

โครงการศึกษาความเหมาะสม และออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก



การประชุมหารือแนวเส้นทางให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (กลุ่มย่อยครั้งที่ 1)







- ทำไมต้องมีแผนแม่บทระบบขนส่งสาธารณะ ?
- การคมนาคมและขนส่งเมืองพิษณุโลกในปัจจุบัน และแนวเส้นทางให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเบื้องต้น ?
- รูปแบบระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับเมืองพิษณุโลกมีอะไรบ้าง ?
- ช่องทางในการแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม ?

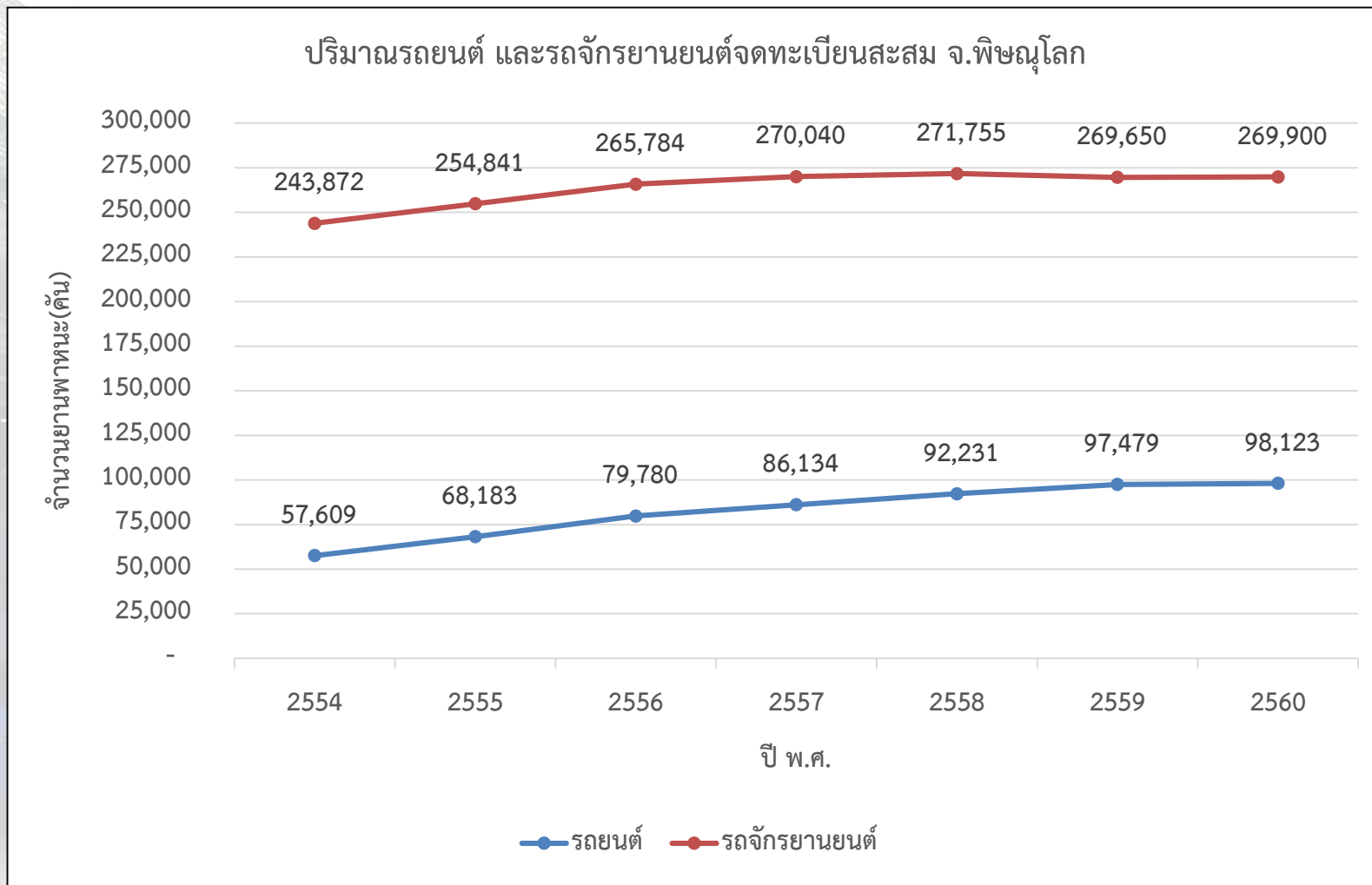
“ ... ทำไมต้องมีแผนแม่บทระบบขนส่งสาธารณะ ??? ... ”



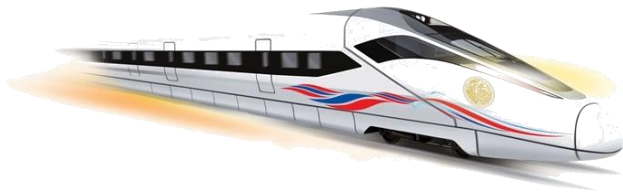
☐ การพึ่งพายานพาหนะส่วนบุคคลเพียงอย่างเดียว

ประเภทยานพาหนะ	ไม่มี แผนแม่บท			มี แผนแม่บท (เป้าหมาย)
	กทม. (คัน)	จ.พิษณุโลก (คัน)	เมืองพิษณุโลก (คัน)	
รถยนต์ 	4,249,873	98,123	46,018 (อัตราเพิ่มขึ้น เฉลี่ยร้อยละ 7.68 ต่อปี)	ลดอัตราการเพิ่ม และ ลดอัตราการใช้งาน ในเขตเมือง
รถจักรยานยนต์ 	3,506,766	269,900	105,876 (อัตราเพิ่มขึ้น เฉลี่ยร้อยละ 1.17 ต่อปี)	ลดอัตราการเพิ่ม และ สร้างความปลอดภัย
รถโดยสาร 	23,951	354	67	ส่งเสริมเป็นระบบ ขนส่งรอง
TRAM/BRT 	มี Heavy Rail	ไม่มี	ไม่มี	พัฒนาเป็นระบบขนส่ง หลัก

- กราฟแสดงความสัมพันธ์ปริมาณรถยนต์และรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสะสม จ.พิษณุโลก ปี พ.ศ.2554 -2560



- ❑ การเชื่อมต่อการเดินทางมีความสะดวกและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น (ปัจจุบันนักท่องเที่ยวประมาณ 16,000 คนต่อวัน)



รถไฟความเร็วสูง
กรุงเทพฯ - พิษณุโลก - เชียงใหม่ (ปี 67)
พ.ศ. 2582 มี 5,700 คนต่อวัน



รถไฟทางคู่ ปากน้ำโพ - เด่นชัย
พ.ศ. 2582 ขึ้น 4,231 ลง 5,396 คนต่อวัน



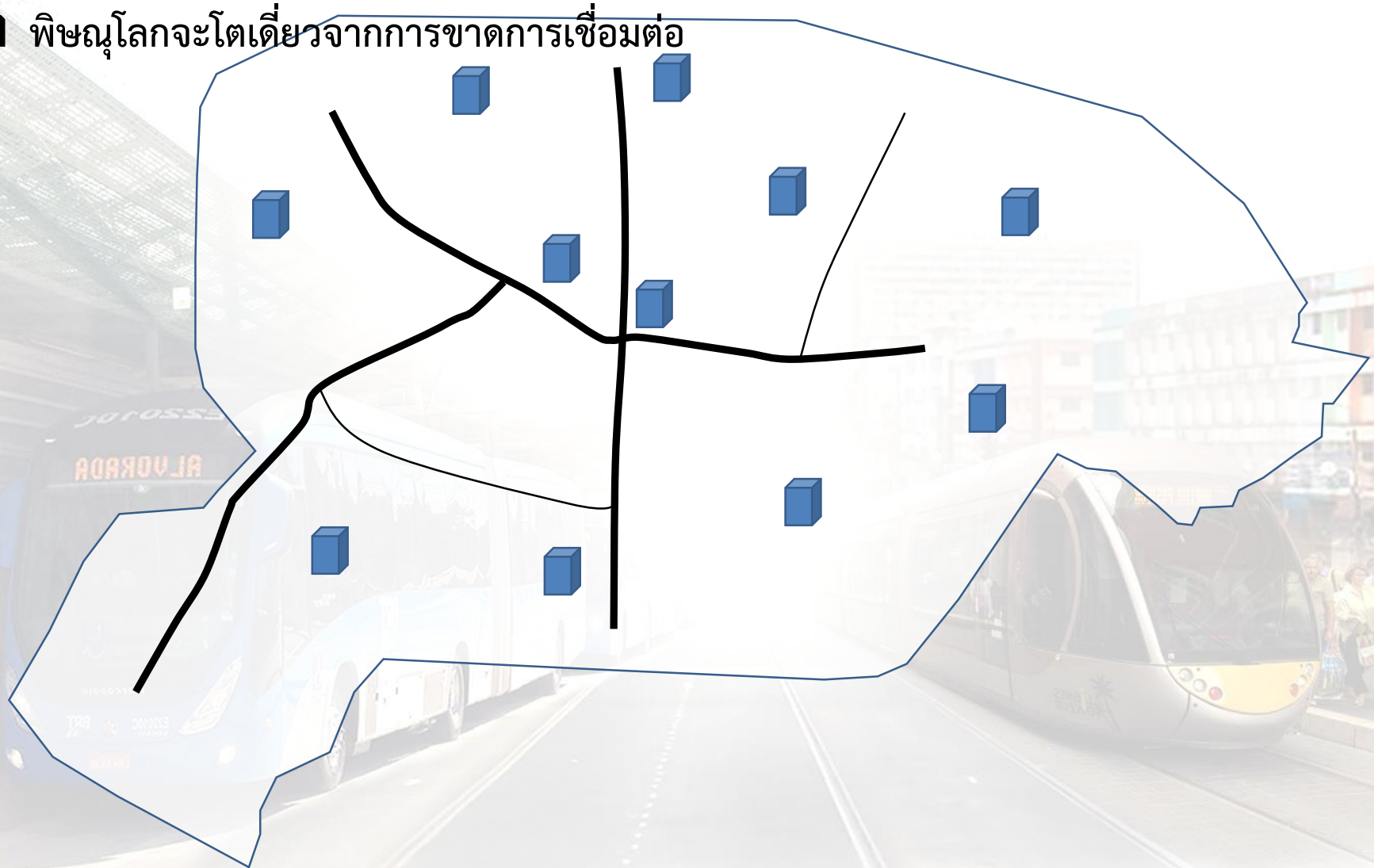
ไม่มี แผนแม่บท



มี แผนแม่บท



- ที่พักอาศัย และสถานที่ทำงาน กระจายตัว
- พืชผลโลกจะโตเดี่ยวจากการขาดการเชื่อมต่อ



❑ การพัฒนาจะเกาะแนวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะ

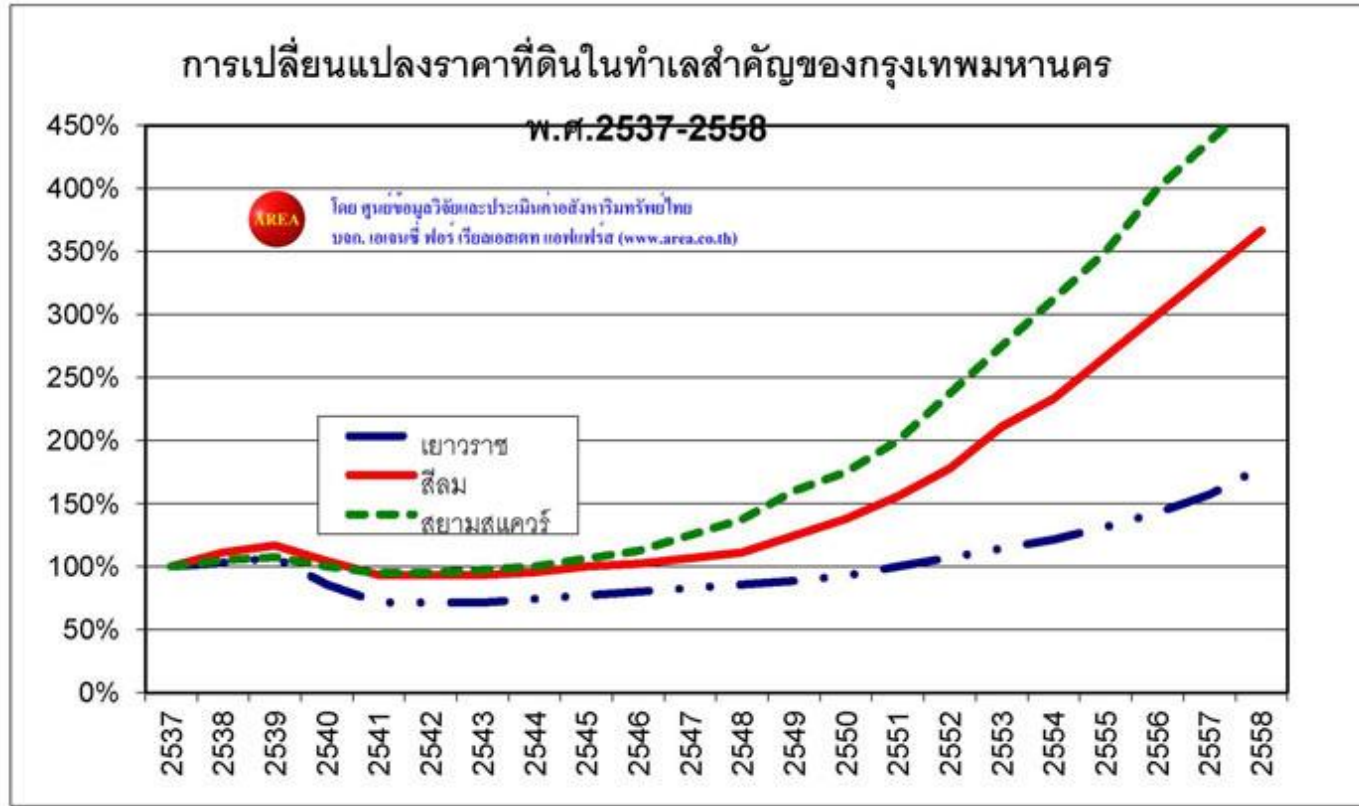
อุตรดิตถ์

สุโขทัย

เพชรบูรณ์

กำแพงเพชร

พิจิตร



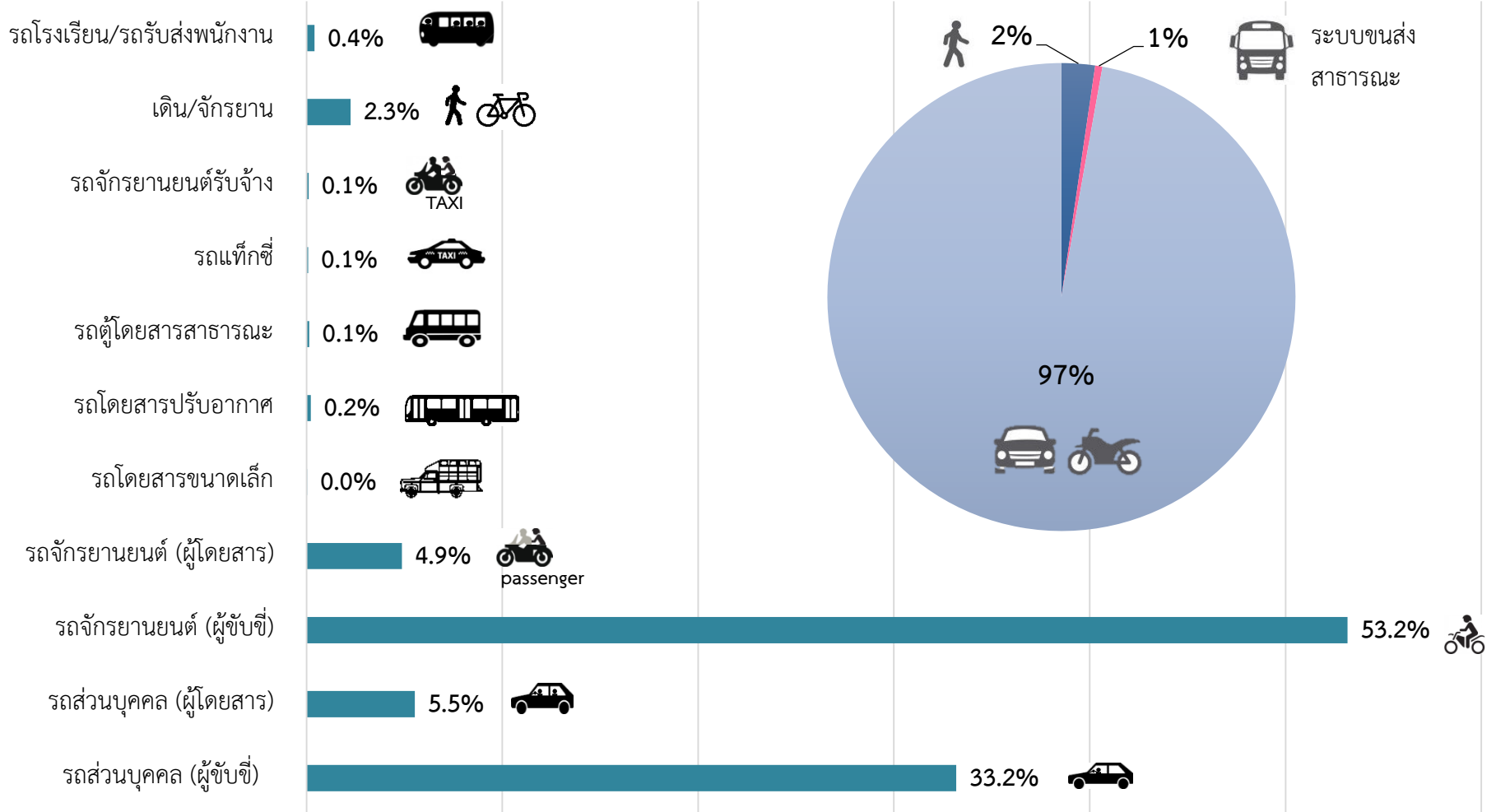
การคมนาคมและขนส่งเมืองพิษณุโลกในปัจจุบัน
และแนวเส้นทางให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเบื้องต้น... ?



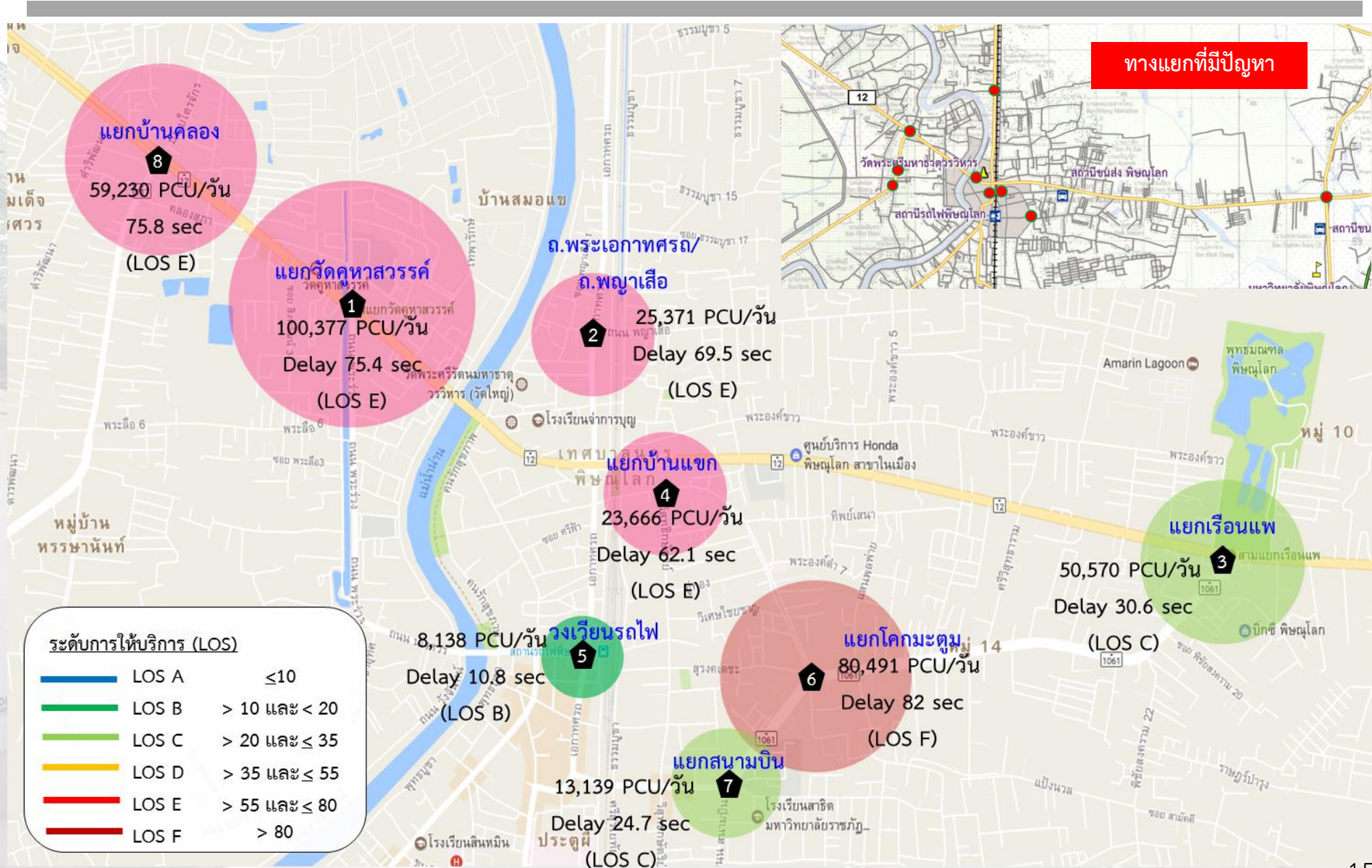
รูปแบบการเดินทาง ในเขตผังเมืองรวม

รูปแบบการเดินทางในพื้นที่เมือง

สำหรับการเดินทางระยะ 500 เมตรขึ้นไป



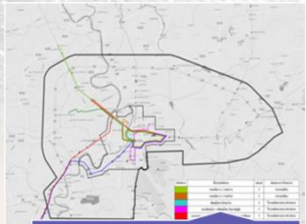
การจราจรบริเวณทางแยก



สภาพปัญหาาระบบขนส่งสาธารณะ



เส้นทางการให้บริการโดยสารสาธารณะไม่ทั่วถึง



การทับซ้อนของแนวเส้นทาง



การให้บริการไม่สะดวกและไม่ดึงดูดผู้โดยสาร



ปัญหาจุดจอดและสิ่งอำนวยความสะดวกโดยสารไม่ได้มาตรฐาน

❑ ความครอบคลุมของเส้นทาง

- ไม่มีเส้นทางรถโดยสารเชื่อมต่อท่าอากาศยานพิษณุโลก
- ไม่มีเส้นทางเชื่อมต่อกับชุมชนด้านตะวันออกเฉียงเหนือและตอนเหนือของ ทล.12
- จำนวนสายที่เชื่อมต่อสถานีขนส่งแห่งที่ 2 มีค่อนข้างน้อย

❑ ความถี่ในการให้บริการค่อนข้างน้อย ผู้โดยสารรอใช้บริการนาน

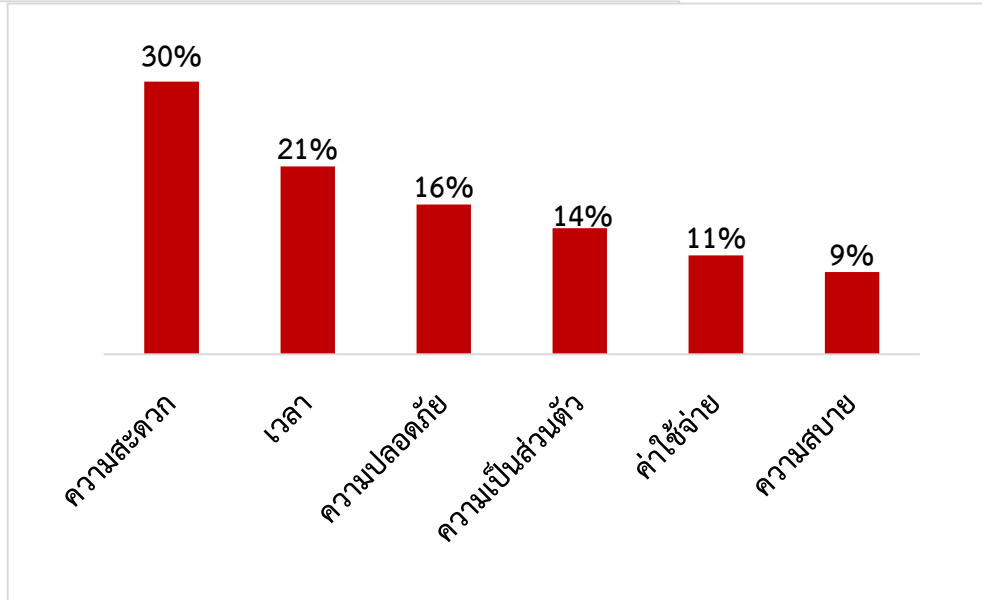
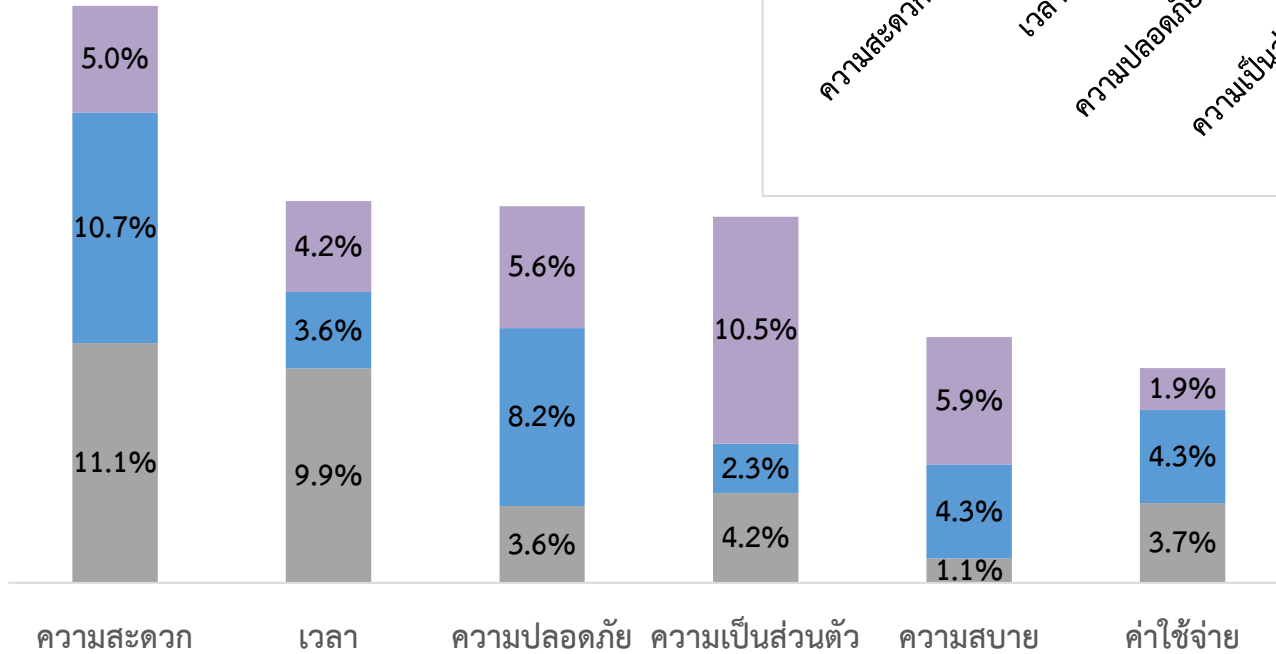
- รถหมวด 1 ส่วนใหญ่ความถี่ 30 - 40 นาที/คัน
- รถหมวด 4 ให้บริการ 1-2 ชั่วโมง/คัน หรือ บางสายมีเพียง 3 เที่ยว/วัน

❑ จุดจอดและสิ่งอำนวยความสะดวก

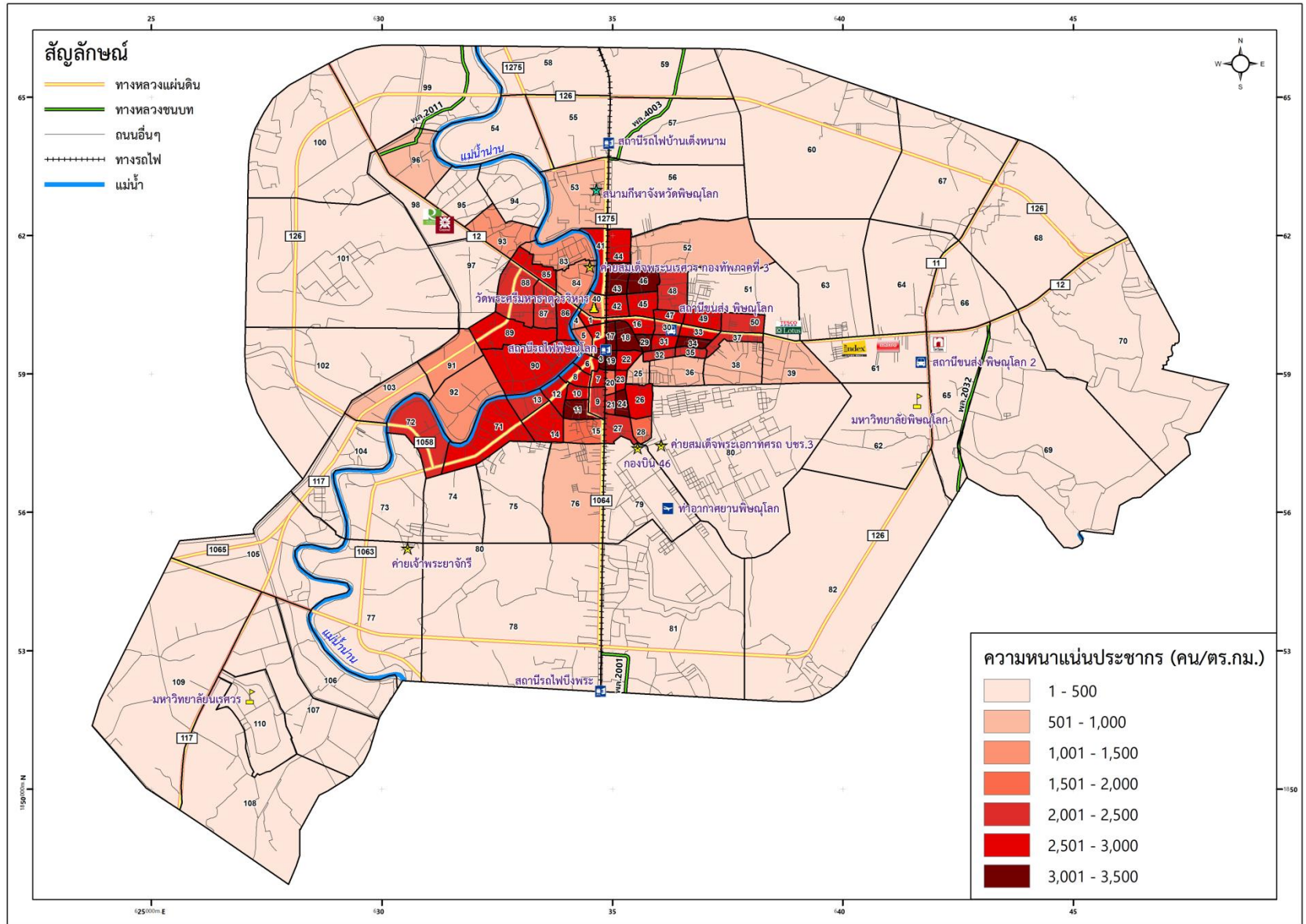
- จุดจอดรถโดยสารไม่ได้มาตรฐานและบางแห่งมีสภาพทรุดโทรม
- ปัญหาการจอดรถข้างทางบริเวณป้ายรถโดยสาร
- ตำแหน่งจุดจอดยังไม่ชัดเจนและสิ่งอำนวยความสะดวกไม่มีหรือไม่ได้มาตรฐาน

ปัจจัยการเลือกรูปแบบการเดินทาง ในเขตผังเมืองรวม

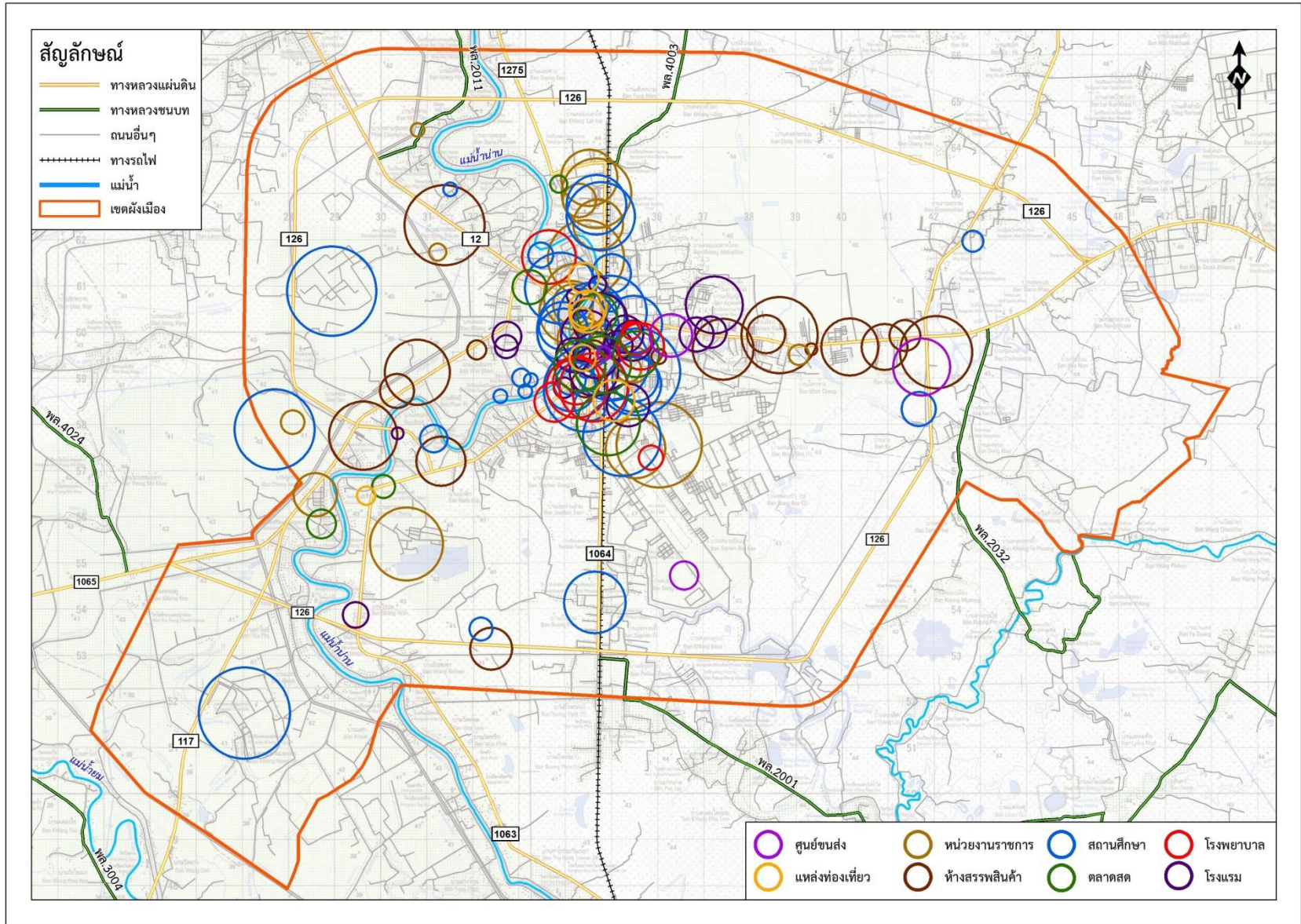
- ปัจจัยอันดับที่ 1
- ปัจจัยอันดับที่ 2
- ปัจจัยอันดับที่ 3



แหล่งกำเนิดการเดินทางเขตผังเมืองรวมจังหวัดพิษณุโลก



ภาพรวมแหล่งกิจกรรมหลักของเมืองพิษณุโลก





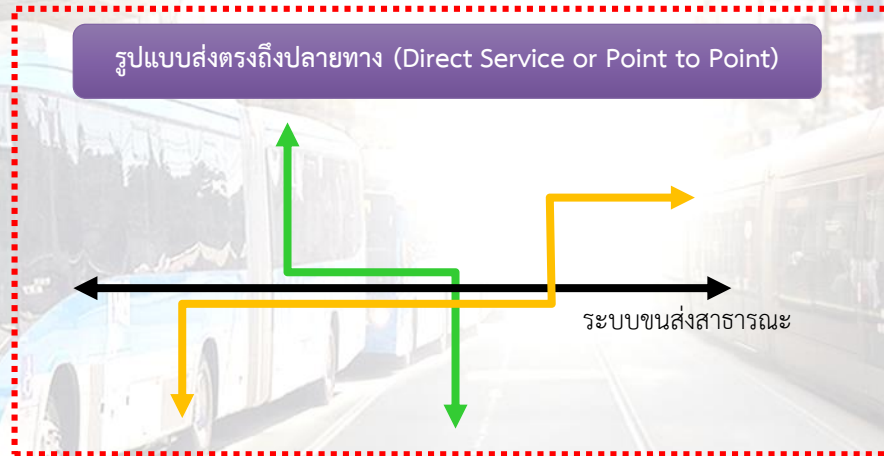
ครอบคลุม



สะดวก



บริหารจัดการอย่างยั่งยืน



การกระจายการเดินทาง

- ❑ การเดินทางภายในพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก (Internal Traffic) 316,000 เที่ยวต่อวัน
 - ❑ การเดินทางเข้าและออกพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก (In-Out Traffic) 120,000 เที่ยวต่อวัน
 - ❑ การเดินทางผ่านพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก (Through Traffic) 51,000 เที่ยวต่อวัน
- } 487,000 เที่ยวต่อวัน

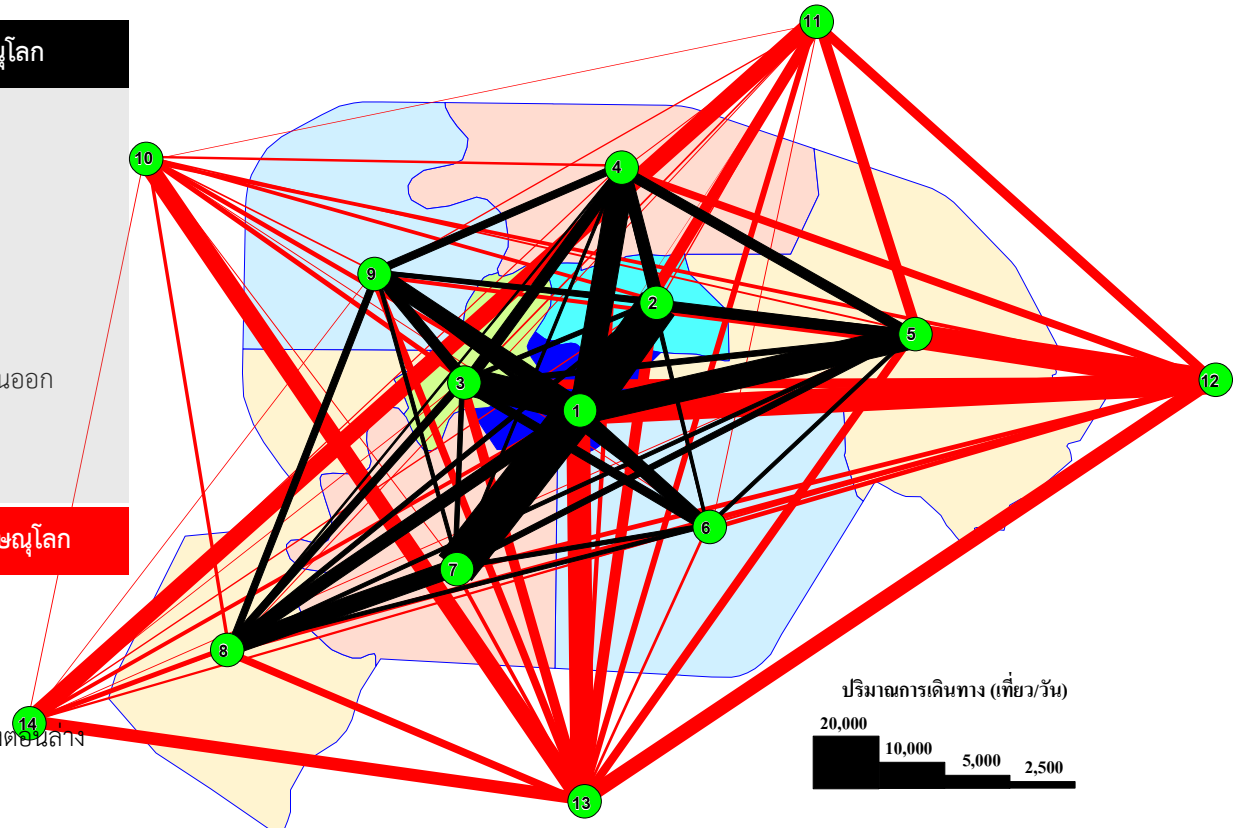
รายละเอียด

การเดินทางภายในพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก

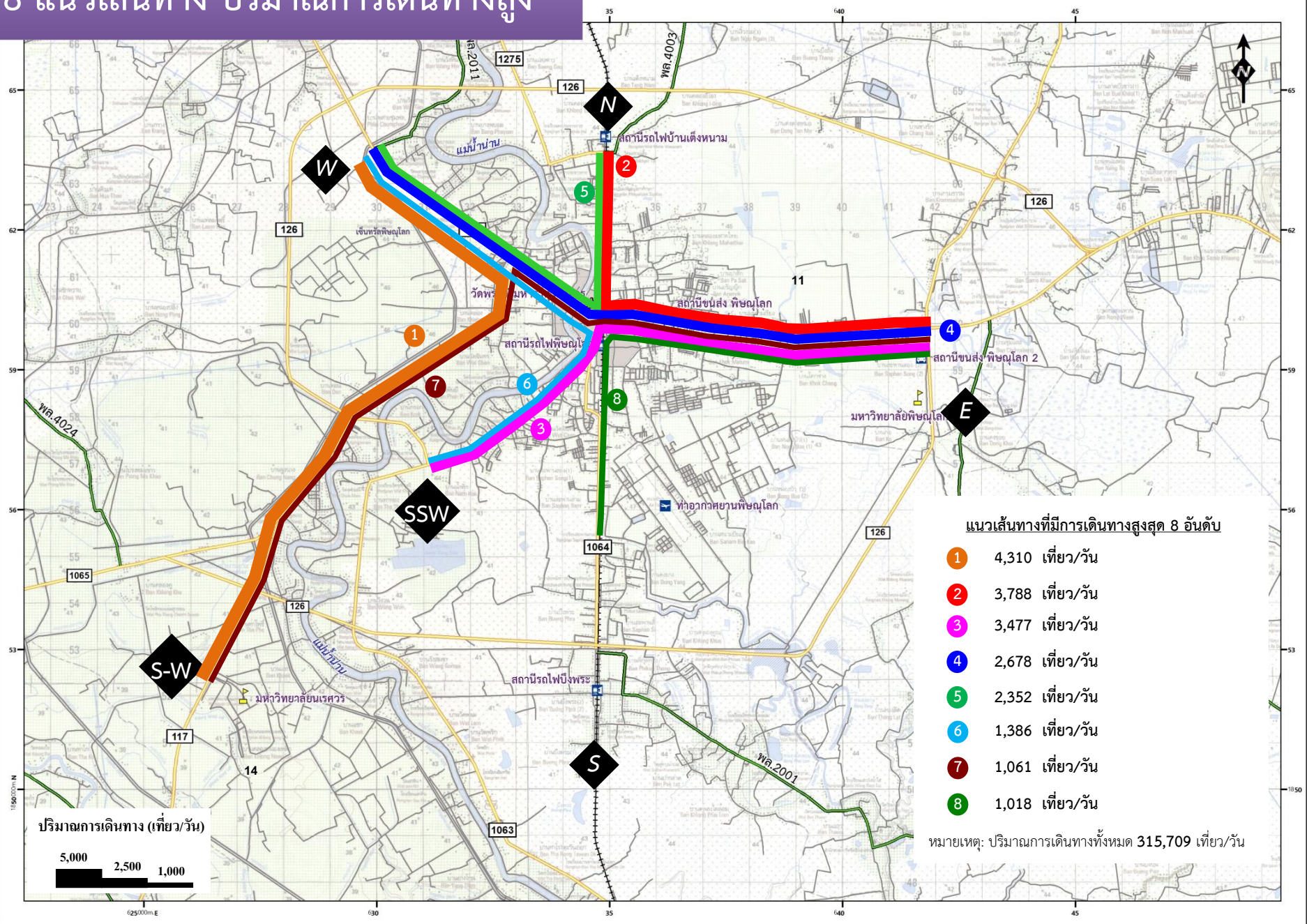
- กลุ่มพื้นที่ 1 พื้นที่ชั้นใน (CBD) เทศบาล
- กลุ่มพื้นที่ 2 ชุมชนบ้านอรุณฤๅณ วัดสระสี่เหลี่ยม
- กลุ่มพื้นที่ 3 วัดคูหาสวรรค์ บ้านคลอง
- กลุ่มพื้นที่ 4 หัวรอ เต็งหนาม วัดมะขามเตี้ย
- กลุ่มพื้นที่ 5 ม.ชินราช แยกอินโดจีน
- กลุ่มพื้นที่ 6 สนามบิน ค่ายเอกาทศรถ
- กลุ่มพื้นที่ 7 วัดจุฬามณี วัดจันทร์ตะวันตกและตะวันออก
- กลุ่มพื้นที่ 8 มนเรศวร ท่าโพธิ์
- กลุ่มพื้นที่ 9 พลายชุมพล เซ็นทรัล

การเดินทางเข้าและออกพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก

- กลุ่มพื้นที่ 10 บ้านกว้าง สุโขทัย ดาก
- กลุ่มพื้นที่ 11 วัดโบสถ์ อูตรดิตถ์ แพร่
- กลุ่มพื้นที่ 12 วังทอง เพชรบูรณ์
- กลุ่มพื้นที่ 13 บึงพระ วัดพริก กรุงเทพฯ และภาคกลางตอนล่าง
- กลุ่มพื้นที่ 14 บางระกำ พิจิตร นครสวรรค์



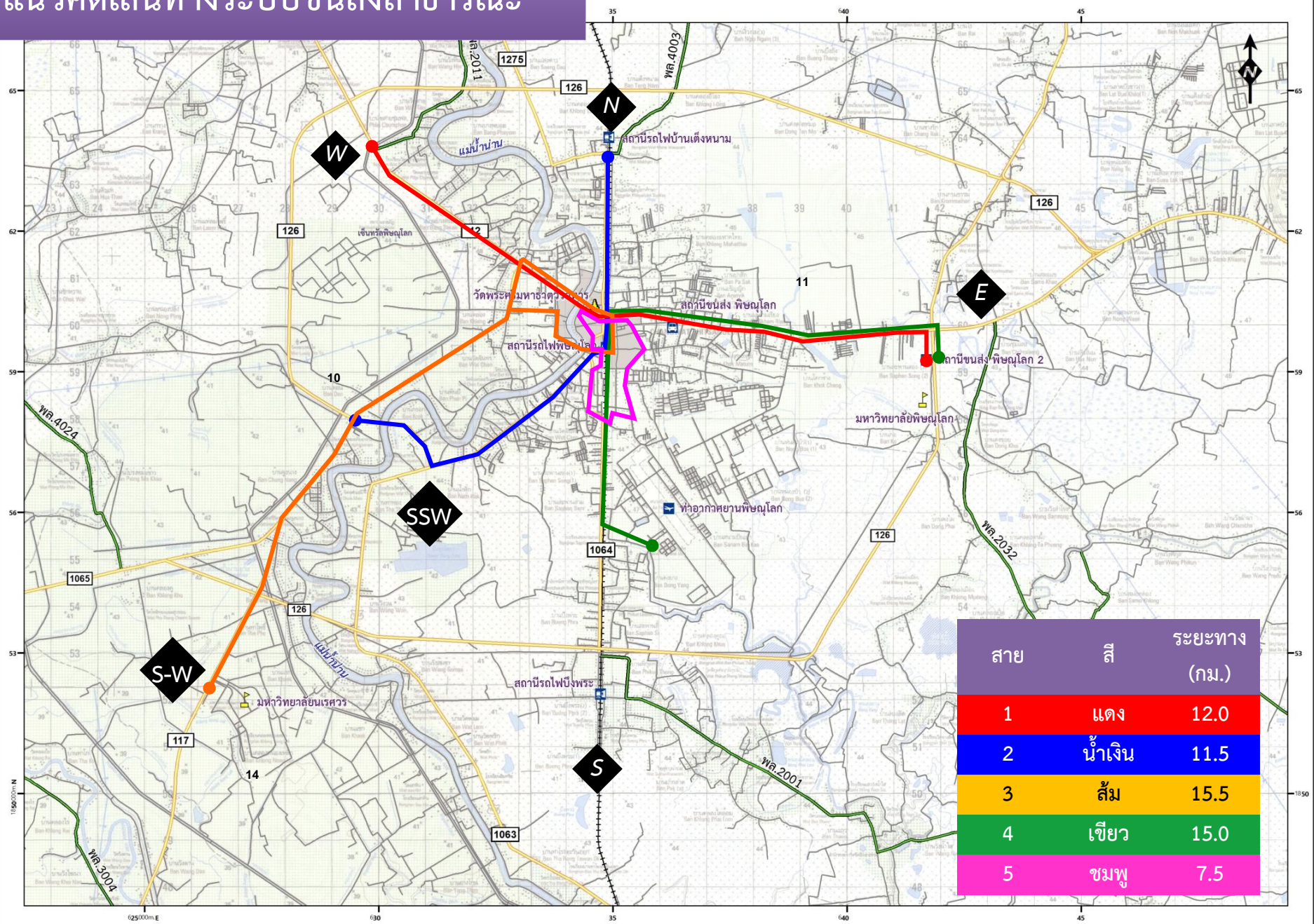
8 แนวเส้นทาง ปริมาณการเดินทางสูง



- แนวเส้นทางที่มีการเดินทางสูงสุด 8 อันดับ**
- 1 4,310 เที่ยว/วัน
 - 2 3,788 เที่ยว/วัน
 - 3 3,477 เที่ยว/วัน
 - 4 2,678 เที่ยว/วัน
 - 5 2,352 เที่ยว/วัน
 - 6 1,386 เที่ยว/วัน
 - 7 1,061 เที่ยว/วัน
 - 8 1,018 เที่ยว/วัน

หมายเหตุ: ปริมาณการเดินทางทั้งหมด 315,709 เที่ยว/วัน

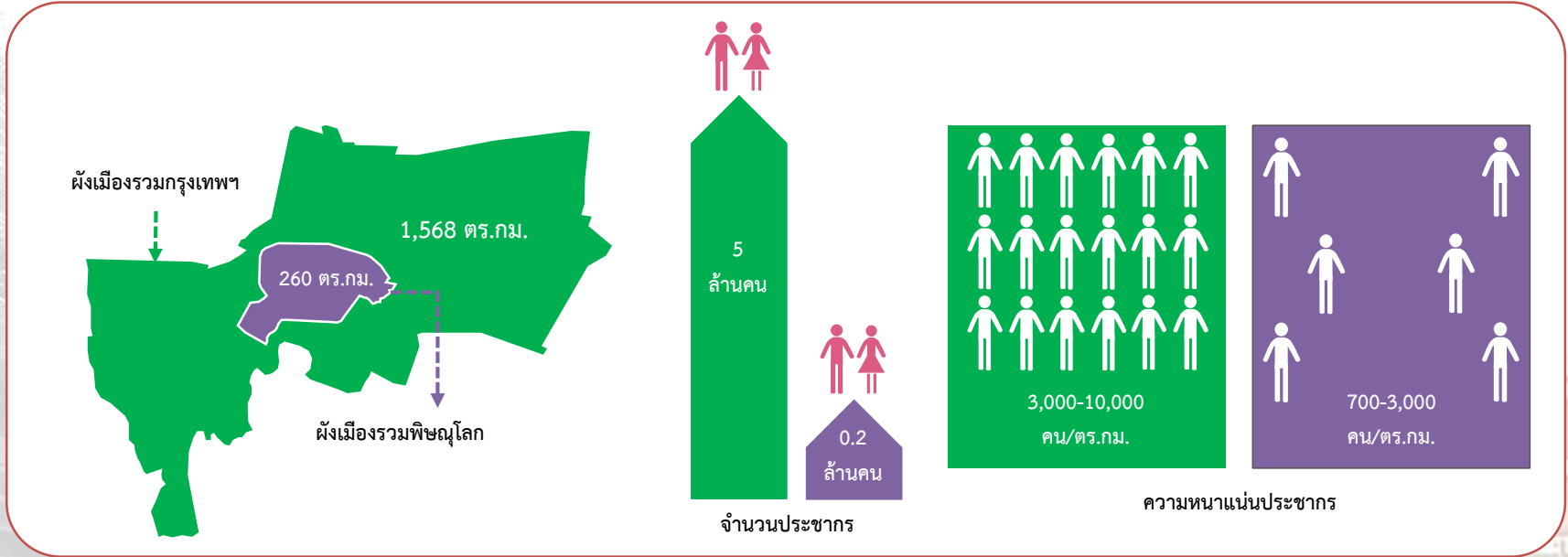
แนวคิดเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะ



รูปแบบระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับเมืองพิษณุโลก มีอะไรบ้าง ... ?



ระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับเมืองพิษณุโลก



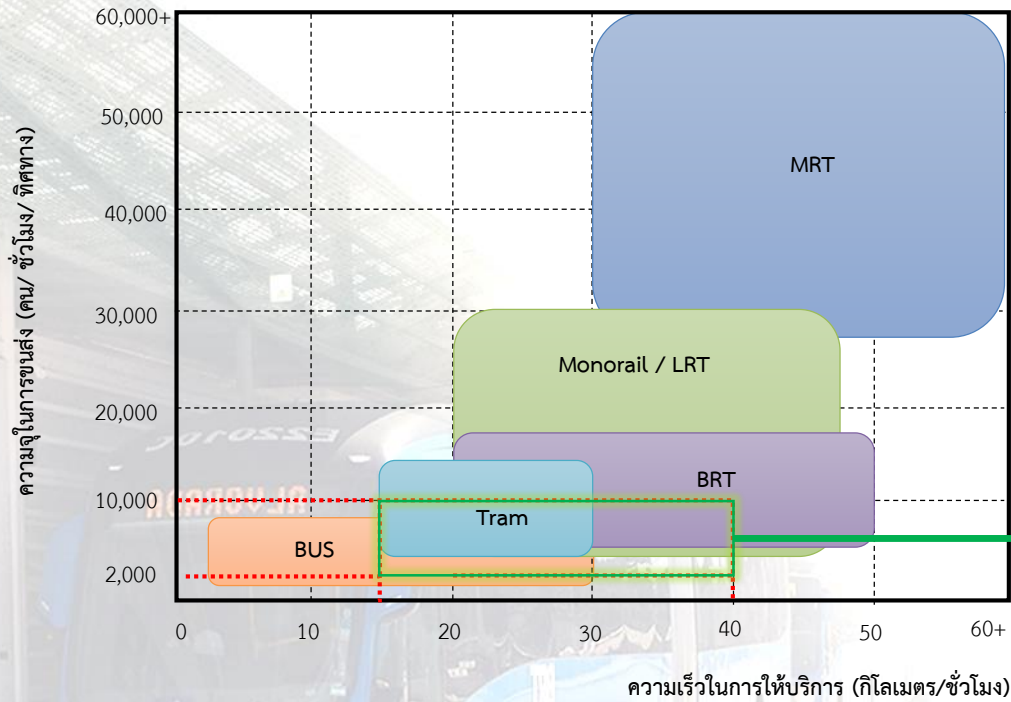
ความต้องการเดินทาง กรุงเทพฯ
10,000 - 40,000 คน/ชั่วโมง/ทิศทาง



ความต้องการเดินทาง พิษณุโลก
2,000 - 10,000 คน/ชั่วโมง/ทิศทาง



ระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับเมืองพิษณุโลก



1,200-1,800
ล้านบาท/กม.

30-35 กม./ชม.



5-10
บาท/คน-กม.

300-500
ล้านบาท/กม.

15-30 กม./ชม.



3-8
บาท/คน-กม.

70-200
ล้านบาท/กม.

15-25 กม./ชม.



2-5
บาท/คน-กม.

15 กม./ชม.



1-3
บาท/คน-กม.

ระบบรถโดยสาร (BUS)



ข้อดี	ข้อจำกัด
<input type="checkbox"/> ลงทุนต่ำ	<input type="checkbox"/> เดินทางได้ช้า (12 -15 กม./ชม.)
<input type="checkbox"/> เดินทางร่วมกันได้	<input type="checkbox"/> ความจุผู้โดยสารน้อย (500-1,000 คน/ชม./ทิศทาง)
<input type="checkbox"/> บริหารจัดการง่าย	<input type="checkbox"/> เสี่ยงกับอุบัติเหตุสูง
	<input type="checkbox"/> ภาพลักษณ์ไม่ดึงดูด

รถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) ใช้ช่องทางร่วม



ข้อดี	ข้อจำกัด
<input type="checkbox"/> ลงทุนปานกลาง	<input type="checkbox"/> เดินทางได้เร็วกว่าปานกลาง (15-20 กม./ชม.)
<input type="checkbox"/> เดินรถร่วมกันได้ (อาจจำกัดช่วงเวลา)	<input type="checkbox"/> เสี่ยงกับอุบัติเหตุปานกลาง
<input type="checkbox"/> บริหารจัดการไม่ยาก	<input type="checkbox"/> ความจุผู้โดยสารไม่สูงนัก
<input type="checkbox"/> ภาพลักษณ์ระบบปานกลาง	<input type="checkbox"/> (1,000-3,000 คน/ชม./ทิศทาง)

รถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) ใช้ช่องทางเฉพาะ



ข้อดี	ข้อจำกัด
<input type="checkbox"/> ปลอดภัยจากอุบัติเหตุ	<input type="checkbox"/> ลงทุนค่อนข้างสูง
<input type="checkbox"/> ความจุผู้โดยสารมาก (2,000-5,000 คน/ชม./ทิศทาง)	<input type="checkbox"/> จำนวนช่องจราจรลดลง
<input type="checkbox"/> เดินทางได้เร็ว (15-25 กม./ชม.)	<input type="checkbox"/> บริหารจัดการเริ่มซับซ้อน
<input type="checkbox"/> ภาพลักษณ์ของระบบดี	

รถรางไฟฟ้า (TRAM) ใช้ช่องทางร่วม



ข้อดี	ข้อจำกัด
<input type="checkbox"/> เดินรถร่วมกันได้ (อาจจำกัดช่วงเวลา/ประเภท)	<input type="checkbox"/> ลงทุนสูง
<input type="checkbox"/> ภาพลักษณ์ของระบบดี	<input type="checkbox"/> เดินทางได้เร็วปานกลาง (15-20 กม./ชม.)
<input type="checkbox"/> ความจุผู้โดยสารปานกลาง (2,000-10,000 คน/ชม./ทิศทาง)	<input type="checkbox"/> บริหารจัดการซับซ้อน
	<input type="checkbox"/> เสี่ยงต่ออุบัติเหตุสูง

รถรางไฟฟ้า (TRAM) ใช้ช่องทางเฉพาะ



ข้อดี	ข้อจำกัด
<input type="checkbox"/> เดินทางได้เร็ว (25-35 กม./ชม.)	<input type="checkbox"/> จำนวนช่องจราจรลดลง
<input type="checkbox"/> ความจุผู้โดยสารสูง (5,000-20,000 คน/ชม./ทิศทาง)	<input type="checkbox"/> บริหารจัดการเริ่มซับซ้อน
<input type="checkbox"/> เสี่ยงต่ออุบัติเหตุน้อย	<input type="checkbox"/> ลงทุนสูง
<input type="checkbox"/> ภาพลักษณ์ของระบบดี	

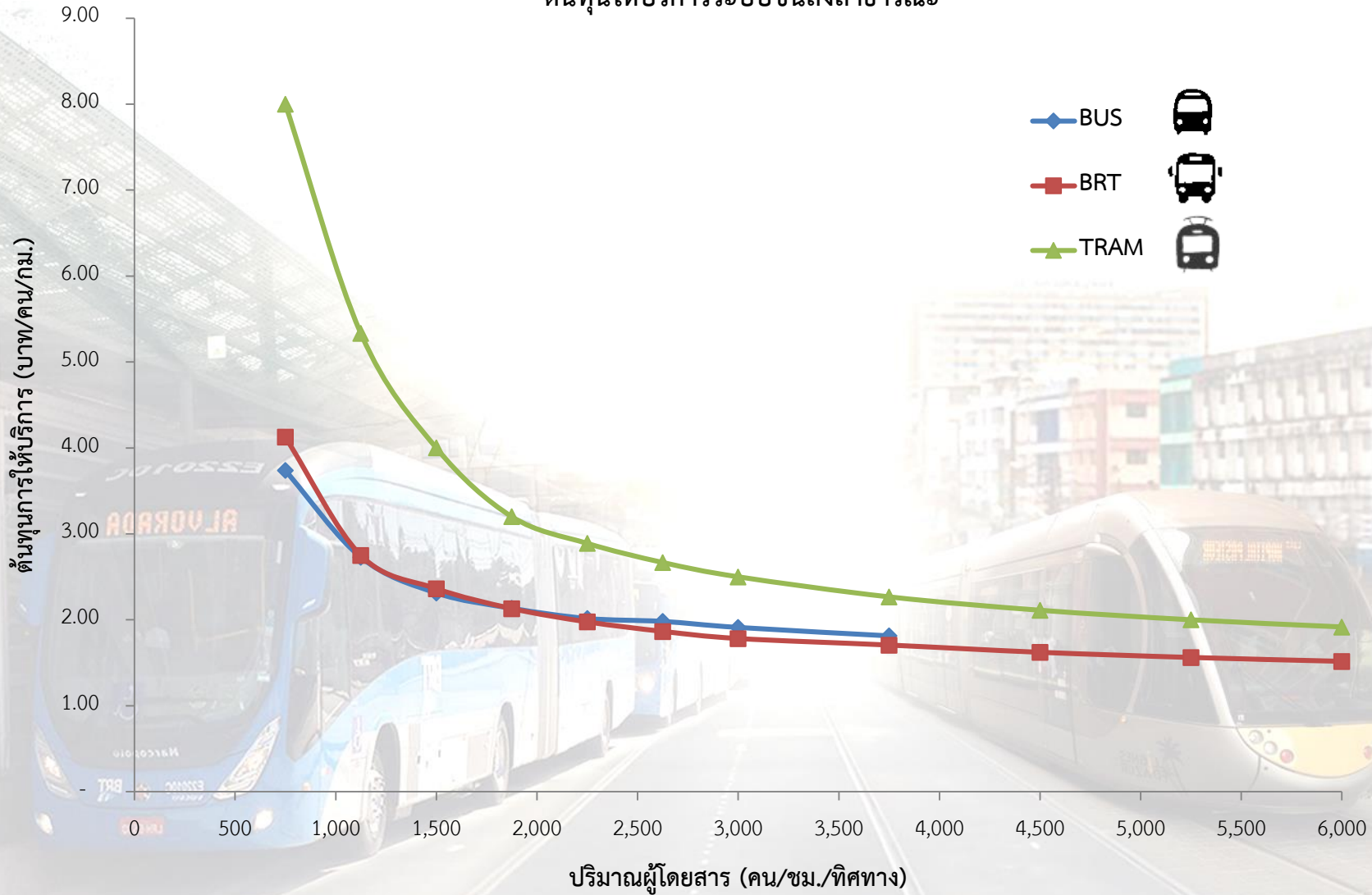
รถไฟฟ้าเดี่ยว (Monorail)

































ข้อดี	ข้อจำกัด
<input type="checkbox"/> เดินทางได้เร็ว (30-35 กม./ชม.)	<input type="checkbox"/> จำนวนขบวนจราจรแคบลง
<input type="checkbox"/> ความจุผู้โดยสารสูง (8,000-30,000 คน/ชม./ทิศทาง)	<input type="checkbox"/> การลงทุนสูงมาก
<input type="checkbox"/> ไม่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุ	<input type="checkbox"/> บดบังทัศนียภาพ
<input type="checkbox"/> ภาพลักษณ์ของระบบดี	
<input type="checkbox"/> บริหารจัดการซับซ้อน	

ต้นทุนระบบขนส่งสาธารณะ

ต้นทุนให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ



สรุปเปรียบเทียบระบบขนส่งสาธารณะ

	BUS	BRT ช่องทางร่วม	TRAM ช่องทางร่วม	BRT ช่องทางเฉพาะ	TRAM ช่องทางเฉพาะ	Monorail
ความเร็วให้บริการ						
ความจุผู้โดยสาร						
ผลกระทบต่อช่องจราจร	ไม่กระทบ	ไม่กระทบ / เล็กน้อย	ไม่กระทบ / เล็กน้อย	จำนวนช่องลดลง	จำนวนช่องลดลง	จำนวนช่องแคบลง
ความปลอดภัย						
ลงทุน						
บริหารจัดการ	ง่าย	ปานกลาง	ซับซ้อนมาก	ค่อนข้างซับซ้อน	ค่อนข้างซับซ้อน	ง่าย
ภาพลักษณ์						

ช่องทางในการแสดงความเห็นเพิ่มเติม ... ?





ศูนย์วิจัยขนส่งและโครงสร้างพื้นฐาน
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
99 หมู่ 9 ต.ท่าโพธิ์ อ.เมือง จ.พิษณุโลก 65000



เบอร์โทรศัพท์ 081-466-1580 หรือ 089-810-7949

เบอร์โทรสาร (FAX) 055-964-002

E-mail : itc.engnu@gmail.com

Website : www.plktransit.com

Facebook : [plktransit](https://www.facebook.com/plktransit)

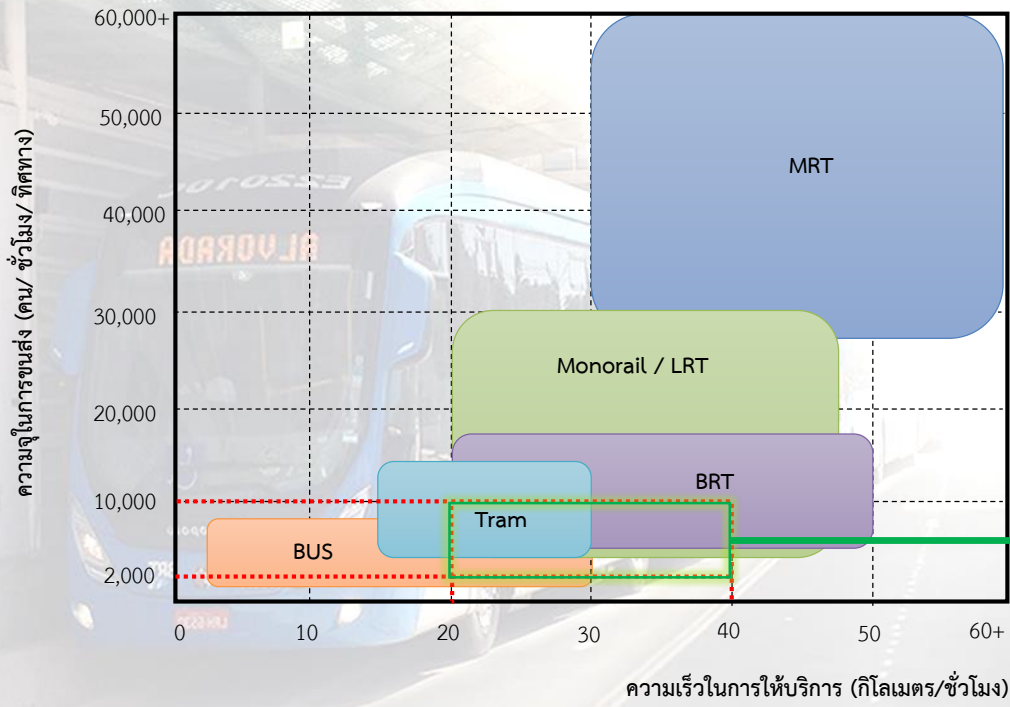
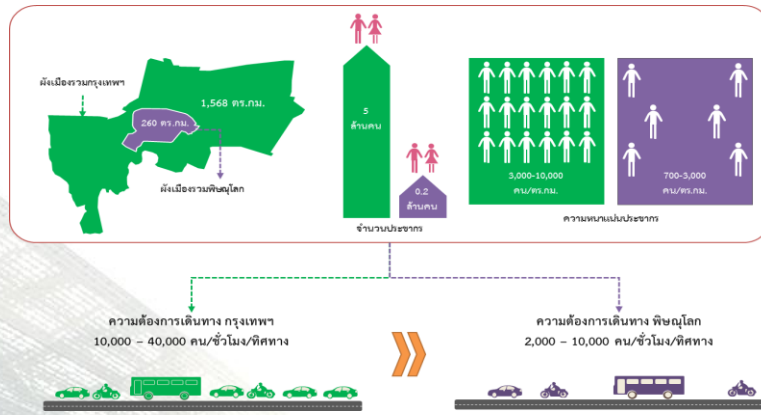
จบการนำเสนอ



BACK UP



ระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมกับเมืองพิษณุโลก



1,200-1,800
ล้านบาท/กม.

30-35 กม./ชม.



300-500
ล้านบาท/กม.

15-30 กม./ชม.



50-100
ล้านบาท/กม.

15-25 กม./ชม.



15 กม./ชม.



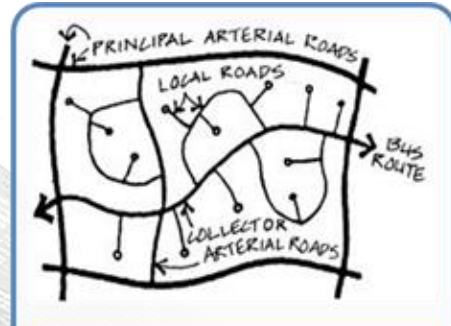
□ การให้บริการ

- ปริมาณผู้ใช้บริการรถโดยสารหมวด 1 ประมาณ 1,500-2,000 คน/วัน
- ความถี่ให้บริการ ประมาณ 30 นาที/เที่ยว
- ต้นทุนการให้บริการ ประมาณ 2,000 บาท/วัน/คัน
- ให้บริการทั่วไป 6 สาย 8 เส้นทาง + 1 สายรถรับส่งนักเรียน เข้า 1 รอบ เย็น 1 รอบ

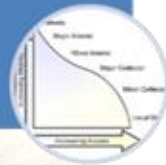
□ ปัญหาและสิ่งที่ควรปรับปรุง

- ควรปรับปรุงเกี่ยวกับจุดจอดและป้ายรถโดยสาร
- ปัญหาการจอดรถริมถนน และจอดขวางป้ายรถโดยสาร ทำให้ต้องจอดกีดขวางจราจร
- การแย่งผู้โดยสาร/จุดจอดการให้บริการ เช่น รถตุ๊กตุ๊กและรถสองแถว บริเวณหน้าสถานีรถไฟ
- ขาดการประชาสัมพันธ์และมาตรการที่ดี เช่น ตารางเวลาการให้บริการ
- สภาพถนนบางเส้นที่จำกัด เป็นอุปสรรคการใช้รถโดยสารขนาดกลางและใหญ่

แนวทางการแก้ปัญหาจราจรเบื้องต้น



จัดลำดับชั้นถนน



บริหารจัดการ
จราจร



ปรับปรุงทางแยก
และจุดตัด



ส่งเสริมระบบ
NMT



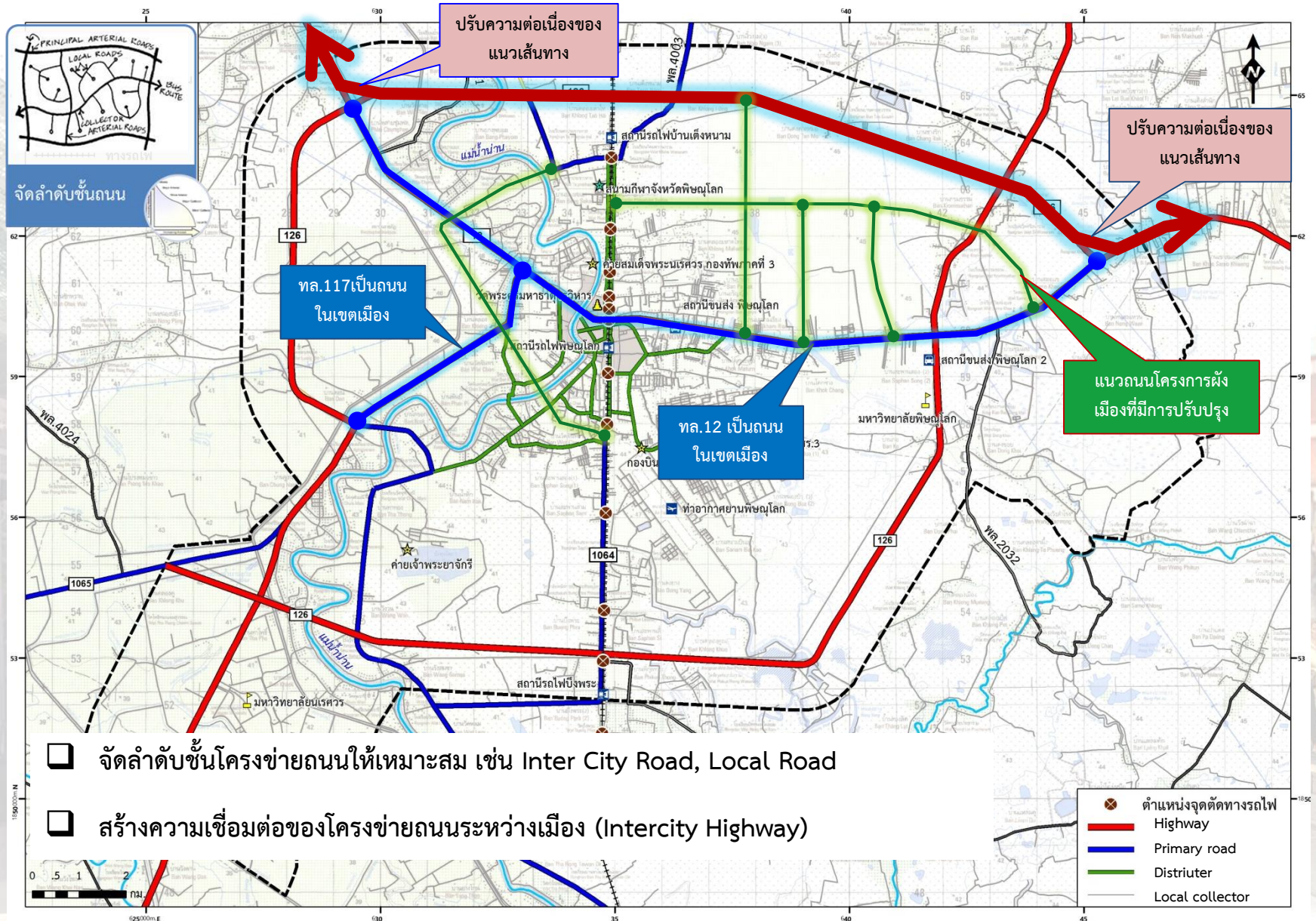
เพิ่มศักยภาพ
โครงข่ายถนน



การจัดจราจรหน้า
โรงเรียน



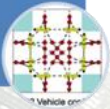
การจัดลำดับชั้นของถนน



การปรับปรุงทางแยกและจุดตัดในตัวเมือง



ปรับปรุงทางแยก
และจุดตัด



- การปรับปรุงกายภาพช่องทางบริเวณทางแยกและจุดตัด (Lane Configuration)
- การเพิ่มช่องจอดรอ ทางจักรยานและช่องทางเดินข้ามทางแยก
- การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟ
- การปรับทางแยกเป็นระบบวงเวียน
- ปรับปรุงเป็นทางแยกต่างระดับ



การบริหารจัดการความต้องการเดินทาง

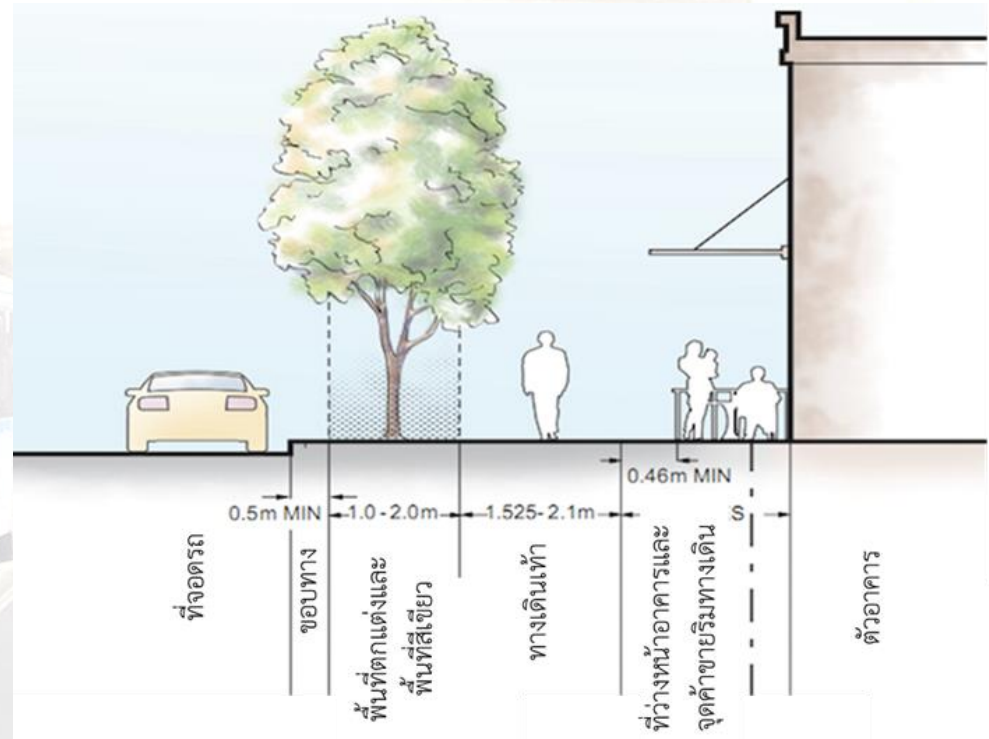


ส่งเสริมระบบ

NMT



- ❑ สนับสนุนการเดินทางที่ใช้ Public Transport and Non-motorized Transport
- ❑ การจัดถนนสายหลักสำหรับระบบขนส่งมวลชนควบคู่ไปกับการเดินเท้า (Walking Street with Public Transit System)
- ❑ การปรับปรุงทางเท้าและทางจักรยาน

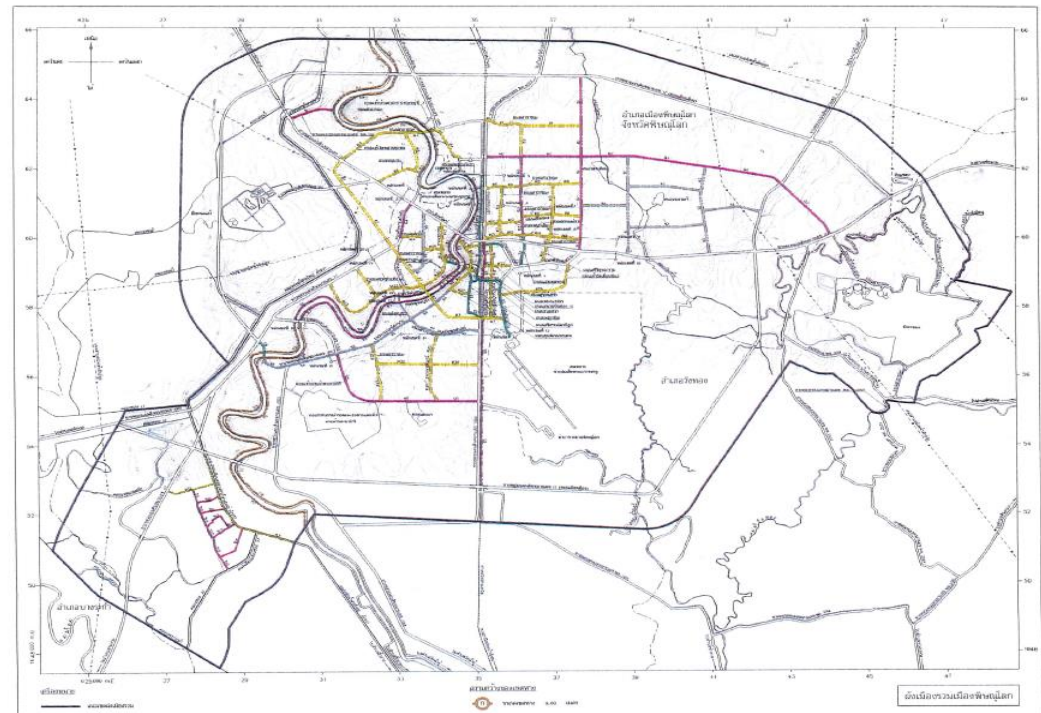


การเพิ่มประสิทธิภาพด้านจราจรของโครงข่ายถนนและสะพานข้ามแม่น้ำ และระบบขนส่งสาธารณะ



- การเพิ่มแนวเส้นทางระบบสาธารณะ
- การเพิ่มโครงข่ายสะพานข้ามแม่น้ำ
- การเพิ่มโครงข่ายถนนของเมืองพิษณุโลก
- ปรับปรุงโครงข่ายถนน สอดคล้องกับการจัดลำดับชั้นของถนน
- การก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกเพิ่มเติม ให้มีความต่อเนื่อง

โครงการคมนาคมและขนส่ง
ผังเมืองรวมพิษณุโลก



การจัดจราจรหน้าสถานศึกษา



การจัดจราจรหน้าโรงเรียน

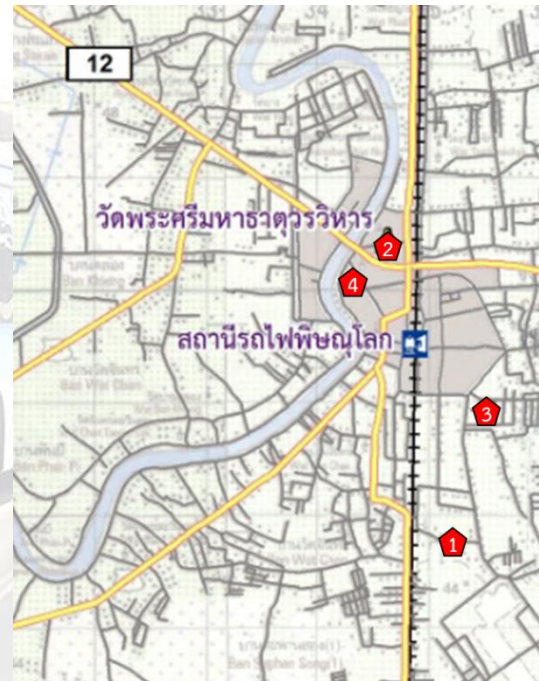


- การจัดทำเครื่องหมายจราจรบริเวณหน้าสถานศึกษาให้ชัดเจนมากขึ้น
- กำหนดเขตห้ามจอดเป็นช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วนทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็น หรือการห้ามมิให้มีการจอดรถซ้อนคัน
- มีการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยอำนวยความสะดวกหน้าโรงเรียน
- ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ปกครองรับทราบขั้นตอนการรับ-ส่งนักเรียน

ตัวอย่างการจัดจราจรหน้าโรงเรียน



ที่มา:โครงการสาทร โมเดล



โรงเรียนที่ประสบปัญหาการจราจรติดขัด 4 อันดับแรก

1. โรงเรียนโรจนวิทย์มาลาเปียง
2. โรงเรียนจำการบุญ
3. โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยนเรศวรและโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม
4. โรงเรียนเฉลิมขวัญสตรี

การประเมินระบบขนส่งสาธารณะเบื้องต้น

การเดินทางทั้งหมด 420,000 เที่ยว

ระยะทางให้บริการ 60 กิโลเมตร

15% ของการเดินทาง



15 บาท



ประมาณ 1,000,000 บาท/วัน

ผู้โดยสาร 65,000 คน

การดำเนินงานและการบำรุงรักษา (O&M)



BRT



ค่าดำเนินงาน

20,000 บาท/กม./วัน

ให้บริการได้ 50 กม.

(15,000 – 30,000)

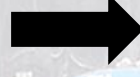


ค่าใช้จ่ายในการลงทุน

4,500 ล้านบาท



TRAM

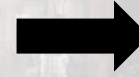


ค่าดำเนินงาน

30,000 บาท/กม./วัน

ให้บริการได้ 33 กม.

(30,000 – 80,000)



40,000 ล้านบาท

ค่าโดยสาร

คนในพื้นที่

10 บาท (นักเรียน)

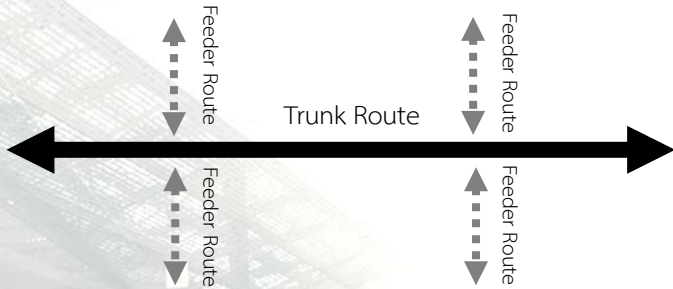
20 บาท (คนทั่วไป)

นักท่องเที่ยว

30 บาท

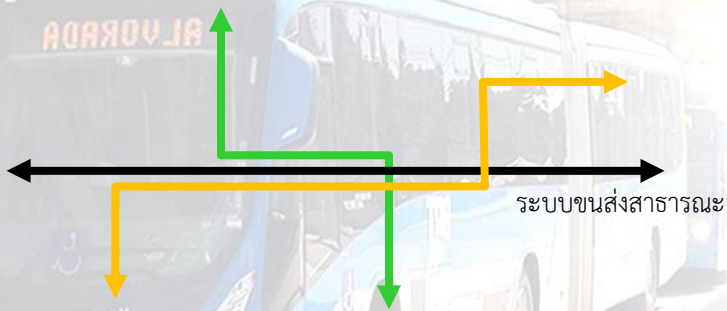
รูปแบบแนวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะ

รูปแบบเส้นทางสายหลัก-สายเสริม (Trunk and Feeder)



ระบบขนส่งสาธารณะหลัก (Trunk Route) ระบบขนส่งสาธารณะเสริม (Feeder Route)

รูปแบบส่งตรงถึงปลายทาง (Direct Service or Point to Point)



- ❑ การเชื่อมต่อแหล่งกำเนิดการเดินทางและแหล่งดึงดูดการเดินทางของเมืองพิษณุโลก
- ❑ เส้นทางความต้องการเดินทางของประชาชน (Desire Line) เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบการเดินทาง ลดการเปลี่ยนถ่าย
- ❑ มีจุดเชื่อมต่อและเปลี่ยนถ่ายระหว่างเส้นทาง
- ❑ มีความกว้างถนนตามแนวเส้นทางเพียงพอรองรับระบบขนส่งสาธารณะ
- ❑ มีความเป็นไปได้ทางกายภาพ เช่น วงเวียน และความลาดชัน และตำแหน่งที่ตั้งจุดจอดและซ่อมบำรุง (Depot) เป็นต้น

เหมาะสมกับเมืองพิษณุโลก เป็นเมืองที่สะดวก
สำหรับเมืองขนาดเล็ก

หารือ ผู้ประกอบการรถโดยสาร บ. Kingdom

- ❑ ปริมาณผู้ให้บริการรถโดยสารหมวด 1 ประมาณ 1,500-2,000 คน/วัน
- ❑ ต้นทุนการให้บริการ ประมาณ 2,000 บาท/วัน/คัน
- ❑ ให้บริการทั่วไป 6 สาย 8 เส้นทาง + 1 สายรถรับส่งนักเรียน เข้า 1 รอบ เย็น 1 รอบ ได้แก่

สายรถประจำทาง	ต้นทาง	ปลายทาง	ระยะทาง	อัตราค่าโดยสาร
สายที่ 1 รถรอบเมือง กวนซ้าย	ที่จอดรถโดยสารประจำทางพิษณุโลก (สถานีรถไฟ)	ที่จอดรถโดยสารประจำทางพิษณุโลก (สถานีรถไฟ)	8.3 กิโลเมตร	<p>รถธรรมดา</p> <ul style="list-style-type: none"> • 10 กม. แรก 10 บาท • ทุก 3 กม. ถัดไป เก็บเพิ่มช่วงละ 1 บาท <p>รถปรับอากาศ</p> <ul style="list-style-type: none"> • 9 กม. แรก 13 บาท • ทุก 2 กม. ถัดไป เก็บเพิ่มช่วงละ 2 บาท • ระยะทางเกิน 15 กม. ขึ้นไป เก็บค่าโดยสารไม่เกิน 19 บาท
สายที่ 1 รถรอบเมือง กวนขวา			8.9 กิโลเมตร	
สายที่ 6	สถานีขนส่งผู้โดยสาร แห่งที่ 1	บ้านกร่าง	18.0 กิโลเมตร	
สายที่ 8	สถานีขนส่งผู้โดยสาร แห่งที่ 1	วัดอรุณญิก	9.0 กิโลเมตร	
สายที่ 12	มหาวิทยาลัยนเรศวร (สนามบิน)	มหาวิทยาลัยนเรศวร (หนองอ้อ)	12.0 กิโลเมตร	
สายที่ 13	มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม(ส่วนทะเลแก้ว)	องค์การบริหารส่วนตำบลสมอแข	16.0 กิโลเมตร	
สายที่ 14	ห้างเซ็นทรัลพลาซ่า	สถานีขนส่งผู้โดยสาร แห่งที่ 2	27.0 กิโลเมตร	
	สถานีขนส่งผู้โดยสาร แห่งที่ 1	สถานีขนส่งผู้โดยสาร แห่งที่ 2	6.5 กิโลเมตร	
สายที่ 17 (รับ-ส่งนักเรียน)	สถานีรถไฟพิษณุโลก วัตถุประสงค์ วัดจุฬามณี	โรงเรียนพิษณุโลกพิทยาคม (แห่งใหม่)	16.0 กิโลเมตร	