บทที่ 7

สรุปและเสนอแนะ

7.1 สรุป

จากการศึกษาในบทที่ผ่านมา ทำให้ทราบถึง โอกาสและศักยภาพที่จะพัฒนาโครงข่ายทางจักรยาน ขึ้นใช้ในพื้นที่ศึกษา จากปัจจัยต่างๆได้แก่ การใช้ที่ดินแบบผสมในเมือง ก่อให้เกิดการเดินทางระยะสั้นในพื้นที่ อีกทั้งยังเป็นที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยวประเภทโบราณสถาน ซึ่งมีระยะทางไม่ห่างกันมากนัก และกระจายตัวอยู่ตลอดพื้นที่ การวางโครงข่ายของถนนเป็นแบบกริดตาราง เชื่อมต่อตลอดกันทั้งเมือง เปิดโอกาสให้ผู้ใช้จักรยานมีโอกาสในการเลือกเส้นทางในการเดินทางมากขึ้น นอกจากนี้ยังมีการส่งเสริมการท่องเที่ยว ซึ่งจะส่งเสริมให้เกิดการเดินทางภายในพื้นที่มากขึ้น อีกทั้งปัจจุบันในตัวเมืองยังมีแหล่งพาณิชยกรรม สถานศึกษาทุกระดับ สถานที่ราชการ และแหล่งกำเนิดการเดินทาง ที่มีความสำคัญอยู่หลายแหล่ง ซึ่งยังคงเอื้อให้เกิดการเดินทางระยะสั้น ในทิศทางเดียวกับปัจจุบันเป็นจำนวนมาก จากการศึกษาการเดินทางของประชาชน ในพื้นที่พบว่า ประมาณร้อยละ 60 ใช้จักรยาน และจากการสอบถามทัศนคติประชากรและนักท่องเที่ยว พบว่าทุกฝ่ายเห็นด้วย ที่จะทำทางจักรยาน ดังนั้นจึงเป็นไปได้ มากที่จะสนับสนุนให้มีการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานขึ้นภายในชุมชน

การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานนี้ จะพิจารณาจากการเดินทางของจักรยานที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน สำหรับประชากรในพื้นที่และ นักท่องเที่ยว ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ร่วมกับความต้องการของประชาชนและนักท่องเที่ยว เพื่อที่จะหาเส้นทางที่จะพัฒนาโครงข่ายจักรยาน แล้วจึงพิจารณาความเหมาะสมของถนนแต่ละสาย และประเภทของทางจักรยานที่เป็นไปได้ โดยยังคำนึงถึงทัศนคติของประชาชนและนักท่องเที่ยวต่อทางจักรยานประเภทต่างๆ จากนั้นจึงพิจารณาความต่อเนื่องของโครงข่ายจักรยานโดยรวม พร้อมทั้งเสนอการจัดระเบียบการจราจร บนถนนสายนั้นหรือข้อเสนออื่นๆ เพื่อให้การเดินทางโดยจักรยานมีความปลอดภัย และสะดวกมากขึ้น โดยโครงข่ายทางจักรยานที่เสนอขึ้นนี้สามารถสนองต่อความต้องการเดินทางในปัจจุบันและสอดคล้องกับลักษณะการเดินทางและสภาพของพื้นที่ในอนาคต

7.2 ข้อเสนอแนะ

7.2.1 ข้อเสนอแนะการจัดการเดินรถบนถนนที่เสนอทางจักรยาน

ในการเสนอการจัดการเดินรถนี้ ต้องคำนึงถึงสามล้อถีบ ที่ยังมีการให้บริการในเทศบาลด้วยเนื่องจากสามล้อถีบเป็นพาหนะที่ไร้เครื่องยนต์ขับเคลื่อนโดยใช้แรงงานมนุษย์มีความเร็วต่างกับมอเตอร์ไซด์และรถยนต์มาก จึงอนุโลมให้สามล้อถีบเข้ามาใช้ทางร่วมกับจักรยานได้ หากเป็นทางที่อยู่บนถนน ดังนั้นความกว้างของทางจักรยาน จึงกว้างไม่น้อยกว่า 1.50 ม.

