

3. สภาพปัจจุบัน

3.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

3.1.1 ลักษณะทางกายภาพ

จังหวัดพิษณุโลกเป็นจังหวัดใหญ่ อยู่ในเขตภาคเหนือตอนล่าง ลักษณะภูมิประเทศมีภูเขาและที่ราบสลับป่าไม้ในเขตตะวันออก นอกจากนั้นเป็นที่ราบลุ่มอยู่ทั่วไป มีแม่น้ำสำคัญไหลผ่าน 2 สาย คือ แม่น้ำน่านและแม่น้ำยม นอกจากนี้ยังมีอีก 2 แคว คือ แควน้อย และแคววังทอง อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครตามเส้นทางรถไฟประมาณ 389 กิโลเมตร และระยะทางตามเส้นทางรถยนต์ประมาณ 498 กิโลเมตร มีเนื้อที่ 8,658 ตารางกิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อจังหวัดอุตรดิตถ์และประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวทางทิศเหนือ จังหวัดเพชรบูรณ์และจังหวัดเลยทางทิศตะวันออก จังหวัดสุโขทัยและจังหวัดกำแพงเพชรทางทิศตะวันตก และจังหวัดพิจิตรทางทิศใต้ แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 9 อำเภอ คือ อำเภอเมืองพิษณุโลก อำเภอวังทอง อำเภอพรหมพิราม อำเภอบางระกำ อำเภอบางกระทุ่ม อำเภอนครไทย อำเภอวัดโบสถ์ อำเภอชาติตระการ และอำเภอเนินมะปราง

เมืองพิษณุโลกตั้งอยู่บนบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำน่าน ครอบคลุมพื้นที่ทั้งตะวันออกและตะวันตก โดยฝั่งตะวันตกจะมีพื้นที่ต่ำกว่าน้ำท่วมได้ง่าย นอกจากนี้ทางฝั่งตะวันออกยังมีทางรถไฟสายเหนือผ่านเข้ามายังพื้นที่ ทำให้การพัฒนาทางฝั่งตะวันออกมากกว่าฝั่งตะวันตกเป็นอย่างมาก แต่ทั้งแม่น้ำน่านและทางรถไฟดังกล่าวก็จะเป็นแนวกันที่ทำให้เกิดอุปสรรคในการเดินทางเชื่อมระหว่างกันและกัน

ตัวเมืองพิษณุโลกตั้งอยู่บนคันดินธรรมชาติ (Natural levee) ระดับความสูงเฉลี่ย 60 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง คันดินธรรมชาติมีพื้นที่ครอบคลุมตามแนวสองฝั่งแม่น้ำภายในระยะประมาณ 1 กิโลเมตรเป็นพื้นที่สูงกว่าพื้นที่รอบข้าง ปลอดภัยจากการถูกน้ำท่วม จึงเหมาะสมต่อการตั้งชุมชนเมือง ซึ่งกลายเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของเทศบาล (พื้นที่ประมาณ 18 ตารางกิโลเมตร) พื้นที่ศึกษาตามผังเมืองรวม (พื้นที่ประมาณ 171 ตารางกิโลเมตร) จะขยายออกไปไกลจากฝั่งแม่น้ำเข้าไปในที่ลุ่มหลังคันดินธรรมชาตินี้

3.1.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินและแนวโน้มการขยายตัว

การตั้งถิ่นฐานของประชากรเมืองพิษณุโลกส่วนใหญ่หนาแน่นในพื้นที่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำน่านเฉพาะอย่างยิ่งในเขตเทศบาล โดยเป็นศูนย์กลางการค้าพาณิชย์ การบริการ โรงแรม ตลาดสด สถานที่ราชการ และสถาบันการศึกษา ที่พักอาศัยหนาแน่นน้อยกว่าฝั่งตะวันออก มีส่วนประกอบสำคัญ ได้แก่ สถานที่ราชการ และสถาบันการศึกษา ที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง และหนาแน่นน้อย และพื้นที่การเกษตร นอกจากนี้ยังเป็นเขตตัวเมืองเดิมที่มีแนวกำแพงเมือง คูเมือง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ โบราณคดีของชาติ ดังตารางที่ 3.1 แสดงผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมพิษณุโลก ในปี พ.ศ. 2534

จากการพิจารณาเปรียบเทียบผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในปี พ.ศ.2527 และ ปี พ.ศ.2533 โดยสำนักผังเมืองพบว่าชุมชนเมืองพิษณุโลกมีทิศทางการขยายตัวโดยรอบ โดยเฉพาะตามเส้นทางคมนาคมสายหลัก ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 เป็นแกนการพัฒนาหลักของเมืองในแนวทิศตะวันตก (ไปอำเภอทองไทร จังหวัดสุโขทัย) เชื่อมต่อกับทิศตะวันออก (ไปอำเภอวังทอง) และเชื่อมต่อไปตามแนวทางแผ่นดินหมายเลข 11 ส่วนใหญ่ขยายตัวไปในรูปของหมู่บ้านจัดสรร ทางด้านเหนือขยายตัวไปตามแนวถนนธรรมบูชาซึ่งเป็นถนนเลียบริมทางรถไฟฝั่งตะวันออก และคู่ขนานไปกับถนนเอกาทศรถและทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1086 (ไปอำเภอวัดโบสถ์) ทางด้านใต้ขยายตัวไปตามแนวถนนและพื้นที่ระหว่างถนนบรมไตรโลกนาถกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1064 (ไปสถานีรถไฟปังพระ) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 (ไปนครสวรรค์)

กรมการผังเมืองได้ทำการวางแผนผังกำหนดการใช้ที่ดินเมืองพิษณุโลก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาการดำรงรักษาเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบทในการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมขนส่ง การสาธารณสุขโรค บริการสาธารณะ และสภาพแวดล้อมในบริเวณแนวเขตผังเมืองรวมพิษณุโลก ให้สอดคล้องกับการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เพื่อให้บรรลุจุดประสงค์ดังกล่าว จึงได้กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของผังเมืองรวมพิษณุโลกให้มีประสิทธิภาพครอบคลุมพื้นที่ 171 ตารางกิโลเมตร ตามประกาศกฎกระทรวงฉบับที่ 37 (พ.ศ.2530) โดยมีการกำหนดใช้ที่ดินตลอดจนเส้นทางคมนาคมขนส่งโดยมีรูปแบบถนนจัดให้เป็นแนวเชื่อมโยงกันเป็นตารางและล้อมรอบโดยทางเลี้ยวเมือง ซึ่งมีลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมมน เพราะรองรับกับระบบถนนตารางภายใน

ตารางที่ 3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมพิษณุโลกในปี พ.ศ. 2534

ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่การใช้ประโยชน์	
	พื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
1. ย่านที่พักอาศัย	14,954	13.37
2. ย่านการค้า	662	00.62
3. ส่วนราชการ	2,935	02.73
4. ย่านอุตสาหกรรม	545	00.51
5. โกดังและคลังสินค้า	180	00.17
6. ศาสนสถาน สุสาน และฌาปนกิจสถาน	747	00.70
7. พื้นที่เพื่อการพักผ่อนและสันทนาการ	96	00.09
8. พื้นที่เลี้ยงสัตว์	240	00.22
9. ถนน	1,372	01.28
10. สถานศึกษา	2,935	02.73
11. แม่น้ำลำคลอง	5,091	04.74
12. พื้นที่เกษตรกรรมและที่ว่าง	78,179	72.84
รวม	107,336	100.00

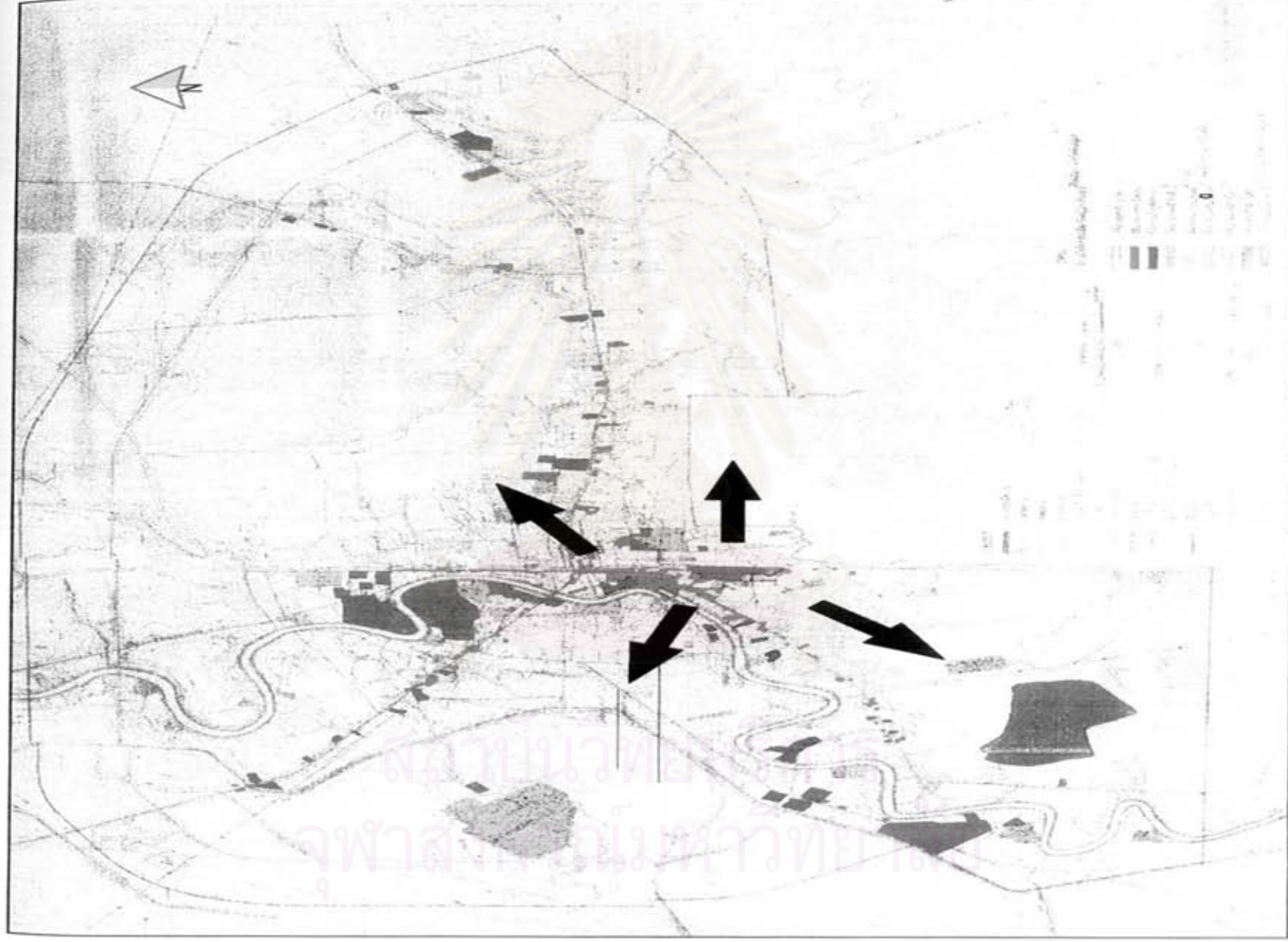
ที่มา : โครงการสำรวจข้อมูลและศึกษาสภาพจราจรและการขนส่งในจังหวัดพิษณุโลก

รูปที่ 3.1 แสดงผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลกปี พ.ศ. 2534 และรูปที่ 3.2 แสดงลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลกปี พ.ศ. 2534 และทิศทางการขยายตัวของตัวเมือง

3.2 จำนวนประชากร

ความต้องการทางด้านระบบคมนาคมขนส่งยังคงมีอยู่ เนื่องจากปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและสังคมประชากรต้องการเดินทางไปมาหาสู่กันและกัน ดังนั้นในการศึกษาถึงปริมาณความต้องการการเดินทางนั้นจะต้องพิจารณาถึงตัวแปรดังต่อไปนี้ จำนวนประชากร สภาพเศรษฐกิจและสังคม ลักษณะการใช้ที่ดินตลอดจนแนวโน้มในการพัฒนาการใช้ที่ดินภายในพื้นที่ศึกษา ปัจจัยพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจและสังคมก่อให้เกิดความต้องการเดินทาง

จากการศึกษาของโครงการสำรวจข้อมูลและศึกษาสภาพจราจรและการขนส่งจังหวัดพิษณุโลกนั้น ได้ทำการศึกษาข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมในจังหวัดพิษณุโลกพบว่าในปี พ.ศ. 2538 จังหวัดพิษณุโลกมีประชากรทั้งจังหวัด 868,364 คน โดยเขตเทศบาลมี 98,724



รูปที่ 3.2 ลักษณะการขุดลอกในเขตพื้นที่เมืองท่าเมืองพิษณุโลก ปี พ.ศ. 2534 และ ทิศทางการขยายตัวของท่าเมือง
 ที่มา : คณะกรรมาธิการการขนส่งและคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร

คน และในเขตผังเมืองรวมมี 140,774 คน ดังตารางที่ 3.2 แสดงความหนาแน่นของประชากรในแต่ละเขตพื้นที่ของจังหวัดพิษณุโลกในปี พ.ศ.2538

ตารางที่ 3.2 ความหนาแน่นของประชากรในแต่ละเขตพื้นที่
ของจังหวัดพิษณุโลกในปี พ.ศ.2538

เขต	พื้นที่ (ตร.กม.)	จำนวน ประชากร (คน)	จำนวน ครัวเรือน (ครัวเรือน)	ความหนาแน่นของประชากร	
				จำนวนประชากรต่อ พื้นที่ (คน/ตร.กม.)	จำนวนประชากรต่อ ครัวเรือน (คน/ครัวเรือน)
เขตเทศบาล	18	98,724	22,437	5,485	4.4
เขตผังเมืองรวม	171	140,774	31,994	823	4.4
เขตอำเภอเมือง (ไม่รวมเขตเทศบาล)	732	171,670	48,358	235	3.6
จังหวัดพิษณุโลก	10,816	868,364	212,834	80	4.1

ที่มา : โครงการสำรวจข้อมูลและศึกษาสภาพการจราจรและการขนส่งในจังหวัดพิษณุโลก

3.3 สภาพเศรษฐกิจและสังคม

3.3.1 สภาพเศรษฐกิจ

นอกจากข้อมูลประชากรแล้ว ยังได้มีการศึกษาสภาพเศรษฐกิจของจังหวัดพบว่า จังหวัดพิษณุโลกมีมูลค่าผลิตภัณฑ์รวมของทั้งจังหวัด (G.P.P.) ในปี พ.ศ. 2537 ประมาณ 16.79 พันล้านบาท (ตามราคาคงที่ในปี พ.ศ. 2531) หรือประมาณ 23.00 พันล้านบาท (ตามราคาตลาด) โดยประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวประมาณ 26,487 บาท/คน/ปี (ตามราคาตลาด) ซึ่งเมื่อพิจารณาจากสถิติระหว่างปี พ.ศ. 2534-2537 ที่ผ่านมามีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยของมูลค่าผลิตภัณฑ์ที่ราคาคงที่ทั้งจังหวัดร้อยละ 6.06 ต่อปี ซึ่งจัดอยู่ลำดับที่ 6 ของภาคเหนือ รองจากเชียงใหม่ เชียงราย ลำปาง ลำพูนและนครสวรรค์ โดยมีมูลค่ารวมผลิตภัณฑ์ต่อคน (Per Capita G.P.P.) 26,451 บาท ซึ่งเป็นรายได้เฉลี่ยอยู่ในอันดับที่ 8 ของภาคเหนือและอันดับที่ 43 ของประเทศ ตารางที่ 3.3 แสดงสภาพเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดพิษณุโลกช่วงปี พ.ศ. 2534-2538 และตารางที่ 3.4 แสดงมูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวม แยกตามสาขาการผลิตและรายได้ของประชากรในจังหวัดพิษณุโลกช่วงปี พ.ศ. 2532-2536

ตารางที่ 3.3 สภาพเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดพิษณุโลกช่วงปี พ.ศ. 2534-2538

สภาพเศรษฐกิจและสังคม	ปี พ.ศ.					อัตราการเพิ่ม โดยเฉลี่ยต่อปี (ร้อยละ)
	2534	2535	2536	2537	2538	
จำนวนประชากร	795,187	841,916	839,273	848,924	868,384	2.23
ผลิตภัณฑ์มวลรวม*						
ตามราคาคงที่ปี 2531 (พันบาท)	13,970,904	15,870,557	16,063,563	16,789,926	-	6.32
ตามราคาตลาด (พันบาท)	18,608,392	19,713,270	20,765,619	23,004,656	-	11.47
Per capita GPP (บาท)	20,866	23,415	24,742	27,099	-	9.07

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ตารางที่ 3.4 มูลค่าของผลิตภัณฑ์มวลรวมแยกตามสาขาการผลิตในจังหวัดพิษณุโลก พ.ศ. 2532-2536 ตามราคาคงที่ (พ.ศ. 2531)

สาขาการผลิต	ปี พ.ศ.					อัตราการเพิ่ม โดยเฉลี่ยต่อปี (ร้อยละ)
	2532	2533	2534	2535	2536	
1. เกษตรกรรม	4,836,431	3,646,096	3,765,974	4,432,589	3,984,610	(4.72)
กสิกรรม	3,967,901	2,818,882	2,917,831	3,537,836	3,133,096	(5.73)
ปศุสัตว์	316,487	308,563	339,962	361,499	347,267	2.35
ประมง	34,128	44,296	53,787	48,262	51,997	11.10
ป่าไม้	25,859	-	-	-	-	-
บริการทางการเกษตร	291,546	272,017	263,409	261,905	234,020	(5.35)
การแปรรูปสินค้าเกษตรอย่างง่าย	200,508	202,338	190,985	223,098	218,230	2.14
2.เหมืองแร่และอสังหาริมทรัพย์	5,685	10,177	14,788	14,320	10,259	15.90
3. อุตสาหกรรม	721,047	779,292	846,417	1,083,261	1,159,843	12.62
4. การก่อสร้าง	911,214	1,226,590	1,336,676	1,536,369	1,716,033	17.14
5. การไฟฟ้าและการประปา	206,190	213,965	227,847	254,530	278,768	7.83
6. การคมนาคมและการขนส่ง	602,737	803,202	817,055	806,262	965,787	12.51
7. การค้าส่งและการค้าปลีก	2,218,781	2,400,488	2,558,854	2,632,446	2,824,145	6.22
8. การธนาคาร ประกันภัยและอสังหาริมทรัพย์	476,472	495,458	632,945	616,820	1,109,120	23.52
9. ที่อยู่อาศัย	746,654	767,736	784,216	823,282	839,683	2.98
10. ราชการและป้องกันประเทศ	1,038,408	1,116,875	1,245,853	1,396,014	1,260,169	4.96
11. บริการ	1,465,746	1,585,409	1,706,737	1,820,846	1,957,405	7.69
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	13,219,665	13,045,288	13,937,364	15,416,846	16,108,922	5.06

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

3.3.2 การครอบครองยานพาหนะ

จากสภาพการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจดังกล่าว ทำให้ประชากรมีความสามารถในการครอบครองยานพาหนะส่วนเพิ่มมากขึ้น โดยอัตราการเพิ่มของจำนวนยวดยานทั้งหมดต่อประชากรพันคนในปี พ.ศ. 2534 เพิ่มจาก 136 เป็น 206 ในปี พ.ศ. 2538 คิดเป็นอัตราการเพิ่มเฉลี่ยต่อปีร้อยละ 10.96 ดังตารางที่ 3.5 แสดงการครอบครองยานพาหนะของจังหวัดพิษณุโลกช่วงปี พ.ศ. 2534-2538

ตารางที่ 3.5 การครอบครองยานพาหนะของจังหวัดพิษณุโลกช่วงปี พ.ศ. 2534-2538

แยกตามยานพาหนะ แต่ละประเภท	ปี พ.ศ.					อัตราการ เพิ่มโดย เฉลี่ยต่อปี (ร้อยละ)
	2534	2535	2536	2537	2538	
จำนวนยานพาหนะจดทะเบียน						
รถจักรยานยนต์ทั้งหมด	89,827	84,563	108,482	124,890	138,668	11.53
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	4,627	5,655	7,198	8,822	10,014	1.21
รถอื่น ๆ	14,251	19,256	22,536	27,061	30,975	21.42
รวมรถทุกประเภท	108,605	109,474	138,214	160,773	179,657	13.44
การครอบครองยานพาหนะ (คัน/1,000คน)						
รถจักรยานยนต์	112.72	100.44	129.26	147.12	159.89	1.09
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	5.82	6.72	8.57	10.39	11.53	1.19
รถอื่น ๆ	17.92	22.87	26.85	31.88	35.67	1.89
รวมรถทุกประเภท	136.46	130.03	164.68	189.39	206.89	10.96

หมายเหตุ : รถอื่น ๆ ได้แก่ รถสามล้อรับจ้าง รถยนต์รับจ้าง รถยนต์บริการทัศนศึกษาและรถยนต์บริการให้เช่า
ที่มา : สถิติการจดทะเบียนรถโดยสาร

ตัวแปรที่มีผลต่อปริมาณความต้องการเดินทาง ได้แก่ จำนวนประชากร จำนวนนักเรียน/นักศึกษา และจำนวนการจ้างงานในเขตผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลกช่วงปี พ.ศ. 2538-2550 แสดงไว้ในตารางที่ 3.6

ตารางที่ 3.6 การคาดการณ์การเติบโตของข้อมูลพื้นฐานในเขตผังเมืองรวมพิษณุโลก
ช่วงปี พ.ศ. 2538-2555

ข้อมูลพื้นฐาน	ปี พ.ศ.				
	2538	2540	2545	2550	2555
จำนวนประชากร	140,774	149,231	172,664	199,777	213,147
จำนวนนักเรียน/นักศึกษา	48,880	51,817	69,953	69,367	80,259
จำนวนการจ้างงาน	75,444	79,977	92,535	107,065	123,877

ที่มา : โครงการสำรวจข้อมูลและศึกษาสภาพการจราจรและการขนส่งในจังหวัดพิษณุโลก

3.4 การเดินทาง

3.4.1 ปริมาณความต้องการเดินทางที่ปัจจุบัน

จากข้อมูลการสำรวจการเดินทางภายในพื้นที่ผังเมืองรวมโดยวิธีใช้แบบสอบถามการเดินทางของสมาชิกในครัวเรือน (Home Interview Survey) จำนวน 2,500 ครัวเรือน ซึ่งทำเมื่อ ปี พ.ศ.2538 โดยมหาวิทยาลัยนครสวรรค์ร่วมกับบริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด ทำให้กับการทงพิเศษแห่งประเทศไทย ดังตารางที่ 3.7 แสดงปริมาณการเดินทางของประชากรทั้งหมดในเขตผังเมืองรวมในปี พ.ศ. 2538

ตารางที่ 3.7 ปริมาณการเดินทางในปี พ.ศ. 2538 แยกตามวัตถุประสงค์การเดินทางและยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง

ปริมาณการเดินทางจำแนกตามวัตถุประสงค์			ปริมาณการเดินทางจำแนกตามประเภทยานพาหนะ		
วัตถุประสงค์	ปริมาณการเดินทาง (คน-เที่ยวต่อวัน)	ร้อยละ	ประเภท ยานพาหนะ	ปริมาณการเดินทาง (คน-เที่ยวต่อวัน)	ร้อยละ
Home based-Work	104,041	47.0	รถจักรยานยนต์	142,414	64.3
Home based-School	75,263	34.0	รถส่วนบุคคล	58,774	26.6
Home based-Other	33,205	15.0	รถสาธารณะอื่น ๆ	2,957	1.3
Non-Home based	8,855	4.0	รถประจำทาง	17,219	7.8
รวม	221,364	100.0	รวม	221,364	100.0

ที่มา : โครงการสำรวจข้อมูลและศึกษาสภาพการจราจรและภาระขนส่งในจังหวัดพิษณุโลก

3.4.2 สภาพโครงข่ายถนนและการจัดการด้านการจราจร

โครงข่ายถนนในเมืองพิษณุโลกสามารถจำแนกออกมาได้ดังนี้

- ถนนสายประธาน (Principle Arterials) ทำหน้าที่เป็นถนนสายสำคัญที่เชื่อมตัวชุมชนต่างๆ ในระดับภาคหรือระดับจังหวัด รับการจราจรชนิดผ่านเมือง ซึ่งมีปริมาณการจราจรและความเร็วสูง แต่จะมีมาตรฐานต่ำกว่าทางด่วน โดยมีระยะทางทั้งหมดประมาณ 69 กิโลเมตร ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 หมายเลข 117 และถนนเลี่ยงเมือง เป็นต้น
- ถนนสายหลัก (Main Arterials) เป็นถนนเชื่อมต่อการจราจรระหว่างถนนสายรองในชุมชนกับถนนสายประธาน ถนนชนิดนี้อาจจะมีการจราจรชนิดผ่านเมืองผสมอยู่ด้วย เป็นถนนที่ใช้ประโยชน์ในการเชื่อมต่อส่วนต่างๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน

โดยมีระยะทางทั้งหมดประมาณ 31 กิโลเมตร ได้แก่ ถนนบรมไตรโลกนารถ ถนนเอกาทศรถ ถนนพิษณุโลก-วังทอง ถนนพระองค์ดำ เป็นต้น

- ถนนสายรอง (Collector & Distributor Roads) เป็นถนนที่รวมและกระจายการจราจรระหว่างถนนสายหลักและถนนสายย่อย ซึ่งได้แก่ ซอยต่างๆ ใดๆก็ได้ ในกรณีของจังหวัดพิษณุโลกหรือจังหวัดอื่นของไทยที่โครงข่ายของถนนไม่ได้เกิดจากการวางผังเมืองที่เป็นระบบมาก่อน ถนนสายย่อยหรือซอยอาจต่อเชื่อมกับถนนสายหลักภายในพื้นที่ โดยมีระยะทางทั้งหมดประมาณ 55 กิโลเมตร ได้แก่ ถนนพญาเสือ พญาภิไธย ธรรมบูชา รามศวร วิสุทธิกษัตริย์ ประชาอุทิศ ฯลฯ ซึ่งถนนประเภทนี้จะเชื่อมต่อกับตรอกซอยต่างๆ ที่ตัดผ่านเข้าไปในเขตชุมชนและกลุ่มกิจกรรมของสังคมขนาดเล็ก
- ตรอกซอยต่างๆ ที่เชื่อมต่อชุมชนต่างๆ กับถนนสายรองและสายหลัก

โครงข่ายถนนจะมีความหนาแน่นค่อนข้างมากบริเวณย่านธุรกิจกลางเมือง เช่น บริเวณถนนพญาภิไธย ถนนรามศวร ถนนเอกาทศรถ ถนนบรมไตรโลกนารถ และถนนพุทธบูชา เป็นต้น

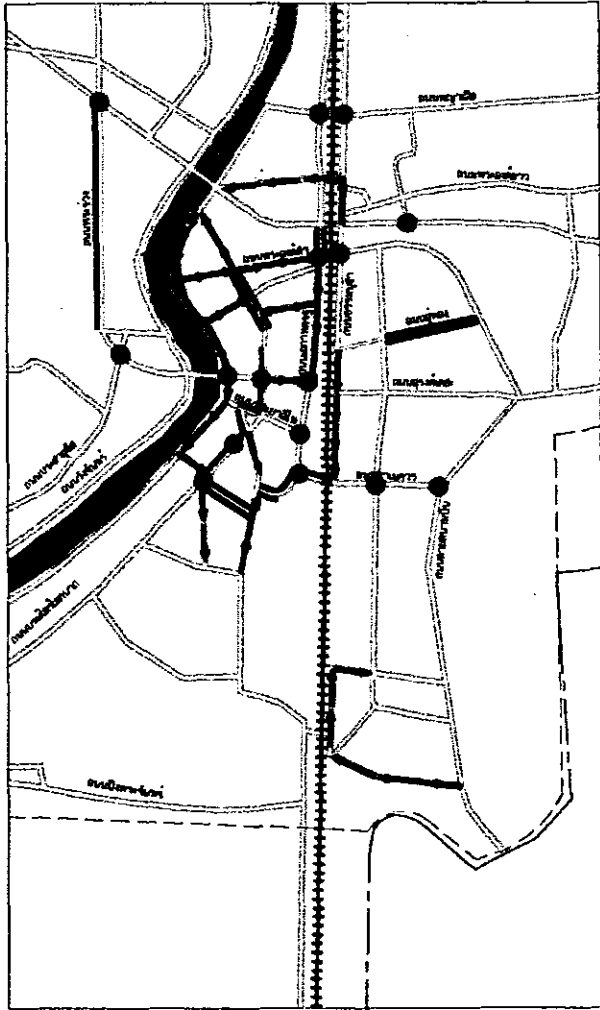
การจัดการด้านการจราจรภายในเขตเมืองได้มีการกำหนดให้เดินรถทางเดียวหลายสาย เช่น บนถนนพุทธบูชา ถนนเอกาทศรถ ถนนพระองค์ดำ ฯลฯ ซึ่งบางสายก็กำหนดให้เดินรถทางเดียวตลอดเวลา และบางสายกำหนดให้เดินรถทางเดียวเฉพาะช่วงชั่วโมงเร่งด่วน นอกจากนี้ยังมีการควบคุมการจอดรถ ห้ามจอดตลอดเวลา ห้ามจอดช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เป็นต้น

รูปที่ 3.3 แสดงสภาพโครงข่ายถนนและการจัดการด้านการจราจรภายในเขตผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก

3.5 ระบบรถโดยสารประจำทาง

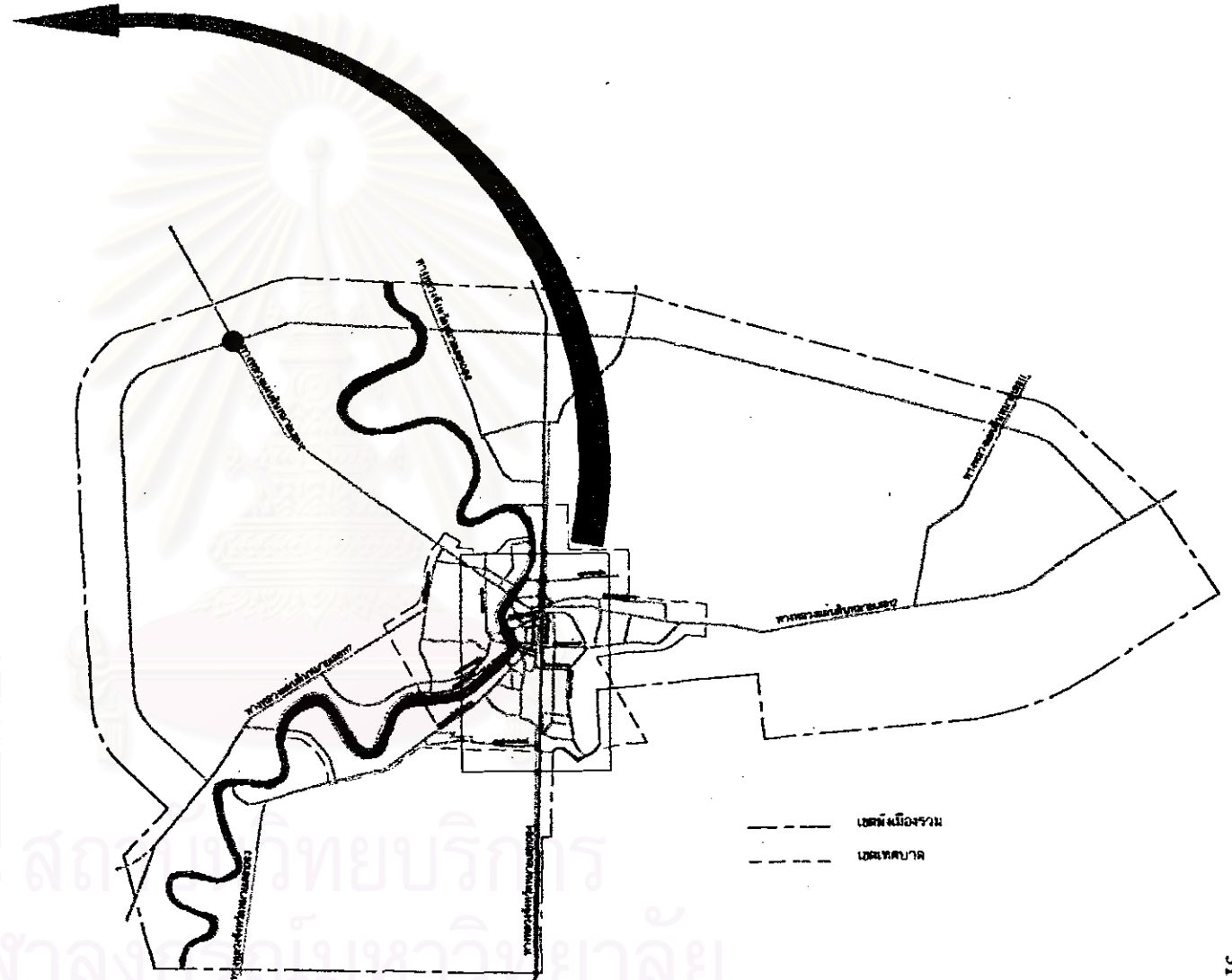
3.5.1 สภาพทั่วไป

การให้บริการผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองพิษณุโลก เกือบทั้งหมดจะอยู่ในเขตเทศบาลพื้นที่ 18.3 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วย รถโดยสารประจำทาง (Regular Bus) ซึ่งเป็นรถขนาดใหญ่ วิ่งตามตารางเวลาของผู้ประกอบการ ตามเส้นทางที่กำหนดแน่นอน และเก็บค่าโดยสารที่กำหนดตายตัว นอกจากนี้ก็มีรถกึ่งสาธารณะซึ่งเรียกว่า ระบบพาราทรานซิท



- ทางจุดตลอดเวลา
- ทางจุดชั่วโมงเร่งด่วน
- จุดวันคู่-คี่
- ← เส้นทางทางเดียว
- ← เส้นทางทางเดียว จักรยานยนต์สวนทางได้

● แยกสัญญาณไฟ



- - - เขตผังเมืองรวม
- - - เขตเทศบาล

รูปที่ 3.3 สภาพโครงข่ายถนนและการจัดการด้านการจราจรภายในเขตผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก
ที่มา : โครงการสำรวจข้อมูลและศึกษาสภาพการจราจรและการขนส่งในจังหวัดพิษณุโลก

(Paratransits) ให้บริการคือ ระบบรถยนต์สามล้อรับจ้างให้บริการคล้ายแท็กซี่มีอยู่ประมาณ 290 คัน และสามล้อถีบอีกจำนวนหนึ่ง

ระบบรถโดยสารประจำทางในเขตเมืองพิษณุโลกดำเนินการโดยผู้ประกอบการรายเดียวคือ บริษัทพิษณุโลกบริการ จำกัด ซึ่งได้เริ่มให้บริการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2508 โดยช่วงแรกมีรถโดยสารเพียงขนาด 56-90 แวงม้า ประมาณ 19 คัน เติมนรถในเขตเทศบาลตามถนนต่าง ๆ รวม 5 สาย ต่อมาได้เปลี่ยนมาใช้รถยนต์ไฮโนดีเซลขนาดกลาง ช่วงล้อ 4.2 เมตรเป็นหลัก ในปี พ.ศ. 2530 บริษัทมีรถโดยสารที่สามารถเดินรถได้จำนวน 17 คัน (ไม่รวมรถสองแถวที่เข้ามาวิ่งร่วม) เส้นทางที่ได้รับสัมปทานประกอบการขนส่งมี 6 เส้นทาง ประกอบด้วยรถโดยสารประจำทางหมวด 1 จำนวน 4 เส้นทาง หมวด 4 จำนวน 2 เส้นทาง

หลังปี พ.ศ. 2530 ได้มีการปรับปรุงการเดินรถโดยสารหมวด 1 ในเมืองพิษณุโลกหลายอย่าง โดยเป็นความร่วมมือระหว่างบริษัทฯ และสำนักงานขนส่งจังหวัดพิษณุโลก ได้แก่

- ผู้ประกอบการปรับปรุงรถโดยสารเดิมให้มีสภาพมั่นคงแข็งแรง
- เพิ่มจำนวนรถให้ครบตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต
- มีการสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อปรับปรุงเงื่อนไขการเดินรถให้เหมาะสมกับความต้องการ
- ทดลองเดินรถในสายใหม่ และเพิ่มจำนวนสายทาง
- นำรถโดยสารประจำทางปรับอากาศมาใช้ ทั้งที่เดินรถร่วมอยู่กับสายทางรถโดยสารธรรมดาและที่เป็นสายทางรถโดยสารปรับอากาศทั้งหมด

ในปัจจุบัน (ปี พ.ศ.2538) บริษัทมีรถประจำทางเป็นรถประจำทางขนาดเล็ก (ประมาณ 30 ที่นั่ง) ทั้งหมด 70 คัน ประกอบด้วยรถโดยสารธรรมดา 42 คันและรถปรับอากาศ 28 คัน รับสัมปทาน เดินรถจำนวน 12 เส้นทาง และมีรถสองแถวร่วมบริการอยู่ในเส้นทางสาย 1 6 และ 7 อีก 80 คัน ผลการประกอบการพบว่าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530 เป็นต้นมา กิจการรถโดยสารประจำทาง หมวด 1 จังหวัดพิษณุโลกมีความเจริญรุ่งเรืองมาตามลำดับ มีรถโดยสารที่ปลอดภัยกว่าให้บริการในหลายสายทางมากขึ้น จำนวนรถสองแถวไม่เพิ่มขึ้น รูปที่ 3.4 แสดงลักษณะของรถโดยสารประจำทางธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศที่มีให้บริการในเขตเมืองพิษณุโลก



รถโดยสารประจำทางธรรมดา



รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ

รูปที่ 3.4 ลักษณะรถโดยสารประจำทางในเขตผังเมืองรวมพิษณุโลก

3.5.2 การให้บริการของรถโดยสารประจำทาง

3.5.2.1 เส้นทางให้บริการ

เส้นทางที่ให้บริการมี 13 สาย ซึ่งแต่ละสายมีความยาวที่ให้บริการแตกต่างกันตั้งแต่ 6.8 กิโลเมตร จนถึง 42.7 กิโลเมตร มีความยาวของเส้นทางที่ให้บริการทั้งสิ้น 194.8 กิโลเมตร ดังตารางที่ 3.8 แสดงเส้นทางการเดินทางโดยสารประจำทางในเขตเมืองพิษณุโลก รูปที่ 3.5 แสดงเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางในเขตเมืองพิษณุโลกทั้งหมด รูปที่ 3.6 แสดงเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางในเขตเทศบาลเมืองพิษณุโลกทั้งหมด และรูปที่ ก.1 แสดงเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางในเขตเมืองพิษณุโลกในแต่ละสาย

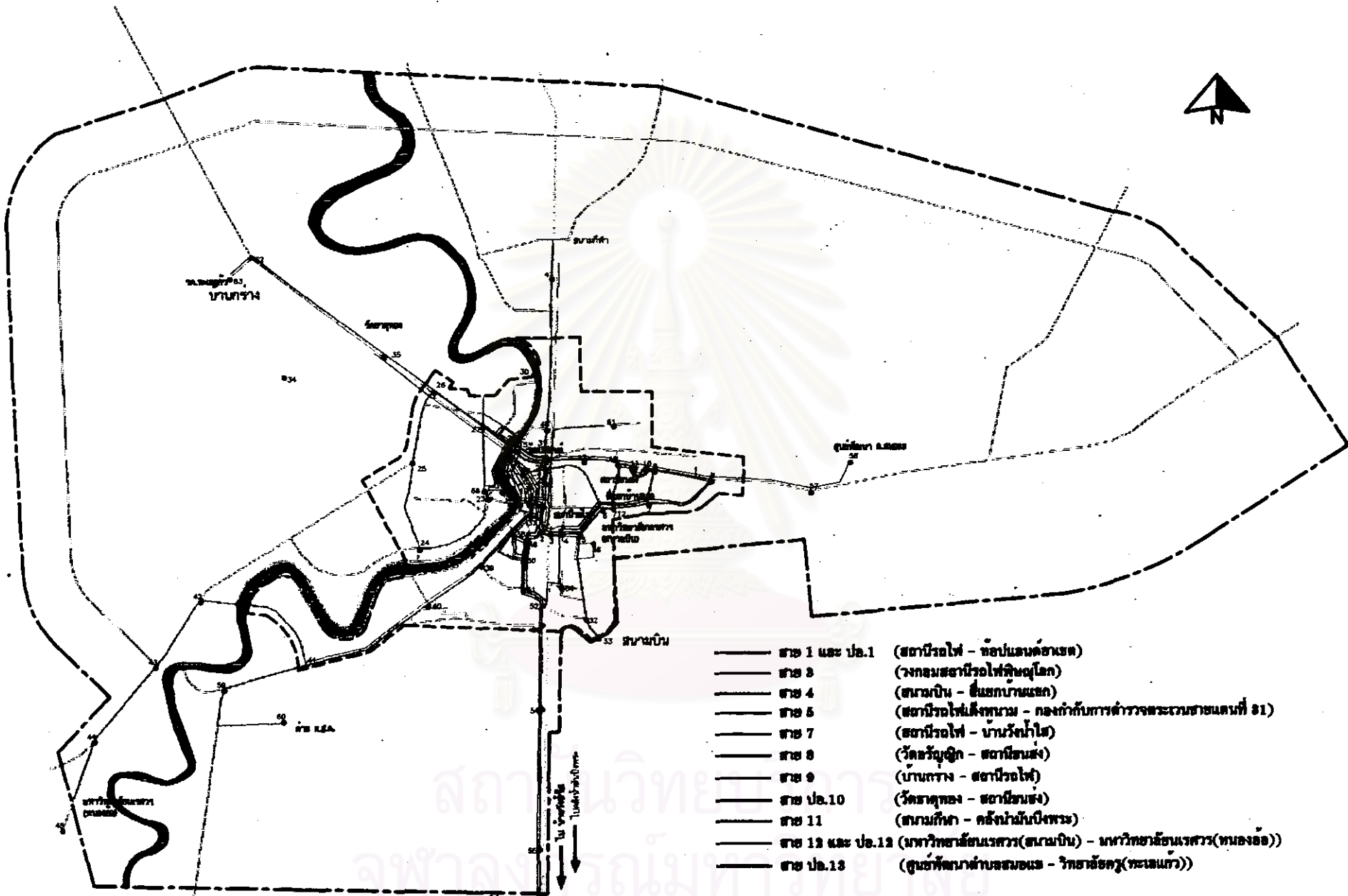
ตารางที่ 3.8 เส้นทางการเดินทางโดยสารประจำทางในเขตเมืองพิษณุโลก

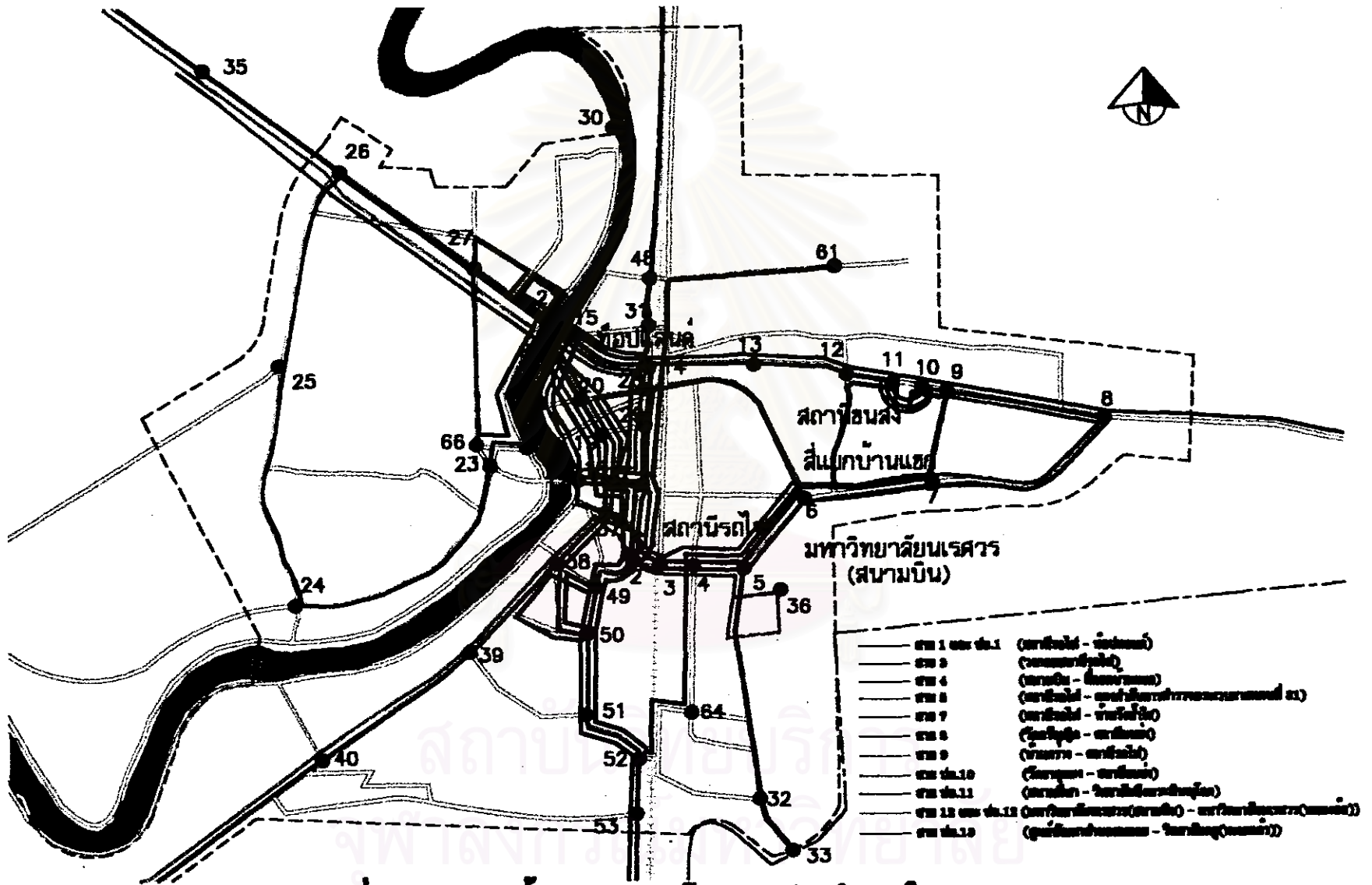
รายละเอียดเส้นทางรถโดยสารประจำทาง หมวด 1 จังหวัดพิษณุโลก		
หมายเลขสาย	ชื่อสาย	ระยะทาง (กิโลเมตร)
1 และ ปอ. 1	สถานีรถไฟพิษณุโลก - ท้อปแลนด์อาเซด	10.1
3	วงกลมสถานีรถไฟพิษณุโลก	9.2
4	สนามบิน - สีแยกบ้านแขก	6.8
5	สถานีรถไฟเต็งหนาม - กองกำกับการตำรวจตระเวนชายแดนที่ 31 (ต.ช.ด.)	12.3
7	สถานีรถไฟพิษณุโลก - บ้านวังน้ำใส	18.0
8	วัดศรีบุญเรือง - สถานีขนส่ง	17.9
9	บ้านกว้าง - สถานีรถไฟพิษณุโลก	17.1
ปอ.10	วัดธาตุทอง - สถานีขนส่ง	19.7
ปอ.11	สนามกีฬา - วิทยาลัยอิมพระพิษณุโลก	26.7
12 และ ปอ.12	มหาวิทยาลัยนเรศวร(สนามบิน) - มหาวิทยาลัยนเรศวร (หนองอ้อ)	27.3
ปอ.13	ศูนย์พัฒนาตำบลสมอแข - วิทยาลัยครู (ทะเลแก้ว)	42.7

ที่มา : บริษัทพิษณุโลกบริการ จำกัด

3.5.2.2 ความถี่ในการให้บริการ

บริษัทพิษณุโลกบริการได้เปิดให้บริการเดินรถโดยทั่วไปตั้งแต่ช่วงเวลา 05.30-18.30 น. ในแต่ละวัน โดยมีความถี่ของการเดินรถและจำนวนรถในแต่ละสายทาง แสดงไว้ในตารางที่ 3.9 ซึ่งเห็นว่าในบางสายทางอาจมีมากหรือน้อยกว่าตามเงื่อนไขการประกอบการ ซึ่งกำหนดโดยสำนักงานขนส่งจังหวัด ทั้งนี้เนื่องจากปริมาณจำนวนผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางในแต่ละสายนั้นเอง





รูปที่ 3.6 แสดงเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางในเขตเทศบาล
 ที่มา : โครงการสำรวจข้อมูลการศึกษาสภาพการจราจรและขนส่งในจังหวัดพิษณุโลก

ตารางที่ 3.9 จำนวนรถและความถี่ที่ให้บริการของรถโดยสารประจำทาง

เงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง			จำนวนรถที่มีอยู่จริง(คัน)	
หมายเลขสาย	จำนวนรถ (คัน)	เดินรถวันละ (เที่ยว)	ความถี่	รถประจำทาง
ปอ.1	4-6	72	ทุก ๆ 12 นาที	6
1	12-47	72	ทุก ๆ 8 นาที	9
3	8-10	103	ทุก ๆ 7 นาที	7
4	4-6	48	ทุก ๆ 15 นาที	4
5	8-10	72	ทุก ๆ 10 นาที	5
7	5-7	45	ทุก ๆ 16 นาที	5
8	2-4	48	ทุก ๆ 15 นาที	4
9	8-10	48	ทุก ๆ 15 นาที	2
ปอ.10	4-6	48	ทุก ๆ 15 นาที	6
ปอ.11	4-6	48	ทุก ๆ 15 นาที	6
ปอ.12	2-4	60	ทุก ๆ 12 นาที	6
12	4-7	60	ทุก ๆ 12 นาที	6
ปอ.13	3-5	48	ทุก ๆ 15 นาที	4

ที่มา : บริษัทพิษณุโลกบริการ จำกัด

อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัตินั้น ขนส่งจังหวัดได้มีการยืดหยุ่นช่วงเวลาในการปล่อยรถตามจำนวนผู้โดยสาร กล่าวคือ ถ้ามีสายใดที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก ผู้ประกอบการก็สามารถหมุนเวียนใช้รถสายอื่นที่มีผู้โดยสารจำนวนน้อยมาให้บริการเสริมได้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย