

บทที่ 4

ลักษณะการเดินทางภายในพื้นที่เทศบาลนครยะลา

การประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ในแต่ละประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดินมีความสัมพันธ์เกี่ยวโยงกันทั้งระบบ ทั้งความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมภายในย่านและระหว่างย่านต่าง ๆ ภายในเมือง ตลอดจนระหว่างเมืองในภูมิภาค ทำให้เกิดระบบคมนาคมขนส่งที่ทำหน้าที่ประสานสอดคล้องพื้นที่ในเมือง และระหว่างเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ

การเดินทางเกิดขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ได้แก่ ทำงาน ซื้อของ เรียนหนังสือ ติดต่อราชการธุรกิจ พักผ่อนหย่อนใจ และอาจเกิดขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เดียวหรือหลายวัตถุประสงค์รวมกันก็ได้ เส้นทางที่ดึงดูดกิจกรรมต่าง ๆ เหล่านี้ จะเป็นที่ตั้งของแหล่งงานค้าขาย และบริการของเมือง รวมทั้งสถานศึกษา และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจต่าง ๆ การศึกษาข้อมูลแหล่งที่พักอาศัยส่วนใหญ่ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทาง (origin) ที่มีความสัมพันธ์กับที่ตั้งของกิจกรรมที่ดึงดูดการเดินทางหรือจุดปลายทาง (destination) ประเภทต่าง ๆ จะช่วยให้เห็นทิศทางการเดินทางในพื้นที่ศึกษาได้ดียิ่งขึ้น

การศึกษาในบทนี้จะแสดงให้เห็นถึงแหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญในเทศบาลนครยะลาโดยอ้างอิงตามกิจกรรมที่ดึงดูดการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ ลักษณะการเดินทางโดยทั่วไป รวมถึงลักษณะการเดินทางด้วยรถจักรยานที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยข้อมูลที่ได้รับจะนำไปใช้ประกอบการวิเคราะห์ความเหมาะสมของเส้นทางจักรยานในสภาพพื้นที่ต่อไป

4.1 ลักษณะและแหล่งของกิจกรรมที่มีผลต่อการเดินทางในพื้นที่เทศบาลนครยะลา

4.1.1 กิจกรรมการทำงาน

การศึกษาสถานะและแหล่งงานของกิจกรรมการทำงานจะใช้ข้อมูลที่ตั้งของกิจกรรมการทำงานหรือแหล่งงานเป็นหลัก ซึ่งได้จากการศึกษาข้อมูลแผนที่ และการสำรวจเบื้องต้น โดยจำแนกเป็นรายละเอียดสถานประกอบการที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 1 คนขึ้นไป ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดยะลาปี พ.ศ.2546 ตลอดจนข้อมูลรายละเอียดที่ตั้งของสถานที่ราชการ รัฐวิสาหกิจ ซึ่งเป็นกิจกรรมการทำงานอีกประเภทหนึ่ง (แผนที่ 4.1)

แหล่งงานสามารถจำแนกประเภทออกตามกลุ่มอาชีพ (จำแนกจากกลุ่มอาชีพทั้งหมดที่พบในเทศบาลนครยะลา) คือ 1) แหล่งงานของกลุ่มงานราชการ งานวิชาชีพและสำนักงาน 2) แหล่งงานของกลุ่มช่างและผู้ใช้แรงงาน 3) แหล่งงานของกลุ่มทำงานบริการ

โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) แหล่งงานของกลุ่มงานราชการ งานวิชาชีพ และงานสำนักงาน

แหล่งงานที่สำคัญประกอบด้วยหน่วยงานทางราชการ และรัฐวิสาหกิจ ส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในบริเวณถนนวงเวียน และตามแนวถนนสุขยางค์

จากการสำรวจเบื้องต้นพบว่า การที่มีหน่วยงานและสำนักงานกระจุกตัวรวมกันส่งผลกระทบต่อการเดินทางโดยตรง กล่าวคือเกิดการเดินทางไป-กลับทำงานของพนักงาน ซึ่งนิยมใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะมุ่งเข้าสู่บริเวณเดียวกันในช่วงเวลาเดียวกัน อาจส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างรุนแรงในอนาคต อย่างไรก็ตามในปัจจุบัน ปัญหาดังกล่าวยังไม่ส่งผลกระทบมากนัก เนื่องจากเส้นทางเข้าสู่แหล่งงานดังกล่าวมีหลายเส้นทาง ด้วยลักษณะเป็นโครงข่ายถนนแบบใยแมงมุมบริเวณใจกลางพื้นที่เทศบาล ทำให้ประชาชนสามารถเดินทางทะลุออกสู่ถนนได้หลายสาย

2) แหล่งงานของกลุ่มช่างและผู้ใช้แรงงาน

แหล่งงานสำหรับกลุ่มช่างและผู้ใช้แรงงาน ประกอบด้วยสถานประกอบการประเภทโรงงานอุตสาหกรรมที่ทำการผลิตทุกประเภท สถานที่เก็บสินค้าและคลังสินค้า สถานประกอบการที่ดำเนินกิจการเกี่ยวกับการซ่อม เช่น ซ่อมรถ ซ่อมอุปกรณ์เครื่องใช้ต่าง ๆ

สถานประกอบการอุตสาหกรรมในเขตเทศบาลมีทั้งหมด 78 แห่ง โดยอุตสาหกรรมที่มีมากที่สุด ได้แก่ อุตสาหกรรมการผลิตอาหารและเครื่องดื่ม จำนวนร้อยละ 19.2 รองลงมา คือ อุตสาหกรรมการผลิตผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักรและอุปกรณ์ จำนวนร้อยละ 14.1 (สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดยะลา : 2546)

เมื่อพิจารณาถึงที่ตั้งของสถานประกอบการพบว่า ส่วนใหญ่จะกระจายอยู่ทั่วบริเวณเขตเทศบาล เนื่องมาจากอุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็กซึ่งมีการใช้ที่ดินแบบผสมกับสวนพักอาศัย สำหรับสถานประกอบการอุตสาหกรรมที่มีที่ตั้งไม่ปะปนกับสวนพักอาศัยส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมเกี่ยวกับการแปรรูปผลิตภัณฑ์จากยางพารา อุตสาหกรรมการผลิตผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักรและอุปกรณ์ โดยกระจายอยู่บริเวณถนนอุตสาหกรรม ถนนเฉลิมชัย ถนนสิโรธร (แผนที่ 4.1) เนื่องจากมีความพร้อมในเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน ที่ตั้งใกล้ตลาด และหาแรงงานได้ง่าย

ในส่วนของผลกระทบของแหล่งงานของกลุ่มช่างและผู้ใช้แรงงานต่อการเดินทางอยู่ในสัดส่วนค่อนข้างน้อย เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นสถานประกอบการอุตสาหกรรมขนาดเล็ก แรงงานในการ ประกอบการส่วนใหญ่มาจากแรงงานในครอบครัวประกอบกับมีการใช้ที่ดินแบบผสมผสานกันระหว่างอุตสาหกรรมและสวนพักอาศัยทำให้การเดินทางระหว่างจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางเกิดขึ้นค่อนข้างน้อย จะมีติดขัดบ้างในบางบริเวณ เช่น ถนนเฉลิมชัย ถนนสิโรธร ในช่วงเวลาเร่งด่วน นอกจากนี้ยังมีผลกระทบต่อการเดินทางที่เกิดขึ้นจากการขนส่งวัสดุดิบและสินค้า

โดยเฉพาะรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ที่ก่อให้เกิดการติดขัดและเกิดอันตรายต่อยานพาหนะขนาดเล็ก ซึ่งเกิดขึ้นในบริเวณถนนรถไฟ ถนนเฉลิมชัย และถนนอุตสาหกรรม

3) แหล่งงานของกลุ่มทำงานบริการ

แหล่งงานของกลุ่มทำงานบริการประกอบด้วยสถานประกอบการประเภทร้านค้าปลีกที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 1 คนขึ้นไป ร้านอาหารหรือภัตตาคารที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 1 คนขึ้นไป โรงแรม สถานบันเทิงต่าง ๆ เช่น อาบอบนวด คาราโอเกะ

จากข้อมูลการตลาดจังหวัดยะลา ประจำปี พ.ศ.2545 ร้านค้าประเภทค้าปลีกที่สำคัญในเทศบาลนครยะลามีทั้งหมด 17 แห่ง ร้านอาหารและภัตตาคารที่สำคัญมีทั้งหมด 20 แห่ง สถานบันเทิงมีจำนวน 7 แห่ง ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ตามถนนสายสำคัญ ได้แก่ ถนนระนอง ถนนพิพิธภักดี ถนนสิโรต ถนนรวมมิตร (แผนที่ 4.1)

เห็นได้ว่าแหล่งงานส่วนใหญ่จะเกาะกลุ่มตามแนวแกนของถนนที่เป็นย่านชุมชน โดยเกาะกลุ่มอยู่กับย่านการค้าและบริการซึ่งเป็นแหล่งกิจกรรมการจับจ่ายซื้อของของชุมชนโดยจะกล่าวถึงต่อไป

4.1.2 กิจกรรมการศึกษา

เทศบาลนครยะลาได้ชื่อว่าเป็นศูนย์รวมของสถาบันการศึกษาในภาคใต้ ประกอบด้วยสถาบันการศึกษาทั้งในและนอกระบบโรงเรียน แบ่งออกได้เป็นระดับประถมศึกษา และก่อนประถมศึกษาจำนวน 17 แห่ง ระดับมัธยมศึกษาจำนวน 2 แห่ง ระดับวิทยาลัย 9 แห่ง และระดับมหาวิทยาลัยจำนวน 1 แห่ง

จากจำนวนนักเรียน / นักศึกษาในสถาบันการศึกษาระดับต่าง ๆ ประจำปี พ.ศ.2546 พบว่า นักเรียน / นักศึกษาในระดับวิทยาลัยและมหาวิทยาลัยมีสัดส่วนมากที่สุด คือ 21,918 คน ขณะที่จำนวนนักเรียนในระดับประถมและก่อนประถมมีจำนวนรองลงมา คือ 14,376 คน และในระดับมัธยมมีจำนวนนักเรียนน้อยที่สุด คือ 7,357 คน (สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษายะลาเขต 1 : 2546)

เมื่อพิจารณาจากสถานที่ตั้งของสถานศึกษาในแผนที่ พบว่า มีทั้งลักษณะเกาะกลุ่ม และแบบกระจายผสมกัน สถานศึกษาแบบเกาะกลุ่มส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในบริเวณถนนพิพิธภักดีและถนนเทศบาล 3 (แผนที่ 4.2) ส่วนสถานศึกษาในลักษณะกระจายตั้งอยู่ทั่วบริเวณของเขตเทศบาล

การเดินทางเพื่อกิจกรรมการศึกษาของนักเรียน-นักศึกษา ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการจราจร เช่น ทำให้เกิดการจราจรติดขัด อุบัติเหตุ ซึ่งส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากเป็นเวลาเช้าและเลิกเรียนของโรงเรียนส่วนใหญ่ซึ่งอยู่ในช่วงใกล้เคียงกัน ปัญหาทางด้านการจราจรมีมากยิ่งขึ้นในบริเวณที่ตั้งของโรงเรียนที่เปิดสอนในระดับเด็กเล็ก เช่น ชั้นอนุบาลและประถมศึกษาตอนต้น เนื่องจากนักเรียนในวัยนี้ไม่สามารถเดินทางด้วยตนเองได้ จำเป็นต้องอาศัย

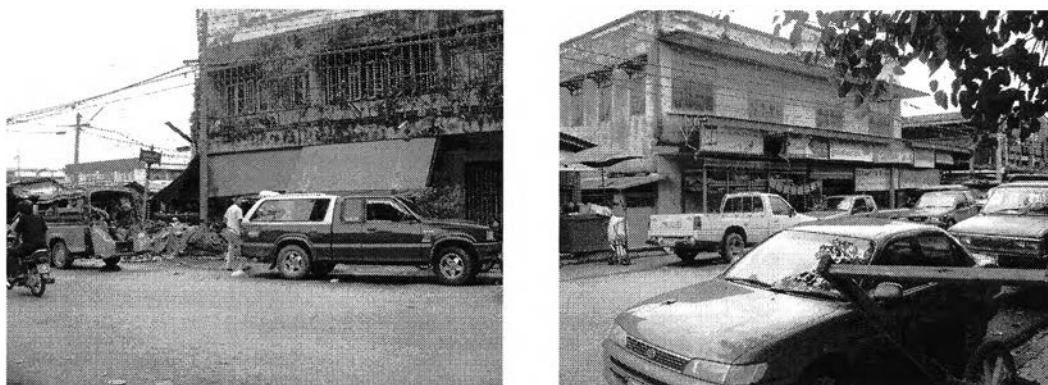
การรับ-ส่งจากผู้ปกครองซึ่งส่วนใหญ่นิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ส่วนโรงเรียนในระดับนักเรียนที่มีวัยโตขึ้นจะพบปัญหานี้น้อยกว่า โดยส่วนใหญ่นักเรียนจะใช้ยานพาหนะประเภทรถจักรยานและรถจักรยานยนต์ แต่กระนั้นก็ตามก็ยังพบปัญหาการจราจรในช่วงหลังเลิกเรียน เนื่องจากนักเรียนจะออกเดินทางจากสถานศึกษาพร้อมกันเป็นจำนวนมาก

ปัญหาการจราจรที่เกิดจากกิจกรรมทางการศึกษาส่วนใหญ่จะพบในบริเวณที่มีสถานศึกษาเกาะกลุ่มอยู่เป็นจำนวนมาก ได้แก่ บริเวณถนนพิพิธภักดี และถนนเทศบาล 3 (แผนที่ 4.2) ซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาหลายแห่ง เช่น โรงเรียนคณะราษฎรบำรุงยะลา วิทยาลัยเทคนิคยะลา โรงเรียนอนุบาลยะลา ลักษณะถนนค่อนข้างคับแคบ กล่าวคือ มีเพียง 2 ช่องทางจราจร บนถนนบางสายยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรถจักรยาน ทำให้เกิดการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้งในบริเวณดังกล่าว

4.1.3 กิจกรรมการซื้อขายสินค้าและบริการ

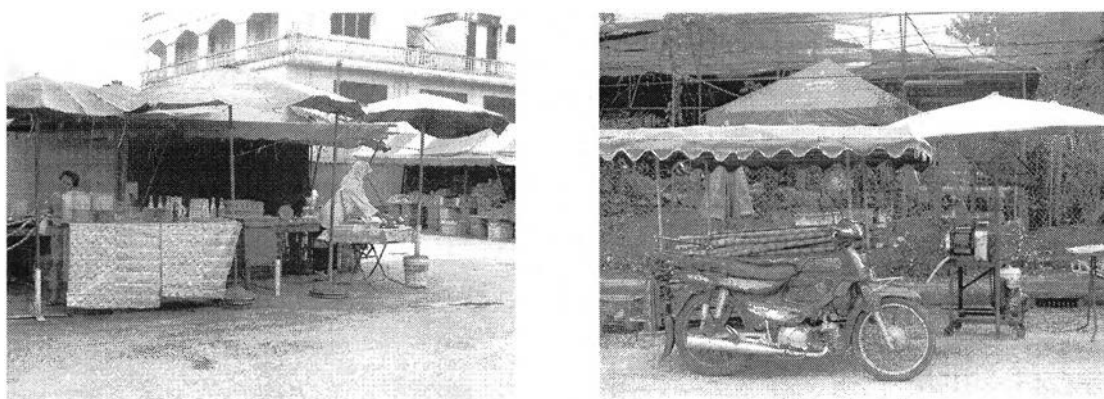
จากการศึกษาข้อมูลแผนที่และการสำรวจข้อมูลเบื้องต้น พบว่า แหล่งกิจกรรมการซื้อขายสินค้าตั้งอยู่ในบริเวณย่านการค้าและบริการของท้องถิ่น โดยย่านการค้าสินค้าอุปโภคและบริโภคจะกระจุกตัวใกล้กับแหล่งงานและย่านพักอาศัย ที่ตั้งของย่านการค้าและบริการต่าง ๆ เหล่านี้ได้แก่ ตลาดสด ห้างสรรพสินค้า ร้านอาหาร ร้านค้าปลีก-ค้าส่ง ร้านบริการทั่วไป จะเกาะกลุ่มขึ้นในแต่ละย่านของพื้นที่ ย่านที่มีความสำคัญ (แผนที่ 4.3) ได้แก่

- *ย่านตลาดสด* ประกอบด้วยตลาดขายอาหารสด-แห้ง เป็นอาคารชั้นเดียวเปิดโล่ง และหาบเร่ บางส่วนเป็นอาคารตึกแถว 2-3 ชั้น (รูป 4.1 และ 4.2) ประกอบกิจการค้าปลีกสินค้าอุปโภค-บริโภค ร้านอาหาร ร้านอุปกรณ์ทางการเกษตร ร้านขายอาหารสัตว์ โดยใจกลางของย่านอยู่บริเวณอาคารตลาดสด และกระจายออกไปรอบ ๆ สู่บริเวณข้างเคียง ได้แก่ ถนนพิมลชัย ถนนสายหมอ ถนนกว้างเชียรบูรณะ ถนนรถไฟ (แผนที่ 4.3) การค้าขายจะคึกคักในช่วงเช้า และเริ่มเงียบเหงาลงในช่วงเย็น บริเวณโดยรอบย่านตลาดสดเป็นที่ตั้งของแหล่งงานประเภทต่าง ๆ เช่น บริษัท ห้างร้าน สถานที่ราชการ ดังนั้น ย่านตลาดสดจึงเป็นแหล่งดึงดูดให้ประชาชนในบริเวณดังกล่าวเข้ามาใช้บริการ ในอดีตพื้นที่นี้นับเป็นสถานที่ศูนย์กลางในการซื้อขายสินค้าอุปโภค-บริโภค โดยเฉพาะอาหารสดของเทศบาล แต่ในปัจจุบันสภาพความแออัดเริ่มลดลงโดยเฉพาะในช่วงเย็น เนื่องจากมีการก่อสร้างตลาดใหม่ ซึ่งเป็นนโยบายจากทางเทศบาลเพื่อต้องการลดความแออัด และกระจายความต้องการออกสู่ตลาดแห่งใหม่ แต่บริเวณย่านตลาดสดก็ยังคงมีความสำคัญในการซื้อขายกันอยู่ในปัจจุบัน



รูป 4.1 และ 4.2 กิจกรรมการค้าขายสินค้าและบริการบริเวณย่านตลาดสด

- ย่านตลาดเมืองใหม่ ตั้งอยู่บริเวณถนนเมืองใหม่ และถนนเปรมจิตร์-สุรพันธ์ (แผนที่ 4.3) ประกอบด้วยอาคารขายของสด มีลักษณะเป็นอาคารชั้นเดียวเปิดโล่ง พื้นที่ค้าขายแบบหาบเร่ รวมถึงอาคารพาณิชย์ 2-4 ชั้น บริเวณย่านตลาดเมืองใหม่นอกจากจะขายของสดแล้วยังมีร้านค้า บริการต่าง ๆ มากมาย เช่น ร้านเสริมสวย ร้านขายเครื่องมือสื่อสาร ร้านขายเสื้อผ้ามือสอง ร้านขายอุปกรณ์ทางการเกษตร ร้านขายสัตว์และอาหารสัตว์ คลินิก เริ่มเปิดบริการตั้งแต่ช่วงเช้า-เย็น โดยมีบรรยากาศพลุกพล่านในช่วงเช้า และเริ่มซบเซาลงในช่วงเที่ยงถึงบ่าย และกลับคึกคักใหม่ในช่วงเย็น ผู้มาใช้บริการเป็นประชาชนจากห้างร้านบริษัทที่ตั้งอยู่ใกล้เคียง นอกจากนี้ยังมีผู้ใช้บริการซึ่งเดินทางมาจากนอกเขตเทศบาลอีกด้วย



รูป 4.3 และ 4.4 กิจกรรมการค้าขายสินค้าและบริการบริเวณย่านตลาดเมืองใหม่

- ย่านถนนสายกลาง ตั้งอยู่บริเวณถนนระนอง ถนนพังงา ถนนสาธารณะ ถนนยะลา ถนนนคร ถนนไชยจรัส ถนนรัฐกิจ และถนนปรีชา (แผนที่ 4.3) ประกอบด้วยอาคารพาณิชย์ 3-5 ชั้น มีกิจกรรมการค้าและบริการที่หลากหลาย เช่น ห้างสรรพสินค้า โรงแรมขนาดเล็ก ธนาคาร ร้านเสื้อผ้า-รองเท้า อุปกรณ์กีฬา อุปกรณ์ไฟฟ้า ร้านอาหาร บริเวณนี้จะเริ่มคึกคักตั้งแต่ช่วงสายไปจนถึงค่ำคืน พื้นที่นี้เป็นศูนย์กลางการค้าและบริการของเมือง (CBD : Central Business District)

ซึ่งเป็นแหล่งดึงดูดสำคัญของประชาชนในเทศบาลรวมถึงจากบริเวณรอบนอกให้เข้ามาใช้บริการ ผู้ที่เข้ามาใช้ประกอบไปด้วยบุคคลที่หลากหลาย เช่น วัยเด็ก วัยรุ่น วัยทำงาน



รูป 4.5 กิจกรรมการซื้อขายสินค้าและบริการบริเวณย่านถนนสายกลาง

- ย่านถนนรวมมิตร ตั้งอยู่บริเวณสองข้างทางของถนนรวมมิตร (แผนที่ 4.3) และครอบคลุมถนนสายรองในบริเวณข้างเคียง ประกอบด้วยอาคารพาณิชย์ 2-5 ชั้น มีกิจกรรมการค้าที่หลากหลายที่โดดเด่น คือ กิจกรรมประเภทสถานบันเทิง นอกจากนี้ยังประกอบด้วยสวนพักผ่อน และอยู่ใกล้เคียงสถานศึกษาขนาดใหญ่หลายแห่ง เช่น วิทยาลัยเทคนิคยะลา โรงเรียนคณะราษฎรบำรุง รวมถึงสถาบันราชการ เช่น สำนักงานเทศบาลนครยะลา ทำให้บริเวณย่านถนนรวมมิตรมีความคึกคัก โดยเฉพาะในช่วงเที่ยง ซึ่งเป็นช่วงพักกลางวันของนักศึกษา พนักงาน และข้าราชการ ความพลุกพล่านจะเริ่มซบเซาลงในช่วงบ่าย และจะเริ่มคึกคักขึ้นอีกครั้งในช่วงเย็นถึงช่วงค่ำคืน เนื่องจากสถานบันเทิงต่าง ๆ เริ่มเปิดให้บริการ



รูป 4.6 กิจกรรมการซื้อขายสินค้าและบริการบริเวณย่านถนนรวมมิตร

- ย่านถนนอาคารสงเคราะห์หรือย่านหน้าคู ตั้งอยู่บริเวณถนนอาคารสงเคราะห์ (แผนที่ 4.3) ประกอบด้วยอาคารพาณิชย์ 2-3 ชั้น เรียงรายไปตามสองฟากถนน มีกิจกรรมการค้าและบริการหลายประเภท เช่น ร้านอาหาร ร้านค้าปลีก ร้านเสริมสวย ร้านบริการซอมอะไหล่ยนต์ ร้านอุปกรณ์เครื่องเขียน การใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นแบบผสมผสานระหว่างพักอาศัยและพาณิชย์กรรม ผู้ใช้บริการในย่านนี้ส่วนใหญ่เป็นประชาชนที่อาศัย และทำงานในบริเวณใกล้เคียง บริเวณนี้จะคึกคักมากที่สุดในช่วงเที่ยงและเย็น โดยเฉพาะช่วงเย็นจะมีร้านค้าหาบเร่ริมค้าประเภทอาหารมาวางขายเพิ่มขึ้นในบริเวณริมทางเท้า

- ตลาดสะเตง ตั้งอยู่บริเวณถนนสิโรธรและถนนสาย 15 (แผนที่ 4.3) ลักษณะอาคารเป็นเพิงชั่วคราว และการค้าแบบหาบเร่ในลักษณะของตลาดสดโดยทั่วไป ส่วนใหญ่เป็นการค้าขายอาหารทุกชนิดทั้งสดและแห้ง นอกจากนี้ยังมีการค้าขายสินค้าเครื่องใช้ในชีวิตประจำวันในปริมาณไม่มาก บริเวณตลาดสะเตงนี้มีประชาชนเข้ามาใช้บริการหนาแน่นมากในช่วงเช้าและเย็น โดยเฉพาะผู้อาศัยอยู่ใกล้เคียงบริเวณดังกล่าว ปัญหาการจราจรในบริเวณดังกล่าวมีค่อนข้างน้อยเนื่องจากเป็นตลาดขนาดเล็ก มีติดขัดบ้างในช่วงเช้าและเย็นเท่านั้น

- ตลาดเสรี ตั้งอยู่บริเวณถนนรถไฟ และถนนสิโรธร (แผนที่ 4.3) ประกอบด้วยอาคารพาณิชย์ 2-3 ชั้น เรียงรายไปตามริมถนน กิจกรรมการค้าและบริการส่วนใหญ่เป็นลักษณะการค้าปลีก ประเภทร้านสะดวกซื้อ เครื่องใช้ไฟฟ้า เสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่ม อุปกรณ์กีฬา ของฝาก ของที่ระลึก รวมถึงของใช้จำเป็น การใช้บริการในอาคารดังกล่าวเป็นแบบผสมผสาน โดยเปิดเป็นร้านค้าบริเวณชั้นล่าง และที่พักอาศัยด้านบน ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มาใช้บริการการขนส่งโดยสาร เนื่องจากตลาดบริเวณนี้อยู่ติดกับบริเวณสถานีรถไฟ รวมถึงผู้ที่สัญจรผ่านไปมา บริเวณดังกล่าวมีการสัญจรของรถหนาแน่นเกือบตลอดเวลาโดยเฉพาะบริเวณถนนรถไฟ ซึ่งเข้าถึงบริเวณตลาดได้โดยตรง เนื่องจากสถานีรถไฟยะลามีการเข้า-ออกของรถไฟเกือบทุกชั่วโมงทั้งรถไฟโดยสาร หรือขนส่งสินค้า ทำให้เกิดการจราจรติดขัดบริเวณตลาด ทั้งลักษณะของถนนมีความคับแคบ และต้องรองรับการขนส่งของรถขนาดใหญ่ เช่น รถโดยสารประจำทาง รถขนส่งสินค้า ทำให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และเป็นอุปสรรคต่อการขับขี่ของรถขนาดเล็ก โดยเฉพาะในบริเวณถนนรถไฟและถนนสิโรธร



รูป 4.7 กิจกรรมการซื้อขายสินค้าและบริการบริเวณตลาดเสรี

4.1.4 กิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจ

ในเขตเทศบาลนครยะลามีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจหลายแห่ง (แผนที่ 4.4) ที่สำคัญ คือ

- ศาลเจ้าพ่อหลักเมือง ตั้งอยู่บริเวณถนนวงเวียน หน้าศาลากลางจังหวัดยะลา

- สวนขวัญเมือง อยู่ห่างจากวงเวียนศาลากลางจังหวัดประมาณ 300 เมตร มีลักษณะเป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่ และเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดยะลา ประกอบด้วยสนามกีฬา สนามเด็กเล่น ทะเลสาบ และทะเลเทียม



รูป 4.8 กิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจบริเวณสวนขวัญเมือง

- สนามโรงพิธีช้างเผือก ตั้งอยู่ใจกลางเมืองยะลา ประกอบด้วยสวนสาธารณะ สนามกีฬา สระว่ายน้ำ



รูป 4.9 กิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจบริเวณสนามโรงพิธีช้างเผือก

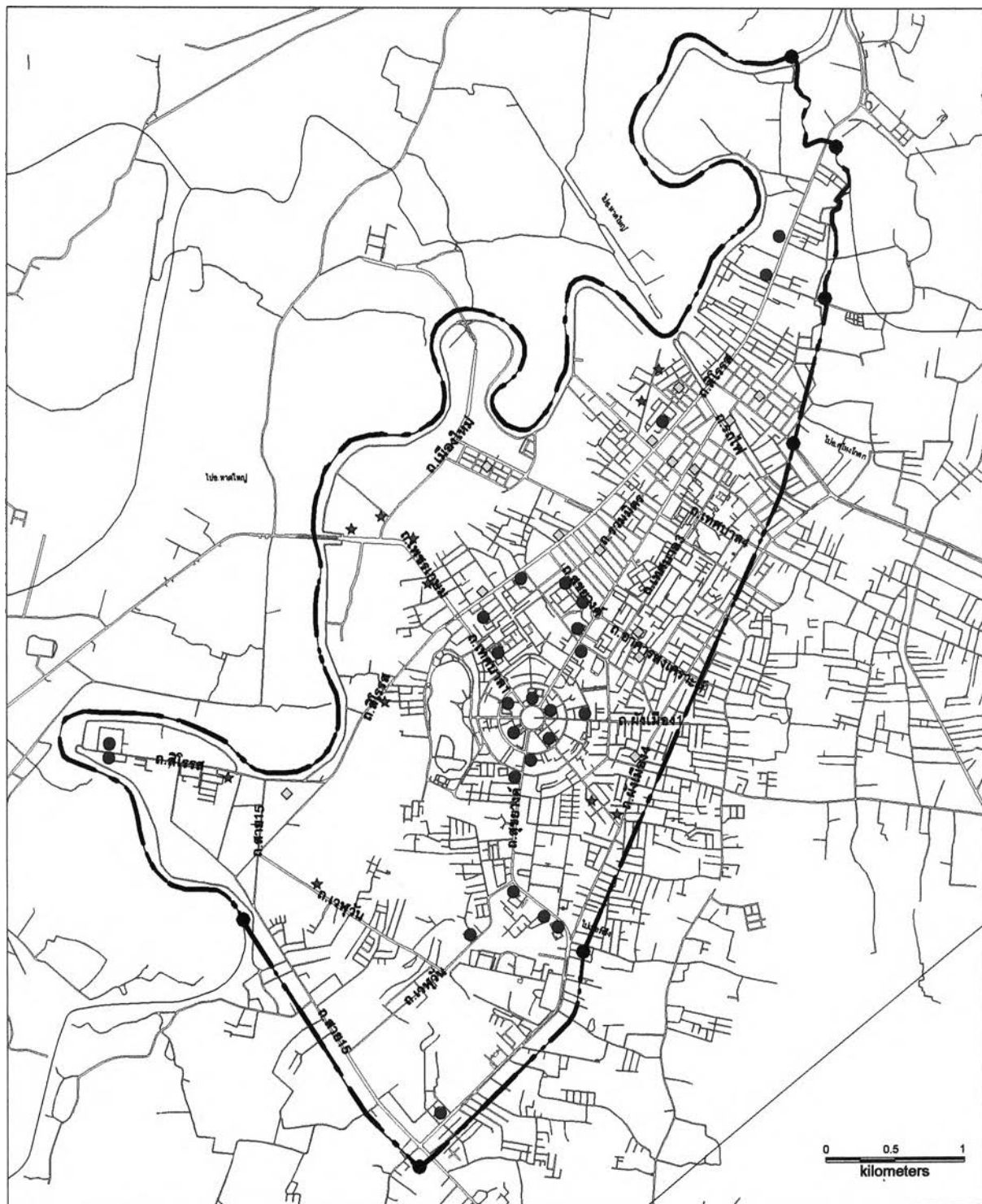
-ศูนย์เยาวชนเทศบาลนครยะลา ตั้งอยู่บนถนนสุขยางค์และถนนสิโรธรส เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจทางด้านการกีฬาสำหรับประชาชนในเขตพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง สถานที่พักผ่อนหย่อนใจดังกล่าวเป็นที่นิยมของประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียงเดินทางเข้ามาพักผ่อน โดยเข้ามาใช้บริการในช่วงเย็นประมาณ 16.00-19.00 น. การเดินทางส่วนใหญ่ใช้ยานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์และรถจักรยาน อีกทั้งเกิดขึ้นภายหลังชั่วโมงเร่งด่วน จึงไม่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่มากนัก










4.1.5 กิจกรรมการพักอาศัย

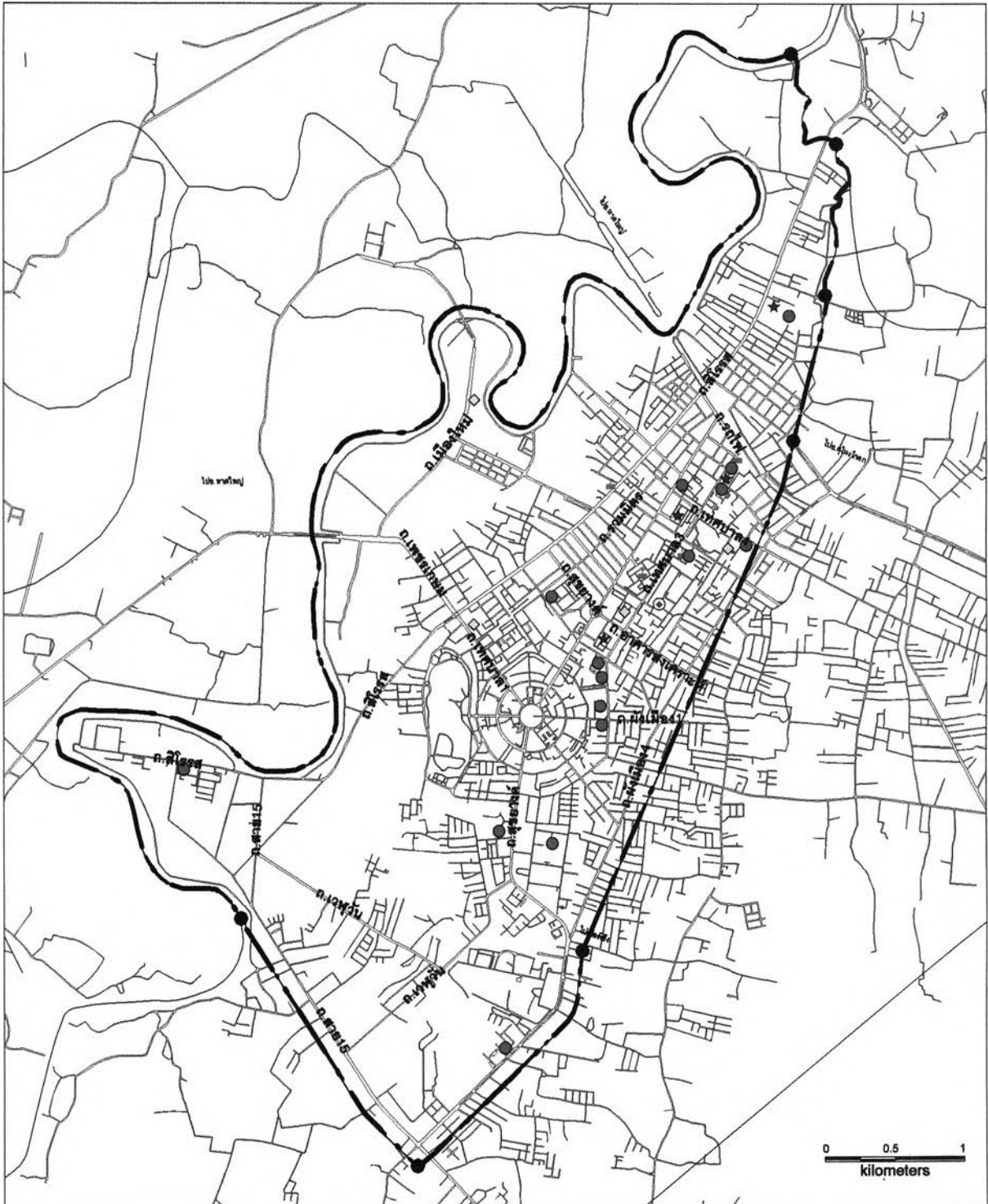
กิจกรรมการพักอาศัยในเขตเทศบาลนครยะลา มีลักษณะเช่นเดียวกับที่พบในเมืองส่วนใหญ่โดยทั่วไป ซึ่งตั้งอยู่กระจัดกระจายตามพื้นที่ต่าง ๆ โดยมีทั้งลักษณะของการเกาะกลุ่มและแบบผสมผสานระหว่างกิจกรรมการพักอาศัยและกิจกรรมการพาณิชย์



บริเวณที่มีการเกาะกลุ่มกันของกิจกรรมการพักอาศัยในลักษณะของบ้านเดี่ยวและอาคารแถว (ทาวน์เฮาส์) ตั้งอยู่ในบริเวณถนนฝั่งเมือง 4 ถนนหลังวัดเมือง ถนนเวฬุวัน ถนนสุขยางค์ ถนนธนวิถี ฯลฯ สำหรับส่วนพักอาศัยในลักษณะของการผสมผสานกับการพาณิชย์ ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในพื้นที่กลางเมืองและมีลักษณะความหนาแน่นของประชากรสูง เช่น ถนนรอมมิตร ถนนสิโรธรส ย่านถนนสายกลาง (แผนที่ 4.5)

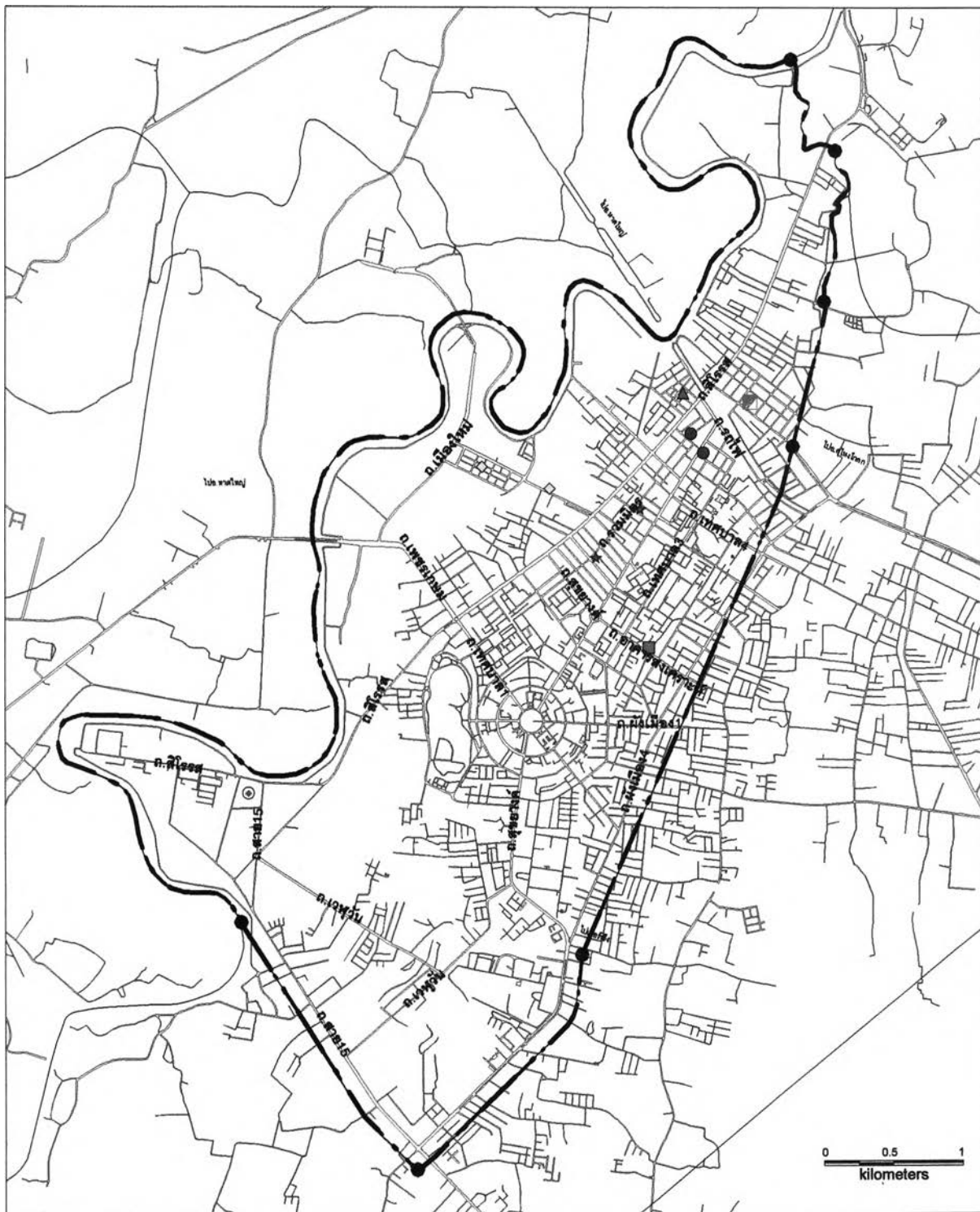
โดยส่วนใหญ่กิจกรรมการพักอาศัยจะเป็นทั้งจุดกำเนิดและจุดหมายปลายทางในการเดินทาง โดยมีความถี่เฉลี่ยในการเดินทางอย่างน้อย 1 ครั้ง / วัน (พรธัญญา จ่างวิทยา : 2540) โดยมักจะมีความคับคั่งของการเดินทางในช่วงเช้าและเย็น แต่ปัญหาความคับคั่งในการเดินทางโดยส่วนใหญ่จะไม่ค่อยมีมากนักในพื้นที่บริเวณบ้านเดี่ยวและทาวน์เฮาส์ แต่จะพบปัญหามากในบริเวณส่วนพักอาศัยผสมผสานกับส่วนพาณิชย์ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่เริ่มต้นการเดินทางของคนกลุ่มหนึ่ง และเป็นปลายทางในการเดินทางของคนอีกกลุ่มหนึ่ง การสวนทิศทางการดังกล่าวในช่วงเวลาเดียวกันอาจส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ และการติดขัดของการจราจรขึ้นได้
















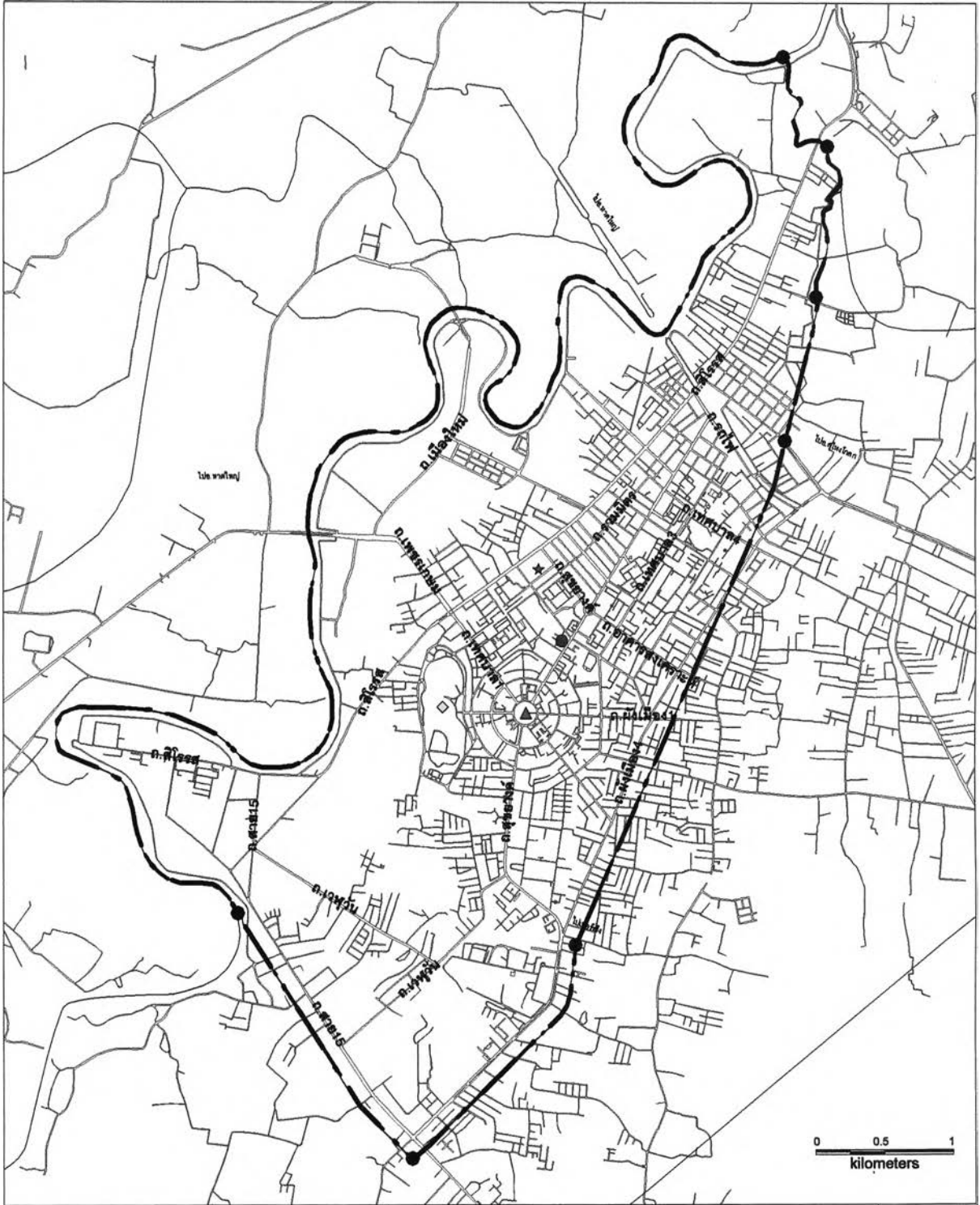
<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา</p>	<p>สัญลักษณ์</p>		
<p>แสดง : กิจกรรมการทำงานในเทศบาลนครยะลา ที่มีผลต่อการเดินทางในพื้นที่</p> <p> ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p> เขตเทศบาล</p> <p> ถนน</p> <p> แม่น้ำ, ลำคลอง</p> <p> หนอง, บึง</p>	<p> ● สำนักงานของกลุ่มงานราชการ งานวิชาชีพ</p> <p> ★ สำนักงานของกลุ่มช่างและผู้ให้บริการงาน</p> <p> ◇ สำนักงานของกลุ่มทำงานบริการ</p>	<p></p> <p>แผนที่ 4.1</p>













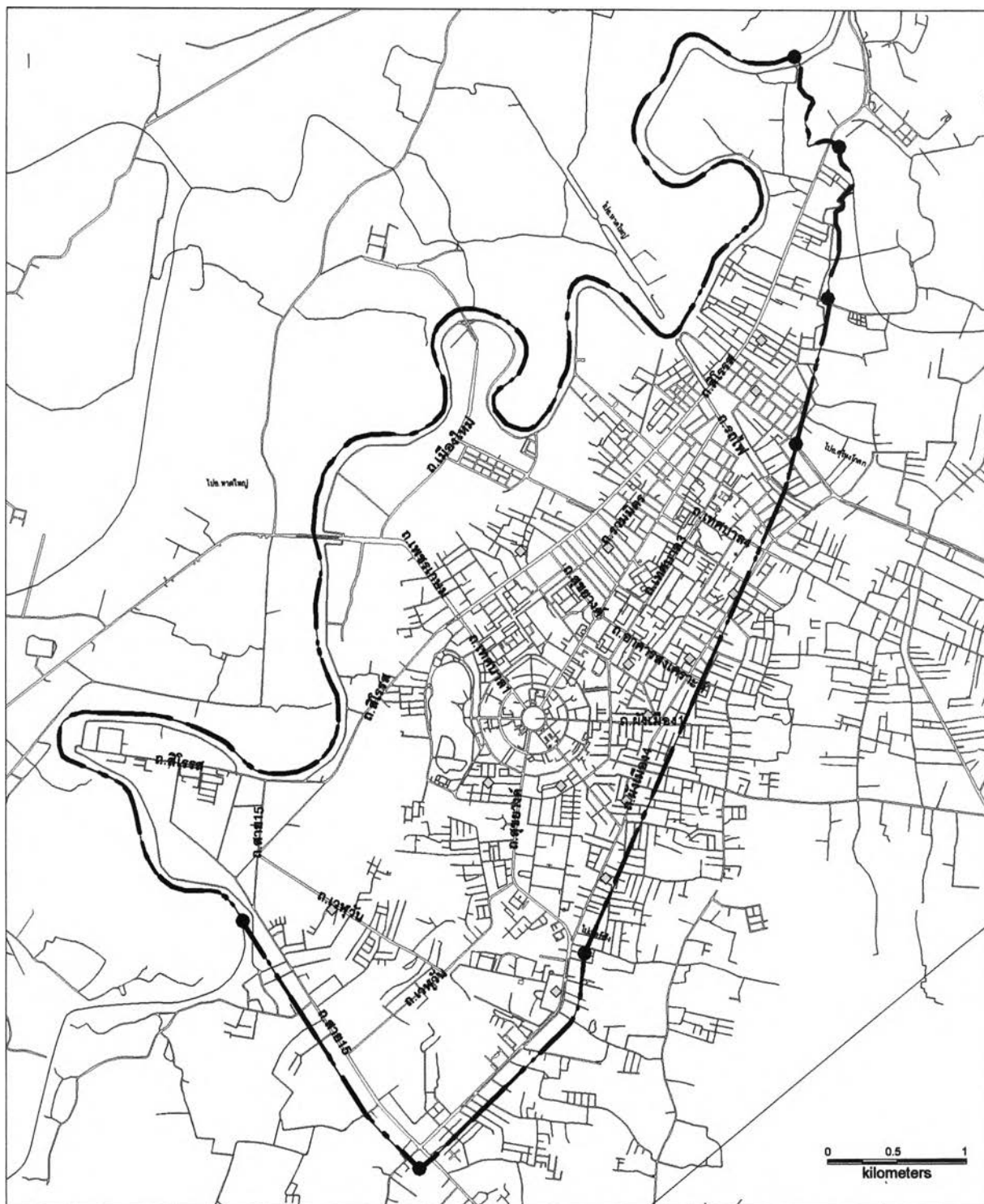
<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา</p>		<p>สัญลักษณ์</p>		
<p>แสดง : กิจกรรมการศึกษาในเทศบาลนครยะลา ที่มีผลต่อการเดินทางในพื้นที่</p> <p> ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>		<p>เขตเทศบาล</p> <p>ถนน</p> <p>แม่น้ำ, ลำคลอง</p> <p>หนอง, บึง</p>	<p>ระดับก่อนประถมศึกษา</p> <p>ระดับประถมศึกษา</p> <p>ระดับมัธยมศึกษา</p> <p>ระดับวิทยาลัย</p> <p>ระดับมหาวิทยาลัย</p>	










<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา</p>	<p>สัญลักษณ์</p>		
<p>แสดง : กิจกรรมการขายสินค้าและบริการในเทศบาลนครยะลาที่มีผลต่อการเดินทางในพื้นที่</p> <p> ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p> เขตเทศบาล</p> <p> ถนน</p> <p> แม่น้ำ, ลำคลอง</p> <p> หนอง, บึง</p>	<p> ย่านตลาดสด</p> <p> ย่านตลาดเมืองใหม่</p> <p> ย่านถนนสายกลาง</p> <p> ย่านถนนรวมมิตร</p> <p> ย่านถนนอาคารสงเคราะห์</p> <p> ตลาดสดเดิม</p> <p> ตลาดเสรี</p>	<p></p> <p>แผนที่ 4.3</p>



<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา</p>	<p>สัญลักษณ์</p>	
<p>แสดง : กิจกรรมที่ผ่อนคลายในเทศบาลนครยะลา ที่มีผลต่อการเดินทางในพื้นที่</p> <p> ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p> เขตเทศบาล</p> <p> ถนน</p> <p> แม่น้ำ, ลำคลอง</p> <p> หนอง, บึง</p> <p> ศาลเจ้าพ่อหลักเมือง</p> <p> สวนขวัญเมือง</p> <p> สนามกีฬาช้างเผือก</p> <p> ศูนย์เยาวชนเทศบาลนครยะลา</p>	<p></p> <p>แผนที่ 4.4</p>



<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา</p>	<p>สัญลักษณ์</p>	
<p>แสดง : กิจกรรมการพักอาศัยในเทศบาลนครยะลา ที่มีผลต่อการเดินทางในพื้นที่</p> <p> ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p> เขตเทศบาล</p> <p> ถนน</p> <p> แม่น้ำ, ลำคลอง</p> <p> หนอง, บึง</p> <p> กิจกรรมการพักอาศัย</p>	<p></p> <p>แผนที่ 4.5</p>

การศึกษาแหล่งกำเนิดการเดินทางทั้งหมดของประชาชนโดยอ้างอิงจากกิจกรรมที่ดึงดูดการเดินทางภายในพื้นที่ของประชาชน จำแนกออกได้เป็น 5 ประเภท คือ พื้นที่กิจกรรมการทำงาน มีแหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญอยู่ในบริเวณ ถ.วงเวียน ถ.สิโรธร ถ.สุขยางค์ ถ.พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พื้นที่กิจกรรมการศึกษา มีแหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญในบริเวณ ถ.พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ 1 ถ.สิโรธร พื้นที่กิจกรรมการขายสินค้าและบริการ มีแหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญในบริเวณ ถ.สายกลาง ถ.รถไฟ ถ.อาคารสงเคราะห์ ย่านตลาดสด ย่านตลาดเมืองใหม่ พื้นที่กิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจ มีแหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญในบริเวณ ศาลเจ้าพ่อหลักเมือง สวนขวัญเมือง สนามโรงพิธีช้างเผือก ศูนย์เยาวชน พื้นที่แหล่งกำเนิดการเดินทางอันสุดท้ายคือ พื้นที่กิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจ มีแหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญอยู่ในบริเวณ ถ.ผังเมือง 4 ถ.หลังวัดเมือง ถ.เวฬุวัน ถ.สุขยางค์ ถ.ธนวิถี ข้อมูลแหล่งกำเนิดและจุดหมายการเดินทางดังกล่าวทำให้เข้าใจถึงแหล่งที่ตั้งและลักษณะการเดินทาง ทำให้ทราบว่าโครงข่ายทางจักรยานนั้นควรต้องตัดผ่านสถานที่ใด เพื่อให้ตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนได้มากที่สุด

นอกจากการศึกษาแหล่งกำเนิดการเดินทางของประชาชนในเทศบาลนครยะลาแล้ว ว่าพื้นที่ใดพบกิจกรรมแบบใดบ้าง การศึกษาข้อมูลลักษณะการเดินทางโดยจักรยานของประชาชนภายในพื้นที่ก็เป็นข้อมูลสำคัญในการวิเคราะห์หาความเหมาะสมของเส้นทางจักรยานในพื้นที่ต่อไปตามความต้องการของประชาชน วิธีที่ได้รับการยอมรับในวงกว้าง และเป็นการรับรู้ข้อมูลโดยตรงจากบุคคลในพื้นที่ คือ การทำแบบสอบถาม (questionnaire) จะแบ่งหัวข้อในการสอบถามออกเป็นหลายหัวข้อ โดยมีประเด็นคำถามเพื่อรวบรวมข้อมูลลักษณะการเดินทางโดยทั่วไปรวมถึงการเดินทางด้วยจักรยานของประชาชนในเทศบาลนครยะลา

4.2 ลักษณะการเดินทางโดยทั่วไปและโดยรูปแบบจักรยานของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่

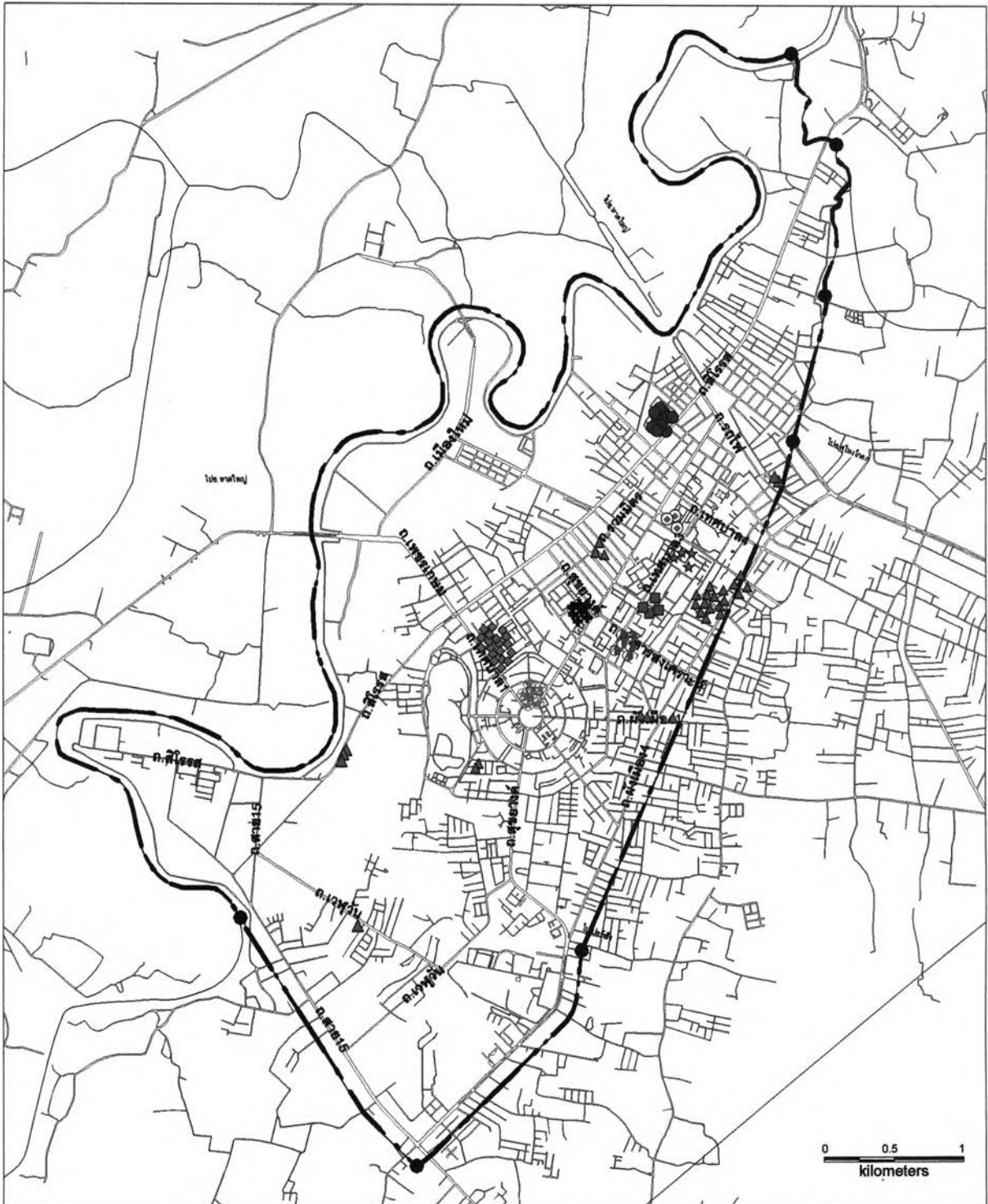
การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างสำหรับการสอบถาม จะใช้กลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง โดยเป็นการสุ่มตัวอย่างโดยอาศัยความน่าจะเป็นไปได้ หรือ probability sampling (การสำรวจโดยการสุ่มตัวอย่าง ทฤษฎีและปฏิบัติ : 2547) ซึ่งคาดว่าจะใช้จักรยานเป็นพาหนะในการสัญจรในเขตเทศบาล ทั้งนี้เพื่อทราบถึงข้อมูลความต้องการในการใช้จักรยาน รวมถึงลักษณะการเดินทางโดยจักรยานของประชาชนภายในพื้นที่ โดยทำการสุ่มตัวอย่างตามกลุ่มหรือพื้นที่ (cluster sampling) ในบริเวณที่คาดว่าจะเป็นที่อยู่ของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งได้มาจากการศึกษาลักษณะและแหล่งของกิจกรรมที่มีผลต่อการเดินทางในพื้นที่ร่วมกับการสำรวจเบื้องต้น ซึ่งก็คือ แหล่งกำเนิดการเดินทางต่าง ๆ ที่ได้ทำการศึกษาไว้ในข้อ 4.1 (แผนที่ 4.1 ถึง แผนที่ 4.5) โดยพยายามเน้นให้มีความแตกต่างของสถานภาพทางสังคมมากที่สุด ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ และรายได้ สำหรับช่วงเวลาในการจัดเก็บข้อมูลจะเป็นเวลาที่สามารถพบกลุ่มตัวอย่างและสามารถเก็บข้อมูลได้มาก













ที่สุด โดยขึ้นอยู่กับสถานที่เก็บข้อมูล เช่น สถานที่ราชการจะจัดเก็บข้อมูลในช่วงเวลาทำงาน สถานศึกษาในช่วงเวลาเรียน ย่านพักอาศัยในช่วงวันหยุด เป็นต้น

จำนวนกลุ่มตัวอย่างกำหนดโดยการแบ่งออกตามประเภทแหล่งกำเนิดการเดินทาง โดยกำหนดให้กิจกรรมในแต่ละรูปแบบ ใช้จำนวน 30 ตัวอย่าง รวมจำนวนทั้งหมด 90 ตัวอย่าง (ตารางที่ 2.1)

จากแบบสอบถาม ได้แบ่งข้อมูลในการสำรวจออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลการเดินทางโดยทั่วไป และข้อมูลเกี่ยวกับการใช้จักรยานของบุคคล* โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นตัวแทนของประชาชนผู้เดินทางในเขตเทศบาลนครยะลา ทั้งลักษณะการสัญจรโดยทั่วไป และการสัญจรโดยการใช้จักรยาน ที่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยต่าง ๆ เช่น เพศ ช่วงอายุ ระดับการศึกษา ทั้งนี้ข้อมูลจะถูกแสดงในรูปแบบของตาราง และแผนภูมิ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

* ดูรายละเอียดแบบสอบถามท้ายบท ตามเอกสารแนบท้าย



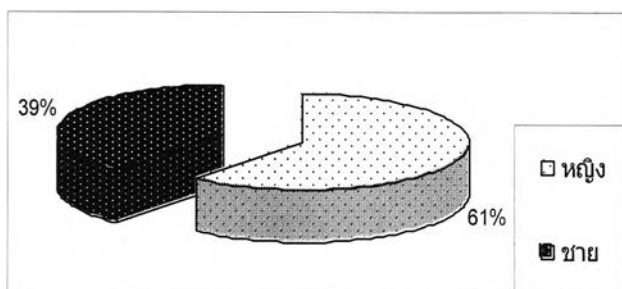
<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา</p>	<p>สัญลักษณ์</p>		
<p>แสดง : ตำแหน่งในการสำรวจกลุ่มเป้าหมาย</p> <p> ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p> เขตเทศบาล</p> <p> ถนน</p> <p> แม่น้ำ, ลำคลอง</p> <p> หนอง, บึง</p>	<p> สنج. แรงกรมทางยะลา</p> <p> วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี</p> <p> โรงเรียนอนุบาลยะลา</p> <p> โรงเรียนคณะราษฎรบำรุงยะลา</p> <p> มหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา</p> <p> หมู่บ้านจัดสรร</p> <p> สنج. เทศบาลนครยะลา</p> <p> สنج. โยธาธิการและผังเมืองยะลา</p> <p> สنج. ตำรวจภูธรยะลา</p>	<p></p> <p>แผนที่ 4.6</p>

4.2.1 ข้อมูลส่วนบุคคล

1) เพศ

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 90 คน สัดส่วนของผู้ทำแบบสอบถามเป็นเพศหญิง 61% และเป็นเพศชาย 39% สามารถแสดงข้อมูลตามแผนภูมิและตารางที่ 4.1 ได้ดังนี้

แผนภูมิและตารางที่ 4.1 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามเพศ

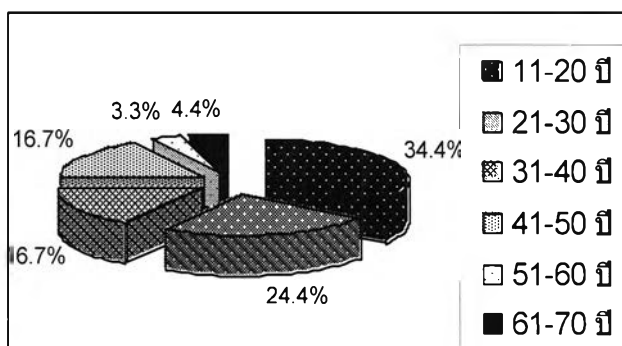


เพศ	จำนวนตัวอย่าง (คน)	สัดส่วน (%)
หญิง	55	61.1%
ชาย	35	38.9%
รวม	90	100%

2) ช่วงอายุ

ในการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับรายละเอียดเรื่องอายุ จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 90 คน จำนวนสัดส่วนที่มากที่สุด คือ กลุ่มตัวอย่างที่อยู่ในช่วงอายุระหว่าง 11-20 ปี (34.4%) รองลงมา คือ กลุ่มตัวอย่างที่อยู่ในช่วงอายุระหว่าง 21-30 ปี (24.4%) ดังแสดงในแผนภูมิและตารางที่ 4.2 ดังนี้

แผนภูมิและตารางที่ 4.2 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามช่วงอายุ

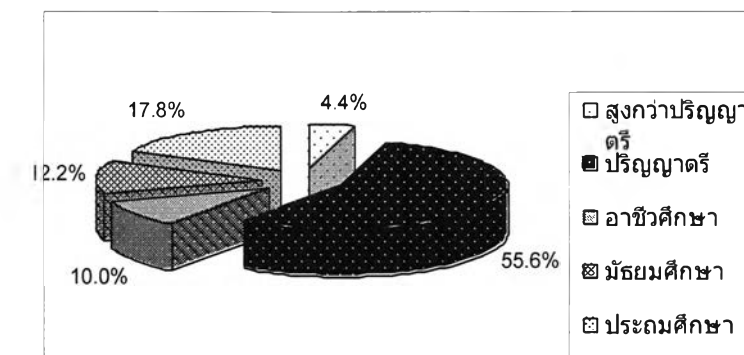


ช่วงอายุ (ปี)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	สัดส่วน (%)
11-20	31	34.4%
21-30	22	24.4%
31-40	15	16.7%
41-50	15	16.7%
51-60	3	3.3%
61-70	4	4.4%
รวม	90	100%

3) ระดับการศึกษา

ในการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับรายละเอียดเรื่องระดับการศึกษา จากจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 90 คน จำนวนสัดส่วนที่มากที่สุด คือ 55.6% จากกลุ่มการสอบถามทั้งหมดอยู่ในระดับการศึกษาชั้นปริญญาตรี รองลงมา คือ 17.8% อยู่ในระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษา ดังแสดงในแผนภูมิและตารางที่ 4.3 ดังนี้

แผนภูมิ 4.3 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา



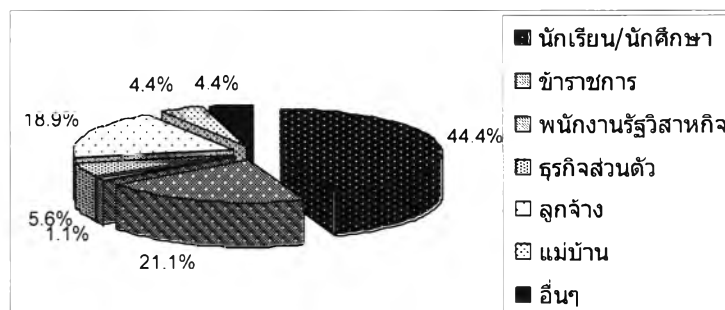
ตารางที่ 4.3 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวนตัวอย่าง (คน)	สัดส่วน (%)
สูงกว่าปริญญาตรี	4	4.4%
ปริญญาตรี	50	55.6%
อาชีวศึกษา	9	10.0%
มัธยมศึกษา	11	12.2%
ประถมศึกษา	16	17.8%
รวม	90	100%

4) อาชีพ

ในการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับรายละเอียดเรื่องการประกอบอาชีพ จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 90 คน แสดงให้เห็นกลุ่มอาชีพที่แตกต่างกัน โดยจำนวนสัดส่วนที่มากที่สุดคือ 44.4% ของกลุ่มตัวอย่างสอบถาม อยู่ในอาชีพนักเรียน/ นักศึกษา รองลงมา คือ 21.1% อยู่ในอาชีพข้าราชการ ดังแสดงในแผนภูมิและตารางที่ 4.4 ดังนี้

แผนภูมิ 4.4 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามการประกอบอาชีพ



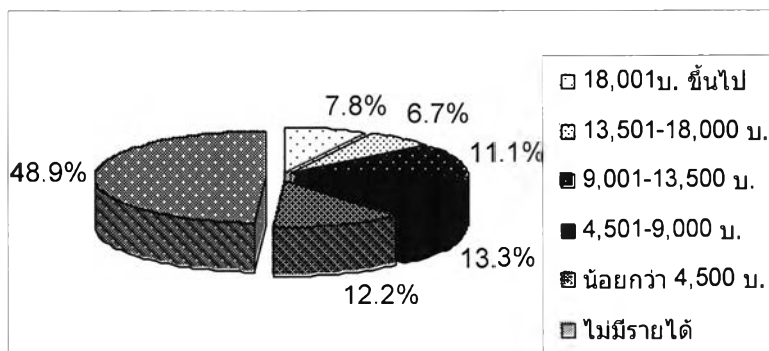
ตารางที่ 4.4 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามการประกอบอาชีพ

อาชีพ	จำนวนตัวอย่าง (คน)	สัดส่วน (%)
นักเรียน/นักศึกษา	40	44.4%
ข้าราชการ	19	21.1%
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	1	1.1%
ธุรกิจส่วนตัว	5	5.6%
ลูกจ้าง	17	18.9%
แม่บ้าน	4	4.4%
อื่นๆ	4	4.4%
รวม	90	100%

5) รายได้

ในการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับลักษณะทางรายได้ จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 90 คน แสดงให้เห็นลักษณะรายได้ โดยจำนวนสัดส่วนที่มากที่สุด คือ 48.9% ของกลุ่มตัวอย่างสอบถาม อยู่ในกลุ่มไม่มีรายได้ รองลงมา คือ 13.3% อยู่ในกลุ่มที่มีรายได้ระหว่าง 4,501-9,000 บาท ดังแสดงในแผนภูมิและตารางที่ 4.5 ดังนี้

แผนภูมิ 4.5 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามรายได้



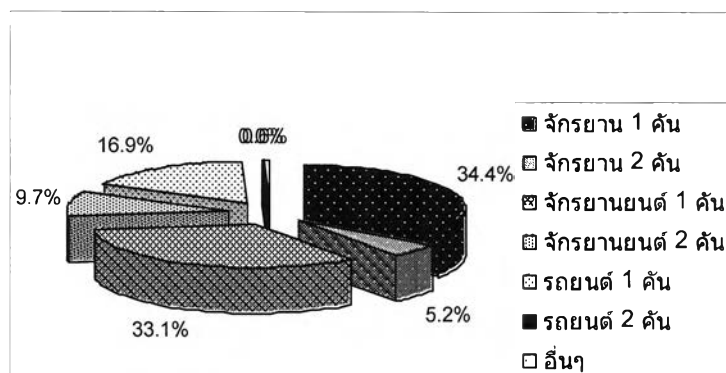
ตารางที่ 4.5 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามรายได้

รายได้ (บาท/เดือน)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	สัดส่วน (%)
18,001 ขึ้นไป	7	7.8%
13,501-18,000	6	6.7%
9,001-13,500	10	11.1%
4,501-9,000	12	13.3%
น้อยกว่า 4,500	11	12.2%
ไม่มีรายได้	44	48.9%
รวม	90	100%

6) ลักษณะการครอบครองพาหนะ

ในการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการครอบครองพาหนะและจำนวนการครอบครอง โดยให้บุคคลสามารถเลือกการครอบครองยานพาหนะ ได้มากกว่า 1 ข้อ จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 90 คน จำนวนสัดส่วนที่มากที่สุด คือ ครอบครองพาหนะประเภทจักรยานยนต์ (42.8%) แต่เมื่อเปรียบเทียบจำนวนสัดส่วนที่แสดงในแผนภูมิและตาราง 4.6 เห็นได้ว่า การครอบครองจักรยาน 1 คัน มีจำนวนส่วนมากที่สุด คือ 34.4% รองลงมาเป็นการครอบครองจักรยานยนต์ 1 คัน คือ 33.1%

แผนภูมิ 4.6 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามลักษณะการครอบครองพาหนะ



ตารางที่ 4.6 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามลักษณะการครอบครองพาหนะ

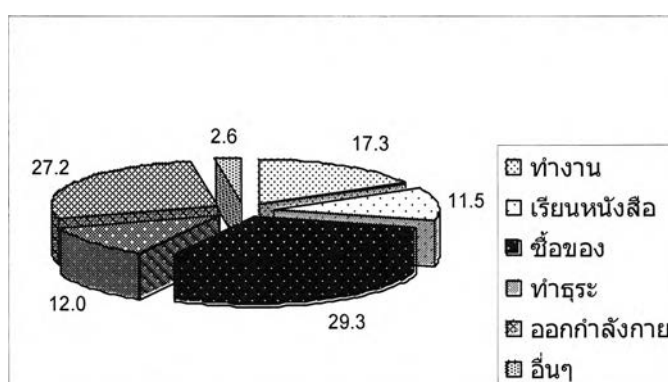
ยานพาหนะที่ครอบครอง	จำนวนตัวอย่าง (คน)	สัดส่วน (%)
จักรยาน 1 คัน	53	34.4%
จักรยาน 2 คัน	8	5.2%
จักรยานยนต์ 1 คัน	51	33.1%
จักรยานยนต์ 2 คัน	15	9.7%
รถยนต์ 1 คัน	26	16.9%
รถยนต์ 2 คัน	0	0.0%
อื่นๆ	1	0.6%
รวม	154	100%

4.2.2 ข้อมูลการเดินทางโดยทั่วไป

1) วัตถุประสงค์ในการเดินทางโดยทั่วไป

ในการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ในการเดินทางโดยทั่วไป โดยสามารถเลือกวัตถุประสงค์ในการเดินทาง ได้มากกว่า 1 ข้อ จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 90 คน โดยส่วนใหญ่ (29.3%) เป็นการเดินทางที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการซื้อของ และมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคือ 27.2% เป็นการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ในการออกกำลังกาย ดังแสดงในแผนภูมิและตารางที่ 4.7 ดังนี้

แผนภูมิ 4.7 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามวัตถุประสงค์ในการเดินทางโดยทั่วไป



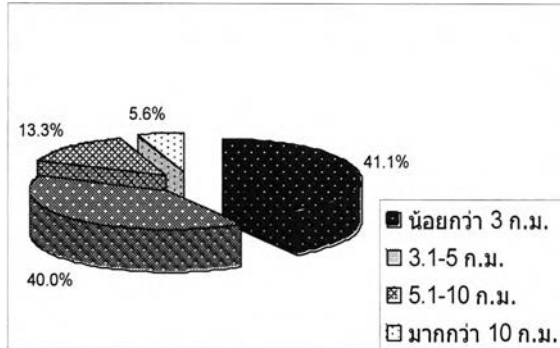
ตารางที่ 4.7 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามวัตถุประสงค์ในการเดินทางโดยทั่วไป

วัตถุประสงค์ในการเดินทาง	จำนวนตัวอย่าง (คน)	สัดส่วน (%)
ทำงาน	33	17.3%
เรียนหนังสือ	22	11.5%
ซื้อของ	56	29.3%
ทำธุระ	23	12.0%
ออกกำลังกาย	52	27.2%
อื่น ๆ	5	2.6%
รวม	191	100%

2) ระยะทางในการเดินทางโดยทั่วไป

ในการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับระยะทางในการเดินทางโดยทั่วไป จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 90 คน ส่วนใหญ่ (41.1%) เดินทางในระยะทางที่น้อยกว่า 3 กิโลเมตร ดังแสดงในแผนภูมิและตารางที่ 4.8

แผนภูมิและตารางที่ 4.8 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามระยะทางในการเดินทางโดยทั่วไป

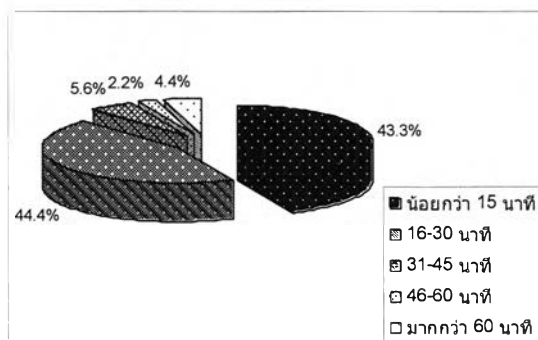


ระยะทางในการเดินทาง (ก.ม.)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	สัดส่วน (%)
น้อยกว่า 3 ก.ม.	37	41.1%
3.1-5 ก.ม.	36	40.0%
5.1-10 ก.ม.	12	13.3%
มากกว่า 10 ก.ม.	5	5.6%
รวม	90	100%

3) ระยะเวลาในการเดินทางโดยทั่วไป

ในการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับระยะเวลาในการเดินทางโดยทั่วไป จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 90 คน ส่วนใหญ่ (44%) เดินทางในระยะเวลาระหว่าง 16 - 30 นาที ดังแสดงในแผนภูมิและตารางที่ 4.9

แผนภูมิและตารางที่ 4.9 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามระยะเวลาในการเดินทางโดยทั่วไป



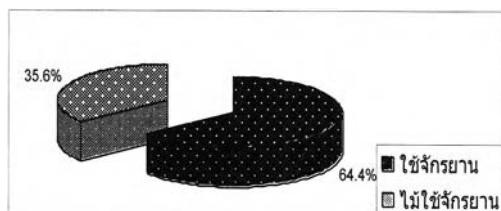
เวลาในการเดินทาง (นาที)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	สัดส่วน (%)
น้อยกว่า 15 นาที	39	43.3%
16-30 นาที	40	44.4%
31-45 นาที	5	5.6%
46-60 นาที	2	2.2%
มากกว่า 60 นาที	4	4.4%
รวม	90	100%

4.2.3 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้จักรยานของบุคคล

1) สัดส่วนในการใช้จักรยาน

ในการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับสัดส่วนในการใช้จักรยาน จากจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 90 คน จำนวนสัดส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้จักรยานในการเดินทาง (64.4%) มากกว่ากลุ่มที่ไม่ใช้จักรยานในการเดินทาง (35.6%) ดังแสดงในแผนภูมิและตารางที่ 4.10 ดังนี้

แผนภูมิและตารางที่ 4.10 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการใช้รถจักรยาน

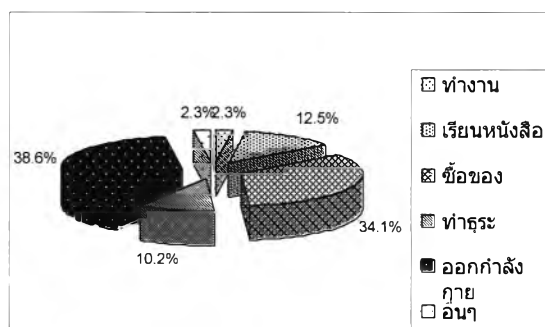


การเดินทางด้วยจักรยาน	จำนวนตัวอย่าง (คน)	สัดส่วน (%)
ใช้จักรยาน	58	64.4%
ไม่ใช้จักรยาน	32	35.6%
รวม	90	100%

2) วัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถจักรยาน

ในการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถจักรยาน โดยกลุ่มตัวอย่างสามารถเลือกวัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถจักรยาน ได้มากกว่า 1 ข้อ จากกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้ที่ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันทั้งหมด 58 คน โดยส่วนใหญ่ (38.6%) เป็นการเดินทางโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการออกกำลังกาย รองลงมา คือ 34.1% เป็นการเดินทางโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการซื้อของ ดังแสดงในแผนภูมิและตารางที่ 4.11

แผนภูมิและตารางที่ 4.11 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามวัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถจักรยาน

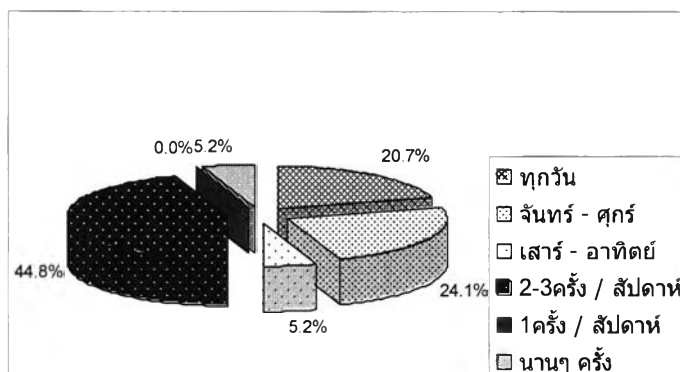


วัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยจักรยาน	จำนวนตัวอย่าง (คน)	สัดส่วน (%)
ทำงาน	2	2.3%
เรียนหนังสือ	11	12.5%
ซื้อของ	30	34.1%
ทำธุระ	9	10.2%
ออกกำลังกาย	34	38.6%
อื่นๆ	2	2.3%
รวม	88	100%

3) ความถี่ในการเดินทางด้วยรถจักรยาน

ในการสอบถามเกี่ยวกับความถี่ในการเดินทางด้วยรถจักรยาน จากจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้จักรยานทั้งหมด 58 คน โดยส่วนใหญ่ (44.8%) มีความถี่ในการใช้จักรยาน ประมาณ 2-3 ครั้งต่อสัปดาห์ รองลงมา คือ 24.1% มีความถี่ในการใช้จักรยานตั้งแต่วันจันทร์-วันศุกร์ ดังแสดงในแผนภูมิและตารางที่ 4.12

แผนภูมิ 4.12 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามความถี่ในการเดินทางด้วยรถจักรยาน



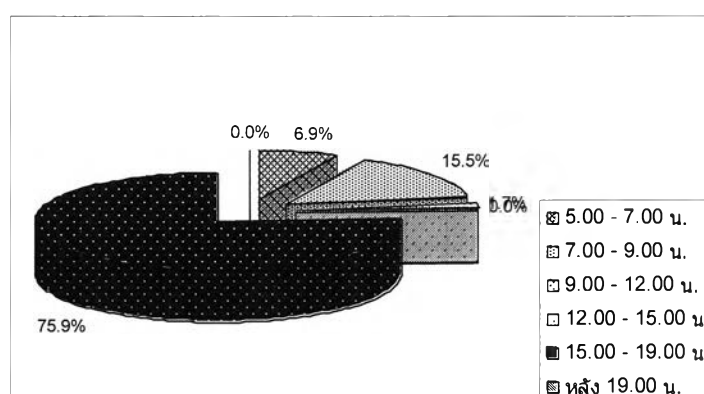
ตารางที่ 4.12 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามความถี่ในการเดินทางด้วยรถจักรยาน

ความถี่ในการใช้จักรยาน	จำนวนตัวอย่าง	%
ทุกวัน	12	20.7%
จันทร์ - ศุกร์	14	24.1%
เสาร์ - อาทิตย์	3	5.2%
2-3 ครั้ง / สัปดาห์	26	44.8%
1 ครั้ง / สัปดาห์	0	0.0%
นาน ๆ ครั้ง	3	5.2%
รวม	58	100%

4) ช่วงเวลาในการเดินทางด้วยจักรยาน

ในการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับช่วงเวลาในการเดินทางด้วยรถจักรยาน จากกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางด้วยรถจักรยานทั้งหมด 58 คน โดยส่วนใหญ่ (75.9%) เป็นการเดินทางในช่วงเวลา 15.00-19.00 น. รองลงมา คือ 15.5% ดังแสดงในแผนภูมิและตารางที่ 4.13

แผนภูมิ 4.13 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามช่วงเวลาในการเดินทางด้วยรถจักรยาน



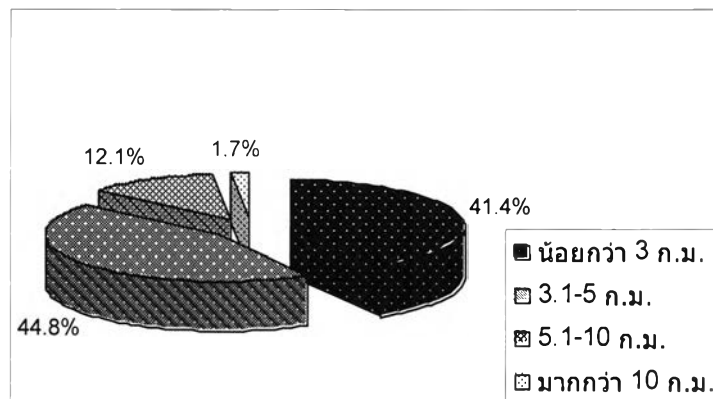
ตารางที่ 4.13 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามช่วงเวลาในการเดินทางด้วยรถจักรยาน

เวลาที่ใช้จักรยานบ่อยที่สุด	จำนวนตัวอย่าง (คน)	สัดส่วน (%)
5.00 - 7.00 น.	4	6.9%
7.00 - 9.00 น.	9	15.5%
9.00 - 12.00 น.	1	1.7%
12.00 - 15.00 น.	0	0.0%
15.00 - 19.00 น.	44	75.9%
หลัง 19.00 น.	0	0.0%
รวม	58	100%

5) ระยะทางในการเดินทางด้วยรถจักรยาน

ในการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับระยะทางในการเดินทางด้วยรถจักรยาน จากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถจักรยานทั้งหมด 58 คน โดยส่วนใหญ่ (44.8%) เป็นการเดินทางในระยะทาง 3.1 - 5 กิโลเมตร รองลงมา คือ 41.4% เป็นการเดินทางในระยะทางน้อยกว่า 3 ก.ม. ดังแสดงในแผนภูมิและตารางที่ 4.14

แผนภูมิ 4.14 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามระยะทางในการเดินทางด้วยรถจักรยาน



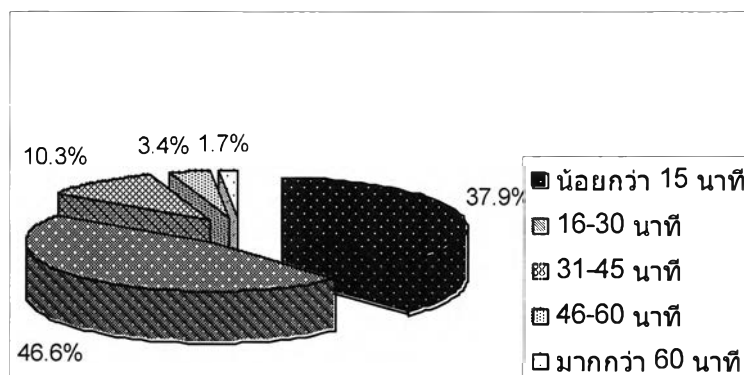
ตารางที่ 4.14 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามระยะทางในการเดินทางด้วยรถจักรยาน

ระยะทางในการขี่จักรยาน (ก.ม.)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	สัดส่วน (%)
น้อยกว่า 3 ก.ม.	24	41.4%
3.1-5 ก.ม.	26	44.8%
5.1-10 ก.ม.	7	12.1%
มากกว่า 10 ก.ม.	1	1.7%
รวม	58	100%

7) ระยะเวลาในการเดินทางด้วยรถจักรยาน

ในการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับระยะเวลาในการเดินทางด้วยรถจักรยาน จากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถจักรยานทั้งหมด 58 คน โดยส่วนใหญ่ (46.6%) เป็นการเดินทางในระยะเวลาระหว่าง 16 - 30 นาที รองลงมา คือ 37.9% เป็นการเดินทางในระยเวลาน้อยกว่า 15 นาที ดังแสดงในแผนภูมิและตารางที่ 4.15

แผนภูมิ 4.15 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามระยะเวลาในการเดินทางด้วยรถจักรยาน



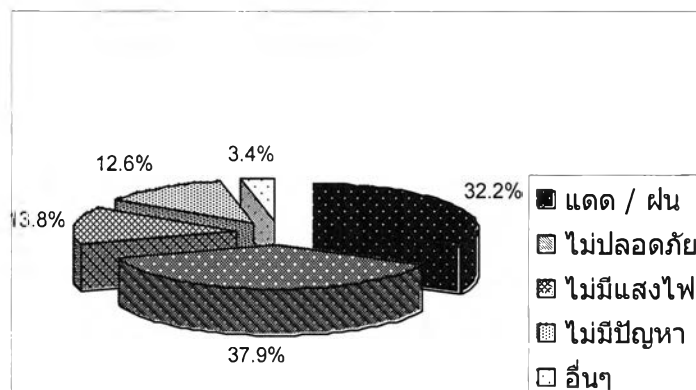
ตารางที่ 4.15 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามระยะเวลาในการเดินทางด้วยรถจักรยาน

ระยะเวลาในการเดินทาง (นาที)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	สัดส่วน (%)
น้อยกว่า 15 นาที	22	37.9%
16-30 นาที	27	46.6%
31-45 นาที	6	10.3%
46-60 นาที	2	3.4%
มากกว่า 60 นาที	1	1.7%
รวม	58	100%

8) ปัญหาที่พบในการเดินทางด้วยรถจักรยาน

ในการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับปัญหาที่พบในการเดินทางด้วยรถจักรยาน จากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถจักรยานทั้งหมด 58 คน จำนวนสัดส่วนที่มากที่สุด คือ ปัญหาความไม่ปลอดภัย (37.9%) รองลงมา คือ ปัญหาจากแดดและฝน (32.2%) ดังแสดงในแผนภูมิและตารางที่ 4.16 ดังนี้

แผนภูมิ 4.16 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามปัญหาที่พบในการเดินทางด้วยรถจักรยาน



ตารางที่ 4.16 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามปัญหาที่พบในการเดินทางด้วยรถจักรยาน

ปัญหาที่พบ ในการใช้จักรยาน	จำนวนตัวอย่าง (คน)	สัดส่วน (%)
แดด / ฝน	28	32.2%
ไม่ปลอดภัย	33	37.9%
ไม่มีแสงไฟ	12	13.8%
ไม่มีปัญหา	11	12.6%
อื่นๆ	3	3.4%
รวม	87	100%

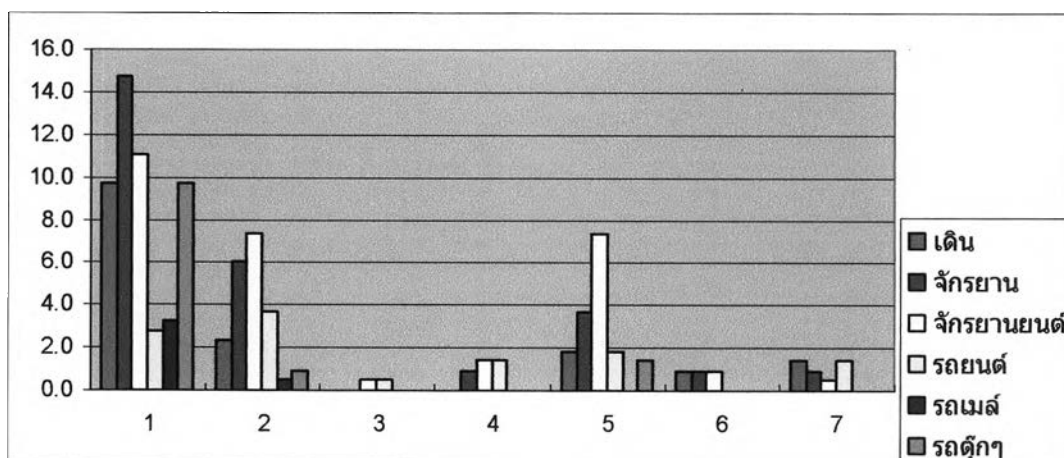
4.3 สรุปลักษณะการเดินทางของประชาชนในเทศบาลนครยะลา

4.3.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและการเดินทางของประชาชน

1) ข้อมูลสถานภาพและรูปแบบการเดินทาง

จากข้อมูลความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพและรูปแบบการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษา กลุ่มนักเรียน นักศึกษามีจำนวนสัดส่วนใช้จักรยานในการเดินทางมากที่สุด (14.7%) รองลงมาคือ รถตุ๊ก ตุ๊ก และการเดินเท้า ซึ่งมีอัตราส่วนเท่ากัน (9.7%) กลุ่มพนักงานรัฐวิสาหกิจ นิยมใช้จักรยานยนต์และรถยนต์ในการเดินทางมากที่สุด ซึ่งการเดินทางทั้งสองรูปแบบมีอัตราส่วนที่เท่ากัน (0.5%) ในกลุ่มของพนักงานรัฐวิสาหกิจไม่พบการเดินทางด้วยจักรยาน ในขณะที่กลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจส่วนตัว นิยมเดินทางด้วยพาหนะ 2 รูปแบบ ซึ่งมีอัตราส่วนที่เท่ากัน คือ เดินทางด้วยจักรยานยนต์ และรถยนต์ (1.4%) ส่วนกลุ่มลูกจ้างนิยมเดินทางด้วยจักรยานยนต์มากที่สุด เป็นจำนวนสัดส่วน 7.4% รองลงมาคือรถจักรยาน (3.7%) ในขณะที่กลุ่มแม่บ้านนิยมเดินทางด้วยพาหนะ 3 รูปแบบเช่นกัน คือ การเดินเท้า จักรยาน และจักรยานยนต์ ดังแสดงในแผนภูมิและตารางที่ 4.17 ดังนี้

แผนภูมิ 4.17 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพและรูปแบบการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างสอบถาม



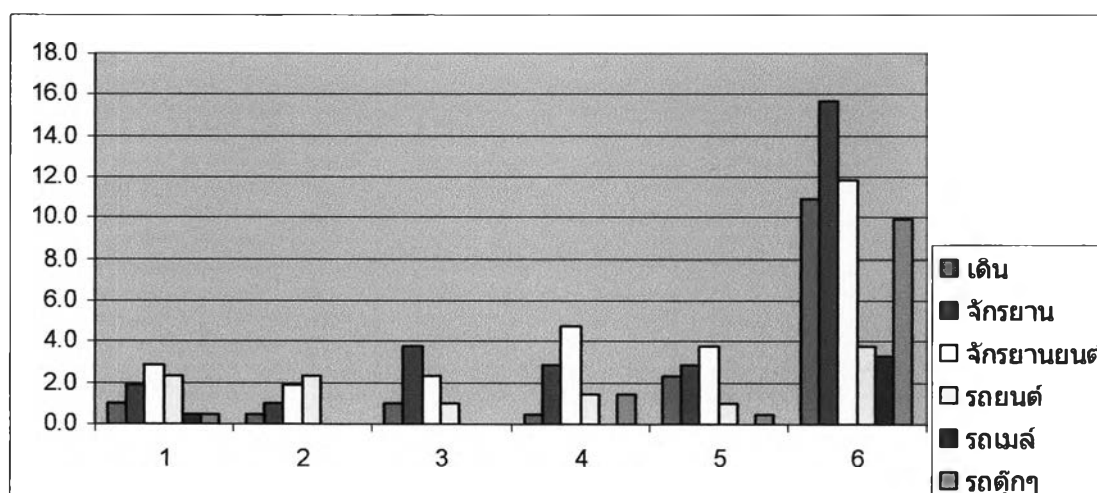
ตารางที่ 4.17 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพและรูปแบบการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างสอบถาม

อาชีพ	เดิน	จักรยาน	จักรยานยนต์	รถยนต์	รถเมล์	รถตุ๊กๆ	อื่นๆ	รวม(%)
นักเรียน/นักศึกษา (1)	9.7	14.7	11.1	2.8	3.2	9.7	0.0	51.2
ข้าราชการ (2)	2.3	6.0	7.4	3.7	0.5	0.9	0.0	20.7
พนักงานรัฐวิสาหกิจ (3)	0.0	0.0	0.5	0.5	0.0	0.0	0.0	0.9
ธุรกิจส่วนตัว (4)	0.0	0.9	1.4	1.4	0.0	0.0	0.5	4.1
ลูกจ้าง (5)	1.8	3.7	7.4	1.8	0.0	1.4	0.0	16.1
แม่บ้าน (6)	0.9	0.9	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	2.8
อื่นๆ (7)	1.4	0.9	0.5	1.4	0.0	0.0	0.0	4.1
รวม	16.1	27.2	29.0	11.5	3.7	12.0	0.5	100.0

2) ข้อมูลรายได้และรูปแบบการเดินทาง

การเดินทางในทุกรูปแบบยกเว้นรถเมล์และรถตุ๊ก ตุ๊ก สามารถพบได้ในทุกกลุ่มรายได้ สำหรับกลุ่มผู้ใช้จักรยานมากที่สุด คือ กลุ่มที่ไม่มีรายได้ (15.6%) ในขณะที่กลุ่มรายได้มากกว่า 18,000 บาท นิยมเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์และรถยนต์ (2.8%) ส่วนการเดินทางโดยรถขนส่งมวลชนคือ รถเมล์และรถตุ๊ก ตุ๊ก จะพบในกลุ่มไม่มีรายได้มากที่สุด ดังแสดงในแผนภูมิและตารางที่ 4.18 ดังนี้

แผนภูมิ 4.18 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้และรูปแบบการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างสอบถาม



ตารางที่ 4.18 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้และรูปแบบการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างสอบถาม

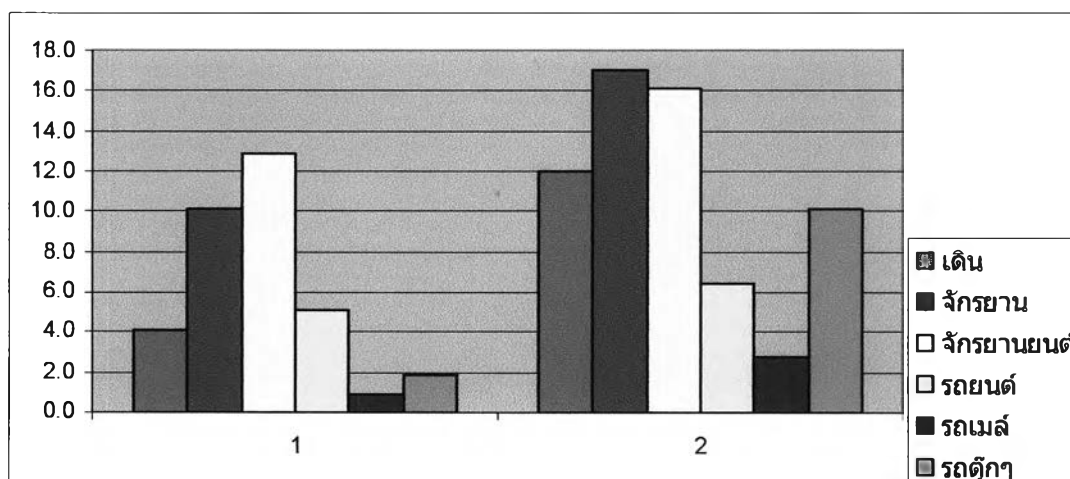
รายได้	เดิน	จักรยาน	จักรยานยนต์	รถยนต์	รถเมล์	รถตุ๊ก ตุ๊ก	อื่นๆ	รวม (%)
มากกว่า 18,001 บาท (1)	0.9	1.9	2.8	2.4	0.5	0.5	0.0	9.0
13,501-18,000 บาท (2)	0.5	0.9	1.9	2.4	0.0	0.0	0.0	5.7
9,001-13,500 บาท (3)	0.9	3.8	2.4	0.9	0.0	0.0	0.0	8.1
4,501-9,000 บาท (4)	0.5	2.8	4.7	1.4	0.0	1.4	0.5	11.4
น้อยกว่า 4,500 บาท (5)	2.4	2.8	3.8	0.9	0.0	0.5	0.0	10.4
ไม่มีรายได้ (6)	10.9	15.6	11.8	3.8	3.3	10.0	0.0	55.5
รวม	16.1	28.0	27.5	11.8	3.8	12.3	0.5	100.0

4.3.2 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางสังคมและการเดินทางของประชาชน

1) ข้อมูลเพศและรูปแบบการเดินทาง

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเพศกับรูปแบบการเดินทางของประชาชนในเทศบาลนครยะลา พบว่าเพศชายนิยมเดินทางด้วยรูปแบบจักรยานยนต์มากที่สุด (12.9%) ลำดับรองลงมา คือ การเดินทางด้วยจักรยาน (10.1%) ในขณะที่เพศหญิงนิยมเดินทางด้วยการใช้จักรยานมากที่สุด (17.1%) รองลงมา คือ การเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ (12.9%) นอกจากนี้ทั้งเพศหญิงและเพศชายไม่นิยมเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนประเภทรถเมล์ แต่นิยมเดินทางด้วยรถตุ๊ก ตุ๊ก ดังแสดงในแผนภูมิและตารางที่ 4.19 ดังนี้

แผนภูมิ 4.19 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศและรูปแบบการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างสอบถาม



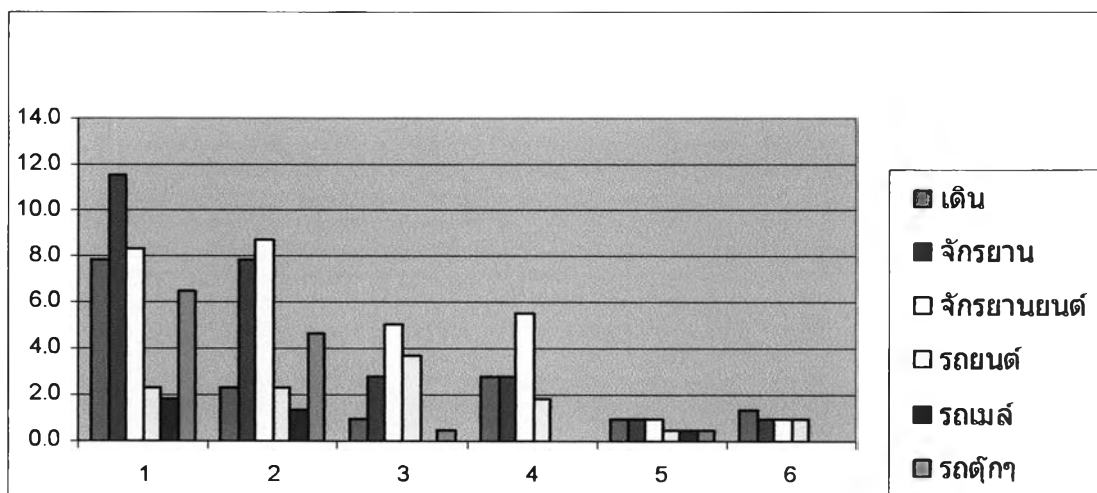
ตารางที่ 4.19 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศและรูปแบบการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างสอบถาม

ลักษณะเพศ	เดิน	จักรยาน	จักรยานยนต์	รถยนต์	รถเมล์	รถตุ๊ก ตุ๊ก	อื่น ๆ	รวม
ชาย (1)	4.1	10.1	12.9	5.1	0.9	1.8	0.0	35.0
หญิง (2)	12.0	17.1	16.1	6.5	2.8	10.1	0.5	65.0
รวม	16.1	27.2	29.0	11.5	3.7	12.0	0.5	100.0

2) ข้อมูลอายุและรูปแบบการเดินทาง

จากการวิเคราะห์ช่วงอายุกับรูปแบบการเดินทางของประชาชนในเทศบาลนครยะลา พบว่า คนในกลุ่มช่วงอายุ 11-20 ปี นิยมรูปแบบการเดินทางด้วยจักรยานมากที่สุด (11.5%) รองลงมา คือ กลุ่มช่วงอายุ 21-30 ปี (7.8%) กลุ่มช่วงอายุ 31-40 ปี นิยมเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์มากที่สุด (5.1%) ในขณะที่การเดินทางโดยรถเมล์เป็นที่นิยมน้อยที่สุดในทุกช่วงอายุ ดังแสดงในแผนภูมิและตารางที่ 4.20

แผนภูมิ 4.20 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุและรูปแบบการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างสอบ



ตารางที่ 4.20 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับรูปแบบการเดินทาง

ช่วงอายุ	เดิน	จักรยาน	จักรยานยนต์	รถยนต์	รถเมล์	รถตุ๊ก ตุ๊ก	อื่น ๆ	รวม (%)
11-20 (1)	7.8	11.5	8.3	2.3	1.8	6.5	0.0	38.2
21-30 (2)	2.3	7.8	8.8	2.3	1.4	4.6	0.0	27.2
31-40 (3)	0.9	2.8	5.1	3.7	0.0	0.5	0.5	13.4
41-50 (4)	2.8	2.8	5.5	1.8	0.0	0.0	0.0	12.9
51-60 (5)	0.9	0.9	0.9	0.5	0.5	0.5	0.0	4.1
61-70 (6)	1.4	0.9	0.9	0.9	0.0	0.0	0.0	4.1
รวม	16.1	26.7	29.5	11.5	3.7	12.0	0.5	100.0

4.3.3 จุดเริ่มต้น-จุดหมายปลายทางของการเดินทางโดยทั่วไป

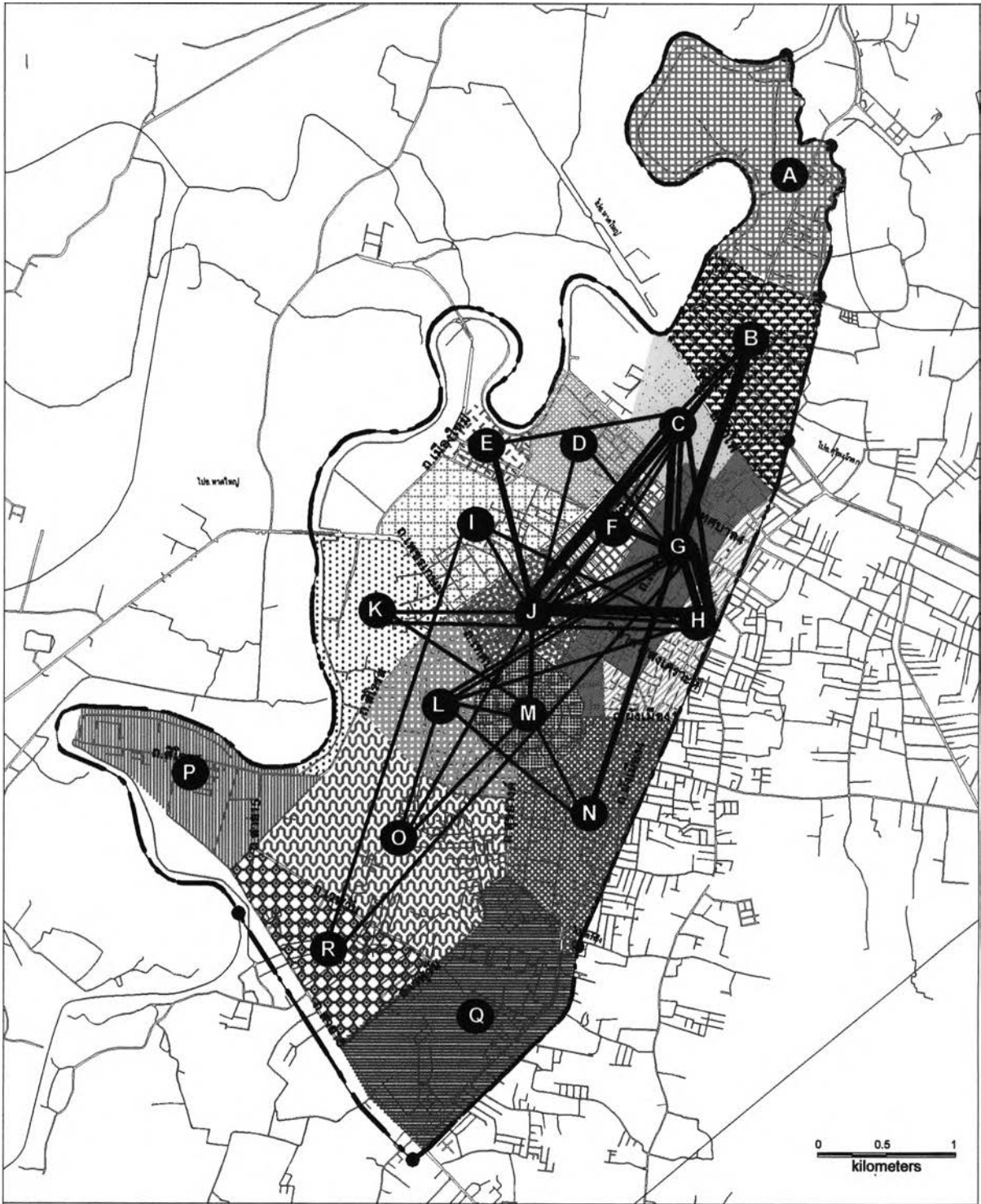
การวิเคราะห์จุดเริ่มต้น-จุดปลายทางของการเดินทางในเทศบาลนครยะลา ใช้วิธีการเก็บข้อมูลทั้งหมด 90 ชุด มีเที่ยวการเดินทางทั้งหมด 90 เที่ยว เพื่อให้การเปรียบเทียบง่ายขึ้น จึงได้ทำการแบ่งพื้นที่เทศบาลนครยะลาออกเป็นพื้นที่ย่อย (zone) ตั้งแต่พื้นที่ A-R และเปลี่ยนจำนวนเที่ยวการเดินทางที่เกิดขึ้นระหว่างพื้นที่ย่อย เป็นอัตราส่วนร้อยละ ดังแสดงในตารางที่ 4.21 และแผนที่ 4.7

จากการสำรวจข้อมูลเห็นได้ว่าการเดินทางทั้งหมดเกิดขึ้นภายในเขตเทศบาลโดยส่วนใหญ่เกิดขึ้นในแหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญ ได้แก่ พื้นที่ย่อย C G J ซึ่งเป็นย่านพาณิชย์กรรม แหล่งงานที่สำคัญ ย่านสถานศึกษา และย่านสถานที่ราชการ

ส่วนใหญ่การเดินทางภายในพื้นที่เป็นการเดินทางในแนวเหนือ-ใต้ ทั้งนี้เนื่องจากการตั้งถิ่นฐานและการขยายตัวของเมืองเกิดตามถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนสิโรธร ถนนพิพิธภักดี ถนนสุขยางค์ โดยประมาณร้อยละ 20 หรือ เกือบ 1 ใน 4 เป็นการเดินทางภายในพื้นที่ย่อยเอง ซึ่งสะท้อนให้เห็นการเดินทางของประชาชนว่าเป็นการเดินทางในระยะสั้น โดยในพื้นที่ย่อย J มีการเดินทางภายในพื้นที่มากที่สุด ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางของนักศึกษาวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ซึ่งเป็นการเดินทางเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจและซื้อของ นักศึกษาเหล่านี้อาศัยในหอพักภายในวิทยาลัย

เมื่อพิจารณาจุดเริ่มต้นการเดินทางพบว่า ส่วนใหญ่เดินทางมาจากพื้นที่ย่อย J G H ตามลำดับ โดยมีรูปแบบการใช้ที่ดินประเภทย่านการศึกษา ย่านพักอาศัย และย่านพักผ่อนหย่อนใจ ส่วนจุดหมายปลายทางการเดินทางพบว่า ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางไปยังพื้นที่ย่อย J G C ตามลำดับ ลักษณะการใช้ที่ดินเป็นย่านพักผ่อนหย่อนใจ ย่านการศึกษา และย่านพาณิชย์กรรมของเมือง (แผนที่ 4.7)

เมื่อมองในภาพรวมเห็นได้ว่าการเดินทางส่วนใหญ่เกิดขึ้นในแนวเหนือ-ใต้ และเป็นการเดินทางในระยะสั้นไม่เกิน 5 ก.ม. มีวัตถุประสงค์การเดินทางเพื่อไปซื้อของ รองลงมาคือเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ รูปแบบการเดินทางที่เป็นที่นิยม คือ รถมอเตอร์ไซด์ ในขณะที่จักรยานจะมีความนิยมในกลุ่มของนักเรียน / นักศึกษา



<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา</p>		<p>สัญลักษณ์</p>	
<p>แสดง : การเดินทางของประชาชนโดยทั่วไป ระหว่างพื้นที่ย่อยในเทศบาลนครยะลา</p>	<p>เขตเทศบาล</p> <p>ถนน</p> <p>แม่น้ำ, ลำคลอง</p> <p>หนอง, บึง</p>	<p>สัดส่วนการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อย (%)</p> <p>8.1 - 10.0%</p> <p>6.1 - 8.0%</p> <p>4.1 - 6.0%</p> <p>2.1 - 4.0%</p> <p>0 - 2.0%</p>	<p>แผนที่ 4.7</p>
<p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>			

ตารางที่ 4.21 ลักษณะการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อยในเทศบาลนครยะลา

O/D	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	รวม (%)
A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
B	-	2.2	1.1	-	-	-	1.1	-	-	1.1	-	-	-	-	-	-	-	-	5.6
C	-	-	5.6	-	1.1	1.1	2.2	2.2	-	2.2	-	-	-	-	-	-	-	-	14
D	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
E	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
F	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.1	-	-	-	-	-	-	-	-	1.1
G	-	-	4.4	1.1	-	3.3	2.2	4.4	-	-	-	1.1	-	3.3	-	-	-	-	20
H	-	-	-	-	-	-	8.9	-	1.1	5.6	1.1	1.1	-	-	-	-	-	-	18
I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
J	-	1.1	4.4	1.1	3.3	2.2	2.2	1.1	1.1	7.8	1.1	-	-	-	1.1	-	-	-	27
K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
L	-	-	-	-	-	-	1.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.1
M	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.2	1.1	1.1	-	1.1	-	-	-	-	5.6
N	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.1	-	2.2	-	-	-	-	3.3
O	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.1	1.1	-	-	-	-	-	2.2
P	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Q	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
R	-	-	-	-	-	-	1.1	-	1.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.2
รวม	0	3.3	16.0	2.2	4.4	6.7	19.0	7.8	3.3	20.0	3.3	5.6	1.1	6.7	1.1	0	0	0	100.0

หมายเหตุ : O = จุดเริ่มต้นการเดินทาง (Origin)

D = จุดปลายทางการเดินทาง (Destination)

จากการศึกษาข้อมูลการเดินทางของประชาชนในเทศบาลนครยะลา สรุปได้ว่า การเดินทางของประชาชนส่วนใหญ่เป็นการเดินทางในระยะสั้น และน้อยกว่า 3 ก.ม. ซึ่งวิเคราะห์ได้ว่าเป็นการเดินทางภายในเขตเทศบาลและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การเดินทาง ได้แก่ การเดินทางเพื่อการออกกำลังกาย และจับจ่ายซื้อของ ซึ่งอยู่ในรัศมีใกล้เคียงกับที่อยู่อาศัย

อายุและวัยมีส่วนสำคัญในการกำหนดการใช้รูปแบบพาหนะ เช่น วัยเด็กจะใช้พาหนะประเภทจักรยานมาก และเริ่มใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้นเมื่อเข้าสู่วัยรุ่น ในวัยผู้ใหญ่ซึ่งเป็นวัยทำงานและมีรายได้สูงขึ้นจะมีความพยายามที่จะเป็นเจ้าของรถยนต์ ในขณะที่รายได้ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่เป็นตัวกำหนดลักษณะการเดินทาง และเป็นตัวกำหนดการเป็นเจ้าของยานพาหนะในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ผู้ที่มีรายได้สูงมีโอกาสในการเป็นเจ้าของยานพาหนะที่หลากหลายมากกว่าผู้ที่มีรายได้ต่ำ รวมถึงมีโอกาสในการเลือกรูปแบบการเดินทางได้มากกว่า ขณะที่อาชีพเป็นตัวขับเคลื่อนสภาพทางสังคมรวมทั้งเป็นตัวแสดงถึงรสนิยมและความจำเป็นในการใช้รูปแบบพาหนะที่แตกต่างกัน เช่น นักเรียนและนักศึกษานิยมใช้จักรยานและจักรยานยนต์ในการเดินทาง การใช้รถยนต์ในกลุ่มนี้พบในสัดส่วนที่น้อยมากยกเว้นในกรณีของการเดินทางไปกับผู้ปกครอง ขณะที่กลุ่มอาชีพข้าราชการจะมีสัดส่วนการใช้รถยนต์มากกว่า ในส่วนของการครอบครองยานพาหนะก็มีความสำคัญในการกำหนดรูปแบบการเดินทาง เช่น ผู้ที่ไม่มียานพาหนะจำเป็นต้องใช้รูปแบบการขนส่งอื่น ได้แก่ การเดินเท้า และรูปแบบการขนส่งมวลชน

อย่างไรก็ตาม การกำหนดรูปแบบการเดินทางของประชาชนไม่เพียงขึ้นอยู่กับปัจจัยดังกล่าวข้างต้นเท่านั้น แต่ยังขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่น ๆ เช่น วัตถุประสงค์การเดินทาง ระยะทางในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เป็นต้น

4.4 ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานของประชาชนในเทศบาลนครยะลา

ข้อมูลการเดินทางด้วยจักรยานของประชากรในเทศบาลนครยะลา ได้มาจากการทำแบบสอบถาม โดยมีประเด็นการศึกษาเรื่องของพฤติกรรมการใช้จักรยานในกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ วัตถุประสงค์ ความถี่ในการใช้ เวลาที่ใช้ ระยะทางในการเดินทาง ปัญหาที่พบ ความคิดเห็นในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เส้นทางที่ใช้ในการขับขี่ (จุดเริ่มต้น-จุดหมายปลายทางที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การเดินทาง) รวมถึงข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่คิดว่าเกี่ยวข้องกับการใช้จักรยาน

จากการทำแบบสอบถาม ทำให้ทราบว่า มีผู้ใช้จักรยานในการเดินทางคิดเป็น 64.4% ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ซึ่งในจำนวนสัดส่วนดังกล่าวเป็นผู้ใช้จักรยานในการเดินทางภายในเขตเทศบาลทั้งหมด สำหรับความถี่ในการใช้จักรยาน พบว่า ผู้ที่ใช้จักรยานทุกวันและใช้ในชั้วงวันจันทร์-ศุกร์ มีจำนวนสัดส่วนใกล้เคียงกัน โดยคิดเป็น 20.7% และ 24.1% ตามลำดับ ในขณะที่ผู้ที่ขับขี่ 2-3 วันต่อสัปดาห์ มีสัดส่วนมากที่สุด โดยคิดเป็นจำนวน 44.8% ส่วนผู้ที่ขับขี่นาน ๆ ครั้ง คิดเป็น 5.2% ในขณะที่ไม่มีผู้ใดเลยที่ขับขี่จักรยานสัปดาห์ละ 1 ครั้ง จากการสำรวจครั้งนี้แสดงให้เห็นว่า ประชาชนในเทศบาลนครยะลาส่วนใหญ่มีความถี่ในการใช้จักรยานอย่างสม่ำเสมอ โดยคิดเป็นจำนวน ประมาณ 89.6% จากจำนวนผู้ใช้จักรยานทั้งหมด (แผนภูมิและตารางที่ 4.12)

ในการศึกษาขั้นต่อไปเป็นเรื่องของความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับลักษณะการเดินทางของประชาชน เพื่อใช้เป็นส่วนหนึ่งในการวิเคราะห์รูปแบบการเดินทางด้วยการใช้จักรยานในเทศบาลนครยะลา

4.4.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับการใช้จักรยาน

การวิเคราะห์ในส่วนนี้พิจารณาถึงปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและสังคม (ตารางที่ 4.22) ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ ซึ่งมีผลต่อการเลือกใช้หรือไม่ใช้จักรยาน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) เพศ

จากการพิจารณาเห็นได้ว่า ผู้ชายและผู้หญิงมีอัตราการใช้จักรยานที่แตกต่างกัน โดยผู้หญิงมีสัดส่วนการใช้มากกว่าเป็นจำนวน 77.8% ในขณะที่ผู้ชายมีสัดส่วนใช้จักรยาน 65.7% จากการสอบถามความคิดเห็นในการเลือกใช้จักรยานทั้งเพศหญิงและชาย ส่วนใหญ่เพศหญิงให้ความเห็นว่า การใช้จักรยานเป็นผลดีต่อสภาพแวดล้อม และช่วยในการออกกำลังกาย ในขณะที่เพศชายให้ความเห็นว่า การใช้จักรยานมีความคล่องตัวสูงในการสัญจร รวมทั้งสามารถหลีกเลี่ยงปัญหาการติดได้

2) อายุ

จากการพิจารณาข้อมูลทำให้ทราบว่า กลุ่มที่มีอายุน้อยจะมีสัดส่วนในการใช้จักรยานมาก ซึ่งเริ่มตั้งแต่ช่วงวัยเด็กจนถึงวัยทำงานตอนต้น วัตถุประสงค์ส่วนใหญ่ของการเลือกใช้จักรยานในการเดินทาง เช่น เพื่อความเพลิดเพลิน การออกกำลังกาย ปั่นเล่น ชื่อของโดยเฉพาะการซื้อกับข้าวและของใช้ในชีวิตประจำวันในกลุ่มของนักเรียน นักศึกษาที่อาศัยอยู่ในหอพักของวิทยาลัย (วิทยาลัยพยาบาล) จากการสอบถามสาเหตุของการใช้จักรยานในการเดินทางของกลุ่มอายุน้อยนั้น ได้ให้ความเห็นว่า สามารถขี่ได้ง่าย ไม่จำเป็นต้องใช้ใบขับขี่ และเหมาะสมสำหรับการเดินทางในระยะสั้น

3) ระดับการศึกษา

เมื่อพิจารณาในเรื่องระดับการศึกษากับการเลือกใช้จักรยานเห็นได้ว่า ทุกระดับการศึกษามีการเลือกใช้จักรยานแทบทั้งสิ้น โดยมีสัดส่วนในการเลือกใช้จักรยานที่ลดหลั่นกันไป ซึ่งระดับมัธยมศึกษามีอัตราส่วนในการขี่ที่น้อยที่สุด คือ 45.5% ในขณะที่ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีมีอัตราส่วนในการขี่มากที่สุด (75%)

4) อาชีพ

จากการพิจารณาข้อมูลด้านอาชีพของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้จักรยาน พบว่า กลุ่มนักเรียนและนักศึกษามีสัดส่วนในการใช้จักรยานมากที่สุด คิดเป็น 80% ของกลุ่มตัวอย่าง ในขณะที่กลุ่มอาชีพประเภทพนักงานรัฐวิสาหกิจ ไม่ปรากฏการใช้การเดินทางด้วยรูปแบบจักรยานเลย

5) รายได้

จากข้อมูลด้านรายได้ของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้จักรยานพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ อยู่ระหว่าง 9,001-13,500 บาท มีสัดส่วนการใช้จักรยานสูงสุดถึง 80% ในขณะที่กลุ่มรายได้ระหว่าง 13,501-18,000 บาท มีสัดส่วนการใช้จักรยานน้อยที่สุด คือ 33.3%

ตารางที่ 4.22 สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างสอบถามจำแนกตามความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจ และสังคมกับการใช้รถจักรยาน

ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม		ใช้		ไม่ใช้		รวม	
		จำนวน(คน)	สัดส่วน(%)	จำนวน(คน)	สัดส่วน(%)	จำนวน(คน)	สัดส่วน(%)
เพศ	ชาย	23	65.7	12	34.3	35	38.9
	หญิง	35	77.8	20	22.2	55	61.1
อายุ	11-20	25	80.6	6	19.4	31	34.4
	21-30	17	77.3	5	22.7	22	24.4
	31-40	6	40.0	9	60.0	15	16.7
	41-50	6	40.0	9	16.7	15	16.7
	51-60	2	66.7	1	33.3	3	3.3
	61-70	2	50.0	2	50.0	4	4.4
ระดับการศึกษา	สูงกว่าปริญญาตรี	3	75.0	1	25.0	4	4.4
	ปริญญาตรี	35	70.0	15	30.0	50	55.6
	อาชีวศึกษา	6	66.7	3	33.3	9	10.0
	มัธยมศึกษา	5	45.5	6	54.5	11	12.2
	ประถมศึกษา	10	62.5	6	37.5	16	17.8
อาชีพ	นักเรียนนักศึกษา	32	80.0	8	20.0	40	44.4
	ข้าราชการ พนักงาน รัฐวิสาหกิจ	13	68.4	6	31.6	19	21.1
	ธุรกิจส่วนตัว	0	0.0	1	100.0	1	1.1
	ลูกจ้าง	2	40.0	3	60.0	5	5.6
	ลูกจ้าง	8	47.1	9	52.9	17	18.9
	แม่บ้าน	2	50.0	2	50.0	4	4.4
	อื่นๆ	2	50.0	2	50.0	4	4.4
รายได้ (บาท)	18,001 ขึ้นไป	4	57.1	3	42.9	7	7.8
	13,501-18,000	2	33.3	4	66.7	6	6.7
	9,001-13,500	8	80.0	2	20.0	10	11.1
	4,501-9,000	6	50.0	6	50.0	12	13.3
	น้อยกว่า 4,500	6	54.5	5	45.5	11	12.2
	ไม่มีรายได้	33	75.0	11	25.0	44	48.9
	รวม	58	64.4	32	35.6	90	100

4.4.2 สรุปลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานในเทศบาลนครยะลา

จากข้อมูลเกี่ยวกับการใช้จักรยานที่ได้กล่าวมาแล้วในข้างต้น (ข้อ 4.2.3) สามารถวิเคราะห์ลักษณะโดยทั่วไปของการเดินทางด้วยจักรยานจากประเด็นสำคัญ ได้แก่ วัตถุประสงค์การเดินทาง ระยะทางในการเดินทาง ระยะเวลาในการขับขี่ ความถี่ในการใช้ ช่วงเวลาที่ใช้เป็นประจำ และปัญหาที่พบในการเดินทางด้วยจักรยาน รวมถึงเส้นทางที่ใช้เป็นประจำและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการใช้จักรยาน โดยสรุปได้ดังนี้

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง

วัตถุประสงค์การเดินทางด้วยจักรยานส่วนใหญ่เพื่อการออกกำลังกาย และซื้อของ รองลงมา คือ การทำธุระ เช่น ส่งจดหมาย การทำธุรกรรมทางการเงิน เป็นต้น

2) ระยะทางการเดินทาง

ระยะทางในการเดินทางอยู่ระหว่าง 3.1 - 5 กิโลเมตร สำหรับระยะทางที่ไกลที่สุดในการขับขี่จักรยาน คือ มากกว่า 10 กิโลเมตร

3) วัตถุประสงค์กับระยะทาง

วัตถุประสงค์ส่วนใหญ่เป็นการใช้ในระยะเวลาสั้นประมาณ 3.1 - 5 กิโลเมตร ได้แก่ ใช้เพื่อออกกำลังกาย ซื้อของ ทำธุระ รองลงมา คือ ใช้ในระยะทางไม่เกิน 3 กิโลเมตร มีลักษณะวัตถุประสงค์ที่คล้ายคลึงกัน ระยะทางที่ไกลที่สุดในการใช้จักรยาน คือมากกว่า 10 กิโลเมตร แต่กลุ่มตัวอย่างดังกล่าวมีจำนวนน้อยมาก (3%) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการทำงาน

4) ระยะเวลาการเดินทาง

ระยะเวลาในการเดินทางส่วนใหญ่อยู่ในช่วงระหว่าง 16-30 นาที มีวัตถุประสงค์เพื่อการออกกำลังกาย หรือขี่เพื่อความเพลิดเพลิน รองลงมาน้อยกว่า 15 นาที มีวัตถุประสงค์การเดินทางเพื่อซื้อของ ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มของนักศึกษา (แผนภูมิและตาราง 4.15)

5) ช่วงเวลาที่ใช้ในการเดินทาง

ส่วนใหญ่ประชาชนจะเลือกเดินทางในช่วงเวลาเย็น คือ ตั้งแต่เวลา 15.00-19.00 น. (75.9%) ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการเดินทาง คือ การออกกำลังกาย และการซื้อของ ช่วงเวลารองลงมา คือ ช่วงเช้าตั้งแต่เวลา 07.00-09.00 น. (15.5%) โดยมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปทำงานและเรียนหนังสือ

6) ปัญหาที่พบในการใช้จักรยานในการเดินทาง

ส่วนใหญ่ปัญหาที่พบของประชาชน คือ แดดและฝน รองลงมา คือ เรื่องความปลอดภัย ได้แก่ อุบัติเหตุบนท้องถนน และความปลอดภัยจากการถูกลอบทำร้าย ส่วนปัญหาอื่น ๆ ที่พบ ได้แก่ ไม่มีแสงไฟยามค่ำคืน การจราจรติดขัด การขาดวินัยจากผู้ร่วมเส้นทาง เป็นต้น

4.4.3 บริเวณที่ใช้จักรยาน

การวิเคราะห์บริเวณที่ใช้จักรยาน แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็นส่วนย่อย ได้แก่ จุดเริ่มต้น-จุดปลายทางการเดินทาง (ตารางที่ 4.23) พื้นที่การเดินทางกับเวลาที่ใช้ (ตารางที่ 4.24) และเส้นทางที่ใช้บ่อย ในลำดับแรกเพื่อให้ง่ายต่อการวิเคราะห์จะทำการกำหนดพื้นที่ย่อยเช่นเดียวกับการวิเคราะห์จุดเริ่มต้น-จุดหมายปลายทางของการเดินทางโดยทั่วไป (ข้อ 4.3.4) โดยมีรายละเอียด และผลการวิเคราะห์ดังนี้

1) จุดเริ่มต้น - จุดปลายทางการเดินทาง

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 58 คน เพื่อให้การเปรียบเทียบการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อยเข้าใจง่ายขึ้น จึงเปลี่ยนจำนวนความถี่ของการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อยของจักรยานเป็นจำนวนสัดส่วนร้อยละ

จากการวิเคราะห์ เห็นได้ว่า จุดหมายปลายทางของการขี่จักรยานส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ย่อย J และ C มีวัตถุประสงค์การเดินทางเพื่อการซื้อของและการออกกำลังกาย โดยที่พื้นที่ J ประกอบด้วยสถานที่พักผ่อน ส่วนพื้นที่ C ประกอบด้วยย่านพาณิชยกรรม (แผนที่ 4.8)

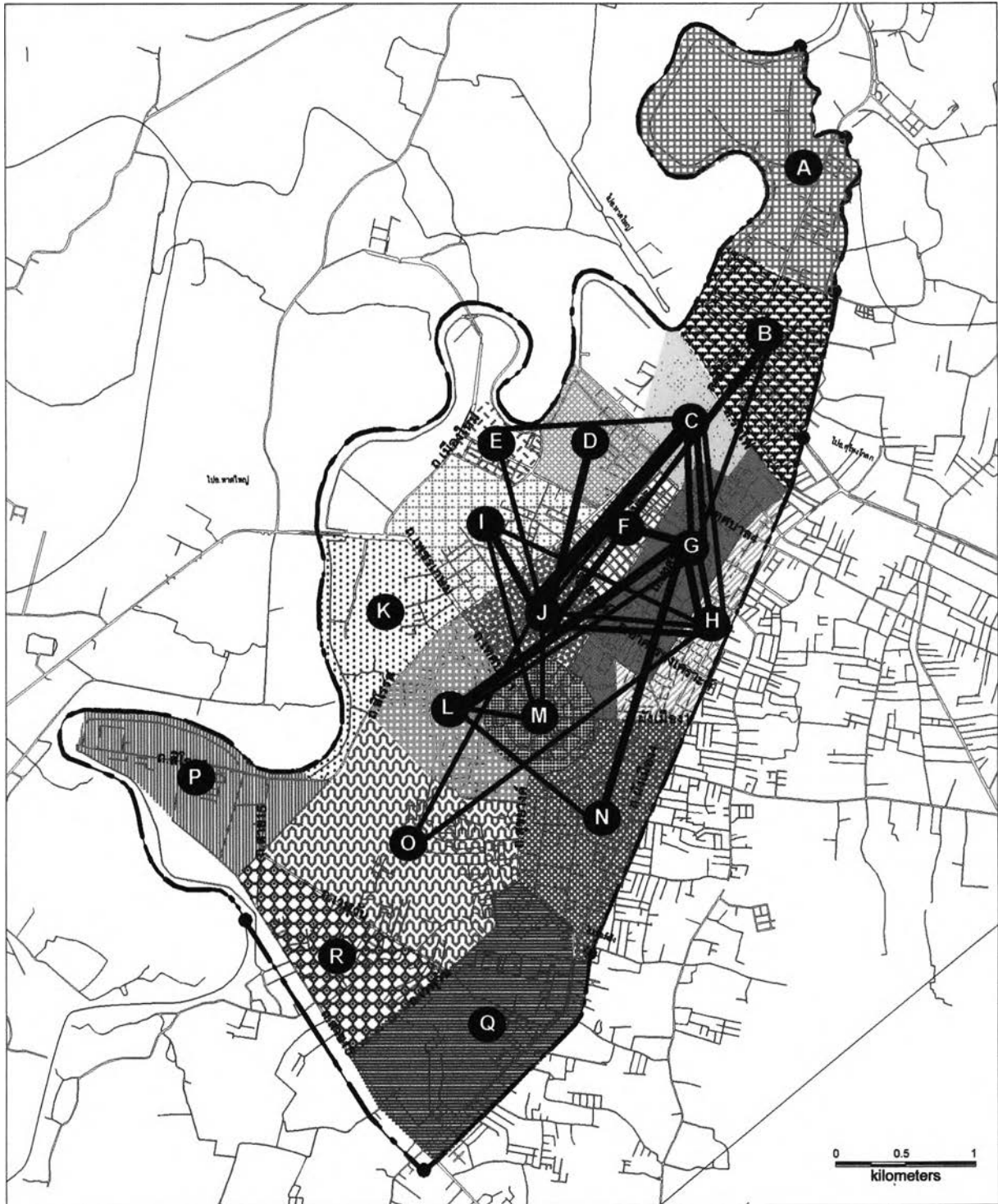
ผลจากการศึกษาลักษณะการใช้จักรยาน ส่วนใหญ่ใช้ในระยะเวลาสั้น ๆ บริเวณภายในพื้นที่และพื้นที่ถัดไปหรือพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งนักเรียน นักศึกษามีความนิยมใช้จักรยานในการเดินทางมากที่สุด รวมไปถึงผู้ที่มีรายได้น้อย



2) พื้นที่ (zone) ในการเดินทางกับเวลาที่ใช้

การใช้จักรยานพบมากในช่วงเวลา 15.00-19.00 น. เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่ไม่มีรีบเร่ง และมีสภาพอากาศดี พื้นที่ย่อยที่มีการใช้จักรยานมาก ได้แก่ พื้นที่ย่อย J C และ E ซึ่งพื้นที่ J ประกอบด้วยสถานที่พักผ่อนที่สำคัญ ส่วนพื้นที่ C และ E เป็นย่านจับจ่ายซื้อของที่นิยมของประชาชน รองลงมาคือ การใช้จักรยานในช่วงเวลา 7.00-9.00 น. ซึ่งเป็นชั่วโมงเร่งด่วนในช่วงเช้า ส่วนใหญ่ประชาชนนิยมใช้ไปยังพื้นที่ N หรือบริเวณถนนอาคารสงเคราะห์ ซึ่งเป็นย่านการค้าที่ติดกับย่านพักอาศัย ซึ่งประชาชนนิยมเดินทางเพื่อรับประทานอาหารเช้า

3) เส้นทางที่ใช้บ่อย

จักรยานนิยมใช้กันมากในเขตชุมชน โดยบริเวณหรือเส้นทางที่นิยมใช้มักเป็นถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนเทศบาล1 ถนนสิโรธร ถนนพิพิธภัณฑสถาน สำหรับถนนสายย่อยที่นิยมใช้ ได้แก่ ถนนอาคารสงเคราะห์ ถนนรถไฟ ถนนรวมมิตร



<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเขตเทศบาลนครยะลา</p>		<p>สัญลักษณ์</p>		
<p>แสดง : การเดินทางของประชาชนโดยจักรยาน ระหว่างพื้นที่ย่อยในเขตเทศบาลนครยะลา</p>		<p>เขตเทศบาล</p>	<p>สัดส่วนการเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อย (%)</p>	 <p>แผนที่ 4.8</p>
 <p>ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>ถนน</p> <p>แม่น้ำ, ลำคลอง</p> <p>หนอง, บึง</p>	<p>8.1 - 10.0%</p> <p>6.1 - 8.0%</p> <p>4.1 - 6.0%</p> <p>2.1 - 4.0%</p> <p>0 - 2.0%</p>		

ตารางที่ 4.23 ลักษณะเดินทางระหว่างพื้นที่ย่อยโดยรถจักรยาน

OD	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	รวม (%)
A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
B	-	-	-	-	-	-	1.7	-	-	1.7	-	-	-	-	-	-	-	-	3.4
C	-	-	5.2	-	1.7	-	3.4	1.7	-	1.7	-	-	-	-	-	-	-	-	14
D	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
E	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
F	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.7	-	-	-	-	-	-	-	-	1.7
G	-	-	3.4	-	-	5.2	-	5.2	-	-	-	1.7	-	5.2	-	-	-	-	21
H	-	-	-	-	-	-	3.4	1.7	1.7	3.4	-	-	-	-	1.7	-	-	-	12
I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
J	-	1.7	8.6	5.2	1.7	1.7	-	1.7	5.2	10	-	-	-	-	1.7	-	-	-	38
K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
L	-	-	-	-	-	-	1.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.7
M	-	-	-	-	-	-	-	-	1.7	1.7	-	1.7	-	-	-	-	-	-	5.2
N	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.7	-	1.7	-	-	-	-	3.4
O	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
P	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Q	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
รวม	0	1.7	17	5.2	3.4	6.9	10	10	8.6	21	0	5.2	0	6.9	3.4	0	0	0	100

หมายเหตุ : มีผู้ใช้จักรยานในเขตเทศบาล 58 ราย

ตารางที่ 4.24 จุดหมายของการเดินทางด้วยจักรยานกับช่วงเวลาที่ใช้ในการเดินทาง

เวลาปลายทาง	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	รวม (%)
05.00-07.00 น.	-	-	-	-	-	-	-	3.4	-	1.7	-	-	-	-	1.7	-	-	-	6.9
07.00-09.00 น.	-	-	-	-	-	1.7	1.7	1.7	-	1.7	1.7	-	-	3.4	1.7	-	-	-	14
09.00-12.00 น.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.7	-	-	-	-	-	-	-	-	1.7
12.00-15.00 น.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
15.00-19.00 น.	-	1.7	16	1.7	6.9	5.2	6.9	5.2	3.4	16	1.7	5.2	-	3.4	-	-	-	-	72
หลัง 19.00 น.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
ทั้งวัน/ไม่แน่นอน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
1 กับ 5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
2 กับ 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
2 กับ 5	-	-	-	-	-	-	1.7	-	-	1.7	-	-	-	-	-	-	-	-	3.4
3 กับ 5	-	-	1.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.7
รวม	0	1.7	17	1.7	6.9	6.9	10	10	3.4	22	3.4	5.2	0	6.9	3.4	0	0	0	100

หมายเหตุ : มีผู้ใช้จักรยานในเขตเทศบาล 58 ราย

จากการศึกษาข้อมูลการเดินทางด้วยจักรยานของประชาชนในเทศบาลนครยะลา สรุปได้ว่า การใช้จักรยานเป็นรูปแบบการเดินทางที่นิยมใช้มากในช่วงวัยเด็ก วัยรุ่น ไปจนถึงวัยเริ่มต้นการทำงาน และเริ่มลดลงเมื่อเข้าสู่วัยกลางคน ความนิยมใช้จักรยานในการเดินทางอยู่ในกลุ่มของผู้ไม่มีรายได้และมีรายได้น้อย เช่น นักเรียนและนักศึกษา ลูกจ้าง โดยมีวัตถุประสงค์ในการใช้เพื่อออกกำลังกาย และซื้อของมากที่สุด ซึ่งมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน รองลงมาเป็นการเดินทางเพื่อทำธุระ ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางในระยะสั้นประมาณ 16-30 นาที มีระยะทางในการเดินทางระหว่าง 3.1-5.0 กิโลเมตร ปัญหาที่พบบ่อยในการใช้จักรยานส่วนใหญ่มาจากปัญหาแดดและฝน อุบัติเหตุ และขาดแสงสว่างในยามค่ำคืน

นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างได้ให้ข้อเสนอแนะในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้จักรยาน ได้แก่ ควรเพิ่มสัญลักษณ์หรือเครื่องหมายต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้จักรยาน จัดทำเส้นทางสำหรับจักรยาน เพิ่มมาตรการหรือข้อบังคับที่จำเป็นในการอำนวยความสะดวกสำหรับการใช้จักรยาน

4.5 ปริมาณการสัญจรด้วยรถจักรยานบนเส้นทางต่างๆ ในเทศบาลนครยะลา

การศึกษาค้นคว้าข้อมูลปริมาณการสัญจรด้วยรถจักรยาน ช่วยให้ทราบถึงจำนวนความนิยมในการเดินทางด้วยจักรยานบนเส้นทางต่าง ๆ ซึ่งส่งผลถึงการเลือกเส้นทางเพื่อจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกในรูปแบบต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับเส้นทาง รวมถึงการนำไปวิเคราะห์ร่วมกับความคับคั่งของการจราจรในรูปแบบการเดินทางอื่นๆ เพื่อหาแนวทางในการป้องกันอันตรายในการเดินทางด้วยจักรยานกับการเดินทางรูปแบบอื่น

ปริมาณการสัญจรด้วยรถจักรยานบนเส้นทางต่าง ๆ มีแหล่งที่มาจากการทำแบบสอบถามในภาคสนาม โดยได้สอบถามกลุ่มตัวอย่างที่ใช้จักรยานในการเดินทางถึงเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางด้วยรถจักรยานเป็นประจำที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ ได้แก่ การทำงาน เรียนหนังสือ ซื้อของ ทำธุระ และออกกำลังกาย

ในการรวบรวมปริมาณการสัญจรด้วยจักรยาน เริ่มที่การกำหนดด่านสังเกตการณ์ (gate) บนถนนเส้นต่าง ๆ เริ่มตั้งแต่ ด่าน A1-T5 รวมทั้งสิ้น 82 ด่าน (แผนที่ 4.10) โดยมีหลักในการแบ่งด่าน คือ แต่ละด่านถูกแบ่งออกเป็นสวน ๆ โดยใช้จุดตัด หรือทางแยกเป็นตัวการแบ่ง ซึ่งสามารถแบ่งได้ตามตาราง (ตารางที่ 4.25) ดังนี้

ตารางที่ 4.25 การกำหนดด้านสังเกตการณ์บนเส้นทางสัญจรในเทศบาลนครยะลา

เส้นทาง	จุดเริ่มต้นขอบเขต	จุดสิ้นสุดขอบเขต	ด้าน(gate)
ถนนลิโรรส	สามแยกลิโรรส	วงเวียนหน้าโรงพยาบาล	A1
	วงเวียนหน้าโรงพยาบาล (ถ.เทศบาล1)	ถนนหลังหอประชุม	A2
	ถนนหลังหอประชุม	ถนนสุขยางค์	A3
	ถนนสุขยางค์	ถนนรัฐปิติ	A4
	ถนนรัฐปิติ	ถนนวิภากุล	A5
	ถนนวิภากุล	ถนนเทศบาล5	A6
	ถนนเทศบาล5	ถนนคชเสนีย์	A7
	ถนนคชเสนีย์	ถนนพุทธภูมิ	A8
	ถนนพุทธภูมิ	ถนนระนอง	A9
	ถนนระนอง	ถนนรถไฟ	A10
	ถนนรถไฟ	ถนนวิฑูรอุทิศ 1	A11
	ถนนวิฑูรอุทิศ 1	ถนนลิโรรส 2	A12
	ถนนลิโรรส 2	ถนนลิโรรส 6	A13
ถนนพิพิธภัคดี	ถนนวงเวียน 1	ถนนวงเวียน 2	B1
	ถนนวงเวียน 2	ถนนวงเวียน 3	B2
	ถนนวงเวียน 3	ถนนสุขยางค์	B3
	ถนนสุขยางค์	ถนนอาคารสงเคราะห์	B4
	ถนนอาคารสงเคราะห์	ถนนพิพิธภัคดี 2	B5
	ถนนพิพิธภัคดี 2	ถนนวิภากุล	B6
	ถนนวิภากุล	ถนนเทศบาล 5	B7
	ถนนเทศบาล 5	ถนนเทศบาล 4	B8
	ถนนเทศบาล 4	ถนนพุทธภูมิ	B9
	ถนนพุทธภูมิ	ถนนระนอง	B10
	ถนนระนอง	ถนนรถไฟ	B11
ถนนเทศบาล 3	ถนนสุขยางค์	ถนนอาคารสงเคราะห์	C1
	ถนนอาคารสงเคราะห์	ถนนพิพิธภัคดี 2	C2
	ถนนพิพิธภัคดี 2	ถนนเทศบาล 5	C3
	ถนนเทศบาล 5	ถนนเทศบาล 4	C4
ถนนอาคารสงเคราะห์	ถนนพิพิธภัคดี	ถนนเทศบาล 3	D1
	ถนนเทศบาล 3	ถนนผังเมือง 3	D2
	ถนนผังเมือง 3	ถนนผังเมือง 4	D3

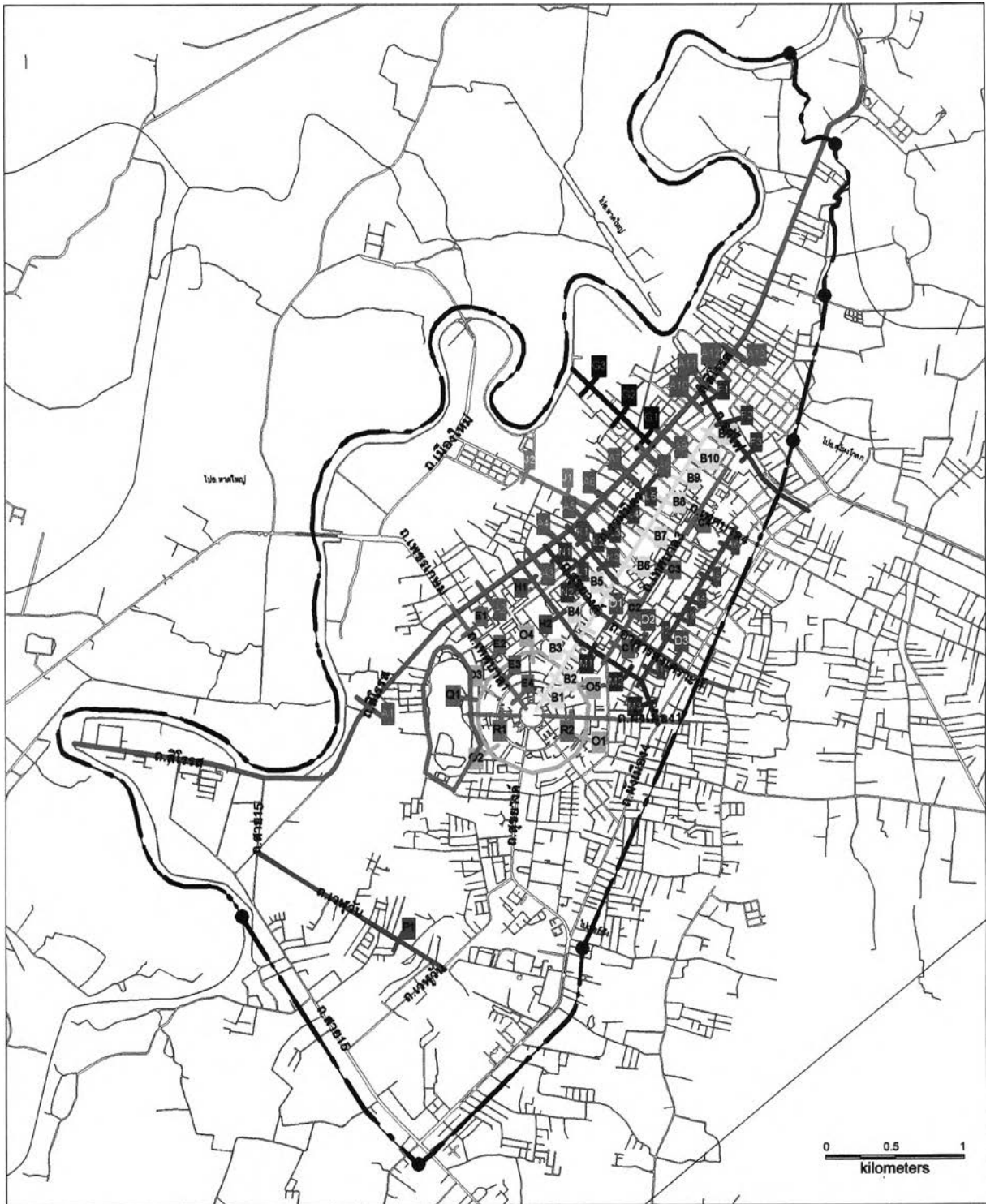
ตารางที่ 4.25 การกำหนดด่านสังเกตการณ์บนเส้นทางสัญจรในเทศบาลนครยะลา (ต่อ)

เส้นทาง	จุดเริ่มต้นขอบเขต	จุดสิ้นสุดขอบเขต	ด่าน(gate)
ถนนเทศบาล 1	ถนนสิโรรส	เทศบาล 1 ซอย 2	E1
	เทศบาล 1 ซอย 2	ถนนวงเวียน 3	E2
	ถนนวงเวียน 3	ถนนวงเวียน 2	E3
	ถนนวงเวียน 2	ถนนวงเวียน	E4
ถนนรถไฟ	ถนนสิโรรส	ถนนยะลา	F1
	ถนนยะลา	ถนนพิพิธภักดี	F2
	ถนนพิพิธภักดี	ถนนศรีบำรุง	F3
ถนนเฉลิมชัย	ถนนสิโรรส	ถนนอุตสาหกรรม	G1
	ถนนอุตสาหกรรม	ถนนสัมพันธ์	G2
	ถนนสัมพันธ์	ถนนริมน้ำ	G3
ถนนหลังศูนย์เยาวชน	ถนนสิโรรส	ถนนข้างรร.นิบงฯ	H1
	ถนนข้างรร.นิบงฯ	ถนนพิพิธภักดี	H2
ถนนผังเมือง 3	ถนนสุขยางค์	ถนนอาคารสงเคราะห์	I1
	ถนนอาคารสงเคราะห์	ถนนเทศบาล 9	I2
	ถนนเทศบาล 9	ถนนเทศบาล 8	I3
	ถนนเทศบาล 8	ถนนเทศบาล 6	I4
	ถนนเทศบาล 6	ถนนเทศบาล 5	I5
	ถนนเทศบาล 5	ถนนเทศบาล 4	I6
ถนนภูมาชีพ	ถนนสิโรรส	ซอยนายสิน	J1
	ซอยนายสิน	ถนนเลขะกุล	J2
ถนนรัฐปิติ	ถนนสิโรรส	ถนนรวมมิตร	K1
	ถนนรวมมิตร	ถนนพิพิธภักดี	K2
ถนนรวมมิตร	ถนนสุขยางค์ 2	ถนนรัฐคำนึ่ง	L1
	ถนนรัฐคำนึ่ง	ถนนปิติ	L2
	ถนนปิติ	ถนนวิภากุล	L3
	ถนนวิภากุล	ถนนเทศบาล 5	L4
	ถนนเทศบาล 5	ถนนคชเสนีย์	L5

ตารางที่ 4.25 การกำหนดด้านสังเกตการณ์บนเส้นทางสัญจรในเทศบาลนครยะลา (ต่อ)

เส้นทาง	จุดเริ่มต้นขอบเขต	จุดสิ้นสุดขอบเขต	ด้าน(gate)
ถนนสุขยางค์	ถนนพิพิธภักดี	ถนนเทศบาล 3	M1
	ถนนเทศบาล 3	ถนนผังเมือง 3	M2
	ถนนผังเมือง 3	ถนนผังเมือง 4	M3
ถนนสุขยางค์ 2	ถนนสิโรธร	ถนนข้างรร.นิบงฯ	N1
	ถนนข้างรร.นิบงฯ	ถนนพิพิธภักดี	N2
ถนนวงเวียน 3	ถนนผังเมือง 1	ถนนสุขยางค์	O1
	ถนนสุขยางค์	ถนนผังเมือง 1	O2
	ถนนผังเมือง 1	ถนนเทศบาล 1	O3
	ถนนเทศบาล 1	ถนนพิพิธภักดี	O4
	ถนนพิพิธภักดี	ถนนผังเมือง 1	O5
ถนนเวฬุวัน	ถนนเวฬุวัน	ถนนสิโรธรสาย 2	P1
ถนนรอบสวนขวัญเมือง			Q1
ถนนผังเมือง 1	ถนนวงเวียน 3	ถนนวงเวียน 1	R1
	ถนนวงเวียน 1	ถนนวงเวียน 3	R2
ถนนวงเวียน 1	ถนนเทศบาล 1	ถนนพิพิธภักดี	S1
	ถนนพิพิธภักดี	ถนนผังเมือง 1	S2
	ถนนผังเมือง 1	ถนนสุขยางค์	S3
	ถนนสุขยางค์	ถนนผังเมือง 1	S4
	ถนนผังเมือง 1	ถนนเทศบาล 1	S5
ถนนวงเวียน 2	ถนนเทศบาล 1	ถนนพิพิธภักดี	T1
	ถนนพิพิธภักดี	ถนนผังเมือง 1	T2
	ถนนผังเมือง 1	ถนนสุขยางค์	T3
	ถนนสุขยางค์	ถนนผังเมือง 1	T4
	ถนนผังเมือง 1	ถนนเทศบาล 1	T5

เมื่อแบ่งขอบเขตบนเส้นทางต่าง ๆ แล้ว ข้อมูลที่แสดงในตารางต่อไปนี้ คือ ปริมาณการสัญจรโดยรถจักรยานของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางโดยจักรยาน ซึ่งเป็นการสอบถามข้อมูลการเดินทางที่เยว่ล่ำสุด (เดินทางเที่ยวเดียว-ไปหรือกลับ) ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การเดินทางในเส้นทางที่กลุ่มตัวอย่างใช้สัญจรเป็นประจำ ข้อมูลดังกล่าวสามารถแสดงปริมาณการสัญจรโดยรถจักรยานเป็นจำนวนเที่ยวได้ดังตารางที่ 4.26 ดังนี้



<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา</p>	<p>สัญลักษณ์</p>			
<p>แสดง : การกำหนดด้านสังเกตการณ์ปริมาณรถจักรยานบนเส้นทางต่างๆ ในเทศบาลนครยะลา</p> <p> ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p> เขตเทศบาล</p> <p> ถนน</p> <p> แม่น้ำ, ลำคลอง</p> <p> หนอง, บึง</p>	<p>A ต.ลิโรว</p> <p>B ต.พิศอกกดี</p> <p>C ต.เทศบาล 3</p> <p>D ต.อาคารสงเคราะห์</p> <p>E ต.เทศบาล 1</p> <p>F ต.รถไฟ</p> <p>G ต.เฉลิมชัย</p> <p>H ต.หลังศูนย์เยาวชน</p>	<p>I ต.ฝั่งเมือง 3</p> <p>J ต.ภูมาชีพ</p> <p>K ต.รัฐปิติ</p> <p>L ต.รวมมิตร</p> <p>M ต.สุยางค์</p> <p>N ต.สุยางค์</p> <p>O ต.วงเวียน 3</p> <p>P ต.เวฬุวัน</p>	<p>Q ต.รอบสวนฯ</p> <p>R ต.ฝั่งเมือง 1</p> <p></p> <p>แผนที่ 4.9</p>

ตารางที่ 4.26 ปริมาณการสัญจรโดยรถจักรยานของกลุ่มตัวอย่าง

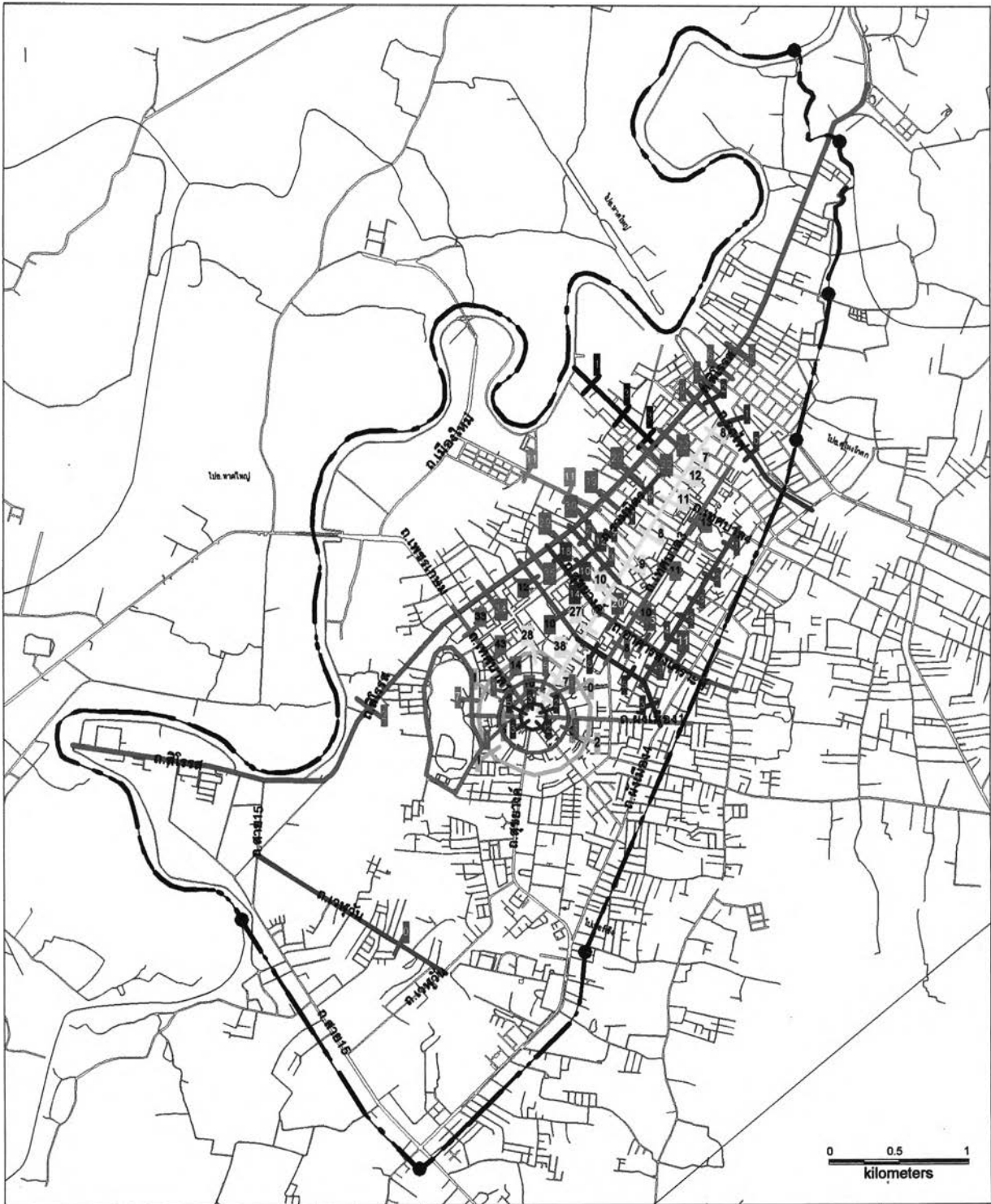
เส้นทาง	ด่าน (gate)	ปริมาณการสัญจรโดยจักรยาน (เที่ยว)	รวม
ถนนสิโรต	A1	2	240
	A2	34	
	A3	35	
	A4	29	
	A5	30	
	A6	19	
	A7	20	
	A8	22	
	A9	22	
	A10	9	
	A11	7	
	A12	6	
	A13	5	
ถนนพิพิธภัคดี	B1	3	140
	B2	7	
	B3	38	
	B4	27	
	B5	10	
	B6	9	
	B7	8	
	B8	11	
	B9	12	
	B10	7	
	B11	8	
ถนนเทศบาล 3	C1	8	42
	C2	10	
	C3	11	
	C4	13	
ถนนอาคาร สงเคราะห์	D1	20	47
	D2	16	
	D3	11	







ตารางที่ 4.26 แสดงปริมาณการสัญจรโดยรถจักรยานของกลุ่มตัวอย่างบนเส้นทางต่าง ๆ (ต่อ)

เส้นทาง	ด่าน (gate)	ปริมาณการสัญจรโดยจักรยาน (เที่ยว)	รวม
ถนนเทศบาล 1	E1	33	100
	E2	43	
	E3	14	
	E4	10	
ถนนรถไฟ	F1	2	3
	F2	1	
	F3	0	
ถนนเฉลิมชัย	G1	3	7
	G2	3	
	G3	1	
ถนนหลังศูนย์ เยาวชน	H1	12	22
	H2	10	
ถนนผังเมือง 3	I1	2	15
	I2	4	
	I3	3	
	I4	3	
	I5	2	
	I6	1	
ถนนภูมาชีพ	J1	11	22
	J2	11	
ถนนรัฐปิติ	K1	2	5
	K2	3	
ถนนรวมมิตร	L1	10	43
	L2	12	
	L3	9	
	L4	7	
	L5	5	
ถนนสุขยางค์	M1	8	16
	M2	5	
	M3	3	

ตารางที่ 4.26 ปริมาณการสัญจรโดยรถจักรยานของกลุ่มตัวอย่าง (ต่อ)

เส้นทาง	ด่าน (gate)	ปริมาณการสัญจรโดยจักรยาน (เที่ยว)	รวม
ถนนสุขยางค์	N1	18	32
	N2	14	
ถนนวงเวียน 3	O1	2	32
	O2	1	
	O3	1	
	O4	28	
	O5	0	
ถนนเวฬุวัน	P1	0	0
ถนนรอบสวนขวัญเมือง	Q1	7	7
ถนนผังเมือง 1	R1	6	11
	R2	5	
ถนนวงเวียน 1	S1	3	15
	S2	2	
	S3	2	
	S4	3	
	S5	5	
ถนนวงเวียน 2	T1	5	9
	T2	1	
	T3	1	
	T4	1	
	T5	1	



<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครยะลา</p>	<p>สัญลักษณ์</p>	
<p>แสดง : ปริมาณการสัญจรด้วยจักรยานบนเส้นทางต่าง ๆ ในเทศบาลนครยะลา</p> <p> ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p> เขตเทศบาล</p> <p> ถนน</p> <p> แม่น้ำ, ลำคลอง</p> <p> หนอง, บึง</p>	<p></p> <p>แผนที่ 4.10</p>

จากการสำรวจข้อมูลปริมาณการสัญจรของประชาชนที่ใช้จักรยานในเทศบาลนครยะลา พบว่า เส้นทางที่มีปริมาณการสัญจรที่มีจำนวนเที่ยวมากที่สุด คือ ถนนเทศบาล 1 จำนวน 43 เที่ยว โดยอยู่ในบริเวณด้านสังเกตการณ์ที่ E2 หรืออยู่ในช่วงระหว่างถนนเทศบาล 1 ซอย 2 และ ถนนวงเวียน 3 จากข้อมูลการสำรวจ พบว่าผู้เดินทางโดยส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาจากวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณดังกล่าว (แผนที่ 4.11)

สำหรับบริเวณที่มีการสัญจรน้อยที่สุด คือ ถนนเวฬุวัน ซึ่งจากการทำแบบสอบถาม ไม่ปรากฏว่ามีผู้ใช้จักรยานในการเดินทางเลย ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้ดังกล่าวมีสาเหตุจากข้อจำกัดในการทำแบบสอบถาม ซึ่งการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างในบริเวณดังกล่าวมีปริมาณน้อยทำให้การสำรวจผลความต้องการในการเดินทางของประชาชนในบริเวณดังกล่าวไม่ครอบคลุมประชาชนโดยส่วนใหญ่

จากการศึกษาสรุปได้ว่า จักรยานเป็นพาหนะที่นิยมใช้ในวัยเด็กมากกว่าในวัยผู้ใหญ่ และใช้มากในกลุ่มผู้ที่ไม่มียานยนต์หรือมียานยนต์น้อย ได้แก่ นักเรียนและนักศึกษา ลูกจ้าง ข้าราชการระดับล่าง โดยมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อออกกำลังกาย ชื้อของ และไปโรงเรียน ตามลำดับ ส่วนสถานที่ที่ประชาชนนิยมเดินทางไป ได้แก่ สวนสาธารณะ สนามกีฬา ตลาด ห้างสรรพสินค้า โรงเรียน ปัญหาที่พบส่วนใหญ่ในการใช้จักรยาน ได้แก่ ปัญหาความปลอดภัย แดดร้อนและฝนตก ขาดแคลนแสงไฟยามค่ำคืน

การเดินทางภายในพื้นที่ส่วนใหญ่ เป็นการเดินทางในแนวเหนือ – ใต้ ซึ่งเป็นการเดินทางในระยะสั้นและเกิดขึ้นภายในชุมชน โดยสถานที่ที่ประชาชนนิยมเดินทางไป ได้แก่ สวนสาธารณะ สนามกีฬา ตลาด โรงเรียน แหล่งการจ้างงาน เมื่อพิจารณาจากลักษณะการเดินทางโดยทั่วไปเหล่านี้ เห็นได้ว่า มีความเป็นไปได้ในการเพิ่มโอกาสและความเป็นไปได้ต่อการใช้จักรยานในการเดินทางให้เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับมีการใช้จักรยานที่ค่อนข้างสม่ำเสมอ จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานให้เกิดขึ้นภายในพื้นที่ศึกษา

การวางแผนเส้นทางจักรยานต้องมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การเดินทางของประชาชน ซึ่งได้มาจากการสำรวจความต้องการจากกลุ่มตัวอย่าง จากข้อมูลการสำรวจพบว่าประชาชนมีความต้องการในการเดินทางเพื่อการออกกำลังกายและการซื้อของ ดังนั้น เส้นทางจักรยานต้องตัดผ่านพื้นที่ที่มีการใช้ที่ดินประเภทย่านนันทนาการและย่านพาณิชยกรรม ได้แก่ สวนสาธารณะ สนามกีฬา ห้างสรรพสินค้า และตลาด โดยพิจารณาประกอบกับจุดเริ่มต้น และจุดหมายปลายทางในการเดินทาง รวมถึงปริมาณการสัญจรโดยยานพาหนะประเภทต่าง ๆ และปริมาณการใช้จักรยาน โดยพยายามให้เส้นทางจักรยานตัดผ่านเส้นทางที่ประชาชนนิยมใช้ รวมถึงหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีปริมาณการสัญจรคับคั่ง เพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้จักรยานให้มากที่สุด