สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
กระทรวงคมนาคม

รายงานฉบับสมบูรณ์

การศึกษาโครงการสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร เพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค: จังหวัดศรีสะเกษ

ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน
ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยขอนแก่น

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

การศึกษาโครงการสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร เพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค : จังหวัดศรีสะเกษ

รายงานฉบับสมบูรณ์

โดย

ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน
ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยขอนแก่น

กันยายน 2549

กิตติกรรมประกาศ

คณะที่ปรึกษา ใคร่ขอขอบคุณท่านผู้ว่าราชการจังหวัดศรีสะเกษ นายสันทัด จัตุชัย ท่านรองผู้ว่าราชการจังหวัดศรีสะเกษ นายศุภกิจ บุญญฤทธิพงษ์ นายพีระศักดิ์ หินเมืองเก่า และนายสุรชัย ศรีสารคาม ที่ให้การสนับสนุนโครงการนี้อย่างดียิ่งตลอดช่วงเวลาการศึกษา อีกทั้งหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ต่าง ๆ ในจังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งได้แก่ เทศบาลเมืองศรีสะเกษ โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด สภ.อ.เมืองศรีสะเกษ แขวงการทางจังหวัด ทางหลวงชนบทจังหวัด สถิติจังหวัด ขนส่งจังหวัด พาณิชย์จังหวัด สำนักงานจังหวัด สาธารณสุขจังหวัด โรงพยาบาลศรีสะเกษ หอการค้าจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัด มูลนิธิต่าง ๆ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่ได้ให้ความร่วมมือในทุกด้าน พร้อมทั้งให้ข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งของเมืองศรีสะเกษ ซึ่ง คณะที่ปรึกษา ได้นำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษาจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองในภูมิภาค จังหวัดศรีสะเกษ

คณะที่ปรึกษา ใคร่ขอขอบคุณท่านผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ดร.ไมตรี ศรีนราวัฒน์ ที่ไว้วางใจให้ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน มหาวิทยาลัยขอนแก่น ดำเนินการศึกษาโครงการที่สำคัญครั้งนี้ รองผู้อำนวยการฯ ดร.เฉลิมศักดิ์ ระบิลวงศ์ ผู้อำนวยการกองส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค นายประสิทธิ์ รักษายศ ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน นายวรเดช หาญประเสริฐ และผู้อำนวยการสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก นายชาญชัย สุวิสุทธะกุล นายเอกชัย เจริญพรสุข เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 8 ที่ได้ให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการศึกษาครั้งนี้ และเจ้าหน้าที่กองส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค นางสาวลักษณวดี ธนามี และนางสาวชนกนุช จินดาวัฒนานนท์ นายณัฐชนน พิเศษสกุลวงศ์ ขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ และนางสาวศิริลักษ์ สามสีเนียม เจ้าหน้าที่จากสำนักงานขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์และร่วมมืออย่างดียิ่งตลอดระยะเวลาการศึกษา

คณะที่ปรึกษา ใคร่ขอขอบคุณ อธิการบดี มหาวิทยาลัยขอนแก่น รศ.ดร.สุมนต์ สกลไชย รองอธิการบดีฝ่ายบริหาร รศ.ดำรงค์ หอมดี คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์ รศ.ดร.กิตติชัย ไตรรัตนศิริชัย ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน รศ.ดร.ปริญญา จินดาประเสริฐ และหัวหน้าภาควิชาวิศวกรรมโยธา รศ.ดร.วัชรินทร์ กาสลัก ที่ได้ให้การสนับสนุนการศึกษาและการดำเนินงานโครงการนี้ในทุกด้าน

สุดท้ายนี้ คณะที่ปรึกษา ใคร่ขอขอบคุณ คณาจารย์และนักศึกษาจากวิทยาลัยสารพัดช่างศรีสะเกษ มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ ที่ได้ให้ความช่วยเหลือในการสำรวจข้อมูลการจราจร และชาวเมืองศรีสะเกษที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลการเดินทางเป็นอย่างดียิ่ง

คณะที่ปรึกษา

กันยายน 2549

คณะกรรมการกำกับการศึกษา

1.	รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (นายเฉลิมศักดิ์ ระบิลวงศ์)	ประธานกรรมการ
2.	ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	กรรมการ
3.	หัวหน้าสำนักงานจังหวัดศรีสะเกษ	กรรมการ
4.	นายช่างแขวงการทางจังหวัดศรีสะเกษ	กรรมการ
5.	ทางหลวงชนบทจังหวัดศรีสะเกษ	กรรมการ
6.	ขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ	กรรมการ
7.	นายกเทศมนตรีเมืองศรีสะเกษ	กรรมการ
8.	ผู้อำนวยการสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการจัดระบบ การจราจรทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	กรรมการ
9.	ผู้อำนวยการกองส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	กรรมการ
10.	นางสาวลักษณวดี ธนามี เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7 ว กองส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	กรรมการและ เลขานุการ
11.	นางสาวชนกนุช จินดาวัฒนานนท์ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 5 กองส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	กรรมการและ ผู้ช่วยเลขานุการ
12.	นางสาววรรณพร เหมือนโลวงศ์ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 5 กองส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	กรรมการและ ผู้ช่วยเลขานุการ

คณะที่ปรึกษา

1.	ผศ.ดร.พนกฤษณ คลังบุญครอง	ผู้จัดการโครงการ/นักวางแผนขนส่ง/ผู้เชี่ยวชาญด้าน Logistics
2.	รศ.ประสิทธิ์ จึงสงวนพรสุข	ผู้ช่วยผู้จัดการโครงการ/วิศวกรจราจร/วิศวกรรมการทาง
3.	ผศ.ดร.มนสิชา เพชรานนท์	นักผังเมือง/นักสถิติ
4.	รศ.ศุภฤกษ์ สินสุพรรณ	ผู้เชี่ยวชาญสิ่งแวดล้อมและสังคม
5.	ผศ.ประกอบ มณีเนตร	วิศวกรโยธา/วิศวกรสำรวจ
6.	รศ.ประเสริฐ ดำรงชัย	นักเศรษฐศาสตร์/ประมาณราคา
7.	ดร.พิชัย เอื้อมธุรพจน์	นักออกแบบเมือง
8.	อ.สุทธิพงษ์ มีใย	ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลอง

บุคลากรสนับสนุน

1.	นายอาทิตย์ ทิพย์พิชัย	ผู้ช่วยวิศวกรขนส่ง
2.	นายต่อศักดิ์ ประเสริฐสังข์	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้าน Logistics
3.	นายธีระชัย คมปรัชญา	ผู้ช่วยวิศวกรจราจร
4.	นายประมุข มณีศรี	ผู้ช่วยวิศวกรการทาง
5.	นายจารุวิสข์ ปราบณศักดิ์	ผู้ช่วยวิศวกรสำรวจ
6.	นายชาญเวทย์ หริผ่าย	ผู้ช่วยวิศวกรโยธา
7.	นายชัยวุฒิ กาญจนสันติสุข	ผู้ช่วยนักประมาณราคา
8.	นายกิตติพงษ์ พรหมสาขา ณ สกลนคร	ช่างเขียนแบบ
9.	นายวีระจักร สาละ	นักศึกษาฝึกงาน คณะวิศวกรรมศาสตร์
10.	นายเชษฐา กล้าหาญ	นักศึกษาฝึกงาน คณะวิศวกรรมศาสตร์
11.	นายอดิศักดิ์ เพ็ชรนาค	นักศึกษาฝึกงาน คณะวิศวกรรมศาสตร์
12.	นางสาวลักขณา กวานดา	เลขานุการ

1. บทนำ

1.1 กล่าวนำ

รายงานฉบับนี้เป็นรายงานฉบับสมบูรณ์ ของการศึกษาโครงการสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค: จังหวัดศรีสะเกษ จัดทำขึ้นเพื่ออธิบายถึงข้อมูลทั่วไป สภาพแวดล้อม ระบบคมนาคมขนส่งและการใช้ที่ดิน สภาพการจราจรและขนส่งและสภาพปัญหาด้านการจราจรและขนส่งในปัจจุบัน แนวคิดในการจัดทำแผนแม่บท บ่งชี้ปัญหาพร้อมทั้งเสนอแนวทางและมาตรการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น การวิเคราะห์แผนงานด้านการจราจรและขนส่งรวมถึงแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัดศรีสะเกษ ดังมีรายละเอียดที่จะกล่าวในลำดับต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

1) เพื่อให้มีแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งในลักษณะของแผนบูรณาการสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในเขตเมือง ระหว่างเมืองและภูมิภาค ให้มีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย

2) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมอย่างเหมาะสมกับศักยภาพในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การลงทุน และการท่องเที่ยว

3) เพื่อให้มีแผนงาน/โครงการ ด้านความปลอดภัยของระบบการคมนาคมขนส่ง มีประสิทธิภาพ สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว รวมทั้งการขนส่งสินค้า

4) เพื่อให้จังหวัดมีแผนงานโครงการด้านการขนส่งที่ส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งสินค้าที่จะสามารถนำไปใช้ในการตัดสินใจการบริหารจัดการ ทั้งที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการบริหารจัดการโลจิสติกส์ อันจะเป็นการส่งเสริมการกระจายสินค้าที่สอดคล้องกับแหล่งผลิตและตลาด และสามารถลดต้นทุนทางโลจิสติกส์

1.3 ขอบเขตการศึกษา

แผนงาน/โครงการครอบคลุม วิสัยทัศน์ของการพัฒนาจังหวัด เพื่อการเชื่อมโยงการจราจร การขนส่งทุกระบบเข้าด้วยกันในลักษณะของแผนบูรณาการ ทั้งนี้จะต้องสอดคล้องกับคุณลักษณะของเมือง การวางผังเมืองและแนวทางการพัฒนาของจังหวัดศรีสะเกษ

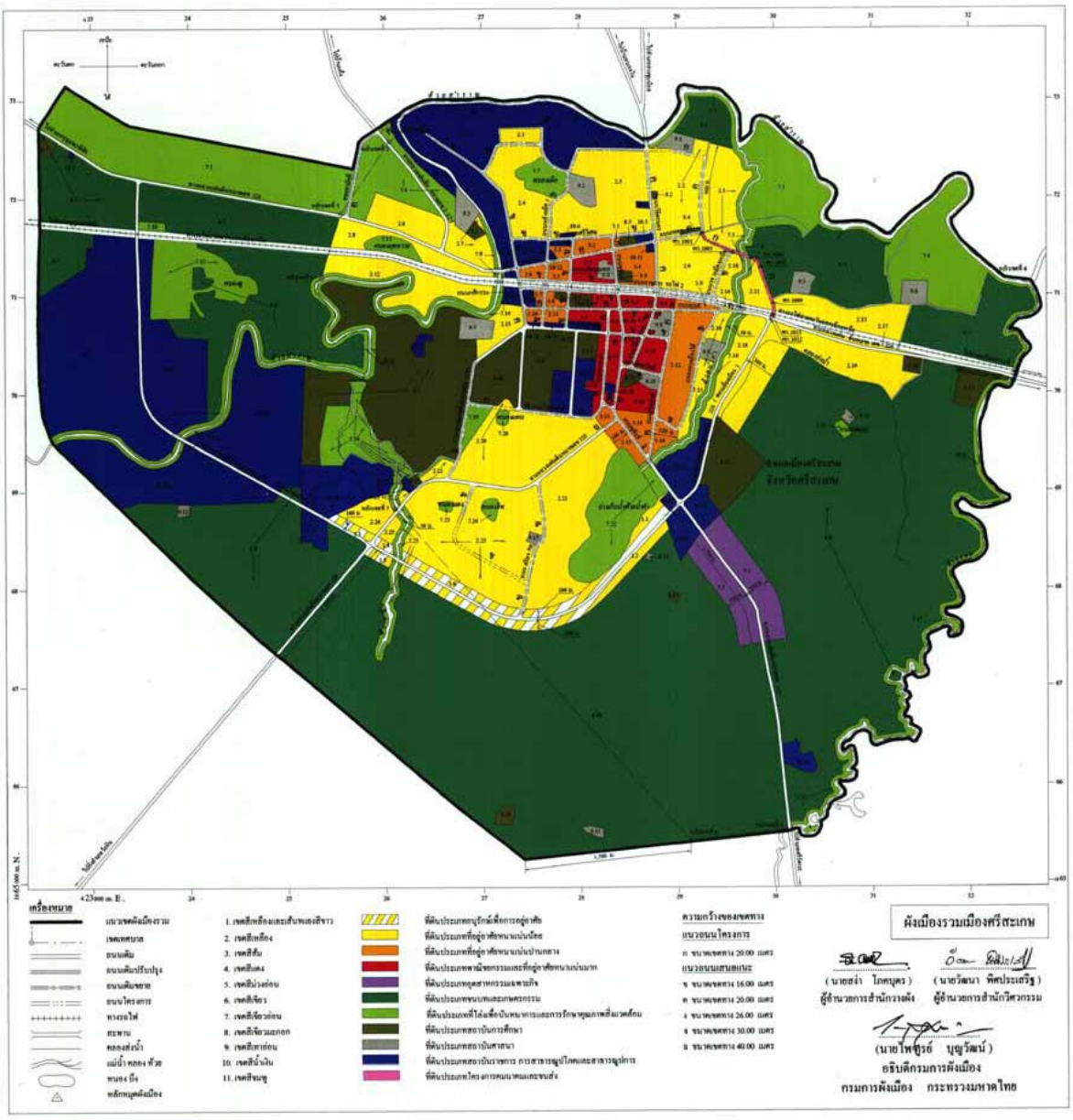
1) พื้นที่ศึกษาครอบคลุม

- พื้นที่ทั้งจังหวัด (ดังแสดงในรูปที่ 1.3-1) โดยเน้นพื้นที่ที่มีปัญหาการจราจรขนส่ง โดยเฉพาะพื้นที่ในเขตผังเมืองรวม (ดังแสดงในรูปที่ 1.3-2) และส่วนของเมืองที่ขยายตัวออกไป
- เส้นทางหลักของการคมนาคมของเมืองและมีผลต่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัด ทั้งทางบก หรือทางน้ำ หรือทางอากาศ
- เส้นทางการคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงระหว่างสถานีรถโดยสาร ท่าอากาศยาน ท่าเรือ

2) แผนงาน/โครงการที่บรรจุไว้ในแผนแม่บทฯ

- แผนงานด้านการจัดระบบการจราจรและขนส่งเพื่อแก้ไขและป้องกันปัญหาการจราจรและขนส่งในระดับจังหวัด
- แผนงานด้านการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางขนส่งของทุกรูปแบบการเดินทางและขนส่ง ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ที่สอดคล้องกับคุณลักษณะของเมือง ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม
- แผนงานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจโดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสามารถส่งเสริมและสนับสนุนการสร้างศักยภาพในการแข่งขัน
- แผนงานการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมือง
- แผนงานด้านความปลอดภัยของการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง/ขนส่ง ของเส้นทางที่เชื่อมโยงกับสถานีขนส่ง ท่าเรือ และท่าอากาศยาน
- แผนงานด้านการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวของจังหวัดศรีสะเกษ

รูปที่ 1.3-1 แสดงตำแหน่งที่ตั้งและขอบเขตของจังหวัดศรีสะเกษ



รูปที่ 1.3-2 ขอบเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ

2. พื้นที่ศึกษา

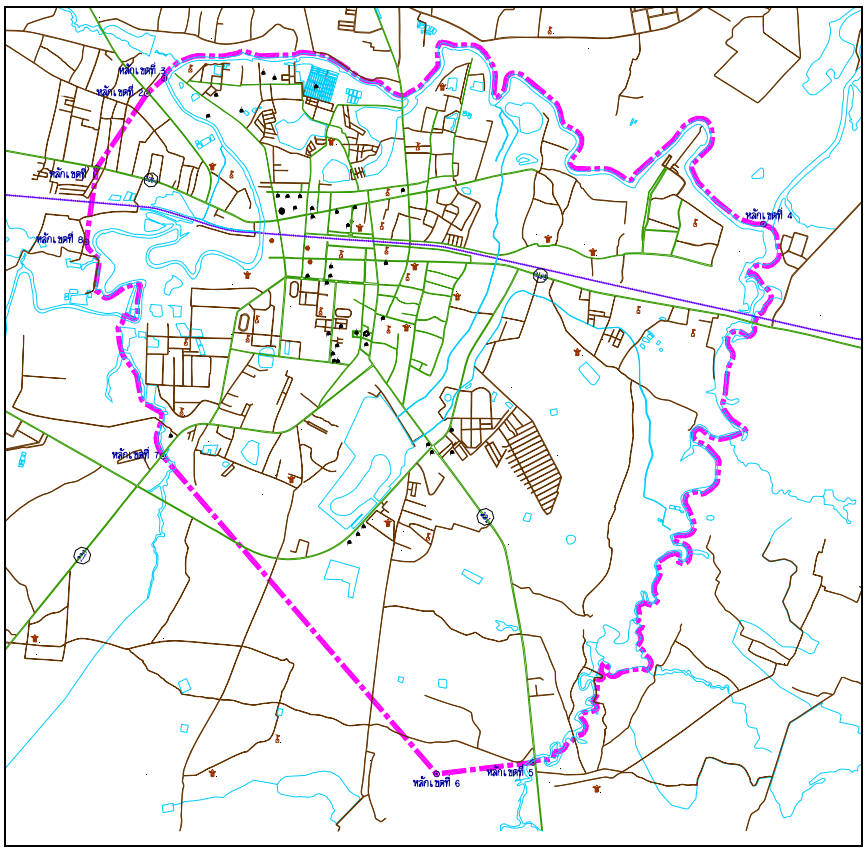
คณะที่ปรึกษา ได้ทำการรวบรวมข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดศรีสะเกษ เทศบาลเมืองศรีสะเกษ และพื้นที่ศึกษาในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ ข้อมูลที่ได้ทำการรวบรวมได้แก่ ข้อมูลทั่วไป สภาพแวดล้อม การปกครองและประชากร สภาพสังคมและเศรษฐกิจ รายได้และอาชีพ สาธารณูปโภคและสาธาณูปการ และการท่องเที่ยว เป็นต้น ข้อมูลเหล่านี้จะใช้ประกอบในการดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งสำหรับจังหวัดศรีสะเกษ

2.1 ข้อมูลทั่วไป

2.1.1 ประวัติความเป็นมา

จังหวัดศรีสะเกษ เดิมชื่อ “เมืองขุขันธ์” เป็นเมืองที่มีประวัติความเป็นมายาวนาน เคยเป็นชุมชนที่มีอารยธรรมรุ่งเรืองนับพันปี นับตั้งแต่สมัยขอมเรืองอำนาจและมีชนเผ่าต่าง ๆ อพยพมาตั้งรกรากในบริเวณนี้ ได้แก่ พวกส่วย ลาว เขมร และเยอ ศรีสะเกษเดิมตั้งอยู่ที่บริเวณบ้านปราสาทสี่เหลี่ยมดงลำดวน ตำบลดวนใหญ่ อำเภอวังหินในปัจจุบัน ได้รับการยกฐานะขึ้นเป็นเมืองเมื่อ พ.ศ. 2302 ในสมัยกรุงศรีอยุธยา โดยมีหลวงแก้วสุวรรณ ซึ่งได้รับบรรดาศักดิ์เป็นพระยาไกรภักดีเป็นเจ้าเมืองคนแรก ล่วงถึงรัชกาลที่ 5 และได้ย้ายเมืองขุขันธ์เดิมมาอยู่ที่บ้านเมืองเก่า ตำบลเมืองเหนือ อำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษในปัจจุบัน แต่ยังคงใช้ ชื่อว่าขุขันธ์จนถึง พ.ศ. 2481 จึงเปลี่ยนเป็นจังหวัดศรีสะเกษ

“เทศบาลเมืองศรีสะเกษ” เดิมเรียกว่า “เทศบาลเมืองขุขันธ์” ตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2479 เดิมมีพื้นที่ 3.26 ตารางกิโลเมตร ต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็น “เทศบาลเมืองศรีสะเกษ” เมื่อปี พ.ศ. 2481 และได้มีการขยายเขตเทศบาลเพิ่มขึ้นเป็น 36.66 ตารางกิโลเมตร (ดังแสดงในรูปที่ 2.1.1) ตามพระราชกฤษฎีกาขยายเขตเทศบาล ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 104 เลขที่ 44 ลงวันที่ 11 มีนาคม 2530 ต่อมาได้รับการยกฐานะเป็นเทศบาลชั้น 1 เมื่อปี พ.ศ. 2542



รูปที่ 2.1.1 ขอบเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ

2.1.2 สัญลักษณ์และคำขวัญ

2.1.2.1 ตราประจำจังหวัด

เครื่องหมายราชการของจังหวัดศรีสะเกษประกอบด้วย ภาพปราสาทปรางค์กู่ มีภาพต้นลำดวนเป็นองค์ประกอบ 2 ข้างของปราสาท และด้านล่างของปราสาทเป็นภาพดอกลำดวนมีใบ 6 ใบ ดังแสดงดังภาพข้างล่าง

2.1.2.2 คำขวัญของจังหวัด

"ศรีสะเกษ แดนปราสาทขอม หอมกระเทียมดี มีสวนสมเด็จ เขตดงลำดวน หลากล้วนวัฒนธรรม เลิศล้ำสามัคคี"

2.1.2.3 ดอกไม้ประจำจังหวัด

"ดอกลำดวน"

2.2 ข้อมูลด้านกายภาพและทรัพยากรธรรมชาติ

2.2.1 ที่ตั้งและอาณาเขต

จังหวัดศรีสะเกษตั้งอยู่ทางตอนล่างของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย โดยตั้งอยู่ระหว่างเส้นรุ้งที่ 14-15 องศาเหนือ และเส้นแวงที่ 104-105 องศาตะวันออก อยู่เหนือระดับน้ำทะเล 120 เมตร ห่างจากกรุงเทพมหานครโดยทางรถไฟ 551 กิโลเมตร และโดยทางรถยนต์ 571 กิโลเมตร มีเนื้อที่ทั้งหมด 8,839.976 ตารางกิโลเมตร (หรือ 5,524,987.50 ไร่) มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงและประเทศเพื่อนบ้าน (ดังแสดงในรูปที่ 1.3-1) ดังนี้

- ทิศเหนือ ติดกับจังหวัดยโสธร และจังหวัดร้อยเอ็ด
- ทิศใต้ ติดกับราชอาณาจักรกัมพูชา
- ทิศตะวันออก ติดกับจังหวัดอุบลราชธานี
- ทิศตะวันตก ติดกับจังหวัดสุรินทร์

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ ตั้งอยู่ภายในขอบเขตพื้นที่ลุ่มน้ำห้วยสำราญ ครอบคลุมตำบลเมืองเหนือและตำบลเมืองใต้ และพื้นที่บางส่วนของ ตำบลหญ้าปล้อง ตำบลโพธิ์ ตำบลโพนข่า ตำบลหนองครก และตำบลซำ รวมเป็นพื้นที่ 36.66 ตารางกิโลเมตร (22,912.5 ไร่) มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ข้างเคียง ดังนี้

- ทิศเหนือ ติดต่อกับตำบลโพธิ์
- ทิศใต้ ติดต่อกับตำบลหนองครก
- ทิศตะวันออก ติดต่อกับตำบลโพธิ์
- ทิศตะวันตก ติดต่อกับตำบลหญ้าปล้อง

ผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ (ดังแสดงในรูปที่ 1.3-2) มีเนื้อที่ทั้งหมด 57.09 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่เทศบาลเมืองศรีสะเกษทั้งหมด (พื้นที่เขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ 36.66 ตารางกิโลเมตร ซึ่งครอบคลุมตำบลเมืองเหนือและตำบลเมืองใต้) และพื้นที่บางส่วนของตำบลหนองไผ่ ตำบลหญ้าปล้อง ตำบลโพธิ์ ตำบลหนองครก และตำบลโพนข่า อำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษ

2.2.2 สภาพภูมิประเทศ

สภาพภูมิประเทศของจังหวัดศรีสะเกษมีทั้งเป็นพื้นที่ภูเขา พื้นที่ลูกคลื่นลอนตื้นและที่ราบสูง สภาพภูมิประเทศดังกล่าวแบ่งเป็น 3 บริเวณ ดังนี้

1) พื้นที่ราบฝั่งริมน้ำ อยู่ตอนเหนือของจังหวัด สภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นที่ราบริมฝั่งแม่น้ำที่ไหลผ่านจังหวัดศรีสะเกษ เช่น บริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำมูลในท้องที่อำเภอราษีไศล อำเภอยางชุมน้อย และบริเวณตอนเหนือของอำเภออุทุมพรพิสัย อำเภอเมือง และอำเภอกันทรารมย์

2) พื้นที่ลูกคลื่นลอนตื้น สภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่ เป็นพื้นที่ลอนตื้นอยู่ตอนกลางของพื้นที่จังหวัด เป็นแนวยาวตามทิศตะวันออก – ตะวันตก อยู่ในเขตอำเภอปรางค์กู่ ตอนเหนือของอำเภอขุขันธ์ อำเภอไพรบึง อำเภอกันทรลักษ์ อำเภอโนนคูณ บริเวณตอนใต้ของอำเภอกันทรารมย์ อำเภอเมือง และอำเภอห้วยทับทัน

3) พื้นที่สูงทางทิศใต้ สภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ลอนตื้น และภูเขาในเทือกเขาพนมดงรัก และเส้นกั้นเขตแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชาประชาธิปไตย เป็นแนวยาวจากทิศตะวันออกไปทางทิศตะวันตก มีความยาวประมาณ 85 กิโลเมตร มีช่องทางติดต่อเข้าออก 26 ช่อง ในเขตอำเภอกันทรลักษ์ อำเภอขุนหาญ และอำเภอภูสิงห์

2.2.3 ลักษณะภูมิอากาศ

ลักษณะภูมิอากาศของจังหวัดศรีสะเกษโดยทั่วไปมักจะร้อนในฤดูร้อน และค่อนข้างหนาวในฤดูหนาว ส่วนในฤดูฝน จะมีฝนตกมากในพื้นที่ตอนกลางและตอนใต้ของจังหวัดเท่านั้น ส่วนพื้นที่ทางตอนเหนือ จะมีปริมาณฝนตกน้อยและไม่ค่อยสม่ำเสมอ ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะ

ภูมิอากาศเป็นแบบฝนเมืองร้อนเฉพาะฤดู โดยอยู่ภายใต้อิทธิพลของลมมรสุมพัดประจำฤดูกาล 2 ชนิด คือ ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นลมที่พัดพาเอาความหนาวเย็นและแห้งแล้งจากประเทศจีนมาปกคลุมประเทศไทย เริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคม ถึงเดือนกุมภาพันธ์ ทำให้จังหวัดศรีสะเกษมีอากาศหนาวเย็นและแห้งแล้งทั่วไป และลมมรสุมตะวันออกเฉียงใต้ที่พัดเอาความชื้นจากทะเลและมหาสมุทรเข้ามาตกเป็นฝนในจังหวัดศรีสะเกษ ช่วงเดือนพฤษภาคม ถึงเดือนตุลาคม

2.2.4 ปริมาณน้ำฝนและอุณหภูมิ

จากข้อมูลย้อนหลังล่าสุด 4 ปี (พ.ศ. 2545-2548) สามารถสรุปข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณน้ำฝนและอุณหภูมิรายเดือนในแต่ละปีได้ดังแสดงในตารางที่ 2.2.4

ตารางที่ 2.2.4 แสดงปริมาณน้ำฝนและค่าอุณหภูมิของจังหวัดศรีสะเกษในปี พ.ศ. 2545-2548

ปี	ปริมาณน้ำฝน (มม.)			จำนวนวันฝนตก (วัน)		อุณหภูมิเฉลี่ย (°C)		
	รวมรายปี	เฉลี่ยรายเดือน	สูงสุด (เดือน)	รวมรายปี	มากสุด/เดือน	สูงสุด	ต่ำสุด	เฉลี่ยทั้งปี
2545	1,589.1	132.4	484.8 (ก.ย.)	100	21/ก.ค.	32.9	22.8	27.9
2546	1,529.1	127.4	425.9 (ส.ค.)	109	20/ส.ค.	32.6	22.4	27.5
2547	1,313.9	109.5	296.5 (มิ.ย.)	88	18/มิ.ย.	32.8	19.9	27.4
2548	1,255.1	104.6	307.3 (ส.ค.)	97	21/ส.ค.	33.0	22.2	28.2

ที่มา : สถานีอุตุนิยมวิทยาศรีสะเกษ พ.ศ. 2549

2.2.5 ความชื้นสัมพัทธ์

ความชื้นสัมพัทธ์และปริมาณแสงแดดซึ่งวัดเป็นจำนวนชั่วโมงที่มีแสงต่อวันของจังหวัดศรีสะเกษตามข้อมูลรายปีย้อนหลังระหว่างปี พ.ศ. 2545-2548 มีรายละเอียดตามตารางที่ 2.2.5

ตารางที่ 2.2.5 ข้อมูลความชื้นสัมพัทธ์และปริมาณแสงแดดของจังหวัดศรีสะเกษระหว่างปี พ.ศ. 2545-2548

ปี	ความชื้นสัมพัทธ์ (%)					ปริมาณแสงแดด (ชม./วัน)	
	สูงสุด (เดือน)	เฉลี่ยสูงสุด	ต่ำสุด (เดือน)	เฉลี่ยต่ำสุด	เฉลี่ยทั้งปี	ช่วง	เฉลี่ย
2545	96 (มิ.ย.)	92	30 (ก.พ.)	45	69	3.7-8.8	6.9
2546	93 (ม.ค.)	90	30 (ธ.ค.)	42	66	4.3-8.9	7.2
2547	94 (ก.ย.)	92	29 (มี.ค.)	43	68	4.2-9.1	7.5
2548	89 (เม.ย.)	87	29 (ก.พ.)	51	69	4.4-9.6	7.0

ที่มา : สถานีอุตุนิยมวิทยาศรีสะเกษ พ.ศ. 2549

2.2.6 ทรัพยากรธรรมชาติ

2.2.6.1 ทรัพยากรดิน

ดินในจังหวัดศรีสะเกษ สามารถแบ่งประเภทตามวัตถุกำเนิดและลักษณะดิน โดยสังเขปได้ 3 ประการ ดังนี้

1) ดินเกิดจากการทับถมโดยน้ำที่ใหม่และค่อนข้างใหม่ พบได้บริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำท่วมถึง ริมแม่น้ำ ห้วยต่าง ๆ จะประกอบด้วยดินหลายชนิดอยู่ปะปนกัน ลักษณะดินเป็นดินลึกลักษณะไม่แน่นอน มีตั้งแต่ดินร่วนปนทราย ดินร่วนปนซิลท์ ถึงดินเหนียวปนกรวด มีเนื้อที่อยู่ประมาณ 185,031 ไร่ หรือประมาณร้อยละ 3.4 ของพื้นที่ทั้งจังหวัด

2) ดินเกิดจากตะกอนที่ถูกพัดมาทับถมโดยลำน้ำมานาน พบได้บริเวณที่ราบต่ำและที่เป็นลูกคลื่นลอนตื้นถึงลอนชัน (ลานตะพัดลำน้ำชั้นต่ำถึงลานตะพัดลำน้ำชั้นสูง) บริเวณดินในที่นา และดินในที่ดอน มีเนื้อที่ประมาณร้อยละ 80.2 ของพื้นที่ทั้งจังหวัด

3) ดินเกิดจากการสลายตัวของหินอยู่กับที่ และเกิดตามที่ราบเชิงเขาจากวัตถุกำเนิดพวกหินบะซอลท์ หินแอนดีไซด์ และหินทราย พบบริเวณที่ลาดเชิงเขา บริเวณที่ถูกกัดเซาะ ดินส่วนนี้จะแพร่กระจายอยู่ด้านตะวันออก และด้านใต้ของจังหวัด ตามแนวเทือกเขาพนมดงรัก ลักษณะดินส่วนมากมักมีหินและกรวดปน บางแห่งเป็นดินลึกปานกลางถึงดินลึกมาก มีความลาดชันของพื้นที่ตั้งแต่ 1 – 20 % มีเนื้อที่ประมาณร้อยละ 16.4 ของพื้นที่ทั้งจังหวัด

2.2.6.2 แร่ธาตุ

สภาพทางธรณีวิทยาของจังหวัดศรีสะเกษ จัดอยู่ในหินชุดโคราช (Korat) ซึ่งเกิดจากการตกตะกอนของน้ำทะเลเป็นเวลานาน มีบางบริเวณเป็นที่ราบลุ่ม คือ พวกดินตะกอนลำ

น้ำ ซึ่งคาดว่าอยู่ในยุคควอเตอร์นารี่ (Quaternary) ถึงยุคปัจจุบันเป็นชั้นที่อยู่บนสุด จึงคาดว่าจะมีแหล่งแร่ที่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจอยู่บ้าง แต่ขณะนี้ยังไม่มีการสำรวจอย่างจริงจัง ส่วนใหญ่เป็นการขุดหาโดยราษฎรที่อาศัยในท้องถิ่น ซึ่งใช้เครื่องมือง่าย ๆ เท่านั้น แร่ที่พบมีจำนวนน้อย ได้แก่ พลอยชนิดต่าง ๆ และแร่เงินจำนวนเล็กน้อย

2.2.6.3 ทรัพยากรป่าไม้

สภาพป่าไม้ส่วนใหญ่ของจังหวัดศรีสะเกษ มีลักษณะเป็นป่าโปร่ง ประกอบด้วย ป่ายาง ไม้เต็ง ไม้ประดู่ ไม้แดง ไม้กระบาก และไม้เบญจพรรณ จังหวัดศรีสะเกษมีพื้นที่ป่าไม้ที่ได้ประกาศเป็นป่าสงวนแห่งชาติ จำนวนทั้งสิ้น 25 ป่า มีเนื้อที่รวมประมาณ 1,274,312 ไร่ นอกจากนี้ยังมีอุทยานแห่งชาติ 1 แห่ง คือ อุทยานแห่งชาติเขาพระวิหาร โดยในพื้นที่ป่ายังได้แบ่งเป็นเขตการใช้ประโยชน์ป่าไม้ 3 เขต ได้แก่

(1) เขตการใช้ประโยชน์ป่าไม้เพื่อการอนุรักษ์ มีพื้นที่ 449,066 ไร่

(2) เขตการใช้ประโยชน์ป่าไม้เพื่อเศรษฐกิจ มีพื้นที่ 814,778 ไร่

(3) เขตการใช้ประโยชน์ป่าไม้ที่เหมาะแก่การเกษตร มีพื้นที่ 10,468 ไร่

2.2.6.4 แหล่งน้ำ

1) แหล่งน้ำผิวดิน แหล่งน้ำที่สำคัญของจังหวัดศรีสะเกษ ได้แก่

(1) แม่น้ำมูล มีต้นกำเนิดจากเทือกเขาดงพญาเย็น ในท้องที่อำเภอปักธงชัย จังหวัดนครราชสีมา ไหลเข้าสู่จังหวัดศรีสะเกษ บริเวณอำเภอราษีไศลไหลผ่านอำเภอยางชุมน้อย อำเภอเมือง และอำเภอกันทรารมย์ แล้วไหลไปบรรจบกับแม่น้ำชีที่จังหวัดอุบลราชธานี

(2) ห้วยทับทัน มีต้นกำเนิดอยู่ที่จังหวัดสุรินทร์ แล้วไหลเข้าสู่จังหวัดศรีสะเกษทางด้านตะวันตกบริเวณอำเภอปรางค์กู่ อำเภอห้วยทับทัน อำเภอเมืองจันทร์ กิ่งอำเภอโพธิ์ศรีสุวรรณ อำเภอบึงบูรพ์ แล้วไหลลงสู่แม่น้ำชีในท้องที่อำเภอราษีไศล

(3) ห้วยสำราญ เป็นลำห้วยที่ประกอบด้วยลำน้ำสาขา ได้แก่ ห้วยสำราญ ห้วยธาตุ ห้วยติ๊กชู ห้วยศาลา ส่วนใหญ่มีต้นกำเนิดในท้องที่อำเภอภูสิงห์ หรือเทือกเขาพนมดงรัก และอำเภอปรางค์กู่ โดยไหลจากด้านล่างสู่ด้านบนของจังหวัดแล้วไหลมาบรรจบกับแม่น้ำมูลในท้องที่อำเภอเมือง

(4) ห้วยทา มีต้นกำเนิดที่เทือกเขาพนมดงรักในท้องที่อำเภอขุนหาญ แล้วไหลลงสู่ห้วยขยุงทางด้านตะวันออกของจังหวัด หรือบริเวณอำเภอกันทรารมย์

(5) ห้วยขยุง มีต้นกำเนิดอยู่ในอำเภอกันทรลักษ์ หรือเทือกเขาพนมดงรัก ไหลจากด้านล่างสู่ด้านบนของจังหวัด แล้วไหลไปบรรจบกับแม่น้ำชีที่อำเภอกันทรารมย์

นอกจากนี้ยังมีบึงและหนองน้ำธรรมชาติกระจัดกระจายอยู่บริเวณที่แม่น้ำมูลไหลผ่าน ส่วนมากอยู่ทางตอนเหนือของจังหวัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตอำเภอราษีไศล อำเภอยางชุมน้อย และอำเภอเมือง

2) แหล่งน้ำชลประทาน จังหวัดศรีสะเกษมีโครงการชลประทานขนาดกลาง 20 แห่ง เป็นโครงการชลประทานเพื่อการเกษตร การบริโภค อุปโภค รวมเนื้อที่ชลประทานทั้งหมด 185,630 ไร่ สามารถกักเก็บน้ำได้ 375.25 ล้านลูกบาศก์เมตร

3) บ่อน้ำบาดาล จังหวัดศรีสะเกษ มีการขุดเจาะแหล่งน้ำใต้ดิน เพื่อเป็นน้ำบ่อบาดาลจำนวนทั้งสิ้น 2,163 บ่อ

2.2.6.5 ภูเขาและเทือกเขาที่สำคัญ

ทางทิศใต้ของจังหวัดศรีสะเกษ มีเทือกเขาพนมดงรักซึ่งเป็นเส้นกั้นเขตแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชาประชาธิปไตย เป็นแนวยาวจากทิศตะวันออกไปทางทิศตะวันตก มีความยาวประมาณ 85 กิโลเมตร มีช่องทางติดต่อเข้าออก 26 ช่อง ครอบคลุมพื้นที่ประมาณร้อยละ 20 ของพื้นที่ในเขตอำเภอขุนหาญ ขุขันธ์ กันทรลักษ์ และภูสิงห์

2.2.7 สภาพสิ่งแวดล้อมของเทศบาลเมืองศรีสะเกษ

สภาพแวดล้อมของเทศบาลเมืองศรีสะเกษในภาพรวม พบว่ายังมีปัญหาไม่มากนัก ถึงแม้ว่าในตัวใจกลางเมืองเป็นย่านการค้า การพาณิชย์และส่วนราชการ แต่บริเวณรอบนอกเป็นย่านเกษตรและที่พักอาศัยและมีพื้นที่สีเขียวค่อนข้างมาก และในพื้นที่เขตเทศบาลในบางจุด เช่น ชุมชนพันทาน้อย ชุมชนพันทาใหญ่ ยังมีลักษณะของป่าไม้ยืนต้นให้เห็นเป็นพื้นที่กว้าง พื้นที่สีเขียวที่เป็นสวนสาธารณะในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษรวมทั้งหมดเท่ากับ 63.075 ไร่ (100,920 ตร.ม.) คิดเป็นพื้นที่สีเขียวต่อประชากรในเทศบาลเมืองศรีสะเกษในปี พ.ศ. 2545 เท่ากับ 1.50 ไร่/ประชากร 1,000 คน (2.40 ตร.ม./คน)

ปริมาณขยะมูลฝอยในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ มีประมาณวันละ 40 ตัน หลังจากรถเก็บขนขยะมูลฝอยจากจุดต่าง ๆ แล้วจะนำไปทิ้งในบริเวณสถานที่กำจัดขยะมูลฝอย บ้านหนองสาด ตำบลหนองครก อำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งมีพื้นที่ทั้งหมด 200 ไร่ ซึ่งอยู่ห่างจากเทศบาลเมืองศรีสะเกษไปทางทิศใต้ของตัวเมืองราว 7 กิโลเมตร การกำจัดขยะมูลฝอยกระทำโดยวิธีขุดหลุมฝังกลบอย่างถูกหลักสุขาภิบาล โดยใช้พื้นที่ฝังกลบจริง 27 ไร่ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ชั้น ในอนาคตได้

ออกแบบไว้บริการการฝังกลบในพื้นที่ใกล้เคียงอีก 10 อำเภอ และมีอายุใช้งาน 20 ปี (พ.ศ. 2544-2564)

ในปี พ.ศ. 2547 กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้ทำการตรวจสอบคุณภาพอากาศในพื้นที่เทศบาลเมืองศรีสะเกษโดยใช้หน่วยตรวจวัดคุณภาพอากาศแบบเคลื่อนที่ตรวจวัด 2 ช่วงเวลา คือ ฤดูหนาว (มกราคม-มีนาคม) และฤดูฝน (พฤษภาคม-สิงหาคม) และยังได้ทำการตรวจวัดระดับเสียงริมถนนในพื้นที่เทศบาลเมืองศรีสะเกษระหว่างวันที่ 21-23 เมษายน 2549 ซึ่งผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียงพบว่ายังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ดังแสดงในตารางที่ 2.2.7-1 และ 2.2.7-2 ตามลำดับ

ตารางที่ 2.2.7-1 คุณภาพอากาศในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษในปี พ.ศ. 2547

สารมลพิษ	ฤดูหนาว (มกราคม-มีนาคม)				ฤดูฝน (พฤษภาคม-สิงหาคม)				มาตราฐาน
	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	*ครั้ง>std	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ค่าต่ำสุด	*ครั้ง>std	(std)
ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO_2) ค่าเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ppb)	-	-	-	-	6.0	2.4	0.0	0/226	300
ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ค่าเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ppb)	11.0	2.2	0.0	0/191	57.0	12.6	0.0	0/236	170
ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ค่าเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ppm)	3.7	0.4	0.0	0/205	2.2	0.6	0.0	0/233	30
ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ค่าเฉลี่ย 8 ชั่วโมง (ppm)	1.5	0.4	0.0	0/212	1.8	0.6	0.1	0/246	9
ก๊าซโอโซน (O3) ค่าเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ppb)	10.8	2.1	0.0	0/94	58.0	23.4	0.0	0/253	100
ฝุ่นเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM_{10}) ค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (มคก./ลบ.ม.)	61.2	30.0	17.3	0/7	40.2	32.1	23.7	0/10	120

หมายเหตุ * จำนวนครั้งที่เกินมาตรฐาน/จำนวนครั้งที่ตรวจวัด

ที่มา : กรมควบคุมมลพิษ พ.ศ. 2548

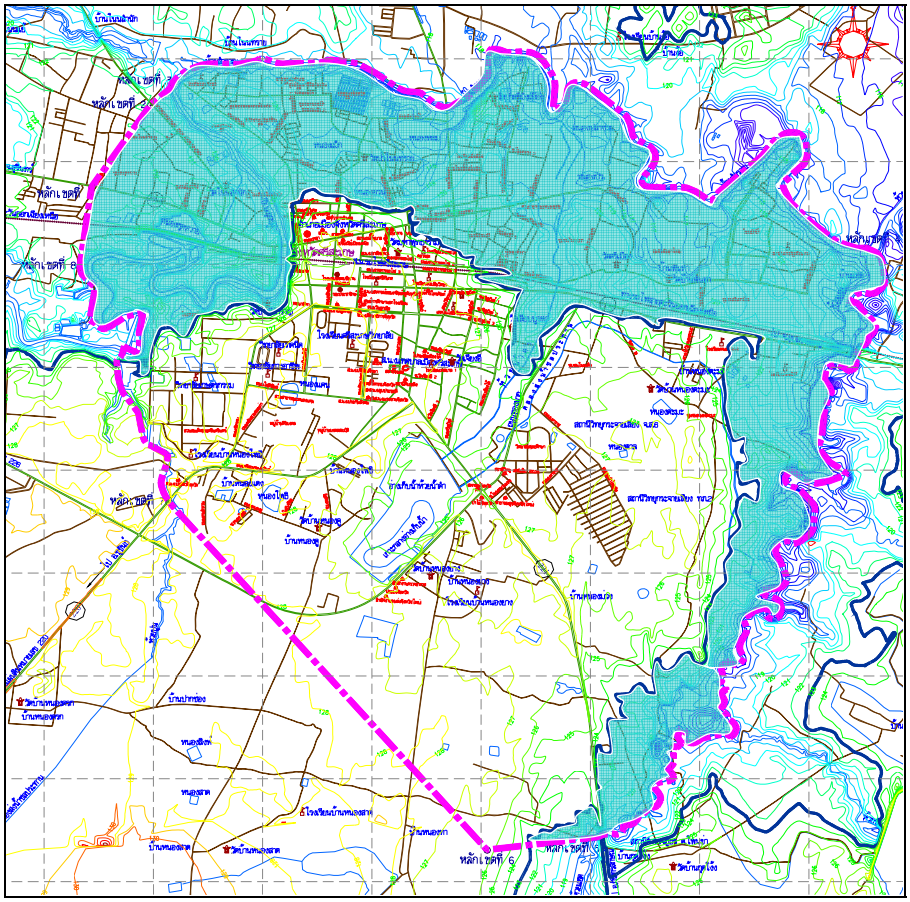
ตารางที่ 2.2.7-2 ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณริมถนนระหว่างวันที่ 21-23 เมษายน 2547

สถานี	ระดับเสียง (เดซิเบลเอ)			
	สูงสุด	เฉลี่ย	ต่ำสุด	มาตรฐาน
ศูนย์การศึกษาศรีสะเกษ ถนนวันลูกเสือ	65.5	63.1	61.7	70
สนง.ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดศรีสะเกษ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221	51.1	47.8	45.8	

ที่มา : กรมควบคุมมลพิษ พ.ศ. 2548

2.2.8 การป้องกันน้ำท่วมในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษจะประสบปัญหาน้ำท่วมเป็นประจำทุกปี เนื่องจากปริมาณฝนและทางระบายน้ำหลักของเมือง (ลำห้วยสำราญและห้วยน้ำคำ) ซึ่งอยู่ในพื้นที่เขตเทศบาลไม่สามารถระบายลงสู่แม่น้ำมูล ซึ่งตั้งอยู่ทางทิศเหนือของตัวเมืองได้ทันท่วงที เนื่องจากสภาพทั่วไปของตัวเมืองซึ่งอยู่สูงกว่าระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ 122-125 เมตร หากมีการท่วมขังของน้ำฝนในระดับดังกล่าวจะก่อให้เกิดน้ำท่วมขังในบริเวณทิศเหนือและทิศตะวันออกของเขตเทศบาล (ดูรูปที่ 2.2.8-1 ประกอบ)



รูปที่ 2.2.8-1 พื้นที่น้ำท่วมในเขตเทศบาลที่ระดับ +123.00 เมตร ในปี พ.ศ. 2543

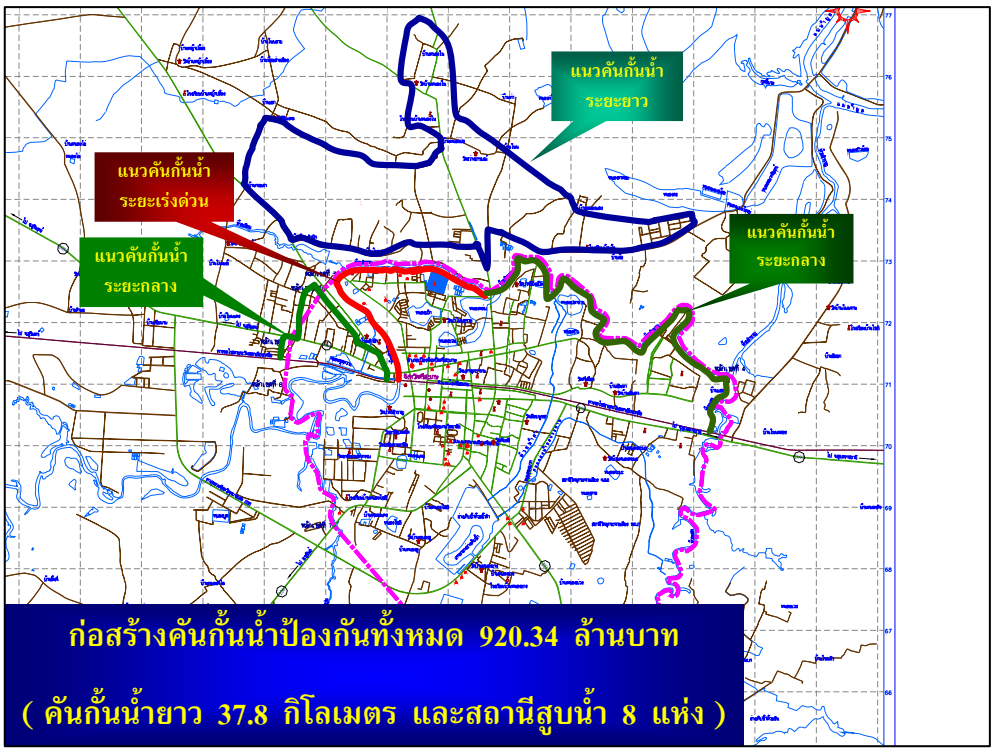
เทศบาลเมืองศรีสะเกษได้จัดทำโครงการก่อสร้างระบบป้องกันน้ำท่วมในเขตเทศบาล ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาได้วางแนวทางแก้ไข ซึ่งเสนอไว้ 4 แนวทาง ดังแสดงในตารางที่ 2.3.2 ดังนี้

ตารางที่ 2.2.8 แนวทางการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมของเทศบาลเมืองศรีสะเกษ

แนวทางที่	รายละเอียดโดยสังเขป
1. ก่อสร้างคันป้องกันน้ำท่วมและสถานีสูบน้ำ	1.1 สร้างคันกั้นน้ำริมห้วยสำราญและแนวเขตเทศบาลฟากตะวันตกเฉียงเหนือรวม 12+3.5 กิโลเมตร พร้อมประตูระบายน้ำและสถานีสูบน้ำ 6 แห่ง 1.2 สร้างแนวคันกั้นน้ำพื้นที่รอยต่อด้านเหนือของเขตเทศบาล ยาว 22.3 กิโลเมตร พร้อมสถานีสูบน้ำ 2 แห่ง
2. ขุดลอกปรับปรุงห้วยสำราญ	2.1 ขุดลอกห้วยสำราญยาว 22.6 กิโลเมตร ไปบรรจบกับลำน้ำมูล
3. ก่อสร้างแนวคลองผันน้ำจากห้วยสำราญลงสู่ห้วยแฮดพร้อมการขุดลอกปรับปรุงลำห้วยแฮด	3.1 สร้างแนวคลองผันน้ำยาง 7.5 กิโลเมตร พร้อมประตูน้ำ 2 แห่ง 3.2 ปรับปรุงลำห้วยแฮดพร้อมกับสร้างคันกั้นน้ำยาว 10.2 กิโลเมตร 3.3 สร้างประตูน้ำและสถานีสูบน้ำด้านทิศตะวันตกของเขตพื้นที่เขตเทศบาล 3.4 สร้างประตูน้ำและสถานีสูบน้ำด้านทิศตะวันออกของพื้นที่เขตเทศบาล
4. เก็บกักน้ำในลักษณะแก้มลิงให้ชะลอการไหลของน้ำลงห้วยสำราญ	4.1 สร้างอ่างเก็บน้ำตามจุดที่เหมาะสมจำนวน 28 แห่ง ในพื้นที่ 2,076 ไร่

ที่มา : เทศบาลเมืองศรีสะเกษ พ.ศ. 2549

จากแนวทางทั้ง 4 สรุปจากความสัมฤทธิ์ผลในการป้องกันน้ำท่วมได้ดีที่สุดและลดความสูญเสียของพื้นที่และจำนวนหลังคาเรือนที่ได้รับความเสียหาย พบว่าทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมในการแก้ปัญหาน้ำท่วมของเทศบาล ซึ่งได้วางแผนการก่อสร้างแนวคันกั้นน้ำระยะเร่งด่วน ระยะกลางและระยะยาว โดยใช้วงเงินประมาณ 920.34 ล้านบาท ในการสร้างคันกั้นน้ำรวม 37.8 กิโลเมตร และสถานีสูบน้ำทั้งโครงการจำนวน 8 แห่ง (ดูรูปที่ 2.2.8-2 ประกอบ)



รูปที่ 2.2.8-2 แผนที่แสดงทางเลือกที่ 1 ทั้งระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

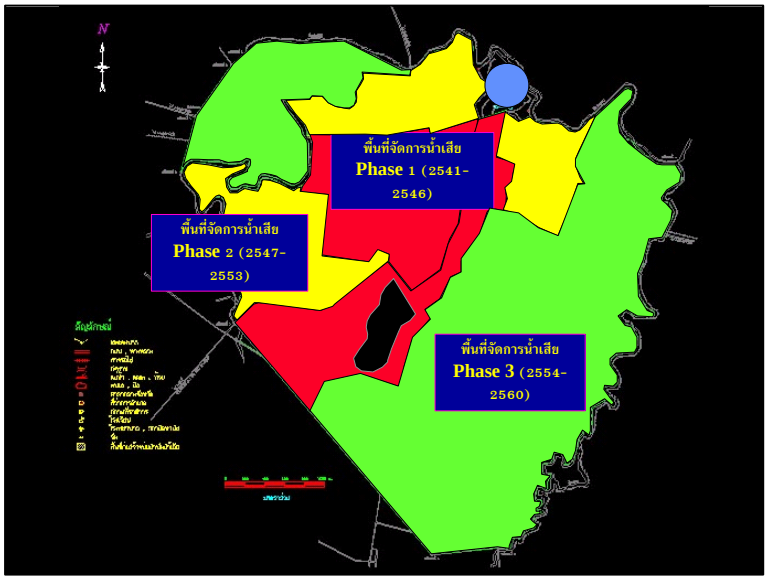
2.2.9 การรวบรวมและบำบัดน้ำเสียในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ

ในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษซึ่งมีพื้นที่รับผิดชอบ 36.66 ตารางกิโลเมตร ปัจจุบันยังไม่มีระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง สภาพปัจจุบันน้ำเสียของเมืองจึงถูกระบายลงท่อระบายน้ำสาธารณะที่วางไว้ตามแนวถนนหลักและถนนรองในเขตชุมชนลงสู่ร่องน้ำธรรมชาติ อันได้แก่ ห้วยสำราญ ห้วยน้ำคำ และห้วยแฮด ซึ่งปัจจุบันมีสภาพที่ไม่สามารถระบายน้ำออกสู่แม่น้ำมูลซึ่งอยู่ทางด้านทิศเหนือของตัวเมืองได้เต็มที่นัก

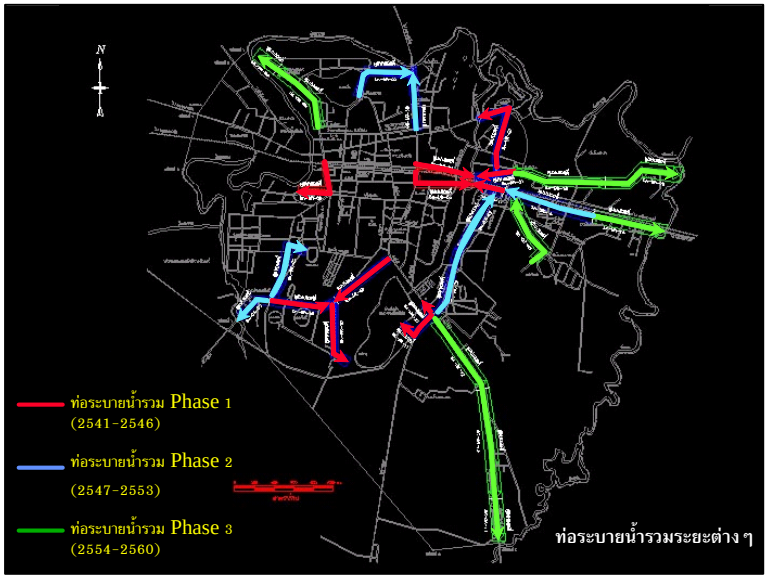
เทศบาลได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาออกแบบระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสียเมื่อปี พ.ศ. 2541 เพื่อรองรับปริมาณน้ำเสียรวมทั้งสิ้น 22,200 ลูกบาศก์เมตร/วันภายใต้ระยะเวลา 20 ปี โดยแบ่งออกเป็น 3 ระยะดังนี้

ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2541-2546)	รับน้ำเสีย	15,000	ลูกบาศก์เมตร/วัน
ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2547-2553)	รับน้ำเสีย (เพิ่ม)	3,000	ลูกบาศก์เมตร/วัน
ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2554-2560)	รับน้ำเสีย (เพิ่ม)	4,200	ลูกบาศก์เมตร/วัน

ในส่วนของระบบรวบรวมน้ำเสีย จะมีการสร้างท่อดักน้ำเสียหลัก 2 สาย เพื่อดักน้ำเสียผันเข้าสู่ระบบบำบัด พร้อมทั้งมีสถานีสูบน้ำเสียและอาคารควบคุม 6 แห่ง บ่อดักน้ำเสีย 42 แห่ง สำหรับระบบบำบัดน้ำเสีย บริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอไว้ 2 รูปแบบ ด้วยการใช้บ่อบำบัดน้ำเสียแบบบ่อผึ่ง (Stabilization pond) ใช้พื้นที่ราว 280 ไร่ และบ่อเติมอากาศ (Aerated lagoon) ใช้พื้นที่ราว 25 ไร่ ร่วมกับบ่อผึ่งโดยระยะที่ 2 และ 3 จะใช้เป็นแบบบ่อผึ่ง ดังรายละเอียดในรูปที่ 2.2.9-1 ถึง 2.2.9-4



รูปที่ 2.2.9-1ขอบเขตพื้นที่การจัดการน้ำเสียตามระยะต่าง ๆ ของเทศบาลเมืองศรีสะเกษ



รูปที่ 2.2.9-2 ท่อระบายน้ำรวมตามโครงการก่อสร้าง 20 ปี (พ.ศ. 2541-2560)

รูปที่ 2.2.9-3 ระบบบำบัดน้ำเสียรูปแบบที่ 1

รูปที่ 2.2.9-4 ระบบบำบัดน้ำเสียรูปแบบที่ 2

2.3 การปกครอง ประชากร และสังคม

2.3.1 การปกครอง

ในปี พ.ศ. 2547 จังหวัดศรีสะเกษ แบ่งการปกครองส่วนภูมิภาคออกเป็น 20 อำเภอ 2 กิ่งอำเภอ 204 ตำบล และ 2,613 หมู่บ้าน โดยมีอำเภอและกิ่งอำเภอดังนี้ อำเภอเมืองศรีสะเกษ อำเภอยางชุมน้อย อำเภอกันทรารมย์ อำเภอกันทรลักษณ์ อำเภอขุขันธ์ อำเภอราษีไศล อำเภอ

อุทุมพรพิสัย อำเภอบึงบูรฑ์ อำเภอห้วยทับทัน อำเภอโนนคูณ อำเภอปรางค์กู่ อำเภอศรีรัตนะ อำเภอน้ำเกลี้ยง อำเภอวังหิน อำเภอภูสิงห์ อำเภอเมืองจันทร์ อำเภอเบญจลักษ์ อำเภอพยุห์ อำเภอไพรบึง อำเภอขุนหาญ กิ่งอำเภอโพธิ์ศรีสุวรรณ และกิ่งอำเภอศิลาลาด

การปกครองส่วนท้องถิ่นประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัดศรีสะเกษ องค์การบริหารส่วนตำบล 203 แห่ง สภาตำบล 1 แห่ง ในพื้นที่ 20 อำเภอ 2 กิ่งอำเภอ ยกเว้น อำเภอบึงบูรพ์ เทศบาลเมือง 2 แห่ง คือ เทศบาลเมืองศรีสะเกษ และเทศบาลเมืองกันทรลักษ์ เทศบาลตำบล 13 แห่ง คือ เทศบาลตำบลยางชุมน้อย เทศบาลตำบลกันทรารมย์ เทศบาลตำบลกันทรลักษณ์ เทศบาลตำบลห้วยเหนือ เทศบาลตำบลไพรบึง เทศบาลตำบลขุนหาญ เทศบาลตำบลปรางค์กู่ เทศบาลตำบลเมืองคง เทศบาลตำบลกำแพง เทศบาลตำบลบึงบรูพ์ เทศบาลตำบลห้วยทับทัน เทศบาลตำบลศรีรัตนะ และเทศบาลตำบลพยุห์

2.3.2 ประชากร

ประชากรของจังหวัดศรีสะเกษ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 รวมทั้งสิ้น 1,440,404 คน เป็นชาย 719,115 คน (ร้อยละ 49.9) เป็นหญิง 721,289 คน (ร้อยละ 50.1) อำเภอกันทรลักษ์มีประชากรมากที่สุด 197,450 คน (ร้อยละ 13.7) รองลงมาได้แก่ อำเภอขุขันธ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ และอำเภออุทมพรพิสัย ตามลำดับ ส่วนอำเภอบึงบูรพ์มีประชากรน้อยที่สุด 10,701 คน (ร้อยละ0.7) อำเภออุทุมพรพิสัยมีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่นที่สุด 269.54 คนต่อ 1 ตารางกิโลเมตร รองลงมาได้แก่ อำเภอปรางค์กู่ อำเภอเมืองศรีสะเกษ อำเภอศรีรัตนะ และอำเภอบึงบูรพ์ ตามลำดับ ส่วนอำเภอภูสิงห์มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่นน้อยที่สุด 53.38 คนต่อ 1 ตารางกิโลเมตร ความหนาแน่นของประชากรทั้งจังหวัดเฉลี่ย 162.94 คนต่อตารางกิโลเมตร

ในปี พ.ศ. 2547 ประชากรในพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษมีจำนวน 1,440,404 คน และประชากรในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษมีประมาณ 44,307 คน (คิดเป็น 3.08% ของประชากรทั้งจังหวัด) จำแนกเป็นครัวเรือนได้ประมาณ 13,226 ครัวเรือน (เฉลี่ยประชากร 3.35 คนต่อครัวเรือน) สำหรับความหนาแน่นของประชากรในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 776.1 คนต่อตารางกิโลเมตร

จากสถิติของงานทะเบียนราษฎร์เทศบาลเมืองศรีสะเกษ ประชากร ณ เดือนตุลาคม พ.ศ. 2548 ในเทศบาลเมืองศรีสะเกษมีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 39,048 คน เป็นชาย 18,984 คน (คิดเป็นร้อยละ 48.6) และหญิง 20,064 คน (คิดเป็นร้อยละ 51.4) ดังแสดงในตารางที่ 2.3.2-1

ตารางที่ 2.3.2-1 แสดงจำนวนประชากรในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษในปี พ.ศ. 2543-2548

ปี	ประชากร			อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	ความหนาแน่นประชากร (คน/ตร.กม.)
	ชาย	หญิง	รวม		
2543	20,080	21,423	41,503	3.37	1,132
2544	20,062	21,423	41,640	0.33	1,136
2545	21,112	21,735	42,847	2.90	1,168
2546	21,725	22,313	44,038	2.78	1,201
2547	18,952	20,138	39,090	-11.23	1,066
2548	18,984	20,064	39,048	-0.11	1,065

ที่มา : สำนักงานเทศบาลเมืองศรีสะเกษ พ.ศ. 2549

คณะที่ปรึกษาได้ทำการคาดการณ์จำนวนประชากรในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษในอนาคต ในช่วง 5 ปี 10 ปี และ 20 ปี (พ.ศ. 2554, 2559 และ 2569 ตามลำดับ) ดังแสดงในตารางที่ 2.3.2-2

ตารางที่ 2.3.2-2 การคาดการณ์จำนวนประชากรในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษในอนาคต

พ.ศ.	ประชากร (คน)	อัตราเพิ่ม (ร้อยละ)	หมายเหตุ
2549	42,985	-	ปีปัจจุบัน
2554	43,855	+2.03	
2559	44,984	+4.65	
2569	47,240	+9.09	

2.3.3 การจ้างงาน

ในปี พ.ศ. 2547 (กรกฎาคม - กันยายน 2547) จังหวัดศรีสะเกษมีประชากร ที่อยู่ในกำลังแรงงาน (อายุ 15 ปีขึ้นไป) จำนวน 857,750 คน คิดเป็นร้อยละ 59.2 ของประชากรรวม และเป็นผู้ที่ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน 183,561 คน หรือร้อยละ 12.7 ส่วนผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี มีจำนวน 408,318 คน หรือร้อยละ 28.2 ของประชากรรวม

สำหรับกลุ่มผู้ที่อยู่ในกำลังแรงงานทั้งหมด 857,750 คน นั้น จำแนกได้เป็น

1. ผู้มีงานทำมีจำนวน 855,382 คน คิดเป็นร้อยละ 99.7 ของผู้อยู่ในกำลังแรงงาน

2. ผู้ว่างงาน หมายถึง ผู้ไม่มีงานทำและพร้อมที่จะทำงาน จำนวน 2,279 คน คิดเป็นอัตราการว่างงาน ร้อยละ 0.3
3. ผู้ที่รอฤดูกาล หมายถึง ผู้ที่ไม่ได้ทำงานและไม่พร้อมที่จะทำงานเนื่องจากจะรอทำงานในฤดูกาลต่อไป มีจำนวน 89 คน

2.3.4 ศาสนา

จังหวัดศรีสะเกษ มีผู้นับถือศาสนาพุทธมากที่สุดถึงร้อยละ 99.3 ของจำนวนประชากรทั้งหมด รองลงมาได้แก่ ผู้นับถือศาสนาคริสต์ และศาสนาอิสลามร้อยละ 0.6 และร้อยละ 0.1 ของจำนวนประชากรทั้งหมด ตามลำดับ มีจำนวนวัดทั้งสิ้น 1,387 แห่ง สำนักสงฆ์ 377 แห่ง โบสถ์คริสต์ 9 แห่ง มัสยิด 2 แห่ง จำนวนพระภิกษุ 8,110 รูป จำนวนสามเณร 1,613 รูป

2.3.5 เทศกาลและประเพณี

วัฒนธรรมประเพณีในจังหวัดศรีสะเกษนอกจากประเพณีของไทยโดยทั่วไปแล้ว ยังมีวัฒนธรรมและการแสดงท้องถิ่นอีก เช่น ฟ้อนกลองตุ้ม ฟ้อนงูกินเขียด รำผีฟ้า-รำแม่มด และมโหรีชาวบ้าน เป็นต้น จังหวัดมีงานเทศกาลและประเพณีเกือบตลอดทั้งปี เทศกาลที่สำคัญของจังหวัด เช่น เทศกาลดอกลำดวนบาน เทศกาลเงาะทุเรียนศรีสะเกษ การแข่งขันวิ่งฮาล์ฟและควอเตอร์มาราธอนสู่ผามออีแดง เป็นต้น ปฏิทินการจัดงานเทศกาลและประเพณีต่าง ๆ ในจังหวัดศรีสะเกษได้แสดงไว้ในตารางที่ 2.3.5

2.3.6 สินค้าพื้นเมืองและของที่ระลึก

สินค้าที่ระลึกของจังหวัดศรีสะเกษได้แก่ ผ้าไหม และผ้าฝ้ายลายขิต ทอกันมากที่อำเภอบึงบูรพ์และอำเภออุทุมพรพิสัย สินค้าหัตถกรรม เช่น ครุน้อย เกวียนน้อย รวมทั้งตะกร้าและกระเป๋าจักสาน ซึ่งทำด้วยฝีมืออันประณีต หาซื้อได้บริเวณถนนราชการรถไฟ นอกจากนี้ยังมีสินค้าประเภทอาหาร เช่น ไข่เค็มอำเภอไพรบึง หอมแดง กระเทียม และกระเทียมโทนดองน้ำผึ้งคุณภาพดีที่หาซื้อได้ทั่วไป

2.4 ลักษณะทางสังคมและการบริการ

2.4.1 การบริการด้านการศึกษา

จังหวัดศรีสะเกษมีระบบการศึกษาในโรงเรียน ซึ่งมีสถานศึกษาตั้งแต่ระดับอนุบาล ถึงชั้นมัธยมศึกษาในปี พ.ศ. 2546 มีจำนวนสถานศึกษาทั้งสิ้น 1,011 แห่ง สถานศึกษาที่สอนในระดับ

อนุบาลถึงประถมศึกษามีจำนวน 668 แห่ง ระดับอนุบาลถึงมัธยมศึกษาตอนต้นมีจำนวน 224 แห่ง ระดับมัธยมศึกษาตอนต้นถึงมัธยมศึกษาตอนปลายมีจำนวน 96 แห่ง มีจำนวนห้องเรียน 11,201 ห้อง จำนวนครูรวมทั้งสิ้น 12,850 คน จำนวนนักเรียน 275,100 คน และจำนวนนักศึกษาในระดับอาชีวศึกษาและอุดมศึกษา 703 คน

นอกจากนั้น จังหวัดศรีสะเกษยังมีระบบการศึกษานอกโรงเรียนซึ่งมีศูนย์การศึกษานอกโรงเรียนซึ่งกระจายอยู่ทุกอำเภอ และมีสถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานจังหวัดศรีสะเกษ อีก 1 แห่ง ที่ให้โอกาสทางการศึกษา

ตารางที่ 2.3.5 ปฏิทินเทศกาลและประเพณีของจังหวัดศรีสะเกษ

เดือน	ชื่องาน	สถานีที่จัดงาน
มกราคม	งานราตรีแห่งศรีพฤทเธศวร งานบุณคุ้มข้าวใหญ่ ข้าวใหม่ ปลามัน เทศกาลปลาดุกเผา กระเทียมดี ศรีสะเกษ งานวันหอม กระเทียมดี ศรีสะเกษ งานหอมแดงขุมคำ งานโรตารี่ เกษตรเทรดแฟร์	วัดสระกำแพงใหญ่ อ.อุทุมพรพิสัย บ้านกุดเมืองฮาม ต.กุดเมืองฮาม อ.ยางชุมน้อย ที่ว่าการ อ.ปรางค์กู่ อ.ปรางค์กู่ หน้าศาลากลางจังหวัดศรีสะเกษ วัดบ้านขุมคำ ต.บุสูง อ.วังหิน อ.กันทรลักษณ์
กุมภาพันธ์	งานวัดพระธาตุใหญ่ไพรบึง มหกรรมหอมแดง กระเทียมโทน ของดียางชุมน้อย งานประเพณีก่อเจดีย์ข้าวเปลือก	วัดไพรบึง อ.ไพรบึง อ.ยางชุมน้อย ต.พิวพวย อ.ศรีรัตนะ
มีนาคม	เทศกาลดอกลำดวนบาน	ณ สวนสมเด็จศรีนครินทร์
เมษายน	ขึ้น 2 ค่ำ เดือน 5 แห่งวิศุวสงกรานต์ เทศกาลสงกรานต์ 13-15 เมษายน งานถนนวัฒธรรมศรีสะเกษ เทศกาลบุญผะเหวด เทศน์มหาชาติ ประเพณีไหว้พระธาตุ	ณ ปราสาทสระกำแพงใหญ่ อ.อุทุมพรพิสัย บริเวณสวนราชสักการะ ห้วยน้ำคำ อ.เมือง บริเวณถนนกวงเฮง อ.เมือง วัดบ้านสิ ต.สิ อ.ขุนหาญ วัดบ้านเมืองจันทร์ อ.เมืองจันทร์
พฤษภาคม	งานแห่ข้าวพันก้อน ประเพณีบุญบั้งไฟ	บ้านจอม ต.บึงบอน อ.ยางชุมน้อย วัดบ้านระกา ต.พิมาย อ.ปราค์กู่ ต.หนองแก้ว ต.ละทาย และ ต.คำเนียม อ.กันทรลักษณ์ และ อ.ปรางค์กู่
มิถุนายน	เทศกาลเงาะ ทุเรียน และของดีศรีสะเกษ ประเพณีบุญบั้งไฟแสน เทศกาลบุญบั้งไฟ งานประเพณีบุญบั้งไฟบ้านตาโกน	หน้าศาลากลางจังหวัด อ.เมือง สนามที่ว่าการอำเภอราษีไศล หน้าที่ว่าการ อ.บึงบูรพ์ ต.ตาโกน อ.เมืองจันทร์
กรกฎาคม	งานประเพณีแห่เทียนเข้าพรรษา เทศกาลของดีขุนหาญ เทศกาลเงาะ ทุเรียน ของดีศรีสะเกษ	สนามที่ว่าการ อ.ไพรบึง หน้าสนามกีฬา (วงกลม) อ.ขุนหาญ สนามที่ว่าการ อ.กันทรลักษ์
กันยายน	งานประเพณีแซนโดนตา ประเพณีเบนงานสารทเขมร งานประเพณีสารทเขมร งานประเพณีแซนโดนตา	สนามที่ว่าการ อ.ขุขันธ์ บ้านพราน ต.พราน อ.ขุนหาญ อ.ปรางค์กู่ อ.ภูสิงห์
ตุลาคม	งานประเพณรลอยกระทงในวันออกพรรษา	วัดกันทรารมย์ อ.กันทรารมย์
พฤศจิกายน	มหกรรมแข่งเรือยาวราษีไศล ประเพณีลอยกระทง	บริเวณแม่น้ำมูล อ.ราษีไศล อ.เมืองศรีสะเกษ อ.พยุห์ อ.ขุนหาญ อ.วังหิน อ.ปรางค์กู่ อ.ภูสิงห์ อ.เมืองจันทร์ อ.กันทรารมย์
ธันวาคม	วิ่งฮาลฟ์มาราธอน เทศกาลงิ้วประจำปี งานเทศกาลปีใหม่และงานกาชาดศรีสะเกษ	ณ ผามออีแดง อ.กันทรลักษ์ สนามกีฬา (วงกลม) อ.ขุนหาญ สนามหน้าศาลากลางจังหวัดศรีสะเกษ

ที่มา : องค์การบริหารส่วนจังหวัดศรีสะเกษ

2.4.2 การบริการด้านสาธารณสุข

ในปี พ.ศ. 2547 จังหวัดศรีสะเกษ มีโรงพยาบาลของรัฐ 18 แห่ง โรงพยาบาลเอกชน 1 แห่ง สถานีอนามัย 255 แห่ง คลีนิกแพทย์ 58 แห่ง คลีนิกทันตกรรม 10 แห่ง และศูนย์บริการสาธารณสุขเขตเมือง 4 แห่ง มีบุคลากรด้านสาธารณสุขรวมทั้งสิ้น 2,745 คน เป็นแพทย์ 123 คน ทันตแพทย์ 39 คน เภสัชกร 89 คน พยาบาล 1,202 และเจ้าหน้าที่สาธารณสุขอื่น ๆ 1,292 คน

2.4.3 การบริการด้านไฟฟ้า

การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดศรีสะเกษ ได้รับกระแสไฟฟ้าจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยซึ่งมีแหล่งผลิตจากเขื่อนสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี มียอดการจำหน่ายกระแสไฟฟ้าในปี พ.ศ. 2547 ประมาณ 239.48 ล้านยูนิต จากจำนวนผู้ใช้ไฟฟ้าทั้งจังหวัดประมาณ 199,418 คน โดยแบ่งเป็นการจำหน่ายกระแสไฟฟ้าให้กับที่อยู่อาศัย ประมาณ 144.76 ล้านยูนิต สถานธุรกิจและอุตสาหกรรม ประมาณ 65.20 ล้านยูนิต สถานที่ราชการและสาธารณะ ประมาณ 27.41 ล้านยูนิต และ อื่น ๆ อีกประมาณ 2.11 ล้านยูนิต

2.4.4 การบริการด้านประปา

เมืองศรีสะเกษได้รับน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค ดำเนินงานโดยสำนักงานประปาศรีสะเกษ ปัจจุบันมีกำลังผลิต 1,000 ลบ.ม./ชั่วโมง (24,000 ลบ.ม./วัน) ด้วยระบบกรองน้ำที่ทันสมัยซึ่งก่อสร้างใหม่ ตัวโรงกรองน้ำตั้งอยู่นอกเขตเทศบาลห่างไปทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของตัวเมืองราว 2 กิโลเมตร โดยอาศัยน้ำดิบจากแม่น้ำมูล ขณะนี้เดินอัตราผลิตเฉลี่ยที่ 10,665 ลบ.ม./วัน แต่ปริมาณน้ำจำหน่ายมีเพียง 7,545 ลบ.ม./วัน ดังนั้น อัตราดังกล่าวจึงเพียงพอต่อการผลิตจ่ายในสภาพปัจจุบัน ตามข้อมูลเดือน กุมภาพันธ์ 2549 พบว่า มีจำนวนผู้ใช้น้ำรวมทั้งสิ้น 8,986 ราย แบ่งเป็นผู้ใช้น้ำเพื่อการอยู่อาศัย 6,785 ราย ที่เหลือเป็นการจ่ายให้กับหน่วยราชการ 148 ราย รัฐวิสาหกิจ 23 ราย และกิจการธุรกิจขนาดเล็กและขนาดใหญ่รวม 2,030 ราย

2.4.5 การบริการด้านโทรศัพท์

จังหวัดศรีสะเกษ มีจำนวนชุมสายโทรศัพท์ทั้งสิ้น 38 ชุมสาย และมีจำนวนเลขหมายโทรศัพท์ทั้งสิ้น 32,893 เลขหมาย โดยแยกเป็นชุมสายของบริษัท ทศท คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) จำนวน 28 ชุมสาย จำนวนเลขหมาย 25,429 เลขหมาย และชุมสายในความรับผิดชอบของบริษัทที่ได้รับสัมปทาน บริษัท ไทยเทเลโฟน แอนด์ เทเลคอมมูนิเคชั่น จำกัด (มหาชน) อีกจำนวน 10 ชุมสาย จำนวนเลขหมาย 7,464 เลขหมาย เลขหมายที่มีผู้เช่าทั้งสิ้นจำนวน 28,195 เลข

หมาย โดยระบบโทรศัพท์ทางไกลที่ใช้อยู่มี 2 ระบบ คือ ระบบ Microwave และระบบ Cable และยังมีโทรศัพท์สาธารณะได้รองรับการให้บริการในพื้นที่ชุมชนต่าง ๆ อีก จำนวน 5,665 เลขหมาย นอกจากนี้ยังมีระบบการสื่อสารของจังหวัดประเภทสื่อสารดาวเทียม ระบบข่ายสายตอนนอก โทรศัพท์ติดตามตัว การสื่อสารข้อมูล โทรศัพท์เคลื่อนที่ และการประชุมทางไกล

2.4.6 การบริการไปรษณีย์โทรเลข

จังหวัดศรีสะเกษ มีที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขทั้งหมด 17 แห่ง โดยตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมืองศรีสะเกษจำนวน 2 แห่ง และกระจายให้บริการอยู่ใน 15 อำเภอ ๆ ละ 1 แห่ง ได้แก่ อำเภอยางชุมน้อย อำเภอกันทรารมย์ อำเภอกันทรลักษ์ อำเภอขุขันธ์ อำเภอไพรบึง อำเภอปรางค์กู่ อำเภอขุนหาญ อำเภอราษีไศล อำเภออุทุมพรพิสัย อำเภอบึงบูรณ์ อำเภอห้วยทับทัน อำเภอโนนคูณ อำเภอศรีรัตนะ อำเภอวังหิน และอำเภอพยุห์

2.5 สภาพเศรษฐกิจ

2.5.1 สภาพเศรษฐกิจ

เศรษฐกิจของจังหวัดศรีสะเกษขึ้นกับการผลิต 5 สาขาหลัก ได้แก่ สาขาการค้า สาขาการเกษตร สาขาการศึกษา สาขาการบริหารราชการแผ่นดิน และสาขาอุตสาหกรรม ในปี พ.ศ. 2547 มีมูลค่าการผลิตรวมจำนวน 36,351 ล้านบาท มีมูลค่าผลิตภัณฑ์เฉลี่ยต่อคน 24,248 บาท คิดเป็นอันดับ 16 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และอันดับ 73 ของประเทศ โดยมีสัดส่วนแต่ละสาขา ดังนี้

- สาขาการค้า 10,030 ล้านบาท (ร้อยละ 27.6)
- สาขาการเกษตร 9,845 ล้านบาท (ร้อยละ 27.1)
- สาขาการศึกษา 4,341 ล้านบาท (ร้อยละ 11.9)
- สาขาการบริหารราชการแผ่นดิน 2,235 ล้านบาท (ร้อยละ 6.2)
- สาขาอุตสาหกรรม 1,782 ล้านบาท (ร้อยละ 4.9)
- อื่น ๆ 8,118 ล้านบาท (ร้อยละ 22.3)

2.5.2 ภาวะการค้า

ภาวะเศรษฐกิจจังหวัดศรีสะเกษโดยรวม ปี พ.ศ. 2547 ดีขึ้น เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา เป็นผลจากภาคการค้า ภาคอสังหาริมทรัพย์และการก่อสร้าง ภาคการเงิน ปรับตัวดีขึ้น ประกอบกับการใช้จ่ายและการลงทุนภาคเอกชนที่ขยายตัวขึ้นจากปีก่อน รวมทั้งมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจจากภาครัฐ อย่างไรก็ตามปริมาณผลผลิตทางการเกษตรโดยรวมลดลงเล็กน้อย ขณะที่ราคาสินค้าเกษตร

อาทิ ข้าวเปลือกเจ้าหอมมะลิ และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ปรับตัวสูงขึ้น ส่วนด้านภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการและการท่องเที่ยวโดยรวมยังไม่ดีขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

2.5.3 การอุตสาหกรรม

ในปี พ.ศ. 2547 อุตสาหกรรมในจังหวัดศรีสะเกษเป็นสาขาที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมตามราคาประจำปีมากเป็นอันดับ 5 จากทั้งหมด 16 สาขา รองจาก การค้าส่งและค้าปลีก การเกษตร การศึกษา และการบริหารราชการแผ่นดิน โดยมีมูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัดสาขาอุตสาหกรรมเท่ากับ 1,782 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.90 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดศรีสะเกษ

สำหรับสถานประกอบการในจังหวัดศรีสะเกษ ในปี พ.ศ. 2547 มีทั้งหมด 347 แห่ง เงินลงทุนจำนวน 1,446,065,881 บาท และมีจำนวนคนงานทั้งหมด 4,156 คน ประเภทสถานประกอบอุตสาหกรรมที่มีจำนวนมากที่สุด คือ อุตสาหกรรมการเกษตร จำนวน 80 แห่ง รองลงมาคือ อุตสาหกรรมการขนส่ง จำนวน 71 แห่ง สาขาอุตสาหกรรมที่มีเงินทุนมากที่สุด คือ สาขาเกษตรมีเงินทุนทั้งสิ้น 592,649,667 บาท รองลงมา คือ สาขาผลิตอาหาร ซึ่งมีเงินลงทุน 240,057,006 บาท รายละเอียดดังตารางที่ 2.5.3

ตารางที่ 2.5.3 แสดงจำนวนสถานประกอบการอุตสาหกรรม จำนวนเงินทุน และจำนวนคนงาน จำแนกตามประเภทอุตสาหกรรมปี พ.ศ. 2547

ประเภทอุตสาหกรรม	สถานประกอบการ (แห่ง)	เงินทุน (บาท)	คนงาน (คน)
อุตสาหกรรมการเกษตร	80	592,649,667	860
อุตสาหกรรมอาหาร	37	240,057,000	440
อุตสาหกรรมขนส่ง	71	158,112,414	315
อุตสาหกรรมอโลหะ	37	114,334,500	268
อุตสาหกรรมเครื่องแต่งกาย	11	79,632,000	1,181
อุตสาหกรรมไม้และผลิตภัณฑ์	18	65,170,000	243
อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล	30	52,851,000	175
อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ	29	24,949,300	82
อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและผลิตภัณฑ์	3	17,300,000	18
อุตสาหกรรมเคมี	3	10,165,000	19
อื่นๆ	28	90,845,000	555
รวม	**347**	**1,446,065,881**	**4,156**

ที่มา : สมุดรายงานสถิติจังหวัด พ.ศ. 2548

2.6 การท่องเที่ยว

แหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดศรีสะเกษสามารถจำแนกออกได้เป็น 2 ประเภท คือ แหล่งท่องเที่ยวประเภทโบราณสถาน และเชิงวัฒนธรรมและแหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ ส่วนใหญ่ตำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยวจะกระจายอยู่ทางด้านทิศตะวันตกและทางด้านทิศใต้ของจังหวัด ดังแสดงในรูปที่ 2.6 แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

รูปที่ 2.6 สถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดศรีสะเกษ

2.6.1 แหล่งท่องเที่ยวประเภทโบราณสถาน เชิงวัฒนธรรม

1) ปราสาทสระกำแพงใหญ่ เป็นปราสาทหินใหญ่ที่สุดในจังหวัดศรีสะเกษ ตั้งอยู่ที่วัดสระกำแพงใหญ่ ใกล้ถนนสายอุทุมพรพิสัย-ห้วยทับทัน บ้านกำแพงใหญ่ อำเภออุทุมพรพิสัย เป็นปราสาทหินองค์เล็ก ๆ มีระเบียงคตก่อด้วยหินทรายและศิลาแลง ล้อมรอบลวดลายแกะสลักสมัยขอมประณีตงดงามมากแม้จะเหลือให้เห็นเป็นซากปรักหักพัง

2) ประสาทสระกำแพงน้อย ตั้งอยู่ที่ตำบลขะยูง ถนนสายศรีสะเกษ–อุทุมพรพิสัย อำเภออุทุมพรพิสัย มีลักษณะคล้ายประสาทหิน สระกำแพงใหญ่ เพียงแต่องค์ปราสาทเป็นขนาดเล็ก สร้างด้วยศิลาแลง

3) ปราสาทปรางค์กู่ ตั้งอยู่ที่อำเภอปรางค์กู่ เป็นศาสนสถานสมัยขอม มีอายุกว่าพันปีมาแล้วแต่ยังมีความงดงาม

4) ปราสาทหินบ้านหมอ ตั้งอยู่ที่ตำบลสมอ อำเภอปรางค์กู่ห่างจากปราสาทปรางค์กู่ มาทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 10 กิโลเมตร มีสิ่งสำคัญคือ ปรางค์ก่อด้วยแลงเป็นรูปสี่เหลี่ยมย่อมุม ส่วนด้านอื่นทำเป็นประตูหลอก

5) ธาตุบ้านปราสาท หรือ **ปราสาทห้วยทับทัน** ตั้งอยู่ที่วัดปราสาทพนาราม บ้านปราสาท ตำบลห้วยทับทัน อำเภอห้วยทับทัน โบราณสถานแห่งนี้ตั้งอยู่บนเนินดินที่ลักษณะเป็นรูปปรางค์สี่เหลี่ยมย่อมุมทรงแหลมเรียวรี ลดหลั่นจากส่วนฐานจนถึงยอดปราสาทที่ก่อด้วยอิฐสอปูนขนาดไล่เลี่ยกัน 3 องค์

6) ปราสาทตำหนักไทร หรือ **ปราสาททามจาม** ตั้งอยู่บริเวณเส้นทางสายขุนหาญ น้ำตกสำโรงเกียรติ เขตบ้านสำโรงเกียรติ อำเภอขุนหาญลักษณะของปราสาทตำหนักไทรเป็นปรางค์เดี่ยวรูปสี่เหลี่ยมย่อมุมหันหน้าไปทางตะวันออก มีประตูเข้าได้ทิศเดียวคือทิศตะวันออก ตัวปรางค์ก่อด้วยอิฐทั้งองค์ กรอบประตูและทับหลังทำด้วยหินทราย

7) ปราสาทศิลาช่องเข้าโดนตรวล ตั้งอยู่ริมหน้าผาสูงชัน ลานหินโดนตรวลบนเทือกเขาพนมดงรัก อยู่ห่างจากหมู่บ้านภูมิซรอลไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 8 กิโลเมตร ตำบลบึงมะลู อำเภอกันทรลักษ์ ห่างจากตัวอำเภอประมาณ 38 กิโลเมตรเศษ ปราสาทแห่งนี้ตั้งอยู่กลางป่าทึบติดชายแดนไทย – กัมพูชา

8) วัดป่ามหาเจดีย์แก้ว (วัดล้านขวด) ตั้งอยู่ตำบลโนนสูง อำเภอขุนหาญ โดยสิ่งปลูกสร้างในวัดถูกประดับด้วยแก้วหลากสีสันนับล้าน ๆ ขวด มีขวดลายวิจิตรสวยงามยิ่ง โดยเฉพาะศาลาใหญ่ “ศาลาฐานสโมสรมหาเจดีย์แก้ว” หรือ “วัดล้านขวด”

9) ผามออีแดง อยู่ในอำเภอกันทรลักษ์ห่างจากตัวจังหวัดประมาณ 98 กิโลเมตร เป็นเส้นทางต่อกับทางขึ้นเขาพระวิหาร ขณะนี้กรมทางหลวงได้ปรับปรุงแล้วเสร็จ ทำให้นักท่องเที่ยว

เดินทางไปท่องเที่ยวผามออีแดงได้อย่างสะดวกสบาย สามารถชมทิวทัศนียภาพทิวเขาพนมดงรัก แผ่นดินเขมรต่ำ ยอดเขาพระวิหารในระยะทางใกล้เพียง 1 - 2 กิโลเมตร

10) พระธาตุเรืองรอง ตั้งอยู่ที่วัดบ้านสร้างเรือง ตำบลหญ้าปล้อง อำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษ ห่างจากตัวเมือง 4 กิโลเมตร เป็นพระธาตุที่สร้างโดยผสมศิลปะแบบอีสานใต้ ทั้ง 4 เผ่า ได้แก่ ลาว ส่วย เยอ และเขมร ไว้บนหน้ามุขทั้ง 4 ด้าน

2.6.2 แหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ

1) สวนสมเด็จศรีนครินทร์ ตั้งอยู่ในวิทยาลัยเกษตรกรรมศรีสะเกษ ถนนกสิกรรม ตำบลหนองครก อำเภอเมืองศรีสะเกษ มีเนื้อที่ 237 ไร่ เป็นสวนสมเด็จฯแห่งแรกของประเทศที่ใหญ่ที่สุด ห่างจากศาลากลางจังหวัด 2 กิโลเมตรเป็นสวนสาธารณะที่จัดขึ้นเพื่อเป็นที่พักผ่อนของประชาชน

2) น้ำตกห้วยจันทร์ หรือ **น้ำตกกันทรอม** อยู่ห่างจากอำเภอขุนหาญ ประมาณ 24 กิโลเมตร เป็นน้ำตกที่สวยงามมากและมีน้ำตกตลอดปี ร่มรื่นด้วยพันธุ์ไม้นานาชนิดเหมาะสำหรับพักผ่อน ในวันหยุดจะมีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเที่ยวมาก เนื่องจากมีรถยนต์เข้าถึงบริเวณน้ำตก การเดินทางไป-มาสะดวกมาก

3) น้ำตกสำโรงสำเกียรติ หรือ **น้ำตกปีศาจ** เป็นน้ำตกขนาดกลางจากหน้าผาสูง 8 เมตร น้ำจะไหลลดหลั่นกันลงไปอีกเป็นชั้น ด้านล่างของน้ำตกจะมีแอ่งน้ำใสสะอาด โดยรอบบริเวณน้ำตกมีความร่มรื่น เพราะมีเถาวัลย์ และต้นไม้นานาพันธุ์ปกคลุมน้ำตก

4) อ่างเก็บน้ำห้วยศาลา ตั้งอยู่ที่อำเภอขุขันธ์ เป็นอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ที่ล้อมรอบไปด้วยเทือกเขา และป่าไม้มีทิวทัศน์ที่สวยงามและมีมุมมองที่เงียบสงบเหมาะแก่การท่องเที่ยว

5) สถานที่ตากอากาศสวนสัตว์ศรีสะเกษ เป็นสวนป่าเฉลิมพระเกียรติ ร.9 ตั้งอยู่ที่ตำบลน้ำคำ อำเภอเมืองศรีสะเกษ ห่างจากศาลากลางจังหวัดศรีสะเกษประมาณ 4 กิโลเมตร เหมาะสำหรับเป็นสถานพักผ่อนหย่อนใจ ในบริเวณรอบ ๆ สวนมีสัตว์ป่าหายากหลายชนิด เช่น ไก่ฟ้า ลิง เสือกระต่าย เก้ง หมี หมาป่า กวาง ฯลฯ และมีหนองน้ำกว้างขนาดใหญ่ ไว้สำหรับแข่งเรือพายพร้อมศาลาเอนกประสงค์ริมน้ำสำหรับนั่งพักผ่อน

2.6.3 สถิติจำนวนนักท่องเที่ยว

จำนวนนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวในจังหวัดศรีสะเกษมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะชาวต่างประเทศแต่ถือว่ายังมีสัดส่วนน้อยเพียงร้อยละ 1 ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด (ปี 2548) รายได้ส่วนใหญ่ของการท่องเที่ยวมาจากนักท่องเที่ยวชาวไทย โดยชาวต่างประเทศมี

ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันมากกว่านักท่องเที่ยวชาวไทยประมาณ 1.5 เท่า และระยะเวลาพำนักเฉลี่ยในพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษประมาณ 3 วัน ดังแสดงในตารางที่ 2.6.3 สำหรับยานพาหนะที่ใช้สำหรับการเดินทางมาท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษที่ได้รับความนิยมมากที่สุดคือ รถยนต์ส่วนบุคคล รองลงมาคือ รถไฟ และรถโดยสารประจำทาง ตามลำดับ

ตารางที่ 2.6.3 สถิติจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเยี่ยมเยือนจังหวัดศรีสะเกษในปี พ.ศ. 2544-2548

ปี	2544	2545	2546	2547	2548
1. จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนทั้งหมด (คน)	**610,766**	**598,084**	**640,481**	**680,694**	**681,798**
- คนไทย (คน)	608,173	595,988	637,884	677,477	674,653
- ชาวต่างประเทศ (คน)	2,593	2,096	2,597	3,217	7,145
2. รายได้จากการท่องเที่ยว (ล้านบาท)	**659.59**	**695.28**	**761.6**	**818.78**	**823.02**
- คนไทย (ล้านบาท)	657.42	693.52	759.32	816.15	813.93
- ชาวต่างประเทศ (ล้านบาท)	2.17	1.76	2.28	2.63	9.09
3. ระยะเวลาพำนักเฉลี่ย (วัน/คน)	**2.97**	**3.04**	**3.04**	**3.02**	**2.80**
4. ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวัน(บาท)	**501.78**	**507.9**	**520.03**	**529.42**	**623.09**
- คนไทย (บาท)	500.49	506.82	518.71	528.18	620.51
- ชาวต่างประเทศ (บาท)	805.86	814.03	842.88	789.96	955.87

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2549

2.6.4 จุดผ่านแดน

จังหวัดศรีสะเกษ มีอาณาเขตติดต่อด้านทิศใต้ในพื้นที่ อ.กันทรลักษ์ อ.ขุนหาญ และอ.ภูสิงห์ ติดกับราชอาณาจักรกัมพูชา ด้านจังหวัดเขาพระวิหาร และจังหวัดอุดรมีชัย มีแนวชายแดนยาวประมาณ 90 กิโลเมตร ช่องทางเข้าออกระหว่างชายแดนด้านจังหวัดศรีสะเกษที่ประชาชนทั้งสองประเทศเคยใช้สัญจรไปมาและค้าขายกัน มีทั้งสิ้นประมาณ 26 ช่องทาง ในจำนวนนี้มีช่องทางที่สำคัญ 7 ช่องทาง คือ

1. ช่องตาเฒ่า ในเขตอำเภอกันทรลักษ์
2. ช่องคำผกา ในเขตอำเภอกันทรลักษ์
3. ช่องโดย ในเขตอำเภอกันทรลักษ์
4. ช่องโดนเอาว์ ในเขตอำเภอกันทรลักษ์
5. ช่องพระพลัย ในเขตอำเภอขุนหาญ
6. ช่องสะงำ ในเขตอำเภอภูสิงห์
7. ช่องจะบก ในเขตอำเภอภูสิงห์

สำหรับช่องทางติดต่อการค้าที่สำคัญได้แก่ ช่องสะงำ อ.ภูสิงห์ ซึ่งได้รับการอนุมัติให้เป็นด่านผ่านแดนถาวรเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2546 และได้มีการพัฒนาพื้นที่ 966 ไร่ บริเวณบ้านแซร์ไปร์ ตำบลไพรพัฒนา อำเภอภูสิงห์ เป็นที่ตั้งของเมืองใหม่ เพื่อใช้เป็นเมืองคู่ค้าระหว่างจังหวัดเสียมเรียบและศรีสะเกษ และเป็นพื้นที่เป้าหมายสำคัญ ตามแผนพัฒนาสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจในการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม ระหว่างไทย - กัมพูชา - เวียดนาม – ลาว นโยบาย ECS (Economics Cooperation Strategy)

การค้าชายแดนระหว่างไทย-กัมพูชา ณ จุดผ่านแดนช่องสะงำมีแนวโน้มของมูลค่าการค้ารวมเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ โดยในช่วงปี พ.ศ. 2546 และ พ.ศ. 2547 ไทยได้เสียเปรียบดุลการค้าให้แก่กัมพูชาและได้เปรียบดุลการค้าในปี พ.ศ. 2548 ดังแสดงในตารางที่ 2.6.4

ตารางที่ 2.6.4 สถิติการค้าชายแดนระหว่างไทย-กัมพูชาผ่านจุดผ่านแดนช่องสะงำ

ภาวะการค้า	ปี		
	2546	**2547**	**2548**
มูลค่าการส่งออก (บาท)	36,789,325.94	78,811,027.54	150,795,422.86
มูลค่าการนำเข้า (บาท)	40,793,821.48	129,230,283.26	131,195,858.17
มูลค่าการค้ารวม (บาท)	77,583,147.42	208,041,310.80	281,991,281.03
ดุลการค้า (บาท)	-4,004,495.54	-50,419,255.72	19,599,564.69

ที่มา : ด่านศุลกากรช่องจอม พ.ศ. 2549

สินค้าที่เป็นความต้องการของกัมพูชาและมีศักยภาพที่จะส่งออกทางช่องสะงำได้ เช่น น้ำมัน รถยนต์ เครื่องอุปโภค ยารักษาโรค วัสดุ และอุปกรณ์ก่อสร้าง ฯลฯ ส่วนสินค้าที่กัมพูชามีศักยภาพในการส่งออกและนำเข้าประเทศไทย คือ เครื่องหวาย น้ำมันยาง เครื่องจักสาน อัญมณี ไม้แปรรูป ผลิตภัณฑ์และสิ่งประดิษฐ์จากไม้ เป็นต้น

3. ระบบคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน

3.1 ระบบคมนาคมขนส่งในจังหวัดศรีสะเกษ

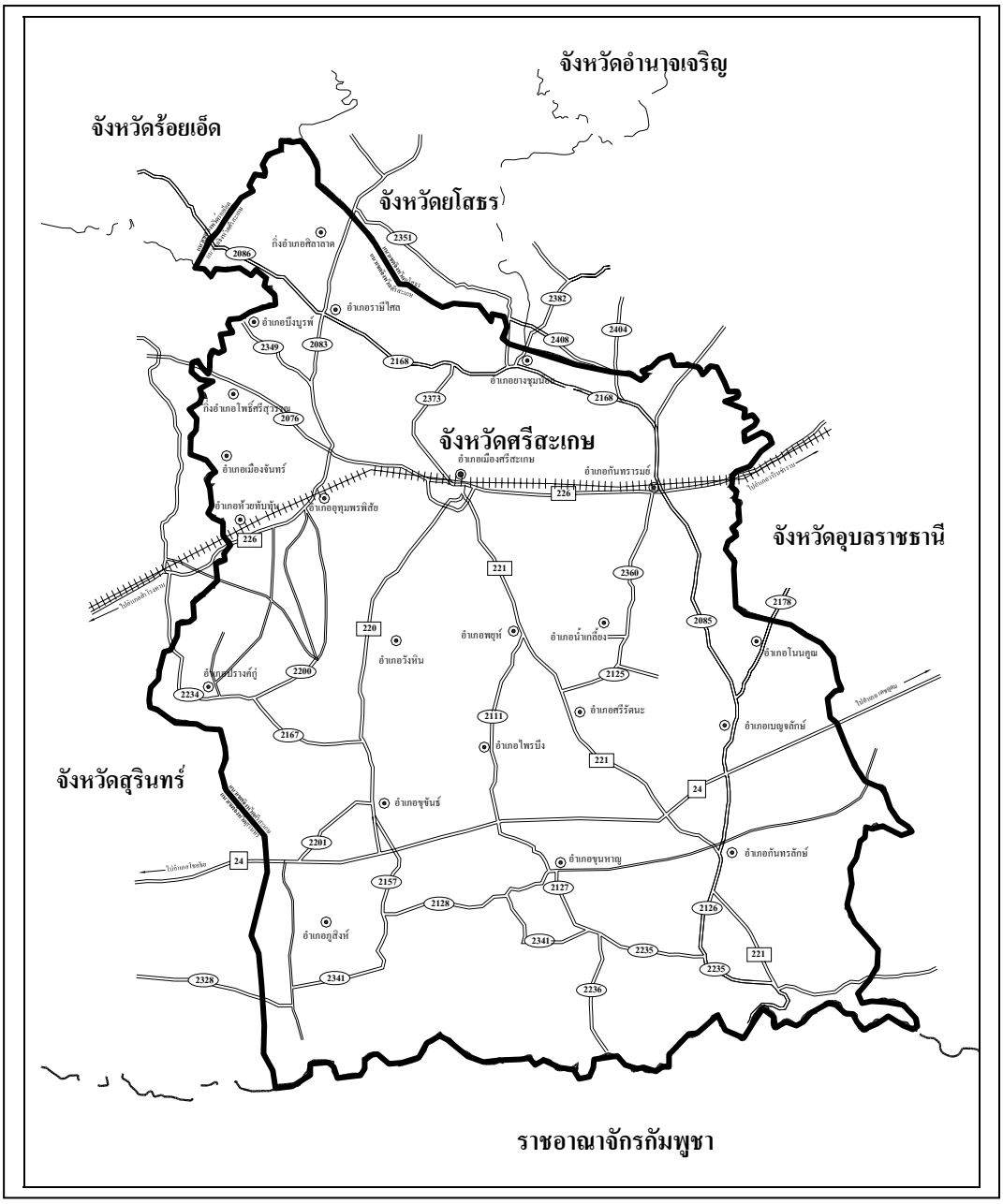
การคมนาคมขนส่งติดต่อระหว่างจังหวัดศรีสะเกษกับจังหวัดอื่น ๆ รวมถึงกรุงเทพมหานคร สามารถติดต่อได้โดยสะดวกทั้งทางรถยนต์ และรถไฟ ดังแสดงในรูปที่ 3.1 ซึ่งแสดงเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดศรีสะเกษกับจังหวัดอื่น ๆ

3.1.1 ทางถนน

3.1.1.1 โครงข่ายถนนจังหวัดศรีสะเกษ

จังหวัดศรีสะเกษ ตั้งอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ เป็นระยะทางประมาณ 571 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางโดยรถยนต์ประมาณ 8 ชั่วโมง มีเส้นทางคมนาคมติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงได้สะดวกดังแสดงในรูปที่ 3.1 โดยมีถนนทางหลวงแผ่นดินสายสำคัญ ๆ ได้แก่

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24** เป็นทางหลวงสายประธาน จุดต้นทางอำเภอโชคชัย จังหวัดนครราชสีมา เส้นทางนี้ได้ตัดผ่านทางด้านล่างของจังหวัดศรีสะเกษในท้องที่อำเภอขุขันธ์ อำเภอไพรบึง อำเภอภูสิงห์ อำเภอขุนหาญ อำเภอกันทรลักษ์ และอำเภอเบญจลักษ์ เพื่อที่จะผ่านเข้าอำเภอเดชอุดม จังหวัดอุบลราชธานี รวมระยะทางที่อยู่ในจังหวัดศรีสะเกษ ทั้งหมด 88 กิโลเมตร
- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226** เป็นทางหลวงสายหลักที่ใช้ในการเดินทางผ่านตัวเมืองของจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง โดยมีจุดเริ่มต้นจากจังหวัดนครราชสีมา ผ่านบุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ ไปสิ้นสุดที่อุบลราชธานี ขนานกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 ทางตอนล่างของจังหวัด และเป็นเส้นทางหลักในการเดินทางเชื่อมโยงระหว่างอำเภอต่าง ๆ ในจังหวัด ได้แก่ อำเภอห้วยทับทัน อุทุมพรพิสัย เมืองศรีสะเกษ และกันทรารมย์
- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221** เป็นทางหลวงสายหลักที่ใช้ในการเดินทางระหว่างอำเภอเมืองศรีสะเกษไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ (เช่น เขาพระวิหาร และผามออีแดง เป็นต้น) และอำเภอต่าง ๆ ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของจังหวัด (ได้แก่ อำเภอพยุห์ ศรีรัตนะ ขุนหาญ และกันทรลักษ์)



รูปที่ 3.1 โครงข่ายถนนในจังหวัดศรีสะเกษและเชื่อมโยงกับจังหวัดใกล้เคียง

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220** เป็นทางหลวงสายหลักที่เชื่อมต่อเมืองศรีสะเกษไปยังอำเภอต่าง ๆ ทางด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของจังหวัด ไปสิ้นสุดที่อำเภอขุขันธ์ และเป็นเส้นทางหลักเชื่อมต่อไปยังช่องสะงำซึ่งเป็นจุดผ่านแดนถาวรไทย-กัมพูชาที่อำเภอภูสิงห์

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2373** เป็นทางหลวงที่เชื่อมต่อเมืองศรีสะเกษไปยังอำเภอต่าง ๆ ทางด้านทิศเหนือของจังหวัด รวมถึงเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังจังหวัดร้อยเอ็ด ยโสธร อำนาจเจริญ และจังหวัดที่อยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน

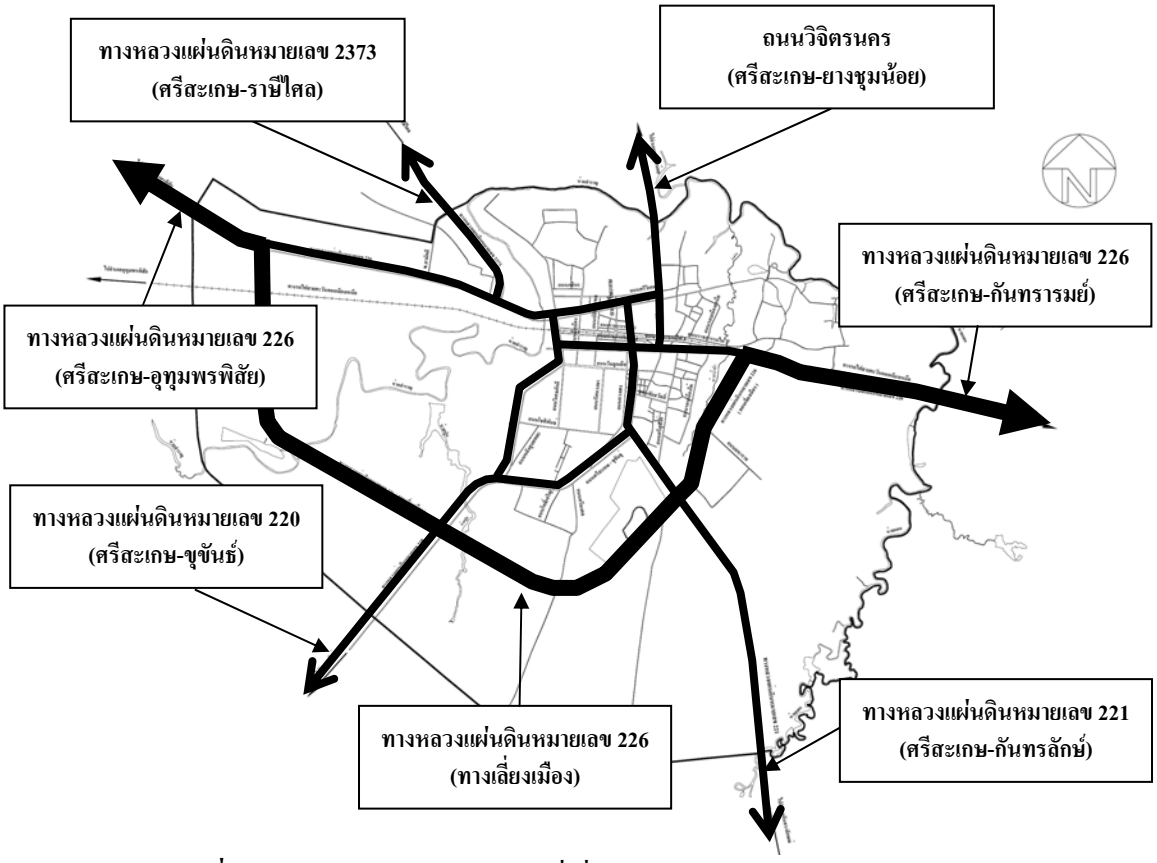
3.1.1.2 โครงข่ายถนนในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ

เส้นทางคมนาคมทางถนนที่สำคัญที่เชื่อมโยงผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษกับพื้นที่ภายนอกมีดังนี้ (ดูรูปที่ 3.1.1.2-1)

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ศรีสะเกษ-อุทุมพรพิสัย)** เป็นทางหลวงสายประธานที่เชื่อมโยงพื้นที่ผังเมืองรวมกับอำเภอต่าง ๆ ทางด้านทิศตะวันตกของจังหวัด และเป็นเส้นทางหลักที่ใช้เชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานคร
- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ศรีสะเกษ-กันทรารมย์)** เป็นทางหลวงสายประธานที่เชื่อมโยงพื้นที่ผังเมืองรวมกับอำเภอต่าง ๆ ทางด้านทิศตะวันออกของจังหวัด และเป็นเส้นทางหลักที่ใช้เชื่อมต่อกับจังหวัดอุบลราชธานี
- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ตอนเลี่ยงเมือง)** เป็นทางเลี่ยงเมืองที่อยู่ทางด้านทิศใต้ของเมืองศรีสะเกษ แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 เริ่มจากทางหลวงแผ่นดินหมาย 226 (ศรีสะเกษ-อุทุมพรพิสัย) ไปจนถึงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 (ศรีสะเกษ-ขุขันธ์) ส่วนที่ 2 เริ่มจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 (ศรีสะเกษ-ขุขันธ์) ไปจนถึงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221 (ศรีสะเกษ-กันทรลักษ์) และส่วนที่ 3 เริ่มจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221 (ศรีสะเกษ-กันทรลักษ์) ไปจนถึงทางหลวงแผ่นหมายเลข 226 (ศรีสะเกษ-กันทรารมย์)
- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220** เป็นทางหลวงสายหลักที่เชื่อมต่อพื้นที่ผังเมืองรวมไปยังอำเภอต่าง ๆ ทางด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของจังหวัด ไปสิ้นสุดที่อำเภอขุขันธ์ และเป็นเส้นทางหลักเชื่อมต่อไปยังช่องสะงำซึ่งเป็นจุดผ่านแดนถาวรไทย-กัมพูชาที่อำเภอภูสิงห์
- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221** เป็นทางหลวงสายหลักที่เชื่อมต่อเมืองศรีสะเกษไปยังอำเภอต่าง ๆ ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของจังหวัด ไป

สิ้นสุดที่อำเภอกันทรลักษ์ และเป็นเส้นทางหลักเชื่อมต่อไปยังเขาพระวิหาร ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัด

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2373** เป็นทางหลวงที่เชื่อมต่อเมืองศรีสะเกษไปยังอำเภอต่าง ๆ ทางด้านทิศเหนือของจังหวัด รวมถึงเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังจังหวัดร้อยเอ็ด ยโสธร อำนาจเจริญ และจังหวัดที่อยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน
- **ถนนวิจิตรนคร** เป็นถนนสายหลักที่สามารถใช้เชื่อมต่อเมืองศรีสะเกษไปยังอำเภอยางชุมน้อยและจังหวัดอื่น ๆ ที่อยู่ทางด้านทิศเหนือของจังหวัดได้อีกเส้นทางหนึ่ง



รูปที่ 3.1.1.2-1 เส้นทางสายสำคัญที่เชื่อมโยงเมืองศรีสะเกษกับอำเภอต่าง ๆ

รูปตัวอย่างหน้าตัดถนนที่เชื่อมโยงผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษกับพื้นที่ภายนอกได้แสดงไว้ในรูปที่ 3.1.1.2-2

รูปที่ 3.1.1.2-2 หน้าตัดถนนเชื่อมโยงผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษกับพื้นที่ภายนอก (ก) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ศรีสะเกษ-อุทุมพรพิสัย) (ข) และ (ค) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ตอนเลี่ยงเมือง) (ง) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ศรีสะเกษ-กันทรารมย์)

รูปที่ 3.1.1.2-2 หน้าตัดถนนเชื่อมโยงผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษกับพื้นที่ภายนอก (ต่อ) (ก) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 (ข) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221 (ค) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2373 (ง) ถนนวิจิตรนคร

3.1.1.2.1 การจำแนกประเภทถนน

การจำแนกประเภทของถนนในโครงข่ายถนนในเขตเมืองตามความสำคัญของหน้าที่ของถนน (Functional Road Hierarchy Classification) การให้บริการต่อการไหลของกระแสจราจร (Traffic Mobility) และการเข้าถึงพื้นที่ (Land Use Access) เป็นวิธีการที่ได้รับการยอมรับมากที่สุด

โครงข่ายถนนในเมืองศรีสะเกษ ได้ถูกจำแนกเป็นประเภทต่าง ๆ โดยพิจารณาถึงหน้าที่ของถนนแต่ละเส้นในโครงข่ายถนนเป็นสำคัญ รวมทั้งพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างการจราจร สภาพแวดล้อม และการใช้ที่ดิน 2 ข้างทาง นอกจากนี้ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการจราจร ปริมาณจราจร สภาพการใช้ที่ดิน ได้ถูกนำมาพิจารณาร่วมด้วย หลังจากพิจารณาถนนสายต่าง ๆ ในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษแล้ว สามารถจำแนกประเภทของถนนได้ 4 ประเภท ดังแสดงไว้ในรูปที่ 3.1.1.2.1-1 ดังนี้ คือ

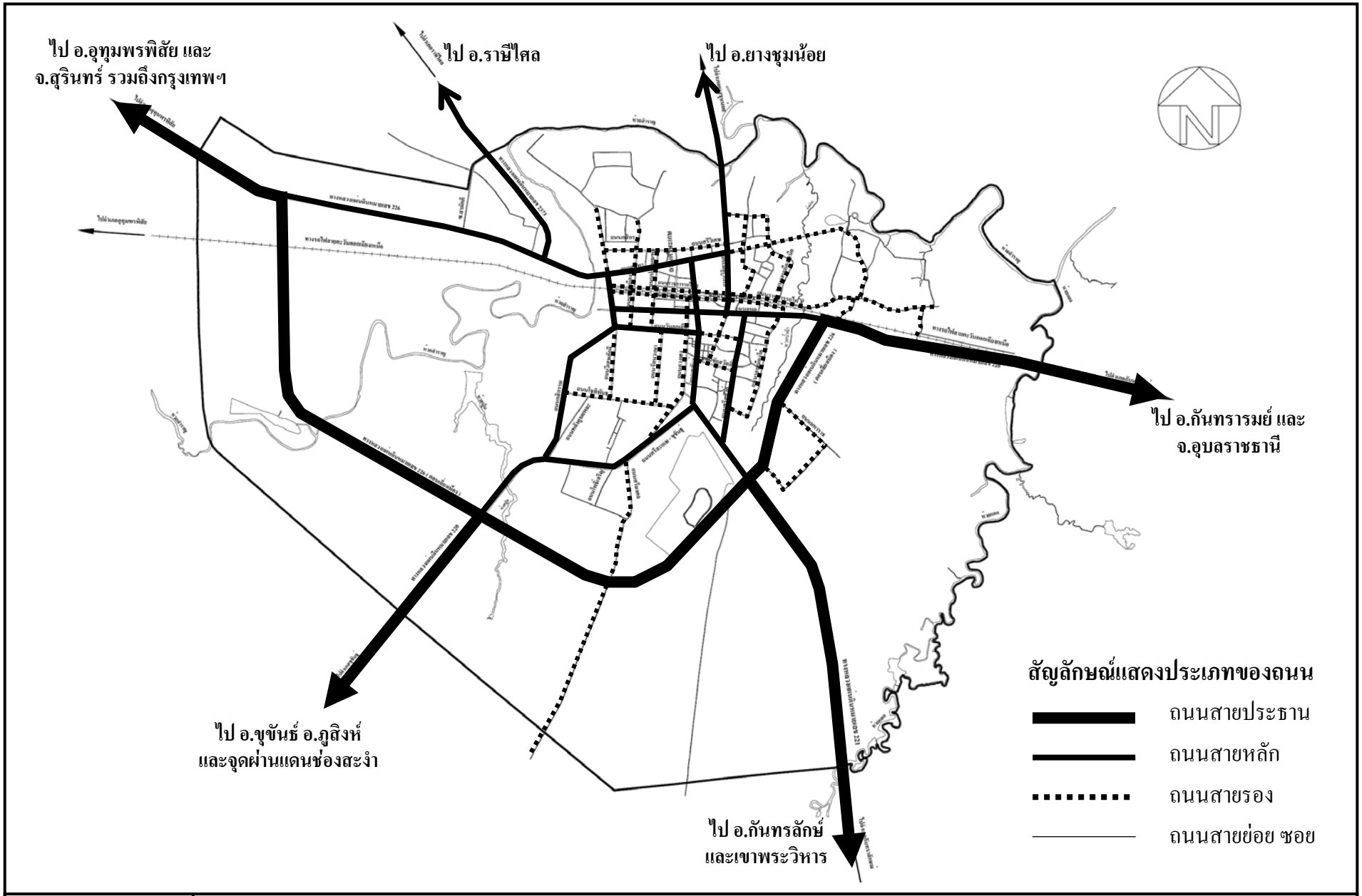
1) ถนนสายประธาน ทำหน้าที่เป็นถนนสายสำคัญที่เชื่อมตัวชุมชนต่างๆ ในระดับภาค หรือระดับจังหวัด รองรับการจราจรประเภทผ่านเมือง ซึ่งมีปริมาณการจราจรและความเร็วสูง แต่จะมีมาตรฐานการออกแบบที่ต่ำกว่าทางด่วน (Expressways) ถนนประเภทนี้คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ตอนเลี่ยงเมือง) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221

2) ถนนสายหลัก เป็นถนนเชื่อมต่อการจราจรระหว่างถนนสายรองในเขตชุมชน กับถนนสายประธาน ถนนประเภทนี้อาจจะมีการจราจรประเภทผ่านเมืองรวมอยู่ด้วย จะทำหน้าที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อส่วนต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน เช่น ถนนเทพา ถนนกสิกรรม ถนนอุบล ถนนวันลูกเสือ และถนนขุขันธ์ เป็นต้น

3) ถนนสายรอง เป็นถนนที่รวมและกระจายการจราจรระหว่างถนนสายหลัก และถนนสายย่อย (ตรอก ซอยต่างๆ) เช่น ถนนศรีวิเศษ ถนนราชการรถไฟ 2 ถนนราชการรถไฟ 3 ถนนชัยสวัสดิ์ ถนนหลักเมือง ถนนปลัดมณฑล ถนนรอบเมืองเหนือ และถนนรอบเมืองใต้ เป็นต้น

4) ตรอก ซอยต่างๆ ที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างย่านพักอาศัยหรือชุมชนต่างๆ กับถนนสายรอง และถนนสายหลัก เช่น ถนนกสิกร ถนนศรีสุมังค์ 6 เป็นต้น

รูปตัวอย่างหน้าตัดถนนของถนนทั้ง 4 ประเภท ได้แสดงไว้ในรูปที่ 3.1.1.2.1-2

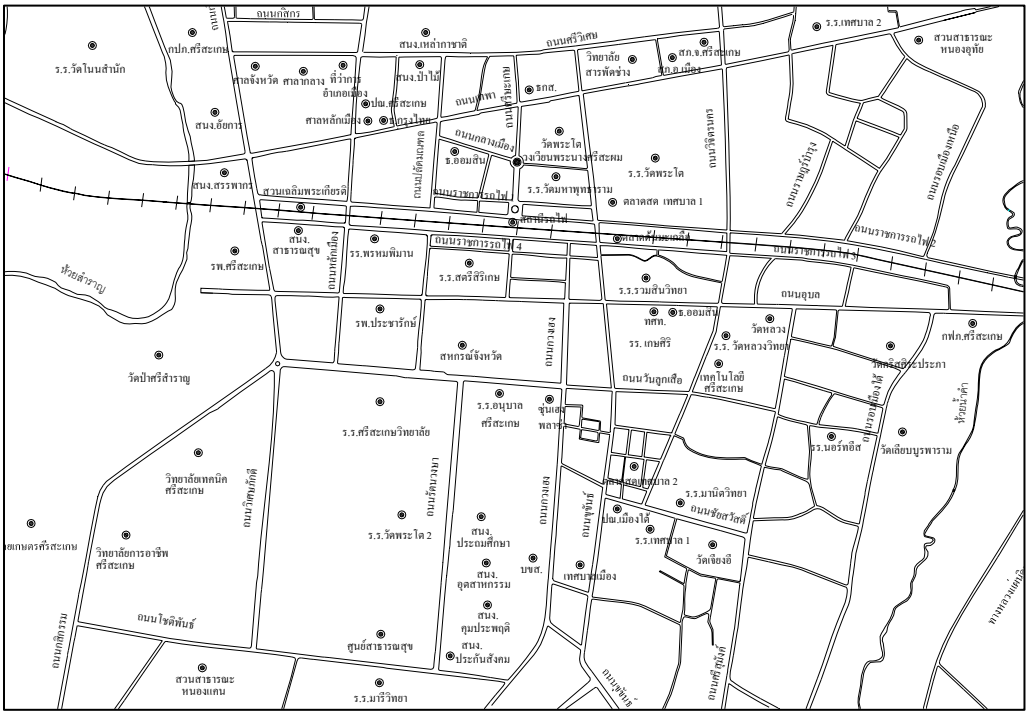


ศรีสะเกษ	**รูปที่ 3.1.1.2.1-1** ถนนประเภทต่าง ๆ ในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ

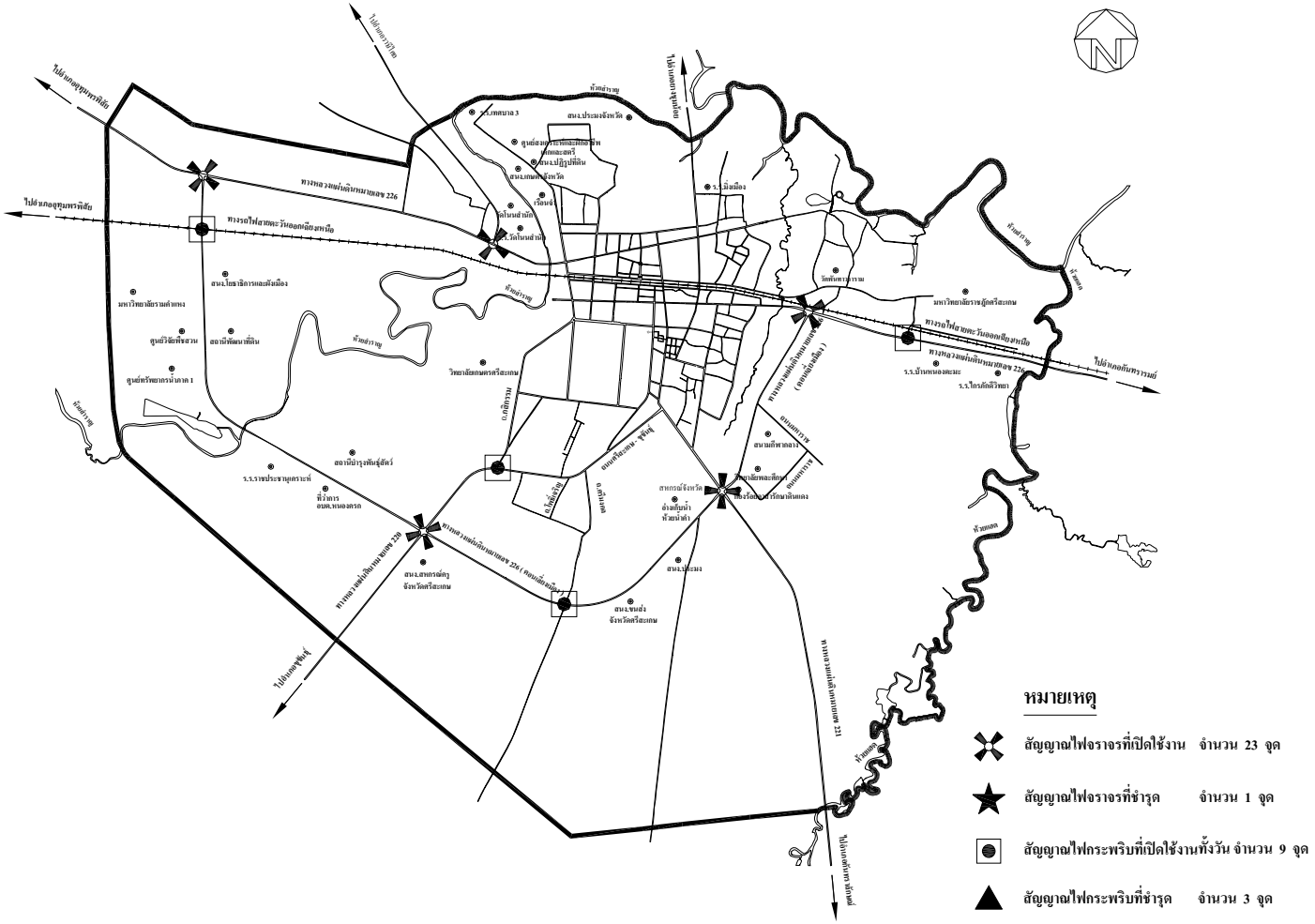
รูปที่ 3.1.1.2.1-2 หน้าตัดถนนประเภทต่าง ๆ ในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ
(ก) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221 (ศรีสะเกษ-กันทรลักษ์) (ข) ถนนวันลูกเสือ
(ค) ถนนหลักเมือง (ง) ถนนศรีสุมังค์

3.1.1.2.2 ลักษณะทางกายภาพของถนน

โครงข่ายถนนของเมืองศรีสะเกษมีรูปแบบเป็นตารางสี่เหลี่ยม (Grid pattern) โดยถนนสายสำคัญของเมืองวางตัวอยู่ในแนวเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก ตัดกันเป็นตารางสี่เหลี่ยม ถนนสายสำคัญในแนวเหนือ-ใต้ ได้แก่ ถนนขุขันธ์ ถนนวิจิตรนคร ถนนกสิกรรม ถนนปลัดมณฑล และถนนหลักเมือง ส่วนถนนสายสำคัญในแนวตะวันออก-ตะวันตก ได้แก่ ถนนวันลูกเสือ ถนนอุบล ถนนราชการรถไฟ 3 ถนนเทพา ถนนราชการรถไฟ 2 และ ถนนศรีวิเศษ (ดังแสดงในรูปที่ 3.1.1.2.2) เนื่องจากรูปแบบโครงข่ายถนนในเขตเมืองมีลักษณเป็นตารางสี่เหลี่ยม และถนนส่วนใหญ่มีขนาดเขตทางไม่มากนัก ถนนสายหลักของเมืองจะเป็นถนนที่มีแนวเชื่อมต่อหรือต่อเนื่องกับทางหลวงแผ่นดินที่ใช้เป็นเส้นทางเข้า-ออกเมือง ซึ่งมีโครงข่ายเป็นรูปแบบรัศมี (Radial Network) กระจายออกจากตัวเมือง และใช้เดินทางติดต่อกับชุมชนภายนอก ได้แก่ ถนนขุขันธ์ ถนนอุบล และถนนเทพา ส่วนถนนสายอื่น ๆ ที่กล่าวถึงข้างต้นจะทำหน้าที่เป็นถนนสายรองที่ช่วยกระจายการาจราจรจากถนนสายหลักไปยังพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของเมือง

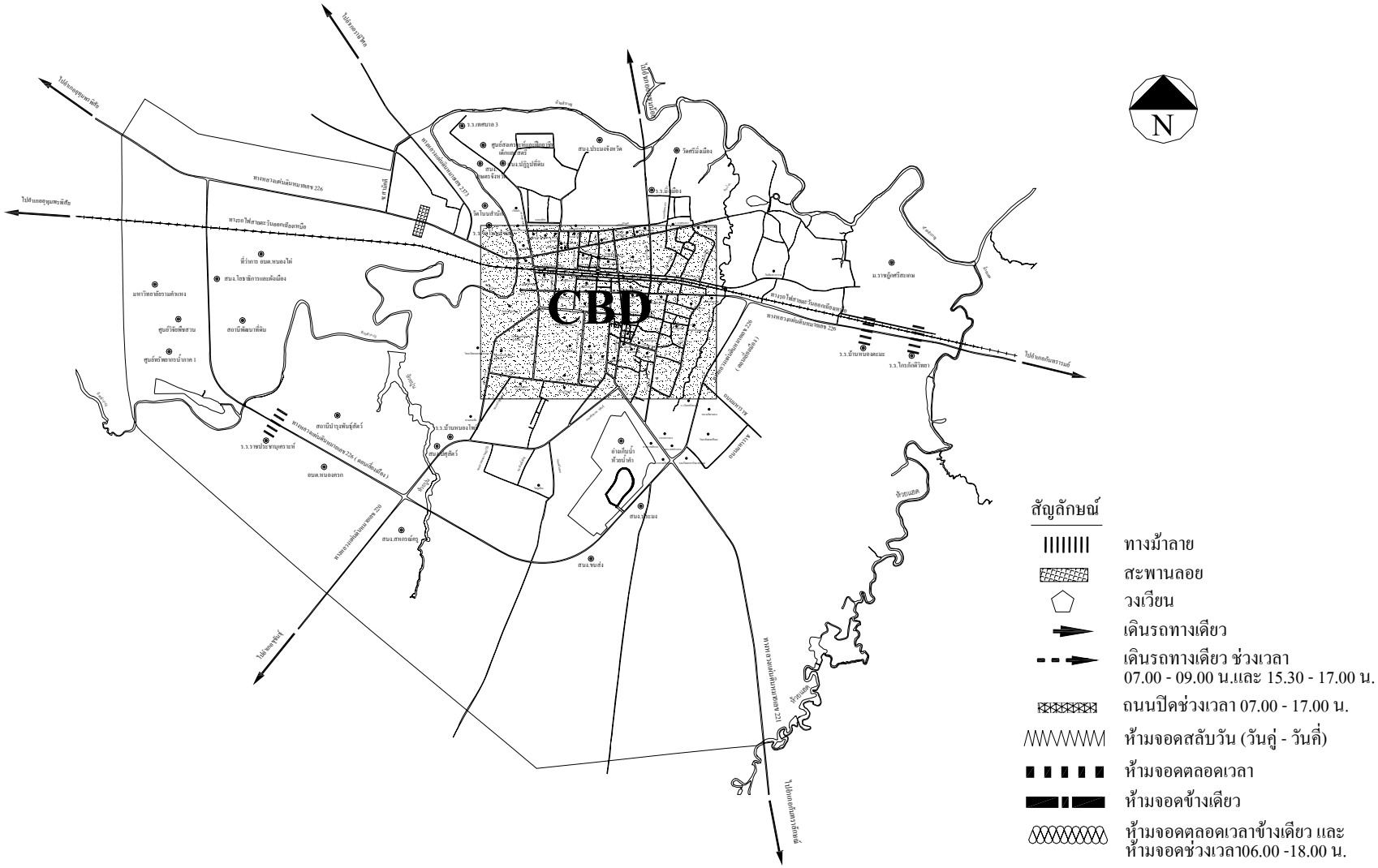

ถนนกสิกร
ถนนศรีวิเศษ
ร.ร.วัดในสำนัก
กปภ.ศรีสะเกษ
ศาลจังหวัด
ศาลากลาง
ที่ว่าการอำเภอเมือง
สนง.ป่าไม้
ปพ.ศรีสะเกษ
ศาลหลักเมือง
ธกส.
ถนนเทพา
ถนนกลางเมือง
ถนนเทพาตัดกับถนนนกสิกรรม
ร.ร.วัดพระโค
ถนนวรายุธ
ถนนวรายุธ
ถนนวอนเมืองเหนือ
ถนนวรายุธ
ถนนวรายุธ
ถนนวรายุธ

- การจัดการเดินรถทางเดียวแบ่งออกเป็นการจัดการเดินรถทางเดียวตลอดเวลา ได้แก่ ถนนราชการรถไฟ 2 (เริ่มจากถนนขุขันธ์ถึงวงเวียนหน้าสถานีรถไฟ) ถนนราชการรถไฟ 1 (เริ่มจากวงเวียนหน้าสถานีรถไฟถึงถนนขุขันธ์) และซอยกวงเฮง 2 และการจัดการเดินรถทางเดียวบางช่วงเวลา คือ ถนนรัตนวงษา โดยบังคับให้รถเข้าจากถนนวันลูกเสือไปยังถนนโชติพันธ์ในช่วงเวลา 07.00 – 09.00 น. และ 15.30 – 17.00 น. ทั้งนี้เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าโรงเรียนอนุบาลศรีสะเกษบนถนนวันลูกเสือ ดังแสดงในรูปที่ 3.1.1.2.3-2
- การห้ามจอดรถสลับวัน (วันคู่-วันคี่) ตามแนวถนนวิจิตรนคร ถนนขุขันธ์ ถนนอุบล ถนนเทพา ถนนราชาการรถไฟ 4 ถนนหลักเมือง ถนนกลางเมือง ถนนศรีสะเกษ (บางช่วง) และถนนกวงเฮง (บางช่วง) ดังแสดงในรูปที่ 3.1.1.2.3-2
- การห้ามจอดรถตลอดเวลาทั้งสองด้านจะอยู่บริเวณจุดตัดทางรถไฟ ถนนเชื่อมต่อระหว่างถนนกวงเฮงและถนนขุขันธ์ บริเวณโค้งบนถนนขุขันธ์ และบางช่วงของถนนกวงเฮงและถนนศรีวิเศษ ดังแสดงในรูปที่ 3.1.1.2.3-2
- การห้ามจอดด้านเดียวตลอดเวลาบนซอยขุขันธุ์ 1 และบางช่วงของถนนราชการรถไฟ 3 ดังแสดงในรูปที่ 3.1.1.2.3-2
- การปิดถนนในช่วงเวลา 07.00 – 17.00 น. บนถนนปลัดมณฑลที่อยู่ระหว่างเนื้อที่ของโรงเรียนสตรีสิริเกษ ทั้งนี้เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่คณาจารย์และนักเรียนที่เดินข้ามถนนเพื่อไปเรียนในชั้นเรียนอื่นที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ทั้งสองฝั่ง ดังแสดงในรูปที่ 3.1.1.2.3-2
- การขีดสีตีเส้นทางข้าม โดยส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณทางแยกสัญญาณไฟจราจรในเขตเมืองและบริเวณด้านหน้าทางเข้าของโรงเรียนต่าง ๆ เช่น โรงเรียนอนุบาลศรีสะเกษ โรงเรียนศรีสะเกษวิทยาลัย วิทยาลัยเทคนิคศรีสะเกษ และโรงเรียนเทศบาล 1 เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 3.1.1.2.3-2
- การก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามถนนมีจำนวนทั้งสิ้น 2 แห่ง ซึ่งอยู่หน้าโรงเรียนอนุบาลศรีสะเกษบนถนนวันลูกเสือและอยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ทางไปอำเภออุทุมพรพิสัย ดังแสดงในรูปที่ 3.1.1.2.3-2

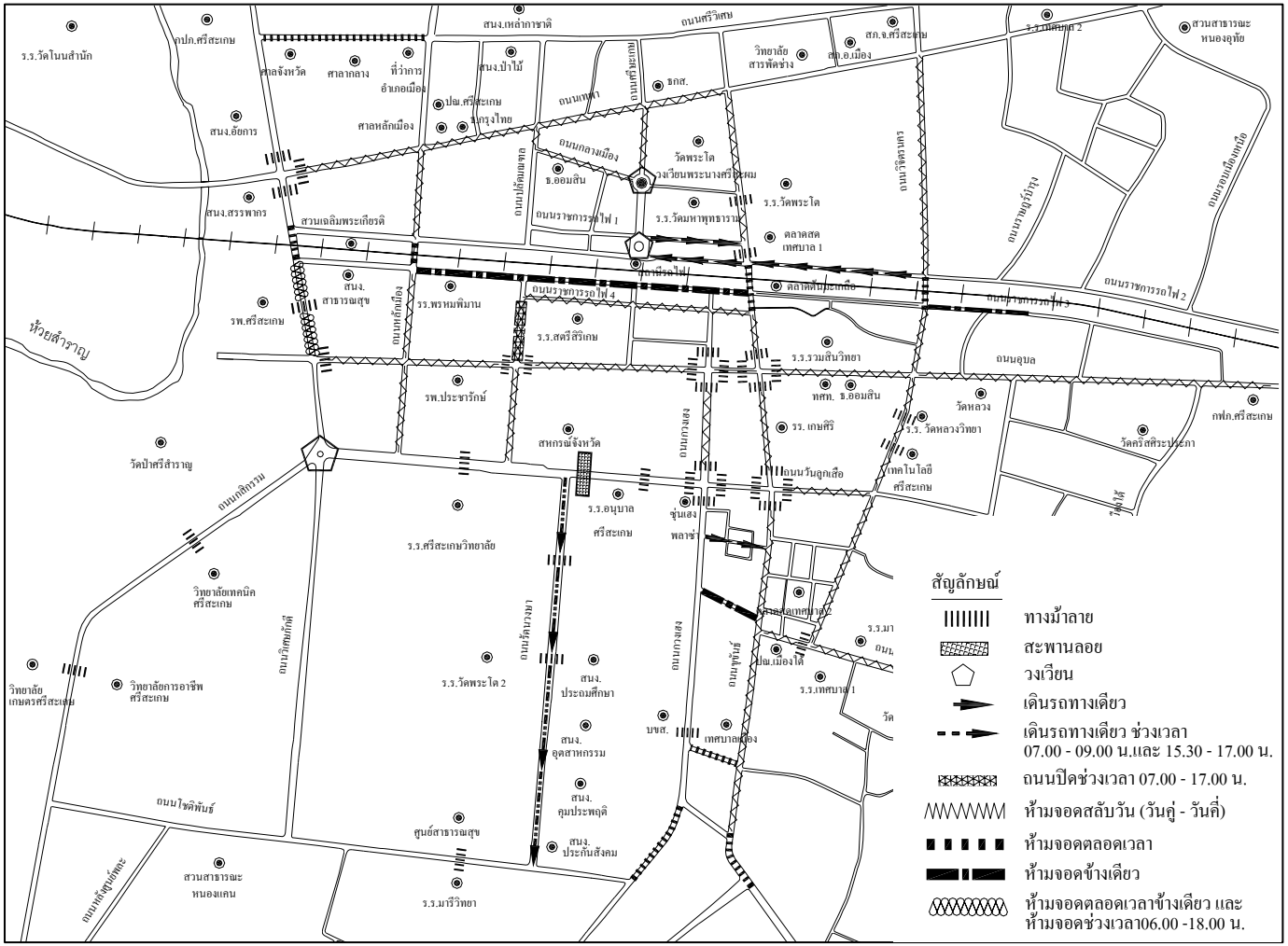


รูปที่ 3.1.1.2.3-1 ตำแหน่งทางแยกที่มีการควบคุมการจราจรด้วยสัญญาณไฟจราจร

รูปที่ 3.1.1.2.3-1 ตำแหน่งทางแยกที่มีการควบคุมการจราจรด้วยสัญญาณไฟจราจร (ต่อ)



รูปที่ 3.1.1.2.3-2 แผนผังการจัดการระบบการจราจรในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ



รูปที่ 3.1.1.2.3-2 แผนผังการจัดการระบบการจราจรในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ (ต่อ)

3.1.1.3 สถานีขนส่ง

จังหวัดศรีสะเกษมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 2 แห่ง ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองศรีสะเกษ และอำเภอกันทรลักษณ์ มีขนาดพื้นที่ของสถานีเท่ากับ 3 ไร่ และ 5 ไร่ 2 งานตามลำดับ ในปัจจุบัน สำนักงานขนส่งจังหวัดศรีสะเกษได้ถ่ายโอนภารกิจการดูแลและดำเนินการสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้ง 2 แห่ง ให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น คือ เทศบาลเมืองศรีสะเกษ และองค์การบริหารส่วนจังหวัดศรีสะเกษ ตามลำดับ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว (ตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2548) สถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งสองแห่งในปี พ.ศ. 2546-2547 ได้แสดงไว้ในตารางที่ 3.1.1.3-1 และสถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารแยกเป็นรายสถานีในปี พ.ศ. 2547 ได้แสดงไว้ในตารางที่ 3.1.1.3-2

ตารางที่ 3.1.1.3-1 สถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารในจังหวัดศรีสะเกษในปี พ.ศ. 2546-2547

ประเภทการขนส่ง	พ.ศ. 2546			พ.ศ. 2547		
	จำนวนเที่ยว (เที่ยว)	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	เงินค่าบริการ (บาท)	จำนวนเที่ยว (เที่ยว)	ผู้โดยสาร (คน)	เงินค่าบริการ (บาท)
รถโดยสารประจำทางหมวด 1	-	-	-	-	-	-
รถโดยสารประจำทางหมวด 2	29,277	838,727	554,250	21,385	616,536	425,800
รถโดยสารประจำทางหมวด 3	96,809	1,794,579	597,690	73,513	1,415,975	403,740
รถโดยสารประจำทางหมวด 4	101,322	1,575,949	193,338	89,961	1,202,960	521,275
รถโดยสารขนาดเล็ก	5,340	54,260	6,154	3,292	37,702	3,292
รวม	**232,748**	**4,263,515**	**1,351,432**	**188,151**	**3,273,173**	**1,354,107**
เฉลี่ยต่อเดือน	**19,396**	**355,293**	**112,619**	**20,906**	**363,685**	**112,842**
เฉลี่ยต่อวัน	**638**	**11,681**	**3,703**	**689**	**11,990**	**3,710**

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2549

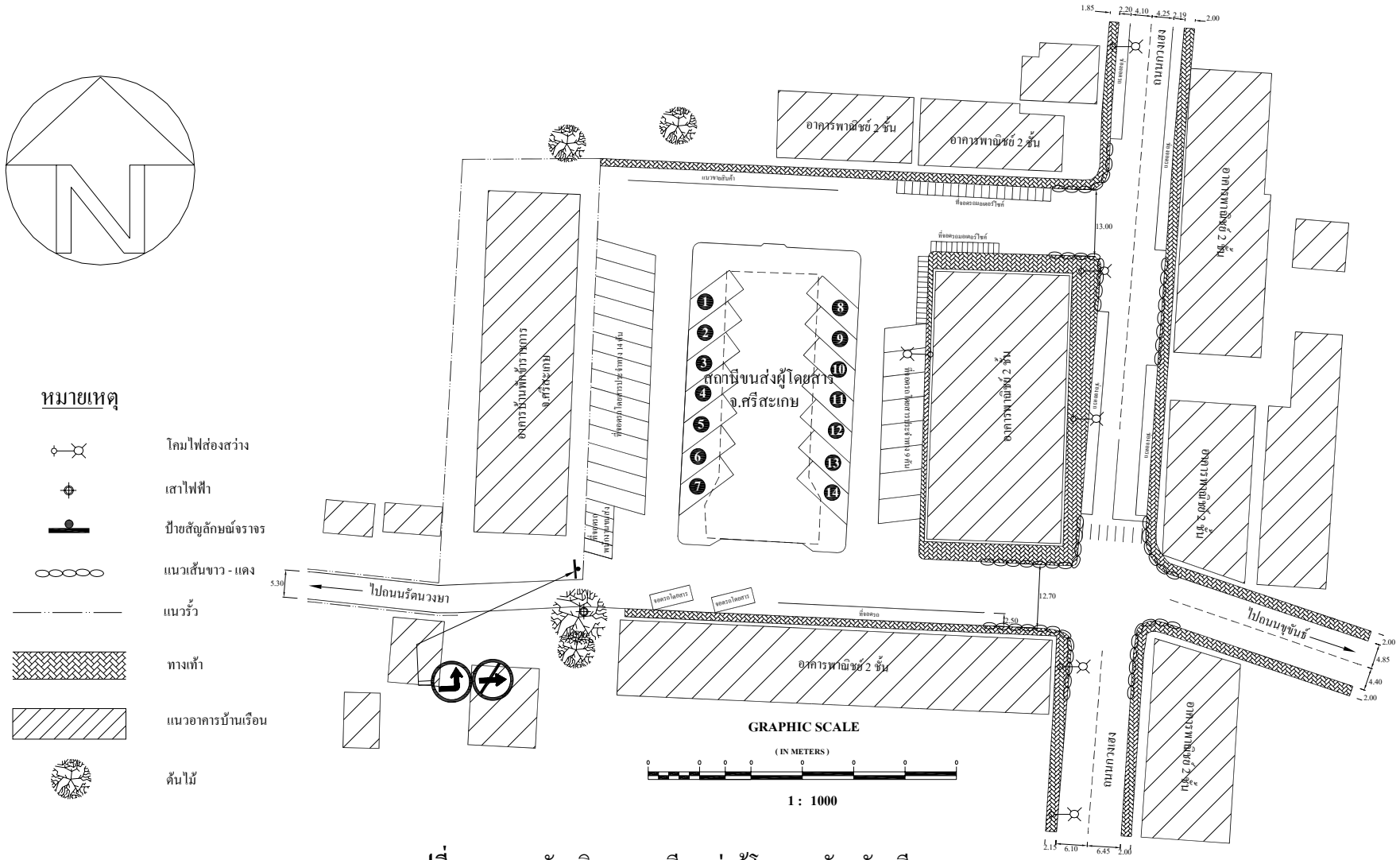
ตารางที่ 3.1.1.3-2 สถิติการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารแยกเป็นรายสถานีในปี พ.ศ. 2547

ประเภทการขนส่ง	สถานีขนส่งผู้โดยสาร จังหวัดศรีสะเกษ			สถานีขนส่งผู้โดยสาร อำเภอกันทรลักษ์		
	จำนวนเที่ยว	จำนวนผู้โดยสาร	เงินค่าบริการ	จำนวนเที่ยว	ผู้โดยสาร	เงินค่าบริการ
	(เที่ยว)	(คน)	(บาท)	(เที่ยว)	(คน)	(บาท)
รถโดยสารประจำทางหมวด 1	-	-	-	-	-	-
รถโดยสารประจำทางหมวด 2	8,598	161,013	171,980	12,787	455,523	253,820
รถโดยสารประจำทางหมวด 3	37,594	555,352	240,327	35,919	860,623	163,413
รถโดยสารประจำทางหมวด 4	51,069	831,186	483,441	38,892	371,774	367,834
รถโดยสารขนาดเล็ก	-	-	-	3,292	37,702	3,292
รวม	**97,261**	**1,547,551**	**895,748**	**90,890**	**1,725,622**	**458,359**
เฉลี่ยต่อเดือน	**10,807**	**171,950**	**99,528**	**10,099**	**191,736**	**50,929**
เฉลี่ยต่อวัน	**356**	**5,669**	**3,281**	**333**	**6,321**	**1,679**

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2549

- **สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษ**

ตั้งอยู่เลขที่ 1510/11 ถนนกวงเฮง ตำบลเมืองใต้ อำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษ มีขนาดพื้นที่ 3 ไร่ มีช่องจอดรับ-ส่งผู้โดยสารประจำทางจำนวน 14 ช่อง และมีพื้นที่จอดรถโดยสารประจำทางนอกตัวสถานีอีก 23 คัน นอกจากนั้นยังมีที่จอดรถโดยสารหน้าบริษัทเดินรถนครชัยแอร์อีก 2 ช่อง รวมถึงมีที่จอดรถสำหรับเจ้าหน้าที่พนักงานขนส่งอีก 4 ช่อง และมีพื้นที่สำหรับจอดรถมอเตอร์ไซด์และสามล้อถีบในบริเวณพื้นที่สถานีขนส่ง ดังแสดงในรูปที่ 3.1.1.3-1 มีเส้นทางหลักสำหรับเข้าและออกที่มีความกว้างประมาณ 13 เมตร เชื่อมต่อกับถนนกวงเฮงโดยแยกจากกัน และมีเส้นทางลัดที่มีความกว้างประมาณ 5 เมตร เชื่อมต่อไปยังย่านที่อยู่อาศัยและถนนรัตนวงษาทางด้านหลังสถานีขนส่ง ด้านข้างของสถานีทั้งด้านทิศตะวันออก ทิศเหนือ และทิศใต้มีอาคารพาณิชย์ 2 ชั้น ล้อมรอบ และมีแนวขายสินค้าทางด้านทิศเหนือ สภาพโดยทั่วไปของสถานีมีความคับแคบโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน นอกจากนั้น ยังมีสภาพปัญหาความขัดแย้งของการจราจรเนื่องจากช่องทางเปิดทางด้านหลังที่ยอมให้รถเข้า-ออกสถานีได้และมีการฝ่าฝืนใช้ทางเข้าสถานีเป็นเส้นทางออกทำให้เกิดการจราจรติดขัดและอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ รูปที่ 3.1.1.3-2 แสดงสภาพทั่วไปของสถานีขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ



รูปที่ 3.1.1.3-1 ผังบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษ

รูปที่ 3.1.1.3-2 สภาพทั่วไปของสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษ
(ก) ช่องจำหน่ายตั๋ว (ข) ที่นั่งผู้โดยสารภายในสถานี
(ค) ช่องจำหน่ายตั๋วบริษัทนครชัยแอร์ที่อยู่ภายนอกสถานี (ง) ช่องจอดรถโดยสาร

รูปที่ 3.1.1.3-2 สภาพทั่วไปของสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษ (ต่อ)
(ก) และ (ข) ที่จอดรถโดยสารประจำทางด้านข้างของสถานี (ค) ที่จอดรถจักรยานยนต์
(ง) ที่จอดสามล้อถีบรับจ้างที่รอรับผู้โดยสารภายในพื้นที่สถานี

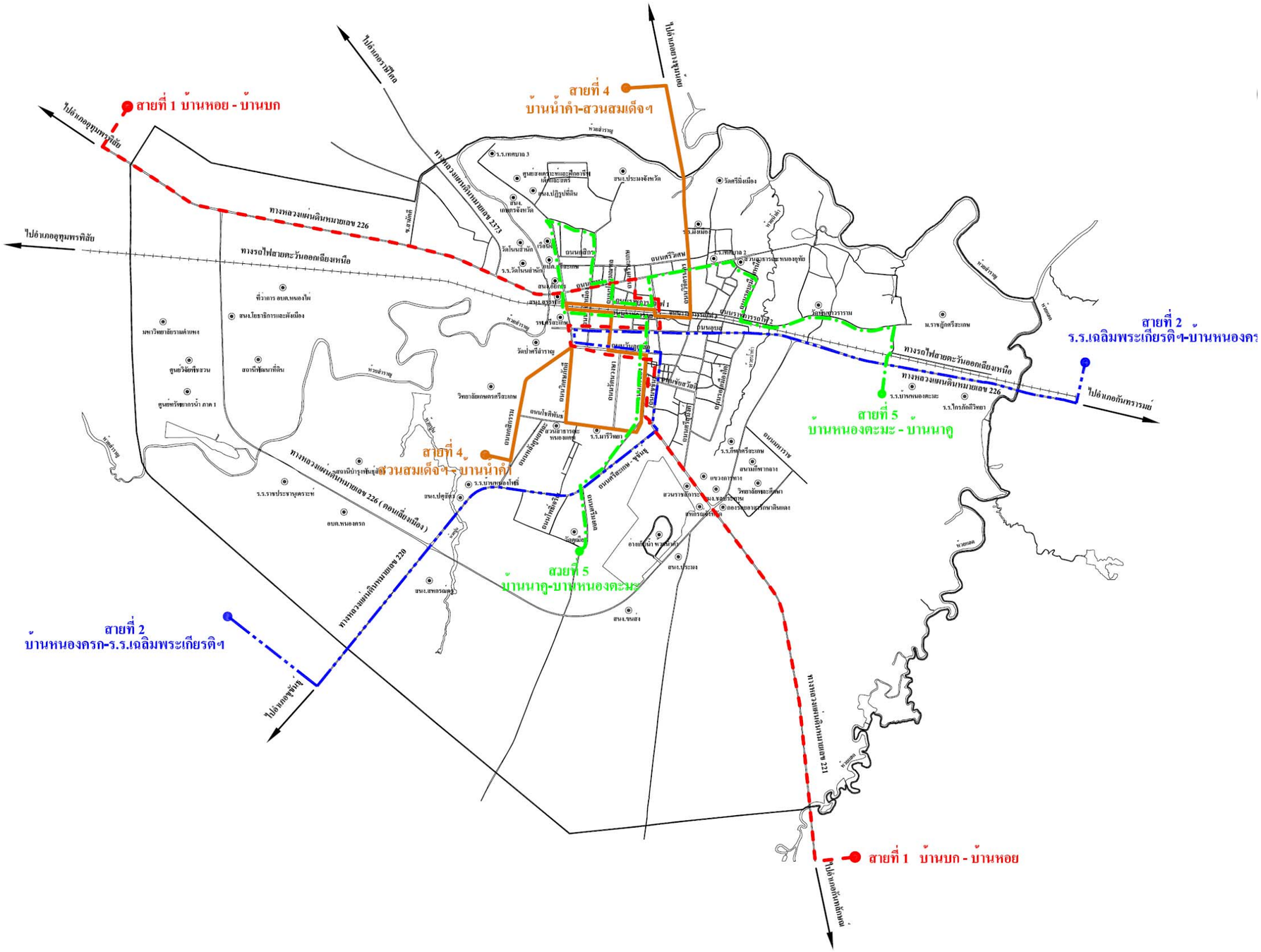
รูปที่ 3.1.1.3-2 สภาพทั่วไปของสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษ (ต่อ)
(ก) ปัญหาพื้นที่จอดรถโดยสารประจำทางไม่เพียงพอ (ข) เส้นทางเข้า-ออกทางด้านหลังสถานีที่ทำให้เกิดปัญหาความขัดแย้งของกระแสจราจร

3.1.1.4 เส้นทางรถโดยสารประจำทาง

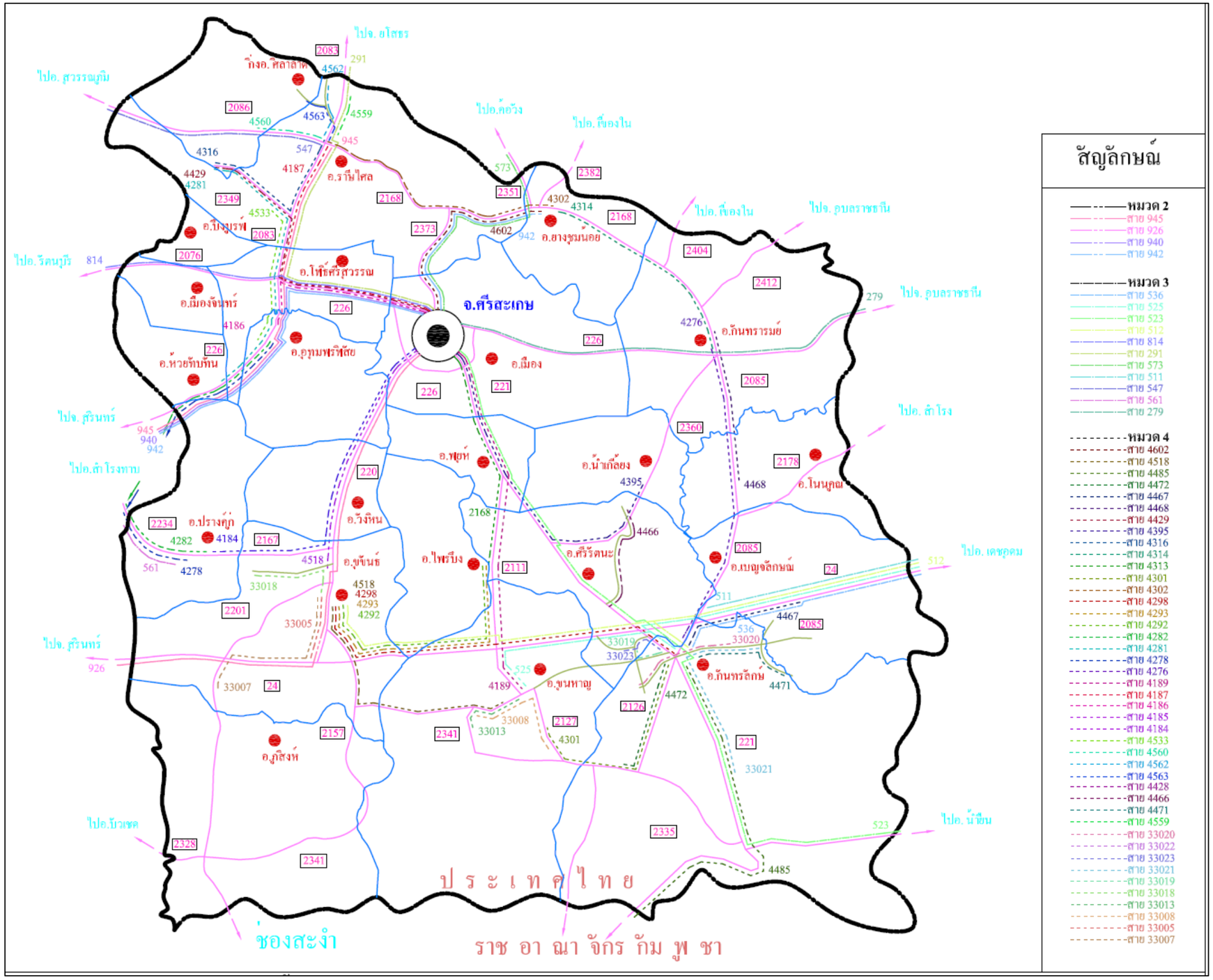
เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการในจังหวัดศรีสะเกษมีทั้งหมด 5 หมวด ดังนี้

- **หมวดที่ 1** มีเส้นทางเดินรถที่ให้บริการในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษและพื้นที่ใกล้เคียง มีจำนวน 4 เส้นทาง
- **หมวดที่ 2** มีเส้นทางเดินรถที่ให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ และจังหวัดศรีสะเกษ มีจำนวน 11 เส้นทาง
- **หมวดที่ 3** มีเส้นทางเดินรถที่ให้บริการระหว่างจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพฯ และจังหวัดศรีสะเกษ มีจำนวน 16 เส้นทาง
- **หมวดที่ 4** มีเส้นทางเดินรถที่ให้บริการระหว่างอำเภอหรืออำเภอกับตำบลหรือหมู่บ้าน มีจำนวน 33 เส้นทาง
- **หมวดรถโดยสารขนาดเล็ก** เป็นรถโดยสารสองแถวมีเส้นทางเดินรถที่ให้บริการระหว่างอำเภอหรืออำเภอกับตำบลหรือหมู่บ้าน มีจำนวน 11 เส้นทาง

เส้นทางรถโดยสารหมวด 1 และหมวด 2, 3 และ 4 และตัวอย่างภาพรถโดยสารหมวดที่ 1 ได้แสดงไว้ในรูปที่ 3.1.1.4-1, 3.1.1.4-2 และ 3.1.1.4-3 ตามลำดับ



รูปที่ 3.1.1.4-1 เส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางหมวด 1



รูปที่ 3.1.1.4-2 เส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางหมวด 2 หมวด 3 และหมวด 4

รูปที่ 3.1.1.4-3 ตัวอย่างภาพรถโดยสารประจำทางหมวดที่ 1 (ก) สายที่ 2 (ข) สายที่ 4

จากการสำรวจและสอบถามการให้บริการของรถโดยสารประจำทางภายในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษในช่วงเวลาเร่งด่วน (เช้า-เย็น) และไม่เร่งด่วน พบว่า เส้นทางการให้บริการของรถโดยสารประจำทางหมวดที่ 1 ที่ให้บริการในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ ครอบคลุมพื้นที่ไม่ทั่วถึงเท่าใดนัก เนื่องจากมีเส้นทางรถโดยสารเพียง 4 สาย และเส้นทางที่มีอยู่โดยส่วนใหญ่จะผ่านสถานที่สำคัญภายในตัวเมือง และผ่านย่านพักอาศัยบางแห่ง ซึ่งพบว่าบางช่วงถนนมีเส้นทางรถโดยสารที่ทับซ้อนกันเป็นจำนวนมาก เช่น ช่วงถนนราชการรถไฟ 3 เป็นต้น นอกจากนี้รถโดยสารประจำทางบางสายจะวิ่งรับส่งในช่วงเร่งด่วน (เช้า-เย็น) เท่านั้น ส่วนช่วงเวลาไม่เร่งด่วนจะให้บริการด้วยความถี่น้อยมาก ซึ่งบางสายผู้โดยสารอาจจะต้องคอย ณ จุดจอดกว่า 1 ชั่วโมง จำนวนผู้โดยสารใช้บริการน้อย โดยมีอัตราส่วนผู้โดยสารต่อจำนวนที่นั่ง (Load Factor) น้อยมากเมื่อเฉลี่ยทั้งวัน คือมีค่าเพียง 0.10 – 0.22 เท่านั้น ดังแสดงในตารางที่ 3.1.1.4-1 และ 3.1.1.4-2

ตารางที่ 3.1.1.4-1 ผลการสำรวจให้บริการของรถโดยสารประจำทาง

ลำดับ	เส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางหมวดที่1	ระยะทางทั้งหมด (กิโลเมตร)	เที่ยวการเดินรถ	ความเร็วเฉลี่ยของการเดินทาง (กิโลเมตร/ชั่วโมง)	เวลาทั้งหมดที่ใช้ในการเดินทางต่อเที่ยว (นาที)	เวลาหยุดรถทั้งหมด (นาที)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยที่อยู่บนรถตลอดเส้นทาง (คน)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อความจุของรถโดยสาร	จำนวนผู้โดยสารทั้งหมดต่อเที่ยวการวิ่งรถ (คน/เที่ยว)
1	สาย 1	23.4	ไป	25.15	55.8	7	2	0.15	12
			กลับ	32.51	43.1	11	3	0.18	15
2	สาย 2	14	ไป	32.23	26.1	9	2	0.21	18
			กลับ	29.53	28.4	10	3	0.20	16
3	สาย 4	25	ไป	31.88	47.1	12	3	0.22	11
			กลับ	32.25	46.5	11	2	0.19	12
4	สาย 5	25	ไป	35.15	42.6	11	3	0.11	15
			กลับ	28.19	53.2	9	3	0.10	16

ตารางที่ 3.1.1.4-2 ข้อมูลจากการสอบถามการให้บริการการเดินรถโดยสารประจำทางหมวดที่ 1

ลำดับที่	สายที่	ช่วงการเดินรถ	จำนวนเที่ยว/คัน/วัน	จำนวนรถทั้งหมด (คัน)	ค่าโดยสาร (บาท)	เวลาเริ่มต้นการให้บริการ	เวลาสิ้นสุดการให้บริการ	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย (คน/คัน/วัน)	รายได้เฉลี่ย (บาท/คัน/วัน)	ค่าน้ำมัน (บาท/คัน/วัน)	ค่าบำรุงรักษา (บาท/คัน/ปี)	จำนวนผู้โดยสารเต็มรถ	จำนวนผู้โดยสาร/ความจุ
1	1	บ้านหอย- บ้านบก	7	16	6,8	05.50	18.00	140	750	500	25,000	12	0..5
2	2	ร.ร.เฉลิมพระเกียรติฯ-ร.ร.บ้านหนองครก	5	10	6,8	05.50	18.00	90	600	400	20,000	12	0.4
3	4	สวนสมเด็จ-บ้านน้ำคำ	4	16	5,6,12	06.00	17.00	100	650	300	10,000	12	0.2
4	5	บ้านหนองคู-บ้านหนองตะมะ	4	3	5,6,12	06.00	18.00	85	400	200	10,000	12	0..2

3.1.2 ทางรถไฟ

จังหวัดศรีสะเกษมีสถานีรถไฟเพื่อจอดและรับส่งผู้โดยสารและสินค้าทั้งหมด 10 สถานี ได้แก่ ศรีสะเกษ หนองแวง บ้านคล้อ กันทรารมย์ บ้านโนนผึ้ง หนองแคน อุทุมพรพิสัย บ้านแต้ บ้านเนียม และห้วยทับทัน โดยมีขบวนรถไฟผ่านจังหวัดศรีสะเกษ วันละ 22 ขบวน เป็นขาขึ้นและขาล่อง 10 และ 12 ขบวน ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 3.1.2 สภาพทั่วไปของสถานีรถไฟศรีสะเกษได้แสดงไว้ในรูปที่ 3.1.2-1 การเดินทางด้วยรถไฟในจังหวัดศรีสะเกษได้รับความนิยมมากจึงมีผู้มาใช้บริการตลอดทั้งวันโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้าและเย็นซึ่งมีนักเรียนจากนอกเมืองและชานเมืองใช้บริการเป็นจำนวนมาก (ดูรูปที่ 3.1.2-2) แต่สภาพโดยรอบของสถานีรถไฟยังมีสภาพภูมิทัศน์และสิ่งอำนวยความสะดวกไม่เหมาะสม (ดูรูปที่ 3.1.2-3) นอกจากนั้น ยังมีระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่น ๆ เช่น จักรยานยนต์รับจ้าง สามล้อถีบ และรถยนต์รับจ้างทั่วไป จอดคอยบริการบริเวณสถานีรถไฟ ดังแสดงในรูปที่ 3.1.2-4 ผังบริเวณของสถานีรถไฟและพื้นที่โดยรอบได้แสดงไว้ในรูปที่ 3.1.2-5

รูปที่ 3.1.2-1 สภาพทั่วไปของสถานีรถไฟศรีสะเกษ

ตารางที่ 3.1.2 กำหนดเวลาเดินรถไฟที่ผ่านสถานีอำเภอเมืองจังหวัดศรีสะเกษ

หมายเลขขบวน	จุดต้นทาง-จุดปลายทาง	เวลาออกสถานีต้นทาง	เวลาออกสถานีศรีสะเกษ	เวลาถึงสถานีปลายทาง	หมายเหตุ
ขาขึ้น					
21	กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี	05.45	13.27	14.10	รถด่วนพิเศษ
135	กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี	06.40	17.08	18.20	รถเร็ว
427	นครราชสีมา-อุบลราชธานี	14.15	19.49	20.50	รถท้องถิ่น
71	กรุงเทพฯ-ศรีสะเกษ	11.05	19.20	19.20	รถด่วนดีเซลราง
145	กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี	15.20	02.09	03.15	รถเร็ว
139	กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี	18.45	05.10	06.05	รถเร็ว
67	กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี	21.00	06.44	07.55	รถด่วน
141	กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี	22.25	08.15	09.30	รถเร็ว
143	กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี	23.40	10.42	11.45	รถเร็ว
419	นครราชสีมา-อุบลราชธานี	10.55	15.51	17.07	รถท้องถิ่น
ขาล่อง					
136	อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ	07.05	08.16	19.00	รถเร็ว
146	อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ	07.30	08.47	19.25	รถเร็ว
428	อุบลราชธานี-นครราชสีมา	06.30	07.41	12.20	รถท้องถิ่น
426	อุบลราชธานี-นครราชสีมา	12.55	14.03	19.00	รถท้องถิ่น
22	อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ	14.50	15.31	23.10	รถด่วนพิเศษ
144	อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ	15.00	15.58	03.15	รถเร็ว
422	อุบลราชธานี-ลำชี	15.30	16.44	18.55	รถท้องถิ่น
74	ศรีสะเกษ-กรุงเทพฯ	20.00	20.00	05.35	รถด่วนดีเซลราง
142	อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ	16.45	17.53	04.00	รถเร็ว
68	อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ	17.55	18.58	05.05	รถด่วน
140	อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ	19.15	20.19	06.35	รถเร็ว
420	อุบลราชธานี-ลำชี	18.25	19.26	21.35	รถท้องถิ่น

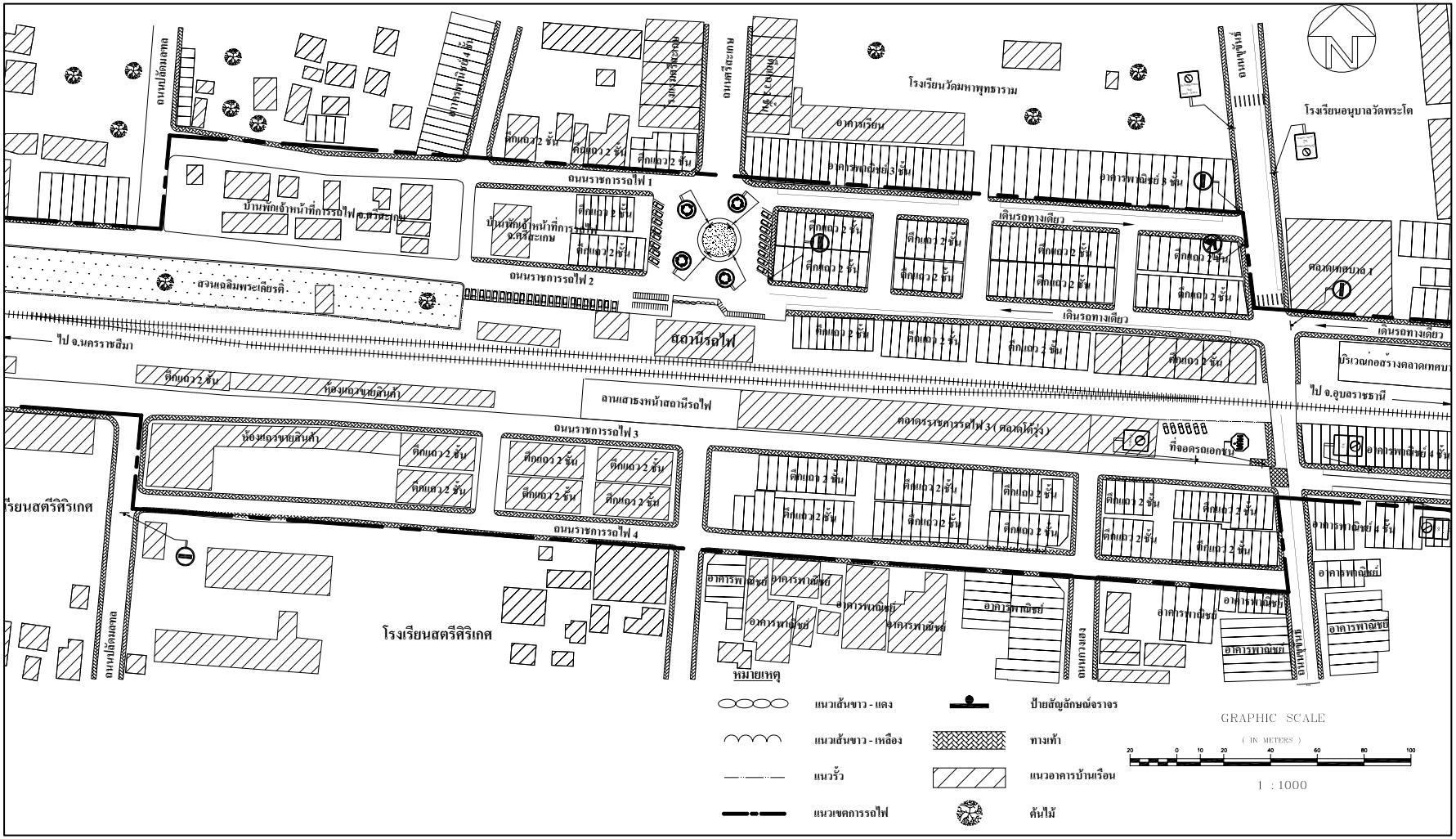
ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2548

รูปที่ 3.1.2-2 การเดินทางมาเรียนด้วยรถไฟ

(ก) กลุ่มนักเรียนลงจากรถไฟ (2) กลุ่มนักเรียนเดินเท้าเพื่อไปโรงเรียนปลายทาง

รูปที่ 3.1.2-3 สภาพทั่วไปของบริเวณด้านข้างของสถานีรถไฟ

รูปที่ 3.1.2-4 ระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่นที่รอรับ-ส่งผู้โดยสารบริเวณสถานีรถไฟ



รูปที่ 3.1.2-5 ผังบริเวณของสถานีรถไฟและพื้นที่โดยรอบ

3.1.2.1 เส้นทางและตารางรถไฟ

เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างเริ่มต้นที่กรุงเทพฯ และสิ้นสุดที่จังหวัดอุบลราชธานี รวมระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึงจังหวัดศรีสะเกษ ประมาณ 515 กิโลเมตร และขบวนรถไฟวิ่งสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างโดยเริ่มตั้งแต่จังหวัดนครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และสิ้นสุดปลายทาง ที่อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี

รูปที่ 3.1.2.1 เส้นทางรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

3.1.2.2 สถิติการใช้สถานีรถไฟในจังหวัดศรีสะเกษ

จำนวนผู้โดยสารและรายได้จากการโดยสารรถไฟจำแนกตามอำเภอและสถานีรถไฟ จังหวัดศรีสะเกษ ในปีงบประมาณ 2547 ได้แสดงไว้ในตารางที่ 3.1.2.2-1 และสถิติการบรรทุกสินค้าทางรถไฟ จำแนกเป็นรายอำเภอและสถานีรถไฟ จังหวัดศรีสะเกษ ในปีงบประมาณ 2547 ได้แสดงไว้ในตารางที่ 3.1.2.2-2

3.1.3 ทางน้ำ

จังหวัดศรีสะเกษตั้งอยู่ในพื้นที่ของลุ่มน้ำมูล และมีแม่น้ำสายสำคัญที่ผ่านจังหวัด คือ แม่น้ำมูล โดยผ่านพื้นที่อำเภอราษีไศลและอำเภอกันทรารมย์ และเรียบแนวเขตของอำเภอเมืองศรีสะเกษและอำเภอยางชุมน้อย มีลำห้วยที่แยกสาขาออกมาที่สำคัญมีอยู่ 2 ลำห้วย คือ ลำห้วยสำราญและลำห้วยขยุง ซึ่งในพื้นที่เขตผังเมืองรวมมีลำห้วยสำราญผ่าน เนื่องจากลำห้วยดังกล่าวมีความกว้างของลำน้ำค่อนข้างแคบและมีวัชพืชขึ้นเป็นจำนวนมาก จึงทำให้ไม่มีการใช้ลำห้วยในการขนส่งอย่างชัดเจน โดยส่วนใหญ่จะใช้ในการประกอบอาชีพ เช่น การจับปลา เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม ได้มีโครงการออกแบบและก่อสร้างเพื่อพัฒนาร่องน้ำทางเดินเรือ ท่าเทียบเรือและเขื่อนป้องกันตลิ่งพังสำหรับแม่น้ำในภาคตะวันออกเฉียงเหนือในปีงบประมาณ 2549 โดยโครงการที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ในจังหวัดศรีสะเกษมี 2 โครง คือ งานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำมูลบริเวณเทศบาล ต.เมืองคง อ.ราษีไศล และงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำมูลบริเวณบ้านสีถาน ต.หนองบัว อ.กันทรารมย์ มีงบประมาณโครงการมีค่าเท่ากับ 9.2 และ 11.679 ล้านบาท ตามลำดับ

3.1.4 ทางอากาศ

การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสามารถใช้การขนส่งทางอากาศ โดยผ่านสนามบินจังหวัดอุบลราชธานี แล้วขนส่งต่อเนื่องทางบกด้วยระยะทางประมาณ 60 กิโลเมตร เส้นทางบินพาณิชย์ที่ผ่านสนามบินได้แก่ เส้นทางกรุงเทพ-อุบลราชธานี (ไป/กลับ) วันละ 5 เที่ยว สายการบินพาณิชย์ที่ให้บริการได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท แอร์เอเชีย จำกัด

ตารางที่ 3.1.2.2-1 จำนวนผู้โดยสารและรายได้จากการโดยสารรถไฟจำแนกตามอำเภอและสถานีรถไฟ จังหวัดศรีสะเกษ ปีงบประมาณ 2547

อำเภอและสถานี	จำนวนผู้โดยสาร											รายได้จากการโดยสาร (บาท)		
	ยอดรวม	ชั้นหนึ่ง			ชั้นสอง			ชั้นสาม						
		รวม	ไปอย่างเดียว	ไปกลับ	รวม	ไปอย่างเดียว	ไปกลับ	รวม	ไปอย่างเดียว	ไปกลับ	รายเดือน	รวม	ค่าโดยสาร	อื่น ๆ
จังหวัดศรีสะเกษ	1,404,517	1,527	1,526	1	118,876	118,774	102	1,284,114	1,073,617	95,790	114,707	110,162,563	63,435,434	46,727,129
อำเภอเมืองศรีสะเกษ	705,683	1,231	1,230	1	69,339	69,277	62	635,113	533,277	42,577	59,259	57,060,505	32,248,021	24,812,484
ศรีสะเกษ	693,239	1,231	1,230	1	69,339	69,277	62	622,669	523,641	39,937	59,691	56,969,465	32,158,389	24,811,076
หนองแวง	12,444	0	0	0	0	0	0	12,444	9,636	2,640	168	91,040	89,632	1,408
อำเภอกันทรารมย์	230,624	57	57	0	17,217	17,216	1	213,350	189,969	11,262	12,119	18,411,174	11,049,185	7,361,989
บ้านคล้อ	22,660	0	0	0	0	0	0	22,600	19,294	2,145	1,161	148,576	148,576	310
กันทรารมย์	207,925	57	57	0	17,217	17,216	1	190,651	170,674	9,115	10,862	18,262,435	10,900,756	7,361,679
บ้านโนนผึ้ง	99	0	0	0	0	0	0	99	1	2	96	163	163	0
อำเภออุทุมพรพิสัย	367,673	239	239	0	29,539	29,500	39	337,895	264,895	37,905	35,117	28,700,862	16,486,194	12,214,668
หนองแคน	2,024	0	0	0	0	0	0	2,024	2	24	1,998	6,609	6,609	0
อุทุมพรพิสัย	312,162	239	239	0	29,539	29,500	39	282,384	249,840	9,282	23,262	28,495,255	16,281,037	12,214,218
บ้านแต้	1,917	0	0	0	0	0	0	1,917	8	22	1,8887	3,846	3,846	0
บ้านเนียม	51,570	0	0	0	0	0	0	51,570	15,023	28,577	7,970	195,152	194,702	450
อำเภอห้วยทับทัน	100,537	0	0	0	2,781	2,781	0	97,756	85,498	4ล046	8,212	5,990,022	3,652,034	2,337,988
ห้วยทับทัน	100,537	0	0	0	2,781	2,781	0	97,756	85,498	4,046	8,212	5,990,022	3,652,034	2,337,988

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 3.1.2.2-2 สถิติการบรรทุกสินค้าทางรถไฟ จำแนกเป็นรายอำเภอและสถานีรถไฟ จังหวัดศรีสะเกษ ปีงบประมาณ 2547

อำเภอและสถานี	สินค้าที่บรรทุก (ตัน)			รายได้จากการบรรทุก (บาท)			
	รวม	สินค้าเหมาคัน	สินค้าหีบห่อ	รวม	สินค้าเหมาคัน	สินค้าหีบห่อ	อื่น ๆ
จังหวัดศรีสะเกษ	**5,194**	**4,848**	**346**	**4,622,237**	**3,762,030**	**670,492**	**189,715**
อำเภอเมืองศรีสะเกษ	1,590	1,456	134	1,589,894	1,175,785	307,034	107,075
ศรีสะเกษ	1,590	1,456	134	1,589,894	1,178,785	307,034	107,075
หนองแวง	0	0	0	0	0	0	0
อำเภอกันทรารมย์	117	0	117	199,355	0	164,992	34,363
บ้านคล้อ	0	0	0	96	0	86	10
กันทรารมย์	117	0	117	199,259	0	164,906	34,353
อำเภออุทุมพรพิสัย	3,470	3,380	91	2,820,211	2,586,245	189,548	44,418
หนองแคน	0	0	0	60	0	0	60
อุทุมพรพิสัย	3,470	3,380	91	2,820,151	2,586,245	189,548	44,358
บ้านแต้	0	0	0	0	0	0	0
บ้านเนียม	0	0	0	0	0	0	0
อำเภอห้วยทับทัน	17	12	5	12,777	0	8,918	3,859
ห้วยทับทัน	17	12	5	12,777	0	8,918	3,859

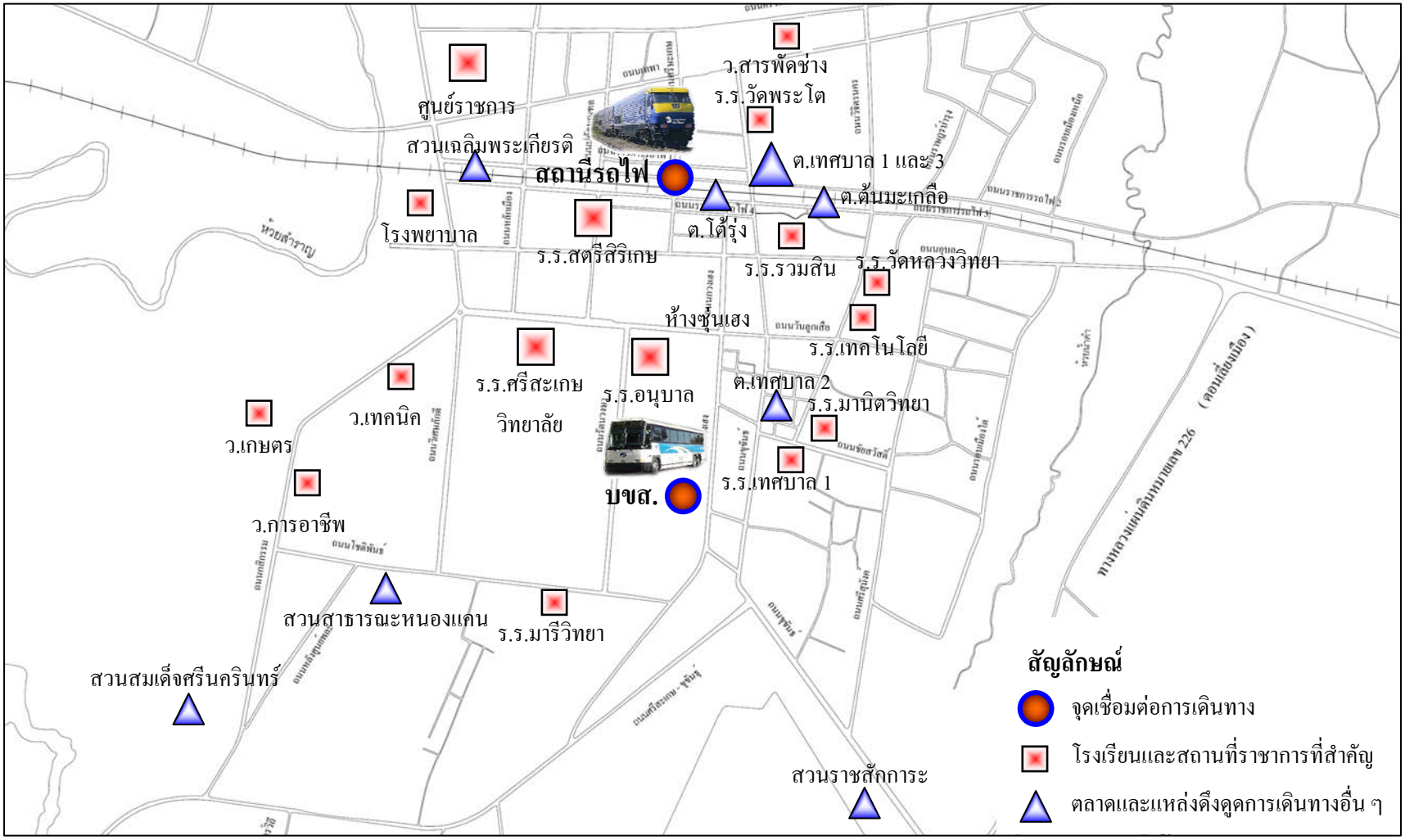
ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

3.1.5 การเชื่อมโยงของระบบขนส่งประเภทต่าง ๆ และแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งอย่างยั่งยืน

ระบบการขนส่งของจังหวัดศรีสะเกษมีจุดเด่นคือมีความหลากหลายของระบบการขนส่ง เช่น รถไฟ รถโดยสารประจำทาง รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถโรงเรียนและรถเหมาคัน รถยนต์รับจ้างทั่วไป รถสามล้อถีบ รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยาน และการเดินเท้า เป็นต้น ทำให้ผู้เดินทางสามารถเลือกรูปแบบการเดินทางและวางแผนการเดินทางได้หลากหลายตามความเหมาะของแต่ละบุคคล และการเดินทางด้วยระบบการขนส่งหลายระบบที่มีอยู่ในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษมีความสอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน นอกจากนั้น ตำแหน่งของแหล่งดึงดูดการเดินทางภายในเขตเมืองศรีสะเกษมีไม่มากนัก (ดูรูปที่ 3.1.5-1) จึงทำให้การเดินทางระหว่างจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งสามารถทำได้โดยการเดินเท้าหรือระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสำหรับการเดินทางในระยะสั้น ๆ เช่น สามล้อถีบ หรือรถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น

- **การเดินทางเข้า-ออกเมืองด้วยรถไฟ**

ประชาชนในจังหวัดศรีสะเกษนิยมใช้รถไฟเป็นจำนวนมาก ทั้งการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ-ศรีสะเกษ การเดินทางระหว่างจังหวัดและระหว่างอำเภอ รวมถึงการเดินทางจากชานเมืองมายังตัวเมือง เพื่อทำกิจวัตรประจำวัน เช่น การประกอบอาชีพ เรียนหนังสือ และติดต่อธุรกิจ เป็นต้น ปัจจัยทั่ว ๆ ไปที่ดึงดูดการเดินทางด้วยรถไฟ ได้แก่ ความถี่ของขบวนรถไฟ จำนวนขบวนรถไฟท้องถิ่น ค่าโดยสารและระวางสินค้า ความสะดวกสบายขณะโดยสาร เป็นต้น แต่ปัจจัยที่สำคัญอีกประการคือ ความสะดวกสบายในการเดินทางเชื่อมโยงไปสู่จุดหมายปลายทางเมื่อเดินทางมาถึงสถานีรถไฟ เช่น ระยะห่างระหว่างสถานีรถไฟและจุดหมายปลายทางไม่ไกลมากนักและมีเส้นทางสำหรับการเดินไปสู่จุดหมายปลายทางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย หรือมีระบบขนส่งอื่น ๆ เช่น รถโดยสารประจำทาง รถจักรยานยนต์รับจ้าง และสามล้อถีบรับจ้าง เป็นต้น มาคอยบริการเพื่อเดินทางต่อไปสู่จุดหมายปลายทางหรือเพื่อเชื่อมโยงไปใช้ระบบขนส่งอื่นได้อย่างสะดวกและมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ยอมรับได้



รูปที่ 3.1.5-1 ความเชื่อมโยงระหว่างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและแหล่งกิจกรรมที่สำคัญในเขตเมืองศรีสะเกษ

- **การเดินทางเข้า-ออกเมืองด้วยรถโดยสารประจำทาง**

รถโดยสารประจำทางเป็นระบบขนส่งหลักที่ใช้ในการเดินทางระหว่างศรีสะเกษกับจังหวัดอื่น ๆ อำเภอและหมู่บ้านในจังหวัดศรีสะเกษ รวมถึงการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่เขตเมืองศรีสะเกษ โดยเฉพาะการเดินทางเชื่อมโยงระหว่างเมืองศรีสะเกษและพื้นที่ทางด้านทิศใต้ของจังหวัด การพัฒนาระบบรถโดยสารประจำทางให้มีประสิทธิภาพและดึงดูดให้มีจำนวนผู้โดยสารมาใช้บริการเพิ่มมากขึ้นมีแนวทางคล้ายคลึงกันกับการพัฒนาการเดินทางโดยรถไฟคือ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและคำนึงถึงการเดินทางเชื่อมโยงไปสู่จุดหมายปลายทางหรือจุดเชื่อมต่อการเดินทางอื่น

- **การเดินทาง ในเขตเมืองด้วยการเดินเท้า**

การเดินเท้าเป็นระบบการขนส่งที่สอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืนอย่างแท้จริง การพัฒนาระบบขนส่งดังกล่าวนี้มีข้อจำกัดในเรื่องของระยะทางมากสุดที่ผู้เดินทางยินดีเดินและขึ้นอยู่กับสภาพของทางเท้าและเส้นทางสำหรับการเดิน เช่น ความกว้างและความต่อเนื่องของทางเท้า อุปกรณ์อำนวยความสะดวกและปลอดภัยในการเดินข้ามถนน สภาพภูมิทัศน์ระหว่างการเดิน เป็นต้น

- **การเดินทาง ในเขตเมืองด้วยรถจักรยาน**

การเดินทางด้วยจักรยานเป็นระบบการขนส่งอีกรูปแบบหนึ่งที่สอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งจากการสำรวจ พบว่า ในโครงข่ายถนนเขตเมืองมีสัดส่วนของจักรยานและสามล้อถีบประมาณร้อยละ 3.5 ซึ่งถือว่ามีสัดส่วนค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับเมืองอื่น ๆ โดยเฉพาะบริเวณโรงเรียนจะมีนักเรียนใช้จักรยานในการเดินทางมาเรียนหนังสือค่อนข้างมาก ดังนั้น หากสามารถพัฒนาโครงข่ายถนนให้สามารถเดินทางด้วยรถจักรยานได้อย่างสะดวกและปลอดภัย จะเป็นการดึงดูดให้ผู้เดินทางหันมาใช้รถจักรยานในการเดินทางมากขึ้น

- **การเดินทาง ในเขตเมืองด้วยรถสามล้อถีบรับจ้าง**

รถสามล้อถีบรับจ้างเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่มีความเร็วต่ำและต้องการเนื้อที่ของผิวจราจรมากกว่ารถจักรยานและจักรยานยนต์ แต่น้อยกว่ารถยนต์ อย่างไรก็ตาม รถสามล้อถีบเป็นการขนส่งที่มีมาแต่สมัยโบราณและมีความสอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน ดังนั้น จึงควรมีการอนุรักษ์ให้มีการเดินทางด้วยรถสามล้อถีบเหมือนในปัจจุบันและควรส่งเสริมให้มีการใช้เพิ่มยิ่งขึ้น การกำหนดจุดจอดรถสามล้อถีบให้ชัดเจนและจัดสรรพื้นที่ผิวจราจรสำหรับรถที่มีความเร็วต่ำเช่น รถจักรยานและรถสามล้อถีบ โดยเฉพาะจะทำให้การเดินทางด้วยสามล้อถีบมีความสะดวกและปลอดภัยและมีผู้เดินทางหันมาใช้มากยิ่งขึ้น

นอกจากนั้นพบว่า การเดินทางของนักเรียนจากนอกเมืองเพื่อมาเรียนหนังสือในเขตเมืองที่ไม่สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ได้โดยสะดวกหรือไม่มีรถโดยสารนักเรียนที่เป็นสวัสดิการของหน่วยงาน มีลักษณะการรวมกลุ่มของนักเรียนในหมู่บ้านเดียวกันหรือหมู่บ้านใกล้เคียงหรือหมู่บ้านอื่น ๆ ที่เป็นทางผ่านเพื่อจ้างเหมารถเป็นจำนวนมาก ซึ่งลักษณะของรถที่จ้างเหมามีทั้งที่เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถตู้ รถโดยสารขนาดกลาง และรถโดยสารขนาดใหญ่ ดังแสดงในรูปที่ 3.1.5-2

รูปที่ 3.1.5-2 ลักษณะของรถประเภทต่าง ๆ ที่ใช้ในการขนส่งนักเรียนแบบบเป็นกลุ่ม
(ก) รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (ข) รถตู้ (ค) รถบรรทุก 6 ล้อ (ง) รถบัสขนาดใหญ่

ระบบการขนส่งดังที่ได้กล่าวมาล้วนแล้วแต่เป็นระบบขนส่งที่สอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่มีอยู่ในเมืองศรีสะเกษ การพัฒนาระบบขนส่งดังกล่าวเพื่อให้เป็นการดึงดูดให้มีจำนวนผู้เดินทางเพิ่มมากขึ้นจำเป็นจะต้องมีการวางแผนระบบการขนส่งทุกระบบอย่างบูรณาการ โดยมุ่งเน้นการปรับปรุงระบบการขนส่งเข้า-ออกเมืองที่สำคัญ 2 ระบบ คือ รถไฟ และรถโดยสารประจำทาง ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น และพัฒนาระบบการขนส่งที่เป็นตัวเชื่อมต่อการเดินทาง (ดังแสดงในรูปที่ 3.1.5-3) เช่น สามล้อถีบรับจ้าง และรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ให้มีความสอดคล้องกับการเดินทางของผู้โดยสาร รวมถึงการพัฒนาทางเท้าและเส้นทางจักรยานให้ครอบคลุมพื้นที่ที่เป็นแหล่งดึงดูดการเดินทาง

รูปที่ 3.1.5-3 ความเชื่อมโยงของการเดินทาง (ก) รถโดยสารประจำทางหมวดที่ 1 มีเส้นทางผ่านหน้าสถานีรถไฟ (ข) รถยนต์รับจ้างทั่วไปบริเวณสถานีรถไฟ (ค) รถจักรยายนต์รับจ้างในสถานีขนส่งผู้โดยสาร (ง) สามล้อถีบรับจ้างหน้าห้างสรรพสินค้าซุ่นเฮง

นอกจากนั้น เทศบาลเมืองศรีสะเกษได้รับการสนับสนุนจาก กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน ทำการศึกษาโครงการจัดทำแผนสร้างทางจักรยานและรณรงค์ขี่จักรยานแบบครบวงจรในเขตพื้นที่เทศบาลในปี พ.ศ. 2546 โดยได้ทำการเสนอเส้นทางสำหรับการก่อสร้างทางจักรยานในระยะเร่งด่วน 4 เส้นทาง คือ ถนนกสิกรรม ถนนวิเศษภักดี ถนนโชติพันธ์ และถนนรัตนวงษา และได้เสนอมาตรการในระยะยาวเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางรถจักรยานให้เป็นโครงข่ายผ่านสถานศึกษา สถานที่ราชการ สวนสาธารณะ และสถานที่สำคัญอื่น ๆ ซึ่งหากเร่งให้มีการก่อสร้างจริงจะเป็นการดึงดูดให้คนหันมาใช้รถจักรยานในการสัญจรเพิ่มากขึ้น

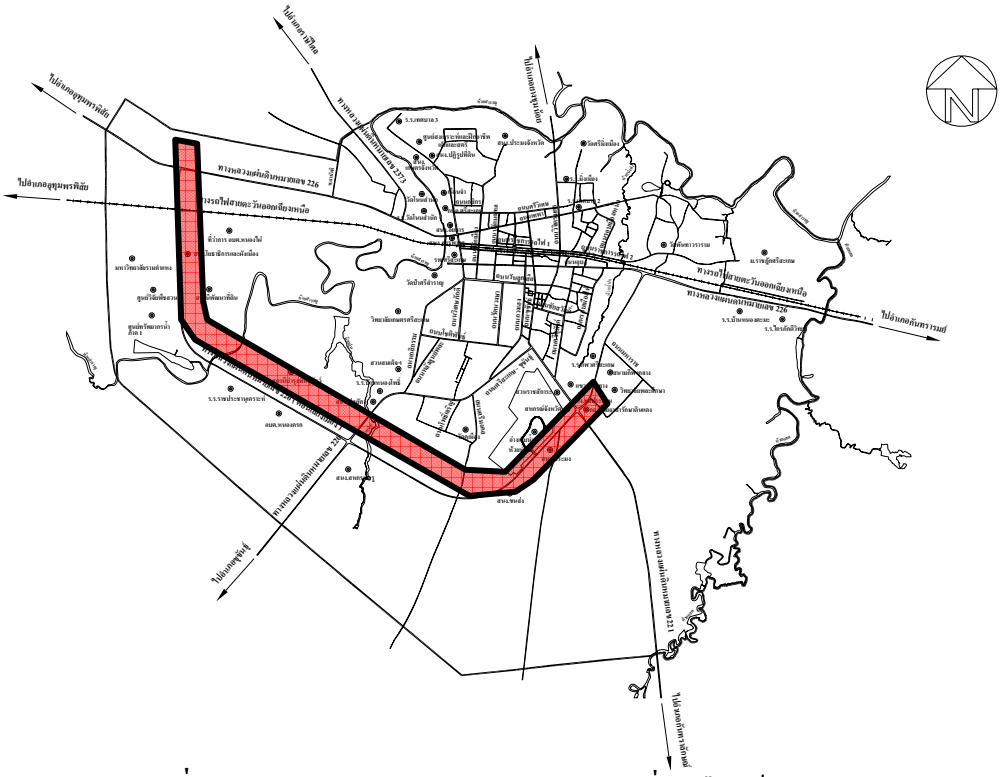
3.2 ระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่ในจังหวัดและกลุ่มจังหวัดเพื่อสนับสนุนการค้า การลงทุน การขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยว

จากวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัด จังหวัด และเทศบาลเมืองศรีสะเกษ พบว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการคมนาคมขนส่งที่สนับสนุนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวมีความสอดคล้องและจำเป็นต่อวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ดังกล่าวที่มุ่งเน้นการส่งเสริมให้มีการขนถ่ายและจำหน่ายผลผลิตของท้องถิ่นโดยเฉพาะผลผลิตทางการเกษตรเพื่อเพิ่มรายได้แก่ประชาชนและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของจังหวัด นอกจากนั้น จังหวัดศรีสะเกษยังมีจุดเด่นที่มีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นปราสาทขอมโบราณจำนวนมากและเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดสู่นครวัดนครธมที่เป็นสิ่งมหัศจรรย์ของโลกในประเทศกัมพูชา ดังนั้น จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรและพัฒนาทางด้านการท่องเที่ยว โดยโครงการที่สำคัญที่เกี่ยวข้องมีดังต่อไปนี้

3.2.1 โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษเป็น 4 ช่องจราจร

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ตอนเลี่ยงเมือง) ทางด้านทิศใต้ช่วงระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ศรีสะเกษ-อุทุมพรพิสัย) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ศรีสะเกษ-กันทรลักษณ์) เป็นถนนแอสฟัลติกคอนกรีตขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลาง เป็นเส้นทางที่รองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าผ่านเมืองและเชื่อมโยงไปยังอำเภอต่าง ๆ และเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงไปยังพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดทางด้านทิศใต้ นอกจากนั้นยังเป็นที่ตั้งของโครงการก่อสร้างศูนย์ประสานการพัฒนาการท่องเที่ยวอีสานใต้ บริเวณเกาะกลางอ่างเก็บน้ำห้วยน้ำคำ (ดังแสดงในรูปที่ 3.2.1-1) ซึ่งเป็นโครงการที่สำคัญที่จะดึงดูดการเดินทางเพื่อมาแหล่งท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (อีสานใต้) ปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลให้ปริมาณจราจรบนทางเลี่ยงเมืองในอนาคตจะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น และจากสภาพของทางเลี่ยงเมืองในปัจจุบันจะไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย ดังนั้นแขวงการทางจึงได้เสนอโครงการก่อสร้างปรับปรุงทางเลี่ยงเมืองเป็น 4 ช่องจราจร ตลอดความยาว 8.085 กิโลเมตร (ดังแสดงในรูปที่ 3.2.1-2) ด้วยงบประมาณค่าก่อสร้าง 130 ล้านบาท

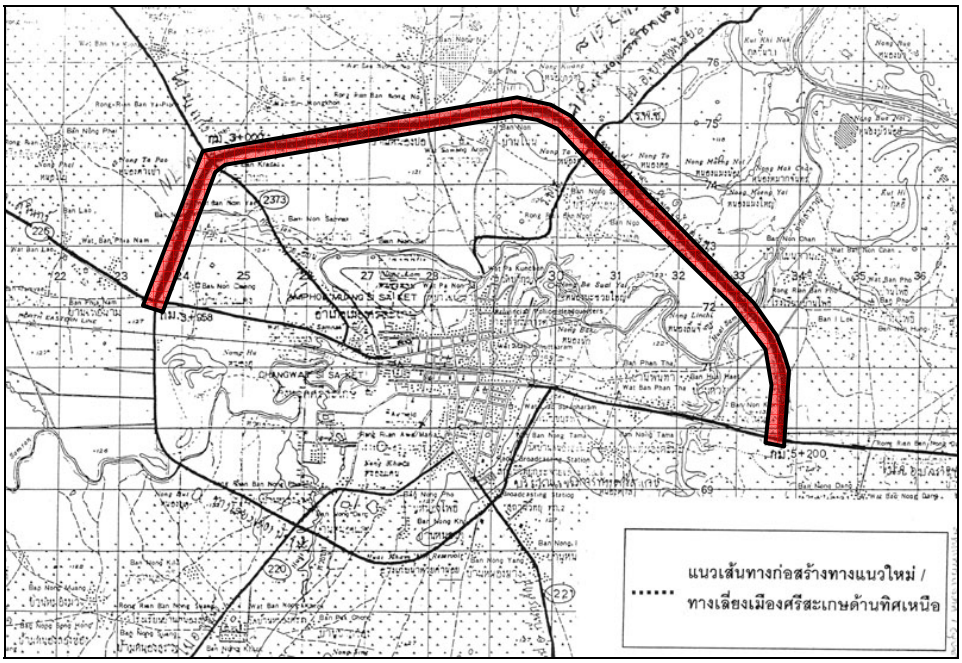
รูปที่ 3.2.1-1 สภาพทั่วไปของโครงการก่อสร้างศูนย์ประสานการพัฒนาการท่องเที่ยวอีสานใต้
(ก) ทางเข้าศูนย์ประสานฯ ที่เชื่อมจากทางเลี่ยงเมือง (ข) ถนนทางเข้า-ออกศูนย์ประสานฯ
(ค) ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการฯ (ง) อาคารที่กำลังก่อสร้างภายในศูนย์ประสานฯ



รูปที่ 3.2.1-2 ช่วงถนนโครงการปรับปรุงทางเลี่ยงเมืองเป็น 4 ช่องจราจร

3.2.2 โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านทิศเหนือ

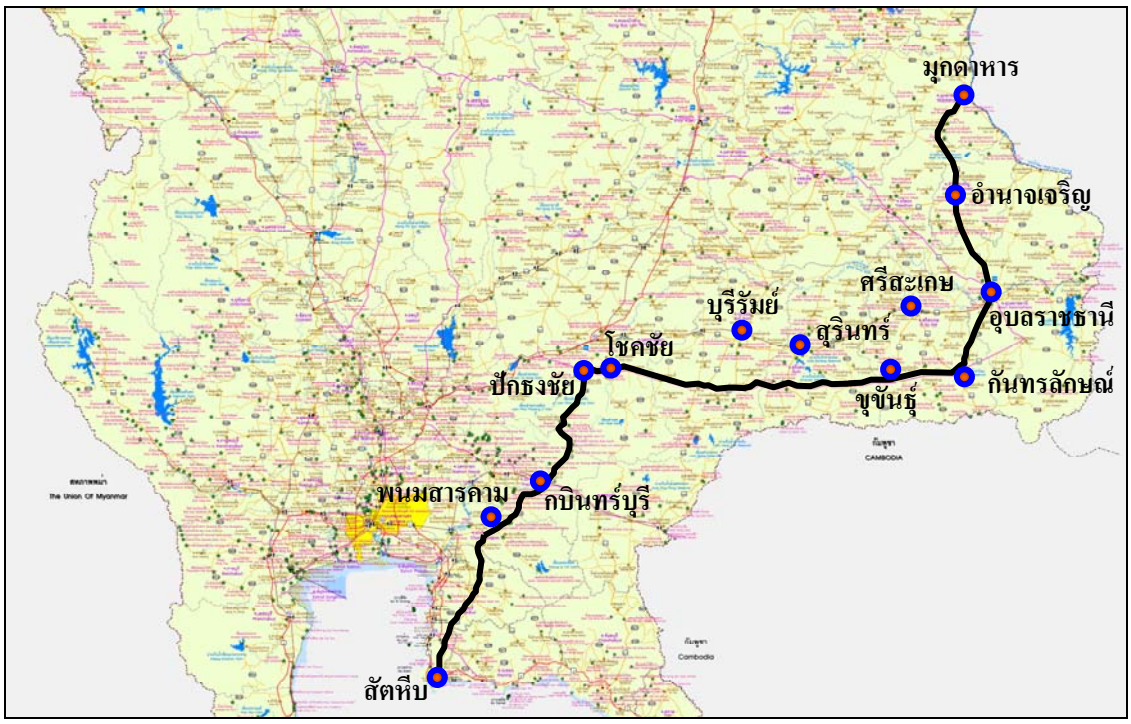
แขวงการทางศรีสะเกษได้เสนอโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษทางด้านทิศเหนือรวมระยะทางประมาณ 14 กิโลเมตร เพื่อทำให้การเดินทางผ่านเมืองมีความสะดวกและปลอดภัย โดยได้เสนอขอตั้งงบประมาณค่าก่อสร้างรวมเท่ากับ 180 ล้านบาท และมีแนวของสายทางที่ได้จากการศึกษาคัดเลือกแนวสายทางดังแสดงในรูปที่ 3.2.2



รูปที่ 3.2.2 แนวเส้นทางก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านทิศเหนือ

3.2.3 โครงการก่อสร้างทางสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม มีโครงการก่อสร้างทางสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2 ทั้งหมด 11 เส้นทาง และเส้นทางที่ 7 เป็นเส้นทางที่มีอิทธิพลกับจังหวัดศรีสะเกษและกลุ่มจังหวัดโดยผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 ดังนี้คือ สัตหีบ - พนมสารคาม - กบินทร์บุรี - ปักธงชัย - โชคชัย - นางรอง - ปราสาท - อุบลราชธานี - มุกดาหาร (รวมสี่คิ้ว -โชคชัย) รวมระยะทาง 882.79 กิโลเมตร (ดังแสดงในรูปที่ 3.2.3) ค่าก่อสร้างรวมทั้งเส้นทางประมาณ 19,914 ล้านบาท โดยเส้นทางที่ผ่านจังหวัดศรีสะเกษมีระยะทางรวมประมาณ 85 กิโลเมตร และใช้งบในการก่อสร้างทั้งสิ้นประมาณ 1,920 ล้านบาท



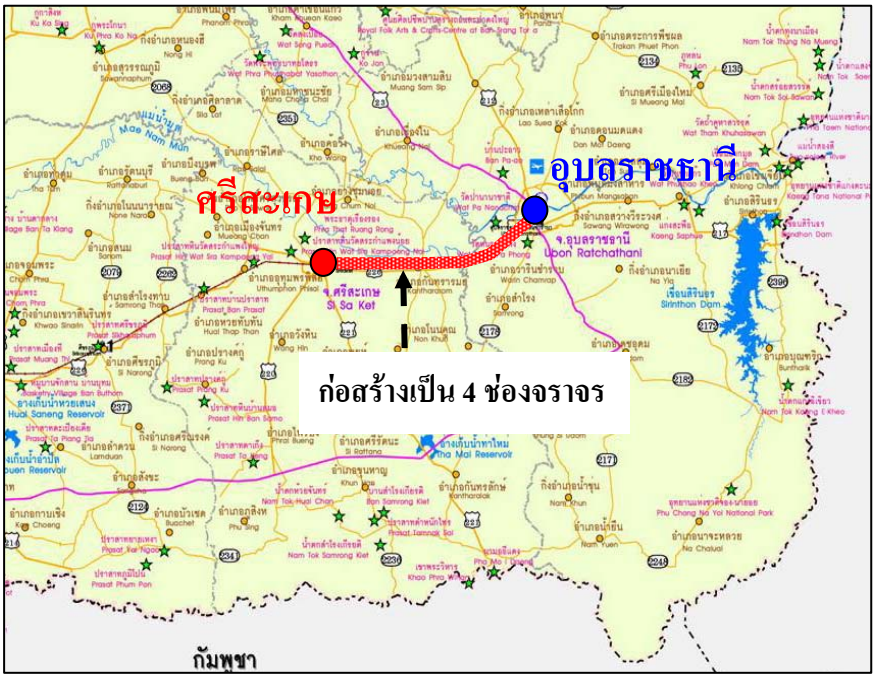
รูปที่ 3.2.3 เส้นทางที่ 7 ตามแผนการก่อสร้างถนนสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2

หากโครงการการพัฒนาทางหลวงสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจรในเส้นทางที่ 7 นี้ ดำเนินการแล้วเสร็จจะมีอิทธิพลต่อทำให้การขนส่งสินค้าจากพื้นที่ในภาคตะวันออกที่เป็นพื้นที่อุตสาหกรรมายังพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างรวมถึงการเดินทางและขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างเองจะมีความสะดวกมากถึง นอกจากนั้นเส้นทางนี้ยังเชื่อมโยงไปยังจังหวัดมุกดาหารซึ่งเป็นที่ตั้งของโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ที่คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในเร็ว ๆ นี้ จะทำให้การขนส่งสามารถเชื่อมต่อไปยัง สปป.ลาว เวียดนาม และประเทศจีนตอนใต้ได้อย่างสะดวก

3.2.4 โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ศรีสะเกษ-อุบลราชธานี)

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 22 มิถุนยายน 2547 เห็นชอบและอนุมัติโครงการก่อสร้างทางหลวง จากจังหวัดศรีสะเกษ-จังหวัดอุบลราชธานี (ดังแสดงในรูปที่ 3.2.4) เป็น 4 ช่องจราจร และให้กรมทางหลวงรับผิดชอบโครงการ เพื่อให้การก่อสร้างแล้วเสร็จโดยเร็ว เป็นการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทาง กรมทางหลวง โดยสำนักก่อสร้างทางที่ 2 ได้แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 4 ส่วน และได้ดำเนินการประมูลจ้างด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ กำหนดการก่อสร้างเป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ รวมงานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวง ผิวจราจรเป็นแอส

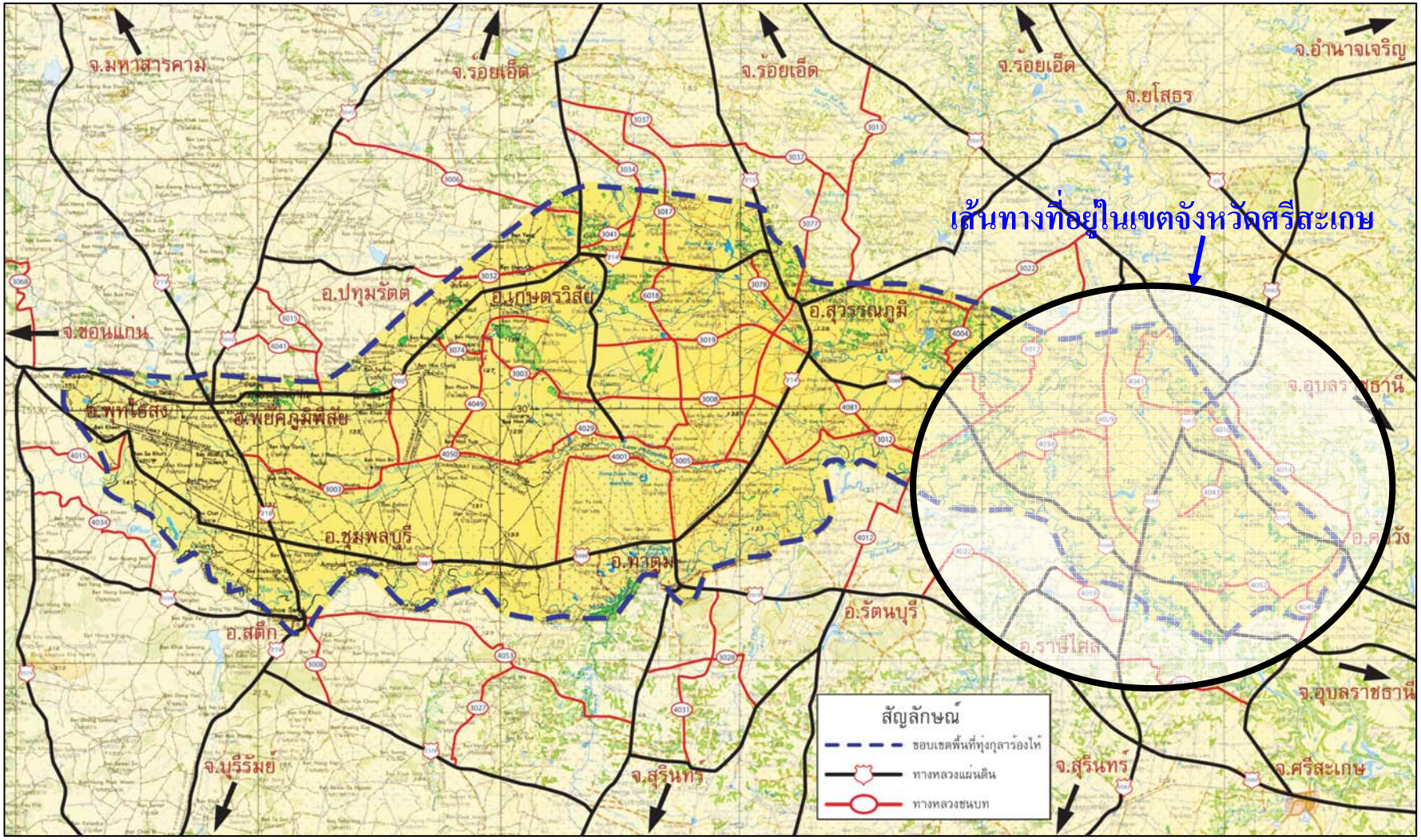
ฟัสท์คอนกรีต 4 ช่องจราจร รวมระยะทาง 55.372 กิโลเมตร มีมูลค่าก่อสร้างประมาณ 876.376 ล้านบาท



รูปที่ 3.2.4 เส้นทางก่อสร้างถนนสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจรระหว่างศรีสะเกษ-อุบลราชธานี

3.2.5 โครงการพัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อรองรับการขนส่งข้าวหอมมะลิในพื้นที่ทุ่งกุลาร้องไห้

กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคมได้มีโครงการพัฒนาโครงข่ายถนนในบริเวณพื้นที่ทุ่งกุลาร้องไห้ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการเพาะปลูกข้าวหอมมะลิที่มีคุณภาพของประเทศไทย ครอบคลุมพื้นที่ 5 จังหวัด ได้แก่ ร้อยเอ็ด มหาสารคาม สุรินทร์ ยโสธร และศรีสะเกษ รวมระยะทางเท่ากับ 812.353 กม. ดังแสดงในรูปที่ 3.2.5 โดยเป็นทางหลวงชนบทที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดศรีสะเกษจำนวน 6 สายทาง และมีระยะทางรวม 97.935 กม. ซึ่งโครงการพัฒนาโครงข่ายนี้มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของจังหวัดศรีสะเกษและ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง กลุ่มที่ 2 (จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ ยโสธร และอำนาจเจริญ) ที่มุ่งเน้นการผลิตข้าวหอมมะลิและการเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรอินทรีย์เพื่อการส่งออก

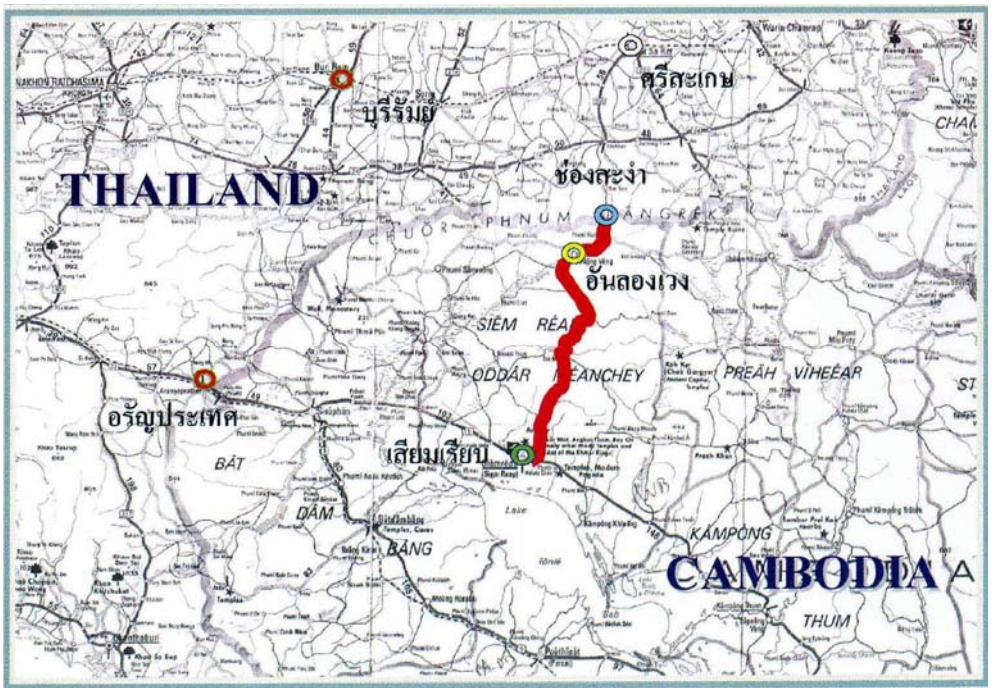


รูปที่ 3.2.5 โครงข่ายทางหลวงชนบทในพื้นที่ทุ่งกุลาร้องไห้

3.3 ระบบคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและสนับสนุนการค้าชายแดน

3.3.1 โครงการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 67 (ช่องสะงำ-อันลองเวง-เสียมราฐ)

โครงการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 67 (ช่องสะงำ – อันลองเวง – เสียมราฐ) เป็นโครงการความช่วยเหลือแบบให้เปล่าแก่ราชณาจักรกัมพูชาในการก่อสร้างถนนช่วงช่องสะงำ – อันลองเวง ระยะทางประมาณ 15.5 กิโลเมตร โดยใช้งบประมาณ 92 ล้านบาท และการบูรณะซ่อมแซมถนนช่องอันลองเวง – เสียมราฐ ระหว่างทางประมาณ 118.4 กิโลเมตร โดยใช้งบประมาณ 12.5 ล้านบาท (ดังแสดงในรูปที่ 3.3.1) สำหรับถนนในฝั่งไทยได้มีการก่อสร้างถนนแอสฟัลติกคอนกรีตจาก บ.แซร์ไปร์ – ช่องสะงำ ระยะทางประมาณ 12.7 กิโลเมตร ด้วยงบประมาณ 85.9 ล้านบาท



รูปที่ 3.3.1 โครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

3.3.2 โครงการปรับปรุงขยายไหล่ทางถนนลาดยางสามแยกทางหลวงหมายเลข 2201 (กม. ที่ 20.700) - บ้านแซร์ไปร์

โครงการนี้ อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดศรีสะเกษ โดยเป็นการปรับปรุงขยายไหล่ทางถนนลาดยาง สามแยกทางหลวงหมายเลข 2201 (กม.ที่ 20.700) – บ้านแซร์ไปร์ จากสภาพปัจจุบันที่เป็นถนนลาดยางผิวจราจรแอสฟัลท์ติกคอนกรีต กว้าง 6.00 เมตร ไม่มีไหล่ทาง จะขยายไหล่ทางข้างละ 1.50 เมตร ทั้งสองข้าง โดยมีความยาว 19.925 กิโลเมตร ด้วยงบประมาณ 24,262,000 บาท แต่อย่างไรก็ดี คณะกรรมการและคณะทำงานพัฒนาพื้นที่ช่องสะงำได้

เสนอให้มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการ โดยเสนอให้มีการเสริมผิวจราจรพร้อมทั้งขยายไหล่ทางไปในทีเดียว ซึ่งทำให้ระยะทางของโครงการลดลงเป็น 10.00 กม. และเมื่อดำเนินการปรับปรุงถนนเส้นนี้แล้วเสร็จ กรมทางหลวงชนบทจะถ่ายโอนให้กรมทางหลวงเพื่อพัฒนาเป็นทางหลวงต่อไป

3.3.3 โครงการก่อสร้างอาคารสถานีขนส่งผู้โดยสารและคลังสินค้าเมืองใหม่ช่องสะงำ

โครงการก่อสร้างอาคารสถานีขนส่งและอาคารคลังสินค้าเมืองใหม่ช่องสะงำ ซึ่งมีที่ตั้งอยู่บริเวณชายแดนไทยบริเวณช่องสะงำ ดังแสดงในรูปที่ 3.3.1 เป็นโครงการในความรับผิดชอบของสำนักงานขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งได้รับการอนุมัติงบประมาณในปี 2549 สำหรับการก่อสร้างดังกล่าวเป็นเงิน 31.08 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นงบประมาณสำหรับก่อสร้างอาคารสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีขนาดกว้าง 30 เมตร ยาว 60 เมตร เป็นเงิน 14.84 ล้านบาท เป็นงบประมาณสำหรับก่อสร้างอาคารคลังสินค้าที่มีขนาดกว้าง 20 เมตร ยาว 60 เมตร จำนวน 1 หลัง เป็นเงิน 7.21 ล้านบาท และสำหรับงานส่วนที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ อีก 9.03 ล้านบาท ซึ่งในขณะนี้อยู่ในช่วงระหว่างการซื้อและการจ้างด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์

4. สภาพการใช้ที่ดินและแนวทางการพัฒนาเมือง

4.1 นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาจังหวัดศรีสะเกษ

4.1.1 วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัด

จังหวัดศรีสะเกษได้ถูกกำหนดให้อยู่ในกลุ่มจังหวัดอีสานตอนล่าง กลุ่มที่ 2 ซึ่งประกอบด้วย อุบลราชธานี ศรีสะเกษ ยโสธร และ อำนาจเจริญ โดยมีวิสัยทัศน์ของกลุ่มจังหวัดที่มุ่งเน้น สังคมเข้มแข็ง คุณภาพชีวิตและการยกระดับคุณภาพสินค้าเกษตรของกลุ่มจังหวัดที่สำคัญคือข้าวหอมมะลิ ดังนี้

"ประชาสังคมเข้มแข็ง มีคุณภาพชีวิต ข้าวหอมมะลิสินค้าเกษตรมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น และเป็นพันธมิตรกับประเทศเพื่อนบ้าน"

กลุ่มจังหวัดได้ตั้งยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนารวม 5 ยุทธศาสตร์ (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในบทที่ 8) แต่ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับโครงการและอาจส่งผลต่อการพัฒนาจังหวัดศรีสะเกษ และเมืองศรีสะเกษโดยตรง ได้แก่

- **ยุทธศาสตร์ที่ 1** เมืองน่าอยู่ ชุมชนเข้มแข็ง ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีและมีรายได้สูงขึ้น
- **ยุทธศาสตร์ที่ 4** ประตูการค้า การคมนาคม และการท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

4.1.2 วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดศรีสะเกษ

เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาของกลุ่มจังหวัด จังหวัดศรีสะเกษได้กำหนดวิสัยทัศน์ของจังหวัดโดยพิจารณาจากข้อเด่นและสิ่งสำคัญของจังหวัด ดังนี้คือ

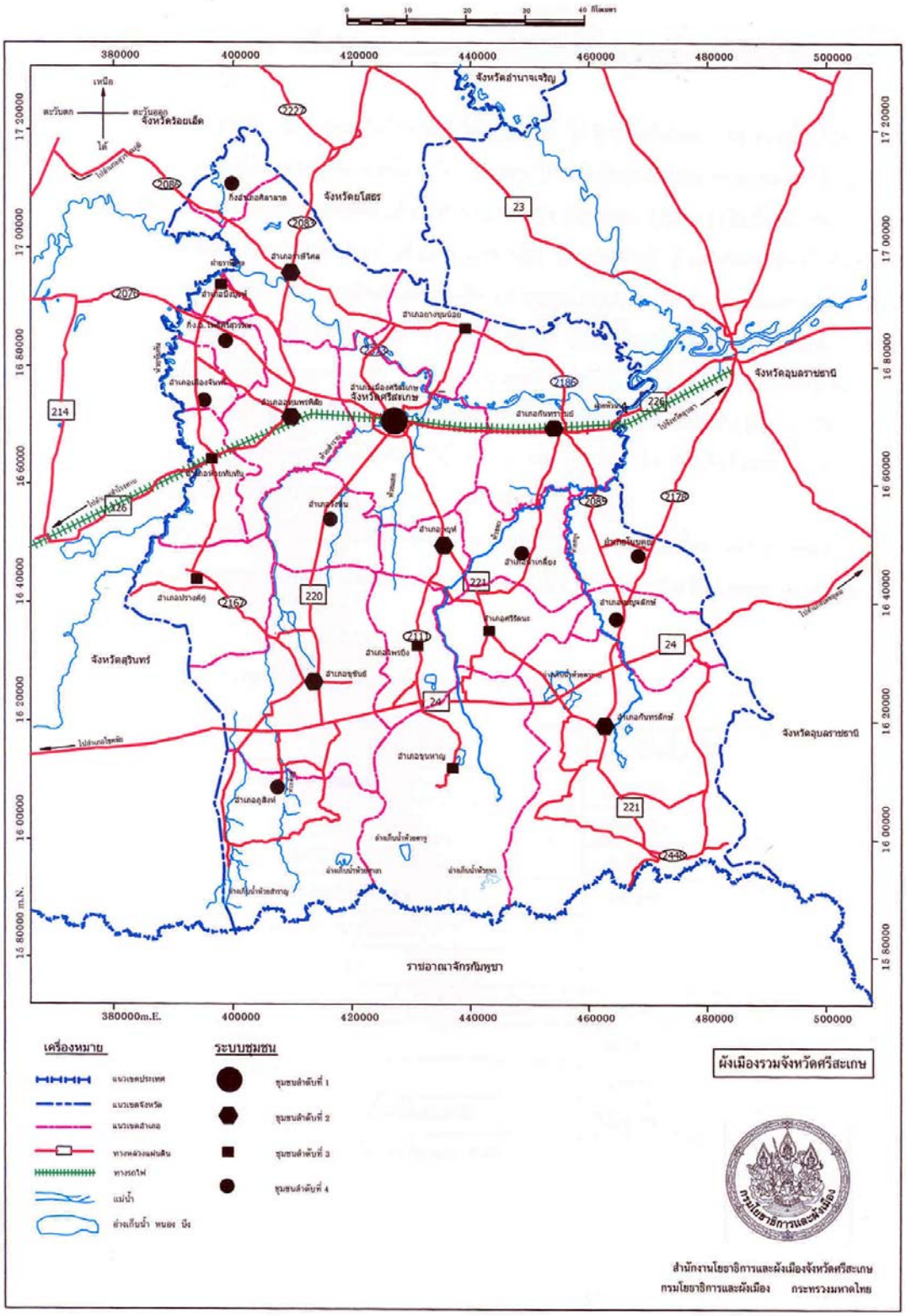
"เมืองน่าอยู่ ประตูการค้า การท่องเที่ยวสู่ดินแดนขอมโบราณ และนำการผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์สู่ครัวโลก"

โดยกำหนดยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนาจังหวัดรวม 6 ยุทธศาสตร์ (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในบทที่ 8) โดยเฉพาะ ***ยุทธศาสตร์ที่ 1*** พัฒนาศรีสะเกษให้เป็นเมืองน่าอยู่ และ ***ยุทธศาสตร์***

ที่ 6 บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน เป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเมืองโดยตรง

จาก ***รายงานผังเมืองรวมจังหวัดศรีสะเกษ*** (สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดศรีสะเกษ และองค์การบริหารส่วนจังหวัดศรีสะเกษ, 2548) จังหวัดศรีสะเกษได้กำหนดเป้าหมายชุมชนเมืองในปี พ.ศ. 2563 จำนวน 14 แห่งและได้มีการกำหนดระดับความสำคัญของชุมชนเมืองเหล่านี้ 4 ระดับ (ดังแสดงในรูปที่ 4.1.2) ตามบทบาทหน้าที่ ขนาดประชากร ที่ตั้งของชุมชนและกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม คือ

- **ชุมชนศูนย์กลางลำดับที่ 1** ได้แก่ อำเภอเมืองศรีสะเกษ และอำเภอกันทรลักษณ์ เป็นศูนย์กลางระดับจังหวัด เป็นศูนย์กลางด้านการบริหารการปกครอง เป็นศูนย์พาณิชยกรรม อุตสาหกรรมการบริการ การศึกษา การบริการทางเศรษฐกิจและสังคมที่สำคัญ โดยรัฐมีการให้บริการจะครอบคลุมพื้นที่สวนใหญ่ของจังหวัด
- **ชุมชนศูนย์กลางลำดับที่ 2** ได้แก่ อำเภอราศีไศล อำเภอกันทรารมย์ อำเภออุทุมพรพิสัย อำเภอขุขันธ์ และอำเภอพยุห์ มีบทบาทเป็นศูนย์กลางการบริหารการปกครองในระดับอำเภอ เป็นที่ตั้งของเทศบาลตำบลขนาดใหญ่ เป็นศูนย์กลางการพาณิชยกรรม ตลาดสินค้าเกษตร อุตสาหกรรมแปรรูป โดยขอบเขตการให้บริการครอบคลุมพื้นที่ภายในอำเภอที่ชุมชนตั้งอยู่
- **ชุมชนศูนย์กลางลำดับที่ 3** ได้แก่ อำเภอศรีรัตนะ อำเภอห้วยทับทัน อำเภอบึงบูรพ์ อำเภอไพรบึง อำเภอปรางค์กู่ อำเภอยางชุมน้อย และอำเภอขุนหาญ มีบทบาทเป็นชุมชนศูนย์กลางการบริหารการปกครองระดับอำเภอ เป็นศูนย์กลางการบริการ การซื้อขายผลผลิตทางการเกษตร โดยมีขอบเขตการให้บริการครอบคลุมพื้นที่ภายในอำเภอที่ชุมชนตั้งอยู่
- **ชุมชนศูนย์กลางลำดับที่ 4** ได้แก่ อำเภอเมืองจันทร์ อำเภอวังหิน อำเภอน้ำเกลี้ยง อำเภอโนนคูณ อำเภอเบญจลักษณ์ อำเภอภูสิงห์ กิ่งอำเภอศิลาลาด และกิ่งอำเภอโพธิ์ศรีสุวรรณ มีบทบาทหน้าที่เป็นศูนย์กลางระดับท้องถิ่นชนบท ขอบเขตการให้บริการครอบคลุมพื้นที่ภายในชุมชนและพื้นที่ชนบทใกล้เคียง เป็นชุมชนที่มีอยู่เดิม หรือเป็นชุมชนที่ได้รับการเสนอให้มีการจัดตั้งใหม่ในอนาคต



รูปที่ 4.1.2 แผนที่แสดงผังระบบชุมชนจังหวัดศรีสะเกษ

4.1.3 วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์การพัฒนาเทศบาลเมืองศรีสะเกษ

จาก ***รายงานแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเทศบาลเมืองศรีสะเกษ*** (สำนักงานเทศบาลเมืองศรีสะเกษ, 2547) เทศบาลเมืองศรีสะเกษได้กำหนดวิสัยทัศน์และยุทธ์ศาสตร์การพัฒนาเมืองศรีสะเกษโดยได้เน้นการพัฒนาเมืองให้น่าอยู่และสุขภาพอนามัยของประชาชน ดังนี้

"เทศบาลเมืองศรีสะเกษ เมืองน่าอยู่ เมืองสุขภาพดี"

โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาไว้ 11 ยุทธศาสตร์หลักคือ

- **ยุทธศาสตร์ที่ 1** พัฒนาระบบบริหารและจัดการด้านสาธารณสุข
- **ยุทธศาสตร์ที่ 2** พัฒนาและส่งเสริมการศึกษา
- **ยุทธศาสตร์ที่ 3** พัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และโครงสร้างพื้นฐาน
- **ยุทธศาสตร์ที่ 4** พัฒนาระบบสวัสดิการสังคม
- **ยุทธศาสตร์ที่ 5** พัฒนาและส่งเสริมความมั่นคงและปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
- **ยุทธศาสตร์ที่ 6** พัฒนาและส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชน
- **ยุทธศาสตร์ที่ 7** เสริมสร้างเศรษฐกิจของชุมชนเพื่อยกระดับรายได้ของประชาชน
- **ยุทธศาสตร์ที่ 8** ส่งเสริมและพัฒนาเป็นศูนย์ประสานการท่องเที่ยวอีสานใต้
- **ยุทธศาสตร์ที่ 9** การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ดี
- **ยุทธศาสตร์ที่ 10** พัฒนาและส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมประเพณีและภูมิปัญญาท้องถิ่น
- **ยุทธศาสตร์ที่ 11** พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารงานและการบริการประชาชน

4.1.4 ผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ

วัตถุประสงค์ของผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษมุ่งเน้นให้เมืองศรีสะเกษเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรม การค้าและการบริการของจังหวัด ส่งเสริมและพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางด้านการศึกษา ส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยเชื่อมโยงกับศูนย์กลางการท่องเที่ยวของจังหวัดและประเทศเพื่อนบ้าน และส่งเสริมการพัฒนาที่อยู่อาศัยเพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง เป้าหมายของผังเมือง

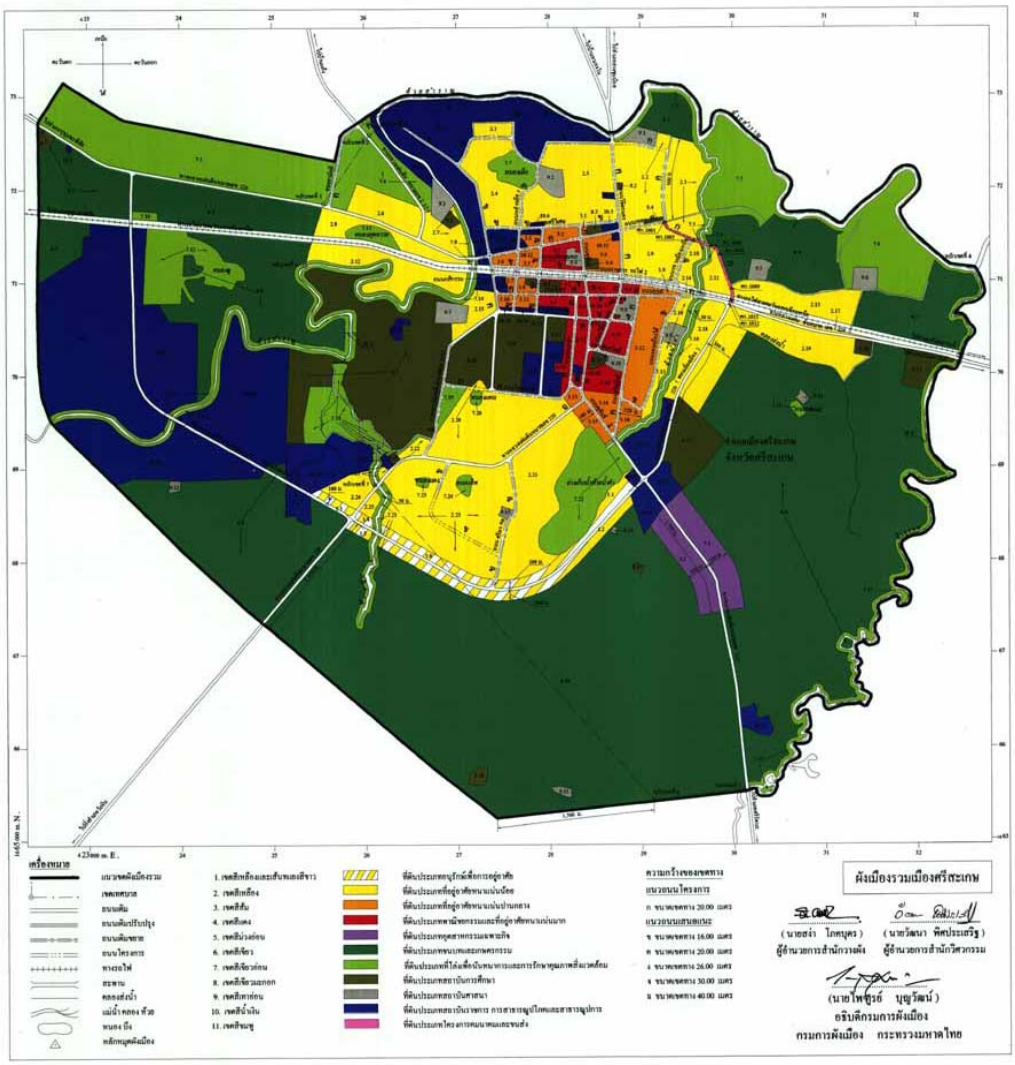
รวมเมืองโดยทั่วไปเพื่อสนับสนุนส่งเสริมและควบคุมการใช้ที่ดินให้มีประสิทธิภาพโดยวางแผนให้ชุมชนสามารถขยายตัวและเติบโตอย่างมีระเบียบ รวมถึงการป้องกันปัญหาและผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากการขยายตัวของเมืองในอนาคต โดยผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษได้กำหนดเป้าหมายประชากรในปี พ.ศ. 2555 ประมาณ 52,700 คน โดยมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 1.64 ต่อปี (*เอกสารสรุปผังเมืองรวมศรีสะเกษ (ปรับปรุงครั้งที่ 2), พ.ศ.2548*)

4.2 สภาพการใช้ที่ดินในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ

เมืองศรีสะเกษได้มีการประกาศบังคับใช้ผังเมืองรวมมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533 จนถึงปัจจุบันรวมทั้งสิ้น 2 ฉบับ ดังนี้

1. ผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ ประกาศบังคับใช้ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 92 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533 และสิ้นสุดการบังคับใช้เมื่อปี พ.ศ. 2538
2. ผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ (ปรับปรุงครั้งที่ 1) ประกาศบังคับใช้ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 434 (พ.ศ. 2542) และสิ้นสุดการบังคับใช้เมื่อปี พ.ศ. 2546 ได้มีการประกาศขยายระยะเวลาการบังคับใช้กฎกระทรวงแล้ว 2 ครั้ง โดยผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษปัจจุบัน เป็นการขยายเวลาการใช้บังคับครั้งที่ 2 หลังจากกรมโยธาธิการและผังเมืองได้มีการประกาศขยายระยะเวลาการใช้บังคับครั้งที่ 1 ไปแล้วตั้งแต่เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2547 และหมดอายุการใช้บังคับเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2548 ผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษฉบับปัจจุบันจึงเป็นผังเมืองรวมซึ่งขยายเวลาการบังคับใช้เป็นครั้งที่ 2 และจะหมดอายุในเดือน ธันวาคม พ.ศ. 2549 นี้

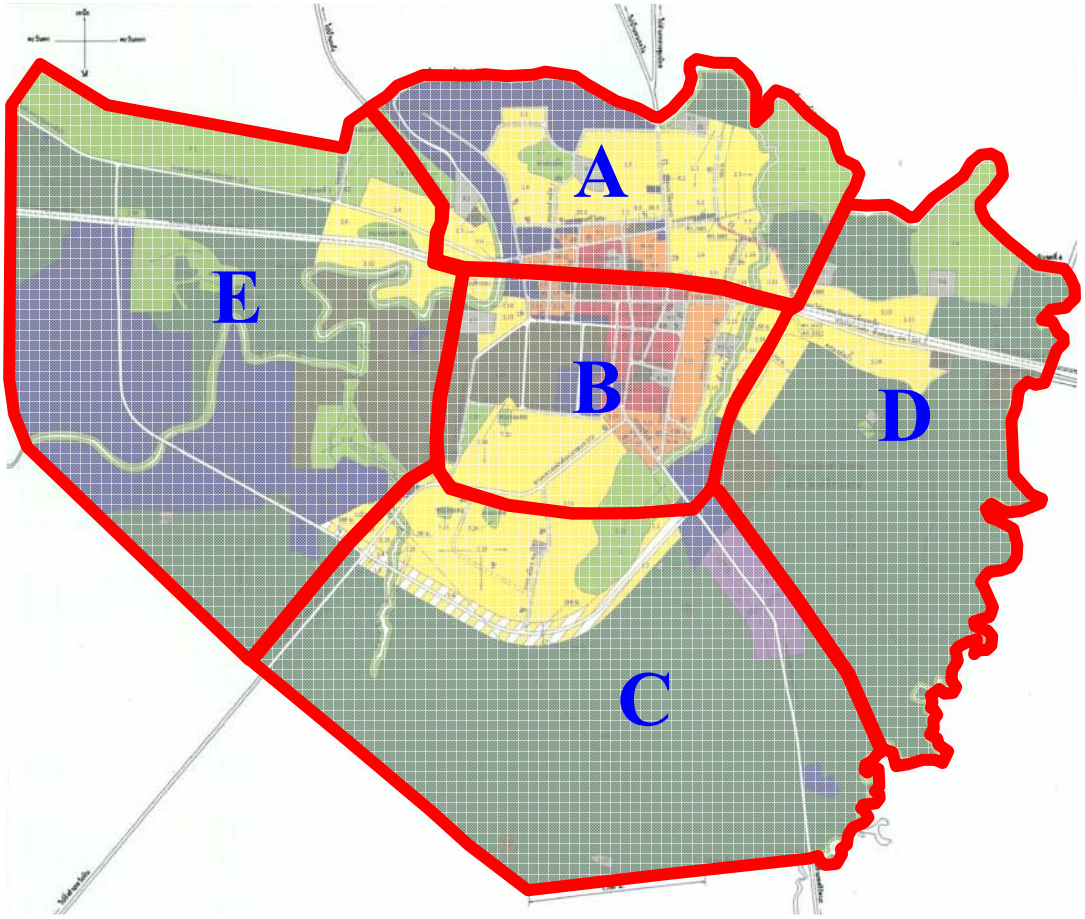
ผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษฉบับปัจจุบัน ได้ประกาศบังคับใช้ครอบคลุมในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองศรีสะเกษทั้งหมด บางส่วนในท้องที่ตำบลหนองไผ่ ตำบลหญ้าปล้อง ตำบลโพธิ์ ตำบลหนองครก ตำบลโพนข่า และตำบลซำ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ ผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษฉบับปัจจุบัน ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 57.09 ตารางกิโลเมตร (ดังแสดงในรูปที่ 4.2) โดยเป็นพื้นที่ในเขตเทศบาลซึ่งครอบคลุมพื้นที่ตำบลเมืองเหนือและตำบลเมืองใต้ ประมาณ 36.66 ตารางกิโลเมตร



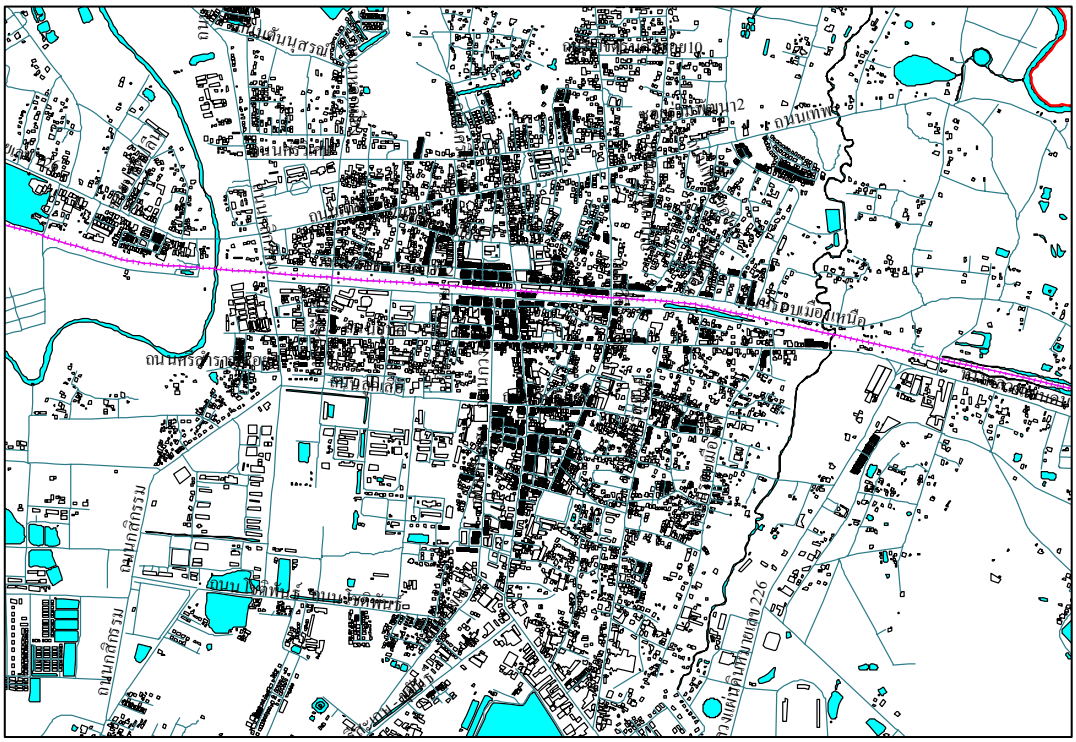
รูปที่ 4.2 ผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ

4.2.1 สภาพการใช้ที่ดินในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษในปัจจุบัน

เมืองศรีสะเกษเป็นเมืองที่ตั้งอยู่ในเส้นทางผ่านไปจังหวัดอุบลราชธานี ลักษณะของเมืองเป็นเมืองแบบศูนย์กลางเดียว แต่เนื่องจากมีเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตัดผ่านกลางเมืองทำให้เมืองถูกแบ่งเป็นสองด้านคือด้านเหนือและด้านใต้ของทางรถไฟ จากการศึกษาสภาพพื้นที่ของเมืองศรีสะเกษตามประโยชน์การใช้ที่ดินและลักษณะของความเป็นย่านในส่วนต่าง ๆ สามารถจำแนกสภาพการใช้ที่ดินในเขตเมืองศรีสะเกษได้ดังนี้ (ดังแสดงในรูปที่ 4.2.1-1 และ 4.2.1-2)



รูปที่ 4.2.1-1 การแบ่งโซนการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน



รูปที่ 4.2.1-2 การใช้ประโยชน์ที่ดินในย่านศูนย์กลางธุรกิจการค้า (CBD) ในปัจจุบัน

โซน A ได้แก่ พื้นที่ด้านเหนือของทางรถไฟซึ่งครอบคลุมเขตตำบลเมืองเหนือซึ่งเป็นที่ตั้งชุมชนเก่าของเมือง ปัจจุบันโซนนี้เป็นที่ตั้งของศูนย์ราชการและหน่วยงานราชการสำคัญ ๆ เช่น ศาลากลางจังหวัด ศาลจังหวัด ที่ว่าการอำเภอเมือง เรือนจำ เป็นต้น การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยในพื้นที่ด้านเหนือของทางรถไฟส่วนใหญ่เป็นบ้านพักข้าราชการ ย่านที่อยู่อาศัยที่เบาบางหนาแน่นน้อย ย่านการค้าในพื้นที่บริเวณนี้ส่วนใหญ่เป็นลักษณะของการค้าปลีกและการบริการระดับชุมชนซึ่งมีลักษณะกระจายแทรกตัวอยู่กับย่านพักอาศัยในพื้นที่

โซน B ได้แก่ พื้นที่ทางด้านใต้ของทางรถไฟครอบคลุมพื้นที่ตำบลเมืองใต้ทั้งหมดและบางส่วนของตำบลหนองครก เป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของชุมชนเมือง มีลักษณะที่ค่อนข้างหนาแน่นมากกว่าพื้นที่ด้านเหนือ ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นแบบผสมผสานระหว่างการค้าการพาณิชย์และที่อยู่อาศัยที่ค่อนข้างหนาแน่น ในลักษณะของอาคารพาณิชย์ ตึกแถว ส่วนบ้านเดี่ยวมักจะแทรกตัวอยู่ตามตรอก ซอย พื้นที่ย่านการค้า การพาณิชยกรรมที่สำคัญของเมืองส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่ตามแนวถนนสำคัญคือ ถนนกวงเฮง ถนนขุขันธ์ ถนนวิจิตรนคร และถนนอุบล

โซน C ได้แก่ พื้นที่ทางด้านใต้ของเมืองโดยเฉพาะด้านใต้ของทางเลี่ยงเมืองส่วนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีกิจกรรมประเภทโรงงานอุตสาหกรรมกระจายตัวอยู่ตามแนวทางหลวงหมายเลข 221 (ศรีสะเกษ – ขุขันธ์)

โซน D ได้แก่ พื้นที่ทางด้านตะวันออกของเมืองศรีสะเกษส่วนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประกอบกับชุมชนอยู่อาศัยส่วนใหญ่ในบริเวณนี้เป็นชุมชนอยู่อาศัยหนาแน่นน้อย อย่างไรก็ตามพื้นที่บริเวณนี้มีลักษณะเป็นชุมชนเมืองใหม่ที่กำลังขยาย เนื่องจากปัจจุบันเป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่ในบริเวณที่เป็นชุมชนเมืองมีลักษณะการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน อาคารพาณิชย์ ตึกแถวจะกระจุกตัวบริเวณสองข้างทางหลวง หมายเลข 226 (ศรีสะเกษ – อุบลราชธานี)

โซน E ได้แก่ พื้นที่ด้านทิศตะวันตกของเมืองส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องทางด้านการเกษตร วิทยาลัยเกษตรกรรม หรือเป็นที่สาธารณประโยชน์และประกอบกับลักษณะของพื้นที่เป็นที่ลุ่มน้ำท่วมทำให้พื้นที่บริเวณนี้ไม่มีชุมชนหนาแน่นมากนัก สำหรับพื้นที่ในเขตผังเมืองรวมที่อยู่รอบนอกเขตเทศบาลส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม มีย่านที่อยู่อาศัยเบาบาง

4.2.2 สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษในอนาคต

จาก ***รายงานการประเมินผลผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ*** ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดศรีสะเกษ ปี พ.ศ. 2546 พบว่าการขยายตัวของพื้นที่ปลูกสร้างอาคารในปี พ.ศ. 2546 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2543 ประมาณ 215,054.37 ตารางเมตร หรือคิดเป็นการเพิ่มประมาณ 10.35% และความหนาแน่นของประชากรในเขตผังเมืองรวมประมาณ 1.42 คน / ไร่ จากรายงานการประเมินได้สรุปว่าผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษปัจจุบันจะยังคงสามารถรองรับการขยายตัวของชุมชนต่อไปได้อีกจึงกำหนดให้ขอบเขตผังเมืองรวมคงเท่าเดิม อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาปัจจัยและผลกระทบจากโครงการต่าง ๆ คาดว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินในเมืองศรีสะเกษในบางพื้นที่

เนื่องจากลักษณะของเมืองศรีสะเกษในภาพรวมถูกจำกัดด้วยปัจจัยของสภาพพื้นที่ที่น้ำท่วมทางด้านเหนือและด้านตะวันตก ทำให้บริเวณการขยายตัวจะอยู่ภายในวงรอบของทางเลี่ยงเมืองทางด้านใต้ ด้านตะวันออกและตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 แนวโน้มการขยายตัวของเมืองได้เกิดขึ้นอย่างเห็นได้ชัดในบริเวณดังต่อไปนี้

- ทางด้านตะวันออกตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ศรีสะเกษ - อุบลราชธานี)
- บริเวณด้านทิศใต้ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221 (ศรีสะเกษ - ขุขันธ์)
- บริเวณด้านทิศใต้ตามแนวทางเลี่ยงเมืองระหว่างทางแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 และทางแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221

ในอนาคตสภาพการใช้ที่ดินของเมืองศรีสะเกษคาดว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงน้อยยกเว้นพื้นที่ทางด้านทิศตะวันออกและทิศใต้ของเมือง ซึ่งคาดว่าจะมีการขยายตัวค่อนข้างมากอันเนื่องมาจากปัจจัยต่าง ๆ โดยเฉพาะพื้นที่ด้านทิศตะวันออกเป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ ในอนาคตอันใกล้คาดว่าลักษณะของกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดินในชุมชนรอบ ๆ อาจมีการเปลี่ยนแปลงโดยเฉพาะกิจกรรมที่ส่งเสริมและสนับสนุนมหาวิทยาลัย เช่น ร้านค้าปลีก ร้านอาหาร กิจการหอพัก เป็นต้น นอกจากนี้พื้นที่ทางด้านตะวันออกของเมืองเป็นที่ตั้งของโครงการบ้านเอื้ออาทรแห่งที่ 2 ของเมืองศรีสะเกษ ถึงแม้ว่าโครงการจะอยู่นอกเขตผังเมืองรวมแต่ขนาดของโครงการซึ่งประกอบด้วยหน่วยพักอาศัยมากถึง 1,575 หน่วย คาดว่าในอนาคตพื้นที่รอบ ๆ โครงการน่าจะมีการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงมากขึ้นประเภทของกิจกรรมในพื้นที่รอบ ๆ ย่อมต้องเปลี่ยนแปลงเพื่อรองรับโครงการที่อยู่อาศัยดังกล่าว

จากปัจจัยที่กล่าวมาข้างต้นทำให้สามารถคาดการณ์ได้ว่าในอนาคตพื้นที่ด้านทิศตะวันออกของเมืองจะมีการขยายตัวค่อนข้างมากประกอบกับการขยายช่องจราจรของทางหลวง

หมายเลข 226 (ศรีสะเกษ – อุบลราชธานี) และทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกไม่ได้ตัดอ้อมห่างจากชุมชนเมืองมากเกินไป ประกอบกับพื้นที่ทางด้านเหนือและด้านตะวันตกของเมืองมีข้อจำกัดในการรองรับการเติบโตของเมืองเนื่องจากเป็นพื้นที่น้ำท่วม ดังนั้นทิศทางการขยายตัวของเมืองน่าจะขยายออกไปทางด้านตะวันออกมากขึ้น

สำหรับพื้นที่ทางด้านใต้ของเมือง เนื่องจากมีทางเลี่ยงเมืองตัดผ่านและมีทางหลวงหมายเลข 220 และ 221 ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญไปสู่สถานที่สำคัญอื่น ๆ ในจังหวัดและไปสู่พื้นที่ชายแดนทำให้ในอนาคตพื้นที่ทางด้านใต้ของเมืองน่าจะมีการขยายตัวมากขึ้นเช่นกัน โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างศูนย์ประสานการพัฒนาการท่องเที่ยวอีสานใต้เกาะกลางน้ำห้วยน้ำคำจะมีอิทธิพลต่อการพัฒนาพื้นที่โดยรอบนี้อย่างมาก นอกจากนี้ในเขตตำบลหนองครก บริเวณถนนเลี่ยงเมืองกิโลเมตรที่ 6 ได้ถูกกำหนดให้เป็นที่ตั้งของโครงการบ้านเอื้ออาทรสำหรับผู้มีรายได้น้อยของศรีษะเกษขนาด 499 หลังคาเรือน คาดว่าอาจมีการเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบโดยเฉพาะการเกิดระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการและกิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนและให้บริการแก่ชุมชนที่อยู่อาศัยแห่งนี้ แต่ผลกระทบจากการเกิดโครงการที่อยู่อาศัยดังกล่าวอาจจะไม่มากเท่าทางด้านตะวันออกของเมืองเนื่องจากข้อจำกัดเรื่องพื้นที่น้ำท่วมและกรรมสิทธิ์ที่ดินดังที่กล่าวมาข้างต้น ดังแสดงในรูปที่ 4.2.2

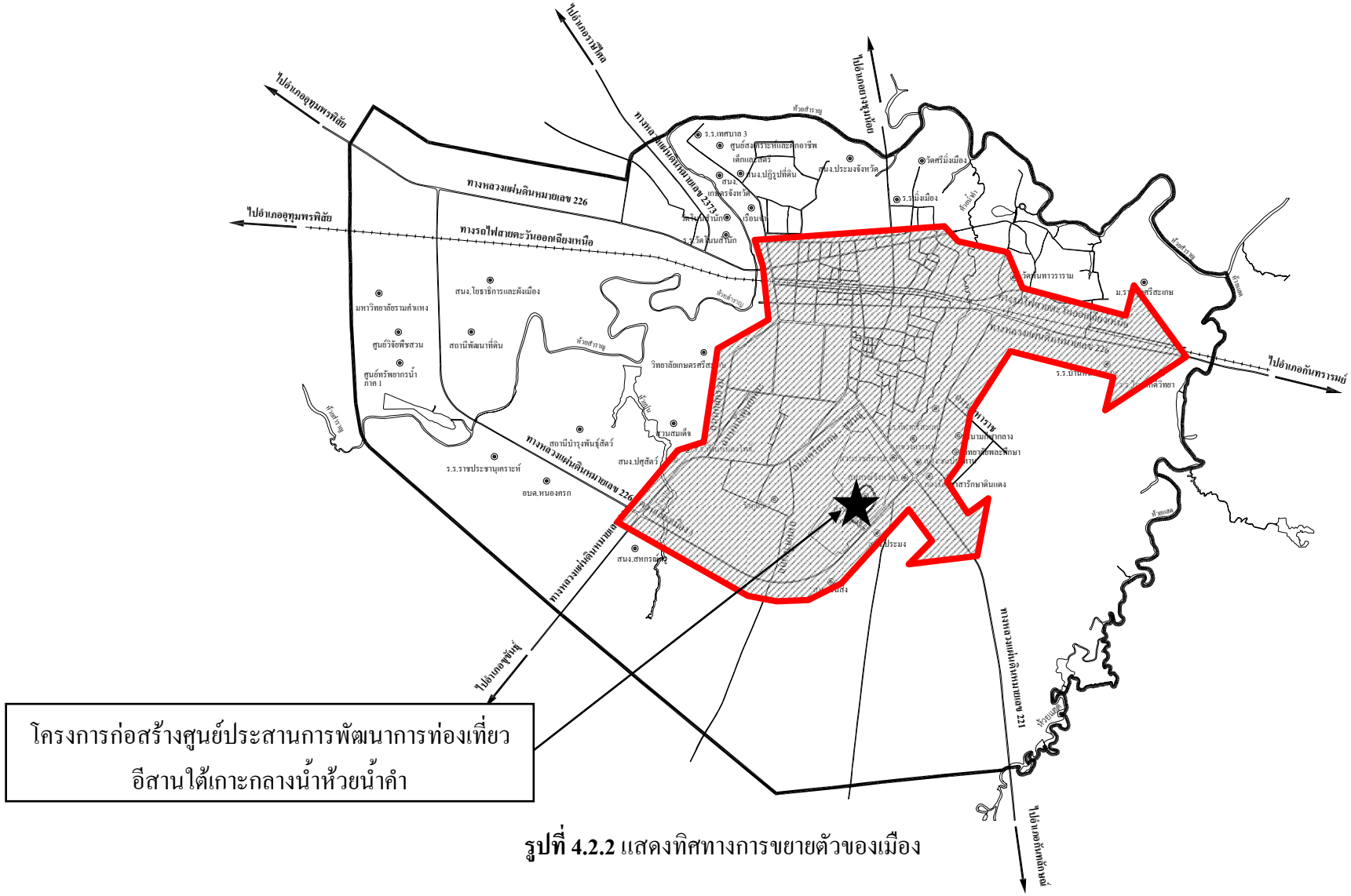
สำหรับชุมชนใจกลางเมืองศรีสะเกษจะยังคงลักษณะของการใช้ที่ดินแบบผสมผสานโดยย่านการค้า การพาณิชย์จะกระจุกตัวอยู่บริเวณ ถนนกวงเฮง ถนนขุขันธ์ ถนนวิจิตรนครถนนอุบล ถนนราชการรถไฟ 2 และถนนราชการรถไฟ 3 พื้นที่ทางด้านเหนือของทางรถไฟจะยังคงเป็นพื้นที่อยู่อาศัยเบาบางและหนาแน่นปานกลาง เนื่องจากข้อจำกัดของการเป็นพื้นที่ศูนย์ราชการและบ้านพักข้าราชการ โดยการค้าการพาณิชย์ในพื้นที่ส่วนนี้เป็นในลักษณะการให้บริการพื้นฐานทั่วไปแก่คนในชุมชนรอบ ๆ เช่น การประกอบกิจกรรมร้านอาหาร ร้านถ่ายเอกสาร เป็นต้น

4.3 แนวทางการพัฒนาและปรับปรุงสภาพทางกายภาพของเมืองศรีสะเกษ

ในกรณีของเมืองศรีสะเกษ ภาพลักษณ์ของความเป็นเมืองอยู่อาศัยที่สงบเงียบกระทัดรัดดูโดดเด่นมากกว่าการเป็นเมืองด้านการค้าหรือเมืองท่องเที่ยว ประกอบกับเมื่อพิจารณาแผนและนโยบายทั้งในระดับกลุ่มจังหวัด ระดับจังหวัดและระดับเมืองทำให้มองเห็นภาพในอนาคตของเมืองศรีสะเกษที่มุ่งเน้นการพัฒนาที่แตกต่างจากชุมชนเมืองอื่นในจังหวัดคือเน้นความเป็นเมืองน่าอยู่ เมืองสุขภาพดี เมืองการศึกษา และศูนย์กลางการบริการด้านการท่องเที่ยวของกลุ่มอีสานตอนล่างและประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้นเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายในระดับต่าง ๆ ของศรีสะเกษและสอดคล้องกับทิศทางการขยายตัวของเมืองในอนาคต ***คณะที่ปรึกษา*** ได้ทำการเสนอแนวทางการพัฒนาเมืองศรี

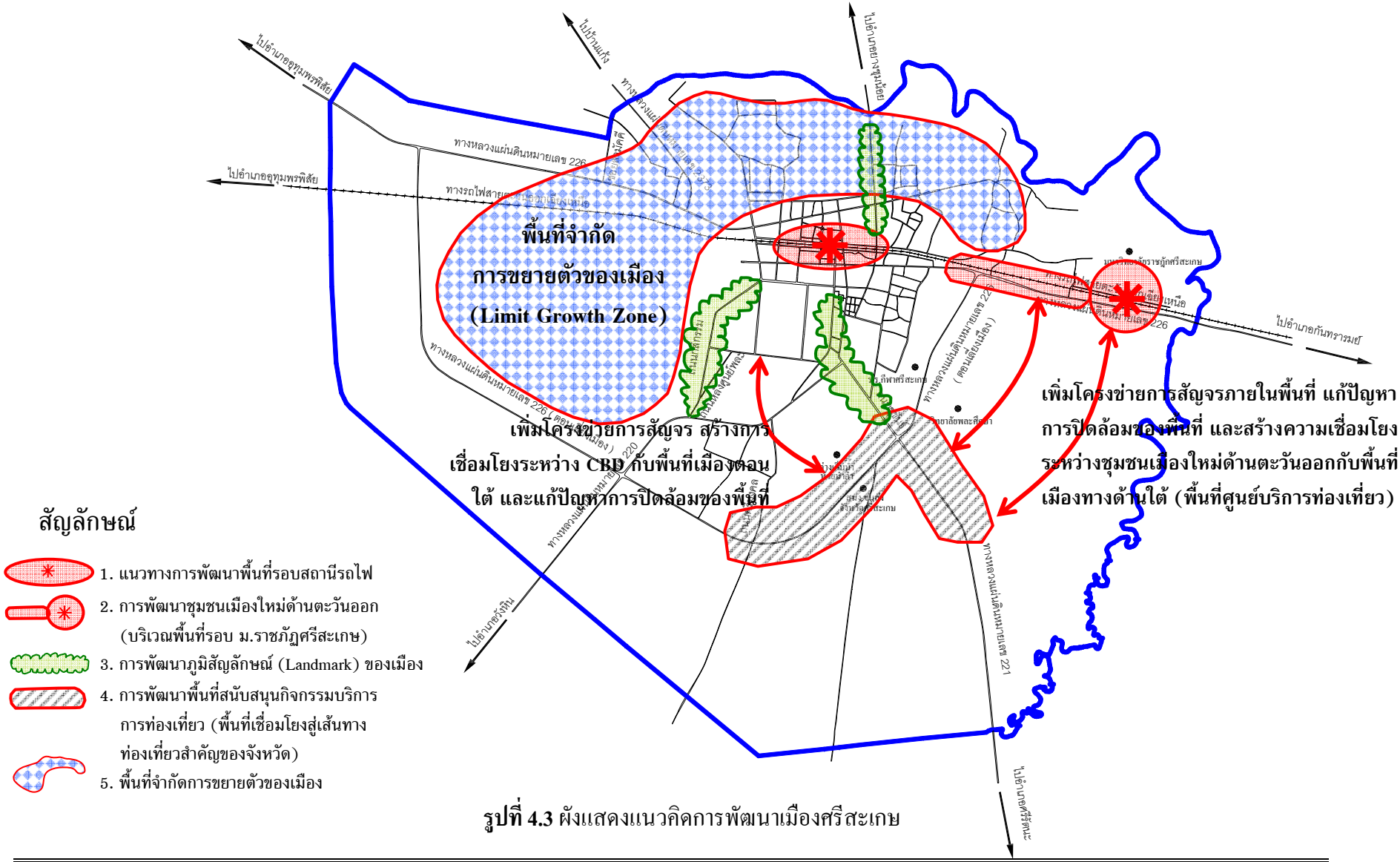
สะเกษโดยพิจารณาจากความเป็นไปได้และความสอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนและเมืองน่าอยู่ใน 4 แนวทางดังนี้คือ (ดังแสดงในรูปที่ 4.3)

1. การพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและพื้นที่รอบสถานีรถไฟศรีสะเกษ
2. การพัฒนาพื้นที่ชุมชนเมืองใหม่ด้านตะวันออก
3. การพัฒนาภูมิสัญลักษณ์ (Landmark) ในเขตเมืองศรีสะเกษ
4. การพัฒนาพื้นที่ด้านทิศใต้ของเมืองเพื่อสนับสนุนกิจกรรมด้านการท่องเที่ยว



โครงการก่อสร้างศูนย์ประสานการพัฒนาการท่องเที่ยว
อีสานใต้เกาะกลางน้ำห้วยน้ำคำ

รูปที่ 4.2.2 แสดงทิศทางการขยายตัวของเมือง



รูปที่ 4.3 ผังแสดงแนวคิดการพัฒนาเมืองศรีสะเกษ

4.3.1 การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและพื้นที่รอบสถานีรถไฟศรีสะเกษ

เมืองศรีสะเกษเป็นเมืองแบบศูนย์กลางเดียว ซึ่งมีเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตัดผ่านกลางเมืองโดยสถานีรถไฟหลักตั้งอยู่ใจกลางเขตชุมชนเมือง พื้นที่รอบสถานีรถไฟเป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างศูนย์ราชการและย่านที่อยู่อาศัยทางด้านทิศเหนือ กับย่านธุรกิจการค้าบริเวณใจกลางเมืองทางด้านใต้ โดยลักษณะของพื้นที่ของศูนย์ราชการและเขตย่านที่อยู่อาศัยของข้าราชการเป็นเขตที่มีความหนาแน่นน้อย ย่านการค้าในบริเวณนี้มีลักษณะของการค้าปลีกเพื่อบริการระดับชุมชนโดยจะหนาแน่นปานกลางในบริเวณพื้นที่รอบสถานีรถไฟ พื้นที่ริมทางรถไฟส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ มีชุมชนย่อยวางตัวกระจัดกระจายตามแนวเส้นทาง และมีพื้นที่ว่างเปล่าทั้งในเขตพื้นที่ราชการและพื้นที่เชิงเกษตรกรรม นอกจากนี้พื้นที่บริเวณนี้มีลักษณะทางกายภาพที่โดดเด่นของถนนราชการรถไฟทั้ง 4 สายที่วางเรียบขนานเส้นทางรถไฟในเขตเมือง ถนนทั้ง 4 สายนี้มีระยะห่างคู่ขนานระหว่างเส้นทางน้อยมาก (ประมาณ 30-40 เมตร) และในปัจจุบันถนนราชการรถไฟทั้ง 4 สายไม่ได้ถูกใช้เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและความเป็นเมืองน่าอยู่อย่างเต็มศักยภาพ ซ้ำยังก่อให้เกิดปัญหาการติดขัดในการเข้าเชื่อมโครงข่ายจราจรทั้งระบบอีกด้วย

หากพิจารณาเฉพาะเขตชุมชนเมืองศรีสะเกษ ที่ต้องมีการเดินทางเชื่อมโยงตลอดเวลา การเดินทางโดยทางรถไฟในเขตเมือง เป็นทางเลือกหนึ่งในการให้บริการแก่ประชาชนส่วนใหญ่ที่พักอาศัยอยู่นอกเขตเมือง ทว่าการเดินทางโดยรถไฟยังไม่สามารถรองรับปริมาณการเดินทางได้มาก เนื่องจากเส้นทางรถไฟมีสายทางบริการจำกัด และความสามารถในการให้บริการผู้โดยสาร การพัฒนาการเดินทางโดยทางรถไฟนี้เหมาะสมกับสภาพการใช้ประโยชน์พื้นที่และการพัฒนาเมืองในระดับหนึ่งเท่านั้น เมื่อมีความต้องการใช้พื้นที่สูงมากขึ้นระบบขนส่งทางรถไฟในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษเท่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันอาจจะไม่สามารถตอบสนองได้ จำเป็นต้องมีการประสานการให้บริการเพิ่มมากขึ้น เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าสู่พื้นที่ ดังนั้นการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ตามแนวทางเส้นทางรถไฟ จึงควรได้รับการพิจารณาเป็นหนึ่งในแผนยุทธศาสตร์ของการพัฒนาเมืองศรีสะเกษโดยกำหนดเป็นแผนการพัฒนาใน 2 รูปแบบคือการพัฒนาพื้นที่ศูนย์ชุมชนรถไฟ (บริเวณสถานีรถไฟและชุมชนโดยรอบ) และการพัฒนาพื้นที่สองข้างทางรถไฟ

- **การพัฒนาพื้นที่ศูนย์ชุมชนรถไฟ**

ขอบเขตของพื้นที่ศูนย์ชุมชนรถไฟที่จะเป็นพื้นที่หลักในการพัฒนาได้แก่ขอบเขตทิศเหนือ-ใต้ตั้งแต่บริเวณวงเวียนแม่ศรีถึงแนวถนนราชการรถไฟ 4 และขอบเขตตะวันออก-ตะวันตกตั้งแต่บริเวณแนวเชื่อมวิจิตรนครถึงถนนหลักเมือง โดยมีแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่ดังนี้

1. พื้นที่ศูนย์ชุมชนรถไฟเป็นศูนย์ชุมชนย่อยนำร่อง ของการพัฒนาพื้นที่ชุมชนเมือง (Community Based City Development)
2. โครงการพัฒนาพื้นที่ศูนย์ชุมชนรถไฟเป็นจุดเริ่มของการพัฒนาเมืองแบบมีส่วนรวมของคนในชุมชนต่อพื้นที่ชุมชน (Public Private Partnership)
3. พื้นที่ศูนย์ชุมชนรถไฟสามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางการเพิ่มมูลค่าของพื้นที่เชิงสังคม และเชิงเศรษฐกิจ (Value-Added Land Use Development)

เมื่อพิจารณาในแง่ของการพัฒนาระบบจราจร-ขนส่งในเขตเมือง โครงการพัฒนาพื้นที่ศูนย์ชุมชนรถไฟสามารถให้บริการการเดินทาง/ขนส่งขั้นพื้นฐานที่จำเป็นแก่ประชาชนในเขตเมืองศรีสะเกษได้อย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับหลักการการพัฒนาอย่างยั่งยืน ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงและมีความปลอดภัยในการเดินทางสูง โดยการปรับปรุงและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะประเภทรางที่มีอยู่ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และสามารถเป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมเชิงสังคม และเชิงเศรษฐกิจ (Land Activities) โดยเพิ่มบรรยากาศที่เอื้อต่อการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในพื้นที่ส่วนราชการ เพื่อเพิ่มมูลค่าของการประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

- **การพัฒนาพื้นที่ริมทางรถไฟ**

ตามที่กล่าวมาข้างต้นถึงสภาพพื้นที่สองข้างทางรถไฟในเมืองศรีสะเกษเป็นพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาตามศักยภาพอย่างเต็มที่ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างเปล่ายกเว้นส่วนของพื้นที่สองข้างทางรถไฟภายในตัวเมืองศรีสะเกษที่มีความพยายามในการทำเป็นสวนสาธารณะขนานไปตามแนวทางรถไฟแต่ขาดความต่อเนื่องกับพื้นที่สำคัญอื่น ๆ ของเมือง และเพื่อให้โครงการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและพื้นที่รอบสถานีรถไฟศรีสะเกษมีความสมบูรณ์มากขึ้น พื้นที่สองข้างทางรถไฟจึงควรมีการปรับปรุงและพัฒนาให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายพื้นที่สีเขียวของเมือง (Green Area Network) โดยการพัฒนาพื้นที่สองข้างทางรถไฟให้เป็นพื้นที่สีเขียวเป็นสวนสาธารณะขนาดย่อมระดับชุมชน สำหรับคนในเมืองและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง พร้อมกับพัฒนาสถานีรถไฟให้เป็นเหมือน “ประตูเมือง” สำหรับผู้โดยสารประจำ และนักท่องเที่ยวที่เข้าเมืองศรีสะเกษและอีสานตอนล่างโดยทางรถไฟ และสร้างเส้นทาง (Path) เชื่อมจากสถานีรถไฟกับแหล่งกิจกรรม (Node) ต่าง ๆ เช่น ตลาด ห้างสรรพสินค้า โรงเรียน มหาวิทยาลัย สถานีขนส่ง เป็นต้น

โครงการปรับปรุงพื้นที่ตามแนวทางเส้นทางรถไฟและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟนอกจากจะเป็นแนวทางหนึ่งในการพัฒนาเมืองแล้วยังเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงข่าย

การคมนาคมขนส่ง เป็นการประยุกต์การใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use Alternatives) ในการแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งในเขตเมือง ที่สามารถเน้นการมีส่วนร่วมของชุมชนอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ศูนย์ชุมชนรถไฟ ซึ่งเป็นพื้นที่ซึ่งเหมาะในการพัฒนาโดยอาศัยการประสานความร่วมมือของภาครัฐและเอกชน เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการเชื่อมโยงการขนส่งระบบรางและถนนเข้าด้วยกัน โดยสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการเดินทาง (Station Plaza) เพื่อผสมผสานความสัมพันธ์ระหว่างระบบการเดินทางของชุมชนเมือง ในลักษณะที่เน้นการพัฒนาและออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกของศูนย์คมนาคมเชิงชุมชน (Community Based Transit Facilities) และปรับปรุงทัศนียภาพตามแนวเส้นทางรถไฟและจุดเชื่อมต่อ เป็นการแก้ไขปัญหาสภาพพื้นที่ไม่ใช้ประโยชน์ และยังสามารถพัฒนาพื้นที่ให้เป็นภูมิสัญลักษณ์ (Landmark) ของชุมชนเมืองศรีสะเกษ (ชุมชนลำดวน) ได้อีกแห่งหนึ่ง

4.3.2 การพัฒนาพื้นที่ชุมชนเมืองใหม่ด้านตะวันออก

พื้นที่ด้านตะวันออกของเมืองเป็นพื้นที่ที่อยู่บนเส้นทางเชื่อมต่อกับจังหวัดอุบลราชธานีและทางเลี่ยงเมือง ปัจจุบันเป็นพื้นที่ที่กำลังมีการขยายตัวเนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ตั้งของมหาวิทยาลัยและชุมชนอยู่อาศัยที่กำลังจะเกิดขึ้นใหม่ การใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมในพื้นที่รอบ ๆ ส่วนใหญ่เป็นไปเพื่อตอบสนองความต้องการด้านที่อยู่อาศัยของประชากรในมหาวิทยาลัย ย่านการค้าที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะเกาะไปตามแนวถนนสายหลัก (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226) พื้นที่ด้านตะวันออกของเมืองเป็นพื้นที่ที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ทางด้านใต้ของเมืองได้สะดวกโดยมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ตอนเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกเป็นตัวเชื่อมหลัก อย่างไรก็ตามพื้นที่ต่อเนื่องในบริเวณดังกล่าวยังมีปัญหาด้านโครงข่ายการสัญจรภายในพื้นที่ นอกจากนี้พื้นที่ด้านตะวันออกเป็นพื้นที่ที่ทางรถไฟตัดผ่านเชื่อมต่อไปยังจังหวัดอุบลราชธานี ทำให้พื้นที่ชุมชนเมืองด้านตะวันออกมีศักยภาพสูงในการรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต ดังนั้นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ชุมชนเมืองใหม่ด้านตะวันออกจึงต้องครอบคลุมการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงระบบขนส่งประเภทรางและถนนเข้าด้วยกัน โดยมีแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ชุมชนเมืองใหม่ด้านตะวันออกในเบื้องต้น ดังนี้

- การสร้างสถานีรถไฟย่อยบริเวณชุมชนรอบมหาวิทยาลัยราชภัฏ เพื่อกระจายการเดินทางของคนจากนอกพื้นที่เมืองไปสู่พื้นที่ชุมชนที่จะเกิดขึ้นใหม่ทางด้านตะวันออกของเมือง โดยอาจสร้างเส้นทางจักรยานรวมถึงเส้นทางคนเดินเชื่อมระหว่างสถานีหลัก สถานีย่อย และชุมชนที่อยู่รอบ ๆ ในพื้นที่สองข้างทาง เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟ ตลาดสด สวนสาธารณะริมทางรถไฟ ย่านพักอาศัย และ ส่วนอื่น ๆ ของเมือง

- การสร้างระบบโครงข่ายการคมนาคมภายในพื้นที่เพิ่มเติมเพื่อลดการปิดล้อมของพื้นที่ขนาดใหญ่ เช่น ควรมีการตัดถนนสายรองเชื่อมภายในพื้นที่มากขึ้น เป็นต้น
- การจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนเชื่อมระหว่างสถานีรถไฟ มหาวิทยาลัย ย่านใจกลางเมือง และพื้นที่ด้านใต้

4.3.3 การพัฒนาภูมิสัญลักษณ์ (Landmark) ในเขตเมืองศรีสะเกษ

จากการศึกษาวิเคราะห์องค์ประกอบทางกายภาพของเมืองศรีสะเกษพบว่าเมืองมีองค์ประกอบทางกายภาพที่โดดเด่นและสำคัญหลายประการคือ

- ***เส้นทาง (Path)*** เมืองศรีสะเกษมีลักษณะทางกายภาพของเส้นทาง (Path) ที่โดดเด่นประการหนึ่งคือเส้นทางรถไฟที่พาดผ่านกลางเมือง บทบาทที่สำคัญของสถานีรถไฟศรีสะเกษนอกจากเป็นจุดผ่านสำคัญบนเส้นทางของขบวนรถไฟจากกรุงเทพ – นครราชสีมา – บุรีรัมย์ - สุรินทร์ – ศรีสะเกษ – และอุบลราชธานี ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถใช้การเดินทางโดยทางรถไฟในการเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคอีสานตอนล่างได้อย่างสะดวกแล้วยังเป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทางของผู้คนจากพื้นที่รอบนอกเมืองศรีสะเกษใช้ในการเดินทางเข้า-ออกเมือง เส้นทางที่เด่นรองลงมาได้แก่ทางหลวงที่พาดผ่านเมืองทั้ง 5 สายในลักษณะที่เกือบเป็นรูปแบบใยแมงมุมหรือแบบรัศมี (Radial) ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 226 (อุทุมพรพิสัย – ศรีสะเกษ – กันทรารมย์ - อุบลราชธานี) 220 (ศรีสะเกษ – วังหิน – ขุขันธ์) 221 (ศรีสะเกษ – ศรีรัตนะ – กันทรลักษณ์) 2073 และถนนวิจิตรนครที่เชื่อมต่อไปยังอำเภอยางชุมน้อยและบ้านหนองโน ด้วยลักษณะดังกล่าวทำให้ตำแหน่งของเมืองศรีสะเกษเป็นเหมือนจุดศูนย์กลางที่เชื่อมโยงระหว่างชุมชนหลักบนเส้นทางเหล่านี้
- ***เส้นขอบ (Edge)*** เมืองศรีสะเกษมีลักษณะเส้นขอบเมืองที่ค่อนข้างชัดเจน ส่วนหนึ่งของเส้นขอบได้แก่ ลำน้ำตามธรรมชาติในพื้นที่คือ ห้วยแฮด ห้วยสำราญ ห้วยคำ และห้วยปูน
- ***ความเป็นย่าน (District)*** พื้นที่เมืองศรีสะเกษมีลักษณะของความเป็นย่านที่ค่อนข้างเด่นชัด เช่น พื้นที่ทางด้านเหนือของสถานีรถไฟ (ตำบลเมืองเหนือ) มีลักษณะของความเป็นย่านศูนย์ราชการ ย่านที่พักอาศัยแบบชนบท และชุมชนที่ยังมีร่องรอยของความเป็นเมืองเก่าอยู่บ้าง ในขณะที่พื้นที่ทางด้านใต้หรือพื้นที่ใจกลางเมืองมีลักษณะของความเป็นย่านการค้าที่ค่อนข้างจอแจซึ่งประกอบด้วยอาคารพาณิชย์ตึกแถว และย่านการศึกษา เป็นต้น

- ***ศูนย์กิจกรรม (Node)*** ศูนย์กิจกรรมหลักของเมืองได้แก่พื้นที่บริเวณตลาดเทศบาลริมทางรถไฟ ตลาดโต้รุ่ง และบริเวณย่านการค้าถนนกวงเฮง ปัจจุบันย่านกิจกรรมใหม่ที่กำลังเกิดขึ้นตามมาได้แก่พื้นที่รอบมหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ ทางด้านตะวันออกของเมือง
- ***ภูมิสัญลักษณ์/จุดหมายตา (Landmark)*** สำหรับเมืองศรีสะเกษมีสวนสาธารณะ อนุสาวรีย์และรูปปั้นตามทางแยกและวงเวียนหลายจุดแต่ในภาพรวมองค์ประกอบเหล่านี้ขาดศักยภาพในการเป็นจุดหมายตาหรือภูมิสัญลักษณ์ของเมือง

จากการการวิเคราะห์องค์ประกอบทางกายภาพเบื้องต้นจะพบว่าองค์ประกอบด้านภูมิสัญลักษณ์ของเมืองเป็นองค์ประกอบที่ขาดความเด่นชัดเมื่อเปรียบเทียบกับองค์ประกอบอื่น ๆ แนวทางในการพัฒนาภูมิสัญลักษณ์ของเมืองจึงเป็นแนวทางหนึ่งที่น่าจะส่งเสริมภาพลักษณ์ของเมืองให้สอดคล้องและเป็นไปตามแนวนโยบายการพัฒนาเมืองตามที่กล่าวมาข้างต้น โดยทั่วไปภูมิสัญลักษณ์อาจมีทั้งส่วนที่เป็นสิ่งปลูกสร้างซึ่งเป็นจุดหมายตา เช่น อนุสาวรีย์ หอคอย เสา รูปปั้น ฯลฯ หรือเป็นสิ่งที่สื่อถึงความเป็นตัวตนเฉพาะของเมืองที่มีต่อผู้คน เช่น กลุ่มต้นไม้เก่าแก่ในเมือง หรือ แนวถนนที่ร่มครึ้ม เป็นต้น แนวทางในการพัฒนาภูมิสัญลักษณ์ของเมืองในเบื้องต้นที่น่าจะทำได้คือ

- การรณรงค์ปลูกไม้สัญลักษณ์หรือไม้พื้นถิ่นเฉพาะของเมืองตามแนวถนนสายสำคัญของเมืองโดยเฉพาะถนนที่เชื่อมจุดสำคัญต่าง ๆ ของเมือง เช่น ถนนกสิกรรม ถนนขุขันธ์ ถนนวันลูกเสือ หรือ ถนนในย่านศูนย์ราชการ เป็นต้น
- การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณทางแยก/วงเวียนที่เป็นจุดหมายตาสำคัญในปัจจุบัน เช่น การใช้ Street Furniture หรือ การออกแบบป้ายชื่อถนน หรือ ป้ายข้อมูล ที่มีลักษณะเฉพาะ หรือ การปรับปรุงทาสีอาคารในพื้นที่รอบทางแยก/วงเวียน เป็นต้นนอกจากนี้ควรสร้างความเชื่อมโยงระหว่างทางแยก/วงเวียนเหล่านี้กับสถานที่สำคัญของเมือง

แนวทางการพัฒนาที่นำเสนอควรอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากภาครัฐโดยเฉพาะหน่วยงานส่วนท้องถิ่นเช่นเทศบาล หรือ องค์การบริหารส่วนจังหวัด และภาคเอกชน รวมถึงการมีส่วนร่วมจากภาคประชาชน (Public Participation) ในการกำหนดวิธีการพัฒนาภูมิสัญลักษณ์ของเมืองร่วมกัน ด้วยวิธีการมีส่วนร่วมจากประชาชน จะทำให้ภูมิสัญลักษณ์นั้น ๆ สร้างความหมายให้เกิดขึ้นร่วมกันแก่เมืองได้ดีกว่าการก่อสร้างสิ่งใหม่แต่ไม่สื่อความหมายเชิงสัญลักษณ์แก่คนในพื้นที่

4.3.4 การพัฒนาพื้นที่ด้านใต้ของเมืองเพื่อสนับสนุนกิจกรรมด้านการท่องเที่ยว

ตัวเมืองศรีสะเกษถึงแม้จะไม่ใช่เมืองท่องเที่ยวแต่เนื่องจากมีทำเลที่ตั้งที่เป็นจุดศูนย์กลางของจังหวัดมีทางรถไฟ และทางหลวงหลายสายสำคัญเชื่อมระหว่างตัวเมืองไปสู่แหล่งท่องเที่ยวสำคัญอื่น ๆ ในพื้นที่อำเภอและจังหวัดใกล้เคียง ทำให้เมืองศรีสะเกษมีศักยภาพสูงในการเป็นจุดให้บริการข้อมูลข่าวสารด้านการท่องเที่ยวแก่นักเดินทาง เมื่อพิจารณาจากโครงข่ายการคมนาคมและสภาพทางกายภาพของเมือง พบว่าพื้นที่ทางด้านใต้ของเมืองโดยเฉพาะพื้นที่บริเวณทางเลี่ยงเมืองตอนใต้เป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างเส้นทางไปอำเภอกันทราลักษณ์ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221) และ อำเภอขุขันธ์ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220) นักท่องเที่ยวที่จะเดินทางไปแหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางตอนล่างของจังหวัดและไปชายแดนมักจะใช้เส้นทางทางเลี่ยงเมืองตอนใต้โดยไม่ผ่านเข้าตัวเมือง ทำให้พื้นที่บริเวณนี้มีความเหมาะสมที่จะเกิดกิจกรรมสนับสนุนการบริการการท่องเที่ยว ประกอบกับในปัจจุบันมีโครงการก่อสร้างศูนย์ประสานการพัฒนาการท่องเที่ยวอีสานใต้บริเวณอ่างเก็บน้ำห้วยน้ำคำ และกำลังเกิดย่านการค้าใหม่ตามแนวสองข้างทางของทางหลวง 221 ดังนั้นการพัฒนาบริเวณด้านใต้ของเมืองช่วงทางเลี่ยงเมืองให้เป็นพื้นที่ที่มีลักษณะกิจกรรมพิเศษที่มุ่งเน้นให้บริการด้านการท่องเที่ยวจะส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจของเมืองและในขณะเดียวกันเป็นการเตรียมพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตไปพร้อมกัน นอกจากนี้ควรมีการเพิ่มโครงข่ายการสัญจรระหว่างพื้นที่ใจกลางเมือง (CBD) กับพื้นที่บริเวณนี้เพื่อสร้างการเชื่อมโยงกับศูนย์กลางเมือง ในขณะเดียวกันจะเป็นการช่วยลดการปิดล้อมของพื้นที่ขนาดใหญ่ทางตอนใต้ของเมือง ข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาพื้นที่ทางด้านใต้ของเมือง เช่น

- คาดว่าการค้าการพาณิชยกรรมน่าจะเกิดขึ้นตามแนวถนนเลี่ยงเมืองในลักษณะเป็นแนวยาวขนานถนนทั้งสองด้าน (Commercial Strip Development) ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาจราจรในพื้นที่ได้เนื่องจากจะเกิดการเปิดทางเข้า-ออกสู่ถนนเลี่ยงเมืองโดยตรง ดังนั้น ควรมีการกำหนดพื้นที่ย่านการค้าและการพาณิชย์ให้อยู่เฉพาะในโซนการค้าเท่านั้นไม่ควรขยายย่านการค้าตลอดแนวทางเลี่ยงเมืองด้านใต้

- ควรมีการควบคุมการเปิดทางเข้า-ออกจากย่านการค้าและที่อยู่อาศัยที่อยู่ริมถนนเลี่ยงเมืองไม่ให้เกิดจุดตัดทางเข้า-ออกมากเกินไป โดยอาจมีการกำหนดพื้นที่สีเขียวเป็นแนว (Green Belt) กั้นระหว่างถนนเลี่ยงเมืองและชุมชนย่านที่อยู่อาศัยที่จะเกิดขึ้นใหม่

- ควรมีการส่งเสริมประเภทของกิจกรรมที่สนับสนุนการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมในพื้นที่บริเวณนี้ เช่น ร้านค้า OTOP ร้านค้าผลิตภัณฑ์หัตถกรรมพื้นบ้าน ร้านอาหารพื้นเมือง สำหรับกิจกรรมบันเทิงที่ไม่สอดคล้องกับประเพณีวัฒนธรรมควรจำกัดให้อยู่เฉพาะในโซนที่สามารถควบคุมได้เท่านั้น

- ควรมีการกำหนด Guideline รูปร่างหน้าตา ลักษณะของอาคารและสิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ ที่ตั้งอยู่ริมทางเลี่ยงเมืองให้มีลักษณะสอดคล้องกับสถาปัตยกรรมของอีสานตอนล่างเพื่อสร้างภาพลักษณ์ (Image) ของพื้นที่ให้โดดเด่นและเป็นภูมิสัญลักษณ์ของเมือง (Landmark) ได้
- ปรับปรุงภูมิทัศน์สองข้างทางเลี่ยงเมืองเพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ของพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณนี้เป็นเส้นทางนำไปสู่แหล่งท่องเที่ยวอีสานตอนล่างที่สำคัญ

5. สภาพการจราจรและขนส่งในปัจจุบัน

คณะที่ปรึกษา ได้ทำการสำรวจสภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์สภาพการจราจรและขนส่งพร้อมทั้งการศึกษาหาแนวทางการแก้ไขปัญหาในปัจจุบัน โดยได้ทำการออกสำรวจเก็บข้อมูลภาคสนามในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2549 ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน
- การสำรวจความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนช่วงถนน
- การสำรวจปริมาณจราจร ความล่าช้า ความยาวแถวคอย และจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก
- การสำรวจจุดอันตรายบนโครงข่ายถนน

นอกจากนั้น ยังได้ทำการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและขนส่ง เช่น ข้อมูลปริมาณยานพาหนะจดทะเบียน และข้อมูลสถิติปริมาณจราจรบนทางหลวงในเขตจังหวัดศรีสะเกษ เป็นต้น เพื่อเป็นใช้ข้อมูลประกอบในการศึกษาอีกด้วย

5.1 การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน

คณะที่ปรึกษา ได้ทำการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid-block Count) ที่มีความสำคัญเพื่อนำไปใช้ในการวิเคราะห์สภาพการจราจรบนช่วงถนนในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษและนำไปใช้ในการปรับเทียบแบบจำลองทางคณิตศาสตร์เพื่อใช้ในการพยากรณ์ปริมาณจราจรในอนาคตต่อไป การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนได้ใช้วิธีการนับโดยจำแนกประเภทของยานพาหนะ (Classified Traffic Count) เป็น 10 ประเภท ดังนี้

1. รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger Cars, PC)
2. รถบรรทุกขนาดใหญ่ (Heavy Trucks, HT)
3. รถบรรทุกขนาดกลาง (Medium Trucks, MT)
4. รถบรรทุกขนาดเล็ก (Light Trucks, LT)
5. รถโดยสารขนาดใหญ่ (Heavy Bus, HB)
6. รถโดยสารขนาดเล็ก (Light Bus, LB)
7. รถจักรยานยนต์สามล้อ (Motor - Tricycle, MTC)

8. รถจักรยานยนต์ (Motorcycle, MC)
9. รถจักรยานสามล้อ (Tricycle, TC)
10. รถจักรยาน (Bicycle, BC)

การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนได้แบ่งออกเป็น 3 ช่วงเวลา คือ ช่วงเช้า (07.00-10.00 น.) ช่วงกลางวัน (11.00-14.00 น.) และช่วงเย็น (15.00-18.00 น.) โดยได้ดำเนินการสำรวจในระหว่างวันที่ 21-23 กุมภาพันธ์ 2549 ปริมาณจราจรบนช่วงถนนที่สำรวจได้จะปรับเทียบให้อยู่ในหน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger Car Unit, PCU) และแสดงกราฟปริมาณจราจรที่แปรผันตามเวลา และแผนภูมิแสดงสัดส่วนยานพาหนะประเภทต่าง ๆ บนช่วงถนนสายต่าง ๆ ที่ได้ทำการสำรวจ จำนวน 21 จุด (ดังแสดงใน**ภาคผนวก ก**) ได้แก่

จุดที่ 1 บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ศรีสะเกษ – อุทุมพรพิสัย)
จุดที่ 2 บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 (ศรีสะเกษ – ขุขันธ์)
จุดที่ 3 บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221 (ศรีสะเกษ – กันทรลักษ์)
จุดที่ 4 บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ศรีสะเกษ – กันทรารมย์)
จุดที่ 5 บนถนนวิจิตรนคร (ศรีสะเกษ – ยางชุมน้อย)
จุดที่ 6 บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2373 (ศรีสะเกษ – ราษีไศล)
จุดที่ 7 บนถนนศรีวิเศษ ซึ่งอยู่ระหว่างถนนหลักเมืองและถนนปลัดมณฑล
จุดที่ 8 บนถนนเทพา ซึ่งอยู่ระหว่างถนนหลักเมืองและถนนปลัดมณฑล
จุดที่ 9 บนถนนราชการรถไฟ 2 ซึ่งอยู่ระหว่างถนนหลักเมืองและถนนปลัดมณฑล
จุดที่ 10 บนถนนราชการรถไฟ 3 ซึ่งอยู่ระหว่างถนนหลักเมืองและถนนปลัดมณฑล
จุดที่ 11 บนถนนอุบล ซึ่งอยู่ระหว่างถนนหลักเมืองและถนนปลัดมณฑล
จุดที่ 12 บนถนนวันลูกเสือ ซึ่งอยู่ระหว่างถนนหลักเมืองและถนนปลัดมณฑล
จุดที่ 13 บนถนนโชติพันธ์ ซึ่งอยู่ระหว่างถนนวิเศษภักดีและถนนรัตนวงษา
จุดที่ 14 บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 ซึ่งอยู่ระหว่างสามแยกถนนศรีมงคลและสามแยกถนนกวงเฮง
จุดที่ 15 บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ตอนเลี่ยงเมือง) ซึ่งอยู่หน้าสำนักงานขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ
จุดที่ 16 บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ตอนเลี่ยงเมือง) ซึ่งเป็นจุดตัดทางรถไฟ
จุดที่ 17 บนทางถนนกสิกรรม ซึ่งเป็นจุดตัดทางรถไฟ
จุดที่ 18 บนทางถนนหลักเมือง ซึ่งเป็นจุดตัดทางรถไฟ

จุดที่ 19 บนทางถนนขุขันธุ์ ซึ่งเป็นจุดตัดทางรถไฟ

จุดที่ 20 บนทางถนนวิจิตรนคร ซึ่งเป็นจุดตัดทางรถไฟ

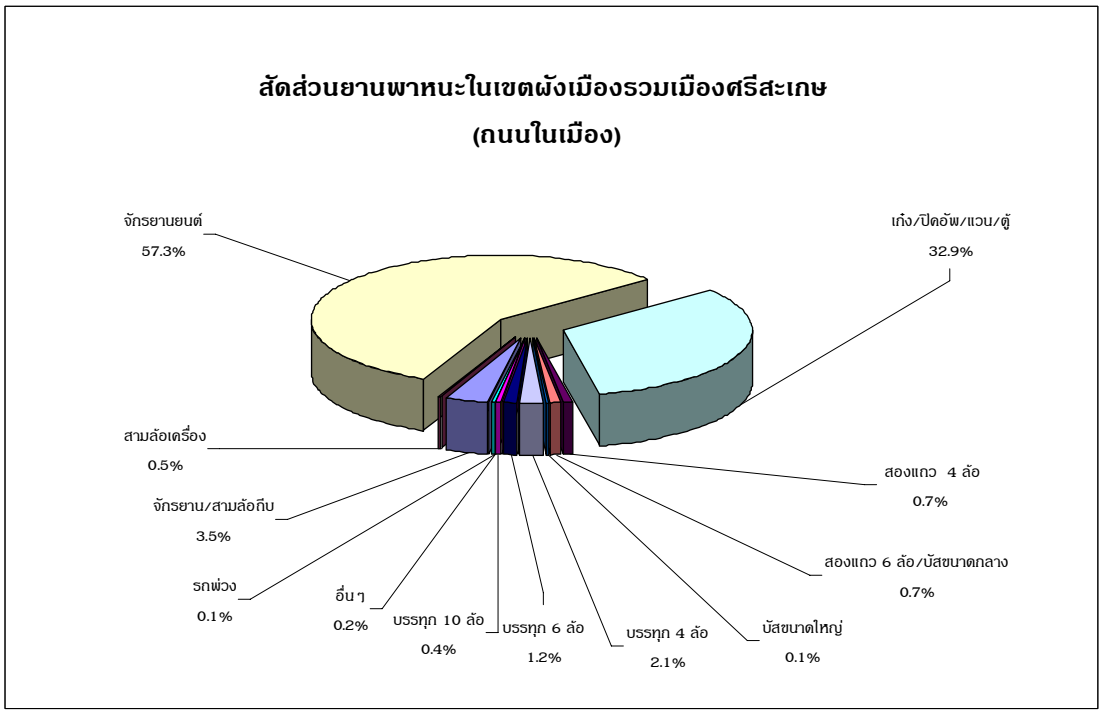
จุดที่ 21 บนทางถนนทางเข้ามหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ ซึ่งเป็นจุดตัดทางรถไฟ

จุดที่มีปริมาณจราจรสูงสุดและจุดที่มีปริมาณจราจรต่ำสุด แบ่งตามตำแหน่งที่ตั้งของถนนที่อยู่บริเวณนอกเมืองและในเมือง ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07:30 – 08:30 น.) ช่วงชั่วโมงไม่เร่งด่วน (12:00 – 13:00 น.) และช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (16:30 – 17:30 น.) ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.1

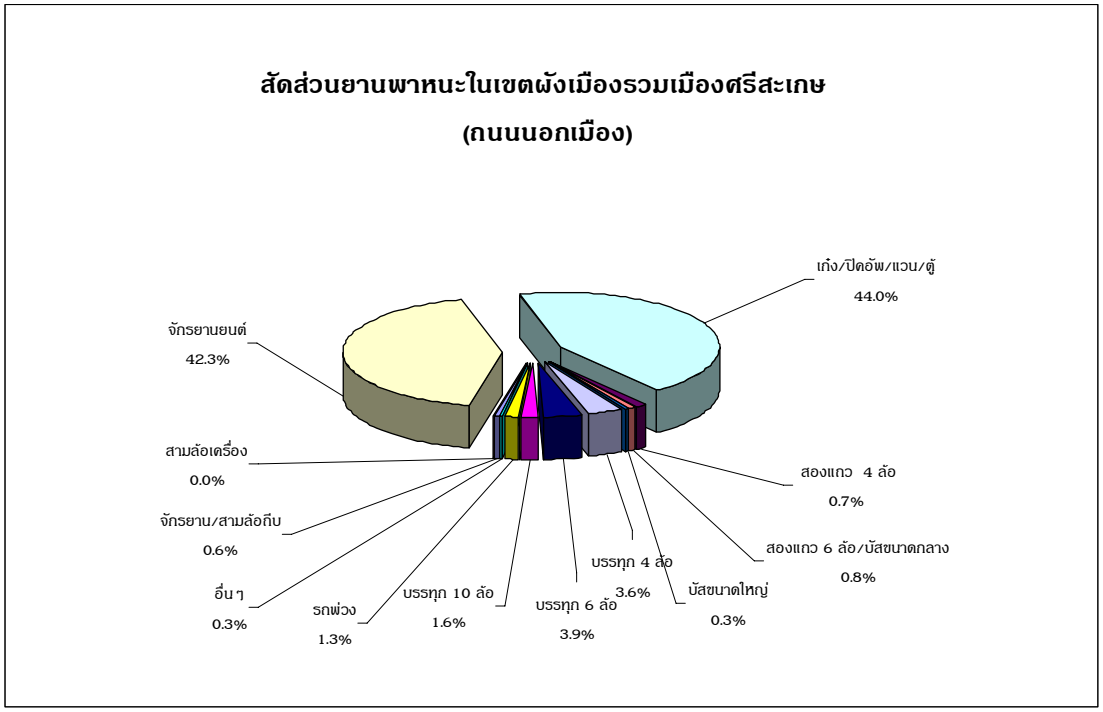
ตารางที่ 5.1 ปริมาณจราจรสูงสุดและต่ำสุดบนถนนนอกเมืองและถนนในเมือง

ช่วงเวลา	**ปริมาณจราจร (PCU/ชม.)**			
	ถนนนอกเมือง (Rural)		**ถนนในเมือง (Urban)**	
	สูงสุด	**ต่ำสุด**	**สูงสุด**	**ต่ำสุด**
เร่งด่วนเช้า (7:30 – 8:30)	ทล.หมายเลข 221 (จุดที่ 3) (1,593)	ทล.หมายเลข 2373 (จุดที่ 6) (458)	ถนนวันลูกเสือ (จุดที่ 12) (2,093)	ทางเข้า ม.ราชภัฏ (จุดที่ 21) (209)
ไม่เร่งด่วน (12:00 – 13:00)	ทล.หมายเลข 221 (จุดที่ 3) (743)	ทล.หมายเลข 2373 (จุดที่ 6) (243)	ถนนวันลูกเสือ (จุดที่ 12) (1,226)	ทางเข้า ม.ราชภัฏ (จุดที่ 21) (120)
เร่งด่วนเย็น (16:30 – 17:30)	ทล.หมายเลข 226 (จุดที่ 1) (1,037)	ทล.หมายเลข 2373 (จุดที่ 6) (344)	ถนนวันลูกเสือ (จุดที่ 12) (1,493)	ทางเข้า ม.ราชภัฏ (จุดที่ 21) (152)

สัดส่วนองค์ประกอบของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ซึ่งเป็นค่าเฉลี่ยจากการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนจำนวน 21 จุด สำหรับถนนในเมืองและถนนนอกเมือง ส่วนใหญ่เป็นรถประเภทจักรยานยนต์ ถึงร้อยละ 57.3 และร้อยละ 42.3 ตามลำดับ รองลงมาเป็นรถประเภทเก๋ง/ปิคอัพ/แวน/ตู้ ร้อยละ 32.9 และร้อยละ 44.0 ตามลำดับ นอกจากนี้สัดส่วนของรถจักรยานและสามล้อถีบบนช่วงถนนในเมืองมีจำนวนค่อนข้างมาก (ร้อยละ 3.5) เมื่อเทียบกับถนนนอกเมืองซึ่งสัดส่วนของจักรยานและสามล้อถีบน้อย (ร้อยละ 0.6) ดังได้แสดงไว้ในรูปที่ 5.1-1 และ 5.1-2



รูปที่ 5.1-1 สัดส่วนเฉลี่ยของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ บนถนนในเมือง ในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ



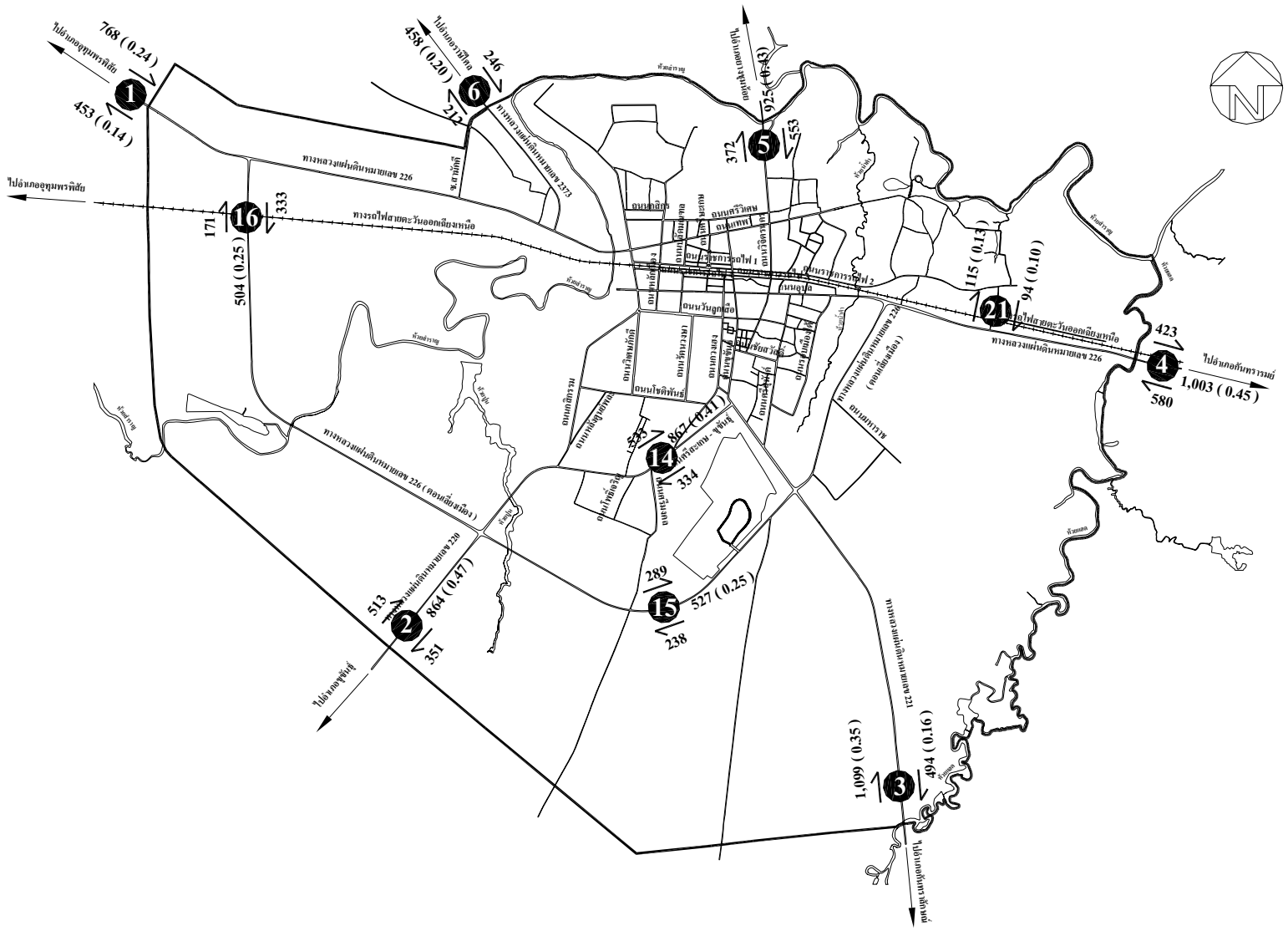
รูปที่ 5.1-2 สัดส่วนเฉลี่ยของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ บนถนนนอกเมือง ในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ

ในการคำนวณหาค่าความจุของถนน (Capacity) ***คณะที่ปรึกษา*** ได้ใช้มาตรฐานของประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นเกณฑ์ในการพิจารณา โดยค่าอัตราส่วนของปริมาณจราจรต่อความจุของถนน (Volume/Capacity, V/C) ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07:30 – 08:30 น.) ช่วงชั่วโมงไม่เร่งด่วน (12:00 – 13:00 น.) และช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (16:30 – 17:30 น.) บนช่วงถนนสายต่าง ๆ ที่ทำการสำรวจได้แสดงไว้ในรูปที่ 5.1-3 ถึง 5.1-5

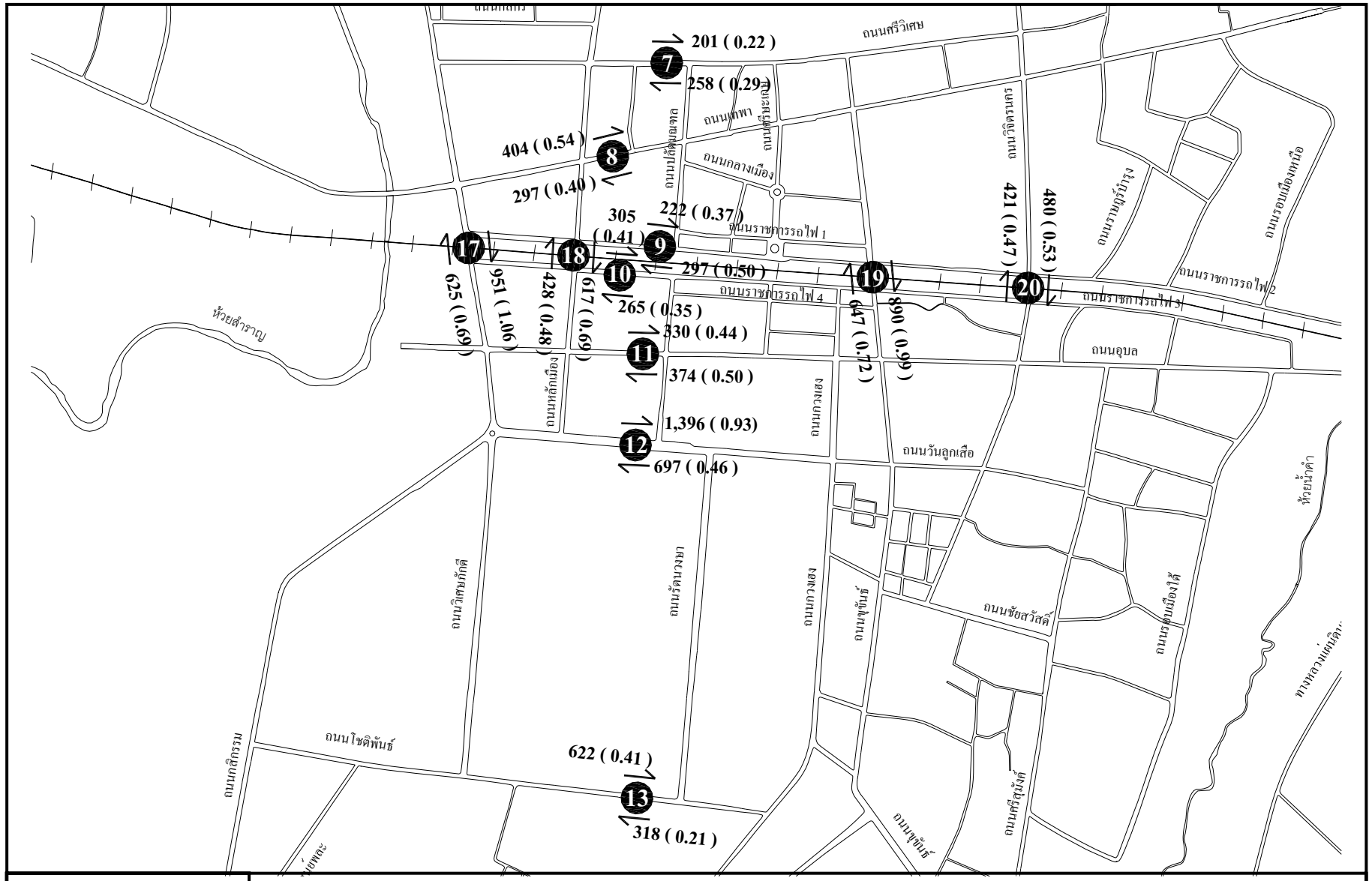
จากผลการคำนวณหาค่าอัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุของถนน (V/C Ratio) บนโครงข่ายถนนในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ พบว่าถนนในเมืองในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07:30 – 08:30 น.) ที่มีค่า V/C ที่มากกว่าหรือเท่ากับ 1 มีเพียงจุดเดียว คือ จุดที่ 17 บนถนนกสิกรรมในทิศทางมุ่งเข้าเมือง (V/C = 1.06) ช่วงช่วงถนนที่มีค่า V/C มากกว่าหรือเท่ากับ 1 นี้จะแสดงถึงว่าช่วงถนนดังกล่าวนี้มีปริมาณจราจรที่แล่นผ่านจะมีค่ามากกว่าปริมาณจราจรสูงสุดที่ถนนจะสามารถรองรับได้ ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดตามแนวถนนดังกล่าว นอกจากนั้นยังมีจุดสำรวจที่มีค่า V/C เข้าใกล้ 1 อีกจำนวน 2 จุด คือ จุดที่ 19 จุดตัดทางรถไฟบนถนนขุขันธ์ (V/C = 0.99) และจุดที่ 12 หน้าโรงเรียนศรีสะเกษวิทยาลัยบนถนนวันลูกเสือ (V/C = 0.93) ซึ่งช่วงถนนที่มีค่า V/C มากกว่า 0.9 แต่ไม่ถึง 1.00 นี้จะแสดงถึงว่าช่วงถนนดังกล่าวนี้มีปริมาณจราจรเข้าใกล้สู่ระดับความจุที่ถนนจะสามารถรองรับได้ ซึ่งมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดได้

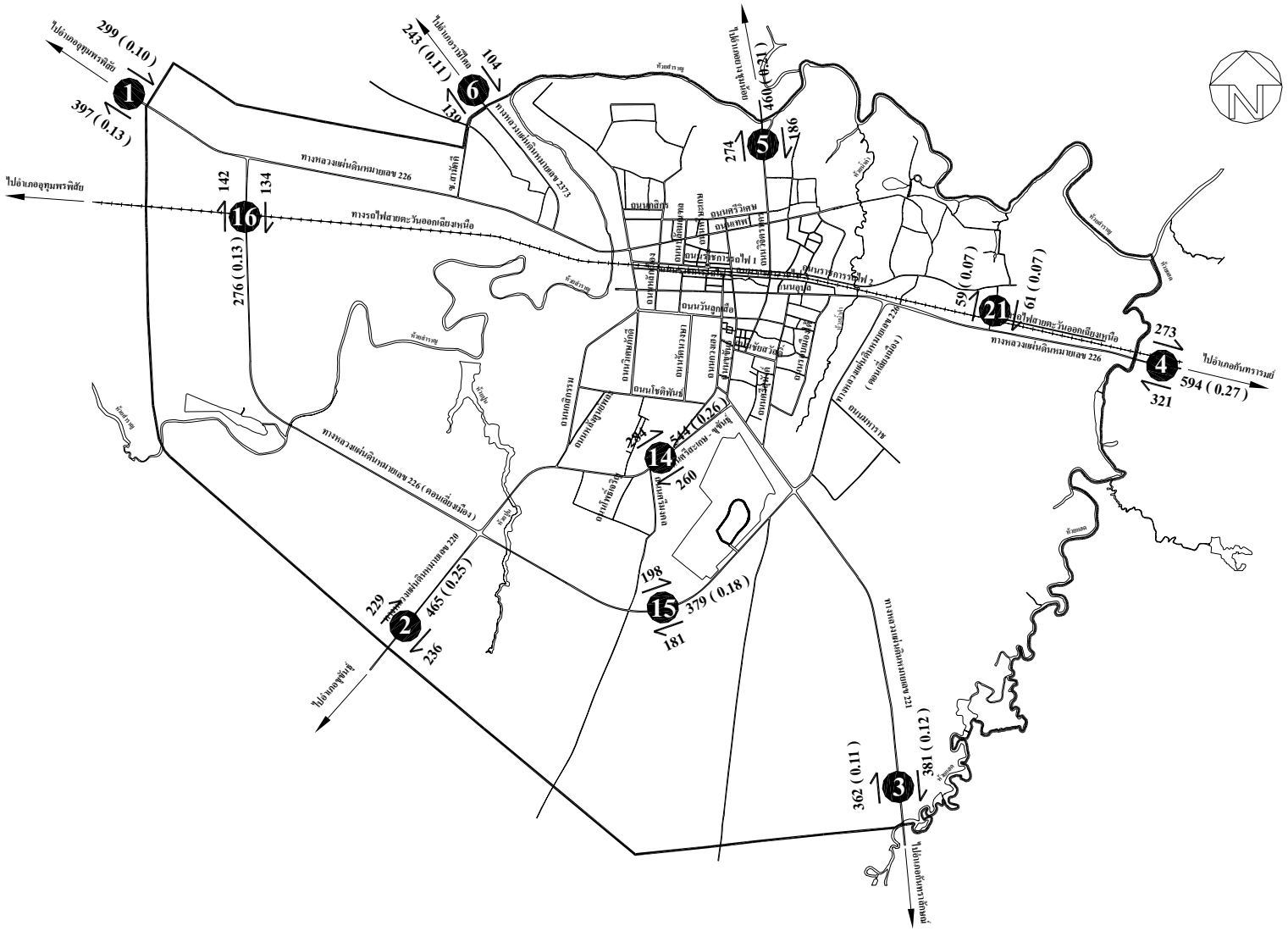
สำหรับในช่วงชั่วโมงไม่เร่งด่วน (12:00 – 13:00 น.) และช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (16:30 – 17:30 น.) ไม่มีจุดสำรวจใดเลยที่มีค่า V/C มากกว่าหรือเท่ากับ 1 แต่อย่างไรก็ตาม ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น จุดสำรวจที่ 17 ซึ่งเป็นจุดตัดทางรถไฟบนถนนกสิกรรมในทิศมุ่งออกนอกเมืองมีค่า V/C สูงสุด คือ 0.87 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเป็นเส้นทางที่ผู้เดินทางใช้เป็นเส้นทางหลักในการเดินทางออกนอกเมืองในช่วงเวลาตอนเย็น หากไม่ได้รับการจัดการหรือปรับปรุงถนนกสิกรรมในช่วงนี้อาจทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดได้

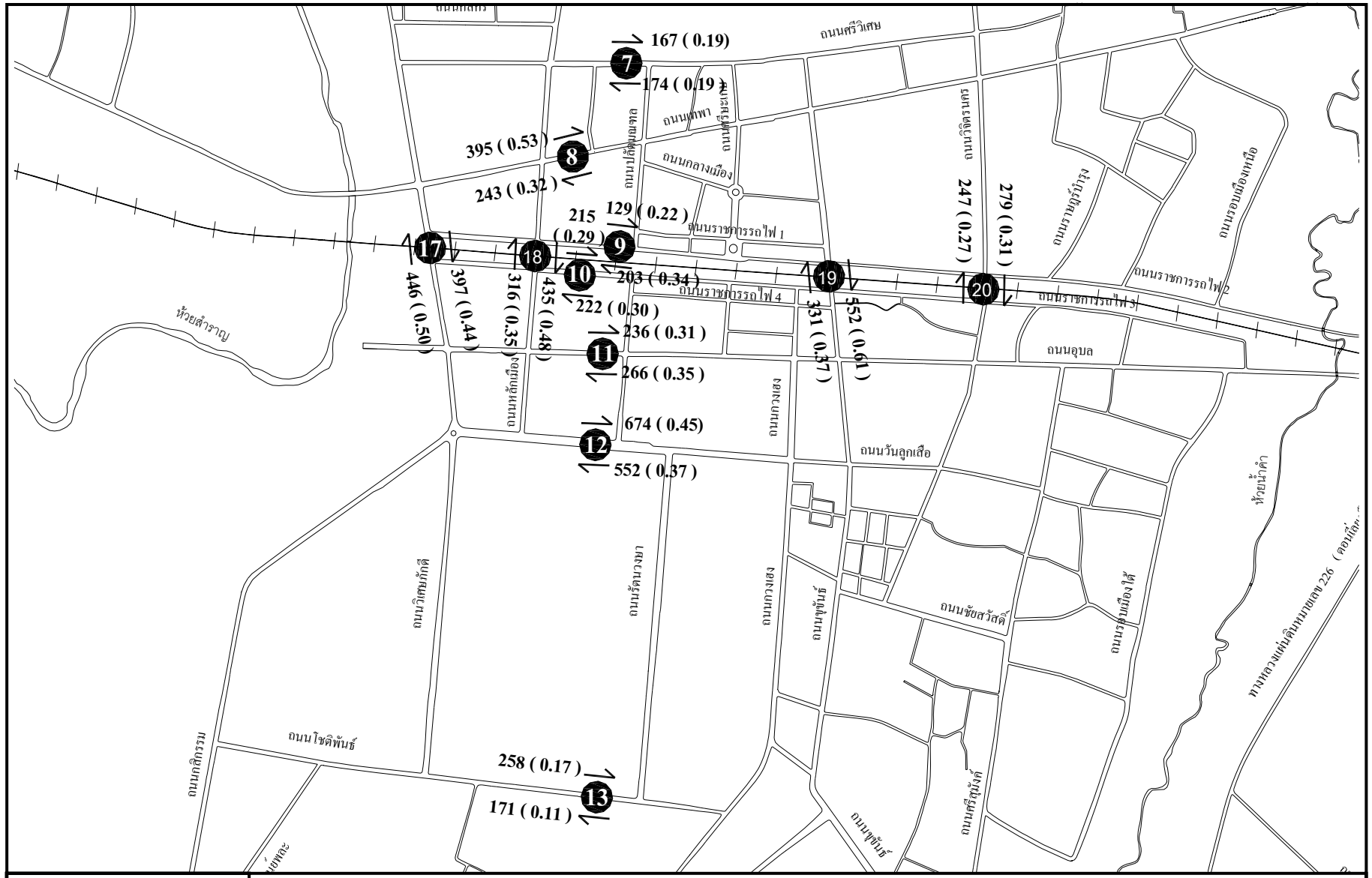
จากผลการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนนและการคำนวณหาค่าอัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุของถนน (V/C) เพื่อใช้ประเมินสภาพการจราจรพบว่า โครงข่ายถนนในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษในภาพรวมมีสภาพการจราจรค่อนข้างคล่องตัว แต่จะมีสภาพการจราจรติดขัดบ้างในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนโดยเฉพาะบริเวณจุดตัดทางรถไฟ แหล่งดึงดูดกิจกรรมที่สำคัญ เช่น โรงเรียน สถานีรถไฟ ตลาด ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น และบนถนนที่เป็นเส้นทางหลักในการเดินทางเข้า-ออกเมือง สำหรับถนนนอกเมืองพบว่าส่วนใหญ่สามารถรองรับปริมาณจราจรในปัจจุบันได้ แต่มีบางเส้นทางที่เป็นทางหลวงสายหลักที่ใช้ในการเดินทางระหว่างจังหวัดและอำเภอที่มีขนาดสองช่องจราจรมีค่า V/C สูงกว่าเส้นทางนอกเมืองอื่น ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ศรีสะเกษ-กันทรารมย์) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 (ศรีสะเกษ-ขุขันธ์)



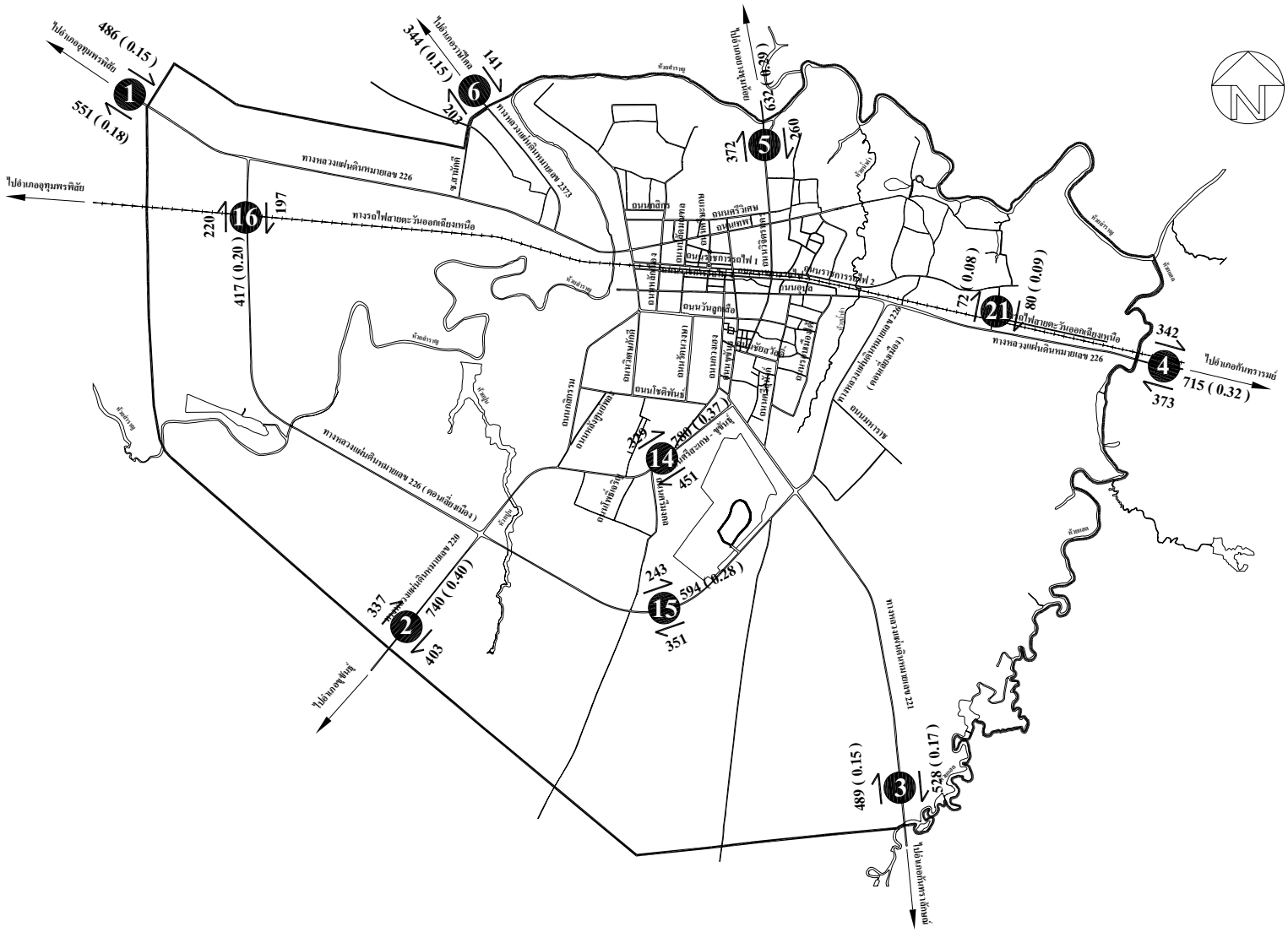
ศรีสะเกษ	**รูปที่ 5.1-3** ปริมาณจราจรและอัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07:30-08:30)

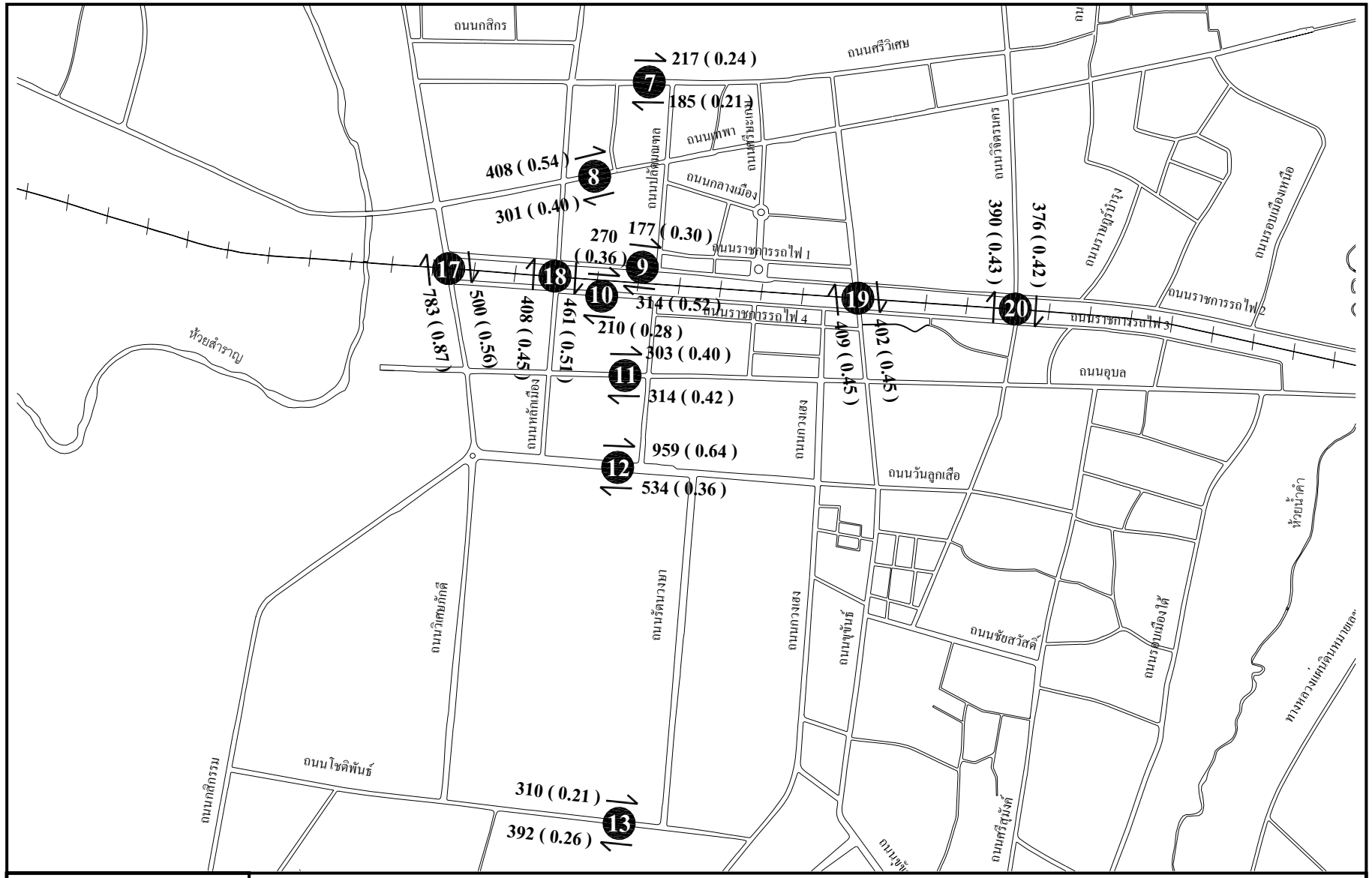

ถนนศรีวิเศษ
201 (0.22)
7
258 (0.29)
ถนนทศพา
404 (0.54)
8
297 (0.40)
ถนนกลางเมือง
ถนนราชการรถไฟ 1
305 (0.41)
222 (0.37)
9
17
18
10
297 (0.50)
ถนนราชการรถไฟ 4
19
20
ถนนราชการรถไฟ 3
ถนนราชการรถไฟ 2
ถนนรอบเมืองเหนือ
ถนนราษฎร์บำรุง
ถนนวิชิตพงศ์
421 (0.47)
480 (0.53)
625 (0.69)
951 (1.06)
428 (0.48)
617 (0.69)
265 (0.35)
330 (0.44)
11
374 (0.50)
1,396 (0.93)
12
697 (0.46)
647 (0.72)
890 (0.99)
ถนนอุบล
ถนนวันลูกเสือ
ถนนชัยสวัสดิ์
ถนนศรีสุริยง
ถนนศรีสุริยง
ถนนศรีสุริยง


1
299 (0.10)
397 (0.13)
ไปอำเภอขุขันธ์
ไปอำเภอศรีสะเกษ
2
229
465 (0.25)
236
ไปอำเภอขุขันธ์
3
362 (0.11)
381 (0.12)
ไปอำเภอกันทรารมย์
4
273
594 (0.27)
321
ไปอำเภอกันทรารมย์
5
274
460 (0.31)
186
6
243 (0.11)
104
130
ไปอำเภอราษีไศล
14
544 (0.26)
244
260
15
198
379 (0.18)
181
16
142
134
276 (0.13)
21
59 (0.07)
61 (0.07)
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226
ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2373
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ตอนเลี่ยงเมือง)
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221
ถนนเสริมศรี
ถนนเทศา
ถนนวัฒนา
ถนนวันออกเฉียงเหนือ
ถนนโพธิ์พันธุ์
ถนนศรีสะเกษ - ขุขันธ์
ถนนสายบุ่งมะลิ
ถนนสายบุ่งมะลิ
ถนนสายบุ่งมะลิ



ศรีสะเกษ	**รูปที่ 5.1-4** ปริมาณจราจรและอัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ในชั่วโมงไม่เร่งด่วน (12:00-13:00) (ต่อ)


ไปอำเภออุทุมพรพิสัย
486 (0.15)
551 (0.18)
1
ไปอำเภอราษีไศล
344 (0.15)
141
203
6
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2373
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226
ไปอำเภอขุขันธ์
(633)
372
360
5
ไปอำเภออุทุมพรพิสัย
220
197
16
417 (0.20)
ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ
อนนท์ลิภ
อนนเสวิเศษ
อนนเทพ
อนนวิชชาการ
อนนวิชชาการ
อนนวิชชาการ


ถนนกสิกร
ถนนศรีวิเศษ
217 (0.24)
7
185 (0.21)
ถนนเทศพา
ถนนปรัดพันธุ์
ถนนกลางเมือง
408 (0.54)
8
301 (0.40)
270 (0.36)
177 (0.30)
9
ถนนราชการรถไฟ 1
17
18
10
314 (0.52)
ถนนราชการรถไฟ 4
210 (0.28)
303 (0.40)
11
314 (0.42)
959 (0.64)
12
534 (0.36)
783 (0.87)
500 (0.56)
408 (0.45)
461 (0.51)
ถนนเศรษฐกิจ
ถนนเลิศหนนท
ถนนเลิศหนนท
ถนนเลิศหนนท

5.2 การสำรวจความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนช่วงถนน

ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางเป็นดัชนีที่สำคัญที่ใช้ในการประเมินสภาพปัญหาการจราจรติดขัดของโครงข่ายถนนในเขตเมือง ***คณะที่ปรึกษา*** ได้ทำการสำรวจความเร็วเฉลี่ยของกระแสจราจรโดยใช้วิธี Floating Car Method โดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลวิ่งไปตามกระแสการจราจรบนเส้นทางที่กำหนด แล้วบันทึกค่าระยะทาง เวลาที่ใช้ในการเดินทาง ความล่าช้า จำนวนรถที่วิ่งผ่านหรือแซง เป็นต้น โดยทำการสำรวจในชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้า (7:00 – 10:00 น.) ชั่วโมงเร่งด่วนตอนเย็น (15:00 – 18:00 น.) และชั่วโมงไม่เร่งด่วน (11:00 – 14:00 น.) ถนนสายต่าง ๆ ที่ทำการสำรวจเพื่อหาความเร็วเฉลี่ยของการจราจรมีทั้งหมด 20 สาย ดังนี้

1) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226
2) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ตอนเลี่ยงเมือง)
3) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220
4) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221
5) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2373
6) ถนนวิจิตรนคร
7) ถนนขุขันธ์
8) ถนนกวงเฮง
9) ถนนปลัดมณฑล
10) ถนนหลักเมือง
11) ถนนกสิกรรม
12) ถนนศรีวิเศษ
13) ถนนเทพา
14) ถนนอุบล
15) ถนนราชการรถไฟ 2
16) ถนนราชการรถไฟ 3
17) ถนนวันลูกเสือ
18) ถนนชัยสวัสดิ์
19) ถนนโชติพันธ์
20) ถนนศรีสุมังค์

การประเมินสภาพการจราจรจากความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนช่วงถนนในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07:00 – 10:00 น.) ช่วงชั่วโมงไม่เร่งด่วน (11:00 – 14:00 น.) และช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (15:00 – 18:00 น.) จะใช้เกณฑ์ในการพิจารณาระดับการให้บริการของถนนในเมือง ดังแสดงในตารางที่ 5.2

ตารางที่ 5.2 เกณฑ์ระดับการให้บริการของถนนในเมือง

ระดับการให้บริการ	ความเร็วในการเดินทางโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร/ชั่วโมง)	อัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C)
A	≥ 50	0 – 0.60
B	40 – 49	0.60 – 0.70
C	30 – 39	0.70 – 0.80
D	20 – 29	0.80 – 0.90
E	15 – 19	0.90 – 1.00
F	< 15	> 1.00

ที่มา : Austroads, 1998

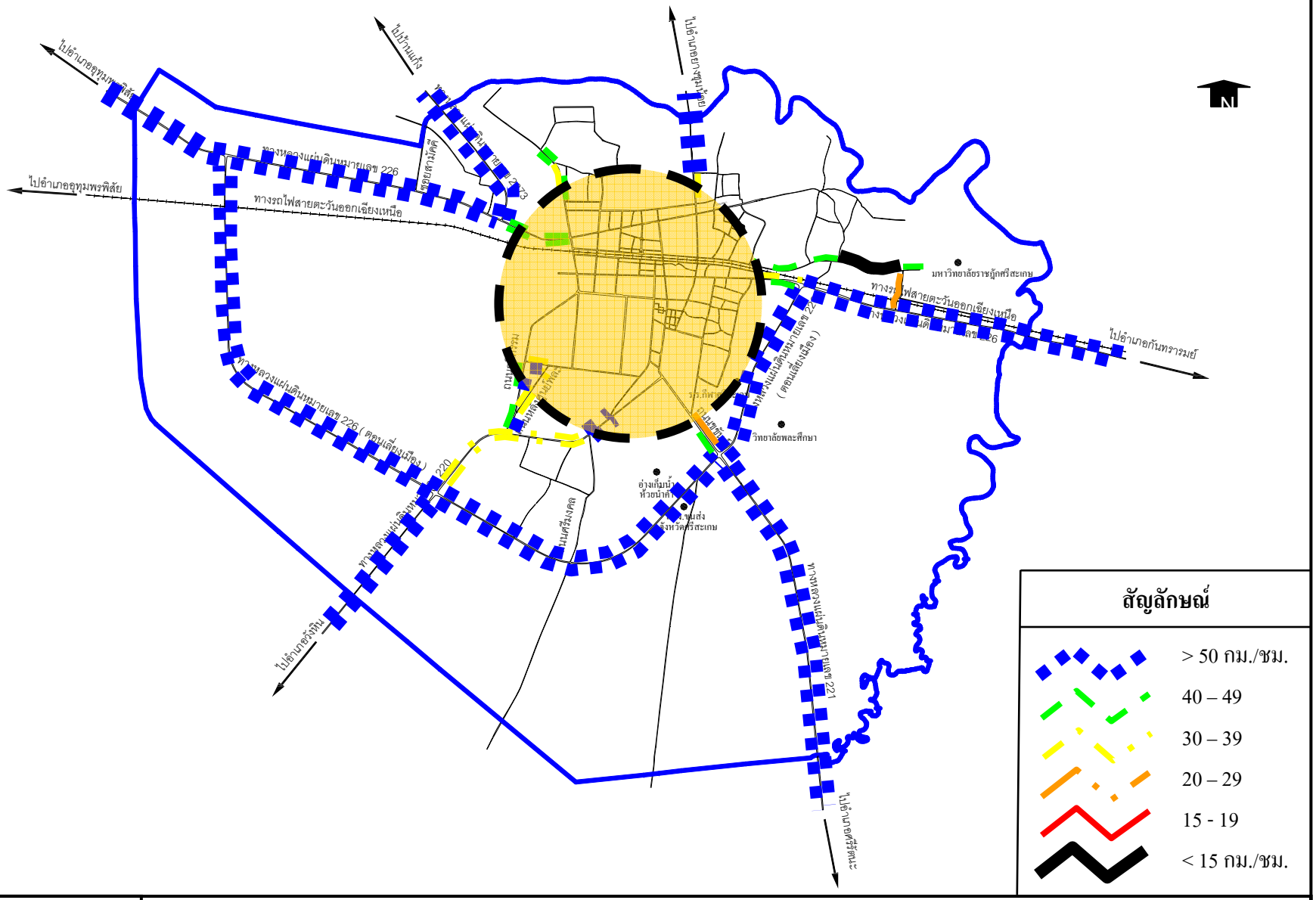
รูปที่ 5.2-1 ถึง 5.2-3 แสดงผลการสำรวจความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของยวดยานบนช่วงถนนในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (7:00 – 10:00 น.) ช่วงชั่วโมงไม่เร่งด่วน (11:00 – 14:00 น.) และช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (15:00 – 18:00 น.) ตามลำดับ ช่วงถนนที่แสดงด้วยแถบทึบสีดำจะมีความเร็วเฉลี่ยต่ำกว่า 15 กม./ชม. ซึ่งแสดงว่ามีระดับการให้บริการในระดับต่ำกว่าหรือเท่ากับ F โดยจะสะท้อนถึงสภาพปัญหาการจราจรติดขัด

จากผลการสำรวจความเร็วเฉลี่ยในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (7:00 – 10:00 น.) บนถนนนอกเมืองส่วนใหญ่จะมีค่าสูงกว่า 50 กม./ชม. ส่วนถนนในเมืองส่วนใหญ่มีความเร็วเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 20-40 กม./ชม. (ระดับการให้บริการอยู่ระหว่างระดับ D ถึงระดับ B) ซึ่งเป็นเกณฑ์ที่ยอมรับได้สำหรับถนนในเมือง อย่างไรก็ตามยังมีอีกหลายช่วงถนนที่ความเร็วค่อนข้างต่ำ โดยมีความเร็วต่ำกว่า 20 กม./ชม. (ระดับการให้บริการต่ำกว่าระดับ D) ซึ่งเป็นบริเวณที่จะเกิดปัญหาการจราจรติดขัดและบริเวณที่มีปัญหาการจราจรติดขัดแล้ว (ดูรูปที่ 5.2-1 ประกอบ) จากรูปดังกล่าวพบว่าถนนที่มีปัญหาการจราจรติดขัดส่วนใหญ่แล้วเป็นถนนช่วงที่ตัดผ่านทางรถไฟ ได้แก่ ถนนกสิกรรม ถนนหลักเมือง ถนนขุขันธ์ และถนนวิจิตรนคร เป็นต้น นอกจากนี้เมื่อนำข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนนมา

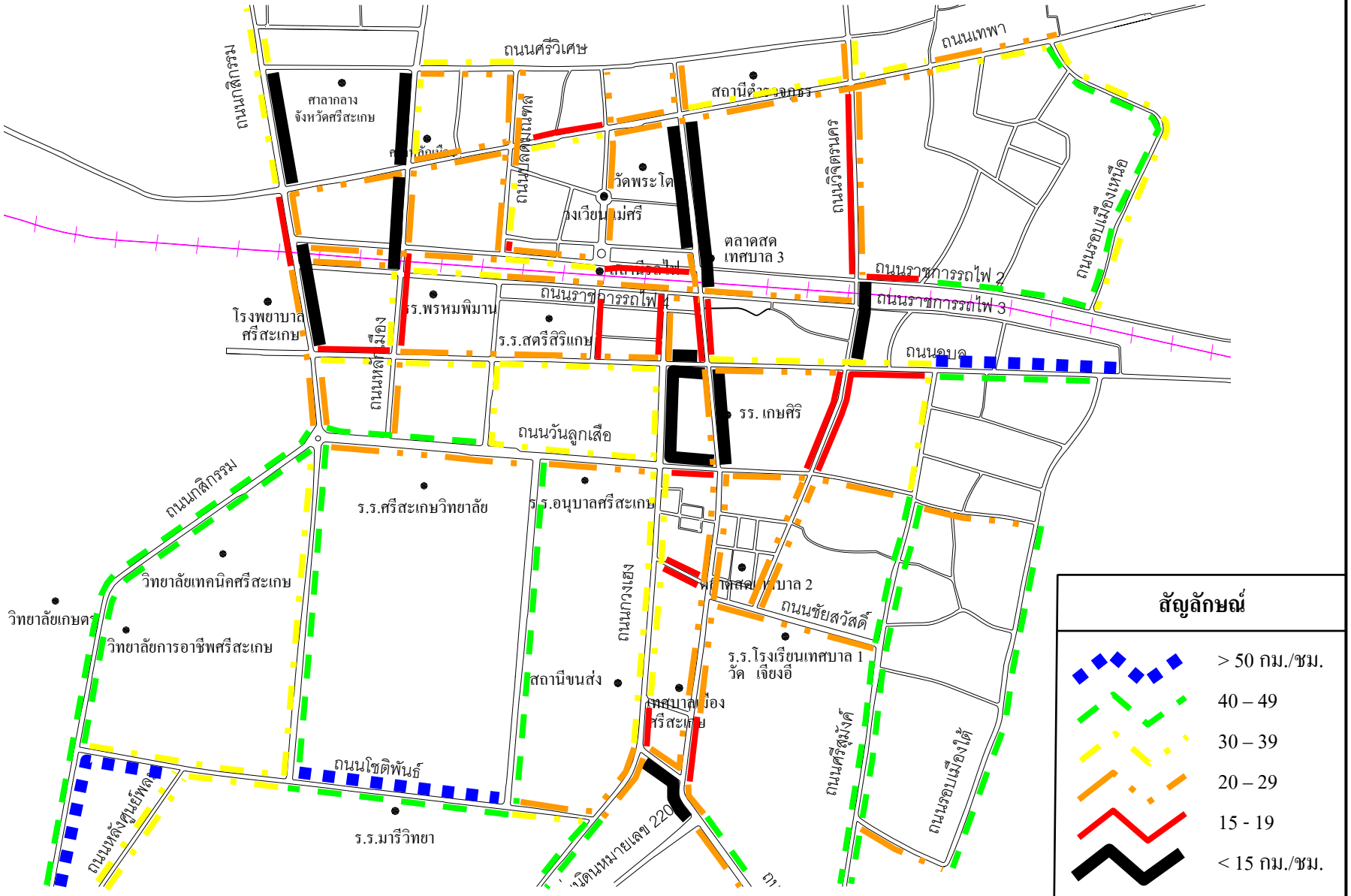
พิจารณาร่วมกับความเร็วที่สำรวจได้ พบว่า จุดที่มีวิกฤตปัญหาจราจรเกิดขึ้นที่บริเวณถนน 2 สาย ได้แก่ ถนนกสิกรรมและถนนขุขันธ์ อันเนื่องมาจากเป็นบริเวณที่มีปริมาณจราจรต่อความจุถนนมากกว่าหรือเข้าใกล้ 1 และมีความเร็วเฉลี่ยต่ำกว่า 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งเป็นบริเวณที่สมควรได้รับการแก้ไขโดยเร่งด่วน

ความเร็วเฉลี่ยในช่วงชั่วโมงไม่เร่งด่วนและช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็นบนช่วงถนนนอกเมืองให้ผลใกล้เคียงกับช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้าโดยทางเลี่ยงเมืองมีความเร็วต่ำกว่าในช่วงเร่งด่วนตอนเช้า ส่วนถนนในเมืองพบว่ามีสภาพปัญหาจราจรติดขัดเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า โดยในช่วงชั่วโมงไม่เร่งด่วนแนวถนนที่พบปัญหาจราจรติดขัดเพิ่มคือ ถนนเทพา และถนนวันลูกเสือ ส่วนในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็นแนวถนนที่พบปัญหาจราจรติดขัดเพิ่ม ได้แก่ ถนนกวงเฮง ถนนอุบล ถนนราชการรถไฟ 3 และ 4 ดังแสดงในรูปที่ 5.2-2 และ 5.2-3 ตามลำดับ ซึ่งช่วงถนนที่มีปัญหาความเร็วดังกล่าวเป็นบริเวณที่ผ่านแหล่งดึงดูดการเดินทางที่สำคัญซึ่งไม่สามารถใช้ความเร็วสูง อันได้แก่ หน้าสถานีขนส่ง ห้างสรรพสินค้าซุ่นเฮง โรงเรียน ศูนย์ราชการ ตลาดโต้รุ่ง สถานีรถไฟ เป็นต้น

จากข้อมูลผลการสำรวจความเร็วของยวดยานในกระแสจราจรดังกล่าว พบว่า มีถนนหลายสายในเมืองศรีสะเกษที่ประสบปัญหาจราจรติดขัด (มีความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางต่ำกว่า 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) สาเหตุการเกิดปัญหาดังกล่าวน่าจะเกิดขึ้นเนื่องจากมีช่วงถนนหลายสายที่ตัดผ่านทางรถไฟทำให้ใช้ความเร็วสูงไม่ได้ อีกทั้งเมืองศรีสะเกษยังมีทางแยกเป็นจำนวนมากและแต่ละทางแยกอยู่ใกล้กัน เป็นเหตุให้ยวดยานต้องใช้ความระมัดระวังเมื่อรถจะผ่านทางแยกรวมทั้งต้องหยุดรอสัญญาณไฟจราจร จึงเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดได้

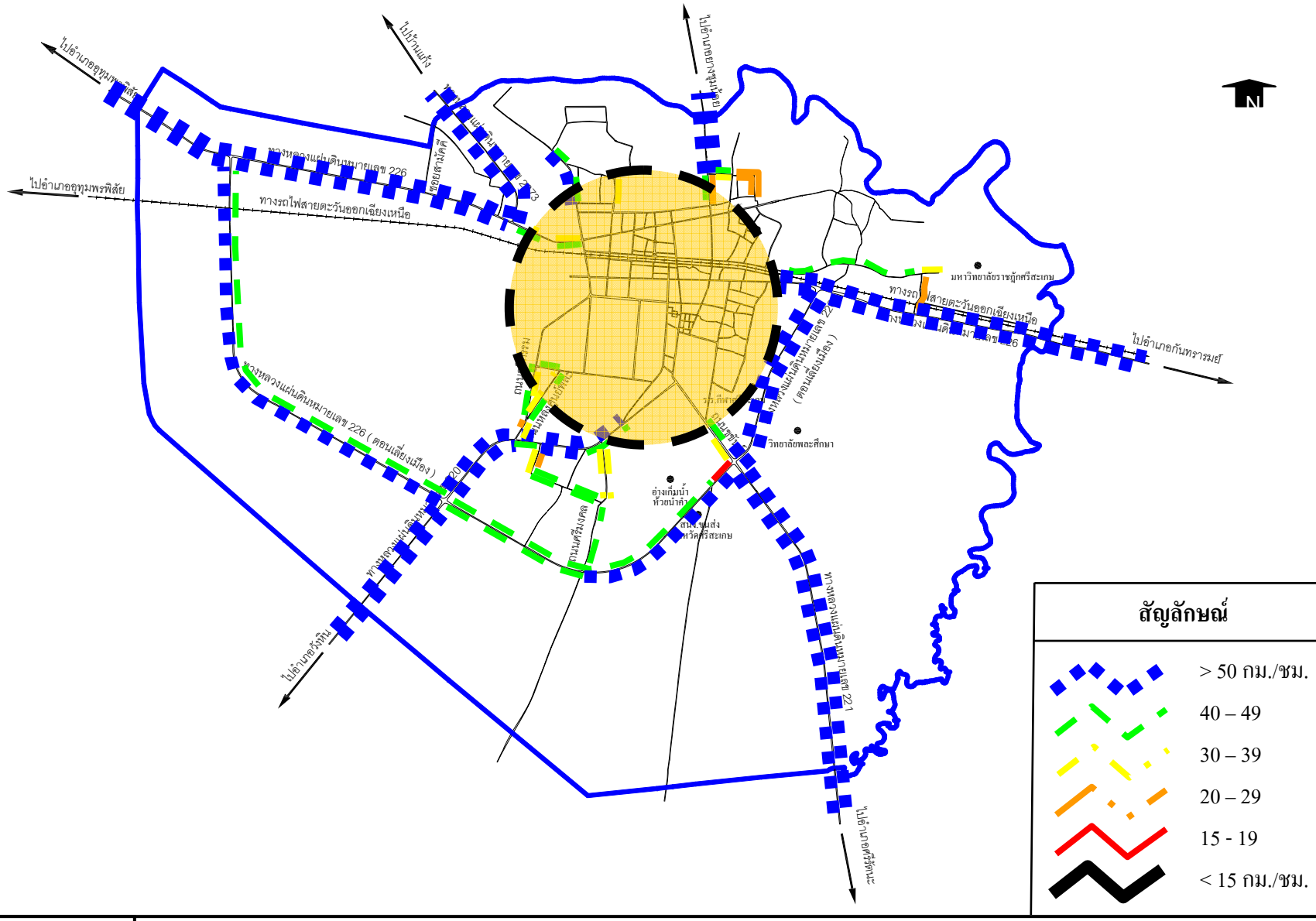


ศรีสะเกษ	**รูปที่ 5.2-1** ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของยวดยานบนช่วงถนนในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07:00 – 10:00 น.)

