

รายงานส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง การจัดทำมาตรการจอดรถและพื้นที่ รับ-ส่ง ผู้โดยสาร
ของรถสาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคล
เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสถานีรถไฟฟ้าหมอชิต

จัดทำโดย นายธรราร กาญจนกร

ตำแหน่ง วิศวกรโยธาชำนาญการ
สังกัด กลุ่มงานโครงการระบบราง ส่วนระบบขนส่งทางราง
สำนักงานระบบขนส่ง สำนักการจราจรและขนส่ง

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารมหานครระดับต้น รุ่นที่ ๔๓
สถาบันพัฒนาทรัพยากรบุคคลกรุงเทพมหานคร
สำนักงาน ก.ก.

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

๑. หัวข้อ การจัดทำมาตรการจ่อรถและพื้นที่ รับ-ส่ง ผู้โดยสารของรถสาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสถานีรถไฟฟ้าหมอซิด

๒. ความสำคัญของการศึกษา / ที่มาของการนำเสนอ

จากเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน ขององค์การสหประชาชาติ (SDGs) ในด้านที่ ๙ อุตสาหกรรม นวัตกรรม และโครงสร้างพื้นฐาน (Industry, Innovation and Infrastructure) ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๑๕๖๑ – พ.ศ. ๒๕๘๐) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประเด็นที่ ๔ โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงไทยเชื่อมโยงโลก แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๓ มิติที่ ๒ โอกาสและความเสมอภาคทางเศรษฐกิจและสังคม หมุดหมายที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตอย่างยั่งยืน แผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ ๒๐ ปี ระยะที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖-พ.ศ. ๒๕๗๐) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การเชื่อมโยงเมืองที่มีความคล่องตัวและระบบบริการสาธารณะแบบบูรณาการ ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๔.๔ กรุงเทพมหานครมีระบบขนส่งมวลชนทั่วถึง สะดวก ประหยัด การจราจรคล่องตัว และนโยบายของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร “กรุงเทพฯ ๙ ดี (นโยบาย ๙ มิติ)” นโยบายที่ ๙ เดินทางดี ซึ่งประกอบด้วยนโยบายย่อย ๒ นโยบายคือ สร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (Hub) เพื่อการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่สะดวกสบาย และลดรถ รถติด ด้วยจุดแล้วจร ซึ่งกรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียน ปัจจุบันการพัฒนาระบบขนส่งทางรางตามแผนแม่บทการพัฒนาขนส่งทางราง (M-Map) มีเส้นทางที่เปิดให้บริการในพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑลรวม ๖ เส้นทาง ประกอบด้วย

๑. เส้นทางสายสีเขียว สายสุขุมวิท ช่วงสถานีหมอซิด – สถานีเคหะสมุทรปราการ ระยะทาง ๓๗.๑๐ กิโลเมตร จำนวน ๓๑ สถานี และช่วงหมอซิด – สถานีสะพานใหม่ – สถานีคูคต ระยะทาง ๑๘.๗๐ กิโลเมตร จำนวน ๑๖ สถานี และสายสีลม ช่วงสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ – สถานีบางหว้า ระยะทาง ๑๔.๐๐ กิโลเมตร จำนวน ๑๓ สถานี (รวมระยะทาง ๖๙.๘๐ กิโลเมตร จำนวน ๖๐ สถานี)

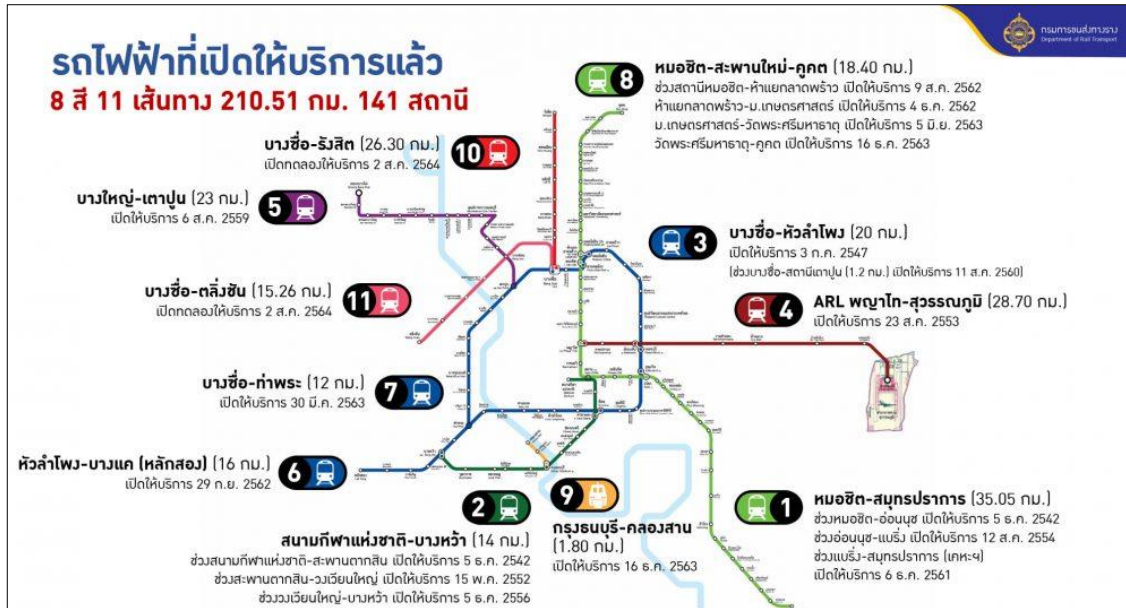
๒. เส้นทางสายสีทอง ช่วงสถานีกรุงธนบุรี – สถานีคลองสาน ระยะทาง ๑.๘๘ กิโลเมตร จำนวน ๓ สถานี

๓. เส้นทางสายสีน้ำเงิน ช่วงสถานีหัวลำโพง – สถานีบางซื่อ ระยะทาง ๒๐ กิโลเมตร จำนวน ๑๘ สถานี (สถานีใต้ดิน) ช่วงหัวลำโพง – สถานีหลักสอง ระยะทาง ๑๔.๐๐ กิโลเมตร จำนวน ๑๑ สถานี (สถานีใต้ดิน ๔ สถานี สถานียกระดับ ๗ สถานี) และช่วงสถานีบางซื่อ – สถานีท่าพระ ระยะทาง ๑๓ กิโลเมตร จำนวน ๘ สถานี (สถานียกระดับ) (รวมระยะทาง ๔๗.๐๐ กิโลเมตร จำนวน ๓๗ สถานี)

๔. เส้นทางสายสีแดง สีแดงเข้ม ช่วงสถานีบางซื่อ – สถานีรังสิต ระยะทาง ๒๖.๓๐ กิโลเมตร จำนวน ๑๐ สถานี สีแดงอ่อน ช่วงสถานีบางซื่อ – สถานีตลิ่งชัน ระยะทาง ๑๕.๖๐ กิโลเมตร จำนวน ๕ สถานี (รวมระยะทาง ๔๑.๙๐ กิโลเมตร จำนวน ๑๕ สถานี)

๕. เส้นทางสาย Airport Rail Link สถานีพญาไท – สถานีสุวรรณภูมิ ระยะทาง ๒๘.๗๐ กิโลเมตร จำนวน ๘ สถานี

๖. เส้นทางสายสีม่วง ช่วงสถานีบางใหญ่ – สถานีเตาปูน ระยะทาง ๒๓.๐๐ กิโลเมตร จำนวน ๑๖ สถานี



รูปภาพ แผนที่เส้นทางระบบรถไฟฟ้า
 ที่มา: กรมการขนส่งทางราง

สำหรับระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่อยู่ในกำกับของกรุงเทพมหานครพบว่าในเดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยวันละ ๗๐๐,๐๐๐ เที่ยวคน โดยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าหมอชิต มีจำนวนผู้โดยสารใช้บริการเฉลี่ยวันละ ๗๒,๐๐๐ เที่ยวคน โดยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสถานีนี้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถไฟฟ้าเป็นรถโดยสารประจำทางหรือรถตู้โดยสารประจำทางหรือรถแท็กซี่ ซึ่งพบว่า การจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารดังกล่าวส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณถนนใต้สถานีรถโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน



รูปภาพ สภาพการจราจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิต (ชั่วโมงเร่งด่วน)
 ที่มา : pantip.com

๓. วัตถุประสงค์

๓.๑ เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสถานีรถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิต ที่เกิดจากการจอดรับ-ส่ง ผู้โดยสารของรถสาธารณะ ได้แก่ รถแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง รถตู้โดยสาร และรถยนต์ส่วนบุคคล

๓.๒ เพิ่มพื้นที่จอดแล้วจรสำหรับ รับ-ส่ง ผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ รถยนต์ส่วนบุคคลที่ไม่เกิดขวางการจราจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้าหมอชิต

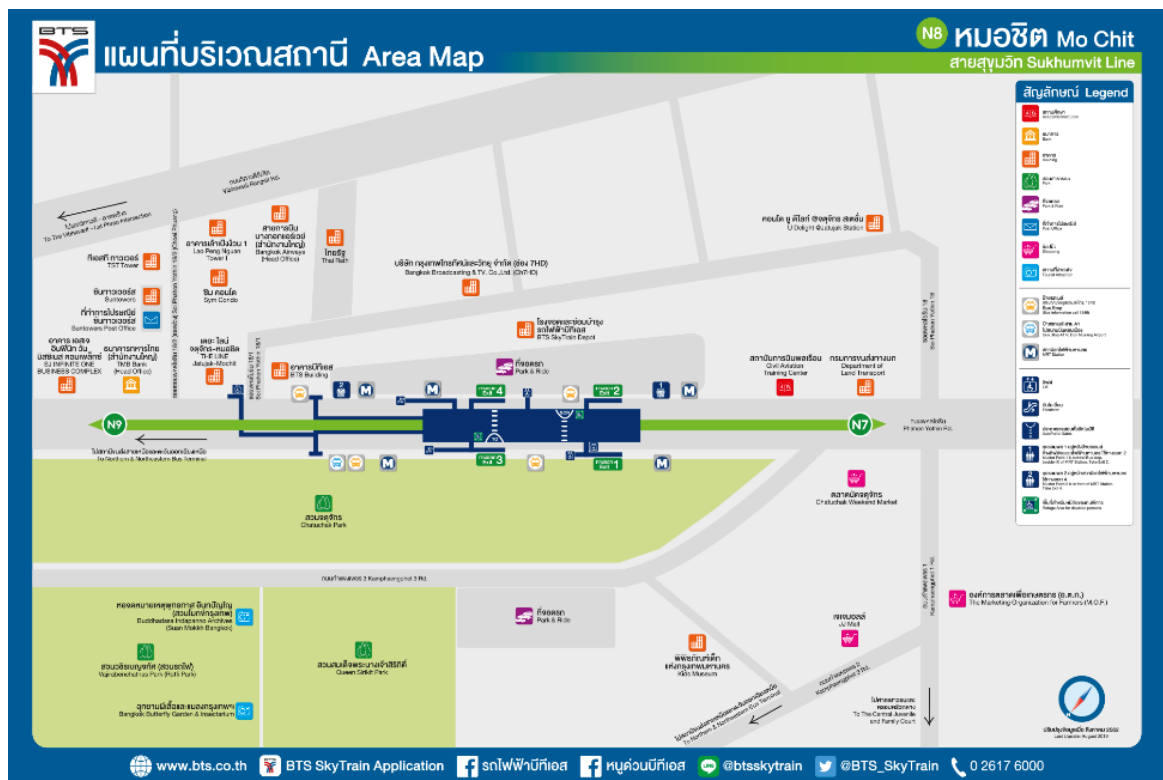
๔. เป้าหมาย

นำเสนอมาตรการ แนวทางปฏิบัติ การกำหนดพื้นที่ จอดจอดรับ-ส่ง สำหรับรถโดยสารสาธารณะ และรถยนต์ส่วนบุคคลที่ส่งผลกระทบต่อจราจรบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิตน้อยที่สุด

๕. แนวคิด / หลักการที่ใช้ในการศึกษา

๕.๑ ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่

- สถานีรถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิต เปิดให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๒ ซึ่งเดิมเป็นสถานีต้นทางของรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ ๖ รอบพระชนมพรรษา ในเส้นทางสายสุขุมวิท บริเวณสถานีรถไฟดังกล่าวสามารถเปลี่ยนถ่ายการเดินทางจากระบบรถไฟฟ้า BTS ไปยังรูปแบบการเดินทางต่างๆ ของระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สถานีจตุจักร รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) รถตู้โดยสารประจำทาง และรถแท็กซี่ บริเวณสถานียังติดกับพื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) อยู่ติดกับถนนพหลโยธินฝั่งขาเข้าเมือง ซึ่งสามารถรองรับได้ประมาณ ๑,๒๕๐ คัน



รูปภาพแสดงแผนที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้า BTS หมอชิต

ที่มา : www.bts.co.th

- จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าที่ใช้บริการบริเวณสถานีหมอชิต ณ เดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖

จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน (เที่ยวคน)	ขาเข้า (Entry)	ขาออก (Exit)	รวม
		๓๕,๙๔๗	๓๖,๓๓๕

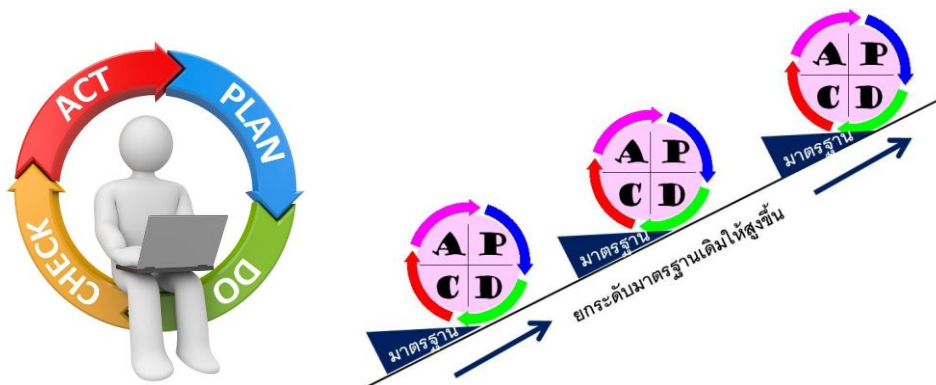
ตารางแสดงจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน บริเวณสถานีหมอชิต เดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖

ที่มา : บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

- จำนวนสายรถโดยสารประจำทางที่จอดรับ-ส่งผู้โดยสารบริเวณสถานี ประมาณ ๔๘ เส้นทาง
- จำนวนสายรถตู้โดยสารประจำทางที่จอดรับ-ส่งผู้โดยสารบริเวณสถานี ประมาณ ๖ เส้นทาง โดยอยู่ในลานจอดแล้วจร จำนวน ๒ สาย (สาย ต.๑๑๘ ต.๘๔) และที่เหลืออยู่บริเวณริมถนนพหลโยธินฝั่งขาออกเมือง (สาย ต.๘๔B ต.๑๐ ต.๑๕C ต.๓๗)
- ช่วงความยาวของสถานีรถไฟฟ้าประมาณ ๑๖๐ เมตร ถนนพหลโยธินฝั่งขาออกเมืองบริเวณสถานีมีการข่งจราจรสำหรับรถโดยสารประจำทางประมาณ ๒๒๐ เมตร ส่วนฝั่งตรงข้ามไม่มี

