

## บทที่ 4

### สภาพการพัฒนาเมือง วิถีชีวิต และการเดินทาง ของเมืองเชียงใหม่ในยุคปัจจุบัน (พ.ศ. 2500-2540)

#### 4.1 ภาพรวมของการพัฒนาเมือง

เมืองเชียงใหม่ในยุคปัจจุบันภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง ได้มีฐานะเป็นจังหวัดหนึ่งในประเทศไทย ที่จะได้รับผลพวงจากการพัฒนาตามนโยบายของรัฐบาลกลาง เช่นเดียวกับจังหวัดอื่นๆ ทั่วประเทศ ซึ่งขณะนั้นจอมพลสฤษดิ์ ได้ขึ้นเป็นนายกรัฐมนตรีจากการโค่นล้มอำนาจของจอมพล ป. พิบูลสงคราม และมีนโยบายการบริหารประเทศที่สนับสนุนการลงทุนจากต่างประเทศ ทำให้การลงทุนภาคเหนือเฟื่องฟูขึ้นเนื่องจากมีการขยายการลงทุนของบรรดานายทุนภาคเหนือ ที่มีเชื้อสายเจ้านายเก่าและพ่อค้าจีนซึ่งเคยมีความสัมพันธ์กับจอมพลสฤษดิ์มาก่อน อย่างไรก็ตามการพัฒนาในช่วงแรกยังไม่เกิดผลในทางบวกหรือลบต่อประเทศอย่างชัดเจน จนกระทั่งเข้าสู่การใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (2504-2509) ซึ่งเป็นแผนฯ ที่มุ่งสนับสนุนการลงทุนจากต่างประเทศ นำประเทศเข้าสู่ระบบการผลิตแบบเข้มข้น และเน้นการลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ ถนน เขื่อน ไฟฟ้า ประปา เพื่อเป็นตัวนำไปสู่การเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรและอุตสาหกรรม

การพัฒนาในแนวดังกล่าว มีการต่อเนื่องมาจนถึงแผนฯ ฉบับที่ 2 (2510-2514) ในแผนฯ ที่ 2 นี้ได้เกิดมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เมื่อปี 2507 ซึ่งทำให้เชียงใหม่เป็นศูนย์กลางทางการศึกษาของภาค และยังได้มีการจัดตั้ง อ.ส.ท. ขึ้นที่เชียงใหม่ในปี 2511 เพื่อบริการข้อมูลและอำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังมีการจัดสัมมนาทางวิชาการที่เชียงใหม่ ที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ ปี 2512-2515 ส่งผลให้เชียงใหม่เริ่มมีบทบาทด้านการท่องเที่ยวในช่วงแผนนี้ และต่อเนื่องมาจนถึงแผนฯ ฉบับที่ 3 (2515-2519) ซึ่งมีการขยายสนามบินเชียงใหม่ในปี 2518 เพื่อให้เป็นสนามบินนานาชาติ แต่มีเหตุการณ์วุ่นวายเกิดขึ้นในช่วงแผนฯ นี้ คือ วิกฤติการณ์น้ำมันในปี 2516 ทำให้เศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลก และเหตุการณ์ความไม่สงบในบ้านเมืองในปี 2519 ซึ่งทำให้การพัฒนาบ้านเมือง ในช่วงแผนนี้ไม่ประสบผลสำเร็จ เศรษฐกิจของประเทศจึงตกต่ำ

จากการพัฒนาตามแผนฯ ทั้ง 3 ฉบับ ที่เน้นการพัฒนาด้านเศรษฐกิจมากเกินไป ส่งผลให้เกิดความแตกต่างระหว่างฐานะของคนเมืองกับคนชนบท เกิดช่องว่างระหว่างคนรวยกับคนจน เนื่องจากไม่ได้มีการกระจายการพัฒนาไปทั่วประเทศ แต่กลับกระจุกตัวอยู่ที่กรุงเทพฯ ที่เป็นศูนย์กลางของประเทศเท่านั้น ดังนั้นในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 4 (2520-2524) จึงเริ่มมีแนวคิดที่จะกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค โดยการกำหนดศูนย์กลางความเจริญในแต่ละภาค แต่ยังไม่เกิดผลในทางปฏิบัติในแผนฯ นี้ ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจึงยังไม่ได้รับการแก้ไข แต่กลับสะสมหนักไปกว่าเก่า ในขณะที่เศรษฐกิจก็ยังขยายตัวต่อไป จนกระทั่งเริ่มใช้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 (2525-2529) รัฐบาลได้กำหนดพื้นที่เป้าหมายที่จะเป็นศูนย์กลางความเจริญของภาคอย่างชัดเจน ทั้งในเขตเมืองและในชนบท ซึ่งตามแผนฯ นี้ ทำให้เชียงใหม่ถูกเลือกเป็นเมืองหลัก หรือจุดศูนย์กลางความเจริญทุกๆ ด้านของภาคเหนือตอนบน ทั้งด้านการบริหารการปกครอง การท่องเที่ยว การจ้างงาน และการศึกษา โดยผลการ

พัฒนาจะปรากฏชัดในเขตเทศบาลนครที่เป็นศูนย์กลางการปกครองของเมืองเชียงใหม่ ซึ่งเหตุการณ์ที่พอจะเป็นตัวชี้วัดได้ประการหนึ่งคือการประกาศขยายเขตเทศบาลนครจาก 17.5 ตร.กม เป็น 40.126 ตร.กม ในปี พ.ศ. 2526 แสดงถึงการขยายตัวของเมืองทางกายภาพออกไปมากกว่าเดิม

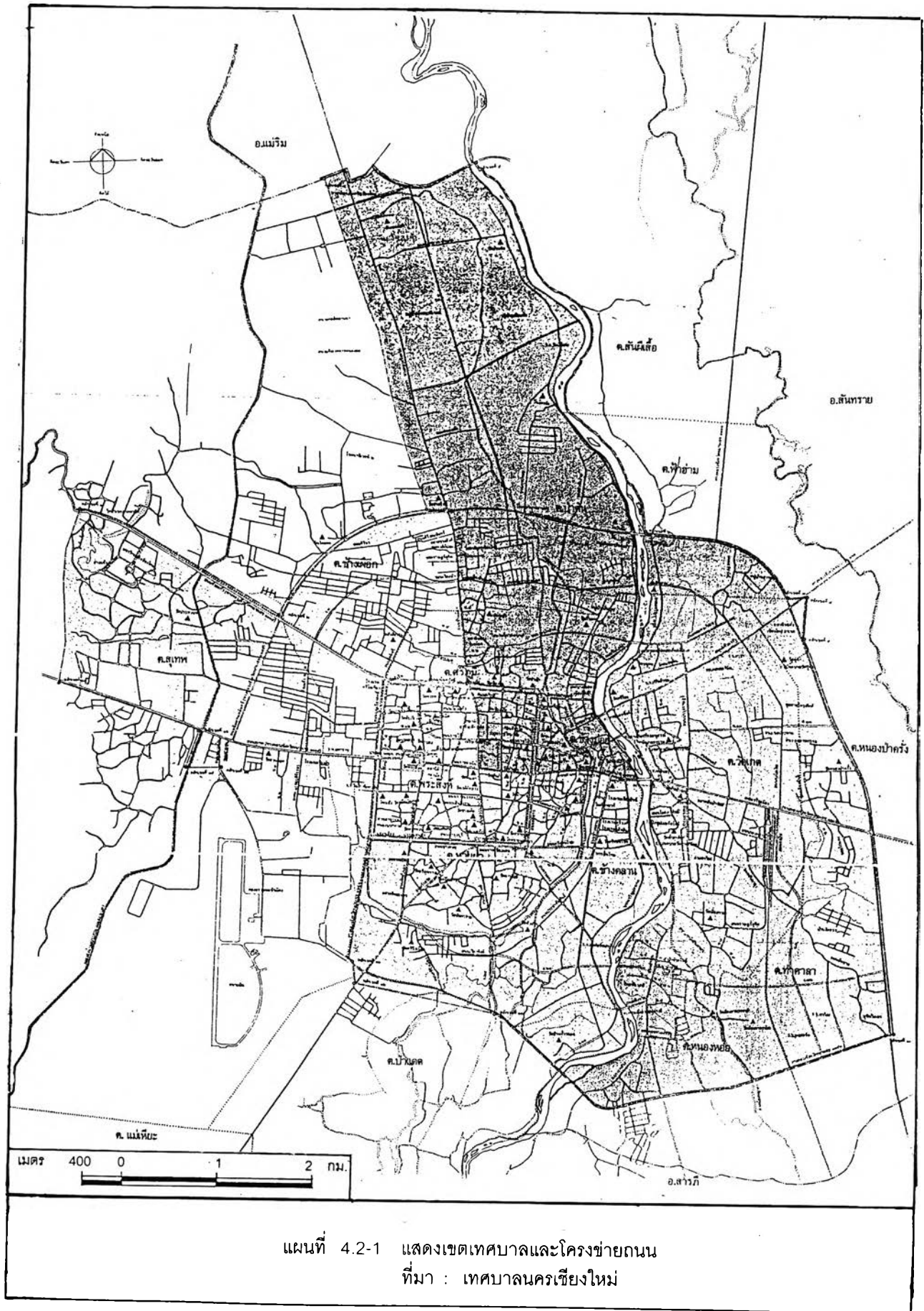
ผลจากการพัฒนาตามนโยบายในแผนฯ ฉบับที่ 5 ที่กำหนดให้เชียงใหม่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการจ้างงานในระดับอนุภาค ทำให้เมืองมีการขยายตัวด้านบริการเพื่อรองรับการเป็นเมืองศูนย์กลาง มีการปรับปรุงท่าอากาศยานให้ทันสมัย ขยายการบริการด้านโทรศัพท์ การพัฒนาบ้านและที่ดิน เพื่อรองรับคนต่างเมืองที่มาตั้งถิ่นฐานเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าการพัฒนาที่ผ่านมา เป็นการปูพื้นฐานที่ทำให้เชียงใหม่เป็นเมืองที่มีบทบาทด้านการท่องเที่ยวสูง โดยมีจุดขายอยู่ที่ความเป็นเมืองประวัติศาสตร์และแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติมากมาย ประกอบกับการนโยบายส่งเสริมที่ผ่านมา ได้ส่งผลให้เมืองมีการขยายตัวด้านการบริการเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว และการลงทุนของนักลงทุนต่างถิ่น รวมทั้งมีการพัฒนาโครงสร้างของบ้านเมืองให้ทันสมัยตลอดเวลา

เมืองเชียงใหม่ในฐานะเมืองหลักของภาคเหนือตอนบน ได้พัฒนาต่อเนื่องมาถึงแผนฯ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530-2534) และฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539) ซึ่งมีนโยบายในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ให้ก้าวสู่ความเป็นประเทศอุตสาหกรรมใหม่ ส่งเสริมการลงทุนของชาวต่างชาติ กระจายการบริหารงานสู่ภูมิภาคและท้องถิ่น ส่งเสริมการท่องเที่ยวทำให้เมืองหลักในภาคเหนือเติบโตอย่างรวดเร็วทั้งทางเศรษฐกิจ , เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ , การเพิ่มของประชากรสูง ในขณะที่เดียวกันก็สะสมปัญหาต่างๆในทางผังเมืองไว้ตลอดเวลา โดยเฉพาะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ที่อาการของปัญหาได้แสดงออกอย่างเด่นชัดและรุนแรงขึ้น ไม่ว่าจะเป็นปัญหาการเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อมธรรมชาติ สภาพแวดล้อมเมือง และปัญหาคุณภาพชีวิตของประชาชนเมือง

อาจกล่าวได้ว่าการพัฒนาเมืองในยุคปัจจุบัน ส่งผลให้เชียงใหม่มีความเติบโตอย่างรวดเร็วทางด้านเศรษฐกิจ โดยเฉพาะรายได้จากการท่องเที่ยว เชียงใหม่กลายเป็นแหล่งจ้างงานที่สำคัญของภาคเหนือ เปรียบเสมือนแม่เหล็กดึงดูดประชาชนจากทุกภาคหลั่งไหลเข้ามาทำงานมาตั้งถิ่นฐานจำนวนมาก ทำให้เมืองมีการขยายตัวทางกายภาพออกไปกว้างขวาง ส่งผลให้สิ่งปลูกสร้างหนาแน่นมากขึ้นเพื่อรองรับอุปสงค์ของผู้มาเยือนเมืองจึงมีความซับซ้อน วนวาย ต่างไปจากสภาพในยุคอดีต การจราจรหนาแน่น โครงข่ายถนนล้นสน คุณค่าทางประวัติศาสตร์เริ่มถูกทำลาย เชียงใหม่ดำเนินการพัฒนาและเกิดสภาพปัญหาตามกรุงเทพ และใกล้จะเป็นกรุงเทพแห่งที่สองในอนาคตอันใกล้

#### 4.2 เทศบาลนครเชียงใหม่

เทศบาลนครเชียงใหม่กลายเป็นพื้นที่ที่ได้รับผลพวงของการพัฒนาทุกด้าน จากเดิมที่มีฐานะเป็นสุขาภิบาล ได้รับการยกฐานะจากสุขาภิบาลเป็นเทศบาลนครเชียงใหม่ในปี พ.ศ. 2478 ซึ่งมีพื้นที่ทั้งหมด 17.50 ตร.กม. ต่อมาเทศบาลนครเชียงใหม่ได้เจริญขึ้นและมีชุมชนหนาแน่นขยายตัวออกไป ดังนั้นในปีพ.ศ. 2526 จึงมีพระราชกฤษฎีกาขยายเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ออกไปเป็น 40.216 ตร.กม. และใช้มาจนถึงปัจจุบัน โดยแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 4 แขวง คือ แขวงนครพิงค์ กาวิละ เม็งราย ศรีวิชัย มีประชากรถึงปี พ.ศ. 2540 จำนวน 172,290 คน ( สำนักงานสถิติแห่งชาติ 2540)



#### 4.3 ระบบโครงข่ายถนน

ถนนในเขตเทศบาลมีความยาวรวมกันทั้งสิ้นประมาณ 274 กม. หรือคิดได้เป็นพื้นที่ร้อยละ 4 ของพื้นที่รวม (สจร.2538) ลักษณะโครงข่ายถนนมีลักษณะผสมกันระหว่างแบบตารางกริด ถนนวงแหวนและถนนรัศมี ซึ่งตารางกริดเป็นลักษณะภายในเขตเมืองเก่า เป็นระบบที่สามารถกระจายการเดินทางไปยังพื้นที่ส่วนต่างๆของเมืองเก่าได้เป็นอย่างดี โดยมีถนนรอบกำแพงเมืองที่เป็นถนนรวบรวมและจ่ายการจราจรเข้าสู่ถนนรัศมี ถนนรัศมีเป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนนรอบกำแพงเมืองเก่ากับชุมชนรอบนอก ส่วนรอบๆ เมืองจะมีถนนวงแหวนเป็นถนนล้อมเมืองเชื่อมถนนรัศมีแต่ละเส้นทางเข้าด้วยกัน ถนนวงแหวนยังไม่เชื่อมบรรจบตัวเองอย่างสมบูรณ์ เนื่องจากถูกโครงสร้างขนาดใหญ่ของสนามบินและพื้นที่ทหารทางตะวันตกขวางไว้ แต่จัดว่าเป็นถนนซูเปอร์ไฮเวย์ที่จะนำการสัญจรสู่จังหวัดอื่นในภาคด้วย

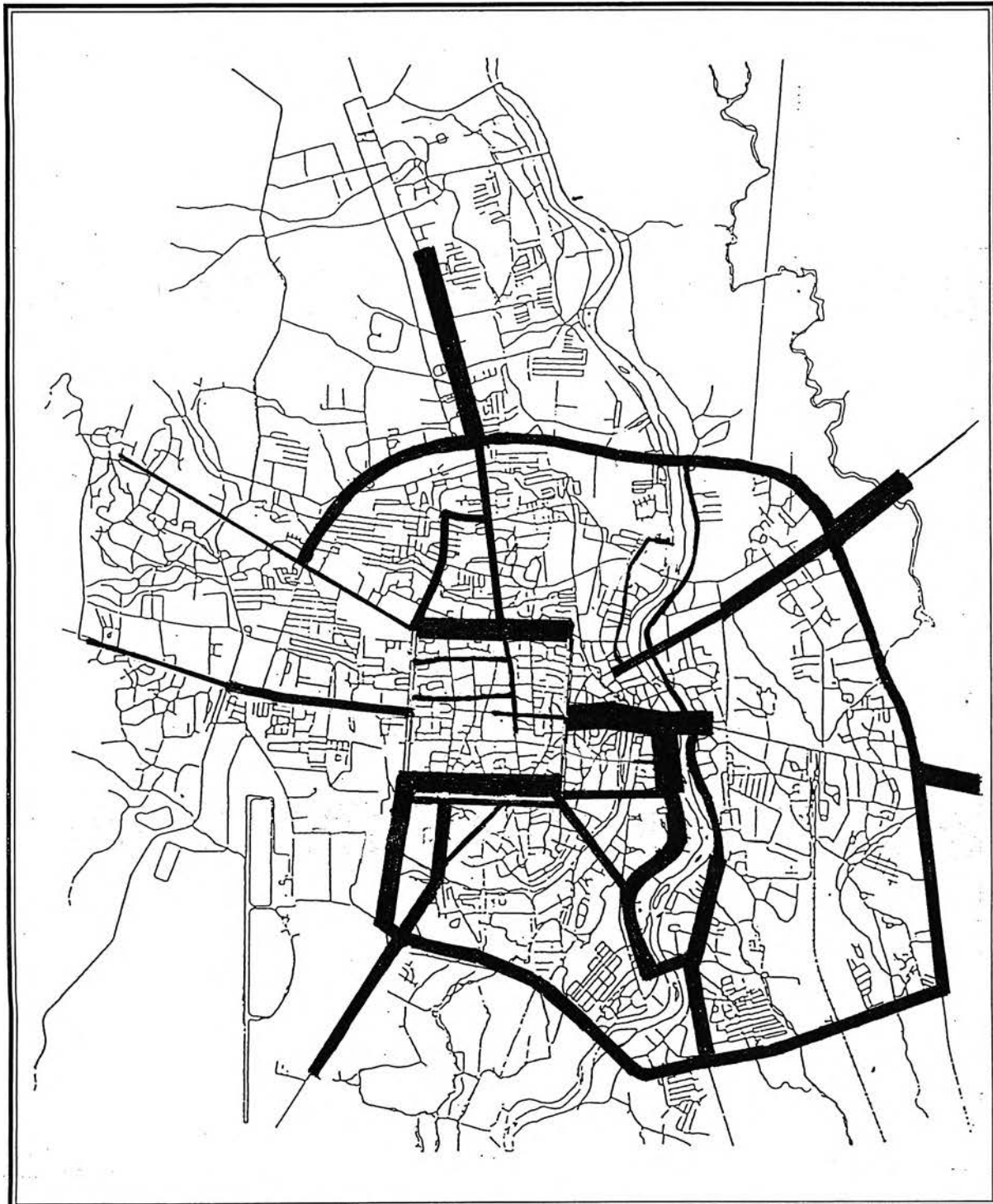
ถนนรัศมีทำให้เกิดการพัฒนาตามแนวถนน (Ribbon Development) ซึ่งประชาชนที่เดินทางเข้าออกจากเมืองจำเป็นต้องใช้เส้นทางเหล่านี้ ก่อให้เกิดการจราจรติดขัดมาบริเวณจุดที่มีการตัดกันของถนนรัศมีกับถนนวงแหวนและถนนภายในเมือง

#### 4.4 ปริมาณการจราจร

ปริมาณการจราจรที่สำรวจโดยการทางพิเศษ ในปี พ.ศ.2537 ได้แสดงไว้ในแผนที่ 4.4-1 ถึง 4.4-4 พบว่าปริมาณการจราจรบนถนนในเขตเทศบาลในช่วงโมงเร่งด่วนมีปริมาณสูงมาก และหลายเส้นทางมีการใช้งานจนถึงความจุของถนนแล้ว การศึกษาของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ได้ประมาณค่าเฉลี่ยขององค์ประกอบการจราจรที่วิ่งในพื้นที่ผังเมืองรวม โดยใช้ข้อมูลจากการนับปริมาณการจราจรตามแนวเส้น Screen line สามารถจำแนกตามยานพาหนะได้ดังนี้ รถจักรยานยนต์มีสัดส่วนมากที่สุดคือ 62% รองลงมาคือรถปิคอัพ 22.3% , รถเก๋ง 9.8 % , รถสองแถว 4.8 % , สามล้อถีบ 0.5% , รถตู้ 0.3 % และรถเมล์ รถสามล้อเครื่อง อย่างละ 0.2% (แผนภูมิที่ 4.4-1 แสดงสัดส่วนของพาหนะที่สัญจรในพื้นที่ )







แผนภูมิที่ 4.4-1 แสดงสัดส่วนของพาหนะที่วิ่งในพื้นที่ศึกษา



ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

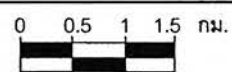
สัญลักษณ์

	3000 คัน / ชั่วโมง ขึ้นไป
	2000-2999 คัน / ชั่วโมง
	1000-1999 คัน / ชั่วโมง
	ต่ำกว่า 1000 คัน / ชั่วโมง

แสดง : ปริมาณการจราจรในช่วงเวลา 7.00-8.00 น. เข้าเมือง

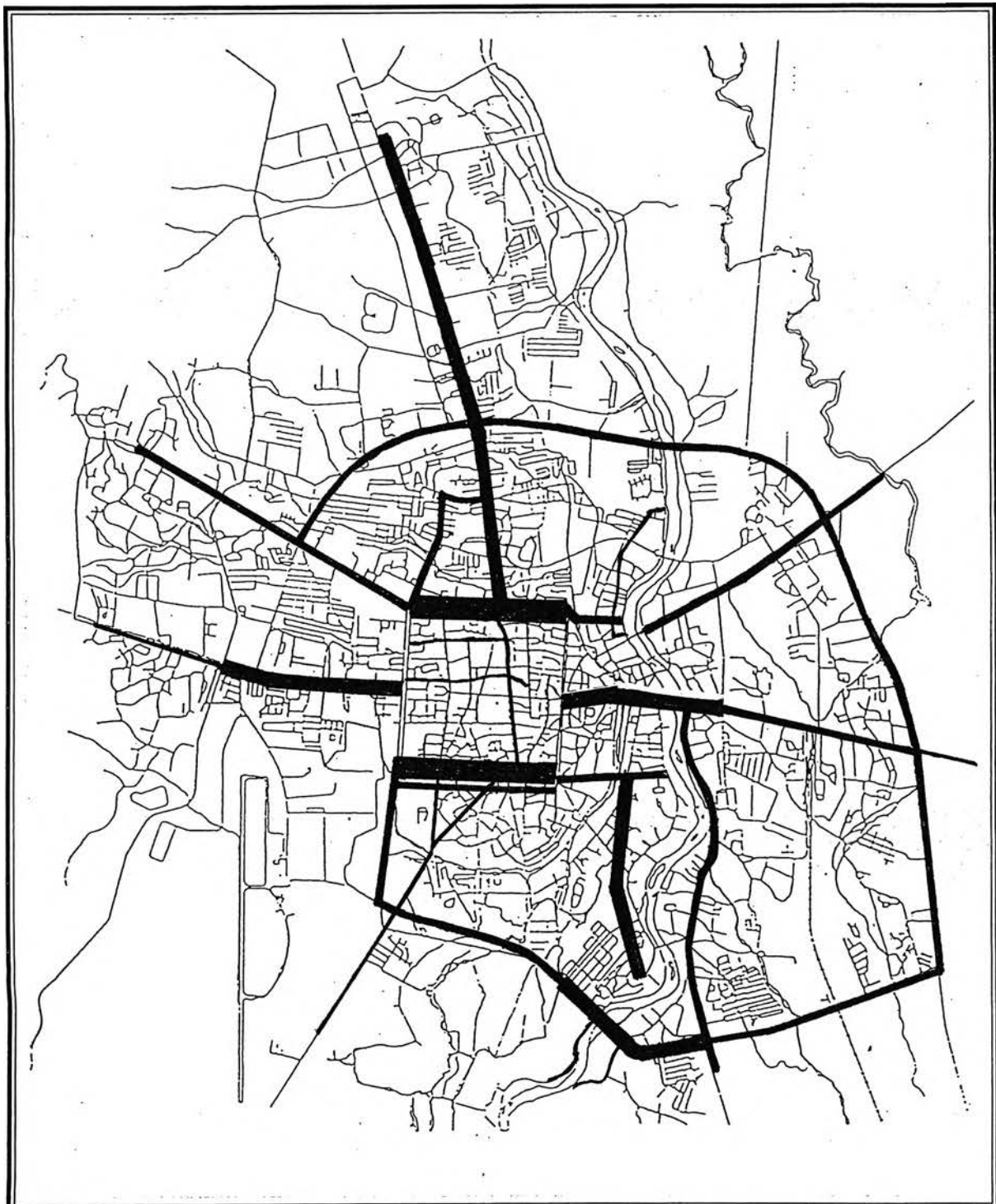
ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

มาตราส่วน





จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่  
4.4-1



ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

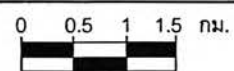
สัญลักษณ์

	3000 คัน / ชั่วโมง ขึ้นไป
	2000-2999 คัน / ชั่วโมง
	1000-1999 คัน / ชั่วโมง
	ต่ำกว่า 1000 คัน / ชั่วโมง

แสดง : ปริมาณการจราจรในช่วงเวลา 7.00-8.00 น. ของทุกเมือง

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

มาตราส่วน



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่  
4.4-2



ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

**สัญลักษณ์**

	3000 คัน / ชั่วโมง ขึ้นไป
	2000-2999 คัน / ชั่วโมง
	1000-1999 คัน / ชั่วโมง
	ต่ำกว่า 1000 คัน / ชั่วโมง

แสดง : ปริมาณจราจรในช่วงเวลา 17.00 - 18.00 ชม. เข้าเมือง

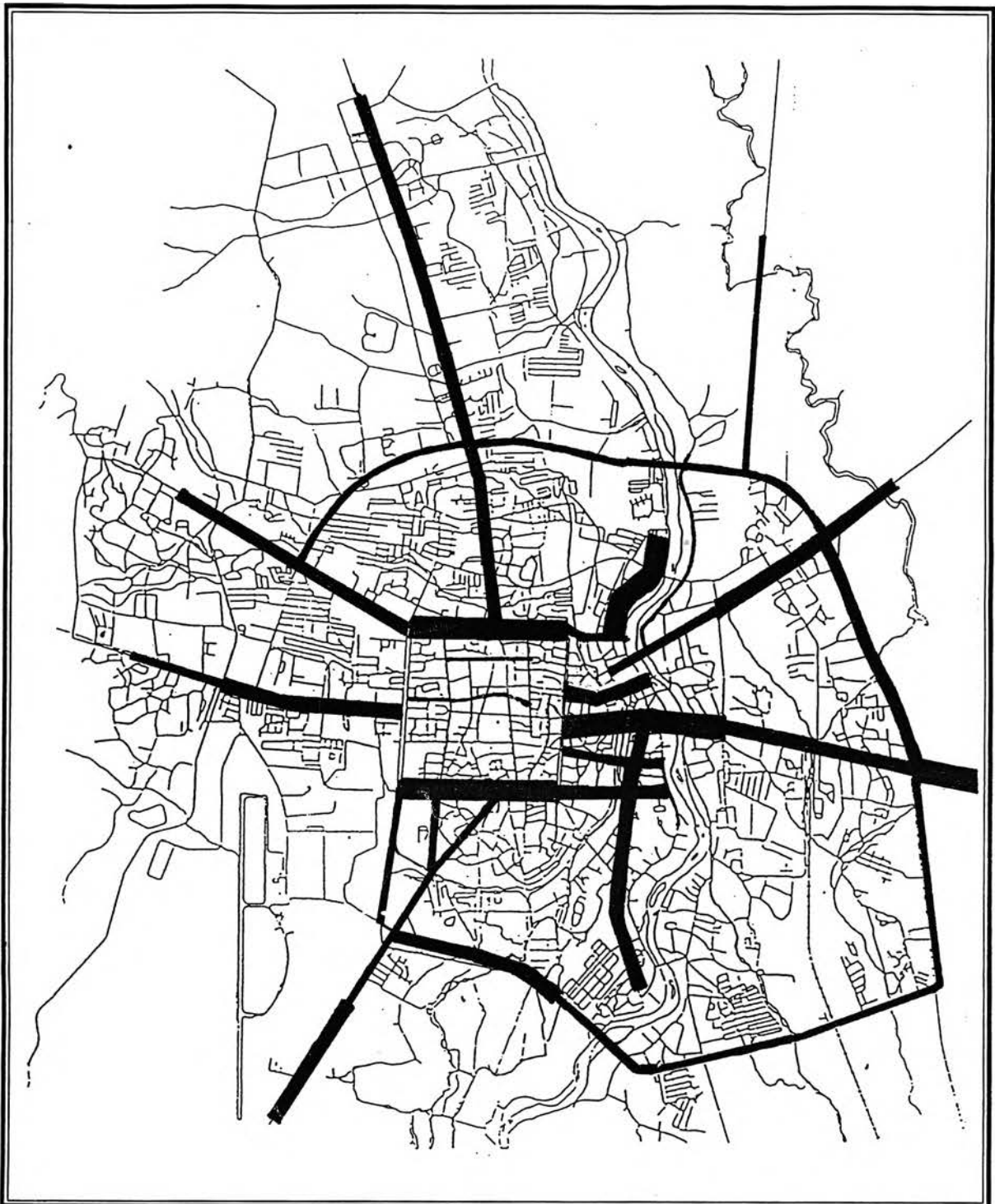
ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

มาตราส่วน  0 0.5 1 1.5 กม.



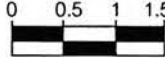






จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่  
4.4-3.



ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

<p><b>สัญลักษณ์</b></p>	<p>แสดง : ปริมาณจราจรในช่วงเวลา 17.00 - 18.00 ฆาออกจากเมือง</p>
<p> 3000 คัน / ชั่วโมง ขึ้นไป</p>	<p>ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก</p>
<p> 2000-2999 คัน / ชั่วโมง</p>	<p>มาตราส่วน  0 0.5 1 1.5 กม.</p>
<p> 1000-1999 คัน / ชั่วโมง</p>	<p> ทิศเหนือ</p>
<p> ต่ำกว่า 1000 คัน / ชั่วโมง</p>	<p> จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย <span style="float: right;">แผนที่ 4.4-4</span></p>



#### 4.5 เชียงใหม่ในยุคปัจจุบันกับความต้องการในการเดินทาง

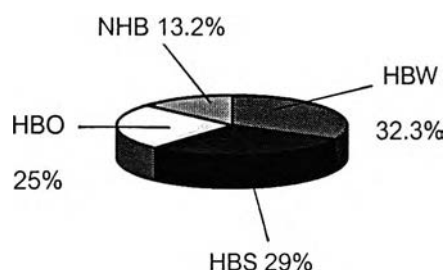
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ได้สำรวจการเดินทางในพื้นที่ผังเมืองรวมเชียงใหม่เมื่อปี พ.ศ.2537 ปรากฏผลตามตารางที่ 4.5-1 โดยพบว่าปริมาณการเดินทางในพื้นที่ 1.59 ล้านเที่ยวต่อวัน จากตารางจะเห็นว่า ร้อยละ 55 ของปริมาณการเดินทางทั้งหมด อยู่ในเขตเทศบาลซึ่งมีพื้นที่ 40 ตร.กม. และเนื่องจากพื้นที่เทศบาลเป็นแหล่งดึงดูดการเดินทางใหญ่ จึงมีการเดินทางมาจากพื้นที่นอกเขตเทศบาลร้อยละ 37 ของจำนวนการเดินทางทั้งหมด

ตารางที่ 4.5-1 ตารางการเดินทางเข้า-ออกส่วนต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา (เที่ยว/วัน)

	เทศบาล	สุขาภิบาล	ชนบท	นอกเขต	รวม
เทศบาล	547,384	80,158	178,348	73,522	879,412
สุขาภิบาล	79,548	21,271	54,474	38,947	194,240
ชนบท	178,983	53,920	67,827	39,633	340,363
นอกเขต	70,438	40,047	37,196	24,040	171,721
รวม	876,353	195,396	337,845	176,142	1,585,736

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2537)

เมื่อจำแนกลักษณะการเดินทางตามจุดประสงค์ของการเดินทาง ดังแผนภูมิที่ 4.5-1 จะพบว่าร้อยละ 32.8 ของการเดินทางทั้งหมดเป็นการเดินทางไปทำงาน-กลับบ้าน (Home Based Work Trip : HBW) ซึ่งเป็นสัดส่วนที่มากที่สุด รองลงมาคือการเดินทางไปโรงเรียน-กลับบ้าน (Home Based School Trip : HBS) ร้อยละ 29 และการเดินทางไปธุระอื่น-กลับบ้าน (Home Based Others Trip : HBO) มีร้อยละ 25 ของการเดินทาง ส่วนที่น้อยที่สุดคือการเดินทางระหว่าง 2 แห่งที่ไม่ใช่บ้าน (Non-Home Based Trip : NHB) ร้อยละ 13.2



แผนภูมิที่ 4.5-1 แสดงสัดส่วนของการเดินทางจำแนกตามวัตถุประสงค์

#### 4.6 การเลือกใช้พาหนะของชาวเชียงใหม่

จากการสำรวจข้อมูลการเดินทางของการทางพิเศษฯ พบว่า ผู้เดินทางส่วนใหญ่ร้อยละ 87 เดินทางด้วยพาหนะส่วนตัว (รถยนต์หรือจักรยานยนต์) ร้อยละ 11 ใช้รถขนส่งสาธารณะ โดยสัดส่วนการเลือกใช้พาหนะประเภทต่างๆ ปรากฏในตารางที่ 4.6-1 ดังนี้

ตารางที่ 4.6-1 สัดส่วนของพาหนะที่ใช้เดินทาง

ประเภทพาหนะ	สัดส่วน (ร้อยละ)
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	12.5
รถจักรยานยนต์	18.5
รถจักรยานยนต์	56.3
รถสองแถว	9.0
รถประจำทาง	1.8
รถตุ้	0.6
สามล้อถีบ	0.9
สามล้อเครื่อง	0.2
อื่น ๆ	0.2
รวม	100

ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (2537)

#### 4.7 จำนวนรถที่จดทะเบียนในเชียงใหม่

จากตารางที่ 4.7-1 แสดงปริมาณรถที่จดทะเบียนในจังหวัดเชียงใหม่ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2535-2540 จะเห็นได้ว่าปริมาณรถจะสูงขึ้นทุกปี โดยในช่วงเวลา 5 ปีนี้มีอัตราการเพิ่มโดยเฉลี่ยร้อยละ 13 และไม่มีแนวโน้มว่าจะลดลง จากตารางยังพบว่ารถมอเตอร์ไซด์เป็นพาหนะที่คนเชียงใหม่ใช้มากที่สุด ซึ่งมีสัดส่วนสูงกว่าร้อยละ 70 ของรถพาหนะที่จดทะเบียนทั้งหมดในแต่ละปี แม้ว่าข้อมูลนี้จะเป็นการจดทะเบียนในระดับจังหวัด เนื่องจากไม่มีการจดทะเบียนแยกตามเขตการปกครอง แต่สามารถใช้ประเมินสถานการณ์ในเทศบาลนครเชียงใหม่ได้ในฐานะที่เป็นจุดเจริญของจังหวัด เป็นศูนย์รวมของกิจกรรมและดึงดูดการเดินทางสูง ดังนั้นปริมาณพาหนะในเทศบาลนครเชียงใหม่จึงสูงกว่าพื้นที่อื่นๆ

#### 4.8 รูปแบบการเดินทาง

- รูปแบบการเดินทางในปัจจุบัน พิจารณาจากหลักเกณฑ์ด้านต่างๆ ได้แก่ (ดังตารางที่ 4.8-1)
- พิจารณาด้านระดับพื้นที่ : ระดับภาค ระดับเมือง ระดับย่าน และระดับละแวกบ้าน
  - พิจารณาจากประเภทของสิ่งที่โดยสาร : การเดินทางของคน และการเดินทางของสินค้า
  - พิจารณาลักษณะของการประกอบการขนส่ง : การเดินทางที่เป็นส่วนตัว และ ที่ไม่ใช่ส่วนตัว
  - พิจารณาด้านการใช้เครื่องยนต์ : รูปแบบที่ใช้เครื่องยนต์ (MT) และรูปแบบไร้เครื่องยนต์ (NMT)

ตารางที่ 4.7-1 จำนวนรถที่จดทะเบียน ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2534-2539

ประเภทรถ	ปี 2534		ปี 2535		ปี 2536		ปี 2537		ปี 2538		ปี 2539	
	จำนวน (คัน)	สัดส่วน (%)	จำนวน (คัน)	สัดส่วน (%)	จำนวน (คัน)	สัดส่วน (%)	จำนวน (คัน)	สัดส่วน (%)	จำนวน (คัน)	สัดส่วน (%)	จำนวน (คัน)	สัดส่วน (%)
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	21,042	5.68	25,378	5.1	31,839	6.6	39,827	7.3	47,601	8.3	54,587	7.8
รถจักรยานยนต์	46,454	12.54	56,034	13.5	68,814	14.2	81,392	14.9	84,577	14.7	83,997	12.0
รถจักรยานยนต์	276,561	74.66	307,643	73.86	355,318	73.1	394,493	72.5	414,376	71.9	529,213	75.6
รถตู้	9,077	2.45	9,652	2.3	10,615	2.2	11,338	2.1	11,860	2.1	11,595	1.7
รถบรรทุก	8,083	2.18	8,442	2	9,188	1.9	7,295	1.3	8,344	1.4	10,454	1.5
รถโดยสาร	4,129	1.11	4,186	1	4,437	0.9	4,244	0.8	4,299	0.7	4,337	0.6
รถสามล้อเครื่อง	1,149	0.31	1,149	0.3	1,098	0.2	1,098	0.2	1,098	0.2	1,098	0.2
ล้อเลื่อน	3,050	0.82	3,040	0.73	3,033	0.6	3,033	0.6	3,033	0.5	3,033	0.4
อื่น ๆ	895	0.24	981	0.24	1,654	0.3	1,711	0.3	1,313	0.2	1,458	0.2
รวม	370,440	100	416,505	100	485,996	100	544,431	100	576,501	100	699,772	100

ที่มา : ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

ตารางที่ 4.8-1 จำนวนรูปแบบการเดินทางในยุคนี้อัจจุบัน

การเดินทางระดับภาค				การเดินทางระดับเมือง								การเดินทางระดับย่าน / ชุมชน						การเดินทางระดับละแวกบ้าน													
การเดินทางของคน				การเดินทาง				การเดินทางของคน				การเดินทางของสินค้า				การเดินทางของคน				การเดินทาง				การเดินทางของคน				การเดินทางของสินค้า			
ส่วนตัว		ไม่ส่วนตัว		ของสินค้า				ส่วนตัว		ไม่ส่วนตัว						ส่วนตัว		ไม่ส่วนตัว		ของสินค้า				ส่วนตัว		ไม่ส่วนตัว					
MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT						
รถยนต์		รถจักรยานยนต์		รถบรรทุก		รถยนต์มอเตอร์ไซด์		รถเมล์ในเมือง		รถบรรทุก		รถยนต์- (บีคัพ)		รถยนต์มอเตอร์ไซด์	จักรยาน	ตุ๊กตุ๊ก	สามล้อถีบ	รถยนต์ (บีคัพ)	จักรยาน	มอเตอร์ไซด์	จักรยาน			มอเตอร์ไซด์	จักรยาน			มอเตอร์ไซด์	รถเข็น		
		รถไฟ	เครื่องบิน					สองแถวแดง						เดินเท้า	มอเตอร์ไซด์					เดินเท้า								ซาเล้ง	จักรยาน		

#### 4.9 ระบบขนส่งสาธารณะ

ระบบขนส่งสาธารณะเป็นประเด็นหนึ่งที่สำคัญในการพิจารณาเรื่องการเดินทาง ซึ่งในการศึกษาภาพรวมของการเดินทางในเมือง ไม่สามารถจะหลีกเลี่ยงการกล่าวถึงระบบนี้ได้ เนื่องจากเป็นระบบหนึ่งที่จะสามารถพัฒนาให้เชื่อมกับระบบการเดินทางรูปแบบอื่นได้ โดยเฉพาะการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ รวมทั้งยังเป็นกลไกหนึ่งที่จะทำให้เมืองมีความน่าอยู่และเป็นระเบียบถ้าได้รับการจัดการที่ดี ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ศึกษา แบ่งออกเป็น

##### ระบบขนส่งสาธารณะที่ยังให้บริการอยู่

##### รถโดยสารขนาดเล็ก หรือรถสองแถวรับจ้างในเมือง

รถสองแถวรับจ้างในเมือง มีบทบาทสำคัญอย่างมากสำหรับการขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ ชาวเมืองเรียกว่ารถสี่ล้อ เริ่มมีใช้ครั้งแรกในเมืองเชียงใหม่ประมาณปี พ.ศ.2508 เดิมรถประเภทนี้ถูกใช้ประโยชน์เป็นรถบรรทุกขนาดเล็กเพื่อขนส่งสินค้าเท่านั้น ต่อมาได้มีผู้นำเอาตัวถังมาใส่แล้วนำออกวิ่งรับผู้โดยสาร ซึ่งกิจการของรถสองแถวรับจ้างได้เติบโตอย่างรวดเร็วและเป็นคู่แข่งที่สำคัญของรถประจำทาง (รถเมล์) ประกอบกับความต้องการในการเดินทางของคนสูงขึ้นในขณะที่รถประจำทางตอบสนองได้ไม่พอเพียง คนในเมืองจึงนิยมใช้รถโดยสารขนาดเล็กกันมากจนกระทั่งถึงปัจจุบัน

รถสองแถวรับจ้างในเมืองดำเนินการในรูปของสหกรณ์ คือสหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด ซึ่งมีจำนวน 2,706 คัน (ชิตชัย อังคะไวมงคล ,2535) มีทั้งประเภทที่มีคิวจอดประจำและไม่มีคิวจอดประจำ ประเภทที่ไม่มีคิวจอดประจำจะวิ่งรับส่งผู้โดยสาร เส้นทางเดินรถจะขึ้นอยู่กับผู้โดยสารโดยคนขับรถจะเลือกให้บริการเฉพาะรายที่ไม่เบียดเบียนออกไปจากเส้นทางเริ่มแรก หรือถ้าต้องออกนอกเส้นทางเริ่มแรกจะคิดค่าโดยสารราคาพิเศษ

การคิดค่าโดยสาร อัตราเดิมในระยะทางและเส้นทางปกติคือเขตเมืองชั้นในจะคิดราคา 5 บาทตลอดสาย แต่ถ้าออกมารอบนอกหรือเข้าซอยที่แยกไปจากถนนสายหลักจะคิดราคาพิเศษ ต่อมาในปีพ.ศ. 2541 ได้มีการปรับราคาค่าโดยสารให้มาตรฐานโดยคิดตามระยะทางคือ ถ้าอยู่ภายในเขตมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ค่าโดยสาร 2 บาท/คน จากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่และย่านเชิงดอยมาจนถึงสวนดอก ราคา 3 บาท/คน ส่วนระยะทางนอกเหนือจากนี้แต่ไม่ข้ามสะพานน้ำปิง ราคา 8 บาท/คน ถ้าข้ามฝั่งน้ำปิงจะคิดราคาคนละ 10 บาท

จากการศึกษาของชิตชัย อังคะไวมงคล ในปี พ.ศ.2535 สามารถสรุปได้ว่ารถสองแถวในเมืองมีบทบาทในการขนส่งผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ในเมืองเชียงใหม่ บทบาทในการขนส่งผู้โดยสารที่เดินทางเข้ามาในตัวเมืองเชียงใหม่ และบทบาทในการให้บริการนักท่องเที่ยวในการเที่ยวชมสถานที่ต่างๆ แต่ก็พบว่ามีปัญหาการจัดการให้รถสองแถวรับจ้างวิ่งเป็นระบบประจำเส้นทาง ซึ่งปัจจุบันรถรับจ้างเหล่านี้วิ่งรับคนในเส้นทางอิสระ ไม่มีเส้นทางประจำ และที่สำคัญคือเจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถเข้าไปควบคุมได้ เนื่องจากรถสองแถวรับจ้างดำเนินการในรูปสหกรณ์ที่มีการจดทะเบียนและได้ขอสัมปทานเส้นทางตามกฎหมาย แต่ในทางปฏิบัติรถสองแถวรับจ้างวิ่งรับส่งคนในเส้นทางอิสระ ไม่ได้วิ่งตามเส้นทางที่สัมปทาน รวมทั้งยังมีรถเถื่อนที่ไม่ได้จดทะเบียนกับสหกรณ์มาวิ่งรับส่งคนด้วย หน่วยงานท้องถิ่นอย่างขนส่งจังหวัดรู้และเข้าใจปัญหามาตลอดแต่ไม่สามารถเข้ามาจัดระบบระเบียบใดๆ ได้ เนื่องจากจะต้องเผชิญกับพลังมวลชนที่เป็นกลุ่มผู้ประกอบการของสหกรณ์จำนวนมากทุกครั้งที่เข้าไปจัดการในเรื่องนี้ จนในที่สุดได้ปล่อยวางเฉยให้เป็นไปตามที่เป็นอยู่

### รถโดยสารเล็กหรือรถสองแถวที่วิ่งระหว่างอำเภอ

รถสองแถวที่วิ่งระหว่างอำเภอ ดำเนินการในรูปแบบรถธรรมดาและขอสัมปทานเส้นทางเช่นกัน ได้แก่สหกรณ์สันกำแพงเดินรถจำกัด มีเส้นทางวิ่งระหว่างตัวเมือง-สันกำแพง-บ่อสร้าง-ดอยสะเก็ด และสหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถจำกัด วิ่งระหว่างตัวเมือง-แมริม-แม่แตง-ดอยสะเก็ด-จอมทอง รถโดยสารประเภทนี้จะมีเส้นทางวิ่งประจำตามที่ขอสัมปทานไว้ คือ

สายเหนือ	สายที่ 1 อ.แม่แตง - อ.แมริม - อ.เมือง
	สายที่ 2 อ.พร้าว - แม่ใจ - อ.เมือง
สายตะวันออก	สายที่ 1 อ.ดอยสะเก็ด - อ.สันทราย - อ.เมือง
	สายที่ 2 อ.สันกำแพง - อ.เมือง
สายใต้	สายที่ 1 อ.สารภี - อ.เมือง
	สายที่ 2 อ.จอมทอง - อ.สันป่าตอง - อ.หางดง - อ.เมือง

รถสองแถวที่วิ่งระหว่างอำเภอมีจำนวนประมาณ 730 คัน (ชิตชัย :2535) มีคิวรถจอดที่กาดหลวง (ริมน้ำปิง) ตลาดประตูเชียงใหม่และขนส่งช้างเผือก เป็นต้น รถวิ่งระหว่างอำเภอมีระยะเวลาปล่อยรถที่แน่นอน โดยจะคิดค่าอัตราค่าโดยสารคงที่ คือ 5 บาท ปัญหาที่พบคือยังมีบางสายที่มีเส้นทางซ้อนทับกันในช่วง ทั้งกับรถที่วิ่งระหว่างอำเภอด้วยกันเองและระหว่างรถโดยสารเล็กที่วิ่งในเมือง เนื่องจากรถประเภทนี้มีจุดจอดอยู่ในเมืองในขณะที่จะวิ่งออกนอกเมืองจะต้องผ่านเส้นทางเดียวกัน ซึ่งทำให้แย่งผู้โดยสารกันได้ แต่ไม่รุนแรงมากนัก

### สามล้อเครื่อง

รถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก ดำเนินการเหมือนรถแท็กซี่ คิดค่าโดยสารตามระยะทาง โดยมีจุดจอดอยู่ตามตลาดสด สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ และโรงแรม เป็นต้น ผู้ที่ใช้โดยมากจะเป็นนักท่องเที่ยว จากการสังเกตการณ์การมีอยู่ของรถสามล้อเครื่องและการสัมภาษณ์บุคคลที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้ประกอบการ หัวหน้าขนส่งจังหวัด ตำรวจจราจร ผู้ใช้พาหนะอื่นๆ และประชาชนทั่วไปบางส่วน พบว่าสามล้อเครื่องได้สร้างให้เกิดมลภาวะทางเสียง เนื่องจากมีเสียงดังมาก และมลภาวะทางอากาศในแง่ของสภาพเครื่องยนต์ที่ไม่สมบูรณ์ ทำให้ปล่อยของเสียจากการขับเคลื่อนเครื่องยนต์ออกมาสูง รวมทั้งในด้านพฤติกรรมในการขับขี่ของผู้ประกอบการที่ไม่น่าได้รับความไว้วางใจในด้านความปลอดภัย คนในเมืองส่วนใหญ่จึงไม่นิยมใช้นอกจากจะมีสัมภาระจำนวนมากและไม่มีทางเลือกอื่น

### สามล้อถีบ

รถสามล้อถีบเป็นขนส่งสาธารณะที่ใช้แรงคน ที่ผ่านมามีการสำรวจข้อมูลอย่างจริงจังว่ามีจำนวนเท่าไร เนื่องจากไม่มีรูปแบบที่แน่นอนในจุดจอดและเส้นทางขนส่ง รวมทั้งสามล้อถีบที่อยู่บนถนนในเมืองยังมีทั้งที่เป็นของผู้ประกอบการเองและเช่ามาประกอบอาชีพ โดยส่วนใหญ่จะเป็นการเช่ามากกว่า ซึ่งในด้านนี้จะต้องสืบหาไปถึงเจ้าของรถเช่าว่ามีใครบ้างและให้เขาไปก็ค้น จะทำให้รู้ได้ว่าในหนึ่งวันมีปริมาณสามล้อถีบอยู่บนถนนในเมืองเท่าไรและบริเวณไหนบ้าง ส่วนปริมาณที่จดทะเบียนกับขนส่งจังหวัดประเภทล้อเลื่อน เป็นปริมาณของทั้งจังหวัด ไม่สามารถจำแนกปริมาณในเขตเทศบาลได้ ผู้ศึกษาจึงประมาณตัวเลขจากการถามผู้ประกอบการในจุดจอดที่แน่นอนในตลาดแต่ละแห่ง และติดตามสังเกตการณ์บริเวณที่มีสามล้อถีบจอดใน 3

ช่วงเวลา คือ เช้า กลางวันและเย็น เพื่อนับจำนวนรถโดยประมาณ แม้ว่าจะได้จำนวนที่ไม่ถูกต้องแน่นอนแต่คาดประมาณได้ใกล้เคียงที่สุดว่ามีอยู่ประมาณ 250-300 คัน