7.2.1.1 ถนนป่าโทน จัดเป็น ทางเฉพาะบนบาทวิถี โดยสิ่งที่ต้องปรับปรุงได้แก่ การตีเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่ บนบนบาทวิถี ให้สำหรับเลนจักรยานและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนบนบาทวิถี ยกตัวอย่างเช่น ดวงโคมแสงสว่าง ม้านั่ง ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น ให้จอดในบริเวณที่จัดให้(มีการตีช่องจอดรถไว้ให้) เพิ่มพื้นที่ปลูกต้นไม้ระหว่างบาทวิถีและช่องจราจร ทำสัญลักษณ์หรือติดป้ายสัญญาณให้ยานยนต์อื่นๆระวังจักรยานที่ผ่านแยกนั้น และจัดที่จอดรถจักรยาน

7.2.1.2 ถนนโรจนะ ทางร่วมบนบาทวิถี โดยสิ่งที่ต้องปรับปรุงได้แก่ ปรับปรุงบาทวิถีและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนบนบาทวิถี ยกตัวอย่างเช่น ดวงโคมแสงสว่าง ม้านั่ง ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น ให้สำหรับผู้ใช้จักรยานและผู้เดินเท้า ให้จอดในบริเวณที่จัดให้(มีการตีช่องจอดรถไว้ให้) เพิ่มพื้นที่ปลูกต้นไม้ระหว่างบาทวิถีและช่องจราจร ทำสัญลักษณ์หรือติดป้ายสัญญาณให้ยานยนต์อื่นๆระวังจักรยานที่ผ่านแยกนั้น และจัดที่จอดรถจักรยาน

7.2.1.3 ถนนศรีสรรเพชญ ทางร่วมบนบาทวิถี โดยสิ่งที่ต้องปรับปรุงได้แก่ ปรับปรุงบาทวิถีและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนบนบาทวิถี ยกตัวอย่างเช่น ดวงโคมแสงสว่าง ม้านั่ง ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น ให้สำหรับผู้ใช้จักรยานและผู้เดินเท้า เพิ่มพื้นที่ปลูกต้นไม้ระหว่างบาทวิถีและช่องจราจร ทำสัญลักษณ์หรือติดป้ายสัญญาณให้ยานยนต์อื่นๆระวังจักรยานที่ผ่านแยกนั้น และจัดจุดพักรถจักรยาน

7.2.1.4 ถนนซีกุน จัดเป็นทางร่วมบนบาทวิถี สิ่งที่ควรปรับปรุงคือ ปรับปรุงสภาพพื้นผิวบาทวิถี และแก้ปัญหาพื้นที่ด้อยคุณภาพในบางจุด ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคต่อการเดินและขี่จักรยาน เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนบนบาทวิถี ยกตัวอย่างเช่น ดวงโคมแสงสว่าง ม้านั่ง ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น ให้สำหรับผู้ใช้จักรยานและผู้เดินเท้า เพิ่มพื้นที่ปลูกต้นไม้ระหว่างบาทวิถีและช่องจราจร ในอีกด้านของฝั่งถนนบริเวณย่านโบราณสถาน จัดเป็น ทางเฉพาะบนบาทวิถี สิ่งที่ควรปรับปรุงคือ โดยสิ่งที่ต้องปรับปรุงได้แก่ ปรับปรุงบาทวิถีและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนบนบาทวิถี ยกตัวอย่างเช่น ดวงโคมแสงสว่าง ม้านั่ง ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น ให้สำหรับผู้ใช้จักรยานและผู้

เดินเท้า ทำสัญลักษณ์หรือติดป้ายสัญญาณให้ยานยนต์อื่นๆระวังจักรยานที่ผ่านแยกนั้น และจัดจุดที่พักรถจักรยานไว้