๕.๒ การพัฒนาประสิทธิภาพและคุณภาพของการดำเนินงาน โดยหลัก PDCA

หลักการ PDCA เป็นแนวทางการปรับปรุงงานอย่างต่อเนื่องอย่างเป็นระบบ ซึ่งคิดค้นโดย Dr. Edwards W. Deming สามารถนำมาใช้เพื่อการปรับปรุงและพัฒนาการทำงานขององค์กรให้ดีขึ้นได้แม้กระทั่งองค์กรนั้นไม่ได้เกี่ยวข้องกับการผลิตในอุตสาหกรรม และสามารถนำมาประยุกต์ใช้ได้กับทุกงานแม้กระทั่งการดำเนินชีวิตประจำวัน PDCA ประกอบด้วย



รูปภาพแสดง กระบวนการ PDCA

ที่มา : <https://www.ftpi.or.th/๒๐๑๕/๒๐๒๕>

Plan (P) หมายถึง การวางแผนงาน และ กำหนดวิธีการ หลังจากเรามีเป้าหมายแล้ว ต้องนำเป้าหมายนั้นมากำหนดรายละเอียด สิ่งที่ต้องทำโดยเรียงตามลำดับความสำคัญ รายละเอียด ขั้นตอน ปัจจัยต่าง ๆ ที่ต้องใช้ ระยะเวลาเริ่ม-สิ้นสุด บุคคลหรือทีมงานที่เกี่ยวข้องในแต่ละขั้นตอน และที่สำคัญที่สุดคือ ตัวชี้วัดผล (KPI) เนื่องจากแผนงานหมายถึง เราจะเดินทางไปสถานที่นั้นด้วยวิธีไหน ไปถึงเมื่อไหร่ ดังนั้น ตัวชี้วัดจึงเป็นตัวที่จะคอยบอกว่าวิธีการที่เราเลือกใช้นั้นถูกต้องหรือไม่ เร็ว-ช้า ใดๆ ทรัพยากรที่ใช้ไปเป็นไปตามแผนหรือเกินกว่าที่กำหนดไว้ เพื่อที่จะได้ปรับแผนหรือวิธีได้อย่างทันท่วงที

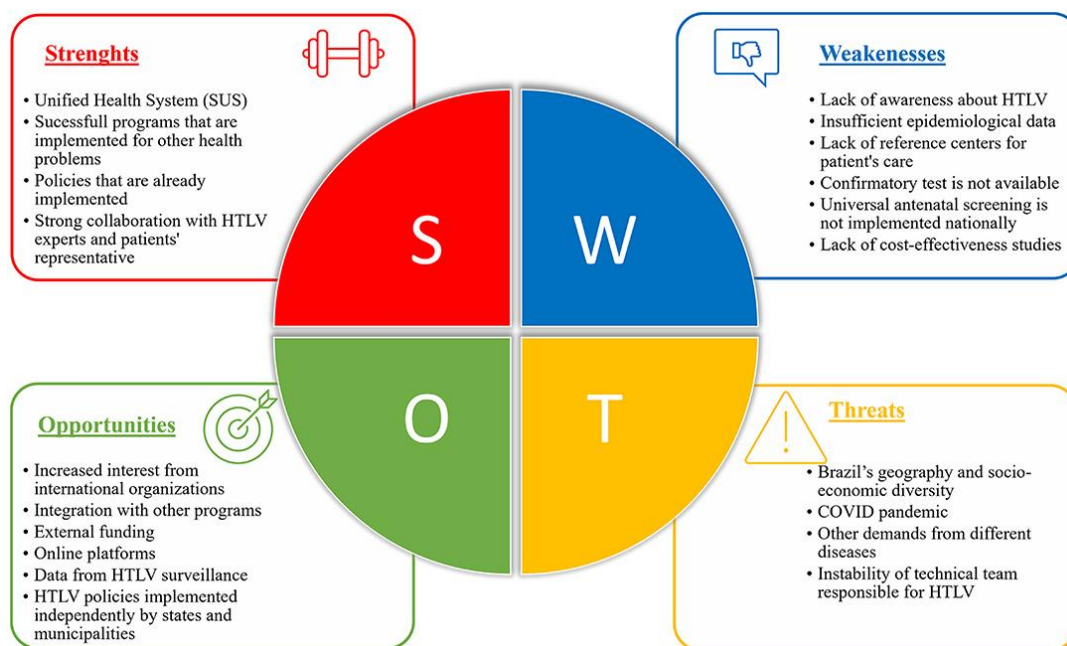
Do (D) หมายถึง การลงมือปฏิบัติ ขั้นตอนนี้คือการลงมือปฏิบัติตามแผนงานและวิธีการที่เรากำหนดไว้อย่างมีวินัย ทักษะการบริหารต่าง ๆ จะถูกหยิบมาใช้ในระยการลงมือปฏิบัตินี้ เช่น การบริหารเวลาให้ได้ตามแผน การประชุมเพื่อตรวจสอบความคืบหน้า การมอบหมายงานเพื่อแบ่งเบาภาระ เป็นต้น ในเรื่องที่นอกเหนือจากการทำงาน ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาตัวเอง การออกกำลังกาย หรือการบริหารการเงินส่วนบุคคล ย่อมต้องใช้วินัยและการบริหารด้านต่าง ๆ ด้วยเช่นกัน

Check (C) หมายถึง การตรวจสอบ หลังจากเราเริ่มลงมือปฏิบัติไปได้สักระยะ ต้องเริ่มทำการตรวจสอบความคืบหน้าของสิ่งที่เราได้ลงมือปฏิบัติไปนั้นว่าเป็นไปตามแผนงานหรือไม่ ซึ่งสิ่งที่จะบ่งบอกได้ก็คือตัวชี้วัดที่เรากำหนดไว้นั่นเอง ถ้าจุดที่เราตรวจสอบได้ผลลัพธ์ตามตัวชี้วัดที่ตั้งไว้หรือดีกว่า แสดงว่าวิธีการที่เราเลือกใช้นั้นยังคงถูกต้อง แต่ถ้าตรวจสอบออกมาแล้วผลปรากฏว่าต่ำกว่าตัวชี้วัดที่ตั้ง ถือเป็นสัญญาณเตือนว่ามีความผิดปกติบางอย่างเกี่ยวกับแผนงานหรือวิธีการที่กำหนดไว้ในตอนแรก

Act (A) หมายถึง การปรับปรุง ขั้นตอนนี้คือการปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนวิธีการหรือทรัพยากรบางอย่างเพื่อให้ผลลัพธ์กลับมาอยู่ในแผนงานหรือเส้นทางสู่เป้าหมายตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในครั้งแรก ซึ่งกระบวนการปรับปรุงเริ่มจากการวิเคราะห์หาสาเหตุที่ทำให้ผลลัพธ์ไม่เป็นไปตามที่เราวางแผนหรือกำหนดไว้ ว่าเกิดจากองค์ประกอบหรือปัจจัยภายใน/ภายนอกใดบ้าง แล้วจึงมากำหนดมาตรการแก้ไข ปรับปรุงต่อไป

๕.๓ การวิเคราะห์ปัญหาโดย SWOT Analysis

SWOT Analysis เป็นการวิเคราะห์สภาพองค์กร เพื่อค้นหาจุดแข็ง จุดเด่น จุดอ่อน จุดด้อย หรือสิ่งทีอาจเป็นปัญหาสำคัญในการดำเนินงานสู่สภาพที่ต้องการในอนาคต (VISION) โดยการวิเคราะห์จากสภาพการณ์ ๒ ด้าน คือ สภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอก และถือว่เป็นเครื่องมือในการประเมินสถานการณ์ภายในองค์กร ซึ่ง SWOT เป็นตัวย่อ ที่มีความหมายดังต่อไปนี้



รูปภาพแสดง SWOT Analysis

ที่มา : <https://www.frontiersin.org/articles/๑๐.๓๓๘๘/fmed.๒๐๒๒.๘๕๙๑๑๕/full>

Strengths (S) หมายถึง จุดเด่นหรือจุดแข็ง ซึ่งเป็นผลมาจากปัจจัยภายใน ความสามารถ และสถานการณ์ภายในองค์กรที่เป็นบวก องค์กรนำมาใช้เป็นประโยชน์ในการทำงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์หรือหมายถึงการดำเนินงานภายในที่องค์กรทำได้ดี เป็นข้อดีที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายในหน่วยงาน เช่น จุดแข็งด้านการเงิน จุดแข็งด้านการผลิต จุดแข็งด้านทรัพยากรบุคคล องค์กรจะต้องใช้ประโยชน์จากจุดแข็งในการกำหนดกลยุทธ์

Weakness (W) หมายถึง จุดด้อยหรือจุดอ่อน ซึ่งเป็นผลมาจากปัจจัยภายในสถานการณ์ภายในองค์กรที่เป็นลบและด้อยความสามารถ ซึ่งองค์กรไม่สามารถนำมาใช้เป็นประโยชน์ในการทำงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์หรือหมายถึงการดำเนินงานภายในขององค์กรทำได้ไม่ดี เป็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายในต่าง ๆ ของหน่วยงาน ซึ่งจะต้องหาวิธีในการแก้ไขปัญหา

Opportunities (O) หมายถึง โอกาส ซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอก ปัจจัยและสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยให้การทำงานขององค์กรบรรลุวัตถุประสงค์หรือหมายถึงสภาพแวดล้อมภายนอกที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการขององค์กร เป็นผลจากการที่สภาพแวดล้อมภายนอกของหน่วยงานเอื้อประโยชน์หรือส่งเสริมการดำเนินงานขององค์กร โอกาสแตกต่างจากจุดแข็งตรงที่โอกาสนั้นเป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมภายนอก แต่จุดแข็งนั้นเป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมภายใน

Threats (T) หมายถึง อุปสรรค ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอก ปัจจัยและสถานการณ์ภายนอกที่ขัดขวางการทำงานขององค์กรไม่ให้บรรลุวัตถุประสงค์ หรือหมายถึง สภาพแวดล้อมภายนอกที่เป็นปัญหาต่อองค์กร บางครั้งการจำแนกโอกาสและอุปสรรคเป็นสิ่งที่ทำได้ยาก เพราะทั้งสองสิ่งนี้สามารถเปลี่ยนแปลงได้ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงอาจทำให้สถานการณ์ที่เคยเป็น โอกาสกลับกลายเป็นอุปสรรคได้ และในทางกลับกันอุปสรรคอาจกลายเป็นโอกาสได้เช่นกัน ด้วยเหตุนี้องค์กรมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ของตนให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์แวดล้อมเป็นข้อจำกัดที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอก

๕.๔ การสร้างกลยุทธ์ด้วย TOWS Matrix

TOWS Matrix เป็นอีกหนึ่งเครื่องมือสำหรับการสร้างกลยุทธ์ใหม่จากสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ปัจจุบันขององค์กร ที่มีการต่อยอดมาจาก SWOT Analysis ด้วยการจับคู่ระหว่างปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกขององค์กร เมื่อนำปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกมาจับคู่กัน จะทำให้เกิดเป็นการวิเคราะห์ของ TOWS Matrix ได้ออกมาเป็นกลยุทธ์ ๔ รูปแบบด้วยกัน ได้แก่



รูปภาพแสดง TOWS Matrix

ที่มา : <https://www.business-to-you.com/swot-analysis/>

กลยุทธ์เชิงรุก (SO) เป็นการจับคู่ระหว่าง Strength และ Opportunity (ใช้จุดแข็งร่วมกับโอกาส) กลยุทธ์ในส่วนนี้มีความสำคัญอย่างมาก เนื่องจากเป็นกลยุทธ์ที่เน้นสร้างผลลัพธ์ที่ให้ประโยชน์สูงสุด ผ่านการวิเคราะห์จุดแข็งร่วมกับโอกาสที่เกิดขึ้น เพื่อเป็นการส่งเสริมความสามารถในองค์กรหรือการแข่งขันให้ดียิ่งขึ้น

กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO) เป็นการจับคู่ระหว่าง Weakness และ Opportunity (ใช้โอกาสลดจุดอ่อน) ทุกองค์กรล้วนมีจุดอ่อน ซึ่งอาจจะเป็นเรื่องกระบวนการดำเนินงาน หรือการที่องค์กรยังไม่เป็นที่รู้จัก โดยบางครั้งการลดจุดอ่อนอาจเป็นเรื่องของจังหวะเวลา ที่จะเป็นตัวช่วยให้แก้ไขจุดอ่อนหรือลดทอนจุดอ่อนของตัวเองลงไปได้

กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST) เป็นการจับคู่ระหว่าง Strength และ Threat (ใช้จุดแข็งรับมืออุปสรรค) เป็นการใชจุดแข็งที่มีอยู่มาป้องกันหรือหลีกเลี่ยงอุปสรรคที่อาจจะเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นเรื่องทรัพยากรบุคคลหรือเครื่องมือในองค์กรก็ตาม

กลยุทธ์เชิงรับ (WT) เป็นการจับคู่ระหว่าง Weakness และ Threat (แก้ไขจุดอ่อนและเลี่ยงอุปสรรค) กลยุทธ์แบบนี้จะแตกต่างจากอีก ๓ กลยุทธ์ที่กล่าวมาข้างต้น เนื่องจากมีไว้เพื่อรับมือกับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่ถ้าโหมเข้ามา ไม่ได้ใช้เพื่อหวังมุ่งไปข้างหน้า แต่เป็นกลยุทธ์เชิงรับที่มีไว้เพื่อหยุดสถานการณ์ของที่เกิดขึ้นไม่ให้แย่ลง ด้วยการพยายามบรรเทาปัญหาหรือหลีกเลี่ยงไม่ให้ปัญหาเกิดเพิ่มคล้าย ๆ กับกลยุทธ์เชิงป้องกัน ซึ่งบางครั้งเราอาจจะไม่จำเป็นต้องเดินหน้าทุกครั้ง แต่ต้องหยุดเพื่อรอเวลาและโอกาสเหมาะสมให้สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้อย่างยั่งยืน หรือแม้แต่กระทั่งการวางแผนใหม่ด้วยการเปลี่ยนเส้นทาง รูปแบบการดำเนินงานบางอย่าง หรือทำ Rebranding

๖. แนวทางการดำเนินการ / ระยะเวลา และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

การจัดทำมาตรการการจอด รับ-ส่ง ผู้โดยสารของรถสาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อแก้ไขปัญหาคารจากรติดขัดบริเวณสถานีรถไฟฟ้าหมอชิต ได้นำหลักการ PDCA มาใช้กำหนดแนวทางการดำเนินงานไว้ดังนี้

๖.๑ ขั้นตอนการเตรียมการและวางแผนการทำงาน (Plan) โดยได้กำหนดแผนการปฏิบัติการ (Action Plan) ประกอบด้วย

ลำดับที่	รายละเอียดการดำเนินการ	ระยะเวลาการดำเนินการ (เดือน)							ผู้เกี่ยวข้อง/ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
		๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	
	(DO) ขั้นตอนการทำงาน								
๑.	การศึกษาสำรวจข้อมูล								
	- จำนวนสายรถโดยสารประจำทาง รถตู้โดยสารที่ให้บริการ รับ-ส่ง ผู้โดยสาร	■							ผู้รับผิดชอบโครงการ
	- ลงพื้นที่สำรวจกายภาพ และปัญหาทางกายภาพ	■							ผู้รับผิดชอบโครงการ
	- การสัมภาษณ์ข้อมูลจากประชาชนเพื่อสะท้อนปัญหาในพื้นที่	■							ผู้รับผิดชอบโครงการ

ลำดับ ที่	รายละเอียดการดำเนินการ	ระยะเวลาการดำเนินการ (เดือน)							ผู้เกี่ยวข้อง/ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
		๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	
๒.	การวิเคราะห์ปัญหาในพื้นที่								
	- วิเคราะห์ SWOT		■						ผู้รับผิดชอบโครงการ
	- สรุปมาตรการ		■						ผู้รับผิดชอบโครงการ
	- ประชุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อรับฟัง ความคิดเห็นและปรับปรุงมาตรการ และ การเตรียมพื้นที่			■					- ผู้ประกอบการรถโดยสาร ประจำทาง - ผู้ประกอบการรถตู้โดยสาร ประจำทาง - ผู้แทนคนขับรถแท็กซี่ - กรมการขนส่งทางบก - กองบังคับการตำรวจจราจร - ตำรวจจราจรในพื้นที่ - สำนักงานเขตจตุจักร - สำนักงานโยธา - สำนักงานจราจรและขนส่ง
๓.	การทดลองบังคับใช้มาตรการ								
	- ประชาสัมพันธ์มาตรการล่วงหน้าก่อนเริ่ม การทดลองใช้อย่างน้อย ๑ เดือน			■					ผู้รับผิดชอบโครงการ
	- การทดลองการบังคับใช้ตามมาตรการ แก้ปัญหาที่กำหนดระยะเวลา ๒ เดือน				■				- ผู้ประกอบการรถโดยสาร ประจำทาง - ผู้ประกอบการรถตู้โดยสาร ประจำทาง - ผู้แทนกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ - กรมการขนส่งทางบก - กองบังคับการตำรวจจราจร - ตำรวจจราจรในพื้นที่ - สำนักงานโยธา - สำนักงานจราจรและขนส่ง
	(CHECK) การประเมินผล								
๕.	การประเมินผล การรับฟังความเห็นของ ประชาชน และผู้ประกอบการเดินรถ โดยสารประจำทาง รถตู้โดยสาร และรถ แท็กซี่					■			ผู้รับผิดชอบโครงการ
	(ACT) การปรับปรุง								
๖.	การสรุปผลการดำเนินการ และการปรับปรุง มาตรการเพื่อให้เกิดการแก้ปัญหามี ประสิทธิภาพ นำเสนอความคิดเห็นในการ ปรับปรุงมาตรการและโครงการสนับสนุนที่ เกี่ยวข้อง							■	ผู้รับผิดชอบโครงการ

๖.๒ ขั้นตอนการทำงาน (DO)

๖.๒.๑ การศึกษาสำรวจข้อมูล

๖.๒.๑.๑ การสำรวจกายภาพของพื้นที่

- ในทิศทางขาออกเมือง (ฝั่งสวนจตุจักร) มีจำนวนช่องจราจรหลักจำนวน ๔ ช่องจราจรและมีการทำ Pocket Lane อีกจำนวน ๑ ช่องจราจร (ความยาวประมาณ ๓๐๐ เมตร) สำหรับรถโดยสารประจำทางโดยมี Barrier กั้น (ความยาวประมาณ ๑๙๐ เมตร) ทางเท้ากว้างประมาณ ๕ เมตร ทางเท้าส่วนที่แคบสุดมีความกว้าง ๑.๕๐ เมตร รถโดยสารประจำทางจอด รับ-ส่งผู้โดยสารในช่องทาง Pocket Lane รถแท็กซี่ จอดรอรับผู้โดยสารในช่องทางซ้ายสุด (Pocket Lane) ตั้งแต่ทางแยกถนนกำแพงเพชร ๓ จนถึงทางลงรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ทางออก ๑ และรถตู้โดยสารมีจุดจอด (ท่ารถ) อยู่ในช่องทางซ้ายสุดบริเวณป้ายรถหยุดรถโดยสาร ที่เลขแนว Pocket Lane ไปด้านหน้า โดยในช่วงโมงเร่งด่วน รถตู้โดยสารจะจอดรับส่งในช่อง Pocket Lane ด้วย จึงเกิดการกีดขวางการจราจร

- ในทิศทางขาเข้าเมือง (ฝั่งติดลานจอดแล้วจร) มีจำนวนช่องจราจรหลักจำนวน ๖ ช่องจราจร ไม่มีการทำ Pocket Lane สำหรับรถโดยสารประจำทาง แต่ช่องจราจรแบ่งออกเป็น ๒ ทิศทาง คือ ๓ ช่องจราจรมุ่งหน้าไปยังสะพานยกระดับเพื่อมุ่งหน้าไปยังตลาด อดก. และอีก ๓ ช่องจราจรมุ่งหน้าไปยังสะพานควาย โดยปัญหาการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วนจะติดขัดใน ๓ ช่องจราจรที่มุ่งหน้าไปยังแยกสะพานควาย ทางเท้ากว้างประมาณ ๕ เมตร ทางเท้าส่วนที่แคบสุดมีความกว้าง ๑.๕๐ เมตร รถโดยสารประจำทางจอดรับส่งผู้โดยสารในช่องจราจรซ้ายสุด รถแท็กซี่จอดรอรับผู้โดยสารในช่องทางซ้ายสุด มี Pocket Lane สำหรับจอดรับส่ง ผู้โดยสาร ความยาวประมาณ ๖๐ เมตร

๖.๒.๑.๒ การสำรวจจำนวนเส้นทางของรถโดยสารประจำทางและรถตู้โดยสารประจำทาง

- จำนวนสายรถโดยสารประจำทาง ขาออกเมือง และเข้าเมืองประมาณรวม ๔๘ เส้นทาง ได้แก่ ๑-๑(NGV) ๑-๑(EV) ๑-๓(EV) ๑-๕(EV) ๑-๖(NGV) ๒-๑๗(EV) ๒-๓๔(EV) ๒-๓๘(EV) ๒-๔๒(EV) ๒-๔๘(EV) ๓(ธรรมดา) ๓(ปรับอากาศ) ๓-๔๕(EV) ๔-๒๙E(EV) ๔-๓๘(NGV) ๔-๗๐E(ปรับอากาศ) ๘(ธรรมดา) ๒๖(ธรรมดา) ๒๖(ปรับอากาศ) ๒๗(ธรรมดา) ๓๔(ธรรมดา) ๓๔(ปรับอากาศ) ๓๙(ธรรมดา) ๓๙(ปรับอากาศ) ๕๙(ธรรมดา) ๕๙(ปรับอากาศ) ๖๓(ธรรมดา) ๖๓(ปรับอากาศ) ๗๗(ธรรมดา) ๗๗(ปรับอากาศ) ๗๗(Mini) ๙๐(NGV) ๙๖(ธรรมดา) ๑๐๔(NGV) ๑๓๔(ธรรมดา) ๑๓๔(ปรับอากาศ) ๑๓๖(NGV) ๑๓๘(NGV) ๑๔๕(ธรรมดา) ๑๔๕(NGV) ๕๐๒(ปรับอากาศ) ๕๐๓(ปรับอากาศ) ๕๐๙(ปรับอากาศ) ๕๑๐(NGV) ๕๑๗(ปรับอากาศ) ๕๒๔(NGV) A๑(NGV) A๒(NGV)

- รถตู้โดยสารประจำทางที่จอดรับผู้โดยสารในฝั่งขาออกเมืองจำนวน ๔ เส้นทาง (สาย ต.๘๔B ต.๑๐ ต.๑๕C ต.๓๗) และจอดรับผู้โดยสารในลานจอดแล้วจร จำนวน ๒ เส้นทาง (สาย ต.๑๑๘ ต.๘๔)

- ๖.๒.๑.๓ การสัมภาษณ์ข้อมูลจากประชาชนเพื่อสะท้อนปัญหาในพื้นที่
การเก็บข้อมูลความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ โดยใช้กลุ่ม
ตัวอย่างประมาณ ๔๐๐ ตัวอย่าง ประกอบด้วย
- กลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารรถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิต
 - กลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางที่บริเวณป้ายหยุดรถโดยสาร
รถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิต
 - กลุ่มตัวอย่างผู้โดยสารรถตู้โดยสารประจำทางบริเวณรถไฟฟ้า BTS สถานี
หมอชิต
 - กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล รถแท็กซี่
 - กลุ่มตัวอย่างคนขับรถแท็กซี่
 - กลุ่มตัวอย่างคนขับรถโดยสารประจำทาง รถตู้โดยสารประจำทาง
 - กลุ่มตัวอย่างประชาชนทั่วไปในพื้นที่บริเวณรถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิต
- ๖.๒.๒ การวิเคราะห์ปัญหาในพื้นที่ โดยใช้ SWOT TOWS Matrix และการสรุปมาตรการ
- ๖.๒.๒.๑ การวิเคราะห์ปัญหาในพื้นที่ โดยใช้ SWOT
- การวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกของสำนักการจราจรและ
ขนส่ง อำนาจหน้าที่สำหรับการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสถานีรถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิต

	Strengths (จุดแข็ง)	Weakness (จุดอ่อน)
ปัจจัยภายใน	<p>๑. พื้นที่ลานจอดแล้วจรบริเวณข้างสถานีรถไฟฟ้าหมอชิตดูแลบำรุงรักษาโดยสำนักการจราจรและขนส่ง</p> <p>๒. สำนักการจราจรและขนส่งมีหน่วยงานในการทำเครื่องหมายจราจรบนท้องถนน และป้ายสัญญาณจราจรต่าง ๆ</p> <p>๓. ลานจอดแล้วจร มีพื้นที่รองรับการบริหารจัดการรถสาธารณะได้เพียงพอ</p> <p>๔. การพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าหมอชิต และจุดเชื่อมต่อการเดินทางอื่น ๆ เป็นภารกิจหนึ่งของสำนักการจราจรและขนส่งที่ผู้บริหารให้ความสำคัญ เช่น การพัฒนาระบบแผนที่นำทางการเดินเท้า การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกการเดินทาง ซึ่งมีกลุ่มงานพัฒนาระบบโครงข่าย สำนักงานระบบขนส่งเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรง</p>	<p>๑. สำนักการจราจรและขนส่งมีโครงการพัฒนาหลังคาคลุมทางเดินเชื่อมทั้งสองฝั่ง ซึ่งได้งบประมาณแล้วบางส่วนแต่ยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง (อยู่ระหว่างการปรับปรุงแบบ และการหาตัวผู้รับจ้าง)</p> <p>๒. ในการดำเนินการต้องประสานความร่วมมือกับหลายหน่วยงานในการดำเนินการ ได้แก่ สำนักการโยธา สำนักงานเขตจตุจักร กรมการขนส่งทางบก กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) สถานีตำรวจนครบาล พหลโยธิน</p>

ตารางแสดงการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน (ปัจจัยภายใน)

ปัจจัยภายนอก	Opportunities (โอกาส)	Threats (อุปสรรค)
	<p>๑. มีแผน และยุทธศาสตร์ สนับสนุนการจัดทำมาตรการการแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทาง และจุดจอดแล้วจร</p> <p>๒. นโยบายผู้บริหารสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินโครงการเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้รับบริการ</p> <p>๓. พื้นที่ทางเท้าและถนนคูแลโดย สำนักงานโยธา และสำนักงานเขตจตุจักรกรุงเทพมหานคร</p> <p>๔. มีการกำหนดช่องจราจรสำหรับรถโดยสารประจำทาง (Pocket Lane) จำนวน ๑ จราจรในฝั่งขาออกเมือง ซึ่งมีความยาวประมาณ ๓๐๐ เมตร</p> <p>๕. จำนวนเส้นทางรถตู้โดยสารที่จอดรับส่งผู้โดยสารบริเวณสถานีรถไฟฟ้าหมอชิตมี ๖ สาย</p> <p>๖. มีอุโมงค์ทางเดินเชื่อมใต้ดิน ระหว่างฝั่งขาเข้ากับขาออก ซึ่งเป็นของรถไฟฟ้า MRT</p>	<p>๑. รถโดยสาร/รถตู้ รถแท็กซี่ อยู่ในกำกับกรมการขนส่งทางบก</p> <p>๒. รถแท็กซี่ รถยนต์ส่วนบุคคลฝ่าฝืนเข้าไปจอดรับส่งผู้โดยสารในช่องทางรถโดยสารประจำทาง</p> <p>๓. ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจกำกับดูแลตลอดเวลา จึงเกิดการฝ่าฝืน</p> <p>๔. เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางที่มีผู้โดยสารใช้จำนวนมาก</p> <p>๕. ฝั่งขาเข้าเมืองไม่มี Pocket Lane สำหรับจอดรับส่งรถโดยสารประจำทาง แต่มีสำหรับจอดรับส่งผู้โดยสารรถแท็กซี่ รถส่วนบุคคลยาว ๖๐ เมตร</p> <p>๖. รถโดยสารประจำทางไม่เคารพกฎจราจร</p> <p>๗. ลานจอดแล้วจรเป็นพื้นที่ของกรมธนารักษ์</p>

ตารางแสดงการวิเคราะห์ โอกาส อุปสรรค (ปัจจัยภายนอก)

๖.๒.๒.๒ การวิเคราะห์โดยใช้ TOWS Matrix

ได้นำกลยุทธ์เชิงรุก (SO) คือการนำจุดแข็งและโอกาสมาจัดทำกลยุทธ์มาตรการในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสถานีรถไฟฟ้าหมอชิต เนื่องจาก

- พื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่ที่กรุงเทพมหานครเป็นผู้กำกับดูแลในการบำรุงรักษา ทั้งถนน ทางเท้า และลานจอดแล้วจร ดังนั้นการมีมาตรการต่าง ๆ ในพื้นที่จึงสามารถทำได้ง่าย และอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานภายใน เช่น สำนักงานโยธาและสำนักงานการจราจรและขนส่ง ในการปรับปรุงพื้นที่เบื้องต้นบริเวณลานจอดแล้วจร เพื่อรองรับการจัดทำเป็นพื้นที่สำหรับ รับ-ส่งผู้โดยสาร ของรถตู้โดยสาร และรถแท็กซี่ รวมถึงการติดตั้งแผ่นป้ายบอก นำทาง ประชาสัมพันธ์โครงการ มาตรการต่าง ๆ ให้เกิดการรับรู้รับทราบของประชาชน และผู้โดยสาร อีกทั้งพื้นที่เขตยังมีคณะกรรมการพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรโดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นคณะกรรมการ และมีการประสานงานกันอยู่ตลอดเวลาเป็นเครื่องมือในการดำเนินการ

- การย้ายจุดจอดรับส่งรถตู้โดยสารประจำทางสายที่จอดรับส่งผู้โดยสารมีจำนวน ๖ สาย สามารถทำได้หากมีการย้ายทั้งหมดมาที่ลานจอดแล้วจรจึงมีความเป็นไปได้ และพื้นที่รองรับเพียงพอ

- ส่งเสริมการเดินเท้าเพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวกสบาย ทางเดินเชื่อมต่อข้ามระหว่างขาเข้าและขาออกของถนนมีให้เลือก ทั้งแบบเดินบนทางเท้าและ

สะพานลอยยกระดับ หรือเดินทางอุโมงค์ใต้ดินของระบบรถไฟฟ้า ซึ่งมีระบบปรับอากาศและ Metro Mall บริการ

๖.๒.๒.๓ สรุปมาตรการการนำเสนอเบื้องต้น

๑. มาตรการสำหรับรถโดยสารประจำทาง

๑.๑ การจอดรับ-ส่ง ผู้โดยสารให้จอดรับส่งบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางเท่านั้น

๑.๒ การขึ้นรถบนถนนพหลโยธิน ฝั่งขาออกเมืองตั้งแต่แยกกำแพงเพชร รถโดยสารประจำทางต้องขึ้นรถในช่องการจราจรซ้ายสุดเท่านั้น แวนแต่เพียงเพื่อหลบรถในช่องซ้ายสุด และกลับสู่ช่องซ้ายสุด และ Pocket Lane เพื่อเข้าจอดรับส่งผู้โดยสารบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

๑.๓ การขึ้นรถบนถนนพหลโยธิน ฝั่งขาเข้าเมืองตั้งแต่แยกลาดพร้าว รถโดยสารประจำทางต้องขึ้นรถในช่องการจราจรซ้ายสุดเท่านั้น แวนแต่เพียงเพื่อหลบรถที่กีดขวางในช่องซ้ายสุด และกลับสู่ช่องซ้ายสุด เพื่อเข้าจอดรับส่งผู้โดยสารบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง

๒. มาตรการสำหรับรถตู้โดยสารประจำทาง

๒.๑ รถตู้โดยสารประจำทางที่จอด รับ-ส่ง ผู้โดยสารบริเวณถนนพหลโยธิน ฝั่งขาออกเมือง ให้ย้ายมาอยู่ในลานจอดแล้วจร ฝั่งตรงข้ามทั้งหมด และห้ามจอด รับ-ส่ง ผู้โดยสารริมถนนในช่องทางซ้ายสุดของทั้งสองฝั่ง

๒.๒ การรับ-ส่งผู้โดยสารของรถตู้โดยสารประจำทางจะต้องมาจอดรับ-ส่ง บริเวณท่ารถตู้โดยสารที่ได้จัดเตรียมไว้ในพื้นที่ลานจอดแล้วจร บริเวณถนนพหลโยธิน ฝั่งขาเข้าเท่านั้น

๓. มาตรการสำหรับรถแท็กซี่

๓.๑ บริเวณริมถนนพหลโยธิน ตั้งแต่ซอยกำแพงเพชร ๓ ถึง ซอยพหลโยธิน ๑๘/๑ ทั้งฝั่งขาเข้า และฝั่งขาออก ห้ามจอดรับผู้โดยสาร แต่สามารถส่งผู้โดยสารได้เท่านั้น

๓.๒ บริเวณริมถนนพหลโยธิน ตั้งแต่ซอยกำแพงเพชร ๓ ถึง ซอยพหลโยธิน ๑๘/๑ ทั้งฝั่งขาเข้า และฝั่งขาออก ห้ามจอดรอรับผู้โดยสารในช่องทางซ้ายสุด ซึ่งเป็นการกีดขวางการจราจร

๓.๓ การจอดรับ-ส่ง ผู้โดยสาร และ จอดรอรับผู้โดยสารสามารถทำได้ในพื้นที่ลานจอดแล้วจร ซึ่งกรุงเทพมหานครได้จัดเตรียมพื้นที่ไว้ให้ (ไม่มีค่าใช้จ่าย)

๔. มาตรการสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล

๔.๑ ริมถนนพหลโยธินบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสถานีหมอชิต ฝั่งขาเข้า และฝั่งขาออก ให้สามารถจอดส่งผู้โดยสารเท่านั้น

๔.๒ ห้ามจอดรับ จอดรอรับ ผู้โดยสารบริเวณริมถนนพหลโยธิน บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสถานีหมอชิต ทั้งฝั่งขาเข้าและฝั่งขาออก

๔.๓ การจอดรับ จอดรอรับ ให้ไปจอดในบริเวณพื้นที่ลานจอดแล้วจร ฝั่งขาเข้า ซึ่งกรุงเทพมหานครได้จัดเตรียมพื้นที่ไว้ให้

๕. มาตรการสำหรับผู้โดยสาร

๕.๑ ผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการ รถตู้โดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ และรถยนต์ส่วนบุคคล ต้องไปรอขึ้นรถบริเวณลานจอดแล้วจร ซึ่งได้เตรียมพื้นที่ไว้

๕.๒ ผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางให้รอรถที่ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางนั้น ๆ

๖.๒.๓ ประชุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อรับฟังความคิดเห็นและปรับปรุงมาตรการก่อนการเริ่มทดลองใช้

๖.๒.๔ การเตรียมพื้นที่โดยแบ่งเป็น

- บริเวณริมทางเท้าทั้งสองฝั่ง ให้สำนักงานจราจรและขนส่งทางสีขาแดงบริเวณขอบคันหิน เพื่อกำหนดเป็นพื้นที่ห้ามจอด เว้นแต่บริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางทางสีขาเหลือง

- ติดตั้งป้ายห้ามจอดรับผู้โดยสาร ของรถตู้โดยสาร รถแท็กซี่ และรถยนต์ส่วนบุคคล บริเวณริมทางเท้า บริเวณริมถนนพหลโยธินบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสถานีหมอชิต ฝั่งขาเข้าและฝั่งขาออก

- ติดป้ายประชาสัมพันธ์มาตรการบริเวณทางเท้าทั้งสองฝั่งถนนพหลโยธิน

- ติดป้ายนำทางไปยังลานจอดแล้วจร ซึ่งเป็นจุดรับส่งผู้โดยสารของรถตู้โดยสาร รถแท็กซี่ และรถยนต์ส่วนบุคคล ทั้งบริเวณทางเท้า สถานีรถไฟฟ้า BTS หมอชิต สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT

- ปรับผังลานจอดแล้วจร โดยกำหนดพื้นที่สำหรับเป็นท่ารถสำหรับ รับ-ส่ง ผู้โดยสาร (ลักษณะเดียวกันกับสถานีเดินรถโดยสารขนาดเล็ก(จตุจักร)) จัดพื้นที่สำหรับรถแท็กซี่ รับ-ส่ง ผู้โดยสาร และรถยนต์ส่วนบุคคล โดยเป็นช่องจราจรที่แยกออกจากกันเพื่อไม่ให้กีดขวาง

- ติดป้ายผังการจัดจราจรและพื้นที่จอดรถบริเวณลานจอดแล้วจร เพื่อให้เป็นข้อมูลรับรู้รับทราบของผู้ใช้บริการ

๖.๒.๕ การทดลองบังคับใช้มาตรการ

๖.๒.๕.๑ ประชาสัมพันธ์มาตรการล่วงหน้าก่อนเริ่มการทดลองใช้ เป็นระยะเวลาอย่างน้อยก่อนเริ่ม ๑ เดือน และเมื่อเริ่มทดลองมาตรการ ตลอดระยะเวลา ๒ เดือน

๖.๒.๕.๒ การทดลองการบังคับใช้ตามมาตรการ เป็นเวลา ๒ เดือน โดยขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ในการกำกับดูแล และแจ้งให้กรมการขนส่งทางบกเพื่อประสานแจ้งผู้ให้บริการเดินรถสาธารณะรับรู้รับทราบ

๖.๓ การประเมินผล (CHECK) เพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และผู้ประกอบการเดินรถโดยสารประจำทาง รถตู้โดยสาร และรถแท็กซี่ โดยเก็บตัวอย่างจากแบบสอบถามจาก Paper Base และ online โดยขึ้นอยู่กับความสะดวกของผู้ตอบแบบสอบถาม ตลอดระยะเวลา ๒ เดือน ซึ่งต้องมีกลุ่มตัวอย่างที่ครอบคลุมทุกกลุ่มตัวอย่าง ตามความเหมาะสม

๖.๔ การปรับปรุง (ACT) การสรุปผลการดำเนินการ และการปรับปรุงมาตรการเพื่อให้เกิดการแก้ปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพ นำเสนอความคิดเห็นในการปรับปรุงมาตรการและโครงการสนับสนุนที่เกี่ยวข้อง

๗. ประโยชน์จากการศึกษา

๗.๑ ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสถานีรถไฟฟ้าหมอชิต ที่เกิดจากการจอดรับ-ส่ง ผู้โดยสารของรถโดยสารสาธารณะ และรถยนต์ส่วนบุคคลลดลง

๗.๒ มีการพัฒนาพื้นที่จอดแล้วจร ให้เป็นจุดรับส่งผู้โดยสารของรถโดยสารสาธารณะ ยกเว้นรถโดยสารประจำทาง และการจอดรับส่งผู้โดยสารของรถยนต์ส่วนบุคคล ที่ไม่กีดขวางการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกต่อประชาชนในการรับรู้รับทราบจุดจอดรถ หรือ Transportation Hub สำหรับการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางในรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ

๗.๓ มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร ที่จอดรถบริเวณ ลานจอดแล้วจร เช่น ช่องจอดรถรับส่งผู้โดยสารสำหรับรถตู้สาธารณะที่เหมาะสม สามารถกันแดดฝนได้ จุด รับ-ส่ง ผู้โดยสารรถแท็กซี่ที่มีหลังคาคลุมป้องกันแดดฝนเพื่อสะดวกต่อการใช้บริการ การกำหนดพื้นที่จอดรถรับส่งผู้โดยสารของรถแท็กซี่บริเวณลานจอดที่ไม่กีดขวางการจราจรภายนอก การมีป้ายแสดงสถานการณ์เข้าออก ความถี่ของขบวนรถไฟฟ้า รถไฟฟ้าใต้ดิน บริเวณลานจอดรถ เพื่อเป็นข้อมูล เป็นต้น

๗.๔ นักท่องเที่ยวที่ใช้บริการรถไฟฟ้าแล้วต้องการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางในรูปแบบอื่นของระบบขนส่งสาธารณะ ไม่สับสน

๘. งบประมาณ

งบประมาณโดยรวมประมาณ ๘๕๐,๐๐๐ บาทแบ่งเป็น

๘.๑ ค่าจัดทำป้ายนำทาง และป้ายมาตรการต่าง ๆ ๒๐๐,๐๐๐ บาท

๘.๒ ค่าทาสีขอบคันหิน ๕๐,๐๐๐ บาท

๘.๓ ค่าปรับพื้นที่ทำช่องจอดรถ สัญลักษณ์บนผิวทาง ลานจอดแล้วจร ๒๐๐,๐๐๐ บาท

๘.๔ ค่าสื่อประชาสัมพันธ์ ๕๐,๐๐๐ บาท

๘.๕ เจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลและประสานงานเป็นระยะเวลา ๗ เดือน ๓๕๐,๐๐๐ บาท

๙. แนวทางการติดตามและประเมินผล

๙.๑ ตัวชี้วัดความสำเร็จ ระดับผลผลิต (Output) และหรือระดับผลลัพธ์ (Outcome)

๙.๑.๑ ตัวชี้วัดความสำเร็จ ระดับผลผลิต (Output)

ตัวชี้วัดที่ ๑ รถตู้โดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ และรถยนต์ส่วนบุคคลจอดรับ-ส่ง ผู้โดยสารกีดขวางการจราจรถนนพหลโยธิน บริเวณรถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิตลดลง

ตัวชี้วัดที่ ๒ ลานจอดแล้วจรเป็นจุดรับส่งผู้โดยสารของรถตู้โดยสารประจำทางรถแท็กซี่ และรถยนต์ส่วนบุคคล

ตัวชี้วัดที่ ๓ ความพึงพอใจของประชาชน ผู้โดยสารรถขนส่งสาธารณะที่ใช้บริการ

๙.๑.๑ ตัวชี้วัดความสำเร็จ ระดับผลลัพธ์ (Outcome)

ตัวชี้วัดที่ ๑ ลดปัญหาการจราจรติดขัดถนนพหลโยธิน บริเวณรถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิต

๙.๒ วิธีการ / เครื่องมือที่ใช้ในการติดตามและการประเมินผล (สำเร็จ)

๙.๒.๑ การทำแบบสอบถามความพึงพอใจของมาตรการ ของกลุ่มตัวอย่างผู้ที่เกี่ยวข้อง และการรับรู้ รับทราบข้อมูลการเดินทางในพื้นที่

๙.๒.๒ การเก็บสถิติจำนวนผู้ใช้บริการ รับ-ส่ง ผู้โดยสารบริเวณลานจอดแล้วจร จากการเดินทางรูปแบบต่าง ๆ

๙.๒.๓ การเก็บสถิติความยาวของแถวการจราจร (Queue Length) ในช่วงโมงเร่งด่วน ก่อนและหลังมาตรการ

๑๐. ข้อเสนอแนะ

๑๐.๑ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้าเพื่อจูงใจให้ประชาชนมีการเดินทางมากขึ้น เช่น การทำหลังคา Cover walkway บนทางเท้าเพื่อป้องกันแดดฝน ทั้งสองฝั่งทางเท้า रिมนนพหลดโยธินบริเวณรถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิต

๑๐.๒ ปรับปรุง Infrastructure บริเวณลานจอดแล้วจร เพื่อรองรับการใช้งาน เป็นจุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารของระบบขนส่งสาธารณะและ รถยนต์ส่วนบุคคล ที่ป้องกันแดดฝน มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ป้ายแสดงข้อมูลการเดินทางต่าง ๆ มาตรการความปลอดภัย ห้องน้ำสาธารณะ ทางลาดผู้พิการและสูงอายุ เป็นต้น

๑๐.๓ ออกกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ ในพื้นที่ศึกษา เพื่อป้องกันปัญหา (กรณีที่มาตรการส่งผลในด้านดีและลดปัญหาการจราจรติดขัดได้เป็นอย่างดี)

๑๐.๔ ให้สิทธิเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นที่ และการให้บริการลานจอดแล้วจร ที่มีพร้อมทั้งความสะดวก และความปลอดภัยสำหรับผู้มาใช้บริการ

แผนผังแสดง มาตรการจัดระเบียบการจอด รับ-ส่ง ผู้โดยสาร



ภาคผนวก

- | | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | จอด รับ-ส่ง เฉพาะรถโดยสารประจำทาง (ถนนพหลโยธิน) | 5 | พื้นที่สำหรับรถแท็กซี่จอดรอผู้โดยสาร |
| 2 | พื้นที่ห้ามจอด รับ-ส่ง ผู้โดยสาร | 6 | พื้นที่สำหรับจอดรอรับของรถยนต์ส่วนบุคคล |
| 3 | พื้นที่สำหรับจอดรับ-ส่ง รถตู้โดยสารประจำทาง | 7 | พื้นที่สำหรับจอดรถยนต์ส่วนบุคคล (Carpark) |
| 4 | พื้นที่สำหรับจอด รับ-ส่ง ผู้โดยสารรถแท็กซี่ รถยนต์ส่วนบุคคล | 8 | พื้นที่สำหรับรถตู้โดยสารประจำทางจอดรอเข้าคิวเพื่อไปรับผู้โดยสารที่จุด 1 |

แผนผังแสดงการจัดระเบียบบริเวณ ลานจอดแฉั้วจร



- 1 พื้นทีสำหรับจอดรับส่ง รถตู้โดยสารประจำทาง
- 2 พื้นทีสำหรับจอด รับ-ส่ง ผู้โดยสารรถแท็กซี่ รถยนต์ส่วนบุคคล
- 3 พื้นทีสำหรับจอดแท็กซี่โดยสาร
- 4 พื้นทีสำหรับจอดรอรับของรถยนต์ส่วนบุคคล
- 5 พื้นทีสำหรับจอดรถยนต์ส่วนบุคคล (Carpark)
- 6 พื้นทีสำหรับจอดแท็กซี่โดยสารประจำทางจอดรอเข้าคิวเพื่อไปรับผู้โดยสารที่จุด 1

แผนผังแสดงทางเดินเชื่อม BTS MRT และลานจอดแล้วจร



1 สถานีรถไฟฟ้า BTS สถานีหมอชิต

2 ทางลงสถานีรถไฟฟ้า MRT สถานีจตุจักร

3 พื้นที่ลานจอดแล้วจร

4 ทางเดินเชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้า BTS MRT และ ลานจอดแล้วจร