

บทที่ 3

พัฒนาการและรูปแบบของเส้นทางคมนาคมทางถนน

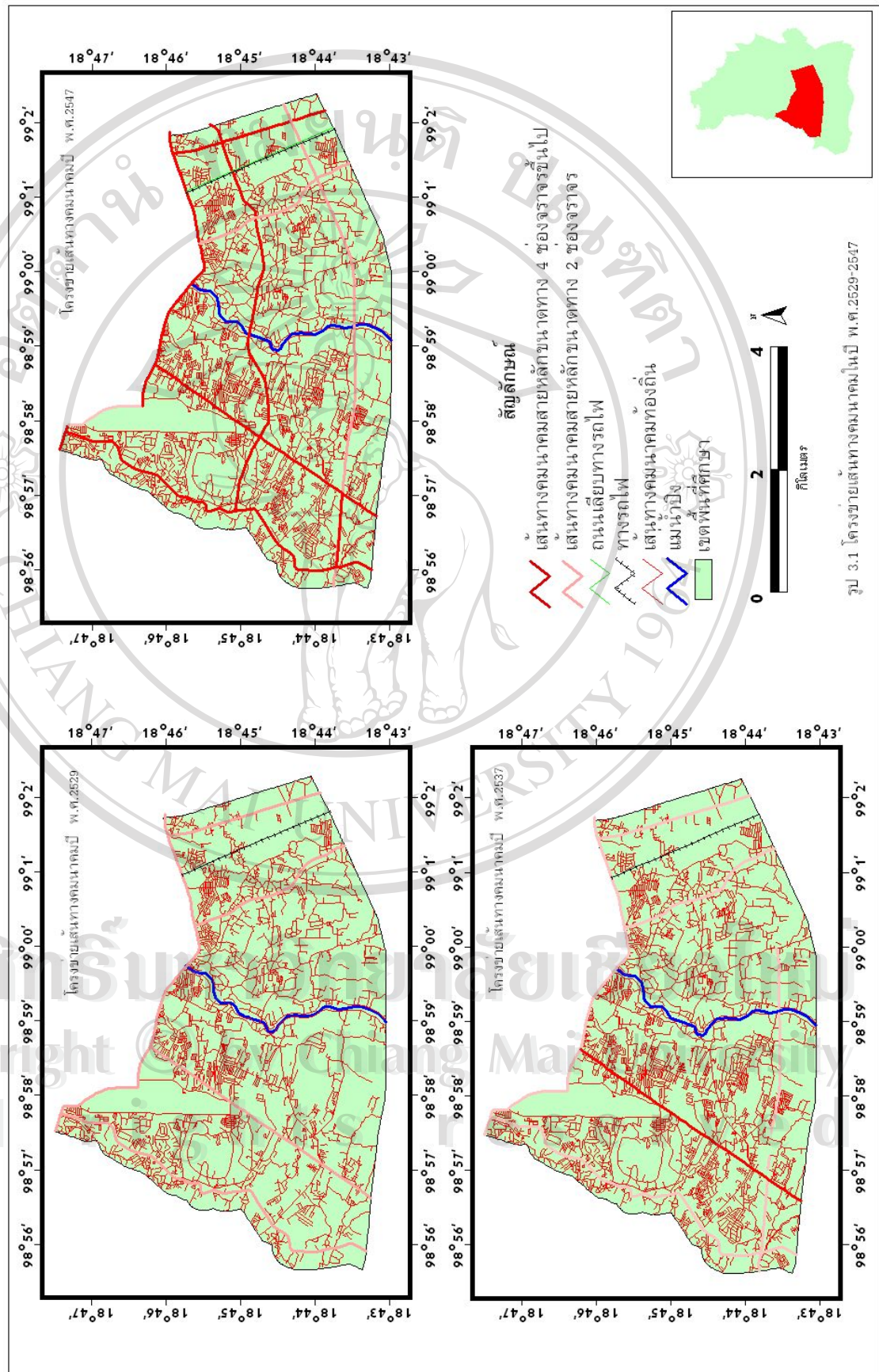
ในบทนี้เป็นการกล่าวถึงพัฒนาการและรูปแบบของเส้นทางคมนาคมทางถนน ซึ่งประกอบไปด้วย ประวัติและความเป็นมา ลักษณะและการพัฒนาในแต่ละเส้นทาง พัฒนาการของโครงข่ายในภาพรวม โดยแบ่งการศึกษาเป็น 3 ช่วงเวลา ตามบริบทของการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ประกอบด้วยช่วงแรก การพัฒนาถนนรัชมี (พ.ศ. 2529-2536) ช่วงที่สอง การพัฒนาถนนวงแหวน (พ.ศ. 2537-2543) และช่วงสุดท้าย การเชื่อมโยงโครงข่ายทางถนน (พ.ศ. 2544-2547)

3.1 การพัฒนาถนนรัชมี

การพัฒนาเส้นทางคมนาคมในช่วงแรก ระหว่าง พ.ศ. 2529-2536 เป็นการพัฒนาถนนรัชมีในเขตชานเมืองเชียงใหม่ด้านใต้ ในขณะนั้นมีเส้นทางคมนาคมสายหลัก 5 สาย แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ ถนนวงแหวน มีเพียง 1 สาย คือ ถนนวงแหวนรอบในหรือถนนมหิดล และถนนรัชมีประกอบไปด้วยถนนสายหลัก 4 สาย ได้แก่ ถนนเลียบบคลองชลประทาน ถนนเชียงใหม่-หางดง ถนนเชียงใหม่-ลำพูน และถนนเชียงใหม่-ลำปาง และถนนรัชมีสายรอง 2 สายคือ ถนนป่าแดด (ถนนเลียบบแม่น้ำปิงฝั่งตะวันตก) และถนนเกาะกลาง (ถนนเลียบบแม่น้ำปิงฝั่งตะวันออก) ถนนทุกสายมีขนาด 2 ช่องจราจร ลักษณะเส้นทางคมนาคมในช่วงเวลานี้แสดงให้เห็นว่าการพัฒนาเส้นทางส่วนใหญ่เป็นระบบถนนแบบรัชมี เนื่องจากเส้นทางหลักกว่า 4 เส้นทางเป็นถนนรัชมีซึ่งมีจุดเริ่มต้นในเขตเมือง มีเพียงถนนมหิดลเท่านั้นที่เป็นถนนวงแหวน ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างถนนรัชมีทั้ง 4 สายเข้าด้วยกัน (รูป 3.1)

บทบาทและความสำคัญของเส้นทางของแต่ละสายมีความแตกต่างกันไป พิจารณาได้จากการพัฒนาเส้นทางนั้นๆ หลังจากการสร้างเสร็จในครั้งแรก ปริมาณการจราจร และจากการพัฒนาการใช้ที่ดินตามสองข้างทาง

1) ถนนเชียงใหม่-ลำพูน (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 106) เส้นทางนี้สร้างมานานแล้ว แต่ไม่มีประวัติที่ชัดเจนระบุถึงช่วงเวลาในการก่อสร้าง ได้รับการปรับปรุงขึ้นครั้งแรกโดยการปลูกต้นยางสองข้างทาง โดยพระยาสุรสีห์ ในปี พ.ศ. 2442 เพื่อใช้เป็นเส้นทางคมนาคมระหว่างเชียงใหม่และลำพูน จากนั้นจึงได้รับการพัฒนามาเป็นลำดับขั้นจากรัฐ สภาพสายทางในช่วงเวลานี้เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร พื้นผิวเป็นหินบดอัดแน่นลาดยาง เส้นทางนี้มีบทบาท



สำคัญตั้งแต่ประเทศไทยใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504-2509) โดยเป็นเส้นทางแรกที่ได้รับการพัฒนาเพื่อให้เป็นเส้นทางติดต่อระหว่างเชียงใหม่และกรุงเทพฯ

ส่งผลให้ในช่วงก่อนปี พ.ศ. 2529 พื้นที่สองข้างทางหนาแน่นไปด้วยยานการค้า มีร้านขายอาหาร ร้านขายสินค้าของฝาก ซึ่งให้บริการกับผู้ใช้เส้นทางระหว่างเชียงใหม่กับจังหวัดตอนล่างตั้งแต่จังหวัดลำพูนจนถึงกรุงเทพฯ โดยร้านค้าบางส่วนดัดแปลงจากที่อยู่อาศัยเพื่อเป็นร้านค้า ทำให้ประชาชนที่ตั้งบ้านเรือนอยู่สองข้างทางหันมาให้ความสนใจกับการประกอบการค้ามากขึ้น และยังแสดงให้เห็นว่ามีผู้ให้ความนิยมใช้เส้นทางนี้จำนวนมากเพียงพอจนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินดังกล่าว

ในระยะต่อมาเส้นทางนี้ลดความสำคัญลงไปเป็นอย่างมากเมื่อมีการสร้างทางหลวงสายเชียงใหม่-ลำปาง (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11) ในปี พ.ศ. 2511 ผู้ใช้ทางส่วนหนึ่งเริ่มเปลี่ยนไปใช้ทางสายใหม่นี้ทดแทน เส้นทางนี้จึงลดความสำคัญในการให้บริการลงไปเหลือเพียงเป็นเส้นทางเดินทางระหว่างเชียงใหม่-ลำพูน และเป็นเส้นทางคมนาคมของผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณสองข้างทางของถนนสายดังกล่าว

2) ถนนเชียงใหม่-ลำปาง (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11) สร้างครั้งแรกจำนวน 2 ช่องจราจรในปี พ.ศ. 2511 โดยศูนย์สร้างทางลำปาง กรมทางหลวง เพื่อส่งเสริมการเดินทางระหว่างเชียงใหม่และกรุงเทพฯ ให้สะดวกมากขึ้น ภายหลังจากการเปิดเส้นทางนี้ การเดินทางจากกรุงเทพฯ มายังจังหวัดเชียงใหม่บนเส้นทางเดิม ถนนเชียงใหม่-ลำพูน (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 106) มีปริมาณลดลงเป็นอย่างมาก ในช่วงปี พ.ศ. 2529 เส้นทางนี้มีความสำคัญกับการขนส่งมากกว่าตอนเปิดใช้เส้นทางใหม่ๆ เนื่องจากสามารถเดินทางต่อไปยังจังหวัดแพร่และน่านได้ โดยไปแยกเส้นทางที่จังหวัดลำปาง ผลกระทบที่สำคัญของเส้นทางนี้มี 2 ประเด็น 1) คือผลกระทบที่มีต่อการใช้ที่ดิน โดยเป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้เกิดการขยายตัวของการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเกี่ยวกับรถยนต์ในเขตชานเมือง และผลกระทบที่มีต่อการขนส่งทางถนน ทำให้ปริมาณการเดินทางโดยรวมโดยสารประจำทางระหว่างเชียงใหม่-กรุงเทพฯ เพิ่มขึ้น และการเดินทางโดยรถไฟลดบทบาทลง (ดวงจันทร์ อาภาวัชรุตม์ เจริญเมือง, 2541)

3) ถนนเชียงใหม่-หางดง (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108) สร้างขึ้นในสมัยของพระยาสุรสีห์ ในปี พ.ศ. 2442 พร้อมทั้งปลูกต้นไม้หลักสองข้างทาง เพื่อใช้ในการติดต่อค้าขายกับประเทศพม่า จากนั้นในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 พ.ศ. 2515-2519 มีการปรับปรุงผิวทางจราจรให้ดีขึ้นเป็นผิวหินบดอัดแน่นจำนวน 2 ช่องจราจร จากนั้นในปี พ.ศ.

2529 จึงเริ่มพัฒนาโดยเปลี่ยนผิวเส้นทางจราจรให้เป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงไปยังชุมชนด้านใต้ของจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดแม่ฮ่องสอน



รูป 3.2 สภาพอดีตและปัจจุบันของถนนเชียงใหม่-หางดง ภาพซ้ายปี พ.ศ. 2516 ก่อนการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 และภาพขวาสภาพปัจจุบัน ที่มา :บุญเสริม สาทรรักษ์ และจากการศึกษา

จากนั้นในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530-2534) รัฐบาลมีแนวความคิดในการพัฒนาเมืองบริวารของเมืองเชียงใหม่ กำหนดให้มีการขยายถนนจากเมืองเชียงใหม่ทั้ง 4 ด้านคือ ด้านเหนือ ใต้ ตะวันออก ตะวันตก สำหรับทางด้านใต้ ถนนเชียงใหม่-หางดง ได้รับการพัฒนาเป็นลำดับแรกด้วยเหตุผล 3 ประการ คือ ประการแรกเป็นเส้นทางเดียวในการติดต่อระหว่างเขตเมืองเชียงใหม่กับอำเภอทางใต้ของจังหวัดเชียงใหม่ คือ สันปาดอง จอมทอง แม่แจ่ม ฮอด ดอยเต่า และอมก๋อย ประการที่สองเป็นเส้นทางในการเดินทางจากจังหวัดเชียงใหม่ไปยังจังหวัดแม่ฮ่องสอน และจังหวัดตาก และประการสุดท้าย เป็นเส้นทางในการเดินทางไปยังอุทยานแห่งชาติดอยอินทนนท์ ซึ่งเป็นจุดที่สูงที่สุดในประเทศไทย และเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งผู้ใช้ทางไม่สามารถเลือกเส้นทางอื่นๆทดแทนได้ จึงมีผู้ใช้เส้นทางนี้สูง

การปรับปรุงถนนเชียงใหม่-หางดง ระยะนี้ เริ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2532 โดยการขยายผิวจราจรจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4-6 ช่องจราจร แล้วสร้างเสร็จในปี พ.ศ. 2535 ทำให้การติดต่อระหว่างเมืองเชียงใหม่ กับชุมชนทางด้านใต้เป็นไปด้วยความสะดวกยิ่งขึ้น และจากข้อมูลการใช้ที่ดินพบว่า มีการขยายตัวของการค้าและบ้านจัดสรรมาเป็นลำดับตามพัฒนาการของเส้นทาง

4) ถนนมิดิลหรือถนนวงแหวนชั้นใน (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1141) เริ่มสำรวจเพื่อก่อสร้างสายทาง ปี พ.ศ. 2513 และลงมือก่อสร้างในปี พ.ศ. 2515 จำนวน 2 ช่องจราจร กว้าง 7 เมตร ระยะทางยาว 7.4 กิโลเมตร พื้นผิวเป็น Asphaltic concrete ตามแนวทางที่ผังเมืองรวม

เมืองเชียงใหม่ในขณะนั้นกำหนดเอาไว้ วัตถุประสงค์ของการก่อสร้างเพื่อใช้เป็นถนนเลียยเมือง และลดความแออัดของการจราจรภายในตัวเมืองเชียงใหม่ บทบาทสำคัญของเส้นทางนี้ในช่วงปี พ.ศ.2529 เป็นเพียงเส้นทางเชื่อมการจราจรระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108 และทางหลวงแผ่นดิน 11 เท่านั้น การพัฒนาการค้าและบริการสองข้างทางยังมีน้อย เพราะในขณะนั้นยังมีระยะห่างจากใจกลางเมืองมาก

5) ถนนเลียยคลองชลประทาน (ปัจจุบันรวมเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 121 ถนนวงแหวนชั้นนอก) สร้างและบำรุงรักษาโดยกรมชลประทาน วัตถุประสงค์หลักเพื่อใช้ในการเดินทาง และบำรุงรักษาคลองชลประทาน กรมชลประทานส่งมอบให้กับกรมทางหลวงในวันที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2541 ระยะทางยาว 9.3 กิโลเมตร เพื่อนำมาขยายเป็นส่วนหนึ่งของถนนวงแหวนรอบกลาง และรอบนอก ในปี พ.ศ. 2529 เส้นทางมีบทบาทในการเชื่อมโยงเมืองเชียงใหม่ กับชุมชนแม่เหียะและบริเวณโดยรอบ และเป็นเส้นทางหลักที่แบ่งเบาปริมาณการจราจรของถนนเชียงใหม่-หางดง ในการเดินทางไปยังอำเภอหางดง และอำเภอสันป่าตอง

ลักษณะโครงข่ายของเส้นทางคมนาคมขนส่งในช่วงปี พ.ศ.2529 บริเวณชานเมืองเชียงใหม่ด้านใต้จึงประกอบไปด้วยถนนรัศมีและถนนวงแหวน ถนนรัศมีทุกสายวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ และต่างมีจุดเริ่มต้นจากเขตใจกลางเมืองทั้งสิ้น ประกอบไปด้วย ถนนเลียยคลองชลประทาน ถนนเชียงใหม่-หางดง ถนนเชียงใหม่-ลำพูน ถนนเชียงใหม่-ลำปาง ส่วนถนนวงแหวนวางตัวตามแนวตะวันออก-ตะวันตก มีเพียงเส้นทางเดียวคือ ถนนมหิดลหรือวงแหวนชั้นใน

3.2 การพัฒนาถนนวงแหวน

พัฒนาการในช่วงที่สอง การพัฒนาถนนวงแหวน (พ.ศ. 2537-2543)เป็นช่วงที่มีการพัฒนาระบบถนนวงแหวนเพิ่มเติม เพื่อเชื่อมระบบกับถนนรัศมีซึ่งได้รับการพัฒนาจากช่วงที่ผ่านมา ถนนวงแหวนที่ได้รับการก่อสร้างแบ่งเป็น 2 สาย คือ ถนนวงแหวนชั้นนอก (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 121) และถนนวงแหวนชั้นกลาง (ทางหลวงชนบทเชียงใหม่ หมายเลข 3029) ถนนวงแหวนทั้งสองชั้นกำหนดขึ้นตามกฎหมายของกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 78 พ.ศ. 2532 ผังเมืองรวมเมืองเชียงใหม่ มีลักษณะดังนี้

1) ถนนวงแหวนรอบนอก ออกแบบและวางแผนเส้นทางก่อสร้างโดยศูนย์สร้างทางลำปาง กรมทางหลวง เริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. 2537 จำนวน 2 ช่องทางจราจร ตอนระหว่างแม่น้ำปิงกับถนนเชียงใหม่-หางดง แต่เนื่องจากเกิดอุปสรรคของการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและการ

เวนคืนที่ดิน และประกอบกับวิกฤตเศรษฐกิจของประเทศทำให้มีผลต่องบประมาณในการก่อสร้าง การดำเนินการก่อสร้างจึงเป็นไปได้ด้วยความล่าช้า จากนั้นจึงมีการก่อสร้างตอนระหว่างแม่น้ำปิง กับถนนเชียงใหม่-ลำปางจนแล้วเสร็จ ปัจจุบันเนื่องจากเป็นเส้นทางใหม่ ทำให้ยังไม่เป็นที่นิยมใช้ ทางมากนัก บทบาทของเส้นทางนี้จากการสำรวจภาคสนาม คือ เป็นทางผ่านของผู้ใช้ทาง ระหว่างถนนเชียงใหม่-หางดง และเชียงใหม่-ลำปาง และเริ่มมีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดินการ เปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินบ้าง เช่น การเปลี่ยนจากเกษตรกรรมเป็นร้านขายอุปกรณ์ก่อสร้างริม แม่น้ำปิงฝั่งตะวันออก