7.2.1.5 ถนนอู่ทอง จัดเป็น BIKE LANE โดยสิ่งที่ต้องปรับปรุงได้แก่ การตีเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่ บนถนนให้สำหรับเลนจักรยานและไม่อนุญาตให้จอดในบริเวณข้างทาง และทำสัญลักษณ์หรือติดป้ายสัญญาณให้ยานยนต์อื่นๆระวังจักรยานที่ผ่านแยกนั้น และจัดที่จอดรถจักรยานไว้

7.2.1.6 ถนนป่ามะพร้าว จัดเป็น ทางร่วมบนบาทวิถี โดยสิ่งที่ต้องปรับปรุงได้แก่ ปรับปรุงบาทวิถีและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนบนบาทวิถี ยกตัวอย่างเช่น ดวงโคมแสงสว่าง ม้านั่ง ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น ให้สำหรับผู้ใช้จักรยานและผู้เดินเท้า เพิ่มพื้นที่ปลูกต้นไม้ระหว่างบาทวิถีและช่องจราจร ทำสัญลักษณ์หรือติดป้ายสัญญาณให้ยานยนต์อื่นๆระวังจักรยานที่ผ่านแยกนั้น และจัดจุดพักรถจักรยาน

7.2.1.7 ถนนนเรศวร จัดเป็น ทางร่วมบนบาทวิถี โดยสิ่งที่ต้องปรับปรุงได้แก่ ปรับปรุงบาทวิถีและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนบนบาทวิถี ยกตัวอย่างเช่น ดวงโคมแสงสว่าง ม้านั่ง ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น ให้สำหรับผู้ใช้จักรยานและผู้เดินเท้า เพิ่มพื้นที่ปลูกต้นไม้ระหว่างบาทวิถีและช่องจราจร ทำสัญลักษณ์หรือติดป้ายสัญญาณให้ยานยนต์อื่นๆระวังจักรยานที่ผ่านแยกนั้น และจัดจุดพักรถจักรยาน

7.2.1.8 ถนนหอรัตนไชย จัดเป็น ทางร่วมบนบาทวิถี โดยสิ่งที่ต้องปรับปรุงได้แก่ ปรับปรุงบาทวิถีและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนบนบาทวิถี ยกตัวอย่างเช่น ดวงโคมแสงสว่าง ม้านั่ง ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น ให้สำหรับผู้ใช้จักรยานและผู้เดินเท้า เพิ่มพื้นที่ปลูกต้นไม้ระหว่างบาทวิถีและช่องจราจร ทำสัญลักษณ์หรือติดป้ายสัญญาณให้ยานยนต์อื่นๆระวังจักรยานที่ผ่านแยกนั้น และจัดจุดพักรถจักรยาน

7.2.1.9 ถนนบางเอียน จัดเป็น ทางร่วมบนบาทวิถี โดยสิ่งที่ต้องปรับปรุงได้แก่ ปรับปรุงบาทวิถีและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนบนบาทวิถี ยกตัวอย่างเช่น ดวงโคมแสงสว่าง ม้านั่ง ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น ให้สำหรับผู้ใช้จักรยานและผู้เดินเท้า เพิ่มพื้นที่ปลูกต้นไม้ระหว่างบาทวิถีและช่องจราจร ทำสัญลักษณ์หรือติดป้ายสัญญาณให้ยานยนต์อื่นๆระวังจักรยานที่ผ่านแยกนั้น และจัดจุดพักรถจักรยาน

7.2.2 การพิจารณาจุดตัดที่ทางแยกและบนสายทาง

บริเวณทางร่วมทางแยก นับเป็นจุดที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินทางด้วยจักรยาน เนื่องจากจักรยานนับเป็นรูปแบบการเดินทางที่เปรอะบางที่สุดรองจากคนเดินเท้า จุดตัดแบ่งออกได้เป็น

6.2.2.1 จุดตัดที่เป็นทางแยกจากทางสายต่างๆที่เข้าร่วม ต้องมีการจัดป้ายเตือนให้แก่ยวดยานที่จะทำการเลี้ยวเคลื่อนตัวออกจากทางเชื่อมต่างๆ เมื่อเข้าร่วมกับทางสายหลัก

