

บทที่ 6

วิเคราะห์โครงข่ายเส้นทางจักรยาน

6.1 วิเคราะห์และออกแบบโครงข่ายเส้นทางจักรยาน

6.1.1 แนวคิดในการพิจารณาและออกแบบโครงข่ายเส้นทางจักรยาน

การพิจารณาและออกแบบเส้นทางจักรยานควรจะต้องศึกษาถึงองค์ประกอบในปัจจัยที่สำคัญคือ

6.1.1.1 กิจกรรมในพื้นที่ที่สนับสนุนให้เกิดการใช้จักรยาน

โดยหลักการทางวิชาการผังเมือง ในพื้นที่ที่มีกิจกรรมเกี่ยวกับการพักผ่อนหย่อนใจหรือกิจกรรมที่มีผู้ใช้หนาแน่นในรัศมี 4.8-9.7 กม. จะมีความเหมาะสมกับการเดินทางด้วยจักรยาน ในสถานที่ที่จะเกิดกิจกรรมเหล่านั้นคือ

- โรงเรียน
- สวนสาธารณะ
- ศูนย์กลางชุมชน
- ย่านพาณิชยกรรมหรือศูนย์การค้า

หมายเหตุ: ในรัศมี 8 กม. ในเขตพื้นที่เมือง การเดินทางโดยใช้รถยนต์หรือรถจักรยานจะใช้เวลาในการเดินทางไม่แตกต่างกันมากนัก

6.1.1.2 ทักษะคุณภาพของเส้นทางจักรยาน

เส้นทางจักรยานที่มีการออกแบบให้มีความสัมพันธ์กับสวนสาธารณะหรือมีทัศนียภาพรอบสองเส้นทางที่สวยงาม จะเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดความดึงดูดให้ใช้เส้นทางจักรยานนั้นมากขึ้น

6.1.1.3 ภูมิประเทศ

โดยธรรมชาติ ของผู้ใช้จักรยานจะพยายามหลีกเลี่ยง ที่จะขี่จักรยานในเส้นทางที่มีความลาดชันมากเกินไป เนื่องจากต้องใช้กำลังในการขี่จักรยานมากกว่าปกติ ดังนั้นในการวางแผนสร้างเส้นทางจักรยานควรหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีความลาดชันมากกว่า 5 เปอร์เซ็นต์ หรือเส้นทางที่มีลักษณะภูมิประเทศเป็นเนินลาดชันระยะยาวมากเกินไป

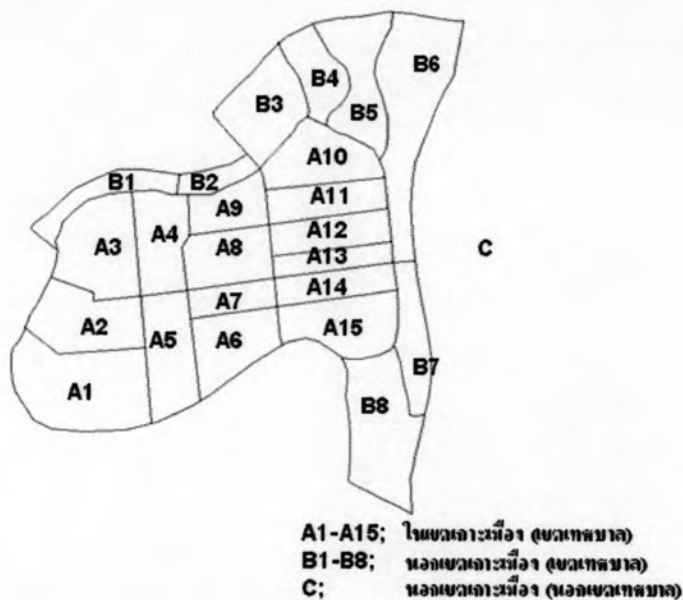
6.1.1.4 ความกว้างของเส้นทางจักรยาน

ความกว้างของเส้นทางจักรยานขึ้นอยู่กับความต้องการพื้นที่ของผู้ขี่จักรยาน พื้นที่ว่างรอบข้างผู้ใช้จักรยานและระยะที่ไม่เป็นอุปสรรคในกรณีขี่จักรยานสวนทางกัน หรือมีผู้ใช้อื่นบนเส้นทางจักรยาน

6.1.1.5 อุปสรรคในการขี่จักรยาน

ไม่ควรเลือกเส้นทางที่มีภูมิประเทศ หรือกิจกรรมที่เป็นอุปสรรคต่อการขี่จักรยาน เช่นพื้นที่ที่มีพื้นผิวขรุขระ มีคันทันสูง พื้นที่ที่เป็นถนนที่รถใช้ความเร็วสูง หรือเส้นทางที่ต้องผ่านทางแยกที่มีการจราจรพลุกพล่าน

6.1.2 ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ ที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบโครงข่ายเส้นทางจักรยาน

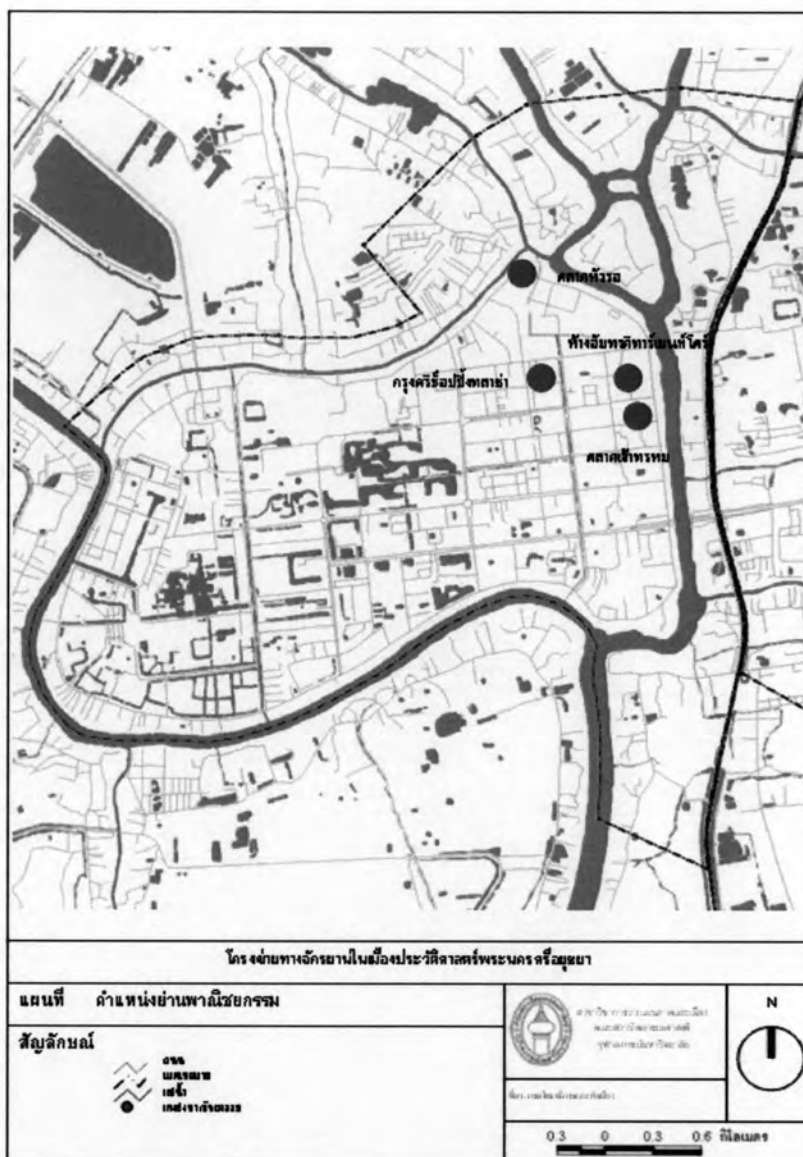


ภาพที่ 6.1 : การแบ่งพื้นที่ศึกษา ในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา



แผนที่ 6.1 : เส้นทางคมนาคมในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา

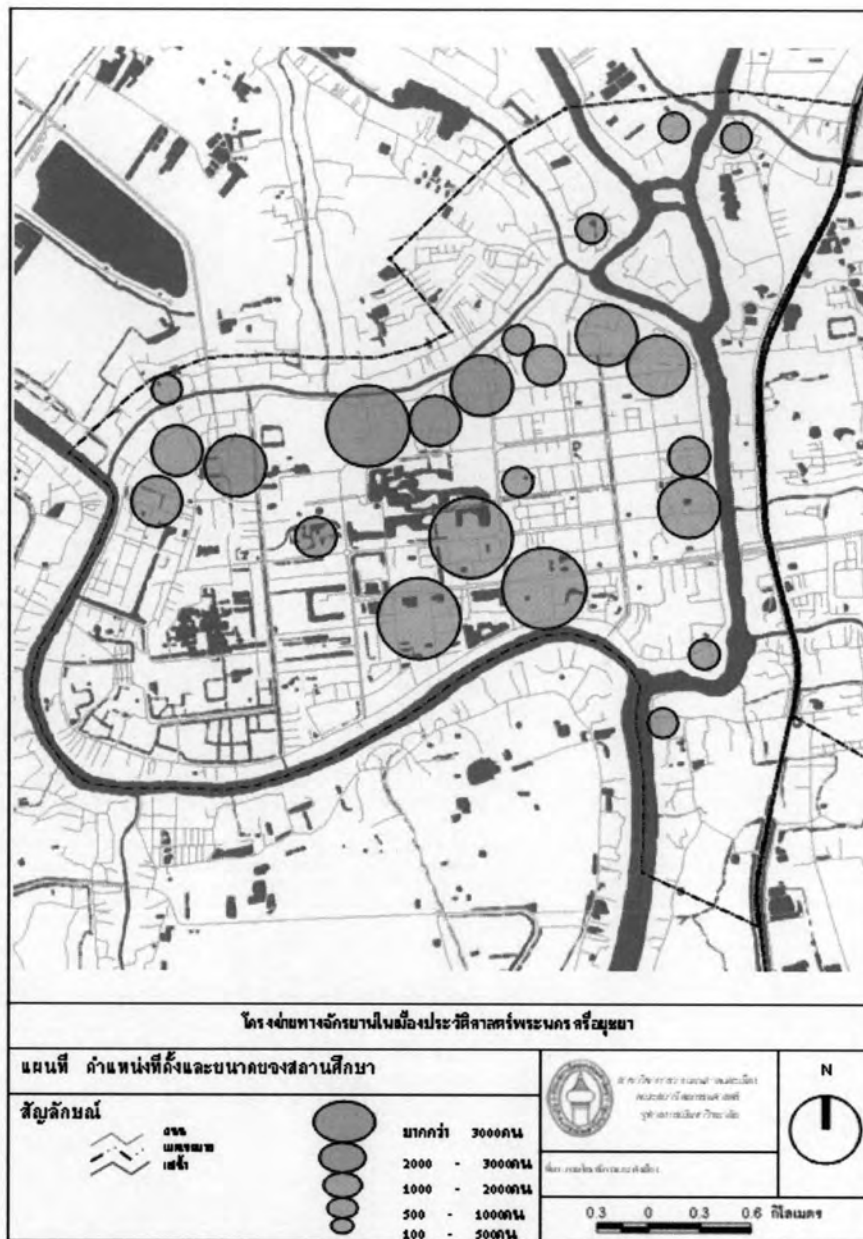
6.1.2.1 กิจกรรมการใช้พื้นที่ ในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา



แผนที่ 6.2 : ตำแหน่งย่านพาณิชยกรรม ในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา



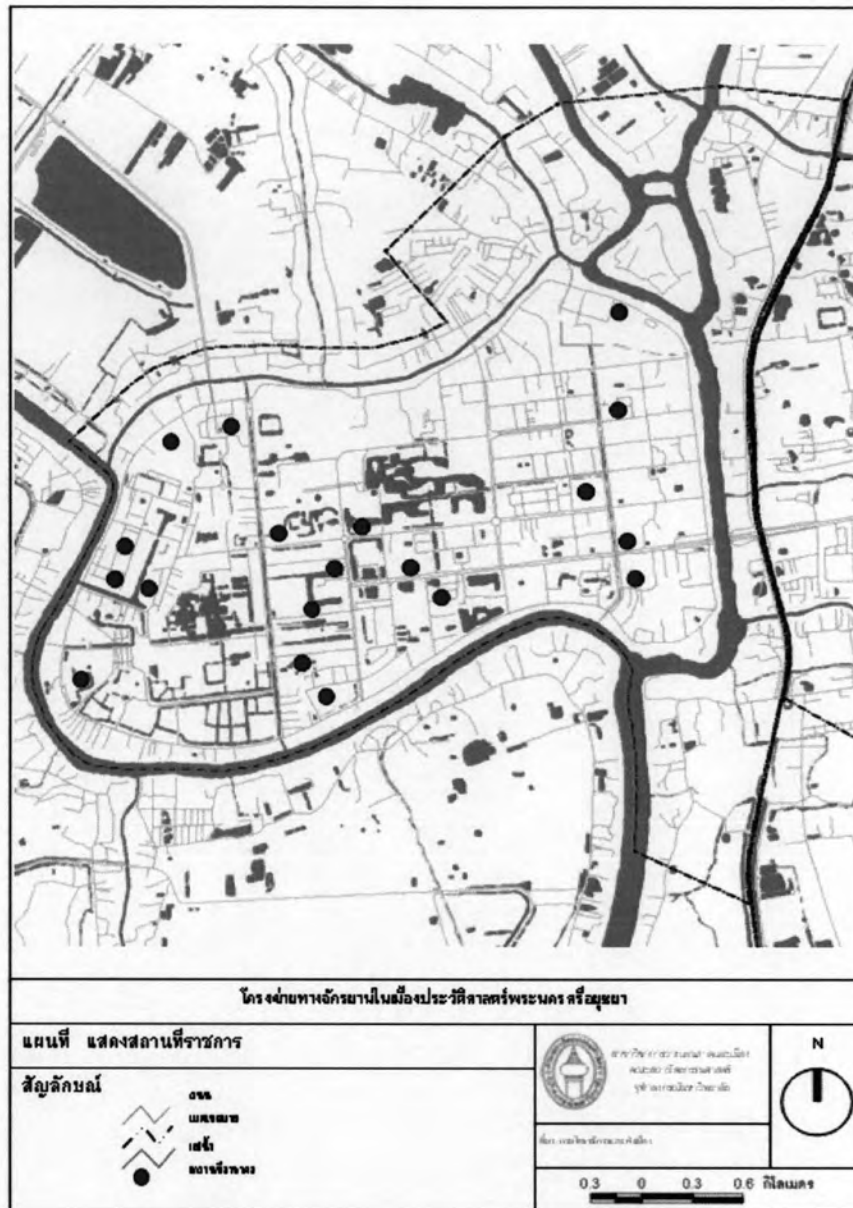
ภาพที่ 6.2 ตลาดสดในเขตเทศบาล



แผนที่ 6.3 : ตำแหน่งที่ตั้งสถานศึกษา ในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา



ภาพที่ 6.3 สถานศึกษาในเขตเทศบาล



แผนที่ 6.4 : สถานที่ราชการ ในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา



ภาพที่ 6.4 สถานที่ราชการในเขตเทศบาล



แผนที่ 6.5 : สถานที่ท่องเที่ยวที่นิยม ในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา

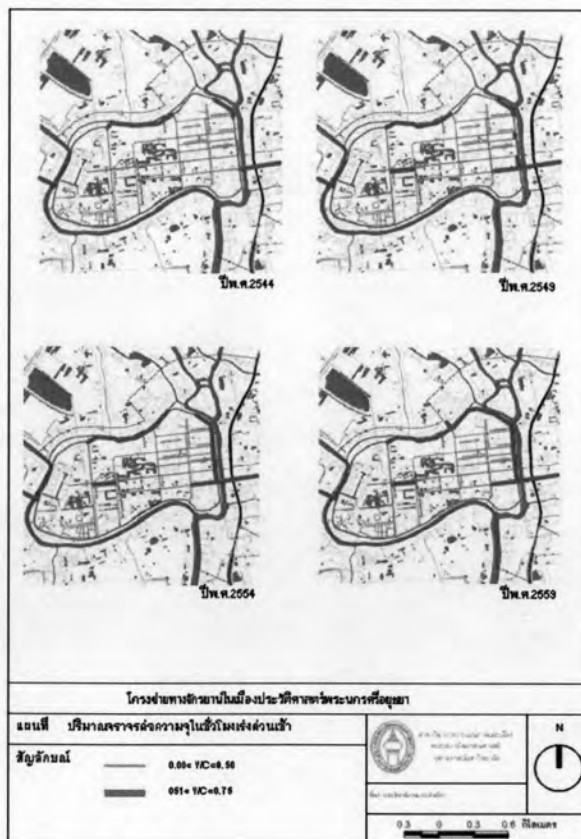


ภาพที่ 6.5 วัดมงคลพิตร (สถานที่ท่องเที่ยวยอดนิยม)

6.1.2.2 สภาพการจราจรในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

ตาราง 6.1 สภาพการจราจรในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

ถนน	การจราจร			
	ประเภทถนน	ช่องจราจร	ความเร็วเฉลี่ย	V/C Ratio
ป่าโทน	สายรอง	6	31-40 km/hr.	0.50<V/C<0.75
โรจนะ	สายหลัก	6	41-60 km/hr.	0.50<V/C<0.75
คลองท่อ	สายรอง	2	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50
ศรีสรรเพชญ์	สายรอง	4	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50
สีกัน	สายหลัก	6	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50
อุ้มทอง	สายหลัก	2	31-40 km/hr.	0.50<V/C<0.75
ป่ามะพร้าว	สายรอง	4	31-40 km/hr.	0.00<V/C<0.50
นเรศวร	สายหลัก	6	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50
หอรตันไชย	สายรอง	4	41-60 km/hr.	0.00<V/C<0.50
บางเอียน	สายรอง	4	41-60 km/hr.	0.00<V/C<0.50
คลองมะขามเรียง	สายรอง	4	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50



แผนที่ 6.6 ปริมาณจราจรต่อความจุในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า



แผนที่ 6.7 ความเร็วเฉลี่ยของการจราจร



แผนที่ 6.8 เส้นทางและปริมาณเดินทางโดยจักรยาน

6.1.2.3 สภาพถนนในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา



ภาพที่ 6.6 : ถนนอุทอง



ภาพที่ 6.7 : ถนนป่าโทน



ภาพที่ 6.8 : ถนนศรีสรรเพชญ



ภาพที่ 6.9 : ถนนนเรศวร



ภาพที่ 6.10 : ถนนป่ามะพร้าว



ภาพที่ 6.11 : ถนนบางเจียน



ภาพที่ 6.12 : ถนนโรจนะ



ภาพที่ 6.13 : ถนนสีกัน

6.1.2.4 ย่านโบราณสถาน

ตามที่เทศบาลนครนครศรีอยุธยาเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญในเชิงประวัติศาสตร์ อันเนื่องมาจากเป็นที่ตั้งของ นครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ซึ่งได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก ในปี พ.ศ. 2534 นั้น การพิจารณาออกแบบโครงข่ายจักรยานในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาจำเป็นต้องศึกษาการดำเนินโครงการต่างๆ ในเขตผังเมืองรวม ที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบโครงข่ายจักรยานดังนี้

- พื้นที่สีแดง (Nucleus Zone) ซึ่งมีกายภาพและบรรยากาศดีที่สุดในเขตที่ขึ้นทะเบียนมรดกโลก ซึ่งจำเป็นต้องสงวนรักษา และปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้คงเป็นเขตประวัติศาสตร์ที่บริสุทธิ์เท่าที่จะทำได้ มีพื้นที่รวม 1,810 ไร่
- พื้นที่โบราณสถานที่มีความสำคัญสูงสุดประกอบด้วย พระบรมมหาราชวัง พระอารามหลวง และซากอาคารสถานที่ที่สำคัญในอดีตมากมาย ให้ดำเนินการโยกย้ายหรือรื้อถอนอาคารที่ไม่เกี่ยวข้องออกไป
- พื้นที่สวนสาธารณะในสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ เป็นโบราณสถานอันดีรองที่จะปรับปรุงการพัฒนาเชิงกายภาพของสวนสาธารณะ
- พื้นที่ส่วนบริหารราชการและการท่องเที่ยว ได้แก่ บริเวณศาลากลางเดิมจนถึงหลังคัมภูนแผน จะปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับนักท่องเที่ยวด้านต่างๆ
- พื้นที่หมู่บ้านศิลปหัตถกรรมบริเวณวิทยาลัยเกษตรกรรมเดิม จะรวบรวมพื้นที่หมู่บ้านผลิตสินค้าพื้นเมืองต่างๆ มารวมกัน เพื่อการอนุรักษ์และฟื้นฟูศิลปวัฒนธรรมของอยุธยา และเป็นรายได้แก่ผู้ผลิตด้วย
- พื้นที่ส่วนบริหารอุทยานประวัติศาสตร์ฯ เป็นสำนักงาน ห้องปฏิบัติการของเจ้าหน้าที่
- พื้นที่ชุมชนใหม่ เป็นพื้นที่จัดสรรรองรับบ้านพักอาศัยที่ถูกโยกย้ายมาจากการพัฒนา ได้แก่ ด้านตะวันตกของสวนสมเด็จพระฯ
- พื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ฯ ในอนาคตเป็นการเตรียมการขยายเขตอุทยานประวัติศาสตร์ด้านโรงงานสุราอยุธยา

ต่อมา กรมศิลปากรได้มีประกาศกำหนดเขตที่ดินโบราณสถานเพิ่มเติมครอบคลุมเกาะเมืองอยุธยา เพื่อความเหมาะสมต่อการอนุรักษ์และพัฒนานครประวัติศาสตร์ รวมพื้นที่ประมาณ 3,000 ไร่

6.1.3 การออกแบบโครงข่ายจักรยานสำหรับประชากรและนักท่องเที่ยว

จากการศึกษาถึงลักษณะการเดินทางของประชากรและนักท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา(ในบทที่ 4) พบว่า

- ลักษณะการเดินทางประชากรส่วนใหญ่เดินทางไป เรียนหนังสือมากที่สุด รองลงมาคือไปทำงาน และไปซื้อของ

- ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานของประชากรในพื้นที่ศึกษาพบว่า ประชากรส่วนใหญ่เดินทางไป ซื้อของมากที่สุดรองลงมาเพื่อทำธุระพักผ่อนหย่อนใจและใช้จักรยานเพื่อเรียนหนังสือ ตามลำดับ

- ลักษณะการเดินทางของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางไป ท่องเที่ยว วัดมงคลบพิตรมากที่สุด รองลงมาบึงพระราม พระราชวังโบราณ และวัดพระศรีสรรเพชญ ตามลำดับ

- ลักษณะการเดินทางของนักท่องเที่ยวด้วยจักรยานส่วนใหญ่เดินทางไป ท่องเที่ยว วัดมงคลบพิตรมากที่สุด บึงพระราม พระราชวังโบราณ และวัดพระศรีสรรเพชญ ตามลำดับ

ปริมาณการเดินทางของจักรยานของประชาชนในพื้นที่ เกิดขึ้นมากในบริเวณโซน C ซึ่งอยู่นอกเขตเทศบาล ทั้งนี้เพราะเป็นพื้นที่ที่มีโรงงานอุตสาหกรรม และบริษัทเอกชน ตลอดจนมีชุมชนอยู่รอบๆ ซึ่งประชาชนที่อยู่ในเขตเทศบาลเดินทางไปทำงานนอกเขตเทศบาล รองลงมาเป็นโซน A1 ซึ่งเป็นที่ตั้งของสวนสมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ เจ้าสุทนต์มณี ถัดไปเป็นโซน A10-A12 ซึ่งเป็นที่ตั้งของตลาดหัวรอ ตลาดเจ้าพรหม ห้างอัมพรมณีพาร์ทเมนท์ไฮโดร และกรุงศรีพลาซ่าวัตถุประสงค์เพื่อซื้อของ โดยมีถนนในพื้นที่ ได้แก่ ถนน ปามะพร้าว หอรัตนไชย นเรศวรและ บางเอียน

ปริมาณการเดินทางโดยจักรยานสำหรับนักท่องเที่ยว ในโซน A4ซึ่งเป็นที่ตั้งของ วัดมงคลบพิตร วัดพระศรีสรรเพชญ และพระราชวังโบราณ รองลงมาเป็นโซน A8ซึ่งเป็นที่ตั้งของ บึงพระราม โดยมีถนนในพื้นที่ ได้แก่ ถนน ศรีสรรเพชญ ชีกูญ โรจนะ และคูทอง

ส่วนความต้องการของประชาชนในท้องถิ่นพบว่า ประชาชนต้องการเส้นทางจักรยานไปตลาดมากที่สุด รองลงมาเป็นเส้นทางไป โรงเรียน/มหาวิทยาลัย และเส้นทางไปสวนสาธารณะและโบราณสถานตามลำดับ

ดังนั้นเมื่อพิจารณาลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานในปัจจุบัน ร่วมกับความต้องการของประชาชนและนักท่องเที่ยวแล้ว การพัฒนาระบบทางจักรยานในเทศบาลนครนครศรีอยุธยา จึงทำขึ้นเพื่อ รองรับวัตถุประสงค์ในการ ซื้อของ ทำธุระ พักผ่อนหย่อนใจ/ท่องเที่ยว เป็นวัตถุประสงค์หลัก ซึ่งเป็นอุปสงค์การเดินทางในปัจจุบัน พร้อมกับเพื่อโอกาสในการใช้จักรยานเพื่อไปเรียนหนังสือเป็นวัตถุประสงค์รอง ดังนั้นพื้นที่ที่จะพัฒนาทางจักรยานจึงอยู่ในโซนซึ่งที่ตั้งของแหล่งกำเนิดการเดินทางส่วนใหญ่ อยู่ในโซน A1,A4-12 โดยมีถนน ปาโทน โรจนะ คลองท่อ

ศรีสรรเพชญ์ ชีกูณ อุ่ทอง ป่ามะพร้าว นเรศวร หอรัตนไชย บางเขิน คลองมะขามเรียง เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่าง แหล่งที่พักอาศัย ย่านพาณิชยกรรม สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ สถานที่ท่องเที่ยวและสถานศึกษา ในพื้นที่ศึกษา

ตารางที่ 6.2 สรุปแนวทางการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางจักรยาน

	การเดินทางปัจจุบัน	ความต้องการประชาชนและนักท่องเที่ยว	การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางจักรยาน
วัตถุประสงค์	ชื่อของ/ทำธุระ พักผ่อนหย่อนใจ/ท่องเที่ยว	ชื่อของ เรียนหนังสือ พักผ่อนหย่อนใจ/ท่องเที่ยว	ชื่อของ/ทำธุระ พักผ่อนหย่อนใจ/ท่องเที่ยว เรียนหนังสือ
แหล่งกำเนิดการเดินทาง	ย่านพาณิชยกรรม สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ สถานที่ท่องเที่ยว	ย่านพาณิชยกรรม สถานศึกษา สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ สถานที่ท่องเที่ยว	ย่านพาณิชยกรรม สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ สถานที่ท่องเที่ยว สถานศึกษา

ดังนั้น ถนนที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางจักรยานมีดังนี้

- ถนน ปาโทน, ถนน โจรณะ, ถนน คลองท่อ, ถนน ศรีสรรเพชญ์
ถนน ชีกูณ , ถนน อุ่ทอง , ถนน ป่ามะพร้าว, ถนน นเรศวร
ถนนหอรัตนไชย , ถนน บางเขิน , ถนนคลองมะขามเรียง

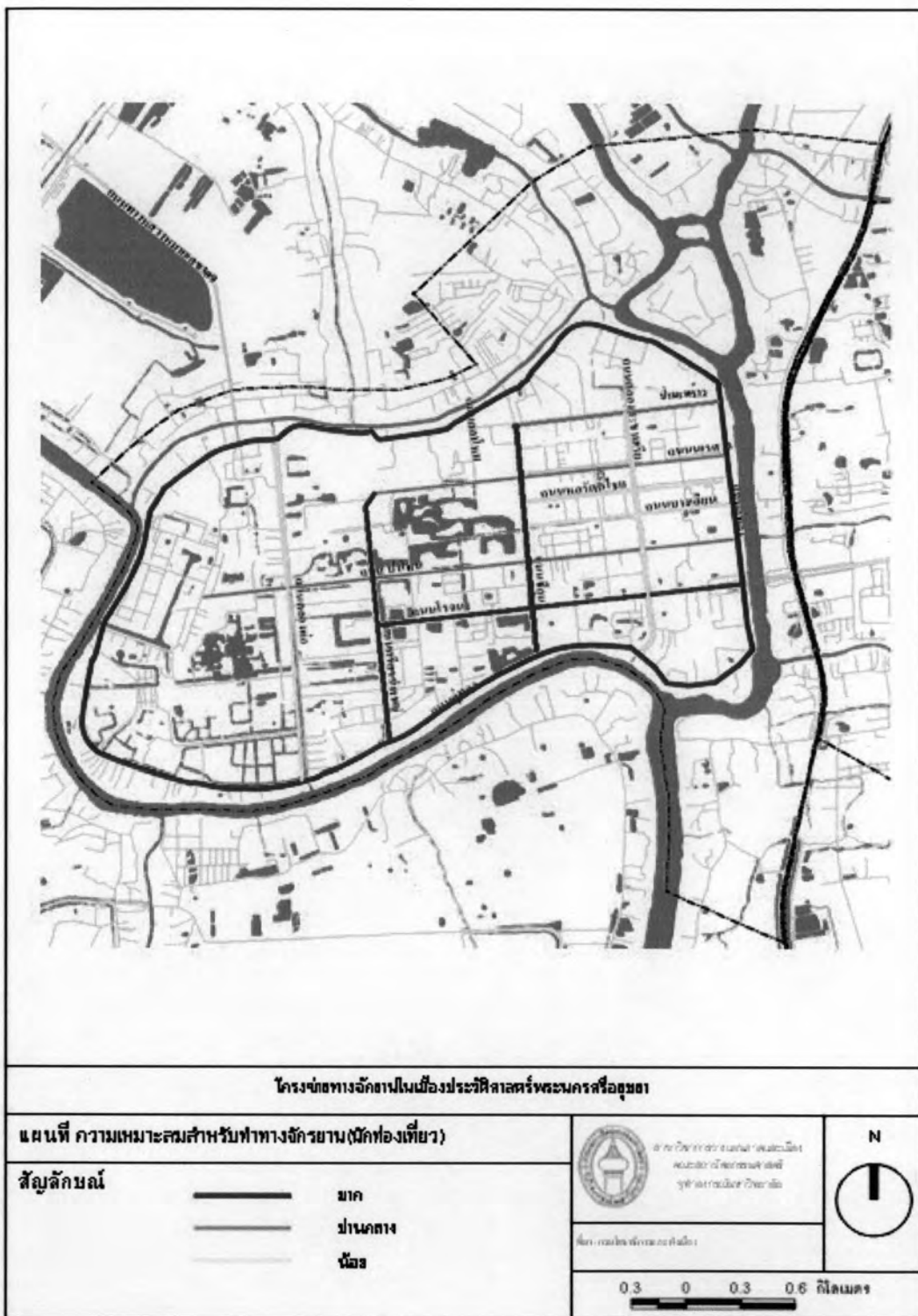
โดยทั่วไปโครงข่ายพื้นฐานของการเดินทางด้วยจักรยานประกอบด้วยเส้นทางทุกเส้นทาง ที่นักขี่จักรยานเข้ามาใช้จริง แต่ในทางปฏิบัติแล้วนักวางแผนไม่สามารถเสนอทุกเส้นทางเพื่อทำทางจักรยานได้ อาจเนื่องมาจากข้อจำกัดทางกายภาพหรือทางงบประมาณ ดังนั้นนักวางแผนจึงจำเป็นต้องเสนอเส้นทางที่มีความเหมาะสมมากที่สุด โดยเส้นทางจักรยานที่ดี ควรเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด มีการเข้าถึงดี มีความปลอดภัย และมีความต่อเนื่องของเส้นทาง ไม่ลาดชันมาก มีคุณภาพอากาศดี ไม่มีมลพิษทางเสียง Hudson (1984) ส่วนประเภททางจักรยานนั้น พิจารณาจากปริมาณจราจรและปริมาณรถบรรทุก อุบัติเหตุ ความกว้างบาทวิถี เขตทาง ลักษณะประเทศและความลาดชัน และปริมาณการใช้จักรยาน Hamill and Wise (1974)



แผนที่ 6.9 ความเหมาะสมของเส้นทาง ในการทำทางจักรยาน(ประชากร)

ตารางที่ 6.3 การวิเคราะห์เส้นทางจักรยานสำหรับประชากรในพื้นที่ศึกษา

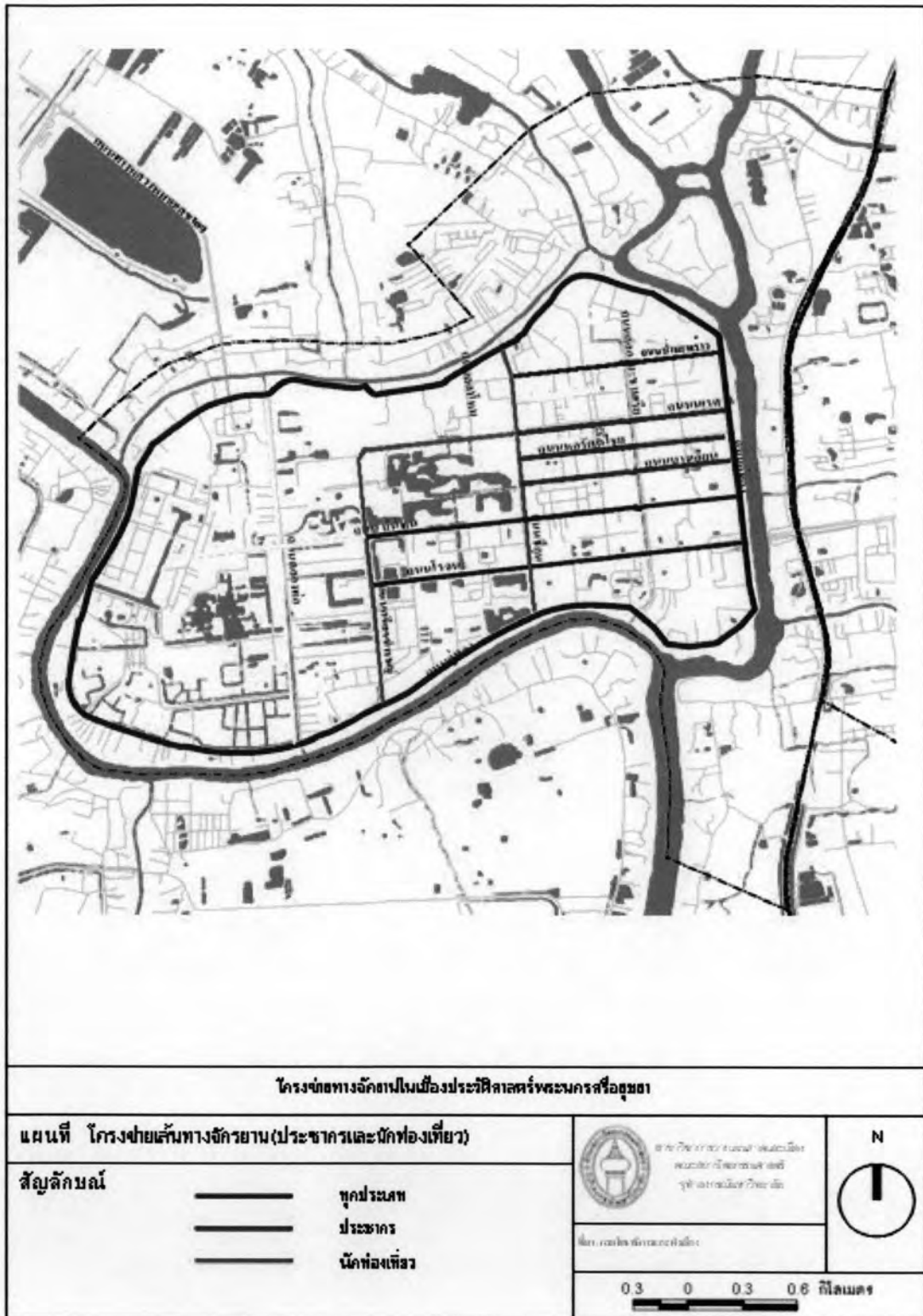
ถนน	การจราจร				กิจกรรมใน พท.				ปริมาณ การ เดิน ทางโดยจักร ยาน	ความเหมาะสม ทำทางจักร ยาน
	ประเภท ถนน	ช่องจราจร	ความเร็วเฉลี่ย	V/C Ratio	พาณิชย กรรม	สถานศึกษา	สถานที่ราช การ	ชุมชน		
ป่าไทร	สายรอง	6	31-40 km/hr.	0.50<V/C<0.75	ปานกลาง	ปานกลาง	น้อย	น้อย	ปานกลาง	ปานกลาง
โรจนะ	สายหลัก	6	41-60 km/hr.	0.50<V/C<0.75	น้อย	ปานกลาง	มาก	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง
คลองท่อ	สายรอง	2	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	ไม่มี	ไม่มี	น้อย	ปานกลาง	น้อย	น้อย
ศรีสรรเพชญ์	สายรอง	4	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	ปานกลาง	น้อย	ปานกลาง	น้อย	ไม่มี	น้อย
ซีกัน	สายหลัก	6	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	น้อย	น้อย	ไม่มี	น้อย	ไม่มี	น้อย
คูทอง	สายหลัก	2	31-40 km/hr.	0.50<V/C<0.75	มาก	มาก	มาก	มาก	มาก	มาก
ปามะพร้าว	สายรอง	4	31-40 km/hr.	0.00<V/C<0.50	มาก	ปานกลาง	ไม่มี	ปานกลาง	ไม่มี	ปานกลาง
นเรศวร	สายหลัก	6	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	มาก	น้อย	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง
หอรตน์ไชย	สายรอง	4	41-60 km/hr.	0.00<V/C<0.50	มาก	น้อย	ไม่มี	ปานกลาง	น้อย	ปานกลาง
บางเขิน	สายรอง	4	41-60 km/hr.	0.00<V/C<0.50	มาก	น้อย	น้อย	ปานกลาง	น้อย	ปานกลาง
คลองมะขาม เรียง	สายรอง	4	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	น้อย	ไม่มี	น้อย	ปานกลาง	ไม่มี	น้อย



แผนที่ 6.10 ความเหมาะสมของเส้นทาง ในการทำทางจักรยาน(นักท่องเที่ยง)

ตารางที่ 6.4 การวิเคราะห์เส้นทางจักรยานสำหรับนักท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา

ถนน	การจราจร				ย่านท่องเที่ยว				สถานีขนส่ง	ความเหมาะสม ทำทางจักรยาน
	ประเภทถนน	ช่องจราจร	ความเร็วเฉลี่ย	V/C Ratio	โบราณสถาน	ท่องเที่ยว อื่นๆ	สวนสาธารณะ	ย่านที่พัก		
ป่าไทร	สายรอง	6	31-40 km/hr.	0.50<V/C<0.75	ปานกลาง	ปานกลาง	มี	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง
โรจนะ	สายหลัก	6	41-60 km/hr.	0.50<V/C<0.75	ปานกลาง	มาก	ไม่มี	น้อย	มาก	มาก
คลองท่อ	สายรอง	2	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	ปานกลาง	น้อย	ไม่มี	ไม่มี	น้อย	น้อย
ศรีสรรเพชญ์	สายรอง	4	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	มาก	มาก	มี	ไม่มี	ปานกลาง	มาก
ซีกัน	สายหลัก	6	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	มาก	ปานกลาง	มี	น้อย	ปานกลาง	มาก
อุทอง	สายหลัก	2	31-40 km/hr.	0.50<V/C<0.75	มาก	มาก	มี	ปานกลาง	มาก	มาก
ป่ามะพร้าว	สายรอง	4	31-40 km/hr.	0.00<V/C<0.50	น้อย	ปานกลาง	ไม่มี	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง
นเรศวร	สายหลัก	6	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	น้อย	ปานกลาง	ไม่มี	ปานกลาง	มาก	ปานกลาง
หอรัตนไชย	สายรอง	4	41-60 km/hr.	0.00<V/C<0.50	น้อย	น้อย	ไม่มี	น้อย	มาก	น้อย
บางเขียน	สายรอง	4	41-60 km/hr.	0.00<V/C<0.50	น้อย	น้อย	ไม่มี	น้อย	ปานกลาง	น้อย
คลองมะขาม เรียง	สายรอง	4	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	น้อย	น้อย	ไม่มี	ปานกลาง	น้อย	น้อย



แผนที่ 6.11 โครงข่ายเส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา (ประชากรและ นักท่องเที่ยว)

ตารางที่ 6.5 การออกแบบโครงข่าย จักรยานสำหรับประชากรและนักท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา

ถนน	ช่องจราจร	ความเร็วเฉลี่ย	ผู้ใช้งาน			ความเหมาะสม ทำทางจักรยาน (ประชากร)	ความเหมาะสม ทำทางจักรยาน (นักท่องเที่ยว)	การพิจารณา โครงข่ายเส้นทางจักรยาน (ประชากรและนักท่องเที่ยว)	การจัดลำดับ ความสำคัญ
			ประชากร	นักเรียน	นักท่องเที่ยว				
ป่าไทร	6	31-40 km/hr.	น้อย- ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	จัดทำเส้นทางจักรยาน (สำหรับ ผู้ใช้ทุกประเภท)	ปานกลาง
โรจนะ	6	41-60 km/hr.	ปานกลาง	ปานกลาง	มาก	ปานกลาง	มาก	จัดทำเส้นทางจักรยาน (สำหรับ ผู้ใช้ทุกประเภท)	มาก
คลองท่อ	2	21-30 km/hr.	น้อย- ปานกลาง	น้อย	น้อย	น้อย	น้อย	ไม่พิจารณา	-
ศรีสรรเพชญ	4	21-30 km/hr.	น้อย	น้อย	มาก	น้อย	มาก	จัดทำเส้นทางจักรยาน (สำหรับนักท่องเที่ยว)	มาก
สีกุน	6	21-30 km/hr.	น้อย	น้อย	มาก	น้อย	มาก	จัดทำเส้นทางจักรยาน (สำหรับนักท่องเที่ยว)	มาก
อุ้มทอง	2	31-40 km/hr.	มาก	มาก	มาก	มาก	มาก	จัดทำเส้นทางจักรยาน (สำหรับ ผู้ใช้ทุกประเภท)	มาก
ปามะพร้าว	4	31-40 km/hr.	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	จัดทำเส้นทางจักรยาน (สำหรับ ผู้ใช้ทุกประเภท)	ปานกลาง
นเรศวร	6	21-30 km/hr.	มาก	น้อย	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	จัดทำเส้นทางจักรยาน (สำหรับ ประชากร)	ปานกลาง
หอรัตนไชย	4	41-60 km/hr.	มาก	น้อย	น้อย	ปานกลาง	น้อย	จัดทำเส้นทางจักรยาน (สำหรับ ประชากร)	ปานกลาง
บางเขียน	4	41-60 km/hr.	มาก	น้อย	น้อย	ปานกลาง	น้อย	จัดทำเส้นทางจักรยาน (สำหรับ ประชากร)	ปานกลาง
คลองมะขามเรียง	4	21-30 km/hr.	น้อย- ปานกลาง	น้อย	น้อย	น้อย	น้อย	ไม่พิจารณา	-

6.2 รูปแบบทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อทางจักรยาน

6.2.1 การออกแบบรูปแบบทางจักรยาน

ในการพิจารณาออกแบบ รูปแบบเส้นทางจักรยานมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้

6.2.1.1 ข้อกำหนดในการออกแบบทางจักรยาน ได้แก่

ความเร็วกับการออกแบบช่องทางจักรยาน

ความกว้างของช่องทางจักรยานจะต้องคำนึงถึงสภาพไหล่ทางของถนน ตัวอย่างเช่นบนถนนที่ไม่มีคันทันและGutterความกว้างต่ำสุดของช่องทางรถจักรยานคือ 4ft.(1.20m.) สำหรับถนนที่มีช่องสำหรับจอดรถยนต์ช่องทางจักรยานจะต้องมีความกว้างขึ้นเป็น 5t.(1.5m.) ถนนที่มีรถยนต์วิ่งเกินความเร็ว 35 mph(55km/hr) ก็ควรจะเพิ่มความกว้างของช่องทางจักรยาน

ที่ ม ๑ : Guide for the development of bicycle facilities,Amercian Assocoation of state Highway and Transportation Officials,Washington,DC.

พื้นผิวถนน

ผิวทางจักรยานที่พบในปัจจุบันประกอบด้วย ผิวทางคอนกรีต ผิวทางแบบแอสฟัลต์ และผิวทางแผ่นปู ในวัสดุผิวทางทั้ง 3 ประเภท ผิวทางแบบแอสฟัลต์จะให้ความนุ่มของการขับที่สูงที่สุด โดยเฉพาะใช้วัสดุหินขนาดเล็ก

ความลาดเอียง

โดยธรรมชาติ ของผู้ขี่จักรยานจะพยายามหลีกเลี่ยง ที่จะขี่จักรยานในเส้นทางที่มีความลาดชันมากเกินไป เนื่องจากต้องใช้กำลังในการขี่จักรยานมากกว่าปกติ ดังนั้นในการวางแผนสร้างเส้นทางจักรยานควรจะหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีความลาดชันมากกว่า 5 เปอร์เซ็นต์ หรือเส้นทางที่มีลักษณะภูมิประเทศเป็นเนินลาดชันระยะยาวมากเกินไป

6.1.4.2 ลักษณะของทางจักรยานที่ดีได้แก่

ความปลอดภัย

ทางจักรยานต้องไม่สร้างอันตรายให้แก่คนใช้ถนนหรือแม้กระทั่งคนขี่จักรยานเอง ในส่วนนี้สามารถวิเคราะห์ได้จาก สภาพการจราจรในพื้นที่ได้แก่ ความเร็วเฉลี่ยในแต่ละเส้นทาง และ V/C Ratio

ความต่อเนื่องของเส้นทาง

ในการสร้างความต่อเนื่องของเส้นทางนั้นจำเป็นต้องหาเส้นทางเชื่อมรวมทั้งพิจารณาถึงข้อจำกัดทางกายภาพเช่น ทางแยกขนาดใหญ่ หรือโอกาสในการหาเส้นทางเชื่อม เช่น เส้นทางในสวนสาธารณะ

ความตรงของเส้นทาง

เส้นทางตัดตรงไปสู่จุดหมายปลายทางเป็นสิ่งสำคัญอันดับแรกสำหรับนักขี่เพื่อประโยชน์ใช้สอย (Utilitarian cyclists) ในขณะที่นักขี่เพื่อความเพลิดเพลินจะให้ความสำคัญน้อยกว่า โดยทั่วไปไม่ควรเกิน 10% ของระยะทางที่เดินทางประจำ

ความสะดวก

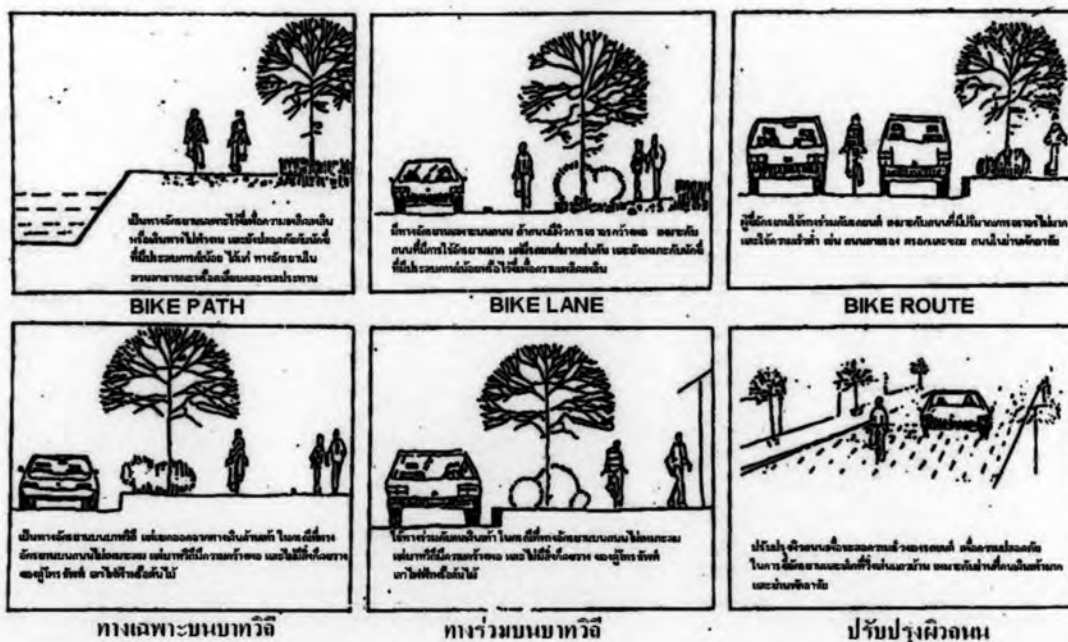
โครงข่ายทางจักรยานต้องมีการเข้าถึงยังปลายทางต่างๆที่สำคัญได้สะดวก รวมถึงการจัดการที่จอดรถจักรยานที่ปลอดภัยและอยู่ในทำเลที่เหมาะสม

ที่กำบัง

ควรกำหนดเส้นทางจักรยานในที่ที่สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติหรือที่มนุษย์สร้างขึ้นสามารถช่วยป้องกันฝนและลมได้

ความน่าสนใจของเส้นทาง

ความเพลิดเพลินในการขี่จักรยานเพิ่มขึ้นเมื่อสภาพแวดล้อมมีความน่าสนใจ ซึ่งนักขี่เพื่อความเพลิดเพลิน จะให้ความสำคัญกับส่วนนี้มากกว่านักขี่เพื่อประโยชน์ใช้สอย



ภาพที่ 6.14 : เส้นทางจักรยานที่น่าเสนอ

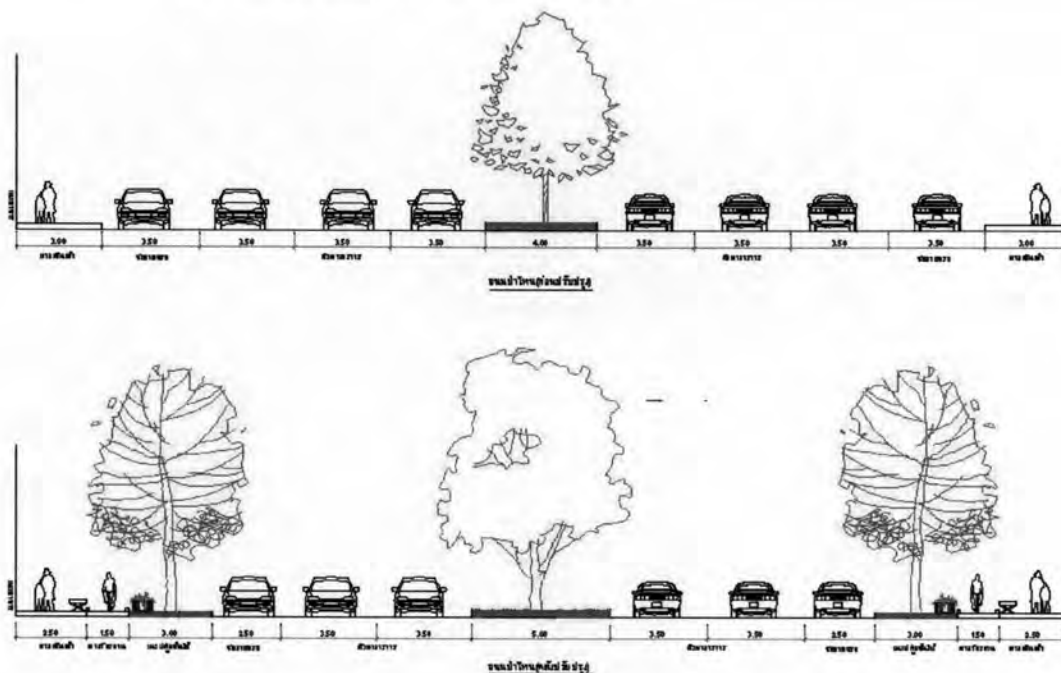
ตารางที่ 6.6 การพิจารณาและออกแบบ รูปแบบทางจักรยาน

ถนน	ข้อกำหนด					ความร่มรื่น	พท.สำหรับสิ่ง อำนวยความสะดวก	กลุ่มผู้ใช้ งาน	รูปแบบทางจักรยาน ที่น่าเสนอ
	ช่องจราจร	ความเร็วเฉลี่ย	V/C Ratio	ผิวถนน	ความลาด				
ป่าไทร	6	31-40 km/hr.	$0.50 < V/C < 0.75$	แอสฟัลท์	< 5%	ปานกลาง	มาก	ทุกประเภท	ทางเฉพาะบนบาทวิถี
โรจนะ	6	41-60 km/hr.	$0.50 < V/C < 0.75$	คอนกรีต	< 5%	ปานกลาง	มาก	ทุกประเภท	ทางร่วมบนบาทวิถี
ศรีสรรเพชญ์	4	21-30 km/hr.	$0.00 < V/C < 0.50$	แอสฟัลท์	< 5%	มาก	ปานกลาง	นักท่องเที่ยว	ทางร่วมบนบาทวิถี
สีกัน	6	21-30 km/hr.	$0.00 < V/C < 0.50$	แอสฟัลท์	< 5%	ปานกลาง	มาก	นักท่องเที่ยว	ทางเฉพาะบนบาทวิถี ทางร่วมบนบาทวิถี
อุทอง	2	31-40 km/hr.	$0.50 < V/C < 0.75$	แอสฟัลท์	< 5%	มาก	ปานกลาง	ทุกประเภท	ทางร่วมบนบาทวิถี
ปามะพร้าว	4	31-40 km/hr.	$0.00 < V/C < 0.50$	แอสฟัลท์	< 5%	ปานกลาง	ปานกลาง	ทุกประเภท	ทางร่วมบนบาทวิถี
นเรศวร	6	21-30 km/hr.	$0.00 < V/C < 0.50$	คอนกรีต	< 5%	ปานกลาง	ปานกลาง	ประชากร	ทางร่วมบนบาทวิถี
หอรัตนไชย	4	41-60 km/hr.	$0.00 < V/C < 0.50$	แอสฟัลท์	< 5%	ปานกลาง	ปานกลาง	ประชากร	ทางร่วมบนบาทวิถี
บางเขียน	4	41-60 km/hr.	$0.00 < V/C < 0.50$	แอสฟัลท์	< 5%	ปานกลาง	ปานกลาง	ประชากร	ทางร่วมบนบาทวิถี



6.2.1.2 รูปแบบทางจักรยานในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

รูปแบบเส้นทางจักรยานบนถนนป่าไธม



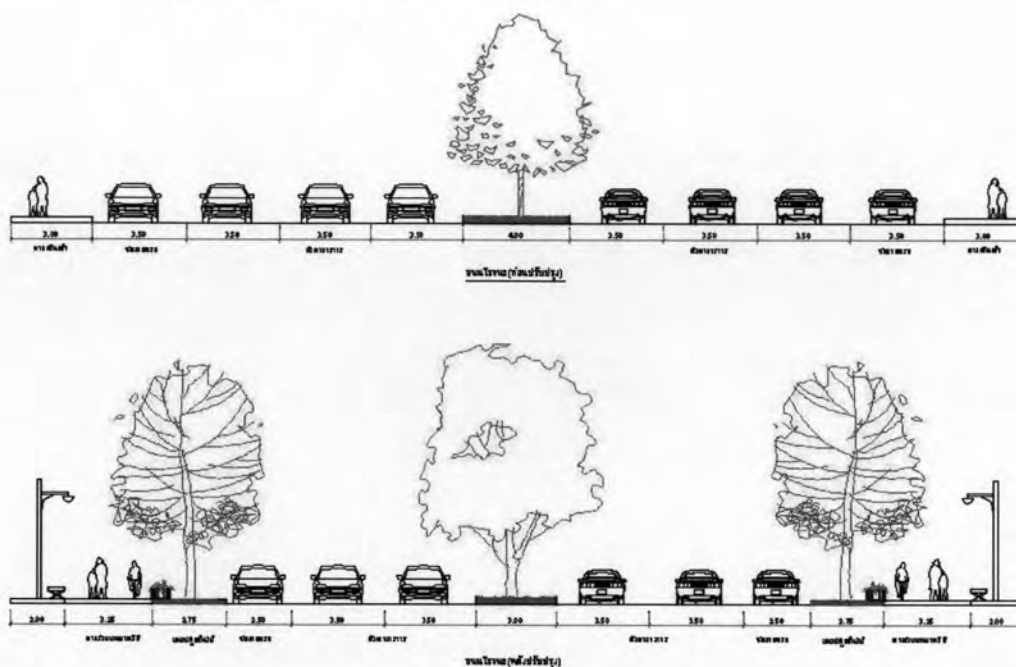
ภาพที่ 6.15 : เส้นทางจักรยานถนนป่าไธม

ถนนป่าไธม มีลักษณะถนน เป็นถนนที่มีความกว้างของถนน 6 เลนมีลักษณะถนนที่ตรง และกว้างมาก วิ่งตัดผ่านถนน คลองท่อ ถนนศรีสรรเพชญ ถนนชี่กุน เป็นถนนที่อยู่ระหว่าง โชนค้าขายและโชนแหล่งท่องเที่ยว โดยจะผ่านบริเวณพักผ่อนหย่อนใจคือ บึงพระราม คุณสมบัติที่ดีของเส้นทาง ได้แก่ การเข้าถึงค่อนข้างสะดวก มีความปลอดภัยสูง ความร่มรื่นมาก และ มีความกว้างของถนนดีมาก สามารถปรับพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้ เพื่อความร่มรื่น จึงเสนอเป็นทางจักรยานชนิด ทางจักรยานชนิดทางเฉพาะบนบาทวิถี ซึ่งเหมาะกับถนนที่มีการใช้จักรยานมากและมีรถยนต์มากเช่นเดียวกัน อีกทั้งเหมาะกับนักขี่ที่มีประสบการณ์น้อย หือไว้เพื่อความปลอดภัย

สรุปเส้นทางจักรยานบนถนนป่าไธม

- ประเภททางจักรยาน : ทางจักรยานชนิดเฉพาะบนบาทวิถี
- กลุ่มผู้ใช้งาน : ทุกประเภท
- วัตถุประสงค์ : ทำธุระ เรียนหนังสือ พักผ่อน ท่องเที่ยว
- สิ่งอำนวยความสะดวก : ป้ายบอกทางจักรยาน ที่จอดรถจักรยาน

รูปแบบเส้นทางจักรยานบนถนนโรจนะ



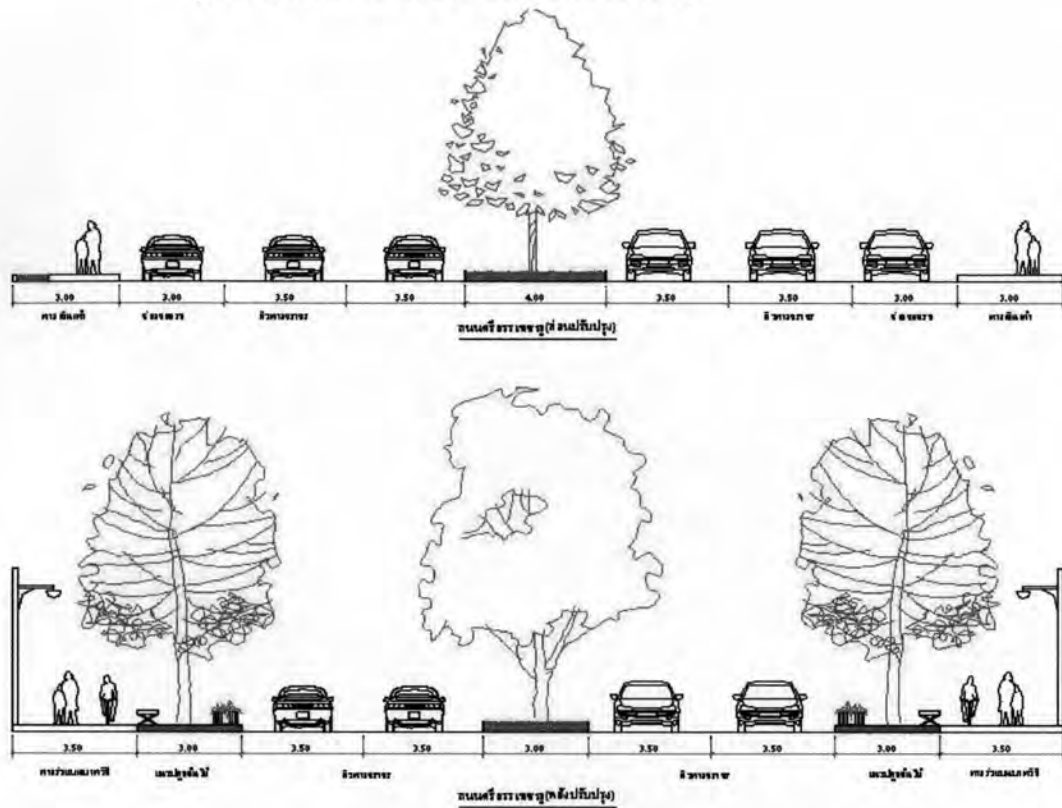
ภาพที่ 6.16 : เส้นทางจักรยานถนนโรจนะ

ถนนโรจนะ มีลักษณะถนน เป็นถนนที่มีความกว้างของถนน 6 เลนมีลักษณะถนนที่ตรง และกว้างมาก วิ่งตัดผ่านถนน คลองมะขามเรียง ถนนศรีสรรเพชญ ถนนชีกุน เป็นถนนที่อยู่ระหว่าง โชนสถานี่ราชการ สถานศึกษา และ แหล่งท่องเที่ยว คุณสมบัติที่ดีของเส้นทาง ได้แก่ การเข้าถึงค่อนข้างสะดวก มีความปลอดภัย ความร่มรื่นดี และมีความกว้างของถนนดี สามารถปรับพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้ เพื่อความร่มรื่น และสามารถรองรับการใช้งานได้ทุกประเภท จึงเสนอเป็นทางจักรยานชนิด ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี ซึ่งเหมาะกับถนนที่มีความกว้างของบาทวิถีที่และจำนวนช่องจราจรที่มาก เส้นทางนี้เหมาะกับนักขี่ที่มีประสบการณ์น้อย หรือไว้ขี่เพื่อความเพลิดเพลิน

สรุปเส้นทางจักรยานบนถนนโรจนะ

- ประเภททางจักรยาน : ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี
- กลุ่มผู้ใช้งาน : ทุกประเภท
- วัตถุประสงค์ : ทำธุระ เรียนหนังสือ ท่องเที่ยว
- สิ่งอำนวยความสะดวก : ป้ายบอกทางจักรยาน ที่พักรถจักรยาน ตู้โทรศัพท์ ม้านั่ง

รูปแบบเส้นทางจักรยานบนถนนศรีสรรเพชญ์



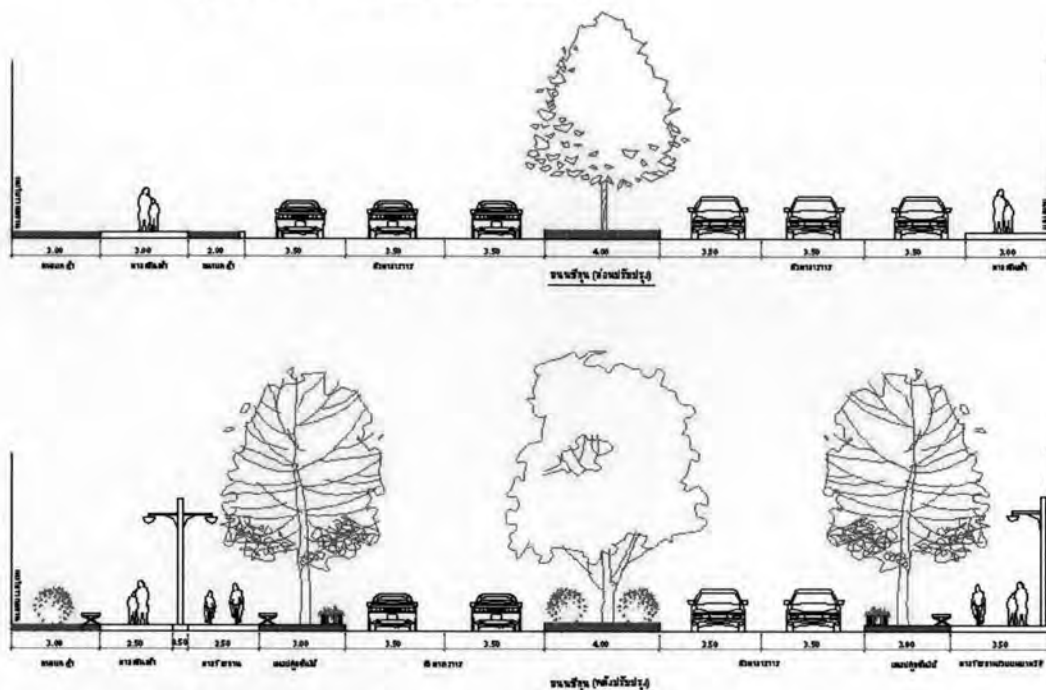
ภาพที่ 6.17 : เส้นทางจักรยานถนนศรีสรรเพชญ์

ถนนศรีสรรเพชญ์ มีลักษณะถนน เป็นถนนที่มีความกว้างของถนน 4 เลนมี ลักษณะถนนที่ตรง และไม่ยาวเกินไป มีถนนที่เชื่อมต่อกับหลายเส้น เช่นถนนอุทอง ถนนปาทอง และถนนโรจนะซึ่งวัตถุประสงค์หลักสำหรับทางจักรยานบนถนนเส้นนี้คือการขับขี่ พักผ่อน ท่องเที่ยว โดยสถานที่พักผ่อนและสถานที่ท่องเที่ยว คือ บริเวณ บึงพระราม คุณสมบัติที่ดีของเส้นทาง ได้แก่ การเข้าถึงค่อนข้างสะดวก มีความปลอดภัยสูง มีความกว้างของถนนค่อนข้างมาก สามารถปรับพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้ เพื่อความร่มรื่น จึงเสนอเป็นทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี อีกทั้งให้เพิ่มพื้นที่ปลูกต้นไม้เพื่อความร่มรื่นของผู้เดินเท้าและผู้ขับขี่จักรยาน เส้นทางนี้ เหมาะกับนักขี่ที่มีประสบการณ์น้อย หรือไว้ขี่เพื่อความเพลิดเพลิน

สรุปเส้นทางจักรยานบนถนนศรีสรรเพชญ์

- ประเภททางจักรยาน : ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี
- กลุ่มผู้ใช้งาน : นักท่องเที่ยว
- วัตถุประสงค์ : พักผ่อนและ ท่องเที่ยว
- สิ่งอำนวยความสะดวก : ป้ายบอกทางจักรยาน ที่พักรถจักรยาน ตู้โทรศัพท์ ม้านั่ง

รูปแบบเส้นทางจักรยานบนถนนซีกัน



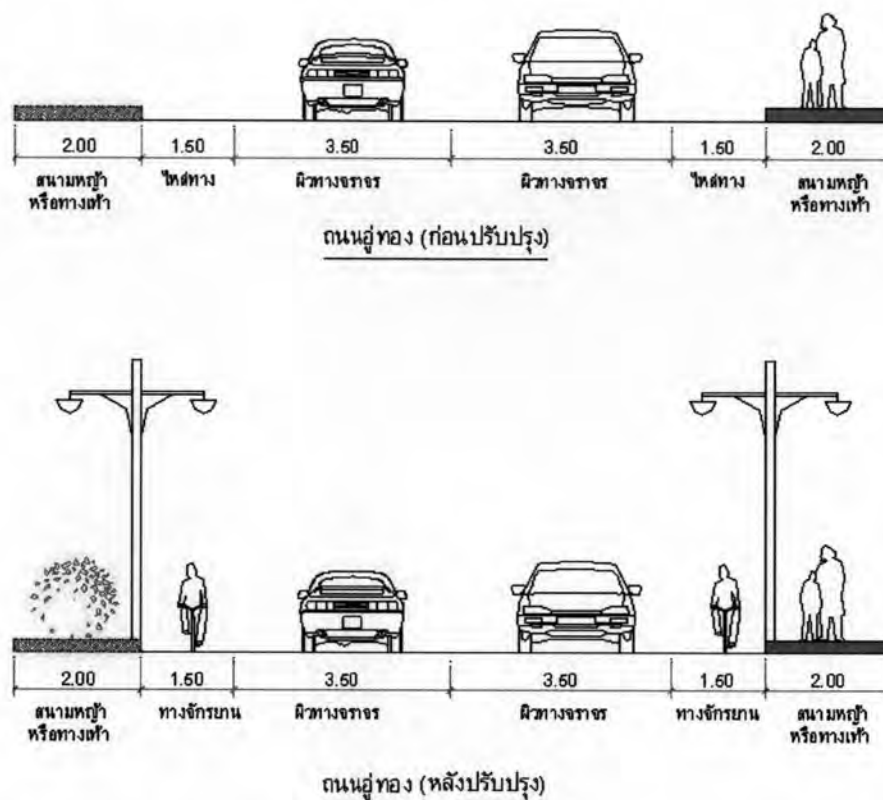
ภาพที่ 6.18 : เส้นทางจักรยานถนนซีกัน

ถนนซีกัน มีลักษณะถนน เป็นถนนที่มีความกว้างของถนน 6 เลนมีลักษณะถนนที่ตรง และกว้างมาก วิ่งตัดผ่านถนนที่มีความสำคัญหลายสาย ได้แก่ ถนน นครสวรรค์ , ถนนบางเขียน ,ถนนปามะพร้าว และสถานที่โบราณสถานและ พักผ่อนหย่อนใจ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์หลักสำหรับทางจักรยานบนถนนเส้นนี้คือ ด้านการท่องเที่ยวและ พักผ่อนคุณสมบัติที่ดีของเส้นทาง ได้แก่ การเข้าถึงค่อนข้างสะดวก มีความปลอดภัยสูง ความร่มรื่นดี และมีความกว้างมาก เสนอเป็นทางจักรยานชนิดทางเฉพาะบนบาทวิถี และทางร่วมบนบาทวิถี โดย ทางเฉพาะบนบาทวิถีจะใช้ในเส้นทาง ด้านที่ไม่มีโบราณสถานเนื่องจากมีพื้นที่ในการเว้นระยะทำเส้นทางจักรยานที่มากกว่า ในฝั่งตรงข้ามจะใช้ ทางร่วมบนบาทวิถีเนื่องจากมีพื้นที่บาทวิธิน้อยกว่า และ จะปรับพื้นที่บางส่วน สำหรับปลูกต้นไม้เพื่อความร่มรื่นของผู้เดินเท้าและผู้ขับขี่จักรยาน เส้นทางนี้เหมาะสำหรับขับขี่เพื่อการท่องเที่ยวอีกทั้งเหมาะกับนักขี่ที่มีประสบการณ์น้อย

สรุปเส้นทางจักรยานบนถนนซีกัน

- ประเภททางจักรยาน : ทางจักรยานชนิดทางเฉพาะบนบาทวิถี
และ ทางจักรยานชนิดทางร่วมบนบาทวิถี
- กลุ่มผู้ใช้งาน : นักท่องเที่ยว
- วัตถุประสงค์ : พักผ่อนและ ท่องเที่ยว
- สิ่งอำนวยความสะดวก : ป้ายบอกทางจักรยาน ที่พักรถจักรยาน ตู้โทรศัพท์ ม้านั่ง

รูปแบบเส้นทางจักรยานบนถนนคู่ทาง



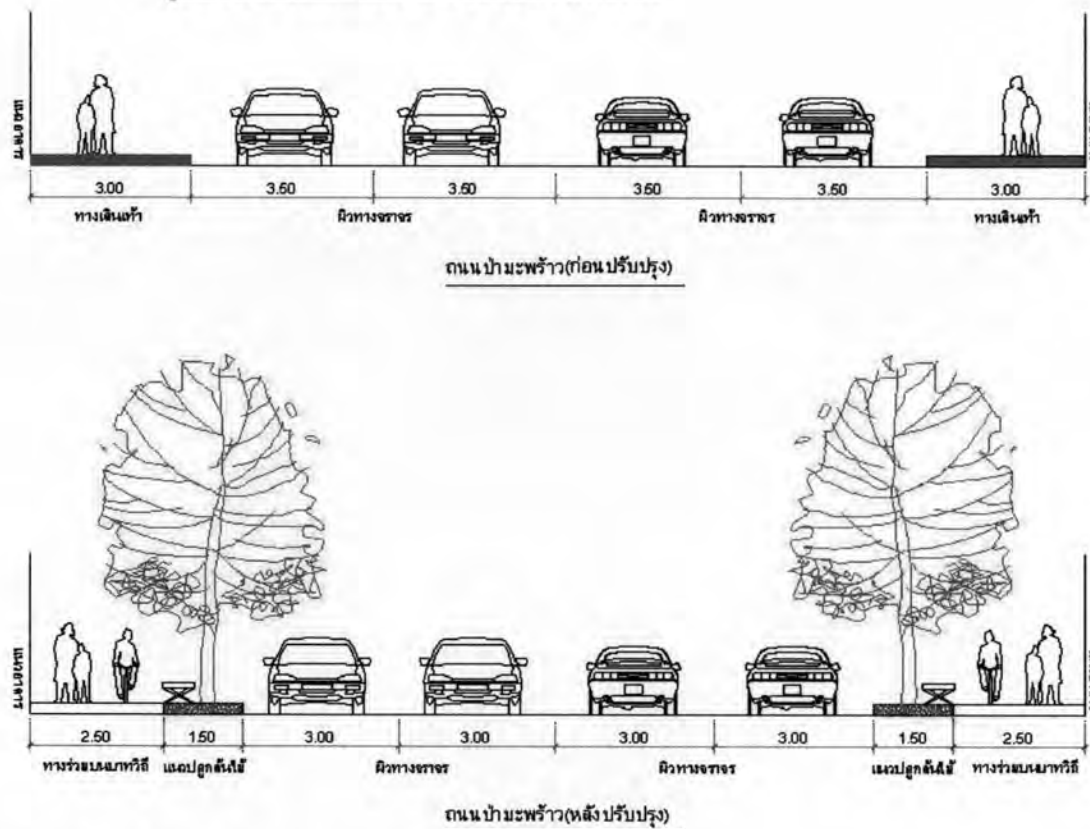
ภาพที่ 6.19 : เส้นทางจักรยานถนนคู่ทาง

ถนนคู่ทาง มีลักษณะถนน เป็นถนนที่มีความกว้างของถนน 2 เลน เชื่อมต่อรอบเมืองเนื่องจากเป็นถนนที่วิ่งเลียบเกาะเมือง มีการเข้าถึงที่สะดวก เชื่อมต่อบริเวณที่มีความสำคัญหลายแห่ง ยกตัวอย่างเช่น สถานีรถไฟ ตลาด โรงเรียน และโรงพยาบาล ซึ่งวัตถุประสงค์หลักสำหรับทางจักรยานบนถนนเส้นนี้คือ การขับขี่ไปทำธุระ พักผ่อน ท่องเที่ยว และเรียนหนังสือ และเนื่องจาก ถนนเส้นนี้ มีปริมาณคนใช้จักรยานค่อนข้างสูง จึงสะท้อน คุณสมบัติที่ดีของเส้นทาง ได้แก่ การเข้าถึงที่สะดวก ความร่มรื่นของสถานที่ ถนนมีความกว้างพอเหมาะ จึงเสนอเป็นทางจักรยานชนิด BIKE LANE ทางจักรยานเฉพาะบนผิวถนน ซึ่งเหมาะกับถนนที่มีการใช้จักรยานมาก และมีรถยนต์มากเช่นเดียวกัน อีกทั้งเหมาะกับนักขี่ที่มีประสบการณ์น้อย

สรุปเส้นทางจักรยานบนถนนคู่ทาง

- ประเภททางจักรยาน : BIKE LANE
- กลุ่มผู้ใช้งาน : ทุกประเภท
- วัตถุประสงค์ : ทำธุระ เรียนหนังสือ พักผ่อน ท่องเที่ยว
- สิ่งอำนวยความสะดวก : ป้ายบอกทางจักรยาน ที่พักรถจักรยาน ตู้โทรศัพท์ ม้านั่ง

