



ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๒/ ๒๖๖

กระทรวงคมนาคม

๓๘ ถนนราชดำเนินนอก

กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๔

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษามาตรการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรณีศึกษา การบริหารจัดการจราจรโดยใช้ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๑๖๓๗๘ ลงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๔
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๒๐๔๓๒ ลงวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๖๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือสำนักการจราจรและขนส่ง ด่วนที่สุด ที่ กท ๑๖๐๓/๓๒๐ ลงวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๖๔
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ที่ ดศ ๐๒๐๖/๖๓๕๑ ลงวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๖๔
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงมหาดไทย ด่วนที่สุด ที่ มท ๐๒๑๑.๕/๘๕๑๗ ลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๔
๕. สำเนาหนังสือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ด่วนที่สุด ดช ที่ ๐๐๐๗.๓๔/๑๗๑๗ ลงวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๔

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ และ ๒ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) สั่งและปฏิบัติราชการ แทนนายกรัฐมนตรีได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักรับเรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษามาตรการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรณีศึกษา การบริหารจัดการจราจรโดยใช้ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ไปพิจารณาร่วมกับกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาศึกษาแนวทางและความเหมาะสมของรายงาน พร้อมข้อเสนอแนะดังกล่าว และสรุปผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในภาพรวม แล้วส่งให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษามาตรการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ด้วยระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS) ของคณะกรรมการฯ ดังกล่าวแล้ว เห็นว่าเป็นประโยชน์และมีความสอดคล้องกับภารกิจของกระทรวงคมนาคมในการดำเนินงานด้านการบริหารจัดการจราจรโดยการประยุกต์ใช้ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS) ซึ่งกระทรวงคมนาคมเห็นด้วยกับมาตรการและแผนงานการบริหารจัดการจราจรด้วยระบบ ITS ทั้ง ๓ ระยะ ดังกล่าว และได้ดำเนินการสอบถามข้อมูล ความเห็น และผลการดำเนินการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงมหาดไทย

สำนักงาน...

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้อง โดยมีความเห็นและผลการดำเนินงานตามมาตรการที่ระบุในข้อเสนอฯ สรุปดังนี้

๑. ความเห็นและผลการดำเนินงานของ คค. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหารถจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ด้วยระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS)

๑.๑ มาตรการระยะเร่งด่วน ไม่เกิน ๑ ปี

๑.๑.๑ มาตรการพัฒนาระบบ ITS เพื่อข้อมูลข่าวสาร

๑) ติดตั้งกล้อง CCTV ที่มีสมรรถนะสูง เพื่อใช้ประโยชน์ในการจัดการจราจร ความมั่นคง และความปลอดภัย

๒) ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาอุปกรณ์ เทคโนโลยีระบบ ITS เพื่อใช้ในการจัดการจราจร และขยายผลไปยังภาคส่วนอื่น ๆ ของประเทศ

๓) ส่งเสริมการจัดทำมาตรฐานของอุปกรณ์สำหรับจัดเก็บข้อมูลที่สามารถผลิตได้ในประเทศ เช่น กล้อง CCTV เป็นต้น เพื่อลดการนำเข้าและเน้นการพึ่งพาตนเอง

๔) เปิดให้มหาวิทยาลัย ภาคเอกชน และประชาชน สามารถเข้าถึงข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐที่มีอยู่แล้ว เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการพัฒนาทางเลือกใหม่ ๆ เพื่อช่วยแก้ไขปัญหารถจราจร โดยอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลจากหน่วยงานนั้น ๆ

กรุงเทพมหานคร (สำนักงานจราจรและขนส่ง) ได้พิจารณาแล้วเห็นว่า รายงานผลการพิจารณาศึกษาดังกล่าวของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา มีความเหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อกรุงเทพมหานครที่จะนำมาใช้ในการพัฒนาระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อแก้ไขปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานครให้ประสบผลสำเร็จและมีประสิทธิภาพ ซึ่งในปัจจุบันผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครพิจารณาเห็นชอบร่างบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา กรุงเทพมหานคร กองบัญชาการตำรวจนครบาล และมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เรื่อง การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีการจัดการจราจรและขนส่ง และได้ส่งร่างบันทึกข้อตกลงดังกล่าวให้มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เพื่อพิจารณาดำเนินการลงนามบันทึกข้อตกลงแล้ว โดยเป็นการดำเนินการที่สอดคล้องกับกรอบแนวทางการนำระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS) มาใช้ในการแก้ไขปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในประเด็นเรื่องการสนับสนุนการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในประเทศ เพื่อส่งเสริมการศึกษาค้นคว้าและการพึ่งพาตนเองด้านเทคโนโลยีการบริหารจัดการจราจร รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

กรมทางหลวงได้มีการนำระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) มาช่วยในการแก้ไขปัญหารถจราจร โดยได้มีการติดตั้งระบบกล้อง CCTV และอุปกรณ์ตรวจวัดสภาพจราจร ทั้งในส่วนของอุปกรณ์ตรวจวัดปริมาณจราจร และอุปกรณ์ตรวจวัดระยะเวลาในการเดินทางบนทางหลวงสายหลักสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ภายในรัศมี ๒๕๐ กิโลเมตร รอบกรุงเทพมหานครเพื่อใช้ในการตรวจสอบสภาพจราจร และได้มีการติดตั้งป้ายจราจรแบบสลับข้อความ (Variable Message Sign : VMS) บนสายทางเพื่อให้ข้อมูลด้านการจราจรกับผู้ใช้ทาง และช่วยในการบริหารจัดการจราจร เช่น การแนะนำเส้นทางเลี่ยง การบริหารจัดการช่องทางพิเศษ (Reversible Lane) เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการปรับปรุงระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรจากระบบ Fixed – Time เป็นระบบ Adaptive Traffic Signal Control ที่สามารถปรับเปลี่ยนรอบสัญญาณไฟให้เหมาะสมกับปริมาณจราจรในขณะนั้นได้โดยอัตโนมัติ ทั้งนี้ ในส่วนของการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาอุปกรณ์ เทคโนโลยีระบบ ITS ในประเทศ กรมทางหลวงก็ได้ดำเนินโครงการนำร่องร่วมกับสถาบันการศึกษาในโครงการจ้างที่ปรึกษาต่าง ๆ เช่น โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรบริเวณทางแยก

ปริมณฑลและเมืองหลักเพื่อรองรับประชาคมอาเซียน (AEC) โครงการบริหารจัดการจราจรเพื่อควบคุมการใช้ช่องจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๒ ช่วงสระบุรี – นครราชสีมา โครงการงานจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ โครงการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการจัดทำทางข้ามถนนปลอดภัย เป็นต้น

๑.๑.๒ มาตรการพัฒนาระบบ ITS เพื่อควบคุมและจัดการจราจร

๑) จัดทำโครงการนำร่องทดสอบการควบคุม และจัดการจราจรด้วยเทคโนโลยีที่ผลิตในประเทศ โดยเลือกบริเวณพื้นที่นำร่องที่มีสถานศึกษา สถานที่ราชการ พื้นที่เศรษฐกิจ ตลาดและชุมชนที่ต้องใช้เส้นทางเดียวกัน เป็นต้น

๒) จัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรแบบเบ็ดเสร็จด้วยระบบ ITS เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ จากหลายหน่วยงานมาใช้ เพื่อให้เกิดการพัฒนาแบบอัจฉริยะสำหรับการเดินทาง โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำข้อมูลที่มีอยู่ทั้งหมดเข้าสู่เครือข่ายต่าง ๆ และเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบอินเทอร์เน็ตเพื่อการประสานงานและการติดต่อด้วยข้อมูลที่ทันสมัย

กรมทางหลวงได้มีการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ กรมทางหลวง (Highway Traffic Operations Center : HTOC) เพื่อติดตาม/ตรวจสอบสภาพจราจร ตลอด ๒๔ ชั่วโมง ศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจร สนับสนุนข้อมูลด้านการจราจร และประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการจราจร รวมทั้งเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ข้อมูลด้านการจราจรให้กับผู้ใช้ทางผ่านป้ายจราจรแบบสลับข้อความ (VMS) ผ่าน Mobile Application “Thailand Highway Traffic” และผ่านสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) ต่าง ๆ

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมได้พิจารณามาตรการพัฒนาระบบ ITS เพื่อควบคุมและจัดการจราจรแล้ว ขอรายงานว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ – ๒๕๖๑ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ร่วมกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และหน่วยงานในสังกัด ได้ดำเนินโครงการนำร่องสาทรโมเดล โดยเป็นความร่วมมือระหว่างประเทศ กับสภาธุรกิจโลกเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (World Business Council for Sustainable Development : WBCSD) โดยร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และหน่วยงานภาคเอกชน ซึ่ง WBCSD ได้คัดเลือกกรุงเทพมหานคร เป็น ๑ ใน ๕ เมืองต้นแบบ สำหรับการแก้ไขปัญหาจราจรด้วยโมเดลของ WBCSD ซึ่งเป็นรูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย การแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ และการพัฒนาความร่วมมือระหว่างทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานคร และได้คัดเลือกถนนสาทรเป็นถนนต้นแบบและได้ดำเนินการตามมาตรการด้านต่าง ๆ อาทิ มาตรการบริการข้อมูลการเดินทาง มาตรการ Traffic Flow Management โดยสนับสนุนฐานข้อมูลจราจรแบบทันที (Real Time) ให้แก่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติงานเพื่อกำหนดสัญญาณไฟอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมาตรการจอดแล้วจร และมาตรการรถโรงเรียน (Shuttle Bus) ซึ่งเมื่อจบโครงการสามารถเพิ่มความคล่องตัวในการจราจรบนถนนสาทรได้ ทั้งนี้ สำหรับการดำเนินงานในระยะที่ ๒ กระทรวงคมนาคมโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อย้ายผลการปฏิบัติงานโดยการนำมาตรการแก้ไขปัญหาที่ได้จากโครงการสาทรโมเดล มาขยายผลการปฏิบัติงานในพื้นที่ถนนพระราม ๔ ต่อไป

๑.๑.๓ มาตรการพัฒนาระบบ ITS เพื่อการขนส่ง

๑) เร่งผลักดันระบบตั๋วร่วม ให้สามารถเชื่อมโยงกับระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticket) ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รถไฟฟ้า และเรือ เป็นลำดับแรก เพื่อเพิ่มความสะดวก ประหยัด ส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งมวลชนเพิ่มมากขึ้น หลังจากนั้นจึงพัฒนาเชื่อมต่อกับภาคบริการอื่น ๆ เป็นลำดับถัดไป

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้กำกับดูแลผู้รับสัมปทาน ให้ดำเนินการออกแบบและจัดหาอุปกรณ์ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติให้สามารถรองรับระบบตั๋วร่วม ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม

๑.๒ มาตรการระยะสั้น ๑ - ๓ ปี

๑.๒.๑ มาตรการปรับปรุงบทลงโทษ/กฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เหมาะสมกับสถานการณ์ ปัจจุบัน เพื่อเป็นการป้องปรามหรือลดผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือผู้ที่กระทำความผิดซ้ำซ้อน โดยขาดจิตสำนึก จากการขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ เมาแล้วขับ หรือใช้สารเสพติด ฝ่าสัญญาณไฟจราจร ขับรถสวนเลน ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และมีพฤติกรรมกระทำความผิดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุซึ่งนับวันจะมีมากขึ้น ได้แก่

๑) เร่งผลักดันการใช้ระบบตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่มาใช้อย่างจริงจัง รวมถึงให้มีบทลงโทษในการเข้ารับการอบรมและบำเพ็ญสาธารณประโยชน์

๒) ใช้มาตรการทบทวนหรือยกเลิกการต่ออายุใบอนุญาตขับขี่แก่บุคคล ที่ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และพระราชบัญญัติรถยนต์ ทั้งในกรณี กระทำความผิดซ้ำซ้อน และกระทำความผิดร้ายแรง

กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการเร่งผลักดันการใช้ระบบตัดแต้ม ใบอนุญาตขับรถ ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการออกระเบียบและประกาศ จำนวน ๓ ฉบับ โดยได้นำหลักการ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้ให้อำนาจ นายทะเบียนในการสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ในกรณีฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ไว้แล้ว ซึ่งนายทะเบียนสามารถใช้อำนาจนี้เพื่อป้องปรามมิให้ผู้ขับรถที่มีพฤติกรรมกระทำความผิดซ้ำซ้อนหรือ กระทำความผิดร้ายแรงมาขับรถ อันอาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้ ได้ถูกกำหนดเป็นหลักการสำคัญในร่างระเบียบและร่างประกาศที่จะออกมาเพื่อรองรับการใช้ระบบตัดแต้ม ใบอนุญาตขับรถดังกล่าว สำหรับการพัฒนาระบบตัดคะแนนความประพฤติของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถ อยู่ระหว่างดำเนินการลงนามสัญญากับผู้รับจ้างเพื่อพัฒนาระบบที่ประกอบด้วยระบบงานต่าง ๆ ได้แก่ ระบบงานจัดการคะแนนความประพฤติของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถ ระบบงานอบรมคืนคะแนนความประพฤติ ของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถ ระบบงานสืบค้นคะแนนและการอบรมคืนคะแนนความประพฤติ (Mobile Application) ระบบแลกเปลี่ยนและเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบสารสนเทศอื่น/หน่วยงานอื่น และขณะนี้อยู่ระหว่าง ดำเนินการออกระเบียบและประกาศ จำนวน ๓ ฉบับ เพื่อรองรับการใช้ระบบตัดแต้มใบอนุญาตขับรถ ดังนี้

๑) ร่างระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอน ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ.

๒) ร่างระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอน ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ.

๓) ร่างประกาศ...

๓) ร่างประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักสูตรการอบรมความรู้เพื่อขอคืนคะแนนความประพฤติในการขับรถและการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ.

ทั้งนี้ ในส่วนของการพัฒนาระบบตัดคะแนนความประพฤติของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการลงนามสัญญากับผู้รับจ้างเพื่อพัฒนาระบบ ซึ่งประกอบด้วยระบบงานต่าง ๆ ดังนี้

- ๑) ระบบงานจัดการคะแนนความประพฤติของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถ
- ๒) ระบบงานอบรมคืนคะแนนความประพฤติของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถ
- ๓) ระบบงานสืบค้นคะแนนและการอบรมคืนคะแนนความประพฤติ

(Mobile Application)

๔) ระบบแลกเปลี่ยนและเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบสารสนเทศอื่น/หน่วยงานอื่น

๑.๒.๒ มาตรการส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งมวลชน (Mass transit) เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร โดยลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล จึงต้องทำให้ระบบขนส่งมวลชนตอบสนองความต้องการเดินทางของประชาชน ได้แก่

๑) จัดทำการศึกษา/เพิ่มเติม และปรับปรุงจุดเชื่อมต่อ (Connectivity) ระหว่างการโดยสารทางเรือ ทางรถ ทางราง เพื่อเพิ่มความสะดวกและเป็นทางเลือกให้กับผู้โดยสารและควรมีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อทุกช่องทางให้ประชาชนได้รับทราบ

๒) พัฒนาระบบแอปพลิเคชันที่สามารถแสดงข้อมูลตารางการเดินทาง เวลาเข้าป้าย ตำแหน่งรถ รวมถึงการเชื่อมต่อกับโหมดการเดินทางอื่นในพื้นที่นั้น เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว และเป็นข้อมูลในการตัดสินใจที่จะเลือกเดินทางหรือไม่ และการปรับเปลี่ยนวิธีการเดินทางซึ่งเป็นทางเลือก (Solution) หนึ่งที่ช่วยแก้ปัญหการจราจรได้

๓) จัดทำระบบขนส่งเสริม (Feeder) ที่ปลอดภัย เช่น รถบัสขนาดเล็ก หรือขนาดกลางรับ - ส่งผู้โดยสาร จากที่พักอาศัยออกมายังถนนสายหลักเพื่อเชื่อมการเดินทางกับรถโดยสารประจำทางและนำส่งผู้โดยสารไปยังขนส่งมวลชนระบบรางเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนได้ง่ายยิ่งขึ้น

กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการเพื่อรองรับมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งมวลชน ดังนี้

๑) จัดการประชุมผู้ประกอบการขนส่งในเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๔ กทม. ที่เดินรถให้บริการอยู่ในแนวรถไฟฟ้าสายสีเขียว สายสีแดง และสายสีน้ำเงิน เพื่อปรับปรุงเส้นทางเดินรถให้เหมาะสม สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชาชนและสามารถเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าได้โดยสะดวก โดยเป็นการต่อยอดจากโครงการศึกษาระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ด้วยรถโดยสารประจำทาง สนับสนุนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อลดอุบัติเหตุจากการใช้รถ ซึ่งศึกษาแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๖๓ นอกจากนี้แล้ว ยังมีการพัฒนา Application "Smart Bus Terminal" สามารถแสดงข้อมูลตารางการเดินทางหมวด ๒ และหมวด ๓ แบบทันที (Real Time) ที่สถานีขนส่งผู้โดยสาร

๒) จัดการประชุมผู้ประกอบการขนส่งในเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๔ กทม. ที่เดินรถให้บริการอยู่ในแนวรถไฟฟ้าสายสีเขียว สายสีแดง และสายสีน้ำเงิน เมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เพื่อปรับปรุงเส้นทางเดินรถให้เหมาะสม สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง

ของประชาชน...

ของประชาชนและสามารถเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าได้โดยสะดวก และมีคำสั่งที่ ๒๑๙/๒๕๖๔ สั่ง ณ วันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๔ และ คำสั่งที่ ๓๑๘/๒๕๖๔ สั่ง ณ วันที่ ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๖๔ แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาเส้นทางรถโดยสารประจำทางรองรับการเชื่อมต่อระบบการขนส่งทางราง โดยคณะทำงานประกอบด้วยผู้แทนกรมการขนส่งทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมการขนส่งทางราง การรถไฟแห่งประเทศไทย และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อร่วมกันดำเนินการในเรื่องดังกล่าว

๓) พัฒนา Mobile Application "Smart Bus Terminal" ซึ่งสามารถตรวจสอบตารางเวลาการเดินทางแบบทันที (Real Time) ของสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน ๑๒๔ แห่ง โดยสามารถดาวน์โหลดใช้งานได้ผ่าน App Store และ Google Play Store

๔) ได้มีการศึกษาระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ด้วยรถโดยสารประจำทางสนับสนุนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน โดยสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ทั้งนี้ ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จเมื่อเดือนเมษายน ๒๕๖๓

กรมการขนส่งทางรางได้พิจารณาศึกษามาตรการส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งมวลชน (Mass transit) โดยเห็นความจำเป็นการสำรวจ ตรวจสอบประเมินการออกแบบสถานีขนส่งทางราง (รถไฟและรถไฟฟ้า) เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับประชาชน โดยออกแบบสถานีให้เป็นไปตามหลักการออกแบบเพื่อคนทุกคน (Universal Design) เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางเพิ่มขึ้น

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้มีการจัดทำ “โครงการศึกษาระบบนำทางการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” โดยรวบรวมข้อมูลรายละเอียดและวิเคราะห์การเชื่อมโยงโครงข่ายของระบบขนส่งสาธารณะทั้งทางถนน ทางราง และทางน้ำ ที่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พร้อมเผยแพร่ผ่านแอปพลิเคชัน ชื่อว่า “นำทาง” ซึ่งให้บริการค้นหาเส้นทาง ระยะเวลาค่าโดยสารที่เหมาะสมกับการเดินทางของผู้ใช้งาน รองรับการใช้งานทั้งเว็บแอปพลิเคชัน (Web Application) และโมบายแอปพลิเคชัน (Mobile Application) รองรับการใช้งานได้หลากหลาย ทั้งระบบปฏิบัติการ Windows IOS และ Android โดยมีจุดเด่นของแอปพลิเคชันนำทาง ดังนี้

๑. มีความน่าเชื่อถือ เนื่องจากเป็นข้อมูลจากภาครัฐ
๒. มีข้อมูลสถานีที่ให้บริการทั้งทางบก ทางราง และทางน้ำอย่างครบถ้วน
๓. มีข้อมูลเวลามาถึงจุดจอดและการแสดงตำแหน่งของขนส่งสาธารณะ

ได้อย่างทันที (Real time)

๔. มีข้อมูลจุดจอดแล้วจร
๕. มีข้อมูลภายในฝั่งสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งช่วยอำนวยความสะดวกแก่บุคคลทั่วไปและผู้พิการสำหรับการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างภายในและภายนอกสถานี
๖. มีรายงานสภาพจราจรและเหตุการณ์ต่าง ๆ ให้รับทราบตลอดเวลา
๗. สามารถรายงานสภาพจราจรได้ด้วยตนเอง เพื่อแจ้งข่าวแก่ประชาชนทั่วไป
๘. มีข้อมูลสถานที่สำคัญมากมาย โดยเฉพาะสถานที่ราชการที่ครอบคลุม

มากที่สุด

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้พิจารณารายงานแล้วมีความเห็นว่าเป็นระบบ ITS เพื่อความปลอดภัย เป็นระบบที่ใช้อำนวยความสะดวกแก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารเพื่อการเดินทางที่ปลอดภัย ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินการของ ขสมก. ในปัจจุบัน โดย ขสมก. ได้ติดตั้งระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินทาง (GPS) บนรถโดยสารเรียบร้อยแล้ว

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้พิจารณามาตรการส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งมวลชน (Mass transit) และได้ดำเนินการดังนี้

๑) ปรับปรุงและออกแบบสถานีรถไฟฟ้าให้เชื่อมต่อการโดยสารรูปแบบอื่นโดยใช้หลักการออกแบบ Universal Design เช่น โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีพระนั่งเกล้า ระหว่างรถไฟฟ้าสถานีพระนั่งเกล้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ และท่าเรือโดยสาร โดยจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุอย่างเหมาะสมตามที่กฎหมายกำหนด และ รฟม. อยู่ระหว่างพิจารณาสถานีอื่น ๆ ที่อยู่ภายในความรับผิดชอบเพื่อดำเนินการต่อไป

๒) มีการให้บริการระบบแสดงจำนวนที่จอดรถว่าง (Free Lots) ณ อาคารและลานจอดรถโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล สายฉลองรัชธรรม และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ผ่านเว็บไซต์ <http://park-ride.mrta.co.th> เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถตรวจสอบจำนวนช่องจอดรถว่าง สำหรับใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนและตัดสินใจเดินทาง รวมถึงปัจจุบันอยู่ระหว่างการพัฒนา Mobile Application เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการมากขึ้น

๑.๒.๓ มาตรการลดอุปสรรคและข้อจำกัดทางกายภาพของถนน เพื่อลดความแออัดของปริมาณรถยนต์ และเพิ่มความคล่องตัวของการจราจร ทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเวลาปกติ ควรปรับปรุงแก้ไขทางกายภาพถนน ได้แก่

๑) ปรับปรุงและแก้ไขบริเวณจุดตัด ทางแยกระหว่างเส้นทางหลักและเส้นทางรอง

๒) เพิ่มช่องทางหรือขยายผิวจราจรบริเวณจุดขึ้น – ลงทางด่วนที่เป็นคอขวด เพื่อให้การจราจรลื่นไหล ลดปริมาณรถติดสะสม

๓) บริหารการเปิด – ปิด จุดกลับรถของเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น เพื่อลดปัญหาการติดขัดและลดการเกิดอุบัติเหตุ

กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขจุดตัด ทางแยกระหว่างเส้นทางหลักทางรอง โดยได้นำเทคโนโลยีระบบแจ้งเตือนรถเข้าสู่ทางแยก (Intersection Conflict Warning System : ICWS) มาใช้ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยระบบ ICWS นี้มีหลักการคือ ในแต่ละขาของทางแยกจะมีอุปกรณ์ตรวจจับที่วิ่งเข้าสู่ทางแยก หลังจากนั้นระบบจะคำนวณระยะเวลาที่วิ่งเข้าสู่ทางแยกและส่งสัญญาณต่อไปยังอุปกรณ์เตือนทางแยก โดยอุปกรณ์ดังกล่าวประกอบด้วยสัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองหรือแดง และไฟกระพริบสีขาว เมื่อได้รับสัญญาณจากระบบ ไฟกระพริบทั้งหมดจะกระพริบเตือนให้ผู้ขับขี่ระมัดระวังการตัดกระแสจราจรจากขาจราจรอื่น ทั้งนี้ กรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการนำร่องติดตั้งระบบดังกล่าวแล้วในปี ๒๕๖๔ และจะดำเนินการติดตั้งเพิ่มเติมบนทางแยกที่เหมาะสมต่อไป และกรมทางหลวงชนบทได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารจัดการระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ เพื่อผลักดันการใช้งานระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะบนโครงข่ายทางหลวงชนบท ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการระบบขนส่งและการจราจรอัจฉริยะ กรมทางหลวงชนบท เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติต่อไป

กรมการขนส่งทางรางได้พิจารณาศึกษามาตรการลดอุปสรรคและข้อจำกัดทางกายภาพของถนน โดยเห็นควรมีการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางถนนและทางราง โดยจัดทำแอปพลิเคชันฐานข้อมูลจุดตัดทางถนนและทางรางทั่วประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลให้ประชาชนทราบตำแหน่งของจุดตัดทางถนนและทางราง โดยประชาชนสามารถแจ้งเหตุบริเวณที่พบจุดตัดทางถนนและทางรางซ้ำหรือไม่สามารถใช้การได้ เพื่อลดปัญหาจราจรจากการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางราง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยในแผนดังกล่าว มีกรอบแนวคิดการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แบ่งออกเป็น ๒ ส่วน คือ (๑) การเพิ่มพื้นที่และความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรบนถนนในจุดที่จำเป็น และ (๒) การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณรถส่วนบุคคลบนถนน สำหรับมาตรการเกี่ยวกับการเพิ่มพื้นที่และความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรในจุดที่จำเป็น สนข. พิจารณาแล้วเห็นว่า การแก้ไขปัญหาเป็นจุด ๆ จะไม่สามารถทำให้การจราจรเคลื่อนตัวได้ตลอดแนวเส้นทาง จึงต้องนำจุดที่เป็นปัญหามาพิจารณารวมกันเป็นแนวเส้นทาง (Corridor) เพื่อแก้ไขปัญหาทั้งหมดในแนวเส้นทางไปด้วยกัน จากการคัดเลือกพบว่าแนวเส้นทางหลักที่ต้องทำการปรับปรุงมีจำนวน ๙ เส้นทาง โดยมีมาตรการและแนวทางในส่วนของการเพิ่มความคล่องตัวในการจราจร สรุปดังนี้

๑) เร่งรัดการก่อสร้างและปรับปรุงทางร่วมทางแยกในเขตกรุงเทพมหานครให้เป็นทางแยกต่างระดับ เพื่อให้รถสามารถผ่านทางแยกได้โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร

๒) การแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางยกระดับ โดยการเพิ่มความจุบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางด้วยระบบ ITS การแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางร่วมทางแยกที่ทำให้เกิดการไขว้กันของกระแสการจราจร และการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณทางลง

๓) ศึกษา วิเคราะห์ เส้นทางใหม่ เพื่อเพิ่มความจุของภาพรวมการจราจรทั้งระบบ รองรับความต้องการการเดินทางที่เพิ่มขึ้นในอนาคต เช่น การศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างอุโมงค์ถนนทางด่วนใต้ดินบริเวณพื้นที่บางนาเข้าสู่ใจกลางเมือง เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร รวมทั้งโครงข่ายอื่น ๆ เป็นต้น

นอกจากการบรรเทาแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดโดยการเพิ่มความจุในการรับปริมาณการจราจรของถนนแล้ว การบริหารจัดการการเคลื่อนตัวของกระแสจราจรให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องเพื่อใช้ประสิทธิภาพของถนนให้เต็มที่มีนัยเป็นเรื่องที่มีความจำเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งสามารถทำได้โดยการกวดขันวินัยจราจรและจัดระเบียบโครงสร้างทางกายภาพ โดยกระบวนการดังกล่าวสามารถดำเนินการได้ทันที เนื่องจากมีหน่วยงานรับผิดชอบอยู่แล้ว เช่น มาตรการกวดขันวินัยการจราจร ห้ามมิให้จอดรถในบริเวณห้ามจอด มาตรการจัดระเบียบบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง มาตรการบริหารจัดการพื้นที่ระหว่างทางก่อสร้างรถไฟฟ้าให้มีการใช้ผิวจราจรเท่าที่จำเป็น ทั้งนี้ ปัจจุบัน สนข. ได้นำเสนอแผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) พิจารณาให้ความเห็นชอบ และ คจร. ได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปพิจารณาดำเนินการต่อไปแล้ว

๑.๒.๔ มาตรการส่งเสริมให้ประชาชนใช้บัตรทางด่วน เพื่อกระจายความหนาแน่นของรถยนต์บริเวณจุดจ่ายค่าผ่านทางด้วยเงินสด และเพิ่มความคล่องตัวในการจราจรบนเส้นทางด่วน ได้แก่

๑) เพิ่มช่องอัตโนมัติบริเวณด่านเก็บเงินให้มากยิ่งขึ้น กรณีเป็นด่านเก็บเงินค่าควรเพิ่มสัดส่วนเป็นช่องอัตโนมัติร้อยละ ๗๐ และช่องจ่ายเงินสด ร้อยละ ๓๐

๒) พัฒนาการจ่ายค่าผ่านทางเป็นระบบอัตโนมัติทั้งหมดในเส้นทางที่สร้างใหม่ เพื่อพัฒนาการบริการให้สอดคล้องกับนโยบายว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัล และยังช่วยเพิ่มความสะดวกและความรวดเร็วในการเดินทางมากยิ่งขึ้น

กรมทางหลวงได้ศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบไม่มีไม้กั้น (Multi-Lane Free Flow : M-Flow) โดยอาศัยเทคโนโลยีระบบปัญญาประดิษฐ์ในรูปแบบการอ่านหมายเลขทะเบียนรถอัตโนมัติ (Automatic License Plate Recognition : ALPR) ร่วมกับการตรวจจับยานพาหนะอัตโนมัติ (Automatic Vehicle Identification : AVI) เพื่อใช้ตรวจสอบยานพาหนะและระบุตัวตนผู้ใช้บริการและมีการเรียกเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางที่หลากหลายช่องทาง ซึ่งผู้ใช้บริการสามารถดำเนินการชำระค่าผ่านทางได้ผ่านหลากหลายช่องทางการชำระเงิน เช่น บัตรเครดิต บัตรเดบิต การตัดเงินผ่านบัญชีธนาคาร แอปพลิเคชันของธนาคาร และการใช้ QR Code เป็นต้น

โดยในปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนบางปะอิน – บางพลี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๔ และประกาศกรมทางหลวง เรื่อง กำหนดการชำระค่าธรรมเนียมโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนบางปะอิน – บางพลี พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อให้รองรับกับการใช้งานระบบ M-Flow แล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างติดตั้งโครงสร้างพื้นฐานของระบบ M-Flow น้ำร่อง บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ (ถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก ด้านตะวันออก) ซึ่งคาดว่าจะเริ่มเปิดให้ประชาชนลงทะเบียนสมัครสมาชิกใช้บริการระบบ M-Flow ในช่วงปลายเดือนสิงหาคม ๒๕๖๔ และคาดว่าจะใช้เวลาทดสอบระบบอย่างน้อยประมาณ ๑ – ๒ เดือน ก่อนที่จะเปิดให้บริการระบบ M-Flow อย่างเป็นทางการต่อไป โดยกรมทางหลวงจะมีการเก็บข้อมูล ติดตาม และประเมินผลการใช้งานระบบ M-Flow บนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาขยายผลการดำเนินงานในระยะต่อไป สำหรับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ และเส้นทางอื่น ๆ ที่จะเปิดให้บริการในอนาคต

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินงานระบบ Multi-Lane Free Flow (M-Flow) ในรูปแบบและมาตรฐานเดียวกัน (Single Platform System) และงานศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษในภาพรวมทั้งระบบ ซึ่งจะสอดคล้องกับรายงานของคณะกรรมการฯ ดังกล่าว

๑.๒.๕ มาตรการเร่งรัดการก่อสร้างรถไฟฟ้าให้เสร็จตามที่กำหนด ได้แก่

- ๑) สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง กำหนดเสร็จในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๕
- ๒) สายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี กำหนดเสร็จในเดือนกันยายน ๒๕๖๕

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้มีการเร่งรัดดำเนินโครงการรถไฟฟ้า เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้

๑.๓ มาตรการระยะกลาง ๓ - ๕ ปี

๑.๓.๑ มาตรการส่งเสริมการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชน (Mass transit) ต้องพัฒนาให้สถานี/จุดจอดของระบบขนส่งมวลชน สามารถเข้าถึงได้ง่ายเป็นทางเลือกในการเดินทาง ไม่ต้องใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจะสามารถช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร ได้แก่

- ๑) สร้างและพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าในเส้นทางที่เปิดบริการแล้ว และจะเปิดให้บริการในอนาคต ให้มีความสะดวกต่อการเดินทางต่อด้วยรถทุกประเภทหรือมีทางเดินทางเท้า (Walk Way/Sky Walk) ที่สะดวกสบายและปลอดภัยไปยังป้าย/จุดรับ – ส่งผู้โดยสาร หรือจุดจอดรถ

กรมการขนส่งทางรางได้พิจารณาศึกษามาตรการส่งเสริมการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชน (Mass transit) โดยเห็นควรจัดทำมาตรการทางภาษี มาตรการส่งเสริมให้ประชาชนและผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐใช้บริการรถไฟฟ้า เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร

และปริมาณพล...

และปริมาณมากขึ้น และพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยขยายเพิ่มเติมจาก M-MAP ออกไปอีกอีก ๒๐ กิโลเมตร เป็นรัศมี ๔๐ กิโลเมตร เพื่อให้ประชาชนที่อยู่ชานเมืองสามารถเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนทางราง และใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางในการเดินทางเข้าสู่ตัวเมือง

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการดังนี้

๑) ปรับปรุงและออกแบบสถานีรถไฟฟ้าให้เชื่อมต่อการโดยสารรูปแบบอื่น โดยใช้หลักการออกแบบ Universal Design โดยจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุ อย่างเหมาะสมตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการและคนเดินเท้า รวมทั้งได้จัดทำจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารเพื่อให้รถโดยสารประจำทางและรถยนต์ส่วนบุคคล สามารถจอดรับ – ส่งผู้โดยสาร

๒) ทดลองเปิดให้บริการอาคารจอดรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยาย ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต ด้วยระบบจอดรถอัจฉริยะ (Smart Parking) ซึ่งผู้ใช้บริการสามารถตรวจสอบจำนวนช่องจอดรถว่าง และจองช่องจอดรถผ่านเว็บไซต์ และ แอปพลิเคชั่น มี การวางแผนที่จะนำระบบดังกล่าวมาใช้ปรับปรุงอาคารและลานจอดรถของ รฟม. ทุกสายในอนาคต

๓) นำเทคโนโลยีจอดรถอัตโนมัติ (Robot Parking) มาใช้ในการเพิ่มจำนวนช่องจอดรถบริเวณลานจอดรถของ รฟม. ในเขตเมือง เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการในการนำรถยนต์ส่วนบุคคลเข้ามาจอดเพื่อเดินทางต่อด้วยระบบขนส่งมวลชนอื่น โดยปัจจุบันเปิดให้บริการดังกล่าว ณ ลานจอดรถสถานีสามย่าน โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล และมีแผนในการติดตั้งระบบดังกล่าวในพื้นที่ที่มีศักยภาพต่อไป

๑.๓.๒ มาตรการส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำ (เรือ) เพื่อช่วยกระจายปริมาณการเดินทางและลดความแออัดหนาแน่นบนท้องถนน อีกทั้งยังเป็นทางเลือกในการเดินทางที่ช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่าย ได้แก่

๑) พัฒนาเส้นทางเข้า – ออก ท่าเรือทุกท่า ให้มีความสะดวกและปลอดภัยในการใช้บริการ

๒) จัดให้มีรถเวียนบริการรับ – ส่ง ระหว่างท่าเรือกับการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ เช่น เรือต่อรถ เรือต่อราง โดยกำหนดรอบการวิ่งตามปริมาณผู้โดยสาร

๓) พัฒนาคุณภาพของเรือที่ให้บริการให้มีความทันสมัย โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ

๔) ปรับปรุงคุณภาพน้ำและสภาพแวดล้อมของคลองต่าง ๆ ที่ใช้ในการสัญจรให้มีความสะอาด และปรับปรุงทัศนียภาพที่สวยงามเพื่อดึงดูดให้ประชาชนไปใช้บริการเพิ่มมากขึ้น

๕) ศึกษาสภาพความพร้อมของคลองอื่น ๆ ที่สามารถใช้เป็นเส้นทางเดินเรือได้ เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรอีกทางหนึ่ง

กรมเจ้าท่า ได้ดำเนินการสอดคล้องกับมาตรการฯ และมีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑) ผลการดำเนินงาน

๑.๑) การตรวจสอบสภาพท่าและอุปกรณ์ความปลอดภัยประจำท่าเรือ เพื่อรองรับการให้บริการโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ ประกอบกับได้มีการฝึกอบรมพนักงานประจำท่าเทียบเรือให้มีความพร้อมในการอำนวยความสะดวกปลอดภัยให้กับประชาชน

๑.๒) ส่งเสริม...

๑.๒) ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะด้วยเทคโนโลยี ยานยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicle : EV) แทนที่ยานยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งในปัจจุบัน มีการนำเรือพลังงานไฟฟ้ามาให้บริการในระบบคมนาคมขนส่งในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองผดุงกรุงเกษม

๑.๓) พัฒนาท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นสถานีเรือ โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบต่าง ๆ เช่นเดียวกับสถานีรถไฟฟ้า BTS MRT หรือ Airport Rail Link ซึ่งในปัจจุบันกรมเจ้าท่า ดำเนินการพัฒนาโครงสร้างท่าเรือเพื่อรองรับการพัฒนาเป็นสถานีเรือแล้ว จำนวน ๑๑ ท่า และท่าเรืออื่น ๆ อยู่ระหว่างดำเนินการและขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการในท่าเรือที่มีศักยภาพต่อไป

๒) ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

๒.๑) ระบุมาตรการในการเปลี่ยนเรือที่ใช้ในการขนส่งมวลชน (Mass Transit) ให้เป็นเรือพลังงานไฟฟ้าในมาตรการระยะกลาง (๓ - ๕ ปี) และวิเคราะห์ขนาดกองเรือที่เหมาะสม และช่วยลดปัญหาการจราจรทางบก

๒.๒) มาตรการส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำ (เรือ) ในส่วนการพัฒนา เส้นทางเข้า - ออก ท่าเรือทุกท่า การจัดทำมีรถบริการรับ - ส่ง ระหว่างท่าเรือกับการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ การปรับปรุงคุณภาพน้ำและสภาพแวดล้อมของคลองมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน เช่น กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และหน่วยงานภาคเอกชน ซึ่งอยู่นอกเหนือ อำนาจหน้าที่และพื้นที่ที่กรมเจ้าท่าสามารถดำเนินการได้ ดังนั้น ควรพิจารณาหลักในการบูรณาการความร่วมมือ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรดำเนินโครงการจัดทำแผนการเดินทางทางน้ำ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น สำหรับประเด็นการศึกษา สภาพความพร้อมของคลองอื่น ๆ ที่สามารถใช้เป็นเส้นทางเดินเรือได้นั้น เห็นควรพิจารณาเรื่องความคุ้มค่า ที่จะให้บริการเดินเรือด้วย เนื่องจากหากการให้บริการไม่มีความคุ้มค่าในธุรกิจจะไม่มีผู้สนใจให้บริการ และหากจำเป็นต้องให้บริการภาครัฐต้องเป็นผู้ให้บริการเองในลักษณะการสนับสนุนการเดินทางสาธารณะ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการ ศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทาง รูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร จากการดำเนินการสำรวจข้อมูลและวิเคราะห์ปัญหาด้านการเดินทางทางน้ำ พบว่า ในปัจจุบันการเดินทางเข้า - ออกท่าเรือ มักประสบปัญหาคล้ายกัน คือ สิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม ระหว่างท่าเรือ และจุดเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นที่มีความสะดวกและปลอดภัย สนข. จึงได้ดำเนินการ จัดทำข้อเสนอแนะการอำนวยความสะดวกในการเดินทางเข้า - ออก ท่าเรือไปยังสถานีรถไฟฟ้าหรือระบบ ขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่นที่ใกล้ท่าเรือ โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

๑) เพื่อเสนอแนะความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมในการ เดินทางเข้า - ออก ระหว่างท่าเรือ สถานีรถไฟฟ้า และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น

๒) เพื่อออกแบบปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมระหว่างท่าเรือ สถานีรถไฟฟ้า และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น

๓) เพื่อออกแบบและกำหนดตำแหน่งและทิศทางติดตั้งป้ายบอกทิศทาง และป้ายแนะนำการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือ สถานีรถไฟฟ้า และระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ปัจจุบัน สนข. อยู่ระหว่างหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และนำผลการศึกษาเสนอคณะกรรมการจัดระบบ การจราจรทางบก (คจร.) เพื่อพิจารณามอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ

ทั้งนี้ จากผลการศึกษาฯ ยังพบว่า มีคลองที่มีศักยภาพในการเดินเรือ จำนวน ๓๑ คลอง และ ๑ แม่น้ำ และมีจุดเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น (ล้อ ราง เรือ) ตามแนวคลองและแม่น้ำ ในปัจจุบันจำนวน ๑๒ จุด ในอนาคตจำนวน ๑๕ จุด รวมทั้งสิ้น ๒๗ จุด ซึ่งสามารถใช้เป็นเส้นทางเดินเรือเพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรได้

๑.๓.๓ มาตรการควบคุมมาตรฐานการออกใบอนุญาตขับขี่ เพื่อเป็นการป้องปรามหรือลดผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย หรือผู้ที่กระทำผิดซ้ำซ้อนโดยขาดจิตสำนึก ได้แก่

๑) ทบทวน/ปรับปรุงการออกใบอนุญาตใบขับขี่ประเภทต่าง ๆ ให้มีความเข้มงวดมากยิ่งขึ้น

๒) จัดทำเกณฑ์การควบคุมคุณภาพสถานประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตขับขี่ โดยใช้กระบวนการตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability) จากผู้กระทำความผิดมายังสถานฝึกอบรม เพื่อจัดเก็บเป็นข้อมูลสำหรับประเมินคุณภาพต่อไป

กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการตามมาตรการและจะนำข้อเสนอแนะไปดำเนินการ ดังนี้

๑) ปรับปรุงการออกใบอนุญาตใบขับขี่ประเภทต่าง ๆ ให้มีความเข้มงวดโดยการกำหนดสภาวะโรคและการประเมินสมรรถภาพร่างกายที่มีผลต่อการขับขี่ ปรับปรุงหลักสูตรการอบรมและทดสอบทฤษฎีและภาคปฏิบัติ กำหนดให้ผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตบางประเภท ต้องอบรมและทดสอบเพิ่มเติม เช่น ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล Big Bike และมีการกำหนดมาตรฐาน ควบคุมกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถให้มีคุณภาพและมาตรฐาน เพื่อให้ประชาชนและผู้ใช้บริการเกิดความเชื่อมั่นในคุณภาพของโรงเรียน

๒) ดำเนินการยกระดับคุณภาพการออกใบอนุญาตขับขี่ ดังนี้

๒.๑) กำหนดสภาวะโรคและการประเมินสมรรถภาพร่างกายที่มีผลต่อการขับขี่

๒.๒) ปรับปรุงหลักสูตรการอบรมและทดสอบทฤษฎีและภาคปฏิบัติ เช่น การพัฒนาการเรียนรู้ทักษะการขับรถยนต์และการพัฒนาหลักสูตรการอบรมขับรถยนต์ที่ปลอดภัย โดยเพิ่มเนื้อหาวิชาให้ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องเรียนเพิ่มเติมและทดสอบ ได้แก่ การรับรู้ความเสี่ยง การคาดการณ์อุบัติเหตุ (Hazard Perception) การปฐมพยาบาลและการช่วยชีวิต

๒.๓) กำหนดให้ผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตบางประเภท ต้องอบรมและทดสอบเพิ่มเติม เพื่อให้มั่นใจได้ว่าเป็นผู้มีทักษะเพียงพอที่จะควบคุมยานพาหนะบนท้องถนนได้อย่างปลอดภัย เช่น ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลที่มีกำลังสูงขนาดความจุกระบอกสูบตั้งแต่ ๔๐๐ ซีซี (Big Bike) เป็นต้น

๓) ควบคุมกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถให้มีคุณภาพและมาตรฐาน ดังนี้

๓.๑) จัดทำระบบงานโรงเรียนสอนขับรถ E-Classroom เพื่อให้สามารถติดตามเชื่อมต่อข้อมูลการทำงานของโรงเรียนได้ตลอดเวลา

๓.๒) จัดทำระบบการทดสอบข้อเขียนภาคทฤษฎีด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-exam) เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างสุจริต เที่ยงธรรม มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ

๓.๓) จัดทำ...

๓.๓) จัดทำระบบมาตรฐานคุณภาพโรงเรียนสอนขับรถเพื่อสนับสนุน และส่งเสริมให้โรงเรียนสอนขับรถเอกชนยกระดับคุณภาพมาตรฐานการดำเนินการ โดยโรงเรียนสอนขับรถ เอกชนที่จะได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพจากกรมการขนส่งทางบก จะต้องมีการบริหารจัดการโรงเรียน อย่างเป็นระบบ ตรวจสอบได้ มีการประกันคุณภาพการเรียนการสอน ภาควิชา ภาควิชาปฏิบัติ เพื่อให้ประชาชน และผู้ใช้บริการเกิดความเชื่อมั่นในคุณภาพของโรงเรียน ซึ่งต้องผ่านเกณฑ์ตามข้อกำหนด ๔ ด้าน ได้แก่ (๑) ด้านองค์กร (๒) ด้านอาคารสถานที่ และอุปกรณ์ (๓) ด้านบุคลากรผู้ฝึกสอนและผู้ทดสอบ และ (๔) ด้านการดำเนินการ

๓.๔) กรมการขนส่งทางบกกำหนดแผนออกสุ่มตรวจติดตาม กำกับ ดูแล การดำเนินงานของโรงเรียนสอนขับรถเป็นประจำทุกปี ทั้งนี้ สำหรับกระบวนการตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability) จากผู้กระทำความผิดมายังสถานที่ฝึกอบรม เพื่อจัดเก็บเป็นข้อมูลสำหรับประเมินคุณภาพนั้น กรมการขนส่งทางบกจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าว ไปดำเนินการเพิ่มเติมต่อไปในอนาคต

๑.๓.๔ มาตรการเร่งรัดการก่อสร้างรถไฟฟ้าให้เสร็จตามที่กำหนด ได้แก่

๑) สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – มีนบุรี กำหนดแล้วเสร็จ ในเดือนตุลาคม ๒๕๖๗

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้มีการเร่งรัดดำเนินโครงการ รถไฟฟ้า เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้

๒. ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะของกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

๒.๑ การบริหารจัดการจราจรโดยใช้ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS) เป็นระบบ ที่นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยมาใช้ให้เกิดประโยชน์ และสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาจราจร ในเขตกรุงเทพมหานครได้เป็นอย่างดี

๒.๒ ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS) เป็นระบบที่มีบูรณาการการเชื่อมโยงระบบ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจรเข้าด้วยกัน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีระบบรักษาความมั่นคงปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพสูง เนื่องจากอาจเป็นช่องทางของผู้ไม่ประสงค์ดีในการเข้าถึงระบบดังกล่าว และสร้างความเสียหายให้แก่ระบบ และข้อมูลได้

๒.๓ ควรพิจารณาใช้งานโครงข่ายส่วนตัว (Private Network) ในการเชื่อมโยงระบบต่าง ๆ ที่ใช้งานร่วมกับระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS) เพื่อป้องกันไม่ให้นักกลางภายนอกสามารถเข้าถึงระบบดังกล่าวได้

๒.๔ จัดเตรียมศูนย์บริหารจัดการให้มีขนาดเพียงพอกับการบูรณาการระบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง แบบรวมศูนย์ เช่น ศูนย์บริหารจัดการจราจร และศูนย์บริหารจัดการระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เป็นต้น

๒.๕ ควรมีแนวทางในการพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการใช้งานระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ ทั้งเจ้าหน้าที่ผู้ใช้งาน และเจ้าหน้าที่ดูแลระบบ เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ของระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

๒.๖ ควรมีการส่งเสริมการศึกษา วิจัย และพัฒนาซอฟต์แวร์ที่เกี่ยวข้องกับระบบจราจร และขนส่งอัจฉริยะ (ITS) เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์ (Software License) ต่างประเทศ ทั้งนี้ ให้มีมาตรการในการสนับสนุนให้หน่วยงานภาครัฐจัดซื้อซอฟต์แวร์มาใช้ประโยชน์

๒.๗ ควรคำนึงถึงค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นจากการบำรุงรักษาระบบด้วย ทั้งการบำรุงรักษาระบบ คอมพิวเตอร์ และระบบเครือข่ายที่ใช้งาน รวมทั้งควรคำนึงถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคลากรที่ดูแลและใช้งานระบบด้วย

๒.๘ ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS) เป็นเพียงเทคโนโลยีที่ช่วยสามารถบริหารจัดการงานจราจรให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นเท่านั้น แต่การแก้ไขปัญหาระบบจราจรในระยะยาวอย่างยั่งยืน จะต้องพัฒนาและปรับปรุงในส่วนอื่น ๆ ควบคู่ไปด้วย เช่น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ การกำหนดและวางผังเมืองที่มีประสิทธิภาพ การส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาจราจร การลดมลพิษอันเกิดมาจากการจราจร เป็นต้น รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๓. ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะของกระทรวงมหาดไทย

การนำระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะมาใช้ในการบริหารจัดการจราจรจะก่อให้เกิดฐานข้อมูลด้านการจราจรขนาดใหญ่ ที่จะเป็ประโยชน์ต่อหน่วยงานภาครัฐในการกำหนดนโยบายการจราจรและขนส่ง เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์และความต้องการของประชาชน รวมถึงจะเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเดินทางอย่างไร้รอยต่อ ซึ่งจะเป็นการสนับสนุนให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น และยังสามารถแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้ ทั้งนี้ การดำเนินการควรคำนึงถึงอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายของแต่ละหน่วยงานด้วย รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

๔. ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ผลการศึกษาและข้อเสนอในรายงานดังกล่าวมีความเหมาะสมแล้ว ทั้งนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้มีนโยบายการดำเนินการด้านงานจราจรตามภารกิจหน้าที่ของหน่วยงาน ซึ่งมีความสอดคล้องกับข้อเสนอของรายงานฉบับดังกล่าวอยู่แล้วในหลายประเด็น ได้แก่ การบังคับใช้กฎหมายควบคู่ไปกับการเข้าถึงข้อมูลจราจรจากฐานข้อมูลที่หน่วยงานต่าง ๆ จัดทำไว้ การปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน ตลอดจนการจัดให้มีระบบบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถ ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ดำเนินการจัดทำระบบร่วมกับกรมการขนส่งทางบกไว้แล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕

๕. ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะของกรมทางหลวง

การนำระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (ITS) มาช่วยในการแก้ไขปัญหาจราจรนั้น นอกจากจะต้องใช้งบประมาณในการลงทุนติดตั้งระบบแล้ว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องมีการจัดเตรียมงบประมาณสำหรับการดำเนินงานทั้งในส่วนของการซ่อมแซมและบำรุงรักษาอุปกรณ์ ค่าสาธารณูปโภค ค่าไฟฟ้า และค่าบริการสื่อสารของอุปกรณ์ที่ติดตั้งบนสายทาง รวมไปถึงค่าจ้างบุคลากร และค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการต่าง ๆ ให้เพียงพอด้วย เพื่อให้ระบบที่นำมาใช้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ในกรณีที่หน่วยงานมีข้อจำกัดในเรื่องของการขอรับการจัดสรรงบประมาณแผ่นดิน อาจจะต้องพิจารณาทางงบประมาณจากแหล่งอื่น เช่น การจัดตั้งกองทุน เพื่อมาสนับสนุนการดำเนินงานดังกล่าว

๖. ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท จำกัด

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท จำกัด พิจารณาแล้วเห็นชอบตามแนวทางและความเหมาะสมของรายงานการศึกษามาตรการแก้ไขปัญหาระบบจราจรฯ ของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ดังกล่าว

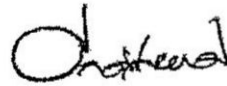
กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว ขอเรียนข้อมูลเพิ่มเติม ดังนี้

รายงานการศึกษามาตรการแก้ไขปัญหาระบบจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรณีศึกษา การบริหารจัดการจราจรโดยใช้ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Intelligent Transport System : ITS) (แผนแม่บท ITS) (ระยะ ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๗๐)) ของกระทรวงคมนาคม ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๒ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๓ มกราคม ๒๕๖๒

ที่มีมติเห็นชอบแผนแม่บท ITS และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS ไปสู่การปฏิบัติต่อไป ซึ่งในการศึกษาและจัดทำแผนแม่บท ITS เป็นการกำหนดกรอบทิศทางในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ในระยะยาว ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๗๐) ที่มียุทธศาสตร์การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมระบบเทคโนโลยี อัจฉริยะต่าง ๆ (Technology and Innovation) มาใช้พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด/ ความหนาแน่นของการจราจร เพื่อเพิ่มความปลอดภัย/ลดอุบัติเหตุ และลดการปล่อยมลพิษทางอากาศ ยกระดับ คุณภาพชีวิตของประชาชน สนับสนุนนโยบายของภาครัฐในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการขับเคลื่อนแผนแม่บท ITS ผ่านกลไกของคณะกรรมการขับเคลื่อนแผนแม่บท การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้ความร่วมมือในการขับเคลื่อนการทำงานร่วมกัน และจะได้นำข้อเสนอแนะและมาตรการต่าง ๆ ของคณะกรรมการการ คมนาคม วุฒิสภา ไปประกอบการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ปิณυχ))

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๔๕๑๐ โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๔๖๕๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ piyanuch.rac@otp.go.th