่จะรองรับการสัญจรที่สะดวกและปลอดภัย 1.1.3 จัดระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรและขนส่ง ในพื้นที่ กทม. และปริมณฑล ระหว่างเมือง เมืองภูมิภาคสำคัญๆ (1) จะดำเนินการร่วมกับหน่วยงานทางการเงินและการวางแผน จัดลำดับความสำคัญโครงการโดยคำนึงถึงความจำเป็นทางเศรษฐกิจของพื้นที่เพื่อแก้ไขปัญหการจราจรติดขัดเป็นสำคัญ (2) จัดให้มีถนนสายรองเพื่อรองรับการจราจรในพื้นที่ที่มีถนนสายหลักสมบูรณ์ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มพื้นที่ถนนให้ได้มาตรฐาน ตามหลักการใช้ประโยชน์ของที่ดิน (3) จัดวางระบบติดตามและประเมินผลโครงการเพื่อควบคุม กำกับ ดูแลการดำเนินโครงการที่ได้

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย	นโยบาย	ยุทธศาสตร์
		รับมือดีแล้ว มีการดำเนินการแล้วเสร็จอย่างมีประสิทธิภาพ 1.1.4 ประสานหน่วยงานทางการเงิน การวางแผนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับระเบียบการร่วมทุนให้เป็นธรรมในการร่วมทุนกับภาคเอกชนทั้งด้านโครงสร้างและปริมาณ การส่งข้อมูล สื่อสารและการจัดการ บน 1.1.5 สนับสนุนและพัฒนาการนำเทคโนโลยีทางด้านคมนาคม การส่งข้อมูล สื่อสารและการจัดการ บนถนนสายสำคัญ ๆ อย่างสมบูรณ์แบบตามสภาพพื้นที่ เช่น ดำเนินการขยายการติดตั้งระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) และการใช้ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจร เป็นพื้นที่ (ATC) รวมทั้งเครื่องมืออื่นๆ ตามความเหมาะสม 1.1.6 จัดตั้งกองทุนแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งกรณีเร่งด่วนและฉุกเฉิน และประสานงานกับกระทรวงการคลัง และสำนักงบประมาณ วางระเบียบการใช้เงินกองทุน 1.1.7 ปรับปรุงกฎหมายที่ดินหรือกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกันที่ดินให้สอดคล้องและสนับสนุนการใช้นโยบายการจราจรและขนส่งทางบกจะต้องดำเนินการด้วยความถูกต้องและเป็นธรรมโดยรวม 1.2.1 จัดระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรและขนส่ง ในพื้นที่ กทม. และปริมณฑล ระหว่างเมือง 1.2.2 รัฐจะเพิ่มการลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการจัดตั้งและดำเนินงานสถานีกลางระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งอื่นๆ ที่เหมาะสม ในพื้นที่ กทม. และปริมณฑล ระหว่างเมือง ทั้งนี้จะพิจารณาเมืองหลักในภูมิภาค ทั้งนี้จะพิจารณาเพิ่มโครงข่ายถนนสายรองให้ได้สัดส่วนเป็นโครงข่ายสัมพันธ์กับระบบโครงสร้างพื้นฐานหรือถนนสายหลัก

