

## บทที่ 4 ผลการศึกษา

รายงานวิจัยในบทนี้นำเสนอผลการศึกษาโดยแบ่งเป็นเจ็ดส่วนหลัก ส่วนที่หนึ่งคือ ผลการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้แก่ ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ผู้บริหารเทศบาลนครเกาะสมุย และสมาชิกชมรมจักรยานเกาะสมุย ส่วนที่สอง คือ ผลการสำรวจความคิดเห็น และความต้องการของประชาชนและนักท่องเที่ยว ส่วนที่สาม คือ ผลการสำรวจสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ โครงข่ายการเดินทางในเกาะสมุย สภาพแวดล้อมในการเดินทาง และสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน ส่วนที่สี่ คือ ผลการเก็บข้อมูลโดยการจัดทำแผนที่ทำมือในชุมชนนำร่อง ส่วนที่ห้า คือ ผลการประเมินสภาพเส้นทางถนนบนเกาะสมุย ซึ่งมีผลต่อการใช้จักรยาน ส่วนที่หก คือ ผลการประชุมร่วมกับท้องถิ่นเพื่อนำเสนอความก้าวหน้าโครงการวิจัย และนำข้อมูลไปปรับปรุงแผนที่เส้นทางเดินเท้าและทางจักรยานเกาะสมุย ผังการพัฒนาสภาพทางกายภาพ และแผนนโยบายในการส่งเสริมการเดินเท้า และส่วนที่เจ็ดคือ สรุปผลการศึกษา ดังรายละเอียดต่อไปนี้

### 4.1 ผลการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

#### 4.1.1 ผลการสัมภาษณ์ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ผู้แทนของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย เมื่อเดือนสิงหาคม 2556 เกี่ยวกับการพัฒนาและส่งเสริมการเดินเท้าและการใช้จักรยาน พบว่า ชมรมฯ เห็นความสำคัญของการเดินเท้าและการใช้จักรยาน สำหรับการเดินทางในระยะสั้นภายในท้องถิ่น และเป็นการเดินทางในชีวิตประจำวันของประชาชน จึงได้ดำเนินโครงการผลักดันให้เรื่อง “เดินและจักรยานในชีวิตประจำวัน” เป็นนโยบายสาธารณะมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 ต่อมาในเดือนสิงหาคม 2556 คณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติได้เห็นชอบให้นำเรื่อง การจัดระบบและโครงสร้าง เพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา

ในการจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ต้องเกิดจากการมีส่วนร่วมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องต่างๆ ในท้องถิ่น ทั้งคนในชุมชนที่มีความประสงค์ต้องการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และหน่วยงานต่างๆ ในท้องถิ่น ได้แก่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทั้งเทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบล ตำรวจ สำนักงานขนส่ง รวมถึงภาคเอกชน ที่เห็นความสำคัญและต้องการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยาน ประเด็นสำคัญที่ต้องดำเนินการในพื้นที่ คือ ความปลอดภัยของคนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน เช่น การควบคุมความเร็วของรถยนต์และจักรยานยนต์ บนถนนในชุมชนที่มีคนเดินเท้าและจักรยานใช้ทางร่วมกัน โดยจำกัดความเร็วที่ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งนี้ ข้อกำหนดต่างๆ ในท้องถิ่น ควรเกิดจากข้อตกลงร่วมกันของคนในท้องถิ่น และร่วมกันจัดทำเป็นข้อบัญญัติของท้องถิ่นที่ทุกคนยอมรับ

การส่งเสริมให้คนในชุมชนใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน นอกจากการจัดโครงสร้างพื้นฐาน (hardware) และการจัดกิจกรรมรณรงค์และส่งเสริม (software) แล้ว ยังต้องให้ความสำคัญกับวิถีชีวิตคนในชุมชน การใช้จักรยานเหมาะกับชุมชนที่ชีวิตประจำวันของคนในชุมชนไม่รีบเร่ง และคนในชุมชนมี

ความสนใจในการใช้จักรยาน ผู้แทนชมรมฯ ได้ยกกรณีศึกษา คือ ชุมชนเกาะกลาง อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ ซึ่งเป็นชุมชนชาวประมง บนเกาะที่ไม่มีถนนสำหรับรถยนต์ คนในชุมชนเดินทางด้วยจักรยานยนต์ การส่งเสริมการใช้จักรยานในชุมชนนี้ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร เนื่องจากคนในชุมชนไม่มีความสนใจใช้จักรยาน การส่งเสริมการใช้จักรยานในชุมชนเกาะกลาง จึงเป็นเพียงการจัดการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน สำหรับให้บริการนักท่องเที่ยวเท่านั้น ดังนั้น การส่งเสริมการเดินทางเท้าและการใช้จักรยาน ต้องมีการคัดเลือกพื้นที่หรือชุมชนที่มีความเหมาะสม จึงจะประสบความสำเร็จ

#### 4.1.2 ผลการสัมภาษณ์สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ผู้แทนของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เพิ่มเติมเมื่อเดือน พฤษภาคม 2557 เกี่ยวกับนโยบายการส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ เนื่องจาก สนข. ได้จัดจ้างที่ปรึกษาให้ดำเนินงาน “โครงการศึกษาเพื่อส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport: NMT) และการปรับปรุงการเชื่อมต่อการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการขนส่งอย่างยั่งยืน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” ระยะเวลาดำเนินงาน 1 ปี คือ มกราคม- ธันวาคม 2557 โดยกลุ่มงานส่งเสริมการขนส่งที่ยั่งยืน สำนักแผนความปลอดภัย เป็นผู้ดูแลโครงการ ทั้งนี้ ผู้บริหารของ สนข. ได้ให้นโยบายเกี่ยวกับโครงการ คือ ต้องเป็นการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน เมื่อดำเนินการแล้วมีผู้ใช้จักรยานจริง มีการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการ และมีการกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบอย่างชัดเจน

โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ และปรับปรุงการเชื่อมต่อการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะ โดยการมีส่วนร่วมของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดทำเมืองต้นแบบ “เมืองแห่งจักรยาน” ในพื้นที่เทศบาลนคร 1 แห่ง และจัดทำโครงการนำร่องในการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3 พื้นที่ และรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนตระหนักรู้และมีส่วนร่วมในการเลือกใช้การเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ และการขนส่งสาธารณะ การคัดเลือกเมืองต้นแบบ “เมืองแห่งจักรยาน” ได้คัดเลือกเทศบาลนครพิษณุโลก เนื่องจากผู้บริหารของเทศบาลมีนโยบายลดการใช้พลังงานโดยการใช้จักรยาน มีระบบจักรยานสาธารณะ “ปั่นปั่นพิษณุโลก” ในเขตเทศบาล ประชาชนให้ความสนใจใช้จักรยานเพื่อการเดินทางและออกกำลังกาย และเทศบาลมีโครงการก่อสร้างทางจักรยาน

#### 4.1.3 ผลการสัมภาษณ์ผู้บริหารเทศบาลนครเกาะสมุย

ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ผู้บริหารเทศบาลนครเกาะสมุยอย่างไม่เป็นทางการ ในช่วงเดือนกันยายน ตุลาคม พ.ศ. 2556 และกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2557 ซึ่งเป็นช่วงลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูล พบว่า เทศบาลนครเกาะสมุยได้จัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานในช่วงวัน Car Free Day ของทุกปี ในปี พ.ศ. 2556 ได้จัดกิจกรรมรณรงค์การใช้จักรยานโดยจัดเป็น Car Free Week และจัดงานหลายแห่ง เช่น งานวัน Car Free Day เมื่อวันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2556 ที่สนามกีฬาพุดหน้าเมือง ดังแสดงในรูปที่ 4-1 โดยได้รับความร่วมมือกับการท่องเที่ยว มูลนิธิเกาะสีเขียว ผู้ประกอบการโรงแรมและร้านค้าในเกาะสมุย และชมรมจักรยาน ผู้เข้าร่วมงานได้ร่วมกันปั่นจักรยานรณรงค์ และติดตั้งป้ายจราจร “โปรดระวังจักรยาน” และ “ใช้ทางร่วมกัน” บนทางหลวงหมายเลข 4169 ช่วงบ้านหัวถนน ซึ่งเทศบาลมีแผนที่จะติดตั้งป้ายจราจรนี้ตามถนนสายต่างๆ บนเกาะสมุย เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่รถยนต์และจักรยานยนต์ ได้ขับขี่อย่างระมัดระวัง และให้ความสำคัญต่อผู้ใช้จักรยาน

ส่วนการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้จักรยาน เทศบาลนครเกาะสมุยสามารถปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพของถนน ได้เฉพาะในถนนสายย่อย หรือซอยต่างๆ ซึ่งอยู่ในความดูแลรับผิดชอบของเทศบาลเท่านั้น เนื่องจากถนนสายหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 4169 และทาง

หลวงสายต่างๆ อยู่ในความดูแลของกรมทางหลวง อย่างไรก็ตาม เทศบาลนครเกาะสมุยได้ขออนุญาตกรมทางหลวง ดำเนินการปรับปรุงและจัดทำวงเวียนบริเวณทางแยกเพื่อเพิ่มความปลอดภัยหลายแห่ง และมีแผนที่จะขอเป็นผู้ดูแลถนนทุกสายบนเกาะสมุย เพื่อความสะดวกและรวดเร็ว ในการปรับปรุงและบำรุงรักษาถนนให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท

#### 4.1.4 ผลการสัมภาษณ์ชมรมจักรยานเกาะสมุย

ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์สมาชิกชมรมจักรยานบนเกาะสมุยอย่างไม่เป็นทางการ และแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอีเมล ในช่วงเดือนกันยายน และ ตุลาคม พ.ศ. 2556 พบว่า เกาะสมุยมีชมรมจักรยานหลายกลุ่ม เช่น ชมรมจักรยานบางรักซ์ ชมรมจักรยานละไม ชมรมจักรยานแม่น้ำ ชมรมจักรยานหน้าทอน และชมรมจักรยานเฉวง ซึ่งสมาชิกชมรมมีการรวมตัวกัน ร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อออกกำลังกายในช่วงเย็น โดยใช้เส้นทางในบริเวณชุมชน เช่น ชมรมจักรยานเฉวง ใช้เส้นทางถนนหาดเฉวง 4 – ถนนปลายแหลม-เชิงมน – ทางหลวงหมายเลข 4171 – ทางหลวงหมายเลข 4169 วนกลับมาที่บริเวณหาดเฉวง การปั่นจักรยานส่วนใหญ่จะใช้พื้นที่บริเวณไหล่ทาง และใช้พื้นที่ร่วมกับรถยนต์ในถนนช่วงที่ไม่มีไหล่ทาง หลังการปั่นจักรยานเพื่อออกกำลังกาย สมาชิกชมรมจักรยานมีจุดพบปะกันหลายแห่ง เช่น ร้านถังเงิน ในชุมชนแม่น้ำ สมาชิกชมรมส่วนใหญ่เป็นคนไทย และบางชมรมมีเด็กวัยต่างๆ เข้าร่วม เช่น ชมรมจักรยานบางรักซ์ ที่เน้นการแข่งขันจักรยานเสือภูเขา และฝึกให้เด็กในชมรมเข้าร่วมกิจกรรมการแข่งขันด้วย นอกจากนี้ สมาชิกชมรมจักรยานยังได้เข้าร่วมกิจกรรมรณรงค์การใช้จักรยานบนเกาะสมุย เช่น งานวัน Car Free Day เกาะสมุย ดังแสดงในรูปที่ 4-2 นอกจากชมรมจักรยานของคนไทยแล้ว บนเกาะสมุยยังมีชมรมจักรยานของชาวต่างประเทศที่ทำงานและอาศัยบนเกาะสมุย และมีธุรกิจจัดการนำเที่ยวโดยการใช้จักรยานที่บริเวณหาดละไม



ผู้เข้าร่วมงานเข้าแถวเป็นรูปจักรยาน



การปั่นจักรยานรณรงค์

รูปที่ 4-1 งานวัน Car Free Day เกาะสมุย วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2556



รูปที่ 4-2 สมาชิกชมรมจักรยาน  
เข้าร่วมงาน Car Free Day  
เกาะสมุย

## 4.2 ผลการสำรวจความคิดเห็น และความต้องการของประชาชนและนักท่องเที่ยว

ผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 402 คน ซึ่งแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ ประชาชนที่อาศัยอยู่บนเกาะสมุย จำนวน 295 คน และนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ จำนวน 117 คน ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ ข้อมูลส่วนบุคคล และข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับการเดินเท้าและการใช้จักรยาน ดังแสดงรายละเอียดต่อไปนี้

### 4.2.1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ประชาชนที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 60.5) และอยู่ในวัยเรียน คือ อายุ 10-19 ปี (ร้อยละ 31.9) และวัยทำงาน คือ อายุ 20-29 ปี (ร้อยละ 31.9) ผู้ตอบแบบสอบถามที่อยู่ในวัยทำงานส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขาย (ร้อยละ 13.1) มีรายได้โดยประมาณ ต่ำกว่า 30,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 47.6) และมีรายได้ของครอบครัวโดยประมาณ 10,001-30,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 40.3) การครอบครองยานพาหนะในครัวเรือน พบว่า ครอบครัวของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีจักรยานยนต์ (ร้อยละ 41.9) โดยมีจำนวนจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อครัวเรือน 2.1 คัน รองลงมา คือ รถยนต์ (ร้อยละ 32.9) โดยมีจำนวนรถยนต์เฉลี่ยต่อครัวเรือน 1.6 คัน จึงทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้จักรยานยนต์ส่วนบุคคล (ร้อยละ 46.2) และรถยนต์ส่วนบุคคล (ร้อยละ 24.5) เพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน เช่น จากบ้านไปที่ทำงาน ไปโรงเรียน หรือไปจ่ายตลาด รายละเอียดข้อมูลส่วนบุคคลของประชาชนแสดงในตารางที่ 4-1 ถึง 4-4 และ 4-6

นักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถาม ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ มีสัดส่วนเพศชายและหญิงใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 51.6 และ 48.4 และอยู่ในวัยทำงาน คือ อายุ 20-29 ปี (ร้อยละ 52.1) มีรายได้โดยประมาณ 10,001-30,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 29.5) และมีรายได้ของครอบครัวโดยประมาณ มากกว่า 100,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 31.0) นักท่องเที่ยวเดินทางมายังเกาะสมุยโดยรถยนต์ส่วนบุคคลและเรือเฟอร์รี่มากที่สุด (ร้อยละ 29.8) จึงทำให้นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางท่องเที่ยวบนเกาะสมุยโดยรถยนต์ส่วนบุคคล (ร้อยละ 21.9) รองลงมาคือ รถยนต์ให้เช่า เดินเท้า และจักรยานยนต์รับจ้างตามลำดับ รายละเอียดข้อมูลส่วนบุคคลของนักท่องเที่ยวแสดงในตารางที่ 4-1 ถึง 4-6

รูปที่ 4-3 แสดงการเปรียบเทียบวิธีการเดินทางบนเกาะสมุย ของประชาชนและนักท่องเที่ยว พบว่าทั้งประชาชนและนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางโดยจักรยานยนต์และรถยนต์ จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบนเกาะสมุย อย่างไรก็ตาม ประชาชนและนักท่องเที่ยวจำนวนไม่น้อย เลือกการเดินเท้าเพื่อการเดินทางบนเกาะสมุย ดังนั้นการปรับปรุงเส้นทางเดินเท้าให้มีสภาพดี ต่อเนื่อง เชื่อมโยงสถานที่สำคัญต่างๆ จะช่วยให้ประชาชนและนักท่องเที่ยว เปลี่ยนวิธีการเดินทาง หรือเลือกการเดินเท้าเพื่อการเดินทางในระยะสั้นมากขึ้น

ตารางที่ 4-1 อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

| อายุ          | ประชาชน    | นักท่องเที่ยว |
|---------------|------------|---------------|
| ต่ำกว่า 19 ปี | 94 (31.9%) | 7 (6.0%)      |
| 20-29 ปี      | 94 (31.9%) | 61 (52.1%)    |
| 30-39 ปี      | 49 (16.6%) | 28 (23.9%)    |
| 40-49 ปี      | 40 (13.6%) | 12 (10.3%)    |
| 50-59 ปี      | 16 (5.4%)  | 8 (6.8%)      |
| มากกว่า 59 ปี | 2 (0.6%)   | 1 (0.9%)      |
| รวม           | 295 (100%) | 117 (100%)    |

ตารางที่ 4-2 รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถาม

| รายได้ต่อเดือน      | ประชาชน     | นักท่องเที่ยว |
|---------------------|-------------|---------------|
| ≤10,000 บาท         | 155 (52.5%) | 19 (16.2%)    |
| 10,001-30,000 บาท   | 77 (26.1%)  | 31 (26.5%)    |
| 30,001-50,000 บาท   | 27 (9.2%)   | 10 (8.5%)     |
| 50,001-80,000 บาท   | 11 (3.7%)   | 23 (19.7%)    |
| 80,001-100,000 บาท  | 7 (2.4%)    | 6 (5.1%)      |
| มากกว่า 100,000 บาท | 6 (2.0%)    | 16 (13.7%)    |
| ไม่ตอบ              | 12 (4.1%)   | 12 (10.3%)    |
| รวม                 | 295 (100%)  | 117(100%)     |

ตารางที่ 4-3 รายได้ครัวเรือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

| รายได้ครัวเรือนต่อเดือน | ประชาชน     | นักท่องเที่ยว |
|-------------------------|-------------|---------------|
| ≤ 10,000 บาท            | 32 (10.9%)  | 9 (7.7%)      |
| 10,001-30,000 บาท       | 106 (35.9%) | 16 (13.7%)    |
| 30,001-50,000 บาท       | 59 (20.0%)  | 10 (8.5%)     |
| 50,001-80,000 บาท       | 31 (10.5%)  | 16 (13.7%)    |
| 80,001-100,000 บาท      | 17 (5.7%)   | 18 (15.4%)    |
| มากกว่า 100,000 บาท     | 18 (6.1%)   | 31 (26.5%)    |
| ไม่ตอบ                  | 32 (10.9%)  | 17 (14.5%)    |
| รวม                     | 295 (100%)  | 117(100%)     |

ตารางที่ 4-4 การครอบครองยานพาหนะในครัวเรือนของประชาชน

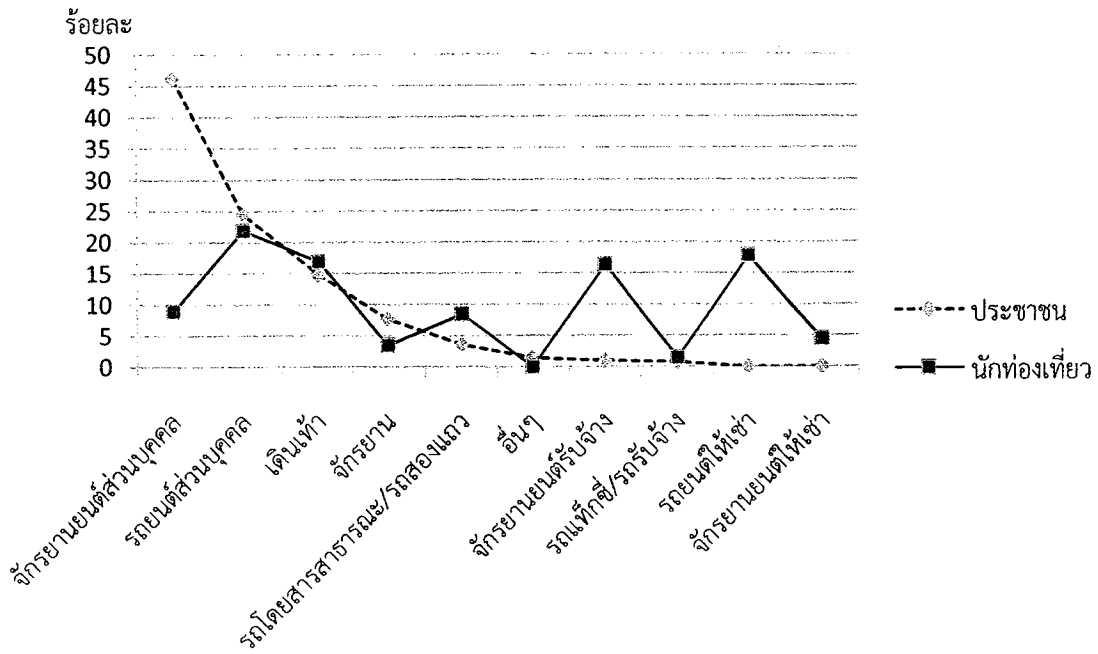
| ประเภท      | ความถี่     | จำนวนเฉลี่ยต่อครัวเรือน (คัน) |
|-------------|-------------|-------------------------------|
| รถยนต์      | 213 (32.9%) | 1.6                           |
| จักรยานยนต์ | 271 (41.9%) | 2.1                           |
| จักรยาน     | 163 (25.2%) | 1.9                           |