2) ถนนวงแหวนรอบกลาง ออกแบบโดยกรมการผังเมือง ในขณะนั้น และให้กรมโยธาธิการเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างแบบเต็มรูปแบบคือ 6 ช่องจราจร เริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2537 มีเขตทาง 30 เมตร ระยะทางรวม 26 กิโลเมตร ใช้งบประมาณทั้งสิ้น 5,060 ล้านบาท หลังจากนั้นมีการปฏิรูประบบราชการ ความรับผิดชอบในการดูแลสายทางถูกโอนให้เป็นความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท สำหรับจุดตัดของถนนวงแหวนรอบกลางกับถนนอื่นๆ ถูกออกแบบให้เป็นทางลอดและทางข้ามทั้งหมด มีรายละเอียดของจุดตัดในเขตพื้นที่ศึกษา ดังนี้

จุดตัดกับเส้นทางเชียงใหม่-หางดง ออกแบบเป็นทางลอด (Underpass) และทางเชื่อมระดับดิน

จุดตัดกับเส้นทางเชียงใหม่-ลำพูน ออกแบบเป็นทางลอด

จุดตัดกับเส้นทางเชียงใหม่-ลำปาง ออกแบบเป็นทางต่างระดับ (Interchange)

นอกจากการก่อสร้างถนนวงแหวนทั้งสองสายแล้ว หลังปี พ.ศ.2537 ยังมีการปรับปรุงถนนรัศมีและถนนวงแหวนชั้นในไปพร้อมกันด้วย โดยถนนมหาราชหรือถนนวงแหวนชั้นใน มีการขยายผิวจราจรจาก 2 ช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร เริ่มก่อสร้างปี พ.ศ.2541 แล้วเสร็จปลายปี พ.ศ. 2544 และถนนเชียงใหม่-ลำปางเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. 2538 ขยายจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4-14 ช่องจราจร อย่างไรก็ตามผลกระทบของการขยายเส้นทางดังกล่าวยังไม่เกิดขึ้นในช่วงเวลานี้ เนื่องจากยังเป็นระยะเวลาของการก่อสร้างเส้นทาง



รูป 3.3 ถนนวงแหวนรอบกลางและวงแหวนรอบนอก ภาพซ้ายถนนวงแหวนรอบนอก สร้างเพียง 2 ช่องจราจร ภาพขวาถนนวงแหวนรอบกลาง สร้างแบบเต็มรูปแบบ 6 ช่องจราจร



รูป 3.4 จุดตัดระหว่างถนนวงแหวนรอบกลางและถนนรัศมี ภาพซ้ายจุดตัดระหว่างถนนวงแหวนรอบกลางและถนนรัศมีเชียงใหม่-ลำพูน เป็นทางลอด ภาพขวาจุดตัดระหว่างถนนวงแหวนรอบกลางและถนนรัศมีเชียงใหม่-ลำปาง เป็นทางข้าม

สำหรับบทบาทของโครงข่ายคมนาคมในช่วงเวลานี้ ถนนวงแหวนชั้นนอกและชั้นกลาง มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินน้อย เนื่องเป็นช่วงของการก่อสร้าง แต่มีผลทำให้ราคาที่ดินปรับตัวสูงขึ้นและเกิดการเก็งกำไรที่ดิน เช่น แปลงที่ดินริมถนนวงแหวนรอบกลางตอนระหว่างถนนเชียงใหม่-หางดงกับถนนเชียงใหม่-ลำพูน ราคาปรับตัวจากตารางวาละ 1,500 เป็น 10,000 บาท ภายหลังเริ่มก่อสร้างเส้นทาง ซึ่งจะได้อธิบายในบทต่อไป

และสำหรับถนนรัศมี เมื่อพิจารณาบทบาทจากข้อมูลปริมาณการจราจรในปี พ.ศ. 2537 เพื่อศึกษาความนิยมในการใช้เส้นทางพบว่า ถนนสายเชียงใหม่-ลำปาง มีปริมาณ

การจราจรเฉลี่ยสูงสุด จำนวน 16,557 คันต่อวัน รองลงมาคือถนนเชียงใหม่-ลำพูน และถนนเชียงใหม่-หางดง เท่ากับ 10,750 และ 5,216 คันต่อวัน ตามลำดับ (ตาราง 3.1)

ตาราง 3.1 ปริมาณการจราจรรายวันบนถนนสายหลัก ปี พ.ศ. 2537

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข	ชื่อทางหลวง	รถยนต์นั่ง	รถโดยสาร	รถบรรทุก 4 ล้อ	รถบรรทุกมากกว่า 4 ล้อ	จำนวนรถทั้งหมด
11	เชียงใหม่-ลำปาง	10,631	2,325	1,412	2,189	16,557
106	เชียงใหม่-ลำพูน	7,446	1,144	1,166	994	10,750
108	เชียงใหม่-หางดง	3,589	339	720	568	5,216
	รวม	21,666	3,808	3,298	3,751	32,523

ที่มา: รายงานแผนหลักการพัฒนา โครงการเมืองแฝดเชียงใหม่-ลำพูน, หน้า 5-12

จากตารางแสดงให้เห็นว่าในช่วงเวลานี้ถนนเชียงใหม่-ลำปางได้รับความนิยมใช้ในการเดินทางและมีความสำคัญมากกว่าเส้นทางอื่นๆ แม้ว่าตามสองฟากของถนนมีชุมชนตั้งถิ่นฐานอยู่เบาบางก็ตาม แสดงให้เห็นว่าบทบาทการเป็นทางผ่านของผู้ใช้ทางมีความสำคัญกว่าอิทธิพลของการใช้ที่ดิน

ส่วนถนนเชียงใหม่-ลำพูน แม้จะมีความคับแคบเนื่องจากสองข้างทางเป็นชุมชนดั้งเดิมก็ตาม ประกอบกับการเข้าถึงชุมชนสองข้างทางไม่มีเส้นทางอื่นๆทดแทน เส้นทางนี้จึงมีความสำคัญอยู่ในขณะนั้น ไม่เหมือนกับช่วงเวลาปัจจุบัน (พ.ศ.2547) ซึ่งเส้นทางนี้ได้ลดบทบาทและความสำคัญต่อการเดินทางลง เนื่องจากมีทางเลือกจากเส้นทางอื่นๆ ซึ่งจะได้อภิปรายในหัวข้อถัดไป ส่วนถนนเชียงใหม่-หางดง มีการใช้ที่ดินหนาแน่น จากการศึกษาพบว่าถนนเชียงใหม่-หางดง นอกจากเป็นทางผ่านของผู้ใช้ทางแล้ว ยังเป็นเส้นทางคมนาคมของชุมชนซึ่งเรียงรายอยู่ตามสองข้างทางเพื่อเข้าสู่เมือง และมีอิทธิพลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน

อย่างไรก็ตามรูปแบบของโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งในปี พ.ศ.2537 สะท้อนให้เห็นว่ารัฐเริ่มให้ความสำคัญกับปัญหาการจราจรหนาแน่นบริเวณจุดตัดของเส้นทางภายในเขตเมือง และปัญหาการเข้าถึงยากและถูกปล่อยให้รกร้างว่างเปล่าของพื้นที่ระหว่างถนนรัศมีในช่วง

ที่ผ่านมา จึงสร้างถนนวงแหวนทั้ง 2 สายเพื่อลดปัญหา ประโยชน์ที่เห็นได้ชัดจากการสร้างถนนวงแหวนดังกล่าวในกรณีของชาวเมืองเชียงใหม่คือ พื้นที่ว่างระหว่างถนนรัศมี ซึ่งเดิมไม่สามารถเข้าไปพัฒนาได้ ได้รับการพัฒนาพื้นที่ขึ้นมาโดยทันที และประการที่สองเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรบนถนนรัศมี เช่น ถนนเชียงใหม่-ลำพูน ซึ่งไม่สามารถขยายผิวการจราจรได้ และมีส่วนสำคัญในการเหนี่ยวนำทิศทางการขยายตัวของการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยเฉพาะย่านการค้าเฉพาะ เช่น ย่านขายรถยนต์ เป็นต้น ซึ่งจะได้อธิบายในบทต่อไป อย่างไรก็ตามระบบถนนวงแหวนดังกล่าว เนื่องจากออกแบบให้มีลักษณะเป็นวงแหวนที่มีระยะทางยาว ทำให้ระยะการเดินทางระหว่างถนนรัศมีไกลมากเมื่อเทียบกับการเข้าไปในเขตเมือง ผู้ใช้ทางจึงไม่นิยมใช้เส้นทางอาจไม่สนใจในการบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตเมืองตามที่ตั้งวัตถุประสงค์ไว้ก็เป็นได้

3.3 การเชื่อมโยงโครงข่ายถนนรัศมีกับถนนวงแหวน

พัฒนาการในช่วงที่สาม ในระหว่าง พ.ศ. 2544-2547 เป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายถนนรัศมีและถนนวงแหวนเข้าด้วยกัน เพื่อให้โครงข่ายเส้นทางคมนาคมทำหน้าที่ได้อย่างสมบูรณ์ ช่วงเวลานี้มีถนนวงแหวนที่เปิดใช้เส้นทางอย่างเป็นทางการ ได้แก่ ถนนมหิดล ถนนวงแหวนรอบนอก และถนนวงแหวนรอบกลาง ซึ่งดำเนินการก่อสร้างมาตั้งแต่ช่วงที่สอง ประกอบกับมีโครงการเพิ่มความเร็วของการจราจรด้วยการใช้สะพานต่างระดับ และอุโมงค์ทางลอด ตามบริเวณทางแยกจุดตัดระหว่างเส้นทาง ทำให้การจราจรเป็นไปด้วยความสะดวกมากขึ้น

ลักษณะของโครงข่ายในช่วงเวลานี้มีเส้นทางหลัก 7 เส้นทาง คือ ถนนรัศมีวงตัวใน แนวเหนือ-ใต้ 4 เส้นทาง ได้แก่ ถนนเลียบคลองชลประทาน ถนนเชียงใหม่-หางดง ถนนเชียงใหม่-ลำพูน ถนนเชียงใหม่-ลำปาง และถนนวงแหวน 3 สาย คือ ถนนวงแหวนชั้นในหรือถนนมหิดล ถนนวงแหวนชั้นกลาง และถนนวงแหวนชั้นนอก ซึ่งถือได้ว่าการประสานแนวความคิดของระบบถนนรัศมีและถนนวงแหวนได้อย่างสมบูรณ์

สำหรับบทบาทของแต่ละเส้นทาง ถ้าพิจารณาจากข้อมูลการใช้ที่ดินภาคสนาม ประกอบกับข้อมูลปริมาณการจราจร มีดังนี้

ถนนที่มีบทบาทสูงสุดถ้าพิจารณาจากข้อมูลปริมาณการจราจรในปี พ.ศ. 2546 และปริมาณการเติบโตของการใช้ที่ดิน คือถนนเชียงใหม่-หางดง มีปริมาณการจราจรสูงสุด คือ 51,080 คันต่อวัน รองลงไปเป็นถนนเชียงใหม่-ลำปาง มีปริมาณการจราจร 37,498 คันต่อวัน ส่วนเส้นทางอื่นๆมีปริมาณการจราจรลดลงไป ถนนมหิดล มีปริมาณการจราจร 19,569 คันต่อวัน ถนนเชียงใหม่-ลำพูนมีปริมาณการจราจร 8,347 คันต่อวัน (ตาราง 3.2)

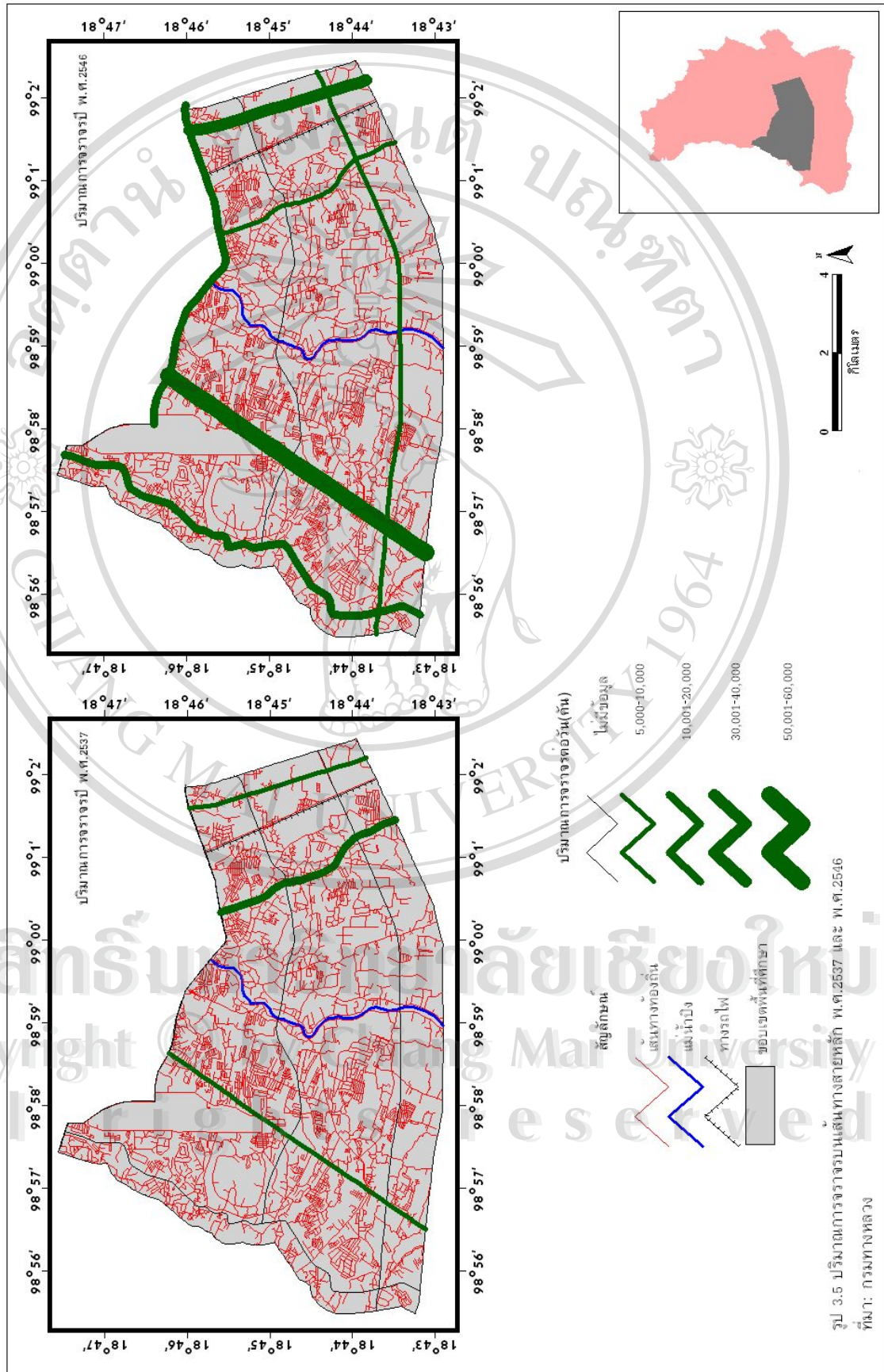
ตาราง 3.2 ปริมาณการจราจรรายวันบนถนนแต่ละสายปี พ.ศ. 2546

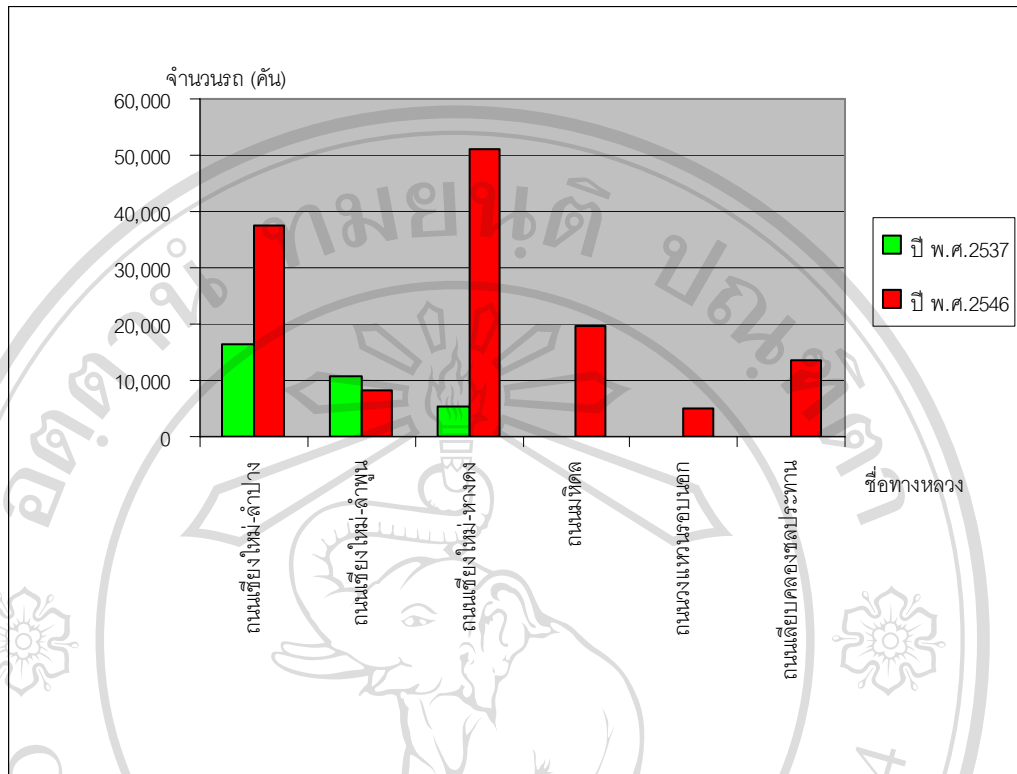
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข	ชื่อทางหลวง	รถยนต์นั่ง	รถโดยสาร	รถบรรทุก 4 ล้อ	รถบรรทุกมากกว่า 4 ล้อ	จำนวนรถทั้งหมด	รถจักรยานยนต์และสามล้อ
11	เชียงใหม่-ลำปาง	19,632	1,014	12,138	3,024	37,498	3,287
106	เชียงใหม่-ลำพูน	3,449	643	3,999	256	8,347	4,583
108	เชียงใหม่-หางดง	27,157	4,192	15,611	4,120	51,080	13,480
1141	มทิดลหรือวงแหวนชั้นใน	9,646	725	8,915	283	19,569	8,060
121	วงแหวนชั้นนอก	3,240	436	754	692	5,122	1,407
121	คลองชลประทาน	5,955	385	6,756	647	13,743	5,542
	รวม	69,079	7,395	48,173	9,022	135,359	36,359

หมายเหตุ: ข้อมูลจำนวนรถรวมทั้งหมดไม่รวมจำนวนรถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง

ที่มา: ดัดแปลงจาก สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง, รายงานปริมาณการจราจรบนทางหลวง ปี พ.ศ. 2546, หน้า. 37-194.

เปรียบเทียบปริมาณการจราจรในปี พ.ศ. 2537 และปี พ.ศ. 2546 เพื่อพิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลงบทบาทและความสำคัญของการใช้ทางพบว่า ถนนเชียงใหม่-หางดงมีจำนวนปริมาณการจราจรต่อวันเพิ่มขึ้นสูงสุดกว่า 9.7 เท่าตัว จาก 5,216 เป็น 51,080 คันต่อวัน แสดงให้เห็นว่าเส้นทางสายนี้มีความสำคัญเพิ่มขึ้นอย่างมากจากช่วงเวลาที่ผ่านมา จากการศึกษาพบว่า การขยายผิวจราจรจาก 2 เป็น 6 ช่องจราจร ทำให้การเดินทางได้สะดวกมากยิ่งขึ้น เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้มีผู้ใช้ทางเพิ่มขึ้น และผู้ใช้ทางบางส่วนเลือกใช้เส้นทางนี้เดินทางแทนเส้นทางเชียงใหม่-ลำพูน โดยผ่านมาจากอำเภอสารภีเข้าหมู่บ้านถวายอีกด้วย ส่งผลให้ปริมาณการจราจรบนถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ระหว่างปี พ.ศ.2537 -2546 ลดลงจาก 10,750 คันเป็น 8,347 คันต่อวัน อย่างไรก็ตามนอกจากผู้ใช้ทางมีทางเลือกในการใช้เส้นทางเชียงใหม่-หางดง ทดแทนถนนเชียงใหม่-ลำพูนแล้ว ผู้ใช้ทางยังมีเส้นทางเชียงใหม่-ลำปาง ทดแทนอีกด้วยในการเดินทางไปยังอำเภอสารภี และจังหวัดลำพูน (รูป 3.5 และ 3.6)





รูป 3.6 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงปี พ.ศ. 2537 และ พ.ศ. 2546

ที่มา: สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง, รายงานปริมาณการจราจรบนทางหลวง ปี พ.ศ. 2546, หน้า. 37-194.

นอกจากปริมาณการจราจรบนถนนเชียงใหม่-หางดงที่เพิ่มขึ้นแล้ว ถนนเชียงใหม่-ลำปาง ก็มีปริมาณการจราจรระหว่างปี พ.ศ. 2537 -2546 เพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยเพิ่มขึ้น 5.7 เท่า จาก 6,557 คันเป็น 37,498 คันต่อวัน แสดงให้เห็นว่าเส้นทางนี้ยังคงมีความสำคัญต่อการจราจรเช่นกัน

จากปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นและลดลงของของทั้งสามเส้นทาง และเมื่อพิจารณาจากข้อมูลการใช้ที่ดินประกอบกัน พบว่าถนนทั้งสามสายมีชุมชนขยายตัวเรียงรายตามสองข้างทางมากกว่าเส้นทางที่เหลือ โดยถนนสายเชียงใหม่-หางดง มีโครงการบ้านและที่ดินจัดสรร ซึ่งทำให้เกิดการเดินทางแบบเข้าไป-เย็นกลับ บทบาทของเส้นทางนี้นอกจากเป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปสู่ชุมชนทางด้านใต้ของเมืองเชียงใหม่แล้ว ยังเป็นเส้นทางคมนาคมของผู้ที่อาศัยอยู่ตามสองข้างทางของเส้นทางดังกล่าวด้วย ส่วนถนนเชียงใหม่-ลำพูน เนื่องจากถนนมีผิวจราจรแคบแคบและมีเส้นทางอื่นๆ ให้เลือกใช้ในการเดินทาง ผู้ใช้บริการจึงลดลงและผู้ใช้ทางส่วนมากเป็นผู้ที่อาศัยตามริมถนนสายดังกล่าว และถนนเชียงใหม่-ลำปาง มีชุมชนที่เรียงรายตามสองข้างทาง

น้อยกว่าถนนเชียงใหม่-หางดงและเชียงใหม่-ลำพูน มีบทบาทสำคัญเป็นเส้นทางผ่านไปยังจังหวัดตอนใต้ของจังหวัดเชียงใหม่แสดงให้เห็นว่าการพัฒนาเส้นทางมีผลทำให้เกิดการตั้งถิ่นฐานและการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตชานเมือง

สำหรับถนนเลียบคลองชลประทาน และถนนวงแหวนชั้นกลาง พิจารณาจากการใช้ที่ดิน พบว่าเริ่มมีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดินบ้าง กล่าวคือ มีประชากรย้ายไปตั้งถิ่นฐานและร้านค้าเริ่มเปิดกิจการบางส่วน เช่น อุปรกรณ์ก่อสร้าง ทำให้ความหนาแน่นของประชากรเริ่มสูงขึ้น ราคาที่ดินเริ่มปรับตัวสูงขึ้นตามการเก็งกำไรที่ดินจากนักลงทุน เช่น ภายหลังจากนักลงทุนซื้อแปลงที่ดินห่างจากถนนมากกว่า 40 เมตร ในราคาประเมินที่ดินตารางวาละ 3,750 บาท แต่ต้องการขายให้ได้กำไรมากกว่าราคาประเมิน จึงไปซื้อแปลงที่ดินซึ่งติดกับถนนและติดกับแปลงที่ดินดังกล่าว แล้วรวมแปลงเป็นผืนเดียวกัน ราคาประเมินที่ดินของแปลงดังกล่าวปรับเป็นตารางวาละ 7,500 บาท ทำให้ขายที่ดินได้ราคาสูงขึ้น

นอกจากนี้แล้วจากข้อมูลปริมาณการจราจรปี พ.ศ. 2546 แสดงให้เห็นว่าถนนเลียบคลองชลประทานมีความสำคัญด้านการจราจรมากขึ้น คือมีปริมาณการจราจร 13,743 คัน สูงกว่า ถนนเชียงใหม่-ลำพูนสายเก่า ที่มีปริมาณการจราจรเพียง 8,347 คัน และเป็นถนนที่เคยมีความสำคัญในช่วงเวลาที่ผ่านมา จากการศึกษาพบว่าผู้ใช้บริการถนนเลียบคลองชลประทานส่วนใหญ่ใช้เส้นทางในการเป็นทางลัดจากอำเภอเมืองเชียงใหม่ไปสู่อำเภอหางดง และสันป่าตอง รวมถึงชุมชนซึ่งตั้งอยู่ตามริมคลองชลประทาน

อย่างไรก็ตามถนนเลียบคลองชลประทานในปัจจุบัน มีการพัฒนาเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของถนนวงแหวนรอบนอก และทำหน้าที่เป็นวงแหวนด้านตะวันตกของถนนวงแหวนรอบกลาง และมีโครงการพัฒนาต่างๆ ของรัฐ เช่น โครงการ Night Safari เกิดขึ้นในพื้นที่ โดยเฉพาะในบริเวณตำบลแม่เหียะ จึงมีการขยายเส้นทางหลายครั้ง สำหรับช่วงตอนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาระหว่างแยกหางดงไปยังมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ระยะทางทั้งสิ้น 11 กิโลเมตร มาตรฐานทาง 4 ช่องจราจร เริ่มต้นก่อสร้างวันที่ 25 เมษายน พ.ศ. 2545 แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 12 มิถุนายน พ.ศ. 2547 ค่าก่อสร้าง 332 ล้านบาท ทำให้มีการขายที่ดินให้กับนายทุนและเกิดการเก็งกำไรที่ดิน และพื้นที่เกษตรบางส่วนมีการยกเลิกการผลิต จากการสำรวจภาคสนามพบว่าที่ดินบางส่วนถูกขายผ่านทางบริษัทค้าที่ดินโดยหักค่านายหน้าจากเจ้าของที่ดินร้อยละ 5-10

สำหรับถนนวงแหวนรอบกลาง เนื่องจากอยู่ในการควบคุมของกรมทางหลวงชนบทไม่มีการบันทึกข้อมูลจราจร จึงอาศัยการสำรวจภาคสนาม พบว่า ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่อาศัย

เส้นทางนี้ผ่านจากถนนรัศมีเชียงใหม่-หางดงไปยังถนนเชียงใหม่-ลำปาง และมีบางส่วนที่ใช้ผ่านไปถึงซานเมืองด้านเหนือในเขตอำเภอสันกำแพง ดอยสะเก็ดและสันทราย การพัฒนาเส้นทางมีผลต่อการใช้ที่ดิน มีการยกเลิกการเพาะปลูก มีการพัฒนาการค้าและพาณิชยกรรม โดยเฉพาะร้านอาหารและสวนอาหาร และร้านขายรถยนต์มือสอง สัมภาษณ์จำนวน 8 และ 33 แห่งตามลำดับ มีการเก็งกำไรที่ดินโดยนายทุน และเกิดการค้าที่ดินผ่านบริษัทตัวแทน โดยหักค่านายหน้าจากผู้ขายร้อยละ 5-10

