

บทที่ 3

พัฒนาการและรูปแบบเส้นทางขนส่งทางถนน

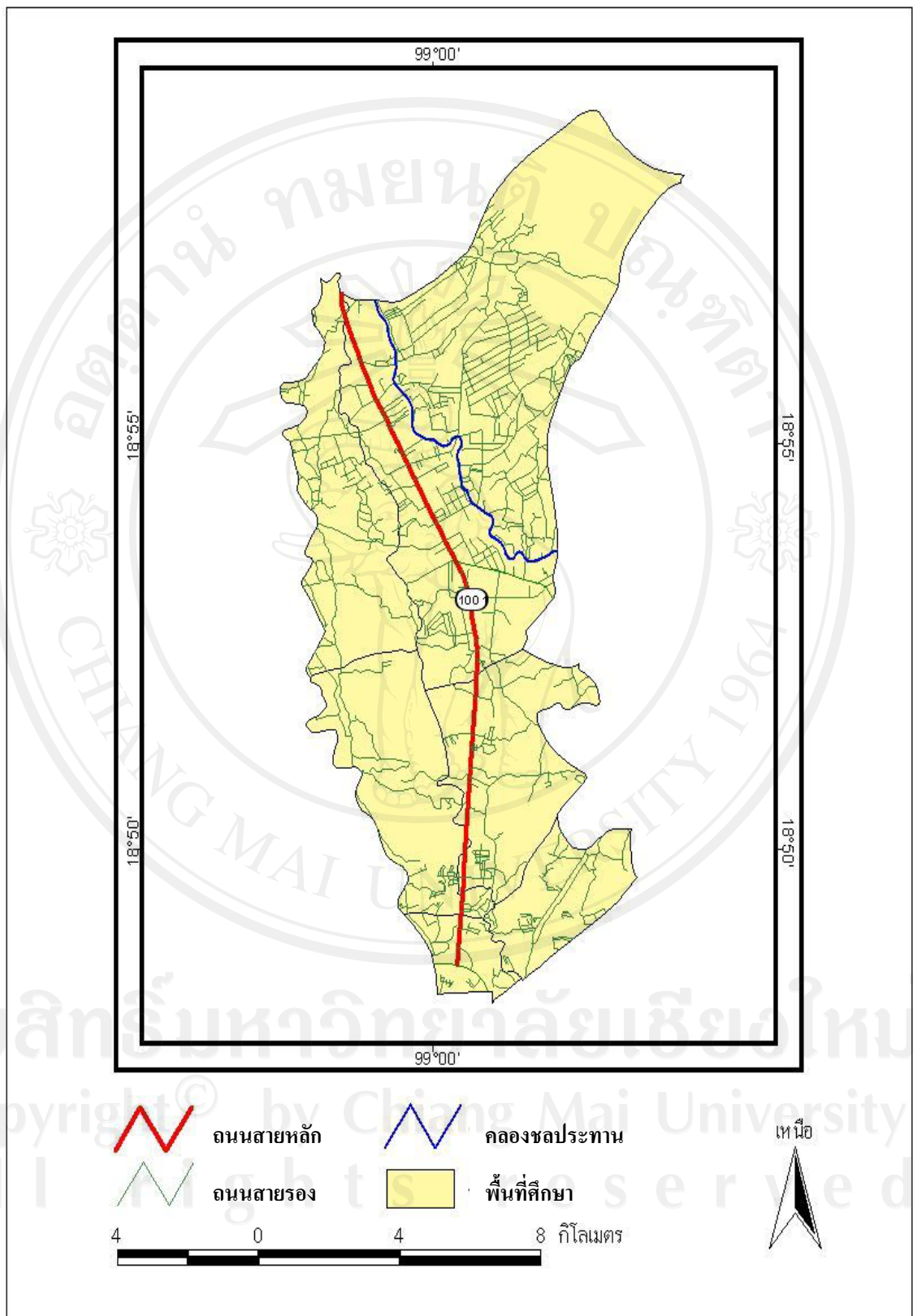
ในบทนี้จะกล่าวถึงพัฒนาการและรูปแบบเส้นทางขนส่ง ซึ่งประกอบไปด้วย ประวัติความเป็นมา ลักษณะการพัฒนาในแต่ละเส้นทาง และพัฒนาการของโครงข่ายในภาพรวม ตามบริบทการพัฒนาเส้นทางขนส่ง โดยจะแบ่งการศึกษาเป็น 4 ช่วงเวลา ประกอบด้วย ช่วงที่ 1 ช่วงการพัฒนาถนนรัศมี (พ.ศ. 2529-2536) ช่วงที่ 2 ช่วงการพัฒนาถนนวงแหวน (พ.ศ. 2537-2543) ช่วงที่ 3 ช่วงการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม (พ.ศ. 2544-2547) และช่วงที่ 4 ช่วงการพัฒนาถนนเสร็จสมบูรณ์ (พ.ศ. 2548-2552)

3.1 การพัฒนาถนนรัศมี

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-4 (พ.ศ. 2504-2524) ได้กำหนดให้จังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน และลำปางเป็นศูนย์กลางความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ พร้อมกับกำหนดแนวทางพัฒนาภาคเหนือไว้ดังนี้ คือ การกระจายรายได้และปรับปรุงโครงสร้างการผลิต โดยให้ความสำคัญแก่ชนบทที่ยากจนและเขตเมืองที่มีปัญหาด้านเศรษฐกิจและการว่างงานสูง โดยการให้ความช่วยเหลือด้านการเกษตรและใช้ทรัพยากรให้มีประสิทธิภาพ สำรวจหาแหล่งทรัพยากรใหม่ การพัฒนาการเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร

การพัฒนาเส้นทางขนส่งในช่วงแรกพ.ศ.2529-2536 เป็นการพัฒนาถนนรัศมี ในส่วนของขานเมืองเชียงใหม่-แม่ใจมีถนนสายสำคัญ คือ ถนนสายเชียงใหม่-แม่ใจ (ทางหลวงหมายเลข 1001) ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่พุ่งตรงไปยังชุมชนแม่ใจ ซึ่งเป็นชุมชนที่มีความสำคัญทางการศึกษาและการวิจัยทางการเกษตรแห่งหนึ่งของจังหวัดเชียงใหม่ (รูป 3.1)

ถนนสายเชียงใหม่-แม่ใจ (ทางหลวงหมายเลข 1001) เป็นเส้นทางที่แยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11 สายเชียงใหม่-ลำปาง เพื่อใช้เป็นเส้นทางขนส่งระหว่างอำเภอเมืองกับอำเภอสันทราย แต่เดิมประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตอำเภอสันทรายหากต้องการเดินทางเข้าไปในเมืองต้องใช้ถนนสายเชียงใหม่-สันทราย (ทางหลวงหมายเลข 1001 เดิม) ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางค่อนข้างมาก ประกอบกับในภายหลังมีผู้คนเข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่มากขึ้น ส่งผลให้มีการใช้ยานพาหนะเพิ่มขึ้น ผลที่ตามมาคือมีปัญหาในเรื่องการจราจรที่หนาแน่นขึ้น เนื่องจากถนนสาย



รูป 3.1 โครงข่ายเส้นทางขนส่ง ปี พ.ศ. 2529

เชียงใหม่-สันทราย ไม่สามารถขยายช่องทางจราจรได้ การสร้างถนนสายเชียงใหม่-แม่โจ้จึงเท่ากับช่วยย่นระยะทางที่จะไปยังตัวจังหวัดเชียงใหม่โดยไม่ต้องผ่านอำเภอสันทรายสำหรับประชาชนที่อยู่ไกลออกไป และเป็นการช่วยลดปริมาณการจราจรของเส้นทางเชียงใหม่-แม่โจ้-พร้าว นอกจากนั้น ในส่วนของชุมชนแม่โจ้ได้มีการเข้ามาก่อตั้งมหาวิทยาลัยและสถานที่ราชการ ทำให้มีผู้คนเข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่ชุมชนแม่โจ้มากขึ้น ดังนั้นในพ.ศ. 2523 จึงได้มีการตัดถนนสายใหม่เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจภายในพื้นที่ โดยถนนที่ตัดแยกออกมาจากถนนสายเชียงใหม่-สันทราย (ทางหลวงหมายเลข 1001 เดิม) ถูกเรียกว่าถนนสายเชียงใหม่-แม่โจ้ (ทางหลวงหมายเลข 1001 ในปัจจุบัน) โดยกรมทางหลวงเป็นผู้รับผิดชอบในการก่อสร้าง ในขณะที่ถนนมีลักษณะเป็นถนน 2 ช่องทางจราจร ดังนั้นการใช้ที่ดินสองข้างทางของถนนนี้ก่อนพ.ศ. 2529 ส่วนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรม

จากการกำหนดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-4 นำไปสู่การก่อตั้งศูนย์วิจัยพืชไร่เชียงใหม่ในพ.ศ. 2477 สถานีทดลองยาสูบเชียงใหม่ สถานีวิจัยประมงพันธุ์ปลาน้ำจืดแม่โจ้ และโรงเรียนฝึกหัดครูประถมกสิกรรมภาคเหนือขึ้นในพ.ศ. 2477 ซึ่งเป็นสถาบันการศึกษาที่สอนเรื่องเกษตรกรรมแห่งแรกของภาคเหนือ ต่อมาโรงเรียนแห่งนี้ได้เปลี่ยนเป็นวิทยาลัยเกษตรกรรมแม่โจ้ใน พ.ศ. 2481 และเปลี่ยนสภาพเป็นสถาบันเทคโนโลยีการเกษตรแม่โจ้ ปัจจุบันได้กลายมาเป็นมหาวิทยาลัยแม่โจ้ สาเหตุที่มาตั้งในพื้นที่แห่งนี้เนื่องจากพื้นที่นี้มีทั้งดินดีเหมาะแก่การเพาะปลูกและระบบชลประทานที่ครอบคลุมพื้นที่ นอกจากนั้นยังมีการก่อตั้งสหกรณ์นิคมสันทรายในพ.ศ. 2480 ซึ่งเป็นสหกรณ์นิคมแห่งแรกของประเทศ โดยรัฐจัดสรรที่ดินในเขตป่าแพะ (ป่าละเมาะ) ให้แก่ผู้ไม่มีที่ดินทำกิน ในขณะเดียวกันมีการก่อสร้างทำนบกั้นแม่น้ำปิงเพื่อผันน้ำเข้ามาใช้ในการเกษตรในพื้นที่และที่ราบตอนล่าง ภายได้โครงการชลประทานแม่แฝก ลักษณะการพัฒนาที่ดินนอกจากจะปรับปรุงให้เกิดศักยภาพทางการผลิตทางการเกษตรโดยตรงแล้ว ยังได้มีการพัฒนาขั้นพื้นฐาน เช่น ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ระบบการสื่อสาร และการขนส่งในพื้นที่ ทั้งการก่อสร้างถนนสายใหญ่ในพ.ศ. 2481 เชื่อมต่อกับชุมชนสันทรายและถนนภายในอย่างทั่วถึง

จากการที่เป็นแหล่งการศึกษาและแหล่งงานทำให้มีคนย้ายเข้ามาอยู่ในชุมชนมากขึ้น ทั้งนักศึกษาและคนทำงานในพื้นที่ จึงทำให้รัฐปรับปรุงถนนสายเชียงใหม่-แม่โจ้ในพ.ศ. 2538 จาก 2 ช่องทางจราจรเป็น 4 ช่องทางจราจร เพื่อรองรับการขยายตัวทางพื้นที่และการจราจรที่เพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย ปัจจุบันถนนสายเชียงใหม่-แม่โจ้ (ทางหลวงหมายเลข 1001) จุดเริ่มต้นการก่อสร้าง กม.0+035 (ทางแยกชูปเปอร์ไฮเวย์ สาย 11 ลำปาง-เชียงใหม่) สิ้นสุดการก่อสร้างที่ กม.13+700 (ทางแยกไปอำเภอแม่ริม) รวมระยะทางทั้งสิ้นยาวประมาณ 13.665 กิโลเมตร มาตรฐานทาง 4-8

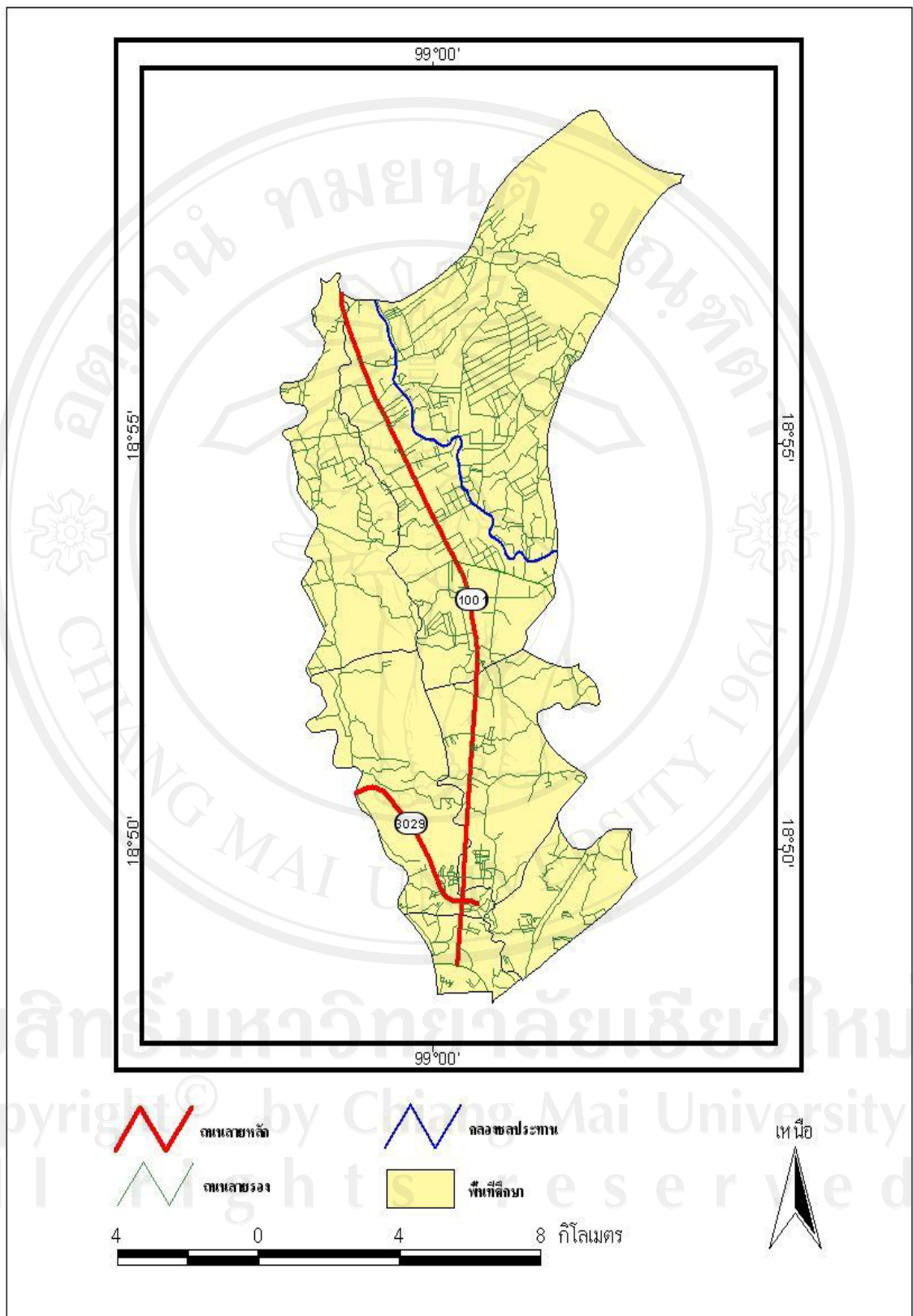
ช่องทางจราจร ในย่านชุมชนจะก่อสร้างเต็มเขตตามรูปแบบเป็น 8 ช่องทางจราจร มีถนนสำคัญสองสายผ่านด้วยกันคือ ถนนวงแหวนรอบกลาง (ทางหลวงชนบท 3029) และวงแหวนรอบนอก (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 121) ยิ่งทำให้ถนนเส้นนี้มีความสำคัญมากขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจ ซึ่งจะเห็นได้จากการมีการก่อตั้งแหล่งการค้าขนาดใหญ่ในพื้นที่โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดของถนน อาทิเช่น ริมปัชูปเปอร์สโตร์ มีโชคพลาซ่า และตลาดรวมโชค เป็นต้น

3.2 การพัฒนาถนนวงแหวน

พัฒนาการในช่วงที่สอง การพัฒนาถนนวงแหวน (พ.ศ. 2537-2543) เป็นช่วงที่มีการพัฒนาระบบถนนวงแหวนเพื่อเชื่อมระบบกับถนนรัศมี ถนนวงแหวนที่ได้รับการพัฒนามีอยู่ 2 สายด้วยกัน คือ วงแหวนรอบนอก (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 121) และถนนวงแหวนรอบกลาง (ทางหลวงชนบท 3029) ดังรูป 3.2 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ถนนวงแหวนรอบนอก (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 121) ออกแบบและดำเนินการสำรวจโดยศูนย์สร้างทางลำปาง กรมทางหลวง ตามที่กระทรวงมหาดไทยได้ออกกฎกระทรวงฉบับที่ 78 พ.ศ.2532 กำหนดผังเมืองรวมเมืองเชียงใหม่ขึ้นโดยให้มีเส้นทางขนส่งของจังหวัดอย่างเหมาะสม เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองเชียงใหม่ ซึ่งได้กำหนดให้มีถนนสายสำคัญต่างๆ โครงการก่อสร้างสายเลี้ยวเมืองเชียงใหม่รอบนอกเป็นโครงการหนึ่งในสายทางหลักของผังเมืองรวมเชียงใหม่ โดยมีวัตถุประสงค์ให้เป็นทางเลี้ยวเมืองในระยะรัศมี 7-10 กิโลเมตร จากใจกลางเมือง ถนนวงแหวนรอบนอกได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างในพ.ศ.2537 จำนวน 2 ช่องทางจราจร เป็นแนวทางใหม่ตลอดเส้นทาง ระยะทางรวม 32.672 กิโลเมตร จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 0+000 ตรงกับกิโลเมตรที่ กม.10+458 ของทางหลวงหมายเลข 108 ตอนเชียงใหม่-สันป่าตอง วนขวาไปตัดกับทางหลวงหมายเลข 106 ตอนลำพูน-เชียงใหม่ ตัดทางหลวงหมายเลข 11 ตอนลำปาง-เชียงใหม่ ตัดทางหลวงหมายเลข 1317 ตอนเชียงใหม่-สันกำแพง (แนวใหม่) ตัดทางหลวงหมายเลข 1006 ตอนเชียงใหม่-สันกำแพง ตัดทางหลวงหมายเลข 118 ตอนเชียงใหม่-ดอยสะเก็ด ตัดทางหลวงหมายเลข 1001 (เดิม) ตอนเชียงใหม่-สันทราย ตัดทางหลวงหมายเลข 107 ตอนเชียงใหม่-แม่ริม ไปสิ้นสุดโครงการที่จุดบรรจบถนนเลียบคลองชลประทานของโครงการปรับปรุงเส้นทางสู่สนามบินเชียงใหม่ 700 ปี

เนื่องจากเป็นโครงการก่อสร้างตามแนวตัดใหม่ตลอดเส้นทาง จึงมีปัญหาและอุปสรรคในเรื่องกรรมสิทธิ์และการเวนคืนที่ดิน และประกอบกับวิกฤติเศรษฐกิจของประเทศทำให้การก่อสร้างไม่ต่อเนื่องและเป็นไปอย่างล่าช้า การใช้ที่ดินสองฝั่งถนนในช่วงนี้ยังมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินไม่มากนัก ส่วนใหญ่ยังคงเป็นการใช้ที่ดินแบบเกษตรกรรม



รูป 3.2 โครงข่ายเส้นทางขนส่ง ปี พ.ศ. 2538

2) ถนนวงแหวนรอบกลาง (ทางหลวงชนบทหมายเลข 3029) ออกแบบและก่อสร้างโดยกรมโยธาธิการ เมื่อวันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2537 ตามผังเมืองรวมจังหวัดเชียงใหม่ ถนนวงแหวนรอบกลางมีแนวสายทางตามแนวสาย “ฅ3” ในแผนที่ผังเมืองรวมจังหวัดเชียงใหม่ ฉบับที่ 78 (พ.ศ.2532) ซึ่งสำนักผังเมืองได้กำหนดให้เป็นถนนขนาด 6 ช่องทางจราจร กว้าง 30 เมตร ระยะทางยาวประมาณ 26 กิโลเมตร หลังจากนั้นมีการปฏิรูประบบราชการความรับผิดชอบในการดูแลสายทางถูกโอนให้เป็นความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท โดยระยะแรกก่อสร้างเป็น 4 ช่องทางจราจร ซึ่งแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 4 ช่วง คือ

ช่วงที่ 1 จากถนนเชียงใหม่-แม่ริม (ทางหลวงหมายเลข107) ถึงถนนเชียงใหม่-พร้าว (ทางหลวงหมายเลข1001) ระยะทางประมาณ 6.5 กิโลเมตร พร้อมก่อสร้างสะพานแม่น้ำปิง 1 แห่ง

ช่วงที่ 2 ต่อเนื่องจากช่วงที่ 1 ตัดผ่านถนนเชียงใหม่-คอยสะเก็ด (ทางหลวงหมายเลข118) และสิ้นสุดที่ทางแยกตัดกับถนนเชียงใหม่-สันกำแพง (ทางหลวงหมายเลข1006) ระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร

ช่วงที่ 3 ต่อเนื่องจากช่วงที่2 ตัดผ่านถนนเชียงใหม่-ลำปาง (ทางหลวงหมายเลข11) ตัดผ่านทางรถไฟสายเหนือ และผ่านถนนเชียงใหม่-สารภี (ทางหลวงหมายเลข106) ไปสิ้นสุดก่อนถึงแม่น้ำปิง รวมระยะทางประมาณ 7 กิโลเมตร

ช่วงที่ 4 ต่อเนื่องจากช่วงที่ 3 ตัดผ่านถนนเชียงใหม่-หางดง (ทางหลวงหมายเลข108) มาบรรจบถนนเลียบคลองส่งน้ำชลประทานแม่แตง-หางดง ระยะทางประมาณ 6.5 กิโลเมตร พร้อมก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำปิง 1 แห่ง

ในส่วนของบทบาทของถนนวงแหวนรอบกลางในช่วงนี้ยังมีไม่มากนักเนื่องจากกำลังดำเนินการก่อสร้าง การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินสองฝั่งถนนมีน้อย ส่วนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรม เนื่องจากการก่อสร้างถนนสายนี้ต้องตัดผ่านชุมชนหลายแห่ง เช่น ชุมชนบ้านแม่คาว ชุมชนบ้านสันทราย ชุมชนบ้านท่ากระดาศ เป็นต้น ทำให้มีปัญหาเรื่องที่ดินเวนคืนและเกิดการเก็งกำไรที่ดินขึ้น ส่งผลให้การก่อสร้างติดขัดขึ้นในบางช่วง

3.3 การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่ง

พัฒนาการในช่วงที่สาม การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่ง (พ.ศ.2544-2547) เป็นช่วงที่มีการเชื่อมโยงถนนรัศมีกับถนนวงแหวนเข้าด้วยกัน ช่วงนี้มีการเปิดให้ใช้บริการถนนวงแหวนรอบกลางและถนนวงแหวนรอบนอก ประกอบกับมีการสร้างสะพานต่างระดับและอุโมงค์ทางลอดในส่วนถนนวงแหวนรอบกลางเพื่อเชื่อมต่อกับถนนรัศมีสายต่างๆ ซึ่งดำเนินการโดยกรมทางหลวงชนบท ได้รับงบประมาณปี 2546 ให้ดำเนินการก่อสร้างทางลอดทางแยกหมายเลข 1 - 5 บริเวณทางแยกตาม

แนวนนวงแหวนรอบกลาง ลักษณะโครงการเป็นการก่อสร้างเชิงลาดและทางลอด (รูป 3.3) โดยมีลักษณะโครงการแต่ละทางลอดดังนี้

1. โครงการก่อสร้างทางลอดที่ทางแยกหมายเลข 1 (จุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 107) บริเวณทางแยกตามแนวนนวงแหวนรอบกลางเมืองเชียงใหม่ โดยมีความกว้างประมาณ 21.70 เมตร ความสูงของทางลอด 5.55 เมตร มีช่องทางเดินรถ 4 ช่องทางจราจร โดยแบ่งเป็นช่องทางเดินรถไป-กลับ ข้างละ 2 ช่องทางจราจร กว้างช่องละ 3.95 เมตร ไหล่ทางกว้างด้านละ 0.30 เมตร และทางเท้ากว้างด้านละ 1.20 เมตร โดยเริ่มต้นจาก กม.ที่ 0+447.802 ของถนนวงแหวนรอบกลางเมืองเชียงใหม่ลอดผ่านทางหลวงหมายเลข 107 (สายเชียงใหม่ – แม่ริม) ไปสิ้นสุดโครงการที่ กม.ที่ 1+400 โดยมีระยะทางรวม 952.198 เมตร

