

บทที่ 5

ปัญหาด้านการขนส่งและจราจร ผลกระทบและแนวทางการแก้ไข

5.1 สภาพปัญหาทั่วไปปัจจุบัน (พ.ศ.2549)

5.1.1 สภาพปัญหาในเขตนอกเมือง

ประเด็นของความครอบคลุม (Coverage) ของโครงข่ายทางหลวงการเชื่อมต่อจังหวัดข้างเคียง พบว่าในภาพรวมมีความเพียงพอแต่มีปัญหาด้านขนาดและคุณภาพการให้บริการโดยเฉพาะโครงข่ายคมนาคมของจังหวัดที่เชื่อมต่อกับเส้นทางหลักของประเทศ เพื่อสนับสนุนประสิทธิภาพการขนส่งเชิงเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดล้านนา การเดินทางและขนส่งในระบบอื่น ๆ นอกเหนือจากระบบทางหลวงยังไม่เป็นที่นิยม ขาดการเชื่อมต่อระหว่างท่าขนส่งต่าง ๆ การเดินทางและขนส่งส่วนใหญ่ใช้ระบบทางหลวงสร้างปัญหาการใช้พลังงานภาคการขนส่งที่ขาดประสิทธิภาพและปัญหาสังคมโดยเฉพาะปัญหาอุบัติเหตุ

โดยสรุปกล่าวได้ว่าปัญหาการขนส่งและจราจรจังหวัดแพร่ในภาพรวมของเขตนอกเมือง ประกอบด้วย

- เส้นทางหลักเชื่อมต่อเส้นทางขนส่งของกลุ่มจังหวัดล้านนามีประสิทธิภาพไม่เพียงพอ
- ขาดความนิยมในการใช้ระบบการเดินทางและขนส่งอื่น ๆ นอกจากระบบทางหลวง
- ขาดการเชื่อมต่อระหว่างท่าขนส่งต่าง ๆ ที่มีอยู่
- ปัญหาความปลอดภัยของการขนส่งและจราจรโดยทางหลวง

5.1.2 สภาพปัญหาในเขตเมือง

จากการสังเกตสภาพการจราจรในพื้นที่เขตเมือง พบว่ามีปริมาณการจราจรไม่หนาแน่น การสัญจรในภาพรวมไม่ถือว่าติดขัด การติดขัดการจราจรมีอยู่บริเวณสถานศึกษาและย่านธุรกิจโดยเฉพาะบริเวณทางแยกสำคัญ ในส่วนของการเลือกใช้นยานพาหนะในการเดินทางพบว่า สัดส่วนของยานพาหนะในกระแสรถส่วนตัวส่วนใหญ่เป็นยานพาหนะส่วนบุคคล (รถเก๋ง ปิคอัพ แวน และจักรยานยนต์) ประมาณ 87 เปอร์เซ็นต์ คล้ายคลึงกับของเมืองอื่น ๆ ในภูมิภาค

ในส่วนของการควบคุมการจราจรนั้น การจัดระเบียบการสัญจรยังไม่เพียงพอ โดยเฉพาะการจัดระเบียบการจอดยานพาหนะบริเวณผ่านพาณิชยกรรม อุปกรณ์สัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกยังเป็นแบบลำห้งไม่สามารถปรับเปลี่ยนเวลาสัญญาณไฟตามชั่วโมงต่าง ๆ เพื่อให้มีความเหมาะสมกับปริมาณการจราจรได้มากพอ ทางแยกที่มีการควบคุมแบบทางเอกทางโท ขาดการออกแบบขึ้นน้ำแนววิ่ง (Channelization) สร้างความสับสนของการใช้ทางแยกซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

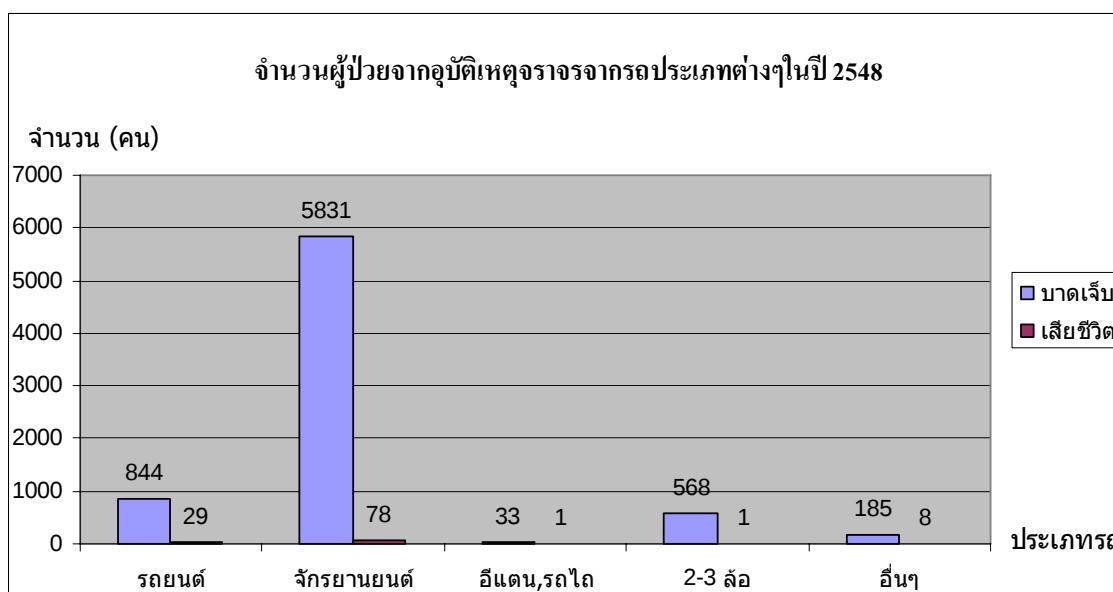
ปัญหาด้านความเร็วสูงตัดผ่านพื้นที่ซึ่งในกรณีจังหวัดแพร่มีทางหลวงสายรองประธานหมายเลข 101 ส่วนที่เป็นถนนเลี่ยงเมือง (By-pass) ยังไม่มีการจัดการแยก (Segregate) การจราจรที่เดินทางในช่วงสั้นภายในพื้นที่ (local Traffic) และการจราจรที่เดินทางผ่าน (Through Traffic) ซึ่งทั้ง 2 ลักษณะการเดินทางจะมีการใช้ความเร็วต่างกัน สร้างปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ผลกระทบต่อชุมชนสองข้างทางและปัญหาการขยายตัวเมือง ในทางทิศตะวันออกของเมือง

โดยสรุปกล่าวได้ว่าปัญหาการขนส่งและจราจรในเขตเมืองแพร่ ประกอบด้วย

- ปัญหาการติดขัดการจราจรในพื้นที่เฉพาะ
- ปัญหาการจัดระเบียบและการควบคุมการจราจร
- ผลกระทบจากถนนความเร็วสูงผ่านเขตเมือง
- ความนิยมใช้รถส่วนบุคคลในการเดินทาง
- ขาดระบบการขนส่งและจราจรแบบยั่งยืน

5.2 ปัญหาอุบัติเหตุในภาพรวม

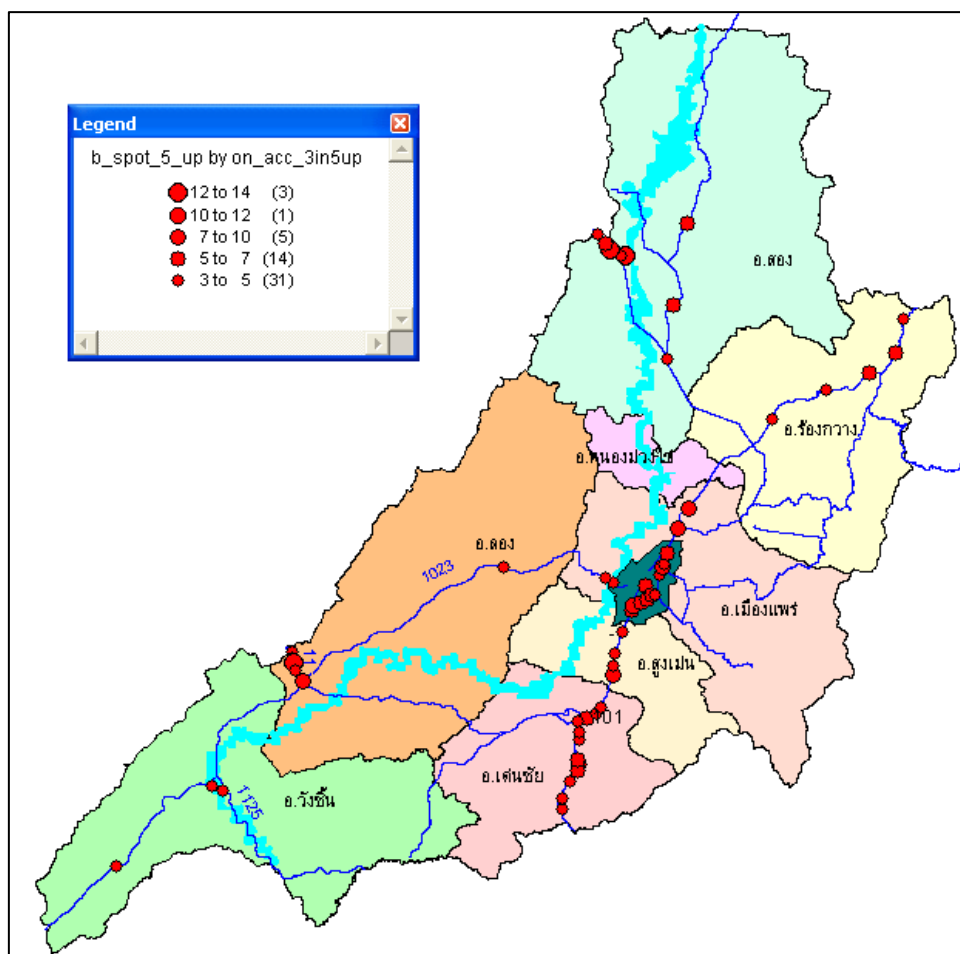
- จากรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดในปี 2544-2546 พบว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจรถึง ร้อยละ 29.5 (7,950 คน) และมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงถึง 52.15 % ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทั้งหมด โดยมีอัตราการเพิ่มเฉลี่ย 33.96% ต่อ ปี ในปี 2546 พบว่าอำเภอที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงที่สุด คือ อำเภอเมือง ถึง 44.61 เปอร์เซ็นต์ รองลงมา ได้แก่ อำเภอสูงเม่น และอำเภอ ลอง ที่ 10.17 และ 10.07 เปอร์เซ็นต์ ตามลำดับ ในขณะที่ อำเภอ หนองม่วงไข่เป็นอำเภอที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร น้อยที่สุด เพียง 3.63 เปอร์เซ็นต์ ของผู้เสียชีวิตทั้งจังหวัด
- ในส่วนของประเภทของรถที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร จากสถิติปี 2548 พบว่า ผู้ป่วยทั้งบาดเจ็บและเสียชีวิต มาจากการใช้ยานพาหนะประเภทมอเตอร์ไซด์ สูงที่สุด ถึง 77.98 เปอร์เซ็นต์ รองลงมาได้แก่ รถยนต์ 11.50 เปอร์เซ็นต์ (รูปที่ 5.1)
- พบว่า เดือนเทศกาล เป็นเดือนที่มี ผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจรมากโดยเดือน ธันวาคม มีมากที่สุด 9.68 เปอร์เซ็นต์ รองลงมา คือเดือน เมษายนและพฤศจิกายนที่ 9.57 และ 9.24 ตามลำดับ แต่เมื่อพิจารณาความรุนแรงที่เกิดขึ้น พบว่าเดือนเมษายนเป็นเดือนที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงที่สุด



รูปที่ 5.1 จำนวนผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจร จากรถประเภทต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

5.3 ปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวงเขตนอกเมือง

- จากฐานข้อมูลอุบัติเหตุ 10 ปี (ระหว่าง 2538 – 2548) พบว่าจำนวนอุบัติเหตุทางหลวงในเขตนอกเมือง (ทางหลวงในความดูแลของกรมทางหลวง) โดยมีจำนวนทั้งหมดเท่ากับ 639 ครั้ง มีการเพิ่มขึ้นรายปี ด้วยอัตราคงที่ประมาณ 14.6% ต่อปี
- พบว่าเทศกาลวันหยุดมีความสัมพันธ์กับจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ โดยพบว่าเดือนที่มีอุบัติเหตุสูงสุดคือเดือนเมษายน และเดือนธันวาคม ซึ่งเป็นเดือนเทศกาลสงกรานต์และเทศกาลปีใหม่ตามลำดับ
- จากการจำแนกลักษณะการเกิดอุบัติเหตุทางหลวง 14 ลักษณะ พบว่าในกรณีของจังหวัดแพร่ ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ รถยนต์ชนวัสดุสิ่งของ รถยนต์พลิกคว่ำตกถนน รถยนต์ชนกัน และรถยนต์ชนรถจักรยานยนต์
- จากข้อมูลอุบัติเหตุ 5 ปีย้อนหลัง (2544 – 2548) 434 ครั้ง หรือคิดเฉลี่ยเท่ากับ 87 ครั้งต่อปี พบว่ามีอุบัติเหตุเสียชีวิต (Fatal Accident) 21.95% (88คน) อุบัติเหตุบาดเจ็บสาหัส (Serious Accident) 25.94% (104 คน) อุบัติเหตุบาดเจ็บเล็กน้อย (Slight Accident) 52.12% (209 คน)
- ในพื้นที่จังหวัดแพร่ เมื่อพิจารณาจุดเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก (Black Spot) ตั้งแต่ 3 ครั้งขึ้นไปในช่วง 5 ปีย้อนหลัง พบว่ามีจำนวนจุดเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก 54 จุดดังแสดงในรูปที่ 5.2 โดยมีจำนวนเกิดอุบัติเหตุสูงบนทางหลวงสายหลักหมายเลข 101 หมายเลข 11 และหมายเลข 103



รูปที่ 5.2 แสดงจำนวนจุดเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก (3 ครั้งขึ้นไป) 54 จุด (ปีพ.ศ. 2544 – 2548)

5.4 ปัญหารถโดยสารสาธารณะ

ระบบรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดแพร่ประกอบด้วย 2 ระบบคือ รถโดยสารที่วิ่งระหว่างอำเภอเข้า-ออกตัวเมือง และระบบรถโดยสารที่ให้บริการในเขตเมือง ซึ่งมีเส้นทางสัมปทาน 3 เส้นทางแต่ปัจจุบัน ให้การบริการจำนวน 2 เส้นทางคือ สายทางทุ่งโฮ้ง-รอบเวียงและ สายทางรอบเวียง-สามแยกโรงพยาบาล มาตรฐานการให้บริการยังไม่อยู่ในขั้นของมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ โดยเฉพาะด้านความถี่ของการให้บริการ จุดจอดรถส่งผู้โดยสาร ในส่วนของลักษณะรถเป็นแบบรถสองแถว (รถปิคอัพดัดแปลง รูปที่ 5.3) ซึ่งไม่มีความสะดวกสบายในการโดยสารเพียงพอ



รูปที่ 5.3 ลักษณะรถสองแถวประจำทาง (ปิคอัพดัดแปลง)

5.5 ปริมาณการขนส่งและการจราจร จากสภาพแนวโน้มการพัฒนา

ในส่วนของผลจากการบริหารยุทธศาสตร์ การพัฒนาของจังหวัดในเบื้องต้น คาดว่า จังหวัดควรจะมีระดับการเติบโตของการพัฒนา ซึ่งส่งผลถึงระดับการเติบโตของการขนส่งและการจราจรระดับกลาง การเติบโตของการขนส่งและการจราจรรวม จะเพิ่มขึ้นจากการเคลื่อนที่ (Flow) ของสินค้าผ่านด่านชายแดน ส่วนใหญ่จากประเทศจีนตอนใต้ ซึ่งคาดว่าจะมีอัตราการเพิ่มสูง เนื่องจากผลของการเคลื่อนที่ของสินค้าประเภท Suppressed Freight ที่จะสามารถออกสู่ทะเลโดยผ่านเส้นทางในประเทศ เมื่อโครงการแผนแม่บทพัฒนาระบบคมนาคมของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงบรรลุผล เมื่อพิจารณาจากเหตุผลข้างต้น อาจสรุปได้ว่าปริมาณการขนส่งและการจราจร บนโครงข่ายคมนาคมหลัก จะมีปริมาณสูงในอนาคต

5.6 กลยุทธ์และยุทธวิธี เพื่อรองรับความต้องการขนส่งและจราจรจังหวัดแพร่

จากตัวอย่างการวิวัฒนาการของชุมชนในประเทศที่พัฒนา และแนวโน้มของความเห็นหรือการให้คุณค่าชีวิตของประชากรในเมืองใหญ่ของประเทศไทย ซึ่งคาดว่าในอนาคตประชากรในจังหวัดแพร่ จะให้คุณค่าต่อการพัฒนาหรือการเปลี่ยนแปลง(วิสัยทัศน์) ดังเช่น :

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

จากวิสัยทัศน์หรือรูปแบบการพัฒนาเมืองดังกล่าว ได้กำหนดกลยุทธ์เพื่อเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาและนำไปสู่การพัฒนาตามเป้าหมาย ดังแสดงในตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 กลยุทธ์การจัดการ ยุทธวิธี และตัวชี้วัดความสำเร็จของแผนแม่บท

รูปแบบการพัฒนา/ วิสัยทัศน์	กลยุทธ์/แผนงาน	ตัวชี้วัดความสำเร็จตามเป้าหมาย
1. สนับสนุนสินค้า OTOP และ SME	• พัฒนาโครงข่าย พื้นที่ชนบท เป้าหมาย ให้เชื่อมต่อโครงข่ายหลักอย่างทั่วถึง	• ความเร็วการเดินทาง (กม./ชม.) ในโครงข่ายชนบท • VHT ในโครงข่ายชนบท • VKT ในโครงข่ายชนบท
2. ศูนย์กลาง Logistics	• ปรับปรุงเส้นทางขนส่งหลักภายในจังหวัด • ต่อเชื่อมเส้นทางขนส่งหลักของจังหวัดและของประเทศ • พัฒนาสถานีขนส่งให้ต่อเชื่อมระหว่างระบบต่างๆ และพัฒนาศักยภาพการเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้า	• ความเร็วการเดินทาง (กม./ชม.) เส้นทางหลักจังหวัดและประเทศ • VHT เส้นทางหลักจังหวัดและประเทศ • VKT เส้นทางหลัก จังหวัดและประเทศ • งานศึกษาความเป็นไปได้ของศูนย์ Logistic ที่เด่นชัย (แล้วเสร็จใน 2 ปี)
3. สนับสนุน อุตสาหกรรมการ ท่องเที่ยว	• ปรับปรุงเส้นทางท่องเที่ยว และโครงข่ายเสริมสร้างเส้นทางท่องเที่ยว	• จำนวนสายทางที่ปรับปรุงเชื่อมต่อสถานที่ท่องเที่ยว(แล้วเสร็จใน 5 ปี)

4. สนับสนุน อุตสาหกรรมการ เกษตร	• ปรับปรุงเส้นทางขนส่งหลักภายใน จังหวัด • ต่อเชื่อมเส้นทางขนส่งหลักของ จังหวัดและของประเทศ	• ความเร็วการเดินทาง (กม./ชม.) ใน โครงข่ายชนบทและสายหลักของจังหวัด และประเทศ • VHT ถนนชนบทและสายหลักของจังหวัด และประเทศ • VKT ถนนชนบทและสายหลักของจังหวัด และประเทศ
5. เมืองน่าอยู่	• ลดจำนวนยานพาหนะในเขตเมือง และส่งเสริมการเดินทางโดยไม่ใช้ เครื่องยนต์ • จัดระเบียบการจราจร • ปรับปรุงโครงข่ายให้มี ประสิทธิภาพ	• VHT ถนนในเมือง • VKT ถนนในเมือง • ความยาวทางจักรยาน • ความยาวทางเดินเท้า
6. การเดินทางขนส่งที่ ประหยัดพลังงาน	• ลดจำนวนยานพาหนะในเขตเมือง และส่งเสริมการเดินทางโดยไม่ใช้ เครื่องยนต์	• VKT ถนนในเมือง
7. ลดผลกระทบจาก ถนนความเร็วสูงผ่าน เมือง	• พัฒนาเส้นทางขนส่ง/ช่องทาง ขนส่งเฉพาะ โดยแยกการจราจรใน พื้นที่และผ่านพื้นที่ออกจากกัน	• ความยาวทางคู่ขนานบนถนนเลี้ยวเมือง
8. ลดอุบัติเหตุ	• ปรับปรุงระบบควบคุมการจราจร • จัดระเบียบการจราจร • แก้ไขจุดอันตรายเชิงวิศวกรรม	• จำนวนจุดแก้ไขอุบัติเหตุ