

## บทที่ 3

### สภาพทั่วไปของเมืองยะลา

การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานต้องมีความสอดคล้องกับรูปแบบของเมือง ลักษณะการเดินทาง และสามารถตอบสนองการเดินทางของประชาชนที่อาศัยอยู่ในเมือง ดังนั้นการศึกษาต่อไปนี้จะเริ่มต้นด้วยการศึกษาข้อมูลพื้นฐานโดยทั่วไปภายในจังหวัดยะลาและเทศบาลนครยะลา เพื่อค้นหาลักษณะสำคัญของสภาพพื้นที่ที่มีอิทธิพลต่อการเดินทางด้วยจักรยาน ซึ่งสภาพพื้นที่ดังกล่าวจะมีผลต่อการวางแผนโครงข่ายโดยมีความสอดคล้องกับลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของพื้นที่มากที่สุด

ข้อมูลที่จะนำเสนอในบทต่อไปนี้จะประกอบด้วย 4 ประเด็นหลัก ได้แก่ ข้อมูลทางด้านกายภาพ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และข้อมูลสภาพการคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน ซึ่งข้อมูลดังกล่าวครอบคลุมถึงลักษณะทางภูมิศาสตร์ ลักษณะการใช้ที่ดิน แนวโน้มการขยายตัวของชุมชน โครงสร้างทางเศรษฐกิจ โครงสร้างทางสังคม ระบบถนนภายในเมือง ปัญหาการจราจรและการขนส่ง รวมถึงข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนโครงข่ายทางจักรยานให้เกิดประสิทธิภาพต่อการใช้ประโยชน์มากที่สุด

#### 3.1 ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดยะลา

จังหวัดยะลาอยู่ใต้สุดของประเทศไทย ห่างจากกรุงเทพมหานครตามเส้นทางรถไฟสายใต้ 1,039 กิโลเมตร และตามถนนเพชรเกษมสายเก่า 1,395 กิโลเมตร หรือสายใหม่ 1,084 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 4,521.077 ตารางกิโลเมตร หรือ 2.8 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 6.4 ของพื้นที่ภาคใต้

**ทิศเหนือ** ติดต่อกับจังหวัดสงขลา และปัตตานี

**ทิศใต้** ติดต่อกับรัฐเปรัก ประเทศมาเลเซีย

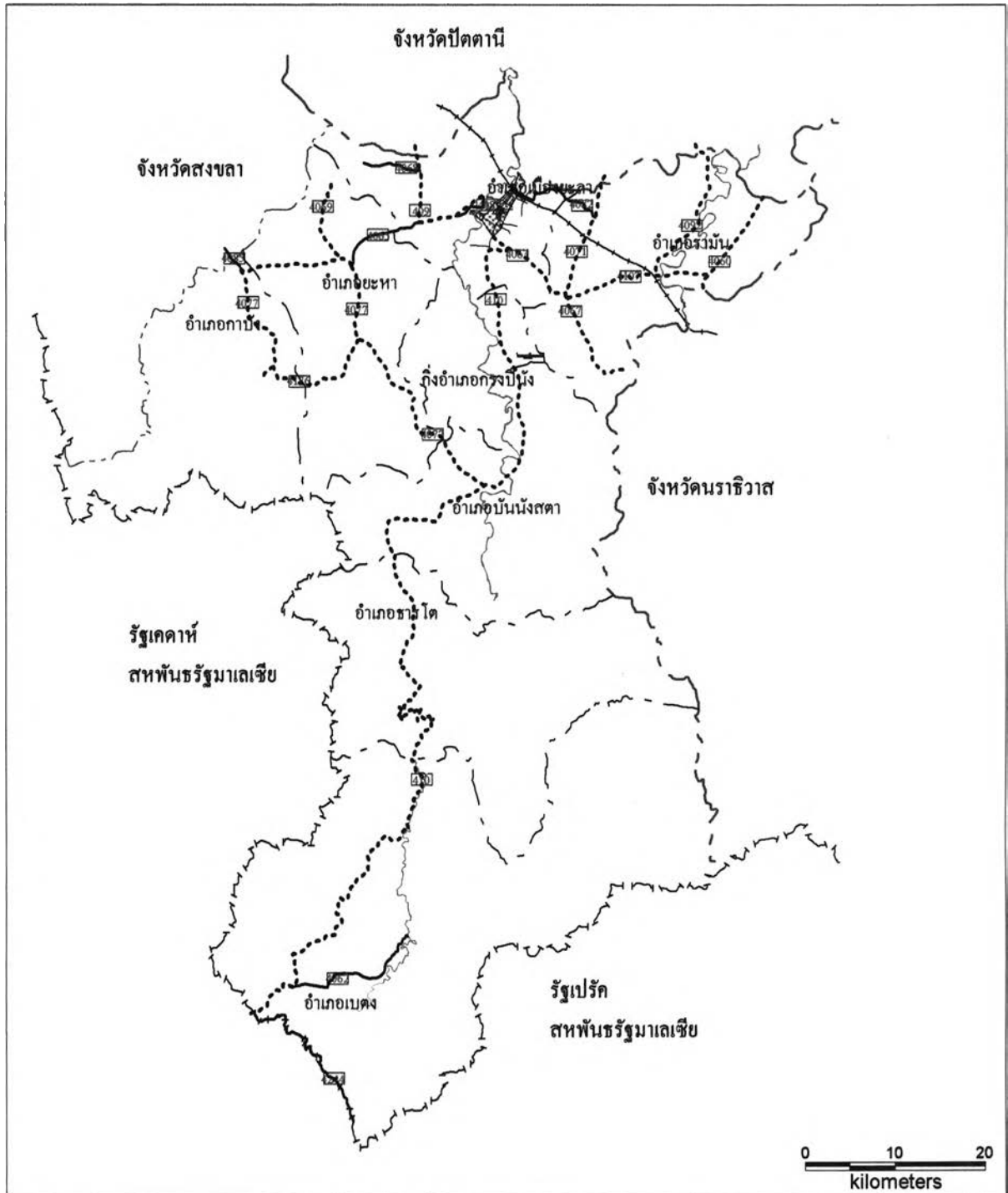
**ทิศตะวันออก** ติดต่อกับจังหวัดนราธิวาส และรัฐเปรัก ประเทศมาเลเซีย








**ทิศตะวันตก** ติดต่อกับจังหวัดสงขลา และรัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย

ภูมิประเทศโดยทั่วไปของจังหวัดยะลา มีลักษณะเป็นภูเขา เนินเขา และหุบเขา ตั้งแต่ตอนกลางจนถึงใต้สุดของจังหวัด มีที่ราบบางส่วนทางตอนเหนือของจังหวัด ได้แก่ บริเวณที่ราบที่มีแม่น้ำปัตตานี และแม่น้ำสายบุรีไหลผ่าน อยู่สูงกว่าระดับน้ำทะเลปานกลางถึงสูงมาก โดยเฉลี่ยระหว่าง 100-200 เมตร ส่วนใหญ่ปกคลุมด้วยป่าดงดิบ และสวนยางพารา มีเทือกเขาที่สำคัญอยู่ 2 เทือกเขา คือ เทือกเขาสันกาลาคีรี เริ่มจากอำเภอเบตง เป็นแนวยาวกั้นพรมแดนระหว่างประเทศไทย กับประเทศมาเลเซียและเทือกเขาปิไล ซึ่งเป็นเทือกเขาอยู่ในจังหวัด ในเขต

ตำบลบูตี บ้านนั่งสาแรง ของอำเภอเมืองยะลา กิ่งอำเภอกรงปินัง และอำเภอรามัน (สำนักงาน  
จังหวัดยะลา : 2546)

การคมนาคมของจังหวัดยะลา ติดต่อกับจังหวัดต่าง ๆ ได้ 2 ทาง คือ ทางรถยนต์และทาง  
รถไฟ โดยทางรถยนต์เดินทางได้ 4 เส้นทาง คือ ถนนเพชรเกษมมุ่งสู่กรุงเทพมหานคร รวม  
ระยะทาง 1,084 กิโลเมตร ทางหลวงหมายเลข 409 บ้านนาเกตุ-ยะลา ระยะทาง 36 กิโลเมตร ทาง  
หลวงหมายเลข 410 ปัตตานี-ยะลา-เบตง ระยะทาง 179 กิโลเมตร และทางหลวงหมายเลข 4063  
4066 4012 ตอนยะลา-โกตาบารู-รามัน-ตะไล๊ะหะล่อ รวมระยะทาง 33 กิโลเมตร (แผนที่ 3.1)  
สำหรับการเดินทางโดยทางรถไฟนั้น มีรถไฟผ่านวันละ 7 ขบวน มีสถานีจอดรถ 5 สถานี รวม  
เส้นทางรถไฟในจังหวัด ระยะทางทั้งสิ้น 35 กิโลเมตร



<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา</p>	<p>สัญลักษณ์</p>	
<p>แสดง : ที่ตั้งและเส้นทางคมนาคมจังหวัดยะลา</p> <p> ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>  ทางหลวงแผ่นดิน   แนวเขตอำเภอ   แนวเขตประเทศ   แม่น้ำ   หมายเลขทางหลวงแผ่นดิน                      ที่มา : สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดยะลา                 </p>	<p></p> <p>แผนที่ 3.1</p>

สภาพเศรษฐกิจของจังหวัดยะลาในปี พ.ศ.2544 (สำนักงานพาณิชย์จังหวัดยะลา : 2544) พบว่า ประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อหัว 44,160 บาทต่อปี ทั้งจังหวัดมีผลิตภัณฑ์มวลรวม 18,547 ล้านบาท โดยที่ภาคการค้าและบริการมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงที่สุด คือ 55.7% รองลงมาคือ ภาคเกษตรกรรม มีสัดส่วน 28.5% ภาคอุตสาหกรรม 15.7% (แผนภูมิ 3.1) สาขาที่ทำรายได้มากที่สุดคือ สาขาการบริการ การค้าส่งและค้าปลีก มีสัดส่วน 24.6% 18.1% และ 15.5% ตามลำดับ (ตารางที่ 3.1)

ภาวะเศรษฐกิจโดยรวมของจังหวัดยะลาในปี พ.ศ.2544 ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2543 เนื่องจากมีแรงผลักดันที่สำคัญ คือ การใช้จ่ายภาคเอกชนที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาสินค้าเกษตรที่สำคัญ โดยเฉพาะยางพาราอยู่ในระดับสูง ส่งผลให้รายได้ของเกษตรกรเพิ่มขึ้น ประกอบกับการขยายตัวของ การใช้จ่ายภาครัฐ การส่งออก และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยางพารา

จำนวนประชากรในจังหวัดยะลา ปี พ.ศ.2545 มีประชากร 458,618 คน ความหนาแน่นประชากรเฉลี่ย 101 คนต่อตารางกิโลเมตร (พื้นที่ 4,521 ตารางกิโลเมตร) โดยในอำเภอเมืองยะลา มีประชากร 167,972 คน ความหนาแน่นประชากรเฉลี่ย 636 คนต่อตารางกิโลเมตร

### 3.2 ลักษณะทางกายภาพของเทศบาลนครยะลา

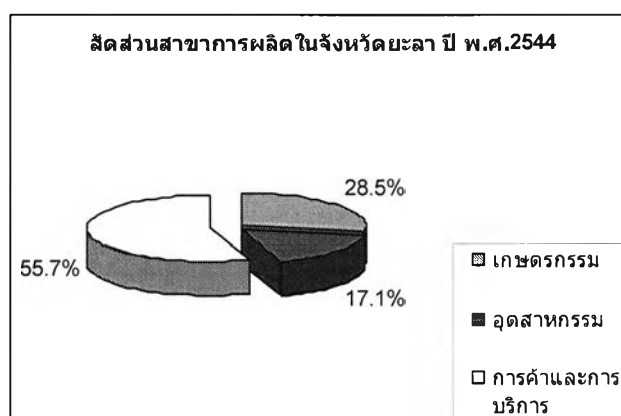
เทศบาลนครยะลา เป็นเทศบาลชั้น 1 ตามระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยการจัดตั้งเทศบาล มี 1 ตำบล (เทศบาลนครยะลา : 2545) คือ ตำบลสะเตง ตั้งอยู่ที่อำเภอเมือง จังหวัดยะลาในบริเวณตอนเหนือของจังหวัด มีพื้นที่ 19 ตารางกิโลเมตร โดยมีความกว้างเฉลี่ยของพื้นที่ จากด้านตะวันออกไปด้านตะวันตก 3 กิโลเมตร และความยาวเฉลี่ยจากด้านเหนือไปด้านใต้ 7.5 กิโลเมตร พื้นที่ตอนบนติดต่อกับอำเภอยะรัง จังหวัดปัตตานี อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครตามทางรถไฟสายใต้ 1,039 กิโลเมตร ตามถนนเพชรเกษม 1,084 กิโลเมตร ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่สำคัญ ได้แก่ สถานที่ราชการ โรงเรียน ส่วนใหญ่กระจายตัวในบริเวณตอนเหนือและตอนกลางของพื้นที่ สำหรับเส้นทางคมนาคมหลักที่ประชาชนนิยมใช้ในการสัญจร ได้แก่ ถนนสิโรธร ถนนพิพิธภักดี ถนนสุขยางค์ ถนนเทศบาล 1 เป็นต้น (แผนที่ 3.2)

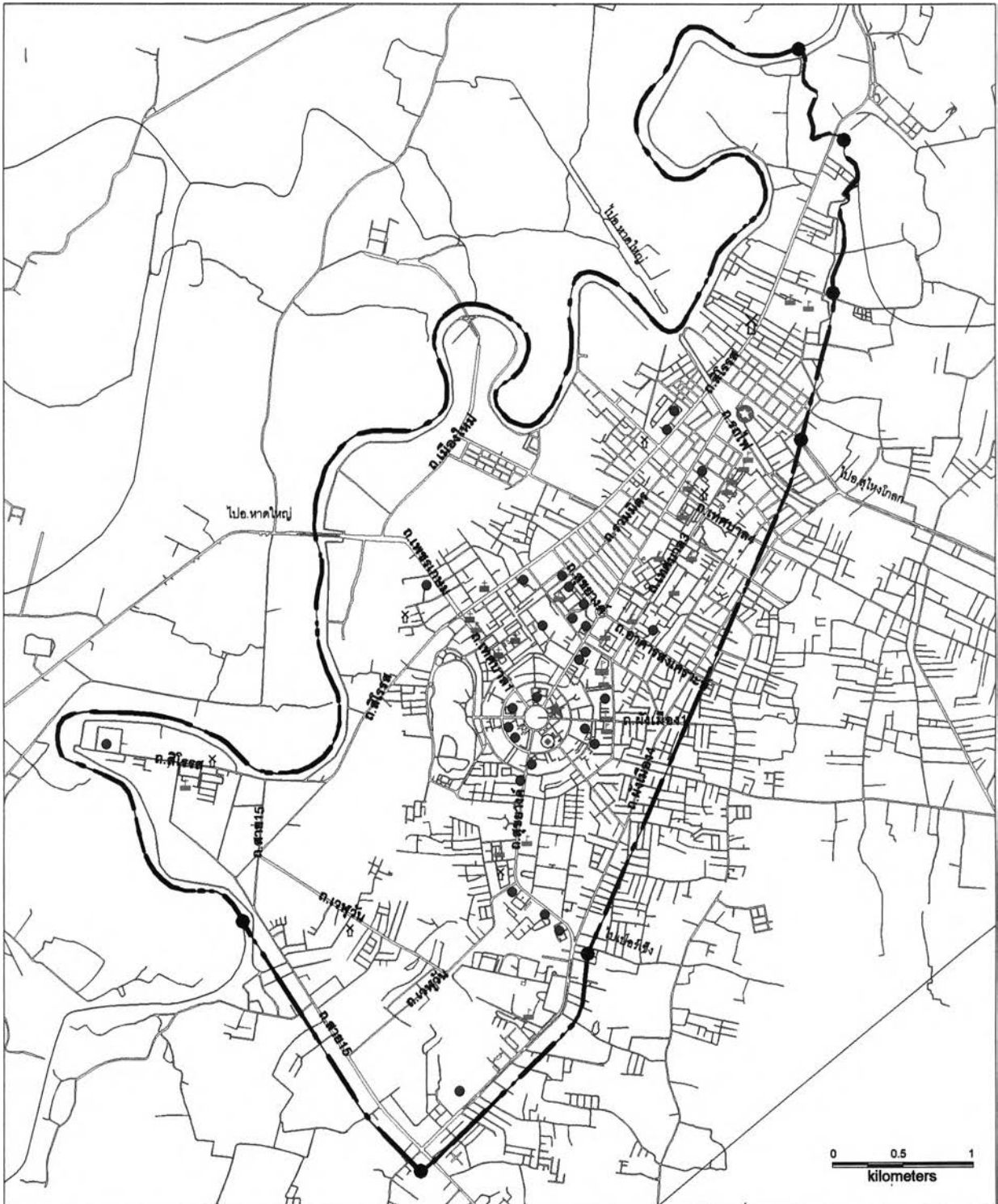
ตารางที่ 3.1 มูลค่าและการเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมรายสาขาการผลิต รายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากร จังหวัดยะลา พ.ศ.2539 และ พ.ศ.2544 ณ ราคาคงที่ปี พ.ศ.2541 (หน่วย : ล้านบาท)








สาขาการผลิต	มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม		ส่วนแบ่ง (Share) (%)		การเปลี่ยนแปลง (%)	
	2539	2544	2539	2544	Share	Relative
<b>เกษตรกรรม</b>	<b>5,318</b>	<b>5,295</b>	<b>30.5</b>	<b>28.5</b>	<b>(1.0)</b>	<b>(0.4)</b>
กสิกรรม	4,409	4,559	25.3	24.6	(0.7)	3.4
ปศุสัตว์	154	109	0.9	0.6	(0.3)	(29.2)
ประมง	32	21	0.2	0.1	(0.1)	(34.4)
ป่าไม้	41	126	0.2	0.7	0.4	207.3
บริการทางการเกษตร	11	10	0.1	0.1	(0.0)	(9.1)
การแปรรูปสินค้าเกษตรอย่าง	671	470	3.8	2.5	(1.3)	(30.0)
<b>อุตสาหกรรม</b>	<b>2,988</b>	<b>2,920</b>	<b>17.1</b>	<b>15.7</b>	<b>(1.4)</b>	<b>(2.3)</b>
เหมืองแร่และย่อยหิน	65	59	0.4	0.3	(0.1)	(9.2)
อุตสาหกรรม	1,668	2,407	9.6	13.0	3.4	44.3
การก่อสร้าง	1,255	454	7.2	2.4	(4.7)	(63.8)
<b>การค้าและการบริการ</b>	<b>9,147</b>	<b>10,333</b>	<b>52.4</b>	<b>55.7</b>	<b>3.3</b>	<b>13.0</b>
การไฟฟ้าและการประปา	292	368	1.7	2.0	0.3	26.0
การคมนาคมและการขนส่ง	916	884	5.2	4.8	(0.5)	(3.5)
การค้าส่งและค้าปลีก	2,756	2,881	15.8	15.5	(0.3)	4.5
การธนาคาร ประกันภัย	790	431	4.5	2.3	(2.2)	(45.4)
ที่อยู่อาศัย	628	799	3.6	4.3	0.7	27.2
การบริหารราชการและป้องกัน	1,312	1,608	7.5	8.7	1.2	22.6
การบริหาร	2,453	3,362	14.1	18.1	4.1	37.1
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด	17,452	18,547	100.0	100.0		
รายได้เฉลี่ยต่อคน	44,296	44,160				
ประชากร (พันคน)	394	420				

ที่มา : สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แผนภูมิ 3.1 สัดส่วนสาขาการผลิตในจังหวัดยะลา ปี พ.ศ.2544





<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา</p>	<p>สัญลักษณ์</p>			
<p>แสดง : ที่ตั้งและเขตเทศบาลนครยะลา</p> <p> ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p> เขตเทศบาล</p> <p> ถนน</p> <p> แม่น้ำ, ลำคลอง</p> <p> หนอง, บึง</p>	<p> ตลาดกลาง</p> <p> ที่ว่าการอำเภอ</p> <p> สถานที่ราชการ</p> <p> โรงเรียน</p>	<p> โรงพยาบาล</p> <p> ศาสนสถาน</p> <p> สถานีรถไฟ</p>	<p></p> <p>แผนที่ 3.2</p>

### 3.2.1 วิวัฒนาการการใช้ที่ดิน

การใช้ที่ดินในปัจจุบัน (พ.ศ.2543) เทศบาลนครยะลา มีพื้นที่ 19 ตารางกิโลเมตร หรือ 11,875 ไร่ จำแนกเป็นการใช้ที่ดินประเภทพักอาศัยได้ 67% เกษตรกรรม 3% พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรม 3% สถาบันราชการ 9% พื้นที่ว่างเปล่า (มีกรรมสิทธิ์แต่ปล่อยให้รกร้างว่างเปล่า) 10% และพื้นที่สาธารณะประโยชน์ 8% จากพื้นที่ทั้งหมด

การใช้ที่ดินปัจจุบัน (แผนที่ 3-3) มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องจากปี พ.ศ.2522 ซึ่งส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในบางพื้นที่เท่านั้น เช่น ย่านพักอาศัยและพาณิชยกรรม (แผนที่ 3.4) กระจุกตัวอยู่ในบริเวณถนนรถไฟ สถานีราชการกระจุกตัวอยู่ในบริเวณถนนวงเวียน 1 สถาบันการศึกษากระจุกตัวอยู่ในบริเวณถนนพิพิธภักดี ในขณะที่การใช้ที่ดินปี พ.ศ.2535 เริ่มมีการขยายตัวออกสู่พื้นที่โดยรอบ แต่ลักษณะการใช้ที่ดินที่สำคัญยังคงกระจุกตัวอยู่ในบริเวณเดิม ปัจจุบันย่านพักอาศัย (แผนที่ 3.5) มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นในบริเวณตอนเหนือของสถานีรถไฟ และต่อเนื่องไปถึงบริเวณสองฝั่งของถนนสิโรรส ถนนพิพิธภักดี ถนนผังเมือง 3 ถนนผังเมือง 4 และโดยรอบย่านสถาบันราชการ นอกจากนี้ยังกระจายสู่พื้นที่รอบ ส่วนย่านพาณิชยกรรม (แผนที่ 3.6) ยังคงกระจุกตัวอยู่บริเวณตอนใต้ของสถานีรถไฟ และบริเวณข้างเคียง ได้แก่ บริเวณสองฝั่งของถนนสิโรรส ถนนเฉลิมชัย ถนนภูมาชีพ ถนนรวมมิตร และถนนผังเมือง 4

การใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม (แผนที่ 3.7) และคลังสินค้า (แผนที่ 3.8) กระจายอยู่ในบริเวณทิศตะวันตกเฉียงเหนือของชุมชน บริเวณถนนสิโรรส และสองฝั่งของสถานีรถไฟ ส่วนพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่โล่งส่วนใหญ่กระจายอยู่บริเวณรอบนอกเขตเทศบาล

สำหรับสถาบันบริการด้านสังคมต่าง ๆ จำแนกประเภทและที่ตั้ง ได้ดังนี้

- สถาบันราชการ ส่วนใหญ่แบ่งเป็นย่านอย่างชัดเจน โดยกระจุกตัวอยู่ในบริเวณวงเวียนสวนสาธารณะ และตามแนวถนนสุขยางค์ไปจนถึงเขตเทศบาล มีเป็นส่วนน้อยที่กระจายอยู่บริเวณอื่น (แผนที่ 3-9)

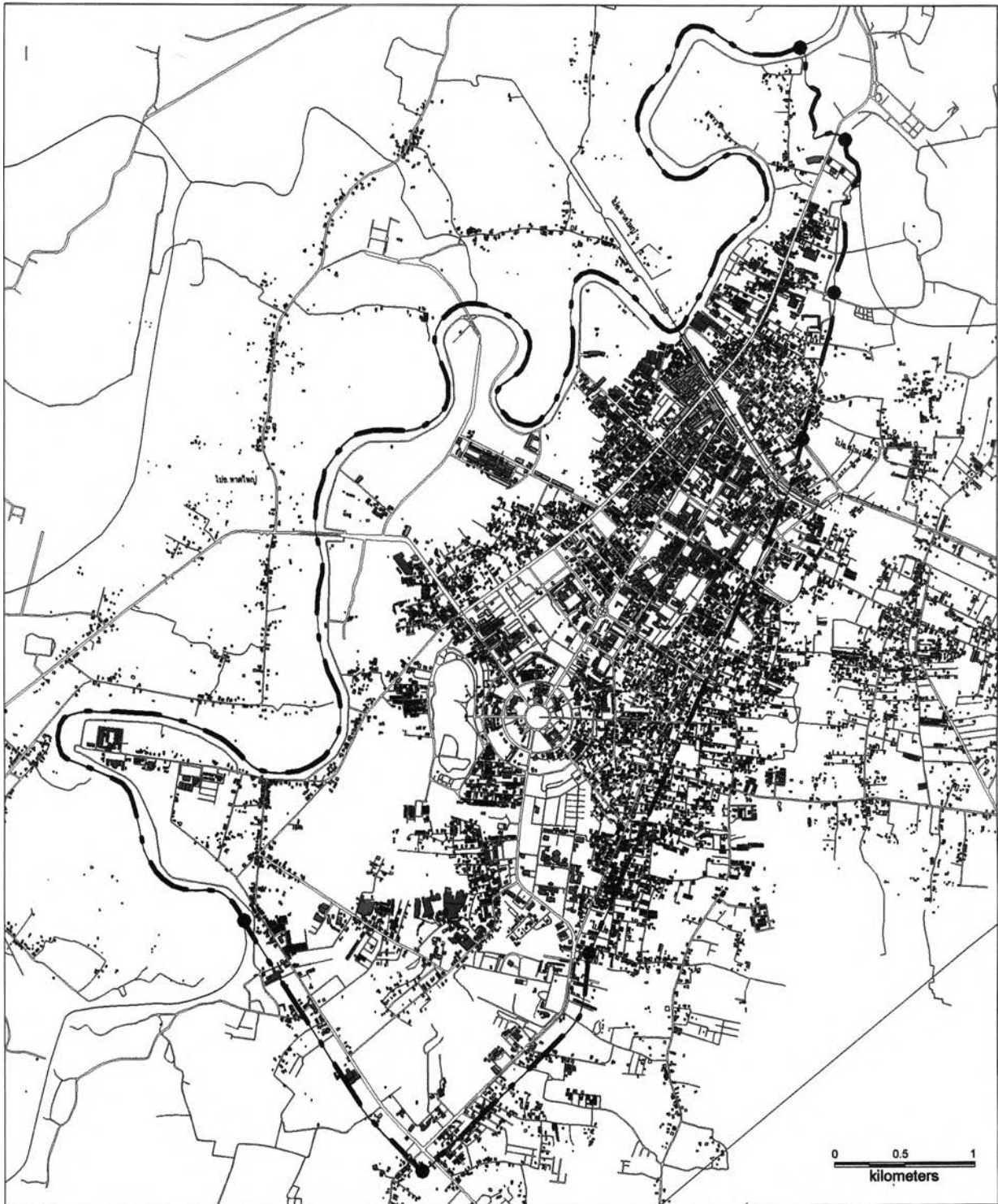
- สถาบันการศึกษา ส่วนใหญ่กระจายอยู่บนถนนพิพิธภักดี ถนนผังเมือง 3 ต่อเนื่องไปถึงย่านสถาบันราชการ (แผนที่ 3.10) ในเขตเทศบาลมีประเภทสถานศึกษาทุกระดับ ทั้งในส่วนของภาครัฐบาลและเอกชน รวมทั้งสิ้น 30 แห่ง โดยแบ่งเป็นระดับประถมศึกษาและก่อนประถมศึกษา จำนวน 17 แห่ง ระดับมัธยมศึกษา 2 แห่ง ระดับวิทยาลัย 9 แห่ง และระดับมหาวิทยาลัย 2 แห่ง














- สถาบันการแพทย์และบริการสาธารณสุข ในเขตเทศบาลมีสถานบริการทางสาธารณสุขรวมทั้งสิ้น 71 แห่ง กระจายอยู่ทั่วไปในเขตเทศบาล โดยแบ่งออกตามสังกัด คือ สังกัดสาธารณสุข 12 แห่ง สังกัดเทศบาล 2 แห่ง และสังกัดเอกชน 57 แห่ง

- สถาบันศาสนา ในเขตเทศบาลนครยะลา (แผนที่ 3.11) ประกอบด้วยมัสยิด - สุเหร่า 10 แห่ง วัด 7 แห่ง และอื่น ๆ 2 แห่ง

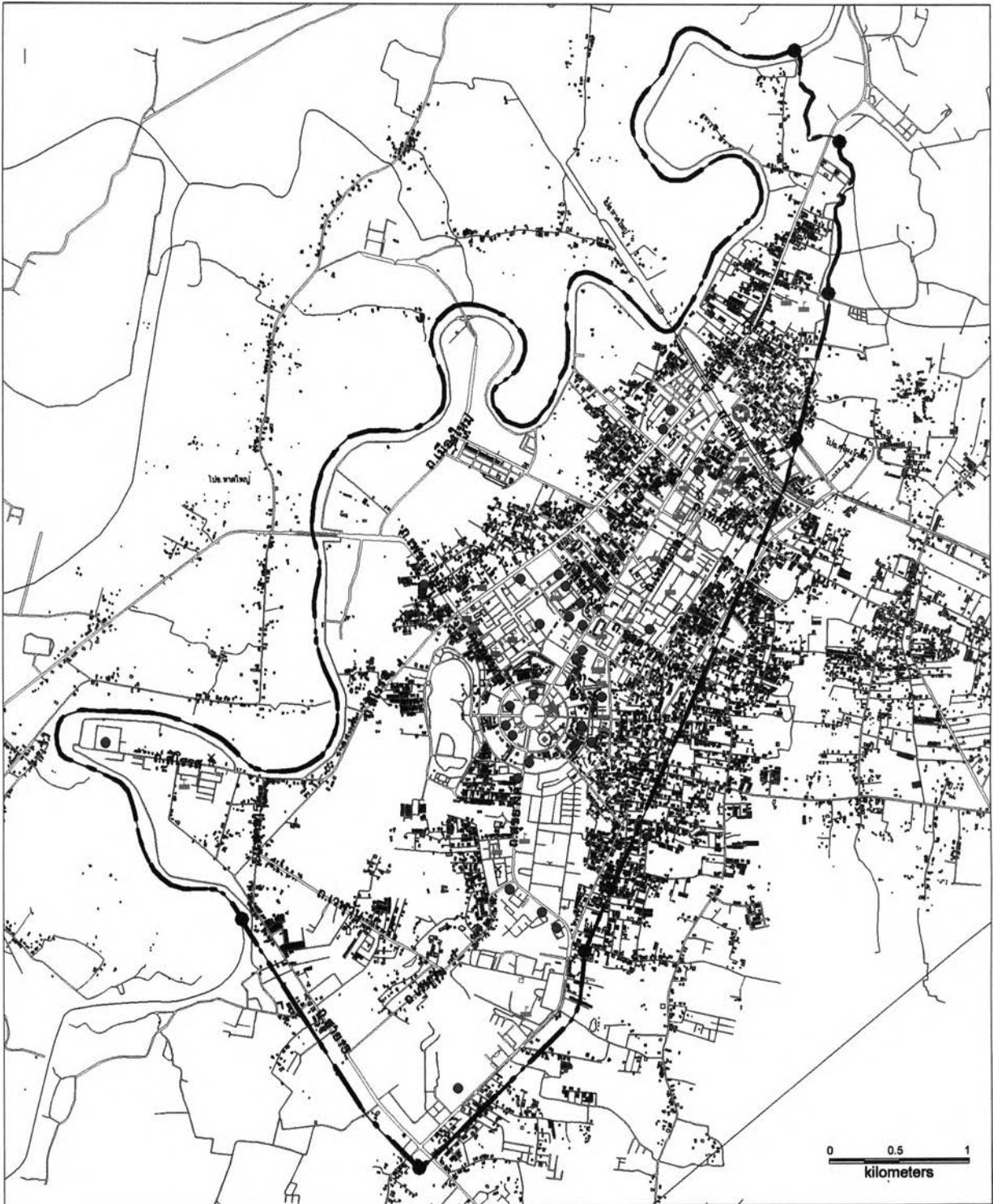
เมื่อพิจารณาจากแผนที่ 3.12 แสดงลักษณะภาพและพื้นภาพเมือง เห็นได้ว่า สิ่งปลูกสร้างภายในเขตเทศบาลนครยะลาส่วนใหญ่จะมีความหนาแน่นเป็นอย่างมากในช่วงตอนเหนือของพื้นที่ ในขณะที่ทางตอนใต้มีลักษณะเบาบางกว่า ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชน เนื่องจากในบริเวณทางตอนเหนือมีลักษณะการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมซึ่งเป็นย่านสำคัญของเมือง อีกทั้งมีระบบการคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่ นั่นคือเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟที่สามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งสินค้าได้เป็นอย่างดี สำหรับทางด้านใต้ประกอบด้วยพื้นที่ส่วนสาธารณะค่อนข้างมาก เช่น สวนขวัญเมือง สนามโรงพิธีช้างเผือก ศาลเจ้าพ่อหลักเมือง ทำให้สิ่งปลูกสร้างมีจำนวนน้อยกว่า จากการศึกษาลักษณะภาพและพื้นภาพของเมืองดังกล่าว จะมีอิทธิพลต่อการพิจารณาการวางแผนโครงข่ายทางจักรยาน เนื่องจากลักษณะการกระจุกหรือการกระจายตัวที่ต่างกันของสิ่งปลูกสร้างส่งผลถึงลักษณะความหนาแน่นของการตั้งถิ่นฐานชุมชนที่ต่างกัน ซึ่งส่งผลให้ลักษณะเส้นทางจักรยานมีความแตกต่างกันอีกด้วย

















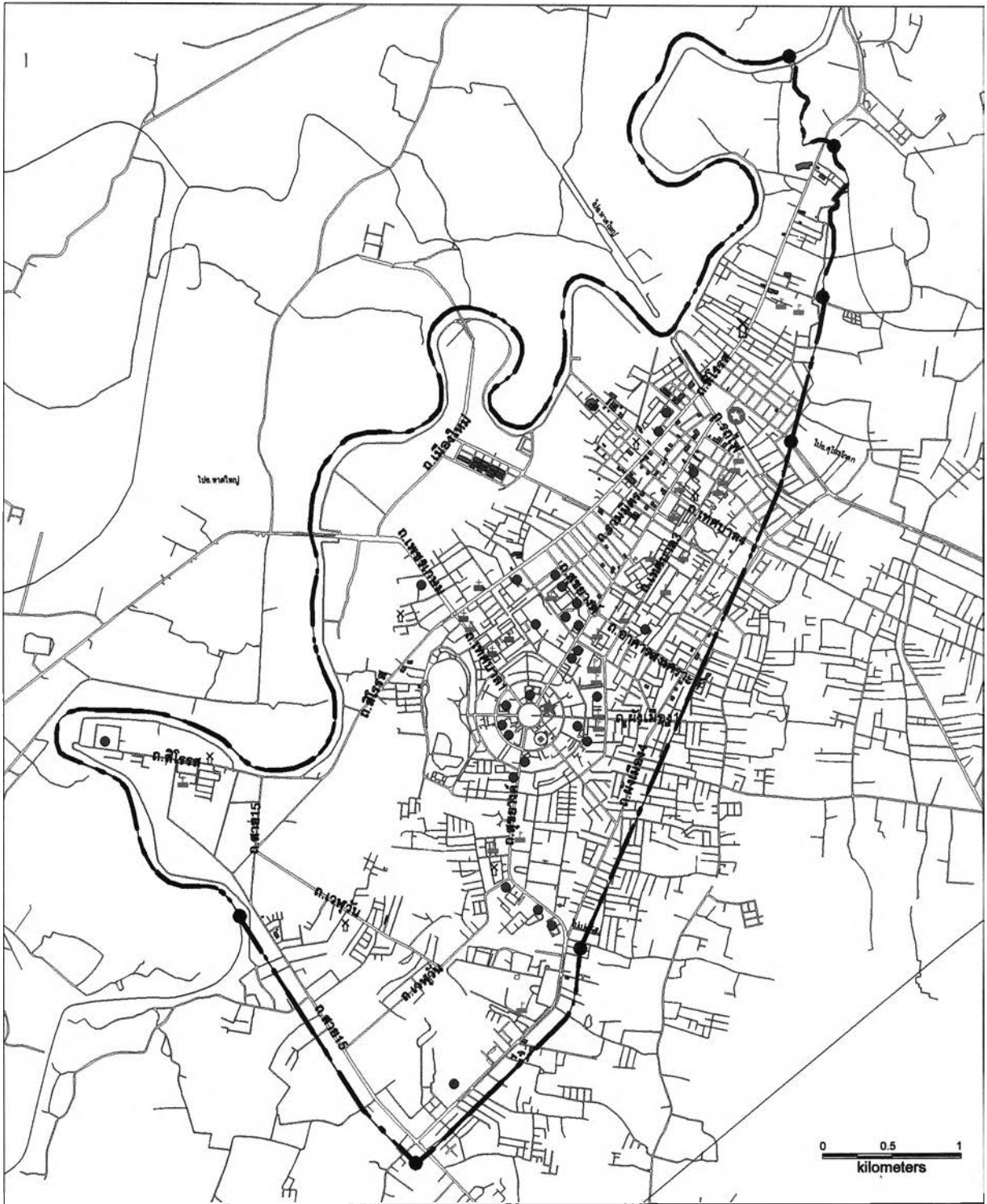



<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา</p>	<p>สัญลักษณ์</p>		
<p>แสดง : การใช้ที่ดินชุมชนเมืองยะลาปัจจุบัน (พ.ศ.2543)</p> <p> ภาควิชาการวางแผนที่ดินและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p> เขตเทศบาล</p> <p> ถนน</p> <p> แม่น้ำ, ลำคลอง</p> <p> หนอง, บึง</p>	<p> ที่อยู่อาศัย</p> <p> พาณิชยกรรม</p> <p> สถานศึกษา</p> <p> สถาบันราชการ</p> <p> ศาสนสถาน</p> <p> คลังสินค้า</p> <p> จุดสาธารณะ</p> <p> พักอาศัย+พาณิชยกรรม</p>	<p></p> <p>แผนที่ 3.3</p>
<p>ที่มา : สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดยะลา</p>			

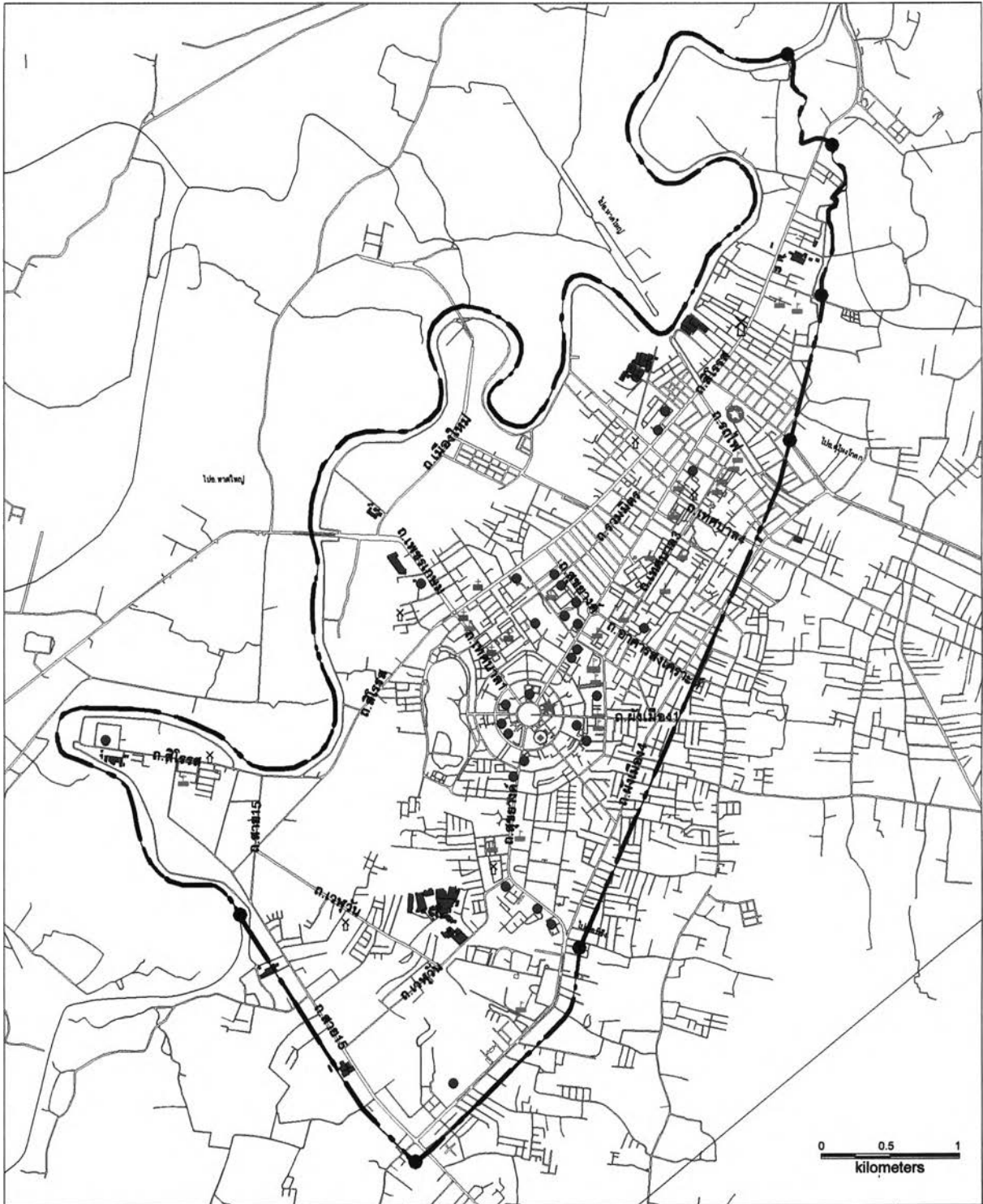






การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา		สัญลักษณ์		
<p>แสดง : การใช้ที่ดินประเภทพักอาศัย</p>  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	 เขตเทศบาล  ถนน  แม่น้ำ, ลำคลอง  หนอง, บึง	 ศาลากลาง  ที่ว่าการอำเภอ  สถานที่ราชการ  โรงเรียน	 โรงพยาบาล  ศาลากลาง  สถานีรถไฟ  พักอาศัย	  แผนที่ 3.5

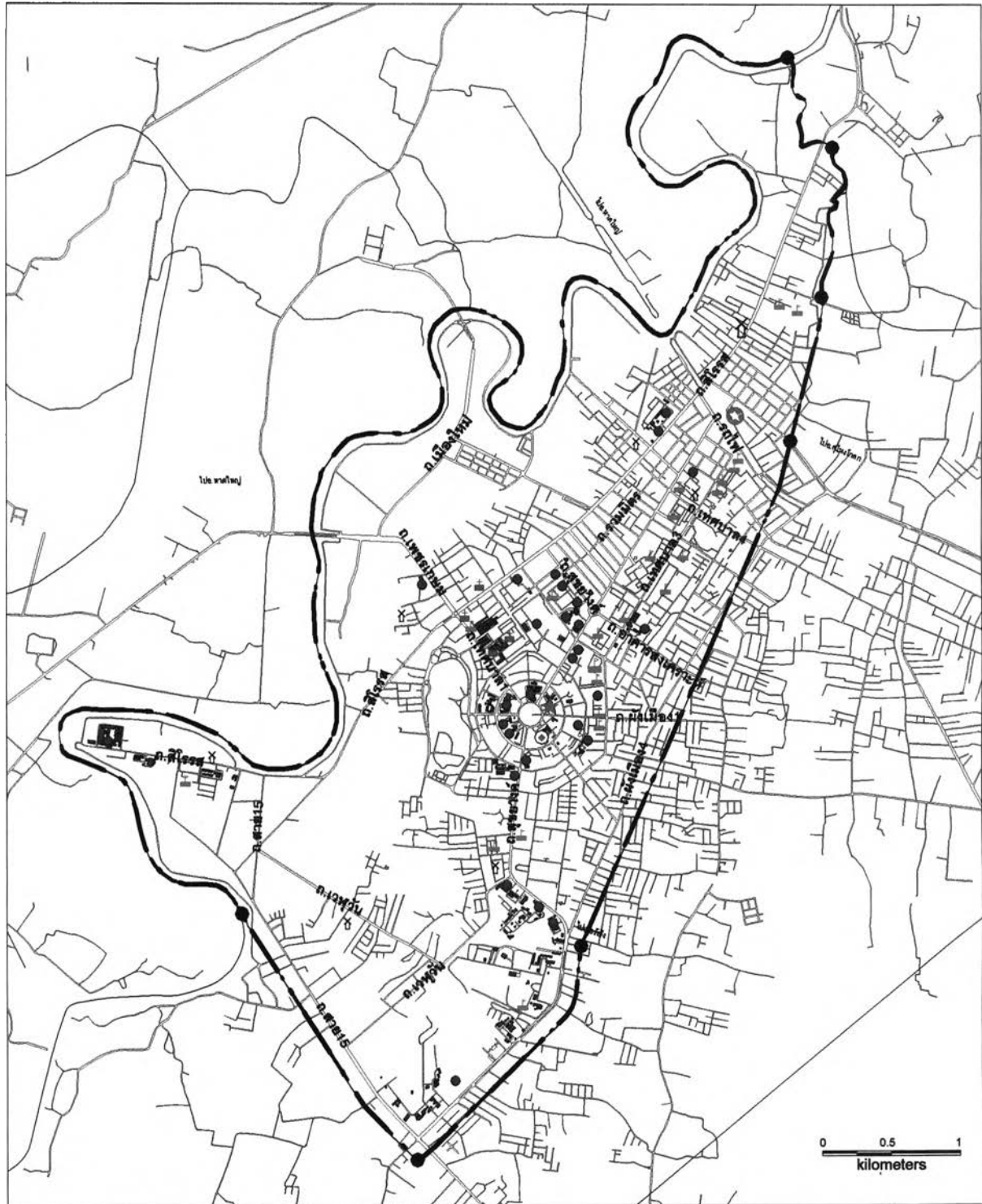




การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา		สัญลักษณ์		
<p>แสดง : การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม</p>  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>— เขตเทศบาล</p> <p>== ถนน</p> <p>~ แม่น้ำ, ลำคลอง</p> <p>~ หนอง, บึง</p>	<p>○ ศาลากลาง</p> <p>★ ที่ว่าการอำเภอ</p> <p>● สถานที่ราชการ</p> <p>⚡ โรงเรียน</p>	<p>⚡ โรงพยาบาล</p> <p>✕ ศาสนสถาน</p> <p>⊛ สถานีรถไฟ</p> <p>■ พาณิชยกรรม</p>	<p>▲</p> <p>แผนที่ 3.6</p>



<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา</p>	<p>สัญลักษณ์</p>			
<p>แสดง : การใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม</p>  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>— เขตเทศบาล</p> <p>== ถนน</p> <p>~ แม่น้ำ, ลำคลอง</p> <p>○ หนอง, บึง</p>	<p>◎ ศาลากลาง</p> <p>★ ที่ว่าการอำเภอ</p> <p>● สถานที่ราชการ</p> <p>⚡ โรงเรียน</p>	<p>⚡ โรงพยาบาล</p> <p>✕ ศาสนสถาน</p> <p>⊕ สถานีรถไฟ</p> <p>■ จุดอุตสาหกรรม</p>	 <p>แผนที่ 3.7</p>

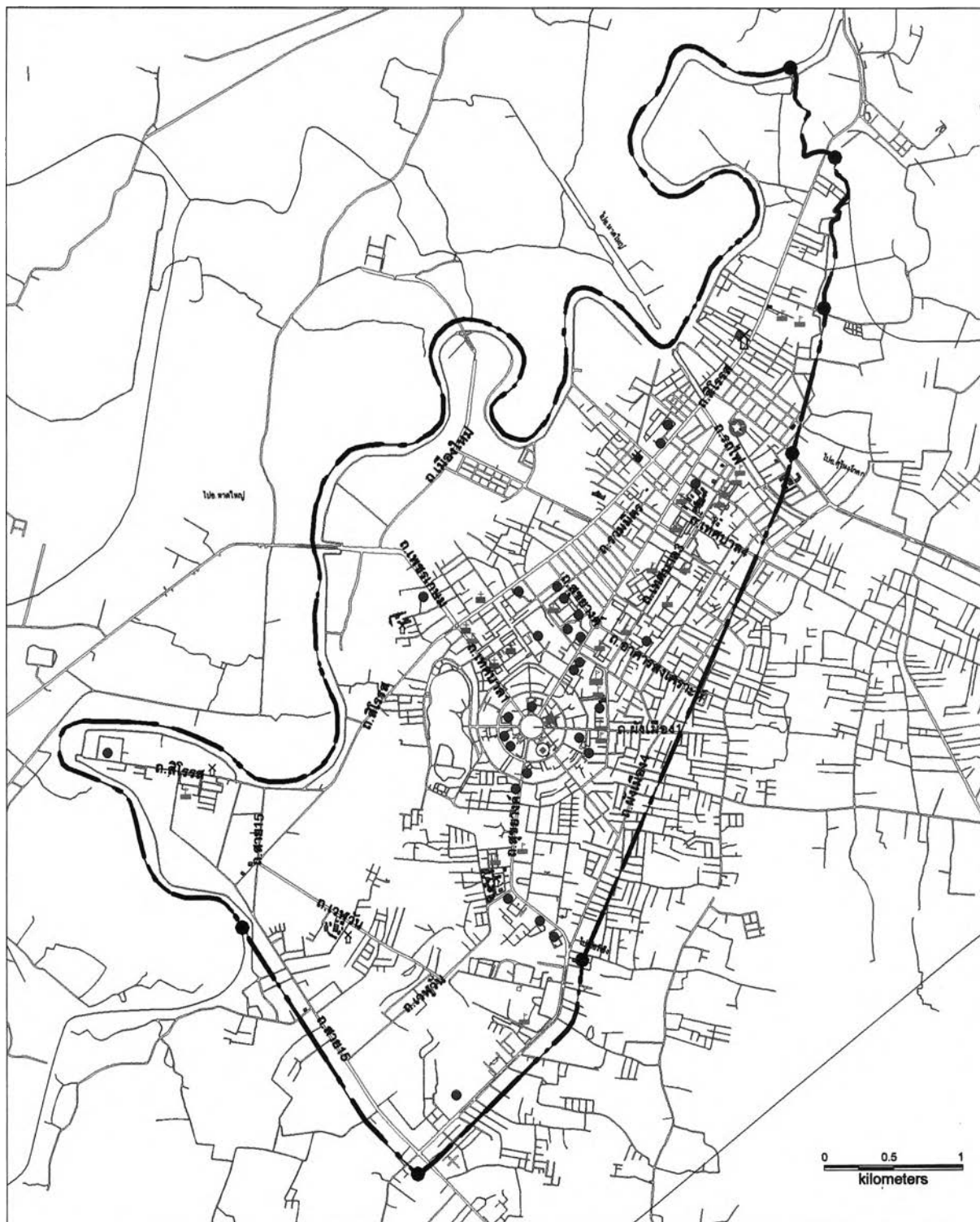


















การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา		สัญลักษณ์		
<p>แสดง : การใช้ที่ดินประเภทสถานที่ราชการ</p>  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>— เขตเทศบาล</p> <p>== ถนน</p> <p>~ แม่น้ำ, ลำคลอง</p> <p>~ หนอง, บึง</p>	<p>◎ ศาลากลาง</p> <p>★ ที่ว่าการอำเภอ</p> <p>● สถานที่ราชการ</p> <p>⌂ โรงเรียน</p>	<p>⌂ โรงพยาบาล</p> <p>⌂ ศาลากลาง</p> <p>☆ สถานีรถไฟ</p> <p>■ สถานที่ราชการ</p>	 <p>แผนที่ 3.9</p>









การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา		สัญลักษณ์		
แสดง : การใช้ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา   ภาควิชาการวางแนวมณฑลและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	 เขตเทศบาล  ถนน  แม่น้ำ, ลำคลอง  หนอง, บึง	 ศาลากลาง  ที่ว่าการอำเภอ  สถานที่ราชการ  โรงเรียน	 โรงพยาบาล  ศาสนสถาน  สถานีรถไฟ  สถาบันศาสนา	  แผนที่ 3.11



<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา</p>	<p>สัญลักษณ์</p>	
<p>แสดง : ลักษณะภาพและพื้นภาพเมืองยะลา (Figure &amp; Ground)</p>  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>■ สิ่งปลูกสร้างภายในเขตเทศบาลนครยะลา</p>	  <p>แผนที่ 3.12</p>

### 3.2.2 การขยายตัวของชุมชน

เมื่อพิจารณาจากภาพรวมในปี พ.ศ.2522 - 2543 พบว่า การตั้งถิ่นฐานของชุมชนยังคงหนาแน่นและกระจุกตัวอยู่ในแนวเดิม แต่มีการขยายตัวกระจายออกสู่บริเวณโดยรอบมากขึ้น โดยเฉพาะตัวตามถนนสายหลักของเมือง ในขณะที่พื้นที่พาณิชยกรรมหลักยังคงอยู่ในบริเวณเดิม ได้แก่ บริเวณทางทิศใต้ของสถานีรถไฟ แต่มีการขยายตัวสู่บริเวณใกล้เคียง และพื้นที่รอบนอกมากขึ้น ย่านพักอาศัยของเมืองยังคงกระจุกตัวในบริเวณเดิมแต่มีความหนาแน่นมากขึ้น และขยายตัวออกไปบริเวณสองฝั่งของถนนสิโรธรส ถนนพิพิธภักดี ถนนผังเมือง 3 และถนนผังเมือง 4 ซึ่งมียลักษณะผสมผสานระหว่างการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและการพักอาศัย ในส่วนของการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและโกดังเก็บสินค้า ยังคงตั้งอยู่ภายในบริเวณเดิม ได้แก่ บริเวณด้านตะวันตกเฉียงเหนือของเมือง บริเวณถนนสิโรธรส และบริเวณสองฝั่งของสถานีรถไฟ (แผนที่ 3.13)

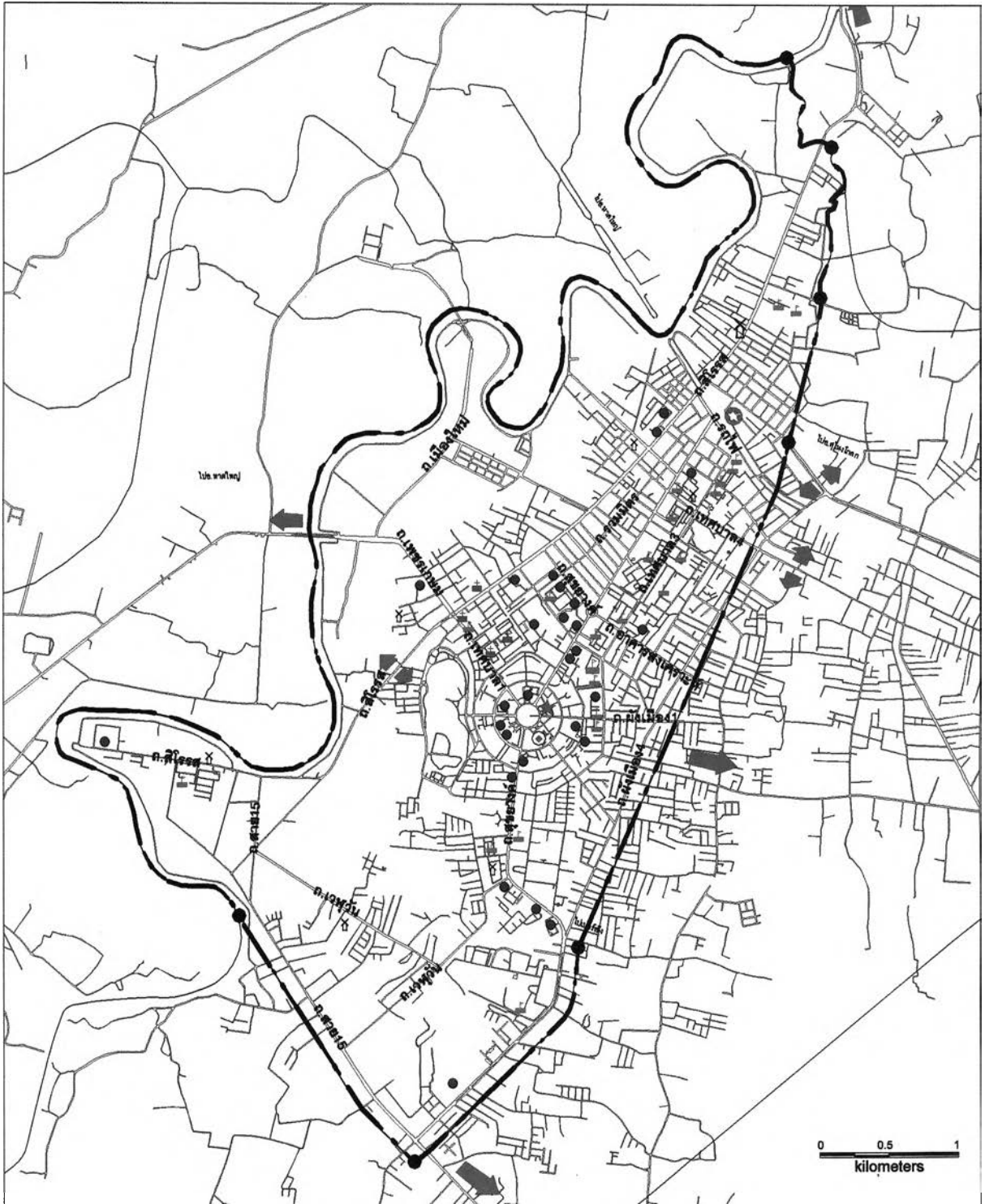
### 3.2.3 โครงการพัฒนาสำคัญที่ส่งผลต่อการใช้จักรยาน



#### โครงการพัฒนาที่ดินราชพัสดุบริเวณสนามบินท่าสาป

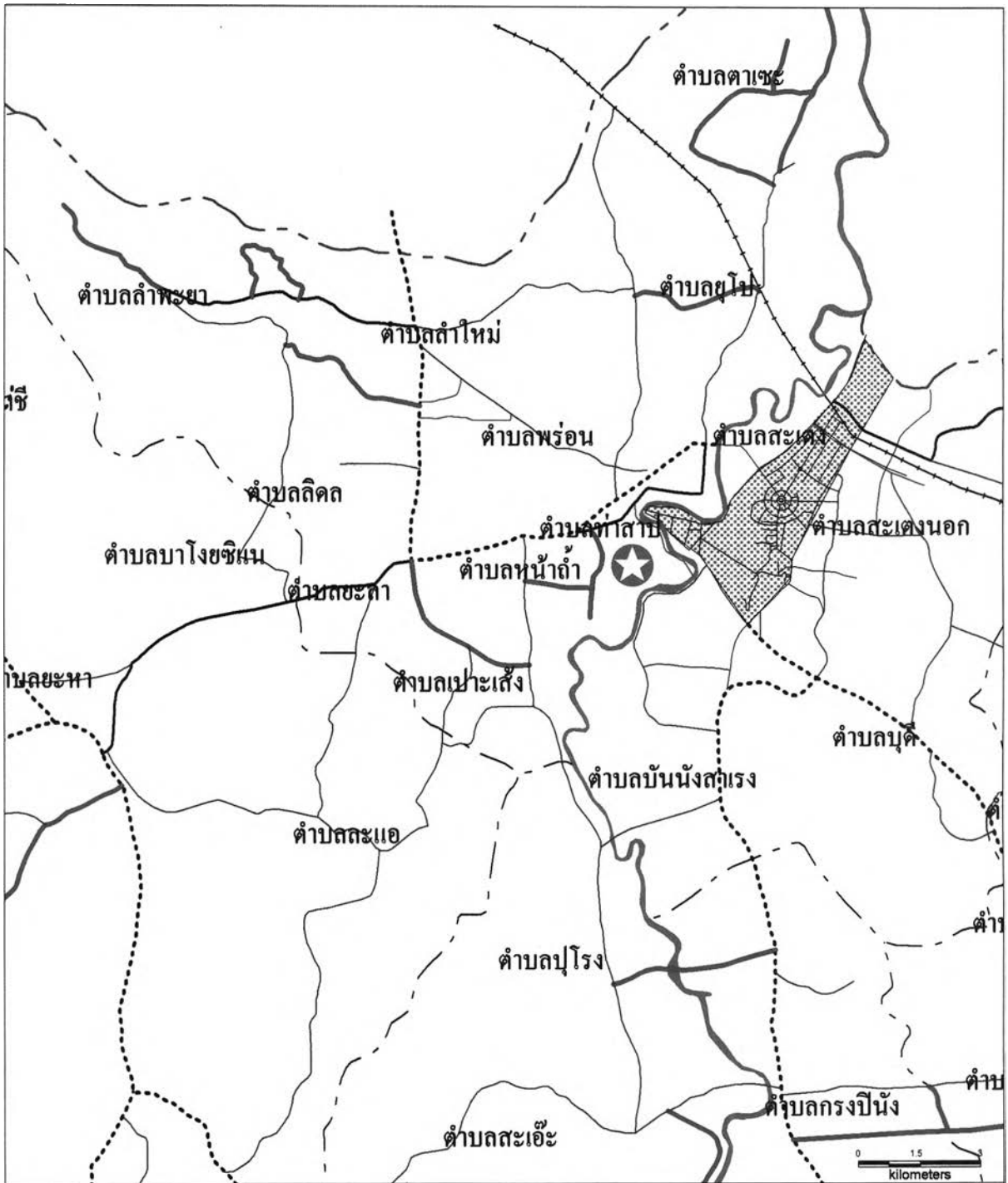
จังหวัดยะลาได้รับแจ้งความประสงค์จากหน่วยงานภาครัฐหลายหน่วยงานเพื่อขอใช้ที่ดินราชพัสดุบริเวณสนามบินท่าสาปเพื่อก่อสร้างสถานที่ราชการ ได้แก่ แขวงทางหลวงยะลา กรมการขนส่งทางบก กรมส่งเสริมสหกรณ์ กรมสามัญศึกษา ศาลปกครอง โรงเรียนกีฬา หน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่ที่ 42 และองค์การบริหารส่วนตำบลท่าสาป โดยขอย้ายที่ทำการเดิมในเขตเทศบาลมาอยู่ ณ บริเวณดังกล่าว (แผนที่ 3.14) ซึ่งที่ดินดังกล่าวอยู่ในความดูแลของกรมธนารักษ์

ทางจังหวัดมีนโยบายที่จะพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นศูนย์ราชการแห่งที่สองของจังหวัดยะลาในลักษณะของการผสมผสานทั้งในด้านภาครัฐและเชิงพาณิชย์ เพื่อให้สอดคล้องและสนองตอบนโยบายของกระทรวงการคลัง ที่ให้ส่งเสริมและฟื้นฟูเศรษฐกิจด้านอสังหาริมทรัพย์ของประเทศ รวมทั้งให้มีการพัฒนารูปแบบสิ่งก่อสร้างสำหรับหน่วยงานที่จะใช้พื้นที่โดยคงเอกลักษณ์ของภาคใต้ รวมทั้งจัดผังแบ่งเขตการใช้ที่ดินด้านโครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนการจัดบริเวณให้เป็นระเบียบสวยงาม (สำนักงานจังหวัดยะลา : 2546)

จากการพิจารณาโครงการได้เห็นถึงผลกระทบของการพัฒนาที่ดินดังกล่าว โดยสถานที่ราชการหลายแห่งซึ่งเป็นแหล่งงานของคนในท้องถิ่น ต้องย้ายที่ทำการจากภายในเทศบาลนครยะลามาสู่พื้นที่รอบนอก ทำให้ประชาชนบางส่วนที่พักอาศัยในเขตเทศบาลต้องเดินทางออกสู่พื้นที่ภายนอก โดยใช้เส้นทางสายสำคัญ คือ ถนนเพชรเกษม ซึ่งเป็นทางหลวงแผ่นดินที่ใช้ในการเดินทางข้ามจังหวัด จากสภาพปัจจุบันของเส้นทาง เป็นถนนขนาด 2 เลน และบริเวณช่วงสะพานข้ามแม่น้ำปัตตานีซึ่งเป็นสะพานคู่ขนานมีขนาด 4 เลน โดยปกติรถยนต์ที่วิ่งผ่านเส้นทางนี้จะใช้



<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา</p>	<p>สัญลักษณ์</p>			
<p>แสดง : แนวโน้มการขยายตัวของชุมชน</p>  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>└─ เขตเทศบาล</p> <p>══ ถนน</p> <p>~ แม่น้ำ, ลำคลอง</p> <p>○ หนอง, บึง</p> <p>←</p>	<p>◎ ศาลากลาง</p> <p>★ ที่ว่าการอำเภอ</p> <p>● สถานที่ราชการ</p> <p>⌚ โรงเรียน</p> <p>← ทิศทางการขยายตัวของชุมชน</p>	<p>⌚ โรงพยาบาล</p> <p>✕ ศาลากลาง</p> <p>★ สถานีรถไฟ</p>	 <p>แผนที่ 3.13</p>



<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครระยอง</p>	<p>สัญลักษณ์</p>	
<p>แสดง : ที่ตั้งโครงการพัฒนา</p> <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>— ทางหลวงชนบทโดยสนง.เร่งรัดพัฒนาชนบท</p> <p>— ทางหลวงชนบทโดยสนง.โยธาธิการจังหวัด</p> <p>--- ทางหลวงแผ่นดิน</p> <p>- - - - - แนวเขตอำเภอ</p> <p>— — — — — แนวเขตประเทศ</p> <p>☆ ศูนย์ราชการใหม่</p> <p>■ เขตเทศบาลนครระยอง</p> <p>ที่มา : สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง</p>	<p>▲</p> <p>แผนที่ 3.14</p>

ความเร็วสูง ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยสำหรับผู้สัญจรโดยยานพาหนะขนาดเล็ก ถึงแม้ว่าในปัจจุบัน บริเวณไหล่ทางจะดีเส้นแบ่งช่องทางจราจรสำหรับรถขนาดเล็ก แต่ก็ยังพบเหตุการณ์เฉี่ยวชนจากรถขนาดใหญ่อยู่เป็นประจำ นอกจากนี้บริเวณไหล่ทางดังกล่าวไม่ได้แบ่งแยกการใช้งานระหว่างรถจักรยานและรถจักรยานยนต์ ทำให้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยง่าย ดังนั้น ในอนาคตเมื่อมีการย้ายสถานที่ราชการดังกล่าวแล้ว จำเป็นต้องพิจารณาการจัดแบ่งเส้นทางสำหรับรถขนาดเล็กหรือรถจักรยานซึ่งเป็นยานพาหนะสำหรับผู้ที่มีรายได้น้อย โดยวางแผนโครงข่ายเพื่อเชื่อมต่อระหว่างศูนย์ราชการใหม่และตัวเมืองเพื่อรองรับการสัญจรด้วยรถจักรยานที่มีปริมาณเพิ่มมากขึ้น และสามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

### 3.3 สภาพทางเศรษฐกิจของเทศบาลนครยะลา

โครงสร้างทางเศรษฐกิจของเทศบาลนครยะลา ส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับภาคพาณิชย์ การบริการ การคมนาคมขนส่ง การอุตสาหกรรม การเกษตร และการก่อสร้างเป็นหลัก

ในปี 2544 พบว่าประชากรจังหวัดยะลา มีรายได้เฉลี่ยต่อคน 44,160 บาทต่อปี โดยทั้งจังหวัดมีผลิตภัณฑ์มวลรวม 18,547 ล้านบาท และประชากรในเขตเทศบาลนครยะลา มีรายได้เฉลี่ยต่อคนประมาณ 50,000 บาท (ผลิตภัณฑ์มวลรวมในเขตเทศบาลนครยะลาประมาณ 1 ใน 5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งจังหวัด)

การเกษตรกรรม เทศบาลนครยะลา มีพื้นที่ถือครองทางการเกษตรประมาณ 468 ไร่ หรือประมาณร้อยละ 3 รายได้ส่วนใหญ่มาจากการทำสวนผัก พืชไร่และยางพารา จากนโยบายของทางภาครัฐในอนาคตมีแนวโน้มจะลดพื้นที่ลงเกือบหมด เพื่อการประกอบธุรกิจที่ให้ผลคุ้มค่าต่อการลงทุนมาก

การอุตสาหกรรม การอุตสาหกรรมในเขตเมืองยะลา ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็ก โดยมีจำนวนโรงงาน 78 โรง เงินทุน 416,929,832 บาท แรงงานรวม 1,647 คน ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร เช่น อุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่ม อุตสาหกรรมแปรรูปไม้ยางพารา อุตสาหกรรมแปรรูปหินอ่อน โรงงานเฟอร์นิเจอร์

การพาณิชย์กรรม จังหวัดยะลา เป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าไปยังจังหวัดใกล้เคียง ศูนย์กลางธุรกิจการค้าที่สำคัญอยู่ในเขตเทศบาลนครยะลา การประกอบธุรกิจส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็ก เช่น ภัตตาคาร โรงแรม ร้านอาหาร - ค้าปลีก สินค้าอุปโภคบริโภค ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร

การท่องเที่ยว จากคำขวัญของจังหวัดที่ว่า "ใต้สุดสยาม เมืองงามชายแดน" แสดงให้เห็นถึงความสวยงามของจังหวัดยะลาได้ดี เทศบาลนครยะลาได้ชื่อว่าเป็นเมืองที่สะอาด และมีผังเมืองที่สวยงามที่สุดในประเทศไทย นอกจากนี้ยังมีแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ อีกมากมาย ได้แก่ สวนสาธารณะ สถานที่สำคัญทางศาสนา ตลอดจนงานประเพณีที่สำคัญต่าง ๆ ดังนี้ (แผนที่ 3.15)

- แหล่งท่องเที่ยวประเภทสวนสาธารณะ เช่น สวนขวัญเมือง สนามโรงพิธีช้างเผือก
- แหล่งท่องเที่ยวประเภทงานประเพณีและวัฒนธรรม เช่น งานมหกรรมแข่งขันนกเขาชวา เสียงอาเซียนและอาหารจานเด็ด งานสมโภชเจ้าพ่อหลักเมืองและงานกาชาดจังหวัดยะลา
- แหล่งท่องเที่ยวประเภทสถานที่ทางศาสนา เช่น ศาลเจ้าพ่อหลักเมือง

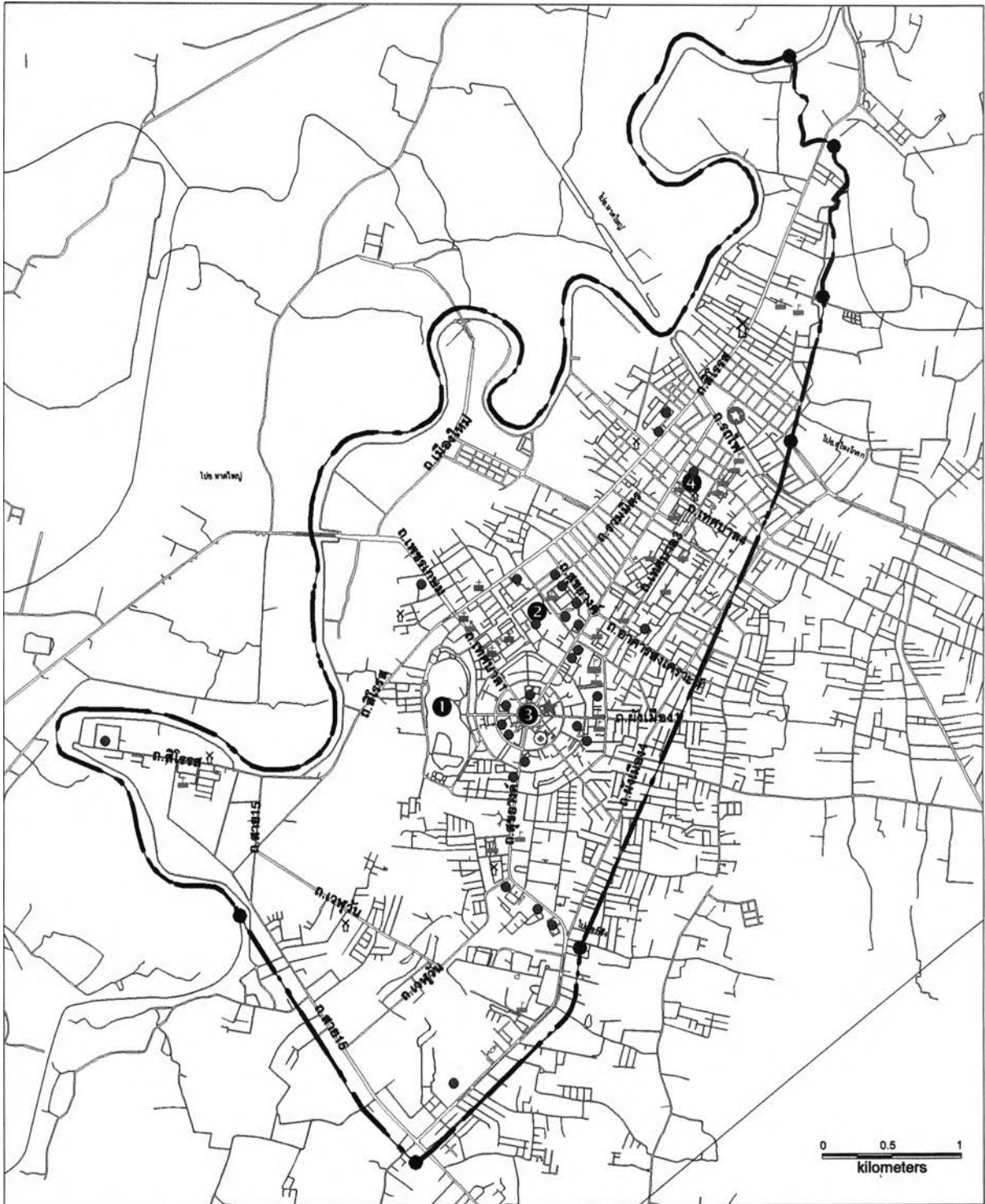
#### แนวโน้มด้านเศรษฐกิจ



จากการศึกษากิจกรรมทางเศรษฐกิจของเมืองยะลาในปี พ.ศ.2545 - 2546 พบว่า กิจกรรมส่วนใหญ่มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยในด้านพาณิชย์กรรม เมืองยะลาทำหน้าที่เป็น ศูนย์กลางในการกระจายสินค้าไปสู่จังหวัดใกล้เคียง ได้แก่ จังหวัดปัตตานี และจังหวัดนราธิวาส โดยมีร้านค้าอาคารพาณิชย์ตั้งอยู่เป็นจำนวนมากในย่านชุมชนเมือง กิจกรรมด้านการค้าและบริการยังคงมีการขยายตัว เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของประชากร จึงมีความจำเป็นในการมีกิจกรรม ด้านนี้มารองรับ

ด้านเกษตรกรรมภายในเทศบาลนครยะลามีแนวโน้มลดลง เนื่องจากทางจังหวัดมี นโยบายลดพื้นที่ทางการเกษตรลงเกือบหมด เพื่อดำเนินธุรกิจอย่างอื่นที่คุ้มค่าต่อการลงทุน มากกว่า

ในต้นปี พ.ศ.2547 สามจังหวัดชายแดนภาคใต้ ได้แก่ จังหวัดยะลา จังหวัดปัตตานี จังหวัดนราธิวาส ประสบกับเหตุการณ์ก่อการร้ายภายในภูมิภาค ซึ่งอาจทำให้จังหวัดยะลารวมถึง ภายในเขตเทศบาลประสบกับภาวะชบเซาทางเศรษฐกิจ ซึ่งอาจผลต่อการลงทุนในทุกด้าน เช่น ธุรกิจด้านการค้าและบริการ ธุรกิจด้านการท่องเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ทำให้ ผู้ประกอบการเกิดความไม่มั่นใจต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นด้านความปลอดภัยต่อตนเองและทรัพย์สิน ความเสี่ยงต่อการขาดทุนเนื่องจากผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการลดลง อีกทั้ง ประชาชนได้โยกย้ายออกนอกพื้นที่ เนื่องจากความหวาดกลัวต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น รวมทั้ง นักท่องเที่ยวที่มีปริมาณลดลง และหันไปท่องเที่ยวในจังหวัดใกล้เคียงแทน

แต่อย่างไรก็ตามเหตุการณ์ดังกล่าวอาจเกิดขึ้นเพียงในระยะเวลาสั้น ๆ เนื่องจากรัฐบาลมี นโยบายในการปราบปรามการก่อการร้ายอย่างจริงจัง นอกจากนี้ยังมีนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจ ภายในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้โดยการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ลงทุน และผู้ประกอบการ ธุรกิจต่าง ๆ ให้กลับมามีความเชื่อมั่นในการลงทุน คาดว่าสภาพทางเศรษฐกิจจะกลับเข้าสู่ภาวะ ปกติในระยะเวลาอันใกล้



<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา</p>	<p>สัญลักษณ์</p>		 <p>แผนที่ 3.15</p>
<p>แสดง : สถานที่ท่องเที่ยวในเทศบาลนครยะลา</p>  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>— เขตเทศบาล</p> <p>— ถนน</p> <p>~ แม่น้ำ, ลำคลอง</p> <p>— หนอง, บึง</p> <p>◎ ศาลากลาง</p> <p>★ ที่ว่าการอำเภอ</p> <p>● สถานที่ราชการ</p> <p>≡ โรงเรียน</p> <p>≡ โรงพยาบาล</p>	<p>✕ ศาสนสถาน</p> <p>★ สถานีรถไฟ</p> <p>① สวนขวัญเมือง</p> <p>② สนามกีฬาช้างเผือก</p> <p>③ ศาลเจ้าพ่อหลักเมือง</p> <p>④ วัดพุทธภูมิ</p>	



### 3.4 สภาพทางสังคมของเทศบาลนครยะลา

#### ประชากร

##### ขนาดและโครงสร้างอายุของประชากร

ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2543 ข้อมูลจากกรมการปกครอง (2543) เทศบาลนครยะลา มีจำนวนประชากร 74,139 คน เป็นชาย 35,922 คน และหญิง 38,217 คน ความหนาแน่นประชากร 3,902 คนต่อตารางกิโลเมตร

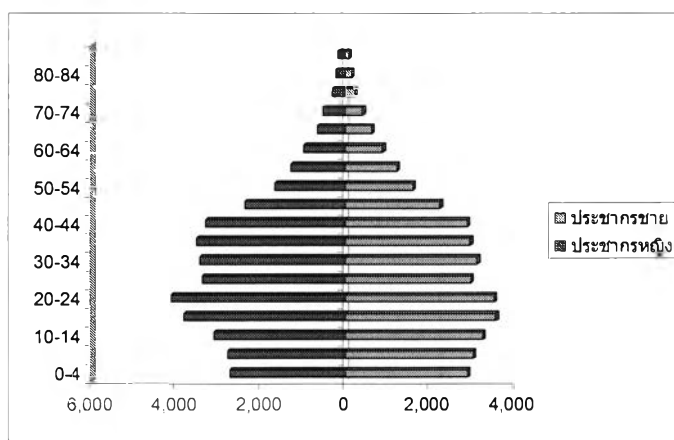
เมื่อพิจารณาจากโครงสร้างอายุของประชากร (ตารางที่ 3.2 และ แผนภูมิ 3.2) พบว่าประชากรส่วนใหญ่อยู่ในช่วงวัยเด็กและวัยทำงาน คิดเป็นร้อยละ 92.9 ของประชากรทั้งหมดหมวดอายุในวัยแรงงานที่มีประสิทธิภาพ (อายุ 20 - 34 ปี) มีจำนวนร้อยละ 27.7 ในขณะที่ประชากรวัยสูงอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไปมีเพียงเล็กน้อย คือ ร้อยละ 7.1 สัดส่วนของประชากรจะเพิ่มขึ้นเมื่อมีช่วงอายุเพิ่มมากขึ้น จนถึงหมวดอายุ 20 - 24 ซึ่งเป็นหมวดที่มีประชากรมากที่สุดถึงร้อยละ 10.3 หลังจากนั้นสัดส่วนของประชากรจะเริ่มลดลงเมื่อมีช่วงอายุมากขึ้น เหตุผลการลดลงของประชากรหลังจากหมวดอายุ 20 -24 เกิดจากมีประชากรส่วนหนึ่งย้ายออกเพื่อแสวงหาแหล่งงานในพื้นที่อื่น เนื่องจากในหมวดอายุดังกล่าวเป็นช่วงอายุที่สำเร็จการศึกษา ซึ่งจากข้อมูลพื้นฐานด้านการศึกษาและด้านเศรษฐกิจ จะเห็นได้ว่าจังหวัดยะลาเป็นศูนย์รวมการศึกษาของ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ แต่มิได้เป็นศูนย์รวมของแหล่งงานขนาดใหญ่ ฉะนั้นเมื่อสำเร็จการศึกษาทำให้บัณฑิตบางส่วนเกิดการโยกย้ายเพื่อหางานทำสู่แหล่งอื่น ๆ เช่น จังหวัดสงขลา - หาดใหญ่ และกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 3.2 โครงสร้างอายุของประชากรในเทศบาลนครยะลา ปี พ.ศ.2543

หมวดอายุ	จำนวนประชากร			อัตราส่วนระหว่างเพศ (%)		อัตราส่วนระหว่าง หมวดอายุ (%)
	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	
0-4	2,905	2,715	5,620	51.7	48.3	7.6
5-9	3,046	2,778	5,824	52.3	47.7	7.9
10-14	3,266	3,105	6,371	51.3	48.7	8.6
15-19	3,571	3,810	7,381	48.4	51.6	10.0
20-24	3,538	4,120	7,658	46.2	53.8	10.3
25-29	2,983	3,371	6,354	46.9	53.1	8.6
30-34	3,135	3,419	6,554	47.8	52.2	8.8
35-39	2,971	3,517	6,488	45.8	54.2	8.8
40-44	2,902	3,293	6,195	46.8	53.2	8.4
45-49	2,259	2,367	4,626	48.8	51.2	6.2
50-54	1,609	1,675	3,284	49.0	51.0	4.4
55-59	1,233	1,281	2,514	49.0	51.0	3.4
60-64	896	978	1,874	47.8	52.2	2.5
65-69	648	652	1,300	49.8	50.2	1.8
70-74	435	499	934	46.6	53.4	1.3
75-79	250	281	531	47.1	52.9	0.7
80-84	166	208	374	44.4	55.6	0.5
85 ขึ้นไป	109	148	257	42.4	57.6	0.3
รวม	35,922	38,217	74,139	48.5	51.5	100.0

ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

แผนภูมิ 3.2 โครงสร้างอายุของประชากรในเขตเทศบาลนครยะลา พ.ศ.2543



ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

### 3.5 สภาพการคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน

#### 3.5.1 ระบบถนนในเมืองยะลา

เทศบาลนครยะลา มีเส้นทางการคมนาคมที่เชื่อมกับชุมชนอื่น ๆ ทั้งในระดับภาคและระดับจังหวัด ถนนสายหลักที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 409 บ้านนาเกตุ-ยะลา ระยะทาง 36 กิโลเมตร และทางหลวงหมายเลข 410 ปัตตานี-ยะลา-เบตง ระยะทาง 178 กิโลเมตร ถนนสาย 4063 4066 4102 ตอนยะลา-โกตาบารู-รามัน-ตะไละเหลล 33 กิโลเมตร ทางหลวงหมายเลข 4065 ตอน บ้านเนียง-ยะหา ระยะทาง 10.76 กิโลเมตร

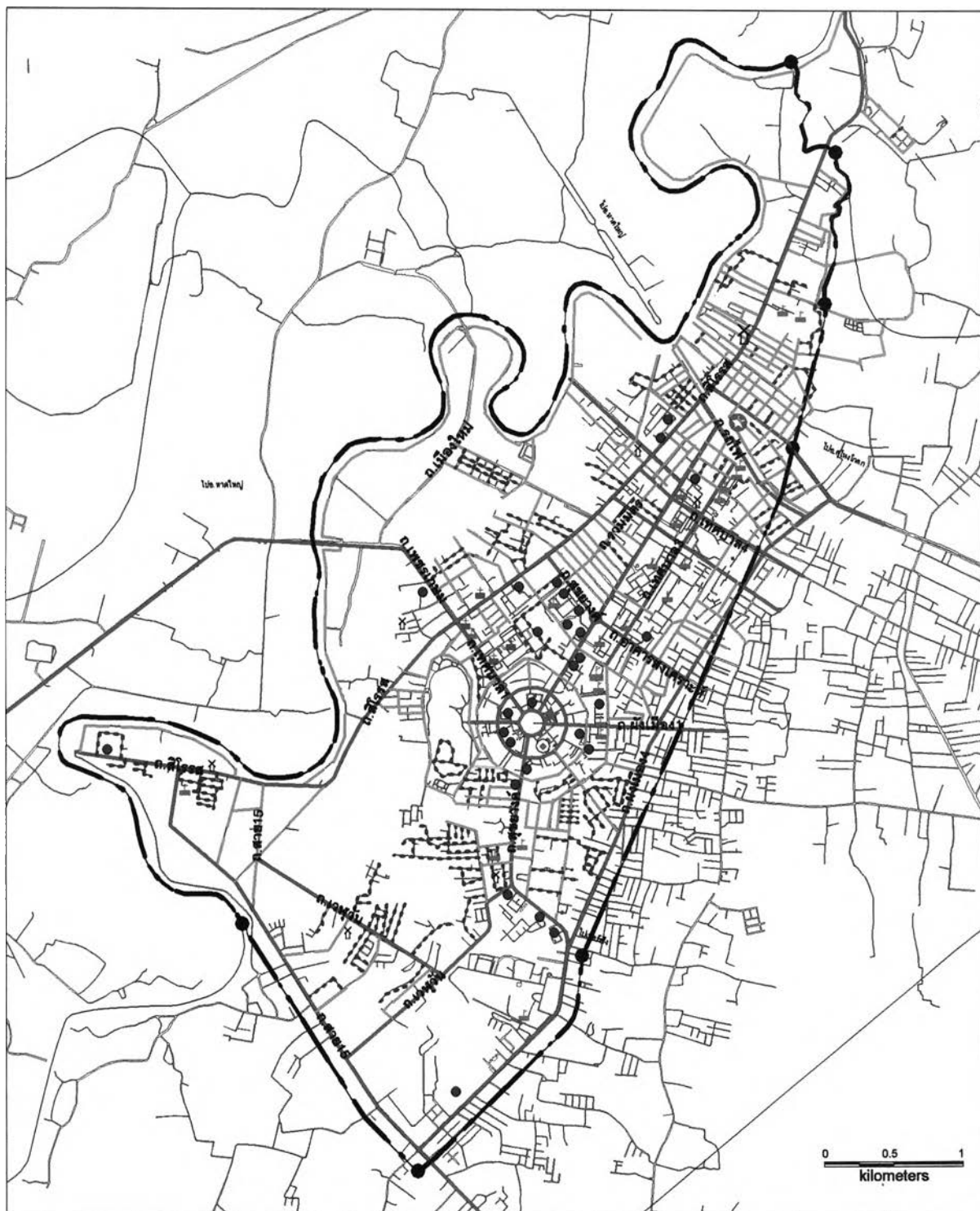
โครงข่ายระบบถนนภายในเทศบาล มีลักษณะเป็นถนนเส้นหลักของเมืองทอดตัวเป็นแนวยาวจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ไปทิศตะวันออกเฉียงเหนือ (ถนนสิโรธรส) เชื่อมต่อด้วยถนนสายย่อย โครงข่ายทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือ (ย่านตลาดเก่า) วางตัวในลักษณะตารางหมากรุก ส่วนทางด้านทิศเหนือ ทิศตะวันตก และทิศใต้ มีลักษณะผสมระหว่างระบบตารางและแบบโครงข่ายใยแมงมุม มีศาลเจ้าพ่อหลักเมืองเป็นศูนย์กลาง (รูป 3.1) มีถนนสุขยางค์ ถนนเทศบาล2 ถนนพิพิธภัคดี และถนนผังเมือง1 ทอดตัวเป็นรัศมีเข้าสู่ชุมชน



ถนนที่เป็นทางสัญจรสายหลักของเมือง (แผนที่ 3.16) ได้แก่ ถนนสิโรธรส ถนนพิพิธภัคดี ถนนรถไฟ ถนนรัฐกิจ ถนนไชยจรัส ถนนรวมมิตร ถนนยะลา และถนนปราชิน โดยพิจารณาจากความกว้างของถนนโดยแบ่งเป็นจำนวนช่องทางจราจร (แผนที่ 3.17) ปริมาณการจราจร อาคารพาณิชย์ และสถานศึกษาตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก

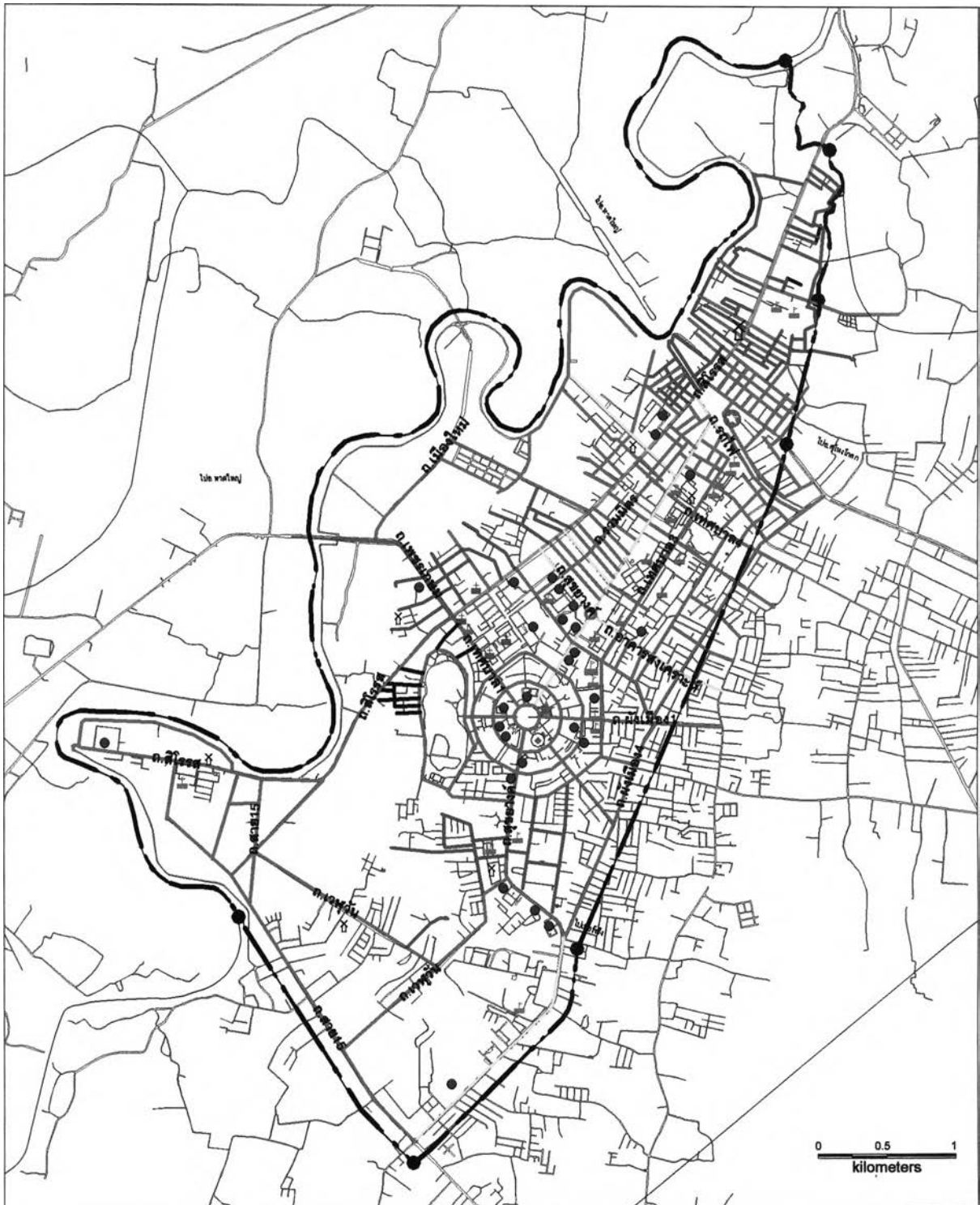




















รูป 3.1 โครงข่ายถนนในเทศบาลนครยะลา

(เทศบาลนครยะลา, 2545)



<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา</p>	<p>สัญลักษณ์</p>		
<p>แสดง : ระบบถนนในเทศบาลนครยะลา</p>  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>เขตเทศบาล ถนน แม่น้ำ, ลำคลอง หนอง, บึง</p>	<p>ศาลากลาง ที่ว่าการอำเภอ สถานที่ราชการ โรงเรียน โรงพยาบาล ศาลากลาง สถานีรถไฟ ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนซอย</p>	  <p>แผนที่ 3.16</p>



<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา</p>	<p>สัญลักษณ์</p>		
<p>แสดง: รูปแบบถนนสายต่าง ๆ ในเทศบาลนครยะลา</p>  <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> เขตเทศบาล</li> <li> ถนน</li> <li> แม่น้ำ, ลำคลอง</li> <li> หนอง, บึง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> ศาลากลาง</li> <li> ที่ว่าการอำเภอ</li> <li> สถานีราชการ</li> <li> โรงเรียน</li> <li> โรงพยาบาล</li> <li> ศาสนสถาน</li> <li> สถานีรถไฟ</li> <li> ถนน 8 ช่องจราจร</li> <li> ถนน 6 ช่องจราจร</li> <li> ถนน 4 ช่องจราจร</li> <li> ถนน 2 ช่องจราจร</li> <li> ถนน 1 ช่องจราจร</li> </ul>	  <p>แผนที่ 3.17</p>

### 3.5.2 ปัญหาการจราจรและการขนส่ง

จากข้อมูลการสำรวจโครงการศึกษาการจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและการขนส่ง เมืองภูมิภาค : จังหวัดยะลา โดยคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ปี พ.ศ.2544 ได้ระบุปัญหาการจราจรและการขนส่งของจังหวัดยะลา ประกอบด้วย 2 ประเด็นหลัก ได้แก่ ปัญหาความล่าช้า และปัญหาอุบัติเหตุจราจรท้องถิ่น

#### 1) ปัญหาความล่าช้า

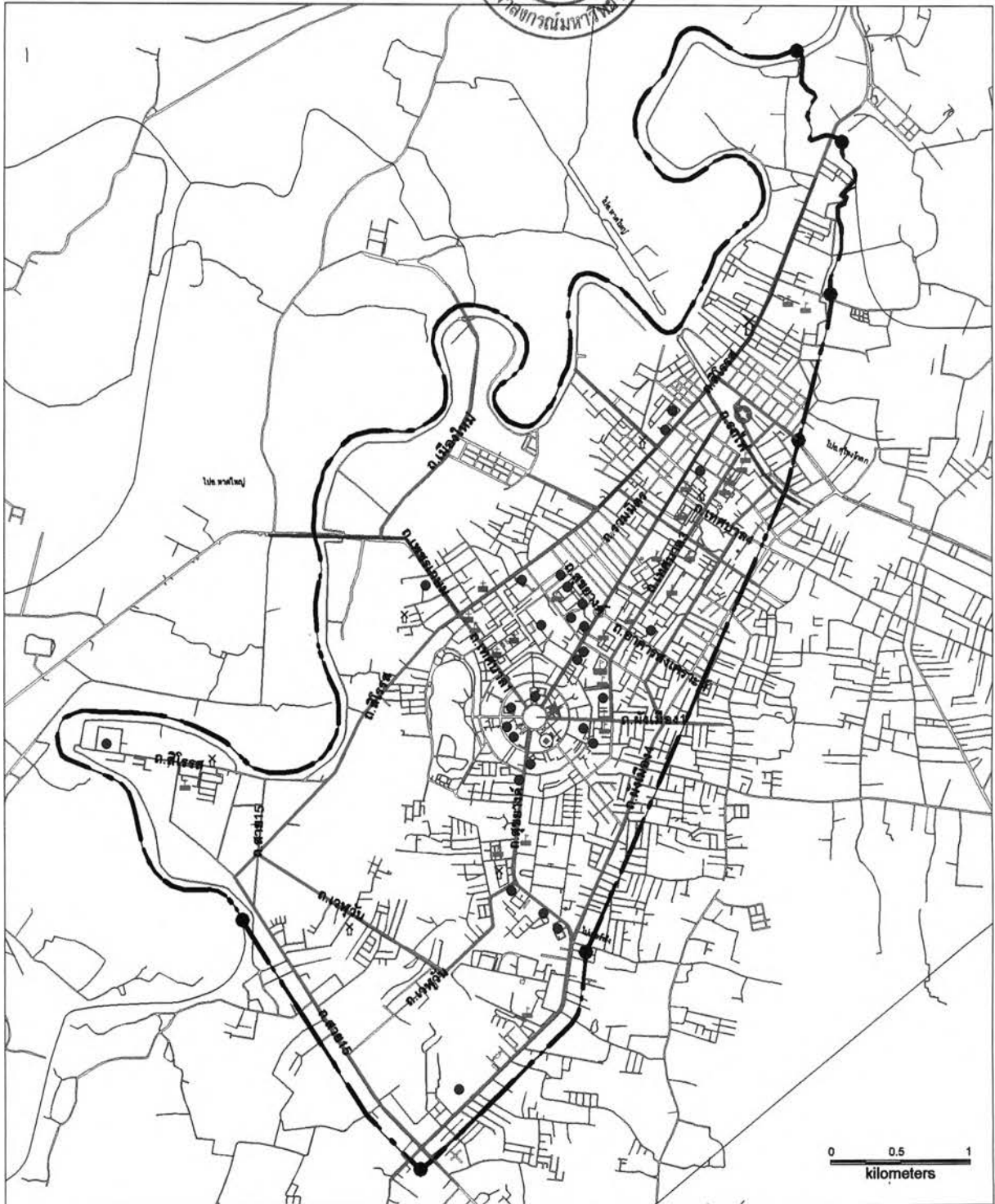
ปัญหาความล่าช้าเกิดจากปริมาณยานพาหนะที่หนาแน่นและติดขัดบนถนนในบางจุด และบางช่วงเวลา โดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วนในตอนเช้าและเย็น ได้แก่ บริเวณถนนสิโรตช่วงสี่แยก สถานีดับเพลิงเก่า บริเวณถนนรถไฟ บริเวณโดยรอบตลาดสดรถไฟ บริเวณสถานศึกษา บริเวณตลาดฝั่งเมือง 4 ซอย 11 และบริเวณตลาดเก่าตั้งแต่ถนนสิโรตตัดกับทางรถไฟถึงหน้าโรงเรียนธรรมวิทยา นอกจากนี้การมีพื้นที่จำกัดสำหรับจอดรถในย่านชุมชน และย่านการค้า ผู้ใช้รถสาธารณะเบียดวินัย ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ก็เป็นส่วนหนึ่งที่เพิ่มปัญหาความล่าช้าในเมือง

ความล่าช้าในเมืองยะลา ยังมีผลต่อการจราจรติดขัดไม่มากเมื่อเทียบกับเมืองอื่น ๆ โดยในชั่วโมงเร่งด่วนความล่าช้าสูงสุดของกระแสจราจรอยู่ในช่วง 40-50 วินาทีต่อคัน โดยสี่แยกดับเพลิงเก่าเป็นบริเวณที่มีความล่าช้าเฉลี่ยสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน ตอนเช้า คือ 50 วินาทีต่อคัน ส่วนสามแยกตลาดสด มีความล่าช้าเฉลี่ยของทางแยกเท่ากับ 43 วินาทีต่อคัน ในชั่วโมงเร่งด่วนตอนเย็น

ผลการสำรวจความเร็วโดยเฉลี่ยของรถยนต์ ซึ่งครอบคลุมถนนสายหลักของเมืองยะลาในชั่วโมงเร่งด่วน โดยทั่วไปความเร็วอยู่ในระดับปานกลาง กล่าวคือ ทั้งช่วงเช้าและเย็น ความเร็วเฉลี่ยมีค่าระหว่าง 20-30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

สาเหตุหนึ่งของปัญหาดังกล่าว ได้แก่ การที่เทศบาลนครยะลาเป็นศูนย์กลางของการศึกษาภายในจังหวัดและพื้นที่ใกล้เคียง ดังนั้นในเวลาเร่งด่วนช่วงเช้าและเย็นจึงมีการสัญจรเกิดขึ้นอย่างคับคั่งในบริเวณหน้าสถานศึกษาต่าง ๆ นอกจากนั้นสภาพถนนและระบบการควบคุมจราจรก็เป็นที่มาของปัญหาความล่าช้า ดังนี้

- สัญญาณไฟจราจรไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจร เนื่องจากระบบควบคุมสัญญาณไฟเป็นแบบติดตั้งเวลาตายตัว (fixed time single plan)
- เครื่องหมายจราจรบนผิวถนนไม่ชัดเจน ไม่มี หรือไม่ได้มาตรฐาน เช่น เส้นหยุด เส้นแบ่งช่อง และสัญลักษณ์แสดงทิศทางการจราจร
- ความรู้เรื่องวินัยการจราจรของประชาชนอยู่ในระดับต่ำ ตลอดจนมาตรฐานการควบคุมของเจ้าหน้าที่ไม่เคร่งครัดเท่าที่ควร



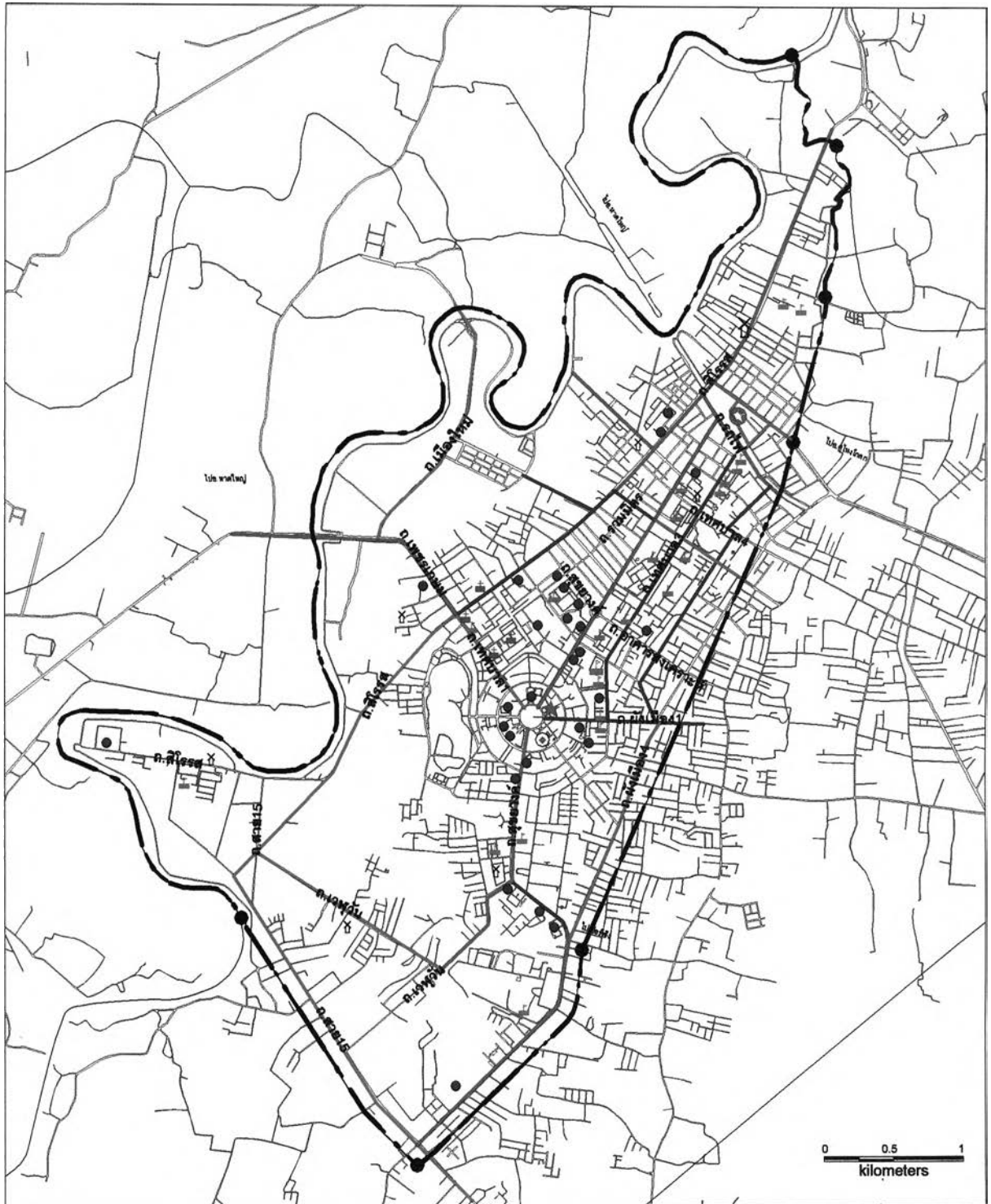
การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา	สัญลักษณ์	ปริมาณการสัญจรของยานพาหนะ (คันต่อวัน)	
แสดง : ปริมาณการสัญจรในปัจจุบัน (พ.ศ.2543) ของยานพาหนะ ในเทศบาลนครยะลา	เขตเทศบาล ถนน แม่น้ำ, ลำคลอง หนอง, บึง	ศาลากลาง — 4807-6414 ที่ว่าการอำเภอ — 3205-4806 สถานีราชการ — 1603-3204 โรงเรียน — 0-1602 โรงพยาบาล ศาลากลาง สถานีรถไฟ	
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก		แผนที่ 3.18


















จากแผนที่ 3.18 แสดงปริมาณการจราจรในเขตเทศบาลนครยะลา ปี พ.ศ.2543 สีแดง แสดงปริมาณการจราจรที่มีความหนาแน่นมากที่สุด และสีฟ้าแสดงปริมาณการจราจรเบาบางที่สุด จากการพิจารณาพบว่า บริเวณที่มีปัญหาการจราจรหนาแน่นมากที่สุดหรือพื้นที่ที่แสดงด้วยเส้นสีแดง ได้แก่ บริเวณแยกตลาดสดรถไฟ ซึ่งเป็นย่านการค้าขายของเมืองรวมทั้งการขนส่งสินค้ามาจากสถานีรถไฟ และอีกบริเวณหนึ่ง ได้แก่ ในบางช่วงของถนนพิพิธภักดีซึ่งเป็นย่านที่มีสถานศึกษาเกาะกลุ่มกันตลอดแนวถนน การติดขัดจะมีความรุนแรงมากขึ้นในช่วงเช้าและช่วงเย็น ซึ่งเป็นช่วงเวลาเร่งด่วน

จากรายงานสรุปแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค จังหวัดยะลา (2544) ได้คาดการณ์ปริมาณการเดินทางในปี พ.ศ.2565 (แผนที่ 3.19) จากโครงข่ายถนนในปี พ.ศ.2543 ซึ่งเป็นการคาดการณ์ไปอีก 22 ปีข้างหน้า เห็นได้ว่า ส่วนใหญ่มีปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้นเป็น 2 เท่า ในบริเวณถนนแต่ละเส้น เช่น ถนนสิโรธร ถนนสุขยางค์ ถนนพิพิธภักดี จากการพิจารณาพบว่า มีปริมาณการเดินทางที่มีความหนาแน่นหรือบริเวณที่แสดงด้วยเส้นสีแดงเกิดขึ้นใหม่หลายบริเวณ ได้แก่ ถนนสิโรธร ถนนรถไฟ ถนนสุขยางค์ ส่วนบริเวณถนนพิพิธภักดี และแยกตลาดสด ก็ยังมีปริมาณการเดินทางที่มีความหนาแน่นอยู่เช่นเดิม ความหนาแน่นที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดภายในตัวเมือง เห็นได้จากค่าเฉลี่ยปริมาณจราจรบนถนนสายหลัก ส่วนใหญ่ มีค่ามากกว่า 0.88 ซึ่งหมายถึงการจราจรมีสภาพติดขัดอย่างรุนแรง

ประโยชน์จากการคาดการณ์ปริมาณการเดินทาง ทำให้เราได้ทราบถึงพื้นที่ที่กำลังเกิดปัญหาในอนาคต และสามารถเตรียมหาทางแก้ปัญหาได้ตรงจุด แนวทางแก้ปัญหาหรือยุทธศาสตร์ที่จะนำมาใช้ควรอยู่ในรูปของการปรับปรุงโครงข่ายที่มีอยู่เดิมให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด รวมไปถึงการสร้างถนนใหม่ เพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ของโครงข่ายถนนเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้การไม่ส่งเสริมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลควบคู่ไปกับการพัฒนาการขนส่งแบบยั่งยืนที่มีประสิทธิภาพจะสามารถแก้ปัญหาดังกล่าวได้ ซึ่งส่วนหนึ่งก็คือ การจัดทำเส้นทางจักรยานในพื้นที่ดังกล่าวเพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทาง ลดความหนาแน่นทางการจราจร และเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้จักรยาน แต่การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางอาจมีข้อผิดพลาดได้ เนื่องจากเป็นการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคตจากเหตุการณ์ในปัจจุบัน ซึ่งอาจมีปัจจัยต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงได้ ดังนั้น จึงควรพิจารณาจากหลาย ๆ ปัจจัยประกอบกัน ได้แก่ ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และนโยบายของจังหวัด ทำให้ผลที่ได้รับมีความแม่นยำมากยิ่งขึ้น การวางแผนสามารถทำได้ตรงตามเป้าหมายและตอบสนองความต้องการของประชาชนได้มากที่สุด





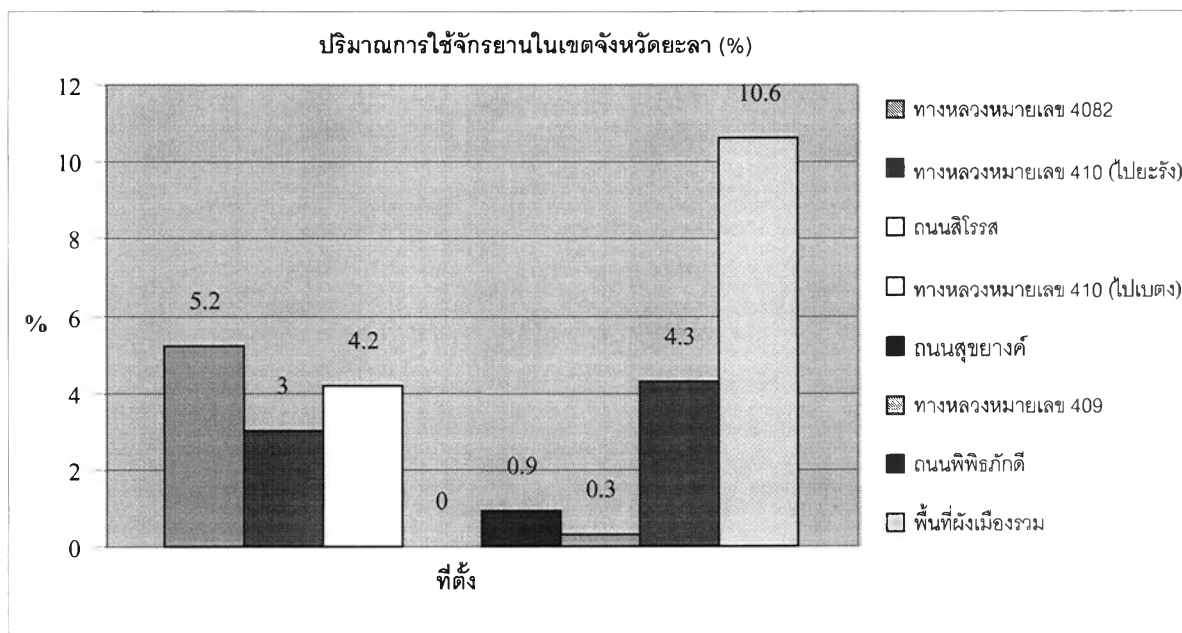
<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา</p>	<p>สัญลักษณ์</p>		<p>ปริมาณการสัญจรของยานพาหนะ (คันต่อวัน)</p>	
<p>แสดง : การคาดการณ์ปริมาณการสัญจรของยานพาหนะใน พ.ศ. 2565 ในเทศบาลนครยะลา</p>	<p>  เขตเทศบาล   ถนน   แม่น้ำ, ลำคลอง   หนอง, บึง                 </p>	<p>  ศาลากลาง   ที่ว่าการอำเภอ   สถานที่ราชการ   โรงเรียน   โรงพยาบาล   ศาลากลาง                 </p>	<p>  4807-6414   3205-4806   1603-3204   0-1602   สถานีรถไฟ                 </p>	
<p>                  ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง                  คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์                  จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย             </p>	<p>ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก</p>		<p>แผนที่ 3.19</p>	

ตารางที่ 3.3 จำนวนยานพาหนะประเภทต่างๆ บนเส้นทางในเขตจังหวัดยะลา พ.ศ.2535

ตำแหน่ง	ประเภทยานพาหนะ (%)								
	จักรยานยนต์	3 ล้อ	จักรยาน	รถบรรทุก	รถบรรทุกขนาดเล็ก	รถโดยสาร	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถยนต์ส่วนบุคคล	ตุ๊ก ตุ๊ก
ทางหลวงหมายเลข 4082	56	0.2	5.2	6.2	20.6	0	4.8	5.2	1.8
ทางหลวงหมายเลข 410 (ไปอ.ยะรัง)	58	0	3	2.5	19.3	2.2	0.9	10.7	3.5
ถ.สิโรต	52	0.1	4.2	2.2	8.2	0.5	1.1	19.5	11.9
ทางหลวงหมายเลข 410 (ไปอ.เบตง)	57	0	0	12.2	18.3	0	2	7.3	2.9
ถ.สุขยางค์	58	0	0.9	4.6	18.4	0	2.7	7.2	8.5
ทางหลวงหมายเลข 409	46	0	0.3	16.7	20.5	0.3	3.5		
ถ.พิพิธภัคดี	65	0	4.3	1.3	9.4	0.3	0.9	11	7.6
พื้นที่ผังเมืองรวม	61	0.3	10.6	2.9	9.5	1.1	0.2	7.2	7.2

ที่มา : สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

แผนภูมิ 3.3 จำนวนรถจักรยาน บนเส้นทางต่าง ๆ ในเขตจังหวัดยะลา พ.ศ.2535



ที่มา : สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

จากตารางที่ 3.3 และแผนภูมิ 3.3 แสดงจำนวนยานพาหนะจำแนกประเภทบนเส้นทางต่าง ๆ ในเขตจังหวัดยะลา รวมถึงในบริเวณพื้นที่เขตผังเมืองรวม พบว่า การใช้รถจักรยานยนต์พบมากที่สุดบนถนนพิพิธภักดีถึงร้อยละ 65 รถสามล้อถีบและรถจักรยานพบมากที่สุดในพื้นที่ผังเมืองรวม ร้อยละ 0.3 และ 10.6 ตามลำดับ ประเภทรถบรรทุกและรถบรรทุกขนาดเล็กพบมากที่สุดบนถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 409 และ 4082 ซึ่งเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างตัวเมืองและอำเภอรอบนอก ส่วนรถโดยสารและรถโดยสารขนาดเล็กนิยมใช้เส้นทางหลวงแผ่นดิน 410 และ 4082 ในขณะที่รถยนต์ส่วนบุคคลนิยมใช้เส้นทางบนถนนสิโรธร ซึ่งเป็นถนนเส้นหลักที่ใช้ในการสัญจรภายในเขตเทศบาลโดยมีจำนวนร้อยละ 19.5 ส่วนรถตุ๊ก ๆ ซึ่งเป็นรถรับจ้างสาธารณะที่นิยมใช้กันมากภายในเขตเทศบาล ก็นิยมใช้เส้นทางบนถนนสิโรธรเช่นเดียวกัน มีจำนวนร้อยละ 11.9 ส่วนแผนภูมิ 3.3 แสดงว่าพื้นที่ภายในเขตผังเมืองรวมเป็นพื้นที่ที่มีความนิยมในการใช้จักรยานมากที่สุด

## 2) ปัญหาอุบัติเหตุจราจรท้องถนน

จากแบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในเขตรับผิดชอบของสภ.อ.เมืองยะลา ประจำเดือน มิถุนายน พ.ศ.2546 (ตารางที่ 3.4) ระบุว่า ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนในเขตเทศบาลนครยะลา มีจำนวน 2 คน จากจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด 107 คน

ในจุดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ ถนนสิโรธร จำนวน 25 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.4 รองลงมา คือ ถนนพิพิธภักดี จำนวน 14 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.1 โดยประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ จักรยานยนต์และรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 42.05

จากการพิจารณาข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรพบว่า จำนวนอุบัติเหตุโดยเฉลี่ยยังอยู่ในปริมาณสูง โดยเฉพาะในเขตเทศบาลมีจำนวนผู้ที่บาดเจ็บและเสียชีวิตมากกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิดขึ้นในจังหวัดยะลา ซึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากความประมาท ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ประกอบกับมีจุดอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งจำนวนมาก ดังนั้น ยุทธศาสตร์ที่จะนำมาใช้ในการแก้ปัญหาจะต้องมุ่งเน้นไปที่สาเหตุหลักของปัญหา ได้แก่ การพัฒนาความรู้ความเข้าใจถึงระเบียบวินัยและกฎจราจร การปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายบนถนนให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น การลดความเร็วของยานพาหนะบริเวณพื้นที่กลางเมืองและย่านพักอาศัย การส่งเสริมการเดินทางที่มีความปลอดภัย ได้แก่ การเดินทางด้วยจักรยานและการเดินเท้า

ตารางที่ 3.4 สถิติอุบัติเหตุจากรถในอำเภอเมืองซึ่งมีผลต่อชีวิตต่อร่างกายแยกเป็นรายเดือน  
ปี พ.ศ. 2546

เดือน	จำนวน อุบัติเหตุ	ไม่บาดเจ็บ (ราย)	บาดเจ็บ ในเขต เทศบาล	เสียชีวิต ในเขต เทศบาล
มกราคม	95	57	25	1
กุมภาพันธ์	86	25	66	1
มีนาคม	81	51	30	1
เมษายน	78	44	34	-
พฤษภาคม	68	41	27	-
มิถุนายน	107	34	71	2
รวม	515	252	253	5

ที่มา : สภอ.เมืองยะลา

ตารางที่ 3.5 สถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนสายต่างๆ ในเขตเทศบาลนครยะลาประจำเดือนมิถุนายน  
ปี พ.ศ. 2546

ถนน	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1. ถนนลิโรรส	25	23.4
2. ถนนพิพิธภัคดี	14	13.1
3. ถนนสุขยางค์	8	7.48
4. ถนนผังเมือง2	5	4.67
5. ถนนผังเมือง4	12	11.22
6. ถนนรวมมิตร	11	10.28
7. ถนนเทศบาล1	3	2.8
8. ถนนเทศบาล3	4	3.73
9. ถนนอื่นๆ	25	23.36
รวม	107	100

ที่มา : สภอ.เมืองยะลา



จากตาราง 3.5 และแผนที่ 3.20 แสดงสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนสายต่าง ๆ ในเขตเทศบาลนครยะลา พบว่า บริเวณที่มีจำนวนอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ ถนนสิโรธร สาเหตุเนื่องมาจากเป็นถนนสายหลักของเมือง มีปริมาณการจราจรคับคั่ง และตัดผ่านสถานที่สำคัญหลายแห่ง เช่น ตลาดสด โรงพยาบาล ศูนย์เยาวชน นอกจากนี้ยังเป็นถนนที่มีความยาวที่สุดในภายในเมือง มีถนนสายย่อย หรือถนนซอยตัดผ่านเป็นจำนวนมาก ซึ่งถ้าหากผู้ใช้ถนนไม่มีความระมัดระวังก็อาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ส่วนถนนที่มีปริมาณการเกิดอุบัติเหตุน้อยที่สุด คือ ถนนเทศบาล 1 มีสภาพเป็นถนนสายรองของเมือง และมีระยะทางเพียงช่วงสั้น ๆ ซึ่งทำให้การเกิดอุบัติเหตุมีเพียงเล็กน้อยบนถนนสายนี้

สำหรับปัญหาที่เกิดขึ้นกับการใช้จักรยาน ซึ่งเป็นปัญหาที่ทำให้เกิดความไม่สะดวกสบาย มีองค์ประกอบมาจากหลายปัจจัยด้วยกัน เช่น ปัจจัยจากตัวผู้ใช้ ปัจจัยทางด้านสภาพอากาศ ปัจจัยทางด้านจราจร ปัจจัยทางด้านสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน

### 3.5.3 อุปสรรคต่อการใช้จักรยานในการสัญจรของเทศบาลนครยะลา

#### 1) ปัจจัยจากตัวผู้ใช้จักรยานเอง

ปัจจัยที่ก่อให้เกิดปัญหาในการใช้จักรยาน ส่วนหนึ่งมาจากปัญหาจากตัวผู้ใช้เอง เช่น การขาดปัจจัยทางการเงินสำหรับใช้ปรับปรุงสภาพรถจักรยานให้อยู่ในสภาพที่ดี และพร้อมสำหรับการใช้งาน ซึ่งจากสาเหตุดังกล่าวนอกจากทำให้เกิดความไม่สะดวกสบายแก่ผู้ใช้แล้ว ยังเป็นปัญหาหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตนเองและผู้อื่น

นอกจากปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ ยังมีปัจจัยทางแบบแผนวัฒนธรรมและศาสนาของผู้ใช้จักรยานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง จากข้อมูลของที่ว่ากรมอำเภอเมืองยะลา ปี พ.ศ.2547 ประชาชนในอำเภอเมืองยะลา มีผู้นับถือศาสนาอิสลาม จำนวน 76% ศาสนาพุทธ 23% คริสต์ 0.75% และศาสนาอื่น ๆ อีก 0.25% เห็นได้ว่ามีประชากรมากกว่าครึ่งหนึ่งนับถือศาสนาอิสลาม ซึ่งวัฒนธรรมการแต่งกายของผู้หญิงมุสลิมค่อนข้างเคร่งครัด (รูป 3.2) ประกอบด้วยเสื้อและกระโปรงยาว มีผ้าคลุมผมและหน้า ขณะที่ชายชาวมุสลิมนุ่งโสร่งยาวเป็นบางครั้ง ซึ่งสิ่งเหล่านี้อาจเป็นอุปสรรคแก่ผู้ขับขี่ได้ แต่ในปัจจุบัน เริ่มมีการแต่งตัวแบบชาวตะวันตกโดยทั่วไปแต่ยังคงเอกลักษณ์บางส่วนที่เป็นมุสลิมไว้ เช่น ผ้าคลุมผม โดยหญิงชาวมุสลิมนุ่งห่มเสื้อผ้าที่มีความทะมัดทะแมงมากขึ้น ซึ่งทำให้อุปสรรคในการใช้จักรยานลดน้อยลง



รูป 3.2 ลักษณะการแต่งกายของหญิงมุสลิมซึ่งอาจมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่จักรยาน

## 2) ปัจจัยทางด้านสภาพอากาศ

เนื่องจากประเทศไทยเป็นเมืองร้อนชื้น ทำให้มีอากาศร้อนและฝนตกชุก ซึ่งก็ส่งผลมาถึงจังหวัดยะลาด้วยเช่นกัน

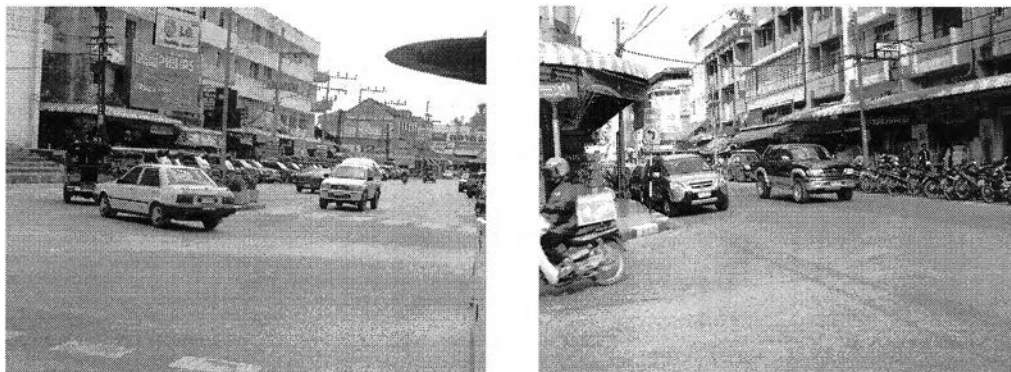
ลักษณะภูมิอากาศของจังหวัดยะลา มีลักษณะคล้ายกับทุกพื้นที่ คือ ตั้งอยู่ในเขตลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ และลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ทำให้มีสภาพอากาศแบบร้อนชื้น มี 2 ฤดู คือ ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ - พฤษภาคม และฤดูฝน เริ่มตั้งแต่เดือน มิถุนายน - มกราคม อุณหภูมิต่ำสุดเฉลี่ยประมาณ 21.9 องศาเซลเซียส และสูงสุดเฉลี่ย 34.9 องศาเซลเซียส ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ย 2,888.20 มิลลิเมตรต่อปี มีฝนตกเฉลี่ย 192 วันต่อปี เดือนกันยายน - ธันวาคม มีฝนตกชุก

เห็นได้ว่า จังหวัดยะลามีฤดูร้อน 4 เดือน ซึ่งเหมาะแก่การใช้จักรยาน แต่ช่วงฤดูฝนซึ่งมีระยะเวลา 8 เดือน สามารถสร้างอุปสรรคในการใช้จักรยานได้ ซึ่งหนทางการแก้ปัญหาดังกล่าวทำได้ยากหรือไม่สามารถทำได้ เนื่องจากเป็นปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของมนุษย์ ทางแก้ปัญหาทางหนึ่ง คือ การสร้างหลังคาหรือการจัดเส้นทางจักรยานให้อยู่ภายใต้ที่กำบังของอาคาร แต่ก็สามารถทำได้เพียงบางช่วงหรือในระยะทางสั้น ๆ เท่านั้น เนื่องมาจากข้อจำกัดด้านงบประมาณ

## 3) ปัจจัยด้านการจราจร

การจราจรในเขตเทศบาลปัจจุบันยังนับได้ว่าไม่มีปัญหารุนแรง มีเพียงบางจุดเท่านั้นที่มีปัญหาจราจรหนาแน่น โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน ซึ่งมีผลกระทบต่อการใช้รถจักรยานทั้งในด้านความปลอดภัยและความสะดวกสบายในการใช้ถนน ถนนที่มีปัญหาทางด้านจราจรดังกล่าว จะเป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญ เช่น แหล่งงาน สถานที่ราชการ โรงเรียน หรือ

อาจเป็นบริเวณที่เป็นทางแยกหรือจุดตัดของการสัญจร ซึ่งมักเกิดปัญหาความขัดแย้งด้านการจราจร (รูป 3.3 และ 3.4) แนวทางการแก้ปัญหาความขัดแย้ง เพิ่มความสะดวกสบาย และความปลอดภัยในการใช้จักรยาน เช่น แบ่งทางสัญจรสำหรับจักรยาน หรือออกมาตรการสำหรับการเดินทางเดียว (one-way) บนถนนที่มีการสัญจรหนาแน่น ฯลฯ ซึ่งจะช่วยลดปัญหาสำหรับการใช้จักรยานได้



รูป 3.3 และ 3.4 ปัญหาการจราจรที่พบในเทศบาลนครยะลา

#### 4) ปัจจัยทางด้านสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน

สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานปัจจุบันมีปรากฏให้เห็นอยู่บ้าง แต่ปัญหาที่เกิดขึ้น คือ มีการใช้งานที่ผิดประเภท ทำให้ประชาชนประสบปัญหาต่อการขับขี่ เช่น การใช้เส้นทางจักรยานเป็นที่จอดรถจักรยานยนต์หรือรถยนต์ (รูป 3.5 และ 3.6) ฯลฯ ซึ่งปัญหาเหล่านี้แก้ไขได้โดยการออกกฎหรือมาตรการในการบังคับ โดยเจ้าหน้าที่จากภาครัฐควรให้ความเข้มงวดในการตรวจจับผู้ฝ่าฝืน ซึ่งจะทำให้ปัญหาเหล่านี้ลดน้อยลง



รูป 3.5 และ 3.6 ปัญหาการใช้เส้นทางจักรยานเป็นที่จอดรถจักรยานยนต์ในเทศบาลนครยะลา



### 3.6 บทสรุปสภาพทั่วไปของเมืองยะลาที่มีผลต่อการวางแผนพัฒนาโครงข่ายทางจักรยาน

การวางแผนพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลาเพื่อเอื้ออำนวยประโยชน์แก่ประชาชนผู้ใช้รถจักรยานในด้านความสะดวกและความปลอดภัย เป็นวัตถุประสงค์หลักในการศึกษาครั้งนี้ การวางแผนดังกล่าวจำเป็นต้องนำข้อมูลสภาพพื้นที่ที่ตลอดจนปัจจัยและปัญหาที่เกี่ยวข้องมาวิเคราะห์ เพื่อวางระบบเส้นทางและมาตรการกำกับการใช้จักรยานที่มีความเหมาะสมที่สุดภายในพื้นที่

จากการศึกษาข้อมูลสภาพทั่วไปของเมืองยะลา พบว่า เป็นเมืองขนาดกลาง ซึ่งกำหนดขึ้นจากเกณฑ์กำหนดขนาดชุมชนเมืองของกรมการผังเมือง (2539) โดยพิจารณาจากจำนวนประชากรเป็นหลัก พื้นที่มีขนาดประมาณ 19 ตารางกิโลเมตร มีความกว้างและความยาวประมาณ 3 กิโลเมตร และ 7 กิโลเมตรตามลำดับ เห็นได้ว่าเป็นพื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนาเส้นทางจักรยาน เนื่องเป็นการเดินทางในระยะสั้น 0.5-6.5 กิโลเมตร ลักษณะการใช้ที่ดินมีทั้งแบบผสมผสานและแยกประเภทอย่างชัดเจน การพัฒนาเส้นทางต้องตัดผ่านย่านการใช้ที่ดินที่หลากหลาย และในพื้นที่ที่มีแนวโน้มการขยายตัวของชุมชน ดังนั้น เส้นทางต้องตัดผ่านในบริเวณย่านกลางเมือง และพื้นที่ข้างเคียง เช่น ถนนสิโรธร ถนนรถไฟ ถนนรวมมิตร ถนนเฉลิมชัย ถนนวงเวียน 1 – 3 ถนนพิพิธภักดี ถนนสุขยางค์ ถนนผังเมือง 1 – 4 ถนนเทศบาล 1 ฯลฯ

สภาพเศรษฐกิจของเทศบาลนครยะลา ลัดส่วนของรายได้ส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับพาณิชย์ การบริการ การคมนาคมขนส่ง อุตสาหกรรม อีกทั้งเป็นกิจกรรมที่จำเป็นต้องอาศัยการขนส่งด้วยยานพาหนะทั้งขนาดกลางและขนาดใหญ่ และในอนาคตกิจกรรมเหล่านี้มีแนวโน้มที่จะขยายตัวสูงขึ้นโดยเฉพาะในย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรม และย่านอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่บนถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนสิโรธร ถนนพิพิธภักดี และถนนรถไฟ จนเป็นสาเหตุให้เกิดการจราจรติดขัด และการเกิดอุบัติเหตุ การเดินทางด้วยจักรยานยังมีจำนวนผู้ใช้ค่อนข้างมาก อันเนื่องมาจากประชาชนส่วนใหญ่ภายในพื้นที่ยังคงมีรายได้ต่ำ รถจักรยานซึ่งมีราคาถูกจึงยังเป็นที่นิยมของคนในท้องถิ่น ดังนั้นการวางแผนพัฒนาเส้นทางให้ตัดผ่านเส้นทางสายเศรษฐกิจดังกล่าว จึงเป็นเรื่องจำเป็นสำหรับนักวางแผนที่ต้องพิจารณาเส้นทางที่ซ้อนทับกับยานพาหนะขนาดใหญ่ โดยหลีกเลี่ยง หรือออกแบบเส้นทางจักรยานที่มีลักษณะพิเศษที่สามารถซ้อนทับอยู่บนถนนใหญ่อย่างปลอดภัย เส้นทางที่รถขนาดใหญ่นิยมใช้ ได้แก่ ถนนสิโรธร ถนนรวมมิตร ย่านถนนสายกลางทั้งหมด ถนนผังเมือง 4 และถนนเมืองใหม่ ในส่วนของสภาพทางสังคมด้านประชากร พบว่า ลัดส่วนของประชากรหญิงมีมากกว่าประชากรชาย อีกทั้งโครงสร้างอายุของประชากรส่วนใหญ่อยู่ในช่วงวัยเด็กและวัยทำงาน ซึ่งลักษณะทางเพศและช่วงวัยมีอิทธิพลต่อการวางแผนเส้นทางจักรยาน ซึ่งเพศหญิงและวัยเด็กมีความต้องการในด้านความปลอดภัยมากกว่าเพศชายและวัยผู้ใหญ่ เนื่องจากเป็นกลุ่มเสี่ยงที่จะเกิดเหตุด้านอาชญากรรมได้ง่าย อีกทั้งทักษะในการขับขี่จักรยานมีน้อย ดังนั้น การวางแผน

โครงข่ายจำเป็นต้องตัดผ่านเส้นทางที่เป็นที่สังเกตุของบุคคลอื่นได้ง่าย และต้องแยกเส้นทางจักรยานออกจากเส้นทางสัญจรของยานพาหนะอื่น ๆ อย่างชัดเจน เพื่อความปลอดภัยและเกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการใช้เส้นทาง

จากสภาพการคมนาคมขนส่งในเทศบาลนครยะลา ระบบของโครงข่ายถนนมีลักษณะผสมระหว่างตารางหมากรุกและรัศมีผสมวงแหวน ทำให้สภาพการจราจรมีลักษณะในการเลือกเส้นทางเข้าสู่ศูนย์กลางเมืองได้หลายเส้นทาง มีความสม่ำเสมอของการเข้าถึงพื้นที่ แต่มีลักษณะของทางร่วมทางแยกสูง ซึ่งมีแนวโน้มในการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ดังนั้น การใช้จักรยาน จะสามารถหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรที่คับคั่งหรือเส้นทางหลัก โดยไปใช้เส้นทางสายรองหรือถนนซอยเพื่อเข้าถึงพื้นที่ศูนย์กลางเมือง เนื่องจากโครงข่ายถนนลักษณะนี้จะไม่เกิดลักษณะของถนนปิดหรือซอยตัน สำหรับปัญหาการคมนาคมที่พบในเมืองยะลา สามารถแบ่งได้เป็น 2 กรณี คือ ปัญหาความล่าช้า และปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ส่วนใหญ่ปัญหาทั้งสองกรณีเกิดขึ้นในบริเวณถนนสายหลัก เช่น ถนนลิโรรส ถนนพิพิธภักดี และจากข้อมูลการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางโดยคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ทำให้สามารถวางแผนเส้นทางจักรยานโดยสามารถเลือกหรือหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีศักยภาพในการเข้าถึงหรือเส้นทางที่มีปัญหาต่อการจราจร เพื่อนำเสนอแผนทางเลือกในการวางแผนโครงข่ายทางจักรยานที่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม สำหรับอุปสรรคต่อการใช้จักรยานในการสัญจรประกอบด้วย 4 ประเด็นใหญ่ ได้แก่ ปัจจัยจากตัวผู้ใช้จักรยาน ปัจจัยทางด้านสภาพอากาศ ปัจจัยทางการจราจร และปัจจัยทางด้านสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทางจักรยาน สำหรับสองปัจจัยแรกนั้นค่อนข้างแก้ไขได้ยาก เนื่องจากเป็นอุปสรรคที่ไม่สามารถควบคุมได้ด้วยกฎหมายหรือมาตรการต่าง ๆ ส่วนอุปสรรคทางด้านจราจรและด้านสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทางจักรยานนั้น สามารถแก้ไขได้ด้วยการออกกฎข้อบังคับทางกฎหมายรวมถึงมาตรการเสริมอื่น ๆ เพื่อลดปัญหาที่เกิดขึ้น อีกทั้งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพสำหรับการใช้เส้นทางจักรยานให้เกิดความสะดวกสบายมากขึ้น