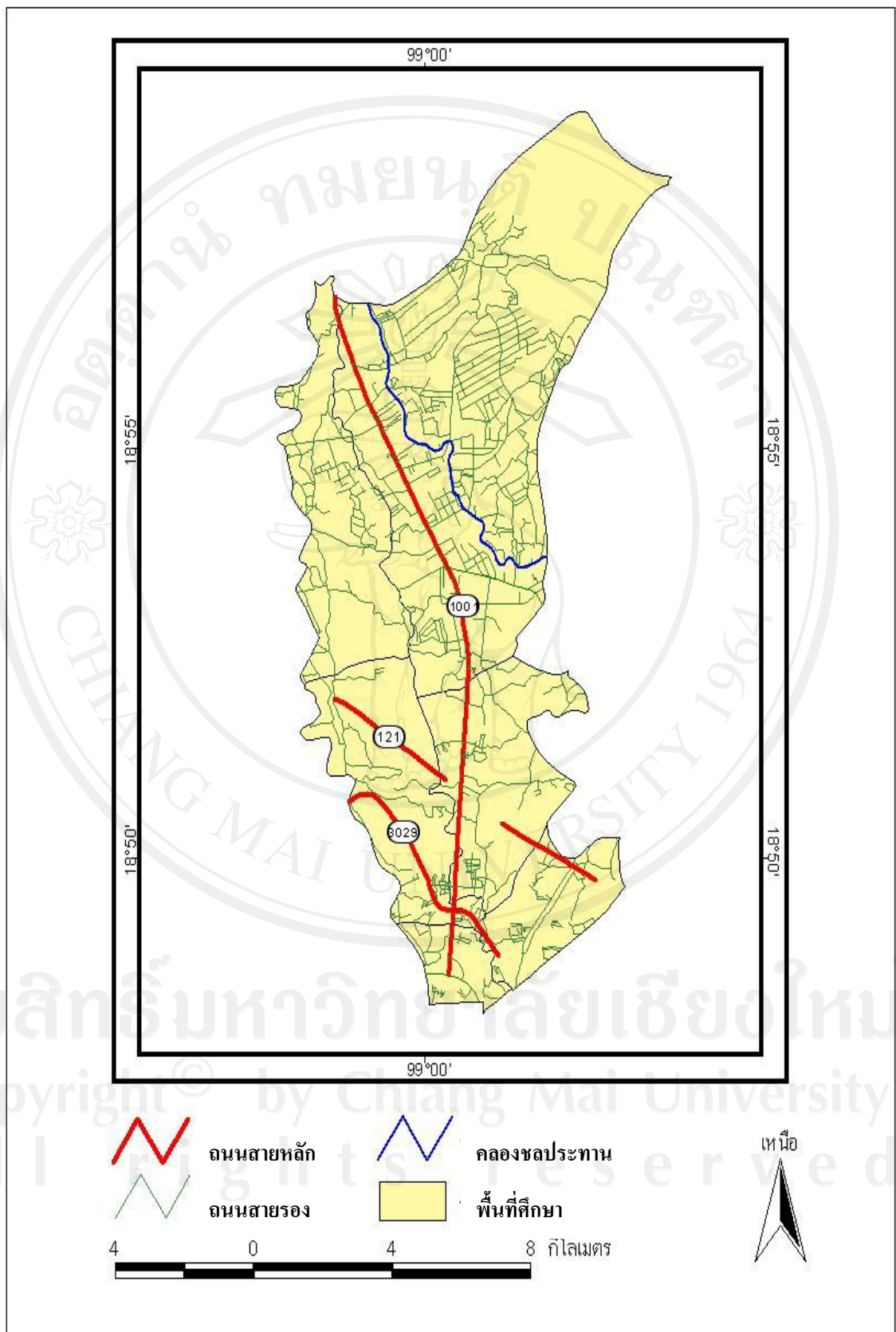
2. โครงการก่อสร้างทางลอดที่ทางแยกหมายเลข 2 (จุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 1001) โดยเริ่มต้นจาก กม.ที่ 6+160 ของถนนวงแหวนรอบกลางเมืองเชียงใหม่ ลอดผ่านทางหลวงหมายเลข 1001 (สายเชียงใหม่ – แม่ใจ) ไปสิ้นสุดโครงการที่ กม.ที่ 6+940 โดยมีระยะทางรวม 780 เมตร (รูป 3.4)

3.โครงการก่อสร้างทางลอดที่ทางแยกหมายเลข 3 (จุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 118) โดยเริ่มต้นจาก กม.ที่ 8+425 ของถนนวงแหวนรอบกลางเมืองเชียงใหม่ ลอดผ่านทางหลวงหมายเลข 118 (สายเชียงใหม่ – คอยสะเก็ด) ไปสิ้นสุดโครงการที่ กม.ที่ 9+150 โดยมีระยะทางรวม 725 เมตร

4. โครงการก่อสร้างทางลอดที่ทางแยกหมายเลข 4 (จุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 1006) โดยเริ่มต้นจาก กม.ที่ 12+075 ของถนนวงแหวนรอบกลางเมืองเชียงใหม่ ลอดผ่านทางหลวงหมายเลข 1006 (สายเชียงใหม่ – สันกำแพงสายเก่า) ไปสิ้นสุดโครงการที่ กม.ที่ 13+000 โดยมีระยะทางรวม 925 เมตร

5. โครงการก่อสร้างทางลอดที่ทางแยกหมายเลข 5 (จุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 1317) โดยเริ่มต้นจาก กม.ที่ 14+050 ของถนนวงแหวนรอบกลางเมืองเชียงใหม่ ลอดผ่านทางหลวงหมายเลข 1317 (สายเชียงใหม่ – สันกำแพงสายใหม่) ไปสิ้นสุดโครงการที่ กม.ที่ 14+825 โดยมีระยะทางรวม 775 เมตร

ในการดำเนินการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดในบางช่วงได้ก่อให้เกิดความไม่สะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะแยกที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก เช่น แยกที่ผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1001 (เชียงใหม่-แม่ใจ) ทำให้ไม่ได้รับความสะดวกในการใช้บริการ เนื่องจากต้องหลีกเลี่ยงไม่สามารถผ่านทางแยกได้โดยตรง แต่ถึงกระนั้นกลับส่งผลดีต่อการใช้ที่ดินสองฝั่งถนนที่เป็นทางเลียงทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินอย่างรวดเร็วในบริเวณนั้น ซึ่งแต่เดิมเป็นทางที่มีคนใช้บริการไม่มากนักแต่เมื่อกลายเป็นทางเลียงรถทุกคันจะต้องผ่านทางนั้น ทำให้การใช้ที่ดินในบริเวณนั้นเปลี่ยนจากที่รกร้างว่างเปล่ากลายเป็นการใช้ที่ดินแบบพาณิชยกรรม มีการก่อสร้างร้านอาหารขึ้นมาเป็นจำนวนมาก



รูป 3.3 โครงข่ายเส้นทางขนส่ง ปี พ.ศ. 2545



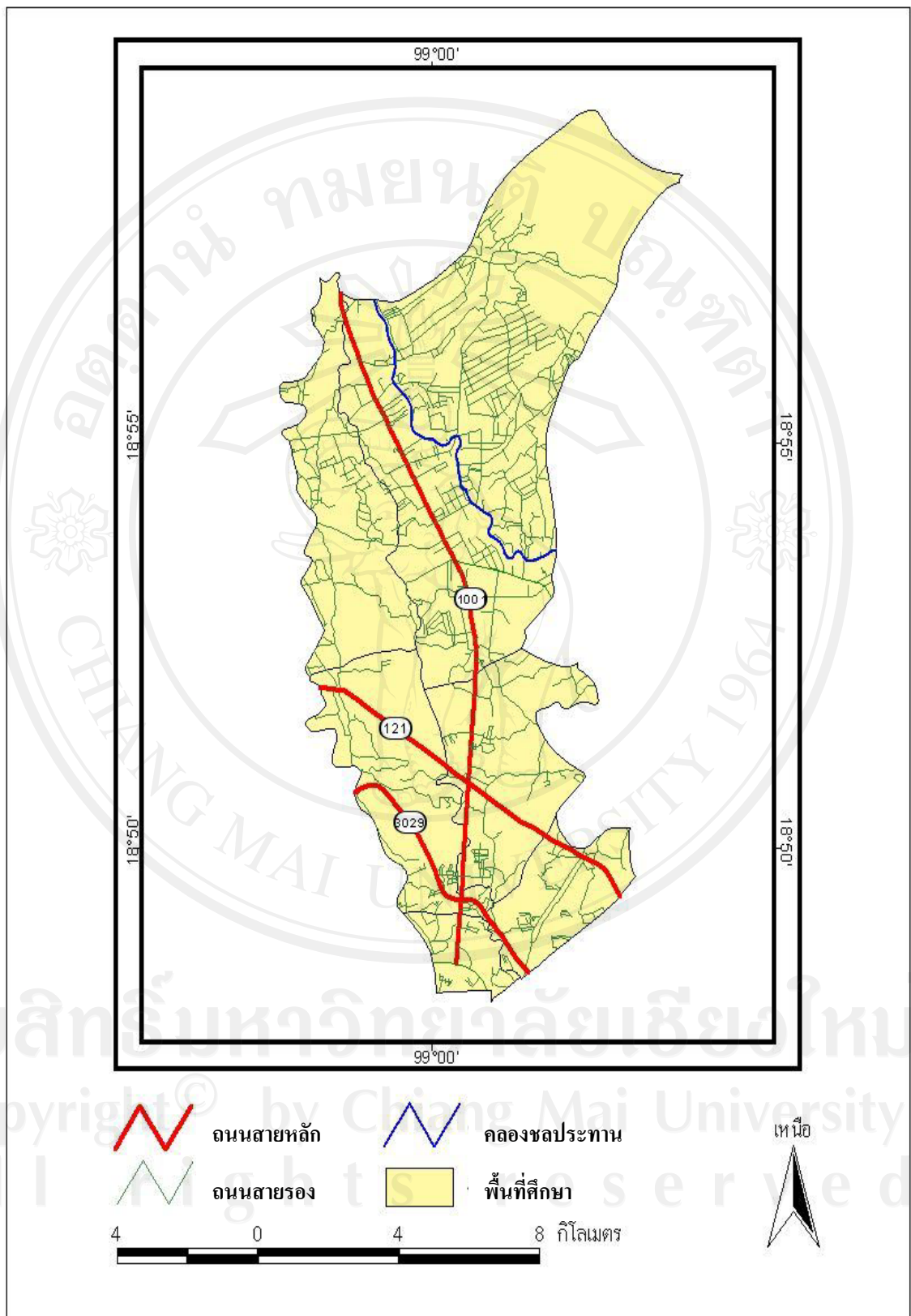
รูป 3.4 อุโมงค์ทางลอดบริเวณจุดตัดระหว่างถนนสายเชียงใหม่-แม่โจ้และถนนวงแหวนรอบกลาง

3.4 การพัฒนาถนนเสร็จสมบูรณ์

พัฒนาการในช่วงนี้เป็นพัฒนาการในช่วงสุดท้าย (พ.ศ.2548-ปัจจุบัน) เนื่องจากถนนทุกสายดำเนินการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์รวมถึงอุโมงค์ทางลอด การเดินทางสัญจรเป็นไปด้วยความสะดวกการจราจรคล่องตัว ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน โดยเฉพาะที่ดินบริเวณสองฝั่งถนนเป็นไปอย่างรวดเร็ว หากพิจารณาถึงบทบาทของถนนในแต่ละเส้นสามารถพิจารณาได้ดังนี้

ถนนสายเชียงใหม่-แม่โจ้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินบริเวณสองฝั่งถนนเป็นไปอย่างต่อเนื่อง จากการสำรวจภาคสนามพบว่าการใช้ที่ดินส่วนใหญ่มีแนวโน้มเป็นการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมมากขึ้น เห็นได้จากการสร้างอาคารพาณิชย์ขึ้นเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณจุดตัดระหว่างถนนสายเชียงใหม่-แม่โจ้กับถนนวงแหวนรอบกลางมีการสร้างแหล่งการค้าขนาดใหญ่

ในส่วนถนนวงแหวนรอบนอก (ทางหลวงหมายเลข 121) ปัจจุบันการก่อสร้างได้เสร็จสมบูรณ์แล้ว มีผู้ใช้ถนนสายนี้เป็นทางผ่านไปยังอำเภอต่างๆ เช่น อำเภอดอยสะเก็ด สันกำแพง แม่ริม เป็นต้น ในส่วนของการใช้ที่ดินสองข้างทาง เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินไปเป็นการค้าและการพาณิชยกรรม เช่น มีการก่อตั้งเทสโก้โลตัส ร้านขายอุปกรณ์ก่อสร้าง ร้านอาหาร เป็นต้น



รูป 3.5 โครงข่ายเส้นทางขนส่ง ปี พ.ศ. 2552



รูป 3.6 ถนนสายเชียงใหม่-แม่โจ้สร้างเสร็จสมบูรณ์

นอกจากนั้นยังมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินไปเป็นที่อยู่อาศัยประเภทบ้านจัดสรรมากขึ้น ซึ่งจากการสำรวจภาคสนามพบว่ามีการก่อสร้างบ้านจัดสรรขึ้นมาหลายโครงการ แต่ถึงกระนั้นถนนสายนี้ก็ยังคงพบการใช้ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมอยู่หลายแห่ง (รูป 3.5, 3.6 และ 3.7)



รูป 3.7 ถนนวงแหวนที่สร้างเสร็จสมบูรณ์



หากพิจารณาบทบาทจากข้อมูลปริมาณการจราจรแล้ว พบว่าปริมาณการจราจรมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จากตาราง 3.1 จะเห็นว่าปริมาณการจราจร พ.ศ. 2550 ของถนนสายเชียงใหม่-แม่โจ้มีปริมาณการจราจร 46,253 คันต่อวัน เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2549 ที่มีปริมาณการจราจร 35,086 คันต่อวัน

ขณะเดียวกันวงแหวนรอบนอกเมื่อเปรียบเทียบปริมาณการจราจรตั้งแต่ พ.ศ. 2546 จนถึง พ.ศ. 2550 จะพบว่าปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ (ตาราง 3.1)

หากเปรียบเทียบปริมาณการจราจร พ.ศ. 2546 ซึ่งเริ่มเปิดให้ใช้บริการกับปริมาณการจราจรพ.ศ. 2550 จะพบว่าปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น 5.6 เท่าตัวจาก 5,122 เป็น 28,922 คันต่อวัน แสดงให้เห็นว่าถนนสายนี้มีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นอย่างมากจากช่วงเวลาที่ผ่านมา จากการศึกษาพบว่าเส้นทางนี้ใช้เป็นทางลัดไปยังอำเภอต่างๆ ที่ถนนตัดผ่าน เช่น หากจะไปอำเภอสันกำแพงโดยเดินทางมาจากอำเภอสันทรายสามารถใช้เส้นทางนี้ไปยังอำเภอสันกำแพงได้ โดยไม่จำเป็นต้องผ่านสี่แยกดอนจั่นก่อน ทำให้ไม่เสียเวลาในการเดินทาง ประกอบกับเป็นถนนสายเลียบเมืองทำให้ไม่ประสบกับปัญหาการติด ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้มีผู้ใช้เส้นทางมากขึ้น ทำให้ถนนสายนี้มีความสำคัญมากขึ้นตามลำดับ

ตาราง 3.1 ปริมาณการจราจรตั้งแต่ พ.ศ. 2546-2550 (คัน/ วัน)

ทางหลวงหมายเลข	ชื่อทางหลวง	ปี พ.ศ.				
		2546	2547	2548	2549	2550
1001	เชียงใหม่-แม่โจ้	43,781	25,182	28,596	35,086	46,253
121	วงแหวนรอบนอก	5,122	19,755	21,196	26,724	28,922
1001เดิม	เชียงใหม่-สันทราย	15,403	16,435	8,519	9,634	14,970

ที่มา: คัดแปลงจาก สำนักความปลอดภัย กรมทางหลวงและรายงานปริมาณการจราจรบนทางหลวง พ.ศ. 2546- 2550, หน้า 1-2.

นอกจากนั้นหากพิจารณาปริมาณการจราจรพ.ศ. 2546 ของถนนสายเชียงใหม่-แม่โจ้จะพบว่า มีปริมาณการจราจร 43,781 คันต่อวัน เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการจราจร พ.ศ. 2547 ที่มีปริมาณการจราจร 25,182 คันต่อวัน เห็นได้ว่ามีปริมาณการจราจรลดลงอย่างมาก เนื่องมาจากเป็นถนนที่ตัดผ่านชุมชนดั้งเดิมมีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น ประกอบกับการเข้าถึงชุมชนสองข้างทางไม่มีเส้นทางอื่นทดแทน ทำให้ถนนสายนี้มีบทบาทสำคัญ นอกจากเป็นทางผ่านของผู้ใช้ทางแล้ว ยังเป็นเส้นทางขนส่งของชุมชนซึ่งอยู่เรียงรายตามสองข้างทางเพื่อเข้าสู่เมือง และปัจจัยที่สำคัญที่สุดคือมีการก่อตั้งมหาวิทยาลัยและสถานที่ราชการในพื้นที่ ยิ่งส่งผลให้ถนนสายนี้มีบทบาทสำคัญ และมี

อิทธิพลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน แต่เมื่อมีการก่อสร้างถนนวงแหวนขึ้นทำให้ถนนสาย เชียงใหม่-แม่โจ้ลดบทบาทลงไปบ้างแต่ถึงกระนั้นก็ยังมีความสำคัญอยู่

ในส่วนถนนวงแหวนรอบกลาง เนื่องจากอยู่ภายใต้การควบคุมของกรมทางหลวงชนบท แต่หน่วยงานที่รับผิดชอบมีการเปลี่ยนแปลงอยู่หลายครั้ง ทำให้การบันทึกข้อมูลปริมาณการจราจรไม่ต่อเนื่อง จึงอาศัยการสำรวจภาคสนามประกอบการแปลภาพถ่ายทางอากาศ พบว่า หลังจากการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดเสร็จสมบูรณ์แล้ว มีเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินโดยเฉพาะการใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย กล่าวคือ มีโครงการบ้านจัดสรรขึ้นมามากหลายโครงการ นอกจากนั้นการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมก็มีบทบาทสำคัญในถนนสายนี้ ดังจะเห็นได้จากมีการก่อสร้างศูนย์การค้า ร้านค้า เช่น ตลาด ร้านอาหาร ร้านทำผม ร้านขายวัสดุก่อสร้าง และอาคารพาณิชย์เรียงรายตามสองฝั่งถนน ส่วนการใช้ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมไม่ปรากฏให้เห็น เนื่องจากพื้นที่เกษตรกรรมได้กลายเป็นบ้านจัดสรร พื้นที่พาณิชยกรรม และพื้นที่รกร้างว่างเปล่าไปหมดแล้ว นั่นเป็นเพราะถนนสายนี้เป็นถนนที่มุ่งตรงไปยังศูนย์ราชการ ซึ่งสะดวกสำหรับผู้ที่จะไปติดต่อราชการ โดยไม่ต้องผ่านถนนสายแม่ริม ซึ่งคับแคบและมีปริมาณการจราจรที่หนาแน่น ประกอบกับมีอุโมงค์ทางลอดทำให้การเดินทางคล่องตัวและสะดวกมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นเส้นทางที่สามารถเดินทางไปยังสนามกีฬาสมโภชเชียงใหม่ 700 ปี อำเภอแม่ริม อำเภอสันทราย อำเภอดอยสะเก็ดและอำเภอสันกำแพง จึงทำให้มีผู้ใช้ถนนบางส่วนเลือกใช้เส้นทางนี้ไปยังจุดหมายปลายทางมากขึ้น ในส่วนบทบาทของถนนวงแหวนรอบกลาง ซึ่งถนนสายนี้โดยวัตถุประสงค์หลักถือเป็นถนนที่ใช้สำหรับเลี่ยงเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วน เช่น ช่วงเช้า และช่วงเย็น เป็นต้น เพื่อบรรเทาปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นในเมือง หรือใช้สำหรับเป็นทางผ่านไปยังอำเภอต่างๆ ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ซึ่งถนนสายนี้ควรจะมีคลองตัวในการจับชีและใช้ความเร็วในการจับชีได้ในระดับหนึ่ง ประกอบกับมีทางอุโมงค์ทางลอดทำให้การสัญจรไปมาเป็นไปด้วยความสะดวกคล่องตัวมากขึ้น แต่ในปัจจุบันพบว่าการสัญจรบนถนนสายนี้ในบางช่วงไม่คล่องตัวมากนักเนื่องจากร้านอาหาร ร้านค้าที่อยู่สองฟากถนนทำให้เกิดการแหวะซื้อของริมทางเกิดขึ้น และจอดรถริมถนนอย่างไม่เป็นระเบียบกีดขวางทางจราจร ทำให้เกิดการสูญเสียช่องการจราจรไปโดยปริยาย ผลที่ตามมาทำให้การจราจรติดขัดเป็นช่วงๆ และต้องใช้ความระมัดระวังในการจับชีเพิ่มมากขึ้น ในขณะที่บทบาทของถนนวงแหวนรอบนอกเป็นถนนเลี่ยงเมืองที่ไปยังอำเภอต่างๆ เช่น อำเภอแม่ริม อำเภอสันทราย อำเภอสันกำแพง เป็นต้น ปัจจุบันมีผู้ใช้เส้นทางสายนี้ไปยังอำเภอต่างๆ มากขึ้น แต่ยังคงมีปัญหาในบางช่วงที่เป็นทางแยกที่ตัดผ่านชุมชนดั้งเดิม ผู้คนในชุมชนยังข้ามถนนไปมาหากันอยู่ และเนื่องจากยังไม่มีสัญญาณไฟจราจรทำให้การสัญจรผ่านในช่วงนั้นเป็นไปอย่างระมัดระวังเป็นพิเศษ

3.5 บทบาทของถนนสายรอง

ถนนสายรองในพื้นที่ศึกษานี้คือ ถนนสายเชียงใหม่-สันทราย ซึ่งแต่เดิมในอดีตมีบทบาทสำคัญในการเดินทางของผู้คนที่อาศัยในเขตอำเภอสันทราย แต่เมื่อมีการพัฒนาถนนสายหลัก คือ ถนนสายเชียงใหม่-แม่โจ้ และก่อสร้างถนนวงแหวนทำให้ถนนสายนี้ลดบทบาทและความสำคัญลงไป จากการศึกษาพบว่า ถนนสายเชียงใหม่-สันทรายมีบทบาทและความสำคัญมายาวนาน เนื่องจากเป็นถนนที่ตัดผ่านชุมชนดั้งเดิมหลายแห่งในเขตอำเภอสันทราย เช่น ชุมชนสันทรายหลวง ชุมชนทุ่งข้าวตอก เป็นต้น อีกทั้งยังมีสถานที่ราชการสำคัญหลายแห่ง เช่น ที่ว่าการอำเภอสันทราย สถานีตำรวจภูธรอำเภอสันทราย เป็นต้น ทำให้ถนนสายนี้มีผู้คนใช้สัญจรไปมาเป็นจำนวนมาก ซึ่งในขณะนั้นถือว่าเป็นศูนย์กลางของอำเภอสันทรายและเป็นพื้นที่ที่เจริญกว่าพื้นที่อื่นๆ ในเขตอำเภอสันทราย ทำให้มีผู้คนเข้ามาตั้งถิ่นฐานภายในพื้นที่เป็นจำนวนมาก ดังจะเห็นได้จากการก่อสร้างบ้านเรือนอยู่อย่างหนาแน่น และมีการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมเรียงรายตามสองฝั่งถนน นอกจากนั้นถนนสายนี้ยังเป็นถนนสายหลักที่ใช้สัญจรไปมาระหว่างชุมชนใกล้เคียงและเป็นเส้นทางที่ใช้เดินทางไปยังอำเภอเมือง เนื่องจากในขณะนั้นถนนสายเชียงใหม่-แม่โจ้ยังเป็นเพียงถนนลูกรังทำให้ไม่ได้รับความนิยมนเท่าที่ควร อนึ่งชุมชนแม่โจ้ในขณะนั้นยังไม่ได้มีบทบาทสำคัญ พื้นที่ส่วนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ป่า ทำให้ไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร



รูป 3.8 การใช้ที่ดินสองฟากถนนสายเชียงใหม่-สันทราย

ต่อมาเมื่อชุมชนแม่โจ้มีบทบาทสำคัญในด้านการศึกษาและเป็นแหล่งงานที่สำคัญในเขตอำเภอสันทราย ทำให้มีผู้คนเข้ามาตั้งถิ่นฐานมากขึ้น ดังนั้นใน พ.ศ. 2534 รัฐได้มีการปรับปรุงถนนสายเชียงใหม่-แม่โจ้ โดยการขยายช่องทางจราจรและปรับปรุงพื้นผิวถนน ทำให้ผู้คนเริ่มหันมาใช้ถนนสายนี้มากขึ้น ประกอบกับถนนสายนี้พุ่งตรงเข้าสู่ตัวเมืองทำให้ผู้ที่อาศัยอยู่ในชุมชนใกล้เคียงหรืออำเภอที่อยู่ทางตอนบนใช้เส้นทางนี้เดินทางเข้าสู่ตัวเมืองได้โดยตรง ซึ่งถนนเส้นนี้ใช้เวลาเดินทางสั้นกว่าเส้นทางสายเชียงใหม่-สันทราย ทำให้ถนนสายนี้ได้รับความนิยมมากกว่าสาเหตุอีกประการหนึ่ง คือ ถนนสายเชียงใหม่-สันทรายคับแคบไม่สามารถขยายได้ เนื่องจากมีบ้านเรือนก่อสร้างอยู่อย่างหนาแน่นตลอดสองฝั่งถนน ถึงแม้ในภายหลังจะมีการขยายถนนแต่ก็ทำได้เพียงบางช่วงเท่านั้น (รูป 3.8)

หากเปรียบเทียบปริมาณการจราจรระหว่างถนนสายเชียงใหม่-สันทรายกับถนนสายเชียงใหม่-แม่โจ้ พบว่าถนนสายเชียงใหม่-แม่โจ้ มีจำนวนรถที่วิ่งในแต่ละวันมากกว่าถนนสายเชียงใหม่-สันทราย โดยในพ.ศ. 2551 ถนนสายเชียงใหม่-แม่โจ้ มีจำนวนรถยนต์นั่ง 33,634 คันต่อวัน ในขณะที่ถนนสายเชียงใหม่-สันทรายมีจำนวนรถยนต์นั่ง 6,542 คันต่อวัน ดังตาราง 3.2

ตาราง 3.2 ปริมาณการจราจรรายวันบนถนนแต่ละสาย พ.ศ. 2551 (คัน/วัน)

ทางหลวงหมายเลข	ชื่อทางหลวง	รถยนต์นั่ง	รถโดยสาร	รถบรรทุก 4 ล้อ	รถบรรทุกมากกว่า 4 ล้อ	จำนวนรถทั้งหมด	รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง
1001	เชียงใหม่-แม่โจ้	33,634	2,969	13,876	520	50,999	14,935
121	วงแหวนรอบนอก	12,549	592	15,152	573	2,886	7,669
1001 เดิม	เชียงใหม่-สันทราย	6,542	2,657	6,039	47	15,285	5,250

หมายเหตุ: ข้อมูลรถทั้งหมดไม่รวมรถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง

ที่มา: คัดแปลงจาก สำนักความปลอดภัย กรมทางหลวง, รายงานปริมาณการจราจรบนทางหลวงพ.ศ. 2551, หน้า 3-5.

สำหรับบทบาทของถนนเส้นนี้ที่มีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดิน พบว่าการใช้ที่ดินส่วนใหญ่ยังคงเป็นการใช้ที่ดินเพื่อเกษตรกรรม มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินไม่มากนัก ที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยดั้งเดิมของคนในท้องถิ่น ในส่วนของการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม มีการก่อสร้างร้านค้า เช่น ร้านอาหาร ร้านคาราโอเกะ ร้านเหล้าตอง เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นร้านขนาดเล็ก และมีการก่อสร้างอาคารพาณิชย์ขึ้นประปรายตามสองฝั่งถนน ถึงแม้ถนนสายเชียงใหม่-สันทรายจะลดบทบาทลงจากอดีตก็ตาม แต่ยังคงมีความสำคัญต่อชุมชนท้องถิ่นในบริเวณนั้น การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจะพบมากบริเวณช่วงที่ผ่านมหาวิทยาลัยแม่โจ้ ซึ่งถนนในช่วงนี้มีการขยายจาก 2 ช่องทางจราจรเป็น 4 ช่องทางจราจร การใช้ที่ดินที่พบสองฟากถนนในช่วงนี้เป็นประเภทพาณิชยกรรม เช่น อาคารพาณิชย์ ร้านอาหาร ร้านถ่ายเอกสาร ร้านซ่อมคอมพิวเตอร์ ร้านอินเทอร์เน็ต ร้านซ่อมรถ ร้านเสริมสวย เป็นต้น

จากการพัฒนาเส้นทางขนส่งของรัฐในเขตขานเมืองเชียงใหม่-แม่โจ้ มีประเด็นที่น่าสนใจตามมา ได้แก่ ประเด็นทางด้านปัญหาจราจร การเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งและความสะดวกในการใช้เส้นทาง การจัดระบบขนส่งสาธารณะ และความไม่เท่าเทียมกันของการพัฒนาระบบโครงข่าย

ประเด็นแรก ปัญหาจราจร เป็นประเด็นปัญหาที่เกิดจากการที่ประชาชนใช้รถส่วนตัวมากขึ้นทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตขานเมืองที่จำเป็นต้องใช้รถในการเดินทางไปมา ทั้งนี้สืบเนื่องจากระบบขนส่งสาธารณะไม่ดีเท่าที่ควร ทำให้ผู้ที่อาศัยในเขตขานเมืองจำเป็นต้องมีรถไว้ใช้ในการเดินทาง ผลที่ตามมาคือปัญหาการจราจรติดขัดโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน ในขณะที่เดียวกันการเพิ่มขึ้นของรถส่วนตัวไม่สอดคล้องกับการขยายช่องทางจราจร โดยเฉพาะในช่วงที่เป็นแหล่งชุมชน ซึ่งไม่สามารถขยายช่องทางจราจรหรือมีการจราจรล้นออกมายังช่องถนน ทำให้ถนนในช่วงนั้นเกิดปัญหาการติดขัดซึ่งจะพบเห็นได้ชัดในช่วงที่เป็นแหล่งการค้า หน้ามหาวิทยาลัย แหล่งชุมชน เป็นต้น นอกจากนั้นการขยายช่องทางจราจรในบางพื้นที่ยังส่งผลทำให้เกิดการห่างเหินกันภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะถนนวงแหวนที่สร้างใหม่ตัดผ่านชุมชนดั้งเดิมทำให้ชุมชนแยกออกเป็นสองส่วน การไปมาหาสู่กันระหว่างชุมชน เพื่อนบ้าน หรือญาติพี่น้องเป็นไปด้วยความยากลำบาก เนื่องจากจะต้องข้ามถนนที่มีรถสัญจรไปมา ในภายหลังเมื่อมีการขยายช่องทางจราจรทำให้มีรถสัญจรไปมามากขึ้น และขับเคลื่อนด้วยความเร็วที่เพิ่มขึ้น ทำให้การเดินทางไปมาหาสู่กันตั้งแต่ก่อนลำบากมากขึ้น ส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้ที่จะข้ามถนนไปยังฝั่งตรงข้าม โดยเฉพาะคนชรา และเด็ก จากความยากลำบากในการเดินทางทำให้เกิดความห่างเหินกันระหว่างเครือญาติ เพื่อนบ้าน และชุมชน จนในภายหลังความสัมพันธ์แบบเครือญาติในชุมชนแบบเดิมอาจถูกแทนที่โดยการดำรงชีวิตแบบโคดเคียวตามแบบสังคมเมืองก็อาจเป็นไปได้

ซานเมืองเชียงใหม่-แม่โจ้ มีถนนรัศมีเพียงเส้นเดียวที่เป็นเส้นหลักในการใช้สัญจรของผู้คนที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้น ในการเข้าสู่เมืองไปทำงานหรือเรียนในตอนเช้า และออกจากเมืองในตอนเย็นเพื่อกลับบ้าน ทำให้ถนนสายนี้ต้องรองรับปริมาณการจราจรที่มากในแต่ละวัน ทำให้ถนนสายนี้ต้องได้รับการปรับปรุงและซ่อมแซมอยู่บ่อยครั้ง จึงเป็นที่น่าห่วงว่าถนนรัศมีสามารถรองรับกับการเติบโตของซานเมืองในอนาคตได้หรือไม่

ประเด็นที่สอง การเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งและความสะดวกในการใช้เส้นทาง จากการเชื่อมทางระหว่างถนนรัศมีกับถนนวงแหวนโดยการทำอุโมงค์อุโมงค์ทางลอด พบว่าการออกแบบให้ถนนวงแหวนลอดนั้นเป็นการออกแบบที่ไม่สอดคล้องกับปริมาณการจราจร เนื่องจากปริมาณการจราจรบนถนนรัศมีมีมากกว่าบนถนนวงแหวน ทำให้รถบนถนนรัศมีต้องติดสัญญาณไฟแดงเป็นระยะเมื่อตัดกับถนนวงแหวนเป็นการลดความเร็วในการระบายรถเข้าและออกจากเมืองเชียงใหม่ เช่น จากแม่โจ้เข้าสู่ตัวเมืองต้องติดสัญญาณไฟกว่าสามแห่ง และรถต้องรอสัญญาณไฟนานมาก โดยเฉพาะแยกตลาดรวมโชคที่เป็นจุดตัดระหว่างวงแหวนรอบกลางกับถนนสายเชียงใหม่-แม่โจ้ เป็นต้น ซึ่งการให้ความสำคัญกับถนนวงแหวนมากเกินไปกลับไม่มีผลในการบรรเทาปัญหาการจราจร เนื่องจากเมื่อออกจากถนนวงแหวนเข้าสู่ถนนรัศมีก็ต้องติดสัญญาณไฟแดงบนถนนรัศมีอีกครั้งหนึ่ง ผู้ใช้ทางไม่สามารถเลี่ยงทางจราจรที่ไม่ติดสัญญาณไฟได้เลย การสร้างถนนวงแหวนเพื่อบรรเทาปริมาณการจราจรบนถนนรัศมีกลายเป็นการลดความเร็วของการจราจรบนถนนรัศมีอีกด้วย

ประเด็นที่สาม การจัดระบบขนส่งสาธารณะ ตามนโยบายของเมืองเชียงใหม่ที่ต้องการให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่ทั่วถึง เพื่อเป็นการลดจำนวนการใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนตัว แต่ในความเป็นจริงเป็นไปได้ยาก เนื่องจากระบบโครงข่ายคมนาคมที่เป็นอยู่ทำให้การจัดระบบระบบขนส่งสาธารณะทำได้ยาก กล่าวคือระยะทางที่ไกลของวงแหวนชั้นต่างๆ กลายเป็นอุปสรรคของการเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมือง และหากมีการจัดระบบขนส่งขึ้นมาอาจจะเกิดความซับซ้อนของเส้นทางเดินรถ คือจะต้องมีทั้งรถที่วิ่งในเส้นรัศมีและเส้นวงแหวน ซึ่งผลที่ตามมาอาจจะก่อให้เกิดความสับสนแก่ผู้ใช้บริการ และส่งผลให้ประชาชนจำเป็นต้องใช้พาหนะส่วนตัวในการเดินทางแทนระบบขนส่งสาธารณะเช่นเดิม ในปัจจุบันถนนวงแหวนรอบกลางและวงแหวนรอบนอกสร้างเสร็จสมบูรณ์แล้ว และการใช้ที่ดินสองฟากถนนส่วนใหญ่เป็นประเภทบ้านจัดสรร โดยเฉพาะวงแหวนรอบกลาง ซึ่งผู้ที่ย้ายเข้ามาอยู่อาศัยในบ้านจัดสรรจำเป็นต้องมียานพาหนะส่วนตัวใช้ เนื่องจากยังไม่มีระบบขนส่งมวลชน

ประเด็นที่สี่ ความไม่เท่าเทียมกันของการพัฒนาระบบโครงข่าย การพัฒนาเฉพาะเส้นทางขนส่งสายหลัก โดยไม่พัฒนาถนนสายรองและสายท้องถิ่น ส่งผลให้พื้นที่บริเวณเส้นทาง

หลักกลายเป็นแปลงที่ดินขนาดใหญ่ กล่าวคือจะมีการใช้ที่ดินระยะ 500-1,000 เมตรริมถนนเท่านั้น ส่วนพื้นที่ที่ห่างออกไปซึ่งเป็นแปลงที่ดินขนาดใหญ่กลายเป็นที่รกร้างว่างเปล่า และไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ในที่สุด นอกจากนั้นริมสองฟากของถนนสายหลักหากมีการขยายตัวทางการค้า ช่องทางจราจรด้านนอกของถนนจะกลายเป็นที่จอดรถ เท่ากับว่าเป็นการสูญเสียช่องทางจราจรไปโดยปริยาย และใช้ถนนไม่เต็มความสามารถในการรองรับ อีกประการหนึ่ง การขยายตัวของการใช้ที่ดินจะกระจุกกระจาย โดยเฉพาะการค้า และที่อยู่อาศัย จนในที่สุดบริเวณนี้จะเต็มไปด้วยพื้นที่ปลูกสร้าง ส่งผลให้พื้นที่เกษตรสูญเสียไป และการพัฒนาเฉพาะเส้นทางหลัก ไม่มีการพัฒนาเส้นทางรองและเส้นทางท้องถิ่น ส่งผลให้ในอนาคตเมื่อเมืองขยายตัวเข้าไปในพื้นที่ชานเมือง การสร้างถนนใหม่เพื่อบรรเทาแปลงที่ดินขนาดใหญ่จะทำได้ยาก โดยเฉพาะถนนรัศมี ซึ่งทางแก้ปัญหาอาจจะต้องเพิ่มถนนวงแหวนออกไป เพื่อขยายเมืองออกไปเรื่อยๆ จนทำให้เมืองใหญ่และยากแก่การควบคุมการใช้ที่ดินและแบ่งโซนการใช้ที่ดิน อนึ่งการพัฒนาเส้นทางหลักส่งผลให้เส้นทางรองและเส้นทางท้องถิ่นลดบทบาทและความสำคัญลง ผลที่ตามมาทำให้การค้าตามเส้นทางรองและเส้นทางท้องถิ่นได้รับผลกระทบ เนื่องจากประชาชนเปลี่ยนเส้นทางสัญจรไปสัญจรในเส้นทางที่มีความสะดวกและรวดเร็วกว่า ทำให้การค้าในเส้นทางเก่านั้นซบเซาลง

3.6 สรุป

พัฒนาการและรูปแบบเส้นทางขนส่งทางถนน แบ่งเป็น 4 ช่วงเวลา ได้แก่ 1) การพัฒนาถนนรัศมี (พ.ศ.2529-2536) ลักษณะโครงข่ายของเส้นทางขนส่งบริเวณชานเมืองแม่โจ้มีถนนรัศมีเพียงเส้นเดียว คือ ถนนสายเชียงใหม่-แม่โจ้ ในช่วงนี้รัฐให้ความสำคัญกับการพัฒนาถนนรัศมีเป็นหลัก เนื่องจากเห็นถึงความสำคัญของพื้นที่ชานเมืองเชียงใหม่-แม่โจ้ 2) การพัฒนาถนนวงแหวน (พ.ศ.2537-2543) เป็นการพัฒนาและก่อสร้างถนนวงแหวน ซึ่งถนนวงแหวนแบ่งออกเป็นสองสาย คือ วงแหวนรอบกลางและวงแหวนรอบนอก เพื่อลดปัญหาการจราจรหนาแน่นภายในตัวเมือง และลดปัญหาของพื้นที่ระหว่างถนนรัศมี ซึ่งเข้าถึงยากและถูกปล่อยไว้รกร้างว่างเปล่า 3) การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม (พ.ศ.2544-2547) เป็นการเชื่อมโยงถนนรัศมีและถนนวงแหวนเข้าด้วยกัน โดยในส่วนของวงแหวนรอบกลางได้มีการสร้างอุโมงค์ทางลอดบริเวณจุดตัดกับถนนรัศมี เพื่อเพิ่มความสะดวกและความเร็วในการจราจร และเริ่มเปิดให้ใช้บริการถนนวงแหวน 4) การพัฒนาถนนเสร็จสมบูรณ์(พ.ศ.2548-2551) ช่วงนี้การพัฒนาถนนทุกเส้นเสร็จสมบูรณ์ ทั้งถนนรัศมีและถนนวงแหวน ทั้งสองเส้น มีการเปิดใช้อย่างเป็นทางการ สิ่งที่มาถึงก็คือการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน โดยเฉพาะที่ดินสองฟากถนนมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

สำหรับปัญหาซึ่งเกิดจากการพัฒนาเส้นทางดังกล่าว ประกอบไปด้วย ปัญหาการจราจร การเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งและความสะดวกในการใช้เส้นทาง การจัดระบบขนส่งสาธารณะ และความไม่เท่าเทียมกันของการพัฒนาระบบโครงข่าย



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved