

บทที่ 4

ผลการวิจัย

4.1 กล่าวนำ

ในบทนี้จะเป็นการแสดงรายละเอียดของผลการวิจัย ตามขั้นตอนของการดำเนินการวิจัย เริ่มจากการกำหนดพื้นที่ศึกษา การสำรวจความคิดเห็นเบื้องต้นของประชาชนและผู้นำชุมชนในชุมชน การเก็บรวบรวมข้อมูล การกำหนดประเด็นปัญหา จากนั้นเป็นการกำหนดจุดมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ กำหนดขอบเขตและเงื่อนไขความสำเร็จของแผนงาน การพัฒนายุทธศาสตร์ที่เหมาะสม และในส่วนท้ายเป็นการจัดเตรียมแผนงานเบื้องต้น พร้อมกับการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อแผนงานที่ได้จัดเตรียมขึ้น

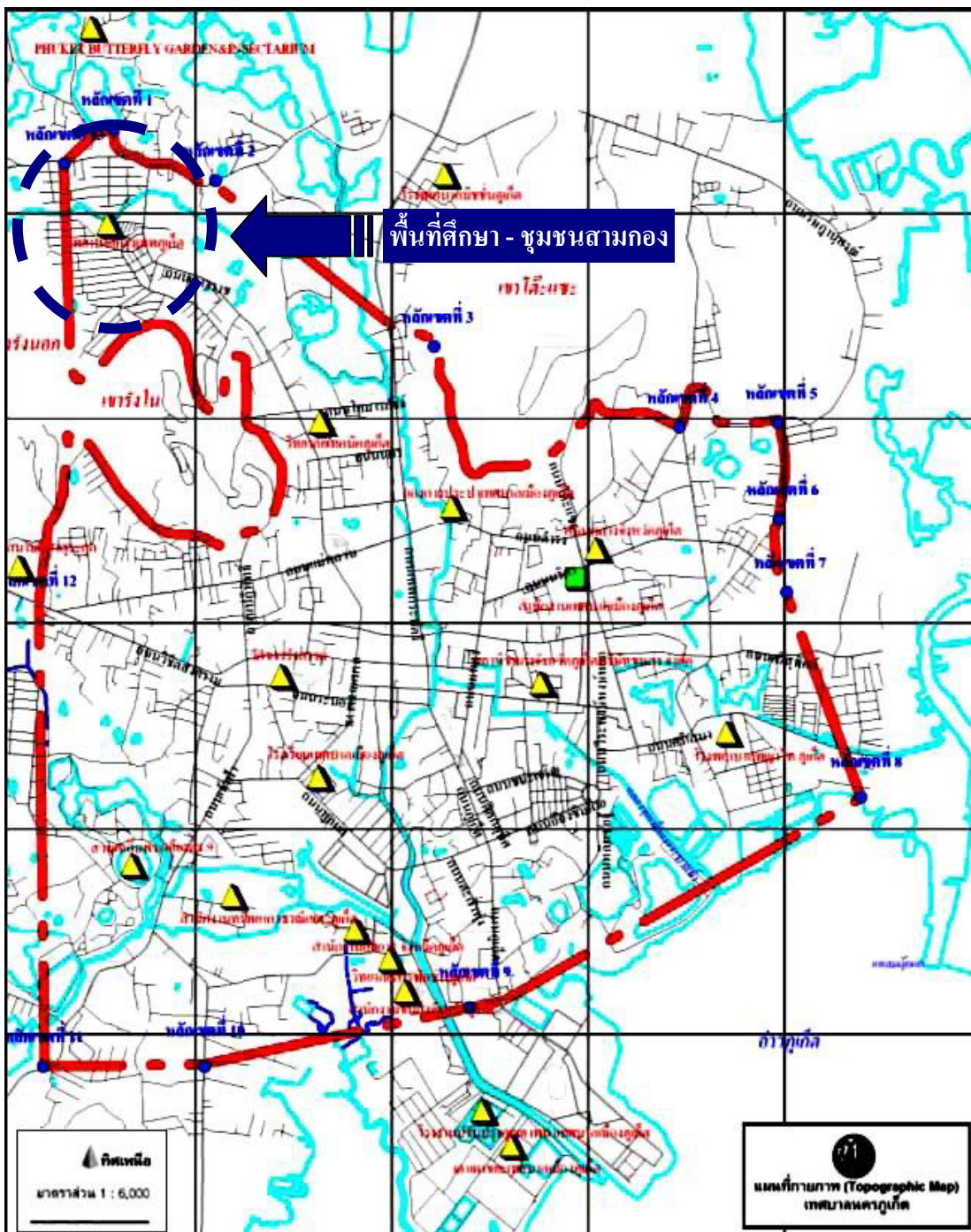
4.2 การกำหนดพื้นที่ศึกษา

ในการกำหนดพื้นที่ศึกษาตามกระบวนการ LATM พื้นที่ศึกษาควรเป็นบริเวณที่พักอาศัยและมีปัญหาด้านความปลอดภัยเนื่องจากการจราจร ผู้วิจัยขอกำหนดบริเวณชุมชนสามกอง เทศบาลนครภูเก็ตเป็นพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นบริเวณที่พักอาศัย ตั้งอยู่ทางตอนเหนือของเทศบาลนครภูเก็ต ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 0.56 ตารางกิโลเมตร

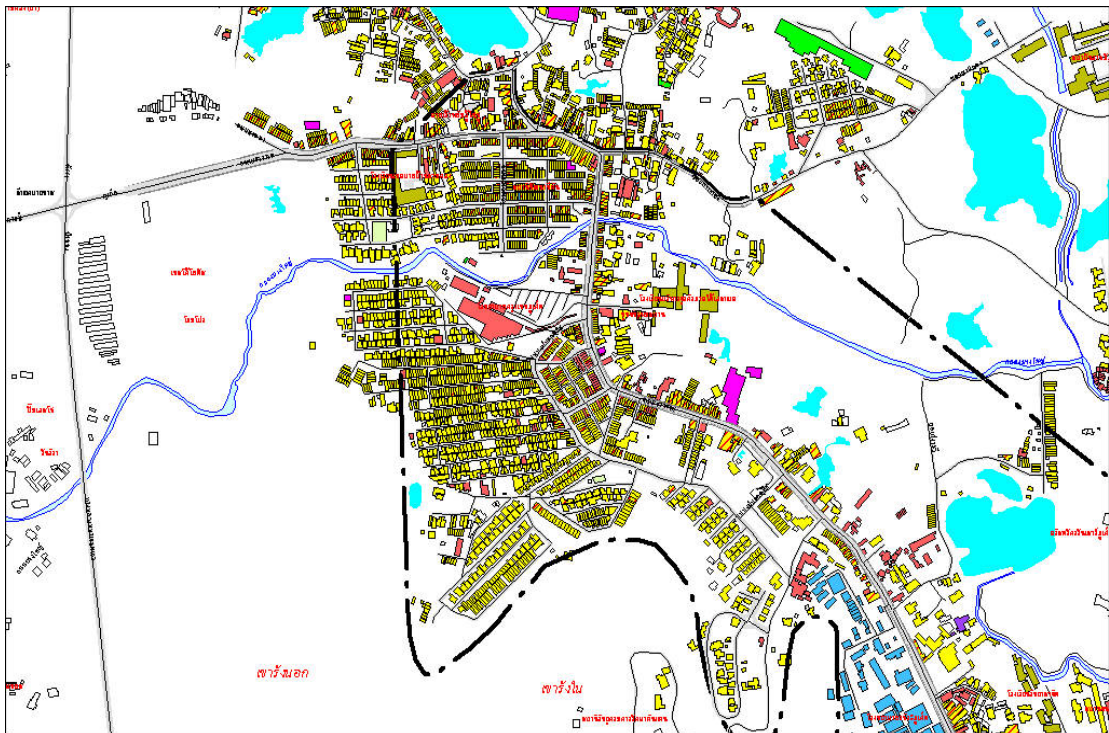
ลักษณะทั่วไปของพื้นที่ศึกษา (ชุมชนสามกอง) ประกอบด้วย (ดูรูปที่ 4.1, 4.2 และ 4.3)

- เป็นบริเวณที่พักอาศัย (Residential Area) ร้อยละ 80 ของพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วยชุมชนสามัคคีสามกอง หมู่บ้านภูเก็ตวิลล่าสามกอง และบ้านเรือน ตลอดแนวถนนเขาวราช
- ประชากรประมาณ 5,500 คน
- คริวเรือนประมาณ 1,800 คริวเรือน
- โรงเรียนระดับประถมศึกษา 1 แห่ง (โรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง)
- โรงเรียนระดับอาชีวศึกษา 1 แห่ง (โรงเรียนบริหารธุรกิจภาคใต้)
- โรงพยาบาลกรุงเทพ-ภูเก็ต
- ถนนเขาวราช (ถนนสายหลักซึ่งเป็นเส้นทางผ่านเข้า-ออกเมือง)
- ถนนห้วยหอกอุทิศ (ถนนภายในชุมชนสามัคคีสามกอง)

- จุดกำเนิดจราจรที่สำคัญอยู่ใกล้พื้นที่ศึกษา ได้แก่ ห้างสรรพสินค้าเทสโก โลตัส, โรงพยาบาลวชิระภูเก็ต, มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต



รูปที่ 4.1 พื้นที่เทศบาลนครภูเก็ต 12 ตารางกิโลเมตร
ที่มา : สำนักงานเทศบาลนครภูเก็ต (www.phuketcity.go.th)



รูปที่ 4.2 พื้นที่ศึกษา (ชุมชนสามกอง) 0.56 ตารางกิโลเมตร

ที่มา : สำนักงานเทศบาลนครภูเก็ต



รูปที่ 4.3 ภาพถ่ายทางอากาศของพื้นที่ศึกษา (ชุมชนสามกอง)

ที่มา : www.google.com

4.3 การสำรวจความคิดเห็นเบื้องต้นของประชาชนและผู้นำในชุมชน

ในการวิจัย ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในชุมชนเกี่ยวกับปัญหาด้านการจราจรในพื้นที่ชุมชนสามกอง โดยทำการสัมภาษณ์ตามที่พักอาศัย (Home Interview) เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดประเด็นปัญหาและจุดมุ่งหมายในการดำเนินการ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

4.3.1 ประชาชนในชุมชน

จากการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในชุมชนจำนวน 200 ครั้วเรือน พบว่าประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 82.5 มีความคิดเห็นว่า บริเวณที่พักอาศัยมีปัญหาการจราจร โดยปัญหาที่สำคัญได้แก่ ปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหาอุบัติเหตุจราจร

ตารางที่ 4.1 ปัญหาจราจรที่สำคัญในความคิดเห็นของประชาชน

ปัญหา	จำนวน	ร้อยละ
1. การจราจรติดขัด	67	33.5
2. อุบัติเหตุจราจร	39	19.5
3. มลพิษทางเสียง	25	12.5
4. มลพิษทางอากาศ	19	9.5
5. ที่จอดรถไม่เพียงพอ	3	1.5

นอกจากนี้ได้ระบุสาเหตุของปัญหาจราจร ได้แก่ ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร, ขับขี่โดยใช้ความเร็วสูง และการจัดระบบการจราจรไม่ดี

ตารางที่ 4.2 สาเหตุสำคัญของปัญหาจราจร ในความคิดเห็นของประชาชน

สาเหตุของปัญหา	จำนวน	ร้อยละ
1. ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร	52	26.0
2. ขับขี่โดยใช้ความเร็วสูง	50	25.0
3. การจัดระบบการจราจรไม่ดี	34	17.0
4. สภาพผิวทางชำรุด	16	8.0
5. ผู้ขับขี่ประมาทลืกคะนอง	12	6.0

ในเรื่องการปรับปรุงแก้ไขปัญหาจราจร ประชาชนมีความคิดเห็นว่า ควรจัดระบบการเข้า-ออกซอยและทางเชื่อมบนถนนเยาวราชเป็นอันดับแรก รองลงมา คือ การแก้ไขจุดอันตราย

ตารางที่ 4.3 วิธีการปรับปรุงแก้ไขปัญหาจราจร ในความคิดเห็นของประชาชน

การปรับปรุงแก้ไข	จำนวน	ร้อยละ
1. จัดระบบการเข้า – ออกบนถนน	47	23.5
2. แก้ไขจุดอันตราย	38	19.0
3. ลดความเร็วของขบวนที่ผ่านมา	31	15.5
4. ลดปริมาณจราจรที่เข้ามาในชุมชน	22	11.0
5. เพิ่มความปลอดภัยแก่คนเดินเท้า	15	7.5

และบริเวณ/สถานที่ในชุมชนที่ควรได้รับการปรับปรุง ประชาชนส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่า ควรปรับปรุงทางเข้าหมู่บ้านกุ๊ตวิลล่าสามก่องเป็นอันดับแรก รองลงมาคือ หน้าโรงเรียนเทศบาลบ้านสามก่อง

ตารางที่ 4.4 จุดอันตรายในความคิดเห็นของประชาชน

การปรับปรุงแก้ไข	จำนวน
1. ทางเข้าหมู่บ้านภูเก็ตวิลล่าสามกอง	21
2. หน้าโรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง	19
3. ทางเข้า รพ.กรุงเทพ-ภูเก็ต	12
4. ทางเข้าสู่ศูนย์มหนองโพ ซอยสามัคคี 1	8
5. สามแยกสามกอง	7

4.3.2 ประธานกรรมการชุมชนสามัคคีสามกอง (นายสุเมธี ทองเสมอ) ให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาจราจรในบริเวณชุมชน

- ปัญหาอุบัติเหตุที่เข้ามาจอดในชุมชน
- ควรปรับปรุงอุปกรณ์ควบคุมการจราจร (เครื่องหมายและป้ายจราจร) ในบริเวณชุมชน
- เน้นความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยของประชาชนในชุมชน
- เสนอให้ติดตั้งวงเวียนบนทางแยกบนถนนหงษ์หยกอุทิศ ภายในชุมชนสามัคคีสามกอง
- เสนอให้จัดรถแบบวันคู่-วันคี่
- ควรมีการจัดระบบการเข้า-ออกของรถบนถนนและซอยต่าง ๆ ให้เป็นระบบ
- ในการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชนในชุมชนเรื่องความปลอดภัยในบริเวณชุมชนสามัคคีสามกอง ไม่ได้ได้รับความร่วมมือจากประชาชนเท่าที่ควร

4.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลที่เป็นต่อการศึกษา แบ่งได้เป็นข้อมูลที่ไม่เกี่ยวข้องกับการจราจร ได้แก่ ข้อมูลด้านสังคม ประชากร และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ได้แก่ ข้อมูลด้านการจราจร ข้อมูลด้านสภาพของโครงข่ายถนนและทางแยก จำนวนยานพาหนะ ระบบขนส่งมวลชน โครงการด้านการจราจรที่สำคัญ ตลอดจนสถิติอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่ศึกษา ดังนี้

4.4.1 ข้อมูลที่ไม่เกี่ยวข้องกับการจราจร

4.4.1.1 ข้อมูลด้านสังคม ได้แก่ ข้อมูลประชากรในจังหวัดภูเก็ต

ประชากรในจังหวัดภูเก็ตมีจำนวน 289,834 คน เป็นชาย 139,634 คน คิดเป็นร้อยละ 48.17 และหญิง 150,200 คน คิดเป็นร้อยละ 51.83 มีจำนวนครัวเรือนทั้งหมด 124,116 ครัวเรือน ดังแสดงในตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 จำนวนประชากรในจังหวัดภูเก็ต

	ชาย (คน)	หญิง (คน)	รวม (คน)	จำนวนครัวเรือน
จังหวัดภูเก็ต	139,634	150,200	289,834	124,116
อำเภอเมือง	49,478	52,686	102,164	51,723
เทศบาลนครภูเก็ต	34,595	39,814	74,409	19,550
- ต.ตลาดใหญ่	23,927	27,135	51,062	12,348
- ต.ตลาดเหนือ	10,668	12,679	23,347	7,202

ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย www.dopa.go.th

หมายเหตุ ข้อมูล ณ วันที่ 3 สิงหาคม 2548

ข้อมูลประชากรในพื้นที่ศึกษา

ประชากรในพื้นที่ศึกษามีประมาณ 5,500 คน จำนวนครัวเรือนประมาณ 1,800 ครัวเรือน (ที่มา : จากการประมาณ จากบัญชีเขตสำมะโน โครงการสำมะโนประชากรและเคหะ พ.ศ.2543, สำนักงานสถิติแห่งชาติ)

4.4.2 ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

ลักษณะการจราจรในพื้นที่ศึกษา มีปริมาณจราจรหนาแน่น โดยเฉพาะช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00 – 08.00 น.) และเย็น (17.00 – 18.00) ทั้งนี้ในบริเวณพื้นที่ศึกษายังเป็นจุดเข้า-ออกเมืองที่สำคัญ โดยผ่านทางถนนเยาวราช ออกสู่ถนนเฉลิมพระเกียรติ (บายพาส) และมีจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญคือ โรงพยาบาลกรุงเทพ-ภูเก็ต โรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง โรงเรียน

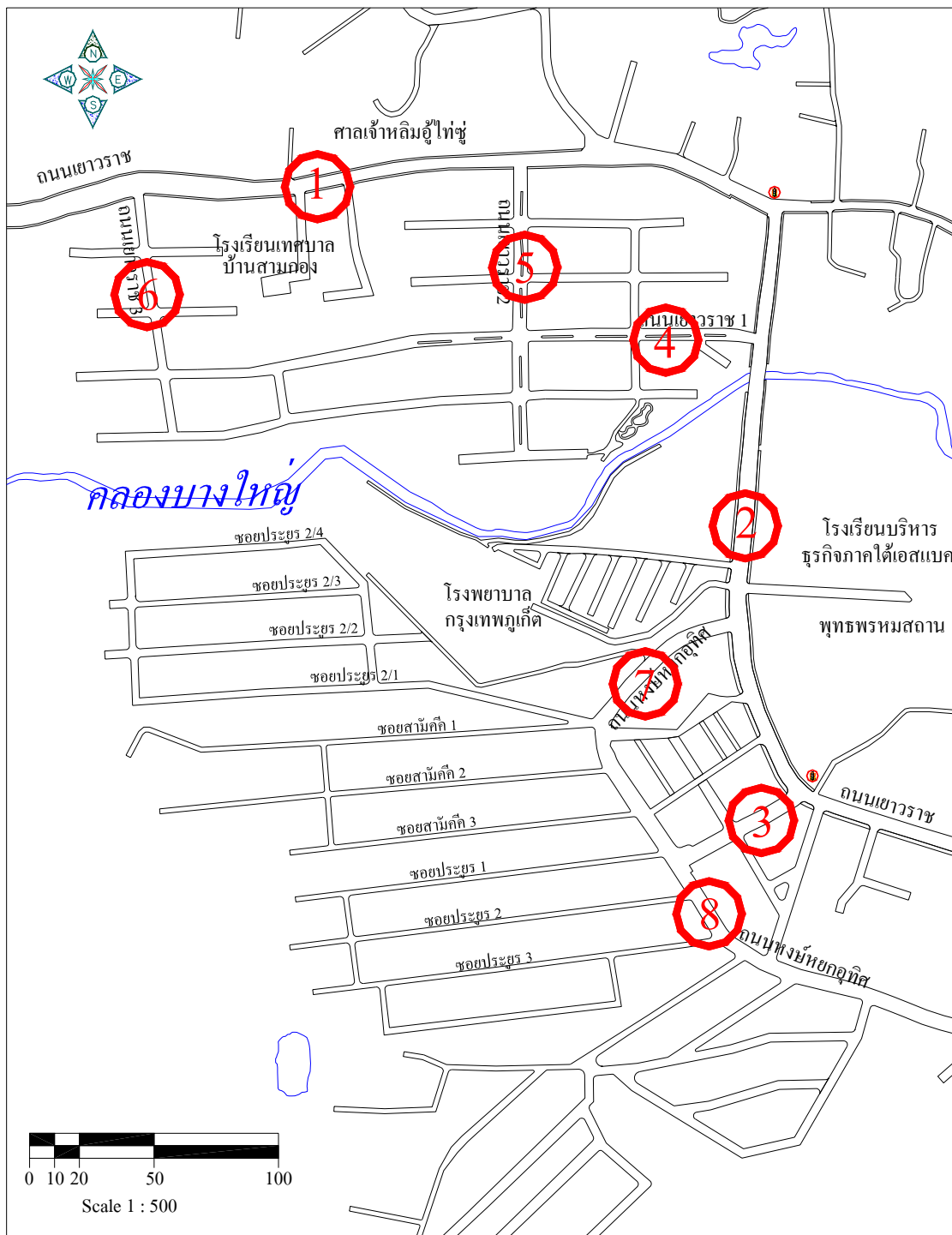
บริหารธุรกิจภาคใต้ และจุดกำเนิดการจราจรในบริเวณใกล้เคียง ได้แก่ ห้างสรรพสินค้าเทศบาล
โสตส์ โรงพยาบาลวชิระภูเก็ต และมหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต

4.4.2.1 ข้อมูลปริมาณจราจร

ผู้วิจัย ได้ทำการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนถนนสายหลัก ปริมาณจราจรที่
ทางแยก ปริมาณคนข้ามถนน ความเร็วของยานพาหนะ ดังแสดงในตารางที่ 4.6 – 4.10

1) ปริมาณจราจรบนถนนสายหลัก

ผู้วิจัย ได้ทำการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบนถนนสายหลัก ได้แก่ ถนน
เขาวราช ถนนเขาวราช 1 - 3 และถนนหงษ์หยกอุทิศ ดังแสดงในตารางที่ 4.6 พบว่า ถนน
เขาวราช ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่ใช้ในการเข้า-ออกเมือง มีปริมาณจราจรเฉลี่ย 1,000 คัน/
ชั่วโมง (ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าทั้ง 2 ทิศทาง) ส่วนในช่วงเย็นมีปริมาณจราจรเฉลี่ย 1,500
คัน/ชั่วโมง (ทั้ง 2 ทิศทาง) ทั้งนี้ถนนหงษ์หยกอุทิศ ซึ่งเป็นถนนภายในหมู่บ้าน มีปริมาณ
จราจรเฉลี่ย 250 คัน/ชั่วโมง (ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็นในทิศทางเข้าหมู่บ้าน) และมี
ปริมาณจราจรเฉลี่ย 455 คัน/ชั่วโมง (ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็นในทิศทางออกหมู่บ้าน)
รายละเอียดปริมาณจราจรในภาคผนวก ก



รูปที่ 4.4 จุดสำรวจปริมาณจราจรบนถนนสายหลัก

ตารางที่ 4.6 ปริมาณจราจรบนถนนสายต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา

ชื่อถนน	07.00 – 08.00 น.					17.00 – 18.00 น.				
	H.V.	L.V.	M/C	รวม(คัน)	รวม(PCU)	H.V.	L.V.	M/C	รวม(คัน)	รวม(PCU)
ถ.เขาวราช										
-ช่วงถนนที่ 1 (หน้าร.บ้านสามกอง) (1)	15 (10)	426(423)	731(585)	1172 (1018)	643.75(592.25)	22 (10)	541(629)	937 (574)	1500 (1221)	825.75(812)
-ช่วงถนนที่ 2 (หน้ารพ. กท-กท) (2)	9 (7)	253(150)	765(370)	1027 (527)	465.25 (258)	7 (12)	628(343)	1519(704)	2154(1059)	1023.75(544.5)
-ช่วงถนนที่ 3 (ถนนทางเข้าหมู่บ้าน) (3)	1 (0)	34 (137)	108(199)	143 (336)	63.5 (186.75)	2 (0)	82 (99)	146 (201)	230 (300)	123(149.25)
ถ.เขาวราช 1/3 (4)	0 (0)	25 (53)	102 (66)	127 (119)	50.5 (69.5)	2 (0)	61 (67)	70 (122)	133 (189)	83 (97.5)
ถ.เขาวราช 2/3 (5)	1 (0)	48 (53)	201 (92)	250 (145)	100.25 (76)	0 (0)	66 (49)	170 (189)	236 (238)	108.5(96.25)
ถ.เขาวราช 3/3 (6)	0 (0)	49 (98)	148(300)	197 (398)	86 (173)	0 (1)	134 (98)	298 (262)	432 (361)	208.5(165.5)
ถ.หงษ์หยกอุทิศ										
-ช่วงถนนที่ 1 (ข้างรพ. กท-กท) (7)	0 (3)	25 (198)	102(318)	127 (519)	50.5 (284)	2 (3)	61 (131)	70 (255)	133 (389)	83 (201.75)
-ช่วงถนนที่ 2 (สามแยกช.ประยูร) (8)	2 (1)	61 (95)	197(215)	260 (311)	114.25(150.75)	3 (1)	155(195)	332 (406)	490 (602)	245 (298.5)

หมายเหตุ H.V. – Heavy Vehicle (รถบรรทุก 10 ล้อ, 6 ล้อ, รถบัส) – (Veh/hr.) L.V. – Light Vehicle (รถเก๋ง, กระบะ, รถตู้) – (Veh/hr.)

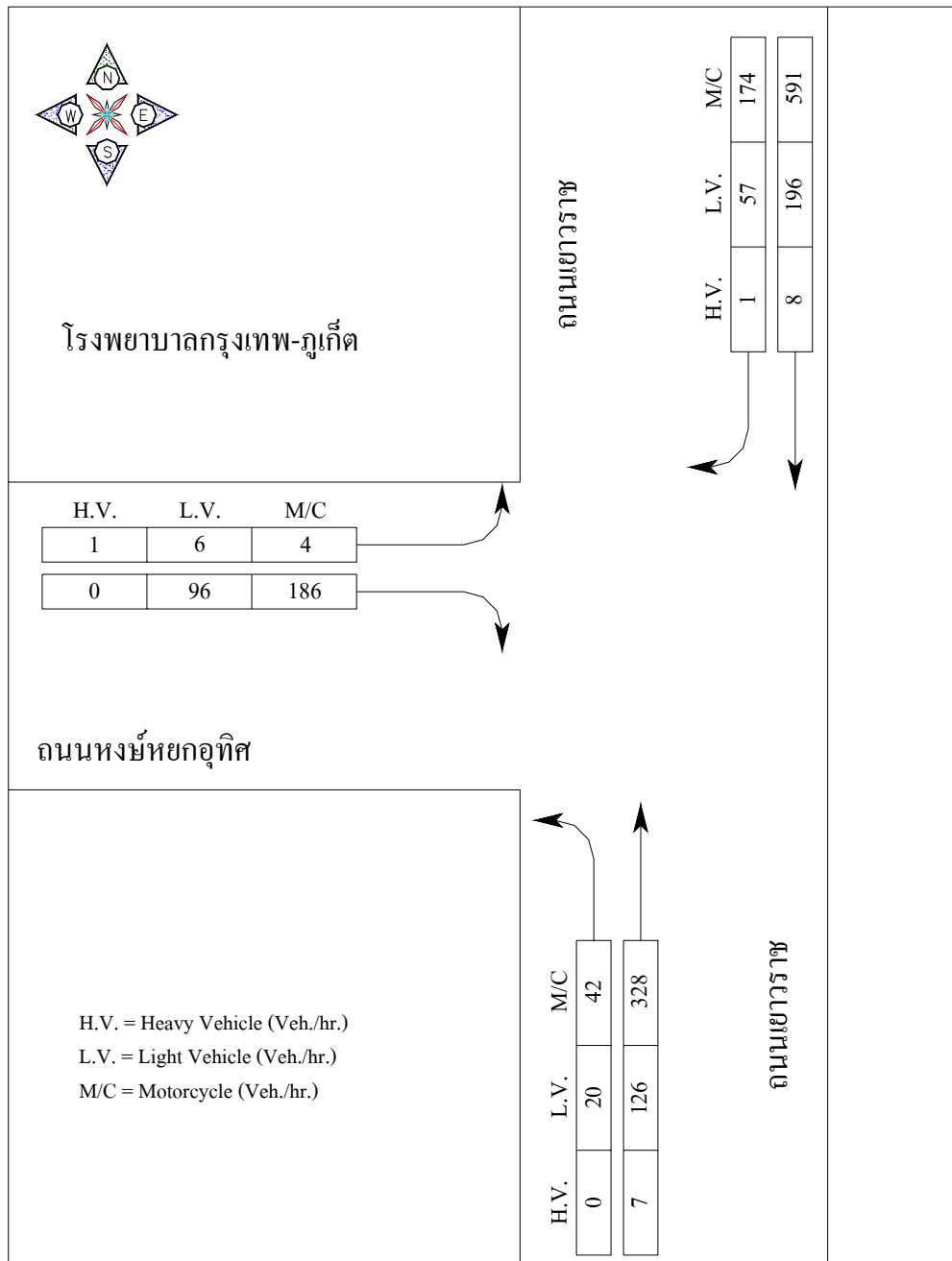
M/C – Motorcycle (รถจักรยานยนต์) – (Veh/hr.)

PCU – Passenger Car Unit

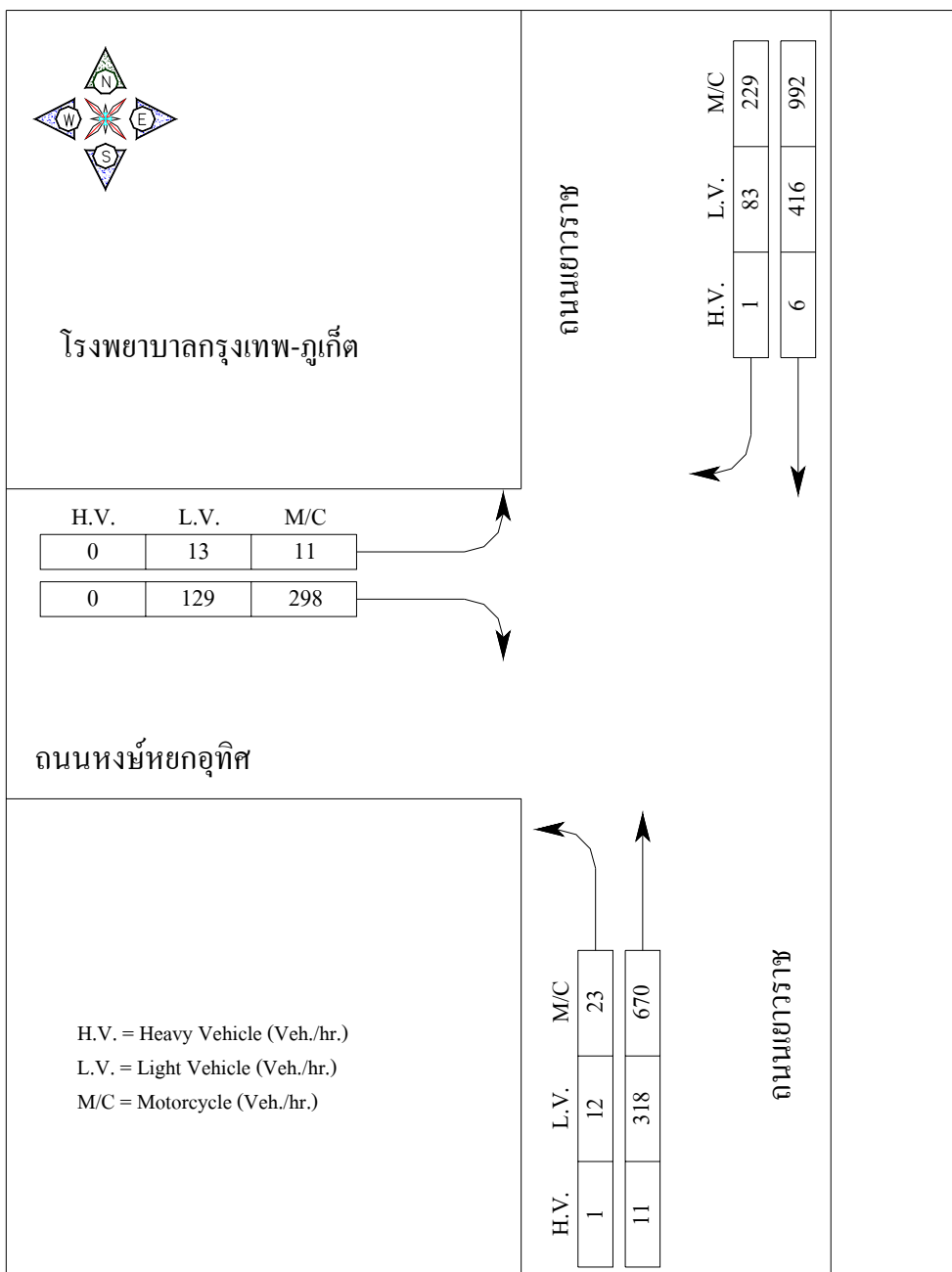
ปริมาณจราจรขาเข้า (ปริมาณจราจรขาออก)

2) ปริมาณจราจรบริเวณทางแยก

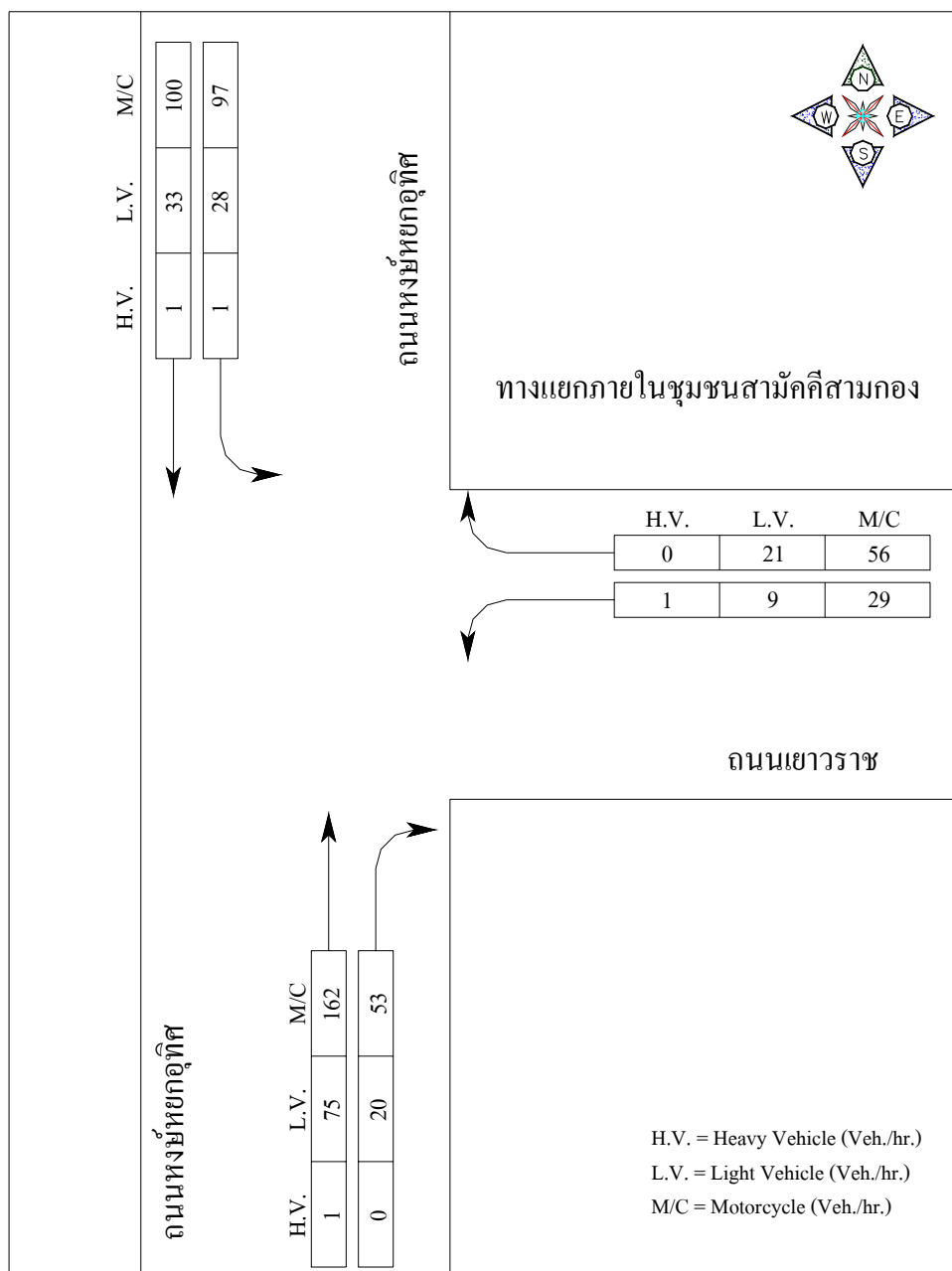
ผู้วิจัย ได้ทำการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณทางแยกที่สำคัญในพื้นที่ศึกษาจำนวน 2 ทางแยก ได้แก่ ทางแยกถนนเยาวราช – ถนนหงษ์หยกอุทิศ (ข้างรพ. กรุงเทพ-กุเก็ด) มีปริมาณจราจรบริเวณทางแยกในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า 1,843 คัน และเย็น 3,213 คัน และทางแยกภายในชุมชนสามัคคีสามกอง บนถนนหงษ์หยกอุทิศ มีปริมาณจราจรบริเวณทางแยกในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า 687 คัน และเย็น 1,092 คัน ดังแสดงในรูปที่ 4.5 – 4.8 (รายละเอียดปริมาณจราจรในภาคผนวก ก)



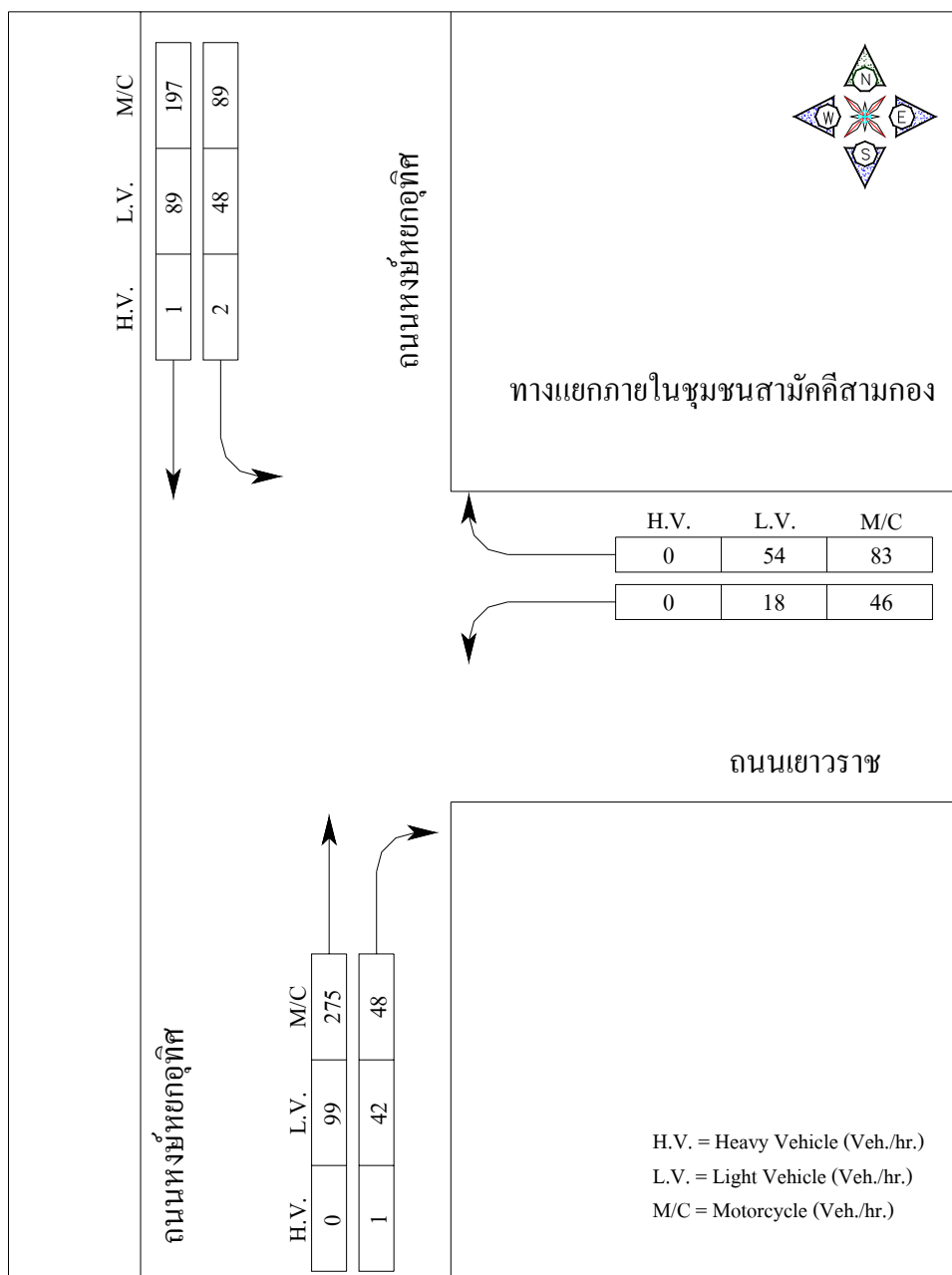
รูปที่ 4.5 แสดงปริมาณจราจรบริเวณทางแยกถนนเยาวราช – ถนนห้วยกอทิส
(ข้างรพ.กรุงเทพ-ภูเก็ต) เวลา 07.00 – 08.00 น.



รูปที่ 4.6 แสดงปริมาณจราจรบริเวณทางแยกถนนเขาวราช – ถนนหน้หยกอุทิส (ข้างรพ.กรุงเทพ-ภูเก็ต) เวลา 17.00 – 18.00 น.



รูปที่ 4.7 แสดงปริมาณจราจรบริเวณทางแยกบนถนนหน้งหยกอุทิส ภายในบริเวณชุมชนสามัคคีสามกอง เวลา 07.00 – 08.00 น.



รูปที่ 4.8 แสดงปริมาณจราจรบริเวณทางแยกบนถนนหน้งหัยกอุทิส ภายในบริเวณชุมชนสามัคคีสามกอง เวลา 17.00 – 18.00 น.

3) ปริมาณคนข้ามถนน

ผู้วิจัย ได้ทำการสำรวจข้อมูลปริมาณคนข้ามถนนบนถนนเขาวราช หน้าโรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง และบริเวณชุมชนสามัคคีสามกอง ซึ่งเป็นบริเวณที่มีผู้คนข้ามถนนเป็นจำนวนมาก บริเวณหน้าโรงเรียนเทศบาลบ้านสามกองเป็นจุดที่มีการข้ามถนนสูงสุด คือ 1,214 คนต่อชั่วโมง ในช่วงเช้า และ 1,060 คนต่อชั่วโมง ในช่วงเย็น ซึ่งเป็นช่วงที่โรงเรียนเข้าเรียนและเลิกเรียน ซึ่งเป็นนักเรียนและผู้ปกครองที่มาส่งบุตรหลานที่โรงเรียน ดังแสดงในตารางที่ 4.7 และ 4.8

ตารางที่ 4.7 แสดงปริมาณคนข้ามถนนหน้าโรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง

เวลา	ปริมาณคนข้ามถนน
7.00 – 08.00 น.	1,214
8.00 – 9.00 น.	239
15.30 – 16.30 น.	1,060
16.30 – 17.30 น.	465

ตารางที่ 4.8 แสดงปริมาณคนข้ามถนนบนถนนเขาวราช บริเวณชุมชนสามัคคีสามกอง

เวลา	ปริมาณคนข้ามถนน
7.00 – 08.00 น.	41
8.00 – 9.00 น.	89
16.00 – 17.00 น.	116
17.00 – 18.00 น.	221

4.4.2.2 ความเร็วเฉลี่ย

นอกจากนี้ ผู้วิจัย ได้ดำเนินการสำรวจความเร็วของรถยนต์ในบริเวณพื้นที่ศึกษาพบว่า ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์บนถนนเขาวราช เท่ากับ 52 กม./ชม. (นอกชั่วโมงเร่งด่วน) ส่วนในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็น ความเร็วเฉลี่ยเท่ากับ 31 กม./ชม. และ 35 กม./ชม.

ตามลำดับ และถนนหงษ์หยกอุทิศ ซึ่งเป็นถนนสายรอง มีความเร็วเฉลี่ย 35 กม./ชม. ดังแสดงในตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 แสดงความเร็วเฉลี่ยบนถนนในบริเวณพื้นที่ศึกษา

ถนน	ความเร็วเฉลี่ย (กิโลเมตร/ชั่วโมง)		
	นอกชั่วโมงเร่งด่วน	ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00 – 08.00 น.)	ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (16.30 – 17.30 น.)
ถนนเขาวราช	52	31	35
ถนนเขาวราช 1	32	24	22
ถนนเขาวราช 2	30	25	23
ถนนเขาวราช 3	29	24	23
ถนนหงษ์หยกอุทิศ	35	30	29

4.4.2.3 การสำรวจข้อมูลด้านกายภาพของโครงข่ายถนน

การสำรวจข้อมูลด้านกายภาพของโครงข่ายถนนนั้นจะทำให้ทราบถึงสภาพความเป็นจริงของโครงข่ายถนนและบริเวณรอบข้างของถนน การใช้ประโยชน์ที่ดิน รวมทั้งการจราจรในโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา เพื่อทราบถึงสภาพของโครงข่ายถนนโดยรวม ผู้วิจัย ได้ทำการสำรวจและพบว่า สภาพผิวจราจรของถนนส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดี และมีการจราจรบนถนนทั้งสองข้าง การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัย ร้อยละ 80 ส่วนที่เหลือเป็นสถานที่ราชการ โรงเรียน โรงพยาบาล อาคารเพื่อการพาณิชย์กรรม และพื้นที่โล่ง นอกจากนี้ ความกว้างของถนนสายหลัก : ถนนเขาวราชมีความกว้างของถนนตั้งแต่ 10 ถึง 14 เมตร (2 ถึง 4 ช่องจราจร) ถนนหงษ์หยกอุทิศมีความกว้าง 8.4 ถึง 10 เมตร (2ช่องจราจร) และซอยต่าง ๆ ในบริเวณชุมชนสามัคคีสามกอง มีความกว้างประมาณ 4 – 7 เมตร ทั้งนี้ ซอยสามัคคี 1, 2, 3 มีความกว้างถนนแคบ 3.8 ถึง 5.2 เมตร มีการเดินรถ 2 ทิศทาง ส่วนการจราจรมีการจอดทั้ง 2 ฝั่งและไม่เป็นระเบียบ ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับระดับการให้บริการในการเข้า-ออกของรถยนต์ นอกจากนี้พบว่า มีการใช้อุปกรณ์สยบการจราจร โดยเฉพาะเนินชะลอความเร็ว (Speed Humps) ได้แก่ ถนนเขาวราช 1, 2, 3 ซอยประยูร 1, 2 และซอยสามัคคี 2, 3 ดังแสดงในตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 ข้อมูลการสำรวจสภาพกายภาพ การใช้ประโยชน์ที่ดิน การจอดรถและการใช้อุปกรณ์สอยการจราจรในโครงการขายนน

ช้อถนน/ซอย	ช่วงถนน	การใช้ที่ดิน	ผิวทาง		ความกว้าง (เมตร)	ไหล่ทาง	จำนวนจราจรที่มี		จำนวนช่องจราจรที่ใช้ได้		เกาะกลางถนน	การจอดรถ	การใช้อุปกรณ์สอยการจราจร
			ชนิด	สภาพ			A-B	B-A	A-B	B-A			
ถนนวราช	โดยรวม A – หน้าร.บ้านสามกอง B C D – หน้ารพ.กรุงเทพ-ภูเก็ต E F	2+3	2	2	10-14	1	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-
		2+4	2	2	10.2	1	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-
		2+3	2	2	9.8	1	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-
		2+3	2	2	10.1	1	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-
		2+3	2	2	14.0	1	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-
		2+3	2	2	13.75	1	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-
ถนนวราช 1		2+3	1	2	8-10	4	1	1	1	1	มีบางช่วง	2 ทิศทาง	7 Speed Humps, 2 Rumble strip
		2+3	1	2	11	4	1	1	1	1	มี	2 ทิศทาง	2 Speed Humps
ถนนวราช 2		2+3	1	2	-	4	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-	
ถนนวราช 2/1		2+3	1	2	-	4	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-	
ถนนวราช 2/2		2+3	1	2	-	4	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-	
ถนนวราช 2/3		2+3	1	3	-	4	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	2 Speed Humps	
ถนนวราช 3		2+3	1	2	9	4	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	2 Speed Humps	
ถนนวราช 3/1		3	1	2	-	4	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-	
ถนนวราช 3/2		3	1	2	-	4	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-	

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ชื่อถนน/ ซอย	ช่วงถนน	การใช้ ที่ดิน	ผิวทาง		ความ กว้าง (เมตร)	ไหล่ ทาง	จำนวนจราจร ที่มี		จำนวนช่อง จราจรที่ใช้ได้		เกาะกลาง ถนน	การจอด รถ	การใช้อุปกรณ์ สัญญาณจราจร
			ชนิด	สภาพ			A-B	B-A	A-B	B-A			
ด.ห้วยหก อุทิศ	A	2+3	2	2	8.4	1	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-
	B	2+3	2	2	9.5	1	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-
	C	2+3	2	2	9.8	1	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-
ช.ประยูร 1		3	2	2	5.1	4	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	4 Speed Humps
ช.ประยูร 2		3	2	2	4.7	4	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	2 Speed Humps
ช.ประยูร 2/1		3	2	2	7.3	4	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-
ช.ประยูร 2/2		3	2	2	6.5	4	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-
ช.ประยูร 2/3		3	2	2	6.5	4	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-
ช.ประยูร 2/4		3	2	2	6.5	4	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-
ช.ประยูร 3		3	2	2	5.0	4	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-
ช.ประยูร 3/1		3	2	2	4.7	4	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-
ช.สามัคคี 1		3	2	2	3.8	4	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-
ช.สามัคคี 2		3	2	2	5.2	4	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	3 Speed Humps
ช.สามัคคี 3		3	2	2	4.3	4	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	2 Speed Humps
ช.ราชพฤกษ์		3	1+2	3	6.3	4	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	1 Speed Humps
ช.หางนกยูง		3	1	3	6.6	4	1	1	1	1	ไม่มี	2 ทิศทาง	-

4.4.2.4 จำนวนยานพาหนะในจังหวัดภูเก็ต

จำนวนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ.2522 ของจังหวัดภูเก็ตในปีพ.ศ. 2546 มีจำนวน 239,604 คัน มีอัตราเพิ่มขึ้น 6.49% ต่อปี โดยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีอัตราการเพิ่มขึ้นสูงที่สุด คือ 11.55 % (จำนวน 25,736 คัน) และรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีมากที่สุด ในจังหวัดภูเก็ต จำนวน 187,972 คัน คิดเป็นร้อยละ 78 เมื่อคำนวณอัตราการครอบครองยานพาหนะของประชาชนในจังหวัดภูเก็ต เท่ากับ 0.86 ซึ่งหมายความว่า เกือบทุกคนมียานพาหนะเป็นของตนเอง (ประชากรในจังหวัดภูเก็ต ในปี พ.ศ. 2546 มีจำนวน 278,480)

ตารางที่ 4.11 จำนวนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ.2522 ของจังหวัดภูเก็ต

ประเภทรถ	จำนวนรถ (คัน)					
	พ.ศ. 2541	พ.ศ. 2542	พ.ศ. 2543	พ.ศ. 2544	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2546*
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	15,110	17,103	19,090	21,535	24,211	25,736
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	2,546	2,629	1,887	1,289	1,321	1,324
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	17,283	18,517	19,625	21,007	22,369	23,163
รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล	13	13	13	15	12	14
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด	-	-	-	-	-	-
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร	-	-	-	-	20	24
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง	560	564	547	545	549	548
รถยนต์รับจ้างสามล้อ	-	-	-	-	-	-
รถยนต์บริการธุรกิจ	178	180	263	362	389	554
รถยนต์บริการทัศนาจร	25	36	42	44	49	59
รถยนต์บริการให้เช่า	-	-	-	-	-	-
รถจักรยานยนต์	138,997	146,885	155,578	166,702	180,099	187,972
รถแทรกเตอร์	164	167	172	174	178	180
รถบดถนน	18	20	21	22	25	25
รถใช้งานเกษตรกรรม	-	-	-	-	-	-
รถพ่วง	2	2	2	2	4	5
รวม	174,896	186,116	197,226	211,679	229,226	239,604

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต ที่ <http://www.phuketlandtransport.th.org/>

*หมายเหตุ พ.ศ. 2546 สิ้นสุด ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2546

ตารางที่ 4.12 จำนวนรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

ประเภทรถ	จำนวนรถ (คัน)						
	พ.ศ. 2541	พ.ศ. 2542	พ.ศ. 2543	พ.ศ. 2544	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2546*
รถโดยสารประจำทาง (10)	312	299	281	282	280	298	279
รถโดยสารไม่ประจำทาง (30)	1,164	1,188	1,219	1,863	1,933	2,026	1,837
รถโดยสารส่วนบุคคล (40)	66	69	72	95	102	94	95
รถบรรทุกไม่ประจำทาง (70)	425	446	458	464	481	440	435
รถบรรทุกส่วนบุคคล (80)	2,815	2,846	2,883	2,961	2,991	2,993	2,519
รวม	4,782	4,848	4,913	5,665	5,787	5,851	5,165

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต ที่ <http://www.phuketlandtransport.th.org/>

*หมายเหตุ พ.ศ. 2546 สิ้นสุด ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2546

4.4.2.5 รถโดยสารสาธารณะภายในเทศบาลนครภูเก็ต

รถโดยสารสาธารณะภายในเทศบาลนครภูเก็ต มี 2 เส้นทางคือ

1) หมวดที่ 1 สายที่ 1

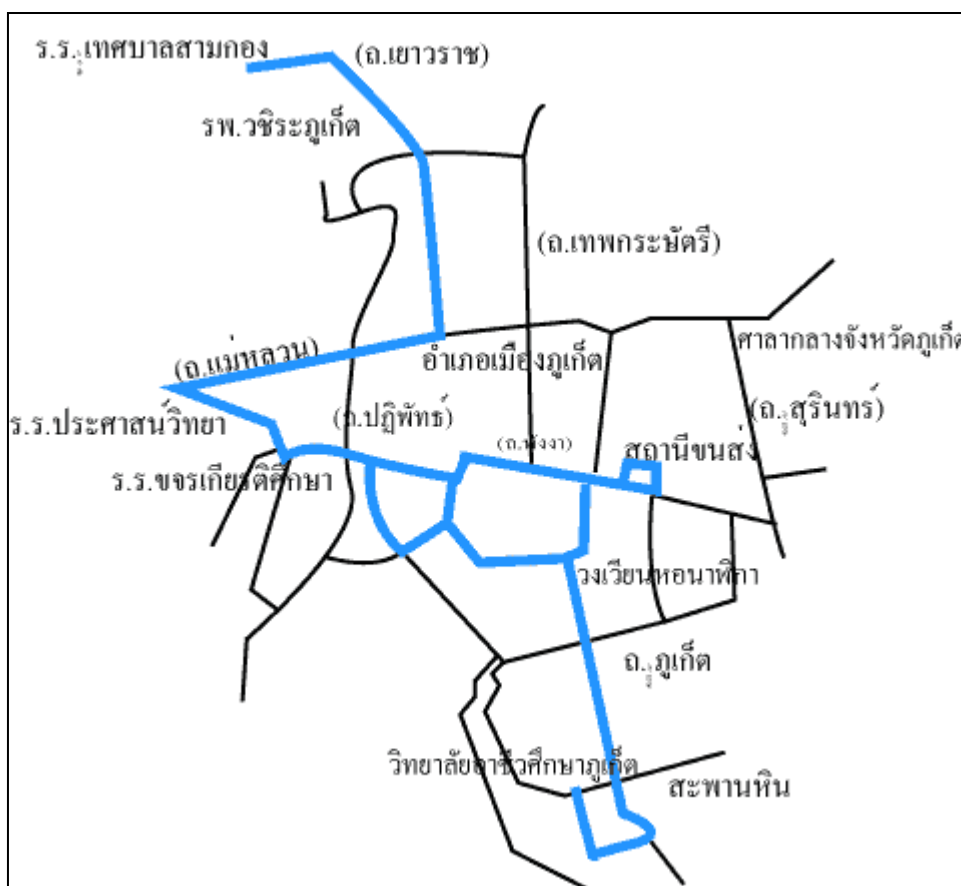
ชื่อเส้นทาง : โรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง – วิทยาลัยอาชีวศึกษาภูเก็ต

รายละเอียดเส้นทาง :

(เที่ยวไป) เริ่มต้นจากโรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง ไปตามถนนเขาวราช ผ่าน รพ.วชิระภูเก็ต วิทยาลัยเทคนิคภูเก็ต แยกขวาไปตามถนนแม่หลวน ผ่านที่ว่าการอำเภอเมือง แยกซ้ายไปตามถนนวิชิตสงคราม ผ่านโรงเรียนประศาสน์วิทยา โรงเรียนจรรยาเกียรติศึกษา ไปตามถนนระนอง แยกขวาไปตามซอยภูธร แยกซ้ายไปตามถนนบางกอกผ่านวงเวียนสุริยเดช แยกขวาไปตามถนนพังงา แยกซ้ายเข้าสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดภูเก็ต แยกขวาไปตามถนนพังงา แยกซ้ายไปตามถนนมนตรี ผ่านวงเวียนหอนาฬิกา ตรงไปตามถนนภูเก็ต ผ่านโรงเรียนเทศบาลบ้านบางเหนียว วิทยาลัยชุมชนภูเก็ต ถึงสะพานหิน แยกขวาไปสิ้นสุดที่วิทยาลัยอาชีวศึกษาภูเก็ต

(เที่ยวกลับ) เริ่มต้นจากวิทยาลัยอาชีวศึกษาภูเก็ต ไปตามถนนภูเก็ต ผ่านสะพานหิน วิทยาลัยชุมชนภูเก็ต โรงเรียนเทศบาลบ้านบางเหนียว แยกซ้ายไปตามถนนรัชฎา ถึงวงเวียนสุริยเดช ไปตามถนนระนอง ถนนวิชิตสงคราม ผ่านโรงเรียนจรรยาเกียรติ

ศึกษา ถึงโรงเรียนประศาสน์วิทยา แยกขวาไปตามถนนแม่หลวน ผ่านที่ว่าการอำเภอเมือง และไปตามเส้นทางเดิม ไปสิ้นสุดที่โรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง



รูปที่ 4.9 แสดงเส้นทางรถโดยสารสาธารณะ หมวดที่ 1 สายที่ 1

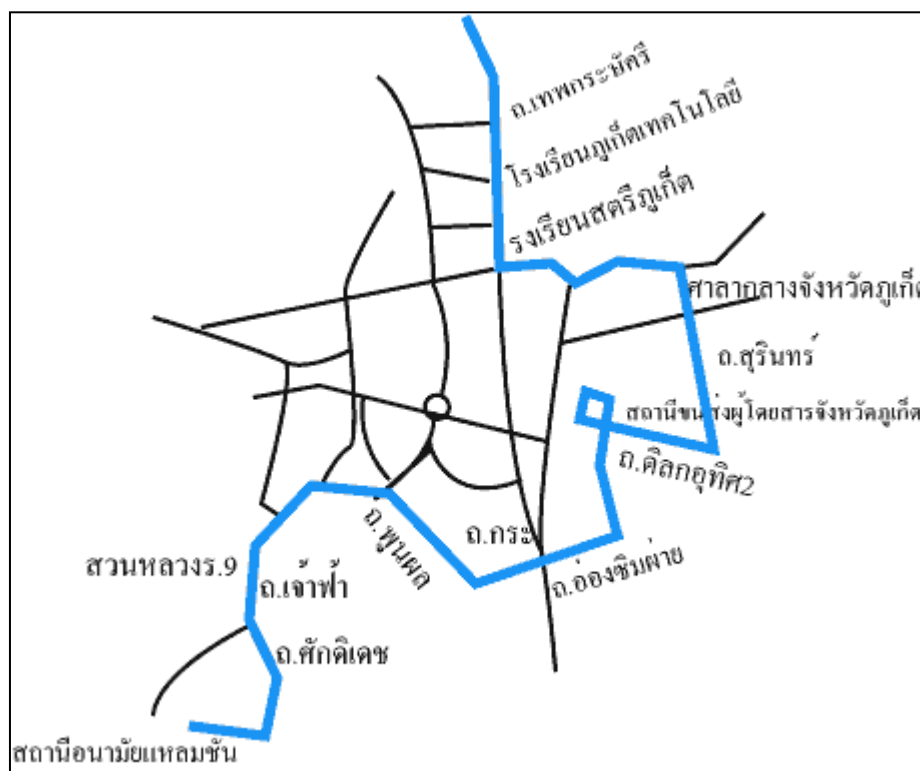
(โรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง – วิทยาลัยอาชีวศึกษาภูเก็ต)

2) หมวดที่ 1 สายที่ 2

ชื่อเส้นทาง : วิทยาลัยครูภูเก็ต - สถานีอนามัยแหลมซัน

รายละเอียดเส้นทาง : เริ่มต้นจากสถานีที่จอดรถโดยสารประจำทางบริเวณวิทยาลัยครูภูเก็ต ไปตามถนนเทพกระษัตรี ผ่านโรงเรียนภูเก็ตเทคโนโลยี โรงเรียนภูเก็ตวิทยาลัย แยกซ้ายไปตามถนนดำรง ผ่านโรงเรียนสตรีภูเก็ต เรือนจำจังหวัดภูเก็ต แยกขวาไปตามถนนสุรินทร์ ผ่านศาลากลางจังหวัด สำนักงานเทศบาล เลี้ยวขวาไปตามถนนพ้งงา แยกขวาเข้าสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดภูเก็ต และไปตามถนนดิลกอุทิศ2 แยกขวาไปตามถนนอ้อมชิมผาย ผ่านตลาดเกษตร ตรงไปตามถนนกระ ถนนพูนผล โรงเรียนเทศบาลเมือง

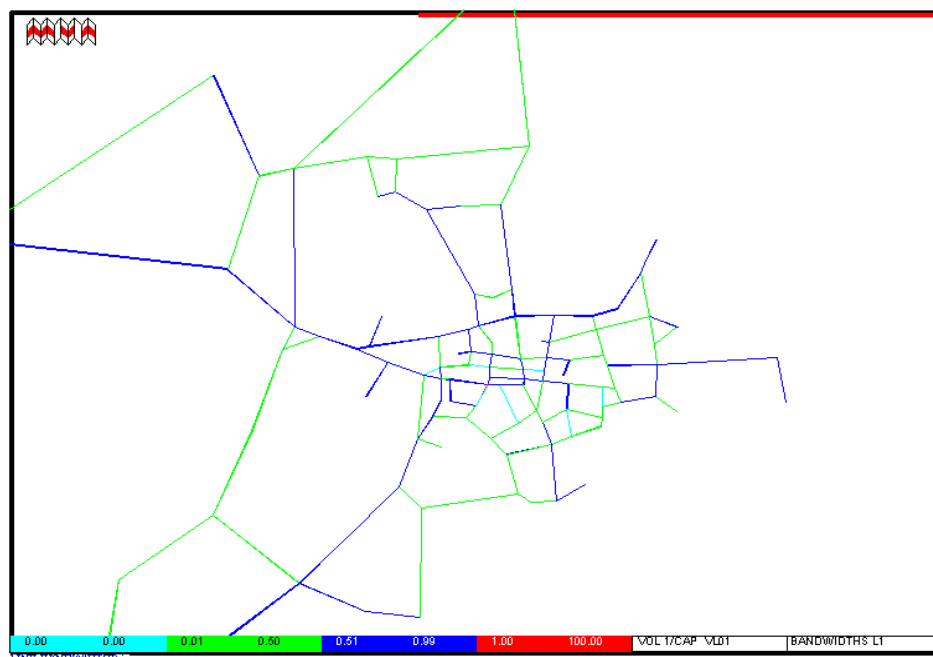
แยกซ้ายไปตามถนนบางกอก แยกซ้ายไปตามถนนเจ้าฟ้า ผ่านสวนหลวง ร.9 ถึงสามแยกท่าแครง แยกซ้ายไปตามถนนศักดิ์เดช แยกขวาเข้าสถานีอนามัยแหลมชั้น ไปสิ้นสุดเส้นทาง ณ สถานที่จอดรถโดยสารประจำทางบริเวณสถานีอนามัยแหลมชั้น



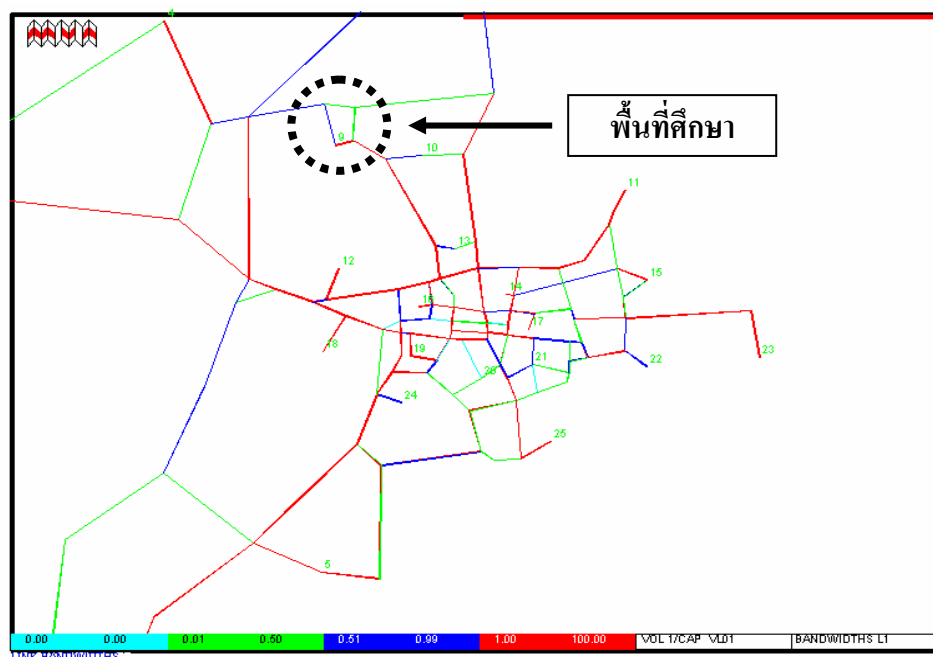
รูปที่ 4.10 แสดงเส้นทางรถโดยสารสาธารณะ หมวดที่ 1 สายที่ 2
(วิทยาลัยครูภูเก็ต - สถานีอนามัยแหลมชั้น)

4.4.2.6 รายงานการศึกษาด้านการจราจรที่ผ่านมา

จากรายงานแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองในภูมิภาคของจังหวัดภูเก็ต พ.ศ.2544 ได้พยากรณ์การเดินทางในอนาคตพบว่า ปริมาณจราจรจะเพิ่มมากขึ้นตลอดโครงข่ายถนนในเมืองภูเก็ต (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, 2544) และจากการวิเคราะห์ปริมาณจราจรบนถนนเยาวราชในบริเวณพื้นที่ศึกษา ในปี พ.ศ. 2544 – 2547 พบว่า มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี



รูปที่ 4.11 ปริมาณการเดินทางภายในเขตเทศบาลนครภูเก็ต ในปี 2543



รูปที่ 4.12 ปริมาณการเดินทางภายในเขตเทศบาลนครภูเก็ต ในปี 2565

4.4.2.7 โครงการด้านการจราจรที่สำคัญ ของเทศบาลนครภูเก็ต

ผู้วิจัยได้ทบทวนเอกสารเกี่ยวกับโครงการด้านการจราจรที่สำคัญของเทศบาลนครภูเก็ตที่เกี่ยวข้องกับบริเวณพื้นที่ศึกษา ดังนี้

1) แผนพัฒนาเทศบาลนครภูเก็ตประจำปี พ.ศ. 2547

สาขาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

แผนงานหลักสร้างและบูรณะสาธารณูปการและไฟฟ้า

แผนงานย่อยปรับปรุงก่อสร้างสะพาน

ตารางที่ 4.13 แสดงแผนพัฒนาเทศบาลนครภูเก็ตประจำปี พ.ศ. 2547 สาขาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ลำดับที่	แผนงาน/โครงการ	วัตถุประสงค์ ของโครงการ	เป้าหมายของโครงการ (ผลผลิตที่คาดว่าจะได้รับ)
1	โครงการก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามถนน เขาวราช บริเวณหน้าโรงพยาบาลวชิระ (Infra.215)	- เพื่อให้ ประชาชนในชุมชนใช้ประโยชน์ในการสัญจรไปมา - เพื่อความคล่องตัวในด้านการจราจร	ก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามถนนเขาวราช บริเวณหน้าโรงพยาบาลวชิระ ขนาดกว้างประมาณ 2.30 เมตร ยาวประมาณ 14 เมตร
2	โครงการก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามถนน เขาวราชบริเวณหน้าโรงเรียนเอสแบค (Infra.216)	- เพื่อให้ ประชาชนในชุมชนใช้ประโยชน์ในการสัญจรไปมา - เพื่อความคล่องตัวในด้านการจราจร	ก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามถนนเขาวราช บริเวณหน้าโรงเรียนเอสแบค ขนาดกว้างประมาณ 1.80 เมตร ยาวประมาณ 15 เมตร
3	โครงการก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้าม ถนนเขาวราช บริเวณหน้าโรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง (Infra.332)	- เพื่อให้ประชาชนใช้ประโยชน์ในการสัญจรไปมาสะดวก - เพื่อความคล่องตัวในด้านการจราจร	ก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามถนนเขาวราช บริเวณหน้าโรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง ขนาดกว้างประมาณ 2.30 เมตร ยาว 14 เมตร

2) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเทศบาลประจำปี 2548

2.1) สรุปปัญหาและความต้องการของประชาชนในเทศบาลนครภูเก็ต ในด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ตารางที่ 4.14 แสดงปัญหาและความต้องการของประชาชนในเทศบาลนครภูเก็ต ในด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ปัญหา	สาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
ปัญหาเส้นทางจราจร มีการชำระค่าจราจรติดขัด และมีอุบัติเหตุจากการจราจร	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร - ความประมาทของผู้ขับขี่ขูดยานพาหนะ - เปิดสัญญาณไฟจราจรไม่แน่นอน (เปิดบ้างปิดบ้าง) ไม่ใช้สัญญาณไฟอัตโนมัติ และไม่มีสัญญาณไฟจราจรในบางทางแยก - การขูดเจาะซ่อมแซมถนนโดยไม่มีเครื่องหมายแฉกสัญญาณไฟอย่างเพียงพอ โดยเฉพาะบริเวณที่มีการขูดเจาะเป็นหลุมเป็นบ่อ - การซ่อมแซมถนนในเวลากลางวันหรือช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น - พื้นที่ถนนคับแคบ เมื่อเทียบกับปริมาณขูดยานพาหนะที่เพิ่มสูงมากขึ้นในแต่ละปี - การมีขบวนแห่งานประเพณี วันสำคัญต่างๆในช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วน - ผู้ขับขี่จอดรถไม่เป็นระเบียบและกีดขวางทางจราจร 	<ul style="list-style-type: none"> - ให้มีการจัดสัมปทานเส้นทางเพื่อให้บริการประชาชนให้ทั่วถึงและประหยัด เช่น รถเมล์ราคาเดียวกันตลอดสายหรือระบบขนส่งมวลชนชนิดอื่นๆ เพื่อรองรับความเจริญในอนาคต และเป็นการลดปริมาณรถยนต์บนท้องถนนด้วย - ปรับปรุง ขยาย บำรุงรักษาถนน ทางเท้าสะพาน ให้มีความสะดวก สวยงาม ปลอดภัย - รมรงค์ให้ประชาชนร่วมกันรักษาความสะอาดบริเวณถนนหน้าบ้าน ในตรอก ซอย - ปรับปรุงภูมิทัศน์ถนน ทางเท้าและสะพาน ให้ผู้ใช้รถ ใช้ถนนมีวินัย รักษากฎจราจรสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย - ปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรเตือนผู้ขับขี่ เช่น RONDO COUNT-DOWN - จัดสร้างที่จอดรถ - ปรับปรุงป้ายบอกทาง เครื่องหมายต่างๆบริเวณริมทางให้เห็นชัดเจน - จัดตำรวจจราจรอำนวยความสะดวกในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน โดยเฉพาะหน้าโรงเรียน

2.2) ยุทธศาสตร์ด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการ และโครงสร้างพื้นฐาน

ตารางที่ 4.15 แสดงยุทธศาสตร์ และแนวทางการพัฒนา เทศบาลนครภูเก็ตด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และ โครงสร้างพื้นฐาน

แนวทางการพัฒนา	3.3 การปรับปรุงระบบการจราจรการคมนาคมขนส่ง ไฟฟ้าสาธารณะ ไฟฟ้าส่องสว่าง ให้มีความสะดวกปลอดภัยด้วยระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย
โครงการ	
<p>1. โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนและทางเท้า (Infra.17)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ก่อสร้างปรับปรุงผิวจราจรถนนเชื่อมระหว่างถนนเขาวราชกับถนนหงษ์หยกอุทิศ (Infra.17-012) - ก่อสร้างผิวจราจร ข้างคลองบางใหญ่ (สามกอง) ทั้งสองด้าน(Infra.17-014) - ข้างศึกษาออกแบบก่อสร้างทางจักรยาน ริมคลองบางใหญ่ คลองท่าแครงและคลองแสนสุข (Infra.17-031) - ก่อสร้างทางจักรยาน ริมคลองบางใหญ่ (Infra.17-032) 	

ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่า นโยบายของเทศบาลนครภูเก็ตในปีพ.ศ. 2547 – 2548 ได้เล็งเห็นและให้ความสำคัญเกี่ยวกับปัญหาการจราจร ทั้งปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร รวมทั้งการส่งเสริมการขนส่งที่ยั่งยืน (ทางจักรยาน) ซึ่งบริเวณพื้นที่ศึกษามีโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร ได้แก่ โครงการก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามถนน เขาวราช บริเวณหน้าโรงพยาบาลวชิระ (Infra.215), หน้าโรงเรียนเอสแบค (Infra.216) และหน้าโรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง (Infra.332) แต่โครงการดังกล่าวไม่ได้ดำเนินการ

4.4.2.8 สถิติอุบัติเหตุจราจร

จากสถิติอุบัติเหตุจราจรขนส่งของจังหวัดภูเก็ตพบว่า มีอัตราการตายต่อประชากรแสนคนในปีพ.ศ. 2543 - 2544 เท่ากับ 42.27 และ 44.14 จัดอยู่ในลำดับที่ 4 ของประเทศและลำดับที่ 1 ของภาคใต้ และสูงกว่าอัตราการตายทั้งประเทศที่ 20.94 และ 20.48 คนต่อประชากรแสน (ดังแสดงในตารางที่ 4.16) ในปีพ.ศ. 2547 จังหวัดภูเก็ตมีอัตราการบาดเจ็บจาก

อุบัติเหตุการขนส่งสูงเป็นลำดับที่ 1 ของประเทศ และมีอัตราการเสียชีวิตอุบัติเหตุการขนส่งสูงเป็นลำดับที่ 3 ของประเทศ เท่ากับ 4473.57 คน และ 66.27187 คนต่อประชากรแสนคนตามลำดับ (ดังแสดงในตารางที่ 4.17) ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดภูเก็ต ทั้งนี้ ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2541 – 2547 พบว่ามีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นเฉลี่ย 11,721 ครั้งต่อปี มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 184 คนต่อปี (ดังแสดงในตารางที่ 4.18)

ตารางที่ 4.16 จำนวนและอัตราการตาย ต่อประชากรแสนคน ด้วยอุบัติเหตุการขนส่งทางบก
จำแนกรายจังหวัด ปี พ.ศ.2543 -2544

ลำดับที่	2543			2544		
	จังหวัด	จำนวน	อัตรา	จังหวัด	จำนวน	อัตรา
1	ชลบุรี	688	64.35	ชลบุรี	716	65.61
2	ปราจีนบุรี	192	57.01	สมุทรสาคร	211	48.82
3	สมุทรสาคร	180	42.33	ระยอง	236	44.53
4	ภูเก็ต	104	42.27	ภูเก็ต	113	44.14
5	นครปฐม	328	42.18	ปราจีนบุรี	192	43.02
	รวม	12,936	20.94	รวม	12,716	20.48

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลข่าวสารสาธารณสุข สำนักนโยบายและแผนสาธารณสุข

สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข

ตารางที่ 4.17 10 อันดับแรกของจังหวัดที่มีอัตราการบาดเจ็บและอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งต่อประชากรแสนคนของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2547

อันดับ	จังหวัด	การบาดเจ็บ		อันดับ	จังหวัด	การเสียชีวิต	
		จำนวน	อัตรา			จำนวน	อัตรา
1	ภูเก็ต	12,624	4,473.57	1	ปราจีนบุรี	323	71.79
2	ชลบุรี	51,415	4,470.68	2	สระบุรี	426	69.75
3	สระบุรี	21,685	3,550.72	3	ภูเก็ต	187	66.27
4	ระยอง	17,695	3,215.46	4	ฉะเชิงเทรา	376	58.03
5	พังงา	6,726	2,803.73	5	สมุทรสาคร	252	56.57

ตารางที่ 4.17 (ต่อ)

อันดับ	จังหวัด	การบาดเจ็บ		อันดับ	จังหวัด	การเสียชีวิต	
		จำนวน	อัตรา			จำนวน	อัตรา
6	กระบี่	10,061	2,605.91	6	ชลบุรี	647	56.26
7	ปราจีนบุรี	11,159	2,480.11	7	ประจวบคีรีขันธ์	251	51.64
8	ตรัง	14,821	2,461.69	8	ชุมพร	212	44.67
9	ตราด	5,281	2,384.35	9	กระบี่	172	44.55
10	เพชรบุรี	10,878	2,383.52	10	นครปฐม	312	38.75

ที่มา : สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข

หมายเหตุ - อัตรา (คนต่อประชากรแสนคน)

ตารางที่ 4.18 สถิติจำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตในจังหวัดภูเก็ต ในปีพ.ศ. 2541 – 2547

ปี พ.ศ.	จำนวนอุบัติเหตุ				จำนวนผู้เสียชีวิต			
	รถยนต์	จยย.	อื่น ๆ	รวม	รถยนต์	จยย.	อื่น ๆ	รวม
2541	569	9,681	236	10,486	22	172	9	210
2542	650	9,903	272	10,825	20	170	2	192
2543	786	10,359	396	11,541	26	159	4	189
2544	575	11,245	327	12,147	16	128	5	149
2545	579	11,879	606	13,064	20	161	0	181
2546	531	11,530	374	12,435	13	182	0	195
2547*	752	10,320	483	11,555	19	153	2	174

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต

หมายเหตุ * ข้อมูล ณ เดือนพฤศจิกายน 2547

สำหรับสถิติอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่ศึกษา (ชุมชนสามกอง) พบว่าในปี พ.ศ. 2546 มีจำนวนอุบัติเหตุ 258 ราย เป็นอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 92.63 ไม่พบผู้เสียชีวิต รายละเอียดคั่งแสดงในตารางที่ 4.19 และ 4.20

ตารางที่ 4.19 จำนวนอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่ศึกษา (ชุมชนสามกอง) พ.ศ. 2546

ยานพาหนะ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1. รถจักรยานยนต์	239	92.63
2. รถยนต์	12	4.65
3. คนเดินถนน	7	2.72
รวม	258	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมจากสมุดทะเบียนคนใช้ห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลวชิระภูเก็ต (ม.ค. – ก.ย.2546)

ตารางที่ 4.20 ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่ศึกษา

ความรุนแรง	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1. เสียชีวิต	-	-
2. บาดเจ็บมาก	30	11.62
3. บาดเจ็บปานกลาง	59	22.87
4. บาดเจ็บเล็กน้อย	168	65.51
รวม	258	100.00

ที่มา : จากการรวบรวมจากสมุดทะเบียนคนใช้ห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลวชิระภูเก็ต (ม.ค.– ก.ย.2546)

นอกจากนี้ จากการศึกษาของโครงการปรับปรุงความปลอดภัยของถนน (SweRoad) จังหวัดภูเก็ต พบว่า ทางแยกบ้านสามกอง (ถนนเขาวราช) ยังเป็นหนึ่งในจุดอันตรายในเขตเทศบาลนครภูเก็ต (ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, 2544)

4.5 การกำหนดประเด็นปัญหา

จากการสำรวจความคิดเห็นเบื้องต้นของประชาชนและผู้นำชุมชน จะเห็นได้ว่า ประชาชนในชุมชนให้ความสำคัญกับปัญหาจราจรภายในชุมชน ซึ่งได้แสดงความคิดเห็นต่าง ๆ

ออกมาในรูปแบบการตอบแบบสอบถาม ปัญหาที่สำคัญที่สุด คือ ปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณชุมชนที่พักอาศัย และปัญหาอุบัติเหตุจราจร พร้อมทั้งได้เสนอวิธีการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ได้แก่ การจัดการเข้า-ออกบนถนนเพื่อลดความขัดแย้งบริเวณทางแยกและการแก้ไขจุดอันตราย ผู้วิจัยได้นำผลสำรวจความคิดเห็นเบื้องต้นของประชาชนพร้อมทั้งการเก็บรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ เพิ่มเติมมา กำหนดประเด็นปัญหาได้ 2 ประเด็น ดังนี้

4.5.1 ปัญหาการจราจรติดขัด

ปัญหาการจราจรติดขัดเกิดขึ้นบนถนนเขาวราชที่ตัดผ่านชุมชนสามกอง โดยเฉพาะช่วงโมงเร่งด่วนเช้าและเย็น จากการสำรวจพบว่า สาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจาก ถนนเขาวราชเป็นเส้นทางหลักในการเข้า-ออกเมืองภูเก็ตที่สำคัญ มีปริมาณจราจรผ่านเข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมาก (2,190 คัน ในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า และ 2,721 คัน ในช่วงโมงเร่งด่วนเย็น นอกจากนี้ สาเหตุที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ ถนนและซอยที่เชื่อมต่อกับถนนเขาวราชมีอยู่ 13 จุดตลอดแนวถนนเขาวราช ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากการเข้า-ออกของรถยนต์บนถนนและซอยในพื้นที่ศึกษาไม่มีการควบคุมและจัดระเบียบ ทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างรถยนต์บนถนนเขาวราช กับรถยนต์ที่ออกจากถนนและซอยต่าง ๆ รวมทั้งสภาพของถนนที่ก่อให้เกิดความล่าช้า ได้แก่ ความกว้างของถนน โดยเฉพาะซอยสามัคคี 1, 2, 3 มีความกว้าง 3.8 – 5.2 เมตร การเข้า-ออกของรถภายในชุมชนเป็นไปด้วยความยากลำบาก และอาจก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุจราจรภายในซอยได้

4.5.2 ปัญหาความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ศึกษา

จังหวัดภูเก็ตมีสถิติการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุด้านการจราจรที่มีความรุนแรงมาก มีการเสียชีวิตเฉลี่ย 184 คนต่อปี และในบริเวณพื้นที่ศึกษา ปี 2546 มีจำนวนอุบัติเหตุ 258 ราย (บาดเจ็บมาก 30 ราย, บาดเจ็บปานกลาง 59 ราย และบาดเจ็บเล็กน้อย 168 ราย) ซึ่งยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือรถจักรยานยนต์ 239 ราย (ร้อยละ 92.63) รองลงมาคือรถยนต์ 12 ราย (ร้อยละ 4.65) และ คนเดินถนน 7 ราย (ร้อยละ 2.72) ตามลำดับ นอกจากนี้ ในบริเวณพื้นที่ศึกษา มีจุดอันตรายในโครงข่ายถนนหลายจุด ได้แก่ ทางแยกถนนเขาวราช – ถนนหงษ์หยกอุทิศ (ข้างรพ.กรุงเทพ-ภูเก็ต) ทางแยกภายในชุมชนสามัคคีสามกอง และความปลอดภัยของคนเดินถนน โดยเฉพาะหน้าโรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง และบนถนนเขาวราช



รูปที่ 4.13 การจราจรติดขัดบนถนนเขาวราช (บริเวณทางแยกบ้านสามกอง)



รูปที่ 4.14 จุดอันตราย ทางแยกถนนหงษ์หยกอุทิศ – ถนนเขาวราช (ข้างรพ.กรุงเทพ-ภูเก็ต)



รูปที่ 4.15 การข้ามถนนของนักเรียนและผู้ปกครองหน้าโรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง



รูปที่ 4.16 ซอยสามัคคี 1

4.6 กำหนดวัตถุประสงค์

จากปัญหาที่พบในพื้นที่ศึกษาและข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นของผู้นำชุมชนและประชาชนในชุมชน ผู้วิจัยได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการจัดการจราจรในพื้นที่ โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ การเพิ่มปลอดภัยในการสัญจรบนโครงข่ายถนน และรักษาไว้ซึ่งการเข้า-ออกพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ และมีวัตถุประสงค์รองดังนี้

- การเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจรของยานพาหนะ ได้แก่ การแก้ไขจุดอันตรายบนโครงข่ายถนน
- การเพิ่มความปลอดภัยแก่คนเดินถนน โดยเฉพาะการข้ามถนน
- การจัดระบบการเข้า-ออกบนถนนและซอย ในบริเวณพื้นที่ศึกษาให้มีประสิทธิภาพ และรักษาระดับการเข้า-ออกของรถยนต์ทั่วไปและรถในกรณีฉุกเฉิน (รถดับเพลิง, รถพยาบาล)

4.7 กำหนดขอบเขตและเงื่อนไขความสำเร็จของแผนงาน

เพื่อเป็นการตรวจสอบประสิทธิภาพของแผนงาน เพื่อให้ทราบถึงศักยภาพของโครงการที่จะตอบสนองกับการแก้ไขปัญหาได้หรือไม่ ผู้วิจัยได้กำหนดเกณฑ์การวัดความสำเร็จของแผนงานดังนี้

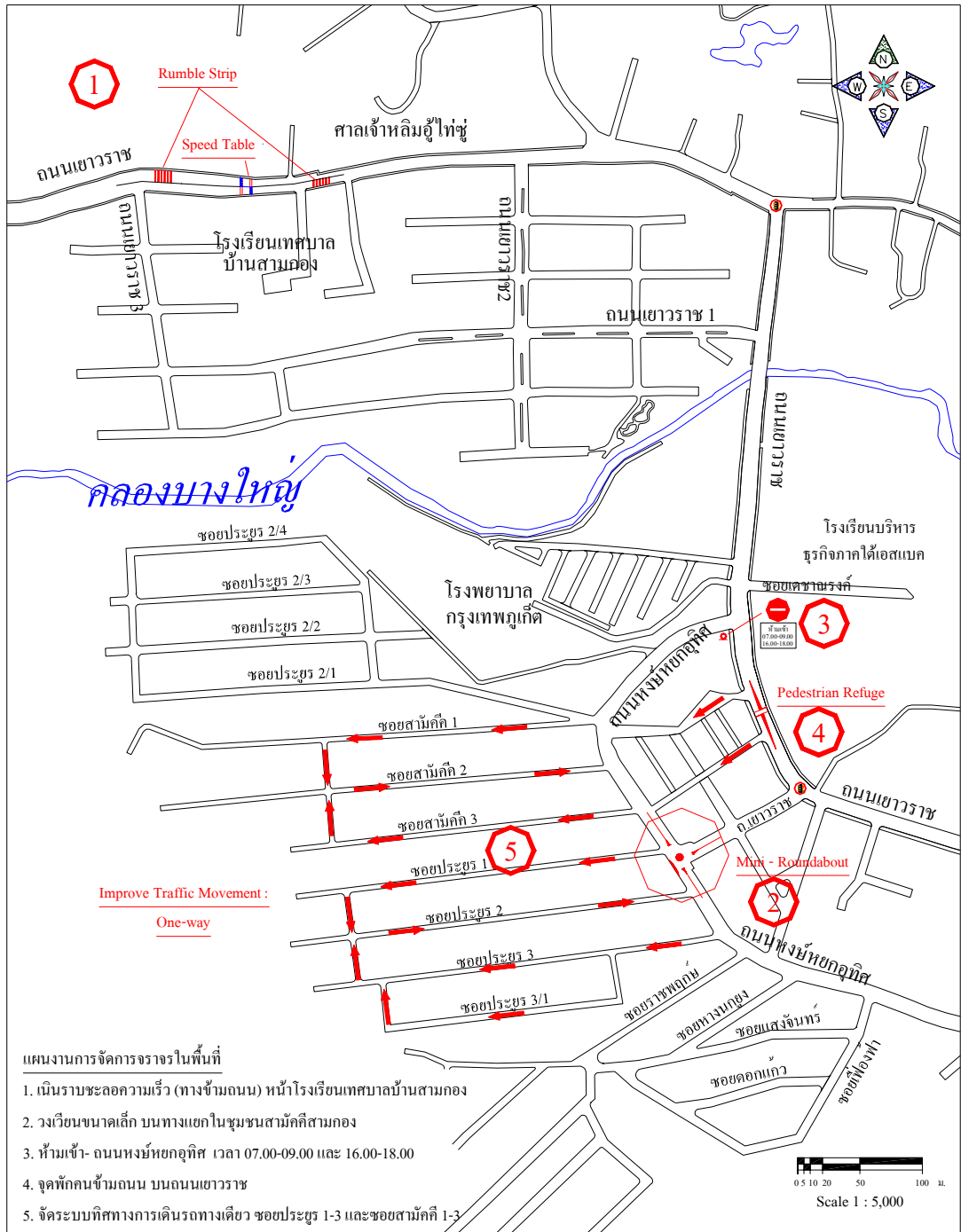
- ลดความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์บนถนนเขาวราช (ภายหลัง 2 – 4 สัปดาห์หลังการดำเนินงาน)
- ลดจำนวนผู้บาดเจ็บ/เสียชีวิตลงร้อยละ 15 ภายหลัง 3 ปีแรกหลังจากนำแผนงานมาใช้ (สามารถวัดได้จากข้อมูลอุบัติเหตุจราจร)
- ลดความล่าช้าบริเวณทางแยกเข้าบริเวณที่พักอาศัยลง ร้อยละ 15
- ประชาชนในชุมชนร้อยละ 50 ยอมรับและพอใจกับแผนงาน ภายใน 6 - 12 เดือน
- จำนวนการร้องทุกข์ของประชาชนในชุมชนต่อปัญหาความปลอดภัยลดลง

4.8 การพัฒนายุทธศาสตร์ที่เหมาะสม และการกำหนดมาตรการแก้ไข

ผู้วิจัย ได้พัฒนายุทธศาสตร์ที่เหมาะสมกับวัตถุประสงค์ และการกำหนดแผนงานการแก้ไขปัญหาการจราจรภายในชุมชน 5 แผนงาน พร้อมทั้งรายละเอียดของแผนงาน ดังแสดงในหัวข้อ 4.8.1 – 4.8.5 (ตารางที่ 4.21 และรูปที่ 4.17)

ตารางที่ 4.21 ยุทธศาสตร์และแผนงานในการแก้ไขปัญหา

ปัญหา	วัตถุประสงค์	ยุทธศาสตร์	แผนงาน
1) การข้ามถนนหน้าโรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง	การเพิ่มความปลอดภัยแก่คนข้ามถนน	ลดความเร็วของยานพาหนะและเพิ่มความปลอดภัยในการข้ามถนน พร้อมทั้งปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้	ติดตั้งเนินราบชะลอความเร็ว (Speed Table)
2) จุดขัดแย้งบริเวณทางแยก ภายในบริเวณชุมชนสามัคคีสามกองบนถนนห้วยหอกอุทิศ	การเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจรของยานพาหนะ	ลดจุดขัดแย้งบริเวณทางแยก	ติดตั้งวงเวียน (Roundabout)
3) จุดขัดแย้งบริเวณทางแยกถนนห้วยหอกอุทิศกับถนนเขาวราช	การเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจรของยานพาหนะ	ลดจุดขัดแย้งบริเวณทางแยก	ติดตั้งป้ายห้ามเข้าบนถนนห้วยหอกอุทิศ ในช่วงเวลาเร่งด่วน
4) การข้ามถนน บนถนนเขาวราช (ในบริเวณชุมชนสามัคคีสามกอง)	การเพิ่มความปลอดภัยแก่คนข้ามถนน	ลดความเร็วของยานพาหนะและเพิ่มความปลอดภัยในการข้ามถนน พร้อมทั้งปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้	ติดตั้งจุดพักคนข้ามถนน (Pedestrian Refuge)
5) ความกว้างของถนนไม่เพียงพอ (ซอยประยูร 1-3, ซอยสามัคคี 1-3)	รักษาระดับการเข้า-ออกของรถ	เพิ่มความสะดวกในการเข้า-ออก	จัดระบบการเดินรถทางเดียว (One way)



รูปที่ 4.17 แผนงานที่เสนอแนะในการจัดการจราจรในพื้นที่

4.8.1 การปรับปรุงการข้ามถนนหน้าโรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง

ที่มาและความสำคัญ

โรงเรียนเทศบาลบ้านสามกองตั้งอยู่บนถนนเขาวราช ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการเข้า-ออกเมืองภูเก็ตที่สำคัญ และมีจุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญอยู่ใกล้เคียง (ห้างเทศโก้ โลตัส, โรงพยาบาลกรุงเทพฯ-ภูเก็ต ฯลฯ) ทำให้มีปริมาณจราจรบนถนนเขาวราชเป็นจำนวนมาก (ดังรูปที่ 4.18) กล่าวคือ มีปริมาณจราจรเฉลี่ย 1,100 คัน/ชั่วโมง ทั้งขาเข้าและออกเมือง (ในช่วงเช้า) และ 1,350 คัน/ชั่วโมง ทั้งขาเข้าและออกเมือง (ในช่วงเย็น) ดังตารางที่ 4.6 ทั้งนี้ในช่วงเปิดเรียนนักเรียนและผู้ปกครองที่ต้องการข้ามถนนเป็นไปอย่างยากลำบาก ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของนักเรียนและผู้ปกครองที่มาส่งบุตรหลานที่โรงเรียน ทั้งนี้ทางโรงเรียนและเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องมาช่วยอำนวยความสะดวกในการข้ามถนน (ดังรูปที่ 4.19) จากการสำรวจพบว่า มีปริมาณคนข้ามถนน 1,214 คน (ในช่วงเช้า 07.00 – 08.00 น.) และ 1,060 คน (ในช่วงเย็น 15.30 – 16.30 น.) นอกจากนี้ ความเร็วของยานพาหนะบนถนนเขาวราช มีความเร็วเฉลี่ย 35 กม./ชม. ซึ่งความเร็วของยานพาหนะที่เหมาะสมบริเวณหน้าสถาบันการศึกษา คือ 25 กม./ชม. ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องหามาตรการและแผนงานที่จะช่วยอำนวยความสะดวก และเพิ่มความปลอดภัยในการข้ามถนน ทั้งนี้ในปี 2547 เทศบาลนครภูเก็ตได้ให้ความสำคัญโดยมีแผนงานพัฒนาเทศบาล - โครงการก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้าม ถนนเขาวราช บริเวณหน้าโรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง (Infra.332) แต่ไม่ได้ดำเนินการ



รูปที่ 4.18 ปริมาณจราจรบนถนนเขาวราชที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก เฉลี่ย 1,100 คัน/ชั่วโมง



รูปที่ 4.19 ปริมาณคนข้ามถนนหน้าโรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง เฉลี่ย 3,000 คนต่อวัน

ยุทธศาสตร์

ลดความเร็วของยานพาหนะและเพิ่มความปลอดภัยในการข้ามถนน พร้อมทั้งปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้

วัตถุประสงค์ : การเพิ่มความปลอดภัยแก่คนข้ามถนน

สถานที่ : โรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง (ถนนเขาวราช)

การวิเคราะห์

เนินราบชะลอความเร็ว สามารถช่วยลดความเร็วของรถยนต์ลงได้ ร้อยละ 20 – 25 และช่วยเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยแก่คนข้ามถนนได้ จำนวนอุบัติเหตุบนถนนที่ได้ติดตั้งเนินชะลอความเร็วนั้นลดลงได้ประมาณร้อยละ 13 นอกจากนี้ ความล่าช้าที่เกิดขึ้นจากการติดตั้งเนินราบชะลอความเร็ว จะเกิดขึ้นประมาณ 3 – 5 วินาทีต่อ 1 เนินชะลอความเร็วต่อรถยนต์ 1 คัน และส่งผลกระทบต่อการใช้รถใช้ถนนของยานพาหนะที่มีขนาดใหญ่ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดจากการติดตั้งเนินราบชะลอความเร็ว ควรที่จะติดตั้งเครื่องมือที่ช่วยเสริมการทำงานของเนินราบชะลอความเร็ว ได้แก่ เส้นชะลอความเร็ว (Rumble Strip), ป้ายเตือนต่าง ๆ ได้แก่ ป้ายโรงเรียนระวังเด็ก ป้ายจำกัดความเร็ว และป้ายตำแหน่งทางข้าม

การดำเนินการ

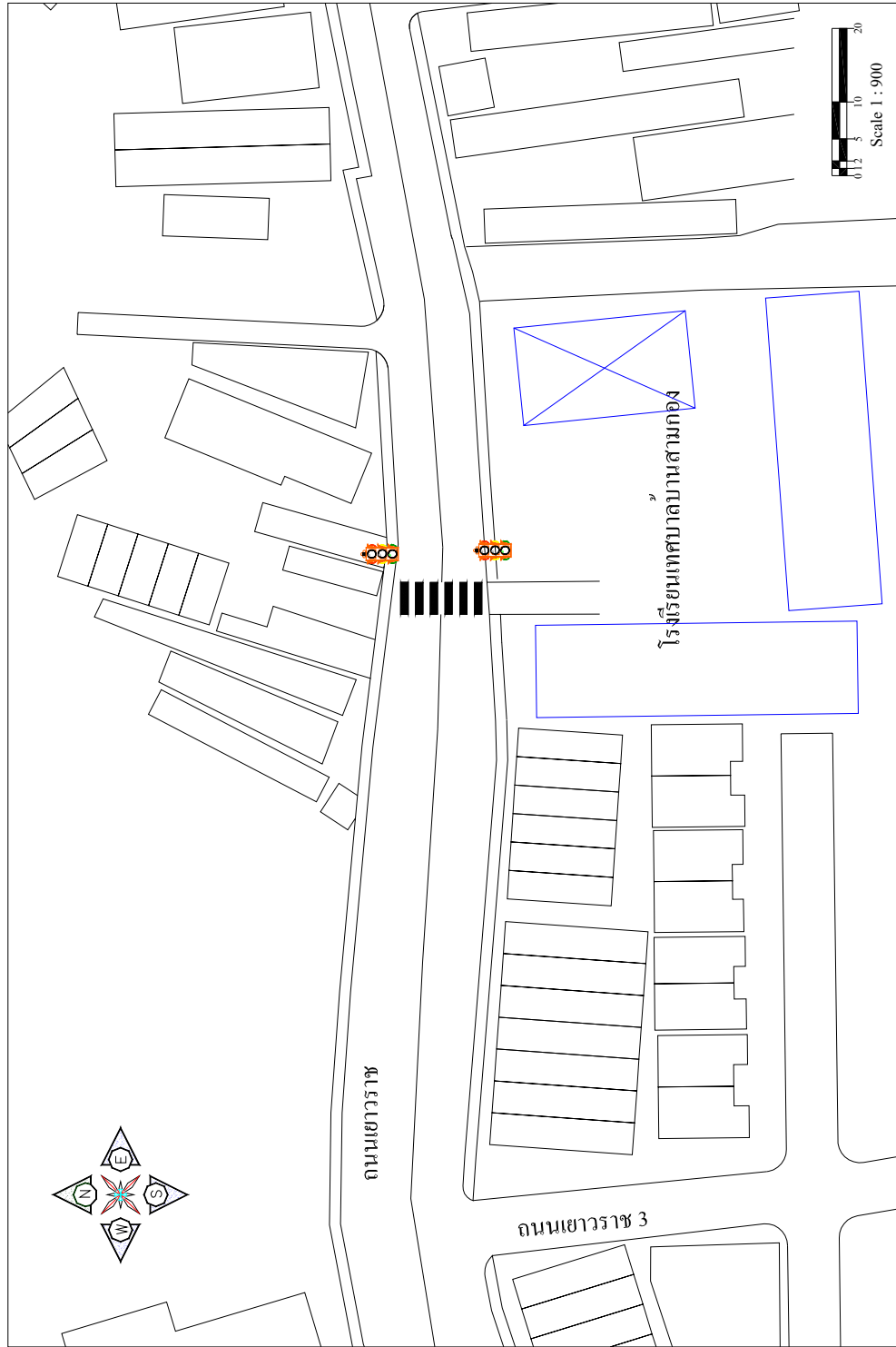
1. ก่อสร้างเนินราบชะลอความเร็ว (Speed Table) บริเวณทางข้ามถนนหน้าโรงเรียน เพื่อลดความเร็วของยานพาหนะ
2. ติดตั้ง Rumble Strip (เส้นชะลอความเร็ว) เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่รู้สึกตัว และขับขี่ด้วยความระมัดระวังและชะลอความเร็ว
3. ติดตั้งป้ายเตือนต่าง ๆ บริเวณโรงเรียน ได้แก่ ป้ายโรงเรียนระวังเด็ก ป้ายจำกัดความเร็ว และป้ายตำแหน่งทางข้าม (ดังรูปที่ 4.21)

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

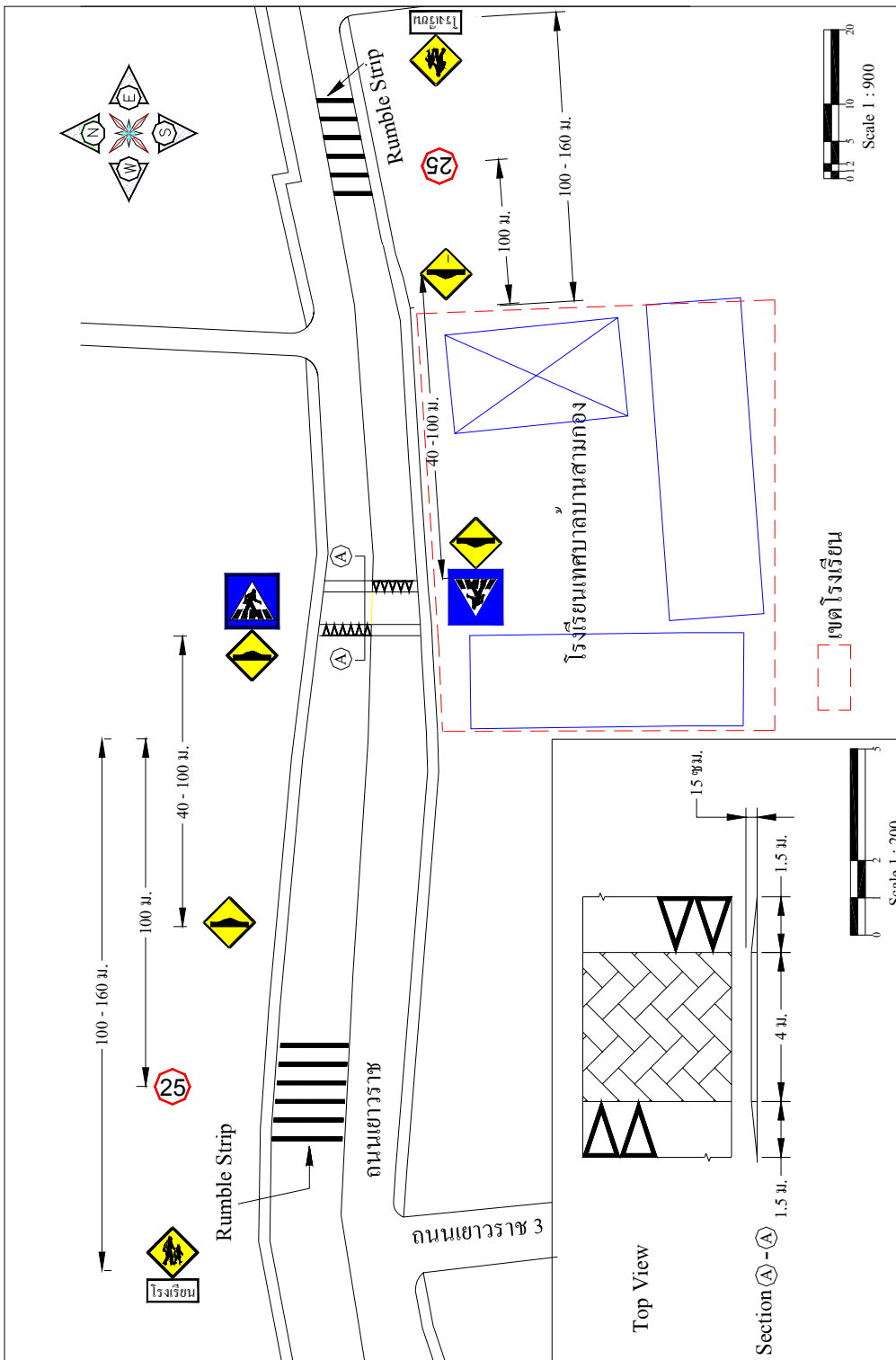
เพิ่มความปลอดภัยแก่คนข้ามถนน (นักเรียนและประชาชนทั่วไป) และ ลดความเร็วของยานพาหนะที่เริ่มเข้าสู่บริเวณชุมชน

งบประมาณ

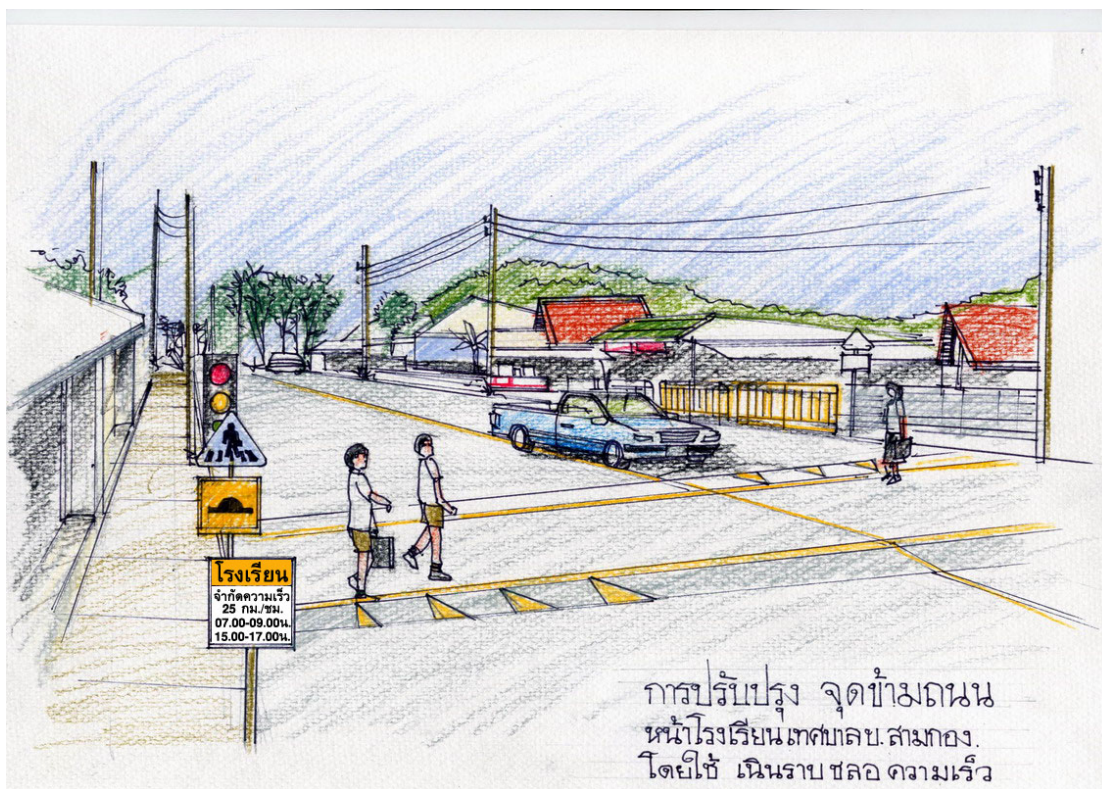
เนินราบชะลอความเร็ว	50,000	บาท
ป้ายเตือน	12,000	บาท (แผ่นละ 2,000 ชนิด High intensity grade)
Rumble Strip	3,200	บาท (ค่าสี + ค่าแรง ตร.ม. ละ 320 บาท)
<u>รวม</u>	<u>65,200</u>	บาท



รูปที่ 4.20 โรงเรียนเทศบาลบ้านสามทอง ในปัจจุบัน



รูปที่ 4.21 การปรับปรุงการข้ามถนนหน้าโรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง



รูปที่ 4.22 สภาพหลังการปรับปรุง

4.8.2 การปรับปรุงทางแยกภายในบริเวณชุมชนสามัคคีสามกอง บนถนนหงษ์หยกอุทิศ

ที่มาและความสำคัญ

ทางแยกภายในบริเวณชุมชนสามัคคีสามกอง บนถนนหงษ์หยกอุทิศ เป็นทางแยกภายในชุมชน (ดังรูปที่ 4.23 และ 4.24) มีปริมาณจราจรบริเวณทางแยกในช่วงเช้า (07.00 – 08.00 น.) 687 คัน/ชั่วโมง และช่วงเย็น (17.00 – 18.00 น.) 1,092 คัน/ชั่วโมง (ดังรูปที่ 4.7 และ 4.8) และมีความเร็วเฉลี่ย 30 กม./ชม. (ในช่วงโมงเร่งด่วน) และ 35 กม./ชม. (นอกช่วงโมงเร่งด่วน) ดังตารางที่ 4.7 ทั้งนี้สภาพการจราจรบริเวณทางแยกสับสนวุ่นวาย ไม่มีติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจร เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะในเวลากลางคืน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องหามาตรการแก้ไข

ยุทธศาสตร์ : ลดจุดขัดแย้งบริเวณทางแยก

วัตถุประสงค์ : การเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจรของยานพาหนะ



รูปที่ 4.23 ถนนหน้หยกอุทศ ภายในบริเวณชุมชนสามัคคีสามกอง



รูปที่ 4.24 ทางแยกถนนหน้หยกอุทศ ภายในบริเวณชุมชนสามัคคีสามกอง

สถานที่ : ทางแยกบนถนนพหลโยธิน ภายในบริเวณชุมชนสามัคคีสามกอง

การวิเคราะห์

ถนนพหลโยธิน และถนนเยาวราช (ภายในชุมชนสามัคคีสามกอง) เมื่อทำการจำแนกประเภทถนนตามหน้าที่การทำงาน พบว่า ถนนทั้ง 2 สาย เป็นถนนรวมและกระจายการจราจร ซึ่งจากการประเมินสภาพความเหมาะสมของการใช้วงเวียนในพื้นที่ พบว่ามีความเหมาะสมที่จะดำเนินการติดตั้งวงเวียน (ดังตารางที่ 4.22) นอกจากนี้ จากผลการสำรวจมีปริมาณจราจรบริเวณทางแยก 687 คัน/ชั่วโมง ในช่วงเช้า และ 1,092 คัน/ชั่วโมง ในช่วงเย็น เป็นปริมาณจราจรที่ไม่สูงมากนัก สามารถติดตั้งวงเวียนขนาดเล็กได้ (ดังตารางที่ 4.23) นอกจากนี้การปรับปรุงทางแยกโดยใช้วงเวียนสามารถลดความเร็วของรถขณะเข้าสู่ทางแยก ลดจุดขัดแย้งบนทางแยกจาก 9 จุด เหลือเพียง 6 จุด (ดังรูปที่ 4.25) ช่วยให้ผู้ใช้ขับขี่สามารถมองเห็นบริเวณทางแยกได้ชัดเจนยิ่งขึ้น และผลการศึกษาในประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่าจำนวนอุบัติเหตุบริเวณทางแยก 11 แห่งภายหลังจากที่ได้ติดตั้งวงเวียนประเภทต่างๆ โดยเฉลี่ยลดลงร้อยละ 29

ตารางที่ 4.22 การประเมินสภาพความเหมาะสมของการใช้วงเวียนในพื้นที่ต่าง ๆ

ประเภทถนน	ถนนสาย ประธาน	ถนนสายรอง ประธาน	ถนนรวมและ กระจาย การจราจร	ถนนเข้าออก พื้นที่
ถนนสายประธาน	B	B	C	C
ถนนสายรองประธาน		B	B	C
ถนนรวมและกระจาย การจราจร			A	B
ถนนเข้าออกพื้นที่				A

A = เหมาะสมมาก

B = อาจจะเหมาะสม

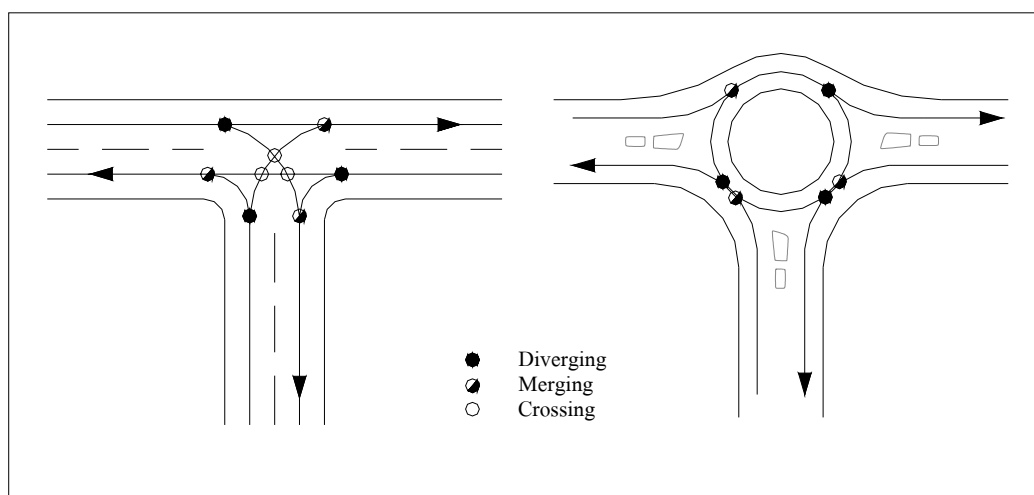
C = ไม่น่าจะเหมาะสม

ที่มา : สราวุธ อินทวิเชียร, 2545.

ตารางที่ 4.23 แนวทางเบื้องต้นสำหรับการออกแบบทางเรขาคณิต

	วงเวียนขนาดเล็ก	วงเวียนขนาด กลาง	วงเวียนขนาด ใหญ่
ความเร็วสูงสุดเข้าสู่วงเวียน (กม./ชม.)	25	30	40
จำนวนช่องจราจร (ช่อง)	1	1 - 2	2
เส้นผ่าศูนย์กลางรอบนอก (เมตร)	<20	20 - 40	40 - 60
ปริมาณจราจรสูงสุดเข้าสู่วงเวียน (คัน/ชม.)	1,200	2,400	>2,400
ปริมาณจราจรสูงสุดในวงเวียน (คัน/ชม.)	1,800	3,400	>3,400

ที่มา : สรายุทธ อินทวีเชียร, 2545.



รูปที่ 4.25 จุดขัดแย้งบริเวณสามแยก

ที่มา : ดัดแปลงจาก Robinson, B. W., (2000), "Roundabouts: An Informational Guide",
FHWA-RD-00-067,

การดำเนินการ

ติดตั้งวงเวียนบริเวณบริเวณทางแยกบนถนนหงษ์หยกอุทิศ ภายในบริเวณชุมชนสามัคคีสามกอง พร้อมทั้งเกาะจรจรเพื่อแบ่งแยกทิศทาง (Splitter island) เส้นให้ทาง (Yield line) ป้ายเตือนต่าง ๆ และไฟฟ้าแสงสว่างที่เพียงพอบริเวณวงเวียนขนาดเล็ก นอกจากนี้ทำการก่อสร้างวงเวียนในลักษณะที่รถสามารถแล่นทับได้ (Fully Mountable) ดังรูปที่ 4.27

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

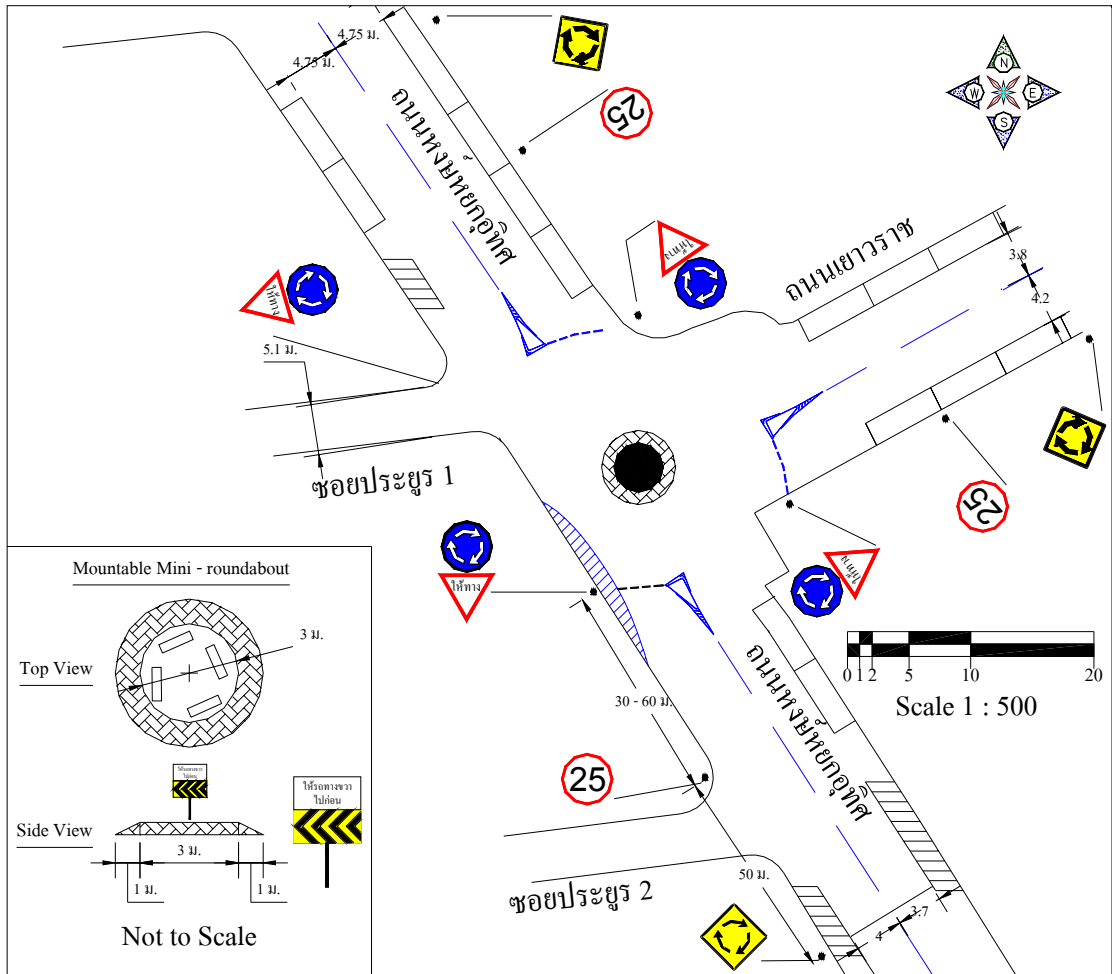
ลดจุดขัดแย้งบริเวณทางแยก และเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจรของยานพาหนะ พร้อมยังรักษาระดับการให้บริการในการเข้า-ออกของรถประเภทต่าง ๆ

งบประมาณ

ก่อสร้างวงเวียนรัศมี 3 ม.	20,000 บาท
ป้ายเตือน	20,000 บาท (แผ่นละ 2,000 ชนิด High intensity grade)
ทาสีตีเส้นทางข้ามถนน	10,000 บาท (ค่าสี + ค่าแรง ตร.ม. ละ 320 บาท)
<u>รวม</u>	<u>50,000 บาท</u>



รูปที่ 4.26 สภาพทางแยกบนถนนพหลโยธิน ภายในบริเวณชุมชนสามัคคีสามกอง ในปัจจุบัน



รูปที่ 4.27 การปรับปรุงทางแยกบนถนนห้วยขลุ่ยทิศ ภายในบริเวณชุมชนสามัคคีสามกอง



รูปที่ 4.28 สภาพหลังการปรับปรุง

4.8.3 การปรับปรุงทางแยกถนนหงษ์หยกอุทิศกับถนนเยาวราช (ข้างรพ.กรุงเทพ-ภูเก็ต)

ที่มาและความสำคัญ

ทางแยกถนนหงษ์หยกอุทิศกับถนนเยาวราช (ข้างรพ.กรุงเทพ-ภูเก็ต) เป็นเส้นทางเข้า-ออกชุมชนสามัคคีสามกองอีกทางหนึ่ง ซึ่งมีปริมาณจราจรบริเวณทางแยกในช่วงเช้า (07.00 – 08.00 น.) 1,800 คัน/ชั่วโมง และช่วงเย็น (17.00 – 18.00 น.) 3,200 คัน/ชั่วโมง (ดังรูปที่ 4.5 และ 4.6) ก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดบริเวณทางแยก ซึ่งจากการสังเกตพบว่า มีปริมาณจราจรจากถนนเยาวราชที่เลี้ยวเข้าสู่ถนนหงษ์หยกอุทิศเป็นจำนวนมาก ดังรูปที่ 4.29 และ 4.30 ทั้งนี้จากการสอบถามประชาชน พบว่า ทางแยกถนนหงษ์หยกอุทิศกับถนนเยาวราช (ข้างรพ.กรุงเทพ-ภูเก็ต) ยังเป็นจุดอันตรายในความคิดเห็นของประชาชน

ยุทธศาสตร์ : ลดจุดขัดแย้งบริเวณทางแยก

วัตถุประสงค์ : การเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจรของยานพาหนะ

สถานที่ : ทางแยกถนนหงษ์หยกอุทิศกับถนนเขาวราช (ข้างรพ.กรุงเทพ-ภูเก็ต)

การวิเคราะห์

ทางเลือกที่ 1 : การแก้ไขโดยติดตั้งวงเวียน

จากการประเมินสภาพความเหมาะสมของการใช้วงเวียนในพื้นที่ พบว่า ถนนเขาวราชและถนนหงษ์หยกอุทิศ เป็นถนนสายรองประธาน และถนนรวมและกระจายการจราจร ตามลำดับ ไม่มีความเหมาะสมที่จะดำเนินการติดตั้งวงเวียน (ดังตารางที่ 4.22) ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์เกี่ยวกับปริมาณจราจรบริเวณทางแยกที่เหมาะสมกับการติดตั้งวงเวียน (ดังตารางที่ 4.23) ทางแยกถนนหงษ์หยกอุทิศกับถนนเขาวราช (ข้างรพ.กรุงเทพ-ภูเก็ต) มีปริมาณจราจร 1,800 คัน/ชั่วโมง ในช่วงเช้า และ 3,200 คัน/ชั่วโมง ในช่วงเย็น ในการที่จะติดตั้งวงเวียนบริเวณทางแยกแห่งนี้ ต้องติดตั้งวงเวียนขนาดใหญ่ ซึ่งมีเส้นผ่าศูนย์กลางรอบนอก 40 – 60 เมตร ซึ่งบริเวณทางแยกมีความกว้างถนนเพียง 14 เมตร ไม่เพียงพอที่จะติดตั้งวงเวียนขนาดใหญ่ได้ ประกอบกับบริเวณทางแยกยังมีทางเข้า-ออกโรงพยาบาลกรุงเทพ-ภูเก็ต และซอยเคหะนครที่นี้เป็นทางเข้า-ออกโรงเรียนบริหารธุรกิจภาคใต้ อยู่ใกล้บริเวณทางแยกห่างจากทางแยกประมาณ 15 เมตร (ดังรูปที่ 4.31) อาจสร้างความสับสนแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้น ทางแยกแห่งนี้ จึงไม่เหมาะสมในการติดตั้งวงเวียนเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณทางแยก

ทางเลือกที่ 2 : การลดจุดขัดแย้ง โดยการห้ามเข้าถนนหงษ์หยกอุทิศ

ทางแยกถนนหงษ์หยกอุทิศกับถนนเขาวราช (ข้างรพ.กรุงเทพ-ภูเก็ต) ซึ่งมีสภาพเป็นสามแยกที่มีปัญหาความขัดแย้งของรถที่จะเข้าและออกจากถนนหงษ์หยกอุทิศ ดังรูป 4.29 – 4.32 จากการสำรวจพบว่า มีปริมาณจราจรจากถนนเขาวราชที่เลี้ยวเข้าสู่ถนนหงษ์หยกอุทิศเป็นจำนวนมาก (232 คันต่อชั่วโมง ในช่วงเช้า และ 313 คันต่อชั่วโมง ในช่วงเย็น) และปริมาณจราจรจากถนนหงษ์หยกอุทิศที่เลี้ยวเข้าสู่ถนนเขาวราชเป็นจำนวน 282 คันต่อชั่วโมง ในช่วงเช้า และ 427 คันต่อชั่วโมง ในช่วงเย็น (ดังรูปที่ 4.5 และ 4.6) ดังนั้น การแก้ไขปัญหาบริเวณทางแยกแห่งนี้ คือ การลดจุดขัดแย้ง ซึ่งจะสามารถเพิ่มความปลอดภัยบริเวณทางแยก

ได้ และรักษาระดับการให้บริการ โดยการติดตั้งป้ายห้ามเลี้ยวขวามถนนถนนหนงษ์หยกอุทิส และป้ายห้ามเลี้ยวขวามถนนเขวราชในชวงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00 – 09.00น.) และชวงเวลาเร่งด่วนเย็น (16.00 – 18.00 น.) ซึ่งสามารถลดจุดขัดแยงจาก 9 จุด เหลือเพียง 2 จุด ดังรูปที่ 4.33 ทั้งนี้รถยนต์ที่ต้องการเข้าสู่และออกจากถนนหนงษ์หยกอุทิสสามารถใช้ทางแยกสัญญาณไฟจราจรที่อยู่ถัดไปได้ (ดังรูปที่ 4.34)

การดำเนินการ

1. ติดตั้งป้ายห้ามเข้ามถนนหนงษ์หยกอุทิสและป้ายห้ามเลี้ยวขวามถนนเขวราช ในชวงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00 – 09.00น.) และชวงเวลาเร่งด่วนเย็น (16.00 – 18.00 น.)
2. พร้อมทั้งการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบโดยทั่วถึง

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

ลดจุดขัดแยงบริเวณทางแยก และเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจรของยานพาหนะ

งบประมาณ

ป้ายเตือน	6,000	บาท (แผ่นละ 2,000 ชนิด High intensity grade)
การประชาสัมพันธ์	4,000	บาท
<u>รวม</u>	<u>10,000</u>	<u>บาท</u>



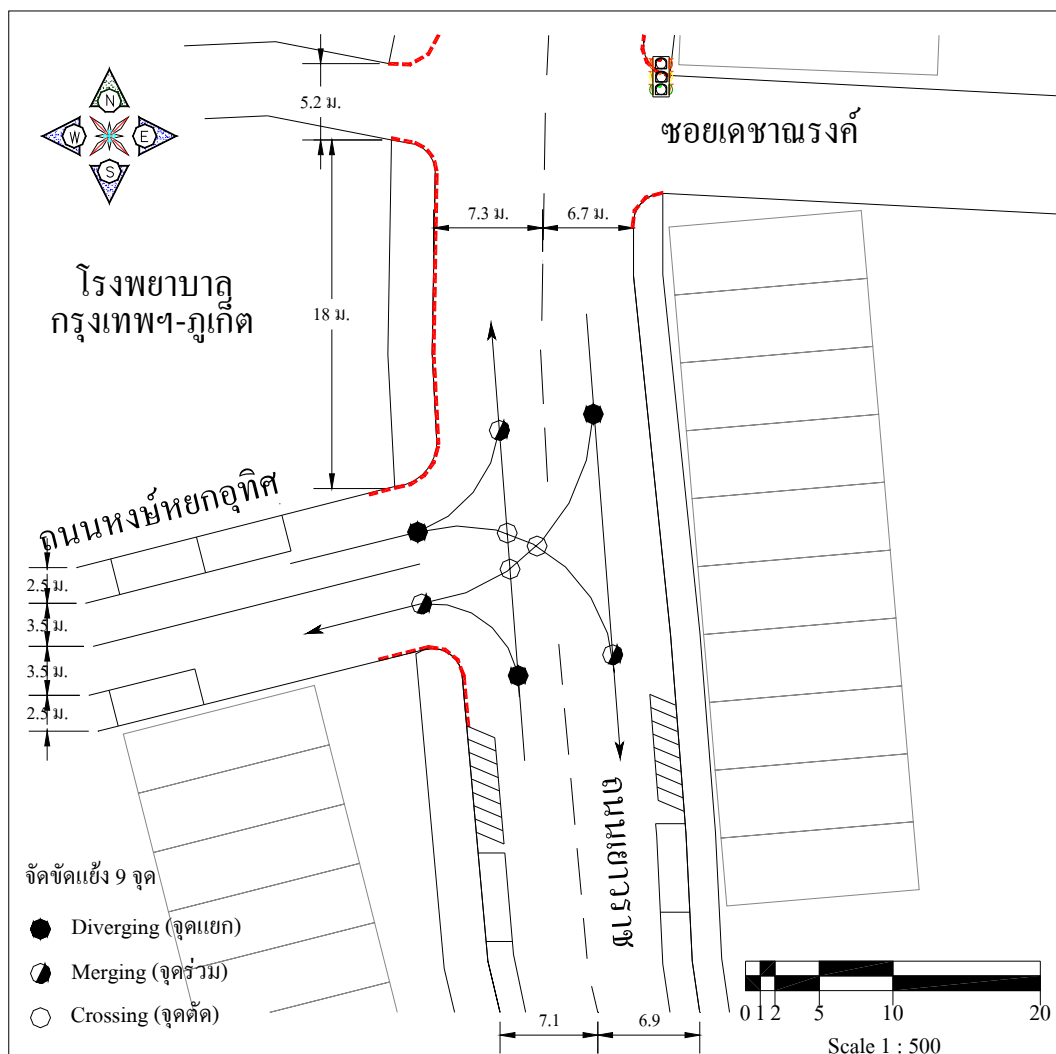
รูปที่ 4.29 สภาพความขัดแย้งบนทางแยกถนนหน้งหยกอุทิศกับถนนเขวราช



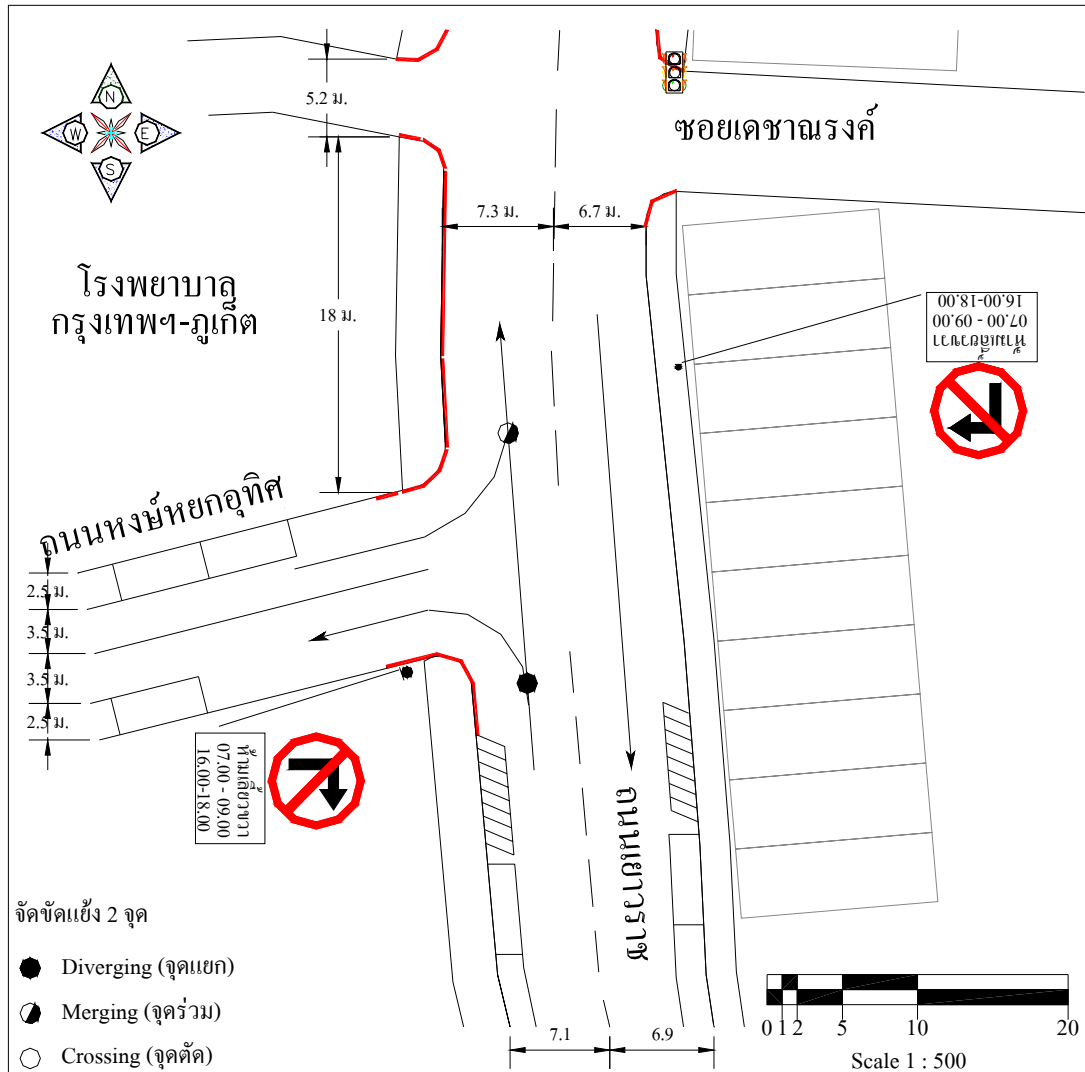
รูปที่ 4.30 ปริมาณรถยนต์บนถนนเขวราชที่ต้องการเลี้ยวเข้าถนนหน้งหยกอุทิศ เป็นจำนวนมาก



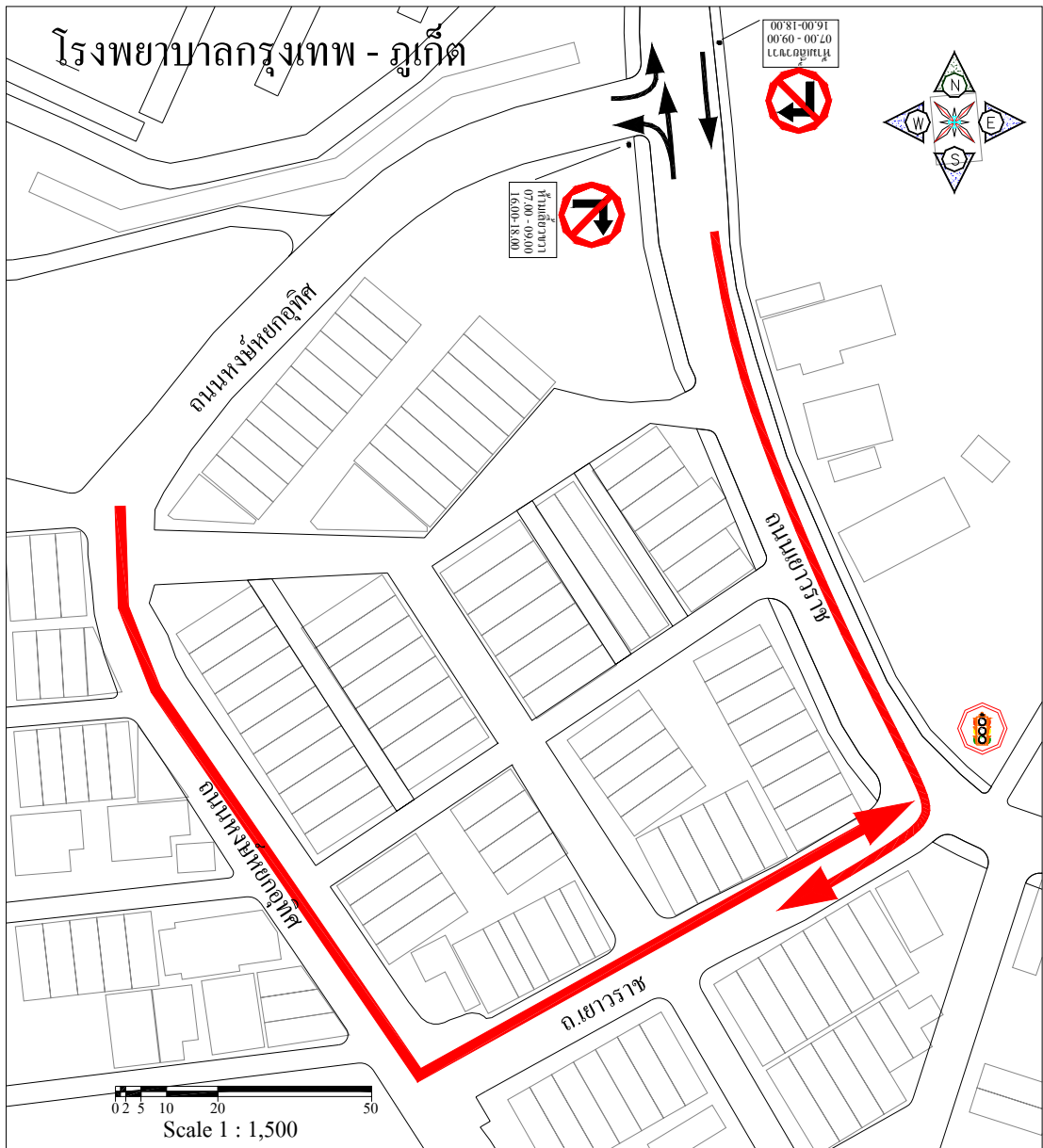
รูปที่ 4.31 ทางเข้า-ออกโรงพยาบาลกรุงเทพ-ภูเก็ต และซอยเดชาณรงค์ที่เป็นทางเข้า-ออกโรงเรียนบริหารธุรกิจภาคใต้ อยู่ใกล้บริเวณทางแยก



รูปที่ 4.32 สภาพทางแยกถนนห้วยทอกูทิศกับถนนเขาราช (ข้างรพ.กรุงเทพ-ภูเก็ต)ในปัจจุบัน



รูปที่ 4.33 การปรับปรุงทางแยกถนนห้วยหกอุทิศกับถนนเยาวราช (ข้างรพ.กรุงเทพ-ภูเก็ต)



รูปที่ 4.34 ทิศทางการจราจร หลังมีการปรับปรุง

4.8.4 การปรับปรุงการข้ามถนน บนถนนเยาวราช

ที่มาและความสำคัญ

จากการศึกษาการจัดการจราจรในพื้นที่ ชุมชนสามัคคีสามกอง พบว่า ถนนเยาวราช บริเวณชุมชนสามัคคีสามกอง(บริเวณโรงพยาบาลกรุงเทพ-ภูเก็ต) มีปริมาณจราจรบนเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้เนื่องจากถนนเยาวราช เป็นเส้นทางหลักในการเข้า-ออกเมืองภูเก็ตที่สำคัญ โดยปริมาณจราจรปริมาณจราจร 1,554 คัน/ชั่วโมง สองทิศทาง (ในช่วงเช้า) และ 3,213 คัน/ชั่วโมง สองทิศทาง (ในช่วงเย็น) ดังตารางที่ 4.6 ทั้งนี้จากการสำรวจพบว่า ตลอดสองข้างทางบนถนนเยาวราชในบริเวณชุมชนสามัคคีสามกอง มีร้านค้าอยู่เป็นจำนวนมากและเกิดกิจกรรมต่าง ๆ ของประชาชนทั่วไป ปริมาณคนข้ามถนน 130 คนในช่วงเช้า (07.00 – 19.00 น.) และ 337 คน ในช่วงเย็น (16.00 – 18.00 น.) ทำให้ผู้คนที่ต้องการเดินข้ามถนนประสบปัญหา ดังรูปที่ 4.35 ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องหามาตรการและแผนงานที่จะช่วยอำนวยความสะดวก และเพิ่มความปลอดภัยในการข้ามถนน



รูปที่ 4.35 การข้ามถนนบนถนนเยาวราช บริเวณชุมชนสามัคคีสามกอง

ยุทธศาสตร์

ลดความเร็วของยานพาหนะและเพิ่มความปลอดภัยในการข้ามถนน พร้อมทั้งปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้

วัตถุประสงค์ : การเพิ่มความปลอดภัยแก่คนเดินถนน

สถานที่ : ถนนเขาวราช บริเวณชุมชนสามัคคีสามกอง

การดำเนินการ

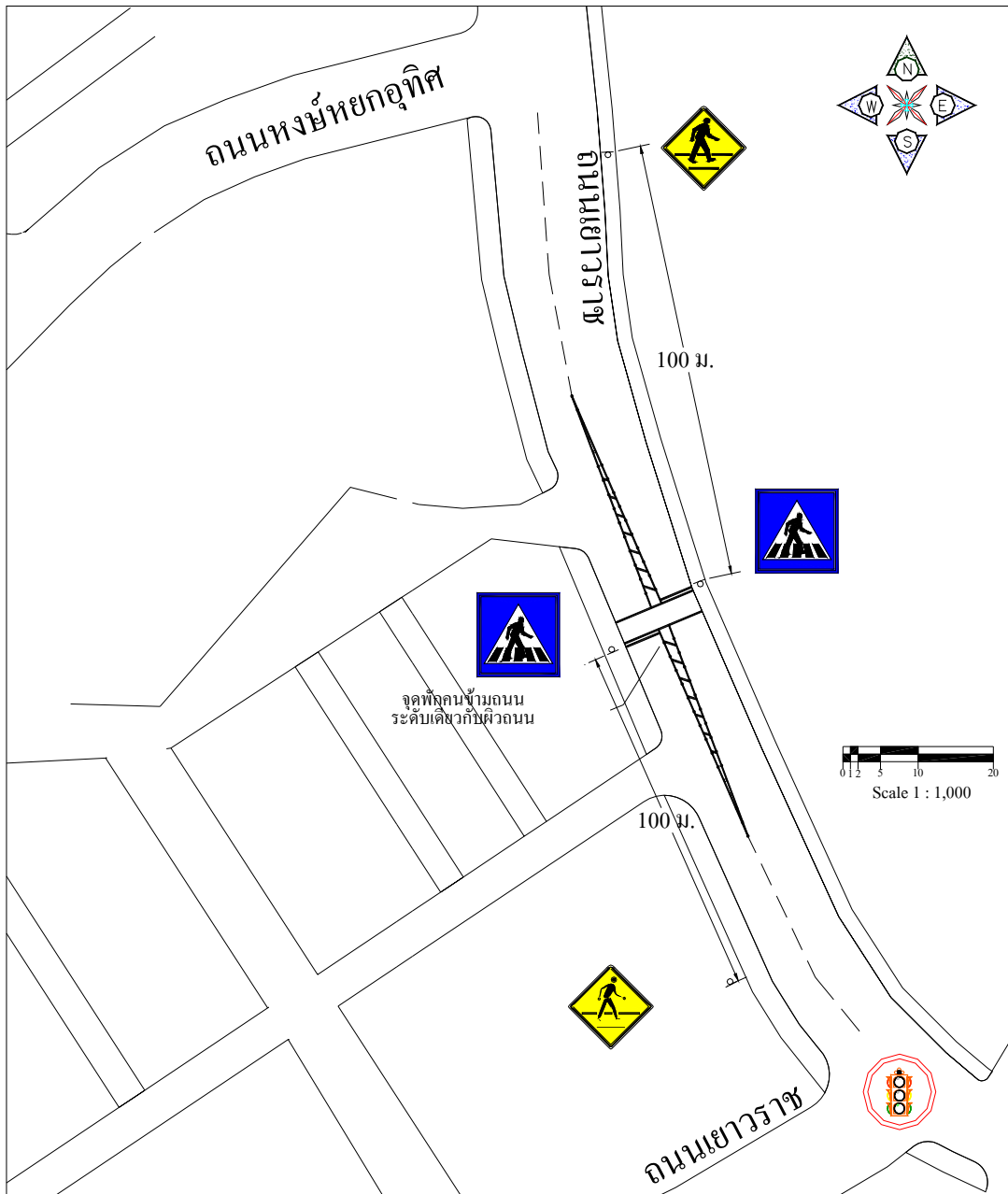
ก่อสร้างจุดพักคนข้ามถนน (Pedestrian Refuge) ดังรูปที่ 4.36 และ 4.37

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

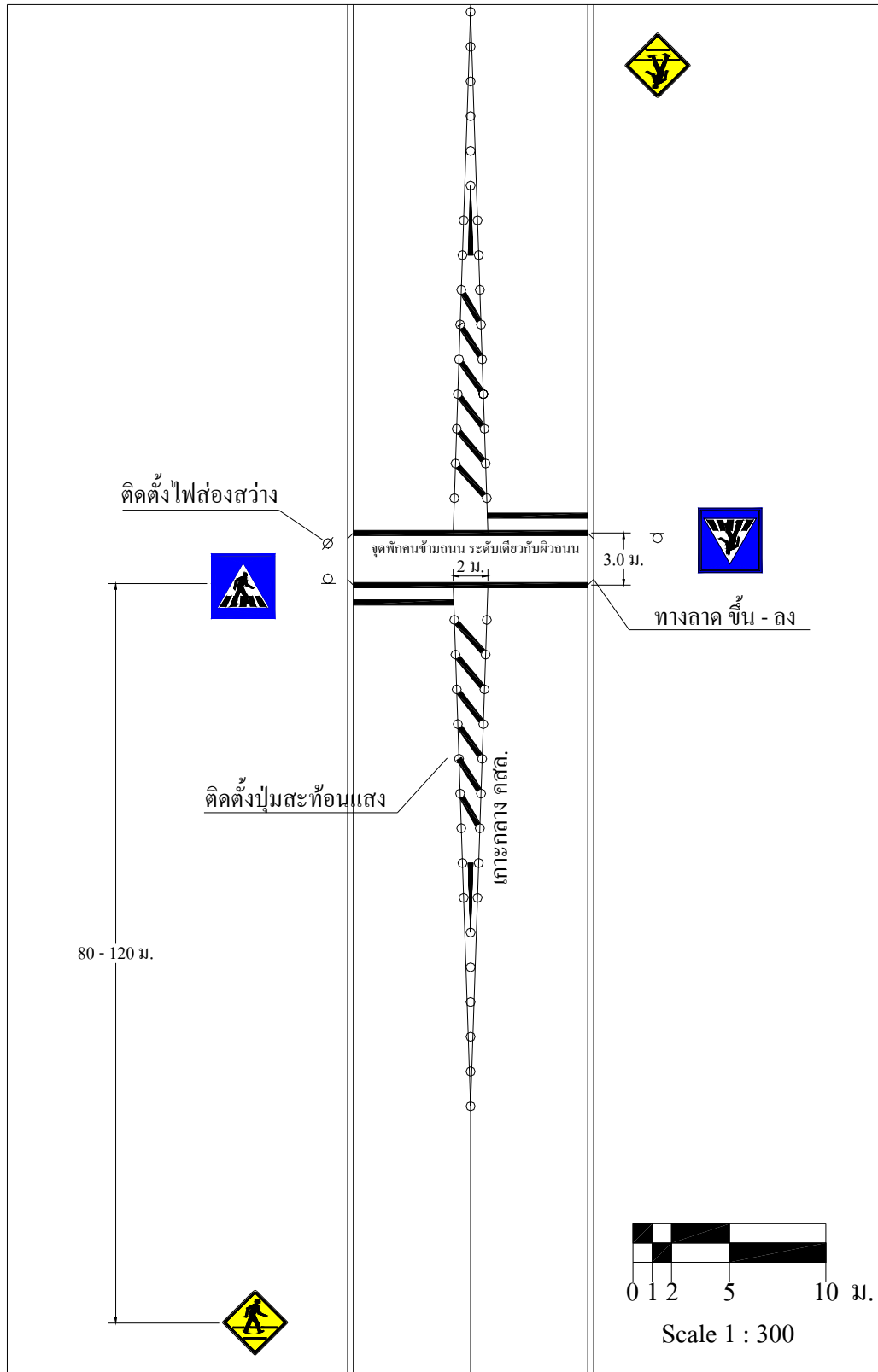
1. เพิ่มความปลอดภัยแก่คนข้ามถนน และ ลดความเร็วของยานพาหนะที่เริ่มเข้าสู่บริเวณชุมชน
2. ยังช่วยเสริมแผนงานการปรับปรุงทางแยกถนนหงษ์หยกอุทิศกับถนนเขาวราช (ข้างรพ. กรุงเทพ-ภูเก็ต) กล่าวคือ จุดพักคนข้ามถนนแต่ละข้างจะช่วยป้องกันการเลี้ยวขวาของรถยนต์บนถนนเขาวราช (ทิศทางจากสามแยกสามกอง) ที่ต้องการเข้าไปสู่บริเวณชุมชนสามัคคีสามกองผ่านทางซอยย่อยที่อยู่ถัดไป โดยต้องมาใช้สามแยกสัญญาณไฟจราจรที่อยู่ใกล้เคียง (ดังรูปที่ 4.34)

งบประมาณ

จุดพักคนข้ามถนน	50,000 บาท
ป้ายเตือน	8,000 บาท (แผ่นละ 2,000 ชนิด High intensity grade)
ทาสีตีเส้นทางข้ามถนน	2,000 บาท (ค่าสี + ค่าแรง ตร.ม. ละ 320 บาท)
<u>รวม</u>	<u>60,000 บาท</u>



รูปที่ 4.36 การติดตั้งจุดพักคนข้ามถนน (Pedestrian Refuge) บนถนนเขาวราช



รูปที่ 4.37 รายละเอียดการติดตั้งจุดพักคนข้ามถนน (Pedestrian Refuge)

4.8.5 การปรับปรุงการทิศทางการเดินรถบนซอยประยูร 1 – 3 และซอยสามัคคี 1 – 3

ที่มาและความสำคัญ

จากการสำรวจกายภาพถนน ดังตารางที่ 4.6 พบว่า ซอยประยูร 1 – 3 และซอยสามัคคี 1 – 3 มีความกว้างถนนที่แคบ กล่าวคือ มีความกว้าง 3.8 – 5.2 เมตร ซึ่งนับว่าแคบมากสำหรับการเคลื่อนที่ทั้ง 2 ทิศทาง นอกจากนี้ การจอดรถทั้ง 2 ข้างของซอย ทำให้การเข้า-ออก ซอยประยูร 1 – 3 และซอยสามัคคี 1 – 3 ในปัจจุบันเป็นไปอย่างยากลำบาก กล่าวคือ รถที่เข้ามาในซอยแล้วจะไม่สามารถกลับรถออกไปได้ จะต้องเข้าสู่ซอยข้างเคียงที่มีทางเชื่อมต่อกัน (ดังรูปที่ 4.38 – 4.40) นอกจากนี้ยังมีความขัดแย้งในกรณีที่รถสวนทางกัน และเป็นอุปสรรคในการเข้า-ออกของรถในกรณีฉุกเฉินได้ เช่น รถดับเพลิง, รถพยาบาล เป็นต้น

วัตถุประสงค์

รักษาระดับการเข้า-ออกของรถทุกประเภท รวมทั้งรถในกรณีฉุกเฉิน (รถดับเพลิง, รถพยาบาล

ยุทธศาสตร์ : เพิ่มความสะดวกในการเข้า-ออก ซอยประยูร 1 – 3 และซอยสามัคคี 1 – 3

สถานที่ : ซอยประยูร 1 – 3 และซอยสามัคคี 1 – 3

การวิเคราะห์

ปัญหาที่เกิดขึ้นหลักภายในซอยประยูร 1 – 3 และซอยสามัคคี 1 – 3 คือ ปัญหาการติดขัดเนื่องจากการเข้า-ออกอย่างไม่เป็นระบบ สมควรที่จะดำเนินการจัดระบบการจราจรภายในซอยดังกล่าวเสียใหม่ เมื่อพิจารณาจากปริมาณจราจรภายในซอยต่าง ๆ ที่ไม่สูงมากนัก ซึ่งเกิดจากการเดินทางเข้า-ออกของประชาชนที่อาศัยอยู่ในซอยต่าง ๆ รวมทั้งความเร็วที่ใช้ในการเดินทางภายในซอย อยู่ประมาณ 15 – 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สมควรที่จะดำเนินการจัดระบบการจราจรภายในซอยดังกล่าวเป็นระบบการเดินรถทางเดียว (One-way) ซึ่งประโยชน์ของการจัดระบบนี้ คือ การลดการติดขัดภายในซอยเนื่องจากการสวนทางกัน ทั้งนี้การจัดระบบแบบนี้ในซอยประยูร 1 – 3 และซอยสามัคคี 1 – 3 ให้เดินรถวนซ้าย เพราะ

สามารถลดจุดขัดแย้งของรถในซอยกับรถบนถนนหงษ์หยกอุทิศให้น้อยลงได้ (Minimize Conflict)

การดำเนินการ

จัดระบบการเดินรถแบบ One-way ในซอยประยูร 1 – 3 และซอยสามัคคี 1 – 3 ดังรูปที่ 4.42 โดยการติดตั้งป้ายห้ามเข้า ป้ายเดินรถทางเดียวไปข้างหน้า และเครื่องหมายจราจรบนถนน

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1. จัดระเบียบการเข้า-ออกของรถและลดความขัดแย้งในซอย
2. พร้อมทั้งช่วยรักษาระดับการเข้า-ออกของรถทุกประเภท รวมทั้งรถในกรณีฉุกเฉิน (รถดับเพลิง, รถพยาบาล)

งบประมาณ

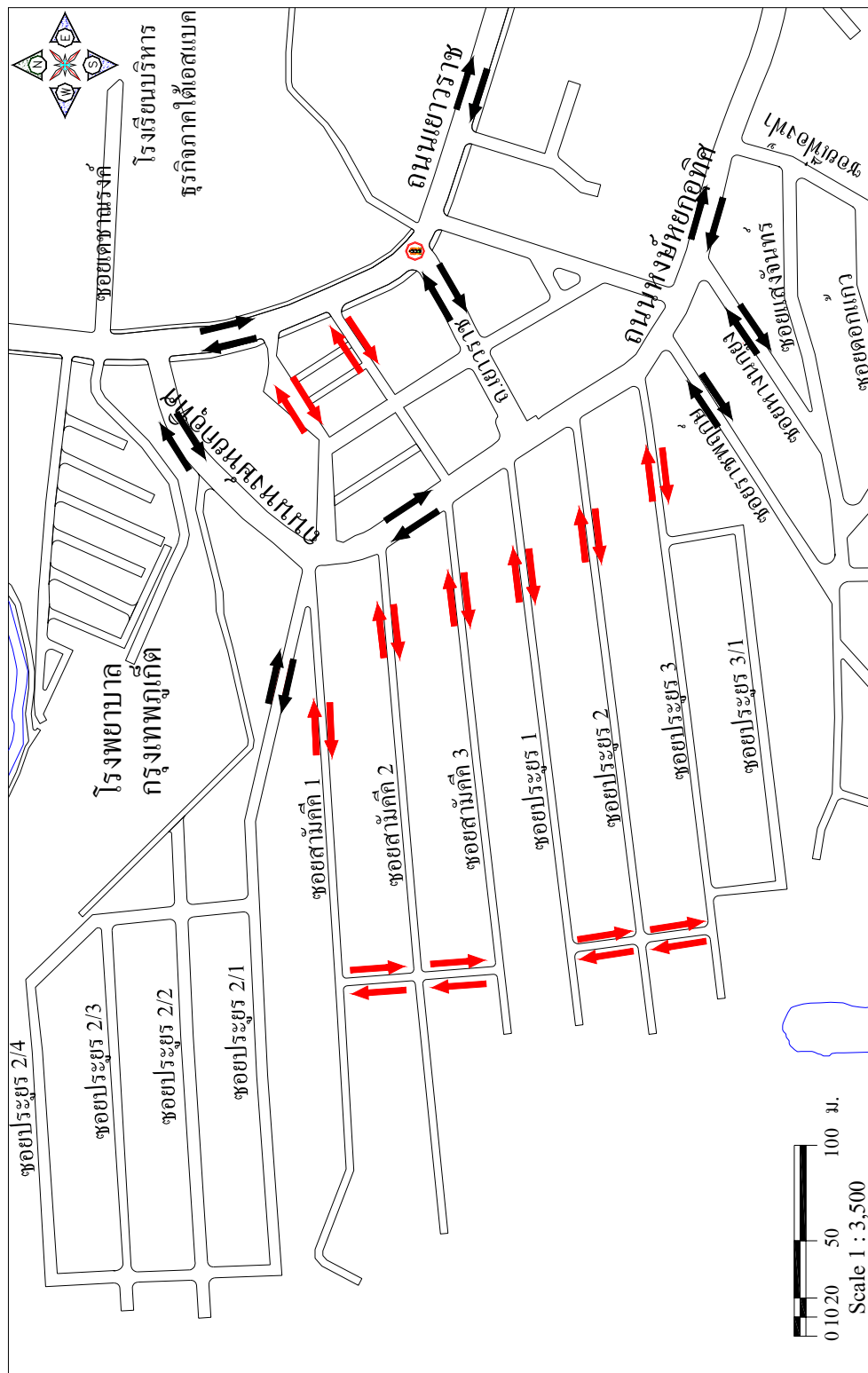
ป้ายห้ามเข้า	12,000 บาท (แผ่นละ 2,000 ชนิด High intensity grade)
ทาสีตีเส้นลูกศรบอกทิศทาง	8,000 บาท (ค่าสี + ค่าแรง ตร.ม. ละ 320 บาท)
<u>รวม</u>	<u>20,000</u> บาท



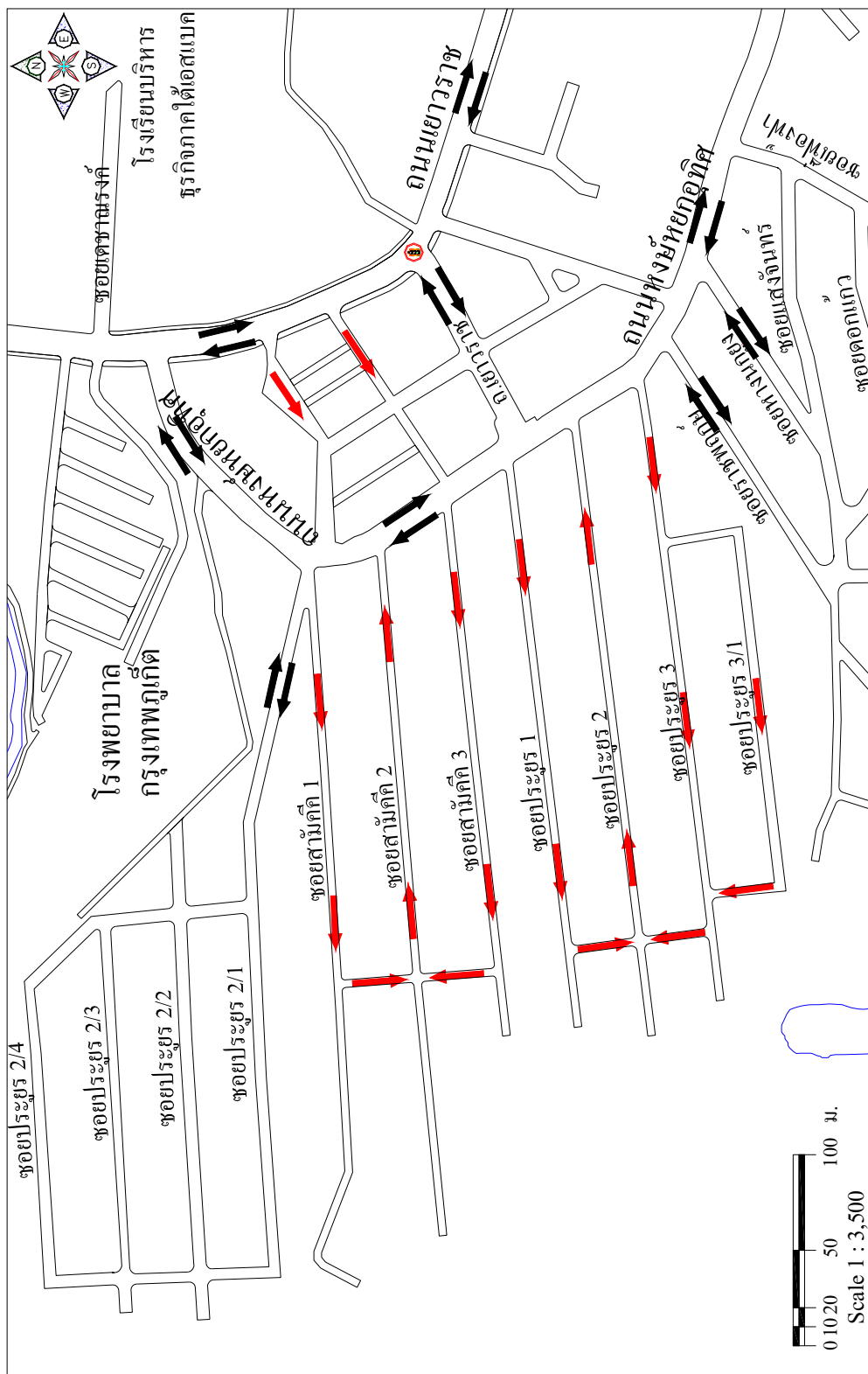
รูปที่ 4.38 ซอยประยูร 1



รูปที่ 4.39 ซอยสามัคคี 3



รูปที่ 4.40 ทิศทางการเดินรถในซอยประยูร 1 – 3 และซอยสามัคคี 1 – 3 ในปัจจุบัน



รูปที่ 4.41 การจัดระบบการเดินรถทางเดียว (One-way)

4.9 การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อแผนงานที่นำเสนอ

4.9.1 การสัมภาษณ์ผู้นำชุมชน ประชาชน และหน่วยงานเกี่ยวข้อง

เมื่อได้พัฒนายุทธศาสตร์ และการกำหนดแผนงาน/มาตรการแก้ไข ผู้วิจัย ได้จัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อแผนงาน ซึ่งได้ทำการสอบถามความคิดเห็นจากผู้นำชุมชน ประชาชน และหน่วยงานเกี่ยวข้อง ได้แก่ ชุมชนสามัคคีสามกอง, สำนักงานช่าง เทศบาลนครภูเก็ต, โรงพยาบาลวชิระภูเก็ต, โรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง, ฝ่ายจราจร สภ.อ.เมืองภูเก็ต

1) ผู้อำนวยการโรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง (นส.สุธี อารีพงศ์)

- ถนนเขาวราช นับวันจะมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นทุก ๆ ปี เนื่องจากมีร้านค้าและแหล่งกิจกรรมตลอดแนวถนนเขาวราช และเป็นทางผ่านไปสู่อถนนบายพาส ซึ่งมีห้างสรรพสินค้าอีกมากมาย (ห้างเทสโก้ โลตัส, ห้างเซ็นทรัล เป็นต้น)
- แผนงานที่ 1 : เห็นด้วยกับการทำเนินราบชะลอความเร็ว เพื่อความปลอดภัยในการข้ามถนนของเด็กนักเรียน ทั้งนี้ทางเทศบาลนครภูเก็ต ได้เล็งเห็นความสำคัญถึงความปลอดภัยในการข้ามถนนหน้าโรงเรียน และได้มีแผนก่อสร้างสะพานลอยหน้าโรงเรียน แต่มีข้อจำกัดเรื่องการก่อสร้างทางขึ้น-ลง หน้าร้านค้าต่าง ๆ และเรื่องระดับความสูงของสะพาน แผนงานดังกล่าวจึงได้ยกเลิกไป ส่วนการใช้ไฟสัญญาณเตือนหน้าโรงเรียน ไม่ค่อยได้ผล เนื่องจากผู้ใช้รถจะไม่เห็นสัญญาณไฟในระยะกระชั้นชิด อาจเกิดอุบัติเหตุได้ ส่วนแนวทางที่โรงเรียนได้ดำเนินการอยู่ คือ ให้ครู 2 ท่าน นักเรียน 2 คน และเจ้าหน้าที่ตำรวจ 1 ท่าน ช่วยอำนวยความสะดวกในการข้ามถนนหน้าโรงเรียน
- แผนงานที่ 3 : อาจมีปัญหาเกี่ยวกับผู้ที่เสียประโยชน์จากการดำเนินแผนงาน ได้แก่ร้านค้าบริเวณทางแยก เนื่องจากอาจสูญเสียรายได้เนื่องจากความไม่สะดวกในการสัญจร
- แผนงานที่ 5 : เห็นด้วยในการจัดทำระบบการเดินรถทางเดียว (One-Way)

2) รองผู้อำนวยการฝ่ายการแพทย์ โรงพยาบาลวชิระภูเก็ต (นพ.ทินกร พงศ์วิวัฒน์)

- น่าจะทำการศึกษาจุดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก และทำการแก้ไข
- ในเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ต้องได้รับความร่วมมือเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- อุบัติเหตุจากรถก่อให้เกิดโรคทางสมองมากที่สุด

- ควรเน้นให้ความรู้แก่เด็กและประชาชนทั่วไปเกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจร ให้ปฏิบัติตามกฎหมาย เช่น การสวมหมวกนิรภัย และการคาดเข็มขัด
- สีแฉก โลคัส เมื่อสัญญาณไฟจราจรเสียจะเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

3) พ.ต.ท. จิระศักดิ์ เสียมศักดิ์ (สารวัตรจราจร สภ.อ.เมืองภูเก็ต)

และด.ต. สมชาย ไวยธิตรา (เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร)

- ถนนเยาวราช ในช่วงหน้าโรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง ถึง สามแยกสามกอง มีปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากมีจุดเข้า-ออกเป็นจำนวนมาก ควรมีการจัดระบบจุดเข้า-ออก เช่น ถนนเยาวราช 2 ควรห้ามรถเลี้ยวเข้าหมู่บ้านภูเก็ตวิลล่าสามกอง และควรจัดการจราจรแบบวันคู่-วันคี่
- แผนงานที่ 2 : การบังคับใช้เฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน อาจก่อให้เกิดความสับสนต่อผู้ใช้รถใช้ถนนได้ ควรบังคับใช้ตลอดเวลา นอกจากนี้ควรปรับเปลี่ยนทิศทางการเข้า-ออก ถนนหงษ์หยกอุทิศ เพื่อลดจุดตัด และเพิ่มความปลอดภัย
- แผนงานที่ 3 : แผนงานนี้เป็นแนวคิดที่ดี ที่จะติดตั้งวงเวียน ทั้งนี้ในภูเก็ตมีการมีการติดตั้งวงเวียนบริเวณทางเข้าหมู่บ้านภูเก็ตเมืองทอง
- แผนงานที่ 5 : เห็นด้วยกับแผนงาน แต่ก็ขึ้นอยู่กับทางเทศบาลจะดำเนินการหรือไม่

4) นายมงคล ส่องขาว (ผอ.สำนักงานช่าง) และนายสมพงษ์ จันทร์ทอง (หัวหน้างานวิศวกรรมโยธา 1) สำนักงานเทศบาลนครภูเก็ต

- แผนงานที่ 1 : เห็นด้วย
- แผนงานที่ 2 : ต้องสอบถามเพิ่มเติมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- แผนงานที่ 3 : ไม่เห็นด้วย อาจมีปัญหาในเรื่องวงเลี้ยวของรถได้
- แผนงานที่ 4 : ไม่เห็นด้วยในการสร้างเป็นเกาะ ควรใช้การทาสีตีเส้นแทน
- แผนงานที่ 5 : เห็นด้วย

5) นายสุเมธี ทองเสมอ (ผู้นำชุมชนสามัคคีสามกอง)

- แผนงานที่ 1 : เห็นด้วย และทางชุมชนฯ ได้เสนอแผนงานการก่อสร้างวงเวียนไปยังเทศบาลหลายครั้งแล้ว แต่ทางเทศบาลไม่ได้ดำเนินการและไม่ค่อยให้การสนับสนุน

- แผนงานที่ 5 : การจัดทำ One-Way อาจมีปัญหาการบังคับใช้ เนื่องจากประชาชนอาจไม่ทำตาม ควรให้ตำรวจมาช่วยควบคุมในระยะแรก (ถ้าแผนงานได้ดำเนินการ)
- มีการจัดประชุมกันในชุมชนสามัคคีสามกอง ทุกวันอาทิตย์ที่ 1 ของเดือนที่บ้านหมายเลขที่ 6 ซ.สามัคคี 3 เพื่อรับฟังปัญหาต่าง ๆ ภายในชุมชน และหาแนวทางแก้ไข

6) นายเทวินทร์ ตีรณะประคม (ประชาชนในชุมชน)

- แผนงานที่ 1 : เห็นด้วย ค่าใช้จ่ายไม่สูง และเพิ่มความปลอดภัยแก่คนข้ามถนน
- แผนงานที่ 2 : การแก้ไขโดยลดจุดขัดแย้งก็ดี แต่ควรทำการแก้ไขโดยการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรจะดีกว่า
- แผนงานที่ 3 : เห็นด้วย และควรเพิ่มแสงสว่างบริเวณทางแยกในเวลากลางคืน เพื่อความปลอดภัย ทั้งนี้ ทางแยกดังกล่าวนับว่าเป็นจุดอันตรายจุดหนึ่งในชุมชน
- แผนงานที่ 4 : เห็นด้วย ช่วยเพิ่มความปลอดภัยแก่คนข้ามถนน เป็นจุดสังเกตที่ชัดเจน ทั้งนี้ ควรเพิ่มความปลอดภัยในการข้ามถนนในบริเวณอื่น ๆ ในจังหวัดภูเก็ตด้วย เช่น หน้าโรงพยาบาลวชิระภูเก็ต ปัจจุบันมีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร แต่ประชาชนไม่ปฏิบัติตาม ควรติดตั้งเนินราบชะลอความเร็ว
- แผนงานที่ 5 : เห็นด้วย แต่อาจจะมีปัญหากับรถจักรยานยนต์ ซึ่งอาจไม่ปฏิบัติตาม ทั้งนี้การบังคับใช้อาจไม่ได้ผล ควรมีตำรวจมาช่วยควบคุมดูแล

7) นางอุษา สมสุข และนางนวลศรี อรรถนพงศา (อาจารย์โรงเรียนภูเก็ตวิทยาลัย, ประชาชนในชุมชน)

- บริเวณสามกอง มีผู้คนเดินทางสัญจรเข้ามามาก เนื่องจากเป็นเส้นทางผ่านไป Lotus, สถาบันราชภัฏภูเก็ต, โรงพยาบาลวชิระภูเก็ต, โรงพยาบาลกรุงเทพภูเก็ต ก่อให้เกิดปัญหาการติด ปัญหาอุบัติเหตุ และความไม่ปลอดภัยของประชาชนในชุมชน
- แผนงานที่ 2 : ควรดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร
- แผนงานที่ 5 : เห็นด้วย
- มีปริมาณจราจรจำนวนมากที่หลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดบนถนนเขาวราช โดยหันมาใช้ถนนในชุมชนเป็นทางผ่าน (ถนนหงษ์หยกอุทิศ)

8) นายเศรษฐภัทร์ บุญยัยเสี๋ยร (ประชาชนที่เดินทางมาทำงานในบริเวณชุมชน)

- ปัญหาอุบัติเหตุเนื่องจาก ประชากรมาก ถนนแคบ
- แผนงานที่ 1 : เห็นด้วย
- แผนงานที่ 2 : เห็นด้วย ควรปรับปรุงที่จอดรถข้างทาง บนถนนหงษ์หยกอุทิศ
- แผนงานที่ 3 : เห็นด้วย เพราะช่วยให้การสัญจรเป็นระเบียบ ทั้งนี้ปัจจุบัน การขับรถผ่านทางแยกจะมีการคล่อมเลนส์ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ควรติดตั้งป้ายสะท้อนแสงด้วย
- แผนงานที่ 5 : เห็นด้วย ช่วยป้องกันการสวนทางกันของรถ ซึ่งก่อให้เกิดความล่าช้าในการเข้า-ออก เน้นรถจักรยานและรถจักรยานยนต์ ให้ปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด

4.9.2 การนำเสนอแผนงานเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อชุมชนสามัคคีสามกอง

ชุมชนสามัคคีสามกอง ได้จัดการประชุมภายในชุมชนเมื่อวันพุธที่ 5 ตุลาคม พ.ศ. 2548 เวลา 12.30 – 15.00 น. ทั้งนี้ได้นำแผนงานเสนอต่อที่ประชุม เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ซึ่งพบว่า ที่ประชุมให้ความสนใจและได้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการสัญจรภายในชุมชน **ที่ประชุม** มีมติเห็นด้วยกับแผนงาน และให้นำเสนอเทศบาลนครภูเก็ตพิจารณาต่อไป ซึ่งมีรายละเอียดในภาคผนวก ค