ปัญหาของการขนส่งสามล้อถีบที่สะท้อนออกมาจากผู้ประกอบการขนส่งอื่น และฝ่ายบริหารหลายหน่วยงาน จะมองสามล้อถีบในด้านที่สร้างปัญหาให้การจราจร เนื่องจากเป็นรถช้าทั้งยังไม่เลือกเวลาและสถานที่ในการขับขึ้นถนนในเมือง แต่ทางฝ่ายบริหารก็ยังไม่มีการจัดการหรือระเบียบใดๆ ทางจราจรออกมาเด็ดขาด จากการสัมภาษณ์ตำรวจจราจรได้ให้ความเห็นว่าพยายามไม่ไปยุ่งกับการประกอบอาชีพของผู้ประกอบการกลุ่มนี้ เนื่องจากส่วนใหญ่มีรายได้น้อยและเป็นผู้มีอายุมากแล้ว การมีคดีความด้วยในด้านการจราจรจะไม่เกิดผลที่สร้างสรรทั้งทางสังคมและทางเศรษฐกิจ ในขณะที่ผู้บริหารบางคนให้ข้อเสนอว่าไม่ควรให้สามล้อถีบมาอยู่บนถนนในเมืองเลยหรือควรจำกัดไม่ให้ขึ้นบนถนนบางสายในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งในทางปฏิบัติทำได้ยากเนื่องจากมีทั้งลูกค้าประจำ ที่เป็นพ่อค้าแม่ค้าและผู้ประกอบการที่มีอุปสงค์และอุปทานในเวลาเดียวกัน ซึ่งเป็นเรื่องของปากท้องและเศรษฐกิจของผู้ประกอบการระดับล่าง ที่เป็นสิ่งที่อยู่และเติบโตคู่กับเมืองมาตลอด

ในด้านผู้ประกอบการได้สะท้อนความคิดเห็นที่ว่า การขนส่งประเภทนี้เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับแม่ค้าและแม่บ้านที่เดินทางระหว่างบ้านไปตลาดหรือไปสถานที่อื่น ซึ่งผู้โดยสารกลุ่มนี้จะให้ความไว้วางใจในรูปแบบการเดินทางลักษณะนี้ ทั้งในด้านของความปลอดภัย ความคุ้นเคยกับผู้ขับขี่และไว้วางใจได้ รวมทั้งเป็นการขนส่งที่ส่งถึงหน้าประตูบ้าน และสามารถนัดเวลาให้มารับได้ในกรณีที่เป็นลูกค้าประจำ ผู้ประกอบการกลุ่มนี้ไม่ได้คิดว่าระบบขนส่งรูปแบบอื่นจะเป็นคู่แข่งของตน เนื่องจากมีกลุ่มผู้โดยสารที่ต่างกัน ดังนั้นจึงต่างคนต่างอยู่ต่างคนต่างทำงานของตน การมองต่อไปข้างหน้ายังให้ข้อคิดว่าสามล้อถีบจะยังอยู่คู่กับเมืองเชียงใหม่ต่อไปอีกนาน

ในด้านปัญหาการจราจรผู้ประกอบการสามล้อถีบจะให้ข้อคิดเห็นที่ตรงกันในด้านที่ว่ามีความระมัดระวังและขับอย่างปลอดภัยอยู่แล้ว รวมทั้งรู้กฎจราจรในการให้สัญญาณเมื่อจะเป็นเส้นทาง ดังนั้นจึงไม่เห็นว่าการขับสามล้อถีบนี้จะเป็นปัญหาต่อการจราจรที่รุนแรงมาก ในขณะที่เดียวกันได้สะท้อนความคิดเห็นว่าผู้ขับขี่ที่ขับรถยนต์ควรจะมีน้ำใจและรถยนต์ที่มีอยู่มากเป็นตัวทำให้เกิดปัญหาการจราจร ผู้ประกอบการบางคนได้ให้ข้อคิดเห็นว่าเป็นที่ดีของสามล้อถีบคือจักรยาน ซึ่งน่าจะสนับสนุนให้คนหันมาใช้มากขึ้น จะทำให้คนมีสุขภาพดีและลดปัญหาจราจร

ด้านการท่องเที่ยวสามล้อถีบมีบทบาทน้อยมาก มีนักท่องเที่ยวจำนวนไม่มากนักที่ใช้บริการสามล้อถีบ ส่วนใหญ่จะเช่ารถเองและใช้บริการสามล้อเครื่องมากกว่า นอกจากนักท่องเที่ยวที่มากับบริษัททัวร์ (Package Tour) โดยไกด์จะไปติดต่อสามล้อถีบให้มาเป็นรูปแบบหนึ่งของการพาทัวร์ในเมืองเพื่อเป็นที่ประทับใจของนักท่องเที่ยว โดยรูปแบบนี้จะได้มีตลอดทั้งปีคือมีเฉพาะในเทศกาลท่องเที่ยว ดังนั้นผู้โดยสารประจำของสามล้อถีบที่ประกันรายได้ของผู้ประกอบการจึงเป็นบรรดาแม่ค้าและแม่ครัวมากกว่า การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยเขต 1 ได้เข้ามามีส่วนในการส่งเสริมการใช้สามล้อถีบในด้านการอบรมภาษาและมารยาท เพื่อให้ผู้ประกอบการได้ใช้ในการพบผู้โดยสารชาวต่างชาติ แต่ในส่วนที่เป็นการจัดการมากกว่านี้ยังไม่มีโครงการใดเกิดขึ้น

#### รถหมู่บ้านขวัญเวียง

เป็นรถบริการที่ดำเนินการหมู่บ้านขวัญเวียง ที่ให้บริการเส้นทางจากหมู่บ้านขวัญเวียงที่อยู่ทางใต้เมืองบนถนนเชียงใหม่-หางดงเข้ามาในเมือง โดยรับผู้โดยสารที่เป็นลูกค้าของหมู่บ้านและประชาชนในเมืองทั่วไป

ให้บริการได้ ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นผู้โดยสารประจำที่เคย์ขึ้นอยู่แล้ว เนื่องจากจะรู้เวลาที่รถจะออกหรือเข้ามาในเมือง ถ้าเป็นผู้โดยสารใหม่และคิดจะใช้บริการโดยที่ไม่รู้เวลาที่แน่นอน คาดว่าจะต้องใช้เวลารอนานเช่นเดียวกับรถประจำทางในเมืองที่เลิกกิจการไปแล้วเช่นกัน

#### ระบบขนส่งสาธารณะที่เลิกกิจการแล้ว

##### รถประจำทางในเมือง

ในเมืองเชียงใหม่เคยมีรถประจำทางให้บริการอยู่ 4 สายที่ดำเนินการโดยเอกชน โดยมีเส้นทางวิ่งผ่านเมืองในแนวตะวันตก-ตะวันออก 2 สาย และเส้นทางในแนวแกนเหนือใต้ 1 สาย เส้นทางรอบเมือง 1 สาย แต่คนเชียงใหม่ไม่นิยมใช้เนื่องจากเวลาในการปล่อยรถไม่แน่นอน ทำให้ผู้โดยสารใช้เวลาอรอนานและไม่สามารถกำหนดเวลาในการทำกิจธุระอย่างแน่นอนได้ นอกจากนี้เส้นทางที่วิ่งก๊วกวนซ้ำซ้อน ทำให้ถึงจุดหมายปลายทางช้า และประการสำคัญคือไม่ได้เป็นการขนส่งที่ถึงปลายทางในการเดินทางต่อเดียว ผู้โดยสารต้องเดินหรือต่อรถเข้าไปอีก ประชาชนจึงหันมาใช้รถส่วนตัวมากขึ้น และให้บริการรถโดยสารเล็กหรือรถสองแถวรับจ้างในเมืองที่เรียกใช้บริการได้สะดวกรวดเร็วกว่า ด้วยค่าโดยสารที่ไม่ต่างกันมากนัก ทำให้รถโดยสารเล็กเป็นคู่แข่งที่สำคัญของรถประจำทางในเมือง

เมื่อคนส่วนใหญ่ไม่นิยม กิจการจึงขาดทุนสะสมมาหลายปี จนในที่สุดไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้นอกจากนี้หน่วยงานราชการท้องถิ่นก็ไม่มียงบประมาณเพียงพอที่จะมาดูแลและปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพขึ้นได้ เนื่องจากต้องพึ่งพางบประมาณจากส่วนกลางด้วย บริษัทต่างๆที่ดำเนินกิจการรถเมล์จึงต้องหยุดดำเนินกิจการไปในที่สุด เมื่อเดือนพฤษภาคม 2539

#### 4.10 จุดเปลี่ยนแปลงการเดินทาง

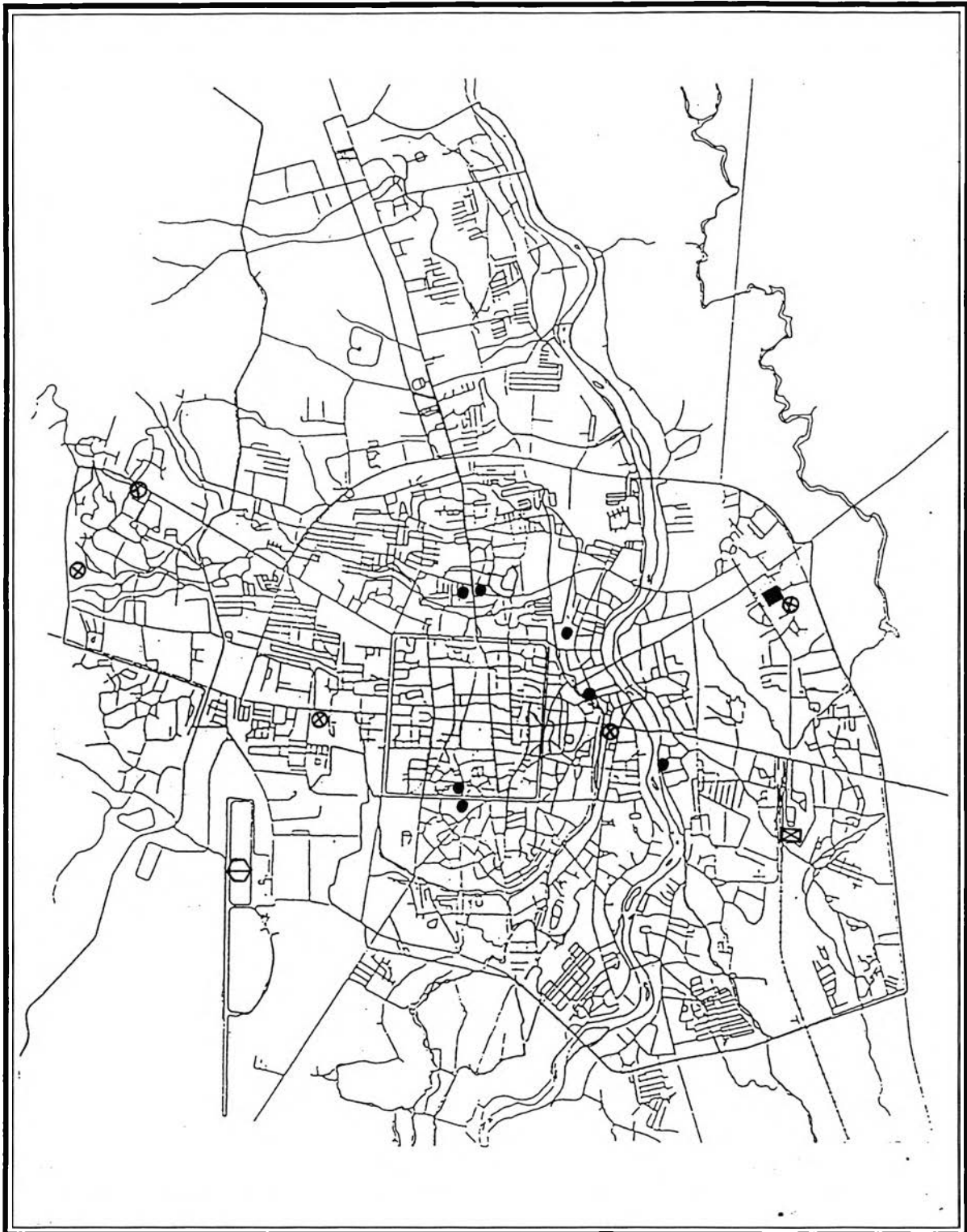
จุดเปลี่ยนแปลงการเดินทางในเมืองเชียงใหม่ ได้แก่ คิวรถสองแถวในเมือง คิวรถสองแถวที่วิ่งนอกเมือง สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ และสนามบิน ซึ่งแสดงตำแหน่งในแผนที่ 4.10-1

#### 4.11 การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ (NMT)

NMT เป็นการเดินทางอีกรูปแบบหนึ่งในเมืองเชียงใหม่ที่อยู่คู่มากับการพัฒนาเมือง แต่มีบทบาทน้อยกว่าการเดินทางที่ใช้เครื่องยนต์เมื่อเปรียบเทียบกับสองยุคที่ผ่านมา เมื่อก้าวถึง NMT ในเมืองเชียงใหม่สามารถจำแนกได้ 5 รูปแบบ แต่ละรูปแบบอยู่ในฐานะและบทบาทที่ต่างกัน ซึ่งจะเกิดปัญหาและได้รับการจัดการที่ต่างกันออกไปด้วย NMT ในเชียงใหม่ในปัจจุบันมีดังนี้

1. รถจักรยาน
2. สามล้อถีบ
3. การเดินเท้า
4. รถเข็น
5. ชาเล้ง





ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

สัญลักษณ์

- ⊗ คิวรถสองแถวในเมือง
- คิวรถสองแถวไปนอกเมือง
- คิวรถเมล์
- ◐ สนามบิน
- สถานีขนส่ง
- ⊠ สถานีรถไฟ

แสดง : จุดเปลี่ยนแปลงการเดินทาง

ที่มา : ภาควิชาภูมิศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

มาตราส่วน 0 0.5 1 1.5 กม.



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่  
4.10-1



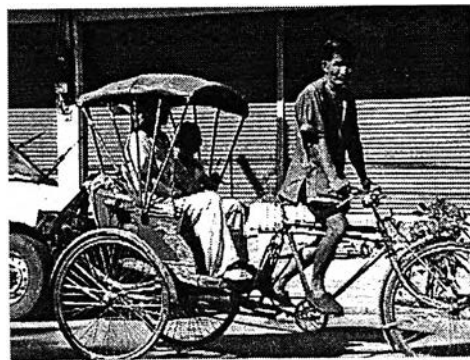
รถสองแถวรับจ้างในเมือง (รถแดง)



รถสองแถวรับจ้างระหว่างอำเภอ



สามล้อเครื่อง



สามล้อถีบ



รถหมู่บ้านขวัญเวียง

ภาพที่ 4.9-1 ระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบัน

## จักรยาน

การใช้จักรยานในเชียงใหม่มีมาตั้งแต่สมัยที่เชียงใหม่เริ่มเข้าสู่ยุคเปลี่ยนแปลง สันนิษฐานว่ามีการนำมาใช้ในเชียงใหม่ในช่วงสมัยเจ้าอินทวโรรส คือภายหลังจาก ปี พ.ศ.2448 ที่กรุงเทพฯส่งเข้ามา 100 คัน (อิศรากันแดง ,2532) ซึ่งในยุคสมัยนั้นจักรยานเป็นที่นิยมใช้แพร่หลาย เนื่องจากราคาไม่แพงและสะดวกในการเข้าถึงทุกพื้นที่ การใช้จักรยานในเชียงใหม่เริ่มลดลงเมื่อเข้าสู่ยุคปัจจุบันที่มีพาหนะสมัยใหม่เข้ามามากขึ้น

จากสำมะโนประชากรและเคหะจังหวัดเชียงใหม่ในปี พ.ศ.2533 พบว่าจังหวัดเชียงใหม่มีจำนวนครัวเรือนที่ครอบครองจักรยาน จำแนกตามในเขตและนอกเขตเทศบาล ดังตารางที่ 4.11-1

ตารางที่ 4.11-1 แสดงจำนวนครัวเรือนที่ครอบครองจักรยาน 2 ล้อ ปี พ.ศ.2533

จำนวนจักรยานในครอบครอง	จำนวนครัวเรือนในเขตเทศบาล	จำนวนครัวเรือนนอกเขตเทศบาล	รวมครัวเรือน
1 คัน	13010	145629	158639
2 คัน	2762	21262	24024
3 คัน	580	2835	3415
4 คัน	115	380	495
5 คัน	34	77	111
6 คัน	12	23	35
7 คัน	4	6	10
8 คันขึ้นไป	5	12	17
รวมครัวเรือนที่มีจักรยาน	16522	170224	186746
ครัวเรือนที่ไม่มีจักรยาน	25997	149484	175481
ไม่ทราบ	54	169	223

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ในปัจจุบันยังไม่มีการทำสำมะโนเพื่อแสดงข้อมูลสถิติของจักรยานในเมืองเชียงใหม่ ซึ่งต้องทำ ใน ปี พ.ศ.2543 (ตามวงจรถงการทำสำมะโนประชากรของไทย) แต่เมื่อเปรียบเทียบสถานการณ์ในปัจจุบันกับปี พ.ศ. 2533 แล้ว จะพบว่าปัจจุบันมีกระแสสังคมนิยมใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในหลายวัตถุประสงค์มากขึ้น โดยเฉพาะเพื่อการนันทนาการ การท่องเที่ยว และเพื่อสุขภาพ จากการลงศึกษาและสังเกตการณ์ในพื้นที่พบว่าครัวเรือนส่วนใหญ่จะมีพาหนะจักรยานในครอบครอง ในขณะที่เดียวกันกับที่มีพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ประเภทอื่นในครอบครองด้วย

ประเภทของจักรยานที่ใช้มี 2 ประเภท คือ จักรยานธรรมดา และจักรยานกีฬาที่ปรับความเร็วได้เช่น เสือหมอบ เสือภูเขา ชีตไบท์ ซึ่งมีราคาแพงกว่าจักรยานธรรมดา โดยการเลือกใช้จักรยานประเภทใดขึ้นอยู่กับกลุ่มผู้ใช้ และวัตถุประสงค์ของการใช้ เช่น ถ้าเป็นกลุ่มเด็กและกลุ่มหนุ่มสาวจะนิยมใช้จักรยานกีฬาเพื่อใช้ออกกำลังกายและขี่ท่องเที่ยว แต่ถ้าเป็นแม่บ้านพ่อบ้านและผู้ใหญ่ที่มีอายุมากแล้วจะใช้จักรยานธรรมดา มีส่วนน้อยที่ อยู่นอกเหนือหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ เนื่องจากบางกรณีต้องพิจารณาปัจจัยอื่นร่วมด้วย เช่น ฐานะทางเศรษฐกิจ ค่านิยม เป็นต้น

จากการลงศึกษาในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง ได้สังเกตพฤติกรรมการใช้จักรยานของชาวเมืองเชียงใหม่ในทุกส่วนของเมือง และสัมภาษณ์กลุ่มผู้ใช้หลายกลุ่ม สามารถแบ่งผู้ใช้ออกเป็นกลุ่มตามวัตถุประสงค์ได้ 5 กลุ่ม คือ

### 1. กลุ่มที่ใช้เดินทางเพื่อไปทำงาน

กลุ่มที่ใช้เพื่อไปทำงาน จะใช้จักรยานเป็นพาหนะเพื่อการเดินทางจากบ้านไปที่ทำงานเป็นประจำทุกวัน โดยใช้มาเป็นเวลานานแล้ว ในระยะทางที่หลากหลาย มีตั้งแต่ไม่เกิน 1 กม.จนถึง 20 กม. ใช้เวลาตั้งแต่ 5-45 นาที ทั้งนี้ไม่เกิน 1 ชั่วโมง ผู้ใช้โดยส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการอาชีพยาม รักษาความปลอดภัย (รปภ.) ค้าขาย รับจ้างทั่วไป



ช่วงเวลาบ่อยที่ใช้คือเข้ากับเย็น เส้นทางที่ใช้จะมีทั้งบนถนนสายหลัก และในซอยย่อยโดยเลือกเส้นทางที่ใกล้ที่สุด เหตุผลที่ใช้คือไม่มีพาหนะอื่นในครอบครอง อีกเหตุผลหนึ่งคือขับรถเครื่องไม่ได้ ซึ่งมักจะเป็นผู้สูงอายุที่รู้สึกว่าการใช้จักรยานจะปลอดภัยกว่าการขับขี่รถยนต์ ในด้านความปลอดภัยผู้ในกลุ่มนี้ไม่ได้คิดว่าเป็นปัญหาที่รุนแรง เนื่องจากมีความชำนาญและรู้วิธีที่จะเดินทางได้โดยปลอดภัย ประเภทจักรยานที่ใช้ของกลุ่มนี้โดยส่วนใหญ่จะเป็นจักรยานธรรมดา

### 2. กลุ่มที่ใช้เดินทางเพื่อกิจกรรมในวิถีชีวิตประจำวัน

ผู้ในกลุ่มนี้ได้แก่ แม่บ้าน พ่อบ้าน และประชาชนทั่วไป ที่ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ได้แก่ ไปเยี่ยมญาติ ไปซื้อของ ไปส่งผ้า ไปทิ้งขยะ เป็นต้น ระยะทางที่ใช้ในระยะ 1 กม. และใช้เวลาเดินทางประมาณ 5 นาที การใช้ของกลุ่มนี้จะพบในชุมชนพักอาศัยซึ่งมีร้านค้าภายในชุมชน และมีตลาดใกล้บ้าน โดยเฉพาะชุมชนเก่าและชุมชนริมถนนย่านการค้า ช่วงเวลาที่ใช้จะไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับการ



ต้องการใช้สินค้าขณะนั้นแต่จะพบมากช่วงเช้าและเย็นซึ่งพ่อบ้านแม่บ้านจะไปตลาดใกล้บ้าน สภาพภูมิอากาศที่ไม่รุนแรงจะมีผลกระทบต่อการใช้จักรยานเพื่อวัตถุประสงค์นี้น้อยมาก เส้นทางที่ใช้จะเป็นถนนในชุมชนละแวกบ้านและถนนในซอยย่อยซึ่งมีความปลอดภัยอยู่แล้วถ้าไม่ใช่เป็นทางลัดของรถยนต์ ประเภทจักรยานที่ใช้โดยส่วนใหญ่จะเป็นจักรยานธรรมดาที่มีตะกร้าหน้ารถสำหรับใส่ของ ลักษณะพิเศษของผู้ในกลุ่มนี้คือใช้มาเป็นเวลานานแล้ว โดยใช้เป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิต จากการสัมภาษณ์ผู้ในกลุ่มนี้ไม่พบว่ามีปัญหาด้านความปลอดภัย เนื่องจากใช้เป็นประจำมีความชำนาญและรู้วิธีในการขับขี่อย่างปลอดภัย รวมทั้งส่วนใหญ่จะอยู่บนถนนสายรอง ดังนั้นผู้ในกลุ่มนี้จึงรู้สึกว่ามีความปลอดภัยไม่มีปัญหาในการใช้จักรยาน

### 3. กลุ่มที่ใช้ เดินทางไปเรียนหนังสือ

ผู้ในกลุ่มนี้ได้แก่นักเรียนนักศึกษา โดยเฉพาะนักศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่และสถาบันราชภัฏ และนักเรียนระดับประถมศึกษาที่เรียนโรงเรียนเทศบาลและโรงเรียนวัด โดยช่วงเวลาที่ใช้คือเข้ากับเย็น ระยะทางที่เดินทางจะต่างกันระหว่างนักเรียนประถมกับนักศึกษา คือถ้าเป็นนักศึกษาระดับมัธยมจะอยู่ในระยะทาง 1-2 กม. คือจากหอพักไปอาคารเรียนภายในสถาบันซึ่งใช้เวลาประมาณ 5-10 นาที และใช้เส้นทางที่มาจากหอพักซึ่งอาจจะอยู่ในสถาบันหรือออกมาจากซอยย่อยและผ่านถนนสายหลักด้วย โดยเส้นทางนี้ยัง



มีความปลอดภัยน้อยเนื่องจากยังมีรถที่ใช้เครื่องยนต์ประเภทอื่นวิ่งปะปนอยู่มากในพื้นที่สังคมเช่นนี้ ส่วนนักเรียนจะขี่ในระยะทางไม่เกิน 1 กม. ใช้เวลาประมาณ 3-5 นาที โดยใช้เส้นทางภายในชุมชนพักอาศัยซึ่งมีความปลอดภัยกว่าบนถนนใหญ่ เนื่องจากโรงเรียนจะอยู่ภายในชุมชนที่นักเรียนพักอาศัยอยู่และส่วนใหญ่เป็นชุมชนเก่า ผู้ใช้กลุ่มนี้จะใช้จักรยานประเภทจักรยานกีฬาสำหรับนักศึกษา ส่วนนักเรียนถ้าเป็นเด็กผู้ชายจะใช้จักรยานกีฬาประเภท BMX ถ้าเป็นผู้หญิงจะใช้จักรยานธรรมดาที่มีตะกร้าหน้ารถ



#### 4. กลุ่มที่ใช้เดินทางเพื่อนันทนาการ

กลุ่มที่ใช้เพื่อนันทนาการคือผู้ใช้เพื่อการพักผ่อน ผ่อนคลายความเครียด และเพื่อความสนุกสนานเพลิดเพลิน ซึ่งมีลักษณะการใช้ 3 ลักษณะ คือ

##### ๕.๑ กลุ่มที่ใช้เดินทางเพื่อออกกำลังกาย

ผู้ใช้กลุ่มนี้ได้แก่ นักศึกษา นักวิชาการ นักกีฬา และประชาชนทั่วไปที่มีเวลาว่างจากภารกิจประจำวัน ช่วงเวลาที่ขี่คือเช้ากับเย็นแต่โดยส่วนใหญ่จะเป็นเย็นมากกว่า เนื่องจากเป็นช่วงเวลาอิสระที่เลิกจากงานแล้ว ระยะทางและเวลาที่ขี่ไม่แน่นอน ขึ้นอยู่กับเพศ วัย และสมรรถภาพทางร่างกาย เส้นทางที่ใช้ประจำส่วนใหญ่จะเป็นถนนสายหลักได้แก่ ทางเลียบคลองชลประทานไปสนามกีฬา 700 ปี , ถนนนิมมานเหมินทร์ , ทางไปสวนสุขภาพหลังมช. , ซอยวัดอุโมงค์ , เชียงดอยสุเทพหน้าและหลังมช. , ภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และสนามกีฬาเทศบาล เป็นต้น ปัญหาที่ผู้ใช้กลุ่มสะท้อนออกมามากคือเรื่องความปลอดภัย ทั้งในด้านของอุบัติเหตุบนเส้นทางที่ใช้และจากควันรถของพาหนะอื่น จักรยานที่ใช้จะเป็นจักรยานกีฬาที่ปรับความเร็วได้ โดยผู้ขี่ซึ่งจะมีอุปกรณ์และชุดในการขี่พร้อม เนื่องจากการเดินทางประเภทนี้ผู้ใช้ต้องการผลทางสุขภาพและความเพลิดเพลินทางจิตใจ



และเพื่อออกกำลังกาย ผู้ใช้กลุ่มนี้จะใช้จักรยานกีฬาในการเดินทาง และผู้มาร่วมกิจกรรมส่วนใหญ่เป็นเยาวชน

##### ๕.๒ กลุ่มเด็กที่ใช้เพื่อการเดินทางพักผ่อนในละแวกบ้าน

ผู้ใช้กลุ่มนี้ได้แก่แก๊งเด็กที่ขี่จักรยานเล่นเป็นกลุ่มรอบๆ หมู่บ้านหรือในซอยละแวกบ้าน เป็นการเดินทางในระยะสั้นที่สุดสามารถกำหนดได้เป็นระยะจากบ้านในรัศมี 0.5-1 กม. การใช้ประเภทนี้จะพบในชุมชนบ้านจัดสรร ชุมชนเก่า เป็นต้น และใช้จักรยานกีฬาประเภท BMX ช่วงเวลาที่ขี่บ่อยคือช่วงเย็นหลัง



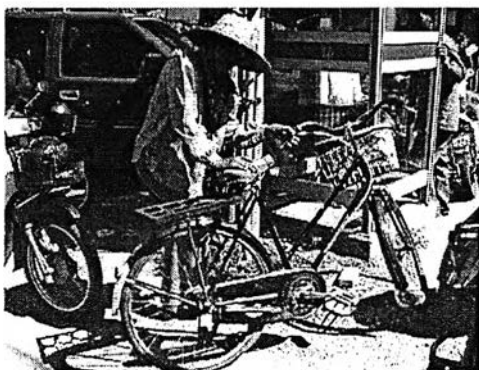
โรงเรียนเล็กหรือวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ เส้นทางที่ใช้จะอยู่ในละแวกชุมชน ซึ่งมี

ความปลอดภัยอยู่แล้วถ้าไม่ได้ถูกใช้เป็นทางลัดของรถยนต์

#### 5. กลุ่มผู้ใช้เส้นทางเพื่อการท่องเที่ยว

ผู้ใช้กลุ่มนี้ได้แก่ นักท่องเที่ยวต่างชาติที่มาเช่าจักรยานในเมืองซีเกียวในเมือง และนักท่องเที่ยวชาวไทยรวมทั้งชมรมจักรยานด้วย ที่มักจะมีโปรแกรมท่องเที่ยวชมธรรมชาตินอกเมืองและไปถึงต่างอำเภอ โดยจะเตรียมอุปกรณ์เดินทางไกลและอุปกรณ์ตั้งแคมป์ไปด้วย เส้นทางที่ใช้ถ้าเป็นในเมืองจะเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างสถานที่ท่องเที่ยว ร้านอาหาร ร้านบันเทิง โดยส่วนใหญ่จะเป็นถนนสายหลักซึ่งมีความปลอดภัยน้อย ส่วนการท่องเที่ยวออกเมืองจะเป็นเส้นทางหลวงจังหวัดที่ไปสู่สถานที่ท่องเที่ยว และระหว่างทางมีทัศนียภาพงามร่มรื่น ซึ่งความปลอดภัยจะขึ้นอยู่กับสภาพทาง ปริมาณรถที่ผ่าน และความชำนาญในการขับขี่ทางไกล ส่วนระยะทางและระยะเวลาที่ใช้ในการขับขี่รวมทั้งช่วงเวลาที่ไม่สามารถระบุได้แน่นอน ขึ้นอยู่กับความพอใจสมรรถภาพทางร่างกายของผู้ขับขี่ รวมทั้งสภาพดินฟ้าอากาศ และขึ้นอยู่กับระยะทางของสถานที่ปลายทางด้วย

#### 6. ผู้ที่ใช้เส้นทางเพื่อประกอบอาชีพ



เรื่อยๆ ในหนึ่งวัน

ผู้ใช้ประเภทนี้เป็นผู้ประกอบการระดับล่าง ที่ใช้จักรยานเป็นพาหนะในการประกอบอาชีพขายแร่ ได้แก่ ใช้จักรยานขายของ จักรยานเร่ย้อมผ้า เป็นต้น ผู้ใช้กลุ่มนี้จะใช้จักรยานธรรมดาและไม่มีเส้นทางที่ใช้ประจำ แต่จะเร่ขายไปตามชุมชนพักอาศัย เนื่องจากกลุ่มลูกค้าเป้าหมายจะอยู่ในชุมชนพักอาศัย เมื่อเดินทางครบรอบแล้วจะกลับมาเส้นทางเดิมอีก ส่วนระยะทางและระยะเวลาไม่สามารถระบุได้ เนื่องจากเป็นลักษณะของการประกอบอาชีพที่ต้องเร่ขายไป

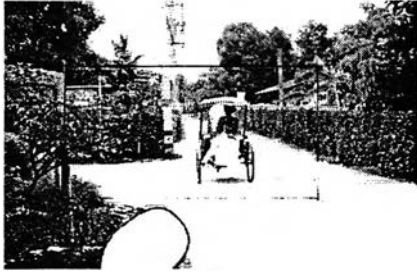
#### สามล้อถีบ

การเดินทางโดยใช้สามล้อถีบเป็นการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ประเภทขนส่งสาธารณะ ซึ่งเกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการในระดับล่าง วิวัฒนาการของสามล้อถีบไม่มีข้อมูลปรากฏแน่ชัดว่าเข้ามาในเมืองเชียงใหม่เมื่อใดอย่างไร สันนิษฐานว่ามีการนำสามล้อถีบเข้ามาใช้ในช่วงปลายยุคเปลี่ยนแปลงและต้นยุคปัจจุบัน คือ ประมาณปี พ.ศ.2482-2483 (สัมภาษณ์ลุงบุญแกม ไชยทอง : ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพเชียงใหม่) โดยสามล้อถีบในรุ่นแรกๆ เป็นแบบมีพวงข้าง ต่อมาจึงพัฒนาและปรับเปลี่ยนจนมีรูปร่างดังเช่นที่เห็นในปัจจุบัน

ดังที่กล่าวไว้แล้วว่ายังไม่มีการเก็บข้อมูลสถิติจำนวนที่แน่นอนของรถสามล้อถีบ การระบุจำนวนจึงต้องใช้วิธี การเฝ้าสังเกตการณ์ และประมาณด้วยสายตาให้ใกล้เคียงความจริงที่สุด ประมาณว่ามีสามล้อถีบอยู่บนถนนในเมืองไม่เกิน 300 คัน



โดยมีจุดจอดอยู่ตามจุดเปลี่ยนการเดินทางและย่านการค้า ได้แก่ สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ และตลาดสด เป็นต้น จากการศึกษาในพื้นที่และสังเกตพฤติกรรมการใช้รูปแบบการเดินทางด้วยสามล้อถีบ สามารถแบ่งกลุ่มผู้ใช้การเดินทางโดยสามล้อถีบได้ 3 กลุ่ม ดังนี้



### 1. กลุ่มแม่บ้าน แม่ค้า แม่ครัว

ผู้ใช้กลุ่มนี้เป็นกลุ่มหลักที่สำคัญ เนื่องจากเป็นผู้ใช้บริการประจำ สามล้อถีบจะรับแม่ครัวและแม่ค้าที่มีกับข้าวและสัมภาระมากมายไปส่งถึงหน้าบ้าน ที่โรงเรียน หรือบริษัทห้างร้านที่จ้างแม่ครัวทำอาหาร และเมื่อจะมาขายของหรือมาซื้อกับข้าวที่ตลาดก็จะนัดสามล้อถีบที่เป็นเจ้าประจำมารับที่บ้านตามเวลานัด

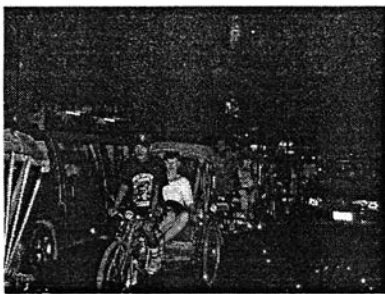
โดยส่วนใหญ่จะเป็นช่วงเช้าและเย็น สังเกตจากจะมีสามล้อถีบบางคันไปจอดรอผู้โดยสารในบางบริเวณที่ไม่ใช่จุดจอด

### 2. กลุ่มนักเรียน

ผู้ใช้กลุ่มนี้มีไม่มาก จะพบบริเวณสถานศึกษาระดับประถมที่อยู่ในรัศมีเส้นทางประกอบอาชีพของสามล้อถีบ โดยเฉพาะช่วงเย็นจะมีผู้ปกครองรับเด็กนั่งสามล้อถีบกลับบ้าน ซึ่งมีความปลอดภัยสูงกว่าการเดินทางรูปแบบอื่น



### 3. กลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติ



กลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มาใช้บริการสามล้อถีบ โดยส่วนใหญ่จะมากับบริษัททัวร์ (Package Tour) ซึ่งไกด์จะมาติดต่อประสานงานกับหัวหน้าสามล้อถีบ โดยตกลงราคากันและสถานที่ที่จะพานักท่องเที่ยวไปได้แก่ วัดและโบราณสถานในกำแพงเมือง ถ้าเป็นตอนกลางวันจะพาไปชมโตกพาเลขหรือศูนย์วัฒนธรรม เป็นต้น เมื่อถึงเวลานัดสามล้อถีบจะมารอรับนักท่องเที่ยวที่โรงแรมหรือจุดนัดพบที่อื่น และเดินทางไปเป็นขบวนไปยังจุดปลายทางที่ตกลงกันได้ จากนั้นรอรับกลับหรือจะไปรับทัวร์อื่นต่อแล้วนัดเวลามารับกลับก็ได้ ขึ้นอยู่กับการตกลงกันระหว่างไกด์กับผู้ประกอบการสามล้อถีบ

## การเดินทางเท้า

การเดินทางเท้าเป็นการเดินทางขั้นพื้นฐานของมนุษย์ ดังนั้นจึงเป็นการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ที่พบมากที่สุด สำหรับเมืองเชียงใหม่การเดินทางเท้าเป็นการเดินทางหลักของเมืองมาตั้งแต่ในอดีต ซึ่งด้วยข้อจำกัดของแรงมนุษย์ทำให้ได้ระยะทางน้อยในการเดินทาง และเป็นข้อจำกัดประการหนึ่งของการขยายตัวของเมือง ต่อมาเมื่อเทคโนโลยีการสัญจรยุคใหม่ที่ใช้เครื่องยนต์เข้ามา ทำให้การเดินทางเท้าลดลง และเมืองขยายตัวไปไกลมากขึ้นเนื่องจากคนมีความสามารถในการเดินทางได้ไกลขึ้น จนกระทั่งในที่สุดพื้นที่ที่เคยเป็นทางเดินของคนในอดีต กลายเป็นที่สำหรับรถที่ใช้เครื่องยนต์ ในปัจจุบันทางที่ปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้าจะไม่มี รถจักรยานยนต์กลายเป็นผู้ครอบครองพื้นที่ผิวดถนนมากที่สุด

จากการศึกษาและสังเกตการณ์รูปแบบการเดินทางที่ใช้การเดินทางในเชียงใหม่ สามารถแบ่งกลุ่มผู้เดินทางตามวัตถุประสงค์ได้ 6 กลุ่ม คือ

#### 1. กลุ่มที่เดินเพื่อซื้อสินค้า

กลุ่มที่เดินเพื่อซื้อสินค้าและบริการแบ่งได้ 2 กลุ่ม คือ การซื้อสินค้าและบริการของประชาชนทั่วไป ซึ่งจะพบในบริเวณชุมชนพักอาศัย ที่ภายในมีสิ่งบริการพื้นฐานกระจุกตัวอยู่ใกล้กัน เช่น มินิมาร์ท ร้านค้าย่อย ร้านอาหาร ร้านซักรีด ตลาดย่อย และบริเวณรอบสถาบันการศึกษาที่มีธุรกิจรองรับการศึกษาอยู่ เป็นต้น กลุ่มที่สองเป็นกลุ่มที่เดินเพื่อซื้อสินค้าพื้นเมืองและของฝาก ซึ่งจะเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มาเยือนเชียงใหม่ทั้งชาวไทยและต่างประเทศ ผู้มาเยือนจะไปเดินซื้อของพื้นเมืองบริเวณตลาดวโรรสและไนท์บาร์ซาร์



#### 2. กลุ่มที่เดินเป็นวิถีชีวิต



เป็นการเดินเพื่อประกอบภาระกิจในชีวิตประจำวันในระยะทางใกล้ๆ ประมาณ 100 - 300 เมตร เช่น เดินไปทิ้งขยะ เดินไปหาเพื่อนหรือญาติในระยะละแวกบ้าน เดินไปวัด เป็นต้น ลักษณะการเดินทางประเภทนี้จะพบในชุมชนพักอาศัยที่มีการใช้ที่ดินแบบผสมผสานและอยู่ใกล้ชิดกัน

#### 3. กลุ่มที่เดินเพื่อตอรถ

กลุ่มนี้ได้แก่การเดินทางในระยะสั้นประมาณ 100 - 300 เมตร เพื่อไปตอรถที่คิวรถ ซึ่งอาจจะออกมาจากชุมชนพักอาศัยโดยตรงมาตอรถที่ปากซอย หรือมาจากการสถานีอื่นไปสู่คิวรถ การเดินทางประเภทนี้จะพบในย่านการพาณิชย์กรรมหนาแน่นซึ่งจะมีคิวรถโดยสารอยู่ด้วย ได้แก่บริเวณ คิวรถกาดหลวง คิวรถข้างเผือก คิวรถริมบึง คิวรถ ส.การค้า เป็นต้น และในย่านการค้าที่มีชุมชนพักอาศัยปะปนอยู่มากอย่างบริเวณคิวรถข้างเผือก



#### 4. กลุ่มที่เดินไปเรียนหนังสือ



เป็นกลุ่มที่เดินทางจากที่พักอาศัยไปสู่สถานศึกษา ซึ่งอยู่ในระยะเดินเท้าได้ การเดินทางประเภทนี้จะพบในชุมชนเก่าที่มีโรงเรียนวัดและโรงเรียนเทศบาลอยู่ภายใน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นเด็กนักเรียนระดับประถมศึกษาที่สามารถเดินจากบ้านมาโรงเรียนได้ นอกจากนี้ยังพบการเดินทางประเภทนี้ภายในสถาบันการศึกษาระดับมัธยมศึกษาและอุดมศึกษา เช่น ภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่และสถาบันราชภัฏ ที่มีหอพักอยู่ภายในรั้วสถาบันหรือข้างๆ สถาบันซึ่งไม่ไกลจากอาคารเรียนสามารถเดินไปเรียนได้

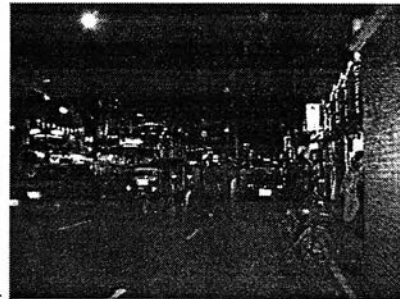


### 5. กลุ่มที่เดินเพื่อนันทนาการ

เป็นกลุ่มที่เดินเล่นเพื่อพักผ่อนหรือเดินออกกำลังกาย ซึ่งจะพบบริเวณชุมชนพักอาศัยยุคใหม่ประเภทบ้านจัดสรรโดยเฉพาะในช่วงเย็น และบริเวณที่มีแนวเส้นทางไปสู่สถานที่นันทนาการ ได้แก่ บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยเชียงใหม่ที่มีทางไปสวนรุกขชาติ และหลังมหาวิทยาลัยในแนวถนนนิมมานเหมินท์ ซึ่งผ่านสวนสุขภาพ เป็นต้น

### 6. กลุ่มที่เดินเพื่อการท่องเที่ยว

โดยส่วนใหญ่จะเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มาเดินชมโบราณสถานในย่านเมืองเก่า และเดินแสวงหาความบันเทิงตลอดจนใช้บริการนักท่องเที่ยวบริเวณประตูท่าแพ ถนนลอยเคราะห์ และไนท์บาร์ซาร์ โดยเฉพาะไนท์บาร์ซาร์ซึ่งเป็นตลาดกลางคืนที่รองรับนักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม การเดินประเภทท่องเที่ยวจะรวมถึงการเดินทางเลือกซื้อสินค้าพื้นเมือง ที่เกิดขึ้นมาเป็นส่วนหนึ่งของสถานที่ท่องเที่ยวบริเวณดังกล่าวด้วย



### 7. กลุ่มที่เดินขายของ

ผู้ใช้กลุ่มนี้เป็นผู้ประกอบอาชีพค้าขายและใช้การเดินทางหาบสาหรักใส่ขนมไปขาย โดยจะมีเส้นทางที่วนรอบไปขายขนมอยู่ในบริเวณที่เป็นย่านการค้าของชุมชนพักอาศัย เช่นบริเวณห้าแยกสันติธรรม เป็นต้น



### 8. กลุ่มที่เดินเพื่องานพิธีกรรมเชิงวัฒนธรรมประเพณี

เชียงใหม่เป็นเมืองที่มีงานพิธีกรรมทางวัฒนธรรมบ่อยมาก ทั้งวันสำคัญทางศาสนาและเทศกาลประจำปี ซึ่งเมื่อถึงเทศกาลและงานเหล่านี้ทางผู้บริหารบ้านเมืองจะมีนโยบายให้ข้าราชการในเขตเมืองเดินเป็นขบวนแห่จากประตูท่าแพไปวัดต่างๆ แล้วแต่ว่าหน่วยงานไหนจะไปวัดไหน หรืออาจจะมีต้นทางปลายทางเป็นที่อื่นก็ได้ ขึ้นอยู่กับลักษณะของงานเทศกาลและพิธีกรรมว่าจะใช้สถานที่ไหน

### รถเข็น

รถเข็นเป็นอีกรูปแบบหนึ่งของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ แต่เป็นการเดินทางของสินค้าเพื่อค้าขายในลักษณะขายเร่ ได้แก่ รถขายผลไม้ ขายขนม ขายไม้กวาด ขายบันได ขายกระบอกอมสิน ขายเครื่องครัว เป็นต้น การเดินทางประเภทนี้จะเดินทางไปเรื่อยๆ โดยมีเส้นทางที่ผ่านประจำและจอดขายอยู่กับที่บ้างในบางจุด ส่วนใหญ่จะผ่านเข้ามาในชุมชนพักอาศัย บริเวณสถานีการศึกษา ตลาดสดและย่านการค้า เนื่องจากมีลูกค้าอยู่บริเวณเหล่านี้มาก



### ซาเล้ง

ซาเล้งเป็นรถถีบ 3 ล้อที่มีพื้นที่สำหรับบรรทุกของอยู่หน้ารถ การเดินทางแบบนี้จะเป็นการเดินทางของสินค้าและเป็นอาชีพหนึ่งของผู้ประกอบการชั้นล่าง ได้แก่ บรรทุกน้ำแข็ง ขายไอศกรีม และเก็บของเก่า บริเวณที่พบจะต่างกันไป คือ ถ้าเป็นบรรทุกน้ำแข็ง จะพบบริเวณตลาดสด ถ้าเป็นไอศกรีมจะพบในชุมชนพักอาศัย และบริเวณสถานศึกษา และถ้าเป็นอาชีพเก็บของเก่าจะเดินทางทั่วไปในเขตคูเมือง เป็นต้น

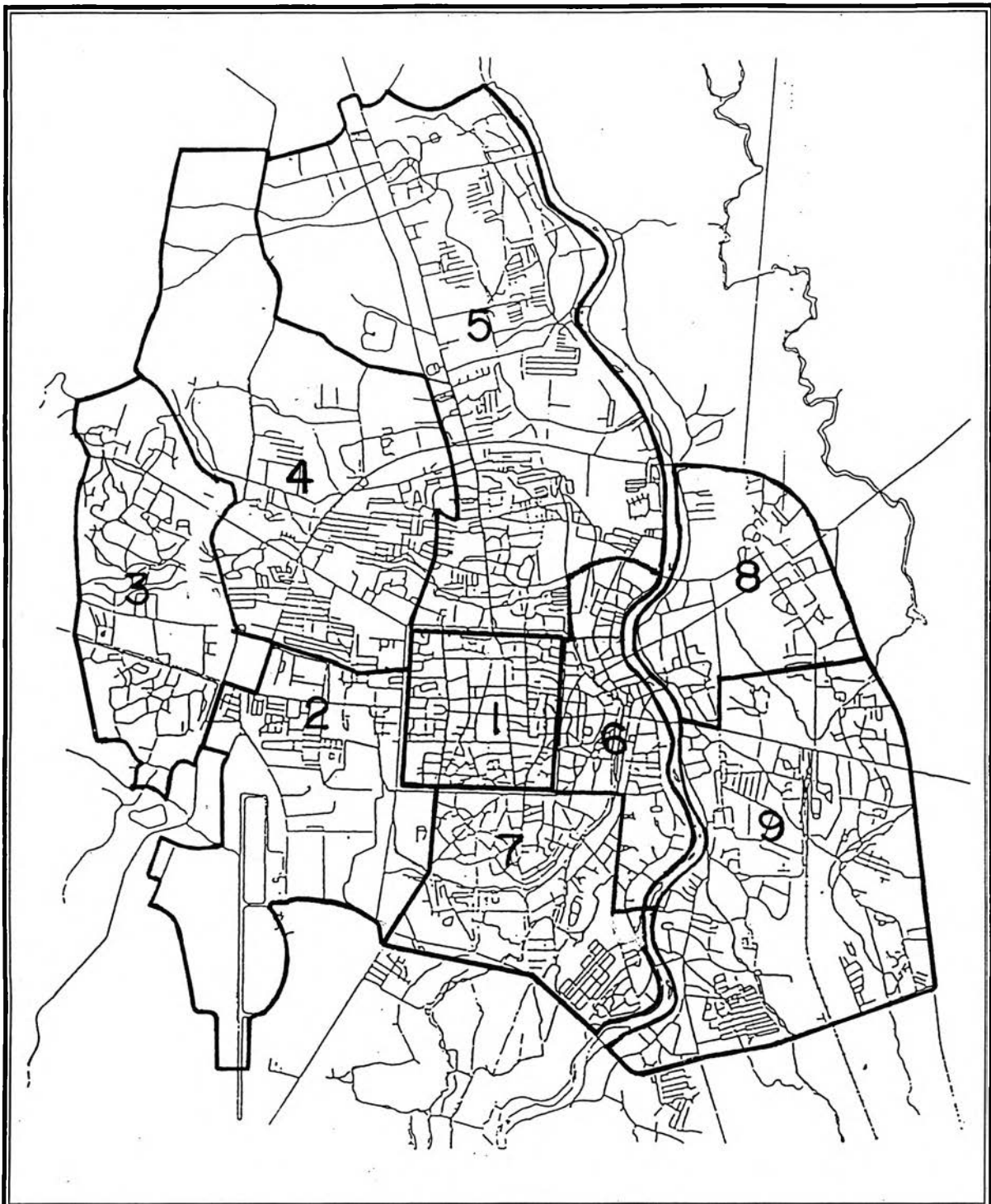


#### 4.12 การชี้แจงสภาพการพัฒนาเมือง วิถีชีวิต และการเดินทาง ในแต่ละบริเวณของเมืองเชียงใหม่

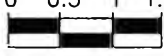


การศึกษาสภาพการเดินทางในยุคนปัจจุบัน จะแบ่งพื้นที่เมืองออกเป็น 9 โซน โดยพิจารณาจากลักษณะการใช้ที่ดินที่คล้ายและเกี่ยวเนื่องกันในด้านการใช้ที่ดินของกิจกรรม เหตุผลที่แบ่งพื้นที่มากกว่า 2 ยุคที่ผ่านมา เนื่องจากเมืองในยุคนปัจจุบัน มีความหลากหลายซับซ้อนในด้านการใช้ที่ดินและกิจกรรมที่เกิดขึ้นมากกว่า ซึ่งส่งผลให้วิถีชีวิตของชุมชนในแต่ละส่วนแตกต่างกันอย่างเด่นชัด นอกจากนี้แต่ละโซนจะมีความเป็นเอกภาพในพื้นที่มากพอที่จะส่งผลต่อการเดินทางและสภาพปัญหาที่แตกต่างกันไปด้วย โดยในแต่ละโซนจะศึกษาประเด็นย่อยเช่นเดียวกับใน 2 ยุคที่ผ่านมา แต่จะเพิ่มประเด็นเรื่องรูปแบบการเดินทางลงไปในแต่ละโซน เนื่องจากในยุคนปัจจุบันมีข้อมูลด้านรูปแบบการเดินทางมากขึ้น ประกอบกับมีปรากฏการณ์ของสถานการณ์จริง ทำให้เสนอภาพของการศึกษาได้ชัดเจนยิ่งขึ้น โดยในแต่ละโซนจะแบ่งเป็นโซนย่อยๆ เพื่อความสอดคล้องในการนำข้อมูลด้าน OD-Survey ของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) มาใช้ประกอบการศึกษาได้ พื้นที่ศึกษา 9 โซน จะแสดงในแผนที่ 4.12-1

ยุคปัจจุบัน	1. พื้นที่อนุรักษ์ในเขตเมืองเก่าชั้นใน	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

พื้นที่โซนนี้แบ่งเป็น 11 โซนย่อย การใช้ที่ดินจะมีลักษณะผสมผสานทุกประเภท (แสดงดังภาพที่ 4.12-1) แต่ละประเภทจะมีพื้นที่ขนาดเล็ก โดยมากจะเป็นที่อยู่อาศัย วัดและโบราณสถาน ส่วนการใช้พื้นที่อื่นๆ ได้แก่ สถาบันการศึกษา เกสต์เฮาส์ ซึ่งจะอยู่บนพื้นที่ทางตะวันตกวันออกเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้ยังมีโกดังสินค้า อุ้งขอมรด แหล่งงานภาคบริการรวมถึงบริษัทห้างร้านที่เป็นอาคารพาณิชย์เล็กๆ โดยพิจารณาได้จากจำนวนการจ้างงานภาคบริการในตารางที่ 4.12-1 ที่มีจำนวน 11,878 คน ส่วนใหญ่จะอยู่ในโซนย่อยที่ 7,3,1 และแรงงานภาคราชการซึ่งอยู่ในโซนย่อยที่ 10,11 ริมคูเมืองด้านใต้และตะวันตกจะเป็นตลาดสดที่มีบทบาทในพื้นที่สูงพื้นที่ภายใน Block จะเป็นชุมชนพักอาศัยเก่าที่เปิดร้านค้าขายของหรือประกอบกิจการบริการด้วย เช่น ขายขนมปัง ขายจักรเย็บผ้า ตัดเสื้อผ้า เสริมสวย ขายหนังสือ ร้านอาหาร ร้านพิมพ์งาน ร้านถ่ายเอกสาร เป็นต้น



### ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ โดยเน้นรูปแบบการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

<p>สัญลักษณ์</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. พื้นที่อนุรักษ์ในเขตเมืองเก่าชั้นใน</li> <li>2. ย่านการค้าและแหล่งงานบนถนนสุเทพ</li> <li>3. ย่านสถาบันการศึกษาเชิงคฤหาสน์</li> <li>4. ย่านชุมชนพักอาศัยยุคใหม่ทางตะวันตกเฉียงเหนือ</li> <li>5. ย่านการค้าและแหล่งงานด้านเหนือของเมือง</li> <li>6. ย่านพาณิชย์กรรมหนาแน่นใจกลางเมือง</li> <li>7. ย่านชุมชนพักอาศัยดั้งเดิมในเขตเมืองเก่าชั้นนอกด้านใต้</li> <li>8. ย่านสถาบันการศึกษาและอาณาจักรคริสเตียนในอดีต</li> <li>9. ย่านสถานีรถไฟและชุมชนทางตะวันออกของแม่น้ำปิง</li> </ol>	<p>แสดง : การแบ่งโซนพื้นที่ศึกษา 9 โซน</p>	
	<p>มาตราส่วน</p> <p>0 0.5 1 1.5 กม.</p> 	 <p>ทิศเหนือ</p>
	 <p>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่</p> <p>4.12-1</p>

การเข้ามาใช้บริการในย่านนี้จะเป็นเวลา ไม่วุ่นวายตลอดทั้งวันและทั้งพื้นที่เหมือนย่านการค้า บริเวณที่จะดึงดูดการเดินทางคือหน้าสถาบันการศึกษาในตอนเช้าและเย็น ซึ่งในพื้นที่นี้มีจำนวนที่นั่งนักเรียนนักศึกษาในพื้นที่จำนวน 17,427 ที่ (ตารางที่ 4.12-1) โดยเฉพาะในโซนย่อยที่ 2, 3 เป็นที่ตั้งของโรงเรียนยุพราชและวิทยาลัยอาชีวะ วิทยาลัยเทคนิค ส่วนช่วงกลางคืนพื้นที่ในกำแพงเมืองจะเงียบเหงา ยกเว้นบริเวณที่เป็นตลาดสดริมคูเมืองด้านประตูเชียงใหม่และด้านประตูท่าแพที่มีคนมาใช้บริการตั้งแต่เช้าถึงค่ำ บริเวณประตูเชียงใหม่นอกจากจะเป็นตลาดสดแล้วยังเป็นคิวรถไปนอกเมืองด้านใต้ทางหางดง ฮอด จอมทองด้วย ส่วนย่านประตูท่าแพจะเป็นสถานที่ให้บริการนักท่องเที่ยวประเภทร้านอาหาร ร้านกาแฟ ร้านเซารด รวมทั้งมีเกสต์เฮาส์จำนวนมากในชอยมุลเมือง 7,8,9 ที่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจะเข้ามาพักเสมอ

ยุคปัจจุบัน	1. พื้นที่อนุรักษ์ในเขตเมืองเก่าชั้นใน	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

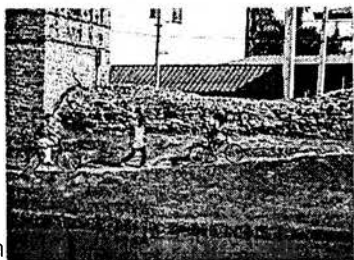
โครงข่ายการสัญจรในพื้นที่นี้เป็นตารางกริด ซึ่งเป็นถนนเก่าที่ได้รับการวางแผนมาจากในอดีต โดยมีถนนหลักในแกนเหนือใต้ที่เชื่อมระหว่างประตูเมืองทั้ง 4 ด้าน และต่อเนื่องกับโครงข่ายภายนอกกำแพง ภายในตารางกริดจะมีตรอกซอยย่อยซึ่งเป็นถนนเก่าเช่นกันมีลักษณะทางคดเคี้ยว สามารถเข้าออกทะลุถึงกันทุกเส้นทาง โดยมากอยู่ทางใต้ ตรอกซอยย่อยเหล่านี้จะเป็นตัวนำการสัญจรเข้าสู่พื้นที่ภายใน ส่วนรอบๆ จะมีถนนรอบคูเมืองด้านในล้อมรอบพื้นที่ มีบทบาทในการรวบรวมรถจากในกำแพงเมืองและจากถนนรัศมี และกระจายการจราจรบนคูเมืองออกไปตามส่วนต่างๆของเมือง บริเวณด้านใต้และตะวันออกเป็นที่ตั้งของตลาดสด คือตลาดประตูเชียงใหม่และตลาดสมเพชร ซึ่งดึงดูดการเดินทางสูง

ยุคปัจจุบัน	1. พื้นที่อนุรักษ์ในเขตเมืองเก่าชั้นใน	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

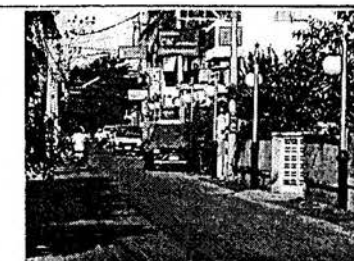
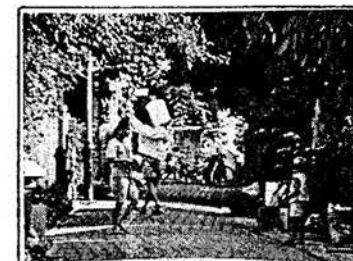
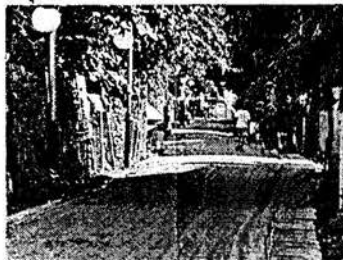
ลักษณะการเดินทางของพื้นที่นี้เมื่อประเมินจากตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่ ลักษณะการใช้ที่ดิน และปริมาณการจราจร จะพบว่าตำแหน่งของพื้นที่นี้อยู่กลางเมืองที่มีโครงข่ายสัญจรพุ่งเข้ามาหา แต่ลักษณะการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยและโบราณสถานซึ่งไม่ดึงดูดการเดินทางมากแต่เป็นแหล่งกำเนิดการเดินทางมาก ดังนั้นด้วยเหตุผลดังกล่าวการเดินทางจึงเป็นลักษณะของการเดินทางภายใน การเดินทางออกไป และการเดินทางผ่าน

จากตารางที่ 4.12-1 พบว่าสถานที่ทำให้เกิดการเดินทางสำหรับพื้นที่โซนนี้ คือสถาบันการศึกษาในโซนย่อยที่ 2,3 ซึ่งดึงดูดการเดินทางเพื่อการศึกษา (HBSA) จำนวน 8,981 และ 9,042 เที่ยว/วัน และตลาดสดริมคูเมืองที่อยู่โซนย่อยที่ 7,3,4 ดึงดูดการเดินทางเพื่อซื้อสินค้า-บริการ โดยพบว่าในโซนย่อยดังกล่าวทำให้เกิดการเดินทางระหว่างสถานที่อื่นกับบ้าน (HBOA) จำนวน 11,745 2,145 และ 1,108 เที่ยว/วัน ตามลำดับ

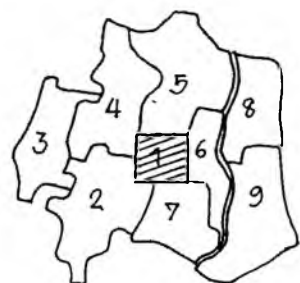
ริมคูเมืองด้านประตูช้างเผือก



ชุมชนพักอาศัยภายในกำแพงเมือง



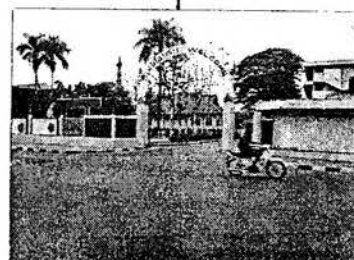
ชุมชนพักอาศัยและเกสต์เฮาส์ในซอยมุลเมือ 5,7,8 หลังตลาดสมเพชร



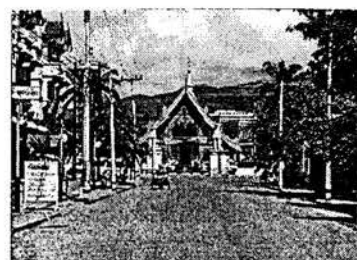
ทางไปวัดภายในกำแพงเมือง



พาณิชย์กรรมบนถนนพระปกเกล้า



โรงเรียนยุพราช



ศาสนสถานในกำแพงเมือง



ตลาดสมเพชร



หลังตลาดสมเพชร



อาคารพาณิชย์บนถนนราชดำเนิน หน้าวัดพระสิงห์



ย่านการค้าบริเวณประตูท่าแพ



จักรยานรอบคูเมืองวันอาทิตย์



ถนนบำรุงบูรรมคูเมืองด้านใต้



ตลาดประตูเชียงใหม่



แม่ค้าขี่จักรยานไปรับข้าวโพด จากตลาดประตูเชียงใหม่



นักเรียนนั่งสามล้อถีบกลับบ้านบนถนนพระปกเกล้า

ตารางที่ 4.12-1 แสดงข้อมูลปริมาณการเดินทาง ประชากร จำนวนพาหนะ และการจ้างงานในโซนที่ 1

โซนย่อย	pop	Pcown	Mcown	Student	CV_em	SV_em	IND_em	ARG_em	TT_em	HBWP	HBSP	HBOP	NHBP	TT-pro	HBWA	HBSA	HBOA	NHBA	TT-att
1	4,472	40	440	1,771	456	1,924	-	13	2,516	3,312	2,190	2,583	898	8,983	237	3,480	-	357	4,074
2	2,348	191	517	5,901	114	1,010	-	14	1,348	795	1,068	1,217	546	3,626	1,581	8,981	219	442	11,223
3	5,192	245	468	3,135	182	2,233	-	16	2,632	1,248	1,612	3,172	1,040	7,072	3,251	9,042	2,145	2,973	17,411
4	507	161	446	612	456	218	-	7	700	68	366	298	102	835	1,008	173	1,108	306	2,595
5	2,764	182	418	1,338	26	1,189	-	7	1,234	946	757	1,230	189	3,123	2,249	4,061	762	1,090	8,162
6	2,674	58	246	-	182	1,150	-	10	1,402	949	1,824	1,167	730	4,670	369	238	-	66	673
7	5,258	190	345	2,592	-	2,262	-	15	2,388	2,390	2,219	-	-	4,609	4,186	5,759	11,745	3,928	25,618
8	989	80	440	159	274	425	-	9	719	670	186	112	-	968	977	165	687	67	1,896
9	1,551	153	373	1,007	-	667	-	7	748	940	544	396	-	1,880	844	404	497	336	2,081
10	944	267	311	612	638	406	-	6	1,050	375	513	652	118	1,658	1,449	211	323	767	2,750
11	876	250	396	300	728	376	-	8	1,126	550	481	137	69	1,236	1,506	1,017	258	289	3,070
<b>รวม</b>	<b>27,575</b>	<b>1,817</b>	<b>4,400</b>	<b>17,427</b>	<b>3,056</b>	<b>11,860</b>	<b>-</b>	<b>112</b>	<b>15,863</b>	<b>12,243</b>	<b>11,760</b>	<b>10,964</b>	<b>3,692</b>	<b>38,660</b>	<b>17,657</b>	<b>33,531</b>	<b>17,744</b>	<b>10,621</b>	<b>79,553</b>

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

**หมายเหตุ**

pop	ประชากร	SV_em	แรงงานภาคบริการ	HBSP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับสถานศึกษา	HBSA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างสถานศึกษากับบ้าน
Pcown	จำนวนรถส่วนตัว	IND_em	แรงงานภาคอุตสาหกรรม	HBOP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่อื่น	HBOA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่อื่นกับบ้าน
Mcown	จำนวนรถจักรยานยนต์	ARG_em	แรงงานภาคเกษตร	NHBP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่อื่น	NHBA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่อื่นกับที่อื่น
Student	จำนวนที่นั่งนักเรียน	TT_em	จำนวนแรงงานทั้งหมด	TT-pro	กำเนิดการเดินทางรวมทุกวัตถุประสงค์	TT-att	ดึงดูดการเดินทางรวมทุกวัตถุประสงค์
CV_em	จำนวนข้าราชการ	HBWP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่ทำงาน	HBWA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่ทำงานกับบ้าน		

เมื่อพิจารณาลักษณะการเดินทางโดยประเมินจากปริมาณการจราจรภายในพื้นที่ พบว่าปริมาณการจราจรยังไม่สูงมาก (ยกเว้นบริเวณสถาบันการศึกษามณฑลพระปกเกล้า ที่จะสูงในบางช่วงเวลาที่มีการเดินทางเพื่อการศึกษาเท่านั้น) แต่จะไปสูงมากบนถนนรอบคูเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งมีปริมาณการจราจรตั้งแต่ 2000 คัน/ชม.ขึ้นไปจนถึงมากกว่า 3000 คัน/ชม. ดังแผนที่ 4.4-1 ถึง 4.4-4 (หน้า 86-89) เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวมีบทบาทในการรวบรวมและกระจายการจราจรอยู่แล้ว ประกอบกับมีการจัดการเดินทางเดียว ทำให้รถบนถนนริมคูเมืองต้องวนเวียนรอบคูเมืองเพื่อกลับรถออกไปบนถนนรอบนอกและเดินทางสู่พื้นที่ด้านอื่นของเมือง ซึ่งมีทั้งผู้ที่เดินทางออกไปและเดินทางเข้ามา นอกจากนี้ยังมีผู้ที่เดินทางผ่านเข้ามาได้แก่ ผู้ที่เดินทางจากพื้นที่ด้านหนึ่งของเมืองไปยังอีกด้านหนึ่งโดยผ่านกลางพื้นที่โซนนี้หรือผ่านริมคูเมือง ต้องผ่านระบบการเดินทางเดียวอย่างนี้เช่นกัน

ยุคปัจจุบัน	1. พื้นที่อนุรักษ์ในเขตเมืองเก่าชั้นใน	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินรถ

เมื่อพิจารณาการครอบครองพาหนะของคนในพื้นที่จากตารางที่ 4.12-1 พบว่า มีรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุดคือ 4,400 คัน รถยนต์ส่วนบุคคล 1,817 คัน และจากการนับปริมาณการจราจรของ สจร. ในพื้นที่ 6 สถานี ในตารางที่ 4.12-2) พบว่าองค์ประกอบของการจราจรที่มากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 54.47 ของยานพาหนะทั้งหมดในพื้นที่ รองลงมาเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสารสองแถว คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 32.99 และ 8.51 ตามลำดับ ซึ่งรถโดยสารสองแถวจะใช้เป็นเส้นทางรับส่งผู้โดยสารที่อยู่ในคูเมืองไปส่งที่ย่านการค้าริมแม่น้ำปิง หรือบริเวณอื่นของเมือง ซึ่งไม่ว่ารถแดงจะมาจากส่วนไหนของเมืองก็ตามจะมีเส้นทางที่ผ่านเข้ามาในนี้ เพื่อรับส่งผู้โดยสารรายทาง

จากตารางเดียวกันจะพบว่ารถตู้และรถตุ๊กตุ๊กมีบทบาทมากกว่ารถประจำทาง(รถเมล์) เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีบทบาทด้านการท่องเที่ยว การจัดทัวร์หรือรับคณะทัวร์โดยใช้รถตู้จึงเป็นพาหนะที่นิยมใช้ นอกจากนี้ชาวต่างชาติที่ไม่ได้มากับคณะทัวร์ยังนิยมใช้บริการรถตุ๊กตุ๊กเป็นส่วนมาก ส่วนรถประจำทางกลับได้รับความสนใจน้อยมาก น้อยกว่าการเดินทางประเภทอื่น ๆ ซึ่งสันนิษฐานว่าจะเป็นการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์รวมอยู่ในสัดส่วนนี้ด้วย

#### การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

จากสัดส่วนองค์ประกอบการจราจรทั้งหมดในตารางที่ 4.12-2 จะพบว่ามีพาหนะอื่นๆ เป็นสัดส่วนร้อยละ 0.67 ซึ่ง สจร. ไม่ได้นับแยกประเภทไว้ ในจำนวนนี้ได้รวมพาหนะที่ไร้เครื่องยนต์ไว้ด้วย จากการศึกษารูปแบบการเดินทางในพื้นที่ จะพบการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ในบริเวณดังต่อไปนี้ (แผนที่ 4.12-2)

ตารางที่ 4.12-2 องค์ประกอบของการจราจรในโซนที่ 1

station	ทิศทาง	จักรยานยนต์	รถเก๋ง/ปิคอัพ	รถตู้	ตุ๊กตุ๊ก	รถสองแถว	รถเมล์	รถบรรทุก	รถอื่นๆ	รวม
32	E	330	103	2	5	39	2	3	5	489
	W	592	99	8	12	128	0	0	5	844
44	E	1369	1260	45	43	263	11	5	8	3004
45	E	510	443	41	21	80	4	4	1	1104
46	E	269	172	9	10	45	0	1	2	508
	W	876	495	28	16	106	0	2	8	1531
47	E	401	279	9	8	72	5	1	4	779
	W	191	182	8	8	43	4	1	1	438
48	W	2095	984	32	43	260	11	7	48	3480
รวมทั้งสองทิศทาง		6633	4017	182	166	1036	37	24	82	12177
สัดส่วน (%)		54.47	32.99	1.49	1.36	8.51	0.30	0.20	0.67	100

หมายเหตุ E : ไปทางตะวันออก W : ไปทางตะวันตก

station นั้บรถ





### การเดินทาง

- การเดินทางจะพบมากบริเวณตลาดที่อยู่ริมคูเมือง ได้แก่ตลาดสมเพชร ตลาดประตูเชียงใหม่ ซึ่งเป็นการเดินเพื่อซื้อสินค้าและไปต่อรถ นอกจากนี้ยังมีการเดินเพื่อขายของด้วย เช่น ขายแก้อี้ ตะกร้าหวาย ไม้กวาด เป็นต้น
- ในชุมชนละแวกบ้าน ซึ่งเป็นการเดินตามวิถีชีวิตในแต่ละวัน
- ซอยมูลเมือง 7,8,9 เป็นย่านที่พักของนักท่องเที่ยวประเภทเกสต์เฮาส์ มีการเดินเพื่อต่อรถและซื้อสินค้า
- วัดเจดีย์หลวง วัดพระสิงห์ เป็นการเดินท่องเที่ยวชมวัดของนักท่องเที่ยว
- บริเวณหอพักที่อยู่ใกล้สถานศึกษาบนถนนพระปกเกล้า ในระยะทางที่ใกล้นักเรียนใช้เดินทางไปเรียนหนังสือ

### การช้อปปิ้ง

- พบในชุมชนพักอาศัย โดยผู้ใช้จะเป็นพ่อบ้าน แม่บ้าน เพื่อเดินทางไปซื้อสินค้าและเดินทางในวิถีชีวิตประจำวัน
- บริเวณริมคูเมืองด้านประตูท่าแพ โดยผู้ใช้จะเป็นนักท่องเที่ยวที่เช่าจักรยานขี่ในเมือง
- บริเวณตลาดสดริมคูเมือง โดยผู้ใช้จะเป็นพ่อบ้าน แม่บ้านที่ขี่มาซื้อกับข้าวที่ตลาด
- บริเวณหน้าสถานศึกษา ซึ่งมีการเดินทางเพื่อการศึกษาบ่อยมาก
- พบมากรอบคูเมืองในวันอาทิตย์ เป็นการเดินทางเพื่อนันทนาการและการรณรงค์ของชมรมจักรยานวันอาทิตย์

### สามล้อถีบ

- พบบริเวณตลาดสดริมคูเมือง โดยมีจุดจอดที่ตลาดประตูเชียงใหม่ประมาณ 30 คัน และตลาดสมเพชรประมาณ 20 คัน ผู้ใช้คือแม่ค้าและแม่ครัวที่ใช้เดินทางเพื่อซื้อกับข้าวและบรรทุกสัมภาระเดินทางระหว่างบ้านกับตลาด หรือไปโรงเรียนที่แม่ครัวจะต้องทำอาหาร
- พบบริเวณสถานศึกษาของนักเรียนระดับประถมและอนุบาล ที่ผู้ปกครองจะรับเด็กกลับจากโรงเรียน

### รถเข็น

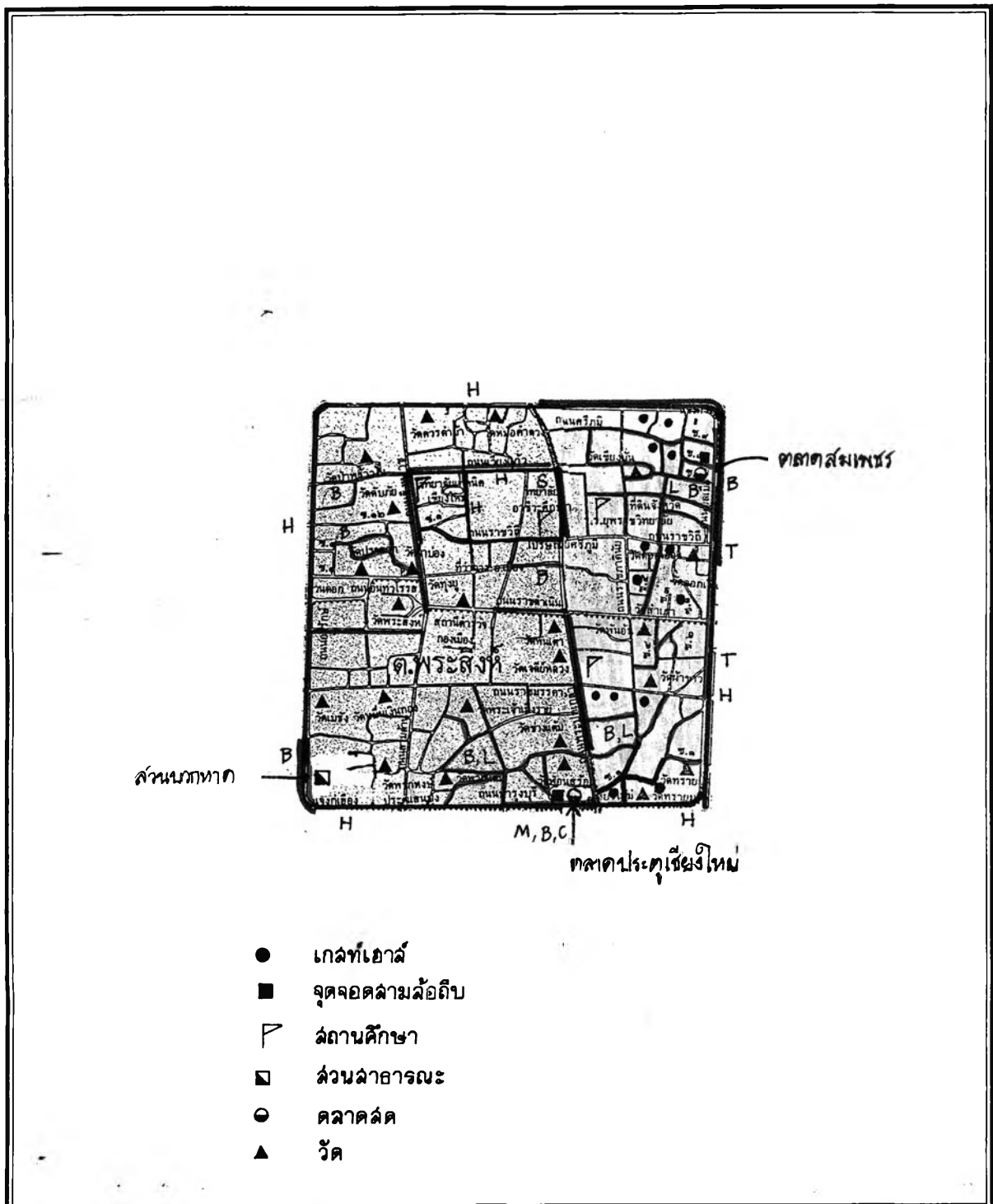
- พบบริเวณตลาดสดริมถนนคูเมือง หน้าโรงเรียน และในชุมชนพักอาศัย ผู้ใช้คือผู้ประกอบการค้าขายอาหารประเภท ไอศกรีม ผลไม้ และของใช้ในครัวเรือนประเภท เครื่องครัว แก้อี้ ไม้กวาด เป็นต้น

### ชาเลนจ์

- พบบริเวณตลาดริมคูเมือง โรงเรียน และในชุมชนพักอาศัย ผู้ใช้คือผู้ประกอบการขายอาหารประเภทไอศกรีมและเก็บของเก่า

### ข้อสังเกต

เอกลักษณ์ของพื้นที่นี้คือการเป็นเมืองเก่าที่ยังมีชีวิตอยู่ ภายในมีชุมชนพักอาศัยที่มีสิ่งบริการพื้นฐานพร้อม และมีปัจจัยด้านการท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ที่สร้างสีสันให้กับพื้นที่ ถ้าพิจารณาความเหมาะสมของพื้นที่โซนนี้ ควรจะมี NMT ที่เข้มแข็งโดยเฉพาะการใช้จักรยาน แต่ในความเป็นจริงแล้ว NMT ยังไม่เติบโตเท่าที่ควร มีการใช้กระจุกตัวอยู่ที่ตลาดโดยเป็นการเดินทางเพื่อซื้อหาสินค้าและเพื่อประกอบอาชีพ และใช้เป็นวิถีชีวิตในละแวกชุมชนพักอาศัยเท่านั้น NMT จะเข้มแข็งและใช้มากขึ้นถ้ามีการพัฒนาให้ใช้ได้หลากหลายวัตถุประสงค์และป้องกันไม่ให้ปริมาณการจราจรสูงขึ้นมากกว่านี้



ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

<p>สัญลักษณ์</p> <p>— เดินเท้า      □ สามล้อถีบ</p> <p>— จักรยาน      — ขาเล้งและรถเข็น</p>	<p>แสดง : บริเวณที่มี NMT ของโซนที่ 1</p>	
<p>สัญลักษณ์แสดงจุดประสงค์การใช้</p> <p>C ใช้เป็นอาชีพ      S ใช้ไปเรียน</p> <p>B ใช้เพื่อซื้อของ      H ใช้ออกกำลังกาย</p> <p>L ใช้เป็นวิถีชีวิต      T ใช้ท่องเที่ยว</p> <p>M ไปต่อรถ</p>	<p>มาตราส่วน</p>	
	<p>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่</p> <p>4.12-2</p>

ยุคปัจจุบัน	2. ย่านการค้าและแหล่งงานบนถนนสุเทพ	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

พื้นที่โซนนี้มี 7 โซนย่อย การใช้ที่ดินบริเวณนี้ส่วนหนึ่งเป็นพื้นที่เพื่อการศึกษาของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (5 คณะ) รวมทั้งโรงพยาบาลสวนดอกด้วยซึ่งอยู่บนถนนสุเทพด้านเหนือบริเวณโซนย่อยที่ 12 และ 15 ส่วนฝั่งตรงข้ามในโซนที่ 41,42 เป็นร้านค้า อาคารพาณิชย์ ตลาดสด ร้านอาหาร ธนาคาร แหล่งบริการการศึกษา กระจายอยู่ตลอดสองฝั่งถนนสุเทพ ส่วนพื้นที่ตอนในเป็นที่อยู่อาศัยได้แก่ ชุมชนหลังตลาดสุเทพ ชุมชนหลังวัดสวนดอก ลักษณะชุมชนเบาบางเป็นระเบียบ โดยมากเป็นหมู่บ้านซึ่งมีฐานะระดับปานกลาง ทางใต้ของพื้นที่จะเป็นพื้นที่ทหารกองบิน41 และสนามบิน ซึ่งอยู่นอกเขตเทศบาล (ดูภาพการใช้ที่ดิน วิถีชีวิตและการเดินทาง ภาพที่ 4.12-2)

โซนนี้มีประชากร 15,693 คน ผู้ที่มาใช้บริการในย่านนี้เป็นประชากรของมหาวิทยาลัย นักศึกษามช. พนักงานธนาคาร และชาวบ้านในย่านนี้ รวมถึงคนในย่านใกล้เคียงที่อยู่บนถนนนิมมานเหมินท์ หลังมช. และถนนคลองชลฯ ด้วย ช่วงปลายถึงเย็นจะมีผู้มาใช้บริการมาก โดยเฉพาะบริเวณตลาดสุเทพ (ต้นพยอม) จะพลุกพล่านมาก เนื่องจากบรรดาแม่บ้านพ่อบ้านและนักศึกษาจะเดินทางมาจ่ายตลาดและซื้อสินค้า-บริการ ส่วนบนถนนคูเมืองที่ผ่านประตูสวนดอกจะมีการเดินทางไปกลับของนักเรียนโรงเรียนวิเศษวิทยุที่มาจากทั้งนอกเมืองและส่วนอื่นของเมือง ผสมกับการเดินทางเข้าออกจากสนามบิน

ยุคปัจจุบัน	2. ย่านการค้าและแหล่งงานบนถนนสุเทพ	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

โครงข่ายการสัญจรมีถนนสุเทพเป็นถนนรัศมี ที่ลากต่อเนื่องออกมาจากเมืองทางประตูสวนดอก นำการสัญจรสู่พื้นที่เชิงคดอยหลังมช สองข้างทางเป็นร้านค้า-บริการ มช. ที่อยู่อาศัย โดยมีถนนตัดเชื่อมกับถนนห้วยแก้ว คือ ถนนนิมมานเหมินท์ และห้วยแก้วซอย 1 นอกจากนี้ยังมีโครงข่ายย่อยที่แยกไปจากถนนสุเทพและห้วยแก้ว1 ซึ่งเป็นลักษณะถนนก้างปลาที่เป็นระเบียบ เพื่อนำการสัญจรสู่พื้นที่พักอาศัยภายใน

ทางตะวันตกมีถนนคู่ขนานไปกับคลองชลประทาน เป็นถนนที่มีวิวสวยงามเปิดพื้นที่เชิงคดอยให้เข้าถึงสะดวก ริมถนนเป็นบ้านจัดสรรชั้นดี นำการสัญจรสู่พื้นที่ชานเมืองทางเหนือและใต้ โดยแนวถนนคู่ขนานไปกับคลองชลประทานแม่แตงไปตัดกับถนนสุเทพ และตัดกับถนนห้วยแก้วที่สี่แยกวินคำ

ริมคูเมืองด้านนอกมีถนนลากมาจากแจ้งหัวรินผ่านประตูสวนดอก ผ่านโรงเรียนวิเศษวิทยุ และมาเชื่อมกับทางหลวงจังหวัด 1140 ที่บริเวณแจ่งกู๋เฮืองและไปตัดกับถนนวงแหวนด้านใต้บริเวณสี่แยกแอร์พอร์ท ซึ่งจะนำการสัญจรสู่สนามบินนานาชาติจังหวัดเชียงใหม่และเป็นทางไปทางดง บนถนนเส้นนี้บริเวณโซนย่อยที่ 39 จะเป็นที่ตั้งของบริษัท ไซร์ูมขายรถและสนามโดร์ฟกอล์ฟ รวมทั้งโกดังสินค้าขนาดใหญ่ โดยบริเวณนี้จะเป็นแหล่งจ้างงานภาคอุตสาหกรรมที่มีการจ้างงานจำนวน 6,250 คน (ตารางที่ 4.12-3)

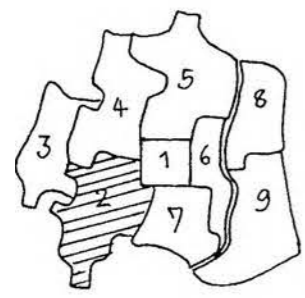
ตารางที่ 4.12-3 แสดงข้อมูลปริมาณการเดินทาง ประชากร จำนวนพาหนะ และการจ้างงานในโซนที่ 2

โซนย่อย	pop	Pcown	Mcown	Student	CV_em	SV_em	IND_em	ARG_em	TT_em	HBWP	HBSP	HBOP	NHBP	TT-pro	HBWA	HBSA	HBOA	NHBA	TT-att
12	323	688	375	292	367	139	-	15	1,008	437	152	247	304	1,141	2,793	498	1,290	880	5,461
15	1,148	233	433	548	4,555	494	-	17	5,065	468	756	937	216	2,377	11,271	458	2,144	1,883	15,756
39	753	-	269	-	-	324	6,250	18	6,592	546	109	218	-	873	1,732	-	663	107	2,502
40	4,342	57	341	356	2,095	1,868	-	17	3,980	1,254	511	1,022	93	2,880	8,740	320	962	1,387	11,409
41	1,566	350	400	2,789	2,095	673	-	11	2,959	848	884	479	1,106	3,317	2,346	10,530	143	2,191	15,210
42	5,046	103	478	542	-	2,170	-	39	2,408	3,074	1,467	279	210	5,030	1,793	787	4,532	2,909	10,021
109	2,515	222	389	-	-	1,082	-	27	1,109	460	1,180	132	132	1,842	2,680	2,320	134	898	6,032
<b>รวม</b>	<b>15,693</b>	<b>1,653</b>	<b>2,685</b>	<b>4,527</b>	<b>9,112</b>	<b>6,750</b>	<b>6,250</b>	<b>144</b>	<b>23,121</b>	<b>7,087</b>	<b>5,059</b>	<b>3,314</b>	<b>2,061</b>	<b>17,460</b>	<b>31,355</b>	<b>14,913</b>	<b>9,868</b>	<b>10,255</b>	<b>66,391</b>

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

หมายเหตุ

pop	ประชากร	SV_em	แรงงานภาคบริการ	HBSP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับสถานศึกษา	HBSA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างสถานศึกษากับบ้าน
Pcown	จำนวนรถส่วนตัว	IND_em	แรงงานภาคอุตสาหกรรม	HBOP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่อื่น	HBOA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่อื่นกับบ้าน
Mcown	จำนวนรถจักรยานยนต์	ARG_em	แรงงานภาคเกษตร	NHBP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่อื่น	NHBA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่อื่นกับที่อื่น
Student	จำนวนที่นั่งนักเรียน	TT_em	จำนวนแรงงานทั้งหมด	TT-pro	กำเนิดการเดินทางรวมทุกวัตถุประสงค์	TT-att	ดึงดูดการเดินทางทุกวัตถุประสงค์
CV_em	จำนวนข้าราชการ	HBWP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่ทำงาน	HBWA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่ทำงานกับบ้าน		



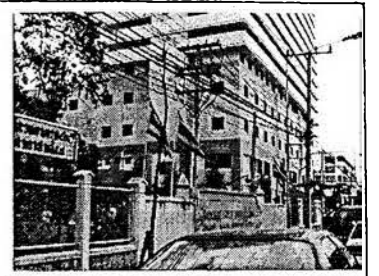
ถนนนิมมานเหมินทร์



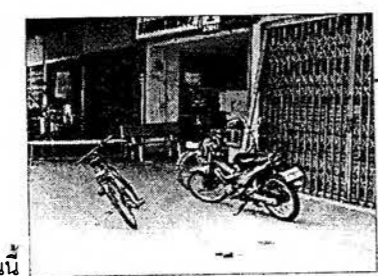
สวนสุขภาพหลังมข.



โรงพยาบาลสวนดอก บนถนนสุเทพ



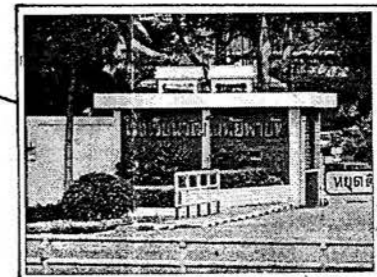
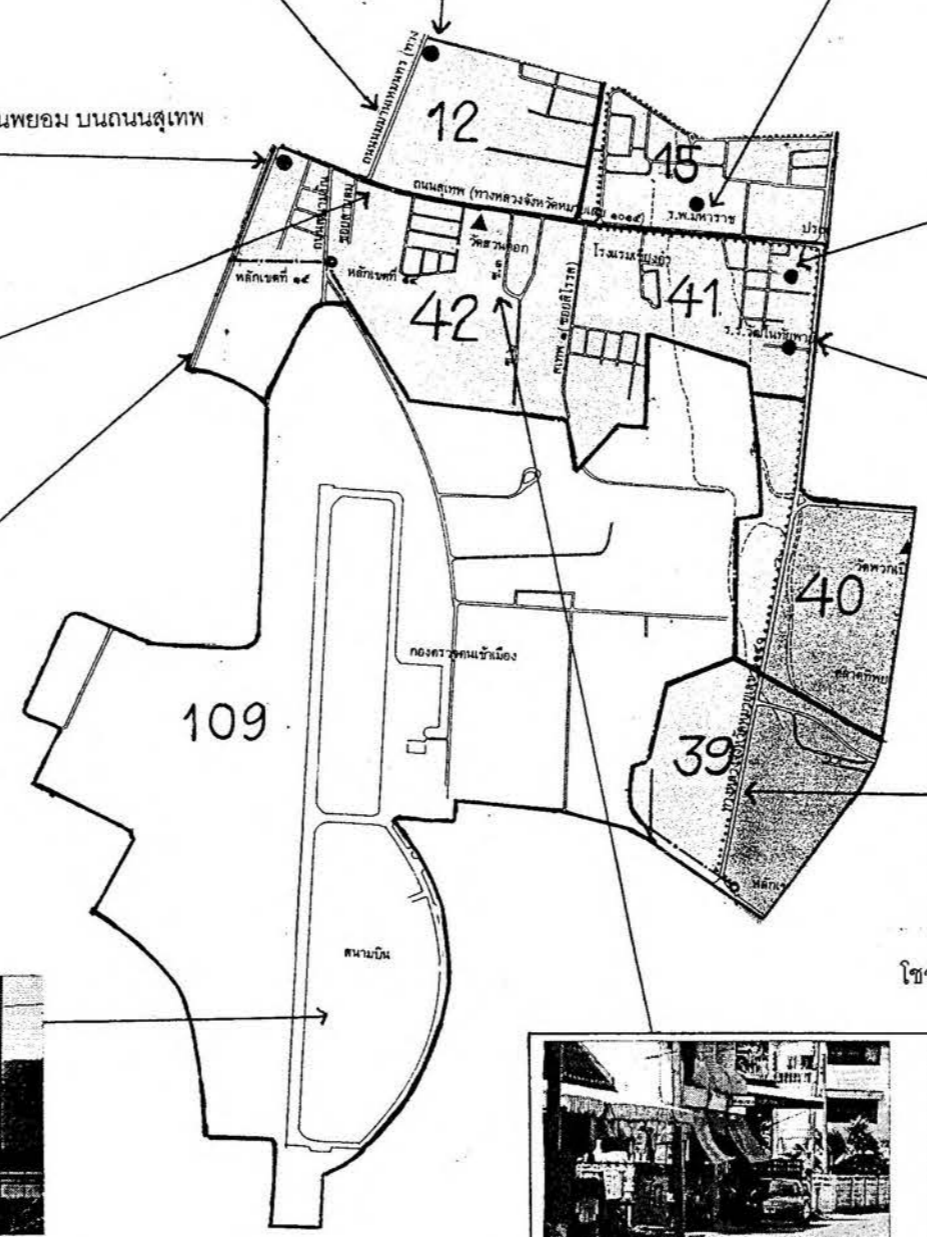
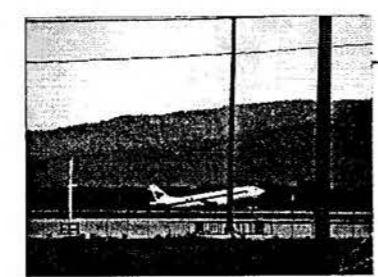
ตลาดต้นพยอม บนถนนสุเทพ



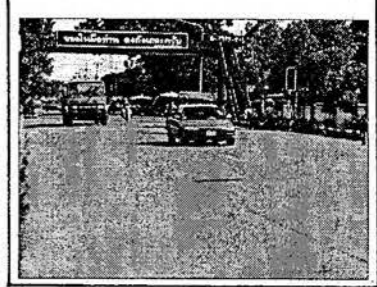
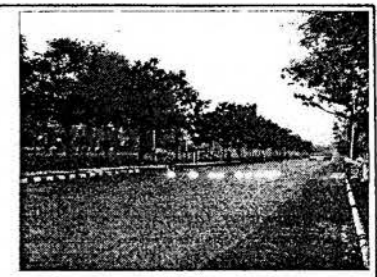
ร้านถ่ายเอกสารที่ให้บริการสถานศึกษาย่านนี้



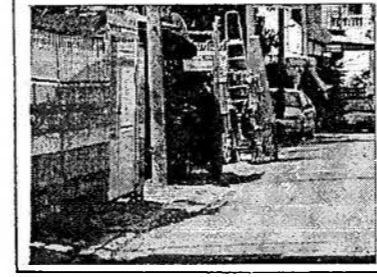
บนถนนเลียบคลองชลประทาน ไปทางแม่เหียะ



หน้าโรงเรียนวัดโนนฯ



โชว์รูมและบริษัทขายรถบริเวณแยกแอร์พอร์ต



สภาพชุมชนหลังวัดสวนดอก

ภาพที่ 4.12-2 การใช้ที่ดิน วิถีชีวิต และการแบ่งโซนย่อย ในโซนที่ 2

ยุคปัจจุบัน	2. ย่านการค้าและแหล่งงานบนถนนสุเทพ	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

พิจารณาลักษณะการเดินทางในย่านนี้ โดยประเมินจากลักษณะการใช้ที่ดินและปริมาณการจราจร พบว่าลักษณะการเดินทางส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเข้ามาในพื้นที่ เนื่องจากการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นแหล่งงานราชการ สถานศึกษา และแหล่งงานภาคบริการที่ดึงดูดการเดินทางสูง จากตารางที่ 4.12-3 จะพบว่าโซนนี้มีข้าราชการและลูกจ้างจำนวน 9,112 คน โดยมากอยู่ในโซนย่อย 15 ซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงพยาบาลสวนดอก มีแรงงานภาคบริการ 6,750 คน ส่วนใหญ่อยู่ในโซนย่อยที่ 42 ซึ่งเป็นที่ตั้งของธนาคาร ร้านค้าย่านสวนดอกและตลาดต้นพยอม นอกจากนี้ยังมีแรงงานภาคอุตสาหกรรมในโซนย่อยที่ 39 ซึ่งเป็นที่ตั้งของโกดังสินค้า และจำนวนที่นั้มีนักเรียนนักศึกษา 4,527 คน ที่ส่วนใหญ่อยู่ในโซนย่อยที่ 41 ซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงเรียนวัฒโนพายัพ สถานที่เหล่านี้ดึงดูดการเดินทางเพื่อการศึกษา จำนวน 14,913 เที่ยว/วัน และเพื่อมาทำงาน 31,355 เที่ยว/วัน ทำให้มีการเดินทางเข้ามาสูงในพื้นที่นี้

เมื่อพิจารณาปริมาณการจราจรประกอบ จะพบว่าปริมาณการจราจรสูงและหนาแน่นบนถนนสุเทพทั้งขาเข้าและออก โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนมีปริมาณรถตั้งแต่ 1000 ถึงกว่า 2000 คัน/ชม. (แผนที่ 4.4-1 ถึง 4.4-4 หน้า 86-89) โดยชาวออกจากเมืองจะสูงกว่าขาเข้า เนื่องจากมีการเดินทางออกจากเมืองเข้ามาหาแหล่งงานและสถาบันการศึกษานบนถนนสุเทพ รวมทั้งใช้เส้นทางผ่านขึ้นไปบนถนนห้วยแก้วเพื่อเข้าสู่ถนนชูปเปอร์ฯ และถนนเลียบคลองชลฯ การใช้เส้นทางนี้โดยมากจะเป็นคนที่อยู่ในย่านนี้และหลังมข รวมทั้งคนจากทางใต้ของเมืองที่มาจากทางหางดงด้วย

ยุคปัจจุบัน	2. ย่านการค้าและแหล่งงานบนถนนสุเทพ	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

จากตารางที่ 4.12-3 พบว่าประชากรส่วนใหญ่มีรถจักรยานยนต์ใช้ ซึ่งมีจำนวน 2,685 คัน มากกว่าจำนวนรถยนต์กว่า 1.5 เท่า และจากการนับปริมาณการจราจรของ สจร. ในพื้นที่ 3 สถานี ดังตารางที่ 4.12-4 พบว่าผู้ใช้โดยมากเป็นนักศึกษาและคนทำงานย่านสวนดอก โดยจะผ่านสถานีนี้รถที่ 31 ซึ่งเป็นทางเข้าเมืองและสถานี 30 ซึ่งเป็นแหล่งงานย่านสวนดอก ส่วนรถยนต์นอกจากจะเป็นรถในโซนนี้ที่มีจำนวน 1,653 คันแล้ว ยังมีรถที่มาจากทางด้านใต้ของเมืองซึ่งเป็นผู้ที่มีบ้านอยู่ชานเมืองและเดินทางมาทำงานหรือมาเรียนในเมือง โดยใช้เส้นทางคลองชลประทานและทางหลวงจังหวัด 1140 จากตารางแสดงองค์ประกอบการจราจรจะพบว่า ปริมาณรถยนต์ที่มาจากทางใต้ผ่านสถานีนี้รถที่ 31 ขึ้นไปทางเหนือมีปริมาณสูงกว่าสถานีอื่น และจะไปแยกเข้าแหล่งงานทางประตูสวนดอก หรือผ่านถนนคูเมืองขึ้นไปทางแจ้งหัวรินเพื่อไปยังพื้นที่อื่นของเมือง

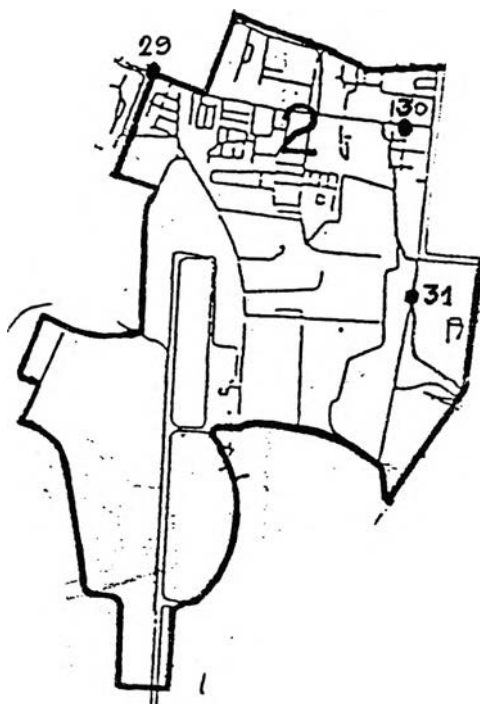
รถโดยสารสองแถวอยู่ในบทบาทที่สำคัญรองลงมาจากรถส่วนตัว ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 4.73 โดยจะผ่านสถานีนี้รถที่ 30 คือบริเวณประตูสวนดอกเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากเป็นแหล่งงานย่านสวนดอกและเป็นคิวรถ

ตารางที่ 4.12-4 องค์ประกอบการจราจรของโซนที่ 2

station	ทิศทาง	จักรยานยนต์	รถเก๋ง/ปิคอัพ	รถตู้	ตุ๊กตุ๊ก	รถสองแถว	รถเมล์	รถบรรทุก	รถอื่นๆ	รวม
29	E	331	222	17	4	55	3	4	3	639
	W	370	309	9	4	42	1	3	2	740
30	E	885	744	37	18	118	13	3	6	1824
	W	802	1051	32	19	201	10	12	5	2132
31	E	1993	1346	34	14	49	15	6	3	3460
	W	737	751	22	16	25	13	7	1	1572
รวมสองทิศทาง		5118	4423	151	75	490	55	35	20	10367
สัดส่วน (%)		49.37	42.66	1.46	0.72	4.73	0.53	0.34	0.19	100