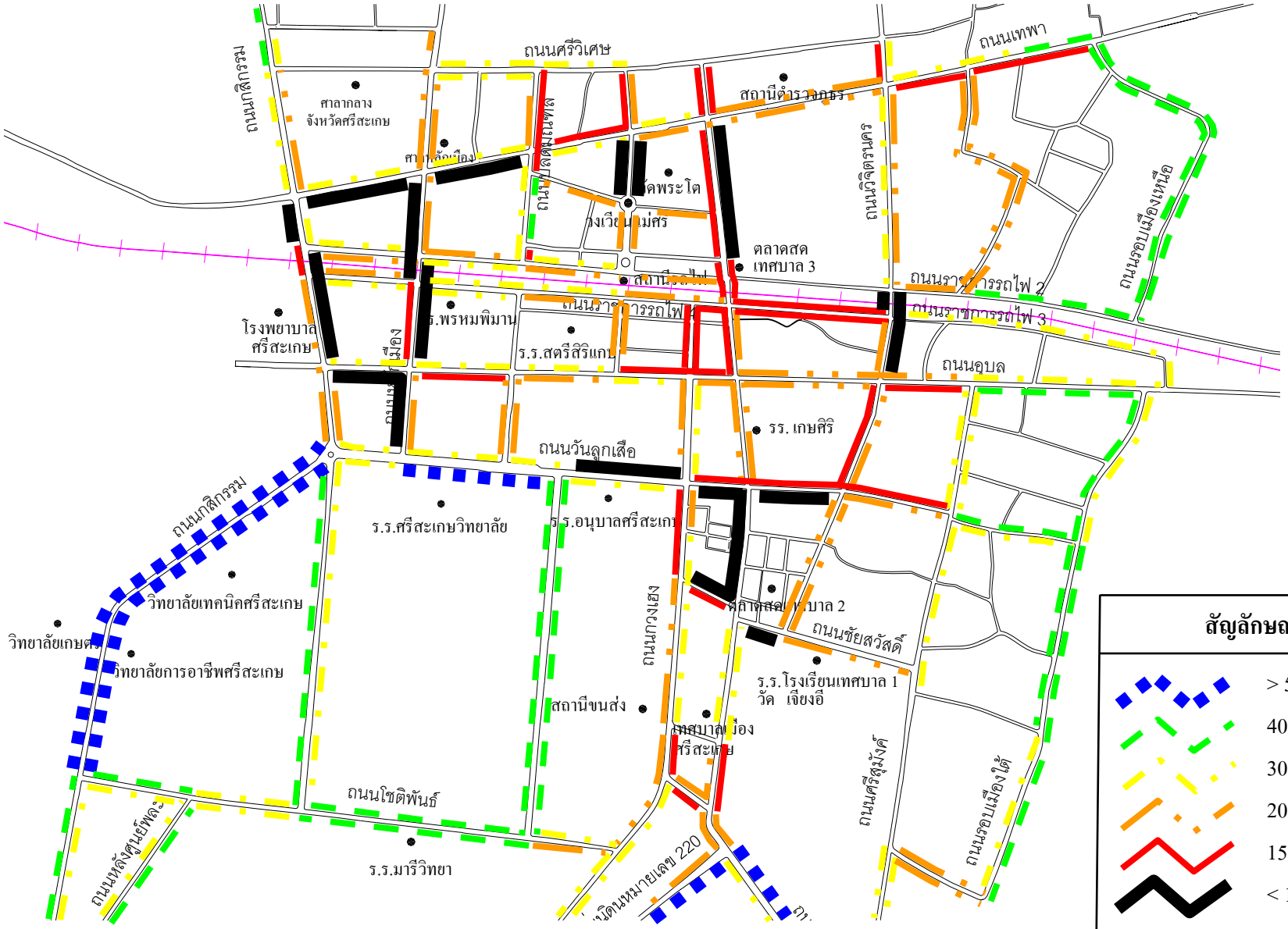


ศรีสะเกษ

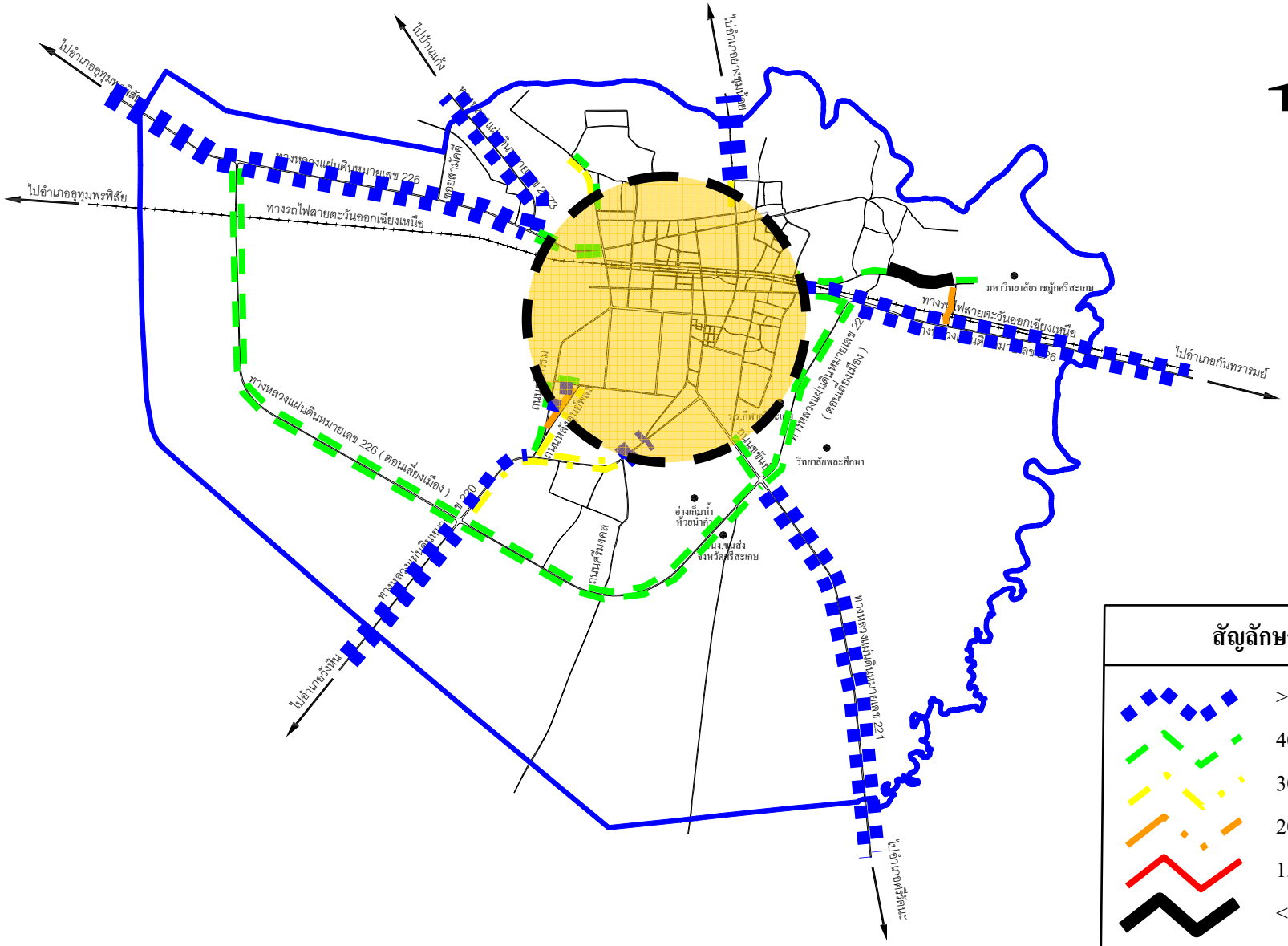
รูปที่ 5.2-1 ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของยวดยานบนช่วงถนนในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07:00 – 10:00 น.) (ต่อ)



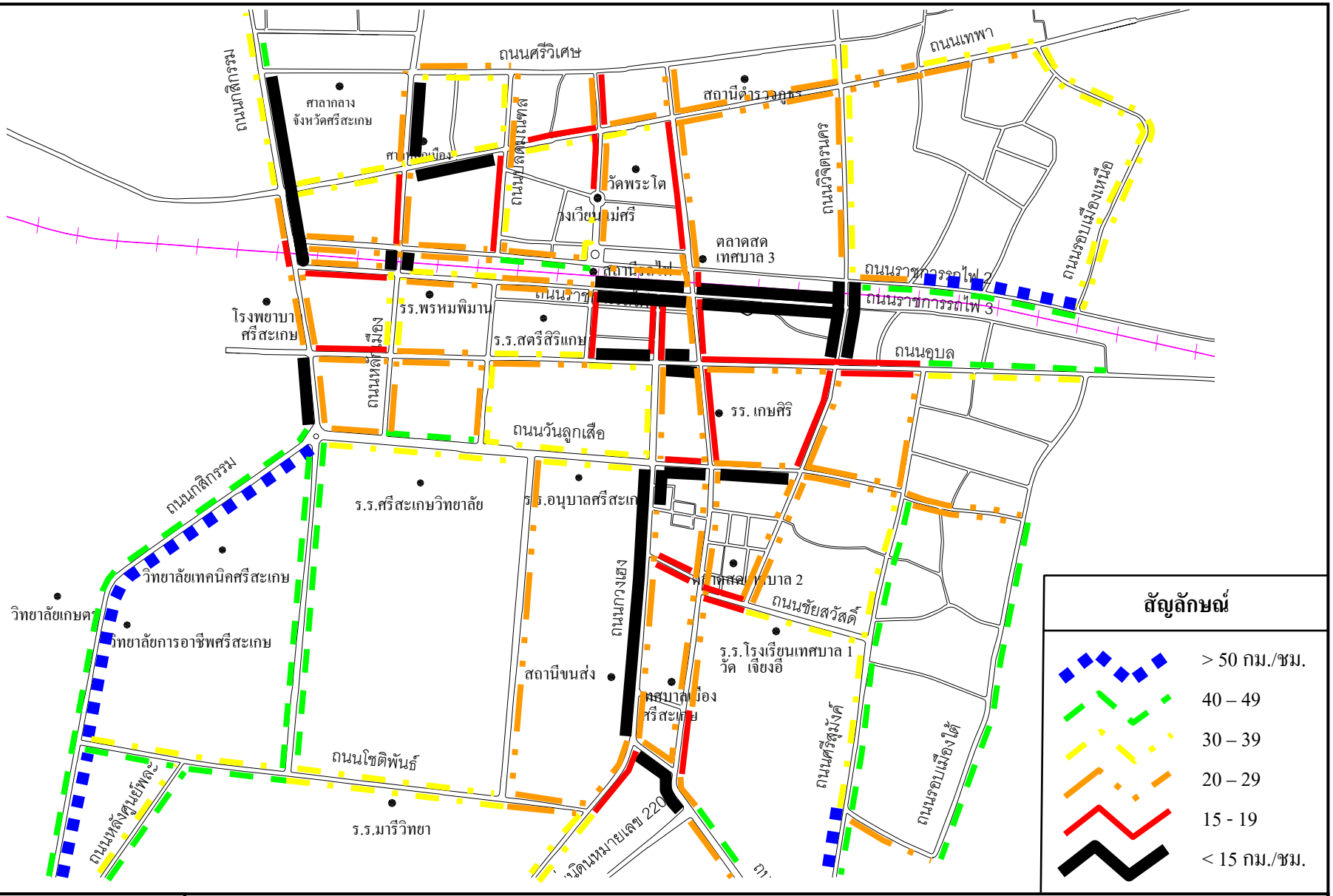
ศรีสะเกษ	**รูปที่ 5.2-2** ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของยวดยานบนช่วงถนนในช่วงเวลาไม่เร่งด่วน (11:00 – 14:00 น.)



ศรีสะเกษ	**รูปที่ 5.2-2** ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของยวดยานบนช่วงถนนในช่วงเวลาไม่เร่งด่วน (11:00 – 14:00 น.) (ต่อ)



ศรีสะเกษ	**รูปที่ 5.2-3** ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของยวดยานบนช่วงถนนในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (15:00 – 18:00 น.)



สัญลักษณ์

- > 50 กม./ชม.
- 40 – 49
- 30 – 39
- 20 – 29
- 15 - 19
- < 15 กม./ชม.

ศรีสะเกษ

รูปที่ 5.2-3 ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของยวดยานบนช่วงถนนในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (15:00 – 18:00 น.) (ต่อ)

5.3 การสำรวจปริมาณจราจร ความล่าช้า ความยาวแถวคอย และจังหวะสัญญาณไฟที่ทางแยก

คณะที่ปรึกษา ได้ทำการสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณทางแยก (Intersection Turning Movement Count) ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้า (07:00 – 10:00 น.) ช่วงชั่วโมงไม่เร่งด่วน (11:00 – 14:00 น.) และช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเย็น (15:00 – 18:00 น.) รวม 9 ชั่วโมง โดยได้ดำเนินการสำรวจในช่วงวันที่ 21-23 กุมภาพันธ์ 2549 ประเภทของยวดยานถูกจำแนกออกเป็น 5 ประเภท ดังนี้

1. รถจักรยานยนต์
2. รถสามล้อเครื่อง/รถยนต์ 4 ล้อ
3. รถ 6 ล้อ
4. รถโดยสารขนาดใหญ่
5. รถบรรทุกขนาดใหญ่

จุดที่ทำการสำรวจปริมาณจราจร ณ ทางแยก มี 18 จุด และได้ทำการสำรวจความล่าช้าและความยาวแถวคอยบริเวณทางแยก ที่ตำแหน่งเดียวกันกับบริเวณที่ทำการสำรวจปริมาณจราจร จำนวน 15 จุด นอกจากนี้ที่ปรึกษายังได้สำรวจข้อมูลระบบสัญญาณไฟจราจร ณ แยกต่าง ๆ อันได้แก่ ความยาวรอบสัญญาณไฟจราจร (Cycle length) เวลาไฟเขียว (Green time) เวลาไฟเหลือง เวลาไฟแดง เวลาไฟแดงทุกด้าน (All red) และทำการสำรวจจังหวะสัญญาณไฟจราจร จุดที่ทำการสำรวจแสดงดังในรูปที่ 5.3 ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

จุดที่ 1 สามแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ศรีสะเกษ-อุทุมพรพิสัย) ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ตอนเลี่ยงเมือง)

จุดที่ 2 สี่แยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226(ตอนเลี่ยงเมือง) ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220

จุดที่ 3 สี่แยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ตอนเลี่ยงเมือง) ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221

จุดที่ 4 สามแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ตอนเลี่ยงเมือง) ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ศรีสะเกษ-กันทรารมย์)

จุดที่ 5 สี่แยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2373

จุดที่ 6 สี่แยกถนนเทพาตัดกับถนนกสิกรรม

จุดที่ 7 สี่แยกถนนเทพาตัดกับถนนขุขันธุ์

จุดที่ 8 สี่แยกถนนเทพาตัดกับถนนวิจิตรนคร

จุดที่ 9 สี่แยกถนนอุบลตัดกับถนนกสิกรรม

จุดที่ 10 สี่แยกถนนอุบลตัดกับถนนกวงเฮง

จุดที่ 11 สี่แยกถนนอุบลตัดกับถนนขุขันธุ์

จุดที่ 12 สี่แยกถนนอุบลตัดกับถนนวิจิตรนคร

จุดที่ 13 สี่แยกถนนวันลูกเสือตัดกับถนนกสิกรรม (วงเวียนหอนาฬิกา)

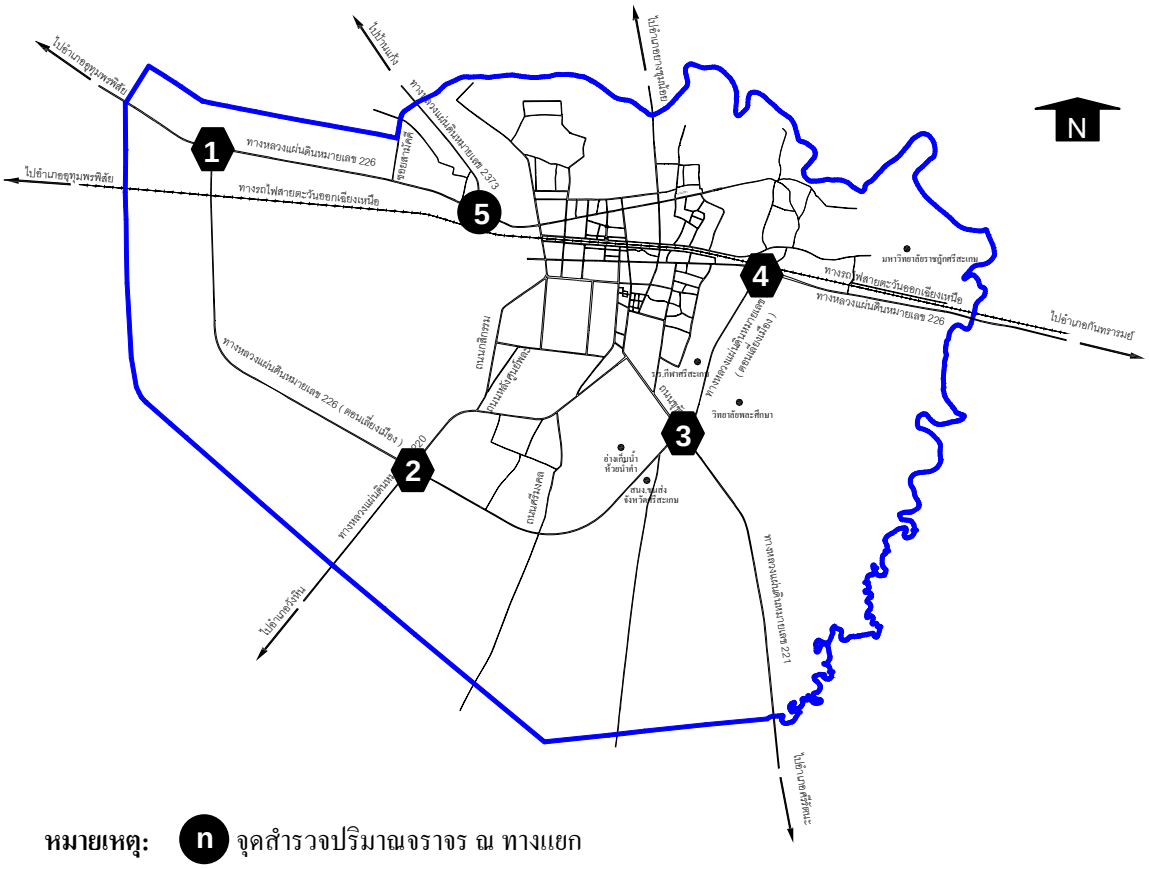
จุดที่ 14 สี่แยกถนนวันลูกเสือตัดกับถนนกวงเฮง

จุดที่ 15 สี่แยกถนนวันลูกเสือตัดกับถนนขุขันธุ์

จุดที่ 16 สี่แยกถนนวันลูกเสือตัดกับถนนวิจิตรนคร

จุดที่ 17 สามแยกถนนกวงเฮงตัดกับถนนเชื่อมกับถนนขุขันธุ์

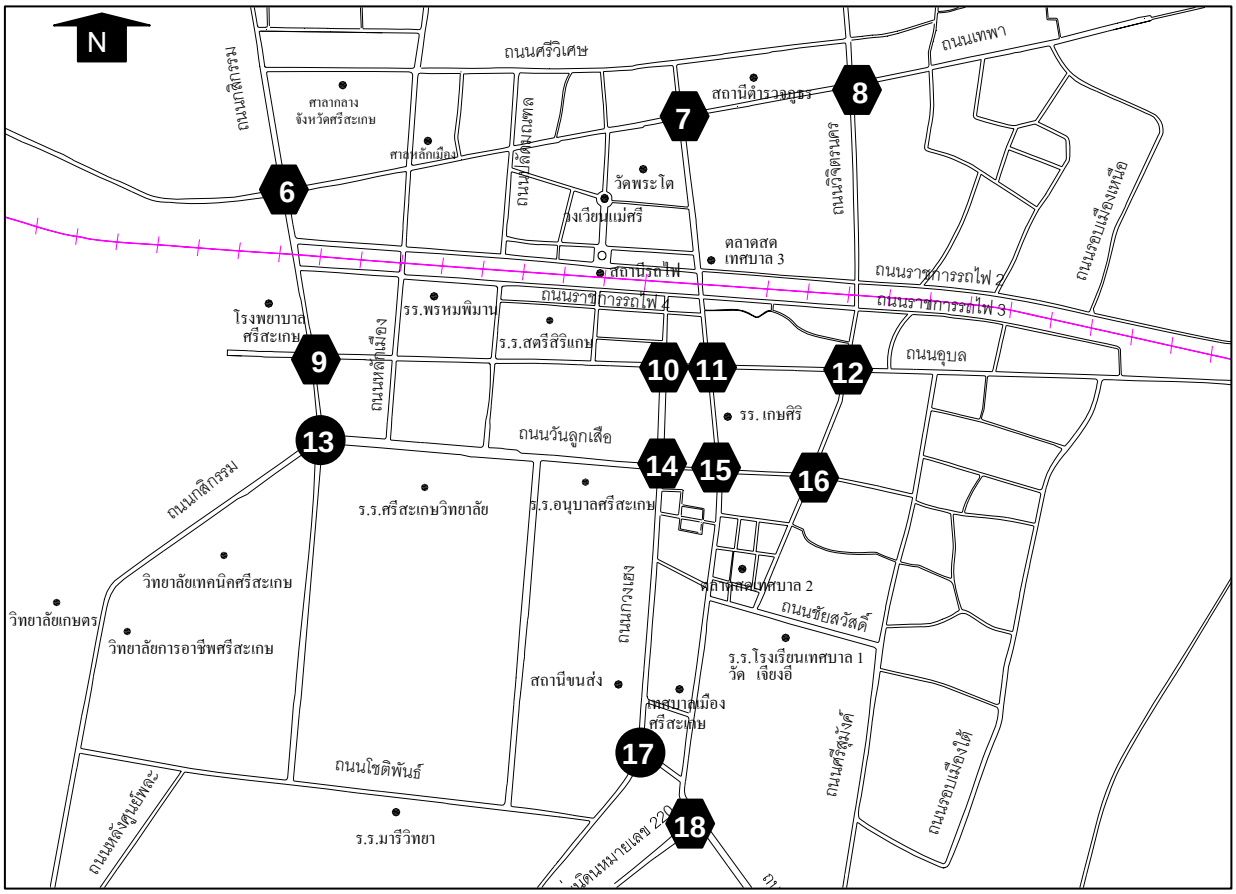
จุดที่ 18 สามแยกถนนขุขันธุ์ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220



หมายเหตุ: n จุดสำรวจปริมาณจราจร ณ ทางแยก

n จุดสำรวจปริมาณจราจร ความล่าช้า และความยาวแถวคอย ณ ทางแยก

รูปที่ 5.3 จุดสำรวจปริมาณจราจร ความล่าช้า และความยาวแถวคอยที่ทางแยก



หมายเหตุ: n จุดสำรวจปริมาณจราจร ณ ทางแยก

n จุดสำรวจปริมาณจราจร ความล่าช้า และความยาวแถวคอย ณ ทางแยก

รูปที่ 5.3 จุดสำรวจปริมาณจราจร ความล่าช้า และความยาวแถวคอยที่ทางแยก (ต่อ)

ผลจากการสำรวจความล่าช้า ณ ทางแยกสามารถทำโดยใช้เกณฑ์ประเมินระดับการให้บริการของทางแยกซึ่งพิจารณาจากความล่าช้าที่แต่ละขาของทางแยก ดังแสดงในตารางที่ 5.3 ผลการสำรวจปริมาณจราจร ความล่าช้า ความยาวแถวคอย และจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยกในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07:30 – 8:30 น.) ช่วงชั่วโมงไม่เร่งด่วน (12:00 – 13:00 น.) และชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (16:30 – 17:30 น.) ได้แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ข** จากผลการสำรวจพบว่า ณ ทางแยกที่ทำการสำรวจในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษส่วนใหญ่มีระดับการให้บริการอยู่ในช่วงระดับ A ถึง B ซึ่งถือว่าการจราจร ณ บริเวณทางแยกมีสภาพคล่องตัวยังไม่มีปัญหาเรื่องความล่าช้าบริเวณทางแยก มีบางทางแยกเท่านั้นที่มีระดับการให้บริการเป็นระดับ D ซึ่งเป็นจุดที่อาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดได้ในอนาคต ในปัจจุบันจากจำนวนทางแยกที่สำรวจจำนวน 18 จุด มีทางแยกที่ควบคุมด้วย

ระบบสัญญาณไฟจราจรถึง 17 จุด และในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07:30 – 08:30 น.) ช่วงชั่วโมงไม่เร่งด่วน (12:00 – 13:00 น.) และในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (16:30 – 17:30 น.)ไม่มีจุดใดเลยที่มีระดับการให้บริการที่ระดับ E และ F ซึ่งถือว่าเมืองศรีสะเกษยังไม่มีปัญหาสภาพการจราจรติดขัดบริเวณทางแยก

ตารางที่ 5.3 เกณฑ์ประเมินระดับการให้บริการของทางแยกซึ่งพิจารณาจากความล่าช้า

ระดับการให้บริการ	ความล่าช้าที่ต้องหยุด (วินาที/คัน)
A	≤ 10
B	10 – 20
C	20 – 35
D	35 – 55
E	55 – 80
F	> 80

ที่มา : Highway Capacity Manual, 2000

5.4 สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจร

5.4.1 สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ. 2548

จากรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจากการจราจรและอุบัติเหตุอื่นเป็นประจำทุกเดือน ในปีงบประมาณ 2548 รอบ 12 เดือน (ตุลาคม 2547 – กันยายน 2548) พบว่า มีผู้บาดเจ็บ จำนวน 67,153 ราย คิดเป็นอัตรา 4,603 ต่อแสนประชากร และมีผู้เสียชีวิต จำนวน 245 ราย คิดเป็นอัตรา 17 ต่อแสนประชากร ซึ่งในจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทั้งหมด เป็นผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 18,403 ราย คิดเป็นอัตรา 1,261 ต่อแสนประชากร และเสียชีวิต จำนวน 149 ราย คิดเป็นอัตรา 10.21 ต่อแสนประชากร ดังแสดงในตารางที่ 5.4.1

ตารางที่ 5.4.1 จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ. 2548

อำเภอ	บาดเจ็บ		ตาย	
	จำนวน	อัตราต่อประชากร 1 แสนคน	จำนวน	อัตราต่อประชากร 1 แสนคน
เมืองศรีสะเกษ	3,618	2,608.68	39	28.12
ยางชุมน้อย	710	1,915.66	2	5.41
กันทรารมย์	1,235	1,203.27	11	10.72
กันทรลักษ์	3,345	1,423.79	35	14.90
ขุขันธ์	1,295	874.31	14	9.45
ไพรบึง	786	1,637.23	3	6.25
ปรางค์กู่	730	1,044.75	3	4.29
ขุนหาญ	1,045	1,010.77	1	0.97
ราษีไศล	598	633.98	6	6.36
อุทุมพรพิสัย	1,691	1,375.19	4	3.25
บึงบูรพ์	205	1,885.92	0	0
ห้วยทับทัน	443	1,079.51	5	12.18
โนนคูณ	451	1,202.86	3	8.00
ศรีรัตนะ	779	1,477.05	5	9.48
น้ำเกลี้ยง	400	950.01	6	14.25
วังหิน	509	1,102.35	0	0
ภูสิงห์	557	5,124.20	11	101.20
เมืองจันทร์	110	608.61	1	5.53
รวม	**18,403**	**1,261.37**	**149**	**10.21**

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2548

5.4.2 สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกในปี พ.ศ. 2548

คดีอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในพื้นที่รับผิดชอบของตำรวจภูธรจังหวัดศรีสะเกษ ในปี พ.ศ. 2548 มีทั้งหมด 1,346 ราย มีจำนวนคนตาย 210 คน บาดเจ็บสาหัส 386 คน และบาดเจ็บเล็กน้อย 1,211 คน และเกิดมูลค่าทรัพย์สินเสียหายทั้งสิ้น 12,475,035 บาท มียานพาหนะที่มีส่วนร่วมในการเกิดอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด 1,604 คัน โดยมีรถจักรยานยนต์มีสัดส่วนมากที่สุด (ร้อยละ 52.3) รองลงมาได้แก่ รถปิคอัพ และรถเก๋ง ซึ่งมีสัดส่วน 22.4 และ 11.2 ตามลำดับ นอกจากนั้น ยังมีคนเดินเท้าที่เกิดอุบัติเหตุจราจรจำนวน 73 คน ดังแสดงในตารางที่ 5.4.2

ตารางที่ 5.4.2 สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกในพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษในปี พ.ศ. 2548

เดือน	จำนวนคดีที่ได้รับแจ้ง (ราย)	ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุ														ทรัพย์สินเสียหาย (บาท)	ความเสียหายต่อคน		
		คนเดินเท้า	จักรยาน	สามล้อถีบ	จักรยานยนต์	สามล้อเครื่อง	รถเก๋ง	รถตู้	รถปิคอัพ	โดยสารขนาดใหญ่	บรรทุก 6 ล้อ	10 ล้อขึ้นไป	อีแต๋น	แท็กซี่	อื่น ๆ		ตาย	บาดเจ็บสาหัส	บาดเจ็บเล็กน้อย
มกราคม	103	6	0	0	32	0	24	0	35	0	0	0	0	0	6	125,500	17	30	84
กุมภาพันธ์	118	6	0	0	32	0	24	0	35	0	0	0	0	0	6	951,960	13	27	118
มีนาคม	74	1	0	0	17	0	7	0	7	0	0	10	0	0	0	1,550,200	5	12	20
เมษายน	187	6	5	0	101	0	20	2	43	0	0	3	0	0	6	2,434,000	32	60	118
พฤษภาคม	175	9	3	1	86	1	30	0	27	3	6	3	0	0	6	903,616	20	42	95
มิถุนายน	153	3	5	1	87	1	12	1	28	0	9	2	0	4	0	1,558,800	17	27	115
กรกฎาคม	119	16	1	5	90	1	9	0	45	4	7	6	1	2	2	1,061,919	22	45	155
สิงหาคม	82	4	8	0	76	1	13	2	25	1	2	2	2	3	1	1,296,800	17	28	116
กันยายน	76	2	8	2	71	1	17	2	33	1	3	1	0	0	0	772,500	10	17	73
ตุลาคม	87	6	9	2	90	0	6	1	28	3	1	1	1	0	4	799,800	8	32	86
พฤศจิกายน	92	6	9	1	73	0	11	11	22	1	4	2	2	0	5	1,045,300	20	36	100
ธันวาคม	80	8	2	0	84	0	7	1	31	2	4	1	0	0	6	926,600	29	30	131
รวม	1346	73	50	12	839	5	180	20	359	15	36	31	6	9	42	12,475,035	210	386	1,211

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2549

5.4.3 สถิติอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลในปี พ.ศ. 2547-2549

ในช่วงเทศกาลโดยเฉพาะวันปีใหม่และสงกรานต์มีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นจำนวนสูงกว่าช่วงปกติของทุกปี จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ในจังหวัดศรีสะเกษปี พ.ศ. 2547-2549 ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.4.3-1 และ 5.4.3-2 ตามลำดับ

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดศรีสะเกษ (2548) ได้เก็บรวบรวมข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี พ.ศ. 2548 จากโรงพยาบาลทั่วไป 1 แห่ง โรงพยาบาลชุมชน 18 แห่ง และโรงพยาบาลเอกชน 1 แห่ง รวมเป็น 19 แห่ง ในระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2547 – วันที่ 4 มกราคม 2548 รวม 7 วัน พบว่า มีผู้บาดเจ็บทั้งหมด 691 ราย อัตราป่วย 47.36 ต่อแสนประชากร แยกเป็นเพศชาย 526 ราย (ร้อยละ 76.1) เพศหญิง 165 ราย (ร้อยละ 23.9) และมีผู้เสียชีวิตในช่วงที่รับส่งรายงาน (29 ธันวาคม 2547 – 4 มกราคม 2548) จำนวน 5 ราย และเสียชีวิตเพิ่มหลังจากนอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาลศรีสะเกษ หลังเกิดเหตุ 30 วัน อีก 1 ราย รวมมีผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น 6 ราย เป็นเพศชายทั้ง 6 ราย และพบว่าในกลุ่มที่เสียชีวิตมีการดื่มแอลกอฮอล์ จำนวน 4 ราย ร้อยละ 66.7 ยานพาหนะที่ผู้เสียชีวิตใช้เป็นส่วนใหญ่ คือ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 100

และจากการรวบรวมข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2548 จากโรงพยาบาลทั่วไป 1 แห่ง โรงพยาบาลชุมชน 18 แห่ง และโรงพยาบาลเอกชน 1 แห่ง รวมเป็น 19 แห่ง ในระหว่างวันที่ 8-17 เมษายน 2548 รวม 10 วัน พบว่า มีผู้บาดเจ็บทั้งหมด 734 ราย อัตราป่วย 50.08 ต่อแสนประชากร แยกเป็นเพศชาย 567 ราย (ร้อยละ 77.25) เพศหญิง 167 ราย (ร้อยละ 22.75) และมีผู้เสียชีวิตในช่วงที่รับส่งรายงาน (8-17 เมษายน 2548) จำนวน 9 ราย อัตรา 0.62 ต่อแสนประชากร และพบว่าในกลุ่มที่เสียชีวิตมีการดื่มแอลกอฮอล์ 7 ราย ร้อยละ 77.77 ยานพาหนะที่ผู้เสียชีวิตใช้เป็นส่วนใหญ่ คือ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 77.77

ตารางที่ 5.4.3-1 จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ในเขตพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษในปี พ.ศ. 2547-2549

วัน/เดือน/ปี	ปีใหม่ 2547		ปีใหม่ 2548		ปีใหม่ 2549	
	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	บาดเจ็บ	เสียชีวิต
29 ธันวาคม	88	-	75	-	24	0
30 ธันวาคม	114	-	90	1	35	8
31 ธันวาคม	158	5	51	2	39	1
1 มกราคม	195	1	28	2	25	2
2 มกราคม	101	4	19	-	25	1
3 มกราคม	73	-	14	-	15	7
4 มกราคม	65	2	5	-	8	1
รวม	**794**	**12**	**282**	**5**	**171**	**20**

ที่มา: สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2549

ตารางที่ 5.4.3-2 จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ในเขตพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษในปี พ.ศ. 2547-2548

วัน/เดือน/ปี	เทศกาลสงกรานต์ 2547		เทศกาลสงกรานต์ 2548		เทศกาลสงกรานต์ 2549	
	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	บาดเจ็บ	เสียชีวิต
7 เมษายน	n/a	n/a	n/a	n/a	8	2
8 เมษายน	n/a	n/a	34	0	12	2
9 เมษายน	30	0	43	0	12	0
10 เมษายน	41	0	43	1	13	1
11 เมษายน	105	3	50	1	12	0
12 เมษายน	149	2	108	3	27	1
13 เมษายน	178	4	143	2	47	1
14 เมษายน	119	0	135	3	26	1
15 เมษายน	62	0	97	0	25	0
16 เมษายน	40	0	54	0	10	0
17 เมษายน	44	0	27	0	n/a	n/a
18 เมษายน	26	0	n/a	n/a	n/a	n/a
รวม	**794**	**9**	**734**	**10**	**192**	**8**

n/a = ไม่มีข้อมูล

ที่มา: สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2549

5.4.4 สถิติอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ

แขวงบำรุงทางศรีสะเกษ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถไฟในปี พ.ศ. 2548 ไว้ทั้งหมด 15 ครั้ง โดยเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากขบวนรถไฟชนโค จำนวน 8 ครั้ง รถยนต์ชนขบวนรถ จำนวน 4 ครั้ง รถยนต์ชนเครื่องกั้น จำนวน 2 ครั้ง และรถจักรยานยนต์ชนเครื่องกั้น จำนวน 1 ครั้ง

5.5 สถิติจำนวนยานพาหนะจดทะเบียน

ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2543-2545 จำนวนยานยนต์ที่จดทะเบียนในจังหวัดศรีสะเกษมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ในอัตราที่ต่ำมาก ส่วนปี พ.ศ. 2546 มีอัตราการเพิ่มขึ้นค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับอัตราการเพิ่มขึ้นของปี พ.ศ. 2543-2545 และสถิติยานยนต์ที่จดทะเบียนปี พ.ศ. 2547 เป็นจำนวนยานยนต์ที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2546 แก้ไขปรับปรุง พ.ศ. 2546 ฉบับที่ 12 ซึ่งได้กำหนดให้รถยนต์ที่ค้างชำระภาษีเกิน 3 ปีขึ้นไปสิ้นสภาพการจดทะเบียน ทำให้ปี พ.ศ. 2547 จังหวัดศรีสะเกษมีจำนวนยวดยานที่จดทะเบียนลดลง ดังตารางที่ 5.5-1 ถึง 5.5-2 ซึ่งแสดงจำนวนยานยนต์ที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ซึ่งจำแนกตามประเภทของยานยนต์ ปี พ.ศ. 2543 - 2547

ตารางที่ 5.5-1 จำนวนยานยนต์ที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ จำแนกตามประเภท พ.ศ. 2543 – 2547

ประเภท	2543	2544	2545	2546	2547
รวมยอด	**229,498**	**229,634**	**271,006**	**299,231**	**213,076**
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	6,875	5,616	6,848	7,161	7,256
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	3,405	1,918	2,130	2,236	2,028
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	36,212	27,369	31,139	33,498	31,147
รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล	-	8	8	8	-
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด	-	-	-	-	-
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน	7	-	-	-	-
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง	-	-	-	-	-
รถยนต์รับจ้างสามล้อ	71	58	58	58	1
รถยนต์บริการธุรกิจ	-	-	-	-	-
รถยนต์บริการทัศนาจร	-	2	2	-	-
รถยนต์บริการให้เช่า	-	15	15	-	-
รถจักรยานยนต์	172,594	183,793	219,975	244,038	161,159
รถแทรกเตอร์	904	1,024	998	1,060	645
รถบดถนน	125	118	128	123	111
รถใช้งานเกษตรกรรม	594	282	147	139	236
รถพ่วง	13	11	11	11	2

ที่มา : สำนักงานสถิติจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2548

ตารางที่ 5.5-2 จำนวนยานยนต์ที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก จำแนกตามประเภท พ.ศ. 2543 - 2547

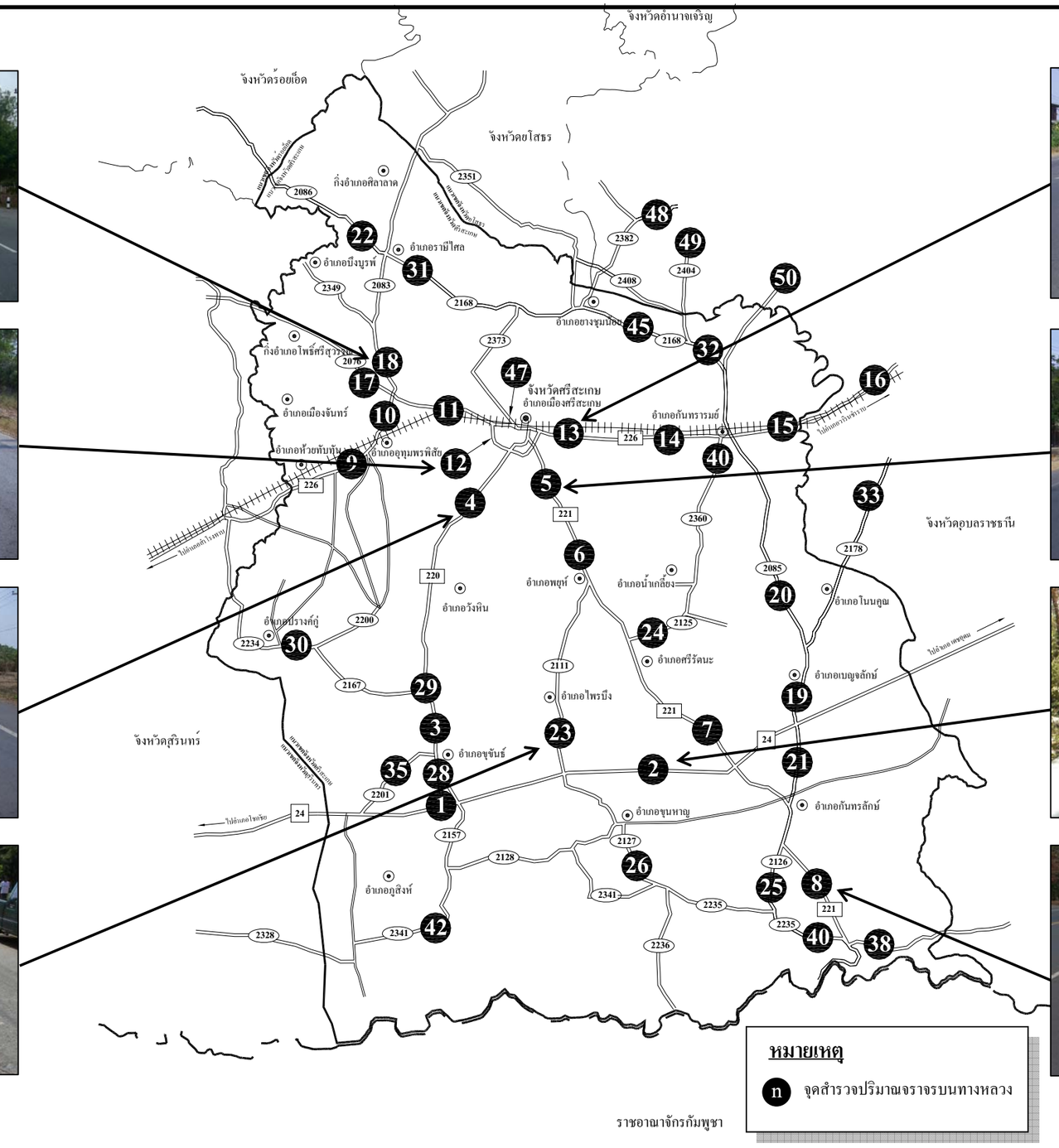
ประเภท	2543	2544	2545	2546	2547
รวมยอด	**8,698**	**8,811**	**9,547**	**10,899**	**10,491**
รถโดยสาร	1,144	1,215	1,286	1,350	1,175
รถประจำทาง	1,111	1,169	1,223	1,271	1,081
รถไม่ประจำทาง	11	11	15	18	25
รถส่วนบุคคล	22	35	48	61	69
รถบรรทุก	7,397	7,379	8,056	9,332	9,210
รถไม่ประจำทาง	20	20	45	31	94
10 ล้อ	14	14	14	0	27
6 ล้อ	4	4	10	14	34
4 ล้อ	2	2	10	3	7
ลากจูง	0	0	0	0	4
พ่วง	0	0	1	3	5
กึ่งพ่วง	0	0	0	0	6
อื่น ๆ	0	0	10	11	11
รถส่วนบุคคล	7,377	7,359	8,011	9,301	9,116
10 ล้อ	1,350	1,235	1,224	397	333
6 ล้อ	3,661	3,808	3,949	2,500	1,771
4 ล้อ	2,102	1,947	2,203	5,661	6,254
ลากจูง	17	119	107	124	111
พ่วง	120	119	123	193	197
กึ่งพ่วง	97	97	100	114	105
อื่น ๆ	30	34	305	312	345
รถขนาดเล็ก	157	217	205	217	106

ที่มา : สำนักงานสถิติจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2548

5.6 ข้อมูลสถิติปริมาณจราจรบนทางหลวงในเขตจังหวัดศรีสะเกษ

คณะที่ปรึกษา ได้ทำการรวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) บนทางหลวงในเขตจังหวัดศรีสะเกษ ย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2543 – 2547) จากรายงานปริมาณการจราจรบนทางหลวงที่จัดทำโดยสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ดังแสดงใน**ภาคผนวก ค** โดยตำแหน่งที่มีการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษได้แสดงไว้ในรูปที่ 5.6

จากข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปีบนทางหลวง บนโครงข่ายถนนของจังหวัดศรีสะเกษที่รวบรวมได้ในปี พ.ศ. 2547 และความจุของทางหลวงที่คำนวณได้จากลักษณะหน้าตัดถนนทางหลวงในปีปัจจุบัน (พ.ศ. 2549) สามารถนำไปวิเคราะห์หาค่าปริมาณจราจรต่อความจุ (Volume per Capacity, V/C) ของโครงข่ายถนนทางหลวงแผ่นดินของจังหวัดศรีสะเกษดังแสดงไว้ในตารางที่ 5.6 และจากผลการวิเคราะห์ปริมาณจราจรต่อความจุของทางหลวงในเขตจังหวัดศรีสะเกษ พบว่าถนนทางหลวงโดยส่วนมากมีค่าปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ต่ำซึ่งแสดงให้เห็นว่าโครงข่ายทางหลวงในจังหวัดศรีสะเกษสามารถรองรับปริมาณจราจรได้อีกเป็นจำนวนมาก แต่ก็มีบางเส้นทางเท่านั้นที่เป็เส้นทางสายหลักที่มีค่า V/C สูง คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ช่วงควบคุม 110 กม. 10+000 (แขวงการทางศรีสะเกษ)-กันทรารมย์ ซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่ใช้ในการเดินทางระหว่างจังหวัดศรีสะเกษและอุบลราชธานีที่มีขนาดความกว้างของเส้นทางเพียง 2 ช่องจราจร แต่ถึงอย่างไรก็ตาม ทางหลวงเส้นนี้กำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้างเพื่อปรับปรุงเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ตลอดเส้นทาง



ศรีสะเกษ	**รูปที่ 5.6** จุดที่มีการสำรวจสถิติปริมาณจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน นอกเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ โดยกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 5.6 ปริมาณจราจรต่อความจุบนทางหลวงแผ่นดินในเขตจังหวัดศรีสะเกษในปี พ.ศ. 2547

จุดที่	ทางหลวงหมายเลข	ช่วงควบคุม	ชื่อเส้นทาง	หลัก กม.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)	ความจุ (คัน/ชั่วโมง)	ปริมาณจราจรต่อความจุ	หมายเหตุ
1	24	702	กม.ที่ 209+611(ต่อเขตจังหวัดสุรินทร์/ศรีสะเกษ) -แยกเข้าขุขันธ์	226+200	9,235	1,527	0.60	
2	24	802	กม.230+000(แขวงการทางศรีสะเกษ)-ถนนหมายเลข2085	251+300	6,127	1,538	0.40	
3	220	101	แยกทางหลวงหมายเลข 24(ขุขันธ์)-แยกทางหลวงหมายเลข 2167(ตรางสวาย)	48+370	11,712	1,728	0.68	
4	220	102	แยก ทล.หมายเลข 216(ตรางสวาย)-ต่อเทศบาลเมืองศรีสะเกษควบคุม	12+500	8,917	1,749	0.51	
5	221	101	ต่อเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ – กม.15+000 (ต่อเขตสน.บท.ศรีสะเกษที่ 2)	4+780	13,242	2,292	0.58	
6	221	102	กม.15+000 (แขวงการทางศรีสะเกษ)-บ้านไห	15+432	9,012	1,692	0.53	
7	221	200	บ้านไห-แยกไปกันทราลักษ์	58+000	8,568	1,806	0.47	
8	221	300	แยกไปกันทราลักษ์-เขาพระวิหาร	74+675	3,749	2,179	0.17	
9	226	902	กม. 62+886(ต่อเขตจังหวัดสุรินทร์/ศรีสะเกษ) -แยกเข้าอุทุมพรพิสัย	75+400	18,178	3,063	0.59	
10	226	1001	แยกเข้าอุทุมพรพิสัย - ส้มป่อยน้อย	4+200	12,275	1,730	0.71	
11	226	1002	ส้มป่อยน้อย - ต่อเทศบาลเมืองศรีสะเกษควบคุม	4+800	6,463 6,822	3,572 3,572	0.18 0.19	ขาเข้า ขาออก
12	226	1003	ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ	1+500	7,391	1,605	0.46	
13	226	1100	ต่อเทศบาลเมืองศรีสะเกษควบคุม - กันทรารมย์	1+500	18,817	2,181	0.86	
14	226	1201	กม.10+000(แขวงการทางศรีสะเกษ) - กันทรารมย์	24+000	13,541	2,084	0.65	
15	226	1201	กันทรารมย์ – กม.145+000(ต่อเขตจังหวัดศรีสะเกษ/อุบลราชธานี)	143+500	13,104	2,197	0.60	
17	2076	202	กม.21+472 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 2083 ส้มป่อยน้อย	0+500	4,535	1,912	0.24	
18	2083	101	ส้มป่อยน้อย – กม 26+100	7+300	7,374	2,209	0.33	
19	2085	101	ทล.2085(กันทรารมย์)-กม.19+000	38+000	9,404	1,620	0.58	
21	2085	102	กม.19+000(แขวงการทางที่ 2 อุบลราชธานี)-กันทรารมย์	6+450	5,622	1,809	0.31	

ตารางที่ 5.6 ปริมาณจราจรต่อความจุบนทางหลวงแผ่นดินในเขตจังหวัดศรีสะเกษในปี พ.ศ. 2547 (ต่อ)

จุดที่	ทางหลวงหมายเลข	ช่วงควบคุม	ชื่อเส้นทาง	หลัก กม.	ปริมาณจราจร (PCU/วัน)	ความจุ (คัน/ชั่วโมง)	ปริมาณจราจรต่อความจุ	หมายเหตุ
22	2086	100	แยกทางหลวงหมายเลข2083(ราศีไศล) - บ้านด่าน	0+500	4,179	1,554	0.27	
23	2111	102	กม. 20+000 - ขุนหาญ	22+360	5,146	2,054	0.25	
24	2125	100	แยกทางหลวงหมายเลข221(บ้านไห)-บ้านค้อน	0+500	1,773	1,639	0.11	
25	2126	100	ทางหลวงหมายเลข221(บ้านโพกมาย)-ดอนโฮ	1+850	3,219	1,976	0.16	
26	2127	100	ขุนหาญ-สำโรงเกียรติ	2+000	3,681	1,594	0.23	
28	2157	100	ต่อทางของ อบต. หนองฉลอง – บรรจบทางหลวงหมายเลข 2341 (โคกตาล)	1+200	4,703	2,027	0.23	
29	2167	100	แยกทางหลวงหมายเลข220(ตรางสวาย) –ปรางค์กู่	0+500	2,340	1,650	0.14	
30	2167	200	ปรางค์กู่-หลวงหมายเลข2234(บ้านพอก)	22+500	2,580	1,671	0.15	
31	2168	100	แยกทางหลวงสาย 2083(ราษีไศล)-กม.31+000	2+900	4,155	2,140	0.19	
32	2168	200	กม.31+000-บรรจบทางหลวงหมายเลข226(กันทรารมย์)	31+100	4,047	2,168	0.19	
35	2201	100	แยกทางหลวงหมายเลข220(ขุขันธ์)-ละลม	1+850	6,224	1,632	0.38	
37	2236	100	ทล.2236(สำโรงเกียรติ)-ช่องพระพลัย	0+500	2,615	2,100	0.12	
38	2248	100	แยกทางหลวงหมายเลข221(ภูมิซรอล)-บ้านด่าน	2+000	1,952	1,589	0.12	
40	2360	100	แยกทล.หมายเลข226(คำพล)-ทล.หมายเลข2125(สะไบ)	0+500	5,897	1,563	0.38	
41	2335	100	แยกทางหลวงหมายเลข221(ภูมิซรอล)-สำโรงเกียรติ	0+700	2,615	1,788	0.15	
42	2341	100	ไพรพัฒนา-โคกตาล	18+000	1,377	1,947	0.07	
43	2341	201	ทล.2341(โคกตาล)-กม.42+615	37+300	421	2,115	0.02	
46	2360	100	ทล.2360(คำบอน)-ทล.2125 แยกเข้าน้ำเกลี้ยง 3.330 กม.	0+500	5,897	2,119	0.28	
47	2373	100	แยกทางหลวงสาย226(โนนสำนัก)-บรรจบทางหลวงสาย2168(ดอนไม้งาม)	0+500	2,727 3,010	3,582 3,582	0.08 0.08	ขาเข้า ขาออก

ที่มา : แขวงการทางศรีสะเกษ พ.ศ. 2549

6. ปัญหาการจราจรและขนส่งและแนวทางแก้ไขปัญหาเบื้องต้น

คณะที่ปรึกษา ได้ทำการสำรวจและศึกษาสภาพการจราจรและขนส่ง และสอบถามเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและประชาชนชาวเมืองศรีสะเกษ รวมถึงการทบทวนการศึกษาที่เกี่ยวข้อง พบว่า ปัญหาด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัดศรีสะเกษที่เกิดขึ้นในปัจจุบันสามารถสรุปเป็นประเด็นที่สำคัญได้ดังนี้

- ปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรและการขาดระเบียบวินัยจราจร
- ปัญหาความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน
- ปัญหาการจราจรติดขัด
- ปัญหาการจัดการจราจรที่ไม่เหมาะสม
- ปัญหาเกี่ยวกับการให้บริการของรถขนส่งสาธารณะ
- ปัญหาการบำรุงรักษาและการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจร
- ปัญหาเกี่ยวกับระบบข้อมูลและการประชาสัมพันธ์การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวและเส้นทางการเดินทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยว

ประเด็นปัญหาดังกล่าว ***คณะที่ปรึกษา*** ได้สรุปถึงรายละเอียดของปัญหาและได้เสนอแนะแนวทางการแก้ไขเบื้องต้นดังนี้

6.1 ปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรและการขาดระเบียบวินัยจราจร

- ปัญหาผู้ขับขี่ยวดยานประเภทต่าง ๆ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การจอดรถซ้อนคันตามถนนสายต่าง ๆ การจอดรถจักรยานยนต์และรถนั่งส่วนบุคคลที่ไม่เป็นระเบียบ การจอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถคร่อมทางม้าลาย การจอดรถล้ำเส้นหยุดบริเวณสี่แยกสัญญาณไฟจราจร การขับรถฝ่าไฟแดง การขับขี่ยวดยานสวนกระแสจราจร (ย้อนศร) การฝ่าฝืนการเดินรถทางเดียว การขับขี่ยวดยานขณะเมาสุรา การขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 6.1-1

รูปที่ 6.1-1 ปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรและการขาดระเบียบวินัยจราจร
(ก) การจอดรถซ้อนคัน (ข) การจอดรถด้านที่ห้ามจอด (วันคี่-วันคู่) (ค) การจอดคร่อมทางม้าลาย
(ง) การจอดในที่ห้ามจอด (ขาว-แดง)

รูปที่ 6.1-1 ปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรและการขาดระเบียบวินัยจราจร (ต่อ)
(ก) และ (ข) การขับรถย้อนศร (ค) และ (ง) การขับรถจักรยานยนต์ที่มีผู้โดยสารมากกว่าหนึ่งคน
และไม่สวมหมวกนิรภัย

- ปัญหาคนเดินเท้าไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรและขาดระเบียบวินัยจราจร เช่น การเดินข้ามถนนโดยไม่ใช้สะพานลอยคนเดินข้ามหรือทางม้าลาย เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 6.1-2

รูปที่ 6.1-2 การเดินข้ามถนนโดยไม่ใช้ทางม้าลายหรือสะพานลอยคนเดินข้าม

<u>แนวทางแก้ไข</u>

✓ จัดให้มีการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน นักเรียนนักศึกษา และประชาชนทั่วไป เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญของกฎระเบียบจราจร ดังโครงการใน **ภาคผนวก ฐ**

✓ เข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้รถใช้ถนนให้ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบวินัยจราจร ดังโครงการใน**ภาคผนวก ฐ**

6.2 ปัญหาความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน

6.2.1 ปัญหาความปลอดภัยของคนเดินเท้า

- ถนนหลายสายในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษไม่มีทางเท้าหรือมีทางเท้าที่คับแคบหรือขาดความต่อเนื่อง หรือมีสภาพชำรุด นอกจากนั้นมีการวางขายสินค้าหรือตั้งสิ่งของกีดขวางบริเวณทางเท้าซึ่งเป็นปัญหาที่พบเห็นโดยทั่วไป รวมถึงการปลูกต้นไม้และและกระถางดอกไม้หรือการติดตั้งป้ายกีดขวางทางเดินเท้า ดังแสดงในรูปที่ 6.2.1-1

รูปที่ 6.2.1-1 ปัญหาความปลอดภัยของคนเดินเท้า

(ก) ไม่มีทางเท้า (ข) การวางสิ่งของหรือสินค้าบนทางเท้า

(ค) การปลูกต้นไม้และสร้างสิ่งกีดขวางบนทางเท้า (ง) ทางเท้าไม่ต่อเนื่อง

<u>แนวทางแก้ไข</u>

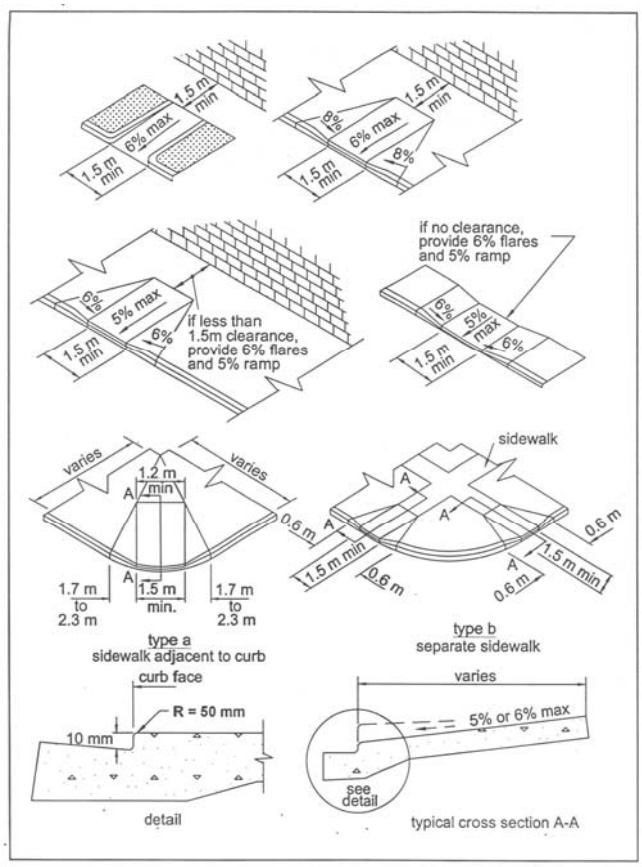
✓ ก่อสร้างและปรับปรุงโครงข่ายทางเท้าให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมการจราจร

✓ จัดทำสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับเด็ก คนพิการ หรือผู้สูงอายุ เช่น ปรับปรุงทางเท้าให้รถเข็นคนพิการสามารถเดินทางได้สะดวก เป็นต้น

✓ ขอความร่วมมือจากอาคารร้านค้าและบ้านเรือนที่อยู่ติดกับทางเท้าเพื่อไม่ให้วางสิ่งของหรือสินค้ากีดขวางเส้นทางของคนเดินเท้า

✓ ปรับปรุงขอบคันหินซึ่งชิดขอบทางเท้าบริเวณทางม้าลายหรือบริเวณทางแยกให้มีลักษณะเป็นเชิงลาด ดังแสดงไว้ในรูปที่ 6.2.1-2 และ 6.2.1-3

✓ ปรับปรุงรูปแบบของกระถางต้นไม้เพื่อไม่ให้กีดขวางทางเดินเท้า ดังแสดงในรูปที่ 6.2.1-4



รูปที่ 6.2.1-2 ลักษณะการตัดขอบคันหินให้เป็นเชิงลาด

รูปที่ 6.2.1-3 ลักษณะการตัดขอบคันหินให้เป็นเชิงลาดตามแนวเส้นทางการเดินเท้า

รูปที่ 6.2.1-4 แนวทางการปรับปรุงการปลูกต้นไม้บนทางเท้า

- ความไม่ปลอดภัยของคนเดินเท้าขณะเดินข้ามถนนหรือทางแยก เช่น การเดินข้ามถนนวันลูกเสือของเด็กนักเรียนโรงเรียนอนุบาลศรีสะเกษและโรงเรียนศรีสะเกษวิทยาลัย เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 6.2.1-5

รูปที่ 6.2.1-5 ปัญหาความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถชนคนเดินเท้าขณะข้ามถนนหน้าโรงเรียนอนุบาลศรีสะเกษและโรงเรียนศรีสะเกษวิทยาลัย

<u>แนวทางแก้ไข</u>

ปรับปรุงสภาพถนนและทางม้าลายและสภาพทางแยกเพื่อลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุรถชนคนเดินเท้าขณะข้ามถนน (ดังตัวอย่างในรูปที่ 6.2.1-6) เช่น

✓ ก่อสร้างหรือปรับปรุงเกาะกลางถนนสำหรับให้คนเดินข้ามถนนสามารถหยุดรอเพื่อข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย

✓ ขยายความกว้างของทางเท้าเพื่อลดความกว้างของผิวจราจรที่ต้องเดินข้ามถนน

✓ ปรับปรุงบริเวณทางม้าลายโดยใช้วัสดุประเภทอื่น เช่น ก่อสร้างลูกเนินชะลอความเร็ว (Speed Hump) และก่อสร้างลูกระนาดเตือน (Rumble Strip) ให้ลดความเร็วก่อนถึงทางม้าลายรวมทั้งติดตั้งป้ายจราจรเพื่อเตือนให้ชะลอความเร็ว ณ ตำแหน่งที่เหมาะสม

✓ ปรับปรุงขอบคันหินบริเวณทางข้ามให้เป็นเชิงลาด

✓ ติดตั้งป้ายเตือน ขีดสี ตีเส้น ให้ถูกต้องตามหลักการวิศวกรรมจราจร

รูปที่ 6.2.1-6 ตัวอย่างการแก้ไขปัญหาความขัดแย้งระหว่างคนเดินเท้ากับยวดยานในกระแสจราจร

6.2.2 ปัญหาความไม่ปลอดภัยของคนใช้รถ

- บริเวณทางร่วมและทางแยก มีการออกแบบที่ไม่ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรมจราจรและขาดการบำรุงรักษา เช่น รัศมีเลี้ยวไม่ได้มาตรฐาน ผิวจราจรชำรุด ระยะการมองเห็นบริเวณทางแยกไม่เหมาะสม และเครื่องหมายจราจรบนผิวทางและการติดตั้งป้ายจราจรที่ไม่ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมจราจรและขาดการบำรุงรักษาที่ดี เช่น เส้นแบ่งช่องจราจร แนวเส้นหยุด ทางม้าลาย ลูกศรกำหนดทิศทางการขับขี่ยวดยาน เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 6.2.2-1 และ 6.2.2-2

<u>แนวทางแก้ไข</u>

✓ ปรับปรุงสภาพทางกายภาพของทางแยกให้ได้มาตรฐานตามหลักการวิศวกรรมจราจร เช่น

- ปรับปรุงระยะการมองเห็นบริเวณทางแยก
- ปรับปรุงสภาพเรขาคณิต (เช่น รัศมีเลี้ยว) ของแนวถนนให้ได้มาตรฐาน
- ขีดสีตีเส้นบนผิวจราจรและขอบคันทางพร้อมติดตั้งป้ายจราจรให้เหมาะสมและชัดเจน

✓ ปรับปรุงหรือซ่อมแซมผิวจราจรของถนนที่ชำรุด

✓ ปรับปรุงสภาพรางระบายน้ำและระบบท่อระบายน้ำริมถนนให้เหมาะสม

รูปที่ 6.2.2-1 การออกแบบทางแยกที่ไม่ได้มาตรฐานตามหลักการวิศวกรรมการทาง

(ก) ทางแยกถนน 6 ช่องจราจรเชื่อมต่อกับถนน 2 ช่องจราจร (ถนนเทพาตัดกับถนนกสิกรรม)

(ข) ทางแยกบนถนนเลี่ยงเมืองที่ไม่มีช่องรอสำหรับรถเลี้ยวขวา (ทล.หมายเลข 226 ตัดกับ 220)

(ค) ทางแยกที่มีตำแหน่งเส้นหยุดอยู่ห่างจากทางแยกมากเกินไป (ถนนวันลูกเสือตัดกับถนนกวงเฮง)

(ง) ทางแยกที่มีลักษณะทางเรขาคณิตที่ไม่เหมาะสม (วงเวียนหอนาฬิกา)

รูปที่ 6.2.2-2 การขีดสีตีเส้นที่ไม่ได้มาตรฐานและทำให้เกิดความสับสน

- ช่วงถนนเข้า-ออกเมืองอาจเป็นอันตรายได้เนื่องจากไม่สามารถควบคุมการจราจรและปกป้องคนเดินเท้าที่ยืนรอกลางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังแสดงในรูปที่ 6.2.2-3

รูปที่ 6.2.2-3 ถนนเข้า-ออกเมืองศรีสะเกษที่มีการใช้เกาะกลางสี

(ก) (ข) และ (ค) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220, 221 และ 226 ตามลำดับ (ง) ถนนขุขันธุ์

<u>แนวทางแก้ไข</u>

✓ ก่อสร้างเกาะกลางถนนและก่อสร้างช่องเปิดให้มีจำนวน ระยะห่างและความยาวของช่องรอเลี้ยวที่เหมาะสมและมีลักษณะที่เอื้อต่อการเดินข้ามถนนอย่างปลอดภัย

6.2.3 จุดอันตรายบนโครงข่ายถนน

ปัญหาจุดอันตรายบนโครงข่ายถนนเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่มีสำคัญ และจากการคัดเลือกจุดอันตรายบนโครงข่ายถนนในเขตพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษจากสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองศรีสะเกษ พบว่า มีจุดอันตรายจำนวน 10 จุด ที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูงในช่วงเดือนมกราคม 2546 – มิถุนายน 2548 ดังรายละเอียดในตารางที่ 6.2.3-1 มีตำแหน่งดังแสดงในรูปที่ 6.2.3 แบบแปลนของจุดอันตรายทั้ง 10 จุดได้แสดงไว้ใน**ภาคผนวก จ** และจากการตรวจสอบจุดอันตรายสามารถสรุปข้อสังเกตเบื้องต้นของแต่ละจุดดังแสดงในตารางที่ 6.2.3-2 โดย***คณะที่ปรึกษา*** จะทำการศึกษาเพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขต่อไป

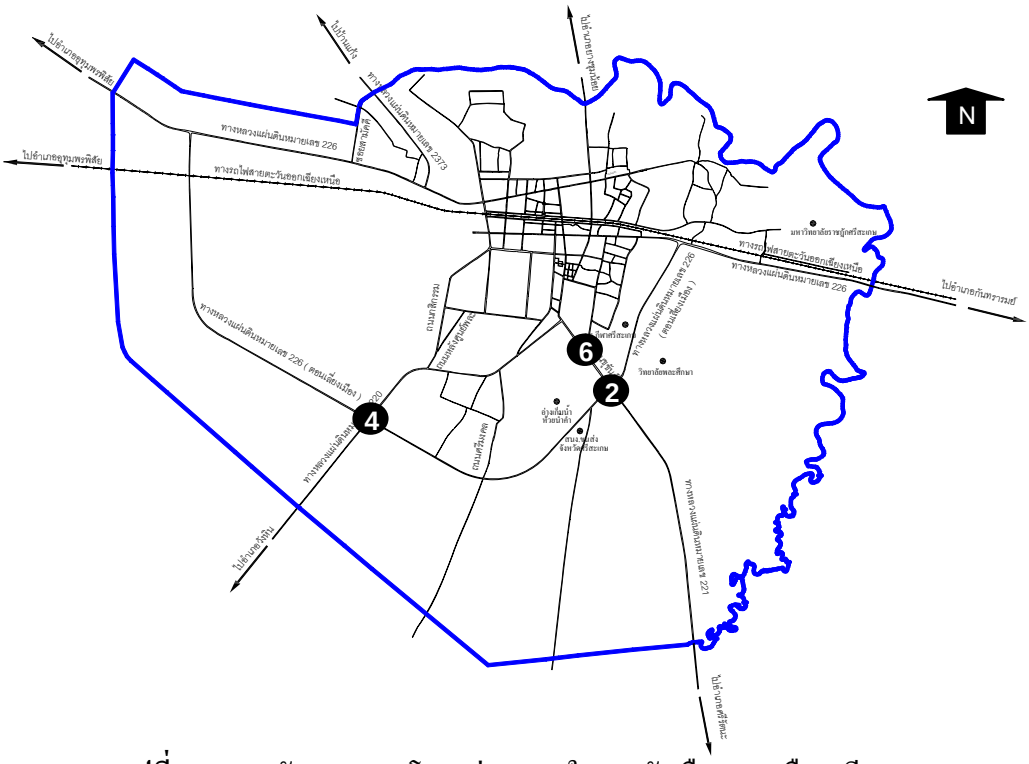
ตารางที่ 6.2.3-1 สถิติอุบัติเหตุจราจรในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษในช่วงเดือนมกราคม 2546 – มิถุนายน 2548

จุดที่	รายละเอียด	ช่วงเวลา	จำนวนครั้งที่เกิด	จำนวนคนบาดเจ็บ	จำนวนคนตาย
1	สี่แยกโรงแรมพรหมพิมาน (ถ.ราชการรถไฟ 2 และ 3 ตัดกับถนนหลักเมือง)	ปี 46	7	6	1
		ปี 47	4	3	0
		ม.ค.-มิ.ย. 48	4	6	0
		รวม	**15**	**15**	**1**
2	สี่แยกกองร้อยอาสารักษาดินแดน (ทล. หมายเลข 226 ตอนเลี่ยงเมือง ตัดกับ ทล. หมายเลข 221)	ปี 46	3	5	0
		ปี 47	4	4	1
		ม.ค.-มิ.ย. 48	5	6	0
		รวม	**11**	**15**	**1**
3	สี่แยกโรงเตา (ถ.วิจิตรนคร ตัดกับ ถ.อุบล)	ปี 46	2	3	0
		ปี 47	3	2	0
		ม.ค.-มิ.ย. 48	4	3	0
		รวม	**9**	**8**	**0**

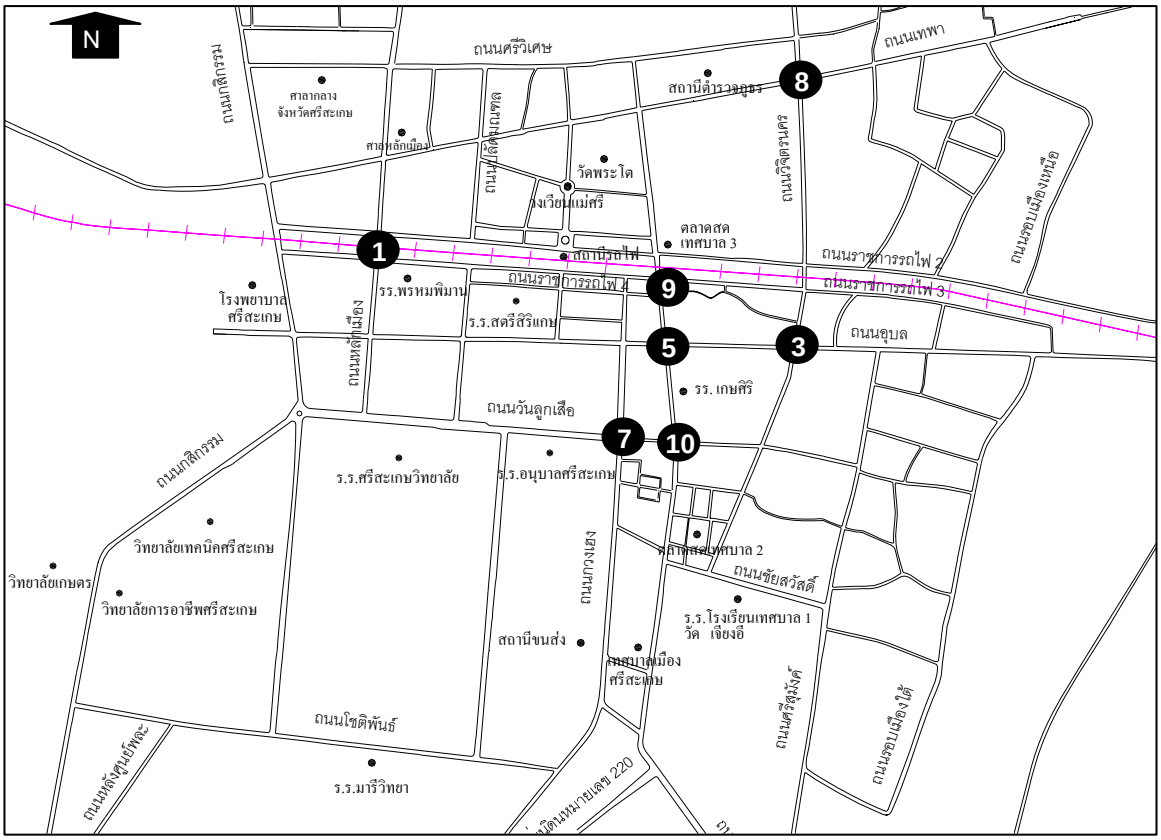
ตารางที่ 6.2.3-1 สถิติอุบัติเหตุจราจรในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษในช่วงเดือนมกราคม 2546 – มิถุนายน 2548 (ต่อ)

จุดที่	รายละเอียด	ช่วงเวลา	จำนวนครั้งที่เกิด	จำนวนคนบาดเจ็บ	จำนวนคนตาย
4	สี่แยกห้วยปูน (ทล. หมายเลข 226 ตอนเลี่ยงเมือง ตัดกับ ทล. หมายเลข 220)	ปี 46	4	5	3
		ปี 47	4	3	0
		ม.ค.-มิ.ย. 48	3	4	0
		รวม	**11**	**12**	**3**
5	สี่แยกศิธร (ถ.อุบล ตัดกับ ถ.ขุขันธ์)	ปี 46	1	2	0
		ปี 47	5	6	0
		ม.ค.-มิ.ย. 48	3	6	0
		รวม	**9**	**14**	**0**
6	สามแยกห้วยน้ำคำ (ถ.ขุขันธ์ ตัดกับ ถ.ศรีสุมังค์)	ปี 46	2	2	0
		ปี 47	1	2	0
		ม.ค.-มิ.ย. 48	2	3	0
		รวม	**5**	**7**	**0**
7	สี่แยกซุ่นเฮง (ถ.วันลูกเสือ ตัดกับ ถ.กวงเฮง)	ปี 46	1	1	0
		ปี 47	4	4	0
		ม.ค.-มิ.ย. 48	2	2	0
		รวม	**7**	**7**	**0**
8	สี่แยกสถานีตำรวจ (ถ.เทพา ตัดกับ ถ.วิจิตรนคร)	ปี 46	4	5	0
		ปี 47	5	4	0
		ม.ค.-มิ.ย. 48	0	0	0
		รวม	**9**	**9**	**0**
9	สี่แยกไพศาลฟาร์มาซี (ถ.ราชการรถไฟ 3 และ 4 ตัดกับ ถ.ขุขันธ์)	ปี 46	0	0	0
		ปี 47	5	5	0
		ม.ค.-มิ.ย. 48	1	4	0
		รวม	**6**	**9**	**0**
10	สี่แยกถนนวันลูกเสือตัดกับถนนขุขันธ์	ปี 46	5	5	0
		ปี 47	2	1	0
		ม.ค.-มิ.ย. 48	2	2	0
		รวม	**9**	**8**	**0**

ที่มา : สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองศรีสะเกษ พ.ศ. 2549



รูปที่ 6.2.3 จุดอันตรายบนโครงข่ายถนนในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ



รูปที่ 6.2.3 จุดอันตรายบนโครงข่ายถนนในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ (ต่อ)

ตารางที่ 6.2.3-2 รายละเอียดข้อสังเกตของจุดอันตราย

จุดที่	ตำแหน่ง	ข้อสังเกต
1	บริเวณจุดตัดทางรถไฟหน้าโรงแรมพรหมพิมาน (ถนนหลักเมืองตัดกับถนนราชการรถไฟ 2 และ 3)	- เป็นจุดที่มีทางแยกสองทางอยู่ใกล้เคียงกันและมีทางรถไฟขั้นกลางระหว่างสองทางแยก - ไม่มีระบบสัญญาณไฟควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกทั้งสอง - มีไฟส่องสว่างแต่ไม่เพียงพอโดยเฉพาะบริเวณจุดตัดทางรถไฟ - ทางเดินเท้าไม่ต่อเนื่อง - การขีดสีตีเส้นและเครื่องหมายจราจรบนผิวทางไม่ชัดเจน
2	สี่แยกกองร้อยอาสารักษาดินแดน (ทางหลวงหมายเลข 226 ตอนเลี่ยงเมืองตัดกับทางหลวงหมายเลข 221)	- เป็นสี่แยกขนาดใหญ่ - อยู่นอกเมือง กระแสจราจรวิ่งด้วยความเร็วสูง - การขีดสีตีเส้นและเครื่องหมายจราจรบนผิวทางไม่ชัดเจน - ไม่มีอุปกรณ์เตือนให้ชะลอความเร็ว - สภาพผิวทางอยู่ในสภาพชำรุดเป็นคลื่น - ยวดยานที่วิ่งผ่านทางแยกมีความเร็วสูง
3	สี่แยกโรงเตา (ถนนอุบลตัดกับถนนวิจิตรนคร)	- เป็นทางแยกถนนสายหลักขนาด 2 ช่องจราจรในเขตเมือง - มีปริมาณการจราจรค่อนข้างมากในช่วงเวลาเร่งด่วน - ไม่มีการขีดสีตีเส้นจราจร - เป็นทางแยกที่ควบคุมการจราจรโดยใช้สัญญาณไฟจราจรในช่วงเวลากลางวันและเปลี่ยนการทำงานเป็นสัญญาณไฟเหลืองกระพริบในช่วงกลางคืน - มีรัศมีมุมเลี้ยวที่แคบและระยะการมองเห็นด้านข้างถูกบดบังโดยอาคารพาณิชย์
4	สี่แยกห้วยปูน (ทางหลวงหมายเลข 226 ตอนเลี่ยงเมือง ตัดกับ ทางหลวงหมายเลข 220)	- เป็นถนนทางเลี่ยงเมือง กระแสจราจรวิ่งด้วยความเร็วสูง - มีเกาะกลางถนนขนาดใหญ่และไม่มีช่องจราจรสำหรับรถรอเลี้ยวขวาในบางขาทำให้เกิดแถวคอยในช่วงเวลาเร่งด่วน - ปริมาณรถบรรทุกขนาดใหญ่มีจำนวนมาก - ไม่มีอุปกรณ์เตือนให้ชะลอความเร็ว
5	สี่แยกศศิธร (ถนนอุบล ตัดกับถนนขุขันธ์)	- มีการอนุญาตให้จอดรถวันคี่-วันคู่ได้ตามแนวถนนขุขันธ์ - มีปริมาณการจราจรมากในช่วงกลางวัน - ยวดยานสามารถขับขี่ได้ด้วยความเร็วสูงในช่วงกลางคืน

ตารางที่ 6.2.3-2 รายละเอียดข้อสังเกตของจุดอันตราย (ต่อ)

จุดที่	ตำแหน่ง	ข้อสังเกต
6	สามแยกห้วยน้ำคำ (ถนนขุขันธ์ ตัดกับ ถนนศรีสุมังค์)	- เป็นทางแยกที่ทำมุมแหลมเข้าหากัน - เป็นทางแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร - ไม่มีป้ายควบคุมการจราจรและป้ายเตือนทางแยก - ไม่มีอุปกรณ์เตือนให้ยวดยานชะลอความเร็ว - ถนนขุขันธ์ ณ บริเวณนี้รถวิ่งด้วยความเร็วสูง - มีการจอดรถตามแนวถนนทั้งสอง รวมทั้งบริเวณแยก - ถนนขุขันธ์มีการแบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางสี - การขีดสีตีเส้นจราจรเลือนและไม่ชัดเจน - มีทางเชื่อมเข้า-ออกอาคารบริเวณทางแยก
7	สี่แยกซุ่นเฮง (ถนนเทพา ตัดกับ ถนนกวงเฮง	- อยู่ใกล้กับแหล่งดึงดูดการเดินทางที่สำคัญ (ห้างซุ่นเฮงและโรงเรียนตามแนวถนนวันลูกเสือ) ทำให้มีปริมาณจราจรบริเวณสี่แยกจำนวนมาก - อยู่ในย่านการค้าและใกล้โรงเรียน ดังนั้นจึงมีปริมาณคนเดินเท้าและข้ามถนนเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะในช่วงเย็น - ตำแหน่งเส้นหยุดห่างจากทางแยกมากทำให้ทางแยกมีความกว้างมากและรถใช้เวลาอยู่บนทางแยกนานมากขึ้น - แยกมีขนาดใหญ่และมีเส้นหยุด (Stop Line) ห่างจากกลึ่งกลางของสี่แยกค่อนข้างมาก - ตะแกรงเหล็กฝาท่อในบางจุดวางในทิศทางที่สามารถเป็นอันตรายกับจักรยานยนต์ได้ - อนุญาตให้มีการจอดรถตามแนวถนนทั้งสองเส้น - มีทางเท้ากว้าง อย่างไรก็ตามมีการบุกรุกพื้นที่ทางเท้าในบางช่วง
8	สี่แยกสถานีตำรวจ (ถนนเทพาตัดกับถนนวิจิตรนคร)	- เป็นแยกขนาดเล็ก - เป็นทางแยกที่ควบคุมการจราจรโดยใช้สัญญาณไฟจราจรในช่วงเวลากลางวันและเปลี่ยนการทำงานเป็นสัญญาณไฟเหลืองกระพริบในช่วงกลางคืน - มีรัศมีมุมเลี้ยวแคบ - ระยะการมองเห็นด้านข้างไม่ดี เนื่องจากมีการบดบังจากอาคารและสิ่งปลูกสร้างโดยรอบ - การขีดสีตีเส้นและเครื่องหมายจราจรบนผิวทางไม่ชัดเจน - ทางเท้าชำรุดและขาดความต่อเนื่อง

ตารางที่ 6.2.3-2 รายละเอียดข้อสังเกตของจุดอันตราย (ต่อ)

จุดที่	ตำแหน่ง	ข้อสังเกต
9	ถนนขุขันธ์บริเวณจุดตัดทางรถไฟ (ถนนขุขันธ์ ตัดกับถนนราชการรถไฟ 1 2 3 และ 4)	- มีทางเชื่อมทางแยกอยู่ใกล้กันเป็นจำนวนมาก และมีจุดตัดทางรถไฟ - อยู่หน้าตลาดเทศบาล 1 เทศบาล 3 และโรงเรียนวัดพระโต ซึ่งเป็นแหล่งดึงดูดการเดินทางที่สำคัญ - มีการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทาง (รถสองแถว) ที่บดบังระยะการมองเห็น - การจอดรถและค้าขายบริเวณหน้าตลาดเทศบาลรุกล้ำพื้นผิวจราจร - บริเวณตลาด ทางเท้าซึ่งถูกใช้เป็นพื้นที่ค้าขาย ไม่สามารถใช้สำหรับสัญจรได้ - ควบคุมการจราจรด้วยป้าย ไม่มีสัญญาณไฟจราจร - การขีดสีตีเส้นจราจร ทางม้าลาย และป้ายจราจรไม่ชัดเจน
10	สี่แยกถนนขุขันธ์ตัดกับถนนวันลูกเสือ	- เป็นแยกซึ่งเกิดจากการตัดกันของถนนหลักสองเส้น - เป็นทางแยกที่ควบคุมการจราจรโดยใช้สัญญาณไฟจราจรในช่วงเวลากลางวันและเปลี่ยนการทำงานเป็นสัญญาณไฟเหลืองกระพริบในช่วงเวลากลางคืน - อนุญาตให้มีการจอดรถสลับวันคู่วันคี่ตามแนวถนนทั้งสอง

6.2.4 ปัญหาระบบการจัดเก็บข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ

การบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีรูปแบบไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน และมีการบันทึกข้อมูลซ้ำซ้อนกันและขาดการเชื่อมโยงข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ รวมทั้งยังขาดข้อมูลทางด้านวิศวกรรมจราจร เช่น สภาพถนน ความกว้างของช่องจราจร เป็นต้น ข้อมูลลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจราจร เช่น ลักษณะและรูปแบบการชน เป็นต้น ดังนั้นข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่ได้บันทึกไว้จึงไม่สามารถที่จะนำไปวิเคราะห์เพื่อระบุสาเหตุการเกิดอุบติเหตุได้อย่างถูกต้อง

<u>แนวทางแก้ไข</u>

✓ กำหนดให้มีหน่วยงานกลางที่มีหน้าที่รับผิดชอบการบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรให้ครอบคลุมการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นและใช้แบบฟอร์มที่ได้มาตรฐานที่ได้รับการพิจารณาร่วมกันแล้ว โดยข้อมูลอุบัติเหตุจราจรควรมีรายละเอียดมากเพียงพอที่จะนำไปวิเคราะห์เชิงวิศวกรรมการจราจร เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุ หาแนวทางมาตรการ การป้องกันและ

แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ตัวอย่างแบบฟอร์มสำหรับการกรอกข้อมูลอุบัติเหตุที่เสนอแนะโดยสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) สำนักนายกรัฐมนตรี (ภายหลังเปลี่ยนเป็นสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม) ได้แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง**

✓ ควรพัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุให้อยู่ในรูปแฟ้มข้อมูลคอมพิวเตอร์ เพื่อช่วยให้การบันทึก การสืบค้น และการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว โดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographical Information System, GIS) เพื่อระบุและวิเคราะห์จุดอันตรายบนโครงข่ายถนน ดังแสดงตัวอย่างไว้ใน**ภาคผนวก ฌ** ตามโครงการจัดทำระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรโดยใช้ GIS ระดับจังหวัด

✓ จัดตั้งหน่วยสืบค้นหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรเชิงลึก เพื่อค้นหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่แท้จริง ที่จะนำไปสู่กระบวนการปรับปรุงแก้ไขข้อเสนอแนะและมาตรการป้องกันอุบัติเหตุได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ดังแสดงใน**ภาคผนวก ฌ** ตามโครงการจัดตั้งหน่วยสืบค้นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรในเชิงลึก

6.2.5 ปัญหาอุบัติเหตุจราจร

จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่รวบรวมได้จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ดูรายละเอียดในบทที่ 5) พบว่าสาเหตุที่ของการเกิดอุบัติเหตุจราจรมีหลายประการ ซึ่งสรุปได้ ดังแสดงในตารางที่ 6.2.5

ตารางที่ 6.2.5 ประเด็นปัญหา สาเหตุของปัญหาจุดอันตรายและแนวทางแก้ไขเบื้องต้น

ประเด็นปัญหา	สาเหตุของปัญหา	แนวทางแก้ไขเบื้องต้น
1. ปัญหาความไม่ปลอดภัยเนื่องจากพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร	(1) การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	- ปรับจังหวะและความยาวสัญญาณไฟจราจรให้ปลอดภัยมากขึ้น เช่น ปรับจังหวะให้เกิดจุดขัดแย้งของกระแสจราจรให้น้อยที่สุด ติดตั้งระบบสัญญาณไฟแบบกึ่งกระตุ้น หรือแบบอัจฉริยะที่ทำงานสอดคล้องกับปริมาณจราจร
	(2) การกลับรถในบริเวณที่ไม่เหมาะสม	- จัดตำแหน่งกลับรถให้เหมาะสม - เข้มงวดกวดขันให้ผู้ขับขี่กลับรถในตำแหน่งที่กำหนดให้ และจับปรับผู้ฝ่าฝืน
	(3) การขับขี่ยวดยานด้วยความเร็วสูง	- ดำเนินมาตรการตรวจจับความเร็ว - ติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมความเร็ว เช่น ป้ายจำกัดความเร็ว ลูกเนินชะลอความเร็ว (Speed Hump) แถบเตือนชะลอความเร็ว (Rumble Strip) หรือใช้มาตรการยับยั้งการจราจร (Traffic Calming) เป็นต้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทของถนนและสภาพการใช้ที่ดิน
	(4) การขับขี่ยวดยานขณะมึนเมา	- รณรงค์มาตรการเมาไม่ขับ พร้อมตรวจจับและดำเนินคดีกับผู้ฝ่าฝืนอย่างเคร่งครัด
2. ปัญหาความไม่ปลอดภัยเนื่องจากอุปกรณ์ควบคุมการจราจร เช่น ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง และสัญญาณไฟจราจร	(1) ถนนหรือทางแยกขาดการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจรที่เหมาะสม	- ติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจรให้ชัดเจน ถูกต้อง และเหมาะสม ตามหลักวิศวกรรมจราจร
	(2) ติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจรในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม	- ปรับปรุงตำแหน่งที่ติดตั้งให้อยู่ในระยะที่เหมาะสม และสามารถมองเห็นได้ชัดเจน และได้มาตรฐาน - ตัดแต่งกิ่งไม้ หรือเคลื่อนย้ายอุปสรรคข้างทางที่บดบังการมองเห็นอุปกรณ์ควบคุมการจราจรออก
	(3) อุปกรณ์ควบคุมการจราจร ป้ายจราจร และเครื่องหมายจราจรบนผิวทางชำรุด และขาดการบำรุงรักษา	- เพิ่มความถี่ในการตรวจสอบประสิทธิภาพการใช้งานของอุปกรณ์ควบคุมการจราจรในบริเวณทางร่วมทางแยกและช่วงถนนให้มากขึ้น - ซ่อมแซมอุปกรณ์ควบคุมการจราจรที่ชำรุด ให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานอยู่เสมอ

ตารางที่ 6.2.5 ประเด็นปัญหา สาเหตุของปัญหาจุดอันตรายและแนวทางแก้ไขเบื้องต้น (ต่อ)

ประเด็นปัญหา	สาเหตุของปัญหา	แนวทางแก้ไขเบื้องต้น
3. สภาพช่วงถนนและทางแยกที่เป็นอันตราย	(1) ลักษณะทางกายภาพไม่เหมาะสม	- ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของช่วงถนนและทางแยกให้เหมาะสม เช่น มุมตัดระหว่างถนน รัศมีเลี้ยว ลักษณะของเกาะกลางถนน ความลาดชันของทางแยก ขอบคันทาง เป็นต้น - เพิ่มระยะของการมองเห็นให้เหมาะสม เช่น ตัดแต่งกิ่งไม้บริเวณทางแยก หรือเคลื่อนย้ายอุปสรรคที่กีดขวางการมองเห็น หรือปรับเปลี่ยนรูปแบบของกำแพง/รั้วให้เป็นแบบโปร่ง - บำรุงรักษาผิวทางให้อยู่ในสภาพดี และทำความสะอาดผิวจราจรอย่างสม่ำเสมอ
	(2) ขาดอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย เช่น ราวกันตก ไฟฟ้าส่องสว่าง เป็นต้น	- ติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย เพื่อเป็นการเพิ่มวิสัยทัศน์ในการขับขี่ตอนกลางคืน เพื่อป้องกันและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจจะเกิดขึ้น
	(3) การเลือกใช้อุปกรณ์ควบคุมการจราจรไม่เหมาะสม	- ตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของถนน ปริมาณจราจร ความเร็วของยวดยาน ประเภทของการจราจร สภาพการใช้ที่ดิน แล้วคัดเลือกอุปกรณ์ควบคุมการจราจรให้เหมาะสม เช่น การเลือกใช้ป้ายหยุด ป้ายให้ทาง ติดตั้งวงเวียน หรือติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก
4. กระแสจราจรที่วิ่งผ่านมีปริมาณมาก	(1) ปัญหามีปริมาณจราจรมากกว่าความจุของถนน	- ขยายถนนให้มีความจุเพิ่มขึ้น - จัดการจอดรถแบบสลับวัน (วันคู่-วันคี่) หรือห้ามจอดทั้งสองข้างของถนน - จัดการจราจรเป็นแบบเดินรถทางเดียว (One-Way) - ใช้มาตรการห้ามยวดยานบางประเภทผ่านเส้นทาง - ก่อสร้างเส้นทางใหม่เพิ่มเติมเพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทาง

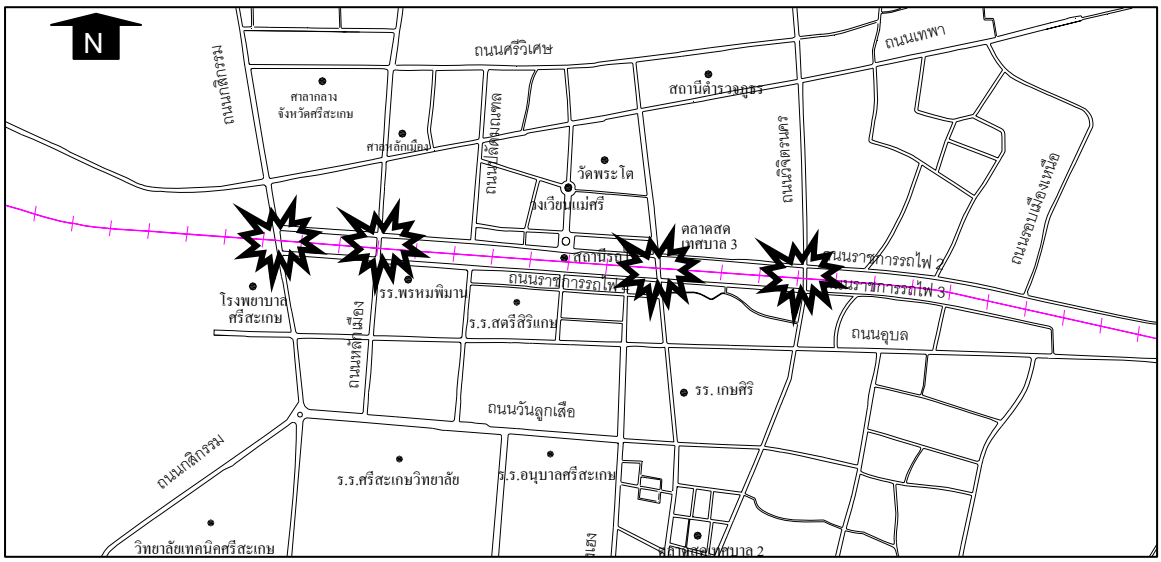
ตารางที่ 6.2.5 ประเด็นปัญหา สาเหตุของปัญหาจุดอันตรายและแนวทางแก้ไขเบื้องต้น (ต่อ)

ประเด็นปัญหา	สาเหตุของปัญหา	แนวทางแก้ไขเบื้องต้น
5. ปัญหาความไม่ปลอดภัยของคนเดินเท้า	(1) ถนนในเขตชุมชนบางสายไม่มีทางเท้า ทางเท้าขาดความต่อเนื่อง และมีการวางขายสินค้าบนทางเท้า	- จัดทำทางเท้าและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้าให้เพียงพอ และปรับปรุงให้มีความต่อเนื่อง - บำรุงรักษาทางเท้าให้มีสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ - จัดระเบียบการวางขายสินค้าบนทางเท้าไม่ให้กีดขวางทางเดิน
	(2) ณ ตำแหน่งสถานที่สำคัญๆ เช่น โรงเรียน ตลาด ห้างสรรพสินค้า หรือบริเวณทางแยกไม่มีทางม้าลาย และสะพานลอยคนเดินข้ามที่เหมาะสมและเพียงพอ	- จัดสร้างสะพานลอยหรือทางม้าลายสำหรับคนเดินข้ามถนนในตำแหน่งที่เหมาะสม
	(3) คนเดินเท้าปฏิบัติตามกฎจราจร	- รณรงค์ให้คนเดินเท้าข้ามถนนตรงทางม้าลาย หรือสะพานลอย - จับปรับคนเดินเท้าที่ฝ่าฝืนข้ามถนนไม่ตรงทางม้าลายหรือสะพานลอยที่กำหนดให้

6.3 ปัญหาการจราจรติดขัด

6.3.1 จุดตัดเส้นทางรถไฟ

ในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษมีถนนสายสำคัญที่ในแนวเหนือ-ใต้ตัดผ่านเส้นทางรถไฟ จำนวน 4 จุด ที่อยู่ในพื้นที่ย่านธุรกิจและการค้า (ดังแสดงในรูปที่ 6.3.1-1) นอกจากนั้น ยังมีถนนคู่ขนานกับเส้นทางรถไฟ คือ ถนนราชการรถไฟ 2 และ 3 ตัดถนน 4 สายดังกล่าว ทำให้เกิดทางแยกที่อยู่ใกล้กับทางเส้นทางรถไฟเป็นจำนวนมาก จึงทำให้พื้นที่บริเวณจุดตัดดังกล่าวมีความขัดแย้งของกระแสจราจรอย่างมากและเกิดการจราจรติดขัดในช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็น (ดูบทที่ 5 ประกอบ) ส่งผลให้บริเวณเหล่านี้เป็นจุดที่มีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นบ่อยครั้ง นอกจากนั้นพื้นที่ริมทางรถไฟเป็นพื้นที่ก่อให้เกิดกิจกรรมการเดินทางที่สำคัญ เช่น สถานีรถไฟ ตลาดเทศบาล 1 และ 3 ตลาดต้นมะเกลือ ตลาดโต้รุ่ง และโรงพยาบาล เป็นต้น ซึ่งทำให้ปัญหาการจราจรบริเวณนี้มีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้น นอกจากนั้น ผิวถนนบริเวณจุดตัดทางรถไฟยังมีสภาพขรุขระ ชำรุดเสียหาย เป็นอุปสรรคในการขับขี่ยวดยานผ่านไป-มา และไม่ได้มาตรฐานของจุดตัดเส้นทางรถไฟ (ดังแสดงในรูปที่ 6.3.1-2) ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้าในการขับรถผ่านและก่อให้เกิดการจราจรติดขัด และยังก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุจราจรด้วย ดังนั้น จึงควรมีการปรับปรุงผิวจราจรในบริเวณดังกล่าวเพื่อแก้ปัญหาความล่าช้าในการเดินทาง และความเสียหายที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะ



รูปที่ 6.3.1-1 จุดตัดเส้นทางรถไฟในเขตพื้นที่ย่านธุรกิจเมืองศรีสะเกษ

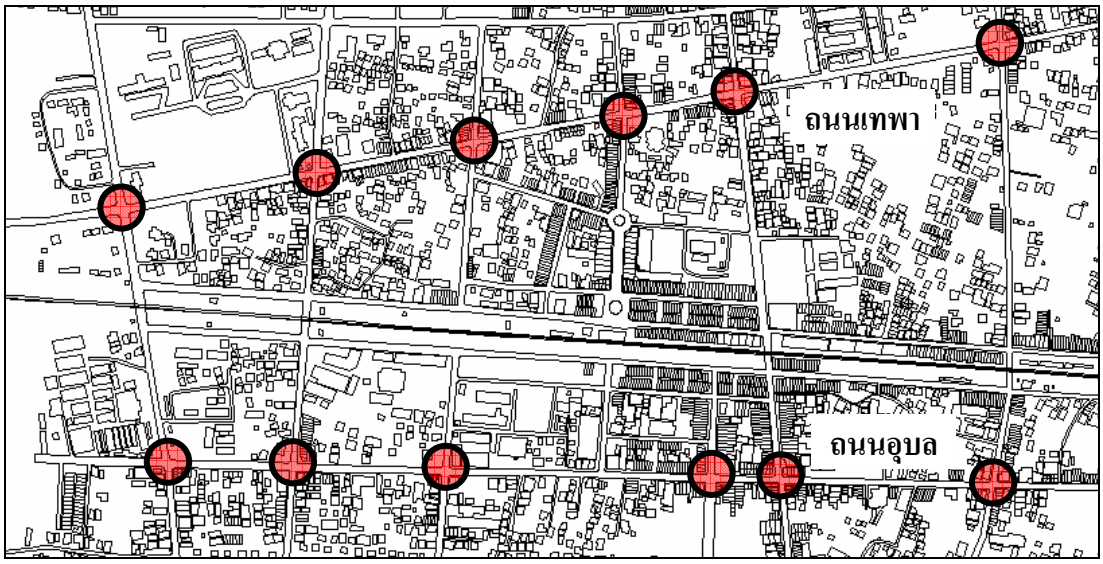
รูปที่ 6.3.1-2 สภาพผิวถนนบริเวณจุดที่ตัดทางรถไฟ

(ก) บนถนนกสิกรรม (ข) บนถนนหลักเมือง (ค) บนถนนขุขันธุ์ (ง) บนถนนวิจิตรนคร

แนวทางการแก้ไข ได้แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ฑ** ตามโครงการ ปรับปรุงผิวจราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน

6.3.2 ช่วงถนนในแนวตะวันออก-ตะวันตก (ถนนอุบลและเทพา)

ถนนอุบลและถนนเทพาเป็นถนนสายหลักที่ใช้ในการเดินทางเข้า-ออกเมืองในแนวตะวันออก-ตะวันตกและเชื่อมต่อไปยังส่วนต่าง ๆ ของเมือง เนื่องจากโครงข่ายถนนในเขตเมืองศรีสะเกษมีรูปแบบตาราง (Grid Pattern) มีถนนสายรองและสายย่อยต่าง ๆ ในแนวเหนือ-ใต้ตัดผ่านถนนอุบลและเทพาเป็นจำนวนมาก ทางแยกเหล่านี้มีการควบคุมการจราจรที่ทางแยกด้วยสัญญาณไฟจราจรเดี่ยว (Isolated-Signalized Intersection) ที่ทำงานเป็นอิสระและไม่ประสานกัน (ดังแสดงในรูปที่ 6.3.2) ดังนั้นจึงทำให้ผู้ขับขี่รถตามแนวถนนเหล่านี้ประสบปัญหาความล่าช้าและมีความยาวแถวคอยที่มากกว่าที่ควรจะเป็นโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน



รูปที่ 6.3.2 ทางแยกบนช่วงถนนอบุลและเทพาที่มีการติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจร

<u>แนวทางแก้ไข</u>

✓ ปรับปรุงรัศมีเลี้ยวบริเวณทางแยกให้เหมาะสม และห้ามให้มีการจอดรถบริเวณใกล้ทางแยก

✓ ติดตั้งป้ายจราจร ขีดสีตีเส้นแบ่งช่องจราจรบนผิวทางให้มีความเหมาะสม

✓ เข้มงวดไม่ให้มีการจอดรถในบริเวณที่ห้ามจอดและการจอดรถซ้อนคันใกล้ทางแยก

✓ เปลี่ยนระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรให้เป็นระบบที่สัญญาณไฟจราจรแต่ละทางแยกทำงานประสานกัน (Coordinating System) และสอดคล้องกับปริมาณจราจรที่เข้าสู่ทางแยก ดังแสดงใน**ภาคผนวก ซ** ตามโครงการควบคุมระบบสัญญาณไฟจราจรเป็นพื้นที่ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (ATC System)

6.3.3 สี่แยกทางเลี่ยงเมือง

ในเขตพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษมีจุดเข้า-ออกเมืองที่สำคัญทั้งหมด 6 จุด จากการสำรวจปริมาณจราจร ความล่าช้า และความยาวแถวคอยที่ทางแยกที่สำคัญพบว่า สี่แยกทางเลี่ยงเมืองทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 (จุดที่ 1) และสี่แยกทางเลี่ยงเมืองทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221 (จุดที่ 2) ดังมีที่ตั้งแสดงไว้ในรูปที่ 6.3.2-1 มีปัญหาการจราจรติดขัดและความยาวแถวคอยในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า

และเย็น โดยในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้าจะมีปริมาณจราจรในทิศที่มุ่งเข้าสู่ตัวเมืองจำนวนมาก และในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเย็นก็จะมีปริมาณจราจรในทิศที่มุ่งออกจากเมืองจำนวนมากเช่นกัน ดังแสดงในรูปที่ 6.3.2-2 ณ จุดดังกล่าวสัญญาณไฟเป็นแบบคงที่ (Fixed time system) และมีการจัดจังหวะสัญญาณไฟเพียงรูปแบบเดียวคือเป็นแบบ 4 จังหวะตลอดทั้งวัน ยกเว้นในช่วงเวลากลางคืน ดังรายละเอียดใน**ภาคผนวก ข**

รูปที่ 6.3.2-1 สภาพการจราจรบริเวณทางแยกทางเลี่ยงเมืองกองร้อยอาสารักษาดินแดน

รูปที่ 6.3.2-2 สภาพการจราจรบริเวณทางแยกทางเลี่ยงเมืองกองร้อยอาสารักษาดินแดน (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221)

<u>แนวทางแก้ไข</u>

✓ ปรับปรุงลักษณะทางเรขาคณิตของทางแยกให้ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมจราจร

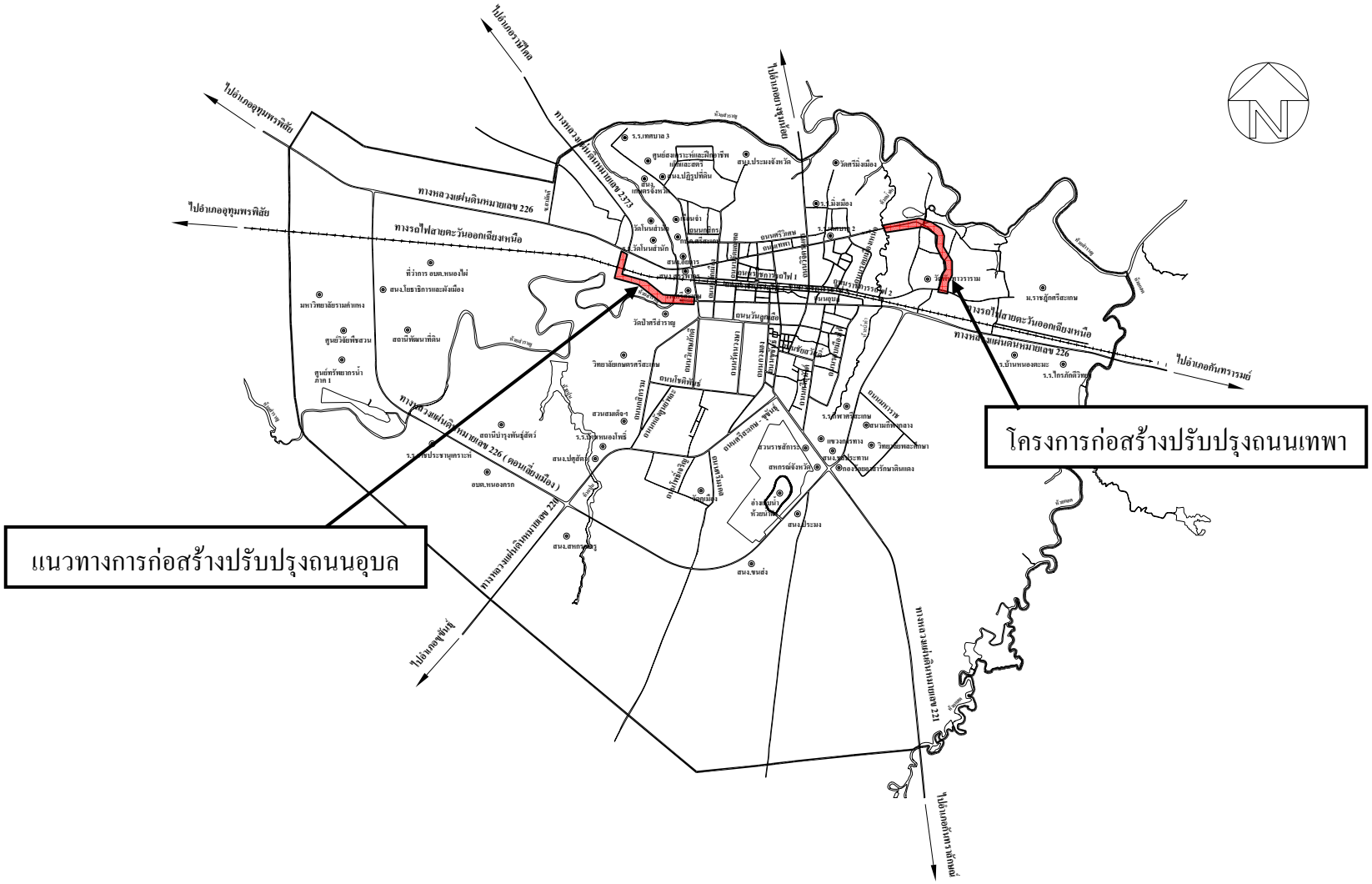
✓ ติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรแบบเปลี่ยนแปลงได้ตามช่วงเวลาโดยการปรับจังหวะสัญญาณไฟให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในแต่ละช่วงเวลา หรือติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรแบบเปลี่ยนแปลงได้ตามปริมาณจราจร (Vehicle Actuated Traffic Signal) ดังรายละเอียดแสดงใน**ภาคผนวก ซ** ตามโครงการติดตั้งระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ (ITS) บริเวณทางแยกสำคัญตามแนวเส้นทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ

6.3.4 ปัญหาโครงข่ายถนนไม่สมบูรณ์

ถึงแม้ว่าโครงข่ายถนนภายในเมืองศรีสะเกษมีรูปแบบเป็นตาราง (Grid pattern) แต่อย่างไรก็ตาม จุดเข้า-ออกเมืองในแนวตะวันออก-ตะวันตกจะมีเพียงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 เส้นทางเดียวเท่านั้น ด้านทิศตะวันออกที่เป็นที่ตั้งมหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษซึ่งมีแนวโน้มในการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินสูงนั้น เทศบาลเมืองศรีสะเกษได้มีการก่อสร้างถนนคอนกรีตขนาด 2 ช่องจราจร เริ่มจากถนนเทพาบริเวณชุมชนโนนเขวาเชื่อมต่อกับถนนราชการรถไฟ 2 (ถนนหน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ) รวมความยาว 2.1 กิโลเมตร (ดังแสดงในรูปที่ 6.3.4) เพื่อเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 แต่สำหรับด้านทิศตะวันตก มี

ถนนเทพาซึ่งเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 เพื่อเข้า-ออกเมืองเพียงเส้นทางเดียว ซึ่งเป็นผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ณ ทางแยกและบนช่วงถนนอุบล ถนนเทพา และถนนกสิกรรม ดังนั้นหากมีโครงข่ายถนนที่ขนานกับถนนเทพาเพิ่มเติมดังแสดงในรูปที่ 6.3.4 จะทำให้สภาพปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณดังกล่าวบรรเทาลงได้ ทั้งนี้สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดศรีสะเกษได้จัดทำข้อเสนอแผนงานเพื่อก่อสร้างสะพานข้ามลำห้วยสำราญตามแนวถนนอุบลเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

แนวทางแก้ไข แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ญ** ตามโครงการปรับปรุงและก่อสร้างถนนอุบลและถนนเทพา



รูปที่ 6.3.4 โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนเทพาและแนวทางการปรับปรุงก่อสร้างถนนอุบล

6.4 ปัญหาการจัดการจราจรที่ไม่เหมาะสม

6.4.1 บริเวณจุดตัดทางรถไฟบนถนนขุขันธ์

จุดตัดทางรถไฟบนถนนขุขันธ์อยู่ในศูนย์กลางย่านธุรกิจและเป็นจุดเชื่อมต่อไปยังแหล่งกิจกรรมที่สำคัญ ๆ ของเมืองศรีสะเกษ ได้แก่ ตลาดสดเทศบาล 1 และ 3 ตลาดต้นมะเกลือ ตลาดราชการรถไฟ 3 (ตลาดโต้รุ่ง) โรงเรียนวัดพระโต และสถานีรถไฟ เป็นต้น กรอปกับจุดตัดทางรถไฟนี้มีทางแยกที่เกิดจากถนนราชการรถไฟ 1 2 3 และ 4 ตัดขนานโดยไม่มีอุปกรณ์ควบคุมการจราจรที่เพียงพอ จากสภาพดังกล่าวข้างต้นจึงทำให้สภาพการจราจรในบริเวณนี้เกิดความสับสนและมีความขัดแย้งของกระแสจราจรอย่างมาก ดังแสดงในรูปที่ 6.4.1

รูปที่ 6.4.1 สภาพการจราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟบนถนนขุขันธ์และบริเวณใกล้เคียง (ก) จุดตัดทางรถไฟบนถนนขุขันธ์ (ข) ทางแยกถนนขุขันธ์ตัดกับถนนราชการรถไฟ 3 (ค) ถนนขุขันธ์หน้าตลาดเทศบาล 3 (ง) ทางแยกถนนขุขันธ์ตัดกับถนนราชการรถไฟ 1

<u>แนวทางแก้ไข</u>

✓ พิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจรทางแยกถนนขุขันธ์ตัดกับถนนราชการรถไฟ 3 หรือจัดการจราจรด้วยมาตรการเดินรถทิศทางเดียวหรือการห้ามเลี้ยวขวา

✓ จัดหาพื้นที่ที่จอดรถสำหรับผู้ที่มาตลาดสดเทศบาลและเข้มงวดการจอดรถบริเวณหน้าตลาดสดเทศบาล ดังแสดงใน**ภาคผนวก ซ** ตามโครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานที่จอดรถนอกถนน

✓ จัดให้มีทางเท้าสำหรับคนเดินเท้าตามแนวถนนขุขันธ์ให้ต่อเนื่อง

✓ ปรับปรุงระบบกั้นรถบริเวณจุดตัดทางรถไฟให้ได้มาตรฐาน

✓ วางผังเฉพาะบริเวณพื้นที่ริมทางรถไฟ

6.4.2 ช่วงถนนราชการรถไฟ 3 ตามแนวขนานกับสถานีรถไฟ

ถนนราชการรถไฟ 3 เป็นถนนในพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีการจัดสรรพื้นที่ให้แก่หน่วยงานและเอกชนเพื่อประกอบธุรกิจต่าง ๆ เช่น ตลาดราชการรถไฟ 3 (ตลาดโต้รุ่ง) ตลาดต้นมะเกลือ ที่จอดรถ ลานกีฬา ห้องแถว อาคารพาณิชย์ และที่พักอาศัย เป็นต้น นอกจากนั้นในช่วงเวลาเช้าและเย็นจะมีนักเรียนที่เดินทางด้วยรถไฟใช้ถนนเส้นนี้เพื่อเดินเชื่อมโยงไปยังโรงเรียนสถานศึกษาต่าง ๆ จึงทำให้พื้นที่นี้มีกิจกรรมเกิดขึ้นตลอดทั้งวัน ดังแสดงในรูปที่ 6.4.2

รูปที่ 6.4.2 สภาพการจราจรตามแนวถนนราชการรถไฟ 3
(ก) ห้องแถวของโครงการลำดวนพลาซ่า (ข) ลานกิจกรรมหน้าสถานีรถไฟ (ค) กลุ่มนักเรียนเดินบนถนนราชการรถไฟ 3 มุ่งหน้าไปโรงเรียน (ง) หน้าตลาดราชการรถไฟ 3 ในช่วงเวลาตอนเย็น

<u>แนวทางแก้ไข</u>

✓ จัดระเบียบการจราจรตามแนวถนนราชการรถไฟ 3 ในเหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่กิจกรรมและในแต่ละช่วงเวลา

✓ ปรับปรุงให้พื้นที่บริเวณจุดจอดขบวนรถไฟให้ผู้โดยสารรถไฟสามารถลงจากรถไฟและเดินมายังถนนราชการรถไฟ 3 ได้อย่างสะดวก

✓ จัดให้มีทางเท้าตามแนวถนนราชการรถไฟ 3

✓ ควรจัดวางผังเฉพาะในบริเวณตามแนวถนนราชการรถไฟ 3 และพื้นที่ใกล้เคียง

✓ ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ระหว่างสถานีรถไฟและถนนราชการรถไฟ 3 (ลานกิจกรรมและกีฬา)

6.4.3 บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าซุ่นเฮง

ซุ่นเฮงเป็นห้างสรรพสินค้าที่ใหญ่ที่สุดในจังหวัดศรีสะเกษที่ตั้งอยู่บนถนนกวงเฮงและถนนวันลูกเสือซึ่งเป็นบริเวณศูนย์กลางของเมือง ดังนั้นจึงทำให้มีจำนวนคนมาจับจ่ายสินค้าในบริเวณนี้จำนวนมากโดยเฉพาะในช่วงเวลาตอนเย็น นอกจากนั้น บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าซุ่นเฮงบนถนนกวงเฮงยังมีทางเข้าที่จอดรถของห้างฯ และซอยเข้า-ออกพื้นที่ของกลุ่มอาคารพาณิชย์ด้านตรงกันข้ามกับห้างฯ และบนถนนวันลูกเสือมีทางออกของที่จอดรถและอยู่ติดกับโรงเรียนอนุบาลศรีสะเกษ จึงทำให้สภาพการจราจรบริเวณห้างสรรพสินค้าซุ่นเฮงมีความวุ่นวายและไม่เป็นระเบียบ ดังแสดงในรูปที่ 6.4.3

<u>แนวทางแก้ไข</u>

✓ เข้มงวดกวดขันการจอดรถในที่ห้ามจอดและการจอดรถซ้อนคัน

✓ ห้ามไม่ให้มีการเลี้ยวขวาเข้าที่จอดรถและซอยตรงข้ามกับห้างสรรพสินค้าซุ่นเฮง

✓ กำหนดตำแหน่งทางข้ามให้เหมาะสม ตัดขอบคันหินให้เป็นเชิงลาด และขีดสีตีเส้นทางข้ามให้ชัดเจน

รูปที่ 6.4.3 สภาพการจราจรหน้าห้างสรรพสินค้าซุ่นเฮง

(ก) สภาพการจราจรหน้าห้างซุ่นเฮงบนถนนกวงเฮง (ข) การเดินข้ามถนนบนถนนกวงเฮง

(ค) การเลี้ยวขวาเข้าที่จอดรถของห้างฯ (ง) การเลี้ยวออกจากที่จอดรถของห้างฯ

6.4.4 การจัดการจราจรบริเวณด้านหน้าสถานศึกษา

- ถนนวันลูกเสือเป็นที่ตั้งของโรงเรียนอนุบาลศรีสะเกษและโรงเรียนศรีสะเกษวิทยาลัยซึ่งเป็นโรงเรียนที่มีนักเรียนจำนวนมาก จึงทำให้มีจำนวนรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล รถโรงเรียน และรถโดยสารประจำทางมาจอดบนถนนวันลูกเสือเพื่อรับ-ส่งนักเรียนเป็นจำนวนมาก รวมทั้งกลุ่มนักเรียนที่เดินมาจากสถานีรถไฟ จึงทำให้มีจำนวนนักเรียนเดินข้ามถนนวันลูกเสือเป็นจำนวนมาก แต่อย่างไรก็ตาม ทางโรงเรียนและเจ้าหน้าที่ตำรวจได้อำนวยความสะดวกแต่นักเรียนที่ข้ามถนนและจัดการจราจรเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นได้ในระดับหนึ่ง สภาพการจราจรบนถนนวันลูกเสือหน้าโรงเรียนอนุบาลศรีสะเกษและโรงเรียนศรีสะเกษวิทยาลัยมีลักษณะดังแสดงในรูปที่ 6.4.4-1

รูปที่ 6.4.4-1 สภาพการจราจรและการจัดการจราจรบนถนนวันลูกเสือ

(ก) การเดินข้ามถนนหน้าโรงเรียนศรีสะเกษวิทยาลัยที่มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก

(ข) การข้ามถนนหน้าโรงเรียนอนุบาลศรีสะเกษไม่ใช้สะพานลอย

(ค) การจอดรถส่งนักเรียนบนถนนวันลูกเสือ

(ง) ตัวอย่างมาตรการการจัดการจราจรบนถนนวันลูกเสือ

- ถนนรัตนวงษาอยู่ระหว่างโรงเรียนอนุบาลศรีสะเกษและโรงเรียนศรีสะเกษวิทยาลัย เป็นเส้นทางสายหลักที่นักเรียนและผู้ปกครองโรงเรียนอนุบาลศรีสะเกษใช้ในการเข้า-ออกและรับ-ส่งบุตรหลาน ซึ่งมีผู้ปกครองขับขี่จักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนตัวมาส่งบุตรหลานเป็นจำนวนมาก และโดยส่วนใหญ่จะจอดรถและเดินไปส่งบุตรหลานถึงหน้าประตูโรงเรียนจึงทำให้สภาพการจราจรบนถนนรัตนวงษาติดขัดอย่างมาก แต่อย่างไรก็ตาม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการจัดการจราจรบนถนนรัตนวงษาให้เป็นการเดินรถทางเดียวซึ่งอนุญาตให้รถเข้าจากวันลูกเสือและทะลุออกไปยังถนนโซติพันธ์ในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น (07.00-09.00 น. และ 15.30-17.00 น.) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักเรียนและผู้ปกครองและบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้น สภาพการจราจรบนถนนรัตนวงษาได้แสดงไว้ในรูปที่ 6.4.4-2

รูปที่ 6.4.4-2 สภาพการจราจรบนถนนรัตนวงษา

(ก) สภาพการจราจรบนถนนรัตนวงษาด้านข้างโรงเรียนอนุบาลศรีสะเกษ

(ข) การใช้รถจักรยานในการเดินทางมาเรียนหนังสือ (ค) การเดินทางมาเรียนด้วยรถตู้เหมาประจำ

(จ) การข้ามถนนบนทางม้าลายหน้าประตูด้านข้างโรงเรียนอนุบาลศรีสะเกษบนถนนรัตนวงษา

- ถนนกสิกรรมเป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษาหลายสถาบัน ได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคศรีสะเกษ วิทยาลัยการอาชีพศรีสะเกษ และวิทยาลัยเกษตรศรีสะเกษ เป็นถนนคอนกรีตขนาด 4 ช่องจราจร มีเกาะกลางที่เป็นเนินดินและมีการปลูกต้นไม้บนเกาะกลาง มีสภาพปัญหาการจราจร โดยเฉพาะปัญหาความปลอดภัยในการเดินริมถนนและเดินข้ามถนน เนื่องจากไม่มีทางเท้าและสภาพเกาะกลางถนนไม่อำนวยความสะดวกในการเดินข้ามถนน สภาพการจราจรและลักษณะการเดินข้ามถนนกสิกรรม ได้แสดงไว้ในรูปที่ 6.4.4-3

รูปที่ 6.4.4-3 สภาพการจราจรบริเวณหน้าวิทยาลัยเทคนิคศรีสะเกษ
(ก) นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคขับขี่จักรยานยนต์เข้าที่จอดรถภายในวิทยาลัยเทคนิค
(ข) การเดินบนผิวจราจรบนถนนกสิกรรมฝั่งตรงข้ามวิทยาลัยเทคนิคเนื่องจากไม่มีทางเท้า
(ค) การเดินบนผิวจราจรบริเวณขอบเกาะกลางเพื่อรอจังหวะข้ามบนถนนกสิกรรม
(ง) การเดินข้ามถนนบนทางม้าลายหน้าวิทยาลัยเทคนิค

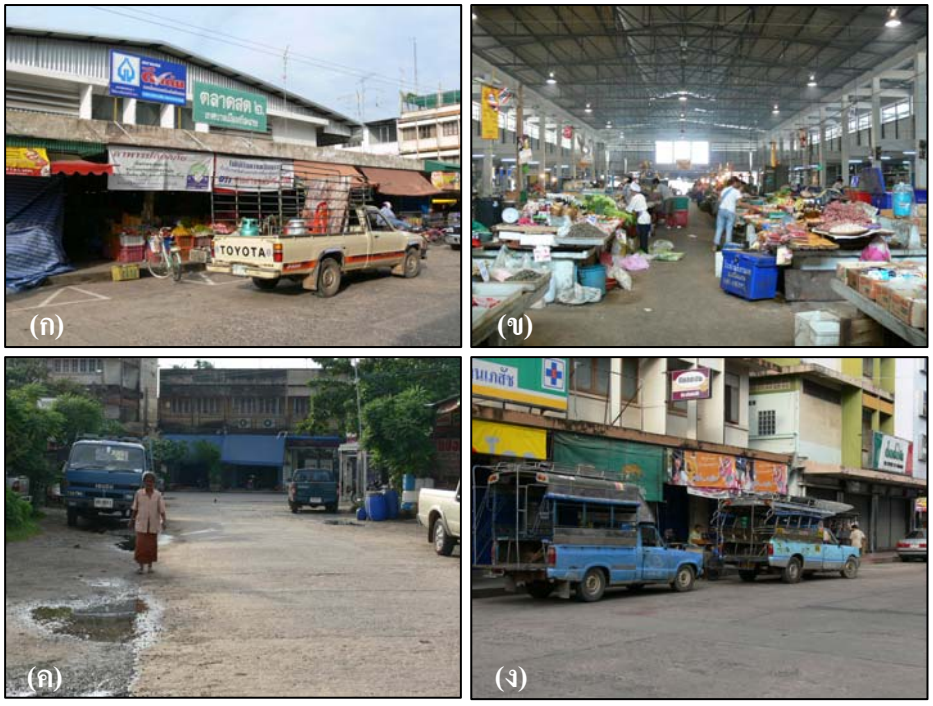
- โรงเรียนสตรีสิริเกษเป็นโรงเรียนที่เปิดสอนในระดับมัธยมศึกษาตั้งอยู่บนถนนอุบลและถนนราชการรถไฟ 3 และ 4 โดยมีถนนปลัดมณฑลผ่านกลางโรงเรียน โรงเรียนจึงได้ประสานกับสำนักงานเทศบาลเมืองศรีสะเกษขอปิดถนนปลัดมณฑลในช่วงที่ผ่านโรงเรียนทั้งสองฝั่งในช่วงเวลากลางวัน (07.00 – 17.00 น.) เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่คณาจารย์และนักเรียนที่เดินข้ามถนนเพื่อไปเรียนในชั้นเรียนอื่นที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ทั้งสองฝั่งของถนนเส้นนี้ ดังแสดงในรูปที่ 6.4.4-5

รูปที่ 6.4.4-5 สภาพการจราจรบริเวณโรงเรียนสตรีสิริเกษ
(ก) การปิดถนนปลัดมณฑลในช่วงเวลากลางวัน (ข) การเดินบนถนนที่ปิดเพื่อข้ามไปมาระหว่างพื้นที่ของโรงเรียนสตรีสิริเกษทั้งสองฝั่งของถนน (ค) กลุ่มนักเรียนที่เดินมาจากสถานีรถไฟมุ่งหน้าไปโรงเรียนสตรีสิริเกษ (ง) การข้ามถนนบนทางม้าลายบนถนนอุบลหน้าโรงเรียนสตรีสิริเกษ

แ**นวทางแก้ไข** แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ฌ** ตามโครงการปรับปรุงทางข้ามบริเวณด้านหน้าโรงเรียนในเขตเมืองศรีสะเกษ

6.4.5 การจัดการจราจรบริเวณตลาดสดเทศบาล 2

ตลาดสดเทศบาล 2 ตั้งอยู่บนถนนขุขันธ์ 8 ระหว่างถนนขุขันธุ์และถนนวิจิตรนคร เป็นตลาดของเทศบาลเมืองศรีสะเกษที่เปิดขายตลอดทั้งวัน ซึ่งในช่วงกลางวันจะมีคนในพื้นที่เทศบาลและรอบนอกเข้ามาจับจ่ายซื้อสินค้าเป็นจำนวนมากกว่าช่วงเวลาเช้าและเย็น บริเวณดังกล่าวมีอาคารพาณิชย์ที่มีการขายสินค้าต่าง ๆ โดยรอบ และเป็นที่จอดรถโดยสารประจำทางหมวด 4 จากสภาพปัจจุบัน บริเวณพื้นที่ตลาดสดเทศบาล 2 ยังไม่มีการจัดการจราจรที่เหมาะสม ดังแสดงในรูปที่ 6.4.5-1



รูปที่ 6.4.5-1 สภาพทั่วไปของตลาดสดเทศบาล 2 (ก) บริเวณด้านหน้าอาคารตลาดสดเทศบาล 2 (ข) บรรยากาศภายในตลาดเทศบาล 2 (ค) ถนนด้านหน้าอาคารตลาดเทศบาล 2 เชื่อมต่อกับถนนวิจิตรนครและถนนขุขันธุ์ (ง) จุดจอดรถโดยสารประจำทางบริเวณตลาดเทศบาล 2

<u>แนวทางแก้ไข</u>

✓ กำหนดและจัดหาพื้นที่จอดรถสำหรับผู้มาจับจ่ายซื้อสินค้าบริเวณตลาดเทศบาล 2 และกำหนดตำแหน่งที่จอดรถโดยสารประจำทางให้เหมาะสม

✓ เนื่องจากบริเวณตลาดเทศบาล 2 มีโครงข่ายแบบตารางย่อยและล้อมรอบด้วยอาคารพาณิชย์ ดังนั้นควรกำหนดทิศทางการไหลของกระแสจราจรให้เหมาะสม โดยอาจพิจารณาการจัดการเดินรถทิศทางเดียวในบางเส้นทาง

✓ ปรับปรุงสภาพทางเท้าให้มีสภาพใช้งานได้

✓ ติดตั้งป้ายจราจรและขีดสีตีเส้นบนโครงข่ายถนนบริเวณตลาดเทศบาล 2 ให้ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมจราจร

6.4.6 การจัดการจราจรบริเวณวงเวียน

ในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษมีทางแยกที่มีการจัดการจราจรด้วยวงเวียนจำนวน 3 ทางแยก คือ วงเวียนหน้าสถานีรถไฟ (ถนนราชการรถไฟ 2 ตัดกับถนนศรีสะเกษ) วงเวียนพระนางศรีสระผม (ถนนราชการรถไฟ 1 ตัดกับถนนศรีสะเกษ) และวงเวียนหอนาฬิกาหรือวงเวียนดอกลำดวน (ถนนวันลูกเสือตัดกับถนนกสิกรรม)

- วงเวียนหน้าสถานีรถไฟและวงเวียนพระนางศรีสระผมเป็นวงเวียนที่ตั้งอยู่บนถนนศรีสะเกษและมีความเร็วของกระแสจราจรต่ำ แต่อย่างไรก็ตามบริเวณดังกล่าวเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟ ดังนั้นจึงมีปริมาณจราจรมากพอสมควร นอกจากนั้น การจัดการจราจรและการออกแบบทางวิศวกรรมของวงเวียนทั้งสองยังไม่เป็นไปตามมาตรฐาน เช่น มีสภาพทางกายภาพไม่เหมาะสม ไม่มีป้ายเตือนวงเวียน ไม่มีการขีดสีตีเส้น เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 6.4.6-1

รูปที่ 6.4.6-1 วงเวียนบริเวณสถานีรถไฟ
(ก) วงเวียนหน้าสถานีรถไฟ (ข) วงเวียนพระนางศรีสระผม

- วงเวียนหอนาฬิกา (หรือวงเวียนดอกลำดวน) เป็นวงเวียนที่ตั้งอยู่บนถนนสายหลัก 2 สาย คือ ถนนวันลูกเสือและถนนกสิกรรม จึงทำให้มีปริมาณจราจรจำนวนมากผ่านวงเวียนนี้ กอรปกับลักษณะทางเรขาคณิตของวงเวียนได้ออกแบบไว้ไม่เป็นไปตามมาตรฐานวิศวกรรมจราจร จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ความขัดแย้งของการจราจร และอุบัติเหตุจราจร ปัจจุบันเทศบาลเมืองศรีสะเกษได้ติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจร ณ วงเวียนหอนาฬิกานี้ แต่จากการสำรวจภาคสนามพบว่า การควบคุมการจราจรโดยระบบสัญญาณไฟจราจร ณ ทางแยกนี้ไม่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้เนื่องมาจากลักษณะทางเรขาคณิตของทางแยกที่ยังไม่ได้มีการปรับปรุง ถึงแม้จะมีการขีดสีตีเส้นใหม่แต่ก็ไม่ได้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมจราจร และอาจจะเกิดจากได้ออกแบบจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่ไม่เหมาะสม สภาพการจราจรและลักษณะของทางแยกได้แสดงไว้ในรูปที่ 6.4.6-2

รูปที่ 6.4.6-2 สภาพปัญหาบริเวณวงเวียนหอนาฬิกา (ก) ลักษณะทางเรขาคณิตที่ไม่ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมจราจร (ข) การขีดสีตีเส้นที่สับสน (ค) ทางเท้าที่ไม่สามารถใช้งานได้และไม่มีทางม้าลายสำหรับคนเดินข้ามถนน (ง) การจราจรติดขัดบริเวณทางแยก

แนวทางแก้ไขแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ซ** ตามโครงการการจัดการจราจรบริเวณวงเวียน

6.5 ปัญหาเกี่ยวกับการให้บริการของรถขนส่งสาธารณะ

6.5.1 ปัญหาคุณภาพในการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะไม่ได้มาตรฐาน

จากการสำรวจการให้บริการของรถโดยสารประจำทางในพื้นที่เขตเมืองศรีสะเกษ พบว่ามีปัญหาด้านการให้บริการรถโดยสารสาธารณะหลายประการ ปัญหาหลักที่พบเห็นได้โดยทั่วไป เช่น ความปลอดภัยของผู้โดยสาร ขณะขึ้น-ลง และรอรถโดยสาร จุดจอดรถโดยสารไม่เพียงพอ ไม่มีที่พักผู้โดยสาร เส้นทางการให้บริการที่ไม่เหมาะสม และปัญหาการเชื่อมต่อกันระหว่างรถโดยสารหมวดต่าง ๆ ตัวอย่างปัญหาได้แสดงไว้ในรูปที่ 6.5.1 นอกจากนี้ยังมีปัญหาอื่น ๆ เช่น

- เส้นทางการให้บริการยังไม่เหมาะสมและไม่ครอบคลุมเท่าที่ควร
- การหยุดรับ- ส่งผู้โดยสารในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อผู้โดยสาร
- บางเส้นทางมีการให้บริการที่มีความถี่น้อยมาก และมีความน่าเชื่อถือต่ำ

รูปที่ 6.5.1 ปัญหาการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะ (ก) ไม่มีตำแหน่งที่จอดรถโดยสารที่ชัดเจน จึงทำให้ผู้โดยสารคอยรถโดยสารในจุดที่ไม่เหมาะสม (ข) การห้อยโหนออกนอกตัวรถ (ค) การจอดรถรับ-ส่งที่อาจเป็นอันตรายต่อผู้โดยสารได้ (ง) พนักงานขับรถยินยอมให้ผู้โดยสารนั่งบนหลังคารถได้

- ช่วงเวลาเร่งด่วนผู้โดยสารมีการห้อยโหนออกนอกตัวรถและมีการโดยสารบนหลังคา
- สภาพรถที่ให้บริการมีสภาพทรุดโทรม
- ไม่มีตารางเวลาเดินรถที่ชัดเจน

แนวทางแก้ไขแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ฎ** ตามโครงการปรับปรุงการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง

6.5.2 ปัญหาการเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งสาธารณะแบบต่างๆ

ระบบขนส่งสาธารณะแบ่งได้ 2 ประเภทคือ ระบบขนส่งสาธารณะประจำทาง (Transit) และระบบขนส่งสาธารณะไม่ประจำทาง (Paratransit) สำหรับระบบขนส่งสาธารณะประจำทางในเขตเมืองศรีสะเกษได้แก่ รถโดยสารหมวด 1–4 รถไฟ และรถรับ-ส่งนักเรียน ส่วนระบบขนส่งสาธารณะไม่ประจำทาง ได้แก่ รถจักรยานสามล้อ รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถยนต์รับจ้างทั่วไป และรถขนส่งผู้โดยสารจากหมู่บ้านในเขตนอกเมือง

ประเด็นหนึ่งที่สำคัญในการวางแผนจัดการระบบขนส่งในเขตเมืองศรีสะเกษ คือการเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเชื่อมต่อระหว่างรถโดยสารประจำทางและรถไฟ โดยในปัจจุบันเส้นทางรถโดยสารหมวด 1–4 ที่ให้บริการจะเข้าสู่สถานีขนส่งผู้โดยสาร และจากสถานีขนส่งผู้โดยสารมีการเชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟด้วยรถโดยสารหมวดที่ 1 ซึ่งมีระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตรเท่านั้น และบริเวณรอบตัวเมืองศรีสะเกษ จะมีรถจักรยานยนต์รับจ้างให้บริการเพื่อเชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟ และระบบขนส่งอื่น ๆ แต่ทั้งนี้หากการบริการของรถโดยสารหมวด 1 ยังมีความไม่แน่นอนด้านเวลาเดินทาง เวลาเข้าจอด ก็อาจทำให้การเชื่อมต่อทั้งสองระบบอาจยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าใดนัก

แนวทางแก้ไข แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ฎ** ตามโครงการศึกษาความเหมาะสมในการเชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสารในทุกรูปแบบของการขนส่ง

6.6 ปัญหาการบำรุงรักษาและการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจร

จากการสำรวจปัญหาของอุปกรณ์ควบคุมการจราจรในพื้นที่เขตเมืองศรีสะเกษ พบว่าเป็นปัญหาของการขาดการบำรุงรักษาที่ดี และการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจรที่ไม่ได้มาตรฐาน ซึ่งก่อให้เกิดความสับสนแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน นอกจากนั้นยังมีการติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณที่ติดตั้ง

อุปกรณ์ควบคุมการจราจรซึ่งทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถมองเห็นอุปกรณ์ควบคุมการจราจรนั้นได้อย่างชัดเจนและอาจเป็นสาเหตุทำให้ผู้ขับขี่สนใจป้ายโฆษณามากเกินไปโดยไม่ได้สังเกตอุปกรณ์ควบคุมการจราจร ดังแสดงในรูปที่ 6.6

รูปที่ 6.6 การติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจรที่ไม่ได้มาตรฐานและขาดการบำรุงรักษา

<u>แนวทางแก้ไข</u>

- ✓ ติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจรที่ไม่ได้มาตรฐานและถูกต้องตามหลักวิศวกรรมจราจร
- ✓ บำรุงรักษาให้อุปกรณ์ควบคุมการจราจรให้มีสภาพที่สามารถใช้งานได้ดีอยู่เสมอ

แนวทางแก้ไขเพิ่มเติมแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ฏ**

6.7 ปัญหาเกี่ยวกับระบบข้อมูลและการประชาสัมพันธ์การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว

จังหวัดศรีสะเกษเป็นจังหวัดที่มีสถานที่ท่องเที่ยวจำนวนมากและเป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังนครวัด นครธม ซึ่งเป็นสิ่งมหัศจรรย์ของโลกในประเทศกัมพูชา นอกจากนี้ยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและมีหัตถกรรมผ้าที่มีชื่อเสียงอีกด้วย อย่างไรก็ตามมาตรการสนับสนุนการท่องเที่ยวใน

เรื่องป้ายบอกทางริมถนนที่ให้ข้อมูลในการเดินทางแก่นักท่องเที่ยวที่เข้าเยี่ยมเยือนยังมีน้อยหรือมีแต่ไม่เป็นที่น่าสนใจ ซึ่งควรได้รับการแก้ไขให้เหมาะสม

<u>แนวทางแก้ไข</u>

✓ ติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวและเส้นทาง รวมถึงวิธีการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ไว้ในบริเวณที่มีนักท่องเที่ยวหรือคนต่างถิ่นมาเยี่ยมเยือนทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เช่น สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ศูนย์ราชการ บริเวณทางทางแยกสำคัญ ๆ ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น ตัวอย่างป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว สถานที่ที่สำคัญซึ่งน่าสนใจและเส้นทางการเดินทาง ได้ไว้แสดงในรูปที่ 6.7

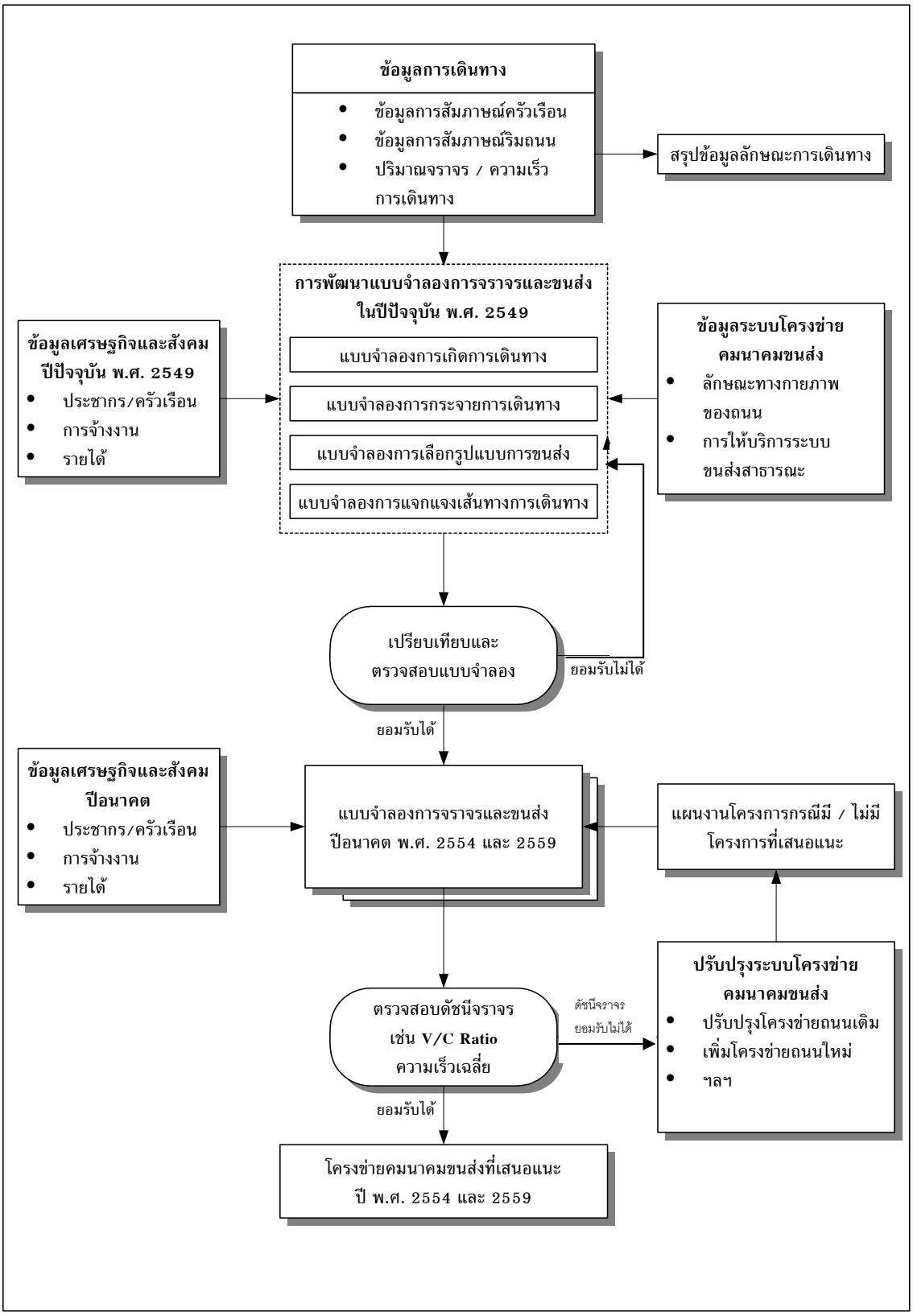
รูปที่ 6.7 ตัวอย่างป้ายแนะนำสถานที่ที่น่าสนใจ

แนวทางแก้ไขเพิ่มเติมแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ฒ**

7. การวิเคราะห์แผนงานโครงการด้านการจราจรและขนส่ง

7.1 แนวทางการวิเคราะห์

การวิเคราะห์แผนงานโครงการด้านการจราจรและขนส่ง มีขั้นตอนการวิเคราะห์ดังรูปที่ 7.1 กล่าวโดยสรุปคือ มีขบวนการพัฒนาแบบจำลองและขนส่งในปีปัจจุบัน พ.ศ. 2549 มีการปรับเทียบและตรวจสอบให้มีความถูกต้องอยู่ในระดับที่ยอบรับได้ จากนั้นจะมีการพยากรณ์แบบจำลองดังกล่าวไปในปีอนาคตได้แก่ ปี พ.ศ. 2554 และ 2559 ซึ่งจะมีการตรวจสอบและปรับปรุงระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง จนกว่าดัชนีจราจรจะอยู่ในเกณฑ์ที่ดี จากนั้นจะรวบรวมโครงการต่างๆที่ตรวจสอบ สรุปเป็นแผนงานโครงการด้านการจราจร และขนส่ง เพื่อจัดทำเป็นแผนแม่บทต่อไป



รูปที่ 7.1 ขั้นตอนการวิเคราะห์แผนงานโครงการด้านการจราจรและขนส่ง

7.2 ลักษณะและพฤติกรรมการขนส่งในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ

จากข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้เดินทางในเขตผังเมืองรวมจังหวัดศรีสะเกษ ณ ที่พักอาศัย (Home Interview) จำนวน 1,341 ครัวเรือน จากจำนวนครัวเรือนในเขตผังเมืองรวมทั้งหมด 13,226 ครัวเรือน ผลจากการสัมภาษณ์สามารถสรุปข้อมูลทางสังคม-เศรษฐกิจ ลักษณะและพฤติกรรมการเดินทาง ตลอดจนปริมาณสินค้าและสัดส่วนในการขนส่งสินค้าในเขตพื้นที่ศึกษาที่เป็นประโยชน์ต่อการวางแผนระบบการจราจรและขนส่งได้ดังนี้

7.2.1 ข้อมูลทางสังคมและเศรษฐกิจในพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ

7.2.1.1 ขนาดของครัวเรือน

จากตารางที่ 7.2.1.1 ครัวเรือนส่วนใหญ่ร้อยละ 57.6 เป็นครัวเรือนขนาดกลาง มีสมาชิกประมาณ 3-4 คน ครัวเรือนขนาดเล็กและขนาดใหญ่ที่มีสมาชิก 1-2 คน และตั้งแต่ 5 คนขึ้นไป มีเพียงร้อยละ 28.8 และ 13.6 ตามลำดับ ขนาดของครัวเรือนเฉลี่ยในพื้นที่ศึกษาเท่ากับ 3.25 คนต่อครัวเรือน

ตารางที่ 7.2.1.1 แสดงจำนวนครัวเรือนแยกตามขนาดของครัวเรือน

	จำนวนสมาชิก (คน)						**รวม**
	1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6+**	
จำนวนครัวเรือน (ครัวเรือน)	67	319	439	333	130	53	1,341
ร้อยละ	5.0%	23.8%	32.7%	24.8%	9.7%	4.0%	5.0%

7.2.1.2 รายได้ของครัวเรือน

จากตารางที่ 7.2.1.2 ครัวเรือนส่วนใหญ่ร้อยละ 53.5 มีรายได้อยู่ในช่วง 5,000 ถึง 17,499 บาทต่อเดือน ครัวเรือนร้อยละ 14.5 มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือน และมีครัวเรือนประมาณร้อยละ 32.1 มีรายได้ตั้งแต่ 17,500 บาทต่อเดือนขึ้นไป ค่าเฉลี่ยของรายได้ต่อครัวเรือนจากการสำรวจประมาณ 16,635 บาทต่อครัวเรือน

ตารางที่ 7.2.1.2 แสดงจำนวนครัวเรือนแยกตามช่วงรายได้

รายได้ครัวเรือนเฉลี่ย(บาท/เดือน)	**ร้อยละ**
ไม่มีรายได้	0.7
น้อยกว่า 2,000	2.4
2,000 – 2,999	3.4
3,000 – 4,999	8.1
5,000 – 7,499	13.2
7,500 – 9,999	12.1
10,000 – 12,499	15.3
12,500 – 14,999	6.7
15,000 – 17,499	6.3
17,500 – 19,999	4.0
20,000 – 24,999	8.8
25,000 – 29,999	4.9
30,000 – 49,999	9.8
50,000 – 70,000	3.3
มากกว่า 70,000	1.2
รวม	**100.0**

7.2.1.3 การครอบครองยานพาหนะของครัวเรือน

จากตารางที่ 7.2.1.3-1 จะเห็นได้ว่ามีจำนวนครัวเรือนสูงถึงร้อยละ 98.3 มียานพาหนะไว้ใช้เอง ครัวเรือนส่วนใหญ่ร้อยละ 44.9 มีจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ และจำนวนครัวเรือนร้อยละ 53.4 จะมีรถยนต์เป็นยานพาหนะ ส่วนครัวเรือนอีกร้อยละ 1.7 เป็นครัวเรือนที่ไม่มีรถจักรยานยนต์และรถยนต์ และจากตารางที่ 7.2.1.3-2 จะเห็นได้ว่ารายได้ประชากรที่มีรถยนต์เฉลี่ยต่อเดือนประมาณ 7,915 บาทต่อเดือน สำหรับคนที่มีรถจักรยานยนต์มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนประมาณ 3,946 บาทต่อเดือน และคนที่ไม่มีทั้งรถจักรยานยนต์และรถยนต์มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนประมาณ 2,946 บาทต่อเดือน

ตารางที่ 7.2.1.3-1 จำนวนครัวเรือนจำแนกตามลักษณะการครอบครองยานพาหนะ

	จำนวนครัวเรือนจำแนกตามลักษณะการครอบครองยานพนะ (ครัวเรือน)				**รวม**
	ไม่มีจักรยานยนต์และรถยนต์	**จักรยานยนต์อย่างเดียว**	**จักรยานยนต์และรถยนต์**	**รถยนต์อย่างเดียว**	
ร้อยละ	1.7	44.9	50.4	3.0	100.0

ตารางที่ 7.2.1.3-2 รายได้ประชากรเฉลี่ย

การครอบครองยานพาหนะ	**รายได้ (บาทต่อเดือน)**
ไม่มีจักรยานยนต์และรถยนต์	2,946
รถจักรยานยนต์	3,946
รถยนต์	7,915

7.2.1.4 กลุ่มอายุและเพศของประชากร

จากข้อมูลการสำรวจประชากร 3,125 คน ใน 1,341 ครัวเรือน พบว่าประชากรที่เป็นเพศหญิงมีจำนวนใกล้เคียงกับเพศชาย โดยประชากรเพศหญิงมีจำนวน 1,537 คน และเพศชายมีจำนวน 1,588 คน คิดเป็นร้อยละ 49.2 และ 50.8 ตามลำดับ

จากตารางที่ 7.2.1.4 ประชากรในเขตผังเมืองรวมศรีสะเกษจำนวนมากกว่าครึ่ง (ร้อยละ 65.8) อยู่ในวัยทำงาน ซึ่งมีอายุอยู่ในช่วง 23-60 ปี กลุ่มประชากรในลำดับถัดมา (ร้อยละ 30.4) อยู่ในวัยเรียนซึ่งมีช่วงอายุอยู่ระหว่าง 6-22 ปี โดยแบ่งเป็นกลุ่มนักเรียนระดับประถมศึกษา (ช่วงอายุ 6-12) ร้อยละ 9.8 กลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษา (ช่วงอายุ 13-18) ร้อยละ 13.1 และกลุ่มนักศึกษาในระดับอุดมศึกษา (ช่วงอายุ 19-22 ปี) ร้อยละ 7.6 ส่วนประชากรที่เหลือ เป็นกลุ่มผู้สูงอายุ (อายุมากกว่า 60 ปี) ประมาณร้อยละ 3.3 และมีประชากรร้อยละ 0.4 เป็นประชากรที่มีอายุต่ำกว่า 6 ปี ซึ่งจะมีบางส่วนที่ต้องเข้าโรงเรียนในระดับอนุบาลและบางส่วนก็อาศัยอยู่ที่บ้าน

ตารางที่ 7.2.1.4 จำนวนประชากรจำแนกตามอายุ

ช่วงอายุ (ปี)	ร้อยละ
< 6	0.4
6 – 9	4.5
10 – 12	5.3
13 – 15	4.8
16 – 18	8.3
19 – 22	7.6
23 – 30	17.4
31 – 40	23.6
41 – 50	17.4
51 – 60	7.4
61 – 70	2.6
> 70	0.7
รวม	**100.0**

7.2.1.5 การประกอบอาชีพของประชากร

จากตารางที่ 7.2.1.5 กลุ่มประชากรที่มีมากที่สุด (ร้อยละ 27.8) ในเขตผังเมืองรวมเป็นนักเรียน/นักศึกษา เนื่องจากจังหวัดศรีสะเกษมีสถานศึกษาตั้งอยู่หลายแห่ง สามารถแบ่งประชากรออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ คือ กลุ่มประชากรที่มีงานทำ ได้แก่ ครู/อาจารย์ ข้าราชการ/พนักงานบริษัท/ห้างร้าน/เอกชน เจ้าของกิจการ/บริษัท เป็นต้น และกลุ่มประชากรที่ไม่มีงานทำ ได้แก่ นักเรียน/นักศึกษา พ่อบ้านแม่บ้าน พบว่า กลุ่มประชากรที่มีงานทำและที่ไม่มีงานทำมีจำนวนร้อยละ 33.8 และ 66.2 ตามลำดับ

ตารางที่ 7.2.1.5 จำนวนประชากรจำแนกตามกลุ่มอาชีพของประชากร

อาชีพ	ร้อยละ
นักเรียน/นักศึกษา	27.8
ครู/อาจารย์	10.6
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	9.4
ผู้ปฏิบัติงานวิชาชีพ	0.9
พนักงานบริษัท/ห้างร้าน/ธนาคาร	6.1
เจ้าของกิจการ/บริษัท	5.2
ลูกจ้าง/คนงาน/พนักงานโรงงาน	12.8
พนักงานขับรถ	0.6
ช่างฝีมือ/ช่างผลิต	1.5
เกษตรกร/ประมง/เลี้ยงสัตว์	1.0
แม่บ้าน/พ่อบ้าน	6.0
อื่นๆ	18.2
รวม	100.0

7.2.1.6 รายได้ของประชากรเฉลี่ย

จากผลกระสำรวจข้อมูลที่แสดงในตารางที่ 7.2.1.6 เห็นได้ว่า ร้อยละ 24.4 ของประชากรในเขตผังเมืองรวมศรีสะเกษมีรายได้ต่ำกว่า 2,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 20.5 มีรายได้อยู่ระหว่าง 2,000-4,999 บาทต่อเดือน ร้อยละ 21.0 มีรายได้อยู่ระหว่าง 5,000-9,999 บาท ร้อยละ 18.6 มีรายได้อยู่ระหว่าง 10,000-19,999 บาทต่อเดือน ร้อยละ 5.8 มีรายได้มากกว่า 20,000 บาทต่อเดือน ส่วนประชากรที่ยังไม่มีรายได้(ซึ่งส่วนหนึ่งที่เป็นนักเรียน/นักศึกษา)มีประมาณร้อยละ 9.6 และรายได้เฉลี่ยของประชากรในเขตผังเมืองรวมศรีสะเกษ 6,579 บาทต่อเดือน

ตารางที่ 7.2.1.6 แสดงจำนวนประชากรจำแนกตามช่วงรายได้

รายได้ (บาท/เดือน)	**ร้อยละ**
ไม่มีรายได้	9.6
น้อยกว่า 2,000	24.4
2,000 – 2,999	8.4
3,000 – 4,999	12.1
5,000 – 7,499	13.2
7,500 – 9,999	7.8
10,000 – 12,499	10.5
12,500 – 14,999	3.4
15,000 – 17,499	3.2
17,500 – 19,999	1.6
20,000 – 24,999	3.3
25,000 – 29,999	1.0
30,000 – 49,999	1.1
50,000 – 70,000	0.4
มากกว่า 70,000	0.1
รวม	**100.00**

7.2.2 ข้อมูลการเดินทางของประชากรในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ

7.2.2.1 จำนวนการเดินทางและอัตราการเดินทาง

จากข้อมูล Home Interview ที่ได้สัมภาษณ์ประชากร 3,125 คน ใน 1,341 ครัวเรือน ในปี พ.ศ. 2549 มีการเดินทางภายใน 1 วัน ทั้งหมด 7,310 เที่ยว คิดเป็นอัตราการเดินทางเท่ากับ 2.34 เที่ยวต่อคนต่อวัน หรือ 7.6 เที่ยวต่อครัวเรือนต่อวัน

จากตารางที่ 7.2.2.1 จำนวนการเดินทางของประชากรในเขตผังเมืองรวมศรีสะเกษ ส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 80.3 มีการเดินทาง 2 เที่ยวต่อวัน

ตารางที่ 7.2.2.1 จำนวนประชากรที่เดินทางจำแนกตามจำนวนการเดินทางภายใน 1 วัน

จำนวนการเดินทางใน 1 วัน (เที่ยว/วัน)	จำนวนประชากร (คน)	ร้อยละ
1	11	0.3
2	2,508	80.3
3	166	5.3
4	380	12.2
5	20	0.6
6+	40	1.3
รวม	**3,125**	**100**

7.2.2.2 จำนวนการเดินทางตามวัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของการเดินทางเป็นปัจจัยหลัก ที่ก่อให้เกิดการเดินทาง ในการศึกษานี้ได้แบ่งวัตถุประสงค์ของการเดินทางออกเป็น 4 ประเภท คือ

