

บทที่ 7

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

7.1 แนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

การเสนอแนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ได้พิจารณาจากข้อมูลการวิเคราะห์ศักยภาพของเส้นทาง ร่วมกับข้อมูลการวิเคราะห์เชิงพื้นที่ถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้สอดคล้องกับการเดินทางของประชาชน โครงข่ายทางคมนาคม และลักษณะทางกายภาพและศักยภาพของเมือง รวมทั้งเสนอมาตรการต่างๆ ที่สนับสนุนการเดินทางด้วยจักรยาน และสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

7.1.1 เส้นทางจักรยาน

โดยทั่วไปแล้วโครงข่ายทางจักรยานควรประกอบด้วยเส้นทางทุกเส้นทางที่ผู้ใช้จักรยานใช้จริง แต่ในทางปฏิบัติแล้ว อาจไม่สามารถเสนอเป็นเส้นทางจักรยานได้ทั้งหมด เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านกายภาพของเส้นทาง ดังนั้นควรพัฒนาเส้นทางจักรยานเป็นระยะ โดยเริ่มจากเส้นทางที่มีความพร้อมมากที่สุดมาพัฒนาเส้นทางก่อน และรับฟังความเห็นจากประชาชนถึงผลกระทบ หรือข้อควรปรับปรุง และสอบถามความต้องการทางจักรยานในเส้นทางอื่นๆ และถ้ามีความต้องการเส้นทางจักรยานมากขึ้น จะเสนอเส้นทางที่มีความพร้อมที่จะพัฒนาเป็นเส้นทางจักรยานในระยะต่อไป โดยมีรายละเอียดเส้นทางในระยะต่างๆ ดังนี้

1) เส้นทางจักรยานระยะที่ 1

เสนอเส้นทางที่มีคะแนนความเหมาะสมด้านกายภาพมาก และมากที่สุด ซึ่งไม่มีอุปสรรคในเส้นทาง และเป็นเส้นทางที่มีความนิยมในการใช้จักรยานมากที่สุด ได้แก่

- ถนนรัชฎา เสนอให้เป็นเส้นทางจักรยานตลอดสาย
- ถนนเฉลิมปัญญา เสนอให้เป็นเส้นทางจักรยานตลอดสาย
- ถนนพระราม 6 เสนอให้เป็นเส้นทางจักรยานตลอดสาย

2) เส้นทางจักรยานระยะที่ 2

เสนอเส้นทางที่มีคะแนนความเหมาะสมด้านกายภาพมาก และมากที่สุด แต่มีอุปสรรคทางแคบ หรือทางลาดชันในบางช่วง ได้แก่

- ถนนท่ากลาง เสนอให้เป็นเส้นทางจักรยานจากจุดเชื่อมต่อกันตั้ง และถนนราชดำเนิน ถึงบริเวณหน้าสนามกีฬาทุ่งแจ้ง เนื่องจากเส้นทางบริเวณหน้าสนามกีฬาทุ่งแจ้งถึงจุดเชื่อมต่อกองหลวงแผ่นดินหมายเลข 4046 บริเวณสองข้างทางมีประชากรอาศัยอยู่เบาบาง

- ถนนรัชชภัณฑ์ เสนอเป็นเส้นทางจักรยานตลอดสาย
- ถนนราชดำเนิน เสนอเป็นเส้นทางจักรยานตลอดสาย
- ถนนเพลินพิทักษ์ เสนอเป็นเส้นทางจักรยานตลอดสาย
- ถนนเวียนกะพัง เสนอเป็นเส้นทางจักรยานตลอดสาย

- ถนนห้วยยอด เสนอเป็นเส้นทางจักรยานจากจุดเชื่อมต่อกันตั้ง และถนนราชดำเนิน ถึงจุดเชื่อมต่อกองเพลินพิทักษ์ เนื่องจากเส้นทางจากจุดเชื่อมต่อกองเพลินพิทักษ์ถึงจุดเชื่อมต่อกองหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 บริเวณสองข้างทางมีประชากรอาศัยอยู่เบาบางและมีลักษณะเป็นทางลาดชันเล็กน้อย

3) เส้นทางจักรยานระยะที่ 3

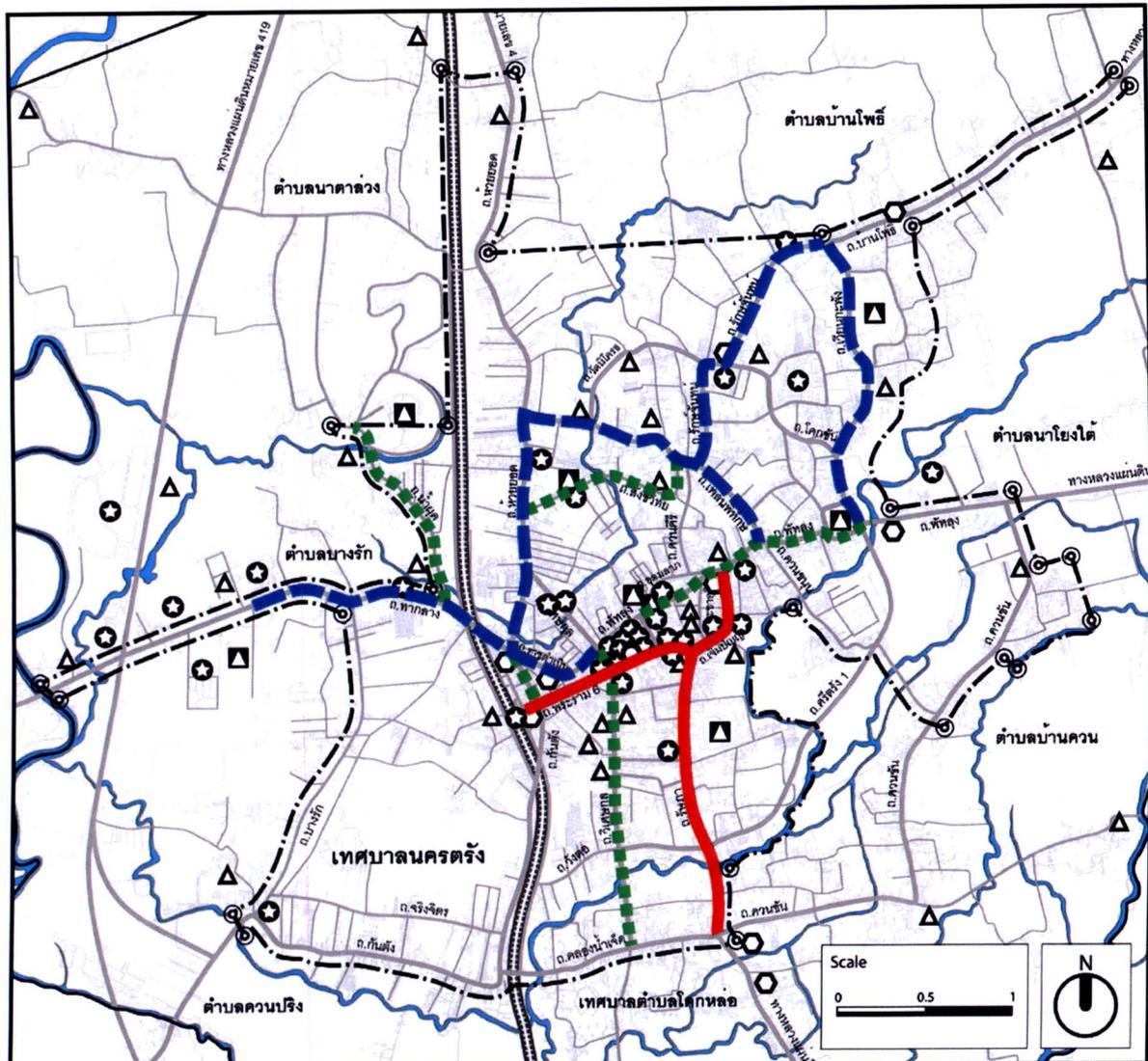
เส้นทางที่เหลือจากระยะที่ 1 และ 2 เส้นทางมีคะแนนความเหมาะสมด้านกายภาพปานกลาง มีอุปสรรคทางแคบหรือทางลาดชันในบางช่วง ได้แก่

- ถนนพัทลุง เสนอเป็นเส้นทางจักรยานจากจุดเชื่อมต่อกองนรินทร์ ถึงจุดเชื่อมต่อกองหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 เนื่องจากเส้นทางบริเวณจุดเชื่อมต่อกองนรินทร์มีลักษณะเป็นทางลาดชัน

- ถนนวิเศษกุล เสนอเป็นเส้นทางจักรยานจากจุดเชื่อมต่อกองพัทลุง และถนนราชดำเนิน ถึงจุดเชื่อมต่อกองคลองน้ำเจ็ด เนื่องจากเส้นทางจากจุดเชื่อมต่อกองพัทลุงและถนนราชดำเนิน ถึงบริเวณสะพานข้ามคลองห้วยยาง มีลักษณะเป็นทางลาดชันเล็กน้อย

- ถนนน้ำมุด เสนอเป็นเส้นทางจักรยานตลอดสาย
- ถนนสังขวิทย์ เสนอเป็นเส้นทางจักรยานตลอดสาย

- ถนนกันตัง เสนอเป็นเส้นทางจักรยานจากจุดเชื่อมต่อกองท่ากลาง และถนนห้วยยอด ถึงจุดเชื่อมต่อกองพระราม 6 เนื่องจากเส้นทางจากบริเวณจุดเชื่อมต่อกองสถานี และถนนเลียบทางรถไฟ ถึงจุดเชื่อมต่อกองจริงจิตรมีลักษณะเป็นทางลาดชัน



แผนที่ 7.1 : เส้นทางจักรยานที่เสนอ

สัญลักษณ์	เส้นทางจักรยานที่เสนอในระยะต่างๆ
เขตผังเมืองรวม	เส้นทางจักรยานระยะที่ 1
เขตเทศบาล	เส้นทางจักรยานระยะที่ 2
ถนน	เส้นทางจักรยานระยะที่ 3
ทางรถไฟ	ศาลากลางจังหวัด
แม่น้ำ, คลอง, ห้วย	ตลาด, ห้างสรรพสินค้า
หนอง, บึง	สำนักงานเทศบาล
ภูเขา, เนิน	สถานีราชการ
โรงเรียน	สวนสาธารณะ

การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

ที่มา : นายสรศักดิ์ ชิตชลธาร

7.1.2 รูปแบบทางจักรยาน

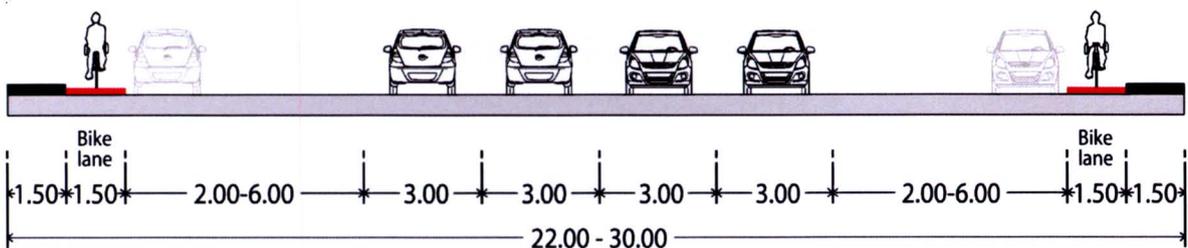
จากข้อมูลข้อมูลทัศนคติเกี่ยวกับการใช้จักรยานและทางจักรยานในเมืองของประชาชนทั่วไป และรูปแบบทางจักรยานที่ต้องการของกลุ่มผู้ใช้จักรยานในการเดินทางในเมือง พบว่ารูปแบบทางจักรยานที่ต้องการมากที่สุดคือ ทางจักรยานบนถนน แบบใช้เครื่องกั้นแบ่งช่องทาง (48.5%) รองลงมาคือ ทางจักรยานบนถนน แบบใช้เส้นสีแบ่งช่องทาง (42.4%)

จากลักษณะกายภาพถนนในเทศบาลนครตรังในปัจจุบัน ที่มีความกว้างถนน 10-40 เมตร แต่มีความกว้างของทางเท้า 1-1.5 เมตร รูปแบบทางจักรยานที่ผู้วิจัยที่คิดว่าเป็นไปได้ในปัจจุบันมี 2 รูปแบบ คือ ทางจักรยานบนถนนแบบใช้เครื่องกั้นแบ่งช่องทาง และทางจักรยานบนถนนแบบใช้เส้นสีแบ่งช่องทาง เนื่องจากขนาดทางเท้าของถนนในปัจจุบันส่วนใหญ่แคบและไม่มีความต่อเนื่องกัน เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้

การเสนอรูปแบบทางจักรยาน ได้พิจารณาจากคะแนนความเหมาะสมด้านความปลอดภัยของเส้นทาง และคะแนนความเหมาะสมของเส้นทางด้านกายภาพ ร่วมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินสองข้างทาง ว่าทางจักรยานรูปแบบใดมีความเหมาะสมกับลักษณะเส้นทางบริเวณนั้น โดยมีรายละเอียดการเสนอรูปแบบทางจักรยาน ดังนี้

1) ถนนรัชฎา เสนอรูปแบบทางจักรยานบนถนน แบบใช้เครื่องกั้นแบ่งช่องทางตลอดเส้นทางจักรยาน เป็นลักษณะการใช้จักรยานทางเดียวสองข้างทาง โดยช่องทางจักรยานมีความกว้าง 1.50 เมตร และช่องทางเดินรถทั่วไปกว้างช่องทางละ 3.00 เมตร (รูป 7.1) มีสิ่งที่จะต้องปรับปรุง ดังนี้

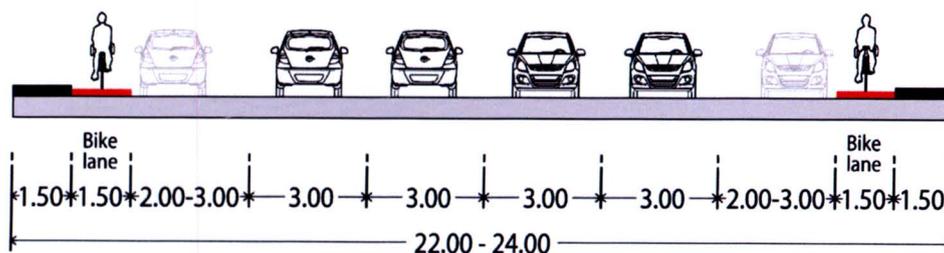
- ตีเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่
- จัดทำทางจักรยานแบบใช้เครื่องกั้นความกว้าง 1.50 เมตร
- ติดตั้งทางลาด เพื่อเพิ่มความสะดวกในการขึ้น-ลงทางจักรยาน
- ติดป้ายแสดงสัญลักษณ์ช่องทางจักรยานอย่างชัดเจน
- ห้ามรถชนิดอื่นๆ ใช้เส้นทางจักรยาน



รูป 7.1 ถนนรัชฎาขนาด 4 ช่องจราจร มีไหล่ทาง ขนาดทาง 22.00-30.00 เมตร

2) ถนนjemปัญญา เสนอรูปแบบทางจักรยานบนถนน แบบใช้เครื่องกันแบ่งช่องทางตลอดเส้นทางจักรยาน เป็นลักษณะการใช้จักรยานทางเดียวสองข้างทาง โดยช่องทางจักรยานมีความกว้าง 1.50 เมตร และช่องทางเดินรถทั่วไปกว้างช่องทางละ 3.00 เมตร (รูป 7.2) มีสิ่งที่จะต้องปรับปรุง ดังนี้

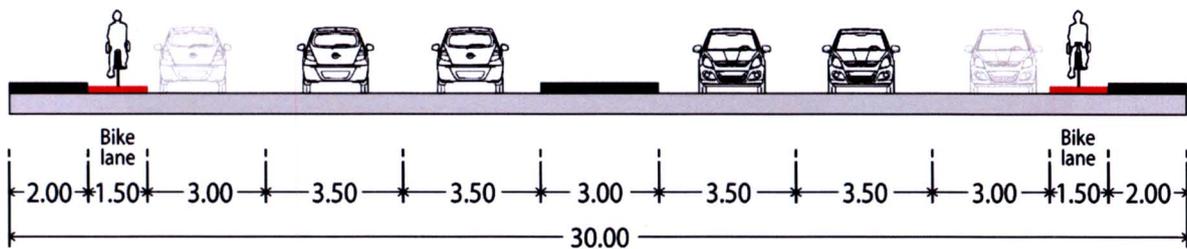
- ตีเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่
- จัดทำทางจักรยานแบบใช้เครื่องกันความกว้าง 1.50 เมตร
- ติดตั้งทางลาด เพื่อเพิ่มความสะดวกในการขึ้น-ลงทางจักรยาน
- ติดป้ายแสดงสัญลักษณ์ช่องทางจักรยานอย่างชัดเจน
- ห้ามรถชนิดอื่นๆ ใช้เส้นทางจักรยาน



รูป 7.2 ถนนjemปัญญาขนาด 4 ช่องจราจร มีไหล่ทาง ขนาดทาง 22.00-24.00 เมตร

3) ถนนพระราม 6 เสนอรูปแบบทางจักรยานบนถนน แบบใช้เครื่องกันแบ่งช่องทางตลอดเส้นทางจักรยาน เป็นลักษณะการใช้จักรยานทางเดียวสองข้างทาง โดยช่องทางจักรยานมีความกว้าง 1.50 เมตร และช่องทางเดินรถทั่วไปกว้างช่องทางละ 3.50 เมตร (รูป 7.3) มีสิ่งที่จะต้องปรับปรุง ดังนี้

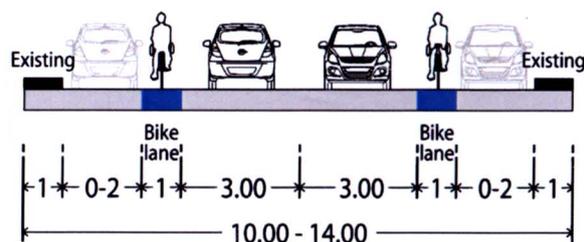
- ตีเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่
- จัดทำทางจักรยานแบบใช้เครื่องกันความกว้าง 1.50 เมตร
- ติดตั้งทางลาด เพื่อเพิ่มความสะดวกในการขึ้น-ลงทางจักรยาน
- ติดป้ายแสดงสัญลักษณ์ช่องทางจักรยานอย่างชัดเจน
- ห้ามรถชนิดอื่นๆ ใช้เส้นทางจักรยาน



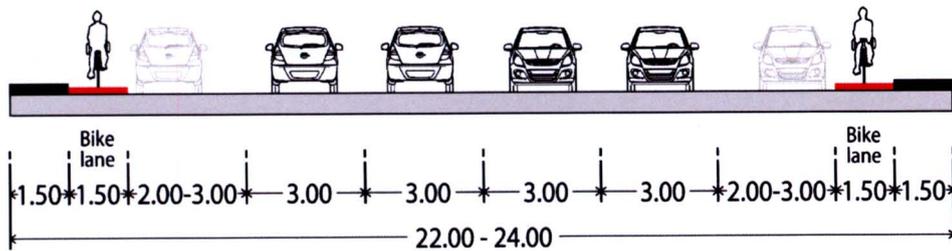
รูป 7.3 ถนนพระราม 6 ขนาด 6 ช่องจราจร ขนาดทาง 30.00 เมตร

4) ถนนท่ากลาง เสนอรูปแบบทางจักรยานบนถนน แบบใช้เครื่องกั้นแบ่งช่องทางตลอดเส้นทางจักรยาน ยกเว้นเฉพาะจุดที่เชื่อมต่อกับถนนกันดั้ง และถนนราชดำเนิน ถึงจุดที่เชื่อมต่อกับถนนเลียบบทางรถไฟ เสนอรูปแบบทางจักรยานบนถนน แบบใช้เส้นสีแบ่งช่องทาง เนื่องจากมีพื้นที่ในการสัญจรน้อย รูปแบบทางจักรยานเป็นลักษณะการใช้จักรยานทางเดียวสองข้างทาง โดยช่องทางจักรยานมีความกว้าง 1.00 และ 1.50 เมตร และช่องทางเดินรถทั่วไปกว้างช่องทางละ 3.00 เมตร (รูป 7.4-7.5) มีสิ่งที่จะต้องปรับปรุง ดังนี้

- ตีเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่
- ตีเส้นแบ่งช่องทางจักรยานบนถนนความกว้าง 1.00 เมตร
- จัดทำทางจักรยานแบบใช้เครื่องกั้นความกว้าง 1.50 เมตร
- ติดตั้งทางลาด เพื่อเพิ่มความสะดวกในการขึ้น-ลงทางจักรยาน
- ติดป้ายแสดงสัญลักษณ์ช่องทางจักรยานอย่างชัดเจน
- ห้ามรถชนิดอื่นๆ ใช้เส้นทางจักรยานบนถนน
- ห้ามจอดรถซ้อนคันบริเวณเส้นทางจักรยานบนถนน



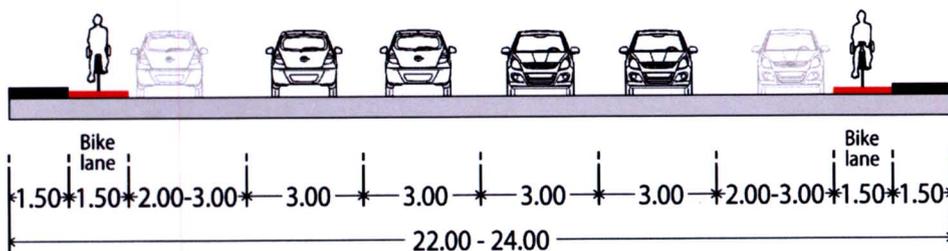
รูป 7.4 ถนนท่ากลางขนาด 2 ช่องจราจร มีไหล่ทาง ขนาดทาง 10.00-14.00 เมตร



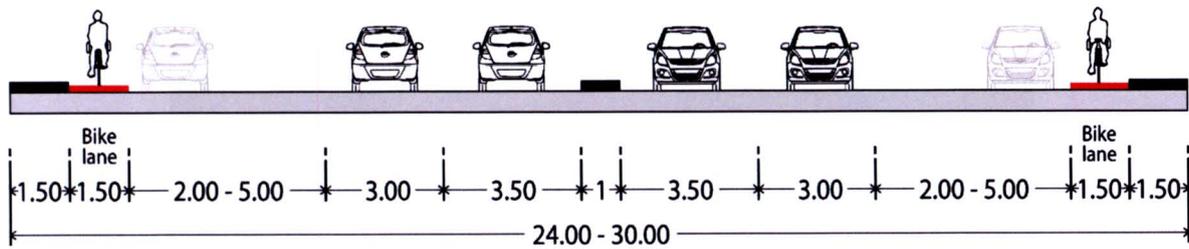
รูป 7.5 ถนนท่ากลางขนาด 4 ช่องจราจร มีไหล่ทาง ขนาดทาง 22.00-24.00 เมตร

5) ถนนรัชชภัณฑ์ เสนอรูปแบบทางจักรยานบนถนน แบบใช้เครื่องกั้นแบ่งช่องทางตลอดเส้นทางจักรยาน เป็นลักษณะการใช้จักรยานทางเดียวสองข้างทาง โดยช่องทางจักรยานมีความกว้าง 1.50 เมตร และช่องทางเดินรถทั่วไปกว้างช่องทางละ 3.00 และ 3.50 เมตร (รูป 7.6-7.8) มีสิ่งที่ควรปรับปรุง ดังนี้

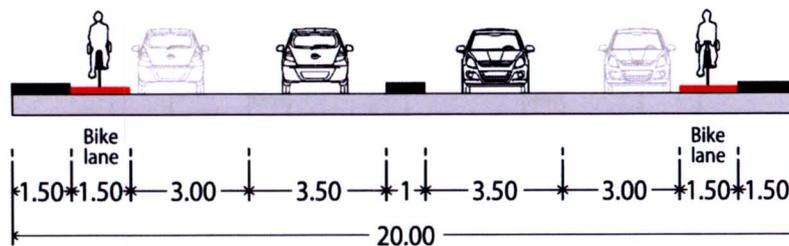
- ติดเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่
- จัดทำทางจักรยานแบบใช้เครื่องกั้นความกว้าง 1.50 เมตร
- ติดตั้งทางลาด เพื่อเพิ่มความสะดวกในการขึ้น-ลงทางจักรยาน
- ติดป้ายแสดงสัญลักษณ์ช่องทางจักรยานอย่างชัดเจน
- ห้ามรถชนิดอื่นๆ ใช้เส้นทางจักรยาน
- เพิ่มไฟส่องสว่างจากจุดที่เชื่อมต่อถนนโคกชั้นถึงจุดที่เชื่อมต่อถนนบ้านโพธิ์



รูป 7.6 ถนนรัชชภัณฑ์ขนาด 4 ช่องจราจร มีไหล่ทาง ขนาดทาง 22.00-24.00 เมตร



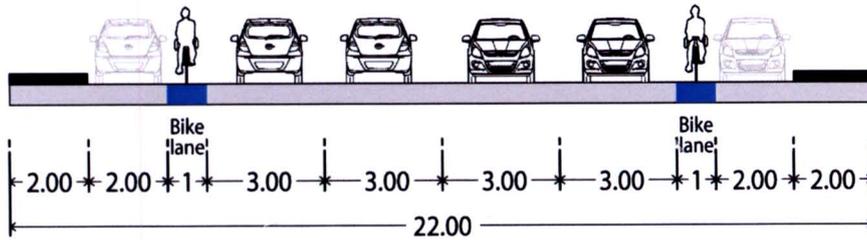
รูป 7.7 ถนนรักษัจฉันทันขนาด 4 ช่องจราจร มีเกาะกลางถนนและไหล่ทาง
ขนาดทาง 24.00-30.00 เมตร



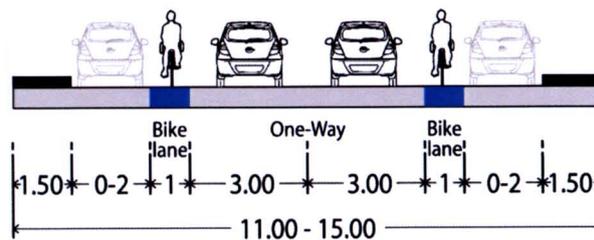
รูป 7.8 ถนนรักษัจฉันทันขนาด 4 ช่องจราจร มีเกาะกลางถนน ขนาดทาง 20.00 เมตร

6) ถนนราชดำเนิน เสนอรูปแบบทางจักรยานบนถนน แบบใช้เส้นสีแบ่งช่องทางตลอดเส้นทางจักรยาน เนื่องจากมีพื้นที่ในการสัญจรน้อย และพื้นที่สองข้างทางมีกิจกรรมการซื้อขายสินค้าตลอดวัน รูปแบบทางจักรยานเป็นลักษณะการใช้จักรยานทางเดียวสองข้างทาง โดยช่องทางจักรยานมีความกว้าง 1.00 เมตร และช่องทางเดินรถทั่วไปกว้างช่องทางละ 3.00 เมตร (รูป 7.9-7.11) มีสิ่งที่จะต้องปรับปรุง ดังนี้

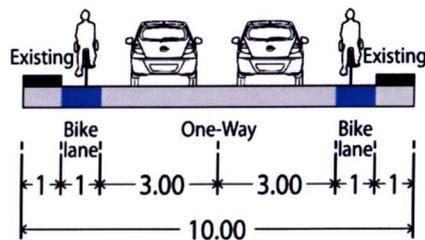
- ตีเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่
- ตีเส้นแบ่งช่องทางจักรยานบนถนนความกว้าง 1.00 เมตร
- ติดป้ายแสดงสัญลักษณ์ช่องทางจักรยานอย่างชัดเจน
- ห้ามรถชนิดอื่นๆ ใช้เส้นทางจักรยานบนถนน
- ห้ามจอดรถซ้อนคันบริเวณเส้นทางจักรยานบนถนน
- ไม่อนุญาตให้จอดรถสองข้างทางบริเวณจุดเชื่อมต่อถนนกันตั้ง



รูป 7.9 ถนนราชดำเนินขนาด 4 ช่องจราจร มีไหล่ทาง ขนาดทาง 22.00 เมตร



รูป 7.10 ถนนราชดำเนินขนาด 2 ช่องจราจร มีไหล่ทาง ช่วงการเดินรถทางเดียว
ขนาดทาง 11.00-15.00 เมตร

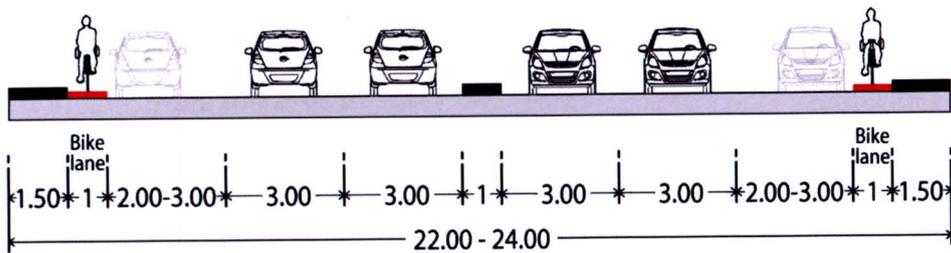


รูป 7.11 ถนนราชดำเนินขนาด 2 ช่องจราจร ช่วงการเดินรถทางเดียว ขนาดทาง 10.00 เมตร

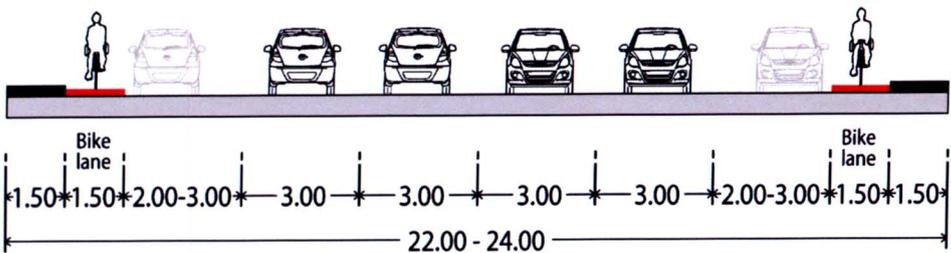
7) ถนนเพลินพิทักษ์ เสนอรูปแบบทางจักรยานบนถนน แบบใช้เครื่องกั้นแบ่งช่องทางตลอดเส้นทางจักรยาน ยกเว้นบริเวณที่เชื่อมต่อกับถนนพัทลุง เสนอรูปแบบทางจักรยานบนถนนแบบใช้เส้นสีแบ่งช่องทาง เนื่องจากมีพื้นที่ในการสัญจรน้อย รูปแบบนี้ทางจักรยานเป็นลักษณะการใช้จักรยานทางเดียวสองข้างทาง โดยช่องทางจักรยานมีความกว้าง 1.00 และ 1.50 เมตร และช่องทางเดินรถทั่วไปกว้างช่องทางละ 3.00 เมตร (รูป 7.12-7.14) มีสิ่งที่จะต้องปรับปรุง ดังนี้

- ติดเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่
- ติดเส้นแบ่งช่องทางจักรยานบนถนนความกว้าง 1.00 เมตร

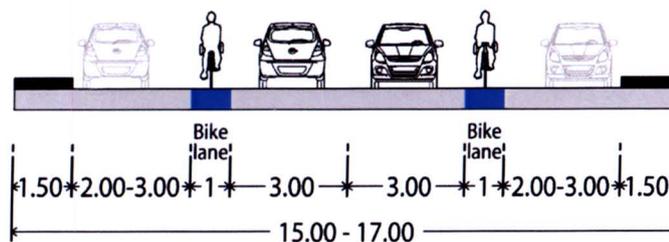
- จัดทำทางจักรยานแบบใช้เครื่องกั้นความกว้าง 1.00 และ 1.50 เมตร
- ติดตั้งทางลาด เพื่อเพิ่มความสะดวกในการขึ้น-ลงทางจักรยาน
- ติดป้ายแสดงสัญลักษณ์ช่องทางจักรยานอย่างชัดเจน
- ห้ามรถชนิดอื่นๆ ใช้เส้นทางจักรยานบนถนน
- ห้ามจอดรถซ้อนคันบริเวณเส้นทางจักรยานบนถนน
- เพิ่มจำนวนไฟส่องสว่างตอนกลางของเส้นทาง



รูป 7.12 ถนนเพลินพิทักษ์ขนาด 4 ช่องจราจร มีเกาะกลางถนนและไหล่ทาง
ขนาดทาง 22.00-24.00 เมตร



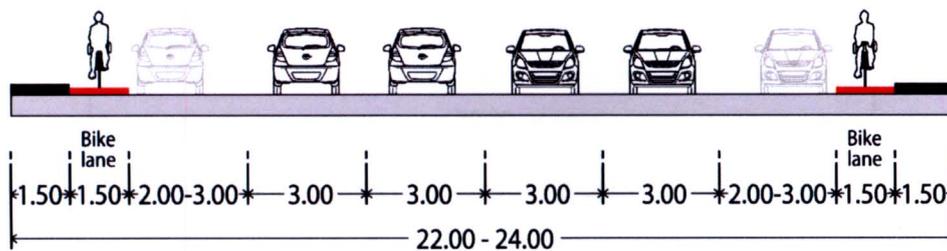
รูป 7.13 ถนนเพลินพิทักษ์ขนาด 4 ช่องจราจร มีไหล่ทาง ขนาดทาง 22.00-24.00 เมตร



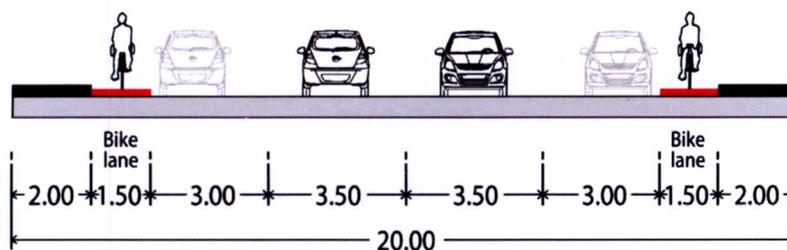
รูป 7.14 ถนนเพลินพิทักษ์ขนาด 2 ช่องจราจร มีไหล่ทาง ขนาดทาง 15.00-17.00 เมตร

8) ถนนเวียนกะพัง เสนอรูปแบบทางจักรยานบนถนน แบบใช้เครื่องกั้นแบ่งช่องทางตลอดเส้นทางจักรยาน เป็นลักษณะการใช้จักรยานทางเดียวสองข้างทาง โดยช่องทางจักรยานมีความกว้าง 1.50 เมตร และช่องทางเดินรถทั่วไปกว้างช่องทางละ 3.00 และ 3.50 เมตร (รูป 7.15-7.16) มีสิ่งที่ควรปรับปรุง ดังนี้

- ตีเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่
- จัดทำทางจักรยานแบบใช้เครื่องกั้นความกว้าง 1.50 เมตร
- ติดตั้งทางลาด เพื่อเพิ่มความสะดวกในการขึ้น-ลงทางจักรยาน
- ติดป้ายแสดงสัญลักษณ์ช่องทางจักรยานอย่างชัดเจน
- ห้ามรถชนิดอื่นๆ ใช้เส้นทางจักรยาน
- ซ่อมแซมผิวถนนที่ชำรุด
- เพิ่มจำนวนไฟส่องสว่างบริเวณหน้าสวนสาธารณะกะพังสุรินทร์



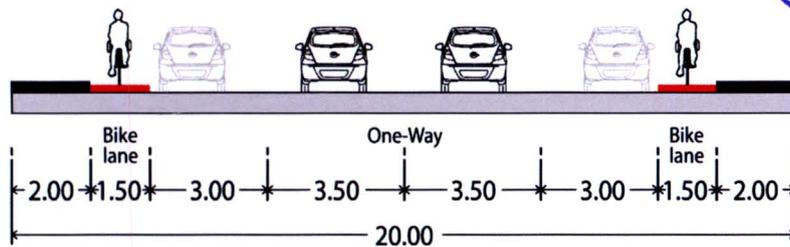
รูป 7.15 ถนนเวียนกะพังขนาด 4 ช่องจราจร มีไหล่ทาง ขนาดทาง 22.00-24.00 เมตร



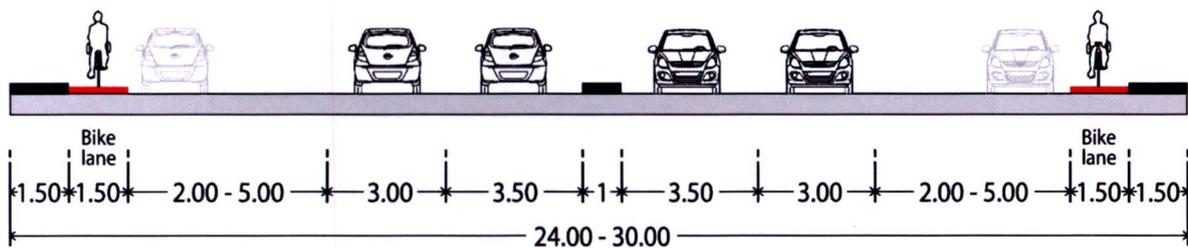
รูป 7.16 ถนนเวียนกะพังขนาด 4 ช่องจราจร ขนาดทาง 20.00 เมตร

9) ถนนห้วยยอด เสนอรูปแบบทางจักรยานบนถนน แบบใช้เครื่องกั้นแบ่งช่องทาง ตลอดเส้นทางจักรยาน เป็นลักษณะการใช้จักรยานทางเดียวสองข้างทาง โดยช่องทางจักรยานมีความกว้าง 1.50 เมตร และช่องทางเดินรถทั่วไปกว้างช่องทางละ 3.00 และ 3.50 เมตร (รูป 7.17-7.18) มีสิ่งที่จะต้องปรับปรุง ดังนี้

- ดีเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่
- จัดทำทางจักรยานแบบใช้เครื่องกั้นความกว้าง 1.50 เมตร
- ติดตั้งทางลาด เพื่อเพิ่มความสะดวกในการขึ้น-ลงทางจักรยาน
- ติดป้ายแสดงสัญลักษณ์ช่องทางจักรยานอย่างชัดเจน
- ห้ามรถชนิดอื่นๆ ใช้เส้นทางจักรยาน



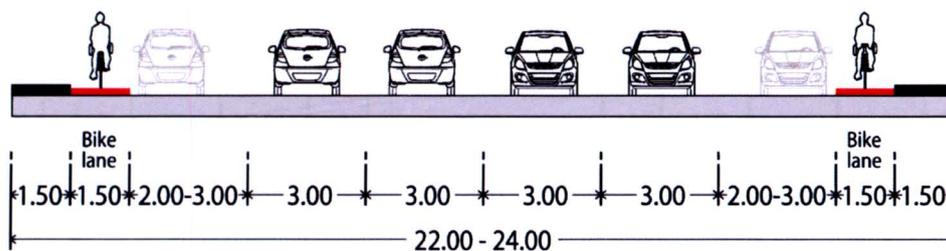
รูป 7.17 ถนนห้วยยอดขนาด 4 ช่องจราจร ช่วงการเดินรถทางเดียว ขนาดทาง 20.00 เมตร



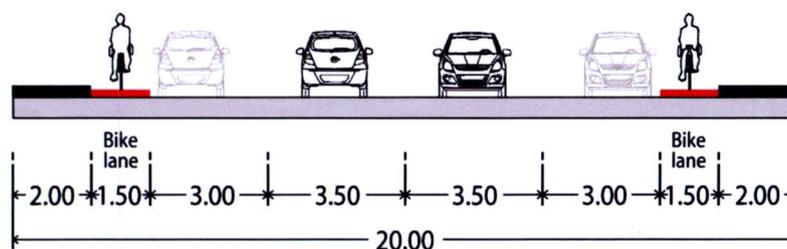
รูป 7.18 ถนนห้วยยอดขนาด 4 ช่องจราจร มีเกาะกลางถนนและไหล่ทาง
ขนาดทาง 24.00-30.00 เมตร

10) ถนนพหลุลง เสนอรูปแบบทางจักรยานบนถนน แบบใช้เครื่องกั้นแบ่งช่องทางตลอดเส้นทางจักรยาน เป็นลักษณะการใช้จักรยานทางเดียวสองข้างทาง โดยช่องทางจักรยานมีความกว้าง 1.50 เมตร และช่องทางเดินรถทั่วไปกว้างช่องทางละ 3.00 และ 3.50 เมตร (รูป 7.19-7.20) มีสิ่งสมควรปรับปรุง ดังนี้

- ตีเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่
- จัดทำทางจักรยานแบบใช้เครื่องกั้นความกว้าง 1.50 เมตร
- ติดตั้งทางลาด เพื่อเพิ่มความสะดวกในการขึ้น-ลงทางจักรยาน
- ติดป้ายแสดงสัญลักษณ์ช่องทางจักรยานอย่างชัดเจน
- ห้ามรถชนิดอื่นๆ ใช้เส้นทางจักรยาน



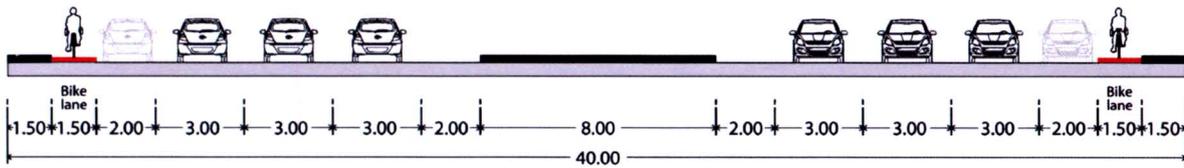
รูป 7.19 ถนนพหลุลงขนาด 4 ช่องจราจร มีไหล่ทาง ขนาดทาง 22.00-24.00 เมตร



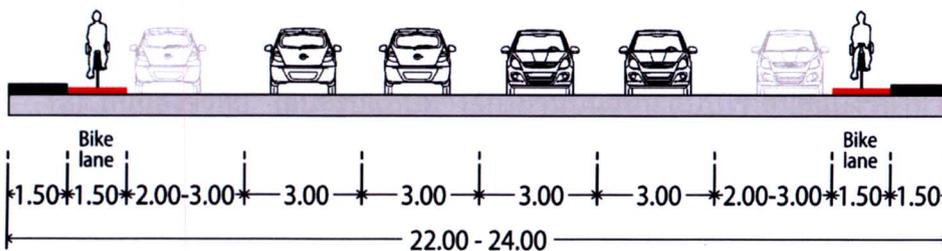
รูป 7.20 ถนนพหลุลงขนาด 4 ช่องจราจร ขนาดทาง 20.00 เมตร

11) ถนนพิเศษกุล เส้นอุรูปแบบทางจักรยานบนถนน แบบใช้เครื่องกันแบ่งช่องทางตลอดเส้นทางจักรยาน เป็นลักษณะการใช้จักรยานทางเดียวสองข้างทาง โดยช่องทางจักรยานมีความกว้าง 1.50 เมตร และช่องทางเดินรถทั่วไปกว้างช่องทางละ 3.00 เมตร (รูป 7.21-7.22) มีสิ่งทีควรปรับปรุง ดังนี้

- ตีเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่
- จัดทำทางจักรยานแบบใช้เครื่องกันความกว้าง 1.50 เมตร
- ติดตั้งทางลาด เพื่อเพิ่มความสะดวกในการขึ้น-ลงทางจักรยาน
- ติดป้ายแสดงสัญลักษณ์ช่องทางจักรยานอย่างชัดเจน
- ห้ามรถชนิดอื่นๆ ใช้เส้นทางจักรยาน



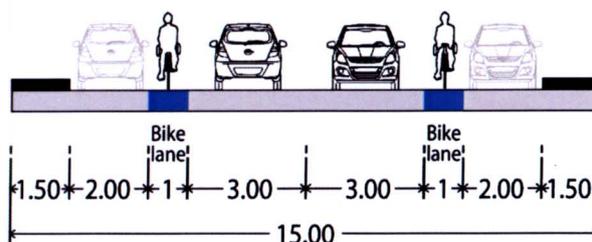
รูป 7.21 ถนนพิเศษกุลขนาด 6 ช่องจราจร มีเกาะกลางถนนและไหล่ทาง
ขนาดทาง 40.00 เมตร



รูป 7.22 ถนนพิเศษกุลขนาด 4 ช่องจราจร มีไหล่ทาง ขนาดทาง 22.00-24.00 เมตร

12) ถนนน้ำผุด เสนอรูปแบบทางจักรยานบนถนน แบบใช้เครื่องกั้นแบ่งช่องทางตลอดเส้นทางจักรยาน เนื่องจากมีพื้นที่ในการสัญจรน้อย รูปแบบทางจักรยานเป็นลักษณะการใช้จักรยานทางเดียวสองข้างทาง โดยช่องทางจักรยานมีความกว้าง 1.00 เมตร และช่องทางเดินรถทั่วไปกว้างช่องทางละ 3.00 เมตร (รูป 7.23) มีสิ่งที่จะต้องปรับปรุง ดังนี้

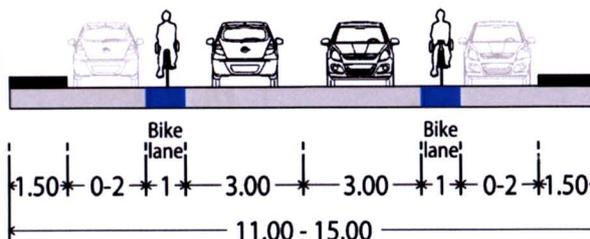
- ตีเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่
- ตีเส้นแบ่งช่องทางจักรยานบนถนนความกว้าง 1.00 เมตร
- ติดป้ายแสดงสัญลักษณ์ช่องทางจักรยานอย่างชัดเจน
- ห้ามรถชนิดอื่นๆ ใช้เส้นทางจักรยานบนถนน
- ห้ามจอดรถซ้อนคันบริเวณเส้นทางจักรยานบนถนน
- ซ่อมแซมผิวถนนที่ชำรุด
- เพิ่มจำนวนไฟส่องสว่างตอนกลางของเส้นทาง



รูป 7.23 ถนนน้ำผุดขนาด 2 ช่องจราจร มีไหล่ทาง ขนาดทาง 15.00 เมตร

13) ถนนสังขวิทย์ เสนอรูปแบบทางจักรยานบนถนน แบบใช้เส้นสีแบ่งช่องทางตลอดเส้นทางจักรยาน เนื่องจากมีพื้นที่ในการสัญจรน้อย รูปแบบทางจักรยานเป็นลักษณะการใช้จักรยานทางเดียวสองข้างทาง โดยช่องทางจักรยานมีความกว้าง 1.00 เมตร และช่องทางเดินรถทั่วไปกว้างช่องทางละ 3.00 เมตร (รูป 7.24) มีสิ่งที่จะต้องปรับปรุง ดังนี้

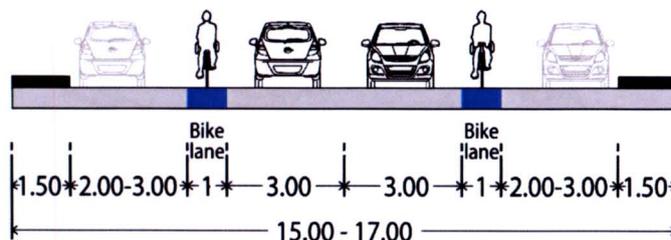
- ตีเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่
- ตีเส้นแบ่งช่องทางจักรยานบนถนนความกว้าง 1.00 เมตร
- ติดป้ายแสดงสัญลักษณ์ช่องทางจักรยานอย่างชัดเจน
- ห้ามรถชนิดอื่นๆ ใช้เส้นทางจักรยานบนถนน
- ห้ามจอดรถซ้อนคันบริเวณเส้นทางจักรยานบนถนน



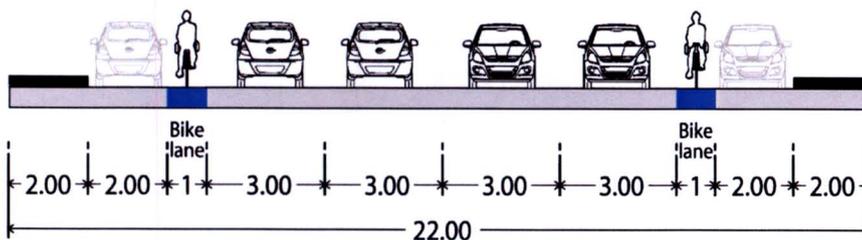
รูป 7.24 ถนนสิ่งขวิทย์ขนาด 2 ช่องจราจร มีไหล่ทาง ขนาดทาง 11.00-15.00 เมตร

14) ถนนกันตัง เสนอทางจักรยานบนถนน แบบใช้เส้นสีแบ่งช่องทางตลอดเส้นทาง จักรยาน เนื่องจากมีพื้นที่ในการสัญจรน้อย รูปแบบทางจักรยานเป็นลักษณะการใช้จักรยานทางเดียวสองข้างทาง โดยช่องทางจักรยานมีความกว้าง 1.00 เมตร และช่องทางเดินรถทั่วไปกว้างช่องทางละ 3.00 เมตร (รูป 7.25-7.26) มีสิ่งที่จะต้องปรับปรุง ดังนี้

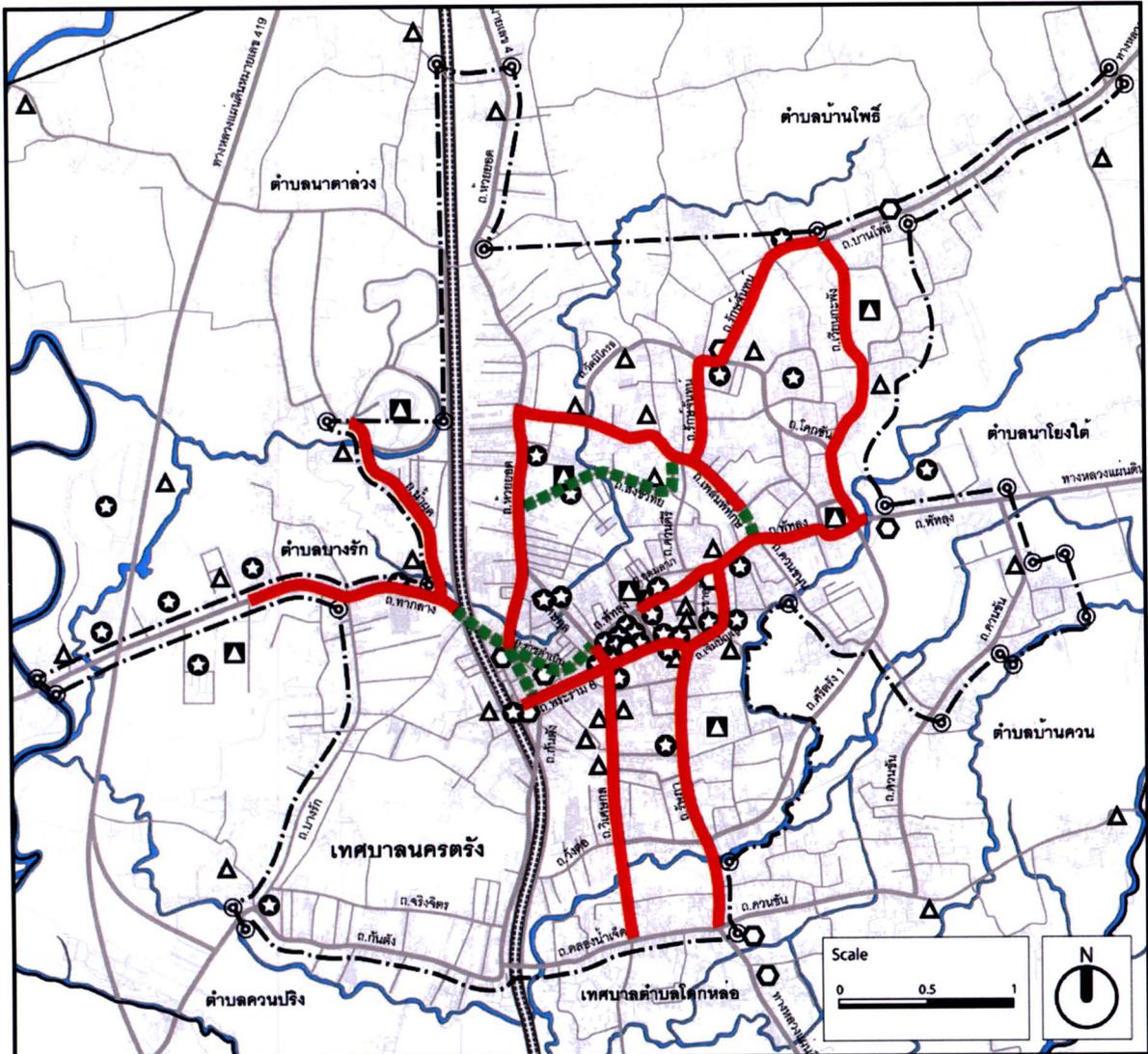
- ตีเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่
- ตีเส้นแบ่งช่องทางจักรยานบนถนนความกว้าง 1.00 เมตร
- ติดป้ายแสดงสัญลักษณ์ช่องทางจักรยานอย่างชัดเจน
- ห้ามรถชนิดอื่นๆ ใช้เส้นทางจักรยานบนถนน
- ห้ามจอดรถซ้อนคันบริเวณเส้นทางจักรยานบนถนน



รูป 7.25 ถนนกันตังขนาด 2 ช่องจราจร มีไหล่ทาง ขนาดทาง 15.00-17.00 เมตร



รูป 7.26 ถนนกันตังขนาด 4 ช่องจราจร มีไหล่ทาง ขนาดทาง 22.00 เมตร



แผนที่ 7.2 : รูปแบบทางจักรยานที่เสนอ

สัญลักษณ์	รูปแบบทางจักรยานที่เสนอ
เขตผังเมืองรวม	ทางจักรยานบนถนน แบบใช้เครื่องกันแบ่งช่องทาง
เขตเทศบาล	ทางจักรยานบนถนน แบบใช้เส้นสีแบ่งช่องทาง
ถนน	ศาลากลางจังหวัด
ทางรถไฟ	สำนักงานเทศบาล
แม่น้ำ, คลอง, ห้วย	สถานีราชการ
หนอง, บึง	ตลาด, ห้างสรรพสินค้า
ภูเขา, เนิน	โรงเรียน
	สวนสาธารณะ

การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

ที่มา : นายสรศักดิ์ ชิตชลธาร

7.1.3 สถานที่จอดจักรยาน

จากข้อมูลสถานที่จอดจักรยานที่ต้องการ พบว่า สถานที่จอดจักรยานที่กลุ่มตัวอย่างต้องการตั้งอยู่บนถนนต่างๆ หลายเส้นทาง แต่การเสนอสถานที่จอดจักรยานในการศึกษาคั้งนี้ จะเสนอบนเส้นทางจักรยานที่เสนอข้างต้น โดยสถานที่จอดจักรยานต้องเป็นที่ว่าง หรือพื้นที่ของทางราชการที่สามารถนำมาพัฒนาได้ และอยู่ในระยะที่สามารถใช้งานได้สะดวก โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- 1) ถนนรัชฎา เสนอจุดจอดจักรยานบริเวณหน้าสนามกีฬาเทศบาลนครตรัง



รูป 7.27 บริเวณที่เสนอจุดจอดจักรยานบนถนนรัชฎา

- 2) ถนนเฉลิมปัญญา เสนอจุดจอดจักรยานบริเวณหน้าที่ทำการไปรษณีย์ตรัง



รูป 7.28 บริเวณที่เสนอจุดจอดจักรยานบนถนนเฉลิมปัญญา

3) ถนนพระราม 6 เส้นจุดจอดจักรยาน 3 จุด ได้แก่

- บริเวณหน้าอาคารเอนกประสงค์ เทศบาลนครตรัง
- บริเวณหน้าห้องสมุดประชาชน จังหวัดตรัง ใกล้กับถนนรื่นรมณ์
- บริเวณจุดเชื่อมต่อกถนนสถานี หน้าสถานีรถไฟตรัง



รูป 7.29 บริเวณที่เส้นจุดจอดจักรยานบนถนนพระราม 6
บริเวณหน้าอาคารเอนกประสงค์ เทศบาลนครตรัง



รูป 7.30 บริเวณที่เส้นจุดจอดจักรยานบนถนนพระราม 6
บริเวณหน้าห้องสมุดประชาชน จังหวัดตรัง



รูป 7.31 บริเวณที่เสนอจุดจอดจักรยานบนถนนพระราม 6
บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนสถานี หน้าสถานีรถไฟตรัง

4) ถนนท่ากลาง เสนอจุดจอดจักรยาน 3 จุด ได้แก่

- บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนเลียบริมทางรถไฟ ซึ่งเป็นย่านการค้าและบริการ
- บริเวณหน้าโรงเรียนตรังคริสเตียน
- บริเวณหน้าสนามกีฬาเทศบาลนครตรัง 2 (ทุ่งแจ๊ะ)



รูป 7.32 บริเวณที่เสนอจุดจอดจักรยานบนถนนท่ากลาง
บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนเลียบริมทางรถไฟ



รูป 7.33 บริเวณที่เสนอจุดจอดจักรยานบนถนนท่ากลาง
บริเวณหน้าโรงเรียนตรังคริสเตียน



รูป 7.34 บริเวณที่เสนอจุดจอดจักรยานบนถนนท่ากลาง
บริเวณหน้าสนามกีฬาเทศบาลนครตรัง 2 (ทุ่งแจ้จ้ง)

5) ถนนรัชชี่จันท์ เสนอจุดจอดจักรยานบริเวณจุดเชื่อมต่อนนโคกชั้น หน้าตลาด
กองทุน



รูป 7.35 บริเวณที่เสนอจุดจอดจักรยานบนถนนรัชชี่จันท์ บริเวณหน้าตลาดกองทุน

6) ถนนราชดำเนิน เสนอจุดจอดจักรยานบริเวณหน้าตลาดสดเทศบาลนครตรัง



รูป 7.36 บริเวณที่เสนอจุดจอดจักรยานบนถนนราชดำเนิน
บริเวณหน้าตลาดสดเทศบาลนครตรัง

7) ถนนเพลินพิทักษ์ เสนอจุดจอดจักรยาน 2 จุด ได้แก่

- บริเวณจุดเชื่อมต่อกถนนวัดนิโครธ หน้าโรงเรียนปัญญาวิทย์ และวัดกุฎีอาราม
- บริเวณจุดเชื่อมต่อกถนนควนคีรี ซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นและพาณิชยกรรม



รูป 7.37 บริเวณที่เสนอจุดจอดจักรยานบนถนนเพลินพิทักษ์ บริเวณจุดเชื่อมต่อกถนนวัดนิโครธ



รูป 7.38 บริเวณที่เสนอจุดจอดจักรยานบนถนนเพลินพิทักษ์ บริเวณจุดเชื่อมต่อกถนนควนคีรี

8) ถนนเวียนกะพัง เสนอจุดจอดจักรยานบริเวณที่จอดรถสวนสาธารณะกะพัง
สุรินทร์ ตรงข้ามวัดกะพังสุรินทร์



รูป 7.39 บริเวณที่เสนอจุดจอดจักรยานบนถนนเวียนกะพัง

9) ถนนห้วยยอด เสนอจุดจอดจักรยานบริเวณสะพานข้ามคลองห้วยยาง ซึ่งใกล้ย่าน
การค้าตลาดสดเทศบาลนครตรัง และตลาดท่ากลาง



รูป 7.40 บริเวณที่เสนอจุดจอดจักรยานบนถนนห้วยยอด
บริเวณสะพานข้ามคลองห้วยยาง

10) ถนนพัทลุง เสนอจุดจอดจักรยาน 3 จุด ได้แก่

- บริเวณหน้าสวนสาธารณะพระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี
- บริเวณหน้าศูนย์การศึกษานอกโรงเรียนจังหวัดตรัง ซึ่งเป็นย่านการค้า
- บริเวณหน้าสวนทับเที่ยง



รูป 7.41 บริเวณที่เสนอจุดจอดจักรยานบนถนนพัทลุง
บริเวณหน้าสวนสาธารณะพระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี



รูป 7.42 บริเวณที่เสนอจุดจอดจักรยานบนถนนพัทลุง
บริเวณหน้าศูนย์การศึกษานอกโรงเรียนจังหวัดตรัง



รูป 7.43 บริเวณที่เสนอจุดจอดจักรยานบนถนนพหลุง บริเวณหน้าสวนทับเที่ยง

11) ถนนวิเศษกุล เสนอจุดจอดจักรยาน 3 จุด ได้แก่

- บริเวณหน้าที่ว่าการอำเภอเมืองตรัง
- บริเวณหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เทศบาลนครตรัง
- บริเวณหน้าโรงเรียนวัดควนวิเศษ



รูป 7.44 บริเวณที่เสนอจุดจอดจักรยานบนถนนวิเศษกุล
บริเวณหน้าที่ว่าการอำเภอเมืองตรัง



รูป 7.45 บริเวณที่เส้นจุดจอดจักรยานบนถนนวิเศษกุล
บริเวณหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เทศบาลนครตรัง



รูป 7.46 บริเวณที่เส้นจุดจอดจักรยานบนถนนวิเศษกุล
บริเวณหน้าโรงเรียนวัดควนวิเศษ

12) ถนนน้ำฝน เสนอจุดจอดจักรยาน 2 จุด ได้แก่

- บริเวณสะพานข้ามคลองห้วยยาง ใกล้สถานศึกษา และศาสนสถาน
- บริเวณหน้าสวนสาธารณะสมเด็จพระศรีนครินทร์ 95 และใกล้สถานศึกษา



รูป 7.47 บริเวณที่เสนอจุดจอดจักรยานบนถนนน้ำฝน
บริเวณสะพานข้ามคลองห้วยยาง



รูป 7.48 บริเวณที่เสนอจุดจอดจักรยานบนถนนน้ำฝน
บริเวณหน้าสวนสาธารณะสมเด็จพระศรีนครินทร์ 95

13) ถนนสังขวิทย์ เสนอจุดจอดจักรยานบริเวณหน้าโรงเรียนเทศบาล 1 สังขวิทย์



รูป 7.49 บริเวณที่เสนอจุดจอดจักรยานบนถนนสังขวิทย์
บริเวณหน้าโรงเรียนเทศบาล 1 สังขวิทย์

14) ถนนกันตัง ไม่มีการเสนอจุดจอดจักรยานบนถนนกันตัง เนื่องจากเป็นทางจักรยานช่วงสั้นๆ และไม่มีพื้นที่ที่เหมาะสม แต่สามารถใช้จุดจอดจักรยานร่วมกับถนนห้วยยอดและถนนพระราม 6 ได้ ซึ่งอยู่บริเวณจุดเชื่อมต่อถนนทั้งสอง

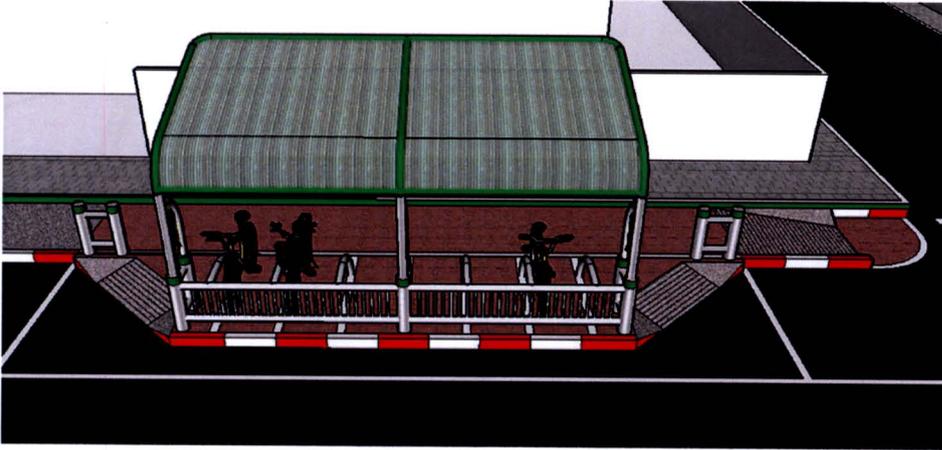
7.1.4 รูปแบบที่จอดรถจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวก

จากข้อมูลรูปแบบที่จอดรถจักรยานที่ต้องการ และจากสภาพภูมิอากาศในเทศบาลนครตรัง จึงได้เสนอรูปแบบที่จอดรถจักรยานแบบมีหลังคา และมีราวปลอดภัยสูง

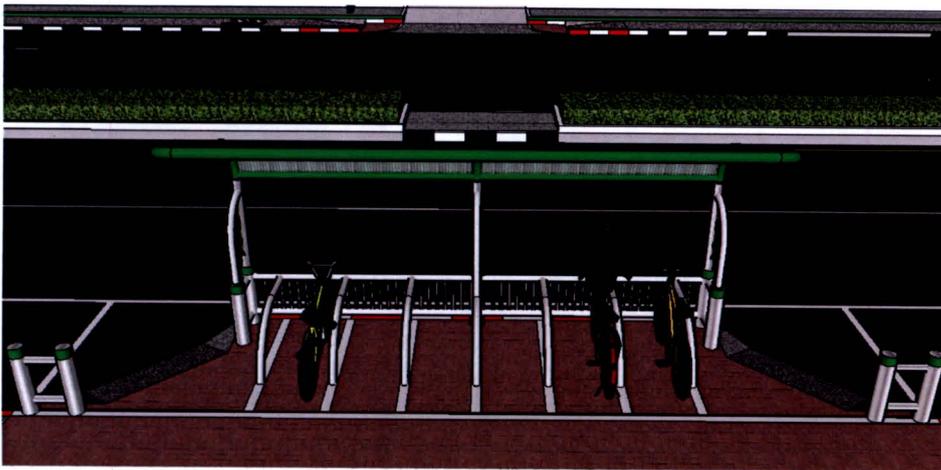
1) การเสนอรูปแบบที่จอดรถจักรยาน



รูป 7.50 ที่จอดรถจักรยานแบบมีหลังคา พร้อมราวปลอดภัยสูง

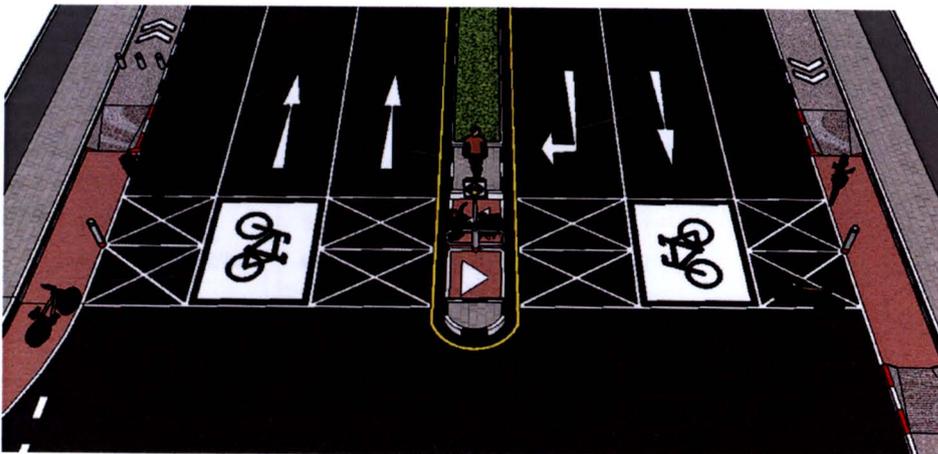


รูป 7.51 ที่จอดจักรยาน พร้อมทางลาดขึ้น-ลง

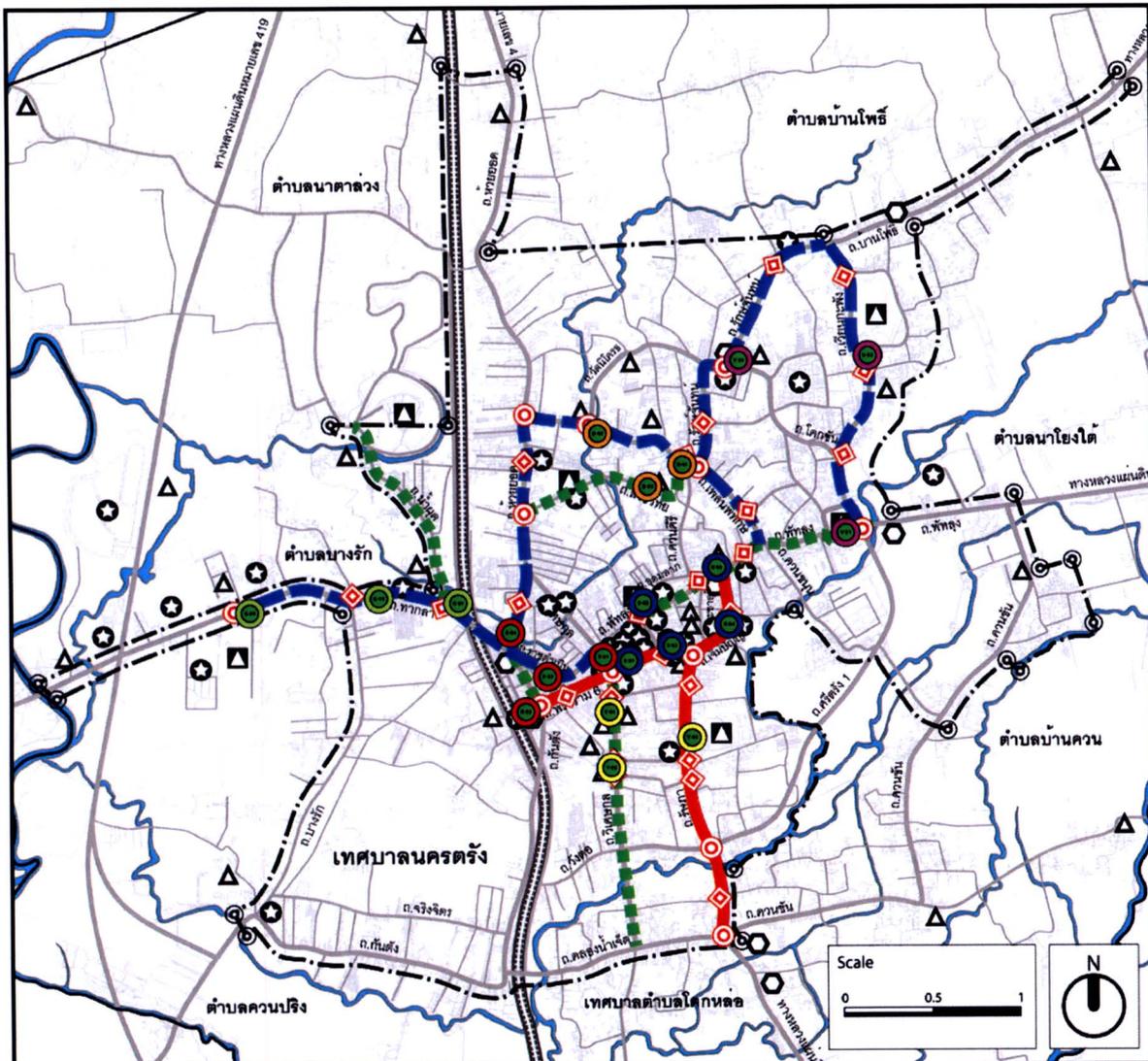


รูป 7.52 ที่จอดจักรยาน 1 ชุด สามารถจอดจักรยานได้ 6-8 คัน

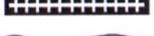
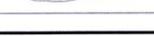
2) การเสนอทางข้ามสำหรับจักรยานพร้อมเครื่องกัน



รูป 7.53 ทางข้ามสำหรับจักรยานพร้อมเครื่องกัน



แผนที่ 7.3 : จุดจอดจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เสนอ

สัญลักษณ์	จุดจอดจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เสนอ
 เขตผังเมืองรวม	 จุดจอดจักรยาน
 เขตเทศบาล	 ทางข้ามสำหรับจักรยานพร้อมเครื่องกัน
 ถนน	 ทางเข้า-ออก ของทางจักรยาน
 ทางรถไฟ	 เส้นทางจักรยานระยะที่ 1
 แม่น้ำ, คลอง, ห้วย	 เส้นทางจักรยานระยะที่ 2
 หนอง, บึง	 เส้นทางจักรยานระยะที่ 3
 ภูเขา, เนิน	

การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

ที่มา : นายสรศักดิ์ ชิตชลธาร

7.2 มาตรการสนับสนุนการเดินทางด้วยจักรยาน

7.2.1 การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวก

การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการใช้จักรยาน โดยจัดให้มีที่จอดจักรยาน สาธารณะ ที่สะดวกและปลอดภัย การแสดงแผนที่เส้นทางโครงข่ายทางจักรยานในที่สาธารณะ และการปรับปรุงเส้นทางที่เชื่อมต่อบริเวณขนส่งสาธารณะต่างๆ ให้สะดวกมากขึ้น เช่น สถานีรถไฟ และสถานีขนส่ง รวมทั้งเข้มงวดการใช้กฎหมายจราจร เพื่อให้ใช้จักรยานได้สะดวกและปลอดภัยมากขึ้น

7.2.2 การรณรงค์และการประชาสัมพันธ์

การรณรงค์และประชาสัมพันธ์เพื่อสนับสนุนให้เกิดการใช้จักรยานในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ต้องได้รับการยอมรับจากสังคมก่อนว่าจักรยานสามารถใช้เป็นพาหนะในการเดินทางในชีวิตประจำวันได้จริง โดยเริ่มจากการสร้างค่านิยมการใช้จักรยานได้อย่างถูกต้อง และส่งเสริมการใช้ถนนร่วมกันได้อย่างปลอดภัย โดยเฉพาะกับผู้ใช้งานพาหนะประเภทอื่นๆ เพื่อให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานกันมากขึ้น โดยมีแนวทาง ดังนี้

- สร้างค่านิยมการใช้จักรยานที่ถูกต้อง โดยประชาสัมพันธ์และขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่หรือบุคคลสำคัญให้สนับสนุนและชมเชยผู้ที่ใช้จักรยานเพื่อการเดินทาง เพื่อให้เห็นว่า การใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวันเป็นไปได้จริงและเกิดประโยชน์อย่างไรบ้าง
- การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อ เช่น ทางวิทยุ หรือหนังสือพิมพ์ท้องถิ่น ซึ่งสามารถเข้าถึงคนจำนวนมาก เพื่อช่วยให้การรณรงค์เข้าถึงประชาชนที่ใช้ยานพาหนะประเภทอื่นๆ ได้
- จัดกิจกรรมเกี่ยวกับการใช้จักรยาน เช่น ถนนจักรยานในวันหยุดสุดสัปดาห์ หรือเส้นทางจักรยานสีเขียวสู่พื้นที่ทางธรรมชาติ เพื่อกระตุ้นให้เกิดการใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้น

7.2.3 การประเมินผลโครงข่ายทางจักรยาน

จัดให้มีการติดตามผลการใช้ทางจักรยานและจุดจอดต่างๆ โดยเก็บข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนผู้ใช้จักรยาน อุบัติเหตุทางจักรยาน และปัญหาอื่นๆ ที่พบ เพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อม และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการใช้จักรยานให้มีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยมากขึ้น

7.2.4 การวางแผนระดับนโยบาย

ในการวางผังเมือง เมื่อมีการวางแผนโครงข่ายคมนาคมและขนส่ง ควรเสนอเส้นทางจักรยานในเส้นทางใหม่ หรือการปรับปรุงเส้นทางเดิม โดยประสานการใช้จักรยานกับระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระยะไกล

7.3 สรุปผลการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

การวางแผนพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง มีวัตถุประสงค์ในการช่วยส่งเสริมการเดินทางด้วยจักรยานให้สะดวกยิ่งขึ้น สอดคล้องกับการเดินทางด้วยจักรยานในปัจจุบันและความต้องการในอนาคต รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางและมาตรการที่สนับสนุนให้เกิดการเดินทางด้วยจักรยานในเทศบาลนครตรัง

จากการศึกษาลักษณะทางกายภาพของเทศบาลนครตรัง พบว่า สภาพพื้นที่เทศบาลนครตรังในปัจจุบันมีขนาดเล็ก เป็นชุมชนหนาแน่น มีการใช้ที่ดินหลากหลาย ถนนส่วนใหญ่กว้างและพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นราบ ระยะทางระหว่างสถานที่สำคัญอยู่ในระยะที่ไม่ไกลจากกันมากนัก การเดินทางของประชาชนส่วนใหญ่จึงเป็นการเดินทางในระยะสั้น ส่งผลให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางได้หลากหลาย

รูปแบบการเดินทางของประชาชนในพื้นที่เทศบาลนครตรังในปัจจุบัน จากการศึกษาพบว่า ปัจจุบันมีผู้ใช้จักรยานในการเดินทาง (21.2%) และส่วนใหญ่ใช้งานอย่างสม่ำเสมอ (4-5 วันต่อสัปดาห์) (41.7%) โดยมีเหตุผลที่พบมากที่สุดคือ ประหยัดค่าใช้จ่าย (60.6%) โดยมีผู้พบปัญหาในการเดินทาง 66.7% ปัญหาที่พบมากที่สุดคือ การไม่มีที่จอดจักรยานที่ปลอดภัย (60.6%) รองลงมาคือ ความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกับรถประเภทอื่นๆ (33.3%)

จากการศึกษาทัศนคติการมีทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่เห็นว่าควรมีทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง (82.7%) โดยเหตุผลที่พบมากที่สุดคือ จะเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้จักรยาน (55.8%) รองลงมาคือ ส่งเสริมการใช้จักรยานในเมือง (41.1%) และถ้ามีทางจักรยานในเทศบาลนครตรังแล้ว ประชาชนทั่วไปจะสนใจใช้จักรยานในเทศบาลนครตรัง (76.9%) เหตุผลที่พบมากที่สุดคือ จะใช้จักรยานได้ปลอดภัยขึ้น (60.8%)

การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในเทศบาลนครตรัง ได้พิจารณาจากข้อมูลการวิเคราะห์ศักยภาพของเส้นทาง ร่วมกับข้อมูลการวิเคราะห์พื้นที่ถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยาน และได้เสนอแนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยาน โดยเริ่มจากเส้นทางที่มีความพร้อมมากที่สุด และรับฟังความเห็นจากประชาชนถึงผลกระทบ หรือข้อควรปรับปรุง และสอบถามความต้องการทางจักรยานในเส้นทางอื่นๆ และถ้ามีความต้องการเส้นทางจักรยานมากขึ้น จะเสนอเส้นทางที่มีความพร้อมทางด้านกายภาพที่จะพัฒนาเป็นเส้นทางจักรยานต่อไป โดยให้สอดคล้องกับการเดินทางของประชาชน โครงข่ายทางคมนาคม และลักษณะทางกายภาพและศักยภาพของเมือง และได้เสนอมาตรการต่างๆ ที่สนับสนุนการเดินทางด้วยจักรยาน และสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง

การศึกษาการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรังมีวัตถุประสงค์ในการศึกษา คือ ศึกษาลักษณะทางกายภาพของเมืองที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการเดินทางของประชาชนในพื้นที่เทศบาลนครตรัง ศึกษารูปแบบการเดินทางของประชาชนในพื้นที่เทศบาลนครตรังในปัจจุบัน วิเคราะห์ศักยภาพในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง และเสนอโครงข่ายทางจักรยานที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับโครงข่ายคมนาคมและความต้องการของประชาชน ตลอดจนเสนอมาตรการต่างๆ ที่สนับสนุนการเดินทางด้วยจักรยานในพื้นที่เทศบาลนครตรัง

จากผลการศึกษาสามารถทราบถึงแหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญ รูปแบบและลักษณะการเดินทางของประชาชน และความสัมพันธ์ของลักษณะทางกายภาพ การใช้ประโยชน์ที่ดิน ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับรูปแบบการเดินทางของประชาชนในเทศบาลนครตรัง สามารถนำผลที่ได้จากการศึกษาไปใช้พิจารณา เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง อันจะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาเมืองต่อไป