รูปแบบเส้นทางจักรยานบนถนนปามะพร้าว



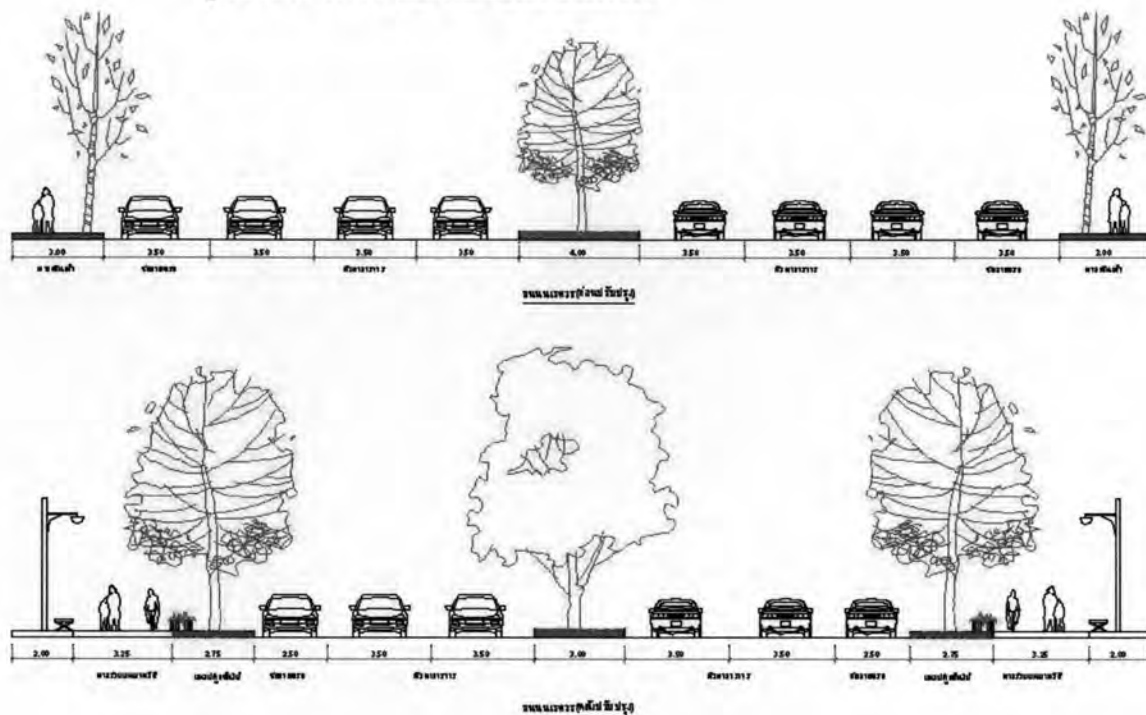
ภาพที่ 6.20 : เส้นทางจักรยานถนนปามะพร้าว

ถนนปามะพร้าว มีลักษณะถนน เป็นถนนที่มีความกว้างของถนน 4 เลน ปัจจุบันมีการจอดรถบริเวณริมถนนทั้ง 2 ด้านและมีป้ายต่างๆ ทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยถนน มีลักษณะถนนที่ตรง อยู่บริเวณย่านการค้า คือตลาดหัวรอ และบริเวณสถานศึกษาหลายแห่ง เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนน อุโมงค์และถนนชี่กุน และมีกลุ่มผู้ใช้งาน ทุกประเภท ซึ่งสอดคล้องกับการใช้ที่ดินในย่านนี้ คือย่านพาณิชยกรรม สถานศึกษา ที่พักอาศัย(ประชากรและนักท่องเที่ยว) คุณสมบัติที่ดีของเส้นทาง ได้แก่ การเข้าถึงค่อนข้างสะดวก ถนนมีความกว้างมาก สามารถที่จะปรับพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้ เพื่อให้เกิดความร่มรื่น จึงเสนอเป็นทางจักรยานชนิด ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี

สรุปเส้นทางจักรยานบนถนนปามะพร้าว

- ประเภททางจักรยาน : ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี
- กลุ่มผู้ใช้งาน : ทุกประเภท
- วัตถุประสงค์ : ทำธุระ เรียบหนังสือ พักผ่อน ท่องเที่ยว
- สิ่งอำนวยความสะดวก : ป้ายบอกทางจักรยาน ที่จอดรถจักรยาน

รูปแบบเส้นทางจักรยานบนถนนนครสวรรค์



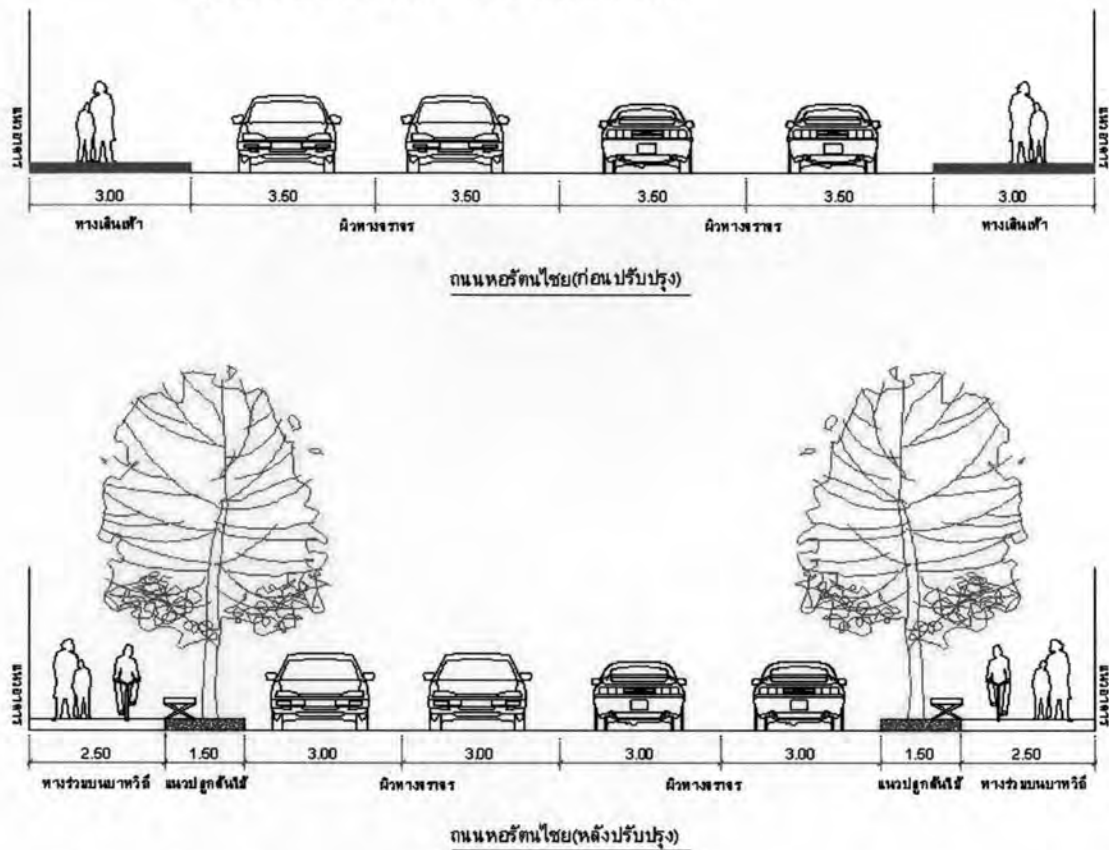
ภาพที่ 6.21 : เส้นทางจักรยานถนนนครสวรรค์

ถนนนครสวรรค์ มีลักษณะถนน เป็นถนนที่มีความกว้างของถนน 6 เลนมีลักษณะถนนที่ตรง และกว้างมาก วิ่งตัดผ่านถนนอุทองและถนนชีกุน ลักษณะสำคัญของถนนสายนี้คืออยู่ใจกลางย่านพานิชยกรรมของเมือง อันประกอบด้วย ตลาดเจ้าพรหม ห้างกรุงศรีซอปปิง ห้างอัมพรดีพาร์ทเมนท์สโตร์ และบริเวณท่ารถสองแถว วัตถุประสงค์หลักสำหรับทางจักรยานบนถนนเส้นนี้คือการซื้อของ ทำธุระ ซึ่งสอดคล้องกับการใช้ที่ดินในย่านนี้ คือย่านพานิชยกรรม กลุ่มผู้ใช้งานเป็นประชาชนในพื้นที่ คุณสมบัติที่ดีของเส้นทาง ได้แก่การเข้าถึงค่อนข้างสะดวก ถนนมีความกว้างมาก สามารถที่จะปรับพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้ เพื่อให้เกิดความร่มรื่น และมีปริมาณการใช้จักรยานในปัจจุบันค่อนข้างมาก จึงเสนอเป็นทางจักรยานชนิด ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี

สรุปเส้นทางจักรยานบนถนนนครสวรรค์

- ประเภททางจักรยาน : ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี
- กลุ่มผู้ใช้งาน : ประชากร
- วัตถุประสงค์ : ซื้อของและ ทำธุระ
- สิ่งอำนวยความสะดวก : ป้ายบอกทางจักรยาน ที่จอดรถจักรยาน

รูปแบบเส้นทางจักรยานบนถนนหอรตน์ไชย



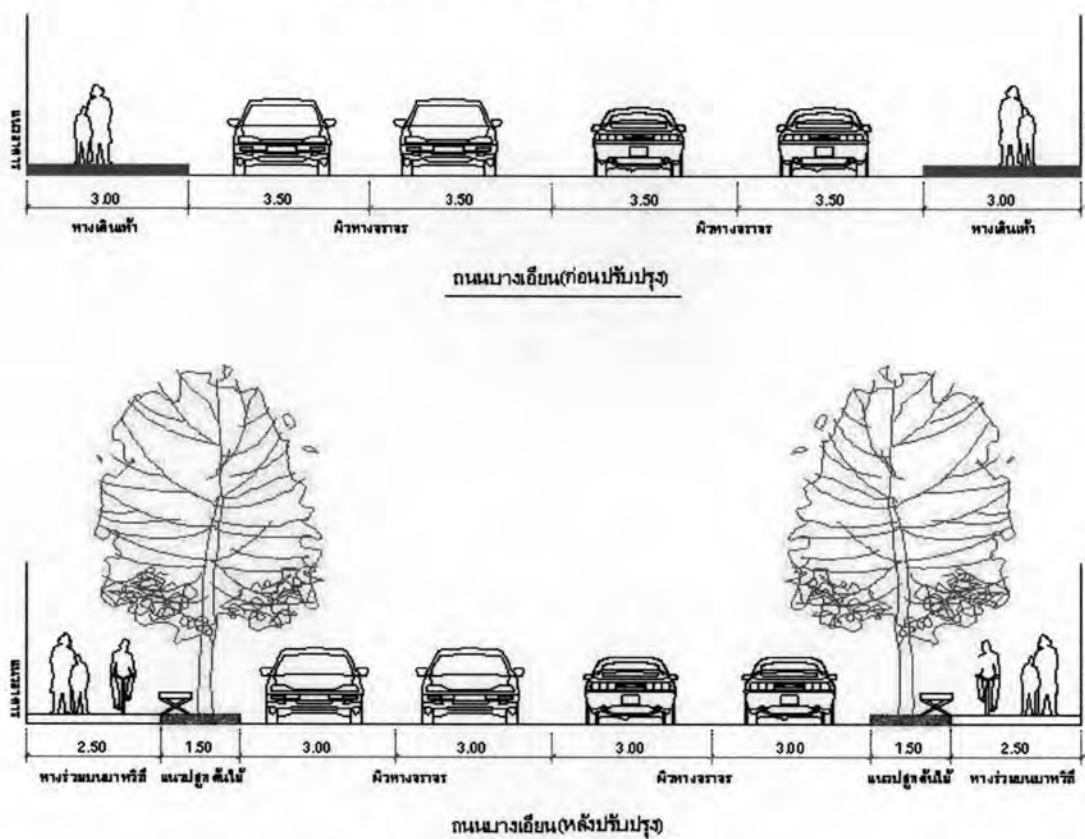
ภาพที่ 6.22 : เส้นทางจักรยานถนนหอรตน์ไชย

ถนนหอรตน์ไชย มีลักษณะถนน เป็นถนนที่มีความกว้างของถนน 4 เลน มีลักษณะถนนที่ตรงและกว้างตัดผ่านถนนอุทองและถนนชีกุน ลักษณะสำคัญของถนนสายนี้คือ อยู่บริเวณย่านพาณิชยกรรม และชุมชน วัดอุประสงค์หลักสำหรับทางจักรยานบนถนนเส้นนี้คือการซื้อของ ทำธุระ ซึ่งสอดคล้องกับการใช้ที่ดินในย่านนี้ คือย่านพาณิชยกรรม กลุ่มผู้ใช้งานเป็นประชาชนในพื้นที่ ถนนมีการเข้าถึงค่อนข้างสะดวก ถนนมีความกว้างมาก สามารถที่จะปรับพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้ เพื่อให้เกิดความร่มรื่น และมีปริมาณการใช้จักรยานในปัจจุบันค่อนข้างมาก จึงเสนอเป็นทางจักรยานชนิด ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี

สรุปเส้นทางจักรยานบนถนนถนนหอรตน์ไชย

- ประเภททางจักรยาน : ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี
- กลุ่มผู้ใช้งาน : ประชากร
- วัดอุประสงค์ : ซื้อของและ ทำธุระ
- สิ่งอำนวยความสะดวก : ป้ายบอกทางจักรยาน ที่จอดรถจักรยาน

รูปแบบเส้นทางจักรยานบนถนนบางเอียน



ภาพที่ 6.23 : เส้นทางจักรยานถนนบางเอียน

ถนนบางเอียน มีลักษณะถนน เป็นถนนที่มีความกว้างของถนน 4 เลนมีลักษณะถนนที่ตรงและกว้างตัดผ่านถนนอุโมงค์และถนนชี่กุน ลักษณะสำคัญของถนนสายนี้คืออยู่บริเวณย่านพาณิชย์กรรม และชุมชน วัตถุประสงค์หลักสำหรับทางจักรยานบนถนนเส้นนี้คือ การซื้อของทำธุระ ซึ่งสอดคล้องกับการใช้ที่ดินในย่านนี้ คือย่านพาณิชย์กรรม กลุ่มผู้ใช้งานเป็นประชาชนในพื้นที่ ถนนมีการเข้าถึงค่อนข้างสะดวก ถนนมีความกว้างมาก สามารถที่จะปรับพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้ เพื่อให้เกิดความร่มรื่น และมีปริมาณการใช้จักรยานในปัจจุบันค่อนข้างมาก จึงเสนอเป็นทางจักรยานชนิด ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี

สรุปเส้นทางจักรยานบนถนนถนนบางเอียน

- ประเภททางจักรยาน : ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี
- กลุ่มผู้ใช้งาน : ประชากร
- วัตถุประสงค์ : ซื้อของและ ทำธุระ
- สิ่งอำนวยความสะดวก : ป้ายบอกทางจักรยาน ที่จอดรถจักรยาน

6.2.2 การออกแบบจุดจอดรถจักรยานและจุดที่พักรถจักรยาน

6.2.2.1 จุดจอดรถจักรยาน

การเสนอที่จอดรถจักรยานนั้น ขึ้นอยู่กับข้อจำกัดด้านงบประมาณ พื้นที่ และการใช้ประโยชน์ ที่จอดรถจักรยานที่ดีควรอยู่ใกล้กับปลายทางหรือจุดที่เป็นแหล่งกำเนิดการเดินทางมากที่สุด ปลอดภัยจากขโมย มีต้นทุนที่ผู้ใช้เห็นว่าเหมาะสม มีความสะดวกในการใช้ และในบางกรณีสามารถปกป้องจากสภาพลมฟ้าอากาศได้ โดยจัดประเภทให้เหมาะสมกับสถานที่และระยะเวลาที่จอดรถ ดังนี้

ตลาด เป็นที่สาธารณะ มีผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก ผู้ที่มาซื้อของหรือใช้บริการที่ตลาดมักใช้เวลาไม่นานดังนั้นที่จอดรถจักรยานที่เหมาะสมควรเป็นแบบราวจักรยานธรรมดาหรือแบบที่มีความปลอดภัยสูง สำหรับตลาดที่เหมาะสมคือ บริเวณหน้าตลาด เจ้าพรหม ติดกับถนนอุทอง

สถานศึกษา สำหรับในโรงเรียนแม้ว่าการจอดรถในโรงเรียนจะมีระยะเวลานาน แต่เนื่องจากในโรงเรียนเป็นสถานที่จำกัดการเข้า-ออก การจอดรถจักรยานในโรงเรียนจึงค่อนข้างมีความปลอดภัยสูง สามารถจัดทำเป็นโรงจอดรถ สำหรับจักรยานเพื่อป้องกันฝนแดด หรือจัดแบบราวธรรมดาให้กับเด็กนักเรียน โดย สถานศึกษาที่มีการจัดตั้งได้แก่ อนุบาลพระนครศรีอยุธยา โรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย และวิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา

สถานที่ราชการ หรือที่ทำงาน สำหรับผู้ใช้จักรยานมาทำงานหรือสำหรับผู้เข้ามาติดต่อราชการ ควรจัดราวจักรยานแบบธรรมดา มีหลังคาคลุม ป้องกันการขโมยได้บางส่วน และอาจมีคนเฝ้าระวัง โดยสถานที่ราชการได้แก่สำนักงานเทศบาล ที่ว่าการอำเภอ และสำนักงานตำรวจท่องเที่ยว

สถานที่พักผ่อนหย่อนใจสวนสาธารณะเป็นสถานที่ที่มีผู้มาใช้บริการค่อนข้างมาก ผู้ที่มาใช้บริการทั้งเพื่อออกกำลังกายและทำกิจกรรมอย่างอื่น ที่จอดรถจักรยานควรเป็นแบบธรรมดาหรือแบบความปลอดภัยสูงตั้งอยู่ในบริเวณที่เป็นที่สังเกตได้ตลอดเวลาไม่ลับตาคน สวนสาธารณะได้แก่ บึงพระราม

สถานีขนส่ง ผู้ที่มาใช้บริการส่วนใหญ่เป็นแบบประจำ และต้องจอดรถทิ้งไว้เป็นเวลานานดังนั้นประเภทของที่จอดรถจักรยานควรเป็นแบบราวจักรยานธรรมดาหรือแบบความปลอดภัยสูง มีหลังคาหรืออาจมีคนเฝ้าในบริเวณนั้น สถานีขนส่งได้แก่ท่ารถสองแถว และเพิ่มเติมราวจักรยานธรรมดาในสถานีรถไฟด้วย

สถานที่ท่องเที่ยว เป็นสถานที่ที่มีผู้มาใช้บริการค่อนข้างมาก ผู้ที่มาใช้บริการส่วนมากเป็นนักท่องเที่ยวโดยเป็นการขับขี่เพื่อชมทัศนียภาพและออกกำลังกายไปในตัวควรจัดราวจักร

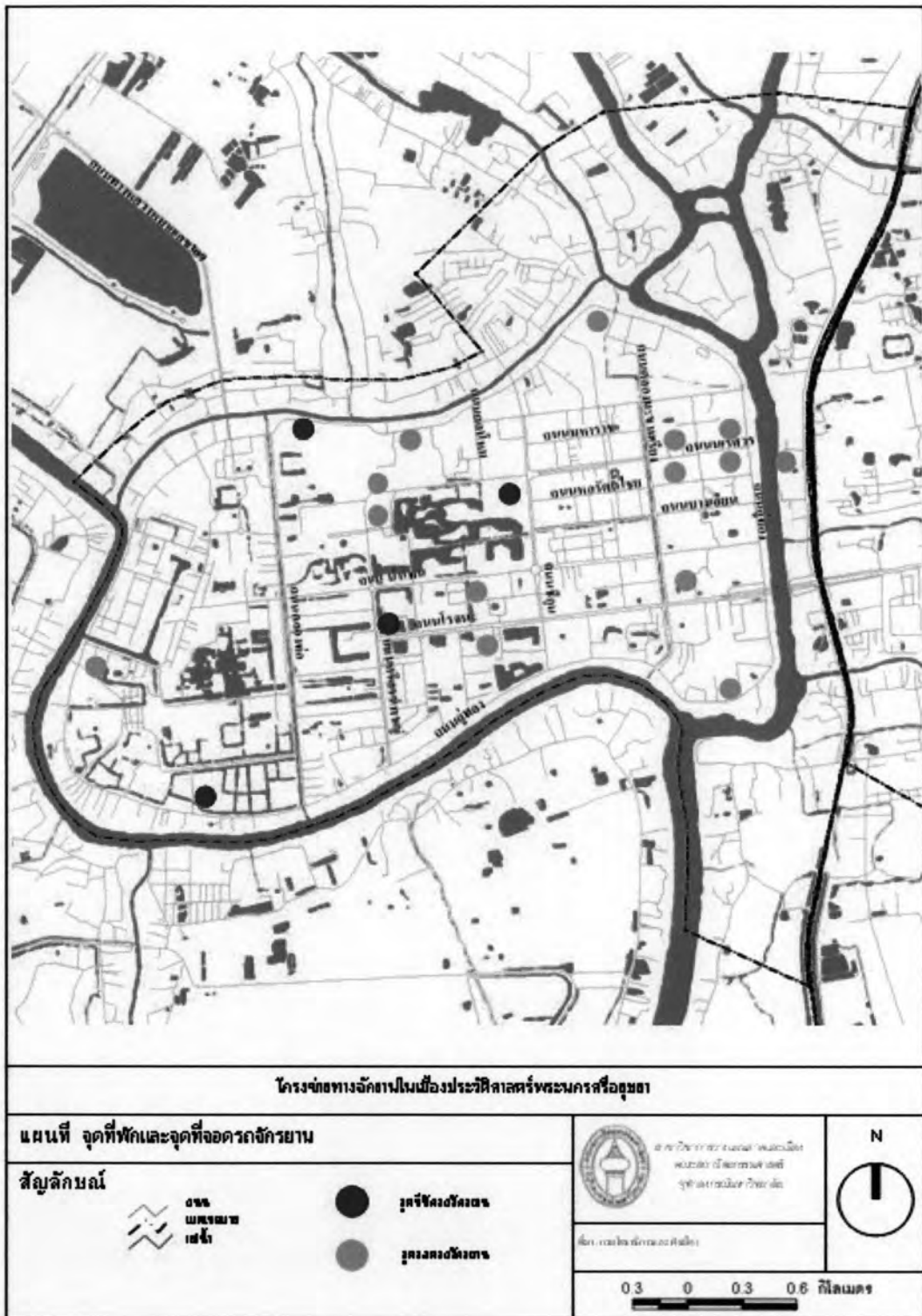
ยานแบบธรรมดาหรือแบบความปลอดภัยสูงตั้งอยู่ในบริเวณที่เป็นที่สังเกตได้ตลอดเวลา สถานที่ท่องเที่ยว ที่ควรมีการจัดเตรียมได้แก่ วัดมงคลพิตร พระราชวังโบราณ และวัดพระศรีสรรเพชญ์

ตารางที่ 6.7 สรุปสถานที่ จัดที่จอดรถจักรยาน

สถานที่ จอดจักรยาน	ความต้องการของประชาชนในพื้นที่	ความต้องการของนักท่องเที่ยว	ข้อเสนอแนะ
1 ตลาด	ตลาดเจ้าพรหม	ตลาดเจ้าพรหม	ตลาดเจ้าพรหม
2 โรงเรียน/สถานศึกษา	อนุบาลพระนครศรีอยุธยา รร. อยุธยา วิทยาลัย เทคนิคพระนครศรีอยุธยา	อนุบาลพระนครศรีอยุธยา รร. อยุธยา วิทยาลัย เทคนิคพระนครศรีอยุธยา	ราชภัฏพระนครศรีอยุธยา รร. อยุธยา วิทยาลัย เทคนิคพระนครศรีอยุธยา
3 สถานที่ราชการ	สำนักงานเทศบาล ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานตำรวจท่องเที่ยว	สำนักงานเทศบาล ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานที่ดิน	สำนักงานเทศบาล ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานตำรวจท่องเที่ยว
4 สถานที่ท่องเที่ยว	วัดมงคลพิตร พระราชวังโบราณ วัดพระศรีสรรเพชญ์	วัดมงคลพิตร พระราชวังโบราณ วัดพระศรีสรรเพชญ์	วัดมงคลพิตร พระราชวังโบราณ วัดพระศรีสรรเพชญ์
5 สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ	บึงพระราม	บึงพระราม	บึงพระราม
6 สถานีขนส่ง	ท่ารถโดยสาร	ท่ารถโดยสาร	ท่ารถโดยสาร สถานีรถไฟ
7 ถนนสายหลัก	ถนนนครสวรรค์ ถนนคูทอง	ถนนนครสวรรค์ ถนนคูทอง	ถนนนครสวรรค์ ถนนคูทอง

6.2.2.2 จุดที่พักรถจักรยาน

ในโครงข่ายจักรยานนอกจากจัดจุดจอดรถจักรยานแล้ว ยังมี จุดที่พักรถจักรยาน เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับ ผู้ใช้เส้นทาง โดยในบริเวณจุดที่พักรถจักรยาน จะประกอบด้วย ที่จอดรถจักรยาน ป้ายบอกสถานที่ท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ ตู้โทรศัพท์ ม้านั่ง และถังขยะ โดยเกณฑ์ในการกำหนดจุดที่พักรถจักรยานคือ ย่านสถานที่ที่สำคัญ (สถานที่ท่องเที่ยวและพักผ่อน) แต่ละจุด มีระยะทางที่เหมาะสม และในบริเวณนั้นมีขนาดพื้นที่เพียงพอในการก่อสร้าง จุดที่พักรถจักรยาน สำหรับโครงการนี้จะ อยู่ในบริเวณริมถนนคูทองจำนวน 2 จุด บริเวณบึงพระราม จำนวน 1 จุด และบริเวณ ศูนย์นักท่องเที่ยว ริมถนนศรีสรรเพชญ์ จำนวน 1 จุด



แผนที่ 6.12 : จุดที่ปักและจุดที่จอดรถจักรยาน

6.2.2.3 การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อทางจักรยาน

ในเส้นทางโครงข่ายทางจักรยาน นอกจากจัดเส้นทางจักรยานแล้วยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้งานเส้นทาง เพื่อให้มีความสะดวก ปลอดภัยและเป็นจุดพักผ่อนระหว่างการเดินทาง ดังนั้น จึงได้จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อทางจักรยานดังนี้

- ที่จอดรถจักรยาน
- ป้ายบอกทางจักรยาน
- ป้ายบอกสถานที่ที่สำคัญ
- ป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว
- ป้ายบอกสถานที่ท่องเที่ยว
- ตู้โทรศัพท์
- ม้านั่ง
- ถังขยะ
- ท่าเทียบเรือ หรือท่าริมน้ำ