ส่วนถนนวงแหวนรอบนอก เมื่อพิจารณาจากการใช้ที่ดินสองข้างทางและปริมาณการจราจร พบว่าผู้ใช้เส้นทางเริ่มหันมาให้ความสนใจใช้เส้นทางนี้ แต่สองข้างทางยังไม่มีมีการขยายตัวของการใช้ประโยชน์ที่ดินนอกภาคการเกษตรเท่าใดนัก มีการเก็งกำไรและปรับตัวขึ้นของราคาที่ดินบ้างบางส่วน โดยเฉพาะบริเวณใกล้ทางแยกกับถนนรัศมีเชียงใหม่-หางดง และเชียงใหม่-ลำพูน จากการสำรวจภาคสนามพบว่าที่ดินบางส่วนมีการขายผ่านทางบริษัทค้าที่ดิน โดยหักค่านายหน้าจากเจ้าของที่ดินร้อยละ 5-10 เช่นกัน

จากข้อมูลปริมาณการจราจรของถนนวงแหวนรอบนอก ในปี พ.ศ. 2546 มีปริมาณการจราจรต่ำสุดเฉลี่ย 5,122 คันต่อวัน แสดงให้เห็นว่ามีผู้นิยมใช้เส้นทางบ้าง ในบางช่วงตอน เช่น ตอนระหว่างถนนเชียงใหม่-หางดงถึงถนนเชียงใหม่-ลำพูน แต่รวมทั้งสายแล้วถือว่าผู้ใช้บริการน้อย เนื่องจากบางตอนเช่น ตอนตัดกับถนนเชียงใหม่-ลำปาง ยังไม่มีการเชื่อมเป็นทางแยก ทำให้ต้องเสียเวลาในการกลับรถ

3.4 การพัฒนาถนนสายรอง

ถนนสายรองที่ได้รับการพัฒนา และมีบทบาทสำคัญรองลงมาจากเส้นทางสายหลักในพื้นที่ศึกษาประกอบไปด้วย

- 1) ถนนป่าแดด หรือถนนเลียบบแม่น้ำปิงฝั่งตะวันออก
- 2) ถนนเกาะกลาง หรือถนนเลียบบแม่น้ำปิงฝั่งตะวันตก

จากการศึกษาพบว่าถนนป่าแดด และถนนเกาะกลาง มีบทบาทและความสำคัญมายาวนาน เนื่องจากเป็นเส้นทางเดินทางที่สำคัญของชุมชนสารภี และเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดในการเดินทางจากชุมชนป่าแดด และเกาะกลางเข้ามาสู่เมืองเชียงใหม่ ประกอบกับมีทัศนียภาพของแม่น้ำปิงที่สวยงาม จึงทำให้มีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยตามสองฟากของเส้นทางคมนาคมดังกล่าวอย่างหนาแน่นในช่วงก่อนปี พ.ศ. 2529 และขยายตัวอย่างต่อเนื่องมาจนถึงช่วงปี พ.ศ.

2543 จึงกล่าวได้ว่าก่อนปี พ.ศ. 2543 ถนนมีคมสำคัญมากทำให้เกิดการใช้ที่ดินและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น การค้า และอุตสาหกรรม

หลังจากนั้นได้มีการสร้างถนนวงแหวนทั้งสองชั้น ได้แก่ วงแหวนชั้นกลาง และวงแหวนชั้นนอก ประกอบกับถนนเกาะกลางและถนนป่าแดงมีสภาพชำรุดและคับแคบ มีผู้ใช้ทางลดลงเป็นอย่างมาก ผู้ใช้ถนนส่วนใหญ่นิยมใช้ถนนวงแหวนทั้งสองสายทดแทน แต่ถนนเกาะกลางยังคงมีผู้ใช้ทางอยู่บ้างเพื่อเข้าสู่เขตอนุรักษเวียงกุมกามและเข้าสู่ตัวเมืองเชียงใหม่

3) ถนนเลียบทางรถไฟ หรือ Local Road หลังจากที่มีการเปิดถนนไปอย่างเป็นทางการในช่วงกลางปี พ.ศ. 2547 ที่ผ่านมามีผู้ใช้ทางทดแทนถนนสายอื่นๆอย่างมาก เช่น สายเชียงใหม่-ลำพูน จากการสำรวจภาคสนาม พบว่า รถที่ใช้บริการถนนส่วนใหญ่แบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม



รูป 3.7 ถนนเลียบทางรถไฟขณะก่อสร้างและเปิดให้บริการ ภาพซ้ายถนนเลียบทางรถไฟขณะก่อสร้าง ภาพขวาดถนนเลียบทางรถไฟก่อสร้างแล้วเสร็จฝั่งตะวันออกของทางรถไฟ ฝั่งตะวันตกกำลังก่อสร้าง ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จมีส่วนสำคัญในการบรรเทาปัญหาการจราจรบนทางหลวงเชียงใหม่-ลำพูน และเชียงใหม่-ลำปาง

กลุ่มแรก รถยนต์นั่งทั่วไป มีการใช้ทางหนาแน่นในช่วงระหว่างสถานีรถไฟเชียงใหม่ ถึงเขตอำเภอสารภี ในระยะห่างจากสถานีรถไฟสารภีไปทางใต้ประมาณ 2 กิโลเมตร หลังจากช่วง 2 กิโลเมตรไปจำนวนรถประเภทนี้ลดลงเป็นอย่างมาก และหนาแน่นอีกครั้งในช่วงสถานีรถไฟจังหวัดลำพูน

และกลุ่มที่สอง รถจักรยานยนต์ เป็นกลุ่มที่มีการใช้ทางจำนวนมาก จากการสำรวจพบว่า ผู้ใช้ทางส่วนใหญ่เป็นผู้ที่อาศัยอยู่ในจังหวัดลำพูน และอาศัยเส้นทางนี้ในการเดินทางเข้ามารับจ้างหรือทำงานในเขตเมืองเชียงใหม่

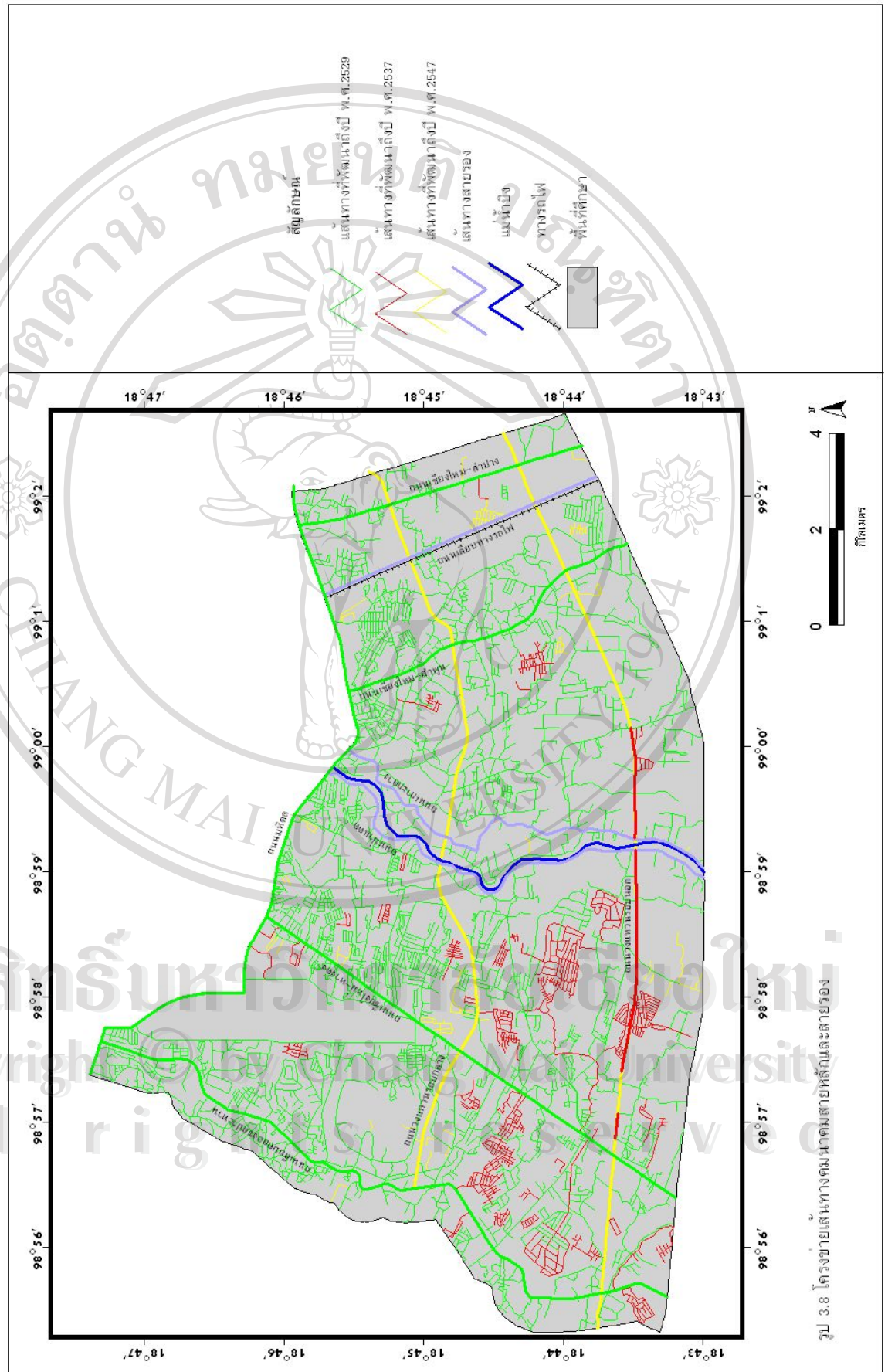
และกลุ่มที่สาม รถบรรทุก ซึ่งลักลอบเข้ามาให้บริการในบางครั้งคราว ส่วนใหญ่จะเป็นการขนสินค้ามาจากลำพูน เช่น รถขนเฟอร์นิเจอร์ไม้จากลำพูน นอกจากนั้นก็มีรถบรรทุกสินค้าทางการเกษตรในบางครั้ง ซึ่งรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปมีการออกกฎและติดป้ายประกาศห้ามเข้าใช้ทาง เนื่องจากสายทางออกแบบให้มีความหนาของชั้นหินลาดยางเพียง 5 เซนติเมตร ไม่เหมาะกับรถที่มีน้ำหนักมาก และต้องการให้เป็นเส้นทางท้องถิ่น ซึ่งกำหนดให้ใช้ความเร็วต่ำ

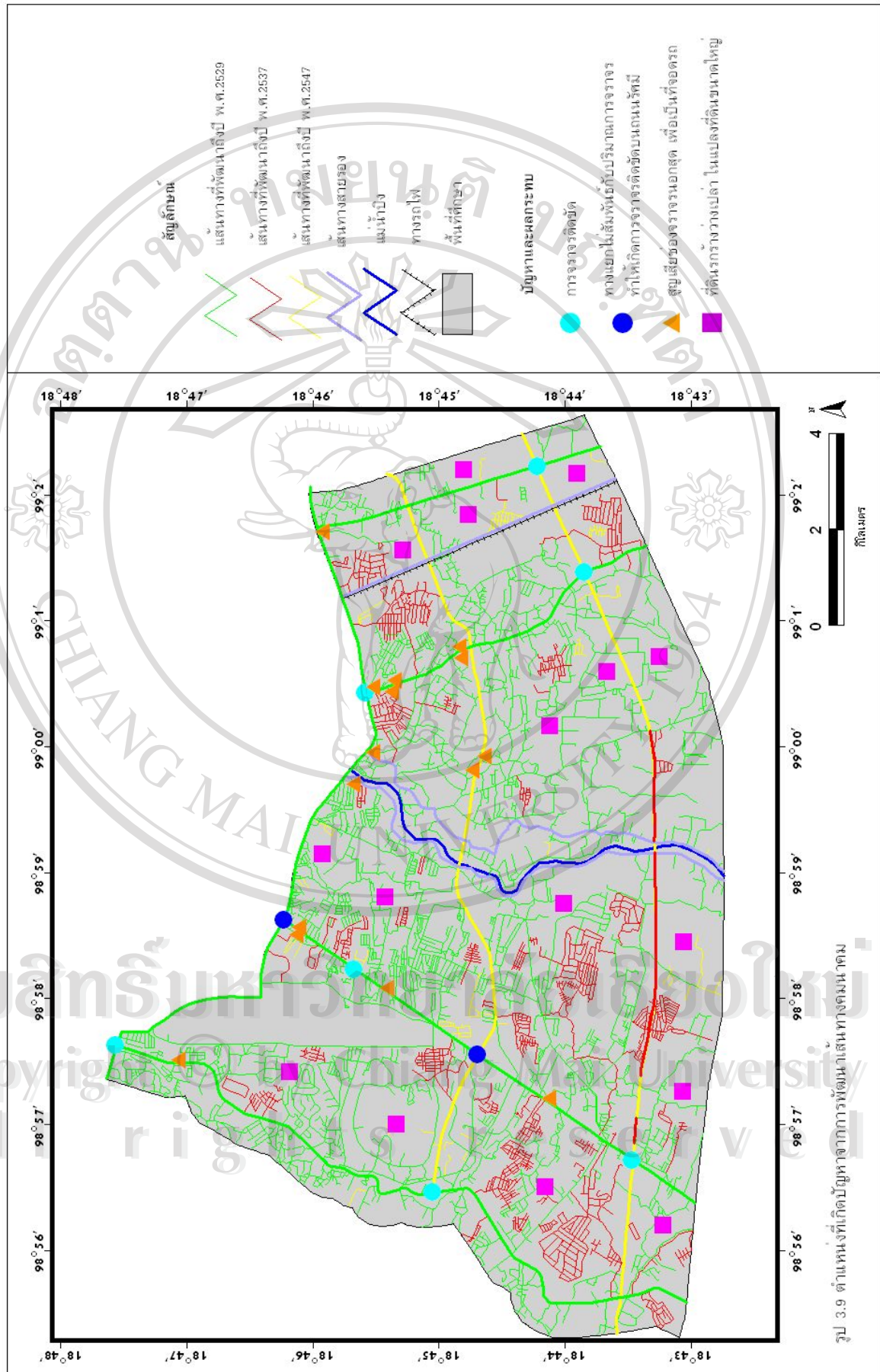
สำหรับบทบาทที่มีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดิน พบว่ามีการประกาศขายที่ดินโดยเฉพาะบริเวณใกล้กับสถานีรถไฟเชียงใหม่ และมีการค้าโดยเฉพาะร้านค้าขนาดเล็กๆ นอกเหนือจากนั้นไม่มีการเปลี่ยนแปลงเนื่องจากพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

อย่างไรก็ตามพิจารณาการพัฒนาเส้นทางหลัก เส้นทางรองและเส้นทางท้องถิ่น (รูป 3.8) พบว่ามีการเพิ่มขึ้นตามเวลา ถนนสายหลักมีการพัฒนาเพิ่มขึ้นตามลำดับดังที่กล่าวมา ส่วนเส้นทางสายรองไม่ได้รับการพัฒนาและปรับปรุงผิวการจราจรเท่าที่ควร ถนนมีช่องจราจรแคบ ส่วนถนนท้องถิ่นเป็นถนนที่พัฒนาในโครงการบ้านและที่ดินจัดสรรเป็นส่วนใหญ่ ระหว่างปี พ.ศ. 2529 - 2537 ขยายตัวมากกว่าระหว่างปี พ.ศ. 2537 - 2547 และพบว่ามีจำนวนหนาแน่นอยู่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำปิง ตอนระหว่างถนนวงแหวนรอบกลางและวงแหวนรอบกลาง แสดงว่าโครงการบ้านจัดสรรขยายตัวมากในบริเวณและช่วงเวลาดังกล่าวด้วย

จากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมของรัฐในเขตชานเมืองเชียงใหม่ด้านใต้ มีประเด็นที่น่าสนใจตามมา ประกอบไปด้วย ปัญหาการจราจร การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม และความสะดวกในการใช้เส้นทาง การจัดการระบบขนส่งมวลชน และการใช้ที่ดิน (รูป 3.9)

ประเด็นแรกปัญหาการจราจร ประการแรก เป็นประเด็นปัญหาที่เกิดจากไม่มีระบบขนส่งมวลชนที่เป็นมาตรฐานและมีเส้นทางที่แน่นอน มีเพียงรถสี่ล้อเท่านั้น การเดินทางของคนเชียงใหม่โดยเฉพาะกลุ่มที่อาศัยอยู่ในเขตชานเมืองจึงต้องอาศัยรถยนต์และจักรยานยนต์ส่วนตัว และประการที่สองการเพิ่มขึ้นของรถส่วนตัวมีมากกว่าการเพิ่มขึ้นของถนน เมื่อจำนวนรถเพิ่มขึ้น





จากปัจจัยที่กล่าวมา และไม่สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของถนน จึงเกิดปัญหาอัตราการเพิ่มขึ้นของ
รถมีมากกว่าอัตราการขยายตัวของผิวการจราจร

ตาราง 3.3 ปริมาณรถจดทะเบียนของจังหวัดเชียงใหม่ (คัน)

ประเภท	ปี									
	2532	2533	2534	2535	2541	2542	2543	2544	2545	2546
รถยนต์+ปิกอัพ	49,010	60,591	72,341	87,985	174,591	169,009	168,677	226,644	233,320	238,448
จักรยานยนต์	217,375	213,573	248,395	354,593	481,890	490,471	510,974	614,198	629,713	681,549
อื่นๆ				11,546	14,089	14,875	15,521	13,707	14,027	13,736
รวม	268,917	276,697	323,270	465,659	670,570	674,355	695,172	854,707	877,060	933,733
ความยาวของทาง สายหลัก (กม)	-	-	-	36.5	-	-	49.5	-	-	60.3

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

เมื่อพิจารณาปริมาณรถกับความยาวของถนนสายหลักพบว่า ในปี พ.ศ. 2535 มี
จำนวนรถ 465,659 คัน มีความยาวของถนนสายหลัก 36.5 กิโลเมตร ในปี พ.ศ. 2543 มีจำนวน
รถ 695,172 คัน มีความยาวของถนน 49.5 กิโลเมตร และ ในปี พ.ศ. 2546 มีจำนวนรถ 933,733
คัน มีความยาวของถนน 60.3 กิโลเมตร จะเห็นว่าจากปี พ.ศ.2543-2546 มีรถเพิ่มกว่าร้อยละ 34
แต่ความยาวของถนนเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 21.8 ตามตาราง 3.3 ซึ่งจะทำให้อนาคตปัญหา
การจราจรรุนแรงมากกว่าสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

อย่างไรก็ตามปัญหาการจราจรที่เมืองประสบอยู่ในปัจจุบัน ยังถือว่าอยู่ในระยะที่เมือง
และประชากรในเขตชานเมืองยังขยายตัวไม่เต็มที่ ซึ่งเมื่อเมืองขยายตัวเต็มที่ ชานเมืองมี
ประชากรสูงขึ้น และเมืองยังไม่มีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ความแตกต่างระหว่างอัตรา
การเติบโตของรถและถนนจะเพิ่มมากขึ้น ปัญหาการจราจรอาจขยายตัวขึ้นไปจนแก้ไขไม่ได้
อย่างไรก็ตามจากที่กล่าวมาสะท้อนให้เห็นว่าโครงข่ายเส้นทางคมนาคมนั้นมีการพัฒนา
เส้นทางสายหลัก แต่ไม่มีการพัฒนาเส้นทางท้องถิ่น ในเขตชานเมืองเชียงใหม่ด้านใต้มีถนนรัศมี
เพียง 4 เส้นทางเท่านั้น ที่ต้องรองรับคนกว่า 1 แสนคน ซึ่งจะต้องเข้ามาทำงานในเขตเมืองในช่วง
เช้า และ ออกจากเมืองในช่วงเย็น ซึ่งเป็นที่น่าห่วงใยว่า ถนนรัศมีสามารถรองรับกับการเติบโต
ของชานเมืองในอนาคตได้หรือไม่

ประเด็นที่ 2 การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม และความสะดวกในการใช้เส้นทาง จากโครงการสร้างทางเชื่อมระหว่างถนนรัศมีและถนนวงแหวนซึ่งออกแบบเป็นทางแยกต่างระดับและทางลอด พบว่าการออกแบบให้ถนนวงแหวนลอดและข้ามถนนรัศมีทั้งหมดนั้น เป็นการออกแบบที่ไม่สอดคล้องกับปริมาณการจราจร เนื่องจากปริมาณการจราจรบนถนนรัศมีมากกว่าถนนวงแหวน ทำให้รถบนถนนรัศมีต้องติดสัญญาณไฟแดงเป็นระยะเมื่อตัดกับถนนวงแหวนชั้นใน กลาง และนอก เป็นการลดความเร็วในการระบายรถออกและเข้าจากเมืองเชียงใหม่ เช่นจากเมืองบริวารทางดงเข้าสู่เขตคูเมืองต้องติดไฟสัญญาณกว่า 5 แห่ง ได้แก่ สามแยกทางไปบ้านถวาย ทางแยกกับถนนวงแหวนรอบนอก ทางแยกกับถนนวงแหวนรอบกลาง ทางแยกหน้าห้างสรรพสินค้าโลตัสทางดง จุดตัดระหว่างถนนมหิดลกับเชียงใหม่-ทางดง ซึ่งการให้ความสำคัญกับถนนวงแหวนมากเกินไปกลับไม่มีผลในการบรรเทาปัญหาการจราจร เนื่องจากเมื่อออกจากถนนวงแหวนเข้าสู่ถนนรัศมี ก็ต้องติดไฟแดงบนถนนรัศมีอีกครั้งหนึ่ง จึงกลายเป็นความซ้ำซ้อน กล่าวคือ จากใจกลางเมืองออกสู่ชานเมือง ผู้ใช้ทางไม่สามารถเลี่ยงเส้นทางที่ติดไฟจราจรได้เลย การสร้างถนนวงแหวนเพื่อบรรเทาปริมาณการจราจรบนถนนรัศมี กลายเป็นการลดความเร็วของการจราจรบนถนนรัศมีอีกด้วย

ประเด็นที่ 3 ปัญหาการจัดระบบขนส่งสาธารณะ ระบบโครงข่ายคมนาคมที่เป็นอยู่ทำให้การจัดการระบบขนส่งสาธารณะทำได้ยาก และถ้าหากมีการให้บริการผู้ให้บริการต้องเดินทางหลายขั้นตอน การวางโครงข่ายลักษณะนี้เหมาะสมสำหรับเมืองซึ่งประชาชนนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวเท่านั้น ไม่เหมาะสมสำหรับเมืองซึ่งในอนาคตจะต้องมีระบบขนส่งสาธารณะ เช่นเมืองเชียงใหม่ ซึ่งระยะทางที่ไกลของวงแหวนชั้นต่างๆ กลายเป็นอุปสรรคของการเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมือง และถ้ามีการจัดระบบเส้นทาง ก็มีความซับซ้อน คือ ต้องมีทั้งรถที่วิ่งในเส้นทางรัศมีและวงแหวน เป็นช่วงๆ ซึ่งมีความเป็นไปได้น้อยมาก และทำให้ประชาชนจำเป็นต้องใช้พาหนะส่วนตัวในการเดินทางแทนระบบขนส่งสาธารณะอยู่เช่นเดิม

ประเด็นที่ 4 ความไม่สมบูรณ์ของระบบโครงข่ายคมนาคม การพัฒนาเฉพาะเส้นทางคมนาคมสายหลัก โดยไม่พัฒนาถนนสายรองและเส้นทางท้องถิ่น และไม่ควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน เกิดผลกระทบ 4 ประการ คือประการแรก บริเวณระหว่างเส้นทางหลักจะกลายเป็นแปลงที่ดินขนาดใหญ่ ซึ่งบริเวณระยะ 500-1,000 เมตรริมถนนเท่านั้นที่จะมีการใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณกลางแปลงที่ดินขนาดใหญ่จะกลายเป็นพื้นที่รกร้างว่างเปล่า และไม่ใช้

ประโยชน์ได้ในที่สุด ประการที่สอง ริมสองฟากของถนนสายหลักหากมีการขยายตัวของการค้า ช่างจากร้านนอกของถนนจะกลายเป็นที่จอดรถของการค้า สูญเสียช่องจราจร และใช้ถนนไม่เต็มความสามารถในการรองรับ ประการที่สาม การขยายตัวของการใช้ที่ดินจะกระจุกกระจาย โดยเฉพาะการค้า อุตสาหกรรม และคลังสินค้า จนในที่สุดบริเวณนี้จะเต็มไปด้วยพื้นที่ปลูกสร้าง เป็นการสูญเสียพื้นที่เกษตรและพื้นที่เปิดโล่งของเมืองเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ และประการสุดท้ายโครงข่ายซึ่งมีแต่เพียงเส้นทางหลัก ไม่มีการพัฒนาเส้นทางรองและเส้นทางท้องถิ่นมาเสริมโครงข่ายในเวลาเดียวกัน จะทำให้ในอนาคตเมื่อเมืองขยายตัวเข้าไปเต็มพื้นที่ชานเมือง การสร้างถนนใหม่เพื่อบรรเทาปัญหาแปลงที่ดินขนาดใหญ่จะทำได้ยากและมีราคาแพง โดยเฉพาะถนนรัศมี และหากจะทำได้ก็คือการเพิ่มวงแหวนรอบที่ 4 และ 5 เพื่อขยายเมืองออกไปเรื่อยๆ จนทำให้เมืองใหญ่จนควบคุมการใช้ที่ดินและแบ่งโซนการใช้ที่ดินไม่ได้ ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร และการจัดการระบบขนส่งมวลชนอย่างไม่สิ้นสุด

3.5 สรุป

พัฒนาการและรูปแบบของเส้นทางคมนาคม แบ่งเป็น 3 ช่วงเวลา ได้แก่ 1) การพัฒนาถนนรัศมี (พ.ศ. 2529-2536) โครงข่ายเส้นทางคมนาคมประกอบด้วยเส้นทางคมนาคมสายหลัก 5 สาย แบ่งเป็น 2 ประเภท ถนนวงแหวนมี 1 สายคือถนนวงแหวนชั้นในหรือถนนมหิดล และถนนรัศมี ประกอบด้วย ถนนเลียบคลองชลประทาน ถนนเชียงใหม่-หางดง ถนนเชียงใหม่-ลำพูน และถนนเชียงใหม่-ลำปาง ลักษณะเส้นทางคมนาคมในช่วงเวลานี้รัฐให้ความสำคัญกับการพัฒนาเส้นทางตามระบบถนนแบบรัศมีเป็นหลัก 2) ช่วงที่สอง การพัฒนาถนนวงแหวน (พ.ศ. 2537-2543) เป็นการพัฒนาระบบถนนวงแหวนเพิ่มเติม เชื่อมกับถนนรัศมีซึ่งได้รับการพัฒนาจากช่วงที่ผ่านมา ถนนวงแหวนแบ่งเป็น 2 สาย คือ ถนนวงแหวนชั้นนอก และถนนวงแหวนชั้นกลาง เพื่อลดปัญหาการจราจรหนาแน่นบริเวณจุดตัดของเส้นทางภายในเขตเมือง และปัญหาของพื้นที่ระหว่างถนนรัศมี เข้าถึงยากและถูกปล่อยให้อาคารร้างว่างเปล่า 3) ช่วงที่สาม การเชื่อมโยงโครงข่ายถนนรัศมีกับถนนวงแหวน (พ.ศ. 2544-2547) เป็นการเชื่อมโยงถนนวงแหวนและถนนรัศมีเข้าด้วยกัน เพื่อให้โครงข่ายเส้นทางคมนาคมทำหน้าที่ได้อย่างสมบูรณ์ มีการเปิดใช้เส้นทางอย่างเป็นทางการ ได้แก่ ถนนมหิดล ถนนวงแหวนรอบนอก และถนนวงแหวนรอบกลาง ซึ่งดำเนินการก่อสร้างมาตั้งแต่ช่วงที่สอง ประกอบกับมีโครงการเพิ่มความเร็วของการจราจรด้วยการใช้สะพานต่างระดับ และอุโมงค์ทางลอด บริเวณทางแยกจุดตัดระหว่างเส้นทาง ทำให้การจราจรเป็นไปด้วยความสะดวกมากขึ้น

สำหรับปัญหาซึ่งเกิดจากการพัฒนาเส้นทางดังกล่าว ประกอบไปด้วย ปัญหา
การจราจร การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม และความสะดวกรวดเร็วในการใช้เส้นทาง ปัญหาการ
จัดระบบขนส่งมวลชน และความไม่สมบูรณ์ของระบบโครงข่ายคมนาคม



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved