

รายงานฉบับสมบูรณ์
Final Report

การศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร
เพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จังหวัดสตูล



รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)

การศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บท
ในเมืองภูมิภาค จังหวัดสตูล



มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์
Walailak University

คำนำ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ ศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จังหวัดสตูล มีระยะเวลาดำเนินการ 8 เดือน โดยเริ่มทำการศึกษาดังแต่ 15 มกราคม 2553 ถึง 14 กันยายน 2553

รายงานฉบับสมบูรณ์นี้ จัดทำขึ้นเพื่อนำเสนอข้อมูล และผลการศึกษาของโครงการ โดยมีเนื้อหาหลักที่เกี่ยวข้องในด้านต่างๆ ตั้งแต่วัตถุประสงค์ของการศึกษา การทบทวนแผนงานที่เกี่ยวข้อง กระบวนการในการศึกษา ภาพรวมของพื้นที่ศึกษา สภาพการคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน การใช้ประโยชน์ที่ดิน สภาพปัญหาการจราจรและแนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น การวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางเพื่อนำมาซึ่งการกำหนดนโยบาย วัตถุประสงค์และเป้าหมายการขนส่งและจราจร และวิเคราะห์สภาพปัญหา นำเสนอแผนงาน/โครงการแผนการแก้ไขปัญหาจราจรเพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางและขนส่ง และแก้ไขปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นในพื้นที่จังหวัดสตูล พร้อมทั้งนำเสนอข้อมูลประกอบแผนงาน/โครงการ งบประมาณ แผนการดำเนินการ และหน่วยงานผู้รับผิดชอบ การศึกษานี้ได้จัดทำเป็นรายงานแยกออกเป็นส่วนต่างๆ จำนวน 9 เล่ม ดังนี้

1. รายงานฉบับสมบูรณ์ (ภาษาไทย)
2. รายงานสรุป (ภาษาไทยและภาษาอังกฤษ)
3. รายงานแนวทางการจัดระบบการจราจร (Traffic Management) และแบบรายละเอียดเบื้องต้น
4. แผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจร
5. แผนงานการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการขนส่งและจราจรในพื้นที่วิกฤต
6. แผนงานระยะสั้นการแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรในพื้นที่เมือง
7. รายงานผลการสำรวจข้อมูลการขนส่งและจราจร
8. รายงานแนวทางการติดตามและประเมินผลการนำไปสู่การปฏิบัติ
9. รายงานแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรเฉพาะหน้า และการจัดระบบการจราจรในระยะสั้นเร่งด่วน

ทั้งนี้ ในการศึกษาฯ ได้นำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดสตูล และความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมการสัมมนารับฟังความคิดเห็น มาพิจารณาประกอบการศึกษา เพื่อให้รายงานการศึกษานี้มีความสมบูรณ์ เหมาะสมกับสภาพของท้องถิ่น และสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของจังหวัดสตูลด้วย

คณะที่ปรึกษา

กันยายน 2553

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จังหวัดสตูลนี้ ได้ดำเนินการจนสำเร็จลุล่วงได้ด้วยดีโดยได้รับความกรุณา ความอนุเคราะห์ ความร่วมมือ จากหน่วยงาน และบุคคลหลายฝ่าย

ขอขอบพระคุณสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ที่ได้สนับสนุนการดำเนินการศึกษาในครั้งนี้

ขอขอบคุณผู้ว่าราชการจังหวัดสตูล คณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดสตูล (อจร. จังหวัด) สำนักงานเทศบาลเมืองสตูล สำนักงานเทศบาลตำบลคลองขุด สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสตูล สำนักงานขนส่งจังหวัดสตูล และสถานีตำรวจเมืองสตูล ที่ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลเพิ่มเติมที่ใช้ในการศึกษา อนุเคราะห์ในด้านสถานที่จัดการประชุม และการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล

หน่วยงานและบุคคลเหล่านี้ล้วนเป็นภาคีและแรงขับเคลื่อนอันสำคัญที่ทำให้เกิดผลงานอันเป็นรูปธรรม และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป ซึ่งขอระลึกถึงพระคุณของทุกท่านไว้โดยตลอด

คณะที่ปรึกษา

กันยายน 2553

บทคัดย่อ

การศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บท ในเมืองภูมิภาค จังหวัดสตูล เป็นการเสนอการปรับปรุงการจากระบบการขนส่งและจราจรที่ส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพของเมืองให้มากขึ้นสอดคล้องกับการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดและการขยายตัวของเมืองที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและอนาคต รวมถึงการจัดการสัญจรของคน รถ ให้สอดคล้องกับการพัฒนาภายในเมือง มีการปรับปรุงภูมิทัศน์ของเมืองเพื่อให้เมืองมีความน่าอยู่ มีการจัดสรรพื้นที่อย่างเหมาะสมในการส่งเสริมเศรษฐกิจของคนภายในท้องถิ่น เช่น มีถนนคนเดินมีเส้นทางจักรยานโดยเฉพาะเพื่อการขับขี่อย่างปลอดภัย มีการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจร ที่ส่งเสริมและสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่ลดการใช้พลังงาน ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม การท่องเที่ยว เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบในรูปแบบของการพัฒนาการขนส่งและจราจรและการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน สอดคล้องกับประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และความต้องการของคนในชุมชน

โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีแผนแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน ซึ่งเป็นแผนที่ใช้งบประมาณไม่มากและมีระยะเวลาดำเนินงานน้อยแต่สามารถช่วยแก้ปัญหาการขนส่งและจราจรให้บรรเทาได้ในระดับหนึ่ง และมีรายละเอียดเพียงพอที่หน่วยงานภายในจังหวัดสามารถนำไปปฏิบัติได้โดยทันที และเพื่อให้มีแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรของจังหวัดที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ การพัฒนาจังหวัดและการใช้ประโยชน์พื้นที่ในลักษณะของแผนบูรณาการที่เพิ่มขีดความสามารถของระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในเขตเมือง ระหว่างเมืองและภูมิภาคให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ใช้พลังงานน้อย สนับสนุนการท่องเที่ยวและส่งเสริมให้เป็นเมืองน่าอยู่

ขอบเขตการศึกษา ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดสตูล โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีปัญหาการขนส่งและจราจร พื้นที่ฝั่งเมืองรวมจังหวัดสตูล และพื้นที่ธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดสตูล จุดวิกฤตด้านความปลอดภัย การจราจรบนโครงข่ายถนนสายหลักและสายรองในพื้นที่ของจังหวัดสตูล เส้นทางหลักของการคมนาคมของจังหวัด และอำเภอที่มีผลต่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ทั้งทางบก ทางน้ำหรือทางอากาศ และโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง ที่เชื่อมโยงกับจุดเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการเดินทางของคนและสินค้า โดยแบ่งงานออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่

งานที่ 1 ศึกษาและเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและการจากระบบจราจร

เร่งด่วน (Immediate Actions)

งานที่ 2 การจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรจังหวัด

งานที่ 3 การประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

งานที่ 4 การให้การสนับสนุนการติดตามและแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน

การศึกษาเพื่อจัดทำกรอบนโยบายด้านการขนส่งและจราจรของการศึกษานี้ ได้ทำการรวบรวมประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและจราจรจากรายงานการศึกษาต่างๆ ที่ผ่านมารวมทั้งนำสถิติและข้อเท็จจริง ตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจร และการทบทวนแผนงาน/โครงการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผสมกับวิสัยทัศน์ของการพัฒนาจังหวัดสตูลในด้านต่างๆ ตลอดจนแนวทางการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 และฉบับที่ 10 และแผนปฏิบัติการราชการกระทรวงคมนาคม โดยมุ่งเน้นการพัฒนาที่ยั่งยืน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านเศรษฐกิจ และเพิ่มสมรรถนะของสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและจราจร ได้กำหนดแผนพัฒนาทางด้านการจราจรในเขตฝั่งเมืองรวมของจังหวัดสตูล โดยแบ่งเป็น 3 ระยะ ได้แก่

1. แผนระยะเร่งด่วน (2553)
2. แผนระยะสั้น 1 – 3 ปี (2554 – 2557)
3. แผนระยะกลาง 3 ปีขึ้นไป (2557 – 2563)

โดยมีแผนงาน/โครงการ การพัฒนาด้านการจราจร และขนส่งที่ทางที่ปรึกษาได้นำเสนอไว้ในด้านต่างๆ ตลอดการศึกษาของโครงการ มีดังนี้

- (1) แผนงานการแก้ไขปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบการจราจรในระยะสั้นเร่งด่วน
- (2) แผนงานด้านการจัดระบบจราจรและขนส่ง
- (3) แผนงานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายการคมนาคม
- (4) แผนงานด้านการพัฒนาระบบเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรและการขนส่ง
- (5) แผนงานการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ
- (6) แผนงานด้านความปลอดภัยของการสัญจร และการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่วิกฤตของจังหวัด
- (7) แผนงานด้านการพัฒนาระบบการสัญจรเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว

โดยในแต่ละแผนงานจะมีวัตถุประสงค์ ยุทธศาสตร์ ตลอดจนแนวทางในการดำเนินการที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการประกอบการวางแผนการดำเนินการ ให้สามารถประสานงานซึ่งกันและกัน และมีแนวทางในการพัฒนาไปในทิศทางเดียวกัน

จากผลการศึกษาได้จัดทำรายงานผลการศึกษา ตามวัตถุประสงค์ของการใช้งาน และความสะดวกแก่ผู้ปฏิบัติ โดยแบ่งรายการศึกษา ดังนี้

1. รายงานแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบการจราจรในระยะสั้นเร่งด่วน
2. รายงานผลการสำรวจข้อมูลการขนส่งและจราจร
3. รายงานฉบับสมบูรณ์ (ภาษาไทย)
4. รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (ภาษาไทย/อังกฤษ)
5. รายงานแนวทางการจัดระบบการจราจร (Traffic Management) และแบบรายละเอียดเบื้องต้น
6. แผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจร
7. แผนงานการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการขนส่งและจราจรในพื้นที่วิกฤต
8. แผนงานระยะสั้นการแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรในพื้นที่เมือง
9. รายงานแนวทางการติดตามและประเมินผล การนำแผนไปสู่การปฏิบัติ
10. รายงานอิเล็กทรอนิกส์ และข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร ของจังหวัดในรูปแบบ E-Book บรรจุในแผ่น

DVD

การศึกษาในครั้งนี้ได้นำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมสัมมนาจากการรับฟังความคิดเห็นทั้ง 2 ครั้ง และจากการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกของจังหวัดสตูล มาประกอบผลการศึกษา เพื่อให้เกิดความสมบูรณ์และสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของจังหวัดสตูล

คณะที่ปรึกษา

กันยายน 2553

สารบัญ

หน้า

คำนำ

กิตติกรรมประกาศ

บทคัดย่อ

สารบัญ

สารบัญตาราง

สารบัญรูป

รายการคำย่อและชื่อเฉพาะ

บทที่ 1 บทนำ

1.1	ความเป็นมาของโครงการ	1-1
1.2	วัตถุประสงค์ของการศึกษา	1-3
1.3	ขอบเขตการศึกษา	1-3
1.4	แนวทางในการศึกษา	1-6
1.4.1	แนวทางในการศึกษางานส่วนที่ 1	1-6
1.4.2	แนวทางในการศึกษางานส่วนที่ 2	1-8
1.4.3	แนวทางในการศึกษางานส่วนที่ 3	1-8
1.4.4	แนวทางในการศึกษางานส่วนที่ 4	1-9

บทที่ 2 กรอบแนวคิดและยุทธศาสตร์การพัฒนา และการทบทวนแผนงาน/โครงการ

2.1	กรอบแนวคิดและยุทธศาสตร์การพัฒนา	2-1
2.1.1	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	2-1
2.1.2	ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม	2-2
2.1.3	กรอบแนวคิดการพัฒนากลุ่มจังหวัด	2-3
2.1.4	กรอบแนวคิดในการพัฒนาจังหวัดสตูล	2-7
2.2	การทบทวนแผนงาน/โครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง	2-13
2.2.1	การทบทวนแผนงาน/โครงการ ของกรมทางหลวง	2-13
2.2.2	การทบทวนแผนงาน/โครงการ จากกรมทางหลวงชนบท	2-16
2.2.3	การทบทวนแผนงาน/โครงการ จากกรมเจ้าท่า	2-23
2.2.4	การทบทวนแผนงาน/โครงการ จากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)	2-24
2.2.5	การทบทวนแผนงาน/โครงการ จากสำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดสตูล	2-24
2.2.6	การทบทวนแผนงาน/โครงการ จากเทศบาลเมืองสตูล	2-28

บทที่ 3 ภาพรวมพื้นที่ศึกษา

3.1	ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	3-1
3.1.1	ประวัติความเป็นมา	3-1

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.1.2 การบริหารราชการ	3-2
3.1.3 การเมือง	3-2
3.1.4 การเลือกตั้ง	3-3
3.1.5 ตราประจำจังหวัด	3-3
3.1.6 คำขวัญประจำจังหวัด	3-3
3.1.7 ต้นไม้ประจำจังหวัด	3-4
3.1.8 ขนาดและที่ตั้ง	3-4
3.1.9 ภูมิประเทศและภูมิอากาศ	3-5
3.2 สภาพเศรษฐกิจ สังคม และประชากร	3-5
3.2.1 สภาพเศรษฐกิจ	3-5
3.2.2 ภาวะการจ้างงานและการลงทุนในจังหวัดสตูล	3-13
3.2.3 ลักษณะทางสังคมจังหวัดสตูล	3-27
3.2.4 ประชากร	3-32
3.3 สภาพการท่องเที่ยวและแนวโน้มในอนาคต	3-33
3.3.1 จำนวนนักท่องเที่ยวจังหวัดสตูล	3-33
3.3.2 แนวโน้มการท่องเที่ยวจังหวัดสตูลในอนาคต	3-34
3.3.3 สถานที่ท่องเที่ยวของจังหวัดสตูล	3-34
3.4 สรุปภาพรวมของจังหวัด	3-44

บทที่ 4 สภาพการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ศึกษา

4.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน	4-1
4.1.1 โครงข่ายทางหลวงในจังหวัดสตูล	4-1
4.1.2 โครงข่ายทางหลวงชนบทในจังหวัดสตูล	4-4
4.1.3 โครงข่ายถนนในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล	4-6
4.1.4 ประเภทและหน้าที่ของถนน	4-8
4.1.5 การจัดการจราจรในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล	4-8
4.1.6 การจัดระเบียบที่จอดรถในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล	4-11
4.1.7 การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้าและจักรยานในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล	4-12
4.1.8 จุดกลับรถภายในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล	4-14
4.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางรถโดยสารสาธารณะ	4-16
4.2.1 รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเทศบาลเมือง (หมวด 1)	4-16
4.2.2 รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างสตูล-กรุงเทพฯ (หมวด 2)	4-18
4.2.3 รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างสตูล-จังหวัดอื่นๆ (หมวด 3)	4-19
4.2.4 รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในจังหวัดสตูล (หมวด 4)	4-19
4.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางรถไฟ	4-20
4.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ	4-21
4.5 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ	4-22

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.6 ระบบการเชื่อมต่อการเดินทาง	4-23
4.7 สรุปรบบขนส่งในพื้นที่ศึกษา	4-24
บทที่ 5 การใช้ประโยชน์ที่ดินและแนวโน้มการพัฒนาและการขยายตัวของเมือง	
5.1 สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษา	5-1
5.1.1 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา	5-1
5.1.2 ผังเมืองรวมเมืองสตูล	5-7
5.1.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษา	5-11
5.1.4 การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษาในอนาคต	5-17
5.2 การวิเคราะห์และคาดการณ์ประชากรในพื้นที่ศึกษา	5-18
5.2.1 จำนวนประชากร ความหนาแน่น และการเปลี่ยนแปลงประชากร	5-19
5.2.2 โครงสร้างอายุและเพศของประชากร	5-27
5.2.3 อัตราการเพิ่มและเคลื่อนย้ายประชากร	5-29
5.2.4 การคาดการณ์จำนวนประชากรในอนาคต	5-32
5.2.5 ขนาดครัวเรือนและความต้องการที่อยู่อาศัย	5-33
5.3 สรุปการใช้ประโยชน์ที่ดินและแนวโน้มการขยายตัวของเมือง	5-35
บทที่ 6 ข้อมูลด้านการขนส่งและการจราจรและการจัดทำฐานข้อมูล	
6.1 การสำรวจลักษณะทางกายภาพของถนนในเขตพื้นที่ศึกษา	6-1
6.2 การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วง (Mid-block Count)	6-12
6.3 การสำรวจปริมาณจราจร ความล่าช้า และจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก	6-18
6.4 การสำรวจความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนถนนสายสำคัญ	6-21
6.5 การสำรวจข้อมูลการเดินทาง	6-25
6.6 การรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของจังหวัดสตูล	6-33
6.7 การจัดทำฐานข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร	6-33
6.8 สรุปข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร	6-34
บทที่ 7 สภาพปัญหาการขนส่งและจราจรและแนวทางการแก้ไขปัญหา	
7.1 ภาพรวมของปัญหาการขนส่งและจราจรในพื้นที่	7-1
7.2 ปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและแนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น	7-3
7.2.1 ปัญหาการจราจรไม่เป็นระเบียบ	7-3
7.2.2 ปัญหาจุดอันตรายบนโครงข่ายถนน	7-4
7.2.3 ปัญหาการจราจรติดขัดและสร้างความสับสนในการใช้เส้นทาง	7-8
7.3 ปัญหาความไม่สะดวกสำหรับคนเดินเท้าและแนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น	7-10
7.4 ปัญหาด้านความไม่เป็นระเบียบในการจอดรถและแนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น	7-12
7.5 ปัญหาจุดอันตรายบนโครงข่ายถนนและแนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น	7-14
7.5.1 จุดอันตรายนอกเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล	7-15

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

7.5.2	ในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล	7-15
7.6	ปัญหาการจราจรติดขัดและสร้างความสับสนในการเดินทางและแนวทางแก้ไข ปัญหาเบื้องต้น	7-26
7.7	ปัญหาระบบขนส่งสาธารณะและแนวทางแก้ไขปัญหาเบื้องต้น	7-28
7.8	ปัญหาความไม่ต่อเนื่องของโครงข่ายถนนและมีสภาพคับแคบและแนวทางแก้ไข ปัญหาเบื้องต้น	7-29
7.9	สรุปภาพรวมของปัญหาการขนส่งและจราจรและแนวทางแก้ไข	7-31

บทที่ 8 พฤติกรรมการเดินทางและการขนส่ง

8.1	พฤติกรรมการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า	8-1
8.1.1	พฤติกรรมการเดินทางของคน	8-2
8.1.2	พฤติกรรมการขนส่งสินค้า	8-5
8.2	การจัดเตรียมระบบข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์ด้านการจราจร	8-8
8.2.1	การจัดทำระบบพื้นที่ย่อย	8-8
8.2.1	การจัดทำระบบโครงข่ายถนน	8-9
8.3	การจัดทำแบบจำลองด้านการจราจร	8-11
8.3.1	แบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Generation Model)	8-11
8.3.2	แบบจำลองการกระจายการเดินทาง (Trip Distribution Model)	8-14
8.3.3	แบบจำลองการเลือกรูปแบบการขนส่ง (Modal Split Model)	8-14
8.3.4	แบบจำลองการแจกแจงเส้นทางการเดินทาง (Traffic Assignment Model)	8-15
8.4	การคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่ง	8-15
8.4.1	ความต้องการเดินทางปัจจุบัน	8-15
8.4.2	สภาพการจราจรปัจจุบัน	8-17
8.5	การประเมินสภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนในอนาคต	8-18
8.6	การวิเคราะห์สภาพการจราจรตามแผนงาน/โครงการที่เสนอแนะ	8-20
8.6.1	แผนงาน/โครงการที่เสนอแนะ	8-20
8.6.2	ผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรตามแผนงาน/โครงการที่เสนอแนะ	8-28
8.7	สรุปภาพรวมพฤติกรรมการเดินทางและขนส่ง	8-29

บทที่ 9 แผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดสตูล

9.1	แนวคิดการพัฒนาแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดสตูล	9-1
9.2	สรุปแผนงาน/โครงการของแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดสตูล	9-2
9.2.1	แผนงานที่ 1 แผนงานแก้ไขปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบ จราจรเร่งด่วน	9-2
9.2.2	แผนงานที่ 2 แผนงานด้านการจัดระบบจราจรและขนส่ง	9-3
9.2.3	แผนงานที่ 3 แผนงานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายการคมนาคม	9-4
9.2.4	แผนงานที่ 4 แผนงานด้านการพัฒนาระบบเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรและ การขนส่ง	9-5

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
9.2.5 แผนงานที่ 5 แผนงานการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ	9-6
9.2.6 แผนงานที่ 6 แผนงานด้านความปลอดภัยของการสัญจรและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่วิกฤตของจังหวัด	9-7
9.2.7 แผนงานที่ 7 แผนงานด้านการพัฒนาระบบการสัญจรเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	9-8
9.2.8 ความสอดคล้องของแผนแม่บทกับยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม	9-8
9.3 สรุปประมาณแผนงาน/โครงการของแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดสตูล	9-11
9.4 แผนงานที่ 1 : แผนงานแก้ไขปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบจราจรเร่งด่วน	9-15
9.4.1 โครงการปรับปรุงการจัดการจราจรบริเวณจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัด	9-15
9.4.2 โครงการปรับปรุงจุดที่มีปัญหาอุบัติเหตุบ่อยครั้งบนโครงข่ายถนน	9-15
9.5 แผนงานที่ 2 : แผนงานด้านการจัดระบบจราจรและขนส่ง	9-16
9.5.1 โครงการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรในเขตเทศบาลเมืองสตูล	9-16
9.5.2 โครงการจำแนกประเภทของโครงข่ายและกำหนดความเร็วจำกัด	9-16
9.5.3 โครงการปรับปรุงตลาดเทศบาลเมืองสตูล	9-17
9.5.4 โครงการจัดการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน	9-17
9.5.5 โครงการจัดทำฐานข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง	9-17
9.5.6 โครงการจัดระบบจราจรบนถนนสตูลธานี	9-18
9.6 แผนงานที่ 3 : แผนงานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายการคมนาคม	9-18
9.6.1 โครงการปรับปรุงและเพิ่มมาตรฐานโครงข่ายถนน ในเขตผังเมืองช่วงแผนงานโครงการระยะสั้น	9-18
9.6.2 โครงการปรับปรุงและเพิ่มมาตรฐานโครงข่ายถนน ในเขตผังเมืองช่วงแผนงานโครงการระยะกลาง	9-18
9.7 แผนงานที่ 4 : แผนงานด้านการพัฒนาระบบเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรและการขนส่ง	9-19
9.7.1 โครงการพัฒนาและปรับปรุงสนามบินเพื่อภัยพิบัติฉุกเฉิน	9-19
9.7.2 โครงการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และวิศวกรรมของแนวเส้นทางอุโมงค์เชื่อมต่อระหว่างสตูล-รัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย	9-19
9.7.3 โครงการขุดลอกคลองตื้นเขินเพื่อการสัญจรทางน้ำ	9-20
9.8 แผนงานที่ 5 : แผนงานการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ	9-20
9.8.1 โครงการพัฒนาระบบการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมและมีความยืดหยุ่น	9-20
9.8.2 โครงการก่อสร้างป้ายจอดรับส่งผู้โดยสารของรถขนส่งสาธารณะ	9-21
9.8.3 โครงการรณรงค์อบรมผู้ขับขี่รถขนส่งสาธารณะขับอย่างปลอดภัยและปฏิบัติตามระเบียบให้บริการ	9-21
9.8.4 โครงการรื้อโรงเรียนต้นแบบของเทศบาลเมืองสตูล	9-21
9.9 แผนงานที่ 6 : แผนงานด้านความปลอดภัยของการสัญจรและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่วิกฤตของจังหวัด	9-22
9.9.1 โครงการปรับปรุงจุดอันตรายบนโครงข่ายถนนในเขตจังหวัดสตูล	9-22

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
9.9.2 โครงการตรวจ ซ่อมบำรุง ปรับปรุง เปลี่ยนแปลงเครื่องหมายจราจรบนผิวทางตามแนวสายทางและขอบคันหินและพัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูลการดำเนินงานในรูปแบบ GIS	9-22
9.9.3 โครงการติดตามการติดตั้ง ปรับปรุง ซ่อมบำรุงป้ายแนะนำ ป้ายเตือน ป้ายบังคับการจราจรต่างๆ ให้ได้มาตรฐาน และ เหมาะสมตามหลักวิศวกรรมจราจร	9-23
9.9.4 โครงการฝึกอบรมเยาวชนเกี่ยวกับวินัยจราจร	9-23
9.9.5 โครงการเขตโรงเรียนปลอดภัย (School Zone Safety)	9-24
9.10 แผนงานด้านการพัฒนาระบบการสัญจรเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	9-24
9.10.1 โครงการก่อสร้างศูนย์ข้อมูลเพื่อการท่องเที่ยว จังหวัดสตูล	9-24
9.10.2 โครงการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกประกอบบนถนน (Street furniture)	9-25
9.10.3 โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์เมือง บริเวณเส้นทางเข้าและออกเมือง	9-25
9.10.4 โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อฟื้นฟูเมืองและสร้างจุดหมายตา (Land mark) ในเขตเทศบาลเมืองสตูล	9-26
9.10.5 โครงการสร้างจุดหมายตา (Land mark) นอกเขตเมือง	9-26
9.10.6 โครงการจัดทำป้ายให้ข้อมูลการเดินทาง	9-26
9.10.7 โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณเขตเมือง	9-27
9.10.8 โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านถนนคนเดินในเขตเมือง	9-27

บทที่ 10 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

10.1 สรุปผลการศึกษา	10-1
10.2 ข้อเสนอแนะในการนำแผนงาน/โครงการไปสู่การปฏิบัติ	10-7
10.3 ข้อเสนอแนะในการติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการ	10-10

เอกสารอ้างอิง

ภาคผนวก ก สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมและสัมมนาโครงการ

ภาคผนวก ก1 การสัมมนารับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 1	ก 1-1
ภาคผนวก ก2 การสัมมนารับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2	ก 2-1
ภาคผนวก ก3 การประชุม อจร. ครั้งที่ 1/2553	ก 3-1
ภาคผนวก ก4 การประชุม อจร. ครั้งที่ 2/2553	ก 4-1
ภาคผนวก ก5 การประชุม อจร. ครั้งที่ 3/2553	ก 5-1

ภาคผนวก ข คณะกรรมการกำกับการศึกษาและคณะที่ปรึกษา

ภาคผนวก ค ข้อมูลเพิ่มเติมจากโครงการภาครัฐ และการนำเสนอของภาคประชาชน

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.2 -1 แสดงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงท้องถิ่น จังหวัดสตูล 2553-2557	2-16
ตารางที่ 2.2-2 แสดงแผนปฏิบัติการในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงท้องถิ่น จังหวัดสตูล พ.ศ. 2553	2-18
ตารางที่ 2.2-3 แสดงถนนที่ถ่ายโอนให้อปท. จังหวัดสตูล	2-20
ตารางที่ 2.2-4 แผนงานและโครงการเพื่อพัฒนาผังเมืองรวมเมืองสตูล (ปรับปรุงครั้งที่ 2)	2-25
ตารางที่ 3.1-1 แสดงการแบ่งเขตการปกครอง	3-2
ตารางที่ 3.2-1 อัตราขยายตัวและโครงสร้างการกระจายรายได้จากการผลิตรายภาค	3-6
ตารางที่ 3.2-2 อัตราขยายตัวของ GPP และโครงสร้างการกระจายรายได้จากการผลิตของจังหวัดสตูล	3-7
ตารางที่ 3.2-3 ผลิตภัณฑ์จังหวัดตามราคาประจำปีจำแนกตามสาขาการผลิตในจังหวัดสตูล (พ.ศ. 2545 - 2550)	3-8
ตารางที่ 3.2-4 รายละเอียดของพืชเศรษฐกิจในภาคเกษตรกรรมของจังหวัดสตูล พ.ศ. 2551	3-10
ตารางที่ 3.2-5 รายละเอียดด้านกิจกรรมการประมงของจังหวัดสตูล พ.ศ. 2551	3-11
ตารางที่ 3.2-6 รายละเอียดจำนวนโรงงาน เงินทุน และคนงานของจังหวัดสตูล พ.ศ. 2551	3-12
ตารางที่ 3.2-7 แสดงจำนวนประชากรจังหวัดสตูล จำแนกตามสถานภาพแรงงาน	3-13
ตารางที่ 3.2-8 แสดงจำนวนผู้มีงานทำจังหวัดสตูล จำแนกตามสาขา	3-14
ตารางที่ 3.2-9 แสดงจำนวนผู้มีงานทำจังหวัดสตูล จำแนกตามสถานภาพการทำงาน	3-15
ตารางที่ 3.2-10 แสดงจำนวนผู้มีงานทำจังหวัดสตูล จำแนกตามอาชีพ	3-16
ตารางที่ 3.2-11 จำนวนสถานประกอบการค้า/บริการและแรงงาน ผังเมืองรวมจังหวัดสตูล	3-21
ตารางที่ 3.2-12 แสดงการจำแนกประเภทอาคารตามลักษณะอาชีพในเขตผังเมืองรวมสตูล	3-22
ตารางที่ 3.2-13 การคำนวณหาจำนวนการจ้างงานจำแนกตามลักษณะอาชีพ ในเขตอำเภอสตูล	3-23
ตารางที่ 3.2-14 การคำนวณหาจำนวนการจ้างงานจำแนกตามลักษณะอาชีพ ในเขตผังเมืองรวมสตูล	3-24
ตารางที่ 3.2-15 แสดงการเปรียบเทียบสัดส่วนของประชากรและแรงงานระหว่างจังหวัดสตูล และเขตผังเมืองรวมสตูล	3-26
ตารางที่ 3.2-16 แสดงการจำแนกลักษณะอาชีพในจังหวัดสตูลและในเขตผังเมืองรวมสตูล	3-26
ตารางที่ 3.2-17 แสดงจำนวนและสัดส่วนประชากรรายอำเภอ จังหวัดสตูล พ.ศ. 2551	3-32
ตารางที่ 3.2-18 แสดงจำนวนและสัดส่วนประชากรในเขตชนบทและเขตเมืองรายอำเภอ จังหวัดสตูล พ.ศ. 2551	3-33
ตารางที่ 3.3-1 สถิติผู้เยี่ยมเยือนในปี 2545-2551	3-33
ตารางที่ 3.3-2 รายได้จากการท่องเที่ยวในปี 2545-2551	3-34
ตารางที่ 4.1-1 ปริมาณการจราจรบนโครงข่ายทางหลวงชนบทของจังหวัดสตูล พ.ศ.2553	4-4
ตารางที่ 4.2-1 รายละเอียดการบริหารจัดการรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 2	4-18
ตารางที่ 4.2-2 รายละเอียดการบริหารจัดการรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 3	4-19
ตารางที่ 4.2-3 รายละเอียดการบริหารจัดการรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 4	4-20
ตารางที่ 4.4-5 รายละเอียดข้อมูลเรือเข้า-ออก สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 5 สาขาจังหวัดสตูล (ท่าเทียบเรือท่ามะลิ)	4-21
ตารางที่ 4.4-6 รายละเอียดข้อมูลเรือเข้า-ออก สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 5 สาขาจังหวัดสตูล (ท่าเทียบเรือปากบารา)	4-21
ตารางที่ 5.1-1 แสดงค่าความหนาแน่นบริเวณการใช้ประโยชน์ที่ดินรวมแต่ละประเภท ในเขตผังเมืองรวมสตูล	5-8

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 5.1-2 แสดงการจำแนกประเภทของที่พักอาศัย	5-11
ตารางที่ 5.1-3 แสดงการจำแนกประเภทพาณิชยกรรม	5-12
ตารางที่ 5.1-4 แสดงการจำแนกประเภทอุตสาหกรรม	5-12
ตารางที่ 5.1-5 แสดงการจำแนกประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	5-13
ตารางที่ 5.1-6 แสดงการจำแนกประเภทศาสนสถาน	5-14
ตารางที่ 5.1-7 แสดงการจำแนกประเภทศาสนสถาน	5-14
ตารางที่ 5.1-8 จำนวนอาคารจำแนกตามประเภทในเขตผังเมืองรวมสตูล	5-15
ตารางที่ 5.1-9 จำนวนประชากรจำแนกตามประเภทอาคารในเขตผังเมืองรวมสตูล พ.ศ. 2552	5-15
ตารางที่ 5.2-1 แสดงจำนวน สัดส่วน และความหนาแน่นประชากร ในภาคต่าง ๆ พ.ศ. 2551	5-18
ตารางที่ 5.2-2 แสดงจำนวน สัดส่วน และความหนาแน่นประชากรของภาคใต้ พ.ศ. 2551	5-19
ตารางที่ 5.2-3 ตารางจำนวนประชากรและอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรจำแนกตามเขตการปกครองในจังหวัดสตูล (พ.ศ.2541 - พ.ศ. 2551)	5-22
ตารางที่ 5.2-4 แสดงจำนวนประชากรคาดประมาณจังหวัดสตูล พ.ศ. 2551-2571	5-24
ตารางที่ 5.2-5 แสดงความหนาแน่นของประชากรในจังหวัดสตูล (พ.ศ. 2543 - พ.ศ. 2551)	5-26
ตารางที่ 5.2-6 จำนวนประชากร จำแนกตามอายุและเพศในจังหวัดสตูล ปี พ.ศ. 2551	5-28
ตารางที่ 5.2-7 แสดงจำนวนการเกิด การตาย และอัตราการเพิ่มตามธรรมชาติแบ่งตามเขตการปกครองในจังหวัดสตูล	5-30
ตารางที่ 5.2-8 จำนวนคนย้ายเข้า ย้ายออก และอัตราการย้ายสุทธิ แบ่งตามเขตการปกครองในจังหวัดสตูล	5-31
ตารางที่ 5.2-9 อัตราการเพิ่มสุทธิ แบ่งตามเขตการปกครองในจังหวัดสตูล	5-32
ตารางที่ 5.2-10 เป้าหมายจำนวนประชากร ประชากรเมืองและชนบท ของจังหวัดสตูลปี พ.ศ.2550-2600	5-33
ตารางที่ 5.2-11 เป้าหมายโครงสร้างช่วงอายุและเพศ จังหวัดสตูล ปี พ.ศ.2555- พ.ศ. 2665	5-33
ตารางที่ 5.2-12 ขนาดครัวเรือนเฉลี่ยในจังหวัดสตูล พ.ศ.2551	5-34
ตารางที่ 6.2-1 แสดงปริมาณจราจร และปริมาณจราจรต่อความจุสูงสุดและต่ำสุดบนถนนนอกเมืองและถนนในเมือง	6-16
ตารางที่ 6.2-2 เกณฑ์ระดับการให้บริการของถนนในเมือง	6-16
ตารางที่ 6.2-3 ปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนน ในเขตผังเมืองรวมสตูล	6-17
ตารางที่ 6.3-1 ปริมาณจราจรที่เข้าสู่ทางแยกสำคัญ ในเขตผังเมืองรวมสตูล	6-20
ตารางที่ 6.5-1 จำนวนอาคารจำแนกตามประเภทในเขตผังเมืองรวมสตูล	6-27
ตารางที่ 6.6-1 อุบัติเหตุระหว่างกรมทางหลวงและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จังหวัดปี 2552	6-33
ตารางที่ 6.6-2 อุบัติเหตุของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประจำปี 2552 จังหวัดสตูล	6-33
ตารางที่ 8.1-1 แสดงจำนวนครัวเรือนแยกตามขนาดของครัวเรือน	8-2
ตารางที่ 8.1-2 แสดงจำนวนครัวเรือนแยกตามช่วงรายได้	8-2
ตารางที่ 8.1-3 จำนวนครัวเรือนจำแนกตามลักษณะการครอบครองยานพาหนะ	8-3
ตารางที่ 8.1-4 จำนวนประชากรจำแนกตามกลุ่มอาชีพของประชากร	8-3
ตารางที่ 8.1-5 การเลือกใช้ยานพาหนะในการเดินทาง	8-4
ตารางที่ 8.1-6 ปริมาณจราจรผ่านเมืองและปริมาณจราจรในท้องถิ่นในพื้นที่ศึกษา	8-5
ตารางที่ 8.1-7 สัดส่วนรถแต่ละประเภทจากการสำรวจ Road Side Interview	8-5
ตารางที่ 8.1-8 สัดส่วนรถยนต์บรรทุกประเภทต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา	8-6

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 8.1-9 ปริมาณการขนส่งสินค้าในพื้นที่ศึกษา	8-7
ตารางที่ 8.2-1 รายละเอียดการแบ่งพื้นที่ย่อย	8-9
ตารางที่ 8.3-1 อัตราการสร้างการเดินทาง	8-11
ตารางที่ 8.3-2 สัดส่วนจำนวนครัวเรือนแบ่งตามระดับรายได้ และการครอบครองยานพาหนะ	8-12
ตารางที่ 8.3-3 สัดส่วนปริมาณการเดินทางแบ่งตามระดับรายได้ และวัตถุประสงค์การเดินทาง	8-12
ตารางที่ 8.3-4 อัตราการดึงดูดการเดินทาง	8-13
ตารางที่ 8.3-5 ปริมาณการเดินทางปีฐาน ปี พ.ศ. 2553	8-13
ตารางที่ 8.3-6 สัดส่วนการเลือกรูปแบบการขนส่ง	8-14
ตารางที่ 8.3-7 การเปรียบเทียบแบบจำลองจราจร	8-15
ตารางที่ 8.4-1 ปริมาณความต้องการเดินทางปีปัจจุบัน พ.ศ. 2553	8-16
ตารางที่ 8.4-2 สภาพการจราจรจำแนกตามกลุ่มพื้นที่ปีปัจจุบัน พ.ศ. 2553	8-17
ตารางที่ 8.5-1 ปริมาณความต้องการเดินทางปีอนาคต	8-19
ตารางที่ 8.5-2 ปริมาณความต้องการเดินทางปี พ.ศ.2563	8-19
ตารางที่ 8.6-1 แผนงานโครงการที่เสนอแนะ	8-27
ตารางที่ 8.6-2 ผลการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบสภาพจราจร	8-28
ตารางที่ 9.2-1 ความสอดคล้องของแผนแม่บทกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม	9-9
ตารางที่ 9.3-1 แสดงรายละเอียดแผนงานระยะเร่งด่วน	9-12
ตารางที่ 9.3-2 แสดงรายละเอียดแผนงานและโครงการหลัก	9-12

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 1.3-1 แสดงตำแหน่งที่ตั้งและเขตติดต่อจังหวัดสตูล	1-4
รูปที่ 1.3-2 ผังเมืองรวมเมืองสตูล	1-5
รูปที่ 2.1-1 แสดงโครงการพัฒนาตามแผนพัฒนาระหว่างประเทศ	2-5
รูปที่ 2.1-2 แสดงลำดับเมืองชุมชนเมืองของภาคใต้ พ.ศ. 2549	2-6
รูปที่ 3.2-1 แสดงผลิตภัณฑ์จังหวัดสตูล ตามราคาประจำปี จำแนกตามสาขาการผลิต	3-9
รูปที่ 3.2-2 แสดงจำนวนผู้มีงานทำจังหวัดสตูล จำแนกตามสาขา	3-15
รูปที่ 3.2-3 แสดงจำนวนผู้มีงานทำจังหวัดสตูล จำแนกตามสถานภาพการทำงาน ปี พ.ศ. 2551	3-16
รูปที่ 3.2-4 แสดงจำนวนผู้มีงานทำจังหวัดสตูล จำแนกตามอาชีพ	3-17
รูปที่ 3.2-5 แสดงจำนวนตำแหน่งงานว่าง จำแนกตามประเภทกิจการปี พ.ศ. 2551	3-18
รูปที่ 3.2-6 แสดงจำนวนตำแหน่งงานว่าง จำแนกตามระดับการศึกษาปี พ.ศ. 2551	3-18
รูปที่ 3.2-7 แสดงตำแหน่งงานว่าง ผู้สมัครงาน และการบรรจุงานเปรียบเทียบ 6 เดือนหลังปี พ.ศ. 2550 และ พ.ศ. 2551	3-19
รูปที่ 3.2-8 แผนที่แสดงจำนวนการจ้างงานจำแนกตามบริเวณย่านย่อยในเขตผังเมืองรวมสตูล	3-25
รูปที่ 3.2-9 แสดงวิถีชีวิตของชาวสตูล	3-28
รูปที่ 3.2-10 แสดงวิถีชีวิตของชาวซาไก	3-30
รูปที่ 3.3-1 แสดงสถานที่สำคัญต่างๆในเขตเมืองสตูล	3-42
รูปที่ 3.3-2 แสดงสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆในจังหวัดสตูล	3-43
รูปที่ 4.1-1 โครงข่ายทางหลวงภายในจังหวัดสตูล	4-2
รูปที่ 4.1-2 แสดงปริมาณจราจรบนถนนสายหลัก	4-2
รูปที่ 4.1-3 แผนที่สังเขปแสดงเส้นทางในการควบคุมของแขวงทางหลวงสตูล	4-3
รูปที่ 4.1-4 แผนที่สังเขปแสดงเส้นทางในการควบคุมของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล	4-6
รูปที่ 4.1-5 โครงข่ายถนนในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล	4-7
รูปที่ 4.1-6 ตำแหน่งสัญญาณไฟจราจรบนทางแยกสำคัญ	4-9
รูปที่ 4.1-7 การจัดการเดินรถทางเดียวในเขตเมืองสตูล	4-10
รูปที่ 4.1-8 การจัดระเบียบที่จอดรถในเขตเมืองสตูล	4-11
รูปที่ 4.1-9 เส้นทางที่มีทางเท้าในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล	4-13
รูปที่ 4.1-10 ตำแหน่งจุดกลับรถในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล	4-15
รูปที่ 4.2-1 ลักษณะรถโดยสารสาธารณะสายที่ 1	4-16
รูปที่ 4.2-2 ลักษณะรถโดยสารสาธารณะสายที่ 2	4-17
รูปที่ 4.2-3 ลักษณะรถโดยสารสาธารณะสายที่ 3	4-17
รูปที่ 4.2-4 ลักษณะรถโดยสารสาธารณะหมวด 2	4-18
รูปที่ 4.2-5 ลักษณะรถโดยสารสาธารณะหมวด 3	4-19
รูปที่ 4.2-6 ลักษณะรถโดยสารสาธารณะหมวด 4	4-19
รูปที่ 4.3-1 แสดงเส้นทางการเดินทางจากสถานีรถไฟหาดใหญ่มายังจังหวัดสตูล	4-20
รูปที่ 4.4-1 แสดงตำแหน่งที่ตั้งท่าเรือในเขตจังหวัดสตูล	4-22
รูปที่ 4.5-1 แสดงเส้นทางการเดินทางจากสนามบินหาดใหญ่มายังจังหวัดสตูล	4-23
รูปที่ 4.6-1 แสดงเส้นทางการเชื่อมต่อระบบคมนาคมของจังหวัดสตูล	4-24
รูปที่ 5.1-1 แสดงลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล พ.ศ. 2552	5-2
รูปที่ 5.1-2 แสดงลักษณะสิ่งแวดล้อมในเขตผังเมืองรวมสตูล พ.ศ. 2533	5-3

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 5.1-3 แสดงลักษณะสัญญาณวิทยุในเขตผังเมืองรวมสตูล พ.ศ. 2544	5-4
รูปที่ 5.1-4 แผนที่แสดงลักษณะสัญญาณเมืองในเขตผังเมืองรวมสตูล พ.ศ.2552	5-5
รูปที่ 5.1-5 แสดงลำดับของชุมชนเมืองในเขตจังหวัดสตูล	5-6
รูปที่ 5.1-6 แผนที่แสดงความหนาแน่นของประชากรจำแนกตามรายการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล พ.ศ.2552	5-9
รูปที่ 5.1-7 แผนที่แสดงการกระจายตัวของประชากรในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล พ.ศ.2552	5-10
รูปที่ 5.1-8 แผนที่แสดงความเข้มข้นในการใช้ประโยชน์อาคารในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล พ.ศ.2552	5-16
รูปที่ 5.1-9 ทิศทางการขยายตัวของเมืองสตูล	5-17
รูปที่ 5.2-1 สัดส่วนจำนวนประชากร จำแนกตามอำเภอในจังหวัดสตูล พ.ศ .2543	5-20
รูปที่ 5.2-2 สัดส่วนจำนวนประชากร จำแนกตามอำเภอในจังหวัดสตูล พ.ศ .2551	5-21
รูปที่ 5.2-3 อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากร จังหวัดสตูล ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541-2551	5-23
รูปที่ 5.2-4 แสดงแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของประชากรแต่ละอำเภอในจังหวัดสตูล พ.ศ. 2543 – พ.ศ.2551	5-27
รูปที่ 5.2-5 ปริมาณแสดงลักษณะโครงสร้างอายุและเพศของประชากรในจังหวัดสตูล ปี พ.ศ .2551	5-28
รูปที่ 5.2-6 ปริมาณแสดงลักษณะโครงสร้างเพศและอายุของประชากรในจังหวัดสตูลที่คาดการณ์ในปี พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2565	5-29
รูปที่ 5.3-1 รูปแสดงปริมาณจราจรในปี 2553 และคาดการณ์ปริมาณจราจรปี 2563	5-35
รูปที่ 6.1-1 ลักษณะทางกายภาพของถนนในพื้นที่ศึกษา	6-2
รูปที่ 6.1-2 แสดงลักษณะทางกายภาพของถนนในเขตเมืองสตูล	6-11
รูปที่ 6.2-1 แสดงจุดสำรวจข้อมูล MB จำนวน 12 จุดสำรวจบนโครงข่ายพื้นที่ศึกษา	6-13
รูปที่ 6.2-2 สัดส่วนเฉลี่ยของยานพาหนะชนิดต่างๆ บนถนนในเขตเมืองสตูล	6-15
รูปที่ 6.2-3 สัดส่วนเฉลี่ยของยานพาหนะชนิดต่างๆ บนถนนนอกเขตเมืองสตูล	6-15
รูปที่ 6.3-1 แสดงจุดสำรวจข้อมูล TMC จำนวน 11 จุดสำรวจบนโครงข่ายพื้นที่ศึกษา	6-19
รูปที่ 6.4-1 แสดงความเร็วบนสายทางช่วงเร่งด่วนเช้า (07.00 น.-09.00 น.)	6-22
รูปที่ 6.4-2 แสดงความเร็วบนสายทางช่วงกลางวัน (11.00 น. – 14.00 น.)	6-23
รูปที่ 6.4-3 แสดงความเร็วบนสายทางช่วงเร่งด่วนเย็น (15.00 น. – 18.00 น.)	6-24
รูปที่ 6.5-1 ลักษณะการกำหนดพื้นที่ย่อยในการสำรวจข้อมูลการเดินทาง เขตผังเมืองรวมเมืองสตูล	6-28
รูปที่ 6.5-2 แผนที่จำแนกพื้นที่ย่อยในเขตผังเมืองรวม	6-29
รูปที่ 6.5-3 แผนที่จำแนกพื้นที่ย่อยนอกเขตผังเมืองรวม	6-30
รูปที่ 6.5-4 แสดงการเก็บข้อมูลการสัมภาษณ์ริมถนน (Roadside Interview Survey) ในจังหวัดสตูล	6-31
รูปที่ 6.5-5 แสดงจุดสำรวจข้อมูลการวิเคราะห์ด้านการขนส่งจำนวน 2 จุดสำรวจบนโครงข่ายพื้นที่ศึกษา	6-32
รูปที่ 7.1-1 ตัวอย่างสภาพปัญหาในจังหวัดสตูล	7-2
รูปที่ 7.2-1 แสดงสภาพการจราจรติดขัดที่ยานยนต์ที่ไม่เป็นระเบียบ	7-4
รูปที่ 7.2-2 แสดงการเลี้ยวตัดช่องจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บริเวณทางแยกและร่องระบายน้ำบริเวณทางแยกเป็นอุปสรรคในการสัญจร	7-5
รูปที่ 7.2-3 ลักษณะของทางแยกที่มีสภาพเอียงกัน	7-6
รูปที่ 7.2-4 แสดงลักษณะของทางแยกและการขับขึ้นสวนทิศทางจราจร	7-7
รูปที่ 7.2-5 ลักษณะการจอดรถที่บดบังทางแยก	7-8
รูปที่ 7.2-6 เส้นจราจรบนผิวทางเลือนลาง	7-9
รูปที่ 7.2-7 แสดงลักษณะการจอดรถที่ไม่เป็นระเบียบ (จอดสลับกันระหว่างรถยนต์กับรถจักรยานยนต์)	7-9

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 7.3-1 บริเวณทางแยกไม่มีเส้นจราจรทางข้ามสำหรับคนเดินเท้า	7-10
รูปที่ 7.3-2 ทางเดินเท้าไม่สามารถรองรับผู้พิการ และไม่อำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้า	7-11
รูปที่ 7.3-3 แสดงทางเท้าถูกใช้เป็นพื้นที่ปลูกต้นไม้แทน	7-11
รูปที่ 7.4-1 แสดงสภาพการจราจรจากรยานยนต์ที่ไม่เป็นระเบียบ	7-13
รูปที่ 7.4-2 แสดงการจราจรที่ไม่เอื้อประโยชน์ต่อกัน	7-13
รูปที่ 7.5-1 แสดงจุดอันตรายนอกเขตผังเมืองรวม	7-14
รูปที่ 7.5-2 แสดงจุดอันตรายในเขตผังเมืองรวม	7-16
รูปที่ 7.5-3 แสดงทางแยกเวียนจามีลักษณะช่องจราจรกว้างทำให้การตัดกระแสจราจรทางหลักทำได้ง่าย	7-16
รูปที่ 7.5-4 แสดงการเลี้ยวตัดช่องจราจรของผู้ขับซึ่งรถจักรยานยนต์บริเวณทางแยก	7-17
รูปที่ 7.5-5 ลักษณะของทางแยกที่มีสภาพเอียงกัน	7-18
รูปที่ 7.5-6 แสดงระยะการมองเห็นที่ทางแยกไม่เพียงพอ	7-18
รูปที่ 7.5-7 แสดงทางเชื่อม ขึ้น-ลง ทางเท้าเข้าบ้าน	7-19
รูปที่ 7.5-8 ลักษณะทางกายภาพทางแยกช่วงเวลากลางคืน	7-19
รูปที่ 7.5-9 บริเวณจุดเชื่อมต่อทางแยกไม่มีลูกศรชี้ทิศทางการเดินรถ	7-20
รูปที่ 7.5-10 ลักษณะการจราจรที่บดบังทางแยก	7-21
รูปที่ 7.5-11 เนินชะลอความเร็วมีสภาพเลี้ยวและเสาไฟฟ้าอาจเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่	7-22
รูปที่ 7.5-12 แสดงสิ่งกีดขวางที่อาจก่อให้เกิดสภาพอันตรายบริเวณข้างทาง	7-23
รูปที่ 7.5-13 แสดงการฝ่าฝืนห้ามจอดรถในที่ห้ามจอด	7-23
รูปที่ 7.5-14 แสดงลักษณะทางกายภาพบริเวณทางแยกในเวลากลางคืน	7-24
รูปที่ 7.5-15 แสดงตำแหน่งการเปิดเกาะกลาง	7-25
รูปที่ 7.5-16 ลักษณะทางกายภาพช่วงเวลากลางคืนและพฤติกรรมรถขับที่ไม่เหมาะสม	7-25
รูปที่ 7.5-17 แสดงภาพการย้อนศรเพื่อมารอเลี้ยวบริเวณจุดที่เกาะกลางเปิดอยู่	7-26
รูปที่ 7.5-18 แสดงจุดที่เกาะกลางเปิดไม่เหมาะสม และการจราจรล้นมาในช่องจราจร	7-26
รูปที่ 7.6-1 เส้นจราจรบนผิวทางเลือนราง	7-27
รูปที่ 7.6-2 แสดงลักษณะการจราจรที่ไม่เป็นระเบียบ (จอดสลับกันระหว่างรถยนต์กับรถจักรยานยนต์)	7-27
รูปที่ 7.8-1 ลักษณะเส้นทางคับแคบผ่านตัวเมืองสตูล บนถนนสตูลธานี	7-29
รูปที่ 7.8-2 ลักษณะเส้นทางคับแคบผ่านเขตเทศบาลตำบลสูงไปยังท่าเรือปากบารา บน ทล.416	7-30
รูปที่ 7.8-3 ลักษณะเส้นทางคับแคบผ่านตัวเมืองทุ่งหว้า บน ทล.416	7-30
รูปที่ 8.1-1 ขั้นตอนการวิเคราะห์แผนงานโครงการด้านการจราจรและขนส่ง	8-1
รูปที่ 8.1-2 สัดส่วนสินค้าที่ขนส่งโดยรถบรรทุกในเขตพื้นที่ศึกษา	8-6
รูปที่ 8.1-3 สัดส่วนน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกสินค้าขนาดต่าง ๆ	8-7
รูปที่ 8.1-4 การกระจายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าในพื้นที่ศึกษา	8-8
รูปที่ 8.2-1 พื้นที่ภายในและภายนอกผังเมืองรวม	8-9
รูปที่ 8.2-2 ระบบโครงข่ายถนนในเขตผังเมืองรวม	8-10
รูปที่ 8.3-1 ปริมาณการเกิดและดึงดูดการเดินทาง	8-13
รูปที่ 8.4-1 รูปปริมาณความต้องการเดินทางปีปัจจุบัน พ.ศ. 2553	8-16
รูปที่ 8.4-2 รูปปริมาณการจราจรที่ใช้โครงข่ายปีปัจจุบัน พ.ศ. 2553	8-18
รูปที่ 8.5-1 รูปแสดงเส้นความต้องการเดินทางปี พ.ศ. 2563	8-19
รูปที่ 8.5-2 รูปปริมาณจราจรที่ใช้โครงข่ายปี พ.ศ. 2563	8-20

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 8.6-1 รูปแสดงแผนงานด้านการขนส่งและจราจรที่นำเสนอช่วงระหว่างปี พ.ศ.2554-2563	8-21
รูปที่ 8.6-2 แผนงานด้านการขนส่งและจราจร ปีพ.ศ. 2558	8-22
รูปที่ 8.6-3 แผนงานด้านการขนส่งและจราจร ปีพ.ศ. 2563	8-23
รูปที่ 8.6-4 ปริมาณจราจร กรณีมีแผนงานโครงการที่เสนอแนะในปี 2558 และ 2563	8-29
รูปที่ 10.1-1 การประชุม อจร.จังหวัด ครั้งที่ 1/2553	10-3
รูปที่ 10.1-2 การประชุม อจร.จังหวัด ครั้งที่ 2/2553	10-4
รูปที่ 10.1-3 การประชุม อจร.จังหวัด ครั้งที่ 3/2553	10-4
รูปที่ 10.1-4 ภาพบรรยากาศการสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1/2553	10-5
รูปที่ 10.1-5 ภาพบรรยากาศการสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2/2553	10-6
รูปที่ 10.2-1 แสดงขั้นตอนการนำแผนงานโครงการไปสู่การปฏิบัติ	10-9
รูปที่ 10.3-1 แสดงขั้นตอนการติดตามและประเมินผล	10-11

รายการคำย่อและชื่อเฉพาะ

คำย่อและชื่อเฉพาะ		ความหมาย
ชส.	=	สำนักงานขนส่งจังหวัดสตูล กรมการขนส่งทางบก
จท.	=	สำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 5 กรมเจ้าท่า
ตร.	=	กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสตูล
ทช.	=	สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล
ททท.	=	ศูนย์การท่องเที่ยว กีฬา และนันทนาการจังหวัดสตูล
ทล.	=	แขวงการทางสตูล กรมทางหลวง
ทศบ.คช.	=	สำนักงานเทศบาลคลองขุด
ทศบ.ตป.	=	สำนักงานเทศบาลตำบลตันหยงโป
ทศบ.สต.	=	สำนักงานเทศบาลเมืองสตูล
ทอ.	=	กองทัพอากาศ
มวล.	=	มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์
ยธ.	=	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสตูล
ร.ร.	=	โรงเรียนภายในเทศบาลจังหวัดสตูล
สทพ.	=	สำนักงานจัดการทรัพยากรสัตว์น้ำส่วนพระมหากษัตริย์
จว.	=	สำนักงานจังหวัดสตูล
อบจ.	=	องค์การบริหารส่วนจังหวัดสตูล
อบต.	=	องค์การบริหารส่วนตำบล

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

นับตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 เป็นต้นมา รัฐบาลได้มีนโยบายและเป้าหมายในการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค โดยเฉพาะการจัดระบบโครงสร้างพื้นฐานให้ทุกพื้นที่ได้รับการอย่างเท่าเทียมกัน โดยเฉพาะแผนหลักการพัฒนากระบวนการขนส่งและจราจรตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 ได้กำหนดให้มีการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนการขนส่งและจราจรในจังหวัดปริมณฑล จังหวัดศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาคที่เป็นพื้นที่เศรษฐกิจเมืองใหม่ และในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 ได้กำหนดเป้าหมายในการพัฒนาประเทศเพื่อให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น โดยเฉพาะด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนการปรับโครงสร้างการพัฒนาในเชิงปริมาณและคุณภาพ สนับสนุนการแข่งขันภาคการผลิตภาคธุรกิจ และภาคบริการของประเทศ โดยเพิ่มการลงทุนด้านการวิจัยและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์จากร้อยละ 16 ในปี 2548 เป็นร้อยละ 13 ภายในปี 2554

การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคการขนส่งในแผนฯ ฉบับที่ 10 ได้เน้นในการใช้มาตรการทางผังเมืองการปรับโครงสร้างการขนส่ง และเน้นรูปแบบการขนส่งที่ใช้พลังงานน้อยในการขนส่งคนและสินค้า การขนส่งโดยใช้ระบบรางและทางน้ำ พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และลดการใช้พลังงาน การพัฒนาเมืองแบบครบวงจร การกระจายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานไปสู่ภูมิภาคอย่างสมดุลและเป็นธรรม เพื่อให้ประชาชนมีโอกาสเข้าถึงบริการได้อย่างทั่วถึง สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่และวางแผนพัฒนาที่อยู่อาศัยให้สอดคล้องกับแหล่งงานให้ความสำคัญกับการสร้างชุมชนที่น่าอยู่ โดยลดความเหลื่อมล้ำของการได้รับบริการพื้นฐานของประชาชนในเขตเมืองและชนบท

กระทรวงคมนาคมมีนโยบายการดำเนินงานในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งของประเทศและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายใต้ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ให้เกิดผลต่อเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม โดยมุ่งลดต้นทุนการประหยัดพลังงานและการรักษาสีสิ่งแวดล้อม เพื่อนำไปสู่การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยพิจารณาความเหมาะสมและศักยภาพของแต่ละพื้นที่ทั้งในระดับจังหวัด ระดับภาค ระดับอนุภูมิภาค และระหว่างภูมิภาค

จังหวัดสตูล เป็นจังหวัดที่อยู่ใต้สุดของประเทศไทยทางชายฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งเป็นชายฝั่งทะเลทางด้านตะวันตกของประเทศไทย ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 973 กิโลเมตร มีพื้นที่ทั้งหมด 2,807.552 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 1,754,701 ไร่ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นเกาะ ประมาณ 105 เกาะ มีชายฝั่งทะเลยาว 144.80 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อดังนี้ ทิศเหนือติดอำเภอรัตภูมิ จังหวัดสงขลา อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง และอำเภอปะเหลียน จังหวัดตรัง ทิศตะวันออกติดอำเภอสะเตาะ จังหวัดสงขลา และรัฐเปอรลิส ประเทศมาเลเซีย ทิศใต้ติดรัฐเปอรลิสและรัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย ทิศตะวันตกติดทะเลอันดามัน มหาสมุทรอินเดีย โดยมีวิสัยทัศน์ “เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ การเกษตรยั่งยืน เมืองท่าฝั่งอันดามัน สร้างสรรค์สังคมแห่งการเรียนรู้”

จากการสำรวจข้อมูลภายในเขตพื้นที่จังหวัดสตูล พบว่า สภาพการจราจรในพื้นที่เขตเมืองยังไม่มีปัญหา การจราจรติดขัดอย่างรุนแรง นอกจากนี้ในเวลาเร่งด่วนเช้าเย็นบริเวณสถานศึกษาต่างๆ ที่อยู่ริมถนน นอกจากนั้นบนถนนสายหลักของเมืองคือถนนสตูลธานี บริเวณทางแยกหลักจำนวน 13 ทางแยกและจุดกลับรถ จะมีปัญหาความไม่สะดวกในการเดินทาง เนื่องจากระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรและสภาพทางกายภาพ ของจุดกลับรถไม่เหมาะสม ทำให้มีแถวคอยที่ทางแยกและที่บริเวณจุดกลับรถ รถที่รอกลับรถจะกีดขวางการจราจรบนถนน การใช้ประโยชน์ที่ดินมีการตั้งถิ่นฐานเป็นแนวยาวเหนือ-ใต้ ตามแนวถนนสตูลธานี ซึ่งเป็นถนนสายหลัก มีชุมชนอยู่ทางตอนใต้ของเมือง ซึ่งเป็นที่ตั้งของศาลากลางจังหวัด เทศบาลและย่านการค้าหลัก การกระจายตัวของจำนวนประชากรและครัวเรือนมีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ คือพื้นที่ที่มีประชากรค่อนข้างสูงนั้นอยู่บริเวณโดยรอบตลาดสดเทศบาล และตามชุมชนต่างๆ ได้แก่ ชุมชนศาลากันตง ชุมชนวัดชานาธิปเฉลิม

ระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดสตูลเป็นปัญหาที่จะต้องได้รับการแก้ไขให้มีการพัฒนาให้เป็นมาตรฐาน เนื่องจากในปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดสตูลทั้งภายในและเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายนอกจังหวัดยังต้องได้รับการปรับปรุงทั้งคุณภาพและการให้บริการเพื่อให้เกิดความสะดวก ปลอดภัยในการเดินทางทั้งนี้เพื่อสร้างศักยภาพการพัฒนาให้กับจังหวัดทั้งด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว นอกจากนี้พบว่าบริเวณ จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ได้แก่ ถนนหน้าโรงเรียนบ้านคลองซุด แยกบ้านควน ถนนทางเข้าตลาดสดชุมชนวัดชานาธิปเฉลิม ซึ่งส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นเพราะผู้ขับขี่ขาดระเบียบวินัยจราจร และฝ่าฝืนกฎจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม เป็นองค์กรหลักในการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนการขนส่งและจราจรอย่างมีเอกภาพเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางของประชาชน และการขนส่งสินค้าให้สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย โดยคำนึงถึงการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาเป็นองค์รวมที่ยั่งยืนของประเทศ ทั้งนี้ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามพันธกิจ คือ

- ให้มีนโยบาย มาตรการด้านการขนส่ง การจราจรและความปลอดภัย อย่างต่อเนื่องทันสถานการณ์และมีประสิทธิภาพ
- ให้มีแผนและระบบการติดตามประเมินผลด้านการขนส่ง การจราจร และความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพเป็นที่ยอมรับ และสามารถนำไปสู่การปฏิบัติให้บังเกิดผลเป็นรูปธรรม
- ให้มีศูนย์ข้อมูลและข้อเสนอแนะด้านการขนส่ง การจราจรและความปลอดภัยที่ถูกต้อง อ้างอิงและเชื่อถือได้ สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้ในทุกระดับ

จากข้อมูลและปัญหาการจราจรและขนส่งดังกล่าวข้างต้น สนข. เห็นควรให้มีการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคจังหวัดสตูล เพื่อให้มีการปรับปรุงการจัดระบบการขนส่งและจราจรที่ส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพของเมืองให้มากขึ้นสอดคล้องการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด และการขยายตัวของเมืองที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและอนาคต รวมถึงการจัดการสัญจรของคน รถ ให้สอดคล้องกับการพัฒนาภายในเมือง มีการปรับปรุงภูมิทัศน์ของเมืองเพื่อให้เมืองมีความน่าอยู่ มีการจัดสรรพื้นที่อย่างเหมาะสมในการส่งเสริมเศรษฐกิจของคนภายในท้องถิ่น เช่น มีถนนคนเดินมีเส้นทางจักรยานโดยเฉพาะเพื่อการขับขี่อย่างปลอดภัย มีการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจร ที่ส่งเสริมและสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่ลดการใช้พลังงาน ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม การท่องเที่ยว เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบในรูปแบบของการพัฒนาการขนส่งและจราจรและการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน สอดคล้องกับประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม วิถีชีวิต และความต้องการของคนในชุมชน

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1.2.1 เพื่อให้มีแผนแก้ไขปัญหาราจรระยะเร่งด่วน ซึ่งเป็นแผนที่ใช้งบประมาณไม่มากและมีระยะเวลาดำเนินงานน้อยแต่สามารถช่วยแก้ปัญหาการขนส่งและจราจรให้บรรเทาได้ในระดับหนึ่ง และมีรายละเอียดเพียงพอที่หน่วยงานภายในจังหวัดสามารถนำไปปฏิบัติได้โดยทันที
- 1.2.2 เพื่อให้มีแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรของจังหวัดที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ การพัฒนาจังหวัดและการใช้ประโยชน์พื้นที่ในลักษณะของแผนบูรณาการที่เพิ่มขีดความสามารถของระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในเขตเมือง ระหว่างเมืองและภูมิภาคให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ใช้พลังงานน้อย สนับสนุนการท่องเที่ยวและส่งเสริมให้เป็นเมืองน่าอยู่

1.3 ขอบเขตการศึกษา

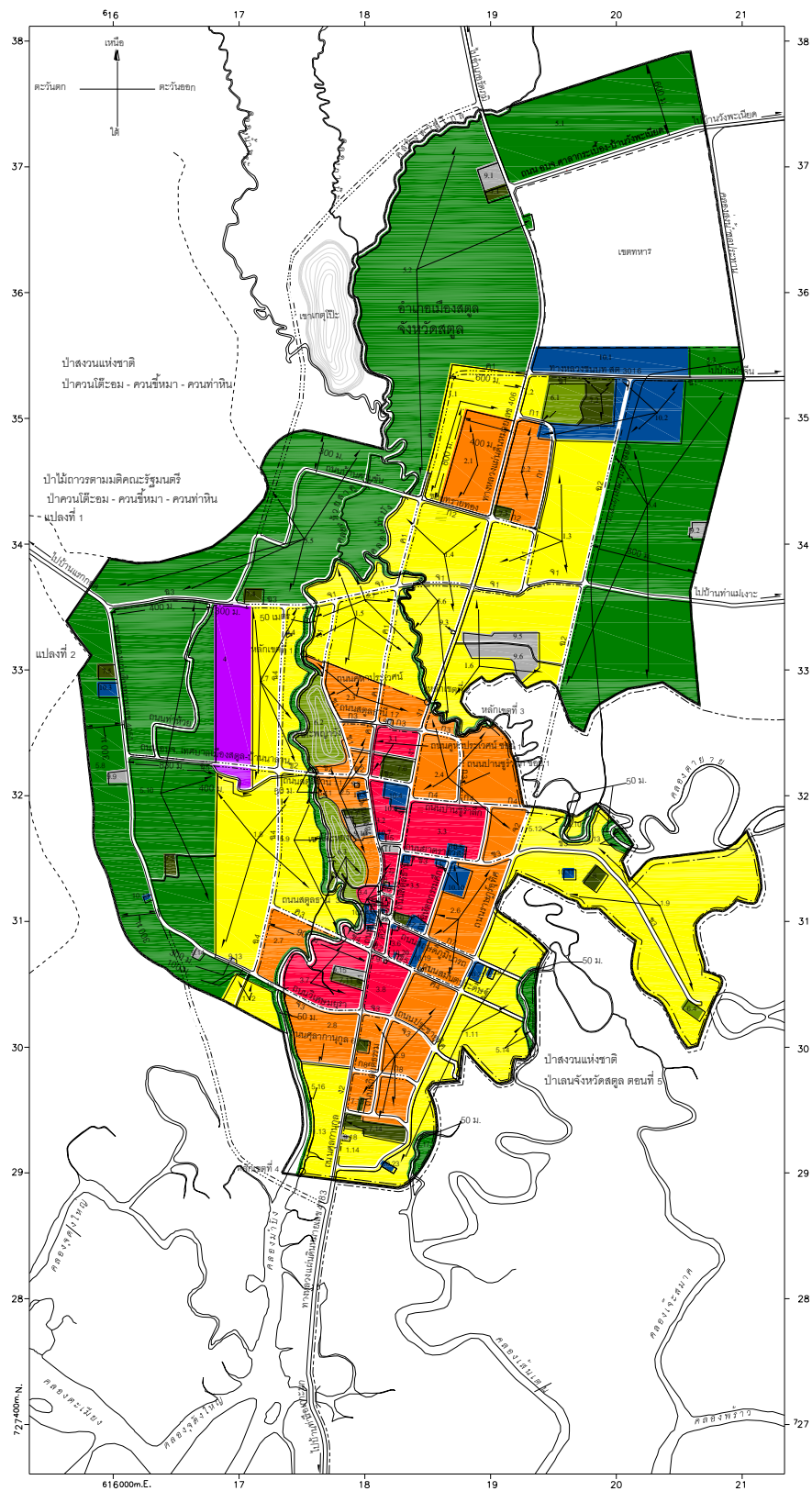
1.3.1 พื้นที่ศึกษา

- 1) ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดสตูล โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีปัญหาการขนส่งและจราจร พื้นที่ผังเมืองรวมจังหวัดสตูล และพื้นที่ธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดสตูล
- 2) จุดวิกฤตด้านความปลอดภัยการจราจรบนโครงข่ายถนนสายหลักและสายรองในพื้นที่ของจังหวัดสตูล
- 3) เส้นทางหลักของการคมนาคมของจังหวัด และอำเภอที่มีผลต่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ทั้งทางบก ทางน้ำหรือทางอากาศ
- 4) โครงข่ายการคมนาคมขนส่ง ที่เชื่อมโยงกับจุดเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการเดินทางของคนและสินค้า

1.3.2 ขอบเขตของงาน

- งานที่ 1 ศึกษาและเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบจราจรเร่งด่วน (Immediate Actions)
- งานที่ 2 การจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรจังหวัด
- งานที่ 3 การประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- งานที่ 4 การให้การสนับสนุนการติดตามและแก้ไขปัญหาราจรเร่งด่วน





รูปที่ 1.3-2 ผังเมืองรวมเมืองสตูล

1.4 แนวทางในการศึกษา

แนวทางในการศึกษาได้ดำเนินการศึกษาตามขอบเขตของงาน โดยแบ่งงานออกเป็น 4 ส่วนหลักๆ ดังนี้

- งานที่ 1 ศึกษาและเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบจราจรเร่งด่วน (Immediate Actions)
- งานที่ 2 การจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรจังหวัด
- งานที่ 3 การประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- งานที่ 4 การให้การสนับสนุนการติดตามและแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน

1.4.1 แนวทางในการศึกษางานส่วนที่ 1

ทำการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วนในพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่เมือง แบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การแก้ไขปัญหาจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบการจราจรในระยะสั้นเร่งด่วน ซึ่งสามารถดำเนินการแล้วเสร็จและบังเกิดผลทันที โดยทำการคัดเลือกบริเวณจุดที่มีปัญหาการจราจรหนาแน่นหรือมีปัญหาการจราจรติดขัด และบริเวณจุดที่มีปัญหาอุบัติเหตุการจราจรบ่อยครั้ง เพื่อทำการศึกษาวิเคราะห์สภาพปัญหาเพื่อเสนอแผนการบริหารจัดการจราจรอย่างเป็นระบบ บริเวณถนนที่มีปัญหาดังกล่าวและจัดทำรายงานผลการศึกษา และจัดทำ Focus Group เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ร่วมแสดงความคิดเห็น และจัดทำรายละเอียดแนวทางแก้ไข และแบบรายละเอียดแนวคิดของงาน/โครงการที่มีรายละเอียดเพียงพอที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปปฏิบัติในทันทีได้

ขั้นตอนงานศึกษาและเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบการจราจรในระยะสั้นเร่งด่วน

- การหาข้อมูลและคัดเลือกจุดวิกฤตด้านจราจรจากแหล่งข้อมูลในพื้นที่

การคัดเลือกจุดวิกฤตด้านจราจรภายในโครงข่ายในพื้นที่ศึกษา ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลด้านจราจรปัญหาที่เกิดขึ้น ปัญหาด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย โดยการสำรวจและเก็บข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งภายในเขตพื้นที่ศึกษาและในจังหวัด เพื่อใช้ในการวางแผนและวางมาตรการ นโยบายในการควบคุมและเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาด้านการจราจรเฉพาะหน้า เพื่อกำหนดแนวทางสำหรับการแก้ไขการจราจรเร่งด่วนในเขตพื้นที่ศึกษา

- การจัดตั้งคณะทำงาน

การศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคฯ ในแผนงานการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า โดยได้คัดเลือกผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนนผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดระบบการจราจร ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง การทาง และโยธาประชาชนในพื้นที่และเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับปัญหาดังกล่าวเข้าร่วมในคณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรเฉพาะหน้า (เร่งด่วน)

- ขั้นตอนการดำเนินการภาคสนาม

เพื่อให้ทราบถึงสภาพแวดล้อมและลักษณะทางกายภาพทั่วไปของถนนที่ทำการตรวจสอบปัญหา ทางคณะทำงานได้ทำการสำรวจและรวบรวมปัจจัยต่าง ๆ ที่อาจนำไปสู่การเกิดปัญหาจราจร การเกิดปัญหาอุบัติเหตุตามสภาพความเป็นจริงในพื้นที่ โดยการตรวจสอบประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการติดขัดของกระแสจราจร และปัญหาด้านจุดเสี่ยงอันตรายทางถนน โดยมีขั้นตอนการตรวจสอบภาคสนามดังนี้

- การถ่ายภาพ

ทำการถ่ายภาพบริเวณที่พบปัญหาที่เกิดขึ้นบริเวณจุดวิกฤต โดยถ่ายภาพบริเวณที่พบปัญหาจากตำแหน่งมุมมองหรือระดับสายตาของผู้ขับขี่ ได้แก่ ตำแหน่งที่อยู่สูงจากผิวจราจรประมาณ 1 เมตร และถ่ายภาพ ทุกๆ 100 เมตร สำหรับกรณีที่สภาพการมองเห็นไม่ดี และได้ถ่ายภาพทุกทิศทางของการจราจร รวมทั้งถ่ายภาพ สิ่งก่อสร้างหรือวัตถุใดก็ตามที่อาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ

- การทดลองเดินเท้าและขับรถผ่านบริเวณที่ศึกษา

ทำการขับรถไปบนเส้นทางที่ตรวจสอบในทุกๆ ทิศทาง นอกจากนี้ได้ทดลองเดินผ่านบริเวณจุดวิกฤตที่ได้ศึกษา โดยวิธีการนี้ได้ช่วยให้คณะทำงานสามารถเห็นข้อบกพร่องจากมุมมองของผู้ใช้ทาง และทราบถึงความคิดและความรู้สึกของผู้ใช้ทาง ซึ่งข้อมูลในส่วนนี้มีความสำคัญเทียบเท่ากับข้อมูลทางด้านวิศวกรรมจราจรอื่นๆ

- การศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้ทางบริเวณที่ศึกษา

การศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้ทางในสนาม ทำให้ทราบข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับสิ่งบกพร่องจากมุมมองของผู้ใช้ทาง ในการตรวจสอบได้ทำการบันทึกพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้องของผู้ใช้ทาง การฝ่าฝืนกฎจราจร การใช้ความเร็วเกินกำหนด ฯลฯ โดยพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่บันทึก เช่น ผู้ใช้ถนนปฏิบัติตามป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรหรือไม่ มีการขับรถแซงโดยประมาทหรือไม่ คนข้ามถนนในตำแหน่งทางข้ามหรือไม่ เป็นต้น

- การเขียนบรรยายรายละเอียดและจัดทำแบบแปลนทางแยก

การเขียนบรรยายรายละเอียดเกี่ยวกับสภาพปัญหาด้านจราจรที่ตรวจพบ ปัญหาของผู้ใช้ทางที่สังเกตพบจากการตรวจสอบ เพื่อประโยชน์ในการกำหนดมาตรการแก้ไขต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัย การติดขัดของกระแสจราจร เป็นต้น โดยในการเขียนบรรยายรายละเอียดนั้น ได้มีการร่างภาพประกอบเพื่อให้เกิดความเข้าใจและป้องกันการลืมนับประเด็นที่สำคัญ โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับระยะทั้งทางแนวดิ่งและแนวราบ รวมถึงการจัดทำแบบแปลนทางแยกและบริเวณจุดเสี่ยงอันตราย และจุดวิกฤตโดยทางคณะทำงานใช้การตั้งกล้องสำรวจเพื่อจัดทำแบบแปลนเพื่อใช้ในการดำเนินการออกแบบแก้ไขปัญหา

- ร่วมบูรณาการแก้ไขปัญหา กับคณะ อจร. ของจังหวัด

หลังจากการดำเนินการศึกษาและสรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาในพื้นที่วิกฤต หรือบริเวณที่มีปัญหาด้านการจราจรแล้วเสร็จ ดำเนินการจัดประชุมร่วมกับคณะ อจร. ของจังหวัดเพื่อสรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรเฉพาะหน้าและเร่งด่วน เพื่อให้ทางคณะ อจร. ของจังหวัดสามารถแสดงความคิดเห็นที่เหมาะสม และสรุปไปในแนวทางเดียวกันสำหรับการแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อการจัดตั้งงบประมาณเฉพาะกิจในการดำเนินการอย่างเร่งด่วนและจัดหาหน่วยงานที่รับผิดชอบนำไปดำเนินการในลำดับต่อไป

1.4.2 แนวทางในการศึกษางานส่วนที่ 2

ทำการสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร เศรษฐกิจ/สังคม/การใช้ประโยชน์ที่ดิน/ด้านผังเมืองและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำผลไปวิเคราะห์ด้านการจราจรและขนส่งและวางแผนรองรับความต้องการการเดินทางในอนาคตให้สอดคล้องกับสภาพของพื้นที่และสภาพของชุมชน สภาพการเดินทาง การขนส่งในพื้นที่ และคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทางในอนาคต รวมทั้งวิเคราะห์และประเมินโครงการเพื่อจัดทำเป็นแผนบูรณาการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด โดยจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน โดยแผนแม่บทฯ ต้องประกอบด้วยแผนงานต่างๆ ที่กำหนดระยะเวลาการดำเนินงานแล้วเสร็จในระยะสั้น (ไม่เกิน 3 ปี) และระยะกลางขึ้นไป (มากกว่า 3 ปี) เช่น

- (1) แผนงานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายการคมนาคม
- (2) แผนงานด้านการพัฒนาระบบเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรและการขนส่ง
- (3) แผนงานการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ
- (4) แผนงานด้านความปลอดภัยของการสัญจร และการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่วิกฤตของจังหวัด
- (5) แผนงานด้านการพัฒนาระบบการสัญจรเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว

ในการดำเนินงาน ได้ทำการคัดเลือกถนนที่มีปัญหาการจราจรติดขัด หรือมีความไม่สะดวกในการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ เพื่อทำการศึกษาและจัดทำแผนงานระยะสั้น การบริหารจัดการจราจรและแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ดังกล่าว รวมถึงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง โดยได้ตรวจสอบสภาพพื้นที่ หรือศึกษาแนวทางการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางที่มีอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ การจัดระบบการจราจรของยานพาหนะการจัดระบบการขนส่งมวลชน จุดจอดรถรับ-ส่ง การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง เช่น ทางเดินเท้า ทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการเดินทางที่ลดการใช้พลังงานเพื่อให้หน่วยงานปฏิบัติสามารถนำแบบเบื้องต้นดังกล่าวไปดำเนินการต่อไป

1.4.3 แนวทางในการศึกษางานส่วนที่ 3

จัดให้มีการประชุมและสัมมนา รับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชน รวมทั้งภาคประชาชนในพื้นที่ศึกษา ดังนี้

- (1) นำเสนอรายงานและสรุปผลการดำเนินงานเมื่อได้เริ่มดำเนินการ รายงานความก้าวหน้า ผลการศึกษา แนวทางการแก้ไขปัญหา แผนงาน/โครงการต่างๆ ให้กับคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัด หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของจังหวัดพิจารณาให้ข้อเสนอแนะ

(2) สัมมนาและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานในพื้นที่ของจังหวัดเพื่อรายงาน และสรุปแผนงานที่ได้ดำเนินการไปแล้วเพื่อปรับปรุงให้การดำเนินงานสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของหน่วยงานและสภาพความเป็นจริงจำนวน 2 ครั้ง ซึ่งครั้งที่ 1 เมื่อจัดทำรายงานแนวทางการแก้ไขปัญหาและการจัดระบบการจราจรในระยะเร่งด่วนเสร็จสมบูรณ์ ครั้งที่ 2 เมื่อจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์เสร็จสมบูรณ์ โดยในการจัดสัมมนา แต่ละครั้งได้มีเอกสารประกอบการสัมมนา การจัดบอร์ดแสดงวิธีการ ขั้นตอนการศึกษาและผลการศึกษาไว้ในพื้นที่สัมมนาให้เห็นอย่างชัดเจน ทั้งนี้ในการสัมมนาครั้งที่ 1 นำเสนอพื้นที่ที่มีการจราจรติดขัดและจุดวิกฤตที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งรวบรวมพื้นที่และจุดวิกฤตเพิ่มเติมจากที่ประชุมสัมมนา เพื่อบรรจุไว้ในแผนงานการแก้ไขปัญหา

1.4.4 แนวทางในการศึกษางานส่วนที่ 4

ดำเนินการติดตามและประเมินผลการแก้ไขปัญหารถติด โดยประเมินผลการดำเนินงาน ตามแผนงานการแก้ไขปัญหารถติดของโครงการเพื่อให้การแก้ไขปัญหารถติดเร่งด่วนมีความต่อเนื่องเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหารถติดเร่งด่วนนอกเหนือจากงานที่ได้ศึกษาและได้ให้ข้อเสนอแนะไว้ใน งานที่ 1-3 ในลักษณะของการให้คำปรึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้องเมื่อได้รับการมอบหมายจาก สนข. ตลอดระยะเวลาการศึกษาและหลังจากการศึกษาเสร็จสิ้นลง

บทที่ 2

กรอบแนวคิดและยุทธศาสตร์การพัฒนา และการ ทบทวนแผนงาน/โครงการ

บทที่ 2

กรอบแนวคิดและยุทธศาสตร์การพัฒนา และการทบทวนแผนงาน/โครงการ

2.1 กรอบแนวคิดและยุทธศาสตร์การพัฒนา

การศึกษาเพื่อจัดทำกรอบนโยบายด้านการขนส่งและจราจรนี้ ได้ทำการรวบรวมประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและจราจรจากรายงานการศึกษาต่างๆ ที่ผ่านมารวมทั้งนำสถิติและข้อเท็จจริง ตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรดังกล่าว

จากการสำรวจปริมาณจราจร ณ ทางแยกจุดต่างๆ รวมทั้งบนช่วงถนน ในเขตพื้นที่ศึกษา เพื่อนำข้อมูลมาใช้วิเคราะห์และคาดการณ์แนวโน้มของสภาพปัญหาด้านการขนส่งและจราจรของเมือง และการทบทวนแผนงาน/โครงการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผนวกกับวิสัยทัศน์ของการพัฒนาจังหวัดสตูลในด้านต่างๆ ตลอดจนแนวทางการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 และฉบับที่ 10 โดยมุ่งเน้นการพัฒนาที่ยั่งยืน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านเศรษฐกิจ และเพิ่มสมรรถนะของสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและจราจร คณะที่ปรึกษาจึงได้กำหนดแผนพัฒนาทางด้านการจราจรในเขตผังเมืองรวมของจังหวัดสตูล โดยแบ่งเป็น 2 ระยะ ได้แก่

1. แผนระยะสั้น 1 - 3 ปี (2554 - 2557)
2. แผนระยะกลาง 3 ปีขึ้นไป (2557 - 2563)

โดยแผนงาน/โครงการ การพัฒนาด้านการจราจร และขนส่งที่ทางที่ปรึกษาได้นำเสนอไว้ในด้านต่างๆ ดังนี้

- (1) แผนงานด้านการจัดระบบจราจรและขนส่ง
- (2) แผนงานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายการคมนาคม
- (3) แผนงานด้านการพัฒนาระบบเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรและการขนส่ง
- (4) แผนงานการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ
- (5) แผนงานด้านความปลอดภัยของการสัญจร และการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่วิกฤตของจังหวัด
- (6) แผนงานด้านการพัฒนาระบบการสัญจรเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว

โดยในแต่ละแผนงานจะมีวัตถุประสงค์ ยุทธศาสตร์ ตลอดจนแนวทางในการดำเนินการที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการประกอบการวางแผนการดำเนินการ ให้สามารถประสานงานซึ่งกันและกัน และมีแนวทางในการพัฒนาไปในทิศทางเดียวกัน โดยรายละเอียดในแต่ละโครงการจะกล่าวในหัวข้อต่อไป

2.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

จากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554) ยังคงนำปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง มาเป็นแนวปฏิบัติในการพัฒนาแบบบูรณาการ เป็นองค์รวมที่มีคนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 และฉบับที่ 9 เนื่องจากผลของการพัฒนาเศรษฐกิจทำให้โครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศขาดความสมดุล ขณะที่คุณภาพและประสิทธิภาพการผลิตยังคงเป็นข้อจำกัดของการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน อย่างไรก็ตามผลจากการพัฒนาเศรษฐกิจที่ผ่านมาประเทศไทยยังมีปัญหาความยากจนของประชาชนภายในประเทศ โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้กำหนดให้จังหวัดสตูล อยู่ในกลุ่มจังหวัดชายแดนภาคใต้ 2

ร่วมกับจังหวัดสงขลา โดยจังหวัดสตูลมีศักยภาพที่มีพื้นที่หลักในการเป็นศูนย์กลางพาราโลก ศูนย์กลางการค้า การบริการ การท่องเที่ยว การค้าชายแดน การศึกษาและการบริการสาธารณสุข มีการพัฒนาเมืองที่ขยายตัวจากการค้า การคมนาคม และการเป็นศูนย์กลางพัฒนาการศึกษา

2.1.2 ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม

1) วิสัยทัศน์ (Vision)

มุ่งมั่นพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรให้สะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ทันเวลา ทำให้ประชาชนทุกระดับสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะได้อย่างเท่าเทียมกัน พัฒนาให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทุกระบบ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการเสริมสร้างศักยภาพของประเทศสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและจราจรในภูมิภาค

2) ประเด็นยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การใช้ประโยชน์จากภาคคมนาคมเพื่อเป็นเครื่องมือผลักดันในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ และนำไปสู่ความเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค รวมทั้งรองรับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์รายพื้นที่

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการขนส่งที่มีมาตรฐาน สะดวก ปลอดภัย และเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การรักษามาตรฐานและมาตรฐานคุณภาพของบริการพื้นฐานในการขนส่งและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเพิ่มปริมาณการใช้ระบบขนส่งสาธารณะอย่างปลอดภัยและพอเพียง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน และรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 การให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการภาครัฐ และการบริการ ตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

3) เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม

- เพื่อสร้างเสริมให้เกิดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness)
- เพื่อเสริมสร้างให้เกิดประสิทธิภาพ (Efficiency) ในระบบขนส่ง
- การพัฒนาบนพื้นฐานของการกำกับดูแลและการบริหารกิจการภาครัฐที่ดี

4) ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ 1 การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพการขนส่ง เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านเศรษฐกิจ การค้า และบริการ

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้มีมาตรฐานความปลอดภัย (Safety) และเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ 3 การยกระดับความคล่องตัวในการสัญจร (Mobility) และโอกาสในการเข้าถึง (Accessibility) ระบบการขนส่งสาธารณะ

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ 4 การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพการขนส่ง เพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ 5 การเสริมสร้างสมรรถนะในการบริหารด้วยระบบการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (Governance)

5) เป้าหมายการให้บริการกระทรวงคมนาคม

- ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งที่มีความสะดวกรวดเร็ว
- ระบบขนส่งสินค้ามีต้นทุนลดต่ำลงและสามารถแข่งขันได้
- ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งที่ปลอดภัย
- ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น
- ระบบขนส่งและจราจรได้รับการบริหารจัดการให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

2.1.3 กรอบแนวคิดการพัฒนากลุ่มจังหวัด

● ยุทธศาสตร์การพัฒนา

(1) การเสริมสร้างความเข้มแข็งภาคการผลิตหลักให้เจริญเติบโตได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืนโดยพัฒนาการเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูป พัฒนาประสิทธิภาพและผลผลิตภาพการผลิตสินค้าอาหาร พัฒนาการท่องเที่ยว

(2) ขยายฐานเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มความหลากหลายของแหล่งสร้างรายได้และการจ้างงานให้แก่ภาคโดยพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านภายใต้กรอบโครงการ JDS และกรอบโครงการ IMT-GT พัฒนารองรับการขยายการลงทุนอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพของประเทศ และพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางทะเล

(3) พัฒนาคณะและสังคมให้มีคุณภาพและมีภูมิคุ้มกันที่ดีเพื่อเสริมสมรรถนะการพัฒนา โดยการพัฒนาความรู้ คุณธรรม และสุขภาวะ การสร้างความมั่นคงในการดำรงชีวิตของคนจน คนด้อยโอกาสให้สามารถพึ่งตนเองได้ การพัฒนาศักยภาพคนเพื่อเพิ่มผลผลิตภาพการผลิตและเพิ่มโอกาสด้านอาชีพและรายได้ และการอำนวยความสะดวกและสร้างภูมิคุ้มกันแก่คนกลุ่มเสี่ยงเพื่อแก้ปัญหาความไม่สงบในจังหวัดชายแดนภาคใต้

(4) เสริมสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและสังคมระดับชุมชน โดยสร้างกระบวนการเรียนรู้ เพื่อสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสู่การพึ่งตนเอง พัฒนาเศรษฐกิจชุมชนโดยการเพิ่มโอกาสการมีรายได้จากทรัพยากรในท้องถิ่น และส่งเสริมการใช้กระบวนการชุมชนเข้มแข็งเพื่อสร้างสันติสุขโดยเฉพาะการใช้กระบวนการชุมชนเข้มแข็งแก้ไขปัญหา ยาเสพติด

(5) ฟื้นฟูและบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อรักษาสสมดุลเชิงนิเวศอย่างยั่งยืน โดยฟื้นฟูและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติเพื่อรักษาความสมดุลเชิงนิเวศน์ สร้างความอุดมสมบูรณ์ทรัพยากรธรรมชาติให้เป็นฐานการผลิตอย่างยั่งยืน และควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อลดผลกระทบด้านคุณภาพชีวิต

● ทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัด

(1) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ประกอบด้วย ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และพัทลุง เน้นการพัฒนาฐานอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตจากน้ำมันปาล์ม พัฒนาการปลูกข้าวและการเลี้ยงปศุสัตว์ พัฒนาการเกษตรยั่งยืนเพื่อผลิตสินค้าเกษตรเชิงคุณภาพ พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์บริเวณชายฝั่งทะเล และการเตรียมความพร้อมพื้นที่ที่มีศักยภาพรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ ๆ

(2) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ประกอบด้วย ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ และตรัง เน้นการรักษาความมีมนต์เสน่ห์ของศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางทะเล เพิ่มความหลากหลายของกิจกรรมการท่องเที่ยวและบริการ พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลและบนบก และพัฒนาบุคลากรรองรับการท่องเที่ยว

(3) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายเลน ประกอบด้วย สงขลา สตูล ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส เน้นการคุ้มครองความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกเพื่อเสริมสร้างความเชื่อมั่นในอำนาจรัฐ และสร้างภูมิคุ้มกันแก่คน

กลุ่มเสี่ยงโดยเฉพาะการช่วยเหลือเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบ การเสริมสร้างความมั่นคงด้านอาชีพและรายได้แก่ผู้มีรายได้น้อย การพัฒนาคุณภาพคนเพื่อสร้างโอกาสการมีงานทำและยกระดับคุณภาพชีวิต การเสริมสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและพัฒนาความร่วมมือกับต่างประเทศ และการบริหารจัดการเขตพัฒนาพิเศษเฉพาะกิจจังหวัดชายแดนภาคใต้

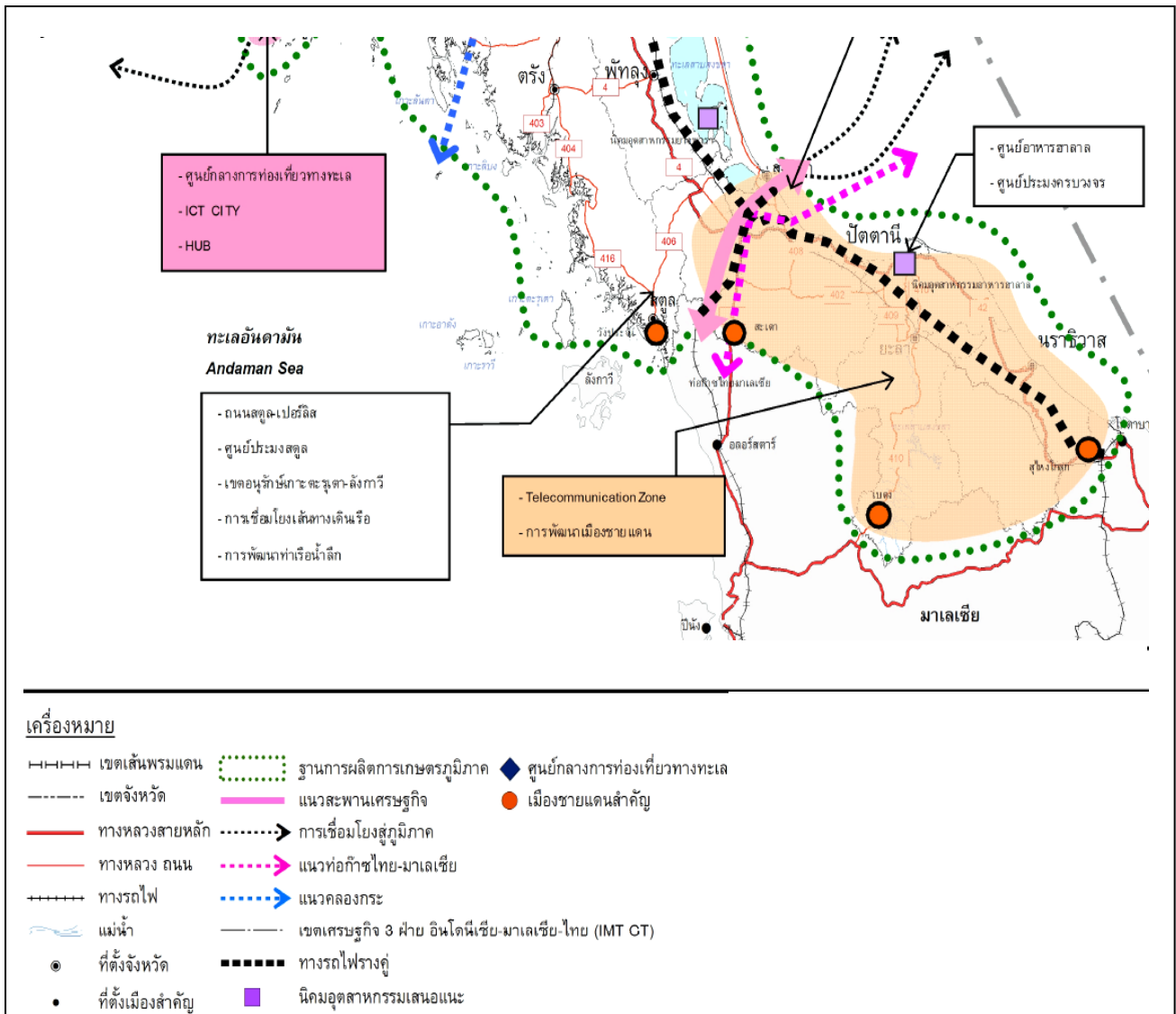
- **โครงการที่สำคัญ (Flagship Project)**

โครงการพัฒนาสงขลาเป็นศูนย์กลางการผลิตการแปรรูปและค้าขายพาราของประเทศ

- (1) โครงการพัฒนาสุราษฎร์ธานีเป็นศูนย์กลางการผลิตและแปรรูปปาล์มน้ำมันแบบครบวงจร
- (2) โครงการพัฒนากลุ่มน้ำปากพนังและกลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลาเป็นอยู่ชาวอู่น้ำ
- (3) โครงการพัฒนาธุรกิจบริการกลุ่ม Mice และ Marina เกาะภูเก็ต
- (4) โครงการพัฒนาอุตสาหกรรมอาหารฮาลาลในจังหวัดชายแดนภาคใต้
- (5) โครงการแก้ไขปัญหาความยากจนเชิงบูรณาการในจังหวัดชายแดนภาคใต้
- (6) โครงการพัฒนาแรงงานในจังหวัดชายแดนภาคใต้เพื่อไปทำงานในต่างประเทศ
- (7) โครงการพัฒนาข้าวสังข์หยดเป็นสินค้าเชิงคุณภาพ
- (8) โครงการผลิตสินค้าอาหารฮาลาลระดับชุมชนในจังหวัดชายแดนภาคใต้แบบครบวงจร
- (9) โครงการอ่าวปัตตานี (ฟื้นฟูความอุดมสมบูรณ์ของชายฝั่งทะเล)
- (10) โครงการฟื้นฟูการทำนาในพื้นที่นาร้างในจังหวัดชายแดนภาคใต้

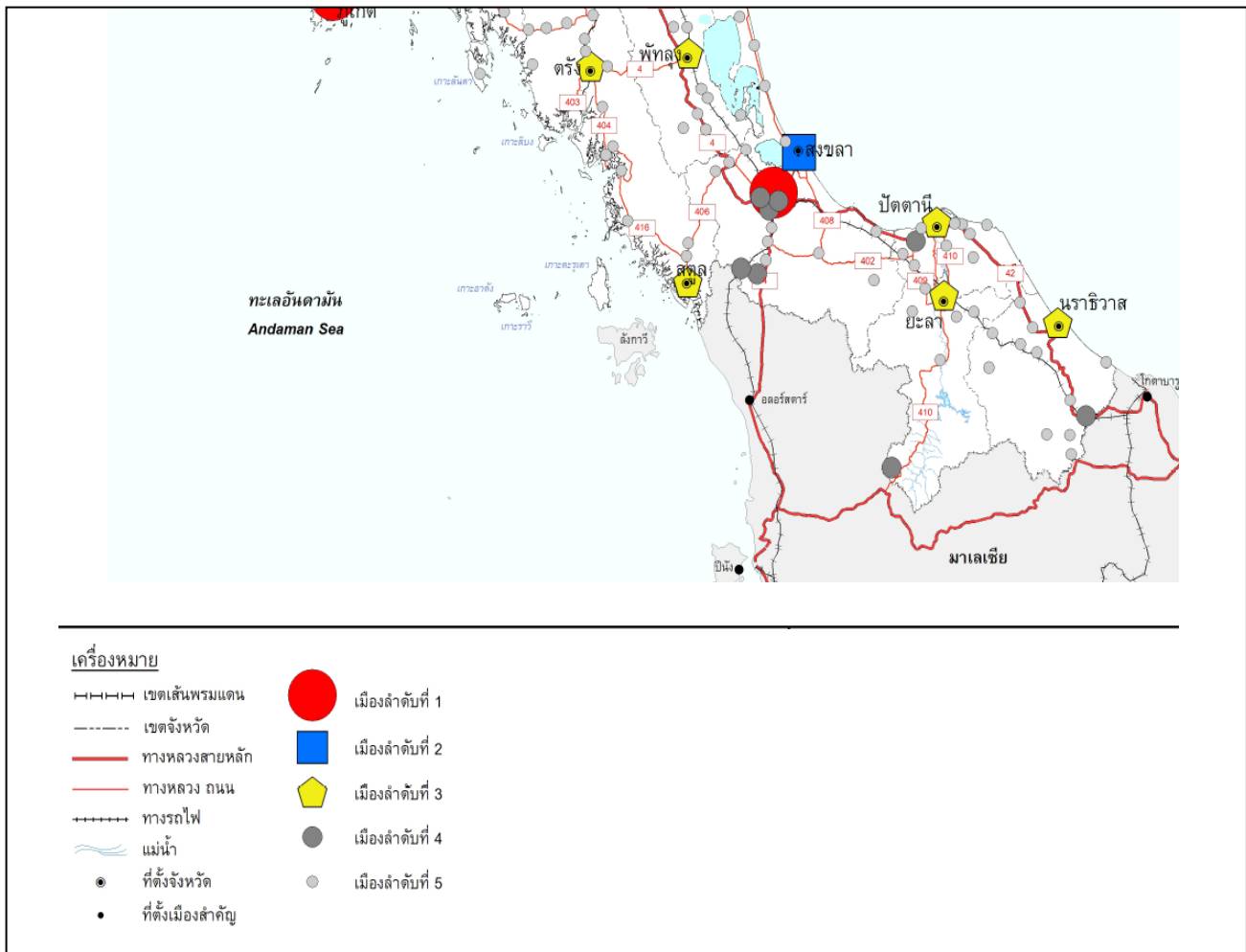
และจากผังนโยบายการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ กำหนดให้จังหวัดสตูลเป็นกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน 2 ร่วมกับจังหวัดสงขลาที่มีบทบาทในการเชื่อมโยงฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน โดยเชื่อมต่อท่าเรือหลัก รวมทั้งมีบทบาทเป็นศูนย์กลางการค้า การบริการ การท่องเที่ยวและการค้าชายแดนทางด้านสะเดา และปาดังเบซาร์ โดยยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อเป็นเป้าหมายศูนย์กลางของอินโดจีน ที่ต้องการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของจังหวัดสตูล ได้แก่ การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดสตูล และรัฐเปอรลิส มาเลเซีย การเชื่อมโยงเส้นทางเดินเรือ และการพัฒนาท่าเรือหลักที่ปากบารา (**แสดงในรูปที่ 2.1-1**) ในส่วนของการจัดลำดับเมืองพบว่าเทศบาลเมืองสตูลเป็นเมืองลำดับที่ 2 ที่มีประชากรมากกว่า 20,000 คน (พ.ศ. 2551) โดยชุมชนในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่มีความได้เปรียบในด้านที่ตั้ง เป็นศูนย์กลางการบริหารราชการระดับจังหวัด มีที่ตั้งติดกับทางหลวงสายหลักและสายรองทำให้มีการคมนาคมสะดวกและเป็นศูนย์กลางการคมนาคมระหว่างจังหวัด รวมเป็นศูนย์กลางการค้าและการบริการแก่ชุมชนโดยรอบ ทางด้านสังคมเป็นที่ตั้งของโรงพยาบาลจังหวัด เป็นต้น (**แสดงในรูปที่ 2.1-2**)

จากแนวทางในการพัฒนาเมืองขนาดกลางอย่างเช่นจังหวัดสตูล ในระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2551 – พ.ศ. 2565) ได้วางแผนในการพัฒนาระบบเมืองให้มีบทบาทแตกต่างกันไป เพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างพื้นที่เมืองและชนบท การเสริมสร้างชุมชนขนาดกลางและขนาดเล็กให้ได้รับการพัฒนาจึงมีความสำคัญในฐานะที่เป็นกลไกสำคัญในการกระจายความเจริญ เพื่อนำไปสู่การเจริญเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ โดยมีรายละเอียดดังนี้



ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2552

รูปที่ 2.1-1 แสดงโครงการพัฒนาตามแผนพัฒนาระหว่างประเทศ



ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2552

รูปที่ 2.1-2 แสดงลำดับเมืองชุมชนเมืองของภาคใต้ พ.ศ. 2549

แนวทางในการพัฒนาเมืองขนาดกลาง ในระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2551 – พ.ศ. 2565)

1. วางผังเมือง จัดระเบียบการพัฒนาและจัดการพื้นที่ เพื่อชี้นำแนวโน้มการพัฒนา และกำกับการใช้ที่ดินให้เหมาะสม สนับสนุนการพัฒนาเมืองแบบกระชับ (Compact) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พื้นที่เมือง และจัดทำโครงการพัฒนาและกำกับการพัฒนาให้เป็นไปตามผังเมือง

2. เสริมสร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจของเมือง โดยการประสานการพัฒนาพื้นที่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมและขนส่ง เทคโนโลยีการสื่อสารโทรคมนาคม และระบบการศึกษาที่ทันสมัย เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต โดยคำนึงถึงการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

3. พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่รวดเร็ว มีคุณภาพเชื่อมโยงภายในเมือง และระหว่างกลุ่มเมือง

4. จัดระบบสาธารณูปโภคโดยเฉพาะอย่างยิ่งน้ำประปา โทรศัพท์สาธารณะ และไฟฟ้ารวมทั้งไฟสาธารณะอย่างเพียงพอและเหมาะสมกับความต้องการของชุมชน

5. พัฒนา และปรับปรุงบริการทางด้านสังคม ทั้งการศึกษาและสาธารณสุขให้มีคุณภาพได้มาตรฐาน และเข้าถึงง่ายทั้งโดยชาชนบทและชาวเมือง

ทั้งนี้ นโยบายการพัฒนาพื้นที่ในจังหวัดสตูลได้แบ่งบทบาทชุมชนที่แตกต่างกันไป ตามตารางดังนี้

2.1.4 กรอบแนวคิดในการพัฒนาจังหวัดสตูล

• ยุทธศาสตร์การพัฒนาระดับจังหวัด

วิสัยทัศน์จังหวัดสตูล

การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เกษตรได้มาตรฐาน เมืองสวรรค์ชายแดนใต้”

Eco-Tourism, Green Agriculture and Border-Southern of the Paradise.

เป้าประสงค์

1. ชุมชนและผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวมีศักยภาพในการพัฒนาการท่องเที่ยวของตนให้ได้มาตรฐานสากลได้การท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่หลากหลาย รวมถึงจังหวัดสามารถประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวและสร้างสรรค์กิจกรรมให้ตรงกลุ่มเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ
2. ภาคการผลิตสามารถพัฒนาผลผลิตและสินค้าเกษตรให้ได้มาตรฐานรองรับความต้องการทั้งในประเทศและต่างประเทศโดยเฉพาะการรองรับผลิตภัณฑ์ฮาลาล
3. ประชาชนมีระดับการศึกษาและมีโอกาสในการเรียนรู้มากขึ้น ชุมชนเข้มแข็ง สังคมเป็นสังคมแห่งการเรียนรู้ อยู่ร่วมกันอย่างสันติสุข
4. ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้รับการบริหารจัดการให้มีความยั่งยืน โดยชุมชนจนเกิดความหวงแหนของชุมชนในการร่วมอนุรักษ์ ปกป้อง ปรามปราบ พินทุ ให้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเกิดความสมบูรณ์มีความสมดุลต่อระบบนิเวศเศรษฐกิจและไม่เกิดมลภาวะ
5. เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง และระบบสนับสนุนอื่นๆ ในพื้นที่ให้มากขึ้นเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันกับต่างประเทศ และสนับสนุนการเป็นประตูการค้าภาคใต้ชายแดนรวมทั้งดึงดูดการลงทุนมาสู่พื้นที่

พันธกิจ

1. เร่งสร้างความเข้าใจ และกระตุ้นการท่องเที่ยวของจังหวัดให้เป็นเชิงนิเวศที่มีความหลากหลายให้ได้มาตรฐานระดับสากลเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ
2. เสริมสร้างศักยภาพของเกษตรกรในการพัฒนาผลผลิตและสินค้าเกษตรให้ได้มาตรฐานรองรับความต้องการทั้งในประเทศและต่างประเทศ
3. ยกระดับความรู้ของประชาชนและชุมชนให้เข้มแข็ง ก่อให้เกิดสังคมแห่งการเรียนรู้และอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุข
4. ส่งเสริมกระบวนการมีส่วนร่วมชุมชนในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้ยั่งยืนเป็นทุนทางสังคมในรุ่นต่อไป
5. สนับสนุนการพัฒนาการขนส่ง เชื่อมโยงการท่องเที่ยว เกษตรกรรมและการค้าชายแดนฝั่งอันดามันด้วยระบบ Logistic
6. พัฒนากลไกในการบริหารจัดการของภาครัฐให้มีประสิทธิภาพเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์ของจังหวัดให้บรรลุผล

ประเด็นยุทธศาสตร์

1. พัฒนาการท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่หลากหลายให้ได้มาตรฐานระดับสากลและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
2. พัฒนาผลผลิตและสินค้าเกษตรให้ได้มาตรฐานรองรับความต้องการทั้งในประเทศและต่างประเทศ

3. พัฒนาสังคมแห่งการเรียนรู้ภายใต้วัฒนธรรมที่หลากหลาย ชุมชนและประชาชนเข้มแข็ง อยู่ร่วมกันอย่างสันติสุข
4. บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้ยั่งยืนภายใต้กระบวนการมีส่วนร่วมชุมชน
5. พัฒนาระบบ Logistic เพื่อสนับสนุนการขนส่ง การท่องเที่ยว เกษตรกรรมและการค้าชายแดนฝั่งอันดามัน

ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 1 พัฒนาการท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่หลากหลายให้ได้มาตรฐานระดับสากลและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

- | | |
|------------------|--|
| ตัวชี้วัด | <ol style="list-style-type: none"> 1. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นจำนวนแหล่งท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐานสากล 2. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของรายได้จากการท่องเที่ยว |
| กลยุทธ์ | <ol style="list-style-type: none"> 1. พัฒนาท่องเที่ยวของจังหวัดให้ได้มาตรฐานสากล รวมถึงพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการด้านการท่องเที่ยวให้เพียงพอ และปลอดภัยในราคาที่เป็นธรรม 2. พัฒนาชุมชน ผู้ประกอบการและบุคลากรด้านการท่องเที่ยวให้มีความสามารถในการแข่งขัน 3. พัฒนากิจกรรมทางการท่องเที่ยวให้ตรงกับความต้องการของตลาดพร้อมทั้งประชาสัมพันธ์และจัดตลาดการท่องเที่ยว |

ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 2 พัฒนาผลผลิตและสินค้าเกษตรให้ได้มาตรฐานรองรับความต้องการทั้งในประเทศและต่างประเทศ

- | | |
|------------------|--|
| ตัวชี้วัด | <ol style="list-style-type: none"> 1. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของฟาร์มที่ได้รับรองมาตรฐานที่จำเป็นต่อความต้องการของตลาด 2. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของมูลค่าเพิ่มของผลผลิตและสินค้าเกษตร |
| กลยุทธ์ | <ol style="list-style-type: none"> 1. วางระบบการพัฒนาภาคเกษตรกรรมและภาคผลิต อย่างเป็นระบบและมีแบบแผนเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด 2. จัดเตรียมระบบโครงสร้างพื้นฐานทางการเกษตร เช่น แหล่งน้ำ โรงงาน ปุ๋ยอินทรีย์ชุมชนและอื่นๆ ให้สอดคล้องกับความต้องการเปลี่ยนแปลงของประเทศและรองรับการผลิตผลิตภัณฑ์ฮาลาล 3. สร้างภาพลักษณ์ที่ดีเป็นที่ยอมรับจากทุกภาคส่วนต่อผลผลิตและสินค้าเกษตรของจังหวัด 4. ส่งเสริมเกษตรกร สถาบันเกษตรกรและวิสาหกิจชุมชนให้เข้มแข็ง 5. ส่งเสริมการลดต้นทุนการผลิต และเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต โดยใช้ปุ๋ยอินทรีย์และการควบคุมป้องกัน และกำจัดโรค และศัตรูผลผลิตทางการเกษตรโดยไม่ใช้สารเคมี |

ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 3 พัฒนาสังคมแห่งการเรียนรู้ภายใต้วัฒนธรรมที่หลากหลายชุมชนและประชาชนเข้มแข็ง อยู่ร่วมกันอย่างสันติสุข

- | | |
|------------------|---|
| ตัวชี้วัด | <ol style="list-style-type: none"> 1. จำนวนหนี้สินเฉลี่ยต่อครัวเรือนรายปีลดลง 2. อัตราการป่วยด้วยโรคที่สำคัญ เช่น ความดันโลหิตสูง เบาหวาน การฆ่าตัวตายสำเร็จ ลดลง 3. จำนวนปีการศึกษาเฉลี่ยของประชากร อายุ 15 ปี ขึ้นไป (ปี) 4. ร้อยละจำนวนคนอายุ 6 ปีขึ้นไปเข้าร่วมปฏิบัติกิจกรรมทางศาสนา ศิพวัฒนธรรม 5. ร้อยละที่ลดลงของคดีอุกฉกรรจ์ และสะเทือนขวัญ 6. ระดับความสำเร็จของการลดอุบัติเหตุจราจรทางบก |
|------------------|---|

7. จำนวนลานกิจกรรมสำหรับเด็กและเยาวชน
8. เพิ่มกองทุนสวัสดิการชุมชน

กลยุทธ์

1. ส่งเสริมให้ประชาชนมีโอกาสในการพัฒนาความรู้ของสูงขึ้น โดยพัฒนาระบบสนับสนุนให้เพียงพอ สอดคล้องกับความต้องการของตลาด
2. ส่งเสริมกระบวนการมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนให้เข้มแข็ง โดยยึดหลักประชาธิปไตยและศาสนาเป็นหลักในการพัฒนา สามารถสืบสานประเพณี วัฒนธรรมอันดีงานและภูมิปัญญาท้องถิ่นไว้ให้เป็นทุนทางสังคมต่อไป
3. เสริมสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน สุขภาพ รายได้ ที่อยู่อาศัย เพื่อให้เกิดความมั่นคงในการดำรงชีวิต
4. ส่งเสริมองค์กรภาครัฐและภาคีประชาชนดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาลและเร่งพัฒนาศักยภาพเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง
5. ประสานความร่วมมือจากทุกภาคส่วน เพื่อส่งเสริมให้สตูล เป็นเมืองที่สงบ ร่มเย็น เรียบง่ายและมีค่านิยมแห่งการเรียนรู้

ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 4 บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้ยั่งยืนภายใต้กระบวนการมีส่วนร่วมชุมชน

ตัวชี้วัด

1. จำนวนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ได้รับการบริหารจัดการเพิ่มขึ้น

กลยุทธ์

1. ส่งเสริมความร่วมมือของทุกภาคส่วนในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ
2. เพิ่มศักยภาพชุมชนในการร่วมรักษา อนุรักษ์ ปกป้อง ปรามปราบ พินทุ ให้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เกิดความสมบูรณ์ มีความสมดุลต่อระบบนิเวศและไม่เกิดมลภาวะ
3. พัฒนาระบบในการตรวจสอบและเฝ้าระวังการทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทั้งฝีมือมนุษย์และภัยธรรมชาติรวมถึงระบบติดตามในการแก้ไขปัญหาเร่งด่วนที่เกิดจากทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมถูกทำลาย

ประเด็นยุทธศาสตร์ ที่ 5 พัฒนาระบบ Logistic เพื่อสนับสนุนการขนส่ง การท่องเที่ยว เกษตรกรรมและการค้าชายแดน ฝั่งอันดามัน

ตัวชี้วัด

1. จำนวนโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง และระบบสนับสนุนอื่นๆ ที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่
2. จำนวนโครงข่ายบริการพื้นฐานบริเวณเขตเศรษฐกิจชายแดนให้ได้มาตรฐานและสอดคล้องกับความต้องการ

กลยุทธ์

1. เร่งรัดสนับสนุน สร้างความเข้าใจกับชุมชนเพื่อร่วมในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เหมาะสมในการขนส่ง และกระจายสินค้าไปยังจังหวัดหรือกลุ่มจังหวัดใกล้เคียงได้ รวมถึงประเทศมาเลเซีย โดยสะดวก รวดเร็ว และประหยัด

2. พัฒนาโครงข่ายบริการพื้นฐานบริเวณเขตเศรษฐกิจชายแดนให้ได้มาตรฐานและสอดคล้องกับความต้องการ

● ยุทธศาสตร์การพัฒนาระดับการปกครองส่วนท้องถิ่น

1. วิสัยทัศน์ของเทศบาลเมืองสตูล

**“เมืองสตูลน่าอยู่ เขตวัฒนธรรม ก้าวนำการศึกษา ปวงประชาเป็นมิตร
เศรษฐกิจรุ่งเรือง ประตുമืองชายแดน”**

โดยในแต่ละประโยคให้ความสำคัญที่มีรายละเอียดดังนี้

(1) **เมืองสตูลน่าอยู่** หมายถึง เมืองสตูลเป็นเมืองที่มีการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานดี เช่น ถนน ท่อระบายน้ำ ไฟฟ้าสาธารณะ ประปา ครบถ้วนสมบูรณ์ ทั้งสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ สภาพภูมิทัศน์ของเมืองสวยงาม มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย สะอาด ปราศจากมลพิษต่าง ๆ มีการจัดการสิ่งแวดล้อม อย่างเป็นระบบ มีการให้บริการด้านสาธารณสุขอย่างทั่วถึง ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีสุขภาพดี ทั้งร่างกายและจิตใจ และมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

(2) **เขตวัฒนธรรม** หมายถึง เมืองสตูลเป็นสังคมแห่งการเชิดชูศิลปะ วัฒนธรรม ประเพณี และภูมิปัญญาท้องถิ่นอันหลากหลาย ซึ่งเป็นศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ผสมผสานให้มีความโดดเด่นเป็นเอกลักษณ์ของเมืองสตูล รวมทั้งร่วมกันอนุรักษ์ และสืบสานมรดกทางศิลป วัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิตของชาวสตูล และภูมิปัญญาท้องถิ่นอันดีงามให้คงอยู่ต่อไป

(3) **ก้าวนำการศึกษา** หมายถึง เมืองสตูลเป็นสังคมที่มีการพัฒนาด้านการศึกษา และภาษาต่างประเทศ ควบคู่ไปกับการเปลี่ยนแปลงในยุคโลกไร้พรมแดน หรือยุค IT (Information Technology) เป็นสังคม แห่งการเรียนรู้ และภูมิปัญญาท้องถิ่น มีการพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอนและสื่อการเรียนการสอนต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์

(4) **ปวงประชาเป็นมิตร** หมายถึง เมืองสตูลเป็นสังคมที่มีความรัก ความเอื้ออาทร ความอบอุ่น ความสามัคคี ประชาชนมีความประพฤติ ปฏิบัติตนตามกฎหมาย มีคุณธรรม จริยธรรม เอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ และมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี ในการดำเนินชีวิต และเป็นสังคมที่ส่งเสริมบทบาทการมีส่วนร่วมของประชาชน ในการพัฒนาทุกด้าน

(5) **เศรษฐกิจรุ่งเรือง** หมายถึง เมืองสตูลเป็นสังคมที่มีการส่งเสริมให้มีการนำทรัพยากรที่อยู่ในท้องถิ่น และภูมิปัญญาของท้องถิ่นเป็นแนวทางในการประกอบอาชีพ ส่งเสริมและเสริมสร้างศักยภาพ โอกาส ให้เกิดการผลิตรายงานประจำปี ๒๕๖๒ การจ้างงานในท้องถิ่น เพื่อให้ประชาชนมีรายได้เพิ่มหรือเป็นอาชีพเสริม

(6) **ประตูเมืองชายแดน** หมายถึง เมืองสตูลเป็นเมืองชายแดนที่มีความเจริญรุ่งเรืองเมืองหนึ่งที่เป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้า การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์ มีระบบเศรษฐกิจที่หลากหลาย ภายใต้กรอบการพัฒนา “เศรษฐกิจพอเพียง” และการพัฒนาของโครงการ IMT – GT

2. ยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาของเทศบาลเมืองสตูล

(1) **ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน:** มุ่งพัฒนาลักษณะ และโครงสร้างทางกายภาพของเมือง ที่ได้มาตรฐาน ส่งเสริมการใช้ที่ดินให้เกิดประโยชน์ ตามกรอบผังเมือง พัฒนา และให้บริการ ด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ แก่ประชาชน ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา เช่น จัดระบบการจราจรให้ครอบคลุมพื้นที่ ขยายเขต

ไฟฟ้าสว่าง ประปาสาธารณะให้ทั่วถึง และก่อสร้างปรับปรุง บำรุงรักษาถนน สะพาน ทางเท้า และวางระบายน้ำให้ได้มาตรฐาน

(2) **ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อมและการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ:** มุ่งเน้นการรักษาสิ่งแวดล้อม ให้มีสภาพที่ดี สมดุล ยั่งยืน โดยให้องค์กรที่เกี่ยวข้อง มีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ เช่น สร้างจิตสำนึกให้ประชาชนตระหนักปัญหาสิ่งแวดล้อม และบำบัด พื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

(3) **ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ:** มุ่งเน้นการส่งเสริม สนับสนุนการท่องเที่ยว และการประกอบอาชีพ ประเภทต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนมีรายได้เพิ่ม หรือ เป็นอาชีพเสริมภายใต้ทรัพยากรที่มีอยู่ในท้องถิ่น ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา เช่น พัฒนาและส่งเสริมอาชีพให้แก่ประชาชน และสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ โดยการปรับปรุงพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว

(4) **ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านสังคม:** มุ่งเน้นการปรับปรุงคุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ ของประชาชน ให้อยู่ดีกินดี ครอบคลุม อบอุ่น ชุมชนเข้มแข็ง ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา

(5) **ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านการเมืองการบริหาร:** มุ่งเน้นการส่งเสริมพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของบุคลากร ระบบบริหารจัดการ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา

(6) **ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน:** โดยการประชาสัมพันธ์ในเชิงรุก เสริมสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ส่งเสริม สนับสนุน การรับฟังความคิดเห็น จากประชาชนโดยเปิดเผย โดยการนำหลักประชาพิจารณ์ หรือการจัดเวทีประชาคม มาปฏิบัติ

3. พันธกิจของเทศบาลเมืองสตูล

(1) จัดให้มีการปรับปรุง ถนน ตรอก ซอย และวางระบายน้ำ ให้ได้มาตรฐาน ครอบคลุมพื้นที่ และเป็นไป ตามที่ผังเมือง กำหนดขยายเขตไฟฟ้าและประปาสาธารณะ ให้ครอบคลุมพื้นที่ตามความจำเป็น

(2) ส่งเสริมและเสริมสร้างจิตสำนึกให้กับประชาชน ในการช่วยกันรักษาความสะอาด ความเป็นระเบียบเรียบร้อย ของบ้านเมือง และบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม

(3) ส่งเสริม สนับสนุน และปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยว ให้มีลักษณะการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

(4) ส่งเสริม สนับสนุน และสร้างค่านิยมที่ดี ให้ประชาชนเห็นคุณค่าของศิลปะ วัฒนธรรม ประเพณี และภูมิปัญญาท้องถิ่น

(5) ส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน

(6) ส่งเสริม และพัฒนาการกีฬา และกิจกรรมนันทนาการ

(7) ส่งเสริม และพัฒนาการศึกษา

(8) ส่งเสริมความเข้มแข็งของระบบเศรษฐกิจชุมชน เพื่อสร้างรายได้ให้กับท้องถิ่น และส่งเสริมธุรกิจการค้าชายแดน กับประเทศเพื่อนบ้าน

(9) ส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมท้องถิ่น ในฐานะผู้รับผิดชอบร่วมกัน

(10) ปรับปรุง พัฒนา ประสิทธิภาพ และสร้างจิตสำนึกในการปฏิบัติงานของบุคลากร โดยนำหลักธรรมาภิบาล และเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการ

(11) ส่งเสริม สนับสนุน การรักษาความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

(12) การกำหนดจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนา คือ การกำหนดจุดมุ่งหมาย หรือผลสำเร็จที่ต้องการหลังจากที่ทราบพันธกิจแล้ว เป็นการอธิบายว่าพันธกิจในส่วนที่จะทำขึ้นนั้นเพื่ออะไร ในลักษณะที่สามารถวัดความก้าวหน้าของการปฏิบัติงานได้ มีการกำหนดตัวชี้วัด และเป้าหมายการดำเนินงานที่ชัดเจน ซึ่งเทศบาลเมืองสตูลได้กำหนดจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาไว้ดังนี้

4. จุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาท้องถิ่น

ประชาชนได้รับความสะดวกด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการอย่างทั่วถึงและได้มาตรฐาน

- (1) ท้องถิ่นมีสภาพภูมิทัศน์ที่ดี สิ่งแวดล้อมปราศจากมลภาวะ
- (2) มีแหล่งท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐาน สามารถดึงดูดใจนักท่องเที่ยว
- (3) ประชาชนมีคุณธรรม จริยธรรม และให้ความสำคัญในคุณค่าของศิลปะ วัฒนธรรม ประเพณี และภูมิปัญญาท้องถิ่น
- (4) ประชาชนมีอาชีพ และรายได้พอเพียง
- (5) นักเรียนได้รับการศึกษาภาคบังคับ และมีโอกาสได้รับการศึกษาในระดับสูงขึ้น
- (6) นักเรียนและประชาชน ได้รับการเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพด้านการเล่นกีฬา เพื่อรองรับการแข่งขันกีฬา ในระดับต่างๆ
- (7) ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี
- (8) การบริหารจัดการองค์กรเป็นไปตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี
- (9) ประชาชนมีความมั่นคง ปลอดภัย ในชีวิตและทรัพย์สิน

5. สรุปประเด็นการศึกษาแผนพัฒนา ยุทธศาสตร์ โครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

จากแผนพัฒนาระดับภูมิภาคในภาคใต้ ได้สรุปประเด็นแผนพัฒนา และโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดสตูล โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) **แผนพัฒนาพื้นที่สะพานเศรษฐกิจตอนล่าง:** จังหวัดสตูล-สงขลาได้มีการจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่สะพานเศรษฐกิจลักษณะบูรณาการ โดยการจัดทำผังพัฒนาพื้นที่ท่าเรือน้ำลึกปากบารา และเขตประกอบการหลังท่าเรือ โดยเน้นอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรและอาหาร พัฒนาการท่องเที่ยว

(2) **แผนงานวางแผนพัฒนากลุ่มเมือง (Sub-Regional Plan) ระหว่างกลุ่มเมืองพัทลุง-สงขลา-สตูล**

- ปรับปรุงโครงข่ายถนนและการขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมืองให้เชื่อมโยง
- พัฒนาศูนย์กลางขนส่งระดับเมืองเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มเมืองศูนย์กลางระดับรองกับเมืองศูนย์กลางหลัก

(3) **แผนงานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และสถานีขนส่งที่สะดวก ปลอดภัย และได้มาตรฐาน**
ระหว่างกลุ่มเมืองพัทลุง-สงขลา-สตูล

- วางแผนและจัดระบบขนส่งสาธารณะ สถานีขนส่งที่สะดวก ปลอดภัย และได้มาตรฐานสำหรับการขนส่งในเขตเมืองและระหว่างกลุ่มเมือง

(4) **แผนงานพัฒนาชุมชนเมืองระหว่างกลุ่มเมืองพัทลุง-สงขลา-สตูล**

- จัดระเบียบการพัฒนาและจัดการพื้นที่ใช้ประโยชน์ที่ดินกับการใช้ที่ดินให้เหมาะสมส่งเสริมการพัฒนาเมืองแบบกระชับอย่างต่อเนื่อง

- พื้นฟูชุมชนที่พักอาศัย ย่านธุรกิจ แหล่งมรดกทางวัฒนธรรมและพื้นที่สิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง

(5) **แผนงานพัฒนางจรเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างกลุ่มเมืองพัทลุง-สงขลา-สตูล**

- การพัฒนางจรการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงระหว่างศูนย์กลางระดับรองและเชื่อมโยงกับพื้นที่ท่องเที่ยวหลัก
- การพัฒนางจรการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามัน กับอ่าวไทย

2.2 การทบทวนแผนงาน/โครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลและแผนการพัฒนาของจังหวัดสตูลในหน่วยงานต่างๆ สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนแม่บทฯ จ.สตูลในครั้งนี้ ข้อมูลที่ได้มาจากหน่วยงานต่างๆ อาทิเช่น แขวงทางหลวงสตูล สำนักงานเทศบาลเมืองสตูล สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 5 สาขาสตูล สถานีตำรวจภูธรเมืองสตูล สำนักงานจังหวัดสตูล สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร และสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองสตูล เป็นต้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.2.1 การทบทวนแผนงาน/โครงการ ของกรมทางหลวง

- โครงการก่อสร้างทางสาย บ.ฉลุง-ละงู ตอน 3 ส่วนที่ 1
สาย ฉลุง-ละงู กม.24+000 – กม.37+039.04 และสาย ละงู-ทุ่งหว้า กม.4+000 – กม.8+500 ระยะทางรวม 17.53904 กม. ก่อสร้างเป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ 4 ช่องจราจร
- โครงการก่อสร้างทางสาย บ.ฉลุง-ละงู ตอน 3 ส่วนที่ 2
สายละงู-ทุ่งหว้า กม.8+500 – กม.10+500 ระยะทาง 2 กม.
ก่อสร้างเป็นมาตรฐานทางชั้นพิเศษ 4 ช่องจราจร
- โครงการก่อสร้างขยายช่องจราจร จาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร
ทางหลวงหมายเลข 416 ตอน ละงู-ทุ่งหว้า
กม.10+500 – กม.38+250 ระยะทาง 27.750 กม.
- โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4148 สาย ควนสะอาด-วังประจัน
กม.0+000-กม.19+600 ระยะทาง 19.600 กม.
ก่อสร้างเป็นมาตรฐานทางชั้น 1(7/12) ผิวจราจรกว้าง 7 ม. ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 ม.
- โครงการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงหมายเลข 4137
สาย แยกทางหลวงหมายเลข 406 (ทุ่งตำเสา) – บรรจบทางหลวงหมายเลข 416
กม.11+025 – กม.23+428.359 ระยะทาง 7.453 กม.
- โครงการทางเลี่ยงเมืองสตูล
กม.0+000 – EQ 7+787.244/2+729.735 – EQ 10+517.227/0+000
ระยะทาง 10.517 กม.

● โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงหาดใหญ่ – สตูล สาย บ.คลองแงะ – บ.ทุ่งตำเสา
กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมของโครงการแล้วเสร็จในปี 2549 ขณะนี้อยู่ระหว่างการเตรียมส่งผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เนื่องจากพื้นที่โครงการผ่านพื้นที่อนุรักษ์ธรรมชาติและสัตว์ป่าสวนป่าสิริภักดิ์ หลังจากที่ได้โครงการผ่านการพิจารณาแล้ว กรมทางหลวงจะได้สำรวจและออกแบบ และเตรียมการก่อสร้างต่อไป (ที่มา : กรมทางหลวงตอบ นายพงศ์จักรกฤษณ์ เมื่อ 5 กุมภาพันธ์ 2553)

● โครงการชุดอุโมงค์เชื่อมทางหลวงระหว่าง จังหวัดสตูล-รัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย
ผลประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีพัฒนาพื้นที่พิเศษ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ครั้งที่ 3/2553 ที่ประชุมเห็นชอบให้บรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555 รวมทั้งให้มีการศึกษาความเหมาะสมของโครงการชุดอุโมงค์ฯ โดยให้จังหวัดสตูลประสานกับกรมทางหลวงและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ ซึ่งกรมทางหลวงอยู่ระหว่างการร่างรายการข้อกำหนด (Terms of Reference) การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจวิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ โดยจะปรับแผนการใช้

จ่ายงบประมาณประจำปี 2553 เพื่อดำเนินการโครงการ ซึ่งการศึกษาดังกล่าวจะครอบคลุมถึงการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนตามขั้นตอนของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 67 วรรค 2 ด้วย หลังจากดำเนินการศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ กรมทางหลวงจะเสนอรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พิจารณา และออกแบบรายละเอียดรวมทั้งเสนอของบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้างต่อไป

จังหวัดสตูลได้ดำเนินการของบประมาณไว้ 69 ล้านบาท ในโครงการไทยเข้มแข็งจากรัฐบาลแต่ได้รับอนุมัติเพียง 20 ล้านบาท เพื่อการศึกษาเพียงอย่างเดียว ทำให้ไม่เพียงพอในส่วนที่จะดำเนินการศึกษาและออกแบบให้แล้วเสร็จภายใน 3 ปี จึงขอให้กรมทางหลวงดำเนินการเพิ่มวงเงิน ซึ่งสำนักแผนงาน กรมทางหลวง กำลังดำเนินการปรับแผนเพื่อใช้เงินเหลือจ่ายส่วนหนึ่ง และจะเสนอของบกลางรายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินมาสนับสนุนดำเนินการ ต่อไป

- โครงการทางหลวงแนวใหม่ สายทุ่งหว้า-รัตภูมิ

ก่อสร้างถนนเชื่อมระหว่างบ้านสะพานวา อำเภอยะหา จังหวัดสตูล กับบ้านนาสีทอง อำเภอรัตภูมิ จังหวัดสงขลา ระยะทาง 62.60 กม. เส้นเดิม สาย 416 และ 406 ใช้ระยะทางประมาณ 125 กม. ซึ่งจะลดระยะทางได้ถึง 62 กม. ซึ่งจะทำให้เป็นประโยชน์ต่อการคมนาคมขนส่ง นอกจากนี้ยังส่งผลให้เกิดความเจริญทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง การปกครองและการท่องเที่ยวและจะเป็นผลให้โครงข่ายการคมนาคมขนส่งระหว่างฝั่งทะเลตะวันตกและตะวันออกของภาคใต้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

กรมทางหลวงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษา โดยได้ลงนามในสัญญา กับบริษัท เอส ที เอส เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ ร่วมกับ บริษัท คอนซัลแตนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2539 และบริษัทฯ ได้เสนอรายงานขั้นสุดท้าย (Final Report) เมื่อพฤษภาคม 2545 ดำเนินการศึกษาในรายละเอียดเกี่ยวกับความเหมาะสม เบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวงแนวใหม่ สายทุ่งหว้า - รัตภูมิ ให้ทราบถึงความเป็นไปได้ แนวเส้นทาง ขั้นตอนการดำเนินการก่อสร้างงบประมาณ เพื่อกรมทางหลวงจะได้ดำเนินการวางแผนงานที่เหมาะสมต่อไป

เส้นทางที่สำรวจจะตัดผ่านบริเวณพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1A และ 1B ตลอดจนพื้นที่อนุรักษ์ทางธรรมชาติซึ่งสภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นป่าเบญจพรรณ ค่อนข้างอุดมสมบูรณ์สลับกับพื้นที่สวนยางพาราของชาวบ้าน มีชุมชนกระจายอยู่ริมสองฝั่งถนนลูกรัง ที่ใช้ติดต่อระหว่างหมู่บ้านเป็นแห่งๆ และมีแนวเขาขวางกั้น

สรุปผลการศึกษา : จากการศึกษาและวิเคราะห์แนวเส้นทางที่เหมาะสมจากสาย A 4 เส้นทาง, สาย B 1 เส้นทาง, เส้นทาง สาย C 3 เส้นทาง ภายใต้การพิจารณาตามหลักเกณฑ์ 4 ประการ คือ ด้านวิศวกรรมจราจร, ด้านจราจรและขนส่ง, ด้านเศรษฐกิจสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบสามารถสรุปได้ว่าเส้นทาง A 2-B-C 1 เป็นเส้นทางสาย ทุ่งหว้า - รัตภูมิ ที่เหมาะสมที่สุดที่จะทำการศึกษาในรายละเอียดในเรื่อง การสำรวจและออกแบบเบื้องต้นทาง วิศวกรรม การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนของโครงการต่อไป ถึงแม้ว่าผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการสรุปว่าโครงการไม่มีความคุ้มค่าในการลงทุน แต่ที่ปรึกษาได้กำหนดแผนงานเบื้องต้นสำหรับการก่อสร้างโครงการนี้เพื่อเป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์ความคุ้มค่า โดยพิจารณาในเรื่องปัจจัยทางด้านวิศวกรรม และสภาพทางเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ โดยจะต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้นตั้งแต่เริ่มต้นจนกระทั่งเริ่มเปิดใช้งานประมาณ 4 ปี โดยขั้นตอนต่างๆ สำหรับโครงการประกอบด้วยกิจกรรมดังต่อไปนี้

1. สำรวจออกแบบโครงการ
2. ออก พ.ร.ฎ.เวนคืนที่ดิน
3. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน
4. คัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อควบคุมการก่อสร้าง (ถ้ามี)
5. ประกวดราคางานก่อสร้าง

6. ก่อสร้างโครงการ

- โครงการก่อสร้างแนวทางสายใหม่ **ทางเลี่ยงเมืองทุ่งหว้า** ระยะทาง 10 กม.
- โครงการก่อสร้างแนวทางสายใหม่ **ทางเลี่ยงเมืองฉลุง** ระยะทาง 4 กม.
- โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่

สาย บ.คูหา – อ.ควนเนียง – ปากอ – บรรจบทางหลวงหมายเลข 408

รายละเอียดของโครงการ (ข้อมูล ปี 2545)

1. โครงข่ายทางหลวงจะเชื่อมจากฝั่งทะเลด้านตะวันตก (จ.สตูล) ไปยังฝั่งทะเลด้านตะวันออก (จ.สงขลา) โดยเริ่มต้นจากสี่แยกคูหา ที่ อ.รัตภูมิ ผ่าน อ.ควนเนียง ข้ามทะเลสาบสงขลาไปบรรจบทางหลวงหมายเลข 408 เพื่อไปสู่ท่าเรือน้ำลึกสงขลา
2. รูปแบบทางหลวงเดิมจากสี่แยกคูหา – ควนเนียง – ปากอ เป็นทางในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ขนาด 2 ช่องจราจร มาตรฐานทางชั้น 1 บางช่วง, ชั้น 3(6/10) และชั้น 4(4/9) บางช่วง เป็นระยะทางประมาณ 22 กม. ที่เหลือเป็นทางของกรมทางหลวงชนบท ลาดยางแล้วตลอดสาย
3. รูปแบบทางหลวงที่จะดำเนินการก่อสร้างใหม่เป็นทาง 4 ช่องจราจร มาตรฐานทางชั้นพิเศษ ระยะทาง 4.170 กม. และก่อสร้างเป็นทาง 2 ช่องจราจร มาตรฐานทางชั้น 1 ระยะทาง 27.489 กม. รวมระยะทางก่อสร้าง 31.659 กม.
4. ค่าก่อสร้างประมาณ 790 ล้านบาท
5. แนวทางโครงการทางหลวง ฝั่ง อ.สิงหนคร บางช่วง จำเป็นต้องตัดผ่านเข้าไปในพื้นที่ชุ่มน้ำ (Wetland) ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศของพื้นที่ชุ่มน้ำได้ จึงต้องทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการพัฒนาลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลาเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป
6. กรมทางหลวงว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ทำการศึกษาความเหมาะสม ทางด้านเศรษฐกิจวิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ผลการศึกษาคุ้มทุน และได้บรรจุในแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 แล้ว แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับงบประมาณที่จะเอื้ออำนวย

2.2.2 การทบทวนแผนงาน/โครงการ จากกรมทางหลวงชนบท

กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม ได้จัดทำโครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บท (Master Plan) การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงท้องถิ่น (ระยะที่ 1) ซึ่งในแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงท้องถิ่นระดับจังหวัดของจังหวัดสตูล ได้มีการวางแผนงาน ระหว่างปี 2553-2557 และถนนถ่ายโอนให้ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นของจังหวัดสตูล ดังรายละเอียดในตารางที่ 2.2-1, 2.2-2 และ 2.2-3

ตารางที่ 2.2 -1 แสดงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงท้องถิ่น จังหวัดสตูล 2553-2557

ลำดับ ที่	ชื่ออำเภอ	หน่วยงาน	ชื่อสายทาง	ระยะทาง ทั้งหมด (กม.)	ความกว้างผิว จราจร (ม.)
แผนงานก่อสร้าง					
1	กิ่งอ.มะนัง	มะนัง	เชื่อมทางหลวงหมายเลข 4010	2.270	6
2	ควนกาหลง	อุไคเจริญ	ผัง 4 - ผัง 5	2.500	10
3	ควนกาหลง	อุไคเจริญ	ผัง 121 - ผัง 42	4.100	15
4	ควนกาหลง	ควนกาหลง	สาย ขอย 3 ม.3	3.600	15
5	ควนกาหลง	ทุ่งนุ้ย	ทุ่งนุ้ย	1.070	6
6	ควนโดน	ย่านซื่อ	ถ้ำพระยามังสา	3.800	4
7	ควนโดน	ควนสตอ	วังตาหงา	0.950	4
8	ควนโดน	ควนโดน	เชื่อมทางหลวงหมายเลข 4184	1.480	6
9	ควนโดน	ควนโดน	ทุ่งสายเหวียง-ปันจอร์	5.600	15
10	ท่าแพ	ท่าแพ	สายมัสยิด - กุโบร์ ม.1	2.400	5
11	ท่าแพ	ท่าแพ	เชื่อมทางหลวงหมายเลข 416 - 2009	1.520	6
12	ท่าแพ	แปะ-ระ	เกาะไทร ม.3-นิคม ซ. 7	3.300	15
13	ทุ่งหว้า	ป่าแกบ่อหิน	หลัง รร.ทุ่งหว้าวิทย	1.930	15
14	ทุ่งหว้า	ป่าแกบ่อหิน	เชื่อมทางหลวงหมายเลข 416 - ป่าแกบ่อหิน	3.810	6
15	ทุ่งหว้า	ป่าแกบ่อหิน	สายคลองปริง ม.2 (บ้านคลองห้วยป่า)	2.980	6
16	ทุ่งหว้า	นาทอน	สายป่าน้ำมัน - ฝ่ายน้ำล้นห้วยป่า	2.250	15
17	ทุ่งหว้า	ทุ่งหว้า	หลุมพองท้อง ม.10	1.800	15
18	ทุ่งหว้า	ซอนคสาน	ราไว - ทุ่งปาบ	1.300	15
19	ทุ่งหว้า	เทศบาล.ทุ่งหว้า	กั้นน้ำเค็ม ม.1-ม.3	3.450	15

ที่มา : กรมทางหลวงชนบท

ตารางที่ 2.2-1 แสดงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงท้องถิ่น จังหวัดสตูล 2553-2557 (ต่อ)

ลำดับ ที่	ชื่ออำเภอ	หน่วยงาน	ชื่อสายทาง	ระยะทางทั้งหมด (กม.)	ความกว้างผิว จราจร (ม.)
แผนงานก่อสร้าง (ต่อ)					
20	เมืองสตูล	บ้านควน	โคกทราย - ควนชัน	3.700	4
21	เมืองสตูล	ฉลุง	เพิ่มสุข-ท่าห้วย	0.950	6
22	เมืองสตูล	ฉลุง	สายบ.นาซ๊ะ - บ.โคกประดู่	1.000	4
23	เมืองสตูล	ควนชัน	ควนสงขลา	0.950	6
24	เมืองสตูล	ควนโพธิ์	ควนโพธิ์	3.860	6
25	เมืองสตูล	ควนโพธิ์	ทุ่งหญ้าแดง ม.1	1.900	12
26	เมืองสตูล	เทศบาล ต.ฉลุง	สายสุชาภิบาล 7	0.890	4
27	เมืองสตูล	เจ๊ะบิลัง	กาลันยัตัน ซอย 11	2.150	12
28	เมืองสตูล	เจ๊ะบิลัง	กาลันยัตัน ซอย 11	2.150	12
29	เมืองสตูล	เจ๊ะบิลัง	ป่าเต๊ะเหนือ ซอย 3	1.800	9
30	เมืองสตูล	เกาะสาหร่าย	รอบเกาะสาหร่าย	7.850	18
31	เมืองสตูล	เกดรี	สายบ.วังพะเนียด - บ.เกดรี	2.075	4
32	ละงู	ละงู	เชื่อมทางหลวงหมายเลข 3056 - 5080	1.080	6
33	ละงู	ละงู	บ้านเกาะยวน ม.12	0.650	4
34	ละงู	ปากน้ำ	สาย หาดกาลิง ม.1	1.800	8
35	ละงู	น้ำผุด	สายทุ่งไหม้-ผังปาล์ม 18	7.000	4
36	ละงู	กำแพง	สายถ้ำลูกสาว	1.700	12
37	ละงู	กำแพง	สายบ.แหลมแค ม.2 - ม.8	1.500	12
38	ละงู	แหลมสน	กาแบง - ทอนไก่อ	1.850	15
39	ละงู	เทศบาลต.กำแพง	บ้านในทอน	0.700	10
รวม					95.665
แผนงานซ่อมบำรุง					
1	ละงู	ละงู	บ้านนาพญา	4.200	15.000
2	ละงู	ละงู	บ้านเกาะยวน ม.12	1.450	4.000
3	ละงู	กำแพง	สายบ.ป่าฝาง-บ.อุไร	1.820	15.000
4	ละงู	เขาขาว	หาญ-เกาะแก้ว	2.400	15.000
5	ทุ่งหว้า	ซอนคลาน	ท่าศิลา - ราไวย์	5.015	15.000
6	ท่าแพ	แปะ-ระ	ควนเก ม.1-สวนเทศ ม.5	1.600	15.000
7	ควนกาหลง	อุไคเจริญ	ผัง 4 - ผัง 5	1.500	10.000
8	ควนกาหลง	ทุ่งห้วย	สาย บ.ทุ่งพัก - บ.ควนบ่อทอง	1.280	6.000
9	ควนโดน	วังประจัน	ทางเข้าน้ำตกยาโรย	0.610	12.000
10	ควนโดน	ย่านซื่อ	ถ้ำพระยามังสา	0.400	4.000
11	ควนโดน	ควนสตอ	วังตาหงา	0.500	4.000
12	เมืองสตูล	บ้านควน	โคกทราย - ควนชัน	2.500	4.000
13	เมืองสตูล	ตันหยงโป	บ.ตันหยงโป	5.450	10.000
14	เมืองสตูล	ฉลุง	เพิ่มสุข-ท่าห้วย	1.400	6.000
15	เมืองสตูล	ฉลุง	สายบ.นาซ๊ะ - บ.โคกประดู่	0.600	4.000
16	เมืองสตูล	ควนชัน	ควนสงขลา	0.700	6.000
17	เมืองสตูล	ควนโพธิ์	สายทางเข้าบ้านท่าเรือ ม.6	1.140	4.000
18	เมืองสตูล	เทศบาล ต.ฉลุง	สายสุชาภิบาล 7	0.560	4.000
19	เมืองสตูล	เทศบาล ต.คลอง ขุด	สายบ้านเขาจีน - บ้านโคกพยอม	2.159	10.000

ที่มา : กรมทางหลวงชนบท

ตารางที่ 2.2-1 แสดงแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงท้องถิ่น จังหวัดสตูล 2553-2557 (ต่อ)

ลำดับ ที่	ชื่ออำเภอ	หน่วยงาน	ชื่อสายทาง	ระยะทางทั้งหมด (กม.)	ความกว้างผิว จราจร (ม.)
แผนงานซ่อมบำรุง(ต่อ)					
20	เมืองสตูล	เทศบาล ต.คลอง ขุด	ซอยวัดพิทักษ์	0.300	4.000
21	เมืองสตูล	เกษตร	สายบ.วังพะเนียด - บ.เกษตร	3.575	4.000
22	เมืองสตูล	เกษตร	สายแหลมปู่	1.800	8.000
23	เมืองสตูล	เกษตร	สายบ้านไร่ - ไร่ปะพอเสาะ	0.650	4.000
รวม					41.609

ที่มา : กรมทางหลวงชนบท

ตารางที่ 2.2-2 แสดงแผนปฏิบัติการในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงท้องถิ่น จังหวัดสตูล พ.ศ. 2553

ลำดับ ที่	ชื่ออำเภอ	หน่วยงาน	ชื่อสายทาง	ระยะทางทั้งหมด (กม.)	ความกว้างผิว จราจร (ม.)
แผนงานก่อสร้าง					
1	กิ่งอ.มะนัง	มะนัง	เชื่อมทางหลวงหมายเลข 4010	6	1.000
2	ควนกาหลง	อุไคเจริญ	ฝั่ง 4 - ฝั่ง 5	10	1.000
3	ควนกาหลง	อุไคเจริญ	ฝั่ง 121 - ฝั่ง 42	15	
4	ควนกาหลง	ควนกาหลง	สาย ซอย 3 ม.3	15	1.000
5	ควนกาหลง	ทุ่งนัย	ทุ่งนัย	6	1.000
6	ควนโดน	ย่านซื่อ	ถ้ำพระยามังสา	4	1.000
7	ควนโดน	ควนสตอ	วังตาหงา	4	0.950
8	ควนโดน	ควนโดน	เชื่อมทางหลวงหมายเลข 4184	6	1.000
9	ควนโดน	ควนโดน	ทุ่งสายเหวี่ยง-บันจอร์	15	1.000
10	ท่าแพ	ท่าแพ	สายมัสยิด - ภูโบร ม.1	5	1.000
11	ท่าแพ	ท่าแพ	เชื่อมทางหลวงหมายเลข 416 - 2009	6	1.000
12	ท่าแพ	แปะ-ระ	เกาะไทร ม.3-นิคม ช. 7	15	1.000
13	ทุ่งหว้า	ป่าแกบ่อหิน	หลัง รร.ทุ่งหว้าวิทย	15	1.000
14	ทุ่งหว้า	ป่าแกบ่อหิน	เชื่อมทางหลวงหมายเลข 416 - ป่าแกบ่อหิน	6	1.000
15	ทุ่งหว้า	ป่าแกบ่อหิน	สายคลองปริง ม.2 (บ้านคลองห้วยป่า)	6	-
16	ทุ่งหว้า	นาทอน	สายป่าน้ำมัน - ฝ่ายน้ำล้นห้วยป่า	15	1.000
17	ทุ่งหว้า	ทุ่งหว้า	หลุมพองห้อง ม.10	15	1.000
18	ทุ่งหว้า	ซอนคลาน	ราไว - ทุ่งป่าบ	15	1.000
19	ทุ่งหว้า	เทศบาลต.ทุ่งหว้า	ถนนน้ำเค็ม ม.1-ม.3	15	2.000
20	เมืองสตูล	บ้านควน	โคกทราย - ควนชัน	4	1.000
21	เมืองสตูล	ฉลุง	เพิ่มสุข-ท่าห้วย	6	0.950
22	เมืองสตูล	ฉลุง	สายบ.นาซึะ - บ.โคกประดู่	4	-
23	เมืองสตูล	ควนชัน	ควนสงขลา	6	0.950
24	เมืองสตูล	ควนโพธิ์	ควนโพธิ์	6	1.000
25	เมืองสตูล	ควนโพธิ์	ทุ่งหญ้าแดง ม.1	12	1.000
26	เมืองสตูล	เทศบาล ต.ฉลุง	สายสุขาภิบาล 7	4	0.890

ที่มา : กรมทางหลวงชนบท

ตารางที่ 2.2-2 แสดงแผนปฏิบัติการในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงท้องถิ่น จังหวัดสตูล พ.ศ. 2553 (ต่อ)

ลำดับ ที่	ชื่ออำเภอ	หน่วยงาน	ชื่อสายทาง	ระยะทางทั้งหมด (กม.)	ความกว้างผิว จราจร (ม.)
แผนงานก่อสร้าง (ต่อ)					
27	เมืองสตูล	เจ๊ะบิลัง	กาลันยัตัน ซอย 11	12	1.000
28	เมืองสตูล	เจ๊ะบิลัง	กาลันยัตัน ซอย 11	12	-
29	เมืองสตูล	เจ๊ะบิลัง	ปาเต๊ะเหนือ ซอย 3	9	-
30	เมืองสตูล	เกาะสาหร่าย	รอบเกาะสาหร่าย	18	1.000
31	เมืองสตูล	เกดรี	สายบ.วังพะเนียด - บ.เกดรี	4	1.000
32	ละงู	ละงู	เชื่อมทางหลวงหมายเลข 3056 - 5080	6	1.000
33	ละงู	ละงู	บ้านเกาะยวน ม.12	4	0.650
34	ละงู	ปากน้ำ	สาย ทาดกาลิง ม.1	8	1.000
35	ละงู	น้ำผุด	สายทุ่งใหม่-ผิงปาล์ม 18	4	1.000
36	ละงู	กำแพง	สายถ้ำลูกสาว	12	1.000
37	ละงู	กำแพง	สายบ.แหลมแค ม.2 - ม.8	12	-
38	ละงู	แหลมสน	กาแบง - ทอนไก่อ	15	1.000
39	ละงู	เทศบาลต.กำแพง	บ้านในทอน	10	0.700
รวม				33.090	
แผนงานซ่อมบำรุง					
1	ละงู	ละงู	บ้านนาพญา	15.000	2.000
2	ละงู	ละงู	บ้านเกาะยวน ม.12	4.000	-
3	ละงู	กำแพง	สายบ.ป่าฝาง-บ.อุไร	15.000	1.820
4	ละงู	เขาขาว	หาญ-เกาะแก้ว	15.000	2.000
5	ทุ่งหว้า	ซอนคลาน	ท่าศิลา - ราไวย์	15.000	2.000
6	ท่าแพ	แปะ-ระ	ควนเก ม.1-สวนเทศ ม.5	15.000	1.600
7	ควนกาหลง	อุไคเจริญ	ผิง 4 - ผิง 5	10.000	1.500
8	ควนกาหลง	ทุ่งนุ้ย	สาย บ.ทุ่งพัก - บ.ควนบ่อทอง	6.000	1.280
9	ควนโดน	วังประจัน	ทางเข้าน้ำตกยาโรย	12.000	0.610
10	ควนโดน	ย่านซื่อ	ถ้ำพระยามังสา	4.000	0.400
11	ควนโดน	ควนสตอ	วังตาหงา	4.000	0.500
12	เมืองสตูล	บ้านควน	โคกทราย - ควนชัน	4.000	2.000
13	เมืองสตูล	ตันหยงโป	บ.ตันหยงโป	10.000	2.000
14	เมืองสตูล	ฉลุง	เพิ่มสุข-ท่าห้วย	6.000	1.400
15	เมืองสตูล	ฉลุง	สายบ.นาซึะ - บ.โคกประดู่	4.000	0.600
16	เมืองสตูล	ควนชัน	ควนสงขลา	6.000	0.700
17	เมืองสตูล	ควนโพธิ์	สายทางเข้าบ้านท่าเรือ ม.6	4.000	1.140
18	เมืองสตูล	เทศบาล ต.ฉลุง	สายสุขาภิบาล 7	4.000	0.560
19	เมืองสตูล	เทศบาล ต.คลอง ขุด	สายบ้านเขาวัว - บ้านโคกพยอม	10.000	2.159
20	เมืองสตูล	เทศบาล ต.คลอง ขุด	ซอยวัดพิทักษ์	4.000	0.300
21	เมืองสตูล	เกดรี	สายบ.วังพะเนียด - บ.เกดรี	4.000	2.000
22	เมืองสตูล	เกดรี	สายแหลมปู	8.000	-
23	เมืองสตูล	เกดรี	สายบ้านไร่ - ภูโป๊ะผอเลาะ	4.000	-
รวม					26.569

ที่มา : กรมทางหลวงชนบท

ตารางที่ 2.2-3 แสดงถนนที่ถ่ายโอนให้อปท. จังหวัดสตูล

ลำดับที่	ชื่ออำเภอ	หน่วยงาน	ชื่อสายทาง	ระยะทาง ทั้งหมด (กม.)
ประเภทผิว ; ลูกรัง				
1	ทุ่งหว้า	อบต.ทุ่งบุหลึง	ทุ่งบุหลึง - ทุ่งสะโงะ	1.600
2	ท่าแพ	อบต.สาคร	บ.ทุ่งรีน - บ.คลองทุ่งรีน	1.200
3	ท่าแพ	อบต.สาคร	บ.สายควน - บ.คลองน้ำเค็ม 2	0.300
4	ท่าแพ	อบต.ท่าแพ	บ.สายควน - บ.คลองน้ำเค็ม	0.600
5	ท่าแพ	อบจ.สตูล	บ.ห้วยไทร - บ้านพักข้าราชการนิคม	1.000
6	ควนกาหลง	อบต.ทุ่งนุ้ย	แยกทางหลวงหมายเลข 406 (กม.ที่ 45.400) - บ้าน ค่ายรวมมิตร	8.000
7	ควนกาหลง	อบจ.สตูล	แยกทางหลวงหมายเลข 4137 (กม.ที่ 3.500) - บ้านทุ่ง พัก	5.000
8	ควนโดน	อบต.ควนโดน	บ.หัวสะพานเหล็ก - บ.ควนโต๊ะเหลง	2.000
รวม				19.700
ประเภทผิว ; ลาดยาง				
1	ละงู	อบต.ละงู	บริเวณที่อยู่อาศัยหมู่บ้านตัวอย่าง อ.ละงู	6.118
2	ละงู	อบต.ละงู	สายหลักในหมู่บ้านตัวอย่างอำเภอละงู	3.680
3	ละงู	อบต.ละงู	บริเวณสถานที่ราชการหมู่บ้านตัวอย่าง	3.900
4	ละงู	อบต.ละงู	บ.ทุ่ง	4.831
5	ละงู	อบต.ละงู	บ.คลองซูด - บ.หัวทาง	4.059
6	ละงู	อบต.ละงู	ทางเข้าบ้านในเมือง	1.743
7	ละงู	อบต.ละงู	บ.คลองซูด - บ.ห้วยมะพร้าว	6.650
8	ละงู	อบต.ละงู	รร.ปากละงู - บ.ท่าชะมวง	6.650
9	ละงู	อบต.ละงู	บริเวณสะพานข้ามคลองละงู	0.696
10	ละงู	อบต.ละงู	บ้านทุ่ง - บ้านสะพานไม้แก่น	0.903
11	ละงู	อบต.ละงู	สายบ้านนาพญา	3.710
12	ละงู	อบต.ปากน้ำ	เข้านูทยานแห่งชาติเกาะเภตรา	1.056
13	ละงู	อบต.ปากน้ำ	ตะโล๊ะโล๊ะ - บ้านทางยาง	3.300
14	ละงู	อบต.ป่าแกบ่อหิน	บ.ทุ่งใหญ่ - บ.ทุ่งดินส้ม	4.350
15	ละงู	อบต.น้ำผุด	ถนน คลส. หมู่ที่ 3 ตำบลน้ำผุด	0.710
16	ละงู	อบต.กำแพง	บ.ป่าฝาง - บ.ปลักมัลลย์	2.675
17	ละงู	อบต.กำแพง	บ.ควนไสน - บ.ท่าแลหลา	4.562
18	ละงู	อบต.กำแพง	บ.ป่าฝาง - บ.อุไร	1.821
19	ละงู	อบต.เขาขาว	บ.ดาหลา - บ.นาข้า	2.000
20	ละงู	อบต.เขาขาว	บ.สันติสุข - บ.บ่อหิน	1.925
21	ละงู	อบต.เขาขาว	บ.หาญ - บ.เกาะแก้ว	3.000
22	ละงู	อบจ.สตูล	บ.เกาะเปลว - คลองลำตอระ	2.000
23	ละงู	อบจ.สตูล	บ.ควนไสน-บ.คลองละงู	12.364
24	ละงู	อบจ.สตูล	สี่แยกดาหลา - ทางหลวงฯ 416	1.106
25	มะนัง	อบต.ปาล์มพัฒนา	ปาล์ม 8 - กลุ่มราย	4.500
26	มะนัง	อบต.ปาล์มพัฒนา	ปาล์ม 1 - สี่แยกปาล์ม 7 (กม.8+350-9+430)	1.080
27	มะนัง	อบต.ปาล์มพัฒนา	ปาล์ม 2 - ปาล์ม 7/1	5.400
28	มะนัง	อบต.นิคมพัฒนา	ฝั่ง 9 - ที่ทำกินสมาชิกกระทุง	1.000
29	มะนัง	อบต.นิคมพัฒนา	ฝั่ง 13 - ปาล์ม 6	8.950
30	มะนัง	อบจ.สตูล	บ.พรู - บ.ฝั่ง 120	5.578

ที่มา : กรมทางหลวงชนบท

ตารางที่ 2.2-3 แสดงถนนที่ถ่ายโอนให้ อบท. จังหวัดสตูล (ต่อ)

ลำดับที่	ชื่ออำเภอ	หน่วยงาน	ชื่อสายทาง	ระยะทาง ทั้งหมด (กม.)
ประเภทผิว ; ลาดยาง				
31	ทุ่งหว้า	อบต.น้ำผุด	บ.ทุ่งไหม้ - บ.ห้วยใหญ่	2.055
32	ทุ่งหว้า	อบต.นาทอน	บ้านท่าข้ามควาย	0.400
33	ทุ่งหว้า	อบต.ทุ่งบุหรง	ทุ่งบุหรง - ทุ่งสะโงะ	3.200
34	ทุ่งหว้า	อบต.ทุ่งบุหรง	บ้านทุ่งทะนอ - บ้านทุ่งบุหรง	3.200
35	ทุ่งหว้า	อบต.ทุ่งบุหรง	บ้านมะหัง - บ้านทุ่งทะนอ	2.800
36	ทุ่งหว้า	อบต.ซอนคลาน	บ้านราไว - บ้านต้นหยงละไน	3.150
37	ทุ่งหว้า	อบจ.สตูล	บ.นาทอน - บ.มะหัง	1.954
38	ท่าแพ	อบต.สาคร	ทางเข้าบ้านสาคร	0.700
39	ท่าแพ	อบต.สาคร	บ.สายควน - บ.คลองน้ำเค็ม 2	0.400
40	ท่าแพ	อบต.สาคร	บ.ห้วยไทร - บ.สาคร	14.900
41	ท่าแพ	อบต.สาคร	วงแหวนบ้านสาคร	0.943
42	ท่าแพ	อบต.ท่าแพ	บ.สายควน - บ.คลองน้ำเค็ม	1.600
43	ท่าแพ	อบต.ท่าเรือ	บ.แปะไร่ - บ.ไร่ทอน	9.100
44	ท่าแพ	อบจ.สตูล	บ.สุเหร่าไต้ - บ.ทุ่งรีน	8.100
45	ท่าแพ	อบจ.สตูล	บ.ควนเก - บ.อุไคเจริญ	5.343
46	ท่าแพ	อบจ.สตูล	บ.แปะ - ไร่ - บ.ทางยาง	6.400
47	ท่าแพ	อบจ.สตูล	บ.ห้วยไทร - บ้านพักข้าราชการนิคม	2.850
48	ควนกาหลง	อบต.อุไคเจริญ	บ้านอุไคเจริญ - ทางหลวง 4137	0.400
49	ควนกาหลง	อบต.อุไคเจริญ	บ้านอุไคเจริญ - ทางหลวง 4137	0.400
50	ควนกาหลง	อบต.อุไคเจริญ	สามแยกไร่สาธิต - บ้านผิง 4	1.500
51	ควนกาหลง	อบต.อุไคเจริญ	บ.ผิง 42 - บ.ผิง 6	1.037
52	ควนกาหลง	อบต.อุไคเจริญ	บ้านอุไคไต้ - ผิง 52	4.371
53	ควนกาหลง	อบต.ทุ่งนุ้ย	บ.ทุ่งนุ้ย - บ.โตน	6.000
54	ควนกาหลง	อบต.ทุ่งนุ้ย	บ้านหัวกาหมิง - บ้านบ่อน้ำร้อน	4.298
55	ควนกาหลง	อบต.ทุ่งนุ้ย	"สะพานคลองบาราเกด หมู่ 11 ความยาว 30.00 เมตร พร้อมถนนเชิงลาด 0.109 กม."	0.139
56	ควนกาหลง	อบต.ทุ่งนุ้ย	แยกทางหลวงหมายเลข 406 (กม.ที่ 51.250) - บ้านน้ำ หრა	8.700
57	ควนกาหลง	อบต.ควนกาหลง	บ.ซอย 9	1.175
58	ควนกาหลง	อบต.ควนกาหลง	บ.ซอย 8	3.330
59	ควนกาหลง	อบต.ควนกาหลง	เข้าน้ำตกธารสวรรค์	3.558
60	ควนกาหลง	อบต.ควนกาหลง	บ้านซอย 6 - บ้านปลักหว้า	0.600
61	ควนกาหลง	อบต.ควนกาหลง	บ้านซอย 10 - บ้านซอย 2	0.937
62	ควนกาหลง	อบจ.สตูล	บ.เกาะใหญ่ - บ.บูเกเตยามู	6.400
63	ควนกาหลง	อบจ.สตูล	บ.ผิง 6 - บ.ผิงปาล์ม 5	6.850
64	ควนกาหลง	อบจ.สตูล	แยกทางหลวงหมายเลข 4137 (กม.ที่ 3.500) - บ้านทุ่ง พัก	1.764
65	ควนโดน,ท่าแพ	อบจ.สตูล	แยกทางหลวงหมายเลข 416 (กม.ที่ 6.250) - บ้านนาแก้ว	3.620
66	ควนโดน	อบต.วังประจัน	ทางเข้าทุ่งหญ้าวังประจัน	1.775
67	ควนโดน	อบต.ย่านซื่อ	สายหัวสะพานปากบาง - โรงเรียนบ้านปันจอร์	0.959
68	ควนโดน	อบต.ควนสตอ	สายทางเข้าวังตาหงา	0.520
69	ควนโดน	อบต.ควนโดน	บ.หัวสะพานเหล็ก - บ.ควนโต๊ะเหลง	1.600

ที่มา : กรมทางหลวงชนบท

ตารางที่ 2.2-3 แสดงถนนที่ถ่ายโอนให้อปท. จังหวัดสตูล (ต่อ)

ลำดับที่	ชื่ออำเภอ	หน่วยงาน	ชื่อสายทาง	ระยะทาง ทั้งหมด (กม.)
ประเภทผิว : ลาดยาง				
70	ควนโดน	อบต.ควนโดน	มัสยิด - หัวสะพาน	1.700
71	ควนโดน	อบต.ควนโดน	บ.บูเกเตยามู - ทางหลวงแผ่นดิน	0.703
72	กิ่ง อ.มะนัง	อบต.ปาล์มพัฒนา	บ้านมะนัง - บ้านผิงปาล์ม 5	4.036
73	เมือง,ควนโดน	อบจ.สตูล	แยกทางหลวงหมายเลข 406 (กม.ที่ 71.150) - บ้านกูบังปะโหลต	2.980
74	เมือง	อบต.ตันหยงโป	บ.ตันหยงโป - บ.หาดทรายยาว	2.600
75	เมือง	อบต.ฉลุง	สายกูโบร์นูลูอึ้งยะซาม	0.416
76	เมือง	อบต.ควนขัน	ซอยทรายทอง	3.338
77	เมือง	อบต.ควนขัน	บ้านท่าหิน - บ้านแรกกอด	6.500
78	เมือง	อบต.ควนโพธิ์	บ.ควนโพธิ์ - บ.แปลงสาธิต	6.000
79	เมือง	อบต.ควนโพธิ์	บ.ควนโพธิ์ - คลองหินปูน	0.500
80	เมือง	อบต.คลองซุด	บ.ท่าจีน - บ.นาแค	1.900
81	เมือง	อบต.คลองซุด	บ.หน้าเมือง - บ.ลูโบ๊ะบาตู	1.730
82	เมือง	อบต.คลองซุด	บ.เขาจีน - บ.โคกพยอม	4.200
83	เมือง	อบต.คลองซุด	บ.นาแค - บ.คลองน้ำเค็ม(ท่าเรือ)	2.450
84	เมือง	อบต.คลองซุด	บ.ท่าพยอม - บ.หัวโคก	1.200
85	เมือง	อบต.คลองซุด	บ.นาแค - บ.เขาจีน	3.000
86	เมือง	อบต.คลองซุด	บ้านเขาจีน	3.500
87	เมือง	อบต.คลองซุด	เขาสนามกีฬา - ซอยโรงอิฐ	1.236
88	เมือง	อบต.คลองซุด	บ.ท่าจีน	1.800
89	เมือง	อบต.เกาะสาหร่าย	เขี้ยววสน	5.677
90	เมือง	อบต.เกตุรี	บ.วังพะเนียด - บ.เกตุรี	5.800
91	เมือง	อบจ.สตูล	บ.ศาลากระบือ - บ.วังพะเนียด	2.900
92	เมือง	อบจ.สตูล	บ.กูบังปะโหลต - บ.กาเน๊ะ	8.187
93	เมือง	อบจ.สตูล	บ.กูบังจามัง - บ.โคกทราย	4.000
94	เมือง	อบจ.สตูล	แยกทางหลวง 406 - บรรจบทางหลวง 4051	7.300
รวม				320.998

ที่มา : กรมทางหลวงชนบท

2.2.3 การทบทวนแผนงาน/โครงการ จากกรมเจ้าท่า

โครงการศึกษาทบทวนความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกบริเวณปากคลองปากบารา อำเภอละงู จังหวัดสตูล ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรมและรายงานการออกแบบเบื้องต้น แล้วเสร็จ (ฉบับสมบูรณ์) โดยบริษัท เข้าที่อีสท์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด ในปี พ.ศ. 2548 ในรายงานได้เสนอแนะแนวทางในการสนับสนุนโครงการ

การพัฒนาโครงข่ายถนน จากการคาดการณ์ปริมาณสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่งผ่านท่าเรือน้ำลึกปากบาราตั้งแต่ปี 2553 ถึงปี 2568 ซึ่งมีประมาณ 304,000 – 415,400 TEU ต่อปี คาดว่าจะทำให้มีจำนวนรถบรรทุกเข้าสู่ท่าเรือสูงสุดวันละประมาณ 1,300-1,700 คัน จำนวนรถบรรทุกเหล่านี้จะไปเพิ่มปริมาณการจราจรบนทางหลวงสายหลักต่างๆ ที่เข้าสู่ท่าเรือ แต่เนื่องจากสภาพปัจจุบันปริมาณการจราจรบนทางหลวงดังกล่าวค่อนข้างเบาบาง จึงยังคงสามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นนี้ได้ อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาในด้านความปลอดภัยและความคล่องตัวของการจราจรแล้ว ทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจรจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือการจราจรติดขัดโดยง่ายเนื่องจากรถบรรทุกสินค้าซึ่งเป็นรถหนักจะวิ่งได้ช้า หากเกิดเหตุเครื่องยนต์ขัดข้องหรืออุบัติเหตุจะกีดขวางการจราจรได้ ดังนั้น จึงควรขยายผิวจราจรในถนนขนาด 2 ช่องจราจรให้เป็น 4 ช่องจราจร และตัดเส้นทางใหม่เพื่อหลีกเลี่ยงชุมชนซึ่งมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

1. ทางหลวงหมายเลข 416 ช่วงบ้านฉลุง – อ.ละงู ซึ่งปัจจุบันเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจรและกรมทางหลวงมีแผนงานที่จะขยายเป็น 4 ช่องจราจร เฉพาะช่วงที่ผ่านย่านชุมชนนั้น ควรปรับเปลี่ยนแผนงานขยายเป็น 4 ช่องจราจรตลอดสายรวมระยะทาง 37 กม. ทั้งนี้ เนื่องจากทางหลวงสายนี้เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อระหว่าง อ.ละงู กับ จ.สตูล และเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 406 และ 43 ไปยังหาดใหญ่ซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางของภาคใต้ตอนล่าง กรมทางหลวงได้นำข้อเสนอแนะไปปรับปรุงแผนงานโดยกำหนดให้การขยายเส้นทางสายนี้เป็น 4 ช่องจราจรทั้งหมดภายในปี 2550

2. โครงการขยายและปรับปรุงเส้นทางเชื่อมระหว่างสามแยกคูหา อ.รัตภูมิ-ควนเนียง-จุดบรรจบ ทางหลวงหมายเลข 408 ระยะทางรวม 20 กม. ซึ่งมีแผนงานจะขยายเป็น 4 ช่องจราจรเฉพาะจุดเชื่อมต่อด้านหัวท้ายนั้น ควรปรับเปลี่ยนแผนงานขยายเป็น 4 ช่องจราจรตลอดสาย ถนนสายนี้จะช่วยเสริมโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างฝั่งทะเลอ่าวไทยกับทะเลอันดามันให้สมบูรณ์ หรือเชื่อมท่าเรือสงขลาฝั่งตะวันตกกับท่าเรือปากบาราทางฝั่งตะวันตก และช่วยระยะทางจากเส้นทางเดิมที่ใช้อยู่ในปัจจุบันได้ประมาณ 30 กม. กรมทางหลวงได้นำเสนอปรับปรุงแผนงานโดยกำหนดให้สร้างถนนสายนี้เป็น 4 ช่องจราจรแล้วเสร็จในปี 2551

3. ปรับปรุงและขยายทางสายทาง สด.3003 แยกทางหลวง 416 (กม.ที่ 29.900) ถึงบ้านหัวทาง ซึ่งรับผิดชอบโดยกรมทางหลวงชนบท โดยขยายผิวจราจรเดิมจากบริเวณจุดบรรจบทางหลวงหมายเลข 416 ถึงบ้านในเมืองเป็นถนน 4 ช่องจราจร รวมระยะทางประมาณ 6.5 กม. และตัดแนวถนนใหม่ต่อบ้านในเมืองผ่านแนวทุ่งนาไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 4052 ที่บ้านลาหงา ระยะทาง 2.0 กม. รวมเป็นระยะทางที่ต้องปรับปรุงและสร้างทางขึ้นใหม่ประมาณ 8.5 กม. เส้นทางสายนี้จะเส้นทางเลี่ยงเมืองละงู ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุและการจราจรติดขัดในเขตชุมชนละงูได้เมื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่ปากบารา กรมทางหลวงชนบท ได้บรรจุการขยายและก่อสร้างเพิ่มเติมเส้นทางสายนี้ไว้ในแผนงานของ กรมฯ แล้ว และคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2551

4. ในอนาคตหากท่าเรือปากบารามีการขนส่งสินค้ามากกว่าที่ประมาณการไว้ อาจพิจารณาศึกษาตัดเส้นทางสายใหม่เพิ่มเติม เช่น เส้นทางสายละงู – มะนัง – รัตภูมิ ซึ่งปัจจุบันมีแนวถนนเดิมอยู่แล้วในเขต อ.ละงู และ อ.มะนัง โดยขยายแนวเส้นทางผ่านเขาจันไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 4 ที่ อ.รัตภูมิ จ.สงขลา หรือ อ.ป่าบอน จ.พัทลุง ซึ่งนอกจากจะเปิดเป็นเส้นทางสายใหม่ที่ช่วยระยะทางที่ใช้ทางหลวงหมายเลข 4 มายัง

อ.ละงู ได้แล้ว ยังช่วยลดปริมาณจราจรที่ผ่านย่านชุมชน อ.ควนโดน จ.ลุง และท่าแพ บนทางหลวงหมายเลข 406 และ 416 ลงได้อีกด้วย

แผนงานในการปรับปรุงเส้นทางหมายเลข 416 เส้นทางเชื่อมแยกคูหา - ควนเนียง - ทางหลวงหมายเลข 408 และ สายทางสต.3003 แยกทางหลวง 416 (กม.ที่29.900) ถึงบ้านหัวทาง นั้น ควรสำรวจออกแบบให้แล้วเสร็จในปี 2548 และใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 2 ปี คือ ปี 2549 และ 2550 ซึ่งจะเสร็จสิ้นก่อนเปิดใช้ท่าเรือน้ำลึกปากบารา ส่วนเส้นทางสาย ละงู - มะนัง - รัตภูมิ นั้น ควรตั้งงบประมาณศึกษาในปี 2549 และศึกษาให้แล้วเสร็จในปี 2550 ซึ่งหากมีความเหมาะสม ก็จะได้ดำเนินการสำรวจออกแบบและก่อสร้างต่อไป โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จไม่เกินปี 2553 ซึ่งเส้นทางนี้จะช่วยรองรับการขยายตัวของท่าเรือปากบาราได้

ทางรถไฟ จากแผนเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่จะทำการศึกษาเพื่อขยายเส้นทางมายัง จ.สตูล 2 เส้นทาง คือ ตรัง - อ.ละงู และ หาดใหญ่ - สตูล นั้น ในส่วนของเส้นทางจาก อ.หาดใหญ่ มายัง จ.สตูล ควรให้มีการศึกษาขยายแนวเส้นทางมาถึงท่าเรือน้ำลึกปากบารา ที่ อ.ละงูด้วย นอกจากนี้เพิ่มแนวเส้นทางเพิ่มอีก 1 เส้นทาง คือ แยกจากทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - หาดใหญ่ ที่สถานีใน อ.ควนเนียง เลียบทางหลวงหมายเลข 406 และ 416 มายังท่าเรือปากบารา เนื่องจากหากพิจารณาด้านระยะทางแล้ว การขนส่งทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยัง จ.สตูล เมื่อจุดแยกสู่ จ.สตูล อยู่ที่ อ.ควนเนียง จะมีระยะทางสั้นกว่าจุดแยกอยู่ที่สถานีหาดใหญ่ การศึกษาเปรียบเทียบทั้ง 3 เส้นทางดังกล่าวจะช่วยให้ได้ข้อสรุปเส้นทางที่เหมาะสมที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดด้วย ทั้งนี้ การรถไฟฯ ได้จัดเตรียมของบประมาณในปี 2548 เพื่อศึกษาความเหมาะสม ในการขยายเส้นทางรถไฟมายังท่าเรือปากบาราโดยมีการศึกษาเปรียบเทียบทั้ง 3 เส้นทางดังกล่าวข้างต้นด้วย นอกจากนี้ที่ปรึกษาได้เสนอให้พิจารณาทบทวนโครงการที่จะก่อสร้างสถานีรวมตู้สินค้า (ICD) ที่บ้านพรุ อ.หาดใหญ่ด้วยว่าจะสามารถย้ายมาตั้งที่สถานีใน อ.ควนเนียงได้หรือไม่ ซึ่งหากย้ายมาที่ควนเนียงจะสามารถสนับสนุนท่าเรือปากบาราได้ดีกว่าที่บ้านพรุ

2.2.4 การทบทวนแผนงาน/โครงการ จากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

การศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทย และฝั่งอันดามัน ศึกษาโดยบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด, บริษัท เอ็นริช คอนซัลแต้นท์ จำกัด, บริษัท พีซีพีเค อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด, บริษัท โซติจินดา มูเซล คอนซัลแต้นท์ จำกัด และบริษัท พีทีแอล คอนซัลแต้นส์ จำกัด โครงการดังกล่าวอยู่ระหว่างขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและสังคม โดยทางบริษัทที่ปรึกษาได้วางแผนคิดในการดำเนินโครงการเป็นระยะๆ โดยแบ่งเป็น 4 ระยะ ได้แก่

ระยะที่ 1 (Phase 1) : พัฒนาท่าเรือปากบารา และระบบรถไฟเพื่อการส่งออกและนำเข้า

ระยะที่ 2 (Phase 2) : พัฒนาท่าเรือสงขลา 2 และทางรถไฟเพื่อการส่งออกและนำเข้า และเป็นการพัฒนา

Land Bridge ระยะแรก

ระยะที่ 3 (Phase 3) : พัฒนา Land Bridge ระยะกลาง

ระยะที่ 4 (Phase 4) : พัฒนา Land Bridge ระยะยาว

2.2.5 การทบทวนแผนงาน/โครงการ จากสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสตูล

ทางสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสตูล ได้จัดทำแผนงานและโครงการเสนอแนะในการจัดทำผังเมืองรวมเมืองสตูล (ปรับปรุงครั้งที่ 2) เพื่อกำหนดเป็นแนวทางการพัฒนาให้เป็นไปตามผังเมืองรวม การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมและขนส่ง ตลอดจนการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตและแผนผังโครงการคมนาคมและขนส่งในอนาคต ซึ่งได้จำแนกแผนงาน โครงการดังตารางที่ 2.2-4

ตารางที่ 2.2-4 แผนงานและโครงการเพื่อพัฒนาผังเมืองรวมเมืองสตูล (ปรับปรุงครั้งที่ 2)

ลำดับ ที่	โครงการ	ปีดำเนินการ			หน่วยงาน รับผิดชอบ
		2553	2554	2555	
1	การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน				
	1.1 โครงการก่อสร้างถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก				
	- สายทางเข้าตลาด ชุมชนชนาธิป				เทศบาลเมืองสตูล
	1.2 โครงการก่อสร้างถนน พร้อมรางระบายน้ำ				
	- ถนนเรืองฤทธิ์เจริญ ซอยชนมจีน				เทศบาลเมืองสตูล
	1.3 โครงการก่อสร้าง ปรับปรุง ระบบระบายน้ำ				
	- ถนนคูหาประเวศน์ ค1				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนยาตราสวัสดิ์ ซอยทางเข้าโรงเรียนเทศบาล 3				เทศบาลเมืองสตูล
	1.4 โครงการก่อสร้างขยายผิวจราจรและรางระบายน้ำ				
	- ถนนศุภกานกุล ซอย 12				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนเรืองฤทธิ์เจริญ ค1				เทศบาลเมืองสตูล
	1.5 โครงการปรับปรุงผิวจราจร และระบบระบายน้ำ				
	- ถนนสฤติภูมิหารถ ซอย 3				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนยาตราสวัสดิ์ ซอยโรงฆ่าสัตว์				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนสฤติภูมิหารถ ซอยตรงข้ามโรงแรมบายพาส				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนสตูลธานี ซอย 19 ตอนปลายต่อจากถนนเดิม				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนยาตราสวัสดิ์ ซอยตรงข้าม สทง.สาธารณสุข				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนสฤติภูมิหารถ ซอย 7				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนสฤติภูมิหารถ ซอยฉืออ้าย 2				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนสฤติภูมิหารถ ซอยฉืออ้าย 3				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนสฤติภูมิหารถ ซอยสนุกเกอร์				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนสฤติภูมิหารถ ซอยลีลาวดี				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนคูหาประเวศน์ ซอยหมู่บ้านฉัตรเพชร				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนสตูลธานี ซอย 18				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนปานชวลีกร ซอยรังษีสว่าง				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนท่ามะหรงอุทิศ ซอยอรุณภูมิเนียม				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนยาตราสวัสดิ์ ซอยชุมชนหลังโรงพัก				เทศบาลเมืองสตูล

ที่มา : สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสตูล

ตารางที่ 2.2-4 แผนงานและโครงการเพื่อพัฒนาผังเมืองรวมเมืองสตูล (ปรับปรุงครั้งที่ 2) (ต่อ)

ลำดับ ที่	โครงการ	ปีดำเนินการ			หน่วยงาน รับผิดชอบ
		2553	2554	2555	
	- ถนนยาดราสวัสดิ์ ซอยบริเวณหน้าบ้าน สท.ยูโสบ				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนยาดราสวัสดิ์ ซอยสมันตรัฐ				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนยาดราสวัสดิ์ ซอยกบทอง				เทศบาลเมืองสตูล
	1.6 โครงการขยายเขตไฟฟ้าสาธารณะ				
	- ถนนสมันตประดิษฐ์ ซอยฉืออ้าย				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนสตูลธานี ซอยเรือนไม้				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนสถิตยุดิธรรม ซอย 2000				เทศบาลเมืองสตูล
	1.7 โครงการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง				
	- บริเวณสนามรชกิจประการ				เทศบาลเมืองสตูล
	- ซอยศรีทอง				เทศบาลเมืองสตูล
	1.8 โครงการวางท่อขยายเขตน้ำประปา				
	- ถนนราษฎร์อุทิศ ซอยประชาชนุสรณ์				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนปานบุรีราษฎร์ ซอย 13				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนอภัยนุราชราษฎร์ (หลังห้องสมุด)				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนโคกพยอม ซอย 4				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนศุภกานกุล ซอย 15				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนสตูลธานี ซอย 15				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนสตูลธานี ซอย 16				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนสตูลธานี ซอย 17				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนสตูลธานี ซอย 19				เทศบาลเมืองสตูล
	1.9 โครงการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร				
	- ถนนศุภกานกุล หน้าวิทยาลัยเทคนิคสตูล				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนยาดราสวัสดิ์ สามแยกเรียวจำ				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนเรืองฤทธิ์จรูญแยกถนน ณ นคร				เทศบาลเมืองสตูล
	- ถนนภูมิจรรณ แยกโรงแรมโรสอินน์				เทศบาลเมืองสตูล
	1.10 โครงการปรับปรุงถนน				
	- ถนนซอยภายในหมู่บ้านทุกซอยของ ม.6 บ้านหน้าเมือง				ทต.คลองขุด
	- ซอยสนามกีฬากลาง ม.4 บ้านคลองขุด				ทต.คลองขุด
	- สายเลียบบคลองชลประทานถึงหน้าประปาส่วนภูมิภาค				ทต.คลองขุด
	- ซอยวัดป่าช้างจีน-บ้านสวน ม.4				ทต.คลองขุด
	- ซอยผลทวี และซอยวังเก่า ม. 7 บ้านคลองขุดเหนือ				ทต.คลองขุด
	1.11 โครงการก่อสร้างถนน				ทต.คลองขุด
	- ซอย 10 ม. 1 บ้านเขาจีน				ทต.คลองขุด
	- สายทุ่งนายร้อย-โคกพยอม เขตเทศบาลเมืองสตูล				ทต.คลองขุด

ที่มา : สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสตูล

ตารางที่ 2.2-4 แผนงานและโครงการเพื่อพัฒนาผังเมืองรวมเมืองสตูล (ปรับปรุงครั้งที่ 2) (ต่อ)

ลำดับ ที่	โครงการ	ปีดำเนินการ			หน่วยงาน รับผิดชอบ
		2553	2554	2555	
	- สายนาหิม ม. 6 บ้านหน้าเมือง				ทต.คลองซุด
	- ซอยผลทวี ม. 7 บ้านคลองซุดเหนือ				ทต.คลองซุด
	1.12 โครงการก่อสร้างทางเท้าถนนสี่เลน ม. 6 บ้านหน้าเมือง				ทต.คลองซุด
	1.13 โครงการก่อสร้างแนวกันตลิ่งพัง บริเวณ ม.6 หัวสะพานตาสีไกล				ทต.คลองซุด
	1.14 โครงการก่อสร้างคูระบายน้ำ				ทต.คลองซุด
	- ซอยภายในหมู่บ้านทุกซอยของ ม. 7 บ้านคลองซุดเหนือ				ทต.คลองซุด
	- ซอยเขาสิน ม. 1				ทต.คลองซุด
	- ซอยนายจร ม. 6 บ้านหน้าเมือง				ทต.คลองซุด
	- ซอยปลาทอง ม. 6 บ้านหน้าเมือง				ทต.คลองซุด
	- ซอยตั้งใจกลการ และซอยผืนอุทิศ ม. 4 บ้านคลองซุด				ทต.คลองซุด
	1.15 โครงการขยายเขตประปาส่วนภูมิภาค ม. 4 และ ม. 6				ทต.คลองซุด
	1.16 โครงการก่อสร้างถนน				อบต.ควนขัน
	- สายตรงข้ามบ้านลำโพง-บ่อทราย ม. 1				อบต.ควนขัน
	- สายบ้านนางบุหงา ม. 1				อบต.ควนขัน
	- สายซอยกะดุ้งเรือง ม. 2				อบต.ควนขัน
	- สายป่าเสม็ด-โรงน้ำแข็ง ม. 4				อบต.ควนขัน
	- สายนายสะอาดม.4				อบต.ควนขัน
	- สายแปปลา-ตลาดสด				อบต.ควนขัน
	- สายนายแล้ ม.4				อบต.ควนขัน
	- สายพีแหม ม. 1				อบต.ควนขัน
	- สายครูเสรี ม. 1				อบต.ควนขัน
	- สายไต้หน้า ม. 2				อบต.ควนขัน
	- สายครูอน ม.4				อบต.ควนขัน
	- สายมัสยิดนูรุลเอียะฮาน				อบต.ควนขัน
	- สายโรงเรียนไทรงาม-ชุมชน ม.4				อบต.ควนขัน
	- สายเลียบคลองมำบัง ม.1-ม.2				อบต.ควนขัน
	- สายเลียบคลองมำบัง ม.4-สะพานโยธา				อบต.ควนขัน
	- สายหลังตลาดสด ม.4				อบต.ควนขัน
	1.17 โครงการขยายเขตประปาส่วนภูมิภาคภายในตำบล				อบต.ควนขัน
	1.18 โครงการขยายเขตระบบจำหน่ายไฟฟ้าสาธารณะ				อบต.ควนขัน
	1.19 โครงการขุดลอกคูระบายน้ำและวางท่อระบายภายในหมู่บ้าน				อบต.ควนขัน

ตารางที่ 2.2-4 แผนงานและโครงการเพื่อพัฒนาผังเมืองรวมเมืองสตูล (ปรับปรุงครั้งที่ 2) (ต่อ)

ลำดับ ที่	โครงการ	ปีดำเนินการ			หน่วยงาน รับผิดชอบ
		2553	2554	2555	
2	โครงการพัฒนาด้านทรัพยากรธรรมชาติ				
	2.1 โครงการส่งเสริมพหุภาคีในการพัฒนาชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน				เทศบาลเมืองสตูล
	2.2 โครงการรณรงค์การบำบัดน้ำเสีย				เทศบาลเมืองสตูล
	2.3 โครงการรักษาดูแลสด				เทศบาลเมืองสตูล
	2.4 โครงการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ				เทศบาลเมืองสตูล
	2.5 โครงการซ่อมแซมปรับปรุงเชื่อมถนนอภัยนุราชรำลึก				เทศบาลเมืองสตูล
3	โครงการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว				
	3.1 โครงการติดตั้งไฟฟ้าประดับถนนสายต่าง ๆ ในเขตเทศบาล				เทศบาลเมืองสตูล
	3.2 โครงการก่อสร้างขุมประตุมืองบริเวณสะพานตาข่าย				เทศบาลเมืองสตูล
	3.3 โครงการก่อสร้างปรับปรุงภูมิทัศน์เขื่อนและก่อสร้างสะพานข้ามคลองมาบังเชื่อมเทศบาลเมืองและ อบต.ควนขัน				เทศบาลเมืองสตูล
	3.4 โครงการพัฒนาเขาโต๊ะหยงกง				เทศบาลเมืองสตูล
	3.5 โครงการปรับปรุงและเพิ่มศักยภาพสวนสาธารณะเขาโต๊ะพญาวัง				เทศบาลเมืองสตูล
	3.6 โครงการออกแบบภูมิทัศน์ลานคนเมือง เฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษา บริเวณถนนยาตราสวัสดิ์บรรจบถนนเลียบบเมือง				เทศบาลเมืองสตูล
	3.7 โครงการล่องเรือคายัค เพื่อกีฬาและท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์				เทศบาลเมืองสตูล
4	การพัฒนาด้านสภาพแวดล้อม				
	4.1 โครงการจัดทำผังเมืองรวมชุมชนเทศบาลคลองขุด				ทต. คลองขุด
	4.2 โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์สามแยกเข้าทำจีน ม. 6				ทต. คลองขุด
	4.3 โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์คลองมาบัง ม.7				ทต. คลองขุด
	4.4 โครงการจัดการระบบบำบัดน้ำเสีย				ทต. คลองขุด

2.2.6 การทบทวนแผนงาน/โครงการ จากเทศบาลเมืองสตูล

- ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน
 - โครงการก่อสร้างถนน คสล. ทางเข้าตลาดสด ชุมชนวัดชานาธิปเฉลิม
 - โครงการก่อสร้างถนน คสล.พร้อมรางระบายน้ำ คสล.ถนนเรืองฤทธิ์เจริญ ซอยชนมจีน (ซอย หลัง โรงเรียนเทศบาล1)
 - โครงการก่อสร้างฝายปิดรางระบายน้ำ ถนนคูหาประเวศน์
 - โครงการก่อสร้างปรับปรุงระบบระบายน้ำ ถนนยาตราสวัสดิ์ ซอยทางเข้าโรงเรียนเทศบาล 3

- โครงการก่อสร้างขยายผิวจราจร และวางระบายน้ำ ถนนศุภกานกุล ซอย 12
 - โครงการก่อสร้างขยายผิวจราจร และวางระบายน้ำ ถนนเรืองฤทธิ์เจริญ
 - โครงการก่อสร้างปรับปรุงผิวจราจร ถนนสถิตย์ภูมิหารถ ซอย 3 (ซอยนกบินหลา) ตอนต้น เริ่มจากแยกถนนสถิตย์ภูมิหารถไปทางทิศเหนือ
 - โครงการก่อสร้างปรับปรุงผิวจราจร พร้อมระบบระบายน้ำ ถนนยาตราสวัสดิ์ (ซอยเข้าโรงฆ่าสัตว์เทศบาลเมืองสตูล)
 - โครงการก่อสร้างปรับปรุงผิวจราจร พร้อมระบบระบายน้ำ ถนนสถิตย์ภูมิหารถ ซอย 3 ซอยตรงข้ามโรงแรมบายพาส)
 - โครงการก่อสร้างปรับปรุงผิวจราจร พร้อมระบบระบายน้ำ ถนนสตูลธานี ซอย 19 ตอนปลาย ต่อจากถนนเดิม
 - โครงการก่อสร้างปรับปรุงผิวจราจร พร้อมระบบระบายน้ำ ถนนยาตราสวัสดิ์ (ซอยตรงข้ามสำนักงานสาธารณสุข)
 - โครงการก่อสร้างปรับปรุงผิวจราจร พร้อมระบบระบายน้ำ ถนนสถิตย์ภูมิหารถ ซอย 7 ซอยโรงแรมสตาร์เฮ้าส์)
 - โครงการก่อสร้างปรับปรุงผิวจราจร พร้อมระบบระบายน้ำ ถนนสถิตย์ภูมิหารถ (ซอยฉืออ้าย 2, ซอยฉืออ้าย 3, ซอยสนุกเกอร์, ซอยลีลาวดี)
 - โครงการก่อสร้างปรับปรุงผิวจราจร พร้อมระบบระบายน้ำ ถนนคูหาประเวศน์ ซอยหมู่บ้านฉัตรเพชร
 - โครงการก่อสร้างปรับปรุงผิวจราจร พร้อมระบบระบายน้ำ ถนนสตูลธานี ซอย 18
 - โครงการก่อสร้างทางเดินเท้าภายในชุมชนม้าขาว
 - โครงการก่อสร้างปรับปรุงผิวจราจร และระบบระบายน้ำ ถนนปานซูรำลึก (ซอยรังสีสว่าง)
 - โครงการก่อสร้างปรับปรุงผิวจราจร และระบบระบายน้ำ ตำมะทองอุทิศ (ซอยอรุณอุลุมิเนียม)
 - โครงการก่อสร้างปรับปรุงผิวจราจร และระบบระบายน้ำ ถนนยาตราสวัสดิ์ (ซอยหน้าที่ทำการชุมชนหลังโรงพัก, บริเวณหน้าบ้าน สท.ยูโสภ, ซอยสมันตรัฐ, ซอยกบทอง)
 - โครงการขยายเขตไฟฟ้าสาธารณะ
 - โครงการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง
 - โครงการวางท่อขยายเขตจำหน่ายน้ำประปา
 - โครงการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร
 - โครงการเปลี่ยนโคมไฟสัญญาณจราจร และตัวควบคุมสัญญาณไฟจราจรเดิม
 - โครงการติดตั้งไฟกระพริบเตือนบริเวณทางแยก
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- โครงการส่งเสริมพหุภาคีในการพัฒนาชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน ภายใต้แผนปฏิบัติการ 21 ระดับท้องถิ่น (โครงการต่อเนื่อง ปี 2551 – 2554)
 - โครงการรณรงค์ให้มีการบำบัดน้ำเสีย
 - โครงการรักษัดลาดตด
 - โครงการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ
 - โครงการซ่อมแซมปรับปรุงเขื่อน ถนนอภัยนุราชรำลึก
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ
- โครงการถนนคนเดิน (สี่เลนพลาซ่า)
 - โครงการตลาดนัดคืนวันเสาร์

- โครงการติดตั้งไฟฟ้าระดับถนนสายต่างๆ ในเขตเทศบาลเมืองสตูล
 - โครงการก่อสร้างซ่อมประตูเมืองตามแบบมหาวิทยาลัยศิลปากร
 - โครงการก่อสร้างปรับปรุงภูมิทัศน์เชื่อมริมคลองมาบั้งบริเวณตลาดสดเทศบาล
 - โครงการพัฒนาเขาโต๊ะหยงกง
 - โครงการก่อสร้างปรับปรุงและเพิ่มศักยภาพสวนสาธารณะเขาโต๊ะพญาวัง
 - โครงการออกแบบและพัฒนาภูมิทัศน์ ลานคนเมืองเฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษา มหาราชินี บริเวณถนนยาดราสวัสดิ์ บรรจบกับถนนเลี้ยวเมือง
-
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านการเมืองการบริหาร
 - โครงการจัดทำระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS)
 - โครงการปรับปรุงขยายตลาดสดเทศบาล

บทที่ 3
ภาพรวมพื้นที่ศึกษา

บทที่ 3

ภาพรวมพื้นที่ศึกษา

3.1 ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

3.1.1 ประวัติความเป็นมา

ประวัติความเป็นมาของจังหวัดสตูลในสมัยก่อนกรุงศรีอยุธยาและในสมัยกรุงศรีอยุธยาไม่ปรากฏหลักฐาน กล่าวไว้ ณ ที่ใด สันนิษฐานว่าในสมัยนั้น ไม่มีเมืองสตูล คงมีแต่หมู่บ้านเล็ก ๆ กระจุกกระจายอยู่ตามที่ราบชายฝั่งทะเล

เรื่องเกี่ยวกับเมืองสตูลยังปรากฏในหนังสือพงศาวดารเมืองสงขลาแต่ข้อความที่ปรากฏบางตอนเกี่ยวกับชื่อผู้ว่าราชการเมืองสตูลไม่ตรงกับพระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 3 ประวัติเกี่ยวกับเมืองสตูลในการจัดรูปแบบการปกครอง เมืองตามระบอบมณฑลเทศาภิบาลว่าในปี พ.ศ. 2440 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้รักษาเมืองไทรบุรี เมืองเปอร์ลิส และเมืองสตูล เป็นมณฑลเทศาภิบาล เรียกว่า “มณฑลไทรบุรี” โปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาไทรบุรีรามภักดีเจ้าพระยาไทรบุรี (อับดุลฮามิด) เป็นข้าราชการเทศาภิบาลมณฑลไทรบุรี เมืองสตูลได้แยกจาก เมืองไทรบุรีอย่างเด็ดขาดตามหนังสือสัญญา ไทยกับอังกฤษ เรื่องปักปันเขตแดนระหว่างไทยกับสหพันธรัฐมาลายาซึ่งลงนามกันที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 10 มีนาคม ร.ศ.127 (พ.ศ.2452) จากหนังสือสัญญานี้ยังผลให้ไทรบุรี และ เบอร์ลิสตกเป็นของอังกฤษส่วนสตูลคงเป็นของไทยสืบมาจนถึงปัจจุบัน

เมื่อปักปันเขตแดนเสร็จแล้ว ได้มีพระราชโองการโปรดให้เมืองสตูลเป็นเมืองจัตวารวมอยู่ในมณฑลภูเก็ต เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม ร.ศ.128 (พ.ศ. 2453)

ในปีพุทธศักราช 2475 ประเทศไทยเปลี่ยนแปลงการปกครองเป็นระบอบประชาธิปไตยเมืองสตูลก็มีฐานะยกเป็น จังหวัดหนึ่งอยู่ในราชอาณาจักรไทยสืบต่อมาจนถึงกระทั่งทุกวันนี้

คำว่า“สตูล” มาจากคำภาษามลายูว่า “สโตย” แปลว่ากระท้อน อันเป็นผลไม้ชนิดหนึ่งที่ขึ้นอยู่ชุกชุมในท้องที่เมืองนี้ ซึ่งต่อมาได้รับการตั้งสมญานามเป็นภาษามลายูว่า “นครสโตยมาบังสการา (Negeri Setoi Mumbang Segara)” หรือแปล เป็นภาษาไทยว่า สตูล เมืองแห่งพระสมุทรเทวา ดังนั้น “ตราพระสมุทรเทวา” จึงกลายเป็นตราหรือสัญลักษณ์ของจังหวัด มาตราប់เท่าทุกวันนี้

จังหวัดสตูล แม้จะอยู่ร่วมกับไทรบุรีในระยะเริ่มแรกก็ตามแต่จังหวัดสตูลก็เป็นจังหวัดที่มีดินแดนรวมอยู่ในประเทศไทยตลอดมาระยะแรก ๆ จังหวัดสตูล แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 2 อำเภอ กับ 1 กิ่งอำเภอ คือ อำเภอมาบัง อำเภอทุ่งหว้า และกิ่งอำเภอละงู ซึ่งอยู่ในการปกครองของอำเภอทุ่งหว้า ต่อมาปี พ.ศ. 2482 ได้เปลี่ยนชื่ออำเภอมาบังเป็นอำเภอเมืองสตูล สำหรับอำเภอทุ่งหว้า ซึ่งในสมัยก่อนนั้นเจริญรุ่งเรืองมาก มีเรือกลไฟจากต่างประเทศติดต่อ ไปมาค้าขายและรับส่งสินค้าเป็นประจำ สินค้าสำคัญของอำเภอทุ่งหว้า คือ “พริกไทย” เป็นที่รู้จักเรียกตามกันในกลุ่มชาวต่างประเทศว่า“อำเภอสุไหงอุเป ” ต่อมาเมื่อประมาณปี พ.ศ. 2457 การปลูกพริกไทยของอำเภอทุ่งหว้าได้ลดปริมาณลง ชาวต่างประเทศที่เข้ามาทำการค้าขายต่างพากันอพยพกลับไปยังต่างประเทศ ราษฎรในท้องที่ที่พากันอพยพไปหาทำเลทำมาหากินในท้องที่อื่นกันมาก โดยเฉพาะได้ย้ายไปตั้งหลักแหล่งที่กิ่งอำเภอละงูมากขึ้น ทำให้ท้องที่กิ่งอำเภอละงูเจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว และในทางกลับกัน ทำให้อำเภอทุ่งหว้าซบเซาลง

ครั้งถึง พ.ศ. 2473 ทางราชการพิจารณาเห็นว่ากิ่งอำเภอละงูเจริญขึ้น มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่นกว่าอำเภอทุ่งหว้า จึงได้ประกาศยกฐานะกิ่งอำเภอละงูเป็นอำเภอ เรียกว่า อำเภอละงู และยุบอำเภอทุ่งหว้าเดิมเป็นกิ่งอำเภอทุ่งหว้า เรียกว่า กิ่งอำเภอทุ่งหว้า ขึ้นอยู่ในการปกครองของอำเภอละงู ต่อมาในปี พ.ศ. 2516 กิ่งอำเภอทุ่งหว้าจึงได้รับสถานะเดิมกลับคืนมาเป็นอำเภอทุ่งหว้า

ปัจจุบันจังหวัดสตูล แบ่งการปกครองออกเป็น 7 อำเภอ คือ

จังหวัดสตูล แบ่งการปกครองส่วนภูมิภาคเป็น 7 อำเภอ 36 ตำบล 279 หมู่บ้าน 7 เทศบาล (1 เทศบาลเมือง 6 เทศบาลตำบล) 34 องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.)

ตารางที่ 3.1-1 แสดงการแบ่งเขตการปกครอง

อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	เทศบาลเมือง	เทศบาลตำบล	อบต.	สภาตำบล
1. อำเภอเมือง	12	70	1	3	10	-
2. อำเภอควนโดน	4	31	-	1	4	-
3. อำเภอควนกาหลง	3	32	-	-	3	-
4. อำเภอทุ่งหว้า	5	35	-	1	5	-
5. อำเภอละงู	6	61	-	1	6	-
6. อำเภอท่าแพ	4	31	-	-	4	-
7. อำเภอมะนัง	2	19	-	-	2	-
รวม	36	279	1	6	34	-

ที่มา : ที่ทำการปกครองจังหวัดสตูล

3.1.2 การบริหารราชการ

จังหวัดสตูล มีรูปแบบการปกครองและการบริหารราชการแผ่นดิน 3 รูปแบบ คือ

1) การบริหารราชการส่วนกลาง ประกอบด้วยส่วนราชการสังกัดส่วนกลาง ซึ่งตั้งหน่วยงานในพื้นที่จังหวัดจำนวน 50 หน่วยงาน

2) การบริหารราชการส่วนภูมิภาค จัดรูปแบบการปกครอง และการบริหารราชการออกเป็น 2 ระดับ คือ

- ระดับจังหวัดประกอบด้วย ส่วนราชการประจำจังหวัด จำนวน 32 หน่วยงาน
- ระดับอำเภอประกอบด้วย 7 อำเภอ 36 ตำบล 279 หมู่บ้าน

3) การบริหารราชการส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วย 1 องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 เทศบาลเมือง 6 เทศบาลตำบล และ 34 องค์การบริหารส่วนตำบล

3.1.3 การเมือง

ปัจจุบันจังหวัดสตูล ได้แบ่งเขตเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ออกเป็น 2 เขต แต่ละเขตมีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้เขตละ 1 คน โดยมีพื้นที่ในแต่ละเขต ดังนี้

เขตเลือกตั้งที่ 1 อำเภอเมืองสตูล, อำเภอกวนโดน, และควนกาหลง (เฉพาะตำบลทุ่งนุ้ย)

เขตเลือกตั้งที่ 2 ประกอบด้วยอำเภอละงู, อำเภอทุ่งหว้า, อำเภอท่าแพ อำเภอควนกาหลง (ยกเว้นตำบลทุ่งนุ้ย) และอำเภอมะนัง จังหวัดสตูลมีสมาชิกวุฒิสภา 1 คน

3.1.4 การเลือกตั้ง

- การเลือกตั้งสมาชิกวุฒิสภา (ส.ว.) จังหวัดสตูลมีสมาชิกวุฒิสภาได้ 1 คน เลือกตั้งเมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2551 ผู้มีสิทธิเลือกตั้ง 192,606 คน มาใช้สิทธิจำนวน 127,724 คน คิดเป็นร้อยละ 66.31 บัตรดีจำนวน 116,403 ใบ คิดเป็นร้อยละ 91.14 บัตรเสียจำนวน 3,991 ใบ คิดเป็นร้อยละ 3.12 และบัตรไม่ประสงค์ลงคะแนนจำนวน 7,330 ใบ คิดเป็นร้อยละ 5.74 และ ผู้ได้รับการเลือกตั้งให้เป็นสมาชิกวุฒิสภา คือ นายสุรียา ปันจอร์

- การเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (ส.ส.) จังหวัดสตูลมีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ได้ 2 คน ผลการเลือกตั้งทั่วไป เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2550 ผู้มีสิทธิเลือกตั้ง 187,122 คน มาใช้สิทธิจำนวน 153,350 คน คิดเป็นร้อยละ 81.95 บัตรดีจำนวน 141,253 ใบ คิดเป็นร้อยละ 75.49 บัตรเสียจำนวน 4,421 ใบ คิดเป็นร้อยละ 2.36 และบัตรไม่ประสงค์ลงคะแนนจำนวน 7,676 ใบ คิดเป็นร้อยละ 4.10 ผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดสตูล ได้แก่ นายสอชาติ มาเหรัมย์ และ นายอสิ มะหะมัดยงกี สังกัดพรรคประชาธิปัตย์

3.1.5 ตราประจำจังหวัด



ตราประจำจังหวัด รูปพระสมุทรเทวาสถิตอยู่บนแท่นหินกลางทะเล เบื้องหลังมีรัศมีพระอาทิตย์อัสดง พระสมุทรเทวา คือ เทวดาผู้ปกป้องรักษามหาสมุทร บัลลังค์หิน คือ วิจารณ์ของเทวดา พระอาทิตย์อัสดง คือ ผังทะเลตะวันตก หรือมหาสมุทรอินเดียนั่นเอง อักษรย่อจังหวัดสตูล : "สต"

3.1.6 คำขวัญประจำจังหวัด

"สตูล สงบ สะอาด ธรรมชาติบริสุทธิ์"

3.1.7 ต้นไม้ประจำจังหวัด



ดอกไม้ประจำจังหวัด: " ดอกกาหลง "



ต้นไม้ประจำจังหวัด: ต้นหมากพลูตักแตน

3.1.8 ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดสตูล เป็นจังหวัดสุดเขตแดนใต้ของประเทศไทยทางชายฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งเป็นชายฝั่งทะเลทางด้านตะวันตกอยู่ระหว่างเส้นรุ้งที่ 6 องศา 4 ลิปดา และ 7 องศา 2 ลิปดาเหนือ และเส้นแวงที่ 99 องศา 5 ลิปดา และ 100 องศา 3 ลิปดาตะวันออก อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร โดยเส้นทางรถยนต์ 973 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 2,807.522 ตารางกิโลเมตร หรือเท่ากับ 1,754,701 ไร่ พื้นที่ส่วนที่เป็นเกาะประมาณ 105 เกาะ มีชายฝั่งทะเลยาว 144.80 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้

จังหวัดสตูล มีอาณาเขตติดต่อ ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดอำเภอรัตภูมิ จังหวัดสงขลา อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง และอำเภอปะเหลียน จังหวัดตรัง
ทิศตะวันออก	ติดอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา และรัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย
ทิศใต้	ติดรัฐเปอร์ลิสและรัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย
ทิศตะวันตก	ติดทะเลอันดามัน มหาสมุทรอินเดีย

โดยพื้นที่บนบกมีเทือกเขาบรรทัดและสันกาลาคีรีเป็นเส้นกั้นอาณาเขต ระหว่างจังหวัดสตูลกับจังหวัดอื่นๆ และประเทศมาเลเซีย

3.1.9 ภูมิประเทศและภูมิอากาศ

● ภูมิประเทศ

พื้นที่ทางทิศเหนือและทิศตะวันออกเป็นเนินเขาและภูเขาสูง โดยมีเทือกเขาสำคัญ ๆ คือ ภูเขาสันกาลาศรี พื้นที่ค่อยๆลาดเอียงลงสู่ทะเลด้านตะวันตก และทิศใต้มีที่ราบแคบๆ ขนานไปกับชายฝั่งทะเล ถัดจากที่ราบลงไปเป็นป่าชายเลน น้ำเค็มขึ้นถึง มีป่าเสมหรือป่าโกงกางอยู่เป็นจำนวนมาก นอกจากนั้นจังหวัดสตูล เป็นจังหวัดที่มีลำน้ำสายสั้นๆ ไหลผ่านซึ่งเกิดจากภูเขาโดยรอบ พื้นที่ทางตอนเหนือ และทิศตะวันออกของจังหวัด ประกอบด้วยภูเขามากมาย สลับซับซ้อนโดยมีทิวเขานครศรีธรรมราชแบ่งเขตจังหวัดสตูลกับจังหวัดสงขลา และทิวเขาสันกาลาศรีแบ่งเขตประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย นอกจากนั้น ยังมีภูเขาน้อยใหญ่อยู่กระจัดกระจายในตอนล่างและชายฝั่งตะวันตก ภูเขาที่สำคัญได้แก่ เขาจีน เขาบารัง เขาหัวกาหมิง เขาใหญ่ เขาทะน่าน เขาควนกาหลง และเขาโต๊ะพญาวัง

● ภูมิอากาศ

จังหวัดสตูล ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือที่พัดจากประเทศจีนลงมาปกคลุมประเทศไทย และลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ที่พัดมาจากมหาสมุทรอินเดีย ลักษณะภูมิอากาศเป็นแบบร้อนชื้น มี 2 ฤดู ได้แก่

ฤดูฝน ช่วงระหว่างเดือน พฤษภาคม ถึงเดือนธันวาคม และฝนตกชุกในระหว่างเดือนมิถุนายน - พฤศจิกายน

ฤดูร้อนมีเพียง 4 เดือน เดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายน

จังหวัดสตูล มีอุณหภูมิสูงสุดเฉลี่ย 33.63 องศาเซลเซียส อุณหภูมิต่ำสุดเฉลี่ย 22.38 องศาเซลเซียส อุณหภูมิสูงสุดวัดได้ 35.7 องศาเซลเซียส เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2551 และอุณหภูมิต่ำสุดวัดได้ 20.0 องศาเซลเซียส วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2551 ปริมาณฝนตกมากที่สุดใน 1 วัน วัดได้ 93.5 มิลลิเมตร วันที่ 24 ตุลาคม 2551

3.2 สภาพเศรษฐกิจ สังคม และประชากร

3.2.1 สภาพเศรษฐกิจ

3.2.1.1 การขยายตัวและโครงสร้างเศรษฐกิจระดับภาค

จากข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า เศรษฐกิจไทยปี 2551 ขยายตัวร้อยละ 2.5 ชะลอลงจากร้อยละ 4.9 ในปีที่ผ่านมา มูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศไทย พ.ศ. 2551 มีมูลค่า 9,075,493 ล้านบาท โดยภาพรวมทางเศรษฐกิจในประเทศไทย พบว่า ภาคใต้เป็นภาคที่มีฐานเศรษฐกิจเล็กเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่นๆ ของประเทศ โดยในปี พ.ศ. 2551 มีสัดส่วนร้อยละ 10 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจโดยรวมของภาคใต้ได้มีการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากปี พ.ศ. 2547 ที่มีสัดส่วนร้อยละ 8.6 โดยจังหวัดที่เป็นฐานเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ จังหวัดสงขลา นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต ตรัง และปัตตานี มีสัดส่วนการผลิตรวมกันประมาณร้อยละ 70 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภาค และจังหวัด โดยสถานการณ์การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคใต้มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 3.2-1 อัตราขยายตัวและโครงสร้างการกระจายรายได้จากการผลิตรายภาค

ภาค	อัตราขยายตัว ณ ราคาคงที่ (ร้อยละ)		โครงสร้าง ณ ราคาประจำปี (ร้อยละ)	
	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2551	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2551
ตะวันออกเฉียงเหนือ	5.9	2.0	10.6	10.7
เหนือ	4.9	0.8	8.9	9.3
ใต้	1.3	1.5	9.8	10.0
ตะวันออก	5.9	3.3	17.2	16.5
ตะวันตก	4.0	-0.6	4.1	4.2
กลาง	6.7	8.9	7.2	8.0
กทม.และปริมณฑล	4.8	1.7	42.2	41.3
รวม	4.9	2.5	100.0	100.0

ที่มา: สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2551

จากตารางที่ 3.2-1 แสดงอัตราการขยายตัวและโครงสร้างการกระจายรายได้จากการผลิต พบว่าภาคใต้มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 1.5 ในปี พ.ศ. 2551 จากร้อยละ 1.3 ในปี พ.ศ. 2550 เนื่องจากการผลิตภาคเกษตรขยายตัวร้อยละ 3.5 จากที่เคยหดตัวร้อยละ 2.6 ใน พ.ศ. 2550 ที่เป็นผลมาจากผลผลิตพืชหลัก ได้แก่ ปาล์มน้ำมัน และ ยางพารา มีปริมาณสูงขึ้น ในขณะที่สาขาประมงหดตัวร้อยละ 1.2 เนื่องจากราคาน้ำมันที่มีราคาเพิ่มสูงขึ้น จึงทำให้ชาวประมงหยุดการเดินเรือ นอกจากนี้ การผลิตนอกภาคเกษตรชะลอลงเหลือร้อยละ 0.4 ในปี พ.ศ. 2551 จากร้อยละ 3.4 ในปี 2550 มีสาเหตุมาจากสาขาการขนส่งชายฝั่ง สาขาโรงแรมและภัตตาคาร และ สาขาบริการด้านอสังหาริมทรัพย์ชะลอตัวลง ส่วนสาขาอุตสาหกรรมหดตัวลง (ที่มา: สรุปข้อมูลจากสำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2551)

3.2.1.2 ผลิตภัณฑ์ภาคใต้และจังหวัดสตูล (Gross Regional and Provincial Products)

GRP (Gross Regional Products) และ GPP (Gross Provincial Products) คือ ผลิตภัณฑ์มวลรวมที่เป็นส่วนหนึ่งของ GDP ของประเทศ (Gross Domestic Product) ซึ่งการจัดทำผลิตภัณฑ์มวลรวมนั้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมเป็นผู้จัดทำมาโดยตลอด ซึ่งแสดงถึงสถานการณ์เศรษฐกิจของจังหวัด เป็นเครื่องมือในการเปรียบเทียบภาวะเศรษฐกิจและระดับรายได้ของจังหวัด ระหว่างจังหวัด เป็นเครื่องมือในการวางแผนกำหนดนโยบาย และกำหนดมาตรการแก้ปัญหาทางเศรษฐกิจ ใช้ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ หรือแผนพัฒนาเศรษฐกิจจังหวัด ซึ่งโดยทั่วไปข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมในระดับภาคและจังหวัดถูกแบ่งออกเป็น 2 ภาค ได้แก่ ภาคการเกษตร และนอกภาคการเกษตร ซึ่งผลิตภัณฑ์ภาคการเกษตรที่สำคัญของจังหวัดสตูล ได้แก่ ยางพารา และปาล์มน้ำมัน ส่วนผลิตภัณฑ์นอกภาคการเกษตรได้แก่ การท่องเที่ยว โรงแรม อุตสาหกรรม แรงงาน และการลงทุนภาคเอกชน เป็นต้น

ในภาพรวมผลิตภัณฑ์ภาคใต้ (GRP) ในปี พ.ศ. 2551 (อ้างอิงจากสำนักงานเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2552) พบว่า ผลิตภัณฑ์ภาคใต้อยู่ในราคาคงที่ขยายตัวร้อยละ 1.5 (พ.ศ. 2551) จากร้อยละ 1.3 (พ.ศ. 2550) โดยมีปัจจัยสำคัญจากการผลิตภาคเกษตรขยายตัวร้อยละ 3.5 เป็นผลจากทั้งปริมาณและราคาของพืชผลหลักเพิ่มขึ้นเนื่องจากอุปสงค์จากต่างประเทศเพิ่มขึ้น และสภาพอากาศที่เอื้ออำนวย ส่วนการผลิตนอกภาคเกษตรชะลอตัวเหลือร้อยละ 0.4 (พ.ศ. 2551) จากร้อยละ 3.4 (พ.ศ. 2550) โดยมีปัจจัยสำคัญจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้นในช่วงครึ่งปีแรกส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิต และจากภาวะการเงินโลก ประกอบกับความไม่แน่นอนทางการเมืองและเศรษฐกิจ และปัญหาความไม่สงบในจังหวัดชายแดนภาคใต้ที่ยังคงต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาคบริการต่าง ๆ ที่

เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ส่งผลให้การผลิตสินค้าและบริการของการผลิตนอกภาคเกษตร ได้แก่ ภาคอุตสาหกรรม โรงแรม และการท่องเที่ยว ฯลฯ ชะลอตัวลง ซึ่งอัตรา GPP (Gross Provincial Products) ของจังหวัดสตูลมีดังนี้

จากตารางที่ 3.2-2 แสดงผลิตภัณฑ์ของจังหวัดสตูลใน ปี พ.ศ. 2551 ได้ขยายตัวร้อยละ 1.3 จากที่หดตัวร้อยละ 0.4 ในปี พ.ศ. 2550 ซึ่งเป็นผลมาจากการผลิตภาคเกษตรในปี พ.ศ. 2551 ขยายตัวร้อยละ 1.2 จากที่หดตัวร้อยละ 4.0 ในปีพ.ศ.2550 เนื่องจากสาขาเกษตรกรรม ขยายตัวร้อยละ 4.1 อันเป็นผลมาจากผลผลิตปาล์ม น้ำมัน และการเลี้ยงสัตว์ปีกปรับตัวดีขึ้นตามความต้องการของตลาด ส่วนสาขาประมงหดตัวลงต่อเนื่อง การผลิตนอกภาคเกษตรชะลอตัวเหลือร้อยละ 1.5 (พ.ศ. 2551) จากร้อยละ 3.4 (พ.ศ.2550) สาขาสำคัญที่มีการเติบโตชะลอลง ได้แก่ สาขาการขนส่งขายปลีก สาขาขนส่งและคมนาคม สาขาบริหารราชการแผ่นดินฯ และสาขาบริการด้านสุขภาพ อย่างไรก็ตาม สาขาอุตสาหกรรมขยายตัวร้อยละ 11.1 จากที่หดตัวร้อยละ 5.8 จากการผลิตผลิตภัณฑ์โลหะ และผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติก และ สาขาบริการด้านอสังหาริมทรัพย์ ขยายตัวร้อยละ 2.8 จากการเช่าที่อยู่อาศัยปรับตัวดีขึ้น

ตารางที่ 3.2-2 อัตราขยายตัวของ GPP และโครงสร้างการกระจายรายได้จากการผลิตของจังหวัดสตูล

ภาค	อัตราขยายตัว ณ ราคาคงที่ (ร้อยละ)		โครงสร้าง ณ ราคาประจำปี (ร้อยละ)	
	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2551	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2551
1. ภูเก็ต	4.8	2.2	7.3	7.2
2. สุราษฎร์ธานี	-0.9	2.7	14.5	14.6
3. ระนอง	0.7	1.9	1.9	1.9
4. พังงา	3.7	0.5	3.5	3.6
5. กระบี่	2.8	7.3	5.2	5.4
6. ชุมพร	3.1	8.9	5.4	5.8
7. นครศรีธรรมราช	0.9	1.4	14.3	14.4
8. สงขลา	0.8	-1.8	19.0	18.4
9. สตูล	-0.4	1.3	3.1	3.0
10. ยะลา	4.9	2.6	4.6	4.7
11. ตรัง	1.4	1.1	7.3	7.3
12.นราธิวาส	-0.6	-0.3	5.5	5.5
13.พัทลุง	2.7	-0.6	4.0	3.9
14. ปัตตานี	-1.2	-0.2	4.4	4.3

ที่มา: สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2551

3.2.1.3 เศรษฐกิจในภาพรวมของจังหวัดสตูล

ประชาชนในจังหวัดสตูลส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม เนื่องจากมีพื้นที่และสภาพภูมิอากาศที่เหมาะสมแก่การเพาะปลูก โดยมีพื้นที่ถือครองเพื่อการเกษตร 673,000 ไร่ เป็นร้อยละ 43.44 ของพื้นที่ทั้งหมด 1,549,361 ไร่ อาชีพรองลงมาได้แก่ การค้าส่ง การค้าปลีก และการบริการ พืชเศรษฐกิจ ได้แก่ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน ข้าวนาปี การปลูกไม้ผล การประมงทางทะเล และการเพาะเลี้ยงกุ้งชายฝั่งทะเล เศรษฐกิจจังหวัดสตูลปี พ.ศ. 2551 ด้านเศรษฐกิจมีการขยายตัวจากมูลค่าทางการเกษตรจากพืชเศรษฐกิจหลัก 2 ชนิด คือ ยางพาราและ

ปาล์มน้ำมัน ซึ่งจะราคาดีมากในช่วงปลายปี ได้แก่ เดือนตุลาคม พฤศจิกายน และธันวาคม แต่การบริโภคของคนในจังหวัดยังน้อย และมีการชะลอตัวเนื่องจากราคาสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น การจดทะเบียน ยานพาหนะลดลง การลงทุนลดลง การลงทุนส่วนมากยังคงลงทุนด้านที่อยู่อาศัย การใช้จ่ายภาครัฐ มีปริมาณการเบิกจ่ายเพิ่มขึ้น ปริมาณการนำเข้า ส่งออก ยังมีน้อยเนื่องจากค่าของเงินบาทที่แข็งตัว ทำให้ไม่ส่งผลด้านบวกของธุรกิจส่งออก (อ้างอิงข้อมูลจากกระทรวงอุตสาหกรรม, พ.ศ. 2551)

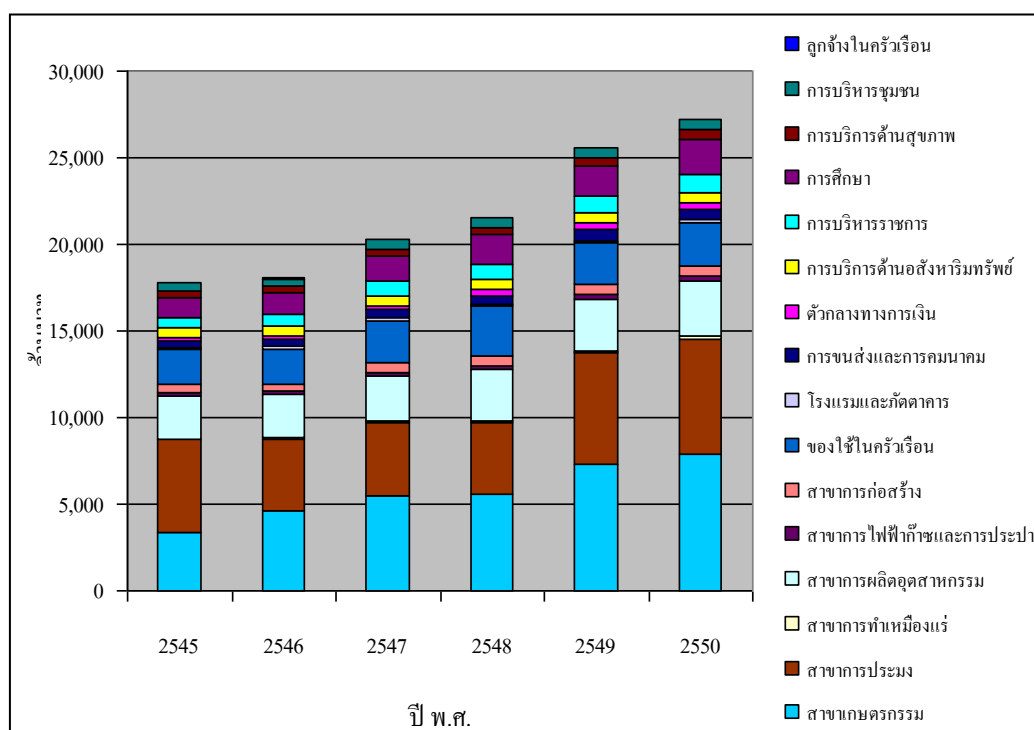
ตารางที่ 3.2-3 ผลผลิตจังหวัดตามราคาประจำปีจำแนกตามสาขาการผลิตในจังหวัดสตูล
(พ.ศ. 2545 – 2550)

สาขาการผลิต	ผลผลิตจังหวัดตามราคาในปี พ.ศ. 2545 – พ.ศ. 2550 (ล้านบาท)					
	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2546	พ.ศ. 2547	พ.ศ. 2548	พ.ศ. 2549	พ.ศ. 2550
ภาคเกษตร	8,710	8,760	9,665	9,731	13,704	14,566
เกษตรกรรม การล่าสัตว์ และการป่าไม้	3,354	4,583	5,434	5,588	7,335	7,911
การประมง	5,356	4,177	4,231	4,144	6,369	6,655
ภาคนอกเกษตร	9,049	9,270	10,596	11,776	11,893	12,651
การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	86	99	102	116	160	146
การผลิตอุตสาหกรรม	2,407	2,471	2,650	2,896	2,977	3,200
การไฟฟ้า ก๊าซ และการประปา	197	209	227	236	296	292
การก่อสร้าง	542	394	525	553	561	592
ของใช้ในครัวเรือนและส่วนบุคคล	1,966	2,056	2,453	2,882	2,352	2,462
รวมผลผลิตจังหวัด	17,759	18,030	20,260	21,507	25,597	27,217
โรงแรมและภัตตาคาร	93	98	110	112	129	142
การขนส่ง และการคมนาคม	426	454	480	539	715	653
ตัวกลางทางการเงิน	179	201	258	328	327	361
บริการด้านอสังหาริมทรัพย์	549	576	584	591	628	601
การบริหารราชการแผ่นดิน	654	680	788	856	978	1,059
การศึกษา	1,148	1,256	1,522	1,718	1,712	2,020
การบริการด้านสุขภาพ	329	302	340	385	486	544
การให้บริการชุมชน สังคม และบริการ	469	470	550	558	567	574
ลูกจ้างในครัวเรือนส่วนบุคคล	4	5	5	5	5	5
มูลค่าผลิตภัณฑ์เฉลี่ยต่อหัวต่อปี (บาท)	67,174	66,886	73,700	76,823	92,746	97,164
ประชากร (1,000 คน)	264	270	275	280	276	280

ที่มา: สำนักงานสถิติจังหวัดสตูล, 2551

จากตารางที่ 3.2-3 ได้สรุปออกมาเป็นกราฟแท่ง (แสดงในรูปที่ 3.2-1) แสดงถึงผลผลิตจังหวัดสตูลตามราคาประจำปี จำแนกตามสาขาการผลิต พบว่า จังหวัดสตูลมีอัตราการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นต่อเนื่องในช่วง 6 ปี นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 โดยในปีดังกล่าว สาขาที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงสุดคือ สาขาเกษตรกรรม เท่ากับ 7,911 ล้านบาท รองลงมาคือ สาขาการประมงเท่ากับ 6,655 ล้านบาท และการผลิตอุตสาหกรรมเท่ากับ 3,200 ล้านบาท ตามลำดับ ในขณะที่สาขาที่ผลิตภัณฑ์มวลรวมน้อยที่สุดคือ ลูกจ้างในครัวเรือน 5 ล้านบาท โดยมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดในทุกสาขาเท่ากับ 27,127 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2550 เท่ากับ 1,620 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.33

นอกจากนี้ จากการอ้างอิงข้อมูลสำนักงานพาณิชย์จังหวัดสตูล (2552) ได้สรุปภาพรวมถึงภาวะเศรษฐกิจในช่วงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2552 พบว่า จากการปรับเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ส่งผลให้สินค้าบางส่วนปรับเพิ่มขึ้น ด้านสินค้าเกษตรปรับราคาลดลงตามปริมาณผลผลิตที่เข้าสู่ตลาด ขณะที่ความต้องการของตลาดไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก แต่โดยภาพรวมภาวะเศรษฐกิจการค้า/การลงทุนยังอยู่ในช่วงชะลอตัว โดยกระแสการหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจยังไม่สะพัดเท่าที่ควร ซึ่งต้องอาศัยการกระตุ้นเศรษฐกิจด้านการลงทุนที่ต่อเนื่อง และสำหรับเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจถดถอยของโลก ช่วงเดือนมิถุนายน 2552 ราคาสินค้ามีราคาสูงขึ้นจากเดือนพฤษภาคม ได้แก่ สินค้ากลุ่มปศุสัตว์ น้ำมันเชื้อเพลิง รวมทั้งผลิตภัณฑ์ยาสูบ และสุราที่เป็นผลมาจากการปรับขึ้นภาษีสรรพสามิตของรัฐบาล ด้านอัตราเงินเฟ้อของประเทศลดลงมาก เนื่องจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาลที่มุ่งช่วยเหลือลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน ไม่ได้มีสาเหตุโดยตรงจากแรงกดดันของสภาวะเศรษฐกิจที่บีบคั้นให้ผู้ประกอบการต้องลดราคาสินค้าลงแต่อย่างใด โดยแนวโน้มเศรษฐกิจ ราคาสินค้าจะเพิ่มสูงขึ้น เป็นผลเนื่องมาจากราคาน้ำมันและราคาสินค้าโภคภัณฑ์ในตลาดโลกมีราคาสูงขึ้น ขณะเดียวกัน ราคายาสูบปศุสัตว์น้ำมันเชื้อเพลิงภายในประเทศอาจจะมีการขยับขึ้นอีก



ที่มา: สำนักงานสถิติจังหวัดสตูล, 2551

รูปที่ 3.2-1 แสดงผลิตภัณฑ์จังหวัดสตูล ตามราคาประจำปี จำแนกตามสาขาการผลิต

เศรษฐกิจภาคเกษตรกรรมของจังหวัดสตูล

จังหวัดสตูลมีเนื้อที่ทั้งหมด 1,754,701 ไร่ พื้นที่ถือครองเพื่อการเกษตร 575,263 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 33 ของพื้นที่ทั้งหมด โดยมีพื้นที่เพาะปลูกพืชเศรษฐกิจ จำนวนผลผลิต และมูลค่าที่ทำได้ให้จังหวัด (ล้านบาท) โดยมีรายละเอียดตามตารางดังนี้

ตารางที่ 3.2-4 รายละเอียดของพืชเศรษฐกิจในภาคเกษตรกรรมของจังหวัดสตูล พ.ศ. 2551

พืชเศรษฐกิจ	เนื้อที่เพาะปลูก		ให้ผลผลิตต่อปี (ตัน)	รายได้ (ล้านบาท)
	ไร่	ร้อยละ		
1. ยางพารา	385,422	64.67	81,284.84	6,236.17
2. ข้าวนาปี	82,425	13.83	41,043.11	420.7
3. ปาล์มน้ำมัน	78,220	13.12	155,079.92	555.19
4. ไม้ผล	29,196	5.08	37,267	383.22
- เงาะโรงเรียน	5,825	1.01	4,063	36.56
- ลองกอง	7,367	1.28	415	9.68
- มังคุด	2,630	0.46	590	9.68
- ส้มโอ	775	0.13	849.53	7.93
-ทุเรียน	4,086	0.71	927	18.55
- มะพร้าว	6,678	1.16	4,887	29.32
- ไม้ผลอื่น ๆ	1,835	0.32	2,910.56	44.59
รวม	575,263	100.0	314,674.87	7,595.28

ที่มา: สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดสตูล, 2551

จากตารางที่ 3.2-4 แสดงรายละเอียดของพืชเศรษฐกิจของจังหวัดสตูล ซึ่งภาคเกษตรกรรมเป็นสาขาที่สร้างรายได้ให้กับจังหวัดสตูลมากที่สุด โดยในปี พ.ศ. 2551 ภาคการเกษตรสามารถทำรายได้ให้กับจังหวัดประมาณ 7,595.28 ล้านบาท และพืชเศรษฐกิจที่สร้างรายได้ให้กับจังหวัดมากที่สุดคือ ยางพารา ที่สามารถทำรายได้ให้แก่จังหวัดมีมูลค่ารวม 6,236.17 ล้านบาท โดยพื้นที่ปลูกได้กระจายอยู่ทุกอำเภอครอบคลุมพื้นที่ร้อยละ 64.67 ของพื้นที่ทำการเกษตรทั้งหมด รองลงมาคือ ปาล์มน้ำมันที่ทำรายได้มีมูลค่ารวม 555.19 ล้านบาท ส่วนข้าวนาปีสามารถทำรายได้ให้กับจังหวัดร้อยละ 420.7 ล้านบาท โดยพื้นที่เพาะปลูกส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่อำเภอละงู อำเภอเมืองสตูล และอำเภอควนโดน ครอบคลุมพื้นที่ทำการเกษตรมากเป็นอันดับสอง คิดเป็นร้อยละ 13.83 ของพื้นที่ทำการเกษตรทั้งหมด ส่วนไม้ผลที่สร้างรายได้ให้กับจังหวัดสตูลมากที่สุด ได้แก่ เงาะโรงเรียน มะพร้าว และทุเรียน ตามลำดับ โดยไม้ผลสามารถทำรายได้ให้กับจังหวัดรวมทั้งสิ้น 383.22 ล้านบาท

เศรษฐกิจด้านการประมงของจังหวัดสตูล

จังหวัดสตูล มีการดำเนินกิจกรรมด้านการประมงหลายกิจกรรม ทั้งด้านการจับสัตว์น้ำ และการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ โดยในปีการผลิต 2550/2551 มีมูลค่าการผลิตทั้งหมด 5,333.80 ล้านบาท มูลค่าเพิ่ม (GPP) 2,425.54 ล้านบาท แยกเป็นรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-5 รายละเอียดด้านกิจกรรมการประมงของจังหวัดสตูล พ.ศ. 2551

ประเภท	รายละเอียด	ผลผลิต (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	มูลค่าเพิ่ม (ล้านบาท)
ประมงทะเลพาณิชย์ (น้ำลึก)	1. มีเรือที่ขึ้นทะเบียนจำนวน 484 ลำ 2. เรือในจังหวัดและเรือประมงต่างถิ่น ทั้งหมด 21,987 เทียวเรือ	126,395	1,789.36	1,035.36
การประมงทะเล พื้นบ้าน (ชายฝั่ง)	1. มีชาวประมง 3,408 คนเรือ 2. จำนวนเครื่องมือประมง 4,285 ชุด	8,539.60	453.44	61.88
การทำฟาร์มปลาน้ำ กร่อย	1. เกษตรกร 1,316 ราย 2. แบ่งเป็นเลี้ยงในกระชัง 1,236 ราย และเลี้ยงในบ่อดิน 80 ราย	1,139.14	144.97	61.88
การทำฟาร์มกุ้งเลี้ยง ทะเล	1. มีเกษตรกร 553 ราย 2. ครอบคลุมพื้นที่ 9,631 ไร่	24,451.54	2,654.48	901.55
การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ จืด	1. เกษตรกร 1,966 ราย 2. ครอบคลุมพื้นที่ 472.96 ไร่	1,017.34	35.66	12.43
การทำฟาร์มเพาะ และอนุบาลกุ้งทะเล	1. เกษตรกรทั้งหมด 15 ฟาร์ม	1,927.68	159.29	69.39
การจับสัตว์น้ำจืดจาก แหล่งน้ำธรรมชาติ	1. ประชากรจับสัตว์น้ำจืด 5,338 ราย	1,476.15	77.79	54.96
รวม		164,946.45	5,314.99	2,197.45

ที่มา : สำนักงานเกษตรจังหวัดสตูล, 2551

จากตารางที่ 3.2-5 แสดงรายละเอียดของกิจกรรมการประมง ซึ่งการประมงเป็นสาขาหนึ่งที่สร้างรายได้ให้กับจังหวัดสตูลรองลงมาจากด้านการเกษตร ป่าไม้ และล่าสัตว์ โดยในปี พ.ศ. 2550/2551 การประมงสามารถทำรายได้ให้กับจังหวัดประมาณ 5,314.99 ล้านบาท โดยการทำฟาร์มกุ้งเลี้ยงทะเล สามารถทำรายได้ให้แก่จังหวัดมากที่สุดมีมูลค่า 2,654.48 ล้านบาท รองลงมาคือ การประมงทะเลพาณิชย์ (น้ำลึก) ที่มีเรือทั้งในแต่นอกจังหวัดเข้ามาจอดเทียบท่า ทำรายได้ให้กับจังหวัด 1,789.36 ล้านบาท และการประมงทะเลพื้นบ้าน (ชายฝั่ง) ที่สามารถสร้างรายได้ให้กับจังหวัด 453.44 ล้านบาท ตามลำดับ

เศรษฐกิจด้านอุตสาหกรรมของจังหวัดสตูล

จากข้อมูลอุตสาหกรรม (2552) จังหวัดสตูล พบว่า การผลิตสาขาอุตสาหกรรมในปี พ.ศ. 2551 มีสัดส่วนร้อยละ 6.48 ของการผลิตรวมทั้งจังหวัด การผลิตหดตัวลงร้อยละ 32.33 จากที่ขยายตัวร้อยละ 9.97 ในปี พ.ศ. 2550 เป็นผลมาจากอุตสาหกรรมหลักของจังหวัด ได้แก่ หมวดอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่มลดลง อุตสาหกรรมการผลิตไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ไม่มีการผลิตลดลง

นอกจากนี้ มูลค่าผลผลิตของอุตสาหกรรมจังหวัดสตูลปี พ.ศ. 2551 มีมูลค่า 1,170.20 ล้านบาท โรงงานอุตสาหกรรมที่ตั้งในจังหวัดมีทั้งขนาดเล็กและใหญ่ ทั้งอุตสาหกรรมที่ผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศและส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ ซึ่งโรงงานในจังหวัดสตูลส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการเกษตรกรรม ที่ใช้เทคโนโลยีแบบง่าย มีการลงทุนน้อย ใช้แรงงานภายในครอบครัว ได้แก่ โรงสีข้าว โรงซ่อมรถยนต์ โรงงานชุดตกดิน โรงงานดูดทราย เป็นต้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 3.2-6 รายละเอียดจำนวนโรงงาน เงินทุน และคนงานของจังหวัดสตูล พ.ศ. 2551

ที่	หมวดอุตสาหกรรม	จำนวนโรงงาน	เงินทุน (บาท)	คนงาน
1	อุตสาหกรรมเกษตร	91	32,597,100	106
2	อุตสาหกรรมอาหาร	23	765,624,412	1,735
3	อุตสาหกรรมไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	30	244,252,857	986
4	อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์และเครื่องเรือน	1	350,000	5
5	อุตสาหกรรมสิ่งพิมพ์	1	750,000	6
6	อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและผลิตภัณฑ์	1	2,000,000	7
7	อุตสาหกรรมยาง	23	349,682,548	308
8	อุตสาหกรรมโลหะ	15	222,273,000	340
9	อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ	10	7,597,500	36
10	อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล	3	6,825,000	15
11	อุตสาหกรรมขนส่ง	18	134,204,000	211
12	อุตสาหกรรมอื่น ๆ	59	369,085,000	464
รวม		275	2,135,241,417	4,219

ที่มา: สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสตูล, 2551

จากตารางที่ 3.2-6 แสดงจำนวนโรงงาน ณ สิ้นปี 2551 มีจำนวนทั้งสิ้น 275 โรง จำนวนเงินทุน 2,135.24 ล้านบาท จำนวนคนงานรวม 4,219 คน อุตสาหกรรมหลักที่สำคัญ (ยกเว้นโรงสีข้าว) ได้แก่ อุตสาหกรรมไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมอาหาร โดยโรงงานที่มีมาก ได้แก่ โรงงานแปรรูปอาหารทะเล โรงไม้หิน โรงงานสกัดน้ำมันปาล์มดิบ โรงงานผลิตอิฐก่อสร้าง โรงงานผลิตยางแท่ง โรงงานผลิตไม้ยางพารา หากพิจารณาเป็นรายอำเภอแล้ว อำเภอเมืองมีโรงงานตั้งอยู่มากที่สุดจำนวน 101 โรง รองลงมาคืออำเภอละงูจำนวน 70 โรง และอำเภอควนกาหลงจำนวน 36 โรง ตามลำดับ (อ้างอิงข้อมูลจากสำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสตูล, 2551)

3.2.2 ภาวะการจ้างงานและการลงทุนในจังหวัดสตูล

(1) การจ้างงานในโรงงานอุตสาหกรรม

ภาวะการจ้างงานในโรงงานอุตสาหกรรมของจังหวัดสตูล พบว่า คนงานส่วนใหญ่เป็นคนภายในพื้นที่จังหวัดสตูล การจ้างงานโดยทั่วไปในจังหวัดสตูลมีจำนวนการจ้างงานในปี พ.ศ. 2551 จำนวน 1,107 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2550 ร้อยละ 14.95 อัตราการว่างงานคิดเป็นร้อยละ 88.09 เทียบกับปี 2550 โดยมีจำนวนผู้ประกันตนในระบบประกันสังคมจำนวน 9,125 คน เพิ่มขึ้นจากปี 2550 ร้อยละ 1.94 และทางด้านค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำของจังหวัดสตูลปัจจุบันอยู่ที่ 155 บาท เพิ่มขึ้นจากปี 2550 ที่มีค่าจ้างขั้นต่ำ 151 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.63

(2) ภาวะการลงทุน

● ภาวะการลงทุน

จากการสำรวจภาวะการทำงานของประชากร 6 เดือนหลังของปี 2551 (กรกฎาคม – ธันวาคม) จังหวัดสตูล มีประชากรทั้งสิ้น 285,097 คน เป็นผู้ที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไป 212,395 คน โดยเป็นผู้ที่อยู่ในกำลังแรงงาน 157,891 คน หรือคิดเป็นอัตราการมีส่วนร่วมในกำลังแรงงานร้อยละ 74.34

ตารางที่ 3.2-7 แสดงจำนวนประชากรจังหวัดสตูล จำแนกตามสถานภาพแรงงาน

สถานภาพ	6 เดือนหลัง		การเปลี่ยนแปลง	
	พ.ศ.2550	พ.ศ.2551	จำนวน	%
ประชากร	291,580	285,097	-6,472	-2.22
1. ประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไป	212,146	212,395	249	0.12
1.1 ผู้ที่อยู่ในกำลังแรงงาน	160,066	157,891	-2,175	-1.36
1.1.1 ผู้มีงานทำ	157,713	156,145	-1,586	-1.01
1.1.2 ผู้ว่างงาน	2,216	1,562	-699	-30.92
1.1.3 ผู้ที่รอฤดูกาล	74	185	111	150.00
1.2 ผู้ที่ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน	52,080	54,504	2,424	4.65
2. ประชากรที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี	79,434	72,702	-6,732	-8.47
อัตราการว่างงาน	2.09	0.99	-1.10	
อัตราการมีส่วนร่วมในกำลังแรงงาน	75.47	74.34		

ที่มา: สำนักงานสถิติจังหวัดสตูล, 2551

จากตารางที่ 3.2-7 แสดงจำนวนประชากร จำแนกตามสถานภาพแรงงาน พบว่า ในปี พ.ศ. 2551 ประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไปมีจำนวน 212,395 คน แบ่งเป็นผู้ที่อยู่ในกำลังแรงงาน 157,891 และผู้ที่ไม่อยู่ในกำลังแรงงาน 54,504 คน จากการเปรียบเทียบกันระหว่าง 6 เดือนหลังปี พ.ศ. 2550 และ พ.ศ. 2551 พบว่า ผู้ที่อยู่ในกำลังแรงงานลดลงเป็นร้อยละ 1.36 และผู้ที่ไม่อยู่ในกำลังแรงงานเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 4.65 รวมทั้งผู้มีงานทำลดลงระหว่าง 2 ปีลดลงตามไปด้วยคิดเป็นร้อยละ 1.01 อย่างไรก็ตามผู้ที่รอฤดูกาลมีอัตราเพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด

● ประชากรและกำลังแรงงาน

จากการสำรวจภาวะการทำงานของประชากร 6 เดือนหลังของปี 2551 (กรกฎาคม - ธันวาคม) จังหวัดสตูล มีประชากรทั้งสิ้น 285,097 คน เป็นผู้ที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไป 212,395 คน โดยเป็นผู้ที่อยู่ในกำลังแรงงาน 157,891 คน หรือคิดเป็นอัตราการมีส่วนร่วมในกำลังแรงงานร้อยละ 74.34

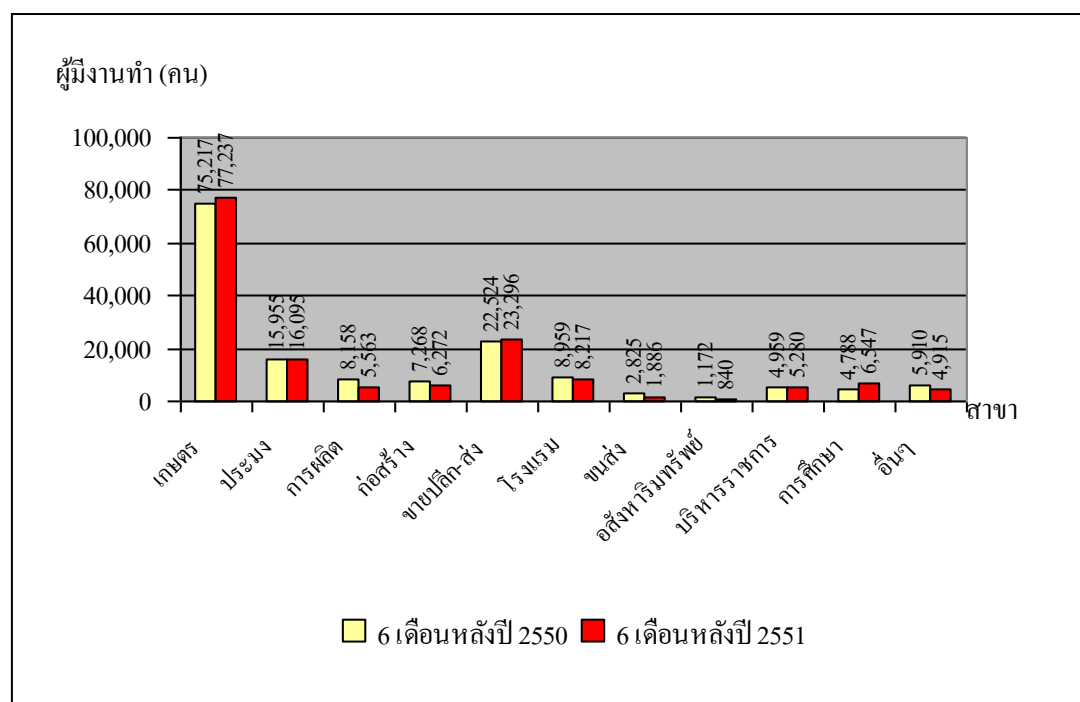
ตารางที่ 3.2-8 แสดงจำนวนผู้มีงานทำจังหวัดสตูล จำแนกตามสาขา

อุตสาหกรรม	จำนวนผู้มีงานทำ (6 เดือนหลัง)		การเปลี่ยนแปลง	
	พ.ศ. 2550 (คน)	พ.ศ. 2551 (คน)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ภาคเกษตรกรรม	91,172	93,332	2,160	2.37
- เกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้	75,217	77,237	2,020	2.69
- การประมง	15,955	16,095	140	0.88
นอกภาคเกษตรกรรม	66,563	62,816	-3,747	-5.63
- การผลิต	8,158	5,563	-2,595	-31.81
- การก่อสร้าง	7,268	6,672	-996	-13.70
- การขายส่ง การขายปลีก	22,524	23,296	772	3.43
- โรงแรม และภัตตาคาร	8,959	8,217	-742	-8.28
- การขนส่ง การขายปลีก	2,825	1,886	-939	-33.24
- อสังหาริมทรัพย์ และการให้เช่า	1,172	840	-332	-28.33
- การบริหารราชการและการป้องกันประเทศ	4,959	5,280	321	6.47
- การศึกษา	4,788	6,547	1,759	36.74
- อื่น ๆ*	5,910	4,915	-995	16.84
ผู้มีงานทำรวม	157,731	156,145	-1,586	-1.01

หมายเหตุ: อื่น ๆ* ได้แก่ การทำเหมืองแร่ เหมืองหิน การไฟฟ้าก๊าซ และประปา การเป็นตัวกลางทางการเงิน งานด้านสุขภาพ และสังคมสงเคราะห์ กิจกรรมด้านบริการชุมชน สังคม ลูกจ้าง ในครัวเรือนส่วนบุคคล

ที่มา: สำนักงานสถิติจังหวัดสตูล

จากตารางที่ 3.2-8 แสดงจำนวนผู้มีงานทำจำแนกตามสาขา ซึ่งผู้มีงานทำ หมายถึง บุคคลผู้มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไปทำงานตั้งแต่ 1 ชั่วโมง ต่อ สัปดาห์ มีผลผลิต และมีรายได้จากการทำงาน พบว่า 6 เดือน หลังของปี พ.ศ. 2551 ผู้มีงานทำมีจำนวน 156,145 คน (ร้อยละ 98.89 ของกำลังแรงงาน) โดยแยกเป็นผู้มีงานทำในภาคเกษตรกรรม จำนวน 93,332 คน (ร้อยละ 59.77 ของผู้มีงานทำทั้งหมด) และนอกภาคเกษตรกรรม จำนวน 62,816 คน (ร้อยละ 40.23 ของผู้มีงานทำทั้งหมด) เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี ผู้มีงานทำลดลงทุกหมวดอุตสาหกรรม ยกเว้น อุตสาหกรรม การศึกษา การขายส่ง การขายปลีก และ การบริหารราชการ และการป้องกันประเทศ โดยผู้มีงานทำในสาขาการผลิตมีจำนวนลดลงมากที่สุด เป็นจำนวน 2,595 คน คิดเป็นร้อยละ 31.81 รองลงมาคือผู้มีงานทำในสาขาการก่อสร้างที่มีจำนวนลดลงเป็นจำนวน 996 คน คิดเป็นร้อยละ 13.70 สาเหตุเพราะการลงทุนภาคอุตสาหกรรมที่ลดลงอย่างเห็นได้ชัด รวมทั้งจำนวนโรงงานที่มีอยู่ได้ลดจำนวนพนักงานลง เพื่อลดต้นทุนในการผลิต จึงทำให้จำนวนผู้มีงานทำในสาขาดังกล่าวลดลง จึงได้สรุปออกมาในรูปกราฟดังนี้ (แสดงในรูปที่ 3.2-2)



ที่มา: สรุปรจากข้อมูลสำนักงานสถิติจังหวัดสตูล, 2551

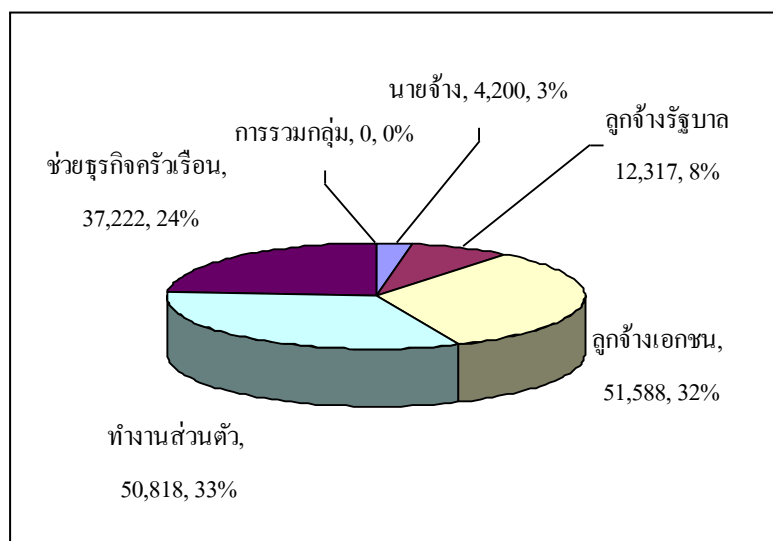
รูปที่ 3.2-2 แสดงจำนวนผู้มีงานทำจังหวัดสตูล จำแนกตามสาขา

จากตารางที่ 3.2-9 แสดงจำนวนผู้มีงานทำ จำแนกตามสถานภาพการทำงาน ใน 6 เดือนหลังปี พ.ศ. 2550 และ พ.ศ. 2552 พบว่า สถานภาพการทำงานแบ่งออกเป็นหลายประเภท ได้แก่ นายจ้าง ลูกจ้างรัฐบาล ลูกจ้างเอกชน ทำงานส่วนตัว ช่วยธุรกิจครัวเรือน และการรวมกลุ่ม โดยผู้มีงานทำส่วนตัวมีจำนวนงานทำลดลงมากที่สุดในช่วง 2 ปี เป็นจำนวน 6,276 คน คิดเป็นร้อยละ 11 รองลงมาคือลูกจ้างเอกชนที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 3,207 คน คิดเป็นร้อยละ 6.63 และนายจ้างที่มีเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 433 คน คิดเป็นร้อยละ 11.49 โดยรวมทำให้ผู้มีงานทุกประเภทลดลง 1,586 คน คิดเป็นร้อยละ 1.01

ตารางที่ 3.2-9 แสดงจำนวนผู้มีงานทำจังหวัดสตูล จำแนกตามสถานภาพการทำงาน

สถานภาพการทำงาน	6 เดือนหลัง		การเปลี่ยนแปลง	
	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2551	จำนวน	ร้อยละ
นายจ้าง	3,767	4,200	433	11.49
ลูกจ้างรัฐบาล	12,211	12,317	106	0.87
ลูกจ้างเอกชน	48,381	51,588	3,207	6.63
ทำงานส่วนตัว	57,094	50,818	-6,276	-10.99
ช่วยธุรกิจครัวเรือน	35,927	37,222	1,295	3.60
การรวมกลุ่ม	353	-	-353	-100.00
ผู้มีงานทำรวม	157,731	156,145	-1,586	-1.01

ที่มา: สำนักงานสถิติจังหวัดสตูล, 2551



ที่มา: สำนักงานสถิติจังหวัดสตูล, 2551

รูปที่ 3.2-3 แสดงจำนวนผู้มีงานทำจังหวัดสตูล จำแนกตามสถานภาพการทำงาน ปี พ.ศ. 2551

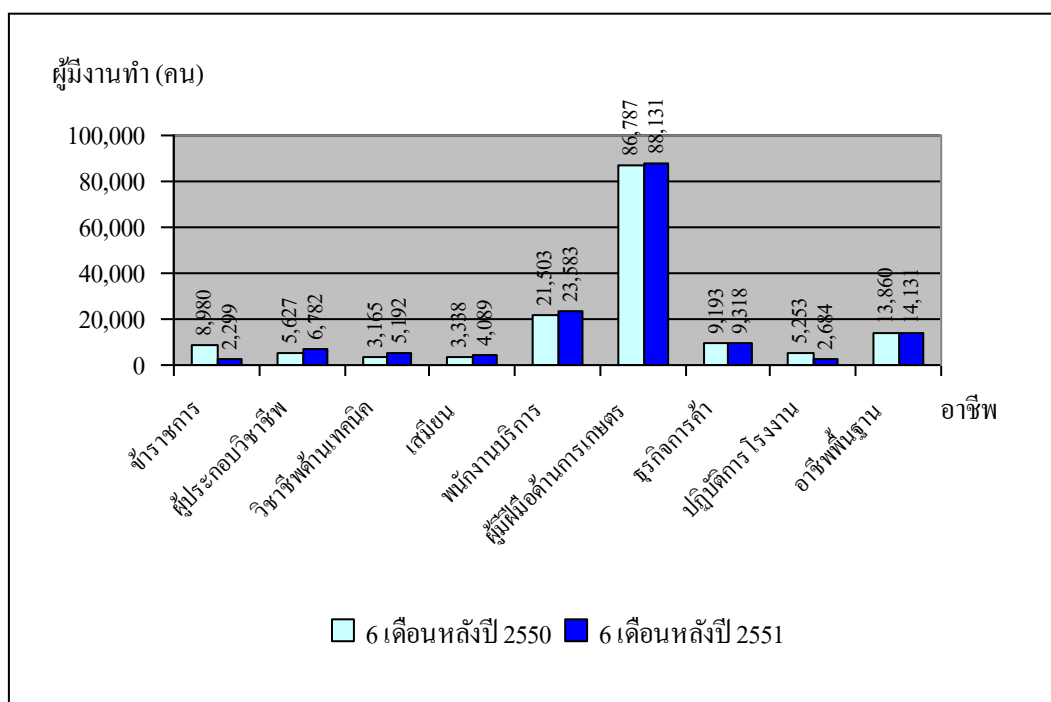
● ผู้มีงานทำจำแนกตามอาชีพ

เป็นผู้มีงานทำในอาชีพผู้ปฏิบัติงานที่มีฝีมือในด้านการเกษตรและการประมง จำนวน 88,131 คน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.55 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน) รองลงมา อาชีพพนักงานบริการ และพนักงานในร้านค้าจำนวน 23,583 คน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.67 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน) และอาชีพชั้นพื้นฐานต่างๆ ในด้านการขาย และการให้บริการ จำนวน 14,131 คน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.96 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน)

ตารางที่ 3.2-10 แสดงจำนวนผู้มีงานทำจังหวัดสตูล จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	6 เดือนหลัง		การเปลี่ยนแปลง	
	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2551	จำนวน	ร้อยละ
ผู้บัญญัติกฎหมาย ข้าราชการ	8,908	2,299	-6,609	-74.19
ผู้ประกอบการวิชาชีพด้านต่าง ๆ	5,627	6,782	1,155	20.53
ผู้ประกอบการวิชาชีพด้านเทคนิค	3,165	5,129	1,924	62.05
เสมียน	3,338	4,089	751	22.50
พนักงานบริการและพนักงานในร้านค้า	21,503	23,583	2,080	9.67
ผู้ปฏิบัติงานที่มีฝีมือในด้านการเกษตร	86,787	88,131	1,344	1.55
ผู้ปฏิบัติงานด้านความสามารถทางฝีมือ และธุรกิจการค้า	9,293	9,318	25	0.27
ผู้ปฏิบัติการโรงงานและเครื่องจักร	5,253	2,684	-2,569	-48.91
อาชีพชั้นพื้นฐานต่าง ๆ ในด้านการขาย และการบริการ	13,860	14,131	271	1.96
รวมผู้มีงานทำ	157,731	156,145	-1,586	-1.01

ที่มา: สำนักงานสถิติจังหวัดสตูล, 2551



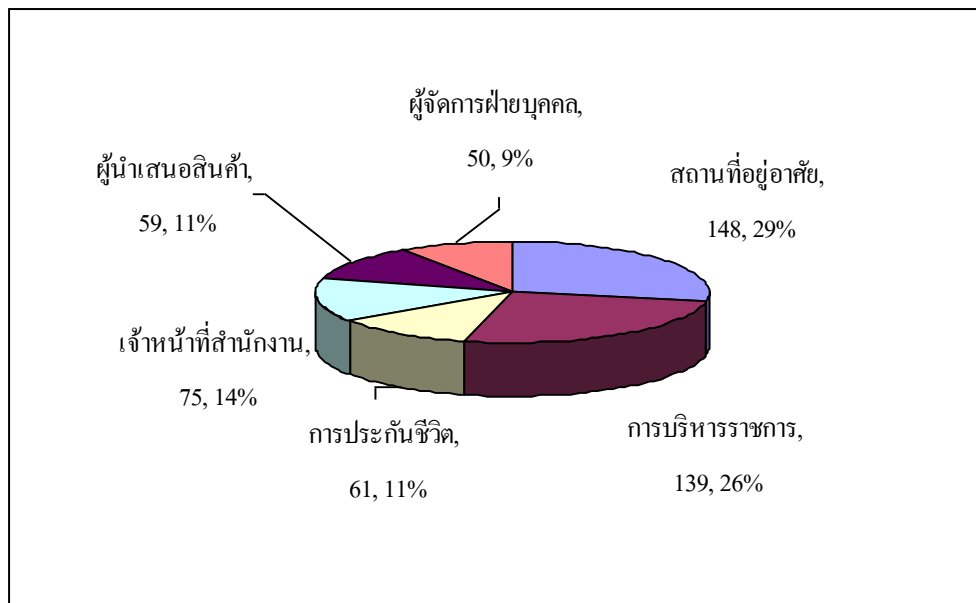
ที่มา: สรุปจากข้อมูลสำนักงานสถิติจังหวัดสตูล, 2551

รูปที่ 3.2-4 แสดงจำนวนผู้มีงานทำจังหวัดสตูล จำแนกตามอาชีพ

จากตารางที่ 3.2-10 แสดงจำนวนผู้มีงานทำ จำแนกตามอาชีพในจังหวัดสตูลระหว่างปี พ.ศ. 2550 และ พ.ศ. 2551 พบว่า อาชีพที่มีคนทำงานมากที่สุด คือ ผู้ปฏิบัติงานที่มีฝีมือในด้านการเกษตร โดยใน 6 เดือนหลังปี พ.ศ. 2551 มีคนทำงานจำนวน 88,131 คน รองลงมาคือพนักงานบริการและพนักงานในร้านค้า มีคนทำงานจำนวน 23,583 คน ทั้งนี้ พนักงานบริการและพนักงานในร้านค้ามีจำนวนการเปลี่ยนแปลงเพิ่มสูงขึ้นมากที่สุดจำนวน 2,080 คน ในขณะที่ผู้บัญญัติกฎหมาย ข้าราชการมีจำนวนลดลงอย่างเห็นได้ชัดจำนวน 6,609 คน รองลงมาคือผู้ปฏิบัติการโรงงานและเครื่องจักรที่มีคนทำงานลดลงเช่นกันจำนวน 2,569 คน

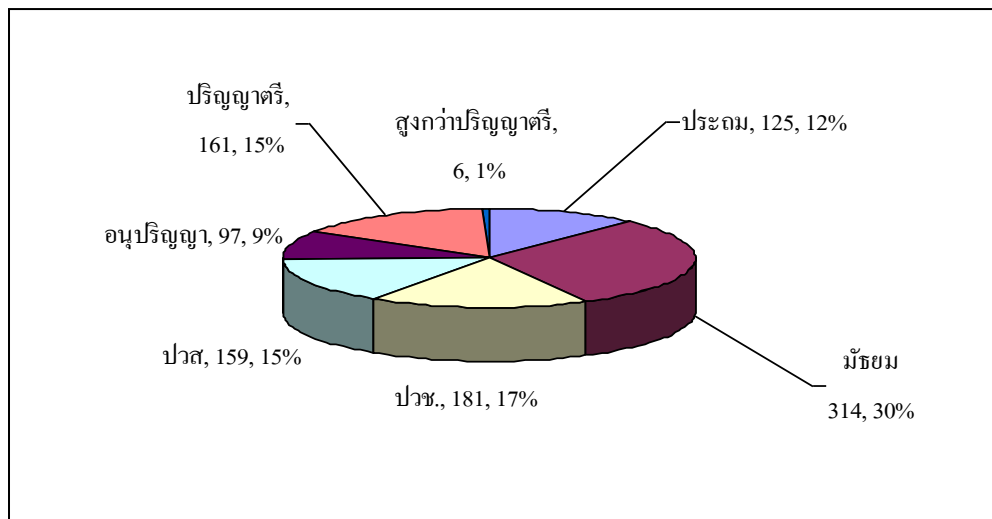
● ความต้องการแรงงาน

จากข้อมูลของศูนย์ข่าวสารตลาดแรงงาน (2551) พบว่า ประเภทกิจการที่ต้องการแรงงานมากที่สุด ได้แก่ สถานที่อยู่อาศัย จำนวน 148 อัตรา (ร้อยละ 29) รองลงมา การบริหารราชการส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น จำนวน 139 อัตรา (ร้อยละ 26) และ การประกันชีวิต จำนวน 61 อัตรา (ร้อยละ 11) เมื่อพิจารณาถึงประเภทอาชีพที่นายจ้างต้องการส่วนใหญ่เป็นเจ้าหน้าที่สำนักงาน จำนวน 75 อัตรา (ร้อยละ 14) พนักงานขาย และผู้นำเสนอสินค้า จำนวน 59 อัตรา (ร้อยละ 11) และผู้จัดการฝ่ายบุคคล จำนวน 50 อัตรา (ร้อยละ 9) (ดังแสดงในรูปที่ 3.2-5) โดยนายจ้างแจ้งความต้องการแรงงานระดับมัธยมศึกษามากที่สุด จำนวน 314 อัตรา (ร้อยละ 30) รองลงมา ระดับปวช. จำนวน 181 อัตรา (ร้อยละ 17) (แสดงในรูปที่ 3.2-6) โดยต้องการแรงงานอยู่ในช่วงอายุ 18-24 ปี มากที่สุด จำนวน 425 อัตรา



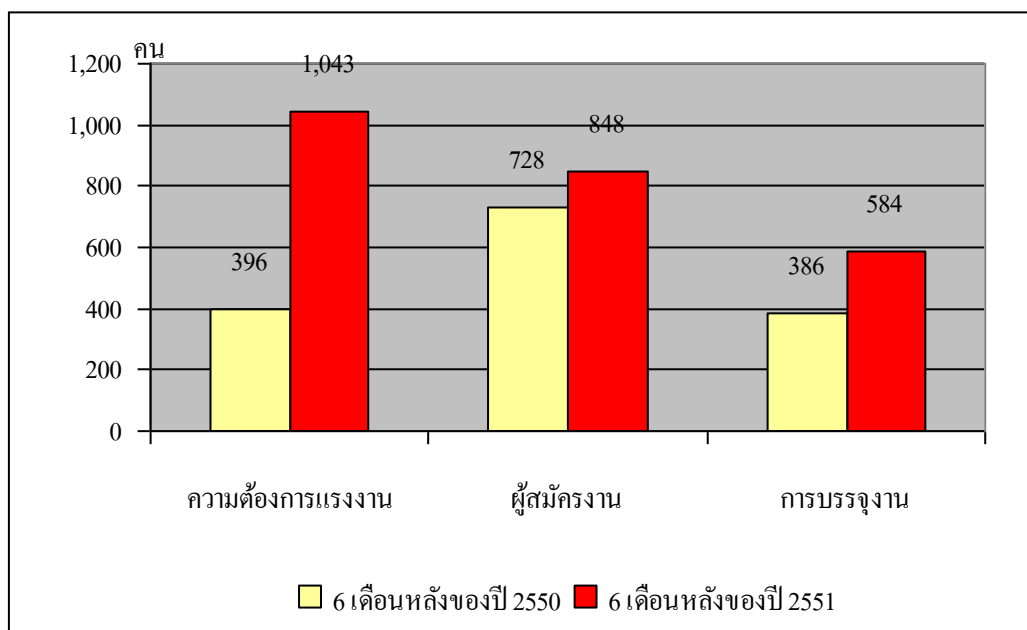
ที่มา: ศูนย์ข่าวสารตลาดแรงงาน, 2551

รูปที่ 3.2-5 แสดงจำนวนตำแหน่งงานว่าง จำแนกตามประเภทกิจการปี พ.ศ. 2551



ที่มา: ศูนย์ข่าวสารตลาดแรงงาน, 2551

รูปที่ 3.2-6 แสดงจำนวนตำแหน่งงานว่าง จำแนกตามระดับการศึกษาปี พ.ศ. 2551



**รูปที่ 3.2-7 แสดงตำแหน่งงานว่าง ผู้สมัครงาน และการบรรจุนงาน
เปรียบเทียบ 6 เดือนหลังปี พ.ศ. 2550 และ พ.ศ. 2551**

จากรูปที่ 3.2-7 แสดงตำแหน่งงานว่าง ผู้สมัครงาน และการบรรจุนงาน เปรียบเทียบ 6 เดือนหลังปี พ.ศ. 2550 และ พ.ศ. 2551 พบว่า ความต้องการแรงงานมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นเป็นจำนวน 1,043 คนใน 6 เดือนหลังปี พ.ศ. 2551 ทำให้มีผู้เข้ามาสมัครงานมีจำนวนสูงขึ้นตามไปด้วยจำนวน 848 คน และการบรรจุนงานจึงมีเพิ่มขึ้นจำนวน 584 คน ตามลำดับ

● การจ้างงานในพื้นที่เขตผังเมืองรวม

การคำนวณการจ้างงานในเขตผังเมืองรวมสตูล ได้ทำการคำนวณโดยใช้ประเภทอาคารที่มีลักษณะของการจ้างงาน หรือสถานประกอบการในเขตผังเมืองรวมสตูล และนำมาเปรียบเทียบสัดส่วนระหว่างสถานประกอบการ และจำนวนการจ้างงาน เพื่อหาการจ้างงานเฉลี่ยต่อแห่ง แล้วจึงทำการคำนวณหาจำนวนการจ้างงานรวมในแต่ละพื้นที่ย่อยที่กำหนดไว้เพื่อการวิเคราะห์ทางด้านคมนาคม เพื่อหาการจ้างงานรวม อันจะนำไปสู่การวางแผนด้านการคมนาคม

จากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ได้กำหนดลักษณะของอาชีพไว้ทั้งสิ้น 12 ลักษณะ ซึ่งเมื่อทำการวิเคราะห์เข้ากับประเภทของอาคารที่ได้จำแนกในฐานข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศ ดังนี้

- 1) การขาย การบำรุงรักษา และการซ่อมแซมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ รวมทั้งการขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงรถยนต์
- 2) การขายส่ง และการค้าเพื่อค้าขายหน้า ยกเว้นยานยนต์และรถจักรยานยนต์
- 3) การขายปลีก ยกเว้นยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ รวมทั้งการซ่อมแซม ของใช้ส่วนบุคคล และของใช้ในครัวเรือน
- 4) โรงแรมและภัตตาคาร

- 5) กิจกรรมด้านอสังหาริมทรัพย์
- 6) กิจกรรมด้านคอมพิวเตอร์และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง
- 7) การให้เช่าเครื่องจักรและเครื่องอุปกรณ์โดยไม่มีผู้ควบคุมฯ การวิจัยและการพัฒนา และกิจกรรมด้านธุรกิจ
อื่นๆ
- 8) กิจกรรมนันทนาการและการบริการอื่นๆ
- 9) การผลิต
- 10) การก่อสร้าง
- 11) การขนส่งทางบก การเก็บสินค้าและสถานที่เก็บสินค้า ตัวแทนธุรกิจการท่องเที่ยวและการโทรคมนาคม
- 12) กิจกรรมด้านโรงพยาบาล
- จากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ด้านลักษณะการจ้างงานในเขตผัง ประกอบไปด้วย พื้นที่ในเขตเทศบาล
และพื้นที่นอกเขตเทศบาล ซึ่งแสดงข้อมูลดังตารางที่ 3.2-11

ตารางที่ 3.2-11 จำนวนสถานประกอบการค้า/บริการและแรงงาน ผังเมืองรวมจังหวัดสตูล

ลำดับ ที่	กิจกรรมทางเศรษฐกิจ/บริการ	จำนวนสถานประกอบการ (แห่ง)			จำนวนแรงงาน (คน)									แรงงาน เฉลี่ยต่อ แห่ง
		ผังเมือง รวม	ในเขต	นอก เขต	ผังเมืองรวม			ในเขต			นอกเขต			
					รวม	นายจ้าง	ลูกจ้าง	รวม	นายจ้าง	ลูกจ้าง	รวม	นายจ้าง	ลูกจ้าง	
1	การขาย การบำรุงรักษา และการซ่อมแซมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ รวมทั้งการขายปลีกน้ำมัน เชื้อเพลิงรถยนต์	830	187	643	3,057	1,899	1,158	598	196	402	2,459	1,703	756	-
2	การขายส่ง และการค้าเพื่อค่านายหน้า ยกเว้น ยานยนต์และรถจักรยานยนต์	742	126	616	2,966	1,514	1,452	497	223	274	2,469	1,291	1,178	-
3	การขายปลีก ยกเว้นยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ รวมทั้งการซ่อมแซม ของใช้ส่วนบุคคล และของใช้ในครัวเรือน	4,125	1,129	2,996	9,758	8,317	1,441	2,478	1,720	758	7,280	6,597	683	-
4	โรงแรมและภัตตาคาร	1,169	426	743	3,295	1,955	1,340	1,425	768	657	1,870	1,187	683	-
5	กิจกรรมด้านอสังหาริมทรัพย์	203	124	79	245	227	18	147	133	14	98	94	4	-
6	กิจกรรมด้านคอมพิวเตอร์ และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง	29	2	27	42	38	4	2	2	-	40	36	4	-
7	การให้เช่าเครื่องจักรและเครื่องอุปกรณ์โดยไม่มีผู้ควบคุมฯ การวิจัยและการพัฒนา และกิจกรรมด้านธุรกิจอื่นๆ	324	146	178	633	458	175	251	194	57	382	264	118	-
8	กิจกรรมนันทนาการและการบริการอื่นๆ	663	302	361	1,020	791	229	519	363	156	501	428	73	-
9	การผลิต	1,084	298	786	7,709	2,272	5,437	1,047	668	379	6,662	1,604	5,058	-
10	การก่อสร้าง	252	55	197	1,123	336	787	310	68	242	813	268	545	-
11	การขนส่งทางบก การเก็บสินค้าและสถานที่เก็บสินค้า ตัวแทนธุรกิจการท่องเที่ยวและการโทรคมนาคม	417	166	251	1,030	431	599	499	159	340	531	272	259	-
12	กิจกรรมด้านโรงพยาบาล	5	1	4	844	98	746	538	-	538	306	98	208	-

ที่มา : จากสำมะโนอุตสาหกรรม พ.ศ.2550 สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ซึ่งจากการจำแนกของสำนักงานสถิติแห่งชาติ เมื่อพิจารณาถึงลักษณะของกิจกรรมของอาคารในพื้นที่เขตผังเมืองรวมสตูลนั้น พบว่า ในพื้นที่เขตผังเมืองรวมสตูลส่วนมากมีสถานประกอบการประเภทธุรกิจอื่นนอกเหนือจากพาณิชยกรรมและการบริการ มากที่สุด เนื่องจากลักษณะการใช้ประโยชน์อาคารส่วนมากเป็นอาคารประเภทที่พักอาศัย ซึ่งต้องมีการจ้างงานเชิงการให้บริการ พาณิชยกรรมและธุรกิจ ซึ่งสามารถจำแนกลักษณะอาชีพและจำนวนอาคารได้ดังตารางที่ 3.2-12

ตารางที่ 3.2-12 แสดงการจำแนกประเภทอาคารตามลักษณะอาชีพในเขตผังเมืองรวมสตูล

ลักษณะอาชีพ	ลักษณะอาคาร	จำนวนอาคาร
การขาย การบำรุงรักษา และการซ่อมแซมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ รวมทั้งการขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงรถยนต์	ปั้มน้ำมัน, ร้านขายแก๊ส	7
โรงแรมและภัตตาคาร	โรงแรม บังกะโล รีสอร์ท	55
การให้เช่าเครื่องจักรและเครื่องอุปกรณ์โดยไม่มีผู้ควบคุมฯ การวิจัยและการพัฒนา และกิจกรรมด้านธุรกิจอื่นๆ	ธุรกิจอื่นนอกเหนือจากพาณิชยกรรมอื่นๆ, ที่พักอาศัยกึ่งสำนักงาน, ที่พักอาศัยกึ่งธุรกิจบริการ, ที่พักอาศัยกึ่งอุตสาหกรรม, สถานศึกษาประเภทต่างๆ	903
กิจกรรมนันทนาการและการบริการอื่นๆ	ห้างสรรพสินค้า, ธนาคารและสถาบันการเงิน, ธุรกิจนันทนาการอื่นๆ, โรงภาพยนตร์, โรงละคร, ไนท์คลับ, คาราโอเกะ, อาบอบนวด, สถาบันราชการประเภทต่างๆ	274
การผลิต	อุตสาหกรรม, โรงฆ่าสัตว์, อุตสาหกรรมเฉพาะกิจ, เรือนเพาะชำ, คอกปศุสัตว์	196
การขนส่งทางบก การเก็บสินค้าและสถานที่เก็บสินค้า ตัวแทนธุรกิจการท่องเที่ยวและการโทรคมนาคม	คลังสินค้า, สถานีขนส่ง, สถานีรถไฟ, สถานีคมนาคมอื่นๆ, ที่ทำการและชุมสายโทรศัพท์	14
กิจกรรมด้านโรงพยาบาล	การสาธารณสุข, โรงพยาบาล, สถานีอนามัย	27
ลักษณะอาคารอื่นๆ	สำนักงาน	105
รวม		1,581

ที่มา: คู่มือ Data Dictionary สำนักงานสถิติแห่งชาติ พ.ศ. 2550

หมายเหตุ: การคำนวณหาอาคารนั้นได้ตัดการใช้ประโยชน์อาคารประเภทที่อยู่อาศัย, ศาสนสถาน และ การใช้ประโยชน์อาคารลักษณะอื่น เนื่องจากเป็นลักษณะอาคารที่จัดว่าไม่มีการจ้างงานหรือไม่สามารถระบุได้ อาคารบางประเภทอาจมีลักษณะก้ำกึ่งระหว่างลักษณะการประกอบอาชีพที่จำแนกไว้ตามฐานข้อมูล อยู่ในลักษณะอาชีพอื่นๆ

การคำนวณหาอัตราการจ้างงานนั้นได้คำนวณในลักษณะของการเปรียบเทียบสัดส่วนของการจ้างงานแต่ละลักษณะอาชีพ จากข้อมูลสามารถคำนวณและแสดงได้ดังตารางที่ 3.2-13

ตารางที่ 3.2-13 การคำนวณหาจำนวนการจ้างงานจำแนกตามลักษณะอาชีพ ในเขตอำเภอสตูล

ลักษณะอาชีพ	จำนวนสถานประกอบการ	การคำนวณ		
		แรงงานต่อสถานที่	จำนวนลูกจ้างต่อแห่ง	จำนวนนายจ้างต่อแห่ง
การขาย การบำรุงรักษา และการซ่อมแซมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ รวมทั้งการขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงรถยนต์	187	16.35	6.19	10.16
โรงแรมและภัตตาคาร	426	7.73	3.15	4.59
การให้เช่าเครื่องจักรและเครื่องอุปกรณ์โดยไม่มีผู้ควบคุมฯ การวิจัยและการพัฒนา และกิจกรรมด้านธุรกิจอื่นๆ	146	4.34	1.20	3.14
กิจกรรมนันทนาการและการบริการอื่นๆ	302	3.38	0.76	2.62
การผลิต	298	25.87	18.24	7.62
การขนส่งทางบก การเก็บสินค้าและสถานที่เก็บสินค้า ตัวแทนธุรกิจการท่องเที่ยวและการโทรคมนาคม	166	6.20	3.61	2.60
กิจกรรมด้านโรงพยาบาล	5	844.00	746.00	98.00
ลักษณะอาชีพรื่นๆ	1,436	9.84	2.58	7.26
รวม	2,962	10.71	4.52	6.19

ที่มา: คู่มือ Data Dictionary สำนักงานสถิติแห่งชาติ พ.ศ. 2550

หมายเหตุ: การคำนวณหาอาชีวนั้นได้ตัดการใช้ประโยชน์อาคารประเภทที่อยู่อาศัย, ศาสนสถาน และ การใช้ประโยชน์อาคารลักษณะอื่น เนื่องจากเป็นลักษณะอาคารที่จัดว่าไม่มีการจ้างงานหรือไม่สามารถระบุได้ อาคารบางประเภทอาจมีลักษณะก้ำกึ่งระหว่างลักษณะการประกอบอาชีพที่จำแนกไว้ตามฐานข้อมูล อยู่ในลักษณะอาชีพอื่นๆ

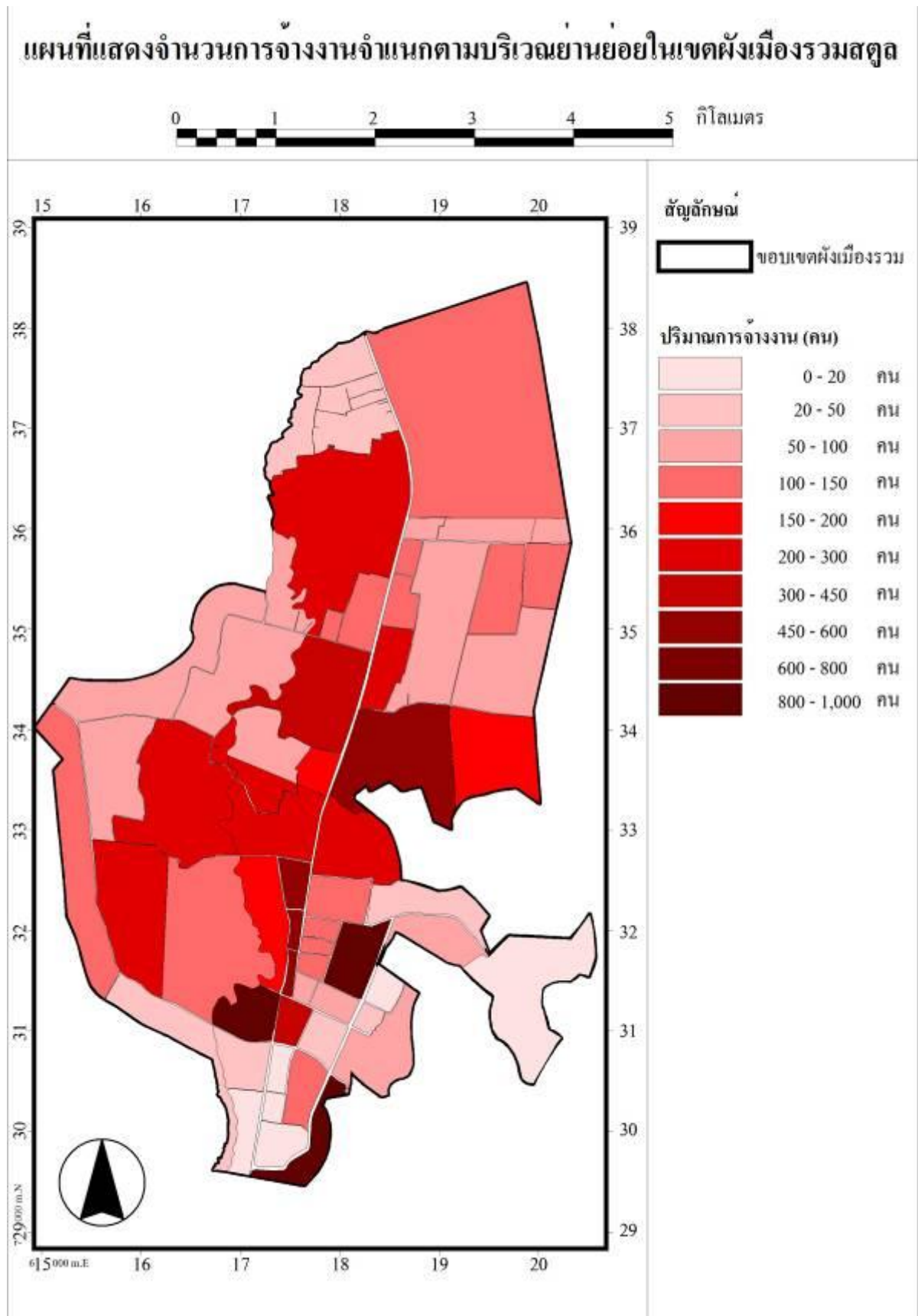
เมื่อทำการเปรียบเทียบสัดส่วนของลักษณะอาชีพต่อจำนวนอาคารในการใช้ประโยชน์อาคารแต่ละประเภทพบว่า ในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูลมีลักษณะการประกอบกิจการประเภท การให้เช่าเครื่องจักรและเครื่องอุปกรณ์โดยไม่มีผู้ควบคุมฯ การวิจัยและการพัฒนา และกิจกรรมด้านธุรกิจอื่นๆ ซึ่งมีการใช้ประโยชน์อาคารได้แก่ ธุรกิจนันทนาการอื่นๆ, พาณิชยกรรมอื่นๆ, ที่พักอาศัยกึ่งสำนักงาน, ที่พักอาศัยกึ่งธุรกิจบริการ, ที่พักอาศัยกึ่งอุตสาหกรรม, สถานศึกษาประเภทต่างๆ โดยใช้สัดส่วนจากการคำนวณในตารางที่ 3.2-14

ตารางที่ 3.2-14 การคำนวณหาจำนวนการจ้างงานจำแนกตามลักษณะอาชีพ ในเขตผังเมืองรวมสตูล

ลักษณะอาชีพ	จำนวนสถานประกอบการ	การคำนวณ		
		แรงงานต่อสถานที่	จำนวนลูกจ้างต่อแห่ง	จำนวนนายจ้างต่อแห่ง
การขาย การบำรุงรักษา และการซ่อมแซมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ รวมทั้งการขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงรถยนต์	7	114.43	43.35	71.09
โรงแรมและภัตตาคาร	8	61.88	25.16	36.71
การให้เช่าเครื่องจักรและเครื่องอุปกรณ์โดยไม่มีผู้ควบคุมฯ การวิจัยและการพัฒนา และกิจกรรมด้านธุรกิจอื่นๆ	711	3,082.62	852.23	2,230.40
กิจกรรมนันทนาการและการบริการอื่นๆ	61	206.03	46.25	159.77
การผลิต	143	3,699.29	2,609.03	1,090.26
การขนส่งทางบก การเก็บสินค้าและสถานที่เก็บสินค้า ตัวแทนธุรกิจการท่องเที่ยวและการโทรคมนาคม	111	68.25	39.69	28.56
กิจกรรมด้านโรงพยาบาล	1	168.80	149.20	19.60
ลักษณะอาคารอื่นๆ	64	629.93	164.99	464.94
รวม	1,006	8,031.23	3,930	4,101

ที่มา: คู่มือ Data Dictionary สำนักงานสถิติแห่งชาติ พ.ศ. 2550

หมายเหตุ: การคำนวณหาอาคารนั้นได้ตัดการใช้ประโยชน์อาคารประเภทที่อยู่อาศัย, ศาสนสถาน และ การใช้ประโยชน์อาคารลักษณะอื่น เนื่องจากเป็นลักษณะอาคารที่จัดว่าไม่มีการจ้างงานหรือไม่สามารถระบุได้ อาคารบางประเภทอาจมีลักษณะก้ำกึ่งระหว่างลักษณะการประกอบอาชีพที่จำแนกไว้ตามฐานข้อมูล อยู่ในลักษณะอาชีพอื่นๆ



รูปที่ 3.2-8 แผนที่แสดงจำนวนการจ้างงานจำแนกตามบริเวณย่านย่อยในเขตผังเมืองรวมสตูล

จากการคำนวณหาจำนวนการจ้างงานรวมในเขตผังเมืองรวมสตูลโดยการเปรียบเทียบสัดส่วนจำนวนแรงงานทั้งหมดในจังหวัด ซึ่งจากการเปรียบเทียบระหว่างอัตราส่วนของวันพึงพิงและวัยแรงงาน พบว่า สัดส่วนของวัยแรงงานในเขตผังเมืองรวมสตูลนั้นมีสูงเท่ากับร้อยละ 58.03 ซึ่งสามารถจำแนกได้ดังตารางที่ 3.2-15

ตารางที่ 3.2-15 แสดงการเปรียบเทียบสัดส่วนของประชากรและแรงงานระหว่างจังหวัดสตูลและเขตผังเมืองรวมสตูล

พื้นที่	ลักษณะวัย					การคำนวณ	
	วัยเด็ก	วัยเรียน	วัยทำงาน	วัยชรา	รวม	วัยพึงพิง	สัดส่วน*
จังหวัดสตูล	24,817	76,663	167,389	19,570	288,439	121,050	1.38
เขตผังเมืองรวม	4,110	12,696	27,720	3,241	47,776	20,046	1.38

หมายเหตุ : สัดส่วนเท่ากับ จำนวนประชากรในวัยแรงงานต่อจำนวนประชากรในวัยพึงพิง

ที่มา: สำนักงานสถิติจังหวัดสตูล, 2551

เมื่อทำการพิจารณาถึงจำนวนคนทำงานตามลักษณะสายอาชีพ ซึ่งใช้วิธีการเปรียบเทียบสัดส่วนจากจังหวัดสตูลและเขตผังเมืองรวมตามลักษณะอาชีพที่ได้จำแนกไว้รวม 9 ประเภท ได้แก่ ผู้ปฏิบัติกฎหมายหรือข้าราชการ ผู้ประกอบวิชาชีพด้านต่าง ๆ ผู้ประกอบวิชาชีพด้านเทคนิค เสมียน พนักงานบริการและพนักงานในร้านค้า ผู้ปฏิบัติงานที่มีฝีมือด้านการเกษตร ผู้ปฏิบัติงานด้านงานฝีมือหรือธุรกิจการค้า ผู้ปฏิบัติงานโรงงาน และอาชีพขั้นพื้นฐานด้านการค้าขายและการบริการ สามารถจำแนกได้ดังตารางที่ 3.2-16

ตารางที่ 3.2-16 แสดงการจำแนกลักษณะอาชีพในจังหวัดสตูลและในเขตผังเมืองรวมสตูล

ลักษณะอาชีพ	จำนวน (คน)		ร้อยละ
	จังหวัด	เขตผัง	
ผู้บัญญัติกฎหมาย ข้าราชการ	2,299	303	1.47
ผู้ประกอบวิชาชีพด้านต่างๆ	6,782	895	4.34
ผู้ประกอบวิชาชีพด้านเทคนิค	5,129	677	3.28
เสมียน	4,089	540	2.62
พนักงานบริการและพนักงานในร้านค้า	23,583	3,112	15.10
ผู้ปฏิบัติงานที่มีฝีมือด้านการเกษตร	88,131	11,631	56.44
ผู้ปฏิบัติงานด้านการฝีมือ ธุรกิจการค้า	9,318	1,230	5.97
ผู้ปฏิบัติงานด้านโรงงานและเครื่องจักร	2,684	354	1.72
อาชีพขั้นพื้นฐานด้านการค้าขายและบริการ	14,131	1,865	9.05
รวม	156,145	20,607*	100.00

หมายเหตุ : หักสัดส่วนการว่างงานโดยใช้สัดส่วนจากจังหวัดสตูล คิดเป็นร้อยละ 25.66 ของจำนวนประชากรแรงงาน 27,720 คน

ที่มา: การคำนวณโดยที่ปรึกษา, 2552

จากการคำนวณพบว่า จำนวนแรงงานทั้งหมดจากการเปรียบเทียบสัดส่วนในเขตผังเมืองรวมเท่ากับ 20,607 คน ซึ่งได้ทำการหักจำนวนการว่างงานแล้ว เมื่อนำมาหักกลับกับจำนวนแรงงานที่ได้จากการคำนวณด้วย ข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศ (GIS) ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 8,030 คน ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าเป็นการจ้างงานในระบบ (Formal sector) เพราะได้มาจากการคำนวณจากจำนวนสถานประกอบการซึ่งแรงงานต้องมีสังกัด ทำให้สามารถคาดการณ์ถึง จำนวนแรงงานนอกระบบ (Informal sector) ได้ประมาณ 12,000 คน ซึ่งอาจเป็นแรงงานที่ทำงานอยู่ที่ที่พักอาศัยของตนเอง หาบเร่แผงลอย รับจ้าง ซึ่งไม่มีที่ทำงานเป็นหลักแหล่งหรือไม่ได้ประกอบอาชีพในสถานประกอบการข้างต้น

ภาพรวมของการจ้างงานในเขตผังเมืองรวมสตูลพบว่า ลักษณะของการจ้างงานในสถานประกอบการจะเป็นในลักษณะของการให้เช่าเครื่องจักรและเครื่องอุปกรณ์โดยไม่มีผู้ควบคุมฯ การวิจัยและการพัฒนา และกิจกรรมด้านธุรกิจอื่นๆ และการผลิต เนื่องจากในเขตผังเมืองรวมสตูลนั้นมีอาคารประเภทที่อยู่อาศัยเป็นจำนวนมาก จึงต้องมีการให้บริการประเภทธุรกรรม สถานศึกษา การให้บริการด้านต่างๆ เพื่อรองรับความต้องการของผู้อยู่อาศัยและผู้เดินทางเข้ามาในพื้นที่ เป็นผลให้เกิดการจ้างงานในสถานประกอบการประเภทนี้เป็นจำนวนมากกว่าสถานประกอบการประเภทอื่นๆ ซึ่งเมื่อทำการพิจารณาถึงลักษณะอาชีพพบว่า อาชีพที่ประกอบมากที่สุดได้แก่ อาชีพประเภทเกษตรกรรมและอาชีพขั้นพื้นฐานด้านการค้าขายและบริการ เป็นต้น

3.2.3 ลักษณะทางสังคมจังหวัดสตูล

3.2.3.1 การตั้งถิ่นฐานและระบบชุมชน

จากแนวคิดในการพัฒนาภาคใต้ในด้านระบบเมืองและชุมชนได้ตั้งจังหวัดสตูลให้เป็นเมืองลำดับที่ 3 จาก 5 ลำดับ เพื่อเป็นชุมชนศูนย์กลางระดับจังหวัด-อำเภอ ที่เป็นศูนย์กลางการบริการ (Service Cluster) เพื่อการพัฒนา กลุ่มเมือง ควบคุมขนาดและการขยายตัว (Urban Cluster & Compact City) พัฒนาระบบการขนส่ง และบทบาทสนับสนุนการ โดยเน้นการพัฒนา กลุ่มเมืองพัทลุง สตูล เป็นศูนย์กลางทางสังคม เศรษฐกิจ วัฒนธรรมและภูมิปัญญา

ที่มาของคำว่า “สตูล” เป็นคำเพี้ยนมาจากคำว่า “สโตย” ในภาษามลายู ซึ่งแปลว่า “กระท้อน” ซึ่งเป็นผลไม้ชนิดหนึ่งที่ขึ้นอยู่ชุกชุมในท้องที่นี้ หรืออาจหมายถึงต้นกระท้อนก็ได้ ชาวมาเลย์เองก็เรียกจังหวัดสตูลว่า “นัครีสโตย” หรือชื่อเมือง “นครสโตยมาบังสการา” (Negeri Setoi Mumbang Segara) มีหมายความว่า เมืองแห่งพระสมุทรเทวา ดังนั้น “ตราพระสมุทรเทวา” จึงกลายเป็นตราหรือสัญลักษณ์ของจังหวัดมาตราบนตราทุกวันนั้น สตูลเป็นจังหวัดเล็กๆ ตั้งอยู่ทางตอนใต้ ของประเทศไทย เป็นจังหวัดที่ติดชายฝั่งทะเลด้านตะวันตก (ชายฝั่งทะเลอันดามัน มหาสมุทรอินเดีย) จังหวัดสตูลอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ โดยทางรถยนต์ประมาณ 973 กิโลเมตร มีพื้นที่ 2,478 ตร.กม. มีชายฝั่งทะเลยาว 80 กิโลเมตร สภาพภูมิประเทศโดยทั่วไป เป็นเนินสูงมีที่ราบป่าเขาห้วยลำธาร ในเขตภาคตะวันออกของจังหวัด ตอนกลางใกล้ชายทะเลเป็นที่ราบ มีภูเขาและที่ราบลุ่ม ส่วนชายฝั่งทะเลเป็นที่ราบและป่าชายเลนน้ำท่วมถึง มีป่าโกงกางและไม้เสม็ดมาก

3.2.3.2 วิถีชีวิตของชาวสตูล

สตูล เป็นสังคมเมืองแบบผสมผสานทางวิถีชีวิตระหว่างผู้คนในศาสนาพุทธ ศาสนาอิสลาม และชนชาวพื้นเมืองดั้งเดิมที่อาศัยอยู่ร่วมกันอย่างสันติ ซึ่งประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาอิสลาม คิดเป็นร้อยละ 74.10 นับถือศาสนาพุทธร้อยละ 25.81 และนับถือศาสนาคริสต์และศาสนาอื่น ๆ ร้อยละ 0.09 ซึ่งเป็นชาวพื้นเมืองที่อยู่ตามเกาะ มักเรียกกันว่าชาวเล หรือ ชาวน้ำ มีอยู่ประมาณ 1,300 คน อาศัยอยู่ที่เกาะหลีเป๊ะของหมู่เกาะอาดัง และอีกกลุ่มหนึ่ง

อาศัยอยู่ที่หมู่เกาะบุโหลน นอกจากนั้น แถบแนวหาดด้านตะวันออก และทิศเหนือของจังหวัดสตูล ยังมีชนกลุ่มน้อย พวกเงาะป่า หรือนิกริโต อาศัยอยู่ประมาณ 70-80 คน เร่ร่อนไปมาระหว่างท้องที่อำเภอควนโดน ควนกาหลง ละงูทุ่งหว้า และกิ่งอำเภอมะนัง บางครั้งก็อพยพข้ามเขตไปยังจังหวัดพัทลุง สงขลา หรือตรัง จึงทำให้พวกเงาะป่าจัดเป็นบุคคลไร้สำมะโนครัว

มีศาสนสถานจำนวนทั้งสิ้น 260 แห่ง ประกอบด้วย มัสยิดจำนวน 218 แห่ง แยกเป็นอำเภอ ดังนี้ 1) อำเภอเมืองสตูล จำนวน 63 แห่ง 2) อำเภอละงู จำนวน 60 แห่ง 3) อำเภอท่าแพ จำนวน 26 แห่ง 4) อำเภอควนโดน จำนวน 23 แห่ง 5) อำเภอควนกาหลง จำนวน 23 แห่ง 6) อำเภอทุ่งหว้า จำนวน 18 แห่ง 7) อำเภอมะนัง จำนวน 5 แห่ง

จากลักษณะภูมิประเทศ สภาพภูมิอากาศ ทรัพยากรธรรมชาติ ศาสนา ความเชื่อและสภาพสังคม ล้วนเป็นตัวกำหนดวิถีชีวิตของบุคคลในท้องถิ่น โดยเห็นได้จากวิถีชีวิตของชาวสตูลที่มีการประกอบอาชีพประมงเนื่องจากจังหวัดสตูลมีชายฝั่งทะเลที่อุดมสมบูรณ์ด้วยสัตว์น้ำ มีการทำหัตถกรรมพื้นบ้านด้วยวัตถุดิบจากธรรมชาติที่มีป่าไม้และทรัพยากรมากมาย ลักษณะบ้านเรือนผสมผสานแบบบ้านเรือนท้องถิ่นภาคใต้และไทยมุสลิม และความเป็นอยู่ของชาวเลที่เป็นคนท้องถิ่นสตูลกลุ่มหนึ่งที่มีความเชื่อเป็นของตนเองจึงทำให้เกิดลักษณะวิถีชีวิตของชาวประมง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

(1) การทำประมงของชาวสตูล



รูปที่ 3.2-9 แสดงวิถีชีวิตของชาวสตูล

จังหวัดสตูลมีพื้นที่ชายฝั่งยาว 144.80 กิโลเมตร มีพื้นที่ทำการประมงประมาณ 434 ตร.กม. ประชากรประกอบอาชีพประมงประมาณ 4,675 ครัวเรือน ชาวประมงเหล่านี้ได้ประดิษฐ์เครื่องมือเพื่อใช้สำหรับประกอบอาชีพอันแสดงให้เห็นถึงภูมิปัญญาท้องถิ่นอย่างชัดเจน ได้แก่

1. เบ็ด เป็นเครื่องมือจับปลาชนิดหนึ่ง มีหลายลักษณะได้แก่

- **เบ็ดราว** มีเชือกซึ่งติดกับเสาทั้งสองด้านหรือมีเสาด้านเดียว โดยมีเบ็ดผูกไว้เป็นช่วงสั้น ๆ จนหมดสายเชือก และมีเหยื่อเกี่ยวไว้ที่ตัวเบ็ดทั้งไว้ 6 – 12 ชั่วโมงจึงไปกู้หรือเก็บปลาที่ติดเบ็ด

- **เบ็ดทง** เป็นชื่อเรียกอุปกรณ์จับปลาชนิดหนึ่ง โดยใช้ไม้ไผ่เหลาเป็นคันเบ็ดมีเชือกและตัวเบ็ดผูกไว้ปลายเบ็ด ซึ่งสามารถไหวดว่อนไปมาได้ใช้จับปลาได้ทั้งน้ำจืดและน้ำเค็ม เหยื่อที่ใช้ คือ ลูกปลาหรือปลาทันเป็นชิ้นเล็ก ๆ ปูนปน (กิ้งกือ) ปลาหมึก ไล่เดือน กบ เขียด ฯลฯ

- **เบ็ดขัด** ประกอบด้วยตัวเบ็ดซึ่งผูกติดกับเชือกเอ็น ยาวประมาณ 30 – 50 เมตร วิธีการใช้ นำเหยื่อมาเกี่ยวกับตัวเบ็ดและขว้างลงไปใ้แม่น้ำลำคลอง โดยใช้ปลายเชือกผูกติดกับกับหลักหรือเสา

2. **ส่อน** เป็นเครื่องมือดักสัตว์น้ำ มีลักษณะทำจากซี่ไม้ไผ่ หรือทางกะพ้อ หรือทางจาก ยึดด้วยเชือกหรือหวายเป็นทรงกระบอก รูปทรงคล้ายไซ แต่ขนาดเล็กกว่า และใช้ดักปลาตรงที่มีน้ำไหล เช่น คู หรือร่องน้ำหรือบริเวณคันนา

3. โปะ เป็นการจับปลาอีกวิธีหนึ่ง โดยใช้ไม้ไผ่กันเป็นคอก เปิดช่องทางให้ปลาไหลเข้าไปแล้วใช้อวนดัก เป็นวิธีการที่อาศัยธรรมชาติของลม เมื่อลมพัดทำให้เกิดคลื่น คลื่นทำให้ไม้ไผ่ที่ปักไว้เป็นคอกดักปลานั้นเกิดการสั่นไหว ปลาเห็นแสงและเงาของไม้ไผ่เกิดความกลัวและหลงกล จึงว่ายไปตามช่องทางของโปะที่เปิดไว้ ปลาที่จะเข้าไปติดอวน การสังเกตธรรมชาติทำให้มนุษย์เกิดภูมิปัญญาใช้ประโยชน์ในการประกอบอาชีพอีกวิธีหนึ่ง นอกจากนี้ชาวประมงในจังหวัดสตูลยังได้มีการพัฒนาวิธีการเลี้ยงปลาในกระชัง ซึ่งนับเป็นแนวทางที่สร้างรายได้แก่ชาวประมงอีกทางหนึ่ง

(2) การทำภาชนะดินเผาที่อำเภอควนโดน

การทำภาชนะดินเผา มีขั้นตอน และ วิธีการทำภาชนะดินเผา ตั้งแต่ การนวด ดิน การตีดินเพื่อขึ้นรูป และการปั้นตกแต่งดินให้ได้รูปภาชนะตามต้องการ รวมทั้งเครื่องมือที่ใช้ ในการทำภาชนะดินเผา เป็นโครงการ 1 ตำบล 1 ผลิตภัณฑ์ มีการส่งขายต่างประเทศด้วย

(3) การทำผ้าขัดแตะ

ผ้าขัดแตะ เป็นหัตถกรรมพื้นบ้านที่ได้รับเข้าเป็นโครงการ 1 ตำบล 1 ผลิตภัณฑ์ ที่ “บ้านค่ายรวมมิตร” อ. ควนกาหลง การทำผ้าขัดแตะจัดเป็นการจักสานที่ต้องอาศัยความประณีตบรรจง เพราะนอกจากจะเป็นเรื่องของความแข็งแรงทนทานแล้ว ยังต้องคำนึงถึงความสวยงามอีกด้วย วัสดุที่สำคัญ คือ ไม้ไผ่ ไม้ไผ่ที่นิยมกันมากคือ ไม้ไผ่ผาก มีลักษณะลำต้นสูง สีเขียวไม่มีหนาม ลำต้นโตที่สุดมีเส้นผ่าศูนย์กลาง 5 นิ้ว

(4) การทำซี่ไม้ไผ่

นำไม้ไผ่ที่เตรียมมาผ่าเป็นซี่ ๆ ขนาดประมาณ 2 ซม. ไม้ไผ่ 1 ท่อน จะผ่าออกได้ 12 ซี่ วิธีผ่าใช้เครื่องมือสำหรับผ่าไม้ไผ่ เรียกว่า “จ๋าปา” มีลักษณะเป็นรูปกลมเรียงใบมีดเป็นยอดแหลมเหมือนกรวย ระยะเวลาของใบมีดมีความกว้างกำหนดไว้ตายตัวคือ ประมาณ 2 ซม. ตามขนาดที่ต้องการหลังจากนั้นนำไม้ไผ่มาเหลาข้อออกและผ่าออกเป็น 2 ซีก ด้านที่อยู่ข้างนอกติดผิวมันมีความแข็งแรงและสวยงาม เรียกว่า “หลังไม้ไผ่” ส่วนซีกที่อยู่ด้านในเรียกว่า “หน้าไม้ไผ่” เวลาสานต้องนำทั้ง 2 ส่วนมาสลับกันจะเห็นลายขัดเจนมาก

(5) การสาน

การสาน เมื่อเตรียมวัสดุพร้อมแล้วผู้สานต้องอาศัยความรู้ และความชำนาญ ในการเลือก “ลาย” และการสาน จึงจะได้งานที่มีความแข็งแรงสวยงาม ลายที่เป็นที่นิยมกัน คือ ลายลูกแก้ว และลายปักเหยี่ยว เพราะมีความสวยงามและคงทนมาก ใช้ทำผาบ้าน นำไปตกแต่งอาคาร เช่น ผนังห้องประชุม ทำผาเพดาน เป็นต้น การทำผาไม้ไผ่ในจังหวัดสตูล สามารถทำเป็นอาชีพได้เป็นอย่างดี เพราะนิยมใช้กันอย่างแพร่หลาย ทั้งภายในจังหวัดสตูล จังหวัดใกล้เคียง และประเทศเพื่อนบ้าน คือ ประเทศ มาเลเซีย และสิงคโปร์

(6) ขาไก

ขาไก เเงะ หรือ ชาวป่า เป็นชนกลุ่มน้อยกลุ่มหนึ่งซึ่งอาศัยอยู่ในป่าเขตพื้นที่ อ.ทุ่งหว้า และ อ.ควนโดน กลุ่มคนพวกนี้จะอยู่รวมกันเป็นกลุ่มและเดินทางเร่ร่อนไปถึงสมาพันธ์รัฐมาเลเซีย ชนเผ่าขาไก จัดอยู่ในกลุ่มนิกริโตรูปพรรณสัณฐานทั่วไปค่อนข้างเตี้ย สูงประมาณ 140 – 150 เซนติเมตร หญิงเตี้ยกว่าชาย ผิวเหลืองดำไปทางค่อนข้างสีน้ำตาล กระโหลกศีรษะค่อนข้างกว้าง ผมสีดำหยาบ ขมวดกลม เป็นกันหอย ติดหนังศีรษะหรือหยิกฟูเป็นกระเซิง คิ้วโต ดกหนา นัยน์ตาสีดำกลมโต ขนตายาวงอน จมูกแบน ปากกว้าง ริมฝีปากหนา ฟันซี่โต ใบหูเล็ก ท้องป่อง สะโพกแพบ นิ้วมือ นิ้วเท้าใหญ่ ปัจจุบันขาไกเหลืออยู่เพียง 2 - 3 กลุ่ม เท่านั้น



รูปที่ 3.2-10 แสดงวิถีชีวิตของชาวซาไก

● ภาษาของชาวซาไก

เป็นภาษาตระกูลคำโดดเช่นเดียวกับภาษาดั้งเดิม สามารถแบ่งกลุ่มได้เป็นสี่ภาษา ได้แก่ กลุ่มแต้แอ้น กลุ่มกันซิว กลุ่มแต๊ะเต๊ะ และกลุ่มยะฮายย ซึ่งต่างก็มีระบบเสียงคล้ายคลึงกัน มีเฉพาะหน่วยเสียงกับพยัญชนะ ไม่มีระดับเสียงสูงต่ำ และมีจำนวนคำ ที่ค่อนข้างจำกัด เมื่อนำมาผูกเป็นประโยค ก็ไม่มีการเปลี่ยนแปลงพจน์ หรือกาลแต่อย่างใด ถ้าจดคำได้มากก็จะเรียนรู้พูดได้เร็ว ในปัจจุบัน ซาไกได้มีการติดต่อกับโลกภายนอกมากยิ่งขึ้นจึงได้มีการยืมคำจากภาษาอื่น ๆ มาใช้ด้วย

● ลักษณะอุปนิสัยของชาวซาไก

โดยปกติจะมีความร่าเริง ชอบความสนุกสนาน ชอบเสียงดนตรี กลั้วผี กินเก่ง กินจุ ถ้ามีอาหารอยู่ในมือ เหลือเพื่อจะกินตลอดเวลา ถ้าไม่มีอะไรกินก็ยอมอด มีนิสัยคล้าย ๆ คนเกียจคร้าน ไม่ชอบกักตุน สะสมอาหาร ซาไกผู้ชายชอบสีขา ส่วนผู้หญิงชอบสีแดง เราจึงมักเห็นซาไกผู้ชายนุ่งผ้าสีแดง ชาวซาไกไม่ชอบอาบน้ำเพราะเชื่อว่าการอาบน้ำชำระร่างกาย จะทำให้กลิ่นป่าหายไปการออกล่าสัตว์เพื่อนำมาเป็นอาหารจะไม่ได้ผล ชาวซาไกมีความจำดีช่างสังเกต ชำนาญในการบุกป่าและวิ่งเร็ว

● เครื่องนุ่งห่ม

ซาไกในสมัยก่อนจะแต่งกายด้วยการนุ่งห่มใบไม้เปลือกไม้โดยการนำผืนผ้าหรือใบไม้มาผูกรัดเข้าด้วยกัน และนุ่งสั้นแค่เข้าผู้ชายเปลือยท่อนบน ปกปิดเฉพาะท่อนล่าง ผู้หญิงจะใช้ใบไม้ปิดหน้าอก หรือบางทีก็เปลือยอก ส่วนเด็กจะไม่นุ่งห่มอะไรเลย จนเมื่อได้ติดต่อกับชาวบ้านหรือคนเมืองมาก ขึ้นจึงเริ่มปรับเปลี่ยนมาเป็นนุ่งกางเกง กระโปรง สวมรองเท้า แว่นตา เป็นต้น

● ชาวซาไกเป็นพวกเร่ร่อน

ไม่มี ที่อยู่อาศัยแน่นอน โดยมากจะอยู่กันเป็นกลุ่ม กลุ่มละประมาณ 20 – 30 คน มักเลือกทำเลสูง ๆ เป็นที่อยู่อาศัย อยู่ใกล้แหล่งน้ำ เมื่อเลือกทำเลได้เหมาะสมกับความต้องการแล้ว จะแผ้วถางบริเวณที่อยู่เรียกว่าทับ ให้โล่งเตียน ทับสร้างขึ้นโดยใช้กิ่งไม้เป็นตอม่อ ยกแคร่ขึ้นสูงจากพื้นดิน 1 สอก แคร่กว้าง 1 สอกเช่นกัน ถ้าเป็นโสดจะมีแคร่เดียว ถ้าเป็นคู่ สามีภรรยาจะมี 2 แคร่อยู่ใกล้กัน โดยเว้นที่ตรงกลางไว้ หลังคาสร้างแบบเพิงหมาแหงน ใช้เสาสี่ต้น เสาสองต้นหน้าสูงระดับศีรษะ ส่วนสองต้นหลังสูงจากพื้นดินเล็กน้อย ใช้เชือกผูกโครงหลังคา นำใบไม้มามุงแบบง่าย ๆ

กันได้เฉพาะแดด ดังนั้น เมื่อถึงฤดูซาไก จะไปอาศัยอยู่ตามเพิงผงโพรงถ้ำต่าง ๆ ซาไกจะหาอาหารที่มีอยู่ตามธรรมชาติ เช่น เผือก มัน ผลไม้ ยอดไม้ ใบไม้ที่กินได้ทุกชนิด รวมถึงอาหารจำพวกเนื้อสัตว์ เช่น ค่าง กวาง เก้ง นก หมูป่า ฯลฯ แต่งดการกินเนื้อ ได้แก่ ช้าง เสือ และงู เมื่อล่าสัตว์มาทุกครั้งจะทำพิธีถือน้ำขวัญทุกครั้ง เพราะเชื่อว่าสัตว์ ทุกชนิดจะมีวิญญาณสิงอยู่ หากไม่ปัดรังควานวิญญาณของสัตว์อาจจะเข้าสิงร่างกายของผู้ล่าภายหลังได้

● ลักษณะสังคมของซาไก

จะมีการเลือกหัวหน้าขึ้นปกครองดูแล เมื่อหัวหน้าตายลงจะต้องมีการเลือกกันใหม่ ระบบครอบครัวของชาวซาไก นับว่ามีความมั่นคง คู่สามีภรรยาจะอยู่ด้วยกันโดยไม่มีการหย่าร้าง ชายและหญิงที่เป็นเครือญาติกันจะห้ามแต่งงานกันโดยเด็ดขาด สามีทำหน้าที่เป็นผู้ดูแลรักษาภรรยาและบุตร โดยการไปหาอาหารมาให้ ลักษณะสังคมของซาไกจึงกลายเป็นสังคมปิด ที่สามีให้ ภรรยาเป็นช้างเท้าหลัง

3.2.3.3 งานประเพณีของชาวสตูล

งานประเพณีสำคัญของจังหวัดสตูลที่สืบทอดกันมาแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน ได้แก่

(1) **งานแข่งขันวาวประเพณีจังหวัดสตูล** หลังจากการเก็บเกี่ยวข้าวในนาเสร็จสิ้น โดยกำหนดเอาสนามบินจังหวัดสตูลเป็นสนามแข่งขันช่วงเดือนกุมภาพันธ์ของทุกปี มีการจัดแข่งขัน 3 ประเภท คือวาวเสียงดัง วาวขึ้นสูง และวาวสวยงาม โดยจัดการแข่งขันครั้งแรกเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2519 มีวาวเข้าแข่งขันประมาณ 50 ตัว และได้มีการจัดการแข่งขันเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน

(2) **พิธีนิเกฮ์หรือพิธีกินเหนียว (พิธีการสมรส)** ตามบัญญัติศาสนาอิสลาม การนิเกฮ์ หมายถึงการผูกพันสัมพันธ์ระหว่างชายหญิง เพื่อเป็นสามี ภรรยา กัน โดยพิธีสมรสตามหลักศาสนาอิสลาม

(3) **งานเทศกาลถือศีลกินเจ** จัดในช่วงเดือนตุลาคมของทุกปี ณ ศาลเจ้าปู่เจ้แก้ง อำเภอเมืองจังหวัดสตูล เทศกาลกินเจเป็นความเชื่อของชาวจีนที่ถือเอาวันที่ 1 เดือน 9 ของทุกปี

(4) **งานประเพณีลอยเรือของชาวเลเกาะหลีเป๊ะ** จัดขึ้นปีละ 2 ครั้ง คือช่วงเดือนพฤษภาคมและเดือนพฤศจิกายน และได้กระทำกันมานานแล้ว ผู้ริเริ่ม คือ “โต๊ะอีหลี” ซึ่งชาวเลถือว่าเป็นบรรพบุรุษคนสำคัญ เพราะเป็นผู้บุกเบิกเกาะนี้เป็นคนแรก และเป็นที่เคารพนับถือของชาวเลเป็นอย่างยิ่งในขณะมีชีวิตอยู่

(5) **พิธีเข้าสู่น้ำ** สุนัต มาจากคำว่า สุนะฮ์ (สุน - นะฮ์) หมายถึง แนวหรือวิถีปฏิบัติตามแบบอย่างของท่านศาสดามุฮัมมัด ในทุกกระบวนการ การเข้าสู่น้ำจึงหมายถึง การเข้าสู่ชีวิตตามแบบอย่างของท่านนบีฯ

(6) **พิธีถือศีลอด (ถือบวช)** เมื่อถึงเดือน “รอมฎอน” หรือเดือนที่ 9 ของปีฮิจเราะฮ์ศักราช (ฮศ) ชาวไทยที่นับถือศาสนาอิสลามทุกคนจะถือศีลอดเป็นเวลา 1 เดือน เมื่อครบกำหนด 1 เดือนแล้ว ก็เป็นวันออกบวช หรือเรียกกันว่า “วันฮารีรายอ” หรือ “วันอิดิลฟิฏรี”

(7) **วันรายอฮัจยี อิดิลฮัจญ์** เป็นวันตรุษหลัง ซึ่งเป็นระยะเวลาที่มุสลิมเดินทางไปประกอบพิธีฮัจญ์ ณ นครเมกกะ ประเทศซาอุดีอาระเบีย หลังจากนั้นจะร่วมกันกุรบาน (เชือดสัตว์ เช่น โค วัว แพะ และแกะ) เพื่อแจกจ่ายให้แก่คนยากจน สัตว์ที่เชือดจะต้องมีลักษณะสวยงาม มีอวัยวะทุกอย่างครบถ้วนสมบูรณ์ คือไม่พิการหรืออวัยวะไม่สมบูรณ์

3.2.4 ประชากร

● ประชากรจังหวัดสตูล

1) **จำนวนและสัดส่วนประชากร** จากข้อมูลของสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ใน พ.ศ.2551 พบว่า จังหวัดสตูลมีประชากรทั้งสิ้นจำนวน 288,409 คน โดยอำเภอที่มีจำนวนประชากรมากที่สุด ได้แก่ อำเภอเมืองสตูล 104,526 คน เท่ากับร้อยละ 36.24 มากเป็น 1 ใน 3 ของประชากรในจังหวัดสตูล รองลงมา ได้แก่ อำเภอละงู 66,144 คน เท่ากับร้อยละ 22.93 และอำเภอควนกาหลง 30,836 คน เท่ากับร้อยละ 10.69 โดยอำเภอที่มีจำนวนประชากรน้อยที่สุด ได้แก่ อำเภอมะนัง 15,596 คน เท่ากับร้อยละ 5.41 ของประชากรทั้งหมดในจังหวัดสตูล

2) **ความหนาแน่นประชากร** จังหวัดสตูล มีพื้นที่ทั้งหมด 2729.86 ตารางกิโลเมตร ใน พ.ศ.2551 มีประชากรทั้งสิ้น 288,409 คน ดังนั้น จึงมีความหนาแน่นประชากรเท่ากับ 106 คนต่อตารางกิโลเมตร โดยอำเภอที่มีความหนาแน่นประชากรน้อยกว่า 100 คนต่อตารางกิโลเมตร ได้แก่ อำเภอควนกาหลง อำเภอมะนัง และอำเภอทุ่งหว้า อำเภอที่มีความหนาแน่นประชากร 100 – 150 คนต่อตารางกิโลเมตร ได้แก่ อำเภอควนโดน อำเภอเมืองสตูล และอำเภอท่าแพ อำเภอที่มีความหนาแน่นประชากรมากกว่า 150 คนต่อตารางกิโลเมตร ได้แก่ และอำเภอละงู จะเห็นได้ว่าส่วนใหญ่อำเภอในจังหวัดสตูลมีความหนาแน่นประชากรน้อยกว่า 150 คนต่อตารางกิโลเมตร

ตารางที่ 3.2-17 แสดงจำนวนและสัดส่วนประชากรรายอำเภอ จังหวัดสตูล พ.ศ. 2551

อำเภอ	พื้นที่ (ตารางกิโลเมตร)	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)	ความหนาแน่นประชากร (คนต่อตารางกิโลเมตร)
อำเภอเมืองสตูล	880.20	104526.00	36.24	119
อำเภอควนโดน	199.03	23464.00	8.14	118
อำเภอควนกาหลง	412.90	30836.00	10.69	75
อำเภอท่าแพ	197.25	26035.00	9.03	132
อำเภอละงู	380.35	66144.00	22.93	174
อำเภอทุ่งหว้า	452.33	21808.00	7.56	48
อำเภอมะนัง	207.80	15596.00	5.41	75
จังหวัดสตูล	2729.86	288409.00	100.00	106

ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย และการคำนวณของที่ปรึกษา

3) **ประชากรในเขตเมืองและเขตชนบท** เมื่อพิจารณาการกระจายตัวของประชากรในเขตเมืองและเขตชนบท โดยเขตเมือง หมายถึง ในเขตเทศบาล และเขตชนบท หมายถึง นอกเขตเทศบาล พบว่า ในจังหวัดสตูล ประชากรส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในเขตชนบท จำนวน 246,770 คน เท่ากับร้อยละ 85.56 และอาศัยอยู่ในเขตเมืองจำนวน 41,639 คน เท่ากับร้อยละ 14.44 โดยอำเภอที่มีประชากรอาศัยอยู่ในเขตเมืองมากที่สุด ได้แก่ อำเภอเมืองสตูล มีประชากรอาศัยอยู่ในเขตเมือง จำนวน 28,387 คน เท่ากับร้อยละ 27.16 รองลงมา ได้แก่ อำเภอควนโดน มีประชากรอาศัยอยู่ในเขตเมือง จำนวน 5,020 คน เท่ากับร้อยละ 21.39 จะเห็นได้ว่า อำเภอที่มีประชากรในเขตเมืองค่อนข้างสูงมีเพียงอำเภอเดียว คือ อำเภอควนโดน

ตารางที่ 3.2-18 แสดงจำนวนและสัดส่วนประชากรในเขตชนบทและเขตเมืองรายอำเภอ จังหวัดสตูล พ.ศ. 2551

อำเภอ	ประชากรทั้งหมด		ประชากรในเขตชนบท		ประชากรในเขตเมือง	
	(คน)	ร้อยละ (%)	(คน)	ร้อยละ (%)	(คน)	ร้อยละ (%)
อำเภอเมืองสตูล	104,526	100	76,139	72.84	28,387	27.16
อำเภอควนโดน	23,464	100	18,444	78.61	5,020	21.39
อำเภอควนกาหลง	30,836	100	30,836	100.00	0	0.00
อำเภอท่าแพ	26,035	100	26,035	100.00	0	0.00
อำเภอละงู	66,144	100	61,143	92.44	5,001	7.56
อำเภอทุ่งหว้า	21,808	100	18,577	85.18	3,231	14.82
อำเภอมะนัง	15,596	100	15,596	100.00	0	0.00
จังหวัดสตูล	288,409	100	246,770	85.56	41,639	14.44

ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย และการคำนวณของทีปรีक्षा

3.3 สภาพการท่องเที่ยวและแนวโน้มในอนาคต

3.3.1 จำนวนนักท่องเที่ยวจังหวัดสตูล

จังหวัดสตูล มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศที่เข้ามาท่องเที่ยวจังหวัดสตูล ในปี 2551 รวมทั้งสิ้น 760,395 คน และสามารถทำรายได้ให้กับจังหวัด ประมาณ 1,739.68 ล้านบาท

ตารางที่ 3.3-1 สถิติผู้เยี่ยมชมเยือนในปี 2545-2551

ปี	นักท่องเที่ยวชาวไทย	นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	รวมนักท่องเที่ยว	เพิ่มขึ้น/ลดลง ร้อยละ
2545	357,529	64,713	422,242	4.70
2546	386,510	56,835	443,345	5.00
2547	431,139	55,176	486,315	9.70
2548	531,666	50,391	582,057	19.69
2549	609,112	50,086	659,198	13.25
2550	698,521	44,712	743,233	12.74
2551	999,156	33,763	1,032,919	38.98

ที่มา : องค์การบริหารส่วนจังหวัดสตูล

ตารางที่ 3.3-2 รายได้จากการท่องเที่ยวในปี 2545-2551

ปี	รายได้จากการท่องเที่ยว	เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)
2545	836.74	34.55
2546	899.32	7.48
2547	976.91	8.63
2548	1,420.86	45.45
2549	1,667.20	17.34
2550	1,798.20	7.85
2551	1,949.24*	-

ที่มา : องค์การบริหารส่วนจังหวัดสตูล

หมายเหตุ : * ประมาณการปี 2551

3.3.2 แนวโน้มการท่องเที่ยวจังหวัดสตูลในอนาคต

สำหรับฤดูกาลการท่องเที่ยวของจังหวัดสตูลจะอยู่ช่วงกลางเดือนพฤศจิกายนของทุกปี ซึ่งจะได้รับความสนใจจากชาวไทยและชาวต่างประเทศเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวที่ขึ้นชื่อของจังหวัด ได้แก่ เกาะตะรุเตา เกาะหลีเป๊ะ ซึ่งในปีที่ผ่านมาสัปดาห์ท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดสตูลประมาณ 1 ล้านคน กว่าร้อยละ 30 เป็นชาวต่างชาติ ที่เหลือจะเป็นนักท่องเที่ยวภายในประเทศ โดยที่เกาะหลีเป๊ะได้รับความนิยมสูงสุด สำหรับชาวต่างประเทศส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มคนที่มาจากประเทศในกลุ่มสแกนดิเนเวีย สหรัฐอเมริกา และยุโรป สำหรับในปี 2553 นี้ ได้มีการคาดการณ์ว่าจะมีนักท่องเที่ยวเข้ามาประมาณ 1.2-1.5 ล้านคน มีเงินสะพัดตลอด 6 เดือนของฤดูกาลการท่องเที่ยวไม่น้อยกว่า 4,500 ล้านบาท

สำหรับแนวโน้มการท่องเที่ยวของจังหวัดสตูล และฝั่งอันดามันในอนาคต 10 ปี ข้างหน้า จะมีความเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยวของประเทศมาเลเซียมากขึ้น โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ได้แก่ เกาะตะรุเตา หนีเป๊ะ และเกาะอาดัง ซึ่งคาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวจากทั้งประเทศมาเลเซีย และจาก 3 จังหวัด รวมทั้งจากรัฐปีนัง ลังกาวิ และรัฐเคดาห์ เข้ามาท่องเที่ยวยังจังหวัดสตูลเพิ่มมากยิ่งขึ้น

ในแผนพัฒนาจังหวัดสตูล พ.ศ.2553-2556 ได้ตั้งเป้าประสงค์ในการเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยว โดยมียุทธศาสตร์ในการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ซึ่งใช้ตัวชี้วัดจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 และจำนวนวันพักค้างคืนเพิ่มขึ้น ร้อยละ 5 ซึ่งคาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น และจังหวัดสตูลจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่สำคัญ ในการเลือกมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเป็นอันดับต้นในแถบฝั่งทะเลอันดามัน

3.3.3 สถานที่ท่องเที่ยวของจังหวัดสตูล

จังหวัดสตูล มีศักยภาพในด้านการพัฒนาการท่องเที่ยวมาก เพราะมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ ได้แก่

3.3.3.1 อุทยานแห่งชาติ

- อุทยานแห่งชาติตะรุเตา

อุทยานแห่งชาติตะรุเตา เป็นอุทยานแห่งชาติทางทะเลแห่งแรกของประเทศไทย ตั้งอยู่ในทะเลอันดามัน ห่างจากเมืองสตูล 40 กิโลเมตร และห่างจากฝั่งที่ท่าเรือปากบารา 22 กิโลเมตร มีพื้นที่ทั้งเกาะและทะเลรวมกัน ประมาณ 1,490 กิโลเมตร ประกอบด้วยหมู่เกาะใหญ่น้อย 51 เกาะ มีเกาะขนาดใหญ่ 7 เกาะ ได้แก่ เกาะตะรุเตา เกาะอาดัง เกาะราวี เกาะหลีเป๊ะ เกาะกลาง เกาะบาตวงและเกาะบิสลี แบ่งออกเป็น 2 หมู่เกาะใหญ่ คือ หมู่เกาะตะรุเตาและหมู่เกาะอาดัง-ราวี ได้รับการประกาศเป็นอุทยานแห่งชาติ ในปี พ.ศ.2517 ได้รับการยกย่องจากองค์การยูเนสโก ให้เป็นมรดกแห่งอาเซียน (ASEAN Heritage Parks and reserves) ช่วงเวลาที่เหมาะสมแก่การเดินทางอยู่ในเดือนพฤศจิกายน-เมษายน “ตะรุเตา” เพี้ยนมาจาก คำว่า “ตะโละเตรา” ในภาษามลายูแปลว่ามีอ่าวมาก เกาะตะรุเตา เป็นเกาะใหญ่ที่สุดของอุทยาน มีพื้นที่ 152 ตารางเมตร พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาที่เป็นป่าดิบชื้นมีพรรณไม้และสัตว์ป่าจำนวนมาก รวมถึงป่าชายเลนและยังมีอ่าวน้อยใหญ่ที่มีชายหาดสวยงามในท้องทะเล นอกจากสภาพธรรมชาติที่บริสุทธิ์แล้ว เกาะตะรุเตายังมีประวัติศาสตร์ที่น่าจดจำโดยเป็นสถานที่กักกันนักโทษ ในปี พ.ศ.2481 เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 อุบัติขึ้น ทำให้ขาดแคลนอาหารและยารักษาโรค ผู้คุมและนักโทษจำนวนหนึ่งได้ออกปล้นสะดมเรือสินค้าในบริเวณนั้น รัฐบาลอังกฤษที่ปกป้องมลายูในสมัยนั้นได้ขออนุญาตรัฐบาลไทยเข้าปราบปรามโจรสลัดจนสำเร็จ ต่อมากรมราชทัณฑ์ ได้ยกเลิกสถานกักกัน และถูกทิ้งร้างกว่า 26 ปี ต่อมากรมป่าไม้ได้ประกาศจัดตั้งอุทยานแห่งชาติตะรุเตาขึ้น และเป็นอุทยานแห่งชาติทางทะเลแห่งแรกของประเทศไทย เกาะตะรุเตามีอ่าวที่สวยงามมากมาย เช่น อ่าวพันเตมะละกา เป็นที่ตั้งของที่ทำการอุทยาน และอ่าวมะแฉะและ มีหาดทรายขาวและดงมะพร้าวสวยงาม อ่าวสนเป็นอ่าวรูปโค้งที่มีหาดทรายสลับกับหาดหินและเป็นที่วางไข่ของเต่าทะเล มีจุดกางเต็นท์ พร้อมอาหารและเครื่องดื่ม น้ำตกถูลู และน้ำตกโล๊ะโป๊ะ เหมาะสำหรับเดินป่าศึกษาธรรมชาติ นอกจากนี้ยังมีจุดชมวิว ฟ้าโตะบู เป็นจุดชมวิวที่เห็นเกาะต่าง ๆ และเป็นจุดชมพระอาทิตย์ตกที่สวยงามสุดเขตของไทย



- อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะเภตรา

อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะเภตรา เป็นอุทยานแห่งชาติที่ตั้งอยู่ชายฝั่งตะวันตกทางใต้ของไทยบริเวณช่องแคบมะละกา ฝั่งทะเลอันดามัน เกาะเภตรามีลักษณะคล้ายเรือสำเภา ครอบคลุมพื้นที่ชายหาดตลอดแนวฝั่งทะเลในท้องที่ตำบลปากน้ำ อำเภอลงฐ ตำบลขนคลาน อำเภอทุ่งหว้า จังหวัดสตูล และตำบลสุกร อำเภอปะเหลียน จังหวัดตรัง ลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขาสูงลาดชัน มีพื้นที่ราบบริเวณหุบเขาและชายหาด มีป่าไม้ สัตว์ป่า ปะการังหลากสี มีพื้นที่ประมาณ 495 ตารางกิโลเมตร คือ ประกอบด้วยเกาะน้อยใหญ่ต่างๆ คือ เกาะเภตรา เกาะลิดี เกาะบุโหลน เกาะเขาใหญ่ เกาะละโละแบนแต เกาะเหลาเหลียง เกาะเปรามะ และได้ประกาศเป็นอุทยานแห่งชาติเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2547



- อุทยานแห่งชาติทะเลบัน

อุทยานแห่งชาติทะเลบัน คำว่า “ทะเลบัน” มาจากคำว่า “เล็ด เรอบัน” เป็นภาษามลายูแปลว่า ทะเลยุบหรือทะเลที่เกิดจากการยุบตัวของแผ่นดิน ซึ่งอุทยานนี้เกิดจากการยุบตัวของพื้นดินระหว่างเขาจีนและเขามดแดง เป็นหนองน้ำขนาดใหญ่ มีเนื้อที่ประมาณ 63,350 ไร่ และพื้นที่เป็นภูเขาสลับซับซ้อนอุดมไปด้วยพืชพรรณป่าไม้และสัตว์นานาชนิด เช่น เลียงผา ช้าง สมเสร็จ หมูป่า ลิง ชะนี และ “เขียดว้าก” หรือ “หมาน้ำ” รูปร่างคล้ายกบและคางคกแต่มีหางส่งเสียงร้องคล้ายลูกสุนัข ซึ่งเปรียบเสมือนสัญลักษณ์แห่งบึงทะเลบัน โดยจะมีซุกซุมตามริมบึงโดยเฉพาะฤดูฝนและเหมาะสำหรับผู้ชอบชมนกเพราะมีนกหลากหลายชนิดให้ดู เช่น นกแอ่นฟ้าเคราขาว นกปรอดคอลาย นกกางเขนน้ำหลังแดง นกหัวขวาน เป็นต้น



3.3.3.2 ถ้ำ

- ถ้ำภูผาเพชร

ถ้ำภูผาเพชร เป็นถ้ำขนาดใหญ่ภายในถ้ำเป็นโพรงที่มีความลึก เป็นคูหาขนาดใหญ่ มีเพดานถ้ำสูงโปร่ง มีเนื้อที่ประมาณ 50 ไร่ ภายในถ้ำมีหินงอกหินย้อยที่มีลักษณะแวววาว เมื่อกระทบกับแสงไฟประดุจเพชร จึงเรียกว่า ถ้ำเพชรหรือภูผาเพชร



- ถ้ำเจ็ดคต

ถ้ำเจ็ดคต ถ้ำมีลักษณะคดเคี้ยว และทะลุผ่านภูเขาความยาว 5 เมตร มีลำธารไหลผ่านภายในถ้ำสามารถล่องเรือผ่านถ้ำได้ มีหินย้อยและหาดทรายขาวละเอียดภายในถ้ำ คล้ายกับเพชรที่โปรยไว้ที่หาดทราย



- ถ้ำลอดปูยู

ถ้ำลอดปูยู (ปูยูแปลว่าปลาหม้อ) อยู่ที่เขากาหยัง ห่างจากตัวจังหวัด 15 กิโลเมตร เป็นถ้ำลอดคล้ายกับถ้ำลอดที่พังงา มีคลองท่าจีนไหลผ่าน สองฝั่งของคลองเป็นป่าโกงกางและภายในถ้ำมีหินงอกหินย้อย ในบริเวณเดียวกันยังมีถ้ำอีกแห่งก็มีหินงอกหินย้อยที่สวยงามและมีค้างคาวอาศัยอยู่



3.3.3.3 น้ำตก

- น้ำตกธาราสวรรค์

น้ำตกธาราสวรรค์ มีน้ำตก 3 ชั้น ลดหลั่นกันลงมา ชั้นแรกน้ำตกโดนต่ำ ชั้น 2 น้ำตกสายฝน และชั้น 3 เรียกน้ำตกสอยดาว ทั้งสามชั้นมีความสวยงามที่ต่างกัน มีบ้านพักและที่สำหรับกางเต็นท์พักแรมไว้บริการ



- น้ำตกวังสายทอง

น้ำตกวังสายทองความสวยงามของน้ำตกแห่งนี้อยู่ที่แอ่งน้ำแต่ละชั้นจับหินปูน ลักษณะคล้ายดอกบัวบานซ้อนลดหลั่นกันในแอ่งที่สวยงาม บริเวณน้ำตกมีต้นไม้ร่มรื่น เหมาะแก่การพักผ่อนหย่อนใจตั้งอยู่บนถนน ร.พ.ช. สายทุ่งนางแก้ว-วังสายทอง ทางหลวงหมายเลข 4137 สามารถเดินทางได้ 2 ทาง คืออำเภอละงู ตรงทางแยกจากถนนสายสตูล-ละงู ที่สามแยกบ้านโกตา ตำบลกำแพง จากจุดนี้ถึงน้ำตกประมาณ 26 กิโลเมตร อีกทางหนึ่งคือทางอำเภอทุ่งหว้า ตรงสามแยกสะพานวา ตำบลป่าแก่บ่อหิน ระยะทางประมาณ 19 กิโลเมตร



- น้ำตกพาหน์

น้ำตกพาหน์ อยู่ในเขตตำบลทุ่งนุ้ย อำเภอเมือง น้ำตกแห่งนี้มีทั้งหมด 10 ชั้น รอบบริเวณเป็นป่าไม้ร่มรื่น มีน้ำใสไหลแรง ตลอดทั้งปี สามารถเอารถวิ่งเข้าไปจนถึงตัวน้ำตกได้ น้ำตกธารสวรรค์หรือน้ำตกบริพัตร น้ำตกธารสวรรค์หรือน้ำตกบริพัตร อยู่ห่างจากตัวอำเภอประมาณ 20 กิโลเมตร เป็นน้ำตกขนาดใหญ่มากที่นักท่องเที่ยวและสงขลา นิยมไปเที่ยวกันมาก



- น้ำตกธารปลิว

น้ำตกธารปลิว ต้นน้ำเกิดจากเขาวังตระ พื้นที่เขตจังหวัดตรัง-สตูล เป็นน้ำตกที่สวยงาม มี 3 ชั้น แต่ละชั้นมีความสูงไม่มากนัก มีน้ำไหลตลอดปี และบริเวณชั้นสูงสุดของน้ำตกมีน้ำไหลออกจากถ้ำขนาดใหญ่ได้ภูเขาแผ่กระจายลงมาบนลานหินปูนกว้าง ชั้นกลางเป็นหน้าผาเดี่ยวๆ รองรับน้ำที่ตกมาจากลานหินชั้นบน ชั้นล่างสุดเป็นลักษณะสายน้ำไหลผ่านส่วนป่าลงสู่แม่น้ำ เหมาะแก่การอาบน้ำและเล่นน้ำของนักท่องเที่ยว



3.3.3.4 สถานที่ท่องเที่ยวอื่นๆ

- มัสยิดกลางจังหวัดสตูล

มัสยิดกลางจังหวัดสตูล หรือ มัสยิดมาบัง ตั้งอยู่กลางเมืองสตูล มุมนอนบุรีวานิชและถนนสตูลธานีเป็นสถานที่ประกอบพิธีทางศาสนา รูปทรงมัสยิดเป็นสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ ตัวอาคารสีขาวตกแต่งด้วยกระเบื้องเคลือบหินอ่อนและกระจกใส ตัวอาคารแบ่งเป็นสองส่วน ส่วนนอกเป็นระเบียง มีบันไดขึ้นหอคอย ลักษณะเป็นยอดโดมสามารถมองเห็นทิวทัศน์เมืองสตูลได้ ส่วนในเป็นห้องโถงใหญ่ใช้เป็นที่ละหมาด ชั้นล่างมีห้องใต้ดิน



- พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติสตูล

พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติสตูล (คฤหาสน์กูเด็น) ตั้งอยู่บนถนนสตูลธานี ซอย 5 ตรงข้ามกับสำนักงานที่ดินจังหวัดสตูล สร้างเมื่อ พ.ศ.2441 ใช้เวลาในการสร้างถึง 18 ปี (พ.ศ.2549) โดยพระยาภูมินารักษ์กิติ หรือ ตวนกูบาฮารุดดินดำมะหง (ชื่อเดิม กูเด็นบินกูเม๊ะ) เจ้าเมืองสตูล สร้างในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อครั้งคราวเสร็จปักชำได้ แต่ไม่ได้ประทับแรม เคยเป็นบ้านพักและศาลาว่าการเมืองสตูล จนในสมัยสงครามโลกครั้งที่2 อาคารหลังนี้ใช้เป็นกองบัญชาการทหารญี่ปุ่น ในปี พ.ศ.2540-2543 กรมศิลปากรได้ปรับปรุงคฤหาสน์กูเด็น

ให้เป็นพิพิธภัณฑ์และโบราณสถานที่สำคัญพิพิธภัณฑ์เปิดทุกวันพุธ-อาทิตย์ ปิดวันจันทร์ วันอังคารและวันหยุดนักขัตฤกษ์ เวลา 9.00 น.-16.00 น.



- พิพิธภัณฑ์พื้นบ้านละงู

พิพิธภัณฑ์พื้นบ้านละงู อยู่ตรงข้ามวัดอาหารรังสฤษฎ์ ถนนละงู-ฉลุง ตัวอาคารมีสองชั้น ชั้นล่างจำหน่ายผลิตภัณฑ์งานฝีมือท้องถิ่นและขนม ชั้นบนจัดแสดงเป็นพิพิธภัณฑ์ มีเครื่องทองเหลือง เครื่องปั้นดินเผา เครื่องเงิน เตารีด ธนบัตร เหรียญกษาปณ์ กระเบื้องเคลือบ เครื่องแก้ว เครื่องเสียง นาฬิกา ฯลฯ ซึ่งเป็นของสะสมของคุณชัยวัฒน์ ไชยกุล เปิดให้บริการทุกวันพุธ-อาทิตย์ เวลา 10.00 น.-16.30 น.



- เขาโต๊ะพญาวัง

เขาโต๊ะพญาวังประกอบด้วยภูเขาหินปูนขนาดเล็ก มีถ้ำ และมีลำคลองไหลผ่าน มีต้นไม้ใหญ่หนานาพันธุ์บรรยากาศร่มรื่นเหมาะแก่การพักผ่อนหย่อนใจ

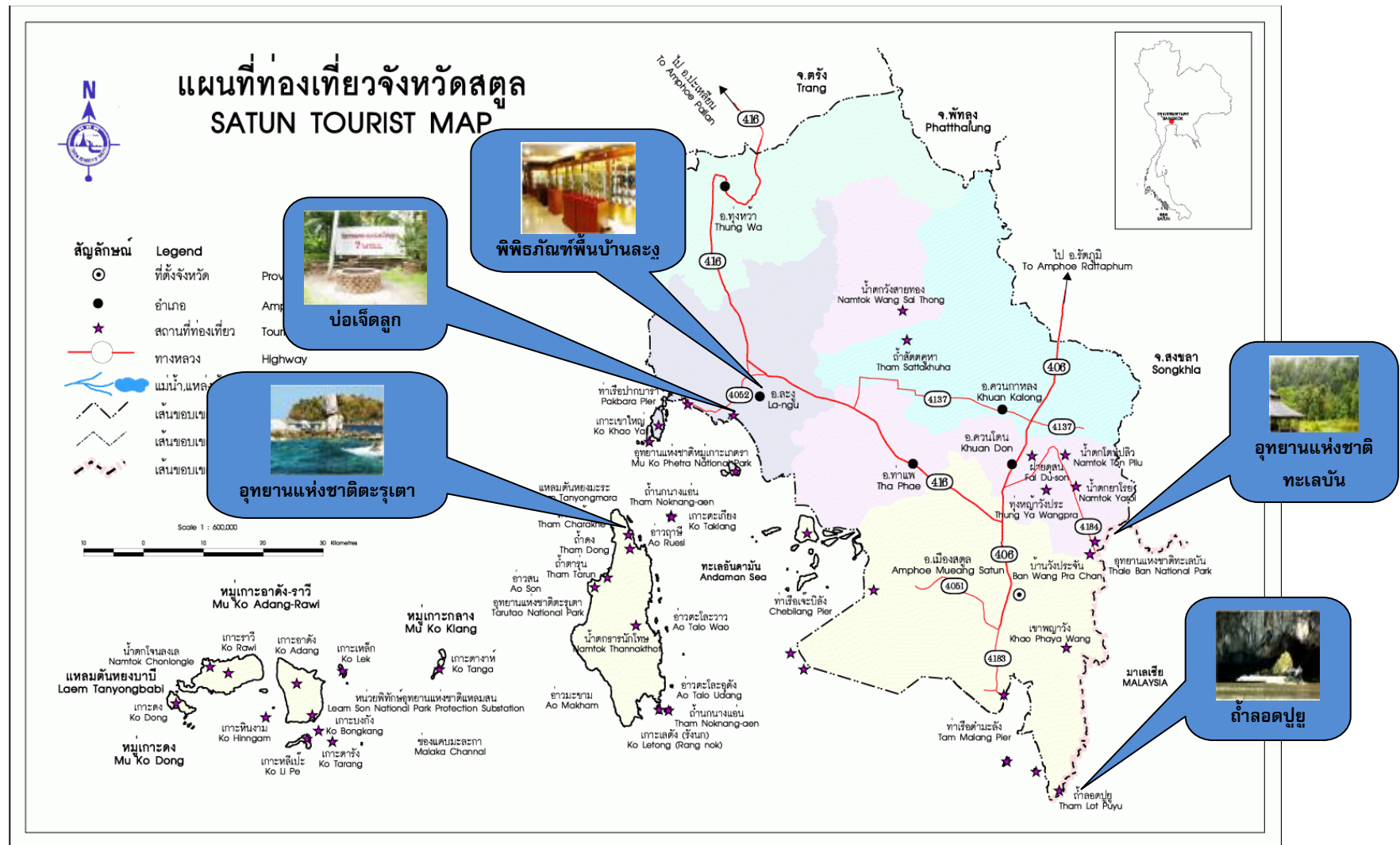


- บ่อเจ็ดลูก
ตั้งอยู่หมู่ที่ 1 บ้านบ่อเจ็ดลูก ตำบลปากน้ำ อำเภอละบุรี เป็นบ่อน้ำตำนานความศักดิ์สิทธิ์ ที่มีอายุของบ่อไม่น้อยกว่า 80 - 90 ปี





รูปที่ 3.3-1 แสดงสถานที่สำคัญต่าง ๆ ในเขตเมืองสตูล



รูปที่ 3.3-2 แสดงสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ในจังหวัดสตูล

3.4 สรุปภาพรวมของจังหวัด

ผลิตภัณฑ์โดยทั่วไปของจังหวัดสตูลขึ้นอยู่กับผลผลิตทางการเกษตรและการค้า อาชีพหลัก การทำสวนยางพารา ปาล์มน้ำมัน การทำนา และการทำสวนไม้ผล ฯลฯ จากตัวเลขผลิตภัณฑ์มวลรวมของคณะทำงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในปี 2551 ประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปี เท่ากับ 95,799 บาท เป็นลำดับที่ 8 ของภาคใต้ และลำดับที่ 27 ของประเทศ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ของจังหวัดสตูล ในปี 2551 มีมูลค่าเท่ากับ 27,232 ล้านบาท ซึ่งรายได้ส่วนใหญ่อยู่นอกภาคเกษตร คิดเป็นร้อยละ 50.3 อยู่ในภาคเกษตร คิดเป็นร้อยละ 49.7 ซึ่งเมื่อพิจารณาตามรายสาขาการผลิตที่สำคัญของจังหวัด พบว่า สาขาการเกษตร การล่าสัตว์ และการป่าไม้ มีสัดส่วนสูงที่สุด รองลงมาคือ สาขาการประมง คิดเป็นร้อยละ 31.2 และ 18.5 ตามลำดับ

และจาก วิสัยทัศน์จังหวัดสตูล ที่ว่า “เมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศ การเกษตรยั่งยืน เมืองท่าฝั่งอันดามัน สังคมแห่งการเรียนรู้ อยู่ร่วมกันอย่างสันติสุข” นั้น ซึ่งจากวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าหมายของจังหวัด รวมถึงตำแหน่งทางด้านภูมิศาสตร์ของจังหวัด และศักยภาพด้านการท่องเที่ยว สามารถสรุปจุดอ่อน จุดแข็ง และโอกาสของจังหวัด มีรายละเอียดดังนี้

จุดแข็ง (Strengths)

1. มีทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ มีศักยภาพสูงในการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ
2. เป็นจังหวัดที่มีศักยภาพด้านที่ตั้ง เหมาะสมกับการค้าขายและพาณิชย์นาวีครอบคลุม ภูมิภาคเอเชีย
3. จังหวัดสตูลมีความหลากหลายด้านประเพณี ศาสนา วัฒนธรรม ประชาชนอยู่ร่วมกันอย่างสงบสุข
4. มีความสงบประชาชนอยู่ร่วมกันอย่างสันติ มีความสมานฉันท์ ชนทุกศาสนิกให้ความเคารพให้เกียรติซึ่งกันและกัน
5. มีความหลากหลายด้านการผลิตสินค้าภาคเกษตร

จุดอ่อน (Weakness)

1. ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมทำให้มีรายได้ที่ไม่แน่นอน
2. ผู้ประกอบการขาดองค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ
3. สถาบันเกษตรกรและกลุ่มอาชีพไม่เข้มแข็งและขาดองค์ความรู้การบริหารจัดการที่ดี
4. ระบบชลประทานไม่ครอบคลุมพื้นที่ทำการเกษตรอย่างทั่วถึง
5. เกษตรกรขาดความรู้ด้านการบริหารจัดการทรัพยากรดิน
6. ประชาชนบางส่วนยังขาดจิตสำนึกรักษากันเกิด
7. คุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่เกาะยังอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำ
8. ขาดโครงสร้างพื้นฐานที่ได้มาตรฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว

โอกาสของจังหวัดสู่แนวทางการพัฒนา (Opportunity)

1. เป็นจังหวัดติดชายฝั่งทะเลอันดามันและติดชายแดนประเทศมาเลเซีย ทำให้มีความได้เปรียบด้านที่ตั้งมีศักยภาพในการพัฒนาเมืองท่าและการค้า ชายแดน
2. มีการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวทางฝั่งทะเลอันดามัน ทำให้สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจากจังหวัดตรัง ภูเก็ต กระบี่ และลันแกวี่ รัฐเคดาห์ มาที่จังหวัดสตูลได้
3. นักท่องเที่ยวจากต่างประเทศนิยมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และเชิงวัฒนธรรม
4. สตูลอยู่ใกล้ศูนย์กลางการค้า การท่องเที่ยวสำคัญของภาคใต้ คือ อำเภอหาดใหญ่ และเกาะลังกาวิ
5. จังหวัดสตูลอยู่ในโครงการพัฒนาเศรษฐกิจสามฝ่าย (IMT-GT)

6. รัฐบาลมีนโยบายพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
7. รัฐบาลมีนโยบายพัฒนาพื้นที่ฝั่งทะเลอันดามัน ไปยังฝั่งทะเลอ่าวไทย
8. จังหวัดสตูลอยู่ในเขตพัฒนาพื้นที่พิเศษ จังหวัดชายแดนภาคใต้

บทที่ 4
สภาพการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ศึกษา

บทที่ 4

สภาพการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ศึกษา

4.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

การคมนาคมขนส่งหลักของจังหวัดสตูล คือ การคมนาคมขนส่งทางบก เพราะเป็นการคมนาคมขนส่งที่ทั้งสะดวกและรวดเร็ว อย่างไรก็ตามในพื้นที่ยังมีการคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่น ได้แก่ การคมนาคมทางน้ำ ส่วนการคมนาคมทางอากาศนั้น ยังต้องพึ่งจังหวัดใกล้เคียงอย่างจังหวัดสงขลาหรืออำเภอหาดใหญ่ เป็นหลักเนื่องจากจังหวัดสตูลยังไม่มีสนามบินภายในจังหวัด การคมนาคมขนส่งทางบกโดยรถยนต์และจักรยานยนต์จึงเป็นการเดินทางที่นิยมมากที่สุด โดยเส้นทางคมนาคมสายหลัก คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 (สายยন্ত্রการกำธร) ที่สามารถเดินทางติดต่อกับจังหวัดสงขลาหรืออำเภอหาดใหญ่และจังหวัดต่างๆ ได้สะดวก และมีโครงข่ายถนนเชื่อมระหว่างจังหวัดกับอำเภอ ตำบลและหมู่บ้านอย่างทั่วถึง นอกจากนี้ยังมีทางหลวงแผ่นดินอื่นอีกจำนวนหลายสาย ซึ่งสามารถช่วยในการคมนาคมติดต่อได้อย่างทั่วถึง ทำให้การสัญจรไปมาระหว่างพื้นที่ต่างๆ เป็นไปด้วยความสะดวกสบาย

4.1.1 โครงข่ายทางหลวงในจังหวัดสตูล

จังหวัดสตูล มีถนนสายหลักของกรมทางหลวง เป็นเส้นทางคมนาคมที่ใช้ในการเดินทาง โดยมีทั้งทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัด ที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัด ระหว่างอำเภอและประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่

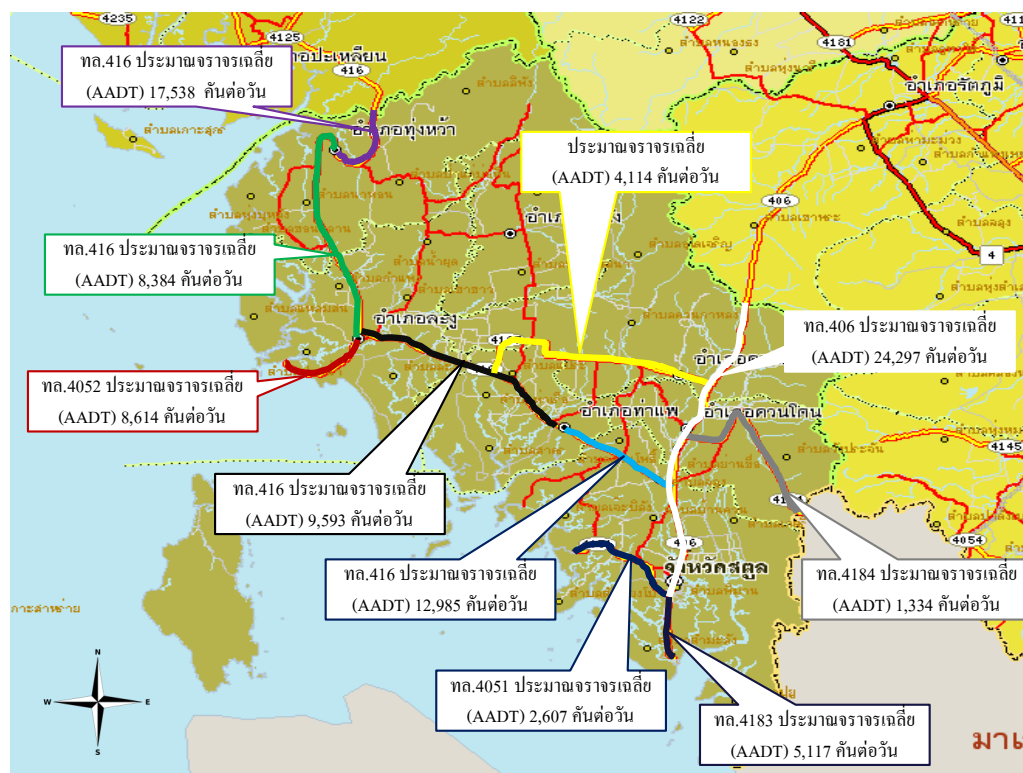
1. ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 สายยন্ত্রการกำธร เป็นเส้นทางหลักที่สามารถเดินทางไปยังจังหวัดใกล้เคียง คือ จังหวัดพัทลุง และจังหวัดสงขลา และจังหวัดตรัง โดยไปเชื่อมต่อกับถนนเพชรเกษม ที่สี่แยกคูหา เขตอำเภอรัตนภูมิ แยกซ้ายไปจังหวัดพัทลุง แยกขวาไปอำเภอหาดใหญ่จังหวัดสงขลา ระยะทางประมาณ 67 กม.

2. ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 416 สายฉลุง – ตรัง เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่าง จังหวัดสตูล กับจังหวัดตรัง ระยะทางประมาณ 140 กม. เริ่มจากสามแยกฉลุง ผ่านอำเภอท่าแพ อำเภอละงู อำเภอทุ่งหว้า อำเภอปะเหลียน และอำเภอย่านตาขาว จังหวัดตรัง

ระยะทางจากตัวเมืองสตูลไปยังอำเภอต่าง ๆ	
1. อำเภอควนโดน	21 กิโลเมตร
2. อำเภอท่าแพ	28 กิโลเมตร
3. อำเภอควนกาหลง	32 กิโลเมตร
4. อำเภอละงู	50 กิโลเมตร
5. อำเภอทุ่งหว้า	76 กิโลเมตร
6. อำเภอมะนัง	50 กิโลเมตร
ระยะทางจากตัวเมืองสตูลไปยังจังหวัดใกล้เคียง	
1. จังหวัดตรัง	140 กิโลเมตร
2. จังหวัดพัทลุง	134 กิโลเมตร
3. จังหวัดสงขลา	125 กิโลเมตร



รูปที่ 4.1-1 โครงข่ายทางหลวงภายในจังหวัดสตูล



รูปที่ 4.1-2 แสดงปริมาณจราจรบนถนนสายหลัก

4.1.2 โครงข่ายทางหลวงชนบทในจังหวัดสตูล

โครงข่ายทางหลวงชนบทของจังหวัดสตูลกระจายครอบคลุมพื้นที่จังหวัด เชื่อมโยงการคมนาคมระหว่างชุมชนทางด้านตะวันออกและตะวันตกของจังหวัด โดยมีทางหลวงหมายเลข 406 เป็นเส้นทางสายหลักในการเชื่อมโยงการคมนาคม ซึ่งที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลและสรุปปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี พ.ศ.2553บนสายทางของโครงข่ายทางหลวงชนบท ดังแสดงในตารางที่ 4.1-1

ตารางที่ 4.1-1 ปริมาณการจราจรบนโครงข่ายทางหลวงชนบทของจังหวัดสตูล พ.ศ.2553

รหัส/สายทาง	ระยะทาง รวม	ปริมาณจราจร (PCU) (เดิม)	ปริมาณจราจร (PCU)ตรวจนับปี 2553 (ใหม่)
สต.3001 แยกทางหลวงหมายเลข 416 - บ้านฉลุง	15.595	1,725	1,707
สต.3002 แยกทางหลวงหมายเลข 416 - บ้านบารายี	9.270	1,514	1,548
สต.3003 แยกทางหลวงหมายเลข 416 - บ้านลาหงา	9.082	1,662	1,618
สต.4004 แยกทางหลวงหมายเลข 4137 - น้ำตก ดาวกระจาย	24.165	688	2,202
สต.3005 แยกทางหลวงหมายเลข 406 - บ้านทุ่ง	7.521	2,420	3,510
สต.6006 บ้านหนองหอยโข่ง - บ้านวังยาว	5.260	438	315
สต.3007 แยกทางหลวงหมายเลข 416 - บ้านสะพานวา	29.786	2,181	2,226
สต.5008 บ้านปากคอก - ถ้ำผาเพชร	10.162	-	488
สต.3009 แยกทางหลวงหมายเลข 416 - บ้านผิง 1	6.415	1,781	1,759
สต.4010 แยกทางหลวงหมายเลข 4137 - บ้านป่าพน	15.340	1,916	3,390
สต.3011 แยกทางหลวงหมายเลข 416 - น้ำตกสายธาร	19.636	1,820	1,875
สต.3012 แยกทางหลวงหมายเลข 416 - บ้านคลองกรวด	13.250	1,140	1,080
สต.4013 แยกทางหลวงหมายเลข 4137 - เทศบาลควนโดน	7.686	331	448
สต.3014 แยกทางหลวงหมายเลข 416 - ถ้ำเจ็ดคต	20.050	1,606	924
สต.3015 แยกทางหลวงหมายเลข 416 - บ้านโคกทราย	11.184	1,481	1,437
สต.3016 แยกทางหลวงหมายเลข 406 - บ้านกูบึงปะโฮลด	13.006	1,171	511
สต.5017 บ้านป่อหิน - บ้านผิง 35	10.250	710	704
สต.5018 บ้านท่าศิลา - บ้านราไว	10.300	1,752	1,761
สต.3019 แยกทางหลวงหมายเลข 406 - บ้านการันยี่ตัน	8.900	1,986	1,978
สต.4020 แยกทางหลวงหมายเลข 4052 - บ้านบากันโต๊ะทิด	11.083	2,487	5,028
สต.5021 บ้านปากปิง - บ้านตูแตหั่ว	7.000	1,692	1,943

ที่มา : สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล

ตารางที่ 4.1-1 ปริมาณการจราจรบนโครงข่ายทางหลวงชนบทของจังหวัดสตูล พ.ศ.2553 (ต่อ)

รหัส/สายทาง	ระยะทาง รวม	ปริมาณจราจร (PCU) (เดิม)	ปริมาณจราจร (PCU)ตรวจนับปี 2553 (ใหม่)
สต.3022 แยกทางหลวงหมายเลข 406 - บ้านคูสน	6.433	558	563
สต.3023 แยกทางหลวงหมายเลข 416 - น้ำตกธารปลิว	5.132	878	921
สต.4024 แยกทางหลวงหมายเลข 4137 - บ้านไต่เจริญ	8.600	463	2,815
สต.5025 บ้านหนองหินปูน - บ้านเหนือคลอง	22.270	518	2,315
สต.3026 แยกทางหลวงหมายเลข 416 - บ้านซอย 4	10.166	952	984
สต.3027 แยกทางหลวงหมายเลข 406 - บ้านน้ำหรา	8.700	1,123	-
สต.3028 แยกทางหลวงหมายเลข 416 - บ้านทุ่งดินหลุ่ม	16.600	482	1,033
สต.5029 บ้านราไว - บ้านตันหลงละไน้	4.350	-	-
สต.5030 บ้านปีใหญ่ - บ้านบ่อเจ็ดลูก	11.091	797	845
สต.5031 บ้านสนกลาง - บ้านบูโบย	7.237	-	686
สต.4032 แยกทางหลวงหมายเลข 4137 - บ้านทุ่งพัก	6.764	-	-
สต.3033 แยกทางหลวงหมายเลข 406 - บ้านค่ายรวมมิตร	8.000	494	-
สต.3034 บ้านลุ่มบอน - บ้านบันนังปูเลา	8.000	494	536

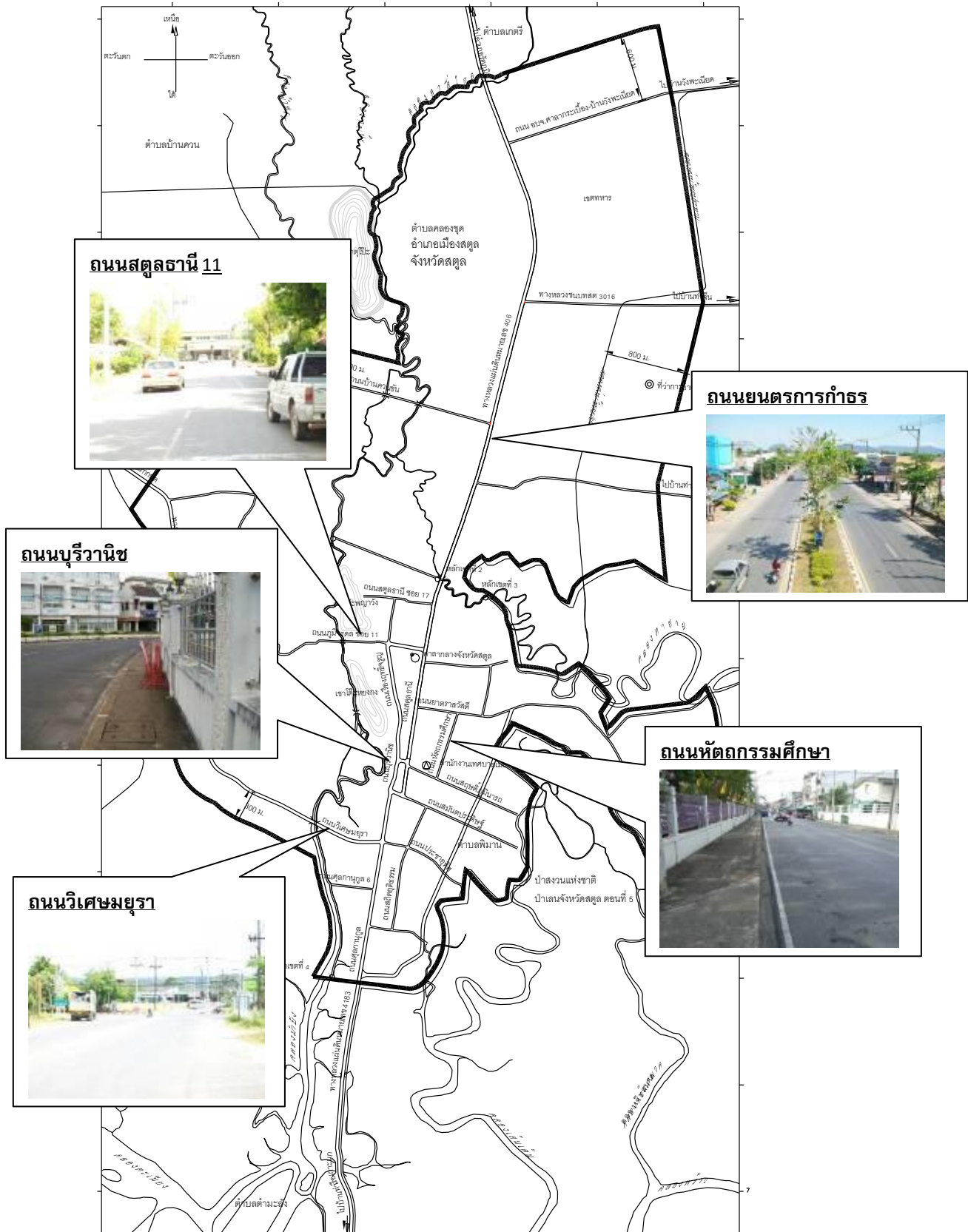
ที่มา : สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล



รูปที่ 4.1-4 แผนที่สังเขปแสดงเส้นทางในการควบคุมของสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล

4.1.3 โครงข่ายถนนในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล

การคมนาคมขนส่งภายในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล โดยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางรถยนต์และรถจักรยานยนต์ซึ่งสามารถเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดต่างๆ กับจังหวัดสตูลได้อย่างสะดวกสบาย ซึ่งเป็นการขนส่งทั้งคนและสินค้า ดังแสดงโครงข่ายถนนในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูลดังรูปที่ 4.1 - 4



รูปที่ 4.1-5 โครงข่ายถนนในเขตผังเมืองรวมเมืองมัญ

4.1.4 ประเภทและหน้าที่ของถนน

การแบ่งประเภทถนนในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูลเมื่อพิจารณาตามลักษณะหน้าที่การใช้งาน สามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท คือ ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนสายย่อย (National Committee on Urban Transportation, Standard for Street Facilities and Services) และสำหรับถนนภายในพื้นที่ที่สามารถแบ่งประเภทได้ดังนี้

- (1) ถนนสายประธาน : ทำหน้าที่เป็นถนนสายสำคัญที่เชื่อมต่อชุมชนต่างๆ ในระดับภาค ถนนประเภทนี้จะรองรับจราจรประเภทผ่านเมืองซึ่งมีปริมาณการจราจรและความเร็วสูง ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406(สายสตูล-ขนาดใหญ่) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 416 (สายฉลุง – ตรัง)
- (2) ถนนสายหลัก : ทำหน้าที่เป็นถนนเชื่อมระหว่างชุมชน และรับการจราจรถนนสายประธานเพื่อกระจายไปตามถนนสายรอง ถนนเหล่านี้เป็นถนนที่ใช้ประโยชน์ในการเชื่อมต่อบริเวณต่างๆ ของเมืองเข้าไว้ด้วยกัน ได้แก่ ถนนสตูลธานี
- (3) ถนนสายรอง : เป็นถนนที่รองรับการจราจรจากถนนสายหลักกระจายเข้าสู่ถนนสายย่อยทำหน้าที่เป็นถนนที่บริการเฉพาะในแต่ละย่านการใช้ที่ดิน ในบางกรณีอาจเชื่อมต่อไปยังย่านการใช้ที่ดินใกล้เคียงได้ด้วย และรับการจราจรภายในเมืองที่มีความเร็วค่อนข้างต่ำเท่านั้น ได้แก่ ถนนคูหาประเวศน์ , ถนนบุรีวานิช , ถนนสตูลธานี 7 , ถนนสตูลธานี 11 , ถนนหัตถกรรมศึกษา และถนนยาตราสวัสดิ์
- (4) ถนนสายย่อย : ซึ่งอยู่ทั่วไปในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล ส่วนใหญ่เป็นถนนขนาดเล็กคับแคบ และมีข้อเสียที่ส่วนใหญ่เชื่อมต่อโดยตรงกับทางหลวงสายหลัก เช่น ซอยต่างๆ ในย่านชุมชน

4.1.5 การจัดการจราจรในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล

ทางแยกนับเป็นจุดสำคัญในระบบโครงข่ายถนนการจัดการที่ดีจะต้องทำให้การจราจรมีความคล่องตัว โดยขณะที่ปรึกษาได้ทำการสำรวจการจัดการสัญญาณไฟจราจรตามทางแยกที่สำคัญในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล สามารถสรุปได้ดังนี้

- **การจัดการจราจรที่ทางแยกสำคัญที่มีสัญญาณไฟจราจร**

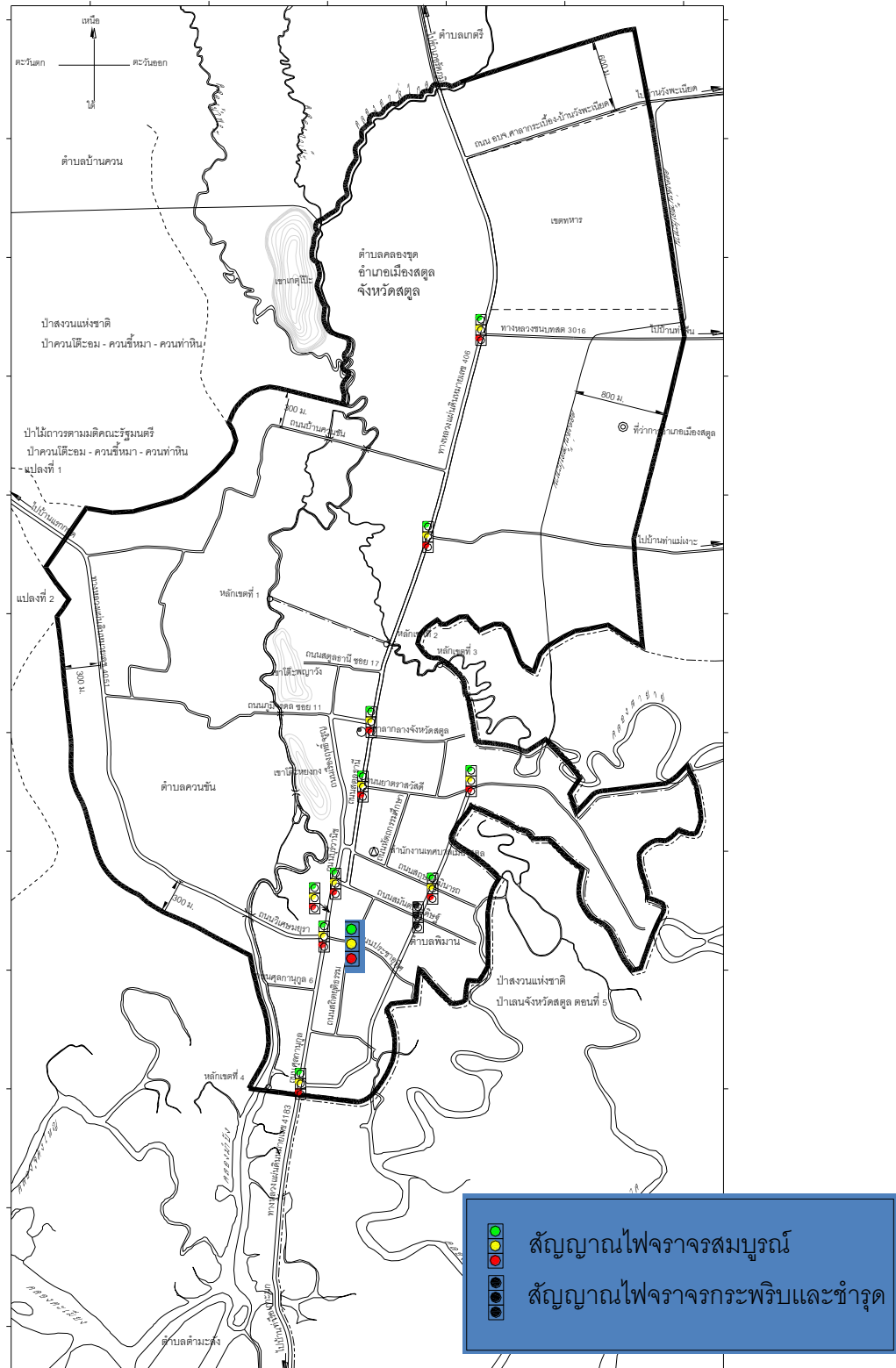
ทางแยกสำคัญในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูลที่มีสัญญาณไฟจราจรใช้อยู่ในปัจจุบันมีจำนวน 10 ทางแยก ได้แก่

- แยกถนนเลี้ยวเมือง ตัดกับ ถนนศุภกานูกุล
- แยกถนนวิเศษมยุรา ตัดกับ ถนนศุภกานูกุล
- แยกถนนตรัสถิตย์ ตัดกับ ถนนศุภกานูกุล
- แยกถนนบุรีวานิช ตัดกับ ถนนศุภกานูกุล
- แยกถนนสตูลธานี ตัดกับ ถนนยาตราสวัสดิ์
- แยกถนนสตูลธานี ตัดกับ ถนนสตูลธานี 11
- แยกทางหลวง 406 ตัดกับ ถนนเขาจีน
- แยกทางหลวง 406 ตัดกับ ทางหลวงชนบท สด.3016
- แยกสนามกีฬา
- แยกถนนเลี้ยวเมืองตัดกับสฤษดีภูมิหารถ

ดังแสดงตำแหน่งในรูปที่ 4.1-6

• การจัดการจราจรที่ทางแยกสำคัญที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร

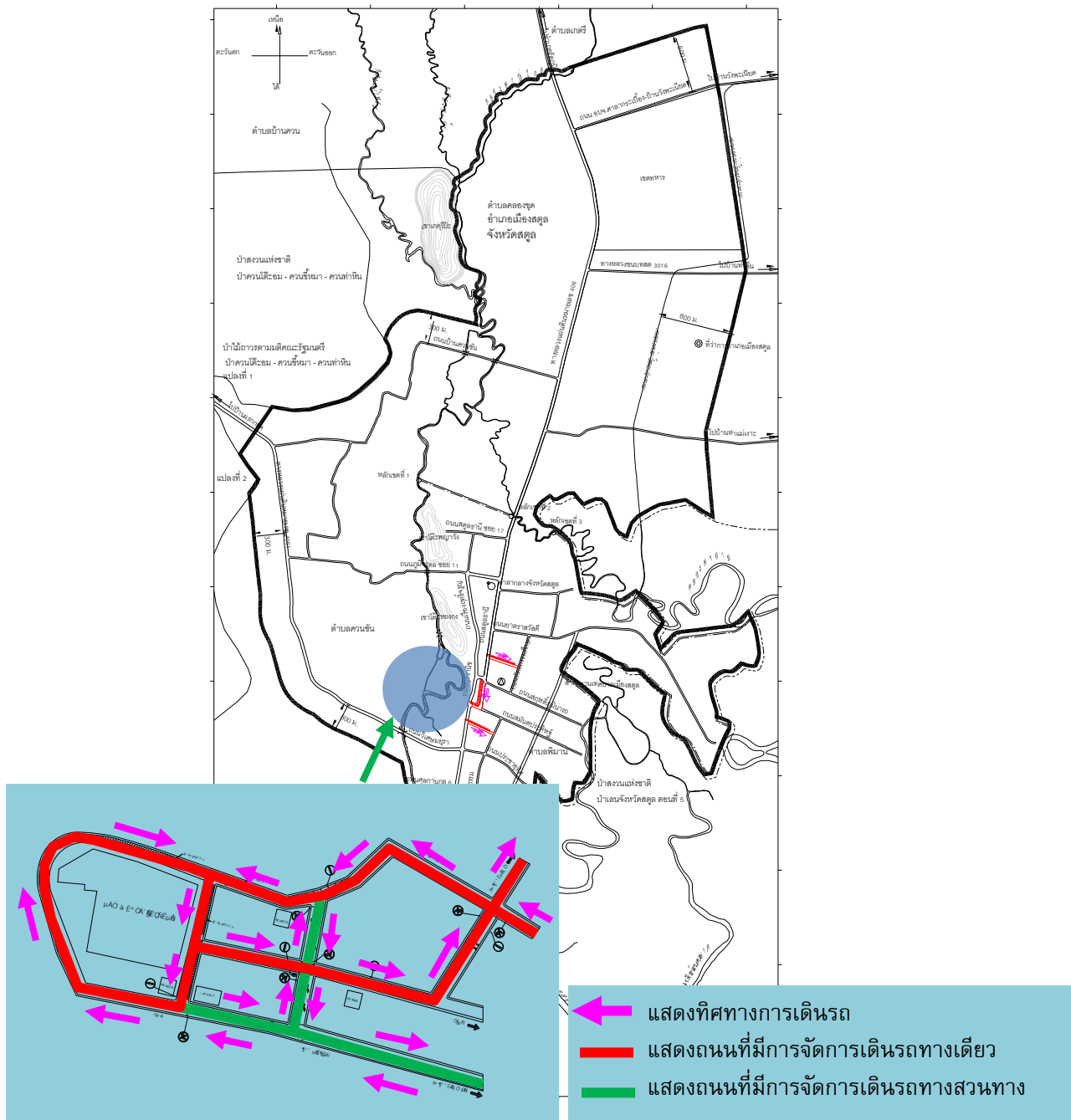
ทางแยกที่สำคัญที่ยังไม่มีสัญญาณไฟจราจรในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล มีจำนวน 2 ทางแยก ได้แก่ แยกถนนเลี้ยวเมืองตัดกับสมันตประดิษฐ์และแยกคอกเปิดมีสัญญาณไฟจราจรแต่ชำรุด ดังแสดงตำแหน่งในรูปที่ 4.1-6



รูปที่ 4.1-6 ตำแหน่งสัญญาณไฟจราจรบนทางแยกสำคัญ

• การจัดการเดินทางเดี่ยว

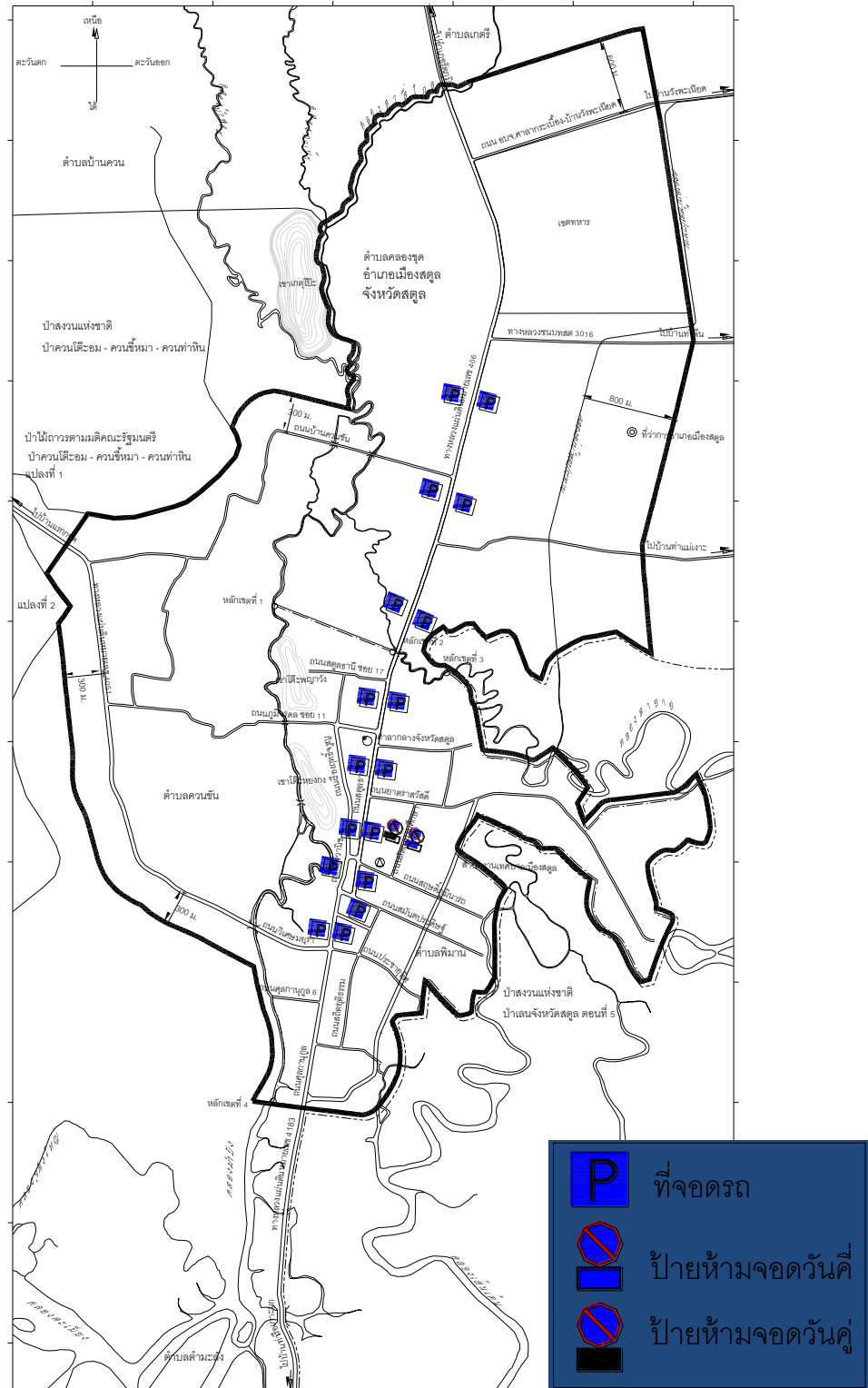
การคมนาคมในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูลเป็นการเดินทางโดยรถยนต์และจักรยานยนต์เป็นหลัก เพื่อความสะดวก รวดเร็วและเป็นระเบียบรวมทั้งลดปัญหาการจราจรติดขัดประกอบกับสภาพถนนคับแคบ ในการสัญจรในตัวเมืองสตูล เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้จัดการเดินทางรถทางเดียว ได้แก่ ช่วงถนนสตูลธานีผ่านด้านหน้ามัสยิดกลาง แยกถนนตร สถิตย์ช่วงตลาดสดเทศบาล ถนนศุภกานกุลซอย 1 และถนนสตูลธานี ซอย 6 ดังแสดงในรูปที่ 4.1-7



รูปที่ 4.1-7 การจัดการเดินทางรถทางเดียวในเขตเมืองสตูล

4.1.6 การจัดระเบียบที่จอดรถในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล

เพื่ออำนวยความสะดวกสบาย ส่งเสริมกิจกรรมการค้าและเศรษฐกิจ ของผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูลทางเทศบาลและเจ้าหน้าที่ตำรวจได้จัดระเบียบการจอดรถบนถนนสายต่างๆ ไว้ดังรูปที่ 4.1-8



รูปที่ 4.1-8 การจัดระเบียบที่จอดรถในเขตเมืองสตูล

4.1.7 การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้าและจักรยานในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล

เมืองสตูลเป็นเมืองที่มีความสงบและมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สวยงาม ดังนั้นเพื่ออำนวยความสะดวก และความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว เมืองสตูลได้มีการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้าและทางข้ามถนนสำหรับประชาชนในพื้นที่และนักท่องเที่ยวไว้ดังนี้

- **ทางเท้าและทางข้ามถนน**

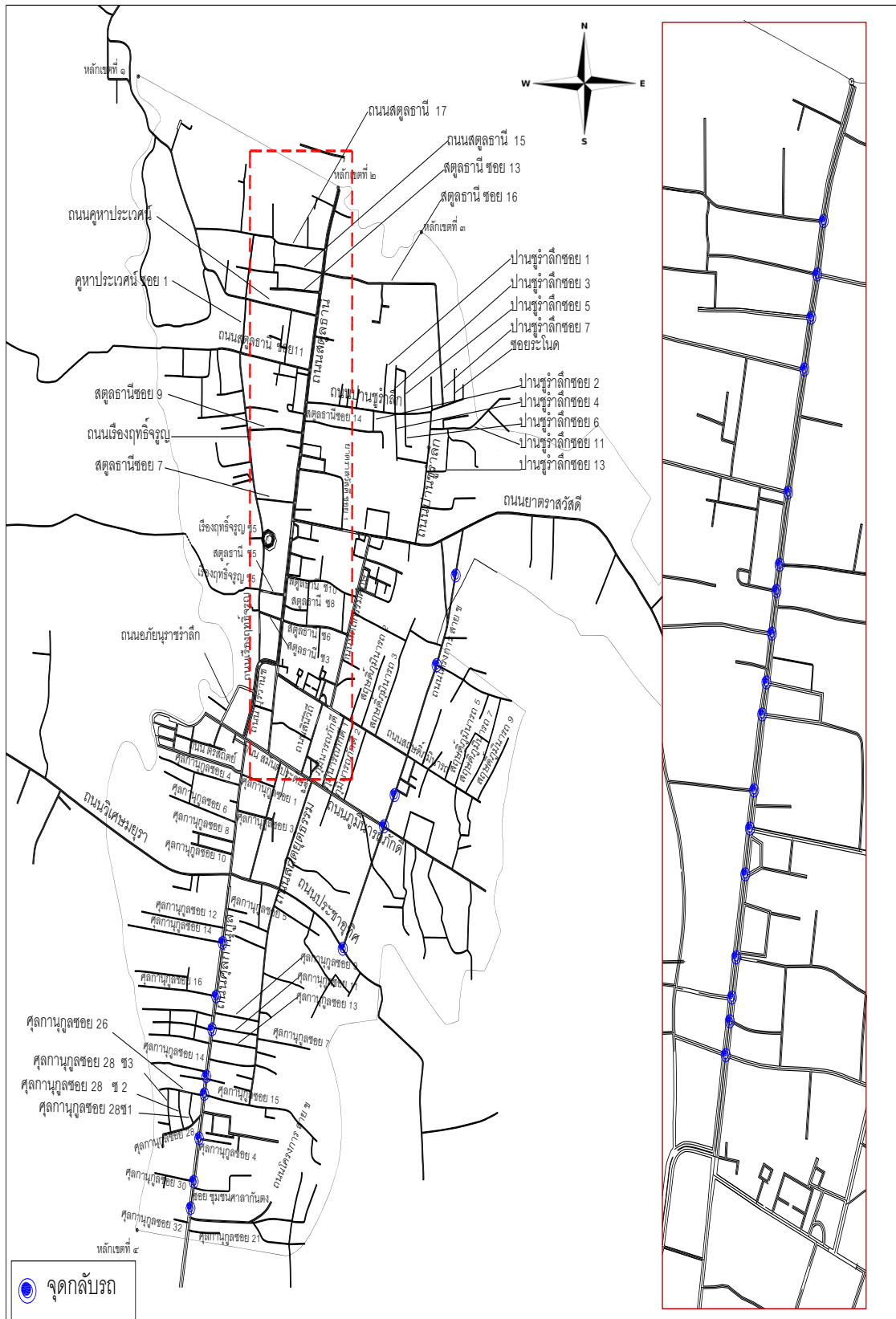
ในเขตเทศบาลเมืองสตูลมีการจัดทำทางเท้าค่อนข้างครอบคลุมพื้นที่ทางเท้าและมีการขำรุดบ้างในบางเส้นทาง ทางข้ามส่วนใหญ่จะเป็นทางม้าลาย ซึ่งบางแห่งค่อนข้างชำรุดเลือนรางและบางจุดเป็นสะพานลอยคนข้าม ดังแสดงตำแหน่งและเส้นทางในรูปที่ 4.1-9



4.1.8 จุดกลับรถภายในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล

4.1.8.1 จุดกลับรถ

เนื่องจากจังหวัดสตูลเป็นจังหวัดที่มีลักษณะพื้นที่ทางยาวมีเส้นทางหลวงหมายเลข 406 วิ่งผ่านเมืองในแนวเหนือ – ใต้ มีจุดกลับรถตลอดแนวเส้นทาง มีปัญหาอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ซึ่งเมื่อพิจารณาจุดกลับรถในเขตพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองสตูลนั้น มีจุดกลับรถทั้งหมดดังแสดงในรูปที่ 4.1-10



รูปที่ 4.1-10 ตำแหน่งจุดกัลบรถในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล

4.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางรถโดยสารสาธารณะ

ระบบรถโดยสารสาธารณะเป็นระบบขนส่งสาธารณะหลักที่รองรับความต้องการการเดินทางในจังหวัดสตูล นอกจากนี้เป็นระบบโดยสารสาธารณะและรถรับจ้างสาธารณะที่คล้ายคลึงกับเมืองอื่นๆ ทั่วประเทศ คือ รถโดยสารประจำทาง รถโดยสารขนาดเล็ก รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสามล้อเครื่อง โดยระบบรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดสตูล ประกอบด้วยรถโดยสารสาธารณะหมวดต่างๆ ดังนี้

- รถโดยสารหมวด 1 เป็นรถที่วิ่ง รับ – ส่ง ตามเส้นทางการขนส่งประจำทางภายในเขตเทศบาลเมือง
- รถโดยสารหมวด 2 เป็นรถที่วิ่ง รับ – ส่ง ผู้โดยสารระหว่างสตูล – กรุงเทพฯ
- รถโดยสารหมวด 3 เป็นรถที่วิ่ง รับ-ส่ง ผู้โดยสารระหว่างจังหวัดสตูลกับจังหวัดอื่น นอกจากกรุงเทพฯ
- รถโดยสารหมวด 4 เป็นรถที่วิ่งรับ-ส่งตามเส้นทางการขนส่งประจำทางภายในเขตจังหวัดสตูล

4.2.1 รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเทศบาลเมือง (หมวด 1)

ระบบรถโดยสารสาธารณะหมวด 1 เป็นระบบขนส่งสาธารณะที่รองรับความต้องการการเดินทางในเขตเทศบาลเมือง มีจำนวนทั้งสิ้น 3 สาย ดังนี้

- สายที่ 1 เส้นทางรอบเมือง มีการเดินทางเริ่มต้นจากสถานที่จอดรถโดยสารประจำทางบริเวณวิทยาลัยเทคนิคสตูล ไปตามถนนศุภกานุกูลผ่านหน้าวัดชานาธิปเฉลิม แยกซ้ายไปตามถนนตรัสสิทธิ์ ผ่านตลาดสดเทศบาลเมืองสตูล แล้วกลับเส้นทางเดิมแยกซ้ายไปตามถนนศุภกานุกูล ตรงไปตามถนนบุรีวานิช แยกซ้ายไปตามถนนเรืองฤทธิ์เจริญ แยกขวาไปตามถนนภูมิจักรดล แยกซ้ายไปตามถนนสตูลธานี 17 แล้วกลับตามเส้นทางเดิม ไปตามถนนสตูลธานี แยกซ้ายไปตามถนนยาตราสวัสดิ์ แยกขวาไปตามถนนหัตถกรรมศึกษา แยกขวาไปตามถนนสุขุมมินารถ แยกซ้ายไปตามถนนสินีวิถี แยกขวาไปตามถนนสมันตประดิษฐ์ แยกซ้ายไปตามถนนศุภกานุกูล ไปสุดเส้นทาง ณ สถานที่จอดรถโดยสารประจำทางบริเวณวิทยาลัยเทคนิคสตูล



รูปที่ 4.2-1 ลักษณะรถโดยสารสาธารณะสายที่ 1

- สายที่ 2 วิทยาลัยเทคนิคสตูล-บ้านนาแค มีการเดินทางเริ่มต้นจากสถานที่จอดรถโดยสารประจำทาง หน้าวิทยาลัยเทคนิคสตูล ไปตามถนนสุลกานุกูล แยกซ้ายไปตามถนนตาศิถิตย์ ถึงตลาดสดเทศบาลเมืองสตูล แล้วกลับไปตามเส้นทางเดิมแยกซ้ายไปตามถนนสุลกานุกูล ตรงไปตามถนนบุรีวานิช แยกขวาไปตามถนนสตูลธานี แยกขวาไปตามถนนยาดราสวัสดิ์ ผ่านเรือนจำจังหวัดสตูล โรงพยาบาลสตูล แยกซ้ายไปตามถนนป่านชูราลิก แยกขวาไปตามถนนสตูลธานี ตรงไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406(ถนนยตรการกำธร) ถึงทางแยกบ้านคลองชูด แยกขวาไปตามทางหลวงชนบท (สต 3016) ผ่านศูนย์การศึกษานอกโรงเรียนจังหวัดสตูล โรงเรียนสตูลวิทยา สำนักงานขนส่งจังหวัดสตูล ไปสุดเส้นทาง ณ สถานที่จอดรถโดยสารประจำทางบ้านนาแค



รูปที่ 4.2-2 ลักษณะรถโดยสารสาธารณะสายที่ 2

- สายที่ 3 เส้นทาง สตูล-ตำมะลัง มีการเดินทางเริ่มต้นจากสถานที่จอดรถโดยสารประจำทาง (บริเวณหน้าวัดชานาธิปเฉลิม) ไปตามถนนสุลกานุกูล (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406) แยกซ้ายไปตามถนนตาศิถิตย์ ผ่านตลาดสดเทศบาลเมืองสตูล แล้ววนกลับเส้นทางเดิม ผ่านวัดชานาธิปเฉลิม วิทยาลัยเทคนิคสตูล บ้านศาลากันตง ถึงบ้านเกาะนก แยกซ้ายไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4183 ไปสุดเส้นทาง ณ สถานที่จอดรถโดยสารประจำทางท่าเทียบเรือตำมะลัง



รูปที่ 4.2-3 ลักษณะรถโดยสารสาธารณะสายที่ 3

4.2.2 รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างสตูล-กรุงเทพฯ (หมวด 2)

ระบบรถโดยสารสาธารณะหมวด 2 เป็นระบบขนส่งสาธารณะหลักที่รองรับความต้องการการเดินทางระหว่างจังหวัดสตูลกับกรุงเทพมหานคร มีจำนวนทั้งสิ้น 2 เส้นทาง มีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 4.2-4 ลักษณะรถโดยสารสาธารณะหมวด 2

ตารางที่ 4.2-1 รายละเอียดการบริหารจัดการรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 2

หมวด	สายที่	ชื่อสาย	ระยะเวลาให้บริการ	ระยะทาง (กม.)	มาตรฐานรถ	ค่าโดยสาร (บาท)	จำนวนเที่ยว/วัน
รถโดยสาร	988	กรุงเทพฯ – สตูล	13ชม.	995	ม4ข พิเศษ	1,114	5
รถโดยสาร	984	กรุงเทพฯ – สตูล (ข)	13ชม.	995	ม1ข	1,114	5

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดสตูล

4.2.3 รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างสตูล-จังหวัดอื่นๆ (หมวด 3)

ระบบรถโดยสารสาธารณะหมวด 3 เป็นระบบขนส่งสาธารณะที่รองรับความต้องการการเดินทางระหว่างสตูลกับจังหวัดอื่นๆ มีจำนวนทั้งสิ้น 5 เส้นทาง มีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 4.2-5 ลักษณะรถโดยสารสาธารณะหมวด 3

ตารางที่ 4.2-2 รายละเอียดการบริหารจัดการรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 3

หมวด	สายที่	ชื่อสาย	ระยะทาง (กม.)	มาตรฐาน รถ	ค่าโดยสาร (บาท)	จำนวน เที่ยว/วัน
รถโดยสาร	494	ตรัง - สตูล	104	ม3	50	7
รถโดยสาร	734	สตูล - ภูเก็ต	469	ม3	259	2-4
รถโดยสาร	732	หาดใหญ่ - บ้านปากบารา	58	ม3	77	14-16
รถโดยสาร	494	หาดใหญ่ - สตูล - ตาเมะลัง	126	ม3	89	14-16
รถโดยสาร	494	หาดใหญ่ - สตูล (ก)	150	ม3	110	8-10

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดสตูล

4.2.4 รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในจังหวัดสตูล (หมวด 4)

ระบบรถโดยสารสาธารณะหมวด 4 เป็นระบบขนส่งสาธารณะที่รองรับความต้องการการเดินทางในจังหวัดสตูล มีจำนวนทั้งสิ้น 13 เส้นทาง และมีรถร่วมบริการเพิ่มเติมโดยมีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 4.2-6 ลักษณะรถโดยสารสาธารณะหมวด 4

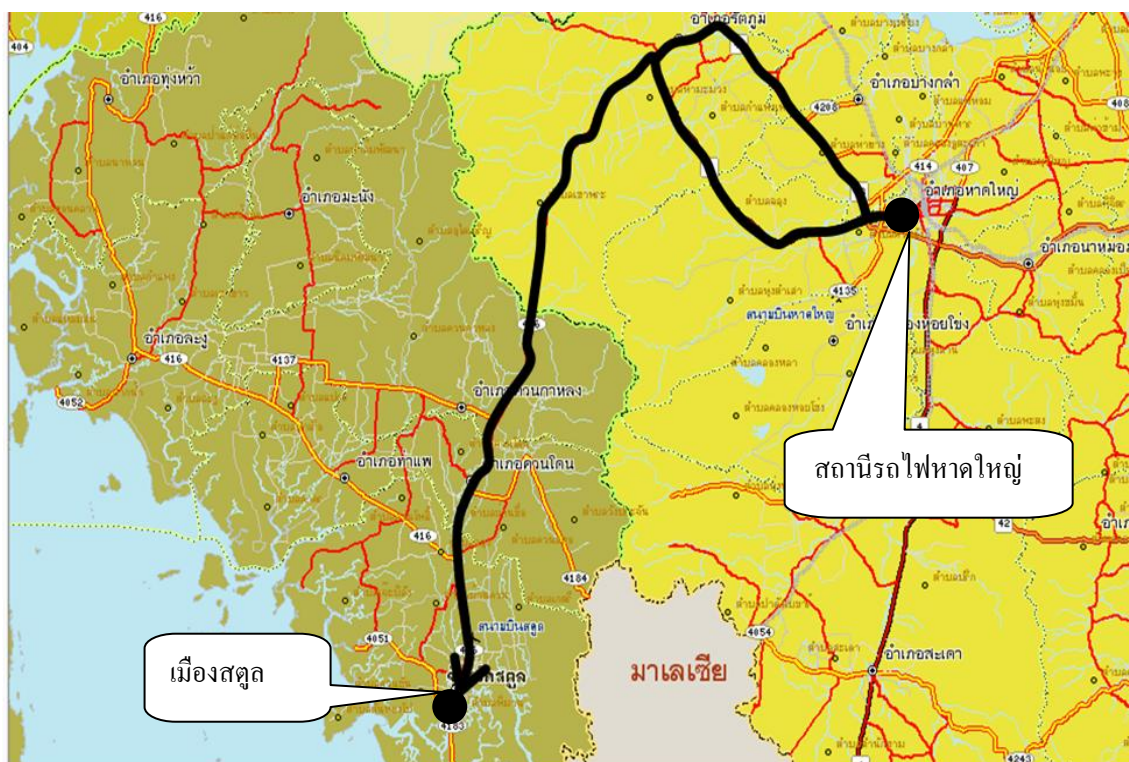
ตารางที่ 4.2-3 รายละเอียดการบริหารจัดการรถโดยสารสาธารณะหมวดที่ 4

หมวด	สายที่	ชื่อสาย
รถร่วมบริการ	1892	สตูล-ท่าแพ-ละงู
รถร่วมบริการ	1893	สตูล-ควนกาหลง-มะนัง
รถร่วมบริการ	8382	ทุ่งหว้า-สะพานา-บ้านทุ่งเสม็ด
รถร่วมบริการ	8395	ละงู-บ้านทุ่งนางแก้ว-บ้านทับทุ่ง

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดสตูล

4.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางรถไฟ

จังหวัดสตูลไม่มีทางรถไฟมุ่งตรงมายังจังหวัด ดังนั้นการเดินทางโดยรถไฟไปจังหวัดสตูล สามารถเดินทางโดยทางรถไฟ จากสถานีรถไฟหัวลำโพง ถึงสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่ซึ่งมีทั้งรถเร็ว และรถด่วน จากนั้นเดินทางต่อโดย รถแท็กซี่ รถตู้โดยสาร หรือรถโดยสารประจำทาง สายสตูล - หาดใหญ่ ระยะทางประมาณ 98 กม.



รูปที่ 4.3-1 แสดงเส้นทางการเดินทางจากสถานีรถไฟหาดใหญ่มายังจังหวัดสตูล

4.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

การขนส่งทางน้ำโดยใช้ท่าเทียบเรือปากบารา ท่าเรือตำมะลัง ท่าเรือเจ๊ะบิลัง และท่าเรือบูโบย แต่ส่วนใหญ่แล้วการส่งออกสินค้าจะเข้าท่าเรือตำมะลังและท่าเรือปากบารา ซึ่งท่าเรือสามารถขนส่งสินค้าได้ง่ายกว่าท่าเทียบเรืออื่นๆทำให้ เป็นที่นิยมในการส่งสินค้าไปยังต่างประเทศ โดยส่วนใหญ่แล้วเป็นการขนส่งสินค้าจากอำเภอเมืองสตูล ไปรัฐเปอร์ลิส โดยเรือโดยสารขนาดเล็ก และปัจจุบันมีเรือเฟอร์รี่ ของบริษัทเอกชนวิ่งระหว่างอำเภอเมือง – เกาะลังกาวิ รัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย มีบริการ วันละ 4 เที่ยวโดยใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 1.15 ชม.ออกจากท่าเทียบเรือตำมะลังบริเวณด่านศุลกากรตำมะลังโดยมีรายละเอียดข้อมูลเรือเข้า-ออก ไว้ดังตารางที่ 4.4-5

ตารางที่ 4.4-1 รายละเอียดข้อมูลเรือเข้า-ออก สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 5 สาขาจังหวัดสตูล
(ท่าเทียบเรือตำมะลัง)

รายละเอียด	เรือโดยสาร				เรือบรรทุกสินค้าและคนโดยสาร				เรือสินค้า	
	เรือเข้า		เรือออก		เรือเข้า		เรือออก		เรือเข้า	เรือออก
ปี	เที่ยว	จำนวนคน	เที่ยว	จำนวนคน	เที่ยว	จำนวนคน	เที่ยว	จำนวนคน	เที่ยว	เที่ยว
2547	2,377	87,680	2,368	84,497	350	1,175	348	2,642	353	354
2548	1,239	57,953	1,238	56,346	386	3,064	385	4,075	268	277
2549	1,184	66,146	1,184	65,778	353	2,876	355	4,323	257	285
2550	1,175	68,386	1,175	72,177	355	2,545	351	4,318	180	187
2551	1,276	75,590	1,275	72,787	330	2,361	333	4,652	120	123

ที่มา : สำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 5 สาขาจังหวัดสตูล

ตารางที่ 4.4-2 รายละเอียดข้อมูลเรือเข้า-ออก สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 5 สาขาจังหวัดสตูล
(ท่าเทียบเรือปากบารา)

รายละเอียด	เรือโดยสาร		เรือเข้า	
ปี	เที่ยว	จำนวนคน	เที่ยว	จำนวนคน
2551	1,281	52,180	1,159	45,178
2552	1,477	61,915	1,449	69,393

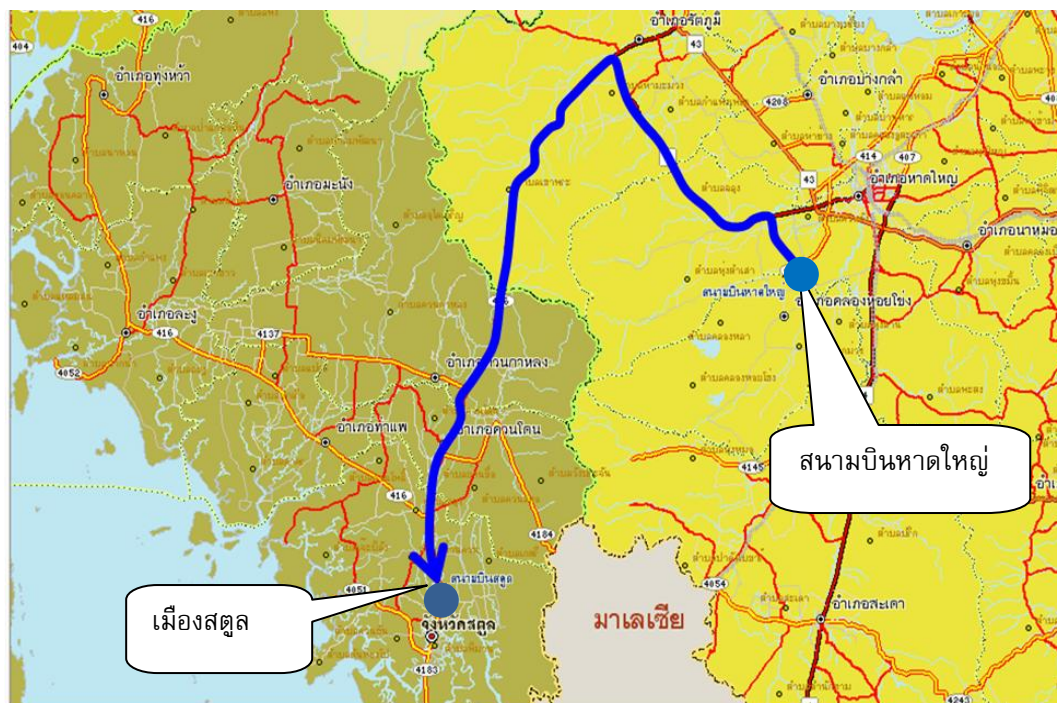
ที่มา : สำนักงานขนส่งทางน้ำที่ 5 สาขาจังหวัดสตูล



รูปที่ 4.4-1 แสดงตำแหน่งที่ตั้งท่าเรือในเขตจังหวัดสตูล

4.5 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

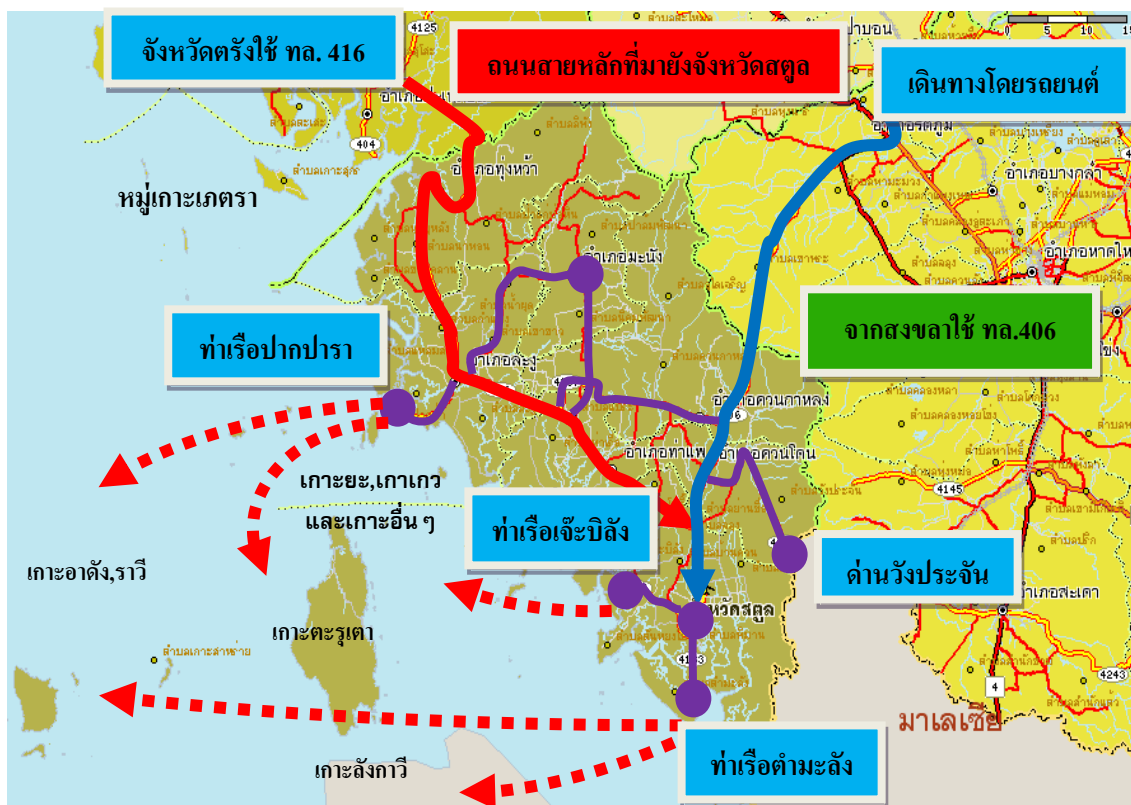
จังหวัดสตูลไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์ที่บินตรงไปยังจังหวัดสตูล มีเพียงสนามบินของกองทัพอากาศ ที่ไม่ได้เปิดการใช้งาน เนื่องจากมีเฉพาะทางวิ่งของเครื่องบิน (Runway) แต่มีสภาพที่ไม่สมบูรณ์ ดังนั้นการเดินทางมายังจังหวัดสตูลทางเครื่องบิน สามารถใช้บริการเที่ยวบินกรุงเทพฯ – หาดใหญ่ แล้วเดินทางโดยรถยนต์จากอำเภอหาดใหญ่เข้าไปจังหวัดสตูล ระยะทางประมาณ 98 กม.



รูปที่ 4.5-1 แสดงเส้นทางการเดินทางจากสนามบินหาดใหญ่มาจังหวัดจันทบุรี

4.6 ระบบการเชื่อมต่อการเดินทาง

จังหวัดสตูลมีเส้นทางการเชื่อมต่อการเดินทางโดยใช้การเดินทางโดยรถยนต์ ซึ่งมีถนนสายหลักที่เป็นถนนสายประธาน ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 406 และทางหลวงหมายเลข 416 เชื่อมต่อเข้าสู่อำเภออื่นๆ ภายในจังหวัดสตูล และเชื่อมกับจังหวัดตรังและจังหวัดสงขลา จากนั้นมีถนนสายรองเข้ามาเชื่อมกับถนนสายหลักเพื่อเข้าสู่อำเภออื่นๆ ของจังหวัดที่ไม่ได้อยู่บนถนนสายหลัก และเชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัด รวมทั้งสามารถใช้ในการเดินทางไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้โดยทางรถยนต์บริเวณด่านวังประจัน นอกจากนี้มีระบบการเชื่อมโยงที่สมบูรณ์ทางถนนแล้ว ยังสามารถระบบการเชื่อมต่อทางน้ำ ซึ่งถนนสายรองจะเชื่อมเข้าสู่ท่าเรือที่สำคัญของจังหวัดสตูล โดยจะเป็นการเชื่อมต่อระบบการคมนาคมขนส่งทางบกและทางน้ำ เพื่อเดินทางไปยังหมู่เกาะต่าง ๆ ของจังหวัด และเดินทางไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ดังรูปที่ 4.6-1



รูปที่ 4.6-1 แสดงเส้นทางการเชื่อมต่อระบบคมนาคมของจังหวัดสุราษฎร์ธานี

4.7 สรุประบบขนส่งในพื้นที่ศึกษา

- การเดินทางมายังจังหวัดสุราษฎร์ธานี และเดินทางจากจังหวัดสุราษฎร์ธานีไปสถานที่ท่องเที่ยวของจังหวัด สามารถเดินทางได้หลายเส้นทาง และหลายรูปแบบ

การเดินทางจาก กรุงเทพฯ-หาดใหญ่-สุราษฎร์ธานี

รถยนต์ จากกรุงเทพฯ ใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 4 ผ่านจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร จากนั้นใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 41 ผ่านจังหวัดนครศรีธรรมราช พัทลุง จากพัทลุงไปอำเภอรัตภูมิ จังหวัดสงขลา ให้ใช้ทางหลวงหมายเลข 4 แล้วเลี้ยวขวาที่สี่แยกคูหาไปตามทางหลวงหมายเลข 406 ถึงจังหวัดสุราษฎร์ธานี ระยะทางรวม 973 กิโลเมตร

รถไฟ สามารถเดินทางไปกับขบวนรถกรุงเทพฯ-ยะลา, กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ หรือกรุงเทพฯ-สุโขทัย-ภูเก็ต ลงที่สถานีรถไฟหาดใหญ่ จากนั้นต่อรถตู้โดยสารหรือรถโดยสารประจำทางเข้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี ระยะทาง 98 กิโลเมตร สอบถามรายละเอียดที่ สถานีรถไฟหัวลำโพง โทร.1690, 0 2223 7010, 0 2220 4334 หรือเว็บไซต์ www.railway.co.th

รถโดยสารประจำทาง มีรถโดยสารปรับอากาศ กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี ทุกวัน รถออกที่สถานีขนส่งสายใต้ใหม่ ถนนบรมราชชนนี สอบถามรายละเอียดขอข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่หมายเลขโทรศัพท์ 0 2435 5605, 0 2435 1199, 0 2434 7192 หรือเว็บไซต์ www.transport.co.th

เครื่องบิน สามารถใช้บริการเที่ยวบินกรุงเทพฯ-หาดใหญ่ แล้วต่อรถแท็กซี่หรือรถโดยสารประจำทางจากตัวอำเภอหาดใหญ่เข้าจังหวัดสุราษฎร์ธานีอีก 98 กิโลเมตร สอบถามรายละเอียดได้ที่ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

โทรศัพท์ 1566, 0 2280 0060, 0 2628 2000 หรือเว็บไซต์ www.thaiairways.com, สายการบินนกแอร์ โทรศัพท์ 1318, 0 2900 9955 หรือเว็บไซต์ www.nokair.co.th, สายการบิน วัน-ทู-โก โดยสายการบิน โอเรียนท์ไทย โทรศัพท์ 1126, 0 2229 4100 หรือเว็บไซต์ www.flyorientthai.com, สายการบินไทยแอร์เอเชีย โทรศัพท์ 0 2515 9999 หรือเว็บไซต์ www.airasia.com

การเดินทางจาก หาดใหญ่ –สตูล

รถโดยสารประจำทาง จากสถานีขนส่งหาดใหญ่ มีบริการรถโดยสารธรรมดาตั้งแต่ 05.40 น.-18.00 น. รถออกทุก 15 นาที และรถโดยสารปรับอากาศตั้งแต่ 06.00 น.-18.00 น. รถออกทุก 30 นาที ใช้เวลาเดินทาง ประมาณ 2 ชั่วโมง สอบถามรายละเอียดได้ที่ บริษัท สตูลขนส่ง จำกัด โทรศัพท์ 0 7424 3797, 0 7471 1229, 0 7471 1049

รถตู้โดยสาร จอดที่หน้าสถานีรถไฟหาดใหญ่ รถออกทุก 30 นาที ตั้งแต่เวลา 06.00 น.-19.00 น. สอบถามรายละเอียดได้ที่ บริษัท สตูลขนส่ง จำกัด โทรศัพท์ 0 7424 5655

การเดินทางจาก หาดใหญ่-ปากบารา

รถโดยสารประจำทาง รถออกจากสถานีขนส่งหาดใหญ่ตั้งแต่เวลา 06.10 น.-16.50 น.รถจอดบริเวณตรงข้ามหอนาฬิกาใช้เวลาเดินทาง 2 ชั่วโมงครึ่ง สอบถามรายละเอียดได้ที่ บริษัท สตูลขนส่ง จำกัด โทรศัพท์ 0 7424 3797

รถตู้โดยสาร จอดที่หน้าสถานีรถไฟหาดใหญ่ รถออกทุกหนึ่งชั่วโมง ตั้งแต่เวลา 06.00 น.-18.30 น. สอบถามรายละเอียดได้ที่ บริษัท สตูลขนส่ง จำกัด โทรศัพท์ 0 7424 5655

การเดินทางจาก ท่าเรือปากบารา-อุทยานแห่งชาติตะรุเตา

ในช่วงเทศกาลท่องเที่ยวตะรุเตา รวบรวมผู้คนจากเกาะนกงา-เมฆาวัน มีเรือบริการโดยสารสู่เกาะต่างๆ ในเขตอุทยานแห่งชาติตะรุเตา ท่าเรือปากบารา-ตะรุเตา บริการทุกวันค่าเรือโดยสารไป-กลับคนละ 300 บาท เที่ยวไป 10.30 น. และ 15.00 น. เที่ยวกลับ 09.00 น. และ 12.00 น.

- การเดินทางภายในตัวเมืองสตูล จะมีรถโดยสารสาธารณะหมวด 1 ซึ่งมีจำนวน 3 สาย ซึ่งเป็นรถสองแถวขนาดเล็ก (รถกะป๋อ) และรถสองแถว 4 ล้อ ได้แก่

- สายที่ 1 เส้นทางรอบเมือง
- สายที่ 2 วิทยาลัยเทคนิคสตูล-บ้านนาแค
- สายที่ 3 เส้นทาง สตูล-ตำมะลัง

- การติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (มาเลเซีย)

ทางบก ใช้ทางหลวงหมายเลข 4184 สายควนสะตอ – บ้านวังประจัน เป็นทางหลวงที่เชื่อมกับทางหลวงของประเทศมาเลเซีย เริ่มจาก สามแยกควนสะตอ ไปถึงหลักเขตแดนที่บ้านวังประจัน ระยะทางประมาณ 22 กม. เดินทางจากวังประจัน ถึงปาดังเบซาร์ และจากปาดังเบซาร์ ไป ปีนัง หรือเดินทางไปยังจังหวัดสงขลา ผ่านด่านสะเดา อำเภอสะเดา – ไปอำเภอหาดใหญ่ (ปาดังเบซาร์ – หาดใหญ่) ระยะทางประมาณ 61 กม. และจากชายแดนวังประจันถึงเมืองกวาง รัฐเปอร์ลิส ระยะทางประมาณ 36 กม. และจากรัฐเปอร์ลิส ไปปีนัง ระยะทาง 130 กม.

ทางน้ำ จากอำเภอเมือง ไปรัฐเปอร์ลิส โดยเรือโดยสารขนาดเล็ก และปัจจุบันมีเรือเฟอร์รี่ ของบริษัทเอกชนบริการระหว่างอำเภอเมือง – เกาะลังกาวิ รัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย มีบริการ วันละ 4 เที่ยวโดยใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 1.15 ชม. ออกจากท่าเทียบเรือตำมะลังบริเวณด่านศุลกากรตำมะลัง

บทที่ 5

การใช้ประโยชน์ที่ดินและแนวโน้มการพัฒนา
และการขยายตัวของเมือง

บทที่ 5

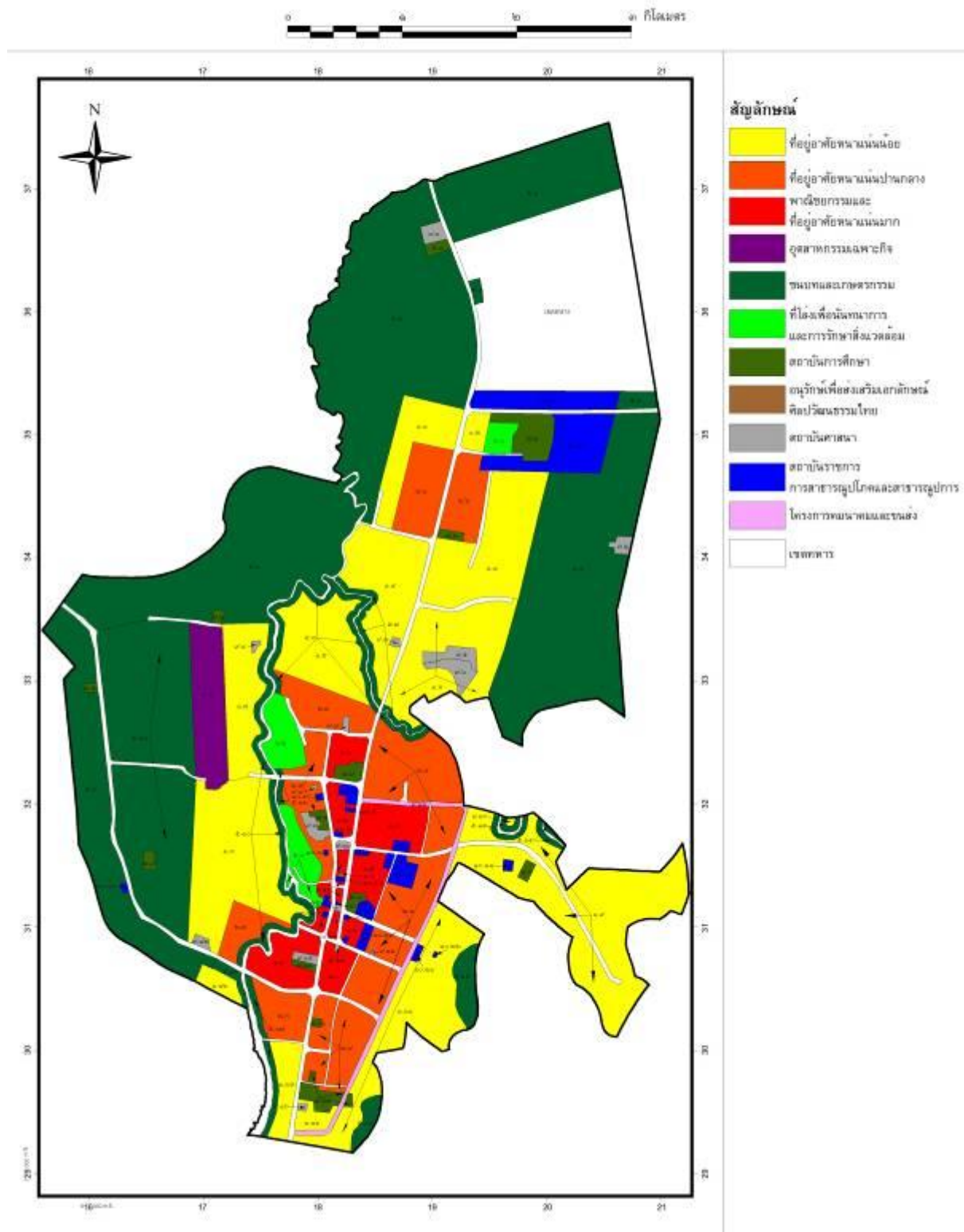
การใช้ประโยชน์ที่ดินและแนวโน้มการพัฒนาและการขยายตัวของเมือง

5.1 สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษา

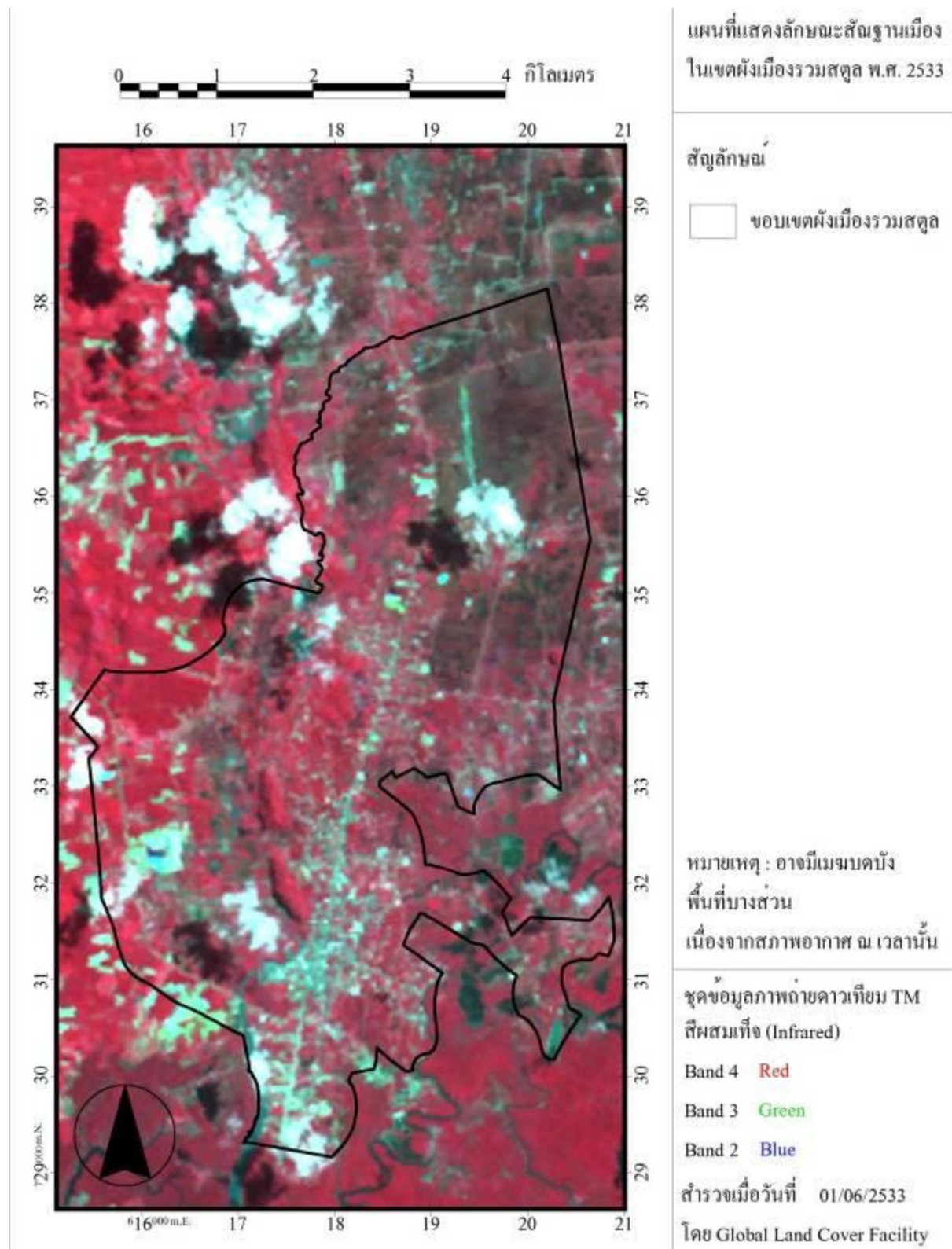
5.1.1 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

ลักษณะการตั้งถิ่นฐานของประชาชนในจังหวัดสตูลมีการกระจายตัวตามลักษณะภูมิประเทศ และการประกอบอาชีพหลักของแต่ละชุมชน เช่น ที่ราบเชิงเขา และที่ราบลุ่ม ส่วนใหญ่มีชุมชนอยู่กระจัดกระจายอยู่ตามที่ราบชายฝั่ง เพื่อสอดคล้องกับการประกอบอาชีพการบริการด้านการท่องเที่ยวและการทำประมงบริเวณพื้นที่ชายฝั่ง และเกาะแก่ง ซึ่งถือเป็นรายได้ให้ประชาชนที่ประกอบธุรกิจนี้มาก

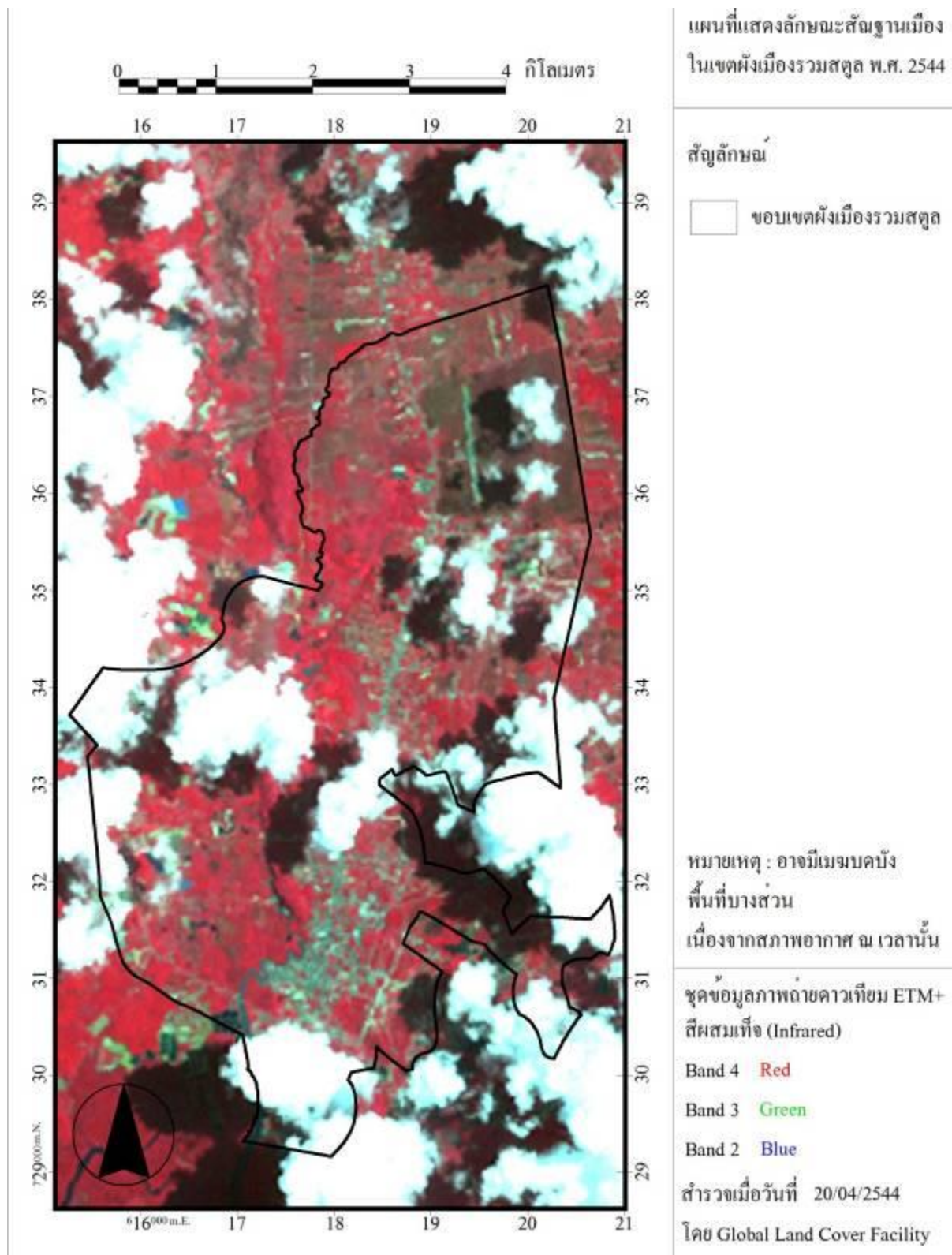
แผนที่แสดงลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล พ.ศ. ๒๕๕๒



รูปที่ 5.1-1 แสดงลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล พ.ศ. 2552



รูปที่ 5.1-2 แสดงลักษณะพื้นฐานวิทยาในเขตผังเมืองรวมสตูล พ.ศ. 2533



รูปที่ 5.1-3 แสดงลักษณะพื้นฐานวิทยาในเขตผังเมืองรวมสตูล พ.ศ. 2544



รูปที่ 5.1-4 แผนที่แสดงลักษณะพื้นฐานเมืองในเขตผังเมืองรวมสตูล พ.ศ.2552

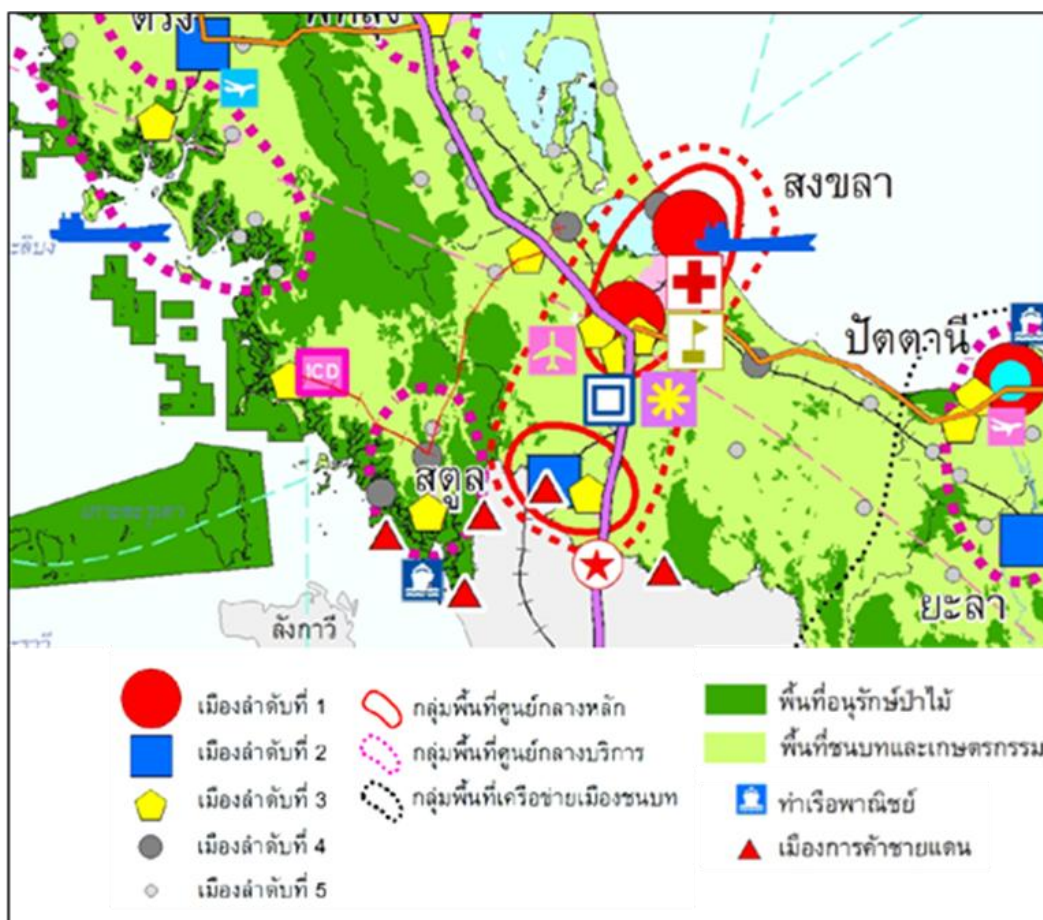
โดยรวมแล้ว สภาพการตั้งถิ่นฐานของประชาชนในจังหวัดสตูล จะสัมพันธ์กับบทบาทหลักของพื้นที่ในการเป็นฐานการผลิตทางการเกษตร การประมง และการค้าบริการ ส่งผลให้เมืองมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในจังหวัดสตูลได้มีการกำหนดลำดับศักดิ์ของเมืองออกทั้งสิ้น 4 ระดับ ดังนี้

ชุมชนศูนย์กลางลำดับที่หนึ่ง ได้แก่ ชุมชนเมืองสตูล ซึ่งให้บริการด้านพาณิชยกรรมการค้า การบริการ การปกครอง การศึกษา การคมนาคมขนส่ง และศูนย์การท่องเที่ยว

ชุมชนศูนย์กลางลำดับที่สอง ได้แก่ ชุมชนกำแพง ชุมชนควนโดน ชุมชนปากน้ำ ชุมชนฉลุง เป็นศูนย์รวมในการคมนาคมขนส่ง การแปรรูปเกษตรกรรม ส่วนชุมชนปากน้ำเป็นศูนย์กลางในการประมง การท่องเที่ยว และการขนส่งทางน้ำ

ชุมชนศูนย์กลางลำดับที่สาม ได้แก่ ชุมชนทุ่งหว้า ชุมชนเจ๊ะบิลัง ชุมชนท่าแพ ชุมชนควนกาหลง ชุมชนคลองชูด ชุมชนตำมะลัง ชุมชนทุ่งนุ้ย ชุมชนวังประจัน จะมีความสำคัญเฉพาะด้าน โดยชุมชนทุ่งหว้า ชุมชนท่าแพ ชุมชนควนกาหลง ชุมชนเจ๊ะบิลัง ชุมชนคลองชูด ชุมชนตำมะลัง เป็นศูนย์กลางในการประมง การท่องเที่ยวและคมนาคมขนส่ง ชุมชนวังประจัน เป็นศูนย์กลางการบริการของตำบล

ชุมชนศูนย์กลางลำดับที่สี่ ได้แก่ เป็นที่ตั้งขององค์การบริหารส่วนตำบล จะเป็นศูนย์กลางในการให้บริการขั้นพื้นฐาน ที่จัดเป็นภายในตำบลที่รับผิดชอบ บริการแก่ประชาชนตามอำนาจหน้าที่ และเป็นศูนย์กลางในการให้บริการด้านการค้าที่จำเป็นพื้นฐานแก่ประชาชนต่อไป



รูปที่ 5.1-5 แสดงลำดับของชุมชนเมืองในเขตจังหวัดสตูล

5.1.2 ผังเมืองรวมเมืองสตูล

ขอบเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล มีเนื้อที่ประมาณ 28.80 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 18,000 ไร่ ครอบคลุมพื้นที่ปกครองทั้งสิ้น 3 ตำบล ได้แก่ ตำบลคลองซุด ตำบลควนชัน และตำบลพิมาน อำเภอเมือง จังหวัดสตูล โดยวัตถุประสงค์เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ การดำรงรักษาเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและทรัพยากร การคมนาคมและขนส่ง การสาธารณสุข โภค สาธารณูปการ การบริการสาธารณะ และสภาพแวดล้อมในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล ให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาในระดับจังหวัดและภาค ซึ่งผังเมืองรวมเมืองสตูลมีการจำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินออกทั้งสิ้น 11 ประเภท ดังนี้

- | | |
|---|----------------------------|
| 1) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย | บริเวณหมายเลข 1.1 – 1.14 |
| 2) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง | บริเวณหมายเลข 2.1 – 2.9 |
| 3) ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก | บริเวณหมายเลข 3.1 – 3.8 |
| 4) ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ | บริเวณหมายเลข 4 |
| 5) ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม | บริเวณหมายเลข 5.1 – 5.17 |
| 6) ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม | บริเวณหมายเลข 6.1 – 6.4 |
| 7) ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา | บริเวณหมายเลข 7.1 – 7.14 |
| 8) ที่ดินประเภทอนุรักษ์ศิลปและวัฒนธรรม | บริเวณหมายเลข 8 |
| 9) ที่ดินประเภทศาสนสถาน | บริเวณหมายเลข 9.1 – 9.18 |
| 10) ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณสุข โภคและสาธารณูปการ | บริเวณหมายเลข 10.1 – 10.23 |
| 11) ที่ดินประเภทแนวนนโครงการคมนาคม | บริเวณหมายเลข 11.1 – 11.2 |

จากการคำนวณด้านความหนาแน่นในแต่ละบริเวณพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณต่างๆ พบว่า ความหนาแน่นในบริเวณที่มีการกำหนดค่าความหนาแน่นไว้นั้นโดยรวมไม่เกินมาตรฐานที่กำหนดไว้ในผังเมืองรวมตามข้อกำหนด ซึ่งมีการควบคุมด้านความหนาแน่นในบริเวณการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย บริเวณการใช้ประโยชน์ที่ดินหนาแน่นปานกลาง บริเวณการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก บริเวณการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ และบริเวณการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม โดยมีค่าที่กำหนดได้ตามมาตรฐานของเมืองลำดับที่ 4 ซึ่งมีประชากรต่ำกว่า 60,000 คน ดังนี้

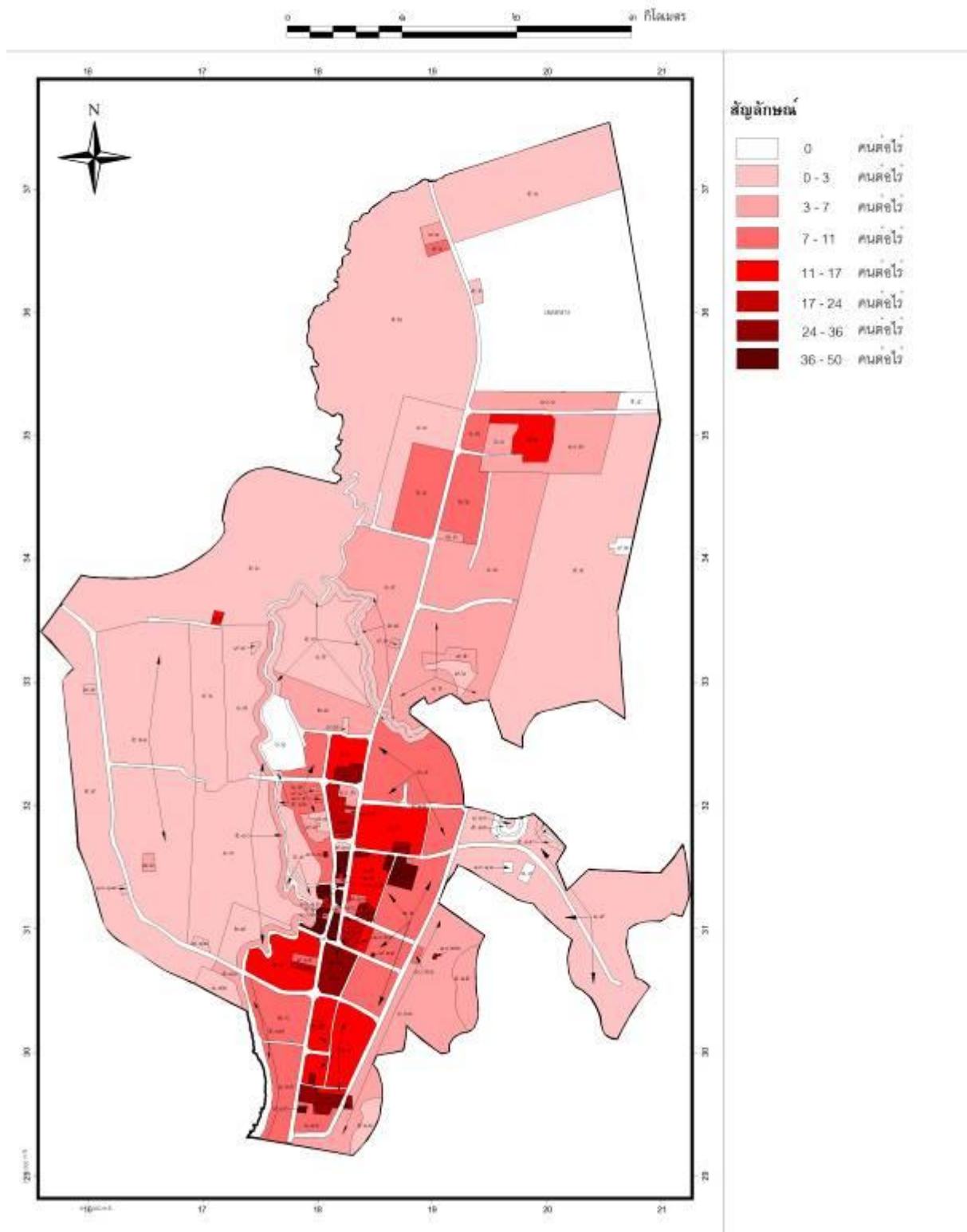
- | | |
|---|------------------|
| การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย | 1 – 12 คนต่อไร่ |
| การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง | 13 – 24 คนต่อไร่ |
| การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก | 24 – 48 คนต่อไร่ |
| การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ | 20 – 30 คนต่อไร่ |
| การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม | 1 – 3 คนต่อไร่ |

ตารางที่ 5.1-1 แสดงค่าความหนาแน่นบริเวณการใช้ประโยชน์ที่ดินรวมแต่ละประเภท
ในเขตผังเมืองรวมสตูล

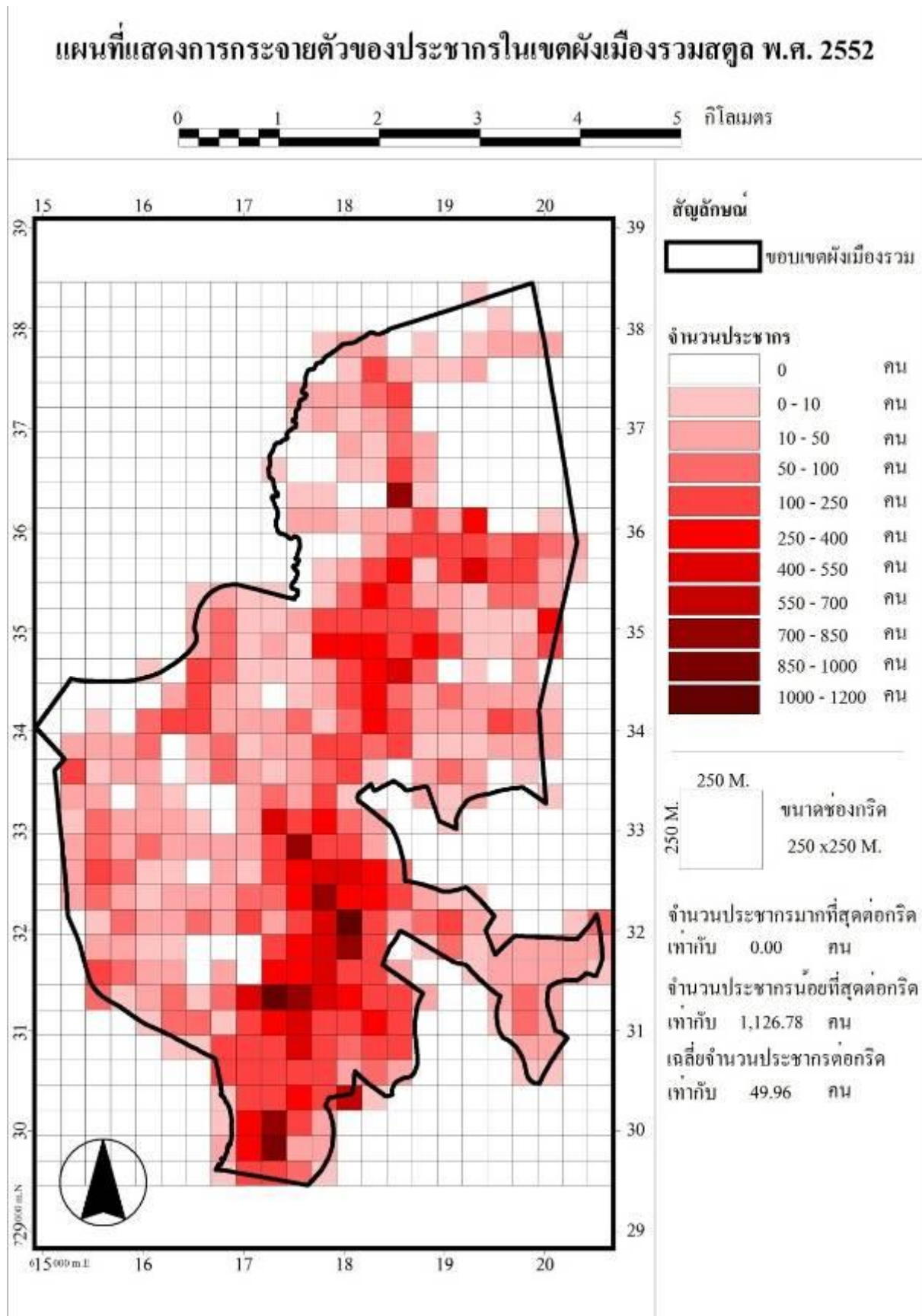
บริเวณการใช้ประโยชน์ที่ดิน	ขนาดพื้นที่ (ไร่)	จำนวนประชากร (คน)	ความหนาแน่น (คนต่อไร่)
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย	4,112.66	11,376	2.77
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง	1,688.34	11,077	6.64
พาณิชยกรรมและหนาแน่นมาก	568.37	8,451	14.87
อุตสาหกรรมเฉพาะกิจ	248.64	239	0.96
ชนบทและเกษตรกรรม	6,847.05	8,531	1.25
ที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาสิ่งแวดล้อม	242.95	280	1.15
สถาบันการศึกษา	256.50	3,239	12.63
อนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมไทย	0.98	9	8.82
สถาบันศาสนา	167.53	505	3.02
สถาบันราชการ การสาธารณสุขโรคและ สาธารณสุขการ	455.84	4,060	8.91
โครงการคมนาคมในอนาคต	95.00	0	0.00

ที่มา: จากการคำนวณด้วยข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศ

แผนที่แสดงความหนาแน่นประชากรจำแนกตามรายการใช้ประโยชน์ที่ดิน
ในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล พ.ศ. ๒๕๕๒



รูปที่ 5.1-6 แผนที่แสดงความหนาแน่นของประชากรจำแนกตามรายการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวม
เมืองสตูล พ.ศ.2552



รูปที่ 5.1-7 แผนที่แสดงการกระจายตัวของประชากรในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล พ.ศ.2552

5.1.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษา

1) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัย

การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมสตูลในประเภทที่พักอาศัย พบว่า ที่พักอาศัยส่วนมากตั้งอยู่ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 และขยายตัวตามแนวถนนสายรอง โดยมีการตั้งถิ่นฐานอย่างหนาแน่นบริเวณตอนกลางและทางตอนใต้ของเขตผังเมือง ในบริเวณตำบลควนขัน การที่มีการตั้งถิ่นฐานในบริเวณดังกล่าวที่มากและหนาแน่นในบริเวณนั้นเนื่องจาก มีที่ตั้งของสถานศึกษา และสถาบันราชการ โดยลักษณะที่อยู่อาศัยมีความหลากหลาย แต่ส่วนมากเป็นอาคารประเภทบ้านเดี่ยว

จากการวิเคราะห์ด้วยเครื่องมือภูมิศาสตร์สารสนเทศ สามารถจำแนกประเภทของอาคารที่มีการใช้ประโยชน์ประเภทที่พักอาศัยได้ดังตารางที่ 5.3-1

ตารางที่ 5.1-2 แสดงการจำแนกประเภทของที่พักอาศัย

ประเภทการใช้อาคาร	จำนวนอาคาร	ร้อยละ
ที่พักอาศัย (1100)	8,410	95.61
บ้านพักข้าราชการ (1300)	361	4.10
อาคารประกอบการพักอาศัยหรือที่อยู่อาศัยประเภทอื่นๆ (1800)	25	0.28
รวม	8,796	100.00

ที่มา: จากการคำนวณด้วยข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศ

2) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม

การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมสตูลในประเภทพาณิชยกรรม พบว่ามีการใช้ประโยชน์อาคารซึ่งตั้งตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 ซึ่งเป็นเส้นทางที่สำคัญในเขตผังเมืองรวมสตูล ซึ่งเป็นที่ให้บริการและเป็นศูนย์รวมของกิจกรรมทางการค้าขาย ธุรกิจบริการ ธนาคาร สำนักงาน ตลาด สถานีบริการน้ำมัน โรงภาพยนตร์ ธุรกิจด้านนันทนาการ ซึ่งโดยส่วนมากจะตั้งบริเวณศูนย์กลางเมืองทางด้านใต้ และบริเวณตอนกลางของเขตผังเมืองรวม เป็นต้น

จากการวิเคราะห์ด้วยเครื่องมือภูมิศาสตร์สารสนเทศ สามารถจำแนกประเภทของอาคารที่มีการใช้ประโยชน์ประเภทที่พักอาศัยได้ดังตารางที่ 5. 1-2

3) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม

การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมสตูลในประเภทอุตสาหกรรม พบว่า การตั้งอาคารประเภทอุตสาหกรรมจะกระจายตัวบริเวณทางตอนใต้ของเขตผังเมืองรวม และทางตอนเหนือเกาะทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 บริเวณตรงข้ามกับพื้นที่เขตทหาร ซึ่งมีการใช้ประโยชน์อาคารประเภทอุตสาหกรรม โรงงาน โรงฆ่าสัตว์ อุตสาหกรรมชุมชน คลังสินค้า อุตสาหกรรมประเภทอื่นๆ เป็นต้น

จากการวิเคราะห์ด้วยเครื่องมือภูมิศาสตร์สารสนเทศ สามารถจำแนกประเภทของอาคารที่มีการใช้ประโยชน์ประเภทที่พักอาศัยได้ดังตารางที่ 5. 1-3

ตารางที่ 5. 1-3 แสดงการจำแนกประเภทพาณิชยกรรม

ประเภทการใช้อาคาร	จำนวนอาคาร	ร้อยละ
สำนักงานและบริษัท (2100)	72	28.8
ธุรกิจบริการ (2200)	29	11.6
ตลาด (2210)	4	1.6
โรงแรม บังกะโล รีสอร์ท เกสต์เฮาส์ (2220)	55	22
ห้างสรรพสินค้า (2230)	2	0.8
ปั้มน้ำมัน (2240)	7	2.8
ธุรกิจบริการอื่นๆ (2280)	29	11.6
ธนาคารและสถาบันการเงิน (2300)	11	4.4
ธุรกิจนันทนาการ	2	0.8
โรงภาพยนตร์ โรงละคร โรงมหรสพอื่นๆ (2410)	1	0.4
ไนต์คลับ คาราโอเกะ คาเฟ่ (2420)	1	0.4
ธุรกิจบริการอื่นๆ (2680)	1	0.4
พาณิชยกรรมอื่นๆ (2800)	36	14.4
รวม	250	100

ที่มา: จากการคำนวณด้วยข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศ

ตารางที่ 5. 1-4 แสดงการจำแนกประเภทอุตสาหกรรม

ประเภทการใช้อาคาร	จำนวนอาคาร	ร้อยละ
โรงงาน (3110)	55	78.57
โรงฆ่าสัตว์ (3120)	1	1.43
คลังสินค้า (3300)	12	17.14
อุตสาหกรรมอื่นๆ หรืออาคารประกอบอุตสาหกรรม (3800)	2	2.86
รวม	70	100.00

ที่มา: จากการคำนวณด้วยข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศ

4) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันราชการ

การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมสตูลในประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ พบว่ามีการกระจุกตัวบริเวณตอนใต้ของเขตทหาร บริเวณศูนย์การศึกษานอกโรงเรียนจังหวัดสตูล โรงเรียนสตูลวิทยา โดยเป็นอาคารประเภทสถาบันการศึกษา นอกจากนี้ ยังมีการกระจุกตัวของอาคารซึ่งตั้งอยู่ริมสองฝั่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 408 โดยสถาบันราชการส่วนมากจะเป็น บริเวณหอการค้าจังหวัดสตูล โรงเรียนอนุบาลสตูล โรงพยาบาลสตูล เป็นต้น

จากการวิเคราะห์ด้วยเครื่องมือภูมิศาสตร์สารสนเทศ สามารถจำแนกประเภทของอาคารที่มีการใช้ประโยชน์ประเภทที่พักอาศัยได้ดังตารางที่ 5. 1-4

ตารางที่ 5. 1-5 แสดงการจำแนกประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

ประเภทการใช้อาคาร	จำนวนอาคาร	ร้อยละ
ชุมสายโทรศัพท์ (5220)	1	0.23
ที่ทำการไฟฟ้า (5300)	2	0.45
ที่ทำการประปา (5410)	1	0.23
การระบายน้ำและบำบัดน้ำเสีย (5520)	1	0.23
สาธารณูปโภคประเภทอื่นๆ (5800)	11	2.48
โรงเรียนอนุบาล (6110)	12	2.70
โรงเรียนประถมศึกษา (6120)	49	11.04
โรงเรียนมัธยมศึกษา (6130)	71	15.99
โรงเรียนประถมศึกษาและมัธยมศึกษา (6143)	26	5.86
สถานศึกษาระดับอาชีวศึกษา (6150)	36	8.11
สถาบันการศึกษาประเภทอื่นๆ (6180)	17	3.83
ศาลากลางจังหวัด (6310)	5	1.13
ที่ว่าการอำเภอหรือกิ่งอำเภอ (6320)	2	0.45
สำนักงานเทศบาล (6330)	10	2.25
สถานีตำรวจและสถานที่ที่เกี่ยวข้องกับราชการตำรวจ (6340)	8	1.80
องค์การบริหารส่วนตำบล (6360)	1	0.23
ทัณฑสถาน (6370)	16	3.60
สถานที่ราชการอื่นๆ (6380)	142	31.98
รัฐวิสาหกิจ (6400)	2	0.45
โรงพยาบาล (6530)	27	6.08
พิพิธภัณฑ (6620)	1	0.23
ห้องสมุด (6630)	1	0.23
ศาลาประชาคม (6650)	2	0.23
รวม	444	100.00

ที่มา: จากการคำนวณด้วยข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศ

5) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา

การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมสตูลในประเภทสถาบันศาสนา พบว่า มีการกระจายตัวตามแหล่งที่อยู่อาศัยบริเวณต่างๆ ในเขตผัง ซึ่งมักจะกระจายตามสถานที่ตั้งของชุมชนต่างๆ โดยมีศาสนสถานได้แก่ วัด มัสยิด โบสถ์คริสต์ ศาลเจ้า เป็นต้น

จากการวิเคราะห์ด้วยเครื่องมือภูมิศาสตร์สารสนเทศ สามารถจำแนกประเภทของอาคารที่มีการใช้ประโยชน์ประเภทศาสนสถานได้ดังตารางที่ 5. 1-5

ตารางที่ 5. 1-6 แสดงการจำแนกประเภทศาสนสถาน

ประเภทการใช้อาคาร	จำนวนอาคาร	ร้อยละ
วัด (6210)	74	65.49
โบสถ์คริสต์ (6230)	2	1.77
มัสยิด (6240)	19	16.81
ศาลเจ้า (6250)	4	3.54
ฌาปนสถาน (6260)	2	1.77
สุสาน (6270)	12	10.62
รวม	113	100.00

ที่มา: จากการคำนวณด้วยข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศ

การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมสตูลในประเภทการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสานในเขตผังเมืองรวมสตูล พบว่า มีการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสานทั้งสิ้น 642 หลัง โดยส่วนมากเป็นที่พักอาศัยกึ่งอาคารสำนักงาน จำนวนทั้งสิ้น 634 หลัง คิดเป็นร้อยละ 98.75

จากการวิเคราะห์ด้วยเครื่องมือภูมิศาสตร์สารสนเทศ สามารถจำแนกประเภทของอาคารที่มีการใช้ประโยชน์ประเภทการใช้งานอาคารแบบผสม

ตารางที่ 5.1-7 แสดงการจำแนกประเภทศาสนสถาน

ประเภทการใช้อาคาร	จำนวนอาคาร	ร้อยละ
การใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน (4000)	5	0.78
ที่พักอาศัยกึ่งอาคารสำนักงาน (4100)	634	98.75
ที่พักอาศัยกึ่งอาคารสำนักงาน (4110)	1	0.16
ที่พักอาศัยกึ่งธุรกิจบริการ (4120)	1	0.16
ที่พักอาศัยกึ่งอุตสาหกรรม (4300)	1	0.16
รวม	642	100.00

ที่มา: จากการคำนวณด้วยข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศ

6) ลักษณะประเภทอาคาร

การใช้ประโยชน์อาคารส่วนมากในเขตผังเมืองรวมสตูล พบว่า ในเขตผังเมืองรวมส่วนมาก เป็นอาคารประเภทบ้านเดี่ยว มากที่สุด ซึ่งมีทั้งสิ้น 6,749 หลัง คิดเป็นร้อยละ 57.55 รองลงมาเป็น อาคารประเภทตึกแถว มีทั้งสิ้น 2,389 หลัง คิดเป็นร้อยละ 20.37 รองลงมาเป็น อาคารประเภทอื่นๆ มีทั้งสิ้น 1,663 หลัง คิดเป็นร้อยละ 14.18 ตามลำดับ โดยสามารถจำแนกจำนวนอาคารแต่ละประเภทได้ดังตารางที่ 5.4-1

ตารางที่ 5.1-8 จำนวนอาคารจำแนกตามประเภทในเขตผังเมืองรวมสตูล

ประเภทอาคาร	จำนวน (หลัง)	ร้อยละ
บ้านเดี่ยว/อาคารเดี่ยว	6,749	57.55
บ้านแฝด	234	2.00
ทาวน์เฮาส์	252	2.15
ห้องแถว	169	1.44
ตึกแถว	2,389	20.37
อาคารพักอาศัย	272	2.32
อาคารประเภทอื่นๆ	1,663	14.18
รวม	11,728	100.00

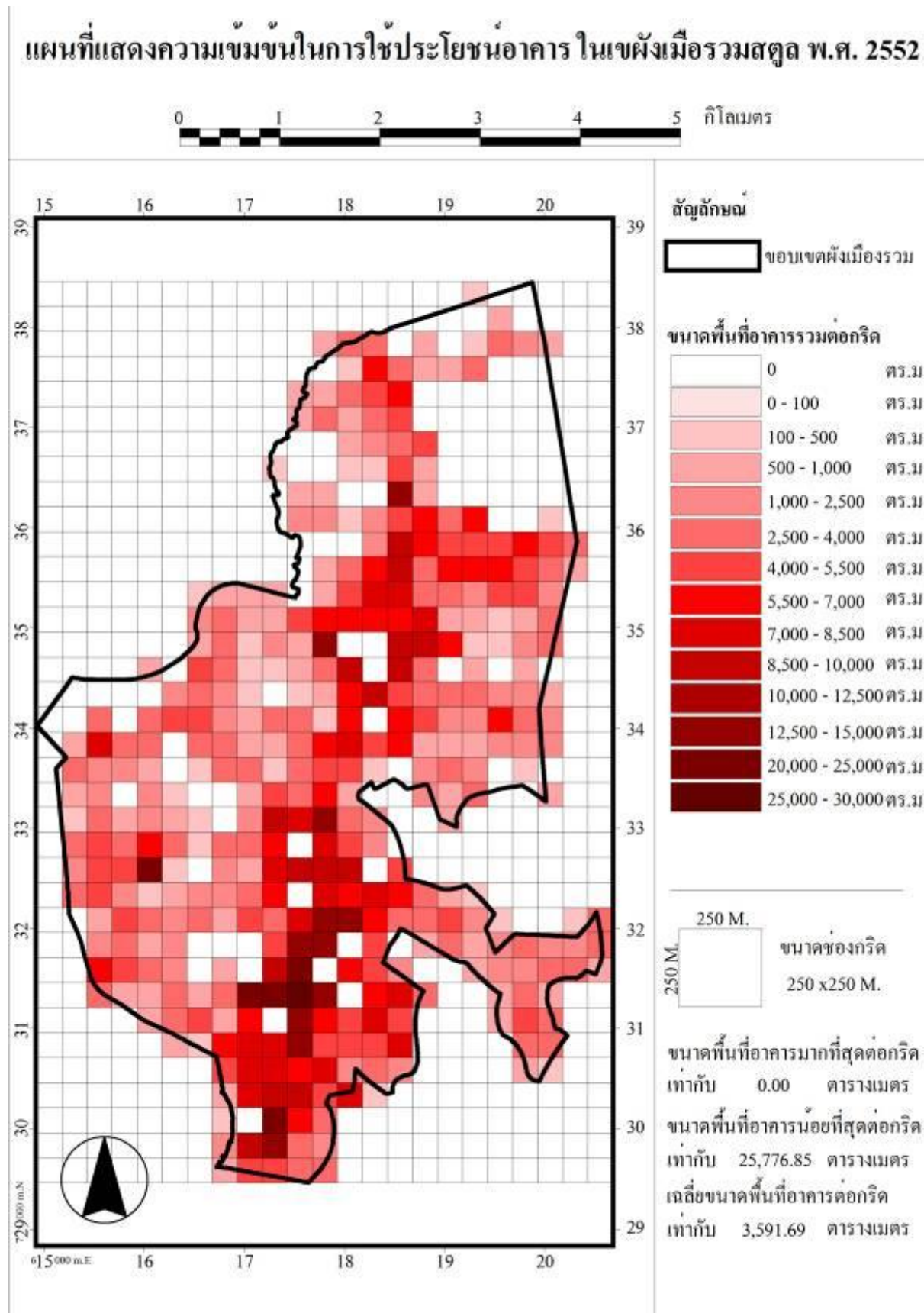
หมายเหตุ : อาคารประเภทที่พักอาศัย มีจำนวนห้องพักทั้งสิ้น 5,174 ห้อง

จากการคำนวณจำนวนประชากรโดยพิจารณาจากประเภทอาคารในเขตผังเมืองรวมสตูล ซึ่งมีจำนวนขนาดครัวเรือนเฉลี่ยประมาณ คนต่อครัวเรือน มาทำการคำนวณกับค่ามาตรฐานของกรมโยธาธิการ สามารถคำนวณจำนวนประชากรในเขตผังเมืองรวมสตูลจำแนกตามประเภทอาคารได้ดังตารางที่ 5.1-8

ตารางที่ 5.1-9 จำนวนประชากรจำแนกตามประเภทอาคารในเขตผังเมืองรวมสตูล พ.ศ. 2552

ประเภทอาคาร	จำนวน (หลัง)	การคำนวณ	จำนวน (คน)
บ้านเดี่ยว/อาคารเดี่ยว	6,749	X (ขนาดครัวเรือนเฉลี่ย $2.73 + 0.15$)	19,437
บ้านแฝด	234	X (ขนาดครัวเรือนเฉลี่ย)	639
ทาวน์เฮาส์	252	X (ขนาดครัวเรือนเฉลี่ย $2.73 - 0.10$)	663
ห้องแถว	169	X (ขนาดครัวเรือนเฉลี่ย $2.73 - 0.10$)	444
ตึกแถว	2,389	X (ขนาดครัวเรือนเฉลี่ย $2.73 - 0.10$)	6,283
อาคารพักอาศัย	272	X 2	10,348
อาคารประเภทอื่นๆ	1,663	X 2	3,326
รวม	11,728		41,410

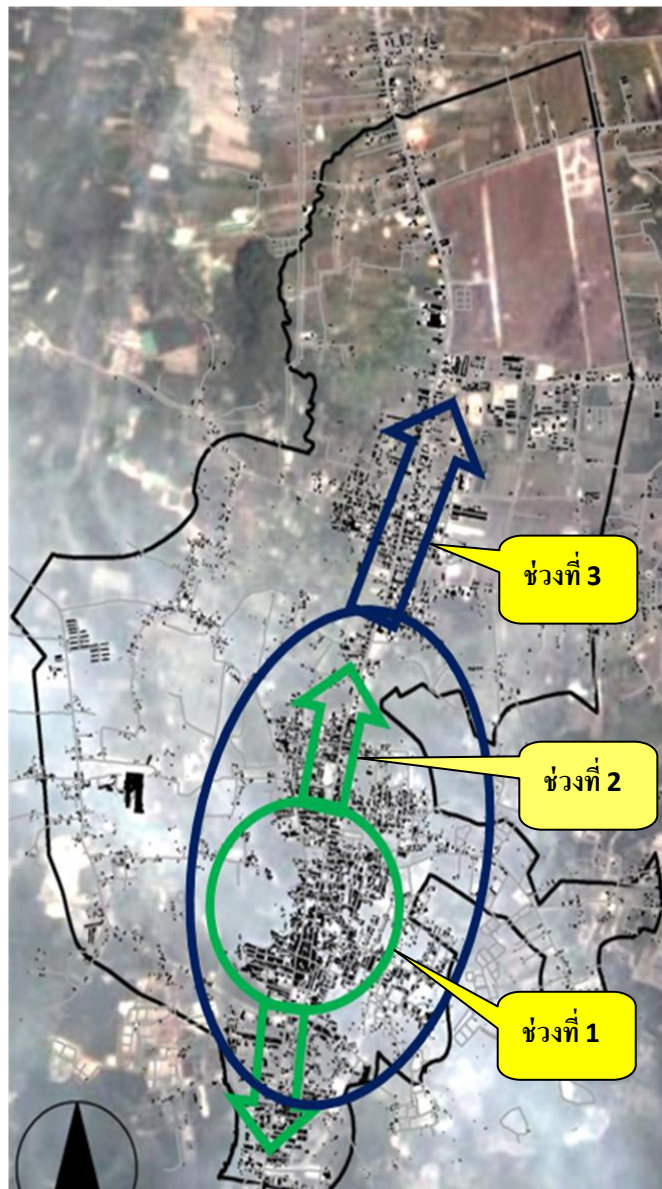
หมายเหตุ : ครัวเรือนเฉลี่ยเท่ากับ 2.73 คนต่อครัวเรือน



5.1.4 การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศึกษาในอนาคต

จังหวัดสตูลมีการขยายตัวของเมืองโดยแบ่งเป็น 3 ช่วง สามารถอธิบาย ดังนี้

- ช่วงที่หนึ่ง ในช่วงนี้มีการเกาะกลุ่มเป็นชุมชนขนาดเล็กๆ ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 ซึ่งเกาะกลุ่มกันบริเวณทางตอนใต้ของเขตเมือง
- ช่วงที่สอง ในช่วงนี้ การตั้งถิ่นฐานบริเวณศูนย์กลางเมืองทางตอนใต้เริ่มมีความหนาแน่นเด่นชัดมากขึ้น โดยยังคงเกาะตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 ไปทางด้านเหนือและด้านใต้
- ช่วงที่สาม ในช่วงนี้ การตั้งถิ่นฐานขยายตัวไปทางทิศเหนืออย่างชัดเจน แต่ยังคงเกาะเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 พื้นที่บางส่วนของกระจายบริเวณตอนกลางของผัง เนื่องจากมีการให้บริการด้านต่างๆ เป็นปัจจัยชี้้นำให้เกิดการกระจายตัวไปสู่ส่วนต่างๆ มากขึ้น



รูปที่ 5.1-9 ทิศทางการขยายตัวของเมืองสตูล

5.2 การวิเคราะห์และคาดการณ์ประชากรในพื้นที่ศึกษา

● ประชากรระดับประเทศและระดับภาค

1) **จำนวนและสัดส่วนประชากร** จากข้อมูลของสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ใน พ.ศ.2551 ประเทศไทยมีประชากรทั้งสิ้น 63,389,730 คน โดยภาคที่มีสัดส่วนประชากรสูงสุด ได้แก่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 21,442,693 คน เท่ากับร้อยละ 33.83 รองลงมา ได้แก่ ภาคเหนือ 11,878,641 คน เท่ากับร้อยละ 18.74 ภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 10,161,694 คน เท่ากับร้อยละ 16.03 ภาคใต้ 8,741,545 คน เท่ากับร้อยละ 13.79 ภาคตะวันออก 4,509,585 คน เท่ากับร้อยละ 7.11 ภาคตะวันตก 3,674,671 คน เท่ากับร้อยละ 5.80 และภาคกลาง 2,980,901 คน เท่ากับร้อยละ 4.70 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่าภาคใต้ มีสัดส่วนประชากรมากเป็นอันดับที่ 4 ของประชากรทั้งประเทศ โดยมีจำนวนมากประมาณ 1 ใน 8 ของประชากรทั้งประเทศ

2) **ความหนาแน่นประชากร** ประเทศไทยมีพื้นที่ทั้งหมด 513,118 ตารางกิโลเมตร ใน พ.ศ.2551 มีประชากร 63,389,730 คน ดังนั้น จึงมีความหนาแน่นของประชากรเท่ากับ 124 คนต่อตารางกิโลเมตร โดยภาคที่มีความหนาแน่นประชากรน้อยกว่า 100 คนต่อตารางกิโลเมตร ได้แก่ ภาคตะวันตก และภาคเหนือ ภาคที่มีความหนาแน่นประชากร 100 – 150 คนต่อตารางกิโลเมตร ได้แก่ ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ ภาคที่มีประชากรหนาแน่นมากกว่า 150 คนต่อตารางกิโลเมตร ได้แก่ ภาคกลาง และภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จากตารางที่ 5.2-1 พบว่าภาคใต้มีความหนาแน่นของประชากรในระดับปานกลางเมื่อเทียบกับภาคอื่นๆ ในประเทศไทย

ตารางที่ 5.2-1 แสดงจำนวน สัดส่วน และความหนาแน่นประชากร ในภาคต่าง ๆ พ.ศ. 2551

ภาค	พื้นที่ (ตารางกิโลเมตร)	ประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)	ความหนาแน่น (คนต่อตาราง กิโลเมตร)
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	7,762	10,161,694	16.03	1,309
ภาคกลาง	16,594	2,980,901	4.70	180
ภาคตะวันออก	36,503	4,509,585	7.11	124
ภาคตะวันตก	43,047	3,674,671	5.80	85
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	168,855	21,442,693	33.83	127
ภาคเหนือ	169,644	11,878,641	18.74	70
ภาคใต้	70,714	8,741,545	13.79	124
ประเทศไทย	513,118	63,389,730	100.00	124

ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย และการคำนวณของที่ปรึกษา

● ประชากรระดับภาคใต้

1) **จำนวนและสัดส่วนประชากร** จากข้อมูลของสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ใน พ.ศ.2551 ภาคใต้มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 8,741,545 คน โดยจังหวัดที่มีจำนวนประชากรมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช 1,513,163 คน เท่ากับร้อยละ 17.31 รองลงมา ได้แก่ จังหวัดสงขลา 1,335,768 คน เท่ากับร้อยละ 15.28 จังหวัดสุราษฎร์ธานี 983,486 คน เท่ากับร้อยละ 11.25 จังหวัดนราธิวาส 719,930 คน เท่ากับร้อยละ 8.24 โดยจังหวัดที่มีจำนวนประชากรน้อยที่สุด ได้แก่ จังหวัดระนอง

182,729 คน เท่ากับร้อยละ 2.09 ส่วนจังหวัดสตูล มีประชากรจำนวน 288,409 เท่ากับร้อยละ 3.30 มากเป็นอันดับที่ 12 จาก 14 จังหวัดในภาคใต้

2) **ความหนาแน่นประชากร** ภาคใต้มีพื้นที่ทั้งหมด 70,715.20 ตารางกิโลเมตร ใน พ.ศ.2551 มีประชากรทั้งสิ้น 8,813,880 คน ดังนั้น ความหนาแน่นประชากรเท่ากับ 124 คนต่อตารางกิโลเมตร โดยจังหวัดที่มีความหนาแน่นประชากรน้อยกว่า 100 คนต่อตารางกิโลเมตร ได้แก่ จังหวัดกระบี่ จังหวัดชุมพร จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดพังงาและจังหวัดระนอง จังหวัดที่มีความหนาแน่นประชากร 100 – 150 คนต่อตารางกิโลเมตร ได้แก่ จังหวัดพัทลุง จังหวัดตรัง จังหวัดสตูลและจังหวัดยะลา จังหวัดที่มีความหนาแน่นประชากรมากกว่า 150 คนต่อตารางกิโลเมตร ได้แก่ จังหวัดภูเก็ต จังหวัดปัตตานี จังหวัดสงขลา จังหวัดนราธิวาส และจังหวัดนครศรีธรรมราช จะเห็นได้ว่า จังหวัดสตูลมีความหนาแน่นประชากรในระดับปานกลางเมื่อเปรียบเทียบกับจังหวัดต่างๆ ในภาคใต้

ตารางที่ 5.2-2 แสดงจำนวน สัดส่วน และความหนาแน่นประชากรของภาคใต้ พ.ศ. 2551

จังหวัด	พื้นที่ (ตารางกิโลเมตร)	จำนวนประชากร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)	ความหนาแน่นประชากร (คนต่อตารางกิโลเมตร)
จังหวัดกระบี่	4,708.51	418,705	4.79	89
จังหวัดชุมพร	6,010.85	484,722	5.55	81
จังหวัดตรัง	4,917.52	614,869	7.03	125
จังหวัดนครศรีธรรมราช	9,942.50	1,513,163	17.31	152
จังหวัดนราธิวาส	4,475.43	719,930	8.24	161
จังหวัดปัตตานี	1,940.36	642,169	7.35	331
จังหวัดพังงา	4,170.90	249,933	2.86	60
จังหวัดพัทลุง	3,424.47	505,129	5.78	148
จังหวัดภูเก็ต	543.03	327,006	3.74	602
จังหวัดระนอง	3,298.05	182,729	2.09	55
จังหวัดสตูล	2,478.98	288,409	3.30	116
จังหวัดสงขลา	7,393.89	1,335,768	15.28	181
จังหวัดสุราษฎร์ธานี	12,891.47	983,486	11.25	76
จังหวัดยะลา	4,521.08	475,527	5.44	105
ภาคใต้	70,715.20	8,741,545	100.00	124

ที่มา : สำนักงานบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย และการคำนวณของที่ปรึกษา

5.2.1 จำนวนประชากร ความหนาแน่น และการเปลี่ยนแปลงประชากร

5.2.1.1 จำนวนประชากร

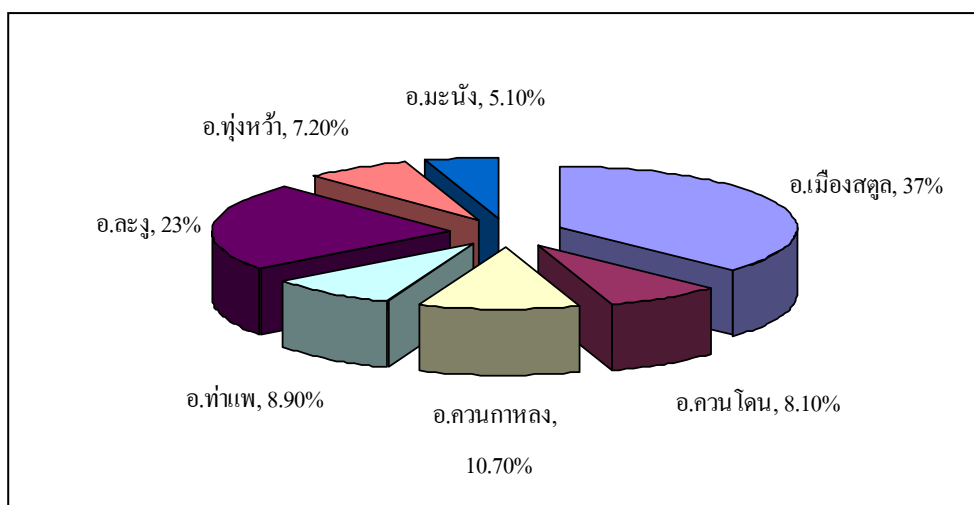
(1) จำนวนประชากร

จังหวัดสตูลได้แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 7 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอควนโดน อำเภอควนกาหลง อำเภอทุ่งหว้า อำเภอละงู อำเภอท่าแพ และอำเภอมะนัง โดยในจังหวัดสตูลมีเขตเทศบาล 1 แห่ง ได้แก่ เทศบาลเมืองสตูล และมีเขตเทศบาลตำบล 6 แห่ง ได้แก่ เทศบาลตำบลเจ๊ะบิลัง เทศบาลตำบลฉลุง เทศบาลตำบลควนโดน เทศบาลตำบลกำแพง เทศบาลตำบลทุ่งหว้า เทศบาลตำบลคลองขุด ในการประมาณการจำนวนประชากร ที่ปรึกษาได้

อ้างอิงจำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎรของจังหวัดสตูลจำแนกตามรายเขตการปกครองในปี พ.ศ. 2541 – พ.ศ. 2551 พบว่า ประชากรตามในจังหวัดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. 2551 มีประชากรในจังหวัดจำนวน 288,409 คน นอกจากนี้ สัดส่วนประชากรในเขตเทศบาลมีประมาณร้อยละ 14.44 % และประชากรนอกเขตเทศบาลมีจำนวน 85.56% ของจำนวนประชากรทั้งหมด โดยจำนวนประชากรในเขตเทศบาลได้รวมทั้งเขตเทศบาลเมืองและเขตเทศบาลตำบลที่มีทั้งหมด 7 แห่ง จากข้อมูลในปี พ.ศ. 2551 อำเภอเมืองสตูลมีประชากรมากที่สุดจำนวน 104,526 คน รองลงมาคืออำเภอลง จำนวน 66,144 คน และอำเภอควนโดนจำนวน 23,464 คน ตามลำดับ (แสดงในตารางที่ 5.2-3)

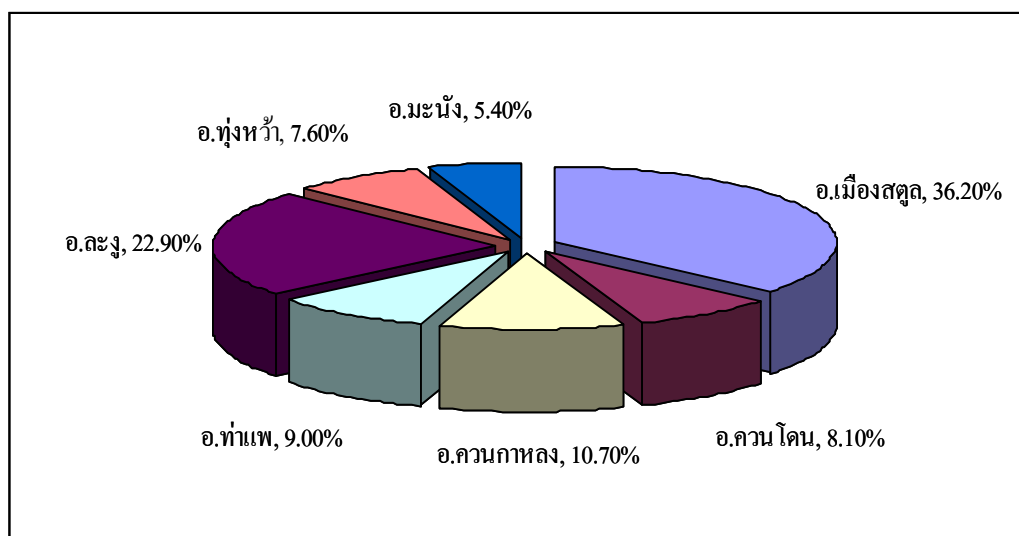
(2) การกระจายตัวของประชากร

ในการเปรียบเทียบสัดส่วนประชากรแต่ละตำบลในจังหวัดสตูล ระหว่างปี พ.ศ.2541 และพ.ศ.2551 พบว่า สัดส่วนของประชากรที่กระจายในแต่ละตำบลมีสัดส่วนค่อนข้างคงที่ โดยในปี พ.ศ. 2551 ประชากรส่วนใหญ่กระจายตัวอยู่ในอำเภอเมืองสตูลมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 36.20 หรือจำนวน 104,526 คน รองลงมาคือ อำเภอลงคิดเป็นร้อยละ 22.90 หรือจำนวน 66,144 คน และอำเภอควนกาหลงคิดเป็นร้อยละ 10.70 หรือ 30,836 คน ตามลำดับ ซึ่งการกระจายตัวของประชากรดังกล่าวมีความสอดคล้องกับลักษณะการตั้งถิ่นฐานของประชากรและส่วนมากประชากรจะมีการกระจายตัวอยู่ในเขตเทศบาลเมืองและอำเภอที่มีเขตเทศบาลตำบลเป็นจำนวนมาก เช่น อำเภอเมืองสตูลที่มีการกระจายตัวของประชากรมากที่สุด เพราะประกอบได้ด้วย 1 เทศบาลเมือง และ 3 เทศบาลตำบล และอีกประการขึ้นอยู่กับสัดส่วนของจำนวนที่อยู่อาศัยที่กระจายตัวในแต่ละเขตการปกครอง (แสดงในรูปที่ 5.2-1 และ 5.2-2)



ที่มา : คณะที่ปรึกษา, 2552

รูปที่ 5.2-1 สัดส่วนจำนวนประชากร จำแนกตามอำเภอในจังหวัดสตูล พ.ศ. 2543



ที่มา : คณะที่ปรึกษา, 2552

รูปที่ 5.2-2 สัดส่วนจำนวนประชากร จำแนกตามอำเภอในจังหวัดสตุล พ.ศ. 2551

3) การเปลี่ยนแปลงประชากร จากข้อมูลสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ตั้งแต่ พ.ศ. 2541-2551 พบว่า จังหวัดสตุลมีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ในอัตราการเพิ่มร้อยละ 1.00 – 1.30 ต่อปี จนถึง พ.ศ. 2547 ซึ่งมีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงร้อยละ 0.06 จากเดิมใน พ.ศ. 2546 มีจำนวนประชากรถึง 273,702 และลดลงเหลือ 273,546 คน ใน พ.ศ. 2547 หลังจากนั้นประชากรของจังหวัดสตุลได้มีจำนวนเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนมีประชากรจำนวน 288,409 คน ในพ.ศ. 2551 จะเห็นได้ว่าในช่วง 15 ปีที่ผ่านมาจำนวนประชากรของจังหวัดสตุลมีอัตราการเพิ่มค่อนข้างต่ำ โดยมีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นประมาณ 32,000 คน

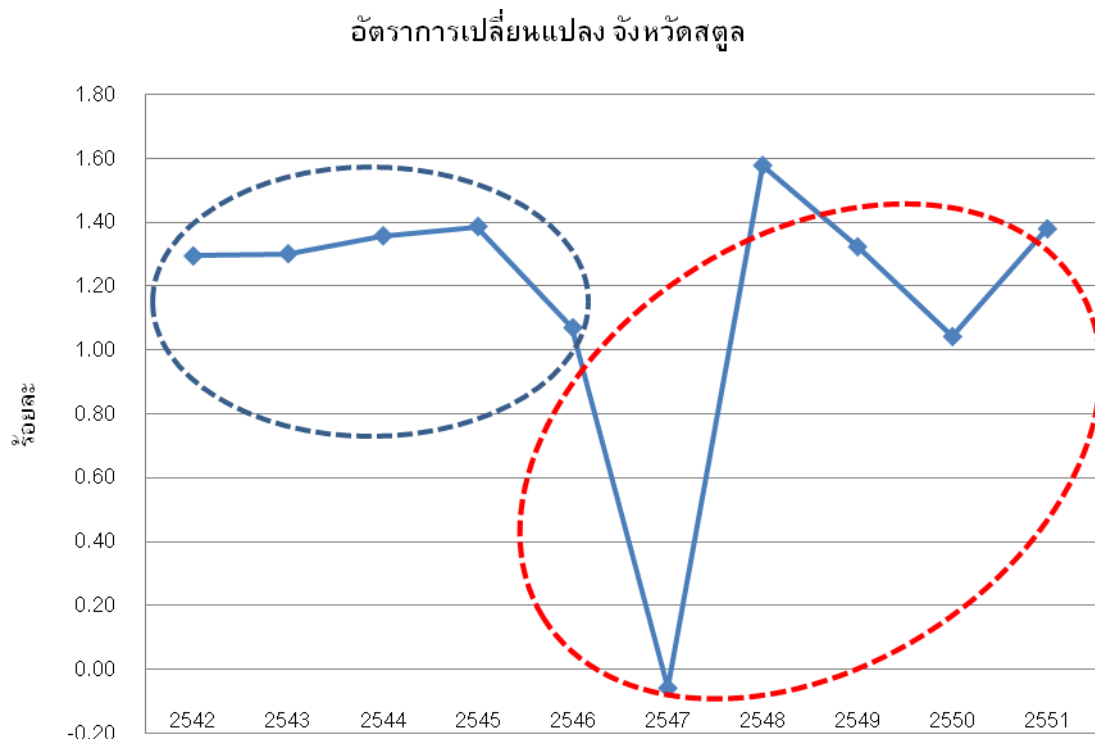
ตารางที่ 5.2-3 ตารางจำนวนประชากรและอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรจำแนกตามเขตการปกครองในจังหวัดสตูล (พ.ศ.2541 - พ.ศ. 2551)

จังหวัด/อำเภอ	จำนวนประชากร (คน)											อัตราการขยายตัวต่อปี (%)		
	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2541- 2546	2546- 2551	2541- 2551
จังหวัดสตูล	256,800	260,127	263,515	267,095	270,802	273,702	273,546	277,865	281,545	284,482	288,409	1.27	1.05	1.16
อัตราการเปลี่ยนแปลง	*	1.3	1.3	1.36	1.39	1.07	-0.06	1.58	1.32	1.04	1.38	*	*	*
ในเขตเทศบาล	*	*	21,856	39,917	40,423	40,600	39,866	40,421	40,978	41,409	41,639	*	0.51	*
นอกเขตเทศบาล	*	*	241,656	227,178	230,379	233,102	233,680	237,444	240,567	243,073	246,770	*	1.14	*
อำเภอเมืองสตูล	95,524	96,909	97,631	98,661	99,931	100,928	99,927	101,557	102,502	103,366	104,526	1.1	0.7	0.9
- เทศบาลเมืองสตูล	21,487	21,935	21,856	21,758	22,022	22,053	21,095	21,498	21,862	22,071	22,116	0.52	0.06	0.29
- เทศบาลตำบลเจ๊ะบิลัง	*	*	*	3,580	3,600	3,624	3,682	3,709	3,741	3,818	3,868	*	1.3	*
- เทศบาลตำบลฉลุง	*	*	*	2,208	2,244	2,264	2,339	2,339	2,337	2,387	2,403	*	1.19	*
- นอกเขตเทศบาล	74,037	74,974	75,775	71,115	72,065	72,987	72,811	74,011	74,562	75,090	76,139	-0.29	0.85	0.28
อำเภอควนโดน	20,552	20,903	21,244	21,505	21,843	22,082	22,177	22,552	22,897	23,133	23,464	1.44	1.21	1.33
- เทศบาลตำบลควนโดน	*	*	*	4,714	4,806	4,816	4,848	4,917	4,971	4,997	5,020	*	0.83	*
- นอกเขตเทศบาล	*	*	*	16,791	17,037	17,266	17,329	17,635	17,926	18,136	18,444	*	1.32	*
อำเภอควนกาหลง	28,091	27,952	28,103	28,534	28,919	29,239	29,052	29,538	30,027	30,376	30,836	0.8	1.06	0.93
อำเภอท่าแพ	22,975	23,133	23,474	24,018	24,336	24,491	24,574	24,991	25,345	25,656	26,035	1.28	1.22	1.25
อำเภอละงู	58,433	59,451	60,608	61,477	62,332	63,139	63,186	63,933	64,705	65,329	66,144	1.55	0.93	1.24
- เทศบาลตำบลกำแพง	*	*	*	4,670	4,729	4,806	4,873	4,930	4,951	4,951	5,001	*	0.8	*
- นอกเขตเทศบาล	*	*	*	56,807	57,603	58,333	58,313	59,003	59,754	60,378	61,143	*	0.94	*
อำเภอทุ่งหว้า	18,496	18,713	19,100	19,244	19,592	19,857	20,277	20,683	21,125	21,389	21,808	1.42	1.87	1.65
- เทศบาลตำบลทุ่งหว้า	*	*	*	2,987	3,022	3,037	3,029	3,028	3,116	3,185	3,231	*	1.24	*
- นอกเขตเทศบาล	*	*	*	16,257	16,570	16,820	17,248	17,655	18,009	18,204	18,577	*	1.99	*
อำเภอมะนัง	12,729	13,066	13,355	13,656	13,849	13,966	14,353	14,611	14,944	15,233	15,596	1.85	2.21	2.03

ที่มา: สำนักบริหารทะเบียน กรมการปกครอง, 2552

4) การคาดประมาณประชากร จากการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงประชากรจังหวัดสตูลในช่วง 15 ปีที่ผ่านมา พบว่า อัตราการเพิ่มของประชากรมี 3 ระดับ คือ

อัตราการเพิ่มสูง	อัตราการเพิ่มร้อยละ 1.27 ต่อปี	(พ.ศ. 2541-2546)
อัตราการเพิ่มปานกลาง	อัตราการเพิ่มร้อยละ 1.05 ต่อปี	(พ.ศ. 2546-2551)
อัตราการเพิ่มต่ำ	อัตราการเพิ่มลดลงร้อยละ 1.16 ต่อปี	(พ.ศ. 2541-2551)



รูปที่ 5.2-3 อัตราการเปลี่ยนแปลงประชากร จังหวัดสตูล ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541-2551

และเมื่อพิจารณาการเพิ่มประชากรในแต่ละช่วงพบว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2541-2546 ตำแหน่งของจุดเปลี่ยนเส้นแนวโน้มอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกัน เส้นแนวโน้มชันน้อย ช่วงดังกล่าวถือว่าการเติบโตแบบปกติ จึงเป็นช่วงที่เหมาะสมในการเลือกใช้อัตราการขยายตัว ดังนั้น จึงควรใช้อัตราเพิ่มร้อยละ 1.27 ต่อปี โดยพบว่า พ.ศ. 2556 จังหวัดสตูลจะมีจำนวนประชากรประมาณ 307,268 คน พ.ศ. 2561 ประมาณ 327,359 คน พ.ศ. 2566 ประมาณ 348,765 คน และ พ.ศ. 2571 ประมาณ 371,570 คน

ตารางที่ 5.2-4 แสดงจำนวนประชากรคาดประมาณจังหวัดสตูล พ.ศ. 2551-2571

พ.ศ.	จำนวนประชากรคาดประมาณ (คน)
พ.ศ.2551	288,409
พ.ศ.2552	292,086
พ.ศ.2553	295,809
พ.ศ.2554	299,581
พ.ศ.2555	303,400
พ.ศ.2556	307,268
พ.ศ.2557	311,185
พ.ศ.2558	315,152
พ.ศ.2559	319,170
พ.ศ.2560	323,239
พ.ศ.2561	327,359
พ.ศ.2562	331,533
พ.ศ.2563	335,759
พ.ศ.2564	340,040
พ.ศ.2565	344,375
พ.ศ.2566	348,765
พ.ศ.2567	353,211
พ.ศ.2568	357,714
พ.ศ.2569	362,274
พ.ศ.2570	366,893
พ.ศ.2571	371,570

ที่มา : จากการคาดประมาณของที่ปรึกษา

5.2.1.2 ความหนาแน่นของประชากร

ความหนาแน่นของประชากรในจังหวัดสตูลในปี พ.ศ. 2543 – พ.ศ. 2551 พบว่า ประชากรส่วนใหญ่กระจุกตัวในเขตเทศบาล โดยอัตราความหนาแน่นของประชากรในเขตเทศบาลมีเพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะในเขตเทศบาลที่มีประชากรเพิ่มสูงขึ้นเป็น 2 เท่า จากในปี พ.ศ.2543 ความหนาแน่นประชากรในเขตเทศบาล 3,214 คนต่อตารางกิโลเมตร เป็น 6,123 คนต่อตารางกิโลเมตรในปี พ.ศ. 2551 เมื่อเทียบกับความหนาแน่นของประชากรนอกเขตเทศบาลที่มีความหนาแน่นประชากรเพิ่มขึ้นไม่มากนัก โดยในปี พ.ศ. 2543 ความหนาแน่นประชากร 98 คนต่อตารางกิโลเมตร เป็น 100 คนต่อตารางกิโลเมตรใน ปี พ.ศ. 2551 ทั้งนี้ พื้นที่นอกเขตเทศบาลที่มีขนาด 2,472.18 ตารางกิโลเมตร และที่พื้นที่ในเขตเทศบาลมีขนาด 6.80 ตารางกิโลเมตร

นอกจากนี้ ในปี พ.ศ. 2551พื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรมากที่สุดคือ เทศบาลเมืองสตูล (3,252 คนต่อตารางกิโลเมตร) รองลงมาคือ อำเภอละงู (204 คนต่อตารางกิโลเมตร) และอำเภอท่าแพ (134 คนต่อตารางกิโลเมตร) ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบขนาดพื้นที่ระหว่างอำเภอพบว่า อำเภอละงูมีความหนาแน่นประชากรมากกว่าอำเภอเมืองสตูลที่มีความหนาแน่นประชากรประมาณ 118 คนต่อตารางกิโลเมตร สรุปโดยรวมพบว่า ความ

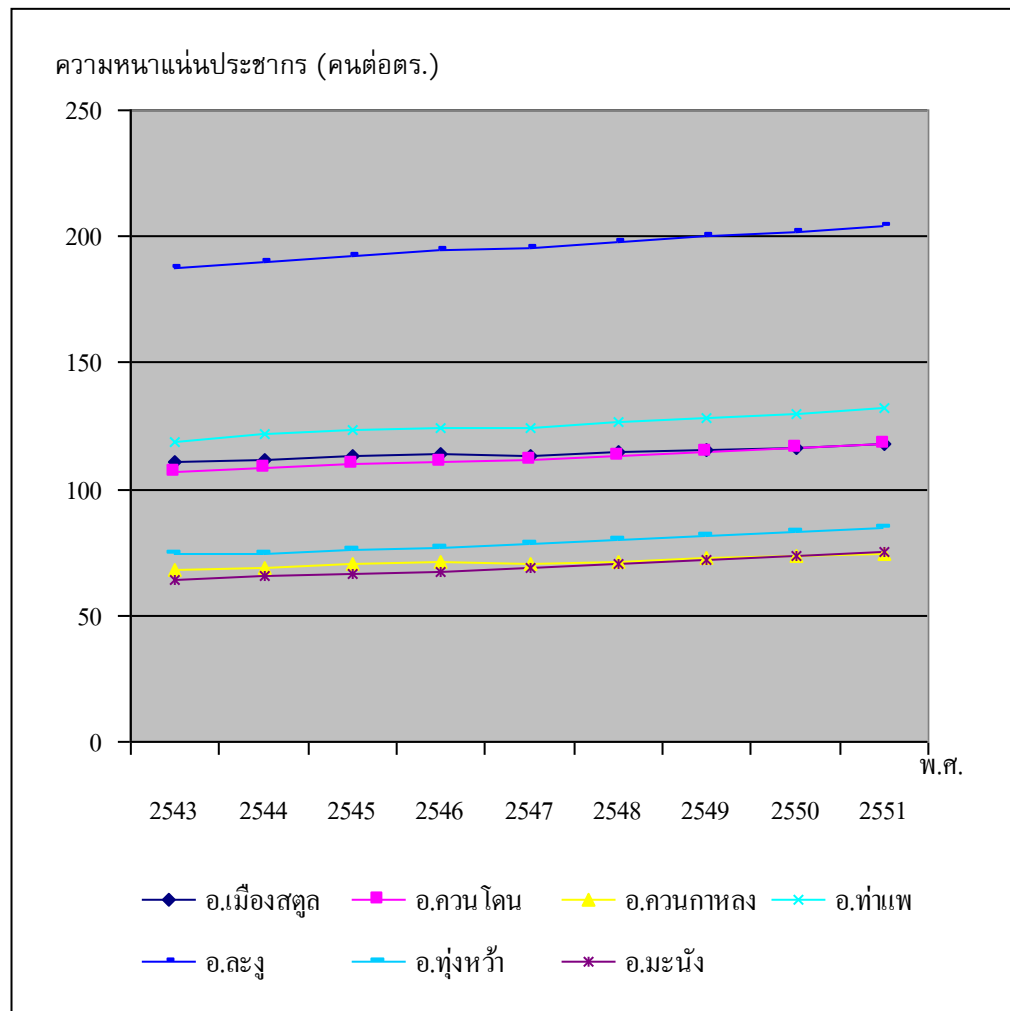
หนาแน่นของประชากรทั้งจังหวัดสตูลในปี พ.ศ. 2551 มีจำนวนประมาณ 116.34 คนต่อตารางกิโลเมตรด้วยขนาดพื้นที่ของจังหวัดมีทั้งสิ้น 2,478.98 ตารางกิโลเมตร (แสดงในตารางที่ 5.2-4)

ตารางที่ 5.2-5 แสดงความหนาแน่นของประชากรในจังหวัดสตูล (พ.ศ. 2543 – พ.ศ. 2551)

อำเภอ	ความหนาแน่นของประชากร (คนต่อตารางกิโลเมตร)									ขนาดพื้นที่ (ตร.กม.)
	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	
ในเขตเทศบาล	3,214.12	5,870.15	5,944.56	5,970.59	5,862.65	5,944.26	6,026.18	6,089.56	6,123.38	6.80
นอกเขตเทศบาล	97.75	91.89	93.19	94.29	94.52	96.05	97.31	98.32	99.82	2,472.18
อำเภอเมืองสตูล	110.92	111.33	112.77	113.89	112.76	114.60	115.67	116.64	117.95	886.18
- เทศบาลเมืองสตูล	3,214.12	3,199.71	3,238.53	3,243.09	3,102.21	3,161.47	3,215.00	3,245.74	3,252.35	6.80
- นอกเขตเทศบาล	86.76	80.87	81.95	83.00	82.80	84.16	84.79	85.39	86.58	879.38
อำเภอควนโดน	106.75	108.06	109.76	110.96	111.44	113.32	115.06	116.24	117.91	199.00
อำเภอควนกาหลง	68.06	69.10	70.04	70.81	70.36	71.54	72.72	73.57	74.68	412.91
อำเภอท่าแพ	119.01	121.76	123.38	124.16	124.58	126.70	128.49	130.07	131.99	197.25
อำเภอละงู	187.16	189.84	192.48	194.97	195.12	197.42	199.81	201.73	204.25	323.84
อำเภอทุ่งหว้า	74.02	74.58	75.93	76.96	78.58	80.16	81.87	82.89	84.52	258.03
กิ่งอำเภอมะนัง	64.28	65.73	66.66	67.22	69.08	70.32	71.93	73.32	75.06	207.77
รวม	106.30	107.74	109.24	110.41	110.35	112.09	113.57	114.76	116.34	2,478.98

ที่มา: สำนักบริการทะเบียน กรมการปกครอง, 2552

จากรูปที่ 5.2-4 แสดงแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของประชากรแต่ละอำเภอในจังหวัดสตูล พบว่า อัตราความหนาแน่นของประชากรมีเพิ่มสูงขึ้นแบบค่อยเป็นค่อยไป ซึ่งในอำเภอละงูมีความหนาแน่นประชากรมากที่สุด รองลงมาคืออำเภอท่าแพ ในส่วนของอำเภอเมืองสตูลและอำเภอควนโดนมีความหนาแน่นประชากรที่ใกล้เคียงกัน อำเภอมะนังและอำเภอควนกาหลงมีความหนาแน่นประชากรน้อยที่สุดและมีอัตราที่ใกล้เคียงกัน



ที่มา: สำนักบริหารทะเบียน กรมการปกครอง, 2552

รูปที่ 5.2-4 แสดงแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของประชากรแต่ละอำเภอในจังหวัดสตูล พ.ศ. 2543 – พ.ศ.2551

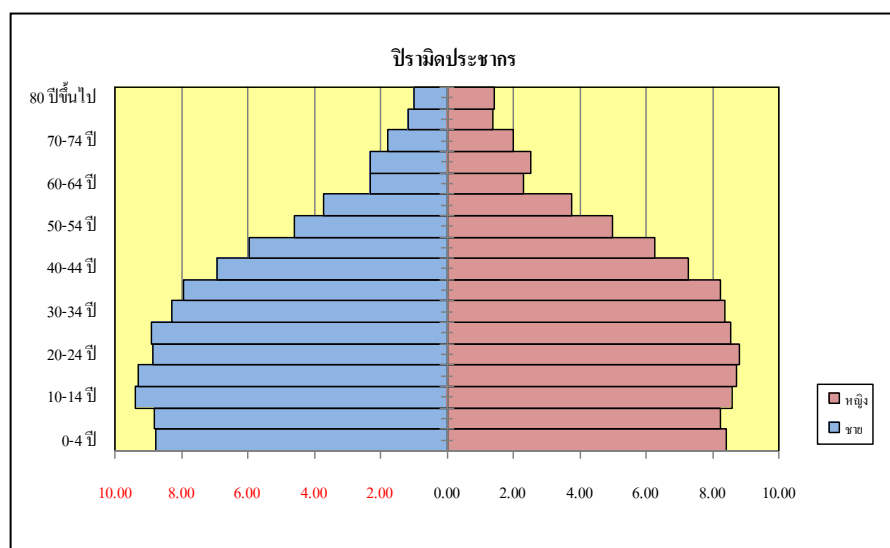
5.2.2 โครงสร้างอายุและเพศของประชากร

จากข้อมูลสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง (เดือนธันวาคม, 2551) พบว่า จังหวัดสตูลมีจำนวนประชากร 288,409 คน เป็นชาย 143,816 คน และหญิง 144,593 คน คิดเป็นสัดส่วนประชากรชายต่อหญิงเท่ากับ 49.87: 50.13 สำหรับโครงสร้างประชากร เมื่อจำแนกประชากรตามหมวดอายุพบว่า มีประชากรวัยเด็ก 24,817 คน (ร้อยละ 8.60) ประชากรวัยเรียน 76,633 คน (ร้อยละ 27) ประชากรวัยแรงงาน 167,389 คน (ร้อยละ 58.04) และมีประชากรวัยสูงอายุ 19,570 คน (ร้อยละ 6.79) โดยประชากรวัยแรงงานมีมากที่สุด รองลงมาคือประชากรวัยเรียน (แสดงในตารางที่ 5.2-6)

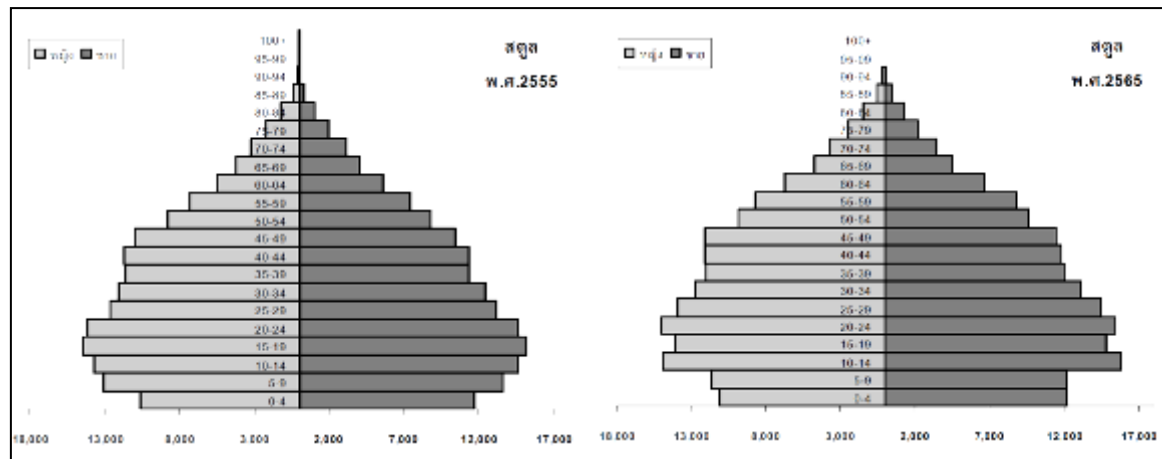
ตารางที่ 5.2-6 จำนวนประชากร จำแนกตามอายุและเพศในจังหวัดสตูล ปี พ.ศ .2551

กลุ่มอายุ	จำนวนประชากร (คน)			ร้อยละ	หมวดอายุ
	ชาย	หญิง	รวม		
0-4 ปี	12,620	12,197	24,817	8.60	วัยเด็ก 24,817 คน (ร้อยละ 8.60)
5-9 ปี	12,701	11,935	24,636	8.54	
10-14 ปี	13,524	12,430	25,954	9.00	
15-19 ปี	13,400	12,643	26,043	9.03	วัยเรียน 76,633 คน (ร้อยละ 27)
20-24 ปี	12,716	12,768	25,484	8.84	
25-29 ปี	12,830	12,358	25,188	8.73	
30-34 ปี	11,923	12,136	24,059	8.34	วัยแรงงาน 167,389 คน (ร้อยละ 58.04)
35-39 ปี	11,420	11,909	23,329	8.09	
40-44 ปี	9,974	10,548	20,522	7.12	
45-49 ปี	8,561	9,030	17,591	6.10	
50-54 ปี	6,593	7,238	13,831	4.80	
55-59 ปี	5,324	5,434	10,758	3.73	
60-64 ปี	3,289	3,338	6,627	2.30	
65-69 ปี	3,310	3,638	6,948	2.41	
70-74 ปี	2,533	2,907	5,440	1.89	
75-79 ปี	1,671	2,029	3,700	1.28	
80 ปีขึ้นไป	1,427	2,055	3,482	1.21	วัยสูงอายุ 19,570 คน (ร้อยละ 6.79)
รวม	143,816	144,593	288,409	100.00	
อัตราส่วนเพศ ชาย : หญิง	49.87	50.13	100		

ที่มา : สำนักบริการทะเบียน กรมการปกครอง, 2552



รูปที่ 5.2-5 ปิรามิดแสดงลักษณะโครงสร้างอายุและเพศของประชากรในจังหวัดสตูล ปี พ.ศ .2551



ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2552

รูปที่ 5.2-6 ปิรามิดแสดงลักษณะโครงสร้างเพศและอายุของประชากรในจังหวัดสตูลที่คาดการณ์
ในปี พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2565

เมื่อพิจารณาปิรามิดประชากร รูปที่ 5.2-5 และ 5.2-6 พบว่า ฐานประชากรในวัยต่ำกว่า 10 ปี ค่อนข้างแคบ ขณะที่ประชากรวัย 10 - 29 ปี เป็นประชากรกลุ่มใหญ่ ลักษณะเช่นนี้เป็นผลมาจากการลดลงของอัตราการเกิด ส่วนประชากรในวัยสูงอายุมีอัตราเพิ่มขึ้นตามลำดับ ทั้งนี้ จังหวัดสตูลในอนาคตจะมีโครงสร้างอายุเช่นเดียวกับสังคมอื่นๆ ของประเทศ ที่มีอัตราการเพิ่มของประชากรลดลงและอายุขัยที่ยืนยาวขึ้น ทั้งนี้เป็นผลมาจากการลดลงของภาวะการเกิดอย่างรวดเร็วในอดีต ขณะที่อายุขัยที่ยืนยาวขึ้น ทั้งนี้เป็นผลมาจากการลดลงของภาวะการเกิดอย่างรวดเร็วในอดีต ขณะที่ประชากรวัยสูงอายุจะมีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้น จะเป็นการปรับตัวเข้าสู่สังคมของผู้สูงอายุ ซึ่งในอนาคต 50 ปี ข้างหน้า จังหวัดสตูลจะมีสัดส่วนประชากรวัยแรงงานสูงกว่าร้อยละ 58 ขณะที่ประชากรในวัยอื่น ๆ มีสัดส่วนรวมกัน ร้อยละ 42 ในจำนวนนี้เป็นประชากรวัยเรียนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 27 รองลงมาคือวัยเด็กคิดเป็นร้อยละ 8.6 และวัยสูงอายุร้อยละ 6.79

5.2.3 อัตราการเพิ่มและเคลื่อนย้ายประชากร

(1) การเกิดและการตาย

อัตราการเพิ่มตามธรรมชาติ ของจังหวัดสตูลระหว่างปี พ.ศ. 2545 และ พ.ศ. 2550 พบว่า อัตราการเพิ่มตามธรรมชาติของจำนวนประชากรโดยเฉลี่ยทั้งจังหวัดอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งในปี พ.ศ. 2545 มีอัตราการเพิ่มตามธรรมชาติมีค่าอยู่ที่ร้อยละ 1.22 และลดลงเหลือร้อยละ 1.18 ในปี พ.ศ. 2550 โดยเฉพาะพื้นที่ในเขตเทศบาลมีอัตราการเพิ่มตามธรรมชาติที่สูงกว่าพื้นที่นอกเขตเทศบาลอยู่มาก ทั้งนี้ พื้นที่ในเขตเทศบาลมีอัตราการเพิ่มจัดอยู่ในระดับสูง คิดเป็นร้อยละ 4 - 5 ต่อปี ในขณะที่พื้นที่นอกเขตเทศบาลมีอัตราการเพิ่มน้อยกว่าร้อยละ 1 พื้นที่ที่มีอัตราเพิ่มตามธรรมชาติมากที่สุด คือ เขตเทศบาลเมืองสตูล คิดเป็นร้อยละ 10.22 ในปี พ.ศ. 2545 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 12.99 ในปี พ.ศ. 2550 (แสดงในตารางที่ 5.2-7)

ตารางที่ 5.2-7 แสดงจำนวนการเกิด การตาย และอัตราการเพิ่มตามธรรมชาติ
แบ่งตามเขตการปกครองในจังหวัดสตูล

อำเภอ/กิ่งอำเภอ	จำนวนประชากร		จำนวนคนเกิด		จำนวนคนตาย		อัตราเพิ่มตามธรรมชาติ	
	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2550
ในเขตเทศบาล	40,423	41,409	2,375	2,999	178	1,239	5.44	4.25
นอกเขตเทศบาล	230,379	243,073	2,177	1,786	1,073	2,157	0.48	-0.15
อำเภอเมืองสตูล	99,931	103,366	2,582	3,047	511	945	2.07	2.03
- เทศบาลเมืองสตูล	22,022	22,071	2,363	2,995	113	128	10.22	12.99
- เทศบาลตำบลเจ๊ะบิลัง	3,600	3,818	6	3	17	23	-0.31	-0.52
- เทศบาลตำบลฉลุง	2,244	2,387	3	1	8	6	-0.22	-0.21
- นอกเขตเทศบาล	72,065	75,090	210	48	373	579	-0.23	-0.71
อำเภอควนโดน	21,843	23,133	226	222	82	209	0.66	0.06
- เทศบาลตำบลควนโดน	4,806	4,997	1	-	13	500	-0.25	-10.01
- นอกเขตเทศบาล	17,037	18,136	225	222	69	128	0.92	0.52
อำเภอควนกาหลง	28,919	30,376	457	444	111	23	1.20	1.39
อำเภอท่าแพ	24,336	25,656	288	259	105	6	0.75	0.99
อำเภอละงู	62,332	65,329	734	541	323	315	0.66	0.35
- เทศบาลตำบลกำแพง	4,729	4,951	2	-	19	28	-0.36	-0.57
- นอกเขตเทศบาล	57,603	60,378	732	541	304	287	0.74	0.42
อำเภอทุ่งหว้า	19,592	21,389	242	270	67	107	0.89	0.76
- เทศบาลตำบลทุ่งหว้า	3,022	3,185	0	-	8	19	-0.26	-0.60
- นอกเขตเทศบาล	16,570	18,204	242	270	59	88	1.10	1.00
อำเภอมะนัง	13,849	15,233	23	2	52	74	-0.21	-0.47
รวม	270,802	284,482	4,552	4,785	1,251	1,423	1.22	1.18

ที่มา: สำนักบริการทะเบียน กรมการปกครอง, 2552

(2) การย้ายถิ่น

อัตราการย้ายสุทธิ ของจังหวัดสตูลระหว่างปี พ.ศ. 2545 และ พ.ศ. 2550 พบว่า อัตราการย้ายถิ่นสุทธิจัดอยู่ในระดับต่ำ คิดเป็นร้อยละ 1.50 ในปี พ.ศ. 2545 และลดเหลือร้อยละ 0.64 ในปี พ.ศ. 2550 อัตราการย้ายถิ่นในเขตเทศบาลมีตัวเลขสวนทางกับพื้นที่นอกเขตเทศบาลโดยสิ้นเชิง โดยในเขตเทศบาลมีค่าติดลบที่ ร้อยละ 0.31 ในปี พ.ศ. 2545 และลดลงเหลือร้อยละ 2.83 ในปี พ.ศ. 2550 นอกจากนี้ เมื่อพิจารณารายพื้นที่จำแนกตามเขตการปกครองพบว่า การอพยพไม่ได้ส่งผลให้จำนวนประชากรเพิ่มขึ้นมากเท่าใด ในทางกลับกันการอพยพส่งผลให้ประชากรในพื้นที่เทศบาลเมืองสตูลลดลงอย่างมาก คิดเป็นกว่าร้อยละ 7.00 ในปี พ.ศ. 2550 (แสดงในตารางที่ 5.2-8)

ตารางที่ 5.2-8 จำนวนคนย้ายเข้า ย้ายออก และอัตราการย้ายสุทธิ แบ่งตามเขตการปกครองในจังหวัดสตูล

อำเภอ	จำนวนประชากร		จำนวนคนย้ายเข้า		จำนวนคนย้ายออก		อัตราการย้ายสุทธิ	
	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2550
ในเขตเทศบาล	40,423	41,409	3,342	3,722	3,468	4,893	-0.31	-2.83
นอกเขตเทศบาล	230,379	243,073	11,474	14,005	7,280	11,008	1.82	1.23
อำเภอเมืองสตูล	99,931	103,366	6,744	8,313	6,065	8,236	0.68	0.07
- เทศบาลเมืองสตูล	22,022	22,071	2,101	2,327	2,581	3,871	-2.18	-7
- เทศบาลตำบลเจ๊ะบิลัง	3,600	3,818	167	285	143	184	0.67	2.65
- เทศบาลตำบลฉลุง	2,244	2,387	177	176	122	122	2.45	2.26
- นอกเขตเทศบาล	72,065	75,090	4,299	5,525	3,219	4,059	1.5	1.95
อำเภอควนโดน	21,843	23,133	1,016	968	534	801	2.21	0.72
- เทศบาลตำบลควนโดน	4,806	4,997	313	277	164	216	3.1	1.22
- นอกเขตเทศบาล	17,037	18,136	703	691	370	585	1.95	0.58
อำเภอควนกาหลง	28,919	30,376	1,322	1,669	269	1,524	3.64	0.48
อำเภอท่าแพ	24,336	25,656	1,016	1,233	576	1,024	1.81	0.81
อำเภอละงู	62,332	65,329	2,845	3,132	2,398	2,476	0.72	1
- เทศบาลตำบลกำแพง	4,729	4,951	412	381	348	329	1.35	1.05
- นอกเขตเทศบาล	57,603	60,378	2,433	2,751	2,050	2,147	0.66	1
อำเภอทุ่งหว้า	19,592	21,389	1,038	1,238	548	1,083	2.5	0.72
- เทศบาลตำบลทุ่งหว้า	3,022	3,185	172	276	110	171	2.05	3.3
- นอกเขตเทศบาล	16,570	18,204	866	962	438	912	2.58	0.27
กิ่งอำเภอมะนัง	13,849	15,233	835	1,174	358	757	3.44	2.74
รวม	270,802	284,482	14,816	17,727	10,748	15,901	1.5	0.64

ที่มา: สำนักบริหารทะเบียน กรมการปกครอง, 2552

(3) การเพิ่มจำนวนประชากรโดยรวม

จากอัตราการเพิ่มตามธรรมชาติ และอัตราการย้ายสุทธิ ของจังหวัดสตูลระหว่างปี พ.ศ. 2545 และ พ.ศ. 2550 พบว่ามีอัตราเพิ่มขึ้นแบบถดถอย จากร้อยละ **2.72** ในปี พ.ศ. 2545 และลดลงเหลือร้อยละ 1.82 ในปี พ.ศ. 2550 หากแต่ในพื้นที่เทศบาลเมืองสตูล อัตราการเพิ่มขึ้นสุทธิยังจัดอยู่ในระดับสูง โดยอัตราดังกล่าวคิดเป็นร้อยละ 5.99 ในปี พ.ศ. 2550 อัตราการเพิ่มขึ้นแบบถดถอยปรากฏเด่นชัดในพื้นที่เขตเทศบาล โดยพื้นที่ดังกล่าวมีอัตราการเพิ่มลดลง จากร้อยละ **5.12** ในปี พ.ศ. 2545 และลดลงเหลือร้อยละ 1.42 ในปี พ.ศ. 2550 โดยเฉพาะในเขตเทศบาลตำบลควนโดนที่มีอัตราการเพิ่มประชากรติดลบเป็นร้อยละ 8.79 ในปี พ.ศ. 2550 (แสดงในตารางที่ 5.2-9)

ตารางที่ 5.2-9 อัตราการเพิ่มสุทธิ แบ่งตามเขตการปกครองในจังหวัดสตูล

อำเภอ	จำนวนประชากร		อัตราการเพิ่มตามธรรมชาติ		อัตราการย้ายถิ่นสุทธิ		อัตราการเพิ่มสุทธิ	
	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2550
ในเขตเทศบาล	40,423	41,409	5.44	4.25	-0.31	-2.83	5.12	1.42
นอกเขตเทศบาล	230,379	243,073	0.48	-0.15	1.82	1.23	2.3	1.08
อำเภอเมืองสตูล	99,931	103,366	2.07	2.03	0.68	0.07	2.75	2.11
- เทศบาลเมืองสตูล	22,022	22,071	10.22	12.99	-2.18	-7	8.04	5.99
- เทศบาลตำบลเจ๊ะบิลัง	3,600	3,818	-0.31	-0.52	0.67	2.65	0.36	2.12
- เทศบาลตำบลฉลุง	2,244	2,387	-0.22	-0.21	2.45	2.26	2.23	2.05
- นอกเขตเทศบาล	72,065	75,090	-0.23	-0.71	1.5	1.95	1.27	1.25
อำเภอควนโดน	21,843	23,133	0.66	0.06	2.21	0.72	2.87	0.78
- เทศบาลตำบลควนโดน	4,806	4,997	-0.25	-10.01	3.1	1.22	2.85	-8.79
- นอกเขตเทศบาล	17,037	18,136	0.92	0.52	1.95	0.58	2.87	1.1
อำเภอควนกาหลง	28,919	30,376	1.2	1.39	3.64	0.48	4.84	1.86
อำเภอท่าแพ	24,336	25,656	0.75	0.99	1.81	0.81	2.56	1.8
อำเภอละงู	62,332	65,329	0.66	0.35	0.72	1	1.38	1.35
- เทศบาลตำบลกำแพง	4,729	4,951	-0.36	-0.57	1.35	1.05	0.99	0.48
- นอกเขตเทศบาล	57,603	60,378	0.74	0.42	0.66	1	1.41	1.42
อำเภอทุ่งหว้า	19,592	21,389	0.89	0.76	2.5	0.72	3.39	1.49
- เทศบาลตำบลทุ่งหว้า	3,022	3,185	-0.26	-0.6	2.05	3.3	1.79	2.7
- นอกเขตเทศบาล	16,570	18,204	1.1	1	2.58	0.27	3.69	1.27
อำเภอมะนัง	13,849	15,233	-0.21	-0.47	3.44	2.74	3.23	2.26
รวม	270,802	284,482	1.22	1.18	1.5	0.64	2.72	1.82

ที่มา: สำนักบริการทะเบียน กรมการปกครอง, 2552

5.2.4 การคาดการณ์จำนวนประชากรในอนาคต

ข้อมูลจากกรมโยธาธิการและผังเมืองพบว่า ในปี พ.ศ. 2600 จำนวนประชากรของจังหวัดสตูลมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โดยในปี พ.ศ.2600 จะมีประชากรประมาณ 376,700 คน (อ้างอิงข้อมูลจากการคาดการณ์จำนวนประชากรโดยบริษัทที่ปรึกษาของกรมโยธาธิการและผังเมือง จากแผนพัฒนาภาคใต้) โดยประชากรในชนบทจะมีเพิ่มขึ้นประมาณ 262,100 คน และประชากรเมืองจะมีเพิ่มขึ้นประมาณ 114,600 คน ในอีก 47 ปีข้างหน้า (ดูตารางที่ 5.2-10)

ตารางที่ 5.2-10 เป้าหมายจำนวนประชากร ประชากรเมืองและชนบท ของจังหวัดสตูลปี พ.ศ.2550-2600

ปี พ.ศ.	รวมจำนวนประชากร (พันคน)	ประชากรเมือง (พันคน)	ประชากรชนบท (พันคน)
2548	277.9	40.5	237.4
2550	310.8	41.7	269.1
2555	319.2	45.0	274.2
2560	329.0	49.0	280.0
2565	338.5	53.9	284.6
2580	366.1	74.3	291.8
2600	376.7	114.6	262.1

ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2552

ตารางที่ 5.2-11 เป้าหมายโครงสร้างช่วงอายุและเพศ จังหวัดสตูล ปี พ.ศ.2555- พ.ศ. 2665

ปี พ.ศ.		จำนวนประชากรในแต่ละวัย (คน)			
		วัยเด็ก	วัยเรียน	วัยแรงงาน	วัยสูงอายุ
2555	รวม	224	846	1,900	222
	ชาย	118	434	952	106
	หญิง	107	412	948	115
2560	รวม	226	812	2,007	245
	ชาย	119	417	1,005	117
	หญิง	108	394	1,001	128
2565	รวม	233	835	2,064	141
	ชาย	122	429	1,034	121
	หญิง	111	407	1,030	132

ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2552

จากตารางที่ 5.2-11 แสดงให้เห็นเป้าหมายจำนวนโครงสร้างช่วงอายุและเพศของจังหวัดสตูลในปี พ.ศ. 2555 – พ.ศ. 2665 (อ้างอิงข้อมูลจากการคาดการณ์จำนวนประชากรโดยบริษัทที่ปรึกษาของกรมโยธาธิการและผังเมือง จากแผนพัฒนาภาคใต้) พบว่า สัดส่วนหญิงและชายจะมีอัตราที่ค่อนข้างใกล้เคียงกัน โดยโครงสร้างประชากรในปี พ.ศ. 2565 พบว่า วัยแรงงานจะมีประชากรมากที่สุด ที่มีประชากรประมาณ 2,064 คน รองลงมาคือ วัยเรียน ที่มีประชากรประมาณ 835 คน ส่วนวัยเด็กและวัยสูงอายุจะมีประชากรที่ใกล้เคียงกัน

5.2.5 ขนาดครัวเรือนและความต้องการที่อยู่อาศัย

ขนาดครัวเรือนเฉลี่ยในจังหวัดสตูลแบ่งตามเขตการปกครองในระดับอำเภอ จากข้อมูลขนาดครัวเรือนเฉลี่ย ในปี พ.ศ. 2551 ที่อ้างอิงฐานข้อมูลจากจำนวนประชากรในทะเบียนราษฎร พบว่าจังหวัดสตูลมีขนาดครัวเรือนเฉลี่ย 3.63 และอำเภอที่มีขนาดครัวเรือนใหญ่ที่สุด ได้แก่ อำเภอควนโดน 4.05 คนต่อครัวเรือน อำเภอท่าแพ 3.94 คนต่อครัวเรือน และอำเภอทุ่งหว้า 3.70 คนต่อครัวเรือน ส่วนอำเภอที่มีขนาดครัวเรือนเล็กที่สุด ได้แก่ อำเภอควนกาหลง

3.43 คนต่อครัวเรือน จะเห็นได้ว่าประชากรในจังหวัดสตูลยังมีการอยู่รวมกันเป็นครอบครัวขนาดปานกลาง โดยหนึ่งครัวเรือนจะประกอบด้วยประชากรประมาณ 3-4 คน

ตารางที่ 5.2-12 ขนาดครัวเรือนเฉลี่ยในจังหวัดสตูล พ.ศ.2551

อำเภอ	จำนวนประชากร (คน)	จำนวนบ้าน (หลังคาเรือน)	ขนาดครัวเรือนเฉลี่ย (คนต่อครัวเรือน)
อำเภอเมืองสตูล	104,526	30,077	3.48
อำเภอควนโดน	23,464	5,800	4.05
อำเภอควนกาหลง	30,836	8,991	3.43
อำเภอท่าแพ	26,035	6,609	3.94
อำเภอละงู	66,144	17,615	3.75
อำเภอทุ่งหว้า	21,808	5,900	3.7
อำเภอมะนัง	15,596	4,442	3.51
จังหวัดสตูล	288,409	79,434	3.63

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง, 2552

จากข้อมูลของสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า พ.ศ. 2551 ประเทศไทยมีประชากรทั้งสิ้น 63,389,730 คน โดยภาคใต้มีประชากรรวม 8,741,545 คน เท่ากับร้อยละ 13.79 ของประชากรทั้งประเทศ ซึ่งยังเป็นสัดส่วนที่ไม่มากนักประมาณ 1 ใน 8 ของประชากรทั้งประเทศ ในขณะที่จังหวัดสตูลมีประชากรเพียง 288,409 คน เท่ากับร้อยละ 0.45 ของประชากรทั้งประเทศ หรือเท่ากับร้อยละ 3.30 ของประชากรภาคใต้ มีความหนาแน่นประชากรเท่ากับ 116 คนต่อตารางกิโลเมตร มีประชากรอาศัยอยู่ในเขตเมือง ประมาณร้อยละ 14.44 คน ในเขตชนบท ประมาณร้อยละ 85.56 มีขนาดครัวเรือนเฉลี่ย 3.63 คนต่อครัวเรือน ประชากรส่วนใหญ่อยู่ในวัยแรงงานประมาณร้อยละ 58.04 จากอัตราการเพิ่มจำนวนประชากรแบบตามธรรมชาติ และอัตราการย้ายสุทธิ ของจังหวัดสตูลระหว่างปี พ.ศ. 2545 และ พ.ศ. 2550 พบว่ามีอัตราเพิ่มขึ้นแบบถดถอย จากร้อยละ 2.72 ในปี พ.ศ. 2545 และลดลงเหลือร้อยละ 1.82 ในปี พ.ศ. 2550 และจากการคาดประมาณ พบว่า ในปี พ.ศ.2600 จังหวัดสตูลจะมีประชากรประมาณ 376,700 คน ซึ่งจะมีจำนวนหลังคาเรือนเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 103,774 ครัวเรือน ซึ่งจะมีความต้องการบ้านเพิ่มขึ้นจากเดิมปี พ.ศ.2552 ถึง 24,340 หลังคาเรือน

5.3 สรุปการใช้ประโยชน์ที่ดินและแนวโน้มการขยายตัวของเมือง

จังหวัดสตูลมีการขยายตัวของเมืองโดยแบ่งเป็น 3 ช่วง ดังนี้

ช่วงที่หนึ่ง มีลักษณะการขยายตัวแบบเกาะกลุ่มเป็นชุมชนขนาดเล็กๆ ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 ซึ่งเกาะกลุ่มกันบริเวณทางตอนใต้ของเขตเมือง

ช่วงที่สอง เป็นการตั้งถิ่นฐานบริเวณศูนย์กลางเมืองทางตอนใต้เริ่มมีความหนาแน่นเด่นชัดมากขึ้น โดยยังคงเกาะตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 ไปทางด้านเหนือและด้านใต้

ช่วงที่สาม ในช่วงนี้เป็นการตั้งถิ่นฐานขยายตัวไปทางทิศเหนืออย่างชัดเจน แต่ยังคงเกาะเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 พื้นที่บางส่วนกระจายบริเวณตอนกลางของฝั่ง เนื่องจากการให้บริการด้านต่างๆ เป็นปัจจัยชี้้นำให้เกิดการกระจายตัวไปสู่ส่วนต่างๆ มากขึ้น

จากการขยายตัวของเมืองสตูลทางด้านตอนเหนือของเมือง ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 และมีส่วนมีการกระจายตัวบริเวณตอนกลางของฝั่งเมือง ตามถนนสายรองที่สามารถเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 406 ได้ ซึ่งทำให้ปริมาณจราจรบนเส้นทางหลวงหมายเลข 406 มีความหนาแน่นค่อนข้างสูง และเกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตามมา จากแนวโน้มการขยายเมืองดังกล่าว สามารถนำมาวิเคราะห์ปริมาณจราจรในปีก่อนคศอีก 10 ข้างหน้า (พ.ศ. 2563) คาดการณ์ว่าปริมาณจราจรมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสามารถดูรายงานผลการวิเคราะห์ได้ในบทการวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางและการขนส่ง



รูปที่ 5.3-1 รูปแสดงปริมาณจราจรในปี 2553 และคาดการณ์ปริมาณจราจรปี 2563

บทที่ 6

ข้อมูลด้านการขนส่งและการจราจร และการจัดทำฐานข้อมูล

บทที่ 6

ข้อมูลด้านการขนส่งและการจราจรและการจัดทำฐานข้อมูล

การศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคจังหวัดสตูล ดำเนินการเก็บข้อมูลการขนส่งและจราจรบนโครงข่ายถนนในเขตผังเมืองรวมในจังหวัดสตูล เพื่อใช้ในการวิเคราะห์สภาพปัญหาและศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรในปัจจุบันนอกจากนี้ข้อมูลดังกล่าวจะนำไปใช้ประกอบการจัดทำแผนแม่บททางด้านการจราจรในอนาคต การสำรวจที่ได้ดำเนินการไปแล้วประกอบด้วย

- การสำรวจลักษณะทางกายภาพของถนนในเขตพื้นที่ศึกษา
- การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน
- การสำรวจความเร็วเฉลี่ยของยานพาหนะ
- การสำรวจปริมาณจราจร ความล่าช้า และจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก
- การสำรวจข้อมูลการเดินทาง

ซึ่งในการสำรวจข้อมูลการเดินทาง จะประกอบด้วย การสัมภาษณ์ ณ ที่พักอาศัย (Household Interview Survey) โดยทำการสำรวจข้อมูลสภาพความเป็นอยู่ สภาพชุมชน สภาพเศรษฐกิจ อาชีพของครัวเรือน รายได้ของครัวเรือน จำนวนการครอบครองยานพาหนะ จำนวนสมาชิกในครัวเรือน ระดับการศึกษา และข้อมูลการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างที่เลือกกลุ่มจากพื้นที่เขตผังเมืองรวม และการสัมภาษณ์ริมถนน (Roadside Interview Survey)

พร้อมด้วยการดำเนินการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ ด้านการจราจรประเภทต่างๆ ซึ่งสามารถนำไปใช้ในการหาสาเหตุ ของการติดขัดของกระแสจราจรในพื้นที่ศึกษา ซึ่งนำมาเป็นข้อมูลที่จำเป็นในการเปรียบเทียบแบบจำลองจราจร โดยการสำรวจข้อมูลด้านการจราจรมีรายละเอียดดังนี้

6.1 การสำรวจลักษณะทางกายภาพของถนนในเขตพื้นที่ศึกษา

ลักษณะทางกายภาพของถนนในพื้นที่ศึกษาสำรวจในเขตผังเมืองรวมจังหวัดสตูล และในเขตชุมชน สภาพผิวทางจราจรส่วนใหญ่เป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีต โดยเฉพาะถนนในตัวเมืองเช่น ถนนสตูลธานี ถนนบุรีวานิช ถนนศุภกานกุล ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่มีปริมาณจราจรหนาแน่นกว่าถนนสายอื่นๆ

ลักษณะโครงข่ายถนนในเขตเมือง มีลักษณะเป็นเส้นตรง โดยมีถนนสตูลธานี เป็นถนนเส้นหลัก ผ่านเข้าสู่ชุมชนเมือง ย่านพาณิชยกรรม ในแนวเหนือใต้ และมีถนนสายย่อยเข้ามาเชื่อมต่อจากถนนสตูลธานีในแนวตะวันออกตะวันตก ดังนั้นลักษณะการเติบโตของเมืองจะเกิดขึ้นตามแนวถนนถนนสตูลธานีนี้ โดยมีรายละเอียดลักษณะของสายทางในเขตเมือง และถนนสายต่างๆดังนี้

 ถนนคูหาประเวศน์	<u>ถนนคูหาประเวศน์</u> เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 4.1 – 4.5 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.5 เมตร การเดินรถมีลักษณะการเดินรถ 2 ทิศทาง
 ถนนบุรีวานิช	<u>ถนนบุรีวานิช</u> เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 4 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 4.2 – 4.8 เมตร มีเกาะกลางถนนกว้าง 1.6 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.2 เมตร การเดินรถมีลักษณะการเดินรถ 2 ทิศทาง
 ถนนปานชูรำลึก	<u>ถนนปานชูรำลึก</u> เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 4.8 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.3 เมตร การเดินรถมีลักษณะการเดินรถ 2 ทิศทาง

รูปที่ 6.1-1 ลักษณะทางกายภาพของถนนในพื้นที่ศึกษา

 ถนนวิเศษมยุรา	ถนนวิเศษมยุรา เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 4.2 – 7.7 เมตร ไหล่กว้าง 1.3 เมตร การเดินรถมีลักษณะการเดินรถ 2 ทิศทาง
 ถนนสตูลธานี 6 (ตำมะหงงอุทิศ)	ถนนสตูลธานี 6 (ตำมะหงงอุทิศ) เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 3.8 – 4 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.5 เมตร การเดินรถมีลักษณะการเดินรถทางเดียว
 ถนนสตูลธานี 7	ถนนสตูลธานี 7 เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 3.8 – 4 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.2 เมตร การเดินรถมีลักษณะการเดินรถ 2 ทิศทาง

รูปที่ 6.1-1 (ต่อ) ลักษณะทางกายภาพของถนนในพื้นที่ศึกษา

	ถนนสตูลธานี 11 เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 4 – 4.5 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.5 เมตร การเดินรถมีลักษณะการเดินรถ 2 ทิศทาง
	ถนนสมันประดิษฐ์ เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 5 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.5 เมตร การเดินรถมีลักษณะการเดินรถ 2 ทิศทาง และเดินรถทางเดียว
	ถนนสุขดีภูมิสาร เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 4.5 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.5 เมตร การเดินรถมีลักษณะการเดินรถ 2 ทิศทาง

รูปที่ 6.1-1 (ต่อ) ลักษณะทางกายภาพของถนนในพื้นที่ศึกษา

 ถนนหัตถกรรมศึกษา	ถนนหัตถกรรมศึกษา เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 5.3 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.5 เมตร การเดินทางมีลักษณะการเดินทาง 2 ทิศทาง
 ถนนสุลกานุกูล ซอย 26	ถนนสุลกานุกูล ซอย 26 เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 4.2 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.3 เมตร การเดินทางมีลักษณะการเดินทาง 2 ทิศทาง
 ถนนสุลกานุกูล ซอย 3	ถนนสุลกานุกูล ซอย 3 เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 4.2-4.7 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.3 เมตร การเดินทางมีลักษณะการเดินทาง 2 ทิศทาง

รูปที่ 6.1-1 (ต่อ) ลักษณะทางกายภาพของถนนในพื้นที่ศึกษา

 ถนนสุลกานกุล ซอย 15	<u>ถนนสุลกานกุล ซอย 15</u> เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 4.2-4.7 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.3 เมตร การเดินรถมีลักษณะการเดินรถ 2 ทิศทาง
 ถนนสุลกานกุล ซอย 16	<u>ถนนสุลกานกุล ซอย 16</u> เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 4.2-4.7 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.3 เมตร การเดินรถมีลักษณะการเดินรถ 2 ทิศทาง
 ถนนสุลกานกุล ซอย 28	<u>ถนนสุลกานกุล ซอย 28</u> เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 4.2-4.7 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.5 เมตร การเดินรถมีลักษณะการเดินรถ 2 ทิศทาง

รูปที่ 6.1-1 (ต่อ) ลักษณะทางกายภาพของถนนในพื้นที่ศึกษา

 ถนนตรอกซอย	ถนนตรอกซอย เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 4.2-4.7 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.5 เมตร การเดินรถมีลักษณะการเดินรถ 2 ทิศทาง
 ถนนประชาอุทิศ	ถนนประชาอุทิศ เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 4.4 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.5 เมตร การเดินรถมีลักษณะการเดินรถ 2 ทิศทาง
 ถนนยตราสวัสดิ์	ถนนยตราสวัสดิ์ เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 4.8 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.3 เมตร การเดินรถมีลักษณะการเดินรถ 2 ทิศทาง

รูปที่ 6.1-1 (ต่อ) ลักษณะทางกายภาพของถนนในพื้นที่ศึกษา

 ถนนสุลกานุกูล	ถนนสุลกานุกูล เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2-4 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 4.4 - 6.3 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.3 เมตร ช่วงที่เป็น 4 ช่องจราจรจะมีเกาะกลางแบ่งทิศทางจราจร การเดินทางมีลักษณะการเดินทาง 2 ทิศทาง
 ถนนสตูลธานี	ถนนสตูลธานี เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2-4 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 4.4 - 6.3 เมตร เกาะกลางถนนกว้าง 2.5 เมตร บางช่วงไม่มีเกาะกลางทางเท้ากว้าง 1.5 เมตร การเดินทางมีลักษณะการเดินทาง 2 ทิศทาง และบางช่วงเดินทางเดียว
 ถนนสตูลธานี 10	ถนนสตูลธานี 10 เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 3.5 เมตร การเดินทางมีลักษณะการเดินทาง 2 ทิศทาง

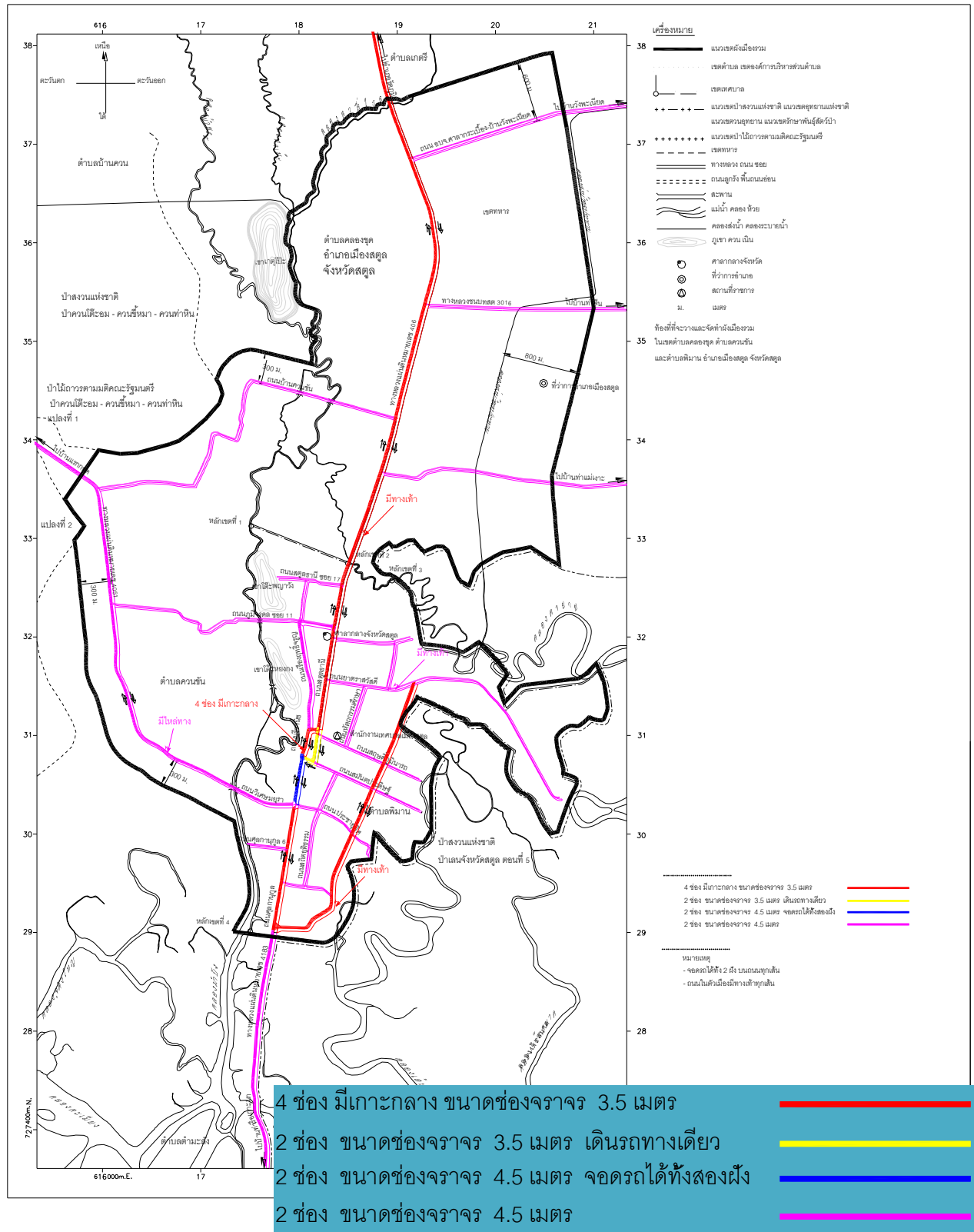
รูปที่ 6.1-1 (ต่อ) ลักษณะทางกายภาพของถนนในพื้นที่ศึกษา

 ถนนสถิตยุดิธรรม	ถนนสถิตยุดิธรรม เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 4.4 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.5 เมตร การเดินรถมีลักษณะการเดินรถ 2 ทิศทาง
 ถนนสมันตประดิษฐ์ ซอย 2	ถนนสมันตประดิษฐ์ ซอย 2 เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 4.6 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.5 เมตร การเดินรถมีลักษณะการเดินรถ 2 ทิศทาง
 ถนนสินวิทย์	ถนนสินวิทย์ เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 4.6 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.5 เมตร การเดินรถมีลักษณะการเดินรถ 2 ทิศทาง

รูปที่ 6.1-1 (ต่อ) ลักษณะทางกายภาพของถนนในพื้นที่ศึกษา

 ถนนศุกลกานกุล ซอย 11	ถนนศุกลกานกุล ซอย 11 เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 3.6 เมตร ทางเท้ากว้าง 1 เมตร การเดินรถมีลักษณะการเดินรถ 2 ทิศทาง
 ถนนศุกลกานกุล ซอย 14	ถนนเรืองฤทธิ์เจริญ เป็นถนนภายในเขตเทศบาล ลักษณะกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์ติกคอนกรีตสองข้างทางเป็นชุมชนหนาแน่น เป็นถนน 2 ช่องจราจร แต่ละช่องจราจรกว้าง 4 เมตร ทางเท้ากว้าง 1.2 เมตร การเดินรถมีลักษณะการเดินรถ 2 ทิศทาง

รูปที่ 6.1-1 (ต่อ) ลักษณะทางกายภาพของถนนในพื้นที่ศึกษา



6.2 การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วง (Mid-block Count)

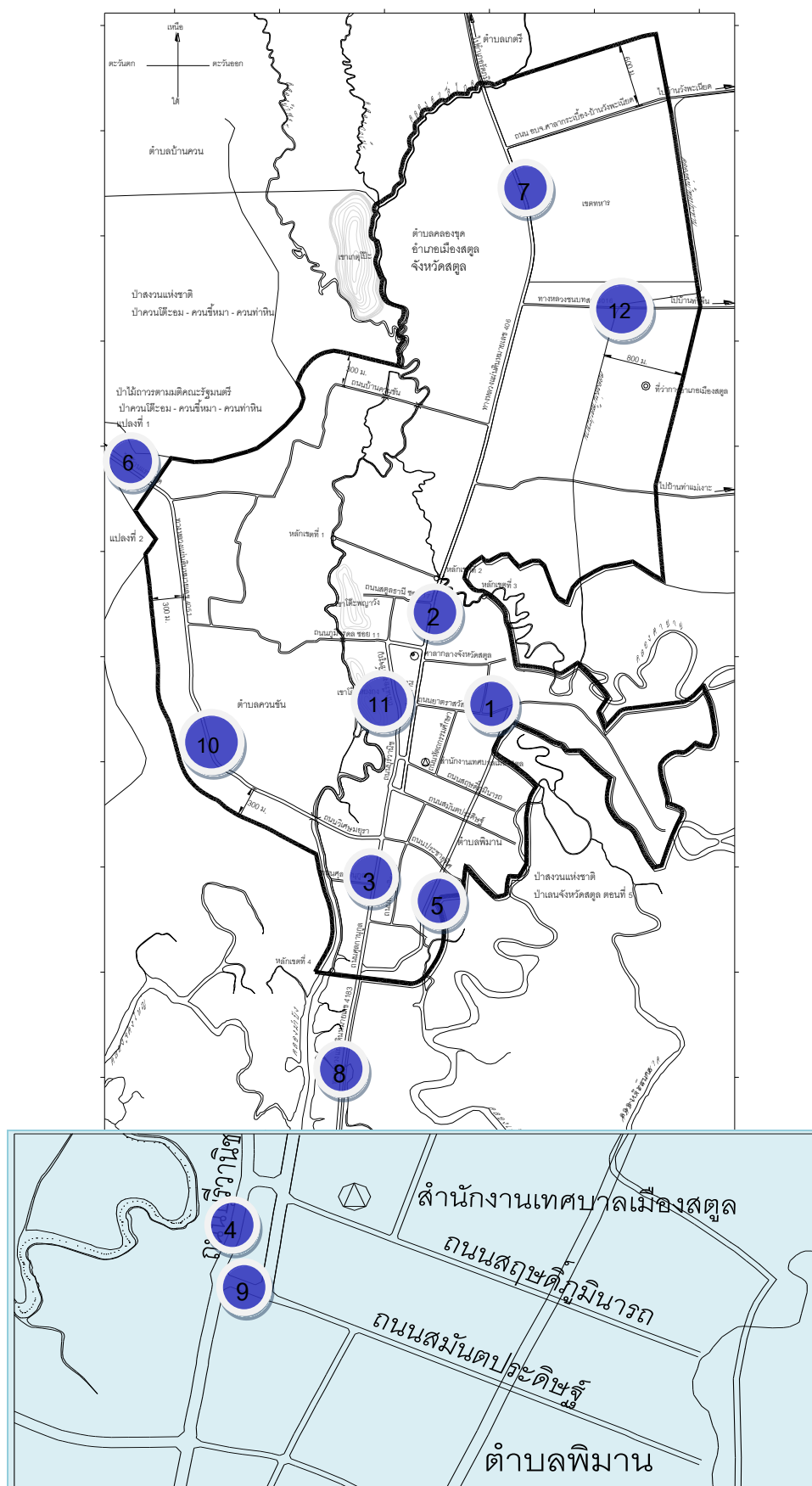
การสำรวจปริมาณจราจร (Traffic Count Survey) ทำการสำรวจปริมาณจราจรบนเส้นทางสายหลัก (Mid Block Count) และบริเวณทางแยกหลัก ๆ (Intersection Turning Movement Count) ในเขตพื้นที่ศึกษา ดำเนินการสำรวจปริมาณจราจรสำรวจเป็นเวลา 12 ชั่วโมง เริ่มตั้งแต่เวลา 07.00 น. – 19.00 น. ในระหว่างวันที่ 25-26 กุมภาพันธ์ 2553

สำหรับการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณบนเส้นทางสายหลัก (Mid Block Count) มีจำนวน 12 จุด ดังนี้

- จุดที่ 1 ถนนยาดราสวัสด์
- จุดที่ 2 ถนนสตูลธานี
- จุดที่ 3 ถนนศุภกานกุล
- จุดที่ 4 ถนนบุรีวานิช
- จุดที่ 5 ถนนเลียงเมือง
- จุดที่ 6 ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4051
- จุดที่ 7 ถนนทางหลวงหมายเลข 406 (ทางไปหาดใหญ่)
- จุดที่ 8 ถนนทางหลวงหมายเลข 406 (ทางไปท่าเรือตำมะลัง)
- จุดที่ 9 ถนนสมันตประดิษฐ์
- จุดที่ 10 ถนนวิเศษมยุรา
- จุดที่ 11 ถนนเรืองฤทธิ์เจริญ
- จุดที่ 12 ถนนทางหลวงชนบท สต.3016

โดยที่ตำแหน่งของจุดสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน แสดงในรูปที่ 6.2-1 ซึ่งทำการนับยานพาหนะแบบแยกประเภท (Classified Traffic Count) โดยแบ่งออกเป็น 9 ประเภท ดังนี้

1. รถสามล้อรับจ้าง (Tricycle), สามล้อเครื่อง (Motor-Tricycle, MTC)
2. รถจักรยานยนต์ (Motorcycle, MC)
3. รถยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Car, PC)
4. รถโดยสารขนาดเล็ก (Light Bus, LB)
5. รถโดยสารขนาดใหญ่ (Heavy Bus, HB)
6. รถบรรทุกขนาดเล็ก (Light Trucks, LT)
7. รถบรรทุก 6 ล้อ (Medium Trucks, MT)
8. รถบรรทุก 10 ล้อ (Medium Trucks, MT)
9. รถบรรทุกขนาดใหญ่, รถพ่วง (Heavy Trucks, HT)



รูปที่ 6.2-1 แสดงจุดสำรวจข้อมูล MB จำนวน 12 จุดสำรวจบนโครงข่ายพื้นที่ศึกษา

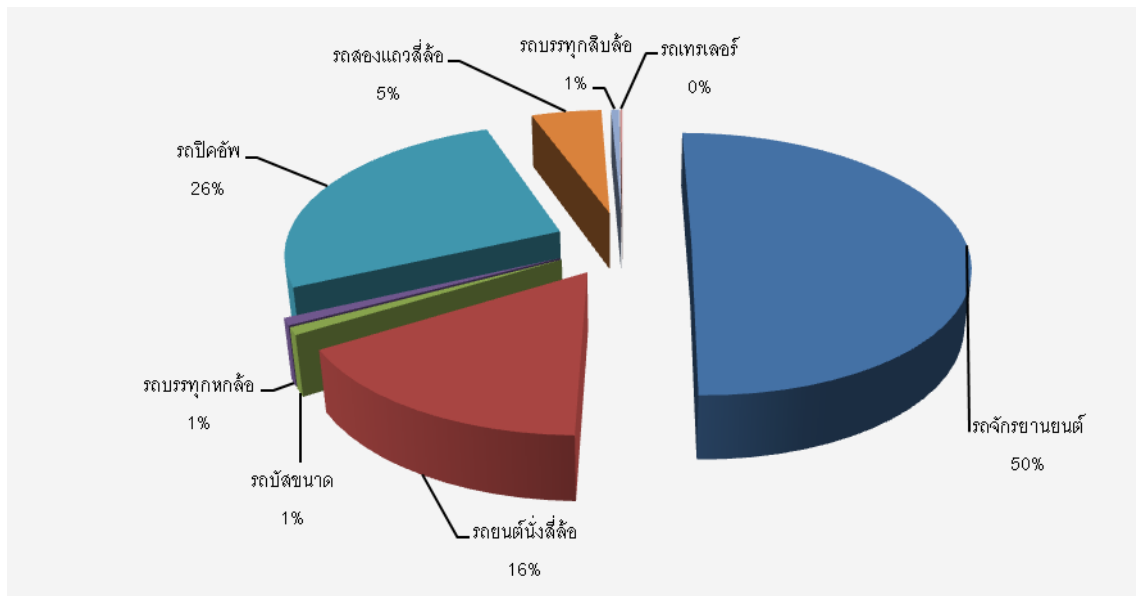
จากข้อมูลการสำรวจเพื่อคำนวณค่าเฉลี่ยปริมาณจราจรต่อวัน (Average Daily Traffic, ADT) โดยปริมาณจราจรทั้งหมดจะถูกปรับเทียบให้อยู่ในหน่วยเทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคล (Passenger Car Unit, PCU) ทั้งนี้เพราะประเภทของยานพาหนะแต่ละชนิดมีขนาดและลักษณะที่ใช้ถนนแตกต่างกัน ดังนั้นจึงมีผลกระทบที่ทำให้สภาพการจราจรติดขัดแตกต่างกัน ดังนั้นการพิจารณาภาพรวมของปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนจึงต้องคำนึงถึงยานพาหนะทุกประเภท ซึ่งได้รวมยานพาหนะดังกล่าวเข้าด้วยกัน โดยการแปลงยานพาหนะแต่ละประเภทให้อยู่ในหน่วยมาตรฐานเดียวกันก่อนคือ หน่วยเทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคล (PCU) แล้วจึงรวมปริมาณจราจรของยานพาหนะทุกประเภทดังกล่าวเข้าด้วยกัน ทั้งนี้เพื่อบ่งบอกสภาพการจราจรและสามารถเปรียบเทียบกันได้ แต่ยังคงพิจารณาในแต่ละประเภทของยานพาหนะประกอบด้วย ในกรณีที่จำเป็นต้องนำมาใช้วิเคราะห์

หน่วยเทียบเท่ารถยนต์ส่วนบุคคล (PCU) สำหรับยานพาหนะแต่ละประเภท ดังนี้

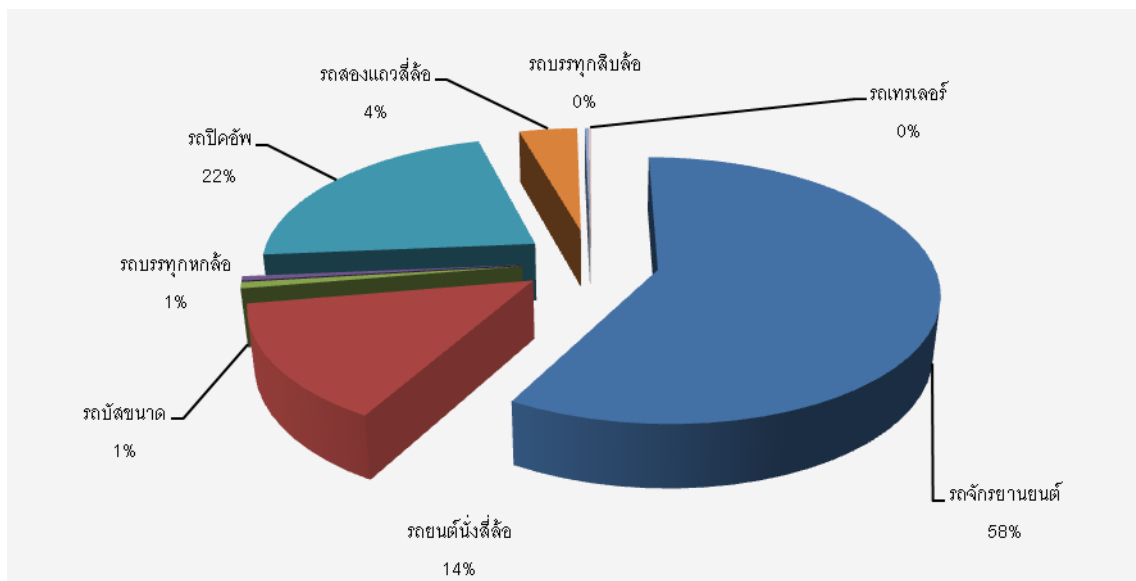
1. รถสามล้อรับจ้าง, สามล้อเครื่อง	0.75
2. รถจักรยานยนต์	0.25
3. รถยนต์ส่วนบุคคล	1.00
4. รถโดยสารขนาดเล็ก	1.50
5. รถโดยสารขนาดใหญ่	2.00
6. รถบรรทุกขนาดเล็ก	1.50
7. รถบรรทุก 6 ล้อ (Medium Trucks, MT)	2.00
8. รถบรรทุก 10 ล้อ (Medium Trucks, MT)	2.50
9. รถบรรทุกขนาดใหญ่, รถพ่วง (Heavy Trucks, HT)	2.50

ซึ่งผลจากการสำรวจปริมาณจราจรจะแสดงให้เห็นถึงการผันแปรของจราจรในเวลาต่างๆ และสัดส่วนยานพาหนะรวมแต่ละประเภท ณ จุดสำรวจนั้นๆ ดังแสดงในรายงานปริมาณจราจร รวมถึงประเมินข้อมูลด้านจราจรจากหน่วยงานราชการอื่น ๆ เช่น กองวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท หรือกรมโยธาธิการและผังเมืองที่มีการเก็บรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจร เป็นต้น

สัดส่วนองค์ประกอบของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ซึ่งเป็นค่าเฉลี่ยจากการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนจำนวน 12 จุด สำหรับถนนในเมืองและถนนนอกเมือง พบว่าสัดส่วนองค์ประกอบของถนนในเมืองและถนนนอกเมืองมีความแตกต่างกันไม่มาก สำหรับถนนในเมือง รถส่วนใหญ่เป็นรถประเภทจักรยานยนต์ ซึ่งมีสัดส่วนถึงร้อยละ 50 รองลงมาเป็นรถปิคอัพร้อยละ 26 ส่วนถนนนอกเมืองยวดยานส่วนใหญ่เป็นรถประเภทจักรยานยนต์ ซึ่งมีสัดส่วนถึงร้อยละ 58 รองลงมาเป็นรถปิคอัพร้อยละ 22 จากข้อมูลดังกล่าวสรุปได้ว่าผู้ใช้รถใช้ถนนจะใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะหลักสำหรับการสัญจรในเมือง และนอกเมือง ดังข้อมูลที่แสดงไว้ในรูปที่ 6.2-2 และ 6.2-3 สำหรับจุดที่มีปริมาณจราจรต่อความจุสูงสุดและต่ำสุด แบ่งตามตำแหน่งที่ตั้งของถนนที่อยู่บริเวณนอกเมืองและในเมือง ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07:45 น. – 08:45 น.) และช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (16:00 น. – 17:00 น.) ได้แสดงไว้ในตารางที่ 6.2-1



รูปที่ 6.2-2 สัดส่วนเฉลี่ยของยานพาหนะชนิดต่าง ๆ บนถนนในเขตเมืองสตูล



รูปที่ 6.2-3 สัดส่วนเฉลี่ยของยานพาหนะชนิดต่าง ๆ บนถนนนอกเขตเมืองสตูล

ผลจากการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนในพื้นที่เขตผังเมืองรวมสตูล พบว่า ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ปริมาณจราจรจะสูงบนช่วงถนน โดยเฉพาะช่วงถนนบนทางหลวงหมายเลข 406 (ทางไปหาดใหญ่) มีปริมาณจราจรสูง เนื่องจากเป็นถนนสายหลักภายในเขตเทศบาลเมืองสตูล โดยในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้ามีปริมาณจราจรบนช่วงถนน 2,511 PCU/Hr. และในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็นมีปริมาณ 2,328 PCU/Hr สำหรับจุดสำรวจอื่นได้สรุปข้อมูลดังแสดงในตารางที่ 6.2-1

ตารางที่ 6.2-1 แสดงปริมาณจราจร และปริมาณจราจรต่อความจุสูงสุดและต่ำสุดบนถนนนอกเมือง และถนนในเมือง

PCU(v/c)

ช่วงเวลา	ปริมาณจราจร (PCU) และปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C)			
	ถนนนอกเมือง		ถนนในเมือง	
	สูงสุด	ต่ำสุด	สูงสุด	ต่ำสุด
เร่งด่วนเช้า (07:45 น.-08:45 น.)	ทางหลวงหมายเลข 406 (ทางไปหาดใหญ่) 2,203 (0.45)	ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4051 265 (0.14)	ถนนสตูลธานี 2,511 (0.52)	ถนนเลี่ยงเมือง 131 (0.027)
เร่งด่วนเย็น (16:00 น.-17:00 น.)	ทางหลวงหมายเลข 406 (ทางไปหาดใหญ่) 2,292 (0.47)	ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4051 267 (0.14)	ถนนสตูลธานี 2,328 (0.48)	ถนนเลี่ยงเมือง 105 (0.021)

ในการคำนวณหาค่าความจุของถนน (Capacity) ใช้มาตรฐานของประเทศสหรัฐอเมริกา (ที่แสดงไว้ในตารางที่ 6.2-2) เป็นเกณฑ์ในการพิจารณา โดยค่าอัตราส่วนของปริมาณจราจรต่อความจุของถนน (Volume/Capacity, V/C) ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07:45 น. - 08:45 น.) และช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (16:00 น. - 17:00 น.) บนช่วงถนนสายต่าง ๆ ที่ทำการสำรวจ

ตารางที่ 6.2-2 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

ตารางที่ 6.2-3 ปริมาณจราจรบริเวณช่วงถนน ในเขตฝั่งเมืองรวมสตูล

จุดสำรวจ	ทิศทาง	ปริมาณจราจร 12 ชั่วโมง		ช่วงชั่วโมงสูงสุด เข้า		ช่วงชั่วโมงสูงสุด เย็น	
		คัน/12 ชั่วโมง	pcu/12 ชั่วโมง	คัน/ชั่วโมง	pcu/ชั่วโมง	คัน/ชั่วโมง	pcu/ชั่วโมง
MB 1 ถนนยาดราสวัสดิ์	เข้าแยกสถานีตำรวจ	6,692	4,982	825	588	776	592
	ออกแยกสถานีตำรวจ	4,799	3,494	631	429	439	311
	รวม	11,491	8,476	1,456	1,017	1,215	903
MB 2 ถนนสตูลธานี	เข้าแยกศาลากลาง	15,935	12,677	1,987	1,570	1,526	1,231
	ออกแยกศาลากลาง	9,061	7,649	1,119	941	1,311	1,098
	รวม	24,996	20,326	3,106	2,512	2,837	2,329
MB 3 ถนนศุภกานกุล	เข้าเมือง	6,865	4,723	697	451	606	413
	ออกเมือง	6,606	4,489	824	536	677	460
	รวม	13,471	9,211	1,521	987	1,283	873
MB 4 ถนนบุรีวานิช	เข้าแยกหลังมัสยิด	12,429	8,682	1,457	944	1,130	800
	ออกแยกหลังมัสยิด	4,105	2,783	712	440	307	214
	รวม	16,534	11,465	2,169	1,385	1,437	1,014
MB 5 ถนนเลียงเมือง	เข้าแยกเลียงเมือง	683	494	97	75	71	51
	ออกแยกเลียงเมือง	667	500	79	57	72	55
	รวม	1,350	994	176	131	143	106
MB 6 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4051	เข้าแยกนาลาน	1,796	1,277	195	131	233	157
	ออกแยกนาลาน	1,750	1,253	215	135	148	110
	รวม	3,546	2,529	410	266	381	268
MB7 ทางหลวงหมายเลข 406 (ทางไปหาดใหญ่)	เข้าแยก อบจ.	10,925	8,883	1,718	1,257	907	770
	ออกแยก อบจ.	13,349	11,455	1,230	947	1,750	1,523
	รวม	24,274	20,338	2,948	2,204	2,657	2,293
MB 8 ทางหลวงหมายเลข 406 (ทางไปท่าเรือตำมะลัง)	เข้าแยกเลียงเมือง	2,999	2,057	272	167	305	210
	ออกแยกเลียงเมือง	2,755	1,937	378	250	315	226
	รวม	5,754	3,994	650	416	620	436
MB 9 ถนนสมันตประดิษฐ์	เข้าแยกแวนที่อปเจริญ	8,123	5,897	1,235	831	612	454
	รวม	8,123	5,897	1,235	831	612	454
MB 10 ถนนวิเศษมยุรา	เข้าเมือง	2,327	1,578	296	182	209	143
	ออกเมือง	2,396	1,676	310	203	236	161
	รวม	4,723	3,254	606	386	445	304
MB 11 เรืองฤทธิ์จรูญ	เข้าแยกหลังมัสยิด	4,031	2,571	642	386	398	265
	ออกแยกหลังมัสยิด	4,844	2,987	593	346	385	236
	รวม	8,875	5,558	1,235	732	783	501
MB 12 ทางหลวงชนบท สด.3016	เข้าแยก อบจ.	4,405	3,280	581	420	712	505
	ออกแยก อบจ.	6,885	5,155	959	657	980	763
	รวม	11,290	8,435	1,540	1,077	1,692	1,268

ผลจากการคำนวณค่าอัตราส่วนปริมาณจราจรต่อความจุของถนน (V/C Ratio) บนโครงข่ายถนนในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล ถนนในเขตเมืองในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07:45 น. – 08:45 น.) และช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (16:00 น. – 17:00 น.) พบว่าจุดที่ 2 บนถนนสตูลธานี มีค่า V/C มากที่สุด คือมีค่า 0.52 (ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้า) เนื่องจากเป็นถนนสายหลักเข้าสู่เมืองสตูล โดยมีการเดินทางเพื่อเข้ามาทำงาน เรียนหนังสือ ภายในเขตเทศบาลเมืองสตูล จึงทำให้มีปริมาณรถเข้า-ออกสูง ทำให้ความจุของถนนลดลง แต่ยังคงอยู่ในช่วงระดับการให้บริการ A

ส่วนในเขตนอกเมืองพบว่าจุดที่ 4 ทางหลวงหมายเลข 406 (ทางไปหาดใหญ่) มีค่า V/C มากที่สุด คือมีค่า 0.47 (ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเย็น) เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นถนนเชื่อมระหว่าง อำเภอเมืองสตูล และอำเภอหาดใหญ่ จ.สงขลา มีการรับ-ส่งนักเรียน และเข้ามาทำงานในเมืองสตูล จึงทำให้มีปริมาณรถเข้า-ออกค่อนข้างสูง ทำให้ความจุของถนนลดลง แต่ยังคงอยู่ในช่วงระดับการให้บริการ A

เมื่อพิจารณาเฉพาะช่วงถนนนอกเมืองพบว่า ทั้ง 2 ช่วงเวลาที่ทำการสำรวจส่วนใหญ่มีอัตราส่วน V/C ไม่เกิน 0.52 ซึ่งถือว่าปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริงในกระแสจราจรบริเวณถนนดังกล่าวซึ่งยังมีค่าต่ำมากเมื่อเทียบกับความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของถนนเส้นนั้น จึงสรุปได้ว่าถนนนอกเมืองนั้นไม่น่าจะมีปัญหาการจราจรติดขัด ประกอบกับปัจจุบันกรมทางหลวง ได้มีโครงการปรับปรุงก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองสตูล จึงทำให้โครงข่ายถนนนอกเมืองสตูลในอนาคต สามารถรองรับปริมาณจราจรได้อีกเป็นจำนวนมาก

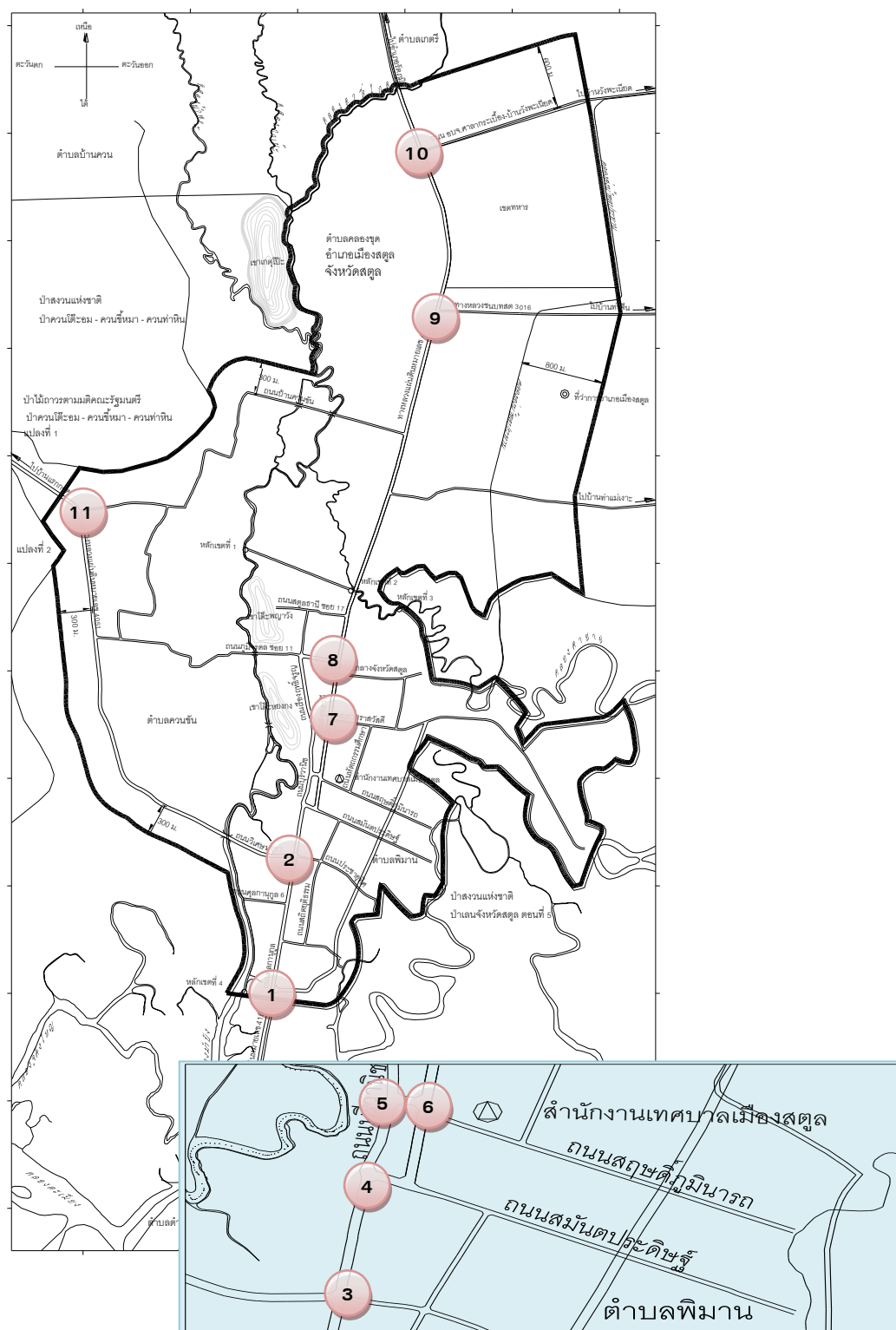
เมื่อพิจารณาเฉพาะช่วงถนนในเมืองทั้ง 2 ช่วงเวลาที่ทำการสำรวจ พบว่า ถนนส่วนใหญ่มีอัตราส่วน V/C ระหว่าง 0.20 – 0.55 (ระดับการให้บริการระดับ A) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าถนนส่วนใหญ่ยังสามารถรองรับปริมาณจราจรได้อีกมาก สำหรับบริเวณช่วงถนนที่มีค่า V/C สูงสุดนั้นเกิดขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนเข้าบนช่วงถนนสตูลธานี ซึ่งมีค่า V/C เท่ากับ 0.52 เทียบเป็นระดับการให้บริการระดับ

6.3 การสำรวจปริมาณจราจร ความล่าช้า และจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก

การสำรวจปริมาณจราจร (Traffic Count Survey) ดำเนินการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก (Intersection Turning Movement Count, TMC) จำนวน 11 จุด ดังนี้

- แยกที่ 1 แยกถนนเลี่ยงเมือง ตัดกับ ถนนศุภกานูกุล
- แยกที่ 2 แยกถนนวิเศษมยุรา ตัดกับ ถนนศุภกานูกุล
- แยกที่ 3 แยกถนนตรัสถิตย์ ตัดกับ ถนนศุภกานูกุล
- แยกที่ 4 แยกถนนบุรีวานิช ตัดกับ ถนนศุภกานูกุล
- แยกที่ 5 แยกถนนบุรีวานิช ตัดกับ ถนนเรืองฤทธิ์เจริญ
- แยกที่ 6 แยกถนนบุรีวานิช ตัดกับ ถนนสตูลธานี
- แยกที่ 7 แยกถนนสตูลธานี ตัดกับ ถนนยาตราสวัสดิ์
- แยกที่ 8 แยกถนนสตูลธานี ตัดกับ ถนนสตูลธานี 11
- แยกที่ 9 แยกทางหลวง 406 ตัดกับ ถนนเขาจีน
- แยกที่ 10 แยกทางหลวง 406 ตัดกับ ทางหลวงชนบท สด.3016
- แยกที่ 11 แยกทางหลวง 4051 ตัดกับ ทางลัดไปหาดใหญ่ (นาลาน)

โดยที่ตำแหน่งของจุดสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก แสดงในรูปที่ 6.3-1



รูปที่ 6.3-1 แสดงจุดสำรวจข้อมูล TMC จำนวน 11 จุดสำรวจบนโครงข่ายพื้นที่ศึกษา

ผลจากการสำรวจปริมาณจราจรที่ทางแยกที่สำคัญในพื้นที่เขตผังเมืองรวมสตูล พบว่า ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ปริมาณจราจรจะสูงที่บริเวณทางแยกหลักโดยเฉพาะทางแยกในเขตนอกเมืองตามแนวถนนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 406 และในเมืองที่มีถนนสตัดลธานี้ตัดผ่านจะมีปริมาณจราจรค่อนข้างสูง เนื่องจากเป็นถนนสายหลักเข้าสู่ภายในเขตเทศบาลเมืองสตูล กล่าวคือ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าปริมาณจราจรที่เข้าสู่ทางแยกที่มีปริมาณสูง คือ แยกทางหลวง 406 ตัดกับ ถนนเขาจีน (TMC 9) มีปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยกประมาณ 4,025 PCU/Hr. ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า และ 4,138 PCU/Hr. ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น รองลงมาเป็นแยกทางหลวง 406 ตัดกับ ทางหลวงชนบท สด.3016 (TMC 10) มีปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยกประมาณ 2,799 PCU/Hr. ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า และ 3,220 PCU/Hr. ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น สำหรับทางแยกที่มีปริมาณจราจรต่ำสุด คือ TMC11 แยกทางหลวง 4051 ตัดกับ ถนนเส้นทางลัดไปหาดใหญ่ (แยกนาลาน) มีปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยกประมาณ 368 PCU/Hr. ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า และ 381 PCU/Hr. ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น แสดงดังตารางที่ 6.3-1

ตารางที่ 6.3-1 ปริมาณจราจรที่เข้าสู่ทางแยกสำคัญ ในเขตผังเมืองรวมสตูล

จุดสำรวจ	ปริมาณจราจร 12 ชั่วโมง		ช่วงชั่วโมงสูงสุดเช้า (07:45 น. – 08:45 น.)		ช่วงชั่วโมงสูงสุดเย็น (16:00 น. – 17:00 น.)	
	คัน/12 ชั่วโมง	pcu/12 ชั่วโมง	คัน/ชั่วโมง	pcu/ชั่วโมง	คัน/ชั่วโมง	pcu/ชั่วโมง
TMC 1	6,357	4,443	712	470	695	492
TMC 2	18,039	12,357	2,083	1,344	1,710	1,166
TMC 3	15,654	10,923	1,902	1,251	1,580	1,090
TMC 4	19,765	14,154	2,438	1,633	2,176	1,554
TMC 5	19,084	13,172	2,478	1,584	1,688	1,184
TMC 6	20,500	15,473	2,470	1,742	1,756	1,282
TMC 7	29,746	22,826	3,007	2,193	3,236	2,442
TMC 8	27,840	22,288	3,516	2,780	3,315	2,649
TMC 9	43,369	35,132	5,118	4,025	5,063	4,138
TMC 10	31,828	25,964	3,764	2,799	3,918	3,220
TMC 11	4,566	3,458	537	368	501	381

สำหรับข้อมูลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน และปริมาณจราจรบริเวณทางแยก สามารถดูรายละเอียดข้อมูลสำรวจได้ในรายงานผลการสำรวจข้อมูลการขนส่งและจราจร

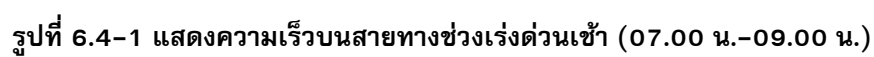
6.4 การสำรวจความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนถนนสายสำคัญ

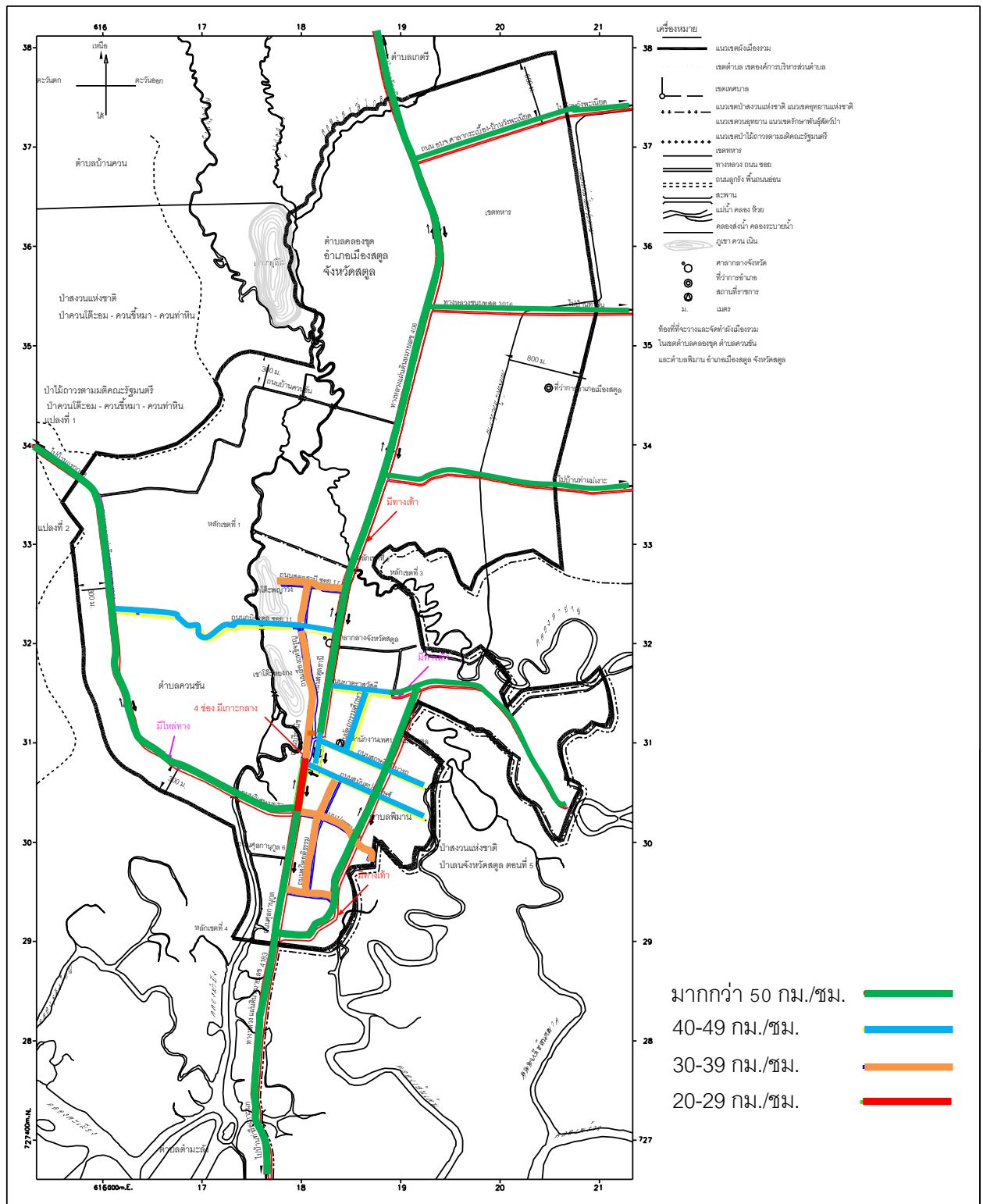
ดำเนินการสำรวจความเร็วเฉลี่ยของยานบนโครงข่ายหลักๆ ที่สำคัญ ได้แก่

สำรวจความเร็วเฉลี่ยตลอดสายทาง โดยใช้วิธีรถทดลอง

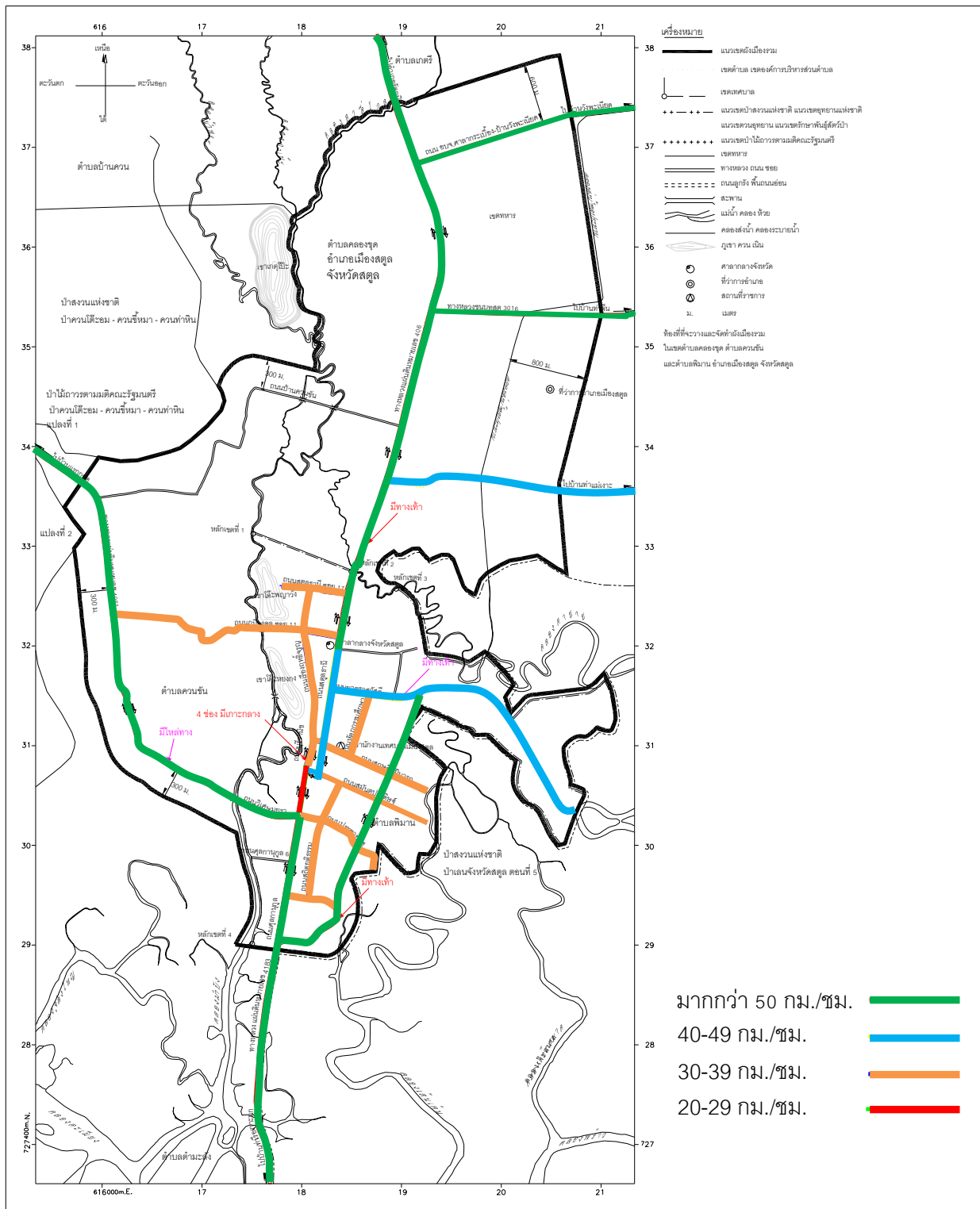
ทดสอบโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลวิ่งไปตามกระแสการจราจรบนเส้นทางที่กำหนด แล้วทำการบันทึกค่าระยะทาง เวลาและความล่าช้า โดยทำการสำรวจในช่วงเวลาเช้า (7.00 น.-9.00 น.) นอกช่วงเช้า (11.00 น.-14.00 น.) และช่วงบ่าย (15.00 น.-18.00 น.)

ผลการสำรวจความเร็วจราจรเฉลี่ยบนช่วงถนนตลอดเส้นทางโดยวิธีรถทดลอง ในช่วงเวลาเช้า (07.00 น.-09.00 น.) นอกช่วงเช้า (11.00 น.-14.00 น.) และช่วงบ่าย (15.00 น.-18.00 น.) แสดงไว้ในรูปที่ 6.4-1, 6.4-2 และ 6.4-3





รูปที่ 6.4-2 แสดงความเร็วบนสายทางช่วงกลางวัน (11.00 น. – 14.00 น.)



รูปที่ 6.4-3 แสดงความเร็วบนสายทางช่วงเร่งด่วนเย็น (15.00 น. – 18.00 น.)

การประเมินสภาพการจราจรจากความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนช่วงถนนในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00 น.-09.00 น.) นอกชั่วโมงเร่งด่วน (11.00 น.-14.00 น.) และชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (15.00 น.-18.00 น.) จะใช้เกณฑ์ในการพิจารณาระดับการให้บริการของถนนในเมือง ดังแสดงในตารางที่ 6.2-2

จากผลการสำรวจความเร็วเฉลี่ยในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00 น.-09.00 น.) และในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (15.00 น.-18.00 น.) มีผลใกล้เคียงกัน โดยถนนนอกเมืองส่วนใหญ่มีค่าสูงกว่า 50 กม./ชม. ส่วนถนนในเมืองส่วนใหญ่มีความเร็วเฉลี่ยระหว่าง 30-49 กม./ชม. (ระดับการให้บริการอยู่ระหว่าง C ถึงระดับ B) ซึ่งเป็นเกณฑ์ที่ยอมรับได้สำหรับถนนในเมือง อย่างไรก็ตามยังมีบางช่วงถนนที่ความเร็วค่อนข้างต่ำ โดยมีความเร็วต่ำกว่า 20-29 กม./ชม. (ระดับการให้บริการระดับ D) ซึ่งเป็นเกณฑ์ที่เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งถนนช่วงดังกล่าวนี้มีระยะทางเพียงสั้นๆ ที่มีลักษณะถนนเป็นคอขวด จึงทำให้ความเร็วค่อนข้างต่ำ

ความเร็วในช่วงนอกชั่วโมงเร่งด่วน (11.00 น.-14.00 น.) ถนนนอกเมืองส่วนใหญ่มีค่าสูงกว่า 50 กม./ชม. ส่วนถนนในเมืองส่วนใหญ่มีความเร็วมากกว่าในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เฉลี่ยอยู่ระหว่าง 30-49 กม./ชม. (ระดับการให้บริการอยู่ระหว่าง B ถึงระดับ A) ซึ่งเป็นเกณฑ์ที่ยอมรับได้สำหรับถนนในเมือง

6.5 การสำรวจข้อมูลการเดินทาง

แนวทางการวิเคราะห์

ในการสำรวจข้อมูลการเดินทางในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทางในอนาคตเพื่อกำหนดแนวทางและแผนงานการพัฒนาาระบบการขนส่งและจราจรของจังหวัด ซึ่งเก็บข้อมูลเพื่อการวางแผน (Planning Data) ดังนี้

- ระบบโครงข่ายถนน (Highway Network) ประเภทและบทบาทของถนน (Road Classification) การขนส่งระบบราง การขนส่งทางอากาศ ทางเท้า และทางจักรยาน สำรวจโครงข่ายถนน มีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมข้อมูลทางกายภาพของโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา ข้อมูลเหล่านี้ ได้แก่ จำนวนช่องทางจราจร การควบคุมทางแยก การจัดจราจร การควบคุมการจอดรถ ความกว้างของเขตทาง พร้อมทั้งจำแนกประเภทของถนนเชิงหน้าที่ (Functional Network) ระบบราง (รถไฟ) ระบบการขนส่งทางอากาศ ทางเท้าและทางจักรยาน

- การกระจายการเดินทาง (Trip Distribution) และการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Modal Choice)
การสำรวจจุดเริ่มต้น-จุดสิ้นสุดของการเดินทาง (Origin-Destination Survey) เป็นการสำรวจจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการเดินทาง โดยจะแบ่งการสำรวจเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ การสำรวจโดยการสัมภาษณ์ ณ ริมถนน (Roadside Interview Survey) เพื่อต้องการทราบจำนวนการเดินทางเข้า-ออกของประชากรในเขตพื้นที่ศึกษาและประชากรนอกเขตพื้นที่ศึกษา พร้อมทั้งสำรวจปริมาณจราจร ณ จุดสัมภาษณ์ โดยจะขอความร่วมมือและการสนับสนุนจากกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยทำการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถยนต์ (Road Users) ณ บริเวณเส้นทางเข้า-ออกพื้นที่ศึกษา การสำรวจจะดำเนินการสำรวจในช่วงเวลาวันทำการในสัปดาห์ (เวลา 06.00 น. - 18.00 น.) และการสำรวจโดยการสัมภาษณ์ ณ ที่พักอาศัย (Household Interview Survey) เพื่อต้องการทราบข้อมูลการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในเขตพื้นที่ศึกษา โดยทำการจัดกลุ่มจำนวนครัวเรือนในเขตพื้นที่ศึกษาตามลักษณะที่อยู่อาศัย การใช้ประโยชน์ที่ดิน แล้วจะทำการสุ่มตัวอย่างจำนวนครัวเรือนเพื่อการสัมภาษณ์ข้อมูลการเดินทาง

ซึ่งจากผลของการสำรวจและการสัมภาษณ์จะทำให้ทราบความต้องการในการเดินทางในแต่ละพื้นที่ศึกษา (Case Study Zones) และกำหนดเป็นตารางการเดินทาง (O-D Trip Matrix) พร้อมกับการเสนอในรูปของเส้นความต้องการในการเดินทางบริเวณพื้นที่ศึกษา (Desire Line) ซึ่งจากวิธีการที่ได้กล่าวมาข้างต้น สามารถสรุปลักษณะสภาพการเดินทางในเขตเมืองและนอกเมือง เพื่อนำมาวิเคราะห์กับสภาพการจราจรบนถนนที่มีอยู่และคาดการณ์สถานการณ์การในอนาคต ว่าควรที่จะเพิ่มโครงข่ายถนน หรือปรับปรุงโครงข่ายถนนเก่าที่มีอยู่ให้สามารถรองรับความต้องการในการเดินทางได้

- พยากรณ์ปริมาณการจราจรและการขนส่งในอนาคต 3-10 ปี

สภาพการจราจรในปัจจุบันและการคาดการณ์การเดินทางในอนาคต (Impact of Traffic Situation in the present and in the future time) เพื่อทำการวางแผนการจราจรในปีปัจจุบัน (2553) จะเป็นปีฐาน (Base Year) สำหรับการคาดการณ์การเดินทางในอีก 10 ปีข้างหน้า เพื่อจัดทำแผนงานป้องกันและแก้ไขปัญหาการจราจรในระยะสั้นภายใน 1-3 ปีจากปีฐาน (2553), ในระยะกลางขึ้นไป ตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไปจากปีฐาน (2556)

จากนั้นจะมีการพยากรณ์แบบจำลองดังกล่าวไปในอนาคตได้แก่ ปี พ.ศ. 2556 และ 2563 ซึ่งจะมีการตรวจสอบและปรับปรุงระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง จนกว่าดัชนีจราจรจะอยู่ในเกณฑ์ที่ดี จากนั้นจะรวบรวมโครงการต่างๆ ที่ตรวจสอบ สรุปเป็นแผนงานโครงการด้านการจราจรและขนส่ง เพื่อจัดทำเป็นแผนแม่บท

ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาแบบจำลองการจราจรและขนส่งด้านการจราจรและขนส่งอาจแบ่งได้เป็น 2 ส่วน คือ ข้อมูลพื้นที่ย่อยและข้อมูลโครงข่ายถนน ข้อมูลพื้นที่ย่อยประกอบไปด้วยข้อมูลทางเศรษฐกิจและสังคมและข้อมูลปริมาณการจราจรในแต่ละพื้นที่ย่อย ข้อมูลโครงข่ายถนนประกอบไปด้วยลักษณะทางกายภาพของถนน เช่น ความกว้าง ความยาว จำนวนช่องทาง รูปแบบการจัดการจราจร การควบคุมทางแยก และปริมาณจราจรบนทางแยก ข้อมูลต่าง ๆ เหล่านี้จะใช้เป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์วางแผนโครงการต่าง ๆ และใช้เป็นองค์ประกอบในการจัดสร้างแบบจำลองการจราจร

แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งที่พัฒนาขึ้นมาใช้ในโครงการนี้เป็นแบบจำลองต่อเนื่อง 4 ขั้นตอน (Sequential 4 Step Model) ซึ่งประกอบด้วยแบบจำลองย่อยได้แก่ แบบจำลองการเกิดการเดินทาง แบบจำลองการกระจายการเดินทาง แบบจำลองการเลือกรูปแบบการขนส่ง และแบบจำลองการแจกแจงเส้นทางการเดินทาง ผลลัพธ์ที่ได้คือ ตารางการเดินทางในอนาคตตามปีศึกษาที่จะต้องการวิเคราะห์ ซึ่งในที่นี้จะใช้ปี 2553 เป็นปีฐานในการสร้างแบบจำลองดังกล่าว นอกจากนั้นจะแสดงอัตราส่วนปริมาณการจราจรกับความจุ (V/C Ratio) ของถนนสายหลักและสายรองที่สำคัญ ยังแสดงความเร็วเฉลี่ยของการเดินทาง (กิโลเมตร/ชั่วโมง) ระยะทางการเดินทางเฉลี่ยคัน-กิโลเมตร) และเวลาที่ใช้ในการเดินทางเฉลี่ย (คัน - ชั่วโมง) ในโครงข่ายถนนในช่วงเวลาต่าง ๆ กัน (ระยะสั้น 1-3 ปี, ระยะกลางขึ้นไปตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป) และแสดงตำแหน่งและสาเหตุของการจราจรติดขัด

ใช้แบบจำลองที่สร้างขึ้นในการคาดการณ์ปริมาณการจราจรในอนาคต โดยอาศัยความสัมพันธ์กับรูปแบบการพัฒนาเมืองดังกล่าว ทำการวิเคราะห์ปัญหาทางด้านการจราจรที่คาดว่าจะเกิดขึ้น โดยพิจารณาปริมาณการจราจรในอนาคตร่วมกับโครงข่ายคมนาคมขนส่งในอนาคตของพื้นที่ศึกษา โดยจัดเป็นกลุ่มปัญหาและสาเหตุซึ่งหากพบว่าโครงข่ายคมนาคมในพื้นที่ไม่สามารถที่จะรองรับปริมาณจราจรในระดับที่น่าพอใจก็จะวิเคราะห์หาแนวทางป้องกันและแก้ไข โดยการเสนอแนะรูปแบบโครงข่ายถนนที่เหมาะสม และมาตรการจัดการจราจร พร้อมกับการวิเคราะห์ประเมินโครงการเพื่อจัดลำดับความสำคัญ และเสนอแนะการนำแผนการดังกล่าวไปสู่การปฏิบัติ

ซึ่งการสำรวจข้อมูลการเดินทางจะประกอบด้วย การสัมภาษณ์ครัวเรือน และการสัมภาษณ์ริมถนน มีรายละเอียดดังนี้

- โดยการสัมภาษณ์ครัวเรือน

เป็นวิธีการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามตามครัวเรือนในเขตผังเมืองรวม ข้อมูลที่สอบถาม ได้แก่ข้อมูลพื้นฐานของครัวเรือน เช่น จำนวนผู้อยู่อาศัย รายได้ของครัวเรือน ฯลฯ และข้อมูลการเดินทางของสมาชิกในครัวเรือน เช่น จุดต้นทาง จุดปลายทาง วัตถุประสงค์ของการเดินทาง ยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง เป็นต้น โดยทำการสำรวจในพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองสตูลตามพื้นที่ย่อย

ในการแบ่งพื้นที่ผังเมืองรวมออกเป็นพื้นที่ย่อย โดยให้มีขนาดและจำนวนพื้นที่ย่อยที่เหมาะสมกับการวิเคราะห์ทางจราจร วัตถุประสงค์ของการจัดแบ่งพื้นที่ผังเมืองรวมออกเป็นพื้นที่ย่อย คือการวิเคราะห์รูปแบบและปริมาณการเดินทางระหว่างแต่ละหน่วยพื้นที่ในระบบที่ทำการศึกษายู่ และเพื่อให้เป็นตัวแทนแสดงจุดต้นทาง – จุดปลายทาง ของการเดินทางภายในระบบ การจัดขนาดและจำนวนของพื้นที่ย่อยนั้นขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของแต่ละเมือง โดยใช้หลักการในการจัดแบ่งพื้นที่ย่อยดังนี้ คือ

- พื้นที่ซึ่งมีรูปแบบการใช้ที่ดินใกล้เคียงกัน
- พื้นที่มีแนวกันทำให้พื้นที่สองฝั่งของแนวกันแยกจากกันทางจราจร เช่น แนวคลอง ทางรถไฟ เป็นต้น
- แบ่งพื้นที่ตามแนวเขตการปกครอง เช่น เขตตำบล เขตอำเภอ เป็นต้น
- การจัดแบ่งพื้นที่ย่อย โดยใช้แผนที่โครงข่ายคมนาคม แผนที่แสดงลักษณะการใช้ที่ดิน และแผนที่แสดงแนวเขตการปกครอง จากนั้นจึงทำการแบ่งพื้นที่ย่อยตามหลักการที่กล่าวไว้ข้างต้น

จากการแบ่งพื้นที่ย่อยเพื่อการเก็บรวบรวมแบบสอบถามการเดินทางของครัวเรือนในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล สามารถกำหนดพื้นที่ย่อยได้เป็น 48 พื้นที่ย่อย ซึ่งสามารถจำแนกเพื่อหาจำนวนประเภทของอาคารได้ทั้งสิ้น 11,728 หลัง ซึ่งจำแนกตามประเภทของอาคาร ได้แก่ บ้านเดี่ยว บ้านแฝด ตึกแถว ห้องแถว อาคารพักอาศัย และอาคารประเภทอื่นๆ เป็นต้น โดยประเภทอาคารที่มีอยู่ในเขตผังเมืองรวมสตูลมากที่สุด ได้แก่ อาคารประเภทบ้านเดี่ยว จำนวนทั้งสิ้น 6,749 หลัง รองลงมาคือ อาคารประเภทตึกแถว จำนวนทั้งสิ้น 2,389 หลัง รองลงมาคือ อาคารประเภทอื่นๆ จำนวนทั้งสิ้น 1,663 หลัง โดยสามารถจำแนกจำนวนอาคารแต่ละประเภทได้ดังตารางที่ 6.5-1

ตารางที่ 6.5-1 จำนวนอาคารจำแนกตามประเภทในเขตผังเมืองรวมสตูล

ประเภทอาคาร	จำนวน (หลัง)	ร้อยละ
บ้านเดี่ยว/อาคารเดี่ยว	6,749	57.55
บ้านแฝด	234	2.00
ทาว์นเฮาส์	252	2.15
ห้องแถว	169	1.44
ตึกแถว	2,389	20.37
อาคารพักอาศัย	272	2.32
อาคารประเภทอื่นๆ	1,663	14.18
รวม	11,728	100.00

หมายเหตุ : อาคารประเภทที่พักอาศัย มีจำนวนห้องพักทั้งสิ้น 5,174 หลัง

จากการคำนวณด้วยเครื่องมือทางภูมิศาสตร์สารสนเทศ พ.ศ. 2552

ลักษณะของการแบ่งพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลออกเป็นพื้นที่ย่อย โดยให้มีขนาดและจำนวนที่เหมาะสมต่อการวิเคราะห์ทางจราจร ซึ่งวัตถุประสงค์ของการจัดแบ่งพื้นที่ผังเมืองรวมออกเป็นพื้นที่ย่อย คือ การวิเคราะห์รูปแบบและปริมาณการเดินทางระหว่างแต่ละพื้นที่ย่อยที่ได้ทำการจำแนก และเพื่อเป็นตัวแทนแสดงจุดต้นทาง – จุดปลายทางของการเดินทางภายในระบบ การแบ่งพื้นที่ย่อยในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูลจำนวน 48 พื้นที่ย่อย ซึ่งอยู่ในเขตผังเมืองรวม ดังแสดงในรูปที่ 6.5-1 ซึ่งมีการจัดพื้นที่ย่อยดังนี้ คือ

1. การจำแนกตามลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความคล้ายคลึงกันหรือเป็นไปในทิศทางเดียวกัน
2. พื้นที่ที่มีแนวกันซึ่งแบ่งแยกพื้นที่ออกจากกันด้วยทางจราจร เช่น แนวคลอง แนวถนน
3. จัดแบ่งพื้นที่ตามแนวเขตการปกครอง เช่น เขตตำบล เขตอำเภอ เป็นต้น



รูปที่ 6.5-1 ลักษณะการกำหนดพื้นที่ย่อยในการสำรวจข้อมูลการเดินทาง เขตผังเมืองรวมเมืองสตูล

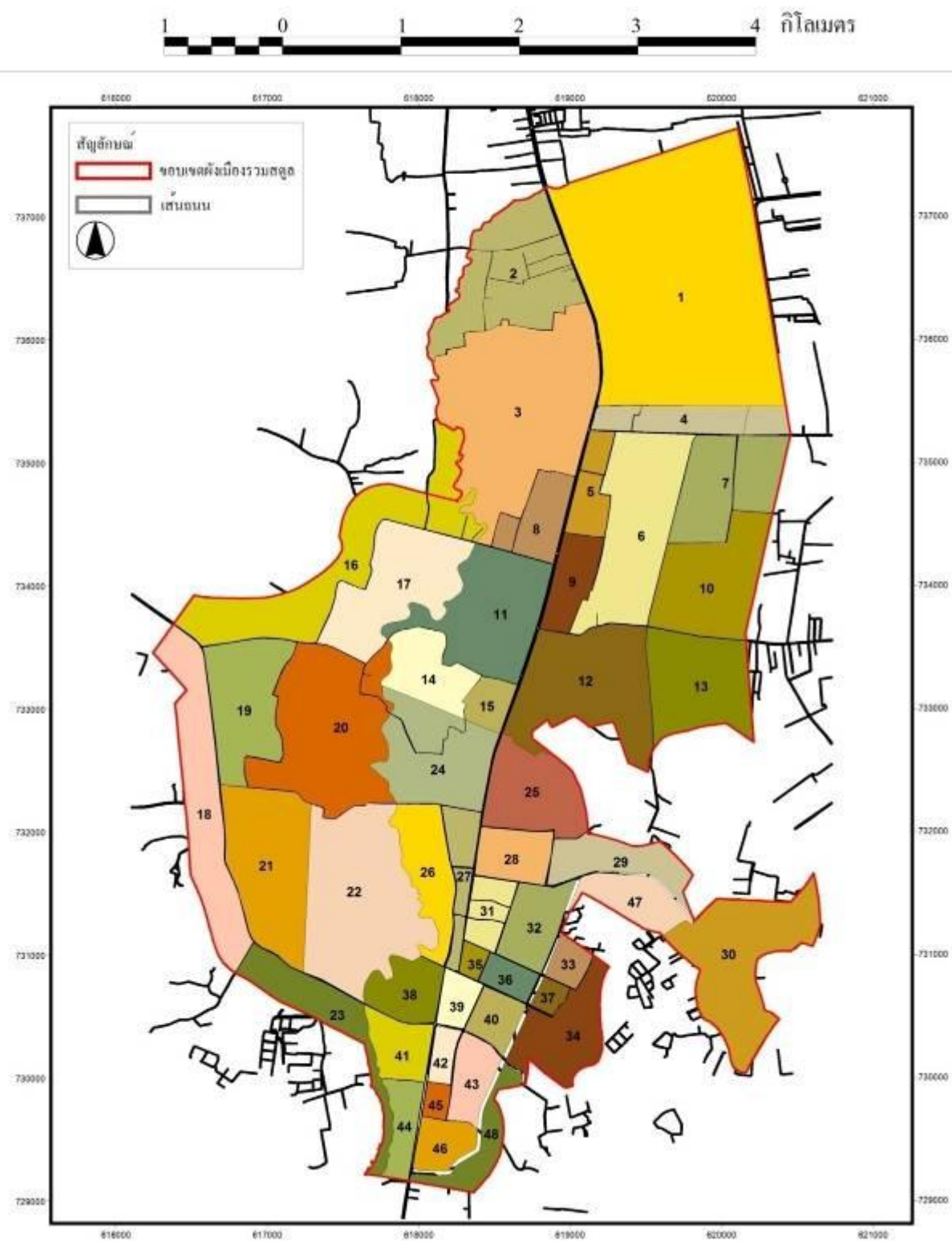
โดยการแบ่งกลุ่มการเดินทางออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่กลุ่มการเดินทางที่อยู่ในเขตผังเมืองรวม และกลุ่มการเดินทางที่อยู่นอกเขตผังเมืองรวม ซึ่งการแบ่งพื้นที่ย่อยในเขตผังเมืองรวม มีการดำเนินการดังนี้

ชั้นที่ 1 ขอบเขตผังเมืองรวมสตูล จังหวัดสตูล

ชั้นที่ 2 จำแนกเขตตามการปกครอง โดยจำแนกออกได้เป็น 3 ตำบลได้แก่ ตำบลคลองซูด ตำบลควนขัน และตำบลพิมาน

ชั้นที่ 3 จำแนกพื้นที่ย่อยตามขอบเขตถนนและโครงข่ายที่แบ่งแยกพื้นที่ออกเป็นพื้นที่ย่อยอย่างชัดเจนตามเขตการปกครองระดับตำบลออกได้เป็นทั้งสิ้น 48 พื้นที่ย่อยซึ่งสามารถจำแนกจำนวนพื้นที่ย่อยในแต่ละเขตการปกครองได้ดังนี้

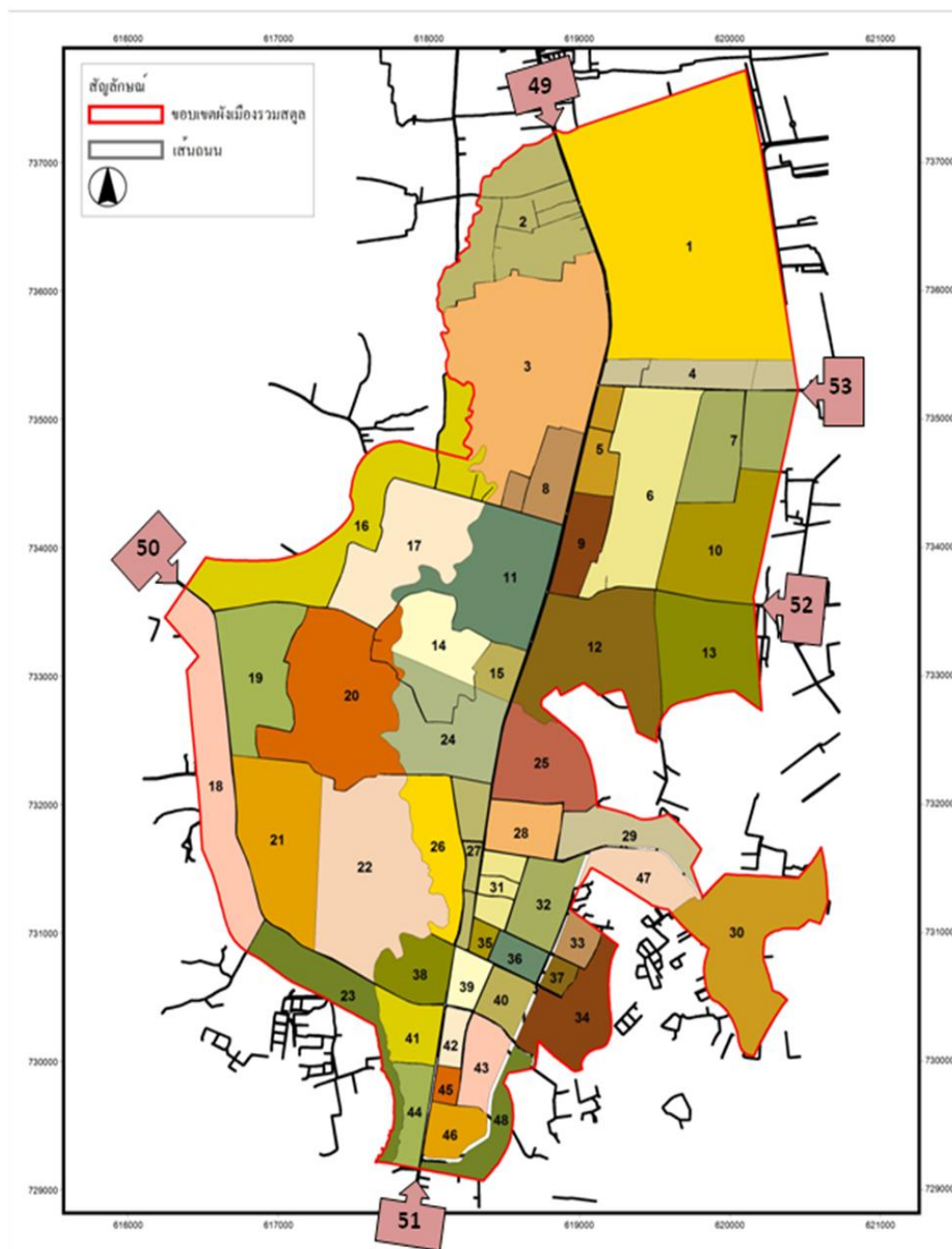
พื้นที่ตำบลคลองซูด	จำแนกได้ทั้งสิ้น	15	พื้นที่ย่อย
พื้นที่ตำบลควนขัน	จำแนกได้ทั้งสิ้น	8	พื้นที่ย่อย
พื้นที่ตำบลพิมาน	จำแนกได้ทั้งสิ้น	25	พื้นที่ย่อย



รูปที่ 6.5-2 แผนที่จำแนกพื้นที่ย่อยในเขตผังเมืองรวม

สำหรับการแบ่งพื้นที่ย่อยนอกเขตผังเมืองรวมประกอบด้วยจำนวน 5 พื้นที่ย่อย ดังนี้

พื้นที่ย่อย	ตำแหน่ง
49	มาจากถนนสาย 406 ด้านทิศเหนือ (จากท่ารถไฟใหญ่)
50	มาจากถนนสาย 4051 ด้านทิศตะวันตก (จากท่าเรือเจ๊ะบิลัง)
51	มาจากถนนสาย 406 ด้านทิศใต้ (จากท่าเรือตำมะลัง)
52	มาจากถนนสายบ้านแม่เงาะ ด้านทิศตะวันออก จากนอกเขตผังเมืองรวม
53	มาจากถนนสาย สด.3016 (ทางหลวงชนบท) ด้านทิศตะวันออกของเมือง จากนอกเขตผังเมืองรวม



รูปที่ 6.5-3 แผนที่จำแนกพื้นที่ย่อยนอกเขตผังเมืองรวม

- โดยการสัมภาษณ์ริมถนน

ในการสำรวจข้อมูลการเดินทางโดยวิธีการสัมภาษณ์ ณ ริมถนนจะดำเนินการสำรวจพร้อมกับการนับปริมาณจราจรแบบแยกประเภท ซึ่งดำเนินการเก็บข้อมูลจำนวน 3 จุดสำรวจ ได้แก่

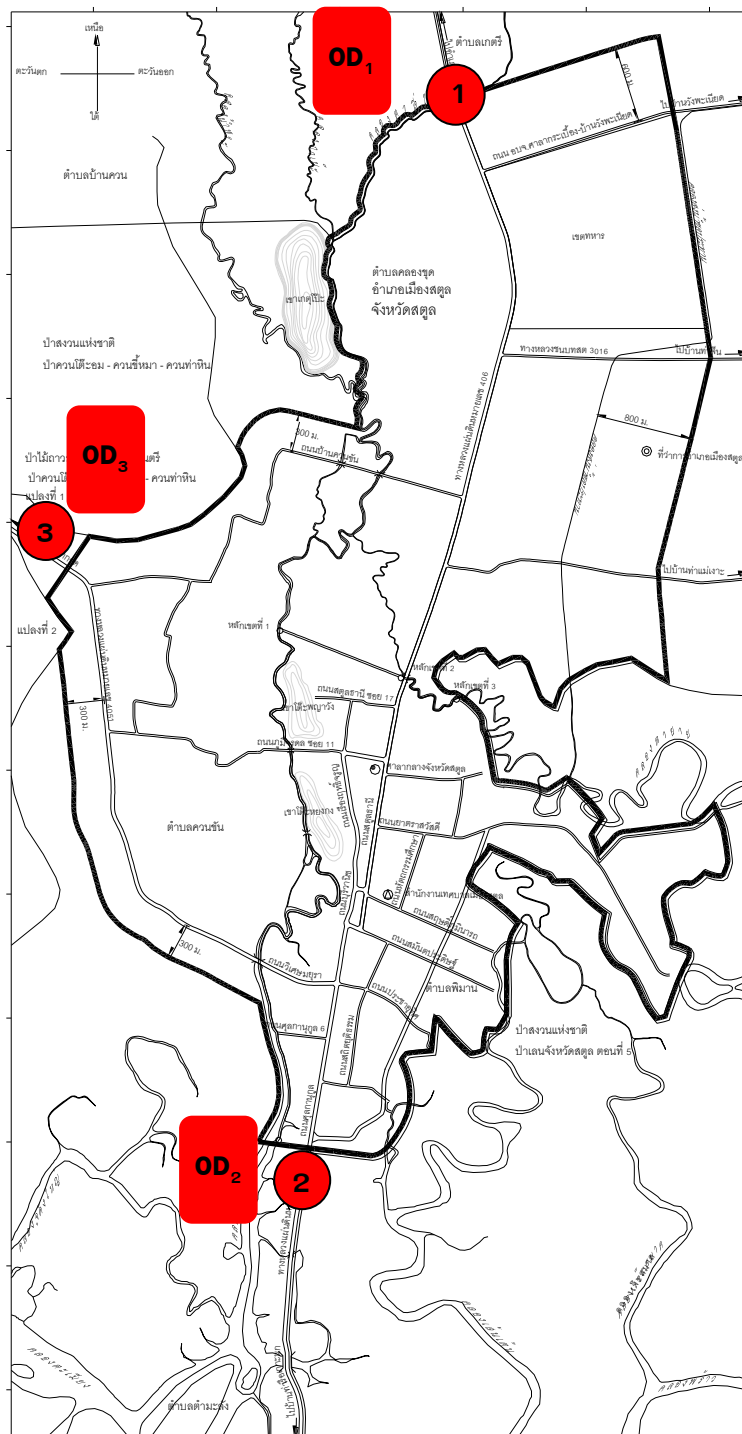
จุดที่ 1 บริเวณถนนทางหลวงหมายเลข 406 (ทางไปอำเภอลาดใหญ่)

จุดที่ 2 บริเวณทางหลวงหมายเลข 406 (ทางไปท่าเรือตำมะลัง)

จุดที่ 3 บริเวณทางหลวงหมายเลข 4051 (ทางไปท่าเรือเจ๊ะบิลัง)



รูปที่ 6.5-4 แสดงการเก็บข้อมูลการสัมภาษณ์ริมถนน (Roadside Interview Survey) ในจังหวัดสตูล



การศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จังหวัดสตูล

6.6 การรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของจังหวัดสตูล

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุระหว่างกรมทางหลวงและสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่เกิดขึ้นในจังหวัดสตูล พบว่า ในปี พ.ศ.2552 มีอุบัติเหตุจราจรจากข้อมูลสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่ได้รับแจ้งทั้งสิ้น 562 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 66 ราย บาดเจ็บสาหัส 670 ราย ส่วนมีอุบัติเหตุจราจรจากข้อมูลกรมทางหลวงที่ได้รับแจ้งทั้งสิ้น 17 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 4 ราย บาดเจ็บสาหัส 17 ราย พร้อมทั้งข้อมูลอุบัติเหตุของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประจำปี 2552 ของจังหวัดสตูล ที่จำแนกอัตราต่อประชากร 100,000 คน อัตราต่อยานพาหนะจดทะเบียน 10,000 คัน อัตราต่อปริมาณการเดินทาง 100 ล้านคน-กิโลเมตร ดังแสดงในตารางที่ 6.6-1 และตารางที่ 6.6-2

ตารางที่ 6.6-1 อุบัติเหตุระหว่างกรมทางหลวงและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จังหวัดปี 2552

จังหวัด	กรมทางหลวง			สำนักงานตำรวจแห่งชาติ		
	อุบัติเหตุ(%)	คนบาดเจ็บ(%)	คนตาย(%)	อุบัติเหตุ	คนตาย	คนบาดเจ็บ
สตูล	22 (3.9)	2 (3.0)	10 (1.5)	562	66	670

ที่มา: สำนักงานอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง

ตารางที่ 6.6-2 อุบัติเหตุของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประจำปี 2552 จังหวัดสตูล

จังหวัด	อุบัติเหตุปี 2552			อัตราต่อประชากร 100,000 คน			อัตราต่อยานพาหนะ จดทะเบียน 10,000 คัน			ค่าคำนวณ ลำดับ ความสำคัญ
	อุบัติเหตุ	คนตาย	คน บาดเจ็บ	อุบัติเหตุ	คนตาย	คน บาดเจ็บ	อุบัติเหตุ	คนตาย	คน บาดเจ็บ	
สตูล	562	66	670	191.74	22.52	228.59	50.30	5.91	59.97	149.19

ที่มา: สำนักงานอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง

6.7 การจัดทำฐานข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร

ในการจัดทำฐานข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดสตูล ได้ดำเนินการทบทวนรูปแบบและโครงสร้างฐานข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งภายใต้โครงการศึกษาจัดทำแผนบูรณาการเพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายด้านการขนส่งและจราจรภาคตะวันออกเฉียเหนือ (กลุ่มที่ 2) จังหวัดมุกดาหาร นครพนม และสกลนคร โดยศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยขอนแก่น เมื่อปี พ.ศ.2552 ได้มีการศึกษาและแบ่งกลุ่มข้อมูลที่เป็นต่อการจัดการด้านการขนส่งและจราจรในอนาคตไว้ทั้งสิ้น 8 กลุ่ม คือ

- 1) **ข้อมูลด้านสภาพภูมิศาสตร์** ประกอบด้วยข้อมูล เขตการปกครองระดับจังหวัด อำเภอ ตำบล ที่ตั้งและเขตการปกครอง ขอบเขตเทศบาล ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ข้อมูลลักษณะภูมิประเทศ ข้อมูลด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น
- 2) **ข้อมูลด้านประชากรและแรงงาน** ประกอบด้วยข้อมูล ประชากรทะเบียนราษฎร ประชากรตามสำมะโน ภาวะการทำงานของประชากร แรงงานต่างด้าว เป็นต้น
- 3) **ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม** ประกอบด้วยข้อมูล โครงสร้างทางเศรษฐกิจรายสาขาการผลิตที่สำคัญของจังหวัดและกลุ่มจังหวัดและอนุภาค ข้อมูลสถานการณ์เศรษฐกิจในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา

การคาดประมาณแนวโน้มทางเศรษฐกิจของพื้นที่ในอนาคต โดยภาพรวมในระดับจังหวัด กลุ่มจังหวัด และอนุภาค เป็นต้น

- 4) **ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินของจังหวัดและกลุ่มจังหวัด**
- 5) **ข้อมูลด้านระบบเมืองและการตั้งถิ่นฐานของชุมชน**
- 6) **ข้อมูลด้านคมนาคมขนส่งและจราจร** ประกอบด้วยข้อมูล สภาพและปริมาณการจราจรและขนส่งของ จังหวัดและกลุ่มจังหวัด ทั้งข้อมูลในอดีต สภาพปัจจุบัน การเปลี่ยนแปลง แนวโน้มและทิศทางการเติบโต ที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่และการคาดการณ์ความต้องการการขนส่งและการเดินทางในอนาคต ประกอบด้วย การขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางรถไฟ ทางอากาศ ระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ รวมถึงการขนส่งสินค้าชายแดน เป็นต้น
- 7) **ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว** ประกอบด้วยข้อมูล ตำแหน่งที่ตั้งของสถานที่ท่องเที่ยวภายในกลุ่มจังหวัด ข้อมูลพื้นฐานทั่วไป สถิติจำนวนนักท่องเที่ยว รายได้จากการท่องเที่ยว โครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยง แหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น
- 8) **ข้อมูลผู้ใช้ระบบผู้ใช้ระบบสารสนเทศ** ประกอบด้วยข้อมูล การบริหารจัดการฐานข้อมูล ข้อมูลความมั่นคงระบบ ข้อมูลผู้ใช้ระบบ รวมถึงข้อมูลในการตรวจสอบความถูกต้องของผู้มีสิทธิเข้าสู่ระบบ และระดับความลึกของข้อมูลที่ใช้ระบบแต่ละคนมีสิทธิเข้าถึง เป็นต้น

ทั้งนี้เพื่อให้โครงสร้างระบบฐานข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดสตูลได้มีความสอดคล้องกับระบบฐานข้อมูลเดิมที่ทาง สนข. ได้ทำการศึกษาและพัฒนาไว้ก่อนหน้านี้ และสามารถนำไปรวมกับฐานข้อมูลที่มีอยู่เพื่อประโยชน์ในการวางแผนโดยรวมของประเทศ ดังนั้นการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคจังหวัดสตูลจะประยุกต์ใช้โปรแกรมฐานข้อมูลของ สนข. ในการจัดเก็บฐานข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรของจังหวัดสตูล เพื่อส่งมอบให้กับ สนข. เมื่อสิ้นสุดโครงการ ซึ่งลักษณะโปรแกรมฐานข้อมูลดังกล่าวเป็นการพัฒนาและประยุกต์ใช้โปรแกรม MySQL ผ่านระบบ Intranet ภายใน สนข.

6.8 สรุปข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร

การสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร สามารถสรุปผลผลการสำรวจ ได้ดังนี้

- การสำรวจลักษณะทางกายภาพของถนนในเขตพื้นที่ศึกษา ซึ่งสภาพผิวจราจรส่วนใหญ่ของจังหวัดสตูล มีสภาพที่ค่อนข้างสมบูรณ์ ผิวจราจรส่วนใหญ่เป็นผิวจราจรแบบแอสฟัลติกคอนกรีต สำหรับหรับถนนและซอยสายหลัก แต่สำหรับซอยขนาดเล็กจะมีผิวจราจรแบบคอนกรีต การจราจรขังทางของถนนในจังหวัดสตูลสามารถอดได้ทั้งสองข้างทาง บางถนนมีการจำกัดการจอดแบบวันคู่และวันคี่
- การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน ผลการสำรวจ พบว่า ถนนส่วนใหญ่ของจังหวัดสตูลมีอัตราส่วน V/C ระหว่าง 0.20 - 0.55 (ระดับการให้บริการระดับ A) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าถนนส่วนใหญ่ยังสามารถรองรับปริมาณจราจรได้อีกมาก สำหรับบริเวณช่วงถนนที่มีค่า V/C สูงสุดนั้นเกิดขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนเข้าบนช่วงถนนสตูลธานี ซึ่งมีค่า V/C เท่ากับ 0.52 เทียบเป็นระดับการให้บริการระดับ
- การสำรวจปริมาณจราจร ความล่าช้า และจหนะสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก ซึ่งผลจากการสำรวจปริมาณจราจรที่ทางแยกในพื้นที่เขตผังเมืองรวมสตูล พบว่า ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ปริมาณจราจรจะสูงที่บริเวณทางแยกหลักโดยเฉพาะทางแยกในเขตนอกเมืองตามแนวถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 และในเขตเมืองที่มีถนนสตูลธานีตัดผ่านจะมีปริมาณจราจรค่อนข้างสูง เนื่องจากเป็นถนนสายหลักเข้าสู่ภายในเขตเทศบาลเมืองสตูล เช่น บริเวณทางแยกถนนสตูลธานีตัดกับถนนเขาจีน

- การสำรวจความเร็วเฉลี่ยของยานพาหนะ ผลการสำรวจ พบว่า ความเร็วเฉลี่ยในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00 น.-09.00 น.) และในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (15.00 น.-18.00 น.) มีผลใกล้เคียงกัน โดยถนนนอกเมืองส่วนใหญ่มีค่าสูงกว่า 50 กม./ชม. ส่วนถนนในเมืองส่วนใหญ่มีความเร็วเฉลี่ยระหว่าง 30-49 กม./ชม. (ระดับการให้บริการอยู่ระหว่าง C ถึงระดับ B) ซึ่งเป็นเกณฑ์ที่ยอมรับได้สำหรับถนนในเมือง และมีบางช่วงของถนนที่ความเร็วค่อนข้างต่ำ โดยมีความเร็วต่ำกว่า 20-29 กม./ชม. (ระดับการให้บริการระดับ D) โดยเฉพาะช่วงตลาดสดเทศบาลเมืองสตูล และบริเวณเขตโรงเรียนในช่วงเวลาเช้าเรียนและเลิกเรียน ซึ่งเป็นช่วงถนนระยะทางสั้นๆ ที่มีลักษณะถนนเป็นคอคอดและแคบ จึงทำให้ใช้ความเร็วค่อนข้างต่ำ
- การสำรวจข้อมูลการเดินทาง ประกอบด้วยการสำรวจข้อมูลโดยวิธีการสัมภาษณ์ครัวเรือน จำนวน 1,000 ตัวอย่าง โดยแบ่งพื้นที่ย่อยออกเป็น 48 พื้นที่ย่อยในเขตผังเมืองรวม และนอกเขตผังเมืองรวมอีกจำนวน 5 พื้นที่ย่อย และการสำรวจสัมภาษณ์รถโดยสารดำเนินการสัมภาษณ์บนถนนสายหลักที่เข้าสู่เมืองสตูลจำนวน 3 เส้นทาง ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 406 จากอำเภอหาดใหญ่ ทางหลวงหมายเลข 406 จากท่าเรือท่ามะลิ และทางหลวงหมายเลข 4051 จากท่าเรือเจ๊ะบิลัง ผลการสำรวจพบว่ามีปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 406 มากที่สุดในทิศทางที่มาจากอำเภอหาดใหญ่
- ข้อมูลอุบัติเหตุด้านการขนส่งและจราจร ส่วนใหญ่ได้รับความอนุเคราะห์จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมทางหลวง ซึ่งสถิติข้อมูลอุบัติเหตุที่ได้จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะมีข้อมูลมากกว่า เนื่องจากมีการเก็บข้อมูลทั้งจากถนนทางหลวง ถนนทางหลวงชนบท ถนนขององค์การปกครองท้องถิ่น
- การจัดทำฐานข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรของจังหวัดสตูลจะประยุกต์ใช้โปรแกรมฐานข้อมูลของ สนช. โดยการพัฒนาและประยุกต์ใช้โปรแกรม MySQL ผ่านระบบ Intranet ภายใน สนช.

บทที่ 7

สภาพปัญหาการขนส่งและจราจร
และแนวทางการแก้ไขปัญหา

บทที่ 7

สภาพปัญหาการขนส่งและจราจรและแนวทางการแก้ไขปัญหา

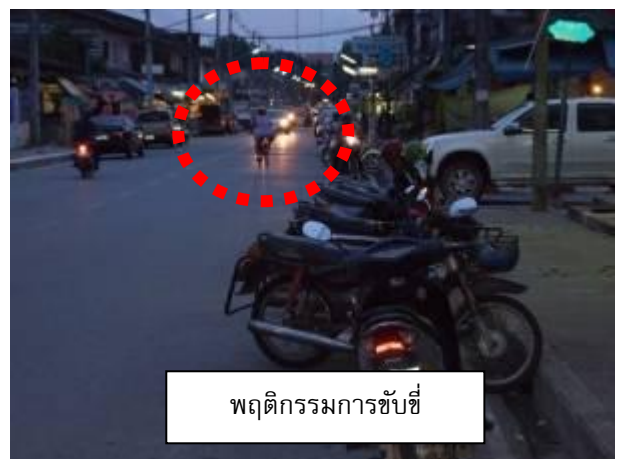
7.1 ภาพรวมของปัญหาการขนส่งและจราจรในพื้นที่

สภาพการจราจรในพื้นที่เขตเมืองยังไม่มีปัญหาการจราจรติดขัดอย่างรุนแรง นอกจากในเวลาเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วนเย็น โดยเฉพาะบริเวณสถานศึกษาต่างๆ ที่อยู่ริมถนน นอกจากนี้บนถนนสายหลักของเมือง คือถนนสตูลธานี บริเวณทางแยกหลักและจุดกลับรถจำนวน 17 จุด จะมีปัญหาความไม่สะดวกในการเดินทาง เนื่องจากระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรและสภาพทางกายภาพ ของจุดกลับรถไม่เหมาะสมทำให้มีแถวคอยที่ทางแยกและที่บริเวณจุดกลับรถ รถที่รอกลับรถจะกีดขวางการจราจรบนถนน การใช้ประโยชน์ที่ดินมีการตั้งถิ่นฐานเป็นแนวยาวเหนือ-ใต้ตามแนวถนนสตูลธานี ซึ่งเป็นถนนสายหลัก มีชุมชนอยู่ทางตอนใต้ของเมือง ซึ่งเป็นที่ตั้งของศาลากลางจังหวัดเทศบาลและย่านการค้าหลัก การกระจายตัวของจำนวนประชากรและครัวเรือนมีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ คือพื้นที่ที่มีประชากรค่อนข้างสูงนั้นอยู่บริเวณโดยรอบตลาดสดเทศบาล และตามชุมชนต่างๆ ได้แก่ ชุมชนศาลากันตง ชุมชนวัดชนาธิปเฉลิม

ระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดสตูลเป็นปัญหาที่จะต้องได้รับการแก้ไขให้มีการพัฒนาให้เป็นมาตรฐาน เนื่องจากในปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะของจังหวัดสตูลทั้งภายในและเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายนอกจังหวัดยังต้องได้รับการปรับปรุงทั้งคุณภาพและการให้บริการเพื่อให้เกิดความสะดวก ปลอดภัยในการเดินทางทั้งนี้เพื่อสร้างศักยภาพการพัฒนาให้กับจังหวัดทั้งด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว นอกจากนี้พบว่าบริเวณ จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ได้แก่ ถนนหน้าโรงเรียนบ้านคลองซุด แยกบ้านควน ถนนทางเข้าตลาดสดชุมชนวัดชนาธิปเฉลิม ซึ่งส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นเพราะผู้ขับขี่ขาดระเบียบวินัยจราจร และฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

จากสภาพปัญหาและจุดวิกฤตด้านการจราจรบนโครงข่ายถนนในจังหวัดสตูล ซึ่งได้จากการดำเนินการสำรวจข้อมูลสภาพปัญหาด้านการจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ปัญหาด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย ที่ส่งผลต่อการจราจร สามารถจำแนกปัญหาต่างๆ ด้านการจราจรที่เกิดขึ้นดังนี้

- ปัญหาการจราจรติดขัด
- ปัญหาความสับสนของการเดินทาง
- ปัญหาด้านพฤติกรรมรถซิ่งที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร
- ปัญหาความปลอดภัยของคนเดินเท้า
- ปัญหาจุดอันตรายบนโครงข่ายถนน
- ปัญหาความไม่เป็นระเบียบของการจอดรถ
- ปัญหาการเสื่อมสภาพของเครื่องหมายจราจร
- ปัญหาโครงข่ายถนนที่ขาดความต่อเนื่อง
- ปัญหาระบบการขนส่งสาธารณะ



รูปที่ 7.1-1 ตัวอย่างสภาพปัญหาในจังหวัดสตูล

7.2 ปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและแนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น

จากสภาพปัญหาและจุดวิกฤตด้านการจราจรในโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา โดยดำเนินการสำรวจข้อมูล และปัญหาด้านการจราจรที่เกิดขึ้น ปัญหาด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย ปัญหาที่กระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนน ความไม่สะดวกในการเดินทาง เพื่อนำมาใช้ในการวางแผนและวางมาตรการ นโยบายในการควบคุมและเป็นแนวทาง ในการแก้ไขปัญหาด้านการจราจรเฉพาะหน้าในเขตพื้นที่ศึกษา

จากการสำรวจและการเก็บข้อมูลเบื้องต้น รวมถึงการรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจากความคิดเห็นของภาคประชาชนในพื้นที่ ได้สรุปปัญหาและจุดที่ดำเนินการปรับปรุงในแผนงานระยะเร่งด่วนดังนี้

- ปัญหาการจราจรไม่เป็นระเบียบ
 - บริเวณถนนหัตถกรรมศึกษา
- ปัญหาจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง
 - บริเวณทางแยกเวียนจำ (ถ.ยาดราสวัสดิ์ ตัดกับ ถ.หัตถกรรมศึกษา)
 - บริเวณทางแยก ถ.เรืองฤทธิ์เจริญ ตัดกับ ถ.สตูลธานี 11
 - บริเวณทางแยก ถ.อภัยนุราชรำลึก ตัดกับ ถ.บุรีวานิช
 - บริเวณทางแยก ถ.อภัยนุราชรำลึก ตัดกับ ถ.สมันตประดิษฐ์
- ปัญหาจราจรติดขัดและสร้างความสับสนในการใช้เส้นทาง
 - บริเวณตลาดสดเทศบาลเมืองสตูล

รายละเอียดของสภาพปัญหาในแต่ละจุด และแนวทางการดำเนินการแก้ไขปรับปรุงในแผนงานเฉพาะหน้า และการจัดระบบการจราจรในระยะสั้นเร่งด่วน มีรายละเอียดดังนี้

7.2.1 ปัญหาการจราจรไม่เป็นระเบียบ

❖ บริเวณถนนหัตถกรรมศึกษา

- เป็นถนนที่มีการจราจรคับคั่ง เนื่องจากถนนหัตถกรรมศึกษาเป็นถนนเส้นหลักที่ผ่านหน้าโรงพยาบาลสตูล ทำให้มีรถเข้ามาใช้เส้นทางค่อนข้างมากทั้งวันธรรมดาและช่วงวันหยุด
- จำนวนพื้นที่จอดรถในโรงพยาบาลมีจำนวนไม่เพียงพอ ทำให้มีการจอดรถบนถนนบริเวณด้านหน้าโรงพยาบาลของผู้ที่มารับบริการโรงพยาบาล จึงทำให้พื้นที่ผิวจราจรบนถนนหัตถกรรมศึกษาไม่เพียงพอ เบื้องต้นทางเทศบาลจึงกำหนดจอดวันคู่และวันคี่ในการจอดรถ แต่ยังไม่มีการทาสีตีเส้นจราจรช่องจอดอย่างเป็นรูปธรรม
- ลักษณะการจอดรถของรถจักรยานยนต์และรถยนต์ มีการจอดรถปะปนกันซึ่งทำให้เกิดขวางช่องจราจรกันและทำให้พื้นที่จอดบนผิวจราจรไม่เพียงพอ
- จากการจอดรถในปัจจุบันทำให้เกิดปัญหาการขับขีที่ติดกระแสรถจราจรกัน โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ ซึ่งสามารถเลี้ยวและกลับรถได้ในทุกพื้นที่ของผิวจราจร
- ป้ายจราจรห้ามจอดวันคู่ และวันคี่ บางป้ายมีสภาพเลือนลาง ไม่พร้อมในการใช้งาน



รูปที่ 7.2-1 แสดงสภาพการจอดรถจักรยานยนต์ที่ไม่เป็นระเบียบ

แนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น

- ควรมีการทำสี่เหลี่ยมจราจรช่องจอดสำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดยจัดแบ่งพื้นที่การจอดให้เป็นระเบียบทั้งสองฝั่งของถนน
- ปรับเปลี่ยนป้ายบังคับการจอดรถวันคู่และวันคี่ใหม่ โดยรื้อถอนป้ายที่ชำรุด เลื่อนรางออก ติดตั้งป้ายจราจรใหม่ให้เป็นไปตามมาตรฐานวิศวกรรมจราจร
- ทาสีขอบคันทางบริเวณมุมทางแยกและทางเลี้ยวเพิ่มเติม เพื่อบังคับไม่ให้มีการจอดรถบริเวณดังกล่าว

7.2.2 ปัญหาจุดอันตรายบนโครงข่ายถนน

❖ แยกหน้าเรือนจำ (ถนนหัตถกรรมศึกษา ตัดกับ ถนนยาตราสวัสดิ์)

บริเวณทางแยกหน้าเรือนจำ ถนนยาตราสวัสดิ์ตัดกับถนนหัตถกรรมศึกษา มีลักษณะเป็นทางสามแยกและมีทางเข้าออกเรือนจำจังหวัดสตูลอยู่ตรงบริเวณทางแยก ทำให้เกิดเป็นสี่แยกเล็กๆซึ่งในช่วงโมงเร่งด่วนที่มีการจราจรคับคั่ง ถ้ามีรถเข้าออกเรือนจำจะส่งผลทำให้เกิดการติดขัดของกระแสจราจรบริเวณทางแยก และเกิดปัญหาการชนท้ายกัน



รูปที่ 7.2-2 แสดงการเลี้ยวตัดช่องจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บริเวณทางแยก และร่องระบายน้ำบริเวณทางแยกเป็นอุปสรรคในการสัญจร

แนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น

- ควรลดขนาดของภูมิทัศน์บริเวณมุมทางแยกหรือรถถอนออกไป เพื่อให้มีช่องว่างสำหรับเปิดเป็นทางเดินสำหรับคนเดินเท้า ลดปัญหาไม่ไห้คนเดินเท้าไปใช้ผิวจราจรสำหรับการสัญจร
- เพิ่มอุปกรณ์บังคับทิศทางจราจรบริเวณทางแยก เพื่อไม่ไห้รถใช้ช่องจราจรอื่นในการสัญจร โดยการเพิ่มวงกลมบริเวณทางแยก หรือเพิ่มเกาะบังคับเลี้ยวบริเวณทางแยก
- ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบบริเวณทางแยกในทุกทิศทางเพื่อเตือนผู้ขับขี่ให้เพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่ก่อนเข้าสู่ทางแยก

❖ แยก ถนนเรืองฤทธิ์เจริญ ตัดกับ ถนนสตูลธานี 11

บริเวณทางแยกถนนเรืองฤทธิ์เจริญตัดกับถนนสตูลธานี 11 มีลักษณะเป็นทางแยกที่เอียงกัน ทำให้ระยะการมองเห็นที่ทางแยกไม่เพียงพอ ถนนที่มาตัดกันมีลักษณะเป็นทางตรงทำไห้รถที่เข้าสู่ทางแยกใช้ความเร็วค่อนข้างสูง ส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการชนกันบ่อยครั้ง และถนนสตูลธานี 11 เป็นถนนที่ผ่านโรงเรียนพินานพิทยาสรรค์ ช่วงเวลาเช้าเรียนและเลิกเรียนจะมีรถที่มาใช้ทางร่วมทางแยกค่อนข้างมาก เบื้องต้นทางเทศบาลได้ดำเนินการติดตั้งเนินชะลอความเร็วไว้บนถนนสตูลธานี 11



รูปที่ 7.2-3 ลักษณะของทางแยกที่มีสภาพเยื้องกัน

บริเวณทางแยก มีสภาพของเส้นจราจรเลือนลาง เนินชะลอความเร็วมองเห็นไม่ชัดเจน และป้ายจราจรชำรุด ป้ายจราจรบางป้ายเลือนลาง สัญญาณไฟกระพริบชำรุด ทำให้การมองเห็นลักษณะของทางแยกของผู้ขับขี่มองเห็นมองเห็นทางแยกได้ไม่ชัดเจน

แนวทางการแก้ไขปัญหเบื้องต้น

- ควรทาสีตีเส้นจราจรใหม่บริเวณทางแยกเพื่อให้ผู้ขับขี่สังเกตเห็นช่องจราจรได้อย่างชัดเจน
- ควรดำเนินการติดตั้งเกาะชั่วคราวบริเวณทางแยกทั้ง 4 ทิศทาง เพื่อบังคับให้รถที่เข้าสู่ทางแยกลดความเร็วลงและไม่ให้ตัดช่องจราจรกันบริเวณทางแยก
- ปรับเปลี่ยนป้ายจราจรใหม่ โดยรื้อถอนป้ายจราจรที่ชำรุดออก ติดตั้งป้ายจราจรใหม่ให้สามารถมองเห็นได้ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน
- ซ่อมแซมสัญญาณไฟกระพริบชั่วคราวให้สามารถใช้งานได้ตามปกติ

❖ แยก ถนนอภัยนุราชรำลึก ตัดกับ ถนนบุรีวานิช

บริเวณทางแยกเชื่อมทางแยกของ ถนนอภัยนุราชรำลึก กับ ถนนบุรีวานิช อยู่ด้านหลังมัสยิดกลาง มีลักษณะเป็นทางสามแยก โดยที่ ถนนอภัยนุราชรำลึกเป็นถนนที่เดินทางเดียว ส่วนถนนบุรีวานิชมีการจัดการจราจรแบบเดินรถส่วนทางแต่มีเกาะกลางสำหรับแบ่งทิศทางจราจร รถที่มาจากถนนบุรีวานิชไม่สามารถที่จะเลี้ยวซ้ายเข้ามายังถนนอภัยนุราชรำลึกได้ จากการลงพื้นที่สำรวจปัญหาจราจร พบว่า มีการขับฝ่าฝืนกฎจราจรโดยที่ขับรถสวนทิศทางการจราจรจากถนนบุรีวานิชเลี้ยวซ้ายเข้าไปยังถนนอภัยนุราชรำลึก ซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย



รูปที่ 7.2-4 แสดงลักษณะของทางแยกและการขับชี่สวนทิศทางจราจร

แนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น

- ควรทำเครื่องหมายบนพื้นทางบนถนนอภัยนุราชรำลึก ให้เป็นเครื่องหมายบังคับเลี้ยวซ้าย เพื่อเตือนผู้ขับชี่
- ทำเกาะบังคับเลี้ยวชั่วคราวบริเวณทางแยกเพื่อป้องกันไม่ให้อรถที่มาจากถนนบุรีวานิชเลี้ยวซ้ายเข้าไปยังถนนอภัยนุราชรำลึกได้

❖ แยก ถนนอภัยนุราชรำลึก ตัดกับ ถนนสมันตประดิษฐ์

บริเวณทางแยกถนนอภัยนุราชรำลึกตัดกับถนนสมันตประดิษฐ์ มีลักษณะเป็นสี่แยก ถนนทั้งสองเส้นที่มาเชื่อมติดกันมีการจัดการจราจรแบบเดินรถทางเดียว ซึ่งรถที่มาจากถนนสมันตประดิษฐ์จะใช้ความเร็วค่อนข้างสูงเนื่องจากเป็นทางลงเนิน สำหรับรถที่มาจากถนนอภัยนุราชรำลึกที่เข้าสู่ทางแยก ทางเทศบาลได้ดำเนินการติดตั้งเนินชะลอความเร็วไปแล้ว แต่เนินชะลอความเร็วมีลักษณะที่ยังไม่ได้มาตรฐาน ทำให้อรถที่เข้าสู่ทางแยกไม่ได้ชะลอความเร็วเท่าที่ควร ส่งผลให้ทางแยกนี้เป็นจุดเสี่ยงอันตรายในการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง



รูปที่ 7.2-5 ลักษณะการจอดรถที่บดบังทางแยก

แนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

- ควรติดตั้งเนินชะลอความเร็วให้ตรงตามมาตรฐานเพื่อบังคับให้รถที่เข้าสู่ทางแยกลดความเร็วลง
- ทาสีตีเส้นจราจรเพิ่มเติมบริเวณทางแยกเพื่อให้ผู้ขับขี่สังเกตเห็นช่องจราจรและลักษณะของทางแยกได้ชัดเจนขึ้น
- ทำเครื่องหมายลูกศรบนพื้นทางบนถนนทั้งสองเส้นที่เข้าสู่ทางแยกเพื่อบ่งบอกทิศทางการจัดการจราจรก่อนเข้าสู่ทางแยก
- ติดตั้งป้ายเตือน Speed Hump
- ติดตั้งกระจกโค้งบริเวณทางแยกเพื่อให้รถสายหลักและสายรองสามารถมองเห็นรถจากทิศทางอื่นได้

7.2.3 ปัญหาการจราจรติดขัดและสร้างความสับสนในการใช้เส้นทาง

บริเวณตำแหน่งของตลาดสดเทศบาลเมืองสตูลอยู่ติดกับคลองน้ำ อยู่ทางด้านติดตะวันตกของเมือง มีถนน 2 สายหลักที่เข้าสู่ตลาดได้แก่ ถ.สมันตประดิษฐ์ และถ.ศิริสถิตย์ ลักษณะของการจัดการจราจรบริเวณตลาด มีการจัดการจราจรทั้งแบบเดินรถสวนทางกันและแบบเดินรถทางเดียว ปัญหาที่พบได้แก่ เส้นจราจรเลือนลาง ป้ายจราจรถูกบดบังจากร้านค้า ไม่มีลูกศรบอกทิศทางการจราจร พื้นที่จอดรถไม่เพียงพอ การจอดรถของผู้มาใช้บริการตลาดไม่เป็นระเบียบ



รูปที่ 7.2-6 เส้นจราจรบนผิวทางเลือนลาง



รูปที่ 7.2-7 แสดงลักษณะการจอดรถที่ไม่เป็นระเบียบ (จอดสลับกันระหว่างรถยนต์กับรถจักรยานยนต์)

แนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น

จากลักษณะของการจัดการจราจรบริเวณตลาดเทศบาล และปัญหาที่ตรวจพบ มีแนวทางในการจัดการสำหรับการแก้ไขปัญหาเบื้องต้นโดยใช้งบประมาณไม่มากดังนี้

- ทาสีตีเส้นจราจรใหม่ โดยเฉพาะเส้นแบ่งทิศจราจรเพื่อให้ผู้ใช้สามารถใช้อย่างถูกต้อง
- ทำเครื่องหมายลูกศรบนพื้นทางเพิ่มเติมเพื่อบอกทิศทางการเดินรถ เป็นการช่วยเสริมการมองเห็นให้กับผู้ใช้ที่ใช้เส้นทางในกรณีที่ป้ายจราจรถูกบดบัง หรือเพื่อให้เกิดความคล่องตัวของจราจรบริเวณตลาด
- จัดระเบียบช่องจอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์ใหม่เพื่อเพิ่มพื้นที่สำหรับการจอดรถ และลดปัญหาการจราจรติดขัด

สำหรับขั้นตอนการแก้ไขปัญหาและแบบรายละเอียดเบื้องต้นสามารถดูได้จากรายงาน แนวทางการแก้ไข ปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบการจราจรระยะสั้นเร่งด่วน

7.3 ปัญหาความไม่สะดวกสำหรับคนเดินเท้าและแนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น

ในพื้นที่เมืองสตูลจะพบปัญหาเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้าและทางจักรยาน ซึ่งถนนไม่มีการรองรับการใช้รถจักรยาน และทางเดินเท้า โดยทางข้ามไม่สามารถอำนวยความสะดวกและความสะดวกสำหรับคนเดินเท้าได้โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับผู้พิการ



รูปที่ 7.3-1 บริเวณทางแยกไม่มีเส้นจราจรทางข้ามสำหรับคนเดินเท้า



รูปที่ 7.3-2 ทางเดินเท้าไม่สามารถรองรับผู้พิการ และไม่อำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้า



รูปที่ 7.3-3 แสดงทางเท้าถูกใช้เป็นพื้นที่ปลูกต้นไม้แทน

แนวทางแก้ไขปัญหเบื้องต้น

- ปรับปรุงและจัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานสำหรับการข้ามถนน ในบริเวณที่มีคนเดินเท้าจำนวนมาก โดยเฉพาะบริเวณสถานศึกษา ตลาด
- ขอความร่วมมือจากอาคาร ร้านค้า และบ้านเรือนไม่ให้รูก้ำทางเท้าและกีดขวางการจราจร
- ขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการเคลื่อนย้ายสาธารณูปโภคที่กีดขวางทางเท้าและการจราจร
- เพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายควบคุมดูแลการรูก้ำทางเท้า
- ออกแบบ ก่อสร้างและปรับปรุงโครงข่ายทางเท้าให้มีความกว้างที่เหมาะสม และจัดให้มีระบบเชื่อมต่อกันอย่างต่อเนื่องตามแนวนอนซึ่งเป็นเส้นทางคนเดินเท้าหลัก
- ปรับปรุงบริเวณทางม้าลายให้มีความชัดเจน พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือน

7.4 ปัญหาด้านความไม่เป็นระเบียบในการจอดรถและแนวทางการแก้ไขปัญหเบื้องต้น

- ถนนบางเส้นเป็นถนนที่มีการจราจรคับคั่ง เช่น ถนนหัตถกรรมศึกษาเป็นถนนเส้นหลักที่ผ่านหน้าโรงพยาบาลสตูล ทำให้มีรถเข้ามาใช้เส้นทางค่อนข้างมากทั้งวันธรรมดาและช่วงวันหยุด จำนวนพื้นที่จอดรถในโรงพยาบาลจำนวนไม่เพียงพอ ทำให้มีการจอดรถบริเวณด้านหน้าโรงพยาบาลสำหรับผู้มาใช้บริการโรงพยาบาล จึงทำให้พื้นที่ผิวจราจรบนถนนหัตถกรรมศึกษาไม่เพียงพอ ทางเทศบาลจึงกำหนดจอดวันคู่และวันคี่ในการจอดรถ แต่ไม่มีการทาสีตีเส้นจราจรสำหรับช่องจอด
- ลักษณะการจอดรถของรถจักรยานยนต์และรถยนต์ มีการจอดรถปะปนกันซึ่งทำให้เกิดขวางช่องจราจร และทำให้พื้นที่จอดบนผิวจราจรไม่เพียงพอ
- จากการจอดรถในปัจจุบันทำให้เกิดปัญหาการขับขีที่ตัดกระแสจราจรกัน โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ซึ่งสามารถเลี้ยวและกลับรถได้ในทุกพื้นที่ของผิวจราจร
- ป้ายจราจรห้ามจอดวันคู่ และวันคี่ บางป้ายมีสภาพเสื่อมสภาพ ไม่พร้อมในการใช้งาน ทำให้ผู้ขับขีไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน จึงไม่สนใจปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นต้น



รูปที่ 7.4-1 แสดงสภาพการจอดรถจักรยานยนต์ที่ไม่เป็นระเบียบ



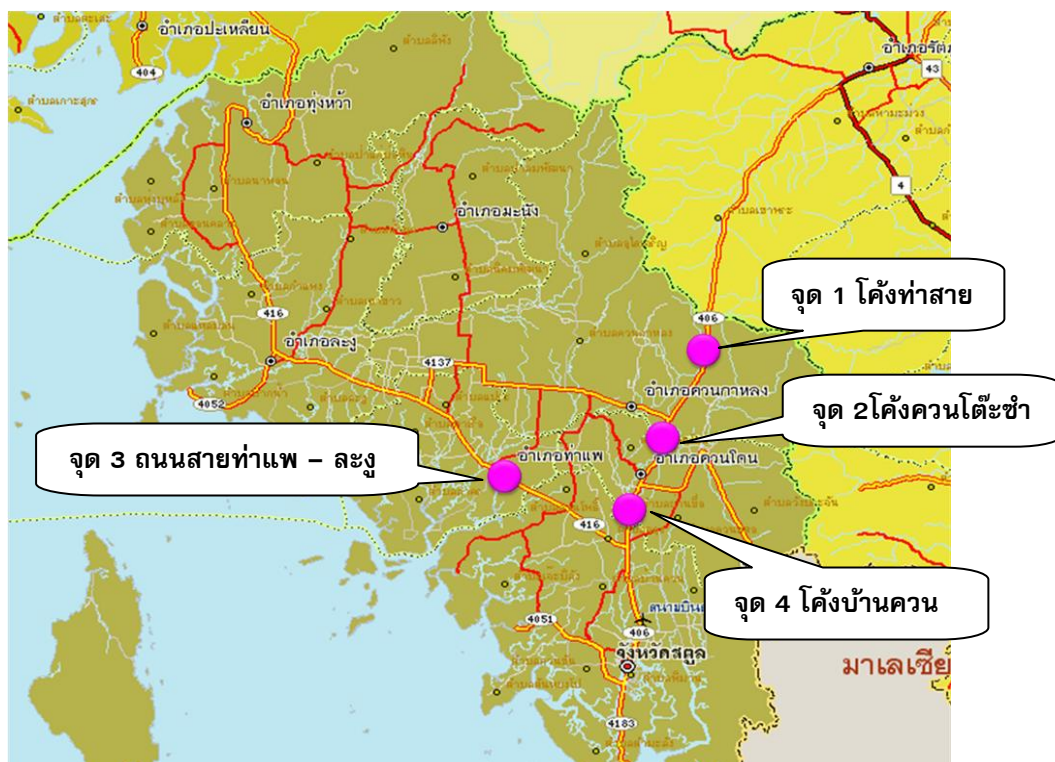
รูปที่ 7.4-2 แสดงการจอดรถที่ไม่เอื้อประโยชน์ต่อกัน

แนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น

- ควรมีการทำสี่เหลี่ยมจราจรช่องจอดสำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดยจัดแบ่งพื้นที่การจอดให้เป็นระเบียบทั้งสองฝั่งของถนน
- ปรับเปลี่ยนป้ายบังคับการจราจรวันคู่และวันคี่ใหม่ โดยรื้อถอนป้ายที่ชำรุด เลื่อนรางออก ติดตั้งป้ายจราจรใหม่ให้เป็นไปตามมาตรฐานวิศวกรรมจราจร
- ทาสีขอบคันทางบริเวณมุมทางแยกและทางเลี้ยวเพิ่มเติม เพื่อบังคับไม่ให้มีการจอดรถบริเวณทางแยก
- มีการประชาสัมพันธ์กับประชาชนรับรู้ถึงปัญหาการจราจรที่ไม่เป็นระเบียบ และรณรงค์ให้ขอความร่วมมือให้มีการจอดรถตามช่องจอดที่กำหนดไว้
- ขอความร่วมมือกับทางร้านค้าและบ้านเรือนที่อยู่ด้านข้างทั้งสองฝั่งถนน ไม่ให้วางแทนโครงเหล็กที่รองรับชั้นบ้านวางไว้ข้างขอบทาง โดยให้เก็บเข้าบ้านทุกครั้งหลังจากการใช้งานเสร็จเพื่อเพิ่มพื้นที่สำหรับการจอดรถบนถนน
- เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีการออกมาควบคุมตามช่วงเวลา เช่น เช้า กลางวัน และเย็น อาจจะมีการปักเตือนในช่วงแรก หรืออาจจะมีการล้อคล้อถ้าไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

7.5 ปัญหาจุดอันตรายบนโครงข่ายถนนและแนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุด้านการจราจรบนโครงข่ายถนนในจังหวัดสตูล จำแนกพื้นที่ในการศึกษาด้านอุบัติเหตุจราจรแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ พื้นที่เกิดอุบัติเหตุนอกเขตผังเมืองรวม และพื้นที่เกิดอุบัติเหตุในเขตผังเมืองรวม โดยได้รับข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งจากเทศบาลเมืองสตูล เทศบาลคลองขุด สถานีตำรวจภูธรเมืองสตูล แขวงทางหลวงเมืองสตูล โดยการจำแนกพื้นที่จุดอันตรายมีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 7.5-1 แสดงจุดอันตรายนอกเขตผังเมืองรวม

7.5.1 จุดอันตรายนอกเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล

จากข้อมูลของสถานีตำรวจจราจรจังหวัดสตูล พบว่า ได้กำหนดจุดเสี่ยงที่อยู่นอกเขตผังเมืองรวมจำนวน 4 จุดอันตราย และได้ดำเนินการแก้ไขเบื้องต้น ดังนี้

จุดที่ 1 บริเวณโค้งท่าสาย 3 โค้ง ตำบลทุ่งนุ้ย อำเภอควนกาหลง ได้กำหนดจุดนี้เป็นจุดเสี่ยงเนื่องจากได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง โดยในเบื้องต้นได้มีการประสานงานของงบประมาณสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสตูล องค์การบริหารปกครองส่วนท้องถิ่น มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ ให้รู้ว่าบริเวณนี้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วในการขับขี่ และขับรถด้วยความไม่ประมาท ประชาสัมพันธ์ทางสื่อต่างๆ เช่นเสียงตามสาย วิทยุชุมชน ติดตั้งป้ายเตือนต่างๆ

จุดที่ 2 บริเวณโค้งควนโต๊ะชา เขตรอยต่ออำเภอควนกาหลงกับอำเภอควนโดน โรงเรียนปอนาะ ตะลุน สะพานลอย สาเหตุเนื่องจากเป็นทางโค้งลาดชัน และมีจุดกักรถ และมีรถบรรทุกทุกผลผลิตผลการเกษตรวิ่งเข้า-ออก ประจำ และบริเวณดังกล่าวมีจุดกักรถเป็นจำนวนมาก เบื้องต้นได้ดำเนินการติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้รู้ว่าบริเวณนี้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ขอความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องช่วยประชาสัมพันธ์การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ติดป้ายเตือนให้ลดความเร็วเมื่อใกล้ถึงจุดทางโค้ง

จุดที่ 3 บริเวณถนนสายท่าแพ - ละงู ในเขตตลาดท่าแพ ได้กำหนดจุดนี้เป็นจุดเสี่ยงเนื่องจากเกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง สภาพถนนเป็น 4 ช่องทางจราจร ไม่มีเกาะกลางถนนถาวร (แต่มีลักษณะเป็นเกาะสี่แทน) รถส่วนใหญ่ใช้ความเร็วสูงประกอบกับรถที่ออกจากซอย หรือจุดตัดจะเลี้ยวตัดหน้ากระชั้นชิด หรือไปรออยู่ที่ตรงกลางถนนและในวันที่มีตลาดนัดจะมีการจราจรพลุกพล่าน เบื้องต้นได้ดำเนินการติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้รู้ว่าบริเวณนี้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ขอความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องช่วยประชาสัมพันธ์การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ติดป้ายเตือนให้ลดความเร็ว

จุดที่ 4 บริเวณโค้งบ้านควน ก่อนเข้าเมือง ก่อนถึงโลตัส บีม ปตท. โดยได้กำหนดจุดนี้เป็นจุดเสี่ยงเนื่องจากได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง เพราะสภาพถนนเป็นทางโค้งที่อันตรายรถที่วิ่งมาด้วยความเร็วสูง ถ้ามีฝนตกจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เบื้องต้นได้ดำเนินการติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้รู้ว่าบริเวณนี้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ขอความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องช่วยประชาสัมพันธ์การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ติดป้ายเตือนให้ลดความเร็ว

7.5.2 ในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล

ในเขตพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองสตูลจะพบปัญหาจุดอันตรายบนโครงข่ายถนน ค่อนข้างมาก เนื่องจากปริมาณจราจรน้อยรถสามารถใช้ความเร็วได้ โดยเฉพาะผู้ที่ขับรถจักรยานยนต์ ที่ขาดความระมัดระวังและมีความประมาทขณะเข้าสู่ทางร่วมทางแยก รวมทั้งลักษณะทางกายภาพของถนนไม่มีความปลอดภัย ขาดอุปกรณ์ควบคุมจราจร ซึ่งจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยได้รับความอนุเคราะห์ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ของเทศบาลเมืองสตูล จากตำรวจจราจรเมืองสตูล และจากการสอบถามประชาชนในพื้นที่ มีด้วยกัน 7 จุดอันตราย ดังนี้

จุดที่ 1 แยกหน้าเรือนจำ

จุดที่ 2 แยกถนนเรื่องฤทธิ์จรูญตัดกับถนนสตูลธานี 11

จุดที่ 3 แยกถนนอภัยนุราชรำลึกตัดกับถนนบุรีวานิช

จุดที่ 4 ถนนอภัยนุราชรำลึกตัดกับถนนสมันตประดิษฐ์

จุดที่ 5 ถนนศุภกานกุลซอย 3 ตัดกับถนนสมันตประดิษฐ์ซอย 2

จุดที่ 6 ถนนสตูลธานีเชื่อมกับถนนสนุบุตรอุทิศ

จุดที่ 7 ถนนสตูลธานีตัดกับถนนด้ามะหงุทิศ



รูปที่ 7.5-2 แสดงจุดอันตรายในเขตฝั่งเมืองรวม

จุดที่ 1 แยกหน้าเรือนจำ

บริเวณทางแยกหน้าเรือนจำ ถนนยตราสวัสดิ์ตัดกับถนนหัตถกรรมศึกษา มีลักษณะเป็นทางสามแยกและมีทางเข้าออกเรือนจำจังหวัดสตูลอยู่ตรงบริเวณทางแยก ทำให้เกิดเป็นสี่แยกซึ่งในช่วงโมงเร่งด่วนที่มีการจราจรคับคั่งถ้ามีรถเข้าออกเรือนจำจะส่งผลทำให้เกิดการติดขัดของกระแสจราจรบริเวณทางแยก และเกิดปัญหาการชนท้ายกัน



รูปที่ 7.5-3 แสดงทางแยกเรือนจำมีลักษณะช่องจราจรกว้างทำให้การตัดกระแสจราจรทางหลักทำได้ง่าย



รูปที่ 7.5-4 แสดงการเลี้ยวตัดช่องจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บริเวณทางแยก

แนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น

- เพิ่มอุปกรณ์บังคับทิศทางจราจรบริเวณทางแยก เพื่อให้ไม่ให้เกิดการใช้ช่องจราจรอื่นในการสัญจร โดยการเพิ่มเกาะบังคับเลี้ยวบริเวณทางแยก
- รณรงค์ประชาสัมพันธ์เรื่องอุบัติเหตุที่ทางแยกเนื่องจากการขับรถตัดช่องจราจรกัน
- ตำรวจควรรอออกมาวดขันเพื่อดูแลพฤติกรรมการขับขี่และจับกุมผู้ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

จุดที่ 2 แยกถนนเรืองฤทธิ์จรูญตัดกับถนนสตูลธานี 11

บริเวณทางแยกถนนเรืองฤทธิ์จรูญตัดกับถนนสตูลธานี 11 มีลักษณะเป็นทางแยกที่เอียงกัน ทำให้ระยะการมองเห็นที่ทางแยกไม่เพียงพอ ซึ่งถนนที่มาตัดกันมีลักษณะเป็นทางตรงทำให้รถที่เข้าสู่ทางแยกใช้ความเร็วค่อนข้างสูงทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการชนกันบ่อยครั้ง และถนนสตูลธานี 11 เป็นถนนที่ผ่านโรงเรียนพินิจวิทยาสรรค์ ช่วงเวลาเข้าเรียนและเลิกเรียนจะมีรถที่มาใช้ทางร่วมทางแยกค่อนข้างมาก เบื้องต้นทางเทศบาลได้ดำเนินการติดตั้งเนินชะลอความเร็วไว้บนถนนสตูลธานี 11 แล้ว แต่ยังคงไม่เพียงพอต่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ทางแยก



รูปที่ 7.5-5 ลักษณะของทางแยกที่มีสภาพเอียงกัน

สภาพปัญหาที่พบเห็น

- ป้ายเตือนทางแยกชำรุด ขาดการบำรุงรักษา และไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนในเวลากลางคืน
- สีและเส้นจราจรเลือนราง
- มีการติดตั้งทางเชื่อมเพื่อ ขึ้น-ลง เข้าบ้านที่บริเวณทางเท้ากับผิวจราจร ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ขี่รถจักรยานยนต์ได้
- แสงสว่างในเวลากลางคืนบริเวณทางแยกไม่เพียงพอ



รูปที่ 7.5-6 แสดงระยะการมองเห็นที่ทางแยกไม่เพียงพอ



รูปที่ 7.5-7 แสดงทางเชื่อม ขึ้น-ลง ทางเท้าเข้าบ้าน



รูปที่ 7.5-8 ลักษณะทางกายภาพทางแยกช่วงเวลากลางคืน

แนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น

- ควรทาสีเส้นจราจรใหม่บริเวณทางแยกเพื่อให้ผู้ขับขี่สังเกตเห็นช่องจราจรได้อย่างชัดเจน
- ควรดำเนินการติดตั้งเกาะชั่วคราวบริเวณทางแยกทั้ง 4 ทิศทาง เพื่อบังคับให้รถที่เข้าสู่ทางแยก ลดความเร็วลงและไม่ให้ตัดช่องจราจรกันบริเวณทางแยก
- ปรับเปลี่ยนป้ายจราจรใหม่ โดยรื้อถอนป้ายจราจรที่ชำรุดออก ติดตั้งป้ายจราจรใหม่ให้สามารถมองเห็นได้ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน
- ซ่อมแซมสัญญาณไฟกระพริบชั่วคราวให้สามารถใช้งานได้ตามปกติ
- ให้ความรู้ด้านอุบัติเหตุที่ทางแยกที่มีความรุนแรงจากการขับขี่ที่ประมาท
- ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนลดความเร็วรถก่อนเข้าสู่ทางแยก
- มีการบังคับใช้กฎหมายโดยให้ตำรวจคอยมาเฝ้าระวังเรื่องอุบัติเหตุเป็นช่วงเวลาบริเวณทางแยก
- ในระบบนี้ควรดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรที่ทางแยก

จุดที่ 3 แยกถนนอภัยนุราชรำลึกตัดกับถนนบุรีวานิช

เป็นทางแยกที่เกิดจากถนนอภัยนุราชรำลึก กับ ถนนบุรีวานิช อยู่ด้านหลังมัสยิดกลาง มีลักษณะเป็นทางสามแยก โดยที่ ถนนอภัยนุราชรำลึกเป็นถนนที่เดินรถทางเดียว ส่วนถนนบุรีวานิชมีการจัดการจราจรแบบเดินรถสวนทางแต่มีเกาะกลางสำหรับแบ่งทิศทางจราจร รถที่มาจากถนนบุรีวานิชไม่สามารถที่จะเลี้ยวซ้ายเข้ามายังถนนอภัยนุราชรำลึกได้ จากการลงพื้นที่สำรวจปัญหาจราจร พบว่า มีการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรโดยที่ขับรถสวนทิศทางจราจรจากถนนบุรีวานิชเลี้ยวซ้ายเข้าไปยังถนนอภัยนุราชรำลึก ซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย



รูปที่ 7.5-9 บริเวณจุดเชื่อมต่อทางแยกไม่มีลูกศรชี้ทิศทางในการเดินรถ

แนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น

- ควรทำเครื่องหมายบนพื้นทางบนถนนอภัยนุราชรำลึก ให้เป็นเครื่องหมายบังคับเลี้ยวซ้าย เพื่อเตือนผู้ขับขี่
- ทำเกาะบังคับเลี้ยวชั่วคราวบริเวณทางแยกเพื่อป้องกันไม่ให้อรถที่มาจากถนนบุรีวานิชเลี้ยวซ้ายเข้าไปยังถนนอภัยนุราชรำลึกได้
- รณรงค์ให้ความรู้การขับขี่ที่ปลอดภัยสำหรับประชาชนโดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ถึงปัญหาการขับขี่ย้อนศร
- เจ้าหน้าที่ตำรวจควรกวดขันการจับกุมผู้ขับขี่ย้อนศรบริเวณทางแยกโดยการสุ่มจับเป็นช่วงเวลา

จุดที่ 4 ถนนอภัยนุราชรำลึกตัดกับถนนสมันตประดิษฐ์

บริเวณทางแยกถนนอภัยนุราชรำลึกตัดกับถนนสมันตประดิษฐ์ มีลักษณะเป็นสี่แยก ถนนทั้งสองเส้นที่มาเชื่อมตัดกันมีการจัดการจราจรแบบเดินรถทางเดียว ซึ่งรถที่มาจากถนนสมันตประดิษฐ์จะใช้ความเร็วค่อนข้างสูงเนื่องจากเป็นทางลงเนิน สำหรับรถที่มาจากถนนอภัยนุราชรำลึกที่เข้าสู่ทางแยก ทางเทศบาลได้ดำเนินการติดตั้งเนินชะลอความเร็วไปแล้ว แต่เนินชะลอความเร็วมีลักษณะที่ยังไม่เพียงพอต่อการลดความเร็วจราจร ทำให้อรถที่เข้าสู่ทางแยกไม่ได้ชะลอความเร็วเท่าที่ควร ส่งผลให้ทางแยกนี้เป็นจุดเสี่ยงอันตราย



รูปที่ 7.5-10 ลักษณะการจอดรถที่บดบังทางแยก



รูปที่ 7.5-11 เนินชะลอความเร็วมีสภาพเลื่องรางและเสาไฟฟ้าอาจเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่

แนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น

- ควรติดตั้งเนินชะลอความเร็วให้ตรงตามมาตรฐานเพื่อบังคับให้รถที่เข้าสู่ทางแยกลดความเร็วลง
- ทาสีตีเส้นจราจรเพิ่มเติมบริเวณทางแยกเพื่อให้ผู้ขับขี่สังเกตเห็นช่องจราจรและลักษณะของทางแยกได้
- ทำเครื่องหมายลูกศรบนพื้นทางบนถนนทั้งสองเส้นที่เข้าสู่ทางแยกเพื่อบ่งบอกทิศทางการจัดการจราจรก่อนเข้าสู่ทางแยก
- ติดตั้งป้ายเตือน Speed Hump ก่อนถึงจุดติดตั้ง
- ติดตั้งกระจกโค้งบริเวณทางแยกเพื่อให้รถสายหลักและสายรองสามารถมองเห็นรถจากทิศทางอื่นได้

จุดที่ 5 ถนนสุลกานุกุลซอย 3 ตัดกับถนนสมันตประดิษฐ์ซอย 2

สภาพปัญหาที่พบเห็น

- มีการฝ่าฝืนจอดรถในพื้นที่ห้ามจอด
- ขาดป้ายเตือนทางแยก และมีป้ายจราจรชำรุดเสียหาย
- แสงสว่างในเวลากลางคืนบริเวณทางแยกไม่เพียงพอ
- มีสิ่งกีดขวางที่อาจก่อให้เกิดสภาพอันตรายบริเวณข้างทาง



รูปที่ 7.5-12 แสดงสิ่งกีดขวางที่อาจก่อให้เกิดสภาพอันตรายบริเวณข้างทาง



รูปที่ 7.5-13 แสดงการฝ่าฝืนห้ามจอดรถในที่ห้ามจอด



รูปที่ 7.5-14 แสดงลักษณะทางกายภาพบริเวณทางแยกในเวลากลางคืน

แนวทางการแก้ไขปัญหเบื้องต้น

- ติดตั้งป้ายเตือนทางแยกในทุกทิศทางที่เข้าสู่ทางแยก
- ติดตั้งแถบสะท้อนแสงที่สิ่งกีดขวางเพื่อให้สามารถมองเห็นได้ชัดเจน
- เพิ่มแสงสว่างในบริเวณทางแยกให้เพียงพอ

จุดที่ 6 ถนนสตูลธานีเชื่อมกับถนนสนับทึบอุทิศ

สภาพปัญหาที่พบ เป็นการเปิดเกาะกลางในจุดที่ไม่เหมาะสม กล่าวคือ เกาะกลางเปิดก่อนถึงแยกสัญญาณไฟจราจรเพื่อให้รถเลี้ยว เข้า-ออก ซอย โดยลักษณะของเกาะกลางบนถนนสตูลธานีนั้นเป็นเกาะขนาดเล็กซึ่งไม่มีช่องรอเลี้ยว จากการสอบถามประชาชนในพื้นที่พบว่ามักเกิดอุบัติเหตุในลักษณะการชนท้าย เนื่องจากรถช่องขวาสุดต้องการกลับรถโดยกระแทกท้ายทำให้รถที่ตามมาข้างหลังชนท้าย และการเปิดเกาะกลางตรงกับทางเข้าออกชุมชนเป็นการเพิ่มจุดตัดกระแสรถจราจรบนถนนสายหลัก



รูปที่ 7.5-15 แสดงตำแหน่งการเปิดเกาะกลาง



รูปที่ 7.5-16 ลักษณะทางกายภาพช่วงเวลากลางวันและพฤติกรรมรถขับขี่ที่ไม่เหมาะสม

แนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น

- ทดลองปิดเกาะกลางบริเวณทางแยกเพื่อไม่ให้รถเลี้ยวเข้าซอยหรือกลับรถ

จุดที่ 7 ถนนสตูลธานีตัดกับถนนท่ามะหุงอุทิศ

มีการเปิดเกาะกลางที่ไม่เหมาะสม กล่าวคือ จุดที่เปิดเกาะกลางนั้นอยู่ตรงข้ามกับบริเวณตลาดนัดช่วงเย็น ส่งผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรตามมาดังนี้

- รถจักรยานยนต์ที่ออกจากตลาดย้อนศรเพื่อมาเลี้ยวบริเวณที่เปิดเกาะกลาง
- การจอดรถข้างทางล้ำเข้ามาในช่องจราจรสัญญาณเพื่อรอกลับรถ
- รัศมีวงเลี้ยวไม่รองรับการเลี้ยวของรถอย่างปลอดภัย



รูปที่ 7.5-17 แสดงภาพการย้อนศรเพื่อมารอเลี้ยวบริเวณจุดที่เกาะกลางเปิดอยู่



รูปที่ 7.5-18 แสดงจุดที่เกาะกลางเปิดไม่เหมาะสม และการจอดรถล้ำมาในช่องจราจร

แนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น

- ทดลองปิดเกาะกลางบริเวณทางแยกเพื่อให้ให้รถเลี้ยวหรือกลับรถ

7.6 ปัญหาการจราจรติดขัดและสร้างความสับสนในการเดินทางและแนวทางแก้ไขปัญหเบื้องต้น

ปัญหาด้านความไม่คล่องตัวในการเดินทาง เป็นปัญหาที่ทำให้ผู้เดินทางต้องใช้เวลาในการเดินทางมากเกินไปหรือมีความล่าช้าเกิดขึ้น ผู้ขับขี่ไม่สามารถเลือกใช้ความเร็วในการเดินทางหรือเปลี่ยนช่องจราจรได้ตามความต้องการ สภาพที่สังเกตเห็นได้คือ สภาพการจราจรติดขัดเป็นแถวยาว ตลอดจนไม่สามารถเข้าถึงบริการด้านการขนส่งและจราจร ซึ่งส่วนใหญ่สภาพปัญหาดังกล่าวจะเกิดขึ้นบริเวณทางแยก ช่วงถนน บริเวณสถานศึกษา บริเวณตลาดและย่านการค้า

บริเวณตลาดสดเทศบาลเมืองสตูลเป็นตัวอย่างของการเกิดปัญหาดังกล่าว เนื่องจากอยู่ติดกับคลองน้ำ อยู่ทางด้านทิศตะวันตกของเมือง มีถนน 2 สายหลักที่เข้าสู่ตลาดได้แก่ ถนนสมันตประดิษฐ์ และถนนตรัสถิตย ลักษณะของการจัดการจราจรบริเวณตลาด มีการจัดการจราจรทั้งแบบเดินรถสวนทางกันและแบบเดินรถทางเดียว ปัญหาที่พบได้แก่ การจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า เส้นจราจรเลือนราง ป้ายจราจรถูกบดบังจากร้านค้า ไม่มีลูกศรบังคับบอกทิศทางการจราจร พื้นที่จอดรถไม่เพียงพอ การจอดรถของผู้มาใช้บริการตลาดไม่เป็นระเบียบ



รูปที่ 7.6-1 เส้นจราจรบนผิวทางเลือนราง



รูปที่ 7.6-2 แสดงลักษณะการจอดรถที่ไม่เป็นระเบียบ (จอดสลับกันระหว่างรถยนต์กับรถจักรยานยนต์)

แนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น

- ควรมีการวางแผนจัดระบบการไหลเวียนของจราจร และการจอดรถโดยเฉพาะบริเวณที่มีปัญหาการจราจรติดขัด ให้การจราจรสามารถมีการไหลเวียนอย่างต่อเนื่องได้
- ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของถนนที่อาจก่อให้เกิดการจราจรติดขัด เช่น บริเวณถนนที่มีสภาพเป็นคอขวด ให้การจราจรสามารถมีการไหลเวียนอย่างต่อเนื่องได้
- ติดตั้งป้าย/เครื่องหมาย/สัญญาณไฟจราจรและไฟฟ้าส่องสว่างให้เพียงพอ
- จัดพื้นที่สำหรับข้ามถนนให้แก่คนเดินเท้า เพื่อความปลอดภัยและไม่กีดขวางการจราจร
- ควรมีการวางแผนจัดระบบพื้นที่จอดรถ โดยเฉพาะบริเวณตลาด
- ปรับเปลี่ยนทิศทางการเดินรถเพื่อเพิ่มความจุของถนน และยังสามารถจัดสรรเป็นพื้นที่จอดรถได้อีกด้วย
- ขอความร่วมมือร้านค้าและประชาชนที่มาใช้บริการตลาดให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างจริงจัง

7.7 ปัญหาระบบขนส่งสาธารณะและแนวทางแก้ไขปัญหามุ่งต้น

ปัญหาที่พบจากการสำรวจและเก็บข้อมูล พบว่าสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดสตูล มีที่ตั้งอยู่เลยตัวเมืองประมาณ 2 กิโลเมตร เส้นทางเดินรถเข้าสถานี จะถึงตัวเมืองก่อน และผ่านจุดหมายปลายทางของผู้โดยสารส่วนมาก สำหรับเส้นทางขาออกจากสถานี ก็จะต้องผ่านตัวเมือง ประชาชนที่ใช้บริการจะรอขึ้นรถในระหว่างทางได้ด้วยเหตุที่กล่าวนี้ ส่งผลให้รถโดยสารประจำทางบางส่วน เห็นว่าการนำรถเข้าสถานีซึ่งไม่มีผู้โดยสารรอขึ้นลงรถนั้นเป็นการวิ่งรถเที่ยวเปล่าเข้าสถานี จึงไม่นำรถเข้าสถานี โดยจะรับส่งผู้โดยสารที่ตัวเมือง และรถโดยสารประจำทางบางส่วนที่ได้นำรถเข้าใช้สถานี ถูกต้องแต่เมื่อนำรถออกจากสถานี จะไปจอดหยุดพักเพื่อรอผู้โดยสารในตัวเมือง

แนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น

- ควรเพิ่มมาตรการเข้มงวดการบังคับจอดบริเวณภายในตัวเมือง สำหรับรถสายการเดินรถสั้นและสายการเดินรถยาว โดยการห้ามจอดรถสายยาวเฉพาะรถที่เดินทางระหว่างจังหวัด
- ติดประกาศและขอความร่วมมือกับประชาชนในการขึ้นลงรถโดยสารประจำทางที่ต้องการเดินทางระหว่างจังหวัดให้ไปขึ้นรถที่สถานีขนส่ง
- ตรวจสอบและเข้มงวดกวดขันการจอดรถรับส่งผู้โดยสาร
- เพิ่มความเข้มงวดในการเคารพกฎจราจรของพนักงานขับรถ
- กำหนดจุดจอดรถผู้โดยสารให้แน่นอน กำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นธรรม
- กำหนดตำแหน่งติดตั้งป้ายจอดรถรับจ้างให้เหมาะสมและเข้มงวดในการจอดรถ

7.8 ปัญหาความไม่ต่อเนื่องของโครงข่ายถนนและมีสภาพคับแคบและแนวทางแก้ไขปัญหเบื้องต้น

ปัญหาความไม่ต่อเนื่องของโครงข่ายถนน และลักษณะของถนนมีสภาพคับแคบ เป็นคอขวดบริเวณชุมชนเมือง ซึ่งเป็นปัญหาแผนงานในการแก้ไขตั้งแต่ระยะกลางขึ้นไปของพื้นที่เมืองสตูล ซึ่งจะต้องมีการขยายผิวจราจรหรือตัดถนนสายใหม่ จากการสำรวจในปัจจุบัน พบว่า ความต่อเนื่องของเส้นทางบนโครงข่ายถนนยังไม่มีคุณสมบัติเพียงพอ และตัวเมืองสตูลมีเพียงถนนเพียงสายเดียวสำหรับการเดินทาง คือ ทางหลวงหมายเลข 406 เชื่อมต่อไปยังอำเภอและจังหวัดใกล้เคียง สำหรับภายในตัวเมืองมีถนนสตูลธานีเป็นเส้นทางผ่านเข้ามายังตัวเมืองและต่อไปยังท่าเรือท่ามะลิ และท่าเรือเจ๊ะบิลัง ปัญหาที่เกิดขึ้นรถขนาดใหญ่จะต้องใช้เส้นทางดังกล่าววิ่งผ่านตัวเมือง ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ปัจจุบันจังหวัดสตูลมีทางเลียบเมืองแต่ไม่สมบูรณ์ ขาดความต่อเนื่องของโครงข่ายถนน

สำหรับอำเภอทุ่งหว้า และบริเวณเทศบาลเมืองฉลุง อำเภอเมืองสตูล มีลักษณะของเส้นทางที่คับแคบเช่นเดียวกันกับในตัวเมืองสตูล ซึ่งเป็นถนนทางหลวงหมายเลข 416 เป็นถนนสายหลักตัดผ่านตัวเมือง ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหาอุบัติเหตุบนถนนดังกล่าวได้ง่าย



รูปที่ 7.8-1 ลักษณะเส้นทางคับแคบผ่านตัวเมืองสตูล บนถนนสตูลธานี



รูปที่ 7.8-2 ลักษณะเส้นทางคั่นแควผ่านเขตเทศบาลตำบลฉลุงไปยังท่าเรือปากบารา บน ทล.416



รูปที่ 7.8-3 ลักษณะเส้นทางคั่นแควผ่านตัวเมืองทุ่งหว้า บน ทล.416

แนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น

ควรเพิ่มโครงข่ายถนน โดยเฉพาะโครงข่ายถนนสายเลี่ยงเมืองสตูล สายเลี่ยงเมืองทุ่งหว้า และสายเลี่ยงเมืองเทศบาลฉลุง เพื่อบังคับไม่ให้รถขนาดใหญ่ผ่านเข้ามายังตัวเมือง และเป็นทางเลือกให้กับนักท่องเที่ยวและผู้สัญจรใช้เส้นทางเลี่ยงเมืองเพื่อช่วยลดปริมาณจราจรไม่ให้อุดตันเข้ามายังตัวเมือง

7.9 สรุปภาพรวมของปัญหาการขนส่งและจราจรและแนวทางแก้ไข

สรุปภาพรวมของปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในจังหวัดสตูล จากการเก็บข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ พบว่า จังหวัดสตูลมีปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาความคับคั่งของการเดินทาง ปัญหาด้านพฤติกรรมจราจรที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ปัญหาความไม่ปลอดภัยของคนเดินเท้า ปัญหาจุดอันตรายบนโครงข่ายถนน ปัญหาความไม่เป็นระเบียบของการจอดรถ ปัญหาการเสื่อมสภาพของเครื่องหมายจราจร ปัญหาโครงข่ายถนนที่ขาดความต่อเนื่อง และปัญหาระบบการขนส่งสาธารณะ ซึ่งปัญหาที่กล่าวมาข้างต้นสามารถแก้ไขโดยใช้มาตรการ 3E ได้แก่ การแก้ไขด้านวิศวกรรม ด้านการให้ความรู้ และด้านการบังคับใช้กฎหมาย

สรุปแนวทางการแก้ไขเบื้องต้น

ด้านวิศวกรรม (Engineering)

- ควรมีการทำสี่เหลี่ยมจราจรให้ชัดเจน ปรับปรุงซ่อมแซมเส้นจราจรที่มีสภาพชำรุดให้สามารถใช้งานได้เป็นอย่างดี
- ปรับเปลี่ยนป้ายจราจรที่มีสภาพชำรุดออก ติดตั้งป้ายจราจรใหม่ที่ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรมจราจร
- ทาสีขอบคันทางบริเวณมุมทางแยกและทางเลี้ยวให้สามารถมองเห็นได้ชัดเจน
- ควรทาสีสี่เหลี่ยมจราจรใหม่บริเวณทางแยกเพื่อให้ผู้ขับขี่สังเกตเห็นช่องจราจรได้อย่างชัดเจน
- ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของถนนให้มีความปลอดภัยมากขึ้น
- ซ่อมแซมอุปกรณ์จราจร สัญญาณไฟจราจรให้สามารถใช้งานได้ตามปกติ
- มีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนและแก้ไขจุดอันตรายในทุกหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องทางด้านถนนและการจราจร

ด้านการให้ความรู้ (Education)

- มีการประชาสัมพันธ์กับประชาชนและรณรงค์การจราจรที่ไม่เป็นระเบียบ และรณรงค์ขอความร่วมมือให้มีการจอดรถตรงตามช่องจอดที่กำหนดไว้
- ฝึกอบรมเยาวชนถึงอันตรายจากการจราจร และการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ถูกต้อง
- รณรงค์การให้ความรู้ด้านอุบัติเหตุที่ทางแยกมีโอกาสดังกล่าวเกิดอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงจากการขับขี่ที่ประมาท
- ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนลดความเร็วรถก่อนเข้าสู่ทางแยก
- รณรงค์ให้ประชาชนเคารพกฎหมายจราจร ขับขี่ด้วยความไม่ประมาท และไม่รุกรานสิทธิการขับขี่ของผู้อื่น
- ขอความร่วมมือร้านค้า ในการวางของและสินค้าไม่ให้รุกรานช่องจราจรหรือบนทางเท้า

ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)

- ตำรวจควรมีการออกมาตรวจตามช่วงเวลา เช่น เช้า กลางวัน และเย็น
- มีการบังคับใช้กฎหมายโดยให้ตำรวจคอยเฝ้าระวังเรื่องอุบัติเหตุบริเวณทางแยก และจุดกลับรถทั้งในช่วงกลางคืน และกลางวัน
- ควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เพื่อปรามการทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชน

บทที่ 8

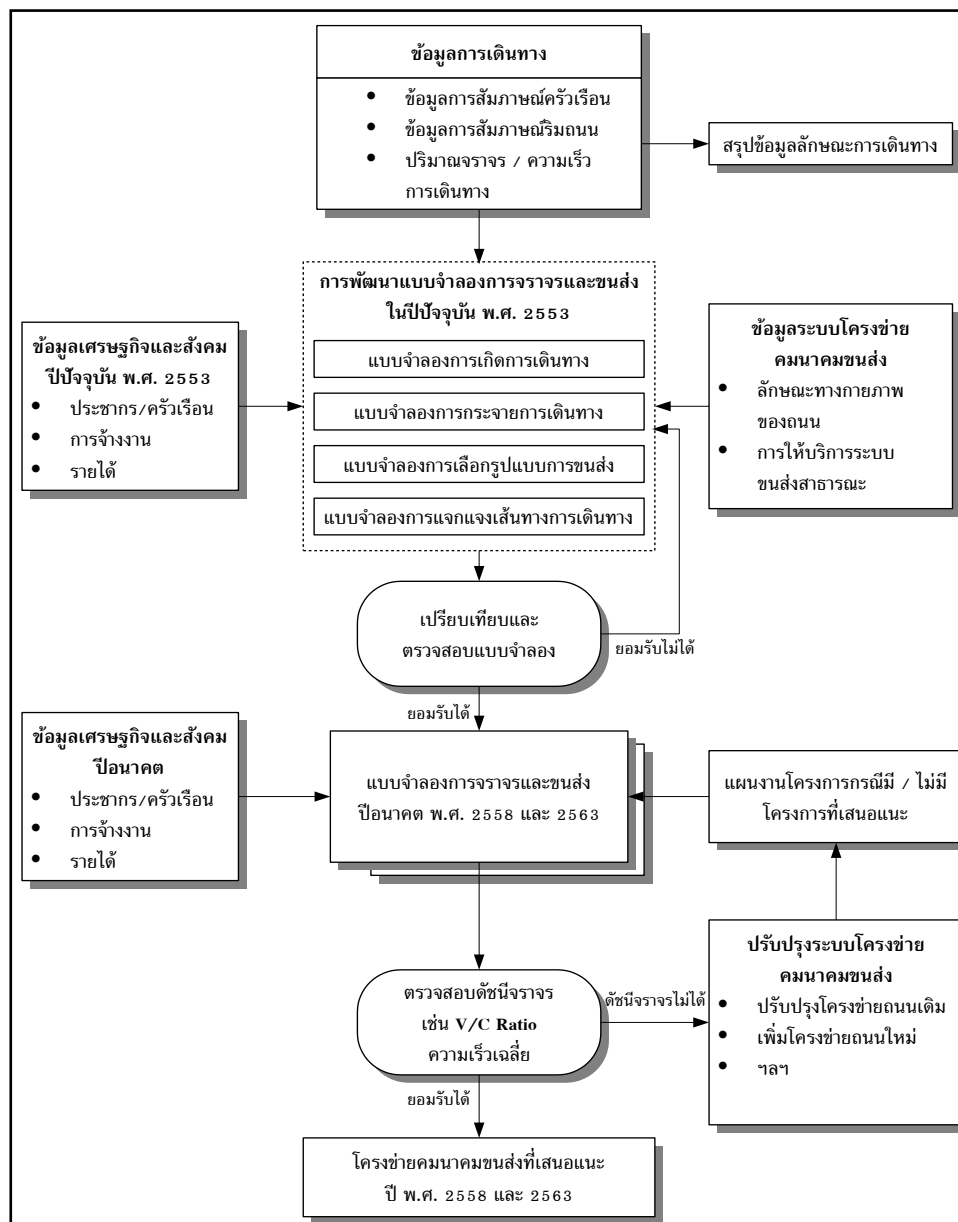
พฤติกรรมทางเดินทางและการขนส่ง

บทที่ 8

พฤติกรรมการเดินทางและการขนส่ง

8.1 พฤติกรรมการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า

การวิเคราะห์แผนงานโครงการด้านการขนส่งและจราจรมีขั้นตอนการวิเคราะห์ดังรูปที่ 8.1-1 กล่าวโดยสรุปคือ มีกระบวนการพัฒนาแบบจำลองและขนส่งในปัจจุบัน มีการเปรียบเทียบและตรวจสอบให้มีความถูกต้องอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ จากนั้นจะมีการพยากรณ์แบบจำลองดังกล่าวไปในอนาคต อีก 10 ปีข้างหน้า แบบจำลองจะบอกถึงพฤติกรรมการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าในพื้นที่ศึกษา ข้อมูลดังกล่าวนำมาซึ่งการนำเสนอแผนงานโครงการในการจัดทำเป็นแผนแม่บทของจังหวัดสตูล



รูปที่ 8.1-1 ขั้นตอนการวิเคราะห์แผนงานโครงการด้านการจราจรและขนส่ง

8.1.1 พฤติกรรมการเดินทางของคน

จากข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้เดินทางในเขตผังเมืองรวม ณ ที่พักอาศัย (Home Interview) จำนวน 1,000 ครอบครัว ผลจากการสัมภาษณ์สามารถสรุปข้อมูลทางสังคม-เศรษฐกิจ ลักษณะและพฤติกรรมการเดินทาง ตลอดจนปริมาณสินค้าและสัดส่วนในการขนส่งสินค้าในเขตพื้นที่ศึกษาที่เป็นประโยชน์ต่อการวางแผนระบบการจราจร และขนส่งได้ดังนี้

8.1.1.1 ข้อมูลทางสังคมและเศรษฐกิจในพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองสตูล

1) ขนาดของครัวเรือน

จากตารางที่ 8.1-1 ครัวเรือนส่วนใหญ่ร้อยละ 69.0 เป็นครัวเรือนขนาดกลาง มีสมาชิกประมาณ 3-5 คน ครัวเรือนขนาดเล็ก และขนาดใหญ่ที่มีสมาชิก 1-2 คน และตั้งแต่ 6 คนขึ้นไป มีเพียงร้อยละ 19.8 และ 11.2 ตามลำดับ ขนาดของครัวเรือนเฉลี่ยในพื้นที่ศึกษาเท่ากับ 3.74 คนต่อครัวเรือน

ตารางที่ 8.1-1 แสดงจำนวนครัวเรือนแยกตามขนาดของครัวเรือน

	จำนวนสมาชิก (คน)						รวม
	1	2	3	4	5	6+	
ร้อยละ	7.4	12.4	23.6	23.0	22.4	11.2	100.0

2) รายได้ของครัวเรือน

จากตารางที่ 8.1-2 ครัวเรือนส่วนใหญ่ร้อยละ 57.08 มีรายได้อยู่ในช่วง 5,000 ถึง 15,000 บาทต่อเดือน ครัวเรือนร้อยละ 39.22 มีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาทต่อเดือน และมีครัวเรือนประมาณร้อยละ 7.19 มีรายได้ตั้งแต่ 30,000 บาทต่อเดือนขึ้นไป ค่าเฉลี่ยของรายได้ต่อครัวเรือนจากการสำรวจประมาณ 14,000 บาทต่อเดือน

ตารางที่ 8.1-2 แสดงจำนวนครัวเรือนแยกตามช่วงรายได้

รายได้ครัวเรือนเฉลี่ย (บาท/เดือน)	ร้อยละ
ไม่มีรายได้	4.72
น้อยกว่า 2,000	0.82
2,000 - 2,999	1.03
3,000 - 4,999	5.54
5,000 - 7,499	11.91
7,500 - 9,999	15.20
10,000 - 12,499	22.38
12,500 - 14,999	7.60
15,000 - 17,499	8.21
17,500 - 19,999	2.46
20,000 - 24,999	7.19
25,000 - 29,999	5.75
30,000 - 49,999	4.52
50,000 - 70,000	2.26
มากกว่า 70,000	0.41
รวม	100.0

3) การครอบครองยานพาหนะของครัวเรือน

จากตารางที่ 8.1-3 จะเห็นได้ว่ามีจำนวนครัวเรือนสูงถึงร้อยละ 88.71 มียานพาหนะไว้ใช้เอง ครัวเรือนส่วนใหญ่ร้อยละ 39.13 มีจักรยานยนต์เพียงอย่างเดียวเป็นยานพาหนะ และจำนวนครัวเรือนร้อยละ 23.87 จะมีรถยนต์เป็นยานพาหนะ ส่วนครัวเรือนอีกร้อยละ 11.29 เป็นครัวเรือนที่ไม่มีรถจักรยานยนต์และรถยนต์

ตารางที่ 8.1-3 จำนวนครัวเรือนจำแนกตามลักษณะการครอบครองยานพาหนะ

	จำนวนครัวเรือนจำแนกตามลักษณะการครอบครองยานพาหนะ (ครัวเรือน)				รวม
	ไม่มี จักรยานยนต์ และรถยนต์	จักรยานยนต์ อย่างเดียว	จักรยานยนต์ และรถยนต์	รถยนต์ อย่างเดียว	
ร้อยละ	11.29	39.13	23.87	25.71	100.0

4) การประกอบอาชีพของประชากร

จากตารางที่ 8.1-4 กลุ่มประชากรที่มีมากที่สุด (ร้อยละ 42.53) ในเขตผังเมืองรวมเป็นเจ้าของกิจการ/บริษัท พนักงานบริษัท/ห้างร้าน/ธนาคารและลูกจ้าง/คนงาน/พนักงานโรงงาน ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ และสามารถแบ่งประชากรออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ คือ กลุ่มประชากรที่ไม่มีงานทำ ได้แก่ นักเรียน/นักศึกษา พ่อบ้านแม่บ้าน และกลุ่มประชากรที่มีงานทำ ได้แก่ ครู/อาจารย์ ข้าราชการ พนักงานบริษัท/ห้างร้าน/เอกชน เจ้าของกิจการ/บริษัท เป็นต้น พบว่า กลุ่มประชากรที่มีงานทำและที่ไม่มีงานทำมีจำนวนร้อยละ 62.87 และ 37.13 ตามลำดับ

ตารางที่ 8.1-4 จำนวนประชากรจำแนกตามกลุ่มอาชีพของประชากร

อาชีพ	ร้อยละ
นักเรียน/นักศึกษา	27.34
ครู/อาจารย์	3.60
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	8.99
เจ้าของกิจการ/บริษัท	17.98
พนักงานบริษัท/ห้างร้าน/ธนาคาร	10.97
ลูกจ้าง/คนงาน/พนักงานโรงงาน	13.58
พนักงานขับรถ	1.61
เกษตรกร/ประมง/เลี้ยงสัตว์	3.60
ช่างฝีมือ/ช่างผลิต	1.67
ผู้ปฏิบัติงานวิชาชีพ	0.87
แม่บ้าน/พ่อบ้าน	9.42
ข้าราชการบำนาญ	0.37
รวม	100.0

8.1.1.2 พฤติกรรมการเดินทางของผู้อาศัยในเขตผังเมืองรวมเมืองสตูล

1) การเลือกใช้อยานพาหนะในการเดินทาง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางที่ได้จากการสำรวจ พบว่า ผู้เดินทางใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุดถึงร้อยละ 63.2 รองลงมาเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลประมาณร้อยละ 24.2 นอกนั้นเป็นรถสองแถว/รถโดยสารประจำทาง รถจักรยานสามล้อ/รถสามล้อถีบ และรถโรงเรียน/รถบริษัท/อื่นๆ ประมาณร้อยละ 10.0 1.6 และ 1.0 ตามลำดับ แสดงดังตารางที่ 8.1-5 สำหรับกลุ่มผู้ใช้รถสองแถวหรือรถโดยสารประจำทางมากที่สุด คือ กลุ่มที่ไม่มียานพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 82.6 รองลงมาได้แก่ กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 1 คัน คิดเป็นร้อยละ 11.9

ตารางที่ 8.1-5 การเลือกใช้อยานพาหนะในการเดินทาง

หน่วย : ร้อยละ

การครอบครองยานพาหนะ	ประเภทยานพาหนะ					
	รถจักรยาน 2 ล้อ รถสามล้อถีบ	รถจักรยานยนต์	รถสองแถว/ รถประจำทาง	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถ โรงเรียน/ รถบริษัท/ อื่นๆ	รวม
ไม่มียานพาหนะ	2.1	10.3	82.6	1.3	3.6	100
รถจักรยานยนต์ 1 คัน	1.0	80.1	11.9	4.5	2.5	100
รถจักรยานยนต์มากกว่า 1 คัน	2.8	83.1	10.3	2.9	0.9	100
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 1 คัน	-	9.2	9.2	69.7	11.8	100
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล มากกว่า 1 คัน	-	4.2	3.9	89.9	2.0	100
รถจักรยานยนต์ 1 คัน และ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 1 คัน	1.7	63.9	3.1	30.9	0.4	100
มีทั้งรถจักรยานยนต์และ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลรวมกัน มากกว่า 2 คัน	1.0	56.8	1.7	38.6	1.9	100
รวม	1.6	63.2	10.0	24.2	1.0	100

2) จุดต้นทาง/ปลายทางของการเดินทางบนถนนสายหลัก

ทำการการสัมภาษณ์ข้อมูลการเดินทางบนทางหลวงสายหลัก บริเวณเส้นทางการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ผังเมืองรวม ประกอบด้วย 3 จุดคือ

จุดที่ 1 บริเวณถนนทางหลวงหมายเลข 406 คลองซุด (ทางไปอำเภอหาดใหญ่)

จุดที่ 2 บริเวณทางหลวงหมายเลข 406 ศาลากันตง (ทางไปท่าเรือตำมะลัง)

จุดที่ 3 บริเวณทางหลวงหมายเลข 4051 บ้านเนินสูง (ทางไปท่าเรือเจ๊ะบิลัง)

พบว่าปริมาณการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ผังเมืองรวมมีประมาณ 44,000 คัน/วัน โดยส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางเข้า-ออกเขตพื้นที่ผังเมืองรวม คิดเป็นร้อยละ 68 สำหรับการเดินทางผ่านเมืองโดยรวมเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 7.7 ลักษณะของการเดินทางผ่านเมืองจะเดินทางระหว่างด้านตะวันตก (จุดสำรวจ OD3 ทางหลวง

หมายเลข 4051) กับด้านใต้ (จุดสำรวจ OD2 ทางหลวงหมายเลข 406) คิดเป็นร้อยละ 41.5 และมีการเดินทางภายในเขตผังเมืองรวม คิดเป็นร้อยละ 24.4 ดังแสดงในตารางที่ 8.1-6 ส่วนตารางที่ 8.1-7 แสดงสัดส่วนของประเภทรถที่สำรวจ

ตารางที่ 8.1-6 ปริมาณจราจรผ่านเมืองและปริมาณจราจรในท้องถิ่นในพื้นที่ศึกษา

จุดสำรวจ	ภายในเขตผังเมืองรวม (คัน/วัน)	เข้า/ออก เขตผังเมืองรวม (คัน/วัน)	ผ่านเขตผังเมืองรวม (คัน/วัน)	รวม (คัน/วัน)
OD1	10,313	20,224	1,084	31,622
OD2	30	6,184	1,027	7,241
OD3	254	3,006	1,228	4,488
รวม	10,598	29,414	3,338	43,350
สัดส่วน(ร้อยละ)	24.4%	67.9%	7.7%	100%

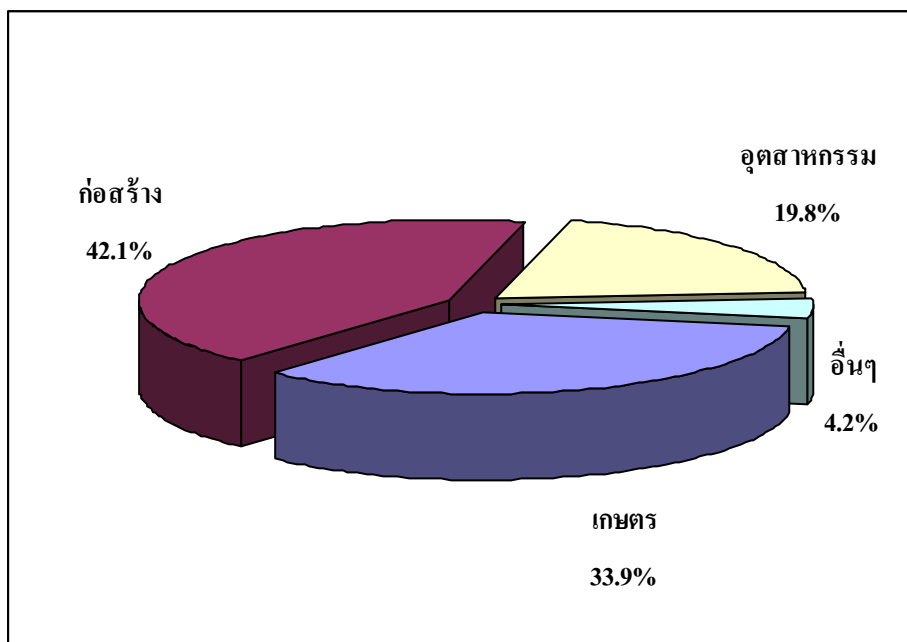
ตารางที่ 8.1-7 สัดส่วนรถแต่ละประเภทจากการสำรวจ Road Side Interview

ประเภทรถ	ร้อยละ
1. รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง	39.06
2. รถยนต์นั่ง 4 ล้อ รถไฟฟ้	17.66
3. รถสองแถว 4 ล้อ ชูบาร์ และรถตู้	8.84
4. รถสองแถว 6 ล้อ รถบัสขนาดกลางและใหญ่	0.02
5. รถปิคอัพ และ รถบรรทุก 4 ล้อ	29.56
6. รถบรรทุก 6 ล้อ	2.90
7. รถบรรทุก 10 ล้อ และ รถเทรเลอร์ และรถพ่วง	1.95
รวม	100.00

8.1.2 พฤติกรรมการขนส่งสินค้า

1) ปริมาณสินค้าและสัดส่วนการบรรทุกสินค้า

จากการสำรวจสินค้าที่บรรทุกพบว่า สินค้าที่บรรทุกส่วนมากเป็นสินค้าวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างประมาณร้อยละ 42.1 รองลงมาเป็นสินค้าสินค้าเกษตรร้อยละ 34 และสินค้าอุตสาหกรรมร้อยละ 19.8 นอกนั้นเป็นสินค้าอื่นๆ อีกร้อยละ 4.2 สัดส่วนสินค้าที่บรรทุกในพื้นที่ศึกษาแสดงดังรูปที่ 8.1-1



รูปที่ 8.1-2 สัดส่วนสินค้าที่ขนส่งโดยรถบรรทุกในเขตพื้นที่ศึกษา

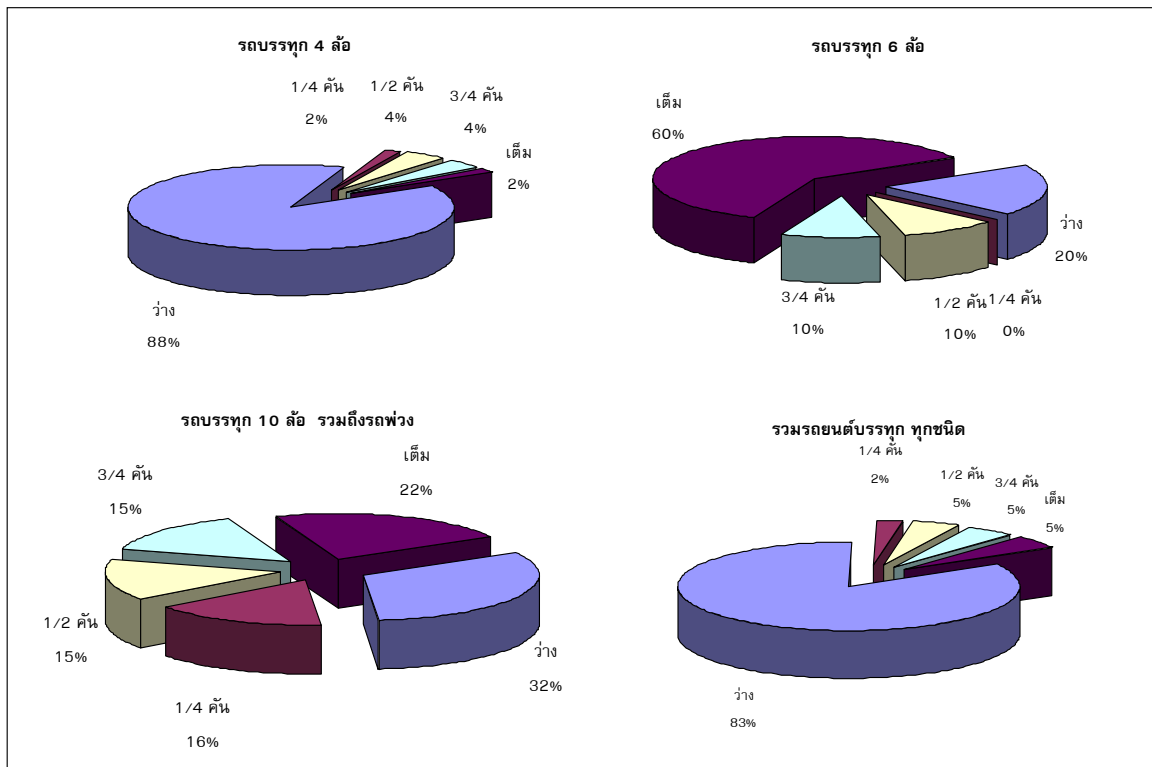
และจากการสำรวหน้าหนักบรรทุกพบว่า รถยนต์บรรทุกที่ไม่ได้บรรทุกสินค้ามีสัดส่วนร้อยละ 83.50 และมีสัดส่วนสินค้าที่บรรทุกร้อยละ 16.50 โดยบรรทุก 1/4, 1/2, 3/4 และเต็มน้ำหนักบรรทุกร้อยละ 2.47, 4.69 4.55 และ 4.79 ตามลำดับ รถยนต์บรรทุกส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุก 10 ล้อ รถเทรเลอร์ และรถพ่วง มีการใช้งานบรรทุกสินค้าร้อยละ 68.09 ในขณะที่มีรถเปล่าร้อยละ 31.91 สัดส่วนน้ำหนักบรรทุกของรถยนต์บรรทุกประเภทต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา แสดงในตารางที่ 8.1-8 และรูปที่ 8.1-2

ตารางที่ 8.1-8 สัดส่วนรถยนต์บรรทุกประเภทต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา

น้ำหนักบรรทุก	ประเภทรถยนต์บรรทุก (คัน)			
	รถยนต์บรรทุก 4 ล้อ	รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ	รถยนต์บรรทุก 10 ล้อ รวมถึงรถพ่วง	รวมรถยนต์บรรทุก ทุกชนิด
ว่าง	10,039 (88.66)	73 (19.78)	216 (31.91)	10,328 (83.50)
1/4 คัน	197 (1.74)	0 (0.00)	109 (16.10)	306 (2.47)
1/2 คัน	444 (3.92)	36 (9.76)	100 (14.77)	580 (4.69)
3/4 คัน	426 (3.76)	37 (10.03)	100 (14.77)	563 (4.55)
เต็ม	217 (1.92)	223 (60.43)	152 (22.45)	592 (4.79)
รวม	11,323 10,039	369 73	677 216	12,369 10,328

ที่มา: ที่ปรึกษา

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บมีหน่วยเป็นร้อยละ



รูปที่ 8.1-3 สัดส่วนน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกสินค้าขนาดต่าง ๆ

2) การกระจายตัวของการขนส่งสินค้า

จากการสำรวจสินค้าที่บรรทุกพบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้ารวมทั้งหมดประมาณ 4,400 ตัน/วัน ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าก่อสร้าง มีประมาณ 2,000 ตัน/วัน รองลงมาคือสินค้าเกษตร มีประมาณ 1,600 ตัน/วัน สำหรับการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม มีประมาณ 900 ตัน/วัน ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งผ่านเมืองระหว่างพื้นที่ด้านเหนือกับด้านใต้ของผังเมืองรวม แสดงดังตารางที่ 8.1-9 และ รูปที่ 8.1-3

ตารางที่ 8.1-9 ปริมาณการขนส่งสินค้าในพื้นที่ศึกษา

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่ง(ตัน/วัน)
เกษตร	1,560
ก่อสร้าง	1,940
อุตสาหกรรม	910
รวม	4,410



รูปที่ 8.1-4 การกระจายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าในพื้นที่ศึกษา

8.2 การจัดเตรียมระบบข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์ด้านการจราจร

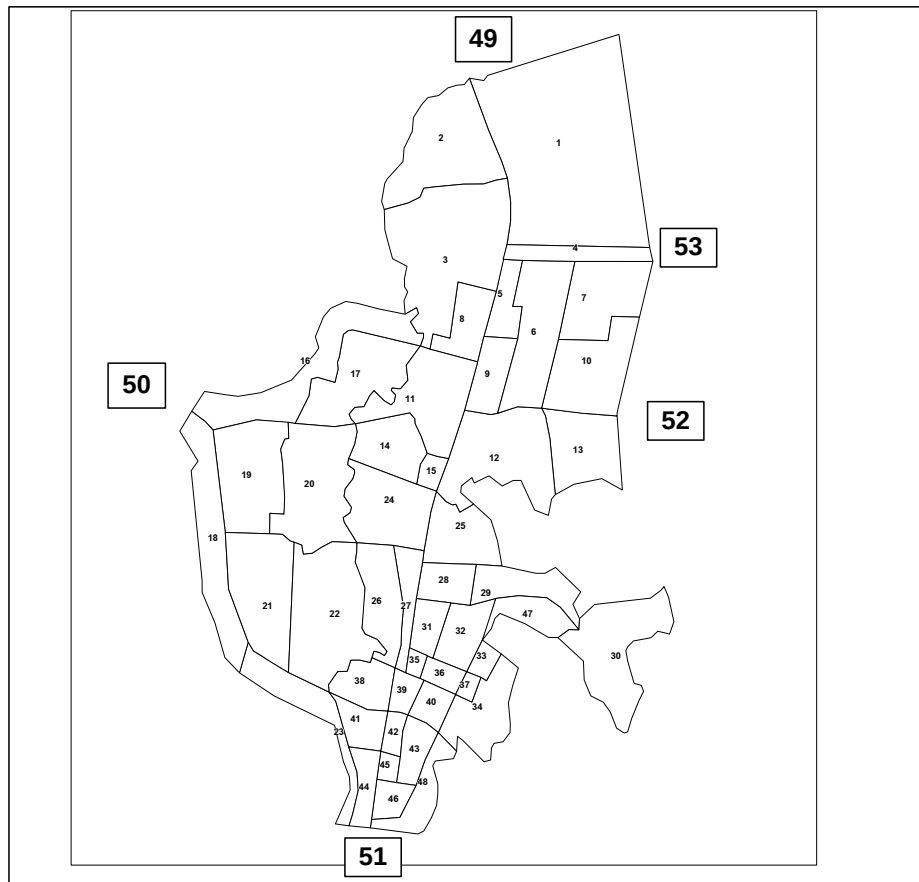
แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งที่พัฒนาขึ้นมาใช้ในโครงการนี้เป็นแบบจำลองต่อเนื่อง 4 ขั้นตอน (Sequential 4 Step Model) ซึ่งประกอบด้วยแบบจำลองย่อยได้แก่ แบบจำลองการเกิดการเดินทาง แบบจำลองการกระจายการเดินทาง แบบจำลองการเลือกรูปแบบการขนส่ง และแบบจำลองการแจกแจงเส้นทางการเดินทาง ดังรายละเอียดต่อไปนี้

8.2.1 การจัดหาระบบพื้นที่ย่อย

การศึกษานี้ได้ทำการแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็นพื้นที่ย่อย โดยใช้แผนที่โครงข่ายคมนาคม ลักษณะการใช้ที่ดิน แนวเขตการปกครอง ออกเป็น 53 พื้นที่ย่อย และมีรายละเอียดการแบ่ง แสดงดังตารางที่ 8.2-1 โดยที่ รูปที่ 8.2-1 แสดงการแบ่งพื้นที่ภายในและภายนอกผังเมืองรวมเมืองสตูล

ตารางที่ 8.2-1 รายละเอียดการแบ่งพื้นที่ย่อย

รายละเอียด	พื้นที่ย่อย
พื้นที่ย่อยภายในเขตผังเมืองรวมอำเภอเมืองสตูล	1-48
พื้นที่ย่อยนอกเขตผังเมืองรวมอำเภอเมืองสตูล	49-53



รูปที่ 8.2-1 พื้นที่ภายในและภายนอกผังเมืองรวม

8.2.1 การจัดทำระบบโครงข่ายถนน

การศึกษานี้ได้จัดทำระบบโครงข่ายถนนเพื่อใช้ในการวิเคราะห์แบบจำลองการเดินทาง โดยโครงข่ายถนนประกอบไปด้วยถนนสายหลักที่เข้าออกเมืองสตูล และผ่านเมืองสตูล ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 406 ทางหลวงหมายเลข 4051 ทางหลวงชนบท สต.3016 ถนนบ้านเขาจีน ถนนศุภกาญจนา ถนนบุรีวานิช และถนนเลี้ยวเมือง สำหรับถนนสายรองจะเป็นถนนที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนยาตราสวัสดิ์ ถนนปานชูรำลึก ถนนเรืองฤทธิ์ จรูญ ถนนคูหาประเวศน์ และเส้นทางลัดที่เป็นเส้นทางในการสัญจรประจำ เช่น เส้นทางลัดจากท่าเรือเจ๊ะบิลังไปอำเภอหาดใหญ่ ระบบโครงข่ายถนนดังแสดงในรูปที่ 8.2-2



รูปที่ 8.2-2 ระบบโครงข่ายถนนในเขตผังเมืองรวม

8.3 การจัดทำแบบจำลองด้านการจราจร

8.3.1 แบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Generation Model)

เป็นแบบจำลองย่อยที่ใช้คำนวณหาปริมาณการเดินทางเข้าและออกพื้นที่ย่อยแต่ละพื้นที่ ประกอบด้วย 2 ส่วนคือ 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 8.3-1** ถึง **ตารางที่ 8.3-3** ผลการวิเคราะห์การดึงดูดการเดินทางแสดงไว้ใน **ตารางที่ 8.3-4** ส่วนปริมาณการเดินทางของปีฐานแสดงไว้ใน **ตารางที่ 8.3-5**

ตารางที่ 8.3-1 อัตราการสร้างการเดินทาง

หน่วย : เที่ยว / ครัวเรือน / วัน

การครอบครองยานพาหนะ	ระดับรายได้ของครัวเรือน		
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ไม่มียานพาหนะ	2.37	2.49	2.73
รถจักรยานยนต์ 1 คัน	2.65	3.70	4.22
รถจักรยานยนต์มากกว่า 1 คัน	3.12	3.95	4.25
รถยนต์หนึ่งส่วนบุคคล 1 คัน	-	4.13	5.45
รถยนต์หนึ่งส่วนบุคคลมากกว่า 1 คัน	-	3.30	3.88
รถจักรยานยนต์ 1 คัน และรถยนต์หนึ่งส่วนบุคคล 1 คัน	3.84	4.20	4.29
มีทั้งรถจักรยานยนต์และรถยนต์หนึ่งส่วนบุคคลรวมกันมากกว่า 2 คัน	4.20	4.41	4.73

หมายเหตุ : ระดับรายได้ต่ำ มีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาทต่อเดือน

ระดับรายได้ปานกลาง มีรายได้ระหว่าง 5,000 – 15,000 บาทต่อเดือน

ระดับรายได้สูง มีรายได้มากกว่า 15,000 บาทต่อเดือน

ตารางที่ 8.3-2 สัดส่วนจำนวนครัวเรือนแบ่งตามระดับรายได้ และการครอบครองยานพาหนะ

หน่วย : ร้อยละ

การครอบครองยานพาหนะ	ระดับรายได้ของครัวเรือน		
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ไม่มียานพาหนะ	12	11	5
รถจักรยานยนต์ 1 คัน	14	31	14
รถจักรยานยนต์มากกว่า 1 คัน	13	19	12
รถยนต์หนึ่งส่วนบุคคล 1 คัน	5	3	2
รถยนต์หนึ่งส่วนบุคคลมากกว่า 1 คัน	6	5	3
รถจักรยานยนต์ 1 คัน และ รถยนต์หนึ่งส่วนบุคคล 1 คัน	20	21	44
มีทั้งรถจักรยานยนต์และรถยนต์หนึ่ง ส่วนบุคคลรวมกันมากกว่า 2 คัน	29	10	21
รวม	100	100	100

หมายเหตุ : ระดับรายได้ต่ำ มีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาทต่อเดือน

ระดับรายได้ปานกลาง มีรายได้ระหว่าง 5,000 – 15,000 บาทต่อเดือน

ระดับรายได้สูง มีรายได้มากกว่า 15,000 บาทต่อเดือน

ตารางที่ 8.3-3 สัดส่วนปริมาณการเดินทางแบ่งตามระดับรายได้ และวัตถุประสงค์การเดินทาง

หน่วย : ร้อยละ

วัตถุประสงค์การเดินทาง	ระดับรายได้ของครัวเรือน		
	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
การเดินทางที่สัมพันธ์กับที่พำนักอาศัย			
• ไปทำงาน	53	38	54
• ไปโรงเรียน / สถานศึกษา	32	41	30
• ไปทำธุระส่วนตัว	12	18	12
การเดินทางที่ไม่สัมพันธ์กับที่พำนักอาศัย	2	3	5
รวม	100	100	100

หมายเหตุ : ระดับรายได้ต่ำ มีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาทต่อเดือน

ระดับรายได้ปานกลาง มีรายได้ระหว่าง 5,000 – 15,000 บาทต่อเดือน

ระดับรายได้สูง มีรายได้มากกว่า 15,000 บาทต่อเดือน

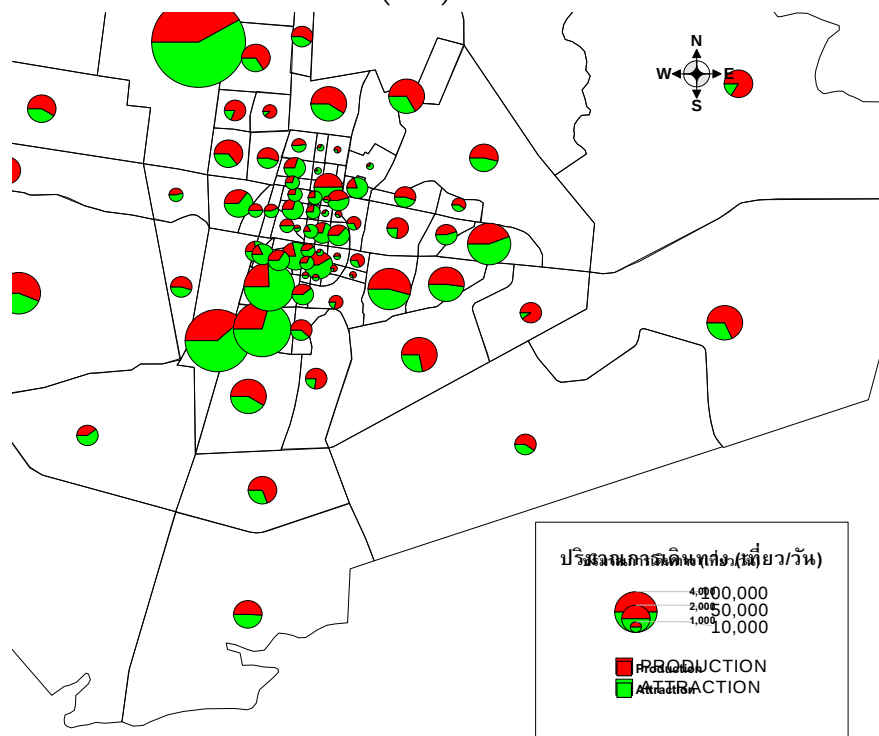
ตารางที่ 8.3-4 อัตราการดึงดูดการเดินทาง

วัตถุประสงค์การเดินทาง	อัตราการดึงดูดการเดินทาง (เที่ยว/งาน)
การเดินทางที่สัมพันธ์กับที่พักอาศัย	
• ไปทำงาน	1.22
• ไปโรงเรียน / สถานศึกษา	0.33
• ไปทำธุระส่วนตัว	1.23
การเดินทางที่ไม่สัมพันธ์กับที่พักอาศัย	0.21

ตารางที่ 8.3-5 ปริมาณการเดินทางปีฐาน ปีพ.ศ. 2553

วัตถุประสงค์	การเดินทาง (คน-เที่ยวต่อวัน)	ร้อยละ
Home-Based Work	21,120	51.94
Home-Based Education	13,117	32.26
Home-Based Other	5,183	12.75
Non-Home-Based	1,244	3.06
รวม	40,663	100.0%

จากผลการวิเคราะห์พบว่า ในปีพ.ศ. 2553 พื้นที่ศึกษามีปริมาณการเดินทาง ประมาณ 40,000 คน-เที่ยวต่อวัน โดยวัตถุประสงค์การเดินทางส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 52 เป็นการเดินทางจากที่พักอาศัยเพื่อไปทำงาน (HBW) สำหรับการเดินทางที่ไม่สัมพันธ์กับที่พักอาศัย (NHB) คิดเป็นประมาณร้อยละ 3.1



รูปที่ 8.3-1 ปริมาณการเกิดและดึงดูดการเดินทาง

8.3.2 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}

8.3.3 แบบจำลองการเลือกรูปแบบการขนส่ง (Modal Split Model)

ในการพัฒนาแบบจำลองการเลือกใช้รูปแบบการขนส่ง ได้ประยุกต์ใช้ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจครัวเรือน (Home Interview) และทำการปรับเทียบในภาพรวมผลการเลือกรูปแบบการขนส่งทั้งพื้นที่ศึกษาที่มีผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะร้อยละ 11.15 หรือประมาณ 4,500 เทียบต่อวัน แสดงดังตารางที่ 8.3-6

ตารางที่ 8.3-6 สัดส่วนการเลือกรูปแบบการขนส่ง

รายการ	สัดส่วนรูปแบบการเดินทาง (%)	
	รถส่วนตัว (PV)	รถสาธารณะ (PT)
จากการสำรวจ	90.00	10.00
จากแบบจำลอง	88.85	11.15
ผลต่าง	-1.15	1.15

8.3.4 แบบจำลองการแจกแจงเส้นทางเดินทาง (Traffic Assignment Model)

การแจกแจงเส้นทางเดินทางเป็นการคำนวณหาปริมาณจราจรบนโครงข่าย โดยจะใช้วิธี “Capacity Restrain” การแจกแจงการเดินทางด้วยวิธีนี้เป็นการพิจารณาถึงความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของโครงข่ายถนน เทคนิคที่ใช้ในการแจกแจงเป็นเทคนิคที่เรียกว่า “Volume Average” ซึ่งประกอบด้วยวิธีการดังต่อไปนี้

- (1) คำนวณค่าใช้จ่ายบนแต่ละช่วงทาง (โดยปกติจะใช้ค่าใช้จ่ายที่ความเร็วอิสระ)
- (2) ให้ปริมาณจราจรทุกเส้นทาง $V_a = 0$; โดยที่ V = ปริมาณจราจร a = แต่ละเส้นทาง
- (3) เลือกเส้นทางแต่ละคู่พื้นที่ย่อยที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยที่สุด และให้ $n = n+1$
- (4) แจกแจงปริมาณจราจรทั้งตารางการเดินทางบนโครงข่ายจะได้ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น F_a
- (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

ผลการปรับเทียบแบบจำลองแสดงดังตารางที่ 8.3-7 จากผลการปรับเทียบมีผลต่างโดยรวมเท่ากับร้อยละ 0.25 ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้

ตารางที่ 8.3-7 การปรับเทียบแบบจำลองจราจร

แนวตรวจสอบ	ปริมาณจราจร (PCU/ชม.)		ผลต่าง (%)
	สำรวจ	แบบจำลอง	
เหนือ-ใต้	1,650	1,706	3.39
เข้า-ออก เขตผังเมืองรวม	1,969	1,922	-2.39
รวม	3,619	3,628	0.25

หมายเหตุ : เข้า-ออก เขตผังเมืองรวม คือจุดสำรวจ MB6 MB7 และ MB8

แนวเหนือ-ใต้ คือจุดสำรวจ MB2

8.4 การคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่ง

8.4.1 ความต้องการเดินทางปัจจุบัน

ผลการวิเคราะห์ความต้องการเดินทางจากแบบจำลองจราจรและขนส่งปีปัจจุบัน พ.ศ. 2553 แสดงดังตารางที่ 8.4-1 และ รูปที่ 8.4-1 โดยจัดกลุ่มพื้นที่จากพื้นที่ย่อยภายในพื้นที่ผังเมืองรวม ทั้งหมด 4 กลุ่มพื้นที่ ดังนี้

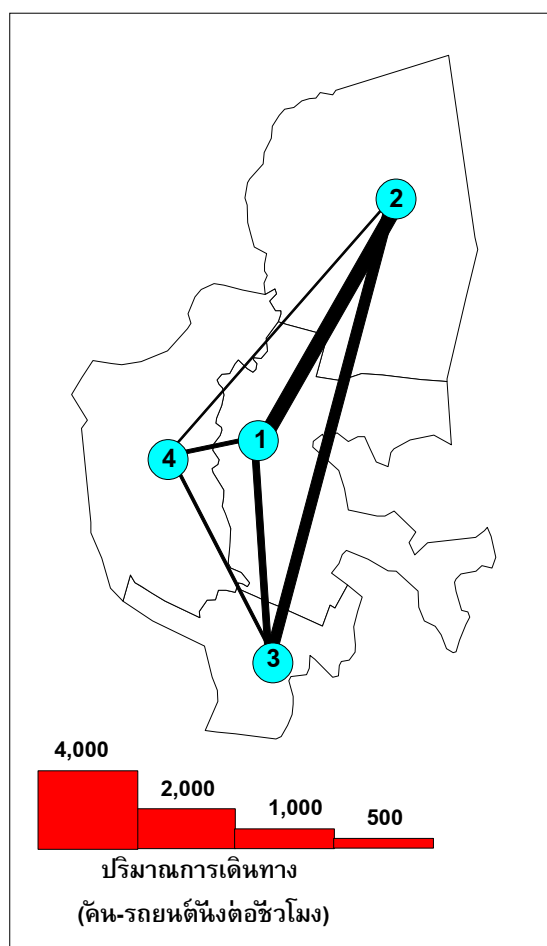
- กลุ่มพื้นที่ 1 พื้นที่ภายใน (CBD) ของผังเมืองรวม
- กลุ่มพื้นที่ 2 พื้นที่ภายในเขตผังเมืองรวมและอำเภอต่อเนื่องด้านเหนือ
- กลุ่มพื้นที่ 3 พื้นที่ภายในของผังเมืองรวม และอำเภอต่อเนื่องด้านใต้
- กลุ่มพื้นที่ 4 พื้นที่ภายในของผังเมืองรวมและอำเภอต่อเนื่องด้านตะวันออก

ในปี พ.ศ. 2553 ความต้องการเดินทางบริเวณพื้นที่ศึกษา มีปริมาณการเดินทางในชั่วโมงเร่งด่วนเช้ารวมทั้งสิ้น ประมาณ 4,800 คัน-รถยนต์หนึ่ง/ชั่วโมง โดยส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางเข้า-ออก ระหว่างกลุ่มพื้นที่ 1 (พื้นที่ชั้นใน) ประมาณ 2,100 คัน-รถยนต์หนึ่ง/ชั่วโมง โดยเฉพาะระหว่างกลุ่มพื้นที่ 1 กับ กลุ่มพื้นที่ 2 มีปริมาณการเดินทางประมาณ 1,200 คัน-รถยนต์หนึ่ง/ชั่วโมง

ตารางที่ 8.4-1 ปริมาณความต้องการเดินทางปีปัจจุบัน พ.ศ. 2553

หน่วย : คัน-รถยนต์หนึ่ง/ชั่วโมง

กลุ่มพื้นที่ ต้นทาง	กลุ่มพื้นที่ปลายทาง				รวม
	1	2	3	4	
1	647	570	263	143	1,623
2	637	195	313	76	1,221
3	310	612	449	143	1,514
4	192	68	97	83	440
รวม	1,786	1,445	1,122	445	4,798



รูปที่ 8.4-1 รูปปริมาณความต้องการเดินทางปีปัจจุบัน พ.ศ. 2553

8.4.2 สภาพการจราจรปัจจุบัน

สภาพจราจรสามารถอธิบายได้โดยใช้ดัชนีจราจร ดังต่อไปนี้

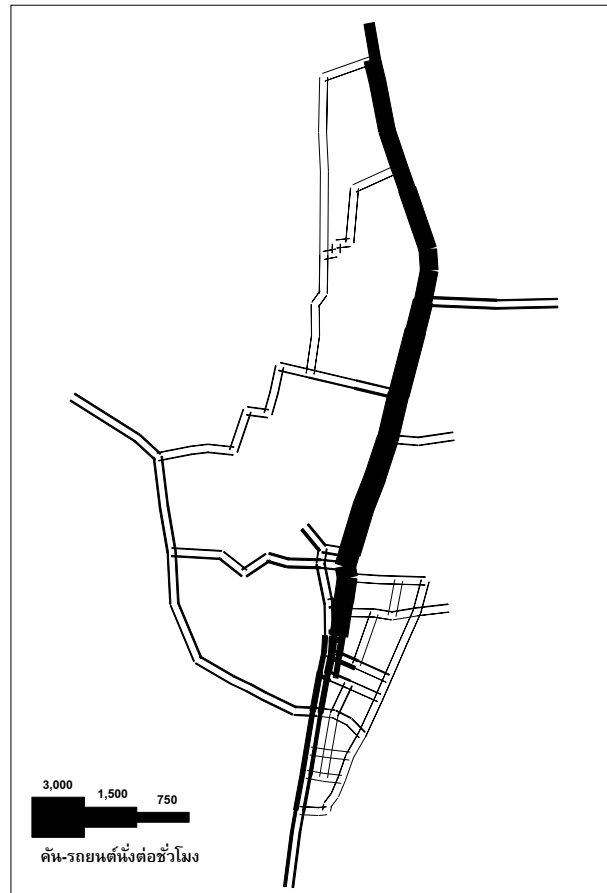
- **ปริมาณจราจร** หมายถึง ปริมาณจราจรบนโครงข่ายในพื้นที่ศึกษาทั้งหมดพิจารณาในแง่การพัฒนาโครงข่ายแล้วโครงการที่มีปริมาณจราจรเข้าไปใช้มากย่อมดีและเหมาะสมกว่าโครงการที่ไม่ค่อยมีปริมาณจราจร แต่หากพิจารณาถนนเดิมที่ประสบปัญหาปริมาณจราจรแล้ว โครงการใดที่สามารถบรรเทาปริมาณจราจรบนถนนเดิมได้มากกว่าย่อมเหมาะสมกว่าเช่นกัน
- **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 มากแสดงถึงปัญหบนถนนเดิมนั้นๆ ขณะที่กรณีโครงข่ายใหม่ 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 ดัชนีทั้งสองค่านี้ใช้เปรียบเทียบกับโครงข่ายระหว่างมีกับไม่มีโครงการปกติการพัฒนาโครงข่ายที่มีโครงการจะทำให้ค่า PCU-Hour ลดลงเนื่องจากสามารถเดินทางได้คล่องตัวขึ้นขณะที่ค่า PCU-Kilometer อาจเพิ่มหรือลดในบางกลุ่มพื้นที่ได้ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะโครงข่าย

ผลการวิเคราะห์สภาพจราจรในปีปัจจุบัน พ.ศ. 2553 แสดงดังรูปที่ 8.4-2 และสภาพการจราจรจำแนกตามกลุ่มพื้นที่ ดังแสดงในตารางที่ 8.4-2

ตารางที่ 8.4-2 สภาพการจราจรจำแนกตามกลุ่มพื้นที่ปัจจุบัน พ.ศ. 2553

รายละเอียด		ระยะทางการเดินทางรวม (คัน-กิโลเมตร)	เวลาการเดินทางรวม (คัน-ชั่วโมง)	ความเร็วเฉลี่ย (กิโลเมตร/ชั่วโมง)	ปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C Ratio)
กลุ่มพื้นที่	1	9,813	268	36.7	0.24
	2	10,118	238	42.5	0.23
	3	2,970	76	38.9	0.10
	4	2,317	58	40.1	0.09
รวมทุกพื้นที่		25,217	640	39.4	0.18

สภาพโครงข่ายโดยทั่วไปในปัจจุบันยังสามารถรองรับปริมาณการจราจรได้ในเกณฑ์ดี มีระยะทางการเดินทางรวมประมาณ 25,000 คัน-กิโลเมตร เวลาการเดินทางรวมประมาณ 700 คัน-ชั่วโมง สภาพความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C Ratio) ของพื้นที่ศึกษาประมาณ 0.18 ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางประมาณ 39.4 กม./ชั่วโมง จะเห็นได้ว่าความเร็วเฉลี่ยของพื้นที่เขตผังเมืองรวมชั้นใน กลุ่มพื้นที่กลุ่มพื้นที่ 1 มีสภาพความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C Ratio) ของพื้นที่ศึกษาประมาณ 0.24 ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางประมาณ 36.7 กม./ชั่วโมง



รูปที่ 8.4-2 รูปปริมาณการจราจรที่ใช้โครงข่ายปัจจุบัน พ.ศ. 2553

8.5 การประเมินสภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนในป้อนาคค

ความต้องการการเดินทางในป้อนาคคแสดงดังตารางที่ 8.5-1 พบว่าในปี พ.ศ. 2553 มีการเดินทางทั้งสิ้นประมาณ 4,800 คัน-รถยนต์หนึ่ง/ชั่วโมง โดยมีอัตราการเพิ่มคิดเป็นร้อยละ 5.43 และ 2.93 ในปี พ.ศ. 2558 และ 2563 ตามลำดับ โดยที่ปี พ.ศ. 2563 มีการเดินทางทั้งสิ้นประมาณ 7,000 คัน-รถยนต์หนึ่ง/ชั่วโมง

ความต้องการเดินทางในปี พ.ศ. 2563 แสดงดังตารางที่ 8.5-2 ส่วนรูปที่ 8.5-1 แสดงเส้นความต้องการเดินทางปี พ.ศ. 2563 ตามลำดับ รวมทั้งรูปที่ 8.5-2 แสดงปริมาณการจราจรป้อนาคคปี พ.ศ. 2563

ตารางที่ 8.5-1 ปริมาณความต้องการเดินทางปีอนาคต

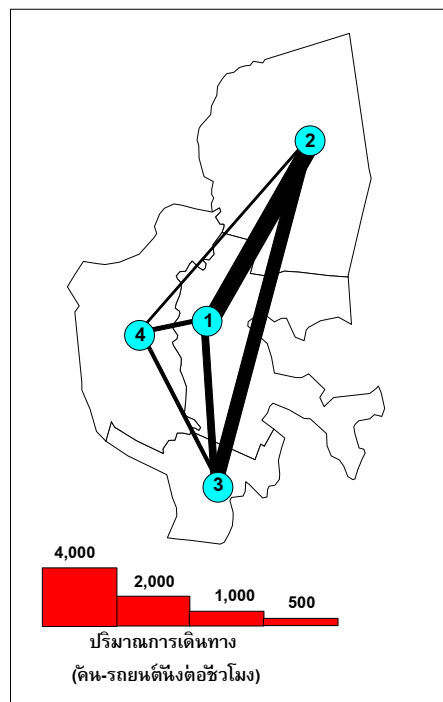
ปี พ.ศ.	ปริมาณการเดินทาง (คัน-รถยนต์นั่ง/ชั่วโมง)	อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละต่อปี)
2553	4,798	
2558	6,305	5.43%
2563	7,303	2.93%

ตารางที่ 8.5-2 ปริมาณความต้องการเดินทางปี พ.ศ.2563

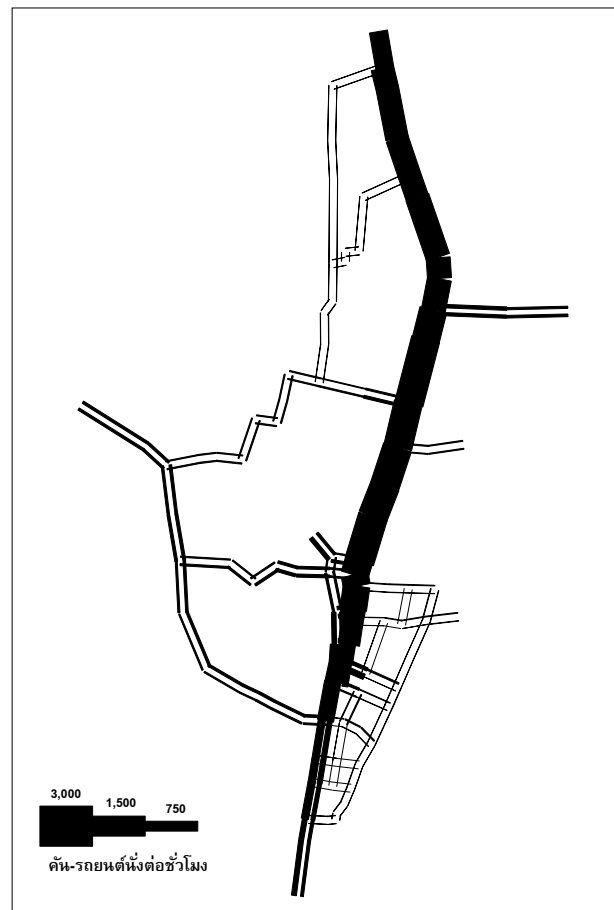
หน่วย : คัน-รถยนต์นั่ง/ชั่วโมง

กลุ่มพื้นที่ ต้นทาง	กลุ่มพื้นที่ปลายทาง				รวม
	1	2	3	4	
1	889	922	368	200	2,379
2	1,002	275	505	108	1,890
3	437	1,023	704	227	2,391
4	276	100	146	121	643
รวม	2,604	2,320	1,723	656	7,303

จากตารางที่ 8.5-2 จะเห็นได้ว่าในปี พ.ศ. 2563 พื้นที่ศึกษามีปริมาณการเดินทางในชั่วโมงเร่งด่วนเช้ารวมทั้งสิ้น ประมาณ 7,300 คัน-รถยนต์นั่ง/ชั่วโมง โดยส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางระหว่างกลุ่มพื้นที่ 1 (พื้นที่ชั้นใน) ประมาณ 3,200 คัน-รถยนต์นั่ง/ชั่วโมง



รูปที่ 8.5-1 รูปแสดงเส้นความต้องการเดินทางปี พ.ศ. 2563

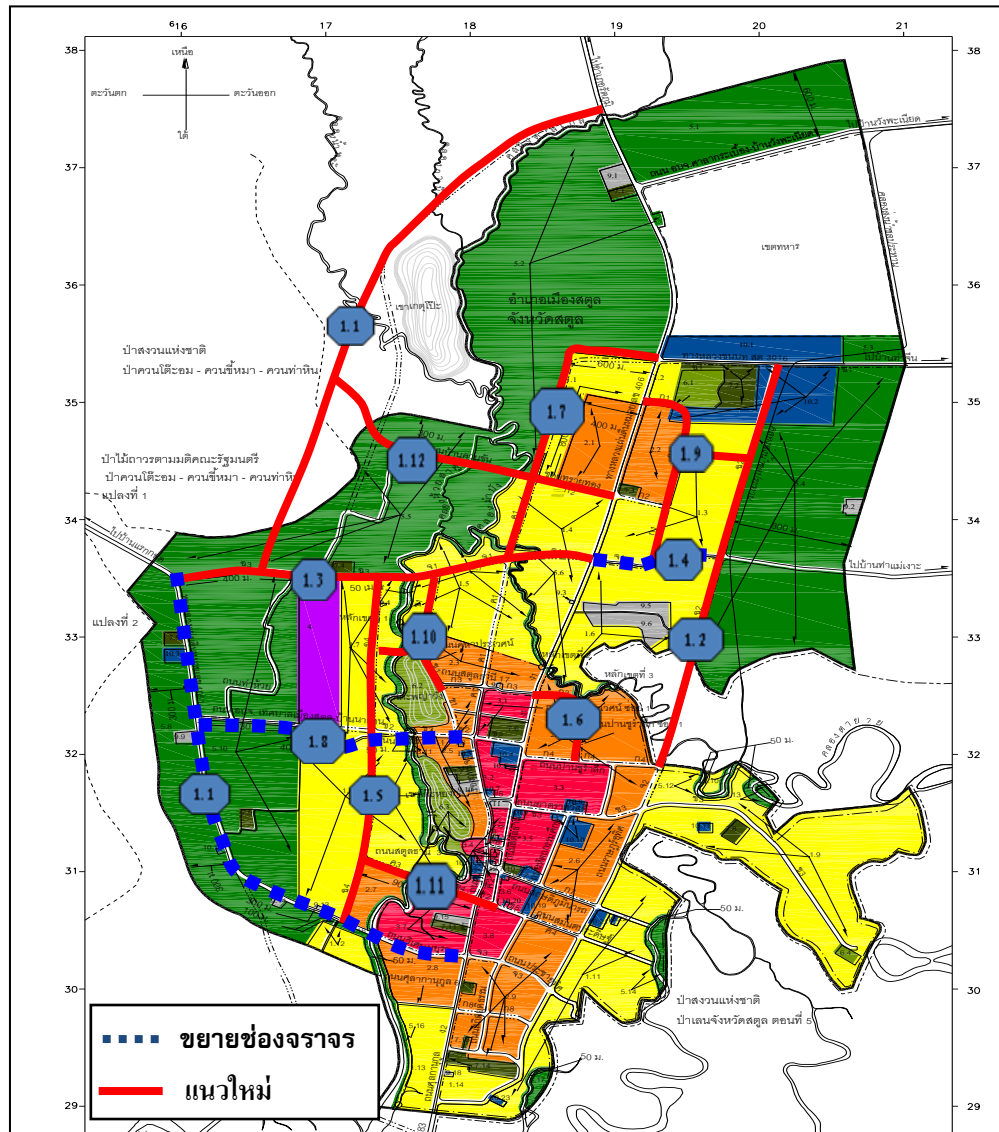


รูปที่ 8.5-2 รูปปริมาณจราจรที่ใช้โครงข่ายปี พ.ศ. 2563

8.6 การวิเคราะห์สภาพการจราจรตามแผนงาน/โครงการที่เสนอแนะ

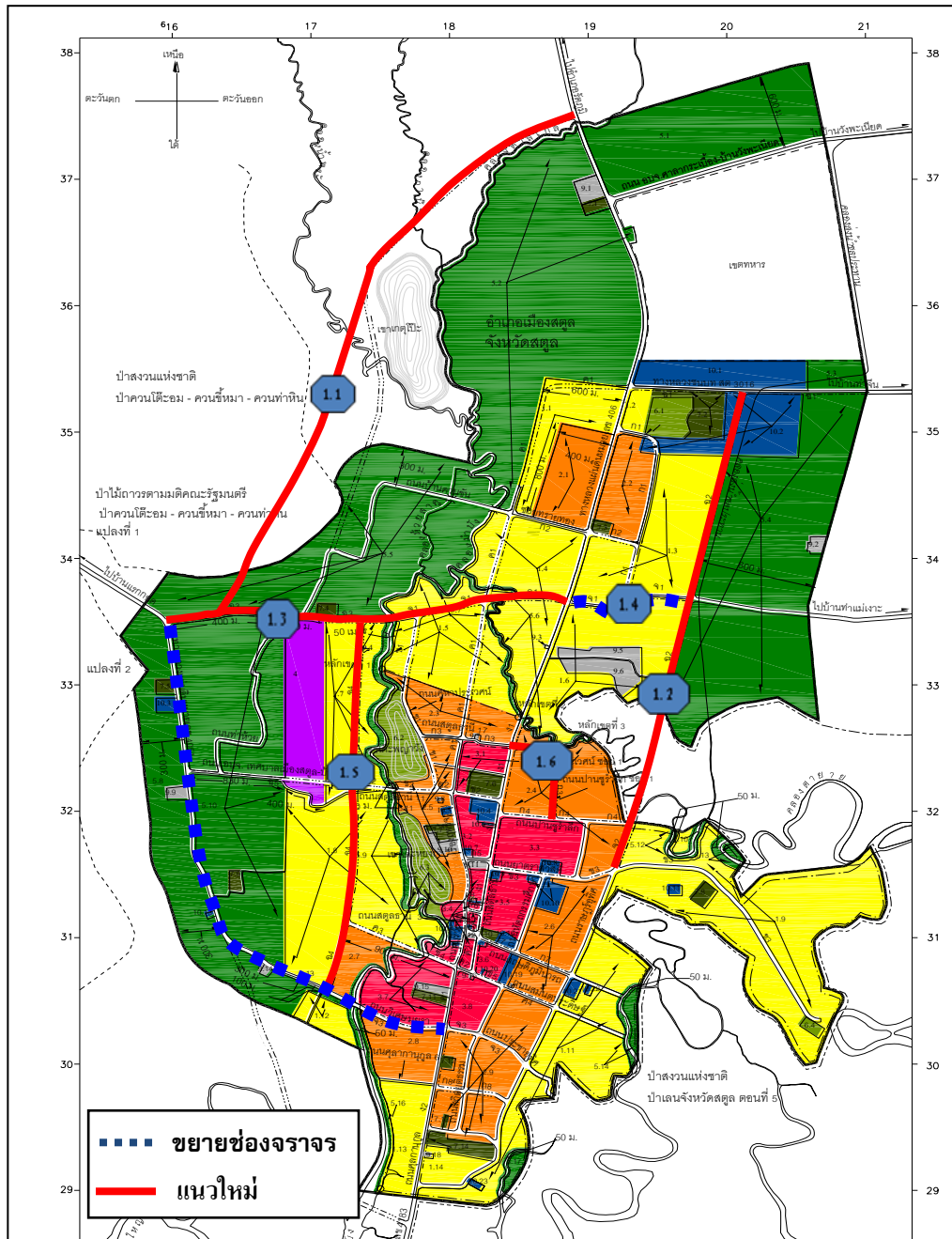
8.6.1 แผนงานโครงการที่เสนอแนะ

จากการวิเคราะห์สภาพจราจรและขนส่งเพื่อทดสอบแผนงานโครงการระยะสั้นและระยะยาวขึ้นไป สามารถสรุปแผนงานโครงการระยะสั้นและระยะกลางขึ้นไป แสดงดังรูปที่ 8.6-1 ถึงรูปที่ 8.6-3 และตารางที่ 8.6-1



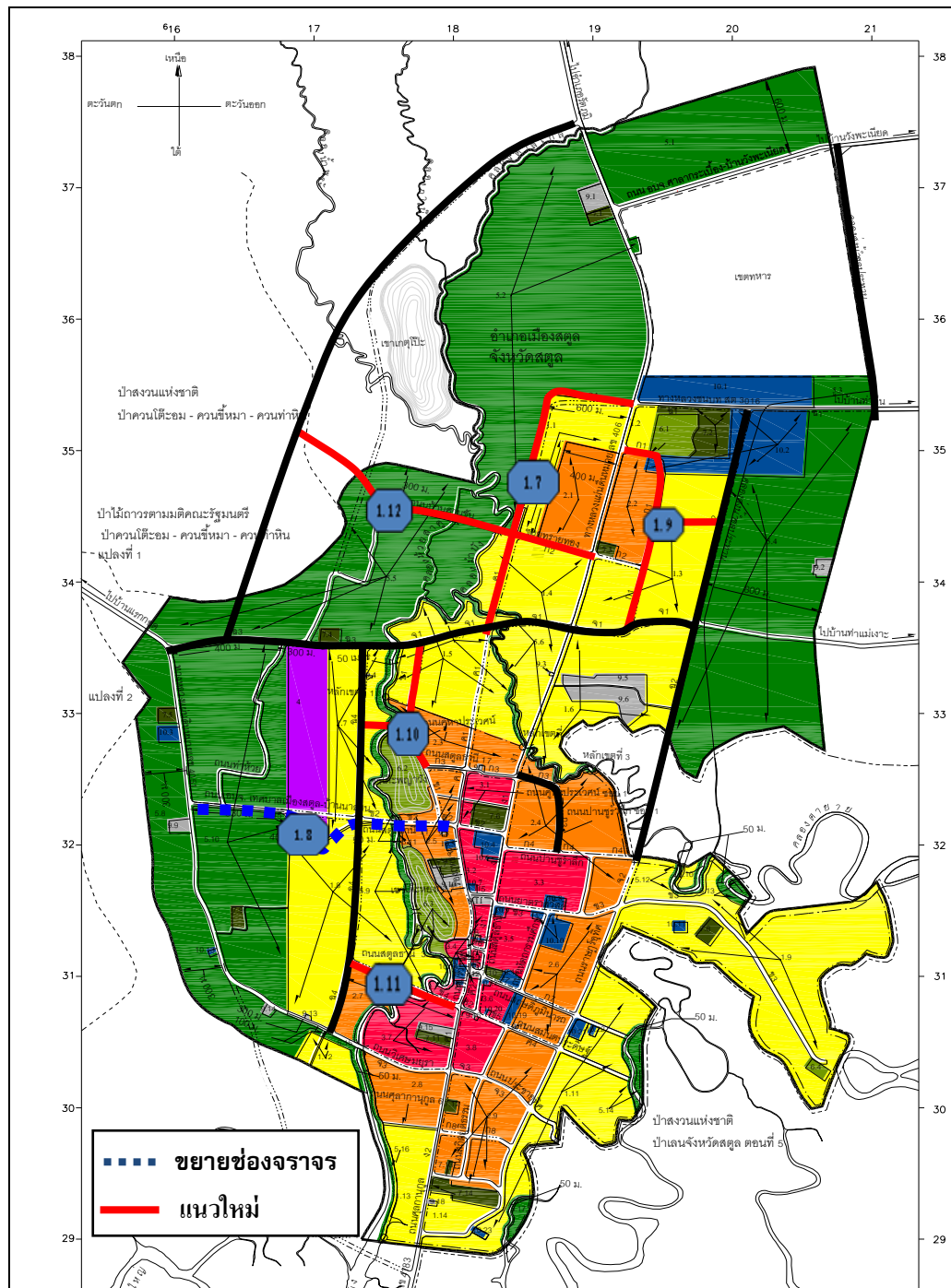
รูปที่ 8.6-1 รูปแสดงแผนงานด้านการขนส่งและจราจรที่นำเสนอช่วงระหว่างปี พ.ศ.2554-2563

สายทางที่	ชื่อโครงการ
1.1	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันตก
1.2	โครงการก่อสร้างถนน สาย ฉ2
1.3	โครงการก่อสร้างถนน สาย ฉ3 และ จ1
1.4	โครงการขยายถนน สาย จ1
1.5	โครงการก่อสร้างถนน สาย ฉ4
1.6	โครงการก่อสร้างถนน สาย ก4
1.7	โครงการก่อสร้างถนน สาย ค1
1.8	โครงการขยายถนน สาย ฉ5 และ ข2
1.9	โครงการก่อสร้างถนน สาย ก1
1.10	โครงการก่อสร้างถนน สาย ข1
1.11	โครงการก่อสร้างถนน สาย ค3
1.12	โครงการก่อสร้างถนน สาย ก2 ถึงทางเลี่ยงเมือง



รูปที่ 8.6-2 แผนงานด้านการขนส่งและจราจร ปีพ.ศ. 2558

สายทางที่	ชื่อโครงการ
1.1	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันตก
1.2	โครงการก่อสร้างถนน สาย ฉ2
1.3	โครงการก่อสร้างถนน สาย ฉ3 และ จ1
1.4	โครงการขยายถนน สาย จ1
1.5	โครงการก่อสร้างถนน สาย ฉ4
1.6	โครงการก่อสร้างถนน สาย ก4



รูปที่ 8.6-3 แผนงานด้านการขนส่งและจราจร ปีพ.ศ. 2563

สายทางที่	ชื่อโครงการ
1.7	โครงการก่อสร้างถนน สาย ค1
1.8	โครงการขยายถนน สาย ฉ5 และ ข2
1.9	โครงการก่อสร้างถนน สาย ก1
1.10	โครงการก่อสร้างถนน สาย ข1
1.11	โครงการก่อสร้างถนน สาย ค3
1.12	โครงการก่อสร้างถนน สาย ก2 ถึงทางเลี้ยวเมือง

ขนาดเขตทางของเส้นทางแต่ละเส้นทาง จะมีขนาดตามรายการประกอบแผนผังการวางผังเมืองรวมเมืองสตูล ของสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสตูล โดยมีรายละเอียดดังนี้

ถนนแบบ ก	ขนาดเขตทาง 16.00 เมตร
ถนนแบบ ข	ขนาดเขตทาง 18.00 เมตร
ถนนแบบ ค	ขนาดเขตทาง 20.00 เมตร
ถนนแบบ ง	ขนาดเขตทาง 22.00 เมตร
ถนนแบบ จ	ขนาดเขตทาง 26.00 เมตร
ถนนแบบ ฉ	ขนาดเขตทาง 30.00 เมตร

สรุปโครงข่ายถนนในอนาคตที่จะดำเนินการปรับปรุง และก่อสร้างรวมทั้งหมด 12 สาย ซึ่งมีระยะทางและรายละเอียดโครงการดังนี้

สายทางที่	ชื่อโครงการ	ระยะทาง (กม.)
1.1	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันตก	5.0
1.2	โครงการก่อสร้างถนน สาย ฉ2	3.6
1.3	โครงการก่อสร้างถนน สาย ฉ3 และ จ1	3.0
1.4	โครงการขยายถนน สาย จ1	1.0
1.5	โครงการก่อสร้างถนน สาย ฉ4	2.8
1.6	โครงการก่อสร้างถนน สาย ก4	0.8
1.7	โครงการก่อสร้างถนน สาย ค1	2.4
1.8	โครงการขยายถนน สาย ฉ5 และ ข2	2.3
1.9	โครงการก่อสร้างถนน สาย ก1	2.2
1.10	โครงการก่อสร้างถนน สาย ข1	1.4
1.11	โครงการก่อสร้างถนน สาย ค3	1.0
1.12	โครงการก่อสร้างถนน สาย ก2 ถึงทางเลี่ยงเมือง	2.8

รายการประกอบแผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง

ถนนตามแผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง แบ่งออกเป็น 5 ขนาด คือ

1. ถนนแบบ ก 1 ขนาดเขตทาง 16.00 เมตร มีรายละเอียดดังนี้

ถนนสาย ก 1 เป็นถนนเดิมกำหนดให้ขยายเขตทาง คือ ถนนเดิมไม่ปรากฏชื่อ และถนนโครงการกำหนดให้ก่อสร้างใหม่ เริ่มต้นจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ตามแนวถนนเดิม ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ บรรจบกับถนนเดิม ไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ตามแนวถนนเดิม จากนั้นไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ จนบรรจบกับถนนเดิมไม่ปรากฏชื่อ (ถนนสาย จ 1) ที่บริเวณห่างจากถนนเดิมไม่ปรากฏชื่อ (ถนนสาย จ 1) บรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้และทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตามแนวถนนเดิมไม่ปรากฏชื่อ (ถนนสาย จ 1)

ถนนสาย ก 2 เป็นถนนเดิมกำหนดให้ขยายเขตทาง คือ ซอยทรายทอง และถนนโครงการกำหนดให้ก่อสร้างใหม่ เริ่มต้นจากถนนเดิม ไม่ปรากฏชื่อ (ถนนสาย ค 1) ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ตามแนวถนนเดิม บรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ จนบรรจบกับถนนเดิม ไม่ปรากฏชื่อ (ถนน

สาย ก 1) ที่บริเวณห่างจากถนนเดิมไม่ปรากฏชื่อ (ถนนสาย ก 1) บรรจบกับถนนเดิมไม่ปรากฏชื่อ (ถนนสาย จ 1) ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตามแนวถนนสาย ก 1

ถนนสาย ก 4 เป็นถนนเดิมกำหนดให้ขยายเขตทาง คือ ถนนปานธุรำลิก โครงการกำหนดให้ก่อสร้างใหม่ เริ่มต้นจากถนนสตูลธานี ไปทางทิศตามแนวถนนเดิม ไปทางทิศตะวันออก จนบรรจบกับถนนสาย จ 2 ที่บริเวณห่างจากถนนสาย จ 2 บรรจบกับถนนยาตราสวัสดิ์ (ถนนสาย ข 3) ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตามแนวถนนสาย จ 3

2. ถนนแบบ ข ขนาดเขตทาง 18.00 เมตร มีรายละเอียดดังนี้

ถนนสาย ข 1 เป็นถนนโครงการกำหนดให้ก่อสร้างใหม่ และถนนเดิมกำหนดให้ขยายทาง คือ ถนนคูหาประเวศน์ เริ่มต้นจากถนนสาย จ 1 ที่บริเวณห่างจากถนนสาย จ 1 บรรจบกับถนนสาย ค 1 ไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ตามแนวถนนสาย จ 1 ไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ บรรจบกับถนนเดิม และไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ตามแนวถนนเดิม จากนั้นไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้และทิศตะวันตกเฉียงใต้ จนบรรจบกับถนนสตูลธานี 11 (ถนนสาย ข 2) ที่บริเวณห่างจากถนนสตูลธานี 11 (ถนนสาย ข 2) บรรจบกับถนนเรืองฤทธิ์เจริญ ไปทางทิศตะวันตก ตามแนวถนนสตูล 11(ถนนสาย ข 2)

ถนนสาย ข 2 เป็นถนนเดิมกำหนดให้ขยายเขตทาง คือ ถนนสตูลธานี 11 และถนนโครงการกำหนดให้ก่อสร้างใหม่ เริ่มต้นจากถนนสตูลธานี ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือและทิศตะวันตก ตามแนวถนนเดิม จากนั้นไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ จนบรรจบกับถนนสาย ฉ 4 ที่บริเวณห่างจากถนนสาย ฉ 4 บรรจบกับถนนสาย ฉ 3 ไปทางทิศใต้ ตามแนวถนนสาย ฉ 4

3. ถนนแบบ ค ขนาดเขตทาง 20.00 เมตร มีรายละเอียดดังนี้

ถนนสาย ค 1 เป็นถนนโครงการกำหนดให้ก่อสร้างใหม่ และถนนเดิมกำหนดให้ขยายเขตทาง คือ ถนนคูหาประเวศน์ ซอย 1 ถนนเรืองฤทธิ์เจริญ ถนนบุรีวานิช และถนนสุลกานุกูล เริ่มต้น จากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 ที่บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 บรรจบกับทางหลวงชนบท สท. 3016 (ถนนสาย ฉ 1) ไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ตามแนวถนนเดิม ตัดกับถนนสาย จ 1 ที่บริเวณห่างจากถนนสาย จ 1 บรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 จากนั้นไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ตามแนวถนนสาย จ 1 และไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ บรรจบกับถนนเดิม ไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ทิศตะวันออกเฉียงใต้ และทิศใต้ตามแนวถนนเดิม จนบรรจบกับถนนประชาอุทิศ (ถนนสาย จ 3)

ถนนสาย ค 3 เป็นถนนโครงการกำหนดให้ก่อสร้างใหม่ เริ่มต้นจากถนนสาย ฉ4 ที่บริเวณห่างจากถนนสาย ฉ 4 บรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4015 ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตามแนวถนนสาย ฉ 4 ไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ จนบรรจบกับถนนสมันตประดิษฐ์ ที่บริเวณห่างจากถนนสมันตประดิษฐ์ บรรจบกับถนนสุลกานุกูล ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ตามแนวถนนสมันตประดิษฐ์

4. ถนนแบบ จ ขนาดเขตทาง 26.00 เมตร มีรายละเอียดดังนี้

ถนนสาย จ 1 เป็นถนนโครงการกำหนดให้ก่อสร้างใหม่ และถนนเดิมกำหนดให้ขยายเขตทาง คือ ถนนเดิมไม่ปรากฏชื่อ เริ่มต้นจากถนนสาย ฉ 4 ที่บริเวณห่างจากถนนสาย ฉ 4 บรรจบกับถนนสาย ฉ 5 ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ตามแนวถนนสาย ฉ 4 และไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ บรรจบกับถนนสาย ข 1 ที่บริเวณห่างจากถนนสาย ข 1 บรรจบกับถนนคูหาประเวศน์ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตามแนวถนนสาย ข 1 และไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตัดกับถนนสาย ค 1 จากนั้นไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ บรรจบกับถนนเดิม ไปทางทิศตะวันออก และทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตามแนวถนนเดิม จนบรรจบกับถนนสาย ฉ 2

5. ถนนแบบ ฉ ขนาดเขตทาง 30.00 เมตร มีรายละเอียดดังนี้

ถนนสาย ฉ 2 เป็นถนนโครงการกำหนดให้ก่อสร้างใหม่ เริ่มต้นจากทางหลวงชนบท สด.3016 (ถนนสาย ฉ 1) ที่บริเวณห่างจากทางหลวงชนบท สด. 3016 (ถนนสาย ฉ 1) บรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 ไปทางทิศตะวันออก ตามแนวทางหลวงชนบท สด. 3016 (ถนนสาย ฉ 1) และไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ตัดกับถนนเดิมไม่ปรากฏชื่อ (ถนนสาย จ 1) ที่บริเวณห่างจากถนนเดิมไม่ปรากฏชื่อ (ถนนสาย จ 1) บรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 406 ไปทางทิศตะวันออกและทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตามแนวถนนเดิมไม่ปรากฏชื่อ (ถนนสาย จ 1) จากนั้นไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ จนบรรจบกับเขตผังเมืองรวม

ถนนสาย ฉ 3 เป็นถนนเดิมกำหนดให้ขยายเขตทาง คือ ถนนทรายทอง – ควนซุ่น และถนนเดิมไม่ปรากฏชื่อ และถนนโครงการกำหนดให้ก่อสร้างใหม่ เริ่มต้นจากทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 4051 ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและทิศตะวันออก ตามแนวถนนเดิม และไปทางทิศตะวันออก จนบรรจบกับสาย ฉ 4 ที่บริเวณห่างจากถนนสาย ฉ 4 บรรจบกับถนน สาย ฉ 5 ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ตามแนวถนนสาย ฉ 4

ถนนสาย ฉ 4 เป็นถนนโครงการกำหนดให้ก่อสร้างใหม่ เริ่มต้นจากถนนสาย ฉ 3 ที่บริเวณห่างจากถนนทรายทอง-ควนซุ่น (ถนนสาย ฉ 3) บรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4051 ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและทิศตะวันออก ตามแนวถนนสาย ฉ 3 และไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ บรรจบกับถนนสาย ฉ 5 ที่บริเวณห่างจากถนน อบจ. เทศบาลเมืองสตูล-บ้านนาลาน(ถนนสาย ฉ 5) บรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4051 ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตามแนวถนนสาย ฉ 5 จากนั้นไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้และทิศตะวันตกเฉียงใต้ บรรจบกับถนนสาย ค 3 ที่บริเวณห่างจากถนนสาย ค 3 บรรจบกับถนนสมันตประดิษฐ์ ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ตามแนวถนนสาย ค 3 และไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ จนบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4051 ที่บริเวณห่างจากทางหลวงหมายเลข 4051 (ถนนวิเศษมยุรา) บรรจบกับถนนสุลกานกุล ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4051 (ถนนวิเศษมยุรา) บรรจบกับถนนสุลกการกุล ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4051 (ถนนวิเศษมยุรา)

ถนนสาย ฉ 5 เป็นถนนเดิมกำหนดให้ขยายเขตทาง คือ ถนน อบจ. เทศบาลเมืองสตูล-บ้านนาลาน และถนนโครงการกำหนดให้ก่อสร้างใหม่ เริ่มต้นจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4051 ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตามแนวถนนเดิม ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ จนบรรจบกับถนนสาย ฉ 4 ที่บริเวณห่างจากถนนสาย ฉ 4 บรรจบกับถนนสาย ฉ 3 ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตามแนวถนนสาย ฉ 4

ตารางที่ 8.6-1 แผนงานโครงการที่เสนอแนะ

ชื่อโครงการ	ระยะทาง กม.	งบประมาณ * (ล้านบาท)										ค่าใช้จ่ายของ โครงการ * (ล้านบาท)	หน่วยงาน รับผิดชอบ
		ระยะสั้น			ระยะกลางขึ้นไป								
		2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563		
แผนงานปีพ.ศ. 2554- 2556 (ระยะสั้น)													
1.1 โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันตก	10.0	อยู่ระหว่างการดำเนินการจัดจ้างผู้รับเหมา											ทล.
1.2 โครงการก่อสร้างถนน สาย ฉ2	3.6	ติดปัญหาแนวเส้นทางผ่านพื้นที่เขตป่าสงวนแห่งชาติ											ทช.
1.3 โครงการก่อสร้างถนน สาย ฉ3 และ จ1	3.0		30	20							50	ทช., อบจ.	
แผนงานปีพ.ศ. 2557- 2563 (ระยะกลางขึ้นไป)													
1.4 โครงการขยายถนน สาย จ1	1.0				17						17	ทศ.คช.	
1.5 โครงการก่อสร้างถนน สาย ฉ4	2.8				52						52	ทช.	
1.6 โครงการก่อสร้างถนน สาย ก4	0.8					15					15	ทศ.สต.	
1.7 โครงการก่อสร้างถนน สาย ค1	2.4						30	11			41	อบจ.	
1.8 โครงการขยายถนน สาย ฉ5 และ ข2	2.3						20	20			40	อบจ., ทศ.คช.	
1.9 โครงการก่อสร้างถนน สาย ก1	2.2							25	10		35	ทศ.สต., ทศ.คช.	
1.10 โครงการก่อสร้างถนน สาย ข1	1.4									16	10	26	ทศ.คช.
1.11 โครงการก่อสร้างถนน สาย ค3	1.0										20	20	ทศ.สต.
1.12 โครงการก่อสร้างถนน สาย ก2 ถึงทางเลี่ยงเมือง	2.8									40	17	57	ทช.
รวม											353		

หมายเหตุ : * ค่าก่อสร้างเป็นค่าประมาณการโดยเฉลี่ย ไม่รวมค่าจัดสรรกรรมสิทธิ์ที่ดิน

หมายเหตุ :	ทศ.สต.	=	สำนักงานเทศบาลเมืองสตูล	ททท.	=	ศูนย์การท่องเที่ยว กีฬา และนันทนาการจังหวัดสตูล	ทศ.คช.	=	สำนักงานเทศบาลคลองขุด
	จว.	=	สำนักงานจังหวัดสตูล	ทช.	=	สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล	ร.ร.	=	โรงเรียนภายในเทศบาลจังหวัดสตูล
	ขบ.	=	สำนักงานขนส่งจังหวัดสตูล	อบจ.	=	องค์การบริหารส่วนจังหวัดสตูล	ทล.	=	แขวงทางหลวง สตูล กรมทางหลวง
	ตร.	=	กองกำกับการตำรวจภูธรจังหวัดสตูล	มวล.	=	มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์	จท.	=	กรมเจ้าท่า
	อบต.	=	องค์การบริหารส่วนตำบล	ยธ.	=	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสตูล			

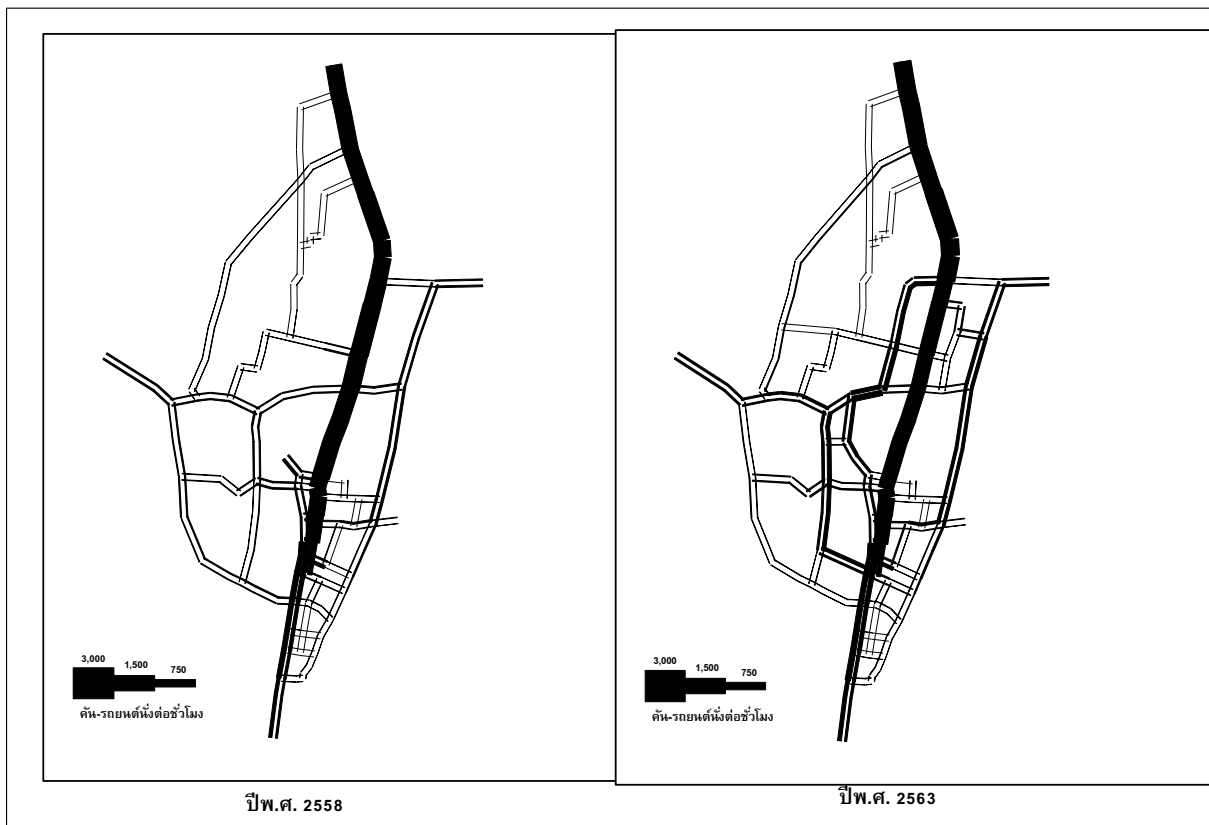
8.6.2 ผลการวิเคราะห์สภาพการจราจรตามแผนงานโครงการที่เสนอแนะ

การวิเคราะห์สภาพจราจรและขนส่งเพื่อทดสอบแผนงานโครงการระยะต่างๆ ที่เสนอแนะเป็นกระบวนการปฏิบัติงานที่ต้องตรวจสอบหลายรอบอย่างละเอียด โดยเริ่มจากการวิเคราะห์สภาพจราจรปีวิเคราะห์สุดท้าย (ปี พ.ศ. 2563) เพื่อตรวจสอบลักษณะโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่พึงประสงค์ว่าเป็นอย่างไร กระทั่งได้สภาพการจราจรเป็นที่น่าสนใจ ปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C Ratio) ประมาณ 0.7-0.8 ระดับบริการ C หรือต่ำกว่า การไหลของกระแสจราจรเป็นไปอย่างสม่ำเสมอ (Stable Flow) กรณีที่สภาพการจราจรไม่สอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนด จำเป็นต้องปรับแผนงานโครงการใหม่ จนกว่าดัชนีด้านจราจรจะอยู่ในระดับที่เหมาะสม ผลการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบสภาพจราจรตามแผนระยะ 5 ปีและ 10 ปี พื้นที่ศึกษาแสดงดังตารางที่ 8.6-2 และรูปที่ 8.6-4 แสดงปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนปีพ.ศ. 2558 และ 2563 ตามลำดับ

ตารางที่ 8.6-2 ผลการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบสภาพจราจร

รายละเอียด	ปี พ.ศ. 2553	ระยะกลางระยะ 5 ปี		ระยะยาวระยะ 10 ปี	
		ปี พ.ศ. 2558		ปี พ.ศ. 2563	
		ไม่มีโครงการ	มีโครงการ	ไม่มีโครงการ	มีโครงการ
1. ระยะทางการเดินทางรวม (คั่น-กิโลเมตร)	25,217	34,812	33,360 (-4.2%)	40,398	37,750 (-6.6%)
2. เวลาการเดินทางรวม (คั่น-ชั่วโมง)	640	931	790 (-15.1%)	1,133	876 (-22.7%)
3. ความเร็วเฉลี่ย (กิโลเมตร/ชั่วโมง)	39.4	37.4	42.2 (12.9%)	35.7	43.1 (20.8%)
4. ปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C Ratio)	0.18	0.24	0.17 (-26.7%)	0.29	0.15 (-49.4%)

ปัจจุบันพื้นที่ศึกษาเขตผังเมืองรวมมีค่าปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) หรือสภาพความแออัดเท่ากับ 0.18 และมีความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่ประมาณ 39.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในอนาคตที่ปี พ.ศ. 2563 หากไม่มีการดำเนินโครงการใดๆ ในพื้นที่ศึกษาปริมาณการเดินทางจะเพิ่มมากขึ้น ส่งผลทำให้สภาพความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ในพื้นที่เพิ่มเป็น 0.29 และความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่ลดลงเหลือประมาณ 35.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง กรณีที่มีการดำเนินโครงการตามแผนงานที่เสนอแนะปี พ.ศ. 2558 และ พ.ศ. 2563 สามารถช่วยทำให้สภาพการจราจรโดยรวมดีขึ้น ความแออัดหรือปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ลดลง ร้อยละ 26.7 และ 49.4 ตามลำดับ ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่สูงขึ้นซึ่งส่งผลทำให้เวลาในการเดินทางลดลง โดยในปี พ.ศ. 2558 และ พ.ศ. 2563 ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่สูงขึ้นประมาณร้อยละ 12.9 และ 20.8 ตามลำดับ และเวลาในการเดินทางลดลงประมาณร้อยละ 15.1 และ 22.7 ตามลำดับ



รูปที่ 8.6-4 ปริมาณจราจร กรณีมีแผนงานโครงการที่เสนอแนะในปี 2558 และ 2563

8.7 สรุปภาพรวมพฤติกรรมการเดินทางและขนส่ง

พฤติกรรมเดินทางของคน จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางที่ได้จากการสำรวจ พบว่าการเดินทางในจังหวัดสตูลใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุด รองลงมาเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล สำหรับกลุ่มผู้ใช้รถสองแถวหรือรถโดยสารประจำทางมากที่สุด คือ กลุ่มผู้ที่ไม่มียานพาหนะ ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ผังเมืองรวมมีประมาณ 44,000 คัน/วัน โดยส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางเข้า-ออกเขตพื้นที่ผังเมืองรวม คิดเป็นร้อยละ 68 สำหรับการเดินทางผ่านเมือง โดยเฉลี่ยคิดเป็น ร้อยละ 7.7

พฤติกรรมขนส่งสินค้า จากการสำรวจสินค้าที่บรรทุก พบว่า สินค้าที่บรรทุกส่วนมากเป็นสินค้าวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง รองลงมาเป็นสินค้าสินค้าเกษตร และสินค้าอุตสาหกรรม และจากการสำรวจน้ำหนักบรรทุกพบว่า มีสัดส่วนสินค้าที่บรรทุกร้อยละ 16.50 ที่เหลือส่วนใหญ่จะเป็นรถเที่ยวเปล่า และรถยนต์ที่ใช้ขนบรรทุกส่วนใหญ่จะเป็นรถบรรทุก 10 ล้อ รถเทรเลอร์ และรถพ่วง มีการใช้งานบรรทุกสินค้าถึงร้อยละ 68.09 สำหรับการกระจายตัวของการขนส่งสินค้า มีปริมาณการขนส่งสินค้ารวมทั้งหมดประมาณ 4,400 ตัน/วัน ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าก่อสร้าง มีประมาณ 2,000 ตัน/วัน รองลงมาคือสินค้าเกษตร มีประมาณ 1,600 ตัน/วัน ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งผ่านเมืองระหว่างพื้นที่ด้านเหนือกับด้านใต้ของผังเมืองรวม

สรุปสภาพโครงข่าย โดยทั่วไปในปัจจุบันสภาพโครงข่ายถนนยังสามารถรองรับปริมาณการจราจรได้ในเกณฑ์ดี ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางประมาณ 39.4 กิโลเมตร/ชั่วโมง

บทที่ 9

แผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดสตูล

บทที่ 9

แผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดสตูล

9.1 แนวคิดการพัฒนาแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดสตูล

ในการศึกษาเพื่อจัดทำกรอบนโยบายด้านการขนส่งและจราจรนี้ คณะที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและจราจรจากรายงานการศึกษาต่างๆ ที่ผ่านมารวมทั้งนำสถิติและข้อเท็จจริง ตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรดังกล่าว

จากการสำรวจปริมาณจราจร ณ ทางแยกจุดต่างๆ รวมทั้งบนช่วงถนน ในเขตพื้นที่ศึกษา เพื่อนำข้อมูลมาใช้วิเคราะห์และคาดการณ์แนวโน้มของสภาพปัญหาด้านการขนส่งและจราจรของเมือง และการทบทวนแผนงาน / โครงการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผนวกกับวิสัยทัศน์ของการพัฒนาจังหวัดสตูลในด้านต่างๆ ตลอดจนแนวทางการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 และฉบับที่ 10 โดยมุ่งเน้นการพัฒนาที่ยั่งยืน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านเศรษฐกิจ และเพิ่มสมรรถนะของสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและจราจร และได้กำหนดแผนพัฒนาทางด้านการจราจรในเขตผังเมืองรวมของจังหวัดสตูล โดยแบ่งเป็น 3 ระยะ ได้แก่

1. แผนระยะเร่งด่วน (2553)
2. แผนระยะสั้น 1 – 3 ปี (2554 – 2556)
3. แผนระยะกลาง 3 ปีขึ้นไป (2557 – 2563)

โดยแผนงาน/โครงการ การพัฒนาด้านการจราจร และขนส่งที่ทางที่ปรึกษาได้นำเสนอไว้ในด้านต่างๆ ดังนี้

- (1) แผนงานแก้ไขปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบจราจรเร่งด่วน
- (2) แผนงานด้านการจัดระบบจราจรและขนส่ง
- (3) แผนงานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายการคมนาคม
- (4) แผนงานด้านการพัฒนาระบบเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรและการขนส่ง
- (5) แผนงานการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ
- (6) แผนงานด้านความปลอดภัยของการสัญจร และการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่วิกฤตของจังหวัด
- (7) แผนงานด้านการพัฒนาระบบการสัญจรเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว

โดยในแต่ละแผนงานจะมีวัตถุประสงค์ ยุทธศาสตร์ ตลอดจนแนวทางในการดำเนินการที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการประกอบการวางแผนการดำเนินการ ให้สามารถประสานงานซึ่งกันและกัน และมีแนวทางในการพัฒนาไปในทิศทางเดียวกัน โดยรายละเอียดในแต่ละโครงการจะกล่าวในหัวข้อต่อไป

9.2 สรุปแผนงาน/โครงการของแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดสตูล

9.2.1 แผนงานที่ 1 แผนงานแก้ไขปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบจราจรเร่งด่วน

วัตถุประสงค์ : เพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรในระยะเร่งด่วน ซึ่งเป็นแผนที่ใช้งบประมาณไม่มากและมีระยะเวลาดำเนินงานน้อย แต่สามารถช่วยแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรให้บรรเทาได้ในระดับหนึ่ง และมีรายละเอียดเพียงพอที่หน่วยงานภายในจังหวัดสามารถนำไปปฏิบัติได้โดยทันที

ยุทธศาสตร์ที่ใช้ดำเนินการ :

- มีแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรที่สามารถทำแล้วเสร็จและบังเกิดผลทันที
- ในการดำเนินงานจะใช้งบประมาณในการดำเนินงานไม่มาก
- จัดทำ Focus Group เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แสดงความคิดเห็น
- จัดการจราจรให้เกิดสภาพการคล่องตัว
- ปรับปรุงจุดเสี่ยงและพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุจราจรบ่อยครั้ง
- จัดทำแบบรายละเอียดเบื้องต้นเพื่อให้หน่วยงานสามารถนำไปปฏิบัติได้

โครงการ/มาตรการ ตามแผนงานนี้ ได้แก่

- โครงการปรับปรุงการจัดการจราจรบริเวณจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัด
- โครงการปรับปรุงจุดที่มีปัญหาอุบัติเหตุบ่อยครั้งบนโครงข่ายถนน

9.2.2 แผนงานที่ 2 แผนงานด้านการจัดระบบจราจรและขนส่ง

วัตถุประสงค์ : เพื่อจัดระบบการจราจรและแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในระบบโครงข่ายถนนและปรับปรุงระบบจราจรในปัจจุบันเพื่อให้กระแสการจราจรมีการเคลื่อนตัวอย่างมีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ใช้ดำเนินการ :

- ควบคุมและสนับสนุนให้ระบบโครงข่ายถนนทำหน้าที่ได้เหมาะสมตามประเภทของถนน และสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม และการใช้ที่ดินข้างเคียง
- เสริมโครงข่ายถนนที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพใช้งานได้สูงสุด
- จัดการระบบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในปัจจุบัน
- จัดการทิศทางการจราจรให้เกิดสภาพการคล่องตัว

โครงการ/มาตรการ ตามแผนงานนี้ ได้แก่

- โครงการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรในเขตเทศบาลเมืองสตูล
- โครงการจำแนกประเภทของโครงข่ายและกำหนดความเร็วจำกัด
- โครงการปรับปรุงตลาดสดเทศบาลเมืองสตูล
- โครงการจัดการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน
- โครงการจัดทำฐานข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง
- โครงการจัดระบบจราจรบนถนนสตูลธานี

9.2.3 แผนงานที่ 3 แผนงานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายการคมนาคม

วัตถุประสงค์ : เพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายถนนให้มีการเชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณจราจรในปัจจุบันและอนาคต พร้อมทั้งสามารถเข้าถึงได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยอาศัยหลักการจำแนกประเภทของถนนตามหน้าที่การทำงานของถนนและคำนึงถึงสภาพสิ่งแวดล้อม และการใช้ประโยชน์ที่ดินข้างเคียง รวมทั้งเป็นการกระตุ้นและสนับสนุน การเจริญเติบโตของเมือง

ยุทธศาสตร์ที่ใช้ดำเนินการ :

- จำแนกประเภทของโครงข่ายถนนตามหน้าที่การทำงานของถนน โดยคำนึงถึงปัจจัยอื่นๆ ด้วยได้แก่ สภาพสิ่งแวดล้อม และสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินข้างเคียง
- การต่อเชื่อมถนนสายหลัก สายรองและซอย ให้เป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์และมีการเชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- ก่อสร้างโครงข่ายถนนเชื่อมโยงพื้นที่สำคัญต่างๆ เพื่อรองรับและกระจายปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต สนับสนุนการเข้าถึงได้ รวมทั้งสนับสนุนให้มีการพัฒนาเมืองในทิศทางที่เหมาะสม
- พัฒนาระบบควบคุมการจราจรเป็นโครงข่ายให้เหมาะสมกับการใช้งาน

โครงการ/มาตรการ ตามแผนงานนี้ ได้แก่

- โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ ในเขตผังเมืองช่วงแผนงานโครงการระยะสั้น
- โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ ในเขตผังเมืองช่วงแผนงานโครงการระยะกลางขึ้นไป

9.2.4 แผนงานที่ 4 แผนงานด้านการพัฒนาระบบเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรและการขนส่ง

วัตถุประสงค์ : เพื่อแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อโครงข่ายการสัญจรและการขนส่ง ในรูปแบบการเดินทางต่างๆ ให้มีการเดินทางอย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ใช้ดำเนินการ :

- ควบคุมและสนับสนุนให้ระบบการขนส่งในรูปแบบต่างๆ ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศให้มีความต่อเนื่อง
- เสริมรูปแบบการเดินทางใหม่ที่เข้าสู่เมืองให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมในการใช้งาน
- จัดรูปแบบการเดินทางให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมทางสังคม และขนบธรรมเนียมประเพณี

โครงการ/มาตรการ ตามแผนงานนี้ ได้แก่

- โครงการพัฒนาและปรับปรุงการใช้สนามบินเพื่อภัยพิบัติฉุกเฉิน
- โครงการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และวิศวกรรมของแนวเส้นทางอุโมงค์ถนนเชื่อมต่อระหว่างสตูล-รัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย
- โครงการขุดลอกคลองต้นเขินเพื่อการสัญจรทางน้ำ

9.2.5 แผนงานที่ 5 แผนงานการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

วัตถุประสงค์ : เพื่อเพิ่มศักยภาพของระบบขนส่งสาธารณะให้สอดคล้องกับความต้องการของการเดินทาง รวมทั้งแก้ไขปัญหาการใช้รถส่วนตัวที่มากขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่ใช้ดำเนินการ :

- ควบคุมการใช้รถส่วนตัวที่มากขึ้น สนับสนุนให้ใช้รถขนส่งสาธารณะ
- ลดปัญหาการติดขัดของกระแสจราจรบนโครงข่าย
- เปลี่ยนแปลงการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่
- ปรับปรุงสถานีขนส่งให้เอื้อประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการให้มีพื้นที่ต่างๆ ตามมาตรฐาน

โครงการ/มาตรการ ตามแผนงานนี้ ได้แก่

- โครงการพัฒนาระบบการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมและมีความยืดหยุ่น
- โครงการก่อสร้างป้ายจอดรับส่งผู้โดยสารของรถขนส่งสาธารณะ
- โครงการรณรงค์อบรมผู้ขับขี่รถขนส่งสาธารณะขับอย่างปลอดภัยและปฏิบัติตามระเบียบให้บริการ
- โครงการรถโรงเรียนต้นแบบเทศบาลเมืองสตูล

9.2.6 แผนงานที่ 6 แผนงานด้านความปลอดภัยของการสัญจรและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่วิกฤตของจังหวัด

วัตถุประสงค์ :

- เพื่อสร้างความปลอดภัยในระดับชุมชน
- เพื่อเพิ่มความปลอดภัย ลดจำนวนและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรและลดความเสี่ยงในการจราจรและการขนส่งทั้งผู้ขับขี่รถยนต์และคนเดินเท้า
- เพื่อปรับปรุง จัดหาและซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์ควบคุมการจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนที่ได้มาตรฐานและมีประสิทธิภาพให้มากที่สุดได้แก่ ถนน อุปกรณ์ควบคุมการจราจรและสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน เป็นต้น ให้มีสภาพดี พร้อมทั้งจะใช้งานได้ตลอดเวลา

ยุทธศาสตร์ที่ใช้ดำเนินการ :

- ปรับปรุงและแก้ไขจุดอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรในระดับชุมชน
- ให้ความรู้และรณรงค์ด้านความปลอดภัยและระเบียบวินัยจราจร
- กำหนดนโยบายและแผนการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ด้านการจราจรแก่หน่วยงานที่รับผิดชอบ
- ให้ความสำคัญต่อการซ่อมบำรุงและรักษาอุปกรณ์ด้านการจราจรมากขึ้น

โครงการ/มาตรการ ตามแผนงานนี้ ได้แก่

- โครงการปรับปรุงจุดอันตรายบนโครงข่ายถนนในเขตจังหวัดสตูล
- โครงการตรวจ ซ่อมบำรุง ปรับปรุง เปลี่ยนแปลงเครื่องหมายจราจรบนผิวทางตามแนวสายทางและขอบคันหินและพัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูลการดำเนินงานในรูปแบบ GIS
- โครงการติดตามการติดตั้ง ปรับปรุง ซ่อมบำรุงป้ายแนะนำ ป้ายเตือน ป้ายบังคับการจราจรต่างๆ ให้ได้มาตรฐาน และ เหมาะสมตามหลักวิศวกรรมจราจร
- โครงการฝึกอบรมเยาวชนเกี่ยวกับวินัยจราจร
- โครงการเขตโรงเรียนปลอดภัย (School Zone)

9.2.7 แผนงานที่ 7 แผนงานด้านการพัฒนาระบบการสัญจรเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว

วัตถุประสงค์ :

- เพื่อสร้างความปลอดภัยไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัด
- เพื่อลดปัญหาเรื่องความสับสนของเส้นทางไปยังแหล่งเที่ยว
- เพื่อเพิ่มความสวยงาม แหล่งเรียนรู้ และแหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่เดิมให้มีประสิทธิภาพและคุณภาพที่ดีขึ้น รวมทั้งปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ที่สามารถนำมาสู่การท่องเที่ยวของจังหวัด
- พัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวที่เหมาะสม ทั้งการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวธรรมชาติ และการท่องเที่ยวแบบวัฒนธรรม ให้เหมาะสมกับสภาพของเมือง

ยุทธศาสตร์ที่ใช้ดำเนินการ :

- ปรับปรุงและแก้ไขจุดอันตรายบนเส้นทางที่นำไปสู่การแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัด
- ให้ความรู้และรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยวของเมืองสตูล
- กำหนดนโยบายและแผนงานการท่องเที่ยวประจำปี ประจำปีฤดูกาล
- จัดรูปแบบท่องเที่ยวให้มีความหลากหลายมากขึ้น

โครงการ/มาตรการ ตามแผนงานนี้ ได้แก่

- โครงการก่อสร้างศูนย์ข้อมูลเพื่อการท่องเที่ยว จังหวัดสตูล
- โครงการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกประกอบบนถนน (Street furniture)
- โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์เมือง บริเวณเส้นทางเข้าและออกเมือง
- โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อฟื้นฟูเมืองและสร้างจุดหมายตา (Land mark) ในเขตเทศบาลเมืองสตูล
- โครงการสร้างจุดหมายตา (Land mark) นอกเขตเมือง
- โครงการจัดทำป้ายให้ข้อมูลการเดินทาง
- โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณเขตเมือง
- โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านถนนคนเดินในเขตเมือง

9.2.8 ความสอดคล้องของแผนแม่บทกับยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม

เนื่องด้วยการนำเสนอแผนงานทั้ง 7 แผนงานที่ได้นำเสนอในแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดสตูล มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม ดังนี้

ตารางที่ 9.2-1 ความสอดคล้องของแผนแม่บทกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

แผนงานของแผนแม่บท จ.สตูล	ยุทธศาสตร์กระทรวง คมนาคม	ความสอดคล้อง	ประโยชน์ที่ประชาชน ได้รับ
(1) แผนงานแก้ไขปัญหา การจราจรเฉพาะหน้าและ การจัดระบบจราจรเร่งด่วน	ยุทธศาสตร์กระทรวง คมนาคมที่ 2 การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและระบบ การขนส่งให้มีมาตรฐาน ความปลอดภัย (Safety) และเสริมสร้างความมั่นคง ของชาติ ยุทธศาสตร์กระทรวง คมนาคมที่ 3 การยกระดับ ความคล่องตัวในการสัญจร (Mobility) และโอกาสในการ เข้าถึง (Accessibility) ระบบ การขนส่งสาธารณะ	● การให้ความสำคัญต่อ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการขนส่งที่มี มาตรฐาน สะดวก ปลอดภัย และเสริมสร้างความมั่นคง ของชาติ ● สอดคล้องกับการรักษา ปริมาณ และมาตรฐาน คุณภาพของบริการพื้นฐาน ในการขนส่งและพัฒนาระบบ ขนส่งสาธารณะเพื่อเพิ่ม ปริมาณการใช้ระบบขนส่ง สาธารณะอย่างปลอดภัยและ พอเพียง	● ประชาชนได้ใช้ ระบบขนส่งที่มีความ สะดวกรวดเร็ว ● ประชาชนได้ใช้ ระบบขนส่งที่ปลอดภัย
(2) แผนงานด้านการ จัดระบบจราจรและขนส่ง	ยุทธศาสตร์กระทรวง คมนาคมที่ 3 การยกระดับ ความคล่องตัวในการสัญจร (Mobility) และโอกาสในการ เข้าถึง (Accessibility) ระบบ การขนส่งสาธารณะ	● สอดคล้องกับการ รักษาปริมาณและมาตรฐาน คุณภาพของบริการพื้นฐาน ในการขนส่งและพัฒนาระบบ ขนส่งสาธารณะเพื่อเพิ่ม ปริมาณการใช้ระบบขนส่ง สาธารณะอย่างปลอดภัยและ พอเพียง	● ประชาชนได้ใช้ ระบบขนส่งที่มีความ สะดวกรวดเร็ว ● ประชาชนได้ใช้ ระบบขนส่งที่ปลอดภัย ● ระบบขนส่งและ จราจรได้รับการ บริหารจัดการให้ เป็นไปอย่างมี ประสิทธิภาพ
(3) แผนงานเพื่อเพิ่มขีด ความสามารถของโครงข่าย การคมนาคม	ยุทธศาสตร์กระทรวง คมนาคมที่ 1 การพัฒนา และเสริมสร้างศักยภาพการ ขนส่ง เพื่อเสริมสร้างความ เข้มแข็งด้านเศรษฐกิจ การค้า และบริการ	● สอดคล้องกับการใช้ ประโยชน์จากภาคคมนาคม เพื่อเป็นเครื่องมือผลักดันใน การสร้าง ความเข้มแข็งทาง เศรษฐกิจ และนำไปสู่ความ เป็นศูนย์กลางการขนส่งของ ภูมิภาค รวมทั้งรองรับการ ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ราย พื้นที่	● ประชาชนได้ใช้ ระบบขนส่งที่มีความ สะดวกรวดเร็ว ● ระบบขนส่งสินค้ามี ต้นทุนลดต่ำลงและ สามารถแข่งขันได้ ● ระบบขนส่งและ จราจรได้รับการ บริหารจัดการให้ เป็นไปอย่างมี ประสิทธิภาพ

ตารางที่ 9.2-1 ความสอดคล้องของแผนแม่บทกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม (ต่อ)

แผนงานของแผนแม่บท จ.สตูล	ยุทธศาสตร์กระทรวง คมนาคม	ความสอดคล้อง	ประโยชน์ที่ประชาชน ได้รับ
(4) แผนงานด้านการพัฒนาระบบเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรและการขนส่ง	ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ 1 การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพการขนส่ง เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านเศรษฐกิจการค้าและบริการ ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ 3 การยกระดับความคล่องตัวในการสัญจร (Mobility) และโอกาสในการเข้าถึง (Accessibility) ระบบการขนส่งสาธารณะ	● สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์จากภาคคมนาคมเพื่อเป็นเครื่องมือผลักดันในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ และนำไปสู่ความเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค รวมทั้งรองรับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์รายพื้นที่ ● สอดคล้องกับการรักษาปริมาณและมาตรฐานคุณภาพของบริการพื้นฐานในการขนส่งและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเพิ่มปริมาณการใช้ระบบขนส่งสาธารณะอย่างปลอดภัยและพอเพียง	● ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งที่มีความสะดวกรวดเร็ว ● ระบบขนส่งสินค้ามีต้นทุนลดต่ำลงและสามารถแข่งขันได้ ● ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งที่ปลอดภัย ● ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ● ระบบขนส่งและจราจรได้รับการบริหารจัดการให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
(5) แผนงานการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ	ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ 3 การยกระดับความคล่องตัวในการสัญจร (Mobility) และโอกาสในการเข้าถึง (Accessibility) ระบบการขนส่งสาธารณะ	● การรักษาปริมาณและมาตรฐานคุณภาพของบริการพื้นฐานในการขนส่งและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเพิ่มปริมาณการใช้ระบบขนส่งสาธารณะอย่างปลอดภัยและพอเพียง	● ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งที่มีความสะดวกรวดเร็ว ● ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งที่ปลอดภัย ● ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น
(6) แผนงานด้านความปลอดภัยของการสัญจรและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่วิกฤตของจังหวัด	ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้มีมาตรฐานความปลอดภัย (Safety) และเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ	● การให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งที่มีมาตรฐาน สะดวก ปลอดภัย และเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ	● ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งที่ปลอดภัย ● ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ● ระบบขนส่งและจราจรได้รับการบริหารจัดการให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ตารางที่ 9.2-1 ความสอดคล้องของแผนแม่บทกับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม (ต่อ)

แผนงานของแผนแม่บท จ.สตูล	ยุทธศาสตร์กระทรวง คมนาคม	ความสอดคล้อง	ประโยชน์ที่ประชาชน ได้รับ
(7) แผนงานด้านการพัฒนาระบบการสัญจรเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ 5 การเสริมสร้างสมรรถนะในการบริหารด้วยระบบการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (Governance) ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ 4 การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพการขนส่ง เพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	● การให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน และรักษาสีเขียว ● การให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการภาครัฐและการบริการ ตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี	● ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ● ระบบขนส่งและจราจรได้รับการบริหารจัดการให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

9.3 สรุปประมาณแผนงาน/โครงการของแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดสตูล

จากรายละเอียดของแผนงานทั้ง 7 แผนงาน ข้างต้นรวมทั้งสิ้น 30 โครงการ สามารถสรุปประมาณในการดำเนินการตามโครงการต่างๆ ได้ทั้งสิ้น 562.06 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นงบประมาณในแผนระยะเร่งด่วน 0.26 ล้านบาท แผนระยะสั้น 213.40 ล้านบาท และแผนระยะกลางขึ้นไป 348.40 ล้านบาท สามารถจำแนกแผนงานได้ดังนี้

กลุ่มแผนงานที่ 1 ใช้งบทั้งสิ้น	0.26	ล้านบาท
กลุ่มแผนงานที่ 2 ใช้งบทั้งสิ้น	34.80	ล้านบาท
กลุ่มแผนงานที่ 3 ใช้งบทั้งสิ้น	353.00	ล้านบาท
กลุ่มแผนงานที่ 4 ใช้งบทั้งสิ้น	109.00	ล้านบาท
กลุ่มแผนงานที่ 5 ใช้งบทั้งสิ้น	11.80	ล้านบาท
กลุ่มแผนงานที่ 6 ใช้งบทั้งสิ้น	15.50	ล้านบาท
กลุ่มแผนงานที่ 7 ใช้งบทั้งสิ้น	37.70	ล้านบาท

โดยมีรายละเอียดการใช้งบประมาณตามโครงการและปีดำเนินการในตารางที่ 9.3-1 และ 9.3-2

ตารางที่ 9.3-1 แสดงรายละเอียดแผนงานระยะเร่งด่วน

โครงการลำดับที่	ชื่อโครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ		ช่วงเวลาดำเนินการ (พ.ศ.)	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี พ.ศ.)
		หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน		แผนระยะเร่งด่วน
					2553 (บาท)
แผนงานที่ 1 แผนงานแก้ไขปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบจราจรเร่งด่วน					
1	โครงการปรับปรุงการจัดการจราจรบริเวณจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัด	ทศ.สต.	ตร.	2553	135,400
2	โครงการปรับปรุงจุดที่มีปัญหาอุบัติเหตุบ่อยครั้งบนโครงข่ายถนน	ทศ.สต.	ตร.	2553	131,800
	รวม				267,200

ตารางที่ 9.3-2 แสดงรายละเอียดแผนงานและโครงการหลัก

โครงการลำดับที่	ชื่อโครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ		ช่วงเวลาดำเนินการ (พ.ศ.)	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี พ.ศ.)									
		หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน			แผนระยะสั้น			แผนระยะกลางขึ้นไป						
						2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563
แผนงานที่ 2 แผนงานการจัดการระบบการจราจรและขนส่ง															
1	โครงการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรในเขตเทศบาลเมืองสตูล	ทศ.สต.	ทล./ตร.	2554-2563	23.10	0.05	0.05	1.00	1.00	1.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00
2	โครงการจำแนกประเภทของโครงข่ายและกำหนดความเร็วจำกัด	ทศ.สต./ ทศ,คช/ ทล.	อบจ.	2554	0.20	0.20									
3	โครงการปรับปรุงตลาดสดเทศบาลเมืองสตูล	ทศ.สต.	ตร.	2554-2556	1.00	0.20	0.40	0.40							
4	โครงการจัดการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน	ทศ.สต./ ทศ,คช.	ร.ร.	2554-2556	5.00	2.00	2.00	1.00							
5	โครงการจัดทำฐานข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง	อบจ.	ทศ.สต./ ทล./ทช.	2553	5.00	3.00	1.00	1.00							
6	โครงการจัดระบบจราจรถนนสตูลธานี	ทศ.สต.	ตร.	2554-2555	1.00	0.50	0.50								
แผนงานที่ 3 แผนงานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายคมนาคม															
1	โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ ในเขตผังเมืองช่วงแผนงานโครงการระยะสั้น	ทช./ทล./ ยธ.	ทศ.สต./ ทศ.คช.	2555-2556	50.00		30.00	20.00							
2	โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ ในเขตผังเมืองช่วงแผนงานโครงการระยะกลางขึ้นไป	ทช./ทล./ ยธ.	อบจ.	2557-2563	303.00				69.00	15.00	50.00	56.00	10.00	56.00	47.00

ตารางที่ 9.3-2 แสดงรายละเอียดแผนงานและโครงการหลัก (ต่อ)

โครงการลำดับที่	ชื่อโครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ		ช่วงเวลาดำเนินการ (พ.ศ.)	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี พ.ศ.)									
		หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน			แผนระยะสั้น			แผนระยะกลางขึ้นไป						
						2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563
แผนงานที่ 4 แผนงานด้านการพัฒนาระบบเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรและการขนส่ง															
1	โครงการพัฒนาและปรับปรุงการใช้สนามบินเพื่อภัยพิบัติฉุกเฉิน	ทอ.	จว.	2555	30.00		30.00								
2	โครงการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และวิศวกรรมของแนวเส้นทางอุโมงค์ถนนเชื่อมต่อระหว่างสตูล-รัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย	ทล.	จว.	2555	69.00		69.00								
3	โครงการขุดลอกคลองดินเลนเพื่อการสัญจรทางน้ำ	จท./ ทศ.สต./ ทศ.คช.	อบจ.	2555	10.00		10.00								
แผนงานที่ 5 แผนงานการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ															
1	โครงการพัฒนาระบบการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมและมีความยืดหยุ่น	ขส.	-	2555	0.50		0.50								
2	โครงการก่อสร้างป้ายจอดรับส่งผู้โดยสารของรถขนส่งสาธารณะ	ทศ.สต.	ขส.	2555	1.00		1.00								
3	โครงการรณรงค์อบรมผู้ขับขี่รถขนส่งสาธารณะขึ้นอย่างปลอดภัยและปฏิบัติตามระเบียบให้บริการ	ขส.	ตร.	2554	0.30	0.30									
4	โครงการรถโรงเรียนต้นแบบเทศบาลเมืองสตูล	ทศ.สต./ขบ.	ร.ร.	2555-2556	10.00		5.00	5.00							
แผนงานที่ 6 แผนงานด้านความปลอดภัยของการสัญจร และการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่วิกฤตของจังหวัด															
1	โครงการปรับปรุงจุดอันตรายบนโครงข่ายถนนในเขตจังหวัดสตูล	ทศ.สต./ ทศ.คช./ ทล./ทช.	อบจ.	2554-2555	10.00	3.50	6.50								
2	โครงการตรวจ ซ่อมบำรุง ปรับปรุง เปลี่ยนแปลงเครื่องหมายจราจรบนผิวทางตามแนวสายทางและขอรับคั่นหินและพัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูลการดำเนินงานในรูปแบบ GIS	ทศ.สต./ ทล./ทช.	อบจ.	2555-2556	1.00		0.50	0.50							
3	โครงการติดตามการติดตั้ง ปรับปรุง ซ่อมบำรุงป้ายแนะนำ ป้ายเตือน ป้ายบังคับการจราจรต่างๆ ให้ได้มาตรฐาน และ เหมาะสมตามหลักวิศวกรรมจราจร	ทศ.สต./ ทล./ทช.	อบจ.	2555-2556	1.00		0.50	0.50							
4	โครงการฝึกอบรมเยาวชนเกี่ยวกับวินัยจราจร	ขส./ตร.	ร.ร.	2554-2563	2.00	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20
5	โครงการเขตโรงเรียนปลอดภัย (School Zone)	ทศ.สต.	ร.ร.	2554-2556	1.50	0.50	0.50	0.50							

ตารางที่ 9.3-2 แสดงรายละเอียดแผนงานและโครงการหลัก (ต่อ)

โครงการลำดับที่	ชื่อโครงการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ		ช่วงเวลาดำเนินการ (พ.ศ.)	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี พ.ศ.)									
		หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน			แผนระยะสั้น			แผนระยะกลางขึ้นไป						
						2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563
แผนงานที่ 7 แผนงานด้านการพัฒนาระบบสัญจรเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว															
1	โครงการก่อสร้างศูนย์ข้อมูลเพื่อการท่องเที่ยวจังหวัดสตูล	ทศ.สต.	จว.	2558	3.00					3.00					
2	โครงการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกประกอบบนถนน (Street furniture)	ทศ.สต.	จว./ทล.	2555-2559	5.00		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00				
3	โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์เมือง บริเวณทางเข้าและทางออกเมือง	ทศ.สต.	ททท.	2554-2559	12.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00				
4	โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อฟื้นฟูเมืองและสร้างจุดหมายตา (Land Mark) ในเขตเทศบาลเมืองสตูล	ทศ.สต.	ททท./จว.	2557-2559	6.00				2.00	2.00	2.00				
5	โครงการสร้างจุดหมายตา (Land Mark) นอกเขตเมือง	ทศ.ชค./ทศ.ตป	ยธ.	2555	1.20		1.20								
5	โครงการจัดทำป้ายให้ข้อมูลการเดินทางแก่ผู้ขับขี่	ทศ.สต.	ททท.	2555	0.50		0.50								
7	โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณเขตเมือง	สทพ./ทศ.สต.	ททท.	2554-2556	5.00	1.00	2.00	2.00							
8	โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านถนนคนเดินในเขตเมือง	ทศ.สต.	ททท.	2555-2563	5.00		0.50	0.50	4.00						
รวม (ล้านบาท)						13.45	164.35	35.60	82.20	21.20	59.20	60.20	14.20	60.20	51.20
						213.40			348.40						

หมายเหตุ :

ทศ.สต.

=

สำนักงานเทศบาลเมืองสตูล

จว.

=

สำนักงานจังหวัดสตูล

ชส.

=

สำนักงานขนส่งจังหวัดสตูล

ตร.

=

กองกำกับการตำรวจภูธรจังหวัดสตูล

อบต.

=

องค์การบริหารส่วนตำบล

สทพ.

=

สำนักงานจัดการทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์

ททท.

=

ศูนย์การท่องเที่ยว กีฬา และนันทนาการจังหวัดสตูล

ทช.

=

สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล

อบจ.

=

องค์การบริหารส่วนจังหวัดสตูล

มวส.

=

มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์

ยธ.

=

สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสตูล

ทศ.ตป.

=

สำนักงานเทศบาลตำบลตันหยงโป

ทศ.คช.

=

สำนักงานเทศบาลคลองขุด

ร.ร.

=

โรงเรียนภายในเทศบาลจังหวัดสตูล

ทล.

=

แขวงการทางสตูล กรมทางหลวง

จท.

=

กรมเจ้าท่า

ทอ.

=

กองทัพอากาศ

9.4 แผนงานที่ 1 : แผนงานแก้ไขปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบจราจรเร่งด่วน

9.4.1 โครงการปรับปรุงการจัดการจราจรบริเวณจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัด

หลักการและเหตุผล

จากการสำรวจสภาพการจราจรในพื้นที่ถนนหัตถกรรมศึกษา และบริเวณตลาดสดเทศบาลเมืองสตูล พบว่ามีปัญหาการจราจรติดขัดและปัญหาความสับสนในการใช้เส้นทาง โดยที่ถนนหัตถกรรมศึกษา มีการจอดรถที่ไม่เป็นระเบียบ มีการจอดรถซ้อนกัน และจอดรถปะปนกันระหว่างรถยนต์และรถจักรยานยนต์ทำให้พื้นที่ในการจอดรถบนถนนหัตถกรรมศึกษาไม่เพียงพอ และบริเวณตลาดสดเทศบาลเมืองสตูลมีปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากการจอดรถที่ไม่เป็นระเบียบ และการรुकล้ำช่องจราจรในการสัญจรจากร้านค้าและจากการจอดรถกีดขวางการจราจร รวมทั้งมีปัญหาความสับสนในการเดินทางบนโครงข่ายถนนในตลาดสดเทศบาลเมืองสตูล ดังนั้นจึงควรดำเนินการจัดระบบจราจรบนถนนหัตถกรรมศึกษาและในพื้นที่ตลาดสดเทศบาลเมืองสตูลในแผนงานเร่งด่วนเฉพาะหน้า เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในเบื้องต้น

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- เพื่อลดปัญหาความสับสนในการเดินทาง
- เพื่อเพิ่มความคล่องตัวของกระแสจราจร
- มีการจอดรถที่เป็นระเบียบมากขึ้นบนถนนสาธารณะ

9.4.2 โครงการปรับปรุงจุดที่มีปัญหาอุบัติเหตุบ่อยครั้งบนโครงข่ายถนน

หลักการและเหตุผล

จากการสำรวจพื้นที่ พบว่า มีปัญหาอุบัติเหตุในเขตเมืองสตูล ที่เกิดขึ้นบริเวณทางแยกหลักที่มีปริมาณจราจรค่อนข้างมาก โดยสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับขี่โดยประมาท ลักษณะทางกายภาพของถนนไม่เอื้ออำนวย ซึ่งเป็นปัญหาที่จะต้องดำเนินการแก้ไขอย่างเร่งด่วน เพื่อลดการสูญเสียที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยเบื้องต้นควรดำเนินการแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน ที่ใช้งบประมาณในการดำเนินการไม่มาก เช่น การทาสีตีเส้นจราจร ติดตั้งป้ายจราจรให้มีความสมบูรณ์ การจัดทำระบบสัญญาณจราจร จุดที่ควรดำเนินการแก้ไขปัญหาย่างเร่งด่วนมีจำนวน 4 จุด ได้แก่ บริเวณทางแยกเรือนจำ บริเวณทางแยกถนนเรืองฤทธิ์จรูญตัดกับถนนสตูลธานี 11 บริเวณทางแยกถนนอภัยนุราชรำลึกตัดกับถนนบุรีวานิช และบริเวณทางแยกถนนอภัยนุราชรำลึกตัดกับถนนสมันตประดิษฐ์

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและลดอุบัติเหตุ
- เพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณโครงข่ายที่ปรับปรุงให้มีคุณภาพเหมาะสมแก่การอยู่อาศัยที่ดีขึ้น
- แก้ไขจุดเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุจากสภาพถนน

9.5 แผนงานที่ 2 : แผนงานด้านการจัดระบบจราจรและขนส่ง

9.5.1 โครงการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรในเขตเทศบาลเมืองสตูล

หลักการและเหตุผล

ปัญหาด้านระบบสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกหมุดอายุการใช้งาน มีสภาพที่เก่า มองเห็นไฟสัญญาณไม่ชัดเจน สีของหลอดไฟเลือนลางมองไม่ชัดเจน ทำให้ผู้ใช้เส้นทางสับสนได้ และยังทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนน และเกิดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุที่บริเวณทางแยก จากการเก็บรวบรวมข้อมูลของทางแยกภายในเขตพื้นที่ศึกษา ทำให้ทราบว่าในบางแยกนั้นมีระดับการให้บริการที่ค่อนข้างวิกฤตโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน คือมีปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยกเป็นจำนวนมาก เช่นบริเวณทางแยกสถานีตำรวจ บริเวณทางแยกศาลากลางจังหวัด บริเวณทางแยกห้างแว่นต้อบเจริญ และทางแยกธนาคารกสิกรไทย เป็นต้น โดยที่จังหวัดการรอรอบสัญญาณไฟ แต่ละรอบใช้เวลานาน การแก้ปัญหาส่วนใหญ่ของภาครัฐ จะเน้น การสร้างถนนใหม่และการขยายช่องทางจราจรเพื่อเพิ่มความจุ ทั้งนี้ ยังมีการแก้ปัญหาดังกล่าวที่ใช้การลงทุนต่ำ แต่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพของการจราจรได้ วิธีนั้นคือการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร ซึ่งได้มีข้อเสนอแนะ เพื่อที่จะจัดการระบบสัญญาณไฟให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ในสภาพปัจจุบันและเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

โดยระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่มีความทันสมัยที่เรื่อนำมาใช้ในปัจจุบันแทนที่ระบบควบคุมสัญญาณไฟจังหวะคงที่ (Pretimed Control) ได้แก่ระบบปรับตัวตามสภาพจราจร (Traffic Adaptive Control) โดยระบบจะคัดเลือกแผนหรือคำนวณค่าจังหวะสัญญาณไฟเขียวที่เหมาะสมกับปริมาณจราจรที่เข้าสู่ทางแยกโดยอาศัยเครื่องตรวจนับปริมาณจราจรที่เชื่อมต่อข้อมูลกับตู้ควบคุมหรือศูนย์กลาง

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- เพื่อปรับปรุงการให้บริการของทางร่วมทางแยกในเขตพื้นที่ศึกษา
- เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของทางแยกให้ดีขึ้น
- เพื่อลดความล่าช้า ความยาวแถวคอย และมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม

9.5.2 โครงการจำแนกประเภทของโครงข่ายและกำหนดความเร็วจำกัด

หลักการและเหตุผล

เนื่องจากสถิติอุบัติเหตุที่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะจากความเร็วของยานพาหนะเป็นหลัก ซึ่งในปัจจุบันการบังคับใช้ความเร็วของถนนตามประเภทของโครงข่ายถนนยังไม่ได้ผลและยังไม่เป็นรูปธรรมอย่างชัดเจน ดังนั้นจึงมีการใช้ถนนอย่างผิดประเภท ทำให้การใช้ประโยชน์ของถนนได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ การจำแนกประเภทของโครงข่ายถนนก็เพื่อการกำหนดหน้าที่ถนน เช่น เป็นถนนสายประธาน ถนนสายรอง ถนนระหว่างตำบล หมู่บ้าน ถนนเพื่อเลี้ยงแหล่งชุมชน ถนนเพื่อการรับส่งสินค้า เป็นต้น เพื่อจะได้ทำการจำกัดความเร็วของการใช้สายทาง และสามารถปฏิบัติได้จริงในพื้นที่จริง

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- เพื่อสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน
- เพื่อกำหนดลักษณะการใช้ถนนให้ถูกประเภท
- ลดอุบัติเหตุบนสายทาง
- เพิ่มศักยภาพของถนนเพื่อการใช้งานอย่างเต็มที่ และง่ายต่อการวางแผนในอนาคต

9.5.3 โครงการปรับปรุงตลาดเทศบาลเมืองสตูล

หลักการและเหตุผล

จากการสำรวจถนนรอบบริเวณตลาดสดเทศบาลเมืองสตูล ซึ่งเป็นตลาดที่จำหน่ายสินค้าอาหารแห้งและอาหารสด จะมีปริมาณจราจรค่อนข้างมากในเวลาเช้า โดยเฉพาะวันที่มีตลาดนัดจะมีสินค้าจากต่างถิ่นเข้ามาขายบริเวณตลาดสดเทศบาล ซึ่งพบว่าสภาพการจราจรบนถนนบริเวณรอบๆ ตลาดนี้ มีสภาพจราจรติดขัด และไม่มีการจัดระเบียบการค้าขายอย่างจริงจัง รวมถึงจำนวนที่จอดรถมีจำนวนไม่เพียงพอต่อความต้องการ มีปัญหาจากพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ผิดกฎจราจร เช่น มีการจอดรถซ้อนคัน มีการจอดรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ กีดขวางการจราจร มีการใช้พื้นที่ทางเท้าเป็นที่วางขายสินค้าและแผงลอยทำให้พื้นที่ผิวทางเท้าลดลง คนเดินเท้าต้องลงเดินบนถนนซึ่งมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- เพื่อจัดระเบียบการจอดรถบริเวณตลาด
- เพื่อลดปัญหาการจราจร และอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการจอดไม่เป็นระเบียบ
- เพื่อจัดระเบียบทางเท้า เพื่อให้ผู้เดินเท้าสามารถสัญจรได้สะดวก
- เพื่อจัดหาสถานที่จอดรถที่เหมาะสมเพิ่มเติมให้กับผู้มาใช้บริการตลาดสด

9.5.4 โครงการจัดการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน

หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันการจัดระบบการจราจรบริเวณโรงเรียนต่างๆ ของจังหวัดสตูล ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า และชั่วโมงเร่งด่วนเย็นเป็นไปอย่างไม่เป็นระเบียบ มีการจอดรถซ้อนคัน ขับขี่รถจักรยานยนต์ซ้อนเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และไม่สวมหมวกนิรภัย การเดินบนผิวจราจรรวมถึงการข้ามถนนของนักเรียนที่มีความเสี่ยงอาจทำให้รถเฉี่ยวชน และบางครั้งมีรถของผู้ปกครองจอดรถเพื่อรอรับนักเรียนในเวลาโรงเรียนเลิกจำนวนมาก ทำให้เกิดการสูญเสียพื้นที่ถนน และทำให้เกิดการจราจรติดขัดมายังถนนสายหลัก ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงการจัดการจราจรรวมทั้งรณรงค์ และกวาดล้างการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อแก้ปัญหาเบื้องต้นอย่างเร่งด่วน

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- ป้องกันและลดปัญหาการจราจรบริเวณโรงเรียนในปัจจุบันและอนาคต
- ป้องกันและลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นบริเวณโรงเรียน

9.5.5 โครงการจัดทำฐานข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง

หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันจังหวัดสตูลยังไม่มีการรวบรวม และจัดทำฐานข้อมูลด้านการจราจร และขนส่ง เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ และประเมินผลโครงการแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและจราจรในภาพรวม ทำให้จังหวัดสตูลยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างเป็นระบบได้ ดังนั้นจึงควรมีการรวบรวมข้อมูล และจัดทำฐานข้อมูลด้านการจราจร และขนส่งให้เป็นระบบ และมีหน่วยงานที่รับผิดชอบอย่างชัดเจนไม่ซ้ำซ้อนกัน

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- เพื่อรวบรวมข้อมูล และจัดทำฐานข้อมูลด้านการจราจร และขนส่งของจังหวัดให้สามารถนำไปใช้ในการแก้ไขปัญหาการจราจรได้จริง
- เพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลให้เป็นระบบสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจร สำหรับนำไปใช้ในการวางแผน ควบคุม ติดตามงาน และการตัดสินใจแก้ปัญหาต่างๆ อย่างสะดวกรวดเร็ว

9.5.6 โครงการจัดระบบจราจรบนถนนสตูลธานี

หลักการและเหตุผล

ถนนสตูลธานีเป็นถนนสายหลักที่เข้าสู่เมืองสตูล ลักษณะทางกายภาพของถนนมีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจร และเปิดเกาะกลางสำหรับเป็นจุดกลับรถและเป็นจุดเลี้ยวเข้าถนนสายรองทั้งหมด 17 จุด โดยมี 2 จุดที่เป็นทางแยกสัญญาณไฟจราจร ได้แก่บริเวณทางแยกสถานีตำรวจ และบริเวณทางแยกหน้าศาลากลางจังหวัด ซึ่งจากการเปิดเกาะกลางถนนดังกล่าว ส่งผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาการขบชื้อยอนศร ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น จากปัญหาดังกล่าวจึงควรดำเนินการจัดระบบจราจรบนถนนสตูลธานี เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและความคล่องตัว

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- เพื่อเพิ่มความปลอดภัยสำหรับการเดินทางบนถนนสตูลธานี แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน
- เพื่อเพิ่มความคล่องตัวของกระแสจราจร

9.6 แผนงานที่ 3 : แผนงานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายการคมนาคม

9.6.1 โครงการปรับปรุงและเพิ่มมาตรฐานโครงข่ายถนน ในเขตผังเมืองช่วงแผนงานโครงการระยะสั้น

หลักการและเหตุผล

เนื่องจากการปรับปรุงและเพิ่มมาตรฐานโครงข่ายถนนเดิมในแผนงานที่มีอยู่แล้วของจังหวัดนั้น คาดว่าจะไม่เพียงพอต่อความต้องการเดินทางในพื้นที่ในอนาคตได้ จึงอาจทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดตามมา ดังนั้นการก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ในแผนงานโครงการนี้ จึงเป็นมาตรการหนึ่งที่จะช่วยบรรเทาปัญหาการขนส่งและจราจรได้อย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เสริมสร้างโครงข่ายถนนให้สมบูรณ์ สามารถรองรับปริมาณจราจรที่ขยายตัวในปัจจุบันและอนาคต อันใกล้ และเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและลดปัญหาอุบัติเหตุ เพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณโครงข่ายที่สร้างใหม่ให้สามารถเดินทางได้สะดวกยิ่งขึ้น

9.6.2 โครงการปรับปรุงและเพิ่มมาตรฐานโครงข่ายถนน ในเขตผังเมืองช่วงแผนงานโครงการระยะกลาง

หลักการและเหตุผล

เนื่องจากการปรับปรุงและเพิ่มมาตรฐานโครงข่ายถนนเดิมในแผนงานที่มีอยู่แล้วของจังหวัดนั้น คาดว่าจะไม่เพียงพอต่อความต้องการเดินทางในพื้นที่ในอนาคตได้ จึงอาจทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดตามมา ดังนั้นการก่อสร้างโครงข่ายถนนใหม่ในแผนงานโครงการนี้ จึงเป็นมาตรการหนึ่งที่จะช่วยบรรเทาปัญหาการขนส่งและจราจรได้อย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เสริมสร้างโครงข่ายถนนให้สมบูรณ์ สามารถรองรับปริมาณจราจรที่ขยายตัวในปัจจุบันและอนาคตอันใกล้ และเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและลดปัญหาอุบัติเหตุ เพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณโครงข่ายที่สร้างใหม่ให้สามารถเดินทางได้สะดวกยิ่งขึ้น

9.7 แผนงานที่ 4 : แผนงานด้านการพัฒนาระบบเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรและการขนส่ง

9.7.1 โครงการพัฒนาและปรับปรุงสนามบินเพื่อภัยพิบัติฉุกเฉิน

หลักการและเหตุผล

เนื่องจากจังหวัดสตูลอยู่ในเขตพื้นที่ติดทะเล และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลได้ง่าย การเดินทางส่งต่อผู้บาดเจ็บระหว่างจังหวัดสตูลและจังหวัดใกล้เคียงทำได้ค่อนข้างยาก เนื่องจากมีทางหลวงสายหลักเพียง 2 เส้นทางเท่านั้น โดยที่เส้นทาง 406 เป็นเส้นทางหลักไปยังอำเภอหาดใหญ่ มีสภาพเส้นทางคดเคี้ยว ส่วนเส้นทางที่ 2 เป็นเส้นทางไปยังจังหวัดตรัง มีระยะทางค่อนข้างไกล และเป็นถนน 2 ช่องจราจร ในปัจจุบันจังหวัดสตูลมีสนามบินอยู่แล้ว แต่เป็นของกองทัพอากาศ ซึ่งมีสภาพเสื่อมโทรม สภาพทางวิ่งของเครื่องบิน (Runway) ยังเป็นหินคลุกในบางช่วง ดังนั้นเพื่อให้การขนส่งผู้ประสบภัยได้รับการจัดส่งไปยังหน่วยงานรักษาพยาบาลอย่างทันท่วงที จึงเห็นควรดำเนินการปรับปรุงและพัฒนาสนามบินสตูลเพื่อใช้ประโยชน์ดังกล่าว

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- เพื่อเพิ่มเส้นทางการขนย้ายผู้ประสบภัยให้มีความสะดวกและรวดเร็วไปยังสถานพยาบาลที่มีประสิทธิภาพในจังหวัดใกล้เคียง หรือไปยังส่วนกลาง
- เป็นการสร้างความมั่นใจแก่ประชาชน แก่นักท่องเที่ยว และเจ้าหน้าที่สำหรับการดำเนินการช่วยชีวิตผู้ประสบภัยต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพ

9.7.2 โครงการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และวิศวกรรมของแนวเส้นทางอุโมงค์เชื่อมต่อระหว่างสตูล-รัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย

หลักการและเหตุผล

จากผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีพัฒนาพื้นที่พิเศษ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ครั้งที่ 3/2553 ที่ประชุมเห็นชอบให้บรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555 รวมทั้งให้มีการศึกษาความเหมาะสมของโครงการชุดอุโมงค์ โดยให้จังหวัดสตูลประสานกับกรมทางหลวงและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ ซึ่งกรมทางหลวงอยู่ระหว่างการร่างรายการข้อกำหนด (Terms of Reference) การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจวิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้ โดยจะปรับแผนการใช้จ่ายงบประมาณประจำปี 2553 เพื่อมาดำเนินการโครงการ ซึ่งการศึกษาดังกล่าวจะครอบคลุมถึงการดำเนินการด้านที่มีส่วนร่วมของประชาชนตามขั้นตอนของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 67 วรรค 2 ด้วย หลังจากดำเนินการศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ กรมทางหลวงจะเสนอรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พิจารณา และออกแบบรายละเอียดรวมทั้งเสนอของบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้างต่อไป

จังหวัดสตูลได้ดำเนินการของบประมาณไว้ 69 ล้านบาท ในโครงการไทยเข้มแข็งจากรัฐบาลแต่ได้รับอนุมัติเพียง 20 ล้านบาท เพื่อทำการศึกษาเพียงอย่างเดียว ทำให้ไม่เพียงพอในส่วนที่จะดำเนินการศึกษาและออกแบบให้แล้ว

เสร็จภายใน 3 ปี จึงขอให้กรมทางหลวงดำเนินการเพิ่มวงเงิน ซึ่งสำนักแผนงาน กรมทางหลวง กำลังดำเนินการปรับแผน เพื่อใช้เงินเหลือจ่ายส่วนหนึ่ง และจะเสนอของบกลางรายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินมาสนับสนุนดำเนินการต่อไป

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- เพื่อเพิ่มเส้นทางการเดินทางระหว่างประเทศมาเลเซียและประเทศไทยในแถบฝั่งทะเลอันดามัน
- เป็นการขยายตัวทางเศรษฐกิจการค้าชายแดนของทั้งสองประเทศ และการเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจของประชาชนชาวจังหวัดสตูล

9.7.3 โครงการขุดลอกคลองดินเลนเพื่อการสัญจรทางน้ำ

หลักการและเหตุผล

ชาวสตูลมีวิถีชีวิตที่ผูกพันกับน้ำ มีการใช้เรือในการสัญจรทั้งจากแม่น้ำลำคลองหรือลงทะเล ประชาชนบางส่วนจึงอาศัยอยู่ตามเกาะแก่งต่างๆ โดยรอบตัวเมือง การเดินทางของคนในชุมชนบนเกาะส่วนใหญ่จะนิยม เรือหางยาวในการสัญจร โดยอาศัยแม่น้ำลำคลองต่างๆ และเนื่องจากในปัจจุบันสภาพลำคลอง มีสภาพที่ตื้นเขิน การระบายน้ำออกสู่ทะเลทำได้ลำบาก รวมทั้งเป็นอุปสรรคสำหรับการใช้ลำคลองในการสัญจรทางน้ำ ซึ่งเป็นวิถีดั้งเดิมของคนในชุมชน จากสภาพปัญหาดังกล่าว ทางหน่วยงานที่รับผิดชอบควรมีแนวทางในการขุดลอกคลองเพื่อลดปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่เมือง และเพิ่มการสัญจรทางน้ำให้แก่ประชาชน

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- เพื่อเพิ่มเส้นทางการเดินทางในการสัญจรทางน้ำให้เกิดความสะดวกและปลอดภัย
- เป็นการเพิ่มรวดเร็วในการระบายน้ำจากผิวดินลงสู่ทะเล

9.8 แผนงานที่ 5 : แผนงานการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะ

9.8.1 โครงการพัฒนาระบบการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุม และมีความยืดหยุ่น

หลักการและเหตุผล

เนื่องจากการให้บริการของรถขนส่งสาธารณะหมวด 1 ในเขตเทศบาลเมืองสตูล มีจำนวน 3 สาย ตามที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้กับสำนักงานขนส่งจังหวัดสตูล ในปัจจุบันทั้ง 3 เส้นทางยังไม่สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึงภายในเขตเมือง ดังนั้นจึงต้องมีการปรับปรุงเส้นทางการเดินรถให้ครอบคลุมพื้นที่เขตเทศบาลเมืองสตูลเพื่อที่ประชาชนสามารถเดินทางไปในที่ต่างๆได้อย่างสะดวกสบาย ซึ่งผลที่ตามมาถ้าระบบขนส่งสาธารณะมีประสิทธิภาพ ประชาชนก็จะหันมาใช้รถสาธารณะกันมากขึ้นทำให้รถบนถนนลดลงและทำให้จราจรติดขัดน้อยลงและมลพิษทางอากาศและเสียงก็จะลดตามไปด้วย

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- เพื่อเพิ่มศักยภาพระดับการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพและเพิ่มความพึงพอใจของประชาชน
- ปรับปรุงเส้นทางการให้บริการรถขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมและมีความยืดหยุ่นเป็นไปตามความต้องการของประชาชน
- เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางภายในเมือง จากเมืองสู่นอกเมืองโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ
- รมรณรงค์ให้ประชาชนสนใจการใช้บริการรถขนส่งสาธารณะให้มากขึ้นหลังการปรับปรุง

9.8.2 โครงการก่อสร้างป้ายจอดรถรับส่งผู้โดยสารของรถขนส่งสาธารณะ

หลักการและเหตุผล

ในตัวเมืองจังหวัดสตูลป้ายจอดรถรับส่งผู้โดยสารในปัจจุบัน บางจุดอยู่ในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสมใกล้กับทางแยก อยู่ใกล้กับกับจุดกลับรถ ซึ่งทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด เป็นต้น ดังนั้นควรมีการจัดระบบและศึกษาตำแหน่งป้ายจอดรถโดยสารที่เหมาะสม เพื่อรองรับในกรณีที่มีการจัดการเดินรถโดยสารสาธารณะขึ้นในพื้นที่เทศบาลเมืองสตูล ดังนั้นจึงควรมีการกำหนดจุดติดตั้งและก่อสร้างป้ายหยุดรับส่งผู้โดยสารในจุดที่เหมาะสมได้มาตรฐานเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและเพื่อที่การจอดรถรับส่งผู้โดยสารจะเป็นระเบียบเรียบร้อยในอนาคต

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- ลดปัญหาการติดขัดของกระแสจราจร
- จัดระเบียบการรับ-ส่งผู้โดยสารของรถโดยสารสาธารณะให้ได้มาตรฐาน
- ลดปัญหาอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการรับ-ส่งผู้โดยสารอย่างไม่เหมาะสม
- เพิ่มคุณภาพการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง

9.8.3 โครงการรณรงค์อบรมผู้ขับขี่รถขนส่งสาธารณะขับอย่างปลอดภัย และปฏิบัติตามระเบียบให้บริการ

หลักการและเหตุผล

การจราจรติดขัดเกิดจากหลายสาเหตุ โดยเฉพาะในเขตเมืองสตูล ส่วนหนึ่งก็มาจากรถโดยสารสาธารณะที่จอดรับ-ส่งผู้โดยสารไม่ตรงป้าย จอดรับ-ส่งซ้อนคัน ขับรถตัดกระแสจราจรเพื่อรับ-ส่งผู้โดยสาร จอดรับ-ส่งผู้โดยสารกลางถนน ขับขี่ด้วยความเร็วและประมาท บรรทุกเกินอัตราโดยสารของรถ ซึ่งเป็นสาเหตุเบื้องต้นของอุบัติเหตุและปัญหาการติดขัดของจราจรตามมา หากพนักงานขับรถมีความเข้าใจในหลักการขับอย่างปลอดภัยและปฏิบัติตามระเบียบ จะช่วยลดปัญหาจราจรได้ เสนอแผนโครงการรณรงค์ อบรมผู้ขับขี่รถขนส่งสาธารณะให้ขับอย่างปลอดภัย และให้เป็นแบบแผนมาตรฐานเดียวกัน

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- เพื่อการจัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะให้เป็นรูปแบบปฏิบัติตามมาตรฐานเดียวกัน
- เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด รวมทั้งลดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากรถขนส่งสาธารณะ
- เพื่อให้ประชาชน ผู้ใช้บริการรถขนส่งสาธารณะมีความรู้สึกปลอดภัย

9.8.4 โครงการรถโรงเรียนต้นแบบของเทศบาลเมืองสตูล

หลักการและเหตุผล

เนื่องจากสภาพของรถโรงเรียนในปัจจุบันคือการนำรถกระบะและรถหกล้อมาดัดแปลงคล้ายรถสองแถวซึ่งไม่สามารถป้องกันอันตรายต่อเด็กนักเรียนได้รวมทั้งการจัดวางที่นั่งโดยสารขาดมาตรฐานเช่นไม่มีเข็มขัดนิรภัย โครงสร้างของตัวเก้าอี้ไม่ยึดติดกับตัวถังรถทำให้เป็นการเสี่ยงต่อการอุบัติเหตุกับเด็กนักเรียนมากดังนั้นควรทำการปรับปรุงรถรับส่งนักเรียนให้ได้มาตรฐานและปลอดภัยต่อผู้ใช้

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

เพื่อความปลอดภัยของเด็กนักเรียนที่ใช้รถรับส่ง

9.9 แผนงานที่ 6 : แผนงานด้านความปลอดภัยของการสัญจรและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่วิกฤตของจังหวัด

9.9.1 โครงการปรับปรุงจุดอันตรายบนโครงข่ายถนนในเขตจังหวัดสตูล

หลักการและเหตุผล

จากปัญหาอุบัติเหตุการชนและจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้เกิดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน จำนวนอุบัติเหตุแต่ละครั้งสามารถคิดเป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจเป็นเงินหลายร้อยล้านบาท และเป็นการสูญเสียของสังคมในเรื่องของรายได้ตลอดชีวิตการทำงานของผู้ที่เสียชีวิต รายได้ที่ลดลงของผู้ที่พิการ ค่าใช้จ่ายที่เป็นตัวเงินในการรักษาพยาบาลผู้ป่วย และค่าเสียโอกาสในการทำงาน ค่าเสียโอกาสในการทำงานของญาติพี่น้องที่ทำหน้าที่ดูแลพยาบาลผู้ป่วยระหว่างรักษาตัว และพักฟื้น และค่าเสียหายทางด้านทรัพย์สิน อุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเกิดมาจาก 4 ปัจจัยหลัก คือ คน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งในโครงการปรับปรุงจุดอันตรายบนโครงข่ายนี้จะอยู่ในส่วนของปัจจัยด้านถนน โดยเฉพาะความบกพร่องของสภาพถนนที่ขาดความปลอดภัย ไม่ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรมจราจร จึงได้เสนอทำโครงการปรับปรุงจุดอันตราย และตรวจสอบความปลอดภัยของถนน (Road Safety Audit) สำหรับจังหวัดสตูล

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- เสริมสร้างโครงข่ายถนนให้สมบูรณ์ สามารถรองรับปริมาณจราจรที่ขยายตัวในปัจจุบันและอนาคตอันใกล้
- เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและลดปัญหาอุบัติเหตุ
- เพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณโครงข่ายที่ปรับปรุงให้มีคุณภาพเหมาะสมแก่การอยู่อาศัยที่ดีขึ้น
- แก้ไขจุดเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุจากสภาพถนน

9.9.2 โครงการตรวจ ซ่อมบำรุง ปรับปรุง เปลี่ยนแปลงเครื่องหมายจราจรบนผิวทางตามแนวสายทางและขอบคันหินและพัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูลการดำเนินงานในรูปแบบ GIS

หลักการและเหตุผล

ความสมบูรณ์ของเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง และตามแนวสายทางมีความสำคัญต่อผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นอย่างมาก เนื่องจากความชัดเจนของเครื่องหมายจราจรบนผิวทางกำหนดทัศนวิสัยของผู้ใช้รถใช้ถนนสร้างความเชื่อมั่นในการเคลื่อนยานพาหนะในช่องทางที่ต้องการ หน่วยงานที่รับผิดชอบมักจะละเลยต่อการดูแลในแผนงานนี้ บางครั้งอุบัติเหตุทางจราจรที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องมาจากเครื่องหมายจราจรบนผิวทางและตามแนวสายทาง เลื่อนกลาง สับสน ไม่ได้มาตรฐาน ดังนั้น ควรมีการปรับปรุงและซ่อมบำรุงเครื่องหมายจราจรบนผิวทางและขอบคันหินที่ไม่ได้มาตรฐานและชำรุด เพื่อเป็นการลดอุบัติเหตุการจราจรและเป็นการจัดระเบียบการจราจร พร้อมทั้งการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลในการตรวจสอบ ซ่อมบำรุง หรือปรับปรุง เปลี่ยนแปลง จะต้องทำในรูปแบบของฐานข้อมูล GIS (Geographic Information Systems) เพื่อง่ายต่อการตรวจสอบ

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- เพื่อส่งเสริมความสะดวก ปลอดภัย ในการเดินทาง
- เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือต่อการให้ข้อมูลจราจรอย่างเป็นมาตรฐาน
- เพื่อลดความสับสนในการใช้สายทาง และสร้างความเป็นระเบียบในการใช้สายทาง
- สร้างระบบฐานข้อมูลให้ได้มาตรฐานเพื่อง่ายต่อการจัดเก็บ และสะดวกในการตรวจค้น

9.9.3 โครงการติดตามการติดตั้ง ปรับปรุง ซ่อมบำรุงป้ายแนะนำ ป้ายเตือน ป้ายบังคับการจราจรต่าง ๆ ให้ได้มาตรฐาน และ เหมาะสมตามหลักวิศวกรรมจราจร

หลักการและเหตุผล

จากการเก็บรวบรวมสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น สาเหตุส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุคือ ความบกพร่องของป้ายบังคับการจราจร เช่น ถูกบดบัง เลื่อนกลาง ไม่ได้มาตรฐาน รวมไปถึงชำรุด และ ติดตั้งผิดหลักทางวิศวกรรมจราจร จากการสำรวจในพื้นที่ศึกษาในเขตจังหวัดสตูล พบว่ามีป้ายบางส่วนที่ยังไม่ได้มาตรฐานติดตั้งไม่ครบชำรุด และไม่เหมาะสม จึงเห็นควรดำเนินการซ่อมบำรุง แก้ไขในส่วนของป้ายจราจร ป้ายแนะนำ ป้ายเตือนต่างๆ เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุ เพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ปัจจุบันหน่วยงานที่รับผิดชอบยังมีการติดตั้ง ปรับปรุง ซ่อมบำรุง อุปกรณ์ต่างๆ ไม่ได้มาตรฐานทำให้เกิดผลต่อความปลอดภัยในการใช้สายทาง ที่สำคัญยังไม่มีดัชนีชี้วัดความเหมาะสมของกิจกรรมที่กล่าวมาข้างต้นดีพอ รวมทั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบมักจะมองข้ามประสิทธิภาพของการดำเนินแผนงานด้านนี้ และเข้าใจเอาว่าประสิทธิภาพของการจราจรเกิดจากผู้ขับขี่รถยนต์ยานพาหนะเดี่ยว ที่สำคัญหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องยังไม่มีระบบการวางแผนการบำรุงรักษาอุปกรณ์เหล่านี้อย่างเป็นระบบ เช่น ระบบบัญชีรายการสายทาง

วัตถุประสงค์

- เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้สายทาง
- เพื่อเพิ่มควมมีประสิทธิภาพของสายทางและอุปกรณ์ส่วนกลาง
- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการวางแผนการดำเนินงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบ
- เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลในการแก้ไขและปรับปรุงอย่างเป็นระบบ

9.9.4 โครงการฝึกอบรมเยาวชนเกี่ยวกับวินัยจราจร

หลักการและเหตุผล

การพัฒนา การปลูกฝังจิตสำนึกควรจะเริ่มกันตั้งแต่ตอนยังเป็นเยาวชน เยาวชนเหล่านี้พร้อมที่จะเรียนรู้ และนำไปใช้ในอนาคตข้างหน้า จากปัจจุบันเยาวชนมีความรู้เรื่องวินัยจราจรน้อยมาก ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร จอดรถในที่ห้ามจอด และการขับซึ่โดยประมาท การแข่งขันความเร็วของรถจักรยานยนต์ในช่วงเวลากลางวัน เป็นต้น เมื่อปัญหาเหล่านี้เกิดขึ้น ทำให้การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องเพิ่มขึ้น ประสกับปัญหากำลังเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ เราควรจะแก้ไขปัญหที่สาเหตุของปัญหา โดยสาเหตุก็มาจากพฤติกรรมของเยาวชน ดังนั้นเราควรจะจัดการฝึกอบรม เรียนรู้ ปฏิบัติ ให้แก่เยาวชน และควรจะทำอย่างต่อเนื่อง โดยคัดเลือกเยาวชนจากสถาบันการศึกษาในจังหวัดสตูล

วัตถุประสงค์

- เพื่อสร้างความรู้สึกร่วมมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อตนเองและต่อสังคม และเพื่อปลูกฝังจิตสำนึกของเยาวชน
- เพื่อให้ความรู้ ความเข้าใจ สร้างแนวโน้มนพฤติกรรม ให้ผู้รับการอบรมได้คำนึงถึงความปลอดภัยให้มากที่สุดต่อการใช้รถใช้ถนน
- เพื่อให้การศึกษาเป็นหนึ่งในกระบวนการ 3E (Engineering Education และ Enforcement)

9.9.5 โครงการเขตโรงเรียนปลอดภัย (School Zone Safety)

หลักการและเหตุผล

เขตโรงเรียนเป็นเขตแห่งความปลอดภัย เนื่องจากมีเด็กนักเรียน ทั้งระดับ อนุบาล ประถม มัธยม จำนวนมาก รวมทั้งมีผู้ปกครองเข้ามารับและส่งบุตรหลานของตนเอง ดังนั้นควรเพิ่มความปลอดภัยให้แก่บริเวณเขตโรงเรียน โรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองสตูลหลายโรงเรียนตั้งอยู่บนถนนสายหลัก ดังนั้นใช้ระบบการจัดการเขตโรงเรียนปลอดภัย (School Zone Safety) เข้ามาจัดระบบจราจรหน้าโรงเรียน

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

- เพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่นักเรียน อาจารย์ และผู้ปกครอง
- เป็นการจัดการระบบจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนให้เป็นระเบียบ เพื่อลดความเร็วของรถที่ผ่านหน้าโรงเรียน
- ลดการติดขัดของกระแสจราจรบริเวณช่วงหน้าโรงเรียน
- ปรับปรุงป้ายจราจรเตือนแก่ผู้ใช้รถที่ขับผ่านหน้าโรงเรียนที่ทำโครงการ School Zone Safety เพิ่มความระมัดระวังให้มากขึ้น

9.10 แผนงานด้านการพัฒนาระบบการสัญจรเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว

9.10.1 โครงการก่อสร้างศูนย์ข้อมูลเพื่อการท่องเที่ยว จังหวัดสตูล

หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันจังหวัดสตูลมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงมากมายและได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อให้การท่องเที่ยวในจังหวัดเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญอีกแหล่งหนึ่ง ทั้งนี้การรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นในอนาคต จำเป็นต้องมีการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งด้านการเดินทาง และการใช้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยวเหล่านั้น จากการศึกษาพื้นที่ในเขตผังเมืองรวมพบว่าจังหวัดสตูล ปัจจุบันนี้ยังไม่มีจุดบริการให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยว ดังนั้น การสร้างศูนย์ข้อมูลเพื่อการท่องเที่ยวดังกล่าวให้เป็นแหล่งบริการและอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว ที่จะเดินทางมาท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดอย่างครบองค์ประกอบ

การสร้างศูนย์ข้อมูลเพื่อการท่องเที่ยวจะเป็นการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนที่เข้ามาใช้บริการในเขตเมืองสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ซึ่งจะส่งเสริมภาพลักษณ์การเป็นเมืองท่องเที่ยวของจังหวัด และเพิ่มรายได้ให้กับท้องถิ่น

วัตถุประสงค์

- เพื่ออำนวยความสะดวกและบริการข้อมูลการท่องเที่ยวให้แก่บุคคลที่เข้ามาใช้บริการในเขตเมืองสามารถเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- กระตุ้นศักยภาพในการท่องเที่ยวของจังหวัด
- เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจของจังหวัด และกระจายรายได้ให้แก่ประชาชนในพื้นที่
- สร้างทัศนียภาพของพื้นที่ให้มีบรรยากาศของการท่องเที่ยว

9.10.2 โครงการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกประกอบบนถนน (Street furniture)

หลักการและเหตุผล

พื้นที่ถนนที่ทำการปรับปรุงควรมีมาตรการในการสนับสนุนประชาชนให้เกิดการเดินทางด้วยเท้า ประกอบการส่งเสริมการออกกำลังกายในชีวิตประจำวัน ควรให้มีความเชื่อมโยงสภาพทางกายภาพ หรือเอกลักษณ์และ วิถีชีวิตเฉพาะ

สำหรับแนวความคิดในการออกแบบอุปกรณ์อำนวยความสะดวกประกอบบนถนน (Street furniture) อาทิเช่น ไฟฟ้าส่องสว่าง แก้วอ้อมทาง เครื่องบริการน้ำดื่ม ถังขยะ เป็นต้น ที่ต้องเน้นความเป็นพื้นที่ให้เกิดความรู้สึกต่อสภาพแวดล้อมของท้องถิ่นได้อย่างกลมกลืนและเป็นบริการสาธารณะที่มีไว้บริการบนพื้นที่สาธารณะทั่วไป

โดยอุปกรณ์เหล่านี้จะต้องกระจายอยู่บนพื้นที่สาธารณะของเมืองซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญที่ช่วยให้การดำเนินชีวิตของประชาชนโดยเฉพาะ ผู้สูงอายุ และพิการ ได้รับความสะดวกสบายต่อการเดินทางด้วยเท้า ประกอบกับการได้ความรู้สึกถึงเมืองเมื่อเดินทางเข้ามายังพื้นที่เหล่านั้น

วัตถุประสงค์

- เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่ใช้พื้นที่ในการสัญจร
- สร้างความเป็นเอกลักษณ์แก่จังหวัดสตูล
- ส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดสตูล

9.10.3 โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์เมือง บริเวณเส้นทางเข้าและออกเมือง

หลักการและเหตุผล

การสร้างเอกลักษณ์เพื่อให้เกิดผลต่อผู้อยู่อาศัยในเมือง และประชาชนจากต่างถิ่นสามารถให้เกิดความรู้สึกต่อเมืองเมื่อเดินทางเข้ามายังพื้นที่ พร้อมทั้งยังเป็นการช่วยส่งเสริมและเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับชุมชน โดยการออกแบบกายภาพของเมืองให้น่าอยู่อาศัย และสร้างความภาคภูมิใจให้กับประชาชนในท้องถิ่น

ทั้งนี้การออกแบบปรับปรุงภูมิทัศน์ในพื้นที่เทศบาลเมืองสตูลเป็นการออกแบบเพื่อปรับปรุงพื้นที่และกิจกรรมต่างๆให้สามารถรองรับการให้บริการประชาชนทั้งในและนอกพื้นที่ โดยมีการนำการออกแบบการมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและนำข้อคิดเห็นมาปรับปรุงการออกแบบให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนต่อการพัฒนาพื้นที่ให้เกิดประโยชน์ใช้สอยอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังเป็นสัญลักษณ์ทางด้านจราจรในการรับรู้ถึงการเข้าถึงพื้นที่เมือง ที่เป็นพื้นที่ที่ต้องให้ความเร็วในการขับขี่ต่ำ

วัตถุประสงค์

- เพื่อสร้างสัญลักษณ์ และเป็นจุดหมายที่สร้างความรู้สึกถึงการเข้าสู่จังหวัด
- เพื่อแสดงให้เห็นถึงเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น
- เพื่อส่งเสริมและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวในจังหวัด
- เพื่อสร้างทัศนียภาพของเมืองที่สวยงามและเป็นแหล่งท่องเที่ยวอีกจุดหนึ่งของจังหวัด
- เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยบนท้องถนน โดยผู้ขับขี่สามารถรับรู้ถึงการเข้าถึงพื้นที่เมืองที่จำเป็นต้องให้ความเร็วในการขับขี่ต่ำ

9.10.4 โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อฟื้นฟูเมืองและสร้างจุดหมายตา (Land mark) ในเขตเทศบาลเมืองสตูล

หลักการและเหตุผล

การสร้างพื้นที่เมืองที่ผสมผสานกิจกรรมของคนเดินทางเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้เมืองเกิดความมีชีวิตชีวา โดยการเชื่อมโยงของบริบทของเมืองและเส้นทางการเดินทางและขนส่ง เพื่อให้มีบทบาทของการกำหนดเส้นทางและเป็นพื้นที่นัดพบของผู้คนในชุมชน ดังนั้นการเลือกที่ตั้งต้องเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพและมีจุดหมายตาที่ทำให้ผู้คนสามารถรับรู้ถึงได้ถึงพื้นที่นั้น ตลอดจนเป็นการสร้างพื้นที่ทางสังคมที่แสดงถึงพื้นที่สาธารณะของเมืองที่มีความมีชีวิตชีวาและเอื้อต่อการเกิดปฏิสัมพันธ์ โดยการออกแบบเชิงปฏิบัติการ (Active Design) และจุดหมายตาต้องมีแนวความคิดที่ผสมผสานความเป็นพื้นที่ถิ่นและความทันสมัย เพื่อให้พื้นที่สาธารณะของเมืองได้มีการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนผู้สัญจรสามารถใช้เพื่ออ้างอิงตำแหน่ง พร้อมทั้งออกแบบภูมิทัศน์โดยรอบให้เป็นพื้นที่โล่งสันหนาทาก

วัตถุประสงค์

- เพื่อส่งเสริมให้เกิดพื้นที่สาธารณะของเมืองที่เป็นแหล่งรวบรวมกิจกรรมของคนเมือง
- เพื่อก่อให้เกิดรูปแบบการอ้างอิงพื้นที่ให้เป็นจุดหมายตา (Land mark) ของเมือง
- เพื่อส่งเสริมการเดินทางเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่นๆ ของเมือง

9.10.5 โครงการสร้างจุดหมายตา (Land mark) นอกเขตเมือง

หลักการและเหตุผล

การสร้างพื้นที่เมืองที่ผสมผสานกิจกรรมของคนเดินทางเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้เมืองเกิดความมีชีวิตชีวา โดยการเชื่อมโยงของบริบทของเมืองและเส้นทางการเดินทางและขนส่ง เพื่อให้มีบทบาทของการกำหนดเส้นทางและเป็นพื้นที่นัดพบของผู้คนในชุมชน ดังนั้นการเลือกที่ตั้งต้องเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพและมีจุดหมายตาที่ทำให้ผู้คนสามารถรับรู้ถึงได้ถึงพื้นที่นั้น ตลอดจนเป็นการสร้างพื้นที่ทางสังคมที่แสดงถึงพื้นที่สาธารณะของเมืองที่มีความมีชีวิตชีวาและเอื้อต่อการเกิดปฏิสัมพันธ์ โดยการออกแบบเชิงปฏิบัติการ (Active Design) และจุดหมายตาต้องมีแนวความคิดที่ผสมผสานความเป็นพื้นที่ถิ่นและความทันสมัย เพื่อให้พื้นที่สาธารณะของเมืองได้มีการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนผู้สัญจรสามารถใช้เพื่ออ้างอิงตำแหน่ง พร้อมทั้งออกแบบภูมิทัศน์โดยรอบให้เป็นพื้นที่โล่งสันหนาทาก

วัตถุประสงค์

- เพื่อส่งเสริมให้เกิดพื้นที่สาธารณะของเมืองที่เป็นแหล่งรวบรวมกิจกรรมของคนเมือง
- เพื่อก่อให้เกิดรูปแบบการอ้างอิงพื้นที่ให้เป็นจุดหมายตา (Land mark) ของเมือง
- เพื่อส่งเสริมการเดินทางเชื่อมต่อไปยังพื้นที่อื่นๆ ของเมือง

9.10.6 โครงการจัดทำป้ายให้ข้อมูลการเดินทาง

หลักการและเหตุผล

ด้วยนโยบายในการส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดสตูล โดยหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวเป็นแกนนำในการนำเสนอและประชาสัมพันธ์ข้อมูลการท่องเที่ยวในหลายสื่อด้วยกัน ดังนั้นการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนหรือนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวยังจังหวัดสตูลจำเป็นต้องให้ผู้คนเหล่านั้นมีความเข้าใจและสามารถทราบเส้นทางและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เพื่อให้เกิดบรรยากาศการท่องเที่ยว และสร้างความเข้าใจต่อเส้นทางและจุดหมายของการเดินทางของผู้ขับขี่จนเป็นการสร้างความปลอดภัยในการขับขี่รูปแบบหนึ่ง

วัตถุประสงค์

- เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนที่สัญจรทั่วไป
- เพื่อส่งเสริมและประชาสัมพันธ์สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัด
- เพื่อสร้างความรู้สึกรักเป็นพื้นถิ่น

9.10.7 โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณเขตเมือง

หลักการและเหตุผล

สถาปัตยกรรม เป็นสิ่งหนึ่งที่สะท้อนถึงเอกลักษณ์ของพื้นที่นั้น ซึ่งจังหวัดสตูล เป็นจังหวัดที่มีความหลากหลายทางด้านศิลปวัฒนธรรม ซึ่งสะท้อนออกมาในลักษณะของตัวอาคารทางสถาปัตยกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณเขตเมืองเดิม ซึ่งมีลักษณะของอาคารประเภทชิโนโปรตุเกส (Chino-Portuguese) ถือเป็นลักษณะสถาปัตยกรรมที่เด่นในภาคใต้ จัดเป็นจุดเด่นจุดหนึ่งของพื้นที่โครงการ เนื่องจากในปัจจุบัน กลุ่มอาคารเหล่านี้อยู่ในสภาพที่เสื่อมโทรม รวมไปถึงการที่ไม่ได้รักษาความดั้งเดิมของตัวอาคารไว้ ทำให้ปรากฏความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยของอาคาร การปรับปรุงอาคารให้มีความสวยงามและเป็นไปตามวิชาการด้านการอนุรักษ์จะช่วยให้พื้นที่มีกิจกรรมที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว เพื่อก่อให้เกิดรายได้ในพื้นที่ต่อไป

วัตถุประสงค์

- เพื่อปรับปรุงอาคารให้มีความสวยงาม เป็นระเบียบเรียบร้อยเพื่อสร้างความรู้สึกรักเป็นพื้นถิ่น
- ส่งเสริมเศรษฐกิจของร้านค้าบริเวณติดถนนสายสำคัญ
- รายได้จากอาคารบริเวณนั้นเพิ่มขึ้น
- เพื่อให้เกิดความสวยงามเรียบร้อย และอนุรักษ์รูปแบบทางสถาปัตยกรรมเดิมไว้

9.10.8 โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านถนนคนเดินในเขตเมือง

หลักการและเหตุผล

ในหลายประเทศได้มีการนำแนวคิดของการจัดพื้นที่เพื่อให้เป็นย่านถนนคนเดินเพื่อส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมการค้าขายให้แก่พื้นที่ซึ่งก่อให้เกิดรายได้ต่อคนในพื้นที่ รวมถึงการสร้างความเป็นย่านการท่องเที่ยวเพื่อเกิดแรงดึงดูดต่อนักท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่บริเวณนั้น ซึ่งเดิมพื้นที่ในเขตเมืองสตูลบริเวณถนนบุรีวานิชนั้นมีการจัดกิจกรรมตลาดนัด เพื่อสนับสนุนการเป็นย่านถนนคนเดิน เพื่อเป็นการส่งเสริมกิจกรรมการค้าขาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในชุมชนในรูปแบบของตลาดนัดสุดสัปดาห์ แต่ในปัจจุบัน การจัดการพื้นที่บริเวณนั้นยังไม่มีที่เหมาะสม ทำให้การสัญจร โครงการการพัฒนาพื้นที่ย่านถนนคนเดินในเขตเมืองนั้นถือเป็นโครงการต่อเนื่องกับโครงการปรับปรุงอาคาร เพื่อเป็นการพัฒนาพื้นที่อย่างสมบูรณ์แบบต่อไปในพื้นที่

วัตถุประสงค์

- พัฒนาพื้นที่บริเวณรอบพื้นที่ย่านอาคารเก่า เพื่อให้มีความสวยงามและเป็นระเบียบเรียบร้อย
- ส่งเสริมการเข้ามาใช้งาน รวมถึงการพัฒนาเป็นย่านการท่องเที่ยวที่สำคัญในเขตเมืองสตูล

บทที่ 10

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทที่ 10

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

10.1 สรุปผลการศึกษา

การศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จังหวัดสตูล มีวัตถุประสงค์หลักด้วยกัน 2 ส่วน คือ

- 1) การจัดทำแผนแก้ไขปัญหาจราจรระยะเร่งด่วน ที่ใช้งบประมาณไม่มากและสามารถนำไปดำเนินการแก้ไขปัญหาได้โดยเร็ว
- 2) การจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรของจังหวัด ในช่วงระยะเวลา 10 ปีข้างหน้า (พ.ศ.2554-2563) เพื่อรองรับการพัฒนาและการขยายตัวของเมืองที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดและการใช้ประโยชน์พื้นที่ ทั้งนี้สาระสำคัญของการศึกษาประกอบไปด้วยงานศึกษาทั้งสิ้น 4 ส่วนงาน สามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

งานส่วนที่ 1 ศึกษาและเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบการจราจรเร่งด่วน (Immediate Actions)

ผลการศึกษา ประกอบไปด้วย แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณจุดที่มีปัญหาอุบัติเหตุจราจรบ่อยครั้ง จำนวน 4 จุด เป็นจุดที่เป็นทางแยกทั้งหมด ใช้งบประมาณดำเนินการ 131,800 บาท และบริเวณจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัดซึ่งเป็นถนนที่ผ่านเขตชุมชน และบริเวณตลาดสดในเทศบาลเมืองสตูล จำนวน 2 จุด ใช้งบประมาณดำเนินการ 135,400 บาท โดยสามารถสรุปสภาพปัญหาการจราจรออกเป็น 3 ด้านหลัก คือ ปัญหาด้านกายภาพของถนน ปัญหาด้านอุปกรณ์และเครื่องหมายจราจร และปัญหาด้านพฤติกรรมจราจร ทั้งนี้เพื่อให้แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบการจราจรเร่งด่วน สามารถผลักดันไปสู่การปฏิบัติได้จริงและดำเนินการได้ทันที ภายใต้ช่วงเวลาของการดำเนินการศึกษาได้มีการจัดการประชุมคณะกรรมการจัดการจราจรทางบกจังหวัดสตูล (อจร.จังหวัดสตูล) ได้ร่วมพิจารณาและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแนวทางแก้ไขปัญหาให้เหมาะสม รวมทั้งการจัดสัมมนารับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้แทนภาครัฐและจากภาคประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการบริเวณจุดที่มีปัญหาการจราจรเฉพาะหน้า ซึ่งการดำเนินงานได้สรุปแนวทางแก้ไขปัญหาบริเวณจุดดังกล่าว ได้ถูกนำมาจัดทำเป็นแบบรายละเอียดเบื้องต้น (กระดาษ A3) ที่มีรายละเอียดเพียงพอสำหรับหน่วยงานที่รับผิดชอบนำไปขยายผลสู่การปฏิบัติต่อไป ซึ่งได้ส่งมอบให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงนำไปดำเนินการ โดยรายละเอียดผลการศึกษาของงานส่วนที่ 1 นี้ ได้จัดทำเป็นรายงานแยกต่างหากจากรายงานเล่มหลักฉบับนี้ ได้แก่

- รายงานแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบการจราจรในระยะสั้นเร่งด่วน
- เนื้อหาารายงาน ประกอบด้วย รายละเอียดของการดำเนินการศึกษาในขั้นตอนต่างๆ และสรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรเฉพาะหน้า โดยใช้งบประมาณไม่มาก สามารถดำเนินการได้ทันที พร้อมแบบแนวคิดการปรับปรุงที่มีรายละเอียดเพียงพอและงบประมาณดำเนินการสำหรับหน่วยงานนำไปปฏิบัติได้ทันที

งานส่วนที่ 2 การจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรจังหวัด

ผลการศึกษาจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดสตูล แบ่งเป็นแผนงานออกเป็น 2 ระยะได้แก่ ระยะสั้น 1-3 ปี (ปี พ.ศ.2554-2556) และแผนงานระยะกลางขึ้นไป 4-10 ปี (ปี พ.ศ.2557-2563) ซึ่งประกอบไปด้วยแผนงานทั้งสิ้น 7 แผนงาน (30 โครงการ) วงเงินงบประมาณรวม 562.06 ล้านบาท ได้แก่ (1) แผนงานแก้ไขปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบจราจรเร่งด่วน (2) แผนงานด้านการจัดระบบจราจรและขนส่ง (3) แผนงานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายการคมนาคม (4) แผนงานด้านการพัฒนาระบบเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรและการขนส่ง (5) แผนงานการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ (6) แผนงานด้านความปลอดภัยของการสัญจรและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่วิกฤตของจังหวัด และ (7) แผนงานด้านการพัฒนาระบบการสัญจรเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ซึ่งรายละเอียดของโครงการที่บรรจุไว้ในแผนงาน จะประกอบด้วย พื้นที่ดำเนินการ หลักการและเหตุผล วัตถุประสงค์และเป้าหมาย วิธีการดำเนินการ ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ งบประมาณและระยะเวลาในการดำเนินการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาของจังหวัด และตัวชี้วัดเพื่อการติดตามและประเมินผลโครงการในภายหลัง

ทั้งนี้เพื่อให้แผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรดังกล่าว มีความเหมาะสม ได้รับการยอมรับและสามารถผลักดันไปสู่การปฏิบัติต่อไปในอนาคต ภายใต้ช่วงเวลาการดำเนินการศึกษาได้มีการจัดการประชุม อจร.จังหวัดสตูล และจัดสัมมนารับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้แทนภาครัฐและภาคประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยรายละเอียดผลการศึกษาของงานส่วนที่ 2 นี้ ได้จัดทำเป็นรายงานแยกต่างหากจากรายงานเล่มหลักฉบับนี้ ได้แก่

- แผนแม่บทการแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจร
เนื้อหารายงาน ประกอบด้วย แนวคิดการพัฒนาแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจร และรายละเอียดของแผนงาน/โครงการที่บรรจุไว้ในแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดสตูล ในช่วงระยะเวลา 10 ปี แบ่งเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะเร่งด่วน (2553) ระยะสั้น (พ.ศ.2554-2556) และระยะกลางขึ้นไป (พ.ศ.2557-2563)
- แผนงานระยะสั้นการแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรในพื้นที่เมือง
เนื้อหารายงาน ประกอบด้วย รายละเอียดของแผนงาน/โครงการที่บรรจุไว้ในแผนงานระยะสั้นการแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรในพื้นที่เมือง ในช่วงระยะเวลา 3 ปี (พ.ศ.2554-2556)
- รายงานผลการสำรวจข้อมูลการขนส่งและจราจร
เนื้อหารายงาน ประกอบด้วย วิธีการและผลการสำรวจข้อมูลการขนส่งและจราจรของการศึกษา และผลการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น ที่ใช้ประกอบในการศึกษา
- รายงานแนวทางการจัดระบบการจราจร (Traffic Management) และแบบรายละเอียดเบื้องต้น
เนื้อหารายงาน ประกอบด้วย รายละเอียดของปัญหาของการจัดระบบการจราจรในปัจจุบัน แนวทางในการคัดเลือกการจัดระบบการจราจรในการแก้ไข และสรุปแนวทางการจัดระบบการจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร พร้อมนำเสนอแบบแนวความคิดการปรับปรุงที่มีรายละเอียดเพียงพอในการดำเนินงานสำหรับหน่วยงานที่จะนำไปปฏิบัติได้
- แผนงานการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการขนส่งและจราจรในพื้นที่วิกฤต
เนื้อหารายงาน ประกอบด้วย รายละเอียดของการดำเนินการศึกษาในขั้นตอนต่างๆ และสรุปแนวทางการจัดระบบการจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนบริเวณจุดที่มีปัญหาการอุบัติเหตุบ่อยครั้ง พร้อมแบบแนวความคิดการปรับปรุงที่มีรายละเอียดเพียงพอและงบประมาณดำเนินการสำหรับหน่วยงานนำไปปฏิบัติได้ทันที

- รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)
เนื้อหา รายงาน ประกอบด้วย รายละเอียดของการดำเนินการศึกษา ความเป็นมาของการศึกษา แนวทางในการศึกษา ข้อมูลพื้นที่ศึกษา การขนส่งและจราจรในพื้นที่ศึกษา ปัญหาด้านการขนส่ง และจราจร การวิเคราะห์ปัญหาและนำเสนอแผนงานโครงการ งบประมาณเพื่อประกอบเป็นรายงาน ผลการศึกษาฉบับสมบูรณ์ในการจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรให้มีความสมบูรณ์
- รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร
เนื้อหา รายงาน ประกอบด้วย บทสรุปของการดำเนินการศึกษา ภาพรวมพื้นที่ศึกษา แนวทางการดำเนินงาน สภาพปัญหา แนวทางการแก้ไข และแผนงานที่นำเสนอประกอบการจัดทำแผนแม่บท จังหวัดสตูล

งานส่วนที่ 3 การประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การดำเนินงานประกอบไปด้วยการประชุมสัมมนาของการศึกษาใน 2 ลักษณะ คือ การประชุมเสนอแผนงานและความก้าวหน้าในการศึกษาให้กับคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดสตูล (อจร.จังหวัดสตูล) ในแต่ละช่วงของการดำเนินการศึกษาโครงการ จำนวน 3 ครั้ง และการจัดสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น จำนวน 2 ครั้ง โดยในการประชุมสัมมนาฯรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแต่ละครั้งมีวัตถุประสงค์และผลการดำเนินงานดังนี้

- การประชุม อจร.จังหวัดสตูล
ครั้งที่ 1 เมื่อเริ่มดำเนินการศึกษา ซึ่งได้เข้าร่วมการประชุม อจร.จังหวัดสตูล ครั้งที่ 1/2553 เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2553 ณ ห้องประชุมศาลากลางจังหวัดสตูล ชั้น 4 โดยได้นำเสนอภาพรวมในการดำเนินการศึกษา (วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา และสิ่งที่จะได้รับจากการศึกษา) ขั้นตอนการศึกษาและแผนการดำเนินงาน และแนวทางการศึกษาบางส่วนที่ 1-4 รวมทั้งได้นำเสนอรายชื่อจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัดและจุดที่มีปัญหาอุบัติเหตุจราจร และขอรับทราบแนวคิดและนโยบายในการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของจังหวัดสตูล และจุดที่มีปัญหาเพิ่มเติมของจังหวัดที่อยากให้ทางมหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ช่วยศึกษาและหาแนวทางการแก้ไข



รูปที่ 10.1-1 การประชุม อจร.จังหวัด ครั้งที่ 1/2553

ครั้งที่ 2 ก่อนการจัดสัมมนาครั้งที่ 1 ได้เข้าร่วมการประชุม อจร.จังหวัดสตูล ครั้งที่ 2/2553 เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2553 ณ ห้องประชุมศาลากลางจังหวัดสตูล ชั้น 4 โดยได้นำเสนอความก้าวหน้าของโครงการ ผลการศึกษาของงานส่วนที่ 1 และแนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบการจราจรเร่งด่วน ซึ่งแบ่งออกเป็นจุดที่มีปัญหาอุบัติเหตุจราจรบ่อยครั้ง และจุดที่มีปัญหาการจราจรติดขัด รวมทั้งสิ้นจำนวน 6 จุด และเพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของจังหวัดสตูล เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงแนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรเร่งด่วนให้มีประสิทธิภาพ เหมาะสม และนำไปปฏิบัติได้จริงโดยเร่งด่วน



รูปที่ 10.1-2 การประชุม อจร.จังหวัด ครั้งที่ 2/2553

ครั้งที่ 3 ก่อนการจัดสัมมนาครั้งที่ 3 ได้เข้าร่วมการประชุม อจร.จังหวัดสตูล ครั้งที่ 3/2553 เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2553 ณ ห้องประชุมศาลากลางจังหวัดสตูล ชั้น 4 โดยได้นำเสนอผลการศึกษาตลอดระยะเวลาการศึกษา นำเสนอแผนงานโครงการประกอบการจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรของจังหวัดสตูล ซึ่งประกอบด้วยแผนงานทั้ง 7 แผนงาน จำนวน 30 โครงการ และรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ จาก อจร.จังหวัดสตูล เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงแนวทางการแก้ไขให้รายงานการศึกษามีความสมบูรณ์ เหมาะสมและนำไปปฏิบัติได้จริง



รูปที่ 10.1-3 การประชุม อจร.จังหวัด ครั้งที่ 3/2553

- การจัดสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น

ครั้งที่ 1 เมื่อจัดทำรายงานแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบการจราจรระยะสั้นเร่งด่วนแล้วเสร็จ ได้กำหนดให้มีการจัดสัมมนารายงานผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2553 ณ ห้องประชุมสภาเทศบาลเมืองสตูล สำนักงานเทศบาลเมืองสตูล ชั้น 3 อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล โดยมีผู้เข้าร่วมการสัมมนาประมาณ 80 ท่าน โดยได้นำเสนอเนื้อหาเกี่ยวกับภาพรวมการศึกษา แนวคิดการจัดทำแผน รวมทั้งแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบการจราจรระยะสั้นเร่งด่วน ซึ่งข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการสัมมนาครั้งนี้ ได้นำไปปรับปรุงรายงานแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบการจราจรระยะสั้นเร่งด่วน และนำไปปรับปรุงแนวทางแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดสตูล ให้มีความเหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อส่วนรวมต่อไป



รูปที่ 10.1-4 ภาพบรรยากาศการสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1/2553

ครั้งที่ 2 เมื่อจัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์แล้วเสร็จ ได้กำหนดให้มีการจัดสัมมนารายงานผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2 เมื่อวันศุกร์ที่ 3 กันยายน 2553 ณ ห้องประชุมสภาเทศบาลเมืองสตูล ชั้น 2 อำเภอเมืองสตูล จังหวัดสตูล โดยมีผู้เข้าร่วมการสัมมนาประมาณ 80 ท่าน โดยได้นำเสนอเนื้อหาเกี่ยวกับภาพรวมการศึกษา ภาพรวมสภาพปัญหาการขนส่งและจราจร รายละเอียดโครงการที่จะบรรจุในร่างแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจร จังหวัดสตูล ทั้งนี้การนำเสนอจะชี้ให้เห็นถึงแนวโน้มของปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต พร้อมทั้งแนวทางแก้ไขในลักษณะของร่างแผนงาน/โครงการที่จะบรรจุไว้ในแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรจังหวัดในระยะ 10 ปีข้างหน้า (พ.ศ.2554-2563) เพื่อให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้ร่วมให้ความคิดเห็นและหรือข้อเสนอแนะหรือแนวทางอันเป็นประโยชน์ ซึ่งข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการสัมมนาครั้งนี้จะนำไปปรับปรุงและจัดทำเป็นรายงานฉบับสมบูรณ์ต่อไป อันจะทำให้รายงานฉบับสมบูรณ์มีข้อเสนอแนะที่เป็นที่ยอมรับของ ประชาชน หน่วยงานภาครัฐ และเอกชน ในท้องถิ่น และสามารถที่จะนำข้อเสนอแนะไปปฏิบัติให้เป็นรูปธรรมต่อไปได้



รูปที่ 10.1-5 ภาพบรรยากาศการสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2/2553

งานส่วนที่ 4 การให้การสนับสนุนการติดตามและแก้ไขปัญหาจราจรเร่งด่วน

ตลอดระยะเวลาที่ดำเนินการศึกษา ได้ให้การสนับสนุนและให้ความร่วมมือในลักษณะของการให้คำปรึกษา และจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้องในงานแก้ไขปัญหาระบบจราจรเร่งด่วน อันประกอบด้วย

- ส่งแบบรายละเอียดเบื้องต้น ที่มีขนาด A3 และข้อมูลไฟล์ดิจิทัลที่สามารถแก้ไขได้ ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบนำไปดำเนินการแก้ไขปรับปรุง
- ช่วยร่วมให้ข้อเสนอแนะต่อประเด็นปัญหาทางด้านการขนส่งและจราจรและแนวทางแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วนที่เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม และสอดคล้องกับนโยบายการแก้ไขปัญหาระบบจราจรของรัฐ โดยคำนึงถึงความถูกต้องทางหลักวิชาการและความเหมาะสมในการนำไปประยุกต์ใช้จริงในพื้นที่ศึกษา
- ประสานและติดตามประเมินผลการแก้ไขปัญหาระบบจราจรเร่งด่วนตามแนวทางที่ได้เสนอแนะไว้ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลที่ได้จากการศึกษาไปสู่การปฏิบัติอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

โดยรายละเอียดผลการศึกษางานส่วนที่ 4 นี้ ได้จัดทำเป็นรายงานแยกต่างหากจากรายงานเล่มหลักฉบับนี้ได้แก่

- รายงานแนวทางการติดตามและประเมินผลการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ
เนื้อหาประกอบด้วย รายละเอียดวิธีการติดตามและประเมินผล ขั้นตอนการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ และการติดตามประเมินผลแผนงานโครงการในแต่ละปี (ตั้งแต่ปี พ.ศ.2553-2563) เพื่อให้หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถติดตามประเมินผลแผนงานโครงการต่างๆ ที่ได้นำเสนอไว้ในแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจรของจังหวัดสตูล

10.2 ข้อเสนอแนะในการนำแผนงาน/โครงการไปสู่การปฏิบัติ

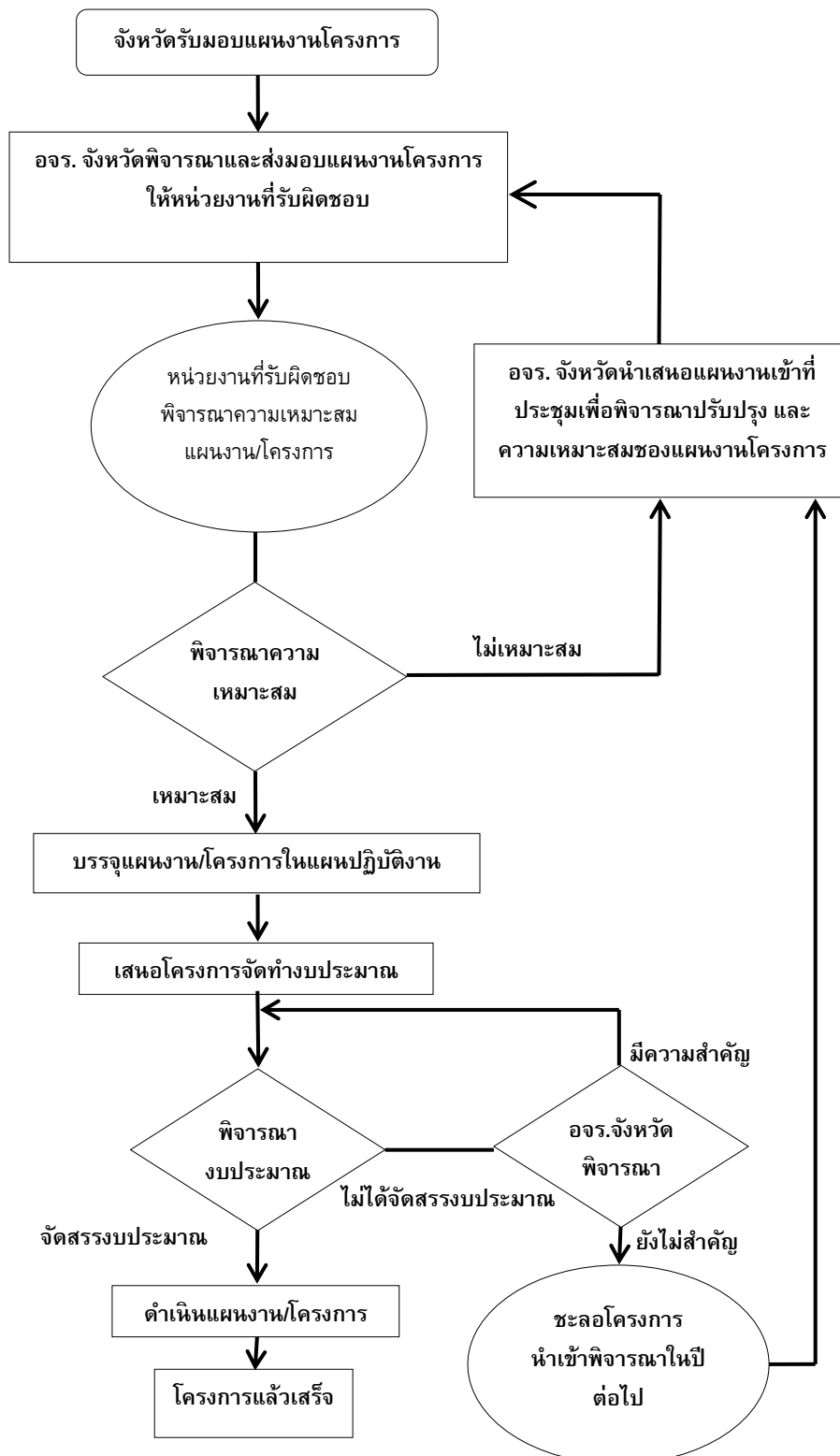
ขั้นตอนในการนำสู่การปฏิบัติเริ่มกระบวนการหลังจากการจัดทำแผนงานโครงการแล้วเสร็จ และส่งมอบผลการศึกษาคำแนะนำโครงการสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จังหวัดสตูล โดยรวมทั้ง 7 แผนงาน 30 โครงการ โดยแบ่งเป็นแผนระยะเร่งด่วน (ปีปัจจุบัน) ระยะสั้น (1-3 ปี) และแผนระยะกลาง (3 ปีขึ้นไป) โดยผ่านคณะกรรมการจัดการระบบจราจรทางบกของจังหวัด (อจร.) ร่วมประชุมและรับมอบแผนแม่บท เมื่อทางจังหวัดได้รับมอบแผนงานโครงการแล้ว จะทำการนำแผนงานโครงการในแต่ละระยะเข้าสู่ขั้นตอนส่งมอบแผนงานไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบ โดยผ่านทางคณะกรรมการจัดการระบบจราจรทางบก จังหวัดสตูล

เมื่อแผนงานโครงการได้ส่งมอบไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการ ในแต่ละหน่วยงานนำเข้าสู่ขั้นตอนในการพิจารณาความเหมาะสมของโครงการตามระยะเวลา และงบประมาณ และนำเข้าบรรจุในแผนปฏิบัติงานในหน่วยงานนั้นๆ ส่วนแผนงานโครงการที่หน่วยงานพิจารณาเห็นว่ายังไม่มีความเร่งด่วน แต่บรรจุไว้ในแผนงานระยะสั้นเพื่อต้องดำเนินการเร่งด่วนให้นำเข้าสู่คณะกรรมการจัดการระบบจราจรทางบกจังหวัดสตูล เพื่อขอความเห็นและนำการปรับปรุงมาเสนอให้หน่วยงานที่รับผิดชอบพิจารณาเพื่อนำเข้าสู่แผนปฏิบัติงานต่อไป

โดยเมื่อแผนงานโครงการใดที่เหมาะสมจะนำเข้าบรรจุในแผนปฏิบัติงานในหน่วยงานนั้นๆ ส่วนแผนงานโครงการที่ไม่เหมาะสมจะนำเข้าสู่คณะกรรมการจัดการระบบจราจรทางบกจังหวัดสตูลอีกครั้ง เพื่อปรับปรุงแผนงานโครงการให้เกิดความสอดคล้องกับความเป็นอยู่ในพื้นที่ และนำแผนงานโครงการที่ทำการปรับปรุงโดยคณะกรรมการจัดการระบบจราจรทางบกจังหวัดสตูล ส่งต่อยังหน่วยงานที่รับผิดชอบพิจารณาเข้าสู่แผนปฏิบัติงาน

เมื่อแผนงานโครงการได้บรรจุในแผนปฏิบัติงานหน่วยงานจะทำการนำเสนอโครงการเพื่อขอรับการจัดสรรงบประมาณ ในกรณีที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ หน่วยงานนำแผนงานโครงการเข้าที่ประชุม คณะกรรมการจัดการระบบจราจรทางบกจังหวัดสตูล เพื่อพิจารณาความเหมาะสมและความสำคัญของแผนงานโครงการ ทั้งทางด้าน

งบประมาณ บุคลากร ความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ โดยหากมติที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก จังหวัดสตูล ไม่เห็นควรในการจัดทำแผนงานโครงการ ให้ทำการชะลอการดำเนินแผนงานโครงการดังกล่าวเพื่อนำกลับเข้าสู่การพิจารณาในปีถัดไป โดยหากแผนงานโครงการที่นำกลับมาพิจารณาความเหมาะสมและความสำคัญของแผนงานโครงการ ทั้งทางด้านงบประมาณ บุคลากร ความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์และเร่งด่วนให้ดำเนินการเข้าสู่กระบวนการทบทวนการจัดสรรงบประมาณอีกครั้ง หรือดำเนินการผลักดัน/จัดหางบประมาณสนับสนุนจากแหล่งอื่นๆ เพื่อนำมาดำเนินโครงการ โดยขั้นตอนต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 10.2-1



รูปที่ 10.2-1 แสดงขั้นตอนการนำแผนงานโครงการไปสู่การปฏิบัติ

10.3 ข้อเสนอแนะในการติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการ

การติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการเป็นเครื่องมือที่ช่วยในการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน เป็นตัวบ่งชี้ว่าผลจากการดำเนินงานเป็นไปตามวัตถุประสงค์หรือบรรลุเป้าหมายตามแผนที่วางไว้หรือไม่อย่างไร เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้ในการปรับปรุง แก้ไข ขยายขอบเขตหรือแม้แต่ยุติการดำเนินงาน หากแผนนั้นยังไม่มีเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ท้องถิ่นและประชาชนโดยรวม ดังนั้นผลที่ได้จากการติดตามและประเมินผลแผนจะเป็นข้อมูลย้อนกลับที่สามารถนำไปใช้ในการปรับปรุงแผนงาน/โครงการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

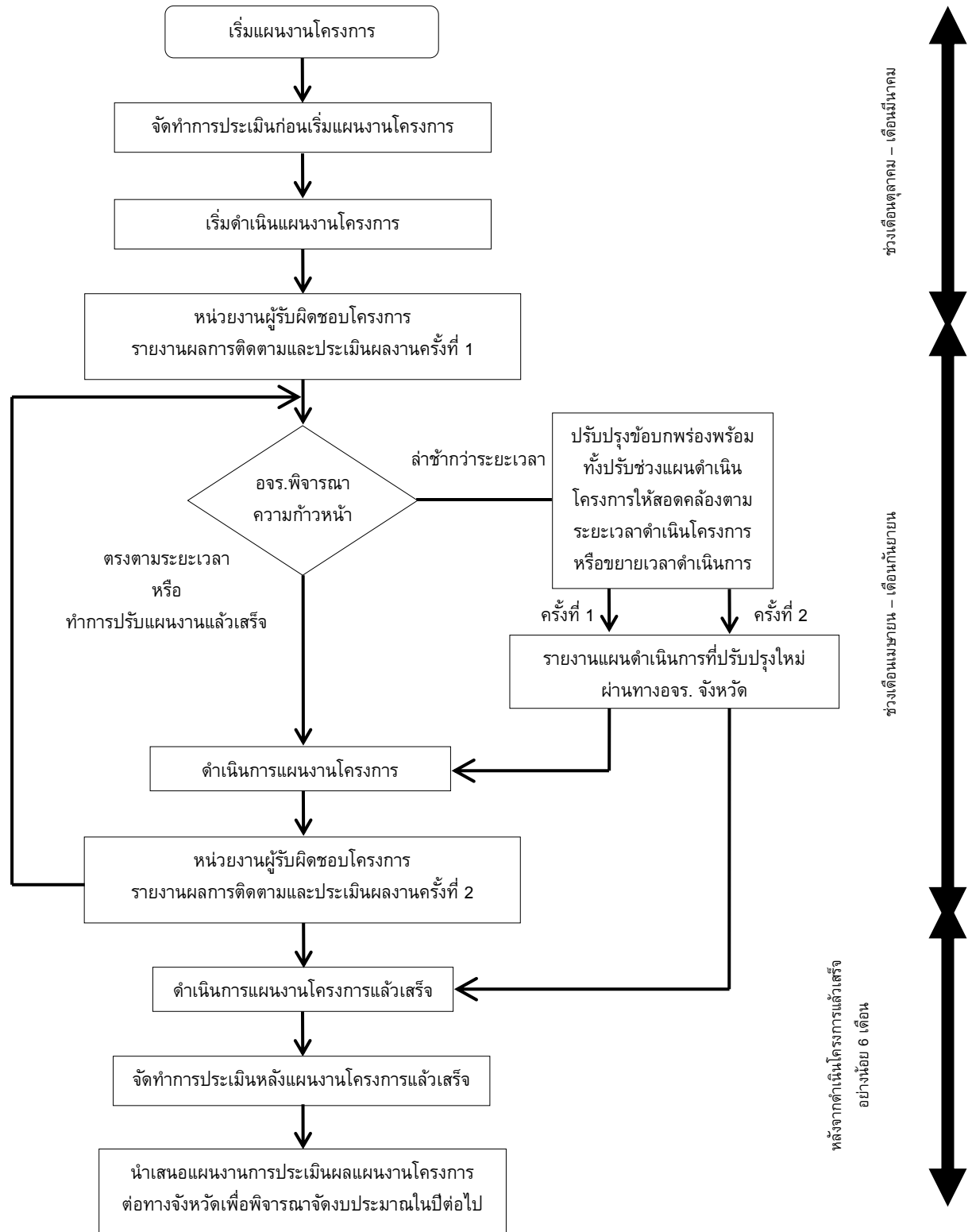
โดยวิธีการติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการ เริ่มต้นจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ร่วมกับคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร.จังหวัด) หรือหน่วยงานที่ได้รับมอบหมาย ทำการทบทวนแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจร จังหวัดสตูล ช่วงปี พ.ศ.2553-2563 เพื่อให้ทราบถึงรายละเอียดโครงการตามแผนงานด้านต่างๆ และจัดทำรายการติดตามโครงการ หลังจากนั้นก็นำรายการติดตามโครงการที่ได้ไปทำการสอบถามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น สำนักงานเทศบาลเมืองสตูล สำนักงานเทศบาลตำบลคลองขุด สถานีตำรวจภูธร แขวงทางหลวง สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัด สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแผนงานโครงการที่นำเสนอ เป็นต้น เพื่อนำข้อมูลมาสรุปความก้าวหน้าโครงการ ประเมินผลการดำเนินการ ประเด็นปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ

ในการติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการ เป็นการติดตามและประเมินผลตามมติของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัดสตูล โดยกำหนดช่วงเวลาของการติดตามประเมินผลฯ ออกเป็น 3 ระยะเวลาดังนี้

ระยะที่ 1 ระหว่างเดือนตุลาคม-มีนาคม ซึ่งเป็นการประเมินผลแผนงาน/โครงการและรายงานให้ทางจังหวัดโดยผ่านทางคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดสตูล ซึ่งจะทำให้เกิดการเคลื่อนไหวการดำเนินโครงการตามข้อบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีที่กำหนดห้วงระยะเวลาในการดำเนินงานไว้ได้อย่างชัดเจนขึ้น

ระยะที่ 2 ระหว่างเดือนเมษายน-กันยายน ผลของการติดตามและประเมินผลในครั้งแรกจะมีการรายงานให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดสตูลทราบผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นระหว่างช่วงเดือนตุลาคม-มีนาคม และการรายงานครั้งที่ 2 จะเป็นการรายงานผลของการติดตามและประเมินผลในช่วงระหว่างเดือนเมษายน-กันยายน และประมวลผลภาพรวมทั้งปีงบประมาณให้จังหวัดทราบ

ระยะที่ 3 หลังจากดำเนินการโครงการแล้วเสร็จ หลังจากการดำเนินการโครงการแล้วเสร็จอย่างน้อย 6 เดือน หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการจะทำการประเมินผลแผนงานโครงการ และทำการเปรียบเทียบการประเมินโครงการก่อนและหลังดำเนินโครงการเพื่อนำเสนอทางจังหวัดโดยผ่านคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัดสตูลทราบผลการดำเนินงานเพื่อพิจารณาการจัดสรรงบประมาณในปีต่อไป



รูปที่ 10.3-1 แสดงขั้นตอนการติดตามและประเมินผล

ทั้งนี้เพื่อให้กระบวนการติดตามประเมินผลแผนงาน/โครงการมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เสนอให้มีการแบ่งระดับการติดตามและประเมินผลออกเป็น 3 ระดับ ดังนี้

- 1) ระดับที่ 1 ระดับจังหวัด เป็นการเริ่มต้นการติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานระดับจังหวัด เช่น สำนักงานเทศบาล สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัด แขวงทางหลวงจังหวัด เป็นต้น ในการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ ในเรื่องของการดำเนินงานของโครงการต่างๆ และการดำเนินงานตามแผนงานที่ได้มีการระบุเอาไว้ ตามแบบรายงานที่ได้กำหนดไว้ และเกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่รับผิดชอบภายในจังหวัดสตูล
- 2) ระดับที่ 2 ระดับคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร.จังหวัด) เป็นการติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการในระดับต่อมาที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานระดับจังหวัดในการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ โดยอาศัยการประชุมอจร.จังหวัด เป็นกลไกในการติดตามซึ่งมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำแผนไปสู่การปฏิบัติเป็นผู้ชี้แจงความก้าวหน้าของโครงการ หรือชี้แจงอุปสรรคในกรณีที่ไม่สามารถนำแผนไปสู่การปฏิบัติได้
- 3) ระดับที่ 3 ระดับคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เป็นการติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการ ในระดับสุดท้ายที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานกลางระดับประเทศที่ใช้งบประมาณสูง หรือเกินอำนาจหน้าที่ในการนำแผนไปสู่การปฏิบัติของหน่วยงานระดับจังหวัดได้ จึงต้องอาศัยการประชุม คจร. เป็นกลไกในการติดตามซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำแผนไปสู่การปฏิบัติเป็นผู้ชี้แจงความก้าวหน้าของโครงการ หรือชี้แจงอุปสรรคในกรณีที่ไม่สามารถนำแผนไปสู่การปฏิบัติได้

เอกสารอ้างอิง

เอกสารอ้างอิง

- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2553). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2552-2555. กรุงเทพฯ : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
- สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวงชนบท. (2552). คู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน. นครราชสีมา : มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม. (2552). รายงานแผนงานระยะสั้นการจัดระบบการจราจร (Traffic Management) เพื่อแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรในพื้นที่เมือง โครงการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคจังหวัดชัยภูมิ. นครราชสีมา : มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม. (2552). รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) โครงการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคจังหวัดชัยภูมิ. นครราชสีมา : มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม. (2552). รายงานแผนงานระยะสั้นการแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรในพื้นที่วิกฤต โครงการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคจังหวัดชัยภูมิ. นครราชสีมา : มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม. (2549). รายงานสรุป การศึกษาโครงการสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคจังหวัดศรีสะเกษ. ขอนแก่น : ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างยั่งยืน ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- สำนักพัฒนาวิชาการ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.). (2553).ร่างเบื้องต้น คู่มือการจัดทำข้อเสนอโครงการและวางแผนติดตามประเมินผลเพื่องานพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างยั่งยืน. กรุงเทพฯ : สำนักพัฒนาวิชาการ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
- องค์การอนามัยโลก. (2549). หมวกนิรภัย คู่มือความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับผู้กำหนดนโยบายและผู้ปฏิบัติ : องค์การอนามัยโลก
- องค์การบริหารส่วนจังหวัดสตูล. แผนพัฒนา 3 ปี องค์การบริหารส่วนจังหวัดสตูล พ.ศ.2554-2556 : องค์การบริหารส่วนจังหวัดสตูล.
- สำนักงานเทศบาลเมืองสตูล. แผนพัฒนาสามปี เทศบาลเมืองสตูล พ.ศ.2553-2555 อ.เมือง จ.สตูล : สำนักงานเทศบาลเมืองสตูล.
- กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม. (2531). คู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจร ภาค 1 ฉบับปี พ.ศ. 2531. กรุงเทพฯ : สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2553). การประชุมคณะกรรมการกำกับการศึกษา ครั้งที่ 1/2553 การศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน กรุงเทพฯ : บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด. บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด. บริษัท พีซีบีเค อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด. บริษัท โซติจินดา มูเซล คอนซัลแตนท์ จำกัด. บริษัท พีทีแอล คอนซัลแตนท์ จำกัด.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2552). รายงานเบื้องต้น การศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน กรุงเทพฯ : บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด. บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด. บริษัท พีซีบีเค อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด. บริษัท โซติจินดา มูเซล คอนซัลแตนท์ จำกัด. บริษัท พีทีแอล คอนซัลแตนท์ จำกัด.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2552). ร่างรายงานการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรมเศรษฐกิจและสังคม การศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่าง

ท่าเรือฝั้วอ่าวไทยและฝั้วอันดามัน กรุงเทพฯ : บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด. บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด. บริษัท พีซีพีเค อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด. บริษัท โซติจินดา มูเซล คอนซัลแตนท์ จำกัด. บริษัท พีทีแอล คอนซัลแตนท์ จำกัด.

- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2552). รายงานฉบับกลาง การศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั้วอ่าวไทยและฝั้วอันดามัน กรุงเทพฯ : บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด. บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด. บริษัท พีซีพีเค อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด. บริษัท โซติจินดา มูเซล คอนซัลแตนท์ จำกัด. บริษัท พีทีแอล คอนซัลแตนท์ จำกัด.
- สำนักงานเทศบาลเมืองสตูล. สำนักงานเทศบาลตำบลคลองขุด. องค์การบริหารส่วนตำบลควนขัน สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสตูล กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. (2552). ผังเมืองรวมเมืองสตูล (ปรับปรุงครั้งที่ 2) : สำนักงานเทศบาลเมืองสตูล. สำนักงานเทศบาลตำบลคลองขุด. องค์การบริหารส่วนตำบลควนขัน สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสตูล กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย.
- สำนักงานจังหวัดสตูล. แผนพัฒนาจังหวัดสตูล พ.ศ.2553-พ.ศ.2556. สตูล : กลุ่มงานยุทธศาสตร์การ พัฒนาจังหวัด สำนักงานจังหวัดสตูล.
- กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี. (2548). รายงานการศึกษาคูหาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และรายงานการออกแบบเบื้องต้น ฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาทบทวนความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือสำลึกบริเวณปากคลองปากบารา อ.ละงู จ.สตูล. กรุงเทพฯ : บริษัท เช่าอัสท์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด.
- อ.พงศ์จักรกฤษณ์ สิทธิบุศย์. (2553). เสนอแนะเพิ่มเติมโครงการด้านการขนส่งและจราจร เพื่อนำไป บรรจุในแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่ง : อ.พงศ์จักรกฤษณ์ สิทธิบุศย์
- กระทรวงคมนาคม (คค.). การดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม โครงการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ใน ภาคใต้ : กระทรวงคมนาคม (คค.)
- สำนักทางหลวงที่ 15. (2554). รายละเอียดการจัดทำงบประมาณ กิจกรรมอำนวยความสะดวกปลอดภัยเพื่อ ป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน ประจำปี 2554 : สำนักทางหลวงที่ 15
- สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 5 สาขาสตูล. สรุปงานตรวจเรือประจำปีงบประมาณ 2544-2551 : สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 5 สาขาสตูล
- สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 5 สาขาสตูล. รายละเอียดข้อมูลเรือเข้า-เรือออก : สำนักงานการขนส่งทางน้ำ ที่ 5 สาขาสตูล
- www.satunprovince.net : จังหวัดสตูล
- www.doh.go.th : กรมทางหลวง
- www.thai.tourismthailand.org : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- www.stm.go.th : สำนักงานเทศบาลเมืองสตูล
- www.satun.drr.go.th : สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดสตูล

ภาคผนวก ก

การสัมมนารับฟังความคิดเห็น และการประชุม อจร.

การสัมมนารับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 1

สรุปความคิดเห็นจากการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 1 จ.สตูล

วันจันทร์ที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2553 เวลา 9.00 – 12.00 น.

จากท่านผู้ว่าราชการจังหวัดสตูล (ดร.สุเมธ ชัยเลิศวณิชกุล)

- จุดอ่อนของการตัดถนนเส้นใหม่เป็นการเวนคืนที่ดิน ที่ทางจังหวัดไม่รู้เรื่องในการดำเนินการ
- ถนนเลี่ยงเมืองฝั่งตะวันออก จากโคกพยอมเข้าสู่เทศบาลตำบลคลองขุด ติดปัญหาเรื่องป่าชายเลน ต้องขอยกเว้นกฎหมาย 4 ฉบับ
- ถนนเลี่ยงเมืองฝั่งตะวันตก ทางกรมทางหลวงกำลังดำเนินการเวนคืนที่ดิน ติดปัญหาอยู่ประมาณ 2-3 แปลง
- โครงการเจาะอุโมงค์ สตูล-รัฐเบอริส อยากให้เข้าไปอยู่ในแผนของ สนช.
- ทางจังหวัดต้องการนิคมอุตสาหกรรมสีเขียว เช่น ทำถุงยาง ทำยางเส้น ยางวง หรือทำถุงมืออย่างเป็นต้น
- ในอนาคตทางจังหวัดจะมี Marina บริเวณตรงปลายของท่าเรือท่ามะลิ
- ถนนท่ามะลิอุทิศ ที่ผ่านหน้าร้านโรตีกาปัง และร้านชอบคุณ เป็นถนนวันเวย์อยู่แล้ว อยากให้เปลี่ยนเป็นเดินรถทางเดียวบางช่วงเวลาได้หรือไม่

จากผู้เข้าร่วมสัมมนา ฯ

- จากภาคเอกชน ถนนหัตถกรรมศึกษา บริเวณทางเท้าควรปรับปรุงและกวาดล้างการวางโต๊ะเก้าอี้ของร้านอาหาร ในช่วงเวลาเช้าที่มาขายของกัน ทำให้ทางเท้าไม่สามารถใช้สัญจรได้
- ถนนท่ามะลิอุทิศ ที่ท่านผู้ว่าราชการจังหวัดเสนอไป ที่อยากให้เดินรถทางเดียวบางช่วงเวลานั้นไม่เห็นด้วย อยากให้เป็นแบบเดิมคือเดินรถทางเดียวตลอดเวลาเพราะเหมาะสมแล้ว เนื่องจากช่วยแก้ปัญหาช่วงเวลาเปิดเรียน และสามารถจอดรถได้ทั้งสองฝั่งถนน
- ควรเพิ่มสัญญาณไฟกระพริบเพิ่มเติม บริเวณทางแยกเรือนจำ
- บริเวณแยกถนนป่านชูลีกหน้าศาลากลางเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งอยากให้ดำเนินการแก้ไขปรับปรุง
- อยากให้มีการปรับปรุงบริเวณจุดเชื่อมต่อถนนสตูลธานี 17 ที่เป็นจุดกลับรถ
- บริเวณแยกถนนหน้าศาลากลางซอยสตูลธานี 11 รถที่เข้าตัวเมืองช่วงเช้าไม่ขอให้ติดสัญญาณไฟแดง อยากให้เปลี่ยนจุดติดตั้งสัญญาณไฟแดงจากหน้าศาลากลางเปลี่ยนมาติดตั้งที่แยกป่านชูลีก
- อยากให้ปรับสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกหน้าธนาคารกสิกรไทย
- บริเวณทางแยกด้านหน้าเรือนจำ อยากให้ติดตั้งเกาะกลางหรือวงเวียนเล็กๆ
- บริเวณถนนหัตถกรรมศึกษาอยากให้ปรับทางเดินเท้าแบบชนิดป็นหรือมี Slope เอียง ให้รถสามารถขึ้นได้
- แยกถนนเรื่องฤทธิ์จรูญตัดกับถนนสตูลธานี 11 อยากให้ทำเป็นวงเวียน
- บริเวณด้านหลังโรงแรมหรือด้านข้างโรงแรมสินเกียรติ ถนนอภัยนุราชรำลึก ตัดกับ ถนนบุรีวานิช มีรถโดยสารประจำทางจอดอาจเป็นปัญหาสำหรับการเดินรถอยากให้ช่วยนำเสนอการปรับปรุง

- บริเวณทางแยกถนนสมันตประดิษฐ์ ตัดกับ ถนนอภัยนุราชรำลึก อยากให้เพิ่มชาวแดงที่ขอบทางเท้า และติดตั้งกระจกโค้งเพื่อให้รถสามารถมองเห็นได้ และอยากให้ทำลูกศรแยกทิศทางจากแยกแวนท้อปเจริญตรงมายังแยกดังกล่าวให้ทำลูกศรแยกทางตรงและรถเลี้ยวออกจากกัน
- อยากให้เพิ่มทาสีขาวแดงขอบทางเท้าบริเวณถนนตรัสถิตย์ ช่วงตลาดสดเทศบาลที่ตัดกับถนนสมันตประดิษฐ์
- ถนนทางไปท่าเรือเจ๊ะบิลัง มีลักษณะเป็นทางโค้งเยอะ ป้ายเตือนไม่ค่อยมี เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง อยากให้นำเสนอการติดตั้งป้ายจราจรเพิ่มเติม
- ถนนทางเข้าเมืองสตูล จากหาดใหญ่ ป้ายเตือน ป้ายแนะนำมีน้อย อยากให้เพิ่มในส่วนนี้ด้วย

การสัมมนารับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2

สรุปความคิดเห็นจากการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2 จ.สตูล

วันศุกร์ที่ 3 กันยายน พ.ศ. 2553 เวลา 9.00 – 12.00 น.

- ในการพัฒนาตลาดสดเทศบาลเมืองสตูล ในระยะสั้นอยากให้มีการปรับปรุงตลาดเดิม ให้มีสภาพที่สมบูรณ์ สะอาด สะดวก รถไม่ติด ในระยะกลางอยากให้มีการก่อสร้างตลาดแห่งใหม่
- จากชุมชน วัดชนาธิป มีความเห็นว่า บริเวณปากซอย ศุภกานกุล 6 มีปัญหาเรื่องอุบัติเหตุ อยากให้พิจารณาดำเนินการแก้ไข
- บริเวณทางแยกซอย สตูลธานี 16 กับซอยแม่เนียน มีปัญหาเรื่องการชนกันบ่อยครั้ง เกาะกลางที่มีเปิดมีขนาดใหญ่ไม่สมมาตรกับซอย เนื่องจากซอยมีขนาดเล็ก อยากให้พิจารณาดำเนินการปรับปรุง
- สำหรับโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้สนามบินเพื่อการพาณิชย์ อยากให้เปลี่ยนเป็น โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้สนามบินเพื่อภัยพิบัติและสึนามิ โดยเจ้าภาพเป็นกองทัพอากาศ
- รองนายกเทศมนตรี ต.คลองขุด การพิจารณาที่ดินส่วนหนึ่งในผังเมืองรวม ไม่ได้ให้สัดส่วนในแง่ของประชากร อาจจะมีปัญหาด้านการขยายเขตเมืองของเทศบาลตำบลคลองขุด อยากให้ที่ปรึกษาเพิ่มการพิจารณาตรงนี้ด้วย
- บริเวณตลาดนัดในเทศบาลคลองขุด จะอยู่ช่วงรอยต่อระหว่างเทศบาลเมืองสตูลและคลองขุด มีปัญหาด้านการติดขัดของจราจร โดยเฉพาะช่วงเย็น ทั้งเกิดจากพฤติกรรมการขับซี้ และการจัดการของตลาด อยากให้ช่วยดำเนินการเสนอแนะการปรับปรุง
- แผนที่ผังเมือง พื้นที่สีม่วงของเทศบาลตำบลคลองขุด ได้แก้ไขเป็นพื้นที่สีเขียวชนบท และพื้นที่สีเขียวได้เปลี่ยนเป็นพื้นที่สีเหลือง ตามการปรับปรุงผังเมืองสตูล (ครั้งที่ 2)
- อยากให้เพิ่มจุดพักผู้โดยสาร โดยมีศาลาพักผ่อนและฝน เช่น บริเวณ ร้าน 7-11 ตลาดโต้รุ่ง บริเวณศาลเยาวชน บริเวณตลาดขนส่ง เป็นต้น
- ควรเพิ่มเอกลักษณ์ของเมือง เช่นรูปเกาะไข่ บริเวณสะพานตายาย
- ควรพิจารณาทางแยก อบจ. หรือกองร้อย เป็น วงเวียน และมีสัญลักษณ์ รูปนกหัวจุก ประจำจังหวัด
- สำหรับบริเวณทางเข้า เมือง ช่วงสนามบินสตูล อยากให้จัดทำจุดหมายตา (Land Mark) เป็นว่าเข้าไปจากถนน โดยทำเป็นรูปว่าวควาย กีฬาพื้นบ้านของสตูล
- ต.ตันหยงโป บริเวณหาดทรายยาว ควรจัดทำป้ายที่แยกเจ๊ะบิลัง เพื่อบอกเส้นทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวดังกล่าว และบริเวณหาดทรายยาว ควรจัดทำสัญลักษณ์ ตัวกั้ง ขนาดใหญ่ ตัวแรกของโลก
- สำหรับเกาะปูยู ควรจัดทำสัญลักษณ์ รูป กริช
- สำหรับการเดินทาง ทางน้ำ ทางทะเล ควรมีการขุดลอก ก่อสร้างท่าเทียบเรือ โดยมีการเจ้าท่า เป็นเจ้าภาพ
- ท่าเรือท่ามะลิ้ง ท่าเรือเจ๊ะบิลัง ท่าเรือปากบารา ควรมีการจัดทำวีดีโอในการเปิดให้นักท่องเที่ยวหรือผู้โดยสารดู เช่น แนะนำสถานที่ท่องเที่ยว หรือแนะนำการปฏิบัติตนในการเดินทาง เป็นต้น
- สำหรับการจัดทำ Street Furniture อยากให้ทางเทศบาลไปดูงานที่ เมืองมะละกา ที่มีการจัดการที่ดี
- จุดกัลป์บริเวณหน้าโรงเรียนคลองขุด ควรพิจารณาเปิดให้ตรงกับ ซอยทรายทอง ตัดเป็นสามแยก
- สำหรับป้ายแนะนำ สถานที่ท่องเที่ยว ควรมีทั้งภาษาไทย และภาษาอังกฤษ
- สำหรับตำแหน่งของการก่อสร้างชุมชนเมืองอยากให้พิจารณาถึงความเหมาะสม เช่น ควรขยับขึ้นไปทางเหนือก่อนเข้าตัวเมือง สำหรับทางไปท่าเรือท่ามะลิ้ง มีจำนวนปริมาณจราจรค่อนข้างน้อย อยากให้พิจารณาจุดที่มีปริมาณการเดินทางที่มากกว่า

การประชุม อจร. ครั้งที่ 1/2553

สรุปผลจากการประชุม อจร. จ.สตูล (เปิดตัวโครงการฯ) ณ ห้องประชุมศาลากลางจังหวัด

วันอังคารที่ 16 กุมภาพันธ์ 2553 เวลา 10.00-12.00 น.

- ควรมีแผนการสร้างจิตสำนึกให้กับประชาชนด้วย นอกจากการปรับปรุงทางด้านกายภาพของถนน
- นอกจากศึกษาในเขตเทศบาลเมืองสตูลแล้ว ควรเพิ่มพื้นที่ในการศึกษาเทศบาลอื่นด้วย เช่น เทศบาลกำแพงฉลุง
- ปัญหาที่พบในการไปยังสถานที่ท่องเที่ยวอื่นๆ เช่น อ.มะนัง ป้ายบอกทางไม่ชัดเจน ไม่ต่อเนื่อง ทำให้นักท่องเที่ยวหลงทางบ่อยครั้ง
- ควรมีการควบคุมการจัดระเบียบการจอดรถในบริเวณตัวเมืองของจังหวัดสตูล เนื่องจากปัจจุบันมีการจอดไม่เป็นระเบียบ ทำให้เกิดปัญหาการติด
- บริเวณ สี่แยกหน้า อบจ. ควรปรับปรุงให้มีลักษณะเป็นวงเวียน มีหอนาฬิกาตรงกลางวงเวียน เป็นประตูทางเข้าสู่สตูล
- อยากให้ศึกษาทั้งจังหวัดนอกจากเจาะประเด็นที่เทศบาลแล้ว ควรศึกษาเทศบาลอื่นด้วย อำเภออื่นด้วย ดูทั้งระบบ อนาคตในการขยายถนนของจังหวัด
- หน้าเทศบาลเป็นจุดอันตราย ควรจะพิจารณาเพิ่มเติม
- ดำรวจมีข้อมูลเกี่ยวกับจุดเกิดอุบัติเหตุทั้งจังหวัด สามารถขอข้อมูลโดยตรงได้ เนื่องจากมีการเก็บเป็นสถิติ
- ปัญหาคนไม่ไปขึ้นรถโดยสารใน บขส. เนื่องจากอยู่ไกล คนจะมาขึ้นที่จุดจอดรถรับส่งผู้โดยสารหน้าศาลากลางจังหวัด และบริเวณหน้ากองร้อย
- ต้องการให้มีการศึกษาภาพรวมทั้งจังหวัดและพื้นที่ต่อเนื่องจากเทศบาลเมืองสตูล ได้แก่ เทศบาลตำบลคลองขุด, เทศบาลกำแพง, คนโดน, ฉลุง ในเรื่องของถนนมีน้อย, แคบ และอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์
- ในเขตเทศบาล เมื่อมีรถจอดทั้งสองฝั่งของถนน ทำให้มีช่องจราจรในการสัญจรเพียง 1 ช่องจราจร เกิดปัญหาจราจรติดขัดควรหาทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว
- บริเวณพื้นที่ ต.คลองขุด ในช่วงเวลาเย็น บนถนนยนตรการกำธร จะมีตลาดนัดทุกวัน การจราจรจะติดขัดมาก ควรมีการศึกษา
- การตัดถนนใหม่ หรือการขยายถนนไม่ได้เนื่องจากเกิดปัญหา ติดพื้นที่ป่าสงวน ป่าชายเลน ควรมีทางออกอย่างไร
- ทำอย่างไรจะขออนุญาตสร้างถนนบริเวณพื้นที่ของกรมอุทยาน เช่น อุโมงค์สตูล-รัฐเปอร์ริส ไปมาเลเซีย ซึ่งติดคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือสะพานข้ามทะเลไปยังมาเลเซีย ควรมีแนวทางอย่างไร
- อยากให้สตูลเป็นเมืองเปิด
- เส้นทางจากตรังมายังสตูลค่อนข้างลำบาก มีแนวทางในการปรับปรุงหรือไม่
- เส้นทางสายฉลุง-อ.ละงู ได้มีการอนุมัติเงินในการขยายถนนแล้ว ซึ่งเป็นส่วนรับผิดชอบของแขวงทางหลวงสตูล
- บริเวณโค้งอันตราย 3 จุด ช่วงกม. 47 ของทางหลวงหมายเลข 406 มีแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตราย ซึ่งในเบื้องต้นได้มีการขออนุมัติเพิ่มความถี่ของผิวทาง
- ในช่วงเวลาเร่งด่วนควรห้ามรถใหญ่เข้าเมือง
- ในมาเลเซียสะพานลอยคนข้ามสามารถข้ามรถจักรยานยนต์ข้ามได้ ในไทยสามารถทำได้หรือไม่
- อยากให้ศึกษาความสะดวกในการกลับรถ เนื่องจากจุดกลับรถอยู่ไกล ทำให้ผู้ขับขี่ข้ามรถย้อนศรสวนกระแสจราจร
- ในเรื่องปัจจัยเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุควรมีการศึกษาวัฒนธรรมของท้องถิ่นในการใช้รถใช้ถนนด้วย
- ในช่วงเทศกาลงานกาชาด มีการปิดถนน ทำให้เกิดการติดขัดของจราจร มีแนวทางที่สามารถแก้ไขได้หรือไม่

- ที่จอดรถไม่เพียงพอสำหรับบ้านที่มีรถ ทำให้มีการจอดรถริมถนน รบกวนพื้นที่ผิวจราจร ในลิงค์โปรเมื่อมีการซื้อรถจะต้องมีพื้นที่จอดรถด้วย เป็นความเห็นเพิ่มในการช่วยในการแก้ไขปัญหาจราจร
- ในภาพรวมในช่วงเขตตัวเมือง เช่นเทศบาลตำบลสูง ทางไป อ.ละงู ควรมีแนวทางในการตัดถนนเลี่ยงเมือง
- บริเวณแยกเขาขาว ทางเข้าตลาดละงู หรือวังไข่ทอง อยากให้มีการออกแบบทางแยกใหม่ให้เหมาะสมรองรับการท่องเที่ยว
- อยากให้ปรึกษาผังเมืองจังหวัด ในการขยายถนนบริเวณพื้นที่สี่แยก หรือป่าสงวน ควรมีทางออกอย่างไร
- มีการพัฒนาเส้นทางเดินเรือจากคลองต่ายไปคลองมาบั้ง ซึ่งได้รับอนุมัติงบประมาณแล้ว ในอนาคตอาจจะพัฒนาเป็นตลาดน้ำ
- โครงการขนาดใหญ่ เช่น Land bride, อุโมงค์เชื่อมสตูล-รัฐเปอร์ริส, ท่าเทียบเรือปากบารา ทาง จ.สตูลควรมีการดำเนินการความพร้อมเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเมืองในอนาคต ซึ่งควรมีแนวทางในการพัฒนาอย่างไร

การประชุม อจร. ครั้งที่ 2/2553

สรุปผลการประชุม อจร. จ.สตูล (นำเสนอรายงานเร่งด่วน) ณ ห้องประชุมศาลากลางจังหวัดสตูล

วันพฤหัสบดีที่ 20 พฤษภาคม 2553 เวลา 10.00-12.00 น.

ข้อเสนอแนะจากคณะกรรมการ อจร.

- ควรเพิ่มรายงานการแก้ไขปัญหาขยะเร่งด่วนให้มีแผนระยะสั้น กลาง ระยะยาว
- ควรจะมีการศึกษาพื้นที่อื่นด้วย

แยกเรือนจำ (ถนนยาดราสวัสดิ์ ตัดกับ ถนนหัตถกรรมศึกษา)

- คณะกรรมการเสนอการปรับปรุงบริเวณแยกเรือนจำ ควรติดตั้งสัญญาณไฟจราจรหรือสัญญาณไฟกะพริบเมื่อปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น และการตัดขั้วบริเวณถนนหัตถกรรมศึกษาเนื่องจากพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอและตู้ ATM อยู่ใกล้กับทางแยกมากจนเกินไป ควรขยับหรือย้ายตู้ ATM ให้ห่างจากทางแยก โดยเฉพาะการทาสีขอบคันทางขาว-แดง ควรเพิ่มความยาวให้มากขึ้นห่างจากทางแยก
- ทำเกาะกลางถาวรในระยะกลาง
- ห้ามรถใหญ่เข้าไปในถนนหัตถกรรมศึกษา
- ยอกให้ขยาย ทาสี ขาว-แดง เป็นระยะทาง 60 เมตร

แยกแวนทอปเจริญ (ถนนบุรีวานิช ตัดกับ ถนนสมันตประดิษฐ์)

- ยอกให้ศึกษาเพิ่มเติมเนื่องจากมีความสับสนในการใช้เส้นทาง เพราะลักษณะทางแยกมีลักษณะเอียงกัน

แยกถนนอภัยนุราชรำลึก ตัดกับ ถนนสมันตประดิษฐ์ (หลังโรงแรม)

- ถนนมีลักษณะแคบมีร้านน้ำชา เวลาที่ฟุตบอลช่วงเวลากลางคืน จะมีการตั้งโต๊ะยื่นเข้ามายังทางเท้า หรือช่องจราจร

บริเวณตลาดสดเทศบาลเมืองสตูล

- มีปัญหาการจราจรยานยนต์จอดไม่เป็นระเบียบ ถ้ามีตลาดนัดในวันอังคารและวันเสาร์จะมีปัญหาเรื่องพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอ
- การจอดรถเกะกะของรถสองแถวที่ขนส่งคนมีลักษณะพฤติกรรมจอดแชร์ผู้โดยสาร
- ระยะสั้นจัดช่องจราจรใหม่
- ควรบังคับใช้กฎหมาย เนื่องจากมีความจำกัดด้านพื้นที่ของการจอดรถ
- ห้ามรถขนาดใหญ่เข้าไปในตลาด
- การบังคับใช้กฎหมายนั้นทำได้ยาก กระทั่งกระทั่งกันบ่อยส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนเอง
- อาจจะมีการเก็บเงินค่าจอดรถ
- ไม่ต้องเจาะจงสถานที่จอดรถแบบถาวร อาจจะมีสถานที่จอดรถหลายๆ ที่ ซึ่งไม่จำเป็นต้องอยู่ใกล้ตลาด

แบบชี้มประตุ

- อยกให้ดูแบบของ ม.คิลปกร ที่ออกแบบเบ้องต้นไว้ก่อนหน้าี้ แล้วนำมาปรับให้เข้ากัน
- ควรแสดงลักษณะการออกแบบด้วยว่าอะไรที่แสดงวัฒนธรรมของท้องถิ่น
- โคมนำจะมีดาวเดือนด้วย โคมตรงกลางให้มีขนาดใหญ่ ให้มีสัญลักษณ์ความเป็นอิสลาม
- อยกให้ออกแบบเป็นสากลมากกว่า มีแหล่งท่องเที่ยว โดยให้ออกแบบที่มีลักษณะความเป็นประเทศไทย ด้วย มองแล้วให้มีความเป็นไทยอยู่บ้าง
- ให้ออกแบบให้ตรงกับเมืองสตูลน้อยด้วย

ความเห็นเพิ่มเติม

- พิจารณาจุดเพิ่ม 3 จุด
- ปิดเกาะกลางบางช่วงบนถนนสตูลธานี
- พิจารณาบริเวณทางแยกสถานีตำรวจเมืองสตูล (ถนนยตราสวัสดิ์ ตัดกับ ถนนสตูลธานี)
- พิจารณาปรับปรุงแก้ไขบริเวณทางแยกหน้าสำนักงานเทศบาลเมืองสตูล

ความเห็นอื่น ๆ

- ถนนผ่านหน้าบ้านนายกเทศมนตรีเมืองสตูล มีลักษณะชำรุด หมดสภาพ ควรแก้ไขปรับปรุง
- ถนนที่เป็นของ ทช. ไป อ.มะนัง สร้างความสับสน ทำให้หลงทาง ควรถอดป้ายแนะนำออก (ทาง ทช. ได้ แลลงว่าได้ดำเนินการถอดป้ายแนะนำออกแล้ว)
- เสนอเพิ่มเติมบริเวณทางแยก ซอยจำแหวง ยังมีการฝ่าฝืนกฎจราจรกันเยอะ น่าจะเปิดช่องจราจรบริเวณ ซอยทรายทอง
- ถนนบายพาส มีสัญญาณไฟจราจร แต่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เนื่องจากบริเวณจราจรน้อยควรที่จะแก้ไข อย่งไร
- กล้องวงจรปิดบริเวณทางแยก ใช้การไม่ได้ ควรดำเนินการปรับปรุง
- บริเวณสี่แยกคอกเปิด ควรดำเนินการศึกษาเพิ่มเติม
- ในส่วนของเทศบาลตำบลคลองชุต บริเวณถนนสาย 406 เกิดอุบัติเหตุบ่อย มี 3 จุดเพิ่มเติม ดังนี้
 1. จุดสามแยกเขาจีน
 2. จุดสามแยกกองร้อย
 3. บริเวณหน้าโรงเรียนบ้านคลองชุต

การประชุม อจร. ครั้งที่ 3/2553

สรุปผลการประชุม อจร. จ.สตูล ณ ห้องประชุมศาลากลางจังหวัดสตูล

วันพฤหัสบดีที่ 2 กันยายน 2553 เวลา 13.30-16.00 น.

- อยากให้เพิ่มการจัดระบบจราจรบริเวณด้านหน้าศาลากลางจังหวัด
- ผู้ว่าราชการจังหวัด ต้องการเพิ่ม คำว่า “อุโมงค์ถนน” ในโครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการขุดอุโมงค์ถนนเชื่อมทางหลวงระหว่างจังหวัดสตูล-รัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย
- บริเวณจุดกลับรถหน้าโรงเรียนคลองชูด อยากให้เสนอแนะเปิดจุดกลับรถให้ตรงกับซอยทรายทอง เนื่องจากมีปริมาณจราจรค่อนข้างมาก และติดตั้งสัญญาณไฟจราจรด้วย
- ความสับสนสำหรับการเดินทางไปสถานที่ท่องเที่ยวในอำเภอมะนัง อยากให้ทางหน่วยงานที่รับผิดชอบ เช่น ทางหลวงชนบท และอบจ. อบต. พิจารณาการติดตั้งป้าย แขว่นสูง เพื่อให้ผู้ขับขี่สังเกตได้ง่าย สำหรับข้อความบนแผ่นป้าย ควรจะเป็น อ.มะนัง และวงเล็บ (ถ้าภูผาเพชร)
- ถนนทางเลี่ยงเมืองฝั่งตะวันตก ระยะทาง 10 กม. กรมทางหลวงมีงบประมาณในการดำเนินการแล้ว ปัจจุบันติดปัญหาเรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดินประมาณ 3 ราย
- สำหรับถนนเลี่ยงเมืองฝั่งตะวันออก ติดปัญหาผ่านพื้นที่ป่าชายเลน ต้องยกเว้นกฎหมาย 4 ฉบับ และต้องเข้ากรม.
- ความเห็นของท่านผู้ว่าฯ ถนนเลี่ยงเมืองฝั่งตะวันออก สามารถต่อเส้นทางไปทางไหนได้อีก อยากให้ทางที่ปรึกษาพิจารณาเพิ่มเติม
- ความเห็นจากท่านผู้ว่าฯ อยากให้เพิ่มโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างถนนสาย บ้านคลองแงะ อ.ควนกาหลง จ.สตูล – บ้านทุ่งตำเสา อ.หาดใหญ่ ซึ่งอาจจะเจาะอุโมงค์ข้ามหรือยกสะพาน พื้นที่ป่า
- จุดอันตรายเพิ่มเติม บริเวณถนนสาย เขาขาว-ละงู มีหินหล่น เป็นประจำ อยากให้บรรจุอยู่ในโครงการของงบประมาณในการแก้ไข
- บริเวณทางแยก ควนโดน บริเวณตลาดนัด วันพุธ มีปัญหาเรื่องรถติด อยากให้พิจารณาในการดำเนินการแก้ไข
- อยากให้เพิ่มโครงการเลี่ยงเมือง อ.ทุ่งหว้า
- บริเวณทางแยก อบจ. สามารถดำเนินการจัดทำวงเวียนได้หรือไม่ อยากให้ที่ปรึกษาพิจารณา
- บริเวณทางเข้าสนามบิน อยากให้ดำเนินการพิจารณาทำ Land Mark
- หัวหน้าสำนักงานจังหวัดสตูล เสนออยากให้มีถนนสักหนึ่งสาย สำหรับปลูกต้นกระท้อน ตลอดสองข้างทาง

ภาคผนวก ข
คำสั่งแต่งตั้ง อจร. จังหวัด



คำสั่งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

ที่ ๓ /๒๕๕๓ - ๗/๗/๒๕๕๓

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวม ๗๕ จังหวัด

ตามที่คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ ได้มีมติรับทราบขบหาท อำนาจหน้าที่ และกลไกการดำเนินงานของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก และเห็นชอบการปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวม ๗๕ จังหวัด นั้น

เพื่อให้การปฏิบัติงานของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เป็นไปด้วยความเรียบร้อยเหมาะสม และมีประสิทธิภาพ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๘ แห่งพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๑ จึงให้ยกเลิกคำสั่งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกที่ ๑/๒๕๕๐ - ๗/๒๕๕๐ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๐ และแต่งตั้งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวม ๗๕ จังหวัด ดังบัญชีแนบท้ายคำสั่งนี้ โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

๑. องค์ประกอบ

- | | | |
|-----|--|---------------------|
| ๑.๑ | ผู้ว่าราชการจังหวัด | ประธานอนุกรรมการ |
| ๑.๒ | รองผู้ว่าราชการจังหวัด
ที่ได้รับมอบหมาย | รองประธานอนุกรรมการ |
| ๑.๓ | ปลัดจังหวัด | อนุกรรมการ |
| ๑.๔ | ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด | อนุกรรมการ |
| ๑.๕ | ขนส่งจังหวัด | อนุกรรมการ |
| ๑.๖ | โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด | อนุกรรมการ |
| ๑.๗ | ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงหรือ
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงหรือ
ผู้อำนวยการสำนักงานบำรุงทาง
ที่เกี่ยวข้องในจังหวัด (แล้วแต่กรณี) | อนุกรรมการ |

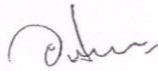
๑.๘	ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบทหรือ ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบท ที่เกี่ยวข้องในจังหวัด (แล้วแต่กรณี)	อนุกรรมการ
๑.๙	ประชาสัมพันธ์จังหวัด	อนุกรรมการ
๑.๑๐	นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด	อนุกรรมการ
๑.๑๑	นายกเทศมนตรีเมือง หรือ นายกเทศมนตรีนคร (แล้วแต่กรณี)	อนุกรรมการ
๑.๑๒	ประธานหอการค้าจังหวัด	อนุกรรมการ
๑.๑๓	ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัด	อนุกรรมการ
๑.๑๔	ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจรและขนส่ง เมืองภูมิภาค	อนุกรรมการ
๑.๑๕	ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	อนุกรรมการ
๑.๑๖	ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจร ในภูมิภาค หรือผู้แทน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	อนุกรรมการ
๑.๑๗	ผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและการขนส่ง การพัฒนาเมือง และสิ่งแวดล้อมที่จังหวัดแต่งตั้ง ไม่เกิน ๗ คน	อนุกรรมการ
๑.๑๘	หัวหน้าสำนักงานจังหวัด	อนุกรรมการและเลขานุการ
๑.๑๙	หัวหน้ากลุ่มงานยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด สำนักงานจังหวัด	อนุกรรมการและ ผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๒๐	ผู้กำกับการสถานีตำรวจเมือง สถานีตำรวจเมือง	อนุกรรมการและ ผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๒๑	ผู้อำนวยการกองช่างเทศบาลเมือง หรือ ผู้อำนวยการสำนักการช่างเทศบาลนคร (แล้วแต่กรณี)	อนุกรรมการและ ผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๒๒	ผู้แทนสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจร ในภูมิภาค สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	อนุกรรมการและ ผู้ช่วยเลขานุการ

๒. อำนาจหน้าที่

- ๒.๑ ส่งเสริม/สนับสนุนให้มีการจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด
- ๒.๒ จัดทำแผนประจำปีด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด
- ๒.๓ จัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัด
- ๒.๔ ให้ความเห็นชอบในเบื้องต้นเกี่ยวกับมาตรการและแผนงาน/โครงการด้านการจราจรและขนส่งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัดก่อนนำเสนอหน่วยงานต้นสังกัด หรือนำเสนอต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกพิจารณาแล้วแต่กรณี
- ๒.๕ กำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งกำกับ ดูแล และเร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการและแผนงาน/โครงการที่กำหนด
- ๒.๖ เผยแพร่และประชาสัมพันธ์การแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งในจังหวัด
- ๒.๗ ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามมาตรการและแผนงาน/โครงการที่กำหนด
- ๒.๘ แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการได้ตามความจำเป็น
- ๒.๙ ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกมอบหมาย
- ๒.๑๐ รายงานผลการดำเนินการต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓



(นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)

นายกรัฐมนตรี

ประธานกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

บัญชีรายชื่อจังหวัดที่แต่งตั้งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด

แนบท้ายคำสั่งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

ที่ ๓ /๒๕๕๓ - ๗๗/๒๕๕๓ ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓

๑. จังหวัดกระบี่	ที่ ๓ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๒. จังหวัดกาญจนบุรี	ที่ ๔ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๓. จังหวัดกาฬสินธุ์	ที่ ๕ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๔. จังหวัดกำแพงเพชร	ที่ ๖ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๕. จังหวัดขอนแก่น	ที่ ๗ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๖. จังหวัดจันทบุรี	ที่ ๘ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๗. จังหวัดฉะเชิงเทรา	ที่ ๙ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๘. จังหวัดชลบุรี	ที่ ๑๐ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๙. จังหวัดชัยนาท	ที่ ๑๑ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๑๐. จังหวัดชัยภูมิ	ที่ ๑๒ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๑๑. จังหวัดชุมพร	ที่ ๑๓ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๑๒. จังหวัดเชียงราย	ที่ ๑๔ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๑๓. จังหวัดเชียงใหม่	ที่ ๑๕ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๑๔. จังหวัดตรัง	ที่ ๑๖ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๑๕. จังหวัดตราด	ที่ ๑๗ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๑๖. จังหวัดตาก	ที่ ๑๘ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๑๗. จังหวัดนครนายก	ที่ ๑๙ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๑๘. จังหวัดนครปฐม	ที่ ๒๐ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๑๙. จังหวัดนครพนม	ที่ ๒๑ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๒๐. จังหวัดนครราชสีมา	ที่ ๒๒ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๒๑. จังหวัดนครศรีธรรมราช	ที่ ๒๓ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๒๒. จังหวัดนครสวรรค์	ที่ ๒๔ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๒๓. จังหวัดนนทบุรี	ที่ ๒๕ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๒๔. จังหวัดนราธิวาส	ที่ ๒๖ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๒๕. จังหวัดน่าน	ที่ ๒๗ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๒๖. จังหวัดบุรีรัมย์	ที่ ๒๘ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๒๗. จังหวัดปัตตานี	ที่ ๒๙ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๒๘. จังหวัดปทุมธานี	ที่ ๓๐ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๒๙. จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	ที่ ๓๑ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๓๐. จังหวัดปราจีนบุรี	ที่ ๓๒ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓

บัญชีรายชื่อจังหวัดที่แต่งตั้งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด

แนบท้ายคำสั่งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

ที่ ๓ /๒๕๕๓ - ๗๗/๒๕๕๓ ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓

๓๑. จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	ที่ ๓๓ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๓๒. จังหวัดพะเยา	ที่ ๓๔ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๓๓. จังหวัดพังงา	ที่ ๓๕ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๓๔. จังหวัดพัทลุง	ที่ ๓๖ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๓๕. จังหวัดพิจิตร	ที่ ๓๗ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๓๖. จังหวัดพิษณุโลก	ที่ ๓๘ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๓๗. จังหวัดเพชรบุรี	ที่ ๓๙ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๓๘. จังหวัดเพชรบูรณ์	ที่ ๔๐ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๓๙. จังหวัดแพร่	ที่ ๔๑ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๔๐. จังหวัดภูเก็ต	ที่ ๔๒ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๔๑. จังหวัดมหาสารคาม	ที่ ๔๓ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๔๒. จังหวัดมุกดาหาร	ที่ ๔๔ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๔๓. จังหวัดแม่ฮ่องสอน	ที่ ๔๕ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๔๔. จังหวัดยโสธร	ที่ ๔๖ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๔๕. จังหวัดยะลา	ที่ ๔๗ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๔๖. จังหวัดร้อยเอ็ด	ที่ ๔๘ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๔๗. จังหวัดระนอง	ที่ ๔๙ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๔๘. จังหวัดระยอง	ที่ ๕๐ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๔๙. จังหวัดราชบุรี	ที่ ๕๑ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๕๐. จังหวัดลพบุรี	ที่ ๕๒ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๕๑. จังหวัดลำปาง	ที่ ๕๓ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๕๒. จังหวัดลำพูน	ที่ ๕๔ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๕๓. จังหวัดเลย	ที่ ๕๕ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๕๔. จังหวัดศรีสะเกษ	ที่ ๕๖ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๕๕. จังหวัดสกลนคร	ที่ ๕๗ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๕๖. จังหวัดสงขลา	ที่ ๕๘ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๕๗. จังหวัดสตูล	ที่ ๕๙ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๕๘. จังหวัดสมุทรปราการ	ที่ ๖๐ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๕๙. จังหวัดสมุทรสงคราม	ที่ ๖๑ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๖๐. จังหวัดสมุทรสาคร	ที่ ๖๒ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓

/ ๖๑. จังหวัดสระแก้ว ...

บัญชีรายชื่อจังหวัดที่แต่งตั้งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด

แนบท้ายคำสั่งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

ที่ ๓ /๒๕๕๓ - ๗๗/๒๕๕๓ ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓

๖๑. จังหวัดสระแก้ว	ที่ ๖๓ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๖๒. จังหวัดสระบุรี	ที่ ๖๔ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๖๓. จังหวัดสิงห์บุรี	ที่ ๖๕ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๖๔. จังหวัดสุโขทัย	ที่ ๖๖ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๖๕. จังหวัดสุพรรณบุรี	ที่ ๖๗ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๖๖. จังหวัดสุราษฎร์ธานี	ที่ ๖๘ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๖๗. จังหวัดสุรินทร์	ที่ ๖๙ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๖๘. จังหวัดหนองคาย	ที่ ๗๐ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๖๙. จังหวัดหนองบัวลำภู	ที่ ๗๑ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๗๐. จังหวัดอ่างทอง	ที่ ๗๒ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๗๑. จังหวัดอำนาจเจริญ	ที่ ๗๓ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๗๒. จังหวัดอุดรธานี	ที่ ๗๔ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๗๓. จังหวัดอุตรดิตถ์	ที่ ๗๕ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๗๔. จังหวัดอุทัยธานี	ที่ ๗๖ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓
๗๕. จังหวัดอุบลราชธานี	ที่ ๗๗ /๒๕๕๓	ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓

ภาคผนวก ค

คณะกรรมการกำกับการศึกษาและคณะที่ปรึกษา

คณะกรรมการกำกับการศึกษา

1. รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (นายประณต สุริยะ)	ประธานกรรมการ
2. ผู้แทนสำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร	กรรมการ
3. ผู้แทนสำนักแผนงาน	กรรมการ
4. ผู้แทนศูนย์เทคโนโลยีการขนส่งและจราจร	กรรมการ
5. ผู้แทนกองจัดระบบการจราจรทางบก	กรรมการ
6. ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (นายวิจิตร นิมิตรวานิช)	กรรมการ
7. โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสตูล หรือผู้แทน	กรรมการ
8. นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองสตูล หรือผู้แทน	กรรมการ
9. นางพิราวรรณ รัตนวิภาพันธุ์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค	กรรมการและ เลขานุการ
10. นายจักรกฤษณ์ คล้ายปักซี่ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค	กรรมการและ ผู้ช่วยเลขานุการ

คณะที่ปรึกษา

1. ผศ.ดร.จิรพล สังข์โพธิ์	ผู้จัดการโครงการ
2. ผศ.ดร.ธีรยุทธ ลิมานนท์	รองผู้จัดการโครงการ
3. นายไกรสิทธิ์ ทิพย์วงศ์	นักวางแผนการจราจร/ขนส่ง
4. อ.นุกุล สุขสุวรรณ	วิศวกรจราจร/ขนส่ง
5. ดร.ปกรณ์ ดิษฐกิจ	นักวิชาการขนส่งทางน้ำ
6. ดร.วีรพงศ์ โชติช่วย	วิศวกรโยธา/สำรวจ
7. นายประมุข ปราบจะบก	วิศวกรการทาง/สำรวจ
8. นางสาวปฐมาภรณ์ วิษณุกิจไพบูลย์	ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาเมือง/สถิติ
9. อ.วิรัช วิปุลานุสาสน์	นักเศรษฐศาสตร์การทาง
10. พลตรี ดร. นพรัตน์ เศรษฐกุล	ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม
11. นายพงษ์พัฒน์ ช่างพันธ์	สถาปนิก/นักออกแบบชุมชน
12. ผศ.ดร.ฉวีวรรณ เด่นไพบูลย์	ผู้เชี่ยวชาญการมีส่วนร่วม

บุคลากรสนับสนุน

1. นางสาวกาญจนาภรณ์ นิลจินดา	ประสานงานโครงการ/เลขานุการ
2. นายปกรณ์ ตั้งจาดูโรโสณ	วิศวกรจราจร
3. นายจิรศักดิ์ เดชภูมิ	วิศวกรจราจร
4. นางสาวณัฏฐา รวบทองกลาง	ผู้ช่วยวิศวกรจราจร/เจ้าหน้าที่เขียนแบบ

ภาคผนวก ง

ข้อมูลเพิ่มเติมจากโครงการภาครัฐ
และการนำเสนอของภาคประชาชน

ภาคผนวก ง ข้อมูลเพิ่มเติมจากโครงการภาครัฐ และการนำเสนอของภาคประชาชน

ในระหว่างที่ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทฯ นั้น ทางภาครัฐโดยกระทรวงคมนาคมก็ได้มีการศึกษาโครงการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ในภาคใต้ ซึ่งกระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการศึกษาโครงการที่เกี่ยวข้องโดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม

1. การพัฒนาท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล

กรมเจ้าท่า (จท.) ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล มีวัตถุประสงค์เพื่อ

- 1) ส่งเสริม/สนับสนุนการพัฒนาเส้นทางการค้าในเขตเศรษฐกิจ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้และจังหวัดใกล้เคียง ซึ่งจะเชื่อมโยงการขนส่งทางเรือที่สำคัญไปยังท่าเรือของประเทศในตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป
- 2) สามารถลดการพึ่งพิงท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน ก่อให้เกิดความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศจากการเสียค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายท่าเรือ
- 3) สร้างประโยชน์เพิ่มให้กับระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยอาศัยความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ซึ่งใกล้กับเส้นทางเดินเรือหลัก (ช่องแคบมะละกา) ทำให้ประหยัดเวลาและต้นทุนการขนส่ง
- 4) หากมีการเชื่อมโยงระบบการขนส่งอื่นๆ โดยทางบก (ถนน และรถไฟ) ซึ่งสามารรถจะพัฒนาเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารจากท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือสงขลาในลักษณะสะพานเศรษฐกิจ (LandBridge)

ผลการศึกษา สรุปการคาดการณ์ปริมาณสินค้าที่จะมาใช้ท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา ประกอบด้วยสินค้าจากภาคใต้ สินค้าภาคอื่นๆ สินค้า ฮาลาล สินค้าจากจีนตอนใต้ สินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือจากประเทศเพื่อนบ้าน และการนำเข้าตู้เปล่าเพื่อนำมาซ่อมล้าง ในกรณีที่มีการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อท่าเทียบเรือน้ำลึกปากบารา – ท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 จะมีสินค้าส่งออกภาคใต้มากกว่าร้อยละ 65 เป็นผลิตภัณฑ์ยางและไม้ยาง สินค้านำเข้าภาคใต้ กว้างร้อยละ 60 เป็นวัตถุดิบอุตสาหกรรม และอาหารทะเล โดยมีสินค้าส่งออกจากภาคอื่นๆ ทั่วประเทศมากกว่าร้อยละ 70 เป็นข้าว ธัญพืช น้ำตาล และมีสินค้านำเข้าไปยังภาคอื่นๆ ของประเทศมากกว่าร้อยละ 80 เป็นสินค้าประเภทเหล็กและป๋ย แผนการพัฒนา มีรายละเอียดโดยสรุป ดังนี้

ระยะเวลา/รองรับสินค้า	รายละเอียด
ระยะที่ 1 (พ.ศ.2557-2562) รองรับสินค้า 825,000 TEU	ถมทะเลพื้นที่ 292 ไร่ เพื่อพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราที่มีบริเวณหน้าท่ายาว 750 เมตร พร้อมเครนยาวตลอดหน้าท่า และท่าเทียบเรือบริการ 220 เมตร ลานกองตู้ อาคารสำนักงาน ด้านข้างน้ำหนัก อาคารสินค้าเข้าและออก พร้อมระบบสาธารณูปโภค (รวมถึงระบบเตือนภัยสึนามิ) ชุดลอกร่องน้ำลึก 14 เมตร แอ่งกลับเรือ เชื้อนกัณคลิ้น 1,700 เมตร และสะพานเข้าท่าเรือขนาด 4 เลน ยาว 4.50 กิโลเมตร พร้อมช่องเรือสัญจรและท่อนป้องกันแสดงเขตหวงห้าม กล้องวงจรปิด ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 5 ปี (ปี 2553-2557)
ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2563-2567) รองรับสินค้า 1,375,000 TEU	ถมทะเลพื้นที่ 240 ไร่ พร้อมชุดลอกร่องน้ำ เพื่อเพิ่มความยาวท่าเรืออีก 500 เมตร รวมความยาวท่า 1,250 เมตร ระยะเวลาก่อสร้าง 3 ปี (ปี 2560 - 2562)
ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2568-2586) รองรับสินค้า 2,475,000 TEU	ถมทะเลพื้นที่ 450 ไร่ เพิ่มความยาวท่าเรืออีก 1,000 เมตร รวมความยาวท่า 2,250 เมตร และขยายร่องน้ำและแอ่งกลับลำเรือจากเดิม 180 เมตร เป็น 300 เมตร ระยะเวลาก่อสร้าง 4 ปี (ปี 2564-2567)

หมายเหตุ : Twenty – foot Equivalent Unit (ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต)

ประมาณการค่าก่อสร้างท่าเรือเดิมตามโครงการฯ รวม 37,479.788 ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ท่าเรือ อาคาร สาธารณูปโภค	เครื่องจักร อุปกรณ์	ทางรถไฟ	ค่าติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม ช่วง ดำเนินการ	รวม
ระยะที่ 1	9,736.430	2,692.900	10,129.577	4.700	22,563.610
ระยะที่ 2	3,812.688	1,700.500	-	1.300	5,514.488
ระยะที่ 3	6,018.890	3,378.100	-	4.700	9,401.690
รวม	19,568.008	7,771.500	10,129.577	10.700	37,479.788

สถานะปัจจุบัน กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือลงวันที่ 4 พฤษภาคม 2553 นำเสนอ ครม. พิจารณา

- อนุมัติให้ดำเนินการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกปากบารา จังหวัดสตูล วงเงิน 12,434.030 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 6 ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2553-2558) แบ่งเป็นปีงบประมาณ พ.ศ.2553 จำนวน 1,947.944 ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. 2554-2556 จำนวนปีละ 1,623.452 ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 จำนวน 2,969.602 ล้านบาท และปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 จำนวน 2,646.128 ล้านบาท
- มอบหมายให้กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เร่งรัดการพิจารณาอนุญาตให้กรมเจ้าท่าใช้พื้นที่อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะเภตรา ก่อสร้างท่าเรือ จำนวน 4,734-0-62 ไร่

2. การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง (ท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2)

กรมเจ้าท่า (จท.) ได้รับงบประมาณในปี พ.ศ. 2549 วงเงิน 11.8 ล้านบาท ดำเนินการศึกษาคความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นก่อนออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในรายละเอียด เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลอ่าวไทย ผลการศึกษา เสนอให้ จท. ก่อสร้างท่าเรือในพื้นที่ ต.นาทับ อ.จะนะ จ.สงขลา (พื้นที่ 650 ไร่) เพื่อเป็นท่าเรือสนับสนุน (Feeder Port) รองรับเรือขนาด 20,000-30,000 DWT เพื่อสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบัง และรองรับสินค้า Landbridge เชื่อมต่อระหว่างทะเลฝั่งอ่าวไทยผ่านไปที่เทียบเรือน้ำลึกปากบาราเพื่อลดการใช้ท่าเรือสิงคโปร์และ มาเลเซีย ประมาณการค่าก่อสร้างรวม 5,756.996 ล้านบาท ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

ปี พ.ศ.	ค่าสำรวจออกแบบ	ค่าก่อสร้าง	ค่าเครื่องมือ/ อุปกรณ์	ค่าควบคุมงาน
2554	16.4	-	-	-
2555	65.6	-	-	-
2556	-	625.372	-	20
2557	-	1,250.743	1,224.070	40
2558	-	1,250.743	1,224.070	40
รวม	82	3,126.858	2,448.140	100

สถานะปัจจุบัน ขณะนี้กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างแก้ไข/ปรับปรุงรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม (คชก.) พิจารณาเห็นชอบต่อไป

3. โครงการอุโมงค์เชื่อมทางหลวงระหว่างจังหวัดสตูล - รัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย

สนช. ได้รับข้อมูลเบื้องต้นของจังหวัดสตูลจากกรมทางหลวงว่า โครงการอุโมงค์เชื่อมทางหลวงระหว่างจังหวัดสตูล - รัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย ว่าเป็นโครงการชุดอุโมงค์ทะเลภูเขาสันกาลาศรีหรือ นาคาวัน (Nakawan) ซึ่งกั้นเขตแดนระหว่างประเทศไทย และประเทศมาเลเซีย โดยในฝั่งมาเลเซียจะชุดบริเวณปลายถนน R119 บ้าน Bukit Air และฝั่งไทยบริเวณเขาโต๊ะปุเต๊ะ บ้านคลองท่าจีน ตำบลคลองซุด อำเภอมือ จังหวัดสตูล ระยะทาง 4 กม. (ฝั่งไทย 2 กม. และฝั่งมาเลเซีย 2 กม.) แนวเส้นทางที่ชัดเจนจะต้องรอผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ สรุปการดำเนินงานที่ผ่านมา ดังนี้

1) ในปี 2547 ประเทศไทยและมาเลเซียได้มีการประชุมเพื่อร่วมกันพิจารณากรอบความร่วมมือการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดน (Malaysia - Thailand Committee on Joint Development Strategy for Border Area : JDS) มีหน่วยงานหลัก คือประเทศไทย โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และกระทรวงต่างประเทศ ประเทศมาเลเซียมีหน่วยงานวางแผน (Economic Planning Unit : EPU) ที่ประชุมมีมติให้พัฒนาเส้นทางบกเดิม จากสตูล, - วังประจัน/วังเกลียน - เปอร์ลิส ระยะทาง 71 กิโลเมตร ต่อมาในการประชุมโครงการพัฒนา เขตเศรษฐกิจ 3 ฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (IMT-GT) ระดับรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2548 ไทยได้แจ้งยืนยันในกรอบ JDS ประกอบด้วยเส้นทางสตูล - วังประจัน/วังเกลียน - เปอร์ลิสต่อมาไม่มีการบรรจุเส้นทางไว้ใน IMT-GT Roadmap

2) คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการการศึกษาคความเหมาะสมโครงการอุโมงค์เชื่อมทางหลวงระหว่างจังหวัดสตูล - รัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2553 โดยมอบหมายให้จังหวัดสตูลร่วมกับกรมทาง

หลวงและคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาความเชื่อมโยงกับการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจสงขลา-สตูล และดำเนินการตามมาตรา 67 วรรค 2 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ในเรื่องการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างเคร่งครัด ในส่วนงบประมาณในการศึกษาความเหมาะสมโครงการให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาปรับแผนการใช้จ่ายงบประมาณปี 2553 โดยให้จังหวัดสตูลจัดสรรงบประมาณของจังหวัดสมทบด้วย หากไม่เพียงพอให้เสนอขอใช้จากงบกลางรายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็นตามขั้นตอนต่อไป

3) ปัจจุบันกรมทางหลวง ได้จัดทำข้อกำหนดที่จะต้องปฏิบัติ (Terms of Reference) การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการขุดอุโมงค์เชื่อมทางหลวงระหว่างจังหวัดสตูล - รัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย แล้วเสร็จ ขณะนี้อยู่ระหว่างการประสานงานกับจังหวัดสตูลเรื่องงบประมาณดำเนินการ

2) ข้อเสนอแนะจากภาคประชาชน

จากการประชุม ของคณะกรรมการ อจร. และการสัมมนารับฟังความคิดเห็นทั้ง 2 ครั้ง ได้มีข้อแสดงความคิดเห็นโครงการและนำเสนอโครงการต่างๆ เข้าสู่แผนแม่บทฯ โดยเป็นความต้องการของประชาชน ซึ่งได้มีหนังสือถึงคณะทำงานโครงการโดยมีอาจารย์พงศ์จักรกฤษณ์ สิทธิบุศย์ รองประธานชมรมวุฒิสภาศาสนาจารย์จังหวัดสตูล (สภาพัฒน์ฯ) ได้เสนอแนะเพิ่มเติมโครงการต่างๆ โดยเฉพาะโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อฟื้นฟูเมือง และสร้างจุดหมายตา (Land Mark) ดังนี้

1. โครงการก่อสร้างศาลหลักเมืองจังหวัดสตูลในวัดหน้าเมือง งบประมาณ 15 ล้านบาท (หน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ สนง.,อบจ.,ยธ.)
2. โครงการก่อสร้างสัญลักษณ์ป้ายสนามบินกองทัพอากาศจังหวัดสตูลเป็นรูปว่าวควาย งบประมาณ 6 ล้านบาท (หน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ สนง., อบจ., ยธ.)
3. โครงการก่อสร้างสัญลักษณ์รูปกั้งที่หาดทรายยาว ต.ตันหยงโป งบประมาณ 6 แสนบาท (หน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ สนง., อบจ., ยธ., ทศ.ตันหยงโป)
4. โครงการก่อสร้างหอชมนกบริเวณสถานที่ตกปลา ต.คลองซุด (ตรงข้ามสนามรศกิจประการ) งบ 5 ล้านบาท (หน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ อบจ., เทศบาลคลองซุด)
5. โครงการก่อสร้างสัญลักษณ์ประจำจังหวัดสตูลขลุ่ยประตูปเกาะไข่มุกสะพานตาข่าย งบประมาณ 2 ล้านบาท (หน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ สนง., อบจ., ยธ., ทศ.สต.)
6. โครงการก่อสร้างหอนาฬิกาตึ้นบนเป็นกรงนกหัวจุกบริเวณวงเวียนทางเข้าประกันสังคม งบประมาณ 5 ล้านบาท (หน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ สนง., อบจ., ยธ., ทศ.คลองซุด)
7. โครงการสร้างรูปปั้นนักโทษตะรุเตาที่ทำเรือเกะนก งบประมาณ 5 ล้านบาท (หน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ สนง.,อบจ., ยธ., ทศ.คลองซุด)
8. โครงการสร้างรูปกริชทองคำที่ ต.ปยู งบประมาณ 5 แสนบาท (หน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ สนง., ยธ., ทต.ปยู)
9. โครงการสร้างรูปกริชเงินที่ ต.เกาะยาว งบประมาณ 5 แสนบาท (หน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ สนง., ยธ., ทต.เกาะยาว)
10. โครงการก่อสร้างพระธาตุเจดีย์บนยอดเขาวัดถ้ำจันธีระประดิษฐ์ งบ 5 ล้านบาท (หน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ สนง., อบจ., ยธ., ทต.คลองซุด) (ได้ดำเนินการวางศิลาฤกษ์ไปแล้ว เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2553 โดยผู้ว่าสุเมธ ชัยเลิศวณิชกุล แต่ยังไม่มีการก่อสร้าง)

และนอกจากนำเสนอโครงการสร้างข้างต้นแล้ว ได้มีการนำเสนอแผนงานการดำเนินการพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายการสัญจรและการขนส่ง

- 1.โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้สนามบินเพื่อภัยพิบัติฉุกเฉิน งบประมาณ ระยะสั้น 2 ล้านบาท (หน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ สนง., อบจ., ยธ., ทต.คลองขุด) ใช้งบประมาณ ระยะกลาง 50 ล้านบาท
2. โครงการถนนคอนกรีต จังหวัดสตูล คลองแงะ จังหวัดสงขลา งบ 700 ล้านบาท (กรมทางหลวง)
3. โครงการขุดลอกคลองดินเลนเพื่อให้ประชาชนมีการเดินทางเรือทุก อบต. และป้องกันน้ำท่วมทุกปี (โครงการจังหวัดสตูลนำอยู่นำเที่ยว) (หน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ ทุก อบต., สนง., กรมเจ้าท่า)

