

บทที่

6 การจัดทำแผนการจัดระบบการจราจรเมืองอุดรธานี

6.1 การจัดทำแผนการจัดระบบการจราจรเมืองอุดรธานี

ข้อเสนอการพัฒนาโครงข่ายการจราจรในพื้นที่เมืองอุดรธานี มีวัตถุประสงค์เพื่อขยายการเข้าถึงพื้นที่สำหรับรองรับการพัฒนาเมืองในอนาคต และสนับสนุนการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะอย่างยั่งยืนนอกเหนือจากการพัฒนาโครงข่ายถนนครอบคลุมคล้อยกับการพัฒนาเมืองเพื่อความยั่งยืน ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ เช่น รถจักรยานยนต์ และ การเดิน เป็นต้น

จากการกำหนดวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าหมายการพัฒนา ของแผนพัฒนาจังหวัดอุดรธานี การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกปัจจัยพื้นฐาน การคมนาคมขนส่ง และการยกระดับมาตรฐานสถานประกอบการและแรงงาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันการค้า การลงทุนในอนุภาคลุ่มน้ำโขง เพื่อเป็น “เมืองนำอยู่ ศูนย์กลางการค้า การลงทุนอนุภาคลุ่มน้ำโขง” และกำหนดเป้าหมายการพัฒนา จำแนกออกเป็น 3 ระยะดังนี้

การพัฒนาจะแบ่งออกเป็น 3 ระยะดังนี้

- ระยะเร่งด่วน 3 ปีแรก (ปีพ.ศ.2563 – ปีพ.ศ.2565) จะเป็นโครงการที่ผ่านการออกแบบแล้วเป็นหลัก
- ระยะปีที่ 4-7 (ปีพ.ศ.2566 – ปีพ.ศ.2569) จะเป็นโครงการที่จำเป็นต่อการพัฒนาเมืองและส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งควรดำเนินการออกแบบทันที เพื่อให้ทันต่อการพัฒนาภายใน 7 ปี
- ระยะ 13 ปี (ปีพ.ศ.2570 – ปีพ.ศ.2582) เป็นโครงการรอง ที่เป็นการพัฒนาต่อเนื่องจากโครงการระยะเร่งด่วนหรือระยะกลาง สามารถพิจารณาความเหมาะสมภายหลังจากโครงการในสองระยะแล้วเสร็จ

โดยมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6.1-1

ตารางที่ 6.1-1 แผนยุทธศาสตร์

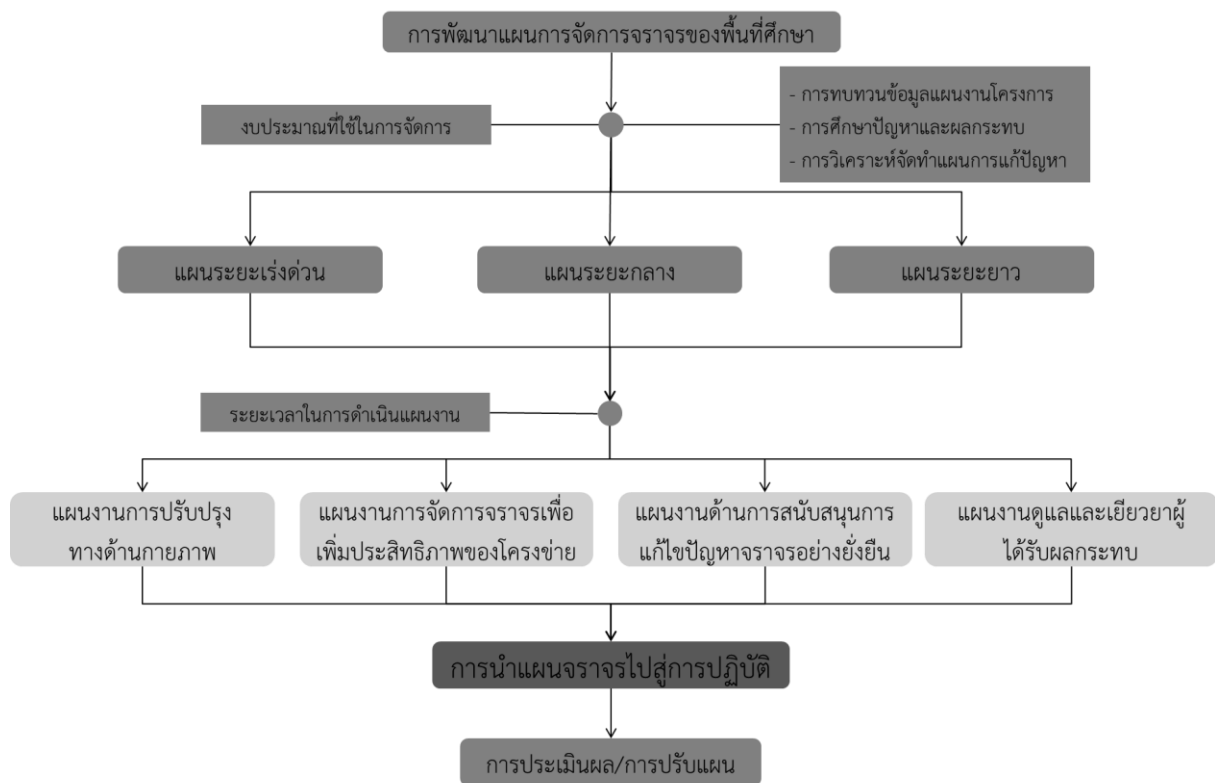
	ระยะเร่งด่วน (ปี พ.ศ.2562- ปีพ.ศ.2565)	ระยะกลาง (ปี พ.ศ.2566- ปีพ.ศ.2569)	ระยะยาว (หลัง ปีพ.ศ.2570)
ยุทธศาสตร์/เป้าหมาย	ส่งเสริมระบบบริหารจัดการเพื่อรองรับการเติบโตของเมืองอย่างยั่งยืนและชาญฉลาด (Smart growth)	เพิ่มศักยภาพระบบโครงข่ายคมนาคมเพื่อส่งเสริมและขึ้นนำให้เกิดการพัฒนาเมืองอย่างเหมาะสม	การเชื่อมต่อกับระบบคมนาคมจากโครงการขนาดใหญ่ของประเทศ
การพัฒนาระบบการจราจรในพื้นที่และแนวนอนโครงข่าย	แก้ปัญหาตำแหน่งวิกฤตของโครงข่าย/จัดการบริหารจราจร/รักษาความสามารถในการเคลื่อนที่บนถนนเลี้ยงเมือง	พัฒนาถนนตามร่างผังเมืองบริเวณพื้นที่ด้านทิศตะวันออกของรางรถไฟ	ดำเนินมาตรการจำกัดและควบคุมปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลบนโครงข่ายถนนอย่างเหมาะสม

ผลการสรุปปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลต่อระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่ศึกษา ทำให้สามารถกำหนดบทบาทและแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่เทศบาลนครอุดรธานี ได้ ดังตารางที่ 6.1-2

ตารางที่ 6.1-2 วิธีดำเนินงานตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ที่มีปัญหาจราจร

ลำดับ	ปัญหา	พื้นที่ปัญหา	แนวทางการดำเนินการ
1)	ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณเขตเมืองชั้นใน	บริเวณพื้นที่พาณิชยกรรมและบริเวณโดยรอบตามแนวถนนโพศรี-ประจักษ์ศิลปาคม-หมากแข้ง-พราณพรว	- ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะและถนนคนเดินให้ได้มาตรฐาน มีจุดเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางที่เหมาะสม มีความสะดวกในการเดินทาง - ลดความล่าช้าระหว่างแหล่งกำเนิดแหล่งกิจกรรมกับถนนสายหลัก ปรับปรุงถนนให้สอดคล้องกับการเป็นพื้นที่
2)	ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าโรงเรียน	บริเวณโดยรอบถนนศรีสุข-ถนนศรีชมชื่น-ถนนโพศรี ซึ่งเป็นบริเวณที่มีสถานศึกษาหลายแห่ง มีปัญหาความล่าช้าบนถนนโครงข่ายในวันทำงานโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น	ส่งเสริมระบบพื้นที่การรองรับจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง เพื่อลดปริมาณจราจรในการรับส่งนักเรียน บริเวณโรงเรียน และมีทางเลือกในการเข้าถึงสถานศึกษาได้จากหลายทิศทาง
3)	ปัญหาการจราจรสองข้างทางในเขตเมืองอุดรธานี	บริเวณโดยรอบโครงข่ายถนนภายในเขตเมืองอุดรธานี โดยเฉพาะย่านพาณิชยกรรม เช่น โรงพยาบาลอุดรธานี พื้นที่ราชการทุ่งศรีเมือง และย่านการค้าอื่นๆ	ควบคุมความหนาแน่นของการทำกิจกรรมให้เหมาะสม เพิ่มมาตรการตรวจตราการฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และจัดการพื้นที่จราจรข้างให้มีความเหมาะสมและส่งผลกระทบต่อจราจรน้อยที่สุด
4)	ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณรถไฟ	บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ และพื้นที่ย่านการค้าตามแนวเส้นทาง ถนนทองใหญ่-ถนนวัฒนาวงศ์-ถนนประจักษ์ศิลปาคม-ถนนสายอุทิศ-ถนนนิตโย	เพิ่มความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางรถไฟ
5)	ปัญหาด้านความปลอดภัยในเขตเมืองอุดรธานี	พื้นที่ที่มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ บริเวณถนนที่ไม่มีไฟส่องสว่าง บริเวณทางเท้าที่มีรถจักรยานยนต์ และเส้นทางที่มีผู้ขับขี่ใช้ความเร็วสูงกว่ากฎหมายกำหนด เป็นต้น	ปรับปรุงคุณภาพของผิวจราจรให้ได้มาตรฐานด้านความปลอดภัย และจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณถนน เช่น ทางม้าลายหรือสะพานลอย ไฟส่องสว่างในช่วงเวลากลางคืน ป้ายจราจร เป็นต้น
6)	ปัญหาอื่นๆ	บริเวณตามแนวถนนในพื้นที่เขตเมืองอุดรธานี และบริเวณทางแยก	- ปรับปรุงภูมิทัศน์ตามแนวเส้นทาง - ดำเนินการจัดทำช่องทางจักรยานให้มีมาตรฐานและความปลอดภัย

ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนแผนการพัฒนาโครงข่ายจราจรตามที่เสนอแนะในผังเมืองรวมอุดรธานี พ.ศ. 2553 และจัดลำดับที่สอดคล้องกับแนวทางขั้นต้น ดังรูปที่ 6.1-1



รูปที่ 6.1-1 ผังแผนการจัดการจราจร

6.2 การจัดลำดับความสำคัญของโครงการตามแผนการจัดการจราจรในพื้นที่อุดรธานี

การกำหนดเกณฑ์สำหรับการจัดลำดับความสำคัญของโครงการพิจารณา 2 ปัจจัยหลัก คือ ความสอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ศึกษา และโอกาสในการจัดหางบประมาณตามแผนปฏิบัติการ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ปัจจัยที่ 1 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ศึกษา คือ โครงการมีความเหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีการเดินทางหนาแน่น ความเป็นศูนย์กลางของแหล่งกำเนิดกิจกรรมที่ต้องรองรับการใช้บริการจากประชาชนในพื้นที่อื่น

ปัจจัยที่ 2 โอกาสในการจัดหางบประมาณได้ตามแผนปฏิบัติการ คือ ระดับความเป็นไปได้ในการจัดหางบประมาณ โดยถ้าใช้งบประมาณต่ำและท้องถิ่นหรือหน่วยงานเพียงหน่วยงานเดียวสามารถดำเนินการเองได้ หรือใช้งบประมาณสูงแต่ได้บรรจุอยู่ในแผนดำเนินการของหน่วยงานที่รับผิดชอบแล้วจะมีโอกาสในการจัดหางบประมาณได้สูง แต่ถ้าใช้งบประมาณสูงพร้อมทั้งต้องใช้หน่วยงานหลายแห่งในการดำเนินโครงการ ก็จะมีโอกาสในการจัดหางบประมาณได้ต่ำ

จากปัจจัยทั้ง 2 อย่างสามารถจำแนกกลุ่มของโครงการออกเป็น 4 กลุ่ม คือ มีความพร้อมในการดำเนินโครงการสูงมาก สูง ปานกลาง และต่ำ ดังรายละเอียดในรูปที่ 6.2-1



รูปที่ 6.2-1 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาลำดับความสำคัญของโครงการ

กลุ่มที่ 1 มีความพร้อมสูงมาก หมายถึง โครงการที่ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่ตามแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในพื้นที่ศึกษาที่มีความหนาแน่นในการเดินทางสูง เป็นแหล่งกำเนิดกิจกรรมที่รองรับการเดินทางจากหลายพื้นที่ และเป็นโครงการที่ใช้งบประมาณไม่สูงมากหน่วยงานเพียงหน่วยงานเดียวสามารถดำเนินการได้ หรือเป็นโครงการที่ใช้งบประมาณสูงแต่ถูกบรรจุไว้ในแผนดำเนินการของหน่วยงานที่รับผิดชอบ

กลุ่มที่ 2 มีความพร้อมสูง หมายถึง โครงการที่ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ตามแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในพื้นที่ศึกษา แต่มีความหนาแน่นของการเดินทางต่ำกว่าโครงการในกลุ่มที่ 1 แต่เป็นโครงการที่ใช้งบประมาณไม่สูงมาก หน่วยงานเพียงหน่วยงานเดียวสามารถดำเนินการได้ หรือเป็นโครงการที่ใช้งบประมาณสูงแต่ถูกบรรจุไว้ในแผนดำเนินการของหน่วยงานที่รับผิดชอบแล้ว

กลุ่มที่ 3 มีความพร้อมปานกลาง หมายถึง โครงการที่ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ตามแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในพื้นที่ศึกษาที่มีความหนาแน่นในการเดินทางสูง แต่อาจต้องรอความชัดเจนของโครงการระดับมหภาค การจัดหางบประมาณยังไม่มี ความชัดเจน มีหลายหน่วยงานที่ต้องร่วมกันรับผิดชอบ โครงการส่วนใหญ่จะเป็นแผนการดำเนินการในระยะยาว

กลุ่มที่ 4 มีความพร้อมต่ำ หมายถึง โครงการที่ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ตามแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในพื้นที่ศึกษา แต่มีความหนาแน่นของการเดินทางต่ำกว่าโครงการในกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 3 นอกจากนั้นการจัดหางบประมาณยังไม่มี ความชัดเจน หรือมีหลายหน่วยงานที่ต้องร่วมกันรับผิดชอบโครงการ