



ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

สพ. 1894
วันที่ 1 ก.ค. 64
เวลา 14.00 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 5300
วันที่ 1 ก.ค. 2541 เวลา 11.00

32/67

ส่วนราชการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กองประสานและอำนวยความสะดวก
ที่ นร 1010/4903 วันที่ 31 สิงหาคม 2541 ฝ่ายบริหาร โทร. 2816326
เรื่อง ผลการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่ปิดล้อม

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้ส่งเรื่อง ผลการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่ปิดล้อม ของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกมายังสำนักงานฯ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี รายละเอียดปรากฏตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนมาก ที่ นร 0205/ว (ล)7472 ลงวันที่ 25 มิถุนายน 2541 แล้ว นั้น

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้นำโครงการฯ เสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาแล้ว ทั้งนี้ สำนักงานฯ ได้นำความเห็นดังกล่าวเรียนเสนอรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสาวิตร โพธิ์วิหค) ตามบันทึกข้อความด่วนที่สุด ที่ นร 1010/4902 ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2541

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

(นายวิรัตน์ วัฒนศิริธรรม)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



สำเนา

ด้านที่สุด บันทึกข้อความ

33/67

ส่วนราชการ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กองประสานและอำนวยความสะดวก
ที่ นร 1010/ 4002 วันที่ 31 สิงหาคม 2541 ฝ่ายบริหาร โทร 2816326
เรื่อง ผลการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่ปิดล้อม

เรียน รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (นายสาวิตต์ โพธิ์วิหค)

ด้วยสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้ส่งเรื่อง ผลการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่ปิดล้อมของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ซึ่งสำนักงานฯ ได้จัดทำข้อวิเคราะห์เสนอต่อคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาแล้ว มีสาระสำคัญและความเห็นของคณะกรรมการฯ สรุปได้ดังนี้

1. สาระสำคัญ

1.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อพัฒนาระบบการจราจร และระบบโครงข่ายถนนในพื้นที่ปิดล้อมที่ถูกล้อมรอบด้วยถนนสายหลัก ถนนสายรอง และแม่น้ำลำคลอง ซึ่งกระจายตัวอยู่ทั่วไปในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ให้สามารถเชื่อมต่อเป็นระบบโครงข่ายถนนที่สมบูรณ์ และลดภาระของถนนสายหลักให้มากที่สุด
- 2) เพื่อพัฒนาการใช้ที่ดินในบริเวณพื้นที่ปิดล้อมให้เกิดประโยชน์สูงสุดและสนับสนุนการพัฒนาเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 เป้าหมาย

จัดทำแผนพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่ปิดล้อม ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ย่อย 20 บริเวณในกรุงเทพมหานคร รวมพื้นที่ทั้งสิ้น 518.36 ตร.กม. โดยมีแผนงานโครงการที่สำคัญในการแก้ไขปัญหารวม 542 โครงการ เพื่อแบ่งย่อยพื้นที่ปิดล้อมให้มีขนาดเล็กลงด้วยการจัดทำโครงข่ายระบบถนนสายรองแนวเหนือ-ใต้ หรือตะวันออก-ตะวันตกในแต่ละพื้นที่ และทำการต่อเชื่อมเส้นทางย่อย (ตรอก-ซอย) ในพื้นที่ปิดล้อมและพื้นที่ปิดล้อมข้างเคียง

1.3 ระยะเวลา

ระยะเวลาดำเนินการทั้งหมดประมาณ 10 ปี (2541-2551)

1.4 เงินลงทุนโครงการ

เงินลงทุนโครงการทั้งสิ้นประมาณ 25,125 ล้านบาท (ไม่รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)
โดยแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

1) ระยะสั้น	(2541-2542)	876	ล้านบาท
2) ระยะกลาง	(2541-2544)	6,486	ล้านบาท
3) ระยะยาว	(2541-2551)	17,763	ล้านบาท

1.5 แผนการดำเนินการ

ได้มีการกำหนดแผนงานโครงการสำคัญเพื่อแก้ไขปัญหาพื้นที่ปิดล้อม 20 บริเวณ แบ่งเป็น
3 ขั้นตอน ดังนี้

- 1) ขั้นที่ 1 (ระยะสั้น) เน้นให้ดำเนินการแล้วเสร็จก่อนปี 2542 เป็นแนวทางที่สามารถปฏิบัติได้ทันที ได้แก่ การจัดการจราจร ปรับปรุงลักษณะกายภาพที่ไม่ต้องเวนคืน ปรับปรุงผิวการจราจร และ/หรือ โครงการที่กำลังก่อสร้าง รวมถึงการพิจารณาโครงการที่ภาครัฐกำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบันมาประกอบ
- 2) ขั้นที่ 2 (ระยะกลาง) มีระยะเป้าหมายไม่เกิน 5 ปี จากปัจจุบัน หรือไม่เกินปี 2544 จะเป็นการพิจารณาปรับปรุงถนนภายในพื้นที่ปิดล้อม ซึ่งได้แก่ การต่อเชื่อมซอย/ถนนที่จำเป็น รวมถึงการพิจารณาแนวทางปรับปรุงแก้ไขปัญหาคืออยู่รอบนอกพื้นที่ปิดล้อมเพื่อช่วยสภาพการจราจรในพื้นที่
- 3) ขั้นที่ 3 (ระยะยาว) มีระยะเป้าหมาย 10 ปี และมีลักษณะทยอยดำเนินการ ซึ่งในระยะนี้จะเป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ปิดล้อมให้แปรสภาพเป็นพื้นที่ขนาดเล็กลง มีการจัดวางโครงข่ายถนนที่สมบูรณ์ และปรับปรุงแก้ไขด้านกายภาพบริเวณสำคัญ ๆ

1.6 หน่วยงานรับผิดชอบ

หน่วยงาน	จำนวนโครงการ	งบประมาณ (บาท)
กทม.	535	24,674,331,554
กรมทางหลวง	6	451,299,201
กรมการขนส่งบก	1	45,000

2. ข้อเสนอเพื่อพิจารณา

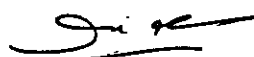
- 2.1 ให้ความเห็นชอบกรอบการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ที่ได้กำหนดแนวทางในการดำเนินงานในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ของแผนการลงทุนด้านการจราจรและโครงข่ายถนน จำนวน 542 โครงการ วงเงินลงทุนประมาณ 25,125 ล้านบาท (ไม่รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)
- 2.2 ให้หน่วยงานที่จะดำเนินการตามแผนพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ ทำการศึกษารายละเอียดความเหมาะสม (Feasibility Study) พร้อมเงินลงทุนและแหล่งที่มาของเงินลงทุนเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่ง

3. มติคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้พิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้

- 3.1 การแก้ปัญหาและพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่ปิดล้อมเป็นเรื่องที่มีความสำคัญต่อกรุงเทพมหานคร โดยจะเป็นการเปิดพื้นที่การพัฒนาเมืองให้เกิดความสมดุล ตลอดจนช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดและช่วยการกระจายปริมาณการจราจรออกจากถนนสายหลัก ทั้งนี้ กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานปฏิบัติที่เกี่ยวข้องควรพิจารณานำกรอบโครงการพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่ปิดล้อมนี้ไปจัดทำรายละเอียดและเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนอีกครั้งหนึ่ง
- 3.2 ในการจัดเตรียมรายละเอียดโครงการตามกรอบดังกล่าวข้างต้น กรุงเทพมหานคร จะต้องศึกษารายละเอียดความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและวิศวกรรม ซึ่งรวมถึงการประมาณการต้นทุนทั้งหมดของโครงการ ซึ่งรวมถึงวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน แหล่งเงินลงทุนและจัดลำดับความสำคัญของโครงการให้สอดคล้องกับความเร่งด่วนของการแก้ไขปัญหาจราจรและสภาพเศรษฐกิจของประเทศ นอกจากนี้ กรุงเทพมหานคร ควรศึกษาผลกระทบของโครงการต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ ตลอดจนวางแผนจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้า เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้ถนนและลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไปด้วย จักเป็นพระคุณยิ่ง



(นายวิรัตน์ วัฒนศิริธรรม)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่ปิดล้อม

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้ส่งเรื่องผลการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่ปิดล้อมของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) พิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ซึ่ง สศช. ได้พิจารณาแล้ว มีสาระสำคัญ ข้อวิเคราะห์ และความเห็น สรุปได้ดังนี้

1. สรุปสาระสำคัญ

1.1 ความเป็นมา

เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2537 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เห็นชอบให้สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ดำเนินการศึกษาและจัดทำโครงการนำร่องเพื่อพัฒนาระบบจราจรและระบบโครงข่ายถนนภายในพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ 5 บริเวณ ได้แก่ บริเวณสุขุมวิท สุทธิสาร ชนบุรี สาทร และบางพลัด และให้ขยายผลการศึกษาเพื่อนำไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่ปิดล้อมในกรุงเทพมหานครอีก 20 บริเวณ ซึ่ง สจร. ได้ดำเนินการศึกษาเพิ่มเติมในปี 2539 ผลการศึกษาแล้วเสร็จเมื่อกุมภาพันธ์ 2541

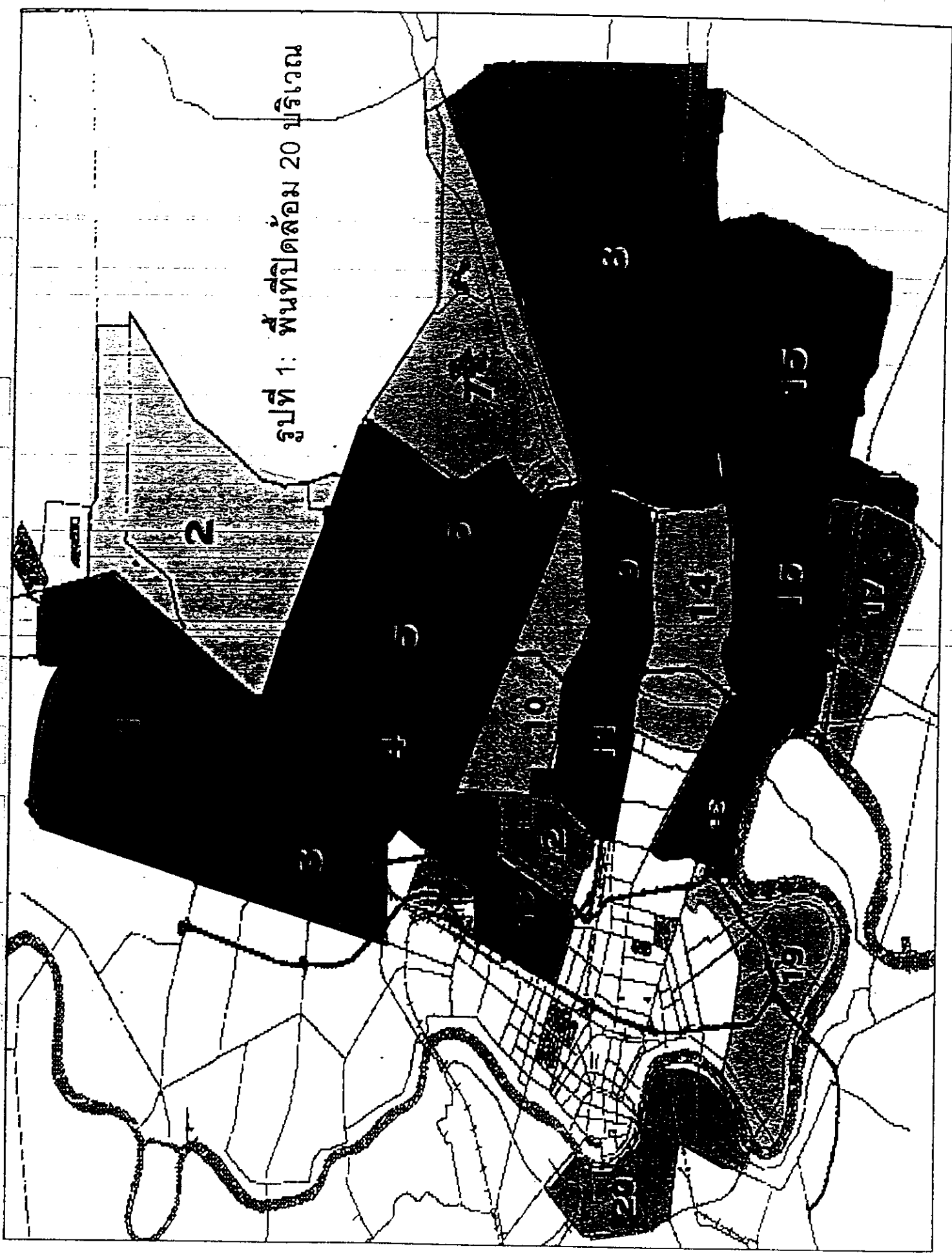
1.2 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อพัฒนาระบบการจราจร และระบบโครงข่ายถนนในพื้นที่ปิดล้อมที่ถูกล้อมรอบด้วยถนนสายหลัก ถนนสายรอง และแม่น้ำลำคลอง ซึ่งกระจายตัวอยู่ทั่วไปในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ให้สามารถเชื่อมต่อเป็นระบบโครงข่ายถนนที่สมบูรณ์ และลดภาระของถนนสายหลักให้มากที่สุด
- 2) เพื่อพัฒนาการใช้ที่ดินในบริเวณพื้นที่ปิดล้อมให้เกิดประโยชน์สูงสุดและสนับสนุนการพัฒนาเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ

1.3 เป้าหมาย

- 1) จัดทำแผนพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่ปิดล้อม ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ย่อย 20 บริเวณ ในกรุงเทพมหานคร รวมพื้นที่ทั้งสิ้น 518.36 ตร.กม. โดยมีแผนงานโครงการที่สำคัญในการแก้ไขปัญหารวม 542 โครงการ เพื่อแบ่งย่อยพื้นที่ปิดล้อมให้มีขนาดเล็กลงด้วยการจัดทำโครงข่ายระบบถนนสายรองแนวเหนือ-ใต้ หรือตะวันออก-ตะวันตกในแต่ละพื้นที่ และทำการต่อเชื่อมเส้นทางย่อย (ตรอก-ซอย) ในพื้นที่ปิดล้อมและพื้นที่ปิดล้อมข้างเคียง (รูปที่ 1)

รูปที่ 1: พื้นที่ปิดล้อม 20 บริเวณ



1.4 ระยะเวลา

ระยะเวลาดำเนินการทั้งหมดประมาณ 10 ปี (2541-2551)

1.5 เงินลงทุนโครงการ

เงินลงทุนโครงการทั้งสิ้นประมาณ 25,125 ล้านบาท (ไม่รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน) โดยแบ่งออกเป็น 3 ระยะดังนี้

1) ระยะสั้น (2541-2542)	876	ล้านบาท
2) ระยะกลาง (2541-2544)	6,486	ล้านบาท
3) ระยะยาว (2541-2551)	17,763	ล้านบาท

1.6 แผนการดำเนินงาน

จากสภาพปัญหาในปัจจุบัน และแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ปิดล้อม ได้มีการกำหนดแผนงานโครงการสำคัญเพื่อแก้ไขปัญหพื้นที่ปิดล้อม 20 บริเวณ แบ่งเป็น 3 ขั้นตอน ดังนี้

- 1) ขั้นที่ 1 (ระยะสั้น) เน้นให้ดำเนินการแล้วเสร็จก่อนปี 2542 เป็นแนวทางที่สามารถปฏิบัติได้ทันที ได้แก่ การจัดการจราจร ปรับปรุงลักษณะกายภาพที่ไม่ต้องเวนคืน ปรับปรุงผิวการจราจร และ/หรือ โครงการที่กำลังก่อสร้าง รวมถึงการพิจารณาโครงการที่ภาครัฐกำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน มาประกอบ
- 2) ขั้นที่ 2 (ระยะกลาง) มีระยะเป้าหมายไม่เกิน 5 ปี จากปัจจุบัน หรือไม่เกินปี 2544 จะเป็นการพิจารณาปรับปรุงถนนภายในพื้นที่ปิดล้อม ซึ่งได้แก่ การต่อเชื่อมซอย/ถนนที่จำเป็น รวมถึงการพิจารณาแนวทางปรับปรุงแก้ไขปัญหาที่อยู่รอบนอกพื้นที่ปิดล้อมเพื่อช่วยสภาพการจราจรในพื้นที่
- 3) ขั้นที่ 3 (ระยะยาว) มีระยะเป้าหมาย 10 ปี และมีลักษณะทยอยดำเนินการ ซึ่งในระยะนี้จะเป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ปิดล้อมให้แปรสภาพเป็นพื้นที่ขนาดเล็กลง มีการจัดวางโครงข่ายถนนที่สมบูรณ์ และปรับปรุงแก้ไขด้านกายภาพบริเวณสำคัญ ๆ

1.7 หน่วยงานรับผิดชอบ

หน่วยงาน	จำนวนโครงการ	งบประมาณ (บาท)
กทม.	535	24,674,331,554
กรมทางหลวง	6	451,299,201
กรมการขนส่งทางบก	1	45,000

2. ข้อเสนอเพื่อพิจารณา

- 2.1 ให้ความเห็นชอบกรอบการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่ปดล้อมขนาดใหญ่ที่ได้กำหนดแนวทางในการดำเนินงานในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ของแผนการลงทุนด้านการจราจร และโครงข่ายถนน จำนวน 542 โครงการ วงเงินลงทุนประมาณ 25,125 ล้านบาท (ไม่รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)
- 2.2 ให้หน่วยงานที่จะดำเนินการตามแผนพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่ปดล้อมขนาดใหญ่ ทำการศึกษารายละเอียดความเหมาะสม(Feasibility Study) พร้อมเงินลงทุนและแหล่งที่มาของเงินลงทุนเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่ง

3. ข้อวิเคราะห์

3.1 ภาพรวมของการจราจรและขนส่งในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

- 1) ในอดีตการวางแผนโครงข่ายถนนใน กทม. มิได้คำนึงถึงการจัดลำดับชั้นของถนน(Road Hierarchy) เท่าที่ควร การดำเนินโครงการของหน่วยงานต่างๆ มุ่งเน้นการก่อสร้างถนนสายหลัก โดยที่ไม่ได้มีการเตรียมโครงข่ายถนนสายรอง สายย่อย ตลอดจนถนนซอยมารองรับให้ได้มาตรฐานและเพียงพอสำหรับที่จะทำให้การพัฒนาพื้นที่เป็นไปอย่างสมดุลย์ นอกจากนี้ ซอยส่วนใหญ่พัฒนาขึ้นจากถนนส่วนบุคคลเดิม จึงทำให้มีลักษณะแคบ คดเคี้ยว และไม่ต่อเนื่องกัน การพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจจึงเกิดขึ้นอย่างหนาแน่นไปตามแนวถนนสายหลัก ส่วนพื้นที่ด้านในจะมีการพัฒนาค่อนข้างน้อย ดังนั้นจึงเป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดรุนแรงบนถนนสายหลัก

- 2) ตั้งแต่วางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 เป็นต้นมา รัฐได้พยายามแก้ปัญหาดังกล่าวโดยได้อนุมัติโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน ทางด่วน ถนนสายหลักและถนนสายรอง หลายโครงการ เช่น โครงการรถไฟฟ้าผ่านมหานครสายหัวลำโพง-ศูนย์ประชุมสโรภิต-บางซื่อ โครงการถนนเกษตรศาสตร์-สุขาภิบาล และโครงการถนนรัชดาภิเษก-รามอินทรา เป็นต้น อย่างไรก็ตาม โครงการเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีวงเงินลงทุนสูง และต้องมีการเวนคืนที่ดินเป็นจำนวนมาก โครงการจึงมักประสบปัญหาความล่าช้า เนื่องจากการขาดแคลนเงินลงทุน และปัญหาในการเวนคืนที่ดิน ในขณะที่รัฐไม่สามารถควบคุมให้การพัฒนาเมืองเป็นไปตามผังเมืองได้ พื้นที่เมืองจึงยังคงขยายตัวตามแนวถนนสายหลัก ซึ่งทำให้สภาพปัญหาการจราจรทวีความรุนแรงขึ้นอย่างมาก

3.2 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและนโยบายรัฐบาล

- 1) สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 ซึ่งได้ให้ความสำคัญกับการแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยเน้นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกกลุ่ม ทุกสังคมให้ดีขึ้นเป็นสำคัญ ซึ่งแนวทางการพัฒนาได้ให้ความสำคัญต่อการจัดระบบจราจรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้รถใช้ถนน การบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มงวด และการจัดโครงข่ายถนนเลียบเมืองรอบกรุงเทพมหานคร
- 2) การแก้ปัญหาพื้นที่ปิดล้อมจะช่วยสนับสนุนแนวทางตามแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2540-2544) โดยเฉพาะการให้ความสำคัญต่อการแก้ไขและบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร โดยสนับสนุนให้มีการพัฒนาโครงข่ายถนน และปรับปรุงการจัดระบบจราจรให้สมบูรณ์และเหมาะสม
- 3) นอกจากนี้การแก้ปัญหาพื้นที่ปิดล้อมยังสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลในการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งในกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะการประสานโครงข่ายเชื่อมโยง ซึ่งจะเป็นการวางรากฐานการพัฒนาเมืองและลดความแออัดของกรุงเทพมหานครในระยะยาว

3.3 ความจำเป็นของการศึกษา

- 1) การศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่ปิดล้อมตามที่เสนอ จำนวน 20 บริเวณ จะสามารถใช้เป็นกรอบในการกำหนดการพัฒนาพื้นที่ และโครงข่ายถนนให้เป็นระบบ และมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจะช่วยกระจายปริมาณการจราจรออกจากถนนสายหลัก
- 2) การศึกษาดังกล่าวจะช่วยให้เห็นถึงสภาพความรุนแรงของปัญหาในแต่ละบริเวณ เพื่อสามารถจัดลำดับความสำคัญในการแก้ปัญหาได้ อย่างไรก็ตาม ควรให้ความสำคัญกับการแก้ปัญหาในพื้นที่พาณิชยกรรมและพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครที่ได้กำหนดไว้ เช่น บริเวณดินแดง ห้วยขวาง พญาไท คลองเตย และยานนาวา

- 3) อย่างไรก็ตาม ความจำเป็นเร่งด่วนในการดำเนินโครงการนี้ ควรจะมีการศึกษาในรายละเอียดที่ชัดเจนเสียก่อน เพื่อลดปัญหาที่จะเกิดขึ้นตามมากทั้งในด้านกฎหมายการเวนคืนที่ดิน กฎหมายผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะต้องมีการประเมินผลที่ได้รับจากโครงการนำร่องที่อยู่ระหว่างการดำเนินการจะมีผลสำเร็จเพียงใด สามารถแก้ไขปัญหายาจากรที่ติดขัดในพื้นที่ปิดล้อมดังกล่าวได้เพียงใด ซึ่งจะนำไปสู่กระบวนการตัดสินใจต่อไป

3.4 ความเหมาะสมทางกายภาพ

1) ลักษณะของโครงการจราจรในพื้นที่ปิดล้อม

- (1) สภาพปัญหาพื้นที่ปิดล้อมแต่ละบริเวณจะมีลักษณะคล้ายคลึงกัน โดยจะมีถนนสายหลักล้อมรอบพื้นที่ปิดล้อม ซึ่งมีการพัฒนาหนาแน่นตามแนวถนน ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ส่วนพื้นที่ด้านในจะมีเพียงตรอกซอยที่แคบและคดเคี้ยว การใช้ประโยชน์ที่ดินมีน้อย
- (2) โครงการด้านการจราจรในพื้นที่ปิดล้อมที่เสนอแนะตามผลการศึกษามี 2 ส่วน คือ โครงการที่มีแผนการดำเนินงานแล้วในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 และโครงการด้านการจราจรที่เสนอใหม่ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบของ กทม.
- (3) โครงการที่มีแผนการดำเนินการแล้วในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 มีจำนวนทั้งสิ้น 189 โครงการ วงเงินลงทุนประมาณ 194,000 ล้านบาท ซึ่งจะอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ได้แก่ กรมทางหลวง กรมโยธาธิการ กทม. และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) โดยลักษณะโครงการจะเป็นทั้งโครงการก่อสร้างทางด่วน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ทางแยกต่างระดับ สะพานลอยกลับรถ และสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา
- (4) สำหรับมาตรการที่เสนอใหม่ในการศึกษาได้มีการเสนอแนวทางการดำเนินการเป็นขั้นตอนตามความสามารถในการดำเนินการในระยะเวลาต่างๆ ดังนี้
 - มาตรการระยะสั้น (ดำเนินการแล้วเสร็จภายในปี 2542) เป็นการบรรเทาปัญหา และปรับลักษณะของโครงข่ายปัจจุบัน โดยจะเป็นแนวทางที่ดำเนินการได้ทันที เช่น ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของถนนโดยที่ไม่ต้องเวนคืน ปรับปรุงผิวจราจร ปรับปรุงระบบการจราจร และติดตั้งป้ายจราจร เป็นต้น
 - มาตรการระยะกลาง (ดำเนินการแล้วเสร็จภายในปี 2544) เป็นการปรับปรุงถนนภายในพื้นที่ปิดล้อม และการต่อเชื่อมพื้นที่รอบนอกกับพื้นที่ปิดล้อม เช่น การต่อเชื่อมถนน/ซอยต่างๆ

- มาตรการระยะยาว (ดำเนินการแล้วเสร็จภายในปี 2551) เป็นการพัฒนาพื้นที่ปิดล้อมให้มีสภาพโครงข่ายถนนที่สมบูรณ์ ทำให้พื้นที่ปิดล้อมมีขนาดเล็กลง เช่น การก่อสร้างถนนสายหลักและสายรองในพื้นที่ และขยายผิวการจราจรในพื้นที่ที่ต้องมีการเวนคืน

(5) แนวคิดในการกำหนดโครงการ/มาตรการโดยใช้ระบบการจัดลำดับชั้นของถนนในการแก้ไขปัญหาพื้นที่ปิดล้อมนั้นมีความเหมาะสม เนื่องจากการใช้หลักการจัดลำดับชั้นของถนน(Road Hierarchy) โดยแยกหน้าที่และบทบาทในการรองรับการจราจรของถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนซอย เพื่อลดปัญหาการจราจรบริเวณทางแยกในถนนสายหลัก และกระจายการจราจรในพื้นที่ โดยถนนสายหลักจะรองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ และทางแยกของถนนสายหลักจะทำหน้าที่รวบรวมปริมาณการจราจรจากถนนสายรอง ถนนสายรองจะทำหน้าที่รวบรวมและกระจายการจราจรจากซอยต่างๆในพื้นที่เพื่อป้อนเข้าสู่ถนนสายหลัก ส่วนถนนในพื้นที่ซึ่งจะเป็นถนนต่อเชื่อมซอยต่างๆ และถนนที่ต่อเชื่อมเข้ากับถนนสายรอง โดยจะมีหน้าที่การกระจายการจราจรในพื้นที่

(6) อย่างไรก็ตาม การศึกษามีได้ให้ความสำคัญกับมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางในพื้นที่เก่าที่ควร ทั้งที่ในปัจจุบัน ซอยส่วนใหญ่ในพื้นที่ปิดล้อมนั้น ไม่มีทางเดินเท้า ซึ่งเป็นการเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างมาก นอกจากนี้ การลงทุนเพียงเล็กน้อยในการก่อสร้างทางเดินเท้าให้สะดวกสบาย จะสามารถลดปริมาณการเดินทางด้วยรถยนต์และรถจักรยานยนต์ภายในพื้นที่ลงได้อีกด้วย

2) ความสอดคล้องกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

(1) การศึกษาพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่ปิดล้อมได้มีการพิจารณาความสอดคล้องของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ปิดล้อม กับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นผังเมืองรวมที่ใช้ในปัจจุบัน ซึ่งจากผลการศึกษาการใช้พื้นที่ในเขตปิดล้อมที่ศึกษาส่วนใหญ่มีความสอดคล้องกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2535

(2) ปัจจุบัน กทม. กำลังอยู่ระหว่างการจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2541-2545 ซึ่งในภาพรวมแผนการใช้ที่ดินของผังเมืองรวมใหม่จะไม่มีแตกต่างจากผังเมืองรวมปัจจุบันมากนัก

(3) การพัฒนาถนนสายรองและโครงข่ายถนนในพื้นที่เพื่อกระจายการจราจร นอกจากจะเป็นการช่วยแก้ปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักแล้ว จะเป็นการเปิดพื้นที่ใหม่ ซึ่งจะเป็นการเปิดโอกาสให้เกิดกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ และมีผลต่อลักษณะการใช้ที่ดินและการพัฒนาในพื้นที่ สำหรับพื้นที่ปิดล้อมในเขตเมืองชั้นใน ได้แก่ ดินแดง ห้วยขวาง คลองเตย และพญาไท ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่น และเขตพาณิชยกรรม ซึ่งการพัฒนาถนนภายในพื้นที่จะมีส่วนช่วยแก้

ปัญหาการจราจร และจะไม่มีความกระทบต่อการควบคุมการพัฒนาและการใช้ที่ดินในพื้นที่ สำหรับพื้นที่ปิดล้อมในเขตนอกเมือง ได้แก่ ทั้งสองห้อง ลาดพร้าว บางเขน ดอนเมือง ประเวศ และปทุมธานี ซึ่งส่วนใหญ่ถูกกำหนดให้เป็นเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย การพัฒนาโครงข่ายกระจายการจราจรในพื้นที่ปิดล้อม และการเปิดพื้นที่ใหม่ หากไม่ได้มีการควบคุมกิจกรรมที่จะเกิดขึ้น อาจจะเป็นการกระตุ้นให้เกิดการใช้ที่ดินที่ไม่เหมาะสมกับศักยภาพและวัตถุประสงค์ตามที่กำหนดได้

- (4) การพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมจะช่วยแก้ปัญหาการจราจร และการพัฒนาพื้นที่ปิดล้อมได้ในระยะหนึ่งเท่านั้น การแก้ไขปัญหพื้นที่ปิดล้อมให้เกิดประสิทธิภาพในระยะยาวต้องอาศัยมาตรการด้านการขึ้นและควบคุมการพัฒนาเมืองสนับสนุนด้วย ที่สำคัญ ได้แก่ มาตรการการจัดรูปที่ดิน การกำหนดผังพื้นที่เฉพาะ และการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการจัดสรรที่ดิน

3) การจัดลำดับความสำคัญในการดำเนินโครงการ

- (1) การศึกษาได้มีการจัดลำดับความสำคัญในการดำเนินการโดยจะพิจารณาจากลำดับความสำคัญของพื้นที่ปิดล้อมซึ่งพิจารณาจากปัญหาของพื้นที่ และการจัดลำดับความสำคัญของโครงการในแต่ละพื้นที่
- (2) การจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่ปิดล้อม มีหลักเกณฑ์ในการประเมินความสำคัญที่ดีพอสมควร โดยจะมีการพิจารณาทั้งในด้านปริมาณการเกิดการเดินทาง (Trip Generation) ในแต่ละเขตพื้นที่ปิดล้อม สภาพการพัฒนาของพื้นที่ และลักษณะการเดินทางต่อเชื่อมกับพื้นที่อื่น โดยการใช้อัตราส่วนปริมาณการจราจรต่อความจุของโครงข่ายถนน (V/C Ratio) ซึ่งสามารถสะท้อนระดับปัญหาของพื้นที่ ทั้งในแง่ปริมาณการจราจร และระบบโครงข่ายถนนที่รองรับปริมาณการจราจร
- (3) ในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ นั้น การศึกษายังไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์การให้คะแนนที่ชัดเจน แต่จะเป็นการพิจารณาในด้านกายภาพของโครงการ และระดับความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจร รวมทั้งมีการตรวจสอบสถานภาพของโครงการเดิม และพิจารณาความสอดคล้องในภาพรวมของการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนระหว่างพื้นที่ปิดล้อม และภาพรวมของกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลด้วย ทั้งนี้ การจัดลำดับความสำคัญดังกล่าว ก่อนข้างจะมีลักษณะเป็นนามธรรม หากจะพิจารณากำหนดเป็นแผนปฏิบัติการ และดำเนินการลงทุนแล้ว อาจจำเป็นที่จะต้องศึกษาความเหมาะสม พิจารณาความจำเป็น และจัดลำดับความสำคัญในการดำเนินงานโดยละเอียด นอกจากนี้ ในการพิจารณาความสำคัญของโครงการ ควรคำนึงถึงความพร้อม และความเป็นไปได้ในการดำเนินการ โดยเฉพาะด้านการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินด้วย

(รายละเอียดตามเอกสารแนบ)

- (4) อย่างไรก็ตาม การดำเนินโครงการควรให้ความสำคัญกับการดำเนินการในพื้นที่ที่มีปัญหาการจราจรในระดับรุนแรง โดยเฉพาะในเขตพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นก่อนเป็นอันดับแรก เช่น พื้นที่ดินแดง ห้วยขวาง คลองเตย และพญาไท ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุนภายใต้กรอบงบประมาณที่มีจำกัด

3.5 ผลกระทบต่อการจัดสรรงบประมาณ

1) เงินลงทุนของโครงการแต่ละหน่วยงาน

โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่ปดล้อมมีเงินลงทุนทั้งสิ้นประมาณ 25,125 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นเงินลงทุนของ กทม. จำนวน 24,674 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 98.2 ของกรมทางหลวง ประมาณ 451 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.8 และของกรมการขนส่งทางบก จำนวน 45,000 บาท ซึ่งสามารถจำแนกการลงทุนเป็นระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ได้ดังนี้

(หน่วย : บาท)

หน่วยงาน	ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว	รวม
กทม.	871,868,993	6,039,806,619	17,762,655,942	24,674,331,554
กรมทางหลวง	4,500,000	446,799,201	-	451,299,201
กรมการขนส่งทางบก	45,000	-	-	45,000
รวม	876,413,993	6,486,605,820	17,762,655,942	25,125,675,755

2) ความสามารถในการลงทุนของหน่วยงาน

1) กรมทางหลวง

ในปีงบประมาณ 2542 กรมทางหลวงได้รับจัดสรรงบประมาณในโครงการเพื่อแก้ไขปัญหการจราจรในเขตกทม. และปริมณฑล จำนวนทั้งสิ้น 1,383 ล้านบาท ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับเงินลงทุนที่เสนอในโครงการนี้จะต้องใช้เงินลงทุนจำนวนประมาณ 451 ล้านบาทแล้ว จะเห็นได้ว่ากรมทางหลวงน่าจะจัดสรรงบประมาณเพื่อการลงทุนตามโครงการนี้ได้

2) กทม.

- (1) ตามโครงการศึกษาที่ได้เสนอไว้ในช่วงระยะสั้น (ปี 2541-2542) และระยะกลาง (ภายในปี 2544) จะมีเงินลงทุนรวมค่าก่อสร้างประมาณ 6,911 ล้านบาท และจะต้องใช้งบประมาณ

อย่างน้อย 20,735 ล้านบาท (รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินประมาณ 2 เท่าของค่าก่อสร้าง) ซึ่งโครงการเหล่านี้เป็นโครงการใหม่ทั้งสิ้น ขณะที่รัฐบาลได้จัดสรรงบประมาณปี 2542 ให้แก่ กทม. แล้ว ดังนั้นรัฐบาลจะสามารถจัดสรรงบประมาณให้แก่ กทม. ได้ ตั้งภายหลังกปี 2542 เป็นต้นไป

- (2) สศช. ได้ทำการประมาณการขั้นต้น พบว่า ความเป็นไปได้ในการจัดสรรงบประมาณสำหรับ แก้ไขปัญหาการจราจรของ กทม. ในปี 2543 และ 2544 รวมประมาณ 20,000 ล้านบาท ซึ่งใกล้เคียงกับวงเงินการลงทุนโครงการศึกษาที่ได้เสนอไว้ในปี 2543 และ 2544 อย่างไรก็ตาม กทม. ยังมีโครงการอื่นๆ ที่จะต้องลงทุนในการแก้ไขปัญหาจราจรในช่วง แผนพัฒนา ฉบับที่ 8 อีกประมาณ 7,500 ล้านบาท ดังนั้น กทม. จะต้องจัดลำดับ ความสำคัญของโครงการในแต่ละปีต่อไป

3.6 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

- 1) ที่ปรึกษา ได้ทำการวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจโดยเปรียบเทียบประโยชน์ที่ได้จากการมี โครงการ (With Project) และไม่มีโครงการ (Without Project) โดยนำข้อมูลจากโครงการพัฒนา ฐานข้อมูลและแบบจำลองการขนส่งในเมือง (UTDM) มาประยุกต์ใช้ โดยแบ่งการคำนวณออกเป็น 2 ด้าน คือ ด้านมูลค่าการประหยัดเวลา และมูลค่าการประหยัดการสึกหรอของยานพาหนะ ซึ่งจาก ข้อสมมุติฐานดังกล่าว จะได้ประโยชน์ผลตอบแทนประมาณ 1,212 ล้านบาท/ปี อย่างไรก็ตาม การศึกษา ยังขาดความชัดเจนในการประมาณการจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น และค่าตัวแปรต่างๆ ในแบบจำลองไม่ได้อยู่บนพื้นฐานภาวะทางเศรษฐกิจปัจจุบัน
- 2) โครงการศึกษาไม่ได้คำนวณอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ไว้ เนื่องจากการศึกษานี้เป็น เพียงกรอบการศึกษาเบื้องต้น ซึ่งยังไม่ได้พิจารณาในรายละเอียดแต่ละโครงการ รวมทั้งระยะเวลา ดำเนินโครงการยังไม่แน่นอน
- 3) อย่างไรก็ตาม นอกจากการวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ควรวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายทางเศรษฐกิจ และสังคมที่เกิดขึ้นเนื่องจากโครงการด้วย ซึ่งได้แก่ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และต้นทุนที่เกิดจากผลกระทบภายนอก (Externality) เช่น มลภาวะทางเสียง ฝุ่นละออง อุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นเนื่องจาก ปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น และผลกระทบกับการดำเนินชีวิตโดยปกติของประชาชนในพื้นที่
- 4) การศึกษาดังกล่าว เป็นการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งรัฐจะต้องรับภาระการลงทุนทั้งหมด อย่างไรก็ตาม ภาวะการขาดสภาพคล่องทางการเงินของประเทศได้ส่งผลให้เกิดข้อจำกัดในการลงทุน ของรัฐเป็นอย่างมาก ทั้งในด้านงบประมาณ และในด้านเงินกู้ของภาครัฐ ดังนั้นความเป็นไปได้ในการที่

รัฐจะระดมทุน ให้ได้ตามแผนจึงมีความเป็นไปได้ยาก ดังนั้นในการดำเนินโครงการ หน่วยงานปฏิบัติ ควรจะมีการจัดลำดับความสำคัญของโครงการให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจของประเทศก่อนที่จะมีการดำเนินการจริง

3.7 ผลกระทบต่อการใช้ที่ดิน

- 1) โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบจราจรในพื้นที่ปัดล่อม จะช่วยให้พื้นที่ในบริเวณดังกล่าวมีการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงกับโครงข่ายถนนในปัจจุบันให้ได้รับความสะดวก และมีความคล่องตัวในการจราจร และทำให้พื้นที่ที่ถูกปัดล่อมมีศักยภาพในการพัฒนาให้เกิดประโยชน์ในทางเศรษฐกิจอย่างสมดุลมากขึ้น ตลอดจนการเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาของพื้นที่ปัดล่อมนี้ จะช่วยให้การใช้ที่ดินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยให้การวางผังเมือง และการควบคุมให้เป็นไปตามผังเมืองเกิดผลในทางปฏิบัติ นอกจากนี้ยังทำให้ราคาที่ดินในพื้นที่ปัดล่อมเพิ่มสูงขึ้นด้วย
- 2) การพัฒนาโครงข่ายการจราจรในพื้นที่ปัดล่อมนี้ จะมีส่วนช่วยส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน โดยจะทำให้การเดินทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนหลัก เช่น รถไฟฟ้า เป็นต้น มีความสะดวกขึ้น นอกจากนี้ การทำให้พื้นที่ปัดล่อมมีการพัฒนาให้หนาแน่นและสมดุลมากขึ้นนั้น ปริมาณความต้องการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนก็มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นตามไปด้วย
- 3) อย่างไรก็ตาม การเปิดพื้นที่ปัดล่อมทั้ง 20 บริเวณตามโครงการ ดังกล่าว อาจต้องมีการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างโครงข่ายถนนเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดผลกระทบต่อผู้ถูกเวนคืน นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดผลกระทบต่อวิถีชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนในบริเวณดังกล่าว เนื่องจากมีการสัญจรของยานพาหนะเพิ่มมากขึ้น ส่งผลกระทบทางด้านเสียง ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือน และความปลอดภัย ทั้งนี้ ประชาชนในแต่ละพื้นที่จะมีความต้องการความเป็นอยู่ที่แตกต่างกัน และอาจไม่พร้อมต่อการสูญเสียสิทธิส่วนบุคคล การทำประชาพิจารณ์ในระดับท้องถิ่นในแต่ละโครงการจะเป็นการเพิ่มการมีส่วนร่วมของประชาชน และทำให้ทราบถึงความต้องการที่แท้จริงของคนในพื้นที่นั้นได้

3.8 การติดตามและประเมินผล

- 1) การศึกษามีได้วิเคราะห์ถึงแนวทางในการติดตามและประเมินผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาพื้นที่ปัดล่อมตามที่เสนอ โดยการประเมินผลโครงการนำร่องในพื้นที่ 5 บริเวณ ที่ได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2537 แล้วนั้น เป็นเพียงการวัดความก้าวหน้าในการดำเนินโครงการด้วยการนับจำนวนโครงการที่หน่วยงานดำเนินการไปแล้ว เทียบกับโครงการทั้งหมดที่เสนอแนะตามแผน
- 2) การประเมินผลควรดำเนินการใน 2 ลักษณะ คือ การประเมินผลความก้าวหน้าในการดำเนินโครงการของหน่วยงาน และการประเมินผลประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาพื้นที่ปัดล่อม โดยการใช้ตัวแปรที่สามารถสื่อให้เห็นถึงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของหน่วยงาน และผลสำเร็จในการแก้ปัญหา

- 3) การประเมินผลความก้าวหน้าในการดำเนินโครงการของหน่วยงาน ควรวัดจากปริมาณงาน และ
ช่วงเวลาในการดำเนินโครงการ เพื่อให้ทราบถึงประสิทธิภาพในการดำเนินโครงการของหน่วยงานที่
รับผิดชอบ
- 4) การประเมินผลประสิทธิภาพในการแก้ปัญหาพื้นที่ปิดล้อม ควรพิจารณาจากค่าดัชนีชี้วัดการพัฒนา
ของพื้นที่หลังจากดำเนินโครงการแล้วเสร็จ โดยพิจารณาประกอบกับค่าดัชนีชี้วัดด้านการจราจรเพื่อ
ให้การประเมินผลสะท้อนความเป็นจริงหลังจากดำเนินโครงการแล้วเสร็จ

4. ความเห็น

เห็นควรให้ความเห็นชอบผลการศึกษาเพื่อพิจารณาระบบการจราจรในพื้นที่ปิดล้อมตามที่ สจร. เสนอ โดยให้
หน่วยงานปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง นำไปเป็นกรอบในการศึกษาและจัดทำรายละเอียดโครงการเสนอขออนุมัติ
คณะรัฐมนตรีตามขั้นตอน ทั้งนี้เพื่อให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณประจำปีต่อไป อย่างไรก็ตาม
สจร. มีข้อสังเกตเพิ่มเติม ดังนี้

- 4.1 การวางแผนและดำเนินโครงการของหน่วยงาน ควรมีการจัดทำทางเดินเท้า ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวก
สาธารณะอื่นๆ สำหรับคนเดินเท้าควบคู่ไปกับการก่อสร้างและปรับปรุงโครงข่ายถนนด้วย เพื่อลดความเสี่ยง
ต่อการเกิดอุบัติเหตุ อีกทั้งยังช่วยลดปริมาณการเดินทางด้วยรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ในพื้นที่ปิดล้อม
ด้วย
- 4.2 การดำเนินการแก้ปัญหาพื้นที่ปิดล้อมถึงแม้ว่าจะเป็นการดำเนินการที่เป็นประโยชน์อย่างมากต่อการจราจร
และการพัฒนาเมือง แต่อาจมีผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่เดิม ดังนั้น หน่วย
งานปฏิบัติจึงควรจัดทำประชาพิจารณ์ให้กับผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ด้วย เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการดำเนิน
โครงการในภายหลัง
- 4.3 สจร. ควรเป็นหน่วยงานกลางในการติดตามและประเมินผลความก้าวหน้าในการดำเนินโครงการ และ
ประเมินผลประสิทธิภาพในการแก้ปัญหาพื้นที่ปิดล้อม โดยควรจัดทำมาตรฐานและหลักเกณฑ์ในการ
ประเมินผลที่ชัดเจนและเป็นที่ยอมรับของประชาชนและหน่วยงานต่างๆ ด้วย

หลักเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่และโครงการ

1. หลักเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่ปิดล้อม

หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินความสำคัญของพื้นที่ปิดล้อม อาศัยเกณฑ์การประเมิน 3 ประการ

- 1.1 ระดับปริมาณการเกิดการเดินทางแต่ละเขตพื้นที่ปิดล้อม โดยพื้นที่ปิดล้อมใดที่มีปริมาณการเดินทางในเขตพื้นที่นั้นมากที่สุด (ไม่รวมปริมาณการเดินทางผ่าน) จะจัดเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อการแก้ไขปัญหา และจะเป็นพื้นที่ที่มีคะแนนสูง (คะแนนเต็ม 30 คะแนน)
- 1.2 ตรวจสอบสภาพการพัฒนาเป็นพื้นที่ปิดล้อมควบคู่กับลักษณะการต่อเชื่อมกับพื้นที่ปิดล้อมข้างเคียง หากพื้นที่ใดเป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาหนาแน่น และมีความต่อเนื่องเชื่อมโยงสู่พื้นที่อื่นๆ ซึ่งจัดเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อการแก้ไขปัญหา และจะเป็นพื้นที่ที่มีคะแนนสูง (คะแนนเต็ม 30 คะแนน)
- 1.3 อัตราส่วนปริมาณการจราจรต่อความจุของโครงข่ายถนน (V/C) สะท้อนระดับปัญหาโดยตรงของพื้นที่ทั้งในแง่ปริมาณการจราจรทั้งหมดของพื้นที่ และระบบโครงข่ายถนนรองรับปริมาณการจราจร หากพื้นที่ใดมีค่า V/C เท่ากับหรือมากกว่า 1.0 แสดงว่าพื้นที่นั้นมีความสำคัญต่อการแก้ไขปัญหา และจะเป็นพื้นที่ที่มีคะแนนสูง (คะแนนเต็ม 40 คะแนน)

พื้นที่ใดที่มีคะแนนรวมสูงสุดจาก 100 คะแนน จัดเป็นพื้นที่เร่งด่วนที่ต้องพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรเป็นลำดับแรก

ลำดับความสำคัญของพื้นที่ปิดล้อม (เรียงตามลำดับปัญหา)

ลำดับปัญหา	พื้นที่ปิดล้อม
1	ดินแดง
2	หัวขวาง
3	คลองเตย
4	พญาไท
5	ลาดยาว
6	บางกะปิ
7	สวนหลวง
8	หัวหมาก
9	พระโขนง
10	ยานนาวาฯ
11	ทุ่งสองห้อง

ลำดับปัญหา	พื้นที่ปิดล้อม
12	บางกอกน้อยฯ
13	ลาดพร้าว
14	บางนา
15	คลองจั่น
16	บางเขน
17	พัฒนาการ
18	ประเวศ
19	ปิ่นเกล้า
20	ดอนเมือง

2. หลักเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการจัดลำดับความสำคัญของแต่ละโครงการจะพิจารณาจากเกณฑ์หลัก 2 ระดับ

- 2.1 เกณฑ์ลักษณะกายภาพของโครงการ จะตรวจสอบสถานะภาพของโครงการเดิม/โครงการตามแผนที่รัฐกำลังดำเนินการในปัจจุบัน และความสอดคล้องกับระดับปัญหาของแต่ละพื้นที่
- 2.2 ระดับความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจร จะตรวจสอบความสอดคล้องของการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนระหว่างแต่ละพื้นที่ปิดล้อม และภาพรวมของ กทม. และปริมณฑล