หมายเหตุ E : ไปทางตะวันออก W : ไปทางตะวันตก

station นั้บรถ



โดยสารสองแถวด้วย เส้นทางวิ่งของรถจะวนเข้าออกเมืองได้ตลอดโดยที่ไม่ซ้ำทางเดิมและไม่ต้องกลับรถ เพราะมีโครงข่ายเชื่อมถึงกัน แต่จะไม่เข้าไปในถนนละแวกที่อยู่อาศัยตอนในนอกจากจะให้ราคาพิเศษ การเดินทางเข้ามาใช้บริการที่ตลาดและร้านค้าในย่านนี้สำหรับผู้ที่ไม่มีความสะดวกส่วนตัว ไม่ได้เป็นอุปสรรคของการเดินทางเพราะมีรถโดยสารจำนวนมาก ไม่ต้องรอนานเหมือนรถเมล์เมื่อครั้งที่ยังวิ่งบริการอยู่

### การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

#### การเดินทางเท้า

- พบบริเวณตลาดสุเทพ (ต้นพยอม) กับชุมชนโดยรอบ เนื่องจากการเดินมาจ่ายตลาดและเลือกซื้อสินค้า-บริการที่มีการกระจายตัวต่อเนื่องกันตลอดแนวถนนในระยะที่ไม่ไกลกัน การใช้รถอาจจะไม่สะดวกในการต้องจอดบ่อย
- บริเวณโรงพยาบาลสวนดอก เนื่องจากมีร้านอาหารและธนาคาร ซึ่งพนักงานจะออกมาใช้บริการได้ในระยะใกล้ๆ เป็นการเดินทางตามวิถีชีวิตแต่ละวัน

จักรยาน มีการใช้จักรยานในพื้นที่นี้มากเมื่อเปรียบเทียบกับโซนอื่น โดยพบบริเวณ

- บนถนนสุเทพตลอดสาย เนื่องจากมีลักษณะการใช้ที่ดินที่ต่อเนื่องกับสถานศึกษาที่มีบรรยากาศส่งเสริมให้เกิดการใช้จักรยาน นอกจากนี้สภาพถนนกว้างมีพื้นที่ริมถนนให้เลาะไปอยู่ตลอด ผู้ที่ใช้ได้แก่นักศึกษา ชาวบ้านในหมู่บ้านตอนในของถนน คนที่ทำงานในโรงพยาบาลสวนดอก และชาวต่างชาติที่อยู่ในนี้ โดยใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในวิถีชีวิตประจำวัน ไปทำงาน ไปซื้อของ และไปเรียนหนังสือ
- ถนนห้วยแก้วซอย 1 เป็นการเดินทางเพื่อเรียนหนังสือ ออกกำลังกาย นันทนาการ และซื้อหาสินค้า เนื่องจากเป็นทางเข้าสู่มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ฝั่งสวนดอก
- ในชุมชนพักอาศัยละแวกบ้าน เป็นชุมชนที่อยู่ตอนในพื้นที่ซึ่งมีร้านค้าย่อยอยู่ภายใน การใช้จักรยานเดินทางของคนในชุมชนใช้เพื่อซื้อของและเดินทางในชีวิตประจำวัน
- บนถนนนิมมานเหมินท์ทางไปสวนสุขภาพ และถนนเลียบบคลองชลประทาน เป็นการเดินทางเพื่อออกกำลังกายและนันทนาการ

#### สามล้อถีบ

ไม่พบสามล้อถีบในพื้นที่โซนนี้ เนื่องจากเป็นพื้นที่ลาดเชิงคดอย ทำให้ต้องใช้แรงถีบมากกว่าปกติ อีกประการหนึ่งคือบริเวณนี้ไม่ใช่ย่านพาณิชย์กรรมหนาแน่น แต่จะเป็นพื้นที่เกี่ยวเนื่องกับการศึกษาและแหล่งงานมากกว่า

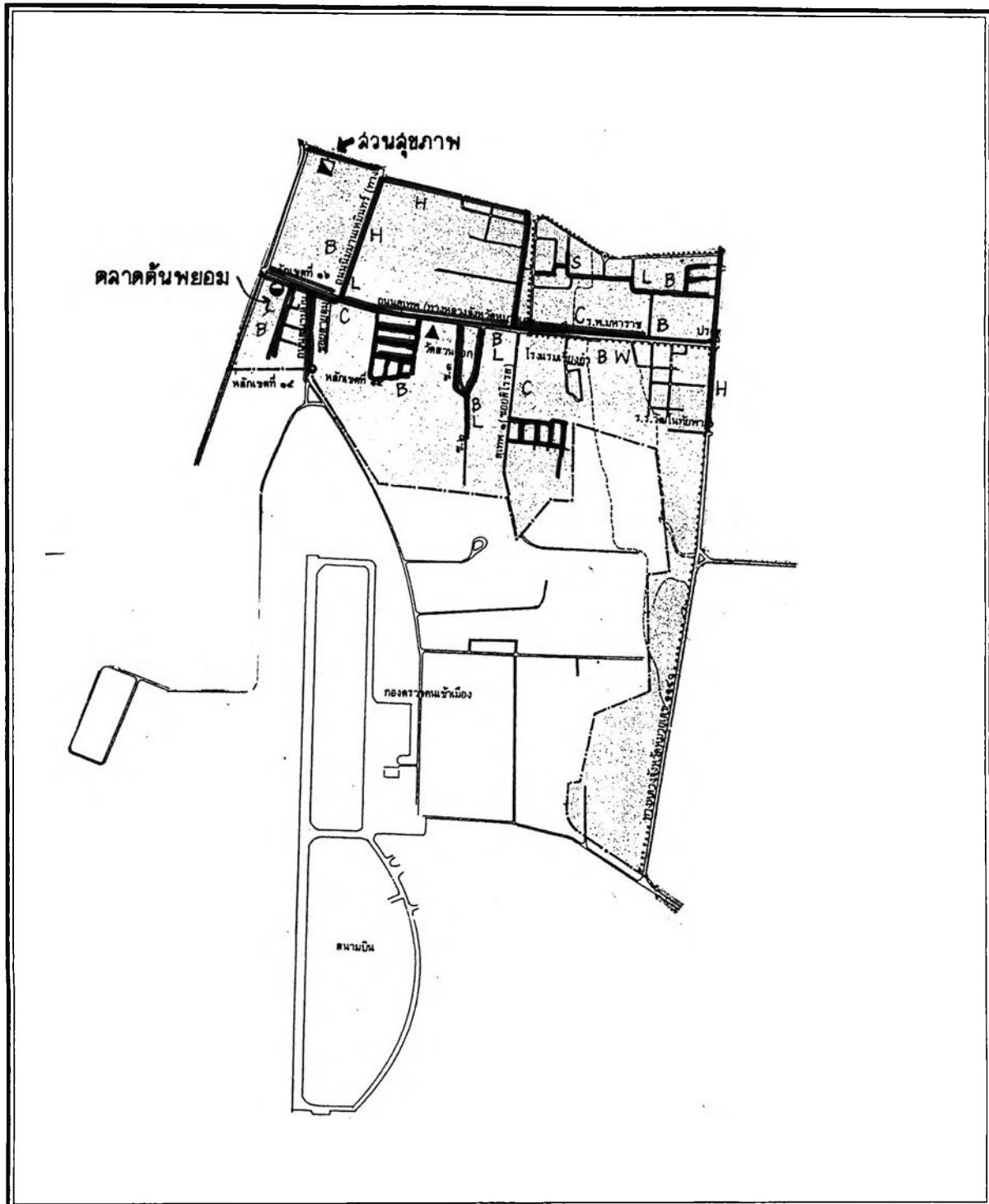
#### รถเข็น

- พบบริเวณตลาดสุเทพ หน้าธนาคาร และโรงพยาบาลสวนดอก ซึ่งเป็นการใช้เพื่อประกอบอาชีพขายเร่ ขายอาหารประเภทผลไม้ ขนม ไอศกรีม เป็นต้น เนื่องจากเป็นแหล่งงานขนาดใหญ่ที่มีลูกค้ามาก โดยเฉพาะช่วงเที่ยง
- พบในชุมชนพักอาศัยบริเวณสวนดอก เป็นการใช้เพื่อประกอบอาชีพขายเร่ ขายอาหารประเภทไอศกรีม และเครื่องใช้ในบ้าน เป็นต้น

#### ชาเล้ง

- พบในชุมชนพักอาศัยย่านสวนดอกและบริเวณตลาดสุเทพ เป็นการใช้เพื่อประกอบอาชีพขายเร่ โดยขายอาหารประเภทไอศกรีม และเครื่องดื่มร้อนและเย็น





ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

<p>สัญลักษณ์</p> <p>— เดินเท้า      □ สามล้อถีบ</p> <p>— จักรยาน      — ขาเล้งและรถเข็น</p>	<p>แสดง : บริเวณที่มี NMT ของโซนที่ 2</p>	
<p>สัญลักษณ์แสดงจุดประสงค์การใช้</p> <p>C ใช้เป็นอาชีพ      S ใช้ไปเรียน</p> <p>B ใช้เพื่อซื้อของ      H ใช้ออกกำลังกาย</p> <p>L ใช้เป็นวิถีชีวิต      T ใช้ท่องเที่ยว</p> <p>W ไปทำงาน</p>	<p>มาตราส่วน</p>	
<p>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>		<p>แผนที่ 4.12-3</p>

## ข้อสังเกต

พื้นที่โซนนี้มีบทบาทในด้านการเป็นแหล่งงานและสถานศึกษา ซึ่งเป็นแหล่งดึงดูดให้เกิดการเดินทางเข้ามาสูง ในขณะที่เดียวกันก็เป็นย่านที่มีการเติบโตของ NMT สูงด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะจักรยานที่มีการใช้เดินทางทุกวัตถุประสงค์ แต่มีความปลอดภัยน้อยเนื่องจากการเข้ามาของพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์มาก บนถนนสุเทพ ถ.เลียบคลองชลประทาน ถ.นิมมานเหมินทร์ และห้วยแก้วซอย 1 ซึ่งพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์จำเป็นต้องใช้เส้นทางเหล่านี้ในชีวิตประจำวัน เนื่องจากเป็นถนนที่ผ่านแหล่งงาน สถานศึกษา ย่านการค้า และสวนสาธารณะ

การที่ NMT เติบโตได้ดีอยู่แล้ว ควรจะส่งเสริมให้มีการเติบโตมากยิ่งขึ้นโดยการเสริมระบบความปลอดภัยในพื้นที่ให้แก่ NMT และสร้างความเชื่อมโยงระหว่างโซนใกล้เคียง

ยุคปัจจุบัน	3. ย่านสถาบันการศึกษาเชิงคอสซูเทพ	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

พื้นที่โซน 3 แบ่งเป็น 4 โซนย่อย ลักษณะพื้นที่โดยส่วนใหญ่ในย่านนี้ (ภาพที่ 4.12-3) เป็นสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาซึ่งตั้งอยู่บนถนนห้วยแก้ว คือ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (มช.) และสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล บริเวณหน้าและหลังมช. มีกลุ่มกิจกรรมการค้าที่รองรับการศึกษา ได้แก่ ร้านอาหาร ร้านถ่ายรูป ร้านถ่ายเอกสาร ร้านหนังสือ ร้านกีฬา ช้อปปิ้ง ฟู้ดช้อปปิ้ง ร้านเบเกอรี่ ร้านเทป และโรงแรม เป็นต้น โดยมีแรงงานภาคบริการจำนวน 2,633 คน ส่วนใหญ่จะอยู่ในโซนย่อยที่ 62,64 ซึ่งนักศึกษาจะไปใช้บริการย่านนี้มาก โดยเฉพาะช่วงปลายถึงค่ำจะคึกคักเป็นพิเศษ นอกจากนี้จะบริการนักศึกษาแล้วยังมีบทบาทในการให้บริการนักท่องเที่ยวด้วย โดยมีถนนห้วยแก้วเป็นเส้นทางไปสวนสัตว์เชียงใหม่ , พื่อครูบาศรีวิชัย , ดอยสุเทพ-ปุย และภูพิงค์ แต่โดยมากผู้ใช้บริการจะเป็นนักศึกษามากกว่านักท่องเที่ยวเนื่องจากประชากรในพื้นที่โซนนี้กว่า 80% เป็นนักเรียนนักศึกษา (จากตารางที่ 4.12-5) นักท่องเที่ยวจะมาเป็นคนละทัวร์และเตรียมพร้อมมาแล้วหรือจะไปหาซื้อตั๋วบนก็ได้ จะมีก็แต่เพียงโรงแรมที่ให้บริการด้านที่พักแก่นักท่องเที่ยวที่ต้องการบรรยากาศเชิงคอสซู

ทางด้านใต้ของพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นที่ตั้งของหอพักนักศึกษาประเภท ห้องเช่า บ้านเช่า อพาร์ทเมนท์ ซึ่งอยู่ริมถนนและอยู่ด้านในลึกเข้าไปในซอยวัดอุโมงค์ ปะปนไปกับชุมชนพักอาศัยเก่า ที่บางหลังเจ้าของก็นำมาแบ่งเป็นบ้านให้นักศึกษาเช่า มีบ้านของคนมีฐานะดีและอาจารย์ในมช.อยู่บ้างแต่ไม่มากนัก ซึ่งผู้ที่อยู่ในชุมชนเหล่านี้นอกจากจะเป็นนักศึกษาแล้วยังมีคนเก่าแก่ที่อยู่ถาวรนี้มานานด้วย การตั้งถิ่นฐานของที่พักอาศัยย่านนี้มีการกระจายตัวเบาบางไปตามเส้นทางที่แคบคดเคี้ยวไปตามสภาพธรรมชาติที่พัฒนามาจากทางเกวียนเก่า และระหว่างทางยังสลับกับป่าหญ้าซึ่งในเวลากลางวันจะเปลี่ยวไม่ค่อยมีไฟส่องสว่าง ยิ่งเข้าไปลึกมากเพียงใดจะมีบรรยากาศและสภาพเหมือนชนบท ส่วนตอนเช้าจะเริ่มคึกคักด้วยการเดินทางไปเรียนของนักศึกษา นักเรียนและชาวบ้านที่ไปตลาดในละแวกบ้าน ไปวัดในชุมชน และไปทำงาน การที่จักรยานมีให้เห็นอยู่มากมายในละแวกนี้

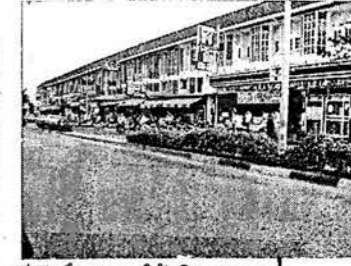
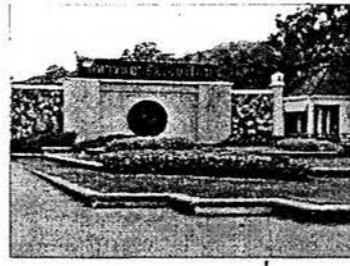
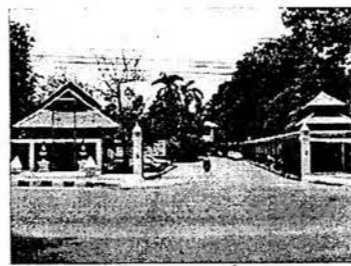
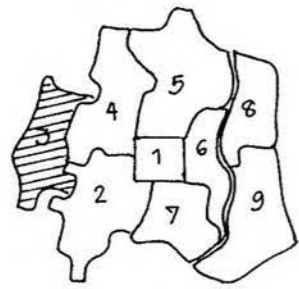
ตารางที่ 4.12-5 แสดงข้อมูลปริมาณการเดินทาง ประชากร จำนวนพาหนะ และการจ้างงานในโซนที่ 3

โซนย่อย	pop	Pcown	Mcown	Student	CV_em	SV_em	IND_em	ARG_em	TT_em	HBWP	HBSP	HBOP	NHBP	TT-pro	HBWA	HBSA	HBOA	NHBA	TT-att
62	3,251	36	304	-	-	1,198	-	110	1,308	1,093	1,312	1,093	1,421	4,919	339	189	168	701	1,397
63	1,151	298	383	6,456	1,366	495	-	80	3,608	207	392	691	230	1,521	11,503	7,346	1,368	4,034	24,251
64	1,652	200	367	-	-	710	-	18	728	1,115	1,063	778	1,192	4,147	887	79	-	492	1,458
66	610	250	417	4,597	673	230	27	108	1,305	143	430	335	574	1,483	1,612	3,176	142	792	5,722
<b>รวม</b>	<b>6,664</b>	<b>784</b>	<b>1,471</b>	<b>11,053</b>	<b>2,039</b>	<b>2,633</b>	<b>27</b>	<b>316</b>	<b>6,949</b>	<b>2,558</b>	<b>3,197</b>	<b>2,897</b>	<b>3,417</b>	<b>12,070</b>	<b>14,341</b>	<b>10,790</b>	<b>1,678</b>	<b>6,019</b>	<b>32,828</b>

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

หมายเหตุ

pop	ประชากร	SV_em	แรงงานภาคบริการ	HBSP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับสถานศึกษา	HBSA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างสถานศึกษากับบ้าน
Pcown	จำนวนรถส่วนตัว	IND_em	แรงงานภาคอุตสาหกรรม	HBOP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่อื่น	HBOA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่อื่นกับบ้าน
Mcown	จำนวนรถจักรยานยนต์	ARG_em	แรงงานภาคเกษตร	NHBP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่อื่น	NHBA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่อื่นกับที่อื่น
Student	จำนวนที่นั่งนักเรียน	TT_em	จำนวนแรงงานทั้งหมด	TT-pro	กำเนิดการเดินทางรวมทุกวัตถุประสงค์	TT-att	ดึงดูดการเดินทางทุกวัตถุประสงค์
CV_em	จำนวนข้าราชการ	HBWP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่ทำงาน	HBWA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่ทำงานกับบ้าน		



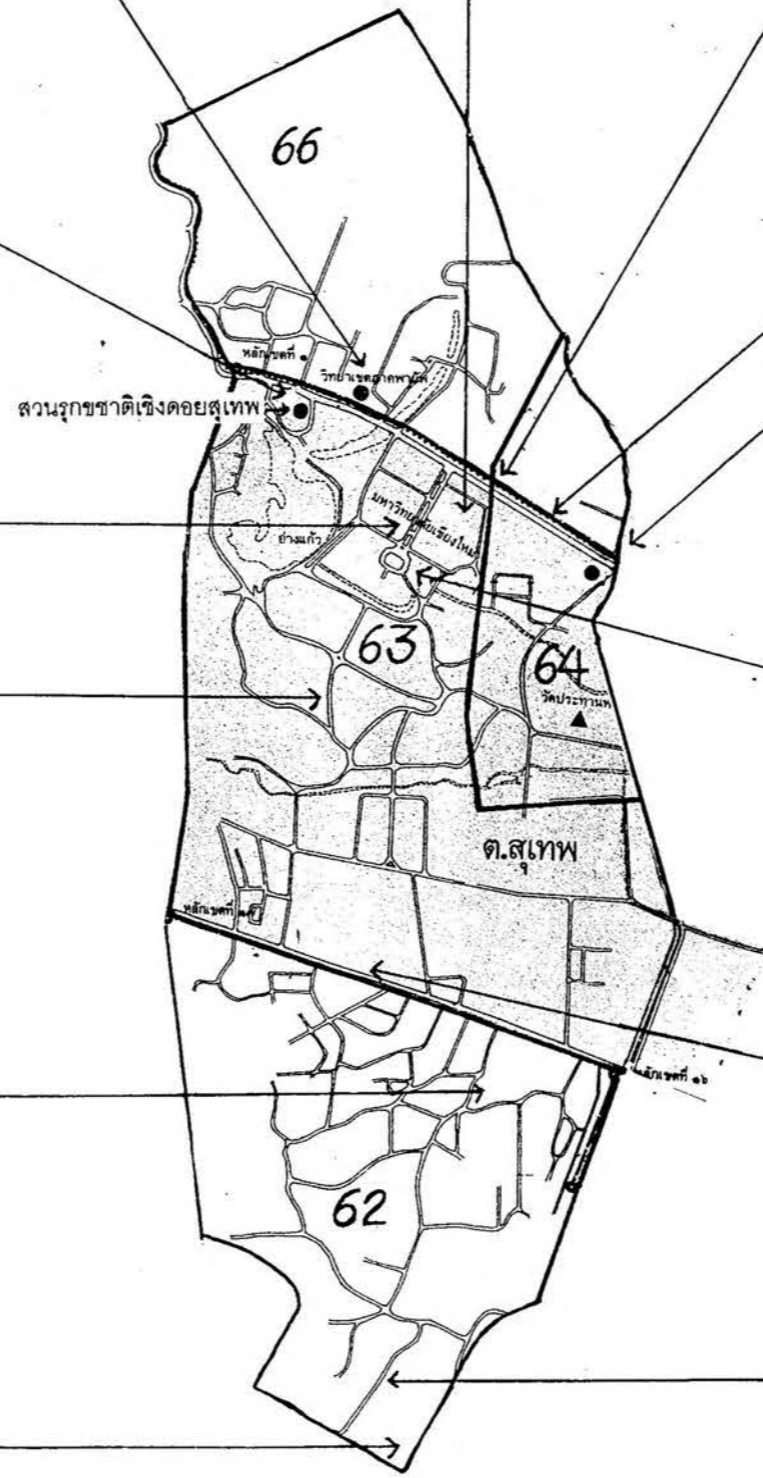
ได้ห้องพักในมช. มีจักรยานของนักศึกษาจอดอยู่มาก



ห้องพักในซอยวัดคูเมืองค์

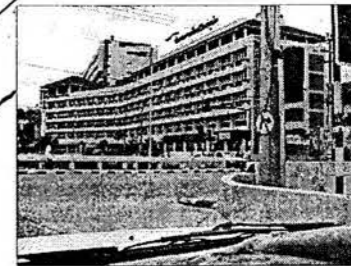


วัดராเบียง

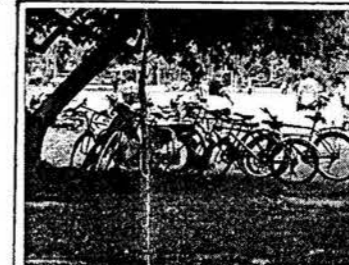


ร้านค้า-ร้านอาหารหน้า มช.

ย่านการค้าหน้ามช ช่วงเย็นจะมีนักศึกษาเข้ามาใช้บริการมาก.



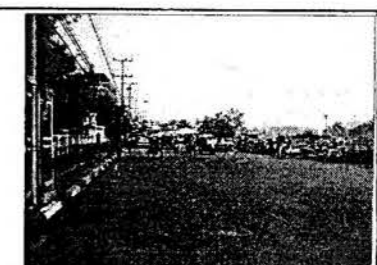
โรงแรมเชียงใหม่ภูคำ



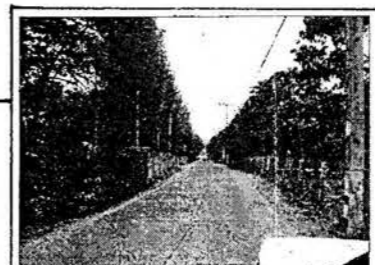
การใช้จักรยานในมช.



ทางเท้าใน มช. ที่มีแนวเชื่อมกันตลอด



บริเวณหลังมช.



สภาพเส้นทางในซอยวัดคูเมืองค์



ชุมชนในซอยวัดคูเมืองค์

ภาพที่ 4.12-3 การใช้ที่ดิน วิถีชีวิต และการแบ่งโซนย่อย ในโซนที่ 3

ยุคปัจจุบัน	3. ย่านสถาบันการศึกษาเชิงคอสตูเทพ	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

โครงข่ายการสัญจรมีถนนห้วยแก้วและถนนสุเทพเป็นถนนรัศมีที่ผ่านเข้ามาในพื้นที่ นำการสัญจรสู่พื้นที่บนดอยและเข้าสู่เมือง ส่วนโครงข่ายถนนในมช. มีลักษณะเป็นกริดใหญ่แบบหยาบ นอกจากนี้ยังมีตรอกซอยย่อยเป็นถนนที่แยกจากถนนสุเทพ สภาพเส้นทางแคบ สองข้างทางเป็นป่าหญ้า คดเคี้ยวลึกไปตามสภาพธรรมชาติ นำการสัญจรสู่ที่พักอาศัยทางใต้ที่โดยมากเป็นหอพักและชุมชนเก่า

ยุคปัจจุบัน	3. ย่านสถาบันการศึกษาเชิงคอสตูเทพ	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

ลักษณะการเดินทางในย่านนี้เมื่อประเมินจากลักษณะการใช้ที่ดินและปริมาณการจราจร พบว่าจากการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นสถาบันการศึกษาและที่อยู่อาศัย ที่มีสิ่งบริการขั้นพื้นฐานภายในครบถ้วน รวมทั้งมีสิ่งบริการอื่นๆ ในระดับที่สูงขึ้นมา เช่น สวนสาธารณะ สนามกีฬา สระว่ายน้ำ ศูนย์บริการวิชาการ ซึ่งเป็นพื้นที่ของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ สามารถให้บริการแก่ประชากรของมหาวิทยาลัยและพื้นที่โดยรอบได้ ทำให้การเดินทางเพื่อใช้บริการเหล่านี้สามารถทำได้ในระยะทางที่ใกล้ ไม่ต้องเดินทางออกไปนอกโซน การดำเนินชีวิตในแต่ละวันสามารถเริ่มต้นและจบลงในพื้นที่นี้ได้ ดังนั้นภาพรวมของการเดินทางจะเป็นในลักษณะของการเดินทางภายในเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งมีการดึงดูดการเดินทางรวมทุกวัตถุประสงค์ 32,923 เที่ยว/วัน โดยเป็นการดึงดูดการเดินทางเพื่อมาทำงานสูงสุด คือ 14,341 เที่ยว/วัน รองลงมาคือการเดินทางเพื่อการศึกษา คือ 10,790 เที่ยว/วัน (ตาราง 4.12-5)

เมื่อพิจารณาปริมาณการจราจรประกอบด้วยจะพบว่า ปริมาณการจราจรในพื้นที่นี้ไม่หนาแน่น ช่วงเช้าบนถนนห้วยแก้วมีจำนวนรถต่ำกว่า 1,000 คัน/ชม. (แผนที่ 4.4-1 ถึง 4.4-4 หน้า 86-89) ซึ่งเป็นการเดินทางเข้า-ออกจกมช. เพื่อการศึกษา การจราจรจะพลุกพล่านในตอนเช้าบนถนนสุเทพหลังมช. เนื่องจากเป็นช่วงที่ออกจากที่พักอาศัยเข้าไปเรียนหนังสือหรือออกไปทำงาน ส่วนตอนเย็นบริเวณหน้ามช. จะคึกคักมากเนื่องจากการเดินทางไปใช้บริการของกลุ่มกิจกรรมการค้าและมีการเดินทางขึ้นดอย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการเดินทางภายในพื้นที่เดียวกันเกือบทั้งหมด มีเพียงช่วงเย็นเท่านั้นโดยเฉพาะวันหยุดที่มีการเดินทางเข้าออกนอกพื้นที่เพื่อไปห้างสรรพสินค้าและสถานบันเทิงในเมืองมาก ส่งผลให้ปริมาณการจราจรบนถนนสายหลักสูงกว่า 1,000 คัน/ชม. ในช่วงเย็น แต่ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการเดินทางในพื้นที่มากนัก

ยุคปัจจุบัน	3. ย่านสถาบันการศึกษาเชิงคอสบูเทป	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบพฤติกรรมเดินทาง

จากตารางที่ 4.12-5 พบว่าประชากรกว่าร้อยละ 80 ของประชากรทั้งหมดในพื้นที่เป็นนักเรียนนักศึกษา และมีจำนวนรถจักรยานยนต์มากที่สุดในพื้นที่ คือมี 1,174 คัน จากการสังเกตการณ์การเดินทางในพื้นที่พบว่าผู้ใช้ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เนื่องจากสะดวกรวดเร็วและคล่องตัวในการเดินทางจากหอพักไปเรียนในระยะไม่ไกล ซึ่งจะมีทั้งนักศึกษาที่พักอยู่ภายในมหาวิทยาลัยและนักศึกษาอยู่หอพักเอกชนหลังมหาวิทยาลัยที่มีจำนวนหลายแห่ง นอกจากนี้ยังเป็นเพราะค่านิยมของสังคมนักศึกษา การได้มาอยู่ในเมืองท่องเที่ยวควรมีพาหนะเป็นของตนเองโดยเฉพาะจักรยานยนต์ จะทำให้การเดินทางสะดวกทุกวัตถุประสงค์โดยไม่ต้องพึ่งพาหรือคาดหวังกับรถโดยสารที่มีข้อจำกัดด้านเวลา และบางกรณีไม่มีรถโดยสารผ่านบริเวณที่พักซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในซอยลึก ทำให้การเดินทางไปพื้นที่อื่นไม่สะดวกไปด้วย

รองลงมาคือรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งมีจำนวน 784 คัน ในสังคมมหาวิทยาลัยเชียงใหม่มีการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลไม่มากนัก ซึ่งเป็นข้อมูลและสภาพก่อนปีพ.ศ.2540 ต่อมาในระยะหลังปริมาณรถยนต์ในมหาวิทยาลัยมากขึ้นเนื่องจากถนนโดยส่วนใหญ่แคบ คดเคี้ยว การใช้รถใหญ่จะทำให้ไม่สะดวกคล่องตัวในการเดินทาง โดยเฉพาะผู้ที่พักอาศัยอยู่ในซอยวัดอุโมงค์ ผู้ที่ใช้ส่วนใหญ่เป็นอาจารย์ และคนที่ทำงานนอกพื้นที่นี้ในระยะไกลออกนอกโซนที่ 2 และ 3 เช่นไปทางศูนย์ราชการ แมริม หางดง ซึ่งการใช้ในระยะทางไกลจะสะดวกกว่า

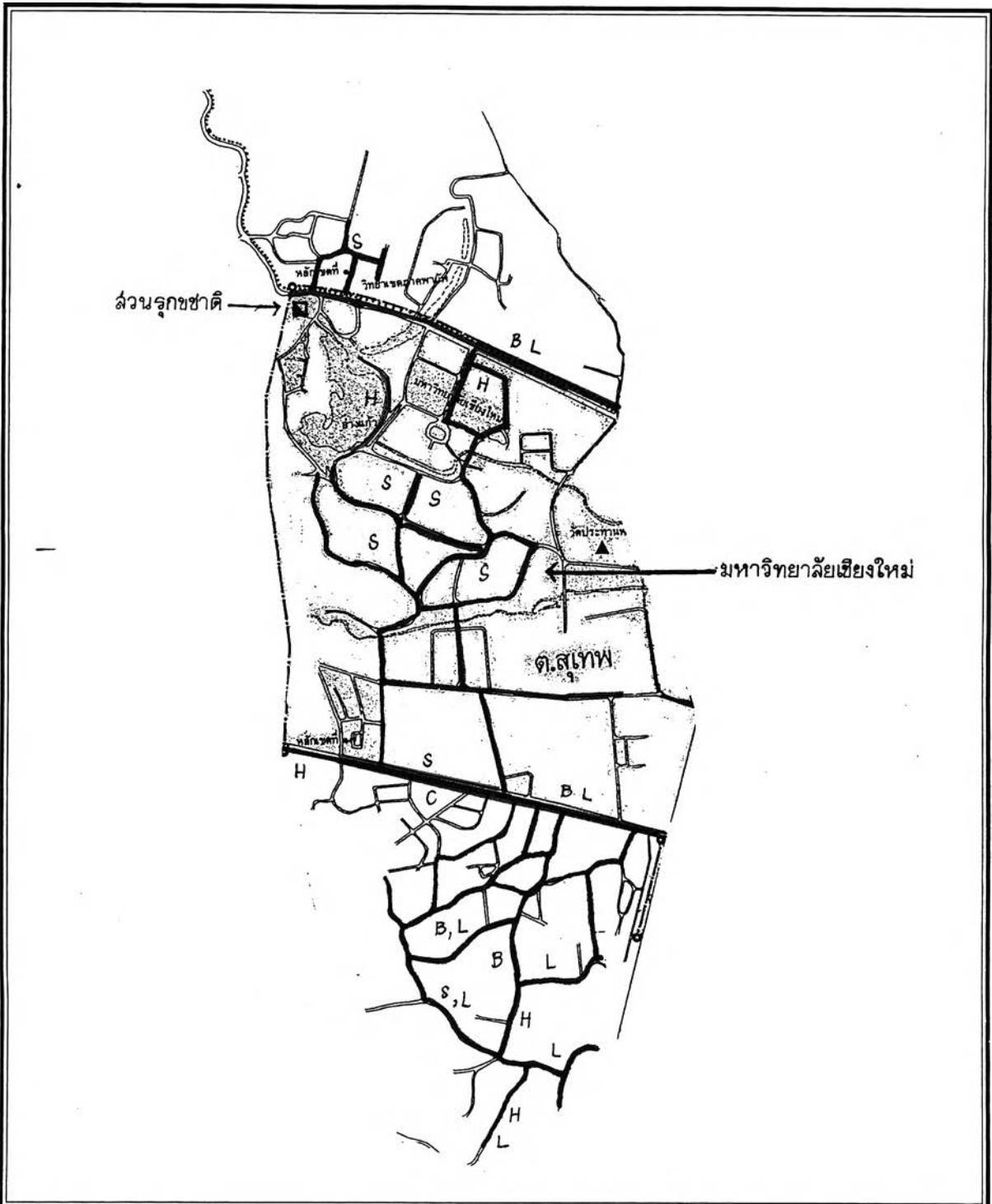
รถโดยสารสองแถวมีบทบาทในการให้บริการน้อยที่สุดในย่านนี้ เนื่องจากคนส่วนใหญ่มีพาหนะส่วนตัว รถโดยสารมีคิวรถอยู่น้ามข. เป็นคิวรถขึ้นคอยที่บริการนักท่องเที่ยว และวิ่งรับส่งคนบนถนนห้วยแก้ว-ในมข. โดยจะเลยมาออกหลังมข.และลงไปตามถนนสุเทพเพื่อเข้าเมืองต่อไป แต่รถแดงที่จะวิ่งขึ้นมารับส่งคนหลังมข.จริงๆมีน้อย เนื่องจากไม่ค่อยมีผู้โดยสาร รวมทั้งไม่มีที่ขึ้นรถกลับ นอกจากนี้ผู้โดยสารส่วนใหญ่จะอยู่ในซอยลึก ซึ่งรถแดงจะไม่ค่อยเข้าเพราะอาจวิ่งรถเปล่าออกมา ยกเว้นเจ้าของรถที่มีบ้านอยู่ย่านนี้

### การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

#### เดินเท้า

- บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เป็นการเดินเพื่อซื้อหาสินค้า
- พบบริเวณภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เป็นการเดินระยะใกล้ๆ ระหว่างหอพักกับอาคารเรียนเพื่อไปเรียนหนังสือของนักศึกษา

ภายในมหาวิทยาลัยเองมีทางเท้าที่เชื่อมโยงกันทั่วทั้งพื้นที่ โดยผ่านบริเวณที่ตั้งดูอาคารเรียน เช่น อาคารเรียน หอพัก อาคารกิจกรรม และตลาดร่มสั๊ก แต่ยังคงได้ผลไม่เต็มที่แม้ว่าเส้นทางส่วนใหญ่จะร่มรื่นและ



ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

<p>สัญลักษณ์</p> <p>— เดินเท้า                      □ สามล้อถีบ</p> <p>— จักรยาน                      — ขาเล้งและรถเข็น</p>	<p>แสดง : บริเวณที่มี NMT ของโซนที่ 3</p>	
<p>สัญลักษณ์แสดงจุดประสงค์การใช้</p> <p>C ใช้เป็นอาชีพ                      S ใช้ไปเรียน</p> <p>B ใช้เพื่อซื้อของ                      H ใช้ออกกำลัง</p> <p>L ใช้เป็นวิถีชีวิต                      T ใช้ท่องเที่ยว</p>	<p>มาตราส่วน</p>	<p>ทิศเหนือ</p>
<p>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ 4.12-4</p>	

ปลอดภัย เนื่องจากบางเส้นทางอ้อมไปไกลและไม่ใช่บริเวณที่นักศึกษาเคยใช้เดินกันเป็นปกติ ทำให้ต้องใช้เวลา  
มากเมื่อเทียบกับการเดินลัดตัดบริเวณที่อ้อม

#### จักรยาน

- บริเวณมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ผู้ใช้คือนักศึกษาและประชาชนบริเวณโดยรอบๆ ใช้ไปเรียนหนังสือ ออกกำลัง  
นันทนาการ และซื้อหาสินค้าในระยะใกล้ๆ บริเวณที่พบมากคือในมช. หลังมช. และหน้ามช.
- ซอยวัดอุโมงค์ ซึ่งเป็นหอพักประเภท คอนโดมิเนียม อพาร์ตเมนต์ และบ้านเช่า บริเวณรอบๆ จะมีร้านค้าย่อยไว้  
ให้บริการขั้นพื้นฐาน เช่น ร้านอาหาร ร้านหนังสือ ร้านซักรีด ร้านขายของเบ็ดเตล็ด เป็นต้น ผู้ใช้เป็นนักศึกษาที่  
ใช้เดินทางเพื่อซื้อสินค้า ไปเรียนหนังสือ และออกกำลังกาย
- ซอยวัดอุโมงค์ บริเวณชุมชนเก่ารอบๆ วัดป่าแดง วัดอุโมงค์ โดยจะมีร้านค้าหรือตลาดย่อยให้บริการ  
ภายในชุมชนได้ระดับหนึ่ง ผู้ใช้จะเป็นแม่บ้าน พ่อบ้าน ที่ใช้เพื่อซื้อสินค้าและใช้ในกิจกรรมอื่นตามวิถีชีวิตภายใน  
ในละแวกบ้าน เช่น ไปเยี่ยมญาติ ไปหาเพื่อน ไปส่งผ้าซัก เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการเดินทางในระยะใกล้ๆ เพื่อ  
การนันทนาการของแก๊งเด็กในละแวกบ้าน

#### สามล้อถีบ

ไม่พบในพื้นที่โซนนี้ เนื่องจากเป็นพื้นที่เชิงเขาต้องใช้แรงในการถีบมาก รวมทั้งไม่ใช่การค้า แต่เป็นย่านสถาบัน  
การศึกษาที่ประชากรส่วนใหญ่มีพาหนะส่วนตัวใช้

#### รถเข็นและชาเล็ง

- พบบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยที่เป็นจุดการค้าสำหรับบริการนักศึกษา และหลังมหาวิทยาลัย เป็นการนำของผู้  
ประกอบการขายประเภทอาหาร เช่น ไอศกรีม ผลไม้ เป็นต้น

#### ข้อสังเกต

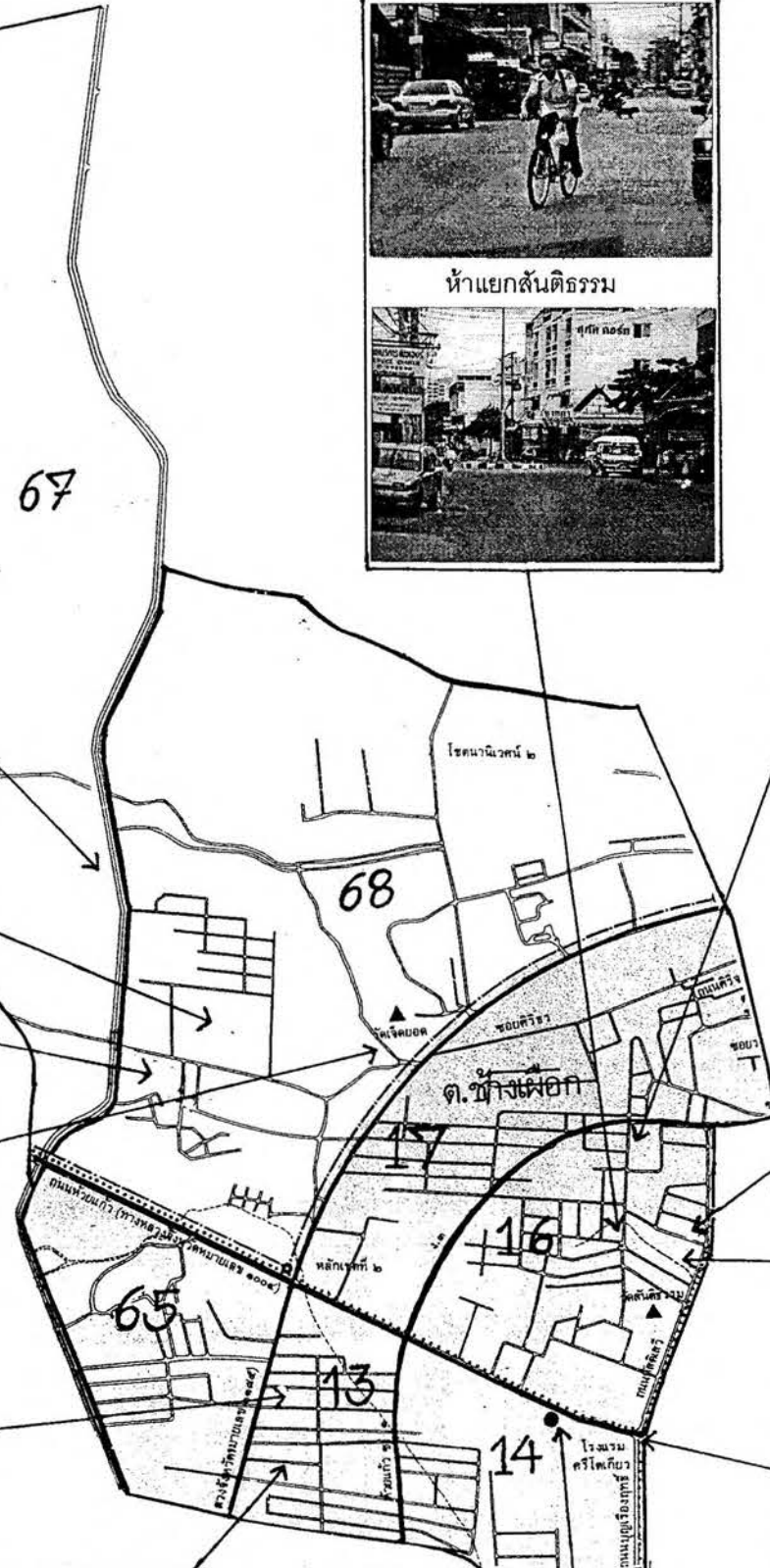
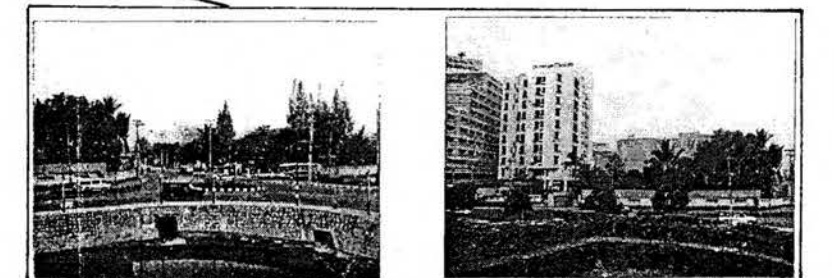
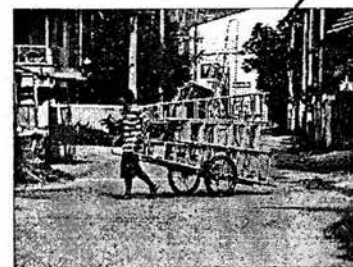
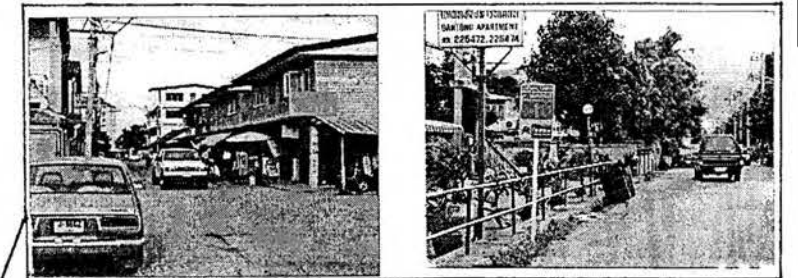
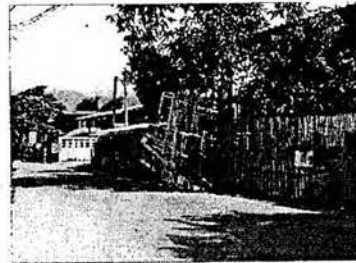
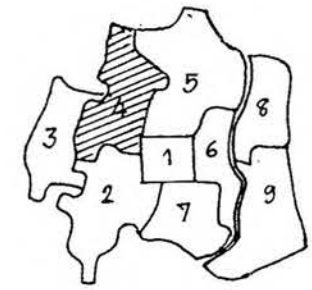
พื้นที่โซนนี้เป็นพื้นที่ปลายปิดริมสุดของเมืองติดดอยสุเทพ ซึ่งแวดล้อมไปด้วยธรรมชาติเชิงดอย เป็น  
บรรยากาศที่ดูใจให้ NMT เติบโตได้ดีในย่านล้งคम्मมหาวิทยาลัยโดยเฉพาะการใช้จักรยานและการเดินเท้า ซึ่ง  
ในสถานการณ์ปัจจุบันก็มีการใช้มากที่สุดแห่งหนึ่งของเมืองโดยใช้ในทุกวัตถุประสงค์ สำหรับพื้นที่ที่มีการเติบโต  
โตของ NMT มากเช่นนี้จะต้องมีการเสริมความเข้มแข็งและป้องกันมิให้ลดลงหรือหายไป โดยการจัดหาสิ่ง  
อำนวยความสะดวกให้ เช่น จัดให้มีทางจักรยานที่เชื่อมถึงกันในพื้นที่รวมทั้งมีโครงข่ายเชื่อมกับพื้นที่โซนอื่น  
ด้วย ซึ่งโอกาสที่การใช้จักรยานจะเติบโตอย่างเป็นระบบในพื้นที่นี้มีความเป็นไปได้สูง โดยใช้ศักยภาพของการ  
เป็นเมืองมหาวิทยาลัยนำไปสู่การพัฒนาในด้านนี้ได้

ยุคปัจจุบัน	4. ย่านชุมชนพักอาศัยยุคใหม่ทางตะวันตกเฉียงเหนือ	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

พื้นที่โซน 4 แบ่งเป็น 7 โซนย่อย การใช้ที่ดินในย่านนี้บนถนนห้วยแก้วจะเป็นการเติบโตตามแนวถนน  
(ภาพที่ 4.12-4) ประกอบด้วย บริษัทห้างร้าน และกิจกรรมการค้าประเภทห้างกาดสวนแก้ว โรงแรม โรงภาพยนตร์



ภาพที่ 4.12-4 การใช้ที่ดิน วิถีชีวิต และการแบ่งโซนย่อย ในโซนที่ 4



ชุมชนพักอาศัยย่านวัดเจ็ดยอด

ตลาดย่อยในชุมชนวัดเจ็ดยอด

ชุมชนพักอาศัยบริเวณวัดเจ็ดยอด

ห้าแยกสันติธรรม

ชุมชนพักอาศัยย่านสันติธรรม

ร้านค้า-บริการ-สถานท่องเที่ยวกลางคืนบริเวณสันติธรรม

ชุมชนพักอาศัย

ห้างกาดสวนแก้วบนถนนห้วยแก้ว

โรงแรมและโรงพยาบาลบริเวณแจ้งหัวริน

ร้านอาหาร เป็นต้น ซึ่งนักศึกษาและคนในย่านนี้นิยมไปใช้บริการ ส่วนพื้นที่ตอนในที่ไม่ได้อยูริมถนนจะเป็นที่อยู่อาศัยยุคใหม่ ประเภทบ้านจัดสรร คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนท์ ภายในชุมชนพักอาศัยจะมีร้านค้าย่อยและมีมินิมาร์ทในละแวกเดียวกัน เพื่อให้บริการในขอบเขตใกล้ๆ

บนถนนเลียบคลองชลประทานจะเป็นบ้านจัดสรรประเภทบ้านเดี่ยวชั้นดีและคอนโดหรูๆ บริเวณโซนย่อยที่ 68 เป็นโครงการรุ่นใหม่ที่เจ้าของโครงการตั้งใจจะขายบรรยากาศเชิงดอยด้วยในราคาสูง ซึ่งผู้อาศัยโดยส่วนใหญ่จะเป็นคนฐานะดี ไม่ใช่คนท้องถิ่น และมีแหล่งงานอยู่นอกเขตมรดกยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะ ในชุมชนบ้านจัดสรรจะมีสิ่งบริการพื้นฐานอยู่พร้อม เช่น ร้านค้าประเภทมินิมาร์ท ร้านอาหาร สถานที่เพื่อนันทนาการ ซึ่งจะใช้บริการได้ในชีวิตประจำวัน

ที่อยู่อาศัยบนถนนนิมมานเหมินท์ในโซนย่อยที่ 14 และย่านข้างเขื่อนโซนย่อยที่ 16,17 ส่วนใหญ่เป็นอพาร์ทเมนท์และคอนโดฯ ซึ่งผู้อาศัยเป็นนักศึกษาและคนต่างถิ่นที่มาทำงานในเมือง มีบ้านเดี่ยวและทาวน์เฮาส์อยู่ไม่มากนัก ส่วนใหญ่จะเป็นบ้านของผู้มีฐานะดีที่อยู่ย่านนี้มานานก่อนที่เมืองจะขยายตัวมากเท่าปัจจุบัน

บรรยากาศช่วงเย็นในย่านนี้จะคึกคักไปด้วยการเดินทางเข้าออกจากที่พักอาศัยและไปพหลพหลานบนถนนห้วยแก้ว โดยเฉพาะบริเวณห้างกาตสวนแก้วจนถึงสี่แยกกรีนค่า และย่านสันติธรรม-ข้างเขื่อนที่เป็นทางเชื่อมไปสู่ย่านการค้าบนถนนข้างเขื่อนรวมทั้งเชื่อมต่อกับสถานบันเท็กซากลางคืนด้วย

ยุคปัจจุบัน	4. ย่านชุมชนพักอาศัยยุคใหม่ทางตะวันตกเฉียงเหนือ	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

โครงข่ายถนนย่านนี้มีถนนห้วยแก้วเป็นถนนรัศมี ที่มาจากแจ้งหัวรินไปจนถึงดอยสุเทพ ผ่านกลางพื้นที่ซึ่งมีการกระจายตัวของบริษัทห้างร้านที่เป็นอาคารพาณิชย์ตลอดริมถนน แต่ไม่หนาแน่นมาก ระหว่างทางมีถนนย่อยในลักษณะก้างปลาที่แยกไปจากถนนรัศมี เป็นโครงข่ายในละแวกบ้าน เพื่อนำการสัญจรสู่ที่พักอาศัยภายใน

นอกจากนี้ยังมีโครงข่ายระดับเมืองที่มีลักษณะเป็นวงแหวนรอบเมือง คือถนนชูปเปอร์ไฮเวย์ ถนนสายนี้จะนำการสัญจรเชื่อมกับโครงข่ายของเมืองและนอกเมือง ถนนเลียบคลองชลประทานเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายในพื้นที่นี้ ซึ่งเปรียบเสมือนทางเลียงเมืองที่ใช้เดินทางไปพื้นที่ทางอำเภอแมริมและหางดง แต่ถนนมีสภาพดีถึงบริเวณศูนย์ราชการและสนามกีฬา 700 ปีเท่านั้น

ยุคปัจจุบัน	4. ย่านชุมชนพักอาศัยยุคใหม่ทางตะวันตกเฉียงเหนือ	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

จากตารางที่ 4.12-6 จะพบว่าพื้นที่โซนนี้เป็นแหล่งกำเนิดการเดินทางจำนวน 59,137 เที่ยว/วัน และดึงดูดการเดินทางทั้งสิ้น 43,119 เที่ยว/วัน ส่วนใหญ่เป็นกำเนิดการเดินทางเพื่อจุดประสงค์ทางการศึกษา (HBSP) และดึงดูดการเดินทางเพื่อไปทำงาน (HBWA) จำนวน 17,538 และ 19,229 เที่ยว/วัน ตามลำดับ

ตารางที่ 4.12-6 แสดงข้อมูลปริมาณการเดินทาง ประชากร จำนวนพาหนะ และการจ้างงานในโซนที่ 4

โซนย่อย	pop	Pcown	Mcown	Student	CV_em	SV_em	IND_em	ARG_em	TT_em	HBWP	HBSP	HBOP	NHBP	TT-pro	HBWA	HBSA	HBOA	NHBA	TT-att
13	3,633	378	243	482	456	1,562	-	20	2,046	1,572	2,434	1,171	616	5,793	1,488	270	-	891	2,649
14	1,696	362	298	2,565	-	729	-	16	830	611	985	1,121	747	3,465	8,697	2,449	3,050	2,801	16,997
16	5,264	170	352	289	274	2,264	-	28	2,566	2,422	2,703	2,985	3,154	11,264	1,799	1,738	692	1,196	5,425
17	4,472	309	423	-	-	1,924	-	32	1,955	1,301	3,184	2,773	2,396	9,654	1,288	510	424	526	2,748
65	3,736	181	494	-	-	1,607	-	27	1,633	2,500	1,992	1,356	509	6,357	2,288	236	263	581	3,368
67	5,047	197	352	-	-	1,904	27	235	2,167	3,346	3,480	1,472	2,543	10,841	874	851	207	379	2,311
68	6,474	228	368	3,050	405	2,443	28	397	3,273	3,957	2,780	1,604	3,422	11,763	2,795	4,727	688	1,411	9,621
รวม	30,322	1,825	2,530	6,386	1,135	12,433	55	755	14,470	15,709	17,558	12,482	13,387	59,137	19,229	10,781	5,324	7,785	43,119

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

#### หมายเหตุ

pop	ประชากร	SV_em	แรงงานภาคบริการ	HBSP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับสถานศึกษา	HBSA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างสถานศึกษากับบ้าน
Pcown	จำนวนรถส่วนตัว	IND_em	แรงงานภาคอุตสาหกรรม	HBOP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่อื่น	HBOA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่อื่นกับบ้าน
Mcown	จำนวนรถจักรยานยนต์	ARG_em	แรงงานภาคเกษตร	NHBP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่อื่น	NHBA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่อื่นกับที่อื่น
Student	จำนวนที่นั่งนักเรียน	TT_em	จำนวนแรงงานทั้งหมด	TT-pro	กำเนิดการเดินทางรวมทุกวัตถุประสงค์	TT-att	ดึงดูดการเดินทางทุกวัตถุประสงค์
CV_em	จำนวนข้าราชการ	HBWP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่ทำงาน	HBWA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่ทำงานกับบ้าน		

ลักษณะการเดินทางในพื้นที่นี้ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเข้ามาหา โดยประเมินจากการใช้ที่ดินซึ่งการใช้ที่ดินริมถนนห้วยแก้วโดยเฉพาะโซนย่อยที่ 13,68,65 ซึ่งเป็นแหล่งงานและพาณิชย์กรรม บริษัทห้างร้านและห้างสรรพสินค้า จึงเป็นจุดดึงดูดการเดินทางให้เดินทางเข้ามาหาเพื่อทำงานและซื้อหาสินค้า การเดินทางเพื่อการศึกษาจะเกิดขึ้นมากในโซนย่อยที่ 68, 14 เนื่องจากเป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษาประเภทอาชีวะและพาณิชย์กรรม โดยมีจำนวนที่นั่งนักศึกษาจำนวน 3,050 และ 2,565 คน ตามลำดับ (ตารางที่ 4.12-6) ในขณะเดียวกันจะมีการใช้เส้นทางนี้เป็นทางผ่านเพื่อออกจากเมืองและเข้ามาในเมืองโดยผ่านทางสี่แยกกรีนค่าไปสู่ถนนซูเปอร์ไฮเวย์ ซึ่งทำให้การจราจรติดขัดบริเวณสี่แยกกรีนค่าในช่วงเวลาเร่งด่วน

เมื่อประเมินลักษณะการเดินทางจากองค์ประกอบการจราจรในตารางที่ 4.12-7 จะพบว่า ณ สถานีนับรถที่ 28 คือบริเวณห้างกาตสวนแก้ว มีปริมาณรถที่ไปทางตะวันตกสูงกว่าบริเวณอื่นโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ ซึ่งให้เห็นว่ามีการเดินทางเข้ามาในย่านนี้สูง

เมื่อพิจารณาปริมาณการจราจร (แผนที่ 4.4-1 ถึง 4.4-4 หน้า 86-89) จะพบว่าปริมาณการจราจรจะสูงบนถนนห้วยแก้วในช่วงเย็นทั้งขาเข้าและขาออกประมาณ 2,000 คัน/ชม.ขึ้นไป เนื่องจากช่วงเย็นเป็นเวลาอิสระที่คนในย่านมช.และย่านนี้จะเดินทางออกนอกพื้นที่เพื่อไปย่านการค้าและแหล่งบันเทิงในเมือง ประกอบกับการเดินทางของคนทำงานที่กลับบ้านนอกเมืองและเข้าเมืองโดยใช้ถนนซูเปอร์ฯ ทำให้ปริมาณการจราจรบนถนนซูเปอร์ไฮเวย์สูงกว่า 2000 คัน/ชม. ซึ่งจากลักษณะการเดินทางดังกล่าวเป็นการเดินทางแบบผ่านและเดินทางเข้ามาถนนหัดเสวีเป็นอีกถนนหนึ่งที่มีปริมาณการจราจรสูง เนื่องจากเป็นทางลัดนำการสัญจรสู่ย่านที่พักอาศัยและย่านการค้าบนถนนช้างเผือก ส่วนถนนเลียบคลองชลฯมีปริมาณการจราจรต่ำรถจึงไม่ติด เพราะเป็นเสมือนทางเลี่ยงเมือง (BY PASS) สู่พื้นที่ทางเหนือ อ.แมริมและอ.หางดงทางใต้ มีแต่ผู้ไปทำงานและกลับบ้านทางนี้เท่านั้นที่ใช้

ยุคปัจจุบัน	4. ย่านชุมชนพักอาศัยยุคใหม่ทางตะวันตกเฉียงเหนือ	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

จากตารางที่ 4.12-6 จะพบว่ามารถจักรยานยนต์ในพื้นที่สูงที่สุด คือ 2,173 คัน ในขณะที่มารถยนต์ส่วนตัว 1,628 คัน และจากการนับปริมาณการจราจรในพื้นที่ 4 สถานีโดยสจร. ที่แสดงในตาราง 4.12-7 พบว่าองค์ประกอบของการจราจรร้อยละ 52.83 เป็นรถจักรยานยนต์ รองลงมาเป็นรถยนต์ส่วนตัวและรถโดยสารสองแถว

การใช้รถจักรยานยนต์ยังเป็นสัดส่วนที่สูงอยู่ของคนในย่านนี้ โดยรถจักรยานยนต์จะใช้เส้นทางบนถนนสายรองและถนนที่ตัดผ่านชุมชนพักอาศัย และไม่ใช้เส้นทางบนถนนซูเปอร์ไฮเวย์ที่ต้องใช้ความเร็วสูงมีความปลอดภัยน้อยกว่าถนนในเมือง ผู้ใช้ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาและคนทำงานที่เช่าห้องพักอยู่ เนื่องจากสะดวกและคล่องตัวในการเข้าออกจากพื้นที่ และสามารถเลี่ยงรถติดบนถนนใหญ่ได้ทำให้การเดินทางสู่แหล่งงานในเมืองได้เร็วกว่า นอกจากนี้บริเวณที่พักดังกล่าวไม่มีรถโดยสารเข้าถึงเนื่องจากอยู่ในซอยย่อยลึกเข้าไป

การใช้รถยนต์ส่วนตัว โดยมากเป็นผู้อาศัยอยู่ในที่พักอาศัยชั้นดี เช่นบ้านจัดสรรและคอนโดมิเนียมริมคลองชลประทานและบนถนนนิมมานเหมินท์ โดยมีแหล่งงานที่อยู่ไกลนอกพื้นที่หรืออาจจะนอกเมือง ซึ่งการใช้รถยนต์จะสะดวกในการเดินทางไกลแต่ไม่สามารถเลี่ยงรถติดบนถนนใหญ่ได้ รถยนต์จะใช้เส้นทางบนถนนซูเปอร์ไฮเวย์มากกว่าถนนในซอยย่อยเนื่องจากไม่คล่องตัวในการเข้าซอยเล็ก นอกจากนี้บนถนนซูเปอร์ไฮเวย์ยัง

ตารางที่ 4.12-7 องค์ประกอบจราจรของโซนที่ 4

station	ทิศทาง	จักรยานยนต์	รถแก่ง/ปิคอัพ	รถตู้	ตุ๊กตุ๊ก	รถสองแถว	รถเมล์	รถบรรทุก	รถอื่นๆ	รวม
26	E	393	954	32	6	31	6	29	1	1452
	W	912	979	18	24	50	5	1	1	1990
27	E	418	352	5	7	77	5	9	0	873
	W	1022	600	13	19	120	6	7	8	1795
28	E	1020	837	30	26	130	6	2	9	2060
	W	2651	1066	29	23	183	11	6	6	3975
รวมสองทิศทาง		6416	4788	127	105	591	39	54	25	12145
สัดส่วน (%)		52.83	39.42	1.05	0.86	4.87	0.32	0.44	0.21	100

หมายเหตุ E : ไปทางตะวันออก W : ไปทางตะวันตก

station    นับรถ



สามารถวิ่งด้วยความเร็วได้ อย่างไรก็ตามการใช้รถยนต์ในเชียงใหม่สำหรับผู้รู้จักเส้นทางดีสามารถที่จะหาเส้นทางอื่นเพื่อหลบหลีกและเลี่ยงรถติดได้ ซึ่งจะใช้เส้นทางตามตรอกซอยในละแวกบ้านเช่นเดียวกับจักรยานยนต์หรือทางเลี่ยงเมืองเลียบบคลองชลประทานก็ได้

รถโดยสารสองแถวแดง มีคิวจอดรอคนที่หน้าห้างกาตสวนแก้วในช่วงเย็น โดยจะวิ่งรับส่งคนบนถนนห้วยแก้ว นิมมานเหมินท์ ซอยห้วยแก้ว เนื่องจากผ่านย่านการค้าและชุมชนโดยมีเส้นทางเชื่อมต่อเข้าเมืองได้ แต่รถสองแถวจะไม่เข้าไปส่งคนถึงหน้าบ้านในชุมชนพักอาศัย นอกจากคิดค่าโดยสารราคาพิเศษหรือผู้ขับอาจจะมีการอยู่ละแวกนั้น และวิ่งบนถนนซูเปอร์ฯ น้อย เนื่องจากไม่มีผู้โดยสารต้องขับเร็วไม่สะดวกในการที่จะแวะจอดไปตลอดทาง

### การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ (NMT)

#### เดินเท้า

- มีการเดินเท้าอย่างสม่ำเสมอในชุมชนพักอาศัยที่มีร้านค้า-บริการและตลาดย่อยที่ให้บริการในระดับชุมชน ได้แก่ ชุมชนพักอาศัยสันติธรรม ห้าแยกสันติธรรม ชุมชนพักอาศัยในซอยหัสติเสวี ชุมชนเจ็ดยอด ชุมชนวัดช่างเคียน เป็นต้น โดยเฉพาะช่วงเย็นซึ่งเป็นการเดินในระยะสั้นๆ เพื่อซื้อของและเดินเพื่อกิจกรรมอื่นในวิถีชีวิตประจำวัน

#### ขี่จักรยาน

- พบในชุมชนพักอาศัยเช่นเดียวกับบริเวณที่มีการเดินเท้า ผู้ใช้เป็นแม่บ้านและแม่ค้าโดยเป็นการเดินทางเพื่อซื้อสินค้าและเดินทางตามวิถีชีวิต ได้แก่ ชุมชนในซอยเวียงบัว ชุมชนในซอยหัสติเสวี ชุมชนสันติธรรม ชุมชนห้วยแก้ว ชุมชนซอยกุโบร์ ชุมชนซอยสวนกุหลาบ ชุมชนวัดช่างเคียน เป็นต้น โดยเฉพาะในช่วงเย็นซึ่งเป็นช่วงเวลาที่แม่บ้านออกมาซื้อกับข้าวในตลาดที่อยู่ในชุมชน

- พบในชุมชนพักอาศัยในละแวกบ้านทั้งในชุมชนยุคใหม่อย่างบ้านจัดสรร และชุมชนดั้งเดิมที่มีความหนาแน่นรวมทั้งชุมชนแออัด ซึ่งผู้ใช้เป็นแก๊งเด็กที่ขี่เล่นรอบหมู่บ้าน เป็นการเดินทางเพื่อนันทนาการ

- ห้าแยกสันติธรรม มีชาวต่างชาติที่พักอยู่ในโรงแรมย่านสันติธรรมเช่าจักรยานจากร้านเช่าในละแวกนี้ และใช้เดินทางภายในเมืองเพื่อไปท่องเที่ยว

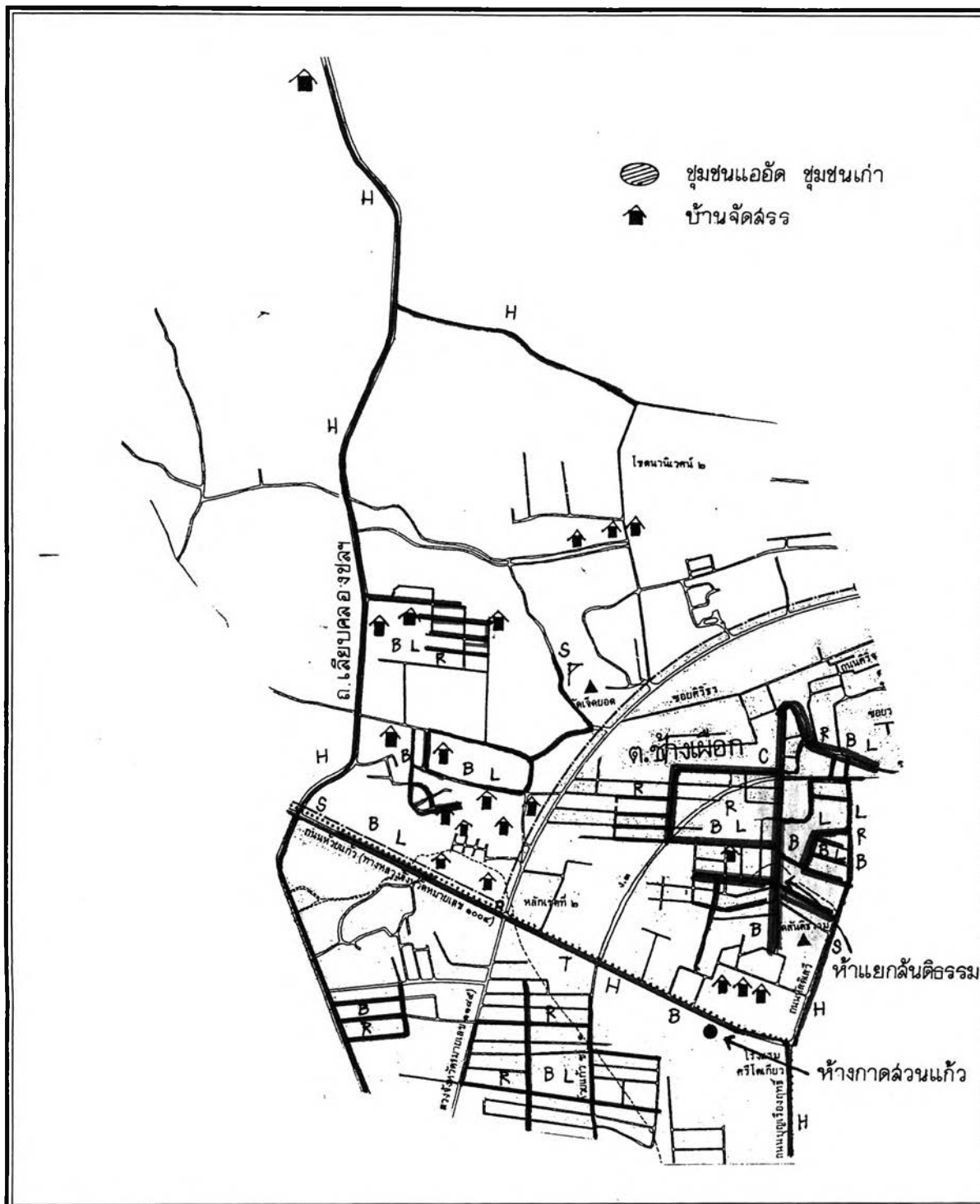
- บริเวณโรงเรียนเทศบาลและโรงเรียนวัด ที่มีนักเรียนระดับประถมศึกษาขี่จักรยานไปโรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนวัดเจ็ดยอด

- การใช้จักรยานอีกประเภทหนึ่งคือการใช้เป็นพาหนะในการประกอบอาชีพ ได้แก่ ย่อมผ้า ซึ่งผู้ประกอบกรจะขี่จักรยานเร่ย่อมผ้าไปตามหมู่บ้านและชุมชนพักอาศัย

- บนถนนห้วยแก้วหน้าห้างกาตสวนแก้ว มีการขี่จักรยานมาและจอดไว้ที่จุดจักรยานหน้ากาตสวนแก้ว จุดประสงค์เพื่อซื้อหาสินค้า

- ถนนเลียบบคลองชลประทาน ซึ่งเป็นเส้นทางไปสู่สนามกีฬา 700 ปี โดยส่วนใหญ่จะเป็นนักกีฬาที่เดินทางเพื่อออกกำลังกายและนักศึกษาดูบอลดจนประชาชนที่อยู่ในโซนใกล้เคียง โดยเฉพาะในช่วงเย็นแดดร่มเส้นทางนี้จะอากาศดีสวยงาม รถน้อยแต่วิ่งเร็วมาก

- ถนนนิมมานเหมินท์ เป็นเส้นทางไปสู่สวนสุขภาพหลังมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เป็นการใช้เพื่อออกกำลังกาย



ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

สัญลักษณ์

- เดินเท้า
- จักรยาน
- สามล้อถีบ
- ขาเล็งและรถเข็น

สัญลักษณ์แสดงจุดประสงค์การใช้

- C ใช้เป็นอาชีพ
- B ใช้เพื่อซื้อของ
- L ใช้เป็นวิถีชีวิต
- R เพื่อนันทนาการ
- S ใช้ไปเรียน
- H ใช้ออกกำลังกาย
- T ใช้ท่องเที่ยว

แสดง : บริเวณที่มี NMT ของโซนที่ 4

มาตราส่วน



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่  
4.12-5

### สามล้อถีบ

- สามล้อถีบพบน้อยในโซนนี้ เนื่องจากไม่ใช่ยานการค้าแต่จะเป็นที่อยู่อาศัยของผู้ประกอบการ การเดินทางโดยสามล้อถีบจะพบบริเวณถนนหัตถิเสวี ซึ่งเป็นเส้นทางที่ผู้ประกอบการใช้เดินทางกลับที่พักอาศัยหรือออกจากที่พักอาศัยไปสู่ตลาดสดและขนส่งข้างเผือกในโซนที่ 5

### รถเข็นและชาเล้ง

- พบบริเวณชุมชนพักอาศัยและย่านการค้าย่อยในชุมชน รวมทั้งหน้าห้างกาตสวนแก้ว โดยจะเป็นการขายร้านอาหารประเภท ไอศกรีม ผลไม้ เป็นต้น มีลักษณะการเดินทางไปเรื่อยๆ และจอดชั่วคราวในจุดที่มีลูกค้ามาก

### ข้อสังเกต

พื้นที่นี้มีชุมชนพักอาศัยที่พึ่งพาตนเองได้ในชีวิตประจำวัน คือ ชุมชนย่านสันติธรรม เวียงบัว หัตถิเสวี เนื่องจากภายในมีบริการต่างๆ ได้แก่ ร้านค้า ร้านอาหาร ซักรีด ร้านถ่ายรูป ขายเสื้อผ้า ตู้ซอมรด เซาว์ดีไอ ร้านยา ร้านหนังสือ เป็นต้น โดยสามารถไปใช้ตลาดสดในโซนที่ 5 ซึ่งมีพื้นที่ต่อเนื่องกันได้ ดังนั้น NMT จึงยังคงมีใช้อย่างสม่ำเสมอในพื้นที่นี้โดยเฉพาะจักรยานและเดินเท้า

NMT มีน้อยลงบนถนนสายหลักที่ผ่านเข้ามาในพื้นที่ ได้แก่ ถนนห้วยแก้ว เนื่องจากเป็นถนนใหญ่มีรถมากมีความปลอดภัยน้อยในการใช้ NMT อย่างไรก็ตามยังคงมีผู้ใช้จักรยานเดินทางมากาตสวนแก้วอยู่บ้าง สังเกตได้จากมีจักรยานไปจอดหน้าห้างให้เห็นทุกวันและจะมากกว่าปกติในช่วงเสาร์-อาทิตย์ ส่วนบนถนนรูปเปอร์โฮเวย์ มีให้เห็นน้อยมาก แทบจะไม่มี NMT บนนี้เลย เนื่องจากมีระยะทางไกลเกินไปโดยที่ไม่ได้เชื่อมกับแหล่งดึงดูดการเดินทาง และรถยนต์มากรวมทั้งไม่ร่มรื่นด้วย

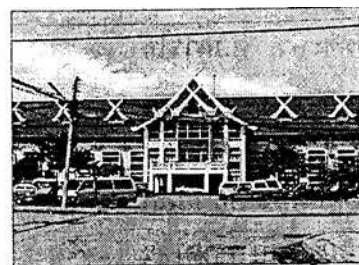
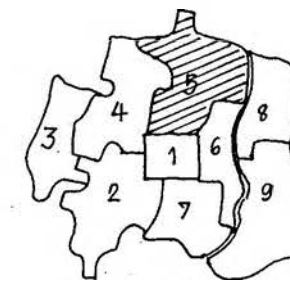
ดังนั้นในบริเวณใดที่มีการใช้อย่างสม่ำเสมอแล้วจะต้องป้องกันไม่ให้เกิดการใช้ลดลง โดยเพิ่มความปลอดภัยในบริเวณที่มีการใช้มากโดยเฉพาะพื้นที่ในชุมชนพักอาศัย ที่มักจะถูกรบกวนจากรถยนต์ที่ผ่านเข้ามาใช้เส้นทางในซอยเป็นทางลัด โดยการใช้ทางลัดจะได้รับการสนับสนุนป้ายบอกทางลัดจากห้างไอชองติดตั้งในซอยย่อยทั่วเมือง ผลคือมีรถทั้งที่รู้และไม่รู้ใช้เป็นทางลัดได้โดยที่ไม่ต้องกลัวว่าจะหลงหรือเจอทางตัน NMT ในชุมชนจึงไม่มีความปลอดภัย ซึ่งในกรณีนี้อาจจะนำแนวคิด Traffic calming มาช่วยในการวางแผน ส่วนบนถนนสายหลักที่เชื่อมโยงสถานที่ดึงดูดการเดินทางอย่างนิมมานเหมินท์ ห้วยแก้ว ถนนเลียบบคลองชลฯ สามารถสร้างให้มีความปลอดภัยโดยทำทางจักรยานให้เชื่อมกันตลอด

ยุคปัจจุบัน	5. ย่านการค้าและแหล่งงานด้านเหนือของเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

โซนนี้แบ่งเป็น 10 โซนย่อย การใช้ที่ดินส่วนใหญ่ (ภาพที่ 4.12-5) เป็นย่านการค้า-บริการตลอดสองข้างทางบนถนนข้างเผือก ประกอบด้วย ขนส่งข้างเผือกที่เป็นจุดเปลี่ยนของการเดินทางในย่านนี้ ตลาดสด ร้านค้า อาคารพาณิชย์ ธนาคาร โรงแรม ห้างสรรพสินค้า และมีสถานศึกษาคือสถาบันราชภัฏเชียงใหม่กับหอพัก รวมทั้ง



ภาพที่ 4.12-5 การใช้ที่ดิน วิถีชีวิต และการแบ่งโซนย่อย ในโซนที่ 5



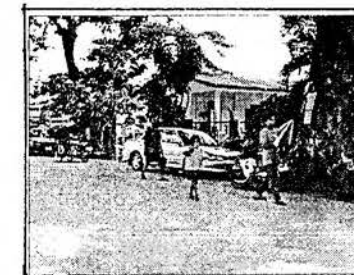
ศูนย์ราชการ



สถาบันราชภัฏ



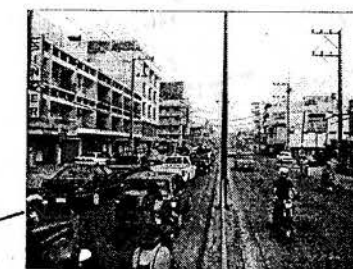
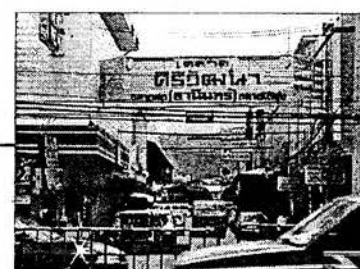
สี่แยกข่วงสิงห์



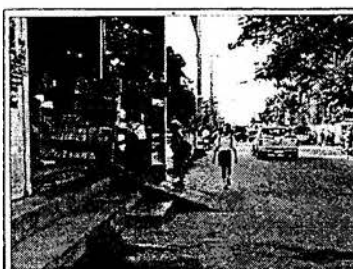
ร.วัดป่าตัน



การค้ำหน้าสถาบันราชภัฏ



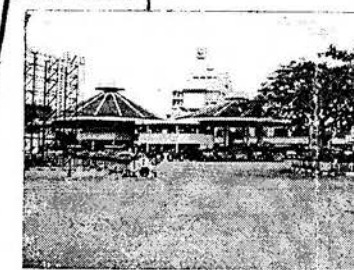
ถนนช้างเผือก



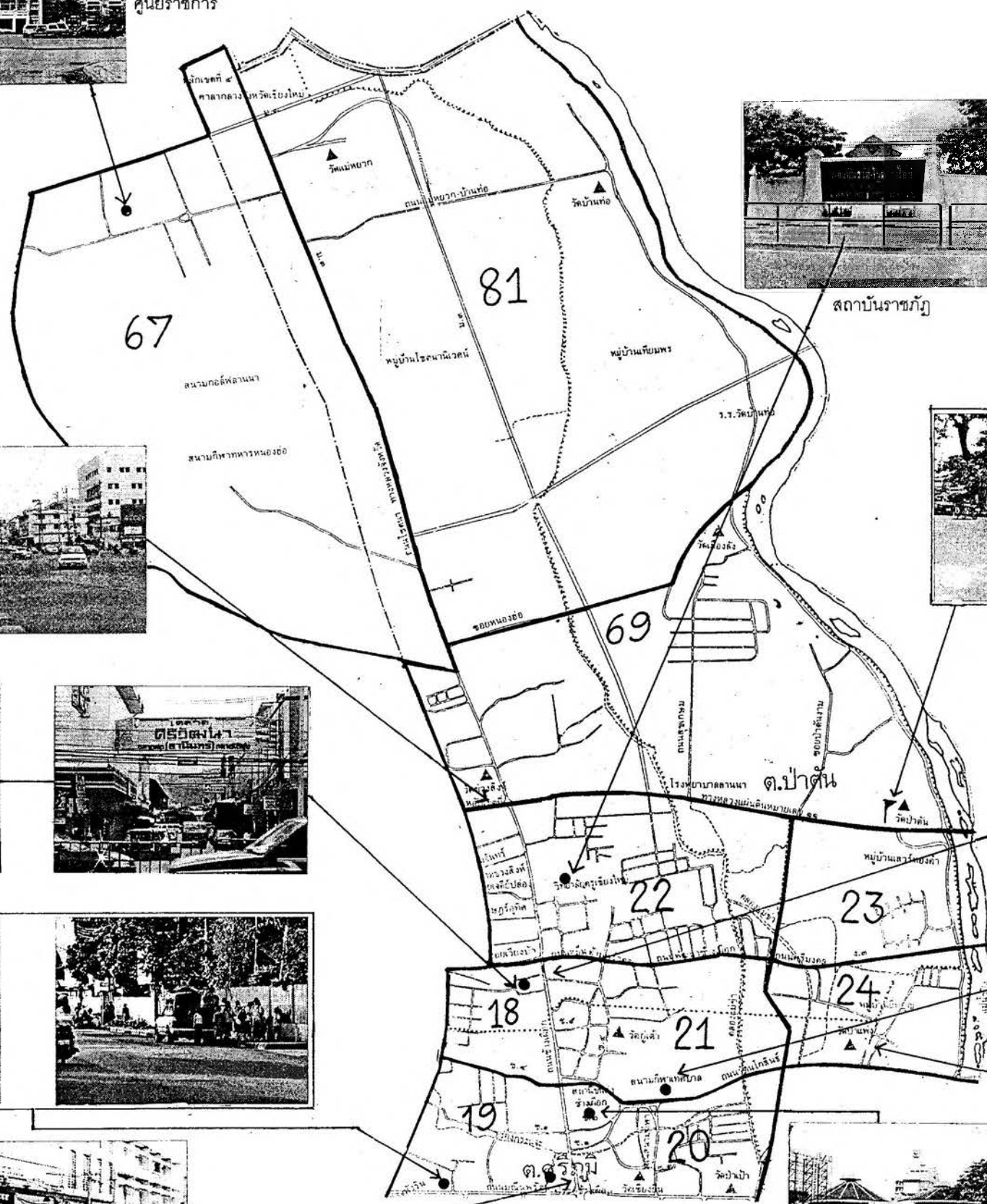
หลังโรงเรียนวชิร



ตลาดเช้า



กิจกรรมในชุมชนพักอาศัย



กิจกรรมการค้าที่รองรับการศึกษา กิจกรรมเหล่านี้เติบโตอยู่ตามแนวถนนโดยมีพื้นที่ปลูกสร้างต่อเนื่องกับพื้นที่ทางเหนือไปสู่แหล่งงานในศูนย์ราชการ พื้นที่ทหาร และสวนหลวงล้านนา ร.9 ไปตามถนนโชตนาจนกระทั่งถึงแมริม

ส่วนพื้นที่ตอนในเป็นที่อยู่อาศัยประเภทบ้านทั้งชุมชนใหม่และเก่า โดยเฉพาะบริเวณโซนย่อยที่ 23 ,24 ผู้ที่อยู่ในหมู่บ้านด้านในมีฐานะดีถึงปานกลางและอยู่มานานแล้ว ส่วนบริเวณสถาบันราชภัฏจะเป็นหอพักและนักศึกษาพักอยู่กันมาก บริเวณร้านค้าริมถนนจะเป็นชุมชนของพ่อค้าแม่ค้าที่ใช้อาคารพาณิชย์เป็นที่อยู่อาศัยด้วย

ผู้ที่มาใช้บริการยานยนต์จะมีทั้งคนในย่านนี้และคนจากพื้นที่อื่น รวมทั้งคนจากแมริมด้วยเนื่องจากลักษณะการใช้พื้นที่เป็นได้ทั้งปลายทางต้นทางและทางผ่านไปที่ทางเหนือ ชวงเย็นและช่วงเช้าจะมีการเดินทางสูง พลุกพล่านและวุ่นวายมาก เนื่องจากคนจะมาซื้อของโดยเฉพาะบริเวณหน้าตลาดข้างเผือกที่มีแผงของแม่ค้ามาขายผักอยู่ตลอดแนวทางเท้า ประชาชนบางส่วนมาต่อรถด้วยที่ขนส่งข้างเผือก ลักษณะการวุ่นวายจะไม่กระจุกตัว แต่จะกระจายยาวตลอดแนวถนน

ยุคปัจจุบัน	5. ย่านการค้าและแหล่งงานด้านเหนือของเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

โครงข่ายสัญจรมี ถ.ข้างเผือก เป็นถนนรัศมีที่ลากออกไปจากประตูข้างเผือกยาวไปตัดกับถนนชูปเปอร์ไฮเวย์ที่สี่แยกวงสิงห์และเชื่อมกับถนนโชตนาไปถึงอำเภอแมริม รอบนอกมีถนนชูปเปอร์ไฮเวย์เป็นวงแหวน นำการสัญจรสู่จังหวัดทางใต้และเข้าเมือง และถนนรัตนโกสินทร์มีลักษณะเป็นวงแหวนรอบใน ที่แยกจากถนนข้างเผือกบริเวณขนส่งข้างเผือกไปสู่พื้นที่ทางตะวันออกของเมือง สามารถใช้เป็นเส้นทางเลี่ยงเมืองไปสถานีขนส่งอาเขตหรือสถานีรถไฟ โดยจะไปเชื่อมกับถนนแก้ววรัฐและถนนทุ่งโฮเต็ลได้

ระหว่างทางบนถนนสายหลักจะมีทางแยกที่ตัดตรงจากถนนสายหลักในลักษณะก้างปลาเป็นถนนซอยเพื่อเข้าสู่พื้นที่ตอนใน โดยถนนซอยจะไปเชื่อมกับซอยอื่นๆ ทะลุถึงกันได้ ซึ่งจะพบว่าเป็นลักษณะของถนนในละแวกบ้านที่อยู่อาศัยยุคใหม่ โครงข่ายอีกลักษณะหนึ่งคือถนนเลียบบแม่น้ำปิง ได้แก่ถนนวังสิงห์คำ ซึ่งลากมาจากนอกเมือง ผ่านวัด ชุมชนริมน้ำ รร.เทศบาล และเข้ามาในเมือง จนถึงบริเวณตลาดเมืองใหม่

ยุคปัจจุบัน	5. ย่านการค้าและแหล่งงานด้านเหนือของเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

เมื่อพิจารณาลักษณะการเดินทางในพื้นที่โซนนี้ โดยประเมินจากการใช้ที่ดินและปริมาณการจราจร จะพบว่าการเดินทางในย่านนี้มีลักษณะเป็นการเดินทางออกไปและเดินทางเข้ามา เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นย่านการค้า และแหล่งงานภาคบริการ ที่เกาะตัวริมถนนข้างเผือกและยาวต่อเนื่องสู่แหล่งงานที่ศูนย์ราชการทางเหนือ จากตาราง 4.12-8 พบว่าโซนนี้ดึงดูดการเดินทางทั้งหมด 86,846 เที่ยว/วัน โดยส่วนใหญ่ดึงดูดการเดินทางเพื่อเรียนหนังสือและทำงาน มีจำนวนการเดินทาง 28,485 และ 25,147 เที่ยวตามลำดับ มีแรงงานภาคบริการจำนวน 18,538 คน และมีแรงงานภาคราชการ 4,093 คน ซึ่งให้เห็นถึงจำนวนผู้เดินทางเข้ามาทำงานในโซนนี้ โดยเฉพาะ

ตารางที่ 4.12-8 แสดงข้อมูลปริมาณการเดินทาง ประชากร จำนวนพาหนะ และการจ้างงานในโซนที่ 5

โซนย่อย	pop	Pcown	Mcown	Student	CV_em	SV_em	ARG_em	TT_em	HBWP	HBSP	HBOP	NHBP	TT-pro	HBWA	HBSA	HBOA	NHBA	TT-alt
18	4,136	287	444	289	-	1,779	15	1,825	2,055	2,452	3,065	1,731	9,303	2,185	234	6,047	3,338	11,804
19	1,099	194	361	6,475	-	472	12	636	316	287	661	57	1,322	6,045	10,165	6,958	3,967	27,135
20	4,387	102	390	587	-	1,887	15	2,053	2,030	2,310	2,100	1,540	7,981	1,524	1,706	781	811	4,822
21	4,237	182	372	634	456	1,822	22	2,358	1,484	2,704	2,934	1,451	8,573	2,181	2,211	1,020	1,552	6,964
22	7,580	166	378	4,974	-	3,260	31	3,564	2,894	4,209	4,670	4,209	15,983	3,019	8,033	1,063	1,492	13,607
23	2,537	350	427	-	911	1,091	28	2,067	1,403	1,503	1,470	1,403	5,779	1,624	-	769	258	2,651
24	1,890	88	324	230	-	813	20	842	942	733	628	-	2,303	1,372	656	155	195	2,378
69	10,111	128	350	1,627	1,640	4,349	139	6,133	3,417	2,604	1,465	163	7,648	5,407	4,215	1,143	1,361	12,126
79	-	-	-	-	812	-	150	2,690	3,128	1,564	1,564	1,043	7,299	1,104	1,265	925	624	3,918
81	7,128	94	445	145	274	3,065	122	1,193	1,165	2,497	832	999	5,494	686	-	-	755	1,441
รวม	43,105	1,591	3,491	14,961	4,093	18,538	554	23,361	18,834	20,863	19,389	12,596	71,685	25,147	28,485	18,861	14,353	86,846

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

หมายเหตุ

pop	ประชากร	SV_em	แรงงานภาคบริการ	HBSP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับสถานศึกษา	HBSA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างสถานศึกษากับบ้าน
Pcown	จำนวนรถส่วนตัว	IND_em	แรงงานภาคอุตสาหกรรม	HBOP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่อื่น	HBOA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่อื่นกับบ้าน
Mcown	จำนวนรถจักรยานยนต์	ARG_em	แรงงานภาคเกษตร	NHBP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่อื่น	NHBA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่อื่นกับที่อื่น
Student	จำนวนที่นั่งนักเรียน	TT_em	จำนวนแรงงานทั้งหมด	TT-pro	กำเนิดการเดินทางรวมทุกวัตถุประสงค์	TT-alt	ดึงดูดการเดินทางทุกวัตถุประสงค์

แหล่งงานขนาดใหญ่ที่ศูนย์ราชการ นอกจากนี้ยังมีจำนวนที่นั่งของนักเรียนนักศึกษาอีกจำนวน 13,189 ที่ (ตารางที่ 4.12-8) ส่วนใหญ่อยู่ในโซนย่อยที่ 19 และ 22 ซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงเรียนโกวิทและสถาบันราชภัฏ ซึ่งดึงดูดการเดินทางสูงเช่นกัน เมื่อถึงเวลาที่เดินทางเข้าออกพร้อมกันในเวลาเร่งด่วนจะส่งผลให้ปริมาณจราจรหนาแน่นมากบนถนนข้างเผือก

ปริมาณการจราจรบนถนนข้างเผือกสูงกว่า 2000 คัน/ชม. ในช่วงเช้าและเย็น โดยเฉพาะขาออกรถเคลื่อนตัวช้าตั้งแต่บริเวณหน้า ร.ร.โกวิท และไปติดไฟแดงยาวที่สี่แยกช่วงสิงห์ที่ติดกับถนนชูปเปอร์ไฮเวย์ซึ่งมีปริมาณจราจรสูงเช่นกันในช่วงเวลาเร่งด่วน ปริมาณจราจรจะหนาแน่นที่สุดและติดยาวบนถนนโชตนา โดยเฉพาะขาเข้าเมืองตอนเช้าที่มีรถมากถึง 3000 คัน/ชม.ขึ้นไป เนื่องจากมีคนนอกเมืองเข้ามาทำงานในเมืองมาก รองลงมาคือช่วงเช้าขาออกเพราะมีคนออกไปทำงานที่ศูนย์ราชการ และช่วงเย็นขาออกที่คนจะเดินทางกลับนอกเมือง ส่วนปริมาณจราจรภายในที่ไม่อยู่บนถนนหลักจะไม่หนาแน่น ยกเว้นถนนรัตนโกสินทร์และถนนสนามกีฬาลงมาถึงประตูข้างเผือกที่มีรถหนาแน่น เนื่องจากเป็น one-way ซึ่งรถที่มาจากด้านเหนือจะเข้าสู่ถนนคูเมืองต้องผ่านทางนี้

สถานที่ดึงดูดการเดินทางในพื้นที่นี้ ได้แก่ โรงเรียนโกวิท สถาบันราชภัฏเชียงใหม่ ศูนย์ราชการ และแหล่งงานภาคบริการบนถนนข้างเผือก ซึ่งส่งผลต่อปริมาณการเดินทางในย่านนี้สูงมาก

ยุคปัจจุบัน	5. ย่านการค้าและแหล่งงานด้านเหนือของเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

จากการนับปริมาณการจราจรของ สจร. บนถนน 8 สถานี ดังตารางที่ 4.12-9 พบว่าองค์ประกอบของการจราจรที่มากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ คือมีสัดส่วนถึงร้อยละ 49.29 รองลงมาคือรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีสัดส่วนร้อยละ 40.71 และรถโดยสารเล็กมีสัดส่วน 5.44 ที่เหลือเป็นรถประเภทอื่น

เมื่อพิจารณาจำนวนพาหนะในพื้นที่ที่แสดงในตารางที่ 4.12-8 จะพบว่ามีจำนวนรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลในพื้นที่มากที่สุดคือ 3,491 โดยกระจายอยู่สม่ำเสมอทั่วไปในพื้นที่ รองลงมาคือรถยนต์ส่วนบุคคล มีจำนวนรถยนต์ในพื้นที่ 1,591 คัน โดยมากเป็นคนที่อยู่ในหมู่บ้านตอนในโซนที่ 18,19,23 และพื้นที่ข้างเคียงที่จะต้องขับรถไปทำงานในพื้นที่ทางเหนือ ส่วนพื้นที่ส่วนอื่นของเมืองก็มีเส้นทางอื่นเลี้ยวออกไปได้

ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่นี้มีบทบาทรองลงมาจากรถส่วนตัว ได้แก่ รถสองแถวโดยสารที่วิ่งระหว่างอำเภอแมริม แม่แตง มีจำนวนมาก ซึ่งมีทั้งที่มาจากคิรรถกาดหลวงและคิรรถข้างเผือกช่วงเช้า ฝั่งรับคนในเมืองที่ไปทำงานที่ศูนย์ราชการและแมริม ซึ่งคิดค่าโดยสาร 5 บาทตลอดสาย ส่วนรถสองแถวแดงที่วิ่งรับส่งในเมืองจะน้อยลงในย่านนี้เพราะถนนจะเปิดสู่พื้นที่ทางเหนือ ซึ่งรถแดงจะคิดค่าโดยสารตามระยะทาง และกลับรถเข้าเมืองยากนอกจากจะเข้ามาในตรอกกะแวกบ้านเพื่อไปทะเล่เส้นอื่น หรือเข้าถนนชูปเปอร์ไฮเวย์ ซึ่งไม่ค่อยมีผู้โดยสาร

การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ (NMT)

เดินเท้า

- การเดินเท้าพบมาบริเวณตลาดสด ได้แก่ ตลาดข้างเผือก ตลาดธานีรินทร์ ซึ่งเป็นตลาดประจำพื้นที่นี้แต่มีผู้ใช้บริการในรัศมีที่กว้างกว่าในโซนนี้ เนื่องจากมีสินค้าและบริการในระดับที่สูงขึ้นมา คือนอกจากจะมีสินค้าที่จำเป็น

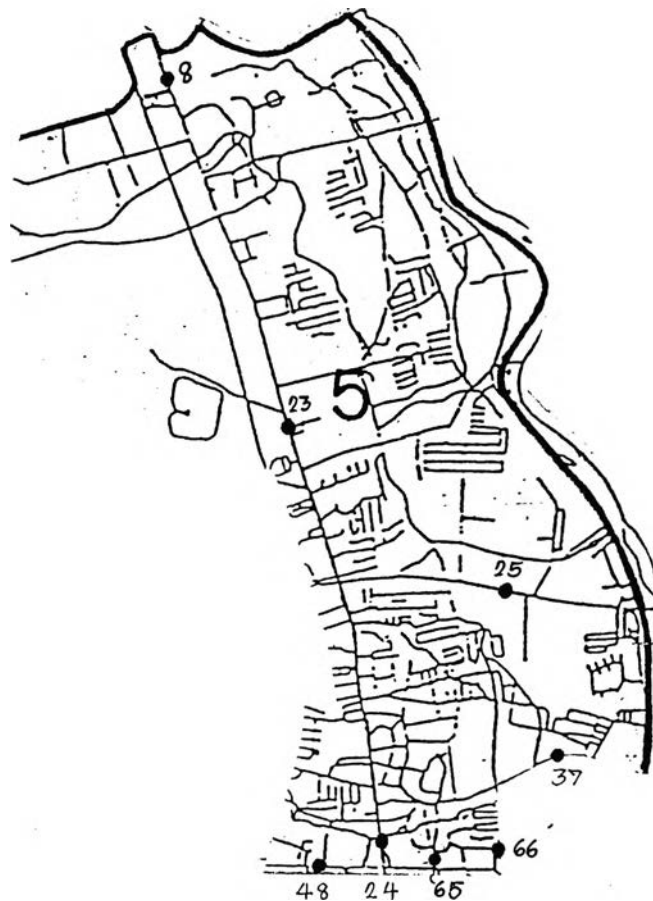
ตารางที่ 4.12-9 องค์ประกอบการจราจรของโซนที่ 5

station	ทิศทาง	จักรยานยนต์	รถเก๋ง/ปิคอัพ	รถตู้	ตุ๊กตุ๊ก	รถสองแถว	รถเมล์	รถบรรทุก	รถอื่นๆ	รวม
8	N	438	663	22	1	47	11	40	3	1225
	S	910	676	14	11	120	15	14	2	1762
23	N	1183	1065	31	13	65	15	37	5	2414
	S	1666	1133	40	7	142	13	20	2	3023
24	N	1207	625	34	14	240	26	2	22	2170
	S	515	419	34	14	182	10	4	11	1189
25	E	1013	851	12	4	18	5	20	2	1925
	W	918	1064	21	15	26	7	32	4	2087
37	E	918	906	38	54	136	17	2	10	2081
	W	1364	923	35	77	93	9	9	25	2535
48	E	1828	1395	74	68	262	16	4	21	3668
65	S	806	672	28	32	83	15	4	9	1649
66	N	314	426	14	15	34	3	1	17	824
	S	73	44	5	2	3	0	0	4	131
รวมทั้งสองทิศทาง		13153	10862	402	327	1451	162	189	137	26683
สัดส่วน (%)		49.29	40.71	1.51	1.23	5.44	0.61	0.71	0.51	100

หมายเหตุ E : ไปทางตะวันออก W : ไปทางตะวันตก

N : ทางเหนือขึ้นไป S : ทางใต้ลงมา

station นั้บรถ



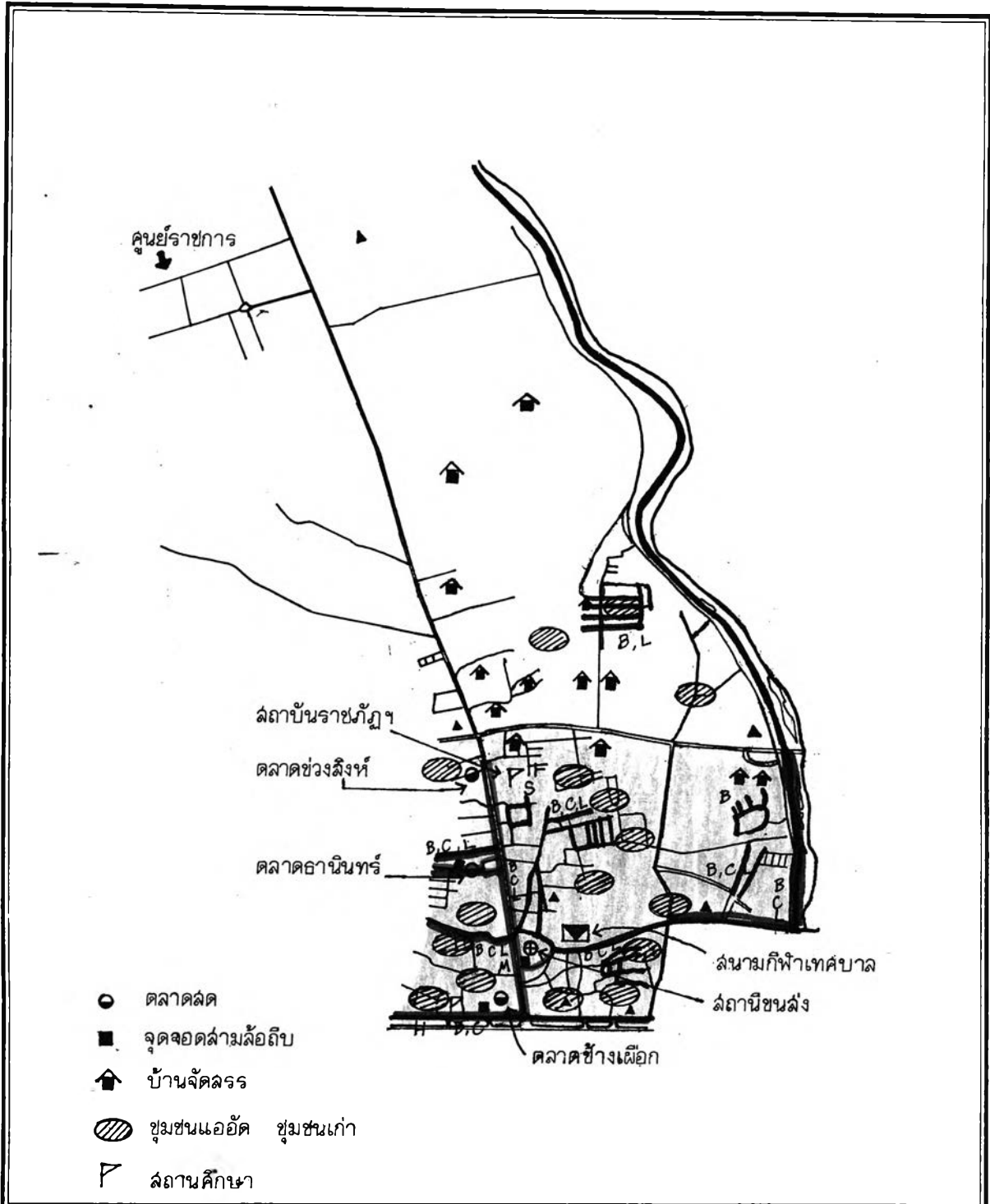
ในชีวิตประจำวันแล้วยังมีสินค้าเกษตรที่คนจากนอกเมืองเข้ามาหาซื้อได้ใช้ แต่การเดินทางในบริเวณนี้เป็นการเดินระยะสั้นเพื่อซื้อหาสินค้าบนริมถนนโดยเฉพาะตอนเช้าที่มีแม่ค้าขายผักพื้นเมืองริมทางเดินมาก ส่วนช่วงบ่ายถึงเย็นจะเป็นเดินเลือกซื้อสินค้าจากร้านค้าอาคารพาณิชย์ที่ตั้งอยู่ต่อเนื่องตลอดแนวถนนข้างเผือก

- พบว่ามีการเดินเท้าตลอดแนวถนนข้างเผือก โดยเฉพาะช่วงบ่ายถึงเย็นเนื่องจากมีงานการค้าที่ต่อเนื่องกันตลอดแนวถนนข้างเผือกไม่มีพื้นที่ว่าง ซึ่งผู้ที่มาใช้บริการจะเดินเพื่อเลือกซื้อสินค้าบริเวณตลาดสด ห้างสรรพสินค้า
- บริเวณขนส่งข้างเผือก เป็นการเดินเพื่อมาต่อรถไปนอกเมือง โดยจะมีรถสองแถวไปแมริมและแม่แดงจอดอยู่ริมถนนหน้าขนส่งโดยเฉพาะช่วงเช้าจะมีคนมาใช้บริการมาก ส่วนช่วงบ่ายและเย็นจะไม่มียอดรถจอดริมถนนแต่จะมีคิวรถไปต่างอำเภออยู่ภายในสถานีขนส่ง และคนจะเข้าไปในสถานีขนส่งแทน
- บริเวณหน้าสถาบันราชภัฏฯ มีกิจกรรมการค้าที่รองรับนักศึกษา ดังนั้นจึงมีการเดินเพื่อเลือกซื้อสินค้าในตอนเย็น



#### จักรยาน

จักรยานมีใช้บนถนนข้างเผือกน้อยมาก เนื่องจากมีพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์เข้าออกในปริมาณสูง ทำให้ไม่ปลอดภัย บนถนนข้างเผือกเคยมีทางจักรยานจนถึงแมริมซึ่งเป็นทางที่สร้างโดยกรมทางหลวง แต่ไม่มีคนใช้เนื่องจากถนนสายนี้เป็นเส้นทางที่ออกนอกเมืองในระยะไกลและสภาพทางไม่รุ่มรื่น รวมทั้งที่ผ่านมาไม่มีการประชาสัมพันธ์และไม่มีการส่งเสริมให้ประชาชนใช้ ประชาชนจึงใช้เป็นที่วางขายสินค้าและเข้าไปจอดรถ ทางจักรยานจึงกลายเป็นโครงสร้างที่สร้างความเดือดร้อนให้กับผู้ใช้ถนนและทำให้เสียผิวจราจรไปส่วนหนึ่ง ช่วง 3-4 ปีที่ผ่านมาประชาชนจึงร้องเรียนต่อเทศบาลให้ทุบทิ้ง โดยมีการทุบทิ้งไปในปี พ.ศ.2539 ซึ่งหลังจากทุบทิ้งแล้วก็ได้มีการใช้จักรยานบนถนนนี้เพิ่มขึ้นอย่างเด่นชัด สำหรับโซนนี้บริเวณที่จะพบการใช้จักรยาน ได้แก่

- ในตลาดธานีรินทร์ ตลาดข้างเผือก ที่มีแม่บ้านและแม่ค้าที่จักรยานมาขายของที่ร้านค้าหรือซื้อกับข้าวที่ตลาด เนื่องจากที่ตั้งของตลาดมีความต่อเนื่องกับพื้นที่โซนที่ 4 จึงมีชาวบ้านที่อาศัยอยู่ในโซน 4 ที่จักรยานมาใช้บริการด้วย
- ในชุมชนแออัด เช่น ชุมชนข้างสนามกีฬา ชุมชนหลังโกดังเข็นทรล ชุมชนคลองเงิน ชุมชนคูปลูณ ชุมชนเอราวัณ ชุมชนร่องกระแจะ ซึ่งชุมชนในละแวกนี้ส่วนใหญ่เป็นชุมชนแออัดและมีร้านค้าย่อยในชุมชน มีการใช้จักรยานเพื่อไปทำงานและไปซื้อของตลอดจนใช้ในวิถีชีวิตประจำวัน
- ในชุมชนพักอาศัยและชุมชนในลักษณะหมู่บ้านจัดสรร เช่น ชุมชนพักอาศัยในซอยเจดีย์ปล่อง ชุมชนหมู่บ้านอิมบุญ ชุมชนหมู่บ้านเสาร์ทองคำ หมู่บ้านหลังวิทยาลัยครูในซอยหมื่นด้ามพร้าครด มีการใช้จักรยานภายในหมู่บ้านโดยใช้เพื่อไปซื้อของจากร้านค้าในชุมชน และการใช้เพื่อนันทนาการของแก๊งค์เด็กในหมู่บ้าน
- บริเวณสถานศึกษา ได้แก่ โรงเรียนวรเชษฐ โรงเรียนเทพดินทร์ นักเรียนที่มีบ้านอยู่ไม่ไกลจะขี่จักรยานมาเรียน
- บริเวณสนามกีฬาเทศบาล มีการขี่จักรยานมาออกกำลังกายของนักกีฬาโดยเฉพาะช่วงเย็น และคนจีนที่มาออกกำลังกายไทเก๊กในตอนเช้า
- ขี่จักรยานขายของ เช่น ขายล็อตเตอรี่ ย้อมผ้า การเดินทางประเภทนี้จะไปตามหมู่บ้านชุมชนพักอาศัย
- บนถนนวังสิงห์คำ เป็นถนนเลียบริมน้ำปิง ตลอดแนวถนนมีชุมชนเก่าตั้งอยู่ซึ่งมีการใช้จักรยานในวิถีชีวิตประจำวัน



ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

<p>สัญลักษณ์</p> <p>— เติ้นเท้า      □ สามล้อถีบ</p> <p>— จักรยาน      — ขาเล้งและรถเข็น</p>	<p>แสดง : บริเวณที่มี NMT ของโซนที่ 5</p>	
<p>สัญลักษณ์แสดงจุดประสงค์การใช้</p> <p>C ใช้เป็นอาชีพ      S ใช้ไปเรียน</p> <p>B ใช้เพื่อซื้อของ      H ใช้ออกกำลัง</p> <p>L ใช้เป็นวิถีชีวิต      T ใช้ท่องเที่ยว</p>	<p>มาตราส่วน      1 : 40,000</p>	 <p>ทิศเหนือ</p>
	 <p>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่</p> <p>4.12-6</p>

### สามล้อถีบ

- มีจุดจอดบริเวณตลาดข้างเผือกประมาณ 20 คัน (โดยเฉพาะช่วงเช้า แต่ช่วงเวลาอื่นจะกระจัดกระจายไม่ถึง 20 คัน) และตลาดราชนิคมประมาณไม่เกิน 10 คัน จะรองรับส่งแม่ค้าขาประจำที่พักอาศัยอยู่ไม่ไกลจากตลาดมากนัก ส่วนใหญ่จะอยู่ชุมชนในโซนที่ 4 และ 5
- จุดจอดที่ขนส่งข้างเผือก จะรองรับผู้โดยสารที่มาลงที่ขนส่งนี้ มีสามล้อถีบที่จุดนี้อยู่ประมาณ 5 คัน โดยจะเวียนไปมาระหว่างขนส่งข้างเผือก ตลาดข้างเผือกและตลาดราชนิคม
- ถนนวังสิงห์คำ มีสามล้อถีบที่เดินทางต่อเนื่องมาจากตลาดเมืองใหม่ โดยใช้เส้นทางนี้ในการรับส่งผู้โดยสารขาประจำที่นัดเวลาไว้

### รถเข็น

- พบบริเวณตลาดราชนิคม ตลาดข้างเผือก หน้าวิทยาลัยครู หน้าโรงเรียนโกวิท หลังโรงเรียนวรเชษฐ์ และย่านการค้าบนถนนข้างเผือก ที่มีการเดินทางขายแร่ของสินค้าประเภท น้ำแข็งกวด ผลไม้ ลูกชิ้น เป็นต้น
- พบในชุมชนพักอาศัย แต่เป็นการร่ำขายประเภทอุปโภคบริโภคของใช้ในบ้าน เช่น ไม้กวาด บันได เป็นต้น

### ชาเล้ง

- พบบริเวณถนนวังสิงห์คำ ถนนรัตนโกสินทร์ ซึ่งเป็นทางไปโรงงานไอศกรีมป่าตัน โดยผู้ประกอบการร่ำขายไอศกรีมป่าตันจะเดินทางไปรับไอศกรีมและไปส่งคืนโดยใช้เส้นทางนี้
- พบบริเวณหน้าวิทยาลัยครู หน้าโรงเรียนโกวิท หลังโรงเรียนวรเชษฐ์ และย่านการค้าบนถนนข้างเผือก ซึ่งเป็นการเดินทางขายแร่ของสินค้าประเภทไอศกรีม
- พบในชุมชนพักอาศัย โดยการขายแร่ประเภทไอศกรีม ขนม น้ำแข็งกวด จะเข้าไปขายในชุมชนพักอาศัยด้วย

### ข้อสังเกต

พื้นที่นี้มีบทบาทเป็นย่านการค้าทางเหนือของเมือง NMT เดิมโตได้น้อยมากเนื่องจากถูกรุกโดย MT และสภาพพื้นที่มีลักษณะเปิดสู่ทางเหนือในระยะไกล รวมทั้งไม่ร่มรื่นและดึงดูดใจต่อการใช้จักรยาน ทำให้ทางจักรยานไม่ได้รับความนิยม แต่กลับมีบทบาทมากในถนนซอยย่อย โดยเฉพาะรอบๆตลาดและชุมชนพักอาศัย ซึ่งก็ยังถูกรุกรานโดยพาหนะใช้เครื่องยนต์ที่ใช้ซอยย่อยเป็นทางลัด ชุมชนพักอาศัยที่มีเด็กมาวิ่งเล่นซึ่งจักรยานเล่นต้องการความสงบของการจราจร ควรจะมีแนวทางในการสกัดความเร็วรถ การจะฟื้นฟูทางจักรยานขึ้นมาใช้ในพื้นที่โซนนี้โดยเอกเทศจะเป็นไปได้ยาก แต่สามารถส่งเสริมให้ใช้ได้ถ้าสามารถเชื่อมกับระบบอื่นอย่างมีประสิทธิภาพ เช่นระบบขนส่งมวลชน เป็นต้น รวมทั้งปรับปรุงเส้นทางให้มีความร่มรื่น จะดึงดูดความสนใจให้มีผู้มาใช้มากขึ้นได้

ยุคปัจจุบัน	6. ย่านพาณิชย์กรรมหนาแน่นใจกลางเมือง	กรณีพื้นที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

โซนที่ 6 แบ่งออกเป็น 10 โซนย่อย พื้นที่บริเวณนี้จัดว่าเป็นย่านศูนย์กลางการค้าและบริการของเมือง



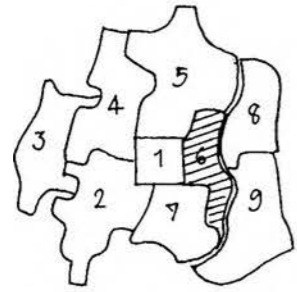
(CBD) ซึ่งประกอบด้วย ย่านการค้าเก่าที่มีร้านค้าเกาะตัวตามแนวถนนข้างม่อย ถนนท่าแพ ถนนลอยเคราะห์ ถนนวิชยานนท์ และย่านการค้าใหม่ที่มีร้านค้า แหล่งงาน แหล่งบริการนักท่องเที่ยว บน ถนนข้างคลาน

ย่านการค้าเก่าอยู่ในโซนย่อยที่ 25,26,27,28,29 นี้มีบทบาทเป็นแหล่งการค้าสงริมน้ำปิง ได้แก่ตลาดเมืองใหม่ ตลาดต้นลำไย ซึ่งจะมีสินค้าเกษตรมาส่งตั้งแต่หลังเที่ยงคืนถึงเช้ามีด บรรดาพ่อค้าแม่ค้าจะจัดวางสินค้าเตรียมขายตอนเช้า ซึ่งจะมีคนพลุกพล่านมากเพื่อมาเลือกซื้อผักสดผลไม้ ไปขายในตลาดย่อยในละแวกบ้านอีกต่อหนึ่ง พอตอนสายความพลุกพล่านในการค้าส่งจะลดลง เนื่องจากการค้าส่งจะเสร็จสิ้นก่อนสว่างเพื่อเลี่ยงการจราจรที่จะวุ่นวายในตอนเช้า ซึ่งบริเวณตลาดริมแม่น้ำปิงเป็นคิวรถโดยสารที่จะออกไปต่างอำเภอด้วยทำให้มีคนในเมืองและนอกเมืองมาต่อรถที่นี่จำนวนมาก อย่างไรก็ตามการพลุกพล่านของกิจกรรมในย่านนี้ยังคงมีต่อเนื่องตลอดทั้งวัน แต่จะเป็นการซื้อของปลีกย่อยและหาบเร่แผงลอยเข้ามาแทนที่ ส่วนบริเวณตลาดวโรรสที่อยู่ใกล้กับตลาดต้นลำไยจะเป็น แหล่งขายผ้า ขายของฝาก และสินค้าพื้นเมือง ตลาดสด และสินค้าทุกประเภท ซึ่งผู้ที่มาใช้บริการย่านนี้จะเป็นคนเมืองที่มีวิถีชีวิตผูกพันกับย่านนี้อยู่แล้วและนักท่องเที่ยวที่มาซื้อของฝากกลับบ้าน ย่านการค้าเก่าจะมีต่อเนื่องยาวไปตามถนนวิชยานนท์จนถึงถนนท่าแพ (ดูภาพที่ 4.12-6 แสดงการใช้ที่ดินและวิถีชีวิต)

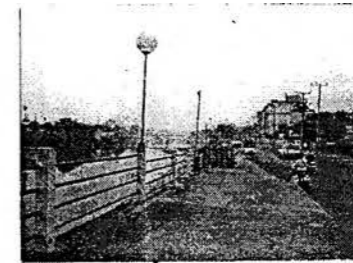
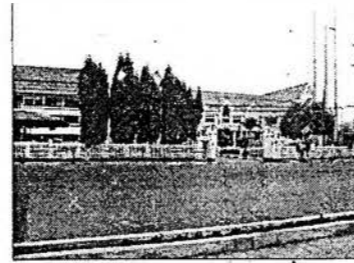
ย่านการค้าเก่าอีกบริเวณหนึ่งคือถนนข้างม่อย ถนนท่าแพและถนนลอยเคราะห์ ริมถนนข้างม่อยเป็นชุมชนเก่าของแขกที่เปิดเป็นร้านขายเฟอร์นิเจอร์ ของใช้ในบ้าน บริษัทขายรถจักรยานยนต์ ริมถนนท่าแพมีแหล่งงานประเภทธนาคารแลกเปลี่ยนเงินตรา ร้านถ่ายรูป บริษัททัวร์ วัด ซึ่งจะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติมาใช้บริการมากโดยเฉพาะในตอนกลางวันส่วนกลางคืนจะเงียบและไปคึกคักบนถนนข้างคลาน ถนนลอยเคราะห์เป็นที่อยู่อาศัยชั่วคราวของนักท่องเที่ยว ดังนั้นจะเริ่มมีนักท่องเที่ยวออกมาเดินชมร้านขายของพื้นเมืองในย่านนี้ตั้งแต่ช่วงเย็นถึงกลางคืน พื้นที่การค้าเก่าย่านนี้มีบทบาทต่างจากย่านริมน้ำปิงเพราะไม่ได้เป็นการค้าส่ง แต่จะขายสินค้าหัตถกรรมพื้นเมืองและสินค้าทั่วไปปะปนไปกับบริษัทห้างร้าน และชุมชนพักอาศัยเก่าที่เปิดเป็นร้านขายของริมถนนด้วย ซึ่งบริเวณนี้จะคึกคักในตอนกลางวันและเงียบเหงาในกลางคืน

ย่านการค้าใหม่จะอยู่บนถนนข้างคลาน บนโซนย่อยที่ 30,33 ประกอบด้วยไนท์บาร์ซาร์ เชียงอินทร์ พลาซ่า ตลาดอนุสาร ร้านค้าริมถนน โรงแรม ธนาคาร แลกเปลี่ยนเงินตรา ซึ่งบริเวณนี้มีบทบาทเป็นสถานที่ท่องเที่ยวกลางคืน เป็นแหล่งบริการนักท่องเที่ยว แหล่งขายของพื้นเมืองและของฝาก เป็นต้น ชาวต่างชาติที่มาเที่ยวเชียงใหม่จะมาย่านนี้มาก โดยส่วนใหญ่จะมากับทัวร์และได้รับจัดให้พักในโรงแรมย่านนี้

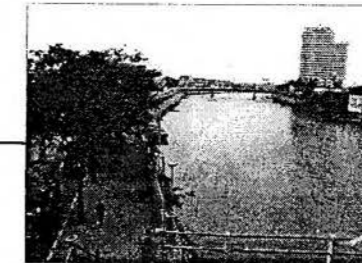
ทางตอนล่างของย่านธุรกิจการค้าบริเวณโซนย่อยที่ 34 จะเป็นย่านที่ต่อเนื่องมาจากการค้าและบริการบนถนนข้างคลานและถนนเจริญประเทศ แต่จะเบาบางกว่าและเป็นแหล่งงานมากกว่าแหล่งบริการนักท่องเที่ยว ส่วนบนถนนเจริญประเทศจะมีโรงเรียนเอกชนซึ่งก่อตั้งโดยคริสเตียน ได้แก่ โรงเรียนมงฟอร์ต โรงเรียนเรยีนา โรงเรียนพระหฤทัย อยู่ต่อเนื่องกันบนถนนในระยะที่ไม่ห่างกันมากนัก การเข้ามาในโซนย่อยนี้จะเข้ามาเพื่อทำงานในบริษัทห้างร้านบนถนนข้างคลานในช่วงเวลาทำการ และการเข้ามาของนักเรียนบนถนนเจริญประเทศ โดยส่วนใหญ่จะเป็นนักเรียนที่มีฐานะทางบ้านปานกลางถึงดีมาก ซึ่งจะเดินทางมาจากทั้งในเมืองและนอกเมือง



เทศบาลนครเชียงใหม่



สะพานนครพิงค์



ตลาดวโรรส



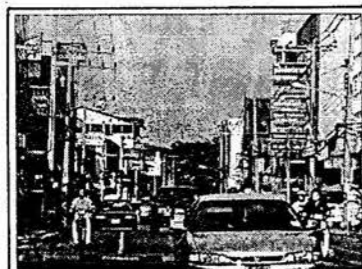
บริษัท ห้างร้านที่ขายเฟอร์นิเจอร์รับถนนช้างม้อย



คิวรถไปต่างอำเภอ



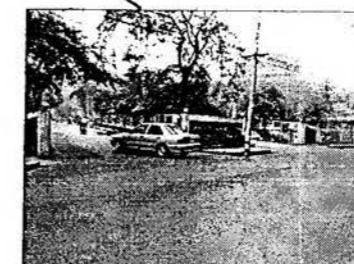
ตลาดต้นลำไย (ขายดอกไม้)



ย่านการค้าบนถนนท่าแพ



วัดอุปคุต



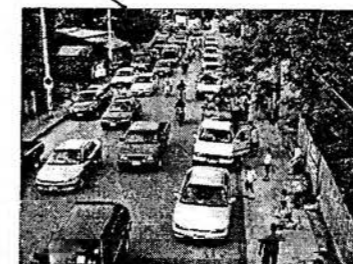
ป่าไม้เขตและป่าไม้จังหวัด



โรงแรมบนถนนเจริญประเทศ



อาคารพาณิชย์บนถนนช้างคลาน



การจราจรหน้าโรงเรียนบนถนนเจริญประเทศ

ภาพที่ 4.12-6 การใช้ที่ดิน วิถีชีวิต และการแบ่งโซนย่อย ในโซนที่ 6

ยุคปัจจุบัน	6. ย่านพาณิชย์กรรมหนาแน่นใจกลางเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

ลักษณะโครงข่ายเป็นแบบตารางกริดผสมกับตรอกซอยและถนนเลียบบแม่น้ำปิง โดยมากเป็นทางเก่าที่พัฒนามาจากทางเกวียนในอดีต ซึ่งลากต่อเนื่องออกมาจากถนนในกำแพงเมืองในลักษณะที่คล้ายถนนรัศมี คือ ถ.ช้างม้อย ถ.ท่าแพ ถ.ลอยเคราะห์ และถนนที่มุมเมืองด้านบน-ล่างอีก 2 แนวคือ ถ.วิชยานนท์และ ถ.ลอยเคราะห์ เมื่อตัดกับถนนที่ลากมาจากทางเหนือจะกลายเป็นตารางกริดใหญ่ โดยมีตรอกซอยเป็นตัวเชื่อมระหว่างกันภายในกริด มีโครงข่ายที่เชื่อมกับเมืองทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำปิง คือ สะพานนครพิงค์ และสะพานนวรัฐ ซึ่งเป็นสะพานรถข้าม ส่วนสะพานคนข้ามคือสะพานวัดเกตุที่เชื่อมระหว่างชุมชน 2 ฝั่งน้ำปิง

ตอนล่างมีโครงข่ายถนน 2 สายคู่กันมาทางใต้ คือ ถนนช้างคลานซึ่งเป็นที่ตั้งของบริษัทห้างร้านและอาคารพาณิชย์ และเจริญประเทศซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงเรียนเอกชน ถนนสองสายจะมีทางเชื่อมถึงกันบริเวณโรงเรียนมงฟอร์ต

ยุคปัจจุบัน	6. ย่านพาณิชย์กรรมหนาแน่นใจกลางเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

ลักษณะการเดินทางของพื้นที่ย่านนี้เมื่อประเมินจากลักษณะการใช้ที่ดิน ซึ่งเป็นธุรกิจการค้าและพาณิชย์กรรม ทำให้การเดินทางส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเข้ามาหาพื้นที่นี้ เพื่อมาใช้บริการในด้านต่างๆ จากตารางที่ 4.12-10 พบว่าพื้นที่โซนนี้ดึงดูดการเดินทางรวม (TT\_att) 118,236 เที่ยว/วัน โดยส่วนใหญ่จะเป็นการดึงดูดของการเดินทางเพื่อมาทำงาน (HBWA) ซึ่งมีจำนวน 40,025 เที่ยว/วัน ในขณะที่มีการดึงดูดการเดินทางเพื่อการศึกษา (HBSA) จำนวน 22,753 เที่ยว ซึ่งมีจุดที่ดึงดูดการเดินทางคือ

- แหล่งงานภาคบริการประเภท ธนาคาร แลกเปลี่ยนเงินตรา โรงแรม ร้านค้าอาคารพาณิชย์ ซึ่งอยู่ในโซนย่อยที่ 34 30 29 25 ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อทำงานจำนวน 10,503 9,027 6722 และ 4,284 เที่ยว/วัน ตามลำดับ
- ตลาดเมืองใหม่ ตลาดต้นลำไย ตลาดวโรรส ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อซื้อหาสินค้า โดยจากตาราง 4.11-10 จะพบว่าโซนย่อยที่ 29 ซึ่งเป็นที่ตั้งของตลาดต้นลำไยและตลาดวโรรส ดึงดูดการเดินทางทุกวัตถุประสงค์ (TT\_att) สูงที่สุด คือ 35,129 เที่ยว/วัน
- คิวรถโดยสารไปต่างอำเภอที่ตลาดวโรรสในโซนย่อยที่ 26 29 ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง โดยจัดเป็นการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่นๆ ซึ่งอยู่ในจำนวน 636 23,515 เที่ยว/วัน ตามลำดับ
- โรงแรม ห้างเซียงอินทร์พลาซ่า ไนท์บาร์ซาร์ ห้างส.การค้า และร้านค้าริมถนนบนถนนช้างคลาน ในโซนย่อยที่ 30 ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อซื้อหา ขณะเดียวกันก็ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อทำงานด้วย เนื่องจากเป็นแหล่งงาน

- โรงเรียนบนถนนเจริญประเทศ ในซอยย่อยที่ 34 ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อการศึกษา ซึ่งจากตาราง 4.12-10 พบว่าซอยย่อยที่ 34 ซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงเรียนมงฟอร์ต พระหฤทัย และเรยีนา ดึงดูดการเดินทางจำนวน (HBSA) 11,801 เที่ยว/วัน มากที่สุดในบรรดาซอยย่อยในพื้นที่เดียวกัน

เมื่อพิจารณาจากปริมาณการจราจรประกอบ จะพบว่าปริมาณการจราจรสูงมากตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะบนถนนข้างมอญและท่าแพ เนื่องจากความเป็นย่านการค้า แหล่งงาน และแหล่งท่องเที่ยว ทำให้ดึงดูดการเดินทางมาก บริเวณที่มีปริมาณการจราจรสูงสุดคือบนถนนท่าแพ ตั้งแต่สะพานนวรรัฐ-แยกอุปกุด และไปถึงประตูท่าแพ มีปริมาณรถสูงกว่า 3000 คัน/ชม. ในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งขาเข้าและขาออก เนื่องจากมีการเดินทางข้ามไปมาระหว่าง 2 ฝั่งน้ำปีงตลอดเวลา ส่วนช่วงกลางวันปริมาณรถจะมากบนถนนข้างคลานและถนนเจริญประเทศ เนื่องจากเป็นแหล่งท่องเที่ยวยามราตรี ส่วนถนนสายอื่นจะเบาบางถึงเจียบเหงา ช่วงเช้ามีรถถึงเช้าจะมีรถมากบริเวณตลาดสดริมน้ำปีง บรรยากาศจะคึกคักวิ่งวุ่นไปด้วยสินค้า ,ประชาชนที่มาใช้บริการ ,รถส่งสินค้า ,รถโดยสาร และรถส่วนตัว

บนถนนข้างคลานตอนล่างมีปริมาณการจราจรสูงถึง 2000 คัน/ชม.ในช่วงเช้าและเย็น เนื่องจากมีแหล่งงานของบริษัทห้างร้าน โดยเฉพาะบนถนนเจริญประเทศที่การจราจรติดขัดบริเวณหน้าโรงเรียน เนื่องจากมีรถจอดรับส่งนักเรียนทั้งรถส่วนตัวและรถรับจ้าง ซึ่งสภาพถนนที่แคบและคดเคี้ยวทำให้การจราจรไม่คล่องตัว

ยุคปัจจุบัน	6. ย่านพาณิชย์กรรมหนาแน่นใจกลางเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

จำนวนพาหนะที่มีอยู่ในพื้นที่ ซึ่งแสดงจำนวนไว้ในตาราง 4.12-10 พบว่ามีจำนวนจักรยานยนต์ในพื้นที่มากที่สุด 3,779 คัน ส่วนรถยนต์มี 1,682 คัน และจากการนับปริมาณรถ 11 สถานีในพื้นที่โดย สจร. ในตารางที่ 4.12-11 พบว่าพาหนะที่มากที่สุดในแต่ละสถานีคือ

รถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 45.26 เนื่องจากคันเล็กสามารถลัดเลาะเลี้ยวรถติดได้ แต่จะขับลำบากเนื่องจากต้องคอยหลบคนเดินเท้าและช่องที่วางขาย ส่วนใหญ่จะหาที่จอดก่อนที่จะเลี้ยวเข้าตลาด ซึ่งจะต้องเสียค่าจอดรถคันละ 5 บาทด้วย ในขณะที่ถ้ามาโดยรถโดยสารก็จะเสีย 5 บาทเหมือนกัน แต่ไม่ต้องหาที่จอดรถ

รองลงมาคือรถยนต์ส่วนตัว มีสัดส่วนร้อยละ 41.19 ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่มิที่อยู่อาศัยอยู่ชานเมือง การเดินทางเข้ามาทำงานในเมืองจึงใช้รถยนต์ จากการสังเกตปริมาณรถบนสะพานนครพิงค์และสะพานนวรรัฐ มีรถยนต์ที่ข้ามไปมาระหว่าง 2 ฝั่งจำนวนมากในช่วงเช้าและเย็น ซึ่งเป็นการเดินทางจากนอกเมืองเข้ามาและจากในเมืองออกไป

รองลงมาจากรถส่วนตัวคือรถโดยสารเล็ก มีสัดส่วนร้อยละ 6.25 ซึ่งพบมากในย่านการค้าโดยเฉพาะบริเวณตลาดวโรรสและตันลำไย เนื่องจากมีคนเดินทางเข้ามาซื้อของตลอดวัน รถโดยสารจะจอดรับคนบนถนนหน้าตลาดวโรรสทำให้รถติดมาก นอกจากนี้บริเวณริมน้ำปีงยังเป็นจุดจอดรถโดยสารระหว่างอำเภอด้วย

รถสามล้อเครื่องหรือตุ๊กตุ๊กมีบทบาทสูงขึ้นในโซนนี้ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 2.86 มีจอดอยู่ทั่วไปบริเวณตลาด ซึ่งผู้ที่จะใช้บริการจะเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติ และคนในเมืองที่มาซื้อของแล้วมีสัมภาระมากและต้องดูแลไปเอง จะเรียกใช้บริการ

ตารางที่ 4.12-10 แสดงข้อมูลปริมาณการเดินทาง ประชากร จำนวนพาหนะ และการจ้างงานในโซนที่ 6

โซนย่อย	pop	Pcown	Mcown	Student	CV_em	SV_em	ARG_em	TT_em	HBWP	HBSP	HBOP	NHBP	TT-pro	HBWA	HBSA	HBOA	NHBA	TT-att
25	7,511	200	361	-	728	3,231	22	3,981	1,650	4,165	2,907	1,257	9,979	4,284	-	10,179	1,629	16,092
26	5,252	38	448	-	-	2,259	10	2,269	3,626	1,837	1,601	565	7,629	1,491	-	636	157	2,284
27	3,208	185	407	-	820	1,380	4	2,204	1,790	1,119	2,349	895	6,153	1,115	-	374	648	2,137
28	2,787	240	433	234	-	1,199	4	1,203	1,312	681	1,135	505	3,633	1,397	1,228	349	1,211	4,185
29	2,430	219	375	1,067	182	1,045	6	1,293	477	1,239	477	95	2,288	6,722	1,662	23,515	3,230	35,129
30	3,738	262	352	-	182	1,608	10	1,800	577	692	1,962	346	3,577	9,027	491	2,371	1,500	13,389
31	3,376	-	265	-	-	1,425	10	1,462	1,455	689	306	-	2,451	2,802	176	952	278	4,208
32	3,059	197	487	4,028	728	1,316	9	2,175	1,288	1,061	1,364	-	3,714	1,727	6,698	261	760	9,446
33	3,736	58	272	517	-	1,607	7	1,642	1,024	683	68	-	1,776	957	697	1,577	455	3,686
34	7,247	283	379	8,624	1,640	3,117	26	5,187	2,447	753	2,353	188	5,741	10,503	11,801	1,869	3,507	27,680
<b>รวม</b>	<b>42,344</b>	<b>1,682</b>	<b>3,779</b>	<b>14,470</b>	<b>4,280</b>	<b>18,187</b>	<b>108</b>	<b>23,216</b>	<b>15,646</b>	<b>12,919</b>	<b>14,522</b>	<b>3,851</b>	<b>46,941</b>	<b>40,025</b>	<b>22,753</b>	<b>42,083</b>	<b>13,375</b>	<b>118,236</b>

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

หมายเหตุ

pop	ประชากร	SV_em	แรงงานภาคบริการ	HBSP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับสถานศึกษา	HBSA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างสถานศึกษากับบ้าน
Pcown	จำนวนรถส่วนตัว	IND_em	แรงงานภาคอุตสาหกรรม	HBOP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่อื่น	HBOA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่อื่นกับบ้าน
Mcown	จำนวนรถจักรยานยนต์	ARG_em	แรงงานภาคเกษตร	NHBP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่อื่น	NHBA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่อื่นกับที่อื่น
Student	จำนวนที่นั่งนักเรียน	TT_em	จำนวนแรงงานทั้งหมด	TT-pro	กำเนิดการเดินทางรวมทุกวัตถุประสงค์	TT-att	ดึงดูดการเดินทางทุกวัตถุประสงค์
CV_em	จำนวนข้าราชการ	HBWP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่ทำงาน	HBWA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่ทำงานกับบ้าน		

รถตู้มีสัดส่วนร้อยละ 2.49 โดยใช้ในบทบาทของการเป็นรถรับส่งนักท่องเที่ยวของบริษัททัวร์ และรถรับส่งนักเรียนโรงเรียนบนถนนเจริญประเทศ

#### การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ (NMT)

##### เดินเท้า

- บนถนนข้างคลานบริเวณไนท์บาร์ซาร์ ตั้งแต่แยกอุปกุดลงมาจนถึงโรงแรมสุรวงศ์ ในช่วงเย็นมีนักท่องเที่ยวเดินซื้อหาสินค้าพื้นเมืองและของฝากจำนวนมาก โดยเฉพาะช่วงเทศกาลท่องเที่ยว
- บริเวณตลาดวโรรสเรื่อยมาตามถนนข้างคลานจนถึงแยกอุปกุดบนถนนท่าแพ ซึ่งเป็นบริเวณที่คับคั่งทั้งคนและรถและสินค้าในช่วงกลางวัน เนื่องจากความหนาแน่นของกิจกรรมการค้าที่อยู่ต่อเนื่องกันไป ทำให้การเดินทางเพื่อเลือกซื้อจะสะดวกกว่า นอกจากนี้บริเวณนี้ยังมีการขนส่งสินค้าเกษตรในช่วงดึกเวลาประมาณ 23.00-05.00 น.
- บริเวณตลาดต้นลำไยซึ่งเป็นตลาดค้าส่งดอกไม้ริมน้ำปิง อยู่บนถนนเลียบน้ำปิงซึ่งจะต่อเนื่องมาจากตลาดเมืองใหม่ บริเวณนั้นนอกจากจะเป็นตลาดแล้วยังมีคิวรถโดยสารไปนอกเมืองและไปลำพูน จอดอยู่ริมถนนตลอดแนวตลาด ซึ่งมีการเดินเท้าเพื่อซื้อหาสินค้าและเพื่อมาต่อรถโดยสารด้วย
- สะพานวัดเกตเป็นสะพานที่คนใช้ข้ามน้ำปิงไปมาระหว่างฝั่งวัดเกตและตลาดต้นลำไย เพื่อวัตถุประสงค์ของการซื้อหาสินค้าและเพื่อต่อรถ

##### จักรยาน

จักรยานพบน้อยในพื้นที่โซนนี้ เนื่องจากรถเยอะมาก ซึ่งจักรยานไม่สะดวก และไม่มีที่จอดรถที่ปลอดภัย บริเวณที่พบว่ามีการใช้จักรยานคือ

- ถนนข้างมอญ ซึ่งผู้ที่ใช้โดยมากเป็นคนเก่าแก่ที่อาศัยอยู่ในละแวกนี้ มีความชำนาญในการขับขี่มากและไม่กลัวรถใช้เป็นเส้นทางไปตลาดริมน้ำปิง เพื่อวัตถุประสงค์ในการซื้อหาสินค้าที่ตลาด
- ถนนท่าแพ ผู้ใช้คือนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เช่าจักรยานขี่ในเมือง เพื่อวัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยว
- ถนนกำแพงดิน ซึ่งมีชุมชนแออัดริมกำแพงดินเป็นชุมชนเก่าที่อยู่มานาน และใช้จักรยานเป็นวิถีชีวิต
- ถนนลอยเคราะห์ มีนักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานท่องเที่ยวในเมือง และชาวบ้านที่อยู่ละแวกนี้ใช้เพื่อการซื้อหาสินค้าและใช้ในกิจกรรมอื่นในชีวิตประจำวัน

##### สามล้อถีบ

- มีสามล้อถีบให้บริการบริเวณตลาดสด โดยมีจุดจอดที่ตลาดเมืองใหม่ประมาณ 30 คัน ที่ตลาดต้นลำไยประมาณ 30 คัน และตลาดวโรรสอีก 10 คัน โดยผู้ให้บริการจะเป็นแม่ค้าและแม่ครัวที่เป็นขาประจำ สามล้อถีบเหล่านี้บางครั้งจะจอดไม่เป็นที่ประจำ เนื่องจากมีที่จอดน้อย ต้องใช้พื้นที่ร่วมกับแม่ค้าที่วางแผงลอยขายตามพื้นที่ว่างของถนน
- หน้าโรงแรมบริเวณถนนเจริญประเทศ เพื่อรอรับนักท่องเที่ยวที่มาพักโรงแรมละแวกนี้
- ตลาดอนุสาร ห้างส.การค้า ซึ่งอยู่บริเวณหน้าไนท์บาร์ซาร์ โดยจะมีจุดจอดย้ายไปมาตามแต่ที่ว่างจะมีให้ ซึ่งมีประมาณ 10 คัน จุดนี้จะให้บริการนักท่องเที่ยวและแม่ค้าในตลาดอนุสารที่เป็นขาประจำ
- สามล้อถีบจะวิ่งรับส่งคน บนถนนท่าแพ ข้างมอญ ข้างคลาน วงสิงห์คำ วิทยานนท์ กำแพงดิน ศรีดอนไชย เจริญประเทศ ซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมเส้นทางระหว่างบ้าน ตลาด แหล่งงาน แหล่งท่องเที่ยว และสถานศึกษา

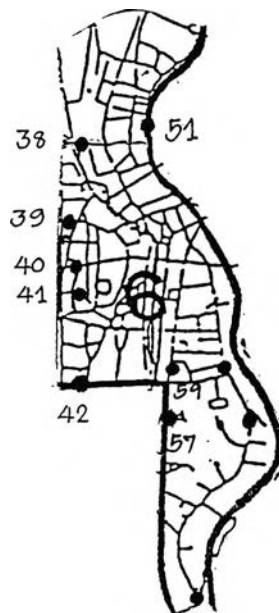
ตารางที่ 4.12-11 องค์ประกอบภาระจราจรของโซนที่ 6

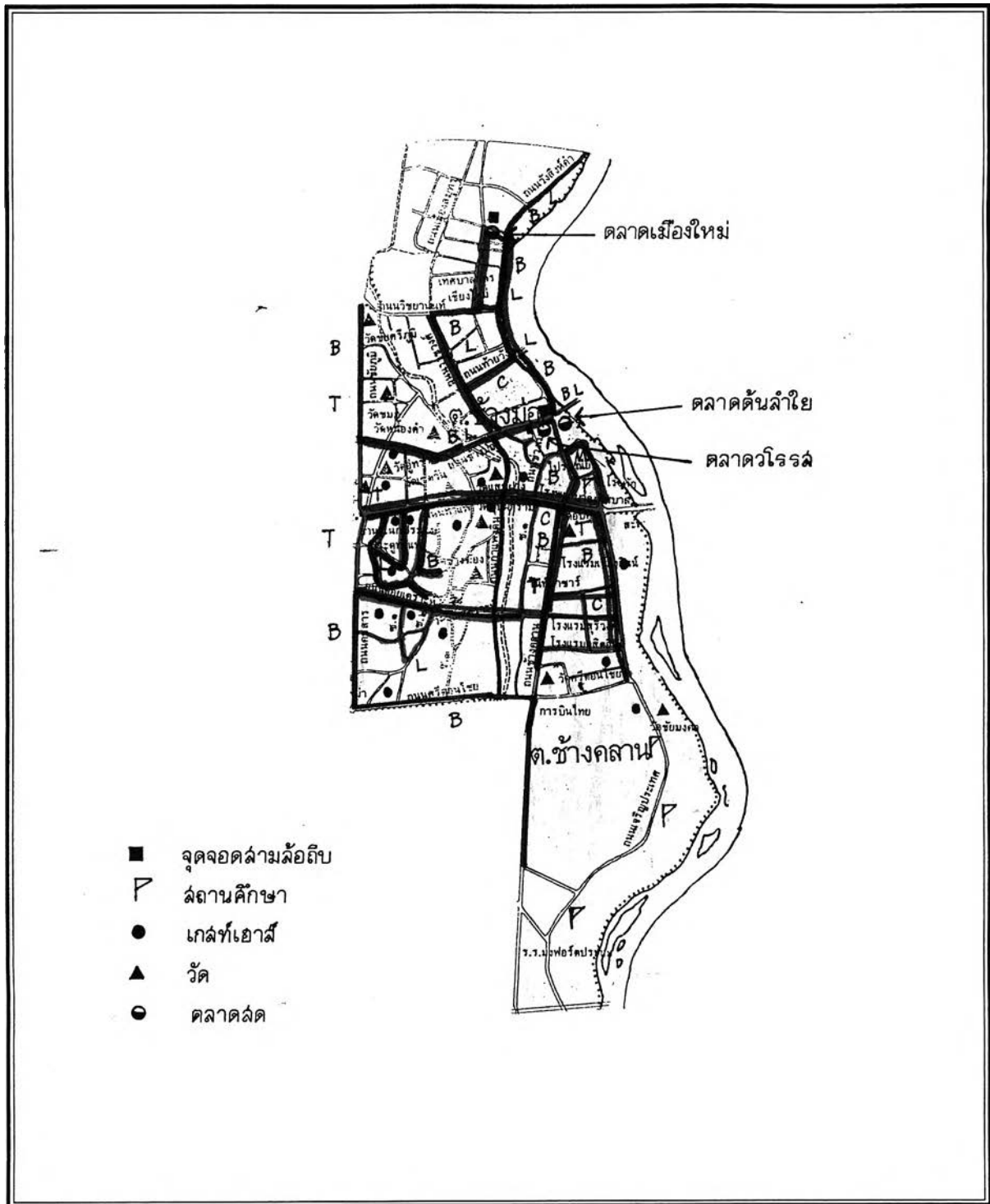
station	ทิศทาง	จักรยานยนต์	รถแท็กซี่/ปิคอัพ	รถตู้	ตุ๊กตุ๊ก	รถสองแถว	รถเมล์	รถบรรทุก	รถอื่นๆ	รวม
20	E	783	461	26	24	23	4	2	5	1328
	W	1199	846	43	20	39	0	3	17	2167
38	E	617	568	32	48	132	10	5	25	1437
	W	553	496	7	52	33	6	0	37	1184
39	E	955	577	24	61	283	4	2	12	1918
40	W	1867	875	48	105	496	12	3	31	3437
41	S	455	417	42	53	59	2	2	19	1049
42	E	815	559	39	23	105	2	1	9	1553
	W	485	665	34	14	63	10	2	31	1304
51	N	124	115	5	36	47	0	2	49	378
	S	310	325	11	53	64	0	6	65	834
56	N	966	1637	111	21	86	12	5	22	2860
57	N	67	42	1	6	3	0	0	2	121
	S	1065	1368	89	40	69	8	7	9	2655
58	N	1443	1660	94	145	125	13	7	20	3507
59	S	1282	1207	109	119	165	13	10	55	2960
รวมทั้งสองทิศทาง		12986	11818	715	820	1792	96	57	408	28692
สัดส่วน (%)		45.26	41.19	2.49	2.86	6.25	0.33	0.20	1.42	100

หมายเหตุ E : ไปทางตะวันออก W : ไปทางตะวันตก

N : ทางเหนือขึ้นไป S : ทางใต้ลงมา

station นั้บรถ





ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

<p>สัญลักษณ์</p> <p>— เดินเท้า                      □ สามล้อถีบ</p> <p>— จักรยาน                      — ขาเล้งและรถเข็น</p>	<p>แสดง : บริเวณที่มี NMT ของโซนที่ 6</p>
<p>สัญลักษณ์แสดงจุดประสงค์การใช้</p> <p>C ใช้เป็นอาชีพ                      S ใช้ไปเรียน</p> <p>B ใช้เพื่อซื้อของ                      H ใช้ออกกำลังกาย</p> <p>L ใช้เป็นวิถีชีวิต                      T ใช้ท่องเที่ยว</p>	<p>มาตราส่วน</p> <p>ทิศเหนือ</p>
<p>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ 4.12-7</p>



### รถเข็น

- พบบริเวณตลาดวโรรส ตลาดต้นลำไย ตลาดเมืองใหม่ ไนท์บาร์ซาร์ หน้าโรงเรียน ที่ใช้ประกอบการค้าประเภทผลไม้สด ปลาหมึก ลูกชิ้น เป็นต้น

### ชาเล้ง

- บริเวณถนนวิษยานนท์ ที่มีโรงน้ำแข็ง ซึ่งชาเล้งถูกใช้เพื่อบรรจุทุกน้ำแข็ง  
- พบทุกถนนในพื้นที่ เนื่องจากเป็นย่านการค้า โดยผู้ประกอบการใช้เพื่อเดินทางขายอาหารประเภทไอศกรีม

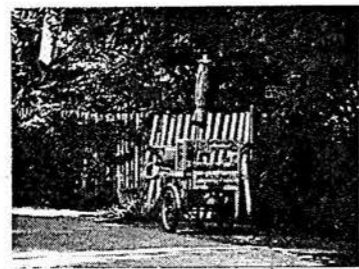
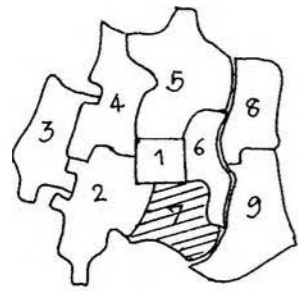
### ข้อสังเกต

ย่านนี้มีบทบาทเป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมือง (CBD) ซึ่งมีกิจกรรมตลอดทั้งวัน เมื่อพิจารณาในแต่ละบริเวณประกอบกัน จะพบว่าบริเวณที่มีบทบาทต่อการเดินเท้าสูง คือ ตลาดวโรรสและไนท์บาร์ซาร์ แต่สภาพปัจจุบันมีพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์เข้าไปในพื้นที่นี้มาก ซึ่งทำให้พื้นที่ที่มีความแออัดและไม่ปลอดภัย ควรจะจัดให้มีช่วงเวลาที่ไม่ให้โอกาสสำหรับการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ได้มีบทบาทในพื้นที่นี้บ้าง เช่น จัดถนนคนเดิน หรือ เขตปลอดรถยนต์ในบางโอกาส ซึ่งจะเป็นการสร้างสีสันให้กับพื้นที่รวมทั้งส่งเสริมการท่องเที่ยวได้

ยุคปัจจุบัน	7. ย่านชุมชนพักอาศัยดั้งเดิมในเขตเมืองเก่าชั้นนอกด้านใต้	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

โซนที่ 7 แบ่งพื้นที่เป็น 4 โซนย่อย การใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นชุมชนพักอาศัยดั้งเดิม โดยอ้างอิงตำแหน่งชุมชนได้จากตำแหน่งของวัดซึ่งเป็นศูนย์กลางของชุมชนในอดีต จากตารางที่ 4.12-12 พบว่าโซนย่อยที่ 36,37 มีประชากรพักอาศัยอยู่มากที่สุด ซึ่งเป็นที่ตั้งของชุมชนบนถนนวิบูลย์ที่มีอาชีพทำหัตถกรรมเครื่องเงินมาตั้งแต่อดีตและปัจจุบันได้เป็นแหล่งขายเครื่องเงินด้วย ชุมชนพักอาศัยบนถนนทิพนตร ชุมชนบนถนนสุรวงศ์ ชุมชนนันทาราม โดยชุมชนย่านนี้เป็นชุมชนเก่าที่ต่อเนื่องมาจากอดีต มีวัดและตลาดสดประจำชุมชน มีโรงเรียนเทศบาลอยู่ละแวกเดียวกับหมู่บ้านและวัด นอกจากนี้ยังมีชุมชนแออัดริมกำแพงดินซึ่งเป็นชุมชนนุกรุกที่เก่าแก่และอยู่มานาน (ดูภาพ 4.12-7 แสดงการใช้ที่ดินและวิถีชีวิต)

จากตารางที่ 4.12-12 จะพบว่าพื้นที่ส่วนหนึ่งบริเวณโซนย่อยที่ 36 มีจำนวนที่นั่งนักเรียนและจำนวนข้าราชการ/ลูกจ้างสูงกว่าโซนย่อยอื่นๆ อย่างเด่นชัด เนื่องจากการใช้พื้นที่ด้านวัฒนธรรมซึ่งประกอบด้วยพิพิธภัณฑ์ศิลปะบ้านล้านนา ศูนย์วัฒนธรรมเชียงใหม่ วิทยาลัยนาฏศิลป์ โรงละครเชียงใหม่ และโรงเรียนศิลปการละคร ซึ่งเป็นกิจกรรมที่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ที่ยังคงความเป็นบ้านอยู่มาก ในขณะเดียวกันกิจกรรมภาคบริการก็มีจำนวนมากขึ้นตามสถานที่เหล่านี้ โดยสังเกตได้จากจำนวนการจ้างงานภาคบริการที่มีสูงในโซนที่ 36 และโซนย่อยที่ 37 ซึ่งเป็นโซนที่เกี่ยวข้องกัน



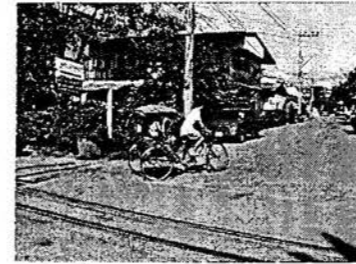
ชาเลี้ยงชายของมีบ้านอยู่ในชุมชนนี้



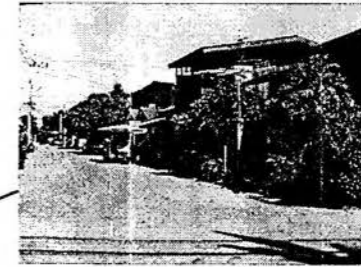
ตลาดทิพย์เนตร



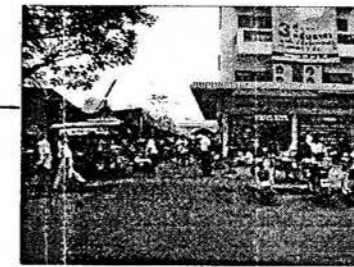
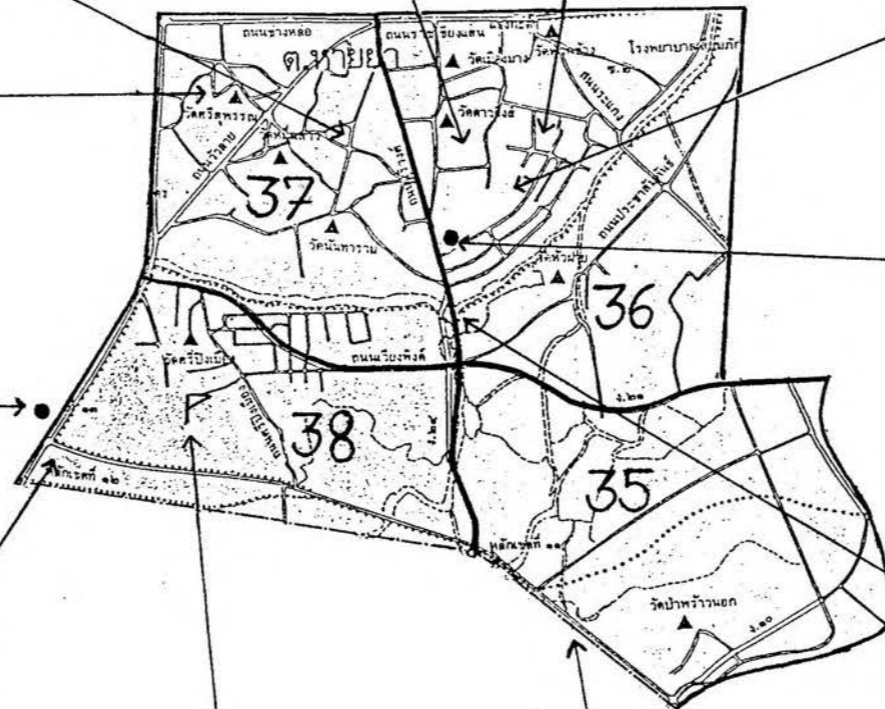
ศูนย์วัฒนธรรม



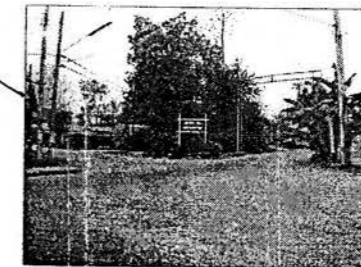
ย่านชุมชนพักอาศัย



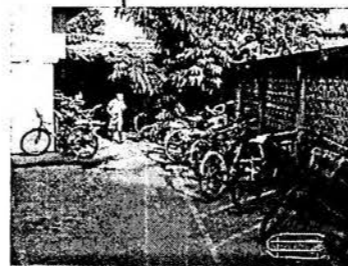
สภาพชุมชนพักอาศัย



ตลาดสามแยกประตูก้อม



ชุมชนฟ้าใหม่ประตูก้อม



ที่จอดจักรยานในโรงเรียนเทศบาล



การใช้ที่ดินบนถนนอ้อมเมืองด้านใต้ ส่วนใหญ่เป็นบ้านจัดสรร และบริษัทขายอุปกรณ์ก่อสร้าง

ภาพที่ 4.12-7 การใช้ที่ดิน วิถีชีวิต และการแบ่งโซนย่อย ในโซนที่ 7

ตารางที่ 4.12-12 แสดงข้อมูลปริมาณการเดินทาง ประชากร จำนวนพาหนะ และการจ้างงานในโซนที่ 7

โซนย่อย	pop	Pcown	Mcown	Student	CV_em	SV_em	ARG_em	TT_em	HBWP	HBSP	HBOP	NHBP	TT-pro	HBWA	HBSA	HBOA	NHBA	TT-att
35	4,128	63	287	-	274	1,776	59	2,121	979	1,413	924	272	3,588	2,268	136	207	33	2,644
36	10,056	191	309	854	2,733	4,324	44	7,212	4,107	5,326	4,838	3,968	18,239	3,979	1,585	1,403	1,562	8,529
37	10,421	143	348	392	-	4,481	30	4,533	6,112	5,951	6,032	5,308	23,403	1,739	93	298	418	2,548
38	3,494	94	297	322	911	1,503	32	2,459	1,131	1,080	874	720	3,804	606	981	147	54	1,788
<b>รวม</b>	<b>28,099</b>	<b>491</b>	<b>1,241</b>	<b>1,568</b>	<b>3,918</b>	<b>12,084</b>	<b>165</b>	<b>16,325</b>	<b>12,329</b>	<b>13,770</b>	<b>12,668</b>	<b>10,268</b>	<b>49,034</b>	<b>8,592</b>	<b>2,795</b>	<b>2,055</b>	<b>2,067</b>	<b>15,509</b>

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

หมายเหตุ

pop	ประชากร	SV_em	แรงงานภาคบริการ	HBSP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับสถานศึกษา	HBSA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างสถานศึกษากับบ้าน
Pcown	จำนวนรถส่วนตัว	IND_em	แรงงานภาคอุตสาหกรรม	HBOP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่อื่น	HBOA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่อื่นกับบ้าน
Mcown	จำนวนรถจักรยานยนต์	ARG_em	แรงงานภาคเกษตร	NHBP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่อื่น	NHBA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่อื่นกับที่อื่น
Student	จำนวนที่นั่งนักเรียน	TT_em	จำนวนแรงงานทั้งหมด	TT-pro	กำเนิดการเดินทางรวมทุกวัตถุประสงค์	TT-att	ดึงดูดการเดินทางทุกวัตถุประสงค์
CV_em	จำนวนข้าราชการ	HBWP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่ทำงาน	HBWA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่ทำงานกับบ้าน		

ยุคปัจจุบัน	7. ย่านชุมชนพักอาศัยดั้งเดิมในเขตเมืองเก่าชั้นนอกด้านใต้	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

โครงข่ายถนนไม่มีระเบียบ เพราะเป็นทางเก่าที่พัฒนามาจากทางเกวียนเป็นส่วนใหญ่ ถนนสายหลักได้แก่ถนนทิพเนตร ที่ลากออกมาจากในเมืองทางประตูสวนปรง และถนนวัวลายที่ลากออกมาจากประตูเชียงใหม่มาเชื่อมกัน นำการสัญจรสู่ถนนวงแหวนด้านใต้ที่จะออกนอกเมืองไปทางดง ถนนสุรวงศ์เป็นอีกถนนหนึ่งที่ลากออกมาจากประตูเชียงใหม่มาเชื่อมกันถนนกำแพงดิน ผ่านสถาบันด้านวัฒนธรรมและนำการสัญจรสู่ชุมชนพักอาศัย

บริเวณแจ่งกะต้ำมีถนนระแกงที่แยกมาจากถนนคูเมืองด้านนอกมาเชื่อมกันถนนกำแพงดิน ซึ่งจะผ่านโรงงานยาสูบและโรงฆ่าสัตว์ นำการสัญจรสู่ชุมชนพักอาศัยทางใต้และมีทางไปเชื่อมกับถนนข้างคลานตอนล่างใต้ ระหว่างโครงข่ายถนนสายหลักที่ผ่านในพื้นที่จะมีตรอกซอยย่อยที่เป็นทางเก่า เชื่อมการสัญจรภายในพื้นที่ระหว่างถนนทิพเนตร วัวลาย สุรวงศ์ และถนนระแกง นำการสัญจรสู่บ้านเรือนภายในซึ่งสภาพมีลักษณะแคบคดเคี้ยวไม่มีระเบียบตามแนวทางเกวียนเดิม

ยุคปัจจุบัน	7. ย่านชุมชนพักอาศัยดั้งเดิมในเขตเมืองเก่าชั้นนอกด้านใต้	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

เมื่อพิจารณาลักษณะการเดินทางในพื้นที่ โดยประเมินจากลักษณะการใช้ที่ดินและปริมาณการจราจร จะพบว่าลักษณะการใช้ที่ดินส่วนใหญ่ที่เป็นชุมชนพักอาศัย และมีสิ่งบริการพื้นฐานที่จำเป็นภายในพื้นที่ ประกอบกับไม่มีจุดที่ดึงดูดการเดินทางที่มีผลต่อการเดินทางของเมือง ทำให้การเดินทางที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เป็นการเดินทางภายในและการเดินทางผ่านพื้นที่นี้ เพื่อเข้าไปสู่พื้นที่ในตัวเมืองหรือออกไปชานเมืองด้านใต้ โดยใช้เส้นทางถนนทิพเนตรและถนนวัวลาย

จากตารางที่ 4.12-12 จะพบว่ามีการเดินทางออกจากบ้านไปทำงาน (HPWP) และไปเรียนหนังสือ (HPSP) จำนวน 12,329 และ 13,770 เที่ยว/วันตามลำดับ โดยส่วนใหญ่จะออกไปจากโซนย่อยที่ 37 ซึ่งเป็นที่อยู่อาศัย ในขณะที่มีการดึงดูดการเดินทางเพื่อมาทำงาน (HBWA) และเรียนหนังสือ (HBSA) จำนวน 8,592 และ 2,795 เที่ยว/วันตามลำดับ โดยส่วนใหญ่เข้ามาในโซนย่อยที่ 36 ซึ่งเป็นวิทยาลัยนาฏศิลป์ สำหรับพื้นที่ขนาดเล็กของโซนที่ 7 นี้กับปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้น ยังไม่อาจกล่าวได้ว่าเป็นการเดินทางที่สูงจนเกิดปัญหาต่อการจราจรของเมืองในย่านนี้เมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางของโซนอื่นๆ

เมื่อประเมินจากปริมาณการจราจร จะพบว่าปริมาณการจราจร (แผนที่ 4.4-1 ถึง 4.4-4 หน้า 86-89) หนาแน่นเฉพาะบนถนนวัวลายและถนนทิพเนตรที่ต่อเชื่อมมาจากถนนวงแหวนด้านใต้ โดยเฉพาะเวลาเร่งด่วนเช้าเย็นปริมาณการจราจรจะสูง แสดงว่ามีการเดินทางจากชานเมืองด้านใต้เดินทางผ่านพื้นที่นี้ เพื่อเข้ามาทำงานและใช้บริการในเมือง ส่วนการเดินทางออกนอกเมืองจะเป็นการออกไปทำงานนอกเมือง หรือซื้อหาสินค้าที่ห่าง

โลดสบนถนนเชียงใหม่-หางดง และการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่จะไปดอยอินทนนท์ น้ำตกแม่กลาง ในระหว่างกลางวันปริมาณจราจรจะต่ำ โดยเฉพาะเสาร์อาทิตย์จะมีปริมาณการจราจรต่ำ เนื่องจากไม่มีการเดินทางเข้ามาทำงาน การเดินทางที่เกิดขึ้นจะเป็นเพื่อไปซื้อหาและท่องเที่ยว

ยุคปัจจุบัน	7. ชานชุมชนพักอาศัยดั้งเดิมในเขตเมืองเก่าชั้นนอกด้านใต้	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

จากตารางที่ 4.12-12 พบว่าปริมาณรถจักรยานยนต์ในพื้นที่ 1,241 คัน ซึ่งสูงกว่าจำนวนรถยนต์ที่มีเพียง 491 คัน โดยกระจายอยู่ทั่วไปในโซนย่อยในสัดส่วนที่ไม่แตกต่างกันเด่นชัด นอกจากนี้ยังมีพาหนะชนิดอื่นที่ผ่านเข้ามาในพื้นที่โซนนี้ จากการนับปริมาณการจราจร 3 สถานีของสจร. ในตารางที่ 4.11-13 พบว่าพาหนะที่พบมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนตัวซึ่งมีสัดส่วนไม่แตกต่างกันมากนัก คือร้อยละ 46.26 และ 44.03 โดยสถานีที่อยู่บนถนนอ้อมเมืองจะมีปริมาณรถยนต์สูงกว่า เนื่องจากมีรถที่เข้าเมืองมาจากนอกเมืองด้านใต้ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่มีฐานะดีที่อยู่ในหมู่บ้านจัดสรรชั้นดีบนถนนเชียงใหม่-หางดง และเดินทางเข้ามาทำงานในเมืองโดยผ่านพื้นที่นี้ ส่วนบนถนนสายรองภายในชุมชนจะพบว่ามียุทธยานยนต์มากกว่า โดยเฉพาะบริเวณหอพักนักศึกษาที่อยู่บริเวณวิทยาลัยนาฏศิลป์ และบนถนนวัวลาย ทิพเนตร ระแงง เป็นต้น

รถโดยสารสองแถวมีสัดส่วนร้อยละ 3.54 ส่วนใหญ่เป็นรถที่จะไปนอกเมืองทางหางดง จอมทอง น้ำตกแม่กลาง ฮอด ซึ่งมาจากคิวรถประตูเชียงใหม่โดยใช้เส้นทางถนนวัวลายและรับผู้โดยสารระหว่างทางด้วย ผู้ที่โดยสารโดยมากจะเป็นชาวบ้านในหมู่บ้านนอกเมืองที่เข้ามาซื้อของจากตลาดไปขายในหมู่บ้าน หรือมาใช้บริการในเมืองและเดินทางกลับบ้าน รวมทั้งคนในชุมชนย่านนี้ที่เดินทางออกไปซื้อสินค้าที่โลดด้วย

รถตู้เป็นองค์ประกอบการจราจรอีกประเภทหนึ่งที่มีสัดส่วนใกล้เคียงกับรถโดยสารสองแถว คือมีสัดส่วนร้อยละ 3.09 เนื่องจากเป็นเส้นทางท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่นักท่องเที่ยวจะเหมารถตู้ไปเที่ยวดอยอินทนนท์และน้ำตกแม่กลาง ทำให้ปริมาณรถตู้ที่ออกจากพื้นที่สูงเกือบเท่ากับรถโดยสารสองแถว

### การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

#### เดินเท้า

- การเดินเท้าเป็นการเดินในระยะใกล้ๆ พบในชุมชนพักอาศัยละแวกบ้านซึ่งมีตลาดและวัดอยู่ภายในชุมชน ส่วนใหญ่เป็นชุมชนเก่าและชุมชนแออัด ได้แก่ชุมชนฟ้าใหม่ประตูก้อม ชุมชนวัดดาวดิงส์ ชุมชนริมคูไหล ชุมชนห้ารั้ว วา ชุมชนระแงง ชุมชนวัดพวกเปีย ชุมชนกำแพงงาม เป็นต้น
- พบบริเวณโรงเรียนเทศบาล โรงเรียนวัดซึ่งอยู่ภายในชุมชนพักอาศัย เด็กนักเรียนสามารถเดินมาเรียนได้ ได้แก่โรงเรียนเทศบาลวัดศรีสุพรรณ โรงเรียนเทศบาลวัดศรีปึงเมือง

#### จักรยาน

- พบบริเวณตลาดประตูก้อม ที่แม่บ้านในชุมชนรอบๆใช้ขี่มาซื้อกับข้าว และแม่ค้าใช้มาขายของที่ตลาด
- ในชุมชนพักอาศัยเช่นเดียวกับชุมชนที่มีการเดินเท้า ซึ่งมีการใช้จักรยานเป็นวิถีชีวิต

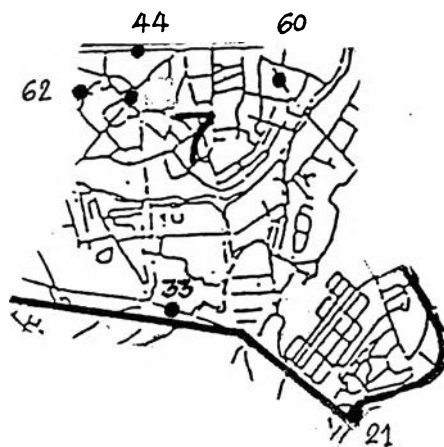
ตารางที่ 4.12-13 องค์ประกอบการจราจรของโซนที่ 7

station	ทิศทาง	จักรยานยนต์	รถแท็กซี่/ปิคอัพ	รถตู้	ตุ๊กตุ๊ก	รถสองแถว	รถเมล์	รถบรรทุก	รถอื่นๆ	รวม
21	E	804	1141	47	22	28	15	40	4	2101
	W	1413	1349	22	2	27	10	55	6	2884
33	E	646	1145	33	14	19	16	49	2	1924
	W	1393	1327	333	12	19	11	46	8	3149
44	W	874	555	24	9	192	2	0	20	1676
60	E	45	1	0	2	0	0	0	9	57
	W	390	511	16	28	37	0	5	21	1008
61	N	528	204	6	19	101	5	0	11	874
	S	340	273	10	14	70	5	0	21	733
62	N	671	356	3	10	46	5	9	12	1112
	S	390	299	8	9	37	3	1	0	747
รวมทั้งสองทิศทาง		7494	7161	502	141	576	72	205	114	16265
สัดส่วน (%)		46.07	44.03	3.09	0.87	3.54	0.44	1.26	0.70	100

หมายเหตุ E : ไปทางตะวันออก W : ไปทางตะวันตก

N : ทางเหนือขึ้นไป S : ทางใต้ลงมา

station นี้โปรด





- จุดจอดข้ามล้อถีบ
- ตลาดสด
- 🏠 บ้านจัดสรร
- 🌀 ชุมชนแออัด ชุมชนเก่า
- 🏫 สถานศึกษา

ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

<p>สัญลักษณ์</p> <p>— เดินเท้า      □ สามล้อถีบ</p> <p>— จักรยาน      — ขาเล็งและรถเข็น</p> <p>สัญลักษณ์แสดงจุดประสงค์การใช้</p> <p>C ใช้เป็นอาชีพ      S ใช้ไปเรียน</p> <p>B ใช้เพื่อซื้อของ      H ใช้ออกกำลังกาย</p> <p>L ใช้เป็นวิถีชีวิต      T ใช้ท่องเที่ยว</p>	<p>แสดง : บริเวณที่มี NMT ของโซนที่ 7</p> <p>มาตราส่วน</p> <p>100 0 100 1000</p> <p>🏯</p> <p>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>ทิศเหนือ</p> <p>แผนที่</p> <p>4.12-8</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------

- บริเวณโรงเรียนเทศบาล โรงเรียนวัดซึ่งอยู่ภายในชุมชนพักอาศัย เด็กนักเรียนซึ่งจักรยานมาโรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนเทศบาลวัดศรีสุพรรณ โรงเรียนเทศบาลวัดศรีปึงเมือง

#### สามล้อถีบ

- มีจุดจอดอยู่ที่ตลาดประตูคูมประมาณ 10 คัน ซึ่งบางเวลาจะไปจอดที่ประตูเชียงใหม่ด้วยถ้าที่จอดไม่พอ โดยผู้ใช้จะเป็นแม่ค้าในตลาดที่ต้องบรรทุกสัมภาระและกับข้าวมาก
- ภายในชุมชนพักอาศัย ซึ่งเป็นสามล้อถีบที่ไปส่งผู้โดยสารในชุมชน หรือผู้ประกอบการมีบ้านอยู่ภายในชุมชนนี้ รถเข็นและชาเล้ง

เป็นการเดินทางของสินค้าเพื่อการขายเร่ พบการเดินทางประเภทนี้น้อยในพื้นที่โซนนี้ เนื่องจากเป็นชุมชนพักอาศัยมากกว่าเป็นย่านการค้า ซึ่งผู้ประกอบการจะอาศัยอยู่ในชุมชนเหล่านี้ และจะนำสินค้าไปขายในพื้นที่โซนอื่นมากกว่าจะอยู่ในพื้นที่ ได้แก่ บริเวณประตูเชียงใหม่ และในกำแพงเมือง เป็นต้น

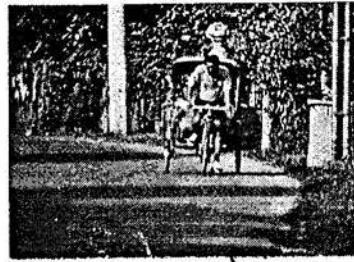
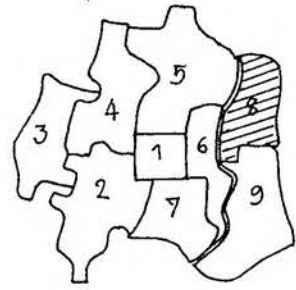
#### ข้อสังเกต

พื้นที่นี้มีเอกลักษณ์ที่ความเป็นชุมชนพักอาศัยดั้งเดิมที่มีวิถีชีวิตเรียบง่าย การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์อยู่ในวิถีชีวิตการดำรงชีพของคนในโซนนี้อยู่แล้ว การรักษาให้ NMT คงอยู่ต่อไป ควรพยายามรักษาความเป็นชุมชนลักษณะเช่นนี้ไว้ อย่าให้ความเป็นชุมชนเก่าถูกทำลายโดยปริมาณการจราจรที่มาจากภายนอก แม้ว่าจะมีถนนวิวาลัยและทิวเนตรผ่านเข้ามาในพื้นที่ แต่จากการสังเกตสถานการณ์การเดินทางในพื้นที่ พบว่ายังไม่มีควมรุนแรงมากขนาดที่จะทำลายความเป็นชุมชนเก่าได้ เนื่องจากการใช้ที่ดินริมถนนยังคงเป็นกิจการเล็กๆ ที่บริการชุมชนในพื้นที่มากกว่าที่จะดึงดูดการเดินทางจากในเมืองและนอกเมือง การเดินทางที่เข้ามาจึงเป็นการเดินทางผ่านโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ส่วนช่วงเวลาอื่นจะมีการจราจรเบาบาง แต่อย่างไรก็ตามควรควบคุมปริมาณการจราจรมิให้สูงเกินไป นอกจากนี้ควรสร้างโอกาสให้มีการใช้ NMT มากขึ้นในพื้นที่เช่นนี้

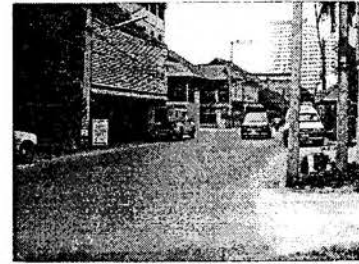
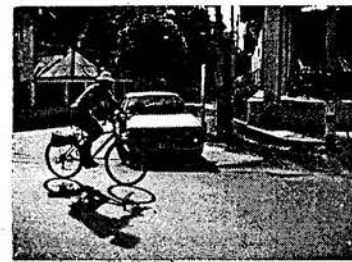
ยุคปัจจุบัน	8. ย่านสถาบันการศึกษาและอาณาจักรคริสเตียนในอดีต	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

พื้นที่โซนนี้แบ่งเป็น 6 โซนย่อย การใช้ที่ดินริมถนนแก่หน่วยงานรัฐเป็นการใช้พื้นที่ขนาดใหญ่ของสถาบันการศึกษา (ภาพที่ 4.12-8) คือโรงเรียนปรินซ์รอยัลวิทยาลัย โรงเรียนดารา โรงพยาบาลแมคคอมิค และหอพักพยาบาลมหาวิทยาลัยพายัพ ซึ่งอยู่ในโซนย่อยที่ 44,45,47 จากตาราง 4.12-14 จะพบว่ามีจำนวนที่นั่งนักเรียนสูงในโซนย่อยดังกล่าว คนที่เข้ามาในย่านนั้นนอกจากจะมีนักเรียนที่มาจากทั้งในเมืองและนอกเมืองแล้ว ยังมีคนที่ทำงานในหน่วยงานของคริสเตียน ซึ่งโดยมากจะมีฐานะปานกลางถึงดี เนื่องจากโรงเรียนเหล่านี้เป็นโรงเรียนเอกชนและโรงพยาบาลเอกชนที่ต้องเสียค่าบริการสูง นอกจากนี้ยังมีชาวบ้านที่อยู่ชุมชนเก่าดั้งเดิมมานานแล้วปะปนอยู่ย่านนี้ด้วย

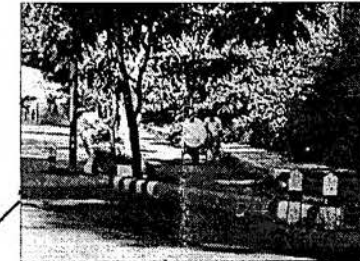




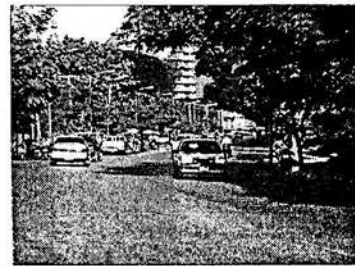
ถ.เจริญราษฎร์



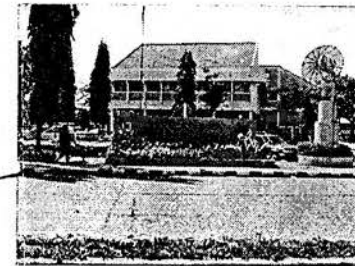
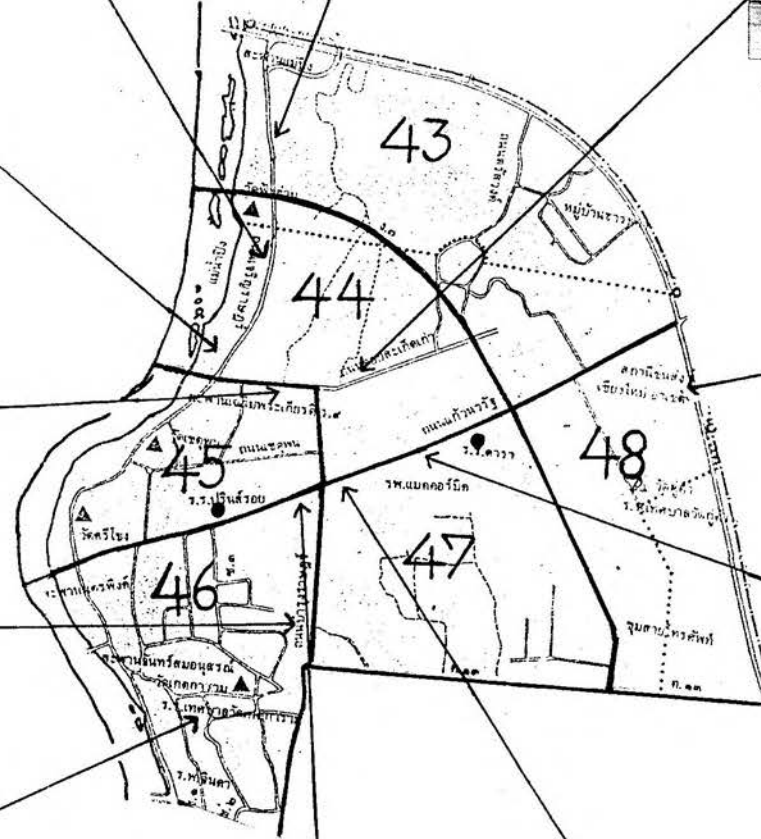
ชุมชนเก่าริมแม่น้ำบนถนนเจริญราษฎร์



ทางจักรยานบนถนนดอยสะเก็ดเก่า



ถนนดอยสะเก็ดเก่า



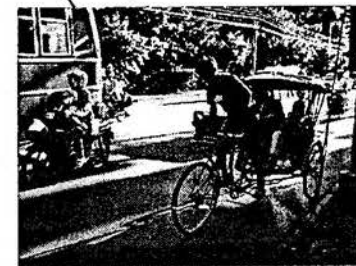
ถ.บำรุงราษฎร์



ถนนแก้ววรัฐ



บริเวณหน้า รร.ปรินซ์



บริเวณหน้า รร.ปรินซ์

ภาพที่ 4.12-8 การใช้ที่ดิน วิถีชีวิต และการแบ่งโซนย่อย ในโซนที่ 8

บริเวณซอยย่อยที่ 43,48 บนถนนแก้ววรุฐจะเป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการคือ สถานีขนส่งอาเขตและองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ภาคเหนือ จากตาราง 4.12-14 จะพบว่ามีจำนวนข้าราชการและลูกจ้าง 210 และ 105 คนตามลำดับ ส่วนพื้นที่ภายใน Block จะเป็นที่อยู่อาศัยเก่าใหม่ปะปนกันไป

ในซอยย่อยที่ 46 มีประชากรอยู่มากที่สุด การใช้พื้นที่เป็นชุมชนเก่าริมน้ำที่มีลักษณะเป็นห้องแถวเก่าริมถนน มีวัดและโรงเรียนวัดประจำชุมชน โดยเฉพาะชุมชนวัดเกตที่มีสะพานคนเดินข้ามเชื่อมมาจากฝั่งตลาดต้นลำไย ผู้อยู่อาศัยจะประกอบอาชีพในภาคบริการด้วย ได้แก่ ร้านค้า ร้านอาหาร โดยมีแรงงานภาคบริการจำนวน 3,013 คน (ตาราง 4.12-14) ซึ่งมากกว่าซอยย่อยอื่น นอกจากนี้บริเวณริมน้ำฝั่งบนถนนเจริญราษฎร์ยังเป็นร้านอาหารที่เปิดบริการกลางคืน ช่วงกลางคืนจะมีผู้มาใช้บริการมากโดยเฉพาะช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

ยุคปัจจุบัน	8. ย่านสถาบันการศึกษาและอาณาจักรคริสเตียนในอดีต	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

ถนนแก้ววรุฐเป็นถนนรัศมีที่ลากยาวต่อเนื่องมาจากสะพานนครพิงค์ โดยมีถนนตัดไปเชื่อมกับถนนเจริญเมือง 2 เส้นทางคือ ถนนทุ่งโฮเต็ลซึ่งไปถึงสถานีรถไฟได้และถนนบำรุงราษฎร์ โดยปลายของถนนแก้ววรุฐลากไปตัดกับถนนซูปเปอร์ไฮเวย์ที่สี่แยกศาลเด็ก และนำการสัญจรสู่อำเภอดอยสะเก็ด

ระบบตรอกซอยย่อยจะมีน้อยในพื้นที่นี้ เนื่องจากการใช้พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นการใช้พื้นที่ขนาดใหญ่ของสถาบัน จึงไม่มีการตัดซอยย่อยมากนัก ประกอบกับเป็นถนนที่เกิดขึ้นในช่วงยุคเปลี่ยนแปลงที่เมืองเริ่มขยายตัวมาทางตะวันออก การขยายตัวของเมืองจึงออกไปทางพื้นที่ภายนอกมากกว่าภายใน

ยุคปัจจุบัน	8. ย่านสถาบันการศึกษาและอาณาจักรคริสเตียนในอดีต	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

ลักษณะการเดินทางในพื้นที่นี้ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเข้ามาในพื้นที่ โดยมีวัตถุประสงค์ของการเข้ามาเพื่อการศึกษา จากตาราง 4.12-14 พบว่าประมาณร้อยละ 48 ของการดึงดูดการเดินทางเป็นการเดินทางเข้ามาเพื่อการศึกษาซึ่งมากกว่าวัตถุประสงค์อื่น เนื่องจากลักษณะการใช้ที่ดินเป็นสถาบันการศึกษาซึ่งมีที่นั่งนักเรียนจำนวน 18,404 ที่ รองลงมาเป็นการดึงดูดการเดินทางเพื่อมาทำงาน โดยมีแหล่งงานของคริสเตียนกับแหล่งงานภาคบริการที่มีการจ้างงานจำนวน 10,332 คน ดังนั้นลักษณะการเดินทางเมื่อประเมินจากสภาพการใช้ที่ดินที่ดึงดูดการเดินทางสูง ลักษณะการเดินทางในพื้นที่จึงเป็นการเดินทางเข้ามาหาเป็นส่วนใหญ่

เมื่อประเมินโดยใช้ลักษณะโครงข่ายการสัญจรของถนนแก้ววรุฐ ที่มีลักษณะเป็นถนนรัศมีเชื่อมการเดินทางในเมืองระหว่างฝั่งตะวันตกกับฝั่งตะวันออกของแม่น้ำปิง ที่นำการสัญจรสู่ชานเมืองทางตะวันออกคือ อ.ดอยสะเก็ด อ.สันกำแพง และไปสู่แหล่งงานบนถนนซูปเปอร์ไฮเวย์ จะพบว่าการเดินทางเป็นลักษณะผ่านพื้นที่โซนนี้เพื่อออกไปนอกเมือง หรือเดินทางจากนอกเมืองเข้ามาในเมืองโดยใช้เส้นทางนี้

ตารางที่ 4.12-14. แสดงข้อมูลปริมาณการเดินทาง ประชากร จำนวนพาหนะ และการจ้างงานในโซนที่ 8

โซนย่อย	pop	Pcown	Mcown	Student	CV_em	SV_em	ARG_em	TT_em	HBWP	HBSP	HBOP	NHBP	TT-pro	HBWA	HBSA	HBOA	NHBA	TT-att
43	4,576	122	341	-	105	1,968	35	2,108	3,572	946	1,051	-	5,569	189	-	-	-	189
44	3,652	209	407	5,463	-	1,571	23	1,862	1,851	2,267	1,171	831	6,121	967	1,845	132	919	3,863
45	2,431	170	298	6,047	-	1,046	14	1,320	731	828	390	292	2,240	2,454	7,635	267	1,826	12,182
46	7,006	138	490	336	-	3,013	24	3,066	3,003	3,003	3,094	-	9,099	1,706	583	-	774	3,063
47	3,255	355	366	6,040	-	1,400	26	1,638	1,450	659	989	198	3,295	3,525	10,301	1,474	3,619	18,917
48	3,101	189	432	158	210	1,334	20	1,577	894	1,578	868	789	5,130	2,714	144	604	936	4,398
<b>รวม</b>	<b>24,021</b>	<b>1,183</b>	<b>2,334</b>	<b>18,044</b>	<b>315</b>	<b>10,332</b>	<b>142</b>	<b>11,571</b>	<b>11,501</b>	<b>9,281</b>	<b>7,563</b>	<b>2,110</b>	<b>31,454</b>	<b>11,553</b>	<b>20,508</b>	<b>2,477</b>	<b>8,074</b>	<b>42,612</b>

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

หมายเหตุ

pop	ประชากร	SV_em	แรงงานภาคบริการ	HBSP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับสถานศึกษา	HBSA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างสถานศึกษากับบ้าน
Pcown	จำนวนรถส่วนบุคคล	IND_em	แรงงานภาคอุตสาหกรรม	HBOP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่อื่น	HBOA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่อื่นกับบ้าน
Mcown	จำนวนรถจักรยานยนต์	ARG_em	แรงงานภาคเกษตร	NHBP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่อื่น	NHBA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่อื่นกับที่อื่น
Student	จำนวนที่นั่งนักเรียน	TT_em	จำนวนแรงงานทั้งหมด	TT-pro	กำเนิดการเดินทางรวมทุกวัตถุประสงค์	TT-att	ดึงดูดการเดินทางทุกวัตถุประสงค์
CV_em	จำนวนข้าราชการ	HBWP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่ทำงาน	HBWA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่ทำงานกับบ้าน		

การพิจารณาปริมาณการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน (แผนที่ 4.4-1 ถึง 4.4-4 หน้า 86-89) เป็นสิ่งที่บ่งชี้ลักษณะการเดินทางได้ว่าปริมาณการจราจรที่สูงมากบนถนนแคว้นวรัฐ ในช่วงขาเข้าและเย็นขาออกปริมาณรถ 2000 คัน/ชม.ขึ้นไป และสูงถึงกว่า 3000 คัน/ชม.บริเวณสี่แยกศาลเด็กนั้น เกิดขึ้นเนื่องจากมีการเดินทางเข้ามาแหล่งงานในเมือง ประกอบกับนักเรียนที่เดินทางไปโรงเรียน ส่วนตอนเย็นก็เช่นกัน มีการเดินทางกลับบ้านในปริมาณพอๆ กับตอนเช้า รถติดบนสี่แยกและเคลื่อนตัวช้าบริเวณโรงเรียนดาราวิทยาลัยและปรีณรย์วิทยาลัย ซึ่งเหตุการณ์นี้จะไม่เกิดในช่วงวันหยุดราชการและช่วงปิดเทอม

ยุคปัจจุบัน	8. ย่านสถาบันการศึกษาและอาณาจักรคริสเตียนในอดีต	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบกิจกรรมเดินทาง

จากตารางที่ 4.12-14 ปริมาณพาหนะที่มีมากที่สุดในพื้นที่ ยังคงเป็นจักรยานยนต์เช่นเดียวกันพื้นที่อื่นที่ผ่านมา รองลงมาเป็นรถยนต์ส่วนตัว และจากการนับปริมาณจราจรของ สจร. ที่ผ่านสถานี 7 สถานี (ตาราง 4.12-15) พบว่ามีรถจักรยานยนต์ผ่านเข้ามาในพื้นที่ร้อยละ 49.13 โดยจะใช้เส้นทางบนถนนตรอกซอยและถนนสายรอง เพื่อลัดเลาะไปทางขนส่งอาเขตและสถานีรถไฟ มากกว่าที่จะขึ้นบนถนนใหญ่

รองลงมาคือรถยนต์ส่วนบุคคล ที่ผ่านเข้ามาในพื้นที่นี้มีสัดส่วนร้อยละ 39.94 โดยจะพบรถยนต์บนถนนซูเปอร์ไฮเวย์มากกว่ารถจักรยานยนต์ เนื่องจากการใช้รถจักรยานยนต์เดินทางออกนอกเมืองในระยะไกลจะอันตรายกว่ารถยนต์ ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลจะเป็นผู้ที่มีฐานะปานกลางถึงดีที่อยู่นอกเมืองและเดินทางเข้ามาทำงานในเมือง รวมทั้งรถรับส่งนักเรียนที่มาจากทั้งในเมืองและนอกเมืองด้วย

รถโดยสารสองแถวมีสัดส่วนที่น้อยกว่ารถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนตัว คือร้อยละ 4.61 มีทั้งรถระหว่างอำเภอและรถในเมือง รถโดยสารสองแถวที่ออกนอกเมืองจะมาจากคิวรถกาดหลวง (ตลาดวโรรส) ไปยังอำเภอคอยสะเกิด โดยรับส่งคนเข้าและออกนอกเมือง ทั้งผู้ที่มาทำงานและเดินทางไปโรงเรียน

รถตุ๊กตุ๊กมีบทบาทสูงคือมีสัดส่วนร้อยละ 2 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถที่เข้ามาจากตลาดสดริมน้ำปิงฝั่งตะวันตก เพื่อรับส่งผู้โดยสารในย่านการค้า หน้าโรงพยาบาล โรงแรม รวมทั้งจอดอยู่ตามจุดเปลี่ยนการเดินทาง เช่น สถานีขนส่งอาเขต และสถานีรถไฟ เป็นต้น

### การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ (NMT)

#### เดินเท้า

- พบการเดินเท้าบริเวณชุมชนเก่าริมน้ำปิง ได้แก่ ชุมชนวัดเกต ซึ่งมีการเดินเท้าในละแวกบ้านที่มีร้านค้าย่อยอยู่ภายในชุมชน และเดินข้ามสะพานวัดเกตมาฝั่งตลาดต้นลำไย เพื่อซื้อหาสินค้าที่ไม่มีในชุมชน
- บริเวณโรงเรียนเทศบาลวัดเกตการาม ซึ่งอยู่ในชุมชนพักอาศัยเก่า นักเรียนสามารถเดินจากบ้านมาโรงเรียนได้

#### จักรยาน

ปัจจุบันในพื้นที่นี้มีทางจักรยานที่สร้างใหม่บนถนนสายคอยสะเกิดเก่า สร้างประมาณปี พ.ศ.2540 โดยเทศบาลได้ทำให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการอุทยานนคร แต่ไม่ประสบความสำเร็จเนื่องจากสร้างไม่ถูกต้องหลักวิศวกรรมคือบางบริเวณมีต้นไม้ขวางอยู่กลางทาง และแปลงปลูกต้นไม้ที่กั้นระหว่างถนนกับทางจักรยานมีขนาด

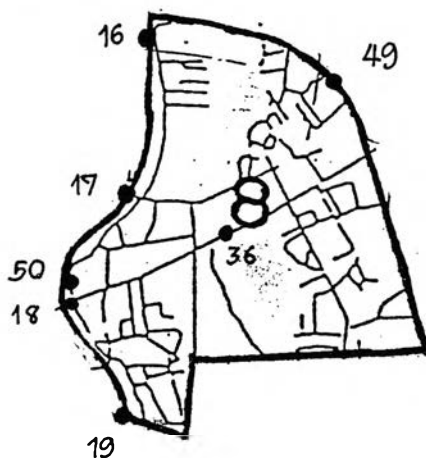
ตารางที่ 4.12-15 องค์ประกอบการจราจรของโซนที่ 8

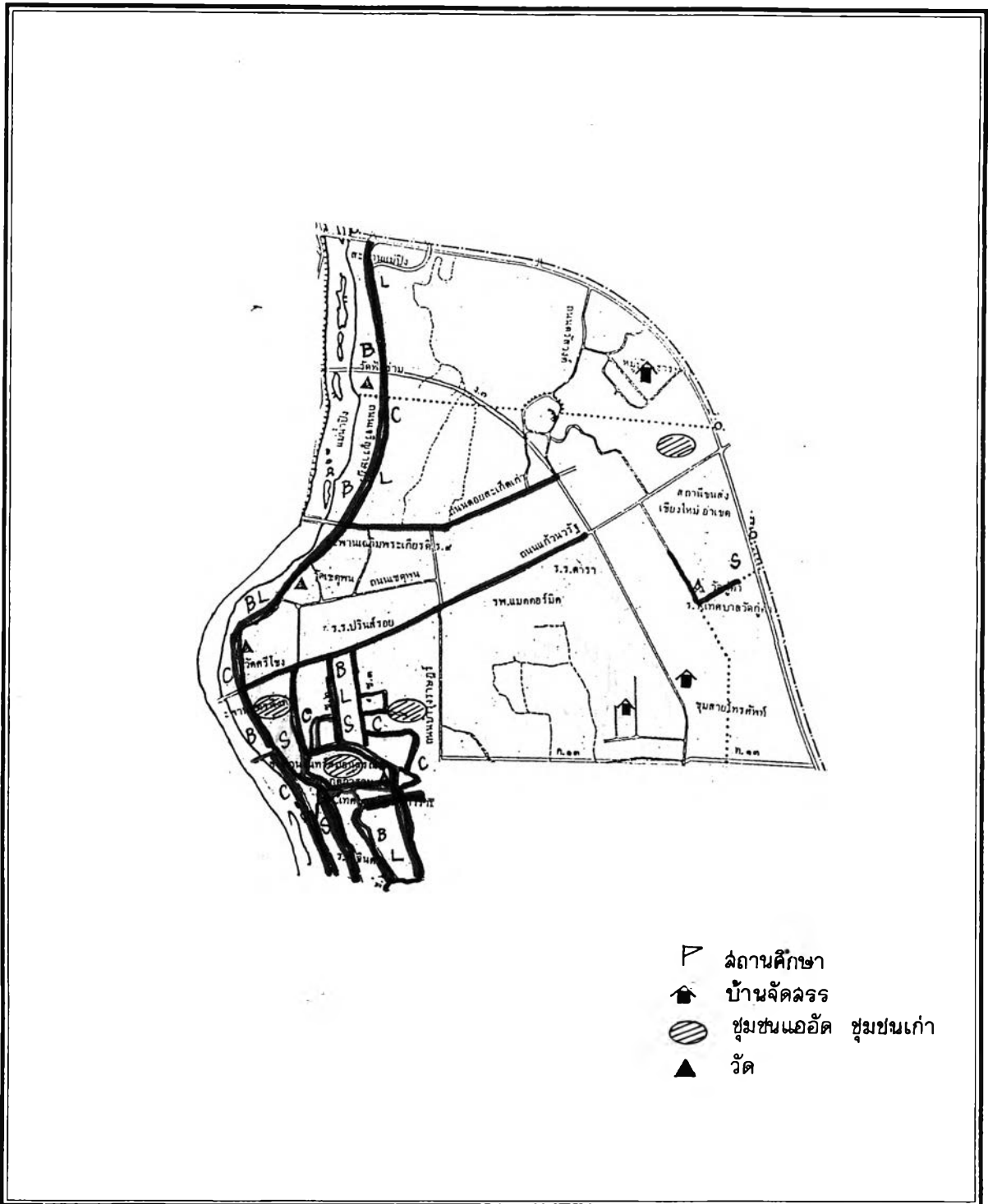
station	ทิศทาง	จักรยานยนต์	รถแท็กซี่/ปิคอัพ	รถตู้	ตุ๊กตุ๊ก	รถสองแถว	รถเมล์	รถบรรทุก	รถอื่นๆ	รวม
16	E	428	582	17	16	17	2	113	0	1175
	W	1240	1115	22	17	24	9	46	6	2479
17	E	1118	1141	47	57	77	12	6	18	2476
	W	2103	1415	47	65	80	12	2	15	3739
18	E	620	589	22	35	122	13	0	7	1408
	W	1095	568	46	38	191	25	6	11	1980
19	E	1289	1034	72	127	193	13	5	18	2751
	W	2285	1084	52	90	208	2	4	13	3738
36	E	672	707	61	29	136	17	2	10	1634
	W	1199	787	74	37	168	13	6	19	2303
49	N	547	1000	20	16	30	9	139	1	1762
	S	426	653	14	13	19	4	66	2	1197
50	N	278	194	11	9	8	10	5	7	522
	S	383	256	7	8	11	9	0	13	687
รวมทั้งสองทิศทาง		13683	11125	512	557	1284	150	400	140	27851
สัดส่วน (%)		49.13	39.94	1.84	2.00	4.61	0.54	1.44	0.50	100

หมายเหตุ E : ไปทางตะวันออก W : ไปทางตะวันตก

N : ทางเหนือขึ้นไป S : ทางใต้ลงมา

station นีบรถ





<b>ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์</b>	
<p><b>สัญลักษณ์</b></p> <p>— เดินเท้า      □ สามล้อถีบ</p> <p>— จักรยาน      — ขาเส็งและรถเข็น</p> <p><b>สัญลักษณ์แสดงจุดประสงค์การใช้</b></p> <p>C ใช้เป็นอาชีพ      S ใช้ไปเรียน</p> <p>B ใช้เพื่อซื้อของ      H ใช้ออกกำลังกาย</p> <p>L ใช้เป็นวิถีชีวิต      T ใช้ท่องเที่ยว</p>	<p>แสดง : บริเวณที่มี NMT ของโซนที่ 8</p> <p>มาตราส่วน</p> <p>0 100 1000</p> <p>ทิศเหนือ</p> <p>แผนที่</p> <p>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย      4.12-9</p>

ใหญ่เกินไป รวมทั้งไม่มีการประชาสัมพันธ์หรือมีมาตรการอื่นมาสนับสนุนการใช้ จึงทำให้ประชาชนผู้ใช้ถนนร้องเรียนให้ทุบทิ้ง การใช้จักรยานจริง ๆ ในพื้นที่นี้ โดยที่ไม่ต้องมีการส่งเสริม จะพบบริเวณ

- ชุมชนเก่าริมน้ำปิง ได้แก่ ชุมชนวัดเกต มีการใช้จักรยานเป็นวิถีชีวิต และใช้เส้นทางซื้อสินค้าจากร้านค้าภายในชุมชน โดยแม่บ้านพอบ้านเป็นผู้ใช้
- บนถนนเจริญราษฎร์ มีการใช้จักรยานเป็นวิถีชีวิตของชุมชนเก่าริมน้ำ และเพื่อซื้อสินค้าโดยลูกจ้างที่ประกอบอาชีพบริการริมน้ำปิง เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของ เป็นต้น
- บริเวณโรงเรียนเทศบาลวัดเกตการาม ซึ่งอยู่ในชุมชนเก่า นักเรียนสามารถเดินทางมาเรียนโดยใช้จักรยานได้ **สามล้อถีบ**
- มีสามล้อถีบรับส่งแม่ค้าและสินค้าระหว่างสองฝั่งของแม่น้ำปิง โดยพบว่าส่วนใหญ่จะอยู่บนถนนเจริญราษฎร์
- บนสะพานนวรัฐ ซึ่งสามล้อถีบจะข้ามไปมาเพื่อรับผู้โดยสารระหว่างสองฝั่ง
- บนถนนแก้วนวรัฐ มีสามล้อถีบรับส่งเด็กนักเรียน
- หน้าโรงพยาบาลแมคคอมิค

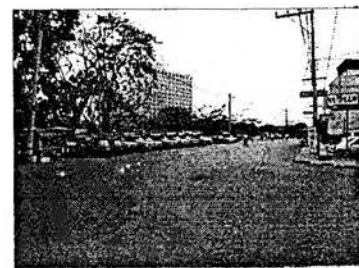
#### ข้อสังเกต

โซนนี้ในอดีตเคยมีบทบาทเป็นอาณาจักรคริสเตียน เนื่องจากเป็นพื้นที่พัฒนาของคริสเตียน มีโรงเรียนและแหล่งงานที่ก่อตั้งโดยคริสเตียน ซึ่งลักษณะพื้นที่เปิดสู่อากาศโดยสะเทิดจึงมีรถเข้าออกผ่านเข้ามาในพื้นที่มาก NMT พบน้อยในพื้นที่นี้ยกเว้นในชุมชนพักอาศัยที่มีการใช้เป็นวิถีชีวิตอยู่แล้ว แต่การใช้ในถนนสายหลักยังมีน้อย ดังนั้นจึงควรส่งเสริมให้มีการใช้มากขึ้น โดยใช้ศักยภาพของการเป็นสถาบันการศึกษามาเป็นจุดพัฒนา เช่น ทำทางจักรยานให้เชื่อมระหว่างโรงเรียนและเชื่อมกับระบบขนส่งมวลชนที่พัฒนาขึ้นมาใหม่ รวมทั้งมีมาตรการลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวในพื้นที่นี้ด้วย

ยุคปัจจุบัน	9. ย่านสถานีรถไฟและชุมชนทางตะวันออกของแม่น้ำปิง	<b>การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต</b>
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

พื้นที่นี้แบ่งเป็น 9 โซนย่อย สภาพการใช้ที่ดิน (ภาพที่ 4.12-9) ริมถนนเจริญเมืองซึ่งเป็นถนนสายหลักในพื้นที่ โดยมากเป็นพาณิชย์กรรม ประกอบด้วยตลาดสันป่าข่อย ธนาคาร โรงแรม ร้านค้าที่ขายเครื่องจักรและอะไหล่ยนต์ บริษัทไซว์รูมรด ซึ่งนอกจากคนในเมืองแล้วคนจากสันกำแพงจะเดินทางเข้ามาใช้บริการด้วย บนถนนเจริญเมืองยังเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟเชียงใหม่ที่มีการเดินทางเข้าออกตลอดเวลา นอกจากย่านการค้าและสถานีรถไฟแล้ว ยังมีสถาบันการศึกษาของโรงเรียนเทคโนโลยีเชียงใหม่ ซึ่งจะมีหอพักและกิจกรรมของนักศึกษาพักอยู่ในละแวกนี้บริเวณโซนย่อยที่ 53 ดังนั้นในช่วงเวลาเร่งด่วนพื้นที่นี้จะมีการเดินทางสูง

พื้นที่บริเวณริมแม่น้ำปิงบนถนนเจริญราษฎร์ในโซนย่อยที่ 51 จะเป็นร้านค้าพาณิชย์ เช่น ริมปิงซูเปอร์มาร์เก็ตให้บริการชุมชนละแวกนี้ โดยพื้นที่ภายในจะเป็นชุมชนเก่าซึ่งจะมีทางย่อยแยกเข้าไป ในชุมชน



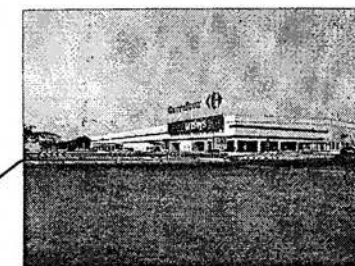
คิวดล้าพูน



บริเวณตลาดสันป่าข่อย



ไขว้รุมถนนถนนเจริญเมือง



คาร์ฟู



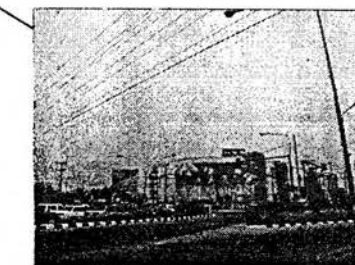
รร. วัดท่าสะอาด



แมคโครบนถนนซูเปอร์ไฮเวย์



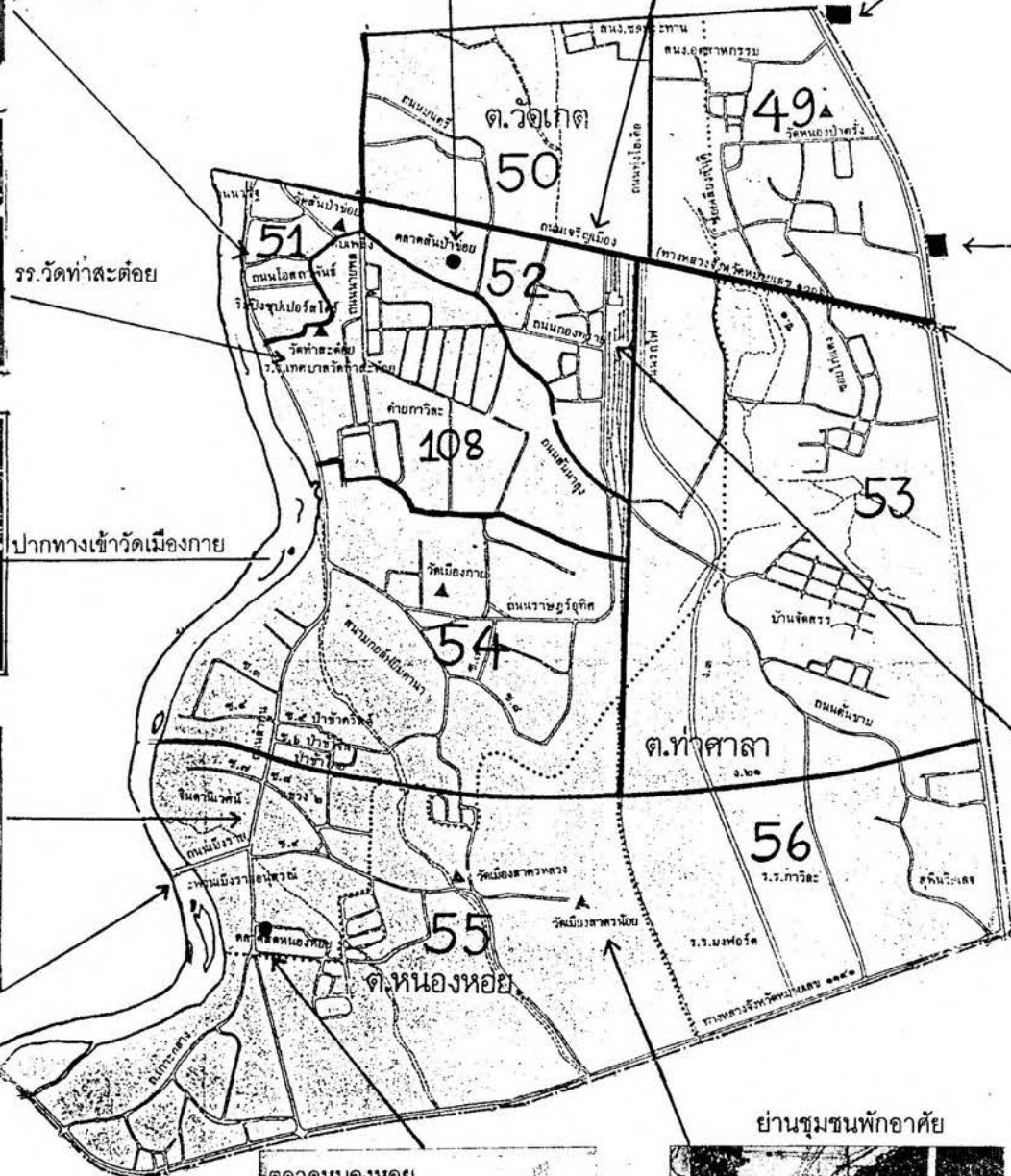
ปากทางเข้าวัดเมืองกาย



สี่แยกปอยหลวง



ถ.เจียงใหม่-ลำพูน



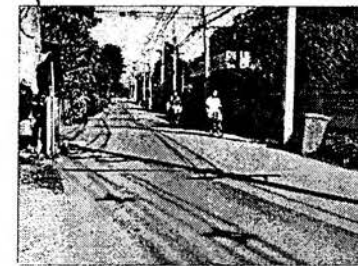
สถานีรถไฟ



สะพานเมืองราย



ตลาดหนองหอย



ย่านชุมชนพักอาศัย



ห้างไอซออง

ภาพที่ 4.12-9 การใช้ที่ดิน วิถีชีวิต และการแบ่งโซนย่อย ในโซนที่ 9



จะมีวัดและโรงเรียนอยู่ละแวกเดียวกัน ริมน้ำปิงเชิงสะพานเหล็กเป็นคิวรถไปลำพูนด้วยโดยใช้เส้นทางเชียงใหม่-ลำพูน (ถนนสายต้นยาง) ส่วนช่วงกลางคืนจะมีแสงสีจากสถานบันเทิงกลางคืนซึ่งจะมีนักศึกษามาใช้บริการมาก

- มีการใช้พื้นที่พิเศษของทหาร Block ใหญ่ที่อยู่ภายในพื้นที่คือค่ายกาวิละ อยู่ในโซนย่อยที่ 108 และลงมาทางใต้ตามถนนเจริญเมืองไม่ไกลจากค่ายทหารนักจะเป็นสนามกอล์ฟ ซึ่งเป็นสถานที่ออกกำลังกายของคนมีฐานะดีและผู้ใหญ่ในค่ายทหาร ระหว่างการใช้พื้นที่ของทั้งสองยังมีพื้นที่ตอนในที่เป็นที่ตั้งของชุมชนเก่าดั้งเดิมอยู่ด้วย พื้นที่ตอนล่างของโซนนี้บริเวณโซนย่อยที่ 54 55 56 เป็นชุมชนพักอาศัยดั้งเดิม มีสถานที่ราชการเล็กๆ ปะปนอยู่บ้าง ไม่มีย่านพาณิชย์กรรมหนาแน่น มีเพียงตลาดสดหนองหอยและร้านค้าที่ให้บริการแก่ชุมชนย่านนี้มีโรงแรม WESTIN ซึ่งเป็นโรงแรมชั้นดีอยู่ริมน้ำ ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวที่ต้องการพักบรรยากาศริมน้ำปิง พื้นที่ริมถนนวงแหวนด้านใต้จะเป็นหมู่บ้านบ้านจัดสรรและบริษัทห้างร้านที่ขายอุปกรณ์ก่อสร้างกระจายตัวอยู่ริมถนน มีสถานการศึกษาคือโรงเรียนมงฟอร์ต โรงเรียนกาวิละ และเทคโนโลยีเอเชียอยู่ในพื้นที่

ส่วนพื้นที่ด้านนอกสุดทางตะวันออกซึ่งอยู่นอกเขตเทศบาลจะมีห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ คือ คาร์ฟู แมคโคร โอซอง โดยเฉพาะโอซองที่เพิ่งเกิดขึ้นในเวลาใกล้เคียงกับระบบโครงข่ายยุคใหม่ที่เป็นทางยกระดับด้านใต้แห่งแรกและแห่งเดียวของเชียงใหม่ ผู้ที่มาใช้บริการห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่เหล่านี้ เป็นผู้ที่มีกำลังซื้อดีและมีโอกาสในการเข้าถึงดีคือมีรถส่วนตัวมาใช้บริการมาก ส่วนใหญ่จะเป็นคนมีฐานะดีและเจ้าของร้านค้ารายย่อยที่มาซื้อของที่นี้ในปริมาณค้าส่งในราคาถูก เพื่อไปขายปลีกในราคาแพงกว่า

ยุคปัจจุบัน	9. ย่านสถานีรถไฟและชุมชนทางตะวันออกของแม่น้ำปิง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

โครงข่ายถนนในโซนนี้มีโครงข่ายด้านตะวันออกและด้านใต้ ทางด้านตะวันออกมีถนนเจริญเมืองเป็นถนนสายการค้าที่สำคัญในย่านนี้ ซึ่งมีลักษณะเป็นถนนรัศมีที่ลากต่อเนื่องมาจากสะพานนวรัฐ สองข้างทางเป็นพาณิชย์กรรมและสถานีรถไฟ นำการสัญจรสู่อำเภอสันกำแพงโดยแนวถนนตัดกับถนนซูเปอร์ไฮเวย์ที่สี่แยกปอหวง

ทางด้านใต้มีถนนเจริญราษฎร์ที่ขนานกับแม่น้ำปิงมาตั้งแต่ทางตอนบน โดยมาเชื่อมกับถนนเชียงใหม่-ลำพูนที่เชิงสะพานนวรัฐ นำการสัญจรสู่พื้นที่ทางใต้เมือง เช่น หนองหอย สารภี และลำพูน ระหว่างทางผ่านการใช้พื้นที่ทั้งชุมชนเก่าและใหม่ มีซอยย่อยและถนนสายรองตัดมาเชื่อมตลอดเพื่อนำการสัญจรสู่พื้นที่ตอนใน ซึ่งเป็นชุมชนพักอาศัยเก่า โรงเรียน วัด เป็นต้น โครงข่ายภายในเป็นตรอกซอยที่คดโค้งตามสภาพภูมิประเทศนำการสัญจรสู่ที่อยู่อาศัย ถนนเชียงใหม่ลำพูนจะขนานแม่น้ำปิงลงมาทางใต้นำการสัญจรสู่จังหวัดลำพูน โดยเริ่มแยกห่างจากแม่น้ำปิงบริเวณตลาดหนองหอยและไปตัดกับถนนวงแหวนด้านใต้ที่สี่แยก

ตารางที่ 4.12-16 แสดงข้อมูลปริมาณการเดินทาง ประชากร จำนวนพาหนะ และการจ้างงานในโซนที่ 9

โซนย่อย	pop	Pcown	Mcown	Student	CV_em	SV_em	ARG_em	TT_em	HBWP	HBSP	HBOP	NHBP	TT-pro	HBWA	HBSA	HBOA	NHBA	TT-att
49	4,017	176	389	360	84	1,727	34	1,846	2,906	1,296	350	700	5,252	1,821	725	201	136	2,883
50	6,084	185	345	-	158	2,617	29	2,804	2,311	2,792	-	-	5,103	1,408	95	625	719	2,847
51	1,903	132	340	1,625	63	818	9	949	608	406	-	-	1,014	2,119	4,072	275	760	7,226
52	3,384	63	366	-	21	1,455	20	1,496	1,365	1,024	398	-	2,787	4,087	380	7,186	1,433	13,086
53	7,603	127	386	174	63	3,270	74	3,407	4,599	2,082	2,343	521	9,545	2,021	1,279	75	71	3,446
54	6,306	82	390	120	115	2,712	43	2,871	3,585	1,120	1,046	149	5,900	467	2,612	304	944	4,327
55	11,435	129	337	241	31	4,917	86	5,151	4,477	3,873	1,528	1,208	11,086	7,644	149	5,338	981	14,112
56	2,519	118	329	280	-	1,083	34	1,331	893	391	223	-	1,507	1,822	8,667	554	1,255	12,298
108	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,491	-	1,524	479	3,494
<b>รวม</b>	<b>43,251</b>	<b>1,012</b>	<b>2,882</b>	<b>2,800</b>	<b>535</b>	<b>18,599</b>	<b>329</b>	<b>19,855</b>	<b>20,744</b>	<b>12,984</b>	<b>5,888</b>	<b>2,578</b>	<b>42,194</b>	<b>22,880</b>	<b>17,979</b>	<b>16,082</b>	<b>6,778</b>	<b>63,719</b>

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก

หมายเหตุ

pop	ประชากร	SV_em	แรงงานภาคบริการ	HBSP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับสถานศึกษา	HBSA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างสถานศึกษากับบ้าน
Pcown	จำนวนรถส่วนตัว	IND_em	แรงงานภาคอุตสาหกรรม	HBOP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่อื่น	HBOA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่อื่นกับบ้าน
Mcown	จำนวนรถจักรยานยนต์	ARG_em	แรงงานภาคเกษตร	NHBP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่อื่น	NHBA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่อื่นกับที่อื่น
Student	จำนวนที่นั่งนักเรียน	TT_em	จำนวนแรงงานทั้งหมด	TT-pro	กำเนิดการเดินทางรวมทุกวัตถุประสงค์	TT-att	ดึงดูดการเดินทางทุกวัตถุประสงค์
CV_em	จำนวนข้าราชการ	HBWP	กำเนิดการเดินทางระหว่างบ้านกับที่ทำงาน	HBWA	ดึงดูดการเดินทางระหว่างที่ทำงานกับบ้าน		

ยุคปัจจุบัน	9. ย่านสถานีรถไฟและชุมชนทางตะวันออกของแม่น้ำปิง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

ลักษณะการเดินทางของโซนนี้จะพิจารณาในสองทิศทางคือ ด้านถนนเจริญเมืองและถนนเชียงใหม่ลำพูน

- ด้านทางตะวันออกที่มีถนนเจริญเมืองเป็นแกน มีลักษณะเป็นการเดินทางผ่านออกไปและเข้ามา โดยประเมินจากสภาพการใช้ที่ดินที่เป็นแหล่งงานภาคบริการและย่านการค้าตามแนวถนนเจริญเมือง รวมทั้งเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟซึ่งดึงดูดการเดินทางสูง จากตาราง 4.12-6 พบว่าพื้นที่นี้ดึงดูดการเดินทางทั้งหมด (TT\_att) 63,719 เที่ยว/วัน สัดส่วนร้อยละ 36 เป็นการดึงดูดการเดินทางเพื่อมาทำงาน (HBWA) โดยเฉพาะในโซนย่อยที่ 52 ซึ่งเป็นแหล่งงานรอบๆ สถานีรถไฟ ในขณะที่เดียวกันก็มีการเดินทางจากในเมืองออกไปนอกเมืองทางสันกำแพง โดยใช้เส้นทางนี้เป็นทางผ่านพื้นที่โซนนี้

ปริมาณการจราจรที่สูงมากบนถนนเจริญเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าเย็น สามารถนำมาประเมินลักษณะการเดินทางได้ว่าเป็นการเดินทางเข้าและออกจากพื้นที่ สภาพการจราจรที่ติดขัดเป็นระยะทางยาวช่วงสี่แยกปอยหลวง เกิดเนื่องจากการเดินทางเข้ามาทำงานในเมืองตอนเช้าของคนชานเมืองและจากสันกำแพง ส่วนตอนเย็นจะเดินทางกลับ ทำให้มีรถติดยาวเกือบถึงสถานีรถไฟและติดไปทางสันกำแพงระยะทางเกือบ 1 กม. ซึ่งจากเมืองไปสันกำแพงไม่ไกลกันและมีเนื้อเมืองต่อเนื่องกันไปตลอด เนื่องจากเป็นแหล่งท่องเที่ยวสินค้าหัตถกรรมของเชียงใหม่ด้วย ดังนั้นการเดินทางระหว่างเมืองกับสันกำแพงจึงเป็นเรื่องปกติ

- ด้านถนนเชียงใหม่-ลำพูน การเดินทางในย่านนี้ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นการเดินทางภายในและการเดินทางผ่านพื้นที่ โดยประเมินจากสภาพการใช้ที่ดินส่วนใหญ่ที่เป็นชุมชนอาศัย มีสถานที่ดึงดูดการเดินทางน้อย ประกอบกับลักษณะโครงข่ายเป็นถนนเลียบริมแม่น้ำปิง ที่ผ่านพื้นที่โซนนี้เพื่อที่จะนำการสัญจรไปสู่พื้นที่ในเมืองและออกไปสู่ลำพูน ทำให้การเดินทางไปในเมืองเชียงใหม่และไปลำพูนจะใช้เส้นทางนี้ผ่านไปได้

เมื่อประเมินจากปริมาณการจราจรที่สูงบนถนนเชียงใหม่-ลำพูนโดยเฉพาะช่วงเช้าเข้าเข้า จะมีการเดินทางมาจากทางลำพูนและใช้เส้นทางนี้เพื่อเดินทางเข้าเมืองเชียงใหม่ ไปสู่พื้นที่แหล่งงานทางเหนือ รวมทั้งรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่มาจากนอกเมืองก็ใช้เส้นทางนี้เช่นกัน จะเห็นได้จากปริมาณรถบรรทุกในตารางที่ 4.12-17 มี 454 คันต่อวัน ดังนั้นเส้นทางนี้จึงถูกใช้เป็นทางผ่านเข้าเมือง

ยุคปัจจุบัน	9. ย่านสถานีรถไฟและชุมชนทางตะวันออกของแม่น้ำปิง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง
		รูปแบบการเดินทาง

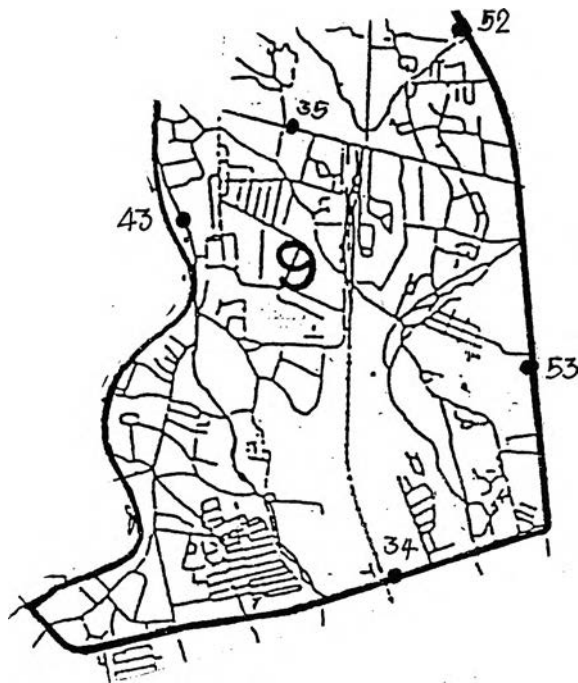
จากตารางที่ 4.12-16 จะพบจำนวนพาหนะที่มีในโซนนี้ ประเภทจักรยานยนต์จะมีจำนวนมากกว่ารถยนต์กว่า 2 เท่า โดยจะพบกระจายอยู่ทั่วไปในโซนย่อย และจากการนับปริมาณจราจรของสจร.ที่ผ่าน 5 สถานี ในตาราง 4.12-17 พบว่าองค์ประกอบการจราจรที่พบมากที่สุด คือรถยนต์ส่วนตัวและจักรยานยนต์ ซึ่งมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน

ตารางที่ 4.12-17 องค์ประกอบการจราจรของโซนที่ 9

station	ทิศทาง	จักรยานยนต์	รถเก๋ง/ปิคอัพ	รถตู้	ตุ๊กตุ๊ก	รถสองแถว	รถเมล์	รถบรรทุก	รถอื่นๆ	รวม
34	E	730	1195	59	5	25	16	55	12	2097
	W	623	1027	33	5	11	17	54	4	1774
35	E	696	525	31	50	98	10	1	22	1433
	W	1543	631	35	54	168	9	4	18	2462
43	N	1124	572	17	31	61	17	5	1	1828
	S	563	487	22	28	46	8	3	22	1179
52	N	1039	1164	34	18	23	23	83	7	2391
	S	865	1122	43	12	23	24	95	2	2186
53	N	626	1246	32	16	24	18	77	3	2042
	S	595	982	44	4	24	18	77	3	1747
รวมทั้งสองทิศทาง		8404	8951	350	223	503	160	454	94	19139
สัดส่วน (%)		43.91	46.77	1.83	1.17	2.63	0.84	2.37	0.49	100

หมายเหตุ E : ไปทางตะวันออก W : ไปทางตะวันตก  
N : ทางเหนือขึ้นไป S : ทางใต้ลงมา

station    นับรถ



เคียงกันคือร้อยละ 46.77 และ 43.91 ตามลำดับ เหตุผลที่รถยนต์มีสัดส่วนสูงกว่าจักรยานยนต์เล็กน้อย เนื่องจากมีสถานีบริการอยู่บนถนนชูปเปอร์ไฮเวย์ถึง 3 สถานี ซึ่งรถจักรยานยนต์จะใช้เส้นทางชูปเปอร์ไฮเวย์น้อยมาก

- - รถโดยสารสองแถว มีสัดส่วนร้อยละ 2.63 ซึ่งเป็นรถโดยสารระหว่างอำเภอที่มีคิวรถอยู่ที่กาดหลวงและมีเส้นทางวิ่งรับส่งคนไปสันกำแพง และมีคิวรถโดยสารไปลำพูนโดยอยู่บนถนนเชียงใหม่-ลำพูนเชิงสะพานเหล็กริมแม่น้ำปิง ส่วนรถโดยสารสองแถวในเมืองจะวิ่งบนถนนเจริญเมืองและจอดรอรับผู้โดยสารที่สถานีรถไฟ

## การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

### เดินเท้า

- พบบริเวณตลาดสันป่าข่อย ที่มีการเดินระยะใกล้ของพ่อบ้านแม่บ้านที่อยู่ในชุมชนรอบตลาดเพื่อซื้อกับข้าว
- บริเวณชุมชนพักอาศัยเก่า ที่มีร้านค้าย่อย วัด โรงเรียน ประจำชุมชน ชาวบ้านมีการเดินเป็นวิถีชีวิต
- บริเวณโรงเรียนเทศบาลวัดท่าสะอาด ซึ่งเป็นโรงเรียนในชุมชนเก่า นักเรียนเดินจากบ้านมาเรียนหนังสือได้

### จักรยาน

- ชุมชนพักอาศัยละแวกบ้านเป็นชุมชนเก่า ลักษณะชุมชนคือภายในมีร้านค้าย่อย สิ่งบริการขั้นพื้นฐาน วัด โรงเรียนที่เกาะกลุ่มอยู่ใกล้กัน ชาวบ้านในนี้ใช้จักรยานซื้อสินค้าภายในชุมชน และใช้เป็นวิถีชีวิต ชุมชนเหล่านี้ได้แก่ ชุมชนวัดเมืองกาย ชุมชนวัดเมืองสาทร ชุมชนใจแก้ว ชุมชนสันนาลุง ชุมชนวัดท่าสะอาด ชุมชนสามัคคีต้นขาม เป็นต้น

- โรงเรียนเทศบาลวัดท่าสะอาด ที่อยู่ภายในชุมชน นักเรียนขี่จักรยานมาเรียนหนังสือได้
- ชุมชนการเคหะ ซึ่งภายในมีสิ่งบริการพื้นฐานพร้อม มีการใช้จักรยานเพื่อซื้อของ
- ตลาดสันป่าข่อย มีแม่บ้านพ่อบ้านขี่จักรยานจากชุมชนรอบๆ ตลาดมาซื้อกับข้าว

### สามล้อถีบ

- มีจุดจอดที่ตลาดสันป่าข่อย ประมาณ 20 คัน ตลาดหนองหอยประมาณ 15 คัน รอรับแม่ค้าและแม่บ้านที่เป็นขาประจำไปส่งที่บ้าน
- จอดรอผู้โดยสารที่สถานีรถไฟ ประมาณ 5 คัน และไม่ได้จอดตลอดเวลา ขึ้นอยู่กับที่จอดและช่วงเวลาที่รถเข้า
- หน้าริมแม่น้ำปิงชูปเปอร์มาเก็ต
- ในชุมชนพักอาศัยเก่าตอนใน ที่มีสามล้อถีบเข้าไปส่งแม่บ้านและแม่ค้าถึงหน้าบ้าน

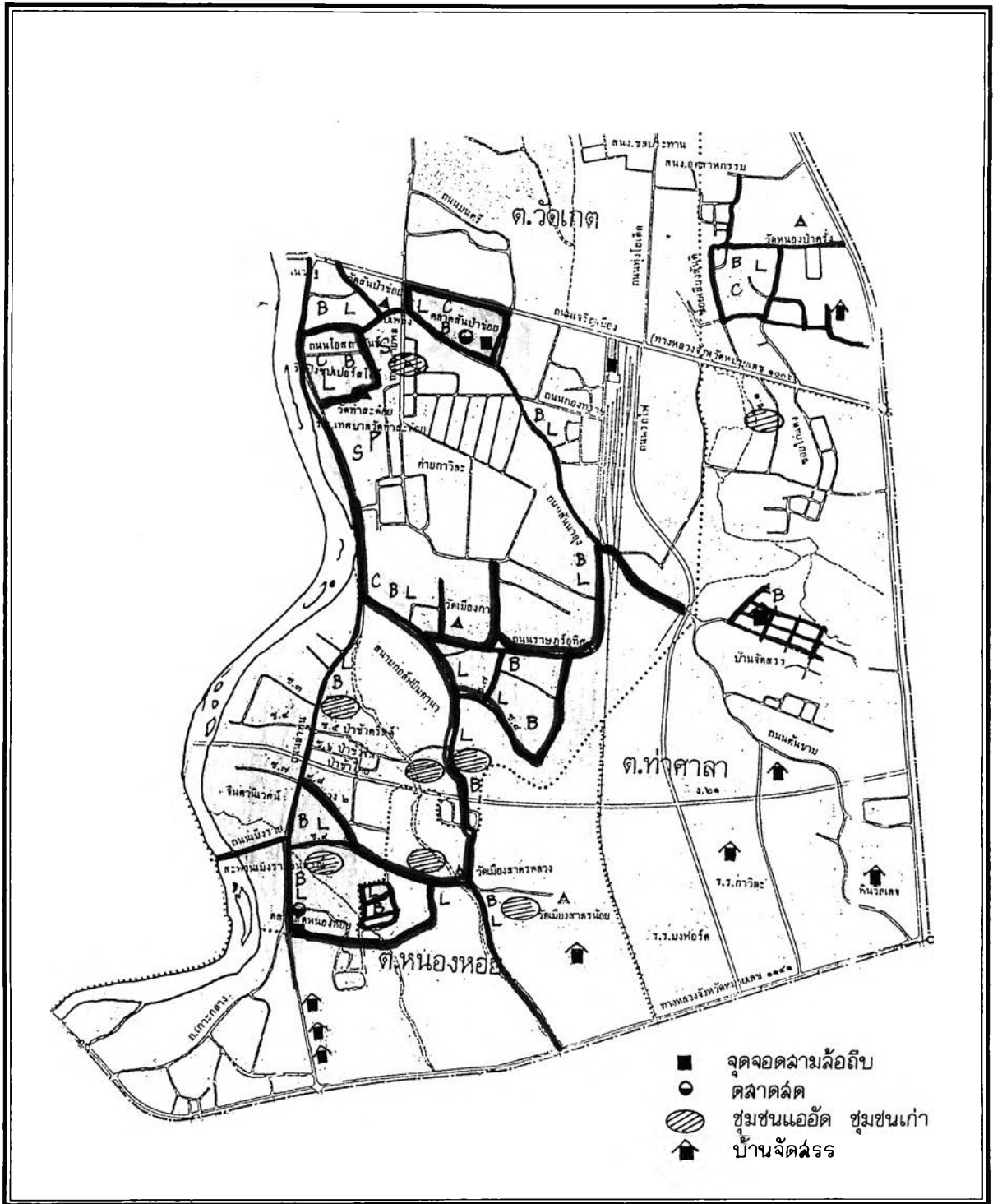
### รถเข็นและชาเล้ง


- พบเป็นการขายสินค้าเร็วเหมือนพื้นที่โซนอื่น โดยพบบริเวณตลาด ชุมชนพักอาศัย หน้าโรงเรียน เป็นต้น

### ข้อสังเกต

บนถนนใหญ่ที่มีการจราจรสูงอย่างถนนเชียงใหม่-ลำพูน NMT เติบโตได้ช้าและไม่ปลอดภัยต่อการใช้ด้วย ดังนั้นการจะส่งเสริมโดยการทำโครงข่ายเช่นนี้ จะต้องมีทางเฉพาะให้ ได้แก่ ทางจักรยานและทางเท้าที่ปลอดภัย รมรื่น พื้นที่ริมถนนเชียงใหม่-ลำพูนเป็นพื้นที่ที่มีบรรยากาศเหมาะสมต่อการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ เช่นจักรยาน แต่ปัญหาคือถนนแคบและมีพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์มากทั้งรถใหญ่และรถเล็ก การส่งเสริม NMT ควรมีมาตรการกำหนดเวลาที่ให้รถใหญ่วิ่งได้ และจัดทำเส้นทางให้ปลอดภัย

ส่วนพื้นที่ตอนในมีการใช้ NMT เป็นวิถีชีวิตอยู่แล้ว และไม่มีแนวโน้มว่าจะลดลง ยังใช้ต่อไป เนื่องจากเป็นชุมชนเก่าที่มีความสมบูรณ์ในตัวเอง แต่มีรถใหญ่ที่เข้ามาจากทางถนนเจริญเมืองโดยใช้เส้นทางถนนราษฎร์อุทิศเป็นทางลัดผ่านชุมชน อีกประการหนึ่งคือพื้นที่ตอนในมีโรงงานอยู่ ทำให้รถใหญ่เข้ามาซึ่งจะทำลายความเป็นชุมชนเก่า รวมทั้งทำให้ NMT ลดลง ดังนั้นควรมีแนวทางลดการคุกคามของพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์เหล่านี้ในชุมชนพักอาศัย



<b>ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่ โดยเน้นรูปแบบของการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์</b>	
<p>สัญลักษณ์</p> <p>— เดินเท้า      □ สามล้อถีบ</p> <p>— จักรยาน      — ซาเล้งและรถเข็น</p> <p>สัญลักษณ์แสดงจุดประสงค์การใช้</p> <p>C ใช้เป็นอาชีพ      S ใช้ไปเรียน</p> <p>B ใช้เพื่อซื้อของ      H ใช้ออกกำลัง</p> <p>L ใช้เป็นวิถีชีวิต      T ใช้ท่องเที่ยว</p>	<p>แสดง : บริเวณที่มี NMT ของโซนที่ 9</p> <hr/> <p>มาตราส่วน</p> <p>0 100 1000</p> <p> ทิศเหนือ</p> <p> จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p> <p>แผนที่ 4.12-10</p>

## สรุปสถานการณ์ NMT ของเมืองเชียงใหม่ในปัจจุบัน

จากการชี้แจงสภาพการพัฒนาเมือง วิถีชีวิต การเดินทางและ NMT ในแต่ละบริเวณของเชียงใหม่ในปัจจุบัน จะพบว่าเมืองมีการขยายตัวทางพื้นที่สูงมากกว่ายุคที่ผ่านมา มีการใช้ที่ดินหลากหลายประเภทและอยู่ใกล้กันมากขึ้น นำมาซึ่งความต้องการในการเดินทางที่มากกว่าในยุคอดีตและยุคเปลี่ยนแปลง ในขณะเดียวกันรูปแบบ NMT ที่เคยเป็นคู่ครองเมืองก็ลดลง ด้วยเงื่อนไขที่เป็นข้อจำกัดของ NMT ในด้านระยะทางและความเร็วในการเข้าถึงจุดหมายปลายทาง ซึ่งไม่สอดคล้องกับยุคสมัยที่เมืองกระจายตัวออกไปไกล โดยข้อจำกัดนี้ได้ถูก MT เข้ามาแทนที่ในปัจจุบัน นอกเหนือจากนี้ยังมีความแตกต่างในด้านฐานะ อาชีพ และค่านิยมของประชากร ตลอดจนการวางตัวของกิจกรรมในพื้นที่ซึ่งส่งผลให้เกิดความไม่เท่าเทียมในการเลือกใช้บริการจากกิจกรรมต่างๆ โดยประเด็นเหล่านี้ได้กลายเป็นเกณฑ์สำคัญในการตัดสินใจเลือกใช้พาหนะเพื่อการเดินทาง แม้ว่าในภาพรวมของการเดินทางในเมืองเชียงใหม่จะเป็นที่สรุปได้ว่า MT มีบทบาทสูงมากกว่า NMT ก็ตาม แต่ก็มิใช่ว่า NMT จะไม่มีพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการใช้เลย จากการศึกษาที่เป็นเสมือนการคลี่ภาพเมืองเชียงใหม่ในปัจจุบัน พบว่า NMT ยังมีใช้อยู่ในทุกโซนบนเงื่อนไขที่แตกต่างกันไป ซึ่งสามารถสรุปลักษณะพื้นที่ได้ดังนี้

### 1. ในชุมชนพักอาศัย

ชุมชนพักอาศัยในเชียงใหม่ ได้แก่ ชุมชนเก่าและชุมชนแออัด ซึ่งปรากฏอยู่มากในโซนที่ 7 และ 9 ตอกลาง ภายในชุมชนเหล่านี้จะมีสิ่งบริการขั้นพื้นฐานที่ตอบสนองความต้องการในชีวิตประจำวันได้ระดับหนึ่ง ได้แก่ ตลาดย่อย ร้านขายของ ร้านตัดผม ร้านตัดเสื้อ ร้านอาหารประเภทขายก๊วยเตี๋ยวและข้าวแกง โดยระดับของสินค้าจะเป็นระดับต่ำที่สามารถหาซื้อได้ในชุมชน ซึ่งประชากรภายในสามารถเดินทางโดยใช้จักรยานและการเดินเท้าได้ในวิถีชีวิตประจำวัน นอกจากนี้บริเวณรอบชุมชนหรือในระยะประมาณ 1 กม. จะมีโรงเรียนวัดหรือโรงเรียนเทศบาลที่ให้บริการเด็กนักเรียนในชุมชน ทำให้มีการเดินทางระยะใกล้เพื่อการศึกษาซึ่งสามารถใช้จักรยานหรือเดินเท้าได้ ความใกล้ชิดกันของกิจกรรมและความสมบูรณ์ในการดำรงชีวิตระดับหนึ่งในชุมชนเช่นนี้ เป็นลักษณะสำคัญที่เอื้อต่อการใช้ NMT

ในชุมชนพักอาศัยที่เป็นชุมชนเก่าและชุมชนแออัด ยังปรากฏว่ามี NMT ประเภทสามล้อถีบที่เข้ามาเพื่อรับส่งลูกค้าประจำที่เป็นแม่บ้าน แม่ค้า และแม่ครัว ระหว่างบ้านกับตลาดเสมอ นอกจากนี้ยังมี NMT ประเภทที่เป็นการเดินทางเพื่อค้าขายสินค้า ได้แก่ ไอศกรีม ผลไม้ ขนม และเครื่องใช้ในครัวเรือน ที่ผู้ประกอบการขายจะใช้รถเข็นและชาเล้งเป็นพาหนะในการบรรทุกสินค้าและเร่ขายในชุมชนพักอาศัย โดยจะมีพื้นที่ว่างรอบประจำของการค้าอยู่ในระยะที่ไม่ไกลมากนัก

ชุมชนพักอาศัยอีกลักษณะหนึ่งคือ ชุมชนยุคใหม่อย่างเช่นบ้านจัดสรร ซึ่งปรากฏมากในโซนที่ 4 และ 5 ชุมชนใหม่ในลักษณะนี้ พยายามจะสร้างให้มีความสมบูรณ์ในตัวเอง โดยจะพบว่าการเดินทางภายในหมู่บ้านจะใช้จักรยานเพื่อการซื้อสินค้าระดับต่ำซึ่งเป็นสินค้าที่ใช้ในชีวิตประจำวัน แต่พบว่าการเดินทางที่ออกนอกหมู่บ้านจะใช้ MT โดยเฉพาะรถยนต์ส่วนตัว เนื่องจากผู้อยู่อาศัยมีฐานะทางเศรษฐกิจสามารถที่จะมีรถยนต์ส่วนตัว



ได้ และโดยที่ตั้งของหมู่บ้านเหล่านี้จะอยู่ห่างไกลออกไปตามแนวเส้นทางคมนาคมสายหลักที่เป็นทางออกนอกเมือง และไม่สะดวกที่จะพึ่งบริการขนส่งสาธารณะ ทำให้ตัดสินใจเลือกใช้รถยนต์ส่วนตัว

## 2. ในย่านพาณิชย์กรรม

บริเวณพื้นที่พาณิชย์กรรมจะมีปรากฏในทุกโซน แต่มีความแตกต่างกันที่ระดับของสินค้าและบริการ เช่น สินค้าประเภทพืช ผัก ผลไม้ ดอกไม้ ตลอดจนสินค้าพื้นเมือง จะอยู่ในโซนที่ 6 ที่เป็นตลาดเมืองใหม่ ตลาดต้นลำไย และตลาดวโรรส ถ้าเป็นสินค้าและบริการประเภทสินค้าเกษตร จะอยู่บริเวณการค้าด้านเหนือของเมืองในโซนที่ 5 และถ้าเป็นสินค้าและบริการด้านเครื่องจักรกลและอะไหล่ยนต์ จะอยู่บริเวณการค้าด้านตะวันออกบนถนนเจริญเมืองในโซนที่ 8 และ 9 แต่ถ้าเป็นสินค้าประเภทอาหารสดแห้ง และสินค้าอุปโภคบริโภคประจำวัน สามารถหาซื้อได้ในตลาดสดใกล้บ้าน เป็นต้น

บริเวณย่านการค้าจะมีกิจกรรมต่างๆ ตั้งอยู่ในระยะใกล้ชิดกัน ซึ่งการเดินทางเพื่อเลือกซื้อสินค้าและบริการจะเป็นวิธีที่สะดวกที่สุดในย่านนี้ นอกจากนี้ความเป็นเมืองท่องเที่ยวของเชียงใหม่ได้เป็นปัจจัยเสริมให้ย่านพาณิชย์กรรมกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวภายในเมืองด้วย นักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติจะมาเดินเลือกซื้อของฝากในย่านนี้ ตลอดจนเป็นแหล่งบริการและอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวด้วย เช่น โรงแรม ธนาคาร แลกเปลี่ยนเงินตรา ร้านอาหาร สถานบริการต่างๆ เป็นต้น ดังนั้นย่านพาณิชย์กรรมที่มีความหนาแน่นของกิจกรรม อย่างเช่นโซนที่ 6 จะเป็นแหล่งที่พบการเดินทางมากกว่าโซนอื่นๆ โดยเป็นการเดินทางเพื่อท่องเที่ยวและเลือกซื้อสินค้ามากกว่าวัตถุประสงค์อื่น ในขณะที่ย่านการค้าในโซนที่ 5 จะมีการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวน้อย เนื่องจากมีสินค้าและบริการในชีวิตประจำวันและด้านการเกษตร ดังนั้นผู้ที่เดินทางจะเป็นผู้ที่อยู่ในโซนนี้และโซนใกล้เคียงเพื่อซื้อสินค้าและบริการขั้นพื้นฐาน นอกจากนี้ยังมีผู้ที่เดินทางมาจากนอกเมืองทางด้านเหนือที่มาซื้อสินค้าเกษตรในย่านนี้ เป็นต้น ข้อสังเกตประการหนึ่งสำหรับย่านพาณิชย์กรรมคือ จะพบว่ามีจุดเปลี่ยนการเดินทางประเภทสถานีรถโดยสาร ซึ่งทำให้การเดินทางระยะสั้นเพื่อเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมีความสัมพันธ์กับการใช้ที่ดินย่านพาณิชย์กรรมด้วย

NMT ที่พบในย่านพาณิชย์กรรม นอกจากจะมีการเดินทางในความถี่สูงแล้ว ยังพบว่าเป็นจุดจอดของสามล้อถีบด้วย โดยมีการเดินทางด้วยสามล้อถีบมากกว่าพื้นที่อื่น ๆ ซึ่งแม้ค้าในตลาดสดจะเป็นลูกค้าประจำที่ใช้เดินทางระหว่างย่านพาณิชย์กรรมกับที่อยู่อาศัย นอกจากนี้ยังมี NMT ที่เป็นการเดินทางของสินค้าประเภทเร่ขาย เช่นเดียวกับที่พบในย่านที่พักอาศัย ลักษณะการเดินทางเร่ขายที่ใช้ NMT นี้จะพบในย่านพาณิชย์กรรมเช่นกัน

ดังนั้นลักษณะสำคัญของย่านพาณิชย์กรรม ที่มีความหนาแน่นของกิจกรรม และเป็นจุดเปลี่ยนการเดินทาง เป็นลักษณะเฉพาะประการหนึ่งที่ทำให้มีการใช้ NMT ภายในโซนโดยเฉพาะรูปแบบการเดินทาง แต่ในส่วนของการเดินทางเข้ามาสู่อำเภอนี้ ที่เป็นการเดินทางข้ามโซนหรือมาจากนอกเมืองในระยะไกล MT ยังคงเป็นการเดินทางที่เหมาะสม

### 3. ในย่านสถาบันการศึกษา

สถาบันการศึกษาในเมืองเชียงใหม่ที่มีการใช้ NMT จะเป็นโรงเรียนวัดและโรงเรียนเทศบาลที่อยู่ภายในชุมชนพักอาศัย เช่น ในโซนที่ 7 และ 9 เป็นต้น เนื่องจากนักเรียนในโรงเรียนจะเป็นเด็กที่มาจากชุมชนรอบๆ โรงเรียนที่ไม่ไกลมากนัก รวมทั้งบางกรณีมีข้อจำกัดด้านฐานะทางเศรษฐกิจที่ไม่สามารถไปเรียนในโรงเรียนเอกชนที่มีค่าเล่าเรียนสูงได้

สถาบันการศึกษาที่มีระดับสูงขึ้นมา คือ โรงเรียนมัธยมของรัฐบาล เช่น รร.วัฒโนพายัพ ในโซนที่ 2 รร.ยุพราชวิทยาลัย ในโซนที่ 1 และโรงเรียนเอกชนบนถนนแก้ววรัวรัฐในโซนที่ 8 ได้แก่ รร.ปรีณชรัยาลัยวิทยาลัย รร.ดาราววิทยาลัย และโรงเรียนบนถนนเจริญประเทศในโซนที่ 6 ได้แก่ รร.มงฟอร์ต รร.เรยีนา และ รร.พระหฤทัย เป็นต้น จะมีการเดินทางมาโรงเรียนโดยรูปแบบของ MT เนื่องจากโรงเรียนเหล่านี้เป็นสถาบันการศึกษาที่มีชื่อเสียงในทางวิชาการที่มีที่ตั้งอยู่ในตัวเมืองเชียงใหม่ทั้งหมด และเป็นที่ยอมรับของผู้ปกครองที่อยากจะให้บุตรหลานได้เข้าศึกษา โรงเรียนเอกชนเหล่านี้จึงมีแต่นักเรียนที่มีฐานะทางครอบครัวดีเท่านั้นที่สามารถจะรับภาระค่าเล่าเรียนได้ ดังนั้นไม่ว่านักเรียนจะอยู่ส่วนไหนของเมืองหรืออยู่นอกเมืองต่างอำเภอ การเข้าถึงสถานศึกษาเหล่านี้จะไม่มีอุปสรรคในการเดินทาง เนื่องจากจะมีรถโดยสารที่รับจ้างรายเดือนมาส่ง หรือมีรถส่วนตัวมาส่งถึงที่หน้าโรงเรียน การใช้ NMT ในสถานศึกษาเหล่านี้จึงมีน้อยมากเมื่อเทียบกับโรงเรียนในชุมชนอย่างโรงเรียนเทศบาลหรือโรงเรียนวัด

สถาบันการศึกษาอีกระดับหนึ่งที่สูงขึ้นมาคือระดับอุดมศึกษา ได้แก่ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ในโซนที่ 2 และ 3 สถาบันราชภัฏเชียงใหม่ ในโซนที่ 5 และสถานศึกษาประเภทอาชีวะ จะมีการใช้ NMT มากกว่าระดับมัธยมและอาจจะใกล้เคียงกับสถานศึกษาในชุมชนพักอาศัย เนื่องจากสถาบันเหล่านี้มีลักษณะเป็นสังคมของเมืองมหาวิทยาลัย ที่มีสิ่งบริการพื้นฐานสำหรับการศึกษารอบๆ สถาบัน รวมทั้งมีหอพักและร้านค้าบริการเพื่อความสะดวกในการอยู่อาศัยด้วย ประกอบกับลักษณะส่วนตัวของนักศึกษาที่สามารถจะดูแลและรับผิดชอบตัวเอง การใช้ NMT เพื่อการเดินทางโดยเฉพาะจักรยาน จึงพบมากกว่ายานอื่นๆ โดยใช้ในวัตถุประสงค์ที่หลากหลาย ทั้งเพื่อการศึกษา การซื้อสินค้า นันทนาการ และการท่องเที่ยว เป็นต้น

### 4. ในพื้นที่เมืองเก่า

ในพื้นที่เมืองเก่าเป็นอีกบริเวณหนึ่งที่มี NMT เพราะเหตุที่ว่าเชียงใหม่เป็นเมืองประวัติศาสตร์ที่มีอายุยาวนานกว่า 700 ปี ดังนั้น วัด และโบราณสถานปรากฏในโซนที่ 1 จึงมีบทบาทในด้านการท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ โดยนักท่องเที่ยวที่ต้องการเรียนรู้ถึงความเป็นมาและชมความงามทางประวัติศาสตร์ จะใช้การเดินทางเท้าเพื่อศึกษาในรายละเอียด แต่การใช้จักรยานเพื่อชมเมืองเก่ายังพบน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับการใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่น การใช้สามล้อถีบเพื่อการท่องเที่ยวในเมืองเก่าก็พบน้อยเหมือนกัน เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้ของพ่อค้าแม่ค้า

นอกจากนี้ยังมีการใช้พื้นที่เมืองเก่าในการรณรงค์ให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานมากขึ้น ลักษณะที่เห็นเป็นรูปธรรมคือการทำงานของโครงการจักรยานรอบคูเมืองวันอาทิตย์ ที่มีการรณรงค์ต่อเนื่องมา 2 ปีแล้ว

## 5. ในพื้นที่ตามแนวธรรมชาติ

ในแนวพื้นที่กลุ่มนี้จะพบว่ามี NMT ใช้เพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการ ได้แก่ พื้นที่ตามแนวแม่น้ำปิง ตามแนวถนนเลียบบคลองชลประทาน พื้นที่ตามแนวเส้นทางวัดอุโมงค์ เป็นต้น พื้นที่เหล่านี้จะเป็นแนวยาวโดยเข้าไปอยู่ในบางส่วนของโซนที่ 2 , 3 , 4 , 8 , และ 9 ซึ่งไม่ใช่ลักษณะของการเดินทางระยะใกล้ และจะพบ NMT ประเภทเดียวกันนั้น คือจักรยาน

## 6. พื้นที่บริเวณโรงงานอุตสาหกรรม

บริเวณพื้นที่โรงงานอุตสาหกรรมเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ NMT มากบริเวณหนึ่ง โดยเฉพาะการใช้จักรยาน ซึ่งคนงานโรงงานอุตสาหกรรมจะใช้จักรยานในเวลาเช้าและเย็นเดินทางระหว่างบ้านกับโรงงาน ในตัวเมืองเชียงใหม่จะพบโรงงานอุตสาหกรรมไม่มาก เนื่องจากโรงงานส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ชานเมือง ดังนั้นลักษณะของการใช้ NMT ในพื้นที่โรงงานอุตสาหกรรมจะสามารถพบเห็นทั่วไปในบริเวณชานเมือง รวมทั้งสามารถพบได้ในโรงงานอุตสาหกรรมทั่วไปในภาคเหนือ ซึ่งลักษณะของพื้นที่ดังกล่าวจึงไม่น่ามาวิเคราะห์ให้เห็นเหมือนพื้นที่ทั้ง 5 ลักษณะที่กล่าวมา เนื่องจากลักษณะของพื้นที่ที่ 6 นี้ส่วนใหญ่อยู่นอกตัวเมือง และการใช้ NMT เกิดขึ้นระหว่างหมู่บ้านในชนบทกับโรงงานบริเวณชานเมือง

จากการสรุปลักษณะของพื้นที่ที่มี NMT ทั้ง 6 ลักษณะ จะทำให้ได้ภาพของพื้นที่ที่เหมาะสมกับ NMT ว่าควรเป็นพื้นที่ขนาดเล็กที่มีการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน และมีความสมบูรณ์ในตัวเองระดับที่จะตอบสนองความต้องการขั้นพื้นฐานของประชาชนในพื้นที่ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางภายในโซน ในส่วนของการเดินทางข้ามโซน และการเดินทางจากภายนอกเมืองเข้ามานั้น ยังคงต้องใช้ MT เป็นตัวเชื่อมโยง เนื่องจาก NMT ไม่ได้เป็นคำตอบของการเดินทางทั้งหมดในเมืองโดยเฉพาะการเดินทางระยะไกล แต่เป็นเพียงทางเลือกหนึ่งเพื่อการเดินทางในเมืองและตอบสนองมากที่สุดกับการเดินทางในระยะใกล้ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่ MT ไม่สามารถใช้ได้สะดวก เช่น บริเวณที่มีพื้นผิวจราจรแคบ และไม่มีที่จอดรถ (ยกเว้นลักษณะของพื้นที่ตามแนวธรรมชาติ ที่ใช้ NMT เพื่อการนันทนาการและท่องเที่ยว โดยใช้ในระยะไกลกว่าพื้นที่ลักษณะอื่น)

อย่างไรก็ตาม ลักษณะของพื้นที่ที่สรุปว่ามี NMT ทั้ง 6 ลักษณะนั้น ถ้าพัฒนาให้มีศักยภาพในการใช้ NMT เพิ่มมากขึ้น และส่งเสริมให้ใช้ได้หลากหลายวัตถุประสงค์ยิ่งขึ้น จะทำให้การเดินทางในเมืองโดย NMT เป็นทางเลือกที่น่าสนใจอีกรูปแบบหนึ่งสำหรับการเดินทางระยะใกล้ ที่ตอบสนองการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เกิดการประหยัดค่าใช้จ่าย และยกระดับคุณภาพชีวิตของคนเมือง ในขณะเดียวกันก็ต้องป้องกันมิให้ NMT ในพื้นที่ลักษณะดังกล่าวลดลงด้วย