

## บทที่ 5

### ลักษณะการเดินทางภายในพื้นที่ศึกษา

การประกอบกิจกรรมต่างๆ ในแต่ละประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดินมีความสัมพันธ์กันระหว่างภายในย่าน และระหว่างย่านต่างๆ ภายในเมือง ตลอดจนจากเมืองสู่เมือง ทำให้เกิดระบบคมนาคมขนส่งเพื่อทำหน้าที่ภายในเมืองและระหว่างเมืองให้มีประสิทธิภาพ

การเดินทางเกิดขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ต่างๆ ได้แก่ เรียน ทำงาน ทำธุระ ซื้อของพักผ่อนหย่อนใจ และออกกำลังกาย ซึ่งอาจเกิดขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เดียวหรือหลายวัตถุประสงค์ร่วมกันก็ได้ เส้นทางที่เกิดกิจกรรมต่างๆ เหล่านี้ จะเป็นที่ตั้งของแหล่งสถานศึกษา ย่านการค้าและบริการ และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจต่างๆ การศึกษาข้อมูลแหล่งที่พักอาศัยส่วนใหญ่ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทาง (origin) ที่มีความสำคัญกับที่ตั้งของกิจกรรมที่ตั้งจุดการเดินทางหรือจุดปลายทาง (destination) ประเภทต่างๆ จะช่วยให้เห็นทิศทางการเดินทางในพื้นที่ศึกษาได้ดียิ่งขึ้น

การศึกษาในบทนี้จะแสดงให้เห็นถึงแหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญในเทศบาลนครตรัง โดยอ้างอิงตามกิจกรรมที่ตั้งจุดการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ ลักษณะการเดินทางโดยทั่วไป รวมถึงลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานในปัจจุบัน โดยข้อมูลที่ได้รับจะนำไปใช้ประกอบการวิเคราะห์ความเหมาะสมของเส้นทางจักรยานในพื้นที่ศึกษาต่อไป

#### 5.1 แหล่งของกิจกรรมที่มีผลต่อการเดินทางในเทศบาลนครตรัง

##### 5.1.1 กิจกรรมการทำงาน

กิจกรรมการทำงานในเทศบาลนครตรังได้ใช้ข้อมูลที่ตั้งของกิจกรรมการทำงานหรือแหล่งงานเป็นหลัก ซึ่งได้จากการศึกษาข้อมูลแผนที่และการสำรวจเบื้องต้น โดยจำแนกออกเป็นกลุ่มอาชีพ คือ แหล่งงานของกลุ่มงานราชการ แหล่งงานของกลุ่มงานวิชาชีพและสำนักงาน และแหล่งงานของกลุ่มงานบริการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

##### 1) แหล่งงานของกลุ่มงานราชการ

แหล่งงานที่สำคัญประกอบด้วยหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจ ส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่บริเวณถนนพระราม 6 ถนนพัทลุง และถนนท่ากลาง

จากการสำรวจของผู้วิจัย พบว่า การที่มีหน่วยงานกระจุกตัวรวมกันส่งผลกระทบต่อการเดินทางโดยตรง กล่าวคือ เกิดการเดินทางไป-กลับจากที่ทำงานในช่วงเวลาและบริเวณเดียวกัน ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดมากในช่วงโมงเร่งด่วน

## 2) แหล่งงานของกลุ่มงานวิชาชีพและสำนักงาน

แหล่งงานที่สำคัญประกอบด้วยบริษัท โรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็ก คลังสินค้าและสถานประกอบการต่างๆ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ใกล้บริเวณย่านการค้าคือ ถนนพระราม 6 ถนนราชดำเนิน ถนนกันตัง และถนนท่ากลาง

จากการสำรวจของผู้วิจัย พบว่า จากการที่สถานประกอบการต่างๆ มีขนาดเล็ก ซึ่งมีการใช้ที่ดินผสมกับการพักอาศัย ทำให้เกิดการเดินทางระหว่างจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางน้อย และยังมีผลกระทบจากการขนส่งวัตถุติดและสินค้า ซึ่งใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ที่ก่อให้เกิดการจราจรติดขัดบ้างบริเวณถนนราชดำเนินและถนนกันตัง ซึ่งเป็นย่านการค้าที่สำคัญในเมือง

## 3) แหล่งงานของกลุ่มงานบริการ

แหล่งงานที่สำคัญประกอบด้วยสถานประกอบการประเภทโรงแรม ร้านอาหาร และสถานบันเทิงต่างๆ พบมากในบริเวณถนนเพลินพิทักษ์ ถนนรัชฎา และถนนวิเศษกุล

### 5.1.2 กิจกรรมการศึกษา

กิจกรรมการศึกษาในเทศบาลนครตรังได้ใช้ข้อมูลที่ตั้งของสถานศึกษาต่างๆ ตั้งแต่ระดับก่อนประถมศึกษาจนถึงระดับมหาวิทยาลัย ทั้งในการศึกษาในระบบโรงเรียนและนอกโรงเรียน

จากการศึกษาข้อมูลแผนที่โดยผู้วิจัย พบว่า สถานศึกษาต่างมีทั้งลักษณะแบบเกาะกลุ่มและกระจายผสมกัน สถานศึกษาแบบเกาะกลุ่มส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณถนนวิเศษกุล และถนนเฉลิมปัญญา และสถานศึกษาแบบกระจายตัวจะพบมากบริเวณทิศเหนือของเทศบาลนครตรัง

และจากการสำรวจโดยผู้วิจัย พบว่า การเดินทางไปยังสถานศึกษาต่างๆ ส่งผลต่อให้เกิดการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วนเป็นอย่างมาก เนื่องจากการเดินทางในช่วงเวลาเดียวกันโดยพบมากบริเวณถนนท่ากลาง ถนนเฉลิมปัญญาและถนนรัชฎา

### 5.1.3 กิจกรรมการซื้อขายสินค้าและบริการ

กิจกรรมการซื้อขายสินค้าและบริการในเทศบาลนครตรังได้ใช้ข้อมูลที่ตั้งของบริเวณย่านการค้าและบริการในพื้นที่ ได้แก่ ตลาดสด ห้างสรรพสินค้า ห้างค้าปลีกขนาดใหญ่ ร้านค้าปลีก-ส่งต่างๆ และร้านบริการต่างๆ ซึ่งจากการสำรวจโดยผู้วิจัย พบว่า มีย่านที่มีกิจกรรมซื้อขายสินค้าและบริการต่างๆ ดังนี้

- ย่านตลาดสดเทศบาลนครตรัง เป็นศูนย์กลางการซื้อขายสินค้าอุปโภคและบริโภคของเทศบาลนครตรัง ประกอบด้วยตลาดสดเทศบาล ตั้งอยู่บนถนนราชดำเนิน และบริเวณโดยรอบตลาดสดเป็นร้านค้าปลีก-ส่งลักษณะเป็นตึกแถว 4-5 ชั้นบริเวณถนนราชดำเนินและถนนกันตัง และอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่บริเวณถนนพระราม 6

- ย่านตลาดท่ากลาง ประกอบไปด้วยตลาดท่ากลาง ตั้งอยู่บนถนนท่ากลาง ซึ่งเป็นแหล่งซื้อขายสินค้าการเกษตรที่สำคัญ และบริเวณโดยรอบมีตึกแถว 2-3 ชั้นเป็นร้านค้าปลีก-ส่งสินค้าด้านการเกษตรตลอดจนสินค้าอุปโภคและบริโภคต่างๆ

- ย่านถนนสถานี ประกอบไปด้วยสถานีรถไฟ โรงแรม ห้างสรรพสินค้า ร้านค้าปลีก ร้านขายเสื้อผ้า ร้านอาหารและจัดพื้นที่เป็นถนนคนเดินในวันศุกร์-เสาร์ของทุกสัปดาห์

- ย่านถนนห้วยยอด ปัจจุบันถือเป็นย่านธุรกิจที่สำคัญแห่งหนึ่งของเทศบาลนครตรัง ประกอบไปด้วยโรงแรมขนาดใหญ่ ธนาคาร สำนักงาน อาคารพาณิชย์ ร้านอาหาร และสถาบันเทีงต่างๆ

- ย่านถนนวิเศษกุล ซึ่งเป็นย่านการศึกษา ประกอบไปด้วยสถานศึกษาต่างๆ สำนักงานเทศบาลนครตรัง ร้านค้าปลีกขนาดใหญ่และเล็ก หอพักนักศึกษา โรงแรม ร้านอาหารและร้านอินเทอร์เน็ต

- ย่านถนนรื่นรมย์ ประกอบไปด้วยสถานที่ราชการต่างๆ หลายหน่วยงาน บ้านพักอาศัยและเป็นถนนคนเดินตั้งแต่ช่วงบ่ายของทุกวัน ซึ่งบริเวณนี้จะคึกคักมากในช่วงเย็นและค่ำของทุกวัน

- ย่านถนนเฉลิมปัญญา ประกอบไปด้วยห้างสรรพสินค้า ธนาคาร อาคารพาณิชย์ ร้านค้าปลีก หน่วยงานราชการ และสำนักงานต่างๆ

- ย่านถนนรัชฎา ประกอบไปด้วยสนามกีฬาเทศบาล สถานศึกษา หอพัก ร้านค้าปลีก ร้านอาหาร และสถาบันเทีง บริเวณนี้มีกิจกรรมที่หลากหลาย ส่งผลให้การจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน

#### 5.1.4 กิจกรรมการพักผ่อนหย่อนใจ

กิจกรรมการพักผ่อนหย่อนใจในเทศบาลนครตรังได้ใช้ข้อมูลที่ตั้งสวนสาธารณะและสนามกีฬา ซึ่งมีกระจายอยู่ทั่วพื้นที่ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- สวนสาธารณะสมเด็จพระศรีนครินทร์ เป็นสวนสาธารณะที่ใหญ่ที่สุดในเทศบาลนครตรัง ตั้งอยู่บนถนนน้ำมุด มีพื้นที่ประมาณ 280 ไร่ แต่พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่นอกเขตเทศบาลนครตรัง พื้นที่เป็นบึงขนาดใหญ่ 2 บึง โดยมีเกาะกลางน้ำที่เชื่อมโดยสะพานแขวนและพื้นที่รอบๆ ไว้ใช้ในการพักผ่อนหย่อนใจ ออกกำลังกายและจัดกิจกรรมในช่วงเทศกาลต่างๆ

- สวนสาธารณะพระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี ตั้งอยู่บนถนนพัทลุง โดยพื้นที่เป็นสวนสาธารณะขนาดเล็ก มีถนนพัทลุงล้อมรอบเป็นวงแหวน สวนแห่งนี้เป็นที่ตั้งของอนุสาวรีย์และพิพิธภัณฑสถานพระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี ภายในสวนมีพันธุ์ไม้นานาชนิด อุปกรณ์ออกกำลังกายและสนามเด็กเล่น

- สวนสาธารณะสระกะพังสุรินทร์ ตั้งอยู่บนถนนเวียนกะพัง เป็นสระน้ำธรรมชาติมีพื้นที่ประมาณ 50 ไร่ พื้นโดยรอบมีความร่มรื่น มีถนนภายในรอบสระน้ำ แต่ในปัจจุบันประชาชนไม่นิยมไปพักผ่อน

- สวนสังขวิทย์ ตั้งอยู่บนถนนสังขวิทย์ เป็นสวนสาธารณะขนาดเล็กที่สุดในเทศบาลนครตรัง มีเนื้อที่ประมาณ 2 ไร่ 2 งาน

- สวนทับเที่ยง เป็นสวนสาธารณะใจกลางเมือง ตั้งอยู่บนถนนพัทลุง เดิมเป็นเรือนจำเก่าแล้วนำมาพัฒนาให้เป็นสวนสาธารณะ สภาพพื้นที่เป็นชั้นบันไดลดหลั่นลงไป

- สนามกีฬาเทศบาลนครตรัง ตั้งอยู่บนถนนรัชฎา เป็นสนามกีฬาหลักของเทศบาล เป็นสถานที่แข่งขันกีฬาแห่งชาติ และฟุตบอลดิวิชั่น 2 พื้นที่ประกอบไปด้วย สนามฟุตบอลและลู่วิ่ง สนามเทนนิส สระว่ายน้ำ โรงยิมเนเซียม และสนามบาสเกตบอลกลางแจ้ง มีประชาชนออกกำลังกายเป็นจำนวนมากในช่วงเย็น-ค่ำของทุกวัน

- สนามกีฬาทุ่งแจ้ง ตั้งอยู่บนถนนท่ากลาง พื้นที่ประกอบไปด้วย สนามฟุตบอล สนามเทนนิส สระว่ายน้ำ และโรงยิมเนเซียม และมีเวทีกลางแจ้งขนาดใหญ่ไว้จัดกิจกรรมในช่วงเทศกาลต่างๆ

### 5.1.5 กิจกรรมการพักอาศัย

กิจกรรมการพักอาศัยในเทศบาลนครตรังได้ใช้ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน (2550) และจากการสำรวจของผู้วิจัย พบว่า มีทั้งลักษณะการเกาะกลุ่มและกระจายตัวตามพื้นที่ต่างๆ

ลักษณะการเกาะกลุ่ม โดยส่วนใหญ่จะเกาะตัวบริเวณย่านการค้าและสองข้างถนนสายหลักของเทศบาล บริเวณที่มีการเกาะกลุ่มอย่างหนาแน่นได้แก่ ถนนราชดำเนิน ถนนพระราม 6 ถนนกันตัง และถนนห้วยยอด ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการของพื้นที่ โดยมีการใช้ประโยชน์ที่ดินผสมผสานกันระหว่างกิจกรรมการพักอาศัยและการพาณิชย์

บริเวณที่มีการเกาะกลุ่มสองข้างถนนสายหลักได้แก่ ถนนรัชฎา ถนนวิเศษกุล และถนนท่ากลาง โดยมีการใช้ประโยชน์ที่ดินผสมผสานกันระหว่างกิจกรรมการพักอาศัยและการพาณิชย์เช่นกัน

จากการศึกษาแหล่งกำเนิดการเดินทางทั้งหมดของประชาชนโดยอ้างอิงจากกิจกรรมที่ดึงดูดการเดินทางภายในพื้นที่ของประชาชน สรุปการใช้พื้นที่ตามกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

พื้นที่กิจกรรมการทำงาน มีแหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญอยู่ในบริเวณ ถนนพระราม 6 ถนนพัทลุง ถนนท่ากลาง ถนนราชดำเนิน ถนนกันตัง ถนนเพลินพิทักษ์ ถนนรัชฎา และถนนวิเศษกุล

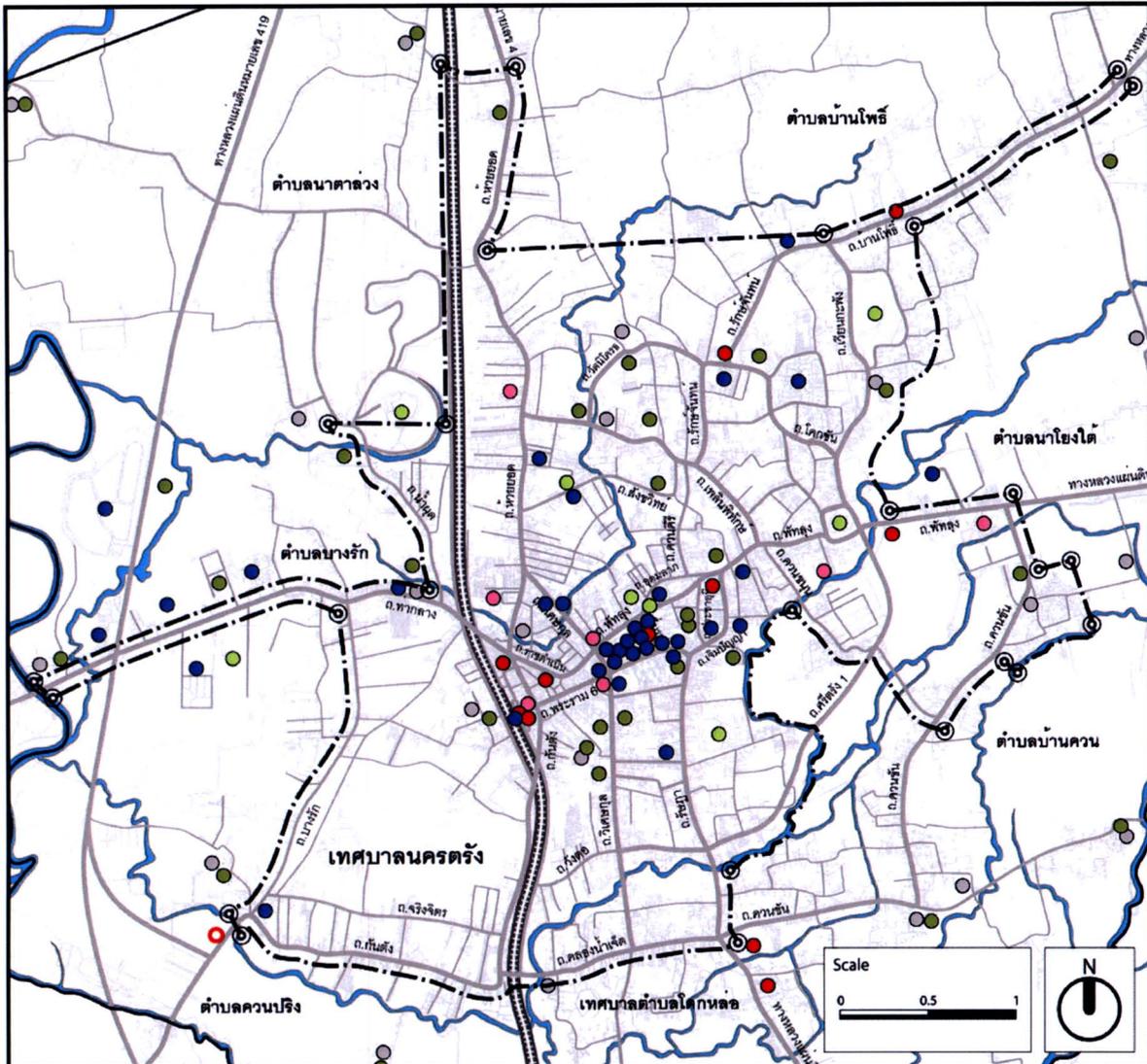
พื้นที่กิจกรรมการศึกษา มีแหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญอยู่ในบริเวณ ถนนวิเศษกุล และถนนเฉลิมปัญญา

พื้นที่กิจกรรมการซื้อขายสินค้าและบริการ มีแหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญอยู่ในบริเวณ ถนนราชดำเนิน ถนนกันตัง ถนนพระราม 6 ถนนท่ากลาง ถนนสถานี ถนนห้วยยอด ถนนวิเศษกุล ถนนรื่นรมย์ ถนนเฉลิมปัญญา และถนนรัชฎา

พื้นที่กิจกรรมการพักผ่อนหย่อนใจ มีแหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญอยู่ในบริเวณ ถนนน้ำผุด ถนนพัทลุง ถนนเวียงกะพัง ถนนรัชฎา และถนนท่ากลาง

พื้นที่กิจกรรมการพักอาศัย มีแหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญอยู่ในบริเวณ ถนนราชดำเนิน ถนนพระราม 6 ถนนกันตัง และถนนห้วยยอด ถนนรัชฎา ถนนวิเศษกุล และถนนท่ากลาง

จากข้อมูลแหล่งกำเนิดและจุดหมายการเดินทางดังกล่าวทำให้เข้าใจถึงแหล่งที่ตั้งและลักษณะการเดินทาง ทำให้ทราบว่า การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานนั้นควรจะต้องผ่านสถานที่ใด เพื่อให้ตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนได้มากที่สุด

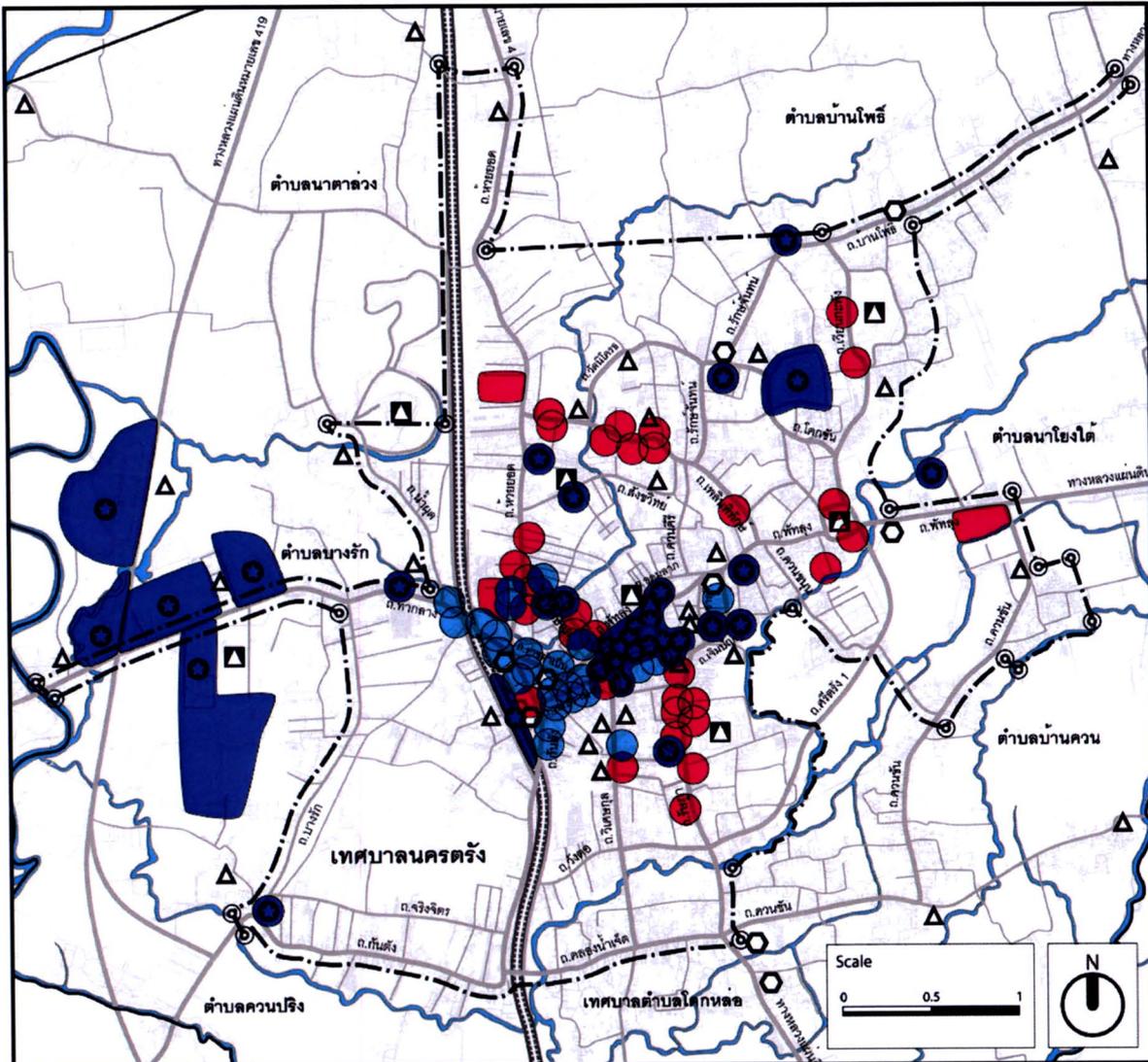


แผนที่ 5.1 : แหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญในเทศบาลนครตรัง

สัญลักษณ์	สถานที่
 เขตผังเมืองรวม	 สถานที่ราชการ
 เขตเทศบาล	 ตลาด, ห้างสรรพสินค้า
 ถนน	 โรงแรม
 ทางรถไฟ	 สถานศึกษา
 แม่น้ำ, คลอง, ห้วย	 ศาสนสถาน
 หนอง, บึง	 สวนสาธารณะ
 ภูเขา, เนิน	

การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

ที่มา : นายสรศักดิ์ ชิตชลธาร

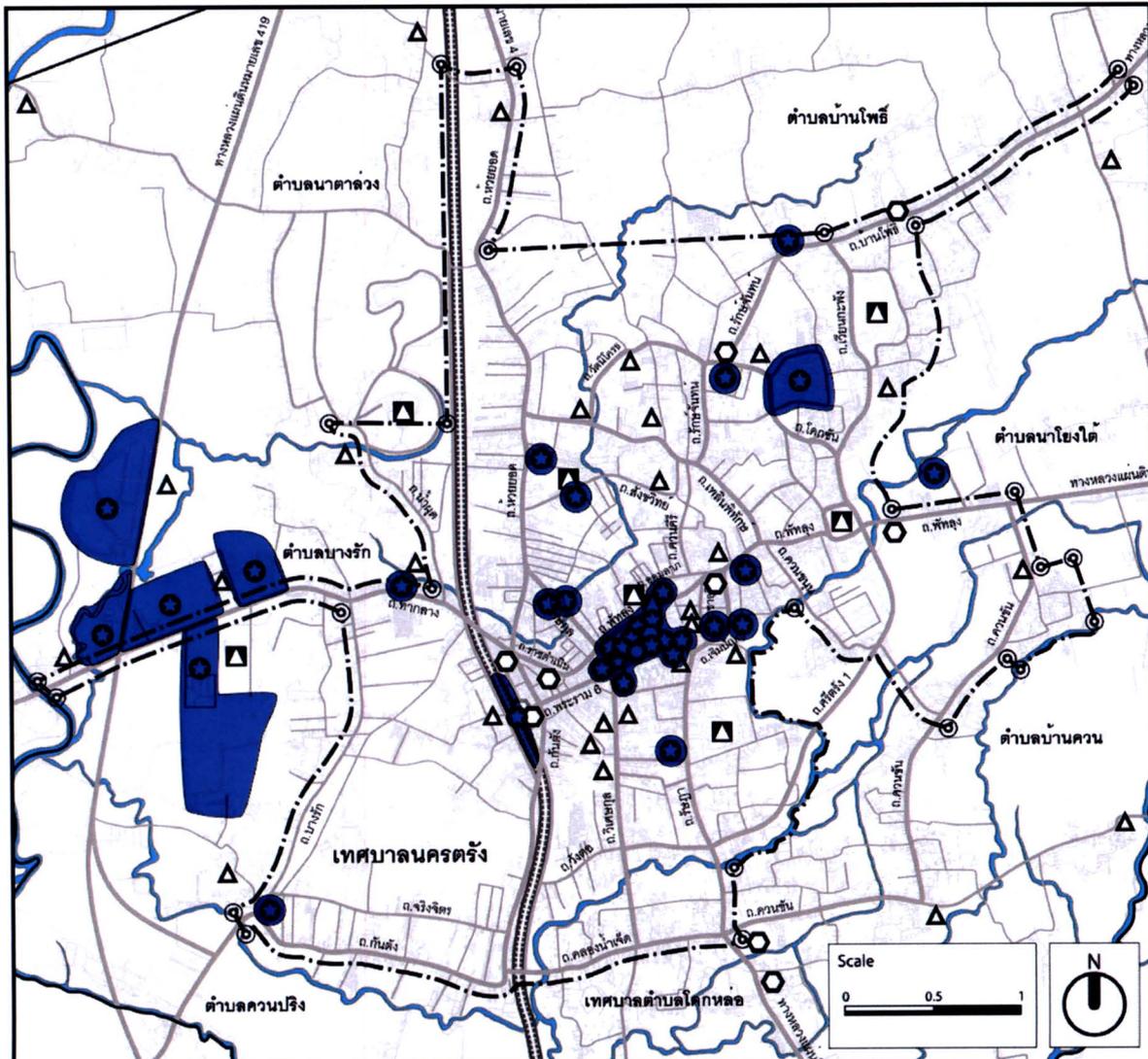


แผนที่ 5.2 : แหล่งกิจกรรมการทำงาน

สัญลักษณ์	กิจกรรมการทำงาน
เขตผังเมืองรวม	แหล่งงานของกลุ่มงานราชการ
เขตเทศบาล	แหล่งงานของกลุ่มงานวิชาชีพและสำนักงาน
ถนน	แหล่งงานของกลุ่มงานบริการ
ทางรถไฟ	ศาลากลางจังหวัด
แม่น้ำ, คลอง, ห้วย	ตลาด, ห้างสรรพสินค้า
หอนง, บึง	สำนักงานเทศบาล
ภูเขา, เนิน	สถานที่ราชการ
	โรงเรียน
	สวนสาธารณะ

การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

ที่มา : นายสรศักดิ์ ชิตชลธาร

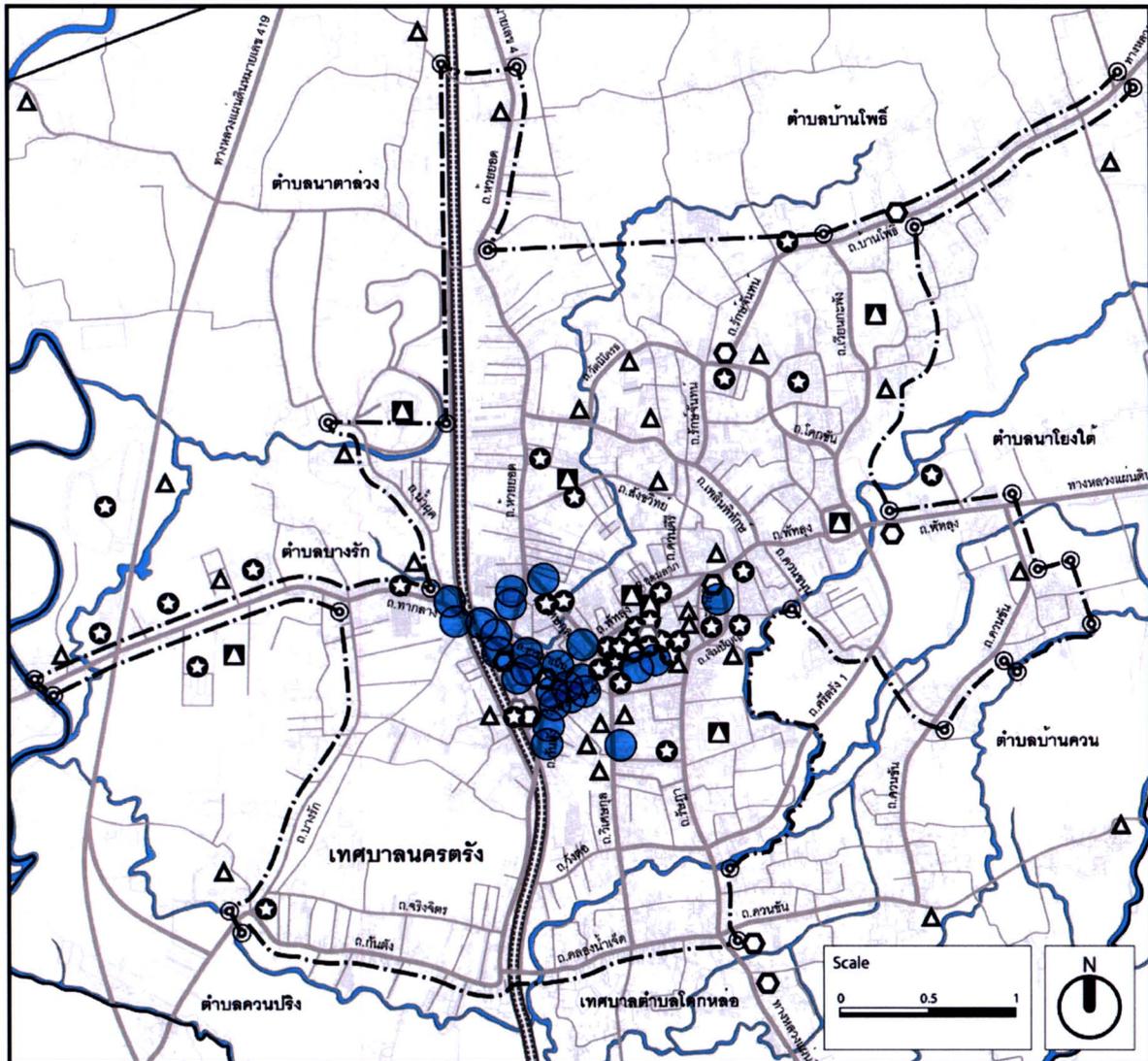


แผนที่ 5.3 : แหล่งกิจกรรมการทำงานของกลุ่มงานราชการ

สัญลักษณ์	กิจกรรมการทำงาน
เขตผังเมืองรวม	แหล่งงานของกลุ่มงานราชการ
เขตเทศบาล	ศาลากลางจังหวัด
ถนน	สำนักงานเทศบาล
ทางรถไฟ	สถานที่ราชการ
แม่น้ำ, คลอง, ห้วย	ตลาด, ห้างสรรพสินค้า
หนอง, บึง	โรงเรียน
ภูเขา, เนิน	สวนสาธารณะ

การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

ที่มา : นายสรศักดิ์ ชิตชลธาร

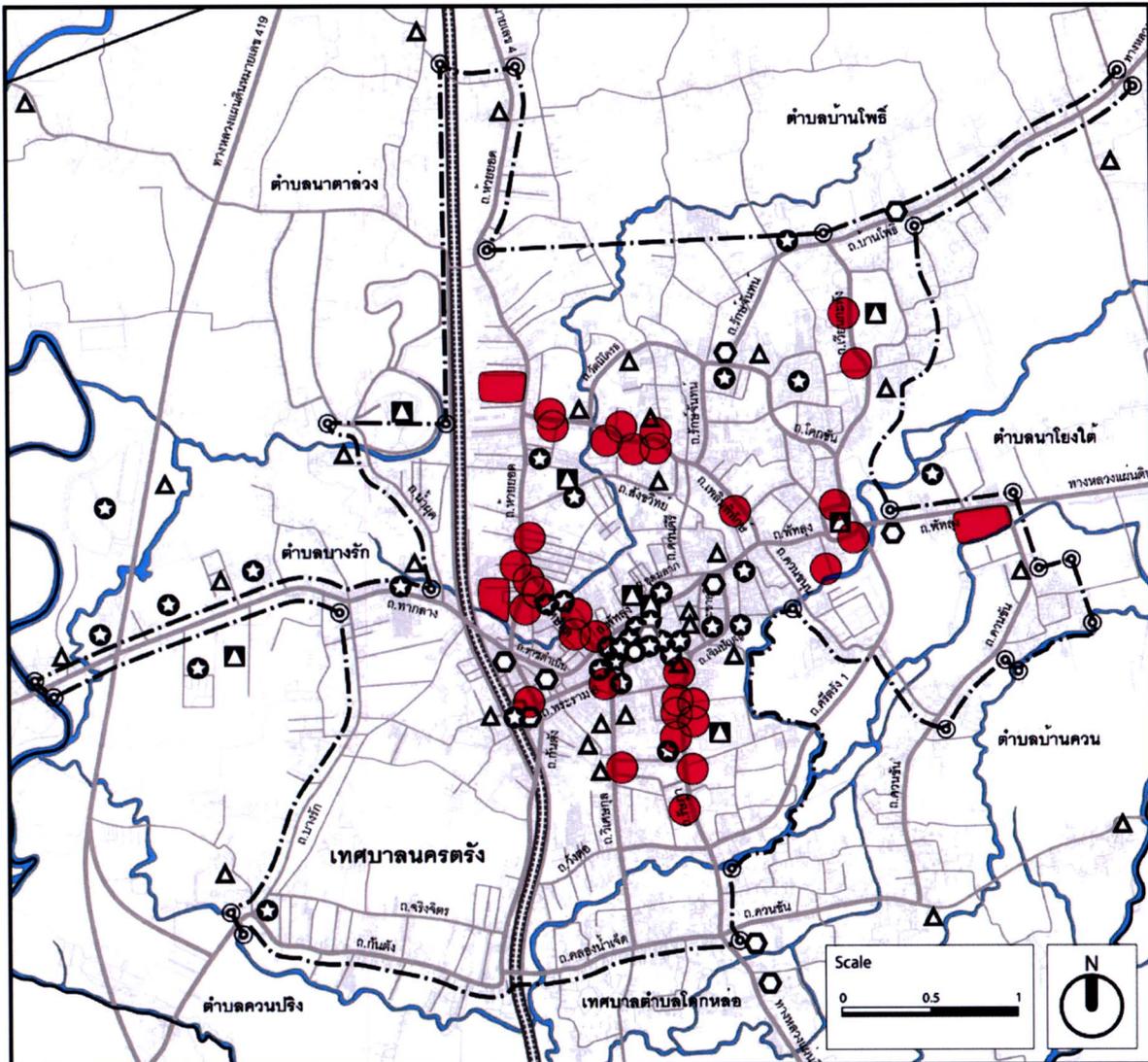


แผนที่ 5.4 : แหล่งกิจกรรมการทำงานของกลุ่มงานวิชาชีพและสำนักงาน

สัญลักษณ์	กิจกรรมการทำงาน
	แหล่งงานของกลุ่มงานวิชาชีพและสำนักงาน
	ศาลากลางจังหวัด
	สำนักงานเทศบาล
	สถานีราชการ
	ตลาด, ห้างสรรพสินค้า
	โรงเรียน
	สวนสาธารณะ

การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

ที่มา : นายสรศักดิ์ ชิตชลธาร

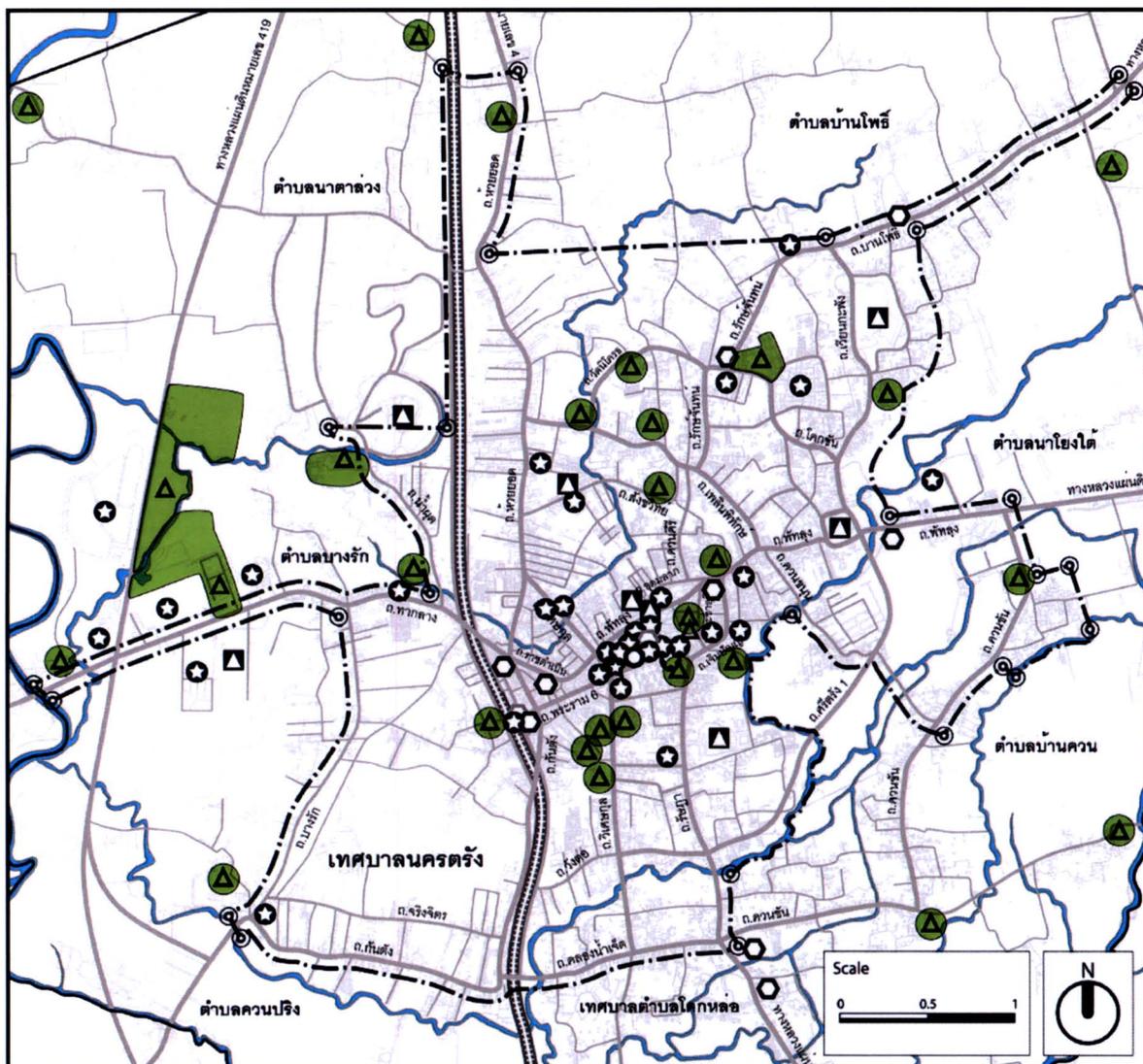


แผนที่ 5.5 : แหล่งกิจกรรมการทำงานของกลุ่มงานบริการ

สัญลักษณ์	กิจกรรมการทำงาน
 เขตผังเมืองรวม  เขตเทศบาล	 แหล่งงานของกลุ่มงานบริการ
 ถนน  ทางรถไฟ  แม่น้ำ, คลอง, ห้วย  หนอง, บึง  ภูเขา, เนิน	 ศาลากลางจังหวัด  สำนักงานเทศบาล  สถานที่ราชการ  ตลาด, ห้างสรรพสินค้า  โรงเรียน  สวนสาธารณะ

การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

ที่มา : นายสรศักดิ์ ชิตชลธาร

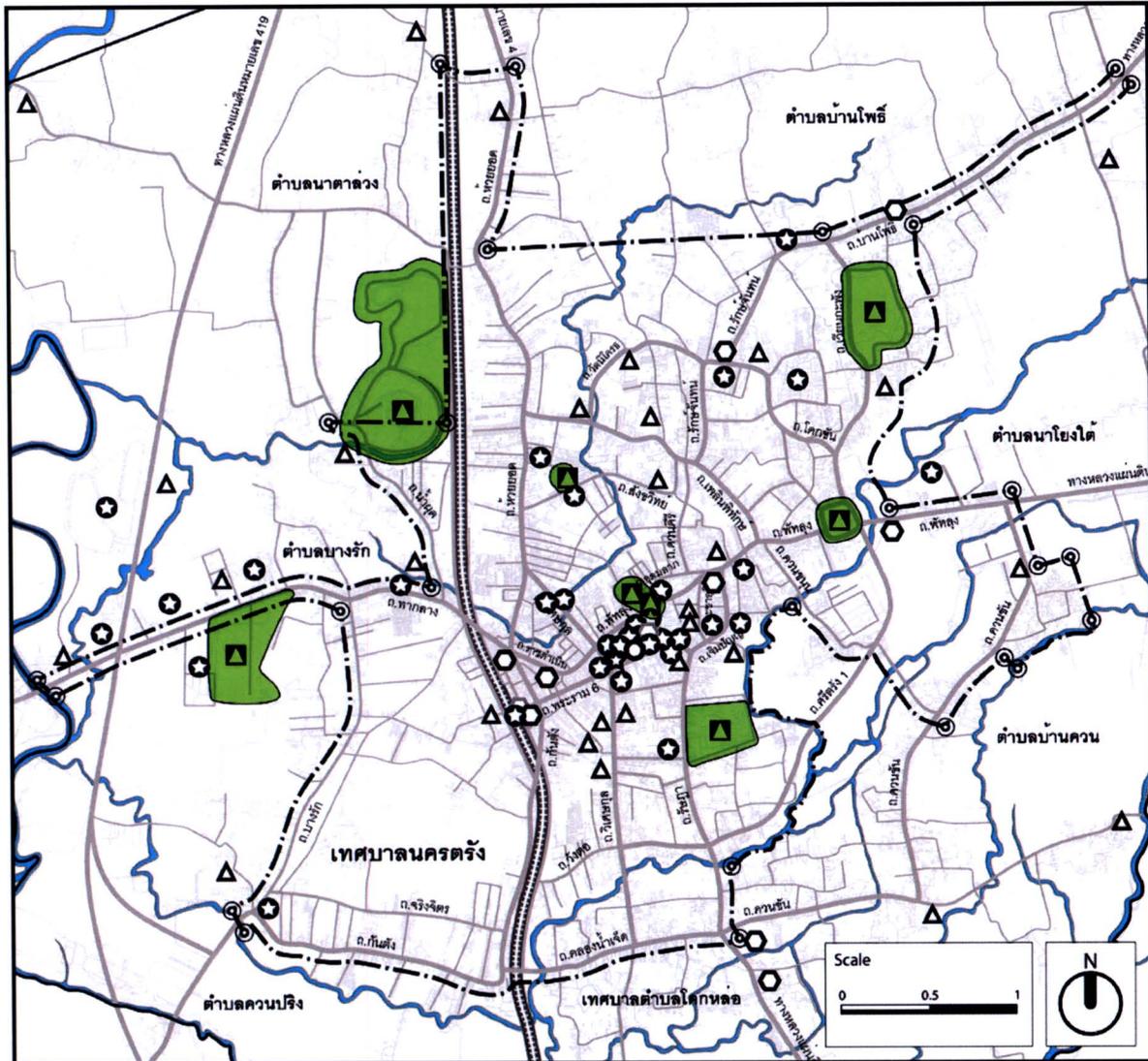


แผนที่ 5.6 : แหล่งกิจกรรมการศึกษา

สัญลักษณ์	กิจกรรมการศึกษา
<ul style="list-style-type: none"> <li> เขตผังเมืองรวม</li> <li> เขตเทศบาล</li> <li> ถนน</li> <li> ทางรถไฟ</li> <li> แม่น้ำ, คลอง, ห้วย</li> <li> หอนง, บึง</li> <li> ภูเขา, เนิน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> แหล่งกิจกรรมการศึกษา</li> <li> ศาลากลางจังหวัด</li> <li> สำนักงานเทศบาล</li> <li> สถานที่ราชการ</li> <li> ตลาด, ห้างสรรพสินค้า</li> <li> โรงเรียน</li> <li> สวนสาธารณะ</li> </ul>
<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง</p>	

ที่มา : นายสรศักดิ์ ชิตชลธาร





แผนที่ 5.8 : แหล่งกิจกรรมการพักผ่อนหย่อนใจ

สัญลักษณ์	กิจกรรมการพักผ่อนหย่อนใจ
<ul style="list-style-type: none"> <li> เขตผังเมืองรวม</li> <li> เขตเทศบาล</li> <li> ถนน</li> <li> ทางรถไฟ</li> <li> แม่น้ำ, คลอง, ห้วย</li> <li> หอนง, บึง</li> <li> ภูเขา, เนิน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> แหล่งกิจกรรมการพักผ่อนหย่อนใจ</li> <li> ศาลากลางจังหวัด</li> <li> สำนักงานเทศบาล</li> <li> สถานที่ราชการ</li> <li> ตลาด, ห้างสรรพสินค้า</li> <li> โรงเรียน</li> <li> สวนสาธารณะ</li> </ul>
<p>การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง</p>	

ที่มา : นายสรศักดิ์ ชิตชลธาร



## 5.2 ลักษณะการเดินทางโดยทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างในเทศบาลนครตรัง

นอกจากการศึกษาแหล่งกำเนิดการเดินทางของประชาชนในเทศบาลนครตรังเพื่อให้ทราบว่ามีพื้นที่ใดพบกิจกรรมใดบ้างแล้ว การศึกษาข้อมูลลักษณะการเดินทางภายในพื้นที่เป็นข้อมูลสำคัญในการวิเคราะห์หาความเหมาะสมในการพัฒนาเป็นโครงข่ายทางจักรยาน เพื่อให้ได้ความต้องการของประชาชน วิธีที่ได้รับการยอมรับและเป็นการรับรู้ข้อมูลโดยตรงจากบุคคลในพื้นที่ คือ การทำแบบสอบถาม (questionnaire) โดยจะแบ่งหัวข้อในการสอบถามทั้งในเรื่องลักษณะการเดินทางโดยทั่วไปและลักษณะการเดินทางด้วยจักรยาน ซึ่งแบ่งออกเป็น 5 ส่วนได้แก่

1. ข้อมูลส่วนตัว
2. ข้อมูลการเดินทางในเมืองโดยทั่วไป
3. ข้อมูลทัศนคติเกี่ยวกับการใช้จักรยานและทางจักรยานในเมือง
4. ข้อมูลการเดินทางด้วยจักรยานในเมือง
5. ข้อมูลความต้องการทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก

การเก็บข้อมูลแบบสอบถามนี้ ได้ทำการเก็บตัวอย่างจากผู้เดินทางในเขตเทศบาลนครตรัง ทั้งผู้ที่อาศัยใน และอยู่นอกเขตเทศบาลนครตรัง แต่เดินทางเข้ามาใช้บริการในเขตเทศบาล

การเลือกกลุ่มตัวอย่างใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ (stratified random sampling) โดยชั้นแรก เป็นการแบ่งกลุ่มประชากรตามแหล่งกิจกรรมทั้ง 5 ประเภท ได้แก่ กิจกรรมการทำงาน กิจกรรมการศึกษา กิจกรรมการซื้อขายสินค้าและบริการ กิจกรรมการพักผ่อนหย่อนใจ และกิจกรรมการพักผ่อน โดยกำหนดสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างให้เท่ากัน

ชั้นที่สอง เป็นการเลือกพื้นที่ตามแหล่งกิจกรรมแต่ละประเภท จะเลือกบุคคลที่เดินทางเข้ามาในแหล่งกิจกรรม โดยพยายามให้มีความแตกต่างของสถานภาพทางสังคมให้มากที่สุด ซึ่งได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ และรายได้ แต่จากการตอบแบบสอบถามจริง กลุ่มตัวอย่างที่ได้ไม่เป็นไปตามที่คาดหวัง คือ มีความแตกต่างของกลุ่มตัวอย่างในเรื่องอาชีพ และระดับการศึกษาน้อย

การกำหนดกลุ่มตัวอย่างนั้น ใช้วิธีการคำนวณของ Yamane (1973) คือ

$$n = \frac{N}{1 + NE^2}$$

โดยที่

$$n = \text{กลุ่มตัวอย่าง}$$

$$N = \text{จำนวนประชากร}$$

$$E = \text{ความคลาดเคลื่อน}$$

โดยที่ประชากรในเทศบาลนครตรัง ปี พ.ศ. 2551 มีจำนวน 58,631 คน และกำหนดความคลาดเคลื่อน 0.08 (ความเชื่อมั่น 90%) ดังนั้นกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 156 ชุด

ผลจากแบบสอบถาม ข้อมูลที่ได้ทั้งหมดจะนำมาประมวลผลรวมกัน โดยเริ่มจากข้อมูลส่วนตัวรวมกับข้อมูลการเดินทางในเมือง ซึ่งทำให้ทราบวัตถุประสงค์และรายละเอียดการเดินทางแบบต่างๆ และทราบถึงจุดเริ่มต้นการเดินทางและจุดหมายปลายทางการเดินทาง ทำให้เห็นภาพรวมการเดินทางของคนในพื้นที่ และสอบถามข้อมูลทัศนคติเกี่ยวกับการใช้จักรยานและทางจักรยานในเมืองจะทำให้ทราบว่าคนที่มีการเดินทางแบบต่างๆ กันนั้น มีความเห็นต่อการเดินทางด้วยจักรยานและการมีทางจักรยานในเมืองอย่างไร และข้อมูลการเดินทางด้วยจักรยานในเมืองและความต้องการทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นการสอบถามเฉพาะกลุ่มผู้ใช้จักรยานในเมืองว่ามีลักษณะการใช้งาน เส้นทางที่ใช้และมีความต้องการเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างไรบ้าง ข้อมูลส่วนนี้จะนำไปวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพและศักยภาพของเส้นทางที่ได้จากข้อมูลลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานในปัจจุบันและความต้องการใช้จักรยานในอนาคต โดยพิจารณาจากเกณฑ์มาตรฐานในการออกแบบเส้นทางจักรยาน

### 5.2.1 ข้อมูลส่วนตัว

ตาราง 5.1 เพศของกลุ่มตัวอย่าง

เพศ	จำนวน(คน)	สัดส่วน (%)
1. ชาย	75	48.1
2. หญิง	81	51.9
รวม	156	100

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน เป็นเพศหญิง (51.9%) และเพศชาย (48.1%)

ตาราง 5.2 อายุของกลุ่มตัวอย่าง

อายุ	จำนวน(คน)	สัดส่วน (%)
1. ต่ำกว่า 20 ปี	10	6.4
2. 21-25 ปี	20	12.8
3. 26-30 ปี	36	23.1
4. 31-35 ปี	12	7.7
5. 36-40 ปี	17	10.9
6. 41-45 ปี	11	7.1
7. 46-50 ปี	3	1.9
8. 51-55 ปี	16	10.2
9. 56-60 ปี	-	0
10. 60 ปีขึ้นไป	31	19.9
รวม	156	100

ในการสอบถามเรื่องช่วงอายุ จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน จำนวนสัดส่วนของผู้ทำแบบสอบถามที่พบมากที่สุดคือ กลุ่มตัวอย่างช่วงอายุ 26-30 ปี (23.1%) รองลงมาคือ อายุมากกว่า 60 ปี(19.9%) ช่วงอายุ 21-25 ปี (12.8%) และพบน้อยที่สุดที่ช่วงอายุ 46-50 ปี (1.9%)

กลุ่มตัวอย่างช่วงอายุ 20-60 ปี พบมากถึง 73.7% ซึ่งเป็นกลุ่มคนส่วนใหญ่ที่สามารถใช้จักรยานเดินทางได้เป็นอย่างดี แสดงให้เห็นถึงศักยภาพของเทศบาลนครตรังที่สามารถพัฒนาให้เป็นเมืองจักรยานได้

ตาราง 5.3 ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง

ระดับการศึกษา	จำนวน(คน)	สัดส่วน (%)
1. ไม่ได้ศึกษา	-	0
2. ประถมศึกษา	15	9.6
3. มัธยมศึกษา	18	11.6
4. อนุปริญญา	8	5.1
5. ปริญญาตรี	98	62.8
6. ปริญญาโท	17	10.9
7. ปริญญาเอก	-	0
รวม	156	100

ในการสอบถามเรื่องการศึกษา จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน จำนวนสัดส่วนของผู้ทำแบบสอบถามที่พบมากที่สุดคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาปริญญาตรี (62.8%)

ตาราง 5.4 อาชีพของกลุ่มตัวอย่าง

อาชีพ	จำนวน(คน)	สัดส่วน (%)
1. นักเรียน/นักศึกษา	31	19.9
2. พนักงานราชการ	8	5.2
3. ข้าราชการ	28	17.9
4. ข้าราชการบำนาญ	22	14.1
5. พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3	1.9
6. พนักงานบริษัทเอกชน	15	9.6
7. ธุรกิจส่วนตัว	27	17.3
8. ค้าขาย	9	5.8
9. ทำสวน	5	3.2
10. แม่บ้าน	6	3.8
11. ไม่มีอาชีพ	2	1.3
รวม	156	100

ในการสอบถามเรื่องอาชีพ จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน จำนวนสัดส่วนของผู้ทำแบบสอบถามที่พบมากที่สุดคือ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักเรียน/นักศึกษา (19.9%) รองลงมาคือข้าราชการ(17.9%) และธุรกิจส่วนตัว (17.3%)

ตาราง 5.5 รายได้ต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่าง

รายได้	จำนวน(คน)	สัดส่วน (%)
1. ไม่มีรายได้	16	10.3
2. น้อยกว่า 15,000 บาท	64	41.0
3. 15,000 - 20,000 บาท	36	23.0
4. 20,001 - 25,000 บาท	18	11.5
5. 25,001 - 30,000 บาท	3	1.9
6. 30,001 - 35,000 บาท	9	5.8
7. 35,001 - 40,000 บาท	8	5.2
8. 40,001 - 45,000 บาท	2	1.3
9. 45,001 - 50,000 บาท	-	0
10. มากกว่า 50,000 บาท	-	0
<b>รวม</b>	<b>156</b>	<b>100</b>

ในการสอบถามเรื่องรายได้ จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน จำนวนสัดส่วนของผู้ทำแบบสอบถามที่พบมากที่สุดคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้น้อยกว่า 15,000 บาท (41.0%)

ตาราง 5.6 ยานพาหนะที่กลุ่มตัวอย่างเป็นเจ้าของ

ยานพาหนะ	จำนวน(คน)	สัดส่วน (%)
1. ไม่มียานพาหนะ	18	11.5
2. มีเฉพาะจักรยาน	9	5.8
3. มีเฉพาะจักรยานยนต์	31	19.9
4. มีเฉพาะรถยนต์	22	14.1
5. มีจักรยาน และจักรยานยนต์	15	9.6
6. มีจักรยาน และรถยนต์	10	6.4
7. มีจักรยานยนต์ และรถยนต์	31	19.9
8. มีจักรยาน จักรยานยนต์ และรถยนต์	20	12.8
<b>รวม</b>	<b>156</b>	<b>100</b>

ในการสอบถามเรื่องการครอบครองยานพาหนะ จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน จำนวนสัดส่วนของผู้ทำแบบสอบถามที่พบมากที่สุดสองกลุ่มคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีเฉพาะจักรยานยนต์ (19.9%) และจักรยานยนต์และรถยนต์ (19.9%)

กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดที่มีการครอบครองจักรยานมีถึง 34.6% เป็นข้อสนับสนุนในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

## 5.2.2 ข้อมูลการเดินทางในเมืองโดยทั่วไป

ตาราง 5.7 ที่อยู่อาศัยของกลุ่มตัวอย่าง

ที่อยู่อาศัย	จำนวน(คน)	สัดส่วน (%)
1. ในเขตเทศบาล	128	82.1
2. อำเภอเมืองตรัง	25	16.0
3. อำเภออื่นๆ	3	1.9
รวม	156	100

ในการสอบถามเรื่องที่อยู่อาศัย จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน ซึ่งได้ทำการเก็บตัวอย่างจากผู้เดินทางในเขตเทศบาลนครตรัง ทั้งผู้ที่อาศัยในเขตเทศบาลและผู้อยู่อาศัยนอกเขตเทศบาลแต่เดินทางเข้ามาใช้บริการในเขตเทศบาล พบว่า จำนวนสัดส่วนของผู้ทำแบบสอบถามที่พบมากที่สุดคือ กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครตรัง (82.1%) รองลงมาคืออาศัยอยู่ในอำเภอเมืองตรัง (16.0%) และอาศัยอยู่ในอำเภออื่นๆ (1.9%)

ตาราง 5.8 เส้นทางที่กลุ่มตัวอย่างเดินทางเป็นประจำ (ระบุชื่อสถานที่และเส้นทาง)

ถนน	จำนวนการเดินทาง	สัดส่วน (%)
1. ห้วยยอด	68	24.5
2. เพลินพิทักษ์	53	19.1
3. สังขวิทย์	66	23.7
4. รัชชจันทน์	17	6.1
5. วัดนิโครธ	13	4.7
6. เวียนกะพัง	25	9.0
7. โคกชัน	16	5.8
8. ควนขัน	8	2.9
9. ควนขนุน	14	5.0
10. พัทลุง	95	34.2
11. ควนคีรี	30	10.8
12. อุดมลาภ	9	3.2
13. เจิมปัญญา	50	18.0
14. รัชฎา	61	21.9
15. วิเศษกุล	80	28.8
16. วังตอ	7	2.5

17. คลองน้ำเจ็ด	3	1.1
18. กั้นตัง	60	21.6
19. พระราม 6	64	23.0
20. ราชดำเนิน	66	23.7
21. ท่ากลาง	19	6.8
22. น้ำผุด	12	4.3
23. บางรัก	5	1.8
24. จริงจิตร	11	3.9
25. สถานี	17	6.1
26. บ้านโพธิ์	6	2.2
27. ประชาอุทิศ	3	1.1
28. รื่นรมย์	6	2.2

ในเรื่องเส้นทางที่เดินทางเป็นประจำ จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน พบว่า มีการเดินทางประจำทั้งหมด 278 การเดินทาง ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 เส้นทาง ขึ้นอยู่กับจำนวนการเดินทางเป็นประจำของแต่ละบุคคล โดยให้ระบุชื่อถนนที่เดินทางผ่านทั้งหมดในแต่ละครั้ง ซึ่งจำนวนการเดินทางบนถนนแต่ละเส้นไม่เท่ากัน เพราะการเดินทางแต่ละครั้งจะผ่านหลายเส้นทาง โดยพบว่าถนนที่มีการใช้งานมากที่สุดคือ ถนนพหลุ้ง 95 ครั้ง (34.2%) จากทั้งหมด 278 ครั้ง รองลงมาคือ ถนนวิเศษกุล (28.8%)

ตาราง 5.9 วัตถุประสงค์และรูปแบบการเดินทางโดยส่วนใหญ่ (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

วัตถุประสงค์	เดิน	จักรยาน	จยย.	รถยนต์	รถโดยสาร	อื่นๆ	รวม	สัดส่วน (%)
1. เที่ยน	3	-	22	-	5	-	30	7.7
2. ทำงาน	5	-	39	43	-	-	87	22.3
3. ทำธุระ	-	6	33	29	-	-	68	17.4
4. ซื้อของ	8	14	55	30	-	-	107	27.5
5. พักผ่อน	-	3	2	6	-	-	11	2.8
6. ออกกำลังกาย	2	25	46	14	-	-	87	22.3
<b>รวม</b>	<b>18</b>	<b>48</b>	<b>197</b>	<b>122</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>390</b>	<b>100</b>
<b>สัดส่วน (%)</b>	<b>4.6</b>	<b>12.3</b>	<b>50.5</b>	<b>31.3</b>	<b>1.3</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	

จากการสำรวจการเดินทางในเทศบาลนครตรัง พบว่า วัตถุประสงค์ในการเดินทางในเมืองโดยส่วนใหญ่มี 6 วัตถุประสงค์ คือ เที่ยน ทำงาน ทำธุระ ซื้อของ พักผ่อนและออกกำลังกาย

ในการสอบถามเรื่องวัตถุประสงค์และรูปแบบการเดินทางในเมืองโดยส่วนใหญ่ ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ ขึ้นอยู่กับจำนวนการเดินทางของแต่ละบุคคล

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน พบว่ามีการเดินทางโดยส่วนใหญ่ทั้งหมด 390 การเดินทางวัตถุประสงค์ในการเดินทางที่พบมากที่สุดคือ ชื้อของ (27.5%) รองลงมาคือ ทำงานและออกกำลังกาย (22.3%) และพบน้อยที่สุดคือ พักผ่อน (2.8%)

รูปแบบการเดินทาง การเดินทางด้วยจักรยานยนต์เป็นที่นิยมมากที่สุดของกลุ่มตัวอย่าง (50.5%) โดยพบมากที่สุดในการเดินทางเพื่อซื้อของ 55 ครั้ง (27.9%) รองลงมาคือ ออกกำลังกาย 46 ครั้ง (23.4%) และทำงาน 39 ครั้ง (19.8%)

การเดินทางด้วยรถยนต์พบมากเป็นอันดับสองในการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง (31.3%) โดยพบมากที่สุดในการเดินทางเพื่อทำงาน 43 ครั้ง (35.2%) รองลงมาในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคือ ชื้อของ 30 ครั้ง (24.6%) และทำธุระ 29 ครั้ง (23.8%)

การเดินทางด้วยจักรยานพบเป็นอันดับสามของการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างในเทศบาลนครตรัง (12.3%) พบมากที่สุดในการใช้จักรยานเดินทางเพื่อไปออกกำลังกาย 25 ครั้ง (52.1%) รองลงมาคือ เพื่อซื้อของ 14 ครั้ง (29.2%) ทำธุระ 6 ครั้ง พักผ่อน 3 ครั้ง

การไม่พบการใช้จักรยานเพื่อเรียนและทำงาน แสดงถึงโอกาสในการสนับสนุนให้คนกลุ่มนี้หันมาใช้จักรยานในการเดินทาง ซึ่งมีถึง 30% ของวัตถุประสงค์ของการเดินทางทั้งหมด

ตาราง 5.10 วัตถุประสงค์และระยะทางในการเดินทางโดยส่วนใหญ่ (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

วัตถุประสงค์	น้อยกว่า 1 ก.ม.	1-3 ก.ม.	3-5 ก.ม.	5-7 ก.ม.	มากกว่า 7 ก.ม.	รวม	สัดส่วน (%)
1. เรียน	8	9	11	-	2	30	7.7
2. ทำงาน	9	33	20	3	22	87	22.3
3. ทำธุระ	2	28	19	6	13	68	17.4
4. ชื้อของ	22	42	30	4	9	107	27.5
5. พักผ่อน	-	11	-	-	-	11	2.8
6. ออกกำลังกาย	17	45	6	3	16	87	22.3
รวม	58	168	86	16	62	390	100
สัดส่วน (%)	14.9	43.1	22.0	4.1	15.9	100	

ระยะทางในการเดินทางโดยส่วนใหญ่ จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน ระยะทางในการเดินทางที่พบมากที่สุดคือ การเดินทางที่ระยะทาง 1-3 ก.ม. (43.1%) โดยพบมากที่สุดในการเดินทางเพื่อออกกำลังกาย 45 ครั้ง (26.8%) รองลงมาคือ ชื้อของ 42 ครั้ง (25%) ทำงาน 33 ครั้ง (19.6%) และน้อยที่สุดคือเพื่อเรียน 9 ครั้ง

การเดินทางที่ระยะทาง 3-5 ก.ม. พบมากเป็นอันดับสอง (22%) โดยพบมากที่สุดเพื่อซื้อของ 30 ครั้ง (34.9%) รองลงมา คือ เพื่อทำงาน 20 ครั้ง (23.3%)

การเดินทางที่ระยะทางมากกว่า 7 ก.ม. พบมากเป็นอันดับสาม (15.9%) ซึ่งเป็นระยะทางที่อยู่นอกเขตเทศบาลนครตรัง โดยพบมากที่สุดเพื่อทำงาน 22 ครั้ง (35.5%)

การเดินทางที่ระยะทาง 0-5 ก.ม. พบมากถึง 80% ซึ่งเป็นระยะทางที่อยู่ภายในเขตเทศบาลนครตรัง แสดงให้เห็นถึงโอกาสที่เทศบาลนครตรังสามารถพัฒนาให้เป็นเมืองจักรยานได้

ตาราง 5.11 วัตถุประสงค์และระยะเวลาการเดินทางโดยส่วนใหญ่ (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

วัตถุประสงค์	น้อยกว่า 15 นาที	15-30 นาที	30-60 นาที	มากกว่า 60 นาที	รวม	สัดส่วน (%)
1. เรียน	16	14	-	-	30	7.7
2. ทำงาน	50	28	3	6	87	22.3
3. ทำธุระ	8	45	5	10	68	17.4
4. ซื้อของ	37	49	16	5	107	27.5
5. พักผ่อน	3	8	-	-	11	2.8
6. ออกกำลังกาย	34	28	12	13	87	22.3
<b>รวม</b>	<b>148</b>	<b>172</b>	<b>36</b>	<b>34</b>	<b>390</b>	<b>100</b>
สัดส่วน (%)	38.0	44.1	9.2	8.7	100	

ระยะเวลาในการเดินทางโดยส่วนใหญ่ จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน ระยะเวลาในการเดินทางที่พบมากที่สุดคือ การเดินทางที่ใช้เวลา 15-30 นาที (44.1%) โดยพบมากที่สุดในการเดินทางเพื่อซื้อของ 49 ครั้ง (28.5%) รองลงมาคือ ทำธุระ 45 ครั้ง (26.2%)

ระยะเวลาในการเดินทางน้อยกว่า 15 นาทีพบมากเป็นอันดับสอง (38%) โดยพบมากที่สุดในการเดินทางเพื่อทำงาน 50 ครั้ง (33.8%) รองลงมาในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ ซื้อของ 37 ครั้ง (25%) และออกกำลังกาย 34 ครั้ง (23%)

ตาราง 5.12 ปัญหาที่พบในการเดินทางในเทศบาลนครตรัง

การเดินทาง	จำนวน (คน)	สัดส่วน (%)
1. ไม่พบปัญหา	28	17.9
2. พบปัญหา	128	82.1
<b>รวม</b>	<b>156</b>	<b>100</b>

ในการสอบถามเรื่องปัญหาที่พบในการเดินทางในเทศบาลนครตรัง จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน มีผู้พบปัญหาในการเดินทางถึง 82.1% และไม่พบปัญหาในการเดินทาง 17.9%

- ปัญหาที่พบในการเดินทาง (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ปัญหา	จำนวนที่พบปัญหา	สัดส่วน (%)
1. การจราจรติดขัด	125	80.1
2. ไม่มีที่จอดรถ	75	48.1
3. ถนนแคบ	58	37.2
4. พื้นผิวถนนชำรุด	36	23.1
5. แสงสว่างไม่เพียงพอ	25	16.0
6. ความปลอดภัย	22	14.1
7. ขาดวินัยจราจร	8	5.1

ปัญหาที่พบในการเดินทางส่วนใหญ่คือ การจราจรติดขัด ไม่มีที่จอดรถ ถนนแคบ พื้นผิวถนนชำรุด แสงสว่างไม่เพียงพอ ความปลอดภัยและการขาดวินัยจราจร

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน ปัญหาที่พบมากที่สุดคือ การจราจรติดขัด (80.1%) รองลงมาคือ ไม่มีที่จอดรถ (48.1%) ถนนแคบ (37.2%)

จากปัญหาที่พบส่วนใหญ่แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง เพราะอาจช่วยลดปัญหาในการเดินทางได้ โดยเฉพาะปัญหาการจราจรติดขัดและปัญหาการไม่มีที่จอดรถ ซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดจากการใช้รถยนต์

ตาราง 5.13 รูปแบบการเดินทางที่คิดว่าเหมาะสมกับเทศบาลนครตรัง  
(เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

รูปแบบการเดินทาง	จำนวนที่เลือก	สัดส่วน (%)
1. เดิน	30	19.2
2. จักรยาน	69	44.2
3. จักรยานยนต์	138	88.5
4. รถยนต์ส่วนบุคคล	64	41.0
5. รถโดยสารไม่ประจำทาง (จักรยานยนต์รับจ้าง, สามล้อเครื่อง)	29	18.6
6. รถโดยสารประจำทาง (รถสองแถว)	8	5.1
7. ระบบขนส่งมวลชน (รถเมล์)	2	1.3

ในการสอบถามเรื่องรูปแบบการเดินทางที่เหมาะสม จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน การใช้จักรยานยนต์เป็นรูปแบบการเดินทางที่กลุ่มตัวอย่างคิดว่าเหมาะสมมากที่สุด (88.5%) รองลงมาคือ จักรยาน (44.2%) รถยนต์ส่วนบุคคล (41.0%) และคิดว่าเหมาะสมน้อยที่สุดคือ รถเมล์ (1.3%)

### 5.2.3 ข้อมูลทัศนคติเกี่ยวกับการใช้จักรยานและทางจักรยานในเมือง

ตาราง 5.14 การใช้จักรยานในเทศบาลนครตรังในปัจจุบัน

การใช้จักรยาน	จำนวน(คน)	สัดส่วน (%)
1. ใช้	33	21.2
2. ไม่ใช้	123	78.8
รวม	156	100

การใช้จักรยานในการเดินทางในเทศบาลนครตรัง จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน มีผู้ใช้จักรยานในการเดินทาง 21.2% และไม่ใช้จักรยานในการเดินทาง 78.8%

ตาราง 5.15 เหตุผลที่เลือกใช้จักรยานในเทศบาลนครตรัง (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

เหตุผล	จำนวนที่เลือก	สัดส่วน (%)
1. ประหยัดค่าใช้จ่าย	20	60.6
2. ช่วยลดมลพิษในเมือง	8	24.2
3. เข้าถึงที่หมายได้สะดวก	19	57.6
4. ได้ออกกำลังกาย	16	48.5
5. หลีกเลี่ยงการจราจรติดขัด	3	9.1

เหตุผลที่เลือกใช้จักรยานในการเดินทางในเทศบาลนครตรัง จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 33 คน เหตุผลที่พบมากที่สุดคือ ประหยัดค่าใช้จ่าย (60.6%) รองลงมาคือ เข้าถึงที่หมายได้สะดวก (57.6%) ได้ออกกำลังกาย (48.5%) และน้อยที่สุดคือ หลีกเลี่ยงการจราจรติดขัด (9.1%)

การประหยัดค่าใช้จ่าย และการเข้าถึงที่หมายได้สะดวกพบมากถึง 60.6% และ 57.6% แสดงให้เห็นถึงเหตุผลในการเลือกใช้จักรยานของคนส่วนใหญ่ ซึ่งเลือกใช้จักรยานเดินทางด้วยเห็นผลส่วนตัวเป็นหลัก

ตาราง 5.16 เหตุผลที่ไม่ใช้จักรยานในเทศบาลนครตรัง (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

เหตุผล	จำนวนที่เลือก	สัดส่วน (%)
1. ไม่สะดวกสบาย	50	40.6
2. คิดว่าไม่ปลอดภัย	42	34.1
3. สภาพแวดล้อมไม่อำนวย	33	26.8
4. เดินทางไกล	17	13.8
5. ใช้จักรยานไม่ได้	8	6.5
6. ไม่มีจักรยาน	9	7.3
7. ขาดวินัยจราจร	3	2.4

เหตุผลที่ไม่ใช้จักรยานในการเดินทางในเทศบาลนครตรัง จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 123 คน พบว่า เหตุผลที่พบมากที่สุดคือ ไม่สะดวกสบาย (40.6%) รองลงมาคือ คิดว่าไม่ปลอดภัย (34.1%) สภาพแวดล้อมไม่อำนวย (26.8%) และพบน้อยที่สุดคือ ขาดวินัยจราจร (2.4%)

ความไม่สะดวกสบาย และการคิดว่าไม่ปลอดภัยพบมากถึง 40.6% และ 34.1% แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานเพื่อเพิ่มความปลอดภัยและความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้จักรยานในการเดินทาง อาจทำให้มีการใช้จักรยานในเทศบาลนครตรังเพิ่มมากขึ้น

ตาราง 5.17 ความคิดเห็นเรื่องการมีทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

ความคิดเห็น	จำนวน(คน)	สัดส่วน (%)
1. ควรมี	129	82.7
2. ไม่ควรมี	27	17.3
รวม	156	100

ความคิดเห็นเรื่องการมีทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน พบว่า ควรมีทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง 82.7% และไม่ควรมีทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง 17.3%

- ควรมีทางจักรยานเพราะ (เลือกตอบได้มากกว่า 1ข้อ)

เหตุผล	จำนวนที่เลือก	สัดส่วน (%)
1. เพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้จักรยาน	72	55.8
2. ส่งเสริมการใช้จักรยานในเมือง	53	41.1
3. เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง	36	27.9
4. ช่วยลดมลพิษ	12	9.3
5. ลดการใช้พลังงาน	3	2.3
6. ประหยัดค่าใช้จ่าย	9	6.9

เหตุผลที่คิดว่าควรมีทางจักรยานในการเดินทางในเทศบาลนครตรัง จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 129 คน พบว่า เหตุผลที่พบมากที่สุดคือ เพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้จักรยาน 72 คน (55.8%) รองลงมาคือ ส่งเสริมการใช้จักรยานในเมือง 53 คน (41.1%) เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง 36 คน (27.9%) และพบน้อยที่สุดคือ ลดการใช้พลังงาน 3 คน (2.3%)

เหตุผลการเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้จักรยาน และการส่งเสริมการใช้จักรยานในเมืองพบมากถึง 55.8% และ 41.1% ข้อเสนอแนะที่ดีในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

- ไม่ควรมีทางจักรยานเพราะ (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

เหตุผล	จำนวนที่เลือก	สัดส่วน (%)
1. ยังมีผู้ใช้จักรยานในเมืองน้อย	8	29.6
2. สภาพแวดล้อมไม่อำนวย	17	62.9
3. ทำให้เสียพื้นที่การจราจร	11	40.7

เหตุผลที่คิดว่าไม่ควรมีทางจักรยานในการเดินทางในเทศบาลนครตรัง จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 27 คน พบว่า เหตุผลที่พบมากที่สุดคือ สภาพแวดล้อมไม่อำนวย 17 คน (62.9%) รองลงมาคือ ทำให้เสียพื้นที่การจราจร 11 คน (40.7%) และยังมีผู้ใช้จักรยานในเมืองน้อย 8 คน (29.6%)

ตาราง 5.18 ความคิดเห็นเรื่องความสนใจใช้จักรยาน ถ้ามีทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

ความคิดเห็น	จำนวน(คน)	สัดส่วน (%)
1. สนใจใช้จักรยาน	120	76.9
2. ไม่สนใจใช้จักรยาน	36	23.1
รวม	156	100

ความคิดเห็นเรื่องความสนใจใช้จักรยานในเทศบาลนครตรัง จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน พบว่า สนใจใช้จักรยานในเทศบาลนครตรัง 76.9% และไม่สนใจใช้จักรยานในเทศบาลนครตรัง 23.1%

- สนใจใช้จักรยานเพราะ (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

เหตุผล	จำนวนที่เลือก	สัดส่วน (%)
1. จะใช้จักรยานได้ปลอดภัยขึ้น	73	60.8
2. จะใช้จักรยานได้สะดวกขึ้น	61	50.8
3. ได้ออกกำลังกาย	14	11.7
4. ประหยัดค่าใช้จ่าย	3	2.5
5. ช่วยลดมลพิษ	2	1.7

เหตุผลที่สนใจใช้จักรยานในการเดินทางในเทศบาลนครตรัง จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 120 คน พบว่า เหตุผลที่พบมากที่สุดคือ จะใช้จักรยานได้ปลอดภัยขึ้น 73 คน (60.8%) รองลงมาคือ จะใช้จักรยานได้สะดวกขึ้น 61 คน (50.8%)

ถ้ามีทางจักรยานแล้ว การสนใจใช้จักรยานด้วยเหตุผลที่ว่า จะใช้จักรยานได้ปลอดภัยขึ้น และจะใช้จักรยานได้สะดวกขึ้น ซึ่งพบมากถึง 60.8% และ 50.8% แสดงให้เห็นถึงโอกาสที่เทศบาลนครตรังสามารถพัฒนาให้เป็นเมืองจักรยานได้

- ไม่สนใจใช้จักรยานเพราะ (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

เหตุผล	จำนวนที่เลือก	สัดส่วน (%)
1. คิดว่ายังไม่ปลอดภัย	19	52.8
2. คิดว่ายังไม่สะดวกสบาย	17	47.2
3. ใช้จักรยานไม่ได้	3	8.3
4. สภาพแวดล้อมไม่อำนวย	2	5.6

เหตุผลที่ไม่สนใจใช้จักรยานในการเดินทางในเทศบาลนครตรัง จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 36 คน พบว่า เหตุผลที่พบมากที่สุดคือ คิดว่ายังไม่ปลอดภัย 19 คน (52.8%) รองลงมาคือ คิดว่ายังไม่สะดวกสบาย 17 คน (47.2%)

ตาราง 5.19 รูปแบบทางจักรยานที่คิดว่าเหมาะสมกับเทศบาลนครตรัง  
(เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

รูปแบบทางจักรยาน	จำนวนที่เลือก	สัดส่วน (%)
1. ทางจักรยานบนถนน แบบใช้เครื่องกันแบ่งช่องทาง	72	46.1
2. ทางจักรยานบนถนน แบบใช้เส้นสีแบ่งช่องทาง	48	30.8
3. ทางจักรยานบนทางเท้า แบบใช้เส้นสีแบ่งช่องทาง	36	23.1
4. ทางจักรยานเฉพาะ (เส้นทางแยกออกจากถนนสายหลัก)	50	32.1

รูปแบบทางจักรยานที่คิดว่ามีความเป็นไปได้ในเทศบาลนครตรังมี 4 รูปแบบ คือ ทางจักรยานบนถนนแบบใช้เครื่องกัน ทางจักรยานบนถนนแบบใช้เส้นสี ทางจักรยานบนทางเท้า และทางจักรยานเฉพาะ

รูปแบบทางจักรยานที่คิดว่าเหมาะสมเทศบาลนครตรัง จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คนพบว่า รูปแบบทางจักรยานที่เลือกมากที่สุดคือ ทางจักรยานบนถนน แบบใช้เครื่องกันแบ่งช่องทาง (46.1%) รองลงมาในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคือ ทางจักรยานเฉพาะ (เส้นทางแยกออกจากถนนสายหลัก) (32.1%) และทางจักรยานบนถนน แบบใช้เส้นสีแบ่งช่องทาง (30.8%) และน้อยที่สุดคือ ทางจักรยานบนทางเท้า แบบใช้เส้นสีแบ่งช่องทาง (23.1%)

### 5.3 ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลการเดินทางโดยทั่วไปในเทศบาลนครตรัง

#### 5.3.1 ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลส่วนตัวกับรูปแบบการเดินทางในเมือง

ตาราง 5.20 อายุกับรูปแบบการเดินทางในเมืองโดยส่วนใหญ่ (จำนวนการเดินทาง)

วัตถุประสงค์	เดิน	จักรยาน	จยย.	รถยนต์	รถโดยสาร	รวม	สัดส่วน (%)
1. ต่ำกว่า 20 ปี	-	8	14	-	5	27	6.9
2. 21-25 ปี	3	-	47	-	-	50	12.8
3. 26-30 ปี	5	10	42	38	-	95	24.3
4. 31-35 ปี	-	-	8	11	-	19	4.9
5. 36-40 ปี	-	3	17	19	-	39	10.0
6. 41-45 ปี	-	2	16	8	-	26	6.7
7. 46-50 ปี	-	-	3	5	-	8	2.1
8. 51-55 ปี	2	18	9	16	-	45	11.5
9. 56-60 ปี	-	-	-	-	-	0	0
10. 60 ปีขึ้นไป	8	7	41	25	-	81	20.8
รวม	18	48	197	122	5	390	100
สัดส่วน (%)	4.6	12.3	50.5	31.3	1.3	100	

ความสัมพันธ์ระหว่างอายุและรูปแบบการเดินทางในเมืองโดยส่วนใหญ่ ผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเลือกตอบรูปแบบการเดินทางได้มากกว่า 1 ข้อ ขึ้นอยู่กับจำนวนการเดินทางของแต่ละบุคคล

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน พบว่ามีการเดินทางโดยส่วนใหญ่ทั้งหมด 390 การเดินทาง จำนวนการเดินทางที่พบมากที่สุดคือ จำนวนการเดินทางของกลุ่มอายุ 26-30 ปี (24.3%) รองลงมาคือ อายุ 60 ปีขึ้นไป (20.8%) อายุ 21-25 ปี (12.8%)

เรื่องรูปแบบการเดินทาง การเดินทางด้วยจักรยานยนต์เป็นที่นิยมมากที่สุดของกลุ่มตัวอย่าง (50.5%) โดยพบมากที่สุดในกลุ่มอายุ 21-25 ปี 47 ครั้ง (23.9%) รองลงมาในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคือ กลุ่มอายุ 26-30 ปี 42 ครั้ง (21.3%) และอายุ 60 ปีขึ้นไป 41 ครั้ง (20.8%)

การเดินทางด้วยรถยนต์พบมากเป็นอันดับสองในการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง (31.3%) โดยพบมากที่สุดในกลุ่มอายุ 26-30 ปี 38 ครั้ง (31.1%) รองลงมาในกลุ่มอายุ 60 ปีขึ้นไป 25 ครั้ง (20.5%) และกลุ่มอายุ 36-40 ปี 19 ครั้ง (15.6%)

การเดินทางด้วยจักรยานพบเป็นอันดับสามของการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง (12.3%) โดยพบมากที่สุดในกลุ่มอายุ 51-55 ปี 18 ครั้ง (37.5%) รองลงมาในกลุ่มอายุ 26-30 ปี 10 ครั้ง (20.8%) และพบน้อยที่สุดในกลุ่มอายุ 41-45 ปี 2 ครั้ง

ตาราง 5.21 อาชีพกับรูปแบบการเดินทางในเมืองโดยส่วนใหญ่ (จำนวนการเดินทาง)

วัตถุประสงค์	เดิน	จักรยาน	จยย.	รถยนต์	รถโดยสาร	รวม	สัดส่วน (%)
1. นักเรียน/นักศึกษา	5	9	56	3	5	78	20.0
2. พนักงานราชการ	-	-	12	8	-	20	5.1
3. ข้าราชการ	-	-	34	38	-	72	18.5
4. ข้าราชการบำนาญ	-	5	32	23	-	60	15.4
5. พนักงานรัฐวิสาหกิจ	-	-	2	2	-	4	1.0
6. พนักงานบริษัทเอกชน	2	-	19	9	-	30	7.7
7. ธุรกิจส่วนตัว	6	21	21	25	-	73	18.7
8. ค้าขาย	2	8	11	-	-	21	5.4
9. ทำสวน	-	2	-	14	-	16	4.1
10. แม่บ้าน	3	-	8	-	-	11	2.8
11. ไม่มีอาชีพ	-	3	2	-	-	5	1.3
<b>รวม</b>	<b>18</b>	<b>48</b>	<b>197</b>	<b>122</b>	<b>5</b>	<b>390</b>	<b>100</b>
<b>สัดส่วน (%)</b>	<b>4.6</b>	<b>12.3</b>	<b>50.5</b>	<b>31.3</b>	<b>1.3</b>	<b>100</b>	

ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพและรูปแบบการเดินทางในเมืองโดยส่วนใหญ่ ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเลือกตอบรูปแบบการเดินทางได้มากกว่า 1 ข้อ ขึ้นอยู่กับจำนวนการเดินทางของแต่ละบุคคล

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน พบว่ามีการเดินทางโดยส่วนใหญ่ทั้งหมด 390 การเดินทาง จำนวนการเดินทางที่พบมากที่สุดคือ จำนวนการเดินทางของอาชีพนักเรียน/นักศึกษา (20%) รองลงมาในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคือ อาชีพธุรกิจส่วนตัว (18.7%) และข้าราชการ (18.5%)

เรื่องรูปแบบการเดินทาง การเดินทางด้วยจักรยานยนต์เป็นที่นิยมมากที่สุดของกลุ่มตัวอย่าง (50.5%) โดยพบมากที่สุดในอาชีพนักเรียน/นักศึกษา 56 ครั้ง (28.4%) รองลงมาในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคือ ข้าราชการ 34 ครั้ง (17.3%) และข้าราชการบำนาญ 32 ครั้ง (16.2%)

การเดินทางด้วยรถยนต์พบมากเป็นอันดับสองในการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง (31.3%) โดยพบมากที่สุดในอาชีพข้าราชการ 38 ครั้ง (31.1%) รองลงมาในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคือ อาชีพธุรกิจส่วนตัว 25 ครั้ง (20.5%) และข้าราชการบำนาญ 23 ครั้ง (18.9%)

การเดินทางด้วยจักรยานพบเป็นอันดับสามของการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง (12.3%) โดยพบมากที่สุดในอาชีพธุรกิจส่วนตัว 21 ครั้ง (43.8%) รองลงมาในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคือนักเรียน/นักศึกษา 9 ครั้ง (18.7%) และค้าขาย 8 ครั้ง (16.7%)

ตาราง 5.22 รายได้กับรูปแบบการเดินทางในเมืองโดยส่วนใหญ่ (จำนวนการเดินทาง)

รายได้ (บาท)	เดิน	จักรยาน	จยย.	รถยนต์	รถโดยสาร	รวม	สัดส่วน (%)
1. ไม่มีรายได้	5	9	14	2	5	35	9.0
2. น้อยกว่า 15,000	8	15	109	28	-	160	41.0
3. 15,000 - 20,000	3	5	48	32	-	88	22.6
4. 20,001 - 25,000	-	-	13	36	-	49	12.5
5. 25,001 - 30,000	-	3	-	4	-	7	1.8
6. 30,001 - 35,000	-	4	11	9	-	24	6.2
7. 35,001 - 40,000	2	10	2	8	-	22	5.6
8. 40,001 - 45,000	-	2	-	3	-	5	1.3
9. 45,001 - 50,000	-	-	-	-	-	0	0
10. มากกว่า 50,000	-	-	-	-	-	0	0
<b>รวม</b>	<b>18</b>	<b>48</b>	<b>197</b>	<b>122</b>	<b>5</b>	<b>390</b>	<b>100</b>
<b>สัดส่วน (%)</b>	<b>4.6</b>	<b>12.3</b>	<b>50.5</b>	<b>31.3</b>	<b>1.3</b>	<b>100</b>	

ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้และรูปแบบการเดินทางในเมืองโดยส่วนใหญ่ ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเลือกตอบรูปแบบการเดินทางได้มากกว่า 1 ข้อ ขึ้นอยู่กับจำนวนการเดินทางของแต่ละบุคคล

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน พบว่ามีการเดินทางโดยส่วนใหญ่ทั้งหมด 390 การเดินทาง จำนวนการเดินทางที่พบมากที่สุดคือ จำนวนการเดินทางของกลุ่มรายได้น้อยกว่า 15,000 บาท (41%) รองลงมาคือ กลุ่มรายได้ 15,000-20,000 บาท (22.6%) และ 20,001-25,000 บาท (12.5%)

เรื่องรูปแบบการเดินทาง การเดินทางด้วยจักรยานยนต์เป็นที่นิยมมากที่สุดของกลุ่มตัวอย่าง (50.5%) โดยพบมากที่สุดในกลุ่มรายได้น้อยกว่า 15,000 บาท 109 ครั้ง (55.3%) รองลงมาคือ กลุ่มรายได้ 15,000-20,000 บาท 48 ครั้ง (24.4%)

การเดินทางด้วยรถยนต์พบมากเป็นอันดับสองในการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง (31.3%) โดยพบมากที่สุดในกลุ่มรายได้ 20,001-25,000 บาท 36 ครั้ง (29.5%) รองลงมาคือ กลุ่มรายได้ 15,000-20,000 บาท 32 ครั้ง (26.2%) และกลุ่มรายได้น้อยกว่า 15,000 บาท 28 ครั้ง (22.9%)

การเดินทางด้วยจักรยานพบเป็นอันดับสามของการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง (12.3%) โดยพบมากที่สุดในกลุ่มรายได้น้อยกว่า 15,000 บาท 15 ครั้ง (31.3%) รองลงมาในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคือ กลุ่มรายได้ 35,001-40,000 บาท 10 ครั้ง (20.8%)

## 5.3.2 ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลการเดินทางในเมือง

ตาราง 5.23 ที่อยู่อาศัยกับรูปแบบการเดินทางในเมืองโดยส่วนใหญ่ (จำนวนการเดินทาง)

ที่อยู่อาศัย	เดิน	จักรยาน	จยย.	รถยนต์	รถโดยสาร	รวม	สัดส่วน (%)
1. ในเขตเทศบาล	15	40	170	97	5	327	83.8
2. อำเภอเมืองตรัง	3	8	27	22	-	60	15.4
3. อำเภออื่นๆ	-	-	-	3	-	3	0.8
รวม	18	48	197	122	5	390	100
สัดส่วน (%)	4.6	12.3	50.5	31.3	1.3	100	

ความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและรูปแบบการเดินทางในเมืองโดยส่วนใหญ่ ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเลือกตอบรูปแบบการเดินทางได้มากกว่า 1 ข้อ ขึ้นอยู่กับจำนวนการเดินทางของแต่ละบุคคล

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน พบว่ามีการเดินทางโดยส่วนใหญ่ทั้งหมด 390 การเดินทาง จำนวนการเดินทางที่พบมากที่สุดคือ จำนวนการเดินทางของกลุ่มที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครตรัง (83.8%) รองลงมาคือ กลุ่มที่อาศัยอยู่ในอำเภอเมืองตรัง (15.4%) และอาศัยอยู่ในอำเภออื่นๆ (0.8%)

เรื่องรูปแบบการเดินทาง การเดินทางด้วยจักรยานยนต์เป็นที่นิยมมากที่สุดของกลุ่มตัวอย่าง (50.5%) โดยพบมากที่สุดในกลุ่มที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครตรัง 170 ครั้ง (86.3%) รองลงมาคือ กลุ่มที่อาศัยอยู่ในอำเภอเมืองตรัง 27 ครั้ง (13.7%) และไม่พบในกลุ่มที่อาศัยอยู่ในอำเภออื่นๆ

การเดินทางด้วยรถยนต์พบมากเป็นอันดับสองในการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง (31.3%) โดยพบมากที่สุดในกลุ่มที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครตรัง 97 ครั้ง (79.5%) รองลงมาคือ กลุ่มที่อาศัยอยู่ในอำเภอเมืองตรัง 22 ครั้ง (18%) และและอาศัยอยู่ในอำเภออื่นๆ 3 ครั้ง (2.5%)

การเดินทางด้วยจักรยานพบเป็นอันดับสามของการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง (12.3%) โดยพบมากที่สุดในกลุ่มที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครตรัง 40 ครั้ง (83.3%) รองลงมาคือ กลุ่มที่อาศัยอยู่ในอำเภอเมืองตรัง 8 ครั้ง (16.7%) และไม่พบในกลุ่มที่อาศัยอยู่ในอำเภออื่นๆ

ตาราง 5.24 ระยะทางกับรูปแบบการเดินทางในเมืองโดยส่วนใหญ่ (จำนวนการเดินทาง)

ระยะทาง	เดิน	จักรยาน	จยย.	รถยนต์	รถโดยสาร	รวม	สัดส่วน (%)
1. น้อยกว่า 1 ก.ม.	16	3	26	13	-	58	14.9
2. 1-3 ก.ม.	2	22	102	39	3	168	43.1
3. 3-5 ก.ม.	-	3	58	25	-	86	22.0
4. 5-7 ก.ม.	-	-	6	10	-	16	4.1
5. มากกว่า 7 ก.ม.	-	20	5	35	2	62	15.9
<b>รวม</b>	<b>18</b>	<b>48</b>	<b>197</b>	<b>122</b>	<b>5</b>	<b>390</b>	<b>100</b>
สัดส่วน (%)	4.6	12.3	50.5	31.3	1.3	100	

ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและรูปแบบการเดินทางในเมืองโดยส่วนใหญ่ ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเลือกตอบรูปแบบการเดินทางได้มากกว่า 1 ข้อ ขึ้นอยู่กับจำนวนการเดินทางของแต่ละบุคคล

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน พบว่ามีการเดินทางโดยส่วนใหญ่ทั้งหมด 390 การเดินทาง จำนวนการเดินทางที่พบมากที่สุดคือ การเดินทางที่ระยะทาง 1-3 ก.ม. (43.1%) รองลงมาคือ การเดินทางที่ระยะทาง 3-5 ก.ม. (22%) และมากกว่า 7 ก.ม. (15.9%)

เรื่องรูปแบบการเดินทาง การเดินทางด้วยจักรยานยนต์เป็นที่นิยมมากที่สุดของกลุ่มตัวอย่าง (50.5%) โดยพบมากที่สุดในการเดินทางที่ระยะทาง 1-3 ก.ม. 102 ครั้ง (51.8%) รองลงมาคือ การเดินทางที่ระยะทาง 3-5 ก.ม. 58 ครั้ง (29.4%) และน้อยกว่า 1 ก.ม. 26 ครั้ง (13.2%)

การเดินทางด้วยรถยนต์พบมากเป็นอันดับสองในการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง (31.3%) โดยพบมากที่สุดในการเดินทางที่ระยะทาง 1-3 ก.ม. 39 ครั้ง (32%) รองลงมาคือ การเดินทางที่ระยะทางมากกว่า 7 ก.ม. 35 ครั้ง (28.7%) และระยะทาง 3-5 ก.ม. 25 ครั้ง (20.5%)

การเดินทางด้วยจักรยานพบเป็นอันดับสามของการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง (12.3%) โดยพบมากที่สุดในการเดินทางที่ระยะทาง 1-3 ก.ม. 22 ครั้ง (45.8%) รองลงมาคือ การเดินทางที่ระยะทางมากกว่า 7 ก.ม. 20 ครั้ง (41.7%)

ตาราง 5.25 ระยะเวลากับรูปแบบการเดินทางในเมืองโดยส่วนใหญ่ (จำนวนการเดินทาง)

ระยะเวลา	เดิน	จักรยาน	จยย.	รถยนต์	รถโดยสาร	รวม	สัดส่วน (%)
1. น้อยกว่า 15 นาที	12	14	84	35	3	148	38.0
2. 15-30 นาที	4	15	97	54	2	172	44.1
3. 30-60 นาที	2	2	15	17	-	36	9.2
4. มากกว่า 60 นาที	-	17	1	16	-	34	8.7
รวม	18	48	197	122	5	390	100
สัดส่วน (%)	4.6	12.3	50.5	31.3	1.3	100	

ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาและรูปแบบการเดินทางในเมืองโดยส่วนใหญ่ ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเลือกตอบรูปแบบการเดินทางได้มากกว่า 1 ข้อ ขึ้นอยู่กับจำนวนการเดินทางของแต่ละบุคคล

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน พบว่ามีการเดินทางโดยส่วนใหญ่ทั้งหมด 390 การเดินทาง จำนวนการเดินทางที่พบมากที่สุดคือ การเดินทางที่ใช้เวลา 15-30 นาที (44.1%) รองลงมาคือ การเดินทางที่ใช้เวลาน้อยกว่า 15 นาที (38%) 30-60 นาที (9.2%) และพบน้อยที่สุดคือ การเดินทางที่ใช้เวลามากกว่า 60 นาที (8.7%)

เรื่องรูปแบบการเดินทาง การเดินทางด้วยจักรยานยนต์เป็นที่นิยมมากที่สุดของกลุ่มตัวอย่าง (50.5%) โดยพบมากที่สุดในการเดินทางที่ใช้เวลา 15-30 นาที 97 ครั้ง (49.2%) รองลงมาคือ การเดินทางที่ใช้เวลาน้อยกว่า 15 นาที 84 ครั้ง (42.6%) และ 30-60 นาที 15 ครั้ง (7.6%)

การเดินทางด้วยรถยนต์พบมากเป็นอันดับสองในการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง (31.3%) โดยพบมากที่สุดในการเดินทางที่ใช้เวลา 15-30 นาที 54 ครั้ง (44.3%) รองลงมาคือ การเดินทางที่ใช้เวลาน้อยกว่า 15 นาที 35 ครั้ง (28.7%)

การเดินทางด้วยจักรยานพบเป็นอันดับสามของการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง (12.3%) โดยพบในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคือ การเดินทางที่ใช้เวลามากกว่า 60 นาที 17 ครั้ง (35.4%) การเดินทางที่ใช้เวลา 15-30 นาที 15 ครั้ง (31.3%) และน้อยกว่า 15 นาที 14 ครั้ง (29.2%)

5.3.3 ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลส่วนตัวกับทัศนคติเกี่ยวกับทางจักรยานในเมือง  
ตาราง 5.26 อายุกับความคิดเห็นเรื่องการมีทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

อายุ	ควรมี	ไม่ควรมี	รวม	สัดส่วน (%)
1. ต่ำกว่า 20 ปี	10	-	10	6.4
2. 21-25 ปี	20	-	20	12.8
3. 26-30 ปี	30	6	36	23.1
4. 31-35 ปี	7	5	12	7.7
5. 36-40 ปี	14	3	17	10.9
6. 41-45 ปี	8	3	11	7.0
7. 46-50 ปี	3	-	3	1.9
8. 51-55 ปี	16	-	16	10.3
9. 56-60 ปี	-	-	0	0
10. 60 ปีขึ้นไป	21	10	31	19.9
รวม	129	27	156	100
สัดส่วน (%)	82.7	17.3	100	

ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับความคิดเห็นเรื่องการมีทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน จำนวนความเห็นที่พบมากที่สุดคือ ควรมีทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง (82.7%) และไม่ควรมีทางจักรยาน (17.3%)

ในเรื่องอายุของกลุ่มตัวอย่าง กลุ่มอายุที่พบมากที่สุดคือ กลุ่มช่วงอายุ 26-30 ปี (23.1%) โดยความเห็นที่พบมากที่สุดคือ ควรมีทางจักรยาน 30 คน (83.3%) และไม่ควรมีทางจักรยาน 6 คน (16.7%) รองลงมาคือ กลุ่มอายุมากกว่า 60 ปี (19.9%) โดยความเห็นที่พบมากที่สุดคือ ควรมีทางจักรยาน 21 คน (67.7%) และไม่ควรมีทางจักรยาน 10 คน (32.3%) ถัดไปคือ ช่วงอายุ 21-25 ปี (12.8%) โดยทั้งหมดมีความเห็นว่าควรมีทางจักรยาน (100%)

ช่วงอายุ 36-40 ปี (10.9%) โดยความเห็นที่พบมากที่สุดคือ ควรมีทางจักรยาน 14 คน (82.4%) และไม่ควรมีทางจักรยาน 3 คน (17.6%)

ช่วงอายุ 51-55 ปี (10.3%) โดยทั้งหมดมีความเห็นว่าควรมีทางจักรยาน (100%)

ช่วงอายุ 31-35 ปี (7.7%) โดยความเห็นที่พบมากที่สุดคือ ควรมีทางจักรยาน 7 คน (58.3%) และไม่ควรมีทางจักรยาน 5 คน (41.7%)

ช่วงอายุ 41-45 ปี (7%) โดยความเห็นที่พบมากที่สุดคือ ควรมีทางจักรยาน 8 คน (72.7%) และไม่ควรมีทางจักรยาน 3 คน (27.3%)

ช่วงอายุต่ำกว่า 20 ปี (6.4%) โดยทั้งหมดมีความเห็นว่าควรมีทางจักรยาน (100%)

และช่วงอายุ 46-50 ปี (1.9%) โดยทั้งหมดมีความเห็นว่าควรมีทางจักรยาน (100%)

ตาราง 5.27 อาชีพกับความเห็นเรื่องการมีทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

อาชีพ	ควรมี	ไม่ควรมี	รวม	สัดส่วน (%)
1. นักเรียน/นักศึกษา	31	-	31	19.9
2. พนักงานราชการ	8	-	8	5.1
3. ข้าราชการ	22	6	28	17.9
4. ข้าราชการบำนาญ	14	8	22	14.1
5. พนักงานรัฐวิสาหกิจ	-	3	3	1.9
6. พนักงานบริษัทเอกชน	9	6	15	9.7
7. ธุรกิจส่วนตัว	25	2	27	17.3
8. ค้าขาย	7	2	9	5.8
9. ทำสวน	5	-	5	3.2
10. แม่บ้าน	6	-	6	3.8
11. ไม่มีอาชีพ	2	-	2	1.3
<b>รวม</b>	<b>129</b>	<b>27</b>	<b>156</b>	<b>100</b>
<b>สัดส่วน (%)</b>	<b>82.7</b>	<b>17.3</b>	<b>100</b>	

ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับความเห็นเรื่องทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน อาชีพของกลุ่มตัวอย่างที่พบมากที่สุดคือ นักเรียน/นักศึกษา (19.9%) โดยทั้งหมดมีความเห็นว่าคุณควรมีทางจักรยาน (100%) รองลงมาคือ ข้าราชการ (17.9%) โดยความเห็นที่พบมากที่สุดคือ ควรมีทางจักรยาน 22 คน (78.6%) และไม่ควรมีทางจักรยาน 6 คน (21.4%) ถัดไปคือ ธุรกิจส่วนตัว (17.3%) โดยความเห็นที่พบมากที่สุดคือ ควรมีทางจักรยาน 25 คน (92.6%) และไม่ควรมีทางจักรยาน 2 คน (7.4%)

ข้าราชการบำนาญ (14.1%) โดยความเห็นที่พบมากที่สุดคือ ควรมีทางจักรยาน 14 คน (63.6%) และไม่ควรมีทางจักรยาน 8 คน (36.4%)

พนักงานบริษัทเอกชน (9.7%) โดยความเห็นที่พบมากที่สุดคือ ควรมีทางจักรยาน 9 คน (60%) และไม่ควรมีทางจักรยาน 6 คน (40%)

ค้าขาย (5.8%) โดยความเห็นที่พบมากที่สุดคือ ควรมีทางจักรยาน 7 คน (77.8%) และไม่ควรมีทางจักรยาน 2 คน (22.2%)

พนักงานราชการ (5.1%) โดยทั้งหมดมีความเห็นว่าคุณควรมีทางจักรยาน (100%)

แม่บ้าน (3.8%) โดยทั้งหมดมีความเห็นว่าคุณควรมีทางจักรยาน (100%)

ทำสวน (3.2%) โดยทั้งหมดมีความเห็นว่าคุณควรมีทางจักรยาน (100%)

พนักงานรัฐวิสาหกิจ (1.9%) โดยทั้งหมดมีความเห็นว่าคุณไม่ควรมีทางจักรยาน (100%)

และไม่มีอาชีพ (1.3%) โดยทั้งหมดมีความเห็นว่าคุณควรมีทางจักรยาน (100%)

ตาราง 5.28 รายได้กับความเห็นเรื่องการมีทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

รายได้	ควรมี	ไม่ควรมี	รวม	สัดส่วน (%)
1. ไม่มีรายได้	16	-	16	10.3
2. น้อยกว่า 15,000 บาท	53	11	64	41.0
3. 15,000 - 20,000 บาท	28	8	36	23.1
4. 20,001 - 25,000 บาท	12	6	18	11.5
5. 25,001 - 30,000 บาท	3	-	3	1.9
6. 30,001 - 35,000 บาท	9	-	9	5.8
7. 35,001 - 40,000 บาท	8	-	8	5.1
8. 40,001 - 45,000 บาท	-	2	2	1.3
9. 45,001 - 50,000 บาท	-	-	0	0
10. มากกว่า 50,000 บาท	-	-	0	0
รวม	129	27	156	100
สัดส่วน (%)	82.7	17.3	100	

ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับความเห็นเรื่องทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 156 คน รายได้ของกลุ่มตัวอย่างที่พบมากที่สุดคือ รายได้น้อยกว่า 15,000 บาท (41%) โดยความเห็นที่พบมากที่สุดคือ ควรมีทางจักรยาน 53 คน (82.8%) และไม่ควรมีทางจักรยาน 11 คน (17.2%)

รองลงมาคือ 15,000-20,000 บาท (23.1%) โดยความเห็นที่พบมากที่สุดคือ ควรมีทางจักรยาน 28 คน (77.8%) และไม่ควรมีทางจักรยาน 8 คน (22.2%)

ถัดไปคือ 20,001-25,000 บาท (11.5%) โดยความเห็นที่พบมากที่สุดคือ ควรมีทางจักรยาน 12 คน (66.7%) และไม่ควรมีทางจักรยาน 6 คน (33.3%)

ไม่มีรายได้ (10.3%) โดยทั้งหมดมีความเห็นว่าควรมีทางจักรยาน (100%)

30,001-35,000 บาท (5.8%) โดยทั้งหมดมีความเห็นว่าควรมีทางจักรยาน (100%)

35,001-40,000 บาท (5.1%) โดยทั้งหมดมีความเห็นว่าควรมีทางจักรยาน (100%)

25,001-30,000 บาท (1.9%) โดยทั้งหมดมีความเห็นว่าควรมีทางจักรยาน (100%)

40,001-45,000 บาท (1.3%) โดยทั้งหมดมีความเห็นว่าไม่ควรมีทางจักรยาน (100%)

และไม่พบกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้มากกว่า 45,000 บาท

## 5.4 ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานในเทศบาลนครตรัง

### 5.4.1 ข้อมูลการเดินทางด้วยจักรยานในเมือง

ตาราง 5.29 เส้นทางที่กลุ่มตัวอย่างใช้จักรยานเป็นประจำ (ระบุชื่อสถานที่และเส้นทาง)

ถนน	จำนวนการเดินทาง	สัดส่วน (%)
1. ห้วยยอด	3	9.1
2. เพลินพิทักษ์	6	18.2
3. สังขวิทย์	2	6.1
4. รัชชจันทน์	3	9.1
5. วัดนิโครธ	-	0
6. เวียนกะพัง	2	6.1
7. โคกขัน	-	0
8. ควนขัน	-	0
9. ควนขนุน	-	0
10. พัทลุง	5	15.2
11. ควนคีรี	-	0
12. อุดมลาก	-	0
13. เจริญปัญญา	7	21.2
14. รัชฎา	14	42.4
15. วิเศษกุล	13	39.4
16. วังตอ	-	0
17. คลองน้ำเจ็ด	-	0
18. กันดั่ง	3	9.1
19. พระราม 6	6	18.2
20. ราชดำเนิน	11	33.3
21. ท่ากลาง	9	27.2
22. น้ำมุด	4	12.1
23. บางรัก	-	0
24. จริงจิตร	-	0
25. สถานี	-	0
26. บ้านโพธิ์	-	0
27. ประชาอุทิศ	-	0
28. รื่นรมย์	-	0

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 33 คน พบว่ามีการเดินทางประจำทั้งหมด 33 ครั้ง โดยให้ระบุชื่อถนนที่ใช้จักรยานเดินทางผ่านทั้งหมดในแต่ละครั้ง ซึ่งจำนวนการเดินทางบนถนนแต่ละเส้นไม่เท่ากัน เพราะการเดินทางแต่ละครั้งจะผ่านหลายเส้นทาง โดยพบว่าถนนที่มีการใช้งาน

ด้วยจักรยานมากที่สุด คือ ถนนรัชฎา 14 ครั้ง (42.4%) จากทั้งหมด 33 ครั้ง รองลงมาคือ ถนนวิเศษกุล (39.4%)

ตาราง 5.30 วัตถุประสงค์และลักษณะการใช้จักรยานในเมืองโดยส่วนใหญ่  
(เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

วัตถุประสงค์	คนเดียว	กลุ่ม 2-5 คน	กลุ่ม 6-10 คน	มากกว่า 10 คน	รวม	สัดส่วน (%)
1. เรียน	-	-	-	-	0	0
2. ทำงาน	-	-	-	-	0	0
3. ทำธุระ	6	-	-	-	6	12.5
4. ชื้อของ	8	6	-	-	14	29.2
5. พักผ่อน	3	-	-	-	3	6.3
6. ออกกำลังกาย	16	7	-	2	25	52.1
<b>รวม</b>	<b>33</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>48</b>	<b>100</b>
สัดส่วน (%)	68.7	27.1	0	4.2	100	

จากการสำรวจการใช้จักรยานในการเดินทางในเทศบาลนครตรัง พบว่า วัตถุประสงค์ในการเดินทางในเมืองโดยส่วนใหญ่มี 4 วัตถุประสงค์ คือ ทำธุระ ชื้อของ พักผ่อน และออกกำลังกาย

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 33 คน พบว่ามีการใช้จักรยานโดยส่วนใหญ่ทั้งหมด 48 การเดินทางวัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยจักรยานที่พบมากที่สุดคือ ออกกำลังกาย (52.1%) รองลงมาคือ ชื้อของ (29.2%) ทำธุระ (12.5%) และพบน้อยที่สุดคือ พักผ่อน (6.3%)

ลักษณะการใช้จักรยานในการเดินทาง จากการสำรวจพบใน 3 ลักษณะคือ การใช้จักรยานคนเดียว การใช้จักรยานเป็นกลุ่ม 2-5 คน และการใช้จักรยานเป็นกลุ่มมากกว่า 10 คน

การใช้จักรยานคนเดียวเป็นที่นิยมมากที่สุดของกลุ่มตัวอย่าง (68.7%) โดยพบมากที่สุดในการเดินทางเพื่อออกกำลังกาย 16 ครั้ง (48.5%) รองลงมาคือ ชื้อของ 8 ครั้ง (24.2%) ทำธุระ 6 ครั้ง (18.9%) และพบน้อยที่สุดคือ พักผ่อน 3 ครั้ง (9.1%)

การใช้จักรยานเดินทางเป็นกลุ่ม 2-5 คนพบมากเป็นอันดับสองในการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง (27.1%) โดยพบใน 2 วัตถุประสงค์คือ ออกกำลังกาย 7 ครั้ง (53.8%) และชื้อของ 6 ครั้ง (46.2%) และการใช้จักรยานเป็นกลุ่มมากกว่า 10 คน ทั้งหมดเป็นการเดินทางเพื่อการออกกำลังกาย



ตาราง 5.31 วัตถุประสงค์และช่วงเวลาการใช้จักรยานในเมืองโดยส่วนใหญ่  
(เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

วัตถุประสงค์	ก่อน 6 น.	6-9 น.	9-12 น.	12-15 น.	15-18 น.	หลัง 18 น.	รวม	สัดส่วน (%)
1. เรียน	-	-	-	-	-	-	0	0
2. ทำงาน	-	-	-	-	-	-	0	0
3. ทำธุระ	-	-	-	-	6	-	6	12.5
4. ซื้อของ	-	6	5	-	3	-	14	29.2
5. พักผ่อน	-	-	-	-	-	3	3	6.3
6. ออกกำลังกาย	8	-	-	-	11	6	25	52.1
<b>รวม</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>9</b>	<b>48</b>	<b>100</b>
สัดส่วน (%)	16.7	12.5	10.4	0	41.7	18.7	100	

ช่วงเวลาในการเดินทางด้วยจักรยานในเมืองโดยส่วนใหญ่ จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 33 คนช่วงเวลาในการเดินทางที่พบมากที่สุดคือ ช่วงเวลา 15-18 นาฬิกา (41.7%) โดยพบมากที่สุดในการเดินทางเพื่อออกกำลังกาย 11 ครั้ง (55%) รองลงมาคือ ทำธุระ 6 ครั้ง (30%)

การใช้จักรยานช่วงเวลาหลัง 18 นาฬิกาพบมากเป็นอันดับสอง (18.7%) โดยพบมากที่สุดในการเดินทางเพื่อออกกำลังกาย 6 ครั้ง (66.7%) และพักผ่อน 3 ครั้ง (33.3%) และที่พบน้อยที่สุดคือการใช้จักรยานช่วงเวลา 9-12 นาฬิกา (10.4%) โดยทั้งหมดเป็นการเดินทางเพื่อซื้อของ 5 ครั้ง

การใช้จักรยานช่วงเวลา 15-18 นาฬิกา และหลัง 18 นาฬิกา ซึ่งเป็นช่วงเวลาการจราจรเร่งด่วน และช่วงเวลาสภาพแสงน้อย โดยเมื่อรวมกันพบมากถึง 60.4% แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้จักรยาน

ตาราง 5.32 วัตถุประสงค์และความถี่การใช้จักรยานในเมืองโดยส่วนใหญ่  
(เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

วัตถุประสงค์	ทุกวัน	4-5 วัน/สัปดาห์	1-2 วัน/สัปดาห์	นานๆ ครั้ง	รวม	สัดส่วน (%)
1. เรียน	-	-	-	-	0	0
2. ทำงาน	-	-	-	-	0	0
3. ทำธุระ	3	3	-	-	6	12.5
4. ซื้อของ	8	-	6	-	14	29.2
5. พักผ่อน	-	-	-	3	3	6.3
6. ออกกำลังกาย	6	17	-	2	25	52.1
<b>รวม</b>	<b>17</b>	<b>20</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>48</b>	<b>100</b>
สัดส่วน (%)	35.4	41.7	12.5	10.4	100	

ความถี่ในการเดินทางด้วยจักรยานในเมืองโดยส่วนใหญ่ จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 33 คนความถี่ในการใช้จักรยานที่พบมากที่สุดคือ ใช้จักรยาน 4-5 วัน/สัปดาห์ (41.7%) โดยพบมากที่สุดในการเดินทางเพื่อออกกำลังกาย 17 ครั้ง (85%) และทำธุระ 3 ครั้ง (15%)

การใช้จักรยานเดินทางทุกวันพบมากเป็นอันดับสอง (35.4%) โดยพบมากที่สุดในการเดินทางเพื่อซื้อของ 8 ครั้ง (47.1%) ออกกำลังกาย 6 ครั้ง (35.3%) และทำธุระ 3 ครั้ง (17.6%) และน้อยที่สุดคือ การใช้จักรยานเดินทางนานๆ ครั้ง (10.4%) โดยเพื่อซื้อของและออกกำลังกาย

กลุ่มผู้ใช้จักรยาน 4-5 วัน/สัปดาห์ และใช้จักรยานเดินทางทุกวัน เมื่อรวมกันมากถึง 77.1% เป็นข้อสนับสนุนในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

ตาราง 5.33 วัตถุประสงค์และระยะทางการใช้จักรยานในเมืองโดยส่วนใหญ่

(เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

วัตถุประสงค์	น้อยกว่า 1 ก.ม.	1-3 ก.ม.	3-5 ก.ม.	5-7 ก.ม.	มากกว่า 7 ก.ม.	รวม	สัดส่วน (%)
1. เรียน	-	-	-	-	-	0	0
2. ทำงาน	-	-	-	-	-	0	0
3. ทำธุระ	-	3	-	-	3	6	12.5
4. ซื้อของ	3	11	-	-	-	14	29.2
5. พักผ่อน	-	3	-	-	-	3	6.3
6. ออกกำลังกาย	-	5	3	-	17	25	52.1
<b>รวม</b>	<b>3</b>	<b>22</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>48</b>	<b>100</b>
สัดส่วน (%)	6.25	45.8	6.25	0	41.7	100	

ระยะทางในการใช้จักรยานเดินทางโดยส่วนใหญ่ จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 33 คน ระยะทางที่พบมากที่สุดคือ การใช้จักรยานเดินทางที่ระยะทาง 1-3 ก.ม. (45.8%) โดยพบมากที่สุดในการเดินทางเพื่อซื้อของ 11 ครั้ง (50%) รองลงมาคือ ออกกำลังกาย 5 ครั้ง (22.8%) และพบน้อยที่สุดคือ ทำธุระและพักผ่อน 3 ครั้ง (13.6%)

การใช้จักรยานเดินทางที่ระยะทางมากกว่า 7 ก.ม. พบมากเป็นอันดับสอง (41.7%) โดยพบมากที่สุดเพื่อออกกำลังกาย 17 ครั้ง (85%) และทำธุระ 3 ครั้ง (15%) อันดับสามพบเท่ากันคือ การใช้จักรยานเดินทางที่ระยะทางน้อยกว่า 1 ก.ม. และ ระยะทาง 3-5 ก.ม. (6.25%) และไม่พบการใช้จักรยานเดินทางที่ระยะทาง 5-7 ก.ม.

การใช้จักรยานเดินทางที่ระยะทาง 0-5 ก.ม. พบมากถึง 58.3% แสดงให้เห็นว่าระยะทางการใช้จักรยานส่วนใหญ่เป็นการเดินทางภายในเขตเทศบาล เป็นข้อสนับสนุนในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

ตาราง 5.34 วัตถุประสงค์และระยะเวลาการใช้จักรยานในเมืองโดยส่วนใหญ่  
(เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

วัตถุประสงค์	น้อยกว่า 15 นาที	15-30 นาที	30-60 นาที	มากกว่า 60 นาที	รวม	สัดส่วน (%)
1. เรียน	-	-	-	-	0	0
2. ทำงาน	-	-	-	-	0	0
3. ทำธุระ	3	-	-	3	6	12.5
4. ซื้อของ	11	3	-	-	14	29.2
5. พักผ่อน	-	3	-	-	3	6.3
6. ออกกำลังกาย	-	9	2	14	25	52.1
<b>รวม</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>2</b>	<b>17</b>	<b>48</b>	<b>100</b>
สัดส่วน (%)	29.2	31.3	4.1	35.4	100	

ระยะเวลาในการใช้จักรยานเดินทางโดยส่วนใหญ่ จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 33 คน ระยะเวลาในการเดินทางที่พบมากที่สุดคือ การใช้จักรยานเดินทางที่ระยะเวลามากกว่า 60 นาที (35.4%) โดยพบมากที่สุดในการเดินทางเพื่อออกกำลังกาย 14 ครั้ง (82.4%) และทำธุระ 3 ครั้ง (17.6%)

การใช้จักรยานเดินทางที่ระยะเวลา 15-30 นาทีพบมากเป็นอันดับสอง (31.3%) โดยพบมากที่สุดในการเดินทางเพื่อออกกำลังกาย 9 ครั้ง (60%) รองลงมาคือ เพื่อซื้อของและพักผ่อนเท่ากันที่ 3 ครั้ง (20%)

อันดับสามคือ การใช้จักรยานเดินทางที่ระยะเวลาน้อยกว่า 15 นาที (29.2%) โดยพบมากในการเดินทางเพื่อซื้อของ 11 ครั้ง (78.6%) และทำธุระ 3 ครั้ง (21.4%)

ตาราง 5.35 ปัญหาที่พบในการใช้จักรยานในเทศบาลนครตรัง

การใช้จักรยาน	จำนวน (คน)	สัดส่วน (%)
1. ไม่พบปัญหา	11	33.3
2. พบปัญหา	22	66.7
<b>รวม</b>	<b>33</b>	<b>100</b>

ในการสอบถามเรื่องปัญหาที่พบในการใช้จักรยานเดินทางในเทศบาลนครตรัง จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 33 คน มีผู้พบปัญหาในการเดินทาง 66.7% และไม่พบปัญหาในการเดินทาง 33.3%

- ปัญหาที่พบในการใช้จักรยาน (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ปัญหาในการใช้จักรยาน	จำนวนที่พบปัญหา	สัดส่วน (%)
1. ความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกับรถประเภทอื่นๆ	11	33.3
2. ไม่มีที่จอดจักรยานที่ปลอดภัย	20	60.6
3. สภาพแวดล้อมไม่อำนวย	2	6.1
4. ถนนแคบ	6	18.2
5. พื้นผิวถนนชำรุด	3	9.1
6. แสงสว่างไม่เพียงพอ	5	15.2

จากการสำรวจพื้นที่เทศบาลนครตรัง ปัญหาที่พบในการใช้จักรยานเดินทางส่วนใหญ่ คือ ความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกับรถประเภทอื่นๆ การไม่มีที่จอดจักรยานที่ปลอดภัย สภาพแวดล้อมไม่อำนวย ถนนแคบ พื้นผิวถนนชำรุดและแสงสว่างไม่เพียงพอ

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 33 คน ปัญหาที่พบมากที่สุดคือ การไม่มีที่จอดจักรยานที่ปลอดภัย (60.6%) รองลงมาคือ ความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกับรถประเภทอื่นๆ (33.3%) ถนนแคบ (18.2%) และพบน้อยที่สุดคือ สภาพแวดล้อมไม่อำนวย (6.1%)

ปัญหาการไม่มีที่จอดจักรยานที่ปลอดภัย และปัญหาความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกับรถประเภทอื่นๆ พบมากถึง 60.6% และ 33.3% แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

#### 5.4.2 ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลการเดินทางด้วยจักรยานในเมือง

ตาราง 5.36 ความถี่และช่วงเวลาการใช้จักรยานในเมืองโดยส่วนใหญ่

ความถี่	ก่อน 6 น.	6-9 น.	9-12 น.	12-15 น.	15-18 น.	หลัง 18 น.	รวม	สัดส่วน (%)
1. ทุกวัน	-	3	5	-	9	-	17	35.4
2. 4-5 วันสัปดาห์	8	-	-	-	8	4	20	41.7
3. 1-2 วันสัปดาห์	-	3	-	-	3	-	6	12.5
4. นานๆ ครั้ง	-	-	-	-	-	5	5	10.4
รวม	8	6	5	0	20	9	48	100
สัดส่วน (%)	16.7	12.5	10.4	0	41.7	18.7	100	

ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่และช่วงเวลาในการใช้จักรยานเดินทางในเมืองโดยส่วนใหญ่ ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเลือกตอบรูปแบบการเดินทางได้มากกว่า 1 ข้อ ขึ้นอยู่กับจำนวนการเดินทางของแต่ละบุคคล

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 33 คน พบว่ามีการใช้จักรยานโดยส่วนใหญ่ทั้งหมด 48 การเดินทาง ความถี่ในการใช้จักรยานที่พบมากที่สุดคือ ใช้จักรยาน 4-5 วัน/สัปดาห์ (41.7%) รองลงมาคือ ใช้จักรยานทุกวัน (35.4%) และ 1-2 วัน/สัปดาห์ (12.5%)

เรื่องช่วงเวลาการใช้จักรยานเดินทางในเมือง ช่วงเวลา 15-18 นาฬิกาเป็นที่นิยมมากที่สุดของกลุ่มตัวอย่าง (41.7%) โดยความถี่ที่พบมากที่สุดคือ การใช้จักรยานทุกวัน 9 ครั้ง (45%) รองลงมาคือ ใช้จักรยาน 4-5 วัน/สัปดาห์ 8 ครั้ง (40%)

การใช้จักรยานช่วงเวลาหลัง 18 นาฬิกาพบมากเป็นอันดับสอง (18.7%) โดยพบความถี่ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันคือ การใช้จักรยานนานๆ ครั้ง 5 ครั้ง (55.6%) และ 4-5 วัน/สัปดาห์ 4 ครั้ง (44.4%)

การใช้จักรยานช่วงเวลาก่อน 6 นาฬิกาพบมากเป็นอันดับสาม (16.7%) โดยเฉพาะการใช้จักรยาน 4-5 วัน/สัปดาห์

ตาราง 5.37 ระยะทางและช่วงเวลาการใช้จักรยานในเมืองโดยส่วนใหญ่

ระยะทาง	ก่อน 6 น.	6-9 น.	9-12 น.	12-15 น.	15-18 น.	หลัง 18 น.	รวม	สัดส่วน (%)
1. น้อยกว่า 1 ก.ม.	-	3	-	-	-	-	3	6.25
2. 1-3 ก.ม.	2	3	5	-	6	6	22	45.8
3. 3-5 ก.ม.	3	-	-	-	-	-	3	6.25
4. 5-7 ก.ม.	-	-	-	-	-	-	0	0
5. มากกว่า 7 ก.ม.	3	-	-	-	14	3	20	41.7
<b>รวม</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>9</b>	<b>48</b>	<b>100</b>
<b>สัดส่วน (%)</b>	<b>16.7</b>	<b>12.5</b>	<b>10.4</b>	<b>0</b>	<b>41.7</b>	<b>18.7</b>	<b>100</b>	

ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและช่วงเวลาในการใช้จักรยานเดินทางในเมืองโดยส่วนใหญ่ ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเลือกตอบรูปแบบการเดินทางได้มากกว่า 1 ข้อ ขึ้นอยู่กับจำนวนการเดินทางของแต่ละบุคคล

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 33 คน พบว่ามีการใช้จักรยานโดยส่วนใหญ่ทั้งหมด 48 การเดินทาง ระยะทางการใช้จักรยานที่พบมากที่สุดคือ ระยะทาง 1-3 ก.ม. (45.8%)

เรื่องช่วงเวลาการใช้จักรยานเดินทางในเมือง ช่วงเวลา 15-18 นาฬิกาเป็นที่นิยมมากที่สุดของกลุ่มตัวอย่าง (41.7%) โดยระยะทางพบมากที่สุดคือ การใช้จักรยานที่ระยะทางมากกว่า 7 ก.ม. 14 ครั้ง (70%) และระยะทาง 1-3 ก.ม. 6 ครั้ง (30%)

การใช้จักรยานช่วงเวลาหลัง 18 นาฬิกาพบมากเป็นอันดับสอง (18.7%) โดยระยะทางที่พบมากที่สุดคือ การใช้จักรยานที่ระยะทาง 1-3 ก.ม. 6 ครั้ง (66.7%)

ตาราง 5.38 ระยะเวลาและช่วงเวลาการใช้จักรยานในเมืองโดยส่วนใหญ่

ระยะเวลา	ก่อน 6 น.	6-9 น.	9-12 น.	12-15 น.	15-18 น.	หลัง 18 น.	รวม	สัดส่วน (%)
1. น้อยกว่า 15 นาที	-	3	5	-	6	-	14	29.2
2. 15-30 นาที	6	3	-	-	-	6	15	31.3
3. 30-60 นาที	2	-	-	-	-	-	2	4.1
4. มากกว่า 60 นาที	-	-	-	-	14	3	17	35.4
<b>รวม</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>9</b>	<b>48</b>	<b>100</b>
สัดส่วน (%)	16.7	12.5	10.4	0	41.7	18.7	100	

ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาและช่วงเวลาในการใช้จักรยานเดินทางในเมืองโดยส่วนใหญ่ ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเลือกตอบรูปแบบการเดินทางได้มากกว่า 1 ข้อ ขึ้นอยู่กับจำนวนการเดินทางของแต่ละบุคคล

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 33 คน พบว่ามีการใช้จักรยานโดยส่วนใหญ่ทั้งหมด 48 การเดินทาง ระยะเวลาการใช้จักรยานที่พบมากที่สุดคือ ระยะเวลา มากกว่า 60 นาที (35.4%) รองลงมาคือ ระยะเวลา 15-30 นาที (31.3%) และน้อยกว่า 15 นาที (29.2%)

เรื่องช่วงเวลาการใช้จักรยานเดินทางในเมือง ช่วงเวลา 15-18 นาฬิกาเป็นที่นิยมมากที่สุดของกลุ่มตัวอย่าง (41.7%) โดยระยะเวลาพบมากที่สุดคือ การใช้จักรยานที่ระยะเวลา มากกว่า 60 นาที 14 ครั้ง (70%) และระยะเวลาน้อยกว่า 15 นาที 6 ครั้ง (30%)

การใช้จักรยานช่วงเวลาหลัง 18 นาฬิกาพบมากเป็นอันดับสอง (18.7%) โดยระยะเวลาที่พบมากที่สุดคือ การใช้จักรยานที่ระยะเวลา 15-30 นาที 6 ครั้ง (66.7%) และระยะเวลามากกว่า 60 นาที 3 ครั้ง (33.3%)

## 5.5 ความต้องการใช้จักรยาน

### 5.5.1 เส้นทางจักรยานที่ต้องการ

ตาราง 5.39 เส้นทางจักรยานที่ต้องการ (ระบุชื่อสถานที่และเส้นทาง)

ถนน	จำนวนคนที่ต้องการ	สัดส่วน (%)
1. ห้วยยอด	5	15.2
2. เพลินพิทักษ์	3	9.1
3. สังขวิทย์	6	18.2
4. รักษ์จันทร์	-	0
5. วัดนิโครธ	2	6.1
6. เวียนกะพัง	8	24.2
7. โคกชัน	-	0
8. ควนขัน	2	6.1
9. ควนขนุน	-	0
10. พัทลุง	9	27.2
11. ควนคีรี	-	0
12. อุดมลาก	-	0
13. เจริญปัญญา	10	30.3
14. รัชฎา	20	60.6
15. วิเศษกุล	15	45.4
16. วังตอ	1	3.0
17. คลองน้ำเจ็ด	-	0
18. กันตัง	-	0
19. พระราม 6	12	36.3
20. ราชดำเนิน	3	9.1
21. ท่ากลาง	3	9.1
22. น้ำมุด	1	3.0
23. บางรัก	-	0
24. จริงจิตร	-	0
25. สถานี	2	6.1
26. บ้านโพธิ์	-	0
27. ประชาอุทิศ	2	6.1
28. รื่นรมณ์	2	6.1

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 33 คน พบว่าถนนที่กลุ่มตัวอย่างต้องการให้มีทางจักรยานมากที่สุดคือ ถนนรัชฎา 20 คน (60.6%) รองลงมาคือ ถนนวิเศษกุล 15 คน (45.4%) ถนนพระราม 6 12 คน (36.3%) ถนนเจริญปัญญา 10 คน (30.3%) และถนนพัทลุง 9 คน (27.2%)

### 5.5.2 รูปแบบทางจักรยานที่ต้องการ

ตาราง 5.40 รูปแบบทางจักรยานที่ต้องการ (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

รูปแบบทางจักรยาน	จำนวนที่เลือก	สัดส่วน (%)
1. ทางจักรยานบนถนน แบบใช้เครื่องกันแบ่งช่องทาง	16	48.5
2. ทางจักรยานบนถนน แบบใช้เส้นสีแบ่งช่องทาง	14	42.4
3. ทางจักรยานบนทางเท้า แบบใช้เส้นสีแบ่งช่องทาง	8	24.2
4. ทางจักรยานเฉพาะ (เส้นทางแยกออกจากถนนสายหลัก)	3	9.1

รูปแบบทางจักรยานที่คิดว่าจะมีความเป็นไปได้ในเทศบาลนครตรังมี 4 รูปแบบ คือ ทางจักรยานบนถนนแบบใช้เครื่องกัน ทางจักรยานบนถนนแบบใช้เส้นสี ทางจักรยานบนทางเท้า และทางจักรยานเฉพาะ

รูปแบบทางจักรยานที่ผู้ใช้จักรยานในเทศบาลนครตรังต้องการ จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 33 คนพบว่า รูปแบบทางจักรยานที่ต้องการมากที่สุดคือ ทางจักรยานบนถนน แบบใช้เครื่องกันแบ่งช่องทาง (48.5%) รองลงมาคือ ทางจักรยานบนถนน แบบใช้เส้นสีแบ่งช่องทาง (42.4%) ทางจักรยานบนทางเท้า แบบใช้เส้นสีแบ่งช่องทาง (24.2%) และต้องการน้อยที่สุดคือ ทางจักรยานเฉพาะ (เส้นทางแยกออกจากถนนสายหลัก) (9.1%)

### 5.5.3 สถานที่จอดจักรยานที่ต้องการ

ตาราง 5.41 สถานที่จอดจักรยานที่ต้องการ (ระบุชื่อสถานที่และเส้นทาง)

ถนน	จำนวนคนที่ต้องการ
1. ห้วยยอด	1
2. เพลินพิทักษ์	1
3. สังขวิทย์	1
4. รัชชจันทร์	-
5. วัดนิโคธร	1
6. เวียนกะพัง	3
7. โคกชั้น	-
8. ควนชั้น	2
9. ควนขนุน	-
10. พัทลุง	4
11. ควนคีรี	-
12. อุดมลาก	-
13. เจิมปัญญา	2
14. รัชฎา	3

15. วิเศษกุล	3
16. วังตอ	-
17. คลองน้ำเจ็ด	-
18. กันตัง	-
19. พระราม 6	3
20. ราชดำเนิน	1
21. ท่ากลาง	3
22. น้ำผุด	2
23. บางรัก	-
24. จริงจิตร	-
25. สถานี	2
26. บ้านโพธิ์	-
27. ประชาอุทิศ	1
28. รื่นรมณ์	1

สถานที่จอดจักรยานที่ผู้ใช้จักรยานในเทศบาลนครตรังต้องการ จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 33 คนพบว่า มีความต้องการสถานที่จอดจักรยานกระจายทั่วทั้งเทศบาลนครตรัง

#### 5.5.4 รูปแบบที่จอดจักรยานที่ต้องการ

ตาราง 5.42 รูปแบบที่จอดจักรยานที่ต้องการ (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

รูปแบบที่จอดจักรยาน	จำนวนคนที่เลือก	สัดส่วน (%)
1. ที่จอดจักรยาน แบบราวธรรมดา	12	36.4
2. ที่จอดจักรยาน แบบราวปลอดภัยสูง	21	63.6
3. ที่จอดจักรยาน แบบตู้เก็บจักรยาน	-	0

รูปแบบที่จอดจักรยานที่ผู้ใช้จักรยานในเทศบาลนครตรังต้องการ จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 33 คนพบว่า รูปแบบทางจักรยานที่ต้องการมากที่สุดคือ ที่จอดจักรยาน แบบราวปลอดภัยสูง (63.6%) และรองลงมาคือ ที่จอดจักรยาน แบบราวธรรมดา (36.4%)

#### 5.5.5 ข้อเสนอแนะทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก

1. ควรทำทางจักรยานในถนนตัดใหม่ทุกเส้นทาง
2. อยากให้มีที่จอดจักรยานในสถานที่ราชการทุกแห่ง
3. อยากให้มีที่จอดจักรยานที่ปลอดภัยและใกล้ทางเข้าออกของอาคาร

## 5.6 สรุปลักษณะการเดินทางโดยทั่วไป การเดินทางด้วยจักรยานและความต้องการใช้จักรยานในเทศบาลนครตรัง

การเดินทางโดยทั่วไปในเทศบาลนครตรัง จากกลุ่มตัวอย่าง พบว่า รูปแบบการเดินทางในเทศบาลนครตรังที่พบมากที่สุด คือ การเดินทางด้วยจักรยานยนต์ (50.5%) อันดับสอง คือ การเดินทางด้วยรถยนต์ (31.3%) และอันดับสาม คือ การเดินทางด้วยจักรยาน (12.3%)

วัตถุประสงค์ของการเดินทางที่พบมากที่สุด คือ เพื่อซื้อของ (27.5%) และอันดับสองเท่ากัน คือ ทำงานและออกกำลังกาย (22.3%)

ระยะทางในการเดินทางที่พบมากที่สุด คือ ระยะทาง 1-3 ก.ม. (43.1%) อันดับสอง คือ ระยะทาง 3-5 ก.ม. (22%) และอันดับสาม คือ ระยะทางมากกว่า 7 ก.ม.(15.9%) โดยมีการเดินทางที่ระยะทาง 0-5 ก.ม. พบมากถึง 80% ซึ่งเป็นระยะทางที่อยู่ภายในเขตเทศบาลนครตรัง แสดงให้เห็นถึงโอกาสที่เทศบาลนครตรังสามารถพัฒนาให้เป็นเมืองจักรยานได้

ระยะเวลาในการเดินทางที่พบมากที่สุด คือ ใช้เวลา 15-30 นาที (44.1%) และอันดับสอง คือ ใช้เวลาน้อยกว่า 15 นาที (38%)

การเดินทางในเทศบาลนครตรังจะมีการใช้จักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่ โดยพบมากในการใช้ระยะทาง 1-3 ก.ม. และส่วนใหญ่ใช้เวลาน้อยกว่า 30 นาที

ลักษณะผู้ใช้จักรยานในเทศบาลนครตรัง จากกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มอายุผู้ใช้จักรยานที่พบมากที่สุด คือ อายุ 51-55 ปี (37.5%) อันดับสอง คือ อายุ 26-30 ปี 10 (20.8%) และอันดับสาม คือ อายุต่ำกว่า 20 ปี (16.7%) โดยมีกลุ่มตัวอย่างช่วงอายุ 20-60 ปีถึง 73.7% ซึ่งเป็นกลุ่มคนส่วนใหญ่ที่สามารถใช้จักรยานเดินทางได้เป็นอย่างดี แสดงให้เห็นถึงศักยภาพของเทศบาลนครตรังที่สามารถพัฒนาให้เป็นเมืองจักรยานได้

อาชีพของผู้ใช้จักรยานที่พบมากที่สุด คือ อาชีพธุรกิจส่วนตัว (43.8%) อันดับสอง คือ นักเรียน/นักศึกษา (18.7%) และอันดับสาม คือ ค้าขาย (16.7%)

กลุ่มรายได้ของผู้ใช้จักรยานที่พบมากที่สุด คือ รายได้น้อยกว่า 15,000 บาท (31.3%) อันดับสอง คือ รายได้ 35,001-40,000 บาท 10 (20.8%) และอันดับสาม คือ ไม่มีรายได้ (18.8%)

ลักษณะผู้ใช้จักรยานในเทศบาลนครตรังจะพบมากในคนสูงอายุและกลุ่มวัยทำงาน ซึ่งพบมากในอาชีพธุรกิจส่วนตัวหรือค้าขาย โดยพบได้ทั้งผู้ที่มีรายได้สูงและมีรายได้น้อย

การเดินทางด้วยจักรยานในเทศบาลนครตรัง จากกลุ่มตัวอย่าง พบว่า วัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยจักรยานที่พบมากที่สุดคือ ออกกำลังกาย (52.1%) อันดับสอง คือ ซื้อของ (29.2%) และอันดับสาม คือ ทำธุระ (12.5%)

ลักษณะการใช้จักรยานที่พบมากที่สุด คือ การใช้จักรยานเดินทางคนเดียว (68.7%) และอันดับสอง คือ การใช้จักรยานเดินทางเป็นกลุ่ม 2-5 คน

ช่วงเวลาใช้จักรยานที่พบมากที่สุด คือ ช่วงเวลา 15-18 นาฬิกา (41.7%) อันดับสอง คือ ช่วงเวลาหลัง 18 นาฬิกา (18.7%) และอันดับสาม คือ ช่วงเวลาก่อน 6 นาฬิกา (16.7%)

ความถี่ในการใช้จักรยานที่พบมากที่สุด คือ ใช้จักรยาน 4-5 วัน/สัปดาห์ (41.7%) อันดับสอง คือ ใช้จักรยานทุกวัน (35.4%)

ระยะทางในการใช้จักรยานที่พบมากที่สุด คือ ระยะทาง 1-3 ก.ม. (45.8%) อันดับสอง คือ ระยะทางมากกว่า 7 ก.ม. (41.7%)

ระยะเวลาใช้จักรยานที่พบมากที่สุด คือ ระยะเวลามากกว่า 60 นาที (35.4%) อันดับสอง คือ ระยะเวลา 15-30 นาที (31.3%) และอันดับสาม คือ ระยะเวลาน้อยกว่า 15 นาที (29.2%)

ปัญหาในการใช้จักรยานที่พบมากที่สุด คือ การไม่มีที่จอดจักรยานที่ปลอดภัย (60.6%) อันดับสอง คือ ความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกับรถประเภทอื่นๆ (33.3%) และอันดับสาม คือ ถนนแคบ (18.2%) แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

การใช้จักรยานในเทศบาลนครตรังส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อการออกกำลังกาย โดยจะพบมากในการใช้จักรยานคนเดียวและใช้จักรยานเกือบทุกวัน ระยะทางที่ใช้จักรยานจะพบได้ทั้งการใช้ระยะทางสั้นและระยะทางไกล โดยใช้ส่วนใหญ่จะใช้ระยะเวลาน้อยกว่า 30 นาที