

บทที่ 8



ปัญหาด้านการขนส่งและจราจร ผลกระทบและแนวทางการแก้ไข

บทที่ 8

ปัญหาด้านการขนส่งและจราจร ผลกระทบและแนวทางการแก้ไข

ปริมาณยานพาหนะในระบบคมนาคม หรือที่เรียกกันว่าปริมาณการจราจรมีผลมาจากอิทธิพลของปัจจัยขนาดความต้องการเดินทางของคน (Passenger Travel) และปริมาณความต้องการในการขนย้ายสินค้า (Freight Movement) และปัจจัยของคุณภาพ/ประสิทธิภาพของระบบคมนาคม (Transport Network Performance) ปริมาณยานพาหนะไม่ใช่ปัจจัยตรงที่ก่อให้เกิดปัญหา ปัญหการขนส่งและจราจรเกิดจากผลกระทบระหว่างปริมาณยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมโดยรอบ (สภาพ/ขนาดทางหลวง สภาพการพัฒนาพื้นที่สองข้างทางและอื่น ๆ) ผลลัพธ์ที่ถือเป็นปัญหาจากการจราจรและขนส่ง แยกได้เป็นผลกระทบด้านสังคมและเศรษฐกิจและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สร้างปัญหาที่รู้จักกันดีดังเช่น

- ปัญหาการติดขัดของการสัญจร
- ปัญหาความล่าช้าการขนส่งสินค้า
- ปัญหาอุบัติเหตุ
- ปัญหาสภาวะแวดล้อมทางอากาศ
- ปัญหาความไม่น่าอยู่ของเมือง

การศึกษาในโครงการสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเมื่อจัดทำแผนแม่บทฯ จังหวัดแพร่นี้จะแยกพิจารณาปัญหาตามประเภทพื้นที่โดยแยกพื้นที่เป็น 2 ประเภท คือพื้นที่เขตนอกเมืองซึ่งในที่นี้จะหมายถึงพื้นที่นอกเขตผังเมืองรวม และพื้นที่ในเขตเมือง (พื้นที่ในเขตผังเมืองรวมแพร่) และในแต่ละพื้นที่ได้กำหนดประเด็นปัญหาที่สอดคล้องกับพื้นที่ สำหรับพิจารณาในงานวางแผนแม่บท

8.1 สภาพปัญหาทั่วไปปัจจุบัน (พ.ศ.2549)

8.1.1 สภาพปัญหาในเขตนอกเมือง

จังหวัดแพร่โดยตำแหน่งทางภูมิศาสตร์มีศักยภาพเป็นประตูเข้า-ออก (Gateway) ของกลุ่มจังหวัดล้านนา เนื่องจากมีเส้นทางคมนาคมหลักประกอบด้วย ทางหลวงสายหลัก ทางรถไฟสายเหนือตัดผ่านตัวจังหวัด และมีท่าอากาศยานของจังหวัด

ทางหลวงสายหลักที่ตัดผ่านจังหวัดแพร่ และเชื่อมต่อกับทางหลวงสายประธาน ซึ่งถือเป็นเส้นโลหิตใหญ่มีความสำคัญสูงทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ประกอบด้วย ทางหลวงแผ่นดิน 3

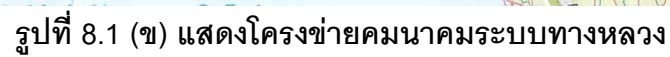
สายทาง คือ ทางหลวงสายประธานหมายเลข 11 ผ่านจังหวัดแพร่ที่อำเภอเด่นชัย ทางหลวงสายรองประธานหมายเลข 101 เชื่อมต่อทางหลวงสายประธานหมายเลข 11 ตัดผ่านพื้นที่จังหวัดในแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมต่อจังหวัดน่านและทางหลวงสายรองประธานหมายเลข 103 เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 101 ที่อำเภอวังจันทน์จังหวัดแพร่ และทางหลวงสายประธานหมายเลข 1 ที่อำเภอวังจันทน์จังหวัดลำปาง ทางหลวงทั้ง 3 สายดังกล่าวถือเป็นโครงข่ายหลักคมนาคมของจังหวัด ในส่วนของการเชื่อมต่อกับจังหวัดข้างเคียงและการเชื่อมต่อระหว่างชุมชนภายในจังหวัดนั้นมีทางหลวงจังหวัดหมายเลข 1020, 1023, 1124, 1154 และ 1216 และทางหลวงของกรมทางหลวงชนบททำหน้าที่เป็นโครงข่ายคมนาคมรอง

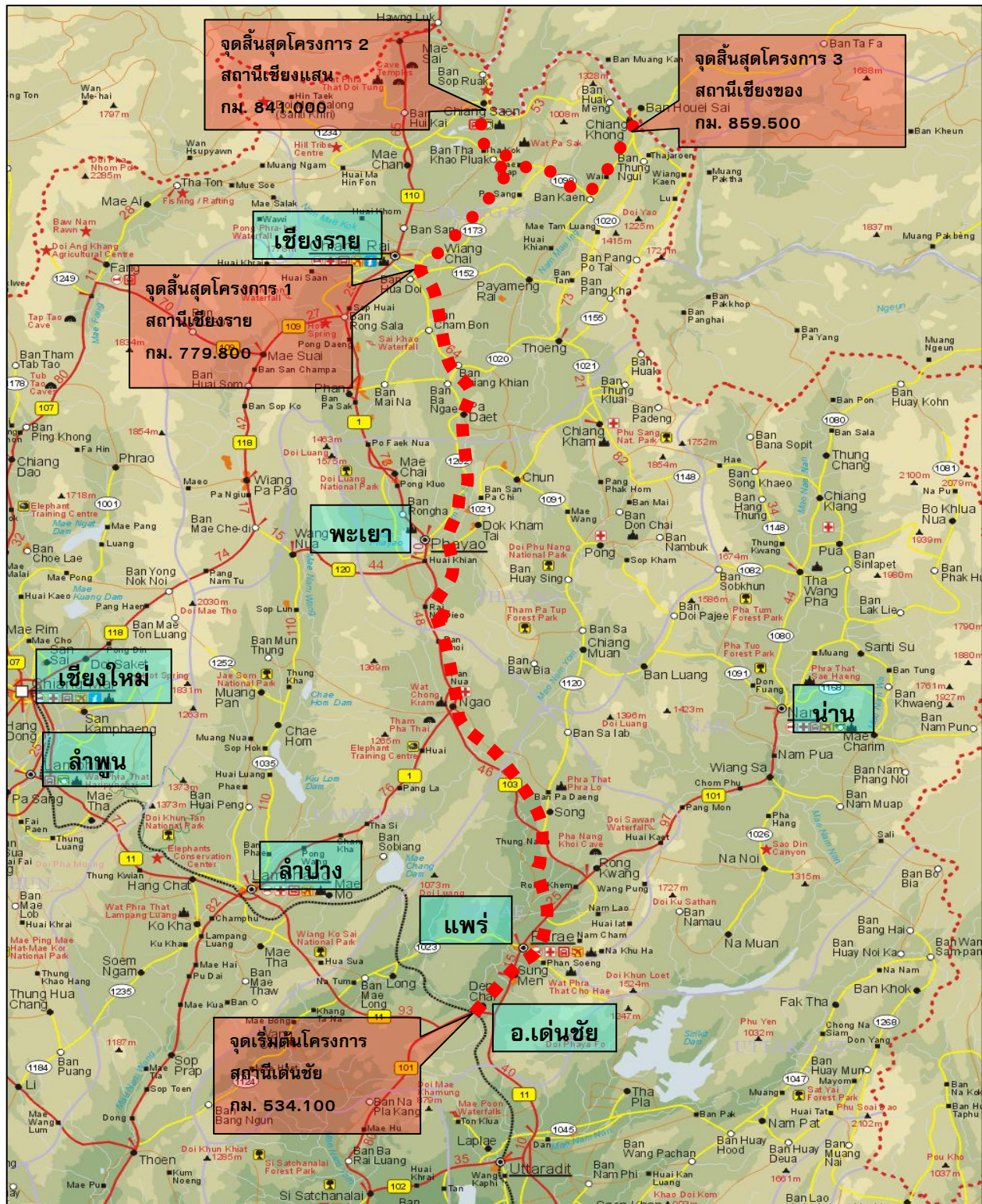
เส้นทางคมนาคมระบบรางมีเส้นทางรถไฟสายเหนือตัดผ่านโดยมีสถานีรถไฟอำเภอเมืองและสถานีอำเภอเด่นชัย เป็นจุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารและสินค้า โดยเฉพาะสถานีรถไฟเด่นชัยถือเป็นสถานีชุมทางที่สำคัญ

ในส่วนของการบินทางและขนส่งทางอากาศมีท่าอากาศยานจังหวัดแพร่เป็นจุดเชื่อมต่อนับที่ 8.1 (ก),(ข)และ(ค) แสดงโครงข่ายคมนาคมระบบทางหลวงและระบบรางดังกล่าว



รูปที่ 8.1 (ก) แสดงโครงข่ายคมนาคมระบบทางหลวง





รูปที่ 8.1 (ค) แสดงโครงข่ายคมนาคมระบบราง

ประเด็นของความครอบคลุม (Coverage) ของโครงข่ายทางหลวงการเชื่อมต่อจังหวัดข้างเคียง พบว่าในภาพรวมมีความเพียงพอแต่มีปัญหาด้านขนาดและคุณภาพการให้บริการโดยเฉพาะโครงข่ายคมนาคมของจังหวัดที่เชื่อมต่อกับเส้นทางหลักของประเทศ เพื่อสนับสนุนประสิทธิภาพการขนส่งเชิงเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดล้านนา

การเดินทางและขนส่งในระบบอื่น ๆ นอกเหนือจากระบบทางหลวงยังไม่เป็นที่นิยม ขาดการเชื่อมต่อระหว่างท่าขนส่งต่าง ๆ การเดินทางและขนส่งส่วนใหญ่ใช้ระบบทางหลวงสร้างปัญหาการใช้พลังงานภาคการขนส่งที่ขาดประสิทธิภาพและปัญหาสังคมโดยเฉพาะปัญหาอุบัติเหตุ

โดยสรุปกล่าวได้ว่าปัญหาการขนส่งและจราจรจังหวัดแพร่ในภาพรวมของเขตนอกเมืองประกอบด้วย

- เส้นทางหลักเชื่อมต่อเส้นทางขนส่งของกลุ่มจังหวัดล้านนามีประสิทธิภาพไม่เพียงพอ
- ไม่มีระบบการขนส่งที่สำคัญอื่น ๆ นอกจากระบบทางหลวง
- ขาดการเชื่อมต่อระหว่างท่าขนส่งต่าง ๆ ที่มีอยู่
- ปัญหาความปลอดภัยของการขนส่งและจราจรโดยทางหลวง

8.1.2 สภาพปัญหาในเขตเมือง

จากการสังเกตสภาพการจราจรในพื้นที่เขตเมือง พบว่ามีปริมาณการจราจรไม่หนาแน่น การสัญจรในภาพรวมไม่ถือว่าติดขัด การติดขัดการจราจรมีอยู่บริเวณสถานศึกษาและย่านธุรกิจ โดยเฉพาะบริเวณทางแยกสำคัญ

ในส่วนของการเลือกใช้นยานพาหนะในการเดินทางพบว่า สัดส่วนของยานพาหนะในกระแสจราจรส่วนใหญ่เป็นยานพาหนะส่วนบุคคล (รถเก๋ง ปิคอัพ แวน และจักรยานยนต์) ประมาณ 87 เปอร์เซ็นต์ คล้ายคลึงกับของเมืองอื่น ๆ ในภูมิภาค สำหรับการเดินเท้าพบว่ามีปริมาณประมาณ 12 เปอร์เซ็นต์

ในส่วนของการควบคุมการจราจรนั้น การจัดระเบียบการสัญจรยังไม่เพียงพอ โดยเฉพาะการจัดระเบียบการจอดยานพาหนะบริเวณผ่านพาณิชยกรรม อุปกรณ์สัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกยังเป็นแบบล้าหลัง ไม่สามารถปรับเปลี่ยนเวลาสัญญาณไฟตามชั่วโมงต่าง ๆ เพื่อให้มีความเหมาะสมกับปริมาณการจราจรได้มากพอ ทางแยกที่มีการควบคุมแบบทางเอกทางโท ขาดการออกแบบขึ้นน้ำแวนวี่ง (Channelization) สร้างความสับสนของการใช้ทางแยกซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

ปัญหาถนนความเร็วสูงตัดผ่านพื้นที่ซึ่งในกรณีจังหวัดแพร่มีทางหลวงสายรองประธาน หมายเลข 101 ส่วนที่เป็นถนนเลี่ยงเมือง (by-pass) ยังไม่มีการจัดการแยก (Segregate) การจราจรที่เดินทางในช่วงสั้นภายในพื้นที่ (local Traffic) และการจราจรที่เดินทางผ่าน (Through Traffic) ซึ่งทั้ง 2

ลักษณะการเดินทางจะมีการใช้ความเร็วต่างกัน สร้างปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ผลกระทบต่อชุมชนสองข้างทางและปัญหาการขยายตัวเมือง ในทางทิศตะวันออกของเมือง

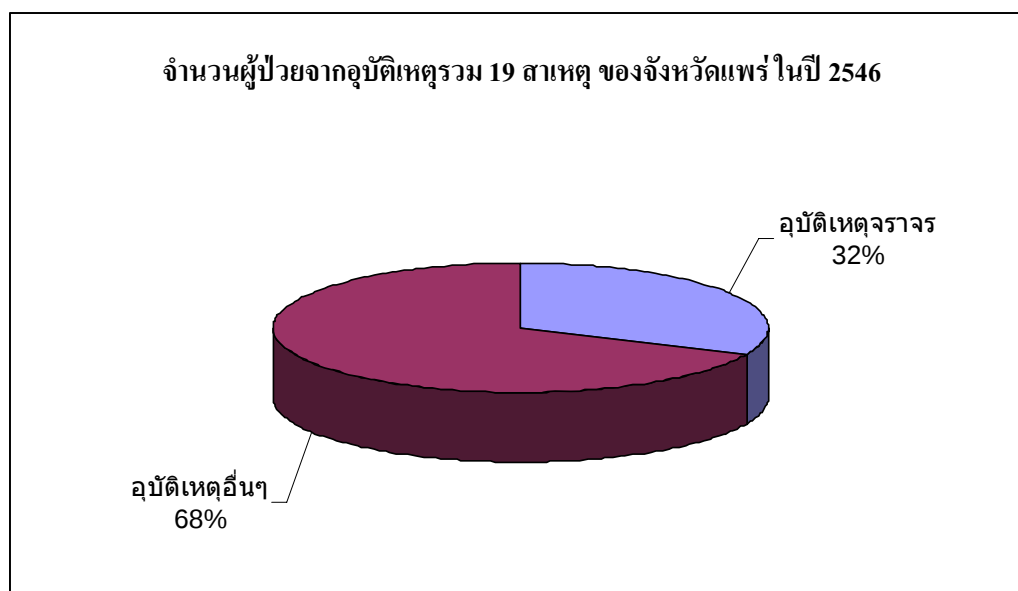
โดยสรุปกล่าวได้ว่าปัญหาการขนส่งและจราจรในเขตเมืองแพร่ ประกอบด้วย

- ปัญหาการติดขัดการจราจรในพื้นที่เฉพาะ
- ปัญหาการจัดระเบียบและการควบคุมการจราจร
- ผลกระทบจากถนนความเร็วสูงผ่านเขตเมือง
- ความนิยมใช้รถส่วนบุคคลในการเดินทาง
- ขาดระบบการขนส่งและจราจรแบบยั่งยืน

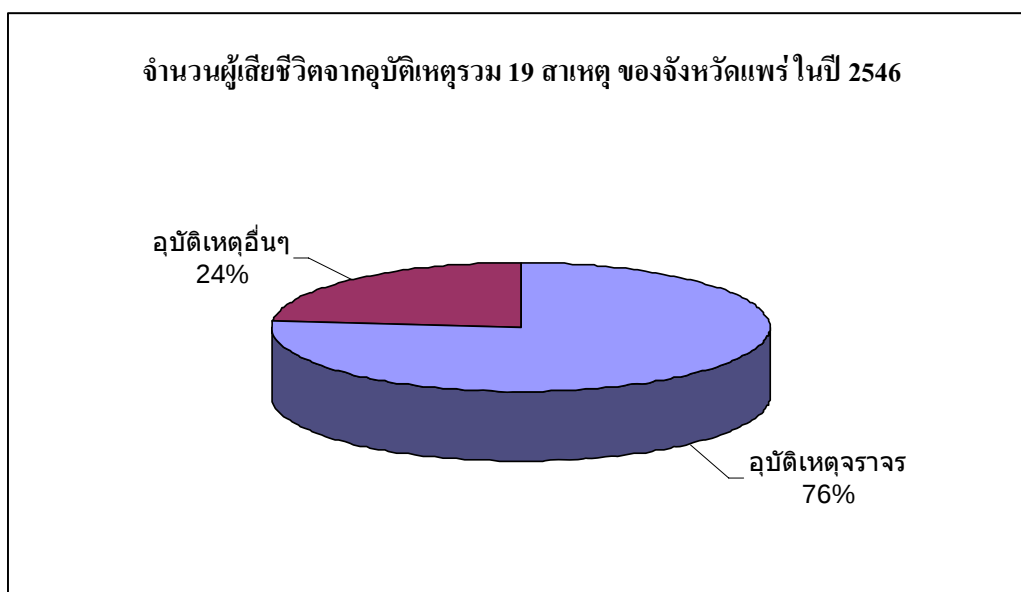
8.2 ปัญหาเฉพาะด้าน

8.2.1 สถิติพื้นฐานด้านอุบัติเหตุในพื้นที่จังหวัดแพร่

ปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจรถือเป็นปัญหาที่สำคัญของจังหวัด เนื่องจากก่อให้เกิดความเสียหายทั้งทางด้านชีวิตและทรัพย์สินจำนวนมาก จากรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 19 สาเหตุ ในปี 2546 ของสาธารณสุขจังหวัดซึ่งเก็บรวบรวมจากฐานข้อมูลโรงพยาบาลในจังหวัดแพร่ พบว่ามีจำนวนผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจากการจราจรถึง ร้อยละ 29.5 (7,950 คน) และมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงถึง 52.15 % (133 คน) ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทั้งหมด ดังแสดงในรูปที่ 8.2 และ 8.3

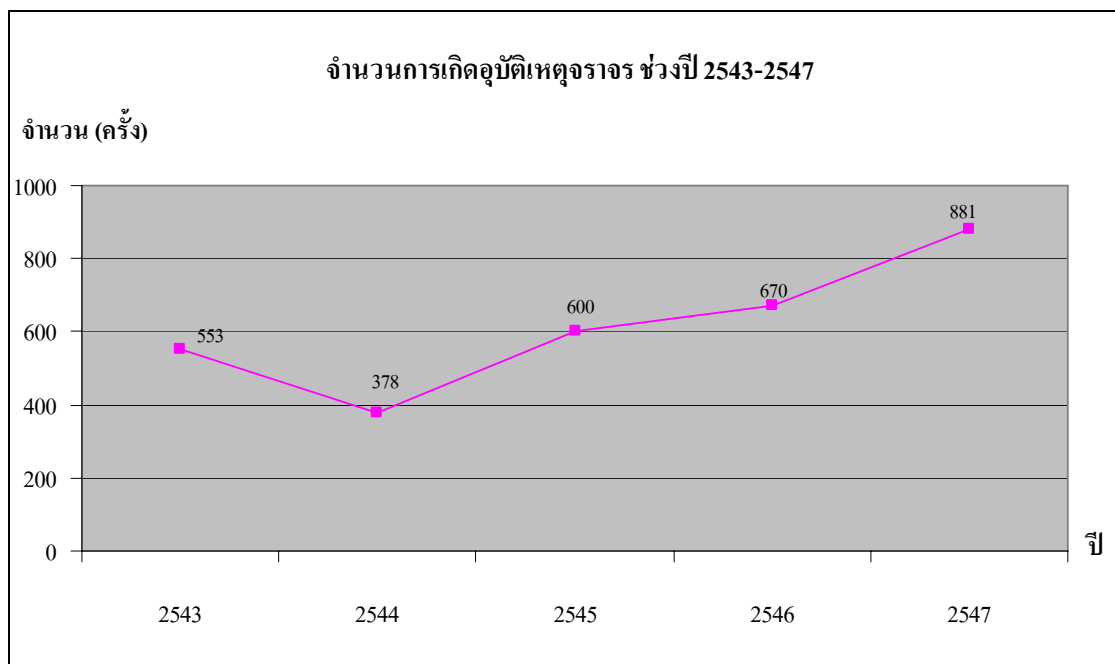


รูปที่ 8.2 เปอร์เซนต์การเกิดอุบัติเหตุจราจรเปรียบเทียบกับเกิดการเกิดอุบัติเหตุอื่นๆ



รูปที่ 8.3 เปอร์เซนต์ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเปรียบเทียบกับผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุอื่นๆ

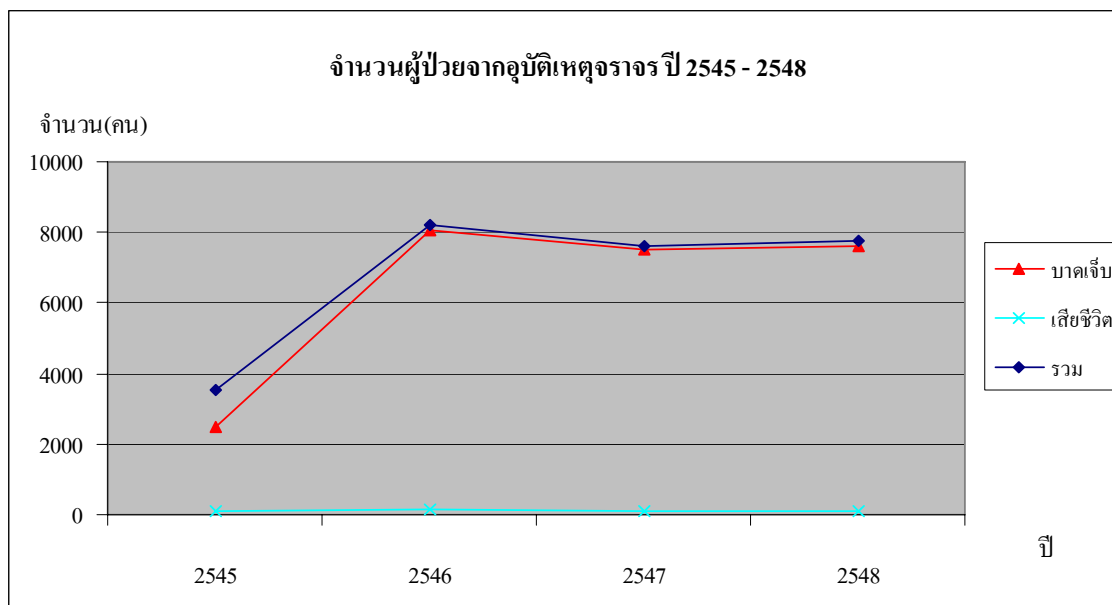
จากสภาพการควบคุมการจราจรและการจัดระเบียบการใช้รถใช้ถนนในเขตเมือง และการควบคุมทางแยกแบบทางเอกทางโท รวมถึงการจัดช่องทางจราจรที่สร้างความสับสนให้ผู้ขับขี่ ทำให้ปัญหาด้านอุบัติเหตุในเขตเมืองของจังหวัดแพร่มีสถิติการเกิดและความเสียหายที่สูง ทั้งจากของทางกองกำกับการตำรวจภูธรจังหวัดแพร่ และสาธารณสุขจังหวัด ที่พบว่า โดยจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่รวบรวมโดยกองกำกับการตำรวจภูธรจังหวัดแพร่ พบว่ามีสถิติการเกิดสูงขึ้นทุกปี ตั้งแต่ปี 2544 – 2547 โดยมีอัตราการเพิ่มเฉลี่ย 33.96% ต่อปี รูปที่ 8.4 และมีจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บเฉลี่ย 0.18 คนและ 1.43 คนตามลำดับ ต่อการเกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้ง และมีทรัพย์สินเสียหายเฉลี่ย 15,280 บาท/ครั้ง



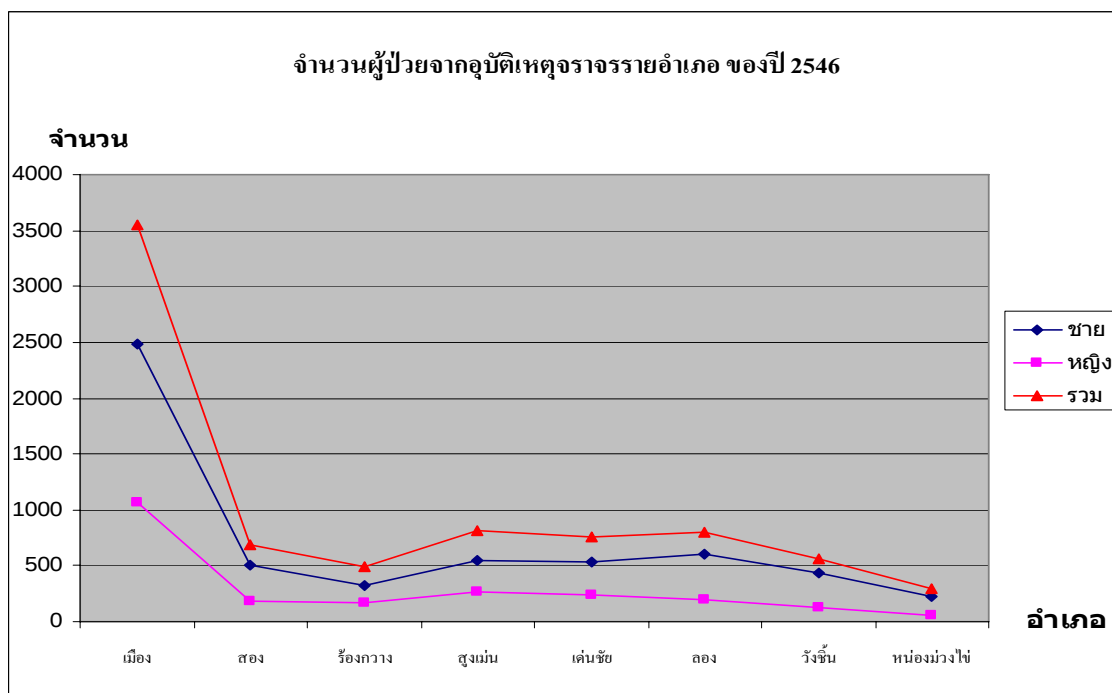
รูปที่ 8.4 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจร ในช่วงปี 2443 – 2547 จากกองกำกับการตำรวจภูธร จังหวัดแพร่

(ก) ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน

ส่วนรายงานสถิติด้านอุบัติเหตุจราจรจากทางสาธารณสุขจังหวัด ที่แสดงถึงความความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร แสดงให้เห็นว่ามีจำนวนผู้ป่วยทั้งบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงปี 2546-2548 มีผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจรสูงถึง 8,198 7,594 7,745 คนตามลำดับ (รูปที่ 8.5) จากสถิติของปี 2546 อำเภอที่มีผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจรสูงที่สุด คือ อำเภอเมือง ถึง 44.61 เปอร์เซ็นต์ รองลงมา ได้แก่ อำเภอสูงเม่น และอำเภอ ลอง ที่ 10.17 และ 10.07 เปอร์เซ็นต์ ตามลำดับ ในขณะที่ อำเภอ หนองม่วงไข่เป็นอำเภอที่มีผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจร น้อยที่สุด เพียง 3.63 เปอร์เซ็นต์ ของผู้ป่วยรวมทั้งจังหวัด (รูปที่ 8.6)

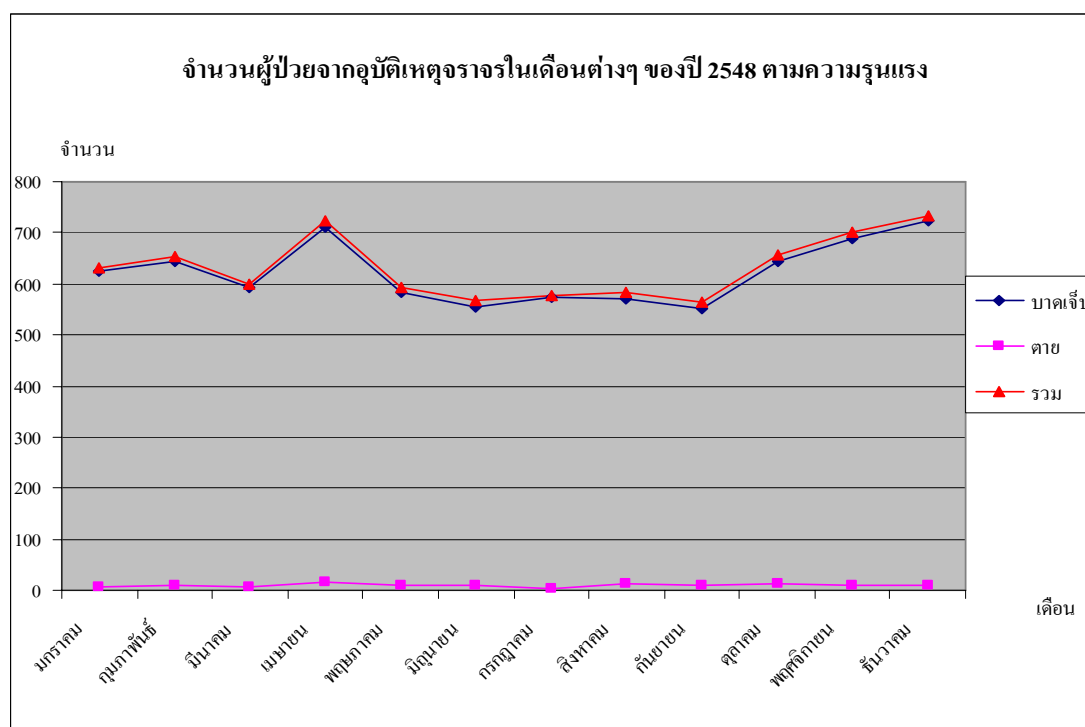


รูปที่ 8.5 จำนวนผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจร ตามความรุนแรงของปี 2545 - 2548



รูปที่ 8.6 จำนวนผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจร ปี 2546 รายอำเภอ แยกประเภท ชาย- หญิง

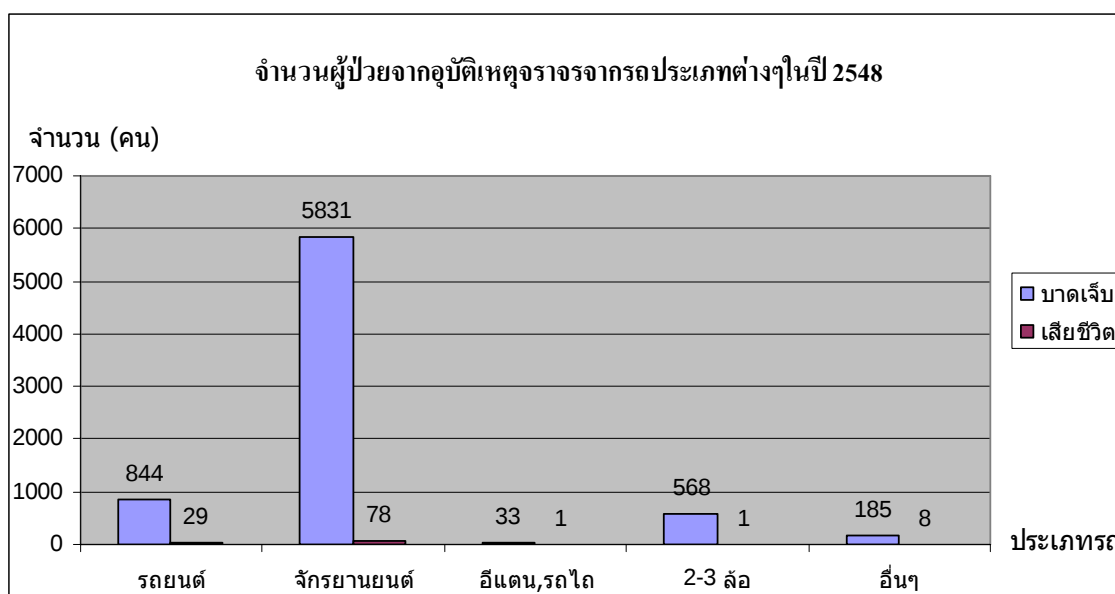
เมื่อพิจารณาการเกิดอุบัติเหตุจราจรรายเดือน จากสถิติ ในปี 2548 พบว่า เดือน ธันวาคม เป็นเดือนที่มี ผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด 9.68 เปอร์เซ็นต์ รองลงมา คือเดือน เมษายนและ พฤศจิกายนที่ 9.57 และ 9.24 ตามลำดับ (รูปที่ 8.7) แต่เมื่อพิจารณาความรุนแรงที่เกิดขึ้น พบว่า เดือนเมษายนเป็นเดือนที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงที่สุด



รูปที่ 8.7 จำนวนผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจรรายเดือน ปี 2548 ตามความรุนแรง

(ข) ประเภทยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร

ในส่วนของประเภทของรถที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร จากสถิติปี 2548 โดย สาธารณะสุขจังหวัด พบว่า ผู้ป่วยทั้งบาดเจ็บและเสียชีวิต มาจากการใช้ยานพาหนะประเภทมอเตอร์ไซด์ สูงที่สุด ถึง 77.98 เปอร์เซ็นต์ รองลงมาได้แก่ รถยนต์ 11.50 เปอร์เซ็นต์ (รูปที่ 8.8)

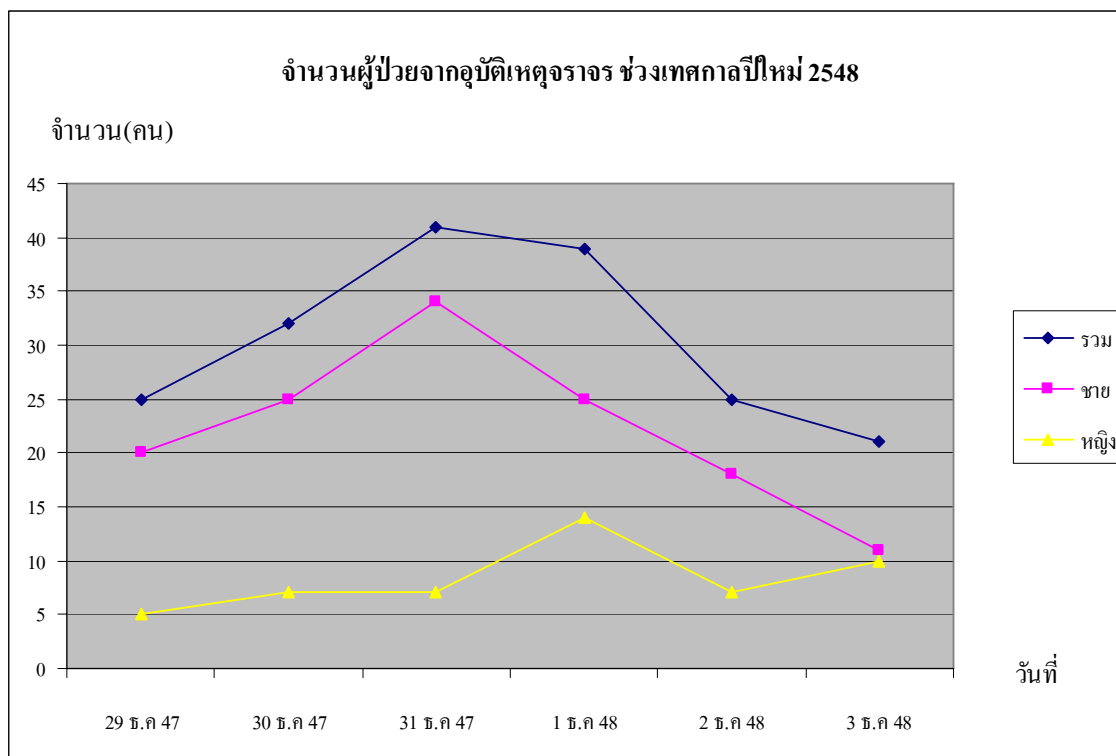


รูปที่ 8.8 จำนวนผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจร จากรถประเภทต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

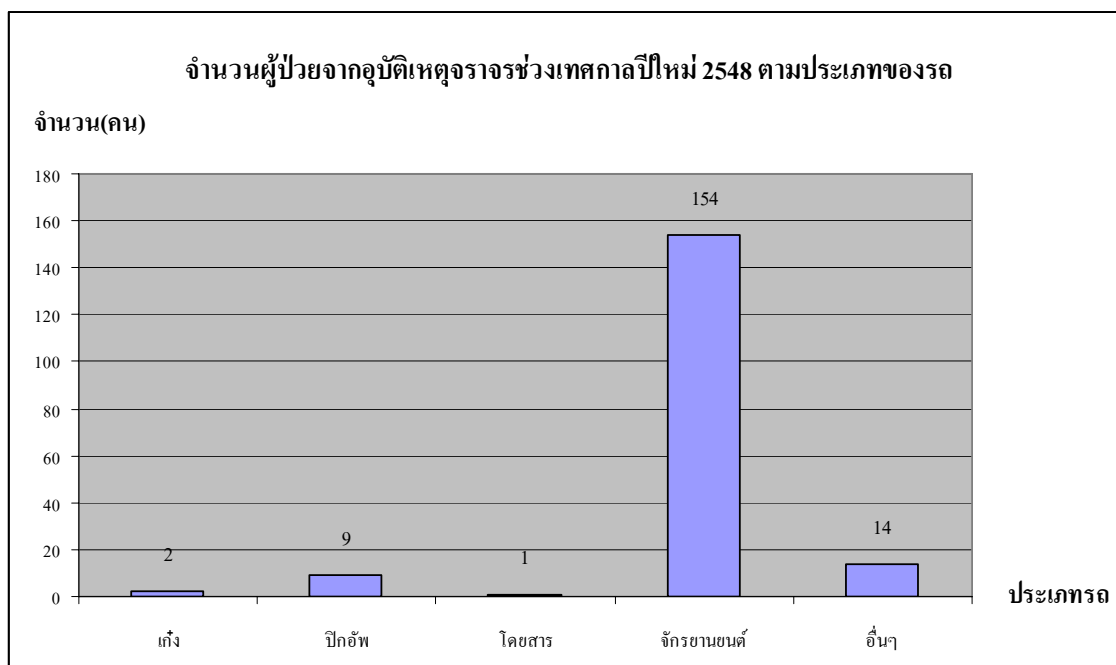
(ค) อุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์

สำหรับอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลต่างๆ ได้แก่ ช่วงเทศกาลขึ้นปีใหม่ และ เทศกาลสงกรานต์ จากสถิติข้อมูลของศูนย์เฝ้าระวัง พบว่าในช่วงเทศกาลขึ้นปีใหม่ ที่มีการเก็บรวบรวมข้อมูล ในช่วง วันที่ 29 ธันวาคม 2547 – 3 มกราคม 2548 นั้น พบว่า ในวันที่ 31 ธันวาคม 2547 และ 1 มกราคม 2548 มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรสูง ที่สุด คือ 22.4 และ 21.3 เปอร์เซนต์ตามลำดับ โดยมีผู้ป่วยที่เป็นผู้ชายมากกว่าผู้หญิงใน สัดส่วน 72.67 กับ 27.33 เปอร์เซนต์ ตามลำดับ โดยผู้ป่วยร้อยละ 85.56 เป็นผู้ป่วยจากรถมอเตอร์ไซด์ (รูปที่ 8.9 และ 8.10)

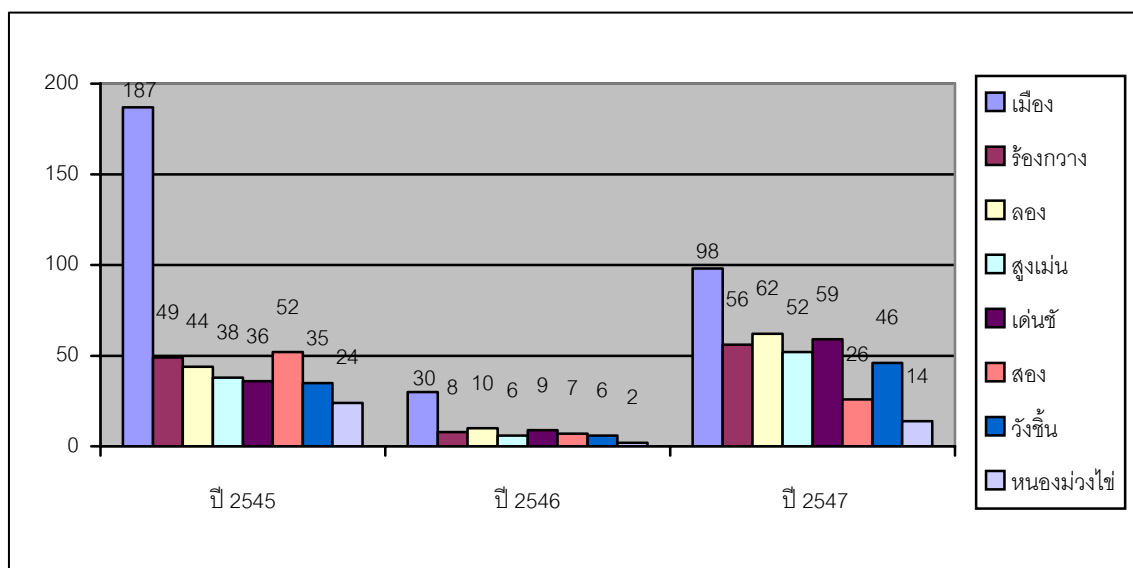
สำหรับเทศกาล สงกรานต์ นั้น จากข้อมูลของศูนย์ฯ ตั้งแต่ ปี 2545-2547 นั้น มีการจำแนกผู้ป่วย ไว้ในรายอำเภอ พบว่า อำเภอเมือง ยังเป็นอำเภอที่มีผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจรสูงที่สุดในทุกปี (รูปที่ 8.11)



รูปที่ 8.9 จำนวนผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2548



รูปที่ 8.10 จำนวนผู้ป่วยในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2548 แยกตามประเภทรถ



รูปที่ 8.11 แสดงจำนวนผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจร ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ของปี 2545 -2547 รายอำเภอ

8.2.2 อุบัติเหตุบนทางหลวงเขตนอกเมือง

จากฐานข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงของกรมทางหลวงซึ่งถือเป็นโครงข่ายคมนาคมหลัก รวบรวมโดยสำนักความปลอดภัยกรมทางหลวงซึ่งถือเป็นโครงข่ายการขนส่งและจราจรหลัก ผู้ศึกษา ได้วิเคราะห์คุณลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ ความรุนแรง จุดที่เกิดอุบัติเหตุและความถี่ของการเกิด อุบัติเหตุ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับการวางแผนแก้ไขปัญหาดังนี้

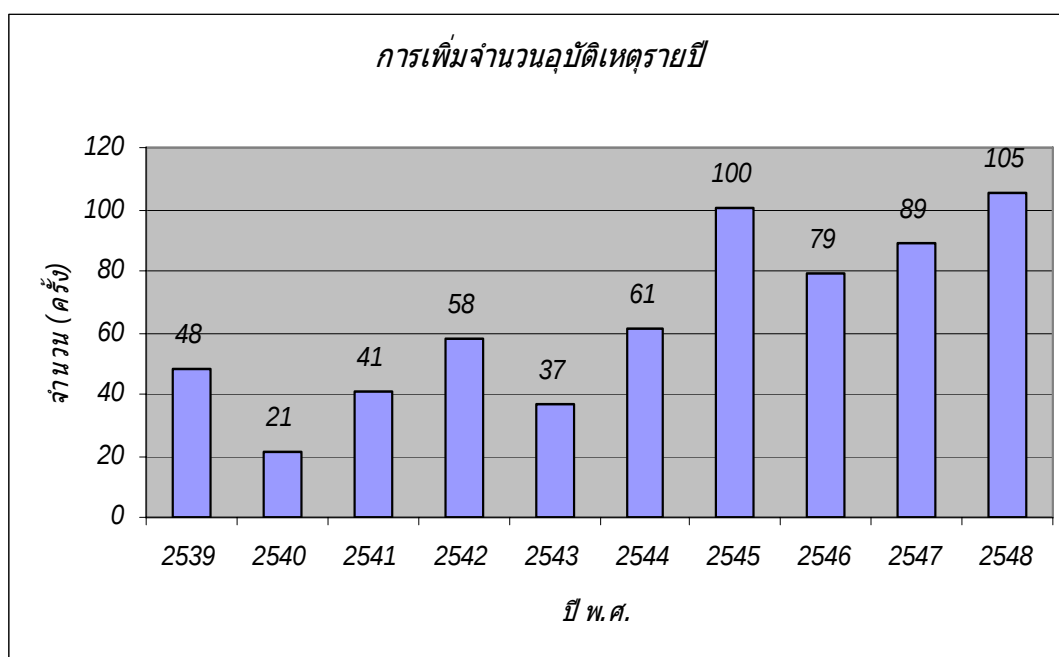
- จำนวนอุบัติเหตุและอัตราการเพิ่ม

จากฐานข้อมูลอุบัติเหตุ 10 ปี (ระหว่าง 2538 – 2548) พบว่าจำนวนอุบัติเหตุทางหลวงในเขตนอกเมือง (ทางหลวงในความดูแลของกรมทางหลวง) โดยมีจำนวนทั้งหมดเท่ากับ 639 ครั้ง มีการเพิ่มขึ้นรายปีดังที่แสดงในรูปที่ 8.12 ด้วยอัตราคงที่ประมาณ 14.6%ต่อปี

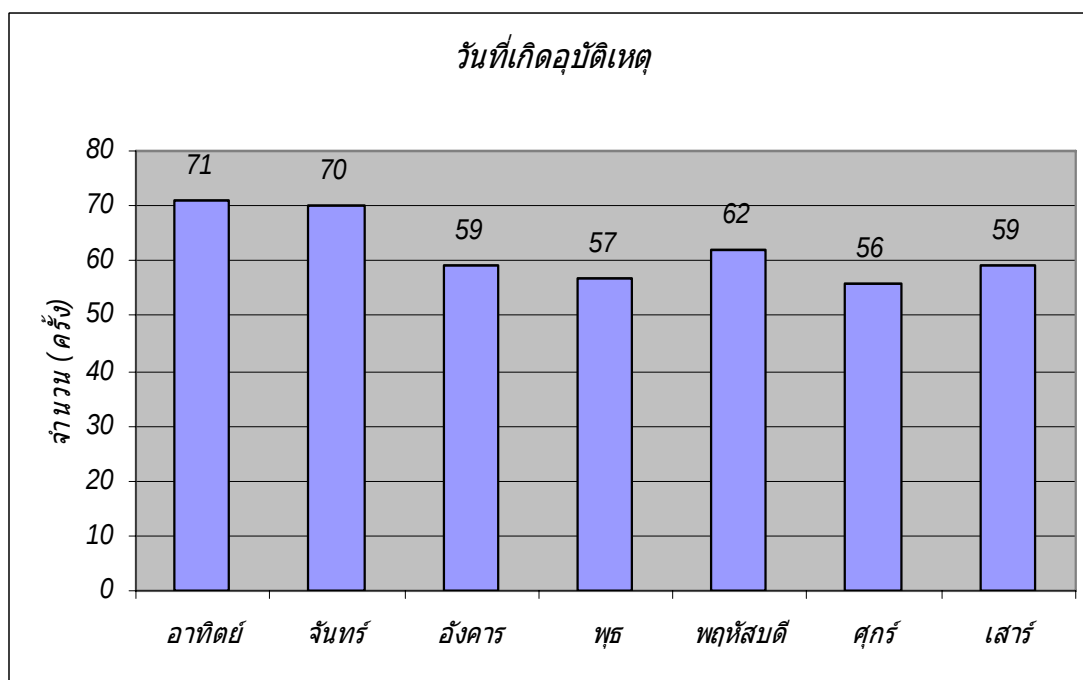
- จำนวนอุบัติเหตุแยกตามวันของสัปดาห์

การวิเคราะห์ข้อมูล 5 ปีย้อนหลัง (2544 – 2548) พบว่ามีอุบัติเหตุเกิดในเขตจังหวัดแพร่บนทางหลวงนอกเมืองจำนวน 434 ครั้ง โดยมีจำนวนเกิดสูงสุดในวันอาทิตย์และวันจันทร์ดังแสดงในรูปที่ 8.13

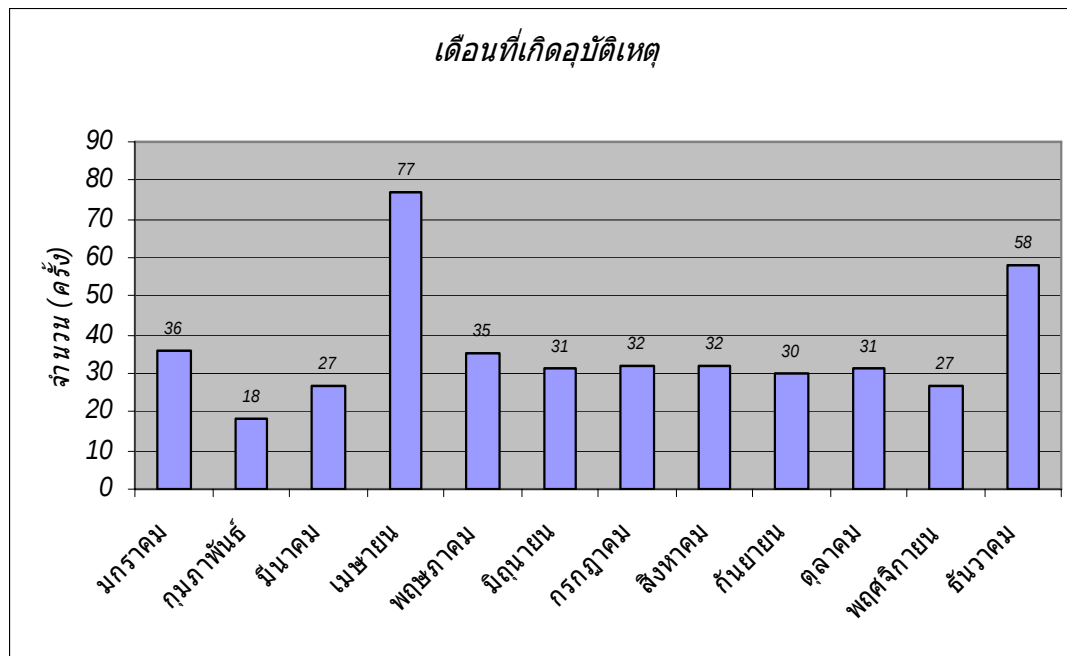
- จำนวนการเกิดอุบัติเหตุแยกตามเดือน
เมื่อพิจารณาจำนวนอุบัติเหตุรายเดือนไม่พบว่ามีความสัมพันธ์ระหว่างฤดูกาลและจำนวนอุบัติเหตุ แต่พบว่าเทศกาลวันหยุดมีความสัมพันธ์กับจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ โดยพบว่าเดือนที่มีอุบัติเหตุสูงสุดคือเดือนเมษายน และเดือนธันวาคม ซึ่งเป็นเดือนเทศกาลสงกรานต์และเทศกาลปีใหม่ตามลำดับ ดังแสดงในรูปที่ 8.14
- ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ
จากการจำแนกลักษณะการเกิดอุบัติเหตุทางหลวง 14 ลักษณะ พบว่าในกรณีของจังหวัดแพร่ ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ รถยนต์ชนวัสดุสิ่งของ รถยนต์พลิกคว่ำ ตกถนน รถยนต์ชนกัน และรถยนต์ชนรถจักรยานยนต์ ดังแสดงในรูปที่ 8.15



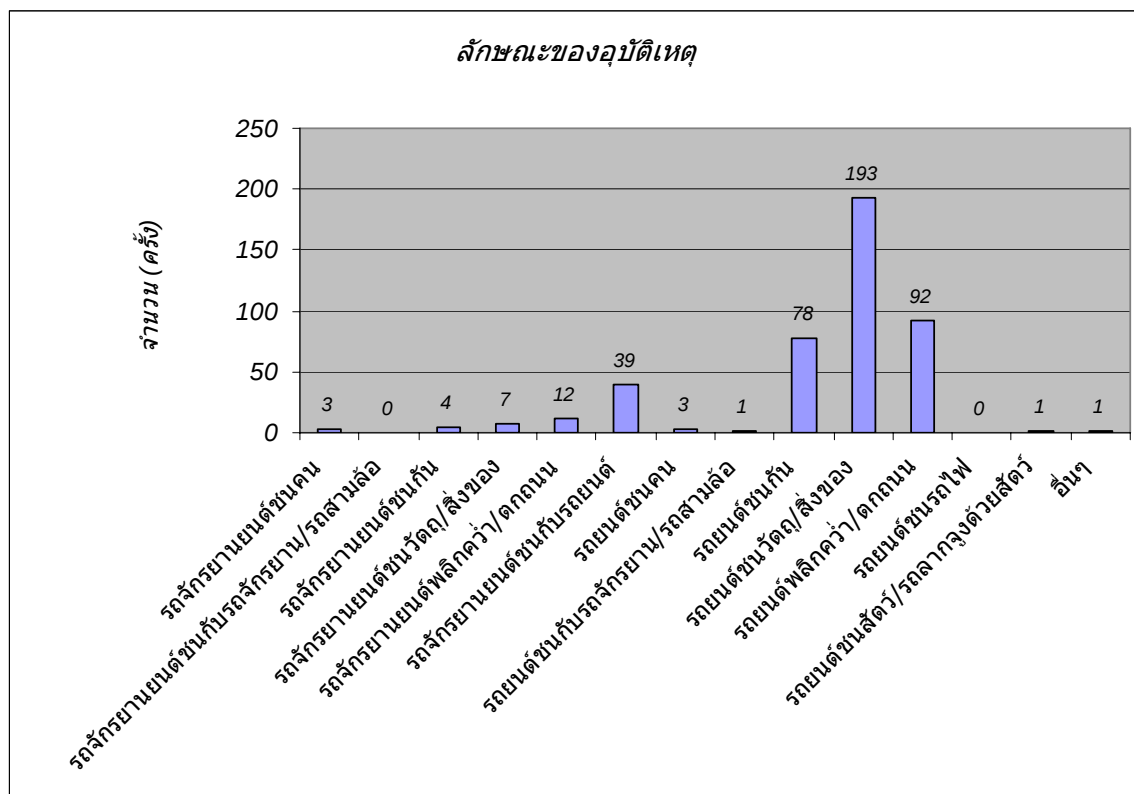
รูปที่ 8.12 แสดงอัตราการเพิ่มของจำนวนอุบัติเหตุรายปี



รูปที่ 8.13 แสดงจำนวนอุบัติเหตุรายวัน



รูปที่ 8.14 แสดงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุรายเดือน



รูปที่ 8.15 แสดงลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ

- ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ

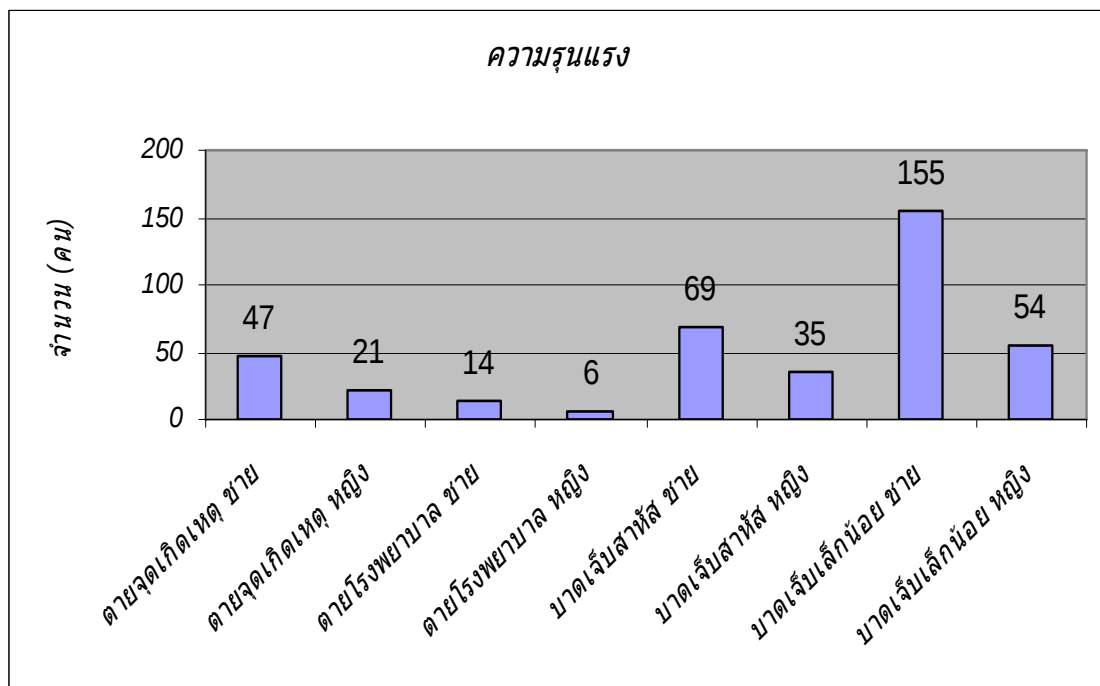
จากจำนวนอุบัติเหตุ 5 ปีย้อนหลัง (2544 – 2548) จำนวน 434 ครั้ง พบว่ามีอุบัติเหตุเสียชีวิต (Fatal Accident) 21.95% (88คน) อุบัติเหตุบาดเจ็บสาหัส (Serious Accident) 25.94% (104 คน) อุบัติเหตุบาดเจ็บเล็กน้อย (Slight Accident) 52.12% (209 คน) ดังแสดงใน รูปที่ 8.16

- จุดเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก (Black Spot) และความถี่ของการเกิด

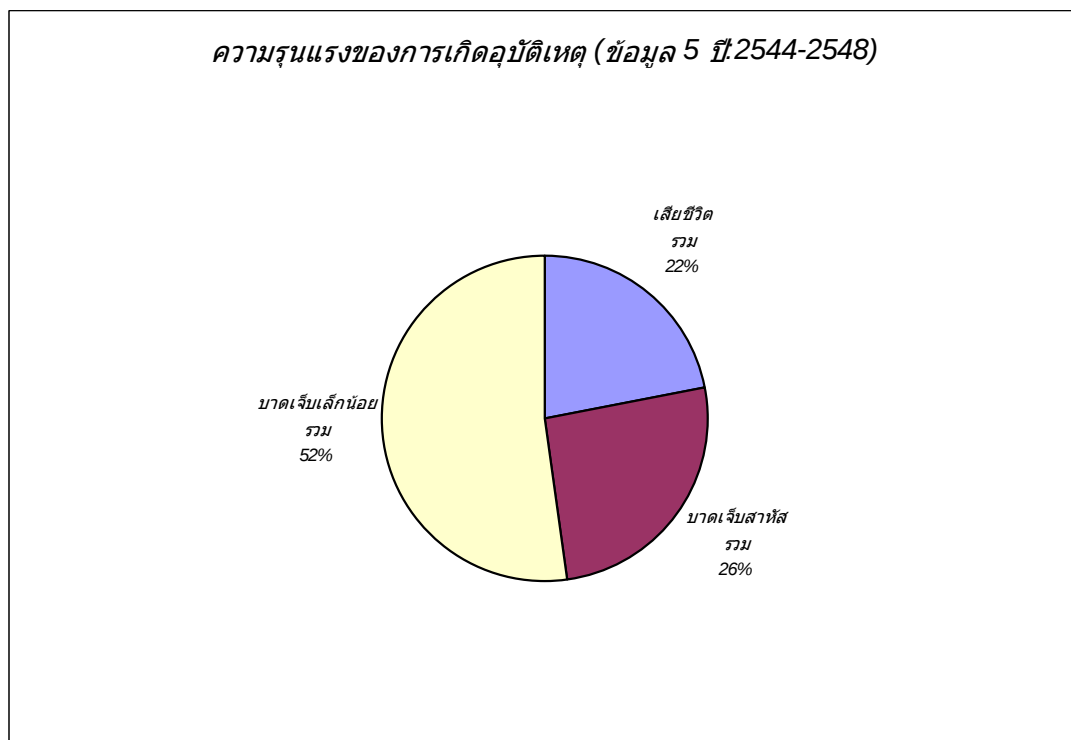
จากข้อมูลย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ.2544 – 2548) พบว่าอุบัติเหตุบนทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงในพื้นที่จังหวัดแพร่เท่ากับ 434 ครั้ง หรือคิดเฉลี่ยเท่ากับ 87 ครั้งต่อปี เมื่อพิจารณาจุดเกิดอุบัติเหตุซ้ำซากโดยในที่นี้ถือว่าจุดเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ 3 ครั้งขึ้นไปในช่วง 5 ปีย้อนหลังถือว่าเป็นจุดเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก (Black Spot) พบว่ามีจำนวนจุดเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก 54 จุดดังแสดงในรูปที่ 8.17 โดยมีจำนวนเกิดอุบัติเหตุสูงบนทางหลวงสายหลักหมายเลข 101 หมายเลข 11 และหมายเลข 103 ตารางที่ 8.1 แสดงจำนวนจุดอุบัติเหตุซ้ำซากและจำนวนอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตจังหวัดแพร่

ตารางที่ 8.1 แสดงจำนวนจุดเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงสายต่างๆ

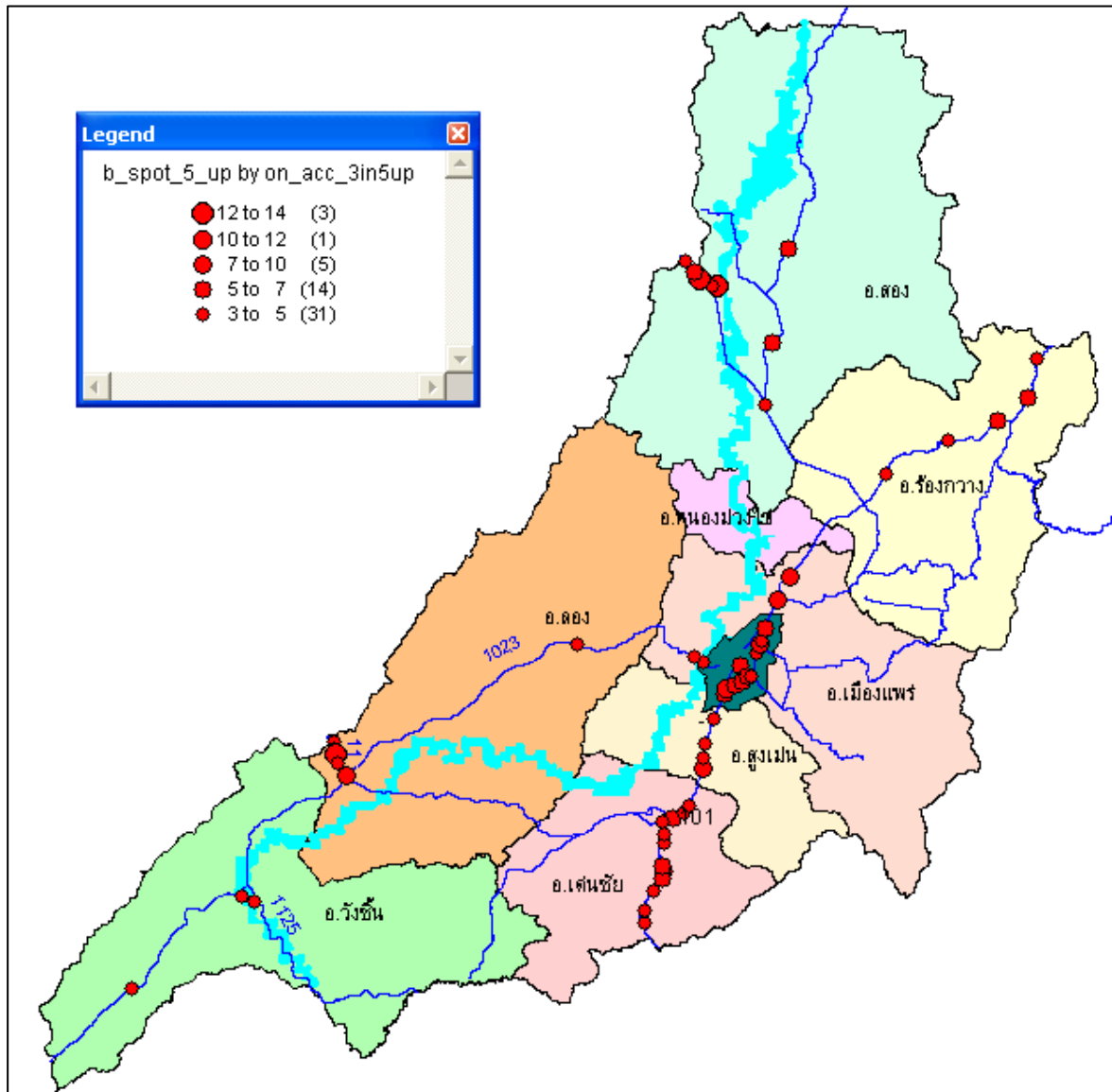
ทางหลวงหมายเลข	ช่วง ก.ม.	ความยาว (ก.ม.)	จำนวนจุดอุบัติเหตุ ซ้ำซาก	จำนวนอุบัติเหตุ ณ จุดซ้ำซาก (ตั้งแต่ 3 ครั้งในช่วง 5 ปีย้อนหลัง)
11	38 – 76	38	5	31
	132 – 150	18	8	31
101	111 – 192	81	25	123
103	17 – 40	23	6	42
1022	0 – 3	3	2	10
1023	2 – 22	20	3	10
1120	6 – 7	1	1	5
1124	7 – 22	15	2	6
1125	29 – 30	1	1	3
1154	25 – 26	1	1	6
รวม		201	54	267



รูปที่ 8.16(ก) แสดงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ



รูปที่ 8.16(ข) แสดงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ



รูปที่ 8.17 แสดงจำนวนจุดเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก (3 ครั้งขึ้นไป) 54 จุดในช่วง 5 ปีย้อนหลัง (ปีพ.ศ. 2544 – 2548)

เมื่อพิจารณาความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุบนช่วง (เส้นทาง) อันตรายเป็นทางหลวงสายต่างๆ ในเขตจังหวัดแพร่ พบว่าช่วงอันตรายเป็นทางหลวงหมายเลข 103 มีความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุดเท่ากับ 7.0 ครั้งต่อก.ม. ใน 5 ปีย้อนหลังตารางที่ 8.2 แสดงค่าความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้งต่อกิโลเมตร) ความถี่ของการเกิดอุบัติเหตุของจุดเกิดอุบัติเหตุซ้ำซากและตำแหน่งการเกิดสูงสุดของแต่ละเส้นทาง

ตารางที่ 8.2 ความถี่ (จำนวนครั้ง) ของการเกิดอุบัติเหตุที่จุดเกิดซ้ำซาก

ทางหลวง หมายเลข	ตำแหน่งจุดเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก (38=ก.ม. 38 – ก.ม.39)	จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ 5 ปี (2544 - 2548)	ค่าเฉลี่ยจำนวน เกิด (ครั้ง/ก.ม.)	จุดเกิดสูงสุด ของเส้นทาง
11	38	3		
	39	4		
	40	12		ก.ม. 40+000
	41	3		ก.ม. 41+000
	43	9	4.77	
	135	3		
	137	4		
	140	3		
	142	6		
	143	3		
	144	5		
	147	3		
	148	4		
101	111	4		
	112	3		
	113	5		
	114	3		
	115	3		
	120	7		
	121	4		
	123	4		

ตารางที่ 8.2 ความถี่ (จำนวนครั้ง) ของการเกิดอุบัติเหตุที่จุดเกิดซ้ำซาก (ต่อ)

ทางหลวง หมายเลข	ตำแหน่งจุดเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก (38=ก.ม. 38 – ก.ม.39)	จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ 5 ปี (2544 - 2548)	ค่าเฉลี่ยจำนวน เกิด (ครั้ง/ก.ม.)	จุดเกิดสูงสุด ของเส้นทาง
	126	4		
	129	6	2.4	
	130	10		ก.ม.130+000
	131	6		
	132	6		
101	133	3		
	136	4		
	137	8		
	138	3		
	139	5		
	143	7		
	146	7		
	163	4		
	173	3		
	181	6		
	186	5		
	191	3		
103	17	3		
	33	12		
	34	4	7.0	
	36	14		ก.ม.36+000
	37	6		
	39	3		
1022	0	5	5.0	ก.ม.0+000
	2	5		ก.ม.2+000

ตารางที่ 8.2 ความถี่ (จำนวนครั้ง) ของการเกิดอุบัติเหตุที่จุดเกิดซ้ำซาก (ต่อ)

ทางหลวง หมายเลข	ตำแหน่งจุดเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก (38=ก.ม. 38 – ก.ม.39)	จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ 5 ปี (2544 - 2548)	ค่าเฉลี่ยจำนวน เกิด (ครั้ง/ก.ม.)	จุดเกิดสูงสุด ของเส้นทาง
1023	2	3		
	3	3	3.33	
	21	4		ก.ม.21+000
1024	1	3	3.0	ก.ม.1+000
	21	3		ก.ม.21+000
1125	3	3	3.0	ก.ม.3+000
1154	6	6	6.0	ก.ม.6+000

8.2.3 ปัญหารถโดยสารสาธารณะ

ระบบรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดแพร่ประกอบด้วย 2 ระบบคือ รถโดยสารที่วิ่งระหว่างอำเภอเข้า-ออกตัวเมือง และระบบรถโดยสารที่ให้บริการในเขตเมืองและเขตเชื่อมต่อพื้นที่โดยรอบ สำหรับระบบรถโดยสารสาธารณะในเขตเมืองและเชื่อมต่อระหว่างเขตเมืองและพื้นที่โดยรอบ พบว่ามี การเดินรถอยู่ 3 เส้นทางให้บริการภายในพื้นที่เขตเทศบาลโดยประมาณ 1 เส้นทางและระหว่างเขต ชานเมืองและภายในเขตเทศบาล จำนวน 2 เส้นทาง มาตรฐานการให้บริการยังไม่อยู่ในขั้นของ มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ โดยเฉพาะด้านความถี่ของการให้บริการ จุดจอดรถส่งผู้โดยสาร ใน ส่วนของลักษณะรถเป็นแบบรถสองแถว (รถปิคอัพดัดแปลง รูปที่ 8.18) ซึ่งไม่มีความสะดวกสบายใน การโดยสารเพียงพอ

จากการสอบถามผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและเจ้าหน้าที่ของรัฐในประเด็นปัญหารถ โดยสารของจังหวัดแพร่ให้ความคิดเห็นดังนี้

- **ความเห็นของผู้ประกอบการ**

รถส่วนใหญ่มีสภาพดี พื้นที่ให้บริการโดยรวมมีความเหมาะสม มีจำนวนรถให้บริการเหมาะสม ความถี่การให้บริการเหมาะสม มีรายได้เฉลี่ยประมาณ 400 บาทต่อคันต่อวัน โดยมีข้อเสนอแนะ 2 ประการคือ รัฐควรมีการช่วยพยุงราคาน้ำมันสำหรับรถโดยสารสาธารณะ และควรพิจารณาปรับค่า โดยสารให้มีความเหมาะสม

● **ความเห็นจากเจ้าหน้าที่รัฐ**

ประมาณ 50 เปอร์เซนต์ เห็นว่าควรปรับปรุงเส้นทาง/เพิ่มเส้นทาง เพื่อให้มีพื้นที่ให้บริการของรถโดยสารสาธารณะดีขึ้น ราคาค่าโดยสารควรมีการปรับปรุงให้สูงขึ้น โดยมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในประเด็นหลักๆ ดังนี้

- (1) จัดให้มีจุดจอดรถที่ชัดเจนและแน่นอน
- (2) ให้ปรับปรุงสภาพรถให้ดียิ่งขึ้น
- (3) ควรจัดให้มีการบริการทั่วถึงทุกพื้นที่
- (4) จัดระบบการให้บริการเป็นมาตรฐาน
- (5) ควรมีการส่งเสริม ช่วยเหลือผู้ประกอบการเดินรถ
- (6) ปรับปรุงผิวจราจรให้มีสภาพดียิ่งขึ้น



รูปที่ 8.18 ลักษณะรถสองแถวประจำทาง (ปีคัปเดตแปลง)

- **ความเห็นจากคนขับรถ**

จากกลุ่มตัวอย่าง 21 คน สรุปประเด็นข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลการให้บริการ ข้อมูลทางเศรษฐกิจ ข้อมูลการเดินทาง และข้อมูลทั่วไปได้ดังนี้

1. ข้อมูลส่วนบุคคล

1. เพศ	ส่วนมากเป็นชายคิดเป็นร้อยละ 85.71 (18 คน) ที่เหลือเป็นหญิงร้อยละ 14.29 (3 คน)
2. ช่วงอายุ	อยู่ระหว่าง 35-44 ปี คิดเป็นร้อยละ 47.62 (10 คน) รองลงมาอยู่ระหว่าง 45-60 ปี เท่ากับร้อยละ 33.33 (7 คน) ที่เหลืออยู่ระหว่าง 25-34 ปี และ 18-24 ปี ร้อยละ 14.29 (3 คน) และร้อยละ 4.76 (1 คน) ตามลำดับ
3. สถานภาพ	ส่วนมากร้อยละ 90.48 (19 คน) สมรสแล้ว ที่เหลือร้อยละ 9.52 (2 คน) ยังโสด
4. ระดับการศึกษา	ร้อยละ 61.90 (13 คน) จบระดับประถมศึกษา รองลงมาร้อยละ 23.81 (5 คน) จบมัธยมศึกษาตอนต้น ที่เหลือร้อยละ 14.29 (3 คน) จบมัธยมศึกษาตอนปลายหรือปวช.
5. การเป็นเจ้าของรถ	ทั้งหมด (21 คน) มีรถเป็นของตัวเอง
6. จำนวนรถที่มี	ทั้งหมด (21 คน) มีรถคันเดียว
7. รูปแบบการเดินรถ	ทั้งหมด (21 คน) ขับรถเป็นอาชีพหลัก
8. ระยะเวลาในการขับรถ	ร้อยละ 38.10 (8 คน) ขับรถรับจ้างมาเป็นเวลา 3-6 ปี รองลงมาเป็น 1-2 ปี ร้อยละ 28.57 (6 คน) และร้อยละ 19.05 (4 คน) ขับรถมา 7-9 ปี ที่เหลือร้อยละ 9.52 (2 คน) และร้อยละ 4.76 (1 คน) ขับรถมา 10-14 ปี และ 15-19 ปี ตามลำดับ
9. ระยะเวลาที่คาดว่าจะขับรถต่อ	ร้อยละ 47.62 (10 คน) คาดว่าจะขับรถต่อ 3-6 ปี รองลงมาร้อยละ 23.81 (5 คน) คาดว่าจะขับรถต่อ 10-14 ปี และร้อยละ 14.29 (3 คน) คาดว่าจะขับรถต่อ 1-2 ปี ที่เหลือร้อยละ 9.52 (2 คน) และร้อยละ 4.76 (1 คน) คาดว่าจะขับรถต่อ 7-9 ปี และ มากกว่า 20 ปี ตามลำดับ
10. ประเภทรถรับจ้างที่ขับ	ส่วนมากร้อยละ 80.95 (17 คน) ขับรถอื่นๆ เช่น สีน้าเงิน เป็นต้น รองลงมา ร้อยละ 14.29 (3 คน) ขับรถแดง ที่เหลือร้อยละ 4.76 (1 คน) ขับรถเหลือง

11. อายุรถที่ใช้	รถอายุระหว่าง 11-15 ปี มีร้อยละ 33.33 (7 คัน) รองลงมาอายุ 6-10 ปี มีร้อยละ 28.57 (6 คัน) และอายุ 16-20 ปี มีร้อยละ 19.05 (4 คัน) ที่เหลืออายุมากกว่า 20 ปี และ 1-5 ปี มีร้อยละ 14.29 (3 คัน) และร้อยละ 4.76 (1 คัน) ตามลำดับ
12. สภาพของรถที่ใช้	ส่วนมากร้อยละ 80.95 (17 คน) ตอบว่าอยู่ในสภาพดี รองลงมาร้อยละ 9.52 (2 คน) ตอบว่าควรปรับปรุง ที่เหลือร้อยละ 4.76 (1 คน) ตอบว่าดีมากและพอใช้เท่ากัน

2. ข้อมูลการให้บริการ

1. เวลาในการเริ่มประกอบบริการ	ส่วนมากจะเริ่มเดินรถในเวลา 6.00 น. คิดเป็นร้อยละ 95.24 (20 คน) ที่เหลือเริ่มเวลา 7.00น. คิดเป็นร้อยละ 4.76 (1 คน)
2. เวลาสิ้นสุดการประกอบบริการ	ทั้งหมด (21 คน) สิ้นสุดที่เวลา 18.00 น.
3. ความเร็วเฉลี่ยในการขับรถ	โดยมากแล้วจะใช้ความเร็ว 50-59 กม./ชม ถึงร้อยละ 66.67 (14 คน) รองลงมาร้อยละ 28.57 (6 คน) ใช้ความเร็วที่ 60-69กม./ชม. ที่เหลือร้อยละ 4.76 (1 คน) ใช้ความเร็ว 40-49 กม./ชม.
4. อุบัติเหตุ	ส่วนมากร้อยละ 95.24 (20 คน) ไม่ประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน ที่เหลือร้อยละ 4.76 (1 คน) ประสบอุบัติเหตุ 2 ครั้ง/ปี
5. จำนวนผู้โดยสารต่อขา	ร้อยละ 38.10 (8 คน) รับผู้โดยสารขาละ 6-10 คน และ 10-15 คนเท่ากัน ที่เหลือร้อยละ 23.81 (5 คน) รับผู้โดยสารขาละ 1-5 คน
6. จำนวนขาต่อวัน	ร้อยละ 33.33 (7 คน) มีจำนวน 6-10 ขาต่อวัน และ 11-15 ขาต่อวันเท่ากัน รองลงมาร้อยละ 23.81 (5 คน) มีจำนวน 1-5 ขาต่อวัน ที่เหลือร้อยละ 4.76 (1 คน) มีจำนวน 15-20 ขาต่อวัน และมากกว่า 20 ขาต่อวัน เท่ากัน
7. ความถี่ที่ออกรถ	ส่วนใหญ่จะออกรถทุก 5 นาที คิดเป็นร้อยละ 61.90 (13 คน) รองลงมา ร้อยละ 33.33 (7 คน) ออกรถทุก 15 นาที ที่เหลือร้อยละ 4.76 (1 คน)ออกรถทุก 30 นาที
8. จำนวนผู้โดยสารต่อวัน	ร้อยละ 38.10 (8 คน) มีจำนวนผู้โดยสาร 6-10 คนต่อวัน รองลงมาร้อยละ 28.57 (6 คน) มีผู้โดยสาร 16-20 คนต่อวัน และร้อยละ 19.05 (4 คน) มีผู้โดยสาร 1-5 คนต่อวัน ที่เหลือร้อยละ 9.52 (2 คน) และร้อยละ 4.76 (1 คน) มีผู้โดยสาร 11-16 คนต่อวัน และมากกว่า 20 คนต่อวัน ตามลำดับ
9. อัตราค่าโดยสารต่อคน	ทั้งหมด (21 คน) มีค่าโดยสาร 20 บาทต่อคน

3. ข้อมูลทางเศรษฐกิจ

1. รายได้ปัจจุบันต่อวัน (ไม่หักค่าน้ำมัน)	ร้อยละ 47.62 (10 คน) มีรายได้ 500-599 บาทต่อวัน รองลงมาร้อยละ 23.81 (5 คน) มีรายได้ 400-499 บาทต่อวัน และร้อยละ 14.29 (3 คน) มีรายได้ 200-299 บาทต่อวัน ที่เหลือร้อยละ 9.52 (2 คน) และร้อยละ 4.76 (1 คน) มีรายได้ 300-399 บาทต่อวัน และ 600-699 บาทต่อวัน ตามลำดับ
2. รายได้ขั้นต่ำที่ต้องการต่อวัน	ร้อยละ 38.10 (8 คน) ต้องการ 200-299 บาทต่อวัน และ 400-499 บาทต่อวัน เท่ากัน รองลงมาร้อยละ 9.52 (2 คน) ต้องการ 500-599 บาทต่อวัน ที่เหลือร้อยละ 4.76 (1 คน) ต้องการ 100-199 บาทต่อวัน 300-399 บาทต่อวัน และ 700-799 บาทต่อวันเท่ากัน
3. ค่าน้ำมันต่อวัน	ร้อยละ 52.38 (11 คน) มีค่าน้ำมัน 200-299 บาทต่อวัน รองลงมาร้อยละ 33.33 (7 คน) มีค่าน้ำมัน 400-499 บาทต่อวัน ที่เหลือร้อยละ 14.29 (3 คน) มีค่าน้ำมัน 300-399 บาทต่อวัน
4. ค่าบำรุงรักษาต่อปี	ร้อยละ 61.90 (13 คน) มีค่าบำรุงรักษาต่ำกว่า 5,000 บาทต่อปี ที่เหลือร้อยละ 38.10 (8 คน) มีค่าบำรุงรักษา 5,000-7,499 บาทต่อปี

4. ข้อมูลการเดินทาง

1. เส้นทางที่เข้าเมือง	ร้อยละ 52.38 (11 คน) มาจากถนนยันตรกิจโกศล รองลงมาร้อยละ 47.62 (10 คน) มาจากหน้าตลาดทุ่งไธ้ง
2. จุดจอดพักรถ	ส่วนมากร้อยละ 80.95 (17 คน) จอดหน้าตลาดทุ่งไธ้ง ที่เหลือร้อยละ 9.52 (2 คน) จอดหน้าตลาดแพร์ปรีดาและหน้าวิทยาลัยอาชีวะเท่ากัน
3. คิวรถ	ส่วนมากร้อยละ 80.95 (17 คน) อยู่คิวรถหน้าตลาดทุ่งไธ้ง ที่เหลือร้อยละ 9.52 (2 คน) อยู่คิวรถหน้าตลาดแพร์ปรีดาและหน้าวิทยาลัยอาชีวะเท่ากัน
4. การจดทะเบียนรถ	ทั้งหมด (21 คัน) จดทะเบียนตามเส้นทางถนนยันตรกิจโกศล
5. เส้นทางที่ให้บริการ	ร้อยละ 61.90 (13 คน) ให้บริการในเส้นทางสายทุ่งไธ้ง-รอบเมือง รองลงมาร้อยละ 33.33 (7 คน) ให้บริการในเส้นทางสายถนนยันตรกิจโกศล ที่เหลือร้อยละ 4.76 (1 คน) ให้บริการในเส้นทางสายถนนเจริญเมือง

6. จุดเริ่มต้นของการเดินทาง	ส่วนมากร้อยละ 80.95 (17 คน) เริ่มที่หน้าตลาดทุ่งไ้ง ที่เหลือร้อยละ 9.52 (2 คน) เริ่มที่หน้าตลาดแพร่ปรีดาและหน้าวิทยาลัย อาชีวะเท่ากัน
7. จุดปลายทางของการเดินทาง	ทั้งหมด (21 คัน) มีจุดหมายคือรอบเวียง

5. ข้อมูลทั่วไป

1. การบังคับใช้กฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ทั้งหมด (21 คน) มีความคิดว่าอยู่ในเกณฑ์ดี
2. ระบบการดำเนินการในรูปแบบสหกรณ์ (บริษัท)	ร้อยละ 42.86 (9 คน) มีความคิดว่าอยู่ในเกณฑ์พอใช้ รองลงมาร้อยละ 38.10 (8 คน) มีความคิดว่าอยู่ในเกณฑ์ดี ที่เหลือร้อยละ 19.05 (4 คน) มีความคิดว่าอยู่ในเกณฑ์ควรปรับปรุง
3. การจัดให้มีสถานีเชื่อมต่อ ชานเมือง (Terminal)	ส่วนมากร้อยละ 95.24 (20 คน) มีความคิดว่าอยู่ในเกณฑ์ดี ที่เหลือร้อยละ 4.76 (1 คน) มีความคิดว่าอยู่ในเกณฑ์พอใช้

8.3 มุมมองปัญหาและแนวทางแก้ไขจากความเห็นผู้พักอาศัยในเขตผังเมืองรวม

8.3.1 สาเหตุ ปัญหาการขนส่งและจราจร

ในงานสัมภาษณ์ข้อมูลการเดินทางที่บ้าน (Home Interview) ได้สัมภาษณ์ความเห็นของหัวหน้าครัวเรือนเกี่ยวกับปัญหาการจราจรของจังหวัดแพร่ และได้สุ่มตัวอย่างจำนวน 356 คน เพื่อประมวลผลให้ผลสรุปความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาจราจรในเขตพื้นที่เมืองแพร่ในประเด็นต่างๆ

สาเหตุ ปัญหาการขนส่งและจราจร

- มีการใช้รถส่วนบุคคลในการเดินทางสูง ถึง 95.5% ใช้รถโดยสารสาธารณะ เพียง 4.5%
- สภาพการจราจรในเขตเมืองถือว่าค่อนข้างดี โดยมีเปอร์เซ็นต์ความเห็นว่ารุดติดมากเพียง 3.1% มีปัญหาบ้าง 64.6% และสภาพการจราจรดี 32.3%
- บริเวณที่มีปัญหาการติดขัดของการจราจรสูงสุดคือบริเวณหน้าสถานศึกษาลำดับรอง คือแยกสัญญาณไฟ แยกอื่น ๆ และย่านธุรกิจการค้า
- สาเหตุหลักที่ทำให้เกิดปัญหาการติดขัดการจราจรคือ การใช้รถใช้ถนนไม่ถูกกฎจราจร การสูญเสียผิวจราจรเนื่องจากการจอบรถ มีรถมากเกินไป และสัญญาณไฟไม่มี/สัญญาณไฟเสียบ่อย
- สำหรับการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ ในส่วนของความปลอดภัยถือว่าค่อนข้างดี โดยมีผู้ตอบ 59.6% ให้ความเห็นว่ามีความปลอดภัยพอใช้ และ 33.7% เห็นว่ามีความปลอดภัยดี
- ในส่วนของความสะดวกในการใช้ถือว่าเหมาะสมโดยมี 63.2% ของผู้สัมภาษณ์เห็นว่ามีความสะดวกพอใช้ และ 27.2% เห็นว่ามีความสะดวกดี
- สำหรับความเร็วของการเดินทางมีผู้ตอบ 71.9% เห็นว่ามีความรวดเร็วพอใช้ และ 16.9% เห็นว่ามีความรวดเร็วดี
- ราคาค่าโดยสารถือว่ามีความเหมาะสมไม่แพง โดยมีความเห็นเท่ากับ 78.4%
- ตำแหน่งหรือจุดที่มีสภาพการจราจรติดขัดมาก ประกอบด้วย
 - (1) หน้าโรงพยาบาลเมืองแพร่
 - (2) สี่แยกบ้านทุ่ง
 - (3) ถนนเจริญเมือง
 - (4) หน้าโรงเรียนพิริยาลัย
 - (5) สี่แยกเจริญเมือง
 - (6) แยกเหมืองหิน
 - (7) หน้าโรงเรียนนาวิรัตน์

8.3.2 ความเห็นด้านแนวทางการแก้ปัญหาการจราจร

แนวทางการแก้ไขที่เสนอโดยผู้พักอาศัยในเขตผังเมืองรวมส่วนมากเป็นการเสนอให้เพิ่มความจุของระบบทางหลวง (Supply Management) มีส่วนน้อยที่เห็นว่าควรจะใช้มาตรการการจัดการความต้องการใช้รถส่วนบุคคล (Demand Management) โดยมีข้อเสนอเรียงตามความถี่ของมาตรการดังนี้

- (1) ดูแลให้มีการใช้รถใช้ถนนตามกฎหมายจราจร
- (2) ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร
- (3) ขยายช่องทางจราจร
- (4) จัดอบรมกฎจราจรให้ผู้ขับขี่ใช้ถนน
- (5) เพิ่มจำนวนตำรวจจราจร
- (6) จัดระเบียบการจอดรถใหม่
- (7) ติดตั้งป้ายจราจรเพิ่มเติม
- (8) จัดการให้มีการใช้รถโดยสารสาธารณะเพิ่มขึ้น

8.4 มุมมองปัญหาการจราจรในเขตเมืองและความเห็นด้านการขนส่งและจราจรจากผู้บังคับใช้กฎจราจร

โดยสัมภาษณ์ตำรวจจราจรในด้านปัญหาการจราจร สาเหตุของปัญหา แนวทางแก้ไขพบว่า

- **ขนาดและลักษณะปัญหา**

ในประเด็นการติดขัดของการสัญจร ถือว่าติดขัดปานกลางในพื้นที่บางจุด บริเวณทางเข้า-ออกสถานศึกษาบางแห่ง และพื้นที่หน้าตลาด เนื่องจากการจอดกีดขวางการสัญจร และบริเวณทางแยกสัญญาณไฟ

- **สาเหตุของการติดขัดการสัญจร**

เกิดจากถนนมีขนาดคับแคบ โครงข่ายถนนบางส่วนไม่เหมาะสม ขาดถนนเชื่อมต่อเพื่อระบายปริมาณรถ รูปทรงทางเรขาคณิตของทางแยกไม่ดีพอทำให้การเคลื่อนตัวเข้า-ออกทางแยกล่าช้า ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร สัญญาณไฟจราจรที่จัดไม่เหมาะสม และสัญญาณไฟจราจรขัดข้องบ่อย

8.5 ประเด็นปัญหาที่ควรพิจารณาในงานวางแผนแม่บทการขนส่งและจราจร จังหวัดแพร่

พิจารณาจากประเภทสภาพและลักษณะปัญหาการขนส่งและจราจรที่ได้จากการสอบถามผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) และพิจารณาจากวัตถุประสงค์ เป้าหมายและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดแพร่ อาจสรุปประเด็นปัญหาการขนส่งและจราจรสำหรับนำมาพิจารณาหายุทธศาสตร์/ยุทธวิธี (แนวทาง) และแผนงาน/โครงการ สำหรับการวางแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรของจังหวัดแพร่ได้ดังแสดงในตารางที่ 8.3

ตารางที่ 8.3 ประเด็นปัญหาที่ศึกษาตามประเภทพื้นที่

ประเภทพื้นที่	ประเด็นปัญหาที่พิจารณา
พื้นที่เขตนอกเมือง	- ประสิทธิภาพการขนส่งเชิงเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์กลุ่มล้านนา - ความปลอดภัยของการเดินทางและขนส่ง - การสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด - ความคล่องตัวของการขนส่งสินค้า - การเสริมศักยภาพด้านเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน
พื้นที่เขตเมือง	- ปัญหาการติดขัดการสัญจรในโครงข่ายและบริเวณพื้นที่ เช่น บริเวณสถานศึกษา - การควบคุมสภาพแวดล้อมที่สอดคล้องกับสภาพเมื่อน้ำอยู่ - ความปลอดภัยของการสัญจร - ความคล่องตัวของการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ (Accessibility) - ปัญหาการเกิดมลพิษทางอากาศ

8.6 แนวโน้มการพัฒนา

จากที่ได้กล่าวในข้างต้นถึงปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการจราจรของจังหวัดแพร่ ปัจจุบันการพิจารณาจัดทำแผนแม่บทนั้นจำเป็นต้องคาดการณ์ สภาพในอนาคตด้วย ในกรณีของการศึกษานี้ สภาพในอนาคตจะขึ้นอยู่กับปริมาณการขนส่งและจราจรที่เติบโตซึ่งขึ้นอยู่กับแนวโน้มการพัฒนาของจังหวัดและกลุ่มจังหวัด โดยเฉพาะโครงการที่มีผลต่อการขยายตัวทางสังคมและเศรษฐกิจ แนวโน้มการพัฒนาที่มีผลต่อสภาพการขนส่งและจราจรของจังหวัดแพร่ อาจคาดการณ์จากนโยบาย/แผนยุทธศาสตร์เชิงรุกของรัฐ โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มจังหวัดล้านนา และแผนยุทธศาสตร์ที่จังหวัดผลักดัน โครงการที่เกี่ยวข้องและมีความเป็นไปได้ขณะนี้ ในส่วนของจังหวัดล้านนา/ยุทธศาสตร์ประเทศ และยุทธศาสตร์ของจังหวัด ประกอบด้วย

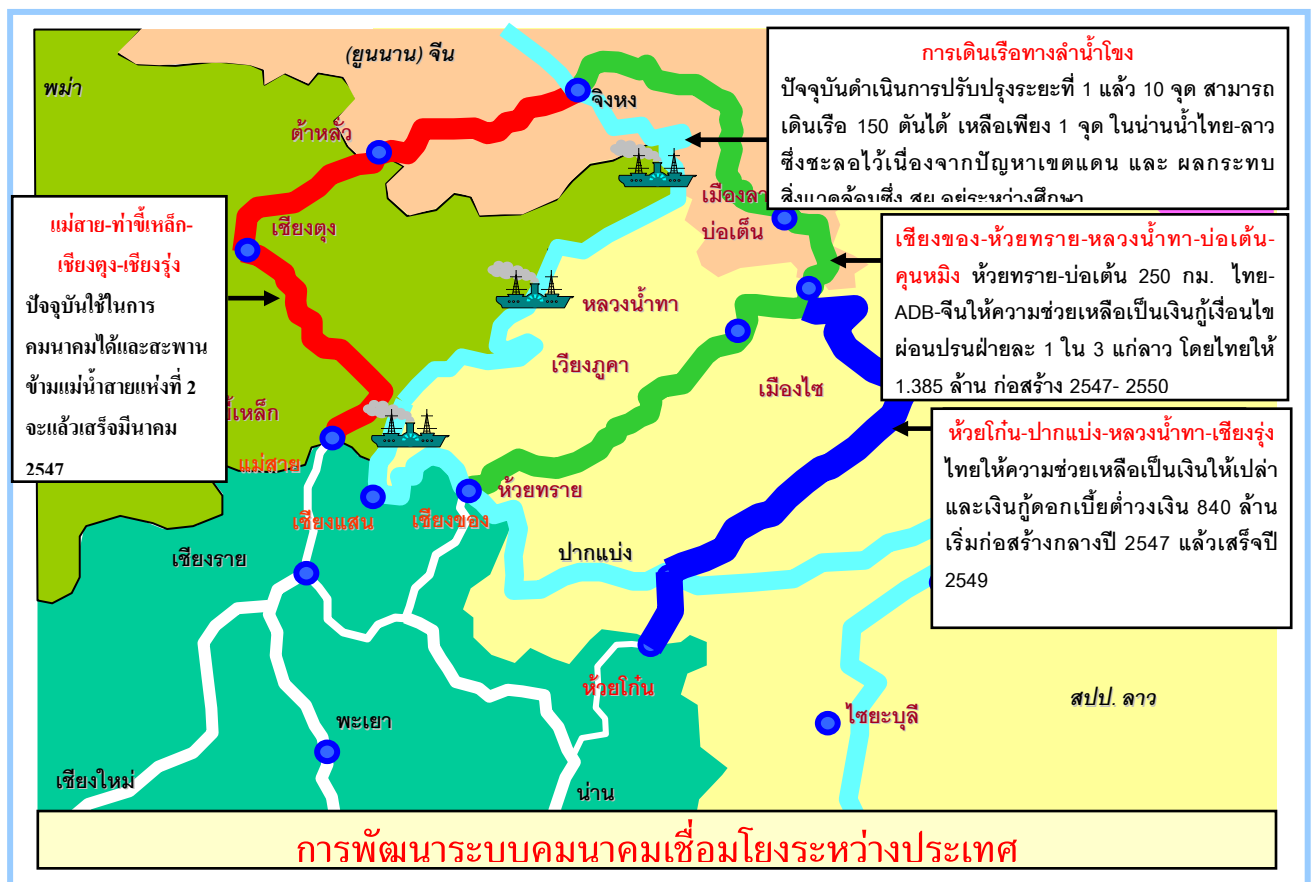
- โครงการกลุ่มจังหวัดล้านนาและของรัฐ
 - (1) การพัฒนาเส้นทางทางบกและทางน้ำ เชื่อมมณฑลยูนนาน(จีนตอนใต้)และจังหวัดเชียงราย
 - (2) การพัฒนาเส้นทางทางบก แม่สอด-เมืงวดี-ย่างกุ้ง เชื่อมไทย-พม่า
 - (3) การพัฒนาเส้นทางรถไฟเด่นชัย-เชียงราย
 - (4) โครงการถนนห้วยโก๋น-ปากแบ่ง(ลาว)
- โครงการที่ผลักดันโดยจังหวัดแพร่
 - (1) โครงการขยายทางหลวงหมายเลข 103 เป็น 4 เลน
 - (2) โครงการปรับปรุงพัฒนาท่าอากาศยานจังหวัดแพร่
 - (3) โครงการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ที่อำเภอเด่นชัย
 - (4) โครงการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม
 - (5) โครงการส่งเสริมสินค้า OTOP และอุตสาหกรรมSME

8.6.1 โครงการในยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดล้านนา

กลุ่มอนุภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Maekong Subregion GMS) ซึ่งปัจจุบันประกอบด้วยสมาชิก 6 ประเทศ คือ ไทย ลาว เวียดนาม พม่า กัมพูชา และประเทศจีนตอนใต้ มีการตกลงความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่จะส่งเสริมการค้าภายในกลุ่มสมาชิก โดยในขั้นต้นได้กำหนดแผนแม่บทการพัฒนาในด้านต่างๆ ในอนุภูมิภาคที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคม และเกี่ยวข้องกับพื้นที่กลุ่มจังหวัดล้านนา คือ โครงการพัฒนาเส้นทางบกและน้ำ เชื่อมมณฑลยูนนานและจังหวัดเชียงราย โครงการพัฒนาเส้นทางบกแม่สอด-เมืงวดี-ย่างกุ้ง และโครงการถนนห้วยโก๋น-ปากแบ่ง(ลาว) โครงการทั้ง 3

โครงการ ผ่านการเห็นชอบและได้รับการสนับสนุน จากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank - ADB) รูปที่ 8.19 และ 8.20 แสดงเส้นทางคมนาคมดังกล่าว

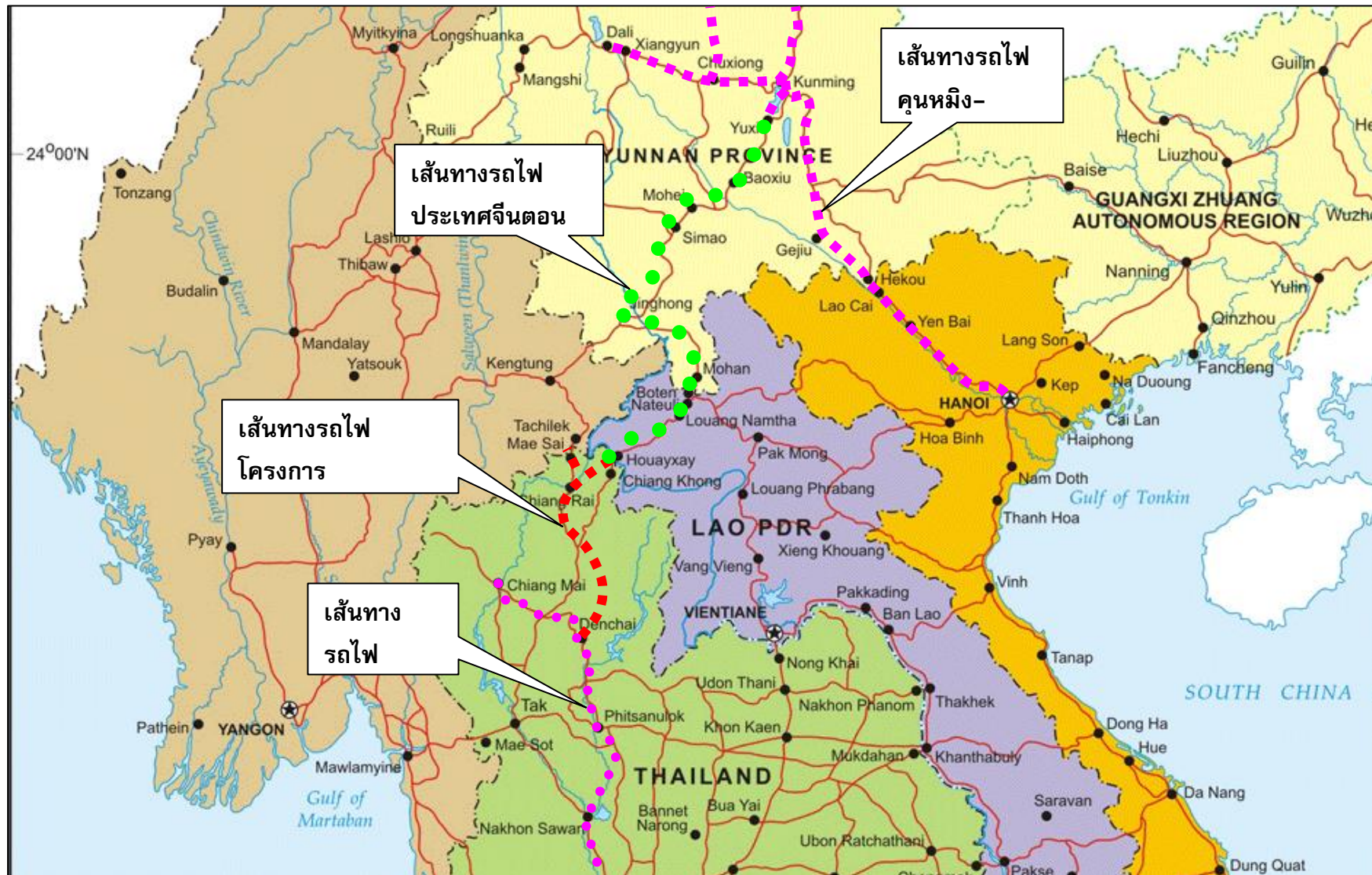
สำหรับโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟเด่นชัย-เชียงราย เป็นโครงการของรัฐเพื่อรองรับการขนส่งจากจีนตอนใต้ผ่านประเทศไทย โดยอาจเชื่อมกับเส้นทางขนส่งทางบกจากจีนตอนใต้ และเส้นทางรถไฟจากประเทศจีนซึ่งอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของรัฐบาลจีน รูปที่ 8.21 แสดงเส้นทางโครงการรถไฟจีนตอนใต้-เชียงราย-เด่นชัย



รูปที่ 8.19 การพัฒนาระบบคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างประเทศ



รูปที่ 8.20 เส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงไทย-พม่า (แม่สอด/เมียวะดี-ท่าตอน)



รูปที่ 8.21 แสดงเส้นทางโครงการรถไฟจีนตอนใต้-เชียงราย-เด่นชัย

8.6.2 โครงการผลักดันโดยจังหวัดแพร่

จังหวัดแพร่มีศักยภาพและโอกาสการพัฒนา ดังนี้ (www.phrae.go.th)

- มีวัฒนธรรมประเพณีที่เก่าแก่โบราณและมีเอกลักษณ์เฉพาะตัว
- มีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ โดยเฉพาะการที่เป็นแหล่งไม้สักทองผืนใหญ่ของประเทศ
- มีภูมิปัญญาโดดเด่น เช่น การทอผ้าตีนจก ผ้าหม้อห้อม การพัฒนาผลิตภัณฑ์จากไม้ ผลิตภัณฑ์จากเหล็ก และสุรากลั่นพื้นบ้าน
- มีทำเลที่ตั้งเป็นประตูสู่ล้านนา เชื่อมโยงการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดและประเทศในอนุภาคลุ่มน้ำโขง โดยสามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางรถไฟของภูมิภาค

และได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนารัฐ 7 ด้าน โดยในส่วนยุทธศาสตร์ที่โครงการพัฒนาระบบคมนาคม สามารถเป็นส่วนเกื้อหนุน ประกอบด้วย :

- (1) ยุทธศาสตร์การพัฒนาผลิตภัณฑ์ OTOP และอุตสาหกรรม SME
- (2) ยุทธศาสตร์อนุรักษ์ส่งเสริมวัฒนธรรมและพัฒนาการท่องเที่ยว
- (3) ยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการบริการ และแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของ ประชาชน
- (4) ยุทธศาสตร์การพัฒนาคุณภาพชีวิตและทรัพยากรมนุษย์

ในส่วนของโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ ทางจังหวัดได้ผลักดันโครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทั้งทางบกและทางอากาศ และการพัฒนาการเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางรถไฟ

8.6.3 ปริมาณการขนส่งและการจราจร จากสภาพแนวโน้มการพัฒนา

ในส่วนของผลจากการบริหารยุทธศาสตร์ การพัฒนาของจังหวัดในปัจจุบัน คาดว่า จังหวัดควรจะมีระดับการเติบโตของการพัฒนา ซึ่งส่งผลถึงระดับการเติบโตของการขนส่งและการจราจรระดับกลาง การเติบโตของการขนส่งและการจราจรรวม จะเพิ่มขึ้นจากการเคลื่อนที่(Flow) ของสินค้าผ่านด่านชายแดน ส่วนใหญ่จากประเทศจีนตอนใต้ ซึ่งคาดว่าจะมีอัตราการเพิ่มสูง เนื่องจากผลของการเคลื่อนที่ของสินค้าประเภท Suppressed Freight ที่จะสามารถออกสู่ทะเลโดยผ่านเส้นทางในประเทศ เมื่อโครงการแผนแม่บทพัฒนาระบบคมนาคมของกลุ่มประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขงบรรลุผล

เมื่อพิจารณาจากเหตุผลข้างต้น อาจสรุปได้ว่าปริมาณการขนส่งและการจราจร บนโครงข่ายคมนาคมหลัก จะมีปริมาณสูงในอนาคต

8.7 กลยุทธ์และยุทธวิธี เพื่อรองรับความต้องการขนส่งและจราจรจังหวัดแพร่

จากตัวอย่างการวิวัฒนาการของชุมชนในประเทศที่พัฒนา และแนวโน้มของความเห็นหรือการให้คุณค่าชีวิตของประชากรในเมืองใหญ่ของประเทศไทย ซึ่งคาดว่าในอนาคตประชากรในจังหวัดแพร่ จะให้คุณค่าต่อการพัฒนาหรือการเปลี่ยนแปลง(วิสัยทัศน์) ดังเช่น :

- สภาพเมืองที่เป็นเมืองน่าอยู่
- ให้ความสำคัญกับปัญหาอุบัติเหตุสูงขึ้น
- มองเห็นปัญหาของถนนความเร็วสูง และเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านพื้นที่มากขึ้น
- สนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เป็นส่วนสำคัญของการเพิ่มรายได้ของจังหวัด
- ผลักดันมากขึ้น เพื่อให้จังหวัดเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าเชื่อมต่อหลายระบบ(Multimodal Transportation)
- สินค้า OTOP และธุรกิจ SME เป็นหน่วยสำคัญที่ทำรายได้แก่จังหวัด
- การเดินทางและขนส่งที่ประหยัดพลังงาน

จากวิสัยทัศน์หรือรูปแบบการพัฒนาที่ต้องการของเมือง (Development Vision of City) ดังกล่าวข้างต้น ได้วิเคราะห์ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การพัฒนาจังหวัดแพร่ ดังแสดงในตารางที่ 8.4 จากวิสัยทัศน์หรือรูปแบบการพัฒนาเมืองดังกล่าว ได้กำหนดกลยุทธ์เพื่อการบรรลุผลและตัวชี้วัด ดังแสดงในตารางที่ 8.5

ตารางที่ 8.4 การวิเคราะห์ความสอดคล้องระหว่างยุทธศาสตร์/กลยุทธ์การพัฒนาจังหวัดแพร่
และรูปแบบการพัฒนาเมืองที่สอดคล้องในบริบท ของนโยบายด้านการขนส่ง
และจราจร

ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การพัฒนาจังหวัดแพร่		รูปแบบการพัฒนาเมืองที่สอดคล้องใน บริบท ของนโยบายด้านการขนส่งและจราจร
ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	
ยุทธศาสตร์การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และแก้ไขปัญหาความยากจนและกระจายรายได้	พัฒนาผลิตภัณฑ์ OTOP, SME และส่งเสริมการค้า การลงทุน	- สนับสนุน OTOP และ SME โดยจัดให้มีการเดินทาง/ขนส่ง เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ผลิตและโครงข่ายคมนาคมหลักอย่างสะดวก (Transport logistics) - ผลักดันให้จังหวัดแพร่เป็นศูนย์กลาง Logistics ด้านการขนส่งสินค้า
	อนุรักษ์ส่งเสริมวัฒนธรรมและ พัฒนาการท่องเที่ยว	มีเส้นทางโครงข่ายและระบบการเดินทางเชื่อมต่อพื้นที่ที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและวัฒนธรรมอย่างทั่วถึง
	พัฒนาส่งเสริมการเกษตรปลอดภัย และอุตสาหกรรมเกษตร	จัดให้มีระบบการขนส่งสินค้าเกษตร และอุตสาหกรรมเกษตร เชื่อมต่อกับโครงข่ายคมนาคมหลักของประเทศอย่างทั่วถึง
ยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองที่ยั่งยืน	อนุรักษ์และพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	พัฒนาเมืองให้มีสภาพเป็นเมืองน่าอยู่ โดยมีระบบการจราจรที่ดีเป็นระเบียบ และมีความปลอดภัย
	พัฒนากลุ่มน้ำยมและกลุ่มน้ำสาขา	(*) <i>อยู่นอกบริบทแผนงาน/โครงการด้านการขนส่งและจราจร</i>
ยุทธศาสตร์การบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี	พัฒนาการบริการและแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน	- ส่งเสริมให้มีระบบการเดินทาง/ขนส่งที่ประหยัดพลังงาน - ลดผลกระทบจากถนนความเร็วสูงผ่านเมือง
	พัฒนาคุณภาพชีวิตและทรัพยากรมนุษย์	ให้การเดินทาง/ขนส่ง มีความปลอดภัย โดยมีอุบัติเหตุลดลงจากที่เป็นอยู่

ตารางที่ 8.5 กลยุทธ์การจัดการ ยุทธวิธี และตัวชี้วัดความสำเร็จของแผนแม่บท

รูปแบบการ พัฒนา/วิสัยทัศน์	กลยุทธ์/แผนงาน	ตัวชี้วัดความสำเร็จตามเป้าหมาย
1. สนับสนุนสินค้า OTOP และ SME	พัฒนาโครงข่าย พื้นที่ชนบท เป้าหมาย ให้เชื่อมต่อโครงข่ายหลักอย่างทั่วถึง	- ความเร็วการเดินทาง (กม./ชม.) ในโครงข่ายชนบท - VHT ในโครงข่ายชนบท - VKT ในโครงข่ายชนบท
2. ศูนย์กลาง Logistics	- ปรับปรุงเส้นทางขนส่งหลัก ภายในจังหวัด - ต่อเชื่อมเส้นทางขนส่งหลัก ของจังหวัดและของประเทศ - พัฒนาสถานีขนส่งให้ต่อเชื่อมระหว่างระบบต่างๆ และพัฒนาศักยภาพการเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้า	- ความเร็วการเดินทาง (กม./ชม.) เส้นทางหลักจังหวัดและประเทศ - VHT เส้นทางหลักจังหวัดและประเทศ - VKT เส้นทางหลัก จังหวัดและประเทศ - งานศึกษาความเป็นไปได้ของศูนย์ Logistic ที่เด่นชัด (แล้วเสร็จใน 2 ปี)
3. สนับสนุน อุตสาหกรรมทาง ท่องเที่ยว	ปรับปรุงเส้นทางท่องเที่ยว และโครงข่ายเสริมสร้างเส้นทางท่องเที่ยว	จำนวนสายทางที่ปรับปรุงเชื่อมต่อสถานที่ท่องเที่ยว(แล้วเสร็จใน 5 ปี)
4. สนับสนุน อุตสาหกรรมทาง เกษตร	- ปรับปรุงเส้นทางขนส่งหลัก ภายในจังหวัด - ต่อเชื่อมเส้นทางขนส่งหลัก ของจังหวัดและของประเทศ	- ความเร็วการเดินทาง (กม./ชม.) ในโครงข่ายชนบทและสายหลักของจังหวัดและประเทศ - VHT ถนนชนบทและสายหลักของจังหวัดและประเทศ - VKT ถนนชนบทและสายหลักของจังหวัดและประเทศ

5. เมืองน่าอยู่	● ลดจำนวนยานพาหนะในเขตเมืองและส่งเสริมการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ ● จัดระเบียบการจราจร ● ปรับปรุงโครงข่ายให้มีประสิทธิภาพ	● VHT ถนนในเมือง ● VKT ถนนในเมือง ● ความยาวจักรยาน ● ความยาวทางเดินเท้า
6. การเดินทางขนส่งที่ประหยัดพลังงาน	● ลดจำนวนยานพาหนะในเขตเมืองและส่งเสริมการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์	● VKT ถนนในเมือง
7. ลดผลกระทบจากถนนความเร็วสูงผ่านเมือง	● พัฒนาเส้นทางขนส่ง/ช่องทางขนส่งเฉพาะ โดยแยกการจราจรในพื้นที่และผ่านพื้นที่ออกจากกัน	● ความยาวทางคู่ขนานบนถนนเลียบเมือง
8. ลดอุบัติเหตุ	● ปรับปรุงระบบควบคุมการจราจร ● จัดระเบียบการจราจร ● แก้ไขจุดอันตรายเชิงวิศวกรรม	● จำนวนจุดแก้ไขอุบัติเหตุ