(1) จากบ้านไปที่ทำงาน หรือจากที่ทำงานมาบ้าน (Home-Based Work, HBW)

(2) จากบ้านไปสถานศึกษา หรือจากสถานศึกษามาบ้าน (Home-Based Education, HBE)

(3) จากบ้านไปที่อื่น ๆ หรือจากที่อื่น ๆ มาบ้าน (Home-Based Others, HBO)

(4) จากที่อื่น ๆไปที่อื่น ๆ (Non Home-Based Others, NHB)

จากการสัมภาษณ์โดยวิธีการสุ่มตัวอย่าง (ครัวเรือน) และปรับขยายตามสัดส่วนของครัวเรือนที่มีอยู่จริงทั้งหมดในแต่ละพื้นที่ย่อย (Zone) พบว่าการเดินทางภายในเขตพื้นที่ศึกษาในช่วงเวลา 07.00 – 10.00 น. มีอยู่ทั้งสิ้น 31,753 เที่ยว จำนวนการเดินทางจำแนกตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง แสดงในตารางที่ 7.2.2.2-1

ตารางที่ 7.2.2.2-1 ปริมาณการเดินทางในช่วงเช้า (07:00 – 10:00 น.) จำแนกตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง

วัตถุประสงค์การเดินทาง	ปริมาณการเดินทาง (เที่ยว)	ร้อยละ
HBW	13,385	42.2
HBE	8,956	28.2
HBO	7,413	23.3
NHB	1,999	6.3
รวม	**31,753**	**100.0**

จากตารางที่ 7.2.2.2-1 สรุปได้ว่า การเดินทางประจำวันในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้า (07:00 – 10:00 น.) การเดินทางเพื่อไปทำงานหรือจากที่ทำงานกลับมาบ้าน (HBW) มีสัดส่วนมากที่สุดประมาณร้อยละ 42.2 รองลงมาได้แก่ การเดินทางจากบ้านไปจากบ้านไปสถานศึกษาหรือจากสถานศึกษากลับมาบ้าน (HBE) มีสัดส่วนประมาณ ร้อยละ 28.2 และการเดินทางจากบ้านไปที่อื่น ๆ หรือจากที่อื่น ๆ มาบ้าน (HBO) มีสัดส่วนประมาณ ร้อยละ 23.3 ตามลำดับ ส่วนการเดินทางอื่นๆ (NHB) มีสัดส่วนน้อยที่สุดประมาณ ร้อยละ 6.3

จากตารางที่ 7.2.2.2-2 จะเห็นได้ว่าการเดินทางประจำวัน (24 ชั่วโมง) ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อไปทำงานหรือจากที่ทำงานกลับมาบ้าน (HBW) และการเดินทางจากบ้านไปโรงเรียนหรือจากโรงเรียนกลับมาบ้าน (HBE) ของการเดินทางทั้งวันมีสัดส่วนลดลงจากการเดินทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้า (7.00น. – 10.00น.) คือประมาณ ร้อยละ 39.1 และ 23.3 ตามลำดับ ส่วนการเดินทางจากที่บ้านไปที่อื่น ๆ หรือจากที่อื่น ๆ กลับมาบ้าน (HBO) และ การเดินทางอื่นๆ (NHB) มีสัดส่วนเพิ่มมากขึ้น คือประมาณ ร้อยละ 27.1 และ 10.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 7.2.2.2-2 ปริมาณการเดินทางตลอดทั้งวัน จำแนกตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง

วัตถุประสงค์การเดินทาง	ปริมาณการเดินทาง (เที่ยว)	ร้อยละ
HBW	30,007	39.1
HBE	17,916	23.3
HBO	20,775	27.1
NHB	8,093	10.5
รวม	**76,791**	**100.0**

7.2.3 พฤติกรรมการเดินทางของผู้อาศัยในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ

7.2.3.1 ช่วงเวลาในการเดินทาง

จากข้อมูลการสัมภาษณ์ประชากร 3,125 คน จากจำนวน 1,341 ครัวเรือน พบว่าในช่วงเวลา 1 วัน (24 ชั่วโมง) มีการเดินทางทั้งหมด 7,310 เที่ยว แบ่งปริมาณการเดินทางตามช่วงเวลาแสดงไว้ใน ตารางที่ 7.2.3.1

ตารางที่ 7.2.3.1 ปริมาณการเดินทางแบ่งตามช่วงเวลา

ช่วงเวลา	ปริมาณการเดินทาง (เที่ยว/วัน)	ร้อยละ
เร่งด่วนเช้า (07.00 – 10.00 น.)	3,028	41.4
เร่งด่วนเย็น (15:00 – 18:00 น.)	2,642	36.1
นอกเวลาเร่งด่วน	1,640	22.4
รวม	**7,310**	**100.0**

จากตารางที่ 7.2.3.1 จะเห็นได้ว่าสัดส่วนการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วนมีค่าสูงกว่าการเดินทางในช่วงนอกเวลาเร่งด่วน โดยการเดินทางในช่วงเวลาเร่งเช้า (07.00 – 10.00 น.) มีปริมาณมากที่สุดประมาณร้อยละ 41.4 รองลงมาได้แก่ การเดินทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (15.00 – 18.00 น.) ประมาณร้อยละ 36.1 และการเดินทางนอกเวลาเร่งด่วนมีประมาณร้อยละ 22.4 ตามลำดับ

7.2.3.2 รูปแบบการเดินทาง

- **การเลือกใช้ยานพาหนะในการเดินทาง**

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางที่ได้จากการสำรวจ พบว่า ผู้เดินทางใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุดถึงร้อยละ 66.7 รองลงมาเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลประมาณร้อยละ 22.3 นอกนั้นเป็นรถสองแถว/รถโดยสารประจำทาง รถโรงเรียน/รถบริษัท/อื่นๆ และรถจักรยานสามล้อ/รถสามล้อถีบ ประมาณร้อยละ 5.6, 0.2 และ 5.2 ตามลำดับ แสดงดังตารางที่ 7.2.3.2-1 ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะการกระจายตัวของบ้านเรือนที่กระจายตามแหล่งงาน (ภาคเกษตรกรรม) ซึ่งส่วนใหญ่จะมีรถยนต์ และรถจักรยานยนต์เพื่อใช้งานทำให้สัดส่วนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลค่อนข้างสูง

กลุ่มผู้ใช้รถสองแถวหรือรถโดยสารประจำทางมากที่สุด คือ กลุ่มผู้ที่ไม่มียานพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 34.5 รองลงมาได้แก่ กลุ่มผู้ที่มี คิดเป็นร้อยละ 9.5 และกลุ่มผู้ที่มีรถจักรยานยนต์มากกว่า 1 คัน คิดเป็นร้อยละ 5.6 ตามลำดับ

ตารางที่ 7.2.3.2-1 การเลือกใช้ยานพาหนะในการเดินทาง

หน่วย : ร้อยละ

การครอบครองยานพาหนะ	ประเภทยานพาหนะ					
	รถจักรยาน 2 ล้อ รถสามล้อถีบ	รถจักรยานยนต์	รถสองแถว/รถประจำทาง	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถโรงเรียน/รถบริษัท/อื่นๆ	รวม
ไม่มียานพาหนะ	1.2	56.0	34.5	8.3	0.0	100
รถจักรยานยนต์ 1 คัน	7.6	81.4	9.5	1.3	0.1	100
รถจักรยานยนต์มากกว่า 1 คัน	6.9	85.3	5.6	2.0	0.2	100
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 1 คัน	0.0	16.3	6.1	77.6	0.0	100
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 1 คัน	0.0	21.7	4.3	73.9	0.0	100
รถจักรยานยนต์ 1 คัน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 1 คัน	2.1	56.6	3.6	37.7	0.0	100
มีทั้งรถจักรยานยนต์และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรวมกันมากกว่า 2 คัน	4.7	54.5	4.5	36.2	0.2	100
รวม	5.2	66.7	5.6	22.3	0.2	100

- **จำนวนคนบนรถ**

ผลการสำรวจจำนวนคนบนรถ (ผู้ขับขี่รวมผู้โดยสาร) หรือเรียกว่า Occupancy Factor ซึ่งจะใช้แปลงปริมาณการเดินทางจากจำนวน คน-เที่ยว ให้เป็น คัน-เที่ยว สรุปได้ดังนี้

- รถจักรยานยนต์ 1.44
- รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 2.13
- รถสองแถว/รถโดยสารประจำทาง 3.67
- รถปิกอัพ/รถบรรทุก 4 ล้อ 2.36

- รถยนต์โดยสารขนาดใหญ่ 19.35
- รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไปรวมถึงรถพ่วง 2.09

- **หน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล**

เป็นหน่วยที่ใช้แปลงยวดยานแต่ละชนิดที่มีทั้งขนาดและลักษณะการใช้งานที่แตกต่างกัน ให้มาอยู่ในหน่วยเดียวกัน หรือเรียกว่า Passenger Car Unit (PCU) ดังนี้

- รถจักรยานยนต์ 0.25
- รถสามล้อ 0.70
- รถยนต์นั่งส่วนบุคคล/รถปิกอัพ 1.00
- รถสองแถว/รถมินิบัส 1.50
- รถยนต์โดยสารขนาดใหญ่ 2.00
- รถบรรทุกขนาดกลาง (6 ล้อ) 2.00
- รถบรรทุกขนาดใหญ่ (10 ล้อขึ้นไปรวมถึงรถพ่วง) 2.50

- **จุดต้นทาง/ปลายทางของการเดินทางบนถนนสายหลัก**

การสัมภาษณ์ข้อมูลการเดินทางบนทางหลวงสายหลักเข้า-ออกพื้นที่ผังเมืองรวม ประกอบด้วย 6 จุดคือ

จุดที่ 1 บริเวณตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ศรีสะเกษ – อ.อุทุมพรพิสัย)
จุดที่ 2 บริเวณตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 (ศรีสะเกษ – อ.วังหิน)
จุดที่ 3 บริเวณตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221 (ศรีสะเกษ – อ.ศรีรัตนะ)
จุดที่ 4 บริเวณตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ศรีสะเกษ – อ.กันทรารมย์)
จุดที่ 5 บริเวณตามแนวถนนวิจิตรนคร (ศรีสะเกษ – อ.ยางชุมน้อย)
จุดที่ 6 บริเวณตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2373 (ศรีสะเกษ – อ.ราษีไศล)

พบว่าปริมาณการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ผังเมืองรวมมีประมาณ 69,434 PCU/วัน โดยส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางเข้า-ออกผังเมืองรวม คิดเป็นร้อยละ 71.8 ในขณะที่มีปริมาณการเดินทางผ่านเขตพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษคิดเป็นร้อยละ 26.1 และมีการเดินทางภายในเขตผังเมืองรวม คิดเป็นร้อยละ 2.1 ดังแสดงในตารางที่ 7.2.3.2-2 ส่วนตารางที่ 7.2.3.2-3 แสดงสัดส่วนของประเภทรถที่สำรวจ

ตารางที่ 7.2.3.2-2 ปริมาณจราจรผ่านเมืองและปริมาณจราจรในท้องถิ่นในพื้นที่ศึกษา

จุดสำรวจ	ภายในเขตผังเมืองรวม (PCU/วัน)	เข้า/ออก เขตผังเมืองรวม (PCU/วัน)	ผ่านเขตผังเมืองรวม (PCU/วัน)	รวม (PCU/วัน)
OD1	309	10,668	4,703	15,680
OD2	72	13,283	4,668	18,023
OD3	200	7,615	2,563	10,378
OD4	62	2,906	1,770	4,737
OD5	812	8,348	2,834	11,994
OD6	12	7,003	1,607	8,623
รวม	1,467	49,822	18,145	69,434
ร้อยละ	2.1	71.8	26.1	100.0

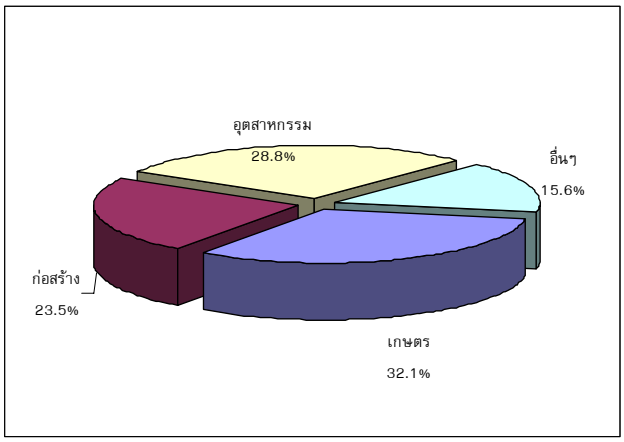
ตารางที่ 7.2.3.2-3 สัดส่วนรถแต่ละประเภทจากการสำรวจ Road Side Interview

ประเภทรถ	ร้อยละ
1. รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง	35.6
2. รถยนต์นั่ง 4 ล้อ และรถโฟว์วิล	46.0
3. รถสองแถว 4 ล้อ ซูบารุ และรถตู้	3.2
4. รถสองแถว 6 ล้อ รถบัสขนาดกลางและใหญ่	1.4
5. รถปิคอัพ และ รถบรรทุก 4 ล้อ	3.7
6. รถบรรทุก 6 ล้อ	7.4
7. รถบรรทุก 10 ล้อ รถกึ่งพ่วง และรถพ่วง	2.7
รวม	**100.00**

7.2.4 สินค้าและน้ำหนักบรรทุก

7.2.4.1 ปริมาณสินค้าและสัดส่วนการบรรทุกสินค้า

จากการสำรวจสินค้าที่บรรทุกพบว่า สินค้าที่บรรทุกส่วนมากเป็นสินค้าเกษตรประมาณร้อยละ 32.1 รองลงมาเป็นสินค้า อุตสาหกรรมและแปรรูปร้อยละ 28.8 สินค้าวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างร้อยละ 23.5 นอกนั้นเป็นสินค้าอื่นๆ อีกร้อยละ 15.6 สัดส่วนสินค้าที่บรรทุกในพื้นที่ศึกษาแสดงดังรูปที่ 7.2.4.1-1



รูปที่ 7.2.4.1-1 สัดส่วนสินค้าที่ขนส่งโดยรถบรรทุกในเขตพื้นที่ศึกษา

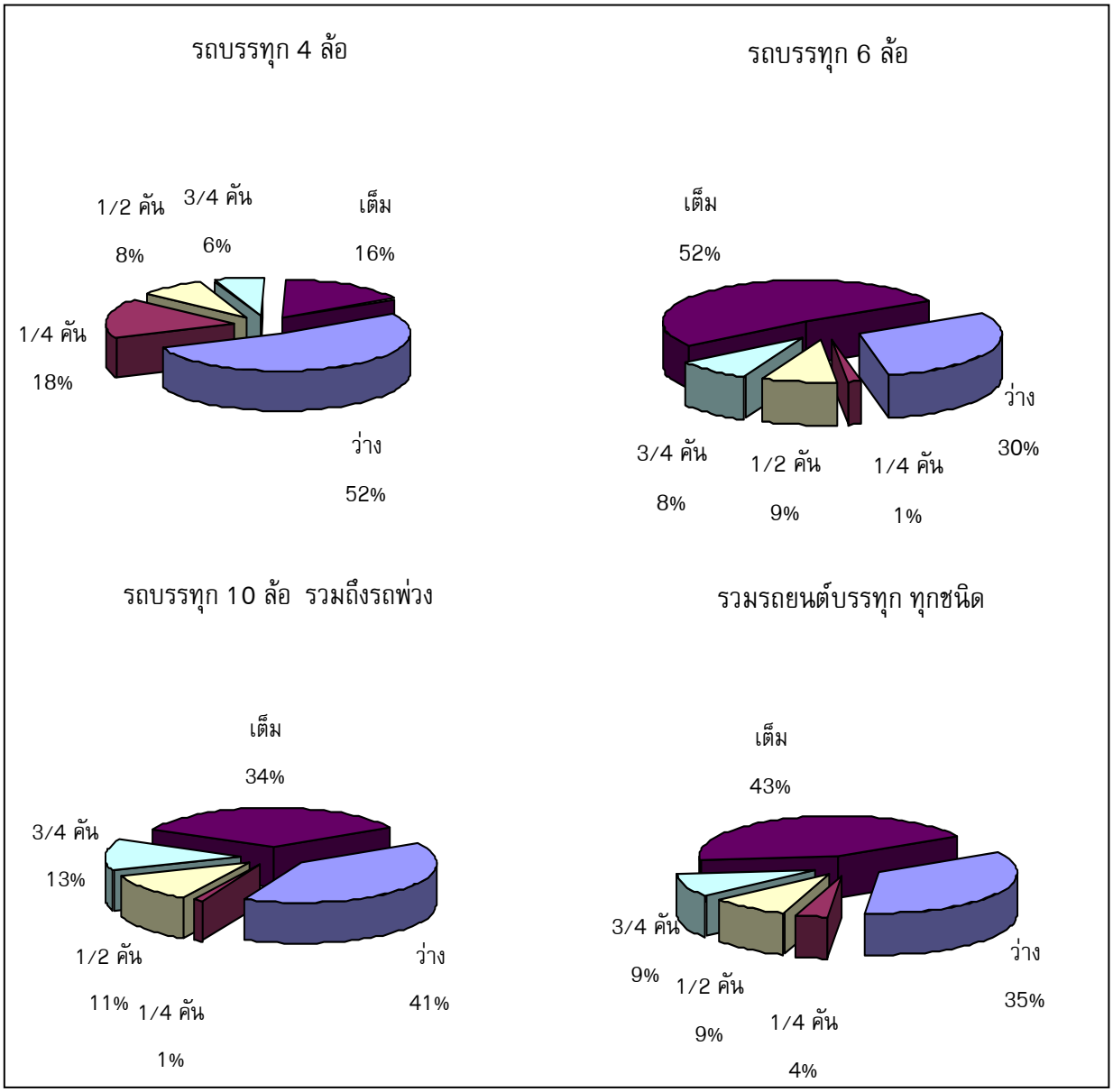
และจากการสำรวจน้ำหนักบรรทุกพบว่า รถยนต์บรรทุกที่ไม่ได้บรรทุกสินค้ามีสัดส่วนร้อยละ 35.0 และมีสัดส่วนสินค้าที่บรรทุกร้อยละ 65.0 โดยบรรทุก 1/4, 1/2, 3/4 และเต็มน้ำหนักบรรทุกร้อยละ 3.6, 9.1, 9.1 และ 42.3 ตามลำดับ รถยนต์บรรทุกส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุก 6 ล้อ มีการใช้งานบรรทุกสินค้าร้อยละ 71.1 ในขณะที่วิ่งรถเปล่าถึงร้อยละ 29.9 สัดส่วนน้ำหนักบรรทุกของรถยนต์บรรทุกประเภทต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา แสดงในตารางที่ 7.2.4.1 และรูปที่ 7.2.4.1-2

ตารางที่ 7.2.4.1 สัดส่วนรถยนต์บรรทุกประเภทต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา

น้ำหนักบรรทุก	ประเภทรถยนต์บรรทุก (คัน)			
	รถยนต์บรรทุก 4 ล้อ	รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ	รถยนต์บรรทุก 10 ล้อ รวมถึงรถพ่วง	รวมรถยนต์บรรทุกทุกชนิด
ว่าง	468	1,318	556	2,342
	(51.7)	(29.9)	(40.2)	(35.0)
1/4 คัน	159	66	17	241
	(17.5)	(1.5)	(1.2)	(3.6)
1/2 คัน	74	381	156	612
	(8.2)	(8.7)	(11.3)	(9.1)
3/4 คัน	56	373	177	607
	(6.2)	(8.5)	(12.8)	(9.1)
เต็ม	148	2,265	477	2,890
	(16.4)	(51.4)	(34.5)	(43.2)
รวม	906	4,404	1,383	6,692
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

ที่มา: ที่ปรึกษา

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บมีหน่วยเป็นร้อยละ



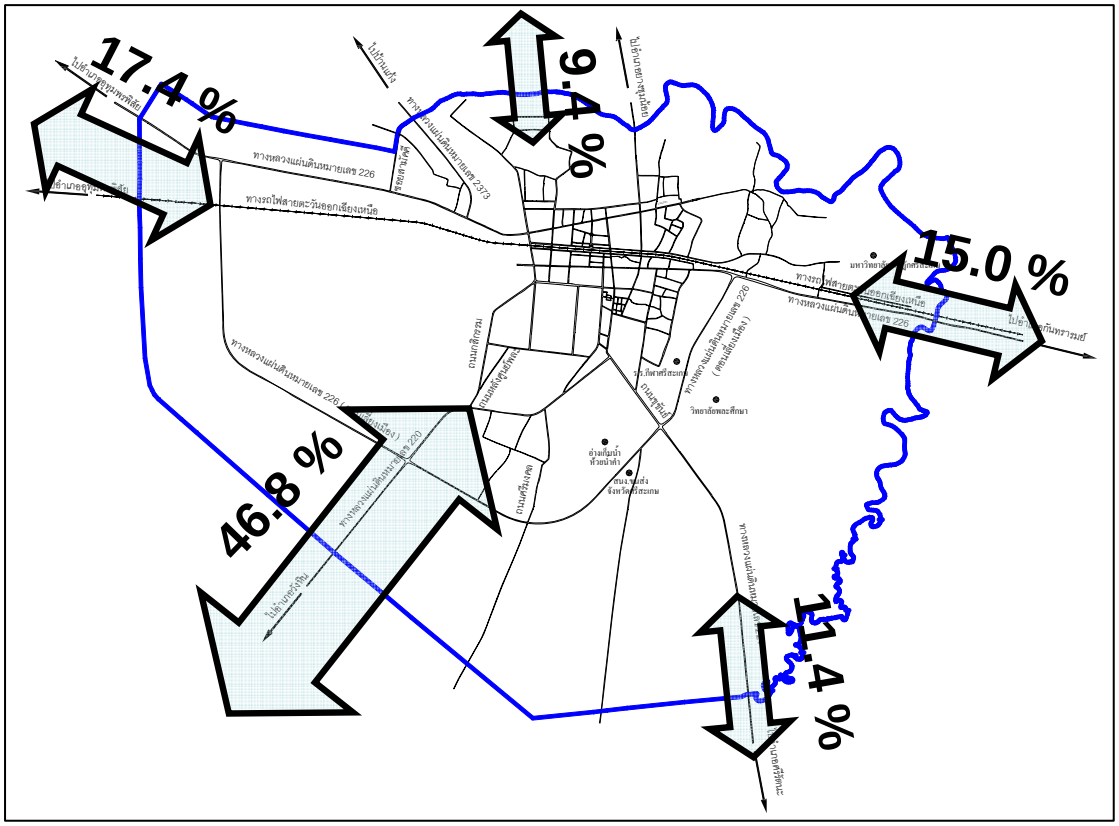
รูปที่ 7.2.4.1-2 สัดส่วนน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกสินค้าขนาดต่าง ๆ

7.2.4.2 การกระจายตัวของการขนส่งสินค้า

จากการสำรวจสินค้าที่บรรทุกพบว่า พบว่าปริมาณการขนส่งสินค้ารวมทั้งหมดประมาณ 38,438 ตัน/วัน โดยส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งสินค้าเข้า-ออกผังเมืองรวม คิดเป็นร้อยละ 58.6 ในขณะที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านเขตพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษคิดเป็นร้อยละ 41.4 ดังแสดงในตารางที่ 7.2.4.2-1 ส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าในพื้นที่ศึกษาจะกระจายตัวตามแนวถนนสายหลัก ดังแสดงตามรูปที่ 7.2.4.2-1 โดยปริมาณการขนส่งสินค้ามากที่สุดจะอยู่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 และ หลวงแผ่นดินหมายเลข 226, 221, 2373 ตามลำดับ

ตารางที่ 7.2.4.2-1 ปริมาณการขนส่งสินค้าในพื้นที่ศึกษา

	เข้า/ออก เขตผังเมืองรวม	ผ่านเขตผังเมืองรวม	รวม
	(ตัน/วัน)	(ตัน/วัน)	(ตัน/วัน)
น้ำหนักบรรทุก	22,518	15,908	38,438
ร้อยละ	58.6	41.4	100



รูปที่ 7.2.4.2-1 การกระจายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าในพื้นที่ศึกษา

เพื่อแสดงภาพรวมของการกระจายตัวปริมาณการขนส่งสินค้า จึงได้จัดกลุ่มพื้นที่ออกเป็น 6 กลุ่มพื้นที่ โดยกลุ่มพื้นที่ 1 เป็นพื้นที่ในเขตผังเมืองรวม และกลุ่มพื้นที่ 2-7 เป็นพื้นที่นอกเขตผังเมืองรวมจัดกลุ่มตามเส้นทางการขนถ่ายสินค้า เข้า-ออกในเขตผังเมืองรวม ดังนี้

กลุ่มพื้น 1 แทนพื้นที่ในเขตผังเมืองรวมทั้งหมด

กลุ่มพื้น 2 แทนพื้นที่นอกเขตผังเมืองรวม ที่มีการเดินทางผ่านเข้า-ออกพื้นที่เขตผังเมืองทางด้านตะวันออก ด้วยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 เชื่อมระหว่างพื้นที่ในเขตผังเมืองรวมศรีษะเกษ กับพื้นที่อื่นๆที่อยู่ทางด้านตะวันออก ทั้งในและนอกจังหวัดศรีษะเกษ ได้แก่ อำเภอกันทรารมย์ของจังหวัดศรีษะเกษ จังหวัดอุบลราชธานี เป็นต้น

กลุ่มพื้น 3 แทนพื้นที่นอกเขตผังเมืองรวม ที่มีการเดินทางผ่านเข้า-ออกพื้นที่เขตผังเมืองทางด้านเหนือ ด้วยถนนวิจิตรนคร เชื่อมระหว่างพื้นที่ในเขตผังเมืองรวมศรีษะเกษกับพื้นที่อื่นๆที่อยู่ทางด้านเหนือ ทั้งในและนอกจังหวัดศรีษะเกษ ได้แก่ อำเภอยางชุมน้อยของจังหวัดศรีษะเกษ จังหวัดอุบลราชธานี เป็นต้น

กลุ่มพื้น 4 แทนพื้นที่นอกเขตผังเมืองรวม ที่มีการเดินทางผ่านเข้า-ออกพื้นที่เขตผังเมืองทางด้านเหนือ ด้วยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2373 เชื่อมระหว่างพื้นที่ในเขตผังเมืองรวมศรีษะเกษกับพื้นที่อื่นๆที่อยู่ทางด้านเหนือ ทั้งในและนอกจังหวัดศรีษะเกษ ได้แก่ อำเภอราษีไศลของจังหวัดศรีษะเกษ จังหวัดยโสธร เป็นต้น

กลุ่มพื้น 5 แทนพื้นที่นอกเขตผังเมืองรวม ที่มีการเดินทางผ่านเข้า-ออกพื้นที่เขตผังเมืองศรีษะเกษทางด้านเหนือ ด้วยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 เชื่อมระหว่างพื้นที่ในเขตผังเมืองรวมศรีษะเกษ กับพื้นที่ที่อื่นๆที่อยู่ทางด้านตะวันตก ทั้งในและนอกจังหวัดศรีษะเกษ ได้แก่ อำเภอ อุทุมพรพิสัย อำเภอเมืองจันทร์ อำเภอเมืองบึงบูรพ์ และกิ่งอำเภอโพธิ์ศรีสุวรรณของจังหวัดศรีษะเกษ จังหวัดร้อยเอ็ด เป็นต้น

กลุ่มพื้น 6 แทนพื้นที่นอกเขตผังเมืองรวม ที่มีการเดินทางผ่านเข้า-ออกพื้นที่เขตผังเมืองศรีษะเกษทางด้านเหนือ ด้วยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 เชื่อมระหว่างพื้นที่ในเขตผังเมืองรวมศรีษะเกษ กับพื้นที่ที่อื่นๆที่อยู่ทางด้านใต้และตะวันตก ทั้งในและนอกจังหวัดศรีษะเกษ ได้แก่ อำเภอวังหิน อำเภอ

ปรางค์กู่ อำเภอเมืองขุขันธ์ของจังหวัดศรีษะเกษ จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดนครราชสีมา พื้นที่ภาคกลาง ภาคใต้ ภาคตะวันออกของประเทศ เป็นต้น

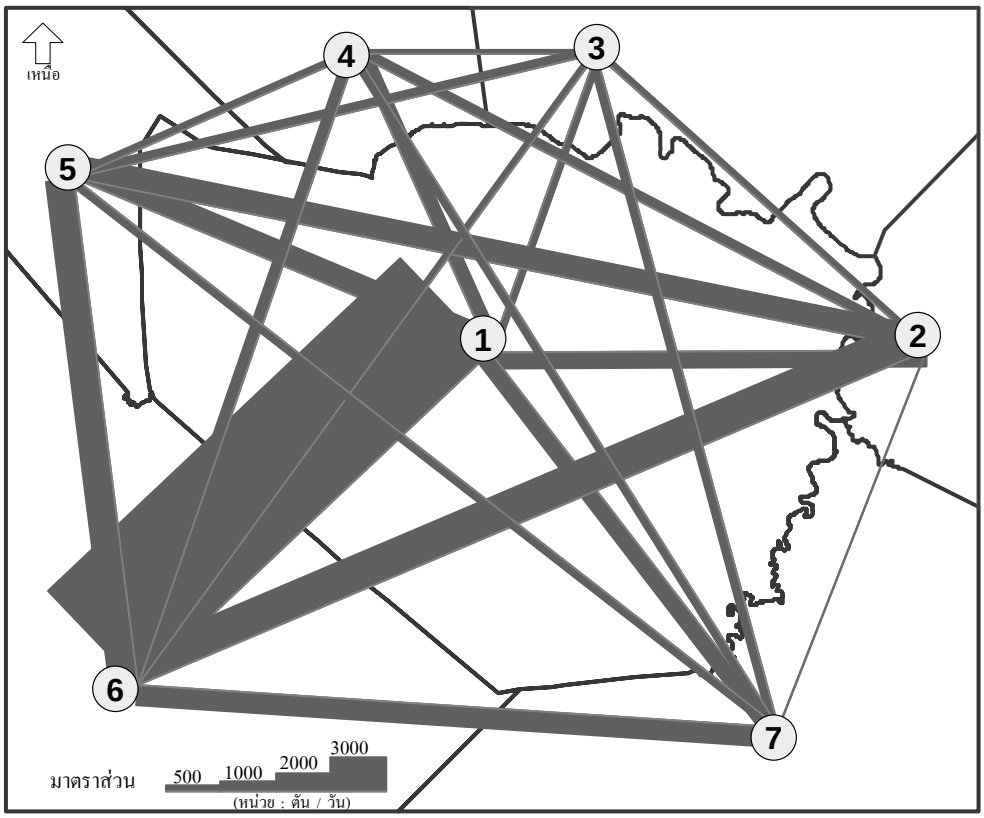
กลุ่มพื้น 7 แทนพื้นที่นอกเขตผังเมืองรวม ที่มีการเดินทางผ่านเข้า-ออกพื้นที่เขตผังเมืองศรีษะเกษทางด้านเหนือ ด้วยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221 เชื่อมระหว่างพื้นที่ในเขตผังเมืองรวมศรีษะเกษ กับพื้นที่ที่อื่นๆที่อยู่ทางด้านใต้ทั้งในและนอกจังหวัดศรีษะเกษ ได้แก่ อำเภอศรีรัตนะ อำเภอน้ำเกลี้ยง อำเภอพยุห์ อำเภอกันทรลักษ์ของจังหวัดศรีษะเกษ เป็นต้น

ตารางที่ 7.2.4.2-2 และ **รูปที่ 7.2.4.2-2** แสดงให้เห็นในภาพรวมการกระจายตัวปริมาณการขนส่งสินค้าตามกลุ่มพื้นที่ จะเห็นได้ว่า ปริมาณสินค้าจะถูกส่งออกจากกลุ่มพื้นที่ 1 มากที่สุด 15,136 ตัน/วัน และปริมาณสินค้าจะส่งออกไปทางกลุ่มพื้นที่ 6 (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220) มากที่สุด 20,875 ตัน/วัน

ตารางที่ 7.2.4.2-2 ปริมาณการขนส่งสินค้าตามกลุ่มพื้นที่

หน่วย : ตัน/วัน

กลุ่มพื้นที่ต้นทาง	**กลุ่มพื้นที่ปลายทาง**							**รวม**
	1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	
1	7	5	3	269	1,472	13,092	290	**15,136**
2	1,469	0	191	193	1,254	2,775	39	**5,922**
3	206	5	0	183	11	19	258	**683**
4	975	213	0	92	338	445	0	**2,062**
5	897	960	372	0	300	2,754	7	**5,289**
6	2,605	1,033	0	385	175	11	346	**4,555**
7	1,236	1	162	535	617	1,779	454	**4,785**
รวม	**7,395**	**2,216**	**728**	**1,658**	**4,167**	**20,875**	**1,393**	**38,432**



รูปที่ 7.2.4.2-2 แสดงกระจายตัวปริมาณการขนส่งสินค้าในพื้นที่ศึกษา

7.3 การพัฒนาแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่ง

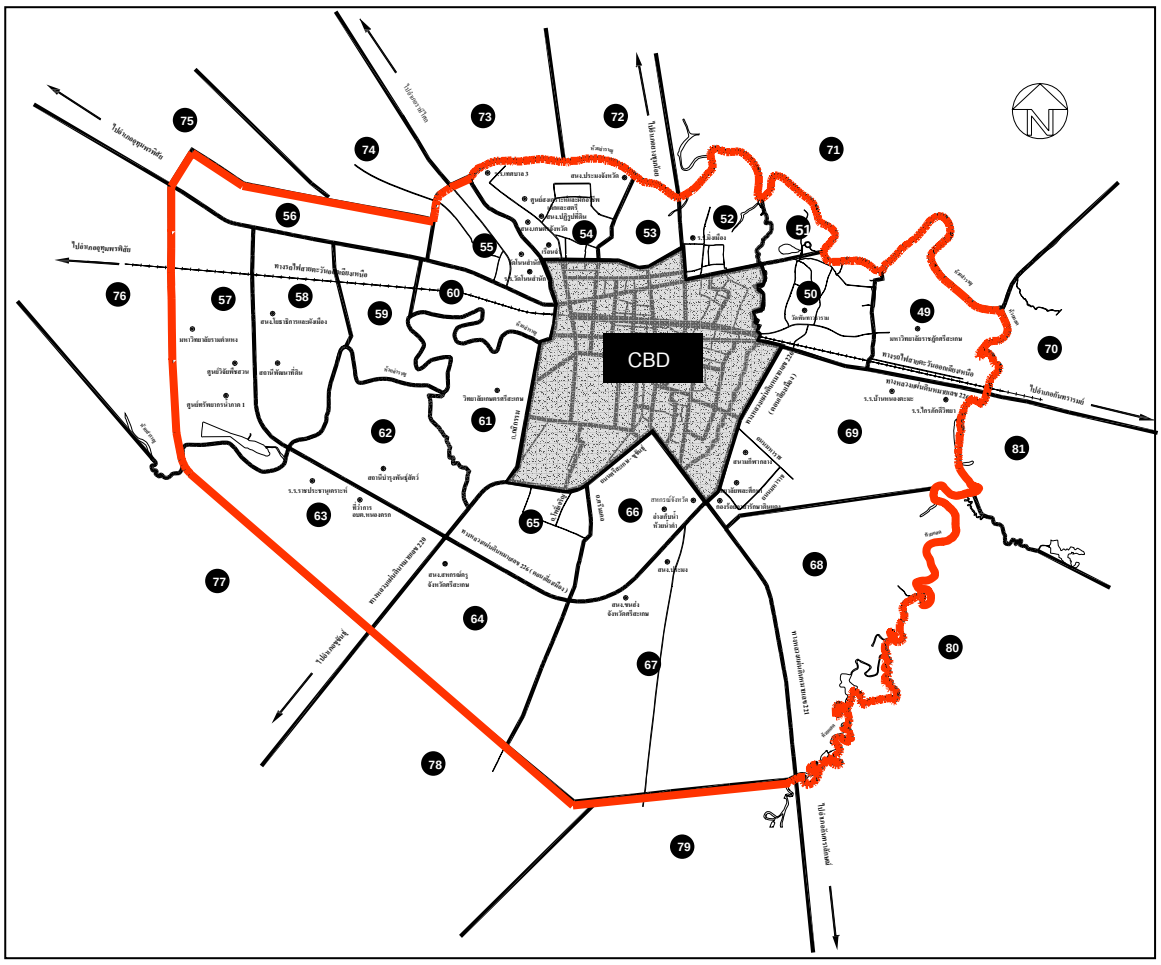
แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งที่พัฒนาขึ้นมาใช้ในโครงการนี้เป็นแบบจำลองต่อเนื่อง 4 ขั้นตอน (Sequential 4 Step Model) ซึ่งประกอบด้วยแบบจำลองย่อยได้แก่ แบบจำลองการเกิดการเดินทาง แบบจำลองการกระจายการเดินทาง แบบจำลองการเลือกรูปแบบการขนส่ง และแบบจำลองการแจกแจงเส้นทางการเดินทาง รายละเอียดทางทฤษฎีของแบบจำลองต่อเนื่อง 4 ขั้นตอนได้กล่าวไว้ใน**ภาคผนวก ช**

7.3.1 การจัดแบ่งพื้นที่ย่อยเพื่อการวิเคราะห์ด้านจราจร

การศึกษานี้ได้ทำการแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็นพื้นที่ย่อย โดยใช้แผนที่โครงข่ายคมนาคม ลักษณะการใช้ที่ดิน แนวเขตการปกครอง ออกเป็น 83 พื้นที่ย่อย และมีรายละเอียดการแบ่ง แสดงดังตารางที่ 7.3.1 โดยที่ รูปที่ 7.3.1-1 แสดงการแบ่งพื้นที่ภายในและภายนอกผังเมืองรวมศรีสะเกษ และรูปที่ 7.3.1-2 การแบ่งพื้นที่ภายในผังเมืองรวมของศรีสะเกษ

ตารางที่ 7.3.1 รายละเอียดการแบ่งพื้นที่ย่อย

รายละเอียด	พื้นที่ย่อย
พื้นที่ย่อยภายในเขตผังเมืองรวมอำเภอเมืองศรีสะเกษ	1-69
พื้นที่ย่อยนอกเขตผังเมืองรวมอำเภอเมืองศรีสะเกษ	70-81



รูปที่ 7.3.1-1 พื้นที่ภายในและภายนอกผังเมืองรวมศรีสะเกษ

รูปที่ 7.3.1-2 พื้นที่ย่อยภายในผังเมืองรวมในเขตศูนย์กลางย่านธุรกิจ

7.3.2 แบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Generation Model)

เป็นแบบจำลองย่อยที่ใช้คำนวณหาปริมาณการเดินทางเข้าและออกพื้นที่ย่อยแต่ละพื้นที่ ประกอบด้วย 2 ส่วนคือ ปริมาณการสร้างการเดินทาง (Trip Production) และปริมาณการดึงดูดการเดินทาง (Trip Attraction) การเดินทางที่มีปลายทางข้างหนึ่งข้างใดสัมพันธ์กับที่พักอาศัย เรียกว่า การเดินทางที่สัมพันธ์กับที่พักอาศัย (Home-Based Trip, HB) ในทางตรงกันข้ามจะเรียกว่า การเดินทางที่ไม่สัมพันธ์กับที่พักอาศัย (Non-Home-Based Trip, NHB)

นอกจากนี้ การวิเคราะห์ลักษณะการเดินทางที่สัมพันธ์กับที่พักอาศัย ยังพิจารณาตามวัตถุประสงค์การเดินทาง (Trip Purpose) โดยแบ่งเป็น

- ไปทำงาน (Home-Based Work)
- ไปโรงเรียน / สถานศึกษา (Home-Based Education)
- ไปทำธุระส่วนตัว (Home-Based Other)

ผลการวิเคราะห์แบบจำลองการเกิดการเดินทาง ได้ปริมาณการเดินทางของปีฐาน แสดงไว้ใน**ตารางที่ 7.3.2**

ตารางที่ 7.3.2 ปริมาณการเดินทางปีฐาน ปีพ.ศ. 2549

วัตถุประสงค์	การเดินทาง (คน-เที่ยวต่อวัน)	ร้อยละ
Home-Based Work	31,988	43.90
Home-Based Education	14,933	20.49
Home-Based Other	16,879	23.16
Non-Home-Based	9,069	12.45
รวม	**72,869**	**100.00**

7.3.3 แบบจำลองการกระจายการเดินทาง (Trip Distribution Model)

ใช้วิเคราะห์หาปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อย ผลการกระจายการเดินทางระหว่างค่าที่ได้จากการสำรวจกับแบบจำลอง แสดงดัง**ตารางที่ 7.3.3**

ตารางที่ 7.3.3 การกระจายการเดินทางจากการสำรวจและจากแบบจำลอง

การครอบครองยานพาหนะ	HBW		%	HBE		%	HBO		%	NHB		%
	Obs	Model		Obs	Model		Obs	Model		Obs	Model	
0VEH	9.54	9.68	1.47	12.33	12.04	-2.35	10.68	10.67	-0.09	12.21	12.08	-1.06
1MC	3.71	3.90	5.12	3.68	3.67	-0.27	3.42	3.39	-0.88	3.29	3.31	0.61
1CAR	7.64	7.6	-0.52	5.21	5.12	-1.73	3.82	3.85	0.79	4.69	4.68	-0.21
MULTI	5.74	6.14	6.97	6.19	6.11	-1.29	5.24	5.23	-0.19	4.69	4.48	-4.48
เฉลี่ย	**6.66**	**6.83**	**2.59**	**6.85**	**6.74**	**-1.71**	**5.79**	**5.79**	**-0.09**	**6.22**	**6.14**	**-1.33**

หมายเหตุ % = (Model – Obs) *100/ Obs

Obs ย่อจาก Observed

7.3.4 แบบจำลองการเลือกรูปแบบการขนส่ง (Modal Split Model)

จากข้อมูลการเดินทางที่ได้จากการสำรวจ พบว่ากลุ่มผู้ที่ไม่มียานพาหนะเป็นกลุ่มที่ใช้รถสองแถวหรือรถโดยสารประจำทางมากที่สุด ในขณะที่กลุ่มผู้ที่มียานพาหนะไม่ว่าจะเป็นรถจักรยานยนต์หรือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลจะใช้รถสองแถวหรือรถโดยสารประจำทางน้อยมากหรือไม่ใช้บริการ ดังนั้นการพัฒนาแบบจำลองการเลือกรูปแบบการขนส่งจะพิจารณาเฉพาะกลุ่มผู้ที่ไม่มียานพาหนะเท่านั้น ผลการเลือกรูปแบบการขนส่งแสดงดัง**ตารางที่ 7.3.4**

ตารางที่ 7.3.4 ปริมาณการเลือกรูปแบบการขนส่ง

การครอบครอง / วัตถุประสงค์		รถส่วนตัว (PV)	รถสาธารณะ (PT)	รวม	% PV	% PT
0 Vehicle	HBW	46	450	496	9.3	90.7
	HBE	4	224	228	1.8	98.2
	HBO	46	218	264	17.4	82.6
	NHB	20	120	140	14.3	85.7
รวม		**116**	**1,012**	**1,128**	**10.3**	**89.7**
1 Motorcycle	HBW	4,279	1,819	6,098	70.2	29.8
	HBE	2,438	700	3,138	77.7	22.3
	HBO	2,744	978	3,722	73.7	26.3
	NHB	824	842	1,666	49.5	50.5
รวม		**10,285**	**4,339**	**14,624**	**70.3**	**29.7**
1 Car	HBW	344	61	405	84.9	15.1
	HBE	175	17	192	91.1	8.9
	HBO	194	25	219	88.6	11.4
	NHB	89	23	112	79.5	20.5
รวม		**802**	**126**	**928**	**86.4**	**13.6**
Multi Vehicle	HBW	22,183	2,806	24,989	88.8	11.2
	HBE	10,522	853	11,375	92.5	7.5
	HBO	11,108	1,566	12,674	87.6	12.4
	NHB	6,055	1,096	7,151	84.7	15.3
รวม		**49,868**	**6,321**	**56,189**	**88.8**	**11.2**
รวมทั้งสิ้น		**61,071**	**11,798**	**72,869**	**83.8**	**16.2**

จากผลการเลือกรูปแบบการขนส่งทั้งพื้นที่ศึกษามีผู้ที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะร้อยละ 16.2 หรือประมาณ 12,000 คนต่อวัน ผู้เดินทางที่ไม่มีรถส่วนใหญ่จะใช้การขนส่งสาธารณะคิดเป็นร้อยละ 89.7 สำหรับผู้เดินทางที่มีรถจักรยานยนต์ 1 คัน รถยนต์ 1 คัน และมีทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ จะใช้ระบบการขนส่งสาธารณะคิดเป็นร้อยละ 29.7 13.6 และ 11.2 ตามลำดับ

7.3.5 แบบจำลองการแจกแจงเส้นทางการเดินทาง (Traffic Assignment Model)

การแจกแจงเส้นทางการเดินทางเป็นการคำนวณหาปริมาณจราจรบนโครงข่าย ซึ่งจะต้องปรับเทียบกับปริมาณจราจรที่ได้จากการสำรวจ เพื่อให้มั่นใจว่า แบบจำลองที่พัฒนาขึ้นสามารถนำไปประยุกต์ใช้งานได้ ผลการปรับเทียบแบบจำลองแสดงดัง**ตารางที่ 7.3.5**

ตารางที่ 7.3.5 การปรับเทียบแบบจำลองจราจร

จุดสำรวจ	ปริมาณจราจร (PCU/ชม.)		ผลต่าง
	สำรวจ	แบบจำลอง	(%)
1	1,221	1,230	0.74
2	864	872	0.93
3	1,593	1,597	0.25
4	1,003	1,026	2.29
5	925	929	0.43
6	458	473	3.28
S1 ทิศมุ่งเหนือ	2,121	2,340	10.33
S1 ทิศมุ่งใต้	2,938	3,312	12.72
รวม	**11,123**	**11,779**	**5.90**

หมายเหตุ : S1 คือ แนวเส้นทางรถไฟ (จุดสำรวจที่ 17 ถึง 20)

7.4 สภาพการจราจรและขนส่งปีปัจจุบัน

7.4.1 ความต้องการเดินทางปีปัจจุบัน

ผลการวิเคราะห์ความต้องการเดินทางจากแบบจำลองจราจรและขนส่งปีปัจจุบัน พ.ศ. 2549 แสดงดัง**ตารางที่ 7.4.1** และ **รูปที่ 7.4.1** โดยจัดกลุ่มพื้นที่จากพื้นที่ย่อยภายในพื้นที่ผังเมืองรวม ทั้งหมด 7 กลุ่มพื้นที่ ดังนี้

กลุ่มพื้นที่ 1 พื้นที่พื้นที่ศูนย์กลางย่านธุรกิจด้านทิศตะวันตกของผังเมืองรวม
กลุ่มพื้นที่ 2 พื้นที่พื้นที่ศูนย์กลางย่านธุรกิจด้านทิศตะวันออกของผังเมืองรวม
กลุ่มพื้นที่ 3 พื้นที่ด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของผังเมืองรวม
กลุ่มพื้นที่ 4 พื้นที่ด้านทิศตะใต้ของผังเมืองรวม
กลุ่มพื้นที่ 5 พื้นที่ด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของผังเมืองรวม
กลุ่มพื้นที่ 6 พื้นที่ด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของผังเมืองรวม
กลุ่มพื้นที่ 7 พื้นที่ด้านทิศตะวันตกเฉียงเหนือของผังเมืองรวม

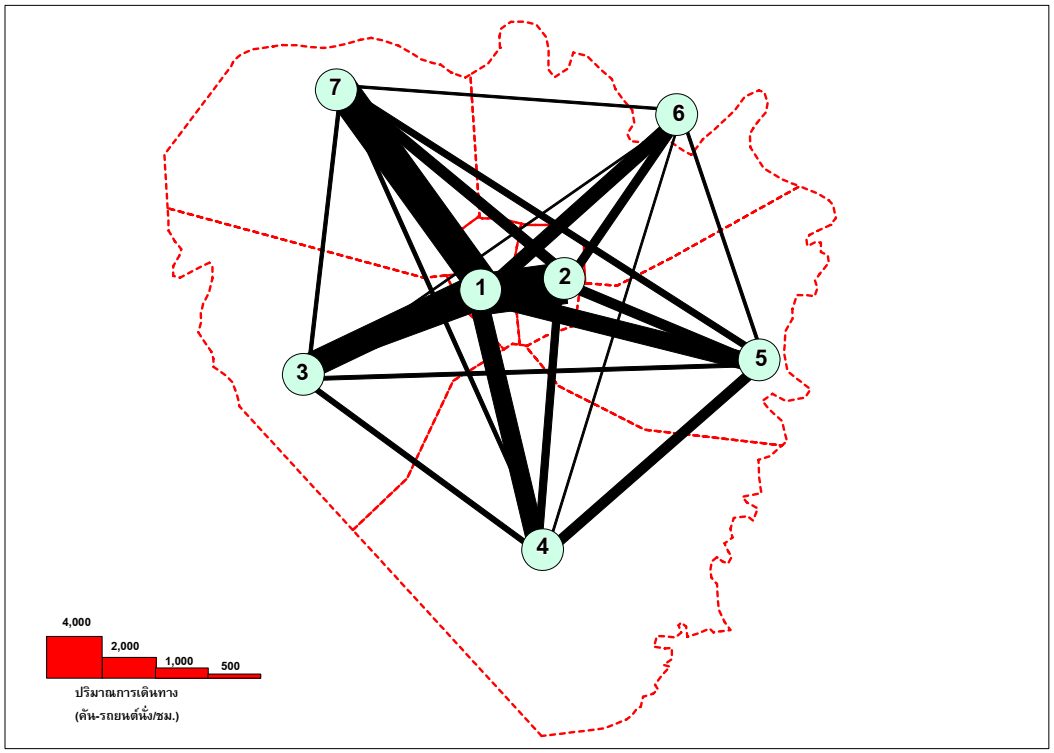
ตารางที่ 7.4.1 ปริมาณความต้องการเดินทางปีปัจจุบัน พ.ศ. 2549

หน่วย : คัน-รถยนต์นั่ง/ชั่วโมง

กลุ่มพื้นที่ต้นทาง	กลุ่มพื้นที่ปลายทาง							รวม
	1	2	3	4	5	6	7	
1	1,755	595	666	337	411	156	404	4,324
2	2,371	506	499	272	438	202	259	4,547
3	1,135	247	528	158	136	44	91	2,339
4	988	254	212	398	571	45	110	2,578
5	832	256	137	120	1,170	60	165	2,740
6	824	395	91	78	143	364	97	1,992
7	1,911	486	158	156	276	73	520	3,580
รวม	9,816	2,739	2,291	1,519	3,145	944	1,646	22,100

ความต้องการเดินทางบริเวณพื้นที่ศึกษาจังหวัดศรีสะเกษ สรุปได้ดังนี้

ในปี พ.ศ. 2549 พื้นที่ศึกษามีปริมาณการเดินทางในชั่วโมงเร่งด่วนเช้ารวมทั้งสิ้นประมาณ 22,000 คัน-รถยนต์นั่ง/ชั่วโมง โดยพิจารณาการเดินทางออกเป็น การเดินทางภายในพื้นที่ผังเมืองรวม โดยที่การเดินทางระหว่างกลุ่มพื้นที่ 1 กับกลุ่มพื้นที่ 2 มากที่สุด ประมาณ 3,000 คัน-รถยนต์นั่ง/ชั่วโมง เนื่องจากเป็นพื้นที่ตัวเมืองที่มีกิจกรรมต่างๆ เช่น โรงเรียน ตลาด ธนาคาร โรงแรม และที่ตั้งหน่วยราชการหลายแห่ง รองมาเป็นการเดินทางระหว่างกลุ่มพื้นที่นอกเมืองและในเมือง ได้แก่ กลุ่มพื้นที่ 7 กับกลุ่มพื้นที่ 1 กลุ่มพื้นที่ 3 กับกลุ่มพื้นที่ 1 และกลุ่มพื้นที่ 4 กับกลุ่มพื้นที่ 1 ประมาณ 2,300 1,800 และ 1,300 คัน-รถยนต์นั่ง/ชั่วโมง ตามลำดับ



รูปที่ 7.4.1 ปริมาณความต้องการเดินทางปีปัจจุบัน พ.ศ. 2549

7.4.2 สภาพการจราจรปีปัจจุบัน

สภาพจราจรสามารถอธิบายได้โดยใช้ดัชนีจราจร ดังต่อไปนี้

- **ปริมาณจราจร** หมายถึง ปริมาณจราจรบนโครงข่ายในพื้นที่ศึกษาทั้งหมด พิจารณาในแง่การพัฒนาโครงข่ายแล้วโครงการที่มีปริมาณจราจรเข้าไปใช้มากย่อมดีและเหมาะสมกว่าโครงการที่ไม่ค่อยมีปริมาณจราจร แต่หากพิจารณาถนนเดิมที่ประสบปัญหาปริมาณจราจรแล้ว โครงการใดที่สามารถบรรเทาปริมาณจราจรบนถนนเดิมได้มากกว่าย่อมเหมาะสมกว่าเช่นกัน
- **ค่าปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C)** เป็นดัชนีด้านการจราจรที่อธิบายความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของโครงข่าย อธิบายใน 2 ระดับคือ ค่าปริมาณจราจรต่อความจุของกลุ่มพื้นที่และค่าปริมาณจราจรต่อความจุของถนน ค่า V/C ของกลุ่มพื้นที่ที่มีค่าเข้าใกล้ 1.0 หรือมากกว่า แสดงว่ากลุ่มพื้นที่นั้นรองรับความต้องการเดินทางเข้าใกล้ความจุหรือมากกว่า ซึ่งสามารถสะท้อนปัญหาจราจรระดับกลุ่มพื้นที่ได้ สำหรับค่า V/C ของถนนใดๆ สามารถอธิบายได้สองนัยคือ กรณีโครงข่ายเดิมหรือปรับปรุงโครงข่ายเดิม ค่า V/C มากแสดงถึงปัญหาบนถนนเดิมนั้นๆ ในขณะที่กรณีโครงข่ายใหม่ ค่า V/C ที่สูงกว่าแสดงว่าจะสามารถดึงดูดปริมาณจราจรจากโครงข่ายเดิมได้มากกว่า

- **ความเร็วเฉลี่ย** เป็นดัชนีด้านการจราจรที่ใช้อธิบายความคล่องตัวในการเดินทาง สามารถอธิบายได้ 2 ลักษณะคือ ความเร็วเฉลี่ยของกลุ่มพื้นที่และความเร็วเฉลี่ยของถนน กลุ่มพื้นที่ใดหรือถนนใดมีความเร็วเฉลี่ยสูงแสดงว่ามีความคล่องตัวในการเดินทาง
- **ระยะทางการเดินทางและเวลาการเดินทางรวม** ในรูป PCU-Kilometer และ PCU-Hour เป็นดัชนีระดับพื้นที่หรือกลุ่มพื้นที่ ค่า PCU-Kilometer หมายถึง ผลคูณระหว่างปริมาณรถทั้งหมดกับความยาวของโครงข่ายทั้งหมดในพื้นที่ ทำนองเดียวกันค่า PCU-Hour หมายถึง ผลคูณระหว่างปริมาณรถทั้งหมดกับเวลาที่ใช้วิ่งบนโครงข่ายทั้งหมด ดัชนีทั้งสองค่านี้ใช้เปรียบเทียบโครงข่ายระหว่างมีกับไม่มีโครงการ ปกติการพัฒนาโครงข่ายหรือมีโครงการจะทำให้ค่า PCU-Hour ลดลงเนื่องจากสามารถเดินทางได้คล่องตัวขึ้นขณะที่ค่า PCU-Kilometer อาจเพิ่มหรือลดในบางกลุ่มพื้นที่ได้ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะโครงข่าย

ผลการวิเคราะห์สภาพจราจรในปีปัจจุบัน พ.ศ. 2549 แสดงดัง**รูปที่ 7.4.2** และสภาพการจราจรจำแนกตามกลุ่มพื้นที่ ดังแสดงใน**ตารางที่ 7.4.2**

ตารางที่ 7.4.2 สภาพการจราจรจำแนกตามกลุ่มพื้นที่ปีปัจจุบัน พ.ศ. 2549

รายละเอียด		ระยะทาง การเดินทางรวม (คัน-กิโลเมตร)	เวลา การเดินทางรวม (คัน-ชั่วโมง)	ความเร็วเฉลี่ย (กิโลเมตร/ชั่วโมง)	ปริมาณจราจร ต่อความจุ (V/C Ratio)
กลุ่มพื้นที่	1	19,797	992	20.0	0.44
	2	7,447	268	27.8	0.39
	3	12,780	368	34.7	0.16
	4	13,016	337	38.6	0.21
	5	12,367	256	48.4	0.27
	6	5,308	116	45.8	0.19
	7	15,323	278	55.2	0.24
รวมทุกพื้นที่		**86,039**	**2,614**	**32.9**	**0.25**

รูปที่ 7.4.2 ปริมาณการจราจรที่ใช้โครงข่ายปีปัจจุบัน พ.ศ. 2549

สภาพโครงข่ายโดยทั่วไปในปัจจุบันยังสามารถรองรับปริมาณการจราจรได้ในเกณฑ์ดี มีระยะทางการเดินทางรวมเท่ากับ 86,039 คัน-กิโลเมตร เวลาการเดินทางรวมเท่ากับ 2,614 คัน-ชั่วโมง สภาพความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C Ratio) ของพื้นที่ศึกษาประมาณ 0.25 ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางประมาณ 32.9 กม./ชั่วโมง จะเห็นได้ว่าพื้นที่กลุ่มพื้นที่ 1 และกลุ่มพื้นที่กลุ่มพื้นที่ 2 มีสภาพความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C Ratio) ประมาณ 0.44 และมีความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางประมาณ 20-30 กม./ชั่วโมง เนื่องจากเป็นแหล่งพานิชยกรรมหลัก และสถานที่ราชการที่สำคัญของจังหวัด

7.5 สภาพการจราจรและขนส่งปีอนาคต

7.5.1 ความต้องการเดินทางปีอนาคต

ความต้องการการเดินทางในปีอนาคตแสดงดัง**ตารางที่ 7.5.1-1**

ตารางที่ 7.5.1-1 ปริมาณความต้องการเดินทางปีอนาคต

ปี พ.ศ.	ปริมาณการเดินทาง (คัน-รถยนต์นั่ง/ชั่วโมง)	อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละต่อปี)
2549	22,100	-
2554	24,653	2.21%
2559	27,606	2.29%

ในปี พ.ศ. 2549 มีการเดินทางทั้งสิ้นประมาณ 22,100 คัน-รถยนต์นั่ง/ชั่วโมง โดยมีอัตราการเพิ่มคิดเป็นร้อยละ 2.21 และ 2.29 ในปี พ.ศ. 2554 และ 2559 ตามลำดับ โดยที่ปี พ.ศ. 2559 มีการเดินทางทั้งสิ้นประมาณ 27,606 คัน-รถยนต์นั่ง/ชั่วโมง

ความต้องการเดินทางในปี พ.ศ. 2559 แสดงดัง**ตารางที่ 7.5.1-2** ส่วน**รูปที่ 7.5.1-1** แสดงเส้นความต้องการเดินทางปี พ.ศ. 2559 ตามลำดับ รวมทั้ง**รูปที่ 7.5.1-2 และ 7.5.1-3** แสดงปริมาณจราจรปี พ.ศ.2558 และ 2559 ตามลำดับ

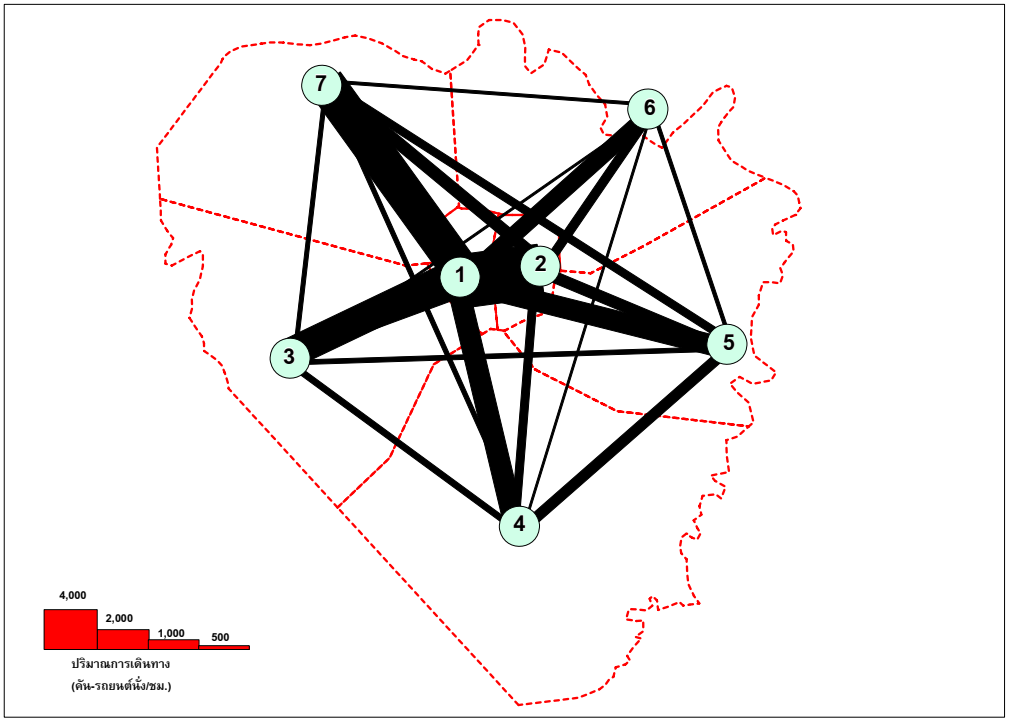
ตารางที่ 7.5.1-2 จะเห็นได้ว่าในปี พ.ศ. 2559 พื้นที่ศึกษามีปริมาณการเดินทางรวมทั้งสิ้น ประมาณ 28,000 คัน-รถยนต์นั่ง/ชั่วโมง โดยพิจารณาการเดินทางออกเป็น การเดินทาง

ภายในพื้นที่ผังเมืองรวม โดยที่การเดินทางระหว่างกลุ่มพื้นที่ 1 กับกลุ่มพื้นที่ 2 มากที่สุด ประมาณ 4,000 คัน-รถยนต์นั่ง/ชั่วโมง

ตารางที่ 7.5.1-2 ปริมาณความต้องการเดินทางปี พ.ศ.2559

หน่วย : คัน-รถยนต์นั่ง/ชั่วโมง

กลุ่มพื้นที่ต้นทาง	กลุ่มพื้นที่ปลายทาง							รวม
	1	2	3	4	5	6	7	
1	2,386	805	851	399	530	173	482	5,626
2	3,215	688	652	316	542	220	306	5,939
3	1,395	296	672	182	175	48	111	2,879
4	1,178	290	260	542	623	50	144	3,087
5	1,004	297	171	146	1,369	74	227	3,288
6	1,014	440	107	97	177	462	125	2,422
7	2,311	576	197	183	355	86	657	4,365
รวม	**12,503**	**3,392**	**2,910**	**1,865**	**3,771**	**1,113**	**2,052**	**27,606**



รูปที่ 7.5.1-1 แสดงเส้นความต้องการเดินทางปี พ.ศ. 2559

รูปที่ 7.5.1-2 ปริมาณจราจรที่ใช้โครงข่ายปี พ.ศ. 2554

รูปที่ 7.5.1-3 ปริมาณจราจรที่ใช้โครงข่ายปี พ.ศ. 2559

7.6 แผนงานโครงการด้านการจราจรและขนส่ง

7.6.1 สรุปแผนงานโครงการที่เสนอแนะ

จากการวิเคราะห์สภาพจราจรและขนส่งเพื่อทดสอบแผนงานโครงการระยะกลางยาว สามารถสรุปแผนงานโครงการระยะกลางและยาว ได้ดัง**ตารางที่ 7.6.1-1** ถึง**รูปที่ 7.6.1-2** พร้อมแผนที่ประกอบดัง**รูปที่ 7.6.1-1** ถึง**รูปที่ 7.6.1-3**

ตารางที่ 7.6.1-1 แผนงานโครงการระยะกลางที่เสนอแนะ

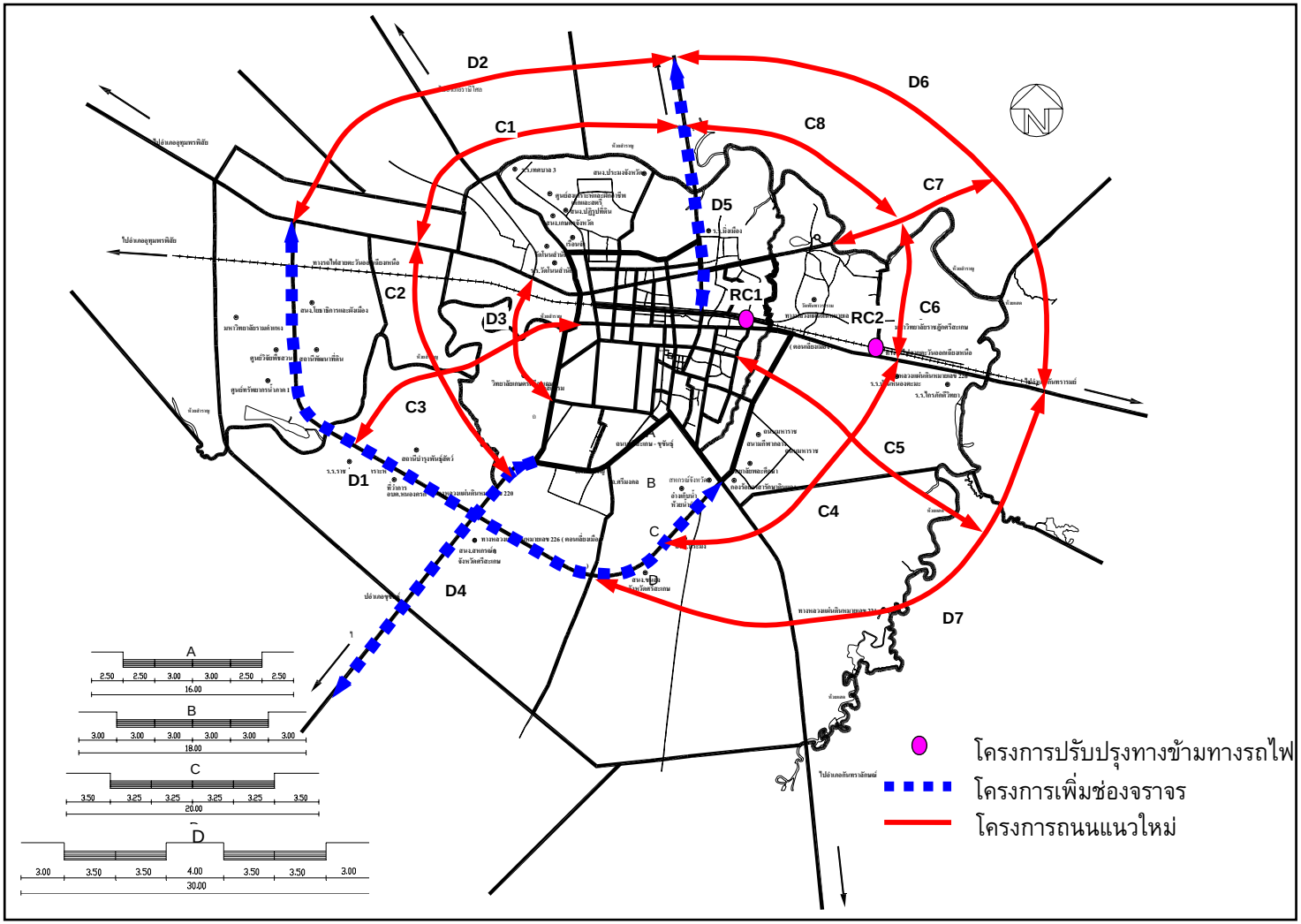
ชื่อโครงการ	ระยะทาง กม.	งบประมาณ * (บาท)				ค่าใช้จ่ายของโครงการ * (บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ
		2551	2552	2553	2554		
โครงการปรับปรุงถนน D1	8.8	123,882,400	123,882,400			247,764,800	กรมทางหลวง
โครงการก่อสร้างถนน D2	5.5			102,952,000	102,952,000	205,904,000	กรมทางหลวง
โครงการก่อสร้างถนน D3	0.9			27,449,600	27,449,600	54,899,200	เทศบาล
โครงการปรับปรุงถนน D4	4.3			60,588,900	60,588,900	121,177,800	เทศบาล
โครงการปรับปรุงถนน D5	4			56,532,000	56,532,000	113,064,000	เทศบาล
โครงการก่อสร้างถนน D6	7.6	136,094,400	136,094,400			272,188,800	กรมทางหลวง
โครงการปรับปรุงทางข้ามรถไฟ RC1		1,081,840				1,081,840	เทศบาล
โครงการปรับปรุงทางข้ามรถไฟ RC2		1,081,840				1,081,840	เทศบาล
รวม		**262,140,480**	**259,976,800**	**247,522,500**	**247,522,500**	**1,017,162,280**	

หมายเหตุ : * ค่าก่อสร้าง ไม่รวมค่าจัดสรรกรรมสิทธิ์ที่ดิน

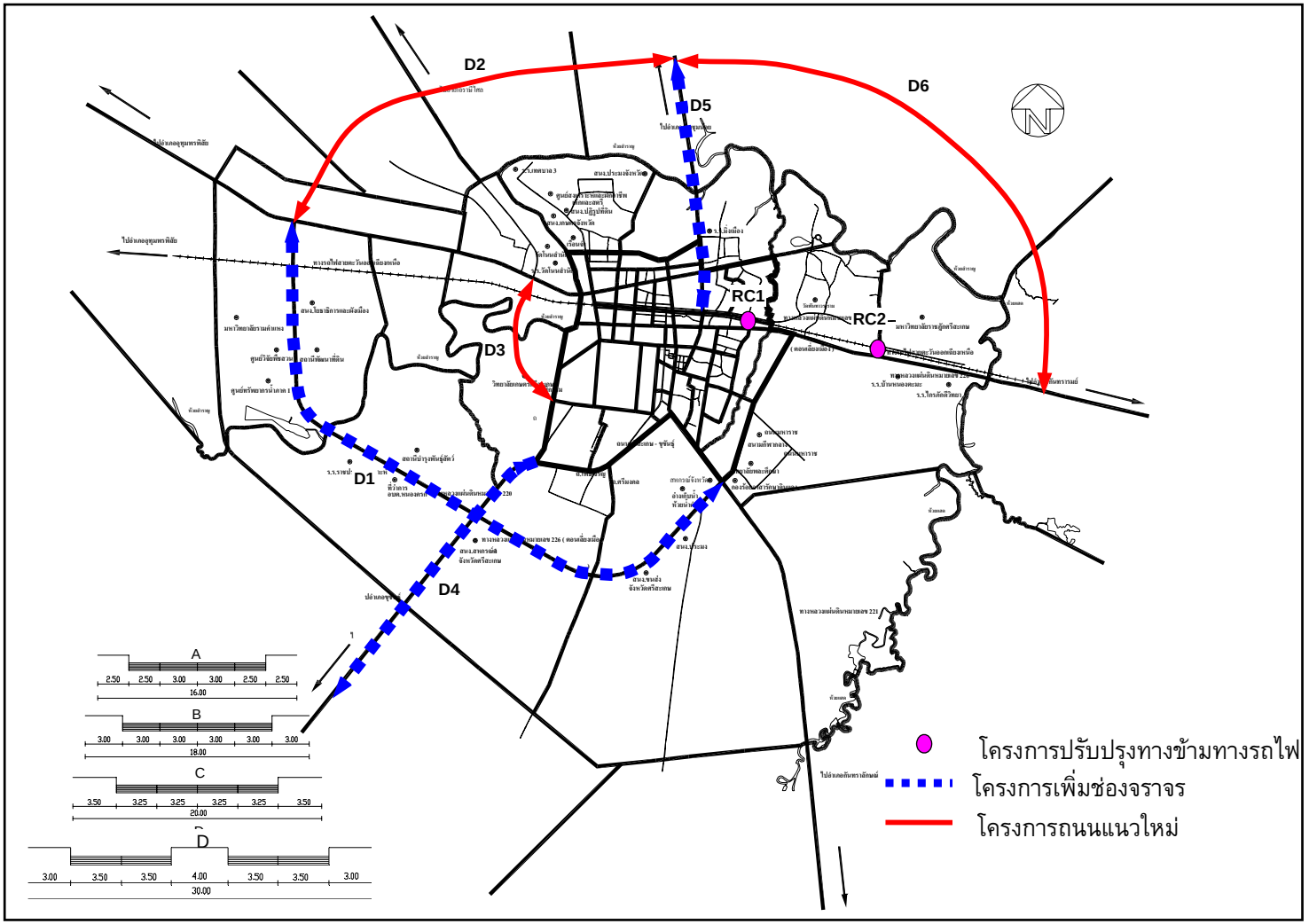
ตารางที่ 7.6.1-2 แผนงานโครงการระยะยาวที่เสนอแนะ

ชื่อโครงการ	ระยะทาง กม.	งบประมาณ * (บาท)					ค่าใช้จ่ายของโครงการ * (บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ
		2555	2556	2557	2558	2559		
โครงการก่อสร้างถนน D7	7.40	132,705,600	132,705,600				265,411,200	กรมทางหลวง
โครงการก่อสร้างถนน C1	4.30	43,304,750	43,304,750				86,609,500	เทศบาล
โครงการก่อสร้างถนน C2	3.70					85,640,500	85,640,500	เทศบาล
โครงการก่อสร้างถนน C3	4.00					91,210,000	91,210,000	เทศบาล
โครงการก่อสร้างถนน C4	4.80				95,892,000		95,892,000	เทศบาล
โครงการก่อสร้างถนน C5	3.60			73,614,000			73,614,000	เทศบาล
โครงการก่อสร้างถนน C6	2.00			40,520,000			40,520,000	เทศบาล
โครงการก่อสร้างถนน C7	2.50			46,412,500			46,412,500	เทศบาล
โครงการก่อสร้างถนน C8	3.60				70,224,000		70,224,000	เทศบาล
รวม		**176,010,350**	**176,010,350**	**160,546,500**	**166,116,000**	**176,850,500**	**855,533,700**	

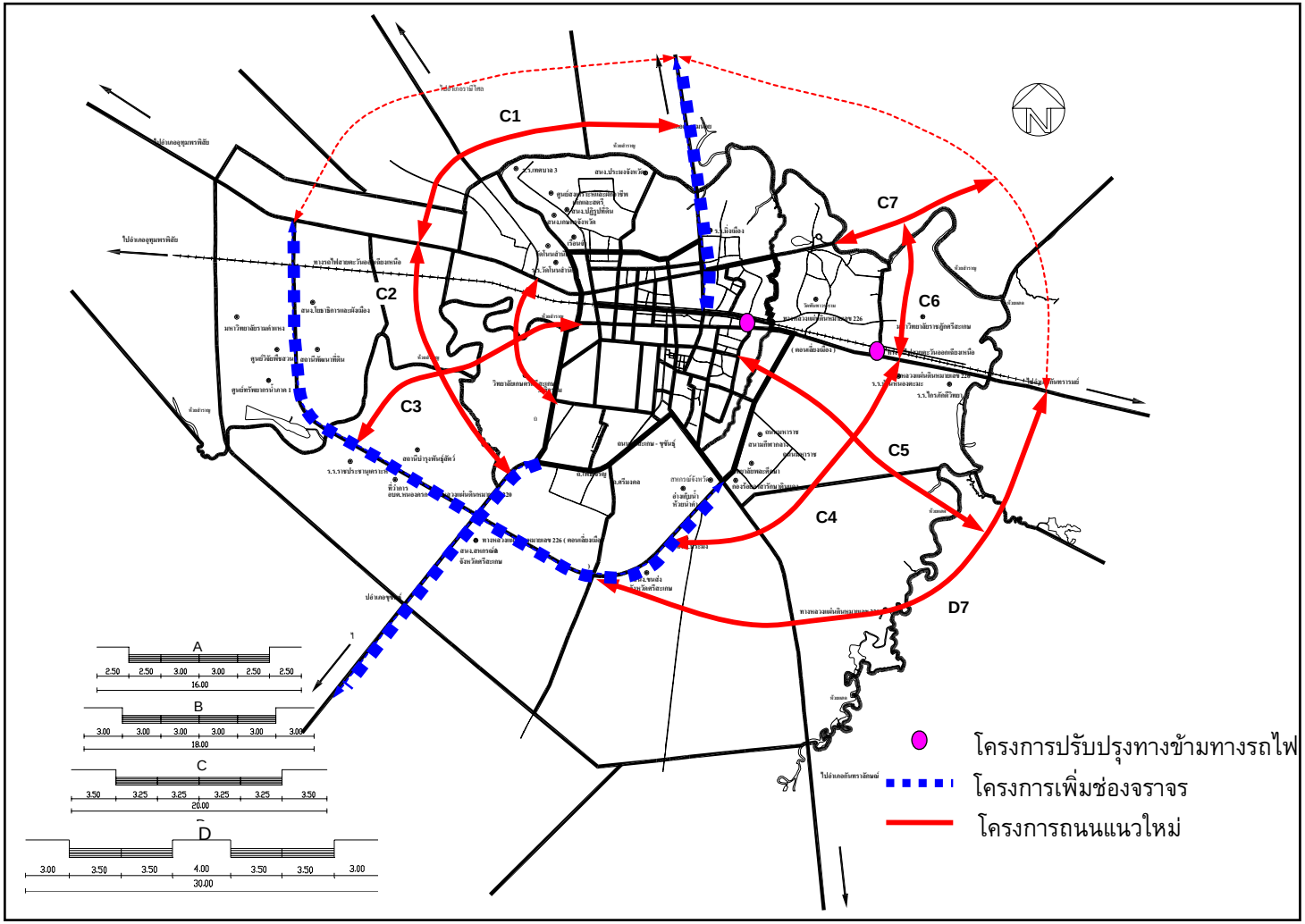
หมายเหตุ : * ค่าก่อสร้าง ไม่รวมค่าจัดสรรกรรมสิทธิ์ที่ดิน



รูปที่ 7.6.1-1 แผนงานโครงการที่เสนอแนะทั้งหมด



รูปที่ 7.6.1-2 แผนงานโครงการที่เสนอแนะปีพ.ศ. 2554



รูปที่ 7.6.1-3 แผนงานโครงการที่เสนอแนะปีพ.ศ. 2559

7.6.2 ผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรตามแผนงานโครงการที่เสนอแนะ

การวิเคราะห์สภาพจราจรและขนส่งเพื่อทดสอบแผนงานโครงการระยะต่างๆ ที่เสนอแนะเป็นกระบวนการปฏิบัติงานที่ต้องตรวจสอบไป-มา โดยเริ่มจากวิเคราะห์สภาพจราจรปีวิเคราะห์ปีสุดท้าย (ปี พ.ศ. 2554) เพื่อตรวจสอบลักษณะโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่พึงประสงค์ว่าเป็นอย่างไร กระทั่งได้สภาพการจราจรเป็นที่น่าพอใจ ปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C Ratio) ประมาณ 0.7-0.8 ระดับบริการ C หรือต่ำกว่า การไหลของกระแสจราจรเป็นไปอย่างสม่ำเสมอ (Stable Flow) กรณีที่สภาพการจราจรไม่สอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนด จำเป็นต้องปรับแผนงานโครงการใหม่ แล้วถึงจะวิเคราะห์ตามแผนงานโครงการระยะกลาง ยาวต่อไป ผลการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบสภาพจราจรตามแผนระยะ กลาง และยาว พื้นที่ศึกษาแสดงดัง**ตารางที่ 7.6.2-1**

ตารางที่ 7.6.2 ผลการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบสภาพจราจร

รายละเอียด	ปี พ.ศ. 2549	ระยะกลาง		ระยะยาว	
		ปี พ.ศ. 2554		ปี พ.ศ. 2559	
		ไม่มีโครงการ	มีโครงการ	ไม่มีโครงการ	มีโครงการ
1. ระยะทางการเดินทางรวม (คัน-กิโลเมตร)	86,039	95,068	94,692 (-0.4%)	104,671	103,801 (-0.8%)
2. เวลาการเดินทางรวม (คัน-ชั่วโมง)	2,614	3,166	2,968 (-6.2%)	3,955	3,633 (-8.1%)
3. ความเร็วเฉลี่ย (กิโลเมตร/ชั่วโมง)	32.9	30.0	31.9 (6.2%)	26.5	28.6 (7.9%)
4. ปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C Ratio)	0.25	0.28	0.23 (-16.6%)	0.30	0.22 (-26.2%)

ปัจจุบันพื้นที่ศึกษาเขตเมืองศรีสะเกษ มีค่าปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) หรือสภาพความแออัดเท่ากับ 0.25 และมีความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่ประมาณ 32.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในอนาคตที่ปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 หากไม่มีการดำเนินโครงการใดๆ ในพื้นที่ศึกษาปริมาณการเดินทางจะเพิ่มมากขึ้น ส่งผลทำให้สภาพความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ในพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น 0.28 และ 0.30 ตามลำดับ และความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่ลดลงเหลือประมาณ 30.0 และ 26.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตามลำดับ

กรณีที่มีการดำเนินโครงการตามแผนงานที่เสนอแนะปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 สามารถช่วยทำให้สภาพการจราจรโดยรวมดีขึ้น ความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ลดลง ร้อยละ 16.6 และ 26.2 ตามลำดับ ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่สูงขึ้นซึ่งส่งผลทำให้เวลาในการเดินทางลดลง โดยในปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่สูงขึ้นประมาณร้อยละ 6.2 และ 7.9 ตามลำดับ และเวลาในการเดินทางลดลงประมาณร้อยละ 6.2 และ 8.1 ตามลำดับ ผลการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบความเร็วเฉลี่ยและปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C Ratio) ของแต่ละกลุ่มพื้นที่แสดงดัง **ตารางที่ 7.6.2-2** และ ผลการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C Ratio) แสดงดัง**ตารางที่ 7.6.2-3**

ตารางที่ 7.6.2-2 ผลการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบความเร็วเฉลี่ย

กลุ่มพื้นที่		ปี พ.ศ. 2549	ระยะกลาง		ระยะยาว	
			ปี พ.ศ. 2554		ปี พ.ศ. 2559	
			ไม่มีโครงการ	มีโครงการ	ไม่มีโครงการ	มีโครงการ
ความเร็วเฉลี่ย (กิโลเมตร/ชั่วโมง)	1	20.0	17.3	18.7 (8.2%)	14.0	15.2 (8.7%)
	2	27.8	26.4	28.9 (9.4%)	25.2	27.6 (9.6%)
	3	34.7	30.9	33.3 (7.8%)	29.1	30.9 (6.1%)
	4	38.6	38.1	38.4 (0.9%)	37.5	38.7 (3.0%)
	5	48.4	45.8	45.9 (0.3%)	42.0	44.0 (4.9%)
	6	45.8	45.2	46.3 (2.3%)	44.3	46.0 (3.8%)
	7	55.2	53.8	53.9 (0.1%)	51.2	51.9 (1.3%)

ตารางที่ 7.6.2-3 ผลการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C Ratio)

กลุ่มพื้นที่		ปี พ.ศ. 2549	ระยะกลาง		ระยะยาว	
			ปี พ.ศ. 2554		ปี พ.ศ. 2559	
			ไม่มีโครงการ	มีโครงการ	ไม่มีโครงการ	มีโครงการ
ปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C Ratio)	1	0.44	0.50	0.47 (-4.5%)	0.56	0.52 (-6.7%)
	2	0.39	0.44	0.42 (-5.8%)	0.50	0.46 (-6.9%)
	3	0.16	0.18	0.14 (-23.4%)	0.20	0.17 (-13.2%)
	4	0.21	0.22	0.21 (-8.4%)	0.24	0.15 (-36.9%)
	5	0.27	0.30	0.28 (-4.8%)	0.33	0.18 (-46.3%)
	6	0.19	0.21	0.19 (-8.7%)	0.22	0.18 (-18.9%)
	7	0.24	0.26	0.19 (-28.9%)	0.28	0.22 (-22.0%)

จากผลการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบความเร็วเฉลี่ย และปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C Ratio) สรุปได้ดังนี้

- **กลุ่มพื้นที่ 1** ปัจจุบันปี พ.ศ. 2549 มีความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่ประมาณ 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีค่าปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) หรือสภาพความแออัดเท่ากับ 0.44 ในอนาคตที่ปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 หากไม่มีการดำเนินโครงการใดๆ ปริมาณการเดินทางจะเพิ่มมากขึ้น ส่งผลทำให้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่ลดลงเหลือประมาณ 17.3 และ 14 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สภาพความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ในพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น 0.5 และ 0.56 ตามลำดับ กรณีที่มีการดำเนินโครงการตามแผนงานที่กำหนดที่ปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 จะสามารถช่วยทำให้สภาพการจราจรโดยรวมดีขึ้น ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่สูงขึ้นซึ่งส่งผลทำให้เวลาการเดินทางลดลง โดยในปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 ความเร็ว

เฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่สูงขึ้นประมาณร้อยละ 8.2 และ 8.7 ตามลำดับ ความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ลดลง ร้อยละ 4.5 และ 6.7 ตามลำดับ

- **กลุ่มพื้นที่ 2** ปัจจุบันปี พ.ศ. 2549 มีความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่ประมาณ 27.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีค่าปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) หรือสภาพความแออัดเท่ากับ 0.39 ในอนาคตที่ปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 หากไม่มีการดำเนินโครงการใดๆ ปริมาณการเดินทางจะเพิ่มมากขึ้น ส่งผลทำให้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่ลดลงเหลือประมาณ 26.4 และ 25.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สภาพความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ในพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น 0.44 และ 0.5 ตามลำดับ กรณีที่มีการดำเนินโครงการตามแผนงานที่กำหนดที่ปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 จะสามารถช่วยทำให้สภาพการจราจรโดยรวมดีขึ้น ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่สูงขึ้นซึ่งส่งผลทำให้เวลาการเดินทางลดลง โดยในปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่สูงขึ้นประมาณร้อยละ 9.4 และ 9.6 ตามลำดับ ความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ลดลง ร้อยละ 5.8 และ 6.9 ตามลำดับ

- **กลุ่มพื้นที่ 3** ปัจจุบันปี พ.ศ. 2549 มีความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่ประมาณ 34.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีค่าปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) หรือสภาพความแออัดเท่ากับ 0.16 ในอนาคตที่ปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 หากไม่มีการดำเนินโครงการใดๆ ปริมาณการเดินทางจะเพิ่มมากขึ้น ส่งผลทำให้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่ลดลงเหลือประมาณ 30.9 และ 29.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สภาพความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ในพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น 0.18 และ 0.2 ตามลำดับ กรณีที่มีการดำเนินโครงการตามแผนงานที่กำหนดที่ปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 จะสามารถช่วยทำให้สภาพการจราจรโดยรวมดีขึ้น ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่สูงขึ้นซึ่งส่งผลทำให้เวลาการเดินทางลดลง โดยในปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่สูงขึ้นประมาณร้อยละ 7.8 และ 6.1 ตามลำดับ ความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ลดลง ร้อยละ 23.4 และ 13.2 ตามลำดับ

- **กลุ่มพื้นที่ 4** ปัจจุบันปี พ.ศ. 2549 มีความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่ประมาณ 38.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีค่าปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) หรือสภาพความแออัดเท่ากับ 0.21 ในอนาคตที่ปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 หากไม่มีการดำเนินโครงการใดๆ ปริมาณการเดินทางจะเพิ่มมากขึ้น ส่งผลทำให้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่ลดลงเหลือประมาณ 38.1 และ 37.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สภาพความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ในพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น 0.22 และ 0.24 ตามลำดับ กรณีที่มีการดำเนินโครงการตามแผนงานที่กำหนดที่ปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 จะสามารถช่วยทำให้สภาพการจราจรโดยรวมดีขึ้น ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่สูงขึ้นซึ่งส่งผลทำให้เวลาการเดินทางลดลง โดยในปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559

ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่สูงขึ้นประมาณร้อยละ 0.9 และ 3 ตามลำดับ ความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ลดลง ร้อยละ 8.4 และ 36.9 ตามลำดับ

- **กลุ่มพื้นที่ 5** ปัจจุบันปี พ.ศ. 2549 มีความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่ประมาณ 48.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีค่าปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) หรือสภาพความแออัดเท่ากับ 0.27 ในอนาคตที่ปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 หากไม่มีการดำเนินโครงการใดๆ ปริมาณการเดินทางจะเพิ่มมากขึ้น ส่งผลทำให้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่ลดลงเหลือประมาณ 45.8 และ 42 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สภาพความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ในพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น 0.3 และ 0.33 ตามลำดับ กรณีที่มีการดำเนินโครงการตามแผนงานที่กำหนดที่ปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 จะสามารถช่วยทำให้สภาพการจราจรโดยรวมดีขึ้น ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่สูงขึ้นซึ่งส่งผลทำให้เวลาการเดินทางลดลง โดยในปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่สูงขึ้นประมาณร้อยละ 0.3 และ 4.9 ตามลำดับ ความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ลดลง ร้อยละ 4.8 และ 46.3 ตามลำดับ

- **กลุ่มพื้นที่ 6** ปัจจุบันปี พ.ศ. 2549 มีความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่ประมาณ 45.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีค่าปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) หรือสภาพความแออัดเท่ากับ 0.19 ในอนาคตที่ปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 หากไม่มีการดำเนินโครงการใดๆ ปริมาณการเดินทางจะเพิ่มมากขึ้น ส่งผลทำให้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่ลดลงเหลือประมาณ 45.2 และ 44.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สภาพความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ในพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น 0.21 และ 0.22 ตามลำดับ กรณีที่มีการดำเนินโครงการตามแผนงานที่กำหนดที่ปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 จะสามารถช่วยทำให้สภาพการจราจรโดยรวมดีขึ้น ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่สูงขึ้นซึ่งส่งผลทำให้เวลาการเดินทางลดลง โดยในปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่สูงขึ้นประมาณร้อยละ 2.3 และ 3.8 ตามลำดับ ความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ลดลง ร้อยละ 8.7 และ 18.9 ตามลำดับ

- **กลุ่มพื้นที่ 7** ปัจจุบันปี พ.ศ. 2549 มีความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่ประมาณ 55.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีค่าปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) หรือสภาพความแออัดเท่ากับ 0.24 ในอนาคตที่ปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 หากไม่มีการดำเนินโครงการใดๆ ปริมาณการเดินทางจะเพิ่มมากขึ้น ส่งผลทำให้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่ลดลงเหลือประมาณ 53.8 และ 51.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สภาพความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ในพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็น 0.26 และ 0.28 ตามลำดับ กรณีที่มีการดำเนินโครงการตามแผนงานที่กำหนดที่ปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559 จะสามารถช่วยทำให้สภาพการจราจรโดยรวมดีขึ้น ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่สูงขึ้นซึ่งส่งผลทำให้เวลาการเดินทางลดลง โดยในปี พ.ศ. 2554 และ พ.ศ. 2559

ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่สูงขึ้นประมาณร้อยละ 0.1 และ 1.3 ตามลำดับ ความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ลดลง ร้อยละ 28.9 และ 22 ตามลำดับ

7.7 ดัชนีชี้วัดการพัฒนาระบบการขนส่งและการใช้ที่ดินอย่างยั่งยืน

คณะที่ปรึกษาได้พัฒนาดัชนีชี้วัดแผนงานโครงการ ตามแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งและการใช้ที่ดินอย่างยั่งยืน ตามแนวทางของ A Decision Markers' Guidebook, Developing Sustainable Urban Land Use and Transport Strategies (European Commission, 2005) โดยมีวัตถุประสงค์ที่สนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน ดังนี้

(1) ประสิทธิผลด้านเศรษฐกิจ (Economic efficiency)

วัตถุประสงค์นี้พิจารณาประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจจากการมีระบบขนส่ง หลังจากหักต้นทุนของทรัพยากรที่ใช้ในการบริหารจัดการระบบขนส่ง

(2) การปกป้องสิ่งแวดล้อม (Protection of the environment)

วัตถุประสงค์นี้เกี่ยวข้องกับการลดผลกระทบด้านลบของระบบขนส่งและการใช้ที่ดิน ได้แก่ มลภาวะที่เกิดขึ้นในพื้นที่กว้าง เช่น NO และ SO_2 มลภาวะที่เกิดเฉพาะที่ เช่นฝุ่นละออง ผลกระทบต่อสุขภาพ เสียงและการสั่นสะเทือน การบดบังทัศนียภาพ การกระจายและการตัดขาดจากแหล่งที่อยู่อาศัยของพืชและสัตว์ การกระจายตัวของเมือง และการสูญเสียมรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติแวดล้อม

(3) ถนนและสภาพแวดล้อมน่าอยู่ (Livable streets and neighborhoods)

วัตถุประสงค์นี้เน้นที่ถนนและสภาพแวดล้อมภายนอกในเขตที่อยู่อาศัย ซึ่งประกอบด้วยสังคม วัฒนธรรมและกิจกรรมสันทนาการ การมีอิสระในการเดินและการใช้จักรยาน และการลดอันตรายต่อการเดินและการใช้จักรยาน

(4) ความปลอดภัย (Safety)

วัตถุประสงค์เกี่ยวข้องกับการลดจำนวนอุบัติเหตุของทุกรูปแบบการเดินทาง และลดความรุนแรงของอุบัติเหตุหากเกิดขึ้น อย่างไรก็ตามเนื่องจากบางพื้นที่ บางกลุ่มอายุ และผู้เดินทางบางรูปแบบ มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าคนกลุ่มอื่นๆ วัตถุประสงค์ด้านปลอดภัยจึงเกี่ยวเนื่องกับวัตถุประสงค์ด้านความเท่าเทียมกันในสังคมด้วย

(5) ความเที่ยงธรรมและการมีส่วนร่วมในสังคม (Equity and Social inclusion)

ความเที่ยงธรรมนี้เกี่ยวข้องกับความเท่าเทียมกันสำหรับโอกาสในการเดินทาง การมีส่วนร่วมในสังคมเกี่ยวข้องกับการเข้าถึงพื้นที่ของผู้ที่ไม่มีรถยนต์และการเข้าถึงพื้นที่สำหรับผู้ที่มีความลำบากในการเดินทาง แม้ว่าความเที่ยงธรรมที่แท้จริงของโอกาสเป็นไปได้ยาก แต่เป็นเรื่องที่ต้องได้รับการพิจารณาเพื่อชดเชยให้กับผู้ที่มีโอกาสน้อยกว่า

(6) การส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจ (Contribution to economic growth)

นโยบายการใช้ที่ดินและการขนส่งควรสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจ การพัฒนาด้านการขนส่ง ซึ่งเป็นการปรับปรุงการเข้าถึงพื้นที่หรือสิ่งแวดล้อม สามารถนำไปสู่การเพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจและน่าจะทำให้เศรษฐกิจเติบโตอย่างยั่งยืน

(7) ความเที่ยงธรรมระหว่างยุคสมัย (Intergenerational equity)

ในขณะที่วัตถุประสงค์ที่กล่าวมาทั้งหมดข้างต้น มีความสำคัญกับเมืองในปัจจุบันหลาย ๆ วัตถุประสงค์ ยังมีผลรวมถึงคนในรุ่นต่อไปด้วย มีผลกระทบ 3 อย่าง ที่เกิดจากกิจกรรมในปัจจุบันจะมีผลกระทบที่เห็นได้ชัดกับคนในรุ่นต่อไป คือ 1) การปล่อยก๊าซเรือนกระจก (greenhouse gas) และคาร์บอนไดออกไซค์ (CO_2) ซึ่งมีผลกระทบในระยะยาวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศ 2) การใช้ที่ดิน และ 3) การหมดไปของทรัพยากรที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ ที่เห็นได้ชัดคือ น้ำมัน

คณะที่ปรึกษาได้เสนอดัชนีชี้วัดการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้น ดัชนีชี้วัดดังกล่าว ยังมีข้อจำกัดในการประเมินหลายประการ เนื่องจากเป็นการประเมินแผนงานในอนาคตจึงไม่สามารถวัดได้ในสนามจริง เครื่องมือที่ใช้ประเมินจะใช้จากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรที่พัฒนาขึ้นตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ดัชนีชี้วัดหลายตัวเป็นเพียงตัวแทน (Proxy key performance index) เท่านั้น ดัชนีชี้วัดของวัตถุประสงค์ต่าง ๆ แสดงดังตารางที่ 7.7-1 และ 7.7-2

ตารางที่ 7.7-1 ดัชนีชี้วัดที่แสดงภาพรวมของวัตถุประสงค์ต่างๆ

วัตถุประสงค์	ดัชนีชี้วัด
ประสิทธิผล	- NPV, EIRR และ B/C Ratio
สิ่งแวดล้อม	- VKT - VHT
ถนนน่าใช้	- % Auto Share
ความปลอดภัย	- VKT - ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง
ความทัดเทียมกัน	- ความยาวถนน/พื้นที่ - ความยาวเส้นทางรถขนส่งสาธารณะ/พื้นที่. - ความยาวเส้นทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (จักรยาน)/พื้นที่
การเติบโตทางเศรษฐกิจ	- การเปลี่ยนแปลงการจ้างงาน - Person-Trips - V/C Ratio
ความเที่ยงธรรมระหว่างยุคสมัย	- VKT/Population - VHT/Population

ดัชนีชี้วัดตามวัตถุประสงค์ต่าง ๆ พอจะอธิบายได้ ดังนี้

1. ประสิทธิผลด้านเศรษฐกิจ (Economic efficiency)

ใช้มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) อัตราผลตอบแทนภายในทางเศรษฐกิจ (EIRR) และอัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C Ratio) เนื่องจากเป็นประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ได้จากการมีโครงการระบบขนส่งหักด้วยต้นทุนของทรัพยากรที่ใช้ไป

2. การปกป้องสิ่งแวดล้อม (Protection of the environment)

เนื่องจากเป็นการประเมินแผนงานในอนาคตจึงไม่สามารถวัดได้จากสนามจริงประกอบกับเครื่องมือที่ใช้ ในการศึกษานี้จึงใช้ตัวแทนคือ ระยะทางการเดินทางรวม (Vehicle Kilometre of Travel : VKT) และเวลา การเดินทางรวม (Vehicle Hour of Travel : VHT) ของ

ยวดยานที่ใช้เครื่องยนต์ ซึ่งพอที่จะสะท้อนการเกิดมลภาวะ หากมีการใช้เวลาและระยะทางในการเดินทางมากขึ้น

3. ถนนและสภาพแวดล้อมน่าอยู่ (Livable streets and neighborhoods)

วัตถุประสงค์ข้อนี้ใช้สัดส่วนของการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่ใช้เครื่องยนต์ลดลง ซึ่งหากสัดส่วนดังกล่าวลดลงน่าจะสะท้อนถึงการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและการใช้รูปแบบการขนส่งที่ไม่มีเครื่องยนต์มากขึ้น

4. ความปลอดภัย (Safety)

วัตถุประสงค์ข้อนี้ใช้ดัชนีชี้วัด 2 ตัวคือ ระยะทางการเดินทางรวม (Vehicle Kilometre of Travel : VKT) และความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง ซึ่งหาก VKT เพิ่มขึ้น หมายถึงอัตราการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นด้วย ในส่วนของความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางโดยทั่วไปจะแบ่งตามประเภทถนนสายหลัก สายรอง และสายย่อย และอาจแบ่งเป็นถนนในเมืองและระหว่างเมือง ซึ่งหากความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของของถนนแต่ละประเภทอยู่ในช่วงที่เหมาะสม ทำให้มีความปลอดภัยมากกว่าการใช้ความเร็วที่สูงหรือต่ำเกินไป

5. ความเที่ยงธรรมและการมีส่วนร่วมในสังคม (Equity and Social inclusion)

วัตถุประสงค์ข้อนี้ใช้ดัชนีชี้วัด 3 ตัว สำหรับกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนทั้ง 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ที่ใช้รถส่วนบุคคลที่ใช้เครื่องยนต์ กลุ่มผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และกลุ่มผู้ใช้ยานพาหนะที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ ดัชนีชี้วัดทั้ง 3 ตัวประกอบด้วย 1) ความยาวถนน/พื้นที่ 2) ความยาวเส้นทางรถขนส่งสาธารณะ/พื้นที่ และ 3) ความยาวเส้นทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์/พื้นที่ อาทิ ทางจักรยาน หรืออาจรวมถึงทางเดินเท้า ซึ่งหากต้องการเปรียบเทียบภายในเมืองเดียวกันอาจไม่จำเป็นต้องใช้ตัวหารด้วยพื้นที่ แต่ถ้าต้องการเปรียบเทียบระหว่างเมืองจำเป็นต้องใช้ตัวหารด้วยพื้นที่

6. การส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจ (Contribution to economic growth)

วัตถุประสงค์ข้อนี้ค่อนข้างเป็นที่ถกเถียงกับมากในเรื่องของดัชนีชี้วัดที่สะท้อนการส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจ คณะที่ปรึกษาได้เสนอดัชนีชี้วัดภายใต้ข้อจำกัดในเรื่องเครื่องมือและวิธีการวัด ซึ่งอาจเป็นเพียงตัวแทน (Proxy key performance index) ได้ในระดับหนึ่งเท่านั้น ดัชนีชี้วัดดังกล่าวประกอบด้วย 1) การเปลี่ยนแปลงการจ้างงาน ซึ่งหากมีการจ้างงานเพิ่มมากขึ้นอาจสะท้อนถึงการส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจ 2) ปริมาณการเดินทางรวมของคนในรูป Person-

Trips ซึ่งหากมีปริมาณการเดินทางรวมเพิ่มสูงขึ้นน่าจะสะท้อนถึงการเติบโตทางเศรษฐกิจที่เพิ่มมากขึ้น 3) V/C Ratio หากดัชนีความแออัด หรือปริมาณจราจรต่อความจุไม่สูงมากนัก น่าจะทำให้การจราจรคล่องตัวส่งผลถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น รวมถึงความสูญเสียอันเนื่องมาจากปัญหาการจราจรติดขัด

7. ความเที่ยงธรรมระหว่างยุคสมัย (Intergenerational equity)

ดัชนีชี้วัดความเที่ยงธรรมระหว่างยุคสมัยน่าจะสะท้อน 1) การปล่อยก๊าซเรือนกระจก (greenhouse gas) และคาร์บอนไดออกไซค์ (CO_2) ซึ่งมีผลกระทบในระยะยาวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศ 2) การใช้ที่ดิน และ 3) การหมดไปของทรัพยากรที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ ที่เห็นได้ชัดคือ น้ำมัน เนื่องจากเป็นการประเมินแผนงานในอนาคตจึงไม่สามารถวัดได้จากสนามจริง ประกอบกับเครื่องมือที่ใช้ การศึกษานี้จึงใช้ตัวแทนคือ ระยะทางการเดินทางรวมต่อจำนวนประชากร (Vehicle Kilometre of Travel / Population : VKT / Population) และเวลาการเดินทางรวมต่อจำนวนประชากร (Vehicle Hour of Travel / Population : VHT / Population) ของยวดยานที่ใช้เครื่องยนต์ ซึ่งพอที่จะสะท้อนการเกิดมลภาวะ การใช้ที่ดิน และการใช้น้ำมันได้ในระดับหนึ่ง หากมีการใช้เวลาและระยะทางในการเดินทางมากขึ้น ย่อมหมายถึงการเกิดมลภาวะเพิ่มสูงขึ้น การใช้ที่ดินไม่มีประสิทธิภาพ และการใช้น้ำมันสูงขึ้น ดัชนีชี้วัดดังกล่าวหารด้วยจำนวนประชากร หมายถึง ระยะการเดินทางต่อประชากร 1 คน และเวลาการเดินทางต่อประชากร 1 คน ทำให้ดัชนีชี้วัดดังกล่าวสามารถใช้ในการเปรียบเทียบระหว่างยุคสมัย และระหว่างเมืองได้

ตารางที่ 7.7-2 ดัชนีชี้วัดตามวัตถุประสงค์ทั้งหมดเมื่อดำเนินการตามแผน

วัตถุประสงค์	ดัชนีชี้วัด	ปี พ.ศ. 2559		
		ไม่มีโครงการ	มีโครงการ	ร้อยละการเปลี่ยนแปลง
ประสิทธิผล	NPV (ล้านบาท)	N/A	54	N/A
	EIRR	N/A	15.7%	N/A
	B/C Ratio	N/A	1.05	N/A
สิ่งแวดล้อม	VKT (PCU-KM)	104,671	103,801	-0.83
	VHT (PCU-HR)	3,955	3,633	-8.14
ถนนน่าใช้	% Auto Share	83.8	81.8	-2.39
	% Other Share	16.2	18.2	12.35
ความปลอดภัย	VKT เขตผังเมืองรวม (PCU-KM)	34,242	32,662	-4.61
	VKT นอกเขตผังเมืองรวม (PCU-KM)	52,109	47,132	-9.55
	Speed เขตผังเมืองรวม (KM/HR)	15.92	17.46	9.70
	Speed นอกเขตผังเมืองรวม (KM/HR)	39.05	40.35	3.35
ความทัดเทียมกัน	พื้นที่ผังเมืองรวม (ตารางกิโลเมตร)	57.09		N/A
	ความยาวถนนสายหลักและรอง/พื้นที่	5.97	7.58	26.98
	ความยาวเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะ/พื้นที่	1.53	1.71	11.44
	ความยาวเส้นทางจักรยาน (กิโลเมตร)	-	3	N/A
การเติบโตทางเศรษฐกิจ	การจ้างงาน (คน)	16,619		N/A
	V/C Ratio	0.30	0.22	-26.22
	Person-Trips (คน-เที่ยว)	94,529		N/A
ความเที่ยงธรรมระหว่างยุคสมัย	จำนวนประชากร (คน)	44,984		N/A
	VKT/จำนวนประชากร (PCU-KM/POP)	2.33	2.31	-0.83
	VHT/จำนวนประชากร (PCU-MIN/POP)	5.28	4.85	-8.14

จากผลการวิเคราะห์ดัชนีชี้วัดทั้ง 7 วัตถุประสงค์ เปรียบเทียบระหว่างกรณีมีโครงการ กับกรณีไม่มีโครงการ เมื่อดำเนินการตามแผนทั้งระยะสั้น กลาง และยาวแล้วเสร็จ สามารถสรุปได้ดังนี้

ด้านประสิทธิผลของโครงการ ค่า NPV สำหรับกรณีมีโครงการมีมูลค่าของกำไรที่ 124 ล้านบาท ค่า EIRR เท่ากับ 14.2% ซึ่งมากกว่าค่าเสียโอกาสของเงิน (โดยปกติอยู่ที่ 12%) และค่า B/C Ratio เท่ากับ 1.12 โดยภาพรวมของกรณีมีโครงการถือว่าคุ้มค่ากับการลงทุน เนื่องจากประโยชน์ที่ได้จากการมีโครงการหักด้วยต้นทุน และค่าใช้จ่ายต่างๆ แล้วยังมีผลกำไรอยู่ในระดับที่เหมาะสม

ด้านการปกป้องสิ่งแวดล้อม ระยะทางการเดินทางรวม VKT มีอัตราการเปลี่ยนแปลงในทางที่ลดลงร้อยละ 0.83 และเวลาการเดินทางรวมลดลง ถึงร้อยละ 8.14 แสดงให้เห็นว่า ทั้งระยะทางการเดินทางและเวลาในการเดินทางลดลง ส่งผลให้มลภาวะที่รถปล่อยออกมาลดลง ทั้งในเรื่องของอากาศ และเสียง

ด้านถนนน่าใช้ หรือสภาพแวดล้อมน่าอยู่ จากผลของการวิเคราะห์พบว่า สัดส่วนของผู้ใช้รถยนต์ ส่วนบุคคลลดลงจากร้อยละ 83.8 เหลือร้อยละ 81.8 สัดส่วนของผู้ใช้การเดินทางในรูปแบบของการขนส่งสาธารณะและการเดินทางรูปแบบอื่นที่ไม่ใช่การเดินทางด้วยเครื่องยนต์เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 16.2 เป็นร้อยละ 18.2 ส่งผลให้ถนนและสภาพแวดล้อมมีความน่าอยู่ขึ้น

ด้านความปลอดภัย ผลของการวิเคราะห์ระยะทางการเดินทางรวม จำแนกออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ในเขตผังเมืองรวม และนอกเขตผังเมืองรวม อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยลดลงอยู่ที่ 4.61 และ 9.55 ตามลำดับ ส่งผลให้แนวโน้มที่จะมีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทางทั้งในเขตและนอกเขตเมืองลดลงเช่นเดียวกัน แต่เมื่อปริมาณการเดินทางหรือจำนวนรถบนสายทางลดลงทำให้ความเร็วเฉลี่ยของสายทางเพิ่มขึ้น โดยที่ในเขตเมืองความเร็วเฉลี่ยเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 9.70 และ นอกเขตเมืองเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 3.35 โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุอาจจะเพิ่มขึ้นตาม ซึ่งอาจต้องใช้มาตรการจำกัดความเร็วควบคู่ไปด้วย

ด้านความทัดเทียมกัน เขตผังเมืองศรีสะเกษพื้นที่โดยรวมขนาด 57.09 ไร่ จากผลการวิเคราะห์การดำเนินโครงการทั้งหมด พบว่า ความยาวของถนนสายหลักและสายรองต่อพื้นที่ มีแนวโน้มที่สูงขึ้นถึงร้อยละ 26.98 และความยาวของเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะต่อพื้นที่สูงขึ้นร้อยละ 11.44 ทำให้มีการกระจายของเส้นทางไปยังพื้นที่ต่างๆ มีสัดส่วนเพิ่มขึ้น การกระจายการ

เดินทางสู่พื้นที่ต่างๆ มาก แต่อาจต้องเพิ่ม รวมทั้งขยายขอบเขตและเส้นทางบริการระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าเดิม รวมทั้งการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และการใช้ยวดยานที่ไม่มีเครื่องยนต์ อาทิ จักรยาน ให้มากขึ้น

ด้านการเติบโตทางเศรษฐกิจ ข้อมูลจากการจ้างงานของจังหวัดศรีสะเกษในเขตผังเมืองรวมมีประมาณ 16,619 คน ปริมาณการเดินทางรวมของคนมีปริมาณ 94,529 คน-เที่ยว ซึ่งเครื่องมือในการวิเคราะห์ยังมีข้อจำกัดในการเปรียบเทียบระหว่างกรณีมีและไม่มีโครงการ แต่อาจจะมีประโยชน์ในการเปรียบเทียบระหว่างปี รวมทั้งการเปรียบเทียบระหว่างเมืองได้ แต่สำหรับผลของ V/C Ratio ดัชนีความแออัดของปริมาณจราจรบนสายทาง พบว่ามีแนวโน้มที่ลดลงถึงร้อยละ 26.22 น่าจะบอกถึงการเดินทางที่คล่องตัวขึ้นส่งผลถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้น ความสูญเสียทางด้านเชื้อเพลิงลดลง ความสูญเสียทางด้านเวลาลดลง และความพึงพอใจของผู้ใช้รถยนต์ ความเครียดในการเดินทาง มีแนวโน้มในทางที่ดีขึ้น

ด้านความเที่ยงธรรมระหว่างยุคสมัย ผลการวิเคราะห์จากจำนวนประชากรในเขตผังเมืองรวมทั้งสิ้น 44,984 คน พบว่า ระยะทางการเดินทางรวมต่อจำนวนประชากรมีอัตราส่วนที่ลดลงร้อยละ 0.83 และเวลาระยะทางการเดินทางรวมต่อจำนวนประชากรมีอัตราส่วนที่ลดลงร้อยละ 8.14 เช่นกัน ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การเดินทางที่ลดลงทั้งในเรื่องเวลาและระยะทาง ทำให้ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมลดลง ลดภาวการณ์เกิดปรากฏการณ์เรือนกระจก ลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ในเรื่องของน้ำมันเชื้อเพลิง

สรุปผลของการวิเคราะห์จากดัชนีที่วัดตามวัตถุประสงค์ ในกรณีที่มีโครงการและไม่มีโครงการ โดยภาพรวมในกรณีที่ดำเนินโครงการผลที่ได้ออกมามีแนวโน้มในทางที่ดีขึ้น มีความเป็นเมืองน่าอยู่มากขึ้น การลดการเดินทางด้วยรถที่ใช้เครื่องยนต์ลดลง แสดงถึงมีระบบการขนส่งที่ยั่งยืน ยกระดับคุณภาพชีวิต คุณภาพชุมชน ทั้งในด้านเศรษฐกิจ ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านความปลอดภัย

8. แผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ

8.1 วัตถุประสงค์และยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่ง

8.1.1 วัตถุประสงค์หลักของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 และฉบับที่ 9

วัตถุประสงค์หลักของแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งในพื้นที่ศึกษาในจังหวัดศรีสะเกษ สามารถกำหนดให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์หลักของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 ซึ่งสามารถสรุปได้ ดังนี้คือ

(1) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อคุณภาพและการดำรงชีวิตที่ดีขึ้น พัฒนาสิ่งแวดล้อม ลดความเสี่ยงและความรุนแรงของอุบัติเหตุและผลกระทบของการจราจรและการขนส่งที่มีต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และสิ่งอันควรอนุรักษ์ทางศิลปวัฒนธรรมให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้

(2) จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางขั้นพื้นฐานให้สามารถเดินทางติดต่อถึงกันได้ โดยให้มีบริการอย่างทั่วถึง ค่าบริการที่เหมาะสม และให้ความสำคัญต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ

(3) เพิ่มประสิทธิภาพในทางเศรษฐกิจให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก

(4) เพิ่มสมรรถนะของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ด้านการจราจรและขนส่ง เพื่อรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้น และลดความคับคั่งของการจราจร

(5) ส่งเสริม สนับสนุนและชี้นำการพัฒนาเมืองในพื้นที่ศึกษา

อย่างไรก็ตามแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งจังหวัดศรีสะเกษต้องคำนึงถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 – 2549) ซึ่งได้กำหนดแนวทางการพัฒนาด้านการจราจรและการขนส่งไว้ในยุทธศาสตร์การเพิ่มสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้ คือ

(1) สนับสนุนการเพิ่มผลผลิตของประเทศ เพื่อการแข่งขันและการพัฒนาที่ยั่งยืน

แผนนี้จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะภาคการผลิตและบริการ โดยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านการขนส่ง สื่อสาร โทรคมนาคม พลังงานและสาธารณูปการ ให้มีคุณภาพการบริการในระดับมาตรฐาน สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และสามารถลดต้นทุนการผลิต รวมทั้งมีระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและโปร่งใส สอดคล้องกับสถานการณ์เศรษฐกิจและเงื่อนไขทางสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งมีแนวทางที่สำคัญดังนี้

- ใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ได้พัฒนาขึ้นแล้วคุ้มค่า โดยให้ความสำคัญกับการจัดการดูแลบำรุงรักษาที่มีประสิทธิภาพ และการเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัย มีราคาที่เหมาะสม เพื่อสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของระบบเศรษฐกิจโดยรวม
- พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงข่ายโทรคมนาคม ท่าอากาศยานและท่าเรือหลัก ให้มีคุณภาพอยู่ในระดับมาตรฐาน สะดวกรวดเร็ว เพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะของภาคการผลิตและบริการของประเทศ
- ปรับปรุงกระบวนการจัดเตรียมโครงการให้มีความสมบูรณ์ โดยคำนึงถึงผลกระทบด้านเศรษฐกิจภาระหนี้ของประเทศ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและวิถีชีวิตของชุมชน และสนับสนุนให้มีการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนทุกส่วนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งมีการดำเนินการตามขั้นตอนของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด เพื่อให้การบริหารจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐานมีประสิทธิภาพ โปร่งใสและเกิดการยอมรับจากประชาชน
- ดำเนินการแปรรูปรัฐวิสาหกิจอย่างเป็นขั้นตอน โดยให้ความสำคัญในการเตรียมความพร้อม ทั้งในด้านการปรับองค์กรและการพัฒนาบุคคลากรของหน่วยงาน เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการที่ดี การสนับสนุนบทบาทการลงทุนของภาคเอกชนที่คำนึงถึงการเพิ่มประสิทธิภาพ การให้บริการเพื่อลดภาระการลงทุนของภาครัฐ และเป็นทางเลือกให้ประชาชนได้รับบริการที่มีคุณภาพดีขึ้น ขณะเดียวกันมีการจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลโครงสร้างพื้นฐานรายสาขาให้ได้มาตรฐาน ทั้งในด้านคุณภาพและอัตราค่าบริการ เพื่อให้การแปรรูปรัฐวิสาหกิจเกิดความเป็นธรรมต่อผู้ให้และผู้ใช้บริการ และเกิดประโยชน์ต่อประชาชนโดยส่วนรวม

(2) ส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

พัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างกันให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจ ที่สามารถสนับสนุนการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่เขตเศรษฐกิจ เพื่อนำไปสู่การใช้ประโยชน์ในทรัพยากรร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพและเสริมขีดความสามารถด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

8.1.2 นโยบายของคณะรัฐมนตรีด้านการคมนาคม

คณะรัฐมนตรีโดย พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี ได้แถลงนโยบายในการพัฒนาประเทศต่อรัฐสภา เมื่อวันจันทร์ที่ 26 กุมภาพันธ์ 2544 ไว้ดังนี้

(1) ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเครือข่ายคมนาคม ขนส่ง และสื่อสาร บนพื้นฐานของการเกื้อหนุนการผลิต การสร้างงานและสร้างรายได้

(2) พัฒนาระบบสื่อสารโทรคมนาคมให้ทันสมัยและทั่วถึง เพื่อประโยชน์ในการรับและส่งสารสนเทศและความรู้ไปสู่ประชาชาชน เชื่อมโยงกับต่างประเทศ และรองรับต่อการเปิดเสรีในธุรกิจโทรคมนาคม

(3) ปรับปรุงและพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและเครือข่ายการคมนาคมภายในประเทศ ให้เชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

(4) ส่งเสริมความร่วมมือในการสร้างเครือข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางบกในภูมิภาค พัฒนาเศรษฐกิจ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

(5) ส่งเสริมการพัฒนาการพาณิชย์นาวีให้เป็นระบบอย่างจริงจัง เพื่อสนับสนุนภาคการส่งออกของประเทศ โดยส่งเสริมการพัฒนากองเรือไทยและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องให้เข้มแข็ง การก่อสร้างและบริหารจัดการท่าเรือน้ำลึกให้เพียงพอและได้มาตรฐาน

(6) สร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อการคุ้มครองสิทธิ เสรีภาพ และความปลอดภัยของการเดินเรือทั้งทางน้ำและทางทะเลในประเทศเพื่อนบ้าน

(7) พัฒนาคุณภาพและปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งทางอากาศ เพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ การส่งเสริมการท่องเที่ยว และการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ตลอดจนผลักดันให้ประเทศไทยเป็นเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาค

8.1.3 แผนหลักด้านการขนส่ง กระทรวงคมนาคม

วัตถุประสงค์ของแผนหลักด้านการขนส่ง พ.ศ. 2540-2549 ซึ่งกระทรวงคมนาคมใช้เป็นแนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศในช่วงระยะเวลา 10 ปี สามารถแยกได้เป็น 2 ด้านดังนี้

(1) วัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาคนและสังคม และเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน

วัตถุประสงค์ในการพัฒนาคนและสังคม และเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน ถือว่าเป็นวัตถุประสงค์หลัก สอดคล้องกับแนวคิดของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 สิ่งที่ควรเน้นคือ

- การเพิ่มความปลอดภัยในระบบการขนส่งทุกรูปแบบ โดยเฉพาะการขนส่งทางถนนและให้ความสำคัญต่อการปรับเปลี่ยนส่วนแบ่งของรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนระบบการขนส่งที่มีความปลอดภัยสูง

- ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากระบบการขนส่ง ทั้งทางด้านการลดมลภาวะของการขนส่งแต่ละรูปแบบ และการให้ความสำคัญเพิ่มขึ้นต่อระบบการขนส่งที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย

- การขยายโครงสร้างพื้นฐานและบริการการขนส่ง ให้ประชาชนในวงกว้างสามารถเข้าถึงบริการการขนส่งอย่างทั่วถึงและในราคาที่เป็นธรรม โดยระบบการขนส่งจะต้องมีการเชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพทั้งระบบ เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเดินทางจากต้นทางได้อย่างครบวงจร

- การใช้การพัฒนาระบบการขนส่งในเชิงรุก ที่จะชี้นำการพัฒนารูปแบบการใช้ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งรูปแบบการพัฒนาเมือง และการกระจายแหล่งงานและความเจริญไปสู่ชนบทและภูมิภาคต่าง ๆ อย่างทั่วถึง

(2) วัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ

นอกจากการพัฒนาระบบการขนส่งให้เอื้อต่อการพัฒนาคนและสังคม และการเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชนแล้ว ระบบการขนส่งจะต้องช่วยสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศด้วย แต่ทั้งนี้ต้องพยายามไม่ให้การพัฒนาระบบการขนส่งเพื่อวัตถุประสงค์ทางเศรษฐกิจขัดกับการพัฒนาคนและสังคม และการเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างสิ้นเชิง การพัฒนาระบบการขนส่งที่เพิ่มการพัฒนาทางเศรษฐกิจควรจะเน้นคือ

- การพัฒนาระบบการขนส่งให้มีขีดความสามารถเพียงพอที่จะรองรับความต้องการที่จะเพิ่มขึ้นอย่างมากในอนาคตได้ โดยคำนึงถึงต้นทุนของระบบการขนส่ง ทั้งต้นทุนต่อผู้ใช้บริการการขนส่ง และต้นทุนต่อประชาชนที่ต้องจ่ายภาษีอากรเพื่อให้รัฐลงทุนในระบบการขนส่ง

- การเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพของการให้บริการขนส่ง โดยมีต้นทุนที่ไม่สูงเกินควร เน้นการเพิ่มการแข่งขันในการให้บริการขนส่ง โดยนโยบายควรดำเนินในทิศทางที่จะลดการผูกขาดในทุกส่วนของระบบการให้บริการการขนส่งเท่าที่จะทำได้ และพัฒนาประสิทธิภาพขององค์กรของรัฐทางด้านการขนส่ง ตลอดจนทบทวนบทบาทขององค์กรของรัฐในระบบการขนส่ง และสนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในระบบการขนส่งซึ่งทำโดยภาครัฐมากขึ้น

- การพัฒนาประสิทธิภาพของการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ เพื่อให้สามารถใช้บริการการขนส่งในเชิง Mass Transportation ได้มากขึ้นรวมถึงชนิดและลักษณะของการขนส่งที่เหมาะกับการใช้ Mass Transportation ซึ่งจะเป็นการลดต้นทุนโดยรวมของการขนส่งได้ (ทั้งต้นทุนทางตรงและต้นทุนทางอ้อม)

- การส่งเสริมประสิทธิภาพและขีดความสามารถของประเทศไทยในอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวกับการขนส่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ และเตรียมพร้อมรองรับการเปิดเสรีทางการค้าและบริการที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยต้องเน้นการพัฒนาอย่างครบวงจร รวมถึงการเพิ่มขีดความสามารถทางเทคโนโลยีของไทย และการพัฒนาปริมาณและคุณภาพของบุคลากรให้เพียงพอกับความต้องการ

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการขนส่งที่จะเชื่อมกับต่างประเทศในเชิงรุกเพื่อส่งเสริมศักยภาพของประเทศไทยที่จะเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาค

8.1.4 วิสัยทัศน์ และยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม

8.1.4.1 วิสัยทัศน์กระทรวงคมนาคม

"มุ่งมั่นพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรให้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ทันเวลา ทำให้ประชาชนทุกระดับ สามารถเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะได้อย่างเท่าเทียมกัน พัฒนาให้เกิดการเชื่อมโยงข่ายคมนาคมขนส่งทุกระบบ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการเสริมสร้างศักยภาพของประเทศสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและจราจรในภูมิภาค"

8.1.4.2 ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

(1) เพิ่มขีดความสามารถของระบบโครงสร้างพื้นฐานและบริการคมนาคมขนส่งให้มีความคุ้มค่าและทั่วถึงเพื่อตอบสนองต่อยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ

(2) ผสานและเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนระบบสาธารณะทั้งคนและสินค้า และขยายโอกาสการเดินทางสัญจรอย่างเสมอภาค

(3) ทำให้ระบบคมนาคมขนส่งปลอดภัยมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยและส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น

(4) เพิ่มการใช้ประโยชน์จากระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่มีอยู่

(5) สร้างศักยภาพการบริหารจัดการ กำกับ ดูแลที่ดี โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วม เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการต่อประชาชน

8.1.5 วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง กลุ่มที่ 2 (กลุ่มที่ 7.2)

จากนโยบายบริหารผู้ว่าราชการจังหวัดแบบบูรณาการ (Chief Executive Officer, CEO) ของ ฯพณฯ พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี จังหวัดศรีสะเกษ ได้ถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน กลุ่มที่ 2 (กลุ่มที่ 7.2) ซึ่งประกอบไปด้วยจังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ ยโสธร และอำนาจเจริญ โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้กลุ่มจังหวัดได้จัดทำยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดโดยยึดถือยุทธศาสตร์ตามระเบียบวาระแห่งชาติ ใน 5 ด้าน ซึ่งได้แก่

(1) การแก้ไขปัญหาความยากจน และการกระจายรายได้

(2) การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

(3) การพัฒนาทุนทางสังคม

(4) การพัฒนาที่ยั่งยืน

(5) การบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

จากยุทธศาสตร์วาระแห่งชาติ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน กลุ่มที่ 2 (กลุ่มที่ 7.2) ได้กำหนดวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ ไว้ดังนี้

- **วิสัยทัศน์**

"ประชาชนสังคมเข้มแข็ง มีคุณภาพชีวิต ข้าวหอมมะลิ สินค้าเกษตรมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น และเป็นพันธมิตรกับประเทศเพื่อนบ้าน"

- **ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของกลุ่มจังหวัด (Strategies)**
  - **ยุทธศาสตร์ที่ 1** เมืองน่าอยู่ ชุมชนเข้มแข็ง ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีและมีรายได้สูงขึ้น
  - **ยุทธศาสตร์ที่ 2** ผลิตภัณฑ์ข้าวหอมมะลิจากกลุ่มจังหวัดมีมูลค่า ปลอดภัยจากสารพิษ
  - **ยุทธศาสตร์ที่ 3** การแปรรูปสินค้าให้มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น
  - **ยุทธศาสตร์ที่ 4** ประตูการค้า การคมนาคม และการท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
  - **ยุทธศาสตร์ที่ 5** การพัฒนาระบบบริหารงานแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์

8.1.6 วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดศรีสะเกษ

- **วิสัยทัศน์**

"เมืองน่าอยู่ ประตูการค้า การท่องเที่ยว สู่ดินแดนขอมโบราณ และนำการผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์สู่ครัวโลก"

- **ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของจังหวัด (Strategies)**
  - **ยุทธศาสตร์ที่ 1** พัฒนาศรีสะเกษเป็นเมืองน่าอยู่
  - **ยุทธศาสตร์ที่ 2** วิถีศรีสะเกษสร้างอาชีพ สร้างรายได้
  - **ยุทธศาสตร์ที่ 3** พัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และสังคมกับประเทศเพื่อนบ้าน
  - **ยุทธศาสตร์ที่ 4** วัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณี และหลักธรรมอันดีงาม เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม
  - **ยุทธศาสตร์ที่ 5** ปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและแข่งขันได้
  - **ยุทธศาสตร์ที่ 6** บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

8.1.7 วิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาเทศบาลเมืองศรีสะเกษ 3 ปี (พ.ศ. 2549 – 2551)

8.1.7.1 วิสัยทัศน์การพัฒนา

"เมืองน่าอยู่ เมืองสุขภาพดี"

8.1.7.2 ยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนา

ยุทธศาสตร์การพัฒนาของเทศบาลเมืองศรีสะเกษใน 3 ปี (พ.ศ. 2549-2551) สามารถแบ่งออกเป็นกลุ่มยุทธศาสตร์ 3 กลุ่ม ดังนี้

- **กลุ่มยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อรองรับการถ่ายโอนภารกิจตามแผนการกระจายอำนาจประกอบด้วยยุทธศาสตร์ ดังนี้**
  - ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบบริหารและจัดการด้านสาธารณสุข
  - ยุทธศาสตร์การพัฒนาและส่งเสริมการศึกษา

- ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และโครงสร้างพื้นฐาน
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบสวัสดิการสังคม
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาและส่งเสริมความมั่นคงและปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน
- ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างเศรษฐกิจของชุมชนเพื่อยกระดับรายได้ของประชาชน
- ยุทธศาสตร์การส่งเสริมและพัฒนาเป็นศูนย์ประสานการท่องเที่ยวอีสานใต้
- ยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ดี
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาและส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมประเพณีและภูมิปัญญาท้องถิ่น

- **ยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อสร้างความเข้มแข็งของชุมชน ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ ดังนี้**
  - ยุทธศาสตร์การพัฒนาและส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชน

- **ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบบริหารจัดการสู่ธรรมาภิบาล ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ ดังนี้**
  - ยุทธศาสตร์การพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารประชาชนสู่ธรรมาภิบาล

8.1.8 วัตถุประสงค์และยุทธศาสตร์ของการวางแผนด้านการจราจรและขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ

จากการพิจารณาวัตถุประสงค์ของโครงการดังที่กล่าวไว้ในบทที่ 1 รวมถึงวัตถุประสงค์หลักของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 และฉบับที่ 9 นโยบายทางด้านการคมนาคมของคณะรัฐมนตรี แผนหลักด้านการขนส่งกระทรวงคมนาคม วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน กลุ่มที่ 2 (กลุ่มที่ 7.2) วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดศรีสะเกษ วิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาเทศบาลเมืองศรีสะเกษ 3 ปี ระหว่างปี พ.ศ.

2549-2551 และคำขวัญของจังหวัดศรีสะเกษที่ว่า ***"ศรีสะเกษ แดนปราสาทขอม หอมกระเทียมดี มีสวนสมเด็จ เขตดงลำดวน หลากล้วนวัฒนธรรม เลิศล้ำสามัคคี"*** และจากความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีหน้าที่รับผิดชอบงานด้านการจราจรและขนส่ง ตัวชี้วัดความจำเป็นพื้นฐาน (จปฐ.) ที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่ง รวมทั้งผลที่ได้จากการสำรวจสภาพการจราจรและปัญหาการจราจร ***คณะที่ปรึกษา*** ได้เสนอวัตถุประสงค์และยุทธศาสตร์ด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัดศรีสะเกษ ไว้ดังต่อไปนี้ คือ

(1) วัตถุประสงค์ : เพิ่มประสิทธิภาพของระบบการจราจรและขนส่ง และระบบการจัดการจราจร

ยุทธศาสตร์ :

- ปรับปรุงระบบโครงข่ายถนนและระบบการจัดการจราจร ให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด
- สร้างและปรับปรุงแนวถนนใหม่ที่เป็นเส้นทางการจราจรและขนส่งสำคัญ
- จำแนกประเภทของถนนให้เหมาะสมตามหน้าที่การใช้งาน
- ปรับปรุงระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรให้เป็นระบบอัจฉริยะ (Intelligent Transport System)
- ส่งเสริมให้ความรู้เกี่ยวกับระเบียบวินัยการจราจร

(2) วัตถุประสงค์ : เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและลดความเสี่ยงและความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจราจร

ยุทธศาสตร์ :

- ปรับปรุง/แก้ไขจุดอันตรายจากอุบัติเหตุจราจร
- การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit, RSA)
- ปรับปรุงระบบสัญญาณไฟควบคุม ณ ทางแยก
- ลดความเร็วของยวดยานในกระแสจราจร
- ลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุของคนเดินเท้าขณะข้ามถนน
- ให้ความรู้และรณรงค์ในเรื่องความปลอดภัยและระเบียบวินัยการจราจร
- กวดขัน/ตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด
- การพัฒนาบริการตรวจสภาพยานยนต์ประจำปี

(3) วัตถุประสงค์ : อนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ :

- จัดระบบการจัดการจราจรให้สอดคล้องกับประเภทของถนน สภาพแวดล้อม และการใช้ที่ดิน
- ควบคุมสภาพการจราจร (ปริมาณจราจร ความเร็ว ปริมาณรถบรรทุก) ให้เหมาะสมตามประเภทของถนน สภาพแวดล้อม และสภาพการใช้ที่ดิน
- ลดผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมจากการจราจร

(4) วัตถุประสงค์ : ส่งเสริมระบบการจราจรและการขนส่งแบบยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ :

- ส่งเสริมการเดินทางด้วยเท้าและการขับขี่จักรยาน
- ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นจุดเด่นของเมือง เช่น จักรยานสามล้อถีบ และรถไฟ เป็นต้น
- เพิ่มคุณภาพและประสิทธิภาพของการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ
- ปรับปรุงสถานีขนส่งผู้โดยสาร

(5) วัตถุประสงค์ : ส่งเสริมการท่องเที่ยวและความปลอดภัยในการท่องเที่ยว

ยุทธศาสตร์ :

- ปรับปรุงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวที่สะดวกสบายและปลอดภัย
- ปรับปรุงถนนที่เป็นเส้นทางการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยว
- ส่งเสริมการเผยแพร่ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวและข้อมูลเส้นทางการเดินทาง รวมทั้งรูปแบบการเดินทางประเภทต่าง ๆ แก่นักท่องเที่ยว

(6) วัตถุประสงค์ : ส่งเสริมความร่วมมือและการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ยุทธศาสตร์ :

ส่งเสริมการก่อสร้างและปรับปรุงระบบโครงข่ายถนนและเส้นทางรถไฟที่เป็นเส้นทางการขนส่งที่สำคัญเชื่อมโยงระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

(7) วัตถุประสงค์ : เพิ่มสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันในด้านการค้า การลงทุน และการบริการ

ยุทธศาสตร์ :

ส่งเสริมการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าที่เป็นผลผลิตจากท้องถิ่นสู่ภูมิภาคอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน

8.2 แผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ

จากวัตถุประสงค์และยุทธศาสตร์ของการวางแผนด้านการจราจรและขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ ในหัวข้อ 8.1.8 ผนวกกับผลจากการวิเคราะห์สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินและแนวโน้มการขยายตัวของเมือง และทางด้านการจราจรและการขนส่ง รวมทั้งพิจารณาถึงหลักการสำคัญในการวางแผนด้านการจราจรและการขนส่ง ซึ่งได้แก่ หลักการจำแนกประเภทของถนนตามหน้าที่การทำงาน (Functional Road Hierarchy Classification) หลักการพัฒนาการขนส่งแบบยั่งยืน (Sustainable Transport Development) และหลักการเมืองน่าอยู่ (Livable Cities) และผสมผสานกับวิสัยทัศน์ของจังหวัดศรีสะเกษ คณะที่ปรึกษาจึงได้เสนอแผนแม่บทการจัดระบบการจราจรและการขนส่ง โดยแบ่งเป็น 3 ระยะ ได้แก่

(1) แผนระยะสั้น 1-2 ปี (พ.ศ. 2550-2551)

(2) แผนระยะกลาง 3-5 ปี (พ.ศ. 2552-2554)

(3) แผนระยะยาว 6-10 ปี (พ.ศ. 2555-2559)

ในการจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและการขนส่ง เป็นการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวกับแผนงาน ต่าง ๆ (ซึ่งประกอบด้วยโครงการและมาตรการต่าง ๆ) หรือแนวคิดในการแก้ไขปัญหาจราจรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท เทศบาลเมืองศรีสะเกษ เป็นต้น ดังแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ฉ**) ประกอบด้วยแผนงานตั้งแต่แผนในระยะสั้นไปจนถึงระยะยาว เพื่อใช้ในการวิเคราะห์และจัดทำแผน รวมทั้งผลการวิเคราะห์สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินและแนวโน้มการขยายตัวของเมือง และ สภาพการจราจรและผลกระทบต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย

จากผลการศึกษาและการวิเคราะห์ข้อมูลที่กล่าวมาทั้งหมด คณะที่ปรึกษาฯ ได้กำหนดแผนแม่บทด้านการจราจรและการขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งประกอบไปด้วยแผนงานต่าง ๆ 9 แผนงาน ดังนี้คือ

(1) แผนงานพัฒนาและจัดระบบการจราจร

(2) แผนงานด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม

(3) แผนงานพัฒนาโครงข่ายถนน

(4) แผนงานพัฒนา/สนับสนุนระบบขนส่งแบบยั่งยืน

(5) แผนงานบำรุงรักษาอุปกรณ์และระบบจราจร

(6) แผนงานพัฒนาความรู้ ให้การศึกษา ประชาสัมพันธ์ การรณรงค์ และการบังคับใช้กฎหมายจราจร

(7) แผนงานพัฒนาระบบสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐาน และระบบการคมนาคมที่สนับสนุนการค้า และการลงทุน

(8) แผนงานพัฒนาการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยว และความปลอดภัยในการท่องเที่ยว

(9) แผนงานพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน

8.2.1 แผนงานพัฒนาและจัดระบบการจราจร

วัตถุประสงค์ :

- เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในระบบโครงข่ายถนน ทำให้กระแสจราจรมีการเคลื่อนตัวอย่างมีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ใช้ดำเนินการ :

- ควบคุมและสนับสนุนให้ระบบโครงข่ายถนนทำหน้าที่ได้เหมาะสมตามประเภทของถนน และสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม และการใช้ที่ดินข้างเคียง
- ปรับปรุงระบบโครงข่ายถนนที่มีอยู่เดิมและใช้ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด
- ปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

โครงการ/มาตรการ ตามแผนงานนี้ ได้แก่

- โครงการควบคุมสัญญาณไฟจราจรเป็นพื้นที่ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (ATC System)
- โครงการติดตั้งระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ (ITS) บริเวณทางแยกสำคัญตามแนวเส้นทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ
- โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานที่จอดรถนอกถนน
- โครงการการจัดการจราจรวงเวียนแม่ศรีสระผมและวงเวียนน้ำพุหน้าสถานีรถไฟจังหวัดศรีสะเกษ
- โครงการห้ามจอดรถในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน

- การปรับปรุงการจัดการจราจรบริเวณสามแยกถนนกวงเฮงบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 220
- การปรับปรุงการจัดการจราจรตามแนวถนนขุขันธุ์ บริเวณสามแยก บรรจบกับถนนไปกวงเฮงและทางหลวงหมายเลข 220
- โครงการการจัดการจราจรบริเวณตลาดสดเทศบาล 2

รายละเอียดของโครงการแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ซ**

8.2.2 แผนงานด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม

วัตถุประสงค์ :

- เพื่อเพิ่มความปลอดภัย ลดจำนวนและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรและลดความเสี่ยงในการจราจรและการขนส่งทั้งผู้ขับขี่ยวดยานและคนเดินเท้า
- เพื่อส่งเสริมความเสมอภาคในการใช้พื้นที่ถนนสำหรับรถยนต์และคนเดินเท้า (ที่เป็นผู้ใหญ่ เด็ก คนชรา และผู้ทุพลภาพ)
- เพื่อปรับปรุงสภาพผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการจราจร เช่น ลดปริมาณฝุ่น มลพิษทางอากาศ มลพิษทางเสียง เป็นต้น

ยุทธศาสตร์ที่ใช้ดำเนินการ :

- ปรับปรุง/แก้ไขจุดอันตรายจากอุบัติเหตุจราจร
- การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน
- ปรับปรุงระบบสัญญาณไฟควบคุม ณ ทางแยก
- ลดความเร็วของยวดยานในกระแสจราจร
- ลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุของคนเดินเท้าขณะข้ามถนน
- ออกแบบและจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่คนเดินเท้าที่เป็นเด็ก ผู้ใหญ่ ผู้สูงอายุ และผู้ทุพลภาพ
- ให้ความรู้และรณรงค์เรื่องความปลอดภัย และระเบียบวินัยจราจร
- กวดขันในการตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด

โครงการ/มาตรการ ตามแผนงานนี้ ได้แก่

- โครงการจัดหาอุปกรณ์เพื่อสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายให้ผู้ขับขี่ยวดยานปฏิบัติตามกฎจราจร
- โครงการจัดหาอุปกรณ์เพื่อตรวจสอบสภาพยวดยานและประเมินคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- โครงการจัดตั้งหน่วยสืบค้นหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุขนส่งและจราจรเชิงลึก
- โครงการจัดทำระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรโดยใช้ GIS ระดับจังหวัด
- โครงการจัดทำระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางรถไฟ
- โครงการตรวจจับความเร็ว
- โครงการพัฒนาบริการตรวจสอบสภาพยานยนต์ประจำปี
- โครงการพัฒนาระบบการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ณ จุดเกิดเหตุ จังหวัดศรีสะเกษ
- โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit)
- การปรับปรุงทางข้ามบริเวณด้านหน้าโรงเรียนในเขตเมืองศรีสะเกษ
- โครงการพัฒนาปรับปรุงภูมิทัศน์ตามแนวรางรถไฟในเขตเมืองศรีสะเกษ
- โครงการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายภายในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ และการศึกษาหาแนวทางการแก้ไขจุดอันตรายในจังหวัดศรีสะเกษ

รายละเอียดของโครงการแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ฌ**

8.2.3 แผนพัฒนาโครงข่ายถนน

วัตถุประสงค์ :

- เพื่อพัฒนาโครงข่ายถนนให้มีการเชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สามารถรองรับการจราจรและการขนส่งในปัจจุบันและอนาคต และสามารถเข้าถึงได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยอาศัยหลักการจำแนกประเภทของถนนตามหน้าที่การทำงานของถนน และคำนึงถึงสภาพสิ่งแวดล้อม และการใช้ที่ดินข้างเคียง รวมทั้งสามารถรองรับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น และกระตุ้น/สนับสนุนการเจริญเติบโตของเมือง รวมทั้งแก้ไขปัญหาการเข้าถึงได้ของพื้นที่ปิดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ใช้ในการดำเนินการ :

- จำแนกประเภทของโครงข่ายถนนตามหน้าที่การทำงานของถนน โดยคำนึงถึงปัจจัยอื่น ๆ ด้วยได้แก่ สภาพสิ่งแวดล้อม และสภาพการใช้ที่ดินข้างเคียง
- ปรับปรุง/ก่อสร้างถนนสายหลัก สายรองและซอย ให้เป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์และมีการเชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- ก่อสร้างโครงข่ายถนนเชื่อมโยงพื้นที่สำคัญต่าง ๆ เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต สนับสนุนการเข้าถึงได้ และสนับสนุนให้มีการพัฒนาเมืองในทิศทางที่เหมาะสม

โครงการ/มาตรการ ตามแผนงานนี้ ได้แก่

- โครงการปรับปรุงและก่อสร้างถนนอุบลและถนนเทพา
- โครงการปรับปรุงและเพิ่มมาตรฐานโครงข่ายถนน ในเขตผังเมืองช่วงแผนงานโครงการระยะกลาง
- โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ ในเขตผังเมือง ช่วงแผนงานโครงการระยะกลาง
- โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ ในเขตผังเมือง ช่วงแผนงานโครงการระยะยาว

รายละเอียดของโครงการแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ญ**

8.2.4 แผนงานพัฒนา/สนับสนุนระบบขนส่งแบบยั่งยืน

วัตถุประสงค์ :

- เพื่อเป็นการพัฒนาระบบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัยและเป็นการอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรม สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ โดยให้มีการใช้ที่ดินในเมืองและพลังงาน (ที่ไม่สามารถทดแทนได้) ให้มีประสิทธิภาพสูงสุดและก่อให้เกิดมลภาวะน้อยที่สุด ในขณะที่สามารถบรรลุความต้องการของการพัฒนาทางด้านสังคมและเศรษฐกิจของประชาชนได้

ยุทธศาสตร์ที่ใช้ดำเนินการ :

- ส่งเสริมการเดินทางโดยการเดินเท้า และการใช้จักรยาน
- ปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นทางเลือกที่จะสามารถทดแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง (สกายแล๊ป)

โครงการ/มาตรการ ตามแผนนี้ ได้แก่

- โครงการปรับปรุงการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง
- โครงการระบบรถรับส่งนักเรียนในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ
- โครงการศึกษาความเหมาะสมในการเชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสารในทุกรูปแบบของการขนส่ง
- โครงการจัดหารถจักรยานให้เช่าสำหรับนักเรียนเพื่อการเดินทางต่อเนื่องจากระบบขนส่งสาธารณะ
- โครงข่ายถนนคนเดินและทางจักรยานในเขตเมืองศรีสะเกษ

รายละเอียดของโครงการแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ฎ**

8.2.5 แผนงานปรับปรุง/จัดหา/บำรุงรักษาอุปกรณ์และระบบจราจร

วัตถุประสงค์ :

- เพื่อปรับปรุง/จัดหาอุปกรณ์ควบคุมการจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนที่ได้มาตรฐานและมีประสิทธิภาพ และบำรุงรักษาระบบการจราจรและการขนส่งที่มีอยู่ อันได้แก่ ถนน อุปกรณ์ควบคุมการจราจรและสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน เป็นต้น ให้มีสภาพดี สามารถใช้งานได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิผลตลอดเวลา

ยุทธศาสตร์ที่ใช้ดำเนินการ :

- ให้หน่วยงานของท้องถิ่นให้ความสำคัญต่อการซ่อมบำรุงมากขึ้น และจัดงบซ่อมบำรุงให้เป็นประจำทุกปี

โครงการ/มาตรการ ตามแผนงานนี้ ได้แก่

- โครงการติดตั้ง/ปรับปรุงป้ายบังคับ ป้ายเตือน ป้ายแนะนำการจราจรต่าง ๆ ให้ได้มาตรฐาน
- โครงการซ่อมบำรุง/ปรับปรุงป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง และขอบคันหิน
- โครงการบำรุงรักษาระบบสัญญาณไฟจราจรให้ใช้การได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

รายละเอียดของโครงการแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ฏ**

8.2.6 แผนงานพัฒนาความรู้ ให้การศึกษา ประชาสัมพันธ์ การรณรงค์ และการบังคับใช้กฎหมายการจราจร

วัตถุประสงค์ :

- เพื่อพัฒนาองค์ความรู้ของบุคลากรทั้งภาครัฐและเอกชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจราจรและการขนส่ง เช่น ตำรวจจราจร วิศวกร นักเรียน นักศึกษา นักวางแผนเมือง เป็นต้น
- ให้การศึกษา/ประชาสัมพันธ์/รณรงค์/การบังคับใช้กฎหมาย ต่อผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่มให้มีจิตสำนึกและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการจราจรที่ถูกต้องและเหมาะสม เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดและปัญหาอุบัติเหตุจราจร

ยุทธศาสตร์ที่นำมาใช้ดำเนินการ :

- จัดทำโครงการฝึกอบรมและให้ความรู้เกี่ยวกับเรื่องระเบียบวินัยและกฎหมายการจราจรแก่บุคลากรภาครัฐและเอกชน รวมทั้งผู้ใช้รถใช้ถนน และนิสิตนักศึกษา ประชาชนทั่วไป อย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ
- จัดทำโครงการ กำหนดสถานที่ จัดทำอุปกรณ์โสต และจัดทำสื่อในรูปแบบต่าง ๆ
- จัดให้มีการศึกษาวิจัยทั้งทางด้านวิศวกรรม และวิจัยสถาบัน เพื่อให้เข้าใจจิตวิทยาและพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนในการเดินทางและปฏิบัติตามกฎระเบียบวินัยจราจร และประเมินผลของโครงการรณรงค์ต่าง ๆ ก่อนและหลังการดำเนินงานโครงการ

- จัดให้มีการเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง

โครงการ/มาตรการ ตามแผนงานนี้ ได้แก่

- โครงการรณรงค์ให้คนเดินข้ามถนนโดยใช้ทางข้าม
- โครงการรณรงค์และกวดขันการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัย
- โครงการรณรงค์และกวดขันการใช้เข็มขัดนิรภัยและใบขับขี่
- โครงการรณรงค์และกวดขันไม่ให้ขับรถขณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกาย
- โครงการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร
- โครงการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ประชาชนให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินทางโดยรถไฟและการขับยวดยานผ่านจุดตัดทางรถไฟ
- โครงการเพิ่มมาตรการเข้มงวดในการตรวจสอบผู้ฝ่าฝืน พ.ร.บ. การจราจร
- โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ เรื่อง “การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit, RSA) และการแก้ไขจุดอันตราย (Black Spot Treatment)”
- โครงการฝึกอบรมเรื่อง “ส่งเสริมการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน”

รายละเอียดของโครงการแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ฐ**

8.2.7 แผนงานพัฒนาระบบสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐาน และระบบการคมนาคมที่สนับสนุนการค้า และการลงทุน

วัตถุประสงค์ :

- เพื่อพัฒนาระบบสาธาณูปโภค โครงสร้างพื้นฐาน และระบบการคมนาคมขนส่งให้สามารถส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการค้า และการลงทุน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ตลอดจนส่งเสริมให้เกิดการสร้างรายได้และกระจายรายได้ให้แก่ประชาชน

ยุทธศาสตร์ที่นำมาใช้ดำเนินการ :

- ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- พัฒนาพื้นที่ให้มีความทันสมัย เป็นชุมชนน่าอยู่ ควบคู่ไปกับการอนุรักษ์พื้นที่เดิมที่มีอยู่ให้สอดคล้องกันอย่างเหมาะสม

โครงการ/มาตรการ ตามแผนงานนี้ ได้แก่

- โครงการปรับปรุงผิวจราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน
- โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าและคลังสินค้าชานเมือง
- โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานีขนส่งแห่งที่ 2
- โครงการจัดตั้งสถานีรถไฟย่อยบริเวณพื้นที่เมืองด้านตะวันออก (มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ)
- โครงการพัฒนาปรับปรุงสถานีรถไฟศรีสะเกษและพื้นที่โดยรอบ

รายละเอียดของโครงการแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ฑ**

8.2.8 แผนงานพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและความปลอดภัยในการท่องเที่ยว

วัตถุประสงค์ :

- เพื่อส่งเสริมให้เกิดความสะดวกสบาย รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทางไปยังและในบริเวณเข้า-ออกแหล่งท่องเที่ยว
- เพื่อส่งเสริมให้มีแหล่งท่องเที่ยวที่สวยงาม ดึงดูดให้เกิดการเดินทางไปพักผ่อนหย่อนใจมากขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่นำมาใช้ดำเนินการ :

- ปรับปรุงภูมิทัศน์และระบบการจราจรบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ
- ปรับปรุงเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ
- ปรับปรุงและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อให้การเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดศรีสะเกษที่สะดวกสบายและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
- ปรับปรุงการเผยแพร่ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวและข้อมูลเส้นทางการเดินทาง รวมทั้งรูปแบบการเดินทางประเภทต่าง ๆ แก่นักท่องเที่ยว

โครงการ/มาตรการ ตามแผนงานนี้ ได้แก่

- โครงการประชาสัมพันธ์เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในเขตจังหวัดศรีสะเกษ
- โครงการปรับปรุงและบำรุงรักษาเส้นทางที่เชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในจังหวัดศรีสะเกษ
- โครงการกำหนดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศ เส้นทางศรีสะเกษ – ช่องสะงำ – นครวัตร

รายละเอียดของโครงการแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ฒ**

8.2.9 แผนงานพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน

วัตถุประสงค์ :

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเมืองชายแดน (เช่น พัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคม) เพื่อเสริมสร้างและเชื่อมโยงกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจตามแนวชายแดน เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความเข้มแข็งของระบบเศรษฐกิจไทย เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับตลาดโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อเปิดประตูเศรษฐกิจของประเทศสู่นานาชาติโดยตรง และเพื่อสร้างความสัมพันธ์ด้านความเจริญและความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การร่วมกันอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาประเทศที่ยั่งยืน และการช่วยเหลือแลกเปลี่ยนทางวิชาการกับประเทศเพื่อนบ้าน

ยุทธศาสตร์ที่ใช้ดำเนินการ :

- ส่งเสริมการก่อสร้างและปรับปรุงโครงข่ายคมนาคม (ได้แก่ ทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ เป็นต้น) ที่เป็นเส้นทางการขนส่งที่สำคัญระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

โครงการ/มาตรการ ตามแผนงานนี้ ได้แก่

- โครงการปรับปรุงและก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ

- โครงการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมหลักที่เชื่อมต่อจังหวัดศรีสะเกษและจังหวัดสุรินทร์
- โครงการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมหลักเพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

รายละเอียดของโครงการแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ณ**

รายละเอียดแสดงตัวชี้วัดของโครงการได้ให้ไว้ในตารางที่ 8.2-1 รายละเอียดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของแต่ละแผนงานและแต่ละช่วงเวลาของแผนระยะต่างๆ แสดงไว้ในตารางที่ 8.2-2 และรายละเอียดของแผนงานและโครงการซึ่งจัดลำดับตามความสำคัญไว้ได้ให้ไว้ในตารางที่ 8.2-3

จากแผนงานโครงการที่เสนอทั้งหมด คณะที่ปรึกษายังได้ทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ดังแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ด** ที่อาจเกิดขึ้นเมื่อมีการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการที่คณะที่ปรึกษาเสนอ

นอกจากนี้ เพื่อให้แผนแม่บทฯ ถูกนำไปใช้อย่างเป็นรูปธรรม ***คณะที่ปรึกษา*** จึงเสนอให้มีคณะกรรมการด้านการจราจรและขนส่ง เป็นตัวกลางในการประสานงานระหว่างส่วนราชการและองค์กรเอกชนต่าง ๆ เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการ และนำแผนฯ ดังกล่าวไปปฏิบัติจริง โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการ/แผนงานระยะสั้นซึ่งมีขนาดเล็กที่ใช้งบประมาณในการดำเนินการน้อย

ตารางที่ 8.2-1 ตัวชี้วัดความสำเร็จของแผนงาน/โครงการ

แผนงาน	โครงการ	ตัวชี้วัด
1. แผนงานพัฒนาและจัดระบบการจราจร	1. ควบคุมสัญญาณไฟจราจรเป็นพื้นที่ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (ATC System)	- ความล่าช้าของยวดยาน
	2. ติดตั้งระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ (ITS) บริเวณทางแยกสำคัญตามแนวเส้นทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ	- ความล่าช้าของยวดยาน
	3. ศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานที่จอดรถนอกถนน	- รายงานผลการศึกษาฯ
	4. การจัดการจราจรบริเวณวงเวียนน้ำพุหน้าสถานีรถไฟและวงเวียนแม่ศรีสระผม	- ความล่าช้าของยวดยาน - ความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน
	5. การจัดการจราจรตามแนวถนนขุขันธุ์ บริเวณสามแยกบรรจบถนนไปกวงเฮงและทางหลวงหมายเลข 220	- ความล่าช้าของยวดยาน - ความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน
	6. การจัดการจราจรบริเวณสามแยกทางถนนกวงเฮงบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 220	- ความล่าช้าของยวดยาน - ความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน
	7. ห้ามจอดรถในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน	- ความล่าช้าของยวดยาน
	8. การจัดการจราจรบริเวณตลาดสดเทศบาล 2	- ความล่าช้าของยวดยาน
2. แผนงานด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม	1. จัดหาอุปกรณ์เพื่อสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายให้ผู้ขับขี่ยวดยานปฏิบัติตามกฎจราจร	- จำนวนอุบัติเหตุ - ความรุนแรงของอุบัติเหตุ

แผนงาน	โครงการ	ตัวชี้วัด
	2. จัดหาอุปกรณ์เพื่อตรวจสอบสภาพยวดยานและประเมินคุณภาพสิ่งแวดล้อม	- ระดับเสียง - ระดับความเข้มข้นของมลพิษทางอากาศ
	3. จัดตั้งหน่วยสืบค้นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรในเชิงลึก	- รายงานการแก้ไขอุบัติเหตุจราจรแต่ละกรณี - ความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน
	4. จัดทำระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรโดยใช้ GIS ระดับจังหวัด	- ฐานข้อมูลอุบัติเหตุที่มีข้อมูลด้านวิศวกรรมที่สมบูรณ์
	5. จัดทำระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางรถไฟ	- ฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางรถไฟที่มีรายละเอียดที่สมบูรณ์
	6. ตรวจจับความเร็ว	- จำนวนยวดยานที่ขับขี่ด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด
	7. พัฒนาบริการตรวจสอบสภาพยานยนต์ประจำปี	- จำนวนยวดยานที่อยู่ในสภาพดีตามกฎหมาย
	8. พัฒนาระบบการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ณ จุดเกิดเหตุ จังหวัดศรีสะเกษ	- จำนวนผู้ป่วยที่รอดตายหรือบรรเทาอาการหลังได้รับอุบัติเหตุ
	9. ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit)	- จำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุ
	10. ปรับปรุงทางข้ามบริเวณด้านหน้าโรงเรียนในเขตเมืองศรีสะเกษ	- ความปลอดภัยของคนเดินเท้า
	11. พัฒนาปรับปรุงภูมิทัศน์ตามแนวรางรถไฟในเขตเมืองศรีสะเกษ	- ความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน และคนเดินเท้า

แผนงาน	โครงการ	ตัวชี้วัด
	12. ปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายภายในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ และการศึกษาหาแนวทางการแก้ไขจุดอันตรายในจังหวัดศรีสะเกษ	- ความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน
3. แผนงานพัฒนาโครงข่ายถนน	1. ก่อสร้างถนนอุบลและถนนเทพา (สร้างถนนใหม่)	- ความล่าช้าของยวดยาน* - ระยะเวลาในการเดินทาง*
	2. โครงการปรับปรุงและเพิ่มมาตรฐานโครงข่ายถนน ในเขตผังเมือง ช่วงแผนงานโครงการระยะกลาง (ปรับปรุงถนนเดิม)	- ความล่าช้าของยวดยาน* - ระยะเวลาในการเดินทาง*
	3. โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ ในเขตผังเมือง ช่วงแผนงานโครงการระยะกลาง	- ความล่าช้าของยวดยาน - ระยะเวลาในการเดินทาง
	4. โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ ในเขตผังเมือง ช่วงแผนงานโครงการระยะยาว	- ความล่าช้าของยวดยาน - ระยะเวลาในการเดินทาง
4. แผนงานพัฒนา/สนับสนุนระบบขนส่งแบบยั่งยืน	1. ปรับปรุงการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง	- ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ - ความถี่ของการให้บริการ - จำนวนรถโดยสารประจำทาง
	2. ระบบรถรับส่งนักเรียนในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ	- จำนวนรถรับส่งนักเรียน

<u>หมายเหตุ</u> * ให้ไปดูดัชนีการประเมินในตาราง 7.7-1 (หน้า 7-48)

แผนงาน	โครงการ	ตัวชี้วัด
	3. ศึกษาความเหมาะสมในการเชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสารในทุกรูปแบบของการขนส่ง	- รายงานผลการศึกษาความเหมาะสมฯ
	4. โครงการจัดหารถจักรยานให้เช่าสำหรับนักเรียนเพื่อการเดินทางต่อเนื่องจากระบบขนส่งสาธารณะ	- จำนวนรถจักรยานที่มีที่จอด
	5. ถนนคนเดินและทางจักรยานในเขตเมืองศรีสะเกษ	- ความยาวของเส้นทางจักรยานและทางเท้า - จำนวนคนที่ใช้จักรยานและจำนวนคนเดินเท้า
5. แผนงานบำรุงรักษาอุปกรณ์และระบบจราจร	1. ติดตั้ง/ปรับปรุงป้ายบังคับ ป้ายเตือน ป้ายแนะนำการจราจรต่าง ๆ ให้ได้มาตรฐาน	- จำนวนอุบัติเหตุ
	2. ซ่อมบำรุง/ปรับปรุงป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง และขอบคันหิน	- จำนวนอุบัติเหตุ
	3. บำรุงรักษาระบบสัญญาณไฟจราจรให้ใช้การได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ	- จำนวนอุบัติเหตุ
6. แผนงานพัฒนาความรู้ให้การศึกษา ประชาสัมพันธ์ การรณรงค์ และบังคับใช้กฎหมายจราจร	1. รณรงค์ให้เดินข้ามถนนโดยใช้ทางข้าม	- ความปลอดภัยของคนเดินเท้า
	2. รณรงค์และกวดขันการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัย	- ความรุนแรงของอุบัติเหตุ
	3. รณรงค์และกวดขันการใช้เข็มขัดนิรภัยและใบขับขี่	- ความรุนแรงของอุบัติเหตุ
	4. รณรงค์และกวดขันไม่ให้ขับรถขณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกาย	- จำนวนอุบัติเหตุ
	5. เผยแพร่ประชาสัมพันธ์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร	- จำนวนอุบัติเหตุ

แผนงาน	โครงการ	ตัวชี้วัด
	6. รณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ประชาชนให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินทางโดยรถไฟและการขับยวดยานผ่านจุดตัดทางรถไฟ	- จำนวนอุบัติเหตุ ณ จุดตัดทางรถไฟกับถนน - จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการโดยสารรถไฟ
	7. เพิ่มมาตรการเข้มงวดในการตรวจสอบผู้ฝ่าฝืน พ.ร.บ. การจราจร	- จำนวนอุบัติเหตุ
	8. ฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ เรื่อง “การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit, RSA) และการแก้ไขจุดอันตราย (Black Spot Treatment)”	- จำนวนผู้เข้าร่วมฝึกอบรม - ความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาการอบรม
	9. ฝึกอบรมเรื่อง “ส่งเสริมการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน”	- จำนวนผู้เข้าร่วมฝึกอบรม - ความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาการอบรม
7. แผนงานพัฒนาระบบสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐาน และระบบการคมนาคมที่สนับสนุนการค้า และการลงทุน	1. ปรับปรุงผิวจราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน	- ความล่าช้าในการเดินทาง - ความเสียหายต่อยวดยาน - จำนวนอุบัติเหตุ ณ จุดตัดทางรถไฟกับถนน
	2. ศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าและคลังสินค้าชานเมือง	- รายงานผลการศึกษาฯ
	3. ศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานีขนผู้โดยสารแห่งที่ 2	- รายงานผลการศึกษาฯ
	4. จัดตั้งสถานีรถไฟย่อยบริเวณพื้นที่เมืองด้านตะวันออก (มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ)	- สถานีรถไฟย่อยขนาดเล็ก

แผนงาน	โครงการ	ตัวชี้วัด
	5. พัฒนาปรับปรุงสถานีรถไฟศรีสะเกษและพื้นที่โดยรอบ	- ความปลอดภัยในการเดินทาง - จำนวนร้านค้า นักท่องเที่ยว
8. แผนงานพัฒนาการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวและความปลอดภัยในการท่องเที่ยว	1. ประชาสัมพันธ์เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในเขตจังหวัดศรีสะเกษ	- เวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปสู่จุดหมาย
	2. ปรับปรุงและบำรุงรักษาเส้นทางที่เชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในจังหวัดศรีสะเกษ	- ความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว
	3. กำหนดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศ เส้นทาง ศรีสะเกษ – ช่องสะงำ – นครวัตร	- เส้นทางเดินรถโดยสารเส้นทางใหม่
9. แผนงานพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน	1. ปรับปรุงและก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ	- ระยะเวลาในการเดินทาง - สัดส่วนรถขนส่งสินค้าในกระแสจราจร
	2. ก่อสร้างเส้นทางคมนาคมหลักที่เชื่อมต่อจังหวัดศรีสะเกษและจังหวัดสุรินทร์	- ระยะเวลาในการเดินทาง - สัดส่วนรถขนส่งสินค้าในกระแสจราจร
	3. ก่อสร้างเส้นทางคมนาคมหลักเพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	- ระยะเวลาในการเดินทาง - สัดส่วนรถขนส่งสินค้าในกระแสจราจร

ตารางที่ 8.2-2 สรุปงบประมาณแผนงานจัดระบบการจราจรและขนส่งเมืองศรีสะเกษ ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

แผนงาน	จำนวนเงิน (ล้านบาท)			
	ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว	รวม
(1) พัฒนาและจัดระบบการจราจร	33.00	25.00	-	58.00
(2) ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม	50.05	60.95	19.50	129.50
(3) พัฒนาโครงข่ายถนน	3.50	293.64	855.54	1,152.68
(4) พัฒนา/สนับสนุนระบบขนส่งแบบยั่งยืน	42.50	3.20	-	45.70
(5) บำรุงรักษาอุปกรณ์และระบบจราจร	13.00	19.50	32.50	65.00
(6) พัฒนาความรู้ ให้การศึกษาประชาสัมพันธ์ การรณรงค์ และการบังคับใช้กฎหมายจราจร	15.30	18.50	22.50	56.30
(7) พัฒนาระบบสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐาน และระบบคมนาคมขนส่งที่สนับสนุนการค้า และการลงทุน	12.00	15.00	151.00	178.00
(8) พัฒนาการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวและความปลอดภัยในการท่องเที่ยว	26.00	39.00	65.00	130.00
(9) พัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน	160.00	360.00	-	520.00
รวม	**355.35**	**834.79**	**1,146.04**	**2,335.18**

ตารางที่ 8.2-3 รายละเอียดแผนงานและโครงการ

กลุ่มแผนงาน	โครงการลำดับที่	ชื่อโครงการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี พ.ศ.)									
					2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2
1	1	โครงการการจัดการจราจรบริเวณวงเวียนแม่ศรีสระผม และวงเวียนน้ำพุหน้าสถานีรถไฟ	ทสบ.*/สนง.จ./กปอ.	1.00	1.00									
1	2	โครงการการจัดการจราจรบริเวณสามแยกถนนกวงเฮงบรรจบกับทางหลวง 220	ทสบ.*/สนง.จ./กปอ.	0.55	0.55									
1	3	โครงการการจัดการจราจรบริเวณสามแยกถนนขุขันธ์บรรจบกับถนนไปกวงเฮงและทางหลวง 220	ทสบ.*/สนง.จ./กปอ.	0.60	0.60									
1	4	การจัดการจราจรบริเวณตลาดสดเทศบาล 2	ทสบ.*	0.50	0.50									
1	5	โครงการห้ามจอดรถในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน	ทสบ.*/ตร./ขส.	0.20		0.20								
1	6	โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานที่จอดรถนอกถนน	ทสบ.*/สนง.จังหวัด	1.00	1.00									
1	7	โครงการควบคุมสัญญาณไฟจราจรเป็นพื้นที่ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (ATC System)	ทสบ.*/ทล./ตร.	44.00	4.00	20.00	20.00							
1	8	โครงการติดตั้งระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ (ITS) บริเวณทางแยกสำคัญ	ทสบ./ทช./ตร./ทล.*	10.15	0.15	5.00	5.00							
2	1	โครงการจัดหาอุปกรณ์เพื่อสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายให้ผู้ขับขี่ยวดยานปฏิบัติตามกฎจราจร	ตร./ทสบ./ขส./ปก./สสจ.	20.00	5.00	3.75	3.75	3.75	3.75					
2	2	โครงการจัดตั้งหน่วยสืบค้นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรในเชิงลึก	ทล./ทช./ทสบ./ขผ./SIRDC/รพ./ปก./ตร.*/อบจ./อบต.	10.00	3.00	3.00	2.00	2.00						
2	3	โครงการพัฒนาปรับปรุงภูมิทัศน์ตามแนววางรอไฟในเขตเมืองศรีสะเกษ	การรถไฟ*/ทสบ./ขผ./ทล./กฉะกรรมการเมืองน่าอยู่	35.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00					
2	4	โครงการจัดทำระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรโดยใช้ GIS ระดับจังหวัด	รพ./สสจ./ปก.*/ตร./ทล./ขส./SIRDC/ทสบ.	5.00	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	(
2	5	โครงการตรวจจับความเร็ว	ตร.*/ทสบ./ปช./ทล./ทช./ปก./รพ.	10.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1
2	6	โครงการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายภายในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ และการศึกษาหาแนวทางการแก้ไขจุดอันตรายในจังหวัดศรีสะเกษ	ทสบ.*/ทล.*/ตร./ขส./ปก./ขผ.	10.00	2.50	4.50	2.50	1.50						
2	7	โครงการปรับปรุงทางข้ามบริเวณด้านหน้าโรงเรียนในเขตเมืองศรีสะเกษ	สถานศึกษา/ทสบ.*/ขส./ตร./ปก.	15.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00					
2	8	โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit)	ปก./ทสบ.*/ตร./ทล.*/ทช.*/SIRDC/ขผ.	5.00	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	(
2	9	โครงการจัดหาอุปกรณ์เพื่อตรวจสอบสภาพยวดยานและประเมินคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ตร./ทสบ./ทล./ขส*./ปก./สสจ.	5.50	1.00	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	(
2	10	โครงการพัฒนาระบบการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ณ จุดเกิดเหตุ จังหวัดศรีสะเกษ	สสจ.*/สสอ./รพ./มูลนิธิ/ปก./ตร.	10.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1
2	11	โครงการพัฒนาบริการตรวจสอบสภาพยานยนต์ประจำปี	ขส.*/พฒ./ปช./ทสบ./ตร./ปก./ประกันภัย	1.00	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	(
2	12	โครงการจัดทำระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางรถไฟ	สถานีรถไฟ*/รพ./สสจ./ปก./ตร./ทล./ขส./SIRDC/ทสบ.	3.00	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	(
3	1	โครงการปรับปรุงและก่อสร้างถนนอุบลและถนนเทพา	ยผผ.*/ทสบ./ทล./ทช.	8.00	2.00	1.50	1.50	1.50	1.50					
3	2	โครงการปรับปรุงและเพิ่มมาตรฐานโครงข่ายถนน ในเขตผังเมืองช่วงแผนงานโครงการระยะกลาง	ทสบ.*/ทล.*	234.24				117.12	117.12					
3	3	โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ ในเขตผังเมือง ช่วงแผนงานโครงการระยะกลาง	ทสบ.*/ทล.*	54.90				27.00	27.90					
3	4	โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ ในเขตผังเมือง ช่วงแผนงานโครงการระยะยาว	ทสบ.*/ทล.*	855.54						176.01	176.01	160.55	166.12	17
4	1	โครงการปรับปรุงการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง	ตร./ทล./ขส.*/ทสบ./รถไฟ	17.00	2.00	15.00								
4	2	โครงข่ายถนนคนเดินและทางจักรยานในเขตผังเมืองศรีสะเกษ	ทสบ.*/ปก./สนง.จังหวัด	23.20	10.00	10.00	3.20							
4	3	โครงการระบบรถรับส่งนักเรียนในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ	ขส.*/ร.ร./สขพ./ทสบ.	0.50	0.25	0.25								
4	4	โครงการจัดหาที่จอดรถจักรยานสำหรับนักเรียนเพื่อการเดินทางต่อเนื่องจากระบบขนส่งสาธารณะ	รถไฟ./ทสบ.*/ขส.	2.00	2.00									
4	5	โครงการศึกษาความเหมาะสมในการเชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสารในทุกรูปแบบของการขนส่ง	ขส./ทสบ.*/รถไฟ/ทล.	3.00	3.00									
5	1	โครงการติดตั้ง/ปรับปรุงป้ายบังคับ ป้ายเตือน ป้ายแนะนำการจราจรต่าง ๆ ให้ได้มาตรฐาน	ตร./ทสบ.*/ทล./ขส./ทช./อบจ./อบต.	25.00	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2
5	2	โครงการซ่อมบำรุง/ปรับปรุงป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง และขอบคันหิน	ตร./ทสบ.*/ทล./ขส./ทช./อบจ./อบต.	20.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2
5	3	โครงการบำรุงรักษาระบบสัญญาณไฟจราจร ให้ใช้การได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ	ตร./ทสบ.*/ทล./อบจ./อบต.	20.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2
6	1	โครงการรณรงค์และกวดขันการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัย	ตร.*/สสจ./รพ./ปช./ทสบ./ปก./อบจ./อบต.	10.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1
6	2	โครงการรณรงค์และกวดขันไม่ให้ขับรถขณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกาย	ตร./สสจ./รพ./ขส./ปช./ปก.*/ทสบ./อบจ./อบต./มูลนิธิ/สื่อ	10.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1
6	3	โครงการรณรงค์และกวดขันการใช้เข็มขัดนิรภัยและในขับขี่	ตร.*/สสจ./รพ./ปช./ทสบ./ปก./อบจ./อบต.	10.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1
6	4	โครงการเพิ่มมาตรการเข้มงวดในการตรวจสอบผู้ฝ่าฝืน พ.ร.บ. การจราจร	ตร.*/ทสบ./ปก./ทล.	10.30	0.30	5.00	5.00							
6	5	โครงการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร	ปช.*/สสจ./รพ./สื่อ/ตร./ปก./สขพ.	2.00	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	(
6	6	โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ เรื่อง "การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit, RSA) และการแก้ไขจุดอันตราย (Black Spot Treatment)"	SIRDC/สนข./ปก./ทสบ.*/ทล.*/ทช.*/รพ./สสจ.	5.50	1.00	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	(
6	7	โครงการรณรงค์ให้เดินข้ามถนนโดยใช้ทางข้าม	ทสบ./ตร.*/ทล./ขส./ปก.	2.00	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	(
6	8	โครงการโครงการฝึกอบรมเรื่อง "ส่งเสริมการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน"	SIRDC/สนข./ปช./สื่อ/ปก.*/ทล./ทช./ขผ./ทสบ./สสจ.	5.50	1.00	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	(
6	9	โครงการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ประชาชนให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินทางโดยรถไฟและการขับยวดยานผ่านจุดตัดทางรถไฟ	รถไฟ/ปช.*/สื่อ/ตร./ปก./สขพ.	1.00	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	(
7	1	โครงการปรับปรุงผิวจราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน	รถไฟ*/ทล./ทช./อบต./อบจ./ขส./กปอ./ปก.	8.00	4.00	4.00								
7	2	โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานีขนส่งแห่งที่ 2	ขส.*/หอการค้า/พาณิชย์/ทสบ.	1.50	1.50									
7	3	โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าและคลังสินค้าชานเมือง	ขส./หอการค้า*/ทสบ./การรถไฟ	2.50		2.50								
7	4	โครงการจัดตั้งสถานีรถไฟย่อยบริเวณพื้นที่เมืองด้านตะวันออก (มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ)	การรถไฟ*/ทสบ./ขผ./ทล./ขส./อบจ.	15.00			15.00							
7	5	โครงการพัฒนาปรับปรุงสถานีรถไฟศรีสะเกษและพื้นที่โดยรอบ	การรถไฟ/ทสบ./ยผผ./ทล./ขส./อบจ./หอการค้า	151.00						1.00	40.00	40.00	40.00	3
8	1	โครงการกำหนดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศเส้นทางศรีสะเกษ-ช่องสะงำ-นครวัดรว	ททท./ทสบ./สนง.จังหวัด*/ขส./ทล./ทช./อบจ./อบต.	0.00										
8	2	โครงการประชาสัมพันธ์เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในเขตจังหวัดศรีสะเกษ	ททท.*/ทสบ./สนง.จังหวัด/ขส./ทล./ทช.	10.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1
8	3	โครงการปรับปรุงและบำรุงรักษาเส้นทางที่เชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยว ต่าง ๆ ภายในจังหวัดศรีสะเกษ	ททท./ทสบ.*/สนง.จังหวัด/ขส./ทล.*/ทช.*/อบจ./อบต.	120.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	1
9	1	โครงการปรับปรุงและก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ	ทล.*/ทช./ทสบ.	520.00	60.00	100.00	120.00	120.00	120.00					
9	2	โครงการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมหลักเพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ **	ทล.*/ทช.*	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00						
9	3	โครงการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมหลักที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดศรีสะเกษและจังหวัดสุรินทร์ **	ทล.*	0.00		0.00	0.00							
รวมค่าดำเนินการตามแผนแม่บทฯ				**2,335.18**	**142.75**	**212.60**	**215.85**	**310.77**	**308.17**	**204.91**	**243.91**	**228.45**	**234.02**	**23**

หมายเหตุ: * หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก ** หมายถึง ใช้งบประมาณจากส่วนกลาง (รัฐบาล)

สสจ./สสอ. หมายถึง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด/อำเภอ
ปช. หมายถึง ประชาสัมพันธ์จังหวัด
อบจ./อบต. หมายถึง องค์การบริหารส่วนจังหวัด/ตำบล
พฒ. หมายถึง สำนักงานพาณิชย์จังหวัด
คฉะฯ เมืองน่าอยู่ หมายถึง คณะกรรมการเมืองน่าอยู่
สื่อ หมายถึง ผู้สื่อข่าวทั้งในรูปแบบวิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ และสื่ออื่น ๆ
ทสบ. หมายถึง เทศบาลเมืองศรีสะเกษ
ตร. หมายถึง สภอ.เมือง/สภอ. อื่นๆ สภอ.จังหวัด
รพ. หมายถึง โรงพยาบาลจังหวัดศรีสะเกษ
ร.ร. หมายถึง โรงเรียนในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ
สนข. หมายถึง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
ปค. หมายถึง สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดศรีสะเกษ
ทล. หมายถึง แขวงการทางจังหวัดศรีสะเกษ
ทช. หมายถึง สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดศรีสะเกษ
ขส. หมายถึง สำนักงานขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ
สนง. จังหวัด หมายถึง สำนักงานจังหวัดศรีสะเกษ
รถไฟ หมายถึง การรถไฟแห่งประเทศไทย
สขพ. หมายถึง สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาจังหวัดศรีสะเกษ
หอการค้า หมายถึง สำนักงานหอการค้าจังหวัดศรีสะเกษ
มูลนิธิ หมายถึง มูลนิธิที่เข้าร่วมช่วยเหลือผู้ประสบภัยในจังหวัดศรีสะเกษ
ประกันภัย หมายถึง สำนักงานประกันภัยจังหวัดศรีสะเกษ
SIRDC. หมายถึง ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น
ททท. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จังหวัดศรีสะเกษ
ยผผ. หมายถึง สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดศรีสะเกษ

บรรณานุกรม

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคตะวันออกเฉียงเหนือเขต 2 , http://www.tatubon.org/, 2549.