6.2.2.2 จุดตัดที่ทางร่วมทางแยก ปัจจุบัน ผู้ใช้จักรยานมักจะใช้ทางข้ามและใช้ไฟสัญญาณในการข้ามทางแยกร่วมกับคนเดินเท้า เพื่อความปลอดภัย อย่างไรก็ตามเนื่องจากโครงข่ายจักยานในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา มีการใช้สามล้อถีบ ดังนั้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้ผู้ใช้จักรยานยอมรับว่าการเดินทางร่วมในเส้นทางจราจรมีความปลอดภัย และต้องรณรงค์ให้ผู้ใช้ถนน ตระหนักถึงสิทธ์ของผู้ใช้จักรยาน

7.2.3 การรณรงค์และการประชาสัมพันธ์

การประชาสัมพันธ์ และการ รณรงค์ มีความสำคัญมาก สำหรับการ สนับสนุนการใช้จักรยาน เนื่องจากการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางเฉพาะกลุ่ม ซึ่งองค์กรที่ควรเข้ามามีบทบาทในด้านนี้คือ ชมรมจักรยานท้องถิ่น ซึ่งรับผิดชอบในการประชาสัมพันธ์ และรณรงค์การใช้จักรยานโดยเฉพาะกับผู้ใช้ยานยนต์และนักท่องเที่ยว เพื่อสนับสนุนการใช้ถนนร่วมกันอย่างปลอดภัย และสร้างค่านิยมที่ถูกต้องเกี่ยวกับการใช้จักรยาน ซึ่งกระทำได้โดย

-การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อ ทั้งทางด้านวิทยุ และสื่อสิ่งพิมพ์ สามารถเข้าถึงคนจำนวนมากได้ อาจจะให้ผู้ที่ทำงานด้านนี้ผู้มีชื่อเสียงในท้องถิ่น ทั้งนักแสดง นักกีฬา หรือนักการเมืองเป็นผู้ประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับการใช้ถนนร่วมกับนักขี่อย่างปลอดภัย พร้อมทั้งมีการรณรงค์ให้เห็นข้อดีด้านอื่นๆเช่น สิ่งแวดล้อมเมืองและออกกำลังกาย

-สร้างค่านิยมที่ถูกต้องเกี่ยวกับจักรยาน โดยการประชาสัมพันธ์ และขอความร่วมมือไปยังผู้บังคับบัญชา เจ้าหน้าที่หรือบุคคลสำคัญให้สนับสนุน และยกย่องผู้ที่ใช้จักรยานเพื่อการเดินทาง

-จัดงานเกี่ยวกับจักรยาน เช่น การจัดสัปดาห์ขี่จักรยานอย่างปลอดภัย และจัดกิจกรรม

-ส่งเสริมการขี่จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวโดยชี้ให้เห็นถึงคุณประโยชน์ต่างๆ และควรมีการจัดโปรแกรมในการขี่จักรยานด้านการท่องเที่ยวเมืองด้วย

นอกจากนี้ยังควรมีการประสานงานไปทางโรงเรียนให้มีการอบรมเกี่ยวกับการใช้จักรยานอย่างปลอดภัยและถูกวิธีแก่เด็กนักเรียนด้วย โดยสอนเรื่องกฎจราจร การขับขี่ร่วมกับพาหนะอื่นบนถนน การดูแลรักษาจักรยาน และควรมีการฝึกหัดภายในโรงเรียนด้วย

7.2.4 การประเมินผลทางจักรยาน

จัดให้มีการติดตามผลการใช้จักรยาน โดยเก็บข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนผู้ใช้จักรยาน อุบัติเหตุ และปัญหาอื่นๆที่พบ เพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมในการขี่จักรยาน ให้มีประสิทธิภาพและ

มีความปลอดภัยมากขึ้น รวมทั้งจัดให้มีการประเมินผลการใช้ที่จอดรถจักรยานด้วย ทั้งในส่วนของทำเล ที่ตั้ง รูปแบบที่จอดรถจักรยาน

7.2.5 ระดับนโยบาย

ในด้านการคมนาคมขนส่ง ควรสร้างเส้นทางจักรยานเพิ่ม เมื่อมีการปรับปรุงถนน จัดทำโครงการพัฒนาเมือง หรือปรับปรุงสภาพแวดล้อม หรือแผนพัฒนาท้องถิ่น โดยประสานเข้ากับระบบทางจักรยานที่มีอยู่แล้วและพัฒนาการประสานการใช้จักรยานเข้ากับระบบขนส่งสาธารณะการเดินทางระยะไกล ในด้านการวางผังเมือง ควรส่งเสริมการใช้ที่ดินแบบผสม เพื่อการเดินทางระยะสั้นในพื้นที่ ซึ่งจะสนับสนุนการเดินทางด้วยจักรยานและในด้านการท่องเที่ยว ควรพัฒนาโอกาสในการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเมือง เพราะ เป็นสถานที่โบราณสถานที่สำคัญๆหลายแห่ง ซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในชุมชนเมือง จากข้อเสนอแนะที่กล่าวมาทั้งหมดนั้น นำมาสรุปเป็นแผนการดำเนินการได้ 3 ระยะคือ ระยะสั้น ระยะกลางระยะยาว ตามลำดับความสำคัญ

ด้วยบทบาทและที่ตั้งของเทศบาลนครนครศรีอยุธยา นั้นทำหน้าที่เป็นพื้นที่อนุรักษ์โบราณสถาน และการบริการการค้า ของชุมชนใกล้เคียง ส่งผลให้ปริมาณการจราจรจากภายนอกของบุคคลที่เข้ามาใช้บริการในเมืองและนักท่องเที่ยว มีปริมาณสูงขึ้น หากยังไม่เร่งหามาตรการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในพื้นที่ ขณะที่โอกาสขยายถนนในเมืองนั้นยาก จำทำให้เกิดปัญหาจราจร และการสั่นสะเทือนของโบราณสถานตามมาอย่างแน่นอน จึงควรอย่างยิ่งที่จะหาแนวทางป้องกันและแก้ไขและสนับสนุนการเดินทางด้วยจักรยานแทนการใช้รถยนต์ในการเดินทางระยะสั้นนั้นน่าจะเป็นทางเลือกหนึ่งที่มีประสิทธิภาพในการช่วยบรรเทาปัญหาจราจรปัญหาสิ่งแวดล้อม และการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวในอนาคต

จักรยานเป็นเครื่องมือหนึ่งของการพัฒนาการขนส่งที่ยั่งยืน ที่จะสนับสนุนระบบเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมของเมืองให้ดำรงอยู่ เนื่องจากจักรยานมีข้อดีหลายประการ ได้แก่ มีราคาถูก มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางและการดูแลรักษาต่ำ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานมีต้นทุนที่ต่ำ และจักรยานสามารถใช้พื้นที่และพลังงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และยังช่วยลดมลพิษทางเสียงและอากาศด้วย จักรยานเป็นวิธีในการเดินทางในเมืองที่ยืดหยุ่นและเร็ว สามารถวางแผนการเดินทางได้ หาที่จอดง่าย และการขี่จักรยานยังเป็นการออกกำลังกายด้วย ซึ่งการวางแผนสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานและโอกาสในการใช้จักรยานอย่างแพร่หลาย นั้นจะต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกฝ่ายทั้งระดับบนและระดับล่าง และสิ่งหนึ่งที่นักวางแผนต้องตระหนักอยู่เสมอคือ วัตถุประสงค์สำหรับการวางแผน ในการขี่จักรยานไม่ใช่เพื่อให้ได้มาซึ่งทางจักรยาน แต่เพื่อการเดินทางโดยจักรยานที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสูงสุด