

บทที่ 6

การวิเคราะห์เชิงพื้นที่ในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยาน

จากการศึกษาในบทที่ผ่านมา พบว่า เทศบาลนครตรังมีศักยภาพที่เอื้อต่อการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานจากหลายปัจจัย เช่น พื้นที่เมืองมีขนาดเล็กและเป็นชุมชนหนาแน่น มีการใช้ที่ดินแบบผสมของที่ก่อให้เกิดการเดินทางในระยะสั้น และมีถนนที่กว้างพอที่จะใช้จักรยาน และจากข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม พบว่า จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด มีจำนวนผู้ใช้จักรยานถึง 21.2% และมีการใช้จักรยานอย่างสม่ำเสมอ โดย 41.7% ใช้จักรยานเดินทาง 4-5 วัน/สัปดาห์ และ 35.4% ใช้จักรยานเดินทางทุกวันและจากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 82.7% เห็นว่าควรมีทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง ข้อมูลดังกล่าวได้สนับสนุนให้มีการพัฒนาเส้นทางจักรยานขึ้นภายในเทศบาลนครตรัง

การวิเคราะห์เชิงพื้นที่ในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในบทที่ 5 ได้วิเคราะห์ศักยภาพของเส้นทางที่ได้จากข้อมูลลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานในปัจจุบันและความต้องการใช้จักรยานในอนาคต โดยพิจารณาจากเกณฑ์มาตรฐานในการออกแบบเส้นทางจักรยาน แล้วนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์เชิงพื้นที่ถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก โดยพิจารณาจากข้อมูลสภาพทั่วไปของเทศบาลนครตรังเพื่อนำไปสู่การเสนอทางเลือกโครงข่ายทางจักรยานที่เหมาะสมเทศบาลนครตรังให้มากที่สุด

การพิจารณาเส้นทางที่นำมาวิเคราะห์ จะพิจารณาจากเส้นทางที่ได้จากข้อมูลลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานในปัจจุบันทั้งหมด และเส้นทางที่มีความต้องการใช้จักรยานในอนาคตที่มีสัดส่วนที่สามารถตอบสนองความต้องการเส้นทางจักรยานของผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่ได้ ซึ่งผู้วิจัยเชื่อว่าเส้นทางจะมีการใช้จักรยานจริงในอนาคต

เส้นทางที่ใช้จักรยานเดินทางเป็นประจำ ได้แก่ ถนนห้วยยอด ถนนเพลินพิทักษ์ ถนนสังขวิทย์ ถนนรักษัจฉินท์ ถนนเวียนกระพัง ถนนพัทลุง ถนนเฉลิมปัญญา ถนนรัชฎา ถนนวิเศษกุล ถนนกันตัง ถนนพระราม 6 ถนนราชดำเนิน ถนนท่ากลาง และถนนน้ำผุด

เส้นทางที่มีความต้องการใช้จักรยานในอนาคต ได้ใช้เส้นทางที่มีสัดส่วนความต้องการใช้จักรยานในอนาคตมากกว่า 9% เนื่องจากเป็นเส้นทางที่ผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่ต้องการ (11 เส้นทางจากเส้นทางที่มีความต้องการทั้งหมด 18 เส้นทาง) ซึ่งผู้วิจัยเชื่อว่าเส้นทางจะมีการใช้จักรยานจริงในอนาคต ได้แก่ ถนนห้วยยอด ถนนเพลินพิทักษ์ ถนนสังขวิทย์ ถนนเวียนกระพัง ถนนพัทลุง ถนนเฉลิมปัญญา ถนนรัชฎา ถนนวิเศษกุล ถนนพระราม 6 ถนนราชดำเนิน และถนนท่ากลาง

6.1 วิเคราะห์ศักยภาพของเส้นทาง โดยพิจารณาจากเกณฑ์มาตรฐานในการออกแบบเส้นทางจักรยาน

การพิจารณาเส้นทางจากเกณฑ์มาตรฐานของการออกแบบเส้นทางจักรยานซึ่งเป็นขั้นตอนการวิเคราะห์เพื่อวางแผนโครงข่ายทางจักรยานนั้น เป็นการอาศัยเกณฑ์ความเหมาะสมที่ระบุถึงลักษณะของเส้นทางจักรยานที่ดีอันประกอบไปด้วยปัจจัยต่างๆ โดยเกณฑ์มาตรฐานในการออกแบบเส้นทางจักรยาน มีรายละเอียด ดังนี้ (Mike Hudson, 1984)

- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย พิจารณาจากข้อมูลปริมาณการจราจร ข้อมูลความเร็วในการจราจร และข้อมูลไฟส่องสว่างของเส้นทาง
- เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง พิจารณาจากข้อมูลความตัดตรงของเส้นทาง และข้อมูลการตัดผ่านสิ่งกีดขวางของเส้นทาง
- เกณฑ์การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย พิจารณาจากจำนวนประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เส้นทางเข้าถึง
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านกายภาพ พิจารณาจากข้อมูลความกว้างของถนน ข้อมูลความลาดชันของถนน และข้อมูลความเรียบของพื้นผิวถนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านสิ่งแวดล้อม พิจารณาจากข้อมูลความร่มรื่นของเส้นทาง ข้อมูลสภาพมลพิษของเส้นทาง และข้อมูลความหนาแน่นของอาคารตลอดเส้นทาง
- เกณฑ์ความน่าสนใจของเส้นทาง พิจารณาจากข้อมูลเส้นทางที่มองเห็นจุดหมายตาชัดเจน และข้อมูลเส้นทางที่มีสภาพแวดล้อมดึงดูดใจ
- เกณฑ์ความนิยมต่อเส้นทางของผู้ใช้จักรยาน พิจารณาจากจำนวนสัดส่วนผู้ใช้จักรยานในปัจจุบัน

การพิจารณาเส้นทางจากเกณฑ์มาตรฐานการออกแบบเส้นทางจักรยาน ได้พิจารณาให้คะแนนจากข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเกณฑ์ในแต่ละด้าน แล้วรวมออกมาเป็นค่าคะแนนตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 0 คะแนน คือ สภาพเส้นทางสอดคล้องกับเกณฑ์มาตรฐานน้อยมาก
- 1 คะแนน คือ สภาพเส้นทางสอดคล้องกับเกณฑ์มาตรฐานน้อย
- 2 คะแนน คือ สภาพเส้นทางสอดคล้องกับเกณฑ์มาตรฐานปานกลาง
- 3 คะแนน คือ เส้นทางที่มีความสอดคล้องกับเกณฑ์มาตรฐานมาก
- 4 คะแนน คือ เส้นทางที่มีความสอดคล้องกับเกณฑ์มาตรฐานมากที่สุด

6.1.1 เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย

โครงข่ายทางจักรยาน ต้องหลีกเลี่ยงการซ้อนทับกับเส้นทางสัญจรที่มีความหนาแน่นของยานพาหนะอื่นๆ แต่ในขณะเดียวกันสามารถเชื่อมต่อเป็นโครงข่ายที่มีประสิทธิภาพในการเดินทางได้อย่างสะดวก เกณฑ์ความปลอดภัยมีความสำคัญมากที่สุดในการวางแผนโครงข่ายทางจักรยาน โดยสามารถแยกออกได้เป็น 2 กรณี คือ

1) ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุอันเกิดจากยานพาหนะอื่น อันตรายที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากการซ้อนทับของเส้นทางจักรยานกับเส้นทางสัญจรรูปแบบอื่นๆ ในการศึกษาทางจักรยานของเมืองโอเรกอน ประเทศสหรัฐอเมริกา ระบุว่าสิ่งสำคัญประการแรกที่ยูวางแผนต้องคำนึงถึง คือ เรื่องความปลอดภัยของเส้นทางจักรยานซึ่งอาจขัดแย้งกับรูปแบบการสัญจรประเภทอื่นๆ (Bikeways Oregon, 1981 และ Litman & Friend, 2004)

2) ความปลอดภัยในเส้นทางการขับขี่ ทางจักรยานต้องสร้างความรู้สึกมั่นใจให้แก่ผู้ใช้ในเรื่องความปลอดภัยของทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ในการศึกษาทางจักรยานของเมืองโอเรกอน ประเทศสหรัฐอเมริกา ระบุว่า เส้นทางควรตัดผ่านสถานที่ที่มีแสงส่องสว่าง อาคารบ้านเรือนที่มีคนคึกคัก สามารถสร้างความรู้สึกอุ่นใจให้กับผู้ขับขี่ได้ (Bikeways Oregon, 1981 และ Litman & Friend, 2004)

การพิจารณาให้ค่าคะแนน ได้พิจารณาจากข้อมูลด้านต่างๆ ดังนี้

ข้อมูลปริมาณการจราจร ได้พิจารณาจากข้อมูลปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวัน จากการสำรวจของสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดตรัง โดยถ้ามีปริมาณการจราจรน้อยกว่า 10,000 PCU ต่อวัน จะถือว่าปริมาณการจราจรน้อย ถ้ามีปริมาณการจราจร 10,000-20,000 PCU ต่อวัน จะถือว่าปริมาณการจราจรปานกลาง และถ้ามีปริมาณการจราจรมากกว่า 20,000 PCU ต่อวัน จะถือว่าปริมาณการจราจรมาก

ข้อมูลความเร็วในการจราจร ได้พิจารณาจากข้อมูลโครงข่ายถนน โดยได้จำแนกประเภทของถนนตามเกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวม พ.ศ. 2549 ของกรมโยธาธิการและผังเมือง ถ้าเส้นทางเป็นถนนสายรอง จะถือว่าเส้นทางมีความเร็วในการจราจรน้อย ถ้าเส้นทางเป็นถนนสายรองที่เชื่อมต่อเมืองนอกเขตเทศบาล หรือถนนสายรองที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลัก หรือถนนสายหลัก จะถือว่าเส้นทางมีความเร็วในการจราจรปานกลาง และถ้าเส้นทางเป็นถนนสายประธาน หรือถนนเลียบเมืองที่เชื่อมต่อถนนสายประธาน จะถือว่าเส้นทางมีความเร็วในการจราจรมาก

ข้อมูลไฟส่องสว่างของเส้นทาง ได้พิจารณาจากจำนวนอุปกรณ์ส่องสว่างบนเส้นทาง จากการสำรวจโดยผู้วิจัย โดยถ้ามีจำนวนอุปกรณ์ส่องสว่างมากกว่า 75% ของระยะทางทั้งหมด จะถือว่าเส้นทางมีไฟส่องสว่างมาก ถ้ามีจำนวนอุปกรณ์ส่องสว่าง 50-75% ของระยะทางทั้งหมด จะถือว่าเส้นทางมีไฟส่องสว่างปานกลาง และถ้ามีจำนวนอุปกรณ์ส่องสว่างน้อยกว่า 50% ของระยะทางทั้งหมด จะถือว่าเส้นทางมีไฟส่องสว่างน้อย

โดยในแต่ละเส้นทางได้ให้ค่าคะแนนแยกตามข้อมูลทั้ง 3 ส่วน แล้วนำมาคิดเป็นค่าเฉลี่ยรวม เป็นคะแนนความเหมาะสมด้านความปลอดภัย (ตาราง 6.1)

ตาราง 6.1 คะแนนความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย

ถนน	ปริมาณการจราจร			ความเร็วการจราจร			ไฟส่องสว่าง			ความเหมาะสมด้านความปลอดภัย
	น้อย (1.34)	กลาง (0.67)	มาก (0)	น้อย (1.34)	กลาง (0.67)	มาก (0)	มาก (1.34)	กลาง (0.67)	น้อย (0)	
1. ห้วยยอด			○			○	○			1
2. เพลินพิทักษ์		○			○			○		2
3. สังขวิทย์	○				○			○		2
4. รัชชจันทร์	○				○			○		2
5. เวียนกะพัง	○				○			○		2
6. พัทลุง		○			○		○			2
7. เจริญปัญญา		○			○			○		2
8. รัชฎา			○		○			○		1
9. วิเศษกุล		○			○			○		2
10. กันตัง		○			○			○		2
11. พระราม 6		○			○		○			2
12. ราชดำเนิน		○			○			○		2
13. ท่ากลาง		○				○	○			2
14. น้ำผุด	○				○				○	2

เส้นทางที่มีความเหมาะสมด้านความปลอดภัยปานกลาง ได้แก่ ถนนเพลินพิทักษ์ ถนนสังขวิทย์ ถนนรัชชจันทร์ ถนนเวียนกะพัง ถนนพัทลุง ถนนเจริญปัญญา ถนนวิเศษกุล ถนนกันตัง ถนนพระราม 6 ถนนราชดำเนิน ถนนท่ากลาง และถนนน้ำผุด

เส้นทางที่มีความเหมาะสมด้านความปลอดภัยน้อย ได้แก่ ถนนห้วยยอด และถนนกันตัง

6.1.2 เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง

ลักษณะเส้นทางที่ประกอบกันเป็นโครงข่ายทางจักรยานต้องมีศักยภาพในการเข้าถึงได้ดี สามารถนำไปสู่จุดหมายปลายทางการเดินทางที่ต้องการอย่างสะดวกรวดเร็ว มีความตัดตรงของเส้นทาง ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญอันดับแรกสำหรับผู้ขับขี่ที่ใช้จักรยานในการสัญจรเป็นประจำ

ในการศึกษาทางจักรยานของเมืองโอเรกอน ประเทศสหรัฐอเมริกา ระบุว่า เส้นทางที่คดเคี้ยวหรือเส้นทางอ้อม ทำให้ระยะเวลาการเดินทางไกลขึ้น และเส้นทางที่ตัดผ่านสิ่งกีดขวาง เช่น สะพานหรือช่องแคบ ทำให้การเดินทางเกิดการชะงัก จะส่งผลถึงการลดแรงจูงใจในการใช้จักรยาน (Bikeways Oregon, 1981 และ Litman & Friend, 2004)

การพิจารณาให้ค่าคะแนน ได้พิจารณาจากข้อมูลด้านต่างๆ ดังนี้

ข้อมูลความตัดตรงของเส้นทาง ได้พิจารณาจากข้อมูลแผนที่เส้นทาง โดยถ้าลักษณะเส้นทางค่อนข้างตรงตลอดเส้นทางจะถือว่ามีความตัดตรงของเส้นทางมาก ถ้าลักษณะเส้นทางค่อนข้างตรงแต่มีบางช่วงเป็นทางโค้งจะถือว่ามีความตัดตรงของเส้นทางปานกลาง และถ้าลักษณะเส้นทางส่วนใหญ่เป็นทางโค้งจะถือว่ามีความตัดตรงของเส้นทางน้อย

ข้อมูลการตัดผ่านสิ่งกีดขวางของเส้นทาง ได้พิจารณาจากข้อมูลแผนที่เส้นทาง และจากการสำรวจสภาพเส้นทางจริงโดยผู้วิจัย โดยถ้าเส้นทางมีช่องจราจรเท่ากันตลอดเส้นทาง ไม่มีอุปสรรคทางแคบ จะถือว่าเส้นทางตัดผ่านสิ่งกีดขวางน้อย ถ้าเส้นทางมีช่องจราจรลดลง มีอุปสรรคทางแคบ 1 จุด จะถือว่าเส้นทางตัดผ่านสิ่งกีดขวางปานกลาง และถ้าเส้นทางมีช่องจราจรลดลง มีอุปสรรคทางแคบ 2 จุดขึ้นไป จะถือว่าเส้นทางตัดผ่านสิ่งกีดขวางมาก

โดยในแต่ละเส้นทางได้ให้ค่าคะแนนแยกตามข้อมูลทั้ง 2 ส่วน แล้วนำมาคิดเป็นค่าคะแนนรวม เป็นคะแนนการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง (ตาราง 6.2)

ตาราง 6.2 คะแนนการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง

ถนน	ความตัดตรงของเส้นทาง			เส้นทางตัดผ่านสิ่งกีดขวาง			การเข้าถึงและ การตัดตรงของเส้นทาง
	มาก (2)	กลาง (1)	น้อย (0)	น้อย (2)	กลาง (1)	มาก (0)	
1. ห้วยยอด		0			0		2
2. เพลินพิทักษ์		0			0		2
3. สังขวิทย์			0			0	0
4. รัชชจันทน์		0			0		2
5. เวียนกะพัง			0		0		1
6. พัทลุง		0			0		2
7. เจริญปัญญา			0	0			2
8. รัชฎา	0			0			4
9. วิเศษกุล	0				0		3
10. กันตัง			0			0	0
11. พระราม 6	0			0			4
12. ราชดำเนิน			0		0		1
13. ท่ากลาง		0			0		2
14. น้ำผุด			0	0			2

เส้นทางที่มีความสามารถในการเข้าถึงและตัดตรงของเส้นทางมากที่สุด ได้แก่ ถนนรัชฎา และถนนพระราม 6

เส้นทางที่มีความสามารถในการเข้าถึงและตัดตรงของเส้นทางมาก ได้แก่ ถนนวิเศษกุล

เส้นทางที่มีความสามารถในการเข้าถึงและตัดตรงของเส้นทางปานกลาง ได้แก่ ถนนห้วยยอด ถนนเพลินพิทักษ์ ถนนรัชชจันทน์ ถนนพัทลุง ถนนเจริญปัญญา ถนนท่ากลาง และถนนน้ำผุด

เส้นทางที่มีความสามารถในการเข้าถึงและตัดตรงของเส้นทางน้อย ได้แก่ ถนนเวียนกะพัง และถนนราชดำเนิน

เส้นทางที่มีความสามารถในการเข้าถึงและตัดตรงของเส้นทางน้อยมาก ได้แก่ ถนนสังขวิทย์ และถนนกันตัง



6.1.3 เกณฑ์การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย

โครงข่ายทางจักรยานต้องตัดผ่านการใช้ประโยชน์ที่ดินย่านกิจกรรมที่หลากหลาย โดยเฉพาะสถานที่สำคัญภายในพื้นที่ทั้งในเชิงกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม

การออกแบบโครงข่ายสำหรับการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ ควรคำนึงถึงการเชื่อมต่อตัดผ่านจุดเริ่มต้นและปลายทางกิจกรรมต่างๆ ที่หลากหลาย เช่น ย่านพักอาศัย ย่านค้าปลีก โรงเรียน สวนสาธารณะ (Mozer, 2003) ขณะที่ศักยภาพของการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์นั้นมีความสัมพันธ์กับขนาดของเมืองด้วย โดยเมืองขนาดเล็กที่มีระยะเดินทางที่สั้น การเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์จะนิยมใช้อย่างแพร่หลายมาก ขณะที่เมืองใหญ่มีระยะการเดินทางไกลกว่า (Midgley, 1994) การเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์จึงสามารถใช้เป็นบทบาทเสริมในการเข้าถึงการขนส่งสาธารณะได้ดี

การพิจารณาให้ค่าคะแนน ได้พิจารณาจากข้อมูลแผนที่เส้นทางและแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งแสดงการเข้าถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินของเส้นทางต่างๆ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ ที่นำมาคิดให้ค่าคะแนน จะเชื่อมต่อระหว่างจุดเริ่มต้นและปลายทางกิจกรรมต่างๆ ได้แก่

- การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย
- การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม
- การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณสุขปโภค และการสาธารณูปการ
- การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถานศึกษา
- การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทศาสนสถาน
- การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการ และการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

โดยในแต่ละเส้นทางจะแสดงการเข้าถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ โดยถ้ามีการเข้าถึงการใช้ประโยชน์ที่ดิน 5 ประเภทขึ้นไปจะถือว่ามี การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลายมากที่สุด ถ้ามีการเข้าถึงการใช้ประโยชน์ที่ดิน 4 ประเภทจะถือว่ามี การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลายมาก ถ้ามีการเข้าถึงการใช้ประโยชน์ที่ดิน 3 ประเภทจะถือว่ามี การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลายปานกลาง ถ้ามีการเข้าถึงการใช้ประโยชน์ที่ดิน 2 ประเภทจะถือว่ามี การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลายน้อย และมีการเข้าถึง 1 ประเภทจะเป็นการเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลายน้อยที่สุด (ตาราง 6.3)

ตาราง 6.3 คะแนนการเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย

ถนน	การเข้าถึงการใช้ประโยชน์ที่ดิน (ประเภท)						การเข้าถึงจุดหมายที่ หลากหลาย
	ที่อยู่อาศัย	พาณิชยกรรม	สถาบันราชการ	สถานศึกษา	ศาสนสถาน	นันทนาการ	
1. ห้วยยอด	○	○			○		2
2. เพลินพิทักษ์	○	○		○	○		3
3. สังขวิทย์	○		○	○			2
4. รัชชจันทน์	○	○	○	○			3
5. เวียนกะพัง	○			○	○	○	3
6. พัทลุง	○	○	○	○		○	4
7. เจิมปัญญา	○	○	○	○			3
8. รัชฎา	○	○		○		○	3
9. วิเศษกุล	○	○	○	○	○		4
10. กันตัง	○	○	○				2
11. พระราม 6	○	○	○				2
12. ราชดำเนิน	○	○					1
13. ท่ากลาง	○	○	○	○	○	○	4
14. น้ำผุด	○			○	○	○	3

เส้นทางที่มีการเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลายมากที่สุด ได้แก่ ถนนพัทลุง ถนนวิเศษกุล ถนนกันตัง และถนนท่ากลาง

เส้นทางที่มีการเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลายมาก ได้แก่ ถนนเพลินพิทักษ์ ถนนรัชชจันทน์ ถนนเวียนกะพัง ถนนเจิมปัญญา ถนนรัชฎา และถนนน้ำผุด

เส้นทางที่มีการเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลายปานกลาง ได้แก่ ถนนห้วยยอด ถนนสังขวิทย์ ถนนกันตัง และถนนพระราม 6

เส้นทางที่มีการเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลายน้อย ได้แก่ ถนนราชดำเนิน

6.1.4 เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านกายภาพ

ลักษณะเส้นทางต้องมีความกว้างเพียงพอ มีความลาดเอียงเหมาะสมไม่ก่อให้เกิดอุปสรรคในการขับขี่ พื้นผิวถนนมีความราบเรียบสม่ำเสมอ ช่วยให้ผู้ขับขี่ใช้จักรยานได้อย่างสะดวกรวดเร็ว

จากกรณีศึกษาการวางผังโครงข่ายทางเดินเท้าและทางจักรยานในชุมชน Thames Chase ประเทศอังกฤษ พบว่า ความลาดชันของเส้นทางมากมีผลทำให้อัตราส่วนการใช้ลดลง และการใช้จักรยานให้มีความสะดวกและปลอดภัยต้องพิจารณาปัจจัยที่มีผลกระทบต่างๆ ปัจจัยหนึ่งคือ สภาพเส้นทางต้องมีความเหมาะสมสำหรับจักรยาน โดยมากกว่า 50% ของการใช้จักรยานในประเทศต่างๆ เส้นทางจะมีความราบเรียบสม่ำเสมอ (Brian, 1990)

การพิจารณาให้ค่าคะแนน ได้พิจารณาจากข้อมูลด้านต่างๆ ดังนี้

ข้อมูลความกว้างของถนน ได้พิจารณาจากข้อมูลแผนที่เส้นทางและจากการสำรวจโดยผู้วิจัย โดยถ้าความกว้างของเส้นทางส่วนใหญ่มีขนาด 20 เมตรขึ้นไป จะถือว่ามีความกว้างของถนนมาก ถ้าความกว้างของเส้นทางส่วนใหญ่มีขนาด 15-20 เมตร จะถือว่ามีความกว้างของถนนปานกลาง และถ้าความกว้างของเส้นทางส่วนใหญ่มีขนาดน้อยกว่า 15 เมตร จะถือว่ามีความกว้างของถนนน้อย

ข้อมูลความลาดชันของถนน ได้พิจารณาความลาดชันของเส้นทางด้วยข้อมูลแผนที่ ลักษณะภูมิประเทศและจากการสำรวจโดยผู้วิจัย โดยถ้าเส้นทางไม่ตัดผ่านในบริเวณเส้นชั้นความสูง และจากการสำรวจไม่พบทางลาดชัน จะถือว่าเส้นทางไม่มีความลาดชัน ถ้าเส้นทางตัดผ่านในบริเวณเส้นชั้นความสูงที่มีลักษณะเป็นเส้นห่าง และจากการสำรวจพบทางลาดชันเล็กน้อย จะถือว่ามีความลาดชันของเส้นทางปานกลาง และถ้าเส้นทางผ่านในบริเวณเส้นชั้นความสูงที่มีลักษณะเป็นเส้นถี่ และจากการสำรวจพบทางลาดชันมาก จะถือว่ามีความลาดชันของเส้นทางมาก

ข้อมูลความเรียบของพื้นผิวถนน ได้พิจารณาจากข้อมูลสภาพพื้นผิวถนนที่ได้จากการสำรวจ โดยผู้วิจัย โดยถ้าเส้นทางมีผิวถนนตลอดเส้นทางเรียบ จะถือว่ามีความเรียบของพื้นผิวถนนมาก ถ้าเส้นทางมีผิวถนนชำรุด 1 จุดต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร จะถือว่ามีความเรียบของพื้นผิวถนนปานกลาง และถ้าเส้นทางมีผิวถนนชำรุด 2 จุดขึ้นไปต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร จะถือว่ามีความเรียบของพื้นผิวถนนน้อย

โดยในแต่ละเส้นทางได้ให้ค่าคะแนนแยกตามข้อมูลทั้ง 3 ส่วน แล้วนำมาคิดเป็นค่าคะแนนรวม เป็นคะแนนความเหมาะสมด้านกายภาพ (ตาราง 6.4)

ตาราง 6.4 คะแนนความเหมาะสมของเส้นทางด้านกายภาพ

ถนน	ความกว้างถนน			ความลาดชัน			ความเรียบพื้นผิว			ความเหมาะสมด้าน กายภาพ
	มาก (1.34)	กลาง (0.67)	น้อย (0)	ไม่มี (1.34)	น้อย (0.67)	มาก (0)	มาก (1.34)	กลาง (0.67)	น้อย (0)	
1. ห้วยยอด	○				○		○			3
2. เพลินพิทักษ์	○			○				○		3
3. สังขวิทย์		○		○			○			2
4. รัชชจันทร์	○			○			○			4
5. เวียนกะพัง	○			○				○		3
6. พัทลุง	○				○			○		2
7. เจริญปัญญา	○			○			○			4
8. รัชฎา	○			○			○			4
9. วิเศษกุล	○				○			○		2
10. กันตัง	○				○			○		2
11. พระราม 6	○			○			○			4
12. ราชดำเนิน		○		○			○			3
13. ท่ากลาง	○			○			○			4
14. น้ำผุด		○		○				○		2

เส้นทางที่มีความเหมาะสมด้านกายภาพมากที่สุด ได้แก่ ถนนรัชช จันทร์ ถนนเจริญปัญญา ถนนรัชฎา ถนนพระราม 6 และถนนท่ากลาง

เส้นทางที่มีความเหมาะสมด้านกายภาพมาก ได้แก่ ถนนห้วยยอด ถนนเวียนกะพัง และถนนราชดำเนิน

เส้นทางที่มีความเหมาะสมด้านกายภาพปานกลาง ได้แก่ ถนนเพลินพิทักษ์ ถนนสังขวิทย์ ถนนพัทลุง ถนนวิเศษกุล ถนนกันตัง และถนนน้ำผุด

6.1.5 เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านสิ่งแวดล้อม

ความร่มรื่นของเส้นทางทั้งจากต้นไม้หรือร่มเงาอาคาร การไม่มีมลพิษทางเสียงและอากาศที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะอื่นๆ อย่างรุนแรง การมีอาคารหนาแน่นตลอดเส้นทางและมีแสงไฟส่องสว่าง สิ่งเหล่านี้จะสร้างความมั่นใจในความปลอดภัยให้กับผู้ใช้จักรยาน

จากกรณีศึกษาการวางผังโครงข่ายทางเดินเท้าและทางจักรยานในชุมชน Thames Chase ประเทศอังกฤษ พบว่า ประชาชนมีความพอใจใช้เส้นทางบริเวณที่มีความหนาแน่นของอาคาร หรือบริเวณที่เป็นที่สังเกตเห็นได้ง่ายจากบุคคลรอบข้าง โดยเฉพาะในกลุ่มผู้หญิงและเด็ก ซึ่งต้องตระหนักถึงความปลอดภัยจากการเกิดอาชญากรรม โดยเฉพาะในช่วงกลางคืน

การพัฒนาเส้นทางจักรยานตัดผ่านบริเวณที่มีความร่มรื่นของต้นไม้และแนวกำแพงจากอาคาร ก่อให้เกิดความสบายให้กับผู้ขับขี่และเป็นปัจจัยสำคัญในการดึงดูดให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานในการเดินทาง ส่วนการตัดผ่านย่านที่มีอาคารหนาแน่น และมีแสงไฟส่องสว่างทำให้ผู้ใช้เกิดความรู้สึกปลอดภัยเนื่องจากอยู่ในการสังเกตเห็นจากประชาชนรอบข้าง และเกิดทัศนวิสัยที่ดีในการใช้เส้นทาง

การพิจารณาให้ค่าคะแนน ได้พิจารณาจากข้อมูลด้านต่างๆ ดังนี้

ข้อมูลความร่มรื่นของเส้นทาง ได้พิจารณาจากการสำรวจจำนวนต้นไม้ และอาคารสองข้างทางที่มีความสูงตั้งแต่ 3 ชั้นขึ้นไปจากการสำรวจโดยผู้วิจัย โดยถ้าสองข้างทางมีต้นไม้หรืออาคารสูงมากกว่า 75% ของระยะทางทั้งหมด จะถือว่ามีความร่มรื่นของเส้นทางมาก ถ้าสองข้างทางมีต้นไม้หรืออาคารสูง 50-75% ของระยะทางทั้งหมด จะถือว่ามีความร่มรื่นของเส้นทางปานกลาง และถ้าสองข้างทางมีต้นไม้หรืออาคารสูงน้อยกว่า 50% ของระยะทางทั้งหมด จะถือว่ามีความร่มรื่นของเส้นทางน้อย

ข้อมูลสภาพมลพิษของเส้นทาง ได้พิจารณาจากข้อมูลปัญหาการจราจรจากการสำรวจโดยผู้วิจัย โดยถ้าเส้นทางไม่มีปัญหาการจราจรติดขัด จะถือว่ามิมลภาวะของเส้นทางน้อย ถ้าเส้นทางมีปัญหาการจราจรติดขัดเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน จะถือว่ามิมลภาวะของเส้นทางปานกลาง และถ้าเส้นทางมีปัญหาการจราจรติดขัดตลอดวัน จะถือว่ามิมลภาวะของเส้นทางมาก

ข้อมูลความหนาแน่นของอาคารตลอดเส้นทาง ได้พิจารณาจากข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและการสำรวจโดยผู้วิจัย โดยถ้าเส้นทางมีอาคารสองข้างทางมากกว่า 75% ของระยะทางทั้งหมด จะถือว่าเส้นทางมีความหนาแน่นของอาคารมาก ถ้าเส้นทางมีอาคารสองข้างทาง 50-75% ของระยะทางทั้งหมด จะถือว่าเส้นทางมีความหนาแน่นของอาคารปานกลาง และถ้าเส้นทางมีอาคารสองข้างทางน้อยกว่า 50% ของระยะทางทั้งหมด จะถือว่าเส้นทางมีความหนาแน่นของอาคารน้อย

โดยในแต่ละเส้นทางได้ให้ค่าคะแนนแยกตามข้อมูลทั้ง 3 ส่วน แล้วนำมาคิดเป็นค่า
 เแนนรวม เป็นคะแนนความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม (ตาราง 6.5)

ตาราง 6.5 คะแนนความเหมาะสมของเส้นทางด้านสิ่งแวดล้อม

ถนน	ความร่มรื่น			มลภาวะ			อาคารหนาแน่น			ความเหมาะสมด้าน สิ่งแวดล้อม
	มาก (1.34)	กลาง (0.67)	น้อย (0)	น้อย (1.34)	กลาง (0.67)	มาก (0)	มาก (1.34)	กลาง (0.67)	น้อย (0)	
1. ห้วยยอด		0			0		0			2
2. เพลินพิทักษ์		0		0				0		2
3. สังขวิทย์			0	0				0		2
4. รัชชจันทน์		0		0				0		2
5. เวียนกะพัง		0		0				0		2
6. พัทลุง		0			0			0		2
7. เจริญปัญญา		0			0		0			2
8. รัชฎา		0			0		0			2
9. วิเศษกุล			0		0			0		1
10. กันตัง		0		0					0	2
11. พระราม 6		0			0		0			2
12. ราชดำเนิน		0			0		0			2
13. ท่ากลาง			0		0			0		1
14. น้ำผุด		0		0					0	2

เส้นทางที่มีความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อมปานกลาง ได้แก่ ถนนห้วยยอด ถนนเพลิน
 พิทักษ์ ถนนสังขวิทย์ ถนนรัชชจันทน์ ถนนเวียนกะพัง ถนนพัทลุง ถนนเจริญปัญญา ถนนรัชฎา
 ถนนกันตัง ถนนพระราม 6 ถนนราชดำเนิน และถนนน้ำผุด

เส้นทางที่มีความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อมน้อย ได้แก่ ถนนวิเศษกุล และถนนท่ากลาง

6.1.6 เกณฑ์ความน่าสนใจของเส้นทาง

เส้นทางต้องมีจุดหมายที่มองเห็นได้ชัดเจน เช่น อนุสาวรีย์ อาคารหรือสถานที่สำคัญ เป็นที่รับรู้และสังเกตของผู้สัญจรได้ดี มีความสามารถในการดึงดูดและเพิ่มความน่าสนใจของเส้นทาง

ความเพลิดเพลินในการขี่จักรยานจะเพิ่มมากขึ้นเมื่อสภาพแวดล้อมมีความดึงดูดน่าสนใจ ซึ่งผู้ขี่ขี่เพื่อความเพลิดเพลินจะให้ความสำคัญส่วนนี้มากกว่าการขี่เพื่อประโยชน์ใช้สอย และเส้นทางที่รับรู้และสังเกตได้ดี

การพิจารณาให้ค่าคะแนน ได้พิจารณาจากข้อมูลด้านต่างๆ ดังนี้

ข้อมูลเส้นทางที่มองเห็นจุดหมายชัดเจน ได้พิจารณาจากการสำรวจอาคารหรือสถานที่สำคัญบนเส้นทางโดยผู้วิจัย โดยถ้าเส้นทางสามารถมองเห็นจุดหมายได้ชัดเจนมากกว่า 2 จุดตลอดเส้นทาง จะถือว่าเส้นทางมองเห็นจุดหมายได้ชัดเจนมาก ถ้าเส้นทางสามารถมองเห็นจุดหมายได้ชัดเจน 1-2 จุด จะถือว่าเส้นทางมองเห็นจุดหมายได้ชัดเจนปานกลาง และถ้าเส้นทางสามารถมองเห็นจุดหมายได้ไม่ชัดเจนหรือไม่สามารถมองเห็นได้ จะถือว่าเส้นทางมองเห็นจุดหมายได้น้อย

ข้อมูลเส้นทางที่มีสภาพแวดล้อมดึงดูดใจ จะพิจารณาจากการสำรวจสวนสาธารณะหรือ สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติสองข้างทางโดยผู้วิจัย โดยถ้าเส้นทางมีสภาพแวดล้อมสองข้างทางที่ดึงดูดใจมากกว่า 2 แห่ง จะถือว่าเส้นทางมีสภาพแวดล้อมดึงดูดใจมาก ถ้าเส้นทางมีสภาพแวดล้อมสองข้างทางที่ดึงดูดใจ 1-2 แห่ง จะถือว่าเส้นทางมีสภาพแวดล้อมดึงดูดใจปานกลาง และถ้าเส้นทางไม่มีสภาพแวดล้อมสองข้างทางที่ดึงดูดใจ จะถือว่ามีสภาพแวดล้อมดึงดูดใจน้อย

โดยในแต่ละเส้นทางได้ให้ค่าคะแนนแยกตามข้อมูลทั้ง 2 ส่วน แล้วนำมาคิดเป็นค่าเนรวม เป็นคะแนนความน่าสนใจของเส้นทาง (ตาราง 6.6)

ตาราง 6.6 คะแนนความน่าสนใจของเส้นทาง

ถนน	มองเห็นจุดหมายชัดเจน			สภาพแวดล้อมดึงดูดใจ			ความน่าสนใจของ เส้นทาง
	มาก (2)	กลาง (1)	น้อย (0)	มาก (2)	กลาง (1)	น้อย (0)	
1. ห้วยยอด		○			○		2
2. เพลินพิทักษ์		○			○		2
3. สังขวิทย์		○				○	1
4. รัชชจันทร์			○			○	0
5. เวียนกระพัง	○			○			4
6. พัทลุง	○			○			4
7. เจริญปัญญา		○				○	1
8. รัชฎา		○				○	1
9. วิเศษกุล	○					○	2
10. กันดั่ง			○		○		1
11. พระราม 6	○			○			4
12. ราชดำเนิน		○		○			3
13. ท่ากลาง	○				○		3
14. น้ำผุด			○		○		1

เส้นทางที่มีความน่าสนใจมากที่สุด ได้แก่ ถนนเวียนกระพัง ถนนพัทลุง และถนนพระราม 6

เส้นทางที่มีความน่าสนใจมาก ได้แก่ ถนนราชดำเนิน และถนนท่ากลาง

เส้นทางที่มีความน่าสนใจปานกลาง ได้แก่ ถนนห้วยยอด ถนนเพลินพิทักษ์ และถนนวิเศษกุล

เส้นทางที่มีความน่าสนใจน้อย ได้แก่ ถนนสังขวิทย์ ถนนเจริญปัญญา ถนนรัชฎา ถนนกันดั่ง และถนนน้ำผุด

6.1.7 เกณฑ์ความนิยมต่อเส้นทางของผู้ใช้จักรยาน

พิจารณาจากการตอบแบบสอบถามของประชาชนในเทศบาลนครตรัง โดยบอกถึงเส้นทางที่ผู้ใช้จักรยานในพื้นที่นิยมใช้มากที่สุด

การพิจารณาให้ค่าคะแนน ได้พิจารณาจากข้อมูลจากการการตอบแบบสอบถามของประชาชนในเทศบาลนครตรัง เรื่องการเดินทางด้วยจักรยานในเมือง ซึ่งให้ระบุถึงเส้นทางที่ผู้ใช้จักรยานใช้เดินทางเป็นประจำ โดยให้คะแนนจากสัดส่วนการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด

ถ้าเส้นทางมีสัดส่วนผู้ใช้ 21% ขึ้นไป จะถือว่าเป็นเส้นทางที่ผู้ใช้จักรยานนิยมมากที่สุด ถ้าเส้นทางมีสัดส่วนผู้ใช้จักรยาน 11-20% จะถือว่าเป็นเส้นทางที่ผู้ใช้จักรยานนิยมมาก ถ้าเส้นทางมีสัดส่วนผู้ใช้จักรยาน 6-10% จะถือว่าเป็นเส้นทางที่ผู้ใช้จักรยานนิยมปานกลาง ถ้าเส้นทางมีสัดส่วนผู้ใช้จักรยาน 0-5% จะถือว่าเป็นเส้นทางที่ผู้ใช้จักรยานนิยมน้อย และถ้าเส้นทางมีสัดส่วนผู้ใช้จักรยาน 0% จะถือว่าเป็นเส้นทางที่ผู้ใช้จักรยานนิยมน้อยที่สุด (ตาราง 6.7)

ตาราง 6.7 คะแนนความนิยมต่อเส้นทางของผู้ใช้จักรยาน

ถนน	เส้นทางที่ผู้ใช้จักรยานเป็นประจำ (กลุ่มตัวอย่าง)				ความนิยมของผู้ใช้จักรยาน
	21% ขึ้นไป (4)	11-20% (3)	6-10% (2)	0-5% (1)	
1. ห้วยยอด			○		2
2. เพลินพิทักษ์		○			3
3. สังขวิทย์			○		2
4. ราษฎร์จันทร์			○		2
5. เวียนกะพัง			○		2
6. พัทลุง		○			3
7. เจริญปัญญา	○				4
8. รัชฎา	○				4
9. วิเศษกุล	○				4
10. กันดั่ง			○		2
11. พระราม 6		○			3
12. ราชดำเนิน	○				4
13. ท่ากลาง	○				4
14. น้ำผุด		○			3

เส้นทางที่มีความนิยมในการใช้จักรยานมากที่สุด ได้แก่ ถนนเจริญปัญญา ถนนรัชฎา ถนนวิเศษกุล ถนนราชดำเนิน และถนนท่ากลาง

เส้นทางที่มีความนิยมในการใช้จักรยานมาก ได้แก่ ถนนเพลินพิทักษ์ ถนนพัทลุง ถนนพระราม 6 และถนนน้ำผุด

เส้นทางที่มีความนิยมในการใช้จักรยานปานกลาง ได้แก่ ถนนห้วยยอด ถนนสังขวิทย์ ถนนรักษัจฉ์พันธ์ ถนนเวียนกะพัง และถนนกันตัง

ผลการวิเคราะห์ศักยภาพของเส้นทางที่ได้จากข้อมูลลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานในปัจจุบันและความต้องการใช้จักรยานในอนาคต โดยพิจารณาจากเกณฑ์มาตรฐานในการออกแบบเส้นทางจักรยาน มีค่าคะแนนรวมจากเกณฑ์มาตรฐาน ดังนี้ (ตาราง 6.8)

ตาราง 6.8 ผลการวิเคราะห์ศักยภาพของเส้นทาง โดยพิจารณาจากเกณฑ์มาตรฐานในการออกแบบเส้นทางจักรยาน

ถนน	เกณฑ์มาตรฐานในการออกแบบเส้นทางจักรยาน							รวม (28)
	ความเหมาะสมด้านความปลอดภัย	การเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง	การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย	ความเหมาะสมด้านกายภาพ	ความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม	ความน่าสนใจของเส้นทาง	ความนิยมของผู้ใช้จักรยาน	
1. ห้วยยอด	1	2	2	3	2	2	2	14
2. เพลินพิทักษ์	2	2	3	3	2	2	3	17
3. สังขวิทย์	2	0	2	2	2	1	2	11
4. รักษัจฉ์พันธ์	2	2	3	4	2	0	2	15
5. เวียนกะพัง	2	1	3	3	2	4	2	17
6. พัทลุง	2	2	4	2	2	4	3	19
7. เจิมปัญญา	2	2	3	4	2	1	4	18
8. รัชฎา	1	4	3	4	2	1	4	19
9. วิเศษกุล	2	3	4	2	1	2	4	18
10. กันตัง	2	0	2	2	2	1	2	11
11. พระราม 6	2	4	2	4	2	4	3	21
12. ราชดำเนิน	2	1	1	3	2	3	4	16
13. ท่ากลาง	2	2	4	4	1	3	4	20
14. น้ำผุด	2	2	3	2	2	1	3	15

1. ถนนพระราม 6	21 คะแนน
2. ถนนท่ากลาง	20 คะแนน
3. ถนนพัทลุง	19 คะแนน
4. ถนนรัชฎา	19 คะแนน
5. ถนนเจิมปัญญา	18 คะแนน
6. ถนนวิเศษกุล	18 คะแนน
7. ถนนเพลินพิทักษ์	17 คะแนน
8. ถนนเวียงกะพัง	17 คะแนน
9. ถนนราชดำเนิน	16 คะแนน
10. ถนนรักษ์จันทร์	15 คะแนน
11. ถนนน้ำผุด	15 คะแนน
12. ถนนห้วยยอด	14 คะแนน
13. ถนนสังขวิทย์	11 คะแนน
14. ถนนกันตัง	11 คะแนน

การวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพและศักยภาพของเส้นทาง โดยพิจารณาจากเกณฑ์มาตรฐานในการออกแบบเส้นทางจักรยาน จะทำให้ทราบว่าเส้นทางใดมีความพร้อมในการพัฒนาเป็นโครงข่ายทางจักรยานได้ ส่วนต่อไปจะเป็นการวิเคราะห์เชิงพื้นที่ถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก

6.2 วิเคราะห์เชิงพื้นที่ถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยาน

การวิเคราะห์เชิงพื้นที่ถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยาน พิจารณาจากข้อมูลสภาพทั่วไปของเทศบาลนครตรัง ได้แก่ โครงข่ายการคมนาคม ลักษณะทางกายภาพ และรูปแบบการใช้ที่ดิน และการวิเคราะห์ศักยภาพของเทศบาลนครตรัง

โดยพิจารณาจากสภาพเส้นทาง และนำค่าคะแนนที่ได้จากการวิเคราะห์ศักยภาพของเส้นทาง โดยพิจารณาจากเกณฑ์มาตรฐานในการออกแบบเส้นทางจักรยานมาใช้ในการวิเคราะห์

6.2.1 ถนนห้วยยอด

ถนนห้วยยอดเป็นถนนสายหลักของเมือง เมือง มี 4 และ 6 ช่องจราจร ขนาดทาง 20.00 - 30.00 เมตร มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันโดยประมาณ 20,650 PCU/วัน มีค่าคะแนนจากเกณฑ์ด้านต่างๆ ดังนี้ (14 คะแนน)

- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย 1 คะแนน
- เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง 2 คะแนน
- เกณฑ์การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย 2 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านกายภาพ 3 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านสิ่งแวดล้อม 2 คะแนน
- เกณฑ์ความน่าสนใจของเส้นทาง 2 คะแนน
- เกณฑ์ความนิยมต่อเส้นทางของผู้ใช้จักรยาน 2 คะแนน

จากข้อมูลที่ได้ พบว่า ถนนห้วยยอดมีความนิยมใช้จักรยานปานกลาง และมีความเหมาะสมด้านกายภาพมาก

สภาพเส้นทางและการจราจร ถนนห้วยยอดแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ช่วงแรกมี 4 ช่องจราจร คือ จากจุดเชื่อมต่อถนนกันตัง และถนนท่ากลาง ถึงจุดที่เชื่อมต่อถนนเพลินพิทักษ์ และช่วงที่สองมี 6 ช่องจราจร คือ จากจุดเชื่อมต่อถนนเพลินพิทักษ์ถึงจุดที่เชื่อมต่อทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ถนนห้วยยอดมีพื้นที่ผิวจราจรเรียบ และเส้นทางส่วนใหญ่เป็นทางราบ แต่มีลักษณะเป็นทางลาดชันเล็กน้อยจากจุดเชื่อมต่อทางหลวงชนบท ตง.3002 ถึงจุดที่เชื่อมต่อทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 การจราจรบนถนนห้วยยอดเส้นทางบางช่วงมีการเดินรถทางเดียว คือ จากบริเวณจุดเชื่อมต่อถนนกันตัง และถนนท่ากลาง ถึงบริเวณหน้าย่านธุรกิจ ซึ่งมีอุปสรรคทางแคบช่วงสั้นๆ บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินรถสองทาง ถนนห้วยยอดบางช่วงมีการใช้ความเร็วในการจราจรสูง มีปริมาณการจราจรหนาแน่นมาก และพบปัญหาการจราจรติดขัดตลอดวันในบริเวณย่านธุรกิจ

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมในปัจจุบัน ถนนห้วยยอดเป็นถนนสายประธาน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นถนนที่รองรับปริมาณการจราจรเข้า-ออกเมืองจากทางทิศเหนือของพื้นที่เข้ามาสู่ใจกลางเมือง

การใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณสองข้างทางถนนห้วยยอดมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทผสมผสานระหว่างพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย เส้นทางผ่านย่านธุรกิจที่สำคัญและเป็นแหล่งงานสำคัญของกลุ่มสำนักงานและกลุ่มงานบริการ



รูป 6.1 ถนนห้วยยอด บริเวณย่านธุรกิจ



รูป 6.2 ถนนห้วยยอด บริเวณหน้าโบสถ์คริสต์ ช่วงที่มีการเดินรถทางเดียว



รูป 6.3 ถนนห้วยยอด บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนสังขวิทย์



รูป 6.4 ถนนห้วยยอด บริเวณที่เป็นทางลาดชัน

6.2.2 ถนนเพลินพิทักษ์

ถนนเพลินพิทักษ์เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนนห้วยยอดกับถนนพัทลุง มี 2 และ 4 ช่องจราจร ขนาดทาง 15.00 - 24.00 เมตร มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันโดยประมาณ 15,236 PCU/วัน มีค่าคะแนนจากเกณฑ์ด้านต่างๆ ดังนี้ (17 คะแนน)

- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย 2 คะแนน
- เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง 2 คะแนน
- เกณฑ์การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย 3 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านกายภาพ 3 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านสิ่งแวดล้อม 2 คะแนน
- เกณฑ์ความน่าสนใจของเส้นทาง 2 คะแนน

- เกณฑ์ความนิยมต่อเส้นทางของผู้ใช้จักรยาน 3 คะแนน

จากข้อมูลที่ได้ พบว่า ถนนเพลินพิทักษ์มีความนิยมใช้จักรยานมาก มีการเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย และมีความเหมาะสมด้านกายภาพมาก

สภาพเส้นทางและการจราจร ถนนเพลินพิทักษ์แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ช่วงแรกมี 2 ช่องจราจรบริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนพัทลุง และเส้นทางช่วงที่เหลือมีช่อง 4 จราจร ถนนเพลินพิทักษ์มีอุปสรรคทางแคบช่วงสั้นๆ คือ ช่วงจุดเชื่อมต่อกับถนนพัทลุง ถนนเพลินพิทักษ์มีปริมาณการจราจรหนาแน่น และพบปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วน บริเวณจุดที่เชื่อมต่อกับถนนควนศิรี ถนนสังขวิทย์ และถนนพัทลุง และมีไฟส่องสว่างน้อยตอนกลางของเส้นทาง

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมในปัจจุบัน ถนนเพลินพิทักษ์เป็นถนนสายหลัก รองรับปริมาณการจราจรจากถนนห้วยยอดเพื่อกระจายต่อไปยังถนนสายอื่นๆ และเชื่อมต่อพื้นที่ทางทิศเหนือและทิศตะวันออกของเมืองเข้าด้วยกัน

การใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณสองข้างทางถนนเพลินพิทักษ์มีการใช้ประโยชน์ที่ดินผสมผสานระหว่างร้านอาหารและที่อยู่อาศัย สถานศึกษาและศาสนสถาน เส้นทางนี้เป็นแหล่งงานสำคัญของกลุ่มงานบริการ



รูป 6.5 ถนนเพลินพิทักษ์ บริเวณหน้าโรงเรียนปัญญาวิทย์



รูป 6.6 ถนนเพลินพิทักษ์ บริเวณจุดเชื่อมต่อกถนนควนคีรี



รูป 6.7 ถนนเพลินพิทักษ์



รูป 6.8 ถนนเพลินพิทักษ์ บริเวณจุดเชื่อมต่อกถนนพัทลุง



6.2.3 ถนนสังขวิทย์

ถนนสังขวิทย์เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนนห้วยยอดกับถนนเพลินพิทักษ์ มี 2 ช่องจราจร ขนาดทาง 11.00 - 15.00 เมตร มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันโดยประมาณ 8,890 PCU/วัน มีค่าคะแนนจากเกณฑ์ด้านต่างๆ ดังนี้ (11 คะแนน)

- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย 2 คะแนน
- เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง 0 คะแนน
- เกณฑ์การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย 2 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านกายภาพ 2 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านสิ่งแวดล้อม 2 คะแนน
- เกณฑ์ความน่าสนใจของเส้นทาง 1 คะแนน
- เกณฑ์ความนิยมต่อเส้นทางของผู้ใช้จักรยาน 2 คะแนน

จากข้อมูลที่ได้ พบว่า ถนนสังขวิทย์มีความนิยมใช้จักรยานปานกลาง มีความปลอดภัย และมีความเหมาะสมด้านกายภาพปานกลาง

สภาพเส้นทางและการจราจร ถนนสังขวิทย์บริเวณที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลักทั้งสองด้าน คือ ถนนห้วยยอด และถนนเพลินพิทักษ์เป็นทางแคบ และเส้นทางบางช่วงคดเคี้ยวและเป็นมุมอับ มีปริมาณการจราจรหนาแน่นในช่วงโมงเร่งด่วนบริเวณหน้าสถานศึกษา

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมในปัจจุบัน ถนนสังขวิทย์เป็นถนนสายรองที่รองรับปริมาณการจราจรจากถนนสายหลักไปสู่ถนนสายย่อย และเชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลัก

การใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณสองข้างทางถนนสังขวิทย์มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย สถานศึกษา สถานที่ราชการ และพาณิชยกรรม



รูป 6.9 ถนนสังขวิทย์ บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนห้วยยอด



รูป 6.10 ถนนสังขวิทย์



รูป 6.11 ถนนสังขวิทย์ บริเวณหน้าโรงเรียนเทศบาล 1 สังขวิทย์



รูป 6.12 ถนนสังขวิทย์ บริเวณจุดเชื่อมต่อกถนนเพลินพิทักษ์

6.2.4 ถนนรักษัจฉันทน์

ถนนรักษัจฉันทน์เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนนเพลินพิทักษ์กับถนนบ้านโพธิ์ มี 4 ช่องจราจร ขนาดทาง 20.00 - 30.00 เมตร มีค่าคะแนนจากเกณฑ์ด้านต่างๆ ดังนี้ (15 คะแนน)

- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย 2 คะแนน
- เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง 2 คะแนน
- เกณฑ์การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย 3 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านกายภาพ 4 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านสิ่งแวดล้อม 2 คะแนน
- เกณฑ์ความน่าสนใจของเส้นทาง 0 คะแนน
- เกณฑ์ความนิยมต่อเส้นทางของผู้ใช้จักรยาน 2 คะแนน

จากข้อมูลที่ได้ พบว่า ถนนรักษัจฉันทน์มีความนิยมใช้จักรยานปานกลาง มีการเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลายมาก และมีความเหมาะสมด้านกายภาพมากที่สุด

สภาพเส้นทางและการจราจร ถนนรักษัจฉันทน์มีพื้นผิวจราจรเรียบ แต่มีอุปสรรคทางแคบช่วงสั้นๆ คือ บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนโคกชัน ถนนรักษัจฉันทน์โดยทั่วไปมีปริมาณการจราจรเบาบาง แต่พบปัญหาการจราจรติดขัดช่วงเวลาเย็นในบริเวณหน้าตลาดกองทุน และมีไฟส่องสว่างน้อยจากจุดที่เชื่อมต่อกับถนนโคกชันถึงจุดที่เชื่อมต่อกับถนนบ้านโพธิ์

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมในปัจจุบัน ถนนรักษัจฉันทน์เป็นถนนสายรอง ที่รองรับปริมาณการจราจรจากถนนสายหลัก คือ ถนนเพลินพิทักษ์ ไปสู่ถนนสายย่อย และเชื่อมต่อไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4123 ซึ่งเป็นเส้นทางที่ใช้เดินทางระหว่างเมืองสู่เมืองได้

การใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณสองข้างทางถนนรักษัจฉันทน์มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย สถานศึกษา สถานราชการ และพาณิชยกรรม

แนวโน้มและโครงการในอนาคต มีแนวโน้มขยายตัวของเมืองไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4123 ทางไปตำบลบ้านโพธิ์และถนนรักษัจฉันทน์ ซึ่งส่วนใหญ่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการก่อสร้างที่อยู่อาศัย



รูป 6.13 ถนนรัชชภัณฑ์ บริเวณหน้าตลาดกองทุน



รูป 6.14 ถนนรัชชภัณฑ์ บริเวณจุดเชื่อมต่อกถนนเพลินพิทักษ์



รูป 6.15 ถนนรัชชภัณฑ์



รูป 6.16 ถนนรักษัจฉนรินทร์ บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนบ้านโพธิ์

6.2.5 ถนนเวียนกะพัง

ถนนเวียนกะพังเป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนนบ้านโพธิ์กับถนนพัทลุง มี 4 ช่องจราจร ขนาดทาง 20.00 - 24.00 เมตร มีค่าคะแนนจากเกณฑ์ด้านต่างๆ ดังนี้ (17 คะแนน)

- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย 2 คะแนน
- เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง 1 คะแนน
- เกณฑ์การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย 3 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านกายภาพ 3 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านสิ่งแวดล้อม 2 คะแนน
- เกณฑ์ความน่าสนใจของเส้นทาง 4 คะแนน
- เกณฑ์ความนิยมต่อเส้นทางของผู้ใช้จักรยาน 2 คะแนน

จากข้อมูลที่ได้ พบว่า ถนนเวียนกะพังมีความนิยมใช้จักรยานปานกลาง มีการเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย และมีความเหมาะสมด้านกายภาพมาก

สภาพเส้นทางและการจราจร ถนนเวียนกะพังมีอุปสรรคทางแคบช่วงสั้นๆ คือ จากบริเวณหน้าวัดกะพังสุรินทร์ ถึงบริเวณทางเข้าสวนสาธารณะกะพังสุรินทร์ และมีพื้นผิวถนนชำรุดในบางช่วง ถนนเวียนกะพังโดยทั่วไปมีปริมาณการจราจรเบาบาง แต่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นช่วงเวลาเลิกเรียนบริเวณหน้าสถานศึกษา และมีไฟส่องสว่างน้อยบริเวณหน้าสวนสาธารณะกะพังสุรินทร์

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมในปัจจุบัน ถนนเวียนกะพังเป็นถนนสายรองที่รองรับปริมาณการจราจรจากถนนสายหลัก คือ ถนนพัทลุง ไปสูถนนสายย่อย และเชื่อมต่อไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4123 ซึ่งเป็นเส้นทางที่ใช้เดินทางระหว่างเมืองสู่เมืองได้

การใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณสองข้างทางถนนเวียนกะพังมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย ร้านอาหาร สวนสาธารณะ ศาสนสถาน และสถานศึกษา โดยเป็นแหล่งกิจกรรมการพักผ่อนหย่อนใจที่สำคัญของพื้นที่

แนวโน้มและโครงการในอนาคต มีแนวโน้มขยายตัวของเมืองไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4123 ทางไปตำบลบ้านโพธิ์และถนนรักษัจฉนทร์ ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนเวียนกะพัง ซึ่งส่วนใหญ่มีการที่ดินเพื่อการก่อสร้างที่อยู่อาศัย



รูป 6.17 ถนนเวียนกะพัง บริเวณหน้าวัดกะพังสุรินทร์



รูป 6.18 ถนนเวียนกะพัง บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนพัทลุง



รูป 6.19 ถนนเวียนกะพัง บริเวณด้านข้างสวนสาธารณะกะพังสุรินทร์



รูป 6.20 ถนนเวียนกะพัง บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนรัชชินทร์

6.2.6 ถนนพัทลุง

ถนนพัทลุงเป็นถนนสายหลักของเมือง เส้นทางทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างเมืองสู่เมืองและเมืองสู่ภาค มี 4 ช่องจราจร ขนาดทาง 20.00 - 24.00 เมตร มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันโดยประมาณ 11,439 PCU/วัน มีค่าคะแนนจากเกณฑ์ด้านต่างๆ ดังนี้ (19 คะแนน)

- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย 2 คะแนน
- เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง 2 คะแนน
- เกณฑ์การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย 4 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านกายภาพ 2 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านสิ่งแวดล้อม 2 คะแนน
- เกณฑ์ความน่าสนใจของเส้นทาง 4 คะแนน

- เกณฑ์ความนิยมต่อเส้นทางของผู้ใช้จักรยาน

3 คะแนน

จากข้อมูลที่ได้ พบว่า ถนนพัทลุงมีความนิยมใช้จักรยานมาก และมีการเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลายมากที่สุด

สภาพเส้นทางและการจราจร ถนนพัทลุงมีอุปสรรคเป็นทางแคบช่วงสั้นๆ คือ บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนอุดมลาภ เส้นทางส่วนใหญ่เป็นทางราบ แต่มีลักษณะเป็นทางลาดชันบริเวณจุดเชื่อมต่อถนนวิเศษกุล ถนนพัทลุงมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดวัน และพบปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยเฉพาะจากจุดเชื่อมต่อถนนเพลินพิทักษ์ถึงจุดที่เชื่อมต่อกับถนนวิเศษกุล

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมในปัจจุบัน ถนนพัทลุงเป็นถนนสายหลักที่รองรับปริมาณการจราจรจากถนนสายประธาน คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 และกระจายต่อไปยังถนนสายรอง และเชื่อมต่อพื้นที่ทางทิศตะวันออกเข้าสู่ใจกลางเมือง

การใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณสองข้างทางถนนพัทลุงมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถานที่ราชการ สวนสาธารณะ สถานบันเทิง สถานศึกษา พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย เส้นทางผ่านย่านการค้าและเป็นแหล่งงานสำคัญของกลุ่มงานราชการ

แนวโน้มและโครงการในอนาคต ปัจจุบันมีการขยายตัวของเมืองไปทางด้านทิศตะวันออก ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนพัทลุง ประชาชนเริ่มทยอยเข้าไปประกอบการค้า เปิดสำนักงานอาคารพาณิชย์ ประกอบกับบริเวณดังกล่าวมีการจัดตั้งสถานีขนส่งจังหวัดแห่งใหม่



รูป 6.21 ถนนพัทลุง บริเวณด้านข้างจวนผู้ว่าราชการจังหวัดตรัง



รูป 6.22 ถนนพัทลุง บริเวณจุดเชื่อมต่อกถนนวิเศษกุล



รูป 6.23 ถนนพัทลุง บริเวณจุดเชื่อมต่อกถนนรื่นรมย์



รูป 6.24 ถนนพัทลุง บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้า



รูป 6.25 ถนนพัทลุง บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนเพลินพิทักษ์



รูป 6.26 ถนนพัทลุง บริเวณหน้าสวนสาธารณะอนุสาวรีย์พระยารัษฎานุประดิษฐ์

6.2.7 ถนนเจิมปัญญา

ถนนเจิมปัญญาเป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนนพัทลุงกับถนนรัชฎา มี 4 ช่องจราจร ขนาดทาง 22.00-24.00 เมตร มีค่าคะแนนจากเกณฑ์ด้านต่างๆ ดังนี้ (18 คะแนน)

- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย 2 คะแนน
- เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง 2 คะแนน
- เกณฑ์การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย 3 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านกายภาพ 4 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านสิ่งแวดล้อม 2 คะแนน
- เกณฑ์ความน่าสนใจของเส้นทาง 1 คะแนน
- เกณฑ์ความนิยมต่อเส้นทางของผู้ใช้จักรยาน 4 คะแนน

จากข้อมูลที่ได้ พบว่า ถนนเฉลิมปัญญามีความนิยมใช้จักรยานมากที่สุด มีการเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลายมาก และมีความเหมาะสมด้านกายภาพมากที่สุด

สภาพเส้นทางและการจราจร ถนนเฉลิมปัญญามีพื้นผิวจราจรเรียบ มีปริมาณการจราจรหนาแน่น และพบปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยเฉพาะบริเวณที่เชื่อมต่อกับถนนพระราม 6 และถนนรัชฎา ซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาหลายแห่ง

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมในปัจจุบัน ถนนเฉลิมปัญญาเป็นถนนสายหลัก ที่เชื่อมถนนสายหลักเข้าด้วยกัน คือ ถนนพหลุง ถนนรัชฎา และถนนพระราม 6

การใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณสองข้างทางถนนเฉลิมปัญญามีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทผสมผสานระหว่างพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย สถานที่ราชการและสถานศึกษา เส้นทางผ่านย่านการค้าและเป็นแหล่งงานของกลุ่มสำนักงาน



รูป 6.27 ถนนเฉลิมปัญญา บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้า และจุดเชื่อมต่อถนนพหลุง



รูป 6.28 ถนนเฉลิมปัญญา บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนรัชฎา และถนนพระราม 6



รูป 6.29 ถนนเฉลิมปัญญา



รูป 6.30 ถนนเฉลิมปัญญา บริเวณย่านการค้า

6.2.8 ถนนรัชฎา

ถนนรัชฎาเป็นถนนสายหลักของเมือง เชื่อมต่อระหว่างถนนพระราม 6 กับถนนตรัง - ปะเหลียน มี 4 ช่องจราจร ขนาดทาง 22.00 - 30.00 เมตร จากการเก็บข้อมูล พบว่า มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยหนาแน่นตลอดทั้งวัน โดยถนนตรัง - ปะเหลียน (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 404) มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันโดยประมาณ 26,039 PCU/วัน ซึ่งมากที่สุดในการสำรวจปริมาณจราจรในจังหวัดตรัง ถนนรัชฎามีค่าคะแนนจากเกณฑ์ด้านต่างๆ ดังนี้ (19 คะแนน)

- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย 1 คะแนน
- เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง 4 คะแนน
- เกณฑ์การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย 3 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านกายภาพ 4 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านสิ่งแวดล้อม 2 คะแนน
- เกณฑ์ความน่าสนใจของเส้นทาง 1 คะแนน
- เกณฑ์ความนิยมต่อเส้นทางของผู้ใช้จักรยาน 4 คะแนน

จากข้อมูลที่ได้ พบว่า ถนนรัชฎามีความนิยมใช้จักรยานมากที่สุด มีการเข้าถึงและตัดตรงของเส้นทางมาก และมีความเหมาะสมด้านกายภาพมากที่สุด

สภาพเส้นทางและการจราจร ถนนรัชฎามีพื้นผิวจราจรเรียบ มีปริมาณการจราจรหนาแน่นมากตลอดวัน และพบปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนบริเวณที่เชื่อมต่อกับถนนพระราม 6 และถนนจิมป์ญญา ซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาหลายแห่ง

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมในปัจจุบัน ถนนรัชฎาเป็นถนนสายหลักของเมือง ทำหน้าที่รองรับปริมาณการจราจรจากถนนสายประธาน คือ ถนนตรัง - ปะเหลียน (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 404) และกระจายต่อไปยังถนนสายต่างๆ เส้นทางเชื่อมต่อพื้นที่ทางทิศใต้เข้าสู่ใจกลางเมือง

การใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณสองข้างทางถนนรัชฎามีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทผสมผสานระหว่างพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย และสนามกีฬา เส้นทางผ่านย่านการค้าและบริการที่สำคัญ และเป็นแหล่งงานที่สำคัญของกลุ่มงานบริการ



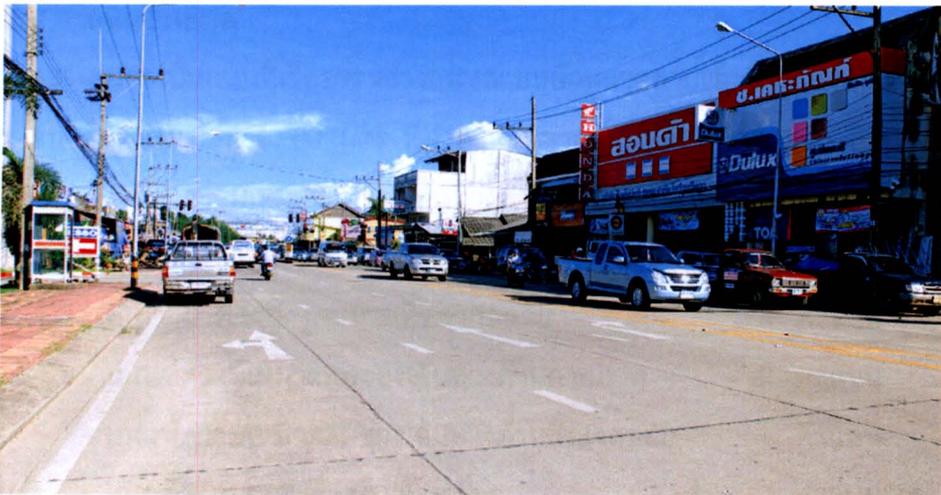
รูป 6.31 ถนนรัชฎา บริเวณหน้าสนามกีฬาเทศบาลนครตรัง



รูป 6.32 ถนนรัชฎา บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนพระราม 6 และถนนเฉลิมปัญญา



รูป 6.33 ถนนรัชฎา



รูป 6.34 ถนนรัชฎา บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนศรีตรัง 1



รูป 6.35 ถนนรัชฎา บริเวณจุดเชื่อมต่อทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 404



รูป 6.36 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 404 บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนรัชฎา

6.2.9 ถนนพิเศษกุล

ถนนพิเศษกุลเป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนนสายหลักหลายสายเข้าด้วยกัน มี 2, 4 และ 6 ช่องจราจร ขนาดทาง 12.00 – 40.00 เมตร มีค่าคะแนนจากเกณฑ์ด้านต่างๆ ดังนี้ (18 คะแนน)

- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย 2 คะแนน
- เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง 3 คะแนน
- เกณฑ์การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย 4 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านกายภาพ 2 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านสิ่งแวดล้อม 1 คะแนน
- เกณฑ์ความน่าสนใจของเส้นทาง 2 คะแนน
- เกณฑ์ความนิยมต่อเส้นทางของผู้ใช้จักรยาน 4 คะแนน

จากข้อมูลที่ได้ พบว่า ถนนพิเศษกุลมีความนิยมใช้จักรยาน และมีการเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลายมากที่สุด

สภาพเส้นทางและการจราจร ถนนพิเศษกุลแบ่งออกเป็น 4 ช่วง ช่วงแรกมี 4 ช่องจราจร คือ จากจุดเชื่อมต่อกับถนนห้วยยอด ถึงบริเวณสะพานข้ามคลองห้วยยาง ช่วงที่ 2 มี 2 ช่องจราจร คือ บริเวณสะพานข้ามคลองห้วยยาง ถึงจุดเชื่อมต่อกับถนนพัทลุง และถนนราชดำเนิน ช่วงที่ 3 มี 6 ช่องจราจร คือ จากจุดเชื่อมต่อกับถนนพัทลุง และถนนราชดำเนิน ถึงจุดเชื่อมต่อกับพระราม 6 และช่วงที่ 4 มี 4 ช่องจราจร คือ จากจุดเชื่อมต่อกับถนนพระราม 6 ถึงจุดเชื่อมต่อกับถนนคลองน้ำเจ็ด ถนนพิเศษกุลมีอุปสรรคทางแคบช่วงสั้นๆ คือ จากจุดเชื่อมต่อกับถนนพัทลุงและถนนราชดำเนิน และมีลักษณะเป็นทางลาดชันเล็กน้อยจากจุดดังกล่าว ถึงบริเวณสะพานข้ามคลองห้วยยาง ถนนพิเศษกุลมีปริมาณการจราจรหนาแน่น และพบปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยเฉพาะบริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนพัทลุงและถนนราชดำเนิน และบริเวณหน้าสถานศึกษา

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมในปัจจุบัน ถนนพิเศษกุลเป็นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลักหลายสายด้วยกัน เส้นทางเชื่อมต่อพื้นที่ทางทิศใต้เข้าสู่ใจกลางเมือง

การใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณสองข้างทางถนนพิเศษกุลมีการใช้ประโยชน์ที่ดินผสมผสานระหว่างพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย สถานศึกษาและสถานที่ราชการ เส้นทางผ่านย่านการค้าและบริการ อีกทั้งยังเป็นแหล่งงานสำคัญของกลุ่มงานราชการ และแหล่งกิจกรรมการศึกษาที่สำคัญ



รูป 6.37 ถนนพิเศษกุล บริเวณหน้าสำนักงานเทศบาลนครตรัง





รูป 6.38 ถนนพิเศษกุล บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนห้วยยอด



รูป 6.39 ถนนพิเศษกุล



รูป 6.40 ถนนพิเศษกุล บริเวณสะพานข้ามคลองห้วยยาง



รูป 6.41 ถนนวิเศษกุล



รูป 6.42 ถนนวิเศษกุล บริเวณจุดเชื่อมต่อกถนนพัทลุง และถนนราชดำเนิน



รูป 6.43 ถนนวิเศษกุล บริเวณหน้าสำนักงานเทศบาลนครตรัง



รูป 6.44 ถนนพิเศษกุล บริเวณหอนาฬิกาและจุดเชื่อมต่อถนนพระราม 6



รูป 6.45 ถนนพิเศษกุล บริเวณหน้าโรงเรียนสภากาชาด



รูป 6.46 ถนนพิเศษกุล บริเวณหน้าโรงเรียนวัดควนวิเศษ



รูป 6.47 ถนนวิเศษกุล บริเวณจุดเชื่อมต่อกถนนศรีตรัง 1



รูป 6.48 ถนนวิเศษกุล บริเวณจุดเชื่อมต่อกถนนคลองน้ำเจ็ด

6.2.10 ถนนกันดั้ง

ถนนกันดั้งเป็นถนนสายหลักของเมือง เชื่อมต่อระหว่างเมืองสู่เมือง มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันโดยประมาณ 15,743 PCU/วัน มี 2, 4 และ 6 ช่องจราจร ขนาดทาง 15.00 - 30.00 เมตร มีค่าคะแนนจากเกณฑ์ด้านต่างๆ ดังนี้ (11 คะแนน)

- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย 2 คะแนน
- เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง 0 คะแนน
- เกณฑ์การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย 2 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านกายภาพ 2 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านสิ่งแวดล้อม 2 คะแนน
- เกณฑ์ความน่าสนใจของเส้นทาง 1 คะแนน

- เกณฑ์ความนิยมต่อเส้นทางของผู้ใช้จักรยาน

2 คะแนน

จากข้อมูลที่ได้ พบว่า ถนนกันตั้งมีความนิยมใช้จักรยานปานกลาง มีความปลอดภัย และมีความเหมาะสมด้านกายภาพปานกลาง

สภาพเส้นทางและการจราจร ถนนกันตั้งแบ่งออกเป็น 5 ช่วง ช่วงแรกมี 2 ช่องจราจร คือ จากจุดเชื่อมต่อถนนห้วยยอด และถนนท่ากลาง ถึงบริเวณจุดเชื่อมต่อถนนพระราม 6 ช่วงที่ 2 มี 4 ช่องจราจร คือ บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนพระราม 6 ช่วงที่ 3 มี 2 ช่องจราจร คือ บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนสถานี และถนนเลียบบทางรถไฟ ช่วงที่ 4 มี 4 ช่องจราจร คือ จากจุดเชื่อมต่อถนนเลียบบทางรถไฟ ถึงบริเวณจุดเชื่อมต่อถนนคลองน้ำเจ็ด และช่วงที่ 5 มี 6 ช่องจราจร คือ จากบริเวณจุดเชื่อมต่อถนนคลองน้ำเจ็ด ถึงจุดเชื่อมต่อทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 403 ถนนกันตั้งมีอุปสรรคทางแคบ 2 ช่วงสั้นๆ คือ บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนท่ากลาง และถนนห้วยยอด และบริเวณจุดเชื่อมต่อถนนสถานี และถนนเลียบบทางรถไฟ บริเวณตอนกลางช่วงที่ 4 ของถนนกันตั้งมีลักษณะเป็นทางลาดชันเล็กน้อย ถนนกันตั้งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดวัน และพบปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนห้วยยอด และถนนท่ากลาง และจุดเชื่อมต่อถนนพระราม 6

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมในปัจจุบัน ถนนกันตั้งเป็นถนนสายประธาน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นถนนที่รองรับปริมาณการจราจรเข้า-ออกเมืองจากทางทิศใต้ของพื้นที่เข้ามาสู่ใจกลางเมือง

การใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณสองข้างทางถนนกันตั้งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทผสมผสานระหว่างพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย เส้นทางผ่านย่านการค้า และเป็นแหล่งงานของกลุ่มงานสำนักงานและกลุ่มงานบริการ



รูป 6.49 ถนนกันตั้ง บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนห้วยยอด และถนนท่ากลาง



รูป 6.50 ถนนกันดั้ง บริเวณหน้าย่านการค้า



รูป 6.51 ถนนกันดั้ง บริเวณจุดเชื่อมต่อกถนนพระราม 6



รูป 6.52 ถนนกันดั้ง บริเวณจุดเชื่อมต่อกถนนเลียบทางรถไฟ



รูป 6.53 ถนนกันดั่ง บริเวณที่เป็นทางลาดชัน



รูป 6.54 ถนนกันดั่งขนาด 6 ช่องจราจร

6.2.11 ถนนพระราม 6

ถนนพระราม 6 เป็นถนนสายหลักของเมือง เชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักหลายสาย ถนนพระราม 6 มี 6 ช่องจราจร ขนาดทาง 30.00 เมตร มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวัน โดยประมาณ 12,648 PCU/วัน มีค่าคะแนนจากเกณฑ์ด้านต่างๆ ดังนี้ (21 คะแนน)

- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย 2 คะแนน
- เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง 4 คะแนน
- เกณฑ์การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย 2 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านกายภาพ 4 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านสิ่งแวดล้อม 2 คะแนน
- เกณฑ์ความน่าสนใจของเส้นทาง 4 คะแนน

- เกณฑ์ความนิยมต่อเส้นทางของผู้ใช้จักรยาน

3 คะแนน

จากข้อมูลที่ได้ พบว่า ถนนพระราม 6 มีความนิยมใช้จักรยานมาก มีการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง และมีความเหมาะสมด้านกายภาพมากที่สุด

สภาพเส้นทางและการจราจร ถนนพระราม 6 มีพื้นผิวจราจรเรียบ และเส้นทางส่วนใหญ่เป็นทางราบ ถนนพระราม 6 มีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดวัน และพบปัญหาการจราจรติดขัดอย่างมากตลอดเส้นทางในช่วงเวลาเร่งด่วน เนื่องจากเส้นทางผ่านย่านการค้า และเป็นแหล่งงานสำคัญของหลายกลุ่ม

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมในปัจจุบัน ถนนพระราม 6 เป็นถนนสายหลักที่อยู่ใจกลางเมือง เส้นทางเชื่อมถนนสายหลักหลายสายเข้าด้วยกัน

การใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณสองข้างทางถนนพระราม 6 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทผสมผสานระหว่างพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยและสถานที่ราชการ เส้นทางผ่านย่านการค้าและบริการที่สำคัญหลายย่าน อีกทั้งยังเป็นแหล่งงานสำคัญของทั้งกลุ่มงานราชการ และงานวิชาชีพและสำนักงาน



รูป 6.55 ถนนพระราม 6 บริเวณย่านการค้าและบริการ



รูป 6.56 ถนนพระราม 6 บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนรัชฎา และถนนเฉลิมปัญญา



รูป 6.57 ถนนพระราม 6 บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนรื่นรมณ์



รูป 6.58 ถนนพระราม 6 บริเวณหน้าศาลากลางจังหวัดตรัง



รูป 6.59 ถนนพระราม 6 บริเวณจุดเชื่อมต่อกถนนวิเศษกุล



รูป 6.60 ถนนพระราม 6 บริเวณย่านการค้าและบริการ



รูป 6.61 ถนนพระราม 6 บริเวณด้านหลังตลาดสดเทศบาลนครตรัง



รูป 6.62 ถนนพระราม 6 บริเวณจุดเชื่อมต่อนถนนกันดั้ง



รูป 6.63 ถนนพระราม 6 บริเวณหน้าสถานีรถไฟตราง

6.2.12 ถนนราชดำเนิน

ถนนราชดำเนินเป็นถนนสายหลักของเมือง เชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักกับย่านการค้า ถนนราชดำเนินมี 2 และ 4 ช่องจราจร ขนาดทาง 10.00 –15.00 เมตร (เดินรถทางเดียว) และ 22.00 เมตร มีค่าคะแนนจากเกณฑ์ด้านต่างๆ ดังนี้ (16 คะแนน)

- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย 2 คะแนน
- เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง 1 คะแนน
- เกณฑ์การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย 1 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านกายภาพ 3 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านสิ่งแวดล้อม 2 คะแนน
- เกณฑ์ความน่าสนใจของเส้นทาง 3 คะแนน

- เกณฑ์ความนิยมต่อเส้นทางของผู้ใช้จักรยาน 4 คะแนน

จากข้อมูลที่ได้ พบว่า ถนนราชดำเนินมีความนิยมใช้จักรยานมากที่สุด และมีความเหมาะสมด้านกายภาพมาก

สภาพเส้นทางและการจราจร ถนนราชดำเนินมีพื้นผิวจราจรเรียบ เส้นทางบางช่วงมีการเดินรถทางเดียว คือ จากบริเวณหน้าตลาดสดเทศบาลถึงจุดเชื่อมต่อถนนกันตัง และถนนห้วยยอด ถนนราชดำเนินมีอุปสรรคทางแคบช่วงสั้นๆ คือ บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนกันตัง และถนนท่ากลาง ถนนราชดำเนินมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดวัน และพบปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน บริเวณหน้าตลาดสดเทศบาล และย่านการค้าใกล้จุดเชื่อมต่อถนนกันตัง

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมในปัจจุบัน ถนนราชดำเนินเป็นถนนสายหลัก เส้นทางเชื่อมต่อถนนสายหลักหลายสายเข้าด้วยกัน

การใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณสองข้างทางถนนราชดำเนินมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทผสมผสานระหว่างพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย เส้นทางผ่านย่านการค้าที่สำคัญที่สุดในเมือง และยังเป็นแหล่งงานของกลุ่มงานวิชาชีพและสำนักงาน



รูป 6.64 ถนนราชดำเนิน บริเวณหน้าตลาดสดเทศบาลนครตรัง



รูป 6.65 ถนนราชดำเนิน บริเวณจุดเชื่อมต่อนวิเศษกุล



รูป 6.66 ถนนราชดำเนิน



รูป 6.67 ถนนราชดำเนิน บริเวณย่านการค้า



รูป 6.68 ถนนราชดำเนิน บริเวณย่านการค้า



รูป 6.69 ถนนราชดำเนิน บริเวณจุดเชื่อมต่อกันตั้ง และถนนห้วยยอด

6.2.13 ถนนท่ากลาง

ถนนท่ากลางเป็นถนนสายหลักของเมือง เชื่อมต่อระหว่างเมืองสู่เมือง มีขนาด 2, 4 และ 6 ช่องจราจร ขนาดทาง 10.00 - 30.00 เมตร มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวัน โดยประมาณ 11,390 PCU/วัน มีค่าคะแนนจากเกณฑ์ด้านต่างๆ ดังนี้ (20 คะแนน)

- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย 2 คะแนน
- เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง 2 คะแนน
- เกณฑ์การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย 4 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านกายภาพ 4 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านสิ่งแวดล้อม 1 คะแนน
- เกณฑ์ความน่าสนใจของเส้นทาง 3 คะแนน

จากข้อมูลที่ได้ พบว่า ถนนท่ากลางมีความนิยมใช้จักรยานมากที่สุด มีการเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย และมีความเหมาะสมด้านกายภาพมากที่สุด

สภาพเส้นทางและการจราจร ถนนท่ากลางแบ่งออก 3 ช่วง ช่วงแรกมี 2 ช่องจราจร คือ จากจุดที่เชื่อมต่อถนนกันตัง และถนนห้วยยอด ถึงจุดที่เชื่อมต่อถนนเลียบบทางรถไฟ ช่วงที่สองมี 4 ช่องจราจร คือ จากจุดที่เชื่อมต่อถนนเลียบบทางรถไฟถึงบริเวณหน้าสนามกีฬาทุ่งแจ้ง และช่วงที่ 3 มี 6 ช่องจราจร คือ จากบริเวณหน้าสนามกีฬาทุ่งแจ้งถึงจุดเชื่อมต่อทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4046 ถนนท่ากลางมีพื้นผิวจราจรเรียบ แต่มีอุปสรรคทางแคบช่วงสั้นๆ คือ บริเวณย่านการค้า การจราจรบางช่วงมีการใช้ความเร็วในการจราจรสูง โดยทั่วไปมีปริมาณการจราจรหนาแน่น และพบปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน บริเวณย่านการค้า และหน้าสถานศึกษา

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมในปัจจุบัน ถนนท่ากลางเป็นถนนสายประธาน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นถนนที่รองรับปริมาณการจราจรเข้า-ออกเมืองจากทางทิศตะวันตกของพื้นที่เข้ามาสู่ใจกลางเมือง

การใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณสองข้างทางถนนท่ากลางมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทผสมผสานระหว่างพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย สถานที่ราชการ สนามกีฬา สถานศึกษา ศาสนสถานและอุตสาหกรรม เส้นทางผ่านย่านการค้าและบริการที่สำคัญ อีกทั้งยังเป็นแหล่งงานของกลุ่มงานวิชาชีพและสำนักงาน

ปัญหาและข้อจำกัด ถนนท่ากลางบางช่วงมีปัญหาน้ำท่วมขังในช่วงฤดูฝน เนื่องจากพื้นที่ติดแม่น้ำตรัง

แนวโน้มและโครงการในอนาคต มีโครงการจัดตั้งศูนย์ราชการจังหวัดตรังแห่งใหม่ บริเวณถนนท่ากลาง ซึ่งศูนย์ราชการแห่งใหม่เป็นโครงการที่สำคัญอันจะเป็นผลให้เกิดการพัฒนาเมืองขึ้นในบริเวณนี้



รูป 6.70 ถนนท่ากลาง บริเวณหน้าย่านการค้าและบริการ



รูป 6.71 ถนนท่ากลาง บริเวณจุดเชื่อมต่อกถนนราชดำเนินและถนนหัวมอค



รูป 6.72 ถนนท่ากลาง บริเวณตลาดท่ากลาง



รูป 6.73 ถนนท่ากลาง บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนน้ำมุด



รูป 6.74 ถนนท่ากลาง บริเวณหน้าโรงเรียนตรังคริสเตียน



รูป 6.75 ถนนท่ากลาง บริเวณหน้าสนามกีฬาเทศบาลนครตรัง 2

6.2.14 ถนนน้ำผุด

ถนนน้ำผุดเป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนนท่ากลางกับทางหลวงชนบท ตง.3002 มี 2 ช่องจราจร ขนาดทาง 11.00 - 15.00 เมตร มีค่าคะแนนจากเกณฑ์ด้านต่างๆ ดังนี้ (15 คะแนน)

- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย 2 คะแนน
- เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง 2 คะแนน
- เกณฑ์การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย 3 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านกายภาพ 2 คะแนน
- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านสิ่งแวดล้อม 2 คะแนน
- เกณฑ์ความน่าสนใจของเส้นทาง 1 คะแนน
- เกณฑ์ความนิยมต่อเส้นทางของผู้ใช้จักรยาน 3 คะแนน

จากข้อมูลที่ได้ พบว่า ถนนน้ำผุดมีความนิยมใช้จักรยาน และมีการเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลายมาก

สภาพเส้นทางและการจราจร ถนนน้ำผุดมีพื้นผิวถนนชำรุดในบางช่วง โดยทั่วไปมีปริมาณการจราจรเบาบาง แต่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น และพบปัญหาการจราจรติดขัดอย่างมากในช่วงโมงเร่งด่วนในจุดที่เชื่อมต่อกับถนนท่ากลาง และบริเวณหน้าสถานศึกษา และมีไฟส่องสว่างน้อยบริเวณตอนกลางของเส้นทาง

การเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมในปัจจุบัน ถนนน้ำผุดเป็นถนนสายรองที่รองรับปริมาณการจราจรจากถนนท่ากลางไปสู่ถนนสายย่อย เส้นทางเชื่อมต่อไปยังทางหลวงชนบท ตง.3002 ซึ่งเป็นเส้นทางที่ใช้เดินทางระหว่างเมืองสู่เมืองได้

การใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณสองข้างทางถนนน้ำผุดมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย สถานศึกษา สวนสาธารณะ และศาสนสถาน เป็นแหล่งการพักผ่อนหย่อนใจที่สำคัญ



รูป 6.76 ถนนน้ำผุด บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนท่ากลาง



รูป 6.77 ถนนน้ำผุด บริเวณหน้าโรงเรียนเทศบาล 6 วัดตันตยาภิรม



รูป 6.78 ถนนน้ำผุด บริเวณหน้าโรงเรียนบูรณะรำลึก



รูป 6.79 ถนนน้ำผุด บริเวณหน้าสวนสาธารณะสมเด็จพระศรีนครินทร์ 95