การรถไฟแห่งประเทศไทย, http://www.railway.co.th/, 2549.

กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย (2542) ***ผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ***, พฤศจิกายน 2542.

กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2548) ***สถานการณ์และการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง 2547***, ธันวาคม 2548.

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2544) ***รายงานการคัดเลือกแนวสายทาง (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)***, เมษายน 2544.

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2545) ***การพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศกับกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม***, มีนาคม 2545.

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2548) ***โครงการก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินสาย บ.แซร์ไประ-ช่องสะงำ อ.ภูสิงห์ จ.ศรีสะเกษ ระหว่าง กม. 0+000.000 – กม. 12+735.012, รายงานแล้วเสร็จโครงการฯ***.

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, http://www.doh.go.th, 2549.

ด่านศุลกากรช่องจอม, 2549.

ศูนย์จัดการสิ่งแวดล้อม คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น (2549) ***โครงการจัดทำระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) เพื่อการวางแผนพัฒนาองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเทศบาลเมืองศรีสะเกษ. รายงานฉบับสมบูรณ์.***

สถานีตำรวจอำเภอเมืองศรีสะเกษ, 2549.

สถานีอุตุนิยมวิทยาศรีสะเกษ, 2549.

สำนักงานขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ, 2549.

สำนักงานจังหวัดศรีสะเกษ (2548ก) ***แผนปฏิบัติราชการ 4 ปี พ.ศ.2548 – 2551 จังหวัดศรีสะเกษ***.

สำนักงานจังหวัดศรีสะเกษ (2548ข) ***สรุปผลการดำเนินงานการพัฒนาบริเวณช่องสะงำ อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ.***

สำนักงานจังหวัดศรีสะเกษ, http://www.sisaket.go.th/, 2549.

บรรณานุกรม (ต่อ)

สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 7 (อุบลราชธานี), http://www.dor7ubon.go.th/, 2549.

สำนักงานทางหลวงที่ 7 (อุบลราชธานี), http://www.doh.go.th/dohweb/hwyorg63000/index63000.htm, 2549.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2549.

สำนักงานบำรุงทางศรีสะเกษที่ 2 สำนักงานทางหลวงที่ 7 (อุบลราชธานี) กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2549) ***แผนบำรุงทาง 3 ปี (พ.ศ. 2550-2552).***

สำนักงานพาณิชย์จังหวัดศรีสะเกษ (2547) ***ข้อมูลการตลาดจังหวัดศรีสะเกษ ประจำปี 2546***, กรกฎาคม 2547.

สำนักงานสถิติจังหวัดศรีสะเกษ (2547) ***รายงานสถิติจังหวัด พ.ศ. 254***7.

สำนักงานสถิติจังหวัดศรีสะเกษ (2548) ***รายงานสถิติจังหวัด พ.ศ. 2548***.

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดศรีสะเกษ (2548) ***รายงานประจำปี 254***7.

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดศรีสะเกษ (2549) ***รายงานประจำปี 2548***.

สำนักงานเทศบาลเมืองศรีสะเกษ (2546) ***โครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบป้องกันน้ำท่วมในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ, รายงานฉบับสุดท้าย***, สิงหาคม 2546.

สำนักงานเทศบาลเมืองศรีสะเกษ (2547) ***แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเทศบาลเมืองศรีสะเกษ***, กันยายน 2547.

สำนักงานเทศบาลเมืองศรีสะเกษ (2548) ***แผนพัฒนาสามปี 2549-2551 เทศบาลเมืองศรีสะเกษ***, กรกฎาคม 2548.

สำนักงานเทศบาลเมืองศรีสะเกษ, 2549.

สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดศรีสะเกษ (2546) ***รายงานการประเมินผลผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ***.

สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดศรีสะเกษ (2548ก) ***ผังเมืองรวมจังหวัดศรีสะเกษ***, กันยายน 2548.

สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดศรีสะเกษ (2548ข) ***เอกสารสรุปผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ (ปรับปรุงครั้งที่ 2) จังหวัดศรีสะเกษ***.

องค์การบริหารส่วนจังหวัดศรีสะเกษ, 2548.

บรรณานุกรม (ต่อ)

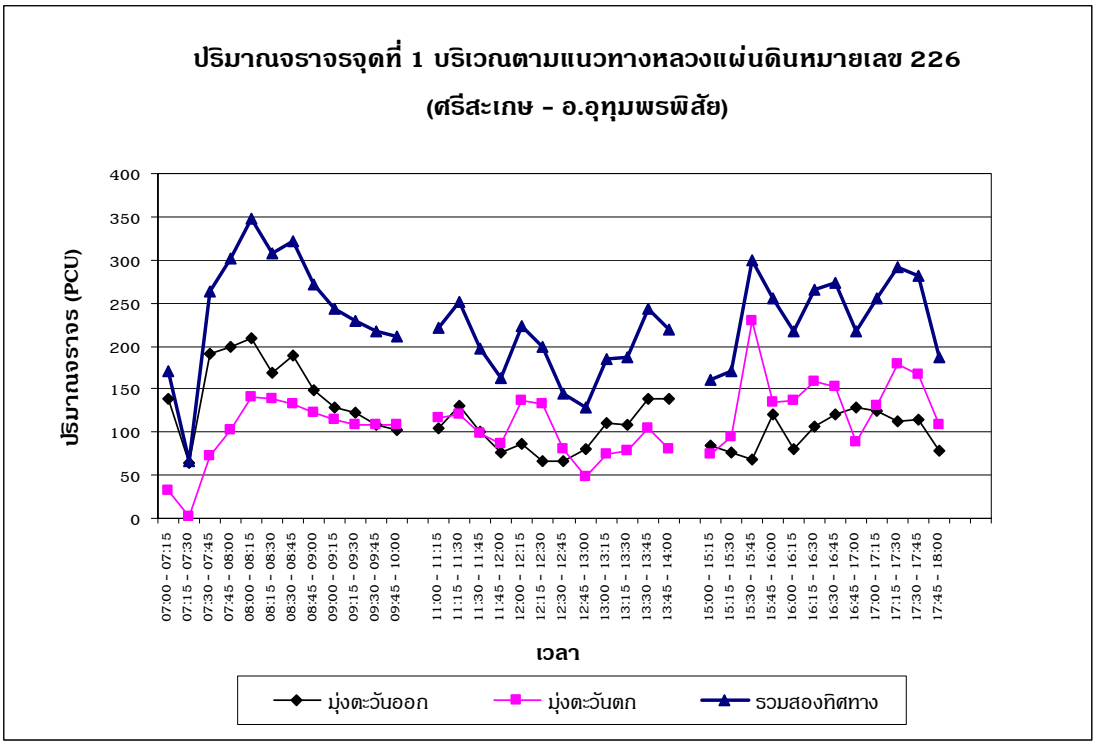
แขวงการทางศรีสะเกษ สำนักงานทางหลวงที่ 7 (อุบลราชธานี) กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2549) ***แผนพัฒนาทางหลวงในช่วง 4 ปี (พ.ศ. 2550-2553).***

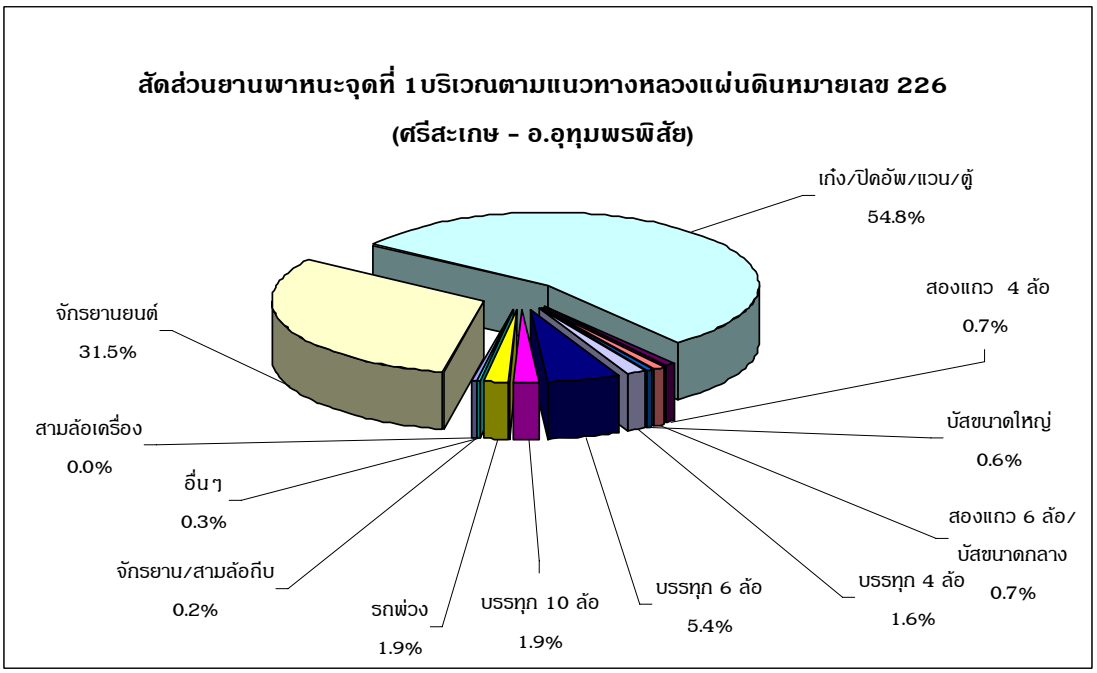
แขวงการทางศรีสะเกษ สำนักงานทางหลวงที่ 7 (อุบลราชธานี) กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม (2549) ***แผนบำรุงทาง 3 ปี (พ.ศ. 2550-2552).***

แขวงบำรุงทางศรีสะเกษ การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2549.

ภาคผนวก ก

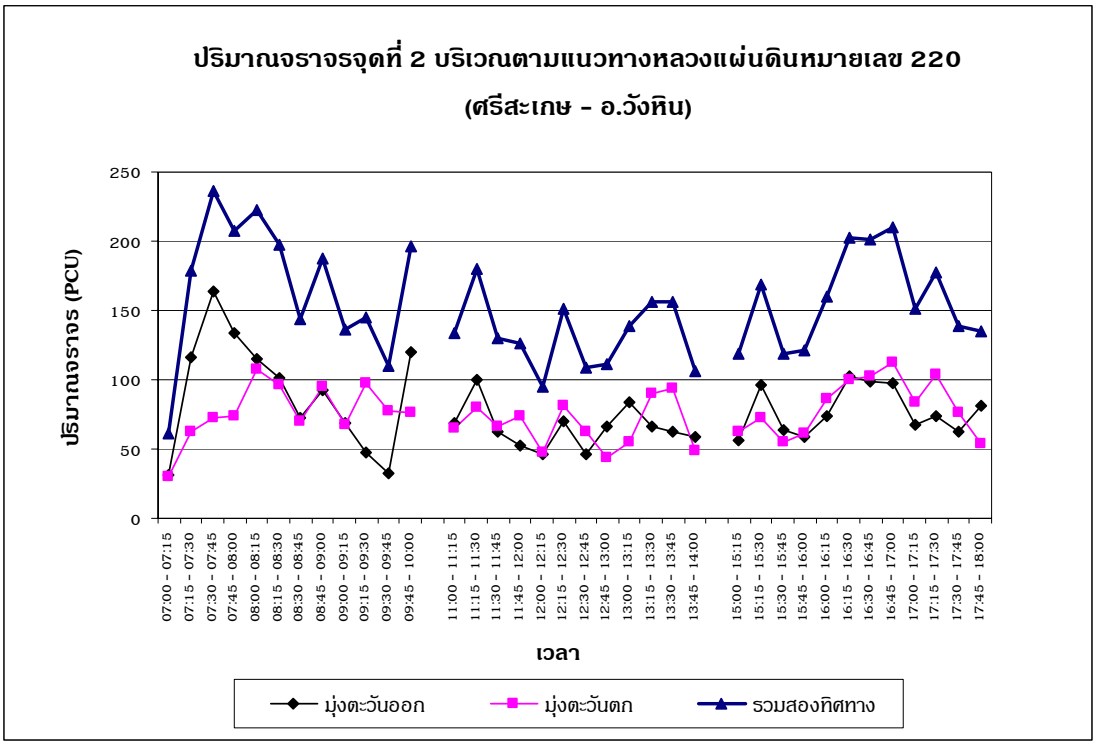
ปริมาณจราจรที่เปลี่ยนแปลงตามช่วงเวลาและสัดส่วนของยานพาหนะ ณ จุดสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน

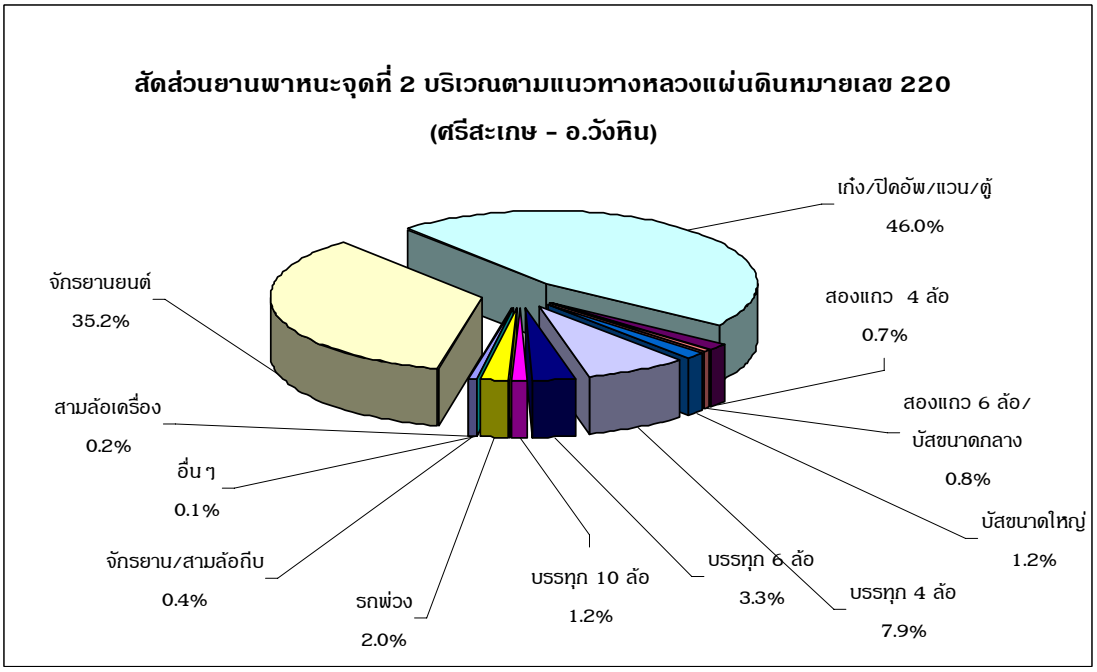




รูปที่ ก-1 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226

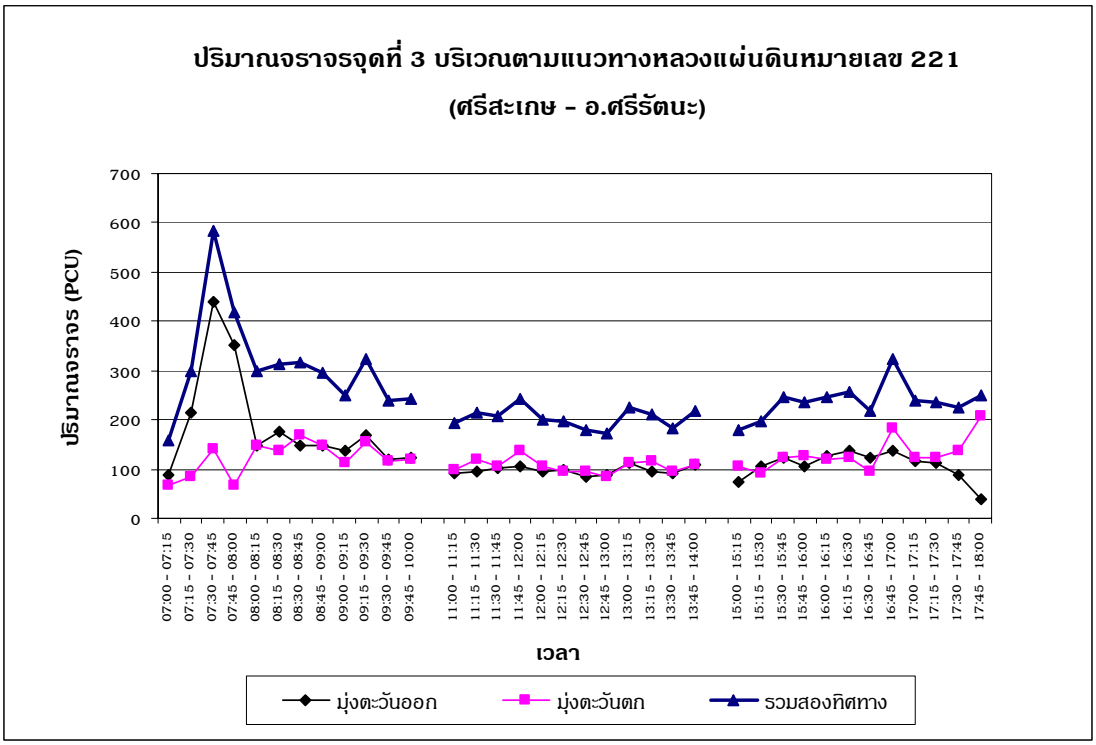
(ศรีสะเกษ – อ.อุทุมพรพิสัย)

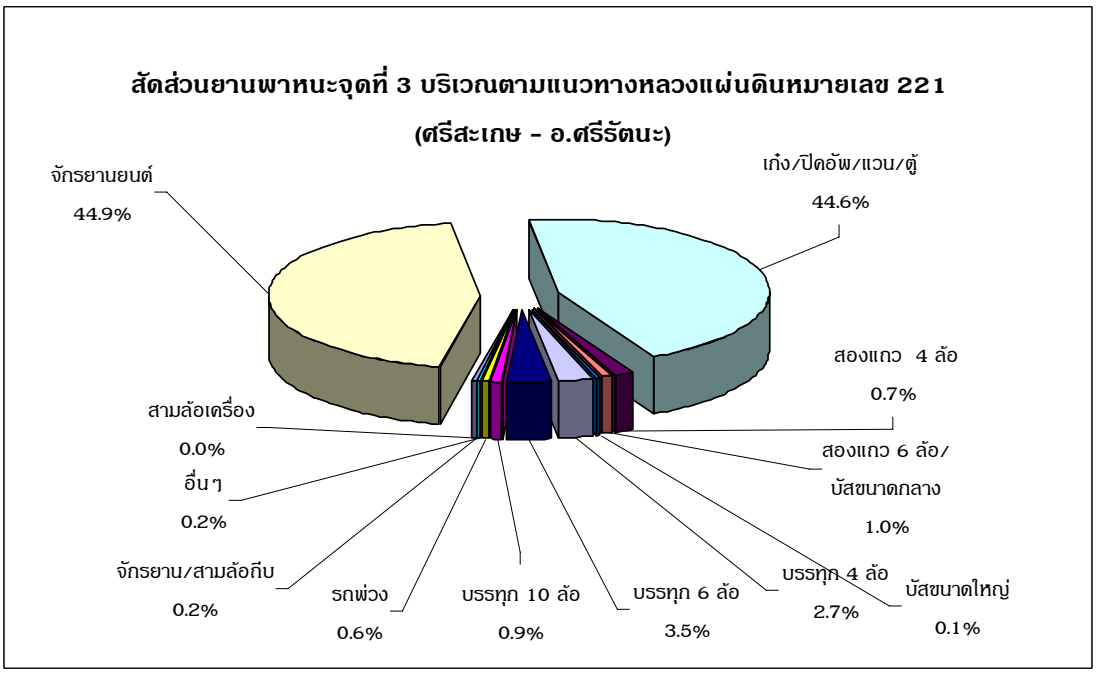




รูปที่ ก-2 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220

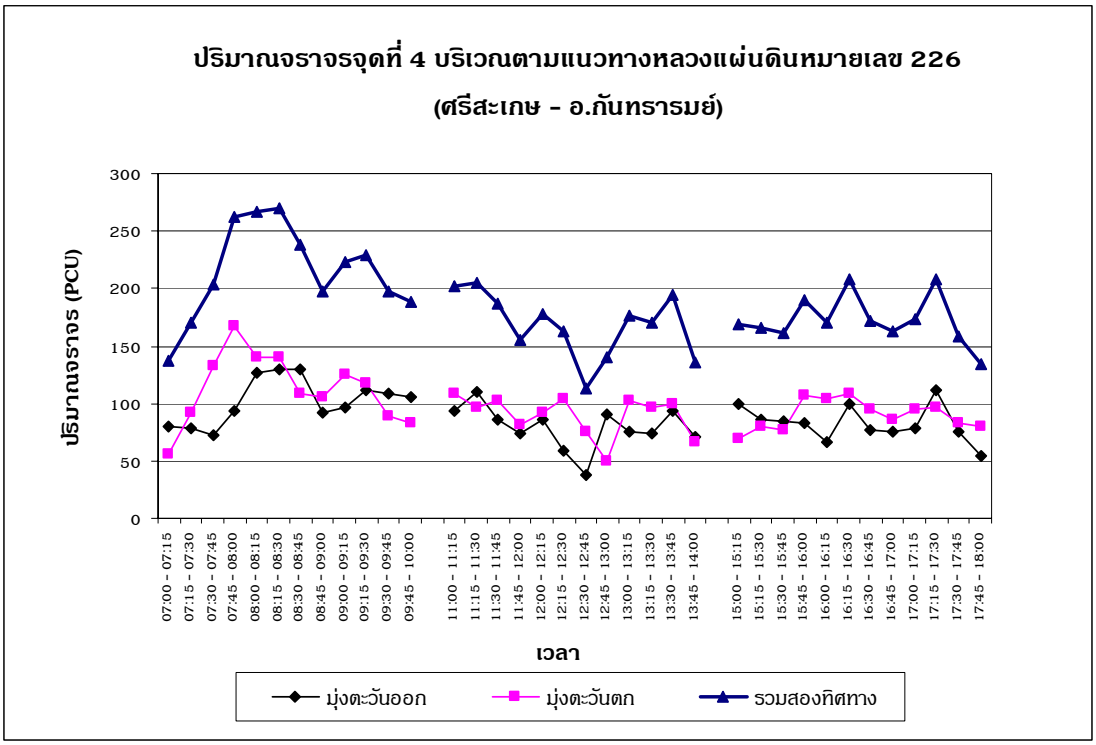
(ศรีสะเกษ – อ.วังหิน)

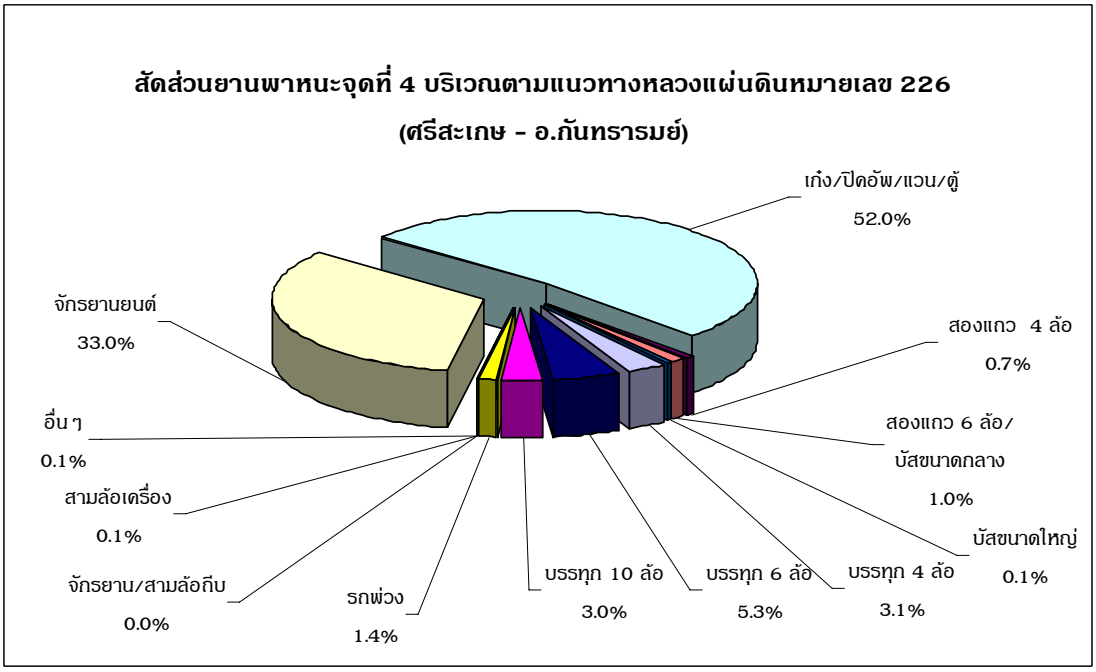




รูปที่ ก-3 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221

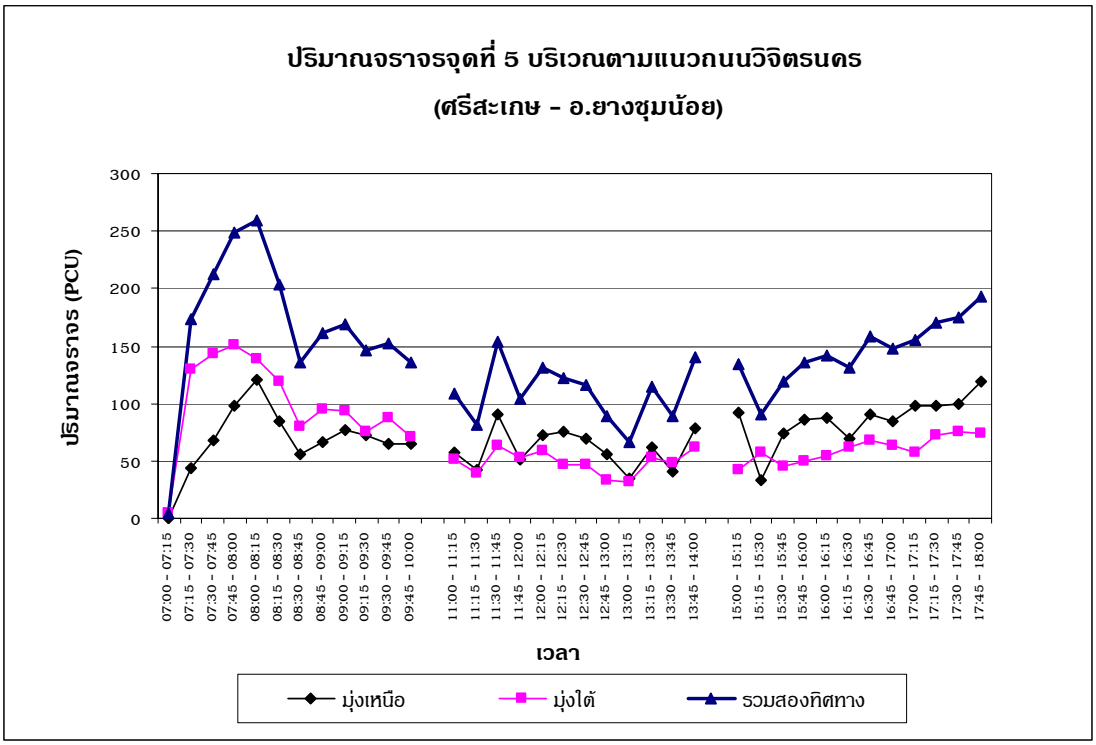
(ศรีสะเกษ – อ.ศรีรัตนะ)

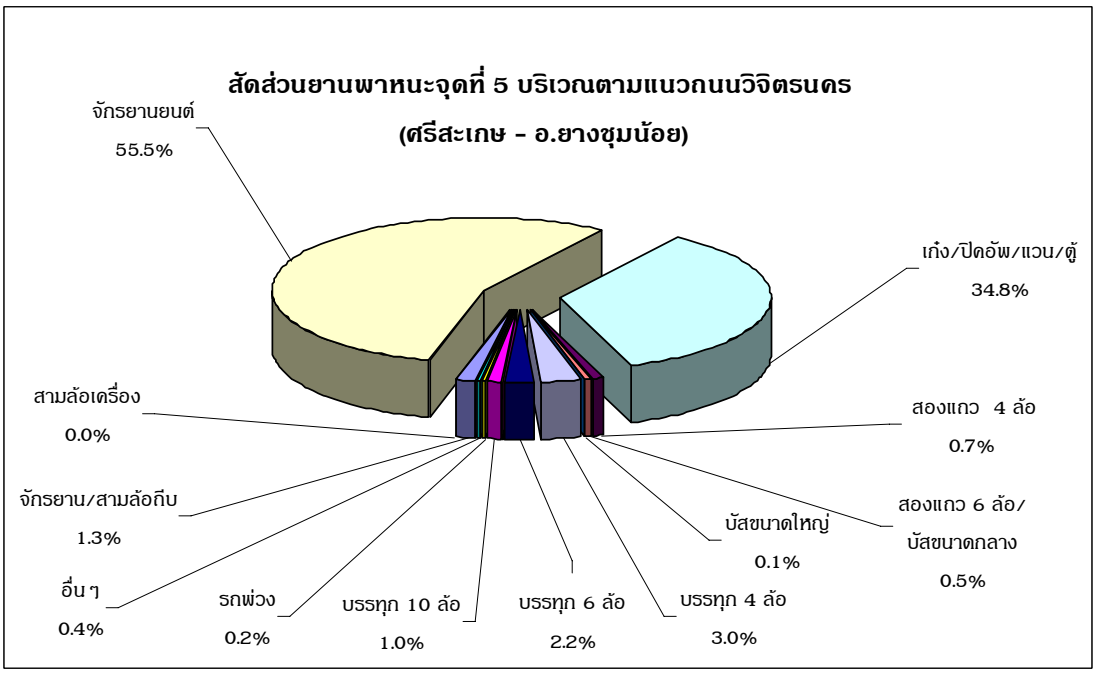




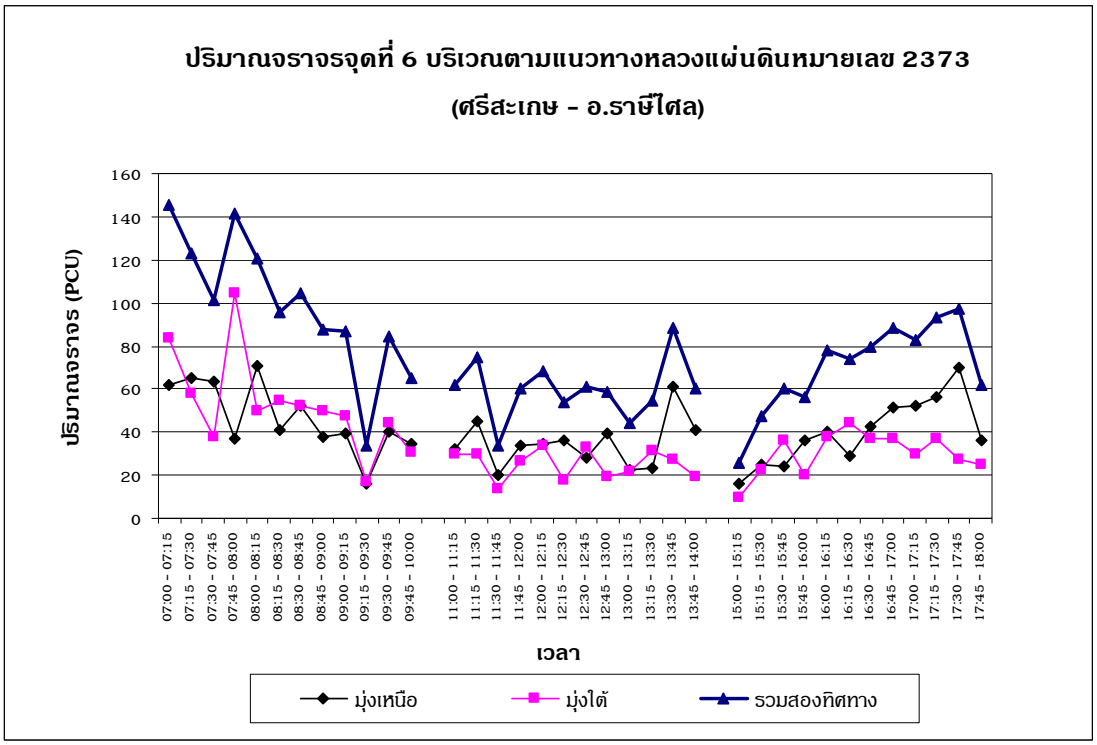
รูปที่ ก-4 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226

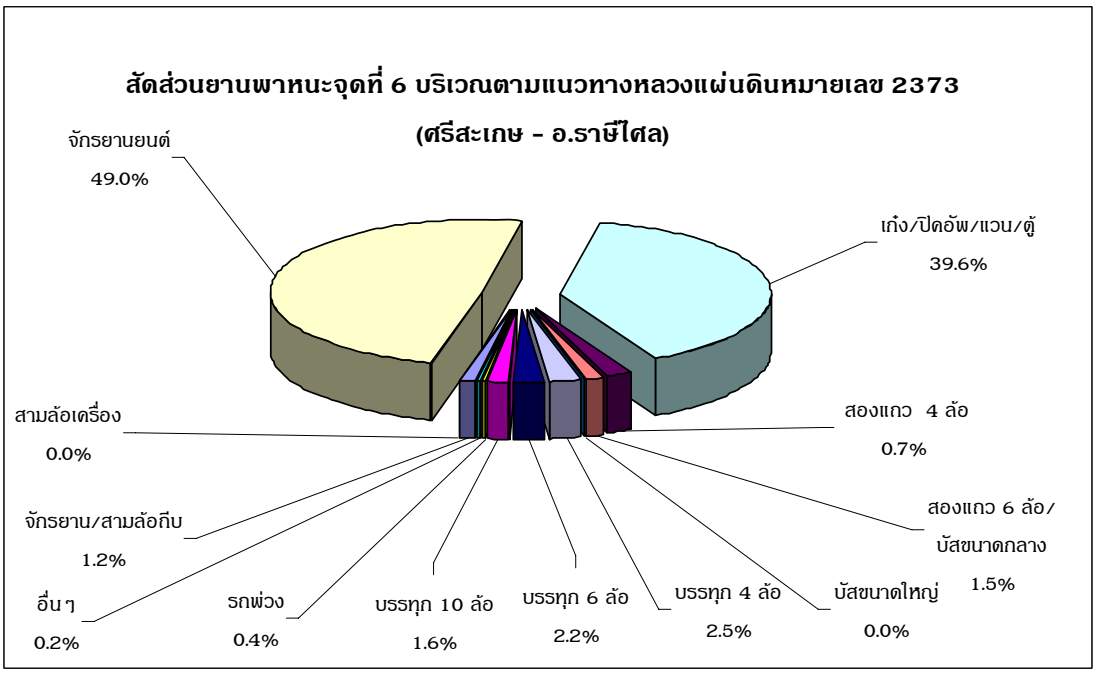
(ศรีสะเกษ – อ.กันทรารมย์)





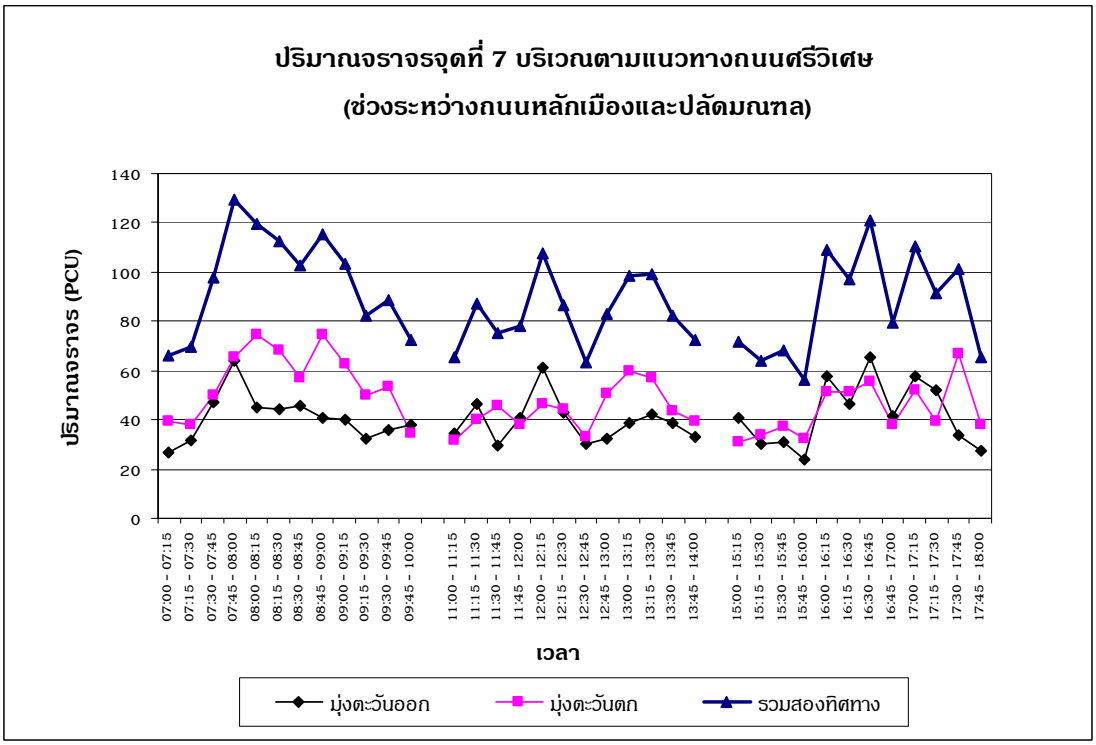
รูปที่ ก-5 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานบนถนนวิจิตรนคร (ศรีสะเกษ – อ.ยางชุมน้อย)

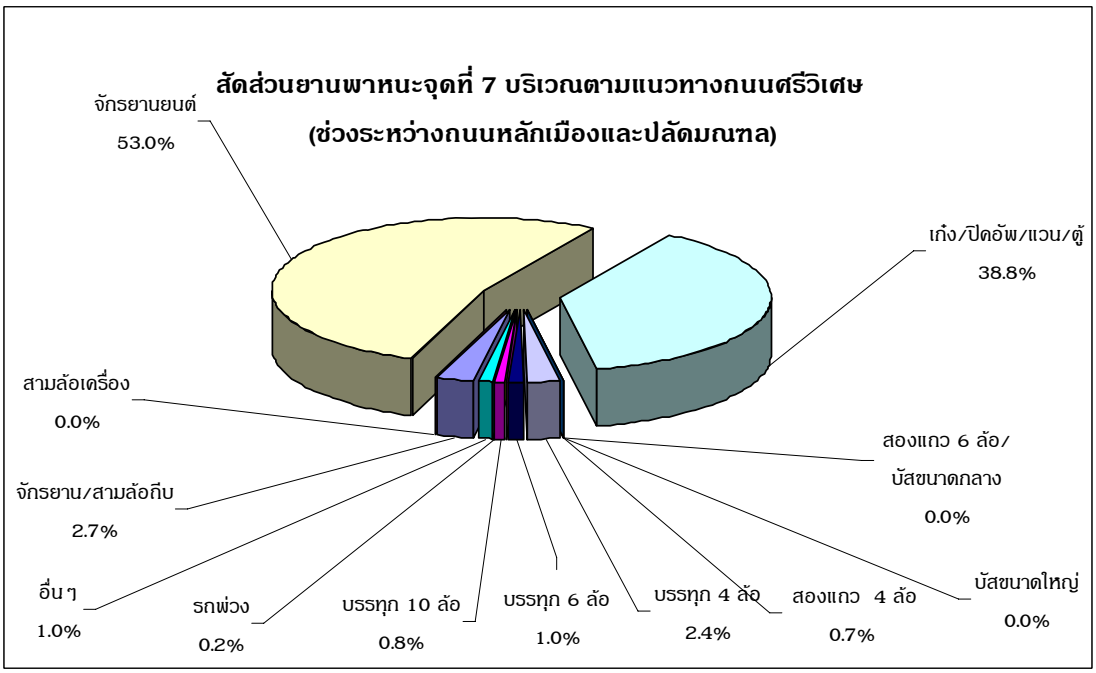




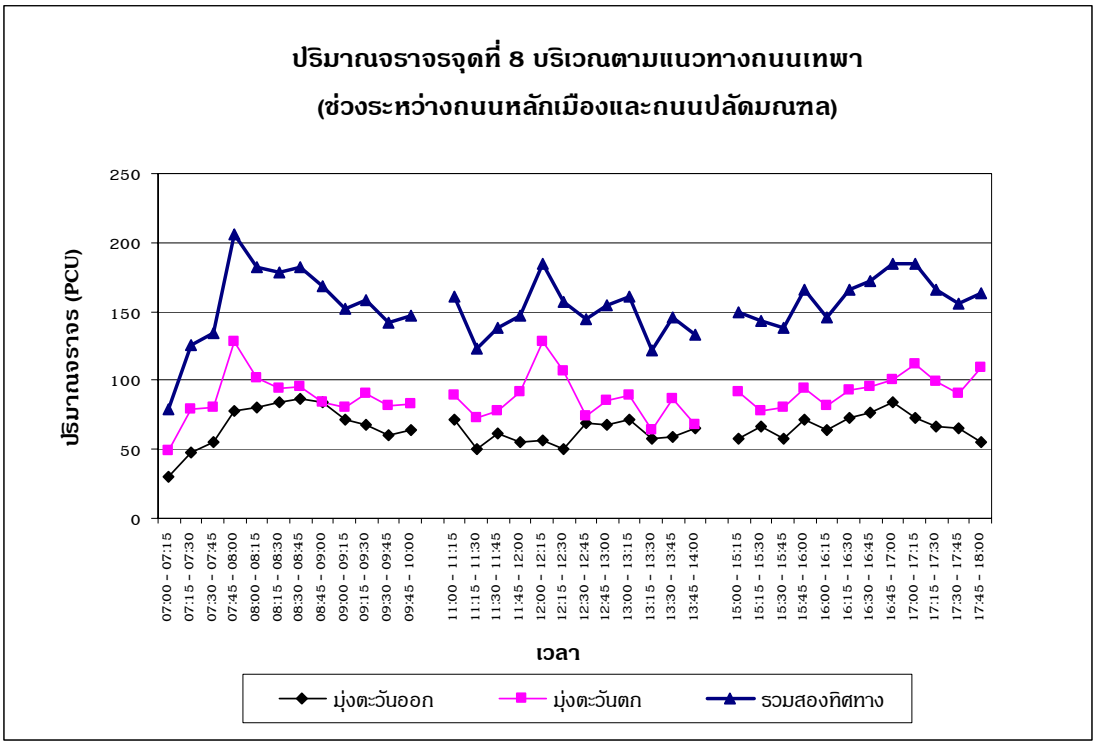
รูปที่ ก-6 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2373

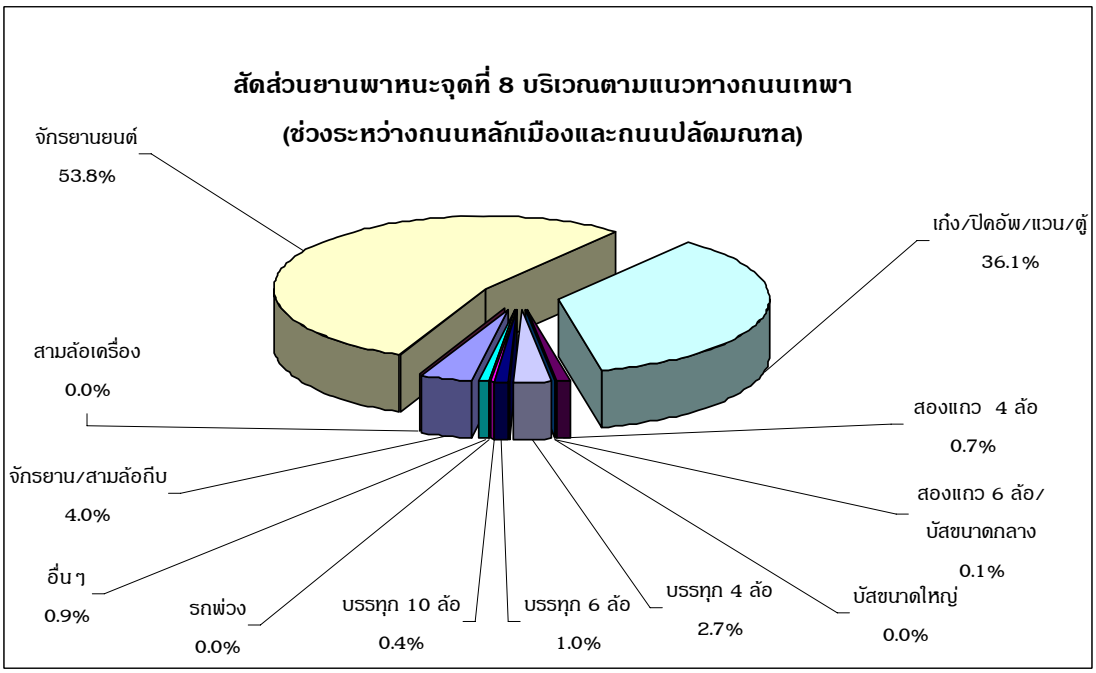
(ศรีสะเกษ – อ.ราษีไศล)



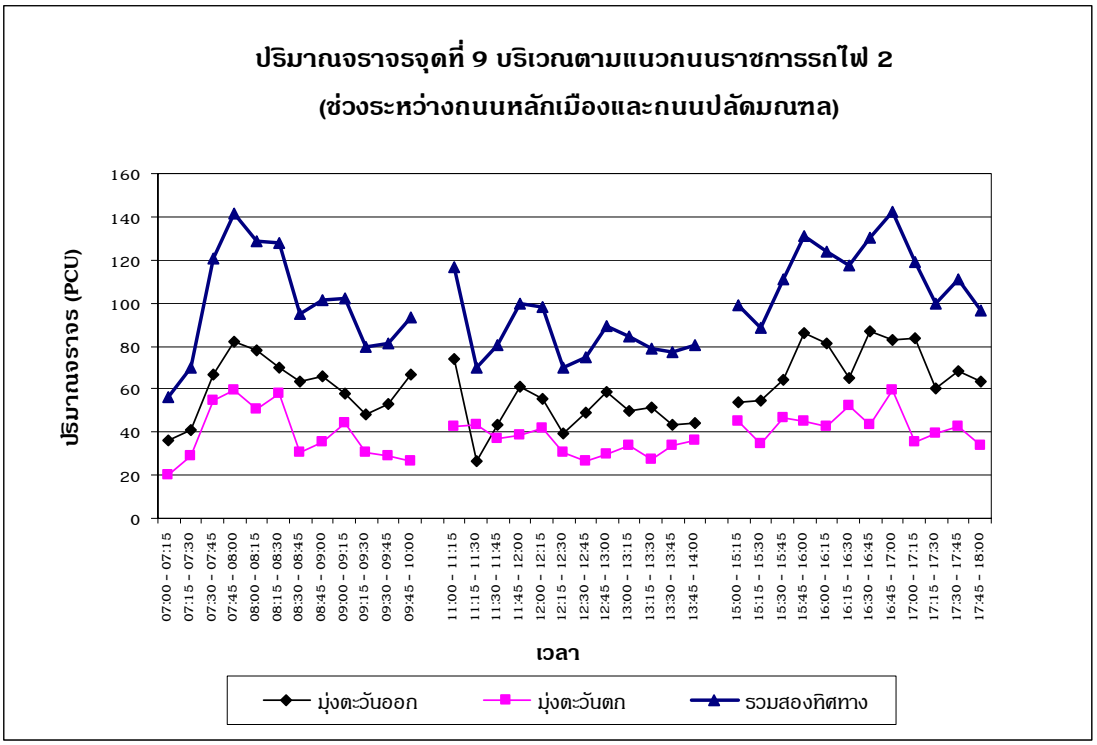


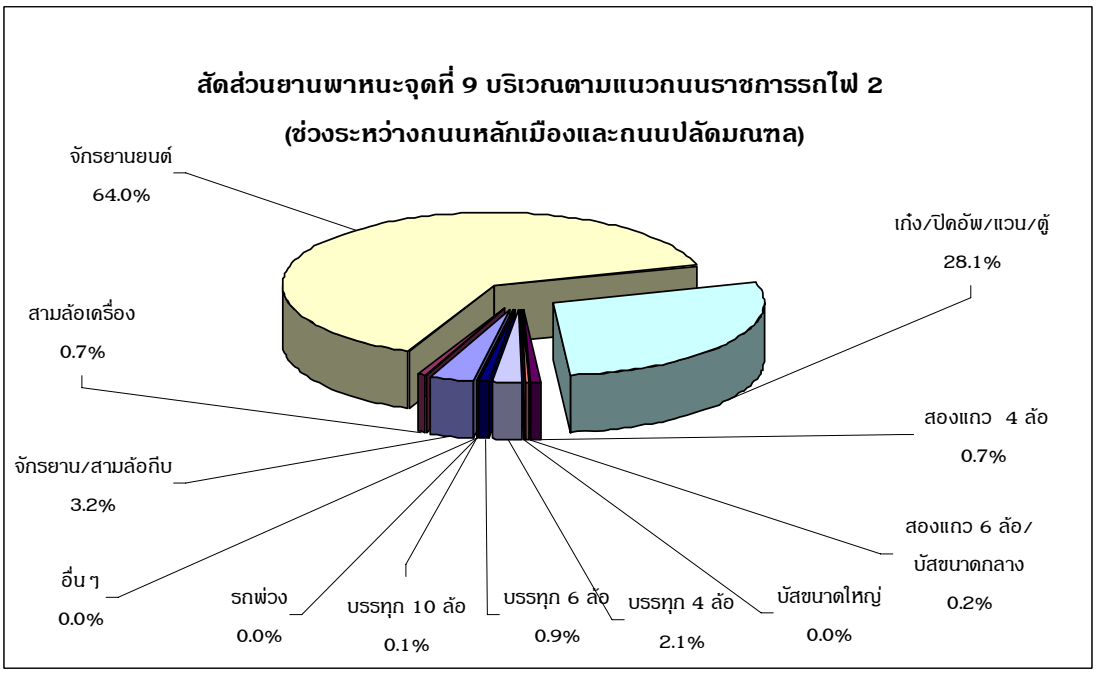
รูปที่ ก-7 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานบนถนนศรีวิเศษซึ่งอยู่ระหว่างถนนหลักเมืองและถนนปลัดมณฑล



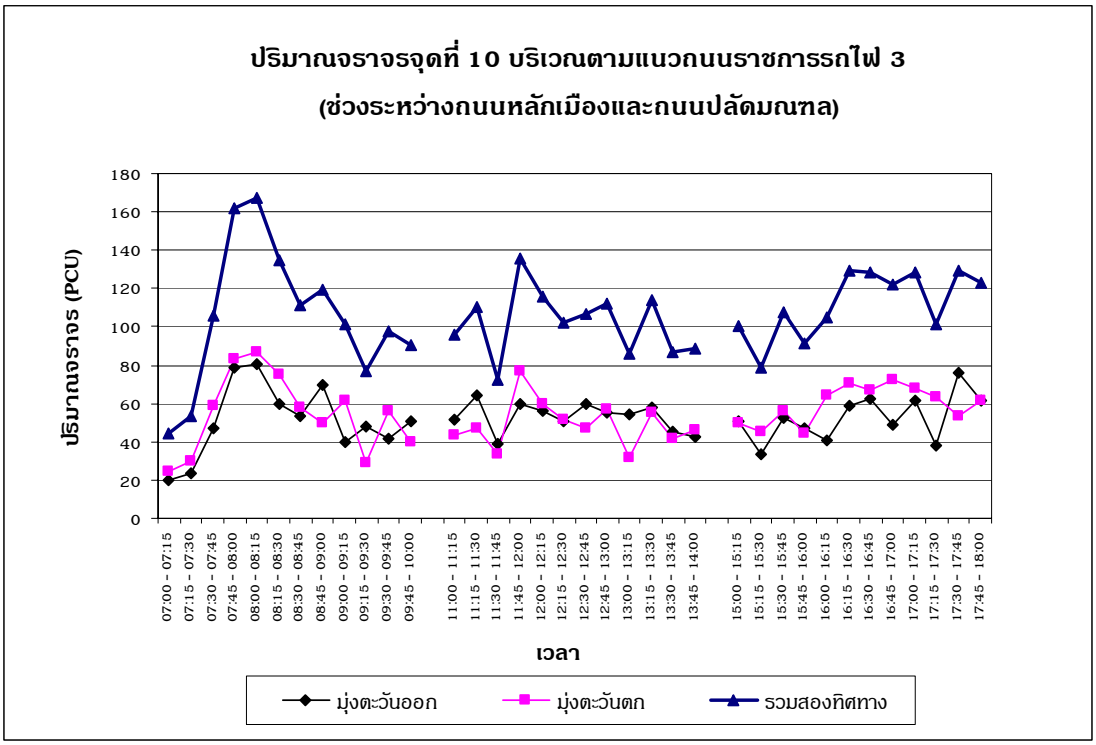


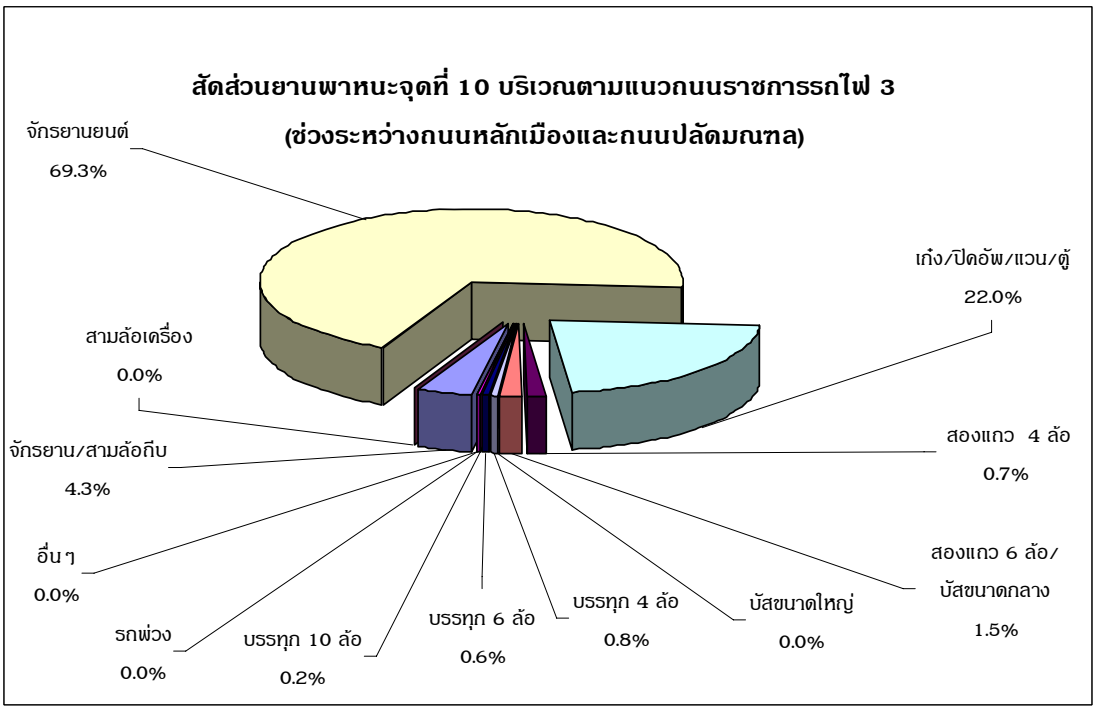
รูปที่ ก-8 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานบนถนนเทพาซึ่งอยู่ระหว่างถนนหลักเมืองและถนนปลัดมณฑล



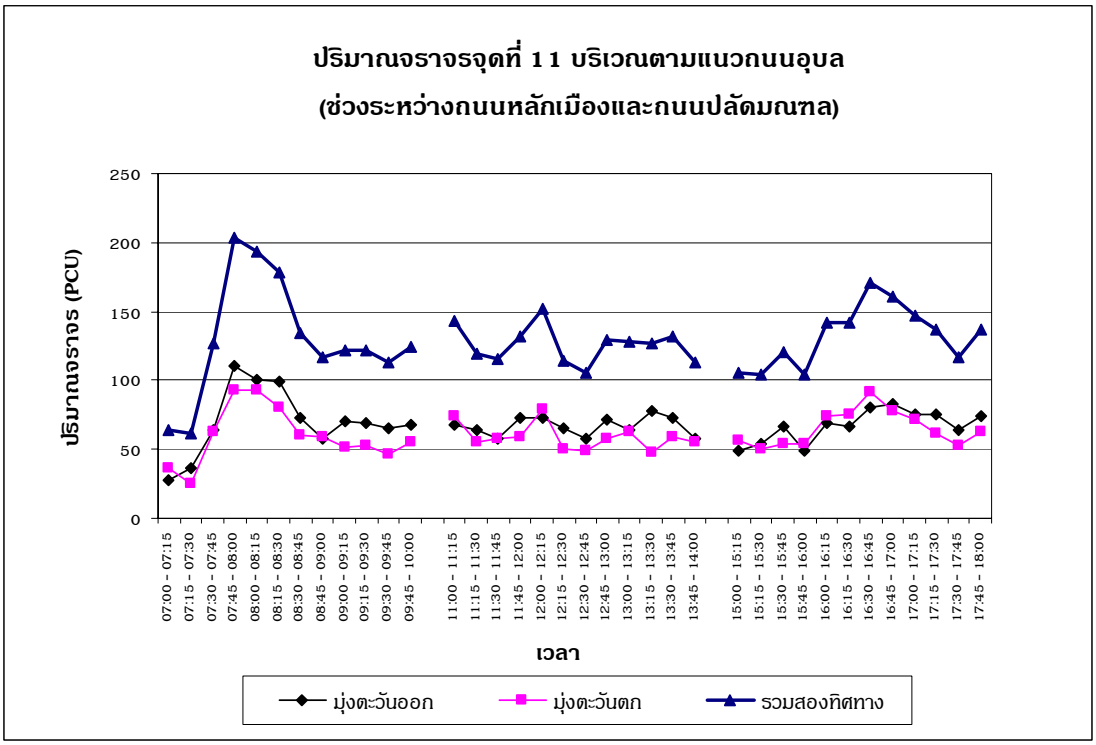


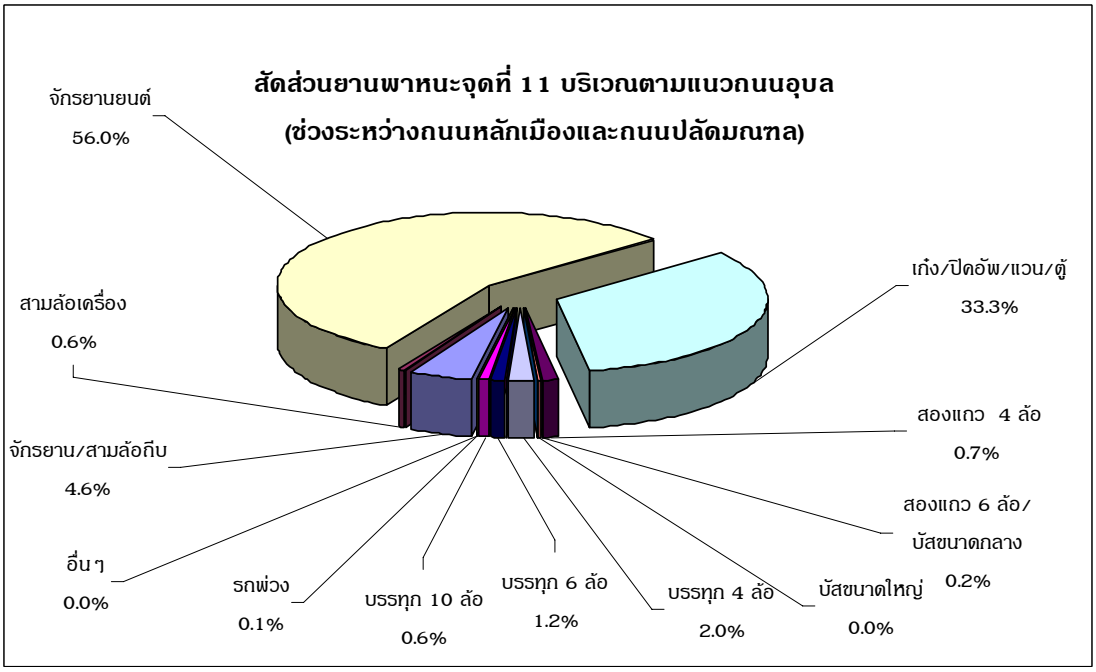
รูปที่ ก-9 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานบนถนนราชการรถไฟ 2 ซึ่งอยู่ระหว่างถนนหลักเมืองและถนนปลัดมณฑล



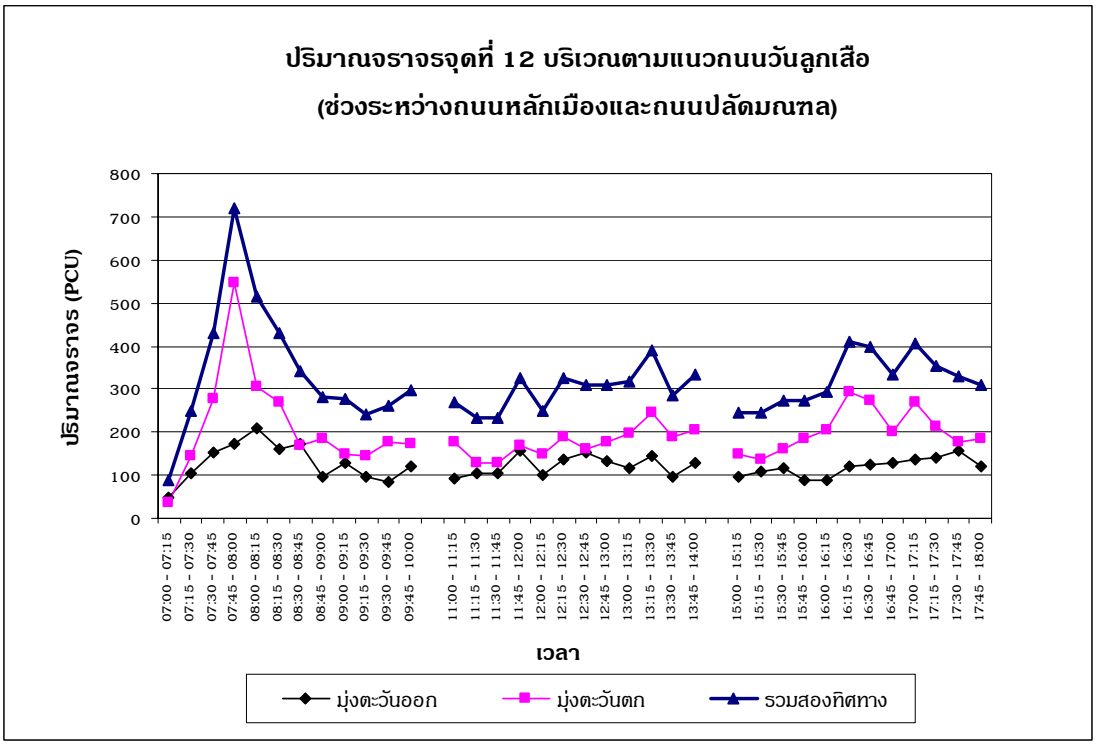


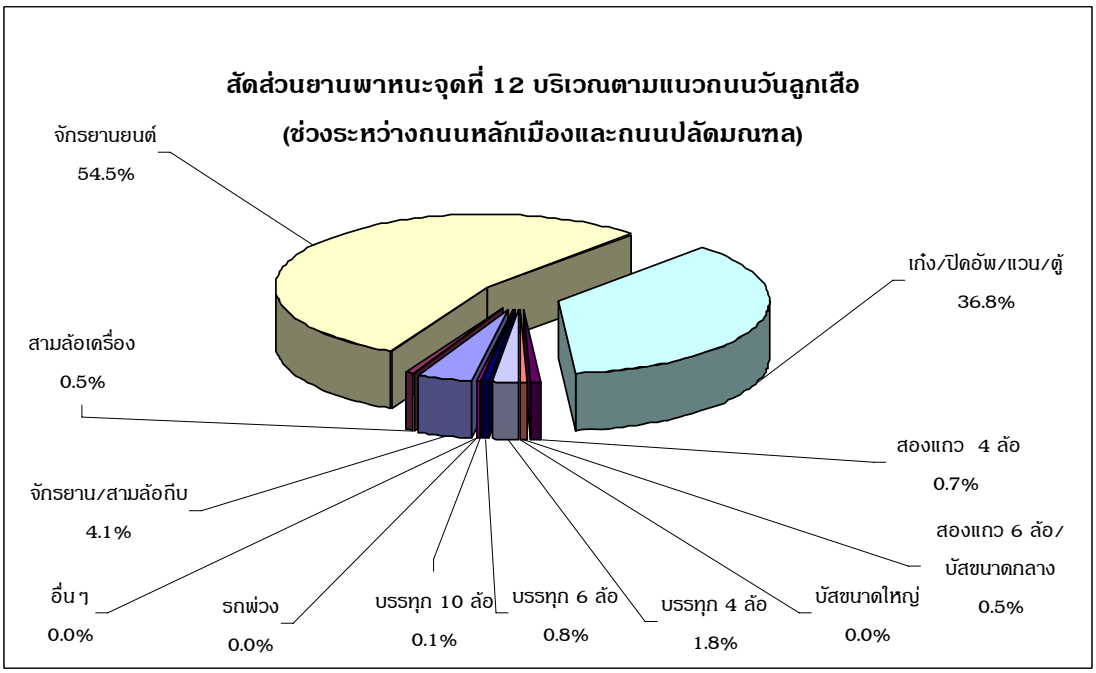
รูปที่ ก-10 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานบนถนนราชการรถไฟ 3 ซึ่งอยู่ระหว่างถนนหลักเมืองและถนนปลัดมณฑล



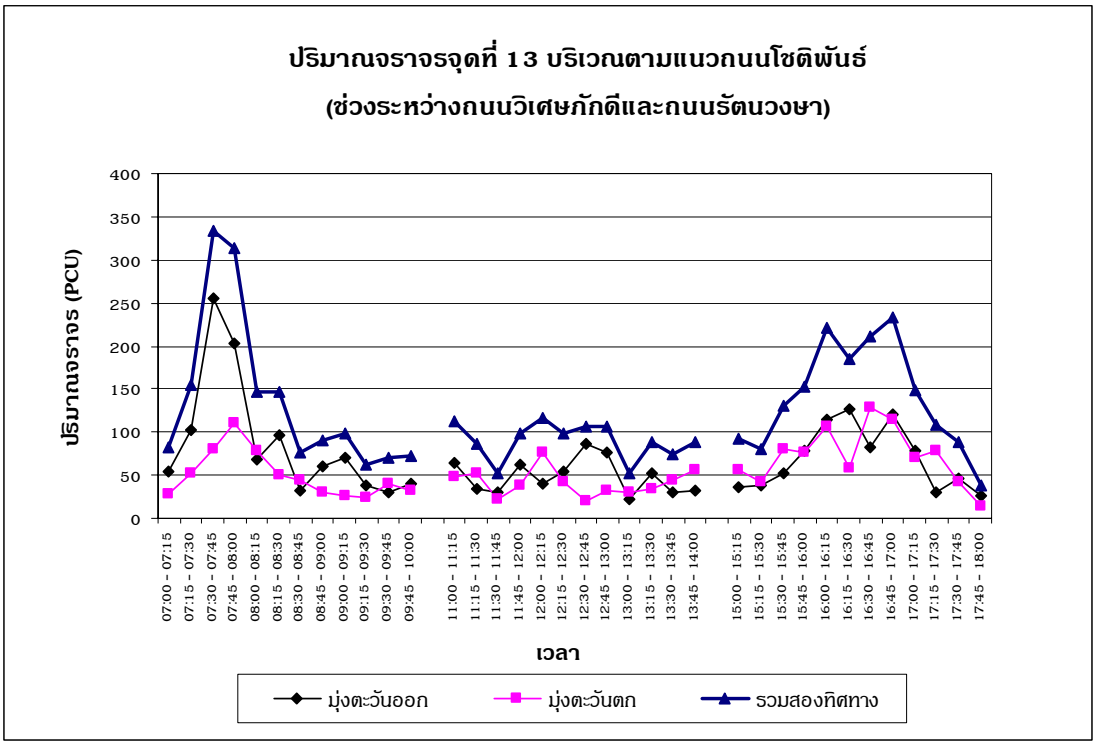


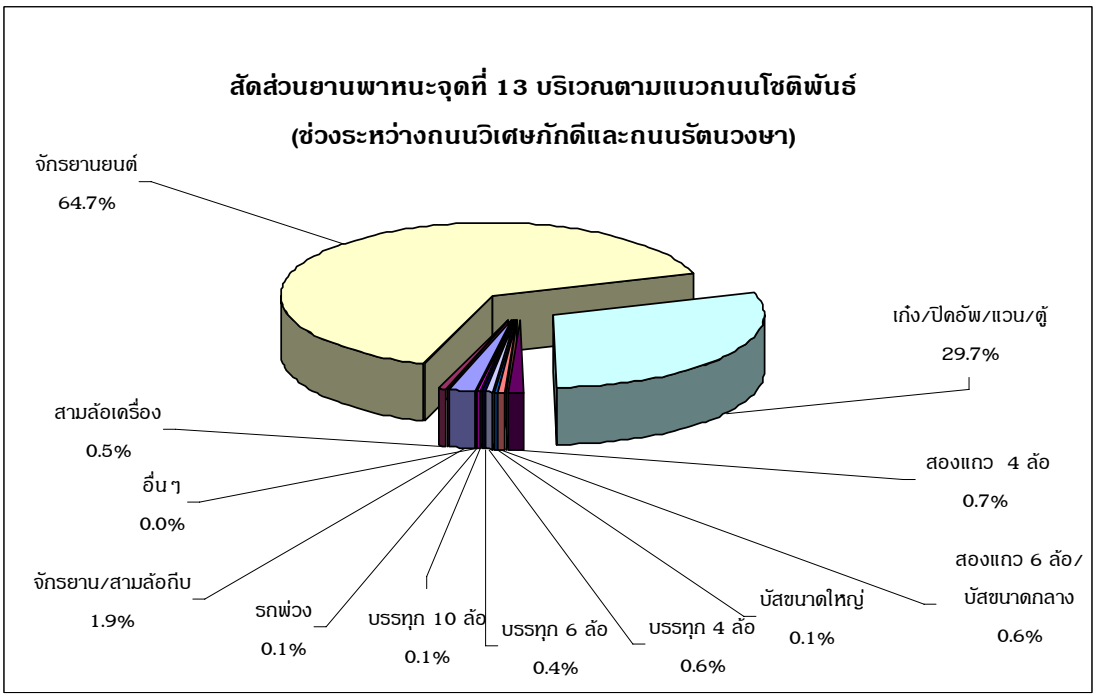
รูปที่ ก-11 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานบนถนนอุบลซึ่งอยู่ระหว่างถนนหลักเมืองและถนนปลัดมณฑล



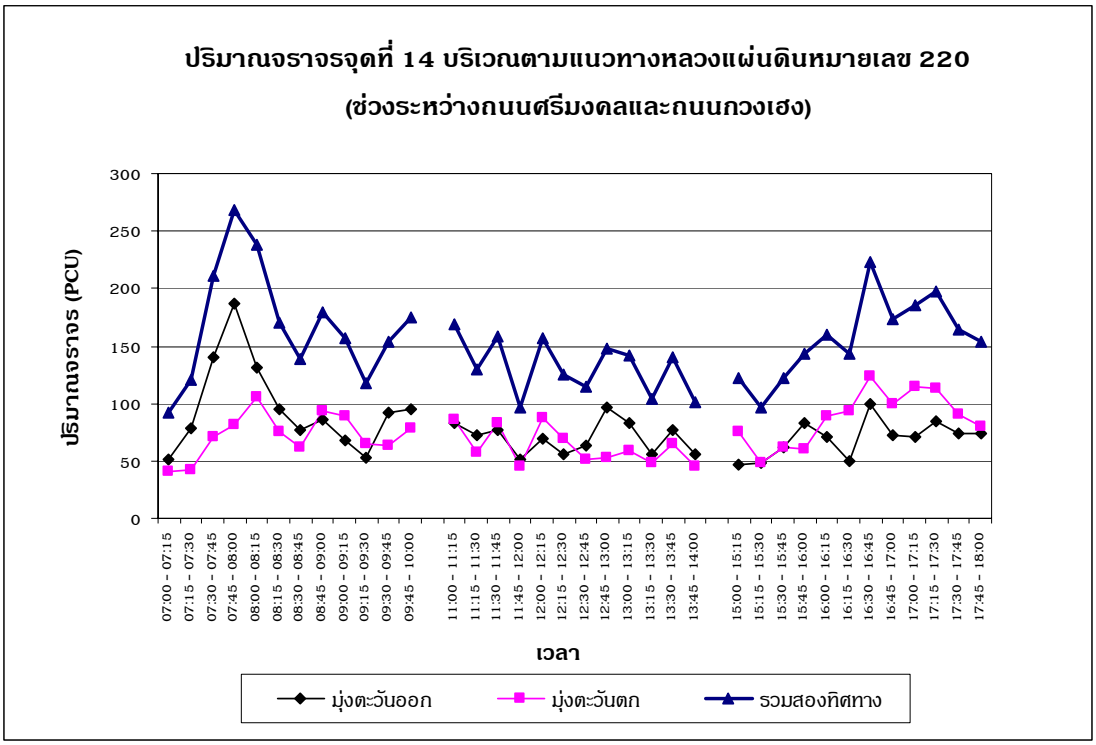


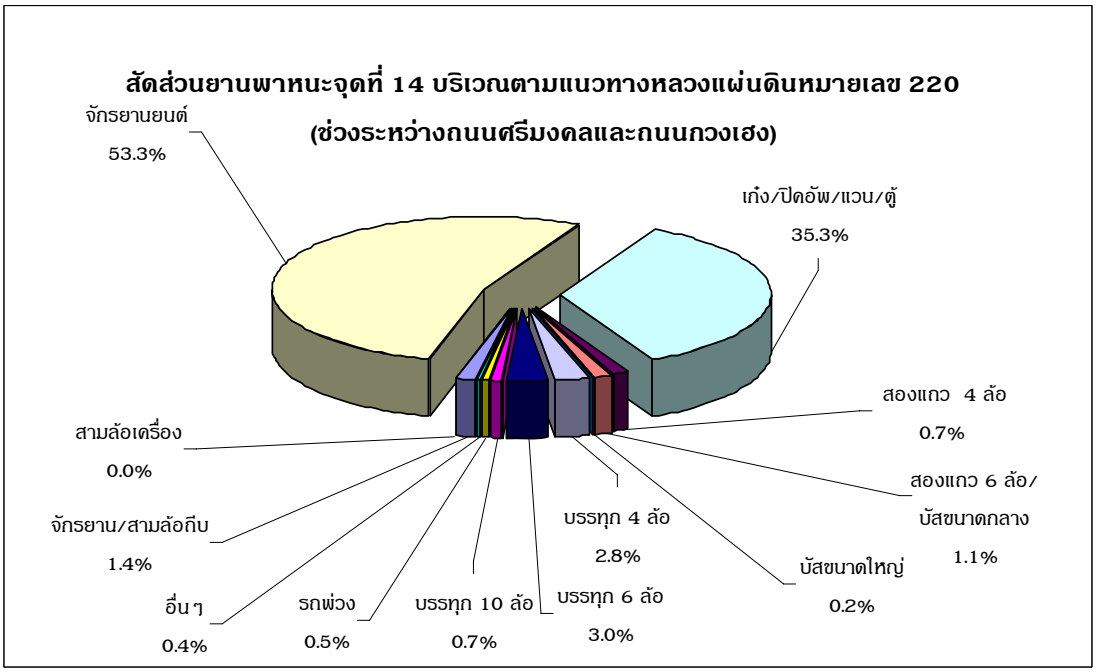
รูปที่ ก-12 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานบนถนนวันลูกเสือซึ่งอยู่ระหว่างถนนหลักเมืองและถนนปลัดมณฑล



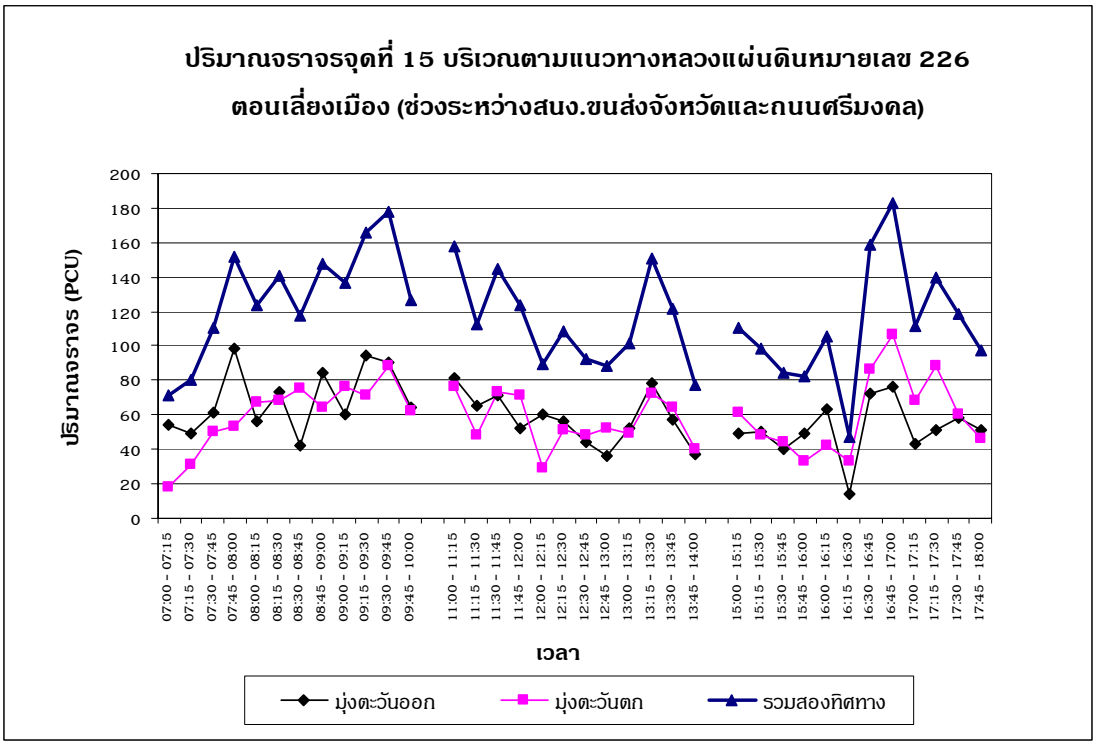


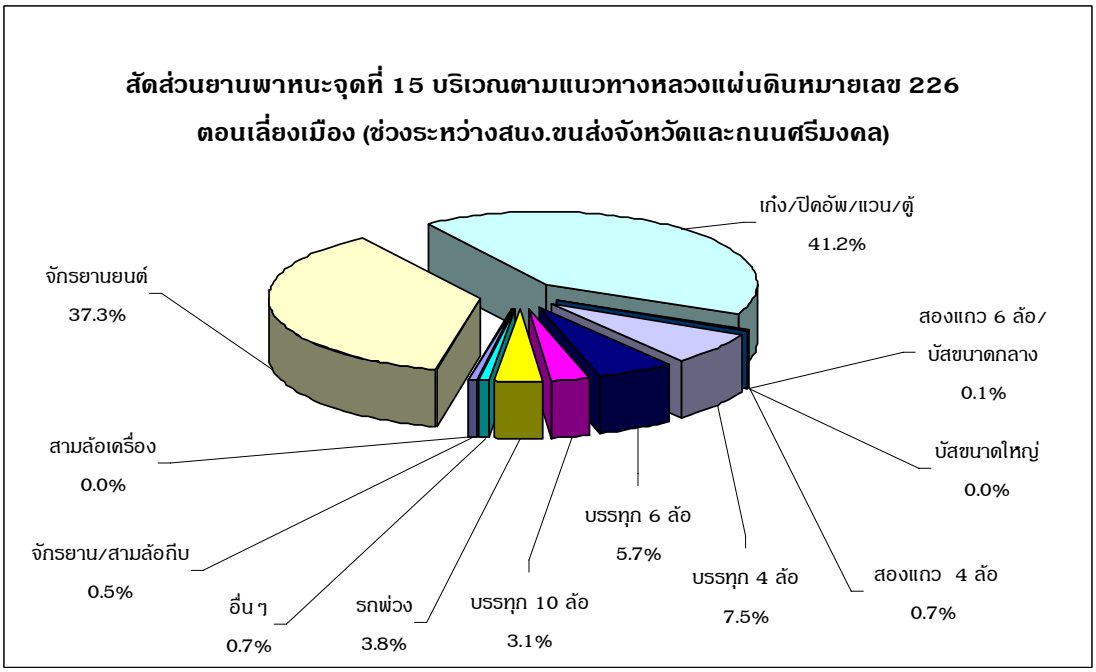
รูปที่ ก-13 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานตามแนวถนนถนนโชติพันธ์ซึ่งอยู่ระหว่างถนนวิเศษภักดีและถนนรัตนวงษา



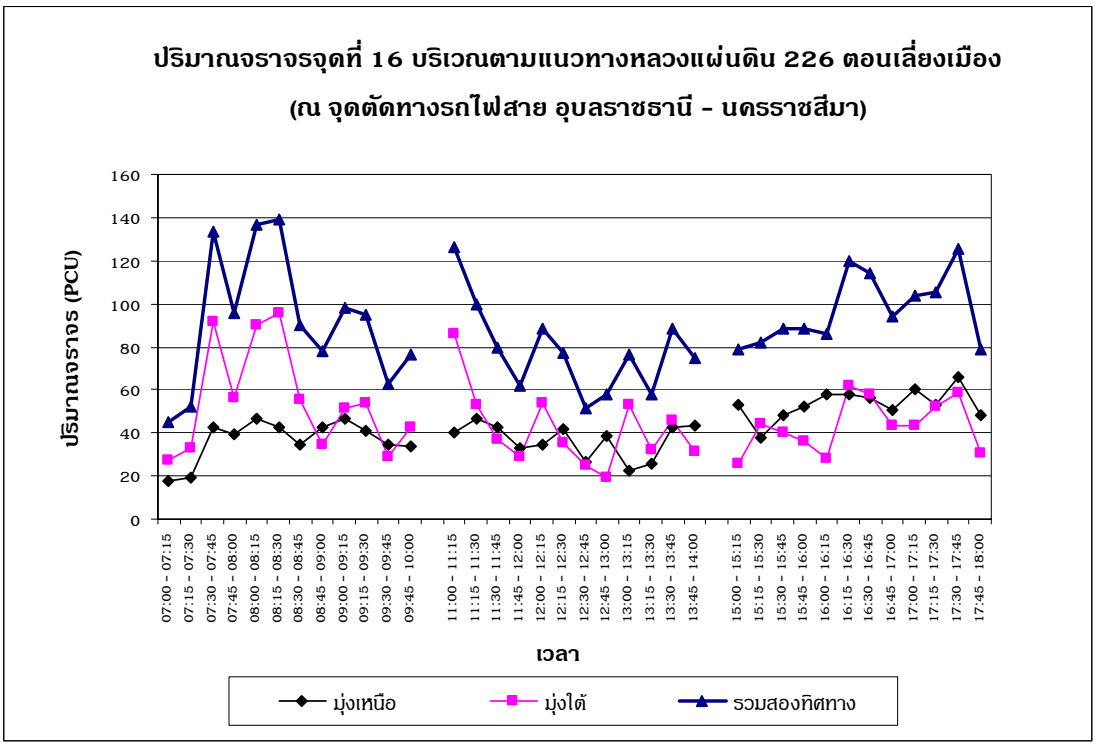


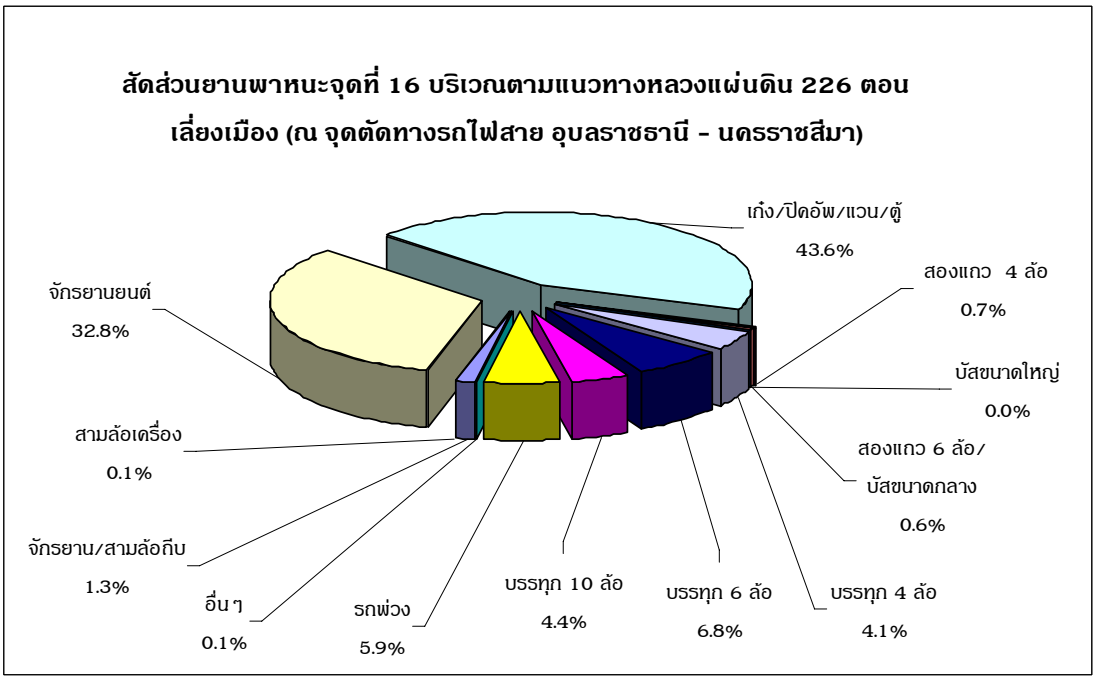
รูปที่ ก-14 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 ซึ่งอยู่ระหว่างสามแยกถนนศรีมงคลและสามแยกถนนกวงเฮง



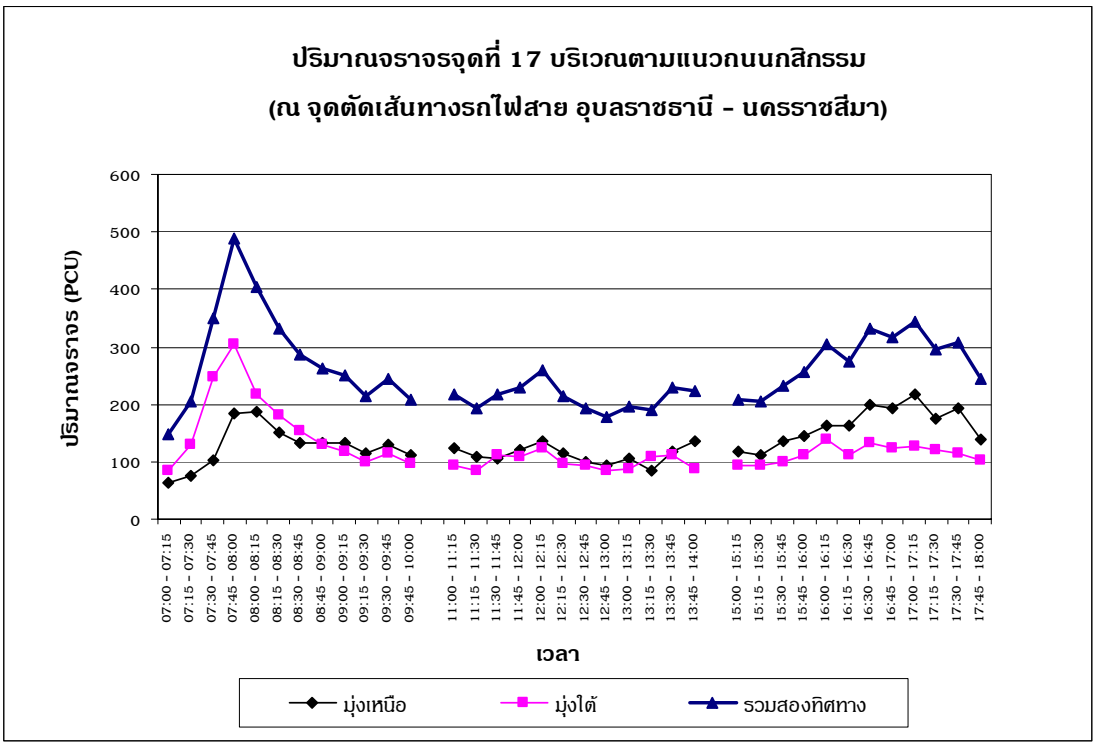


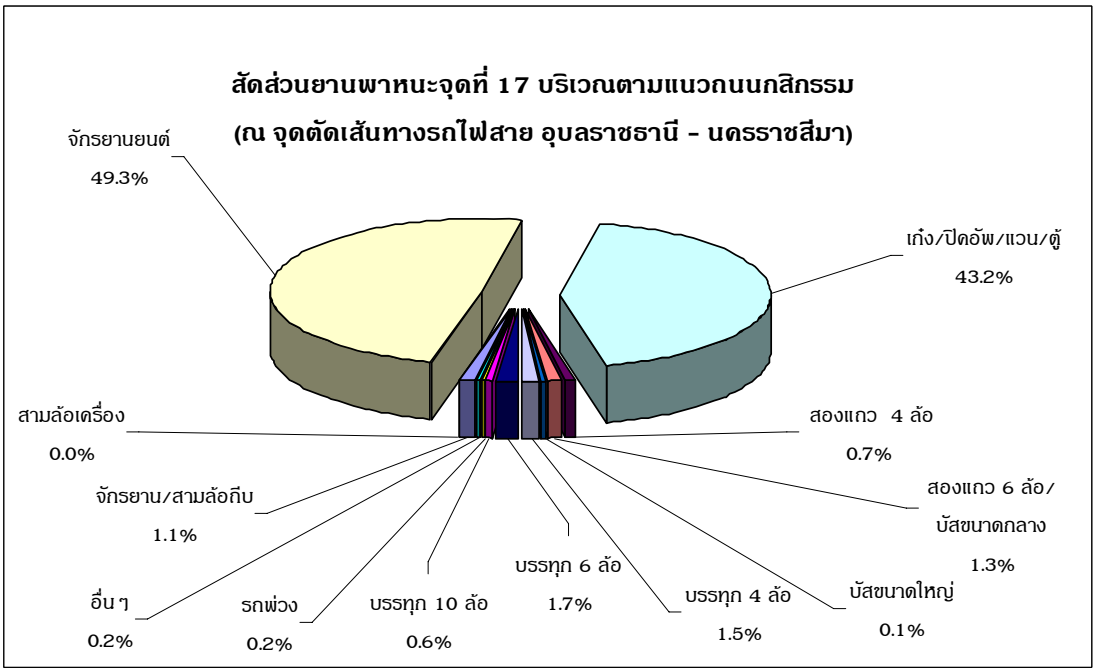
รูปที่ ก-15 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ตอนเลี่ยงเมือง) ซึ่งอยู่ระหว่างสำนักงานขนส่งจังหวัดศรีสะเกษและสี่แยกถนนศรีมงคลตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ตอนเลี่ยงเมือง)



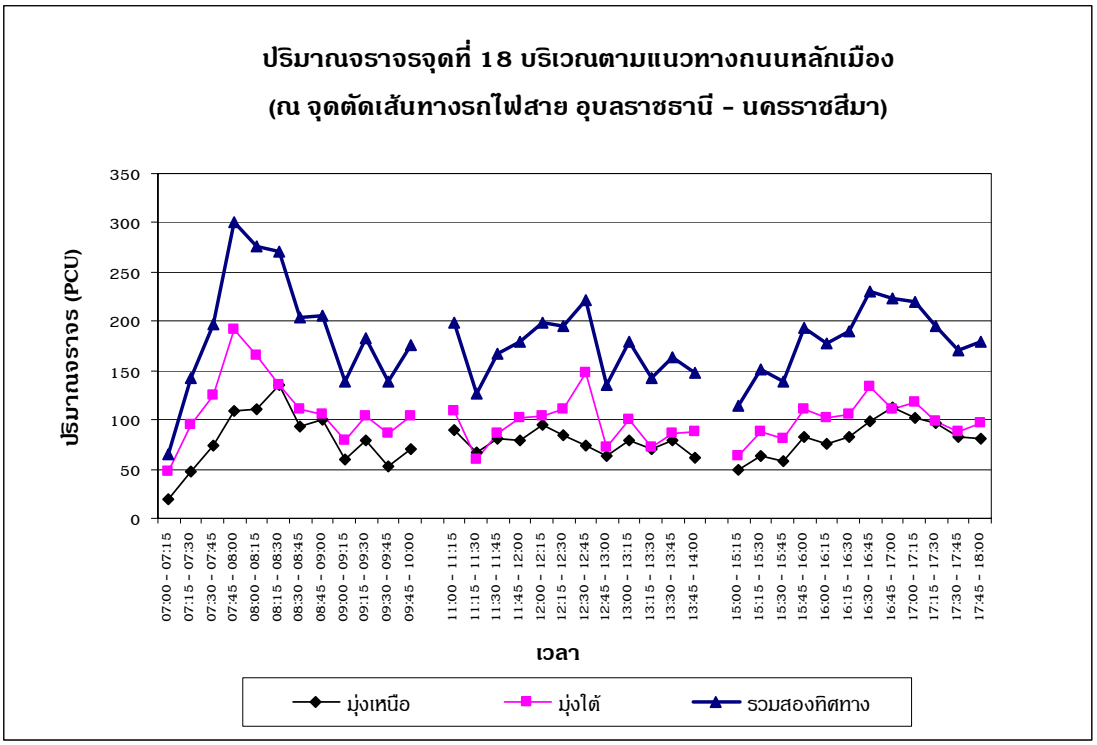


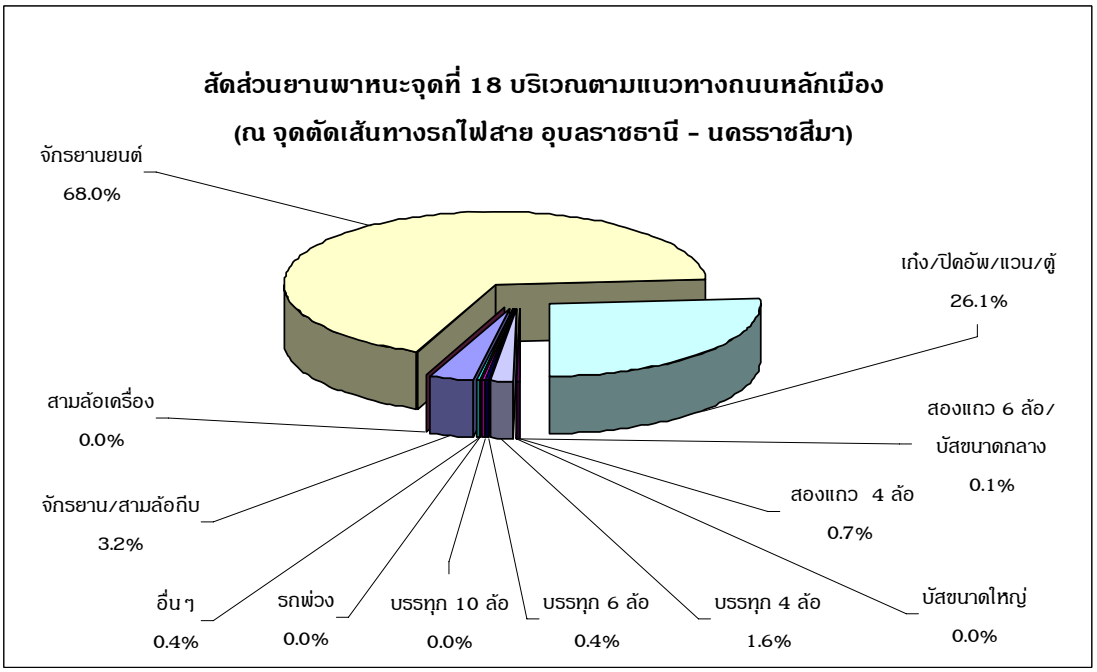
รูปที่ ก-16 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ตอนเลี่ยงเมือง) ซึ่งตัดกับเส้นทางรถไฟ



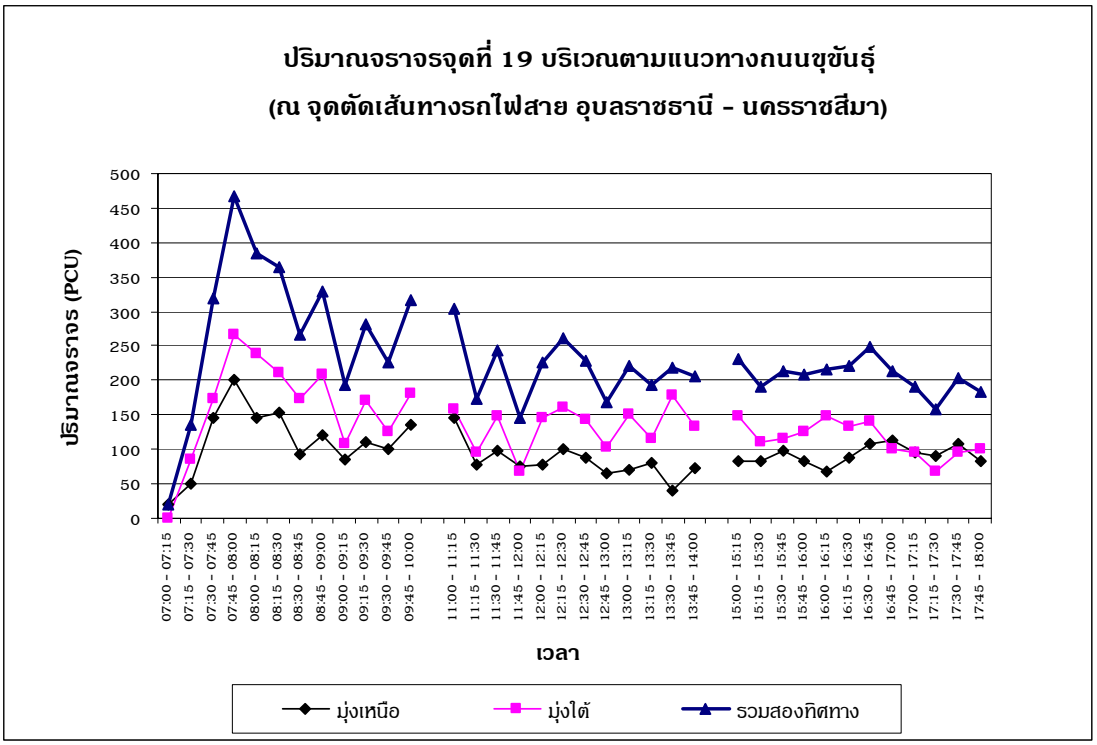


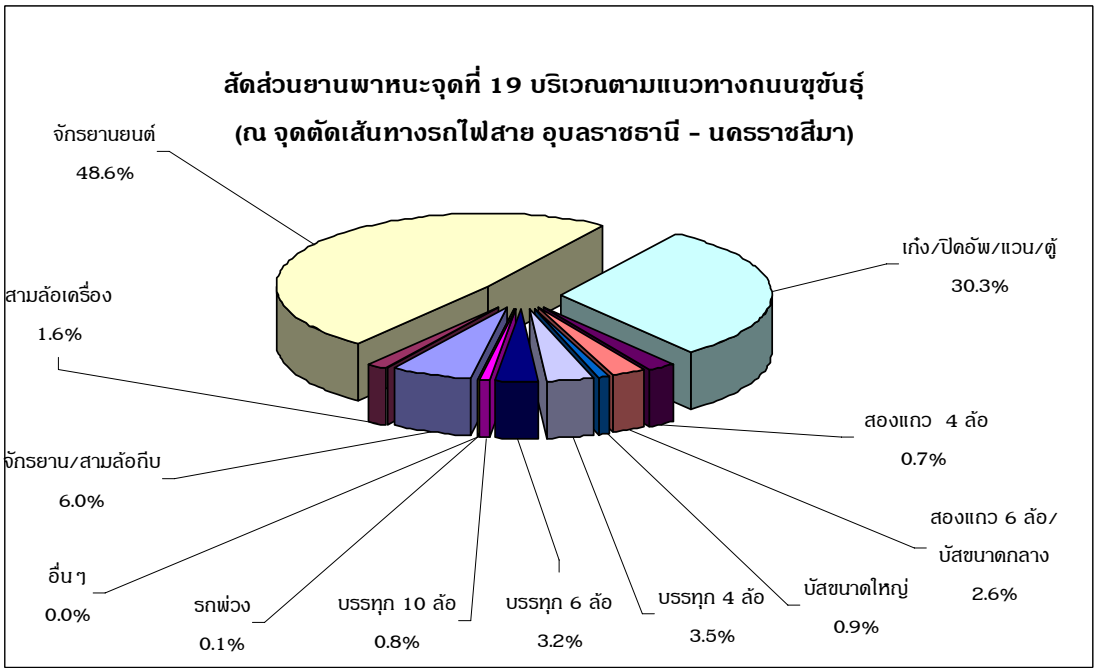
รูปที่ ก-17 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานตามแนวถนนกสิกรรมซึ่งตัดกับเส้นทางรถไฟ



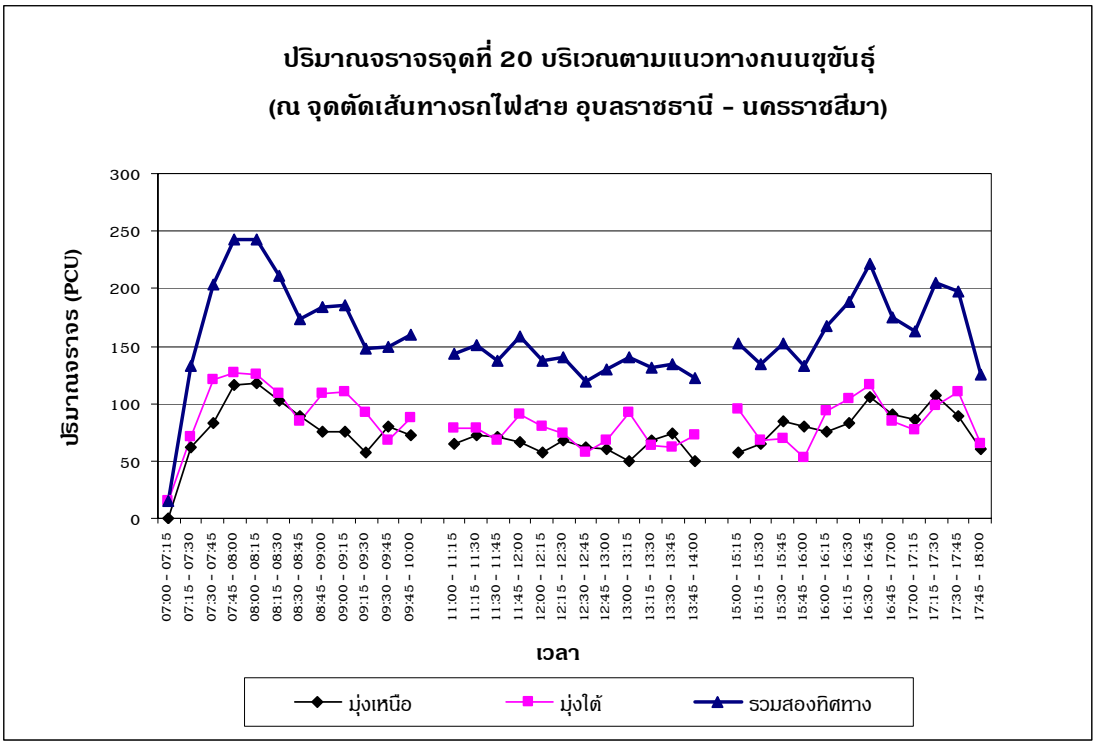


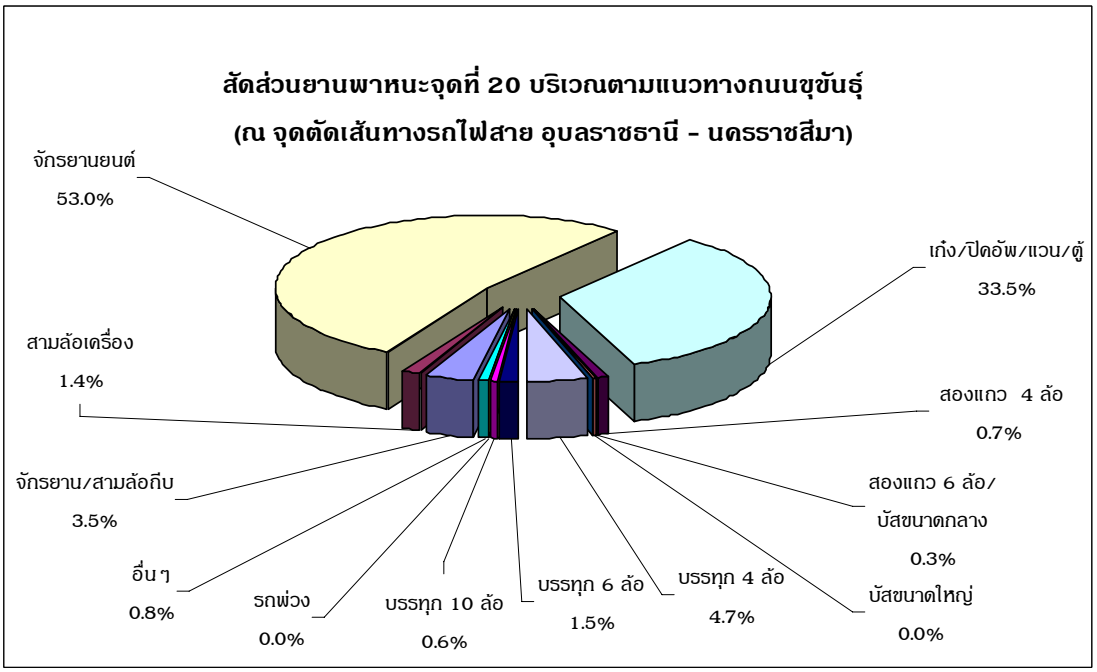
รูปที่ ก-18 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานตามแนวถนนหลักเมืองซึ่งตัดกับเส้นทางรถไ



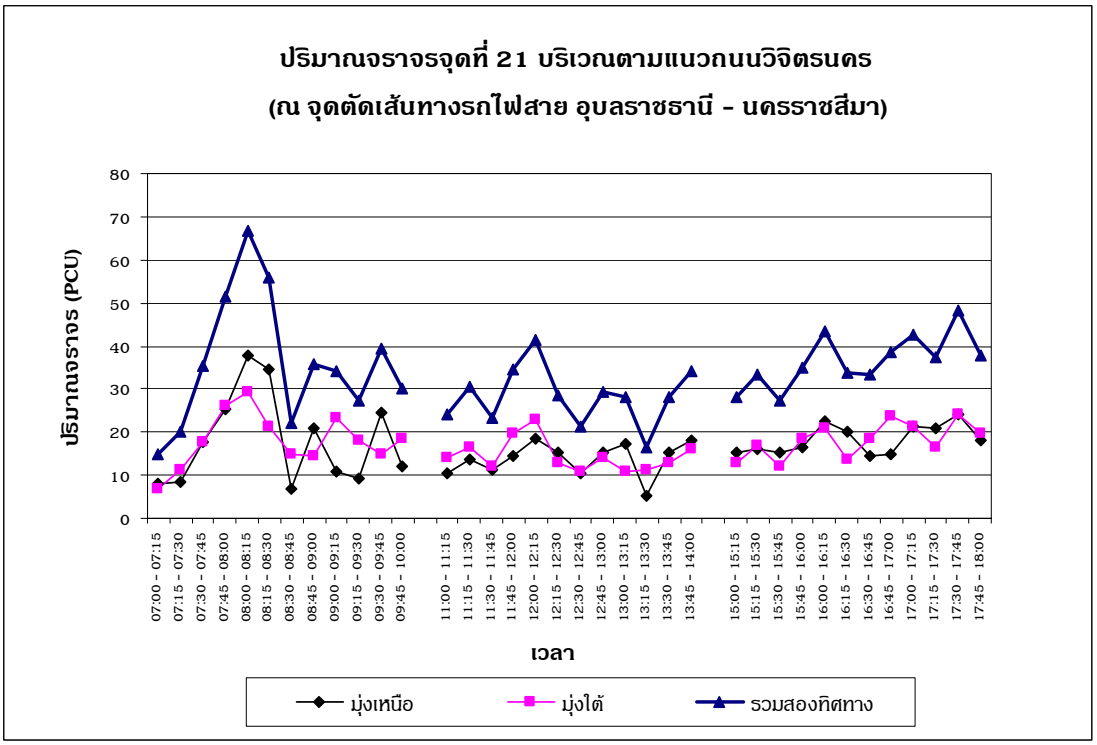


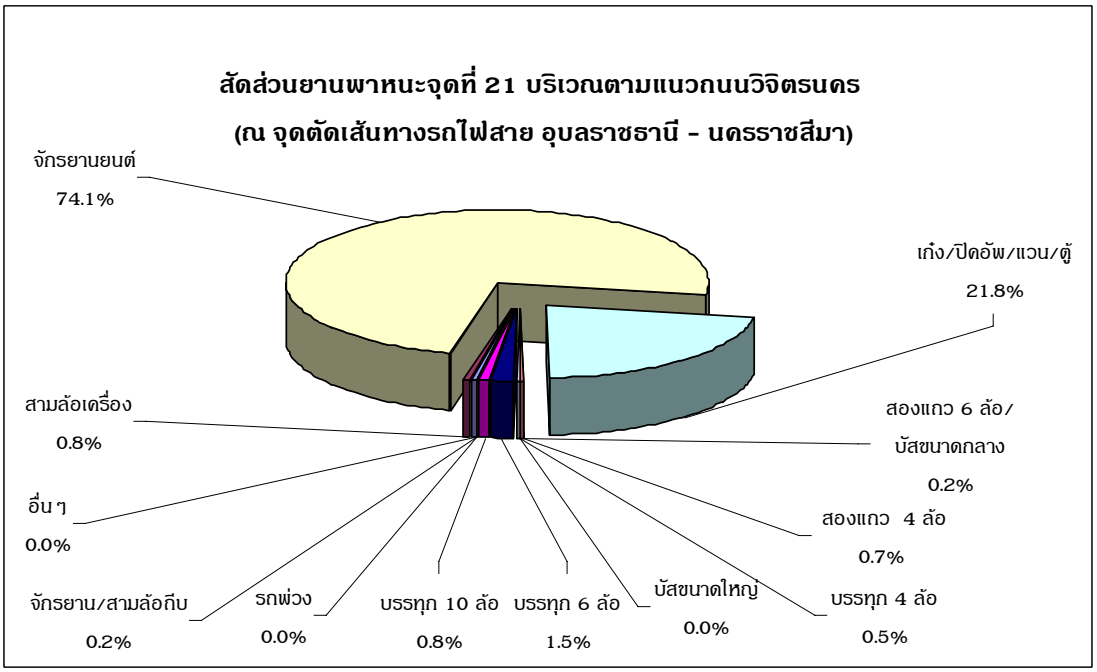
รูปที่ ก-19 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานตามแนวถนนขุขันธุ์ซึ่งตัดกับเส้นทางรถไฟ





รูปที่ ก-20 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานตามแนวถนนวิจิตรนครซึ่งตัดกับเส้นทางรถไฟ





รูปที่ ก-21 ปริมาณจราจรและสัดส่วนยวดยานตามแนวถนนทางเข้ามหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ ซึ่งตัดกับเส้นทางรถไฟ

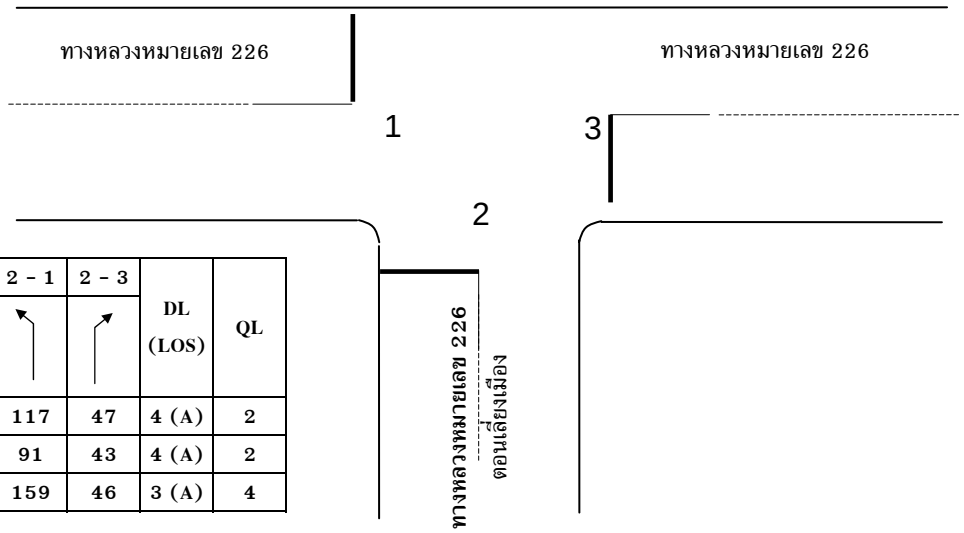
ภาคผนวก ข

ปริมาณจราจร ความล่าช้า ความยาวแถวคอย และจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก

N
W E
S

	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
1 - 3	562	195	343
1 - 2	171	83	115
DL (LOS)	2 (A)	4 (A)	2 (A)
QL	7	3	5

	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
3 - 1	342	285	438
3 - 2	59	36	80
DL (LOS)	5 (A)	6 (A)	6 (A)
QL	5	4	6



	2 - 1	2 - 3	DL (LOS)	QL
AM-Peak	117	47	4 (A)	2
OFF-Peak	91	43	4 (A)	2
PM-Peak	159	46	3 (A)	4

ความยาวรอบสัญญาณไฟเท่ากับ 74 วินาที

เฟส	A	B	C
เขียว	27	21	12
เหลือง	3	4	3
ดงทุกเฟส	-	2	2

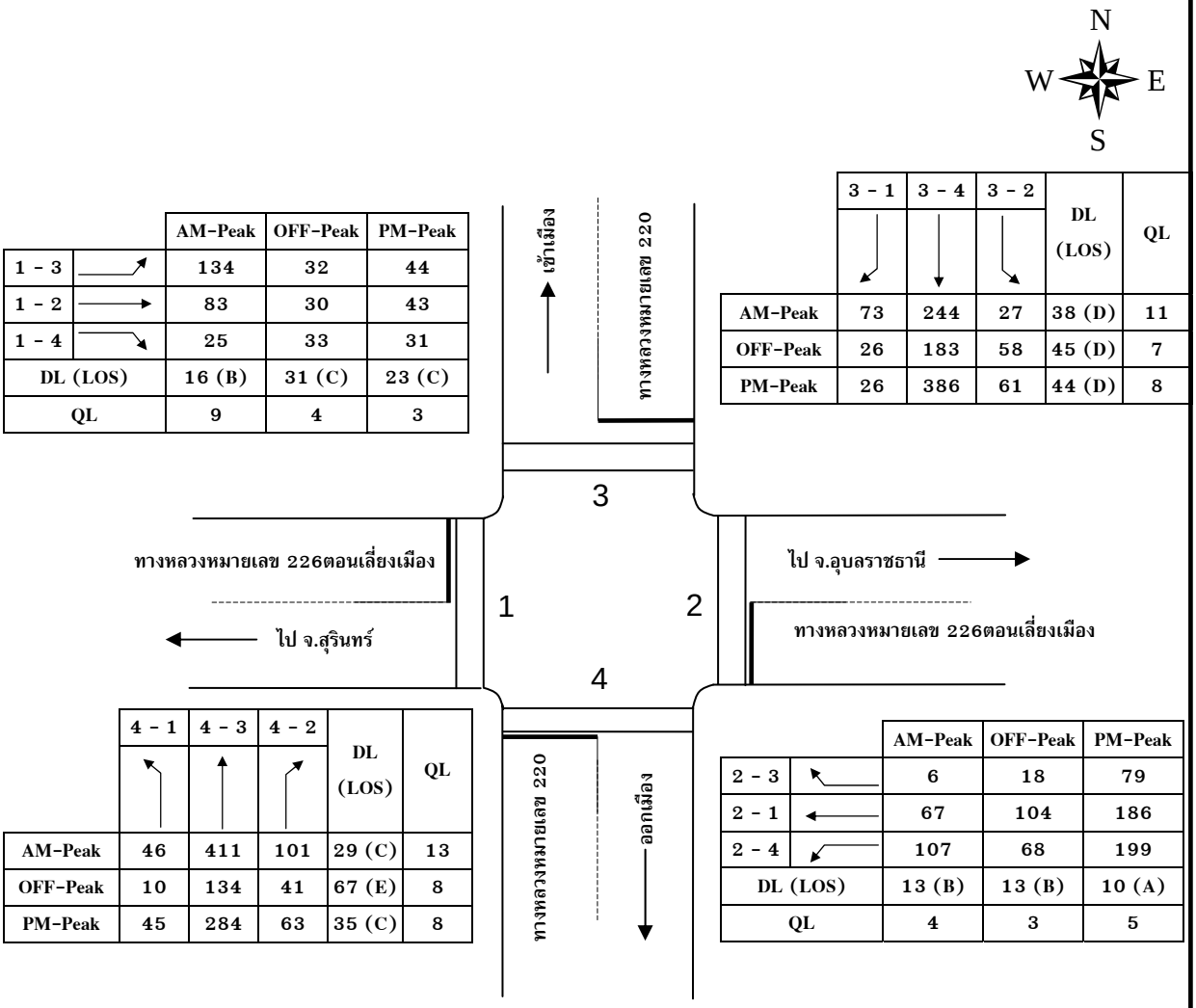
* ภาพแสดงลักษณะทางกายภาพของทางแยกไม่ได้เทียบมาตราส่วน

Legend:	
2 - 1	Movement
	Direction
128	Vehicle (PCU)
AM-Peak	07:30 - 08:30
OFF-Peak	12:30 - 13:30
PM-Peak	16:30 - 17:30
DL (x)	Delay (LOS)
QL	Queue length

หมายเหตุ :

ระบบสัญญาณไฟ	ประเภทกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time Signal)
สภาพ	ดี
เวลาที่เปิดใช้	
ควบคุมระบบโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ไม่มี

ศรีสะเกษ | **จุดที่ 1** ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ศรีสะเกษ-สุรินทร์) ตัดกับ ตอนเลี่ยงเมือง



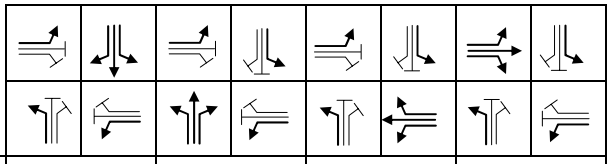
	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
1 - 3	134	32	44
1 - 2	83	30	43
1 - 4	25	33	31
DL (LOS)	16 (B)	31 (C)	23 (C)
QL	9	4	3

	3 - 1	3 - 4	3 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	73	244	27	38 (D)	11
OFF-Peak	26	183	58	45 (D)	7
PM-Peak	26	386	61	44 (D)	8

	4 - 1	4 - 3	4 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	46	411	101	29 (C)	13
OFF-Peak	10	134	41	67 (E)	8
PM-Peak	45	284	63	35 (C)	8

	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
2 - 3	6	18	79
2 - 1	67	104	186
2 - 4	107	68	199
DL (LOS)	13 (B)	13 (B)	10 (A)
QL	4	3	5

ความยาวรอบสัญญาณไฟเท่ากับ 135 วินาที



เฟส	A	B	C	D
เขียว	35	30	25	25
เหลือง	3	3	3	3
แดงทุกเฟส	2	2	2	2

* ภาพแสดงลักษณะทางกายภาพของทางแยกไม่ได้เทียบมาตราส่วน

Legend:	
2 - 1	Movement
	Direction
128	Vehicle (PCU)
AM-Peak	07:30 - 08:30
OFF-Peak	12:30 - 13:30
PM-Peak	16:30 - 17:30
DL (x)	Delay (LOS)
QL	Queue length

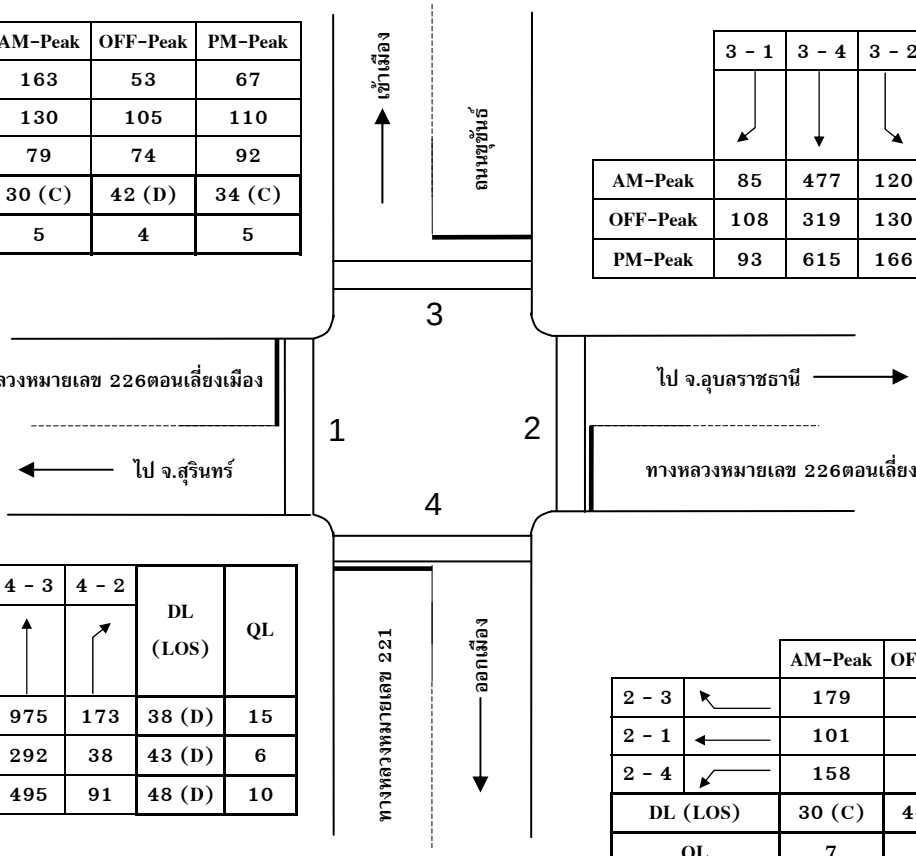
หมายเหตุ :

ระบบสัญญาณไฟ	ประเภทกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time Signal)
สภาพ	พอใช้
เวลาที่เปิดใช้	06.00 - 19.00 น. (เวลาอื่นเป็นไฟสัญญาณกระพริบ)
ควบคุมระบบโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ไม่มี

ศรีสะเกษ	**จุดที่ 2** ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 (ศรีสะเกษ-ขุขันธ์) ตัดกับ ตอนเลี่ยงเมือง

	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
1 - 3	163	53	67
1 - 2	130	105	110
1 - 4	79	74	92
DL (LOS)	30 (C)	42 (D)	34 (C)
QL	5	4	5

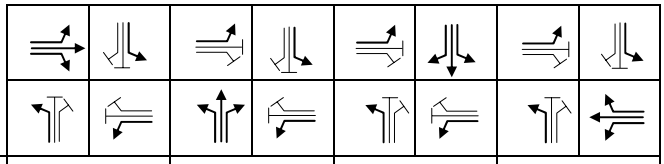
	3 - 1	3 - 4	3 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	85	477	120	36 (D)	7
OFF-Peak	108	319	130	31 (C)	3
PM-Peak	93	615	166	40 (D)	10



	4 - 1	4 - 3	4 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	83	975	173	38 (D)	15
OFF-Peak	68	292	38	43 (D)	6
PM-Peak	95	495	91	48 (D)	10

	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
2 - 3	179	78	121
2 - 1	101	119	116
2 - 4	158	82	88
DL (LOS)	30 (C)	44 (D)	47 (D)
QL	7	6	8

ความยาวรอบสัญญาณไฟเท่ากับ 115 วินาที



เฟส	A	B	C	D
เขียว	20.5	26	26	20.5
เหลือง	3	3	3	3
แดงทุกเฟส	4	2	2	2

* ภาพแสดงลักษณะทางกายภาพของทางแยกไม่ได้เทียบมาตราส่วน

Legend:	
2 - 1	Movement
	Direction
128	Vehicle (PCU)
AM-Peak	07:30 - 08:30
OFF-Peak	12:30 - 13:30
PM-Peak	16:30 - 17:30
DL (x)	Delay (LOS)
QL	Queue length

หมายเหตุ :

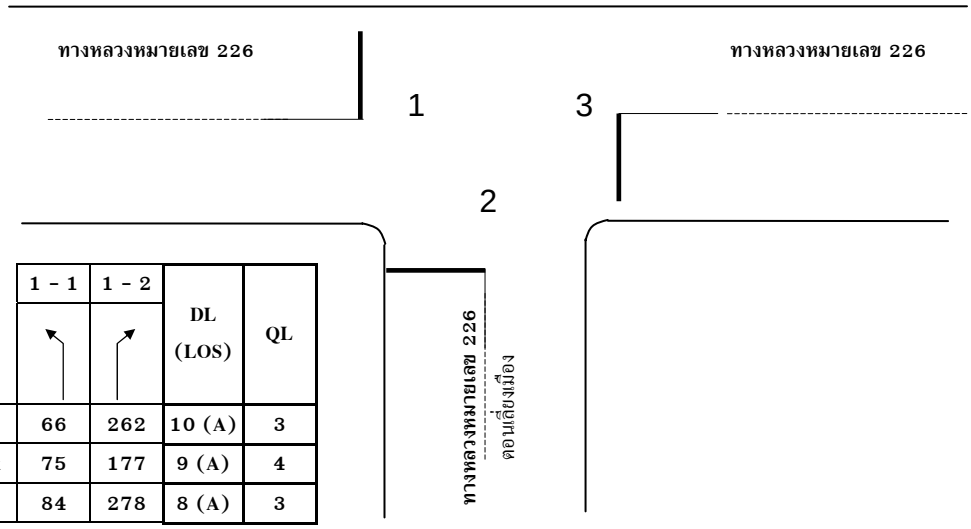
ระบบสัญญาณไฟ	ประเภทกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time Signal)
สภาพ	พอใช้
เวลาที่เปิดใช้	06.00 - 22.00 น. (เวลาอื่นเป็นไฟสัญญาณกระพริบ)
ควบคุมระบบโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ไม่มี

ศรีสะเกษ | **จุดที่ 3** ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221 (ศรีสะเกษ-กันทรลักษ์) ตัดกับ ตอนเลี่ยงเมือง

N
W E
S

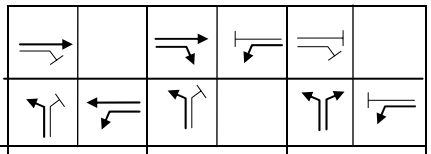
	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
1 - 2	350	292	554
1 - 3	109	45	82
DL (LOS)	3 (A)	3 (A)	2 (A)
QL	7	5	6

	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
2 - 2	534	203	214
2 - 1	227	165	210
DL (LOS)	7 (A)	8 (A)	5 (A)
QL	10	3	4



	1 - 1	1 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	66	262	10 (A)	3
OFF-Peak	75	177	9 (A)	4
PM-Peak	84	278	8 (A)	3

ความยาวรอบสัญญาณไฟเท่ากับ 90 วินาที



เฟส	A	B	C
เขียว	35	15	25
เหลือง	3	3	3
ดงทุกเฟส	2	2	2

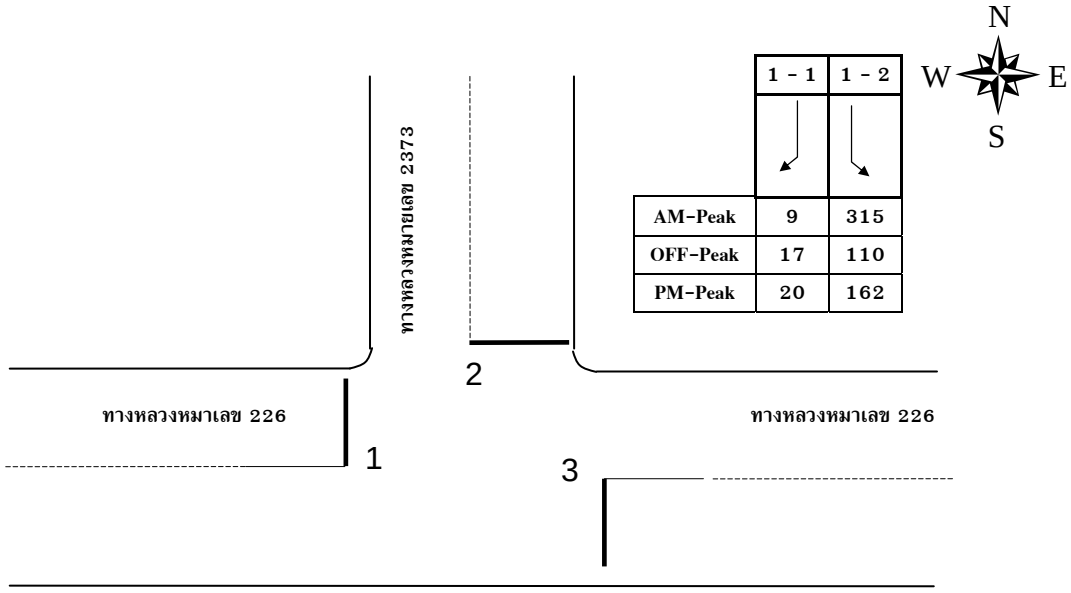
Legend:	
2 - 1	Movement
→	Direction
128	Vehicle (PCU)
AM-Peak	07:30 - 08:30
OFF-Peak	12:30 - 13:30
PM-Peak	16:30 - 17:30
DL (x)	Delay (LOS)
QL	Queue length

* ภาพแสดงลักษณะทางกายภาพของทางแยกไม่ได้เทียบมาตราส่วน

หมายเหตุ :

ระบบสัญญาณไฟ ประเภทกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time Signal)
สภาพ ดี
เวลาที่เปิดใช้
ควบคุมระบบโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ ไม่มี

ศรีสะเกษ | **จุดที่ ข-4** ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ศรีสะเกษ-อุบลราชธานี) ตัดกับ ตอนเลี่ยงเมือง



		AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
1 - 2	↗	18	10	29
1 - 3	→	862	308	511

		AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
3 - 2	↖	127	195	171
3 - 1	←	391	352	647

Legend:	
2 - 1	Movement
↗	Direction
128	Vehicle (PCU)
AM-Peak	07:30 - 08:30
OFF-Peak	12:30 - 13:30
PM-Peak	16:30 - 17:30
DL (x)	Delay (LOS)
QL	Queue length

* ภาพแสดงลักษณะทางกายภาพของทางแยกไม่ได้เทียบมาตราส่วน

หมายเหตุ :

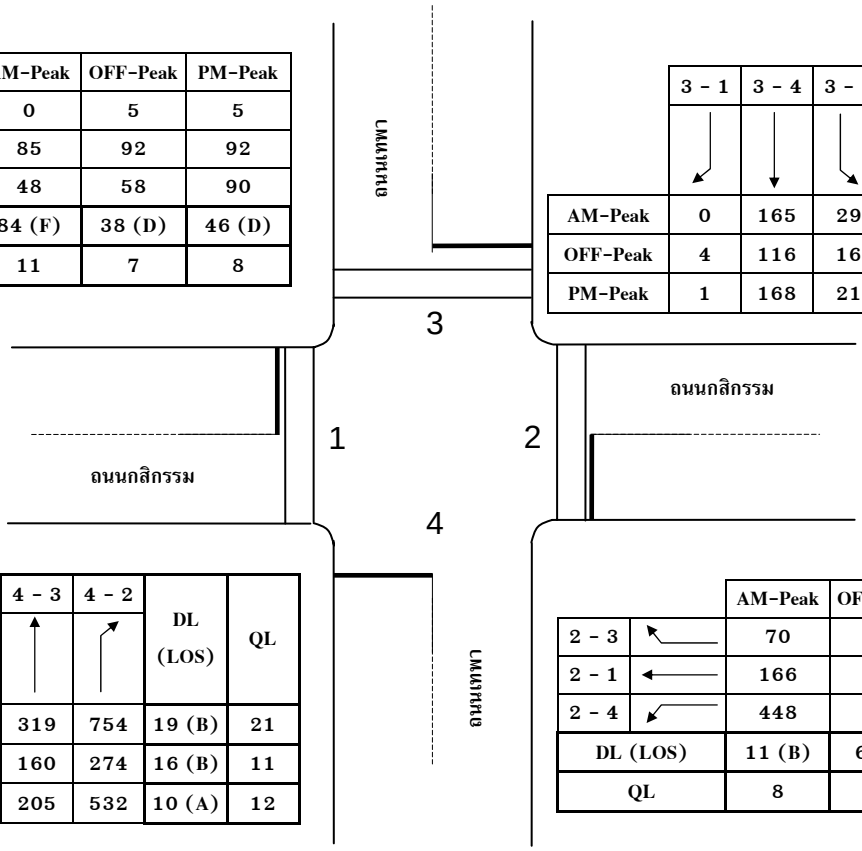
ระบบสัญญาณไฟ	ประเภทเปลี่ยนแปลงตามปริมาณจราจร (Actuated Traffic Signal)
สภาพ	ดี
เวลาที่เปิดใช้	
ควบคุมระบบโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ไม่มี

ศรีสะเกษ | **จุดที่ ข-5** ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ตัดกับ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2373

N
W E
S

		AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
1 - 3	↗	0	5	5
1 - 2	→	85	92	92
1 - 4	↘	48	58	90
DL (LOS)		84 (F)	38 (D)	46 (D)
QL		11	7	8

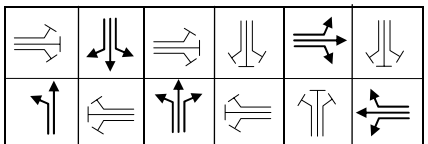
	3 - 1 ↓	3 - 4 ↓	3 - 2 ↓	DL (LOS)	QL
AM-Peak	0	165	29	42 (D)	6
OFF-Peak	4	116	16	31 (C)	5
PM-Peak	1	168	21	32 (C)	7



	4 - 1 ↑	4 - 3 ↑	4 - 2 ↑	DL (LOS)	QL
AM-Peak	118	319	754	19 (B)	21
OFF-Peak	57	160	274	16 (B)	11
PM-Peak	85	205	532	10 (A)	12

		AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
2 - 3	↖	70	15	15
2 - 1	←	166	60	95
2 - 4	↙	448	432	773
DL (LOS)		11 (B)	6 (A)	3 (A)
QL		8	6	7

ความยาวรอบสัญญาณไฟเท่ากับ 100 วินาที



เฟส	A	B	C
เขียว	25	37	25
เหลือง	3	3	3-
แดงทุกเฟส	-	2	2

* ภาพแสดงลักษณะทางกายภาพของทางแยกไม่ได้เทียบมาตราส่วน

Legend:	
2 - 1	Movement
↗	Direction
128	Vehicle (PCU)
AM-Peak	07:30 - 08:30
OFF-Peak	12:30 - 13:30
PM-Peak	16:30 - 17:30
DL (x)	Delay (LOS)
QL	Queue length

หมายเหตุ :

ระบบสัญญาณไฟ	ประเภทกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time Signal)
สภาพ	ดี
เวลาที่เปิดใช้	05.30 - 22.00 น.
ควบคุมระบบโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ไม่มี

ศรีสะเกษ | **จุดที่ ข-6** ถนนเทพาตัดกับถนนกสิกรรม

N
W E
S

	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
1 - 3	11	9	13
1 - 2	156	134	181
1 - 4	122	181	83
DL (LOS)	7 (A)	13 (B)	13 (B)
QL	4	4	5

ถนนขุขันธุ์

	3 - 1	3 - 4	3 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	5	163	9	15 (B)	3
OFF-Peak	6	64	13	11 (B)	2
PM-Peak	5	107	7	15 (B)	5

3

ถนนเทพา

1 2

ถนนเทพา

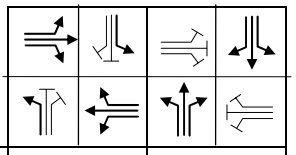
4

	4 - 1	4 - 3	4 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	97	112	144	11 (B)	7
OFF-Peak	63	73	77	15 (B)	4
PM-Peak	61	144	121	13 (B)	6

ถนนขุขันธุ์

	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
2 - 3	20	5	9
2 - 1	202	104	118
2 - 4	145	70	82
DL (LOS)	8 (A)	13 (B)	10 (A)
QL	7	4	3

ความยาวรอบสัญญาณไฟเท่ากับ 60 วินาที



เฟส	A	B
เขียว	21	28
เหลือง	4	4
แดงทุกเฟส	2	1

Legend:	
2 - 1	Movement
	Direction
128	Vehicle (PCU)
AM-Peak	07:30 - 08:30
OFF-Peak	12:30 - 13:30
PM-Peak	16:30 - 17:30
DL (x)	Delay (LOS)
QL	Queue length

* ภาพแสดงลักษณะทางกายภาพของทางแยกไม่ได้เทียบมาตราส่วน

หมายเหตุ :

ระบบสัญญาณไฟ	ประเภทกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time Signal)
สภาพ	ดี
เวลาที่เปิดใช้	05.30-20.30 น.
ควบคุมระบบโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ไม่มี

ศรีสะเกษ | **จุดที่ ข-7** ถนนขุขันธุ์ตัดกับถนนเทพา

N
W E
S

	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
1 - 3	24	51	39
1 - 2	89	112	120
1 - 4	100	106	107
DL (LOS)	4 (A)	5 (A)	15 (B)
QL	6	4	5

ถนนวิจิตรนคร

	3 - 1	3 - 4	3 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	41	364	32	4 (A)	6
OFF-Peak	24	128	15	6 (A)	4
PM-Peak	23	227	22	5 (A)	6

3

ถนนเทพา

1 2

ถนนเทพา

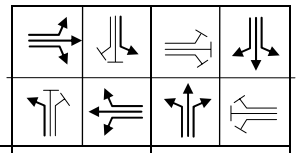
4

	4 - 1	4 - 3	4 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	127	182	41	3 (A)	5
OFF-Peak	74	128	26	3 (A)	3
PM-Peak	106	214	46	2 (A)	5

ถนนวิจิตรนคร

	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
2 - 3	40	13	32
2 - 1	184	51	85
2 - 4	76	25	35
DL (LOS)	11 (B)	6 (A)	7 (A)
QL	5	2	3

ความยาวรอบสัญญาณไฟเท่ากับ 64 วินาที



เฟส	A	B
เขียว	25	30
เหลือง	3	3
แดงทุกเฟส	2	1

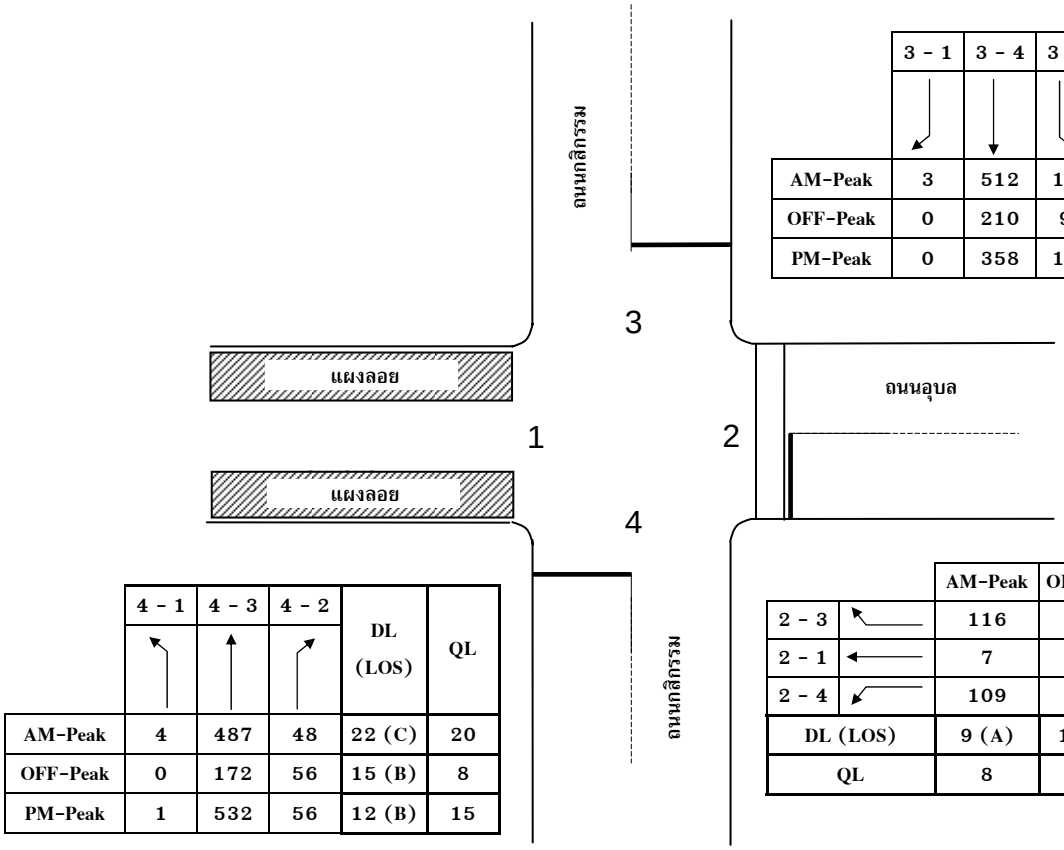
Legend:	
2 - 1	Movement
	Direction
128	Vehicle (PCU)
AM-Peak	07:30 - 08:30
OFF-Peak	12:30 - 13:30
PM-Peak	16:30 - 17:30
DL (x)	Delay (LOS)
QL	Queue length

* ภาพแสดงลักษณะทางกายภาพของทางแยกไม่ได้เทียบมาตราส่วน

หมายเหตุ :

ระบบสัญญาณไฟ	ประเภทกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time Signal)
สภาพ	ดี
เวลาที่เปิดใช้	05.30-20.00 น.
ควบคุมระบบโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ไม่มี

ศรีสะเกษ	**จุดที่ ข-8** ถนนวิจิตรนครตัดกับถนนเทพา

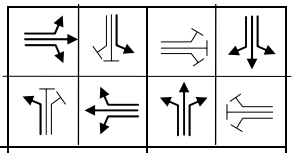


	3 - 1	3 - 4	3 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	3	512	107	23 (C)	20
OFF-Peak	0	210	91	17 (B)	5
PM-Peak	0	358	104	16 (B)	7

	4 - 1	4 - 3	4 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	4	487	48	22 (C)	20
OFF-Peak	0	172	56	15 (B)	8
PM-Peak	1	532	56	12 (B)	15

	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
2 - 3	116	108	147
2 - 1	7	5	5
2 - 4	109	71	95
DL (LOS)	9 (A)	14 (B)	11 (B)
QL	8	5	6

ความยาวรอบสัญญาณไฟเท่ากับ 85 วินาที



เฟส	A	B
เขียว	25	50
เหลือง	3	3
แดงทุกเฟส	2	2

* ภาพแสดงลักษณะทางกายภาพของทางแยกไม่ได้เทียบมาตราส่วน

Legend:	
2 - 1	Movement
↗	Direction
128	Vehicle (PCU)
AM-Peak	07:30 - 08:30
OFF-Peak	12:30 - 13:30
PM-Peak	16:30 - 17:30
DL (x)	Delay (LOS)
QL	Queue length

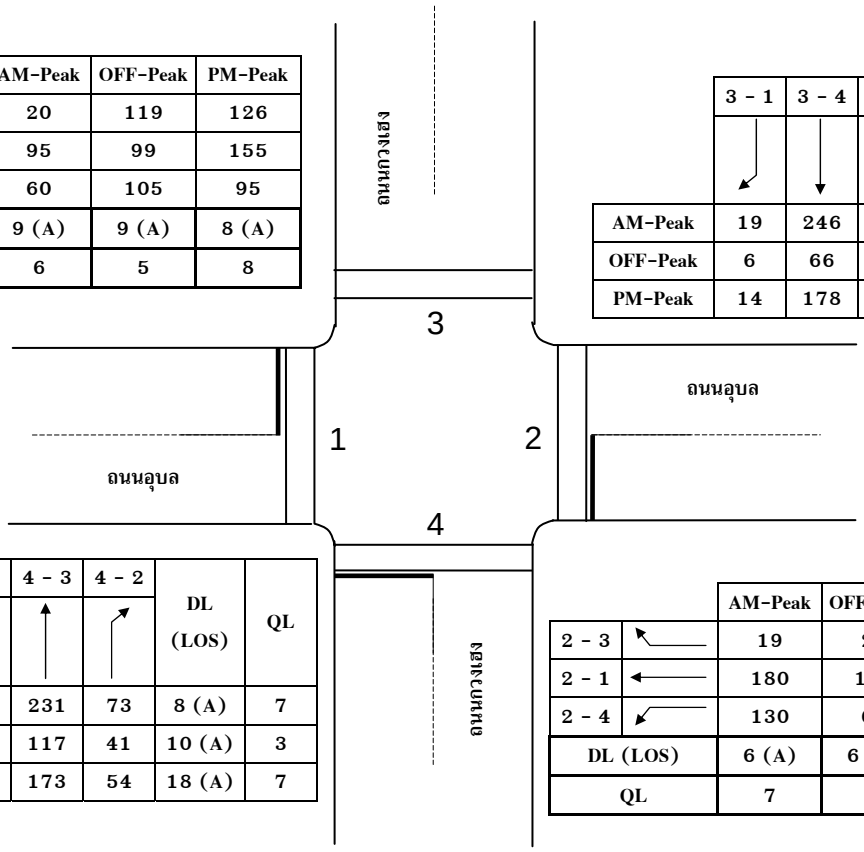
หมายเหตุ :

ระบบสัญญาณไฟ	ประเภทกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time Signal)
สภาพ	พอใช้
เวลาที่เปิดใช้	
ควบคุมระบบโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ไม่มี

ศรีสะเกษ | **จุดที่ ข-9** ถนนกสิกรรมตัดกับถนนอุบล

	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
1 - 3	20	119	126
1 - 2	95	99	155
1 - 4	60	105	95
DL (LOS)	9 (A)	9 (A)	8 (A)
QL	6	5	8

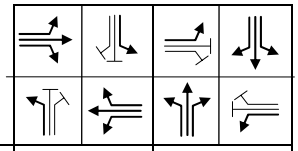
	3 - 1	3 - 4	3 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	19	246	14	9 (A)	6
OFF-Peak	6	66	22	12 (B)	4
PM-Peak	14	178	11	13 (B)	4



	4 - 1	4 - 3	4 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	69	231	73	8 (A)	7
OFF-Peak	53	117	41	10 (A)	3
PM-Peak	70	173	54	18 (A)	7

	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
2 - 3	19	23	42
2 - 1	180	148	160
2 - 4	130	68	96
DL (LOS)	6 (A)	6 (A)	7 (A)
QL	7	6	6

ความยาวรอบสัญญาณไฟเท่ากับ 38 วินาที



เฟส	A	B
เขียว	16	12
เหลือง	4	4
แดงทุกเฟส	1	1

Legend:	
2 - 1	Movement
	Direction
128	Vehicle (PCU)
AM-Peak	07:30 - 08:30
OFF-Peak	12:30 - 13:30
PM-Peak	16:30 - 17:30
DL (x)	Delay (LOS)
QL	Queue length

* ภาพแสดงลักษณะทางกายภาพของทางแยกไม่ได้เทียบมาตราส่วน

หมายเหตุ :

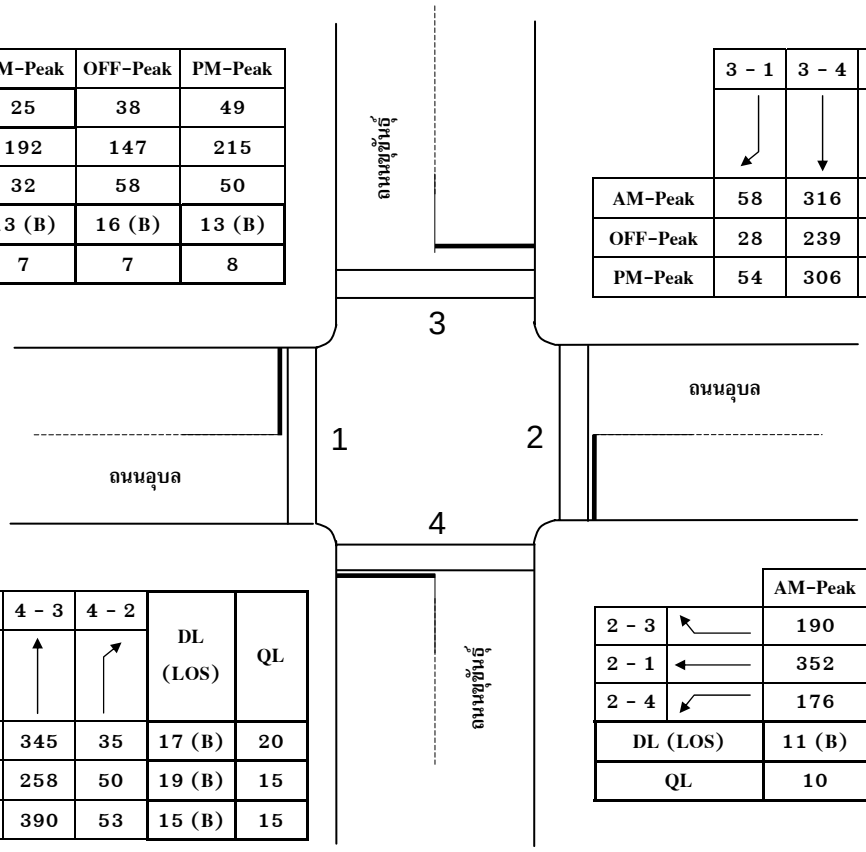
ระบบสัญญาณไฟ	ประเภทกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time Signal)
สภาพ	พอใช้
เวลาที่เปิดใช้	
ควบคุมระบบโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ไม่มี

ศรีสะเกษ	**จุดที่ ข-10** ถนนกวงเฮงตัดกับถนนอุบล

N
W E
S

	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
1 - 3	25	38	49
1 - 2	192	147	215
1 - 4	32	58	50
DL (LOS)	13 (B)	16 (B)	13 (B)
QL	7	7	8

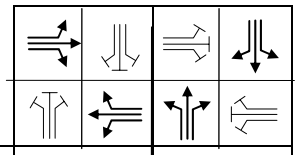
	3 - 1	3 - 4	3 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	58	316	83	12 (B)	8
OFF-Peak	28	239	63	7 (A)	7
PM-Peak	54	306	74	8 (A)	8



	4 - 1	4 - 3	4 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	55	345	35	17 (B)	20
OFF-Peak	64	258	50	19 (B)	15
PM-Peak	58	390	53	15 (B)	15

	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
2 - 3	190	154	312
2 - 1	352	244	418
2 - 4	176	165	208
DL (LOS)	11 (B)	10 (A)	7 (A)
QL	10	9	8

ความยาวรอบสัญญาณไฟเท่ากับ 64 วินาที



เฟส	A	B
เขียว	25	30
เหลือง	2	3
แดงทุกเฟส	2	2

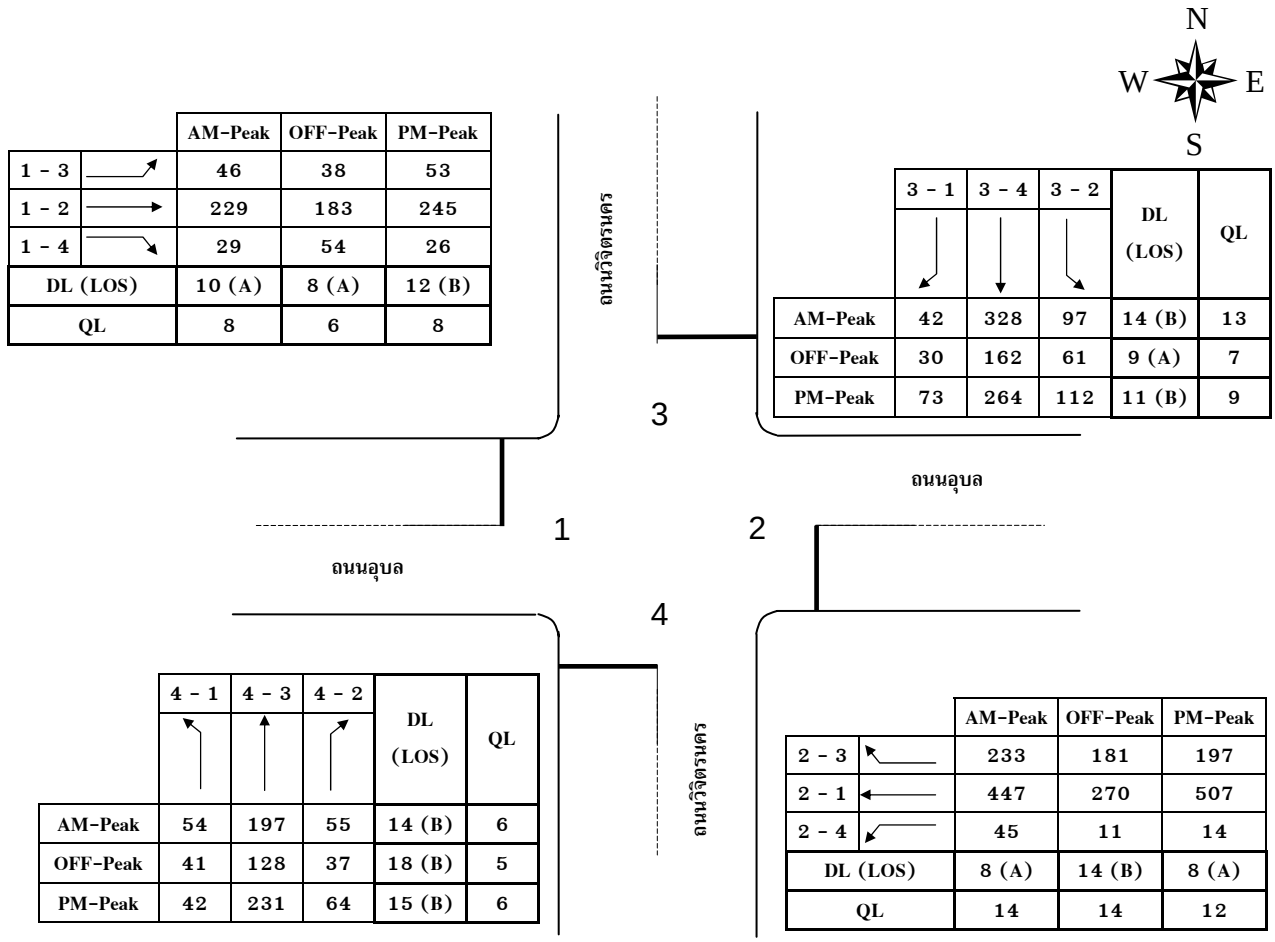
Legend:	
2 - 1	Movement
	Direction
128	Vehicle (PCU)
AM-Peak	07:30 - 08:30
OFF-Peak	12:30 - 13:30
PM-Peak	16:30 - 17:30
DL (x)	Delay (LOS)
QL	Queue length

* ภาพแสดงลักษณะทางกายภาพของทางแยกไม่ได้เทียบมาตราส่วน

หมายเหตุ :

ระบบสัญญาณไฟ	ประเภทกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time Signal)
สภาพ	พอใช้
เวลาที่เปิดใช้	05.30 - 21.00 น.
ควบคุมระบบโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ไม่มี

ศรีสะเกษ | **จุดที่ ข-11** ถนนขุขันธุ์ตัดกับถนนอุบล



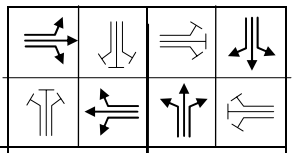
	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
1 - 3	46	38	53
1 - 2	229	183	245
1 - 4	29	54	26
DL (LOS)	10 (A)	8 (A)	12 (B)
QL	8	6	8

	3 - 1	3 - 4	3 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	42	328	97	14 (B)	13
OFF-Peak	30	162	61	9 (A)	7
PM-Peak	73	264	112	11 (B)	9

	4 - 1	4 - 3	4 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	54	197	55	14 (B)	6
OFF-Peak	41	128	37	18 (B)	5
PM-Peak	42	231	64	15 (B)	6

	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
2 - 3	233	181	197
2 - 1	447	270	507
2 - 4	45	11	14
DL (LOS)	8 (A)	14 (B)	8 (A)
QL	14	14	12

ความยาวรอบสัญญาณไฟเท่ากับ 60 วินาที



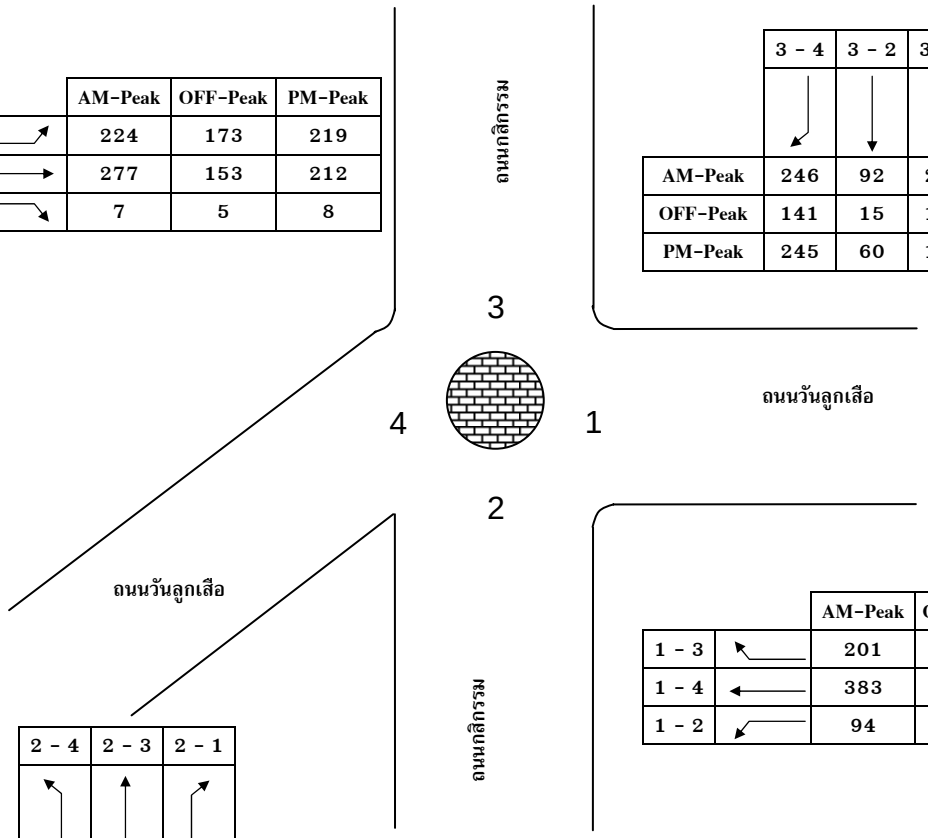
เฟส	A	B
เขียว	25	25
เหลือง	3	3
แดงทุกเฟส	2	2

Legend:	
2 - 1	Movement
↗	Direction
128	Vehicle (PCU)
AM-Peak	07:30 - 08:30
OFF-Peak	12:30 - 13:30
PM-Peak	16:30 - 17:30
DL (x)	Delay (LOS)
QL	Queue length

หมายเหตุ :

ระบบสัญญาณไฟ	ประเภทกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time Signal)
สภาพ	ดี
เวลาที่เปิดใช้	05.30 - 20.00 น.
ควบคุมระบบโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ไม่มี

ศรีสะเกษ | **จุดที่ ข-12** ถนนวิจิตรนครตัดกับถนนอุบล



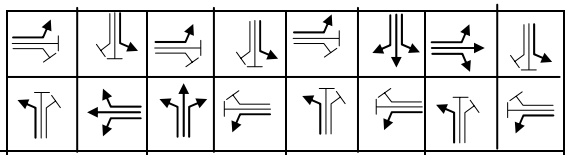
	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
4 - 3	224	173	219
4 - 1	277	153	212
4 - 2	7	5	8

	3 - 4	3 - 2	3 - 1
AM-Peak	246	92	282
OFF-Peak	141	15	127
PM-Peak	245	60	148

	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
1 - 3	201	216	409
1 - 4	383	188	290
1 - 2	94	44	138

	2 - 4	2 - 3	2 - 1
AM-Peak	287	398	369
OFF-Peak	113	128	108
PM-Peak	100	237	252

ความยาวรอบสัญญาณไฟเท่ากับ 111 วินาที



เฟส	A	B	C	D
เขียว	20	25	30	20
เหลือง	3	3	3	3
แดงทุกเฟส	1	1	1	1

Legend:	
2 - 1	Movement
	Direction
128	Vehicle (PCU)
AM-Peak	07:30 - 08:30
OFF-Peak	12:30 - 13:30
PM-Peak	16:30 - 17:30
DL (x)	Delay (LOS)
QL	Queue length

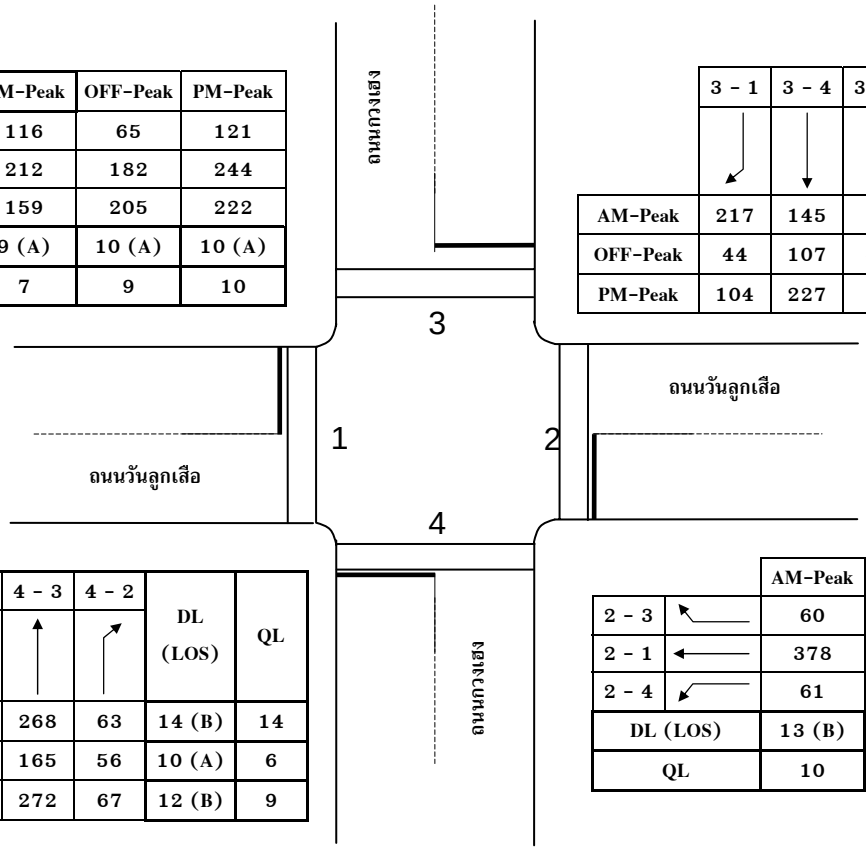
หมายเหตุ :

ระบบสัญญาณไฟ	ประเภทกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time Signal)
สภาพ	พอใช้
เวลาที่เปิดใช้	
ควบคุมระบบโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ไม่มี

ศรีสะเกษ | **จุดที่ ข-13** ถนนวันลูกเสือตัดกับถนนกสิกรรม

	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
1 - 3	116	65	121
1 - 2	212	182	244
1 - 4	159	205	222
DL (LOS)	9 (A)	10 (A)	10 (A)
QL	7	9	10

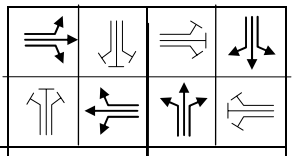
	3 - 1	3 - 4	3 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	217	145	57	15 (B)	9
OFF-Peak	44	107	47	14 (B)	6
PM-Peak	104	227	96	10 (A)	5



	4 - 1	4 - 3	4 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	373	268	63	14 (B)	14
OFF-Peak	165	165	56	10 (A)	6
PM-Peak	278	272	67	12 (B)	9

	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
2 - 3	60	75	59
2 - 1	378	154	219
2 - 4	61	152	136
DL (LOS)	13 (B)	11 (B)	10 (B)
QL	10	6	5

ความยาวรอบสัญญาณไฟเท่ากับ 57 วินาที



เฟส	A	B
เขียว	24	21
เหลือง	4	4
แดงทุกเฟส	2	2

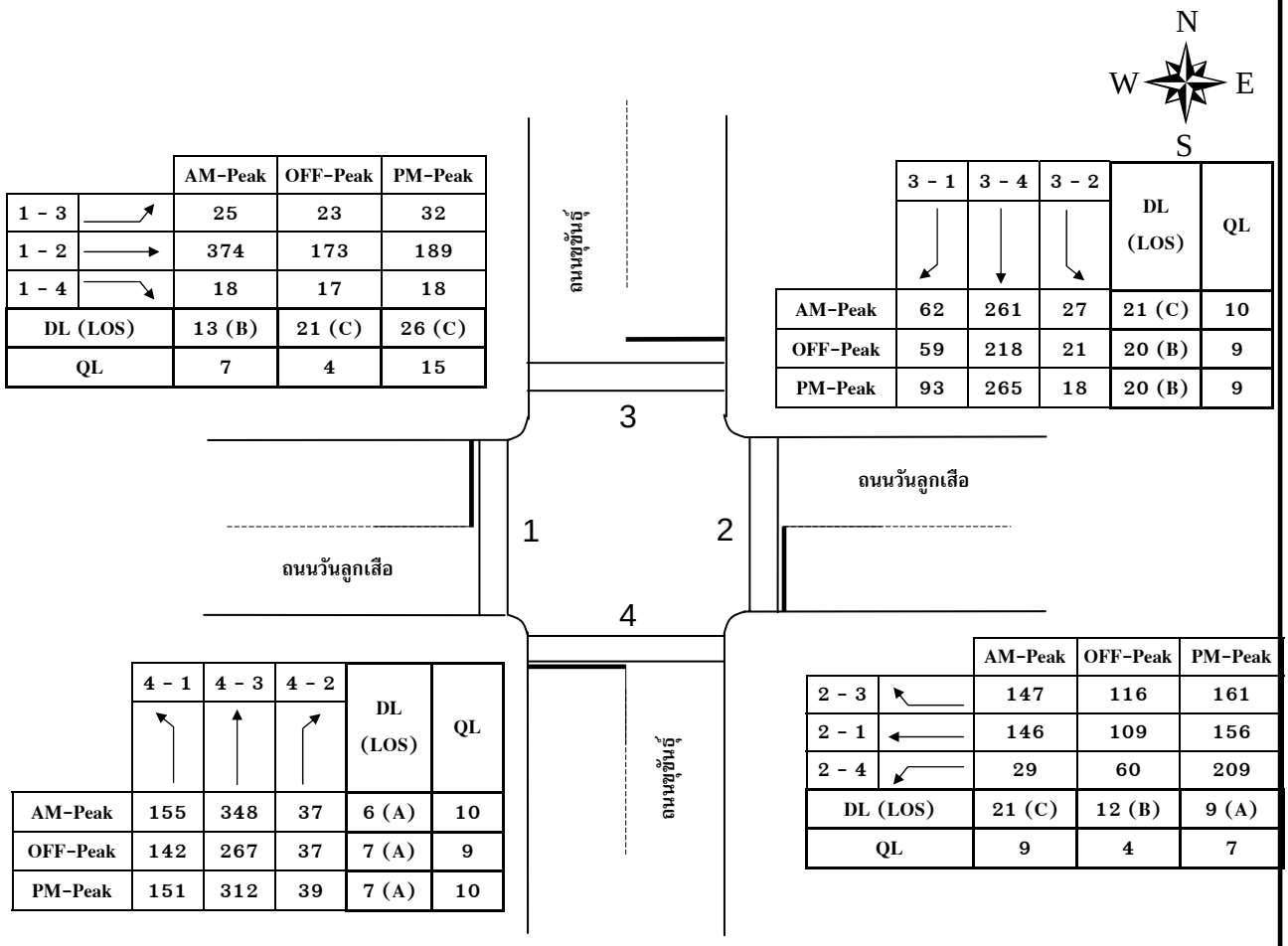
* ภาพแสดงลักษณะทางกายภาพของทางแยกไม่ได้เทียบมาตราส่วน

Legend:	
2 - 1	Movement
	Direction
128	Vehicle (PCU)
AM-Peak	07:30 - 08:30
OFF-Peak	12:30 - 13:30
PM-Peak	16:30 - 17:30
DL (x)	Delay (LOS)
QL	Queue length

หมายเหตุ :

ระบบสัญญาณไฟ	ประเภทกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time Signal)
สภาพ	พอใช้
เวลาที่เปิดใช้	05.30 - 18.30 น.
ควบคุมระบบโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ไม่มี

ศรีสะเกษ | **จุดที่ ข-14** ถนนกวงเฮงตัดกับถนนวันลูกเสือ



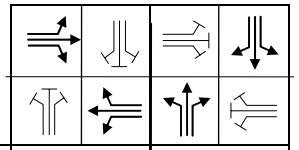
	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
1 - 3	25	23	32
1 - 2	374	173	189
1 - 4	18	17	18
DL (LOS)	13 (B)	21 (C)	26 (C)
QL	7	4	15

	3 - 1	3 - 4	3 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	62	261	27	21 (C)	10
OFF-Peak	59	218	21	20 (B)	9
PM-Peak	93	265	18	20 (B)	9

	4 - 1	4 - 3	4 - 2	DL (LOS)	QL
AM-Peak	155	348	37	6 (A)	10
OFF-Peak	142	267	37	7 (A)	9
PM-Peak	151	312	39	7 (A)	10

	AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
2 - 3	147	116	161
2 - 1	146	109	156
2 - 4	29	60	209
DL (LOS)	21 (C)	12 (B)	9 (A)
QL	9	4	7

ความยาวรอบสัญญาณไฟเท่ากับ 83 วินาที



เฟส	A	B
เขียว	35	40
เหลือง	3	3
แดงทุกเฟส	1	1

* ภาพแสดงลักษณะทางกายภาพของทางแยกไม่ได้เทียบมาตราส่วน

Legend:	
2 - 1	Movement
	Direction
128	Vehicle (PCU)
AM-Peak	07:30 - 08:30
OFF-Peak	12:30 - 13:30
PM-Peak	16:30 - 17:30
DL (x)	Delay (LOS)
QL	Queue length

หมายเหตุ :

ระบบสัญญาณไฟ	ประเภทกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time Signal)
สภาพ	ดี
เวลาที่เปิดใช้	05.30 - 22.00 น.
ควบคุมระบบโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ไม่มี

ศรีสะเกษ | **จุดที่ ข-15** ถนนขุขันธุ์ตัดกับถนนวันลูกเสือ

N
W E
S

		AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
1 - 3	↗	68	39	64
1 - 2	→	61	72	104
1 - 4	↘	31	31	42
DL (LOS)		11 (B)	11 (B)	8 (A)
QL		3	4	6

ถนนวิจิตรนคร

	3 - 1 ↙	3 - 4 ↓	3 - 2 ↘	DL (LOS)	QL
AM-Peak	108	233	30	11 (B)	5
OFF-Peak	51	148	26	9 (A)	4
PM-Peak	109	218	137	10 (A)	5

3

ถนนวันลูกเสือ

1 2

ถนนวันลูกเสือ

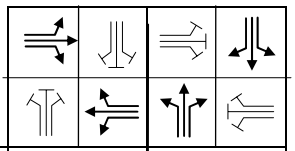
4

	4 - 1 ↖	4 - 3 ↑	4 - 2 ↗	DL (LOS)	QL
AM-Peak	48	196	50	11 (B)	9
OFF-Peak	39	110	52	13 (B)	4
PM-Peak	44	188	30	14 (B)	5

ถนนวิจิตรนคร

		AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
2 - 3	↖	59	20	46
2 - 1	←	167	75	82
2 - 4	↙	65	34	42
DL (LOS)		14 (B)	12 (B)	13 (B)
QL		5	9	3

ความยาวรอบสัญญาณไฟเท่ากับ 48 วินาที



เฟส	A	B
เขียว	19	19
เหลือง	4	4
แดงทุกเฟส	1	1

* ภาพแสดงลักษณะทางกายภาพของทางแยกไม่ได้เทียบมาตราส่วน

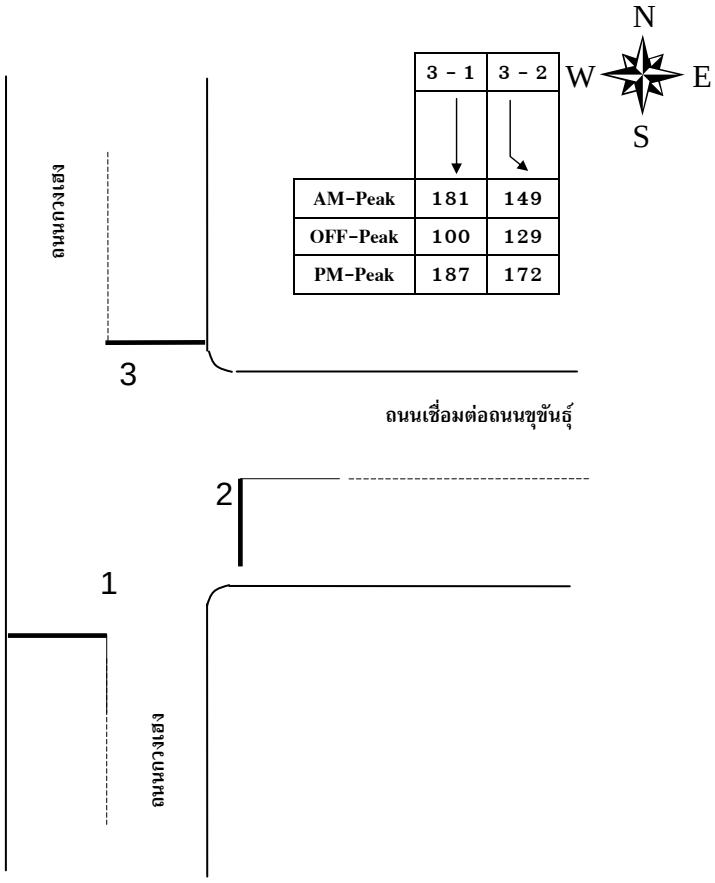
Legend:	
2 - 1	Movement
↗	Direction
128	Vehicle (PCU)
AM-Peak	07:30 - 08:30
OFF-Peak	12:30 - 13:30
PM-Peak	16:30 - 17:30
DL (x)	Delay (LOS)
QL	Queue length

หมายเหตุ :

ระบบสัญญาณไฟ	ประเภทกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time Signal)
สภาพ	ดี
เวลาที่เปิดใช้	
ควบคุมระบบโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ไม่มี

ศรีสะเกษ | **จุดที่ ข-16** ถนนวิจิตรนครตัดกับถนนวันลูกเสือ

		AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
2 - 2		337	166	268
2 - 1		179	54	88



	3 - 1	3 - 2
AM-Peak	181	149
OFF-Peak	100	129
PM-Peak	187	172

	1 - 1	1 - 2
AM-Peak	344	147
OFF-Peak	146	48
PM-Peak	273	119

ความยาวรอบสัญญาณไฟเท่ากับ 85 วินาที

เฟส	A	B
เขียว	45	30
เหลือง	3	3
ดงทุกเฟส	2	2

Legend:	
2 - 1	Movement
	Direction
128	Vehicle (PCU)
AM-Peak	07:30 - 08:30
OFF-Peak	12:30 - 13:30
PM-Peak	16:30 - 17:30
DL (x)	Delay (LOS)
QL	Queue length

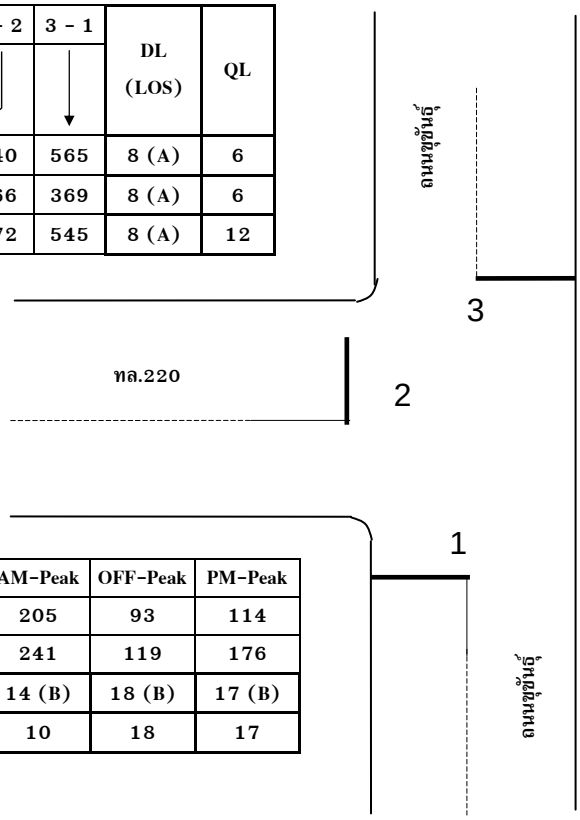
* ภาพแสดงลักษณะทางกายภาพของทางแยกไม่ได้เทียบมาตราส่วน

หมายเหตุ :

ระบบสัญญาณไฟ ประเภทกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time Signal)
สภาพ ดี
เวลาที่เปิดใช้
ควบคุมระบบโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ ไม่มี

ศรีสะเกษ | **จุดที่ ข-17** ถนนกวงเฮงตัดกับถนนเชื่อมต่อกับถนนขุขันธุ์

	3 - 2	3 - 1	DL (LOS)	QL
AM-Peak	140	565	8 (A)	6
OFF-Peak	166	369	8 (A)	6
PM-Peak	172	545	8 (A)	12



		AM-Peak	OFF-Peak	PM-Peak
2 - 3		205	93	114
2 - 1		241	119	176
DL (LOS)		14 (B)	18 (B)	17 (B)
QL		10	18	17

	1 - 2	1 - 3	DL (LOS)	QL
AM-Peak	150	736	32 (C)	19
OFF-Peak	68	319	35 (C)	13
PM-Peak	98	513	35 (C)	19

ความยาวรอบสัญญาณไฟเท่ากับ 105 วินาที

เฟส	A	B	C
เขียว	30	30	35
เหลือง	3	3	-
แดงทุกเฟส	1	1	2

Legend:	
2 - 1	Movement
	Direction
128	Vehicle (PCU)
AM-Peak	07:30 - 08:30
OFF-Peak	12:30 - 13:30
PM-Peak	16:30 - 17:30
DL (x)	Delay (LOS)
QL	Queue length

* ภาพแสดงลักษณะทางกายภาพของทางแยกไม่ได้เทียบมาตราส่วน

หมายเหตุ :

ระบบสัญญาณไฟ ประเภทกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time Signal)
สภาพ ดี
เวลาที่เปิดใช้
ควบคุมระบบโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ ไม่มี

ศรีสะเกษ | **จุดที่ ข-18** ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 ตัดกับถนนขุขันธ์

ภาคผนวก ค

ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) บนทางหลวง ในเขตจังหวัดศรีสะเกษ ปี 2543 - 2547

ตารางที่ ค-1 ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) บนทางหลวงในเขตจังหวัดศรีสะเกษ ปี 2543 – 2547

จุดที่	ทางหลวงหมายเลข	ช่วงควบคุม	ชื่อเส้นทาง	หลักกม.	ปี	ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดปี (คัน/วัน)*							สัดส่วนรถขนาดใหญ่ (%)	รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	จักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง
						รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถโดยสาร 4 ล้อ	รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป	รถบรรทุก 4 ล้อ	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป	รวม			
1	24	702	กม.ที่ 209+611(ต่อเขตจังหวัดสุรินทร์/ศรีสะเกษ) - แยกเข้าขุขันธ์	226+200	2543	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2544	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2545	868	23	158	1501	364	751	3665	34.73	18	725
					2546	1571	69	334	1349	501	1126	4950	39.62	32	748
					2547	-	-	-	-	1593	-	4857	32.80	-	-
2	24	802	กม.230+000(แขวงการทางศรีสะเกษ)-ถนนหมายเลข 2085	251+300	2543	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2544	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2545	913	6	100	585	231	349	2184	31.14	31	316
					2546	994	2	87	882	229	399	2593	27.57	26	389
					2547	-	-	-	-	941	-	3515	26.00	-	-
3	220	101	แยกทางหลวงหมายเลข 24(ขุขันธ์)-แยกทางหลวงหมายเลข 2167(ตรางสวาย)	12+500	2543	1164	206	186	1740	357	250	3903	20.32	114	2580
					2544	1621	179	152	1527	323	321	4123	19.31	122	2238
					2545	2587	129	207	1418	340	372	5053	18.19	103	2284
					2546	3827	142	208	385	331	454	5347	18.57	76	1807
					2547	-	-	-	-	1139	-	6630	17.18	-	-
4	220	102	แยกทางหลวงหมายเลข 216(ตรางสวาย)-ต่อเทศบาลเมืองศรีสะเกษควบคุม 40+241 – 2+625	48+370	2543	2443	254	179	646	355	233	4090	18.26	66	1230
					2544	1747	201	136	1490	293	293	4160	17.36	81	2031
					2545	2173	146	286	1582	364	38	4929	20.86	103	1990
					2546	954	142	231	2369	348	429	4473	22.54	96	2504
					2547	-	-	-	-	882	-	5530	15.95	-	-

ตารางที่ ค-1 ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) บนทางหลวงในเขตจังหวัดศรีสะเกษ ปี 2543 – 2547 (ต่อ)

จุดที่	ทางหลวงหมายเลข	ช่วงควบคุม	ชื่อเส้นทาง	หลัก กม.	ปี	ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดปี (คัน/วัน)*							สัดส่วนรถขนาดใหญ่ (%)	รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	จักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง
						รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถโดยสาร 4 ล้อ	รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป	รถบรรทุก 4 ล้อ	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป	รวม			
5	221	101	ต่อเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ – กม.15+000(ต่อเขต สน.บท.ศรีสะเกษที่ 2)	4+780	2543	2958	113	215	2067	373	237	5963	13.84	46	3483
					2544	4596	261	305	1361	579	460	7562	17.77	55	4437
					2545	5331	120	216	1027	360	314	7369	12.08	47	4062
					2546	5034	118	280	1660	455	314	7861	13.34	24	4965
					2547	-	-	-	-	1358	-	9588	14.16	-	-
6	221	102	กม.15+000(แขวงการทางศรีสะเกษ)-บ้านไห	15+432	2543	2557	154	164	449	339	224	3887	18.70	174	1595
					2544	2540	163	220	392	282	258	3819	19.90	20	1220
					2545	977	150	147	2417	252	217	4160	14.81	34	1480
					2546	2284	138	355	184	299	412	3672	29.03	113	944
					2547	-	-	-	-	1176	-	5537	21.24	-	-
7	221	200	บ้านไห-แยกไปกันทรารักษ์	58+000	2543	479	110	162	2400	802	296	4289	29.38	41	1831
					2544	534	244	137	2190	941	299	4345	31.69	38	2340
					2545	900	144	250	2277	452	342	4345	24.03	46	2073
					2546	693	89	247	1469	366	405	3269	31.14	51	1179
					2547	-	-	-	-	662	-	5364	12.34	-	-
8	221	300	แยกไปกันทรารักษ์-เขาพระวิหาร	74+675	2543	228	133	128	759	166	62	1536	23.18	38	1058
					2544	266	167	156	639	135	38	1401	23.48	22	1039
					2545	242	124	140	712	130	102	1450	25.66	23	1089
					2546	293	151	206	733	108	95	2586	25.79	18	968
					2547	-	-	-	-	353	-	1651	21.38	-	-

ตารางที่ ค-1 ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) บนทางหลวงในเขตจังหวัดศรีสะเกษ ปี 2543 – 2547 (ต่อ)

จุดที่	ทางหลวงหมายเลข	ช่วงควบคุม	ชื่อเส้นทาง	หลักกม.	ปี	ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดปี (คัน/วัน)*							สัดส่วนรถขนาดใหญ่ (%)	รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	จักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง
						รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถโดยสาร 4 ล้อ	รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป	รถบรรทุก 4 ล้อ	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป	รวม			
9	226	902	กม. 62+886(ต่อเขตจังหวัดสุรินทร์/ศรีสะเกษ) -แยกเข้าอุทุมพรพิสัย	75+400	2543	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2544	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2545	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2546	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2547	-	-	-	-	3446	-	9154	37.64	-	-
10	226	1001	แยกเข้าอุทุมพรพิสัย - ส้มป่อยน้อย	4+200	2543	2923	100	171	1732	405	304	5635	15.62	2	1588
					2544	2158	101	202	2394	460	441	5756	19.16	3	1943
					2545	3399	53	240	1531	488	406	6117	18.54	15	1962
					2546	3551	43	217	2167	671	449	7103	18.82	10	2657
					2547	-	-	-	-	1292	-	7674	16.84	-	-
11	226	1002	ส้มป่อยน้อย - ต่อเทศบาลเมืองศรีสะเกษควบคุม	4+800	2543	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2544	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2545	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2546	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2547	-	-	-	-	783	-	8853	8.84	-	-
12	226	1003	ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ	1+500	2543	1440	17	19	485	255	295	2491	22.84	41	1016
					2544	1473	8	14	338	236	345	2414	24.65	27	992
					2545	1921	7	12	465	202	316	2923	18.13	40	1477
					2546	2038	10	7	482	254	429	3220	21.43	22	1283
					2547	-	-	-	-	964	-	3877	24.86	-	-

ตารางที่ ค-1 ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) บนทางหลวงในเขตจังหวัดศรีสะเกษ ปี 2543 – 2547 (ต่อ)

จุดที่	ทางหลวงหมายเลข	ช่วงควบคุม	ชื่อเส้นทาง	หลักกม.	ปี	ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดปี (คัน/วัน)*							สัดส่วนรถขนาดใหญ่ (%)	รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	จักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง
						รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถโดยสาร 4 ล้อ	รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป	รถบรรทุก 4 ล้อ	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป	รวม			
13	226	1100	ต่อเทศบาลเมืองศรีสะเกษ ควบคุม - กันทรารมย์	1+500	2543	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2544	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2545	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2546	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2547	-	-	-	-	2238	-	11227	19.93	-	-
14	226	1201	กันทรารมย์ – กม.145+000(ต่อเขตจังหวัดศรีสะเกษ/ อุบลราชธานี)	24+000	2543	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2544	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2545	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2546	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2547	-	-	-	-	1766	-	8975	19.68	-	-
15	226	1201	กันทรารมย์ – กม.145+000(ต่อเขตจังหวัดศรีสะเกษ/ อุบลราชธานี)	143+500	2543	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2544	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2545	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2546	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2547	-	-	-	-	1822	-	8714	20.91	-	-
16	226	1200	กันทรารมย์-เทศบาลวารินชำราบ	164+000	2543	6421	461	318	531	397	320	8448	12.25	110	3022
					2544	5919	270	244	455	467	484	7839	15.24	28	2426
					2545	5014	213	279	303	470	713	6992	20.91	24	1622
					2546	6584	293	338	262	506	607	8590	16.89	36	2561
					2547	-	-	-	-	1407	-	11248	12.51	-	-

ตารางที่ ค-1 ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) บนทางหลวงในเขตจังหวัดศรีสะเกษ ปี 2543 – 2547 (ต่อ)

จุดที่	ทางหลวงหมายเลข	ช่วงควบคุม	ชื่อเส้นทาง	หลักกม.	ปี	ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดปี (คัน/วัน)*							สัดส่วนรถขนาดใหญ่ (%)	รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	จักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง
						รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถโดยสาร 4 ล้อ	รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป	รถบรรทุก 4 ล้อ	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป	รวม			
17	2076	202	กม.21+472 – บรรจบทางหลวงหมายเลข 2083 ส้มป่อยน้อย	0+500	2543	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2544	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-1298
					2545	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2546	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2547	-	-	-	-	415	-	2120	19.58	-	-
18	2083	101	ส้มป่อยน้อย – กม 26+100	7+300	2543	999	75	73	608	120	137	2012	16.40	6	753
					2544	1298	81	53	1205	233	191	3061	15.58	5	1080
					2545	1536	71	101	1759	336	251	4054	16.97	10	1443
					2546	2194	50	72	1083	318	402	4119	19.23	4	1099
					2547	-	-	-	-	766	-	4322	17.72	-	-
19	2085	101	กันทรารมย์-กม.19+000(แขวงการทางที่ 2 อุบลราชธานี)	21+000	2543	2784	147	246	592	456	559	4748	26.56	156	1410
					2544	2720	154	238	1160	772	636	5680	28.98	208	1783
					2545	2609	144	438	414	280	274	4159	23.85	144	1142
					2546	4984	221	365	907	645	672	7794	21.58	343	1696
					2547	-	-	-	-	1351	-	5577	24.22	-	-
20	2085	101	กันทรารมย์-กม.19+000(แขวงการทางที่ 2 อุบลราชธานี)	38+000	2543	1376	123	95	255	198	222	2259	22.36	106	669
					2544	739	90	106	344	210	180	1669	29.72	38	505
					2545	903	109	187	411	194	461	3446	27.34	109	1082
					2546	1396	25	85	415	260	180	2362	22.23	32	1070
					2547	-	-	-	-	488	-	2295	21.26	-	-

ตารางที่ ค-1 ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) บนทางหลวงในเขตจังหวัดศรีสะเกษ ปี 2543 – 2547 (ต่อ)

จุดที่	ทางหลวงหมายเลข	ช่วงควบคุม	ชื่อเส้นทาง	หลัก กม.	ปี	ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดปี (คัน/วัน)*							สัดส่วนรถขนาดใหญ่ (%)	รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	จักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง
						รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถโดยสาร 4 ล้อ	รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป	รถบรรทุก 4 ล้อ	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป	รวม			
21	2085	102	กม.19+000(แขวงการทางที่ 2 อุบลราชธานี)-กันทรารมย์	6+450	2543	1328	200	188	956	235	165	3070	19.15	1435	592
					2544	2577	214	287	380	314	223	3995	20.63	66	1863
					2545	1825	83	217	466	153	155	2899	18.11	24	1875
					2546	2483	94	136	106	114	81	3014	10.98	24	1488
					2547	-	-	-	-	438	-	3448	12.70	-	-
22	2086	100	แยกทางหลวงหมายเลข 2083(ราศีไศล) - บ้านด่าน	0+500	2543	1430	110	74	171	215	205	2205	22.40	92	1366
					2544	1633	50	40	190	139	47	2099	10.77	105	2134
					2545	934	59	71	114	165	147	1490	25.70	204	633
					2546	803	237	137	608	293	512	2590	36.37	102	850
					2547	-	-	-	-	558	-	1815	30.74	-	-
23	2111	102	กมง 20+000 - ขุนหาญ	22+360	2543	1580	65	82	345	99	59	2230	10.76	79	1300
					2544	1441	12	44	275	82	68	1922	10.09	66	957
					2545	1247	19	101	538	230	184	2319	22.21	84	1191
					2546	958	69	125	811	478	229	2670	31.16	83	934
					2547	-	-	-	-	281	-	2505	11.22	-	-
24	2125	100	แยกทางหลวงหมายเลข221(บ้านไห)-บ้านค้อน	0+500	2543	344	24	63	34	137	17	649	33.44	76	310
					2544	207	40	20	106	73	132	578	38.93	69	249
					2545	542	2	30	50	82	89	795	25.28	11	344
					2546	586	29	53	84	138	207	1097	36.28	29	418
					2547	-	-	-	-	229	-	993	23.06	-	-

ตารางที่ ค-1 ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) บนทางหลวงในเขตจังหวัดศรีสะเกษ ปี 2543 – 2547 (ต่อ)

จุด	ทางหลวง	ช่วง	ชื่อเส้นทาง	หลัก	ปี	ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดปี (คัน/วัน)*	สัดส่วนรถ	รถจักรยาน 2	จักรยานยนต์

ที่	หมายเลข	ควบคุม		กม.		รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถโดยสาร 4 ล้อ	รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป	รถบรรทุก 4 ล้อ	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป	รวม	ขนาดใหญ่ (%)	ล้อและ 3 ล้อ	และสามล้อเครื่อง
25	2126	100	ทางหลวงหมายเลข221(บ้านโพกมาย)-ดอนโฮ	1+850	2543	462	15	35	47	36	10	605	13.39	47	533
					2544	666	39	46	57	54	18	880	13.41	60	637
					2545	802	60	144	93	163	152	1414	32.46	156	636
					2546	895	38	60	70	90	75	1228	18.32	124	573
					2547		-	-	-	300	-	1899	15.80	-	-
26	2127	100	ขุนหาญ-สำโรงเกียรติ	2+000	2543	801	50	20	239	94	23	1227	11.17	113	2023
					2544	672	14	7	107	74	47	921	13.90	14	1855
					2545	996	28	3	103	176	208	1514	25.26	43	2126
					2546	1058	84	11	79	153	124	1509	19.09	37	1869
					2547	-	-	-	-	221	-	1454	15.20	-	-
27	2128	100	ขุนหาญ-กม.17+326(แขวงการทางศีสะเกษ)	4+200	2543	288	44	38	541	138	57	1106	21.07	42	918
					2544	357	51	43	541	153	102	1247	23.90	107	1142
					2545	355	15	176	408	140	154	1248	37.66	20	1196
					2546	536	6	60	496	153	87	1338	22.42	1	1180
					2547	-	-	-	-	183	-	890	20.56	-	-
28	2157	100	ต่อทางของ อบต. หนองฉลอง – บรรจบทางหลวงหมายเลข 2341 (โคกตาล)	1+200	2543	155	99	58	1298	98	72	1780	12.81	50	1416
					2544	162	114	60	1713	132	73	2254	11.76	33	1630
					2545	249	100	98	1693	136	72	2348	13.03	26	1567
					2546	204	663	98	693	146	67	1872	16.61	19	1333
					2547	-	-	-	-	273	-	2068	13.20	-	-

ตารางที่ ค-1 ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) บนทางหลวงในเขตจังหวัดศรีสะเกษ ปี 2543 – 2547 (ต่อ)

จุด	ทางหลวง	ช่วง	ชื่อเส้นทาง	หลัก	ปี	ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดปี (คัน/วัน)*							สัดส่วนรถ	รถจักรยาน 2	จักรยานยนต์

ที่	หมายเลข	ควบคุม		กม.		รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถโดยสาร 4 ล้อ	รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป	รถบรรทุก 4 ล้อ	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป	รวม	ขนาดใหญ่ (%)	ล้อและ 3 ล้อ	และสามล้อเครื่อง
29	2167	100	แยกทางหลวงหมายเลข220(ตรางสวาย) –ปรางค์กู่	0+500	2543	80	47	70	574	107	55	933	24.87	41	273
					2544	84	69	57	505	91	80	886	25.73	33	336
					2545	176	46	106	523	99	124	1074	30.63	24	268
					2546	397	25	81	354	114	65	1036	25.10	20	276
					2547	-	-	-	-	302	-	1234	24.47	-	-
30	2167	200	ปรางค์กู่-หลวงหมายเลข 2234(บ้านพอก)	22+500	2543	105	44	24	456	54	42	725	16.55	87	1215
					2544	72	44	30	439	68	15	668	16.92	114	1342
					2545	68	20	22	539	72	54	775	19.10	97	1168
					2546	71	18	25	481	81	22	698	18.34	66	1425
					2547	-	-	-	-	162	-	699	23.18	-	-
31	2168	100	แยกทางหลวงสาย 2083(ราษีไศล)-กม.31+000	2+900	2543	1919	75	75	171	177	69	2486	12.91	61	1504
					2544	2378	202	217	520	358	166	3841	19.29	60	2039
					2545	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2546	1133	60	54	390	183	136	1956	19.07	98	1450
					2547	-	-	-	-	389	-	2225	17.48	-	-
32	2168	200	กม.31+000-บรรจบทางหลวงหมายเลข226(กันทรารมย์)	31+000	2543	559	99	50	316	174	136	1334	26.99	108	430
					2544	795	93	31	405	167	122	1613	19.84	66	568
					2545	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2546	1520	17	48	162	160	86	2093	14.05	17	995
					2547	-	-	-	-	365	-	2433	15.00	-	-

ตารางที่ ค-1 ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) บนทางหลวงในเขตจังหวัดศรีสะเกษ ปี 2543 – 2547 (ต่อ)

จุด	ทางหลวง	ช่วง	ชื่อเส้นทาง	หลัก	ปี	ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดปี (คัน/วัน)*							สัดส่วนรถ	รถจักรยาน 2	จักรยานยนต์

ที่	หมายเลข	ควบคุม		กม.		รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถโดยสาร 4 ล้อ	รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป	รถบรรทุก 4 ล้อ	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป	รวม	ขนาดใหญ่ (%)	ล้อและ 3 ล้อ	และสามล้อ เครื่อง
33	2178	100	วารีนชำราบ-หนองนูนรัมย์	16+500	2543	4333	431	383	962	783	335	7227	20.77	133	2574
					2544	4238	485	422	1042	717	346	7260	20.59	153	2562
					2545	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2546	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2547	-	-	-	-	1829	-	9110	19.13	-	-
34	2200	100	ปรางค์กู่-เข็มมิด	0+500	2543	139	32	3	352	23	15	564	7.27	60	1293
					2544	84	33	15	324	53	8	517	14.70	82	1297
					2545	66	9	2	507	82	21	687	15.28	53	1181
					2546	29	0	10	448	49	19	555	14.05	63	1242
					2547	-	-	-	-	162	-	847	19.13	-	-
35	2201	100	แยกทางหลวงหมายเลข220(ขุขันธ์)-ละลม	1+850	2543	972	121	88	164	125	107	1577	20.29	193	1225
					2544	644	174	118	399	132	119	1586	23.27	154	1207
					2545	611	131	192	572	199	166	1901	29.30	176	1020
					2546	279	97	141	1271	294	175	2457	24.83	176	1807
					2547	-	-	-	-	709	-	2853	24.85	-	-
36	2234	101	แยกทางหลวงหมายเลข226(สำโรงทาป)-บ้านโพก	0+600	2543	208	63	12	532	115	34	964	16.70	58	1881
					2544	91	45	24	605	141	51	957	22.57	81	2336
					2545	169	15	40	647	136	66	1073	22.55	50	2020
					2546	91	11	31	469	117	35	754	24.27	66	1592
					2547	-	-	-	-	430	-	1477	29.11	-	-

ตารางที่ ค-1 ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) บนทางหลวงในเขตจังหวัดศรีสะเกษ ปี 2543 – 2547 (ต่อ)

จุด	ทางหลวง	ช่วง	ชื่อเส้นทาง	หลัก	ปี	ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดปี (คัน/วัน)*							สัดส่วนรถ	รถจักรยาน 2	จักรยานยนต์

ที่	หมายเลข	ควบคุม		กม.		รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถโดยสาร 4 ล้อ	รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป	รถบรรทุก 4 ล้อ	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป	รวม	ขนาดใหญ่ (%)	ล้อและ 3 ล้อ	และสามล้อเครื่อง
37	2236	100	แยกทางหลวงหมายเลข 2127(สำโรงเกียรติ)-ช่องพระพลัย	0+500	2543	36	7	0	327	21	10	401	7.73	23	643
					2544	10	8	11	359	22	1	411	8.27	25	717
					2545	32	5	0	229	66	4	336	20.83	28	645
					2546	107	8	11	305	107	22	560	25	27	587
					2547	-	-	-	-	94	-	416	22.60	-	-
38	2248	100	บ้านด่าน	2+000	2543	417	41	73	274	190	105	1100	33.45	104	387
					2544	451	205	256	231	284	290	1717	48.34	216	456
					2545	873	86	127	58	83	193	1420	28.38	60	789
					2546	453	32	84	330	55	116	1070	23.83	45	588
					2547	-	-	-	-	283	-	967	29.17	-	-
39	2328	200	บ้านจารย์-นาตำบล	33+050	2543	76	51	37	276	95	49	584	30.99	116	387
					2544	172	17	2	163	68	23	445	20.90	84	494
					2545	198	30	41	199	76	86	630	32.22	99	433
					2546	144	28	70	80	59	7	388	35.05	74	456
					2547	-	-	-	-	90	-	502	17.93	-	-
40	2335	100	แยกทางหลวงหมายเลข 221()-สำโรงเกียรติ	0+700	2543	20	36	2	97	40	43	238	35.71	47	119
					2544	201	29	24	41	49	2	346	21.68	38	199
					2545	498	78	14	110	62	115	877	21.78	163	382
					2546	531	112	140	120	110	172	1185	35.61	400	1096
					2547	-	-	-	-	448	-	1267	35.36	-	-

ตารางที่ ค-1 ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) บนทางหลวงในเขตจังหวัดศรีสะเกษ ปี 2543 – 2547 (ต่อ)

จุด	ทางหลวง	ช่วง	ชื่อเส้นทาง	หลัก	ปี	ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดปี (คัน/วัน)*							สัดส่วนรถ	รถจักรยาน 2	จักรยานยนต์

ที่	หมายเลข	ควบคุม		กม.		รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถโดยสาร 4 ล้อ	รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป	รถบรรทุก 4 ล้อ	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป	รวม	ขนาดใหญ่ (%)	ล้อและ 3 ล้อ	และสามล้อเครื่อง
41	2341	100	ไพรพัฒนา-โคกตาล	14+000	2543	40	2	34	125	45	11	257	35.02	10	253
					2544	35	2	1	226	45	107	416	36.78	46	228
					2545	92	0	5	177	101	49	424	36.56	3	208
					2546	80	0	3	212	114	72	481	39.29	1	293
					2547	-	-	-	-	151	-	395	38.23	-	-
42	2341	100	ไพรพัฒนา-โคกตาล	18+000	2543	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2544	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2545	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2546	416	39	55	87	80	83	760	28.68	54	648
					2547	-	-	-	-	135	-	609	22.17	-	-
43	2341	201	อำเภอภูสิงห์-นาตราว	37+300	2543	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2544	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2545	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2546	111	16	12	25	7	21	192	20.83	61	120
					2547	-	-	-	-	24	-	210	11.43	-	-
44	2349	100	แยกถนนหมายเลขทางหลวง 22083(หัวช้าง)-บึงบูรพ์	0+500	2543	105	8	5	373	29	19	539	9.83	81	338
					2544	147	13	5	571	29	46	841	13.08	66	416
					2545	136	10	9	635	56	18	864	9.61	57	467
					2546	204	5	3	596	52	12	862	7.77	40	500
					2547	-	-	-	-	153	-	1169	13.09	-	-

ตารางที่ ค-1 ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) บนทางหลวงในเขตจังหวัดศรีสะเกษ ปี 2543 – 2547 (ต่อ)

จุด	ทางหลวง	ช่วง	ชื่อเส้นทาง	หลัก	ปี	ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดปี (คัน/วัน)*								สัดส่วนรถ	รถจักรยาน 2	จักรยานยนต์

ที่	หมายเลข	ควบคุม		กม.		รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถโดยสาร 4 ล้อ	รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป	รถบรรทุก 4 ล้อ	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป	รวม	ขนาดใหญ่ (%)	ล้อและ 3 ล้อ	และสามล้อเครื่อง
45	2351	100	แยกทางหลวงหมายเลข 2083(พลไว) -ยางชุมน้อย	2+500	2543	180	19	25	124	66	11	425	24.00	57	389
					2544	432	10	19	76	30	19	586	11.60	126	439
					2545	1463	156	214	238	248	285	2604	28.69	251	809
					2546	247	13	40	473	169	82	1024	28.42	30	599
					2547	-	-	-	-	285	-	955	29.84	-	-
46	2360	100	แยกทางหลวงหมายเลข226(คำพล)-ทางหลวงหมายเลข 2125(สะไบ)	0+500	2543	917	162	159	22	346	149	1953	33.49	85	646
					2544	744	87	23	132	130	169	1285	25.06	148	917
					2545	1706	3	35	156	201	169	2270	17.84	94	1141
					2546	1844	11	15	351	283	219	2723	18.99	123	973
					2547	-	-	-	-	626	-	3445	18.17	-	-
47	2373	100	แยกทางหลวงสาย226(โนนสำนัก)-บรรจบทางหลวงสาย2168(ดอนไม้งาม)	0+500	2543	2525	297	257	347	313	241	4480	18.10	56	2460
					2544	2231	111	80	270	184	203	3079	15.17	26	2524
					2545	1939	82	117	920	167	98	3323	11.50	37	2574
					2546	2413	72	101	584	146	83	3399	9.71	38	1990
					2547	-	-	-	-	229	-	2409	9.51	-	-
48	2382	100	เขื่อนใน-ยางชุมน้อย	2+500	2543	1325	25	21	574	163	52	2160	10.93	34	1579
					2544	1520	167	182	2257	304	99	4529	12.92	396	2370
					2545	1723	196	308	795	230	235	3487	22.17	353	1554
					2546	1678	148	207	944	95	78	3150	12.06	604	1803
					2547	-	-	-	-	307	-	2771	11.08	-	-

ตารางที่ ค-1 ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) บนทางหลวงในเขตจังหวัดศรีสะเกษ ปี 2543 – 2547 (ต่อ)

จุด	ทางหลวง	ช่วง	ชื่อเส้นทาง	หลัก	ปี	ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดปี (คัน/วัน)*							สัดส่วนรถ	รถจักรยาน 2	จักรยานยนต์

ที่	หมายเลข	ควบคุม		กม.		รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถโดยสาร 4 ล้อ	รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป	รถบรรทุก 4 ล้อ	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป	รวม	ขนาดใหญ่ (%)	ล้อและ 3 ล้อ	และสามล้อเครื่อง
49	2404	100	แยกทางหลวงหมายเลข23(อำเภอเขื่อนใน)-ทางหลวงหมายเลข2168	6+000	2543	431	129	76	432	83	64	1215	18.35	351	897
					2544	339	65	39	383	43	12	881	10.67	182	665
					2545	132	1	33	579	48	19	812	12.32	252	722
					2546	362	37	91	527	88	46	1151	19.55	109	587
					2547	-	-	-	-	112	-	1027	10.91	-	-
50	2412	101	วัดหนองบัว-วัดป่านานาชาติ	4+000	2543	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					2544	279	10	7	71	16	10	393	8.40	205	471
					2545	357	9	11	104	47	27	555	15.32	123	385
					2546	312	16	13	142	29	21	533	11.82	60	411
					2547	-	-	-	-	53	-	480	11.04	-	-

หมายเหตุ: * ปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดปีเป็นค่าปริมาณจราจรรวมทั้งสองทิศทาง

ที่มา: สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง พ.ศ. 2543-2547

ภาคผนวก ง

แบบฟอร์มสำหรับบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจากการจราจรแนะนำโดย สนข.

แบบบันทึกการเกิดอุบัติเหตุจราจร ณ จุดเกิดเหตุ (Traffic Accident Report Form)

เติมข้อความและทำเครื่องหมาย ○ รอบ [ ] หน้าข้อความที่สอดคล้องกับเหตุการณ์ (ทำเครื่องหมายได้มากกว่า 1 ข้อ)

1. **วันเกิดอุบัติเหตุ** วันที่.....เดือน.....พ.ศ. ..... เวลา ..... น.
2. **สถานที่เกิดเหตุ** แยก / ซอย ..... ถนน / ทางหลวง.....กม.ที่ .....จุดอ้างอิงเด่นชัด.....
   ไปทางทิศ ..... เป็นระยะ.....(กม./ม.) ตำบล/แขวง.....อำเภอ/เขต..... จังหวัด.....
3. **ลักษณะที่เกิดเหตุ** [1] รถชนกัน [2] รถชนคน [3] รถชนสัตว์ [4] รถชนรถไฟ [5] รถชนสิ่งอื่น (ระบุ).....
   [6] คนตกรถ [7] รถคว่ำ / ตกถนน [8] รถเกิดเพลิงไหม้ [9] อื่น ๆ (ระบุ).....
4. **บริเวณที่เกิดเหตุ** [1] เขตที่พักอาศัย [2] เขตโรงเรียน [3] เขตธุรกิจ/การค้า [4] เขตสถานที่ราชการ
   [5] เขตอุตสาหกรรม/โรงงาน [6] ตลาด [7] สถานบันเทิง [8] สถานบริการ [9] อื่น ๆ (ระบุ).....
5. **จุดเกิดเหตุ** [1] ทางแยกรูปตัว + [2] ทางแยกรูปตัว Y [3] ทางแยกรูปตัว T [4] ทางมากกว่า 4 แยก [5] ทางตรง
   [6] ทางโค้ง [7] ทางแคบ [8] ทางเบี่ยง [9] ทางลาด / ทางชัน [10] ทางต่างระดับ [11] ทางกลับรถ
   [12] ทางตัดรถไฟ [13] ทางคนข้าม [14] ทางเดินเท้า / ไหล่ทาง [15] ทางเข้าออกซอย / สถานที่
   [16] จุดตัดทางด่วน [17] จุดเปิดเกาะกลาง [18] บริเวณเกาะกลาง [19] ทางรถมวลชน / รถโดยสารประจำทาง
   [20] สะพาน [21] วงเวียน [22] ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง [23] ลาน / อาคารจอดรถ / สถานที่เอกชน
   [24] อื่น ๆ .....
6. **ชนิดและจำนวนรถที่เกิดเหตุ**
   [1] รถยนต์ส่วนบุคคล.. ..คัน [2] รถจักรยานยนต์.....คัน [3] รถยนต์สามล้อ.....คัน [4] รถแท็กซี่.....คัน
   [5] รถปิคอัพ.....คัน [6] รถตู้.....คัน [7] รถโดยสาร.....คัน [8] รถรับส่งนักเรียน.....คัน
   [9] รถจักรยาน.....คัน [10] รถสามล้อถีบ.....คัน [11] รถบรรทุก(6 ล้อ).....คัน [12] รถบรรทุก(10 ล้อ).....คัน
   [13] รถบรรทุกพ่วง.....คัน [14] รถกึ่งพ่วง.....คัน [15] รถเพื่อการเกษตร (เช่น รถอีแต๋น).....คัน
   [16] รถอื่น ๆ (ระบุชนิดและจำนวน).....
7. **รายละเอียดยานพาหนะ / ผู้ขับขี่**

รายละเอียด / ผู้ประสบเหตุ	คันที่ 1 (ต้นเหตุ)	คันที่ 2	มากกว่า 2 คัน
[1] ชนิดยานพาหนะ(เลือกหมายเลขจากข้อ 6)	.....	.....	.....
[2] หมายเลขทะเบียน	.....	.....	.....
[3] เพศผู้ขับขี่ / อายุ	[1] ชาย [2] หญิง / อายุ.....ปี	[1] ชาย [2] หญิง / อายุ.....ปี	[1] ชาย [2] หญิง / อายุ.....ปี

8. **สาเหตุที่ทำให้เกิดเหตุ (จากการสันนิษฐานเบื้องต้น)**

8.1 **จากบุคคล** (คันที่อาจเป็นต้นเหตุ)
[1] บรรทุกเกินอัตรา [2] เมาสุรา [3] เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท [4] รถเสียไม่แสดงเครื่องหมาย / สัญญาณ
[5] เจ็บป่วยกระทันหัน [6] หยุดรถโดยสารนอกเขต / ป้าย [7] ขับรถคร่อมเส้นแบ่งทาง [8] ขับรถขะลอ / หยุดรถกระทันหัน
[9] ขับรถแซงอย่างผิดกฎหมาย [10] ขับรถตามกระชั้นชิด [11] ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด [12] ขับรถผิดช่องทาง
[13] ขับรถไม่ชำนาญ [14] ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมาย / สัญญาณจราจร [15] ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด [16]ขับรถหลับใน
[17] ขับรถออกนอกช่องทางรถประจำทาง [18] ใช้โทรศัพท์มือถือ [19] ใช้สัญญาณไฟไม่ถูกต้อง
[20] ไม่ยอมให้รถมีสิทธิ์ไปก่อน [21] ไม่ปิดล็อคกระบะท้าย [22] ไม่ปิดประตูรถโดยสาร [23] ไม่เปิดไฟในเวลาค่ำคืน
[24] ไม่หยุดรถในทางข้าม [25] ไม่ให้สัญญาณจอดรถ / เลี้ยว / ขะลอ [26] อื่น ๆ (ระบุ).....
.....

พลิกหน้าถัดไป ☛

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) สำนักนายกรัฐมนตรี
AccidentFormBlch / รวบรวมจาก ศร., Police Office (Australia-1994) และ สจร. โทร / โทรสาร : 215-2284

(หน้า 1)

รูปที่ ง-1 แบบฟอร์มสำหรับบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจากการจราจรแนะนำโดย สนข.

8. สาเหตุที่ทำให้เกิดเหตุ (ต่อ)

8.2 จากอุปกรณ์รถยนต์ (คันที่อาจเป็นต้นเหตุ)

[1] ระบบห้ามล้อขัดข้อง [2] ระบบบังคับเลี้ยวขัดข้อง [3] ระบบไฟขัดข้อง [4] ระบบเครื่องยนต์ขัดข้อง
[5] ระบบระบายความร้อนชำรุด [6] ระบบเชื้อเพลิงชำรุด [7] ยางแตก [8] ยางเสื่อมสภาพ
[9] ล้อ / เพลาหลุด [10] ห้ามล้อมือชำรุด [11] กระจกแตก [12] กระจกส่องหลังชำรุด
[13] ประตู / ฝากระโปรงชำรุด [14] ที่ปัดน้ำฝนชำรุด [15] อุปกรณ์นิรภัยชำรุด [16] ติดฟิล์มผิดกฎหมาย
[17] ดัดแปลงสภาพผิดกฎหมาย [18] อื่น ๆ (ระบุ).....

8.3 จากสภาพแวดล้อม

[1] ถนนลื่น [2] ถนนชำรุด [3] ถนนแคบ [4] ถนนมืด มีระบบไฟฟ้า [5] ถนนมืด ไม่มีระบบไฟฟ้า
[6] ฝนตก [7] มีหมอก/ควัน/ฝุ่น [8] อากาศมืดครึ้ม [9] มีสิ่งกำบังสายตา [10] แสงส่องเข้าตา [11] ถนนกำลังปรับปรุง
[12] มีกองวัสดุ/สิ่งกีดขวาง [13] ระบบสัญญาณไฟจราจรขัดข้อง/ไม่มี [14] คนตัดหน้ารถ [15] สัตว์ตัดหน้ารถ
[16] ไม่มีป้ายสัญญาณจราจรเตือน [17] อื่น ๆ (ระบุ) .....

9. ระดับความรุนแรงอุบัติเหตุ และการใช้เข็มขัดนิรภัย / หมวกนิรภัย (ของคนนั่งตอนหน้า)

รายละเอียด	คันที่ 1 (ควรเป็นต้นเหตุ)	คันที่ 2	มากกว่า 2 คัน	คนเดินเท้า
[1] เสียชีวิต (คน)	จำนวน.....คน	จำนวน.....คน	จำนวน.....คน	จำนวน.....คน
[2] บาดเจ็บ (คน)	จำนวน.....คน	จำนวน.....คน	จำนวน.....คน	จำนวน.....คน
[3] เข็มขัดนิรภัย / หมวกนิรภัย	[1] ใช้ จำนวน.....คน [2] ไม่ใช้.....คน [3] ไม่มี [4] ไม่ทราบ	[1] ใช้จำนวน.....คน [2] ไม่ใช้.....คน [3] ไม่มี [4] ไม่ทราบ	[1] ใช้ จำนวน.....คน [2] ไม่ใช้.....คน [3] ไม่มี [4] ไม่ทราบ	

10. กรุณาร่างผังแสดงตำแหน่ง / ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ (แสดงถนน , ทิศทาง , ลักษณะการเคลื่อนตัว , ตำแหน่งที่ตั้งของป้าย / เครื่องหมาย / สัญญาณจราจร) และ ใส่ "รหัสตัวเลข" ภาพการเกิดเหตุตามในแบบ หน้า 3 (ในช่องมุมซ้ายล่าง)

(กรุณาร่างผังการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อประโยชน์ในแก้ไขพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุ)

ใส่รหัสตัวเลข

11. ข้อแนะนำเพิ่มเติม (เช่น สิ่งที่ควรแก้ไขเร่งด่วน , เป็นจุดเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ฯลฯ)

.....

.....

.....

ลงชื่อ (ผู้บันทึก).....นามสกุล.....

นามเรียกขาน (ตำแหน่ง).....หน่วยงาน.....

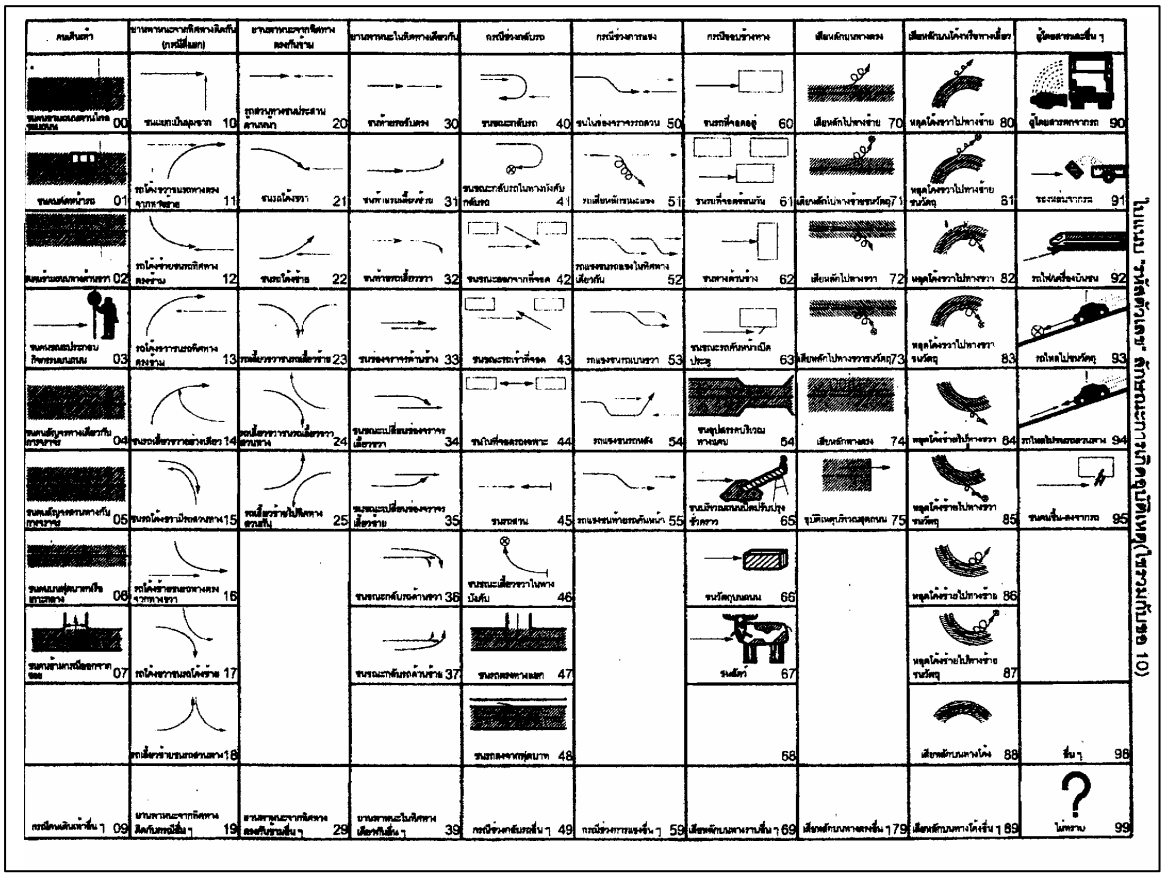
ดี ขอขอบคุณสำหรับการจดบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุในครั้งนี้ ค่ะ
ดี ข้อมูลนี้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการแก้ไข และป้องกันอุบัติเหตุจราจรต่อไป ค่ะ

พลิกหน้าถัดไป

(หน้า 2)

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) สำนักนายกรัฐมนตรี
AccidentFormBRch / รวบรวมจาก ตร., Police Office (Australia-1994) และ สจร. โทร / โทรสาร : 215-2264

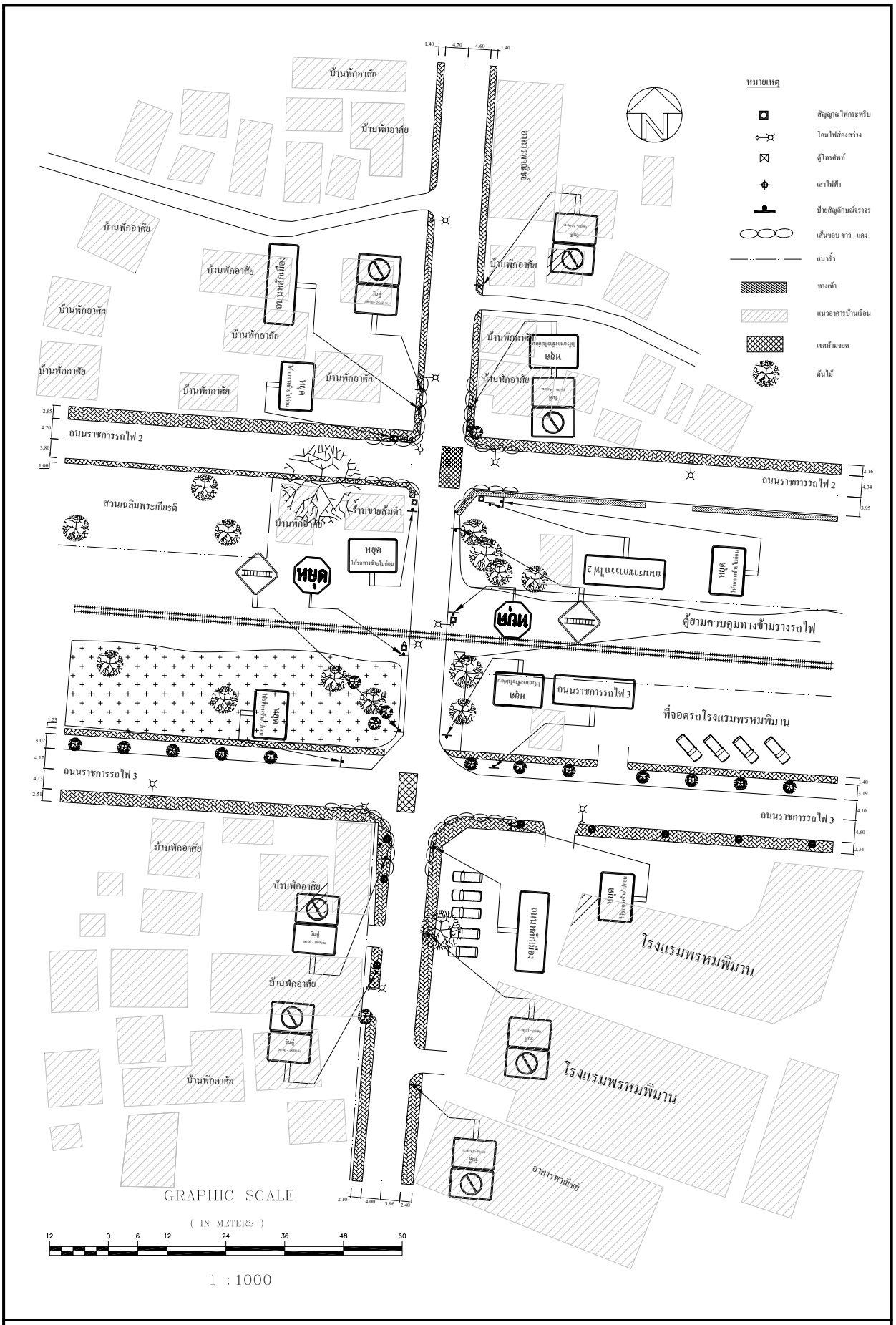
รูปที่ ง-1 แบบฟอร์มสำหรับบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจากการจราจรแนะนำโดย สนข. (ต่อ)



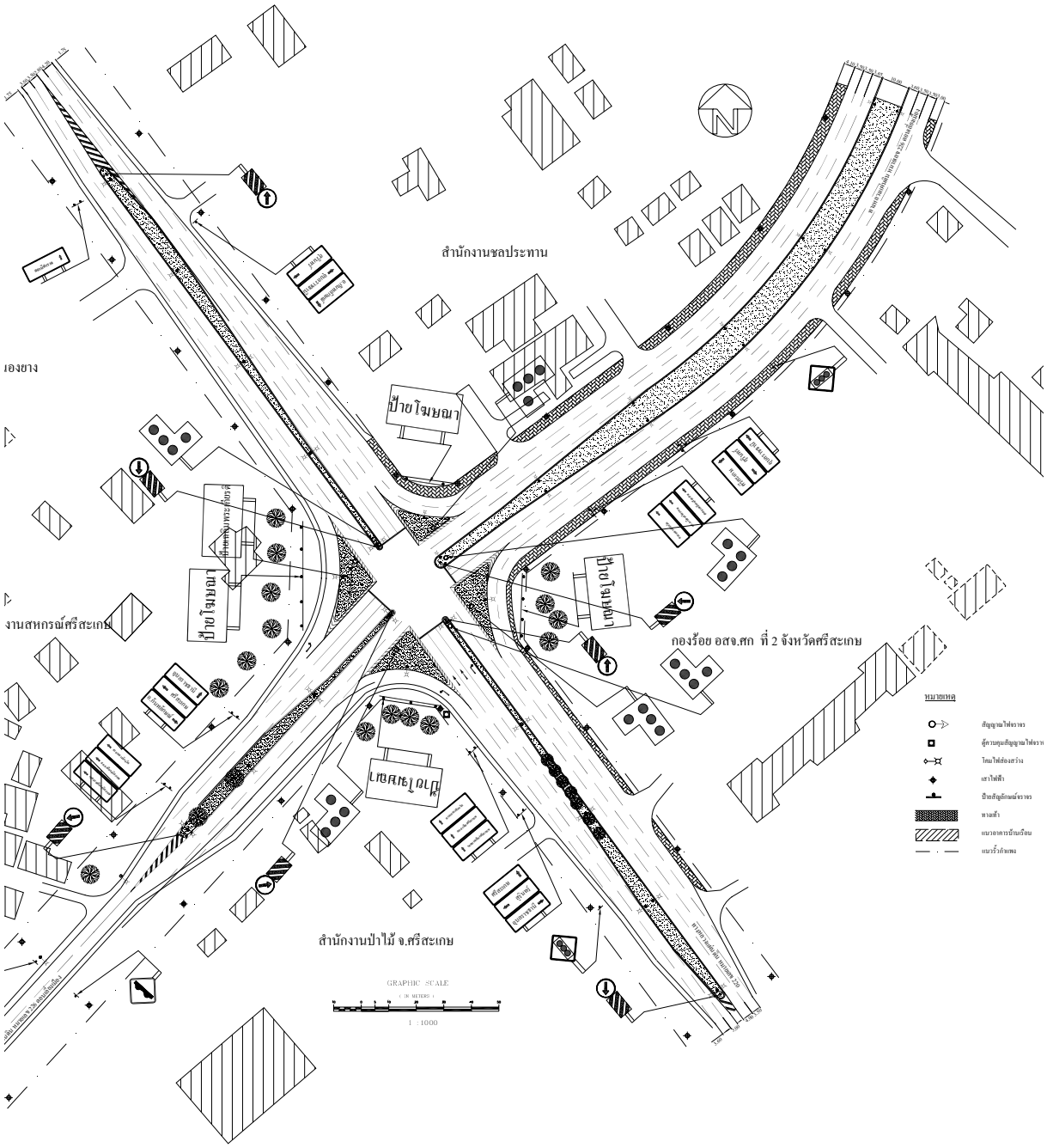
รูปที่ ง-1 แบบฟอร์มสำหรับบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจากการจราจรแนะนำโดย สนข. (ต่อ)

ภาคผนวก จ

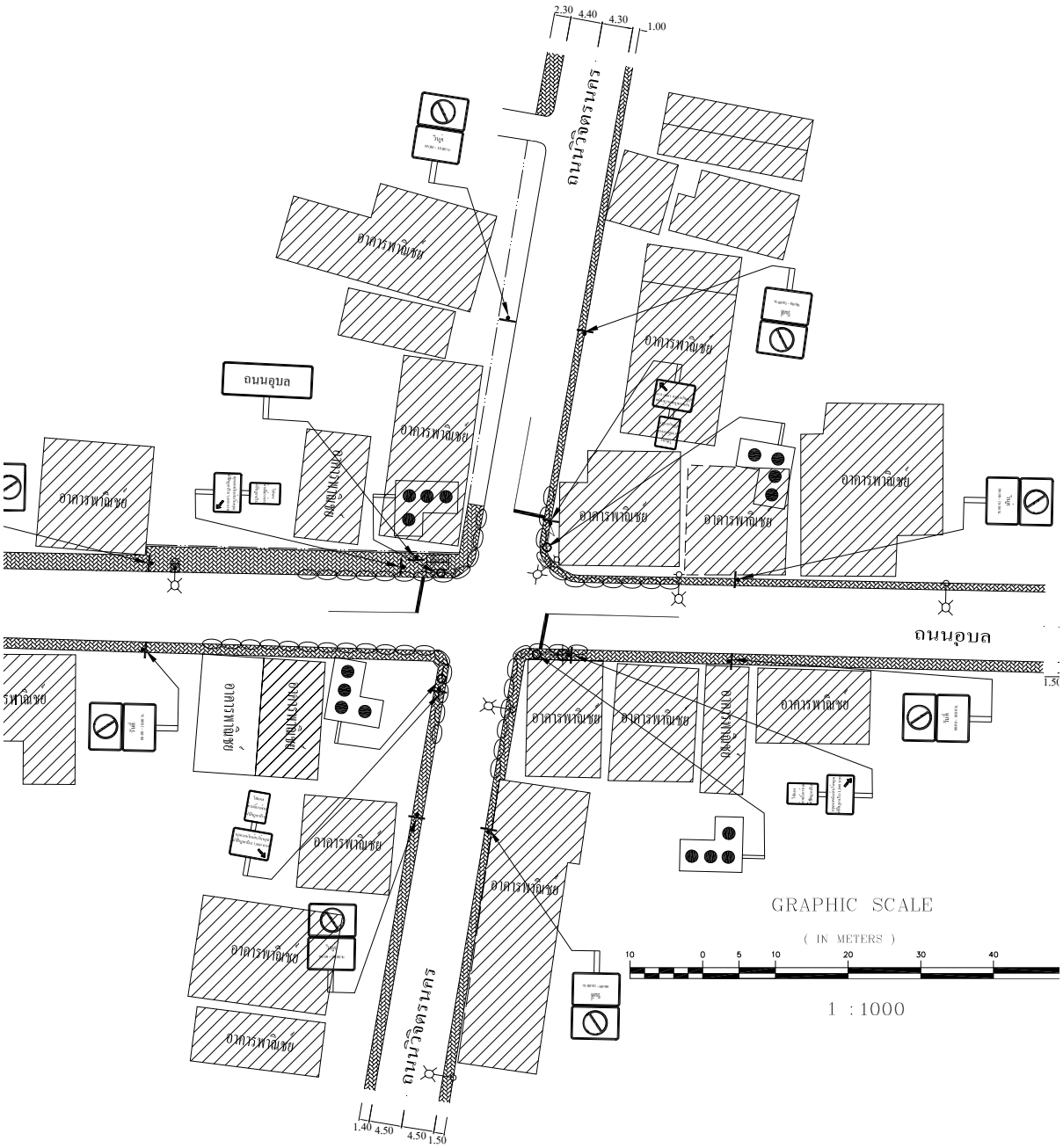
แบบแสดงลักษณะทางกายภาพของจุดอันตรายในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ



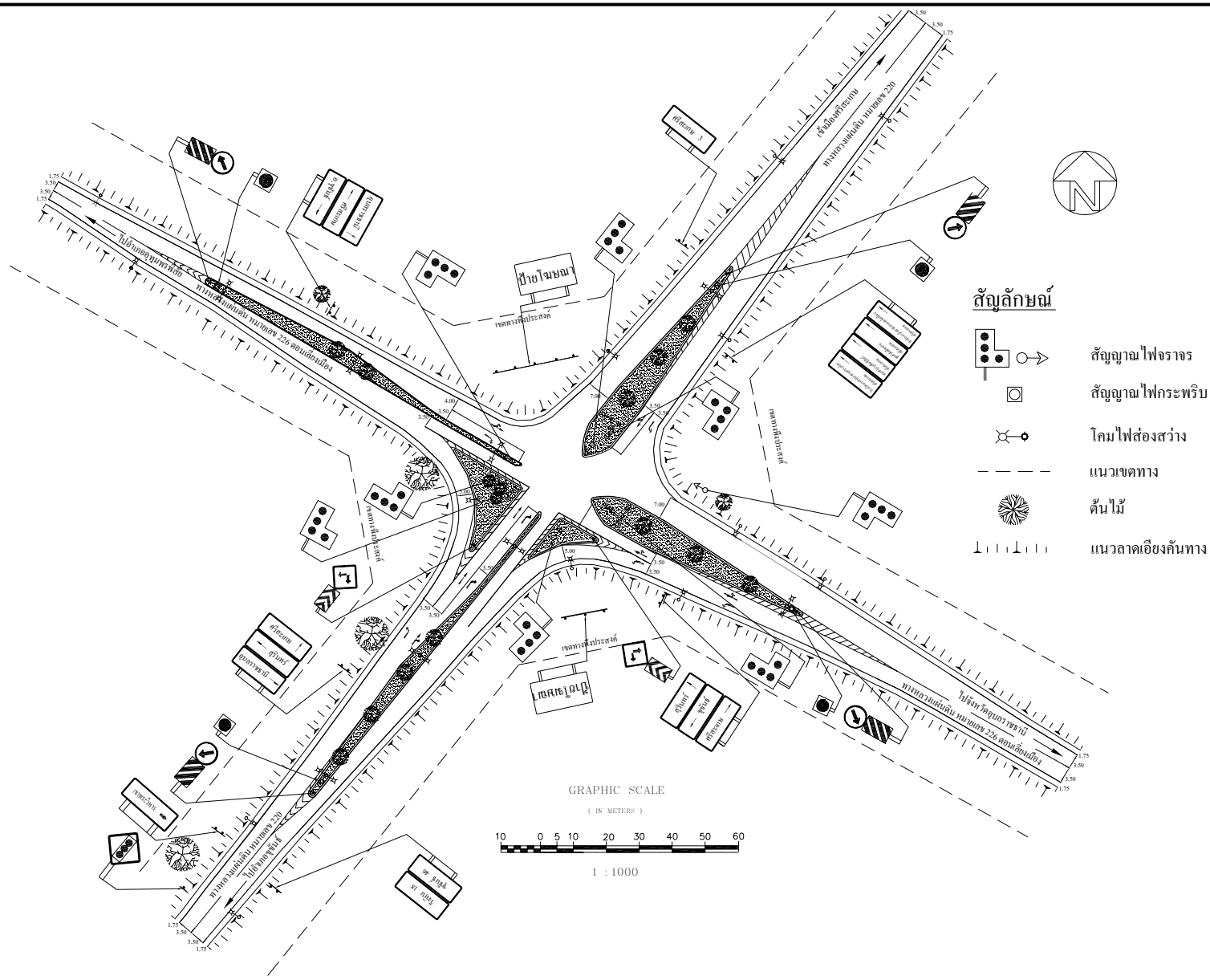
จุดที่ จ-1 บริเวณจุดตัดทางรถไฟหน้าโรงแรมพรหมพิมาน



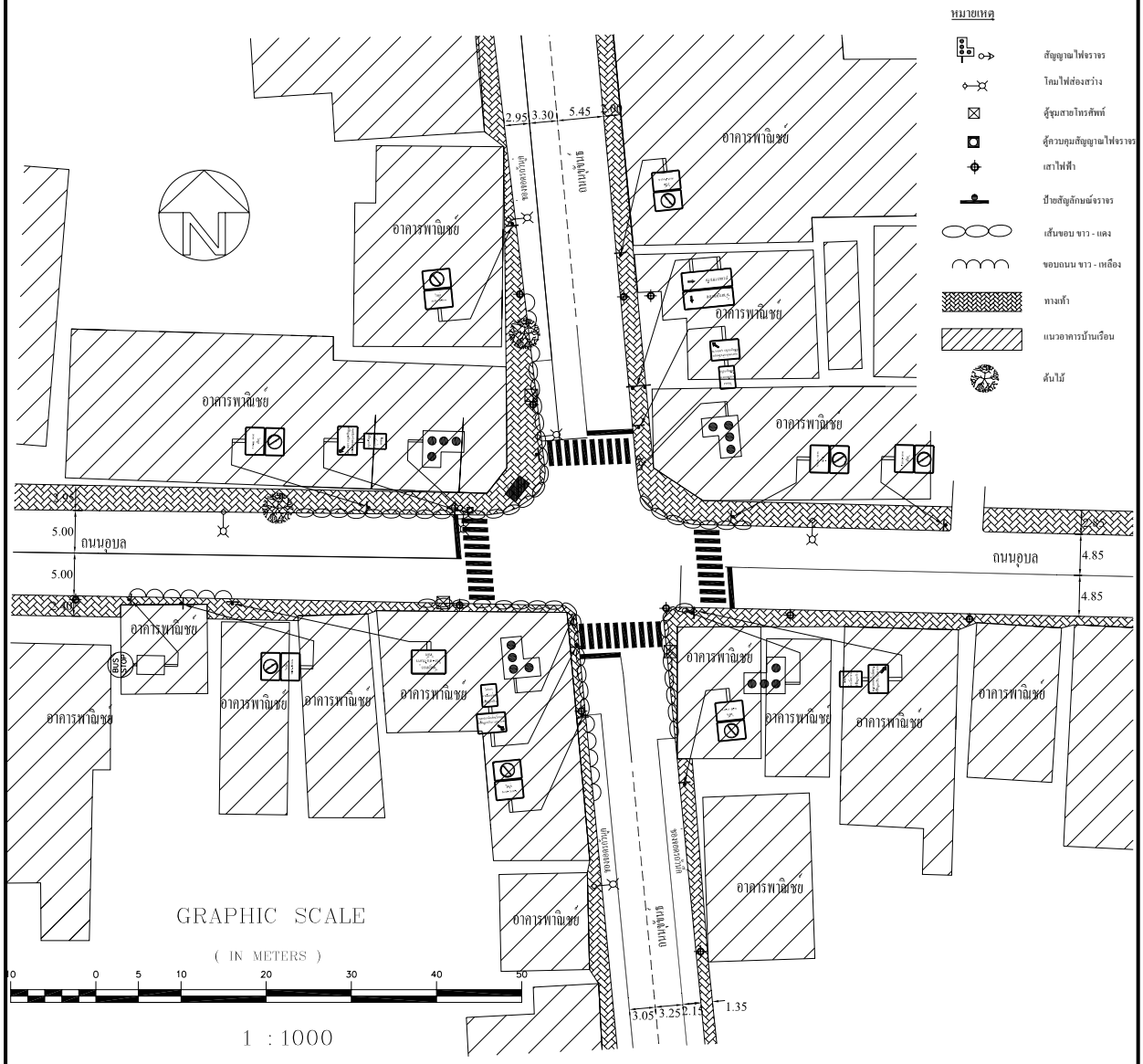
จุดที่ จ-2 สี่แยกกองร้อยอาสารักษาดินแดน (ทล.226 ตัดกับ ทล.221)



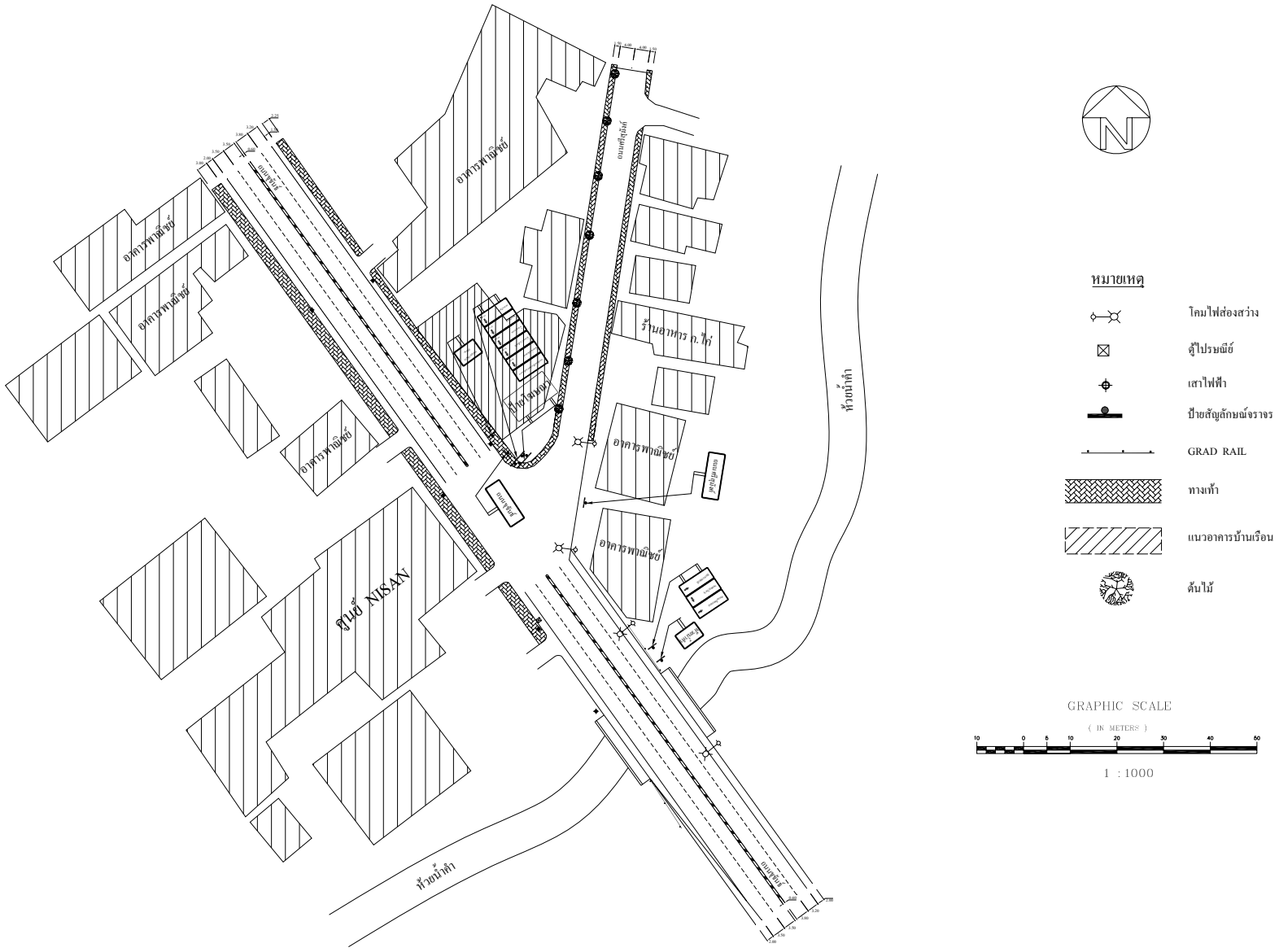
จุดที่ จ-3 สี่แยกโรงเตา (ถ.อุบล ตัดกับ ถ.วิจิตรนคร)



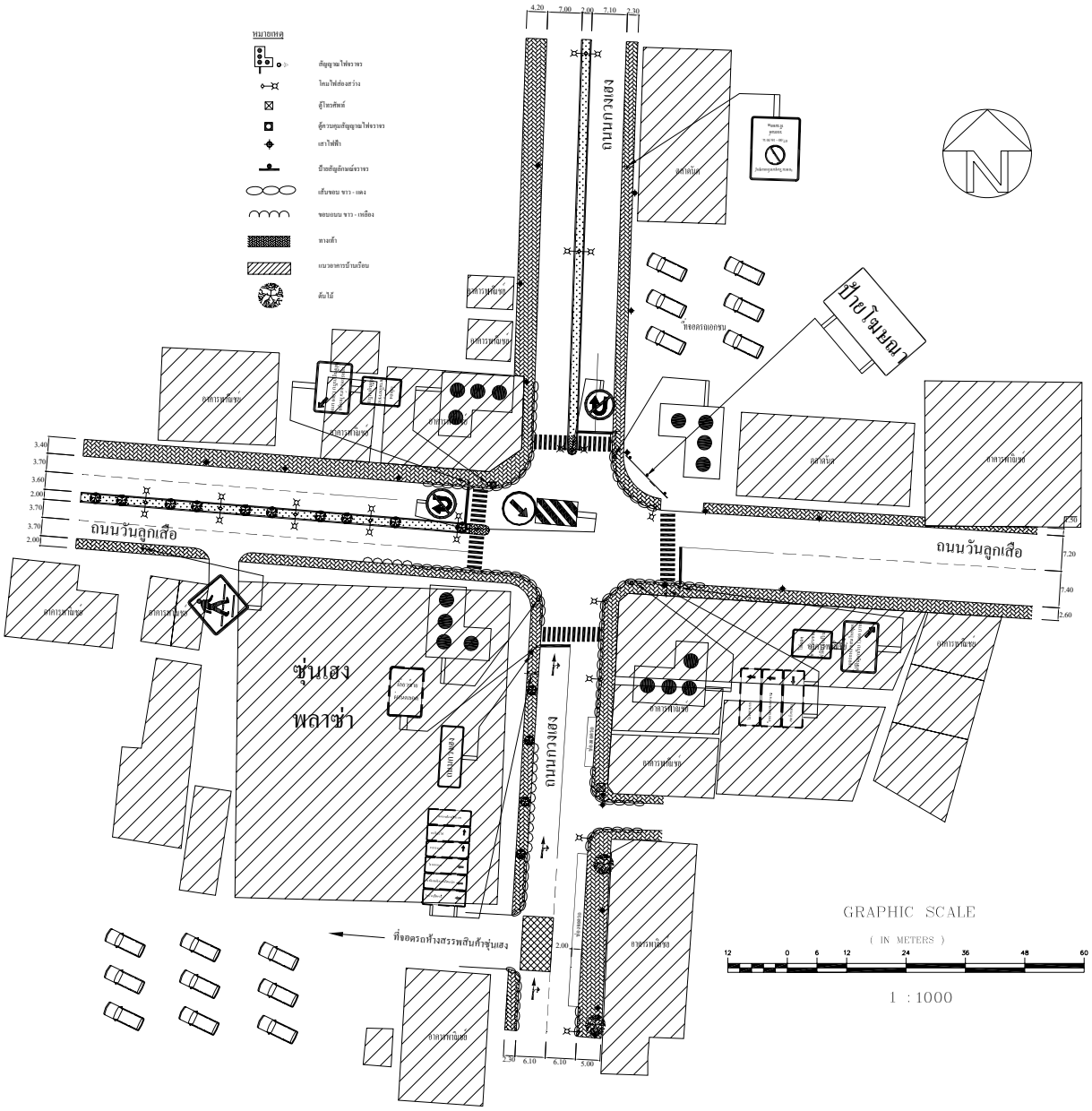
จุดที่ จ-4 สี่แยกห้วยปูน (ทล.226 ตัดกับ ทล.220)



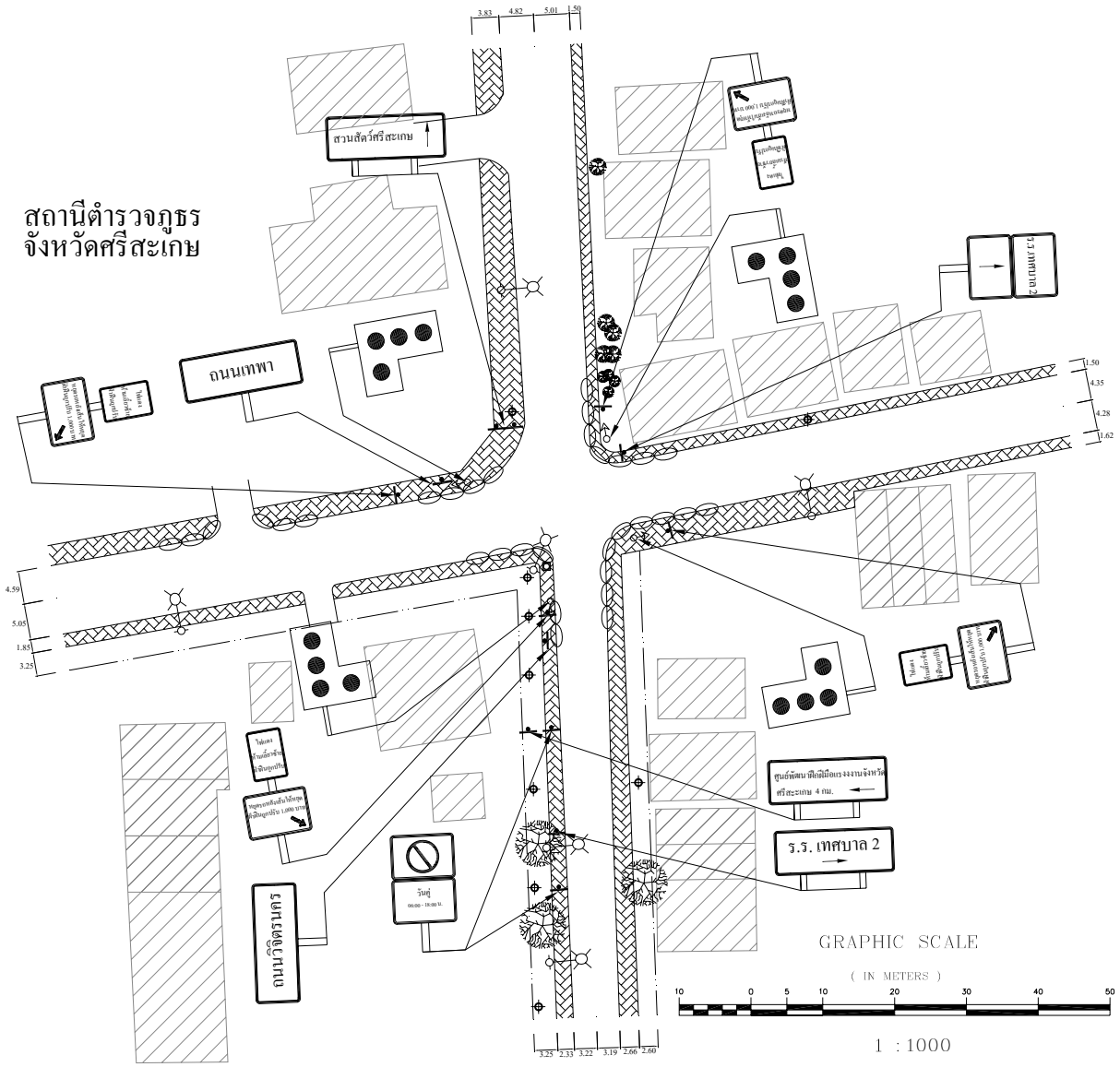
จุดที่ จ-5 สี่แยกศศิธร (ถ.อุบล ตัดกับ ถ.ขุขันธ์)



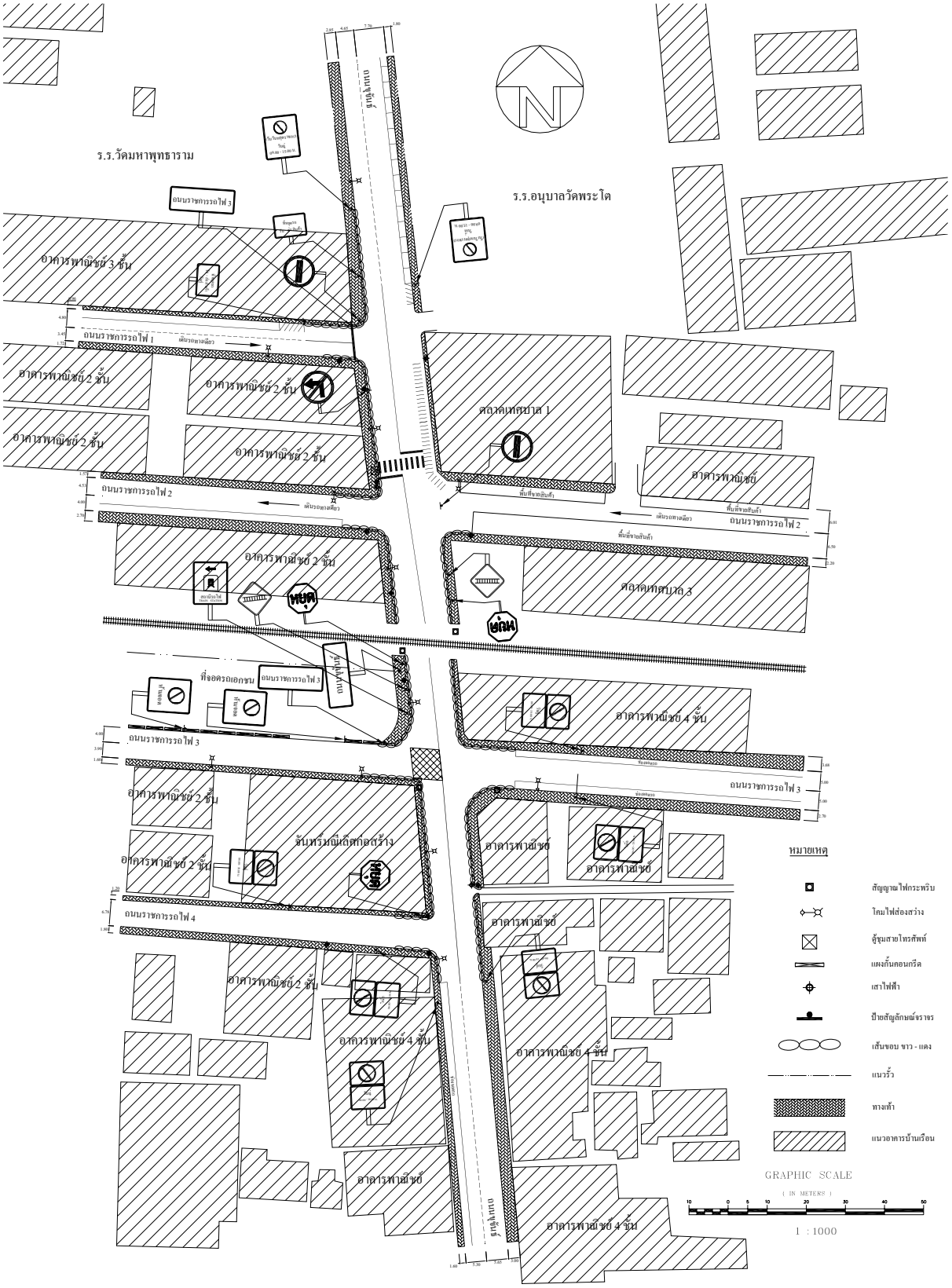
จุดที่ จ-6 สามแยกห้วยน้ำคำ (ถ.ขุขันธ์ ตัดกับ ถ.ศรีสุมังค์)



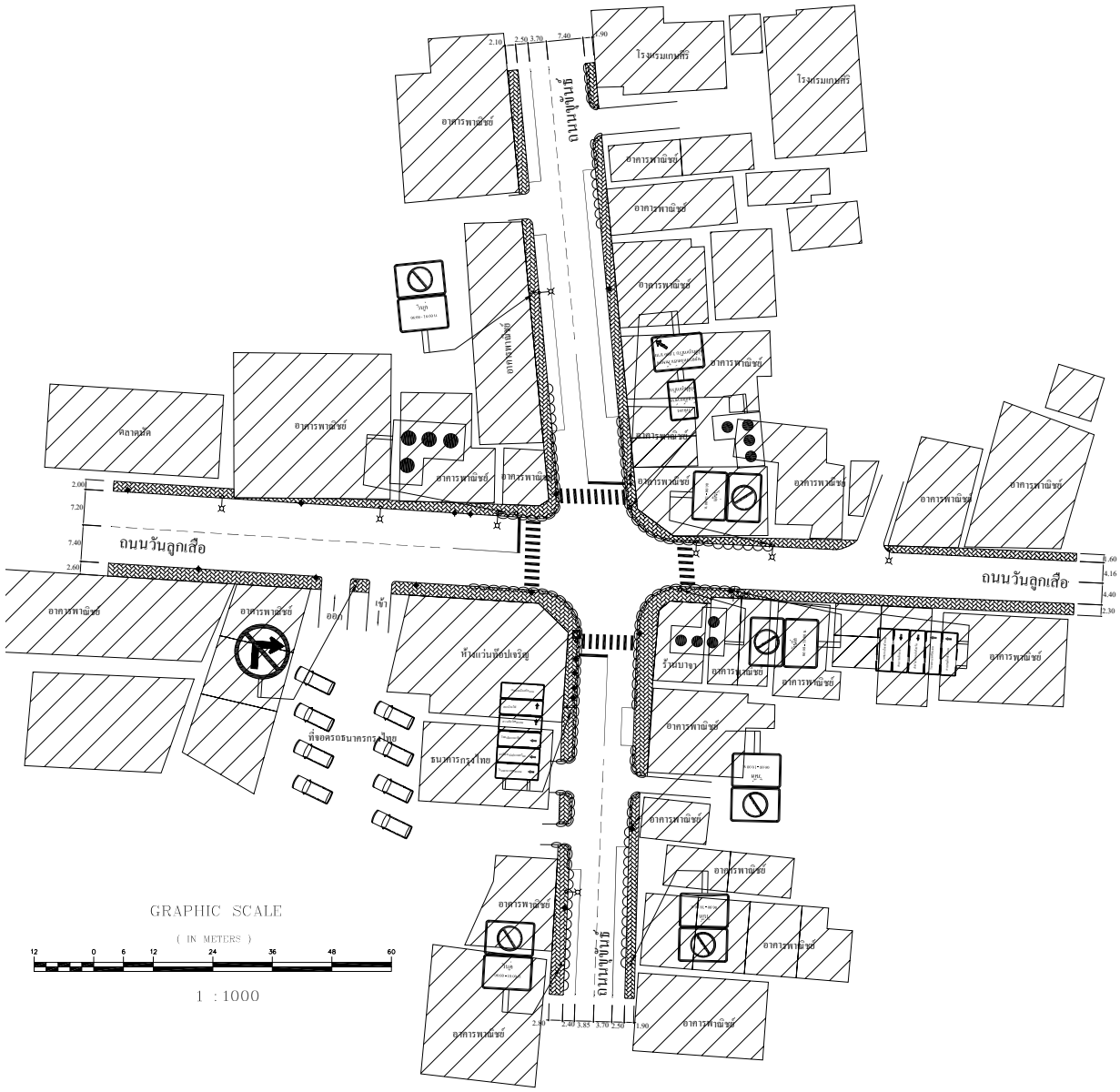
จุดที่ จ-7 สี่แยกซุ่นเฮง (ถ.เทพา ตัดกับ ถ.กวงเฮง)



จุดที่ จ-8 สี่แยกสถานีตำรวจ (ถ.เทพา ตัดกับ ถ.วิจิตรนคร)



จุดที่ จ-9 บริเวณจุดตัดทางรถไฟบนถนนขุขันธ์



จุดที่ จ-10 สี่แยกถนนขุขันธ์ตัดกับถนนวันลูกเสือ

ภาคผนวก ฉ

แผนงานและโครงการของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่ง

แผนงาน/โครการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คณะที่ปรึกษา ได้ทำการรวบรวมแผนงาน/โครงการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานจังหวัด สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง สำนักงานขนส่งจังหวัด แขวงการทาง สำนักงานบำรุงทาง สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัด และสำนักงานเทศบาลเมืองศรีสะเกษ เป็นต้น แผนงาน/โครงการที่รวบรวมได้จากหน่วยงานต่าง ๆ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. กรมทางหลวง

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาและบำรุงรักษาทางหลวงเพื่อการพัฒนาของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน มีสำนักงานทางหลวงที่ 7 (อุบลราชธานี) เป็นหน่วยงานในสังกัดตั้งอยู่ในภูมิภาคที่ทำหน้าที่วางแผน สำรวจออกแบบ ก่อสร้างทาง บูรณะปรับปรุง และบำรุงรักษาทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบครอบคลุมพื้นที่ 6 จังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ อุบลราชธานี ยโสธร อำนาจเจริญ ร้อยเอ็ด ศรีสะเกษ และมุกดาหาร มีทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบทั้งสิ้น 4,077.980 กม. ซึ่งทางหลวงในจังหวัดศรีสะเกษมีระยะทางจริงรวม 908.083 กม. และมีหน่วยงานย่อยในสังกัดที่รับผิดชอบอยู่ 2 หน่วยงาน คือ แขวงการทางศรีสะเกษ และสำนักงานบำรุงทางศรีสะเกษที่ 2 ซึ่งหน่วยงานทั้งสองมีหน้าที่ดูแลและบำรุงรักษาทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบและต้องจัดทำแผนงาน/โครงการเพื่อพัฒนาและบำรุงทางหลวงในช่วงเวลา 3-5 ปี ให้แก่หน่วยต้นสังกัดเป็นประจำทุก ๆ ปี นอกจากนั้นยังได้เสนอแผนงาน/โครงการเพื่อตอบสนองต่อยุทธศาสตร์การพัฒนาของจังหวัดและกลุ่มจังหวัด เช่น โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรทางหลวงหมายเลข 24 และ 226 และโครงการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว ซึ่งเป็นโครงการที่รองรับยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมกลุ่มจังหวัดและประเทศเพื่อนบ้าน และการพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวภายในกลุ่มจังหวัด เป็นต้น

1.1 แขวงการทางศรีสะเกษ

แขวงการทางศรีสะเกษ เป็นหน่วยงานบริหารราชการส่วนกลางปฏิบัติงานขึ้นตรงต่อสำนักทางหลวงที่ 7 (อุบลราชธานี) กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม มีทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบรวมระยะทางจริงทั้งสิ้น 482.056 กม. ครอบคลุมพื้นที่ทางด้านทิศเหนือและทิศตะวันตกของจังหวัดศรีสะเกษ แบ่งการควบคุมออกเป็น 4 หมวดการทาง ได้แก่ หมวดการทางศรีสะเกษ หมวดการทางอุทุมพรพิสัย หมวดการทางราษีไศล และหมวดการทางขุขันธ์ มีทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบในแต่ละหมวดรวมระยะทางจริงทั้งสิ้น 136.834 กม. 112.174 กม. 115.578 กม.

และ 117.470 กม. ตามลำดับ แขวงการทางศรีสะเกษมีแผนพัฒนาทางหลวง 4 ปี (ปี พ.ศ. 2550-2553) ดังแสดงในตารางที่ ฉ-1 และแผนบำรุงทาง 3 ปี (ปี พ.ศ. 2550-2552) ดังแสดงในตารางที่ ฉ-2 ดังนี้

ตารางที่ ฉ-1 แผนพัฒนาทางหลวง 4 ปี (พ.ศ. 2550-2553) ของแขวงการทางศรีสะเกษ

ลำดับที่	ประเภทโครงการ	จำนวนโครงการ	ระยะทางรวม (กม.)	ค่าก่อสร้างรวม (ลบ.)	งบประมาณแยกตามปี (ลบ.)			
					2550	2551	2552	2553
1	โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร	7	68.443	840	230	210	175	225
2	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมือง	1	15.200	180	45	45	45	45
3	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ	2	-	180	-	180	-	-
4	โครงการบูรณะปรับปรุงทางลาดยางเดิม	7	175.407	1,085	220	230	220	415
5	โครงการก่อสร้างเป็นทางลาดยาง	1	5.775	56	56	-	-	-
	รวม	**18**	**264.825**	**2,341**	**551**	**665**	**440**	**685**

ที่มา : แขวงกางทางศรีสะเกษ พ.ศ. 2549

ตารางที่ ฉ-2 แผนงานบำรุงทาง 3 ปี (พ.ศ. 2550-2552) ของแขวงการทางศรีสะเกษ

ลำดับที่	ลักษณะงาน	จำนวนงาน	ระยะทางรวม (กม.)	ค่าก่อสร้างรวม (ลบ.)	งบประมาณแยกตามปี (ลบ.)		
					2550	2551	2552
1	งานฉาบผิวแอสฟัลต์	3	9.300	12.872	12.872	-	-
2	งานเสริมผิวแอสฟัลต์	7	30.638	102.370	27.260	21.750	53.360
3	งานปรับระดับผิวทาง	33	185.252	392.186	182.312	135.674	74.200
4	งานซ่อมทางผิวแอสฟัลต์	6	35.554	83.160	60.480	15.480	7.200
5	งานบูรณะทางผิวแอสฟัลต์	11	75.247	244.884	244.884	-	-
6	งานขยายทางจราจร	1	1.286	12.00	12.00	-	-
7	งานก่อสร้างที่จอดรถประจำทาง	2	-	0.540	0.540	-	-
8	งานก่อสร้างทางระบายน้ำถาวร	1	-	1.800	1.800	-	-
9	งานแก้ไขและป้องกันน้ำกัดเซาะ	7	-	2.900	2.900	-	-
	รวม	**71**	**337.277**	**852.712**	**545.048**	**172.904**	**134.76**

ที่มา : แขวงกางทางศรีสะเกษ พ.ศ. 2549

นอกจากแผนงาน/โครงการปกติดังกล่าวมาแล้ว แขวงการทางศรีสะเกษ ยังมีโครงการที่ได้รับมอบหมายเป็นกรณีพิเศษจากมติที่ประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอันได้แก่ โครงการการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงไทย-กัมพูชา และโครงการก่อสร้างสายทางศรีสะเกษ-อุบลราชธานี ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- **โครงการการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงไทย-กัมพูชา**

จากมติการประชุมเฉพาะกิจเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2544 กรมทางหลวงได้รับมอบหมายให้สำรวจและออกแบบเส้นทางสู่ประเทศกัมพูชา เพื่อหาเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดซึ่งจากการพิจารณาแล้วเห็นควรให้เปิดจุดผ่านแดนช่องสะงำ อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเพื่อส่งเสริมด้านการค้าและการท่องเที่ยวคณะรัฐมนตรีอนุมัติงบประมาณ 103 ล้านบาท เพื่อพัฒนาเส้นทางจากบ้านแซร์ไปร อ.ภูสิงห์ จ.ศรีสะเกษ ถึงช่องสะงำ ระยะทาง 12.375 กม. โดยกรมทางหลวงได้มอบหมายให้สำนักสำรวจและออกแบบกรมทางหลวง ออกแบบเป็นทางมาตรฐานทาง ชั้น 4 คันทางกว้าง 9.00 ม. ผิวทางแบบ Double Surface Treatment กว้าง 7.00 ม. ไหล่ทาง Double Surface Treatment กว้างข้างละ 1.00 ม. ทำการก่อสร้างระหว่าง กม.0+000 - กม. 12+375.012 ที่ช่องสะงำ ระยะทางประมาณ 12.735 กม. มีสะพาน 10 แห่งความยาวรวม 504 ม. มีช่องระบายน้ำ Box Culvert 12 แห่ง งานวางท่อระบายน้ำขนาด Dia.1.00 ม. จำนวน 12 แห่ง วงเงินงบประมาณ 103 ล้านบาท ระยะดำเนินการ 360 วัน

จุดผ่านแดนถาวรช่องสะงำ อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ เป็นจุดผ่านแดนถาวรที่ประกาศเปิดอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2546 เป็นเส้นทางที่สามารถไปจังหวัดเสียมราฐ ระยะทางประมาณ 135 กิโลเมตร เป็นเส้นทางเที่ยวชมอารยธรรมขอมโบราณ และสิ่งมหัศจรรย์ 1 ใน 7 ของโลก (นครวัด นครธม บันทายศรี ฯลฯ) รวมทั้งวิถีชีวิตและพิพิธภัณฑ์ของชาวเขมรแดง ยุคสุดท้าย ณ อัลลองเวง บุคคลที่มีพาสปอร์ตสามารถเดินทางเข้าออกได้สะดวก สภาพเส้นทางเป็นถนนลาดยางบางส่วน และลูกรังบดอัดแน่นใช้ได้ตลอดปี ถือได้ว่า เป็นเส้นทางที่นักท่องเที่ยวควรเลือกใช้ เพราะประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยง ไทย - กัมพูชา ถนนหมายเลข 67 (ช่องสะงำ - อัลลองเวง - เสียมราฐ) จากการประชุม ครม.ร่วมไทย - กัมพูชา เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2546 ที่เสียมราฐ และอุบลราชธานี ได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจระหว่าง 2 ฝ่าย ในการที่จะร่วมมือกันพัฒนาทางหลวงหมายเลข 67 ช่องสะงำ - อัลลองเวง - เสียมราฐ

การก่อสร้างถนนหมายเลข 67 ในประเทศกัมพูชา จาก ช่องสะงำ - อัลลองเวง - เสียมราฐ ระหว่าง กม.0+000 -กม.15+458.610 ระยะทางประมาณ 15.459 กม. มาตรฐานชั้น 4 คันทางกว้าง 8.00 เมตร ผิวทางแบบ Double Surface Treatment กว้าง 7.50 เมตร ไหล่ทางแบบ Double Surface Treatment กว้างข้างละ 0.25 เมตร ในท้องที่อัลลองเวง จังหวัดอุดรมีชัย ประเทศกัมพูชา

- **โครงการก่อสร้างสายทางศรีสะเกษ-อุบลราชธานี**

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 22 มิถุนยายน 2547 เห็นชอบและอนุมัติโครงการก่อสร้างทางหลวง จากจังหวัดศรีสะเกษ-จังหวัดอุบลราชธานี เป็น 4 ช่องจราจร และให้กรมทางหลวงรับผิดชอบโครงการ เพื่อให้การก่อสร้างแล้วเสร็จโดยเร็ว เป็นการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทาง กรมทางหลวง โดยสำนักก่อสร้างทางที่ 2 ได้แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 4 ส่วน และได้ดำเนินการประมูลจ้างด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ กำหนดการก่อสร้างเป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ รวมงานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างบนทางหลวง ผิวจราจรเป็นแอสฟัลท์คอนกรีต 4 ช่องจราจร ได้แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

1. การก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 226 สายศรีสะเกษ-อ.กันทรารมย์(ส่วนที่ 1) ระหว่าง กม.1+800-กม.13+000 ระยะทางประมาณ 11.200 กม. มาตรฐานทางชั้นพิเศษ 4 ช่องจราจร เริ่มต้นสัญญา 1 ธันวาคม 2548 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 26 กันยายน 2549 เวลาทำการ 300 วัน ราคาค่าก่อสร้าง 184,185,685.85 บาท (สายทางอยู่ในความควบคุมของแขวงการทางศรีสะเกษ)

2. การก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 226 สายศรีสะเกษ-อ.กันทรารมย์ (ส่วนที่ 2) ระหว่าง กม.13+000-กม.24+172 BK /กม.132+500 AH ระยะทางประมาณ 11.172 กม. มาตรฐานทางชั้นพิเศษ 4 ช่องจราจร เริ่มต้นสัญญา 3 ธันวาคม 2548 สิ้นสุดสัญญา 28 กันยายน 2549 เวลาทำการ 300 วัน ราคาค่าก่อสร้าง 170,585,768.92 บาท (สายทางอยู่ในความควบคุมของแขวงการทางศรีสะเกษ)

3. การก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 226 สาย อ.กันทรารมย์ - อุบลราชธานี (ส่วนที่ 1) ระหว่าง กม.24+172 BK /กม.132+500 AH-กม.148+500 ระยะทางประมาณ 16.000 กม. มาตรฐานทางชั้นพิเศษ 4 ช่องจราจร เริ่มต้นสัญญา 1 ธันวาคม 2548 สิ้นสุดสัญญา 25 พฤศจิกายน 2549 เวลาทำการ 360วัน ราคาค่าก่อสร้าง 252,395,426.78 บาท (สายทางอยู่ในความควบคุมของแขวงการทางศรีสะเกษและแขวงการทางอุบลราชธานีที่ 1 จุดแบ่งความควบคุมอยู่ที่กม.145+000)

4. การก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 226 สาย อ.กันทรารมย์ - อุบลราชธานี (ส่วนที่ 2) ระหว่าง กม.148+500 -กม.165+500 ระยะทางประมาณ 17.000 กม. มาตรฐานทางชั้นพิเศษ 4 ช่องจราจร เวลาทำการ 360 วัน ราคาค่าก่อสร้าง 267,211,319.27 บาท (สายทางอยู่ในความควบคุมของแขวงการทางอุบลราชธานีที่ 1)

1.2 สำนักงานบำรุงทางศรีสะเกษที่ 2

สำนักงานบำรุงทางศรีสะเกษที่ 2 เป็นหน่วยงานบริหารราชการส่วนกลางปฏิบัติงานขึ้นตรงต่อสำนักทางหลวงที่ 7 (อุบลราชธานี) กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม มีทางหลวงที่อยู่ใน

ความรับผิดชอบรวมระยะทางจริงทั้งสิ้น 435.195 กม. ครอบคลุมพื้นที่ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของจังหวัดศรีสะเกษ แบ่งการควบคุมออกเป็น 3 หมวดการทาง ได้แก่ หมวดการทางศรีรัตนะ หมวดการทางไพรบึง และหมวดการทางกันทรลักษณ์ มีทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบในแต่ละหมวดรวมระยะทางจริงทั้งสิ้น 149.791 กม. 147.039 กม. และ 138.365 กม. ตามลำดับ แผนงานบำรุงทาง 3 ปี (พ.ศ. 2550-2552) ของสำนักงานบำรุงทางศรีสะเกษที่ 2 ได้แสดงในตารางที่ ฉ-3 ดังนี้

ตารางที่ ฉ-3 แผนงานบำรุงทาง 3 ปี (พ.ศ. 2550-2552) ของสำนักงานบำรุงทางศรีสะเกษที่ 2

ลำดับที่	ลักษณะงาน	จำนวนงาน	ระยะทางรวม (กม.)	ค่าก่อสร้างรวม (ลบ.)	งบประมาณแยกตามปี (ลบ.)		
					2550	2551	2552
1	งานฉาบผิวแอสฟัลต์	5	56.463	22.710	4.480	15.406	2.824
2	งานเสริมผิวแอสฟัลต์	26	102.64	222.847	50.301	59.133	113.413
3	งานปรับระดับผิวทาง	6	28.335	61.111	9.867	31.119	20.125
4	งานซ่อมทางผิวแอสฟัลต์	2	7.365	12.512	12.512	-	-
5	งานบูรณะทางผิวแอสฟัลต์	3	20.226	64.646	64.646	-	-
6	งานขยายทางจราจร	3	3.900	31.200	31.200	-	-
7	งานปรับปรุงด้านเรขาคณิตของทาง	2	1.100	9.500	9.500	-	-
8	งานก่อสร้างทางระบายน้ำถาวร	1	1.100	3.605	3.605	-	-
	รวม	**48**	**221.129**	**428.131**	**186.111**	**105.658**	**136.362**

ที่มา : สำนักงานบำรุงงทางศรีสะเกษที่ 2 พ.ศ. 2549

2. กรมทางหลวงชนบท

กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่พัฒนาและบำรุงรักษาทางหลวงสายรองเพื่อการพัฒนาประเทศ มีสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดศรีสะเกษ เป็นหน่วยงานบริหารราชการส่วนกลางปฏิบัติงานขึ้นตรงต่อสำนักทางหลวงชนบทที่ 7 (อุบลราชธานี) กรมทางหลวงชนบท ซึ่งมีทางหลวงชนบทที่อยู่ในความรับผิดชอบรวมระยะทางทั้งสิ้น 890.479 กม. จากทั้งหมด 55 สายทาง โดยแบ่งเป็นถนนลาดยาง 814.948 กม. ถนนคอนกรีต 21.857 กม. และถนนลูกรัง 53.674 กม. โครงการก่อสร้าง/บำรุงทางสำหรับงบประมาณผู้ว่าราชการแบบบูรณาการ (CEO) ของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดศรีสะเกษในปี พ.ศ. 2549 (ได้รับการอนุมัติงบประมาณแล้ว) และ ปี พ.ศ. 2550 เท่ากับ 149,576,500 บาท และ 231,835,000 บาท ตามลำดับ และมีแผนงานก่อสร้างสะพานข้ามลำห้วยในปีงบประมาณ 2550 ทั้งสิ้น 12 ตัว จาก 6 ลำห้วย โครงการในปี พ.ศ. 2549 ที่เกี่ยวข้องกับยุทธ์ศาสตร์การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ โครงการปรับปรุงผิวลาดยางชนิดแอสฟัลท์ติกคอนกรีตถนนสายบ้านนกยูง – บ้าน

ตะแบง ผิวจราจรกว้าง 6.00 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1.00 เมตร ระยะทาง 11.850 กม. ด้วยงบประมาณ 13,983,000 บาท และโครงการปรับปรุงขยายไหล่ทางถนนลาดยาง สายแยกทางหลวงหมายเลข 2201 (กม.ที่ 20.700) – บ้านแซร์ไปร์ ซึ่งปัจจุบันเป็นถนนลาดยางผิวจราจรแอสฟัลท์ติกคอนกรีต กว้าง 6.00 เมตร ไม่มีไหล่ทาง จะขยายไหล่ทางข้างละ 1.50 เมตร ทั้งสองข้าง ด้วยผิวลาดยางแอสฟัลท์ติก ยาว 19.925 ด้วยงบประมาณ 24,262,000 บาท แต่อย่างไรก็ดี คณะกรรมการและคณะทำงานพัฒนาพื้นที่ช่องสะงำได้เสนอให้มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการ โดยเสนอให้มีการเสริมผิวจราจรพร้อมทั้งขยายไหล่ทางไปในทีเดียว ซึ่งทำให้ระยะทางของโครงการลดลงเป็น 10.00 กม. ซึ่งในขณะนี้กำลังอยู่ในช่วงการขออนุมัติเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ นอกจากนั้น กรมทางหลวงชนบทได้มีโครงการพัฒนาโครงข่ายถนนในบริเวณพื้นที่ทุ่งกุลาร้องไห้ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการเพาะปลูกข้าวหอมมะลิที่มีคุณภาพของประเทศไทย ครอบคลุมพื้นที่ 5 จังหวัด รวมระยะทางเท่ากับ 812.353 กม. โดยเป็นทางหลวงชนบทที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดศรีสะเกษจำนวน 6 สายทาง และมีระยะทางรวม 97.935 กม.

3. สำนักงานเทศบาลเมืองศรีสะเกษ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ครอบคลุมพื้นที่ 2 ตำบล คือ ตำบลเหนือเมือง และตำบลเมืองใต้ และครอบคลุมพื้นที่บางส่วนในเขตตำบลโพธิ์ ตำบลหนองครก ตำบลหญ้าปล้อง ตำบลโพนข่า และตำบลซำ รวมเป็นพื้นที่ 36.66 ตารางกิโลเมตร เทศบาลเมืองศรีสะเกษได้กำหนดวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์การพัฒนาของเทศบาล 3 ปี (พ.ศ. 2549-2551) โดยยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการการพัฒนาที่เกี่ยวข้องได้แสดงไว้ในตารางที่ ฉ-4

ตารางที่ ฉ-4 แผนพัฒนา 3 ปี (พ.ศ. 2549-2551) ของเทศบาลเมืองศรีสะเกษที่เกี่ยวข้อง

ลำดับที่	ยุทธศาสตร์	จำนวนโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	งบประมาณแยกตามปี (ลบ.)		
				2549	2550	2551
1	ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบบริหารและจัดการด้านสาธารณสุข					
	1) ส่งเสริมและพัฒนาสุขาภิบาลและสิ่งแวดล้อม					
	- โครงการนำร่องด้านพัฒนาระบบขยะของชุมชนด้วยชุมชน	3	0.150	0.050	0.050	0.050
	- โครงการยกระดับมาตรฐานตลาดสดเทศบาล 2	1	0.100	0.100	-	-
	- โครงการปรับปรุงระบบรักษาความสะอาดตลาดสดเทศบาล	3	0.023	0.005	0.008	0.010
	- โครงการอบรมคนงานรักษาความสะอาดตลาดสดและศึกษาดูงาน	3	0.090	0.030	0.030	0.030
	- โครงการล้างตลาดแบบถูกหลักสุขาภิบาล	3	0.015	0.005	0.005	0.005
	- โครงการล้างถนนสายหลัก	3	0.045	0.015	0.015	0.015
	- โครงการปรับปรุงพัฒนาตลาดน่าซื้อ	1	3.000	1.000	1.000	1.000
	- โครงการปรับปรุงตลาดโต้รุ่ง		-	-	-	-
2	ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และโครงสร้างพื้นฐาน					
	1) บริหารงานบุคคลและบริหารทั่วไปด้านการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และโครงสร้างพื้นฐาน					
	- งานไฟฟ้าถนน	3	13.034	4.094	4.340	4.600
	- งานสวนสาธารณะ	3	27.251	8.560	9.073	9.618
	- งานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน	3	137.654	42.924	45.500	49.230

ตารางที่ ฉ-4 แผนพัฒนา 3 ปี (พ.ศ. 2549-2551) ของเทศบาลเมืองศรีสะเกษที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

ลำดับที่	ยุทธศาสตร์	จำนวนโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	งบประมาณแยกตามปี (ลบ.)		
				2549	2550	2551
2 (ต่อ)	2) ก่อสร้าง ปรับปรุงถนน สะพาน ทางเท้า ท่อระบายน้ำ และไฟฟ้าสาธารณะให้อยู่ในสภาพดีและได้มาตรฐานทั่วถึง					
	- โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนน ค.ส.ล.	66	125.689	21.775	88.644	15.270
	- โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนเป็นแอสฟัลก์ติก	2	1.537	1.122	0.415	-
	- โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางเท้า	5	15.859	-	7.038	8.821
	- โครงการปรับปรุงท่อระบายน้ำ	-	-	-	-	-
	- โครงการปรับปรุงซ่อมแซมผิวจราจร	-	-	-	-	-
	- โครงการก่อสร้างทางจักรยาน	-	-	-	-	-
	- โครงการสะพานลอยข้ามถนนปลัดมณฑล	1	-	-	-	-
	- โครงการปรับปรุงขยายเขตไฟฟ้าสาธารณะ	7	0.365	0.365	-	-
	- โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ถนนสายหลัก	3	100.565	2.000	75.300	2.000
	3) พัฒนาด้านคมนาคมขนส่งและการจราจร					
	- โครงการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรถนนสายต่าง ๆ และติดตั้งและปรับปรุงป้ายชื่อถนนซอย	1	2.400	0.800	0.800	25.265
	- โครงการก่อสร้างป้ายบอกทาง	1	0.945	0.945	-	-
	- โครงการส่งเสริมมาตรการลดพลังงานโดยใช้จักรยาน		0.030	0.010	0.010	0.010

ตารางที่ ฉ-4 แผนพัฒนา 3 ปี (พ.ศ. 2549-2551) ของเทศบาลเมืองศรีสะเกษที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

ลำดับที่	ยุทธศาสตร์	จำนวนโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	งบประมาณแยกตามปี (ลบ.)		
				2549	2550	2551
3	ยุทธศาสตร์การส่งเสริมและพัฒนาเป็นศูนย์ประสานการท่องเที่ยวอีสานใต้					
	1) พัฒนาและส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยวในเขตพื้นที่โดยเน้นการเป็นศูนย์ข้อมูลและศูนย์ประสานการจัดการท่องเที่ยวและการบริการ					
	- โครงการก่อสร้างศูนย์ประสานการพัฒนาการท่องเที่ยวอีสานใต้ (บริเวณเกาะกลางอ่างเก็บห้วยน้ำคำ	2	60.000	40.000	20.000	-
	- โครงการจ้างเหมาดูแลสวนสาธารณะ	3	0.740	0.120	0.120	0.500
	- โครงการก่อสร้างสนามเด็กเล่น	3	3.104	2.230	0.874	-
4	ยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ดี					
	1) บริหารบุคคลและบริหารงานทั่วไปเกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม					
	- งานกำจัดขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล	6	49.291	15.483	16.412	17.396
	- งานบำบัดน้ำเสีย	3	1.153	0.362	0.383	0.407
	2) บำบัดและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	3	0.600	0.200	0.200	0.200
	- โครงการขุดลอกท่อระบายน้ำในภายในเขตเทศบาล	1	158.355	158.355	-	-
	- โครงการก่อสร้างศูนย์กำจัดขยะศูนย์ที่ 1 ของจังหวัดศรีสะเกษ	1	1,195.000	1,195.000	-	-
	- โครงการก่อสร้างระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสีย	1	564.700	563.700	-	-
	- โครงการก่อสร้างระบบป้องกันน้ำท่วม					

ตารางที่ ฉ-4 แผนพัฒนา 3 ปี (พ.ศ. 2549-2551) ของเทศบาลเมืองศรีสะเกษที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

ลำดับที่	ยุทธศาสตร์	จำนวนโครงการ	งบประมาณ (ลบ.)	งบประมาณแยกตามปี (ลบ.)		
				2549	2550	2551
	- โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ห้วยสำราญ (บริเวณสะพานขาว สะพานดำ และชุมชนศรีสำราญ)	3	1.500	1.500	-	-
	- โครงการดูแลรักษาที่สาธารณประโยชน์	3	-	-	-	-
	- โครงการขุดลอกแหล่งน้ำในเขตเทศบาล	3	3.487	1.880	1.607	-
	- โครงการอนุรักษ์แหล่งน้ำในเขตเทศบาล	3	0.090	0.030	0.030	0.030
	3) จัดการสิ่งแวดล้อมชุมชนและพื้นที่สีเขียว เพื่อรักษาสภาพแวดล้อมธรรมชาติพื้นที่สีเขียว พื้นที่โล่งและสาธารณะในเมือง เพื่อเป็นการเสริมสร้างภูมิทัศน์ท้องถิ่น		-	-	-	-
	- โครงการก่อสร้างปรับปรุงสวนสาธารณะ	3	0.060	0.020	0.020	0.020
	- โครงการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง	3	0.090	0.030	0.030	0.030
	- โครงการรณรงค์จัดระเบียบฟุตบาททางเท้าถนนในเขตเทศบาล	3				

ที่มา : สำนักงานเทศบาลเมืองศรีสะเกษ พ.ศ. 2548

ภาคผนวก ช

ทฤษฎีและขั้นตอนของการพัฒนาแบบจำลองการวางแผนการขนส่ง

1. แบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Generation Model)

เป็นแบบจำลองย่อยที่ใช้คำนวณหาปริมาณการเดินทางเข้าและออกพื้นที่ย่อยแต่ละพื้นที่ ประกอบด้วย 2 ส่วน คือ ปริมาณการสร้างการเดินทาง (Trip Production) และปริมาณการดึงดูดการเดินทาง (Trip Attraction) การเดินทางที่มีปลายทางข้างหนึ่งข้างใดสัมพันธ์กับที่พักอาศัยเรียกว่า การเดินทางที่สัมพันธ์กับที่พักอาศัย (Home-Based Trip, HB) ในทางตรงกันข้ามจะเรียกว่า การเดินทางที่ไม่สัมพันธ์กับที่พักอาศัย (Non-Home-Based Trip, NHB)

นอกจากนี้ การวิเคราะห์ลักษณะการเดินทางที่สัมพันธ์กับที่พักอาศัย ยังพิจารณาตามวัตถุประสงค์การเดินทาง (Trip Purpose) โดยแบ่งเป็น

- ไปทำงาน (Home-Based Work)
- ไปโรงเรียน / สถานศึกษา (Home-Based Education)
- ไปทำธุระส่วนตัว (Home-Based Other)

การวิเคราะห์แบบจำลองการสร้างการเดินทางใช้วิธีการแบ่งกลุ่มวิเคราะห์ (Category Analysis) โดยใช้ข้อมูลระดับครัวเรือน (Household-Level Trip Production) ส่วนแบบจำลองการดึงดูดการเดินทางใช้ข้อมูลระดับพื้นที่ย่อย (Zonal-Level Trip Attraction) ผลการวิเคราะห์การสร้างการเดินทาง แสดงไว้ใน**ตารางที่ ช1 - ช3** ผลการวิเคราะห์การดึงดูดการเดินทางแสดงไว้ใน**ตารางที่ ช4**

ตารางที่ ช1 อัตราการสร้างการเดินทาง

หน่วย : เที่ยว / ครัวเรือน / วัน

การครอบครองยานพาหนะ	ระดับรายได้ของครัวเรือน (บาท/เดือน)		
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ไม่มียานพาหนะ	2.21	3.67	5.54
รถจักรยานยนต์ 1 คัน	3.11	3.89	5.21
รถจักรยานยนต์มากกว่า 1 คัน	3.90	5.62	5.97
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 1 คัน	-	3.28	4.79
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 1 คัน	-	4.00	5.66
รถจักรยานยนต์ 1 คัน และ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 1 คัน	3.54	4.40	5.25
มีทั้งรถจักรยานยนต์และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรวมกันมากกว่า 2 คัน	3.88	5.77	6.93

หมายเหตุ : ระดับรายได้ต่ำ มีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาทต่อเดือน
ระดับรายได้ปานกลาง มีรายได้ระหว่าง 5,000 – 15,000 บาทต่อเดือน
ระดับรายได้สูง มีรายได้มากกว่า 15,000 บาทต่อเดือน

ตารางที่ ช2 สัดส่วนจำนวนครัวเรือนแบ่งตามระดับรายได้ และการครอบครองยานพาหนะ

หน่วย : ร้อยละ

การครอบครองยานพาหนะ	ระดับรายได้ของครัวเรือน (บาท/เดือน)		
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ไม่มียานพาหนะ	5	2	2
รถจักรยานยนต์ 1 คัน	44	18	2
รถจักรยานยนต์มากกว่า 1 คัน	40	41	12
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 1 คัน	0	2	1
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 1 คัน	0	0	2
รถจักรยานยนต์ 1 คัน และ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 1 คัน	2	12	24
มีทั้งรถจักรยานยนต์และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลรวมกันมากกว่า 2 คัน	9	24	58
รวม	**100**	**100**	**100**

หมายเหตุ : ระดับรายได้ต่ำ มีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาทต่อเดือน
ระดับรายได้ปานกลาง มีรายได้ระหว่าง 5,000 – 15,000 บาทต่อเดือน
ระดับรายได้สูง มีรายได้มากกว่า 15,000 บาทต่อเดือน

ตารางที่ ช3 สัดส่วนปริมาณการเดินทางแบ่งตามระดับรายได้ และวัตถุประสงค์การเดินทาง

หน่วย : ร้อยละ

วัตถุประสงค์การเดินทาง	ระดับรายได้ของครัวเรือน (บาท/เดือน)		
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
การเดินทางที่สัมพันธ์กับที่พักอาศัย			
• ไปทำงาน	24	37	45
• ไปโรงเรียน / สถานศึกษา	34	24	20
• ไปทำธุระส่วนตัว	34	31	22
การเดินทางที่ไม่สัมพันธ์กับที่พักอาศัย	8	9	13
รวม	**100**	**100**	**100**

หมายเหตุ : ระดับรายได้ต่ำ มีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาทต่อเดือน
ระดับรายได้ปานกลาง มีรายได้ระหว่าง 5,000 – 15,000 บาทต่อเดือน
ระดับรายได้สูง มีรายได้มากกว่า 15,000 บาทต่อเดือน

ตารางที่ ช4 อัตราการดึงดูดการเดินทาง

วัตถุประสงค์การเดินทาง	ประเภทสถานที่	
	โรงเรียน (เที่ยว/ที่นั่งเรียน)	บริการ (เที่ยว/งาน)
การเดินทางที่สัมพันธ์กับที่พักอาศัย		
• ไปทำงาน	0.18	1.33
• ไปโรงเรียน / สถานศึกษา	0.38	0.07
• ไปทำธุระส่วนตัว	-	0.23
การเดินทางที่ไม่สัมพันธ์กับที่พักอาศัย	0.05	0.21

2. แบบจำลองการกระจายการเดินทาง (Trip Distribution Model)

ใช้วิเคราะห์หาปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อย โดยใช้ทฤษฎีแรงดึงดูดระหว่างมวล (Gravity) ดังรูปแบบสมการต่อไปนี้

$$T_{ij} = a_i \, b_j \, P_i \, A_j \, F(C_{ij}) \, K_{ij}$$

โดยที่ T_{ij} = ปริมาณการเดินทางจากพื้นที่ย่อย i ไปพื้นที่ย่อย j

a, b = ค่าสัมประสิทธิ์

P_i = ปริมาณการสร้างการเดินทางของพื้นที่ย่อย i

A_j = ปริมาณการดึงดูดการเดินทางของพื้นที่ย่อย j

$F(C_{ij})$ = ฟังก์ชันแสดงถึงความสะดวกในการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อย i กับพื้นที่ย่อย j

K_{ij} = ค่าสัมประสิทธิ์สำหรับปรับแก้สัดส่วนการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อย i กับพื้นที่ย่อย j

ค่า $F(C_{ij})$ หาได้จากสมการ ดังต่อไปนี้

$$F(C_{ij}) = C_{ij}^{X_1} \exp(X_2 C_{ij})$$

โดยที่ C_{ij} = ค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากพื้นที่ย่อย i ไปพื้นที่ย่อย j

X_1, X_2 = ค่าพารามิเตอร์ที่ได้จากการปรับเทียบ

การกระจายการเดินทางด้วยแบบจำลอง Gravity มีขั้นตอนหลัก 2 ขั้นตอน ประกอบด้วย

- ขั้นตอนแรกเป็นการปรับเทียบ (Calibrate) หาค่าพารามิเตอร์ในรูปของฟังก์ชัน $F(C_{ij})$ จากข้อมูลการสำรวจจุดต้นทางและจุดปลายทางการเดินทาง
- ขั้นตอนที่สองเป็นการคำนวณหาปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อย T_{ij}

3. แบบจำลองการเลือกรูปแบบการขนส่ง (Modal Split Model)

ทฤษฎีที่นิยมใช้เป็นพื้นฐานในการศึกษาการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่งที่ผ่านมาคือ ทฤษฎีอรรถประโยชน์หรือความพอใจ (Utility Theory) อาศัยสมมติฐานที่ว่า การเดินทางเกิดจากพฤติกรรมการตัดสินใจของผู้เดินทางแต่ละคน ผู้เดินทางมีทางเลือกในการตัดสินใจมากมายว่าจะเดินทางหรือไม่อย่างไรและโดยรูปแบบการขนส่งประเภทใด แต่ผู้เดินทางจะพยายามตัดสินใจเลือกทางเลือกที่คิดว่าให้ค่าอรรถประโยชน์หรือความพอใจ (Utility) ต่อตนเองสูงสุด ซึ่งอาจอยู่ในรูปของค่าใช้จ่ายหรือเวลาในการเดินทางที่เหมาะสม เป็นต้น

ความพอใจที่ได้รับจากการเดินทางนั้น สามารถวัดในเชิงปริมาณด้วยฟังก์ชันความพอใจ (Utility Function) แต่เนื่องจากการศึกษาพฤติกรรมของผู้เดินทางไม่สามารถวัดความพอใจได้ด้วยความแน่นอนเสมอไป ดังนั้นฟังก์ชัน ความพอใจ (Utility Function) จึงสามารถแยกออกเป็น 2 ส่วนคือ ส่วนที่สามารถวัดค่าและรับรู้ได้แน่นอน (Systematic Components) และส่วนที่รวมความไม่แน่นอนไม่สามารถวัดค่าได้ (Random Components) ดังแสดงในสมการ

$$U_i = V_i + \varepsilon_i$$

โดยที่ U_i คือ ฟังก์ชันความพอใจ (Utility Function) ของทางเลือก i

V_i คือ ส่วนประกอบของตัวแปรที่สามารถวัดค่าและรับรู้ได้แน่นอน (Systematic Components) ของทางเลือก i

ε_i คือ ส่วนที่รวมความไม่แน่นอนไม่สามารถวัดค่าได้ (Random Components) ของทางเลือก i

พฤติกรรมในการตัดสินใจของผู้เดินทางจะเลือกทางเลือกที่ทำให้เกิดความพอใจแก่ตนเองสูงสุด (Maximize Utility Function) ดังนั้นผู้เดินทางจะเลือกทางเลือก i ก็ต่อเมื่อค่า Utility ของทางเลือก i มีค่ามากกว่าค่า Utility ของทางเลือก j โดยที่ทางเลือก j หมายถึงทางเลือกอื่นๆที่มีให้เลือกซึ่งแสดงได้ด้วยสมการ

$$U_i \geq U_j$$

ซึ่งแทนด้วย $$V_i + \varepsilon_i \geq V_j + \varepsilon_j$$

ส่วนที่รวมความไม่แน่นอนไม่สามารถวัดค่าได้ (ε_i และ ε_j) ในสมการทำให้การตัดสินใจในแต่ละครั้งไม่เหมือนเดิม แม้ว่าจะรู้ค่าของ V_i และ V_j ก็ตาม ซึ่งก็คือ U_i อาจจะมากกว่า U_j หรือ U_j

อาจจะมากกว่า U_i ก็ได้ ด้วยสาเหตุนี้จึงนำเอาทฤษฎีของความน่าจะเป็น (Probability) มาประยุกต์เพื่อใช้อธิบายถึงโอกาสที่จะเลือกทางเลือก i สามารถแทนได้ด้วยสมการ ดังนี้

$$P_i = \text{Prob}\left(U_i \geq U_j\right)$$

เมื่อ P_i คือ ความน่าจะเป็นในการเลือกทางเลือก i ของแต่ละคน และเนื่องจาก $U_i = V_i + \varepsilon_i$ และ $U_j = V_j + \varepsilon_j$ ดังนั้น

$$P_i = \text{Prob}\left(V_i + \varepsilon_i \geq V_j + \varepsilon_j\right)$$

$$P_i = \text{Prob}\left(V_i - V_j \geq \varepsilon_j - \varepsilon_i\right)$$

จากคุณสมบัติของ Gumbel Distribution และทฤษฎี Logit สามารถแปลงสมการให้อยู่ในรูปของแบบจำลอง Logit Model วิเคราะห์ความน่าจะเป็นในการเลือกรูปแบบการเดินทางที่ใช้ในการเดินทาง โดยหากทางเลือกประกอบด้วย 2 ทางเลือก เรียกแบบจำลองว่า Binary Logit Model สมมติฐานดังกล่าวข้างต้นเป็นผลทำให้สามารถวิเคราะห์ความน่าจะเป็นที่ผู้เดินทางจะเลือกเดินทางด้วยทางเลือก i จากทางเลือกทั้งหมด n ซึ่งเขียนเป็นสมการได้ดังนี้

$$P_i = \frac{\exp(V_i)}{\sum_{j=1}^{n} \exp(V_j)}$$

โดยที่ P_i คือ ความน่าจะเป็นของการเลือกทางเลือก i ของผู้เดินทาง

V_i คือ ส่วนประกอบของตัวแปรที่สามารถวัดค่าได้ (Systematic Utility) ของทางเลือก i

V_j คือ ส่วนประกอบของตัวแปรที่สามารถวัดค่าได้ (Systematic Utility) ของทางเลือก j

ในการพัฒนาแบบจำลองวิเคราะห์ความน่าจะเป็นในการเลือกรูปแบบการขนส่งที่ใช้ในการเดินทางตามสมการดังกล่าว สามารถนำวิธีการทางสถิติมาประยุกต์ใช้ในการประมาณค่าพารามิเตอร์ที่ใช้ในฟังก์ชั่นความพอใจ (Utility Function) ของแบบจำลองได้หลายวิธีโดยใน

การศึกษานี้เลือกใช้วิธีผลรวมของความน่าจะเป็นสูงสุด (Maximum Likelihood Method) เนื่องจากเป็นวิธีที่เหมาะสมที่สุดและใช้กันอย่างแพร่หลายสำหรับแบบจำลอง Logit Model วิธีนี้จะทำให้ความน่าจะเป็นที่พารามิเตอร์ ซึ่งได้ถูกประมาณค่าขึ้นมีค่าเท่ากับหรือใกล้เคียงกับค่าพารามิเตอร์จริงของข้อมูลนั้นมากที่สุด ซึ่งสามารถ ทำได้โดยการ Maximize Likelihood Function

ฟังก์ชันความเป็นไปได้ (Likelihood Function) จะมีรูปแบบมาตรฐาน ดังแสดงในสมการ

$$L^*(\beta) = \prod_{n=1}^{N} \prod_{i \in J_n} P_n(i)^{Y_{in}}$$

เมื่อ $L^*(\beta)$ *คือ* *Likelihood Function ของกลุ่มค่าพารามิเตอร์ทั้งหมดที่ต้องการประมาณค่า*

N คือ จำนวนข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง

$P_n(i)$ คือ ความน่าจะเป็นของคนที่ n ที่เลือกทางเลือก i

J_n คือ กลุ่มของทางเลือกทั้งหมดที่คนที่ n สามารถเลือกได้

Y_{in} คือ ตัวแปรที่กำหนดการเลือก (Indicator Variable) มีค่าเท่ากับ 1 ในกรณีที่คนที่ n เลือก ทางเลือก i หรือมีค่าเท่ากับ 0 ในกรณีที่คนที่ n เลือกทางเลือก j

เนื่องจากความน่าจะเป็นที่ผู้เดินทางจะเลือกรูปแบบการขนส่งที่ใช้ในการเดินทางจะแปรเปลี่ยนไปตามค่าสัมประสิทธิ์ β ดังนั้นค่าของความเป็นไปได้ L จึงเปลี่ยนไปตามค่าของสัมประสิทธิ์ β ด้วย การประมาณค่าสัมประสิทธิ์ด้วยวิธีผลรวมของความน่าจะเป็นสูงสุด (Maximum Likelihood Method) คือ ความพยายามที่จะวิเคราะห์หากลุ่มของค่าของสัมประสิทธิ์ β ที่ จะทำให้ $L(\beta)$ มีค่าสูงสุดเพื่อให้ง่ายต่อการประมาณค่าพารามิเตอร์ โดยทั่วไปจะจัดรูปของ Likelihood Function ให้อยู่ในรูปของ Natural Logarithm ดังแสดงในสมการ

$$L(\beta) = In\, L^*(\beta) = \sum_{n=1}^{N} \sum_{i \in J_n} Y_{in} \left[\beta X_{in} - In\, \Sigma e^{\beta X_{jn}} \right]$$

4. แบบจำลองการแจกแจงเส้นทางการเดินทาง (Traffic Assignment Model)

การแจกแจงเส้นทางการเดินทางเป็นการคำนวณหาปริมาณจราจรบนโครงข่าย โดยจะใช้วิธี "Capacity Restrain" การแจกแจงการเดินทางด้วยวิธีนี้เป็นการพิจารณาถึงความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของโครงข่ายถนน เทคนิคที่ใช้ในการแจกแจงเป็นเทคนิคที่เรียกว่า "Volume Average" ซึ่งประกอบด้วยวิธีการดังต่อไปนี้

1) คำนวณหาค่าใช้จ่ายบนแต่ละช่วงทาง (โดยปกติจะใช้ค่าใช้จ่ายที่ความเร็วอิสระ)
2) ให้ปริมาณจราจรทุกเส้นทาง Va = 0 ; โดยที่ V = ปริมาณจราจร a = แต่ละเส้นทาง
3) เลือกเส้นทางแต่ละคู่พื้นที่ย่อยที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยที่สุด และให้ n = n+1
4) แจกแจงปริมาณจราจรทั้งตารางการเดินทางบนโครงข่ายจะได้ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น Fa
5) คำนวณปริมาณจราจรของช่วงทางแต่ละช่วงจาก

$$V_a^n = (1-\phi)V_a^{n-1} + \phi F_a$$

โดยที่ $\phi = 1/n$

6) คำนวณค่าใช้จ่ายบนแต่ละช่วงทางใหม่ จากการที่มีปริมาณจราจร V_a^n และหาก V_a^n หรือ ค่าใช้จ่ายไม่ได้เปลี่ยนไปจากเดิมมากติดต่อกัน 2 รอบการแจกแจง ก็ให้หยุดกระบวนการ แจกแจง แต่หากยังไม่ได้ให้เริ่มกระบวนการใหม่ โดยเริ่มจากข้อ 3. ลงมา

ภาคผนวก ซ

โครงการ / มาตรการ ตามแผนงานพัฒนาและจัดระบบการจราจร

ชื่อโครงการ **โครงการควบคุมระบบสัญญาณไฟจราจรเป็นพื้นที่ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (ATC System)**

หลักการและเหตุผล

ปัญหาการจราจรติดขัดเป็นปัญหาที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินทาง สูญเสียพลังงานเชื้อเพลิงและก่อให้เกิดปัญหามลภาวะ การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยก โดยการปรับปรุงสภาพกายภาพของทางแยก ปรับปรุงจังหวะและความยาวรอบสัญญาณไฟจราจรจะสามารถแก้ปัญหาดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะกรณีที่ทางแยกอยู่ใกล้กัน ซึ่งโดยทั่วไปการควบคุมสัญญาณไฟจราจรในจังหวัดศรีสะเกษที่มีลักษณะเป็นแบบทางแยกเดี่ยว (Isolated Traffic Signals) กล่าวคือตัวควบคุม (Controller) ของแต่ละทางแยกจะทำงานในลักษณะแยกเป็นอิสระไม่มีการประสานงานกัน นอกจากนั้นตัวควบคุมเหล่านี้จะเป็นแบบกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time Signal)

การควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่เป็นพื้นที่ (Area Traffic Control System, ATC) คือระบบการควบคุมที่สามารถประสานระบบสัญญาณไฟจราจรในโครงข่ายถนนเข้าด้วยกัน เพื่อให้ได้ “คลื่นไฟเขียว” (Green Wave) กล่าวคือ ยวดยานที่วิ่งตามถนนสายหนึ่งจะได้ไฟเขียวตลอดเส้นทาง แต่วัตถุประสงค์หลักของระบบ ATC คือ เพื่อลดความล่าช้า จำนวนครั้งที่รถต้องหยุด การสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิงและมลภาวะทางอากาศให้เหลือน้อยที่สุด และเพิ่มความสามารถในการระบายยวดยานบนโครงข่ายถนนให้มากที่สุด ดังนั้นระบบ ATC จึงเป็นทางเลือกในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดที่มีประสิทธิผล เพราะสามารถประสานระบบการทำงานของสัญญาณไฟของแต่ละทางแยกที่อยู่ใกล้กัน ให้สามารถทำงานสัมพันธ์กัน ทำให้เพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมการจราจรได้เป็นอย่างมาก สามารถช่วยบรรเทาสภาพการจราจรที่ติดขัดและมลภาวะทางอากาศ ได้อย่างมีนัยสำคัญ และลดปัญหาการขาดแคลนบุคลากรในพื้นที่ ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีโอกาสปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเต็มที่

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ลดความล่าช้าและเวลาในการเดินทาง
- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร
- ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และมลพิษทางอากาศจากการจราจรอย่างยั่งยืน

สถานที่

ทางแยกที่สำคัญในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ ตามแนวถนนอุบลและถนนเทพา จำนวน 12 ทางแยก ดังแสดงในบทที่ 6 รูปที่ 6.3.2

วิธีการดำเนินการ

1. ศึกษาความเหมาะสมของระบบ Area Traffic Control (ATC) System เพื่อเลือกระบบ ATC ที่จะนำมาใช้ควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่บริเวณทางแยกที่สำคัญในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ 12 ทางแยก
2. จัดจ้างให้ผู้รับจ้างติดตั้งระบบ ATC ที่ได้ศึกษาไว้แล้วมาดำเนินการติดตั้งระบบ ATC ใน 12 ทางแยกที่กำหนดไว้
3. จัดสร้างศูนย์ควบคุมและฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ ดังแสดงในรูปที่ ซ1

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการสัญจร และแก้ปัญหาการจราจรติดขัด
- เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยลดปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องการใช้ในการเดินทางและลดมลพิษทางอากาศจากการจราจร
- เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายได้เต็มที่

งบประมาณ

- ศึกษาความเหมาะสมของระบบ Area Traffic Control (ATC) เพื่อเลือกระบบ ATC ที่จะนำมาติดตั้งในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ	4,000,000	บาท
- ค่าดำเนินการติดตั้งระบบ ATC จำนวน 12 ทางแยก	20,000,000	บาท
- ก่อสร้างศูนย์ควบคุมและฝึกอบรมเจ้าหน้าที่	20,000,000	บาท
รวม	**44,000,000**	**บาท**

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ใช้ระยะเวลาในการดำเนินการในปี พ.ศ. 2550 – 2552

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ

หน่วยงานสนับสนุน

แขวงการทาง และ สภอ.เมืองศรีสะเกษ

รูปที่ ซ1 ตัวอย่างศูนย์ควบคุมการจราจร

ชื่อโครงการ **โครงการติดตั้งระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ (ITS) บริเวณทางแยกสำคัญตามแนวเส้นทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ**

หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันเส้นทางเลี่ยงเมืองของจังหวัดศรีสะเกษมีเส้นทางครอบคลุมเฉพาะพื้นที่ทางด้านใต้ของเมือง และเส้นทางเลี่ยงเมืองนี้ได้ตัดผ่านกับเส้นทางสายสำคัญ ๆ ที่เป็นเส้นทางเข้า-ออกเมือง จึงทำให้เกิดเป็นทางแยกที่สำคัญ ๆ หลายจุด โดยเฉพาะสี่แยกทางเลี่ยงเมืองทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 และสี่แยกทางเลี่ยงเมืองทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221 ซึ่งทางแยกเหล่านี้มีควบคุมการจราจรที่ทางแยกด้วยระบบสัญญาณไฟจราจรแบบทางแยกเดี่ยว (Isolated Traffic Signal) ที่มีความยาวของรอบสัญญาณไฟคงที่ (Fixed Time Signal) ซึ่งไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร กล่าวคือระบบดังกล่าวไม่ได้ทำงานสอดคล้องกับปริมาณจราจรที่วิ่งเข้าสู่ทางแยกที่ผันแปรไปตามช่วงเวลา จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และความล่าช้า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของผู้ขับขี่ยวดยาน ซึ่งนำมาสู่การเกิดอุบัติเหตุจราจรบริเวณทางแยกต่างๆ เหล่านี้

การควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกด้วยระบบสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport System, ITS) คือระบบการควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่สามารถทำงานสอดคล้องกับปริมาณจราจรที่วิ่งเข้าสู่ทางแยกจริง กล่าวคือ ในกรณีที่ทิศทางที่เป็นสัญญาณไฟสีเขียวแต่ไม่มียวดยานวิ่งเข้าสู่ทางแยกระบบควบคุมจะปรับเปลี่ยนสัญญาณไฟให้เป็นสัญญาณไฟสีแดงแทน โดยวัตถุประสงค์หลักของสัญญาณไฟจราจรระบบ ITS คือ เพื่อลดความล่าช้า จำนวนครั้งที่รถต้องหยุด การสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิงและมลภาวะทางอากาศ และมีส่วนช่วยลดการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของผู้ขับขี่ลงได้ เป็นการเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ยวดยานในช่วงเวลาไม่เร่งด่วนหรือช่วงเวลากลางคืน ดังนั้นการควบคุมสัญญาณไฟจราจรด้วยระบบ ITS จึงเป็นทางเลือกในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหาอุบัติเหตุจราจรบริเวณทางแยกที่มีประสิทธิผล

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ลดความล่าช้าและเวลาที่ใช้ในการเดินทาง
- เพื่อลดจำนวนผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยก
- ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และมลพิษทางอากาศจากการจราจร

สถานที่

ทางแยกที่สำคัญตามแนวทางเลี่ยงเมือง จังหวัดศรีสะเกษ ดังแสดงในรูปที่ 6.3.2-1

วิธีการดำเนินการ

1. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ทราบถึงการทำงานของระบบสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะดังกล่าว เพื่อป้องกันการสับสน
2. ติดตั้งระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ ITS ณ ทางแยกที่กำหนด

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการสัญจร และแก้ปัญหาการจราจรติดขัด
- เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยลดปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องการใช้ในการเดินทางและลดมลพิษทางอากาศจากการจราจร
- เพื่อลดจำนวนผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร และลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ทางแยก

งบประมาณ

-	ค่าประชาสัมพันธ์โครงการ	150,000	บาท
-	ค่าดำเนินการติดตั้งระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ ITS	10,000,000	บาท
	รวม	**10,150,000**	**บาท**

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ใช้ระยะเวลาในการดำเนินการในปี พ.ศ. 2550 – 2552

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

แขวงการทาง

หน่วยงานสนับสนุน

เทศบาล ทางหลวงชนบท และ สภอ.เมือง

ชื่อโครงการ โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานที่จอดรถนอกถนน

หลักการและเหตุผล

การเพิ่มขึ้นของปริมาณยานพาหนะในเขตเมือง การจัดการเกี่ยวกับการจอดรถยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร และถนนหลายก็มีความกว้างของผิวจราจรคับแคบ ทำให้พื้นที่จอดรถในเขตเมืองมีไม่เพียงพอ และเกิดปัญหาอื่น ๆ ตามมา เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถกีดขวางการจราจร เป็นต้น ซึ่งบริเวณที่มีปัญหาดังกล่าว ได้แก่ ช่วงถนนขุขันธ์ บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าซุนเฮง บริเวณตลาดสดเทศบาล 2 เป็นต้น จากสภาพปัญหาที่พบนี้ หากมีการดำเนินการจัดหาสถานที่จอดรถที่เพียงพอกับความต้องการ เช่น พื้นที่จอดรถนอกถนนหรืออาคารจอดรถ เป็นต้น จะทำให้การจราจรในเมืองศรีสะเกษมีความเป็นระเบียบ เพิ่มความคล่องตัวและสามารถรองรับปริมาณจราจรได้มากยิ่งขึ้น

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อจัดหาอาคารหรือพื้นที่จอดรถนอกถนนเพิ่มเติมให้เพียงพอกับความต้องการ
- เพื่อเพิ่มความจุของถนน ทำให้การจราจรคล่องตัวมากยิ่งขึ้น

สถานที่

บริเวณเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ

วิธีดำเนินการ

ประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดจ้างที่ปรึกษาดำเนินการ โดยการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานที่จอดรถนอกพื้นที่ถนน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ผลการศึกษาที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้มีการก่อสร้างสถานที่จอดรถนอกพื้นที่ถนนให้เพียงพอกับความต้องการ
- หลังจากดำเนินการก่อสร้างแล้วจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้

งบประมาณ

ค่าดำเนินการ	ทั้งสิ้น	1,000,000	บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ

หน่วยงานสนับสนุน

สำนักงานจังหวัดศรีสะเกษ

ชื่อโครงการ **การปรับปรุงพื้นที่โดยรอบและการจัดการการจราจรบริเวณวงเวียนแม่ศรีสระผมและวงเวียนน้ำพุหน้าสถานีรถไฟจังหวัดศรีสะเกษ**

หลักการและเหตุผล

จากการศึกษาลักษณะทางกายภาพของวงเวียนที่สำคัญในเมืองศรีสะเกษ พบว่าในปัจจุบันพื้นที่วงเวียนนอกจากจะใช้เป็นอุปกรณ์สำหรับควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกแล้ว พื้นที่ของวงเวียนได้ถูกใช้เพื่อสร้างความหมายทางสังคมให้กับเมือง เช่น เป็นที่ประดิษฐ์สถานของสิ่งศักดิ์สิทธิ์คู่บ้านคู่เมือง รวมถึงการตกแต่งไฟประดับประดาบริเวณวงเวียนในช่วงเทศการต่างๆ และเปรียบเสมือนเป็นภูมิสัญลักษณ์ (Landmark) ของเมืองในขณะเดียวกัน ดังนั้นการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณวงเวียนควบคู่กับการปรับปรุงประสิทธิภาพของวงเวียนในเชิงวิศวกรรมจราจรจึงเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่ง

สถานที่

บริเวณวงเวียนแม่ศรีสระผมและวงเวียนน้ำพุหน้าสถานีรถไฟจังหวัดศรีสะเกษ

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ของวงเวียนแม่ศรีสระผมและวงเวียนน้ำพุหน้าสถานีรถไฟจังหวัดศรีสะเกษควบคู่กับการปรับปรุงประสิทธิภาพของวงเวียนในเชิงวิศวกรรมจราจร

วิธีการดำเนินการ

(1) จัดการพื้นที่จอดรถบริเวณวงเวียนให้เป็นระบบและมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น
(2) สร้างเกาะเพื่อบังคับประแสจราจรให้เป็นไปตามทิศทางที่กำหนด (Canalization)
(3) ทาสีตีเส้นรวมทั้งติดตั้งป้ายจราจรให้ได้มาตรฐานวิศวกรรมจราจร
(4) ปรับปรุงภูมิทัศน์โดยรอบวงเวียน
(5) ขยายเขตทางเท้าให้กว้างขึ้น ปรับปรุงความสวยงามและสร้างเสริมเอกลักษณ์ให้กับพื้นที่ เช่น มีการปลูกต้นไม้ ติดตั้งไฟส่องสว่าง และการใช้ Street Furniture ที่ส่งเสริมเอกลักษณ์ของเมืองศรีสะเกษ การติดตั้งแผนที่แสดงแหล่งท่องเที่ยวหรือสถานที่สำคัญของเมือง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ภูมิทัศน์ของวงเวียนแม่ศรีสระผมและวงเวียนน้ำพุหน้าสถานีรถไฟจังหวัดศรีสะเกษมีความสง่างามสมเป็นภูมิสัญลักษณ์ (Landmark) ของเมืองศรีสะเกษควบคู่กับการประสิทธิภาพในการทำงานของวงเวียนในเชิงวิศวกรรมจราจรซึ่งเพิ่มมากขึ้น

งบประมาณ

(1) การจัดทำสีตีเส้นจราจรและเกาะสี	200,000	บาท
(2) การปรับปรุงภูมิทัศน์	500,000	บาท
(3) Street Furniture อื่นๆ	300,000	บาท
รวม	**1,000,000**	**บาท**

ระยะเวลาในการดำเนินการ

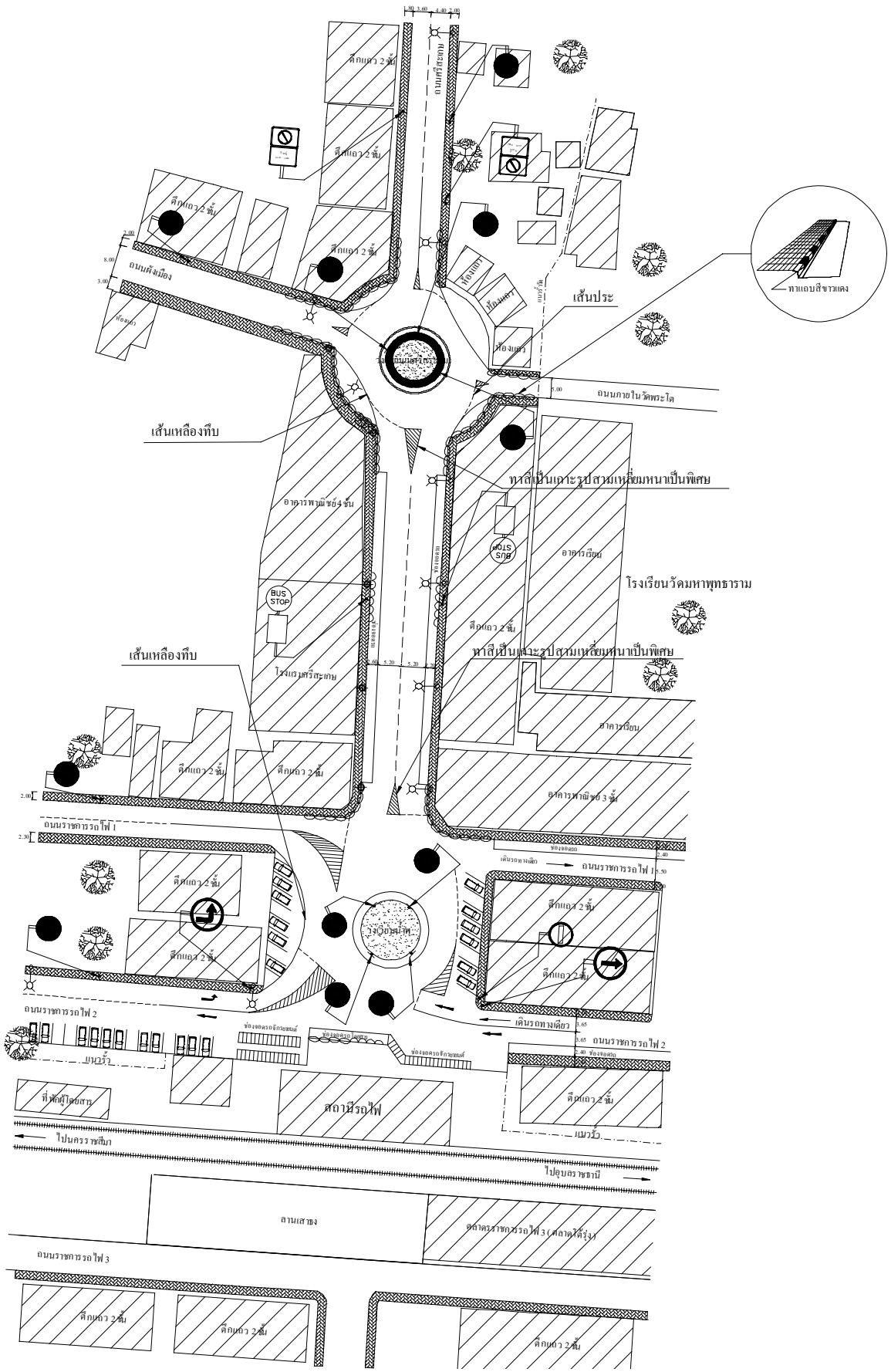
ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ

หน่วยงานสนับสนุน

คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยและแก้ไขปัญหาจราจรจังหวัดศรีสะเกษ และสำนักงานจังหวัด



รูปที่ ซ2	บริเวณตามแนว ถนนหลักเมือง ตัดกับ ถนนราชการรถไฟ 2 และ 3

ชื่อโครงการ โครงการห้ามจอดรถในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน

หลักการและเหตุผล

เนื่องจากในถนนบางเส้นในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ ซึ่งได้แก่ ถนนขุขันธ์ ถนนกสิกรรม และถนนวันลูกเสือ เป็นถนนที่มีช่วงถนนบางช่วงหรือตลอดช่วงถนนมีเขตทางและผิวจราจรแคบ และไม่เพียงพอกับปริมาณจราจรที่ผ่านในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนที่มีปริมาณค่อนข้างสูง จึงทำให้ไม่สามารถให้บริการแก่กระแสจราจรโดยใช้ความจุของถนนได้เต็มประสิทธิภาพ ซึ่งมีผลทำให้เกิดสภาพการจราจรติดขัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนได้ ถึงแม้ว่าในปัจจุบันช่วงถนนดังกล่าวได้มีการห้ามจอดที่เหมาะสมแล้วในระดับหนึ่ง แต่ก็ยังไม่เพียงพอที่จะทำให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นได้ ดังนั้นจึงควรมีการจัดการระบบจราจรบริเวณดังกล่าวใหม่โดยกำหนดให้มีเขตการห้ามจอดรถในชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อเพิ่มความจุของถนนให้สามารถรองรับปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และในช่วงเวลาไม่เร่งด่วนยังมีปริมาณจราจรที่ใช้เส้นทางดังกล่าวอยู่มากจึงควรอนุญาตให้รถจอดได้สลับวันคู่-วันคี่ เพื่อขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของเส้นทางดังกล่าว

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบนช่วงถนนต่าง ๆ
- เพื่อให้มีการใช้พื้นที่ผิวจราจรอย่างเต็มประสิทธิภาพ

วิธีดำเนินการ

1. กำหนดให้มีเขตห้ามจอดรถบนถนน (Clear way) ในช่วงเวลาเร่งด่วน 07:00 – 09:00 น. และ 15:00 – 18:00 น. ทั้งสองทิศทาง สำหรับช่วงเวลาอื่นจะกำหนดให้จอดรถได้หนึ่งด้านสลับวันคู่-วันคี่ โดยมีช่วงถนนดังต่อไปนี้

    - ถนนขุขันธ์ ตั้งแต่จุดตัดถนนราชการรถไฟ จนถึงจุดตัดถนนวันลูกเสือ
    - ถนนวันลูกเสือ ตั้งแต่จุดตัดถนนขุขันธ์ จนถึงจุดตัดถนนรัตนวงษา
    - ถนนกสิกรรม ตั้งแต่จุดตัดถนนราชการรถไฟ จนถึงจุดตัดถนนวันลูกเสือ

โดยช่วงถนนทุกเส้นที่เสนอแนะให้จัดการจราจรเป็นเขตการห้ามจอดรถในชั่วโมงเร่งด่วนได้แสดงในรูปที่ ซ3

2. ติดตั้งป้ายห้ามจอดรถในช่วงเวลาที่กำหนด และป้ายอนุญาตให้จอดรถสลับวันคู่-วันคี่ ตามช่วงถนนที่กล่าวไว้ในข้อที่ 1

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อให้การสัญจรของยวดยานต่าง ๆ เป็นไปอย่างคล่องตัว และปลอดภัย
- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรของถนนสายดังกล่าว

งบประมาณ

ค่าดำเนินการ และติดตั้งอุปกรณ์จราจรรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 200,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

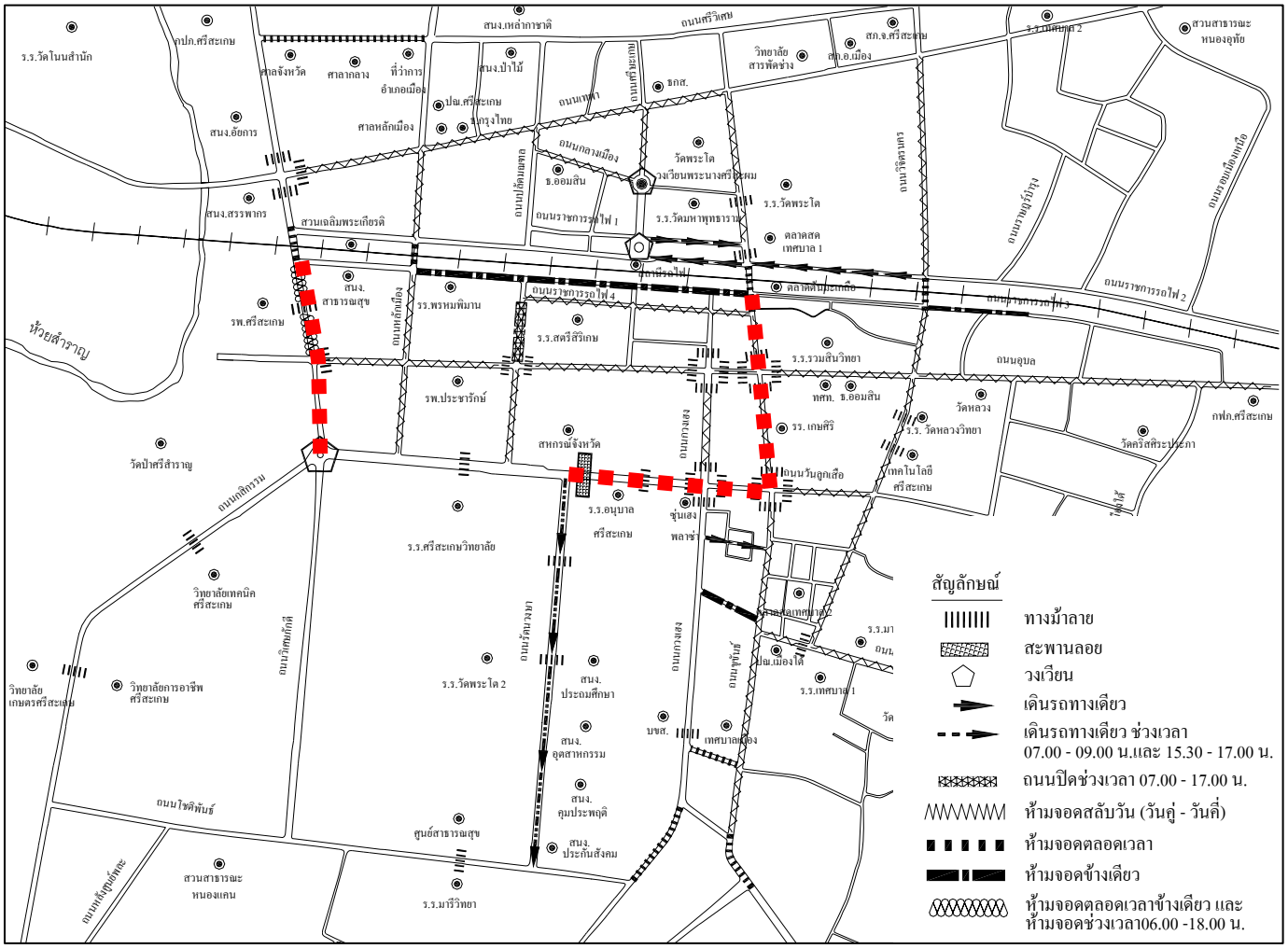
ใช้ระยะเวลาดำเนินการในระหว่างปี พ.ศ. 2551

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ

หน่วยงานสนับสนุน

สถานีตำรวจภูธรจังหวัด และสำนักงานขนส่งจังหวัด



<u>สัญลักษณ์</u> ■ ■ ■ โครงการห้ามจอดช่วงเวลา 7:00 – 9:00 น. และ 15:00 – 18:00 น.
เว้นวันหยุดราชการ ช่วงเวลาอื่น ห้ามจอดวันคู่วันคี่

รูปที่ ซ3 ช่วงถนนที่เสนอแนะให้จัดการจราจรเป็นเขตการห้ามจอดรถในชั่วโมงเร่งด่วน

ชื่อโครงการ **การปรับปรุงการจัดการจราจรบริเวณสามแยกถนนกวงเฮงบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 220**

หลักการและเหตุผล

สามแยกถนนกวงเฮงบรรจบกับทางหลวงหมาเลข 220 เป็นจุดหนึ่งที่มีปริมาณการจราจรคับคั่งและมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการจัดการจราจรบริเวณทางร่วมทางแยกที่ไม่เหมาะสม รวมถึงการไม่มีการเตือนให้ผู้ใช้เส้นทางทราบว่าข้างหน้าเป็นทางแยก การปรับปรุงการจัดการจราจรบริเวณทางร่วมทางแยกนี้ จึงมีความสำคัญอย่างยิ่ง

สถานที่

บริเวณทางร่วมทางแยกถนนกวงเฮงบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 220

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของการจัดการจราจรบริเวณทางแยก และลดโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุ

วิธีการดำเนินการ

(1) ติดตั้งไฟกระพริบเพื่อเตือนผู้ขับขี่ยวดยานได้ทราบถึงตำแหน่งของทางแยกและทำการชลอความเร็ว
(2) ติดตั้งหมุดสะท้อนแสงทางหลวง 220 ขาออกเมือง
(3) ติดตั้งลูกเนินเตือนฉลอความเร็ว (Rumble Strip) บนทางหลวง 220 ก่อนเข้าทางแยกทั้งสองขา
(4) ทาสีและปรับปรุงลูกศรบอกทิศทางการจราจร สีตีเส้นจราจร เส้นหยุด และสภาพผิวทาง ให้อยู่ในสภาพดี
(5) มีการติดตั้งป้ายเตือนทางแยก
(6) ติดตั้งระบบไฟส่องสว่างให้เพียงพอ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การปรับปรุงดังกล่าวจะช่วยให้ประสิทธิภาพในการจัดการจราจรบริเวณทางแยกเพิ่มมากขึ้นและลดโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุ

งบประมาณ

(1) ติดตั้งระบบสัญญาณไฟกระพริบ	250,000	บาท
(2) การจัดทำสีตีเส้นจราจร หมุสะท้อนแสง และลูกศร	100,000	บาท
(3) ติดตั้งระบบแสงส่องสว่างในยามค่ำคืน	200,000	บาท
รวม	**550,000**	**บาท**

ระยะเวลาในการดำเนินการ

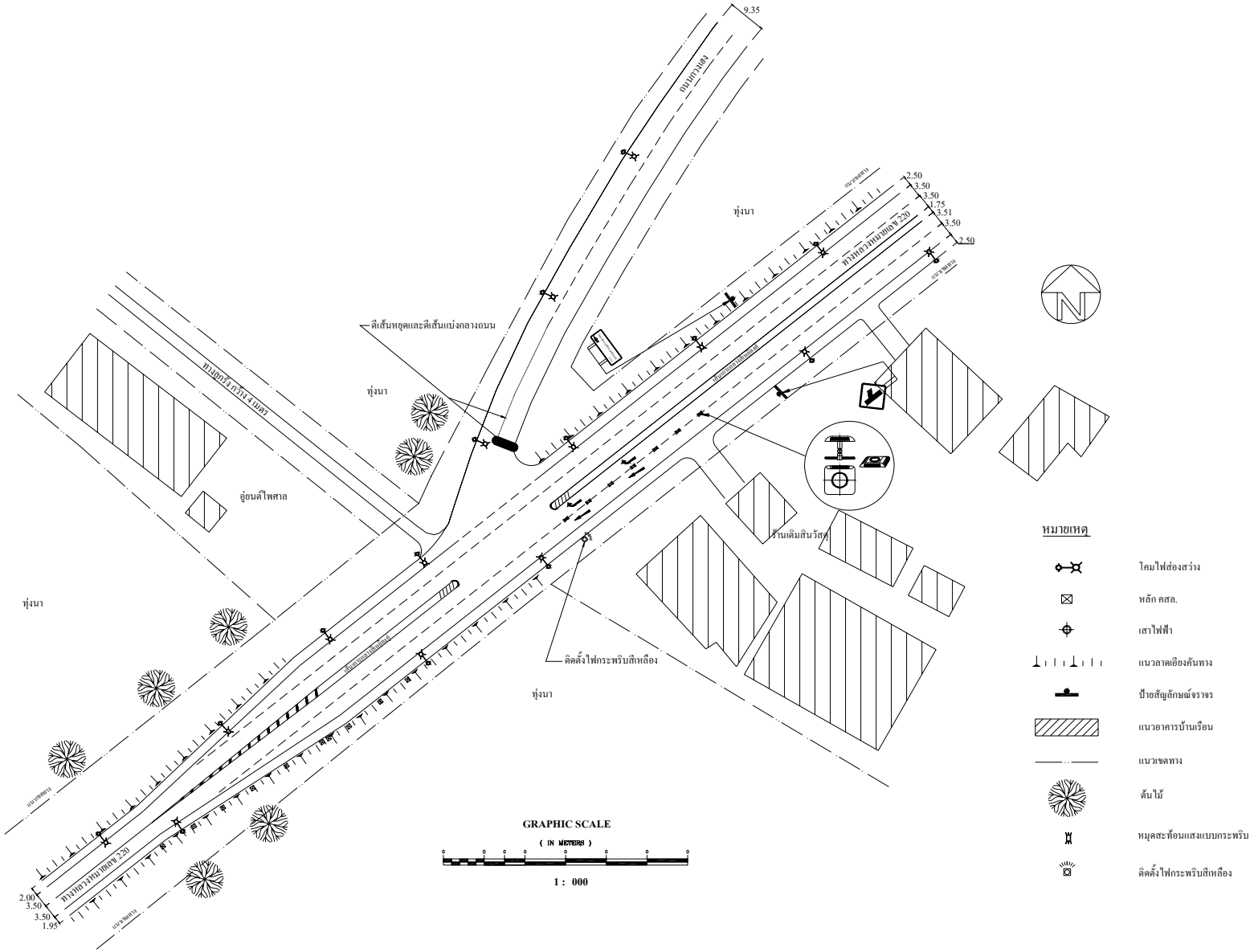
ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ

หน่วยงานสนับสนุน

คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยและแก้ไขปัญหาจราจรจังหวัดศรีสะเกษ และสำนักงานจังหวัด



รูปที่ ช4 การจัดการจราจรสามแยกถนนกวงเฮงบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 220

ชื่อโครงการ **การปรับปรุงการจัดการจราจรตามแนวถนนขุขันธุ์ บริเวณสามแยก บรรจบกับถนนไปกวงเฮงและทางหลวงหมายเลข 220**

หลักการและเหตุผล

ช่วงถนนขุขันธุ์ ณ จัดนี้มีสามแยกอยู่ใกล้กันสองจุดได้แก่สามแยกซึ่งเกิดจากการการบรรจบของถนนทางเชื่อมไปถนนกวงเฮง และถนนขุขันธุ์ และอีกแยกได้แก่ทางหลวง 220 บรรจบกับถนนขุขันธุ์ โดยจุดนี้จะเป็นจุดสำคัญที่รถในเมืองใช้ในการเดินทางออกไปสู่อำเภอรอบข้าง การจัดการจราจรที่ไม่เหมาะสมบริเวณนี้ ทำให้มีโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ง่าย และเป็นสาเหตุของการชลอตัวของกระแสจราจร ดังนั้น ช่วงถนนดังกล่าวนี้จึงควรมีการจัดการจราจรใหม่เพื่อให้มีความเหมาะสม ลดการชลอตัวของกระแสจราจร และลดโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุ

สถานที่

บริเวณช่วงถนนขุขันธุ์ บริเวณสามแยกบรรจบกับถนนไปกวงเฮง และ สามแยกบรรจบทางหลวงหมายเลข 220

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของการจัดการจราจรบริเวณทางแยก ลดการชะลอตัวของกระแสจราจร และลดโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุ

วิธีการดำเนินการ

(1) ทาสีขาวแดงห้ามจอดตามแนวขอบทางเดินเท้าบริเวณทางแยกทั้งสอง
(2) ทาสีตีเส้นจราจร ลูกศรกำหนดทิศทางการจราจรในแต่ละช่องจราจร
(3) มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรซึ่งมีการเชื่อมโยงและทำงานสอดประสานกับระหว่างสามแยกทั้งสอง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การปรับปรุงดังกล่าวจะช่วยให้ประสิทธิภาพในการจัดการจราจรบริเวณทางแยกเพิ่มมากขึ้น ลดการชลอตัวของกระแสจราจร และลดโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุ

งบประมาณ

(1) ติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรแบบเชื่อมโยง	500,000	บาท
(2) การจัดทำสีตีเส้นจราจร หมุสะท้อนแสง และลูกศร	100,000	บาท
รวม	**600,000**	**บาท**

ระยะเวลาในการดำเนินการ

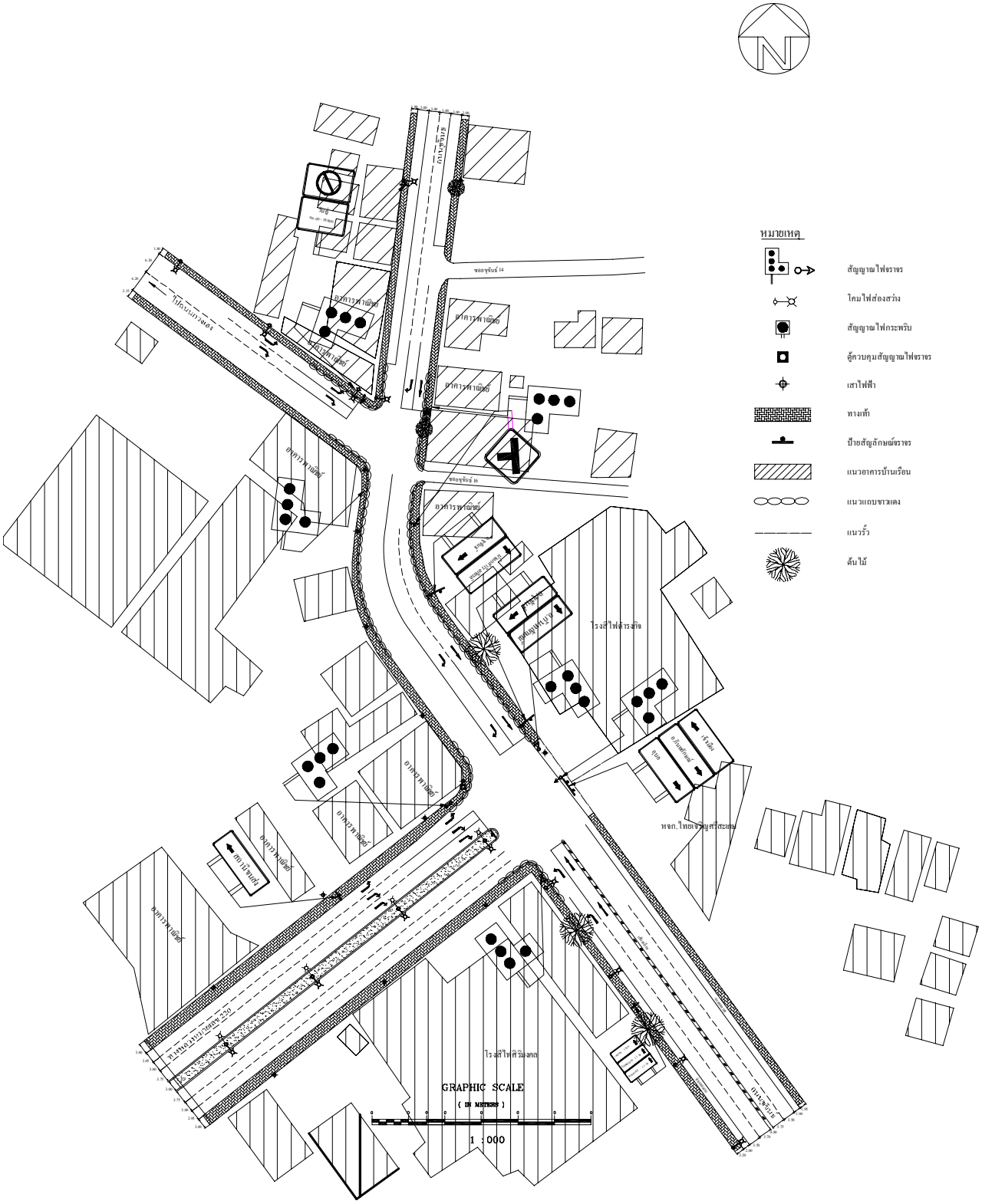
ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ

หน่วยงานสนับสนุน

คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยและแก้ไขปัญหาจราจรจังหวัดศรีสะเกษ และสำนักงานจังหวัด



รูปที่ ซ5	การจัดการจราจรตามแนวถนนขุขันธุ์ บริเวณสามแยก บรรจบกับถนนไปกวงเฮงและทางหลวง220

ชื่อโครงการ โครงการการจัดการจราจรบริเวณตลาดสดเทศบาล 2

หลักการและเหตุผล

ตลาดสดเทศบาล 2 ตั้งอยู่บนถนนขุขันธ์ 8 ระหว่างถนนขุขันธุ์และถนนวิจิตรนคร (ดังแสดงในรูปที่ 6.4.5-1) เป็นตลาดของเทศบาลเมืองศรีสะเกษที่เปิดขายตลอดทั้งวัน ซึ่งในช่วงกลางวันจะมีคนในพื้นที่เทศบาลและรอบนอกเข้ามาจับจ่ายซื้อสินค้าเป็นจำนวนมากกว่าช่วงเวลาเช้าและเย็น บริเวณดังกล่าวมีอาคารพาณิชย์ที่มีการขายสินค้าต่าง ๆ โดยรอบ และเป็นที่จอดรถโดยสารประจำทางหมวด 4 จากสภาพปัจจุบัน บริเวณพื้นที่ตลาดสดเทศบาล 2 ยังไม่มีการจัดการจราจรที่เหมาะสม ทำให้การสัญจรไปมาไม่สะดวก และอาจเกิดอันตรายแก่คนเดินเท้าได้ นอกจากนี้ ยังทำให้เกิดความไม่สะดวกสบายในการมาจับจ่ายซื้อของ ซึ่งอาจทำให้การใช้บริการตลาดมีน้อยลง ดังนั้น จึงควรมีการจัดการจราจรบริเวณตลาดสดเทศบาล 2 ใหม่ให้เหมาะสม

สถานที่

บริเวณพื้นที่ตลาดสดเทศบาล 2 (ดังได้แสดงไว้ในบทที่ 6)

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของการจัดการจราจรบริเวณตลาดสดเทศบาล 2 ลดการชะลอตัวของกระแสจราจร และลดโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุ

วิธีการดำเนินการ

(1) กำหนดและจัดหาพื้นที่จอดรถสำหรับผู้มาจับจ่ายซื้อสินค้าบริเวณตลาดเทศบาล 2 และกำหนดตำแหน่งที่จอดรถโดยสารประจำทางให้เหมาะสม

(2) เนื่องจากบริเวณตลาดเทศบาล 2 มีโครงข่ายแบบตารางย่อยและล้อมรอบด้วยอาคารพาณิชย์ ดังนั้นควรกำหนดทิศทางการไหลของกระแสจราจรให้เหมาะสม โดยอาจพิจารณาการจัดการเดินรถทิศทางเดียวในบางเส้นทาง

(3) ปรับปรุงสภาพทางเท้าให้มีสภาพใช้งานได้

(4) ติดตั้งป้ายจราจรและขีดสีตีเส้นบนโครงข่ายถนนบริเวณตลาดเทศบาล 2 ให้ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมจราจร

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การปรับปรุงดังกล่าวจะช่วยให้ประสิทธิภาพในการจัดการจราจรบริเวณตลาดเพิ่มมากขึ้น ลดการชะลอตัวของกระแสจราจร และลดโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุ

งบประมาณ

งบประมาณที่ใช้ดำเนินการประมาณ 500,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ

หน่วยงานสนับสนุน

-

ภาคผนวก ฌ

โครงการ / มาตรการ ตามแผนงานด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม

ชื่อโครงการ โครงการจัดหาอุปกรณ์เพื่อสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายให้ผู้ขับขี่ยวดยานปฏิบัติตามกฎจราจร

หลักการและเหตุผล

อุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นได้จากสาเหตุหลายประการและสาเหตุที่สำคัญอย่างหนึ่งคือ การฝ่าฝืนระเบียบและกฎหมายจราจร ได้แก่ การขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดซึ่งผลจากการสำรวจพบว่า ความเร็วเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน จากผลการพิจารณาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร 5 อันดับแรก เรียงตามลำดับความสำคัญ ได้แก่ ขับรถเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด แซงรถอย่างผิดกฎหมาย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยวรถ และการขับรถในขณะที่มึนเมาสุราหรือหลังจากเสพสารเสพติดอื่น ๆ เช่น ยาบ้า เป็นต้น นอกจากนี้ จากรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ. 2543 – 2546 ของประเทศไทย พบว่า ในจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร มีผู้ขับขี่ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ ในปี พ.ศ. 2546 มีผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุจราจรที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายถึงร้อยละ 39.5 สำหรับในจังหวัดศรีสะเกษ ในปี พ.ศ. 2548 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลสำคัญ มากกว่าร้อยละ 67 ซึ่งมีแอลกอฮอล์ในร่างกาย (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดศรีสะเกษ, 2548) ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดจึงเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งในการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวจำเป็นต้องมีเครื่องมือและอุปกรณ์เพื่อสนับสนุนการตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎจราจรอันได้แก่ เครื่องตรวจจับความเร็ว เครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ อุปกรณ์ตรวจวัดสารเสพติด (เช่น ยาบ้า) เป็นต้น

โครงการจัดหาอุปกรณ์เพื่อช่วยตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎจราจรนี้ยังเป็นโครงการที่ช่วยสนับสนุนโครงการกวดขันในการตรวจสอบผู้ฝ่าฝืน พรบ.จราจร เรื่องการดื่มแอลกอฮอล์ การเสพยาบ้า ในแผนงานพัฒนาความรู้ให้การศึกษา ประชาสัมพันธ์และรณรงค์เกี่ยวกับกฎจราจรอีกด้วย

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อลดความเสี่ยงและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

วิธีการดำเนินการ

- จัดซื้ออุปกรณ์เพื่อช่วยตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎจราจรให้เพียงพอแก่ความต้องการของจังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งได้แก่

(1) เครื่องตรวจจับความเร็ว

(2) เครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์

(3) อุปกรณ์ตรวจสอบการเสพยาบ้า

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินในการสัญจรทางบก

งบประมาณ

(1) เครื่องตรวจจับความเร็ว	5,000,000	บาท
(2) เครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์	10,000,000	บาท
(3) อุปกรณ์ตรวจสอบการเสพยาบ้า	5,000,000	บาท
รวม	**20,000,000**	**บาท**

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2554

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

ตำรวจ

หน่วยงานสนับสนุน

เทศบาล ขนส่งจังหวัด สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด และสาธารณสุขจังหวัด

ชื่อโครงการ โครงการจัดหาอุปกรณ์เพื่อตรวจสอบสภาพยวดยานและประเมินคุณภาพสิ่งแวดล้อม

หลักการและเหตุผล

สภาพปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการจราจร เช่น มลพิษทางอากาศ (ควันดำ ฝุ่นละออง) มลพิษทางเสียง การสั่นสะเทือน เป็นต้น ในเขตเมืองศรีสะเกษ มีแนวโน้มจะเลวร้ายลงไปเรื่อย ๆ อันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนในเขตเมืองศรีสะเกษมีแนวโน้มที่จะเพิ่มมากขึ้น ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการจราจรที่เพิ่มมากขึ้นนี้จะขึ้นอยู่กับสภาพยานพาหนะ การบำรุงรักษา สภาพการใช้งาน เป็นต้น ดังนั้น เพื่อเป็นการควบคุมให้ผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าวอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ตามมาตรฐานของกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จึงควรจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์เพื่อตรวจสอบสภาพยวดยานและประเมินคุณภาพสิ่งแวดล้อมริมถนนที่ได้มาตรฐานและมีจำนวนที่เพียงพอ ซึ่งเครื่องมือและอุปกรณ์เหล่านั้น ได้แก่

- เครื่องตรวจวัดค่าระดับเสียง
- เครื่องตรวจวัดควันดำ
- เครื่องมือตรวจวัดมลพิษทางอากาศ เช่น คาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) ฝุ่นละออง เป็นต้น

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการจราจรให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ตามข้อกำหนดของมาตรฐานสากล

วิธีการดำเนินการ

1. ประชุมคณะทำงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อสำรวจปริมาณความต้องการในการใช้อุปกรณ์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2. จัดซื้ออุปกรณ์ตามจำนวนที่หน่วยงานต้องการ ดังรายการต่อไปนี้
   - 2.1 เครื่องตรวจวัดค่าระดับเสียง
   - 2.2 เครื่องตรวจวัดควันดำ
   - 2.3 เครื่องมือตรวจวัดมลพิษทางอากาศ เช่น คาร์บอนมอนนอกไซด์ ฝุ่นละออง เป็นต้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อรักษาระดับคุณภาพสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนในจังหวัด

งบประมาณ

ใช้งบประมาณทั้งสิ้น 5,500,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 - 2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

ขนส่งจังหวัด

หน่วยงานสนับสนุน

ตำรวจจราจร เทศบาล แขวงการทางฯ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด และสาธารณสุขจังหวัด

ชื่อโครงการ โครงการจัดตั้งหน่วยสืบค้นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรในเชิงลึก

หลักการและเหตุผล

อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้งทำให้เกิดการสูญเสียไม่มากก็น้อย เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ต้องสูญเสียประชากร นักเรียน และนักศึกษาที่มีคุณค่าต่อการพัฒนาประเทศชาติ และส่งผลกระทบต่อทั้งสุขภาพทางกาย สุขภาพทางจิต สุขภาพทางสังคม และสุขภาพทางจิตวิญญาณต่อผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นอีกด้วย จำนวนอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในจังหวัดศรีสะเกษในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2548 พบว่า อุบัติเหตุจากการจราจรและขนส่งเป็นสาเหตุหลักของการบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นอันดับต้น ๆ ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด โดยมีผู้ประสบอุบัติเหตุรวมทั้งสิ้น 18,552 คน มีผู้บาดเจ็บสูงถึง 18,403 คน และตาย 149 คน (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดศรีสะเกษ, 2548)

ถึงแม้ว่าปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งส่วนใหญ่มาจากคน แต่ถนนและสิ่งแวดล้อมก็ถือว่าเป็นสาเหตุสำคัญ หากเราสามารถไปตรวจสอบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้งจะสามารถนำมาใช้วิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุที่แท้จริงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรที่ถูกต้อง และนำไปประยุกต์ใช้กับกรณีอื่น ๆ ที่เกิดในลักษณะเดียวกันได้

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อค้นหา สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ณ จุดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรจากโครงข่ายถนนในจังหวัดศรีสะเกษ
- สามารถแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรได้อย่างถูกต้อง และหาทางป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

วิธีการดำเนินการ

1. จัดตั้งหน่วยสืบค้นหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรประจำจังหวัดศรีสะเกษ
2. รวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สถานีตำรวจ โรงพยาบาล สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด แขวงการทาง หน่วยกู้ภัย และหน่วยงานในชุมชน (เช่น

อบต.) ที่มีข้อมูลลักษณะการเกิดอุบัติเหตุรายละเอียดเพียงพอที่จะใช้เป็นข้อมูลเสริมสำหรับการระบุสาเหตของการเกิดอุบัติเหตุ

3. หน่วยสืบค้นฯ ในเขตจังหวัดศรีสะเกษ จะทำการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในแต่ละกรณี เพื่อสืบค้นหาสาเหตุในเชิงลึกของการเกิดอุบัติเหตุ โดยใช้หน่วยสืบค้นที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน วิศวกรขนส่งและจราจร ผู้เชี่ยวชาญด้านเครื่องกล ตลอดจนผู้เชี่ยวชาญทางด้านการแพทย์ เพื่อออกสำรวจและบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจร ณ จุดเกิดเหตุ เพื่อใช้เป็นข้อมูลวิเคราะห์หาสาเหตุและแก้ไขจุดอันตรายในเชิงลึกต่อไป

4. ออกสำรวจภาคสนามเพิ่มเติมเพื่อรวบรวมข้อมูลสภาพทางด้านกายภาพของถนน สภาพการจราจรลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินริมถนน รวมทั้งศึกษาและวิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ ณ จุดเกิดเหตุ

5. วิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรและเสนอแนวทางแก้ไขที่มีประสิทธิภาพ

6. กำหนดแผนงาน/โครงการแก้ไขจุดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรสำหรับจังหวัดศรีสะเกษ

7. รายงานและประเมินผลการดำเนินงาน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อลดจำนวน ความรุนแรงและความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนโครงข่ายถนนในเขตจังหวัดศรีสะเกษ
- เพื่อให้สามารถได้รับข้อมูลอุบัติเหตุที่ถูกต้องและสามารถแก้ไขได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

งบประมาณ

- ค่าใช้จ่ายสำหรับหน่วยสืบค้นฯ เป็นเงิน 10,000,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2553

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

ตำรวจ

หน่วยงานสนับสนุน

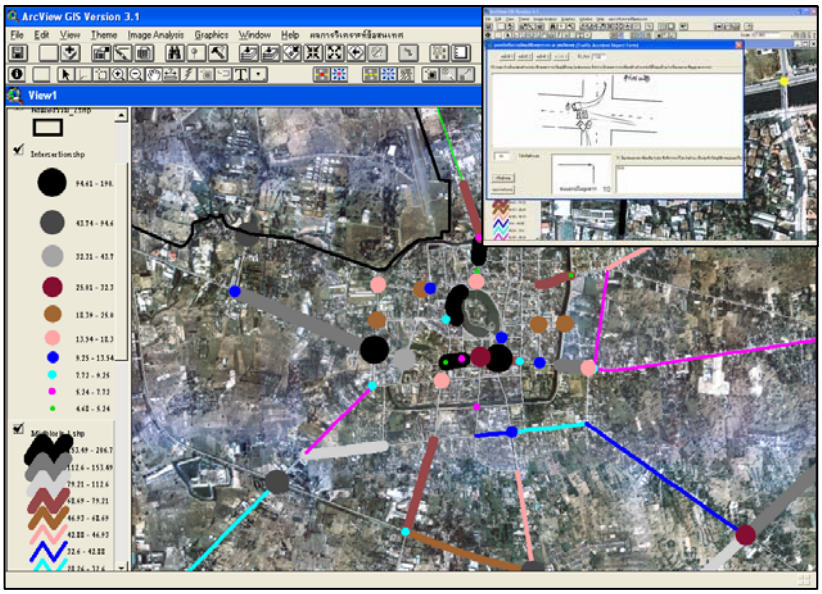
แขวงการทาง ทางหลวงชนบท เทศบาล โยธาธิการและผังเมือง ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน โรงพยาบาล สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด อบจ. และ อบต.

ชื่อโครงการ โครงการจัดทำระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรโดยใช้ GIS ระดับจังหวัด

หลักการและเหตุผล

ปัญหาที่สำคัญของการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจร คือ ไม่มีข้อมูลสถิติของอุบัติเหตุจราจรที่สมบูรณ์และต่อเนื่อง จึงทำให้การจะนำข้อมูลที่บันทึกไว้มาใช้ในการระบุจุดเสี่ยงหรือจุดอันตราย วิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรจึงเป็นไปได้ยากมาก ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่ต้องพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรขึ้นมาเพื่อให้จังหวัดมีข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรที่มีสมบูรณ์และสามารถนำมาวิเคราะห์หาจุดอันตรายและหาสาเหตุของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในแต่ละจุดได้

การจัดทำระบบข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจร เพื่อช่วยในการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยสามารถระบุปัจจัยเสี่ยงที่เกิดจากคน ยวดยาน ถนนและสิ่งแวดล้อม และกิจกรรมเกี่ยวกับการจราจรที่เกิดขึ้นบนถนน การจัดทำระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุจะสามารถพัฒนาขึ้นโดยอาศัยข้อมูลต่างๆ จากหลากหลายแหล่งที่มาและจะต้องอาศัยระบบจัดการฐานข้อมูลที่มีประสิทธิภาพในการเก็บรวบรวม จัดการ วิเคราะห์ และแสดงผลข้อมูลเหล่านั้น ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลเชิงภูมิศาสตร์ (Spatial data) เช่น โครงข่ายถนน ตำแหน่งของทางแยกที่สำคัญ ตำแหน่งจุดที่เกิดอุบัติเหตุพื้นที่การใช้ที่ดินประเภทต่างๆ เป็นต้น และข้อมูลเชิงบรรยาย (Attributes) เช่น ชื่อถนน จำนวนช่องจราจร สภาพผิวจราจร ปริมาณจราจร อุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินข้ามถนน สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง เป็นต้น ดังนั้น การพัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจรโดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographical Information System, GIS) ดังแสดงตัวอย่างในรูปที่ ฌ1 จึงเป็นระบบที่เหมาะสมและจำเป็นอย่างยิ่ง



รูปที่ ฌ1 ตัวอย่างการประยุกต์ใช้โปรแกรม GIS ในการระบุตำแหน่งและวิเคราะห์จุดอันตรายบริเวณทางแยกและช่วงถนน

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อจัดทำระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร เพื่อใช้ในการระบุจุดเสี่ยงหรือจุดอันตราย
- วิเคราะห์หาสาเหตุและเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหา
- เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลผู้กระทำผิดวินัยจราจรของจังหวัดศรีสะเกษ

วิธีการดำเนินการ

1. ประชุมหารือเพื่อกำหนดเป้าหมายในการวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุจราจร เพื่อเป็นการกำหนดรายละเอียดข้อมูลที่จำเป็นต้องใช้ในการสร้างฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจร และใช้ในการระบุจุดเสี่ยงและจุดอันตราย วิเคราะห์หาสาเหตุและเสนอแนะแนวทางแก้ไขอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยใช้พื้นที่เขตจังหวัดศรีสะเกษ

2. ทบทวนแบบฟอร์มบันทึกอุบัติเหตุจราจรจากหน่วยงานต่างๆ เพื่อให้ได้ทางเลือกสำหรับวิธีการสร้างฐานข้อมูล โดยจะใช้แบบฟอร์มบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจราจรใหม่หรือสร้างระบบเชื่อมโยงข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ เข้าด้วยกัน

3. ทำการออกแบบฐานข้อมูลเพื่อใช้สำหรับการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจร

4. เลือกโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่จะนำมาใช้ในการสร้างระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรสำหรับจังหวัดอุดรธานี และเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจราจร

5. รวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรจาก โรงพยาบาลศรีสะเกษ สถานีตำรวจ แขวงการทาง และ สนข. โดยใช้ระบบข้อมูลฯ ที่พัฒนาขึ้น

6. ทำการสำรวจและนำเข้าข้อมูลโครงข่ายถนนและข้อมูลด้านการจราจรในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ (เพราะมีฐานข้อมูล GIS อยู่แล้ว) รวมทั้งข้อมูลอื่น ๆ ที่จำเป็นในการวิเคราะห์

7. ทดสอบและปรับเทียบระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่ได้พัฒนาขึ้น ให้สามารถทำงานได้ถูกต้องและตรงตามวัตถุประสงค์ของการพัฒนา

8. นำระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่พัฒนาขึ้นแล้วไปติดตั้งให้จังหวัดและทำการจัดทำคู่มือการใช้

9. ถ่ายทอดความรู้และการใช้งานระบบฐานข้อมูลให้เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบต่อไป

10. การลงข้อมูลพร้อมประมวลวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมด

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อให้มีระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร เพื่อใช้ในการระบุจุดเสี่ยง หรือจุดอันตราย ตลอดจนใช้ในการวิเคราะห์หาสาเหตุ เพื่อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหา และใช้วิเคราะห์ข้อมูลผู้กระทำผิดวินัยจราจร ตลอดจนใช้ในการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานกิจกรรมต่างๆ ที่ดำเนินการในจังหวัด

งบประมาณ

ใช้งบประมาณในการดำเนินการ ประมาณ 5,000,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด

หน่วยงานสนับสนุน

โรงพยาบาล สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด โรงพยาบาลชุมชน/โรงพยาบาลเอกชนทุกแห่ง สถานีตำรวจภูธรอำเภอทุกแห่ง แขวงการทาง ทางหลวงชนบท ขนส่งจังหวัด ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน และเทศบาลเมืองศรีสะเกษ

ชื่อโครงการ โครงการจัดทำระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางรถไฟ

หลักการและเหตุผล

การเดินทางและขนส่งสินค้าทางรถไฟ ถือได้ว่ามีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุมากกว่าการเดินทางทางถนน แต่ในปัจจุบัน การดำเนินงานด้านการเดินรถขนส่งทางรถไฟยังมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอยู่เนือง ๆ ในปี พ.ศ. 2548 มีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่เกี่ยวข้องกับรถไฟจำนวน 15 ครั้ง (แขวงบำรุงทางศรีสะเกษ, 2548) ทำให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ยังเกิดอุบัติเหตุขบวนรถไฟกับรถยนต์หรือยานพาหนะอื่น ที่บริเวณจุดตัดทางรถไฟกับทางถนนและมีแนวโน้มจะสูงขึ้นทุกปี ในการเกิดอุบัติเหตุทางรถไฟแต่ละครั้ง ไม่ได้มีการรวบรวมข้อมูลไว้อย่างพอเพียง และการสถิติข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้นั้นไม่ได้มีรายละเอียดเพียงพอที่จะใช้วิเคราะห์สาเหตุการเกิดที่แท้จริงได้ ดังนั้น จึงควรมีการจัดทำระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางรถไฟขึ้น เพื่อใช้ในการวิเคราะห์และวิจัยหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุนั้น ๆ ต่อไป

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อจัดทำระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางรถไฟ เพื่อใช้ในการวิเคราะห์และวิจัยหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ
- วิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่แท้จริงและเสนอแนวทางการแก้ไข

วิธีการดำเนินการ

1. ประชุมหารือเพื่อกำหนดเป้าหมายในการวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุทางรถไฟ เพื่อเป็นการกำหนดรายละเอียดข้อมูลที่จำเป็นต้องใช้ในการสร้างฐานข้อมูลอุบัติเหตุ วิเคราะห์หาสาเหตุและเสนอแนะแนวทางแก้ไขอุบัติเหตุทางรถไฟในเขตพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษ
2. ทบทวนแบบฟอร์มบันทึกอุบัติเหตุทางรถไฟที่มีอยู่เดิม เพื่อให้ได้ทางเลือกสำหรับวิธีการสร้างฐานข้อมูล โดยจะใช้แบบฟอร์มบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุทางรถไฟใหม่
3. ทำการออกแบบฐานข้อมูลเพื่อใช้สำหรับการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางรถไฟ
4. เลือกโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่จะนำมาใช้ในการสร้างระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางรถไฟสำหรับจังหวัดอุดรธานี และเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุทางรถไฟ
5. บันทึกและรวมรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางรถไฟ โดยใช้ระบบข้อมูลฯ ที่พัฒนาขึ้น
6. ทำการสำรวจและนำเข้าข้อมูลที่จำเป็นในการวิเคราะห์

7. ทดสอบและปรับเทียบระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางรถไฟที่ได้พัฒนาขึ้น ให้สามารถทำงานได้ถูกต้องและตรงตามวัตถุประสงค์ของการพัฒนา

8. นำระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางรถไฟที่พัฒนาขึ้นแล้วไปติดตั้งให้จังหวัดและทำการจัดทำคู่มือการใช้

9. ถ่ายทอดความรู้และการใช้งานระบบฐานข้อมูลให้เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบต่อไป

10. การลงข้อมูลพร้อมประมวลวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมด

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อให้มีระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางรถไฟ เพื่อใช้ในวิเคราะห์และวิจัยเพื่อหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่แท้จริง เพื่อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

งบประมาณ

ใช้งบประมาณในการดำเนินการ ประมาณ 3,000,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

สถานีรถไฟจังหวัด

หน่วยงานสนับสนุน

โรงพยาบาล สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด โรงพยาบาลชุมชน/โรงพยาบาลเอกชนทุกแห่ง สถานีตำรวจภูธรอำเภอทุกแห่ง สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด แขวงการทาง ทางหลวงชนบท ขนส่งจังหวัด ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น และเทศบาลเมืองศรีสะเกษ

ชื่อโครงการ โครงการตรวจจับความเร็ว

หลักการและเหตุผล

ปีงบประมาณ พ.ศ. 2548 จังหวัดศรีสะเกษมีผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรรวมทั้งสิ้น 18,552 คน มีผู้บาดเจ็บสูงถึง 18,403 คน และตาย 149 คน (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดศรีสะเกษ, 2548) เมื่อพิจารณาถึงสาเหตุของอุบัติเหตุจราจรทางบกของทั้งประเทศตั้งแต่ พ.ศ. 2539 ถึงปี พ.ศ. 2543 พบว่าสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ 3 อันดับแรก จะเหมือนกันทั้ง 5 ปี คือ อันดับที่ 1 ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด อันดับที่ 2 ตัดหน้ากระชั้นชิด และอันดับที่ 3 แซงรถผิดกฎหมาย (ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ, สำนักงานตำรวจแห่งชาติ) ดังนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องแก้ไขปัญหาดังกล่าวเพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรทางบกอย่างเข้มข้นและต่อเนื่อง

มาตรการตรวจจับความเร็วเป็นมาตรการเชิงรุกที่นำมาใช้ในการป้องกัน และช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจราจรบนถนนได้ เนื่องจากจุดมุ่งหมายของมาตรการตรวจวัดความเร็วคล้ายคลึงกับการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดกล่าวคือมุ่งกำกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ แนวทางดำเนินการจึงน่าจะคล้ายคลึงกัน คือมีเจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งจุดตรวจวัดความเร็วที่ย้ายตำแหน่งไปเรื่อยๆ เหมือนกับการตั้งจุดตรวจแอลกอฮอล์ทำให้ผู้ใช้รถต้องคอยระมัดระวังความเร็วในการขับขี่อยู่ตลอดเวลา

ในเอกสารขององค์การอนามัยโลก มาตรการจำกัดความเร็วเป็นมาตรการสำคัญยิ่งประการหนึ่งในการลดอุบัติภัยจราจรอย่างได้ผลในหลายประเทศ สถิติอุบัติภัยจราจรของสหรัฐอเมริกาแสดงให้เห็นชัดเจนว่าหลังจากมีมาตรการจำกัดความเร็วยานยนต์ไม่ให้เกิน 55 ไมล์/ชั่วโมง (ประมาณ 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง) ตั้งแต่ พ.ศ. 2516 ปรากฏว่าสามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรได้ถึงร้อยละ 20 ภายในเวลา 2 ปี

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อลดความรุนแรงและอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรอันเนื่องมาจากการขับขี่ยวดยานด้วยความเร็วเกินกว่าความเร็วที่กฎหมายกำหนด

วิธีการดำเนินการ

- จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ตามถนนและทางแยกสำคัญ สถานศึกษา สื่อมวลชนท้องถิ่น วิทยุ ห้างสรรพสินค้า สื่อประชาสัมพันธ์อื่น ๆ เป็นต้น เพื่อให้ประชาชนตระหนักถึงอันตรายที่เกิดจากการขับขี่ยวดยานด้วยความเร็ว

- ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วที่ได้มาตรฐานตามแนวถนนสายสำคัญ
- ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจจับความเร็วของยวดยานทุกชนิดด้วยปืนเรดาห์ โดยใช้หน่วยเคลื่อนที่ทำการตรวจจับความเร็วยวดยานบนถนนทางหลวง ณ บริเวณที่สุ่มเลือก
- ยวดยานที่ถูกตรวจพบว่าใช้ความเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจออกใบสั่งปรับให้โทษสูงสุดตามกฎหมายกำหนด
- ประเมินผลการตรวจจับความเร็วเป็นระยะทุกเดือน เช่น จำนวน/ประเภทของยวดยานที่ถูกจับ และจำนวนค่าปรับโดยผ่านสื่อประเภทต่างๆ และรูปแบบการนำเสนอ ประชาสัมพันธ์ที่หลากหลาย ให้เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายโดยทั่วถึง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ทำให้สามารถลดความรุนแรงและอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนถนนสายสำคัญในเขตจังหวัดศรีสะเกษ

งบประมาณ

ใช้งบประมาณในการดำเนินการ ประมาณ 10,000,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

สถานีตำรวจทางหลวงและสถานีตำรวจภูธรอำเภอ

หน่วยงานสนับสนุน

เทศบาล ประชาสัมพันธ์จังหวัด แขวงการทาง ทางหลวงชนบท ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และโรงพยาบาล

ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาบริการตรวจสอบสภาพยานยนต์ประจำปี

หลักการและเหตุผล

การตรวจสภาพยานยนต์ประจำปีเป็นมาตรการหนึ่งของการลดอุบัติเหตุจราจร ด้วยการลดความบกพร่องของยวดยาน ซึ่งในประเทศเยอรมันได้ดำเนินการมาตรการตรวจสภาพยานยนต์ และมีสถิติอุบัติเหตุจราจรที่เกิดเนื่องจากความบกพร่องของยานยนต์ต่ำมากแห่งหนึ่งของโลก มาตรการนี้สามารถลดความบกพร่องของยานยนต์ได้เด่นชัดเมื่อเทียบกับประเทศที่ไม่มีมาตรการนี้ หรือไม่ดำเนินการอย่างจริงจังเท่ากับประเทศเยอรมัน

ในประเทศไทย ปัจจุบันกรมการขนส่งตระหนักถึงความสำคัญของการขยายบริการตรวจสภาพยานยนต์ประจำปีเพื่อให้ครอบคลุมยานยนต์ประเภทต่างๆ มากขึ้น ศูนย์บริการยานยนต์ของเอกชนเป็นทางเลือกหนึ่งที่มีความเป็นไปได้สูงและได้เริ่มมีการดำเนินการแล้วโดยกรมการขนส่งทางบก

การขยายตัวอย่างรวดเร็วของธุรกิจยานยนต์ทำให้ศูนย์บริการยานยนต์ของเอกชนกระจายไปทั่วประเทศมากขึ้น เช่นเดียวกับธุรกิจประกันวินาศภัยเป็นอีกตัวแปรที่จะช่วยส่งเสริมการตรวจสภาพฯ ด้วยการใช้เบี้ยประกันภัยเป็นแรงจูงใจ นี่คือโอกาสที่ภาคเอกชนจะร่วมพัฒนาความปลอดภัยบนถนนถ้าฝ่ายราชการโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ว่าราชการจังหวัด สำนักงานพาณิชย์จังหวัด และสำนักงานขนส่งจังหวัดได้เข้าไปเชื่อมโยง และนำเอาศักยภาพของหน่วยงานเอกชนมาใช้ก็จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง แต่จะต้องมีการควบคุม ดูแล และตรวจสอบการดำเนินงานของสถานตรวจสภาพรถ (ตรอ.) ให้เป็นไปอย่างมีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ ถูกต้องตามหลักเกณฑ์ที่ทางราชการกำหนด อันจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนและทางราชการ ประกอบกับเพื่อให้ทราบถึงสภาพการดำเนินงาน ปัญหาอุปสรรค และข้อขัดข้องของสถานตรวจสภาพรถ ตลอดทั้งการชี้แจงแนะนำการปฏิบัติงาน ให้ทราบถึงระเบียบและประกาศของทางราชการ

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อให้ยานยนต์ทุกประเภทได้รับการตรวจสภาพประจำปีตามกฎหมายกำหนด
- เพื่อให้การดำเนินงานของสถานตรวจสภาพรถ (ตรอ.) มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ

วิธีการดำเนินการ

1. ประชาสัมพันธ์ให้สาธารณชนและ/หรือผู้ประกอบการทราบถึงมาตรการโดยเน้นหนักให้

- เจ้าของรถตระหนักถึงผลดีของการตรวจสภาพรถประจำปี และบทลงโทษถ้าไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย
- รับรู้ผลการดำเนินการตรวจสภาพประจำปี
- ประชาชนรับทราบศูนย์บริการยานยนต์ของเอกชนที่มีบริการตรวจสภาพยานยนต์ ผ่านสื่อมวลชนท้องถิ่น หอกระจายข่าวในหมู่บ้าน สถานีจำหน่ายน้ำมัน ศูนย์บริการยานยนต์ของเอกชน และห้างสรรพสินค้า

2. ตรวจสภาพรถโดยสารประจำทางที่สถานีขนส่งทุกแห่ง
3. สัมมนาผู้ประกอบการ (ตรอ.) เพื่อขอความร่วมมือในการทำตามมาตรฐาน
4. สัมมนาร้านขายรถจักรยานยนต์และรถยนต์ เพื่อขอความร่วมมือในการตรวจเช็คสภาพรถและอุปกรณ์ส่วนควบของรถเพื่อให้เกิดความปลอดภัย
5. ตั้งคณะกรรมการตรวจสอบสถานตรวจสภาพรถ (ตรอ.) เพื่อตรวจสอบคุณภาพการดำเนินงานของสถานประกอบการตรวจสภาพรถในจังหวัดศรีสะเกษ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อให้ยานยนต์อยู่ในสภาพที่สามารถนำไปใช้งานได้อย่างดีและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อให้สถานตรวจสภาพรถ (ตรอ.) ดำเนินงานอย่างมีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อลดจำนวนและความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน

งบประมาณ

ใช้งบประมาณในการดำเนินการ ประมาณ 1,000,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

สำนักงานขนส่งจังหวัด

หน่วยงานสนับสนุน

พาณิชย์จังหวัด ประชาสัมพันธ์จังหวัด เทศบาล ตำรวจจราจร สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด และสำนักงานประกันภัยจังหวัด

ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาระบบการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ณ จุดเกิดเหตุ จังหวัดศรีสะเกษ

หลักการและเหตุผล

การเสียชีวิตของผู้ป่วยฉุกเฉินหรือการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ เป็นการเสียชีวิตก่อนถึงโรงพยาบาล ร้อยละ 35 และ ร้อยละ 18 เสียชีวิตในห้องฉุกเฉิน ผู้ป่วยฉุกเฉินหรือผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่ได้รับการเคลื่อนย้ายและนำส่งโดยบุคลากรทางการแพทย์หรือผู้ได้รับการอบรมทางการแพทย์มีไม่ถึงร้อยละ 3 และได้รับการรักษาพยาบาลเบื้องต้นอย่างเหมาะสม มีไม่ถึงร้อยละ 80 (แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่8) ในประเทศที่พัฒนาแล้ว ผู้ป่วยที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ร้อยละ 43 ที่มีโอกาสรอดชีวิตหากได้รับการรักษาได้ทันท่วงทีอย่างถูกต้อง ภายในเวลา 10 นาที หลังเกิดเหตุ (วิทยา ชาติบัญชาชัย, 2534)

ปัญหาความล่าช้าในการที่จะได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันท่วงที ส่งผลให้อัตราการเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก รวมทั้งปัญหาการไม่มีคุณภาพของการรักษา ณ จุดเกิดเหตุ ภาวะแทรกซ้อนบุคลากรในหน่วยงานไม่ว่า แพทย์ พยาบาล เจ้าหน้าที่ บุคลากรทางการแพทย์ด้านอื่นๆ ขาดแคลน ไม่มีทีมงาน ขาดความรู้ ประสบการณ์ การช่วยเหลือ ณ จุดเกิดเหตุ ก่อนนำส่งโรงพยาบาล ล้วนเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อผู้ป่วย ผู้บาดเจ็บ ทั้งสิ้น (อนันต์ ตันมุกขยกุล, 2530) เมื่อมีอุบัติเหตุหรืออุบัติภัยเกิดขึ้น มีผู้บาดเจ็บ จะมีแต่เพียงการนำส่งโรงพยาบาลไม่มีการรักษาพยาบาลที่ถูกต้องและเป็นมาตรฐาน ณ จุดที่เกิดเหตุ การนำส่งโรงพยาบาลโดยผู้ใกล้ชิด ญาติ หรือพลเมืองดี ซึ่งไม่มีความรู้ทางการแพทย์หรือการปฐมพยาบาลเบื้องต้น หรือผ่านการ อบรม พบว่า ร้อยละ 81.5 นำส่งโดยเจ้าหน้าที่มูลนิธิ อาสาสมัคร หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจ (รายงานผลการดำเนินงานโครงการต้นแบบฯ สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุ และสาธารณภัย กระทรวงสาธารณสุข, 2539)

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้อย่างรวดเร็วถูกต้องตามหลักวิชาการแพทย์
- เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร

วิธีการดำเนินการ

- ประชุมเพื่อจัดตั้งศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉิน ณ จุดเกิดเหตุจังหวัดศรีสะเกษ
- ประชุมกรรมการพัฒนาระบบและผู้รับผิดชอบทั้งจังหวัด เพื่อติดตามงาน ปัญหาอุปสรรค เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและร่วมแก้ปัญหาพร้อมกัน
- จัดอบรมการช่วยเหลือฟื้นคืนชีพแก่แพทย์/พยาบาล ที่จะออกปฏิบัติงานกู้ชีพทุกอำเภอ

- จัดอบรมการช่วยเหลือการเคลื่อนย้ายที่ถูกวิธีแก่มูลนิธิ อาสาสมัคร ทุก ๆ ปี
- จัดระบบการส่งต่อผู้ป่วยอุบัติเหตุจากโรงพยาบาลชุมชนไปโรงพยาบาลจังหวัด ฯลฯ
- ออกปฏิบัติงานตลอด 24 ชม. พร้อมสรุปรายงาน สถานการณ์ การช่วยเหลือรายงานแม่ข่ายทุกเดือน
- ติดตามประเมินผลหน่วยกู้ชีพในจังหวัด
- ประมวลผลสรุปการช่วยเหลือ ณ จุดเกิดเหตุ จังหวัดศรีสะเกษ รายงานผลการดำเนินงาน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ทำให้สามารถช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้อย่างรวดเร็วถูกต้องตามหลักวิชาการแพทย์
- ทำให้มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรลดลง

งบประมาณ

งบประมาณรายปี ปีละประมาณ 1,000,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด

หน่วยงานสนับสนุน

สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมือง โรงพยาบาล มูลนิธิที่เข้าร่วมโครงการฯ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด และตำรวจ

ชื่อโครงการ โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit)

หลักการและเหตุผล

อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในจังหวัดศรีสะเกษมีเป็นจำนวนมาก โดยในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2548 พบว่า อุบัติเหตุจากการจราจรและขนส่งเป็นสาเหตุหลักของการบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นอันดับต้น ๆ ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2548 จังหวัดศรีสะเกษมีผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรรวมทั้งสิ้น 18,552 คน มีผู้บาดเจ็บสูงถึง 18,403 คน และตาย 149 คน (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดศรีสะเกษ, 2548) และจากสถิติการเสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่ในปี พ.ศ. 2547-2549 พบว่า มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นจาก 12 คน ในปี พ.ศ. 2547 เป็น 20 คน ในปี พ.ศ. 2549

ปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในจังหวัดศรีสะเกษจำเป็นที่จะต้องได้รับการปรับปรุงและแก้ไขอย่างเร่งด่วน องค์ประกอบของสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนจะประกอบด้วย คน ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit, RSA) เป็นมาตรการที่นำไปใช้เพื่อบรรเทาปัญหาอุบัติเหตุจราจรได้ เป็นมาตรการเชิงรุกเพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้ถนนก่อนที่อุบัติเหตุจะเกิดขึ้น หรือตามสุภาษิตไทยที่ว่า “กันไว้ดีกว่าแก้” โดยจะเสนอแนวทางปรับปรุงสภาพความปลอดภัยจากเหตุปัจจัยที่น่าจะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนจึงเป็นแนวทางที่ควรจะนำมาใช้ตรวจสอบความปลอดภัยของโครงข่ายถนนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและเพิ่มความมั่นใจแก่ผู้ใช้ถนนในการสัญจรบนโครงข่ายถนนในเขตจังหวัดศรีสะเกษ

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อป้องกันความรุนแรงและโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนถนนสายหลักในโครงข่ายถนนในจังหวัดศรีสะเกษ
- เพื่อให้โครงข่ายถนนมีความปลอดภัยต่อการสัญจรของผู้ใช้รถใช้ถนน

สถานที่

เขตจังหวัดศรีสะเกษ

วิธีการดำเนินการ

1. คัดเลือกโครงข่ายถนนหรือโครงการด้านการจราจรต่าง ๆ

2. คัดเลือกคณะผู้ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน โดยคณะผู้ตรวจสอบควรจะเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนมาก่อน มีความรู้ในเรื่องความปลอดภัยทางถนน (Road Safety) การแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุ

3. รวบรวมเอกสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับถนน/โครงการที่จะทำการตรวจสอบความปลอดภัย ข้อมูลที่ต้องการเพื่อใช้ประกอบการตรวจสอบจะขึ้นอยู่กับขั้นตอนของโครงการ

4. ประชุมเริ่มงานให้คณะผู้ตรวจสอบทราบถึง ข้อกำหนดการทำงาน (Terms of Reference) ความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของโครงการ ตำแหน่งของโครงข่ายถนนที่จะทำการตรวจสอบ สภาพทั่วไปของพื้นที่ และประเด็นปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการโดยตรง จัดเตรียมรายการตรวจสอบ (Checklist) เพื่อทำให้การตรวจสอบมีความสะดวกและตรงตามประเด็นการตรวจสอบ

5. ดำเนินการตรวจสอบซึ่งจะประกอบด้วย

5.1 การประเมินเอกสารและข้อมูล ในขั้นตอนนี้จะกระทำควบคู่ไปกับการออกไปตรวจสอบพื้นที่ โดยคณะผู้ตรวจสอบจะทำการทบทวนเอกสารข้อมูล รวมทั้งแบบแปลนพิมพ์เขียว รายงานภาคสนาม ข้อมูลการจราจรและสถิติการเกิดอุบัติเหตุทั้งก่อนและหลังการไปดูพื้นที่ เพื่อศึกษาในเบื้องต้นว่าจุดใดน่าจะมีปัญหาหรือไม่ปลอดภัย

5.2 การตรวจสอบพื้นที่ในภาคสนาม ในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนจะทำการตรวจสอบทั้งในเวลากลางวัน และกลางคืน โดยทำการตรวจสอบตามรายการ (Checklist) ที่ที่ได้จัดทำไว้

5.3 เขียนรายงานการตรวจสอบและเสนอแนะแนวทางปรับปรุงและแก้ไข รายงานดังกล่าวจะถือเป็นเอกสารทางการที่ใช้ประกอบการตัดสินใจในการดำเนินการแก้ไขจุดบกพร่องต่างๆ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- สามารถป้องกันความเสี่ยงและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจจะเกิดขึ้นได้
- ได้ข้อเสนอแนะและแนวทางปรับปรุงและแก้ไขจุดบกพร่องต่าง ๆ เพื่อทำให้ถนนมีความปลอดภัยขึ้น

งบประมาณ

ใช้งบประมาณเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 5,000,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550-2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ แขวงการทาง และทางหลวงชนบท

หน่วยงานสนับสนุน

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด สถานีตำรวจภูธร ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน มหาวิทยาลัยขอนแก่น และสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด

ชื่อโครงการ การปรับปรุงทางข้ามบริเวณด้านหน้าโรงเรียนในเขตเมืองศรีสะเกษ

หลักการและเหตุผล

ในเขตเมืองศรีสะเกษมีโรงเรียนตั้งอยู่หลายแห่ง เช่น โรงเรียนอนุบาลศรีสะเกษ โรงเรียนศรีสะเกษวิทยาลัย วิทยาลัยเทคนิคศรีสะเกษ วิทยาลัยเกษตรศรีสะเกษ โรงเรียนสตรีสิริเกษ เป็นต้น ซึ่งโรงเรียนเหล่านี้เป็นตัวก่อให้เกิดการเดินทางจำนวนมากโดยเฉพาะช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้าและตอนเย็น สภาพการจราจรติดขัด มีการจอดรถรับส่งนักเรียนอย่างไม่เป็นระเบียบ ถนนที่ผ่านโรงเรียนบางแห่งมีรถวิ่งผ่านเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะในกรณีที่ถนนผ่านหน้าโรงเรียนเป็นถนนสายหลักจะมีปริมาณจราจรมาก รถวิ่งด้วยความเร็วสูง การเดินข้ามถนนของนักเรียนจึงมีความอันตรายเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

สถานที่

บริเวณหน้าโรงเรียนต่างๆ เช่น โรงเรียนอนุบาลศรีสะเกษ โรงเรียนศรีสะเกษวิทยาลัย วิทยาลัยเทคนิคศรีสะเกษ วิทยาลัยเกษตรศรีสะเกษ โรงเรียนสตรีสิริเกษ เป็นต้น

วิธีดำเนินการ

เนื่องจากถนนที่ผ่านโรงเรียนต่างๆในเขตเมืองมีหลากหลายสภาพ และพื้นที่บริเวณด้านหน้า หรือทางเข้า-ออกโรงเรียนมีลักษณะทางกายภาพที่แตกต่างกันออกไป ดังนั้นแนวทางการพัฒนาปรับปรุงบริเวณทางข้ามหน้าโรงเรียนในเขตเมืองให้ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของสภาพทางกายภาพของแต่ละแห่งที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน แนวทางการปรับปรุงโดยทั่วไปได้แก่

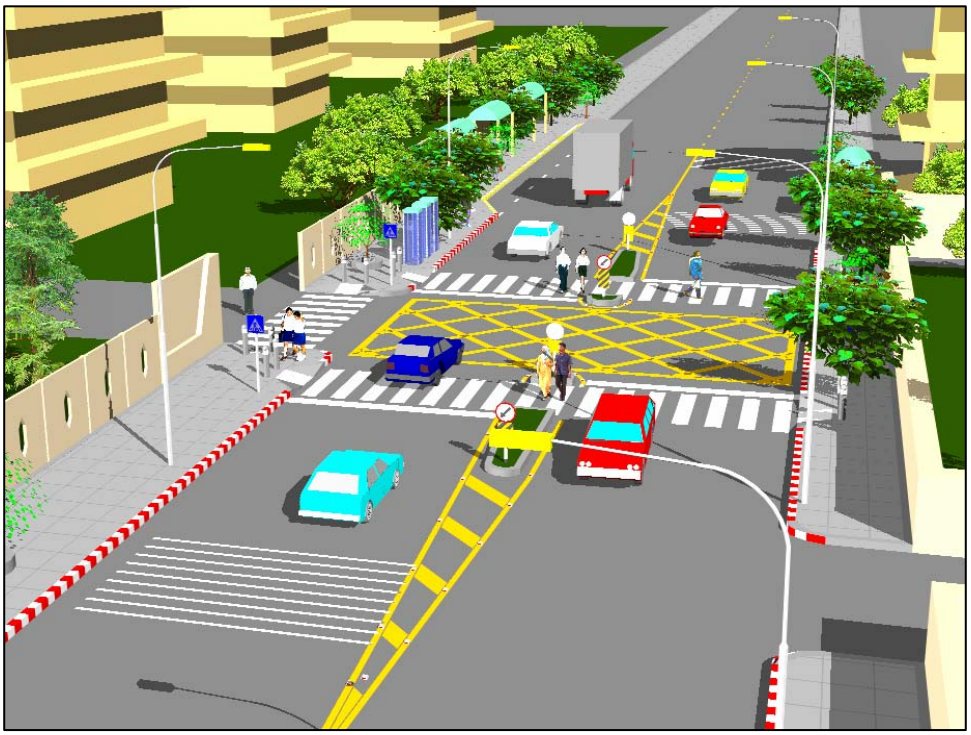
1. การปรับและจัดระเบียบพื้นที่จอดรถริมถนนบริเวณด้านหน้าโรงเรียนให้เหมาะสม
2. ควรมีระบบเตือนให้ผู้ขับขี่ยวดยานทราบว่ากำลังขับขี่ยวดยานเข้าสู่เขตโรงเรียนหรือสถานศึกษา และติดตั้งป้ายเตือนให้รถชะลอความเร็วเมื่อเข้าสู่พื้นที่การศึกษา
3. ปรับพื้นผิวจราจรเพื่อให้ยวดยานชะลอความเร็วลง เป็นการเตือนผู้ขับขี่ยวดยานให้เพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น
4. จัดให้มีทางม้าลายหรือทางข้ามบริเวณใกล้ทางเข้า-ออกโรงเรียน
5. ถ้าผิวจราจรหรือถนนมีความกว้างมากควรสร้างเกาะกลางถนนเพื่อปกป้องคนเดินเท้าที่ข้ามถนนมายืน ณ กึ่งกลางถนน
6. ปรับปรุงขอบคันหินบริเวณทางม้าลายให้เป็นทางลาด
7. ปรับปรุงขยายขอบทางเท้าบริเวณโรงเรียนให้มีขนาดกว้างมากขึ้น

8. ติดตั้งป้ายจอดรถโดยสารประจำทางและกำหนดที่ตั้งของศาลาที่พักผู้โดยสารให้เหมาะสม

9. เข้มงวดกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร เช่นการห้ามจอดรถซ้อนคัน การหยุดรถรับส่งผู้โดยสาร หรือนักเรียนกลางถนน เป็นต้น

10. เข้มงวดในการจัดระเบียบการจอดรถรับส่งนักเรียน

ตัวอย่างการจัดระบบจราจรบริเวณด้านหน้าสถานศึกษา แสดงไว้ในรูปที่ ฌ1 ดังนี้



รูปที่ ฌ2 ตัวอย่างการจัดระบบจราจรบริเวณด้านหน้าสถานศึกษา

งบประมาณ

ค่าดำเนินการและก่อสร้าง รวมเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 15,000,000 บาท

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ

หน่วยงานสนับสนุน

สถานศึกษาต่างๆ สำนักงานจังหวัด สถานีตำรวจภูธรอำเมือง และสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด

ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาปรับปรุงภูมิทัศน์ตามแนวรางรถไฟในเขตเมืองศรีสะเกษ

หลักการและเหตุผล

จากแนวนโยบายและแผนการพัฒนาเมืองของเทศบาลที่มุ่งเน้นให้เมืองศรีสะเกษเป็นเมืองน่าอยู่ เมืองสุขภาพดี การพัฒนาพื้นที่รกร้างที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ให้เป็นพื้นที่สีเขียวจึงมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับแนวนโยบายดังกล่าว โดยเฉพาะสภาพพื้นที่สองข้างทางรถไฟในเมืองศรีสะเกษในปัจจุบันเป็นพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาตามศักยภาพอย่างเต็มที่ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างเปล่า ยกเว้นส่วนของพื้นที่สองข้างทางรถไฟภายในตัวเมืองศรีสะเกษที่มีความพยายามในการทำเป็นสวนสาธารณะขนานไปตามแนวทางรถไฟแต่ขาดความต่อเนื่องกับพื้นที่สำคัญอื่น ๆ ของเมือง พื้นที่สองข้างทางรถไฟจึงควรมีการปรับปรุงและพัฒนาให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายพื้นที่สีเขียวของเมือง (Green Area Network) โดยการพัฒนาพื้นที่สองข้างทางรถไฟให้เป็นพื้นที่สีเขียว เป็นสวนสาธารณะขนาดย่อมระดับชุมชน สำหรับคนในเมืองและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง และผนวกเข้าเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางเดินเท้าและทางจักรยานซึ่งเชื่อมโยงกับส่วนสำคัญอื่นๆ ของเมือง

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ความเป็นเมืองอยู่อาศัยที่น่าอยู่และเมืองสุขภาพดี
- เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียว สวนสาธารณะและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจระดับชุมชนให้กับเมือง

วิธีดำเนินการ

1. สำรวจและออกแบบภูมิทัศน์รวมถึงสิ่งปลูกสร้างและ Street Furniture ที่จำเป็นสำหรับพื้นที่สองข้างทางรถไฟในเขตเมือง
2. รักษากลุ่มต้นไม้ขนาดใหญ่ที่มีอยู่เดิมในพื้นที่และปลูกเพิ่มในส่วนที่จำเป็นเพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ของเมือง
3. เชื่อมโยงพื้นที่สวนสาธารณะสองข้างทางรถไฟให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายทางเดินเท้าและทางจักรยานของเมือง ดังแสดงในรูปที่ ฌ3
4. ปรับปรุงให้มีที่จอดรถและจักรยานเป็นระยะตามบริเวณสวนสาธารณะขนานแนวรางรถไฟ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพิ่มพื้นที่สีเขียว สวนสาธารณะและสถานพักผ่อนหย่อนใจระดับชุมชน
- พัฒนาพื้นที่รกร้างใจกลางเมืองให้เป็นประโยชน์
- ส่งเสริมภาพลักษณ์ของเมืองให้เป็นเมืองน่าอยู่ตามแนวนโยบายของหน่วยงามส่วนท้องถิ่น

งบประมาณ

ใช้งบประมาณในการดำเนินการและก่อสร้าง ประมาณ 35,000,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 - 2554

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

การรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วยงานสนับสนุน

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด แขวงการทางจังหวัด และคณะกรรมการโครงการเมืองน่าอยู่

รูปที่ ฌ3 ตัวอย่างการปรับปรุงพื้นที่สองข้างทางรถไฟให้เป็นพื้นที่สีเขียวสนับสนุนการเดินเท้า

ชื่อโครงการ **โครงการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายภายในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ และการศึกษาหาแนวทางการแก้ไขจุดอันตรายในจังหวัดศรีสะเกษ**

หลักการและเหตุผล

สาเหตุของอุบัติเหตุจราจรในปัจจุบันเกิดจากคน รถ ถนนและสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม ซึ่งคนเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร สาเหตุที่เกิดจากคน ได้แก่ การขับรถด้วยความเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด ขับรถในขณะมึนเมา ขับด้วยความคึกคะนอง หรือขับด้วยความประมาท แต่ถนนและสิ่งแวดล้อมก็ถือว่าเป็นสาเหตุสำคัญ ได้แก่ ลักษณะของโค้งราบและโค้งดิ่งไม่เหมาะสม มีสิ่งกีดขวางการมองเห็น ลักษณะเรขาคณิตของถนนและทางแยกไม่เหมาะสม หน้าตัดถนนไม่ได้มาตรฐาน การควบคุมการจราจรด้วยอุปกรณ์ที่ไม่มีประสิทธิภาพ หรือไม่มีการควบคุมการเชื่อมต่อกับถนนสายหลักอย่างเป็นระบบ ปัจจัยทางถนนและสิ่งแวดล้อมเป็นสาเหตุที่สามารถแก้ไขให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้นได้ การแก้ไขจุดอันตรายบนโครงข่ายถนนในจังหวัดศรีสะเกษจึงมีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งที่จะทำให้โครงข่ายถนนภายในจังหวัดศรีสะเกษ มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นวิธีที่ถือปฏิบัติกันมานานและมีลักษณะเป็นการตามแก้ปัญหา (Reactive Approach) ที่เกิดขึ้นจากจุดบกพร่องในโครงข่ายถนน ซึ่งอาจเกิดจากการออกแบบถนนซึ่งมองข้ามความปลอดภัย การก่อสร้างที่ไม่ได้มาตรฐาน หรือการขาดการบำรุงรักษา

ดังนั้นควรมีการศึกษาและวิเคราะห์หาแนวทางแก้ไขปัญหาจุดอันตรายบนโครงข่ายถนนที่อยู่นอกเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษในจุดที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูง เพื่อนำไปสู่ขบวนการการแก้ไขจุดอันตรายต่อไป

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

1. เพื่อปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรบ่อยครั้ง
2. เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

วิธีการดำเนินการ

จากข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่ได้จากสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองศรีสะเกษ คณะที่ปรึกษาได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหาด้านวิศวกรรมจราจรและการทางในตำแหน่งที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูงสุด 10 จุด (ดังแสดงไว้ในบทที่ 6 รูปที่ 6.2.3) ในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ ดังนี้

1. มาตรการแก้ไขจุดอันตรายบริเวณตามแนว ถนนหลักเมือง ตัดกับ ถนนราชการรถไฟ 2 และ 3

- ติดตั้งป้ายหยุดบนถนนราชการรถไฟ 2 และ 3 ในทั้งสองทิศทาง
- ติดตั้งหมุดสะท้อนแสงตลอดแนวกลางถนนหลักเมือง
- ทาสีขาวแดงตามแนวขอบทางเดินเท้าบริเวณทางแยกถนนหลักเมืองตัดกับถนนราชการรถไฟ 2 และ 3
- สร้างทางเดินเท้าให้มีความต่อเนื่องบริเวณจุดตัดทางรถไฟ
- ติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่างให้เพียงพอ
- ปรับปรุงผิวจราจรบริเวณวงเวียนให้เรียบโดยเฉพาะบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

รูปที่ ฌ4 แสดงแนวทางแก้ไขปัญหาบริเวณตามแนว ถนนหลักเมือง ตัดกับ ถนนราชการรถไฟ 2 และ 3

2. มาตรการแก้ไขจุดอันตรายบริเวณสี่แยก ทล. 226 (ตอนเลี่ยงเมือง) ตัดกับ ทล. 221

- เปลี่ยนแปลงระบบสัญญาณไฟจราจรเป็นแบบเปลี่ยนแปลงตามปริมาณจราจร (Actuated Signal) โดยมีตัวตรวจนับรถ (Detector) บนแนวทางหลวงหมายเลข 226 (ตอนเลี่ยงเมือง) และบนช่องรอเลี้ยวขวาของทางหลวงหมายเลข 221 โดยให้เปิดใช้งานตลอด 24 ชม. พร้อมทั้งเปลี่ยนจังหวะการทำงานของไฟเป็นสี่จังหวะ ซึ่งมีจังหวะไฟเลี้ยวขวาเฉพาะ (Right-Turn Priority Phase) บนทางหลวงหมายเลข 226 (ตอนเลี่ยงเมือง)
- ปรับปรุงสภาพผิวจราจรโดยทั่วไปรวมถึงการปรับปรุงสีตีเส้นจราจรให้อยู่ในสภาพที่ดีมีความชัดเจน

รูปที่ ฌ5 แสดงแนวทางแก้ไขปัญหาบริเวณสี่แยก ทล. 226 (ตอนเลี่ยงเมือง) ตัดกับ ทล. 221

3. มาตรการแก้ไขจุดอันตรายบริเวณสี่แยกโรงเตา ถนนวิจิตรนคร ตัดกับ ถนนอุบล

- เปลี่ยนแปลงระบบสัญญาณไฟจราจรเป็นแบบเปลี่ยนแปลงตามปริมาณจราจร (Actuated Signal) โดยมีตัวตรวจนับรถ (Detector) บนถนนวิจิตรนครทั้งสองขา และเปิดใช้งานตลอด 24 ชม.พร้อมทั้งเปลี่ยนจังหวะการทำงานของไฟเป็นสองจังหวะ
- ตีเส้นหยุดและเส้นแบ่งกึ่งกลางถนน บนถนนวิจิตรนครในทิศมุ่งเหนือ

- ปรับปรุงสภาพผิวจราจรโดยทั่วไปรวมถึงการปรับปรุงสีตีเส้นจราจรให้อยู่ในสภาพที่ดีมีความชัดเจน

รูปที่ ฌ6 แสดงแนวทางแก้ไขปัญหาบริเวณสี่แยกโรงเตา ถนนวิจิตรนคร ตัดกับ ถนนอุบล

4. มาตรการแก้ไขจุดอันตรายบริเวณสี่แยก ทล. 226 (ตอนเลี่ยงเมือง) ตัดกับ ทล. 220

- เปลี่ยนแปลงระบบสัญญาณไฟจราจรเป็นแบบเปลี่ยนแปลงตามปริมาณจราจร (Actuated Signal) โดยมีตัวตรวจนับรถ (Detector) บนแนวทางหลวงหมายเลข 226 (ตอนเลี่ยงเมือง) และช่องเลี้ยวขวาบนทางหลวงหมายเลข 220 โดยให้เปิดใช้งานตลอด 24 ชม.
- จัดการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของเกาะกลางบนทางหลวง 220 ขามุ่งใต้ และบนทางหลวง 226 (ตอนเลี่ยงเมือง) ขามุ่งตะวันตก รวมถึงการปรับปรุงลูกศรบอกทิศทางการจราจรในแต่ละช่อง เส้นแบ่งช่องจราจร และเส้นหยุด
- ปรับปรุงสภาพผิวจราจรโดยทั่วไปรวมถึงการปรับปรุงสีตีเส้นจราจรให้อยู่ในสภาพที่ดีมีความชัดเจน

รูปที่ ฌ7 แสดงแนวทางแก้ไขปัญหาบริเวณสี่แยก ทล. 226 (ตอนเลี่ยงเมือง) ตัดกับ ทล. 220

5. มาตรการแก้ไขจุดอันตรายบริเวณสี่แยก ถนนขุขันธ์ ตัดกับ ถนนอุบล

- เปลี่ยนแปลงระบบสัญญาณไฟจราจรเป็นแบบเปลี่ยนแปลงตามปริมาณจราจร (Actuated Signal) โดยมีตัวตรวจนับรถ (Detector) บนถนนอุบลทั้งสองขา โดยให้เปิดใช้งานตลอด 24 ชม. พร้อมทั้งเปลี่ยนจังหวะการทำงานของไฟเป็นสองจังหวะ
- ปรับปรุงสภาพผิวจราจรโดยทั่วไปรวมถึงการปรับปรุงสีตีเส้นจราจรให้อยู่ในสภาพที่ดีมีความชัดเจน

รูปที่ ฌ8 แสดงแนวทางแก้ไขปัญหาบริเวณสี่แยกถนนขุขันธ์ ตัดกับ ถนนอุบล

6. มาตรการแก้ไขจุดอันตรายบริเวณสามแยกห้วยน้ำคำ ถนนศรีสุมังค์ ตัดกับ ถนนขุขันธุ์

- ติดตั้งไฟกระพริบเหลืองบนถนนขุขันธุ์
- ตีเส้นหยุดและเส้นแบ่งกึ่งกลางถนน บนถนนสายศรีสุมังค์
- ทาสีขาวแดงห้ามจอดตามแนวของทางเดินเท้าบริเวณทางแยก

- ทาสีลูกศรบอกทิศทางในแต่ละช่องจราจรบนถนนขุขันธุ์ในทิศมุ่งเหนือ
- ติดตั้งป้ายหยุดบนถนนศรีสุมังค์
- ขยายเส้นบนเกาะสีตามแนวถนนขุขันธุ์ให้มีขนาดใหญ่และชัดเจนและขยายขนาดให้ได้ตามมาตรฐานพร้อมทั้งติดตั้งหมุดสะท้อนแสงตลอดแนว
- ปรับปรุงสภาพผิวจราจรโดยทั่วไปรวมถึงการปรับปรุงสีตีเส้นจราจรในส่วนอื่นๆ ให้อยู่ในสภาพที่ดีมีความชัดเจน

รูปที่ ฌ9 แสดงแนวทางแก้ไขปัญหาบริเวณสามแยกห้วยน้ำคำ ถนนศรีสุมังค์ ตัดกับ ถนนขุขันธุ์

7. มาตรการแก้ไขจุดอันตรายบริเวณสี่แยกซุ่นเฮง ถนนกวงเฮง ตัดกับ ถนนวันลูกเสือ

- เปลี่ยนแปลงระบบสัญญาณไฟจราจรเป็นแบบเปลี่ยนแปลงตามปริมาณจราจร (Actuated Signal) โดยมีตัวตรวจนับรถ (Detector) บนถนนกวงเฮงทั้งสองขา โดยให้เปิดใช้งานตลอด 24 ชม. พร้อมทั้งเปลี่ยนจังหวะการทำงานของไฟเป็นสองจังหวะ
- เปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินรถเป็นเลี้ยวซ้ายรอสัญญาณไฟ รวมทั้งติดตั้งป้ายเตือน บนทุกขาของทางแยก
- ทาสีลูกศรบอกทิศทางในแต่ละช่องจราจรทั้งสี่ขา
- ลดระยะห่างของเส้นหยุดและกึ่งกลางของทางแยก
- นำป้ายซึ่งไม่มีความจำเป็นออก
- ปรับปรุงสภาพผิวจราจรโดยทั่วไปรวมถึงการปรับปรุงสีตีเส้นจราจรในส่วนอื่นๆ ให้อยู่ในสภาพที่ดีมีความชัดเจน

รูปที่ ฌ10 แสดงแนวทางแก้ไขปัญหาบริเวณสี่แยกซุ่นเฮง ถนนกวงเฮง ตัดกับ ถนนวันลูกเสือ

8. มาตรการแก้ไขจุดอันตรายบริเวณสี่แยกสถานีตำรวจ ถนนวิจิตรนครตัดกับถนนเทพา

- เปลี่ยนแปลงระบบสัญญาณไฟจราจรเป็นแบบเปลี่ยนแปลงตามปริมาณจราจร (Actuated Signal) โดยมีตัวตรวจนับรถ (Detector) บนแนวถนนเทพาทั้งสองขา โดยให้เปิดใช้งานตลอด 24 ชม. พร้อมทั้งเปลี่ยนจังหวะการทำงานของไฟเป็นสองจังหวะ
- ทาสีตีเส้นหยุดและเส้นแบ่งกึ่งกลางถนน ทั้งสี่ขา

- ปรับปรุงระยะการมองเห็น
- ปรับปรุงสภาพผิวจราจรโดยทั่วไปรวมถึงการปรับปรุงสีตีเส้นจราจรในส่วนอื่นๆ ให้อยู่ในสภาพที่ดีมีความชัดเจน
- ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างให้เพียงพอ

รูปที่ ฌ11 แสดงแนวทางแก้ไขปัญหาบริเวณสี่แยกสถานีตำรวจ ถนนวิจิตรนครตัดกับถนนเทพา

9. มาตรการแก้ไขจุดอันตรายบริเวณช่วง ถนนขุขันธ์ ตัดกับ ถนนราชการรถไฟ 1 2 3 และ 4

- ทาสีขาวแดงห้ามจอดตามแนวขอบทางเดินเท้าตลอดแนวถนนขุขันธุ์ในทิศมุ่งเหนือ
- ทาสีตีเส้นจราจร เส้นหยุด และลูกศรบอกทิศทางทั้งสี่ขา บริเวณสี่แยกถนนขุขันธุ์ ตัดกับ ถนนราชการรถไฟ 3 และมีการกำหนดช่องรอเลี้ยวขวา
- ติดตั้งหมุดสะท้อนแสงตามแนวเส้นแบ่งทิศทางการจราจรบนถนนขุขันธุ์ตลอดแนว
- ปรับปรุงสภาพผิวจราจรโดยทั่วไปรวมถึงการปรับปรุงสีตีเส้นจราจรในส่วนอื่นๆ ให้อยู่ในสภาพที่ดีมีความชัดเจน
- ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างให้เพียงพอ
- สร้างทางเดินเท้าบริเวณจุดตัดทางรถไฟให้มีความต่อเนื่อง

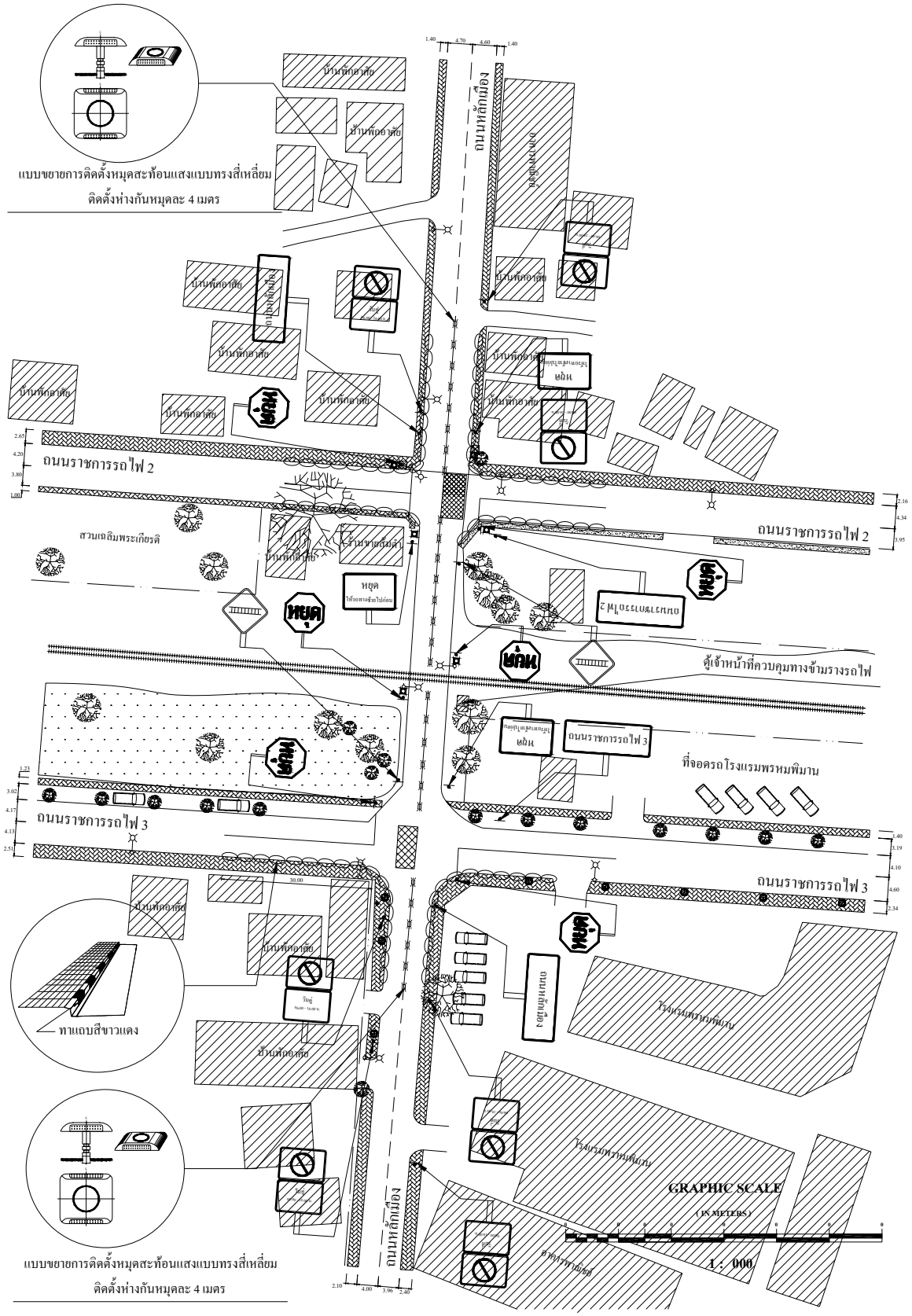
รูปที่ ฌ12 แสดงแนวทางแก้ไขปัญหาบริเวณช่วงถนนขุขันธุ์ ตัดกับ ถนนราชการรถไฟ 1 2 3 และ 4

10. มาตรการแก้ไขจุดอันตรายบริเวณสี่แยก ถนนขุขันธุ์ ตัดกับ ถนนวันลูกเสือ

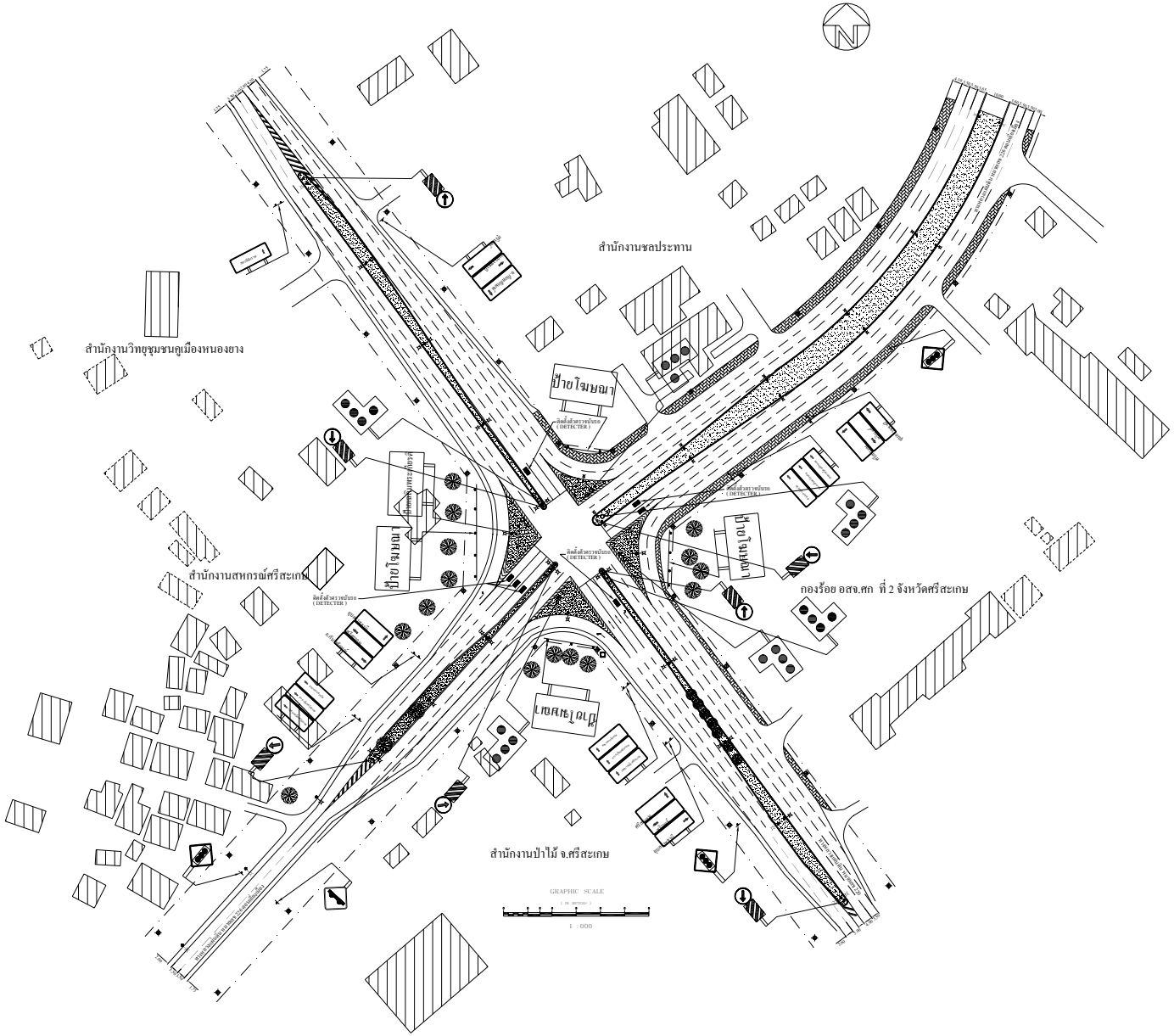
- เปลี่ยนแปลงระบบสัญญาณไฟจราจรเป็นแบบเปลี่ยนแปลงตามปริมาณจราจร (Actuated Signal) โดยมีตัวตรวจนับรถ (Detector) บนแนวถนนวันลูกเสือทั้งสองขา โดยให้เปิดใช้งานตลอด 24 ชม. พร้อมทั้งเปลี่ยนจังหวะการทำงานของไฟเป็นสองจังหวะ
- เปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินรถเป็นเลี้ยวซ้ายรอสัญญาณไฟ รวมทั้งติดตั้งป้ายเตือน บนทุกขาของทางแยก
- ทาสีลูกศรบอกทิศทางในแต่ละช่องจราจรทั้งสี่ขา

- ทาสีตีเส้นหยุดและเส้นแบ่งกึ่งกลางถนน บนถนนวันลูกเสือขามุ่งตะวันตก
- ทาสีขาวแดงห้ามจอดตามแนวขอบทางเดินเท้าบริเวณทางแยก
- ปรับปรุงสภาพผิวจราจรโดยทั้วไปรวมถึงการปรับปรุงสีตีเส้นจราจรในส่วนอื่นๆ ให้อยู่ในสภาพที่ดีมีความชัดเจน

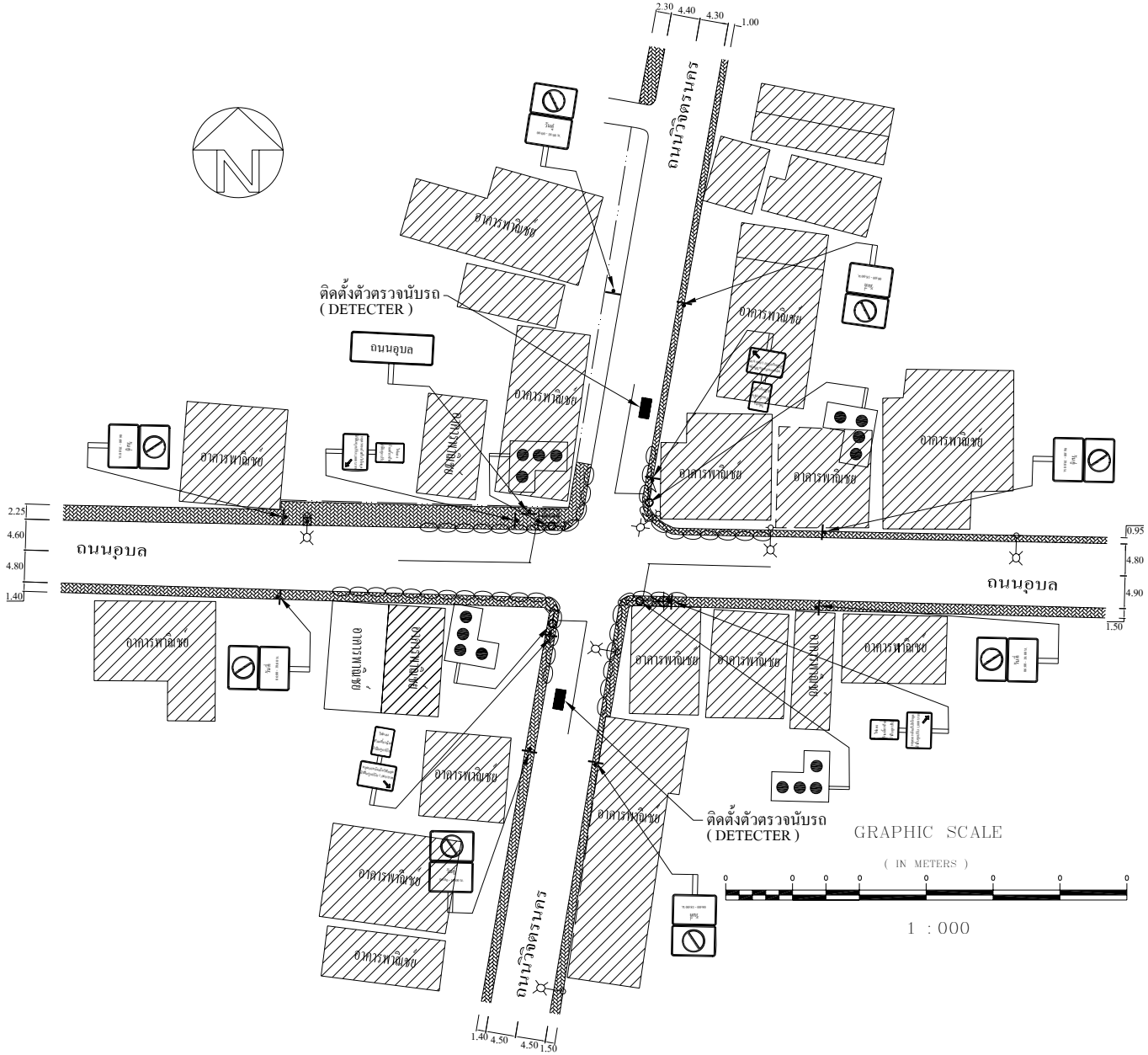
รูปที่ ฌ13 แสดงแนวทางแก้ไขปัญหาบริเวณสี่แยก ถนนขุขันธุ์ ตัดกับ ถนนวันลูกเสือ



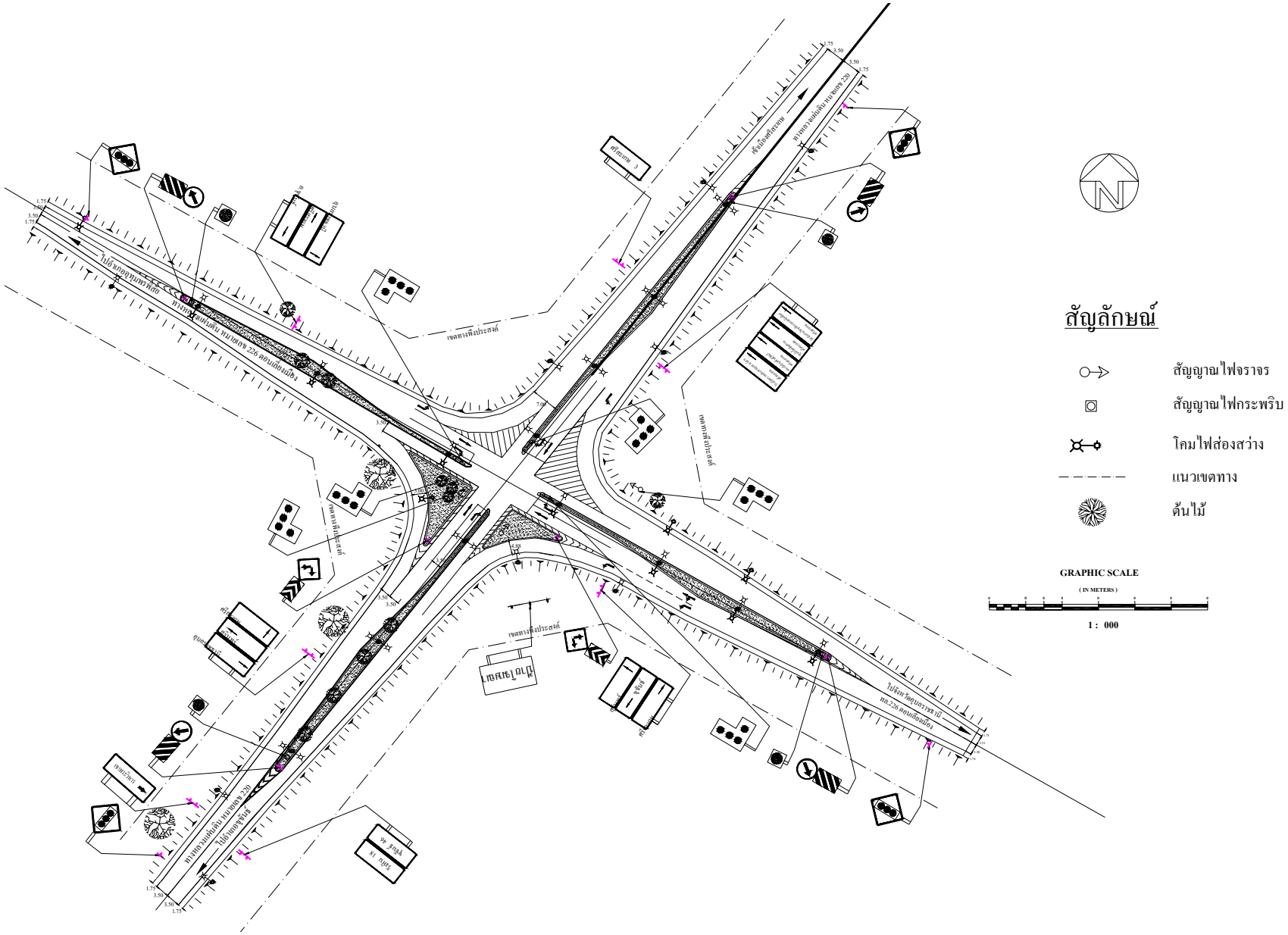
รูปที่ ฌ4	จุดที่ 1 บริเวณตามแนว ถนนหลักเมือง ตัดกับ ถนนราชการรถไฟ 2 และ 3



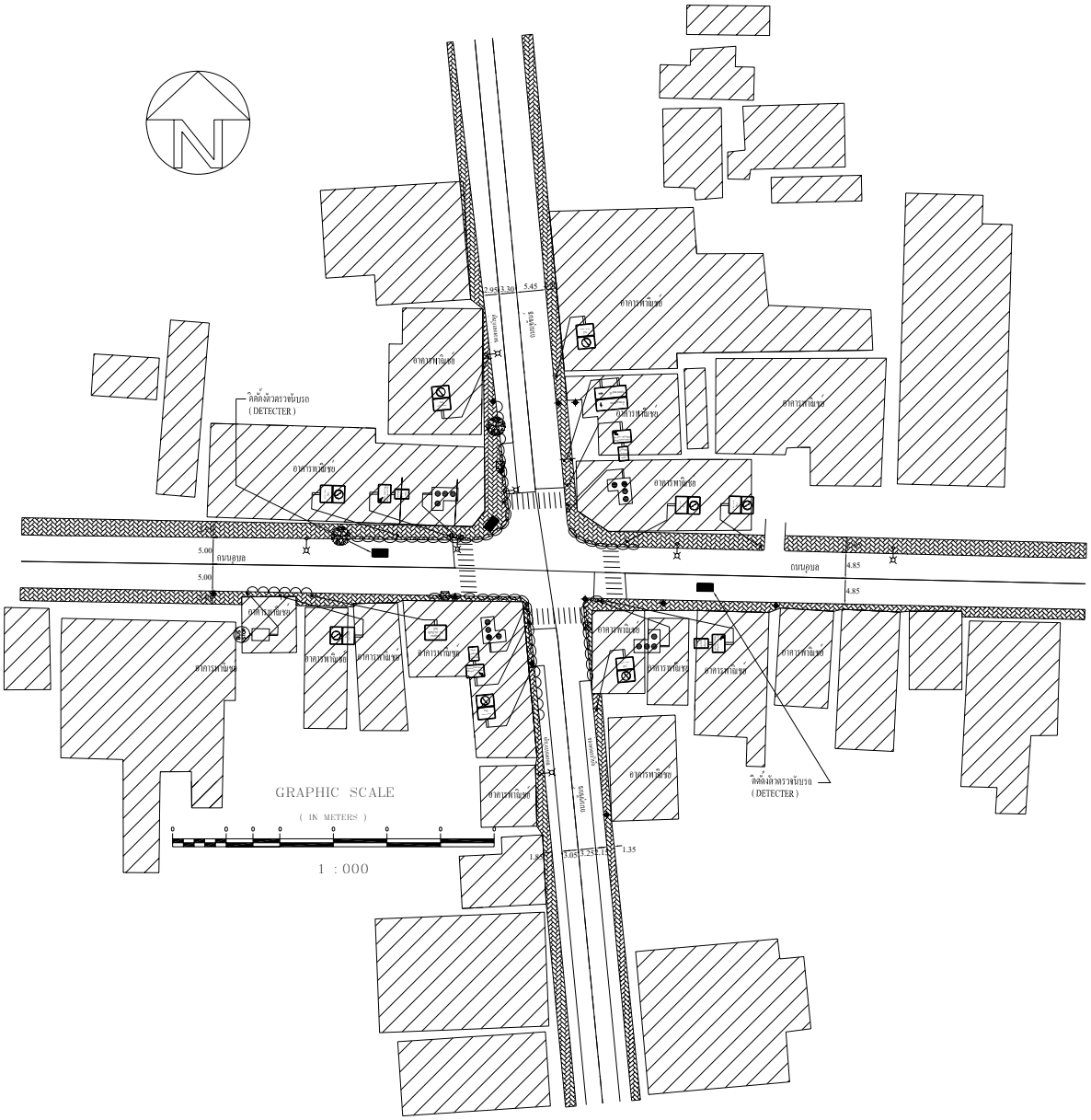
รูปที่ ฌ5	จุดที่ 2 บริเวณบริเวณสี่แยก ทล. 226 (ตอนเลี่ยงเมือง) ตัดกับ ทล. 221



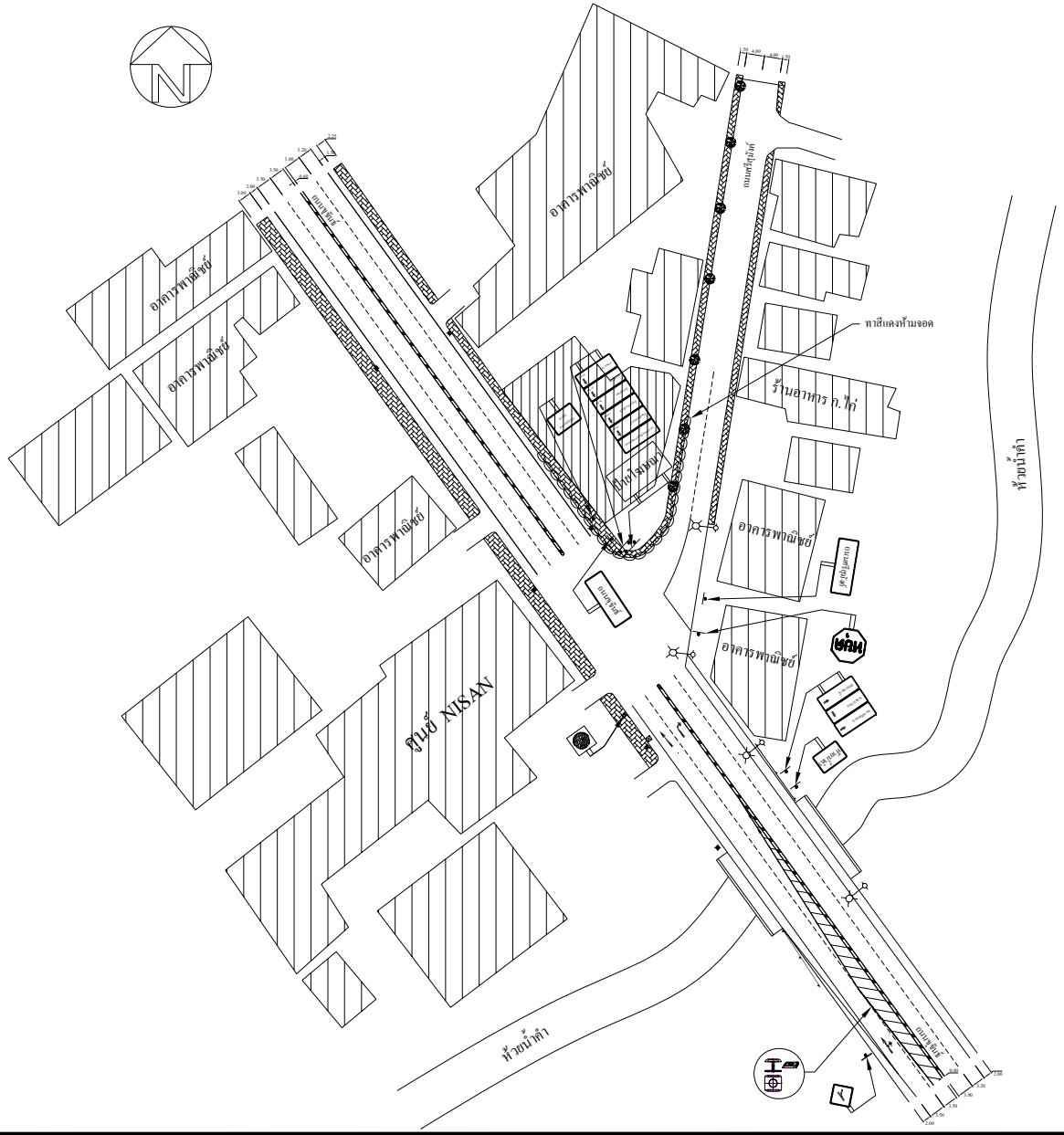
รูปที่ ฌ6 | จุดที่ 3 บริเวณสี่แยกโรงเตา ถนนวิจิตรนคร ตัดกับ ถนนอุบล



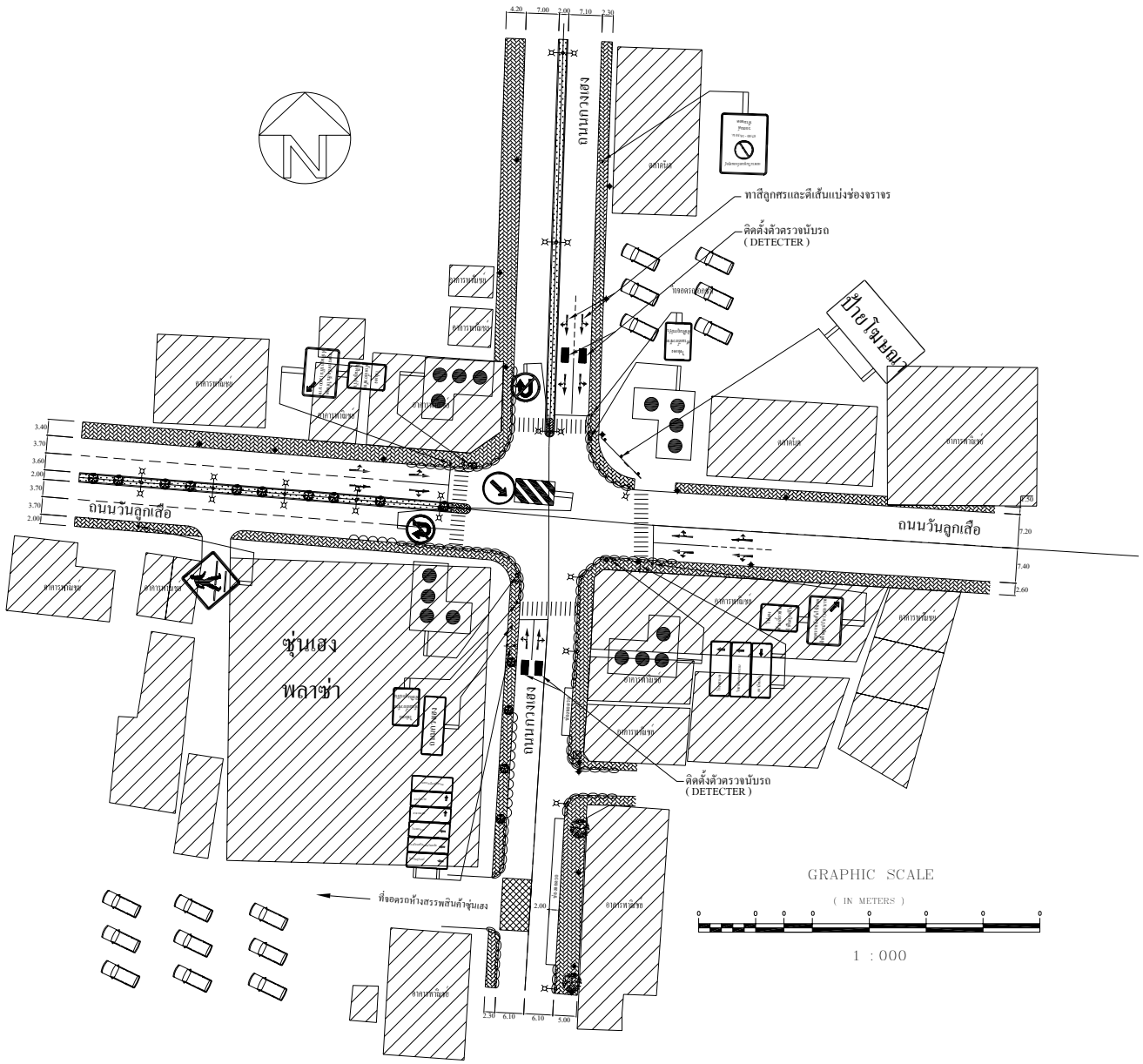
รูปที่ ฌ7	จุดที่ 4 บริเวณบริเวณสี่แยก ทล. 226 (ตอนเลี่ยงเมือง) ตัดกับ ทล. 220



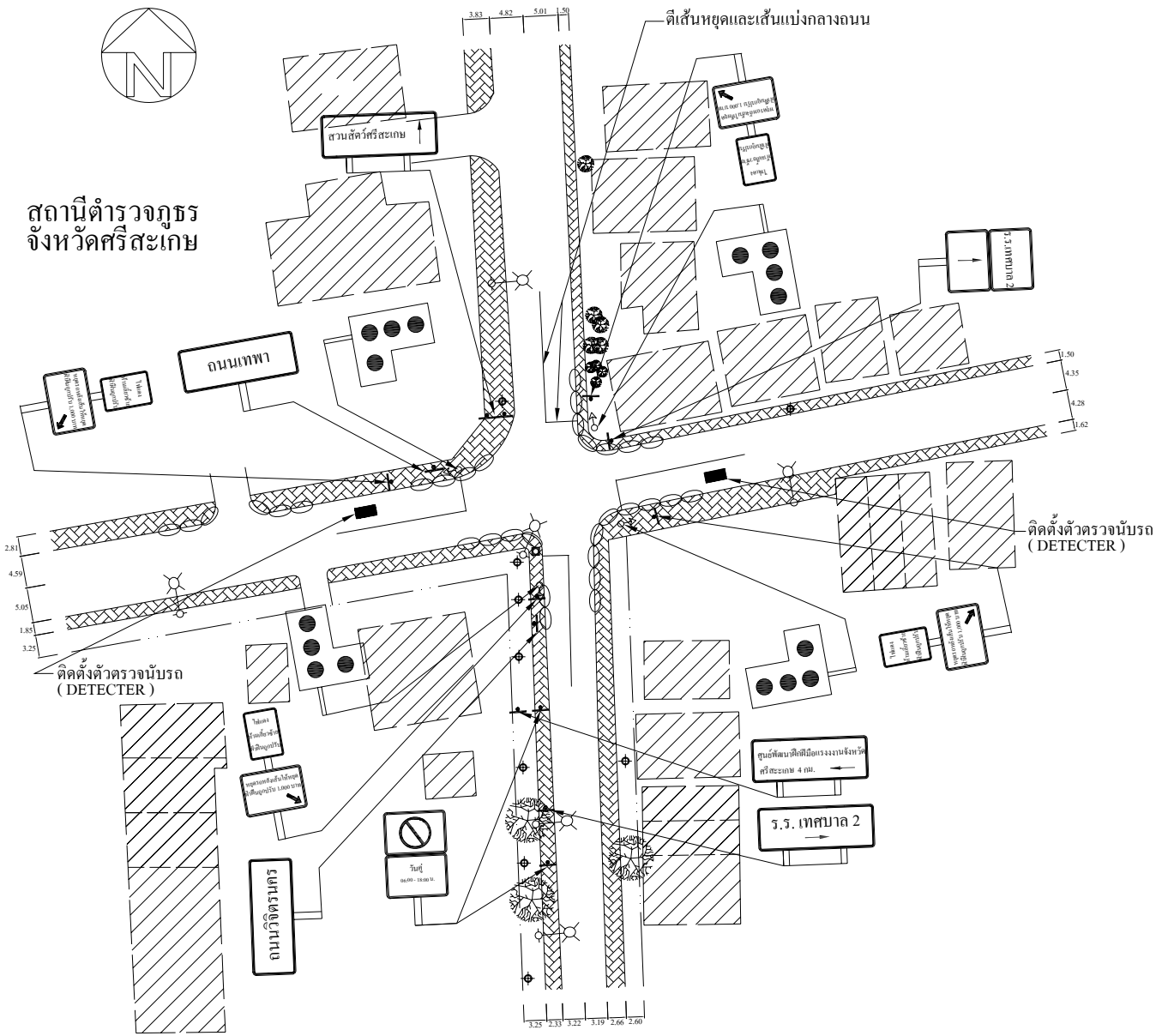
รูปที่ ฌ8	จุดที่ 5 บริเวณสี่แยกถนนขุขันธ์ ตัดกับ ถนนอุบล



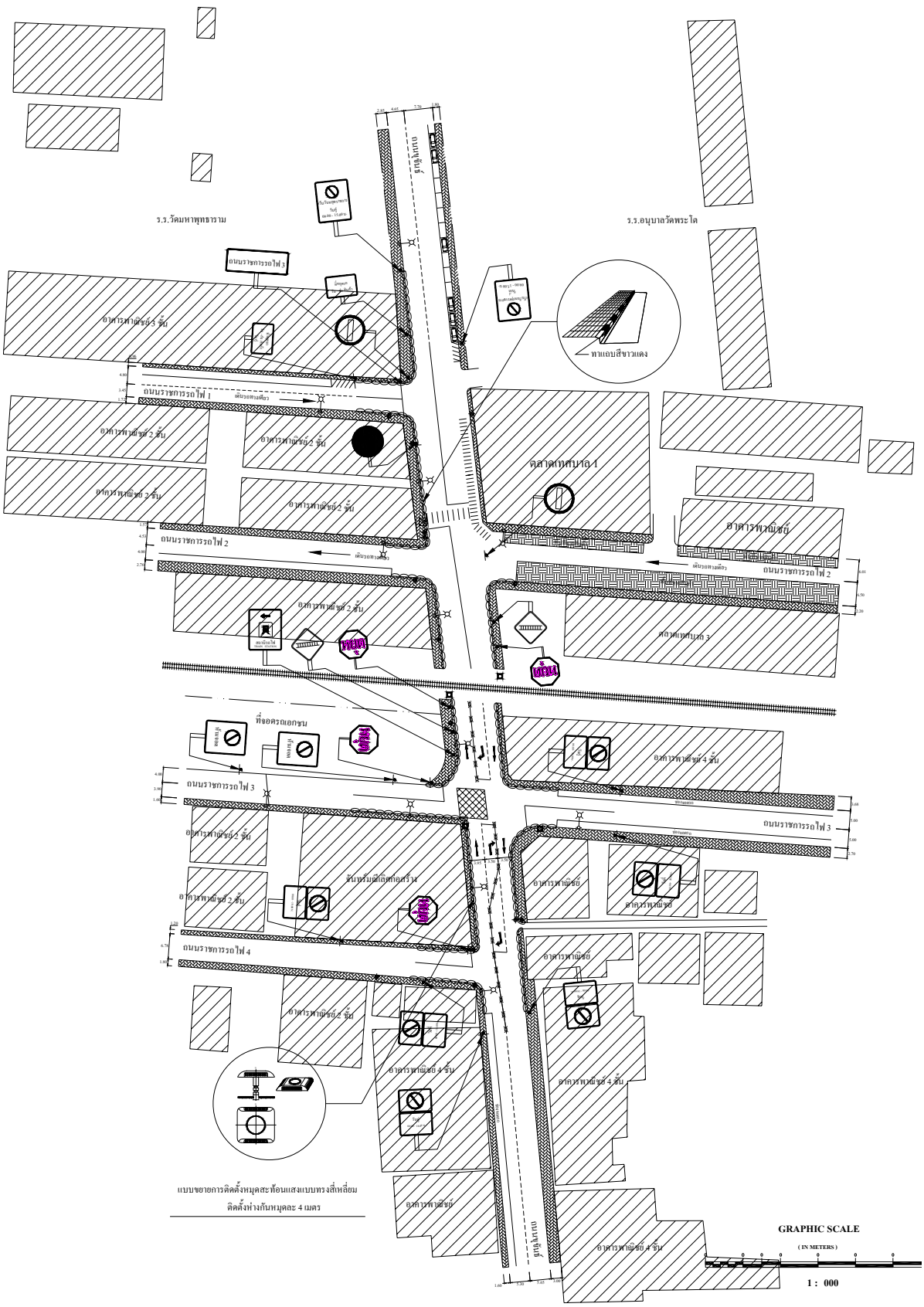
รูปที่ ฌ9 | จุดที่ 6 บริเวณสามแยกห้วยน้ำคำ ถนนศรีสุมังค์ ตัดกับ ถนนขุขันธุ์



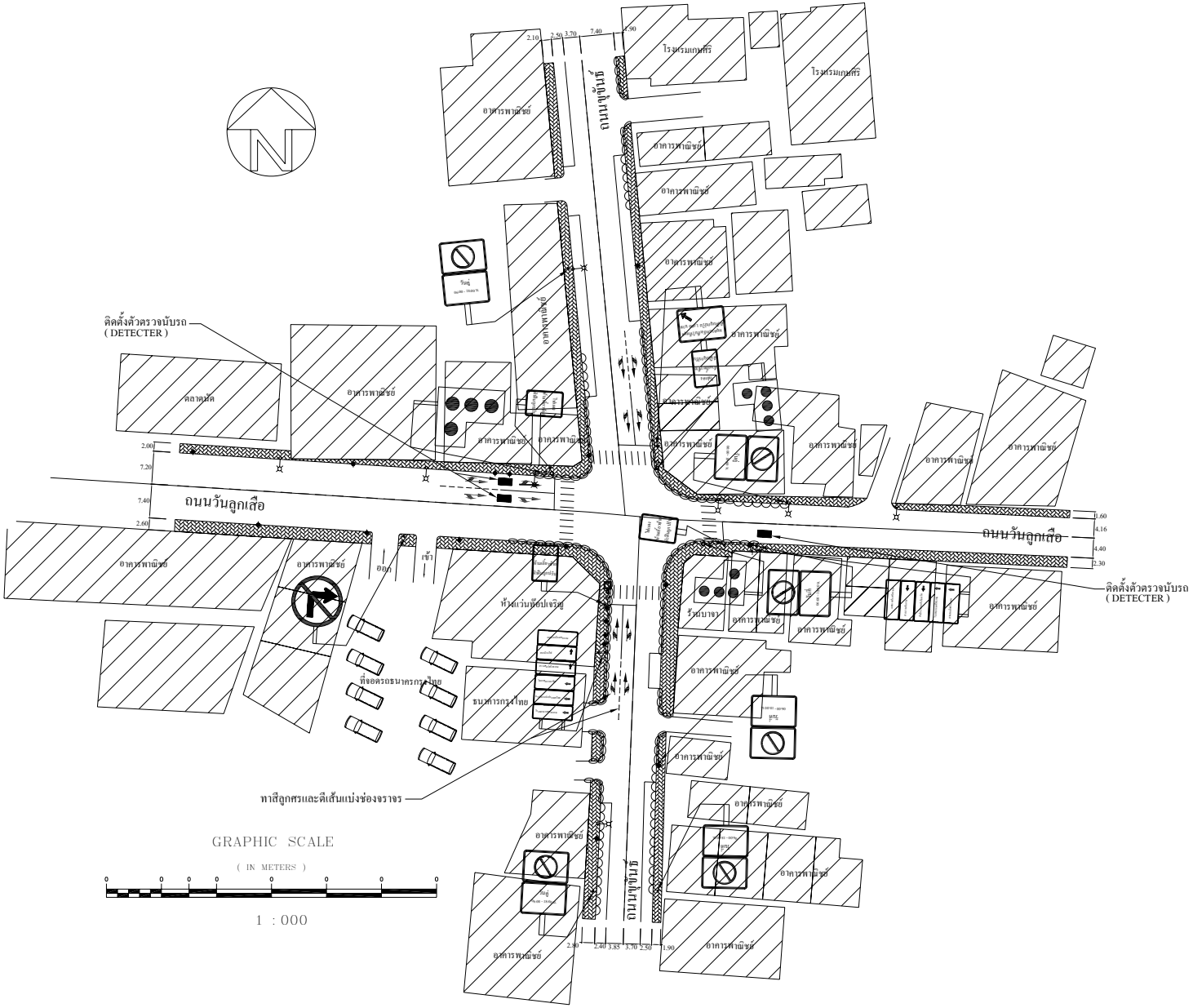
รูปที่ ฌ10 | จุดที่ 7 สี่แยกซุ่นเฮง ถนนกวงเฮงตัดกับถนนวันลูกเสือ



รูปที่ ฌ11 | จุดที่ 8 บริเวณสี่แยกสถานีตำรวจ ถนนวิจิตรนครตัดกับถนนเทพา



รูปที่ ฌ12	จุดที่ 9 บริเวณตามแนวถนนขุขันธุ์ ตัดกับถนนราชการรถไฟ 1 2 3 และ 4



รูปที่ ฌ13

จุดที่ 10 บริเวณสี่แยก ถนนขุขันธ์ ตัดกับ ถนนวันลูกเสือ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพิ่มความปลอดภัยในการสัญจรผ่านจุดที่มีประวัติการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูง
- ลดปัญหาจราจรติดขัดในเขตที่มีปริมาณจราจรหนาแน่นได้
- ลดเวลาที่ใช้ในการเดินทางในชั่วโมงเร่งด่วน

งบประมาณการที่ใช้ในการปรับปรุง

มาตรการที่ 1	ค่าดำเนินการก่อสร้าง	350,000	บาท
มาตรการที่ 2	ค่าดำเนินการก่อสร้าง	1,500,000	บาท
มาตรการที่ 3	ค่าดำเนินการก่อสร้าง	700,000	บาท
มาตรการที่ 4	ค่าดำเนินการก่อสร้าง	2,350,000	บาท
มาตรการที่ 5	ค่าดำเนินการก่อสร้าง	700,000	บาท
มาตรการที่ 6	ค่าดำเนินการก่อสร้าง	600,000	บาท
มาตรการที่ 7	ค่าดำเนินการก่อสร้าง	850,000	บาท
มาตรการที่ 8	ค่าดำเนินการก่อสร้าง	750,000	บาท
มาตรการที่ 9	ค่าดำเนินการก่อสร้าง	350,000	บาท
มาตรการที่ 10	ค่าดำเนินการก่อสร้าง	850,000	บาท
การศึกษาและวิเคราะห์หาแนวทางการแก้ไขจุดอันตราย บนโครงข่ายถนนในจังหวัดศรีสะเกษ		1,000,000	บาท
	รวม	**10,000,000**	**บาท**

การจัดเรียงลำดับความสำคัญของการแก้ไขจุดอันตรายตามความเสี่ยงและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก สามารถจัดลำดับความสำคัญได้ดังนี้

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2552

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ และแขวงการทาง

หน่วยงานสนับสนุน

สถานีตำรวจภูธรจังหวัด โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด สำนักงานขนส่งจังหวัด และสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด

ภาคผนวก ญ

โครงการ / มาตรการ ตามแผนพัฒนาโครงข่ายถนน

ชื่อโครงการ โครงการปรับปรุงและก่อสร้างถนนอุบลและถนนเทพา

หลักการและเหตุผล

ถึงแม้ว่าโครงข่ายถนนภายในเมืองศรีสะเกษมีรูปแบบเป็นตาราง (Grid pattern) แต่อย่างไรก็ตาม จุดเข้า-ออกเมืองในแนวตะวันออก-ตะวันตกจะมีเพียงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 เส้นทางเดียวเท่านั้น ด้านทิศตะวันออกที่เป็นที่ตั้งมหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษซึ่งมีแนวโน้มในการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินสูงนั้น เทศบาลเมืองศรีสะเกษได้มีการก่อสร้างถนนคอนกรีตขนาด 2 ช่องจราจร เริ่มจากถนนเทพาบริเวณชุมชนโนนเขวาเชื่อมต่อกับถนนราชการรถไฟ 2 (ถนนหน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ) รวมความยาว 2.1 กิโลเมตร (ดังแสดงในรูปที่ ญ1) แต่ยังไม่สามารถเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ได้อย่างสมบูรณ์ และสำหรับด้านทิศตะวันตก มีถนนเทพาซึ่งเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 เพื่อเข้า-ออกเมืองเพียงเส้นทางเดียว ซึ่งเป็นผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ณ ทางแยกและบนช่วงถนนอุบล ถนนเทพา และถนนกสิกรรม ดังนั้นหากมีโครงข่ายถนนเพิ่มเติมเพื่อเชื่อมโยงถนนเทพาและถนนอุบล และขยายถนนอุบลขนานไปกับถนนเทพาไปบรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ดังแสดงในรูปที่ ญ1 จะทำให้สภาพปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณดังกล่าวบรรเทาลงได้

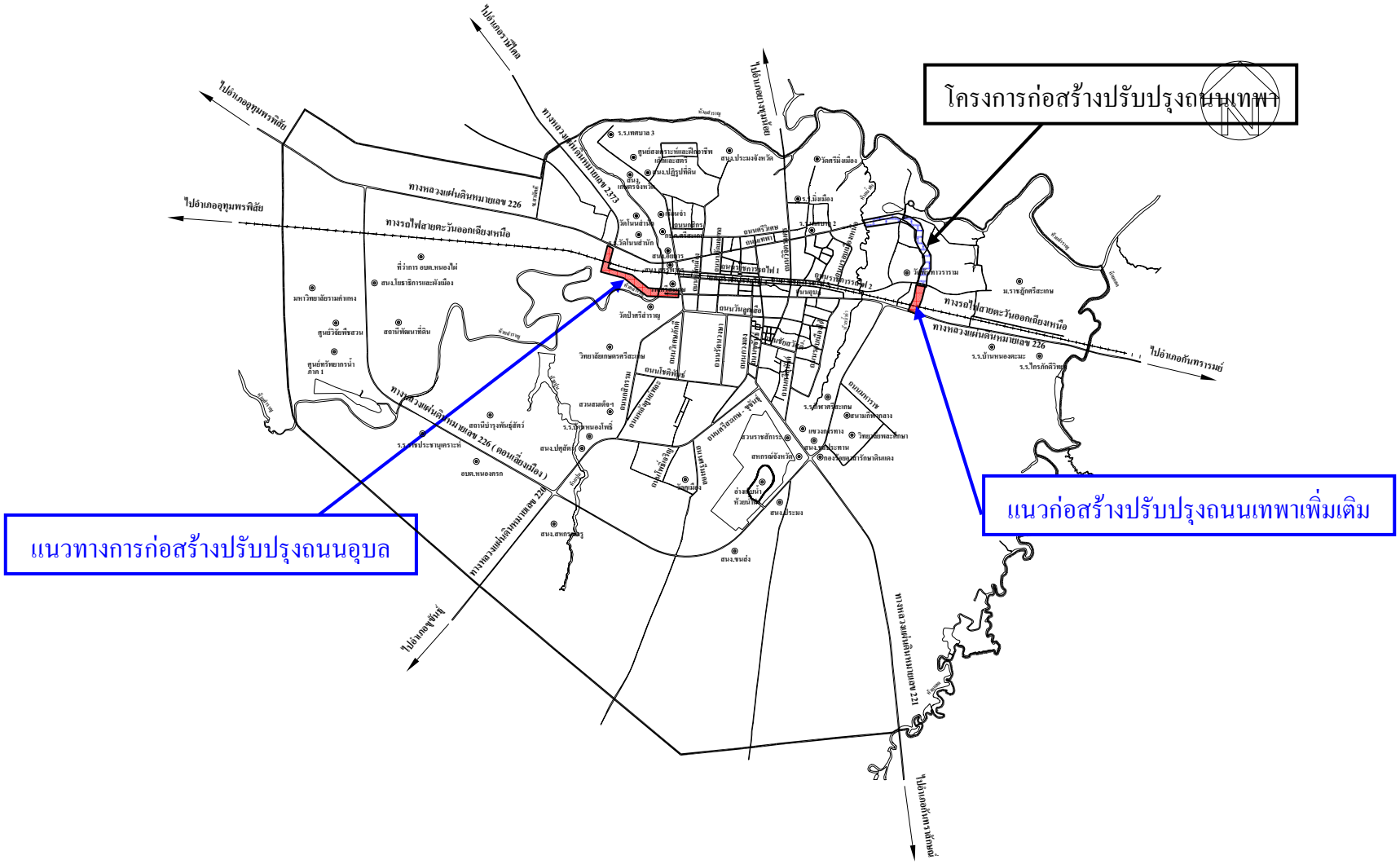
เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อให้ถนนมีโครงข่ายเชื่อมโยงกันอย่างสมบูรณ์ เพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายถนนในเขตพื้นที่ผังเมืองรวมและถนนเชื่อมต่อภายนอกพื้นที่
- เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบนช่วงถนนต่าง ๆ

วิธีดำเนินการ

1. ศึกษาความเหมาะสมและคัดเลือกเส้นทางที่เหมาะสมในการก่อสร้างเพิ่มเติมถนนเทพามาบรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 และก่อสร้างเพิ่มเติมถนนอุบลไปเชื่อมต่อทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226
2. ออกแบบรายละเอียดเพื่อก่อสร้างถนนตามเส้นทางในข้อ 1
3. ดำเนินการก่อสร้างถนนตามที่ได้ออกแบบไว้ในข้อ 2

โดยเส้นทางที่ควรก่อสร้างเพิ่มเติมได้แสดงในรูปที่ ญ1



รูปที่ ญ1 แนวเส้นทางที่ควรมีการก่อสร้างเพิ่มเติมถนนอุบลและถนนเทพา

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อให้การสัญจรของยวดยานต่าง ๆ เป็นไปอย่างคล่องตัว และปลอดภัย
- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรของถนนสายดังกล่าว

งบประมาณ

- ศึกษาความเหมาะสมเพื่อหาเส้นทางก่อสร้าง	2	ล้านบาท
- ค่าออกแบบและก่อสร้างตามผลการศึกษา	6	ล้านบาท
(ค่าใช้จ่ายโครงการทั้งหมดไม่ได้รวมค่าเวนคืนที่ดินและค่าก่อสร้างสะพานข้ามคลอง)		
รวมทั้งสิ้น	**8**	**ล้านบาท**

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ใช้ระยะเวลาดำเนินการในระหว่างปี พ.ศ. 2550 – 2554

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด

หน่วยงานสนับสนุน

เทศบาลเมือง แขวงการทางจังหวัด และสำนักงานทางหลวงชนบท

ชื่อโครงการ **โครงการปรับปรุงและเพิ่มมาตรฐานโครงข่ายถนน ในเขตผังเมืองช่วงแผนงานโครงการระยะกลาง**

หลักการและเหตุผล

เนื่องจากการปรับปรุงและเพิ่มมาตรฐานโครงข่ายถนนเดิมในแผนงานที่มีอยู่แล้วของจังหวัดนั้น คาดว่าจะไม่เพียงพอต่อความต้องการเดินทางในพื้นที่ในอนาคตได้ จึงอาจทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดตามมา ดังนั้นการก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ในแผนงานโครงการนี้ จึงเป็นมาตรการหนึ่งที่ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรและขนส่งได้อย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- เสริมสร้างโครงข่ายถนนให้สมบูรณ์ สามารถรองรับปริมาณจราจรที่ขยายตัวในปัจจุบันและอนาคต อันใกล้ และเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและลดปัญหาอุบัติเหตุ เพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณโครงข่ายที่สร้างใหม่ให้สามารถเดินทางได้สะดวกยิ่งขึ้น

วิธีดำเนินการ

1. ปรับปรุงโครงข่ายถนนเดิมที่มีอยู่แล้ว ที่มีขนาด 2 ช่องจราจรให้มีมาตรฐานที่ดีขึ้นเป็น 4 ช่องจราจร โดยอาศัยข้อมูลจากแบบจำลองว่าปริมาณจราจรบริเวณใดที่จะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นในปัจจุบันและอนาคต

งบประมาณ

1. โครงการปรับปรุงถนน D1 (ดูจากโครงการปรับปรุงและก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษตาม**ภาคผนวก ณ** แผนงานพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน)

2.	โครงการปรับปรุงถนน D4	121.18	ล้านบาท
3.	โครงการปรับปรุงถนน D5	113.06	ล้านบาท
	รวม	234.24	ล้านบาท

(ตำแหน่งที่ตั้งโครงการแสดงในรูปที่แผนงานระยะกลางในบทที่ 7)

ระยะเวลาดำเนินการ

เริ่มศึกษาและดำเนินการก่อสร้างตั้งแต่ปี 2552-2554

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ และกรมทางหลวง

หน่วยงานสนับสนุน

-

ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ ในเขตผังเมือง ช่วงแผนงานโครงการระยะกลาง

หลักการและเหตุผล

เนื่องจากการปรับปรุงและเพิ่มมาตรฐานโครงข่ายถนนเดิมในแผนงานโครงการของจังหวัด คาดว่าจะไม่เพียงพอต่อความต้องการเดินทางในพื้นที่ในอนาคต และทำให้โครงข่ายที่ปรับปรุงยังเป็นโครงข่ายที่ไม่สมบูรณ์ เกิดการเดินทางที่ใช้ระยะทางในการเดินทางมากเกินไป ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้การจราจรบนโครงข่ายเพิ่มขึ้นโดยไม่จำเป็น ดังนั้นการก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ในแผนงานโครงการนี้ จึงเป็นมาตรการหนึ่งที่ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรและขนส่งได้ และสามารถช่วยลดเวลาในการเดินทางของผู้ขับขี่

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- เสริมสร้างโครงข่ายถนนให้สมบูรณ์ สามารถรองรับปริมาณจราจรที่ขยายตัวในปัจจุบันและอนาคต อันใกล้อย่างมีประสิทธิภาพ
- เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและลดปัญหาอุบัติเหตุ
- เพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณโครงข่ายที่สร้างใหม่ให้สามารถเดินทางได้สะดวกยิ่งขึ้น
- เพื่อเพิ่มศักยภาพของพื้นที่ต่างๆ ให้มีความสมบูรณ์

วิธีดำเนินการ

ก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ ขนาด 4 ช่องจราจร โดยอาศัยข้อมูลจากแบบจำลองการเดินทางช่วงบริเวณใด มีความต้องการเดินทางมากและปริมาณจราจรบริเวณใดที่คาดว่าจะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นในปัจจุบันและอนาคต โดยอาศัยข้อมูลจากการสำรวจและจากแผนงานของหน่วยงานต่างๆ

งบประมาณ

1. โครงการก่อสร้างถนน D2 และ D6 (ดูจากโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ใน **ภาคผนวก ณ** แผนงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน)

2. โครงการก่อสร้างถนน D3	54.90	ล้านบาท
รวม	54.90	ล้านบาท

(ตำแหน่งที่ตั้งโครงการแสดงในรูปที่แผนงานระยะกลางในบทที่ 7)

ระยะเวลาดำเนินการ

เริ่มศึกษาและดำเนินการก่อสร้างตั้งแต่ปี 2552-2554

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ และกรมทางหลวง

หน่วยงานสนับสนุน

-

ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ ในเขตผังเมือง ช่วงแผนงานโครงการระยะยาว

หลักการและเหตุผล

เนื่องจากการปรับปรุงและเพิ่มมาตรฐานโครงข่ายถนนเดิมในแผนงานโครงการระยะกลางไม่เพียงพอต่อความต้องการเดินทางในพื้นที่ และทำให้โครงข่ายถนนยังเป็นโครงข่ายที่ไม่สมบูรณ์ เกิดการเดินทางที่ใช้ระยะทางมากเกินไป ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้การจราจรบนโครงข่ายถนนเพิ่มขึ้นโดยไม่จำเป็น ดังนั้นการก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ในแผนงานโครงการนี้ จึงเป็นมาตรการหนึ่งที่ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรและขนส่งได้ และสามารถช่วยลดเวลาในการเดินทางของผู้ขับขี่ได้

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- เสริมสร้างโครงข่ายถนนให้สมบูรณ์ สามารถรองรับปริมาณจราจรที่ขยายตัวในปัจจุบันและอนาคตอันใกล้
- เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและลดปัญหาอุบัติเหตุ
- เพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณโครงข่ายที่สร้างใหม่ให้สามารถเดินทางได้สะดวกยิ่งขึ้น

วิธีดำเนินการ

ก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ ขนาด 4 ช่องจราจร โดยอาศัยข้อมูลจากแบบจำลองที่คาดการณ์ว่าบริเวณใดที่มีความต้องการเดินทางมาก และปริมาณจราจรบริเวณใดที่คาดว่าจะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นทั้งในปัจจุบันและอนาคต

งบประมาณ

1.	โครงการก่อสร้างถนน D7	265.42	ล้านบาท
2.	โครงการก่อสร้างถนน C1	86.60	ล้านบาท
3.	โครงการก่อสร้างถนน C2	85.64	ล้านบาท
4.	โครงการก่อสร้างถนน C3	91.21	ล้านบาท
5.	โครงการก่อสร้างถนน C4	95.89	ล้านบาท
6.	โครงการก่อสร้างถนน C5	73.61	ล้านบาท
7.	โครงการก่อสร้างถนน C6	40.52	ล้านบาท

8.	โครงการก่อสร้างถนน C7	46.41	ล้านบาท
9.	โครงการก่อสร้างถนน C8	70.22	ล้านบาท
	รวม	855.52	ล้านบาท

(ตำแหน่งที่ตั้งโครงการแสดงในรูปที่แผนงานระยะยาวในบทที่ 7)

ระยะเวลาดำเนินการ

เริ่มศึกษาและดำเนินการก่อสร้างตั้งแต่ปี 2555-2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ และกรมทางหลวง

หน่วยงานสนับสนุน

-

ภาคผนวก ฎ

โครงการ / มาตรการ ตามแผนงานพัฒนา/สนับสนุนระบบขนส่งแบบยั่งยืน

ชื่อโครงการ โครงการปรับปรุงการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง

หลักการและเหตุผล

ในปัจจุบันการให้บริการของรถโดยสารประจำทางยังไม่เป็นที่นิยมแก่ประชาชนทั่วไป จากการสัมภาษณ์ครัวเรือนในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ พบว่า มีประชาชนจำนวนเพียงร้อยละ 5.6 เท่านั้น ที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เนื่องจากการให้บริการรถโดยสารประจำทางมีเส้นทางการให้บริการและจำนวนที่ให้บริการเป็นจำนวนไม่มากนัก นอกจากนี้ยังประสบปัญหาประสิทธิภาพของการให้บริการของรถโดยสารประจำทางหลายประการ เช่น ปัญหาป้ายจอดรถโดยสารประจำทางไม่ได้มาตรฐานและมีจำนวนไม่เพียงพอ และติดตั้งอยู่ในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม การทาสีขาว-เหลืองที่บริเวณขอบคันทางแสดงตำแหน่งที่จอดรถรับส่งผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทางไม่เหมาะสม ไม่มีศาลาที่พักผู้โดยสาร พนักงานขับรถโดยสารประจำทางไม่รักษาระเบียบวินัยจราจร เส้นทางการให้บริการไม่ทั่วถึง ไม่มีตารางการเดินรถที่แน่นอนและไม่มีการควบคุมที่กำกับและดูแลอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ จึงทำให้การจอดรถรอคอยผู้โดยสารในบางตำแหน่งนานเกินไป เป็นต้น การบรรทุกผู้โดยสารที่มีจำนวนมากเกินกว่าความจุของรถโดยสารทำให้เกิดความเบียดเสียดและนำไปสู่การห้อยโหนบริเวณประตูรถ รวมทั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสบายในรถอยู่ในสภาพชำรุดและไม่สามารถใช้งานได้ ดังนั้นจึงควรที่จะมีการปรับปรุงการให้บริการของรถโดยสารประจำทางให้มีประสิทธิภาพ เพื่อดึงดูดให้ประชาชนทั่วไปหันมาใช้บริการรถโดยสารประจำทางแทนการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น และเพื่อช่วยลดปัญหาด้านการจราจรติดขัด ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลายประการ เช่น การจราจรติดขัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เสียงรบกวน ฝุ่นหรือควันพิษ เป็นต้น ได้มากขึ้น

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อลดจำนวนของยวดยานบนท้องถนนซึ่งเป็นการป้องกันปัญหาการจราจรติดขัด
- เพื่อลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ได้อีก
- เพื่อบรรเทาปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกและผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการจราจร

สถานที่

โครงข่ายถนนสายหลักในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ

วิธีดำเนินการ

เพื่อให้การให้บริการของรถโดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถดึงดูดให้ประชาชนหันมาใช้บริการมากขึ้น คณะที่ปรึกษาจึงเสนอให้มีการดำเนินการโครงการปรับปรุงการให้บริการของรถโดยสารประจำทางและเสนอให้ดำเนินการโครงการต่าง ๆ โดยเรียงตามลำดับความสำคัญดังนี้ คือ

1. ให้มีการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพของการให้บริการของรถโดยสารประจำทางทั้งระบบ ซึ่งจะต้องดำเนินการดังนี้

- ปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารให้มีเหมาะสมมากขึ้น เช่น การเพิ่มเส้นทางเดินรถหรือเพิ่มระยะทางของเส้นทางรถโดยสารที่มีอยู่ผ่านสถานที่สำคัญแหล่งกิจกรรมต่าง ๆ เช่น สถานีรถไฟ ห้างสรรพสินค้า ตลาด โรงเรียน สถานศึกษา ย่านศูนย์ราชการ และย่านพักอาศัยที่มีจำนวนครัวเรือนหนาแน่น ให้เป็นไปตามหลักการวางแผนโครงข่ายรถระบบขนส่งสาธารณะประจำทาง (Transit Network Planning)
- กำหนดตำแหน่งติดตั้งป้ายจอดรถโดยสารประจำทางให้เหมาะสมและเข้มงวดในการจอดรถ ณ ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง
- ก่อสร้างศาลาที่พักผู้โดยสาร ณ บริเวณป้ายจอดรถโดยสารประจำทาง
- จัดให้มีสถานที่จอดรถโดยสารประจำทาง (สองแถว) ที่ชัดเจนและเหมาะสม
- จัดทำตารางการเดินรถและมีการควบคุมอย่างเคร่งครัด รวมทั้งมีการควบคุมจำนวนรถสองแถวที่กำลังให้บริการอยู่ให้เหมาะสมกับความต้องการของผู้ใช้บริการ
- กำกับ ควบคุม และดูแล รูปแบบและคุณภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทางทุกสาย

2. ดำเนินการโครงการประชาสัมพันธ์และรณรงค์เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการขยายตัวของการให้บริการรับส่งผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทางหมวดที่ 1 โดยใช้ยานพาหนะที่มีความจุมากขึ้น (เช่น รถบัส มินิบัส เป็นต้น)

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อป้องกันและบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด และอุบัติเหตุจราจรทางบก
- เพื่อลดค่าการใช้พลังงานเชื้อเพลิง รักษาคุณภาพชีวิตและคุณภาพสิ่งแวดล้อมของเมือง

งบประมาณ

-	ค่าดำเนินการศึกษา	2,000,000	บาท
-	ค่าดำเนินการและก่อสร้าง	15,000,000	บาท
	รวมค่าศึกษาและก่อสร้างรวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น	17,000,000	บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2551

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

ขนส่งจังหวัด

หน่วยงานสนับสนุน

ตำรวจจราจร แขวงการทาง เทศบาลเมือง และสถานีรถไฟจังหวัด

ชื่อโครงการ โครงการระบบรถรับส่งนักเรียนในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ

หลักการและเหตุผล

ในปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนแต่ละครั้งได้นำความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก หากความสูญเสียนี้เกิดขึ้นกับเด็กนักเรียนซึ่งจะเป็นกำลังของชาติในอนาคตซึ่งต้องสูญเสียชีวิต ได้รับบาดเจ็บ หรือมีความพิการทางร่างกายตั้งแต่เยาว์วัยก็จะส่งผลโดยตรงต่อการพัฒนาประเทศชาติในอนาคต โครงการนี้จะช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุแก่นักเรียนที่จะต้องเดินทางไปมาระหว่างบ้านและโรงเรียน โดยเฉพาะอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่หรือซ้อนท้ายจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งมีความสัมพันธ์กับอัตราการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดศรีสะเกษที่มีจำนวนมาก นอกจากนั้นการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนจะเป็นการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในยานพาหนะ โดยนักเรียนเหล่านี้ได้ร่วมเดินทางไปในรถโรงเรียนคันเดียวกัน ซึ่งจะเป็นมาตรการลดปริมาณยวดยานบนท้องถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพและช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดและผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการจราจร ซึ่งเป็นหลักสำคัญของการพัฒนาระบบจราจรอย่างยั่งยืน ตัวอย่างของรถโดยสารที่เหมาะสมที่ควรจะนำมาใช้ในการรับ-ส่งนักเรียนแสดงไว้ในรูปที่ ฎ1

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อลดความเสี่ยงและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจจะเกิดขึ้นกับเด็กนักเรียน
- เพื่อลดจำนวนยวดยานพาหนะส่งบุคคลที่ใช้ในการรับส่งนักเรียน เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด
- เพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการจราจร ส่งเสริมคุณภาพชีวิตและเมืองน่าอยู่

วิธีดำเนินการ

1. สำรวจข้อมูลรถโรงเรียนและรถรับส่งนักเรียนภายในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษและสำรวจความต้องการของประชากรนักเรียนที่มีความประสงค์ที่จะใช้บริการรถโรงเรียนในเขตพื้นที่ศึกษา
2. เป็นตัวกลางประสานงานระหว่างเอกชนผู้ประกอบการกับผู้ใช้บริการ (นักเรียนนักศึกษา)
3. สนับสนุนและกระตุ้นให้เอกชนเข้ามาดำเนินงานในโครงการนี้ โดยมีข้อกำหนดในเรื่องราคาของการให้บริการ และเส้นทางของการให้บริการในแต่ละวัน

4. เข้มงวดในเรื่องการตรวจสอบสภาพรถให้มีความมั่นคงและปลอดภัยในการนำมาใช้งานบนท้องถนน

5. ให้ความรู้และฝึกอบรมให้แก่ผู้ขับรถโรงเรียน ให้เข้าใจในเรื่องกฎระเบียบและข้อบังคับตลอดจนกติกามารยาทในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยและสร้างทัศนคติให้ตระหนักถึงความรับผิดชอบที่มีต่อชีวิตเด็กและเยาวชน

รูปที่ ฎ1 ตัวอย่างรถรับ-ส่งนักเรียน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจรให้แก่เด็กนักเรียน นักศึกษาในขณะเดินทางไป-มาระหว่างบ้านกับสถานศึกษา
- ลดปัญหาการจราจรติดขัด
- เพิ่มคุณภาพสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของชาวจังหวัดศรีสะเกษ

งบประมาณ

ค่าดำเนินการ 500,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2551

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

สำนักงานขนส่งจังหวัด

หน่วยงานสนับสนุน

โรงเรียนและสถานศึกษาต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่ในเขตผังเมืองรวม สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา เขต 1 และเทศบาลเมือง

ชื่อโครงการ **โครงการศึกษาความเหมาะสมในการเชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสารในทุกรูปแบบของการขนส่ง**

หลักการและเหตุผล

ระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษในปัจจุบัน ประกอบด้วยระบบขนส่งทางรถยนต์ และทางรถไฟ โดยทางรถยนต์มีสถานีขนส่งมารองรับการให้บริการ 1 สถานี ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งตั้งอยู่ที่ ถนนกวงเฮง ตำบลเมืองใต้ อำเภอเมือง มีจำนวนผู้โดยสารเข้าใช้บริการสถานีเฉลี่ย 5,669 คนต่อวัน สำหรับระบบขนส่งทางรถไฟ มีสถานีรถไฟที่รองรับการให้บริการทางรถไฟในเขตเมืองคือสถานีรถไฟอำเภอเมืองศรีสะเกษ ซึ่งมีเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงจังหวัดศรีสะเกษมีขบวนรถไฟผ่านหลายขบวนด้วยกัน โดยเป็นขบวนรถที่ผ่านต่อไปยังจังหวัดอุบลราชธานี ในปี พ.ศ. 2547 มีผู้โดยสารใช้บริการรถไฟสูงถึง 705,683 คน

โครงข่ายถนนในเขตเมืองศรีสะเกษสามารถเชื่อมโยงระหว่างสถานีขนส่ง และสถานีรถไฟ ได้อย่างสะดวกและทั่วถึง (ดังแสดงในบทที่ 3 รูปที่ 3.1.5-1) แต่ระบบรถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างสถานีขนส่งประเภทต่าง ๆ ยังมีไม่ครอบคลุมและทั่วถึง ผู้โดยสารจึงมักประสบปัญหาการเชื่อมต่อหรือการเปลี่ยนรูปแบบของการเดินทาง

จากปริมาณการใช้บริการของสถานีขนส่ง และสถานีรถไฟ ของจังหวัดศรีสะเกษที่มีปริมาณสูง และปัญหาการเดินทางของผู้โดยสารเพื่อเชื่อมต่อระหว่างกัน หรือเปลี่ยนรูปแบบของการเดินทางที่ไม่ได้รับความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ ดังนั้น จึงควรให้มีการดำเนินการศึกษาความเหมาะสมเพื่อกำหนดรูปแบบและโครงข่ายการเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างประเภทการขนส่งต่าง ๆ อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อศึกษาความเหมาะสมในการกำหนดรูปแบบ การวางแนวเส้นทางการให้บริการ ที่ตั้งของสถานีสำหรับระบบการขนส่งที่เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีขนส่งประเภทต่าง ๆ
- เพื่อลดปริมาณการใช้รถส่วนบุคคลในการรับ-ส่งผู้โดยสารบริเวณสถานีขนส่งประเภทต่าง ๆ
- เพื่อลดจำนวนของยวดยานบนท้องถนนซึ่งเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด

สถานที่

สถานที่สำคัญ ๆ ของจังหวัด สถานีขนส่งและสถานีรถไฟ รวมทั้งโครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงประเภทการขนส่งเหล่านี้

วิธีดำเนินการ

1. ประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการโครงการศึกษาความเหมาะสมในการกำหนดรูปแบบ การวางแนวเส้นทางการให้บริการ ที่ตั้งของสถานีสำหรับระบบการขนส่งที่เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีขนส่งประเภทต่าง ๆ โดยการศึกษาควรคลอบคลุมประเด็น ดังนี้

- กำหนดรูปแบบ เส้นทาง และสถานีการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะให้สามารถเชื่อมต่อระหว่างสถานีขนส่งประเภทต่าง ๆ ให้มีความสะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และมีความเป็นไปได้ทางเศรษฐศาสตร์ โดยกำหนดให้มีทางเลือกอย่างน้อย 3 รูปแบบ
- จัดตารางเดินรถโดยสารประจำทางหมวดที่ 1 ให้มีความแน่นอนในการเข้าจอด ณ จุดต่าง ๆ โดยเฉพาะบริเวณจุดเชื่อมต่อมายังสถานีรถไฟจะต้องมีการกำหนดเวลาเข้าจอดที่ชัดเจนแน่นอน ทำให้ผู้โดยสารสามารถวางแผนการเดินทางที่ต้องใช้การเดินทางทั้ง 2 ระบบได้อย่างดี
- จัดทำที่พักผู้โดยสารและจุดจอดรถโดยสารประจำทางในบริเวณที่เป็นจุดที่เชื่อมโยงระหว่างระบบขนส่ง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อให้มีรูปแบบของระบบการเดินทางเพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่งในทุกรูปแบบของการขนส่งที่สะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพและยั่งยืน
- ลดปัญหาการจราจรติดขัด และอุบัติเหตุจราจรทางบก
- เพื่อรักษาคุณภาพชีวิตและคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสภาพเมืองน่าอยู่ของเมือง

งบประมาณ

ค่าดำเนินการ	ทั้งสิ้น	3,000,000	บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ

หน่วยงานสนับสนุน

ขนส่งจังหวัด การรถไฟแห่งประเทศไทย และแขวงการทาง

ชื่อโครงการ **โครงการจัดหารถจักรยานให้เช่าสำหรับนักเรียนเพื่อการเดินทางต่อเนื่องจากระบบขนส่งสาธารณะ**

หลักการและเหตุผล

ระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษในปัจจุบัน ประกอบด้วยระบบขนส่งทางรถยนต์ และทางรถไฟ โดยทางรถยนต์มีสถานีขนส่งมารองรับการให้บริการ 1 สถานี ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งตั้งอยู่ที่ ถนนกวงเฮง ตำบลเมืองใต้ อำเภอเมือง มีจำนวนผู้โดยสารเข้าใช้บริการสถานีเฉลี่ย 5,669 คนต่อวัน สำหรับระบบขนส่งทางรถไฟ มีสถานีรถไฟที่รองรับการให้บริการทางรถไฟในเขตเมืองคือสถานีรถไฟอำเภอเมืองศรีสะเกษ ซึ่งมีเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงจังหวัดศรีสะเกษมีขบวนรถไฟผ่านหลายขบวนด้วยกัน โดยเป็นขบวนรถที่ผ่านต่อไปยังจังหวัดอุบลราชธานี ในปี พ.ศ. 2547 มีผู้โดยสารใช้บริการรถไฟสูงถึง 705,683 คน

ในจำนวนผู้ที่เดินทางมากับรถขนส่งสาธารณะดังกล่าวประกอบด้วยนักเรียน นิสิต และนักศึกษา ซึ่งต้องเดินทางมาจากต่างอำเภอหรือต่างจังหวัด เมื่อมาถึงสถานีขนส่งหรือสถานีรถไฟแล้ว จะเดินทางไปยังสถานศึกษาโดยใช้รถโดยสารประจำทาง หรือรถสามล้อเครื่อง หรือจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มสูงขึ้น ตลอดจนการเดินทางไม่สามารถทำได้โดยสะดวกเท่าที่ควร ดังนั้น หากกลุ่มนักเรียน นิสิต และนักศึกษา ดังกล่าว สามารถเดินทางจากสถานีขนส่ง หรือสถานีรถไฟ ไปยังสถานศึกษา และเดินทางจากสถานศึกษามายังสถานีขนส่งและสถานีรถไฟ โดยใช้รถจักรยานให้เช่าและจัดหาสถานที่เก็บรถจักรยานให้เช่า ณ ที่จอดรถโดยสารสาธารณะได้โดยสะดวก ปลอดภัย และมีราคาประหยัด ย่อมเป็นการอำนวยความสะดวกและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง อีกทั้งยังเป็นการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งแบบยั่งยืนอีกด้วย

จากเหตุผลที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ จังหวัดศรีสะเกษจึงควรจัดให้มีรถจักรยานให้เช่าพร้อมที่จอดที่สะดวกและปลอดภัยไว้คอยให้บริการแก่นักเรียน นิสิต และนักศึกษาดังกล่าว ในบริเวณสถานีขนส่ง และสถานีรถไฟ เพื่อให้นักเรียน นิสิต และนักศึกษา สามารถใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางต่อเนื่องไปยังสถานศึกษาได้

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อสนับสนุนให้มีการเดินทางโดยใช้รถจักยาน ซึ่งเป็นการเดินทางด้วยระบบขนส่งที่ยั่งยืน

- เพื่อลดปริมาณการใช้รถส่วนบุคคลในการรับ-ส่งผู้โดยสารบริเวณสถานีขนส่งประเภทต่าง ๆ
- เพื่อลดจำนวนของยวดยานบนท้องถนนซึ่งเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดตลอดจนลดมลพิษที่จะเกิดขึ้นในเขตเมืองได้

สถานที่

สถานที่สำคัญ ๆ ของจังหวัด สถานีขนส่งและสถานีรถไฟ

วิธีดำเนินการ

1. สำรวจความต้องการในการใช้รถจักรยานของนักเรียน นิสิต และนักศึกษา เพื่อเดินทางเชื่อมต่อจากสถานีขนส่งและสถานีรถไฟ ไปยังสถานที่ศึกษา
2. จัดหารถจักรยานให้เช่าและที่จอดรถจักรยานที่สะดวกและปลอดภัยในการจอด ซึ่งในที่นี่ที่ปรึกษาเสนอให้ใช้รูปแบบที่จอดจักรยานดังแสดงในรูปที่ ฎ2 ให้เพียงพอต่อความต้องการ
3. รณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้มีการใช้บริการรถจักรยานให้เช่าและที่จอดรถให้มากขึ้น

รูปที่ ฎ2 ที่เก็บและจอดรถจักรยานที่ที่ปรึกษาเสนอให้นำมาใช้

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อให้มีจำนวนผู้ใช้รถจักรยานมากขึ้น
- ลดปัญหาการจราจรติดขัด และอุบัติเหตุจราจรทางบก
- เพื่อรักษาคุณภาพชีวิตและคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสภาพเมืองน่าอยู่ของเมือง

งบประมาณ

ค่าดำเนินการ	ทั้งสิ้น	2,000,000	บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ

หน่วยงานสนับสนุน

ขนส่งจังหวัด และการรถไฟแห่งประเทศไทย

ชื่อโครงการ โครงข่ายถนนคนเดินและทางจักรยานในเขตเมืองศรีสะเกษ

หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันเทศบาลเมืองศรีสะเกษและหน่วยงานระดับจังหวัดมีโครงการพัฒนา ปรับปรุงและฟื้นฟูพื้นที่ในเขตเทศบาลหลายจุด เพื่อให้เมืองศรีสะเกษเป็นเมืองน่าอยู่และประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น รวมทั้งมีการพัฒนาระบบการสัญจรภายในเขตเมืองให้เป็นไปอย่างยั่งยืน โครงการหนึ่งที่น่าจะตอบสนองนโยบายดังกล่าวได้แก่การส่งเสริมโครงข่ายทางเดินเท้าและทางจักรยานในเขตเมืองให้เชื่อมจุดสำคัญต่างๆในเมือง เช่น อ่างเก็บน้ำห้วยน้ำคำ สวนสำเด็จพระศรีนครินทร์ สถานที่ตากอากาศสวนสัตว์ศรีสะเกษ ย่านการค้า ตลาดโต้รุ่ง สถานีรถไฟ และอื่นๆ โดยโครงข่ายทางเดินเท้าและทางจักรยานจะช่วยเชื่อมย่านที่อยู่อาศัย ย่านการค้าการพาณิชยกรรม สถานที่สำคัญ และแหล่งสันทนาการในเมืองเข้าด้วยกัน

สถานที่

โครงข่ายถนนในเขตเมืองดังแสดงในรูปที่ ฎ3 ซึ่งมีระยะทางทั้งหมดประมาณ 37 กิโลเมตร

วิธีการดำเนินการ

1. ขยายเขตทางเท้าบริเวณถนนที่เป็นเส้นทางจักรยาน
2. ขอความร่วมมือร้านค้า บ้านเรือนในเส้นทางไม่ให้วางสิ่งกีดขวางบนทางเท้า
3. ทำการการปรับเปลี่ยนผิวถนนบางช่วง และปรับความกว้างผิวจราจรบางส่วนให้แคบลงพอให้รถผ่านได้อย่างช้าๆ
4. ปรับปรุงขอบคันหินของทางเท้าบริเวณทางข้ามให้เป็นทางลาดได้มาตรฐาน ดังแสดงในรูปที่ ฎ4 ฎ5 ฎ6 และ ฎ7
5. ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณสองข้างทาง และมีการใช้ Street Furniture เพื่อเน้นความเป็นถนนคนเดินและทางจักรยานมากกว่าทางรถวิ่ง
6. จัดเตรียมที่จอดรถจักยานตามจุดสำคัญต่างๆ เช่นบริเวณทุ่งศรีเมือง สวนสาธารณะหนองประจักษ์ สถานที่ราชการ ตลาด ย่านการค้า เป็นต้น
7. ปรับปรุงพื้นที่สองฟากของลำรางสาธารณะ ซึ่งได้แก่ ห้วยหมากแข้ง และ ห้วยมั่ง โดยในระยะเริ่มแรกขอความร่วมมือชุมชน หรืออาคารบ้านเรือนที่อยู่ริมสองฟากของลำห้วยไม่ให้ก่อสร้างรุกล้ำเข้าไปในพื้นที่ริมลำรางสาธารณะ

งบประมาณ

- ค่าดำเนินการและก่อสร้างโครงข่ายถนนและเส้นทางจักรยาน 23,200,000 บาท ตามแนวถนนความยาวประมาณ 37กิโลเมตร

ระยะเวลาในการดำเนินการ

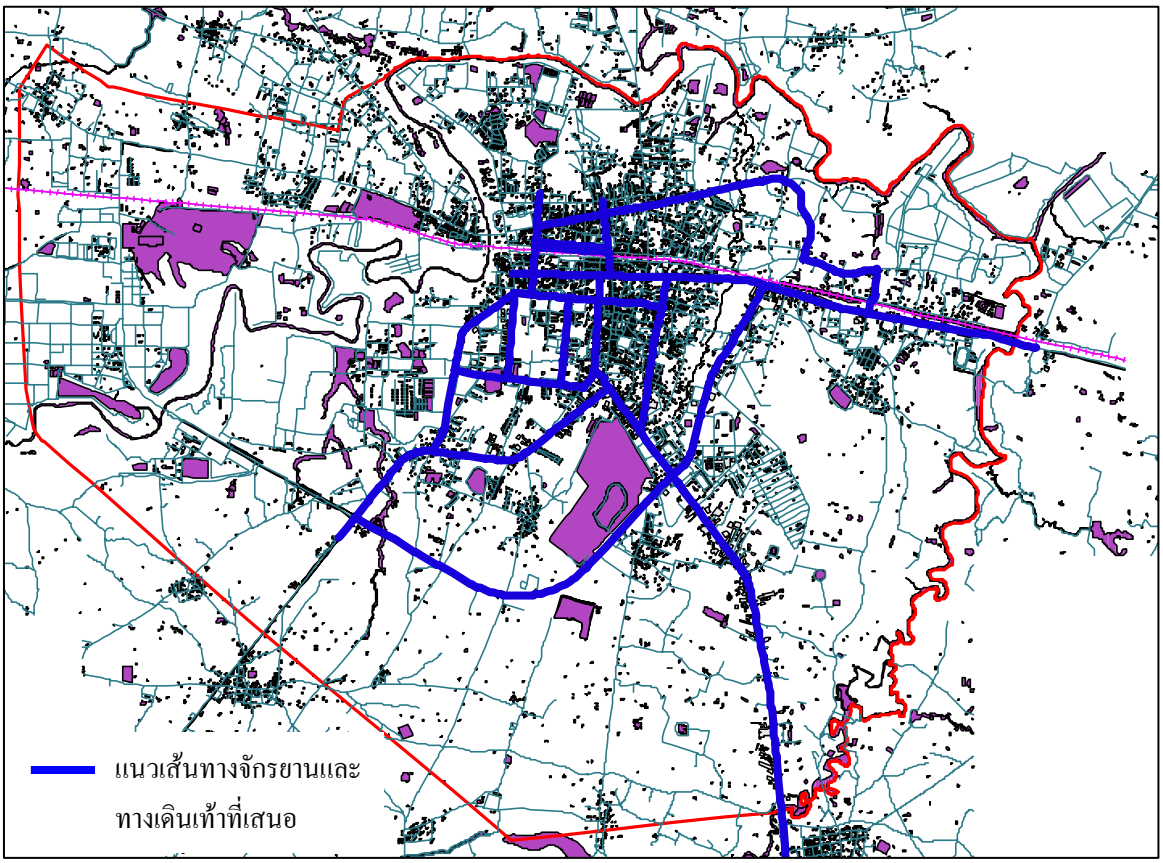
ระหว่างปี 2550 – 2552

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

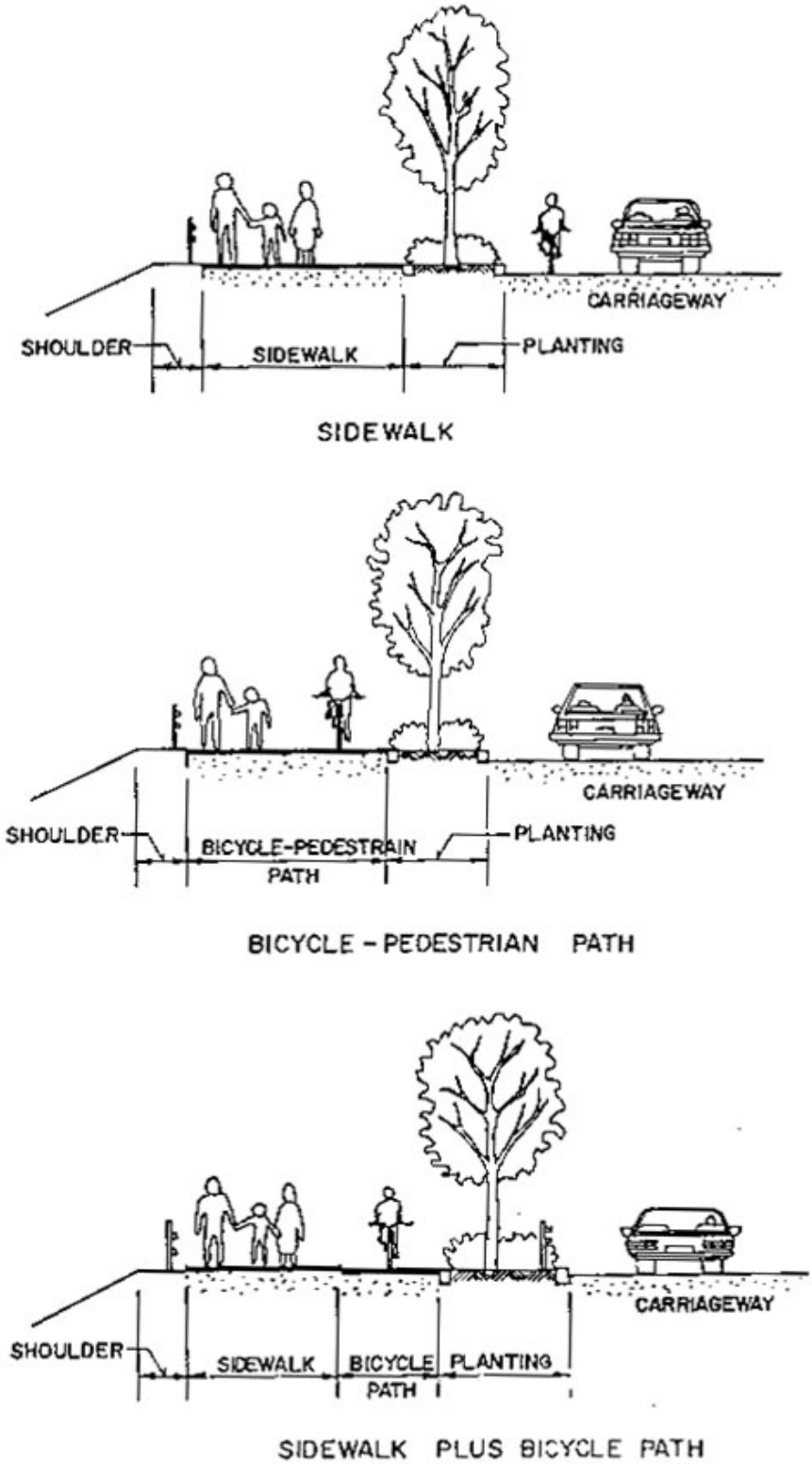
เทศบาลเมืองศรีสะเกษ

หน่วยงานสนับสนุน

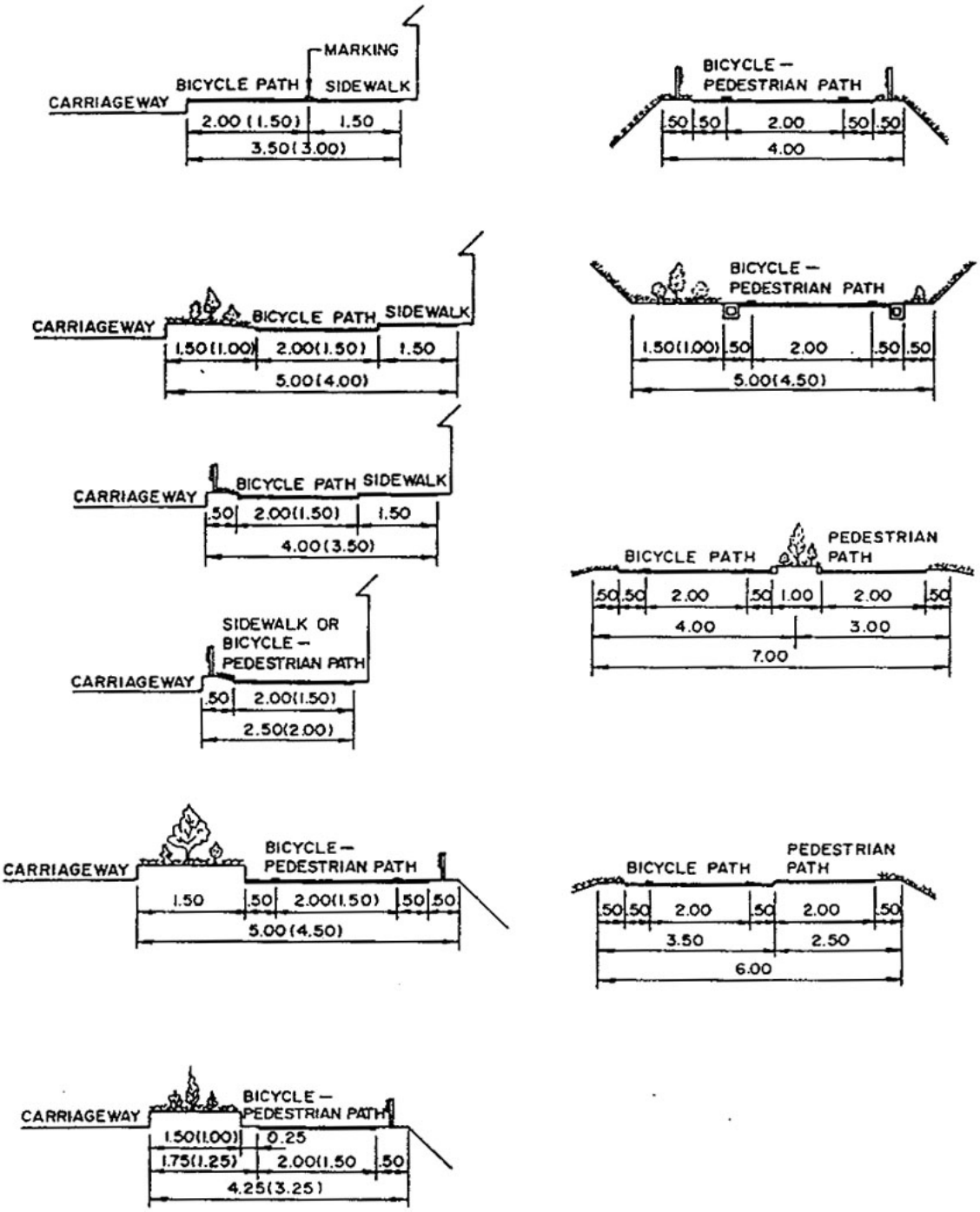
สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด และสำนักงานจังหวัด



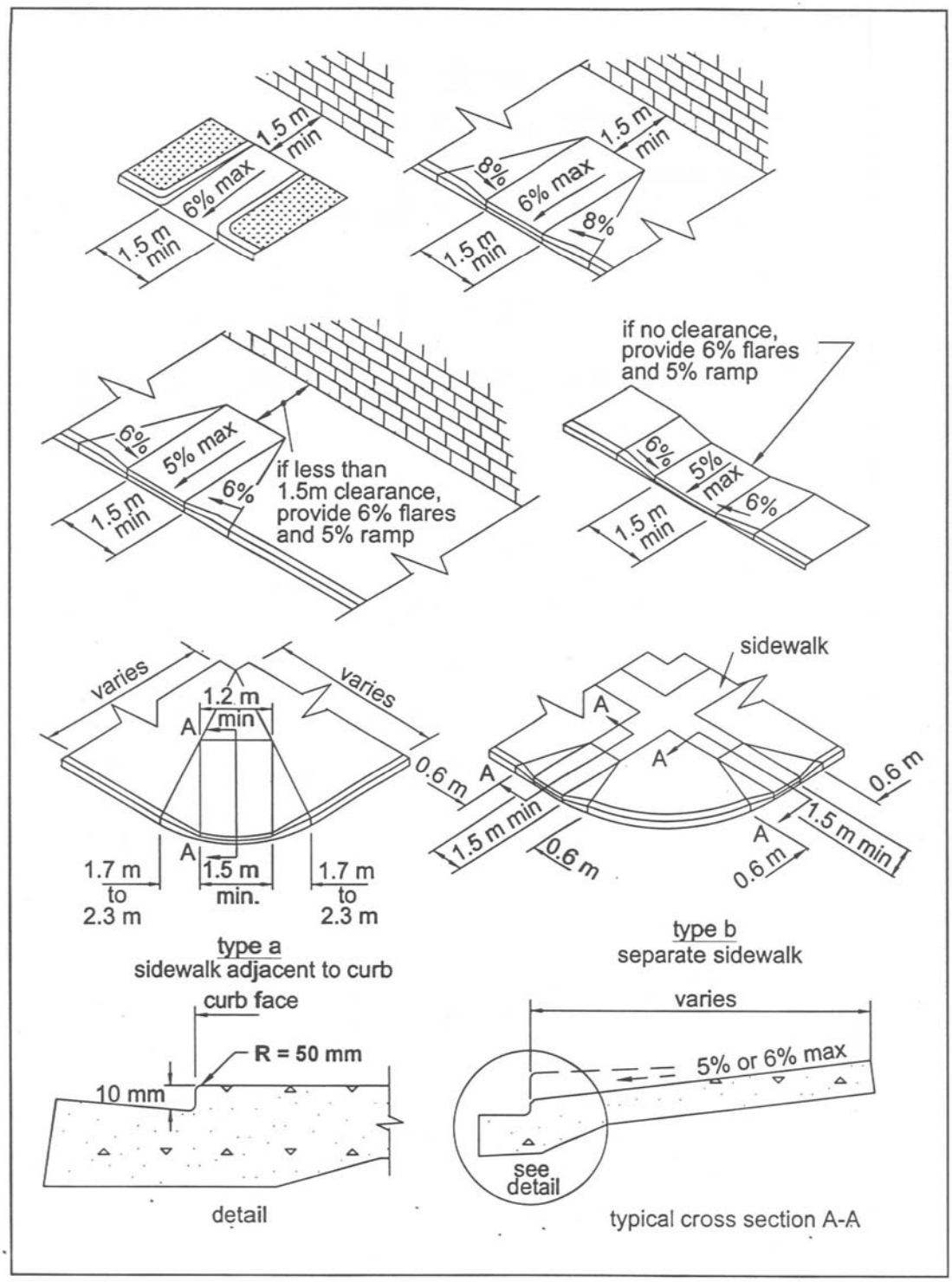
รูปที่ ฎ3 แนวเส้นทางจักรยานและทางเดินเท้าที่เสนอแนะให้ดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุง



รูปที่ ฎ4 รูปแบบของทางเท้าและทางจักรยาน



รูปที่ ฎ5 รายละเอียดรูปตัดของทางเท้าและทางจักรยาน



รูปที่ ฎ6 รายละเอียดการปรับปรุงขอบคันหินให้เป็นเชิงลาด

รูปที่ ฎ7 ตัวอย่างขอบคันหินที่มีเชิงลาดในประเทศอังกฤษ

ภาคผนวก ฏ

โครงการ / มาตรการ ตามแผนงานปรับปรุง/จัดหา/บำรุงรักษาอุปกรณ์และระบบจราจร

ชื่อโครงการ **โครงการติดตั้ง/ปรับปรุงป้ายบังคับ ป้ายเตือน ป้ายแนะนำการจราจรต่าง ๆ ให้ได้มาตรฐาน**

หลักการและเหตุผล

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุการจราจร ณ จุดอันตรายหลายแห่ง พบว่า มีสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุก็คือ บนถนนไม่มีป้ายเตือน/แนะนำ และ/หรือ มีแต่ไม่ชัดเจนอยู่ในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสมตามหลักการด้านวิศวกรรมจราจร เช่น ป้ายเตือนบริเวณทางโค้งหรือสี่แยกต่าง ๆ จากการสำรวจ พบว่ามีการติดตั้งป้ายเตือนและป้ายบังคับจราจรน้อยมากและไม่เพียงพอกับความจำเป็นและที่ใช้กันอยู่ทั่วไปในจังหวัดศรีสะเกษมีหลายแห่งยังไม่ได้มาตรฐาน และติดตั้งไว้ในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม การติดตั้ง/ปรับปรุงป้ายเตือน ป้ายแนะนำและป้ายบังคับจราจรให้ได้มาตรฐานและอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมด้านวิศวกรรมจราจรจะช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุจราจรได้อย่างมาก

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อลดความเสี่ยงและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร
- เพื่อควบคุม เตือน และแนะนำให้ผู้ขับขี่ยวดยานปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรอย่างเหมาะสม

สถานที่

บริเวณทางแยก ทางโค้ง บริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น บริเวณที่มีคนเดินเท้าข้ามถนนเป็นจำนวนมากและจุดอันตรายต่าง ๆ ในเขตจังหวัดศรีสะเกษ

วิธีการดำเนินการ

1. ปรับปรุง เปลี่ยนแปลงป้ายจราจรต่าง ๆ ที่มีอยู่เดิมให้ได้มาตรฐานและติดตั้ง ณ ตำแหน่งที่เหมาะสมตามหลักวิชาการ
2. ติดตั้งป้ายจราจรเพิ่มเติมบริเวณทางแยก ทางโค้ง บริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น บริเวณที่มีคนเดินเท้าข้ามถนนเป็นจำนวนมากและจุดอันตรายอื่น ๆ

มาตรฐานตำแหน่งและความสูงของป้ายจราจรต่าง ๆ และมาตรฐานป้ายจราจรประเภทต่าง ๆ สามารถตรวจสอบได้จากมาตรฐานของแต่ละหน่วยงานที่รับผิดชอบ และมาตรฐานใหม่ที่กำลังจะนำมาใช้โดยสำนักงานนโยบายและแผนกระทรวงคมนาคม

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการใช้รถใช้ถนน
- เพื่อให้การสัญจรของยวดยานต่าง ๆ เป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

งบประมาณ

งบประมาณรายปี ปีละประมาณ 2,500,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ

หน่วยงานสนับสนุน

ตำรวจจราจร แขวงการทางจังหวัดศรีสะเกษ ทางหลวงชนบท ขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ อบจ. และ อบต.

ชื่อโครงการ โครงการซ่อมบำรุง/ปรับปรุงป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง และขอบคันหิน

หลักการและเหตุผล

การจัดระเบียบการจราจร โดยการซ่อมบำรุง/ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนผิวทางและขอบคันหินบริเวณทางแยกให้ใช้งานได้ดีและอย่างต่อเนื่อง จะช่วยให้การใช้พื้นที่ผิวจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดความขัดแย้งระหว่างยวดยานและระหว่างยวดยานกับคนเดินเท้าขณะข้ามถนน และเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อบำรุงรักษาป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจรให้ได้มาตรฐานและอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดีอย่างต่อเนื่อง
- เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการใช้รถใช้ถนน อันจะนำไปสู่ความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

สถานที่

ทางหลวงแผ่นดิน ถนนสายสำคัญต่าง ๆ และบริเวณทางแยกในเขตจังหวัดศรีสะเกษ

วิธีการดำเนินการ

1. จัดแบ่งช่องจราจรให้เหมาะสม
2. ทาสี เส้นแบ่งช่องจราจร เส้นหยุด และลูกศรชี้นำทางบนช่องจราจรให้ชัดเจนตลอดปี
3. ทาสี คันหินให้ชัดเจนตลอดปี
4. ซ่อมบำรุง ปรับปรุง การขีดสีตีเส้นบนผิวจราจรและขอบคันทางให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อควบคุม เตือน และแนะนำให้ยวดยานต่าง ๆ ในกระแสจราจรสัญจรด้วยความเป็นระเบียบเรียบร้อย สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

งบประมาณ

งบประมาณรายปี ปีละประมาณ 2,000,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ

หน่วยงานสนับสนุน

ตำรวจจราจร แขวงการทางจังหวัดศรีสะเกษ ทางหลวงชนบท ขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ อบจ. และ อบต.

ชื่อโครงการ โครงการบำรุงรักษาระบบสัญญาณไฟจราจรให้ใช้การได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

หลักการและเหตุผล

ปัญหาการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุการจราจรส่วนใหญ่เกิดบริเวณทางแยก ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการเคลื่อนที่ของยวดยานผ่านจุดเดียวกันเป็นจำนวนมาก ดังนั้นการติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรควบคุมที่เหมาะสมและสามารถใช้การได้ดีตลอดเวลา จะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดและความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุได้

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด ณ ทางแยก
- เพื่อลดความเสี่ยงและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

สถานที่

ทางแยกทุกแยกที่มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรในเขตจังหวัดศรีสะเกษ

วิธีการดำเนินการ

1. ให้ตำรวจจราจรสำรวจจุดทุกจุดที่มีสัญญาณไฟจราจร โดยให้มีการรายงานผลในทันทีเมื่อมีข้อขัดข้องของระบบสัญญาณไฟ
2. บำรุงรักษาสัญญาณไฟจราจรให้สามารถใช้งานได้สม่ำเสมอ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด ณ ทางแยก
- เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนน

งบประมาณ

งบประมาณรายปี ปีละประมาณ 2,000,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ

หน่วยงานสนับสนุน

ตำรวจจราจร อบจ. อบต. และแขวงการทาง

ภาคผนวก ฐ

โครงการ / มาตรการ ตามแผนงานพัฒนาความรู้ให้การศึกษา ประชาสัมพันธ์ รณรงค์ และการบังคับใช้กฎหมายการจราจร

ชื่อโครงการ โครงการรณรงค์ให้คนเดินข้ามถนนโดยใช้ทางข้าม

หลักการและเหตุผล

จากการสำรวจในสภาพปัจจุบัน พบว่า การเดินข้ามถนนของประชาชนส่วนใหญ่ในจังหวัดศรีสะเกษ มักจะไม่ได้ใช้อุปกรณ์อำนวยความสะดวก เช่น ทางม้าลาย สะพานลอย เป็นต้น ในการข้ามถนนเท่าที่ควร ซึ่งอาจเนื่องมาจากหลายสาเหตุ เช่น ความไม่สะดวกในการเดินข้ามถนน สภาพทางม้าลายไม่ชัดเจน หรือความมักง่ายซึ่งแสดงถึงการไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยแต่คำนึงถึงเพียงความสะดวกสบายเท่านั้น ซึ่งอาจจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุรถชนคนเดินเท้าได้ง่าย ดังนั้นจึงควรมีการรณรงค์ปลูกฝังจิตสำนักให้ประชาชนตระหนักถึงความปลอดภัยที่จะได้รับจากการข้ามถนนบริเวณทางม้าลาย หรือสะพานลอยคนเดินข้าม

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อลดความเสี่ยงและความรุนแรงของอุบัติเหตุรถยนต์ชนคนเดินเท้าขณะข้ามถนน

วิธีดำเนินการ

1. ประชุมบุคลากรที่เกี่ยวข้องในจังหวัดศรีสะเกษ เพื่อระดมสมองกำหนดวิธีการดำเนินการ
2. การโหมรณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการป้องกันตนเองให้ปลอดภัยโดยการเดินข้ามทางม้าลายและสะพานลอย เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องใช้ถนน และความจำเป็นที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย
3. สนับสนุนอุปกรณ์อำนวยความสะดวก เช่น ขีดสี ตีเส้นทางม้าลายอย่างชัดเจนและอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม ปรับปรุงสะพานลอยให้สามารถอำนวยความสะดวกได้อย่างเหมาะสม เป็นต้น
4. ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง
5. ประเมินผลการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อความปลอดภัยในการเดินข้ามถนน

งบประมาณ

ค่าดำเนินการต่อปี ปีละ	200,000	บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

ตำรวจจราจร

หน่วยงานสนับสนุน

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ แขวงการทางจังหวัดศรีสะเกษ ขนส่งจังหวัด และป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด

ชื่อโครงการ โครงการรณรงค์และกวดขันการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัย

หลักการและเหตุผล

จากรายงานการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุและเหตุอื่น ๆ ทั้งหมด ของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดศรีสะเกษ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2548 พบว่า อุบัติเหตุจากการจราจรและขนส่งเป็นสาเหตุหลักของการบาดเจ็บและเสียชีวิต คิดเป็นร้อยละ 27.4 และ 60.8 ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุและเหตุอื่น ๆ ตามลำดับ จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ ในระหว่างปี พ.ศ. 2547-2549 ที่รายงานโดยสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย มีแนวโน้มการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุลดลง แต่อย่างไรก็ตามจำนวนผู้เสียชีวิตกลับเพิ่มสูงขึ้น (ข้อมูลแสดงไว้ในบทที่ 5) แสดงให้เห็นว่าความรุนแรงของอุบัติเหตุมีมากขึ้นเรื่อย ๆ และจากสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ในช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วงระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2547 – 4 มกราคม 2548 พบว่า ยานพาหนะที่ก่อให้เกิดการตายอุบัติเหตุจราจรสูงสุด คือ รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 100 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรในอดีต พบว่า มีหลักฐานการวิจัยหลายงานที่สนับสนุนตรงกันว่าการสวมหมวกนิรภัยจะสามารถป้องกันการเสียชีวิตได้ประมาณร้อยละ 30 คนขับรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตมากกว่าผู้สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ 40 และมีโอกาสบาดเจ็บที่ศีรษะโดยไม่ถึงตายมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย ดังนั้นการรณรงค์และกวดขันการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรเพื่อให้ประชาชนที่ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยจะเป็นการป้องกันความรุนแรงและความสูญเสียที่อาจจะเกิดขึ้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจรได้

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ในจังหวัดศรีสะเกษตระหนักถึงประโยชน์และความจำเป็นของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์
- เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตและความพิการทางสมองเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรอันเนื่องจากการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์

วิธีการดำเนินการ

1. จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ตามถนนและทางแยกสำคัญ สถานศึกษา สื่อมวลชนท้องถิ่น รายการวิทยุ สื่ออื่นๆ ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น เพื่อให้ประชาชนตระหนักถึงประโยชน์และความจำเป็นที่จะต้องสวมหมวกนิรภัยขณะใช้รถจักรยานยนต์ ตลอดจนการประชาสัมพันธ์เพื่อให้

ประชาชนทั่วไปทราบว่าจะมีมาตรการเข้มงวดการจับกุมผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน

2. ให้ตำรวจจราจรตั้งจุดตรวจจับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยอย่างต่อเนื่อง และสุ่มตรวจในหลายๆ พื้นที่ในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน โดยใช้โทษปรับสูงสุดตามกฎหมายกำหนดทุกราย ทั้งนี้จะต้องดำเนินการอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง โดยตรวจจับไปพร้อมกับการตั้งจุดตรวจจับผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบขับขี่ ดื่มสุรา และขับรถด้วยความเร็วมากกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้

3. ติดตามและประเมินผลการดำเนินการ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของผู้ขับขี่ และซ้อนท้ายจักรยานยนต์
- เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์

งบประมาณ

งบประมาณรายปี ปีละประมาณ 1,000,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

สถานีตำรวจทางหลวงทุกแห่งและสถานีตำรวจภูธรอำเภอ

หน่วยงานสนับสนุน

สาธารณสุขจังหวัด โรงพยาบาล ประชาสัมพันธ์จังหวัด เทศบาล ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด และ อบจ./ อบต.

ชื่อโครงการ โครงการรณรงค์และกวดขันการใช้เข็มขัดนิรภัยและใบขับขี่

หลักการและเหตุผล

เข็มขัดนิรภัย (Safety belt หรือ Seat belt) เป็นอุปกรณ์อย่างหนึ่งที่ช่วยลดความรุนแรงอันเกิดจากอุบัติเหตุจราจรได้ จากการศึกษาวิจัยถึงบทบาทของเข็มขัดนิรภัย สามารถสรุปผลการศึกษาวิจัยได้ว่าการใช้เข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดความรุนแรงอันเกิดจากอุบัติเหตุหรือถูกเหวี่ยงไปข้างหน้าได้อย่างมีประสิทธิผล ถึงแม้ว่าเข็มขัดนิรภัยจะป้องกันอุบัติเหตุไม่ได้ แต่สามารถช่วยลดความรุนแรงที่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารตอนหน้าจากอุบัติเหตุรถชนกันได้ถึงร้อยละ 40 - 50 (กองทุนรณรงค์ การใช้เข็มขัดนิรภัย กองสารนิเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย คู่มือการรณรงค์ใช้เข็มขัดนิรภัยและหมวกนิรภัย กรุงเทพฯ มปป.)

ในประเทศไทยปัจจุบันผู้ขับขี่รถยนต์ยังไม่ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการใช้เข็มขัดนิรภัยมากนัก ถึงแม้ว่าในปัจจุบันรถยนต์ส่วนใหญ่จะมีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยมากับตัวรถแล้วก็ตาม ดังนั้นการรณรงค์และกวดขันการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรเพื่อให้บุคคลต่าง ๆ ที่ขับรถยนต์และผู้โดยสารตอนหน้าคาดเข็มขัดนิรภัยจะเป็นการลดความรุนแรงและความสูญเสียที่อาจจะเกิดขึ้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ และกวดขันผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบขับขี่ด้วยในขณะเดียวกัน ซึ่งผู้ที่ไม่มีใบขับขี่ส่วนใหญ่จะไม่ทราบถึงข้อควรปฏิบัติที่เหมาะสมและถูกต้องเมื่อมีการใช้ยวดยานสัญจรไปมาบนท้องถนน ทำให้ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ป้าย ตลอดจนเครื่องหมายจราจร ซึ่งมีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้เช่นกัน

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อให้ผู้ขับและผู้โดยสารตอนหน้ารถยนต์ในจังหวัดศรีสะเกษตระหนักถึงประโยชน์และความสำคัญของการคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับหรือโดยสารรถยนต์
- เพื่อลดอัตราการบาดเจ็บ ความพิการและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอันเนื่องจากการขับขี่หรือโดยสารรถยนต์ โดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
- เพื่อให้ผู้ขับขี่มีใบอนุญาตขับขี่

วิธีการดำเนินการ

1. จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ตามถนนและทางแยกสำคัญ สถานศึกษา สื่อมวลชนท้องถิ่น รายการวิทยุ สื่ออื่น ๆ ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น เพื่อให้ประชาชนตระหนักถึงประโยชน์และความจำเป็นที่จะต้องคาดเข็มขัดนิรภัยขณะใช้รถยนต์และมีใบขับขี่ ตลอดจนการประชาสัมพันธ์เพื่อให้

ประชาชนทั่วไปทราบว่าจะมีมาตรการเข้มงวดการจับกุมผู้ที่ขับขี่และโดยสารรถยนต์ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยพกใบขับขี่ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน

2. ประกาศให้ข้าราชการและลูกจ้างของส่วนราชการต่าง ๆ เป็นตัวอย่างที่ดีแก่ประชาชนทั่วไปโดยต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่มีการขับขี่และโดยสารรถยนต์และต้องพกใบขับขี่ รวมทั้งประกาศให้ผู้มาติดต่อราชการ ณ ส่วนราชการต่าง ๆ จะต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

3. ให้ตำรวจจราจรตั้งจุดตรวจจับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาที่ปฏิบัติราชการ และสุ่มตรวจในหลาย ๆ พื้นที่ในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน ทั้งนี้จะต้องดำเนินการอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง โดยตรวจจับไปพร้อมกับการตั้งจุดตรวจจับผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบขับขี่ ใช้แอลกอฮอล์และขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

4. ติดตามและประเมินผลการดำเนินการ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- ทำให้ผู้ขับขี่มีใบอนุญาตขับขี่โดยผ่านขั้นตอนการทดสอบที่มีประสิทธิภาพ

งบประมาณ

งบประมาณรายปี ปีละประมาณ 1,000,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

สถานีตำรวจทางหลวงทุกแห่งและสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมือง

หน่วยงานสนับสนุน

สาธารณสุขจังหวัด โรงพยาบาล ประชาสัมพันธ์จังหวัด เทศบาล ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด และ อบจ./อบต

ชื่อโครงการ โครงการรณรงค์และกวดขันไม่ให้ขับรถขณะมีแอลกอฮอล์ในร่างกาย

หลักการและเหตุผล

สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมาได้ทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ จากสถิติในช่วงเวลาดังกล่าวคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเฉลี่ยถึง 33 คน/วัน และในปี พ.ศ. 2543 เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจสูงถึง 105,477 ล้านบาทหรือคิดเป็นร้อยละ 2.16 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นนี้มีสาเหตุสำคัญซึ่งมากกว่าร้อยละ 50 เกิดจากพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ขณะเมาสุรา สำหรับจังหวัดศรีสะเกษ พบว่า ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่ถึงร้อยละ 66.8 – 77.8 มีการดื่มแอลกอฮอล์ (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดศรีสะเกษ, 2548)

ถึงแม้ว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรในปีที่ผ่านมามีแนวโน้มลดลง แต่อัตราการเสียชีวิตกลับมีแนวโน้มสูงขึ้นโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่ของทุกปี แสดงให้เห็นถึงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งมีมากขึ้น ดังนั้น การรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ รวมทั้งการกวดขันเพื่อให้ผู้ขับขี่ยวดยานประเภท ต่างๆ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ได้ตระหนักถึงอันตรายจากการขับขี่ยวดยานในขณะมึนเมา จะเป็นการป้องกันการสูญเสียที่อาจจะเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจรได้เป็นอย่างดี

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อให้ประชาชนเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยไม่ขับรถขณะมึนเมาเนื่องจากมีแอลกอฮอล์ในร่างกาย
- เพื่อลดจำนวนผู้บาดเจ็บ พิการและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุจากการดื่มสุราหรือของมึนเมา

วิธีการดำเนินการ

1. มาตรการด้านการให้การศึกษาและประชาสัมพันธ์

- ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่ยวดยานทุกประเภทให้ทราบถึงสถิติการจับกุมและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจรโดยการแจกเอกสารแผ่นพับ โปสเตอร์ สติ๊กเกอร์ ใบปลิว เป็นต้น ขณะการตั้งจุดตรวจและผ่านสื่อมวลชนทุกแขนง และในหน่วยงานต่างๆ ในชุมชน
- ประชาสัมพันธ์โดยออกรายการผ่านสื่อหรือแถลงข่าวอย่างต่อเนื่อง
- จัดนิทรรศการเพื่อให้ความรู้แก่ประชาชนทั่วไปตามสถานที่สำคัญๆ เช่น สถานีขนส่งผู้โดยสาร โรงพยาบาล สถานที่ราชการ ห้างสรรพสินค้าต่างๆ เป็นต้น
- ขอความร่วมมือกับชุมชนต่างๆ ให้ร่วมกันรณรงค์ในช่วงเทศกาลสำคัญของประเทศและของท้องถิ่น

2. มาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมาย

- ตั้งจุดตรวจหาแอลกอฮอล์ในเลือดจากลมหายใจของผู้ขับขี่ในเขตตัวเมือง และทางหลวงสำคัญ ในจังหวัดศรีสะเกษ
- ในช่วงเทศกาลสำคัญ (เช่น เทศกาลปีใหม่ สงกรานต์) ให้มีการตรวจจับทุกวัน
- กรณีตรวจพบว่า ผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดจากลมหายใจเกินกว่ากฎหมายกำหนดให้ดำเนินคดีตามกฎหมาย สำหรับผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดแต่ไม่เกินที่กฎหมายกำหนดให้มีการให้คำแนะนำผู้ขับขี่โดยการแจกใบปลิว แผ่นพับ หรือเอกสารอื่นๆ
- ในการตั้งด่านตรวจจับแต่ละครั้งจะมีลักษณะเป็นสหวิทยา มีหลายหน่วยงานมาร่วมกันในเขตเทศบาลฯ
- เมื่อพบผู้กระทำผิด ผู้ขับขี่ที่มีแอลกอฮอล์กว่าที่กฎหมายกำหนด จะต้องถูกดำเนินคดี

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- ทำให้จำนวนผู้บาดเจ็บ พิการและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุจากการดื่มสุราหรือของมึนเมาลดลง

งบประมาณ

ตั้งจุดตรวจเมาไม่ขับในเขตตัวเมืองและทางหลวงสายสำคัญ
ในเขตจังหวัดศรีสะเกษ เป็นเงินปีละ 1,000,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

หน่วยงานสนับสนุน

สถานีตำรวจทางหลวงและสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมือง สาธารณสุขจังหวัด โรงพยาบาล สำนักงานขนส่งจังหวัด ประชาสัมพันธ์จังหวัด ป้องกันจังหวัด เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด/องค์การบริหารส่วนตำบล หน่วยงานเอกชน/มูลนิธิ/อาสาสมัครป้องกันภัยพลเรือน และสื่อมวลชน

ชื่อโครงการ โครงการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร

หลักการและเหตุผล

อุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศที่ทำให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประเทศเป็นจำนวนมากโดยมีสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ 3 อย่าง คือ พฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ และสภาพสิ่งแวดล้อมถนน ซึ่งทั้ง 3 อย่างนี้ ปัญหาที่พบมากที่สุดคือพฤติกรรมของผู้ขับขี่ แสดงว่าผู้ขับขี่ยังไม่ตระหนักถึงผลกระทบจากอุบัติเหตุจราจร จำเป็นต้องมีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ความรู้ที่ถูกต้องแก่ประชาชนทั่วไป เพื่อร่วมสร้างความตระหนักในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยต่อไป

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อกระตุ้นให้ประชาชนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยและส่งเสริมให้ใช้อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยเพิ่มขึ้น

วิธีการดำเนินการ

1. ผลิตสื่อเพื่อกระจายตามส่วนต่าง ๆ ในเขตเมืองสำคัญในจังหวัดศรีสะเกษ
2. แถลงข่าวเปิดตัวโครงการพร้อมจัดสัมมนาสื่อมวลชนเพื่อระดมสมองจัดกิจกรรมเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ต่อไป
3. จัดแถลงข่าวในรายการผู้ว่าพบประชาชน
4. จัดรายการวิทยุ
5. ผลิตแผ่นพับสติ๊กเกอร์เรื่องหมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย และเมาไม่ขับ
6. จัดรณรงค์สวมหมวกนิรภัยเปิดไฟหน้ารถสำหรับรถจักรยายนต์
7. การรณรงค์ลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อให้ประชาชนรักษาวินัยจราจรและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด

งบประมาณ

ใช้งบประมาณในการดำเนินการ ประมาณ 2,000,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

ประชาสัมพันธ์จังหวัด

หน่วยงานสนับสนุน

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด โรงพยาบาล สื่อมวลชน ตำรวจ ขนส่ง ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด และผู้อำนวยการพื้นที่เขตการศึกษา

ชื่อโครงการ โครงการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ประชาชนให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินทางโดยรถไฟและการขับยวดยานผ่านจุดตัดทางรถไฟ

หลักการและเหตุผล

การเดินทางทางรถไฟถือได้ว่ามีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุมากกว่าการเดินทางทางถนน แต่ในปัจจุบัน การดำเนินงานด้านการเดินรถขนส่งทางรถไฟยังมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอยู่เนือง ๆ ทำให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย อันเนื่องมาจากความประมาท และการไม่รักษาความปลอดภัยของผู้โดยสาร นอกจากนี้ยังเกิดอุบัติเหตุขบวนรถไฟกับรถยนต์หรือยานพาหนะอื่น ที่บริเวณจุดตัดทางรถไฟกับทางถนนและมีแนวโน้มจะสูงขึ้นทุกปี ในปี พ.ศ. 2548 มีอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถไฟทั้งหมด 15 ครั้ง โดยเป็นอุบัติเหตุรถไฟชนโค 8 ครั้ง รถยนต์ชนรถไฟ 4 ครั้ง และรถชนเครื่องกั้น 3 ครั้ง ซึ่งปัญหาที่พบมากที่สุดคือพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ที่ไม่ตระหนักถึงผลกระทบจากอุบัติเหตุ ณ จุดตัดทางรถไฟ จำเป็นต้องมีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ความรู้ที่ถูกต้องแก่ประชาชนทั่วไป เพื่อร่วมสร้างความตระหนักในการขับรถผ่านจุดตัดทางรถไฟ และการใช้บริการทางรถไฟต่อไป

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อกระตุ้นให้ประชาชนได้ตระหนักถึงความปลอดภัยเมื่อขับขี่ยวดยานผ่านจุดตัดรถไฟ

วิธีการดำเนินการ

1. จัดระบบการรณรงค์ให้ความรู้เรื่องการรักษาความปลอดภัย
2. จัดทำคู่มือเดินทางเกี่ยวกับข้อกำหนดด้านความปลอดภัยเมื่อเดินทางไปกับขบวนรถไฟ
3. ให้มีการประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อต่าง ๆ ให้ประชาชนตระหนักถึงอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นที่ถนนผ่านเสมอระดับทางรถไฟ โดยทำกราฟสถิติและสะท้อนภาพของอุบัติเหตุซึ่งต้องสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินให้เด่นชัดเพื่อโน้มน้าวให้ประชาชนปรับทัศนคติและพฤติกรรมให้ยอมรับในหลักการโดยทั่วไปว่าทางรถไฟเป็นทางเอกเสมอ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ประชาชนตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินทางโดยรถไฟอย่างเคร่งครัด
- ประชาชนตระหนักถึงอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นเมื่อขับขี่ยวดยานตัดผ่านทางรถไฟ

งบประมาณ

ใช้งบประมาณในการดำเนินการ ประมาณ 1,000,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

ประชาสัมพันธ์จังหวัด

หน่วยงานสนับสนุน

สถานีรถไฟ แขวงการทาง ทางหลวงชนบท สื่อมวลชน ตำรวจ ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด และผู้อำนวยการพื้นที่เขตการศึกษา

ชื่อโครงการ โครงการเพิ่มมาตรการเข้มงวดในการตรวจสอบผู้ฝ่าฝืน พ.ร.บ. การจราจร

หลักการและเหตุผล

อุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นได้จากสาเหตุหลายประการและสาเหตุที่สำคัญอย่างหนึ่งคือ การฝ่าฝืนระเบียบและกฎหมายจราจร ได้แก่ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ซึ่งผลจากการสำรวจพบว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน จากผลการพิจารณาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร 5 อันดับแรก เรียงตามลำดับความสำคัญ ได้แก่ ขับรถเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด แซงรถอย่างผิดกฎหมาย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยวรถ และการขับรถในขณะที่มึนเมาสุราหรือหลังจากเสพสารเสพติดอื่น ๆ เช่น ยาบ้า เป็นต้น การฝ่าสัญญาณไฟจราจร (ฝ่าไฟแดง) จะเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในทางแยกที่ควบคุมด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร แต่อย่างไรก็ตาม การดำเนินคดีกับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเป็นสิ่งที่ทำได้ค่อนข้างยาก เนื่องจากจำเป็นต้องใช้กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเป็นจำนวนมาก และในบางครั้งผู้ขับขี่สามารถโต้แย้งในภายหลังว่าไม่ได้กระทำผิดโดยการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ดังนั้นเพื่อลดปัญหาดังกล่าวควรติดตั้ง “Red Light Camera: RLC” ซึ่ง RLC เป็นความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีการบังคับใช้กฎหมายโดยจะมีการทำงานคล้ายกับกล้องวงจรปิด แต่สามารถบันทึกรายละเอียดต่าง ๆ ได้มากกว่า เช่น วันที่ เวลา ป้ายทะเบียนรถ เป็นต้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสามารถตรวจสอบได้ว่ายานพาหนะคันไหนที่ฝ่าฝืนกฎจราจร รวมทั้งสามารถวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ณ ทางแยก ได้ด้วย

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด
- เพื่อลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร

สถานที่

ทางแยกที่สำคัญในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ (นำร่อง) จำนวน 5 ทางแยก

วิธีการดำเนินการ

1. ติดตั้ง RLC. บริเวณสี่แยกที่มีปัญหาอุบัติเหตุจราจร โดยเฉพาะที่เกิดจากการกระทำผิดกฎจราจรมากที่สุด เช่น ฝ่าไฟแดง เป็นต้น
2. นำการตัดคะแนนผู้ขับขี่และเก็บค่าปรับมาใช้เป็นบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- จำนวนผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรลดลง
- ลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจร ณ บริเวณทางแยก

งบประมาณ

- ค่าดำเนินการติดตั้งระบบ RLC จำนวน 5 ทางแยก พร้อมเชื่อมโครงข่ายไปยังศูนย์ควบคุม	10,000,000	บาท
- ค่าติดตั้งป้ายรณรงค์ และแผ่นพับการตัดคะแนน/ค่าปรับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร	300,000	บาท
รวม	**10,300,000**	**บาท**

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550-2552

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองศรีสะเกษ

หน่วยงานสนับสนุน

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ แขวงการทาง และสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด

ชื่อโครงการ โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ เรื่อง "การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit, RSA) และการแก้ไขจุดอันตราย (Black Spot Treatment)"

หลักการและเหตุผล

การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit, RSA) หมายถึง การตรวจสอบโครงการด้านถนนหรือการจราจรอย่างเป็นทางการโดยผู้ตรวจสอบอิสระที่ทรงคุณวุฒิ ซึ่งการตรวจสอบนี้จะคลอบคลุมถึงโครงการหรือถนนที่มีอยู่แล้ว โครงการที่กำลังก่อสร้าง หรืออยู่ระหว่างการออกแบบ โดยผู้ตรวจสอบจะรายงานถึงศักยภาพในการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัยในการใช้งานของโครงการและถนนดังกล่าว (โครงการศึกษาวิจัยระบบตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2546 อ้างจาก Austroads, 2002) แนวคิดของการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน คือ การลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนโดยอาศัยวิธีการที่มีลักษณะเป็นเชิงรุก (Proactive Approach) วิธีการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่หน่วยงานต่าง ๆ ดำเนินการกันอยู่ในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการพัฒนาชุมชน กรุงเทพมหานคร หรือเทศบาลต่าง ๆ โดยการปรับปรุงจุดหรือบริเวณที่มีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นมาก เป็นวิธีที่เรียกกันว่า ***การแก้ไขจุดอันตราย (Black spot Treatment)***

วิธีการดังกล่าวเป็นวิธีที่ถือปฏิบัติกันมานานและมีลักษณะเป็นการตามแก้ปัญหา (Reactive Approach) ที่เกิดขึ้นจากจุดบกพร่องในโครงข่ายถนน ซึ่งอาจเกิดจากการมองข้ามความปลอดภัยในการออกแบบ การก่อสร้างที่ไม่ได้มาตรฐาน หรือการขาดการบำรุงรักษา หรือถ้าหากการออกแบบถนนเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด ความบกพร่องอาจเกิดจากอุปกรณ์หรือเครื่องมือในการควบคุมทางแยกก็ได้ ซึ่งไม่ว่าจุดอันตรายจะเกิดขึ้นจากสาเหตุใดก็ตาม ผลที่ตามมาคือ การบาดเจ็บและเสียชีวิตของประชาชนคนไทย และความสูญเสียทางเศรษฐกิจต่อประเทศชาติ ดังนั้น การนำแนวคิดการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนมาใช้ ตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบถนน ไปจนถึงการตรวจสอบในขั้นตอนอื่น ๆ จึงเป็นวิธีการที่ประหยัดกว่าในการที่จะป้องกันปัญหาอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นก่อนที่จะทำการก่อสร้างถนน ซึ่งเป็นไปตามหลักปรัชญาที่ว่า ***"การป้องกันไว้ดีกว่าแก้"*** (โครงการศึกษาวิจัยระบบตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน กระทรวงคมนาคม, 2546)

การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน และการแก้ไขจุดอันตรายเป็นวิธีการจัดการปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยการนำเอาหลักการและประสบการณ์ที่ได้จากการสืบค้นและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในจุดหรือบริเวณที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ซึ่งช่วยให้มองเห็นอันตรายและดำเนินการแก้ไขก่อนที่สิ่งอันตรายดังกล่าวจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ

ดังนั้น การจัดฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนและการแก้ไขจุดอันตราย จะเป็นการวางรากฐานที่ดีในการนำแนวคิดที่ทันสมัยมาใช้ในการบรรเทาและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่ต้องเผชิญอยู่ในขณะนี้ รวมทั้งเป็นรากฐานสำคัญในการศึกษาวิจัยและบริการวิชาการในสาขาวิศวกรรมขนส่งและการจราจร

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อตอบสนองต่อนโยบายของรัฐบาลด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก
- เพื่อผลิตผู้ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนให้ได้มาตรฐาน
- เพื่อส่งเสริมให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมนำความรู้ และประสบการณ์จากการฝึกอบรมไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อแก้ไขจุดอันตรายบนท้องถนน

วิธีการดำเนินการ

1. จัดทำเอกสารประกอบการฝึกอบรมเรื่อง “การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit, RSA) และการแก้ไขจุดอันตราย (Black Spot Treatment)”
2. จัดทำการฝึกอบรมให้แก่วิศวกรโยธา วิศวกรการทาง วิศวกรขนส่ง วิศวกรสำรวจ หรือสาขาอื่นที่เทียบเท่า หรือเป็นบุคลากรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดศรีสะเกษ เช่น แขวงการทาง ทางหลวงชนบท โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล ตำรวจจราจร ตำรวจทางหลวง เป็นต้น โดยจัดฝึกอบรมปีละ 2 ครั้งๆ ละประมาณ 50 คน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ผู้เข้าอบรมจะได้รับความรู้และประสบการณ์ในการนำเอาระบบการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนมาใช้ในการป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก และแก้ไขจุดอันตรายบนโครงข่ายถนน

งบประมาณ

ค่าจัดทำเอกสารประกอบการฝึกอบรม		500,000	บาท
งบประมาณในการดำเนินจัดฝึกอบรม		5,000,000	บาท
	รวม	**5,500,000**	**บาท**

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ แขวงการทาง และทางหลวงชนบท

หน่วยงานสนับสนุน

ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่นสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โยธาธิการและผังเมือง โรงพยาบาล สาธารณสุข และสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ชื่อโครงการ โครงการฝึกอบรมเรื่อง "ส่งเสริมการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน"

หลักการและเหตุผล

จากผลการศึกษาโครงการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุด้านการจราจรทางบกของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ในปี พ.ศ. 2545 พบว่า ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ประกอบด้วย คน ถนนและสภาพแวดล้อม และยานพาหนะ โดยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทยร้อยละ 95.62 เกิดจากคน ร้อยละ 27.54 เกิดจากยานพาหนะ และร้อยละ 21.6 เกิดจากถนนและสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัจจัยเรื่องคน พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ไม่เหมาะสมและการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร อันได้แก่ การขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ขับรถด้วยความเร็วสูง หรือมีการควบคุมรถไม่เหมาะสม เช่น การใช้ความเร็ว การขับรถผิดช่องทาง และการเลี้ยวกลับรถ เป็นต้น เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ดังนั้นจึงควรส่งเสริมให้มีการให้ความรู้ ประชาสัมพันธ์ และรณรงค์เพื่อเป็นการปลูกฝังจิตสำนึกให้เยาวชน นักเรียน นิสิต นักศึกษา ประชาชนทั่วไปได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบและวินัยจราจร รวมทั้งการสนับสนุนให้มีการบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด

สำหรับปัจจัยเรื่องถนนและสิ่งแวดล้อม การแก้ไขจุดอันตราย (Black Spot Treatment) เป็นวิธีที่ถือปฏิบัติกันมานานและมีลักษณะเป็นการตามแก้ปัญหา (Reactive Approach) ที่เกิดขึ้นจากจุดบกพร่องในโครงข่ายถนน และได้นำเอาวิธีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit, RSA) ซึ่งเป็นวิธีการเชิงรุก (Pro-active Approach) คือแทนที่จะรอให้อุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นเสียก่อน แล้วจึงศึกษาและวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางแก้ไข RSA เป็นวิธี "กันไว้ดีกว่าแก้" นอกจากนั้นได้นำเอาวิธีการอื่น ๆ อันได้แก่ การจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยประยุกต์ใช้การยับยั้งการจราจร (Traffic Calming) เช่น การติดตั้งวงเวียน (Roundabout) ลูกเนินชะลอความเร็ว (Speed hump) เป็นต้น ซึ่งใช้ในการลดความเร็วและปริมาณจราจรได้ซึ่งจะช่วยให้ถนนมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามการเกิดอุบัติเหตุจราจรก็ยังคงเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก

ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าว และจะต้องเร่งดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอย่างเร่งด่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการแก้ไขสาเหตุอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นจากคน ซึ่งแนวทางหนึ่งที่สามารถดำเนินการได้รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ คือ การส่งเสริมการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนให้แก่ประชาชนทั่วไป นิสิต นักเรียน นักศึกษา และผู้ที่เกี่ยวข้องในงานการทาง การจราจรและความปลอดภัยทางถนน

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อสร้างความตระหนักของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานออกแบบโครงสร้างทางถนนให้ตระหนักถึงความสำคัญของการออกแบบให้ถนนมีความปลอดภัย
- เพื่อให้ภาครัฐ เอกชน และประชาชนทั่วไป ตระหนักถึงความไม่ปลอดภัยจากพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนและการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งอาจมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ที่ขับขี่ที่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด
- เพื่อพัฒนาและสร้างบุคลากรให้มีความรู้ความความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างถูกต้องและได้มาตรฐาน เพื่อเป็นกำลังสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรและเพิ่มความปลอดภัยบนถนนในเชิงรุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

วิธีการดำเนินการ

1. จัดทำเอกสารประกอบการฝึกอบรมเรื่องการส่งเสริมการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน
2. จัดทำการฝึกอบรมให้แก่ประชาชนทั่วไป นิสิต นักเรียน นักศึกษา และผู้ที่เกี่ยวข้องในงานการทาง การจราจรและความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องทั่วทั้งจังหวัดศรีสะเกษ โดยจัดฝึกอบรมปีละ 2 ครั้งๆ ละประมาณ 100 คน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

พัฒนาบุคลากรที่เข้ารับการฝึกอบรมให้เป็นผู้ที่มีความรู้ ความเข้าใจในหลักการและทฤษฎีในเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน เพื่อสร้างจิตสำนึกในการมีวินัยจราจร ตลอดจนให้มีความรู้พื้นฐานที่เพียงพอและสามารถนำไปประยุกต์ใช้ เพื่อเป็นกำลังสำคัญในการเผยแพร่ และเป็นผู้นำในการกระตุ้นให้เกิดขบวนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรและเพิ่มความปลอดภัยบนถนนได้อย่างมีประสิทธิผล

งบประมาณ

ค่าจัดทำเอกสารประกอบการฝึกอบรมปีละ		500,000	บาท
งบประมาณในการดำเนินจัดฝึกอบรมปีละ		5,000,000	บาท
	รวม	**5,500,000**	**บาท**

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

หน่วยงานสนับสนุน

ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เทศบาล แขวงการทาง ทางหลวงชนบท โยธาธิการและผังเมือง โรงพยาบาล และสาธารณสุขจังหวัด

ภาคผนวก ฑ

โครงการ / มาตรการ ตามแผนงานพัฒนาระบบสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐาน และ ระบบการคมนาคมที่สนับสนุนการค้า และการลงทุน

ชื่อโครงการ โครงการปรับปรุงผิวจราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน

หลักการและเหตุผล

ในเขตผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษมีเส้นทางสายสำคัญที่ตัดผ่านเส้นทางรถไฟจำนวน 4 จุด (ดังแสดงในรูปที่ 6.3.1-1) ซึ่งผิวจราจรบริเวณดังกล่าวมีสภาพชำรุดเสียหาย จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อยานพาหนะที่สัญจรผ่านบริเวณดังกล่าว และจุดตัดเส้นทางรถไฟดังกล่าวอยู่ใกล้กับบริเวณทางแยก อีกทั้งในบางแห่งที่เป็นทางกั้นรถไฟมีความคับแคบทำให้เกิดสภาพที่เป็นคอขวดจึงทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินทางซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ก่อให้เกิดการจราจรติดขัด ดังนั้นจึงควรมีการขยายความกว้างของช่องทางผ่านเส้นทางรถไฟให้มีความกว้างเท่ากับผิวจราจร และปรับปรุงผิวจราจรในบริเวณดังกล่าว เพื่อแก้ปัญหาความล่าช้าในการเดินทาง และความเสียหายที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะ รวมถึงการบำรุงรักษาอุปกรณ์แผงกั้นยวดยานอัตโนมัติและระบบอาณัติสัญญาณให้มีสภาพที่พร้อมใช้งานตลอดเวลา

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อลดความล่าช้าในการเดินทางและค่าใช้จ่ายที่เกิดจากความเสียหายต่อยานพาหนะที่สัญจรผ่านบริเวณจุดตัดเส้นทางรถไฟ
- เพื่อลดความเสี่ยงและความรุนแรงของอุบัติเหตุ ที่อาจเกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ที่ผ่านบริเวณจุดตัดระหว่างถนนสายสำคัญกับเส้นทางรถไฟ

สถานที่

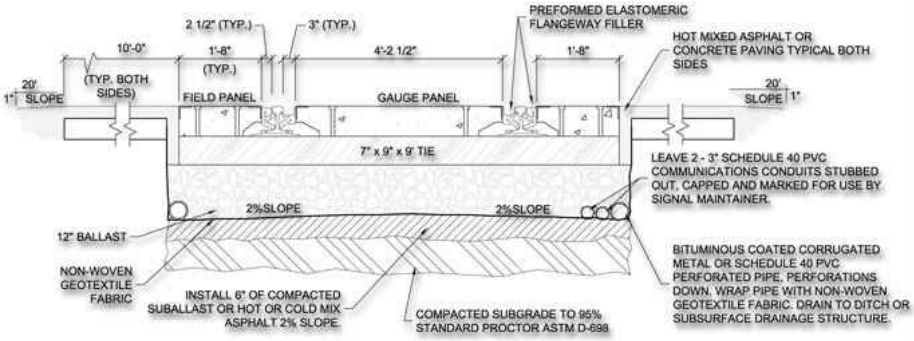
บริเวณจุดตัดทางรถไฟจำนวน 4 จุด ในเขตเมืองศรีสะเกษ ดังแสดงในรูปที่ 6.3.1-1

วิธีดำเนินการ

1. ขยายทางกั้นรถไฟให้มีความกว้างเท่ากับความกว้างของถนน
2. ปรับปรุงผิวจราจรบริเวณจุดตัดผ่านเส้นทางรถไฟใหม่ โดยใช้ Precast Concrete Railroad Crossing ดังแสดงในรูปที่ ฑ1
3. จัดทำแผนบำรุงรักษาอุปกรณ์แผงกั้นยวดยานอัตโนมัติ และระบบอาณัติสัญญาณเพื่อให้มีสภาพที่พร้อมใช้งานตลอดเวลา
4. กวดขันพนักงานควบคุมเครื่องกั้นให้มีความระมัดระวังในการปิด-เปิดเครื่องกั้นให้เกิดความปลอดภัยทั้งยานพาหนะและขบวนรถ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อให้การสัญจรของยวดยานต่าง ๆ ที่ผ่านทางรถไฟได้รับความสะดวกและปลอดภัยที่สุด และเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษารถยนต์



รูปที่ ฑ1 แนวทางการปรับปรุงผิวจราจรบริเวณจุดตัดผ่านเส้นทางรถไฟ

งบประมาณ

ค่าดำเนินการ และก่อสร้างรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 8,000,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2551

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

การรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วยงานสนับสนุน

แขวงการทางจังหวัด ทางหลวงชนบท อบต. อบจ. สำนักงานขนส่งจังหวัด เทศบาลเมืองศรีสะเกษ และ ปภ.จังหวัด

ชื่อโครงการ **โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าและคลังสินค้าชานเมือง**

หลักการและเหตุผล

จังหวัดศรีสะเกษมีการพัฒนาทางเศรษฐกิจไปอย่างรวดเร็ว มีโรงงานตั้งอยู่จำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีห้างสรรพสินค้า ร้านค้าส่ง ค้าปลีก ที่ตั้งอยู่ในเมืองศรีสะเกษเป็นจำนวนมาก จึงทำให้มีการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกขนาดใหญ่หรือแม้แต่รถพ่วงเข้า-ออกเมืองเป็นจำนวนมาก เป็นสาเหตุทำให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุจราจร ทำให้กีดขวางการจราจร เกิดความล่าช้าในการเดินทาง การจราจรติดขัด ปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการจราจร และปัญหาเรื่องอุบัติเหตุจราจร นอกจากนี้แล้วการขนส่งสินค้าเข้า-ออกเมืองศรีสะเกษอีกทางหนึ่งก็คือการขนส่งโดยทางรถไฟ ซึ่งนับวันจะมีจำนวนมากขึ้น และมีกระจายสินค้าโดยใช้รถบรรทุกทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็กจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาการจราจรขึ้นหลายแห่งในเขตเมือง ดังนั้น เพื่อลดจำนวนรถบรรทุกขนาดใหญ่ไม่ได้ให้เข้าไปสร้างปัญหาจราจรในเมือง จึงควรมีการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าและคลังสินค้าไว้ที่ชานเมืองในตำแหน่งและมีขนาดที่เหมาะสม โดยควรเลือกตำแหน่งที่ใกล้กับทางรถไฟมากที่สุด

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าและคลังสินค้าชานเมือง
- เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการจราจร และอุบัติเหตุจราจร

สถานที่

บริเวณเขตอำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษ

วิธีดำเนินการ

ประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดจ้างที่ปรึกษาดำเนินการ โดยการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าและคลังสินค้าชานเมือง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ผลการศึกษาที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้มีการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าและคลังสินค้าชานเมือง

- ส่งเสริม สนับสนุนการค้า และการลงทุนในจังหวัด

งบประมาณ

ค่าดำเนินการ	ทั้งสิ้น	2,500,000	บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2551

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

หอการค้า

หน่วยงานสนับสนุน

สำนักงานขนส่ง เทศบาลเมืองศรีสะเกษ และการรถไฟแห่งประเทศไทย

ชื่อโครงการ โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานีขนผู้โดยสารแห่งที่ 2

หลักการและเหตุผล

สถานีขนส่งผู้โดยสารของจังหวัดศรีสะเกษในปัจจุบัน ตั้งอยู่ใจกลางเมือง มีเส้นทางเข้า-ออกแยกจากกัน มีอาคารพาณิชย์ ล้อมรอบ และมีแนวขายสินค้าทางด้านทิศเหนือ สภาพโดยทั่วไปของสถานีมีความคับแคบโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน นอกจากนั้น ยังมีสภาพปัญหาความขัดแย้งของการจราจรเนื่องจากช่องทางเปิดทางด้านหลังที่ยอมให้รถเข้า-ออกสถานีได้และมีการฝ่าฝืนใช้ทางเข้าสถานีเป็นเส้นทางออกทำให้เกิดการจราจรติดขัดและอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ อีกทั้งช่องจราจรสำหรับเข้า-ออกสถานีก็มีขนาดเล็กซึ่งไม่สอดคล้องกับรถโดยสารประจำทางซึ่งมีขนาดใหญ่ จึงควรมีการขยายพื้นที่ของสถานีขนส่งให้สามารถจัดช่องจราจรและพื้นที่ให้บริการได้มากขึ้น แต่เนื่องจากพื้นที่ของสถานีขนส่งมีขนาดเล็ก การใช้ที่ดินโดยรอบเป็นอาคารถาวรไม่สามารถขยายพื้นที่ออกไปได้อีก ดังนั้น จึงควรมีการศึกษาเพื่อหาตำแหน่งที่เหมาะสมในการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2 เพื่อรองรับรถโดยสารขนาดใหญ่ ที่เป็นรถโดยสารผ่านเมืองหรือเชื่อมต่อระหว่างเมือง ส่วนรถโดยสารขนาดเล็กก็จัดการให้มีการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารเดิมเพื่อความสะดวกของผู้ใช้บริการในเมือง

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2
- เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการจราจร และอุบัติเหตุจราจร

สถานที่

บริเวณเขตอำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษ

วิธีดำเนินการ

ประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดจ้างที่ปรึกษาดำเนินการ โดยการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารแห่งที่ 2

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ผลการศึกษาที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้มีการก่อสร้างสถานีขนผู้โดยสารแห่งที่ 2
- ลดปัญหาการจราจรติดขัด ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการจราจร และอุบัติเหตุจราจร

งบประมาณ

ค่าดำเนินการ	ทั้งสิ้น	1,500,000	บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

สำนักงานขนส่ง

หน่วยงานสนับสนุน

หอการค้า พาณิชย์จังหวัด และเทศบาลเมืองศรีสะเกษ

ชื่อโครงการ **โครงการจัดตั้งสถานีรถไฟย่อยบริเวณพื้นที่เมืองด้านตะวันออก (ม.ราชภัฏศรีสะเกษ)**

หลักการและเหตุผล

จากการศึกษาสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินและการขยายตัวของเมืองศรีสะเกษ พบว่าพื้นที่ด้านตะวันออกของเมืองเป็นพื้นที่ที่อยู่บนเส้นทางเชื่อมต่อกับจังหวัดอุบลราชธานีและทางเลี่ยงเมือง มีทางรถไฟตัดผ่าน ปัจจุบันเป็นพื้นที่ที่กำลังมีการขยายตัวเนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ตั้งของมหาวิทยาลัย และชุมชนอยู่อาศัยที่กำลังจะเกิดขึ้นใหม่ ประกอบกับการเดินทางโดยรถไฟเป็นทางเลือกหนึ่งที่มีคนใช้เป็นจำนวนมากในการเดินทางจากพื้นที่นอกเขตเมืองหรือ อำเภอรอบนอกเข้าสู่ตัวเมือง และเพื่อกระจายการเดินทางของคนจากนอกพื้นที่เมืองไปสู่พื้นที่ชุมชนที่จะเกิดขึ้นใหม่ทางด้านตะวันออกของเมือง การสร้างสถานีรถไฟย่อยบริเวณชุมชนรอบมหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษควบคู่ไปกับการสร้างโครงข่ายการสัญจรเชื่อมระหว่างสถานีหลัก สถานีย่อย และชุมชนที่อยู่รอบ ๆ ในพื้นที่สองข้างทางจะทำให้เมืองศรีสะเกษมีทางเลือกในการเดินทาง และมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่สมบูรณ์มากขึ้น

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อสร้างสถานีรถไฟย่อยรองรับการเดินทางอันเนื่องมาจากการขยายตัวของพื้นที่เมืองด้านตะวันออก
- เพื่อสร้างทางเลือกในการเดินทางให้กับคนในพื้นที่รอบนอกเขตเมืองในการเดินทางเข้าสู่ตัวเมืองศรีสะเกษมากขึ้นรวมถึงทางเลือกใหม่ในการเดินทางของคนในเขตเมือง

วิธีดำเนินการ

1. ประชุมร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดตำแหน่งที่จะสร้างเป็นสถานีรถไฟย่อยโดยกำหนดไว้ใกล้กับมหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ
2. ประชาสัมพันธ์ / จัดประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง เช่น ตัวแทนชุมชนในพื้นที่ หน่วยงานส่วนท้องถิ่น การรถไฟแห่งประทศไทย เป็นต้น
3. ทำการก่อสร้างสถานีรถไฟย่อยบริเวณที่คณะกรรมการกำหนด (ดังรูปที่ ฑ2) โดยโครงสร้างสถานีรถไฟควรประกอบด้วย ชานชลา สำหรับผู้โดยสารรอขึ้น-ลง รถไฟ อาคารสำนักงานขนาดเล็กเพื่อจำหน่ายตั๋วรถไฟ และที่จอดรถขนาดเล็ก

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- สร้างทางเลือกในการเดินทางนอกเหนือจากระบบถนน
- เมืองศรีสะเกษมีโครงข่ายการคมนาคมที่สมบูรณ์มากขึ้นและมีการเชื่อมโยงระหว่างระบบขนส่งประเภทรางและถนนเข้าด้วยกัน

งบประมาณ

ใช้งบประมาณในการดำเนินการและก่อสร้าง ประมาณ 15,000,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

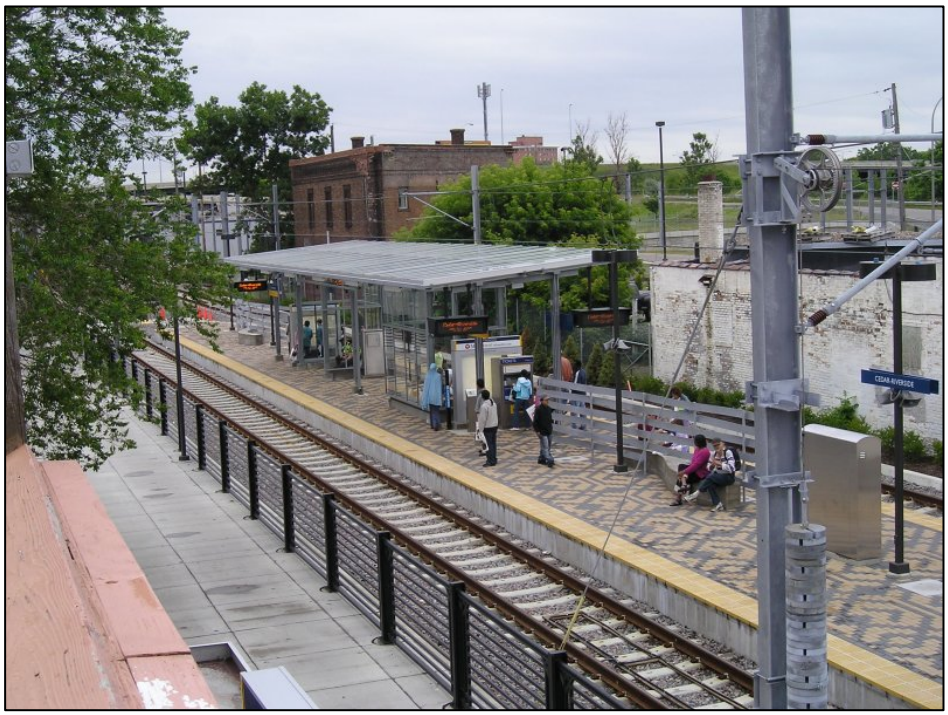
ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2552

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

การรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วยงานสนับสนุน

สำนักงานขนส่งจังหวัด สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด แขวงการทางจังหวัด เทศบาลเมืองศรีสะเกษ และองค์การบริหารส่วนจังหวัด



รูปที่ ฑ2 ตัวอย่างสถานีรถไฟย่อยที่จะเสนอให้ก่อสร้างบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ

ชื่อโครงการ โครงการพัฒนาปรับปรุงสถานีรถไฟศรีสะเกษและพื้นที่โดยรอบ

หลักการและเหตุผล

การเดินทางโดยทางรถไฟเป็นรูปแบบการเดินทางที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวในการเข้าสู่พื้นที่อีสานตอนล่างซึ่งรวมถึงศรีสะเกษ นอกจากนี้ยังเป็นทางเลือกหนึ่งของการเดินทางจากพื้นที่รอบนอกเมืองเข้าสู่เมืองซึ่งมีผู้โดยสารมาใช้บริการเป็นจำนวนมากเมื่อเปรียบเทียบกับเมืองอื่นๆ ทำให้สถานีรถไฟศรีสะเกษเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่สำคัญแห่งหนึ่งของเมือง แต่สภาพของสถานีและพื้นที่รอบๆในปัจจุบันไม่ได้ส่งเสริมศักยภาพดังกล่าว ตัวสถานีไม่สามารถรองรับปริมาณการเดินทางและจำนวนผู้โดยสารได้มาก ขาดการบริการขั้นพื้นฐานในการอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง

นอกจากนี้พื้นที่รอบ ๆ สถานีรถไฟมีลักษณะทางกายภาพที่โดดเด่นเป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างชุมชนและศูนย์ราชการทางด้านเหนือ กับพื้นที่ย่านการค้า โรงเรียน และชุมชนทางด้านใต้ซึ่งมีความหนาแน่นสูง โครงการการพัฒนาสถานีรถไฟและพื้นที่รอบๆจะทำให้การบริการการเดินทาง/การขนส่งขั้นพื้นฐานที่จำเป็นแก่ประชาชนในเขตเมืองศรีสะเกษเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถพัฒนาเป็นเป็นศูนย์กลางพัฒนารูปแบบการเดินทาง/ขนส่งในเขตเมืองของชุมชนเมืองศรีสะเกษ โดยปรับปรุงและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะประเภทรางที่มีอยู่ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และในขณะเดียวกันสามารถเป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมเชิงสังคม และเศรษฐกิจ การพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟสามารถส่งผลต่อสภาพเศรษฐกิจเมืองได้บางส่วน เป็นการเพิ่มบรรยากาศที่เอื้อต่อการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในพื้นที่ส่วนราชการ เป็นการประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อปรับปรุงสถานีรถไฟศรีสะเกษให้ทำหน้าที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่มีศักยภาพ
- เพื่อปรับปรุงพัฒนาสถานีรถไฟศรีสะเกษและพื้นที่รอบ ๆ ให้มีศักยภาพเหมาะสมเป็น “Gateway” หรือประตูเมืองของศรีสะเกษ
- เป็นการสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาเมืองและส่งเสริมการลงทุน

วิธีดำเนินการ

1. <u>ระยะที่หนึ่ง</u> ศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางในกำหนดพื้นที่สถานีรถไฟและพื้นที่ชุมชนโดยรอบให้เป็นพื้นที่ที่ต้องมีการทำผังเฉพาะเพื่อควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่

รอบๆให้สอดคล้องกับการเป็นศูนย์ชุมชนนำร่อง ของการพัฒนาพื้นที่ชุมชนเมือง (Community Based City Development)

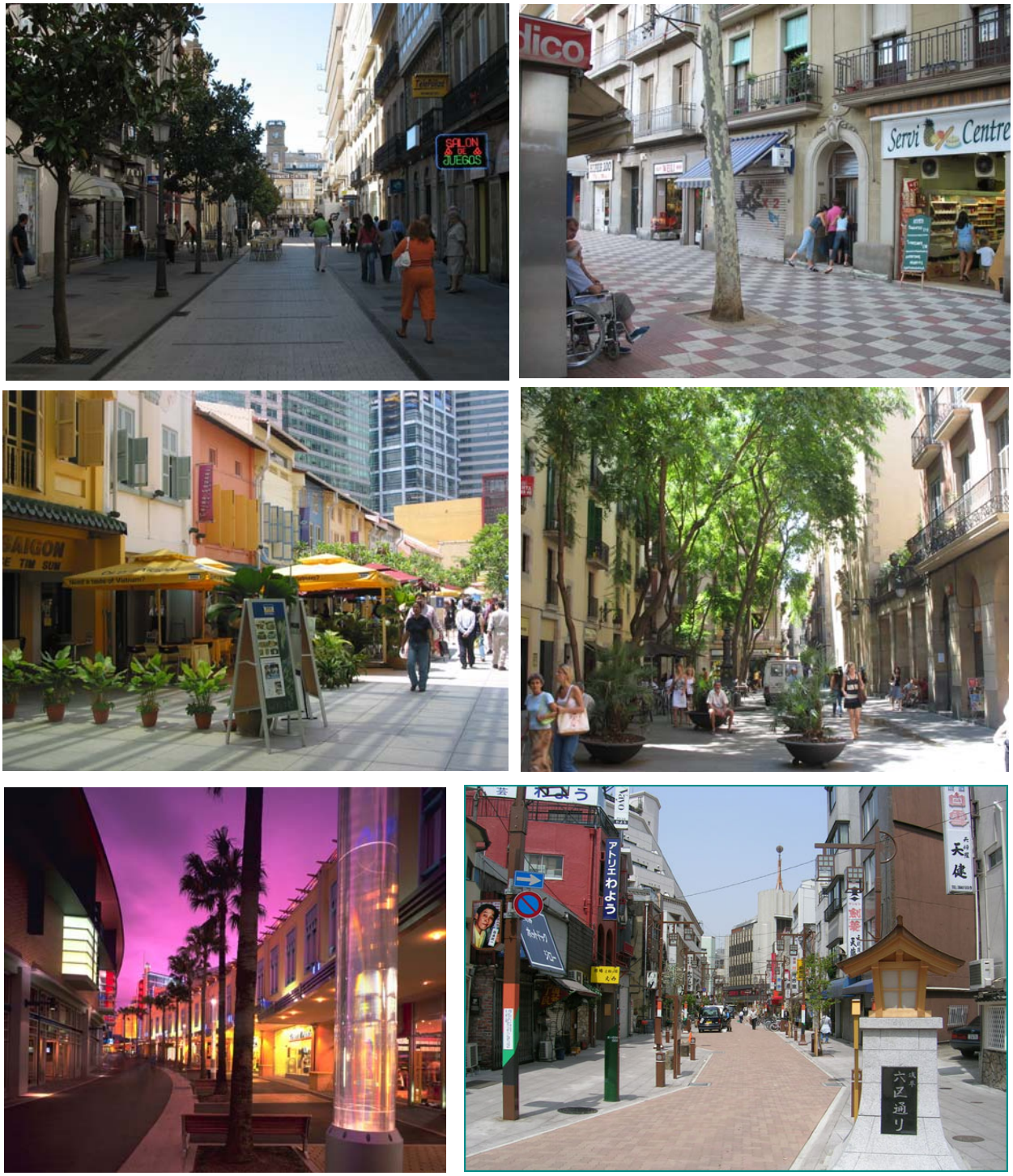
2. จัดประชาพิจารณ์ / รับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่รวมถึงการกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการขั้นพื้นฐานที่ต้องการ
3. <u>ระยะที่สอง</u> สำรวจและออกแบบ สถานีรถไฟ พื้นที่รอบสถานีรถไฟและสิ่งปลูกสร้างอื่นที่จำเป็นรวมถึงศึกษาการสร้างเส้นทางสัญจรเชื่อมโยงระหว่างสถานีรถไฟ – ชุมชนทางด้านเหนือ – ย่านการค้าและชุมชนทางด้านใต้ และการศึกษาผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมโดยเฉพาะสภาพแวดล้อมในเขตเมือง รูปที่ ฑ3 แสดงตัวอย่างการปรับปรุงสถานีรถไฟและพื้นที่โดยรอบ

รายละเอียดเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงสถานีรถไฟสามารถอธิบายสั้นๆ ดังนี้

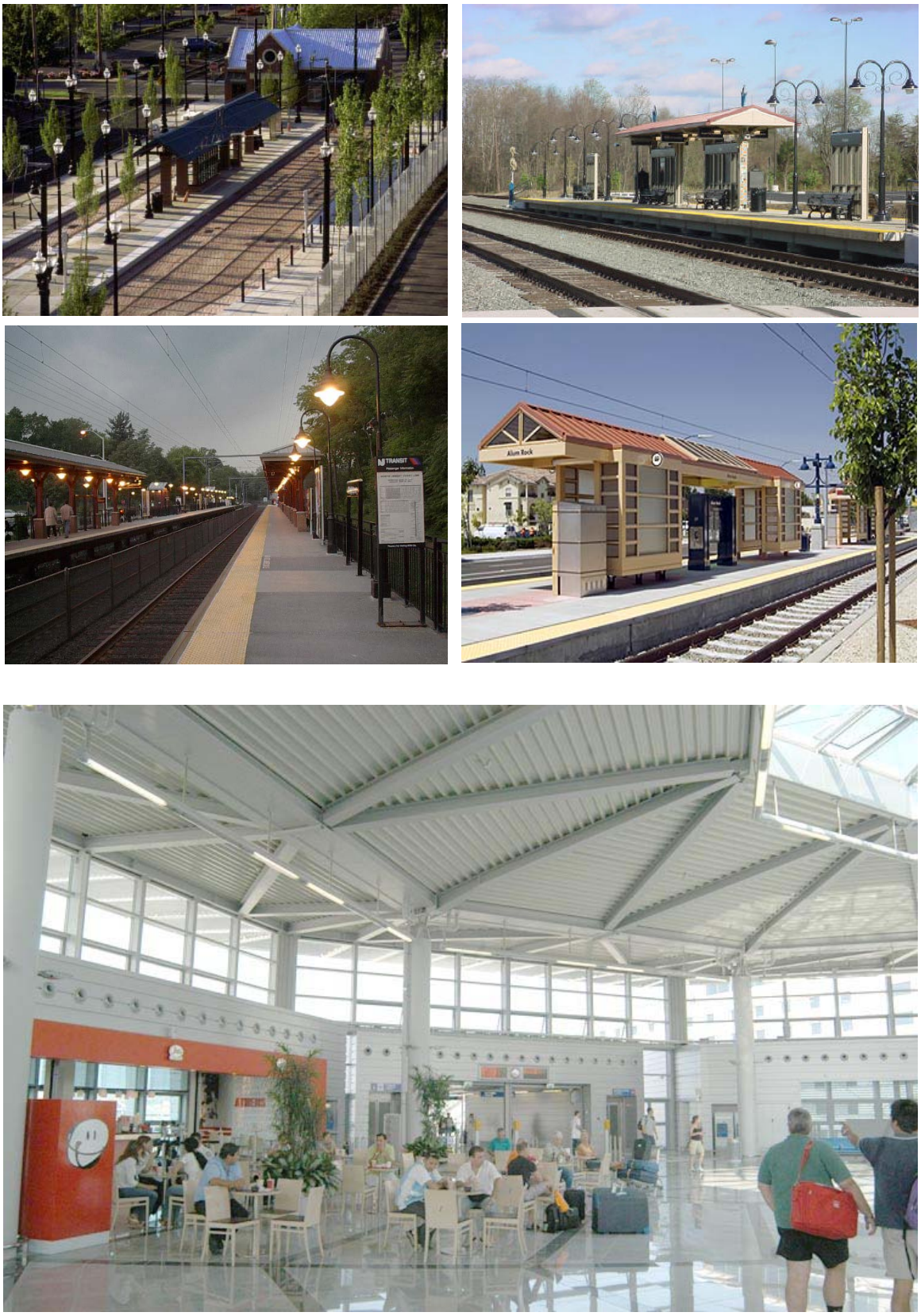
<u>สถานีรถไฟและชานชาลา</u>

ควรมีการปรับปรุงให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก โดยเฉพาะการจัดให้มีป้ายประชาสัมพันธ์หรือข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางในเมืองศรีสะเกษ รวมถึงข้อมูลการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวของอีสานใต้ สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ร้านสะดวกซื้อ ร้านอาคาร ร้านหนังสือพิมพ์ Vending machine Ticket machine ห้องน้ำสาธารณะ คิวรถโดยสารประจำทางหรือ Taxi Stand และพื้นที่นั่งพักคอยที่สามารถกันแดดและฝนได้ นอกจากนี้ควรมีการออกแบบระบบป้ายต่างๆ ให้มีความสวยงามและสะท้อนเอกลักษณ์ของศรีสะเกษ (ดังแสดงในรูปที่ ฑ3-ฑ5)

รูปที่ ฑ3 ตัวอย่างสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีรถไฟ



รูปที่ ฑ4 ตัวอย่างการปรับปรุงพื้นที่การค้าและทางสัญจรในพื้นที่รอบๆสถานีรถไฟที่เอื้อต่อคนเดินและการใช้พื้นที่ร่วมกับรถยนต์



รูปที่ ฑ5 ตัวอย่างการปรับปรุงสถานีรถไฟและพื้นที่โดยรอบ

<u>พื้นที่ว่างริมทางรถไฟ (ฝั่งตรงข้ามสถานี)</u>

ปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีการขายของ เป็นตลาดโต้รุ่ง และเป็นพื้นที่ที่จัดให้มีกิจกรรมอยู่เสมอ การปรับปรุงพื้นที่บริเวณนี้ เช่นการปรับเปลี่ยนพื้นผิวถนนให้มีลักษณะถนนคนเดินและเน้นการใช้พื้นที่ร่วมระหว่างยวดยานและคนเดิน และเพื่อรักษากิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ควรจัดให้มี Street furniture ที่เอื้อและส่งเสริมกิจกรรม เช่น ซุ้ม/ซุ้มรถเข็นขายของขนาดเล็ก ที่นั่ง ไฟส่องสว่าง ต้นไม้ ถังขยะ และองค์ประกอบอื่นๆ ที่ส่งเสริมคุณภาพทางกายภาพพื้นที่

นอกจากนี้ไม่ควรมีการอนุญาตให้สร้างอาคารแบบถาวรหรือกึ่งถาวรในพื้นที่สองข้างทางรถไฟ แต่ควรสงวนพื้นที่สองข้างทางรถไฟเป็นพื้นที่โล่งสาธารณะของเมืองพร้อมกับมีการออกแบบภูมิทัศน์และจัดให้มีทางเดินและทางจักรยานในพื้นที่ดังกล่าวด้วย

<u>พื้นที่ด้านหน้าสถานีรถไฟ (บริเวณวงเวียน)</u>

พื้นที่ด้านหน้าสถานีรถไฟควรมีการปรับปรุงและออกแบบให้มีความสวยงามเหมาะสมกับการเป็น “ประตูเมือง” ของศรีสะเกษ การปรับปรุงพื้นที่บริเวณนี้ เช่น การปรับเปลี่ยนพื้นผิวจราจรให้มีลักษณะพิเศษที่เอื้อต่อคนเดินมากกว่ารถยนต์ มีการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่วงเวียน เป็นต้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- สถานีรถไฟที่มีศักยภาพในการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางในเขตเมืองและเป็น “Gateway” ของเมือง
- เป็นการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาเมือง
- เป็นการลงทุน ส่งเสริมและกระตุ้นเศรษฐกิจเมืองโดยตรง

งบประมาณ

งบประมาณในการดำเนินการระยะที่หนึ่ง	ประมาณ	1,000,000	บาท
งบประมาณในการดำเนินการและก่อสร้างระยะที่สอง	ประมาณ	150,000,000	บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2555 - 2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

การรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วยงานสนับสนุน

สำนักงานขนส่งจังหวัด สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด แขวงการทางจังหวัด เทศบาลเมืองศรีสะเกษ องค์การบริหารส่วนจังหวัด และหอการค้าจังหวัด

ภาคผนวก ฒ

โครงการ / มาตรการ ตามแผนงานพัฒนาการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยว และความปลอดภัยในการท่องเที่ยว

ชื่อโครงการ โครงการประชาสัมพันธ์เส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในเขตจังหวัดศรีสะเกษ

หลักการและเหตุผล

การอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวที่จะเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ในจังหวัดศรีสะเกษยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เช่น นักท่องเที่ยวไม่ทราบที่ตั้งที่แน่นอนของสถานที่ท่องเที่ยวและไม่ทราบเส้นทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยว ไม่ทราบว่ามีรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการกี่เส้นทางและมีเส้นทางเดินรถอย่างไร หรือบางครั้งนักท่องเที่ยวจะถูกโกงราคาค่าโดยสาร ทำให้เกิดความเสื่อมเสียชื่อเสียงแก่ประเทศ และเป็นอุปสรรคในการส่งเสริมธุรกิจการท่องเที่ยว

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติทราบถึงตำแหน่งของสถานที่ท่องเที่ยวและสถานที่สำคัญ ๆ ต่าง ๆ ในจังหวัดศรีสะเกษ รวมทั้งทราบข้อมูลรายละเอียดของเส้นทางการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวด้วย

สถานที่

สถานีขนส่ง แหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ และบริเวณจุดศูนย์รวมของชุมชนที่สำคัญ

วิธีการดำเนินการ

1. ติดตั้งป้ายแสดงแผนที่และสถานที่แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดศรีสะเกษ และป้ายบอกเส้นทางและข้อมูลการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง (เส้นทางเดินรถ ตารางเวลาการเดินรถ และอัตราค่าโดยสาร) ไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ รวมทั้งติดตั้งตู้โทรศัพท์สาธารณะ ณ บริเวณใกล้เคียงด้วย
2. จัดตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์สถานที่ท่องเที่ยวในสถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ศาลากลางจังหวัด ตลาดสดเทศบาล ท่าเรือข้ามฟาก และสถานที่ท่องเที่ยวอื่น ๆ
3. ติดตั้งป้ายริมถนนเพื่อแนะนำเส้นทางการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ (ตัวอย่างป้ายแนะนำเส้นทางและสถานที่ท่องเที่ยวแสดงไว้ในรูปที่ ฒ1)

รูปที่ ฒ1 ตัวอย่างของป้ายแนะนำเส้นทางและสถานที่ท่องเที่ยว

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดศรีสะเกษ

งบประมาณ

ใช้งบประมาณในการดำเนินการประมาณ 10,000,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยจังหวัดศรีสะเกษ

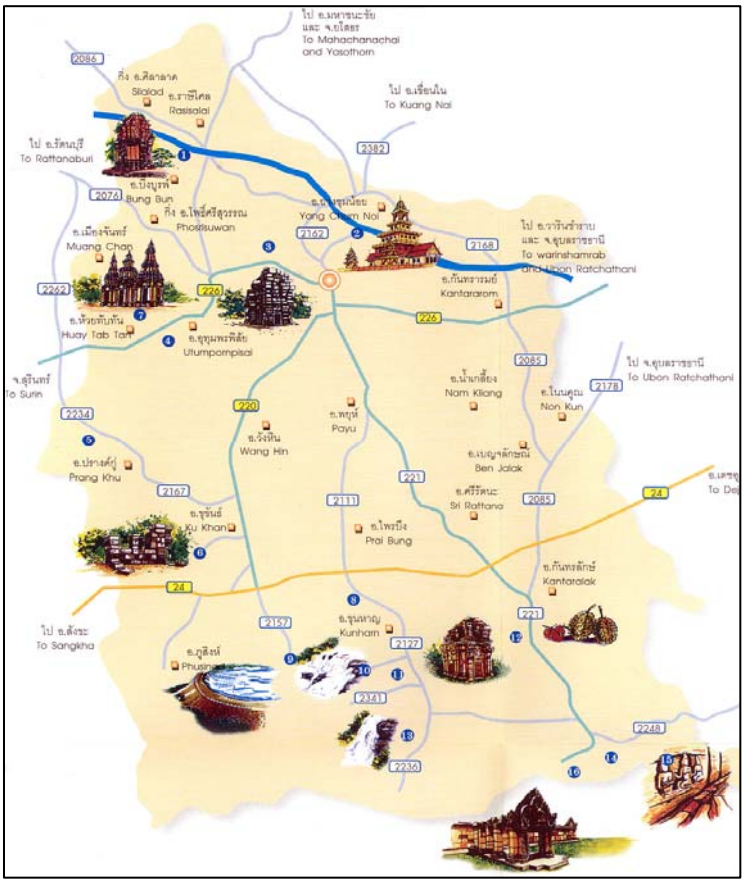
หน่วยงานสนับสนุน

เทศบาลเมือง สำนักงานจังหวัด สำนักงานขนส่งจังหวัด แขวงการทาง และทางหลวงชนบท

ชื่อโครงการ โครงการปรับปรุงและบำรุงรักษาเส้นทางที่เชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในจังหวัดศรีสะเกษ

หลักการและเหตุผล

จังหวัดศรีสะเกษเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ติดกับชายแดนของประเทศกัมพูชา เป็นเมืองหน้าด่านก่อนที่จะเดินทางเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน จังหวัดศรีสะเกษมีสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญอยู่เป็นจำนวนมาก ทั้งที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งประวัติศาสตร์ โบราณคดีและศาสนา แหล่งศิลปวัฒนธรรม และงานเทศกาลประเพณีต่าง ๆ เช่น ปราสาทสระกำแพงใหญ่ ปราสาทปรางค์กู่ ปราสาทหินบ้านหม้อ วัดป่ามหาเจดีย์แก้ว (วัดล้านขวด) ผามออีแดง น้ำตกห้วยจันทร์ อ่างเก็บน้ำห้วยศาลา เป็นต้น ดังแสดงตัวอย่างในรูปที่ ฒ2



รูปที่ ฒ2 ตัวอย่างสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจในจังหวัดศรีสะเกษ

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าจังหวัดศรีสะเกษมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญอยู่หลายแห่ง แต่แหล่งท่องเที่ยวหลายแห่งก็ยังไม่ได้รับความนิยมในการเดินทางไปท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวอันเนื่องมาจากเส้นทางที่จะเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ในจังหวัดศรีสะเกษนั้นยังไม่มีความสะดวกเพียงพอสำหรับการเดินทาง บางเส้นทางรถยนต์ไม่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ ทำให้เป็นอุปสรรคในการส่งเสริมธุรกิจการท่องเที่ยว ดังนั้น การปรับปรุงและบำรุงรักษาเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอจะเป็นประเด็นสำคัญประเด็นหนึ่งที่ช่วยดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางไปท่องเที่ยวยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญต่าง ๆ ในจังหวัดได้มากขึ้น

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อสนับสนุนให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติได้เดินทางไปยังแหล่งท่อง - เที่ยวสำคัญต่าง ๆ ในจังหวัดศรีสะเกษ ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย

สถานที่

ถนนที่เชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ในจังหวัดศรีสะเกษ

วิธีการดำเนินการ

1. ปรับปรุงและบำรุงรักษาผิวจราจรที่เชื่อมโยงเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญให้อยู่ในสภาพดีโดยสม่ำเสมอ
2. พัฒนาเส้นทางให้สามารถเชื่อมโยงเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ
3. จัดให้มีสถานที่จอดรถในบริเวณใกล้เคียงกับแหล่งท่องเที่ยวสำคัญต่าง ๆ
4. ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนตามแนวเส้นทางที่มุ่งไปสู่แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดศรีสะเกษ

งบประมาณ

ใช้งบประมาณในการดำเนินการประมาณ 120,000,000 บาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550 – 2559

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

เทศบาลเมืองศรีสะเกษ แขวงการทาง และทางหลวงชนบท

หน่วยงานสนับสนุน

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยจังหวัดศรีสะเกษ สำนักงานจังหวัด สำนักงานขนส่งจังหวัด องการบริหารส่วนจังหวัด และองการบริหารส่วนตำบลที่เกี่ยวข้อง

ชื่อโครงการ โครงการกำหนดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศ เส้นทาง ศรีสะเกษ – ช่องสะงำ – นครวัตร

หลักการและเหตุผล

จังหวัดศรีสะเกษเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ติดกับชายแดนของประเทศกัมพูชา เป็นเมืองหน้าด่านก่อนที่จะเดินทางเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน จังหวัดศรีสะเกษมีสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญอยู่เป็นจำนวนมาก ทั้งที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งประวัติศาสตร์ โบราณคดีและศาสนา แหล่งศิลปวัฒนธรรม และงานเทศกาลประเพณีต่าง ๆ เช่น ปราสาทสระกำแพงใหญ่ ปราสาทปรางค์กู่ ปราสาทหินบ้านหม้อ วัดป่ามหาเจดีย์แก้ว (วัดล้านขวด) ผามออีแดง น้ำตกห้วยจันทร์ อ่างเก็บน้ำห้วยศาลา เป็นต้น การที่จังหวัดศรีสะเกษเป็นจังหวัดที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีอารยธรรมเก่าแก่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของโลก เช่น นครวัตร เป็นต้น ทำให้มีนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากที่เดินทางไปท่องเที่ยว ณ นครวัตร ประเทศกัมพูชา ซึ่งส่วนใหญ่แล้วจะต้องเดินทางผ่านจังหวัดศรีสะเกษ

ด้วยเหตุผลที่จังหวัดศรีสะเกษเองมีแหล่งท่องเที่ยวจำนวนมาก อีกทั้งยังมีนักท่องเที่ยวอีกจำนวนมากที่เดินทางผ่านจังหวัดศรีสะเกษเพื่อไปยังนครวัตร ดังนั้น ประเทศไทย โดยการนำของจังหวัดศรีสะเกษ ควรจะต้องมีการกำหนดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศ โดยให้ผ่านสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดและเชื่อมโยงไปยังชายแดนช่องสะงำ เชื่อมต่อไปยังนครวัตร เพื่อเป็นการสนับสนุนให้เกิดการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวในจังหวัดศรีสะเกษได้เพิ่มมากขึ้น

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

- เพื่อสนับสนุนให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติได้เดินทางไปยังแหล่งท่อง - เที่ยวสำคัญต่าง ๆ ในจังหวัดศรีสะเกษ ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย

สถานที่

เส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดศรีสะเกษไปยังช่องสะงำและเชื่อมต่อไปยังนครวัตร

วิธีการดำเนินการ

ประชุมคณะทำงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาสรุปเป็นมติที่ประชุม ให้เสนอให้มีการเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศศรีสะเกษ-ช่องสะงำ-นครวัตร และเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางพิจารณาอนุมัติเส้นทางเดินรถสายดังกล่าวต่อไป

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดศรีสะเกษ และการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ

งบประมาณ

ไม่ใช้งบประมาณในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ระยะเวลาในการดำเนินการ พ.ศ. 2550

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

สำนักงานขนส่งจังหวัด

หน่วยงานสนับสนุน

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยจังหวัดศรีสะเกษ เทศบาลเมือง สำนักงานจังหวัด แขวงการทาง ทางหลวงชนบท องการบริหารส่วนจังหวัด และองการบริหารส่วนตำบลที่เกี่ยวข้อง

ภาคผนวก ณ

โครงการ / มาตรการ ตามแผนงานพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน

ชื่อโครงการ โครงการปรับปรุงและก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ

หลักการและเหตุผล

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 (ตอนเลี่ยงเมือง) ทางด้านทิศใต้ เป็นถนนแอสฟัลติกคอนกรีตขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลาง เป็นเส้นทางที่รองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าผ่านเมืองและเชื่อมโยงไปยังอำเภอต่าง ๆ และเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงไปยังพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดทางด้านทิศใต้ นอกจากนั้นยังเป็นที่ตั้งของโครงการก่อสร้างศูนย์ประสานการพัฒนาการท่องเที่ยวอีสานใต้ บริเวณเกาะกลางอ่างเก็บน้ำห้วยน้ำคำ ซึ่งเป็นโครงการที่สำคัญที่จะดึงดูดการเดินทางเพื่อมาแหล่งท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (อีสานใต้) ปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลให้ปริมาณจราจรบนทางเลี่ยงเมืองในอนาคตจะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น และจากสภาพของทางเลี่ยงเมืองในปัจจุบันจะไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย ดังนั้น จึงควรปรับปรุงเส้นทางดังกล่าวให้เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร เพื่อรองรับปริมาณความต้องการดังกล่าว

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าจะมีการปรับปรุงขยายทางเลี่ยงทางตอนใต้แล้ว โครงข่ายทางเลี่ยงเมืองก็ยังไม่สามารถทำงานได้อย่างสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ เนื่องจากเมืองศรีสะเกษยังไม่มีทางเลี่ยงเมืองในทางตอนเหนือเลย ดังนั้น เพื่อทำให้การเดินทางผ่านเมืองมีความสะดวกและปลอดภัย จึงควรจะมีการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษทางด้านทิศเหนือ โดยในเบื้องต้นนี้ควรก่อสร้างเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

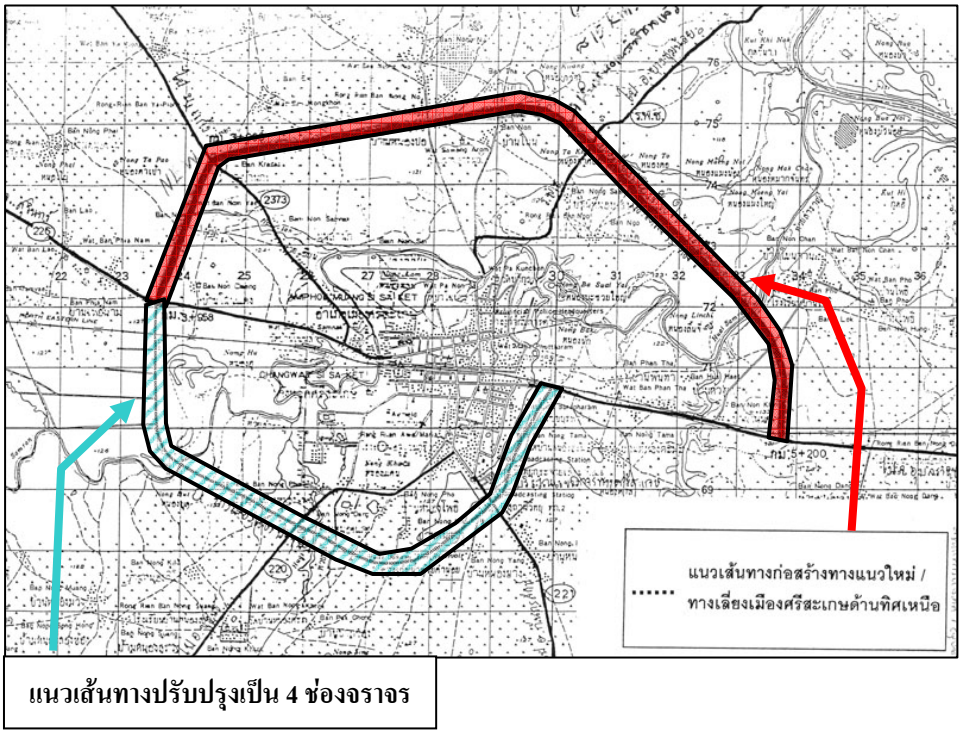
- เพื่อรองรับปริมาณจราจร อันอาจจะมีเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากการสัญจรไปมา การขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว
- เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยแก่การเดินทางและขนส่งสินค้า

สถานที่

ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษตอนใต้ตามแนวปัจจุบัน และตอนเหนือตามแนวทางใหม่ที่เหมาะสม ดังแสดงในรูปที่ ณ1

วิธีดำเนินการ

1. ปรับปรุงผิวจราจรตามแนวทางเลี่ยงเมืองตอนใต้เดิมจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ตามมาตรฐานกรมทางหลวง เป็นระยะทางรวมประมาณ 11 กิโลเมตร
2. ก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองตอนเหนือ เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ตามมาตรฐานกรมทางหลวง เป็นระยะทางรวมประมาณ 14 กิโลเมตร



รูปที่ ณ1 แนวเส้นทางการปรับปรุงและก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองใหม่

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- สามารถรองรับการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรและเตรียมการป้องกันปัญหาการจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
- ส่งเสริมให้มีขนส่งสินค้าในปริมาณที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ โดยใช้เส้นทางที่ปรับปรุงและก่อสร้างใหม่นี้

งบประมาณ

- ค่าดำเนินการ และก่อสร้าง ปรับปรุงทางเลี่ยงเมืองตอนใต้ 160 ล้านบาท (ระยะทางประมาณ 11 กิโลเมตร)

- ค่าดำเนินการและก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองใหม่ตอนเหนือ 180 ล้านบาท
  (ระยะทางประมาณ 14 กิโลเมตร งบประมาณไม่รวมค่าเวนคืนที่ดิน)

รวมงบประมาณทั้งสิ้น 340 ล้านบาท

ระยะเวลาในการดำเนินการ

- ระยะเวลาในการดำเนินการปรับปรุงทางเลี่ยงเมืองตอนใต้ พ.ศ. 2550-2552
- ระยะเวลาในการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองใหม่ตอนเหนือ พ.ศ. 2551-2554

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

แขวงการทางจังหวัด

หน่วยงานสนับสนุน

ทางหลวงชนบท และเทศบาลเมืองศรีสะเกษ

ชื่อโครงการ **โครงการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมหลักที่เชื่อมต่อจังหวัดศรีสะเกษและจังหวัดสุรินทร์**

หลักการและเหตุผล

จังหวัดศรีสะเกษและจังหวัดสุรินทร์เชื่อมต่อกันด้วยถนนสายหลักคือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ซึ่งมีระยะทางรวมโดยประมาณ 105 กิโลเมตร ปัจจุบันเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร สภาพถนนในบางจุดอยู่ในสภาพชำรุด ประกอบกับช่วงถนนดังกล่าวนี้เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงแหล่งเพาะปลูกข้าวขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศแห่งหนึ่งคือทุ่งกุลาร้องไห้ และเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งข้าวซึ่งเป็นสินค้าทางการเกษตรที่สำคัญเพื่อการส่งออกต่างประเทศ โดยผ่านทางสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดมุกดาหารซึ่งกำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จในปลายนี้ พ.ศ. 2549 นี้ นอกจากนี้แล้วถนนสายนี้ยังเป็นเส้นทางหลักในการจราจรไปมาระหว่างจังหวัดศรีสะเกษและจังหวัดสุรินทร์ และยังเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงไปยังสถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่ง ทำให้มีปริมาณการสัญจรทั้งรถส่วนบุคคลและรถบรรทุกขนาดใหญ่เป็นจำนวนมาก ดังนั้น เพื่อให้บริการแก่ผู้เดินทางและขนส่งสินค้าเป็นไปได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย จึงควรปรับปรุงเส้นทางนี้ให้เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

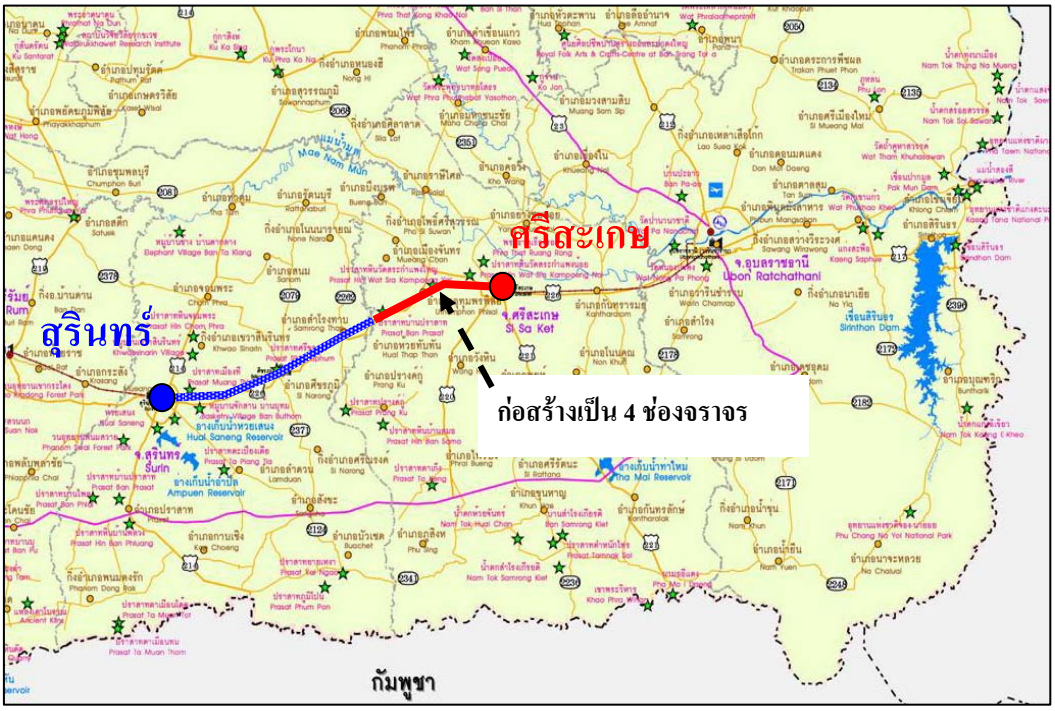
- เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต
- เพื่อรองรับปริมาณรถบรรทุกและยวดยานอื่น ๆ อันอาจจะมีเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว
- เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยแก่การเดินทางและขนส่งสินค้า

สถานที่

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดศรีสะเกษกับจังหวัดสุรินทร์ โดยดำเนินการเฉพาะในพื้นที่เขตจังหวัดศรีสะเกษ ระยะทางรวม 40 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ ณ2

วิธีการดำเนินการ

ก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ในส่วนของจังหวัดศรีสะเกษ ดังแสดงในรูปที่ ณ1 ให้เป็น 4 ช่องจราจร ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้เต็มศักยภาพ ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง



รูปที่ ณ2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ที่อยู่ในเขตจังหวัดศรีสะเกษที่คณะที่ปรึกษาเสนอให้มีการก่อสร้างเป็น 4 ช่องจราจร

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- สามารถรองรับการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรและเตรียมการป้องกันปัญหาการจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
- ส่งเสริมให้มีขนส่งสินค้าเพื่อส่งออกระหว่างประเทศในปริมาณที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ โดยใช้เส้นทางที่ปรับปรุงใหม่นี้ ตลอดจนลดความถี่และความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร

งบประมาณ

ใช้งบประมาณในการดำเนินการและก่อสร้างทั้งสิ้น 800 ล้านบาท

(ใช้งบประมาณจากรัฐบาล ไม่รวมมาคิดในงบประมาณของแผนแม่บทฯ)

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ใช้ระยะเวลาในการดำเนินการในปี พ.ศ. 2551-2552

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

แขวงการทางจังหวัดศรีสะเกษ (ใช้งบประมาณแผ่นดินของกรมทางหลวง)

หน่วยงานสนับสนุน

-

ชื่อโครงการ โครงการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมหลักเพื่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

หลักการและเหตุผล

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม มีโครงการที่จะก่อสร้างทางสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2 ทั้งหมด 11 เส้นทาง เส้นทางที่ 7 เป็นเส้นทางที่มีอิทธิพลกับจังหวัดศรีสะเกษและกลุ่มจังหวัดโดยผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 ดังนี้ คือ สัตหีบ - พนมสารคาม - กบินทร์บุรี - ปักธงชัย - โชคชัย - นางรอง - ปราสาท - อุบลราชธานี - มุกดาหาร (รวมสี่คิ้ว -โชคชัย) เนื่องจากเส้นทางสายนี้เป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งข้าวซึ่งเป็นสินค้าทางการเกษตรที่สำคัญเพื่อการส่งออกต่างประเทศ ตลอดจนสินค้าที่สำคัญอื่น ๆ โดยผ่านทางสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดมุกดาหารซึ่งกำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จในปลายนี้ พ.ศ. 2549 นี้

สำหรับจังหวัดศรีสะเกษเอง นอกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 นี้แล้ว เส้นทางที่จะต้องไปเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 เพื่อเชื่อมโยงสินค้าในจังหวัดไปยังสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดมุกดาหาร คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 ไปตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 ที่อำเภอขุขันธ์ ซึ่งเป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดศรีสะเกษที่มีอัตราการเจริญเติบโตสูง จากการสัมภาษณ์รถบรรทุกที่ผ่านเข้า-ออกเมืองของที่ปรึกษา พบว่า มีการขนส่งสินค้าปริมาณร้อยละ 46.8 ของสินค้าทั้งหมดที่ผ่านเมืองศรีสะเกษใช้เส้นทางนี้ (ทล. 220) ในการสัญจรเข้า-ออกเมือง

ดังนั้น หากมีการก่อสร้างทางหลวงสายหลักดังกล่าวนี้ให้เป็น 4 ช่องจราจรแล้ว จะมีอิทธิพลต่อทำให้การขนส่งสินค้าจากพื้นที่ในภาคตะวันออกที่เป็นพื้นที่อุตสาหกรรมายังพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างและการเดินทางและขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างเอง รวมถึงการเดินทางและการขนส่งสินค้าภายในจังหวัดจะมีความสะดวกมากขึ้น นอกจากนั้นเส้นทางนี้ยังเชื่อมโยงไปยังจังหวัดมุกดาหารซึ่งเป็นที่ตั้งของโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ที่คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในเร็ว ๆ นี้ จะทำให้การขนส่งสามารถเชื่อมต่อไปยัง สปป.ลาว เวียดนาม และประเทศจีนตอนใต้ได้อย่างสะดวก รวดเร็วมากยิ่งขึ้น

เป้าหมายและวัตถุประสงค์

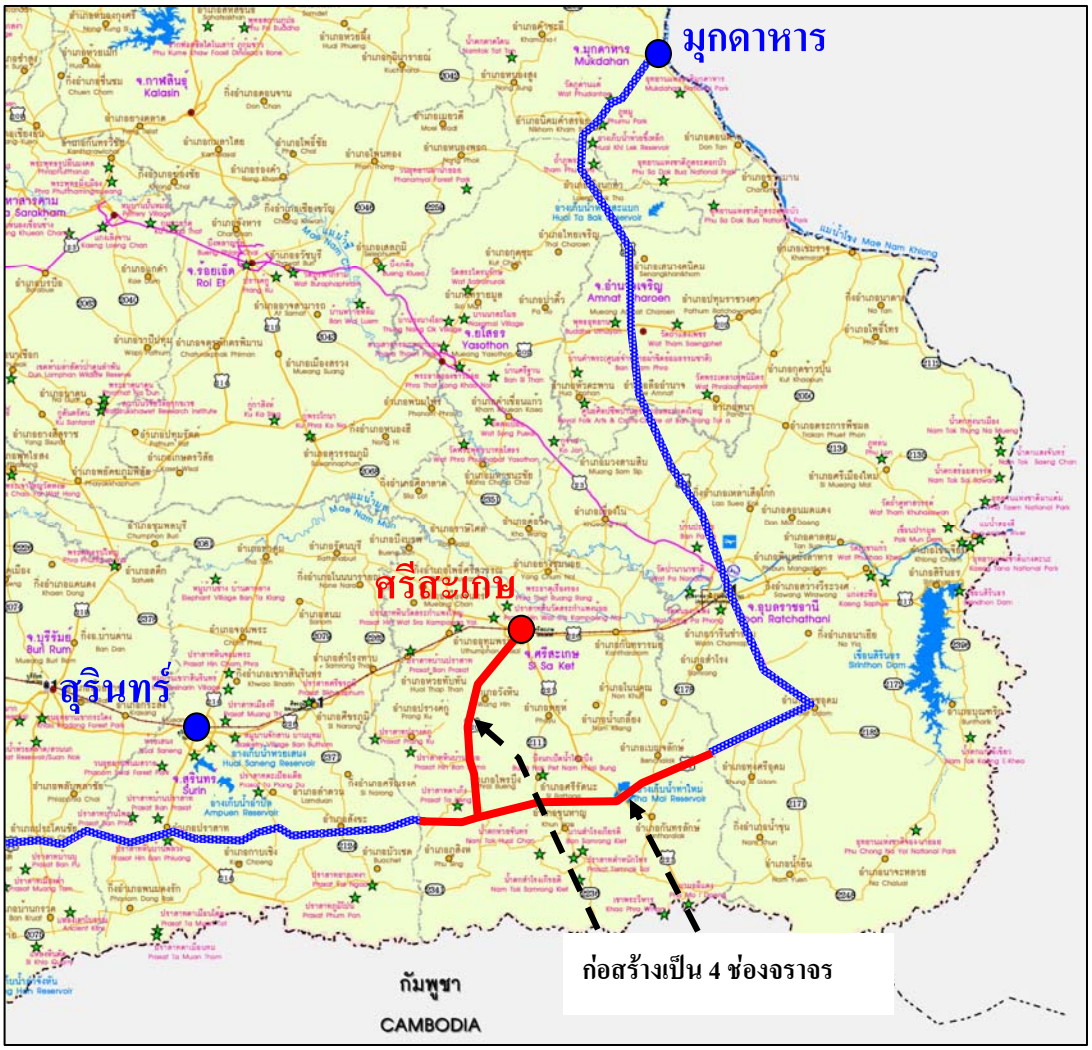
- เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต
- เพื่อรองรับปริมาณรถบรรทุกและยวดยานอื่น ๆ อันอาจจะมีเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว
- เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยแก่การเดินทางและขนส่งสินค้า

สถานที่

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 โดยดำเนินการเฉพาะในพื้นที่เขตจังหวัดศรีสะเกษ ระยะทางรวม 85 กิโลเมตร และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 220 จากศรีสะเกษไปจนเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 ระยะทางรวมประมาณ 54 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ ณ3

วิธีการดำเนินการ

ก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 ในส่วนของจังหวัดศรีสะเกษ และทางหลวงแผนดินหมายเลข 220 ดังแสดงในรูปที่ ณ3 ให้เป็น 4 ช่องจราจร ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้เต็มศักยภาพตามมาตรฐานของกรมทางหลวง



รูปที่ ณ3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 และ 220 ที่อยู่ในเขตจังหวัดศรีสะเกษที่คณะที่ปรึกษาเสนอให้มีการก่อสร้างเป็น 4 ช่องจราจร

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- สามารถรองรับการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรและเตรียมการป้องกันปัญหาการจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
- ส่งเสริมให้มีขนส่งสินค้าเพื่อส่งออกระหว่างประเทศในปริมาณที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ โดยใช้เส้นทางที่ปรับปรุงใหม่นี้
- ลดความถี่และความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 24 และ 220

งบประมาณ

ใช้งบประมาณในการดำเนินการและก่อสร้างทั้งสิ้น 2,500 ล้านบาท

(ใช้งบประมาณจากรัฐบาล ไม่รวมมาคิดในงบประมาณของแผนแม่บทฯ)

ระยะเวลาในการดำเนินการ

ใช้ระยะเวลาในการดำเนินการในปี พ.ศ. 2550-2552

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ

ทางหลวงชนบท และแขวงการทางจังหวัดศรีสะเกษ (ใช้งบประมาณแผ่นดินของกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท)

หน่วยงานสนับสนุน

-

ภาคผนวก ด

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่ง

1. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

โครงการที่เกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งส่วนใหญ่จะเน้นในเรื่องของการก่อสร้างและปรับปรุงถนนสายหลัก สายรอง หรือตรอก ซอย ต่าง ๆ นอกจากนั้นการจัดหาอุปกรณ์เพื่ออำนวยความสะดวก เช่น สัญญาณไฟจราจร ป้ายต่าง ๆ รวมทั้งจัดระบบการเดินรถตามเส้นทางที่กำหนด โครงการหรือกิจกรรมเหล่านี้สามารถเกิดผลกระทบในแง่สิ่งแวดล้อมในชุมชนหรือพื้นที่โครงการนั้น ๆ ได้ในระดับหนึ่ง โครงการที่กำหนดจะขึ้นอยู่กับลักษณะของชุมชนพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ และความต้องการพัฒนาสิ่งที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ระบบโครงข่ายถนนของเมืองมีการใช้งานแล้วบังเกิดผลดีหรือมีปัญหาน้อยที่สุด โดยทั่วไปผลกระทบเบื้องต้นของระบบการจราจรและการคมนาคมขนส่งในเขตชุมชนสามารถพิจารณาได้ 2 ระยะ คือ ระยะสั้น (ขณะก่อสร้างโครงการ) และระยะยาว (เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จและมีการใช้งานอย่างต่อเนื่อง) แต่การจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่ง เราสามารถดัดแปลงการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นโดยดูให้สอดคล้องกับโครงการตามแผนงานซึ่งมีรายละเอียดอยู่ใน**ภาคผนวก ซ – ณ** และการดัดแปลงดังกล่าวจะพิจารณาในลักษณะ

1. ขณะที่โครงการตามแผนงานกำลังดำเนินการตามกิจกรรมที่กำหนด ซึ่งเน้นการใช้กฎหมาย การประชาสัมพันธ์ การรณรงค์ การอบรม – สัมมนา การศึกษาความเป็นไปได้
2. โครงการที่มีการก่อสร้าง ดัดแปลง ปรับปรุงถนน ตรอก ซอย ผิวจราจร อุปกรณ์เครื่องหมายจราจร

ซึ่งทั้งสองลักษณะดังกล่าวสรุปไว้ในตารางที่ ด1 ดังนั้นในการพิจารณาประเด็นสำคัญของผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปในเบื้องต้นดังรายละเอียดในตารางที่ ด2 และ ด3

ตารางที่ ด1 สรุปลักษณะกิจกรรมหรือวิธีดำเนินงานของโครงการตามแผนงาน

โครงการตามแผนงาน	ลักษณะกิจกรรมหรือวิธีดำเนินงาน
ซ. พัฒนาและจัดระบบจราจร	ซ.1 ติดตั้งระบบสัญญาณไฟแบบอัจฉริยะ และมีการควบคุมเป็นพื้นที่ ซ. 2 การขีดสีตีเส้น ติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจร ติดตั้งป้ายควบคุมการจราจร ซ.3 การกวดขันระเบียบจราจร หาบเร่ การจอดรถทางเดียว สลับฝั่งถนน ซ.4 ปรับปรุงทางเท้า ซ.5 การประชาสัมพันธ์ ซ.6 การประชุมคณะทำงาน
ฌ. ความปลอดภัยและสิ่ง-แวดล้อม	ฌ.1 การจัดหาเครื่องมือต่าง ๆ เช่น เครื่องตรวจจับความเร็ว เครื่องมือวัดเสียง ควันดำ อากาศเสีย ปริมาณแอลกอฮอล์ ฌ.2 ติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจร ฌ.3 ดัดแปลงสภาพไหล่ทาง ผิวจราจร เกาะกลางถนน ความชันของถนน ราวกั้น ฌ.4 จัดทำฐานข้อมูลการจราจร
ญ. พัฒนาโครงข่ายถนนและเส้นทาง	ญ.1 การปรับปรุงขยายถนน ญ.2 ก่อสร้างถนนใหม่
ฎ. พัฒนา/สนับสนุนระบบขนส่งแบบยั่งยืน	ฎ.1 การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ฎ.2 การให้ความรู้แก่ประชาชน บุคลากรในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ฎ.3 ปรับปรุงทางเท้าและทางจักรยาน ฎ.4 กวดขันการตรวจสอบสภาพยวดยาน ฎ.5 ศึกษาความเหมาะสมการเชื่อมโยงระบบขนส่ง ฎ.6 จัดหาที่เก็บและจอดจักรยาน
ฏ. ปรับปรุง/จัดหา/บำรุงรักษาอุปกรณ์และระบบจราจร	ฏ.1 จัดหาอุปกรณ์ที่จำเป็น เช่น ป้ายจราจรให้กับถนนสายต่าง ๆ

ตารางที่ ด1 สรุปลักษณะกิจกรรมหรือวิธีดำเนินงานของโครงการตามแผนงาน (ต่อ)

โครงการตามแผนงาน	ลักษณะกิจกรรมหรือวิธีดำเนินงาน
ฐ. พัฒนาความรู้/ให้การศึกษาประชาสัมพันธ์ และรณรงค์การจราจร	ฐ.1 ให้ความรู้และกวดขันการใช้กฎหมายจราจรกับประชาชน (เช่น หมวกนิรภัย การดื่มสุรา) ฐ.2 ประชุมสัมมนาบุคลากรในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ตระหนักถึงกฎระเบียบ ฐ.3 การประชาสัมพันธ์และการบังคับใช้กฎหมายในการปฏิบัติเพื่อลดอุบัติเหตุ
ฑ. พัฒนาระบบสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐาน และระบบคมนาคมที่สนับสนุนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว	ฑ.1 การก่อสร้างถนนและปรับปรุงผิวจราจรจุดตัดทางรถไฟ ฑ.2 ศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าชานเมือง และการก่อสร้างสถานีขนส่งแห่งที่ 2 ฑ.3 ปรับปรุงขยายถนน ฑ.4 การปรับปรุงพื้นที่บริเวณทางรถไฟ
ฒ. พัฒนาการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวและความปลอดภัยในการท่องเที่ยว	ฒ.1 ปรับปรุงภูมิทัศน์ ผิวจราจร แนวทางเท้าหน้าอาคารบริเวณของโครงการ ฒ.2 ติดตั้งป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว และเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว ฒ.3 การขีดสีตีเส้น ติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรบริเวณเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ฒ.4 กำหนดเส้นทางเดินรถโดยสารระหว่างประเทศใหม่
ณ. พัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน	ณ.1 การก่อสร้างถนน

ตารางที่ ด2 ประเด็นของผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นเมื่อโครงการตามแผนงานกำลังมีกิจกรรม

โครงการตามแผนงาน	จำนวนโครงการ	ทรัพยากรทางกายภาพ			ทรัพยากรทางชีวภาพ				คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์					คุณภาพชีวิต					
		คุณภาพอากาศ	เสียงรบกวน	ความสั่นสะเทือน	สิ่งมีชีวิตในน้ำ	สิ่งมีชีวิตบนบก	ป่าไม้	สัตว์ป่า	คมนาคม	การใช้ที่ดิน	การระบายน้ำ	สาธารณูปโภคอื่นๆ	คุณภาพน้ำ	เศรษฐกิจ-สังคม	อนามัย	ความปลอดภัย	สุนทรียภาพ	โบราณสถาน	การชดเชย
ฎ. พัฒนาและจัดระบบจราจร	9	0	0	0	*	*	*	*	-1	0	0	0	0	-1	0	-1	-1	0	0
ฏ. ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม	12	0	0	0	*	*	*	*	-1	0	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	0	0
ฐ. พัฒนาโครงข่ายถนน	4	-1	-1	-1	*	*	*	*	-1	-1	-1	-1	-1	+1	-1	-1	-1	-1	-1
ฑ. พัฒนาระบบขนส่งแบบยั่งยืน	5	*	*	*	*	*	*	*	-1	-1	0	-1	*	*	*	*	0	*	*
ฐ. ปรับปรุง/จัดหา/บำรุงรักษาอุปกรณ์ และระบบจราจร	3	*	*	*	*	*	*	*	0	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ณ. พัฒนาความรู้/ให้การศึกษา ประชาสัมพันธ์ และรณรงค์การจราจร	9	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ด. พัฒนาระบบสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐานฯ	5	-1	-1	-1	*	*	*	*	-1	-2	-1	-1	-1	+2	-1	-1	-1	0	-1
ต. พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและความปลอดภัย	3	-1	-1	-1	*	*	*	*	-1	-1	-1	-1	-1	+1	-1	-1	-1	-1	0
ถ. พัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน	3	-1	-1	-1	-1	0	0	0	-1	-1	-1	-1	-1	+2	-1	-1	-1	0	-1

หมายเหตุ :

- ค่าตัวเลขซึ่งแสดงโอกาสที่จะเกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่าง ๆ มีความหมายดังนี้
  0 ไม่มีผลกระทบ, 1 ผลกระทบน้อย, 2 ผลกระทบปานกลาง, 3 ผลกระทบมาก
- กำหนดเครื่องหมาย บวก (+) และลบ (-) หน้าตัวเลข หมายถึง ผลกระทบในทางเกิดประโยชน์ กำหนดเป็น (+) และผลกระทบในเชิงเสียหาย กำหนดเป็น (-)
- เครื่องหมาย * หมายถึง ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการตามแผนงาน

ตารางที่ ด3 ประเด็นของผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นเมื่อโครงการตามแผนงานดำเนินการแล้วเสร็จ

โครงการตามแผนงาน	จำนวนโครงการ	ทรัพยากรทางกายภาพ			ทรัพยากรทางชีวภาพ				คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์					คุณภาพชีวิต					
		คุณภาพอากาศ	เสียงรบกวน	ความสั่นสะเทือน	สิ่งมีชีวิตในน้ำ	สิ่งมีชีวิตบนบก	ป่าไม้	สัตว์ป่า	คมนาคม	การใช้ที่ดิน	การระบายน้ำ	สาธารณูปโภคอื่นๆ	คุณภาพน้ำ	เศรษฐกิจ-สังคม	อนามัย	ความปลอดภัย	สุนทรียภาพ	โบราณสถาน	การชดเชย
ฎ. พัฒนาและจัดระบบจราจร	9	+1	+1	+1	*	*	*	*	+3	0	0	0	0	+1	+1	+2	+3	0	0
ฏ. ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม	12	+2	+2	+1	*	*	*	*	+3	-1	-1	-1	*	+1	+2	+3	+2	0	*
ฐ. พัฒนาโครงข่ายถนน	4	-1	-1	-1	*	*	*	*	+3	-1	-1	-2	-1	+1	+1	+1	-1	-1	-1
ฑ. พัฒนาระบบขนส่งแบบยั่งยืน	5	+2	+2	+2	*	*	*	*	+3	-1	-1	-1	-1	+2	*	+1	+1	*	-1
ฒ. ปรับปรุง/จัดหา/บำรุงรักษาอุปกรณ์ และระบบจราจร	3	0	0	0	*	*	*	*	+2	0	0	0	0	0	+1	+1	+1	*	-1
ณ. พัฒนาความรู้/ให้การศึกษา ประชาสัมพันธ์ และรณรงค์การจราจร	9	+1	+1	+1	*	*	*	*	+3	0	0	0	0	+1	+1	+2	+1	*	*
ด. พัฒนาระบบสาธารณูปโภค โครงสร้างพื้นฐานฯ	5	-1	-1	-1	*	*	*	*	+3	-1	-1	0	0	+3	+1	+1	0	0	0
ต. พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและความปลอดภัย	3	0	0	0	*	*	*	*	+1	0	+-1	0	0	+1	+1	+2	+2	+1	0
ถ. พัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน	3	-1	-1	-1	0	0	0	0	+3	-1	0	0	0	+3	+1	+1	0	0	0

หมายเหตุ :

- ค่าตัวเลขซึ่งแสดงโอกาสที่จะเกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่าง ๆ มีความหมายดังนี้
  0 ไม่มีผลกระทบ, 1 ผลกระทบน้อย, 2 ผลกระทบปานกลาง, 3 ผลกระทบมาก
- กำหนดเครื่องหมาย บวก (+) และลบ (-) หน้าตัวเลข หมายถึง ผลกระทบในทางเกิดประโยชน์ กำหนดเป็น (+) และผลกระทบในเชิงเสียหาย กำหนดเป็น (-)
- เครื่องหมาย * หมายถึง ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการตามแผนงาน

ภาคผนวก ต

ข้อคิดเห็นจากการสัมมนารายงานผลการศึกษา
และรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 1

การสัมมนารายงานผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1
โครงการสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค:
จังหวัดศรีสะเกษ
วันศุกร์ที่ 7 กรกฎาคม พ.ศ. 2549 เวลา 08.30-12.00 น.
ณ โรงแรมพรหมพิมาน จังหวัดศรีสะเกษ

1. นายประสิทธิ รักษายศ ผู้อำนวยการกองส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค สนข.

- กล่าวว่า เนื่องจากประเทศกัมพูชามีสถานที่ท่องเที่ยวค่อนข้างมาก ปีหนึ่งๆ จะมีนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก ไม่น้อยกว่า 1 ล้านคน จึงเสนอให้หามาตรการดึงดูดนักท่องเที่ยวจากประเทศกัมพูชาให้เข้ามาเที่ยวในประเทศไทย ทั้งนี้ควรจะดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาเที่ยวศรีสะเกษให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 10 เพื่อการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวของภูมิภาค
- กล่าวว่า ตามที่คณะที่ปรึกษาได้นำเสนอว่าประเทศไทยมีสถิติคนเดินเท้าถูกรถชนบริเวณทางม้าลายมากที่สุดในโลกนั้น เนื่องจากทางม้าลายที่ติดตั้งไว้นั้น ไม่มีการเตือนให้ผู้ขับขี่ทราบก่อนล่วงหน้าว่าจะถึงทางม้าลาย เพราะฉะนั้นอุปกรณ์เตือนต่างๆ จะต้องติดตั้งไว้ก่อนถึงทางม้าลาย ซึ่งมาตรฐานในการจัดการในพื้นที่ต่างๆ นั้นมีอยู่แล้วแต่ว่าเรายังไม่ได้เผยแพร่ให้ทางเทศบาล หรือหน่วยงานในท้องถิ่นนำไปใช้ ซึ่งส่วนใหญ่เราจะโทษว่าผู้ขับขี่ขับรถแบบประมาทแต่เราไม่เคยคิดว่าข้างหน้าเราควรจะติดตั้งอะไรเข้าไปให้เห็นว่าข้างหน้ามีทางม้าลาย อย่างเช่น ทางม้าลายจะต้องมีไฟกระพริบ เป็นต้น จึงขอฝากให้ที่ปรึกษาใส่มาตรฐานต่าง ๆ ในเรื่องของการที่จะอำนวยความสะดวกในการเดินทาง หรือการป้องกันอุบัติเหตุไว้ในรายงานผลการศึกษาด้วย

2. พ.ต.ท.ชัชวาลย์ แก้วจันดี รองผู้กำกับการฝ่ายอำนวยการตำรวจภูธรศรีสะเกษ

- กล่าวว่า ที่จังหวัดอุบลราชธานี ในบริเวณที่เป็นทางม้าลาย จะมีการวาดเป็นรูปม้าลายเพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ทราบว่าเป็นทางม้าลาย ซึ่งก็เป็นอีกมุมมองหนึ่ง แล้วแต่ว่าใครจะทำอย่างไร
- กล่าวว่า การขับรถในวงเวียนของคนศรีสะเกษ รถที่อยู่ในวงเวียนต้องรอให้รถที่วิ่งมาจากทิศทางอื่นผ่านไปก่อน ซึ่งผิดหลักของการขับขี่ผ่านวงเวียนที่ถูกต้อง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่ไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

- กล่าวว่า บริเวณสามแยกที่จะไปจังหวัดอุบลราชธานี ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ตัดกับถนนทองมาก (สามแยกไฟแดง) ผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่คิดว่าช่องจราจรด้านซ้ายสุดสามารถวิ่งผ่านได้ตลอด ซึ่งมีการถกเถียงกันหลายครั้งว่า จะติดตั้งไฟเขียวในช่องซ้ายสุดดีหรือไม่ หรือว่าเราจะทำเป็นช่องจราจรแยกออกไปต่างหาก เพราะว่าในบริเวณนี้เกิดปัญหาการเฉี่ยวชนกันน้อยครั้ง แต่ว่ามีความรุนแรงถึงสูญเสียชีวิตเพราะว่ารถที่ออกจากศรีสะเกษมุ่งหน้าไปทางจังหวัดอุบลราชธานีวิ่งด้วยความเร็วสูงมาก ประจวบกับรถที่วิ่งมาจากถนนทองมากที่จะเลี้ยวขวาไปทางอุบลถึงแม้จะมีจำนวนไม่มากก็ตามแต่ก็ทำให้เกิดปัญหาได้เช่นกัน เช่นเดียวกับบริเวณสามแยกขุขันธุ์ ที่มีรถวิ่งมาจากในเมืองที่จะมุ่งตรงไปอำเภอกันทรลักษณ์ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 221 ตัดกับถนนทางเลี่ยงเมืองที่จะไปอำเภอขุขันธุ์ ก็เป็นปัญหาเช่นกัน อยากให้ปรึกษาช่วยหาทางแก้ไขด้วย

3. นายวาสิทธิ์ พวงสวัสดิ์ รองผู้อำนวยการวิทยาลัยสารพัดช่างจังหวัดศรีสะเกษ

- เสนอว่า อยากให้พิจารณาถึงการขนส่งทางรถไฟ ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 จนถึงปัจจุบัน การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟมีน้อยมาก ซึ่งแตกต่างกับทางรถยนต์ที่มีการพัฒนามาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการขนส่งทางรถไฟนั้น เป็นระบบการขนส่งที่ประชาชนที่ไม่ร่ำรวยนิยมใช้เพราะมีค่าโดยสารถูก และชาวบ้านนิยมใช้บริการโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญๆ แม้กระทั่งหลังคารถไฟยังขึ้นไปนั่ง หากมีการปรับปรุงในส่วนนี้ ให้เป็นนโยบายเป็นแผนแม่บทระดับประเทศ น่าจะลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งได้อย่างมาก ซึ่งจะประหยัดกว่าการขนส่งทางรถบรรทุก
- กล่าวว่า ในจังหวัดศรีสะเกษ บริเวณถนนด้านหน้าโรงเรียนอนุบาลที่ผู้ปกครองไปรับ-ส่งบุตรหลาน จะเกิดปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งทางโรงเรียนอนุบาลก็มีการอนุญาตให้รถสามารถเข้าไปจอดภายในโรงเรียนได้ สามารถช่วยลดปัญหาการจราจรได้บ้าง แต่ในบริเวณโรงเรียนศรีสะเกษวิทยาลัย กลับปิดถนนในตอนบ่ายไม่ให้รถเข้าไป จึงเสนอว่าน่าจะเปิดถนนให้รถสามารถเข้าไปภายในโรงเรียนได้เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจร

4. พตท.ฉัตรพัฒน์ แก้วจันดี สารวัตรจราจร สภอ.เมือง ศรีสะเกษ

- เกี่ยวกับการจัดทำรายงานแผนแม่บทฯ อยากให้เพิ่มเรื่องการศึกษาเกี่ยวกับสังคม เกี่ยวกับมุมมองของประชาชน แนวคิด วิธีคิดของสังคมในพื้นที่ของจังหวัดศรีสะเกษว่าสังคมมีความคิดอย่างไร โดยเฉพาะเรื่องตลาด เรื่องแม่ค้า หรือเรื่องอื่นๆ ว่าเค้ามีความรู้สึกอย่างไร เชื่อว่าคนในจังหวัดศรีสะเกษกับคนในพื้นที่อื่น จะมีแนวความคิดในเรื่องสังคม วัฒนธรรม

กระบวนการคิดต่างๆ ที่แตกต่างหลากหลาย อยากให้คณะที่ปรึกษาพิจารณาในประเด็นนี้ด้วย เพื่อที่จะได้รับรู้ปัญหาที่ลึกมากยิ่งขึ้น

- กล่าวว่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรมีหลายหน่วยงาน ตำรวจก็เป็นหน่วยงานหนึ่ง ที่ลักษณะงานส่วนใหญ่จะเน้นในเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายจะทำให้มีประสิทธิภาพจะต้องให้หน่วยงานอื่นช่วยในเรื่องของการพัฒนาระบบจราจร ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการจัดทำถนนให้ถูกต้องตามมาตรฐาน วิศวกรรมจราจร รวมทั้งในเรื่องของการให้ความรู้ในเรื่องของกฎหมายจราจร มารยาทในการขับขี่ เป็นต้น ซึ่งความรู้และจิตสำนึกของการขับขี่ของผู้ขับขี่ยังมีน้อย ส่วนใหญ่จะเน้นให้ตำรวจเป็นตัวหลักในเรื่องของการจัดการจราจร แต่จริงๆ แล้วมีหลายหน่วยงานที่ต้องให้ความร่วมมือกัน
- เสนอว่า ควรเน้นในเรื่องของบุคลากรที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนนเพราะคนเหล่านี้เป็นคนที่มีผลกระทบโดยตรงกับปัญหาที่เกิดขึ้นจากกการจราจร รวมทั้งบ้านพักอาศัย ร้านค้า ที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการจราจร เช่น การที่วางขายสินค้าล้ำเข้ามาในทางเท้า เป็นต้น น่าจะเข้ามาร่วมพูดคุยกันเพื่อที่จะช่วยกันแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในจังหวัดศรีสะเกษ

5. นายอภิศักดิ์ แง้จึง รองนายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดศรีสะเกษ

- กล่าวว่า ในการจัดทำผังเมือง จังหวัดศรีสะเกษจะประกาศใช้ผังเมืองรวมจังหวัดศรีสะเกษในปี พ.ศ. 2549 จะประกาศใช้เป็นกฎกระทรวง ซึ่งมีปัญหาคือในตัวผังเมืองรวมของจังหวัดศรีสะเกษกำหนดโซนนิ่งที่เป็นเขตอุตสาหกรรมไว้สองส่วนคือ ที่ อำเภอขุขันธุ์ และที่ อำเภอกันทรลักษณ์ ซึ่งเคยคุยกันถึงว่าจะจัดโลจิสติกส์โดยจะทำเขตอุตสาหกรรมที่บริเวณสถานีรถไฟโดยทำเป็นคลังสินค้า แต่ก็หาสถานที่ไม่ได้ ประจวบเหมาะกับทางคณะที่ปรึกษากล่าวว่าน่าจะเปิดสถานีรถไฟขึ้นมาอีกแห่งหนึ่งในบริเวณอำเภอเมือง ขอให้ศึกษาดูว่าเป็นไปได้หรือไม่หากจะตั้งเป็นโกดังสินค้าหรือเขตอุตสาหกรรมด้วย เพราะมีหลายส่วนอุตสาหกรรมต้องการคลังสินค้าเพื่อใช้ในการขนถ่ายสินค้า
- กล่าวว่า ในส่วนของราชการเคยคุยกันหลายครั้งว่าในการขยายเส้นทางคมนาคมในส่วนของจังหวัดศรีสะเกษช่วงจาก อำเภอขุขันธุ์ ถึงอำเภอเดชอุดม น่าจะขยายเป็นถนน 4 ช่องจราจร เพราะช่วงนั้นจะสามารถเชื่อมต่อลงไปยังภาคตะวันออกได้ ซึ่งจะสนับสนุนการขนส่งสินค้าจากที่ได้กำหนดไว้ทั้งสองส่วน อยากให้ที่ปรึกษาพิจารณาบรรจุเข้าไปในแผนแม่บทฯ ด้วย
- กล่าวว่า เส้นทางจากจังหวัดศรีสะเกษไปอำเภอขุขันธุ์ เป็นเส้นทางที่สำคัญมากหากมีการพัฒนาเป็นถนน 4 ช่องจราจร จะสามารถเชื่อมต่อไปยังอำเภอภูสิงห์ แล้วต่อไปยังประเทศ

กัมพูชา และจะเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างประเทศกัมพูชา มาที่จังหวัดศรีสะเกษ เชื่อมต่อไปที่สนามบิน จังหวัดหวัดอุบลราชธานีได้ ก็จะเป็นการเชื่อมต่อที่สมบูรณ์

- กล่าวว่า อีกเส้นทางหนึ่งที่ได้คุยกันในลักษณะของตัวเมืองศรีสะเกษ อยากให้เปิดเส้นทางใหม่ ตามที่คณะที่ปรึกษาได้เสนอว่าเป็นเส้นทางที่อยู่ข้างโรงพยาบาลศรีสะเกษ ถ้าทำสะพานข้ามห้วยสำราญไปฝั่งตรงข้ามแล้วเปิดเป็นเส้นทางผ่านไปด้านหน้า มหาวิทยาลัยรามคำแหง จะช่วยระบายรถในตัวเมืองศรีสะเกษออกไปได้มาก ไม่แออัดอยู่ที่สองเส้นทางที่จะออกไปอำเภอขุขันธุ์ และเส้นทางที่จะออกไปทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 ซึ่งสามารถช่วยลดเวลาการเดินทางได้

6. นายชูศักดิ์ ลักษณ์ธนะวงศ์ ปลัดอาวุโสอำเภอน้ำเกลี้ยง

- กล่าวสนับสนุนความคิดของคณะที่ปรึกษาที่มีแนวคิดจะปรับปรุงบริเวณสถานีรถไฟให้เป็นพื้นที่ภูมิสัญลักษณ์ และได้เสนอความคิดเห็นเพิ่มเติมให้ปรับปรุงพื้นที่สองข้างทางตามแนวเส้นทางรถไฟโดยทำเป็นสวนสาธารณะให้ดูสวยงาม เวลานักท่องเที่ยวหรือบุคคลที่เข้ามาในจังหวัดศรีสะเกษที่นั่งรถไฟเข้ามาก็จะเห็นสองข้างทางเป็นพื้นที่สีเขียวเหมือนสวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ
- กล่าวว่า พื้นที่บริเวณที่ต่อจากตลาดสดเทศบาลรถไฟไปทางจังหวัดอุบลราชธานีด้านข้างเส้นทางรถไฟ เดิมที่มีลักษณะเป็นแก้มลิงทำหน้าที่รับน้ำจากตลาดฯ แต่ปัจจุบันกำลังถูกถมและมีการยึดพื้นที่เข้าไป เสนอให้มีการหาแนวทางป้องกันและอนุรักษ์พื้นที่ส่วนนี้ไว้
- เสนอแนะว่า เส้นทางที่ผ่านโรงเรียนเทศบาล 2 ไปถึงมหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ น่าจะเป็นเส้นทางที่ช่วยระบายรถได้ดี โดยรถที่ออกจากศรีสะเกษจะไปจังหวัดอุบลราชธานีปัจจุบันมีเพียงเส้นทางเดียว คิดว่าจากในเมืองน่าจะทำสะพานข้ามไปคู่ขนานไปกับสะพานข้ามห้วยแฮด จะเป็นการช่วยระบายรถออก อาจเป็นการลงทุนสูง แต่จะได้ประโยชน์มากเพราะปัจจุบันมีลักษณะเป็นคอขวดที่บริเวณสี่แยกหล่มเต่า พอมาผ่านตรงหน้าวัดหลวงก็มีปัญหา
- กล่าวว่าถนนเลี่ยงเมือง ปัจจุบันมีลักษณะไม่เหมือนถนนเลี่ยงเมืองแล้ว เนื่องจากค่อนข้างจะตีวงแคบและมากระจุกอยู่ตรงสามแยกนิกร เสนอแนะว่าน่าจะทำถนนวงแหวนรอบนอกเพิ่มขึ้นมาอาจจะเป็นทางเหนือของตัวเมืองศรีสะเกษก็ได้ อาจจะมีค่าลงทุนสูง แต่ถ้าลงทุนในลักษณะนี้คิดว่าน่าจะคุ้มค่ากับการลงทุน เพื่อรองรับการขยายเมืองในอนาคต
- เสนอแนะให้พิจารณาจัดหาที่จอดรถเพิ่มเติม โดยเฉพาะบริเวณตลาดของเทศบาลเพราะปัจจุบันที่จอดรถไม่เพียงพอโดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้าและตอนเย็น

7. นายไพฑูรย์ ชาญจิตร ปลัดอำเภอกันทรารมย์

- กล่าวว่า ถนนสายอุบลราชธานี-กันทรารมย์ ปัจจุบันกำลังก่อสร้างเป็นถนน 2 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะสี เป็นบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุเป็นประจำและมีความรุนแรง ซึ่งจะเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งโดยเฉพาะกับผู้ใช้รถใช้ถนนที่มาจากต่างจังหวัดหรือที่ไม่ใช่คนในพื้นที่ โดยเฉพาะบริเวณทางโค้งข้ามทางรถไฟที่มีลักษณะเป็นรูปตัวเอส และถนนมีระดับสูงต่ำ เสนอให้สร้างสะพานข้ามรางรถไฟเช่นเดียวกับถนนเลี่ยงเมืองของจังหวัดอุบลราชธานีที่กำลังก่อสร้างอยู่
- กล่าวสนับสนุนข้อแนะนำของผู้เข้าร่วมสัมมนา ที่เสนอให้พัฒนาเส้นทางรถไฟให้เป็นทางคู่ และได้เสนอเพิ่มเติมว่าถนนในหมู่บ้านที่จะข้ามทางรถไฟบางแห่งยังไม่มีสัญญาณกั้นทางรถไฟ จึงทำให้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ไม่ว่าจะเป็นหน้าที่ของการรถไฟฯ หรือเป็นหน้าที่ของหน่วยงานในท้องถิ่น น่าจะช่วยกันพัฒนา และที่สำคัญที่สุดก็คือ ไม่ว่าจะเป็นทางหลวง หรือทางของท้องถิ่นพอสร้างถนนมาถึงเขตทางรถไฟก็จะหยุดแค่นั้น จึงเกิดเป็นทางต่างระดับจึงเป็นบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง
- เสนอว่าทางเท้าตามริมถนนทั้งที่อยู่ในเมืองและนอกเมือง ควรที่จะได้รับการปรับระดับให้เสมอกับเส้นทางหลัก และปลูกต้นไม้แทนกระถางที่เป็นสิ่งกีดขวางการสัญจรของคนเดินเท้า
- เสนอว่า ควรสร้างจิตสำนึกให้เด็กในชนบทรู้จักป้าย เครื่องหมายและสัญญาณไฟจราจร การบังคับการใช้กฎหมาย เช่น ในหมู่บ้านมีถนนคอนกรีต ถนนลาดยาง แต่ทางม้าลายหรือเครื่องหมายจราจรส่วนใหญ่ยังไม่มี หากมีตรงนี้ลูกหลาน เด็กนักเรียนก็จะได้เรียนรู้ พอเข้ามาในเมืองก็จะได้เข้าใจ และปฏิบัติได้ถูกต้อง อุบัติเหตุต่างๆ ก็จะได้ลดลง ส่วนมากคนที่ประสบอุบัติเหตุมาจากชนบท จึงขอฝากว่าต้องประสานกันทุกหน่วยงานในเรื่องของการสร้างจิตสำนึก

8. พ.ต.ท.ชัชวาลย์ แก้วจันดี รองผู้กำกับการฝ่ายอำนวยการตำรวจภูธรศรีสะเกษ

- กล่าวว่า น่าจะมีการแจกแจงรายละเอียดเกี่ยวกับงานด้านการจราจรออกมาเป็นรายการ แล้วให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในแต่ละส่วนรับไปพิจารณาว่ามีความเหมาะสมหรือไม่แล้วเสนอแนวทางแก้ไข
- กล่าวว่า ในการสัมนาครั้งที่ 2 จะนำเรียนผู้บังคับบัญชาให้ส่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่ในพื้นที่ ให้เข้ามาร่วมสัมมนา ซึ่งจะรู้ปัญหาต่างๆ ของเมืองศรีสะเกษ เป็น

อย่างดี ซึ่งปัจจุบันในเมืองศรีสะเกษเริ่มมีปัญหาการจราจรติดขัดแล้วโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน

9. นางสาวจิดาภา อ้อมูล นายสถานีเดินรถ บริษัท ขนส่ง จำกัด จังหวัดศรีสะเกษ

- กล่าวว่า ได้รวบรวมข้อมูลจำนวนรถโดยสารประจำทางหมวด 2 (กรุงเทพฯ-ศรีสะเกษ) ที่เข้า-ออกสถานี มีประมาณ 38 เที่ยวต่อวัน ซึ่งเป็นรถขนาดใหญ่ ประเด็นปัญหาของ บริษัท ขนส่ง จำกัด คือ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารมีขนาดเล็กมากและอยู่กลางใจเมืองไม่เหมาะสมกับขนาดรถ ซึ่งมีความยาว 12 เมตร และระบบการต่อเชื่อมระหว่าง บขส. และสถานีรถไฟ ก็ยังไม่ดี จึงเสนอให้พิจารณาระบบต่อเชื่อมระหว่างโหมดการเดินทางทั้งสองด้วย
- เสนอแนะ ให้เปิดเส้นทางการเดินรถระหว่างประเทศ เส้นทางศรีสะเกษ-ช่องซะงำ-นครวัต

10. นายประสิทธิ รักษายศ ผู้อำนวยการกองส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค สนข.

- ชี้แจงว่า ในส่วน ของ สนข. โดยเฉพาะกองส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค จะมีหน้าที่รับผิดชอบดูแลในเรื่องของการจัดระบบจราจรในเมืองภูมิภาค ทั้งหมด รัฐบาลได้บรรจุโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟรางคู่ ไว้ในโครงการเมกะโปรเจค แล้ว โดยในอดีตที่ผ่านมาการพัฒนารถไฟที่มีความล่าช้า คงเป็นเพราะว่าความไม่ถนัดของผู้ที่เข้ามาดูแล ซึ่งปัจจุบันกำลังประสบกับวิกฤตพลังงาน ทำให้เราจะต้องกลับไปทบทวนการดำเนินการระบบรางใหม่ ซึ่งเป็นระบบที่ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง รวมทั้งการประหยัดพลังงาน เพราะปีหนึ่งเราสูญเสียเงินตราให้กับต่างประเทศในการซื้อน้ำมันเป็นจำนวนมากประมาณ 30% ของ GDP รัฐบาลจึงได้บรรจุแผนงานเหล่านี้ไว้แล้ว
- กล่าวว่าในเมืองศรีสะเกษ ร้านค้าจะนำรถมาจอดไว้ด้านหน้าร้าน ถ้าเรายังไม่สามารถจัดการตัวเองในชุมชนได้ จะไม่สามารถสู้ห้างขนาดใหญ่ เช่น โลตัส บิ๊กซี ที่มีการจัดการเรื่องที่จอดรถที่ดีได้ เพราะฉะนั้นชุมชนต้องปรับตัวเอง ต้องจัดการเรื่องที่จอดรถของร้านค้าตัวเองเพื่อที่จะให้ลูกค้าสามารถมาใช้บริการร้านค้าได้
- ชี้แจงว่า เมื่อเรามีแผนแม่บทฯ เราจะดำเนินการอย่างไรต่อไป ซึ่งเป็นเรื่องของหน่วยงานที่หลากหลาย จะต้องร่วมมือกัน โดย ขณะนี้มีคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร.) ซึ่งมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน และมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 10 กว่าหน่วยงาน พร้อมทั้งบุคลากรหรือผู้ทรงคุณวุฒิ ที่ท่านผู้ว่าราชการจังหวัดสามารถแต่งตั้งเพิ่มเติมได้ ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการอนุมัติ จัดการส่งเสริมให้มีการจัดทำแผนต่างๆ

เพราะฉะนั้นเมื่อเรามีแผนแม่บทฯ ที่คณะที่ปรึกษาได้จัดทำขึ้น เราก็จะนำแผนแม่บทฯ มาเสนอในคณะกรรมการ อจร. ซึ่งขณะนี้ อจร. มีอยู่ 45 จังหวัด และกำลังนำเสนอคณะ คจร. ซึ่งมี นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เพื่อที่จะขออนุมัติแต่งตั้ง ให้มี คณะ อจร. ให้ครบทุกจังหวัดทั่วประเทศ ซึ่งในโอกาสต่อไปจะได้มีการประชุมคณะ อจร. อย่างน้อย 2 เดือนต่อครั้ง เพื่อจะนำแผนงาน โครงการต่างๆ มาบูรณาการ เพื่อให้การดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งในเมืองได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

- กล่าวว่า เรามักจะพูดกันเสมอว่า ทำไม บขส. ต้องเข้ามาอยู่ในเมือง ทำไมไม่ไปตั้งอยู่นอกเมือง เพื่อจะได้ไม่กีดขวางการจราจร ซึ่งเราลืมไปว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเป็นเรื่องของคนที่มีฐานะไม่ค่อยดี หากจัดให้ บขส. ไปอยู่นอกเมือง จะทำให้มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากขึ้น ซึ่งจะไม่เป็นการสนับสนุนการเดินทางของผู้โดยสาร เสนอว่าต้องหามาตรการสนับสนุนให้มีระบบที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟ สถานีขนส่งที่มีประสิทธิภาพโดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

ภาคผนวก ถ

รายชื่อผู้เข้าร่วมการสัมมนารับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 1

รายชื่อผู้เข้าร่วมการสัมมนารายงานผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1
โครงการสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จังหวัดศรีสะเกษ
ณ โรงแรม พรหมพิมาน แกรนด์โฮเต็ล จังหวัด ศรีสะเกษ
วันที่ 7 กรกฎาคม 2549

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
1	นายสมนึก ชัยยะ	ปลัดจังหวัดศรีสะเกษ
2	นายวิทยา ลำดวน	อ.น้ำเกลี้ยง
3	นายแก่น ดังสีสัตย์	อบต.คุซอด
4	พตท.สมเกียรติ มูลสังณ์	สภ.อ.ขุขันธ์
5	เรือโทคำพล ลำเภาครุฑ	ปลัดอำเภอขุขันธุ์
6	นายพิชัย หาวิชิต	โรงเรียนสตรีสิริเกศ
7	นายต่อศักดิ์ ประเสริฐสังข์	ม.เกษตรฯ จ.สกลนคร
8	ด.ต.ประวัติ อินทพันธ์	สนง.ขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ
9	นายประพาส สุคนธิคันธชาติ	อบต.หนองแสง
10	นายบุญเลื่อน สิมมา	สื่อมวลชนขอนแก่น
11	นางจุฑารัตน์ รำจวน	วิทยาลัยสารพัดช่างศรีสะเกษ
12	นางยาพร อุ่นใจ	อบต.โพนเขวา
13	นายนิรุส บุตรดี	ปลัดอำเภอ
14	นายรัตนศักดิ์ บุศา	เจ้าหน้าที่ธุรการ
15	นางสาวจีรภา อ้อภู	นายสถานีเดินรถจังหวัดศรีสะเกษ
16	นางสุจิตตรา ชนะขันธ์	สนง.ทางหลวงชนบทจังหวัดศรีสะเกษ
17	นายสุริยา อุดคำเสน	อ.โพนคูณ
18	นายชยพล ชัยชาญ	ปลัดอำเภอ
19	นายนิคม สังข์วงษ์	ปลัดอำเภอ
20	นายเฉลิม ณิชกุล	ปลัดอำเภอ
21	นางสาวศิริลักษณ์ สามสีเนียม	สนง.ขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ
22	นายสุวัจน์ โสศักดิ์	สนง.ขนส่งอำเภอกันทรรักษ์
23	นายนิพนธ์ จันทร์พวง	โรงเรียนสตรีสิริเกศ
24	นางอรัญญา วารินทร์	สำนักงานพัฒนาชุมชนจังหวัดศรีสะเกษ

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
25	นายประเสริฐ สีหบุตร	ปลัดอำเภอ กิ่ง อ.ศิลาลาด
26	นายสุกิจ สีหนาท	จนท.บริหารงานทั่วไป 7
27	นายวาสิทธิ์ พวงสวัสดิ์	วิทยาลัยสารพัดช่างจังหวัดศรีสะเกษ
28	นายบุญเจน ระยิบศรี	อบต.โพธิ์
29	นายไสว เทพสวัสดิ์	แขวงการทางจังหวัดศรีสะเกษ
30	นายสุพรรณ สัมฤทธิ์	ปลัดอำเภอเบญจลักษ์
31	นายอนุตร คำเนตร	นายก อบต.โพนค้อ
32	นางชนมณี เครือบุดดี	อบต.โพนค้อ
33	นายสมภพ วิตวัฒนกิจ	กิ่ง อ.โพธิ์ศรีสุวรรณ
34	นายวิชัย เสาสา	ปลัดอำเภอ กิ่ง อ.โพธิ์ศรีสุวรรณ
35	นายสัญญา อินสุวรรณ	อบต.หนองไฮ
36	นางสาววราคณา ศรชัยญาติ	สพท.ศก.เขต 3
37	นายต้องชนะ จันทรสาขา	สพท.ศก.เขต 2
38	นายธราเทพ ศรีเกษ	สพท.ศก.เขต 2
39	นายเทธิตเวทย์ ชัยหาญ	สพท.ศก.เขต 2
40	นายภูรินญ์ ดวงกุง	โรงเรียนหวายคำวิทยา
41	นางสาวชโลธร บรรลิขิตกุล	โรงเรียนเมืองแดนวิทยา
42	นางพรปวีณ์ พงษ์พยุหะ	ที่ทำการปกครองอำเภอราษีไศล
43	นายสันทัด รัตนวงษ์	สถานีรถไฟศรีสะเกษ
44	นายอรรคพล สีหนาท	อุตสาหกรรม จังหวัดศรีสะเกษ
45	นายสม อภัยจิตร	อบต.จาน
46	นายเสรี สิมเสมอ	โรงเรียนวัดหลวงวิทยา
47	นายพยม ธารีชาญ	นายอำเภอ
48	นายพิพัฒน์ อินทรวงษ์โชติ	อบต.หมากเขียบ
49	นายธนดล วงษ์ขันธ์	สนง.เกษตรจังหวัดศรีสะเกษ
50	นายกรณ์สุพจน์ แท่งทอง	อบต.หนองไผ่
51	นายณัฐชนน พิเศษสกุลวงค์	สนง.ขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ
52	นายสุรศักดิ์ จันทร์เทศ	ผู้สื่อข่าวท้องถิ่น/ MCOT

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
53	นายสมนึก สุชัยยา	ปกครองจังหวัด
54	นายอุทัย บุญเพ็ง	วิทยาลัยการอาชีพศรีสะเกษ
55	นายเกียรติศักดิ์ บุญคันหา	ครูใหญ่
56	นายไพฑูรย์ ชาญจิตร	ปลัดอำเภอ
57	นายจำนงค์ ยอดชัย	ปลัดอำเภอขุนหาญ
58	นางนงคราญ ไชยวัฒน์	สสจ.ศรีสะเกษ
60	นางสาวสร้อยสุดา สาระวรรณ	อบต.หนองครก
61	นายสุภรณ์ กองทอง	สนง.โยธาธิการและผังเมือง
62	นายวีระเดช แสงชัย	สนง.ที่ดินจังหวัด
63	นายอวกาศ ปาณาตี	อบต.หนองไส
64	นายชูศักด์ ลักษณ์ธนะวงค์	ปลัดอำเภอน้ำเกลี้ยง
65	พ.ต.ท.ชัชวาลย์ แก้วจันดี	ภ.จว.ศก.(ตร)
66	นายสุริยะ อมรโรจน์วรวุฒิ	สำนักงานจังหวัดศรีสะเกษ
65	พ.ต.ท.ฉัตรพัฒน์ แก้วจันดี	สภ.อ.เมืองศรีสะเกษ
66	นายจรูญ แก้วสนั่น	สนง.สถิติจังหวัด
67	นายวิทยา แอบกล้า	ที่ทำการปกครองอำเภอพยุห
68	นายมงคล คำเพราะ	นายอำเภอศรีรัตนะ
69	นายสุทิน แจ่มดำรัส	สนง.ปภ.จ.ศก
70	นางรุจิราภรณ์ แลวาทอง	นักวิชาการศึกษา
71	นายผจญ ปักษ์สูงเนิน	สพท.ศก.เขต 1
72	นายอภิศักดิ์ แง้จึง	อบจ.ศรีสะเกษ
73	นายจันทร์แพง มันธุภา	นายช่างโยธา
74	นายสุรสิทธิ์ ศรีผุย	นายก อบต.หนองไผ่
75	นายประวิทย์ พลอยคำ	โรงเรียนราชประชานุเคราะห์ 29
76	นายวิวัฒน์ บุญพิคำ	วิทยาลัยเทคนิคศรีสะเกษ
77	นายกิตติพล ยศธแสนย์	โรงเรียนศรีสะเกษวิทยาลัย
78	นายอภิวัฒ ถึงไชย	ช่างโยธา
79	นายสมภพ สิงห์สุวรรณ	เทศบาลเมืองศรีสะเกษ

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
80	นายนิวัติ น้อยผาง	กิ่งอำเภอศิลาลาด
81	นายศรีสันต์ บุดดีเสาร์	ที่ว่าการอำเภอชุมน้อย
82	นายประสาน เพ้งทอง	โรงเรียนสิริเกศน้อมเกล้า
83	นายณรงค์ วิลาพันธ์	ปลัดอำเภอห้วยทับหิน
85	นางสาววราลักษณ์ จำปาขีด	นายก อบต.ซำ
86	นายเฉลิมศักดิ์ ระบิลวงศ์	สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
87	นายวรเดช หาญประเสริฐ	สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
88	นายประสิทธิ์ รักษายศ	สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
89	นายเอกชัย เจริญพรสุข	สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
90	นางสาวลักษณวดี ธนามี	สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
91	นาวสาวชนกนุช จินดาวัฒนานนท์	สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
92	ผศ.ดร.พนกฤษณ คลังบุญครอง	รองผู้อำนวยการศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น
93	รศ.ศุภฤกษ์ สินสุพรรณ	ภาควิชาวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น
94	รศ.ประสิทธิ์ จึงสงวนพรสุข	ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น
95	ผศ.ดร.มนสิชา เพชรานนท์	สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
96	นายสุทธิพงษ์ มีใย	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
97	นายธีระชัย คมปรัชญา	วิศวกรวิจัย ศูนย์วิจัยฯ
98	นายจารุวิสข์ ปราบณศักดิ์	วิศวกรวิจัย ศูนย์วิจัยฯ
99	นางสาวลักขณา กวานดา	เลขานุการ ศูนย์วิจัยฯ
100	นางสาวกาญจนา อันชันภาติ	ผู้ช่วยเลขานุการ ศูนย์วิจัยฯ

ภาคผนวก ท

ข้อคิดเห็นจากการสัมมนารายงานผลการศึกษา
และรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2

การสัมมนารายงานผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2
โครงการสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค:
จังหวัดศรีสะเกษ
วันพฤหัสบดีที่ 24 สิงหาคม พ.ศ. 2549 เวลา 08.30-12.00 น.
ณ มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

1. นายสถิตย์ โลปัตถา ประธานชุมชนป่าม่วง

- เสนอให้มีการตรวจสภาพรถเมล์เล็กให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมแก่การใช้งานโดยเฉพาะรถเมล์เล็กสาย 1-2
- เสนอว่าไม่ควรให้รถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่เข้ามาขนส่งสินค้าในเขตย่านธุรกิจการค้าที่การจราจรหนาแน่น
- เสนอให้มีการจัดการเรื่องรถสามล้อแดงติดเครื่องยนต์ เนื่องจากเป็นรถที่ไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีการจดทะเบียน ซึ่งสร้างปัญหาการจราจรติดขัดได้บ่อยครั้ง
- เสนอให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกถนนขุขันธ์ตัดกับทางรถไฟ
- เสนอให้มีการขยายสะพานบริเวณถนนอุบลก่อนเข้าเมืองเนื่องจากมีลักษณะเป็นคอขวด และให้มีการขยายซอยอุบล 5 ให้กว้างขึ้นเพื่อไปเชื่อมต่อกับถนนราชการรถไฟ 3
- เสนอให้มีการขยายทางเท้าในช่วงถนนที่มีผิวจราจรกว้างมาก ๆ เพื่อใช้เป็นที่จอดรถ
- เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรออกให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนให้ทราบถึงกฎจราจรที่ถูกต้องและให้มีคุณธรรมจริยธรรมในการขับขี่

2. นายวาสิทธ์ พวงสวัสดิ์ รองผู้อำนวยการวิทยาลัยสารพัดช่างศรีสะเกษ

- เสนอว่าออยากให้สถานศึกษามีอำนาจในการออกใบอนุญาตขับขี่ได้ โดยในปัจจุบันวิทยาลัยสารพัดช่างศรีสะเกษมีสนามขับขี่ปลอดภัยมาตรฐานเหมือนกันกับของสำนักงานขนส่ง ใช้ฝึกอบรมนักเรียน นักศึกษาในระยะสั้น 20 ชั่วโมง จึงอยากให้สถานศึกษาที่มีความพร้อมสามารถออกใบขับขี่ให้กับนักเรียน นิสิต นักศึกษาได้

3. นายสง่า รัตนปริญญานนท์ ประธานชุมชนศรีนครลำดวน

- เสนอเกี่ยวกับระบบรถไฟ ให้มีสัญลักษณ์หรือจุดบอกตำแหน่งที่ชัดเจนของจุดหยุดรถ และหยุดรอในตำแหน่งที่ได้กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด (เช่นรถไฟฟ้า BTS) เพื่อให้ผู้โดยสารรถไฟสามารถรอรถไฟได้อย่างถูกต้อง สะดวก และรวดเร็ว

4. พ.ต.ท.ชัชวาลย์ แก้วจันดี รองผู้กำกับตำรวจภูธรจังหวัดศรีสะเกษ

- เสนอให้มีการนำผลการศึกษาไปใช้อย่างเป็นรูปธรรม โดยสนับสนุนให้มีการตั้งคณะกรรมการในรูปที่เป็นทางการ อันได้แก่ อจร. เพื่อให้หลายหน่วยงานและชุมชนสามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5. นายปรีชา สุวรรณพงศ์ ประธานชุมชนตลาดนอก

- เห็นด้วยกับการติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ
- เสนอให้มีการขีดสีตีเส้นและมีป้ายจราจรบริเวณทางแยกอย่างชัดเจนและสอดคล้องกันในทุกๆ ทางแยก เพื่อความคล่องตัวในการเดินทางและลดความสับสน
- เสนอให้มีการดำเนินการตามแผนงานที่ได้กำหนดไว้

6. นายสมเกียรติ ศรีบก ปกครองจังหวัดศรีสะเกษ

- เสนอให้มีการจัดระเบียบร้านค้าบนทางเท้าและระบบป้ายจราจรต่าง ๆ
- เสนอให้มีการวางแผนการจราจรเมื่อมีการกิจกรรมบนถนน เช่น การเดินรณรงค์ควรมีแผนการจัดการไม่ให้กระทบต่อระบบจราจรปกติ
- เสนอให้มีการจัดการป้ายบอกตำแหน่งจุดจอดรถโดยสารประจำทางที่ชัดเจน

7. นายอดิศร เอื้องถาวร ประธานชุมชนหนองอุทัย

- เสนอให้มีการจัดการเรื่องป้ายและการขีดสีตีเส้นบริเวณถนนหนองอุทัย-ราชภัฏ ที่มีการก่อสร้างใหม่

8. ไม่ระบุชื่อ จากชุมชนเมืองเก่า

- เสนอว่าในการตรวจจับใบขับขี่ควรให้มีการกระทำโดยเปิดเผยและแจ้งตามสื่อให้ประชาชนทราบชัดเจน และควรมีการตั้งจุดตรวจบริเวณหน้าสถานศึกษาด้วย
- เสนอให้มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปให้ความรู้แก่นักเรียนในโรงเรียนให้ปฏิบัติตามกฎจราจร
- เสนอให้มีการจอดรถทางเดียวบริเวณถนนหน้าสถานบันเทิง
- เสนอให้มีการจัดระบบร้านค้าแผงลอยที่มาค้าขายบนทางเท้าหรือผิวจราจร
- เสนอให้มีการตัดแต่งต้นไม้ที่อยู่ข้างถนนให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสม ไม่บดบังทัศนะวิสัยในการขับขี่ยวดยาน

- เสนอให้มีการตรวจตราและจัดการกับสายไฟฟ้า สายเคเบิลต่าง ๆ ไม่ให้กีดขวางการสัญจรของรถและคนเดินเท้า
- เสนอให้มีการก่อสร้างทางเท้าให้มีความต่อเนื่องในถนนที่จำเป็นต้องมี
- เสนอให้มีการจัดระเบียบการจราจรบริเวณตลาด โดยเฉพาะในช่วงเวลา 6.00-7.00 น. ควรห้ามรถทุกชนิดเข้า และจัดระเบียบการจอดรถให้เหมาะสม
- เสนอให้มีการตรวจสอบรถที่ให้บริการนักเรียน โดยเฉพาะรถที่อยู่นอกเขตเทศบาลว่าอยู่ในสภาพเหมาะสม ถูกต้องหรือไม่
- เสนอให้มีการพัฒนาสองข้างทางรถไฟจากสะพานดำ – ห้วยน้ำคำ – ชุมชนหัวนา
- เสนอให้มีการสร้างอุโมงค์ใต้ดินลอดช่วงถนนหน้าโรงพยาบาล – บ้านพักผู้พิพากษา (ลอดใต้ทางรถไฟ) เพราะมีอุบัติเหตุบ่อยครั้ง
- เสนอให้มีการจัดการให้นักเรียนเดินแถวเมื่อลงจากรถไฟเพื่อไปยังสถานศึกษาและเดินแถวจากสถานศึกษามาขึ้นรถไฟ โดยเป็นกิจกรรมความร่วมมือของโรงเรียนที่เกี่ยวข้อง
- เสนอให้มีการทำเครื่องกั้นทางรถไฟ ณ บริเวณเวทีกลางแจ้ง และจัดตำแหน่งการจอดรถไฟที่ชัดเจนและจอดให้ตรงจุด ให้ผู้ใช้บริการสามารถใช้บริการได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว
- เสนอให้มีการจัดอบรมเรื่องการขับขี่ยวดยานและวินัยจราจรของผู้ขับขี่รถสามล้อ และมอเตอร์ไซด์รับจ้าง
- เสนอให้มีการรณรงค์เพื่อให้ผู้ปกครองเดินจูงบุตรหลานไปโรงเรียน
- เสนอให้มีการจัดรถโรงเรียนหรือรถรับ-ส่งนักเรียนโดยเฉพาะ
- เสนอให้มีการห้ามรถทุกชนิดผ่านบริเวณหน้าโรงเรียนอนุบาลศรีสะเกษ ในช่วงเวลา 7.00-8.00 น. และช่วงเวลา 16.00-17.00 น.
- เสนอให้มีการจัดระเบียบผู้ขับขี่รถสามล้อและรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง โดยเฉพาะควรจัดให้มีการลงทะเบียนรถด้วย
- เสนอให้มีจัดรถบริการการท่องเที่ยวไปยังประเทศเพื่อนบ้านที่ราคาไม่แพงนัก

9. ผอ. ประสิทธ์ รักษายศ สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

- สนข. และที่ปรึกษายินดีรับข้อเสนอแนะในทุกเรื่อง เพื่อนำไปปรับปรุงแผนฯ ให้สอดคล้องกับความต้องการของหน่วยงานและชุมชนที่เกี่ยวข้อง และขอให้ทุกฝ่ายได้นำแผนฯ ไปปฏิบัติให้เกิดผลเป็นรูปธรรมต่อไป

ภาคผนวก ธ

รายชื่อผู้เข้าร่วมการสัมมนารับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2

รายชื่อผู้เข้าร่วมการสัมมนารายงานผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2
โครงการสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จังหวัดศรีสะเกษ
ณ มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ จังหวัด ศรีสะเกษ
วันที่ 24 สิงหาคม 2549

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
1	นายศุภกิจ บุญญฤทธิพงษ์	รองผู้ว่าราชการจังหวัด
2	นายชาลี สุขศรี	ประธานกรรมการชุมชนหนองยาง
3	นายชยพล ชัยชาญ	ปลัดอำเภอเมืองจันทร์
4	นายวิชัย เสาสา	ปลัดกิ่งอำเภอโพธิ์ศรีสุวรรณ
5	นายสยาม พวงบุญ	เทศบาลเมืองศรีสะเกษ
6	นายชัชวาลย์ นันเลิศ	ประธานชุมชนหญ้าปล้อง
7	นายจำนงค์ แก้วภักดี	ประธานชุมชนท่าเรือ
8	นางพิสมัย สาลี	ปะธานกลุ่มอาชีพทอผ้าบ้านยางน้อย
9	นายบัญญัติ เสนจันทร์ติไชย	ผู้จัดการธนาคารออมสิน สาขาศรีสะเกษ
10	นายราคา สมปีจำนงค์	หอการค้าจังหวัดศรีสะเกษ
11	นายยุทธทา เปรมศรี	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดศรีสะเกษ
12	นางวิไล โสภวงค์	สำนักงานพัฒนาชุมชนอำเภอกันทรารมย์
13	นายบุญศรี ครรไลรักษ์	รองนายก อบต.โพธิ์
14	นายวาสิทธิ์ พวงสวัสดิ์	รองผู้อำนวยการวิทยาลัยสารพัดช่างศรีสะเกษ
15	นายวรายุทธ์ อุ่นวิมาติ	ประธานกรรมการชุมชนพันทาใหญ่
16	นายอารยะ โสภศสกุลเกียรติ	รองประธานชุมชนมารีหนองแคน
17	นายไพศาล เอมราช	วิศวกรโยธา 7
18	นายประเสริฐ อร่ามศรีวรพงษ์	นายอำเภออุทุมพรพิสัย
19	ร.ต.อ.พาชพิเชษฐ์ นิลจันทร์	ส.ภ.อ.เมืองศรีสะเกษ
20	ด.ต.นิคม กุลมา	ประธานชุมชนวัดเชียงอี
21	นายสมเกียรติ ศรีหล	สำนักงานปกครองจังหวัด
22	นายเกียรติศักดิ์ บุญวันพา	โรงเรียนรวมสินวิทยา
23	ด.ต.ประวัติ อินทพันธ์	นายสถานีขนส่งศรีสะเกษ
24	นายศราวุธ ชนะชัย	นักวิชาการส่งเสริมการเกษตร 5

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
25	นายรัชพล งามแสง	ปลัดอำเภอเมืองศรีสะเกษ
26	นายประวิทย์ พลอยดำ	รองผู้อำนวยการโรงเรียนราชประชานุเคราะห์ 29
27	นายกฤษณ์ สิงขจันทะ	ชุมชนวัดพระโต
28	นางเฟื่อง ลุนพงษ์	ชุมชนหนองแดง
29	นางอรัญญา ขุโณธน	เจ้าพนักงานธุรการ 5
30	นายสันติภาพ มหาวีระรัตน์	ชุมชนเมืองใหม่สะพานขาว
31	นางจันทร์จิรา แนวมั่น	ประธานชุมชนหนองหล่ม
32	นายจรัล ไชยรัตน์	เทศบาลเมืองศรีสะเกษ
33	นางสาวสุภานิตย์ พิณา	ประธานกลุ่มสตรี
34	นายไสว เทพสวัสดิ์	แขวงการทางศรีสะเกษ
35	นายภูวนาท นาคราชา	แขวงการทางศรีสะเกษ
36	นายมงคล คำเพราะ	นายอำเภอศรีรัตนะ
37	นายสมบัติ อินทร์วัน	สพท.ศรีสะเกษ เขต 1
38	นายสว่าง ปกป้อง	ชุมชนกุดหวาย
39	นางบัวไล บรรลำ	ประธานกลุ่มสตรี
40	นางอนุเพ็ญ จันทะเสน	ประธานชุมชนเมืองเก่า-หลักเมือง
41	นางสาวกาหลง ลาวาบท	ศูนย์การท่องเที่ยวกีฬาและนันทนาการ
42	นายสมภพ สิงห์สุวรรณ	รองปลัดเทศบาล
43	นายนพนันท์ บุญคล้าย	ปลัดอำเภอ
44	นายละมัย ขันเขต	ประธานชุมชนโนนเค็ง
45	นายสถิตย์ โลปัตถา	ประธานชุมชนป่าโมกข์
46	นายหงส์ ศรีบุญเรือง	ประธานชุมชนผดุงธรรม
47	นายทัศน์ ศิริรินทร์	ประธานชุมชน
48	นายสง่า รัตนปริญญานนท์	ประธานชุมชนศรีนครลำดวน
49	นายสมจิตร ศรีโวหะ	ประธานชุมชนสนามบิน
50	นางปริศนา นนทวงษ์	ประธานชุมชนศรีสำราญ
51	นางจำเนียร ลำดวน	ประธานชุมชนโนนสวรรค์
52	นายวงเดือน ศรบุญทอง	ประธานชุมชนหนองม่วง

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
53	นายจันทร์แดง มีทอง	นายช่างโยธา
54	นายทวี คำภาเลิศบวร	อ.ขุนหาญ
55	นางอพิญญา สุรมาศ	ชุมชนหนองเม็ก
56	นายประพันธ์ วามะเกด	โรงเรียนมารีวิทยา
57	นายศิรินันท์ คันศร	ปลัดอำเภอขุญหาญ
58	นายศักดิ์ชาญ สมสอางค์	วิทยาลัยการอาชีพศรีสะเกษ
59	นางประพันธ์ ศรีวงษ์	ชุมชนหนองยวน
60	นายถนอม หลอมทอง	ประธานชุมชนทับทาน้อย
61	นายเชาวลิต แย้มเพชร	สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง
62	นายสรายุทธ ทองสูรย์	ประธานชุมชนโนนหนองทราย
63	นางนงคราญ ไชยวัฒน	สสจ.ศรีสะเกษ
64	นายเปลี่ยน ไชยปัญญา	ประธานชุมชน ร.ส.พ.
65	นายบุญเลื่อน สัมมา	เคเบิ้ล SBS
66	นายทวี นรสาร	ปลัดอำเภอราษีไศล
67	นายพิชัย หาวิชิต	โรงเรียนสตรีสิริเกศ
68	ร.ต.ต.ศราวุธ เพียงตา	สภ.อ.กันทรลักษณ์
69	นายเกรียงศักดิ์ โคตรกูล	สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง
70	นายไพฑูรย์ ชาญจิตร	โรงเรียนสตรีสิริเกศ
71	นายพีระเดช แก้วกร	นายช่างโยธา 7
72	นายเสริมศักดิ์ โสภา	สำนักงานจังหวัดศรีสะเกษ
73	นายสิงข์ โมทะจักร	นายก อบต.โนนข่า
74	พ.ต.ท.ชัชวาลย์ แก้วจันดี	ตำรวจภูธรจังหวัดศรีสะเกษ
75	นายอนุสิษฎ สำสมุทร	หัวหน้าส่วนโยธา อบต.หนองครก
76	ร.ต.ต.สายันต์ ณีละ	ประธานกรรมการชุมชน
77	นางสาวศิริลักษณ์ สามสีเนียม	นักวิชาการขนส่ง 5
78	นายสง่า ทองเชื้อ	สำนักงานปกครองศรีสะเกษ
79	นายปรีชา สุวรรณพงษ์	ประธานชุมชนตลาดนอก
80	นายบุญสนอง พวงพันธ์	ประธานชุมชนวัดหลวง

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
81	นายองอาจ ลาลุน	สำนักงานจังหวัด
82	นายอดิศร เอี้ยวถาวร	ประธานชุมชน
83	นายวิชัย อรทัย	สารวัตรแขวงบำรุงทางรถไฟศรีสะเกษ
84	นายพันธ์ ตรีพรม	ประธานชุมชนสะพานขาว
85	นายประวิช ดวงจิต	วิทยาลัยเกษตรและเทคโนโลยี
86	นายจรูญ เสียงสนั่น	สำนักงานสถิติจังหวัด
87	นายเฉลิมศักดิ์ ระบิลวงศ์	สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
88	นายประสิทธิ์ รักษายศ	สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
89	นายเอกชัย เจริญพรสุข	สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
90	นางพธมนต์ รตจีน	สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
91	นางสาวลักษณวดี ธนามี	สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
92	นาวสาวชนกนุช จินดาวัฒนานนท์	สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
93	นางสาวดวงพร สะภูมี	สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
94	นายธรณันทร์ ทันศรี	สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
95	ผศ.ดร.พนกฤษณ คลังบุญครอง	รองผู้อำนวยการศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น
96	รศ.ประสิทธิ์ จึงสงวนพรสุข	ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น
97	ผศ.ดร.มนสิชา เพชรานนท์	สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
98	นายต่อศักดิ์ ประเสริฐสังข์	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร
99	นายสุทธิพงษ์ มีใย	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
100	นายธีระชัย คมปรัชญา	วิศวกรวิจัย ศูนย์วิจัยฯ
101	นายจารุวิสข์ ปราบณศักดิ์	วิศวกรวิจัย ศูนย์วิจัยฯ
102	นางสาวลักขณา กวานดา	เลขานุการ ศูนย์วิจัยฯ