ตารางที่ 4-5 วิธีการเดินทางมายังเกาะสมุยของนักท่องเที่ยว

| วิธีการเดินทาง                 | ความถี่ | ร้อยละ |
|--------------------------------|---------|--------|
| รถยนต์ส่วนบุคคลและเรือเฟอร์รี่ | 39      | 29.8   |
| เครื่องบิน                     | 38      | 29.0   |
| รถโดยสารและเรือเฟอร์รี่        | 34      | 26.0   |
| เรือเฟอร์รี่/เรือด่วน          | 14      | 10.7   |
| รถไฟและเรือเฟอร์รี่            | 6       | 4.6    |
| รวม                            |         | 100    |

ตารางที่ 4-6 วิธีการเดินทางบนเกาะสมุย

| วิธีการเดินทาง           | ประชาชน     | นักท่องเที่ยว |
|--------------------------|-------------|---------------|
| จักรยานยนต์ส่วนบุคคล     | 181 (46.2%) | 18 (9.0%)     |
| รถยนต์ส่วนบุคคล          | 96 (24.5%)  | 44 (21.9%)    |
| เดินเท้า                 | 58 (14.8%)  | 34 (16.9%)    |
| จักรยาน                  | 30 (7.7%)   | 7 (3.5%)      |
| รถโดยสารสาธารณะ/รถสองแถว | 14 (3.6%)   | 17 (8.5%)     |
| อื่นๆ                    | 6 (1.5%)    | -             |
| จักรยานยนต์รับจ้าง       | 4 (1.0%)    | 33 (16.4%)    |
| รถแท็กซี่/รถรับจ้าง      | 3 (0.8)     | 3 (1.5%)      |
| รถยนต์ให้เช่า            | -           | 36 (17.9%)    |
| รวม                      | 392 (100%)  | 201 (100%)    |



รูปที่ 4-3 การเปรียบเทียบวิธีการเดินทางบนเกาะสมุยของประชาชนและนักท่องเที่ยว

#### 4.2.2 ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับการเดินเท้าและการใช้จักรยาน

ปัจจุบัน ประชาชนที่ตอบแบบสอบถามร้อยละ 55.6 ใช้จักรยานเพื่อการออกกำลังกายมากที่สุด รองลงมา คือ เพื่อซื้อของ/จ่ายตลาด พักผ่อน/ท่องเที่ยว ทำธุระส่วนตัว และไปทำงาน/เรียนหนังสือ ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 90.6 มีความสนใจเลือกการเดินเท้าและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เนื่องจากเป็นการออกกำลังกาย ประหยัดค่าใช้จ่าย ลดการใช้น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ไม่ปล่อยควันพิษ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสะดวก ตามลำดับ ส่วนผู้ที่ไม่สนใจ (ร้อยละ 9.4) ให้เหตุผลว่า ไม่สะดวกในการใช้จักรยาน กลัวอุบัติเหตุ/อาชญากรรม กลัวสุนัขไล่กัด/เห่า และอากาศร้อน ขาดร่มเงา ตามลำดับ สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเท้าและการใช้จักรยาน ที่หน่วยงาน/เทศบาลควรจัดให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวในเกาะสมุย 5 อันดับแรก คือ 1) ปรับปรุงฝาท่อให้ปลอดภัย 2) ติดตั้งไฟแสงสว่างให้เพียงพอ 3) ติดตั้งกล้องวงจรปิดเพื่อความปลอดภัย 4) ทางข้ามที่ปลอดภัย และ 5) เพิ่มความร่มรื่นของเส้นทางและร่มเงา ด้วยต้นไม้ ชายคา รายละเอียดความคิดเห็นเกี่ยวกับการเดินเท้าและการใช้จักรยานของประชาชน แสดงในตารางที่ 4-7 ถึง 4-11

นักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถามร้อยละ 91.3 มีความสนใจเลือกการเดินเท้าและการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในเกาะสมุย เนื่องจากเป็นการออกกำลังกาย ประหยัดค่าใช้จ่าย ลดการใช้น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ไม่ปล่อยควันพิษ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสนุก ตามลำดับ ส่วนผู้ที่ไม่สนใจ (ร้อยละ 8.7) ให้เหตุผลว่า กลัวอุบัติเหตุ/อาชญากรรม อากาศร้อน ขาดร่มเงา ขาดทางจักรยานและที่จอดจักรยาน และกลัวสุนัขไล่กัด/เห่า ตามลำดับ สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเท้าและการใช้จักรยาน ที่หน่วยงาน/เทศบาลควรจัดให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวในเกาะสมุย 5 อันดับแรก คือ 1) ติดตั้งไฟแสงสว่างให้เพียงพอ 2) โครงข่ายทางเดินเท้า/ทาง

จักรยาน ที่แยกจากยานพาหนะอื่น 3) ทางข้ามถนนที่ปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน  
4) โครงข่ายทางเดินเท้า/ทางจักรยานที่ต่อเนื่องกัน และ 5) ปรับปรุงฝาท่อระบายน้ำให้ปลอดภัยคือ  
รายละเอียดความคิดเห็นเกี่ยวกับการเดินเท้าและการใช้จักรยานของนักท่องเที่ยว แสดงในตารางที่ 4-7 ถึง  
4-11

จากการเปรียบเทียบสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเท้าและการใช้จักรยาน ที่ประชาชนและ  
นักท่องเที่ยวต้องการ ให้นักท่องเที่ยว/เทศบาลจัดให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวในเกาะสมุย พบว่า ทั้ง  
ประชาชนและนักท่องเที่ยวให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยมากที่สุด ในลำดับรองลงมา ประชาชนให้  
ความสำคัญต่อความร่มรื่นของเส้นทางและร่มเงา ส่วนนักท่องเที่ยวให้ความสำคัญต่อโครงข่ายทางเดินเท้า/  
ทางจักรยาน ที่แยกจากยานพาหนะอื่น และโครงข่ายทางเดินเท้า/ทางจักรยานที่ต่อเนื่องกัน ทั้งนี้ อาจ  
เนื่องมาจากประชาชนมีความคุ้นเคยกับเส้นทางและสภาพการจราจรในพื้นที่ จึงไม่ได้ให้ความสำคัญต่อ  
โครงข่ายทางเดินเท้าและทางจักรยานเหมือนนักท่องเที่ยว

หากหน่วยงาน/เทศบาลจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเท้าและการใช้จักรยาน ประชาชนที่  
ตอบแบบสอบถามร้อยละ 90.5 คาดว่า จะเดินทางโดยการเดินเท้าและใช้จักรยาน (เพิ่มขึ้นจากปัจจุบันร้อยละ  
34.9) นักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถามร้อยละ 88.5 คาดว่า จะเดินทางโดยการเดินเท้าและใช้จักรยาน  
(เพิ่มขึ้นจากปัจจุบันร้อยละ 56.1)

สำหรับข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงการเดินเท้าและใช้จักรยานในพื้นที่เกาะสมุย ประชาชนที่ตอบ  
แบบสอบถามส่วนใหญ่เสนอให้จัดโครงข่ายทางเดินเท้า หรือทางจักรยาน เชื่อมต่อสถานที่ดำเนินกิจกรรมใน  
ชีวิตประจำวัน เช่น วัด สถานศึกษา โรงพยาบาล ตลาด ร้านสะดวกซื้อ บางส่วนเสนอให้จัดให้มีโครงข่าย  
ทางเดินเท้า หรือทางจักรยานรอบเกาะ หรือบริเวณแหล่งท่องเที่ยว และให้ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงการเดิน  
เท้าและใช้จักรยานในพื้นที่เกาะสมุย โดยควรจัดโครงการจักรยานให้ยืม ปรับปรุงทางจักรยานและทางเดินเท้า  
ในด้านต่าง ๆ เช่น ความปลอดภัย ความสะอาด ความกว้างของเส้นทาง ปรับปรุงการระบายน้ำ และจำกัด  
ความเร็วรถยนต์

นักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เสนอให้จัดโครงข่ายทางเดินเท้าหรือทางจักรยาน บริเวณ  
ถนนเลียบริมหาด รองลงมาคือ พื้นที่บริเวณแหล่งท่องเที่ยว เช่น เฉวง บ่อผุด ละไม และแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ  
นอกจากนี้ยังเสนอแนะให้จัดโครงข่ายทางเดินเท้าและจักรยานในละแวกใกล้ที่อยู่อาศัย สถานที่ดำเนินกิจกรรม  
ในชีวิตประจำวัน เช่น วัด โรงเรียน โรงพยาบาล เป็นต้น รวมถึงเสนอแนะให้จัดให้มีโครงข่ายทางเดินเท้า หรือ  
ทางจักรยานบนถนนรอบเกาะอีกด้วย และให้ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงการเดินเท้าและใช้จักรยานในพื้นที่  
เกาะสมุย คือ ควรจัดทำป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ และทางเดินเท้าที่กว้างขึ้น พร้อมการปรับปรุงให้เหมาะสมต่อ  
การใช้งาน ควบคุมการใช้ถนนให้ปฏิบัติตามกฎอย่างเคร่งครัด กำหนดพื้นที่ใช้จักรยานอย่างชัดเจน ให้ความ  
สะดวกด้านระบบสาธารณูปโภค และหน่วยงาน/เทศบาลควรดำเนินการโดยทันที

ตารางที่ 4-7 วัตถุประสงค์ในการใช้จักรยานของประชาชน

| วัตถุประสงค์ในการใช้จักรยาน         | ความถี่ | ร้อยละ |
|-------------------------------------|---------|--------|
| เพื่อออกกำลังกาย                    | 185     | 44.2   |
| เพื่อซื้อของ จ่ายตลาด ซื้อปิ้ง      | 74      | 17.7   |
| เพื่อพักผ่อน/ท่องเที่ยว             | 72      | 17.2   |
| เพื่อทำธุระส่วนตัว ไปหาเพื่อน ไปวัด | 39      | 9.3    |
| เพื่อเดินทางไปทำงานหรือสถานศึกษา    | 37      | 8.8    |
| อื่น ๆ                              | 8       | 1.8    |
| เพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ      | 4       | 1.0    |
| รวม                                 |         | 100    |

ตารางที่ 4-8 เหตุผลที่เลือกการเดินเท้าและการใช้จักรยาน

| เหตุผล                                 | ประชาชน (ร้อยละ) | นักท่องเที่ยว (ร้อยละ) |
|--|------------------|------------------------|
| เป็นการออกกำลังกาย                     | 22.3             | 20.6                   |
| ประหยัดค่าใช้จ่าย                      | 16.1             | 13.7                   |
| ลดการใช้น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ          | 15.7             | 13.5                   |
| ไม่ปล่อยควันพิษ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม | 12.4             | 12.0                   |
| สะดวก                                  | 8.3              | 6.7                    |
| สนุก                                   | 8.2              | 11.5                   |
| ไม่เสียเวลาเมื่อการจราจรติดขัด         | 6.1              | 4.5                    |
| ได้พบปะผู้คนระหว่างการเดินทาง          | 6.0              | 3.0                    |
| ไม่เสียเวลาในการรอเพื่อเดินทาง         | 4.5              | 4.5                    |
| อื่นๆ                                  | 0.4              | 0                      |
| รวม                                    | 100              | 100                    |

ตารางที่ 4-9 เหตุผลที่ไม่เลือกการเดินทางและการใช้จักรยาน

| เหตุผล                                  | ประชาชน (ร้อยละ) | นักท่องเที่ยว (ร้อยละ) |
|---|------------------|------------------------|
| ไม่สะดวกในการใช้จักรยาน                 | 15.9             | 6.0                    |
| กลัวอุบัติเหตุ/อาชญากรรม                | 15.9             | 22.0                   |
| กลัวสุนัขไล่กัด/เห่า                    | 11.4             | 10.0                   |
| อากาศร้อน ขาดร่มเงา                     | 11.4             | 16.0                   |
| ขี่จักรยานไม่คล่อง                      | 9.1              | 6.0                    |
| ขาดทางจักรยานและที่จอดจักรยาน           | 9.1              | 12.0                   |
| ไม่มีเพื่อนปั่นจักรยาน                  | 6.8              | 8.0                    |
| ไม่มีความจำเป็นต้องใช้จักรยาน           | 5.7              | 2.0                    |
| ขี่จักรยานไม่เป็น                       | 4.5              | 5.0                    |
| ไม่มีจักรยาน/ไม่มีข้อมูลร้านเช่าจักรยาน | 4.5              | 5.0                    |
| อื่นๆ                                   | 4.5              | 0                      |
| ภูมิประเทศไม่เหมาะกับการใช้จักรยาน      | 1.2              | 3.0                    |
| มีปัญหาด้านสุขภาพ                       | 0                | 3.0                    |
| ไม่มีความจำเป็นต้องใช้จักรยาน           | 0                | 2.0                    |
| รวม                                     | 100              |                        |

ตารางที่ 4-10 สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเท้าและการใช้จักรยานที่หน่วยงาน/เทศบาลควรจัดให้  
 ประชาชน – ความคิดเห็นของประชาชน

| สิ่งอำนวยความสะดวก   | ค่าเฉลี่ย | แปลผล     |
|--|-----------|-----------|
| ปรับปรุงฝาท่อระบายน้ำให้ปลอดภัย                                      | 4.2915    | มากที่สุด |
| การติดตั้งไฟแสงสว่างให้เพียงพอ                                       | 4.2331    | มากที่สุด |
| การติดตั้งกล้องวงจรปิดเพื่อความปลอดภัย                               | 4.1735    | มาก       |
| ทางข้ามถนนที่ปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน                 | 4.1463    | มาก       |
| การเพิ่มความร่มรื่นของเส้นทางและร่มเงา ด้วยต้นไม้ ชายคา              | 4.1250    | มาก       |
| ทางลาดขอบถนนเพื่อความสะดวกของจักรยาน รถเข็น                          | 4.0476    | มาก       |
| ทางเดินเท้า/ทางจักรยาน ที่แยกจากยานพาหนะอื่น                         | 3.9733    | มาก       |
| ที่จอดจักรยานบริเวณร้านค้า ร้านอาหาร สถานที่ท่องเที่ยว               | 3.9038    | มาก       |
| ทางเดินเท้า/ทางจักรยานเชื่อมระหว่างที่พัก ตลาด โรงเรียน              | 3.8622    | มาก       |
| ป้ายบอกทางหรือแผนที่ข้อมูลเส้นทางเดินเท้า/ทางจักรยาน                 | 3.8571    | มาก       |
| การจำกัดความเร็วรถยนต์ที่ 30 กม./ชม. พร้อมป้ายเตือน                  | 3.8148    | มาก       |
| จัดระเบียบร้านค้า หาบเร่ แผงลอยบนทางเดินเท้า                         | 3.7816    | มาก       |
| รื้อย้าย/จัดระเบียบสิ่งกีดขวางทาง เช่น ตู้โทรศัพท์ ถังขยะ            | 3.7466    | มาก       |
| ทางเดินเท้า/ทางจักรยานที่ต่อเนื่องกัน                                | 3.6522    | มาก       |
| การจัดจักรยานให้เช่า โดยเทศบาล ชุมชน หรือเอกชน                       | 3.5563    | มาก       |
| ทางเดินเท้า/ทางจักรยานเชื่อมต่อการเดินทางอื่น เช่น เฟอรรี่<br>สองแถว | 3.4792    | มาก       |

ตารางที่ 4-11 สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเท้าและการใช้จักรยานที่หน่วยงาน/เทศบาลควรจัดให้  
 ประชาชน – ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยว

| สิ่งอำนวยความสะดวก   | ค่าเฉลี่ย | แปลผล |
|--|-----------|-------|
| การติดตั้งไฟแสงสว่างให้เพียงพอ   | 4.0085    | มาก   |
| โครงข่ายทางเดินเท้า/ทางจักรยาน ที่แยกจากยานพาหนะอื่น   | 3.9590    | มาก   |
| ทางข้ามถนนที่ปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน   | 3.9355    | มาก   |
| โครงข่ายทางเดินเท้า/ทางจักรยานที่ต่อเนื่องกัน  | 3.9268    | มาก   |
| ปรับปรุงฝาท่อระบายน้ำให้ปลอดภัย  | 3.9024    | มาก   |
| ที่จอดจักรยานบริเวณร้านค้า ร้านอาหาร สถานที่ท่องเที่ยว   | 3.8487    | มาก   |
| ป้ายบอกทางหรือแผนที่ข้อมูลเส้นทางเดินเท้า/ทางจักรยาน   | 3.8487    | มาก   |
| โครงข่ายทางเดินเท้า/ทางจักรยานเชื่อมระหว่างที่พัก ร้านอาหาร ร้านค้า<br>ร้านอาหาร สถานที่ท่องเที่ยว | 3.8430    | มาก   |
| การจัดจักรยานให้เช่า โดยเทศบาล ชุมชน หรือเอกชน   | 3.7607    | มาก   |
| ทางลาดขอบถนนเพื่อความสะดวกของจักรยาน รถเข็น  | 3.7500    | มาก   |
| การติดตั้งกล้องวงจรปิดเพื่อความปลอดภัย   | 3.6864    | มาก   |
| การเพิ่มความร่มรื่นของเส้นทางและร่มเงา ด้วยต้นไม้ ชายคา  | 3.6050    | มาก   |
| โครงข่ายทางเดินเท้า/ทางจักรยานเชื่อมต่อการเดินทางแบบ<br>อื่นๆ เช่น เรือเฟอร์รี่ รถสองแถว           | 3.6000    | มาก   |
| การจำกัดความเร็วรถยนต์ที่ 30 กม./ชม. พร้อมป้ายเตือน  | 3.4628    | มาก   |
| จัดระเบียบร้านค้า ทาบเร่ง แผงลอยบนทางเดินเท้า  | 3.4344    | มาก   |
| รื้อย้าย/จัดระเบียบสิ่งกีดขวางทาง เช่น ตู้โทรศัพท์ ถังขยะ  | 3.4310    | มาก   |

#### 4.3 ผลการสำรวจสภาพแวดล้อมโดยรวมของพื้นที่ศึกษา

ผู้วิจัยได้สำรวจสภาพแวดล้อมโดยรวมของพื้นที่ศึกษา คือ โครงข่ายการเดินทางในเกาะสมุย สภาพแวดล้อมในการเดินทาง และสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยสำรวจบนเส้นทางถนนสายหลักและสายรอง ที่สามารถจัดทำโครงข่ายจักรยานเชื่อมโยงกันได้ และถนนสายย่อยในพื้นที่ชุมชนขนาดใหญ่ พร้อมกับบันทึกผลการสำรวจตามประเด็นในแบบสำรวจพื้นที่ (รายละเอียดของแบบสำรวจนำเสนอในภาคผนวก ค) รายงานส่วนนี้ นำเสนอผลการสำรวจ โดยแบ่งตามโครงข่ายถนน คือ เริ่มจากทางหลวงหมายเลข 4169 ซึ่งเป็นถนนสายหลักรอบเกาะ ตั้งแต่บริเวณชุมชนหน้าทอน ขึ้นไปทางเหนือ ผ่านชุมชนบ้านบางปอ แม่น้ำ บ่อผุด ละครไม้ และหัวถนน ระยะทางประมาณ 50 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่มีรถสองแถวให้บริการ รับส่งผู้โดยสารจากท่าเรือเฟอร์รี่ที่ชุมชนหน้าทอน ไปยังบริเวณชายหาดที่สำคัญ คือ หาดเฉวงและหาดละครไม้ ทางหลวงหมายเลข 4170 4171 และ 4174 ซึ่งเชื่อมเข้าสู่ชุมชนและสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ถนนหาดเฉวง 1 ซึ่งเป็นถนนสายรองและถนนเลียบริมชายหาด ซึ่งเป็นถนนสายย่อยที่มีความสำคัญบริเวณหาดเฉวง มีนักท่องเที่ยวจำนวนมาก เป็น

ย่านธุรกิจและการท่องเที่ยวที่สำคัญ ถนนชลวิถี ซึ่งเป็นถนนที่สำคัญในชุมชนหน้าทอน ตามลำดับ ถนนสายหลักหรือทางหลวงแผ่นดินอยู่ในความดูแลรับผิดชอบของกรมทางหลวง ส่วนถนนสายรองและถนนสายย่อยดูแลโดยเทศบาลนครเกาะสมุย

#### 4.3.1 ผลการสำรวจสภาพแวดล้อมโดยรวมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4169

จากการสำรวจสภาพแวดล้อมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4169 พบว่า สภาพเส้นทางส่วนใหญ่เป็นทางราบ มีช่วงที่เป็นเส้นทางผ่านภูเขา มีความคดเคี้ยวและลาดชัน ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการใช้จักรยาน 2 ช่วงคือ บริเวณแหลมใหญ่ระหว่างชุมชนหน้าทอนและชุมชนบ้านบางปอ และบริเวณแหลมหน้าระหว่างชุมชนเฉวงใหญ่และชุมชนละไม ซึ่งเป็นจุดชมวิวที่สวยงาม ดังแสดงในรูปที่ 4-4 และ 4-5 มีการตั้งถิ่นฐานเป็นชุมชนต่างๆกระจายไปตามแนวถนนรอบเกาะ ชุมชนที่สำคัญ 6 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนหน้าทอน (หมายเลข 1) ชุมชนบ้านบางปอ (หมายเลข 2) ชุมชนแม่น้ำ (หมายเลข 3) ชุมชนเฉวงใหญ่ (หมายเลข 4) ชุมชนละไม (หมายเลข 5) และชุมชนหัวถนน (หมายเลข 6) ตำแหน่งของชุมชนแสดงในรูปที่ 4-4 สภาพแวดล้อมของทางหลวงหมายเลข 4169 ในแต่ละชุมชน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

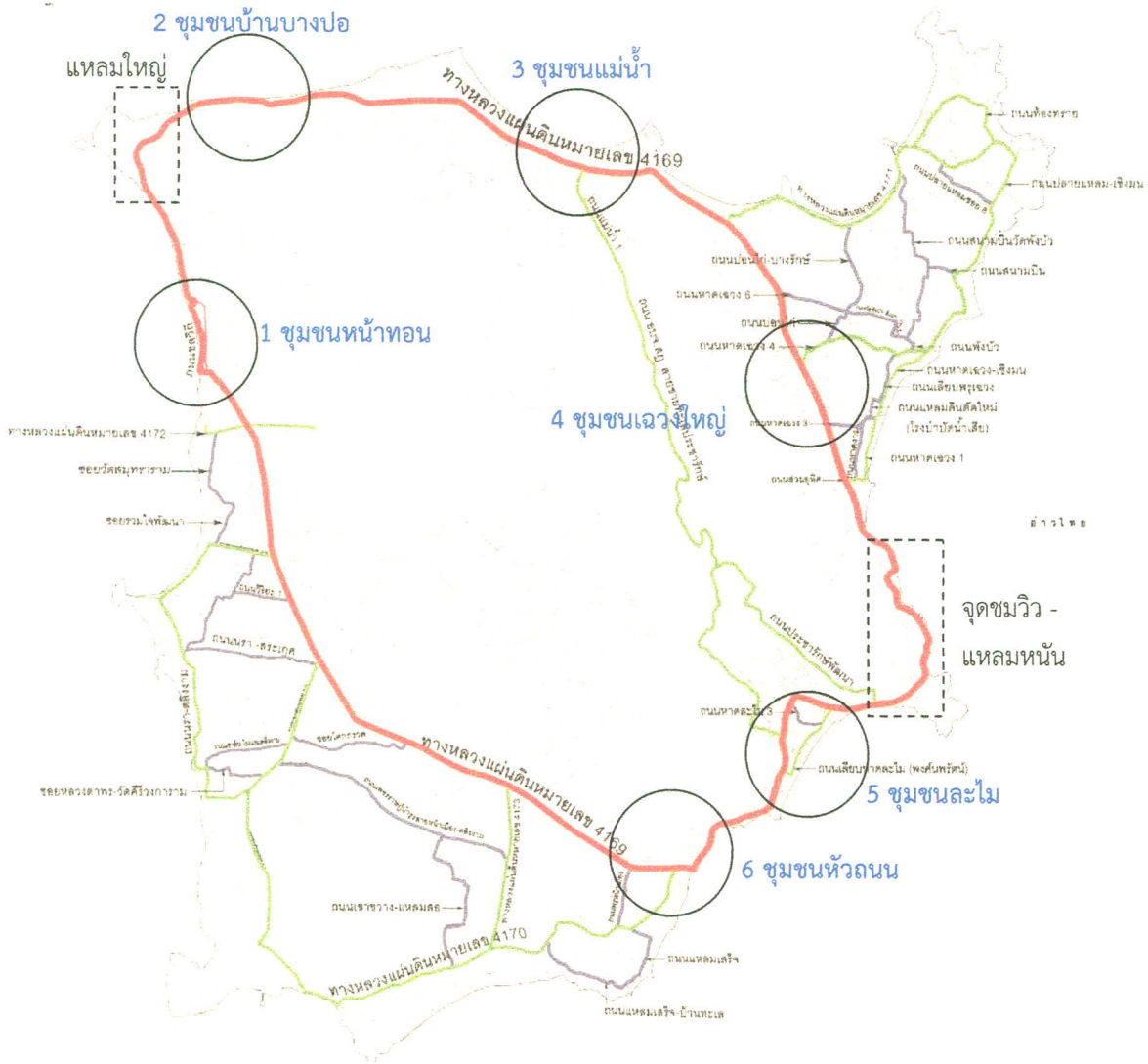
##### ● บริเวณชุมชนหน้าทอน

ชุมชนหน้าทอน เป็นย่านพาณิชย์กรรมเก่าแก่ อาคารประกอบด้วยตึกแถวไม้แบบเก่า และตึกแถวสมัยใหม่ มีตลาด ร้านค้า ร้านอาหาร และโรงแรมขนาดเล็ก เป็นย่านที่นักท่องเที่ยวแวะก่อนหรือหลังขึ้นมาจากเรือเฟอร์รี่ สถานที่สำคัญในบริเวณนี้ คือ ที่ว่าการอำเภอ สถานีตำรวจ ตลาด ท่าเรือเฟอร์รี่ ถนนมีความกว้างประมาณ 6 เมตร ขนาด 2 ช่องจราจร แต่จัดการจราจรแบบเดินรถทางเดียว โดยจัดการจราจรร่วมกับถนนชลวิถี ซึ่งมีจุดเชื่อมต่อกันบริเวณทิศเหนือและทิศใต้ของชุมชน และบริเวณหน้าสถานีตำรวจ ซึ่งมีสัญญาณไฟจราจร รถยนต์และจักรยานยนต์สามารถจอดบริเวณข้างทางได้ ยานพาหนะที่ผ่านบริเวณนี้ใช้ความเร็วปานกลาง คือประมาณ 30-50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมียานพาหนะทุกประเภท รวมถึงรถโดยสารและรถบรรทุกขนาดใหญ่ เส้นทางช่วงนี้มีรถสองแถวให้บริการ เพื่อรับส่งผู้โดยสารจากท่าเรือ ซึ่งอยู่บริเวณถนนชลวิถี สองข้างถนนมีทางเดินเท้าปูแผ่นคอนกรีตกว้าง 2 เมตร แต่ไม่ต่อเนื่องกัน เนื่องจากมีซอยย่อยเป็นช่วงๆ และไม่มีทางลาดขอบถนน มีสิ่งกีดขวางบนทางเดินเท้า คือ เสาไฟฟ้า ต้นไม้/กระถางต้นไม้ ซึ่งร้านค้าและโรงแรม ตั้งประดับด้านหน้าอาคาร และร้านค้าบางร้านวางสินค้าบนทางเดินเท้า บริเวณที่อาจเป็นอันตรายแก่คนเดินเท้าคือ ฝาท่อระบายน้ำบริเวณริมถนน ซึ่งเป็นฝาท่อคอนกรีต ที่ไม่เรียบเสมอกัน บางช่วงเว้นร่องกว้าง และไม่มีทางม้าลายสำหรับคนข้าม เส้นทางเดินเท้าได้ร่นเงาจากชายคาตึกแถว รูปที่ 4-6 แสดงสภาพแวดล้อมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4169 บริเวณชุมชนหน้าทอน

##### ● บริเวณชุมชนบ้านบางปอ

ชุมชนบ้านบางปอ เป็นชุมชนขนาดเล็ก ทางหลวงหมายเลข 4169 ที่ผ่านชุมชนนี้ เป็นช่วงที่เลียบทะเล มีวิวทัศน์สวยงาม ร่มรื่น จึงเป็นย่านร้านอาหาร ทั้งร้านอาหารริมทะเล และรถเข็นขายอาหารบริเวณริมทะเล มีบ้านเรือนกระจายตัวตามแนวถนนด้านตรงกันข้าม สถานที่สำคัญของชุมชน คือ โรงเรียนบ้านแหลมหอย และวัดศรีสุวรรณาราม ถนนมีความกว้างประมาณ 7 เมตร ขนาด 2 ช่องจราจร ถนนช่วงนี้ไม่มีทางข้ามและสัญญาณไฟจราจร ยานพาหนะที่ผ่านบริเวณนี้ใช้ความเร็วสูง คือประมาณ มากกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมียานพาหนะทุกประเภท ถนนช่วงนี้ไม่มีทางเดินเท้า คนเดินเท้าต้องใช้พื้นที่บริเวณไหล่ทางซึ่งกว้าง 1.5 เมตร แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานี ได้ดำเนินการโครงการก่อสร้างเส้นทางจักรยาน บนทางหลวงหมายเลข 4169 เมื่อ ปี พ.ศ. 2545 และได้จัดทางจักรยานในบริเวณชุมชนบางปอโดยใช้พื้นที่บริเวณไหล่ทาง แต่โครงการไม่

ประสบความสำเร็จ เนื่องจากมีปัญหากจากการจราจรยนต์และจักรยานยนต์บนไหล่ทาง โดยเฉพาะบริเวณหน้าร้านอาหาร รูปที่ 4-7 แสดงสภาพแวดล้อมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4169 บริเวณชุมชนบ้านบางปอ



รูปที่ 4-4 ตำแหน่งของชุมชนที่สำคัญตามแนวทางหลวงหมายเลข 4169



บริเวณแหลมใหญ่



บริเวณจุดชมวิว

รูปที่ 4-5 บริเวณที่ตัดเคี้ยวและลาดชันบนทางหลวงหมายเลข 4169

### ● บริเวณชุมชนแม่น้ำ

ชุมชนแม่น้ำ เป็นชุมชนดั้งเดิมของเกาะสมุย เป็นย่านพาณิชย์กรรมเก่าที่สำคัญเทียบท่าชุมชนหน้าทอน แต่มีความคึกคักมากกว่า เนื่องจากมีตลาดสดแม่น้ำ และจัดถนนคนเดินบริเวณย่านไชน่าทาวน์ ซึ่งเป็นย่านชุมชนเก่า และมีศาลาริมทะเลเป็นจุดพบปะกันของคนในชุมชน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในช่วงเย็นทุกวัน พฤหัสบดี ทำให้การจราจรติดขัดมากในช่วงนั้น ย่านไชน่าทาวน์เป็นย่านชุมชนเก่าและมีศาลาริมทะเลเป็นจุดพบปะกันของคนในชุมชน ทางหลวงหมายเลข 4169 ในช่วงชุมชนแม่น้ำกว้างประมาณ 7 เมตร ขนาด 2 ช่องจราจร มีไหล่ทางกว้าง 1.5 เมตร สองข้างถนนบางช่วงมีทางเดินเท้ากว้างประมาณ 2 เมตร รถยนต์และจักรยานยนต์สามารถจอดบริเวณไหล่ทางได้ ถนนช่วงนี้ไม่มีทางข้าม มีสัญญาณไฟจราจรเฉพาะบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ ยานพาหนะที่ผ่านบริเวณนี้ใช้ความเร็วปานกลาง คือประมาณ 30-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมียานพาหนะทุกประเภท การเดินเท้าและการใช้จักรยาน บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 4169 ช่วงที่ผ่านชุมชนแม่น้ำ มีปัญหาอุปสรรคเช่นเดียวกับในบริเวณชุมชนหน้าทอน คือ ฝาท่อระบายน้ำคอนกรีตบริเวณริมถนนที่ไม่เรียบเสมอกัน และบางช่วงเว้นร่องกว้าง มีเสาไฟฟ้ากีดขวางทางเดินเท้า และไม่มีทางลาดขอบถนน อย่างไรก็ตาม ทางเดินเท้าที่อยู่ด้านหน้าโรงแรมได้รับการดูแลค่อนข้างดี และมีสภาพแวดล้อมที่ร่มรื่น สวยงามเหมาะแก่การเดินเท้า รูปที่ 4-8 แสดงสภาพแวดล้อมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4169 บริเวณชุมชนแม่น้ำ

### ● บริเวณชุมชนเฉวงใหญ่

พื้นที่สองข้างทางหลวงหมายเลข 4169 บริเวณชุมชนเฉวงใหญ่ เป็นบริเวณที่มีความเป็นชุมชนเมืองสมัยใหม่ ประกอบด้วยร้านค้า ห้างค้าปลีกขนาดใหญ่ เช่น บิ๊กซี เทสโก้โลตัส ที่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวและคนในท้องถิ่น ทางหลวงหมายเลข 4169 ในช่วงชุมชนเฉวงใหญ่กว้างประมาณ 9 เมตร ขนาด 2 ช่องจราจร สองข้างถนนบางช่วงมีทางเดินเท้ากว้างประมาณ 2 เมตร รถยนต์และจักรยานยนต์สามารถจอดบริเวณไหล่ทางได้ ถนนช่วงนี้ไม่มีทางข้าม มีสัญญาณไฟจราจรเฉพาะบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ ยานพาหนะที่ผ่านบริเวณนี้ใช้ความเร็วปานกลาง คือประมาณ 30-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มียานพาหนะทุกประเภท และมีปริมาณยานพาหนะจำนวนมาก ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัด และแถวคอยยาวบริเวณทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจร ปัญหาในการเดินเท้าและการใช้จักรยาน บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 4169 ช่วงที่ผ่านชุมชนเฉวงใหญ่ คือ มียานพาหนะจำนวนมาก ทั้งรถยนต์และจักรยานยนต์ ทำให้อาจเกิดอันตรายต่อคนเดินเท้าในบริเวณที่ไม่มีทางเดินเท้าและทางข้าม การใช้จักรยานบริเวณไหล่ทาง บางช่วงไม่สามารถทำได้เนื่องจากมีรถยนต์จอด ทำให้จักรยานต้องใช้ถนนร่วมกับรถยนต์ รูปที่ 4-9 สภาพแวดล้อมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4169 บริเวณชุมชนเฉวงใหญ่

### ● บริเวณชุมชนละไม

ชุมชนละไม เป็นชุมชนที่เก่าแก่อีกแห่งหนึ่งบนเกาะสมุย ยังคงมีอาคารบ้านเรือนแบบพื้นถิ่น และห้องแถวไม้ ตลาดสด และวัดละไม ซึ่งมีพิพิธภัณฑสถานของเกาะสมุย ทางหลวงหมายเลข 4169 ในช่วงชุมชนละไมค่อนข้างแคบ เนื่องจากเป็นถนนที่ผ่านชุมชนเก่า ทำให้ไม่สามารถขยายเขตทางได้ โดยเฉลี่ยถนนมีความกว้างประมาณ 7 เมตร ขนาด 2 ช่องจราจร มีไหล่ทางกว้างข้างละประมาณ 1 เมตร ยานพาหนะที่ผ่านบริเวณนี้ใช้ความเร็วปานกลาง คือประมาณ 30-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มียานพาหนะทุกประเภท มีการจราจรติดขัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ปัญหาในการเดินเท้าและการใช้จักรยาน บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 4169 ช่วงที่ผ่านชุมชนละไม คือ บางช่วงไม่มีทางเดินเท้าและมีไหล่ทางแคบ ทำให้คนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยานต้องใช้พื้นที่ถนนร่วมกับรถยนต์และจักรยานยนต์ ทำให้อาจเกิดอันตรายได้ รูปที่ 4-10 สภาพแวดล้อมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4169 บริเวณชุมชนละไม

● **บริเวณชุมชนหัวถนน**

ชุมชนหัวถนนเป็นชุมชนมุสลิมดั้งเดิมบนเกาะสมุย ทางหลวงหมายเลข 4169 ในช่วงชุมชนหัวถนน เป็นจุดอันตรายแห่งหนึ่ง เนื่องจากเป็นช่วงทางโค้งหักศอก และมีทางเข้าออกบริเวณทางโค้ง ซึ่งเป็นทางเข้าสู่ตลาดสด และชุมชนซึ่งอยู่ด้านในตลาด ผ่านได้เฉพาะยานพาหนะขนาดเล็ก เช่น จักรยานยนต์และจักรยาน จึงมีลานจอดรถยนต์บริเวณทางเข้าตลาด ทางหลวงหมายเลข 4169 ในช่วงนี้ มีความกว้างประมาณ 7 เมตร ขนาด 2 ช่องจราจร มีไหล่ทางกว้างข้างละประมาณ 1 เมตร มีทางเดินเท้าบางส่วน ถนนช่วงนี้ไม่มีทางข้ามและสัญญาณไฟจราจร ยานพาหนะที่ผ่านบริเวณนี้ใช้ความเร็วปานกลาง คือประมาณ 30-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มียานพาหนะทุกประเภท และมีการจราจรติดขัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เนื่องจากมีทั้งยานพาหนะที่เดินทางผ่านและรถยนต์ จักรยานยนต์ของผู้ที่มาจ่ายตลาดในตอนเช้าและตอนเย็น ปัญหาในการเดินเท้าและการใช้จักรยาน บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 4169 ช่วงที่ผ่านชุมชนหัวถนน คือ ทางเดินเท้าที่ไม่ต่อเนื่องกัน ขรุขระและขาดการบำรุงรักษา และถึงแม้จะมีไหล่ทาง แต่คนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน ไม่มีพื้นที่สำหรับเดินทางตรงบริเวณทางโค้ง เนื่องจากรถยนต์และจักรยานยนต์ต้องใช้พื้นที่ไหล่ทางและถนนในการเลี้ยว ดังแสดงในรูปที่ 4-11 ทำให้อาจเป็นอันตรายต่อคนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยานได้



รูปที่ 4-6 สภาพแวดล้อมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4169 บริเวณชุมชนหน้าทอน



รูปที่ 4-7 สภาพแวดล้อมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4169 บริเวณชุมชนบ้านบางปอ



รูปที่ 4-8 สภาพแวดล้อมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4169 บริเวณชุมชนแม่ น้ำ



รูปที่ 4-9 สภาพแวดล้อมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4169 บริเวณชุมชนแจวงใหญ่



รูปที่ 4-10 สภาพแวดล้อมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4169 บริเวณชุมชนละไม



รูปที่ 4-11 สภาพแวดล้อมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4169 บริเวณชุมชนหัวถนน

#### 4.3.2 ผลการสำรวจสภาพแวดล้อมโดยรวมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4170

ทางหลวงหมายเลข 4170 เป็นเส้นทางแยกจากทางหลวงหมายเลข 4169 บริเวณบ้านสระเกศ ผ่านบริเวณบ้านดิ่งงาม บ้านพังกา บ้านท้องกรูด บ้านบางเก่า จรดถนนสายหลักบริเวณบ้านหัวถนน ระยะทางประมาณ 16 กิโลเมตร ชุมชนกระจุกตัวหนาแน่นบริเวณบ้านหัวถนน ซึ่งมีตลาด มัสยิด และโรงเรียน พื้นที่ตามแนวถนนเป็นชุมชนเบาบาง กระจายตัวไปตามสวนมะพร้าว มีทิวทัศน์สวยงาม รมรื่น เป็นเส้นทางที่มีนักท่องเที่ยวและคนในท้องถิ่นปั่นจักรยานเพื่อออกกำลังกาย ถนนขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องละประมาณ 3.50 เมตร มีไหล่ทางสองข้าง กว้างประมาณ 1.50 เมตร ไม่มีทางเดินเท้า ยานพาหนะที่ผ่านบริเวณนี้ใช้ความเร็วปานกลาง คือประมาณ 30-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ไม่มีรถโดยสารสาธารณะผ่านเส้นทางนี้ ประชาชนส่วนใหญ่เดินทางโดยจักรยานยนต์และรถยนต์ บนเส้นทางมีถนนสายย่อย ซึ่งแยกเข้าสู่สถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เช่น วัดพระเจดีย์แหลมสอ และโรงแรมหลายแห่ง สภาพแวดล้อมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4170 แสดงในรูปที่ 4-12

#### 4.3.3 ผลการสำรวจสภาพแวดล้อมโดยรวมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4171

ทางหลวงหมายเลข 4171 เป็นเส้นทางแยกจากทางหลวงหมายเลข 4169 บริเวณบ้านบ่อผุด ผ่านสนามบิน พระใหญ่ อ่าวเชิงมนเลียบชายฝั่งไปเชื่อมถนนหาดแฉวง-เชิงมน ระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร พื้นที่สองข้างทางเป็นชุมชน และมีถนนสายย่อยแยกเข้าสู่พื้นที่ริมทะเล ซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงแรมหลายแห่ง มีสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ คือ วัดพระใหญ่ เส้นทางมีทิวทัศน์สวยงาม บางช่วงเป็นทางขึ้นลงเขา แต่มีความชันไม่มากนัก ถนนขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องละประมาณ 3.50 เมตร มีไหล่ทางสองข้าง กว้างประมาณ 1.50 เมตร ไม่มีทางเดินเท้า ยานพาหนะที่ผ่านบริเวณนี้ใช้ความเร็วปานกลาง คือประมาณ 30-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ไม่มีรถโดยสารสาธารณะผ่านเส้นทางนี้ ทางหลวงหมายเลข 4171 ช่วงจากทางแยกทางหลวง 4169 ถึงทางเข้าสนามบิน มีการจัดพื้นที่ไหล่ทางให้เป็นทางจักรยาน และมีป้ายเตือนให้ผู้สัญจรทราบว่า มีจักรยานใช้ทางร่วมกัน สมาชิกชมรมจักรยานหลายชมรม ใช้เส้นทางนี้เป็นเส้นทางออกกำลังกายในช่วงเย็น สภาพแวดล้อมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4171 แสดงในรูปที่ 4-13

#### 4.3.4 ผลการสำรวจสภาพแวดล้อมโดยรวมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4174

ทางหลวงหมายเลข 4174 เป็นเส้นทางแยกจากทางหลวงหมายเลข 4169 บริเวณบ้านลิปะน้อยไปยังฐานสงฆ์กำลังบำรุงทหารเรือเกาะสมุย ระยะทางประมาณ 2.5 กิโลเมตร ถนนขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องละประมาณ 3.50 เมตร มีไหล่ทางสองข้าง กว้างประมาณ 1.50 เมตร ไม่มีทางเดินเท้า ยานพาหนะที่ผ่านบริเวณนี้ใช้ความเร็วปานกลาง คือประมาณ 30-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ไม่มีรถโดยสารสาธารณะผ่านเส้นทางนี้ แต่มีรถบรรทุกขนาดใหญ่ผ่านบางช่วงเวลา เนื่องจากเป็นทางเข้าออกของท่าเรือราชาเฟอร์รี่ พื้นที่สองข้างทางเป็นชุมชนเบาบาง กระจายตัวไปตามสวนมะพร้าว มีทิวทัศน์สวยงาม รมรื่น มีรีสอร์ตขนาดเล็กกระจายตัวไปตามแนวชายหาด เหมาะสำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการความเงียบสงบ สภาพแวดล้อมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4174 แสดงในรูปที่ 4-14



รูปที่ 4-12 สภาพแวดล้อมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4170



รูปที่ 4-13 สภาพแวดล้อมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4171



รูปที่ 4-14 สภาพแวดล้อมตามแนวทางหลวงหมายเลข 4174

#### 4.3.5 ผลการสำรวจสภาพแวดล้อมโดยรวมตามแนวถนนหาดเฉวง 1

ถนนหาดเฉวง 1 เป็นถนนสายย่อยแยกออกมาจากทางหลวงหมายเลข 4169 เลียบชายหาดเฉวงขึ้นไปเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4171 พื้นที่บริเวณนี้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของเกาะสมุย มีนักท่องเที่ยวจำนวนมาก เนื่องจากเป็นแหล่งรวมของโรงแรม ห้างสรรพสินค้า ร้านค้า ร้านอาหาร และบริการต่างๆ ถนนบางช่วงกว้างประมาณ 8 เมตร แบ่งเป็นช่องทางเดินรถ 1 ช่องกว้าง 3.0 เมตร และที่จอดรถยนต์และจักรยานยนต์สองข้าง กว้างข้างละ 2.5 เมตร ถนนบางช่วงกว้างประมาณ 6 เมตร แบ่งเป็นช่องทางเดินรถ 1 ช่องกว้าง 3.0 เมตร และที่จอดรถยนต์และจักรยานยนต์สองข้าง กว้างข้างละ 1.5 เมตร มีทางเดินเท้าสองข้าง กว้างประมาณ 2 เมตร ถนนหาดเฉวง 1 ช่วงจากทางแยกตัดกับถนนหาดเฉวง 4 ถึงทางลงหาดสาธารณะมีรถยนต์ จักรยานยนต์ผ่านทางและจอดบริเวณข้างทางจำนวนมาก การจราจรแออัดมาก โดยเฉพาะในช่วงเย็นและกลางคืน จึงจัดการจราจรเป็นแบบเดินรถทางเดียว คือ เหนือลงใต้ โดยใช้เส้นทางการจราจรร่วมกับถนนเลียบริมหาดเฉวง ถนนช่วงนี้ไม่มีทางข้ามและไม่มีสัญญาณไฟจราจร ยานพาหนะที่ผ่านบริเวณนี้ใช้ความเร็วปานกลาง คือประมาณ 30-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีรถโดยสารสาธารณะผ่าน ปัญหาที่คนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยานประสบบนถนนหาดเฉวง 1 คือ ความแออัดของรถยนต์ และจักรยานยนต์ ที่ผ่านทางและจอดกีดขวางทางเดินเท้าบางช่วงแคบเนื่องจากมีเสาไฟฟ้า และร้านค้ารุกล้ำ รถเข็นเด็กไม่สามารถผ่านทางได้ บางช่วงขาดการบำรุงรักษา สภาพขรุขระ ฝาท่อระบายน้ำไม่ปลอดภัย ไม่มีทางลาดขอบถนน และไม่มีทางข้ามสภาพแวดล้อมตามแนวถนนหาดเฉวง 1 แสดงในรูปที่ 4-15

#### 4.3.6 ผลการสำรวจสภาพแวดล้อมโดยรวมตามแนวถนนเลียบริมหาดเฉวง

ถนนเลียบริมหาดเฉวง เป็นถนนคู่ขนานและช่วยแบ่งเบาการจราจรจากถนนหาดเฉวง 1 พื้นที่ริมหาดเฉวงเป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่ขนานไปตามแนวถนน เป็นบริเวณสำหรับออกกำลังกายและเดินเล่นของประชาชน ถนนมีขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องละประมาณ 3.5 เมตร มีทางเดินเท้าสองข้าง กว้างประมาณ 2 เมตร และมีไหล่ทางกว้างประมาณ 1.5 เมตร ซึ่งจัดให้เป็นทางจักรยานเลียบริมหาด มีพื้นที่ซึ่งจัดให้ประชาชนจอดรถและจักรยานยนต์ แต่ไม่เพียงพอ เนื่องจากประชาชนสามารถจอดรถบนถนนเลียบริมหาดเฉวง แล้วเดินทะลุห้างสรรพสินค้า ไปสู่ถนนหาดเฉวง 1 ได้ จึงมีประชาชนจอดรถยนต์และจักรยานยนต์บนเส้นทางจักรยาน ถนนช่วงนี้มีทางข้าม แต่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร มีการปรับปรุงทางแยกบริเวณตัดกับถนนหาดเฉวง 4 โดยการติดตั้งวงเวียน เพื่อลดความเร็วของรถยนต์และลดการตัดกันของกระแสจราจร ยานพาหนะที่ผ่านบริเวณนี้ใช้ความเร็วปานกลาง คือประมาณ 30-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีรถโดยสารสาธารณะผ่าน ปัญหาที่คนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยานประสบบนถนนเลียบริมหาดเฉวง คือ ความแออัดของรถยนต์และจักรยานยนต์ที่ผ่านทางและจอดกีดขวางรวมทั้งรถกระบะ และรถเข็นขายผลไม้ ถึงแม้จะมีทางม้าลายให้คนข้ามถนน แต่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร รถยนต์ส่วนใหญ่จึงไม่หยุดให้คนเดินข้าม อย่างไรก็ตาม เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่ร่มรื่น สวยงาม มีต้นไม้ให้ร่มเงาเหมาะสำหรับการเดินและการใช้จักรยาน สภาพแวดล้อมตามแนวถนนเลียบริมหาดเฉวง แสดงในรูปที่ 4-16

#### 4.3.7 ผลการสำรวจสภาพแวดล้อมโดยรวมตามแนวถนนชลวิถี

ถนนชลวิถี เป็นถนนที่วิ่งคู่ขนานกับทางหลวงหมายเลข 4169 ช่วงชุมชนหน้าทอน เพื่อแบ่งเบาการจราจรบริเวณชุมชนหน้าทอน โดยการจัดการเดินรถทางเดียว ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างไม่

เท่ากันทั้งเส้นทาง คือ บางช่วงกว้าง 7 เมตร บางช่วงกว้าง 9.0 เมตร ไม่มีไหล่ทาง มีทางเดินเท้ากว้างประมาณ 1.50 เมตร ถนนช่วงนี้ไม่มีทางข้าม มีสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 4169 ยานพาหนะที่ผ่านบริเวณนี้ใช้ความเร็วปานกลาง คือประมาณ 30-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีรถโดยสารสาธารณะผ่าน เพื่อส่งประชาชนและนักท่องเที่ยวเข้าสู่ท่าเรือเฟอร์รี่ บริเวณท่าเรือเฟอร์รี่มีการจราจรหนาแน่น ในช่วงที่มีรถยนต์และจักรยานยนต์ขึ้น-ลงจากเรือ บริเวณข้างทางมีทิวทัศน์สวยงาม เนื่องจากเป็นเส้นทางเลียบริมทะเล ในช่วงเย็น มีประชาชนมาเดินเล่น นั่งพักผ่อน สภาพแวดล้อมตามแนวถนนชลวิถี แสดงในรูปที่ 4-17



รูปที่ 4-15 สภาพแวดล้อมตามแนวถนนหาดเฉวง 1



รูปที่ 4-16 สภาพแวดล้อมตามแนวถนนเลียบริมทะเลเฉวง



รูปที่ 4-17 สภาพแวดล้อมตามแนวถนนชลวิถี

#### 4.4 ผลการเก็บข้อมูลโดยการจัดทำแผนที่ทำมือในชุมชนวิริยะ

ชุมชนวิริยะ ตำบลลิปะน้อย ตั้งอยู่บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 4169 อยู่ห่างจากชุมชนหน้าทอนไปทางทิศใต้ประมาณ 5 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 4-16 คนในชุมชนวิริยะมีความสนใจในการใช้จักรยาน เมื่อปี พ.ศ. 2555 ทางชุมชนได้รับเงินจากโครงการ SML ของรัฐบาลจำนวน 500,000 บาท นายเฉลียว เขียรโชติ ประธานคณะกรรมการโครงการ SML ได้ประชุมร่วมกับคนในชุมชน ได้ข้อสรุปให้นำเงินจำนวนนี้ จัดซื้อจักรยานเพื่อให้คนในชุมชนได้ยืมใช้ โดยจัดทำเป็น “โครงการจักรยานชุมชน” การยืมใช้จักรยานมีเงื่อนไข คือ สามารถยืมจักรยานได้คราวละ 1 คัน ผู้ยืมต้องเป็นผู้ที่อยู่อาศัยในชุมชน และต้องดูแลจักรยานให้อยู่ในสภาพดีเสมอ สามารถจัดซื้อจักรยานแม่บ้านได้ 226 คัน และจัดพิธีมอบจักรยานโดยมีนายกเทศมนตรีเทศบาลนครเกาะสมุยเป็นประธานมอบ เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2556 และได้นำเงินที่เหลือจัดซื้อปั่นลมสำหรับสูบลมยางจักรยาน และจัดทำป้ายเตือน “ระวังจักรยาน” จำนวน 10 ป้าย ติดตั้งบริเวณริมทางหลวงหมายเลข 4169 โดยหมวดการทางเกาะสมุยเป็นหน่วยงานช่วยเหลือกำหนดจุดติดตั้งป้าย คณะกรรมการโครงการ SML ชุมชนวิริยะได้จัดกิจกรรมส่งเสริมการใช้จักรยาน โดยจัดงานปั่นจักรยานไปทอดผ้าป่า ที่สำนักสงฆ์แหลมดิน เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม พ.ศ. 2556 มีคนในชุมชนร่วมปั่นจักรยานจำนวนมาก แต่หลังการจัดกิจกรรมนี้แล้ว ทางชุมชนไม่ได้จัดกิจกรรมส่งเสริมการใช้จักรยานอย่างต่อเนื่อง จึงมีคนในชุมชนใช้จักรยานค่อนข้างน้อย อย่างไรก็ตาม การเข้าร่วมจัดทำแผนที่ทำมือครั้งนี้ เป็นการกระตุ้นให้คณะกรรมการและผู้แทนของชุมชน ได้เกิดความคิดที่จะกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานในชุมชนอีกครั้ง

โครงข่ายถนนในชุมชนวิริยะแสดงในรูปที่ 4-18 และสภาพแวดล้อมบริเวณโครงข่ายถนนแสดงในรูปที่ 4-19 โครงข่ายถนนในชุมชนวิริยะ ประกอบด้วย ถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนสายย่อย ดังต่อไปนี้

1) ถนนสายหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 4169 ผ่านกลางชุมชน แบ่งพื้นที่ชุมชนเป็นสองส่วน ซึ่งช่วงที่ผ่านชุมชนวิริยะ เป็นช่วงที่ได้รับการปรับปรุงตามโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4169 ทางรอบเกาะสมุย ปี พ.ศ. 2554 คือ ปรับปรุงเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 2.25 และ 3.00 เมตร รวมผิวจราจรกว้าง 10.50 เมตร ไหล่ทางเป็นทางเดินเท้ากว้างด้านละ 2.25 เมตร

2) ถนนสายรอง คือ ถนนวิริยะ 1 ถนนวิริยะ 2 ซึ่งเชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 4169 เข้าสู่พื้นที่ชุมชนด้านทิศตะวันตก และถนนพิทักษ์ทอง ซึ่งเชื่อมจากทางหลวงหมายเลข 4169 เข้าสู่พื้นที่ชุมชนด้านทิศตะวันออก ถนนสายรองนี้กว้างประมาณ 5 เมตร ไม่มีทางเดินเท้าและไหล่ทาง

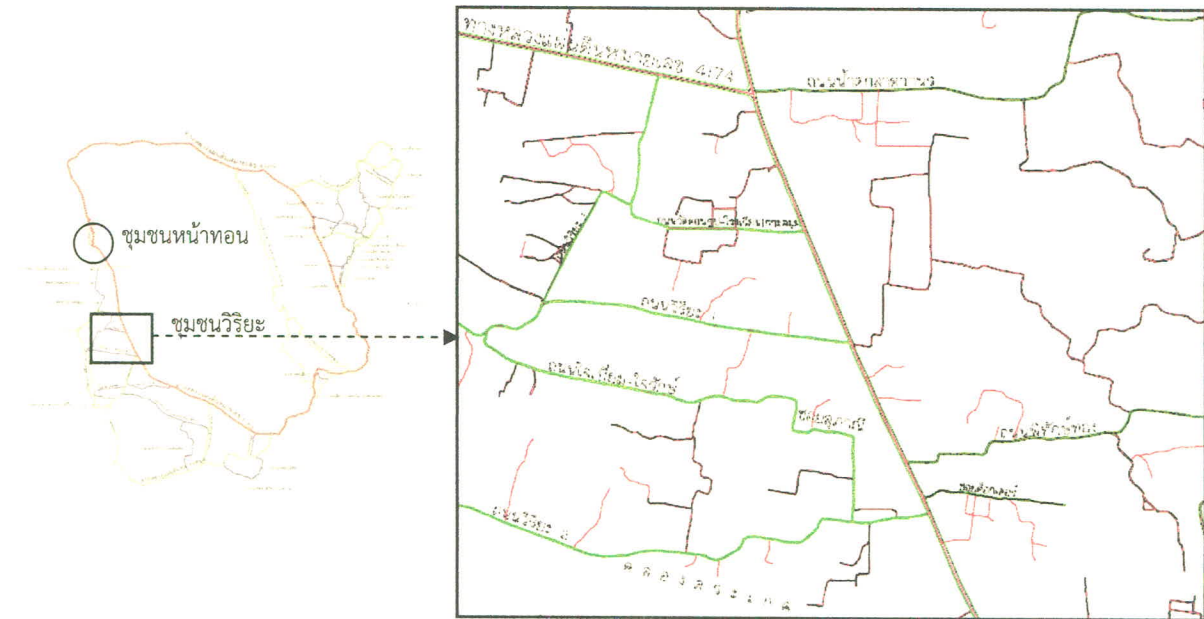
3) ถนนสายย่อย คือ ถนนสุภาณี ซึ่งเชื่อมระหว่างถนนถนนวิริยะ 1 และถนนวิริยะ 2 ถนนสุภาณีกว้างประมาณ 5 เมตร ไม่มีทางเดินเท้าและไหล่ทาง นอกจากนี้ ยังมีเส้นทางจักรยาน ซึ่งคนในชุมชนได้จัดทำขึ้นโดยเชื่อมระหว่างถนนวิริยะ 1 และถนนวัดดอนรูป-โรงเรียนเกาะสมุย เพื่อให้เด็กในชุมชนสามารถปั่นจักรยานไปโรงเรียนวัดดอนรูปได้สะดวก ทางจักรยานนี้เป็นทางโรยกรวดกว้างประมาณ 1 เมตร พื้นที่เส้นทางจักรยานเป็นทางเดินในสวนผลไม้ของคนในชุมชน ซึ่งยินยอมให้คนในชุมชนเดินทางผ่านโดยใช้จักรยาน

บ้านเรือนในชุมชนวิริยะกระจายตัวไปตามแนวถนน มีกลุ่มบ้านเรือนและร้านค้ากระจุกตามแนวทางหลวงหมายเลข 4169 และถนนวิริยะ 1 พื้นที่ตามแนวถนนสุภาณีเป็นบ้านเรือนซึ่งแทรกอยู่ในสวนมะพร้าวและสวนผลไม้ บริเวณปลายถนนวิริยะ 2 เคยเป็นนาข้าว แต่ปัจจุบันไม่มีการทำนาแล้ว บริเวณปลายถนนพิทักษ์ทองเป็นสวนผลไม้ และทางเข้าสู่พื้นที่ภูเขาและเชื่อมไปสู่ตลาดกลางดวน สถานที่สำคัญต่างๆ ในชุมชนที่ประชาชนเดินทางไปในชีวิตประจำวัน ได้แก่ วัดดอนรูป โรงเรียนวัดดอนรูป โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลลิปะน้อย ซึ่งอยู่ด้านทิศเหนือของชุมชน วัดสระเกศ โรงเรียนวัดสระเกศ และตลาดสดศรีฟ้า ซึ่งอยู่ด้านทิศใต้ของชุมชน ในพื้นที่ชุมชนมีลานกีฬาชั่วคราวและสนามเด็กเล่น ซึ่งได้ขออนุเคราะห์ใช้ที่ดินของคนในชุมชน ตั้งอยู่บริเวณทางแยกระหว่างถนนวิริยะ 1 และถนนสุภาณี พื้นที่ลานกีฬาจะมีความคึกคักในช่วงเย็น ซึ่งมีกิจกรรมเต้นแอโรบิก จักรเย็บผ้า ผู้ใหญ่ และผู้สูงอายุจำนวนมาก บันจอร์ยานมาร่วมกิจกรรม ตำแหน่งของสถานที่สำคัญนี้แสดงในรูปที่ 4-19

จากการสอบถามผู้แทนของชุมชนที่เข้าร่วมการจัดทำแผนที่ พบว่า ถึงแม้ว่าครัวเรือนในชุมชนจะมีจักรยานที่ได้ยืมไปถึง 226 ครัวเรือน แต่มีการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวันค่อนข้างน้อย ส่วนใหญ่ผู้ที่ใช้จักรยานเป็นเด็กในชุมชน แม่บ้านและผู้สูงอายุ ที่ใช้จักรยานเพื่อการออกกำลังกายหรือปั่นเล่นในช่วงเย็น มีเด็กในชุมชนประมาณ 10 คนปั่นจักรยานไปเรียนหนังสือที่โรงเรียนวัดดอนรูป และ 1 คนปั่นไปโรงเรียนวัดสระเกศ เด็กในชุมชนส่วนใหญ่ไปโรงเรียนโดยผู้ปกครองขี่จักรยานยนต์ไปส่ง เนื่องจากเป็นห่วงในเรื่องความปลอดภัย และคนในชุมชนมีความเห็นว่า ผู้ปกครองที่ให้เด็กปั่นจักรยานไปโรงเรียนเอง เป็นผู้ปกครองที่ “ปล่อยปละละเลย” ผู้สูงอายุในชุมชนจำนวนหนึ่งใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน โดยปั่นจักรยานไปตลาดในตอนเช้า และไปวัด อย่างไรก็ตาม คนวัยทำงานในชุมชนส่วนใหญ่เดินทางโดยจักรยานยนต์ เนื่องจากต้องการความรวดเร็ว และสะดวกสบาย อีกทั้งคนในชุมชนส่วนใหญ่มีฐานะค่อนข้างดี จึงไม่มีปัญหาเรื่องค่าน้ำมัน แม่บ้านใช้จักรยานยนต์เพื่อไปตลาดและรับ-ส่งลูกไปโรงเรียน เนื่องจากต้องการความรวดเร็ว และไม่เหนื่อยจากการเดินทาง ผู้ที่ใช้จักรยานเพื่อไปทำงาน มีเพียงคนงานก่อสร้างที่เดินทางไปทำงานในระยะใกล้ๆ

เส้นทางที่นักเรียนปั่นจักรยานไปโรงเรียนวัดดอนรูป คือ ถนนวิริยะ 2 - ถนนสุภาณี - ถนนวิริยะ 1 และทางจักรยานซึ่งเชื่อมเข้าสู่ถนนวัดดอนรูป-โรงเรียนเกาะสมุย ส่วนเด็กที่เดินทางไปโรงเรียนวัดสระเกศ ใช้เส้นทางถนนวิริยะ 1 - ถนนสุภาณี - ถนนวิริยะ 2 และออกสู่ทางหลวงหมายเลข 4169 เพื่อเข้าสู่โรงเรียนวัดสระเกศ ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับตลาดสดศรีฟ้า ผู้สูงอายุที่ปั่นจักรยานมาตลาดสดศรีฟ้าใช้เส้นทางเดียวกับเด็กนักเรียน คนในชุมชนเลือกเส้นทางถนนสุภาณี มีระยะทางไกลกว่าการปั่นจักรยานตามแนวทางหลวงหมายเลข 4169 เนื่องจากรู้สึกว่ามีความปลอดภัยมากกว่ามีปริมาณรถยนต์น้อยกว่าบนทางหลวงหมายเลข 4169 เส้นทางถนนสุภาณีมีความร่มรื่นมากกว่า ส่วนนักเรียนโรงเรียนวัดดอนรูป ก็ได้รับการอบรมจากโรงเรียน ไม่ให้เลือกใช้เส้นทางตามแนวทางหลวงหมายเลข 4169 แต่ให้ใช้ทางจักรยานในชุมชน เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เส้นทางจักรยานในชุมชนวิริยะ แสดงในรูปที่ 4-19

เส้นทางจักรยานตามแนวถนนสุภาวดีและถนนวิริยะ 2 นอกจากจะเป็นเส้นทางที่คนในชุมชนใช้ เพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวันแล้ว ยังสามารถพัฒนาให้เป็นเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในชุมชนได้ เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีสวนมะพร้าว สวนผลไม้ร่มรื่น สวยงาม มีบ้านเรือนแบบพื้นถิ่นที่สวยงามหลายแห่ง และมีครัวเรือนที่ยังคงมีวิถีชีวิตแบบดั้งเดิมของคนเกาะสมุย คือ การทำสวนมะพร้าว การใช้ลึงเก็บมะพร้าว และการทำขนมกาละแม บ้านเรือนแบบพื้นถิ่นและสภาพแวดล้อมบนเส้นทางแสดงในรูปที่ 4-20



รูปที่ 4-18 ที่ตั้งชุมชนวิริยะและโครงข่ายถนนในชุมชน



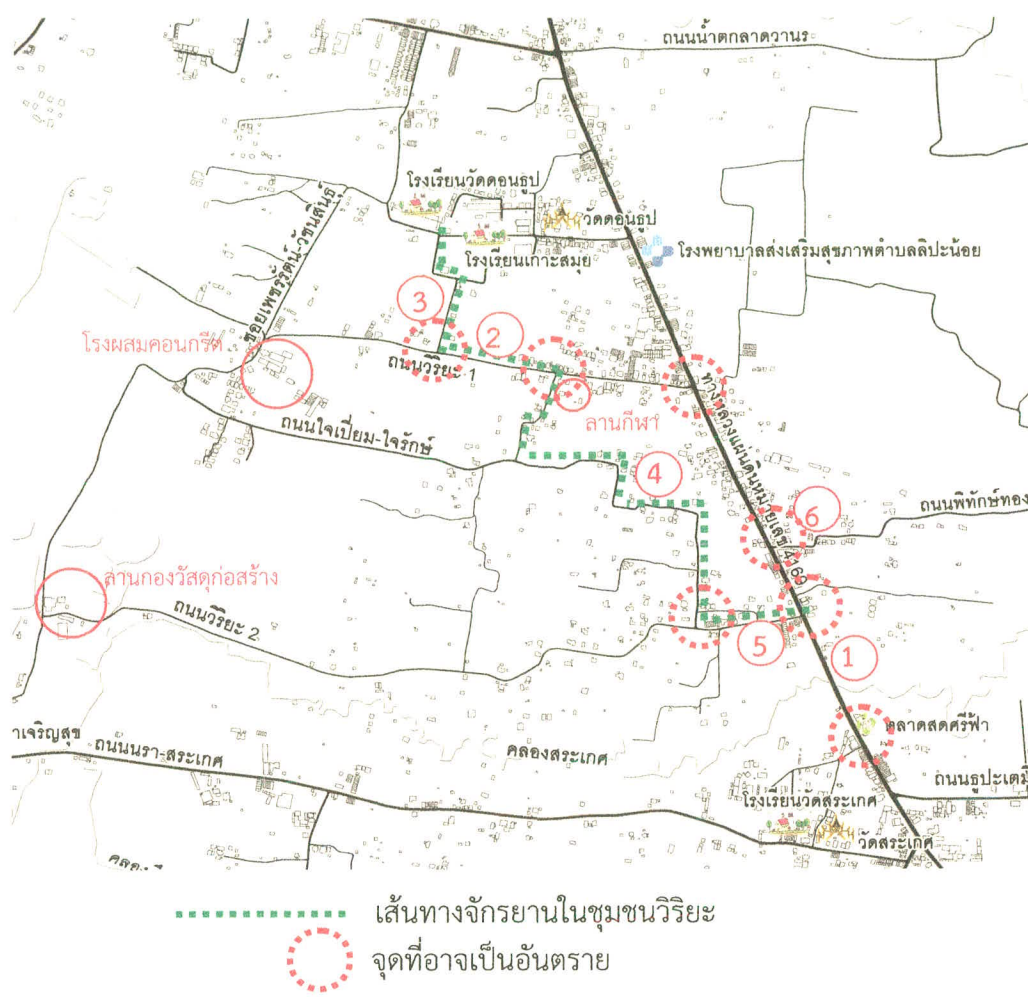
1. ทางหลวงสาย 4169



2. ถนนวิริยะ 1



3. ทางจักรยานไป รร. วัดดอนรูป



4. ถนนสุภาณี เชื่อมถนนวิริยะ 1-2

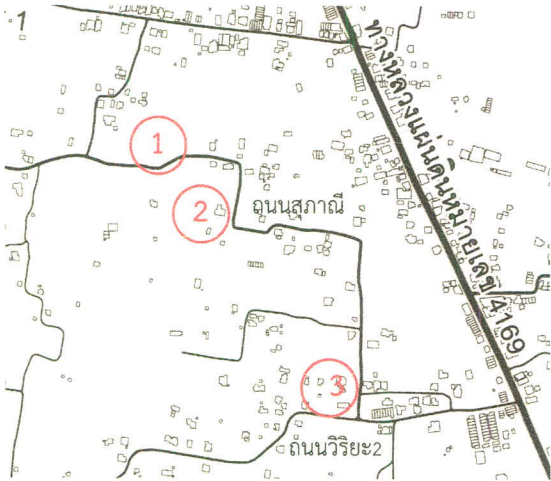


5. ถนนวิริยะ 2



6. ถนนพิทักษ์ทอง

รูปที่ 4-19 สภาพแวดล้อมบริเวณโครงข่ายถนนและสถานที่สำคัญในชุมชนวิริยะ



1. สภาพเส้นทางที่รื้อฟื้น บนถนนสุภาณี



2. เรือนพื้นถิ่นเกาะสมุย บนถนนสุภาณี



3. เรือนพื้นถิ่นเกาะสมุย บนถนนวิริยะ 2

#### รูปที่ 4-20 สภาพแวดล้อมบริเวณถนนสุภาณีและเรือนพื้นถิ่นเกาะสมุย

จากการอภิปรายปัญหาด้านการเดินเท้าและการใช้จักรยานในชุมชน พบว่า การใช้จักรยานภายในชุมชนวิริยะ คนในชุมชนมีความกังวลเรื่องความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากบริเวณตอนปลายของถนนวิริยะ 1 เป็นที่ตั้งของโรงงานคอนกรีต จึงมีรถบรรทุกคอนกรีตผ่านพื้นที่ชุมชนตามแนวถนนวิริยะ 1 และบริเวณตอนปลายถนนวิริยะ 2 เป็นที่ตั้งของโกดังและลานกองวัสดุก่อสร้าง ประเภททรายและกรวด จึงมีรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างผ่านพื้นที่ชุมชนตามแนวถนนวิริยะ 2 ดังแสดงในรูปที่ 4-19 ผู้นำชุมชนได้เคยทำหนังสือไปยังผู้ประกอบการทั้งสองแห่ง ให้คนขับรถบรรทุกลดความเร็วเมื่อผ่านพื้นที่ชุมชน อย่างไรก็ตาม คนในชุมชนยังคงมีความรู้สึกไม่ปลอดภัย ที่จะให้เด็กในชุมชนปั่นจักรยานไปโรงเรียนด้วยตนเอง นอกจากนี้ ผู้แทนของชุมชนมีความคิดเห็นว่า พื้นที่บริเวณทางแยก 3 แห่งในชุมชน ได้แก่ ทางแยกถนนวิริยะ 1/ทางจักรยาน ทางแยกถนนวิริยะ 1/ถนนสุภาณี และทางแยกถนนสุภาณี/ถนนวิริยะ 2 ดังแสดงในรูปที่ 4-19 และ 4-21 เป็นจุดอันตรายในชุมชน ที่ควรได้รับการปรับปรุงแก้ไขให้มีความปลอดภัยมากขึ้น ผู้วิจัยได้เสนอแนวทางต่างๆ เพื่อเป็นทางเลือกในการปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัยขึ้น โดยใช้แนวคิด Traffic calming แต่ผู้แทนชุมชนไม่เห็นด้วยกับการติดตั้งเนินชะลอความเร็ว (speed hump) บริเวณก่อนถึงทางแยก เนื่องจากเนินชะลอความเร็ว ทำให้เกิดการสะเทือนหรือการกระแทกของยานพาหนะขณะข้ามเนิน จึงได้ข้อสรุปจากการอภิปราย

ร่วมกับผู้แทนชุมชนว่า ควรจำกัดความเร็วของยานพาหนะบนถนนวิริยะ 1 ถนนสุภาณี และถนนวิริยะ 2 โดยจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และควรติดตั้งป้ายจราจร ได้แก่ ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายทางแยก และป้ายเตือน “ระวังจักรยาน” เพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้ขับขี่

จากการสำรวจพื้นที่ชุมชน พบว่า บริเวณทางหลวงหมายเลข 4169 ยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน ทางเดินเท้าที่ก่อสร้างใหม่ไม่เป็นไปตามแบบก่อสร้าง คือ มีการตัดคั่นหิน หรือเจาะช่องทางเดินเท้า เพื่อทำทางเข้าบ้าน ทำให้ทางเดินเท้าขาดความต่อเนื่อง คนเดินเท้าต้องเดินขึ้นและเดินลง ไม่มีทางลาดขอบถนนสำหรับรถเข็นคนพิการ ดังแสดงในรูปที่ 4-22 ไม่มีทางจักรยาน และไม่มีทางข้ามที่ปลอดภัย ผู้วิจัยได้เสนอทางเลือกในการปรับปรุงทางเดินเท้า 2 ทางเลือก คือ ทางเลือกที่ 1 ทำทางลาดขอบถนนเมื่อมีการเปลี่ยนระดับของทางเดินเท้า และ ทางเลือกที่ 2 ยกระดับทางเดินเท้าให้อยู่ในระดับเดียวกันตลอดแนว ดังแสดงในรูปที่ 4-23 และได้ข้อสรุปจากผู้แทนชุมชน คือ ควรปรับปรุงทางเดินเท้าตามทางเลือกที่ 2 เพื่อให้คนเดินเท้าและจักรยานใช้พื้นที่ร่วมกันบนทางเดินเท้า เนื่องจากผู้แทนชุมชนมีความเห็นว่า การใช้จักรยานบนทางเดินเท้ามีความปลอดภัย มากกว่าการใช้จักรยานบนผิวทางร่วมกับรถยนต์ และควรจัดให้มีทางม้าลาย เพื่อให้คนในชุมชนข้ามถนนอย่างปลอดภัย

ผู้วิจัยได้เสนอแนะให้ยกพื้นผิวจราจรบริเวณจุดตัดถนนวิริยะ 1 กับทางหลวงหมายเลข 4169 ให้อยู่ในระดับเดียวกันกับทางเดินเท้า เพื่อให้รถยนต์และจักรยานยนต์ที่เลี้ยวเข้า-ออกถนนวิริยะ 1 ได้ชะลอความเร็วลง เพิ่มความปลอดภัยและความสะดวกแก่คนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน และแก้ปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางแยก ดังแสดงในรูปที่ 4-24 แต่ผู้แทนชุมชนไม่เห็นด้วย เนื่องจากการยกระดับพื้นผิวจราจร จะทำให้เกิดการสะเทือน หรือการกระแทกของยานพาหนะขณะข้าม เช่นเดียวกับการทำเนินชะลอความเร็ว



ทางแยกถนนวิริยะ 1/ทางจักรยาน

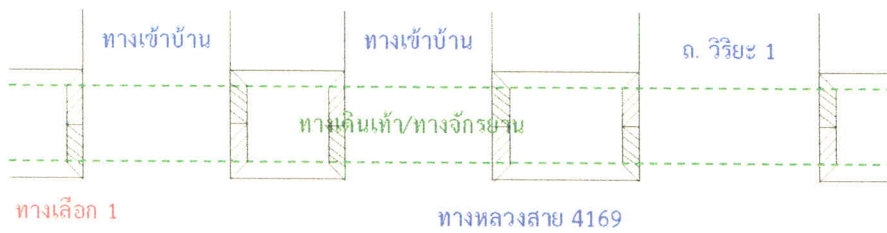


ทางแยกถนนสุภาณี/ถนนวิริยะ 2

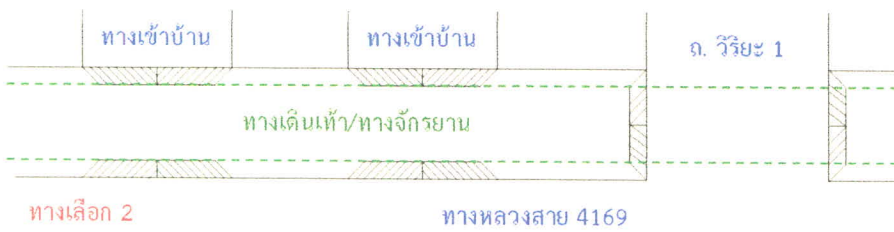
รูปที่ 4-21 สภาพบริเวณทางแยกในชุมชนวิริยะ



รูปที่ 4-22 สภาพปัจจุบันของทางเดินเท้าบริเวณริมทางหลวงหมายเลข 4169



ทางเลือกที่ 1 ทำทางลาดขอบถนนเมื่อมีการเปลี่ยนระดับของทางเดินเท้า



ทางเลือกที่ 2 ยกกระดานทางเดินเท้าให้อยู่ในระดับเดียวกันตลอดแนว

รูปที่ 4-23 ทางเลือกในการปรับปรุงทางเดินเท้าบริเวณริมทางหลวงหมายเลข 4169



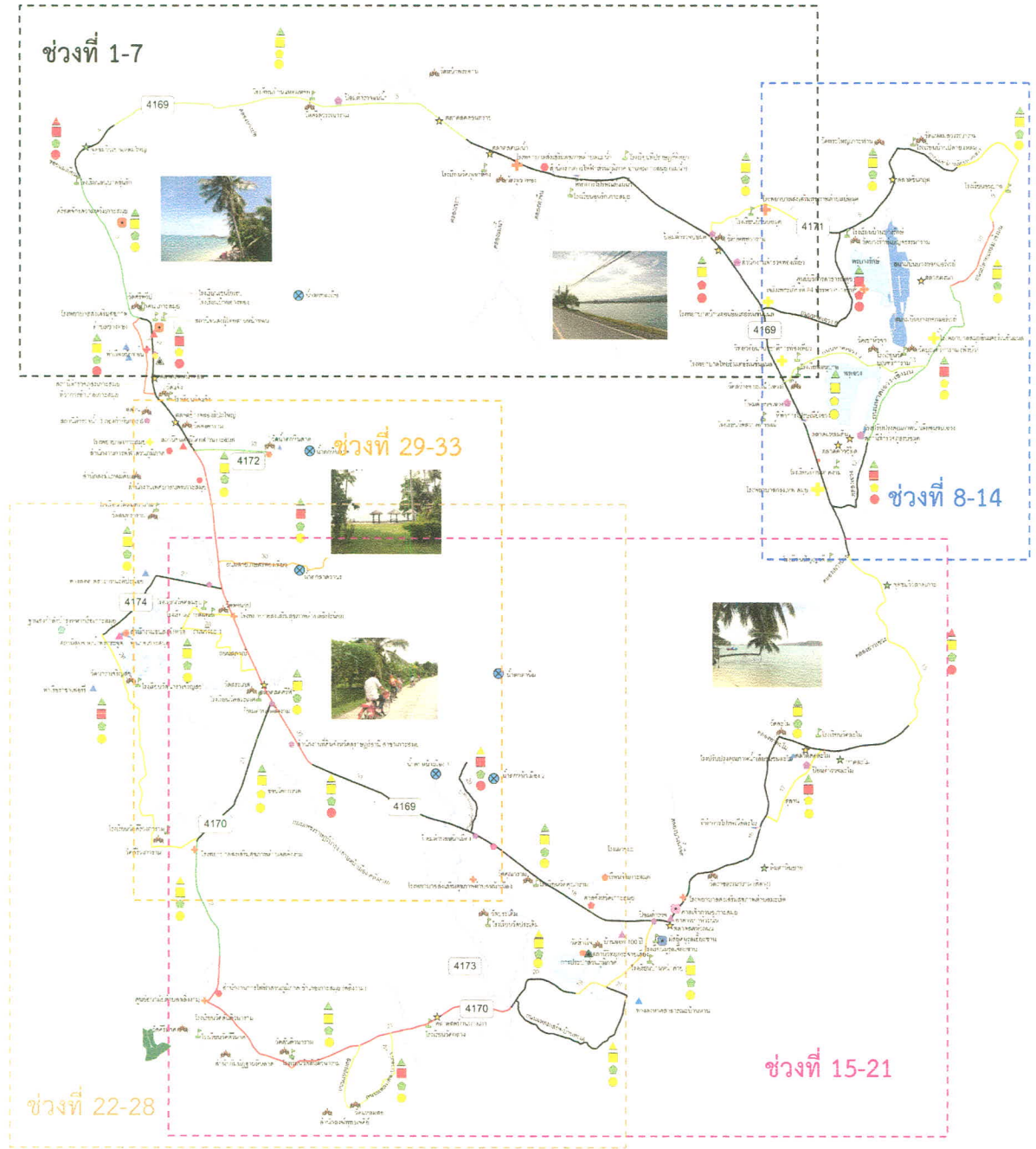
การยกพื้นผิวจราจรเสมอทางเดินเท้า  
 ที่มา: street.mn (2014)

ปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณทางแยกถนนวิริยะ 1  
 กับทางหลวงหมายเลข 4169

รูปที่ 4-24 ข้อเสนอการปรับปรุงบริเวณทางแยกถนนวิริยะ 1 กับทางหลวงหมายเลข 4169

#### 4.5 ผลการประเมินสภาพเส้นทางถนนบนเกาะสมุย

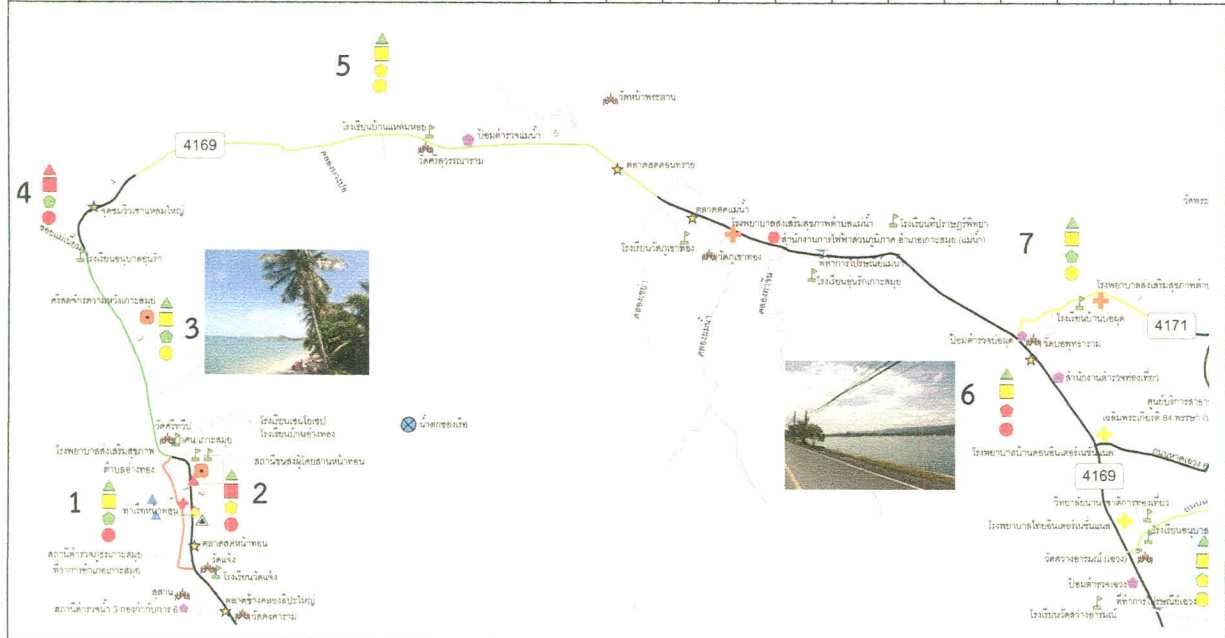
ผู้วิจัยได้ประเมินสภาพเส้นทางถนนบนเกาะสมุย เพื่อจัดทำแผนที่ให้ข้อมูลสภาพของเส้นทาง สำหรับการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานบนเกาะสมุย โดยแบ่งเส้นทางออกเป็น 33 ช่วง ตามความยากง่ายในการขี่จักรยาน หรือสภาพความลาดชันของเส้นทาง คือ ความลาดชันมาก ปานกลาง และน้อย จากนั้นจึงพิจารณาพื้นที่ในการขี่จักรยาน คือ ใช้พื้นที่ถนน ใช้พื้นที่ไหล่ทาง และมีทางจักรยาน ทิวทัศน์และความงามของเส้นทาง คือ ความงามมาก ปานกลาง และน้อย และความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ คือ ปลอดภัยมาก ปานกลาง และน้อย ตามลำดับ ผู้วิจัยได้จัดทำแผนที่แสดงผลการประเมินสภาพเส้นทางถนน พร้อมทั้งระบุตำแหน่งสถานที่ท่องเที่ยว สถานที่สำคัญต่างๆ เช่น สถานีตำรวจ โรงพยาบาล จัดส่งข้อมูลนี้ให้สมาชิกชมรมจักรยานบนเกาะสมุยได้พิจารณา และนำข้อเสนอแนะจากสมาชิกชมรมจักรยานมาปรับปรุงแผนที่ ทั้งนี้สมาชิกชมรมจักรยานได้เสนอแนะให้เพิ่มเติมร้านจักรยาน และจุดนัดพบของสมาชิกชมรมจักรยานต่างๆ เพื่อให้ให้นักท่องเที่ยวที่ต้องการพูดคุยและแลกเปลี่ยนข้อมูลเรื่องการขี่จักรยาน สามารถพบปะสมาชิกชมรมจักรยานบนเกาะสมุยได้ ผลการประเมินสภาพเส้นทางถนนบนเกาะสมุย ทั้ง 33 ช่วง แสดงในรูปที่ 4-25 รายละเอียดผลการประเมินเส้นทาง แสดงใน ตารางที่ 4-12 ถึง 4-16



รูปที่ 4-25 ผลการประเมินสภาพเส้นทางถนนบนเกาะสมุย

ตารางที่ 4- 12 ผลการประเมินเส้นทาง ช่วงที่ 1-7

| ช่วงที่ | เส้นทาง  | ความชัน<br>ความยาก |          |          | พื้นที่สำหรับ<br>จักรยาน |             |                | ทิวทัศน์<br>ความสวยงาม |          |         | ความปลอดภัย<br>จากอุบัติเหตุ |          |         |
|---------|--|--------------------|----------|----------|--------------------------|-------------|----------------|------------------------|----------|---------|------------------------------|----------|---------|
|         |  | 1 = มาก            | 2 = กลาง | 3 = น้อย | 1 = บนถนน                | 2 = ไหล่ทาง | 3 = ทางจักรยาน | 1 = น้อย               | 2 = กลาง | 3 = มาก | 1 = น้อย                     | 2 = กลาง | 3 = มาก |
|         |  |                    |          |          |                          |             |                |                        |          |         |                              |          |         |
| 1       | ถนนชลวิถึ  |                    |          | X        | X                        |             |                |                        | X        | X       |                              |          |         |
| 2       | ทางหลวง4169 ช่วงสี่แยกโรงพยาบาลเกาะสมุย ถึงแยกถนนชลวิถึ    |                    |          | X        | X                        |             |                | X                      |          | X       |                              |          |         |
| 3       | ทางหลวง4169 ช่วงแยกถนนชลวิถึ ถึง ซอยแม่เนียน               |                    |          | X        | X                        |             |                | X                      |          | X       |                              |          |         |
| 4       | ทางหลวง4169 ช่วงซอยแม่เนียน ขึ้นเขา ถึงอ่าวท้องพลู         | X                  |          |          | X                        |             |                | X                      | X        |         |                              |          |         |
| 5       | ทางหลวง4169 ช่วงอ่าวท้องพลู ถึง ซอยลุงขอม                  |                    |          | X        | X                        |             |                | X                      |          | X       |                              |          |         |
| 6       | ทางหลวง4169 ช่วงซอยลุงขอม ถึง คลองเจว่น้อย                 |                    |          | X        | X                        |             | X              |                        |          | X       |                              |          |         |
| 7       | ทางหลวง4171 ช่วงเชื่อมต่อทางหลวง4169 ถึง โรงแรมโคโมรีสอร์ท |                    |          | X        | X                        |             |                | X                      |          | X       |                              |          |         |



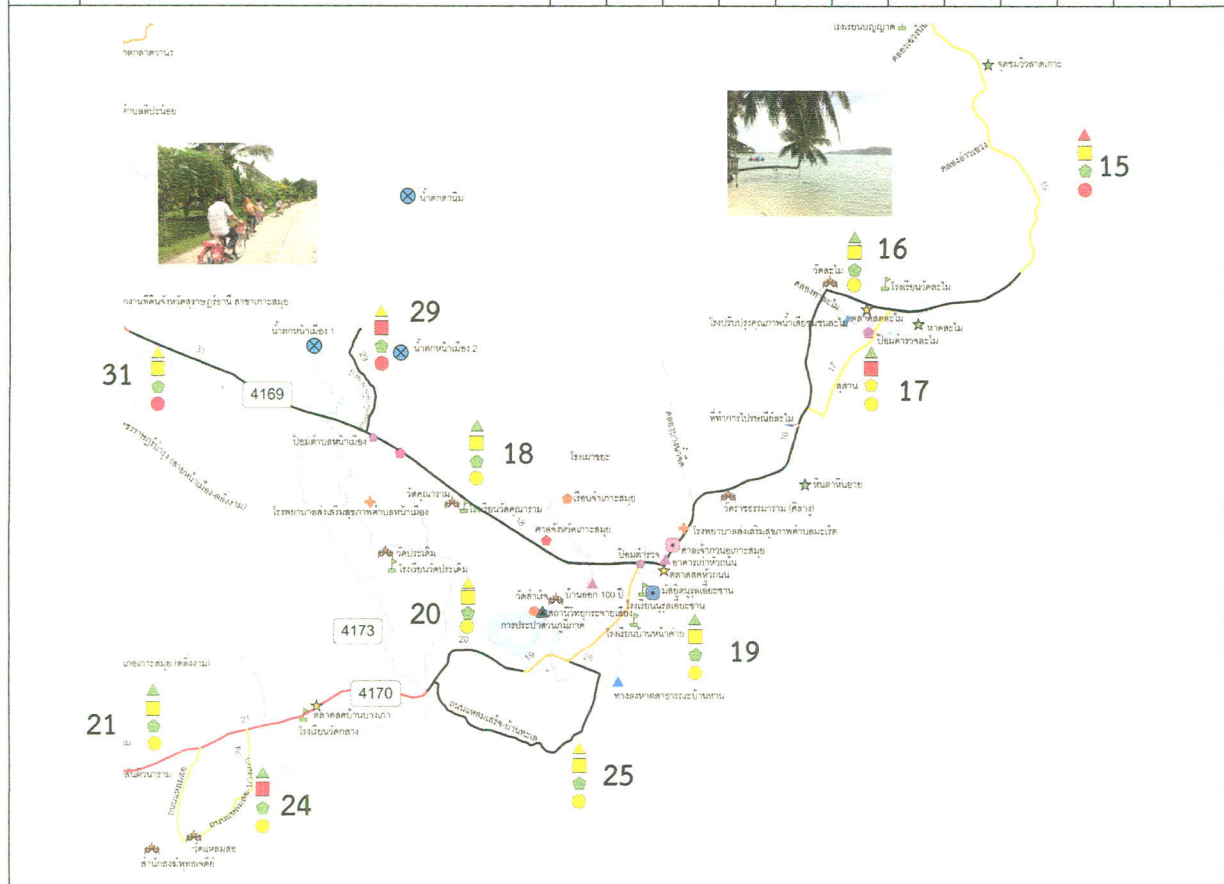
ตารางที่ 4- 13 ผลการประเมินเส้นทาง ช่วงที่ 8 - 14

| ช่วงที่ | เส้นทาง   | ความชัน<br>ความยาก |          |          | พื้นที่สำหรับ<br>จักรยาน |             |                | ทิวทัศน์<br>ความสวยงาม |          |         | ความปลอดภัย<br>จากอุบัติเหตุ |          |         |
|---------|---|--------------------|----------|----------|--------------------------|-------------|----------------|------------------------|----------|---------|------------------------------|----------|---------|
|         |   | 1 = มาก            | 2 = กลาง | 3 = น้อย | 1 = บนถนน                | 2 = ไหล่ทาง | 3 = ทางจักรยาน | 1 = น้อย               | 2 = กลาง | 3 = มาก | 1 = น้อย                     | 2 = กลาง | 3 = มาก |
|         |   | ▲                  | ▲        | ▲        | ■                        | ■           | ■              | ▲                      | ▲        | ▲       | ●                            | ●        | ●       |
| 8       | ทางหลวง4171 ช่วงโรงแรมโคโม รีสอร์ท (อ่าวบางรักษ์) ถึง ซอยปลายแหลมซอย 10 |                    |          | X        | X                        |             |                |                        | X        |         | X                            |          |         |
| 9       | ทางหลวง 4171 ช่วงซอยปลายแหลมซอย 10 ถึง ซอยปลายแหลมซอย 8                 |                    |          | X        | X                        |             |                |                        | X        |         | X                            |          |         |
| 10      | ถนนปลายแหลม-เชิงมน ช่วงซอยปลายแหลมซอย 8 ถึง ถนนสนามบิน                  |                    | X        |          | X                        |             |                |                        | X        |         | X                            |          |         |
| 11      | ถนนปลายแหลม-เชิงมน ช่วงถนนสนามบิน ถึง ทางลงหาดสาธารณะหาดเฉวง            |                    |          | X        | X                        |             |                | X                      |          |         | X                            |          |         |
| 12      | ถนนส่วนอุทิศ-ถนนหาดเฉวง 1   |                    |          | X        | X                        |             |                | X                      |          | X       |                              |          |         |
| 13      | ถนนหาดเฉวง 4  |                    |          | X        | X                        |             |                | X                      |          |         | X                            |          |         |
| 14      | ถนนหาดเฉวง 1 เชื่อมต่อ ถนนบ่อนไก่-บางรักษ์                              |                    |          | X        | X                        |             |                | X                      |          | X       |                              |          |         |



ตารางที่ 4- 14 ผลการประเมินเส้นทาง ช่วงที่ 15 - 21

| ช่วงที่ | เส้นทาง  | ความชัน<br>ความยาก |          |          | พื้นที่สำหรับ<br>จักรยาน |             |                | ทิวทัศน์<br>ความสวยงาม |          |         | ความปลอดภัย<br>จากอุบัติเหตุ |          |         |
|---------|--|--------------------|----------|----------|--------------------------|-------------|----------------|------------------------|----------|---------|------------------------------|----------|---------|
|         |  | 1 = มาก            | 2 = กลาง | 3 = น้อย | 1 = บนถนน                | 2 = ไหล่ทาง | 3 = ทางจักรยาน | 1 = น้อย               | 2 = กลาง | 3 = มาก | 1 = น้อย                     | 2 = กลาง | 3 = มาก |
|         |  | ▲                  | ▲        | ▲        | ■                        | ■           | ■              | ■                      | ■        | ■       | ●                            | ●        | ●       |
| 15      | ทางหลวง 4169 ช่วงคลองเฉวงน้อย ถึงถนนทองทิพย์   | X                  |          |          |                          | X           |                |                        | X        | X       |                              |          |         |
| 16      | ทางหลวง 4169 ช่วงถนนทองทิพย์ ถึงแยกทางหลวง 4170                                      |                    |          | X        | X                        |             |                |                        | X        |         | X                            |          |         |
| 17      | ถนนเลียบริมหาดละไม (พงษ์นพรัตน์)   |                    |          | X        | X                        |             |                | X                      |          |         | X                            |          |         |
| 18      | ทางหลวง 4169 แยกทางหลวง 4170 ถึงคลองสวนทุเรียน                                       |                    |          | X        | X                        |             |                |                        | X        |         | X                            |          |         |
| 19      | ทางหลวง 4170 ช่วงเชื่อมต่อกับทางหลวง 4169 ถึงถนนบ้านหน้าเทียน (พรุหน้าเมือง)         |                    |          | X        | X                        |             |                |                        | X        |         | X                            |          |         |
| 20      | ทางหลวง 4170 ช่วง ถนนบ้านหน้าเทียน (พรุหน้าเมือง) ถึง ซอยเศรษฐกิจพอเพียง 1 (เขาเล่า) |                    | X        |          | X                        |             |                |                        | X        |         | X                            |          |         |
| 21      | ทางหลวง 4170 ช่วงซอยเศรษฐกิจพอเพียง 1 (เขาเล่า) ถึงถนนพังกา                          |                    |          | X        | X                        |             |                |                        | X        |         | X                            |          |         |



ตารางที่ 4- 15 ผลการประเมินเส้นทาง ช่วงที่ 22 - 28

| ช่วง<br>ที่ | เส้นทาง  | ความชัน<br>ความยาก |          |          | พื้นที่สำหรับ<br>จักรยาน |             |                | ทิวทัศน์<br>ความสวยงาม |          |         | ความปลอดภัย<br>จากอุบัติเหตุ |          |         |
|-------------|--|--------------------|----------|----------|--------------------------|-------------|----------------|------------------------|----------|---------|------------------------------|----------|---------|
|             |  | 1 = มาก            | 2 = กลาง | 3 = น้อย | 1 = บนถนน                | 2 = ไหล่ทาง | 3 = ทางจักรยาน | 1 = น้อย               | 2 = กลาง | 3 = มาก | 1 = น้อย                     | 2 = กลาง | 3 = มาก |
|             |  | ▲                  | ▲        | ▲        | ■                        | ■           | ■              | ■                      | ■        | ■       | ●                            | ●        | ●       |
| 22          | ทางหลวง 4170 ช่วงถนนพังกา ถึงถนนวัดคีรีวง<br>การาม   |                    | X        |          |                          | X           |                |                        |          | X       |                              | X        |         |
| 23          | ทางหลวง 4170 ช่วงถนนวัดคีรีวงการาม ถึงเชื่อม<br>ทางหลวง4169  |                    |          | X        | X                        |             |                | X                      |          |         |                              | X        |         |
| 24          | ถนนแหลมสอ ถึง ถนนแหลมสอ-บ้านบางเก่า  |                    |          | X        | X                        |             |                |                        | X        |         |                              | X        |         |
| 25          | ถนนสายแหลมเส็ด-บ้านทะเล ถึง ถนนแหลมเส็ด  |                    | X        |          |                          | X           |                |                        | X        |         |                              | X        |         |
| 26          | ถนนวัดคีรีวงการาม ถึง ถนนนรา-ดลิ่งงาม  |                    |          | X        | X                        |             |                |                        | X        |         |                              | X        |         |
| 27          | ทางหลวง 4174   |                    |          | X        |                          | X           |                |                        |          | X       |                              |          | X       |
| 28          | ถนนวัดดอนรูป-โรงเรียนเกาะสมุย เชื่อมถนน<br>วิริยะ 1 เชื่อมถนนใจเปี่ยม-ใจรักษ์ เชื่อมซอย<br>สุภาณี เชื่อมถนนวิริยะ 2 และเชื่อมทางหลวง<br>4169 |                    |          | X        |                          | X           |                |                        | X        |         |                              | X        |         |



ตารางที่ 4- 16 ผลการประเมินเส้นทาง ช่วงที่ 29 - 33

| ช่วง<br>ที่ | เส้นทาง   | ความชัน<br>ความยาก |          |          | พื้นที่สำหรับ<br>จักรยาน |             |                | วิวทัศนียภาพ<br>ความสวยงาม |          |         | ความปลอดภัย<br>จากอุบัติเหตุ |          |         |
|-------------|---|--------------------|----------|----------|--------------------------|-------------|----------------|----------------------------|----------|---------|------------------------------|----------|---------|
|             |   | 1 = มาก            | 2 = กลาง | 3 = น้อย | 1 = บนถนน                | 2 = ไหล่ทาง | 3 = ทางจักรยาน | 1 = น้อย                   | 2 = กลาง | 3 = มาก | 1 = น้อย                     | 2 = กลาง | 3 = มาก |
|             |   | ▲                  | ▲        | ▲        | ■                        | ■           | ■              | ▲                          | ▲        | ▲       | ●                            | ●        | ●       |
| 29          | ซอยหน้าเมืองซาฟารี  |                    | X        |          | X                        |             |                |                            |          | X       | X                            |          |         |
| 30          | ถนนสายท่องเที่ยวเกษตร   |                    |          | X        | X                        |             |                |                            |          | X       |                              | X        |         |
| 31          | ทางหลวง 4169 ช่วงคลองสวนทุเรียน ถึงถนนสม<br>พิศมีแสง          | X                  |          |          |                          | X           |                |                            |          | X       | X                            |          |         |
| 32          | ทางหลวง 4169 ช่วงถนนสมพิศมีแสง ถึงสี่แยก<br>โรงพยาบาลเกาะสมุย |                    |          | X        |                          | X           |                |                            |          | X       |                              | X        |         |
| 33          | ทางหลวง 4172  |                    |          | X        |                          | X           |                |                            |          | X       |                              | X        |         |



#### 4.6 ผลการประชุมร่วมกับหน่วยงานในท้องถิ่นเพื่อนำเสนอความก้าวหน้าโครงการวิจัย

เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2557 ผู้วิจัยได้ประชุมร่วมกับรองนายกเทศมนตรี และผู้แทนจากฝ่ายต่างๆ ของเทศบาลนครเกาะสมุย ประธานโครงการ SML ชุมชนวิริยะ หัวหน้าหมวดการทางเกาะสมุย มูลนิธิเกาะสีเขียว และหัวหน้าศูนย์ประสานงานการท่องเที่ยวเกาะสมุย เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมการประชุมเกี่ยวกับการดำเนินงานวิจัย ดังรายละเอียดต่อไปนี้

##### 4.6.1 ร่างแผนที่เส้นทางเดินเท้าและทางจักรยานในชุมชนวิริยะและเกาะสมุย

ผู้วิจัยจัดทำร่างแผนที่เส้นทางเดินเท้าและทางจักรยานในชุมชนวิริยะ โดยใช้ข้อมูลจากการจัดทำแผนที่ที่มีร่วมกับผู้แทนในชุมชน เพื่อนำเสนอเส้นทางเดินเท้าและทางจักรยานในชุมชน ซึ่งเชื่อมพื้นที่ชุมชนกับโรงเรียนวัดดอนรูป ตลาดสดศรีฟ้า และโรงเรียนวัดสระเกศ สถานที่สำคัญในชุมชนที่คนในชุมชนใช้ในชีวิตประจำวัน เช่น โรงเรียน วัด ตลาด โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพประจำตำบล และเส้นทางที่มีทิวทัศน์สวยงาม มีต้นไม้ร่มรื่น นำเดิน นำปั่นจักรยาน รวมถึงสถานที่หรือบริเวณที่สามารถส่งเสริมการท่องเที่ยวในชุมชน ดังแสดงในรูปที่ 4-26

ผู้วิจัยจัดทำร่างแผนที่เส้นทางจักรยานบนเกาะสมุย โดยใช้ข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่และประเมินสภาพเส้นทางทั้ง 33 ช่วง เพื่อนำเสนอข้อมูลสภาพเส้นทาง สถานที่ท่องเที่ยว สถานที่สำคัญที่อาจจะจำเป็นแก่ผู้ใช้จักรยาน เช่น โรงพยาบาลหรือคลินิก ในกรณีที่ได้รับบาดเจ็บจากการใช้จักรยาน สถานีตำรวจ ร้านอาหาร และสถานีบริการน้ำมัน ซึ่งผู้ใช้จักรยานสามารถใช้บริการห้องน้ำสาธารณะและร้านค้า ดังแสดงในรูปที่ 4-27 ในการปรับปรุงแผนที่เส้นทางจักรยานบนเกาะสมุย ผู้วิจัยได้เพิ่มร้านจักรยาน และจุดนัดพบของสมาชิกชมรมจักรยาน ตามข้อเสนอแนะของผู้แทนชมรมจักรยานเกาะสมุย

##### 4.6.2 แนวคิดการพัฒนาทางเดินเท้า ทางจักรยานบนเกาะสมุย

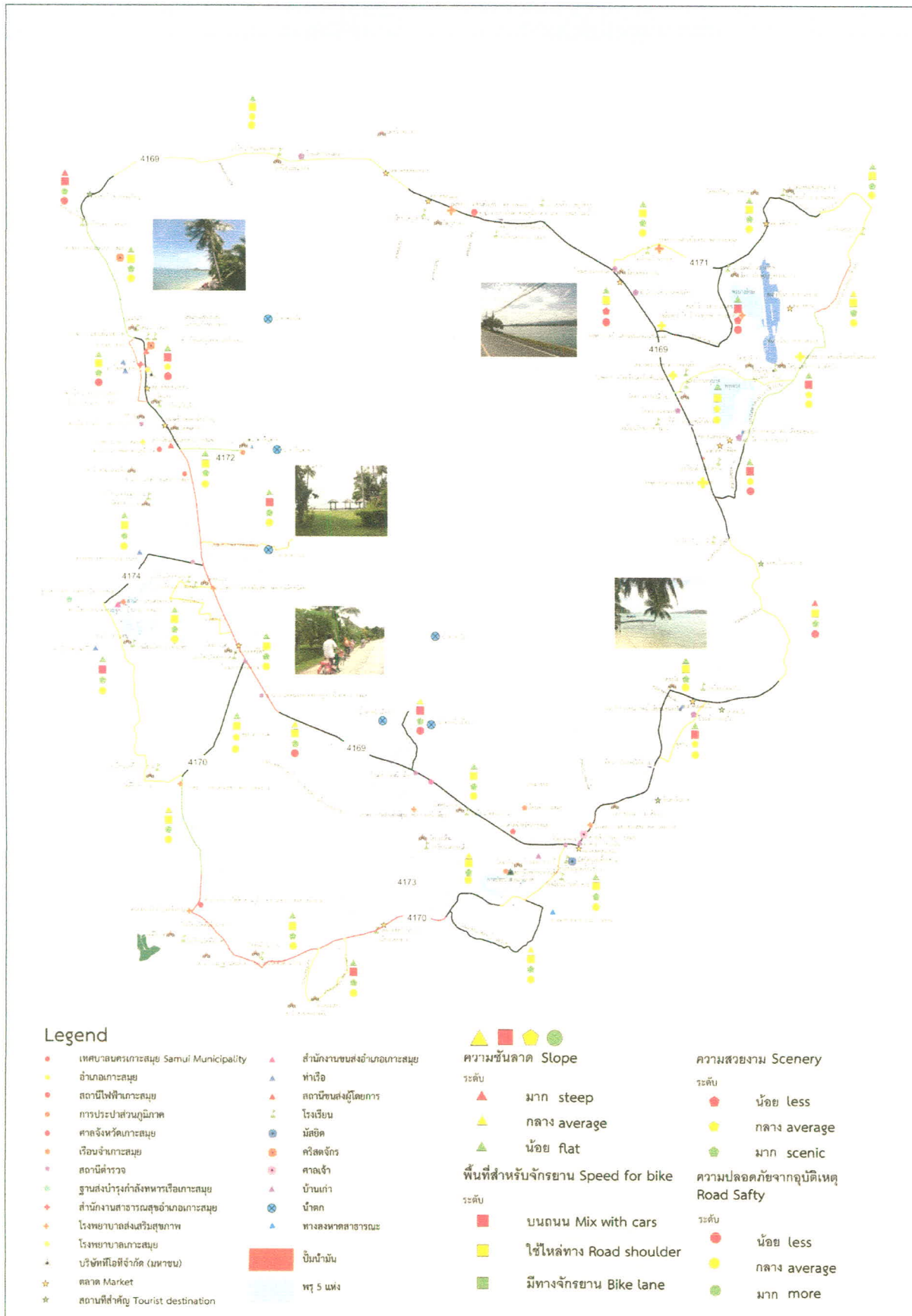
ผู้วิจัยได้เสนอแนวคิดการพัฒนาทางจักรยานบนเกาะสมุย โดยกำหนดรูปแบบทางจักรยานบนถนนที่จะสร้างหรือปรับปรุงในอนาคต ตามระดับของถนน คือ ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อย ตามแนวคิดการออกแบบทางจักรยานในประเทศเนเธอร์แลนด์ (Bongers and Veen, 2013 และ Lange, 2013) ดังนี้

- 1) ถนนที่รถยนต์ใช้ความเร็ว  $\geq 50$  กม./ชม. เช่น ทางหลวงสาย 4169 ควรจัดทำทางจักรยานเฉพาะ
- 2) ถนนที่รถยนต์ใช้ความเร็ว 30 - 50 กม./ชม. เช่น ทางหลวงสาย 4169 ช่วงที่ผ่านชุมชน ทางหลวงสายอื่นๆ สามารถจัดทำทางจักรยานบนไหล่ทาง
- 3) ถนนที่รถยนต์ใช้ความเร็ว  $\leq 30$  กม./ชม. เช่น ถนนวิริยะ 1 และ ถนนวิริยะ 2 จักรยานสามารถใช้ทางร่วมกับยานพาหนะอื่นๆ ได้

ส่วนการพัฒนาทางจักรยานบนถนนเดิม สามารถดำเนินการได้โดยการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ตามแนวคิดการปรับปรุงสภาพทางกายภาพของถนนเพื่อจัดทำเส้นทางจักรยาน (Retrofitting bike lane) 3 วิธี คือ 1) การลดความกว้างของช่องจราจร 2) การลดจำนวนช่องจราจรสำหรับรถยนต์ และ 3) การยกเลิกหรือปรับปรุงการจอดรถบริเวณริมถนน (FHWA, 2006)



รูปที่ 4-26 ร่างแผนที่เส้นทางเดินเท้าและทางจักรยานในชุมชนวิริยะ



รูปที่ 4-27 ร่างแผนที่เส้นทางจักรยานในเกาะสมุย

#### 4.6.3 ร่างผังแนวคิดการพัฒนาสภาพทางกายภาพ และรูปแบบการออกแบบทางเดินเท้า ทางจักรยาน

ผู้วิจัยได้จัดทำร่างผังแนวคิดการพัฒนาสภาพทางกายภาพ ทางเดินเท้า ทางจักรยาน ในชุมชนวิริยะ โดยแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ 1) ทางเดินเท้า ทางจักรยานภายในชุมชน ซึ่งคนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยานสามารถใช้ทางร่วมกับยานพาหนะอื่นๆ ควรมีการปรับปรุงทางกายภาพภายในชุมชนวิริยะ โดยการ ติดตั้งป้ายเตือนทางแยก ป้ายระวังจักรยาน จำกัดความเร็ว 30 กม./ชม. พร้อมทั้งติดตั้งป้ายบังคับ หรือ กำหนดให้ถนนวิริยะ 1 และถนนวิริยะ 2 เป็น “ถนนจักรยาน” พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือน ดังแสดงในรูปที่ 4-28 และ 2) ทางเดินเท้า ทางจักรยานบนทางหลวงสาย 4169 คนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยานควรใช้ทางแยกจากยานพาหนะอื่นๆ โดยมีทางเลือก คือ การใช้ทางจักรยานร่วมกับทางเดินเท้า หรือ การจัดทางจักรยานบนผิวทาง ตามแนวคิด Retrofitting ดังแสดงในรูปที่ 4-29 และควรจำกัดความเร็วของรถยนต์ที่ผ่านเข้ามาในเขตชุมชน พร้อมทั้งติดตั้งป้ายเตือนให้ผู้ขับขี่ลดความเร็ว บนทางหลวงหมายเลข 4169 บริเวณจุดเริ่มต้นเขตชุมชนวิริยะ และจัดทำทางข้าม ทางม้าลายที่ปลอดภัย บนทางหลวงหมายเลข 4169

การดำเนินงานในชุมชนวิริยะ ควรมีความร่วมมือระหว่างภาคส่วนต่างๆ ได้แก่ ผู้ประกอบการวัสดุ ก่อสร้าง ควรกวาดซันให้พนักงานขับรถบรรทุก ด้วยความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. บนถนนวิริยะ 1 และ ถนนวิริยะ 2 และควรรณรงค์ส่งวัสดุก่อสร้างในช่วงเช้าและเย็น (ช่วงเวลาไป-กลับโรงเรียน) คนในชุมชน โดยเฉพาะเจ้าของบ้านบริเวณริมถนนและทางแยก ควรดูแลตัดหญ้า ต้นไม้ ไม่ให้กีดขวางการมองเห็นของผู้ขับขี่ ครูโรงเรียนวัดดอนรูป โรงเรียนวัดสระเกศ และตำรวจจราจร ควรให้ความรู้ในการใช้จักรยานอย่างปลอดภัยแก่คนในชุมชน โดยเฉพาะเด็กๆ

ส่วนร่างผังแนวคิดการพัฒนาสภาพทางกายภาพ ทางเดินเท้า ทางจักรยาน ในเกาะสมุย ผู้วิจัยได้เสนอให้ 1) เพิ่มความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้จักรยาน โดยการปรับปรุงฝาท่อระบายน้ำ จัดทางข้าม/ทางม้าลาย จัดทำที่จอดจักรยาน เช่น หน้าร้านค้า 7-11 สถานที่ราชการต่างๆ สร้างสภาพแวดล้อมที่ดีแก่คนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน โดยปลูกต้นไม้ให้ร่มเงา ต้นไม้ใหญ่ ไม่เลื้อย 2) จัดพื้นที่คนเดินเท้า (Pedestrian zone) บริเวณถนนหาดเฉวง 1 และศูนย์พณิชยกรรมหน้าทอน ตามที่ EEC (2555) เคยนำเสนอไว้ และ 3) จัดทำโครงข่ายทางเดินเท้า/ทางจักรยาน โดยการจัดประเภทถนนบนเกาะสมุย และกำหนดแนวทางการจัดทำทางจักรยานบนถนนเดิม และทางจักรยานบนถนนใหม่ (ถนนโครงการ/ถนนในอนาคต) ดังนี้

##### การจัดประเภทถนน

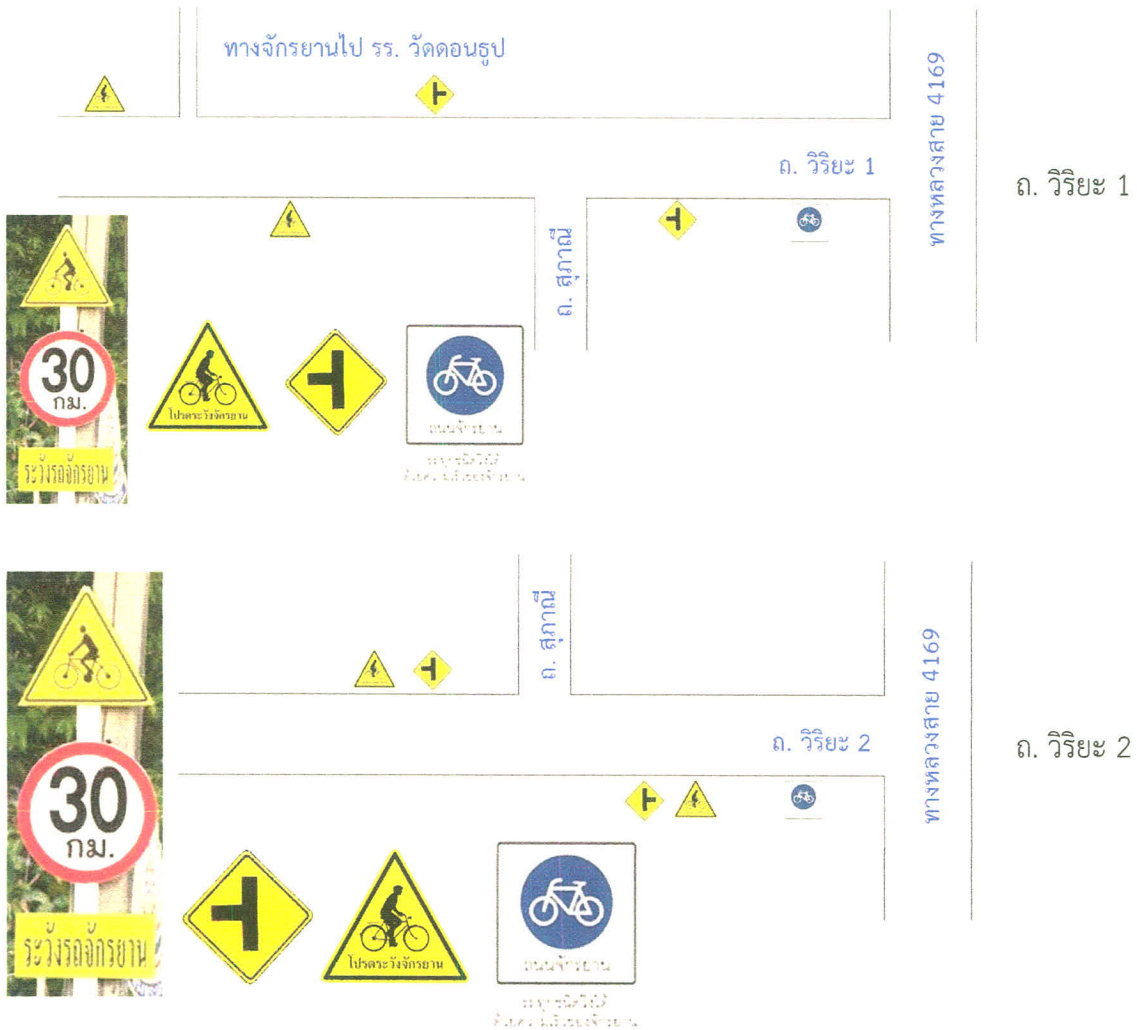
- ถนนสายหลัก ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 4169
- ถนนสายรอง เช่น ทางหลวงหมายเลข 4170 4171 4172 4173 4174 และถนนหาดเฉวง 1 ถนน
- ถนนสายย่อย เช่น ถนนหาดงาม ถนนหาดเฉวง 1

##### การจัดทางจักรยานบนถนนเดิม

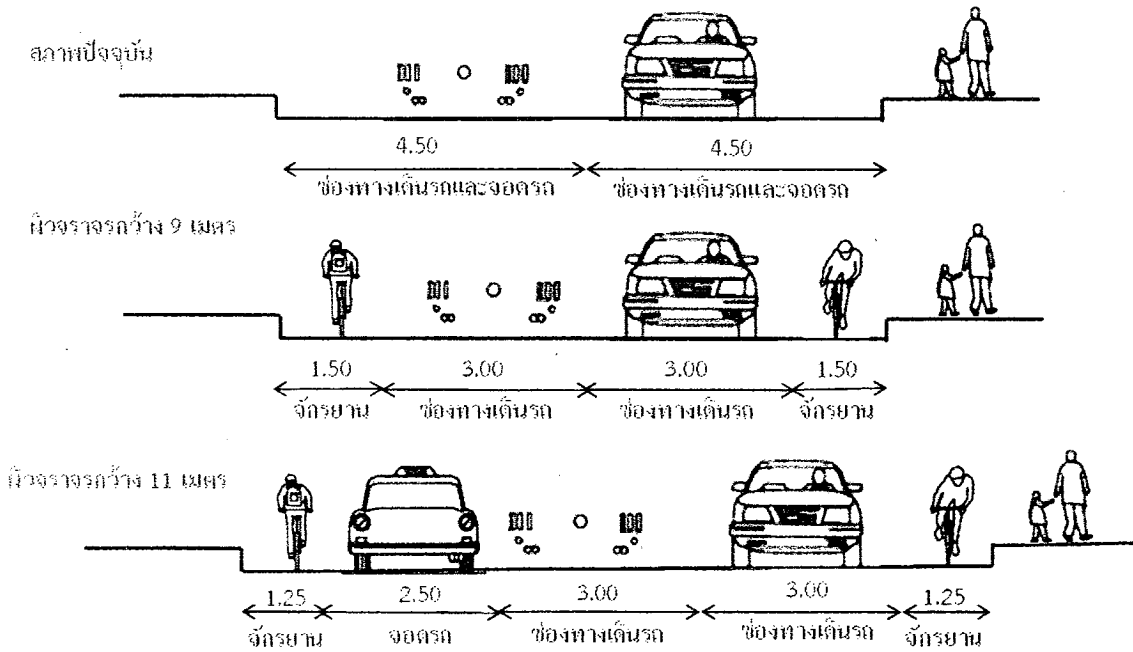
- บนถนนสายหลักและสายรอง ทางเดินเท้าและทางจักรยาน ควรแยกจากรถยนต์ โดยใช้แนวคิด Retrofitting
- บนถนนสายย่อย จักรยานสามารถใช้ทางร่วมกับยานพาหนะอื่น

**การจัดทางจักรยานบนถนนใหม่ (ถนนโครงการ/ถนนในอนาคต)**

- บนถนนสายหลัก ควรออกแบบให้มีทางเฉพาะสำหรับคนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน
- บนถนนสายรอง ควรออกแบบให้มีทางเดินเท้าและทางจักรยานบนไหล่ทาง
- บนถนนสายย่อย จักรยานสามารถใช้ทางร่วมกับยานพาหนะอื่น



รูปที่ 4-28 ร่างผังแนวความคิดการพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ถนนวิริยะ 1 และถนนวิริยะ 2



รูปที่ 4-29 ร่างผังแนวคิดการพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ทางหลวงหมายเลข 4169 ช่วงชุมชนวิริยะ

#### 4.6.4 ร่างแผนนโยบายในการส่งเสริมการเดินเท้าและการใช้จักรยาน

ผู้วิจัยได้เสนอร่างแผนนโยบายในการส่งเสริมการเดินเท้า และการใช้จักรยานบนเกาะสมุย ตามแนวคิด 4 Es ของการจราจรที่ปลอดภัย ได้แก่ Education - การให้ความรู้แก่นักเรียนในการใช้จักรยานอย่างปลอดภัย และการให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น จัดกิจกรรมรณรงค์ในชุมชน Enforcement - การบังคับใช้กฎจราจร การควบคุมความเร็ว Engineering - การปรับปรุงทางกายภาพเพื่อเพิ่มความปลอดภัย และ Evaluation - การวิจัยและประเมินผล

เทศบาลนครเกาะสมุย ควรเน้นเรื่องการให้ความรู้ โดยการร่วมมือกับโรงเรียนต่างๆ บนเกาะสมุย และตำรวจจราจร โดยเริ่มที่โรงเรียนในสังกัดของเทศบาลก่อน จัดโครงการอบรมให้นักเรียนระดับประถมศึกษาปีที่ 5 และ 6 สามารถเดินทางโดยจักรยานได้อย่างปลอดภัย ตามตัวอย่างกรณีศึกษาของต่างประเทศ และในประเทศ ส่วนการจัดกิจกรรมรณรงค์ในชุมชน เทศบาลนครเกาะสมุย สามารถดำเนินการตามตัวอย่างกรณีศึกษา เช่น เทศบาลนครนครสวรรค์ กำหนดให้เจ้าหน้าที่เทศบาลปั่นจักรยานมาทำงานทุกวันพุธ และจัดจุดจอดจักรยานบริเวณหน้า 7-11 และสำนักงานเทศบาล เทศบาลตำบลหนองพลับ หัวหิน ได้จัดซื้อจักรยานสำหรับชาวชุมชนยืมใช้ 10 คัน และสนับสนุนให้ อสม. ของเทศบาลใช้จักรยานเยี่ยมเยียนคนไข้ตามบ้าน

#### 4.6.5 ข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมการประชุม

ประเด็นข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมการประชุม สรุปดังต่อไปนี้

- การปรับปรุงทางเดินเท้าบนทางหลวงหมายเลข 4169 บริเวณชุมชนวิริยะ เนื่องจากทางหลวงสายต่างๆ บนเกาะสมุยอยู่ในความดูแลของกรมทางหลวง การดำเนินการปรับปรุงสภาพแวดล้อมบนทางหลวง 4169 และสายอื่นๆ จะดำเนินการโดยหมวดการทางเกาะสมุย การปรับปรุงทางเดินเท้าบนทาง

หลวงหมายเลข 4169 บริเวณชุมชนวิริยะ ต้องรอให้การก่อสร้างทั้งหมดแล้วเสร็จ และหมวดการทาง เกาะสมุย รับมอบพื้นที่จากสำนักก่อสร้างทาง กรมทางหลวง แล้วจึงจะดำเนินการปรับปรุง ตามคำ ร้องขอของประชาชนและเทศบาลนครเกาะสมุยได้

- การวางโครงข่ายทางเดินเท้า ทางจักรยาน บนเกาะสมุย ควรดำเนินการไปพร้อมๆ กับโครงการ ก่อสร้างปรับปรุงถนนสายต่างๆ เช่น กรมทางหลวงมีโครงการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 4169 เพิ่ม อีก 14 กิโลเมตร การออกแบบถนนช่วงที่จะปรับปรุง ควรมีทางเดินเท้าและทางจักรยาน เพิ่มจากทาง สำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์ และกรมทางหลวงควรเปิดโอกาสให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการ ออกแบบ
- การส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้จักรยาน ททท. มีโครงการจัดทำเส้นทางจักรยานบนเกาะสมุย และ ป้ายบอกทางลงสู่หาดสาธารณะ และจัดเส้นทางท่องเที่ยวโดยใช้จักรยาน เช่น เส้นทางตามรอยความ เชื่อสิ่งศักดิ์สิทธิ์ในตำบลแม่น้ำ เส้นทางแข่งขันจักรยานเสือภูเขา เส้นทางท่องเที่ยวชุมชน ททท. เคย จัดโครงการท่องเที่ยวโดยจักรยาน แต่ประสบปัญหา คือ ขาดจักรยานให้นักท่องเที่ยวเช่า
- เนื่องจากผู้ใช้รถใช้ถนนบนเกาะสมุยมีความหลากหลายมาก ทั้งประชาชนและนักท่องเที่ยวจากชาติ ต่างๆ ควรมีนโยบายให้นักท่องเที่ยวเดินทางบนเกาะสมุยโดยใช้ระบบขนส่งมวลชน หรือจักรยาน เพื่อ ลดปัญหาจากการเดินทาง ทั้งปัญหาการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุ อาจหามนำรถยนต์ขึ้นมาบนเกาะ สมุย จัดระบบขนส่งมวลชนเพิ่มเติม และจัดจักรยานให้เช่าโดยเทศบาล

#### 4.7 สรุปผลการศึกษา

จากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการใช้จักรยาน สรุปได้ว่า การพัฒนาและส่งเสริม การใช้จักรยานบนเกาะสมุยให้ประสบผลสำเร็จ ควรเริ่มจากการส่งเสริมในชุมชนหรือพื้นที่นำร่อง ที่คนใน ชุมชนมีความสนใจ และต้องการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน ผู้นำชุมชนหรือผู้บริหารใน ท้องถิ่นให้ความสำคัญในการส่งเสริมการใช้จักรยาน และชักจูงให้หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและ เอกชน เข้ามามีส่วนร่วม เมื่อชุมชนหนึ่งประสบความสำเร็จ ก็สามารถขยายไปยังชุมชนต่างๆ ทำให้เกิดเป็น โครงข่ายทางจักรยานของเมืองได้

ผลการสำรวจความคิดเห็น และความต้องการของประชาชน และนักท่องเที่ยวบนเกาะสมุย พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เดินทางบนเกาะสมุย โดยรถยนต์และจักรยานยนต์ เนื่องจากระบบขนส่ง สาธารณะบนเกาะสมุยไม่เพียงพอและราคาแพง อย่างไรก็ตาม ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความสนใจ เดินทางบนเกาะสมุยโดยการเดินเท้าและการใช้จักรยาน หากหน่วยงาน/เทศบาลเพิ่มความปลอดภัยแก่คนเดิน เท้าและผู้ใช้จักรยาน และจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเท้าและการใช้จักรยาน ผู้ตอบแบบสอบถาม คาดว่า จะเดินทางโดยการเดินเท้าและการใช้จักรยานมากขึ้น เป็นที่น่าสังเกตว่า นักท่องเที่ยวให้ความสำคัญ กับการจัดทำโครงข่ายทางเดินเท้า/ทางจักรยาน ที่แยกจากยานพาหนะอื่น โดยมีความต้องการให้เทศบาล จัดทำเป็นอันดับสอง แต่ประชาชนให้ความสำคัญต่อประเด็นนี้เป็นอันดับ 7 อาจเนื่องมาจาก ประชาชนมี ความคุ้นเคยกับสภาพถนนและสภาพการจราจรในพื้นที่ ดังนั้น หากเทศบาลนครเกาะสมุยต้องการส่งเสริมให้

นักท่องเที่ยว เดินทางท่องเที่ยวโดยการเดินเท้าและใช้จักรยาน ควรจัดทำโครงข่ายทางเดินเท้า/ทางจักรยาน ที่ปลอดภัย

ผลการสำรวจสภาพแวดล้อมโดยรวมบนเกาะสมุย พบว่า โครงข่ายถนนบนเกาะสมุยส่วนใหญ่ โดยเฉพาะบริเวณที่ผ่านพื้นที่ชุมชน มีสภาพที่เหมาะสมต่อการเดินเท้าและการใช้จักรยาน ถึงแม้ว่า เส้นทางช่วงที่ผ่านภูเขามีความคดเคี้ยวและลาดชัน เหมาะสำหรับผู้ใช้จักรยานที่มีประสบการณ์ และเส้นทางบริเวณที่ผ่านชุมชนขนาดใหญ่ มีการจราจรแออัดในช่วงเช้าและเย็น และบางช่วงไม่มีทางเดินเท้า แต่มีพื้นที่ไหล่ทางสำหรับคนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน การปรับปรุงสภาพแวดล้อมบริเวณไหล่ทางให้ปลอดภัยมากขึ้น จะช่วยส่งเสริมให้คนในชุมชนเดินทางโดยการเดินเท้าและการใช้จักรยานได้ พื้นที่ตามแนวถนน โดยเฉพาะถนนสายรอง มีต้นไม้ร่มรื่น สวยงาม และมีชุมชนกระจายตัวไปตามแนวเส้นทาง ทำให้เส้นทางไม่เปลี่ยวและน่ากลัว เหมาะแก่การใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวและออกกำลังกาย

จากการจัดทำแผนที่ทำมือในชุมชนวิริยะร่วมกับผู้แทนชุมชน พบว่า คนในชุมชนวิริยะ โดยเฉพาะเด็กและผู้สูงอายุ มีการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวันและการออกกำลังกาย แต่ควรมีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ในบริเวณที่ผู้แทนชุมชนระบุว่า เป็นบริเวณที่ไม่ปลอดภัย หรืออาจเกิดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเพิ่มความปลอดภัย สร้างความมั่นใจแก่ผู้ปกครอง ในเรื่องความปลอดภัยในการใช้จักรยาน เพื่อเดินทางไปโรงเรียนของลูกหลาน และจะเป็นการเพิ่มจำนวนผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ในชุมชนวิริยะได้ การสำรวจชุมชนโดยการจัดทำแผนที่ทำมือ และการปั่นจักรยานเพื่อสำรวจชุมชน มีส่วนกระตุ้นให้ผู้แทนชุมชน เกิดความคิดจัดกิจกรรมรณรงค์ เพื่อส่งเสริมให้คนในชุมชน โดยเฉพาะผู้ที่ยืมจักรยานจากโครงการจักรยานชุมชน ให้ความสนใจและหันมาใช้จักรยาน เพื่อการเดินทางและการออกกำลังกายมากขึ้น

ผลการประเมินสภาพเส้นทางถนนบนเกาะสมุย พบว่า ทางหลวงหมายเลข 4169 ซึ่งเป็นเส้นทางรอบเกาะ มีบริเวณที่ถนนมีความลาดชัน ยากแก่การใช้จักรยาน คือ ช่วงแหลมใหญ่ และแหลมหนัน แต่เส้นทางทั้งสองช่วงนี้ มีทิวทัศน์ที่สวยงาม และเป็นจุดชมวิว ส่วนเส้นทางช่วงอื่นๆ มีความลาดชันน้อย เหมาะสมต่อการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน ทางหลวงสายต่างๆ มีพื้นที่บริเวณไหล่ทางสำหรับผู้ใช้จักรยาน แต่บนถนนสายย่อย หรือซอยต่างๆ ไม่มีพื้นที่ไหล่ทาง ทำให้จักรยานต้องใช้ทางร่วมกับยานพาหนะอื่นๆ เส้นทางที่มีทิวทัศน์สวยงาม เหมาะสมต่อการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวและออกกำลังกาย ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 4169 ช่วงบ้านบางปอ ถึงบริเวณชุมชนแม่น้ำ ซึ่งเป็นทางเลียบทะเลที่สวยงาม และมีพื้นที่ไหล่ทางสำหรับจักรยาน ทางหลวงหมายเลข 4171 ช่วงทางแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 4169 ไปทางบ้านปลายแหลม ลงมาบริเวณหาดเฉวง ทางหลวงหมายเลข 4170 จากบ้านหัวถนน ไปถึงทางหลวงหมายเลข 4174 อย่างไรก็ตาม เส้นทางบางช่วง โดยเฉพาะบนทางหลวงหมายเลข 4169 อาจไม่ปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากรถยนต์ใช้ความเร็วสูง

จากการประชุมร่วมกับหน่วยงานในท้องถิ่น พบว่า การพัฒนาและส่งเสริมการเดินเท้าและการใช้จักรยานบนเกาะสมุย จะประสบความสำเร็จเป็นรูปธรรมได้ ต้องอาศัยการประสานงานที่ดีระหว่างหน่วยงานต่างๆ โดยเฉพาะบนเกาะสมุย จะต้องเป็นเจ้าภาพประสานงานกับหมวดการทางเกาะสมุย และผู้นำชุมชน

ในการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพให้ปลอดภัย ประสานงานกับตำรวจจราจรและโรงเรียน ในการอบรมให้ความรู้เรื่องการเดินเท้าและการใช้จักรยานอย่างปลอดภัย ประสานงานกับการท่องเที่ยวเกาะสมุย และผู้ประกอบการ ในการจัดกิจกรรมรณรงค์เกี่ยวกับการใช้จักรยาน รวมทั้งดำเนินการหรือหาผู้รับสัมปทาน จัดจักรยานให้เช่า เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยการใช้จักรยานบนเกาะสมุย

ผู้วิจัยได้นำข้อมูลจากการสัมภาษณ์ การสำรวจความคิดเห็นและความต้องการ ของประชาชนและนักท่องเที่ยว การสำรวจพื้นที่ และการประชุมร่วมกับหน่วยงานในท้องถิ่น จัดทำแผนที่เส้นทางเดินเท้าและทางจักรยานเกาะสมุย ผังการพัฒนาสภาพทางกายภาพ และรูปแบบการออกแบบทางเดินเท้าและทางจักรยาน และแผนนโยบายในการส่งเสริมการเดินเท้าและการใช้จักรยานบนเกาะสมุย ในบทที่ 5