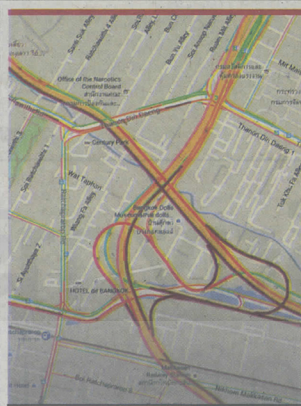


การรื้อสะพานข้ามแยก
เกษตรเพื่อก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า
สายสีเขียวส่วนต่อขยาย หมอชิต-
สะพานใหม่-คูคต ส่งผลให้เกิดกระแส
ความหวุ่นวิตกเรื่องการจราจรในอีก
5 ปีนับจากนี้ ตามระยะเวลาการ
ก่อสร้างโครงการดังกล่าว และจาก
แผนการลงทุนโครงการรถไฟฟ้า
เส้นทางใหม่ๆ ของภาครัฐ อาจก่อให้เกิด
ผลกระทบด้านการจราจรใน
อีกหลายพื้นที่กรุงเทพฯ และบริเวณช
อย่างเลี่ยงไม่ได้จนกลายเป็นวิกฤต
จราจรครั้งใหญ่



ที่มา : วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย (วสท.)

ถนนที่มีรถติดมากที่สุด 5 อันดับแรก

ช่วงเร่งด่วนเช้า (ขาเข้าเมือง) ได้แก่

- 1 ถนนกรุงธนบุรี ช่วงถนนกรุงธนบุรี-สุรศักดิ์
มีความเร็วเฉลี่ย 6 กม./ชม.
- 2 ถนนเจริญกรุง ช่วงถนนตก-สุรวงศ์
โดยมีความเร็วเฉลี่ย 9.9 กม./ชม.
- 3 ถนนราชวิถีชั้นใน ช่วงถนนอุทัย-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
โดยมีความเร็วเฉลี่ย 10.7 กม./ชม.
- 4 ถนนพระราม 9 ช่วงถนนรามคำแหง-พระราม 9
โดยมีความเร็วเฉลี่ย 10.9 กม./ชม.
- 5 ถนนโศภน-ดิเรกแดง ช่วงถนนพระราม 9-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
โดยมีความเร็วเฉลี่ย 11 กม./ชม.



โพสต์กราฟฟิก

สีเขียว ที่แยกเกษตร ทำให้บริเวณ
นั้นรถติดหนัก 2.โครงการก่อสร้าง
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-
บางแค-บางซื่อ-ท่าพระ ซึ่งจะกระทบ
ต่อสภาพการจราจรในพื้นที่กรุงเทพฯ
ชั้นใน อาทิ ถนนเจริญกรุง ถนน
อิสราภาพ ถนนเพชรเกษม ถนน
เจริญสนิทวงศ์ 3.โครงการก่อสร้าง
รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-
บางซื่อ ซึ่งจะกระทบการจราจรใน
ย่านนนทบุรี บางบัวทอง 4.โครงการ
ก่อสร้างทางลอดแยกไฟฉาย ซึ่ง
ส่งผลกระทบต่อตรงต่อถนนเจริญ
สนิทวงศ์และถนนพราวนก

5.โครงการสร้างทางลอดแยก
มโหฬารีย์ ซึ่งทำให้ถนนตากสินและ
ถนนรัชดาภิเษกเกิดการจราจรติดขัด
อย่างหนัก 6.โครงการก่อสร้างรถ
ไฟฟ้าสายสีเขียวเหนือ ช่วงแบริ่ง-
สมุทรปราการ ซึ่งจะกระทบโดยตรง
ต่อการจราจรในเส้นสุขุมวิท ยาวไป
ถึงการจราจรใน จ.สมุทรปราการ
7.โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสี
แดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต ที่ทำให้ถนน
โลดัลโรตติยวตตลอดทั้งเส้นทาง
และ 8.โครงการก่อสร้างทางพิเศษ
ศรีรัช-วงแหวนรอบนอก ซึ่งทำให้
การจราจรในถนนราชพฤกษ์ จรัญ
สนิทวงศ์ ศรีนคร บรมราชชนนี และ
กำแพงเพชร หมาเฒ่าและติดขัด
ตลอดเส้นทาง

ภคพงษ์ ศิริภัทรมาศ ผู้อำนวยการฝ่ายก่อสร้าง รฟม. กล่าวว่า ใน
ฐานะเจ้าของโครงการพยายามทำ
ทุกกระบวนการให้มีปัญหาน้อยสุด
แต่ต้องยอมรับว่าในแต่ละขั้นตอน
ของงานก่อสร้างก็มีข้อจำกัดที่หลากหลาย
ซึ่งการเปิดเวทีหารือร่วมกัน
ในครั้งนี้ ถือเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีที่จะ
หาทางแก้ปัญหาพร้อมกัน

รถไฟฟ้า 11 เส้นทางทั้งที่เปิด
ให้บริการแล้วและกำลังก่อสร้าง เป็น
สิ่งที่จะพลิกโฉมกรุงเทพฯ แต่ใน
ระหว่างทางอาจก่อให้เกิดอุปสรรค
ในวิถีชีวิต ซึ่งนอกจากการปรับตัว
ของภาคผู้รับเหมาและหน่วยงาน
ราชการที่เกี่ยวข้อง ภาคประชาชน
เองก็ต้องยอมรับและปรับตัวด้วย
เช่นกัน

วสท.เสนอ 7 ข้อ แก้อักรถติด ระหว่างก่อสร้างรถไฟฟ้า

วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย
ในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) จึงได้
เปิดเวทีระดมความเห็นร่วมกับ 15
องค์กร ได้แก่ สถาบันเทคโนโลยี
พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
(คณะวิศวกรรมศาสตร์), สมาคม
วิทยาการจราจรและขนส่งแห่ง
ประเทศไทย, สมาคมวิศวกรที่ปรึกษา
แห่งประเทศไทย, สมาคมอุตสาหกรรม
ก่อสร้างไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์,
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (ศูนย์
วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน),
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้าง
เสริมสุขภาพ, สำนักงานตำรวจ
แห่งชาติ, กรุงเทพมหานคร (สำนัก
การระบายน้ำ สำนักการโยธา สำนัก
สิ่งแวดล้อม สำนักการจราจรและ
ขนส่ง), การรถไฟฟ้ามหานคร
แห่งประเทศไทย (รฟม.) กรม
ทางหลวง, กรมทางหลวงชนบท,
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, การ
ไฟฟ้านครหลวง, การประปานครหลวง
และ บริษัท กสท โทรคมนาคม เพื่อ
ร่วมกันหาทางออกในเรื่องนี้
อรวีทย์ เหมะจุฑา ประธาน

อนุกรรมการสาขาวิศวกรรมจราจร
และขนส่ง วสท. กล่าวว่า วสท.อยาก
ให้โครงการสายสีเขียว หมอชิต-
สะพานใหม่-คูคตเป็นโมเดลต้นแบบ
ของการก่อสร้างปลอดภัยและมีผล
กระทบกับปัญหาจราจรน้อยที่สุด
โดยมี 7 ข้อเสนอแนะและแนวทาง
แก้ปัญหาวิกฤตจราจรจากงานก่อสร้าง
โครงการต่างๆ ใน กทม. ดังนี้
1.ผู้ดูแลโครงการก่อสร้างมีมาตรการ
การบริหารจัดการพื้นที่ก่อสร้างและ
พื้นที่ผิวจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ
2.ผู้ปฏิบัติงานในไซต์ก่อสร้างบริหาร
จัดการวัสดุและ อุปกรณ์ก่อสร้าง
ควรหลีกเลี่ยงการจัดวางในบริเวณ
ที่เกิดขวางการจราจรหรือบนพื้น
ผิวการจราจร 3.เจ้าหน้าที่ตำรวจ
ช่วยดูแลจัดการเพื่อให้การจราจร
คล่องตัว
4.เจ้าของโครงการมีความรับ
ผิดชอบและตรวจสอบความปลอดภัย
เพื่อป้องกันอุบัติเหตุต่างๆ ที่อาจเกิด
ขึ้นได้เป็นประจำทุกวัน 5.ผู้ใช้รถใช้
ถนนมีระเบียบวินัย เคารพและปฏิบัติ
ตามกฎหมายจราจร 6.ประชาชนผู้อาศัย

และชุมชนใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างไม่เพิ่ม
ภาระให้รถติดหนักขึ้นไปอีก เช่น การ
จอดรถในที่ห้ามจอด การจอดริม
ถนนแฉะซอกของ หรือการตั้งร้าน
ขายแฉะแฉะบริเวณพื้นที่ผิวจราจร
เป็นต้น 7.หน่วยงานต่างๆ มีการ
เตรียมการจัดระเบียบและลดความ
เสี่ยงที่จะก่อให้เกิดรถติด เช่น การ
เตรียมท่อระบายน้ำรับมือหากฝน
ตกจะไม่เกิดน้ำท่วมขัง การจราจร
ไม่ให้ทิ้งขยะลงท่อหรือทางน้ำเพื่อ
ลดการอุดตัน การติดตั้งป้ายเตือน
เสี่ยงการจราจรบริเวณก่อสร้าง การ
จัดหน่วยซ่อมฉุกเฉิน และหน่วย
บริการส่งตัวผู้บาดเจ็บเร่งด่วน เป็นต้น
“ที่ผ่านมามีผู้รับเหมาหรือผู้ว่า
จ้างของโครงการภาครัฐอาจมีการ
จัดทำรายงานวิเคราะห์ด้านการจราจร
ระหว่างก่อสร้างโครงการและข้อ
เสนอแนะแล้ว แต่อาจยังไม่ปฏิบัติ
จริงอย่างเต็มที่ จึงทำให้เกิดปัญหา
จราจรในปัจจุบัน รวมถึงความล่าช้า
ในการก่อสร้างโครงการก็เป็นผลให้
ปัญหาจราจรกินเวลานานขึ้น ซึ่งหนึ่ง
ในความล่าช้าของงานก่อสร้างเกิด

จากการย้ายสายอาณานิคมใต้ดิน
ดังนั้น จึงเป็นเหตุผลที่หน่วยงานทุก
ฝ่ายที่เกี่ยวข้องควรประสานงานกัน
เพื่อให้งานก่อสร้างโครงการใหญ่
เป็นไปตามกำหนด”
ปัจจุบันการจราจรในกรุงเทพฯ
อยู่ในสภาวะติดขัด โดยมีปี 2557
อัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนสายหลักต่างๆ (ไม่
รวมบนถนนวงแหวนชั้นใน) ในช่วงโมง
เร่งด่วนช่วงเช้าจะอยู่ที่ 15.8 กิโลเมตร
(กม./ชั่วโมง (ชม.) และในช่วงเย็น
จะอยู่ที่ 22.4 กม./ชม. พื้นที่ที่มี
จำกัดขวางเกิดขึ้นในช่วงถนนใด ก็
พร้อมจะเกิดการจราจรติดขัดหนัก
ขึ้นและต่อเนื่องไปทั่วเกือบทุกถนน
ยิ่งในช่วงที่ฝนตก มีน้ำขัง รถจอด
เสียเกิดอุบัติเหตุหรือรถชน หรือมี
กิจกรรมช่วงถนน ก็ยิ่งจะทำให้ปัญหา
ลุกลามเลวร้ายขยายวงยิ่งขึ้น
อีกหนึ่งปัจจัยที่ส่งผลให้เกิด
การจราจรติดขัดบนถนนนั้น มีสาเหตุ
มาจากโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่
ที่เบียดบังผิวการจราจรไป เช่น
1.โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสาย

วสท.เสนอ 7 ข้อ แก้อักรถติดระหว่างก่อสร้างรถไฟฟ้า. โพสต์ทูเดย์. 25 กันยายน 2558, หน้า B3.