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย	นโยบาย	ยุทธศาสตร์
		ยุทธวิธีที่เหมาะสม เพื่อพัฒนาสมรรถนะการจรรจาและขนส่งทางบกด้วย (4) ในการกำหนดผังเมืองในพื้นที่ระหว่างเมืองและเมืองหลักในภูมิภาคที่ยังขาดความสมบูรณ์ตามหลักการพัฒนาเมือง โดยนำแบบจำลองด้านการจรรจาและขนส่ง ในการกำหนดระบบถนนและระบบทางเท้าที่มีคุณภาพ ตลอดจนสมรรถนะที่จะรองรับการสัญจรที่สะดวกและปลอดภัย 1.3.2 จัดระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการจรรจาและขนส่ง ในพื้นที่ กทม. และปริมณฑล ระหว่างเมืองเมืองภูมิภาคสำคัญ ๆ (1) จะดำเนินการร่วมกับหน่วยงานทางการเงินและการวางแผน จัดลำดับความสำคัญโครงการโดยคำนึงถึงความจำเป็นทางเศรษฐกิจของพื้นที่เพื่อแก้ไขปัญหการจรรจาติดขัดเป็นสำคัญ (2) จัดให้มีถนนสายรองเพื่อรองรับการจรรจาในพื้นที่ที่มีถนนสายหลักสมบูรณ์ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มพื้นที่ถนนให้ได้มาตรฐาน ตามหลักการใช้ประโยชน์ของที่ดิน (3) จัดวางระบบติดตามและประเมินผลโครงการเพื่อควบคุม กำกับ ดูแลการดำเนินโครงการที่ได้รับอนุมัติแล้ว มีการดำเนินการแล้วเสร็จอย่างมีประสิทธิภาพ 1.3.3 ประสานหน่วยงานทางการเงิน การวางแผนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับระเบียบการร่วมทุนให้เป็นธรรมในการร่วมงานกับภาคเอกชนทั้งด้านโครงข่ายถนนและบริการขนส่งสาธารณะ 1.3.4 จัดตั้งกองทุนแก้ไขปัญหาการจรรจาและขนส่งกรณีเร่งด่วนและฉุกเฉิน และประสานงานกับกระทรวงการคลัง และสำนักงานประมาณ วางระเบียบการใช้เงินกองทุน 1.4.1 พัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจรรจาและขนส่ง โดยคำนึงถึงความสอดคล้องระหว่างกฎหมายต่าง ๆ ที่ส่งเสริมสนับสนุนนโยบายการจัดระบบการจรรจา รวมทั้งเร่งรัดปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายว่าด้วยที่ดินและพัฒนามากกฎหมายใหม่ กฎหมายว่าด้วยการจัดรูปที่ดิน กฎหมายเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน ฯลฯ
	1.4 รัฐจะดำเนินการปรับปรุงกฎหมายที่ดินหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องและสนับสนุนการแก้ไขปัญหาการจรรจาติดขัดและทำให้การให้ประโยชน์ที่ดินมีประสิทธิภาพสูงสุด	

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย	นโยบาย	ยุทธศาสตร์
2. การลดเวลาการเดินทางของรถโดยสารประจำทาง โดยเฉพาะในย่านใจกลางเมืองให้น้อยลง มีเป้าหมายให้สามารถเข้าสู่ภาวะปกติได้ในปี 2544	2.1 รัฐจะเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการใช้รถโดยสาร ด้วยมาตรการสนับสนุนการใช้รถโดยสารประจำทางและรถสาธารณะมากกว่าการให้บริการใช้รถส่วนบุคคลและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก โดยจัดให้มีเส้นทางรถบรรทุกและสถานีขนถ่ายสินค้าข้ามเมืองที่เหมาะสม	2.1.1 ประสานหน่วยงานทางการเงิน การวางแผนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับระเบียบการร่วมทุนให้เป็นธรรมในการร่วมงานกับภาคเอกชนทั้งด้านโครงสร้างถนนและบริการขนส่งสาธารณะ 2.1.2 ดำเนินมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการใช้รถโดยสาร จะดำเนินการส่งเสริมการให้บริการใช้รถโดยสารประจำทางและรถสาธารณะประเภทต่าง ๆ และแท็กซี่มิเตอร์ เช่น รถแท็กซี่มิเตอร์ โดยให้ความสะดวกและสิทธิมากกว่ารถส่วนบุคคลในบริเวณจุดตัดและจุดจอดในเขตพื้นที่ชุมชนหนาแน่นและการจราจรติดขัด และเขตต่อขยายรอบนอกเมือง ทั้งนี้หากนโยบายของรัฐครอบคลุมการคิดค่าบริการทำให้ไม่คุ้มทุน รัฐจะพิจารณาชดเชยรายจ่ายให้แก่ผู้จัดให้บริการ (Public Services Obligation) ตามบัญชีค่าใช้จ่ายส่วนที่แยกพิจารณาออกต่างหาก เพื่อจูงใจให้ภาคเอกชนมาลงทุนกิจการดังกล่าว 2.1.3 ผนวกให้มีการสร้างวัฒนธรรมการจราจรและขนส่งทางบกเสริมความมีวินัยและรักษากฎจราจรอย่างเคร่งครัด โดยใช้ระบบตัดคะแนนในใบขับขี่ ให้เข้าอบรมการขับขี่และยึดใบอนุญาตขับขี่ที่ ตามระดับการกระทำผิดและความถี่ในการทำผิดตามที่กำหนด
2.2 สนับสนุนภาคเอกชนให้สามารถเพิ่มบทบาทการพัฒนาด้านการจราจรและขนส่งมากขึ้น และเป็นผู้มีส่วนสำคัญทั้งในด้านการลงทุน การบริหารงานและการประกอบการ		2.2.1 ประสานหน่วยงานทางการเงิน การวางแผนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับระเบียบการร่วมทุนให้เป็นธรรมในการร่วมงานกับภาคเอกชนทั้งด้านโครงสร้างถนนและบริการขนส่งสาธารณะ 2.2.2 ดำเนินมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการใช้รถโดยสาร จะดำเนินการส่งเสริมการให้บริการใช้รถโดยสารประจำทางและรถสาธารณะประเภทต่าง ๆ และแท็กซี่มิเตอร์ เช่น รถแท็กซี่มิเตอร์ โดยให้ความสะดวกและสิทธิมากกว่ารถส่วนบุคคลในบริเวณจุดตัดและจุดจอดในเขตพื้นที่ชุมชนหนาแน่นและการจราจรติดขัด และเขตต่อขยายรอบนอกเมือง ทั้งนี้หากนโยบายของรัฐครอบคลุมการคิดค่าบริการทำให้ไม่คุ้มทุน รัฐจะพิจารณาชดเชยรายจ่ายให้แก่ผู้จัดให้บริการ (Public Services Obligation) ตามบัญชีค่าใช้จ่ายส่วนที่แยกพิจารณาออกต่างหาก เพื่อจูงใจให้ภาคเอกชนมาลงทุนกิจการดังกล่าว

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย	นโยบาย	ยุทธศาสตร์
4. บรรเทาและป้องกันปัญหาอย่างเป็นระบบ โดยจัดทำแผนแม่บท การจราจรและขนส่งในระดับจังหวัดไม่น้อยกว่า 30 จังหวัดภายในปี 2544	4.1 ส่งเสริมและสนับสนุนการจัดให้มีแผนแม่บทการพัฒนาการจราจรและขนส่งในระดับจังหวัด ที่สอดคล้องและสนับสนุนการพัฒนาเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ	4.1.1 จัดทำแผนแม่บทในจังหวัดปริมณฑล จังหวัดเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค จังหวัดที่เป็นพื้นที่เศรษฐกิจ เมืองใหม่หรือเมืองบริวาร และจังหวัดอื่นๆ ที่มีปัญหาการจราจรติดขัด
5. การพัฒนาองค์กรการบริหารและจัดการด้วยการปฏิรูปองค์กร พัฒนาระบบการจราจรให้ เป็นเอกภาพและแก้ไขปัญหาความล่าช้าของการดำเนินการแก้ไขปัญหา	5.1 รัฐจะพัฒนาเพื่อสนับสนุนการแก้ไข ปัญหาการจราจรและขนส่งให้มีประสิทธิภาพและการจัดการอุบัติเหตุการจราจรที่รวดเร็วและจัดตั้งองค์กรแก้ไข ปัญหาความล่าช้าด้านคดีความทาง การจราจร และขนส่ง	5.1.1 ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กองบัญชาการตำรวจนครบาลและ กทม. พิจารณาร่วมจัดตั้งหน่วยปฏิบัติการแก้ไขปัญหการจราจรติดขัดเป็นพิเศษและเป็นการชั่วคราว เพื่อแก้ปัญหาในถนนสายสำคัญๆ รวมถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุ และก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศ ใน การนี้ จะต้องส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรทางด้านการจราจรด้วย 5.1.2 ประสานกับกระทรวงยุติธรรมในเรื่องการจัดตั้งศาลจราจร และดำเนินการประสานกับกองบัญชาการตำรวจนครบาลและ กทม. ในเรื่องของการฟ้องร้อง ตามวิธีการพิจารณาดำเนินคดีที่จะกำหนดขึ้น เพื่อให้การพิจารณาตัดสินคดีความทาง การจราจรและขนส่งทางบกเป็นไปอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะคดีแพ่ง หรือคดีอาญาที่คู่กรณีต้องการ

(ร่าง)



แผนหลักการพัฒนากระบวนการจรรจาและขนส่ง
ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๘
(พ.ศ. ๒๕๔๐-๒๕๔๔)

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
สำนักนายกรัฐมนตรี