

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง “การแก้ไขปัญหาการจราจรแบบยั่งยืนด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” นี้ ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการขนส่งมวลชนที่จะสามารถลดปริมาณรถยนต์บนถนนและเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางให้ดียิ่งขึ้น ดังนั้น หากเมืองใดมีการจัดการระบบขนส่งสาธารณะที่ดีก็จะทำให้มีคนมาใช้บริการมาก การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลก็จะลดลง ปัญหาอีกหลายประการก็จะบรรเทาลงด้วย

แต่ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาการดำเนินการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่นี้ได้พบกับอุปสรรคสำคัญ คือ การวางแผนผังเมือง ข้อจำกัดทางด้านงบประมาณของประเทศที่ยังไม่เพียงพอ ปัญหาการเวนคืนที่ดินเพื่อการก่อสร้างและวิธีการดำเนินชีวิตของประชากร ทำให้การจราจรกลายเป็นปัญหาสำคัญที่ยากต่อการแก้ไข ส่งผลถึงระบบเศรษฐกิจ การเมือง และสังคม ติดตามมา

สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีดังนี้

1. การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของจำนวนประชากรทำให้เกิดการกระจุกตัวกันของผู้คนและกิจกรรมทางเศรษฐกิจส่งผลให้ระบบการขนส่งไม่สามารถที่จะเข้าถึงและสนองตอบได้ทันต่อความต้องการ
2. การที่สถานที่ทำงานหรือสถานศึกษาและที่อยู่อาศัยแยกจากกัน ทำให้ทุกคนต้องเดินทางระหว่างกิจกรรมที่แตกต่างกัน

3. การเพิ่มขึ้นของจำนวนยานพาหนะ แต่ถนนมีจำกัดจึงไม่เกิดความสมดุลกัน
4. การจัดทำผังเมืองและการขยายตัวของชุมชนในเขตกรุงเทพมหานครเป็นไปอย่างอิสระตามแนวเส้นทางถนนสายหลักและปล่อยไปตามยถากรรม
5. การเร่งพัฒนาการด้านสาธารณูปโภคให้ทันกับความเจริญเติบโต และทุกฝ่ายต่างขยายงานโดยขาดการประสานงานที่ดี
6. ถนนสายหลักแทบทุกสายจะมุ่งเข้าสู่ใจกลางเมือง ถนนบางสายมีลักษณะเป็นคอคอด ผิวถนนกลายเป็นที่จอดรถทำให้เกิดช่องทางสำหรับรถวิ่งน้อยลง
7. จุดตัดถนนกับเส้นทางรถไฟในเขตตัวเมืองก็ทำให้เกิดการติดขัดของการจราจร
8. การพัฒนาระบบถนนได้กระตุ้นความต้องการในการเดินทางให้เพิ่มขึ้น
9. ปัญหาระบบขนส่งสาธารณะยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ประชาชนที่พอมีกำลังซื้อจึงหันมานิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นพาหนะในการเดินทาง
10. ความไม่เป็นระเบียบของรถโดยสารประจำทางที่มีการหยุดรับ-ส่งผู้โดยสารซ้อนกันกันหรือหยุดกลางถนน
11. เครื่องควบคุมการจราจรไม่สัมพันธ์กัน เครื่องหมายการจราจรไม่ชัดเจน
12. ผู้ขับขี่ยานพาหนะขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนและเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายขาดการกวาดล้างการกระทำความผิดอย่างจริงจังและต่อเนื่อง
13. ค่านิยมทางสังคมมองการใช้รถเป็นเรื่องของฐานะแต่ละบุคคล
14. ไม่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับอายุการใช้งานของรถที่ชัดเจน ทำให้รถที่มีอายุการใช้งานมากมักจะเสียบนถนนอยู่เป็นประจำ
15. ขาดการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจร มีการแย่งกันรับผิดชอบและปิดความรับผิดชอบ

ดังนั้น แนวนโยบายที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาการจราจร คือ การพัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการในการเดินทางของประชาชนอย่างเพียงพอและทั่วถึง แต่ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา นโยบายการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะมุ่งเน้นการก่อสร้างถนน สะพานลอยหรือทางด่วนเป็นนโยบายหลัก ซึ่งทำให้ขีด

ความสามารถของระบบคมนาคม (Supply) ไม่สามารถรองรับความต้องการในการเดินทาง (Demand) ของประชาชนที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วได้ และขาดประสิทธิภาพในการขนส่งผู้โดยสาร ทำให้แนวโน้มทางด้านการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้วยระบบขนส่งสาธารณะมีปริมาณลดลง และผู้เดินทางเปลี่ยนมาเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลแทนในปริมาณที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดปัญหาการจราจรติดขัด รวมทั้งยังก่อให้เกิดปัญหาอื่น ๆ ติดตามมา เช่น ปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมเป็นพิษเนื่องมาจากควันและเสียงของรถประเภทต่าง ๆ จำนวนมากบนท้องถนน ก่อให้เกิดผลกระทบและความสูญเสียต่อสุขภาพร่างกายและจิตใจของผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนผู้คนที่อาศัยอยู่ริมถนน นอกจากนี้ยังความสูญเสียทางด้านพลังงานในรูปแบบของน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูญเสียไปในแต่ละปี เมื่อคิดรวมกับการสูญเสียทางด้านเวลาที่ใช้ในการเดินทางที่ไม่ก่อให้เกิดผลผลิตใด ๆ ต่อประเทศชาติ ทำให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจและสังคมในแต่ละปีเป็นมูลค่ามหาศาลและเพิ่มขึ้นทุก ๆ ปี

นอกจากนี้ นโยบายของรัฐบาลที่ผ่านมามีความชัดเจนในวิธีการแก้ไขปัญหา แต่ถ้ามมีการพิจารณาการลงทุนแล้วยังขาดความชัดเจนของนโยบาย และยังคงดำเนินนโยบายคู่ระหว่าง Private Transport และ Public Transport ซึ่งงบประมาณการลงทุนมีจำกัด ซึ่งก็เป็นอุปสรรคในการดำเนินนโยบาย ดังนั้น รัฐบาลควรที่จะเลือกที่จะดำเนินนโยบายสนับสนุนแนวทางใดแนวทางหนึ่ง เพราะถ้านับสนับสนุนทั้งสองรูปแบบจะไม่เกิดประโยชน์เพราะผู้โดยสาร (User) คือ ประชาชนกลุ่มเดียวกัน

ที่มาและความสำคัญของการเกิดนโยบายระบบรถไฟฟ้า

ขนส่งมวลชนเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร

ปัญหาการจราจรต่างๆ ที่เกิดขึ้น เกิดมาจากความต้องการในการเดินทางของคนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น ทางเลือกหนึ่งที่จะสามารถทำให้การเดินทางของประชาชนสู่จุดหมายอย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพและตอบสนองความต้องการการเดินทางได้อย่างตรงเป้าหมาย คือ การนำระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมาใช้ ซึ่งระบบดังกล่าวจะสามารถขนถ่ายผู้โดยสารได้มากกว่า 40,000 คนต่อชั่วโมงต่อ

ทิศทาง หากเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่วิ่งด้วยความเร็วปกติบนทางด่วน จะใช้พื้นที่มากถึง 16 ช่องจราจร อีกทั้งประโยชน์ของระบบรถไฟฟ้าที่สำคัญคือ การไม่ก่อให้เกิดมลภาวะเป็นพิษทางด้านอากาศ เสียง ฝุ่นละอองและหมอกควัน เมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งผู้โดยสารด้วยวิธีอื่น ๆ ในปริมาณที่เท่ากัน

โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้เริ่มต้นมาตั้งแต่ปี 2514 โดยรัฐบาลได้ได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลเยอรมันส่งผู้เชี่ยวชาญมาสำรวจศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการจราจรและขนส่งในเวลานั้น แต่ต้องประสบกับปัญหาและอุปสรรคในการจัดสร้างเพราะโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ใช้งบประมาณการลงทุนสูงและมีปัญหาด้านนโยบายของภาครัฐ ทำให้โครงการไม่สามารถดำเนินการได้และล่าช้ามาจนถึงปัจจุบัน ต่อมาในปี 2537 คณะรัฐมนตรีได้มอบหมายให้ สจร. ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนเพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรซึ่งหลังจากการอนุมัติแล้วจะมีการรวมเส้นทางของโครงการไฮโปเวลล์ เส้นทางของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด(BTS) และเส้นทางของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยไว้ด้วยกัน โดยจะมีแนวเส้นทางรวมทั้งหมด 5 เส้นทาง ซึ่งต่อมาเกิดวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจในปี 2540 จึงได้ชะลอการก่อสร้างบางโครงการออกไป จึงต้องมีการปรับเปลี่ยนแผนแม่บทดังกล่าวใหม่ โดยใช้ชื่อว่า แผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง (URMAP) ซึ่งอยู่ในขั้นตอนการศึกษาและในรายละเอียดได้มีการปรับโครงสร้างของโครงการไฮโปเวลล์เดิมให้มีขนาดโครงการเล็กลง โดยจะให้โครงการมีการก่อสร้างเป็นแบบรถไฟฟ้ารางคู่ยกระดับ และมีการเพิ่มแนวสายทางให้สามารถครอบคลุมพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมากขึ้น ควบคู่ไปกับหลักการการพัฒนาที่ยั่งยืน

จะเห็นว่าในช่วงปี 2541 หลังจากเกิดวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ รัฐบาลได้มองเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางไว้ค่อนข้างสูง จึงได้ดำเนินการให้มีการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องขึ้น เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและการดำเนินกิจการการขนส่งสาธารณะให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและให้ผลทางเศรษฐกิจที่ดีที่สุด โดยใช้รูปแบบขนส่งมวลชนที่มีลักษณะผสมผสานกัน

ระหว่างระบบขนส่งมวลชนสายหลัก (Trunk Line) ซึ่งจัดให้มีทางวิ่งเฉพาะไม่ปะปนกับขบวนอื่น และสามารถขนส่งผู้โดยสารได้คราวละมากๆ ด้วยความรวดเร็ว กับระบบขนส่งมวลชนสายป้อน (Feeder or Branch Line) ซึ่งมีเส้นทางสั้น ๆ ใช้ขนส่งผู้โดยสารจากจุดต้นทางไปยังสถานีของระบบขนส่งมวลชนสายหลักซึ่งอาจใช้รถบัส รถเมล์เล็ก รถบัสไฟฟ้า หรือรถรางเป็นพาหนะก็ได้ และต่อมาในปี 2547 คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบในแผนการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องไปสู่การปฏิบัติ ระยะที่ 1 โดยเร่งรัดให้โครงการสามารถสร้างสำเร็จได้ภายในปี 2552 เพื่อให้สามารถให้บริการแก่ประชาชนได้ครอบคลุมพื้นที่อย่างทั่วถึงและเพียงพอต่อความต้องการในการเดินทางและเป็นทางเลือกใหม่ของประชาชน

ลักษณะโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นการใช้ระบบรางหนัก (Heavy Rail) ที่มีทางวิ่งเฉพาะไม่ปะปนกับขบวนอื่น ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากกว่า 40,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง ลักษณะโครงการมีทั้งแบบยกระดับ ระดับพื้นดิน และใต้ดิน โดยจะแยกออกจากผิวการจราจรที่มีอยู่อย่างชัดเจน มีสถานีเป็นจุดขึ้น-ลงของผู้โดยสาร มีระยะห่างประมาณ 800-1,000 เมตร มีลักษณะไม่ซับซ้อน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้งานทำให้ประชาชนสามารถเดินทางสู่จุดหมายปลายทางได้โดยสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

สำหรับ โครงข่ายแผนแม่บทระบบรางจะใช้เส้นสีเป็นสัญลักษณ์ของแต่ละโครงการ และกำหนดให้สามารถเข้าถึงและสามารถเชื่อมต่อกับระบบอื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและศิลปวัฒนธรรมของท้องถิ่นน้อยที่สุด สายทางอยู่ในระดับที่สามารถให้ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจเป็นที่น่าพอใจ

โดยในขณะนี้การก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้เป็นระยะทางรวม 43.5 กิโลเมตร โดยเป็นเส้นทางยกระดับ 23.5 กิโลเมตรและเส้นทางใต้ดิน 20 กิโลเมตร ซึ่งเป็นไปตามกรอบ

ของแผนการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องไปสู่การปฏิบัติ ระยะที่ 1 ระยะทางประมาณ 291 กิโลเมตรซึ่งเป็นโครงข่ายที่เน้นไปในทางพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร

แนวคิดเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจราจร แบบยั่งยืนด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ผู้ศึกษาพบว่า การแก้ไขปัญหาการจราจรด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพียงระบบเดียวนี้จะไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างแท้จริง หากไม่มีปัจจัยอื่น ๆ ที่จะทำให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งประกอบด้วย การจัดวางผังเมืองที่ดี มีการจัดกิจกรรมต่างๆ ให้อยู่ในพื้นที่เดียวกัน สร้างความสมดุลของแหล่งงานกับที่พักอาศัย การลดจำนวนรถยนต์ส่วนตัวให้เพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลง โดยทำให้ค่าใช้จ่ายในการใช้รถส่วนบุคคลสูงเกินกว่าปัจจุบัน การทำให้ประชาชนหันมาใช้รถสาธารณะมากขึ้นจนในที่สุดจะมีสัดส่วนในการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และที่สำคัญควรมีการเชื่อมประสานระบบขนส่งสาธารณะ มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง และมีการพัฒนาระบบตัวร่วม ซึ่งในอนาคตคาดว่าจะมีการใช้ระบบตัวร่วมของระบบรถไฟฟ้า ค่าทางด่วน และค่ารถโดยสารประจำทาง เพื่อที่จะเป็นการดึงดูดให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะ

ปัจจุบันการแก้ไขปัญหาการจราจรยังมุ่งเน้นการก่อสร้างระบบถนน สะพานลอย และทางด่วนเป็นนโยบายหลักอยู่ เนื่องจากใช้ระยะเวลาและงบประมาณน้อยกว่าการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่และงบประมาณจำนวนมหาศาล จึงทำให้ไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้ เนื่องจากทำให้

จำนวนรถยนต์ได้เพิ่มปริมาณขึ้นตามระยะทางของถนนที่สร้างขึ้นมาใหม่เพราะไม่มีการควบคุมการเพิ่มขึ้นของรถยนต์และไม่มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้ดีขึ้น ในขณะที่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนซึ่งเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพในการขนคนนั้นเป็นนโยบายที่อยู่ในแผนซึ่งกว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จจะใช้ระยะเวลาานาน ซึ่งไม่ทันกับการเจริญเติบโตของเมืองและปริมาณความต้องการทางการเดินทาง

นอกจากนี้การที่รัฐบาลได้มีนโยบายให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนโครงการและให้สัมปทานการดำเนินกิจการเดินรถด้วยนั้น ทำให้เอกชนบางรายไม่สามารถดำเนินการตามสัญญา จึงต้องล้มเลิกโครงการไป ยังความสูญเสียทางการเงิน เศรษฐกิจและที่สำคัญคือเวลาที่สูญหายไป และนอกจากนี้หากเอกชนเป็นผู้รับสัมปทานในการเดินรถแล้ว การคิดค่าโดยสารจะเพิ่มขึ้นตามดัชนีราคาผู้บริโภคซึ่งกำหนดไว้ในสัญญา โดยรัฐไม่สามารถควบคุมได้เพราะจะต้องเป็นไปตามสัญญา เช่นเดียวกับราคาค่าทางด่วนซึ่งถูกผลกระทบไปยังผู้บริโภคนั่นเอง

ดังนั้น ในทรรศนะของผู้วิจัย เห็นว่าการที่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจะสามารถแก้ไขปัญหาจราจรแบบยั่งยืนได้ จะต้องมีการดำเนินการส่งเสริมในด้านต่างๆ เพื่อให้เกิดรูปธรรม ดังต่อไปนี้

1. ให้รัฐบาลเป็นผู้ส่งเสริมและลงทุนในการก่อสร้างและบริหารกิจการเดินรถเอง เนื่องจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่ตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่จะต้องใช้งบลงทุนสูงกว่าระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ซึ่งถ้ารัฐบาลเป็นผู้ลงทุนแล้วระดับความเสี่ยงของการล้มเลิกโครงการจะน้อยกว่าเอกชน

2. รัฐบาลจะต้องมีการกำหนดแนวนโยบายและยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน มีทิศทางในการแก้ไขปัญหาจราจรด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน มีการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งในส่วนของการจัดทำแผนงาน การปฏิบัติการ การบริหาร และการดำเนินกิจการ เพื่อให้มีการแก้ไขปัญหาจราจรเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

3. ให้ทุกโครงการของระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าสามารถก่อสร้างและบริหารงานอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานหลักเพียงหน่วยงานเดียว เพื่อที่จะสามารถเชื่อมโยงโครงข่ายงานระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้เป็นหนึ่งเดียวได้ เนื่องจากปัจจุบันมีหลายหน่วยงานรับผิดชอบ คือ กรุงเทพมหานคร การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จึงมีลักษณะต่างคนต่างสร้างไม่เชื่อมโยงกันทั้งโครงสร้างของสถานีและงานระบบรถไฟฟ้า ทำให้ผู้โดยสารเกิดความไม่สะดวกในการเปลี่ยนเส้นทางเดินทางระหว่างรถไฟฟ้าลอยฟ้าและรถไฟฟ้าใต้ดิน

4. การก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนควรก่อสร้างภายในระยะเวลาสั้น เพื่อให้เกิดเป็นโครงข่ายครอบคลุมพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเร็วที่สุด เพราะหากก่อสร้างเพียงระยะทางสั้นๆภายในเมือง แล้วประชาชนจะยังไม่เปลี่ยนรูปแบบในการเดินทางด้วยการใช้รถส่วนตัวมาเป็นรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เนื่องจากไม่ได้รับความสะดวกและไม่สามารถตอบสนองการเดินทางให้ถึงจุดหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ และยังคงเสี่ยงกับภัยที่เกิดขึ้นกับการใช้ระบบขนส่งสาธารณะอีกด้วย

5. หากรัฐบาลพิจารณาในส่วนของงบประมาณและความคุ้มค่าในการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าแล้ว ระบบการขนส่งด้วยวิธีการนี้จะมีราคาสูงกว่าระบบอื่น ๆ เนื่องจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและการสร้างระบบขนส่งมวลชนแบบรางจะต้องลงทุนในการก่อสร้างทางวิ่งเฉพาะเป็นของตนเอง ในขณะที่รถโดยสารประจำทางและรถยนต์ส่วนตัวไม่จำเป็นต้องเสียค่าก่อสร้างถนน แต่ยิ่งก่อสร้างถนนมากขึ้นเท่าไรก็จะยิ่งเพิ่มภาระในการบำรุงรักษามากขึ้น

6. จะต้องมีการประสานระบบขนส่งมวลชนหลักกับระบบขนส่งมวลชนสายป้อนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การเดินทางของประชาชนได้รับความสะดวก ซึ่งถ้าประชาชนได้รับความสะดวกในการเปลี่ยนเส้นทางเดินทางแล้วถึงแม้จะขาดความเป็นส่วนตัวและความสะดวกสบายในการใช้รถยนต์ส่วนตัว แต่จะได้รับความแน่นอนในเรื่องของการใช้เวลาในการเดินทาง ทำให้ปริมาณรถยนต์บนท้องถนนลดลง นอกจากนี้สำหรับประชาชนที่ไม่ได้ใช้รถไฟฟ้าแต่ใช้รถโดยสารสาธารณะก็จะใช้เวลาในการเดินทางน้อยลงเช่นกัน เนื่องจากรถโดยสารสาธารณะสามารถใช้ความเร็วได้เพิ่มขึ้น ทำให้สามารถลดมลภาวะที่เกิดจากการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงได้

สภาพแวดล้อมดีขึ้น สุขภาพกายและใจดีขึ้น และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นด้วย นอกจากนี้ยังผลให้ระบบเศรษฐกิจในภาคการขนส่งเกิดความคล่องตัว ประชาชนมีเวลาในการคิดและพัฒนาสินค้ามากขึ้นอีกด้วย

7. จะต้องมีการใช้ตัวร่วมเพื่อความสะดวกในการเดินทางและเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน เพราะหากประชาชนเปลี่ยนเส้นทางการเดินทาง แล้วจะต้องเริ่มต้นเสียค่าโดยสารใหม่และทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงขึ้น ซึ่งก็ไม่แตกต่างกับการใช้รถยนต์ ประชาชนก็จะไม่นิยมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและยังใช้รถยนต์ส่วนตัวต่อไป

8. มีนโยบายการบังคับใช้ผังเมืองรวม มิฉะนั้นเมืองจะขยายไปอย่างไม่รู้จบ และเพิ่มโครงการจราจรเพื่อบังคับการขยายตัวของเมือง

อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยเห็นว่าการแก้ไขปัญหาการจราจรซึ่งเป็นปัญหาที่เรื้อรังมากว่า 30 ปี โดยการสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในประเทศไทยนั้น ไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างเฉียบพลันทันกับการเจริญเติบโตของเมืองอย่างรวดเร็ว หากแต่การแก้ไขปัญหาดังกล่าววิธีนี้จะ เป็นเพียงการบรรเทาปัญหาการจราจรมิให้ลุกลามไปมากกว่านี้ แต่หากได้พัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนควบคู่ไปกับปัจจัยสนับสนุนในด้านอื่นๆ แล้ว เช่น การมีระบบตัวร่วม การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสายอื่น ฯลฯ รวมถึงรัฐบาลได้ปฏิรูประบบขนส่งสาธารณะใหม่โดยยึดนโยบายการเคลื่อนย้ายคนมากกว่าการเคลื่อนย้ายรถแล้ว ผู้วิจัยเชื่อว่าน่าจะสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนได้