

ภาคผนวก ก.

แนวคิดเกี่ยวกับเมืองน่าอยู่

1. แนวคิดเพื่อนำไปสู่เมืองน่าอยู่ จากผู้ว่าราชการจังหวัดยะลา

สำนักงานจังหวัดยะลา (2544) ได้กำหนดยุทธศาสตร์ “เร่งรัดพัฒนาให้ยะลาน่าอยู่” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์การปฏิบัติราชการ “เพิ่มมิตร พิชิตปัญหา เร่งพัฒนาให้ยะลาน่าอยู่” โดยนายกิตติ กิตติโชควัฒนา ซึ่งดำรงตำแหน่งผู้ว่าราชการจังหวัดยะลาในปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2544) ซึ่งมีมาตรการและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการจราจรและการขนส่งดังต่อไปนี้

- จัดระเบียบการใช้พื้นที่ทางเท้าในเขตพื้นที่รับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกระดับ
- แก้ไขปัญหาการตัด ฟัน กิ่งไม้ ต้นไม้ บริเวณริมเส้นทางคมนาคม ทั้งการตัดฟันโดยหน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และโดยประชาชน โดยคำนึงถึงสภาพภูมิทัศน์ที่สวยงาม และความสะอาด ปลอดภัยของประชาชน
- ส่งเสริมให้มีการก่อสร้างเส้นทางจักรยาน ส่งเสริมการใช้รถจักรยานเพื่อการประหยัดลดมลพิษ และเพื่อสุขภาพพลานามัยที่ดี โดยกำหนดให้มีการจัดวันรณรงค์กิจกรรม car free day ทุกวันที่ 22 ของเดือน
- เสริมสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน
- ตรวจสอบ ติดตาม เร่งรัด การสนับสนุนงบประมาณ โครงการในพื้นที่จังหวัดยะลา ที่หน่วยงานได้จัดทำรายละเอียดและบรรจุไว้ในแผนงานต่างๆ เพื่อให้ทราบถึงปีงบประมาณและระยะเวลาดำเนินการ จำนวนเงินงบประมาณ เงื่อนไขการดำเนินการ หรือรายการอื่น เพื่อจะได้เตรียมการในส่วนต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ
- ดำเนินการให้พื้นที่ที่กว้างว่างเปล่าทุกประเภท ในเขตเมืองและชุมชนได้ใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่า หรือมีการปรับปรุงพื้นที่เพื่อที่จะไม่ให้ก่อให้เกิดมลพิษในเขตเมืองและชุมชน
- สนับสนุนและส่งเสริมการจัดการท่องเที่ยวเชิงเกษตรนิเวศน์ และการท่องเที่ยวเชิงศิลปวัฒนธรรม
- จัดหา ก่อสร้าง และพัฒนา สถานที่เล่นกีฬา ออกกำลังกายและพักผ่อนหย่อนใจ ให้มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นและมีคุณภาพดีขึ้น พร้อมกับการพัฒนาบุคลากรผู้นำการเล่นกีฬาและออกกำลังกาย

2. แนวทางการพัฒนาเมืองน่าอยู่ขององค์การอนามัยโลก

เนื่องจากจังหวัดยะลา ได้รับการคัดเลือกให้เป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาเมืองน่าอยู่ขององค์การอนามัยโลก ดังนั้นการพัฒนายุทธศาสตร์ด้านการจราจรและขนส่งจำเป็นต้องมีความสอดคล้องกับแนวทางของโครงการดังกล่าวด้วย ซึ่งองค์การอนามัยโลกได้ให้ความหมายของคำว่า เมืองน่าอยู่ (Healthy City) หมายถึง “เมืองที่มีการสร้างสรรค์และปรับปรุงสิ่งแวดล้อมทั้งทางด้านกายภาพและสังคมอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีการขยายแหล่งทรัพยากรของชุมชน โดยให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมและช่วยเหลือซึ่งกันและกัน เพื่อดำรงไว้ซึ่งวิถีชีวิตของชุมชน” โดยมีแนวทางการดำเนินงาน 11 ประการ (องค์การอนามัยโลก, 2544) คือ

- การรักษาความสะอาดด้านกายภาพ สิ่งแวดล้อม ที่อยู่อาศัย ที่มีคุณภาพ
- การอยู่ร่วมกันในระบบนิเวศของ คน พืช สัตว์และสิ่งแวดล้อม เป็นไปอย่างสมดุล และยั่งยืน
- ชุมชนมีความเกื้อกูล ไม่มีการเอารัดเอาเปรียบ
- ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนด ควบคุม และตัดสินใจ เกี่ยวกับเรื่องที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต สุขภาพอนามัย และการกินคืออยู่ดี
- สนองต่อความจำเป็นพื้นฐาน
- มีกลไกระดมความคิด ประสพการณ์ และทรัพยากรอันหลากหลาย จากการประสาน การติดต่อและการทำงานร่วมกับชุมชน
- เป็นเมืองที่มีระบบเศรษฐกิจหลากหลาย มีชีวิตชีวา และมีนวัตกรรมอยู่เสมอ
- เสริมสร้างการเชื่อมโยงมรดกทางวัฒนธรรม สภาพทางชีวภาพอันดีงาม รวมทั้งเอกลักษณ์ของกลุ่มชนในชุมชนของแต่ละชุมชน
- ให้มีรูปแบบการดำเนินงานที่สามารถขับเคลื่อนโครงการให้บรรลุเป้าหมาย โดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- ให้มีระบบการให้บริการดูแลสุขภาพที่เหมาะสมสำหรับประชาชนทุกคน
- มีสภาวะสุขภาพของประชาชนในระดับที่ดีมาก คือ มีสุขภาพอนามัยในระดับสูงและมีอัตราความเจ็บป่วยในระดับต่ำ

3. คุณลักษณะของเมืองน่าอยู่ โดยหนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ (2543)

นิยามของ “เมืองน่าอยู่” ควรมียอดประกอบ ดังนี้ “เป็นเมืองที่ประชาชนมีสุขภาพดีทั้งกายและใจ มีชีวิตความเป็นอยู่สงบสุข มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน สังคมมีความเอื้ออาทร ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาอย่างแข็งขัน คงความมีเอกลักษณ์และศิลปวัฒนธรรมของเมืองและชุมชน มีการใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสมและรักษาคุณภาพของระบบนิเวศ มีบริการสาธารณสุขปโภค สาธารณูปการ และข้อมูลข่าวสารอย่างเพียงพอเศรษฐกิจดี มีความหลากหลาย คนมีงานทำอย่าง ถ้วนหน้า และมีการบริหารการปกครองแบบประชาธิปไตย”

ภาคผนวก ข.

นโยบายในระดับประเทศที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบจราจรและการขนส่ง

1. วัตถุประสงค์ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 – 2549)

เพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมายของวิสัยทัศน์ร่วม ภายใต้ปรัชญา “เศรษฐกิจพอเพียง” และสังคมไทยที่พึงประสงค์ในอนาคต แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 จึงได้กำหนดวัตถุประสงค์หลัก คือ การปรับโครงสร้างการพัฒนาประเทศให้เข้าสู่ดุลยภาพ โดยเปลี่ยนกระบวนการพัฒนาประเทศที่มุ่งเน้นการพัฒนาเชิงปริมาณ มุ่งสู่การพัฒนาในเชิงคุณภาพ ควบคู่ไปกับการสร้างความเป็นธรรมในสังคมและความสามารถก้าวทันโลก ที่จะอำนวยประโยชน์ต่อคนส่วนใหญ่ของประเทศ อันจะนำไปสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน ส่วนวัตถุประสงค์ย่อยของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 มีดังนี้

1.1 เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจให้มีเสถียรภาพและมีภูมิคุ้มกัน สร้างความเข้มแข็งของภาคการเงิน ความมั่นคงและเสถียรภาพของฐานะการคลัง ปรับโครงสร้างเศรษฐกิจเพื่อให้เศรษฐกิจระดับฐานรากมีความเข้มแข็งและสามารถพึ่งตนเองได้มากขึ้น ตลอดจนเพิ่มสมรรถนะของระบบเศรษฐกิจโดยรวมให้สามารถแข่งขันได้และก้าวทันเศรษฐกิจยุคใหม่

1.2 เพื่อวางรากฐานการพัฒนาประเทศให้เข้มแข็ง ยั่งยืน สามารถพึ่งตนเองได้อย่างรู้เท่าทันโลก โดยการพัฒนาคุณภาพคน ปฏิรูปการศึกษา ปฏิรูประบบสุขภาพ สร้างระบบคุ้มครองความมั่นคงทางสังคม รวมทั้งการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนและเครือข่ายชุมชน ให้เกิดการเชื่อมโยงการพัฒนาชนบทและเมืองอย่างยั่งยืน มีการดูแลจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ควบคู่กับการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่เหมาะสมกับสังคมไทย

1.3 เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการที่ดีในสังคมไทยทุกระดับ เป็นพื้นฐานให้การพัฒนาประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ เน้นการปฏิรูประบบบริหารจัดการภาครัฐ การบริหารจัดการที่ดีของภาคธุรกิจเอกชน การมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการพัฒนา การสร้างระบบการเมืองที่รับผิดชอบต่อสังคมและลดการทุจริตประพฤติมิชอบ

1.4 เพื่อแก้ปัญหาความยากจนและเพิ่มศักยภาพและโอกาสของคนไทยในการพึ่งพาตนเอง ให้ได้รับโอกาสในการศึกษาและบริการทางสังคมอย่างเป็นธรรมและทั่วถึง สร้างอาชีพ เพิ่มรายได้ ยกกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ให้ชุมชนและประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาและปรับกลไกภาครัฐให้เอื้อต่อการแก้ปัญหา

ในการพัฒนาให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว เมื่อคำนึงถึงผลการพัฒนาที่ขาดแคลน ความสมดุลและวิกฤตเศรษฐกิจที่ส่งผลกระทบต่อคนไทยส่วนใหญ่มีมาตรฐานความเป็นอยู่ลดลง

และต้องกลับไปอยู่ในฐานะที่ยากจนมากขึ้น จึงเห็นสมควรกำหนดเป้าหมายการพัฒนาประเทศใหม่ โดยเปลี่ยนจากเดิมที่มุ่งสร้างความร่ำรวยด้วยการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นหลัก ไปสู่การพัฒนาประเทศที่มีรากฐานที่เข้มแข็ง มีการกระจายผลประโยชน์อย่างทั่วถึง สามารถแก้ปัญหาความยากจน และกระจายรายได้ รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสในการพึ่งตนเอง พร้อมทั้งยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของคนส่วนใหญ่ของประเทศ อันจะทำให้เกิดการพัฒนามี “คน” เป็นศูนย์กลางอย่างแท้จริง (สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2544)

2. ร่างแผนหลักการพัฒนากระบวนกรจราจรและขนส่ง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2545 – 2549) ของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

แนวทางในการพัฒนาการจราจรและขนส่งที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ของประเทศในปัจจุบัน สามารถจำแนกได้ 5 ประเด็น (สจร, 2544 ก) ดังนี้

2.1 ลงทุนในโครงการพื้นฐานอย่างมีเหตุผลและพอประมาณ โดยปรับปรุงระบบการประสานงานและการจัดทำแผนในระดับต่างๆ ให้สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน จัดลำดับความสำคัญของโครงการลงทุนอย่างมีเหตุผลและพอประมาณ พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างความโปร่งใสในการบริหารงาน อีกทั้งเพิ่มการกระจายอำนาจไปสู่ท้องถิ่นเพื่อเพิ่มบทบาทในการแก้ปัญหาการจราจรและขนส่ง

2.2 เพิ่มประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐาน โดยพัฒนาระบบถนนให้เป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์และใช้งานได้ดีเต็มที่ ใช้เทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการจราจร พัฒนาระบบขนส่งในคราวละมากๆ (Mass Transportation) บริหารจัดการความต้องการในการใช้รถใช้ถนน และเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการดำเนินการสาขาขนส่ง

2.3 สนับสนุนการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นให้มีศักยภาพและบทบาทเพิ่มมากขึ้น โดยปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความโปร่งใสในการบริหารจัดการภาครัฐและเอกชน และให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งในทุกๆระดับ

2.4 ส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน โดยใช้มาตรการด้านการจราจรและขนส่งที่ช่วยลดมลภาวะและการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน เสนอแนะแนวทางพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งที่สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองภูมิภาค รวมทั้งการพัฒนาระบบความปลอดภัยเพื่อการจราจร

2.5 พัฒนาการจราจรและขนส่งให้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยพัฒนาระบบให้เป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์และใช้งานได้เต็มที่ สนับสนุนการพัฒนาระบบการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบต่างๆ อีกทั้งสนับสนุนให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ

ปรับปรุงกฎหมายให้มีประสิทธิภาพ และปรับปรุงโครงข่ายการเชื่อมต่อถนนในเมือง ระหว่างเมือง ภูมิภาคและเมืองชายแดนที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

3. ชุดของวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาการจราจรและขนส่งในเมืองที่แนะนำโดย IHT (1996) มีส่วนประกอบดังนี้

3.1 ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ (Economic Efficiency) : มีการใช้ทรัพยากรเพื่อการพัฒนา ระบบการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยพิจารณาถึงผลประโยชน์สูงสุดที่จะได้รับ ควบคู่ไป กับผลเสียที่จะเกิดขึ้น

3.2 อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรมของท้องถิ่น (Environmental Protection) : เป็นการ ลดผลกระทบจากการขนส่งที่มีต่อสิ่งแวดล้อม สภาพสังคม และวัฒนธรรม ของผู้คนในเมือง

3.3 ความปลอดภัยและความมั่นคง (Safety) : ลดจำนวนผู้บาดเจ็บ เสียชีวิต และความเสียหาย ในทรัพย์สิน จากอุบัติเหตุการจราจรและขนส่ง

3.4 การเข้าถึงจุดหมายการเดินทาง (Accessibility) : การเพิ่มขีดความสามารถให้กับประชาชน ให้สามารถเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ที่ต้องการได้อย่างสะดวก

3.5 ความยั่งยืน (Sustainability) : มีการพัฒนาระบบการขนส่งที่เพียงพอกับความต้องการใน ปัจจุบัน และสามารถที่จะรองรับความต้องการของคนรุ่นต่อไปอย่างพอเพียง

3.6 การกระตุ้นเศรษฐกิจ (Economic Regeneration) : การพัฒนาแผนการบังคับใช้ที่ดินเพื่อ ให้ก่อให้เกิดผลดีทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะเกี่ยวเนื่องกับวัตถุประสงค์ในข้อที่ 3.2

3.7 ความเสมอภาค (Equity) : ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการขนส่งต้องกระจายอย่างทั่วถึงใน ทุกกลุ่มคนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับระบบการขนส่ง

3.8 การเงินและงบประมาณ (Finance) : พิจารณาการเงินในด้านเศรษฐกิจ ทั้งผลดีและผลเสียที่ ได้รับ รวมทั้งข้อจำกัดด้านงบประมาณและแหล่งที่มา ซึ่งถือว่ามิผลโดยตรงต่อแผนที่จะจัดสร้างขึ้น

3.9 ความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ (Practicability) : ให้มีความสำคัญกับการออกแบบแผนงานที่ สามารถนำไปปฏิบัติงานได้จริงอย่างเป็นรูปธรรม

3.10 ความขัดแย้ง ขีดจำกัดและการพิจารณาซ้ำซ้อน (Conflicts, Constraints and Double – Counting) : มีการจัดลำดับความสำคัญของวัตถุประสงค์ โดยพิจารณาวัตถุประสงค์ข้ออื่นให้เป็น เงื่อนไขสำหรับวัตถุประสงค์นั้นๆ และมีการหลีกเลี่ยงวัตถุประสงค์ที่มีจุดมุ่งหมายเดียวกัน

ภาคผนวก ก.

แนวคิดเกี่ยวกับเมืองน่าอยู่

กลุ่มแผนงาน : 1. การจัดการจราจร (Traffic Management Plan)

ชื่อโครงการ : โครงการปรับปรุงสี่แยกดับเพลิงเก่า

หลักการและเหตุผล : จากข้อมูลการสำรวจความล่าช้าและความยาวคิวของทางแยกที่สำคัญในเมืองยะลา พบว่า สี่แยกดับเพลิงเก่า ซึ่งตั้งอยู่บนถนนสายหลักของเมืองยะลา มีระดับการแออัดของการจราจรในเวลาเร่งด่วนสูงสุด ปัญหาที่ตามมาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ คือ ปัญหาการเกิดมลพิษทางอากาศและเสียง นอกจากนี้ยังเป็นการสูญเสียค่าของพลังงานน้ำมันเชื้อเพลิงที่จะต้องนำเข้ามาจากต่างประเทศ

สถานที่ : สี่แยกดับเพลิงเก่า (ถนนลิโรรส – ถนนพุทธภูมิวิถิ)

วิธีการดำเนินการ

1. ปรับเปลี่ยนรอบสัญญาณไฟ จากเดิม 130 วินาที ให้เป็น 80 วินาที ดังรูปที่ ก1
2. ปรับปรุงเกาะกลางถนน ให้มีช่องพักสำหรับรอการข้าม
3. ห้ามการจอดรถในรัศมี 75 ม. และ 50 ม. จากทางแยก ของฝั่งถนนลิโรรส และถนนพุทธภูมิวิถิ
4. ทำการทาสีตีเส้นจราจรให้เห็นเด่นชัด
5. ในปี พ.ศ. 2547 ทำการปรับเปลี่ยนระบบควบคุมสัญญาณไฟ ให้เป็นระบบที่สามารถปรับช่วงเวลาได้ตามปริมาณการจราจร (Actuated Signalized) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของสัญญาณไฟทั้งในเวลาเร่งด่วน และช่วงเวลาปกติ

งบประมาณ

ระยะสั้น (2544)

- ค่าก่อสร้าง/ปรับปรุงเกาะกลางถนน	35,000	บาท
- ค่าดำเนินการทาสีตีเส้น	65,000	บาท
รวม	100,000	บาท

ระยะกลาง (2547)

- ค่าติดตั้งอุปกรณ์ Actuated Signalized	50,000	บาท
---	--------	-----

ระยะเวลาดำเนินการ : ปี พ.ศ. 2544 , 2547

ผู้รับผิดชอบ : เทศบาลนครยะลา, สก.อ.เมืองยะลา

รูปที่ ค1 : รายละเอียดการปรับปรุงสี่แยกดับเพลิงเก่า (TMC 3)

รูปค1_TMC3.doc

กลุ่มแผนงาน : 1. การจัดการจราจร (Traffic Management Plan)

ชื่อโครงการ : โครงการก่อสร้างวงเวียนแทนสัญญาณไฟจราจร บริเวณห้าแยกฝั่งเมือง 4

หลักการและเหตุผล : ห้าแยกฝั่งเมือง 4 ตั้งอยู่บนจุดตัดกันของถนนฝั่งเมือง 4 , ถนนสุขยางค์ 1 และ ถนนฝั่งเมือง 2 โดยมีปริมาณการจราจรหลัก (Main Traffic) อยู่บนถนนฝั่งเมือง 4 ในปัจจุบันมีระบบสัญญาณไฟช่วยควบคุมการจราจร จากข้อมูลพบว่า สัญญาณไฟที่มีเพียง 3 เฟส ก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุเป็นจำนวนมาก วิธีการแก้ปัญหาโดยการปรับจังหวะของสัญญาณไฟจราจร อาจแก้ไขปัญหาเรื่องอุบัติเหตุให้ลดลงได้ โดยการเพิ่มเป็น 4 หรือ 5 เฟส แต่วิธีการดังกล่าวจะทำให้ความล่าช้าเฉลี่ยเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น จึงขอเสนอการก่อสร้างวงเวียนเพื่อควบคุมการจราจรแทนสัญญาณไฟ ซึ่งนอกจากจะมีประสิทธิภาพกว่าสัญญาณไฟแล้ว ยังเป็นการเพิ่มความสวยงามของภูมิทัศน์บริเวณทางแยกดังกล่าวอีกด้วย

สถานที่ : บริเวณห้าแยกฝั่งเมือง 4

วิธีดำเนินการ

1. ทำการก่อสร้างวงเวียนและหัวเกาะแบ่งทิศทางจราจรตามแบบที่เสนอแนะ โดยควรจัดสร้างขอบของวงเวียนให้มีลักษณะลาดเอียง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่รถขนาดใหญ่ (รูปที่ ค2)
2. ทำการทาสี ตีเส้น และติดตั้งป้ายจราจร
3. ปลูกไม้ทรงเตี้ย (ประมาณ 50 เซนติเมตร) เพื่อเพิ่มความสวยงามให้กับวงเวียนและหัวเกาะ

งบประมาณ

ค่าก่อสร้าง รวมทาสีและป้ายจราจร	เหมาจ่าย	500,000	บาท
---------------------------------	----------	---------	-----

ระยะเวลาดำเนินการ : ปี พ.ศ. 2544 – 2545

ผู้รับผิดชอบ : เทศบาลนครยะลา

รูปที่ ค2 : แนวทางการก่อสร้างวงเวียน บริเวณห้าแยกผังเมือง 4
รูปค2_วงเวียนห้าแยก.doc

กลุ่มแผนงาน : 1. การจัดการจราจร (Traffic Management Plan)

ชื่อโครงการ : โครงการปรับปรุงการจราจรบนถนนฝั่งเมือง 4

หลักการและเหตุผล : รูปแบบการใช้ที่ดินบริเวณสองฝั่งของถนนฝั่งเมือง 4 จะเป็นเขตที่พักอาศัย ประกอบไปด้วยตรอกและซอยเป็นจำนวนมาก ด้วยสาเหตุนี้เอง ทำให้ปริมาณการจราจรบนถนนฝั่งเมือง 4 มีสภาพที่คับคั่ง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน นอกจากนี้การที่ถนนฝั่งเมือง 4 มีลักษณะค่อนข้างตรง และมีความยาวพอสมควร ทำให้ยานยนต์แล่นด้วยความเร็วสูง ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่ผู้คนที่อาศัยอยู่ในบริเวณดังกล่าว ดังนั้นการใช้มาตรการสงบการจราจร (Traffic Calming) จะมีส่วนช่วยจัดการกับการจราจรในบริเวณดังกล่าวให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

สถานที่ : ถนนฝั่งเมือง 4 ตลอดทั้งสาย โดยเริ่มตั้งแต่สามแยกระหว่างถนนฝั่งเมือง 4 กับถนนสุขยางค์ บริเวณแฟลตตำรวจ ไปจนกระทั่งถึงสี่แยกระหว่างถนนฝั่งเมือง 4 กับถนนชนวิถี

วิธีดำเนินการ

1. ทำการก่อสร้างอุปกรณ์ต่อไปนี้ ตามตำแหน่งแนะนำ (รูปที่ ค3 และ ค4)
 - Raised Intersection
 - วงเวียน
 - Raised Crosswalk
 - Speed Hump
2. จัดทำป้ายเตือนให้ผู้ใช้นถนนทราบ พร้อมทั้งทำการทาสีบนอุปกรณ์เหล่านี้ ให้เห็นเด่นชัดทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน

งบประมาณ

- ค่าก่อสร้าง Raised Intersection	2 @ 150,000	=	300,000	บาท
วงเวียน	1 @ 150,000	=	150,000	บาท
Raised Crosswalk	7 @ 15,000	=	105,000	บาท
Speed Hump	3 @ 7,500	=	23,500	บาท
- ค่าป้ายเตือน และการทาสีตีเส้น เหม่าจ่าย		=	<u>150,000</u>	บาท
	รวม	=	<u>727,500</u>	บาท

ระยะเวลาดำเนินการ : ปี พ.ศ. 2545 – 2546

ผู้รับผิดชอบ : เทศบาลนครยะลา

รูปที่ ค3 : ตำแหน่งการใช้มาตรการต่างๆ บนถนนฝั่งเมือง4 ส่วนที่ 1

รูปค3_ถนนฝั่งเมือง4.doc

รูปที่ ค4 : ตำแหน่งการใช้มาตรการต่างๆ บนถนนผังเมือง4 ส่วนที่ 2
รูปค4_ถนนผังเมือง4.doc

กลุ่มแผนงาน : 1. การจัดการจราจร (Traffic Management Plan)

ชื่อโครงการ : โครงการแก้ปัญหาจราจร บริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนสิโรธร

หลักการและเหตุผล : สภาพการจราจรในจุดระหว่างถนนสิโรธรกับทางรถไฟ (บริเวณใกล้สามแยกตลาดสดเทศบาล) มีปริมาณการจราจรที่หนาแน่น ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า – เย็น โดยเฉพาะในช่วงที่มีการปิดกั้นการจราจรเพื่อให้ขบวนรถไฟผ่าน จากปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) บนถนนสิโรธรมีค่า 13,711 คันต่อวัน และจำนวนขบวนรถไฟที่วิ่งผ่านจุดดังกล่าวทั้งวัน มีทั้งสิ้น 20 ขบวน ทำให้ค่า Traffic Moment มีค่า 274,220 คัน X ขบวนต่อวัน ซึ่งค่าดังกล่าวหากนำไปพิจารณาตามหลักเกณฑ์ของกรมทางหลวง พบว่า มีความจำเป็นต้องจัดสร้างถนนต่างระดับกับทางรถไฟ เพื่อบรรเทาปัญหาการแออัดของการจราจรและลดอุบัติเหตุ โดยมีงบประมาณในการสร้างถนนต่างระดับมีค่าไม่ต่ำกว่า 50 ล้านบาท แต่หากพิจารณาถึงสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน และปัญหาการจราจรที่แท้จริงในบริเวณดังกล่าวพบว่า ยังมีทางเลือกอื่นในการแก้ปัญหา จากการสำรวจข้อมูลพบว่าบริเวณดังกล่าวมีปัญหาการจราจร คือ ความล่าช้าของรถยนต์โดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วนที่มีขบวนรถไฟวิ่งผ่าน ส่วนปัญหาในเรื่องอุบัติเหตุมีน้อยมาก ดังนั้นจึงขอเสนอวิธีการแก้ปัญหาโดยการลดระยะเวลาการทำงานของแผงกั้นจราจรลง พร้อมทั้งการสร้างจังหวะระหว่างการทำงานของแผงกั้นและสัญญาณไฟจราจรของสามแยกตลาดสดให้สัมพันธ์กัน

สถานที่ : จุดตัดระหว่างถนนสิโรธร และทางรถไฟ บริเวณใกล้สามแยกตลาดสดเทศบาล

วิธีการดำเนินการ

1. จัดสร้างอุปกรณ์ปิด – เปิด การทำงานของแผงกั้นการจราจรบริเวณ ถนนสิโรธรตัดกับทางรถไฟ โดยมีอุปกรณ์ตรวจจับ (Sensor) ขบวนรถไฟ เมื่อมาถึงระยะที่ปลอดภัย (ประมาณ 500 เมตร) ก็จะทำการเปิดการทำงานของแผงกั้นการจราจรทันที
2. จัดสร้างอุปกรณ์ควบคุมการทำงานระหว่างแผงกั้นการจราจรและสัญญาณไฟจราจรบนสามแยกตลาดสดเทศบาล ให้มีจังหวะสัมพันธ์กัน โดยเมื่อขบวนรถไฟวิ่งเข้ามาในระยะที่กำหนด ขณะเดียวกันก็ส่งสัญญาณไฟควบคุมไฟจราจรบนสามแยก ให้มีจังหวะของไฟแดง ทั้งในถนนสิโรธรและถนนรถไฟ

งบประมาณ : ค่าจัดซื้อและติดตั้งอุปกรณ์ 10 ล้านบาท

ระยะเวลาดำเนินการ : ปี พ.ศ. 2545

ผู้รับผิดชอบ : เทศบาลนครยะลา , กรมทางหลวง และสถานีรถไฟยะลา

กลุ่มแผนงาน : 2. การให้ความสำคัญปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน (Traffic Safety Plan)

ชื่อโครงการ : โครงการปรับปรุงถนนอาคารสงเคราะห์ให้เป็นถนนคนเดิน

หลักการและเหตุผล : ถนนอาคารสงเคราะห์ตั้งอยู่ใจกลางเขตที่พักอาศัย และมีสถานศึกษา สถานที่ราชการตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียง ด้วยเหตุนี้ทำให้บริเวณสองข้างทางของถนนอาคารสงเคราะห์มีกิจกรรมการค้าขายเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงเย็นหลังเวลาเลิกงานจะมีประชาชนจำนวนมาก เข้ามาจับจ่ายซื้อสินค้า ซึ่งส่วนมากจะเป็นสินค้าบริโภค เช่น อาหาร, กบข้าว, ของหวาน และผลไม้ชนิดต่าง ๆ ดังนั้นการพัฒนาถนนอาคารสงเคราะห์ให้เป็นถนนคนเดิน จะมีส่วนในการเพิ่มความสวยงามและความสงบให้กับพื้นที่ อีกทั้งช่วยเพิ่มความปลอดภัยและสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้เดินเท้า และผู้ที่ขี่รถจักรยาน ซึ่งส่วนหนึ่งของการสนับสนุนวิสัยทัศน์ของเมืองยะลา “ยะลา เมืองน่าอยู่”

สถานที่ : ถนนอาคารสงเคราะห์ ตั้งแต่สี่แยกครูสัมมนา จนถึงสี่แยกถนนอาคารสงเคราะห์ตัดกับถนนผังเมือง 4 โดยมีระยะทางประมาณ 400 เมตร

วิธีดำเนินการ

1. ทำการปูซีเมนต์บล็อกทับบนผิวถนนเดิม
2. จัดทำ Street Scaping โดยการปลูกต้นไม้ ติดตั้งโคมไฟและติดตั้งม้านั่งตามจุดต่างๆ
3. ทำการปิดกั้นยานพาหนะที่จะเข้ามาในบริเวณโครงการ แต่เปิดช่องไว้สำหรับการเดินเท้าและขี่จักรยาน สำหรับการจราจรภายในซอยต่างๆ ที่เชื่อมต่อกับถนนอาคารสงเคราะห์ เช่น ถนนสันติสุข ซอยเย็นอากาศ และซอยน้ำผึ้ง ก็ทำการปิดกั้นด้วยเช่นกัน โดยให้การจราจรเหล่านั้นเปลี่ยนไปใช้เส้นทางอื่นแทน เช่น ถนนสุขยางค์ ถนนเทศบาลฯ และถนนผังเมือง 4
4. สำหรับการจราจรบนถนนเบญจมิตร และถนนผังเมือง 3 ซึ่งตัดผ่านถนนอาคารสงเคราะห์ บริเวณสี่แยก อนุญาตให้สัญจรผ่านสี่แยกดังกล่าวได้เหมือนเดิม แต่จะต้องจัดทำมาตรการลดความเร็ว และป้องกันอุบัติเหตุในบริเวณสี่แยกดังกล่าว

งบประมาณ

- งานปรับปรุงผิวถนนเดิมเป็นผิวปูซีเมนต์บล็อกลูก			
	4,000 m ² @ 500 บาท	=	2,000,000 บาท
- งานก่อสร้างกระถางต้นไม้ ขนาด 2.00 X 0.60 ม.			
	60 ชุด @ 5,000 บาท	=	300,000 บาท
- งานม้านั่งพักผ่อน ขนาด 1.80 X 0.45 ม.			
	60 ชุด @ 3,000 บาท	=	180,000 บาท
- งานเสาไฟฟ้าและดวงโคมแสงจันทร์			
	60 ชุด @ 3,000 บาท	=	180,000 บาท
- งานปรับสภาพภูมิทัศน์ เหม่าจ่าย		=	500,000 บาท
- งานจัดสร้าง Speed Hump บนถนนเบญจมิตรและถนนฝั่งเมือง 3			
	2 จุด @ 15,000 บาท	=	30,000 บาท
- งานปรับปรุงระบายน้ำและระบบระบายน้ำ เหม่าจ่าย		=	300,000 บาท
- งานประกอบเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ เหม่าจ่าย		=	<u>240,000</u> บาท
	รวมเป็นเงิน		<u>4,000,000</u> บาท

ระยะเวลาดำเนินการ : ปี พ.ศ. 2545 – 2546

ผู้รับผิดชอบ : เทศบาลนครยะลา

กลุ่มแผนงาน : 2. การให้ความสำคัญปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน (Traffic Safety Plan)

ชื่อโครงการ : โครงการปรับปรุงทางข้ามถนนสิโรธรส บริเวณตลาดเก่า

หลักการและเหตุผล : ในปัจจุบันการข้ามถนนสิโรธรส บริเวณตลาดเก่า นอกจากจะมีความไม่สะดวกต่อประชาชนแล้ว ยังเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากจุดเปิดบนเกาะกลางถนนสำหรับการข้ามไม่ได้มาตรฐาน กล่าวคือ ผู้ข้ามจำเป็นต้องก้าวขาข้ามเกาะกลางที่มีความสูงกว่า 30 เซนติเมตร นอกจากนี้ ความกว้างของจุดข้ามเพียงพอต่อการข้ามครั้งละ 1 คน เท่านั้น และไม่มีสัญลักษณ์ หรือเครื่องหมายจราจรเตือนให้ผู้ขับขี่ทราบว่า บริเวณข้างหน้า เป็นจุดที่มีการเดินข้ามถนน ด้วยเหตุนี้ การปรับปรุงทางข้ามถนนให้ได้มาตรฐานจึงมีความจำเป็น เพื่อความสะดวกและปลอดภัยยิ่งขึ้น

สถานที่ : ถนนสิโรธรส ฝั่งตลาดเก่า เริ่มตั้งแต่ จุดตัดทางรถไฟ ไปจนถึง สะพานลอยข้ามถนน

วิธีดำเนินการ

1. ปรับปรุงและติดตั้งอุปกรณ์ตามแบบที่เสนอแนะ (รูปที่ ค5)
2. ควรจัดสร้าง / ปรับปรุงทางข้ามในบริเวณดังกล่าว อย่างน้อยจำนวน 5 จุด เช่น หน้ามัสยิดกลาง, จุดจอดรถโดยสารยะลา - ปัตตานี และบริเวณใกล้ทางแยก ถ.สิโรธรส 1 ตัดกับถนนสิโรธรส
3. ยกเลิกจุดข้ามบนเกาะกลาง ที่เหลือทั้งหมด

งบประมาณ

1. ค่าเสาไฟและดวงไฟส่องสว่าง	2 @ 7,000	=	14,000	บาท
2. ค่าหมุดสะท้อนแสง + เสาสะท้อนแสง		=	15,000	บาท
3. ค่าทาสี – ดีเส้น		=	6,000	บาท
4. ค่าก่อสร้างเกาะกลางเพิ่มเติม		=	5,000	บาท
5. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ		=	<u>10,000</u>	บาท
	รวม 1 จุด		<u>50,000</u>	บาท
	รวม 5 จุด		<u>250,000</u>	บาท

ระยะเวลาดำเนินการ : ปี พ.ศ. 2544 – 2545

ผู้รับผิดชอบ : เทศบาลนครยะลา

รูปที่ ค5 : แนวทางปรับปรุงทางข้ามถนนสี่โรรส บริเวณตลาดเก่า
รูปค5_ทางข้าม.doc

กลุ่มแผนงาน : 2. การให้ความสำคัญปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน (Traffic Safety Plan)

ชื่อโครงการ : โครงการปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณทางเข้า – ออก มัสยิดดาเวาะห์

หลักการและเหตุผล : มัสยิดดาเวาะห์ เป็นสถานที่ประกอบพิธีกรรมที่สำคัญของชาวมุสลิม โดยในทุก ๆ วันศุกร์ของแต่ละสัปดาห์ จะมีประชาชนจำนวนมากเดินทางมาประกอบพิธีกรรมที่มัสยิดแห่งนี้ โดยใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 4082 และถนนผังเมือง 4 ที่เชื่อมต่อกับสะพานเฉลิมพระเกียรติ จากการสังเกตและสอบถาม พบว่า บริเวณทางเข้า – ออก มัสยิด มักมีปัญหาเรื่องอุบัติเหตุจราจร เนื่องจากการทำผิดกฎจราจร โดยการขับซี่ยานพาหนะในลักษณะย้อนศร จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขโดยเร่งด่วน

สถานที่ : ทางเข้า – ออก มัสยิดดาเวาะห์

วิธีดำเนินการ

1. ปรับเปลี่ยนรูปแบบการเข้า - ออก โดยการจัดให้ทางเข้าเป็นถนนด้านสะพานเฉลิมพระเกียรติ ส่วนถนนเข้า - ออก อีกทางที่เหลือให้จัดเป็นทางออกเพียงอย่างเดียว (รูปที่ ๓๖)
2. ปรับเกาะกลางบริเวณที่กั้บรรดตรงทางเข้าออก ให้มีเลนสำหรับรถเลี้ยวขวาเพิ่มขึ้นอีก 1 เลน
3. ทำการปรับความลาดชันให้ลดลง ในบริเวณปากทางเข้า – ออก
4. ติดตั้งป้ายเตือนให้ลดความเร็วบนทางหลวงหมายเลข 4082 ก่อนถึงทางเข้า – ออก มัสยิด
5. ติดตั้งไฟแสงสว่างบริเวณทางแยก และในเส้นทางเข้า – ออก มัสยิด

งบประมาณ

- ค่าก่อสร้างเลนเลี้ยวขวาวนเกาะกลาง	20,000	บาท
- ค่าปรับความลาดชันบริเวณปากทางเข้า – ออก	100,000	บาท
- ค่าติดตั้งไฟแสงสว่าง และป้ายลดความเร็ว	500,000	บาท
	รวม	<u>620,000</u> บาท

ระยะเวลาดำเนินการ : ปี พ.ศ. 2545

ผู้รับผิดชอบ : แขวงทางหลวงยะลา , อบต.สะเตงนอก

รูปที่ ค6 : แนวทางปรับปรุงทางเข้า – ออก มัสยิดดาโต๊ะห์
รูปค6_มัสยิดดาโต๊ะห์.doc

กลุ่มแผนงาน : 3. การพัฒนาการขนส่งที่ยั่งยืน (Sustainable Transport Plan)

ชื่อโครงการ : โครงการเพิ่มระบบสัญจรโดยรถจักรยาน ในเขตเทศบาลนครยะลา

หลักการและเหตุผล : ระบบการสัญจรโดยรถจักรยานเป็นการเดินทางในเชิงอนุรักษ์ ทั้งทางด้านทรัพยากร สิ่งแวดล้อมและพลังงาน เป็นการส่งเสริมการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นทุก ๆ ปี นอกจากนี้การขี่จักรยานยังเป็นการออกกำลังกายอย่างหนึ่งที่เป็นประโยชน์ต่อสุขภาพ ภายในเขตเทศบาลนครยะลาเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงต่อการรณรงค์ให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทาง ทั้งนี้เนื่องจากการที่ถนนสายหลักส่วนใหญ่มีเส้นทางจักรยานที่ได้มาตรฐานอยู่แล้ว และถือได้ว่าเป็นอีกโครงการหนึ่งที่มีส่วนสนับสนุนวิสัยทัศน์ของจังหวัดยะลาได้เป็นอย่างดี

สถานที่ : แนวเส้นทางจักรยานภายในเขตเทศบาลนครยะลา จะมีเส้นทางตามแนวถนนต่อไปนี้ ถนนสุขยางค์ ถนนพิพิธภักดี ถนนสิโรรส ถนนผังเมือง 4 ถนนพุทธภูมิวิถี **ผังรูปที่ ๓7**

วิธีการดำเนินการ

1. ทำการจัดสร้างเส้นทางจักรยานที่ได้มาตรฐานเพิ่มเติมจากเส้นทางจักรยานที่มีอยู่ โดยมีความกว้างอย่างน้อย 1.5 เมตร และมีเส้นแบ่งช่องจักรยานความหนา 150 มิลลิเมตร โดยมีสัญลักษณ์เป็นรูปจักรยานบนผิวถนน ภายในช่องทางจักรยานเป็นระยะ ๆ และป้ายระบุว่า ช่องทางดังกล่าวใช้สำหรับรถจักรยานเท่านั้น
2. ดำเนินการก่อสร้างส่งอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้จักรยาน เช่น ก่อสร้างที่จอดรถจักรยานที่ได้มาตรฐานและอาคารที่พัก ตามสถานที่สำคัญต่าง ๆ บนเส้นทางจักรยาน เช่น สวนขวัญเมือง สนามโรงพิธีช้างเผือก ตลาดสดเทศบาล และย่านการค้าถนนอาคารสงเคราะห์
3. รณรงค์การใช้จักรยานตามสถานศึกษา และสถานที่สำคัญทางราชการ โดยเน้นให้นักเรียน นักศึกษา และข้าราชการ ใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทาง เพื่อเป็นตัวอย่างแก่ประชาชนชาวยะลา นอกจากนี้ทางเทศบาลควรส่งเสริมกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขี่จักรยาน และสนับสนุนการจัดตั้งชมรมจักรยานของจังหวัดยะลา

งบประมาณ

- งานทาสีเทอร์โมพลาสติกเป็นแนวเส้นทางจักรยาน และรูปสัญลักษณ์จักรยาน 1500 ม ²	=	600,000	บาท
- ค่าเสาพร้อมป้ายแสดงเส้นทางจักรยาน 70 ต้น	=	35,000	บาท
- ค่าก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยและที่จอดรถจักรยาน 5 จุด	=	1,000,000	บาท
- ค่าใช้จ่ายการจัดกิจกรรมรณรงค์	=	<u>500,000</u>	บาท
รวม	=	<u>2,135,000</u>	บาท

ระยะเวลาดำเนินการ : ปี พ.ศ. 2544 – 2545

ผู้รับผิดชอบ : เทศบาลนครยะลา

รูปที่ ค7 : เส้นทางจักรยานและตำแหน่งการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกที่เสนอแนะ

รูปค7_ทางจักรยาน.doc

กลุ่มแผนงาน : 3. การพัฒนาการขนส่งที่ยั่งยืน (Sustainable Transport Plan)

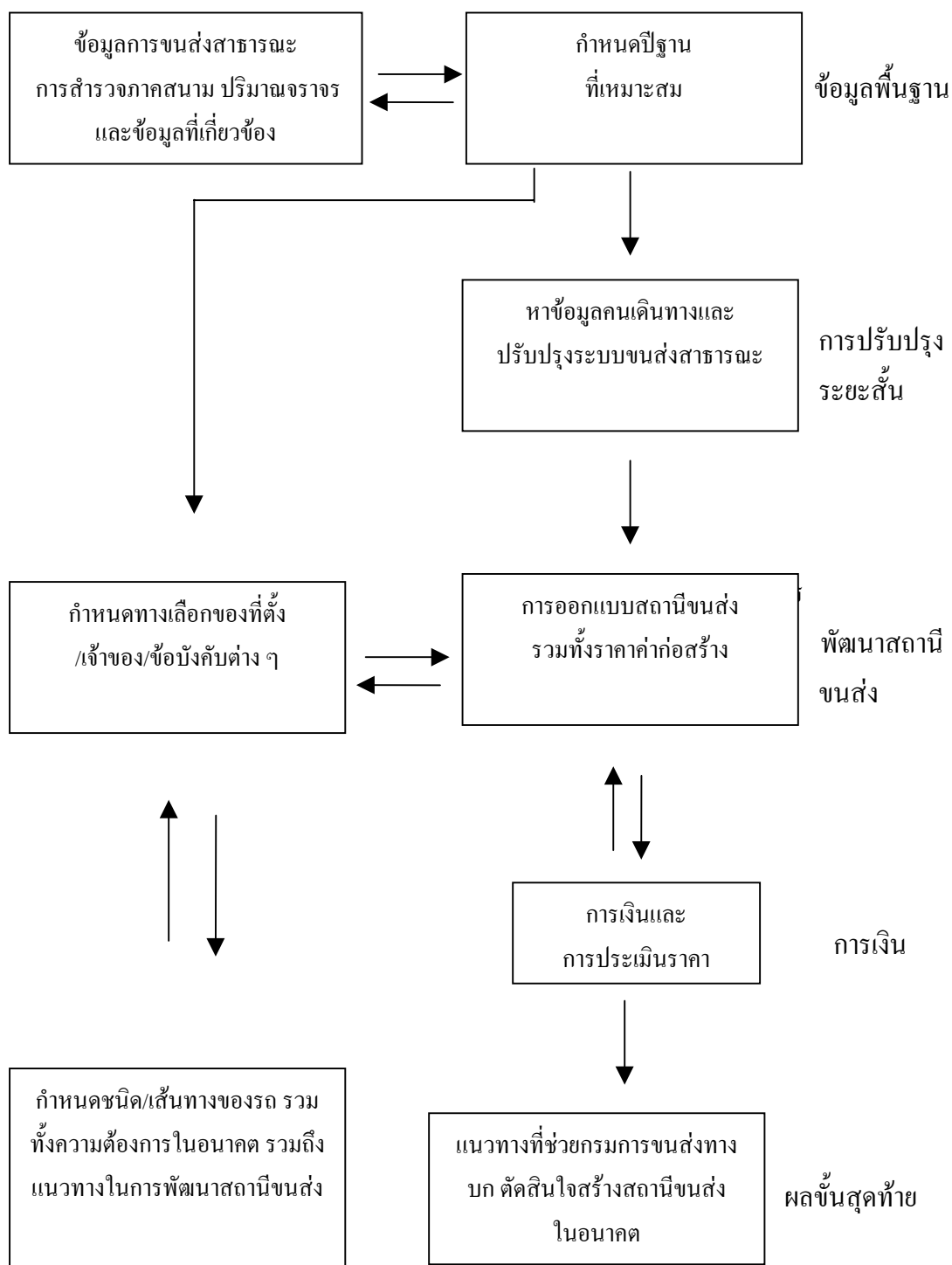
ชื่อโครงการ : โครงการศึกษาการก่อสร้างสถานีขนส่งจังหวัดยะลา

หลักการและเหตุผล : สถานีขนส่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของระบบการขนส่งสาธารณะภายในเมือง ในปัจจุบันจังหวัดยะลา ยังไม่มีสถานีขนส่งที่ได้มาตรฐาน จุดศูนย์รวมการขนส่งที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ บริเวณถนนรถไฟใกล้สถานีรถไฟ ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นและอยู่ในเขตย่านการค้าใจกลางเมือง ก่อให้เกิดความไม่สะดวกต่อผู้ใช้บริการ นอกจากนี้จากแบบจำลองการเดินทางพบว่า ในระยะเวลา 20 ปีข้างหน้า จะมีจำนวนเที่ยวการเดินทางที่เพิ่มมากกว่าปัจจุบันกว่า 2 เท่า จึงมีความจำเป็นที่จะต้องวางแผนการก่อสร้างสถานีขนส่งที่สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สถานที่ : จากข้อมูลที่ได้รับระบุว่า ทางเลือกของตำแหน่งก่อสร้างสถานีขนส่งจังหวัดยะลา ได้แก่ บริเวณตลาดเมืองใหม่หรือบริเวณสี่แยกมาลายู – บางกอก

วิธีการดำเนินการ

ลักษณะของสถานีขนส่งจังหวัดยะลา ควรเป็นสถานีขนส่งชั้น 2 หรือชั้น 3 ซึ่งต้องการเนื้อที่ในการก่อสร้างสถานีประมาณ 7 และ 5 ไร่ ตามลำดับ โดยควรมีช่องสำหรับจอดรถโดยสารอย่างต่ำจำนวน 14 ช่อง ซึ่งจะเพียงพอต่อการให้บริการในอนาคต 20 ปี ดังนั้น จึงควรมีการศึกษาความเป็นไปได้ของการสร้างสถานีขนส่งโดยมีขั้นตอนของการศึกษา ดังรูปที่ ค8



รูปที่ ๑๘ แบบแผนการศึกษาความเป็นไปได้ของสถานีขนส่ง

องค์ประกอบของสถานีขนส่งที่นำมาพิจารณาในการเลือกสถานที่ตั้งของสถานีขนส่ง มีดังนี้

- จุดจอดรับ – ส่งผู้โดยสาร
- การเข้าออกสถานีขนส่งของรถโดยสาร รวมถึงการจัดการด้านการจราจรในพื้นที่
- แผนการเดินทางและที่เก็บรถโดยสาร
- ที่พักผู้โดยสาร/ผู้ที่มารับ – ส่ง สิ่งอำนวยความสะดวกและการให้ข้อมูล
- การเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ
- ต้องไม่อยู่ในบริเวณใจกลางเมืองจนส่งผลกระทบต่อจราจรบริเวณรอบสถานี

สำหรับจังหวัดยะลา การเปรียบเทียบลักษณะทางเลือกของที่ตั้งสถานีขนส่งในเบื้องต้น เป็นไปดังตารางที่ ค1

ตารางที่ ค1 การเปรียบเทียบทางเลือกของสถานที่ตั้งสถานีขนส่ง

บริเวณตลาดเมืองใหม่	บริเวณสี่แยกมลายู – บางกอก
1. ระยะทาง 1.3 กม. จากสถานีรถไฟ	1. ระยะทาง 6.0 กม. จากสถานีรถไฟ
2. มีกิจกรรมการค้าขายในพื้นที่	2. ไม่มี
3. มีทางเข้า – ออกหลายทาง	3. ไม่มีข้อมูล
4. อาจส่งผลกระทบต่อจราจรในเมือง	4. ไม่มีผลกระทบ
5. เชื่อมต่อกับระบบรถโดยสารสายวงกลมตลาดเมืองใหม่	5. เชื่อมต่อกับระบบรถโดยสารสายวงกลมตลาดนัดเกษตร

หมายเหตุ ในข้อ 5 ระบบรถโดยสารสายวงกลมตลาดเมืองใหม่และวงกลมตลาดนัดเกษตร ยังไม่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

งบประมาณ : ตามความจำเป็น

ระยะเวลา : ปี พ.ศ. 2545 – 2546

ผู้รับผิดชอบ : สำนักงานขนส่งจังหวัดยะลา

กลุ่มแผนงาน : 5. การพัฒนาความรู้และวินัยจราจร (Traffic Knowledge and Discipline Plan)

ชื่อโครงการ : โครงการฝึกอบรมวินัยการจราจรและทักษะในการขับขี่

หลักการและเหตุผล : ความรู้และทักษะในการขับขี่และวินัยการจราจรเป็นสิ่งสำคัญต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะ หากผู้ขับขี่ไม่ให้ความสำคัญต่อการวินัยการจราจรในการขับขี่แล้ว ปัญหาการจราจรย่อมเกิดขึ้น เช่น ปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหาอุบัติเหตุ จะเห็นได้จากรายงานการศึกษาที่ระบุว่าสาเหตุหลักของปัญหาจราจรในเมืองยะลา คือ การขาดวินัยการจราจรของผู้ขับขี่ ดังนั้น การให้ความรู้รวมถึงการสร้างจิตสำนึกของการมีวินัยการจราจรที่ดีจึงเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อเป็นการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยกลุ่มเป้าหมายที่สำคัญอันดับแรกได้แก่ เด็กนักเรียนตามโรงเรียนต่าง ๆ ที่มีอายุ 15 ปี ขึ้นไป โดยระยะแรกจะเน้นในการขับขี่รถจักรยานยนต์

สถานที่ : สำนักงานขนส่งจังหวัดยะลา

วิธีการดำเนินการ

1. จัดตั้งคณะทำงาน ซึ่งประกอบไปด้วย เจ้าหน้าที่จากสำนักงานขนส่ง, เจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้แทนจากสถานศึกษาต่าง ๆ
2. จัดหาห้องอบรมพร้อมทั้งสื่อการสอน โดยส่วนหนึ่งอาจใช้สื่อที่ได้จากสำนักงานขนส่งและสถานีตำรวจ สำหรับสื่อที่จัดทำขึ้นใหม่อาจขอความร่วมมือสนับสนุนจากภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เช่น ร้านค้า – ซ่อมรถจักรยานยนต์และร้านค้าหมวกนิรภัย
3. จัดตารางให้สถานศึกษาแต่ละแห่งส่งนักเรียนตั้งแต่ชั้น ม.4 หรือ ปวช. 1 ขึ้นไป พร้อมด้วยตัวแทนครูเข้าร่วมอบรมวินัยการจราจร โดยจะจัดอบรมอาทิตย์ละ 1 วัน เป็นเวลา 3 วัน โดยในช่วงเช้าจะเป็นการบรรยาย ส่วนช่วงบ่ายจะเป็นภาคปฏิบัติ ผู้เข้าร่วมอบรมครั้งละ 50 คน/รุ่น
4. ช่วงสุดท้ายของการอบรมจัดให้มีการทดสอบความรู้ และมอบใบอนุญาตขับขี่เมื่อผ่านการทดสอบ
5. คณะทำงานร่วมวางแผนกับตัวแทนครู เพื่อขยายผลการให้ความรู้และการจัดกิจกรรมด้านวินัยการจราจร ให้กระจายไปยังนักเรียนทุกคนในสถานศึกษา หลังจากเสร็จสิ้นการฝึกอบรมดังกล่าว
6. หลังจากเริ่มโครงการ 1 ปี ให้คณะทำงานทำการประเมินผลของโครงการ โดยอาศัยข้อมูลสถิติการจับกุมจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ และสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายในเขตเมืองยะลา

งบประมาณ

1. ค่าจ้างเจ้าหน้าที่และคณะทำงาน	200,000	บาท
2. ค่าจัดทำสื่อการฝึกอบรม	200,000	บาท
3. ค่าการจัดทำการประเมินผล	50,000	บาท
4. ค่าติดต่อประสานงานและอื่น ๆ	50,000	บาท
รวม	<u>500,000</u>	บาท
โครงการระยะ 3 ปี รวม	<u>1,500,000</u>	บาท

ระยะเวลาดำเนินการ : ปี พ.ศ. 2544 - 2546

ผู้รับผิดชอบ : สำนักงานขนส่งจังหวัดยะลา, สภอ.เมืองยะลา และสถานศึกษาต่าง ๆ

กลุ่มแผนงาน : 6. การให้ข้อมูล (Information Provision Plan)

ชื่อโครงการ : โครงการรายงานสภาพการจราจรผ่านทาง Internet

หลักการและเหตุผล : ในปัจจุบัน Internet ได้เข้ามามีบทบาทในชีวิตประจำวันมากขึ้น โครงการนี้เป็นการเผยแพร่ข้อมูลสภาพการจราจรตลอดจนการวิเคราะห์เส้นทางเดินรถให้ผู้ขับขี่รถใช้ถนนรับทราบ โดยผ่านทางเครือข่าย Internet โดยอาศัยระบบ CCTV ซึ่งเป็นทีวีวงจรปิด ที่ถ่ายทอดภาพการจราจรบนทางแยกที่สำคัญในลักษณะ Live Camera ผู้สนใจสามารถเข้ามาชมใน Web Site ที่สร้างขึ้นได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการตัดสินใจต่อการเลือกเส้นทางการเดินทางในช่วงเวลาต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสมก่อนการเดินทาง

สถานที่ : ทางแยกที่สำคัญในโครงการข่ายถนนเมืองยะลา ประมาณ 30 ทางแยก

วิธีดำเนินการ

1. ติดตั้งระบบ CCTV ในทางแยกจุดสำคัญ
2. ก่อสร้างศูนย์ควบคุมการจราจรและห้องควบคุม
3. ส่งภาพรายงานสดการจราจรลงใน Web Site พร้อมทั้งผลการวิเคราะห์เส้นทางเดินรถในชั่วโมงเร่งด่วน

งบประมาณ : 3,000,000

ระยะเวลาดำเนินการ : ปี พ.ศ.2547

ผู้รับผิดชอบ : เทศบาลนครยะลา