



The 7th Thailand Bike and Walk Forum

การประชุมส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 7

ณ อาคารเคอเร็กซ์ Knowledge Exchange for Innovation Center)
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี กทม.

วันเสาร์ที่ 21 กันยายน 2562



สำนักงานคณะกรรมการ
ส่งเสริมสุขภาพไทย



THAILAND ENVIRONMENT INSTITUTE



สถาบันการเดินและการจักรยานไทย

โครงการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เพื่อสร้างชุมชน-เมือง ให้มีสุขภาวะ

สารจากที่ปรึกษามูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

ต้องเดิน เดินได้ ได้เดิน

วันก่อนผมต้องเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ ที่ตั้งอยู่ในซอยอารี ถนนพหลโยธิน ไปประชุมเกี่ยวกับสุขภาพของประชาชน ใกล้กับกระทรวงสาธารณสุข วิธีเดินทางในวันนั้นของผมมีสองทางเลือก คือใช้รถรับจ้างสาธารณะ (หรือแท็กซี่) หรือระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (หรือรถไฟฟ้าฟ้า) ซึ่งผมได้เลือกวิธีที่สอง ‘อาจารย์มาอย่างไร’ มีความผิดพลาดเมื่อไปถึงบริเวณงาน

‘ผิดพลาดไฟฟ้าฟ้า’ ผิดตอบ

‘ผิดพลาดจะมารถไฟฟ้าฟ้าเหมือนกัน แต่มันต้องเดินจากกรุงเทพฯ ไปภาคช่องอารีไปขึ้นบีทีเอสแล้วต้องเดินต่อจากบีทีเอสถานีหม้อชิตไปสถานีจตุจักรเริ่มอาร์ที แล้วต้องเดินเปลี่ยนรถไฟฟ้าอีกครั้งที่สถานีเตาปูน มันเลยไม่ค่อยสะดวก’ เขาอธิบายเหตุผลที่ทำไม่ถึงไม่สามารถประชุมนี้ด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ

‘คุณเดินได้ไหม’ ผิดถามยิ่งๆ

‘ได้สิครับ’ เข้าตอบทำหน้าสังสัย

‘ถ้าคุณเดินได้ คุณก็แค่เปลี่ยนวิธีคิดจาก ต้องเดิน เป็นเดินได้ เพราะเรารู้แล้วว่าวันๆ เราควรเดินให้ได้อย่างน้อย 8000 ก้าว สุขภาพจะดี มันเป็นกิจกรรมทางกายที่ทำได้ง่ายๆ เพียงแต่เปลี่ยนวิธีคิดจากล๊อบให้เป็นบวก แล้วทีบวกว่าไม่มีเวลา จะออกกำลังกาย หรือทำกิจกรรมทางกายมันก็จะไม่มีเหตุผลรองรับอีกต่อไป’

.....
กิจกรรมทางกายมีอยู่ทุกที่ ทุกเวลา ทุกโอกาส มันอยู่ที่วิธีคิด
ขอให้กำลังใจทุกคนที่จะเปลี่ยนวิธีคิดลงมาเป็นวิธีคิดบวก เช่นว่านี้

ศ.กิตติคุณ ดร.rangsit prorunswasdi
ประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย
ที่ปรึกษามูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

21 กันยายน 2562

สารจากประธานมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

การประชุมการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน (Thailand Bike and Walk Forum) ครั้งนี้ นับเป็นครั้งที่ 7 แล้ว ซึ่งประเด็นหลักในการประชุมครั้งนี้คือ “Think Globally, Bike – Walk Locally” ส่งเสริมเดิน ปั่น เพิ่มกิจกรรมทางกาย ลดภาวะเนื้อynิ่ง ในท้องถิ่น สร้างสุขภาพดีต่อเมือง-โลก สำหรับการเดินและการใช้จักรยาน เพื่อการเดินทางนั้น เป็นกิจกรรมทางกายที่ถูกกล่าวถึงในกลุ่มของการมีกิจกรรมทางกายในชีวิตประจำวัน ที่ควรส่งเสริม สนับสนุน เพราะนอกจากเป็นประโยชน์ด้านสุขภาพแล้ว ยังเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

การเดินและการใช้จักรยาน สามารถตอบโจทย์ขององค์กรสหประชาชาติ (United Nations, UN) ที่ให้ความสำคัญและกำหนดให้มี เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของโลก (Sustainable Development Goals ; SDGs) โดยจะต้องบรรลุผลสำเร็จให้ได้ในปี พ.ศ. 2573 (ค.ศ. 2030) รวมทั้ง องค์กรอนามัยโลก (World Health Organization; WHO) ได้กำหนดให้มีแผนปฏิบัติการส่งเสริมการมีกิจกรรมทางกาย (Global Action Plan on Physical Activity 2018-2030; GAPP) ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์และ 20 แผนงาน เพื่อส่งเสริมให้พลเมืองในประเทศต่างๆ มีกิจกรรมทางกาย (Physical Activity) เพิ่มมากขึ้นอย่างน้อยร้อยละ 15 ในปี 2030 ซึ่งกระทรวงสาธารณสุข สสส. และหน่วยงานด้านสุขภาพต่างๆ ถือเป็นภารกิจสำคัญที่ต้องเร่งดำเนินการ

มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย (Thailand Walking and Cycling Institute Foundation) องค์กรพัฒนาเอกชน มีเป้าหมายส่งเสริมให้สังคมไทย เลือกการเดินทางในชีวิตประจำวัน ด้วยการเดินและการใช้จักรยาน โดยการทำางของมูลนิธิฯ มีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนระดับนโยบาย ปฏิบัติการเชิงรุกระดับชุมชน พื้นที่ โดยมีส่วนสำคัญหลักคือ งานศึกษาวิจัยและค้นหาข้อมูลด้านวิชาการ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องและแนวทางที่เหมาะสมสมодคลอต่อความต้องการที่แท้จริงของชุมชน เมือง เพื่อเป็นส่วนสำคัญในการสร้างแรงผลักดันให้กับภาคนโยบายเห็นความสำคัญ และสนับสนุนให้เกิดการเดินและการใช้จักรยานอย่างเป็นรูปธรรม เพราะไม่ใช่เพียงเพื่อลดปัญหาการมีพุทธิกรรมเนื้อynิ่ง เพิ่มกิจกรรมทางกาย (เพิ่ม PA ลด SB) ในประเทศไทยเท่านั้น หากแต่การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ยังสอดคล้องตามเป้าหมายของโลกด้วย



นายจารุณ ตั้งไพบูลกิจ
ประธานมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย
ประธานคณะกรรมการกำกับทิศ
โครงการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างชุมชน-เมือง ให้มีสุขภาวะ
21 กันยายน 2562

สารจากประธานอนุกรรมการวิชาการและวิจัย

การประชุมวิชาการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการมาจนครบ 7 ปี ที่ผ่านมาเราสามารถสรุปกลุ่มงานวิจัยเกี่ยวกับการเดินและการใช้จักรยานในประเทศไทยออกเป็น 5 กลุ่มงานวิจัยหลัก ได้แก่ (1) โครงการสร้างพื้นฐานและภายภาพของเมืองชุมชน (2) การออกแบบโครงข่ายเชื่อมต่อและวางแผนทางระบบขนส่ง (3) การจัดการการท่องเที่ยวชุมชนด้วยจักรยาน (4) การศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมของคน และ (5) นโยบายและกฎหมาย

การทำงานการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันยังคงเดินต่อไป เริ่มต้นจากช่วงสองปีแรกที่ มุ่งเน้นมิติการพัฒนาแนวคิดและทฤษฎีทางด้านจักรยาน สองปีต่อมาเริ่มเข้าสู่การสร้างและวางแผนนโยบายเกี่ยวกับการขับเคลื่อน ต่อมาได้เน้นมิติการปฏิบัติและติดตามที่เป็นรูปธรรมมากขึ้น ทั้งความร่วมมือในการลงพื้นที่ให้ปฏิบัติได้จริง ส่งเสริมให้มีผู้ใช้งานในชีวิตประจำวันจริง รวมไปถึงมิติการสร้างมาตรฐานเพื่อรองรับเมืองจักรยานและมาตรฐานจักรยานและชีนส่วน รวมไปถึงการส่งเสริมการเดินอย่างเป็นรูปธรรม ส่วนในปีนี้ได้เน้นรูปแบบการออกแบบและการมีส่วนร่วมที่นำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดขึ้นได้จริง ตัวอย่างเช่น โครงการระบบเชื่อมต่อ กับรถไฟฟ้าและระบบขนส่งสาธารณะ และการพัฒนาระบบเพื่อรองรับความเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) และการป้องกันปัญหาคุณภาพอากาศจากฝุ่นพิษ PM2.5

สำหรับงานในปีนี้ชื่องาน คือ Think Globally, Bike-Walk Locally เป็นการส่งเสริมการเดิน ปั่น เพิ่มกิจกรรมทางกาย ลดภาวะเนื้อynิ่ง ระดับห้องถิน สร้างสุขภาพดีให้เมืองให้โลก ซึ่งมีทั้งการนำเสนอการดำเนินงานที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนในชุมชนเมือง การปรับปรุงกายภาพ การส่งเสริมให้เกิดความต้องการ และตัวอย่างการสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐ ห้องถิน ที่ทำให้เกิดการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และการนำเสนอผลงานวิจัยโดยเน้น 4 กลุ่มหลักได้แก่ (1) Active Societies (2) Active Environments (3) Active People และ (4) Active Systems

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่เอื้อเฟื้อ แบ่งปัน รับรู้ ร่วมคิด ร่วมทำ จนทำให้เกิดประชุมวิชาการ The 7th Thailand Bike and Walk Forum อีกครั้งและขอให้สามารถจัดได้ต่อเนื่องเป็นประจำทุกปีต่อไป



รองศาสตราจารย์ ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา
ประธานอนุกรรมการวิชาการและวิจัย
21 กันยายน 2562

บทบรรณาธิการ

การจัดประชุมส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 7 นี้ มีผลงานวิจัยและผลงานเชิงปฏิบัติการที่น่าสนใจมากกว่า 20 เรื่อง แบ่งออกเป็น 4 ประเด็น คือ (1) การสร้างบรรทัดฐาน วัฒนธรรมและทัศนคติเชิงบวกต่อการเดินและการใช้จักรยานในสังคมไทย ด้วยความรู้และความเข้าใจที่ถูกต้อง (Create Active Societies) (2) การจัดการกายภาพและโครงสร้างพื้นฐานด้านสิ่งแวดล้อม ให้อิอ้อต่อการเดินและการใช้จักรยาน ด้วยความเท่าเทียมต่อกันของคนและทุกเพศทุกวัยในสังคม (Create Active Environments) (3) การสนับสนุนให้เดินและปั่นจักรยาน ในช่วงวัยของชีวิต ตั้งแต่ในครอบครัว โรงเรียน ที่ทำงาน ชุมชน รวมทั้งสถานที่ท่องเที่ยว (Create Active People) และ (4) การให้ความสำคัญในระดับนโยบายการสนับสนุนงบประมาณ การจัดระบบเพื่อส่งเสริมเดินและการใช้จักรยาน ให้เกิดขึ้นเป็นรูปธรรม

4 ประเด็นนี้เป็นแผนการส่งเสริมการมีกิจกรรมทางกายระดับโลก หรือ Global Action Plan on Physical Activity 2018-2030 More Active People for a Healthier World ที่องค์กรอนามัยโลกแนะนำให้ทุกเมืองทั่วโลกปฏิบัติการ

การประชุมฯ ครั้งนี้ หรืองานวิจัยที่เกิดขึ้นเพียงระดับพื้นที่ ชุมชน ท้องถิ่น หากแต่สนับสนุน และสอดคล้องแผนปฏิบัติการระดับนานาชาติ ดังนั้น การส่งเสริมให้สังคมไทย เลือกการเดินทางด้วยการเดินและการใช้จักรยานนั้น มันเป็นเรื่องที่ถูกต้องแล้ว หากแต่อาจยังต้องใช้เวลาให้มากกว่านี้



นายกิตติศักดิ์ อินทรวิศิษฐ์
บรรณาธิการและประธานจัดการประชุม
การประชุมส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 7
21 กันยายน 2562

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
สารจากที่ปรึกษามูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรรณสวัสดิ์	1
สารจากประธานมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย จำรูญ ตั้งไพศาลกิจ	2
สารจากประธานอนุกรรมการวิชาการและวิจัย รศ.ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปala	3
บทบรรณาธิการ นายกิตติศักดิ์ อินทร์วิศิษฐ์	4
กำหนดการประชุมวิชาการ	7 - 8
Active Societies	9
การวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน ผศ.ดร.ปุณยนุช รุจิรโภค, ดร.สิริลักษณ์ ทองพูน และ คัมภีร์ ทองพูน	10 - 20
โครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษา ชอยางามดูพลี สำนักงานเขตสาทร กรุงเทพมหานคร สุวิมล เจริญธรรมานิช	21 - 32
7 แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในชุมชนของประเทศไทย ยัจินา มีพริ้ง, อารตินทร์ รัตนภู และวีรพงศ์ สมิทธิตต์	33 - 35
Active Environments	36
การปรับปรุงทางเดินเท้าในชุมชน (กรณีศึกษา ชอยพุทธบูชา 44) สุทธิดา นาสุขสำราญ, อาทิยา แผ่นพังษ์, อรรถพล พรหมอินทร์ และ รศ.ดร.วีโรจน์ ศรีสุรภานนท์	37 - 47
โครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการรูปแบบที่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการใช้จักรยานปั่นกันใช้ (ยึดใช้ : bike sharing) ในพื้นที่เป้าหมาย : กรณีศึกษาอาคารสำนักงานให้เช่า จุฬารัตน์ แก้วบุญชู, วิศวะ มาลากรรณ และสรัสวดี ใจกลางศุภล	48 - 60
การออกแบบเส้นทางจักรยานเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง ผศ.ดร.อมร บุญต่อ และ รศ.ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปala	61 - 62

เรื่อง	หน้า
กระบวนการสร้างเมืองชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน (กรณีศึกษา: เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์) ผศ.ดร.พลเดช เจรารัตน์ และ ศุภอิตา สว่างแจ้ง	63 - 68
Active People	69
การศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาเทศบาลตำบลนาหวี อำเภอนาหวี จังหวัดสangkhla ดร.สุริลักษณ์ ทองพูน, ผศ.ดร.ปุณยนุช รุจิรโภ, อาจารย์คัมภีร์ ทองพูน และปทุมวรรณ ทองตราชู	70 - 81
การเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา ดร.สหทัย วิเศวาร, พิศมัย วงศ์จำปา และลชนา ชมตระกูล	82 - 90
Active Systems	91
การพัฒนาเมืองแห่งจักรยาน ให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาชุมชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก ผศ.ดร. ภาคพร วัฒนาธรรม	92 - 102
การตรวจสอบปัจจัยที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันและกระบวนการ เชิงนโยบายในการแก้ไขปัญหา: กรณีศึกษาตำบลบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา ผศ.ดร.สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์	103 - 117
แนวทางการพัฒนาเส้นทางจักรยานรูปแบบใหม่ในเทศบาลนครรังสิต ศรศักดิ์ ชิตชลธาร	118 - 134



กำหนดการ

การประชุมส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ประเทศไทย ครั้งที่ 7

7th Thailand Bike and Walk Forum ; Think Globally, Bike – Walk Locally

ส่งเสริมเดิน เป็น เพิ่มกิจกรรมทางกาย ลดภาวะเนื้อ油นิ่ง ระดับท้องถิ่น สร้างสุขภาพดีให้เมืองให้โลก

วันเสาร์ที่ 21 กันยายน 2562 เวลา 08:30-16:00 น.

ณ ชั้น 7 – 8 อาคารเคอี็คซ์ (Knowledge Exchange for Innovation Center) กรุงเทพมหานคร

08:30-09:30 น. ลงทะเบียน / รับของที่ระลึก

ชมวิดีโອนไลน์นำกลุ่มเยี่ยม Think Globally , Bike –Walk Locally 4 ประเด็น

09:30-10:15 น. นำเสนอประเด็นสำคัญของการประชุม ฯ : สถานการณ์ PA โลก แนวโน้ม PA ไทย เมื่อเดินจักรยาน
คือคำตอบ ...

โดย นพ.ไพรожน์ เสนอว่าม ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมวิถีชีวิตสุขภาวะ สสส. และ ดร.ประพัทธ์พงษ์
อุปala กรรมการ มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

10:15-10:45 น. พักเบรก/รับประทานอาหารว่าง (บริการตนเอง)

10:45-12:00 น. ช่วงเวลาของการนำเสนอผลงานวิจัยเชิงปฏิบัติการ 4 ประเด็นหลัก

Group 1 : Active Societies

การมุ่งสร้างบรรทัดฐานและทัศนคติเชิงบวกต่อการมีกิจกรรมทางกายด้วยการเดินและการใช้จักรยานในสังคมด้วยความรู้
และความเข้าใจ

ผู้ดำเนินรายการ : ผศ.ดร.ปุณยนุช รุจิร์โก

- การวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาเทศบาลนครหาดใหญ่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา (ผศ.ดร.ปุณยนุช รุจิร์โก)
- การศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษา ชอย่างดูดี สำนักงานเขตสาทร กรุงเทพมหานคร (อ.สุวิล เจียรราวนานิช)
- การออกแบบชุมชนจักรยาน นวัตกรรมอย่างง่ายส่งเสริมการเดินทางเพื่อความยั่งยืน (นายอรตินทร์ รัตนภู) และผู้แทนจากชุมชนจักรยานตัวอย่าง

Group 2: Active Environments

การจัดการกายภาพและโครงสร้างพื้นฐานทางสีงแวดล้อมให้อื้อต่อการเดินและการใช้จักรยาน เพิ่ม PA ด้วยความเท่าเทียมต่อคนทุกคน และทุกเพศทุกวัยในสังคม

ผู้ดำเนินรายการ : ผศ.ดร.พลเดช เชาวรัตน์

- การปรับปรุงทางเดินเท้าในชุมชน (กรณีศึกษา ซอยพุทธบูชา 44) (รศ.ดร.วีโรจน์ ศรีสุรవานนท์)
- การศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการรูปแบบที่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการใช้จักรยานปั่นกันใช้ กรณีศึกษาอาคารสำนักงานให้เช่า (นส.สรัสวดี ใจจนกุศล)
- การส่งเสริมการใช้จักรยานเพิ่มกิจกรรมทางกาย เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ดร.อมร บุญต่อ)
- การส่งเสริมการสร้างเมืองชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน พื้นที่ศึกษา: ชุมชนสุขสบายใจเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ (ผศ.ดร.พลเดช เชาวรัตน์)

Group 3 : Active People	Group 4 : Active Systems
<p>การสนับสนุนให้มีกิจกรรมทางกายในทุกช่วงวัยของชีวิต ตั้งแต่ครอบครัว โรงเรียน สถานที่ทำงาน ชุมชน สถานที่ท่องเที่ยว</p> <p>ผู้ดำเนินรายการ : ผศ.ดร.สหทัย วิเศษ</p> <ul style="list-style-type: none"> การศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็น มิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาเทศบาลตำบลนาทวี อำเภอหาดทวี จังหวัดสงขลา (ดร.สุริลักษณ์ ทองพูน) การศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน (บินไป ปั่นไป) : กรณีศึกษาการออกแบบการเดินทางเขื่อม ต่อท่าอากาศยานน่านนคร และชุมชน (นายพงศ์สวิสดุ์ คำยันต์) การเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว เชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา (ผศ.ดร.สหทัย วิเศษ) 	<p>นโยบาย งบประมาณ มาตรการของภาครัฐส่วนกลาง และท้องถิ่น ที่สนับสนุนให้อื้อต่อการมีกิจกรรมทางกาย ด้วยการเดิน และจักรยาน</p> <p>ผู้ดำเนินรายการ : ผศ.ดร.ภาคพร วัฒนธรรมวงศ์</p> <ul style="list-style-type: none"> การศึกษาปัจจัยความสำเร็จเชิงระบบ เพื่อส่งเสริมเมือง ชุมชน ที่เป็นมิตรต่อการเดินทาง : กรณีศึกษาเทศบาลเมืองระนอง (นายพรเทพ ดีไซบุตร) การศึกษาปัจจัยความสำเร็จเชิงระบบ เพื่อส่งเสริมเมือง ชุมชน ที่เป็นมิตรต่อการเดินทาง : กรณีศึกษา 11 อปท. จังหวัดพิจิตร (ผศ.ดร.ภาคพร วัฒนธรรมวงศ์) การศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็น มิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาชุมชนในเขต เทศบาลนครพิษณุโลก (ผศ.ดร.ภาคพร วัฒนธรรมวงศ์) การตรวจสอบปัจจัยที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันและกระบวนการเชิงนโยบายในการ แก้ไขปัญหา: กรณีศึกษาตำบลคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา (ผศ.ดร.สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์) แนวทางการพัฒนาเส้นทางจักรยานรูปแบบใหม่ในเทศบาลนครตั้ง (อาจารย์สรศักดิ์ ชิตชลธาร)

12:30-13:30 น.	พัก รับประทานอาหารกลางวัน บริเวณชั้น 9
13:30-13:45 น.	“การแผน PA โลก วิเคราะห์แผน PA ไทย : เดินและจักรยาน โอกาสและปัจจัยที่กำจัด” โดย พญ.ธิติภรณ์ ดวงรัตนานนท์ นายแพทย์ชำนาญการ ศูนย์อนามัยที่ 10 อุบลราชธานี กรมอนามัย นำเสนอประเด็นสรุป และข้อเสนอแนะจากแต่ละห้องย่อย ณ เวทีกลาง
13:45-14:00 น.	นำเสนอบรรยากาศ ณ ห้องประชุม ชั้น 9
14:00-14:45 น.	เข้าสู่ช่วงแสดงทัศนคติของผู้บริหาร และผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ร่วมออกประเด็น โดยผู้แทนจากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง <ul style="list-style-type: none"> (1) นายจำลักษณ์ กันเพ็ชร์ กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น (2) นายชัยชนะ มีศิริ เทศบาลนครพิษณุโลก (3) นายอดิศักดิ์ อนันตริยะทรัพย์ เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ (4) นางนงพงา ศิวนุวัฒน์ กองกิจกรรมทางกาย กรมอนามัย รศ.ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา ผู้ดำเนินรายการ
14:45-15:15 น.	เปิดเวทีแลกเปลี่ยน ซักถาม แสดงความคิดเห็น จากผู้เข้าร่วมประชุม
15:15-15:20 น.	สรุปประเด็น ข้อเสนอแนะ ข้อตกลงร่วมของทีประชุมฯ และแผนงานที่ต้องดำเนินการในปีต่อไป
15:20-15:30 น.	ผู้แทนองค์กรเจ้าภาพร่วม ถ่ายภาพร่วมกันบนเวที
15:30-16:00 น.	รับประทานอาหารว่าง/ผู้แทนองค์กรให้สัมภาษณ์สื่อมวลชน/เดินทางกลับ

Active Societies

การวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน

กรณีศึกษาเทศบาลนครหาดใหญ่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา

Operational research of creating a friendly city toward bike and walking, case study : Hatyai City Municipality, Hatyai, Songkhla

ผศ.ดร.ปุณยนุช รุจิรโก¹, ดร.สิริลักษณ์ ทองพูน² และ อาจารย์คัมภีร์ ทองพูน³

¹คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

²คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

³คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่องการการวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาเทศบาลนครหาดใหญ่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรม ปัญหา และความต้องการของชุมชนในการพัฒนาเมืองหาดใหญ่สู่เมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน สำรวจความปลอดภัยของเส้นทางที่ชุมชนใช้ในการเดินและการใช้จักรยาน และถ่ายทอดความรู้ในการเดินเท้าและการขับขี่จักรยานอย่างปลอดภัย ใช้การวิจัยแบบผสมผสานวิธี (Mixed Methods) ทั้งการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)

ผลการศึกษาพบว่าบริเวณทั้ง 3 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนสามัคคี ชุมชนจิระนคร และ ชุมชนชุมอุทิศ มีคลองเตย ไหหล่อและมีบางส่วนที่มีโครงสร้างปิดทึบด้านบน ทำให้ชุมชนสามารถใช้พื้นที่ดังกล่าวประกอบกิจกรรมต่างๆ และบริเวณโดยรอบชุมชนใช้เป็นพื้นที่เดินเท้าและปั่นจักรยาน และเมื่อทำการสำรวจโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินและการใช้จักรยาน ในบริเวณคลองเตยที่เป็นตลาดสีสัน พบร่วมกับคลองเตยมีเส้นถนนแบ่งปันเพียงด้านเดียว มีพื้นที่ที่เสี่ยงสามารถเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เนื่องจากระยะมองเห็นไม่ปลอดภัย ควรแก้ไขโดยติดตั้งกระจกโค้งจราจร บางพื้นที่ มีร่องแตงแกร่งที่ติดทางเดียวกับแนวเส้นทางจักรยาน จึงควรแก้ไขร่องแตงแกร่งให้พิเศษทางขวา กับแนวเส้นทางจักรยาน ส่วนจุดที่มีน้ำขัง ควรแก้ไขโดยปรับระดับผิวน้ำ และเมื่อให้ตัวแทนชุมชนที่เข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานได้ประเมินเส้นทางในการปั่นจักรยาน ค่าระดับความน่าเสี่ยงกับเส้นทางที่ใช้ปั่นจักรยานมีความปลอดภัยเพียงใด พบร่วมกับการประเมินความปลอดภัย มีค่าต่ำสุด

คำสำคัญ : การเดิน, การใช้จักรยาน, เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน

Abstract

The operational research of creating a friendly city toward bike and walking, case study : Hatyai City Municipality, Hatyai, Songkhla aimed to (1) study behavior obstacles and need of community to developing Hatyai City Municipality to bike and walk friendly city (2) to survey walk and bike route and (3) to share the walk and bike safety knowledge. This research used mixed method, quantitative research and qualitative research.

The results of the study showed that three communities were Samchai community, Chira Nakorn community and Chum Uthit community which near Klong Toey have some parts cover with concrete area. Communities used this area for various activities and the surrounding area was used to walk and bike.

The survey found the problems to ride a bike are (1) the area around Khlong Toei has only one side of share the road line. But another side has not share the road line (2) some area can easily risk accidents that should be installing a curved traffic mirror (3) some area has waterlogging that should be adjust the road surface and (4) the community assessment this bike path was lowest safety.

Keywords : walk, bike, friendly city

บทนำ

การเพิ่มขึ้นของภาวะโลกร้อน การปล่อยก๊าซเรือนกระจก และการใช้พลังงานได้เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้การเดินทางด้วยการเดินหรือการปั่นจักรยานมีส่วนสำคัญ และเป็นทางเลือกในการสัญจร เพื่อลดปัญหาดังกล่าว (Nuworsoo et al., 2012) อีกทั้งแนวความคิดในเรื่องการพัฒนาแบบบยั่งยืนมีความเชื่อมโยงกับการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ เพื่อลดการใช้พลังงาน และลดมลพิษที่จะเกิดกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งในประเทศต่างๆทั่วโลก เช่น สหราชอาณาจักร ออสเตรเลีย จีน ประเทศไทยใช้วิธีการเดินทางในชีวิตประจำวันด้วยการเดินและการใช้จักรยาน ส่วนประเทศไทยเนื่องจากประเทศที่มีภูมิประเทศที่ต้องเดินทางไกล ทำให้เป็นประเทศที่ประสบความสำเร็จอย่างมากในการเปลี่ยนเมืองให้เป็นมิตรกับคนใช้จักรยาน (Wang et al., 2012)

สำหรับประเทศไทยเริ่มเกิดกระแสการใช้จักรยานตั้งแต่ปี พ.ศ.2554 และเกิดกิจกรรมต่างๆ อย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีการเพิ่มขึ้นของผู้ใช้จักรยานและชุมชนจักรยานเพิ่มมากขึ้น (สุรเชษฐ์ เกษมศิริ และ สุภารพ แก้วกอก เลี่ยวน้ำเงิน, 2559) เพราะการปั่นจักรยานมีประโยชน์หลายประการ ช่วยลดความเสี่ยงต่อการเป็นโรคหัวใจ โรคมะเร็ง โรคอ้วน และโรคเบาหวาน (Oja et al., 2011) ได้ออกกำลังกาย ทำให้ร่างกายแข็งแรง ช่วยลดมลพิษ ลดโลกร้อน และประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (ธงชัย พรรรณสวัสดิ์ และคณะ, 2555)

เมืองหาดใหญ่ เป็นเมืองที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว เนื่องจากเป็นชุมชนเมืองที่มีบทบาทเป็นเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ คมนาคมขนส่ง การบริหารการปกครอง และการศึกษา ที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องมาแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และเป็นที่ยอมรับว่าเป็นชุมชนศูนย์กลางความเจริญทั้งในระดับภูมิภาค ครอบคลุมทั้งภาคใต้ตอนล่าง และประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบ จนถือเป็น Southern Downtown ของประเทศไทย (บริษัทเอ-เซเว่น คอร์ปอเรชั่น จำกัด, 2549) และมีความเป็นเมืองที่มีลักษณะเป็นเมืองศูนย์กลางเดียว โดยมีศูนย์กลางการพาณิชยกรรมและการบริการเกากรุ่นกันหนาแน่น สูงมาก บริเวณพื้นที่ด้านตะวันออกของสถานีรถไฟฟ้าหาดใหญ่และแนวถนนนิพัทธอรุทธิศ้าย 1, 2 และ 3 (บริษัทโมเดลส์ คอนซัลแท้นส์ จำกัด, 2551) จากสาเหตุดังกล่าวทำให้มีจำนวนประชากรเข้ามาอาศัยอยู่ในเขตเมืองมีจำนวนมาก ส่งผลให้การจราจรติดขัด โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน อีกทั้งมีการใช้พลังงานและปล่อยมลพิษในสัดส่วนที่มากขึ้น ดังนั้นหากประชาชนบางส่วนหันมาใช้วิธีการปั่นจักรยานในชีวิตประจำวันได้แล้วอยู่มจะทำให้ลดปัญหาดังกล่าวลงได้ไม่มากก็น้อย

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาพัฒนาระบบจราจร ปัญหา และความต้องการของชุมชนในการพัฒนาเมืองหาดใหญ่สู่เมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน
2. เพื่อสำรวจความปลอดภัยของเส้นทางที่ชุมชนใช้ในการเดินและการใช้จักรยาน
3. เพื่อถ่ายทอดความรู้ในการเดินเท้าและการขับขี่จักรยานอย่างปลอดภัย

ระเบียบวิธีวิจัย

1. กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน เป็นชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ทั้ง 3 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนสามชัย ชุมชนจิรนคร และชุมชนชุมอุทิศ

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน ได้แก่

1. การสำรวจทางสายตา (visual survey) บริเวณเส้นทางที่ชุมชนทั้ง 3 ชุมชน ใช้ในชีวิตประจำวัน
2. การประชุมกลุ่มย่อย (focus group) ตัวแทนชุมชนทั้ง 3 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนสามชัย ชุมชนจิรนคร และ ชุมชนชุมอุทิศ
3. การถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับการเดินเท้าและการขับขี่จักรยานอย่างปลอดภัย
4. แบบประเมินเส้นทางปั่นจักรยาน

3. การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติ แบ่งเป็น 2 ส่วนดังนี้

การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจทางสายตา ใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา (Descriptive analysis) ข้อมูลจากการประชุมกลุ่มย่อย ใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) และ ข้อมูลการประเมินเส้นทางที่ปั่นจักรยาน ใช้วิธีการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD)

ผลการวิจัย

โครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาเทศบาลนครหาดใหญ่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา มีรายละเอียดกิจกรรมและภาพประกอบ ดังนี้

1. การจัดประชุมและการจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน

1.1 การจัดประชุมร่วมกับผู้บริหารเทศบาลนครหาดใหญ่ สถาบันการเดินและการจักรยานไทย

นักวิจัย

การประชุมร่วมกับผู้บริหารเทศบาลนครหาดใหญ่ สถาบันการเดินและการจักรยานไทย และนักวิจัย ได้ปรึกษาหารือถึงแนวทางในการขับเคลื่อนเมืองหาดใหญ่ให้เป็นมิตรกับการเดินและการใช้จักรยาน และได้นำเสนอผลการศึกษาที่ผ่านมาให้ที่ประชุมรับทราบ (ภาพที่ 1 ถึง 2)



ภาพที่ 1 ถึง 2 การประชุมร่วมกับผู้บริหารเทศบาลนครหาดใหญ่ สถาบันการเดินและการจักรยานไทย และนักวิจัย

1.2 กิจกรรมการประชุมร่วมกับผู้นำชุมชนและเทศบาลนครหาดใหญ่

เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2561 ดร. พฤกษ์ พัฒน์ รองนายกเทศมนตรีเทศบาลนครหาดใหญ่เป็นประธานในการประชุมประธานคณะกรรมการชุมชนเทศบาลนครหาดใหญ่ โดยในที่ประชุมมีการเชิญชวนชุมชนต่างๆ เข้าร่วมโครงการ “ชุมชนจักรยาน” โดยมีชุมชนเดิมที่จะดำเนินการต่อคือ ชุมชนวัดหาดใหญ่ใน ชุมชนแสงศรี ชุมชนกลางนา และมีชุมชนสมัครใหม่ คือชุมชนจิระนคร และชุมชนชุมอุทิศ (ภาพที่ 3 ถึง 4)



ภาพที่ 3 ถึง 4 การประชุมร่วมกับผู้นำชุมชนและเทศบาลนครหาดใหญ่

1.3 กิจกรรมวันจักรยานโลก

เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2561 ประจำวันที่ 3 มิถุนายนของทุกปีเป็น “วันจักรยานโลกสากล” (International World Bicycle Day) เทศบาลนครหาดใหญ่ร่วมกับภาคีเครือข่ายต่างๆ จัดกิจกรรมเสวนा “หาดใหญ่...เมืองจักรยาน ทำอย่างไร ไปให้ถึงฝัน” และ กิจกรรม “ปั่นไป...ไปแล...น้ำเสียกลایเป็นน้ำดี” (ภาพที่ 5 ถึง 8)





ภาพที่ 5 ถึง 8 กิจกรรมวันจักรยานโลก

4. การประชุมร่วมกับชุมชน ผู้บริหารเทศบาล และนักวิจัย

การประชุมในครั้งนี้ ได้เชิญผู้นำและสมาชิกในชุมชนจังหวัดชุมชนสามขัย ชุมชนชุมอุทิศ ชุมชนหลังสนามกีฬา มาให้ข้อมูลของชุมชนเกี่ยวกับการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน รวมถึงปัญหาอุปสรรค ซึ่งการประชุมครั้งนี้มีผู้บริหารเทศบาล (รองนายกเทศมนตรี) มาร่วมรับฟังด้วย (ภาพที่ 9 ถึง 10)



ภาพที่ 9 ถึง 10 การประชุมร่วมกับชุมชน

1.5 การประชุมการศึกษาบริบทเชิงพื้นที่เพื่อหาแนวทางขับเคลื่อนในการสร้างเมือง

มีการปรึกษาหารือระหว่างทีมวิจัยกับ ผศ.ดร.ประเมศวร์ เหลือเทพ เกี่ยวกับความปลอดภัยของแต่ละชุมชน และวางแผนในการลงพื้นที่เพื่อประเมินพื้นที่ โดยสรุปจากการประชุมร่วมกันลงความเห็นว่าควรประเมินพื้นที่ที่ชุมชนทั้ง 3 ชุมชนใช้ร่วมกัน ได้แก่บริเวณรอบคลองเตย (ตลาดสีสัน) (ภาพที่ 11)



ภาพที่ 11 การประชุมการศึกษาบริบทเชิงพื้นที่เพื่อหาแนวทางขับเคลื่อนในการสร้างเมือง

2. การศึกษาพัฒนารูปแบบ ปัญหา และความต้องการของชุมชนในการพัฒนาเมืองหาดใหญ่สู่เมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน

การประชุมกลุ่มอย่างตัวแทนชุมชนทั้ง 3 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนสามชัย ชุมชนจิรนคร และชุมชนชุมอุทิศ เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2561 ได้ผลการประชุมดังนี้

ชุมชนมีการปั่นจักรยาน เช่น การปั่นเพื่อไปออกกำลังกายที่สนามกีฬาจิรนครเป็นประจำทุกวัน ทั้งช่วงเช้า และช่วงเย็น ทำลักษณะนี้มากกว่า 3-4 ปี ทั้งนี้จะไม่ปั่นจักรยานในช่วงเวลากลางวัน เนื่องจากอากาศร้อนและมีรัฐนต์สัญจรไปมาจำนวนมาก หลังจากปั่นจักรยานพบว่าตนเองมีสุขภาพแข็งแรงมากขึ้น บางคนปั่นในชีวิตประจำวันโดยเฉพาะการปั่นไปตลาด เช่น ปั่นไปตลาดกิมหยงมากกว่า 4-5 ปี แต่ปัจจุบันมีปัญหาอุปสรรคคือผู้คนจำนวนมาก เนื่องจากมีการจอดรถกีดขวาง อย่างไรก็ตามการปั่นจักรยานแยกเป็นสัดส่วนต่างหาก จะช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้ผู้ใช้จักรยานได้

นอกจากนี้ตัวแทนจากชุมชนจิรนคร ได้เล่าว่าตนเองปั่นจักรยานมากกว่า 8 ปี ตั้งแต่เข้าชุมรมผู้สูงอายุ มีจุดประสงค์เพื่อปั่นออกกำลังกาย และปั่นในชีวิตประจำวัน เช่น ปั่นเพื่อไปทำกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน และปั่นไปตลาดนอกจานนี้ยังพบว่าที่ชุมชนนี้มีผู้ใช้จักรยานจำนวนมาก แต่ยังมีปัญหาอุปสรรคเกี่ยวกับพื้นที่ปั่นและริมฟุตบาทมีสิ่งกีดขวาง ตนเองเคยได้รับอุบัติเหตุบนท้องถนนบาดเจ็บเล็กน้อยแต่จักรยานได้รับความเสียหายมาก ในบริเวณใกล้เดิมมีร้านซ่อมจักรยาน 2 ร้านใกล้สนามกีฬาและห้างสรรพสินค้าแห่งประเทศไทย อย่างไรก็ตามการปั่นจักรยานที่เป็นสัดส่วน แต่ก็ยอมรับที่จะใช้ถนนร่วมกัน (share the road) ได้ และอย่างใหม่ที่จอดจักรยาน

ตัวแทนอีกท่านหนึ่งจากชุมชนจิรนคร เสนอว่า ตนเองมีปัญหาสุขภาพ ปวดขา จึงปั่นจักรยานและส่งผลให้หายปวด จึงปั่นเป็นประจำเริ่มมา 2-3 เดือน แล้ว โดยจะปั่นในช่วงเช้า 5.30 – 6.30 น. ปั่นออกกำลังกายสักครู่ก่อนเดิน แอโรบิก จากการตรวจสอบพบว่า ตนเองไม่มีโรคความดันและเบาหวาน ในบริเวณชุมชนพบว่ามีพื้นที่ในการปั่นอยู่มาก มีผู้ใช้จักรยานจำนวนมากโดยเฉพาะผู้สูงอายุ ทั้งนี้มีความต้องการที่จอดจักรยานที่ปลอดภัย เพราะบางคนปั่นจักรยานออกจากบ้านมาเพื่อออกกำลังกาย

ตัวแทนจากชุมชนหาดใหญ่ใน เสนอว่า ตนเองไม่ค่อยได้ออกกำลังกาย ที่บ้านมีจักรยานจำนวน 2 คัน เพื่อนแนะนำให้ปั่นจักรยาน จากนั้นจึงปั่นจักรยานบ้างแต่ยังไม่ปั่นเป็นประจำ เนื่องจากมีปัญหาเกี่ยวกับข้อเข่า แต่จะใช้วิธีเดิน ออกกำลังกายทุกวันแทน นอกจากนี้ยังเสนอว่าถึงแม้จะมีเส้นสีฟ้าที่เป็นถนนแบ่งปันแต่ก็ยังมีความกังวลเรื่องความปลอดภัยสำหรับการปั่นในพื้นที่เมือง เพราะมีรัฐนต์ขนาดใหญ่จริง

ทั้งนี้ รูปแบบในการปั่นจักรยาน นอกจากจะปั่นเพียงคนเดียวแล้ว บางท่านปั่นจักรยานทั้งครอบครัว ปั่นออกกำลังกาย บริเวณคลอง ร.5 โดยปั่นวันละ 1 ชั่วโมง ทั้งนี้อยากให้มีที่จอดจักรยานที่เหมาะสม นอกจากนี้ ยังพบว่าในส่วนที่เป็นถนนแบ่งปันหลังแม่น้ำชั้นแห่งหนึ่งถูกทำเป็นที่จอดรถ ทำให้ผู้สูงอายุปั่นไม่ได้ เสียงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ และก่อนหน้านี้เคยมีคนได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ เนื่องจากการถอยตัวของคนที่มาพักที่แม่น้ำชั้นจอดของทาง คนที่ปั่นจักรยานมองไม่เห็นรถที่สวนมา

โดยสรุปจะเห็นว่า ผู้ใช้ร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นส่วนใหญ่มีประสบการณ์การปั่น มีพียงส่วนน้อยที่ไม่ได้ปั่นจักรยาน เนื่องจากความกังวลเรื่องความปลอดภัยจากการจราจร บางคนมีปัญหาสุขภาพทำให้ปั่นไม่ได้ และสำหรับคนที่ปั่นจักรยานส่วนใหญ่จะปั่นในช่วงเวลา 17.30-18.30 น. สัปดาห์ละ 5 วัน ปั่นจักรยานมากกว่า 2 ปี ส่งผลให้สุขภาพดีขึ้น

อย่างไรก็ตามจะพบว่าปัญหาบางประเด็นไม่สามารถปรับปรุงแก้ไขได้ในเร็ววัน เนื่องจากจำเป็นต้องมีการตั้งงบประมาณผ่านระบบการบริหารจัดการของเทศบาลต่อไป ซึ่งทำให้ต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้น

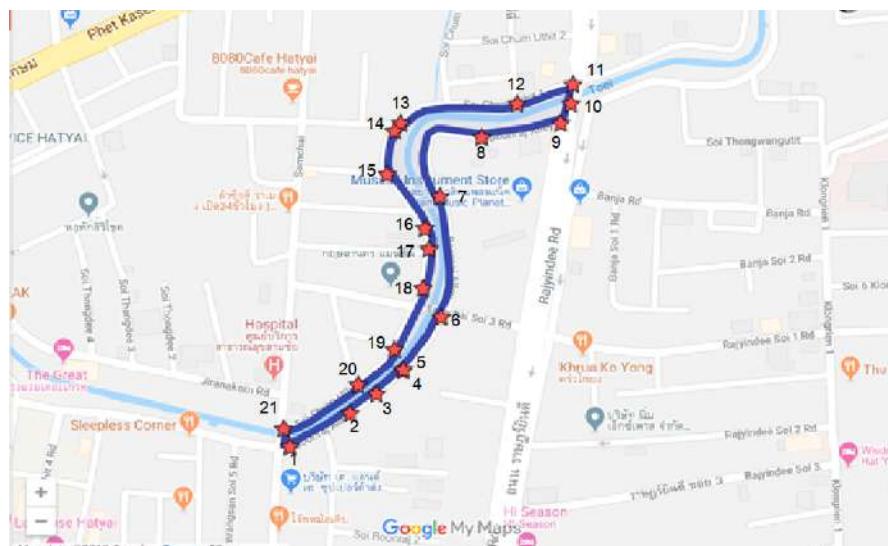
สำหรับประเด็นปัญหาอุปสรรคโดยเฉพาะเรื่องของสิ่งกีดขวางทางเท้าในตัวเมืองจำเป็นจะต้องทำความเข้าใจกับผู้เกี่ยวข้อง จะต้องแก้ปัญหาด้วยความเข้าใจเพื่อลดความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้นได้ ตลอดจนการสร้างจิตสำนึกและอาชีวศึกษาที่ดี ให้กับเยาวชนในชุมชน

โดยสรุป การจะสร้างชุมชนให้เป็นมิตรกับการเดินและการใช้จักรยานและขับเคลื่อนเมืองหาดใหญ่ให้เป็นเมืองน่าอยู่ จำเป็นอย่างยิ่งที่ทั้งชุมชนและผู้บริหารเมืองจะต้องทำความเข้าใจร่วมกันว่าชุมชนเองกำลังเผชิญกับปัญหาอะไร

อย่างไรบ้าง และเขามีวิถีชีวิตอย่างไร เพื่อทำให้การเดินและการปั่นเป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตของชุมชน จนทำให้หาดใหญ่ กลายเป็นเมืองน่าอยู่และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในที่สุด

3. การสำรวจความปลอดภัยของเส้นทางที่ชุมชนใช้ในการเดินและการใช้จักรยาน

จากการประชุมร่วมกับผู้แทนชุมชนทั้ง 3 ชุมชน และการประชุมของคณะกรรมการผู้วิจัย ได้ข้อสรุปว่าควรเริ่มสำรวจความปลอดภัยของเส้นทางที่ชุมชนใช้ในการเดินและการใช้จักรยานในพื้นที่ที่เป็นพื้นที่สาธารณะ ที่ประชาชนได้ลงความเห็นว่าพื้นที่ที่คนในชุมชนทั้ง 3 ชุมชนมาใช้ร่วมกันเป็นพื้นที่บริเวณริมคลองเตย หรือที่เรียกว่าตลาดสีสัน (ภาพที่ 12)



ภาพที่ 12 แผนที่จุดสำรวจบริเวณริมคลองเตย (ตลาดสีสัน)

ผลการสำรวจพบจุดที่มีปัญหาต่อความปลอดภัยทั้งสิ้นจำนวน 21 จุด ได้แก่ไม่มีเส้นทางจักรยาน นำ้แข็ง ผิวน้ำขุ่นระไม่เรียบ ร่องตะแกรงมีทิศทางเดียวกับแนวเส้นทางจักรยาน ระยะมองเห็นไม่ปลอดภัย ไม่มีสัญลักษณ์นำทางเส้นทางจักรยาน และผิวน้ำเป็นหลุม (ภาพที่ 13-16) โดยมีแนวทางแก้ไข ได้แก่ พิมพ์สัญลักษณ์จักรยานตลอดเส้นทางเป็นระยะๆ แก้ไขร่องตะแกรงให้ทิศทางของกับแนวเส้นทางจักรยาน ติดตั้งกระเจ้าโค้งจาจาร พิมพ์สัญลักษณ์จักรยานและถูกต้องกับทิศทาง และปรับระดับผิวน้ำ



ภาพที่ 13-16 จุดที่มีปัญหาต่อความปลอดภัย

4. การจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ให้ความรู้การเดินและการปั่นปลอดภัย และการประเมินเส้นทางปั่นจักรยานรอบคลองเตย (ตลาดสีสัน)

การจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ให้ความรู้การเดินและการปั่นปลอดภัย และการประเมินเส้นทางปั่นจักรยานรอบคลองเตย (ตลาดสีสัน) จัดขึ้นในวันที่ 3 พฤศจิกายน 2561 (ภาพที่ 17 ถึง 18)



ภาพที่ 17 ถึง 18 การจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ให้ความรู้การเดินและการปั่นปลอดภัย และการประเมินเส้นทางปั่นจักรยานรอบคลองเตย (ตลาดสีสัน)

ผู้เข้าร่วมกิจกรรมโครงการสร้างเมืองให้เป็นมิตรกับการเดินและการใช้จักรยานในวันเสาร์ที่ 3 พฤศจิกายน 2561 ตอบแบบประเมินจำนวน 45 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุ 61 ปี ขึ้นไป ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว มีการศึกษาอยู่ในระดับต่ำกว่า ปริญญาตรี มีรายได้เฉลี่ยต่ำกว่า 10,000 บาท ต่อเดือน และใช้จักรยานประเภทจักรยานแม่บ้าน ส่วนการประเมินเส้นทางที่ใช้ในการปั่นจักรยาน ได้ผลดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 การประเมินเส้นทางปั่นจักรยาน

การประเมินเส้นทางปั่นจักรยาน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ลำดับ
เส้นทางที่ใช้ปั่นจักรยานสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย	4.42	0.62	1
เส้นทางที่ปั่นจักรยานมีความน่าสนใจ	3.89	0.78	5
เส้นทางปั่นจักรยานมีความเป็นธรรมชาติ	3.87	0.94	6
ความต่อเนื่องของเส้นทางจักรยาน	3.91	0.76	4
สภาพพื้นผิวนนตลอดเส้นทางจักรยาน	4.02	0.84	3
ระยะทางที่ใช้ในการปั่นจักรยานมีความเหมาะสม	3.89	0.8	5
ระยะเวลาที่ใช้ในการปั่น	4.16	0.74	2
เส้นทางที่ใช้ปั่นจักรยานมีความหวังและสะอาดเพียงพอต่อการปั่น	3.89	0.89	5
เส้นทางที่ใช้ปั่นจักรยานมีป้ายสัญลักษณ์ (เช่น ป้ายบอกทางและป้ายเตือนภัย) วางอยู่ในจุดที่เหมาะสม	3.64	0.8	9
เส้นทางที่ใช้ปั่นจักรยานมีแสงสว่างเพียงพอและเหมาะสม	3.76	0.91	7
เส้นทางที่ใช้ปั่นจักรยานมีความปลอดภัย	3.73	0.92	8
การประเมินผลความพึงพอใจในการรวมของเส้นทางที่ใช้ปั่นจักรยาน	3.93		

จากการที่ 1 พบว่า ผลการประเมินที่มีค่าเฉลี่ยในลำดับสูงที่สุด ได้แก่ เส้นทางที่ใช้ปั่นจักรยานสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวอยู่ไม่ไกลจากร้านค้า วัด ห้างสรรพสินค้าและพื้นที่นันทนาการ รองลงมาลำดับที่ 2 ได้แก่ ระยะเวลาที่ใช้ในการปั่นซึ่งมีค่าเฉลี่ยมากเป็นลำดับที่ 2 เนื่องจากบริเวณระยะทางโดยรอบมีระยะทางต่อหนึ่งรอบเป็นระยะทางที่ไม่ใกล้นัก ระยะทางรวมทั้งหมด 1.5 กม. ซึ่งใช้ระยะเวลาปั่นไม่นาน หากต้องการปั่นเป็นระยะเวลานานสามารถเพิ่มจำนวนรอบในการปั่นได้ และลำดับที่ 3 ได้แก่ สภาพพื้นผิวนนตลอดเส้นทางจักรยาน โดยในภาพรวมพื้นผิวนอนอยู่ในสภาพดี แต่มีบางจุดที่มีน้ำท่วมขัง และมีตะแกรงระบายน้ำ

ส่วนผลการประเมินที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ เส้นทางที่ใช้ปั่นจักรยานมีป้ายสัญลักษณ์ (เช่น ป้ายบอกทางและป้ายเตือนภัย) วางอยู่ในจุดที่เหมาะสม เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวอยู่ขาดป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ ได้แก่ ป้ายบอกทาง ป้ายเตือนภัย และสัญลักษณ์ถนนแบ่งปันมีเพียงด้านเดียว (พื้นที่เป็นบริเวณรอบคลองระบายน้ำ แต่เส้นถนนแบ่งปันมีเพียงด้านเดียว ของคลองระบายน้ำดังภาพที่ 21 ส่วนอีกด้านไม่มีเส้นถนนแบ่งปัน ดังภาพที่ 19-20)



ภาพที่ 19 เส้นถนนแบ่งปันมีเพียงด้านเดียวของถนนรอบคลองระบายน้ำ



ภาพที่ 20 ถนนอีกด้านหนึ่งของคลองระบายน้ำ ซึ่งไม่มีเส้นถนนแบ่งปัน

อภิปรายผล

การศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาเทศบาลนครหาดใหญ่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา จากผลการศึกษา คณะผู้วิจัยมีข้อค้นพบ 2 ประการ ได้แก่ (1) ความต้องการโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน และ (2) ประโยชน์ที่ชุมชนได้รับจากการเดินและการใช้จักรยาน คณะผู้วิจัยนำ Mao อภิปรายผลการวิจัย ดังต่อไปนี้

(1) ความต้องการโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน

ความต้องการโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นหนึ่งในหลายปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจใช้บริการเดินเท้าและการใช้จักรยาน ตัวแทนชุมชนมีความต้องการโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ช่วยให้มีความปลอดภัยและสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น โดยโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ ทางข้าม / ทางม้าลาย แสงไฟส่องสว่าง ป้ายเตือนอันตราย ที่จอดจักรยาน ถนนแบ่งปัน และเลนจักรยาน

(2) ประโยชน์ที่ชุมชนได้รับจากการเดินและการใช้จักรยาน

การมีประสบการณ์ตรงจากการเดินและการปั่นจักรยานแล้วทำให้สุขภาพดีขึ้น เช่นช่วยให้หายจากการปวดหัวเข่า ไม่มีโรคความดันและเบาหวาน ทำให้มีการบอกรอต่อและทำให้คนอื่นๆ หันมาใช้วิถีการเดินและการใช้จักรยาน นอกจากนี้คนที่ได้รับประโยชน์จะใช้วิถีการเดินและการใช้อย่างต่อเนื่องเป็นเวลาหลายปี ยิ่งไปกว่านั้นยังพบว่าคนที่เดินและใช้จักรยานมีทุกเพศทุกวัย รูปแบบในการปั่นจักรยาน นอกจากจะปั่นเพียงคนเดียวแล้ว บางท่านปั่นจักรยานกับครอบครัว ทำให้สมาชิกในครอบครัวได้ทำกิจกรรมร่วมกัน ส่งผลให้ความสัมพันธ์ดีขึ้น

ข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้ ทำการศึกษาในพื้นที่ชุมชน 3 ชุมชน การศึกษาพบว่าชุมชนมีความพร้อมและมีวิถีชีวิตที่มีการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอยู่แล้ว หากเทศบาลมีการสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยาน จะช่วยให้ชุมชนมีความปลอดภัยและมีความมั่นใจมากยิ่งขึ้นที่จะใช้วิถีของการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาเทศบาลนครหาดใหญ่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา สำเร็จลุล่วงด้วยดีโดยได้รับการสนับสนุนจากชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และสถาบันการเดินและการจักรยานไทยที่ให้โอกาสและให้การสนับสนุน การศึกษาวิจัย ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง มน ที่นี่

เอกสารอ้างอิง

ธงชัย พรรณสวัสดิ์ และคณะ. (2555). แรงจูงใจและอุปสรรคในการใช้จักรยานสำหรับคนที่เดินทางด้วยจักรยานในประเทศไทย. สืบค้นเมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2559 จาก <http://www.thaicyclingclub.org/sites/default/>

สุรเชษฐ์ เกษมศิริ และ สุภารต แก้วกอ เลี้ยวไฟโรจน์. (2559). ภาพรวมการพัฒนาทางกายภาพเมืองเพื่อลดสิ่งแวดล้อมการใช้จักรยานในประเทศไทย. The 4th Thailand Bike and Walk Forum: Bike & Walk for ALL. 25-26 มีนาคม 2559. หอศิลปวัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร.

บริษัทเอ-เซเว่น คอร์ปอเรชั่น จำกัด. (2549). โครงการจัดทำแผนแม่บทการปรับปรุงภูมิทัศน์และผังพื้นที่เฉพาะ. เทศบาลนครหาดใหญ่.

บริษัทโมดัส คอนซัลแท่นส์ จำกัด. (2551). โครงการวางแผนจัดทำผังพื้นที่เฉพาะเพื่อรับการขยายตัวเมืองหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา. กรมโยธาธิการและผังเมือง.

Nuworsoo, C., Cooper, E., Cushing, K., & Jud, E. (2012). *Considerations for integrating bicycling and walking facilities into urban infrastructure*. Retrieved January 15, 2017, from <http://docs.trb.org/prp/13-3997.pdf>.

Oja, P. et al., 2011. *Health benefits of cycling: a systematic review*. Scandinavian Journal of Medicine and Science in Sports. 1-14.

Wang, Judith Y T et.al. (2012). *Transforming Auckland into a bicycle-friendly city: Understanding factors influencing choices of cyclists and potential cyclists*. สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2559 จาก https://www.researchgate.net/publication/261100295_Transforming_Auckland_into_a_bicyclefriendly_city_Understanding_factors_influencing_choices_of_cyclists_and_potential_cyclists?enrichId=rgreq-0f8dd6fab38110686e081ace40eb72e-XXX&enrichSource=Y292ZXJQYWdlOzI2MTEwMDI5NTtBUzoxMDE5NzQzMdk2MDUzODNAMTQwMTMyMzk3ODY5Mw%3D%3D&el=1_x_2&esc=publicatonCoverPdf

โครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน

กรณีศึกษา ซอยงามดูพลี สำนักงานเขตสาทร กรุงเทพมหานคร

Action research project for urban-community development to be friendly for walking and using bikes:

Case study of Soi Ngamdupli, Sathorn District Office, Bangkok

อาจารย์ สุวิมล เจียรธราวนิช¹

¹ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาด้านทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทางในพื้นที่กรณีศึกษา 2) เพื่อศึกษารักษณะด้านกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของบริเวณกรณีศึกษา และ 3) ศึกษาด้านนโยบายของผู้บริหารพื้นที่และผู้นำชุมชน เพื่อนำไปสู่แนวทางในการพัฒนาเป็นชุมชนที่ใช้การเดินและการใช้จักรยานเป็นทางเลือกหนึ่งของการเดินทางในชีวิตประจำวัน ประชากรที่ศึกษา ได้แก่ คน 2 กลุ่ม คือ 1) คนในชุมชนบริเวณพื้นที่อยู่อาศัยดูพลีและ 2) คนใช้พื้นที่อย่างมีภาระในการสัญจรไปมา กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการเก็บแบบสอบถาม ใช้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน การสุ่มตัวอย่างใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling) เครื่องมือที่ใช้ในเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วย 1) แบบสอบถามทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทาง 2) แบบสำรวจด้านกายภาพ และ 3) แบบสัมภาษณ์โดยผู้บริหารพื้นที่และผู้นำชุมชน นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ โดยใช้วิธีที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ คือ การวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ใช้การวิเคราะห์ทางสถิติ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย (\bar{x})

โดยสรุปผลการวิจัยเป็น 3 ด้านดังนี้ 1) ด้านทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทาง พบร่วมกันที่เป็นอุปสรรคในการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน มากที่สุดคือ อาการร้อน (ร้อยละ 75.50) รองลงมา ได้แก่ อุบัติเหตุจากการจราจร (ร้อยละ 73.75) ถนนแคบ/ซอยแคบ (ร้อยละ 73.50) ข้อจำกัดเรื่องระยะเวลาและสถานที่ที่ต้องการเดินทางไป (ร้อยละ 72.50) และอันตรายจากอาชญากรรม (ร้อยละ 71.00) อาจกล่าวได้ว่า เมื่อถูกความต้องการของประชาชนซึ่งเป็นผู้ใช้งานต้องการให้แก่ปัญหาอุปสรรคในด้านอื่นๆ ก่อน เช่น ความปลอดภัย กายภาพ แนวโน้มการเดินและการใช้จักรยานในอนาคตพบว่า เมื่อปรับปรุงแก้ไขอุปสรรคต่อการเดินและการใช้จักรยานแล้ว มีแนวโน้มที่จะเดินหรือใช้จักรยานเพื่อการพักผ่อน ออกกำลังกายมากที่สุด (ร้อยละ 48.00) รองลงมาคือเพื่อไปช้อปสินค้าหรือไปธุระต่างๆ (ร้อยละ 30.75) ใช้ไปทำงาน (ร้อยละ 12.75) และใช้ไปเรียนหนังสือ ไปโรงเรียน มหาวิทยาลัย (ร้อยละ 8.50) จากนั้นพบว่าหากได้แก้ไขปัญหาและอุปสรรคแล้วจะเปลี่ยนมาเดินหรือใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ถึงร้อยละ 73.50 โดยจะใช้เฉลี่ยสัปดาห์ละ 4.37 วัน 2) ด้านลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของบริเวณพื้นที่อยู่อาศัยดูพลีมีความเหมาะสมที่จะพัฒนาไปสู่เมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน ทั้งในด้านพื้นที่ การจราจร โครงข่ายถนน ปริมาณรถบนท้องถนน การใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่ส่วนสาธารณะ ทั้งนี้ต้องพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยาน และ 3) ด้านนโยบายของผู้นำชุมชน พบร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบและประชาชน ซึ่งหน่วยงานในพื้นที่โดยตรงคือ สสส. และมีกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานอย่างสม่ำเสมอ แต่มีอุปสรรคในเรื่องของการขอใช้พื้นที่ในภาครัฐอยู่บ้าง อาจเนื่องจากปัญหาราชการจราจรที่คับคั่งในช่วงเวลาเร่งด่วน

คำสำคัญ : การเดินและการใช้จักรยาน, พัฒนาเมือง, ซอยงามดูพลี

Abstract

The research use aimed to 1) Behavior and satisfaction of the walkway safety for disabled in urban area. 2) To study physical characteristics Infrastructure and facilities of the case study area and 3) Study the policy of area administrators and community leaders The sample included 400 persons. Accidental sampling were applied. Physical data analysis was employed in the study. The research instruments were 1) Questionnaire 2) Physical survey and 3) Interview form, policy, area administrators and community leaders the method used to analyze qualitative data, content analysis, quantitative data analysis Use statistical analysis, percentage and mean (\bar{x})

The results reveal that 1) Behavior and satisfaction of the walkway safety for disabled in urban area the most obstacle in walking and using bikes in daily life is temperature (75.50 %) and then traffic accidents (73.75%), narrow roads (73.50%) Limitations on distance and places that want to travel (72.50 %) and crime (71.00 %). When improving Tend to walk or use the bike for the most exercise (48.00 %), and then shopping (30.75 %), go to work (12.75 %) and go to schools (8.50 %). Then solved the problems and obstacles, change to walk or use the bike on a daily basis to 73.50 %, with an average of 4.37 days per week. 2) Infrastructure and facilities the physical Soi Ngamdupli is suitable to develop into a city that is friendly to walk and use a bicycle in the area, traffic, road network, traffic volume Land use and park area However, infrastructure and facilities must be developed to promote walking and using bikes. and 3) Policy of community leaders was cooperation between the responsible agencies and the people but there are some preblems from the government in congestion during the peak time.

Keywords: walking and using bikes, urban-community development, Soi Ngamdupli

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ภาวะโลกร้อน (Global Warming) เป็นปัญหาใหญ่ของโลกเรามายาวนานและต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน ปัญหานี้ก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อทุกชีวิตบนพื้นโลกและยังมีแนวโน้มว่าปัญหานี้จะขยายความรุนแรงขึ้นอย่างรวดเร็ว อย่างเช่น มหาอุทกภัยในช่วงปลายปี พ.ศ. 2554 ที่ผ่านมา ดังนั้นหากต้องการลดภาวะโลกร้อนนั้น มนุษย์ทุกคนต้อง ตระหนักรู้ถึงปัญหาและร่วมมือกันดูแลสิ่งแวดล้อมด้วยการประหยัดพลังงาน ลดพฤติกรรมการบริโภคลง และถอนใจให้ทรัพยากร ทุกอย่างอย่างรู้สึก痛楚 ในภาวะวิกฤตพลังงาน การใช้จักรยานก็เป็นอีกวิธีหนึ่งที่ราชบุกคณสามารถช่วยกันลดพฤติกรรมการ ใช้พลังงานลงได้และเป็นการลดมลพิษที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของเราและของโลก ตลอดจนสร้างบรรยากาศชุมชนให้เกิด สภาวะอากาศที่บริสุทธิ์

การเดินและการใช้จักรยาน เป็นการเดินทางแบบ Active Mobility ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางที่เน้นการขับเคลื่อนโดยการขับกายของผู้สัญจรเอง (Active Transportation Alliance, 2016) การเดินทางรูปแบบนี้เป็นจุดเริ่มต้น ของการเดินทางในชีวิตประจำวันของคนทุกเพศทุกวัย มีประโยชน์ในการช่วยลดปัญหาทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และปัญหาการจราจร นอกจากนี้ยังเป็นการกระตุ้นให้ประชาชนมีการขับร่างกายอันจะเป็นประโยชน์ต่อสุขภาพอีกด้วย สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาของประเทศไทยที่กำลังจะเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ

เรื่องการรับมลพิษเข้าสู่ร่างกายซึ่งคนไทยไม่ใช้จักรยานอาจกังวลนั้น ความจริงแล้วถ้าหากต้องเดินทางจากจุดหนึ่ง ไปอีกจุดหนึ่ง ไม่ว่าจะใช้จักรยาน นั่งรถตุ๊กตุ๊ก ขึ้นรถเมล์ ต่างได้รับมลพิษเหมือนกัน งานวิจัยของกรมควบคุมมลพิษ

ที่วัดจากมลพิชที่อยู่ในรถยนต์ที่ติดแอร์พบว่า การนั่งรถติดแอร์ ไม่ใช่ว่าเรามีโคนมลพิช แค่เราไม่รู้ว่ามันโคน เพราะเราไม่ได้กลิ่น แต่เมลพิชมันยังเข้ามาในรถ รถไปจอดติดอยู่ท้ายรถเมล์ แม็กลิ่นจะไม่เข้ามา แต่เมลพิชก็เข้ามา สอดคล้องกับงานวิจัยจากเมืองชิดนีย์ ประเทศอสเตรเลีย ที่พบร่วมกับ “มลพิชและสิ่งระคายเคืองที่พบในรถยนต์มีสูงกว่า” เมื่อเทียบกับการขี่จักรยานในถนนที่มีการจราจรคับคั่ง (ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย) [6]

ข้อมูลปริมาณยานพาหนะในประเทศไทย พบร่วมกับเมียนพาหนะจดทะเบียน (ข้อมูลก่อนนโยบายรถคันแรก) เป็นรถยนต์ 4 ล้อ 9,887,706 คัน รถ 2 ล้อและ 3 ล้อ จำนวน 17,322,538 คัน รถบรรทุกหนัก 816,844 คัน รถบัส 137,943 คัน อื่นๆ 319,798 คัน ทั้งนี้มีรายงานด้วยว่าปัจจุบันถนนในกรุงเทพมหานครสามารถรองรับรับปริมาณรถได้ 1,600,000 คัน แต่มีรถจดทะเบียนสะสมสูงถึง 7,000,000 คัน คิดเป็น 4.4 เท่าของถนน อีกทั้งจากสถิติของสำนักการจราจรและขนส่ง กทม. 10 ปีที่ผ่านมาพบว่า กรุงเทพมหานคร มีรถเพิ่มขึ้นทุกปี เช่นเดียวกัน 5 ต่อปีหรือ 240,000 คัน แต่ในปี 2555 ณ สิ้นเดือนสิงหาคม มีปริมาณรถเพิ่มแล้ว 670,000 คัน (ที่มา: <http://www.bangkok.go.th/prd/>) [3]

ปัจจุบันผู้ที่อาศัยในกรุงเทพมหานคร หันมาใช้บริการระบบขนส่งแบบรวมมากขึ้น โดยมีบางส่วนหันมาใช้ จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน จากสถิติพบว่าประเทศไทยมีจำนวนผู้ใช้จักรยานทั่วประเทศเพียง 2,250,000 คน แบ่งเป็นผู้ใช้จักรยานในกรุงเทพฯ และปริมณฑล 150,000 คน และผู้ใช้จักรยานในจังหวัดอื่นๆ อีก 2,100,000 คน ในจำนวนนี้ มีผู้ใช้จักรยานเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวมากถึง 260,000 คน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ (Tourism Authority of Thailand, 2014) (ข้อมูลจาก การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.), ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย) [4]

จากผลสำรวจพบว่า สัดส่วนของคนกรุงเทพมหานคร ที่พร้อมสนับสนุนการใช้จักรยานมีแนวโน้มว่าจะมีจำนวนสูง และสูงกว่าจำนวนจักรยานที่เราเห็นใช้บนท้องถนนในปัจจุบันหลายเท่าตัว เพียงแต่ผู้สนับสนุนการใช้จักรยาน ยังมีหลายคนที่แสดงความไม่満ใจกับการบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบัน ที่ปล่อยให้รถมอเตอร์ไซค์และรถยนต์ส่วนตัวมาลดสิทธิผู้ใช้ทางเท้า เลนจักรยาน และเลนรถประจำทาง จึงต้องการให้สังคมให้ความสำคัญกับจักรยานเพื่อการสัญจรในชีวิตประจำวันมากกว่าที่เป็นอยู่ คงไม่ต้องถึงกับมีคนจำนวนมากออกมายังจักรยานจนกลายเป็นเรื่องหลักในสังคม แต่ในการเริ่มต้นนี้หวังว่าจะดีกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน (โครงการจักรยานกลางเมือง มูลนิธิโลกสีเขียว, ผลสำรวจ “ความต้องการใช้จักรยาน” ของคนกรุงเทพฯ, 2556 : มูลนิธิโลกสีเขียว) [10]

ด้วยเหตุนี้เมืองจึงต้องมีการปรับโครงสร้างพื้นฐานให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับความต้องการของประชากรเมือง ในการดำเนินการดังกล่าวต้องอาศัยองค์ความรู้ทางวิชาการ การมีส่วนร่วมที่บูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อให้เกิดเมืองที่ที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้จริง โดยโครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน จึงเริ่มจากการรณรงค์ศึกษาตัวอย่างในพื้นที่ชุมชน เมืองกรุงเทพมหานครที่มีความหนาแน่นของการจราจร และเป็นพื้นที่ในบริเวณของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) คือซอยงามดูพลี สำนักงานเขตสาทร กรุงเทพมหานคร จึงเหมาะสมแก่การศึกษาเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานทดแทนการจราจรที่คับคั่ง เพื่อสร้างสังคมสุขภาวะ ที่รองรับกับบริบทสังคมเมืองในปัจจุบัน

2. วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาด้านทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทางในพื้นที่กรุงเทพฯ เพื่อศึกษาลักษณะด้านกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของบริเวณกรณีศึกษา และศึกษาด้านนโยบายของผู้บริหารพื้นที่และผู้นำชุมชน เพื่อนำไปสู่แนวทางในการพัฒนาเป็นชุมชนที่ใช้การเดินและการใช้จักรยานเป็นทางเลือกหนึ่งของการเดินทางในชีวิตประจำวัน

3. ขอบเขตการศึกษา

การศึกษานี้ทำการสำรวจข้อมูลในพื้นที่ศึกษาอย่างมุดูพลี สำนักงานเขตสาทร กรุงเทพมหานครเท่านั้น ซึ่งประกอบด้วย

1. ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางและปัจจัยที่มีผลต่อการเดินและการใช้จักรยาน
2. ข้อมูลแนวคิดการพัฒนาการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน โดยการสำรวจผู้บริหารพื้นที่และผู้นำชุมชน
3. ข้อมูลภายในของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของชุมชน

4. ขั้นตอนการดำเนินงาน

1. การเตรียมข้อมูลเพื่อดำเนินการวิจัย การทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย
2. การศึกษาพื้นที่ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

3. ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทางในพื้นที่กรณีศึกษา โดยใช้แบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามแบบสุ่มโดยบังเอิญ วิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมของคนในชุมชน คนเดินและคนใช้จักรยาน จะใช้วิธีการวิเคราะห์ทางสถิติด้วยค่าความถี่ ร้อยละ

4. ศึกษารูปแบบทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกและระบบการขนส่งของพื้นที่ชุมชน โดยการสัมภาษณ์ผู้กำหนดนโยบายและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง การเก็บข้อมูลทางกายภาพ สภาพเส้นทาง ระยะทาง การวิเคราะห์จากแผนที่

5. ออกแบบรูปแบบชุมชน โครงสร้างพื้นฐานเบื้องต้น จัดทำแผนแม่บทและมาตรการนำไปสู่การปฏิบัติ และนำเสนอต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งผู้กำหนดนโยบาย ผู้รับผิดชอบพื้นที่ ผู้ใช้โครงสร้างพื้นฐานในชุมชน เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงแผนการบริหารจัดการพื้นที่ชุมชนต่อไป

6. สรุปผลการวิจัย
7. นำเสนอผลการวิจัย และเผยแพร่องร่างงานวิจัยต่อสาธารณะชน เพื่อเป็นประโยชน์ในมุ่งหวังต่อไป

5. ผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามของ พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทางในพื้นที่กรณีศึกษา จำนวน 400 คน มาวิเคราะห์และเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล โดย สรุปผลการวิจัยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ 1) ทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทาง 2) ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้าง พื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบการเดินทาง 3)นโยบายผู้นำชุมชน มีรายละเอียดดังนี้

5.1 ทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทาง

จากการสำรวจข้อมูลทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทางตามโครงการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างสังคมสุขภาวะ จากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทางจำนวน 400 คน แบ่งข้อมูลเป็น 3 ส่วน คือ 1) ข้อมูลส่วนบุคคล 2) ข้อมูลทัศนคติและพฤติกรรมการเดินและการใช้จักรยาน และ 3) แนวโน้มการเดินและการใช้จักรยานในอนาคต โดย ข้อมูลสรุปดังต่อไปนี้

5.1.1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ผู้ตอบแบบสอบถาม สรุปได้ดังนี้

เพศ ชาย 175 คน คิดเป็นร้อยละ 43.75

หญิง 225 คน คิดเป็นร้อยละ 56.25

อายุ เนื่องอยู่ที่ 42 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา	ระดับต่ำกว่าปริญญาตรี	253 คน	คิดเป็นร้อยละ 63.25
--------------------	-----------------------	--------	---------------------

	ระดับปริญญาตรี	122 คน	คิดเป็นร้อยละ 30.50
--	----------------	--------	---------------------

	ระดับปริญญาโท	25 คน	คิดเป็นร้อยละ 6.25
--	---------------	-------	--------------------

การประกอบอาชีพ	รับจ้างทั่วไป	121 คน	คิดเป็นร้อยละ 30.25
	พนักงานเอกสาร	91 คน	คิดเป็นร้อยละ 22.75
	แม่บ้านพ่อบ้าน	82 คน	คิดเป็นร้อยละ 20.50
	นักเรียนนักศึกษา	53 คน	คิดเป็นร้อยละ 13.25
	ไม่มีอาชีพ	29 คน	คิดเป็นร้อยละ 7.25
	พนักงานรัฐ	24 คน	คิดเป็นร้อยละ 6

รายได้ เนลี่ยอยู่ที่ 19,369 บาทต่อเดือน

ภูมิลำเนา ออย่าศัยในพื้นที่ 214 คน คิดเป็นร้อยละ 53.50

ไม่ได้อายาในพื้นที่ 186 คน คิดเป็นร้อยละ 46.50

5.1.2 ข้อมูลทัศนคติและพฤติกรรมการเดินและใช้จักรยาน

มีข้อมูลการเดินทาง เวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมในการเดินทาง จากแบบสอบถามด้านอุปสรรคในการเดินทางด้วยการเดินและใช้จักรยาน ดังตารางที่ 1 ถึงตารางที่ 3

ตารางที่ 1 ข้อมูลการเดินทางของผู้ใช้ทาง

ข้อมูลการเดินทาง	ความถี่	ร้อยละ
วัตถุประสงค์ของการเดินทาง		
ไปทำงาน เรียน	225	56.25
ไปซื้อสินค้า ทำธุระต่างๆ	104	26.00
ไปท่องเที่ยว พักผ่อน ออกกำลังกาย วัด	71	17.75
จุดเริ่มต้นการเดินทาง		
บ้าน / ที่พัก	214	53.50
สถานที่อื่นๆ อาทิ ที่ทำงาน ห้างสรรพสินค้า ร้านอาหาร ฯลฯ	186	46.50
รูปแบบการเดินทาง		
จักรยานยนต์ส่วนบุคคล	187	46.75
ข้อมูลการเดินทาง	ความถี่	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนบุคคล	118	29.50
เดิน	85	21.25
จักรยาน	10	2.50
ในช่วงเดือนที่ผ่านมาท่านเดินทางด้วยรูปแบบการเดินทางใดบ่อยครั้งที่สุด		
จักรยานยนต์ส่วนบุคคล	165	41.25
รถยนต์ส่วนบุคคล	120	30.00
เดิน	98	24.50
จักรยาน	17	4.25

จากตารางที่ 1 พบว่า ประชาชนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการเดินทางเพื่อไปทำงานไปเรียนเป็นวัตถุประสงค์หลัก โดยเริ่มต้นการเดินทางจากบ้าน/ที่พัก ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด และบ่อยที่สุดในรอบเดือนที่ผ่านมา

ตารางที่ 2 เวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางของผู้ใช้ทาง

ข้อมูลการเดินทาง	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย
เวลาที่ใช้ในการเดินทางต่อครั้ง (นาที)	5	100	35.64
ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อครั้ง (บาท)	10	500	95.38
โดยเฉลี่ยแล้ว ท่านใช้รูปแบบการเดินทางดังกล่าว (วันต่อสัปดาห์)	1	7	5.61

จากตารางที่ 2 พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทางเฉลี่ย 35.64 นาทีต่อครั้ง ใช้จ่ายเป็นเงินเฉลี่ย 95.38 บาท และใช้รูปแบบการเดินทางลักษณะนี้เป็นเวลาเฉลี่ย 5.61 วันต่อสัปดาห์

ตารางที่ 3 อุปสรรคในการเดินทางด้วยการเดินและจักรยานของผู้ใช้ทาง

อุปสรรคในการเดินทางด้วยการเดินและการใช้จักรยาน	เป็นอุปสรรค (ร้อยละ)
อากาศร้อน	75.50
เปียกฝน	48.25
มลพิษทางอากาศ	62.50
จักรยานชำรุด	33.75
ไม่มีร้านซ่อมจักรยาน/หาร้านซ่อมยาก	35.50
ไม่มีที่จอดจักรยาน	68.25
ที่พักอาศัยไม่มีที่จอด/เก็บจักรยาน	54.75
ที่ทำงานไม่มีห้องอาบน้ำ/ห้องเปลี่ยนเสื้อผ้า	64.00
ข้อจำกัดเรื่องระยะทางและสถานที่ที่ต้องการเดินทางไป	72.50
ข้อจำกัดเรื่องการชนของที่ต้องนำไปด้วยในการเดินทาง	60.25
ราคาของจักรยาน	40.00
หาบเร่ แผลอย กีดขวางการเดินทาง	42.25
รถยนต์จอดกีดขวางการเดินทาง	61.00
อุบัติเหตุจากการจราจร	73.75
อันตรายจากอาชญากรรม	71.00
อันตรายจากสุนัข	36.25

อุปสรรคในการเดินทางด้วยการเดินและการใช้จักรยาน	เป็นอุปสรรค (ร้อยละ)
กลัวจักรยานโดนขโมย	34.00
เดิน/ใช้จักรยาน ดูเป็นผู้มีรายได้ต่ำ	64.50
สถานะทางสังคม หน้าที่การทำงาน ตำแหน่งทางสังคม	60.75
ผิวทางชุมชน/ไม่เรียบ/ชำรุด	55.00
ฝ่าตะแกรงระบายน้ำบนผิวทาง	47.25
ทางขัน มีเนินมาก	38.75
ถนนแคบ/ซอยแคบ	73.50
เส้นทางที่ต้องการเดินทางไม่มีทางเดินเท้า/ทางจักรยาน	55.50
เส้นทางที่ต้องการเดินทางไม่มีป้ายบอกทาง	35.00
ไม่มีทางเท้าที่กว้างพอสำหรับการเดิน/ใช้จักรยาน	51.00
ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอสำหรับการเดิน/ใช้จักรยานในเวลากลางคืน	36.25

จากตารางที่ 3 พบร่วมกัน พบว่า อุปสรรคในการเดินทางด้วยการเดินและการใช้จักรยานของประชาชนกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่จำนวน 5 อันดับสูงสุด ได้แก่ อากาศร้อน (ร้อยละ 75.50) รองลงมา ได้แก่ อุบัติเหตุจากการจราจร (ร้อยละ 73.75) ถนนแคบ/ซอยแคบ (ร้อยละ 73.50) ข้อจำกัดเรื่องระยะทางและสถานที่ที่ต้องการเดินทางไป (ร้อยละ 72.50) และอันตรายจากอาชญากรรม (ร้อยละ 71.00) ตามลำดับ

5.1.3 แนวโน้มการเดินและการใช้จักรยานในอนาคต

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ 4 และตารางที่ 5

ตารางที่ 4 แสดงวัตถุประสงค์ในชีวิตประจำวันที่มีแนวโน้มการเดินและการใช้จักรยาน

ลำดับ	กิจกรรมในชีวิตประจำวัน	จำนวน	ร้อยละ
1	เพื่อการพักผ่อน ออกกำลังกาย	192	48.00
2	เพื่อไปซื้อสินค้าหรือไปธุระต่างๆ	123	30.75
3	เพื่อไปทำงาน	51	12.75
4	เพื่อไปเรียนหนังสือ ไปโรงเรียน มหาวิทยาลัย	34	8.50
รวม		400	100.00

ตารางที่ 5 แสดงแนวโน้มการเดินและใช้จักรยานในอนาคต

แนวโน้มการใช้จักรยาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ	เฉลี่ย (วัน/สัปดาห์)
เปลี่ยนมาเดินทาง โดยการเดินหรือใช้จักรยาน	294	73.50	4.37
ไม่ใช้การเดินทาง โดยการเดินหรือใช้จักรยาน	106	26.50	0
รวม	400	100.00	

ข้อสรุปจากตารางที่ 4 และตารางที่ 5 พบว่า หากปรับปรุงแก้ไขอุปสรรคต่อการเดินและใช้จักรยานแล้ว กลุ่มตัวอย่างมีแนวโน้มการเดินและใช้จักรยานเพื่อการพักผ่อน ออกกำลังกาย มาตรฐานที่สุด จำนวน 192 คน คิดเป็นร้อยละ 48.00 รองลงมาคือเพื่อไปซื้อสินค้าหรือไปธุระต่างๆ จำนวน 123 คน คิดเป็นร้อยละ 30.75 ใช้ไปทำงาน จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 12.75 และใช้เพื่อเรียนหนังสือ ไปโรงเรียน มหาวิทยาลัย จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 8.50 และจากการสอบถามว่าจะเดินและใช้จักรยานเพื่อกิจกรรมต่างๆ ดังกล่าวจำนวนกี่วันต่อสัปดาห์ พบรากลุ่มตัวอย่างจะเดินหรือใช้จักรยานโดยเฉลี่ยสัปดาห์ละ 4.37 วัน จำนวน 294 คน คิดเป็นร้อยละ 73.50 และมีผู้ที่แม้จะไม่มีอุปสรรคใดๆ ก็จะไม่ใช้การเดินทางโดยการเดินหรือใช้จักรยานร้อยละ 26.50

5.2 ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

ชอย่างมีคุณลักษณะทางกายภาพเหมาะสมที่จะพัฒนาไปสู่เมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานกล่าวคือ

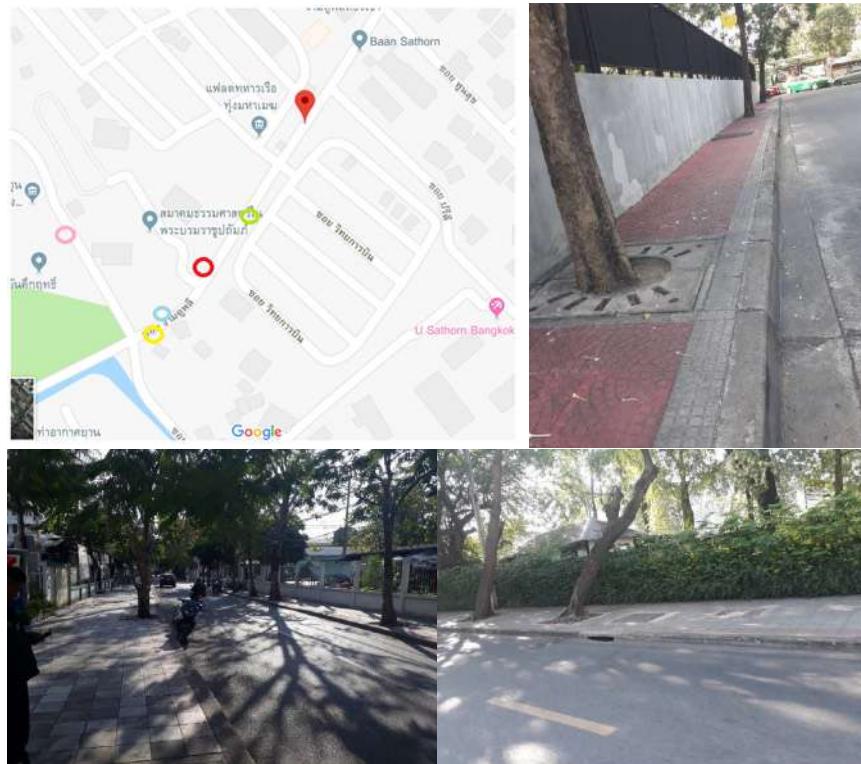
1) มีระยะทางที่สามารถเดินทางด้วยจักรยานได้ โดยมีอัตราระยะทางภายในเขตพื้นที่อยู่อาศัย และสามารถเดินทางเชื่อมต่อไปได้ในหลายเส้นทาง

2) พื้นที่มีลักษณะเป็นที่รับ ไม่มีเนินสูงที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินและจักรยาน และได้มีการปรับปรุงพื้นที่ให้มีพื้นที่ทางเดินเท้าได้สะดวกขึ้น

3) มีจุดจอดจักรยานแบบยึดติดของกรุงเทพมหานคร

4) การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นแบบผสมผสาน โดยมีสถานที่ราชการ หน่วยงาน ร้านค้า ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่อยู่อาศัย ทั้งประเภทหนาแน่นมาก และหนาแน่นปานกลาง

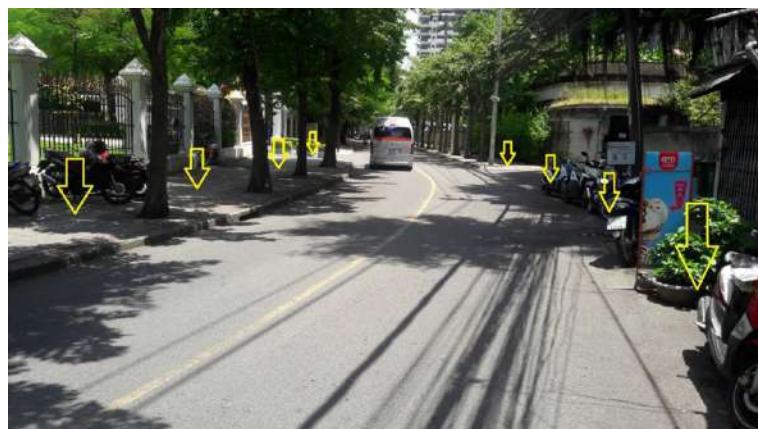
5) มีสวนสาธารณะขนาดใหญ่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ ซึ่งเป็นพื้นที่ให้ประชาชนได้สามารถเดินและใช้จักรยานได้อย่างปลอดภัย แต่ยังขาดโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของผังเมืองสำหรับ Active mobility ที่เหมาะสม และพอเพียง แสดงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ดังภาพที่ 1

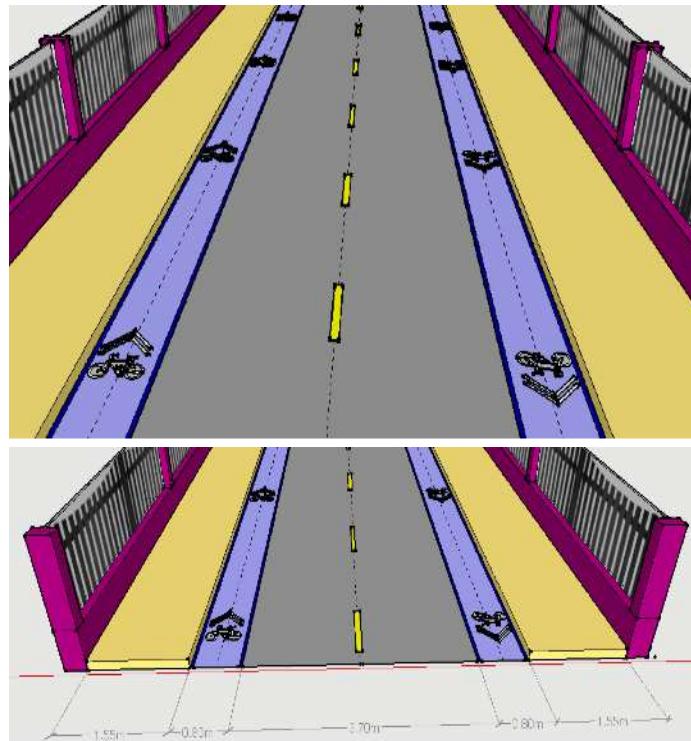


ภาพที่ 1 แสดงลักษณะทางกายภาพของถนนในพื้นที่

และการเก็บข้อมูลโดยเฉลี่ยในหนึ่งวันพบว่ามีปริมาณคนเดินเท้าเท่ากับ 85.20 คน/ชม. ปริมาณรถจักรยานยนต์ 432.78 คัน/ชม. รถยนต์ 205.11 คัน/ชม. และรถจักรยานเพียง 2.88 คัน/ชม. และมีความเร็วรถโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 32.18 กิโลเมตร/ชม. (โดยเก็บข้อมูลช่วงเวลาเร่งด่วน 7.00 – 18.00 น.)

ซึ่งจากข้อมูลปริมาณรถเส้นทางที่ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ระหว่าง 30 - 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (กม./ชม.) และหากมีปริมาณจราจรมากกว่า 3,000 แต่ไม่เกิน 5,000 คันต่อวันต่อปีให้จัดซ่องทางสำหรับจักรยานโดยเฉพาะ โดยมีการตีเส้นจราจรแบ่งช่องทางจักรยานให้ชัดเจน รวมทั้งมีอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยบนไฟล์ทางและทางหลัก (AASHTO) ตัวอย่างดังแสดงตามภาพที่ 2





ภาพที่ 2 การออกแบบทางจักรยาน แบบใช้พื้นที่ร่วมกับรถยนต์

5.3 นโยบายผู้บริหาร ผู้นำชุมชน

หน่วยงานสำนักงานเขตที่รับผิดชอบ ปัจจุบันได้มีการปรับปรุงถนน ทางเดินเท้า ให้สะอาดต่อผู้ใช้ทาง และมีการจัดการปัญหาทางเร่แผลอยู่บนทางเท้าแล้วด้วยน้ำ แต่เนื่องจากพื้นที่เป็นแหล่งชุมชนที่อยู่อาศัย จึงยังมีปัญหาเรื่องการจอดรถบนพื้นที่ถนนอยู่บ้าง ทำให้พื้นที่ขับขี่น้อยลง

โครงการที่สนับสนุนการใช้จักรยานในพื้นที่ที่ได้เริ่มไว้ก่อนแล้วคือ โครงการปันปัน ซึ่งมีที่จอดจักรยานให้ยึดขี่ แต่เนื่องจากยังขาดความต่อเนื่องในการรณรงค์ จึงยังไม่เห็นผลชัดเจน

สำหรับชุมชนในพื้นที่ โดยปกติในปัจจุบันจะใช้รูปแบบการบริหารชุมชนด้วยคณะกรรมการชุมชน มีการประชาสัมพันธ์ สู่ชุมชนนี้ด้วยเสียงตามสายของชุมชน เพื่อรับทราบข้อมูล และผู้นำชุมชนสนับสนุนให้ความร่วมมือในการส่งเสริมการเดิน หรือการใช้จักรยาน โดยจากการสำรวจพบว่า พฤติกรรมของคนเดินเท้าและปั่นจักรยานส่วนใหญ่จะมีแค่เฉพาะช่วงเวลาเดินทางเพื่อไปและกลับจากการทำงาน และช่วงอายุของคนที่เดินทางส่วนใหญ่ จะอยู่ในช่วงวัยรุ่น พฤติกรรมการเดิน เพื่อออกกำลังกาย จะมีช่วงเย็นของทุกวัน จะเป็นการไปเดินออกกำลังกายที่สวนสาธารณะด้านหน้าของชุมชน

6. อภิปรายผล

ด้านทศนคติและพฤติกรรมการเดินทาง พบร่วมกันที่เป็นอุปสรรคในการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวันมากที่สุดคือ อากาศร้อน (ร้อยละ 75.50) รองลงมา ได้แก่ อุบัติเหตุจากการจราจร (ร้อยละ 73.75) ถนนแคบ/ซอยแคบ (ร้อยละ 73.50) ข้อจำกัดเรื่องระยะเวลาและสถานที่ที่ต้องการเดินทางไป (ร้อยละ 72.50) และอันตรายจากอาชญากรรม (ร้อยละ 71.00) จากกล่าวได้ว่า เมื่อถูกความต้องการของประชาชนซึ่งเป็นผู้ใช้งาน ต้องการให้แก่ปัญหาอุปสรรคในด้านอื่นๆ ก่อน เช่น ความปลอดภัย ภัยภาพ และโน้มน้าวการเดินและใช้จักรยานในอนาคตพบว่า เมื่อปรับปรุงแก้ไขอุปสรรคต่อการเดินและใช้จักรยานแล้ว มีแนวโน้มที่จะเดินหรือใช้จักรยานเพื่อการพักผ่อน ออกกำลังกาย มากที่สุด (ร้อยละ 48.00) รองลงมาคือเพื่อไปช้อปสินค้าหรือไปธุระต่างๆ (ร้อยละ 30.75) ใช้ไปทำงาน (ร้อยละ 12.75) และใช้ไปเรียนหนังสือ ไปโรงเรียนมหาวิทยาลัย (ร้อยละ 8.50) จากนั้นพบว่าหากได้แก้ไขปัญหาและอุปสรรคแล้วจะเปลี่ยนมาเดินหรือใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

ถึงร้อยละ 73.50 โดยจะใช้เฉลี่ยสัปดาห์ละ 4.37 วัน และมีผู้ที่ไม่เปลี่ยนมาเดินหรือใช้จักรยานในชีวิตประจำวันร้อยละ 26.50 เมื่อจะแก้ปัญหาอุปสรรคใดๆ แล้วก็ตาม

ด้านลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก พบว่ากายภาพอย่างดูพลีมีความเหมาะสมที่จะพัฒนาไปสู่เมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยาน ทั้งในด้านพื้นที่ การจราจร โครงข่ายถนน ปริมาณรถบนท้องถนน การใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่ส่วนสาธารณะ ทั้งนี้ต้องพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อส่งเสริมการเดินและใช้จักรยาน

ด้านนโยบายของผู้นำชุมชน พบว่ามีความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบและประชาชน ซึ่งหน่วยงานในพื้นที่โดยตรงคือ สสส. และมีกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการเดินและใช้จักรยานอย่างสม่ำเสมอ แต่มีอุปสรรคในเรื่องของการขอใช้พื้นที่ในภาครัฐอยู่บ้าง อาจเนื่องจากปัญหาการจราจรที่คับคั่งในช่วงเวลาเร่งด่วน

7. ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน จะต้องมีการพัฒนาในเรื่องการสร้างเครือข่ายความร่วมมือของภาคีจักรยานให้มีความเข้มแข็งและยั่งยืน การได้รับความสนับสนุนจากภาครัฐ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เอื้อต่อความปลอดภัย โดยเฉพาะเรื่องทางเท้าและทางจักรยาน รูปแบบต่างๆ ลักษณะผาตະแกรงระบายน้ำ ผิวน้ำ ที่จอดจักรยานที่ปลอดภัยและระบบไฟฟ้าส่องสว่าง การแก้ปัญหาอันตรายจากอาชญากรรม อุบัติเหตุ เป็นต้น

8. กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเรื่องนี้ สำเร็จลงได้ด้วยความกรุณาอย่างยิ่ง จากรองศาสตราจารย์ สุทธิศน์ รัตนเกื้อกั้งวน และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กาญจนा ภัทรవิวัฒน์ ที่ให้ความกรุณาตรวจสอบเครื่องมือวิจัยครั้งนี้ ขอขอบคุณโครงการดีๆ โครงการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างสังคมสุขภาวะ ของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (Thailand Cycling Club: TCC) ที่ก่อให้เกิดงานวิจัยนี้ ขอขอบคุณอย่างสูงต่อหน่วยงานผู้ให้เงินสนับสนุนงานวิจัย คือชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ขอขอบคุณมหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น หน่วยงานต้นสังกัดของคณะผู้วิจัย ที่ให้การสนับสนุนด้านเวลาในการทำงานวิจัยเป็นอย่างดี ขอขอบคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ธรรมมา เจียธรawaninich ผู้ช่วยอธิการบดี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ ที่อำนวยความสะดวกและทำการประสานหน่วยงานภายใต้พื้นที่ชอยงามดูพลี

9. เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

- [1] กรมทางหลวงที่ 5 [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อ 25 พฤษภาคม 2561. เข้าถึงได้จาก ที่มา:<http://www.ooh5.go.th>
- [2] กระทรวงสาธารณสุข. กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ. กองสุขศึกษา. มติทางสังคม วัฒนธรรมของพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ครุสภากา ลาดพร้าว, 2546.
- [3] กองการเจ้าหน้าที่ สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อ 15 มีนาคม 2560. เข้าถึงได้จาก ที่มา: <http://www.bangkok.go.th/prd/>.
- [4] การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อ 15 มีนาคม 2560. เข้าถึงได้จาก ที่มา: <http://www.tatcontactcenter.com/>.
- [5] จักรพิพัฒน์ อัศวบุญญาเลิศและคณะ. “ทำไมคนไทยจึงไม่นิยมใช้จักรยาน.” 2554. เข้าถึงเมื่อ 11 ตุลาคม 2561. เข้าถึงได้จาก <http://padatabase.net>.

- [6] ชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อ 15 มีนาคม 2560. เข้าถึงได้จาก <http://www.thaicyclingclub.org/>.
- [7] รองนาย พรรดาสวัสดิ์. “ชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะ.” 2559. เข้าถึงเมื่อ 11 ตุลาคม 2561. เข้าถึงได้จาก <http://www.thaihealth.or.th>.
- [8] ประคง กรณสูตร. สถิติเพื่อการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์ (ฉบับปรับปรุงแก้ไข). พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : บริษัทด้านสุขาการพิมพ์ จำกัด, 2542.
- [9] พวงรัตน์ ทวีรัตน์. วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์ (ฉบับปรับปรุงใหม่ล่าสุด). พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ : สำนักทดสอบทางการศึกษาและจิตวิทยา มหาวิทยาลัยศรีนครินทร์วิโรฒ- ประสานมิตร, 2543.
- [10] มูลนิธิโลกสีเขียว. โครงการจักรยานกลางเมือง มูลนิธิโลกสีเขียว, ผลสำรวจ “ความต้องการใช้จักรยาน” ของคนกรุงเทพฯ, 2556.
- [11] วรลักษณ์ คงอ้วน และ ดร.สาอิดา สกุลรัตนกุลชัย. “แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานภายในมหาวิทยาลัย.” 2555. เข้าถึงเมื่อ 11 ตุลาคม 2561. เข้าถึงได้จาก <http://padatabase.net>.
- [12] วิติยา ปิดตั้งนาโพธ์และคณะ. “แรงจูงใจและอุปสรรคในการใช้จักรยานสำหรับคนที่เดินทางด้วยจักรยานในประเทศไทย.” 2554. เข้าถึงเมื่อ 11 ตุลาคม 2561. เข้าถึงได้จาก <http://padatabase.net>.
- [13] วิสุทธิ์ อริยภิญญา. “ตัวแปรทางจิต และสถานการณ์ในการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร.” วิทยานิพนธ์ปริญญา วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ประยุกต์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทร์วิโรฒ, 2539.
- [14] ศราวุฒิ พนัสขาว. ถนนอันตราย. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์วัฒนชัยการพิมพ์, 2525.
- [15] สารดินทร์ รัตนภ. “วิถีชุมชนจักรยานการพัฒนาที่ยั่งยืนผ่าน 2 ล้อ.” 2559. เข้าถึงเมื่อ 11 ตุลาคม 2561. เข้าถึงได้จาก <http://www.thaihealth.or.th>.

ภาษาต่างประเทศ

- [16] Best, John W. Research in Education. New Jersey : Prentice-Hall Inc., 1981.
- [17] Bloom, Martin. Primary Prevention Practices : Issues in Child's and Families' Lives. California : Sage Publications International Education and Professional Publisher, 1996.
- [18] Golden, Robert M. Dictionary of Psychology and Psychiatry. New York : Longman Inc., 1984.
- [19] Good, C.V. Dictionary of Education. New York : McGraw-Hill Book Company, 1973.
- [20] Krathwohl, D.R., B.S. Bloom, and B.B. Masia. Taxonomy of Education objectives: the classification of Education Goal Handbookll: Affective domain. New York: David McKay Company, 1974.
- [21] Wolman, B.B. Dictionary of Behavioral Science. London : Litton Educational Publishing Inc., 1973.
- [22] Yamane, Taro. "Statistics, An Introductory Analysis", 2nd Ed., New York: Harper and Row. 1967.

7 แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในชุมชนของประเทศไทย

Seven Wonders for Cycling Community in Thailand

อัจฉิมา มีพริ้ง อาร์ดินทร์ รัตนภู และวีรพงศ์ สมิทธิตต์

มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

บทคัดย่อ

มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย ค้นพบ 7 แนวทางส่งเสริมให้เกิดการใช้จักรยานในชุมชน คือ (1) จักรยานรักษ์โลก เป็นการใช้จักรยานเพื่อแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมหรือจัดการสิ่งแวดล้อมในชุมชน (2) คบเด็กปั่นจักรยาน คือ การใช้จักรยานเป็นเครื่องมือส่งเสริมให้เด็กเยาวชนใช้จักรยาน (3) คุณหมอบาชวนปั่น คือ บุคลากรสาธารณสุขระดับพื้นที่ ชุมชน เป็นแก่นนำ ส่งเสริมการใช้จักรยาน (4) สร้างสุขสังคมสุขวัย ด้วยจักรยาน เป็นแนวทางที่แก่นนำใช้จักรยานเป็นเครื่องมือส่งเสริมกลุ่มคน สุขวัยในชุมชน (5) มาตรการสร้างแรงจูงใจใช้จักรยานในชุมชน (6) จักรยานจัดการการท่องเที่ยวชุมชน และ (7) จักรยานเครื่องมือบูรณาการงานพัฒนาท้องถิ่น ซึ่งมูลนิธิฯ ได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

คำสำคัญ : ชุมชน, จักรยาน, แนวทางส่งเสริมการใช้จักรยาน, ชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะ

Abstract

Thailand Walking and Cycling Institute Foundation (TWCIF) work with Thai Health Promotion Foundation have been implementing a Cycling Community for Health Project to develop community leaders, building their capacity to promote healthy conditions in their communities by using bicycle as a tool since 2016 in line with the 1986 Ottawa Charter which prescribes that “Health promotion is the process of enabling people to increase control over, and to improve, their health”. The ways of their community in seven forms: (1) using cycling as a means to reduce carbon footprint and carry out environment activities in the community, (2) using cycling as an activity for development of children and youth from their early age, (3) using cycling to carry out public health works together with community hospitals, encouraging health officials to use bicycle to go to work with communities, (4) using cycling as a means to make elderly people happy, enabling them to meet their peers and to do religious activities together with other people in their community, such as to go to make merit at a temple or to join communal prayer at a mosque, (5) deciding on collective measures to support people in the community to use bicycle in their daily life, (6) using cycling as a means to promote and manage tourism, generating incomes for their community, and (7) using cycling as a tool to integrate community development works together with local administrative organizations.

1. บทนำ

โครงการชุมชนจักรยานสุขภาวะ มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) กระจายโอกาสการดำเนินงานสร้างเสริมสุขภาพประเด็นการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน (2) การส่งเสริม สนับสนุนชุมชนจัดระบบสุขภาพ โดยการพัฒนาศักยภาพกลุ่มแก่นนำ การเสริมทักษะความรู้ที่เกี่ยวข้องให้มีความรู้ ความเข้าใจ เกิดทักษะ และสามารถนำไปจัดกระบวนการในพื้นที่ ให้มีผู้ใช้จักรยานเพิ่มขึ้น เน้นกระบวนการสนับสนุนให้ประชาชนสามารถควบคุมพฤติกรรมสุขภาพของตนเอง สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้บุคคล ครอบครัว ชุมชน มีสุขภาวะ และคุณภาพชีวิตที่ดี ตามแนวทางของ Ottawa Charter (1986) คือ การสร้างนโยบายสาธารณะเพื่อสุขภาพ การก่อให้เกิดสิ่งแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อสุขภาพ การสร้างเสริมกิจกรรมชุมชนให้เข้มแข็ง การพัฒนาทักษะส่วนบุคคล การปรับเปลี่ยนระบบบริการสุขภาพ ให้เป็นการสร้างเสริมสุขภาพดีมากกว่า การรักษาสุขภาพที่เจ็บป่วย

2. พื้นที่ดำเนินงาน

มูลนิธิฯ ดำเนินงานใน 34 จังหวัด 60 ชุมชน ทั่วประเทศไทย ดังนี้ (1) ภาคเหนือ จำนวน 7 จังหวัด คือ พะเยา ลำพูน น่าน แพร่ อุตรดิตถ์ สุโขทัย และตาก ประกอบด้วย 13 ชุมชน (2) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 9 จังหวัด คือ ขัยภูมิ ร้อยเอ็ด ยโสธร มุกดาหาร อุบลราชธานี นครราชสีมา การสินธุ์ ขอนแก่น ศรีสะเกษ ประกอบด้วย 14 ชุมชน (3) ภาคกลาง จำนวน 7 จังหวัด คือ กรุงเทพมหานคร นครนายก ฉะเชิงเทรา พระนครศรีอยุธยา สารบุรี สิงห์บุรี และ อ่างทอง ประกอบด้วย 12 ชุมชน (4) ภาคตะวันออก มีด้วยกัน 1 จังหวัด คือ ชลบุรี ประกอบด้วย 2 ชุมชน (5) ภาคตะวันตก 2 จังหวัด คือ ประจวบคีรีขันธ์ กาญจนบุรี ประกอบด้วย 5 ชุมชน (6) ภาคใต้ จำนวน 8 จังหวัด คือ สงขลา พัทลุง ตรัง นครศรีธรรมราช พังงา ยะลา นราธิวาส และปัตตานี ประกอบด้วย 14 ชุมชน

3. วิธีการดำเนินงาน

3.1) ประชาสัมพันธ์เปิดรับแนวคิดข้อเสนอโครงการจากแกนนำชุมชน ผ่าน website, facebook ชุมชนเดินจักรยาน facebook สสส., วารสารเดินไป ปั่นไป , หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ ประกาศจากกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น (สส.) ประชาสัมพันธ์จังหวัดของจังหวัดต่างๆรับสมัครแกนนำจากชุมชน โดยพิจารณาจาก (1.1) ประสบการณ์และผลงานที่ผ่านมา (1.2) ความเข้าใจปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาที่ใช้จักรยานเป็นเครื่องมือ (1.3) ความพยายามในการเข้าถึงแหล่งทุน สสส. และ (1.4) ข้อมูลที่นำไปของแกนนำชุมชน

3.2) พิจารณาแนวคิด จำนวน 3 รอบ รอบที่ 1 พิจารณาโดยมูลนิธิฯร่วมกับผู้ทรงคุณวุฒิจาก สสส. รอบที่ 2 กลั่นกรองทางวิชาการโดยคณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาแล้วก่อนทางวิชาการ และ รอบที่ 3 ประชุมเชิงปฏิบัติการ จัดทำข้อเสนอโครงการ “จากแนวคิด สู่การพัฒนาข้อเสนอโครงการชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะ ปีที่ 3” คงเหลือชุมชนที่ ผ่านการพิจารณาจำนวน 60 ชุมชน

3.3) พัฒนาศักยภาพ ติดตามประเมินผล ประกอบด้วย (1.1) ปฐมนิเทศแกนนำชุมชนแนะนำการดำเนินงานตลอดโครงการ ทบทวนแผนงาน เรียนรู้เครื่องมือบันไดผลลัพธ์ แนะนำการจัดทำเอกสารการเงิน-การบัญชี ของโครงการ (1.2) รายงานความก้าวหน้า ระดับภูมิภาค ให้แกนนำชุมชน รายงานความก้าวหน้าการทำงาน ทบทวนบันไดผลลัพธ์ และแลกเปลี่ยนประสบการณ์การทำงาน แบ่งเป็น 2 ครั้ง ประกอบด้วย ครั้งที่ 1 พื้นที่ชุมชนภาคใต้ จัดที่จังหวัดพัทลุง และ ครั้งที่ 2 ชุมชนภาคกลาง ตะวันออก ตะวันตก, ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จัดที่จังหวัดปทุมธานี (1.3) จัดกิจกรรมทดสอบที่เรียนของชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะ ให้แกนนำสรุปผลงาน และกิจกรรมที่ (1.4) ประชุมเชิงปฏิบัติการของทีมติดตามสนับสนุน ส่วนกลางและภูมิภาค เพื่อรายงานผลความก้าวหน้า ประเมินผล ร่วมสังเคราะห์ผลลัพธ์โครงการ และทดสอบที่เรียนการติดตาม

3.4) สรุปผลการดำเนินงาน โดยจัดให้มี “มหกรรมชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะ” มอบรางวัลให้ชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะ ที่มีผลงานดีเด่น จำนวน 21 ชุมชน ซึ่งมีเกณฑ์ในการคัดเลือก ดังนี้ (1) การมีส่วนร่วมของหน่วยงานและภาคีขับเคลื่อน ชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะ ให้บรรลุเป้าหมาย (2) การรับรู้นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เกิดผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน (3) สิ่งแวดล้อมด้านกายภาพ และด้านสังคม เอื้อต่อการใช้จักรยาน (4) การเลือกรูปแบบดำเนินงาน ส่งเสริมให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อส่งเสริมให้เกิดชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะ (5) แนวทาง มาตรการ นโยบายท้องถิ่น ที่สนับสนุนให้มีการต่อยอด หรือยกระดับการทำงานตามแนวทางของชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะได้ต่อไปในพื้นที่ได้อย่างยั่งยืน

4. ผลการทำงาน

ชุมชนจักรยานฯ ที่มีผลประเมินในระดับดีมาก (ร้อยละ 80 ขึ้นไป) ทั้งหมด 21 ชุมชน ประกอบด้วย

4.1) จักรยานกับการจัดการสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย (1) ชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะร่วมทิพย์ กรุงเทพมหานคร และ (2) ชุมชนจักรยานโรงเรียนอนุบาลทั่วสะแก จังหวัดประขวบคีรีขันธ์

4.2) 컵เด็กปั่นจักรยาน ประกอบด้วย (3) ชุมชนจักรยานเหมือนเด้อเพื่อสุขภาวะ จังหวัดกาฬสินธุ์ (4) ชุมชนจักรยานบ้านมาตอรูซ อัจหวัดยะลา (5) ชุมชนจักรยานบ้านป่าแซง จังหวัด อัจหวัดพิจิตร

4.3) คุณหมออชวนปั่น คือ (6) การจัดการส่งเสริมการใช้จักรยานในโรงพยาบาลสมเด็จนาทวี จังหวัดสงขลา (7) ชุมชนจักรยานหนองกระดึง อัจหวัดสุโขทัย (8) ชุมชนจักรยานบ้านคลองน้ำหัก อัจหวัดสุโขทัย

4.4) สร้างสุขสังคมสูงวัย ด้วยจักรยาน ประกอบด้วย (9) ชุมชนจักรยานตำบลบลลังก์ อัจหวัดนครราชสีมา (10) ชุมชนจักรยานตำบลเสารง อัจหวัด ต้นครศีรธรรมราช (11) ชุมชนจักรยานบ้านน้ำขาว อัจหวัด สงขลา (12) ชุมชนจักรยานบ้านโน่น จังหวัดดอยสอห (13) ชุมชนจักรยานอ่างแก้ว อัจหวัดอ่างทอง (14) ชุมชนจักรยานบ้านบุญยืน อัจหวัดพะเยา (15) ชุมชนจักรยานบ้านบางมัญ-บางตาเพชร อัจหวัดสิงห์บุรี (16) ชุมชนจักรยานบ้านโโย่หหลวง อัจหวัดลำพูน

4.5) ชุมชนที่มีการจัดการให้จักรยานเป็นเครื่องมือในการกำหนดมาตรการทางสังคม/ชุมชน ประกอบด้วย (17) ชุมชนจักรยานตำบลคลองจิก อัจหวัดพระนครศรีอยุธยา

4.6) ชุมชนที่มีการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ได้แก่ ชุมชนจักรยานตำบลคลองจิก อัจหวัดพระนครศรีอยุธยา

4.7) ชุมชนที่มีการใช้จักรยานเป็นเครื่องมือบูรณาการงานร่วมกับงานพัฒนาในพื้นที่ และองค์กรที่เกี่ยวข้อง เช่น อบต. เทศบาล รพ.สต. (18) ชุมชนจักรยานบ้านม้าร่อง อัจหวัดประจวบคีรีขันธ์ (19) ชุมชนจักรยานโพธิ์ชัย อัจหวัดร้อยเอ็ด (20) ชุมชนจักรยานบ้านนาตาโพ จังหวัดตาก (21) ชุมชนจักรยานบ้านวังจะระเข้ อัจหวัดพัทลุง

ข้อเสนอแนะ

4.1 กระบวนการค้นหาแก่น้ำ/ชุมชน เพื่อกระจายโอกาสการทำงานด้านสุขภาพ ควรดำเนินการในแต่ละพื้นที่/ภูมิภาค เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องต่อกลุ่มเป้าหมาย ผ่านการประสานงาน ประชาสัมพันธ์โดยหน่วยจัดการระดับพื้นที่/ภูมิภาค

4.2 การบูรณาการงานร่วมกับภาครัฐ / เครือข่าย อื่นๆ ในพื้นที่ เป็นอีกแรงหนุน เสริมพลังการทำงานของพื้นที่/ชุมชน เพื่อยกระดับการทำงานส่งเสริมจักรยานเป็นกลไกการพัฒนา พื้นที่มากกว่ารูปแบบกิจกรรม

4.3 การวัดผลสำเร็จของชุดโครงการ ต้องพิจารณาอย่างรอบด้าน ควรกำหนดตัวชี้วัดหรือผลที่เกิดขึ้นในมิติสังคมร่วมด้วย เช่น กลุ่มเยาวชนร่วมกันติดป้ายสัญลักษณ์ชุมชนจักรยาน ผลที่เกิดขึ้นชัดเจนคือ ป้ายสัญลักษณ์ในชุมชน แต่ กระบวนการมีส่วนร่วมของเด็ก เยาวชน หรือชุมชน เป็นผลลัพธ์ที่สะท้อนการมีส่วนร่วมของชุมชนได้เป็นอย่างดี

4.4 การจัดทำคู่มือหรือชุดความรู้ “ชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะ” และ “การจัดอบรมแกนนำชุมชนจักรยาน สร้างสุขภาวะ” เป็นอีกแนวทางในการเพิ่มการกระจายโอกาสในการพัฒนาศักยภาพ ทักษะของแกนนำในการเปลี่ยนแปลง (Change Agent)

4.5 การสนับสนุนพื้นที่/ชุมชน ที่มีความโดดเด่น ในแต่ละรูปแบบต่อเนื่องอย่างน้อย 1-2 ปี โดยความร่วมมือระหว่าง สสส. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นอกจากจะเป็นการบูรณาการงานร่วมกันระหว่างองค์กรแล้ว ยังเป็นการส่งเสริมสนับสนุนและสร้างความยั่งยืนให้พื้นที่/ชุมชนนั้นได้ เช่น สาธารณสุขจังหวัด สำนักงานพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ระดับจังหวัด

Active Environments

การปรับปรุงทางเดินเท้าในชุมชน (กรณีศึกษา ซอยพุทธบูชา 44)

Improving Sidewalk in the Community (Case study of Soi Phuttha Bucha 44)

สุธิดา นาสุขสำราญ¹ อรุณา พล พรหมอินทร์¹ วีโรจน์ ศรีสรภานนท์²

¹นักศึกษาระดับปริญญาตรี, รองศาสตราจารย์,

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

บทคัดย่อ

ถนนพุทธบูชาในปัจจุบันเป็นถนนที่มีภูมิทัศน์ที่ยังไม่เป็นระเบียบ ยังมีปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ทำให้คนเดินเท้าไม่ได้รับความสะดวกสบายและไม่ปลอดภัย งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้ทางเดิน วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลต่อการใช้ทางเดินเพื่อหาแนวทางในการปรับปรุงแก้ไข โดยมีพื้นที่ศึกษาบริเวณถนนพุทธบูชาตั้งแต่โรงเรียนนาหลวงถึงซอยพุทธบูชา 45 และถนนภายในซอยพุทธบูชา 44 ผู้วิจัยทำการสำรวจหน้าตัดถนนและอัตราการไหลของการจราจร เพื่อวิเคราะห์ระดับการรองรับของทางเดิน รวมทั้งจัดทำแบบสอบถามเพื่อสุ่มสำรวจพฤติกรรมการเดินทางปัญหา อุปสรรค และความคิดเห็นของผู้อาศัยในซอยพุทธบูชา 44 จากผลการศึกษาพบว่าการตัดสินใจจะเลือกวิธีการเดิน หรือไม่นั่นขึ้นกับระยะทางและลักษณะกายภาพของทางเดินเป็นหลัก ในสภาพปัจจุบัน ช่วงระยะทางไม่เกิน 600 เมตร เป็นระยะที่ประชาชนยังคงตัดสินใจเลือกวิธีการเดิน จากการสำรวจสภาพปัญหาและอุปสรรคพบว่าทางเดินบนถนนพุทธบูชา มีสภาพผิวทางที่ชำรุด มีความกว้างประสิทธิผลของทางเดินไม่คงที่ ทำให้ระดับการรองรับของทางเดินไม่ส่งเสริม ตลอดทั้งเส้นทาง ส่วนทางเดินภายในซอยพุทธบูชา 44 พบว่าไม่มีทางเดินและมีการจอดรถขวางทางเดิน ส่งผลให้คนต้องลงไปเดินบนถนน ผู้วิจัยจึงเสนอให้ปรับปรุงทางเดินบนถนนพุทธบูชา จากปากซอยพุทธบูชา 44 ทั้ง 2 ทิศทางเป็นระยะทางทิศทางละ 600 เมตร โดยปรับปรุงพื้นผิวทางเดินที่ชำรุด และออกแบบให้ความกว้างประสิทธิผลของทางเดินมีความต่อเนื่องตลอดทั้งเส้นทาง ส่วนภายในซอยพุทธบูชา 44 เสนอให้เพิ่มทางเดินโดยการตีเส้นแบ่งการจราจรของรถและทางเดิน และห้ามการจอดรถขวางทางเดินหรือจอดบนถนน โดยภาพรวม หากมีการปรับปรุงกายภาพของทางเดินแล้ว ร้อยละ 87 ของผู้อาศัยในซอยพุทธบูชา 44 สนใจจะเลือกการเดินมากขึ้น

คำสำคัญ : การเดิน, คนเดินเท้า, ปัญหาทางเดิน, อุปสรรคบนทางเดิน

Abstract

At Present, Phutta Bucha road has disorderly landscape. This causes pedestrians inconvenient and unsafe. The main purpose of this research is to study the behaviors of pedestrians and to analyze problems and impediments which affect pedestrians in order to find ways to improve and resolve the situation. The study area covers a road segment on Phutta Bucha Road from Naluang School to Soi Phutta Bucha 45, as well as a street in Phutta Bucha 44 Alley. Researchers survey road cross sections and traffic flow rates for analyzing the level of service of the footpaths, and randomly interview people who live in Phutta Bucha 44 Alley to observe their travel behaviors, problems, impediments and attitudes on using the footpath. From the results, it is found that the distance and the walkway condition are the key factors of the decision to walk. Moreover, problems and impediments observed on the footpaths of the Phutta Bucha road are the dilapidation and the inconsistence of the effective width of footpaths, causing the level of service of footpaths not constant throughout the route. In Phutta Bacha 44 Alley, pedestrians have to walk on the street because there is no footpath and many cars park and block the paths. The researchers, therefore, suggest to improve the footpaths 600 meters for both directions from Phutta Bucha 44 Alley, by making the effective width of

the footpaths consistent throughout the route. In addition, in the Phuttha Bucha 44 alley, it is suggested to channelize the walkway and traffic lane by lining traffic marking on the pavement and prohibit on-street parking. In general, if the walkway condition is improved, 87% of people who live in Phuttha Bucha 44 Alley would like to walk more.

Keywords: Footpath Problems, Impediments on the Footpaths, Pedestrians, Walking

1. บทนำ

ในปัจจุบันนี้การเดินเป็นรูปแบบหนึ่งของการสัญจรของคนในเมืองที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะเหตุที่ว่าการเดินสามารถนำคนไปสู่จุดมุ่งหมายในการประกอบกิจกรรมต่างๆ ในระยะทางที่ผู้เดินสามารถเดินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ แทนการสัญจรถโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ ทั้งนี้การเดินที่มีประสิทธิภาพนั้นล้วนต้องมีการพัฒนาทางเท้าที่มีความเหมาะสมในชุมชน มีทางข้ามที่ปลอดภัย มีการเชื่อมต่อให้คนเดินสามารถเดินไปในสถานที่ต่างๆ ตามวัตถุประสงค์ แต่ละบุคคล รวมทั้งเส้นทางการสัญจรถทางเท้าต้องได้รับความสะดวกสบายเพลิดเพลินไปกับการเดิน ชุมชนก็จะเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยที่สมบูรณ์ต่อไปในอนาคต

เขตทุ่งครุ เป็นชุมชนที่มีสถานศึกษา สวนสาธารณะ สนามกีฬา หอพัก และอื่นๆ สิ่งเหล่านี้ต้องการระบบการเดินทางเท้าที่ดี แต่ในปัจจุบันพบว่าการเดินบนทางเท้านี้ได้ประสบปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ได้แก่ ปัญหาการรุกล้ำทางการค้า ปัญหาลักษณะโครงสร้างทางเท้าที่ไม่เหมาะสมคือ ทางเท้าที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ปัญหาการบดบังที่ศนีຍภาพของเส้นทางการเดิน กีดจักรสิ่งกีดขวางที่ทำให้เกิดการเดินไม่สะดวก ปัญหาการสัญจรของรถจักรยานยนต์บนทางเท้า เหตุนี้ผู้ที่ใช้ทางเท้าจึงไม่ได้รับความสะดวกสบายและไม่มีความปลอดภัย ดังนั้นการแก้ไขปัญหาการเดินทางเท้าในชุมชนเขตทุ่งครุ จึงเป็นสิ่งจำเป็น ที่ต้องกำหนดรูปแบบทางเดินเพื่อให้เกิดบรรยากาศที่ดีในการใช้ทางเดินเท้าและควรมีโครงสร้างข่ายที่ดี ที่สามารถมีการเชื่อมต่อ การเดินไปยังสถานที่ต่างๆ ให้ได้รับความสะดวกสบาย อีกทั้งการเดินเท้าทำให้เกิดการพะสันหนาระหว่างผู้คนกับร้านค้า ภายในชุมชน ทำให้มีการกระจายรายได้ส่งผลให้เศรษฐกิจภายในชุมชนขยายตัว คนมีสุขภาพที่ดี สิ่งแวดล้อม ที่ศนีຍภาพ และความเป็นอยู่ของคนในชุมชนดีขึ้นอีกด้วย

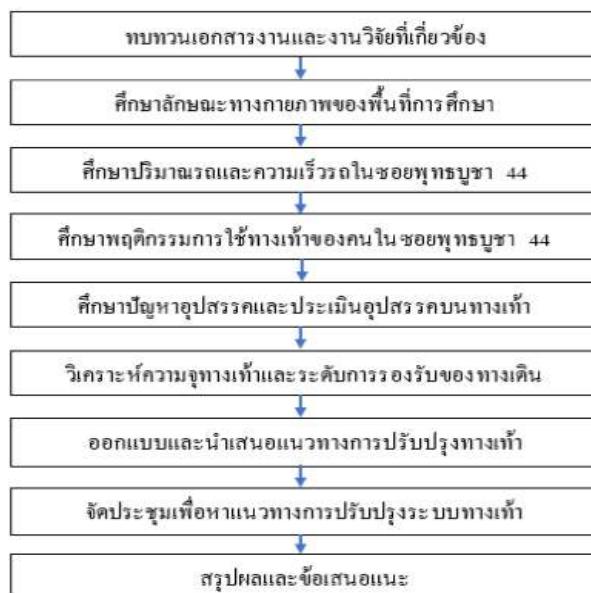
ดังนั้นทางเท้าจึงมีความสำคัญที่ปล่อยประโลມไม่ได้ ทางผู้วิจัยจึงมีจุดมุ่งหมายที่จะออกแบบโครงสร้างที่เหมาะสม ที่จะใช้เป็นแผนงานระบบทางเท้าที่ส่งต่อให้หน่วยงานรัฐนำไปปรับปรุงเพื่อให้เกิดการพัฒนาระบบทางเท้าที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นต่อไปในชุมชน

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้ทางเท้าของคนภายในซอยพุทธบูชา 44 ในการทำกิจกรรมต่างๆ วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลกระทบต่อการใช้ทางเท้า และเสนอแนวทางการปรับปรุงระบบทางเท้า โดยมีพื้นที่ศึกษา บริเวณถนนพุทธบูชาตั้งแต่โรงเรียนนาหลวงถึงซอยพุทธบูชา 45 และถนนภายในซอยพุทธบูชา 44



รูปที่ 1. แผนที่ขอบเขตการศึกษา

2. ขั้นตอนการศึกษา



รูปที่ 2. ขั้นตอนการศึกษา

3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

3.1 หลักการออกแบบทางเท้า

ทางเท้าเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญมากในเมือง เนื่องจากเป็นพื้นที่สำหรับการสัญจรหลักของคนเดินเท้าจำนวนมาก เพื่อเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ต่างๆ ในที่ต่างๆ โดยไม่จำเป็นต้องใช้รถยนต์หรือเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ที่สามารถเดินถึงได้โดยสะดวก โดยทางเท้าที่มีคุณภาพจะต้องมีความปลอดภัยและสามารถเดินได้โดยสะดวก ทั้งบนทางเท้าที่คุ้ปับพื้นที่ผิวภาระจราจร ของรถยนต์และทั้งส่วนทางข้ามถนนเพื่อการซื้อต่อของทางเท้าที่ถูกกัน ทางเท้าที่เป็นมิตรกับคนเดินเท้า คือทางเท้าที่ส่งเสริมให้เกิดการเดินเท้าที่มากขึ้น โดยเป็นทางเท้าที่มีชีวิตชีวา มีกิจกรรม และผู้คนเดินอยู่ตลอดเวลา ทำให้เกิดความรู้สึกไม่น่ากลัว และมีส่วนที่เชื่อมต่อกับชุมชนหรือมีความเกี่ยวข้องกับชุมชนบริเวณนั้น ซึ่งการออกแบบถนนมีข้อมูลที่ประกอบการพิจารณาหลายประการ เช่น ปริมาณการจราจร ประเภทของผู้จราจร ความกว้างของผู้จราจร ความกว้างของไฟลั่งซึ่งจะสอดคล้องกับความกว้างของทางเดินและทางเท้า ความลาดชันของถนน ซึ่งเป็นหลักการเบื้องต้นในการออกแบบ ขนาดช่องจราจร จำนวนช่องจราจร และด้านกายภาพของถนน เพื่อใช้ประกอบแนวคิดการออกแบบเส้นทางเดินเท้า

โครงการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างชุมชนเมือง ให้มีสุขภาวะ

โดยคำนึงถึง ความปลอดภัย (Safety) ความสะดวกสบาย (Convenience) ความเพลิดเพลิน (Pleasure) ความน่าสนใจ (Interest) และการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมบนทางเดินเท้า (The Continually Changing Pedestrian Environment) [1, 2, 3]

3.2 องค์ประกอบของระบบการเดินเท้า

การพัฒนาทางเท้าให้เป็น “ทางเท่าน่าเดิน” เป็นเป้าหมายของการพัฒนามีองค์สำคัญประการหนึ่ง เนื่องจากสามารถตอบโจทย์ในเชิงการพื้นฟูเศรษฐกิจ การประหยัดพลังงาน การรักษาสภาพแวดล้อม และการแก้ปัญหาราชรัฐ นอกจากนั้นยังสามารถส่งเสริมสุขภาวะของผู้คนที่อาศัยอยู่ในเมืองได้พร้อมๆ กัน โดยลักษณะของทางเท้าน่าเดินจะประกอบด้วยองค์ประกอบของระบบการเดินเท้า ซึ่งเกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวม [2] กำหนดให้ทางเท้าทั่วไปควรมีความกว้างของช่องทางเดินประมาณ 0.9-0.12 เมตร สำหรับการสัญจร 1 คนและ 1.5-1.8 เมตร สำหรับการสัญจร 2 คนโดยความกว้างนี้เป็นระยะความกว้างของการสัญจรที่ไม่มีสิ่งกีดขวางเป็นอุปสรรค ส่วนความลาดชันกำหนดให้ทางเดินเท้าต้องมีความลาดชันไม่เกิน 3% [4] ซึ่งระยะความกว้างทางเท้าที่กำหนดคือเป็นความกว้างประสิทธิผลของทางเท้า ซึ่งนั่นหมายถึงระยะที่คนเดินเท้าสามารถเดินสวนทางกันได้ทั้งนี้ค่ามาตรฐานดังกล่าวก็ไม่ได้เป็นกฎเกณฑ์ที่ตายตัว เพราะต้องพิจารณาตามประเภทของทางเท้าในบริบทย่านที่แตกต่างกันรวมถึงปริมาณการสัญจรของคนเดินเท้าในพื้นที่นั้นๆ ด้วย [5]

4. ผลการสำรวจและวิเคราะห์

4.1 ผลการสำรวจ

4.1.1 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่การศึกษา

เส้นทางที่ 1 คือถนนพุทธบูชาบริเวณโรงเรียนนาหลวงถึงซอยพุทธบูชา 45 โดยเส้นทางนี้มีความสำคัญของการใช้พื้นที่ คือเป็นที่ตั้งของสถานที่รับประทานอาหาร สวนสาธารณะ สถานที่ออกกำลังกาย และสถานศึกษา ลักษณะถนนเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร แบ่งการจราจรออกเป็นทิศทางละ 2 ช่องจราจร ประกอบกับการมีทางเท้า 2 ฝั่งและมีการเปลี่ยนหน้าตัดขวางของทางเดินเท้า 4 ช่วงด้วยกัน

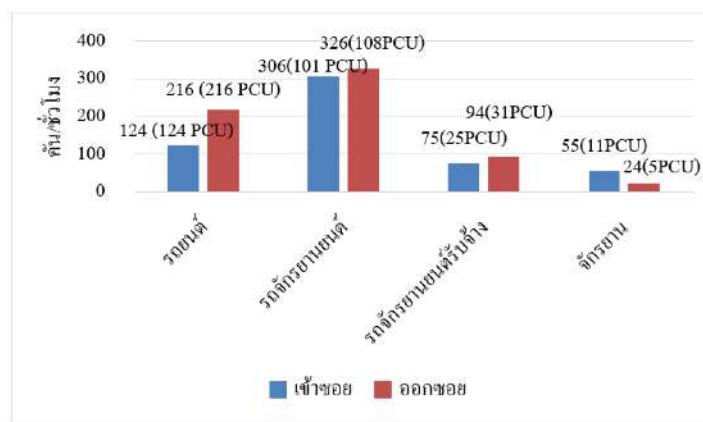
ตารางที่ 1 ขนาดหน้าตัดขวางทางเดินเท้าถนนพุทธบูชา

ช่วงที่	ขนาดหน้าตัดขวางของทางเดินเท้า (เมตร)	
	ฝั่งสวนบูชาทิศ	ฝั่งอนามัย
ช่วงที่ 1	4.24	3.97
ช่วงที่ 2	3.97	3.44
ช่วงที่ 3	12.19	1.45
ช่วงที่ 4	2.97	2.6

เส้นทางที่ 2 คือภายในซอยพุทธบูชา 44 โดยเส้นทางนี้มีความสำคัญของการใช้พื้นที่ที่มีลักษณะความเป็นอยู่เป็นชุมชน คือเป็นที่ตั้งของ บ้าน ตึกแถว โรงงาน หมู่บ้าน ตลาด และร้านขายของชำ โดยบริเวณหน้าปากซอยมีที่ตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้าง และลักษณะถนนเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร แบ่งการจราจorthicทางละ 1 ช่องจราจร ขนาด 4 เมตร ประกอบกับการไม่มีทางเท้า ทำให้ผู้คนภายนอกซอยที่เดินเท้าไม่ได้รับความสะดวกสบายในการเดิน และภายในซอยพุทธบูชา 44 แยก 2, 4, 6 มีการเชื่อมต่อกับถนนของซอยพุทธบูชา 42 ส่วนบริเวณกลางซอยมีจุดการเปลี่ยนหน้าตัดขวางทางเดินเท้าอยู่ต่อร่องบริเวณสะพานหน้าหอ 44 การเดินที่เพลส และบริเวณท้ายซอยมีที่ตั้งของหมู่บ้านเพญพรและวินจักรยานยนต์รับจ้าง

4.1.2 ปริมาณและความเร็วรถภายในซอยพุทธบูชา 44

การสำรวจสภาพจราจรทำการนับปริมาณรถ ผู้วิจัยแบ่งเป็น 4 ประเภท คือรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถจักรยานยนต์รับจ้าง และจักรยาน ที่สัญจรทั้งสองทิศทางบริเวณหน้าปากซอย กลางซอย และท้ายซอย พบร่วมในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า เวลา 7.30-8.30 น. ที่บริเวณหน้าปากซอยมีปริมาณรถมากที่สุด ซึ่งมีปริมาณรถรวมเท่ากับ 621 PCU แบ่งปริมาณรถที่วิ่งเข้าซอย เท่ากับ 261 PCU และออกซอยเท่ากับ 360 PCU ดังรูป 3



รูปที่ 3. ปริมาณรถที่สัญจรทั้งสองทิศทางภายในซอยพุทธบูชา 44 ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า

ความเร็วรถภายในซอยพุทธบูชา พบร่วมกับการขับรถของคนในซอย มีการขับรถจักรยานยนต์ในทิศทางซ้าย สุดของช่องจราจร ซึ่งเป็นทิศทางที่ติดกับช่องทางเดินเท้า ทางผู้วิจัยจึงเห็นว่าความเร็วของรถจักรยานยนต์ส่งผลต่อ ความปลอดภัยของคนเดินเท้า โดยจะทำการเก็บข้อมูลความเร็วรถจักรยานยนต์ด้วยวิธีการอ่านค่าไมล์ของการขับขี่รถ จักรยานยนต์เข้าไปพร้อมกับกระแสรรถจักรยานยนต์ โดยมีจุดเริ่มต้นการอ่านค่าความเร็วที่บริเวณปากซอยพุทธบูชา 44 และจุดสิ้นสุดที่ซอยพุทธบูชา 44 แยก 6 ซึ่งมีระยะทาง 150 เมตร พบร่วมความเร็วรถจักรยานยนต์ที่วิ่งภายในซอยพุทธบูชา 44 อยู่ในช่วง 20-30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

4.1.3 จำนวนครัวเรือนภายในซอยพุทธบูชา 44

ลักษณะที่อยู่อาศัยมีลักษณะเป็น หอพัก บ้าน/ตึกแฝด หมู่บ้าน มีจำนวนทั้งสิ้น 2,402 คน โดยผู้วิจัยได้แบ่งพื้นที่ ออกเป็น 5 โซน คือโซน A1 ถึง A5 เพื่อให้ทราบถึงจำนวนประชากรที่อยู่ภายในซอยนำมาคิดจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่จะ นำมาทำแบบสอบถาม เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมการใช้ทางเท้าและทัศนคติของผู้ใช้งาน

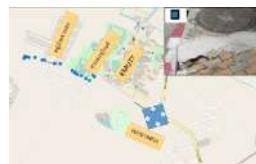
4.1.4 ปัญหาและอุปสรรคบนทางเท้า

การสำรวจสภาพทางเท้าของถนนพุทธบูชาและภายในซอยพุทธบูชา 44 โดยทำการเก็บอุปสรรคที่เป็นรูปแบบของ พิกัดภูมิศาสตร์ อุปสรรคที่เก็บนั้นสังเกตได้จากขนาดของอุปสรรคที่อาจส่งผลให้ผู้ใช้ทางเท้าไม่ได้รับความสะดวกสบาย หมายเหตุ: ในการนำเสนอข้อมูลครั้งนี้ทางผู้วิจัยได้นำเสนอในหัวข้อชนิดและตำแหน่งของอุปสรรคแต่ละประเภทเท่านั้น ไม่ได้แบ่งแยกตามลักษณะความรุนแรง

1) อุปสรรคที่พบบนทางเท้าของถนนพุทธบูชา ส่วนใหญ่เป็นอุปสรรคของพื้นผิวทางเท้าชำรุดที่พบร่วมมากที่สุด ได้แก่ พื้นผิวชุ่มชื้น พื้นผิวเป็นหลุม และการทรุดตัวของทางลาด ตามลำดับ พบริเวณตลอดเส้นทางของถนนพุทธบูชา



(ก) พื้นผิวชุ่ม



(ข) พื้นผิวเป็นหลุ่ม



(ค) พื้นผิวเป็นหลุ่ม

รูปที่ 4. ตำแหน่งของอุปสรรคบนทางเท้าของถนนพุทธบูชา

2) อุปสรรคที่พบภายในซอยพุทธบูชา 44 ที่เป็นอุปสรรคมากที่สุด ได้แก่ การจอดรถยนต์กีดขวางทางเท้า พบริเวณตลอดเส้นทางภายในซอย ตันไม้มีกีดขวางทางเท้า พบริเวณหน้าปากซอยพุทธบูชาแยก 6 ถึงกลางซอยการรุกล้ำทางการค้า พบริเวณหน้าปากซอยพุทธบูชาแยก 2 แยก 4 และ 6



(ก) ถนนที่จอดกีดขวาง



(ข) ตันไม้มีกีดขวาง



(ค) การรุกล้ำทางการค้า

รูปที่ 5. ตำแหน่งของอุปสรรคบนทางเท้าของซอยพุทธบูชา 44

4.2 การวิเคราะห์

4.2.1 พฤติกรรมการใช้ทางเท้าของคนภายในซอยพุทธบูชา 44 (จากการสัมภาษณ์ตัวอย่าง 119 คน)

การศึกษาพฤติกรรมการใช้ทางเท้าของคนภายในซอย จึงสนใจเพียงรูปแบบการเดินทางโดยการเดินเท่านั้น คือการที่คนเดินออกจากที่พักอาศัยไปยังจุดหมาย เพื่อให้ทราบเส้นทางการเดินและระยะทางที่มีการเดินไปของแต่ละจุดหมาย โดยจุดหมายที่ผู้ถูกสัมภาษณ์เลือกตอบแบบสอบถามสามารถแบ่งได้เป็น 2 รูปแบบคือ 1) กิจกรรมภายนอกซอย 2) กิจกรรมภายในซอย

1) พฤติกรรมการเดินของคนภายในซอยที่ไปทำกิจกรรมภายนอกซอย โดยเริ่มจากตำแหน่งที่พักอาศัย คือโซน A1 ถึง A5 ไปยังกิจกรรมภายนอกซอย แบ่งได้เป็น 6 กิจกรรม ได้แก่ ป้ายรถเมล์ สวนสาธารณะ ศูนย์อาหารสวนหมาก สถานศึกษา ตลาด 61 สถานที่ทำงาน

2) พฤติกรรมการเดินของคนภายในซอยที่ไปทำกิจกรรมภายในซอย โดยเริ่มจากตำแหน่งที่พักอาศัย คือโซน A1 ถึง A5 ไปยังกิจกรรมภายนอกซอย แบ่งได้เป็น 4 กิจกรรม ได้แก่ บริเวณหน้าบ้าน ตลาดกลางซอย สถานที่ทำงาน ร้านขายของชำ

จากเส้นทางการเดินของคนที่ออกจากที่พักอาศัยแต่ละโซน ที่มีการใช้เส้นทางการเดินไปทำกิจกรรมภายนอกและภายในซอย พบร่วม A1 เป็นกลุ่มตัวแทนนักศึกษาที่ไม่มีรถส่วนตัว คนที่อาศัยอยู่ในบริเวณนี้มีจำนวนคนใช้เส้นทางการเดินไปทำกิจกรรมภายนอกมากกว่าภายในซอย เนื่องจากกลุ่มตัวแทนในโซนนี้มีการใช้เส้นทางการเดินไปทำกิจกรรมที่อยู่นอกซอยเป็นปกติ และตำแหน่งที่ตั้งของโซนน้อยใกล้หน้าปากซอยจึงง่ายต่อการเดิน โซน A2 เป็นกลุ่มตัวแทนคนทำงานและผู้สูงอายุ โซน A3 เป็นกลุ่มตัวแทนนักศึกษาและคนทำงาน ซึ่งจะพบได้ว่าโซน A2 และ A3 มีจำนวนคนที่ใช้เส้นทางการเดินไปทำกิจกรรมภายนอกอยู่กับภายในซอยในปริมาณที่ไม่ต่างกันมาก เนื่องจากจำนวนประชากรที่อาศัยทั้ง 2 บริเวณนี้มีน้อยและไม่ได้แบ่งชัดเจนว่าเป็นกลุ่มตัวแทนที่จะใช้ทางเท้าไปทำกิจกรรมภายนอกหรือภายใน และ

ยังมีทางเลือกในการออกไปทำกิจกรรมภายนอกหรือกิจกรรมภายในเนื่องจากระยะที่อยู่ห่างจากป่าช้อยไม่มากนัก โซน A4 เป็นกลุ่มตัวแทนคนทำงานภายนอกซอยที่เป็นลักษณะการใช้แรงงาน พบร่วมจำนวนคนใช้เส้นทางการเดินไปทำกิจกรรมภายนอกกว่าภายนอกช้อย เนื่องจากกลุ่มตัวแทนในโซนนี้มีการดำรงชีพ ใช้ชีวิตส่วนใหญ่อยู่ภายนอกช้อยเกือบทุกๆ วัน และตำแหน่งที่ตั้งของโซนนี้อยู่ใกล้จากหน้าป่าช้อย และโซน A5 เป็นกลุ่มตัวแทนของคนที่พักอาศัยอยู่ในหมู่บ้านเพญพร ที่เป็นคนมีฐานะปานกลางถึงดี พบร่วมคนที่อาศัยอยู่ในบริเวณนี้มีจำนวนคนใช้เส้นทางการเดินไปทำกิจกรรมภายนอกกว่าภายนอกช้อย เนื่องจากลือว่าเป็นโซนที่อยู่ใกล้จากหน้าป่าช้อย ทั้งนี้ทำให้ทราบแนวโน้มการเดินของคนภายนอกช้อย เป็นตามลักษณะทางกายภาพของแต่ละโซนที่

ผู้จัดจึงนำจุดหมายมาวิเคราะห์โดยการแบ่งระยะทางการเดิน ดังตารางที่ 2-3 เพื่อให้ทราบถึงร้อยละการเดินของคนภายนอกช้อยที่ไปทำกิจกรรม

ตารางที่ 2 ร้อยละของการเดินเพื่อไปทำกิจกรรมภายนอกช้อยตามระยะทาง

จุดหมายของการเดินทาง	ระยะทาง (เมตร)											
	0-100	101-600	601-800	801-1000	**1001-2000	>2000						
*ปั้นจั่น	100%	66.67%	50%	-	-	-						
สวนสาธารณะ	100%	0%	-	0%	-	-						
ทุ่งพักกา拉แม่น้ำแมก	-	100%	0%	-	-	-						
สถานที่ท่องเที่ยว	-	66.67%	-	0%	-	-						
ตลาด	-	-	-	-	0%	-						
สถานที่ทำงาน	-	-	-	-	-	4.54%						
	เดิน	ไม่เดิน	เดิน	ไม่เดิน	เดิน	ไม่เดิน	เดิน	ไม่เดิน				
รวมทั้งหมด	10	0	11	5	2	3	0	11	0	1	1	21
	100%	68.75%	78.57%	0%	0%	0%	4.54%	0%	52.38%	0%	0%	100%

พบว่าร้อยละการเดินของคนภายนอกช้อยที่ไปทำกิจกรรมภายนอกช้อยตามระยะทางในช่วง 0-400 เมตร มีร้อยละการเดิน 100 และระยะทางในช่วง 401-600 เมตร มีร้อยละการเดิน 68.75 ซึ่งถือเป็นร้อยละการเดินที่มากพอควร ทำให้ทราบว่าความต้องการการใช้งานทางเท้าในการไปทำกิจกรรมภายนอกช้อยอยู่ในระยะทาง 600 เมตร ทางผู้จัดจึงได้捺ระยะทางนี้ไปออกแบบ และระยะทาง 600 เมตรขึ้นไป ร้อยละการเดินมีค่าลดลงจากร้อยละ 68.75 เป็นร้อยละ 28.57 ซึ่งเป็น 1 ใน 3 ของร้อยละ 68.75 ซึ่งมีความต่างของร้อยละการเดินที่มากที่สุด โดยผู้จัดได้ออกแบบเพื่อปรับปรุงทางเท้า เป็นระยะทาง 600 เมตร ซึ่งถ้าออกแบบในระยะทางมากกว่า 600 เมตรขึ้นไป ก็ไม่สามารถเพิ่มจำนวนคนเดินในระยะทางนี้ได้ เพราะคนไม่นิยมเดินทางโดยการเดิน

ตารางที่ 3 ร้อยละของการเดินเพื่อไปทำกิจกรรมภายนอกช้อยตามระยะทาง

จุดหมายของการเดินทาง	ระยะทาง (เมตร)							
	0-100	101-200	201-300	301-400				
บริเวณบ้าน	100%	-	-	-				
ร้านขายของชำ	20%	44.44%	50%	-				
สถานที่ทำงาน	-	31.25%	-	-				
ตลาด	50%	-	20%	20%				
	เดิน	ไม่เดิน	เดิน	ไม่เดิน	เดิน	ไม่เดิน		
รวมทั้งหมด	9	6	9	16	2	5	1	4
	60%	36%	28.57%	20%				

ส่วนร้อยละการเดินของคนภายในซอยที่ไปทำกิจกรรมภายในซอยตามระยะทางในช่วง 0-400 เมตร มีการเดินไปทำกิจกรรมต่างๆ คือ บริเวณหน้าบ้าน ร้านขายของชำ สถานที่ทำการ และตลาด ทำให้ทราบว่าความต้องการการใช้งานทางเท้าในการไปทำกิจกรรมภายในซอยอยู่ในระยะทาง 400 เมตร ซึ่งระยะทางใน 400 เมตร ยังพบว่ามีการเดินไปทำกิจกรรมต่างๆ ทางผู้จัยจึงได้นำระยะทางนี้ไปออกแบบ เพื่อรองรับคนที่เลือกใช้รูปแบบการเดินทางโดยการเดินทั้งหมด

4.2.2 การวิเคราะห์ความจุทางเท้าและระดับการรองรับของทางเดิน

ผู้วิจัยทำการสำรวจปริมาณคนเดินในทุก 15 นาที เป็นเวลา 1 ชั่วโมงของเวลาเร่งด่วน บริเวณถนนพุทธบูชาตั้งแต่ โรงเรียนนาหลวงถึงซอยพุทธบูชา 45 และภายในซอยพุทธบูชา 44 เพื่อนำไปวิเคราะห์หาระดับการรองรับของทางเดิน (LOS) ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ระดับการให้บริการของทางเดินในพื้นที่การศึกษา

ช่วงเวลา	ผู้เดินทางเข้า	ผู้เดินทางกลับ ภายนอก (ภายนอก)	ผู้เดินทาง ภายใน ถนนพุทธบูชา	ผู้เดินทาง ภายใน ซอยพุทธบูชา	รวมผู้เดินทาง ภายในซอย
ถนนพุทธบูชา					
ช่วงที่ 1	ผู้เดินทางเข้า ภายนอก	0.5	183	24.4	C
	ผู้เดินทางเข้า ภายใน	0.6	38	4.22	A
ช่วงที่ 2	ผู้เดินทางเข้า ภายนอก	ไม่มีคนเดิน	183	-	-
	ผู้เดินทางเข้า ภายใน	ไม่มีคนเดิน	38	-	-
ช่วงที่ 3	ผู้เดินทางเข้า ภายนอก	1.6	138	5.75	A
	ผู้เดินทางเข้า ภายใน	0.8	30	2.5	A
ช่วงที่ 4	ผู้เดินทางเข้า ภายนอก	0.6	159	17.67	B
	ผู้เดินทางเข้า ภายใน	0.9	37	2.74	A
ช่วงที่ 5	ผู้เดินทางเข้า ภายนอก	1.7	159	6.24	A
	ผู้เดินทางเข้า ภายใน	1.0	37	2.47	A
ซอยพุทธบูชา 44					
ช่วงที่ 1	ผู้เดินทาง ภายใน	ไม่มีคนเดิน	32	-	-
	ผู้เดินทาง ภายนอก	ไม่มีคนเดิน	55	-	-
ช่วงที่ 2	ผู้เดินทาง ภายใน	ไม่มีคนเดิน	34	-	-
	ผู้เดินทาง ภายนอก	ไม่มีคนเดิน	32	-	-
ช่วงที่ 3	ผู้เดินทาง ภายใน	ไม่มีคนเดิน	44	-	-
	ผู้เดินทาง ภายนอก	ไม่มีคนเดิน	27	-	-

พบว่าทางเท้าถนนพุทธบูชาบางช่วงไม่มีทางเท้า หรือมีความกว้างทางเท้าสูตรไม่คงที่ ทำให้ระดับการรองรับของทางเดินไม่สม่ำเสมอตลอดทั้งเส้นทาง และภายในซอยพุทธบูชา 44 พบว่าเป็นพื้นที่ไม่มีทางเท้าหรือไม่มีการตีเส้นแบ่งเขต การสัญจรระหว่างคนเดินกับการใช้รถ ทำให้ผู้เดินเท้าไม่ได้รับความสะดวกสบายในการเดินและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

4.2.3 การออกแบบ

จากการสำรวจลักษณะกายภาพของทางเท้าบนถนนพุทธบูชา ในปัจจุบันมีความกว้างทางเท้าสูตรลดลงและไม่สม่ำเสมอตลอดทั้งเส้นทาง ผู้วิจัยจึงทำการออกแบบและปรับปรุงพื้นผิวทางเท้าที่ชำรุด โดยมีจุดเริ่มต้นการปรับปรุงและจัดระเบียบทางเท้าที่บริเวณปากซอยพุทธบูชา 44 และปรับปรุงทางเท้าออกไปทั้ง 2 ฝั่งของซอยพุทธบูชา 44 โดยปรับปรุงไปทางฝั่งของหมู่บ้านสวนรณและฝั่งมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ซึ่งมีความระยะทางฝั่งละ 600 เมตร และให้มีการจัดระเบียบ ต้นไม้ สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้อยู่ในแนวเดียวกัน เพื่อเพิ่มความกว้างสูตรของทางเท้าและทำให้ความกว้างสูตรของทางเท้ามีความสม่ำเสมอตลอดทั้งเส้นทาง ดังรูป 6



รูปที่ 6. ตัวอย่างการออกแบบ

(การจัดระเบียบสิ่งอำนวยความสะดวกให้อยู่ในแนวเดียวกันและการปรับปรุงผิวทางให้เรียบ)

ในส่วนของถนนภายในซอยพุทธบูชา 44 พบร่องรอยสามารถรองรับการใช้งานของรถได้สูงสุด 728 PCU (คิดจากจำนวนความสามารถในการรองรับรถของถนน 1 ช่องจราจรคูณกับจำนวนช่องจราจรทั้งหมด) จึงออกแบบได้โดยไม่ต้องลดขนาดความกว้างถนน และออกแบบให้มีการเพิ่มทางเท้าภายในซอย ตามข้อกำหนดมาตรฐานถนน ทางเท้าและทางข้าม ในระยะทาง 400 เมตร จากปากซอยพุทธบูชา 44 เข้ามาข้างในซอยในถนนเส้นหลัก ซึ่งออกแบบให้ทางเท้าของถนนหลักของซอยพุทธบูชา 44 มีความกว้างทางเท้าของซอยหลัก 1.5 เมตร และซอยย่อย 0.9-1.2 เมตร ตามลักษณะพื้นที่ของซอยย่อย และทำการจัดทำพื้นที่จอดรถเพื่อแก้ปัญหาการจอดรถริมถนนภายในซอย พร้อมทั้งมีการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ถังขยะ ติดตั้งช่องแซมไฟถนนให้มีความสว่างเพียงพอ และติดตั้งกล้องวงจรปิดให้ครอบคลุมพื้นที่เพื่อความปลอดภัยของคนในซอยพุทธบูชา 44 ดังรูป 7-10



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

รูปที่ 7. หน้าตัดขวางของซอยพุทธบูชา 44 กว้าง 10 เมตร



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

รูปที่ 8. หน้าตัดขวางของซอยพุทธบูชา 44 หน้าหอ 44 การเดินที่ กว้าง 10 เมตร



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

รูปที่ 9. หน้าตัดขวางของซอยพุทธบูชา 44 ถัดจากหอ 44 การเดินที่ กว้าง 9 เมตร



รูปที่ 10. ตัวอย่างการออกแบบ (ขนาดทางเท้าตามแยกในซอยพุทธบูชา 44 แยก 2)

5. สรุปผล

5.1 พฤติกรรมการใช้ทางเท้าของคนภายในซอยพุทธบูชา 44

พบว่าพฤติกรรมการใช้ทางเท้าจะมีแนวโน้มขึ้นอยู่กับลักษณะทางกายภาพภายในซอยพุทธบูชา 44 โดยโซน A1 เป็นกลุ่มตัวแทนนักศึกษาที่ไม่มีรถส่วนตัว ซึ่งจะพบได้ว่าโซน A1 อยู่ใกล้หน้าปากซอย จึงมีจำนวนคนใช้เส้นทางการเดินไปทำกิจกรรมภายนอกมากกว่าภายในซอย โซน A2 เป็นกลุ่มตัวแทนคนทำงาน ผู้สูงอายุ โซน A3 เป็นกลุ่มตัวแทนนักศึกษาและคนทำงาน ซึ่งจะพบได้ว่าโซน A2 และ A3 มีจำนวนคนที่ใช้เส้นทางการเดินไปทำกิจกรรมภายนอกมากกว่าภายในซอยในปริมาณที่ไม่ต่างกันมาก A4 เป็นกลุ่มตัวแทนคนทำงานภายในซอย ที่เป็นลักษณะการใช้แรงงาน โซน A5 เป็นกลุ่มตัวแทนของคนที่พักอาศัยอยู่ในหมู่บ้านเพญพร ซึ่งจะเห็นได้ว่าโซน A4 และ A5 เป็นพื้นที่ที่อยู่บริเวณท้ายซอย จึงมีจำนวนคนใช้เส้นทางการเดินไปทำกิจกรรมภายนอกมากกว่าภายในซอย โดยผู้วิจัยนำระยะทางในการเดินและเส้นทางในการเดินจากตำแหน่งที่พักอาศัยโซน A1 ถึง A5 มาวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้ทางเท้าในการไปทำกิจกรรมภายนอกและภายในซอย พบร่วมกันที่มีการเดินไปของแต่ละจุดหมายภายในซอย มีความต้องการในการเดินไปทำกิจกรรมอยู่ในระยะทาง 400 เมตร ส่วนระยะทางที่มีการเดินไปของแต่ละจุดหมายภายนอกซอย มีความต้องการในการเดินไปทำกิจกรรมอยู่ในระยะทาง 600 เมตร และที่ระยะทางมากกว่า 600 เมตรขึ้นไป คนไม่นิยมเดินทางโดยการเดิน

5.2 ปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลต่อการใช้ทางเท้า

ภายในซอยพุทธบูชา 44 พบร่วมกันที่มีการจอดรถยนต์กีดขวางภายในซอย การรุกล้ำเขตทางของร้านค้าและไม่มีทางเท้าสำหรับการเดิน ส่วนสภาพการจราจรในช่วงโงเงร์ด่วนเช้ามีปริมาณรถรวมเท่ากับ 621 PCU แบ่งปริมาณรถที่วิ่งเข้าซอย 261 PCU และออกซอย 360 PCU ส่วนในช่วงโงเงร์ด่วนเย็นมีปริมาณรถรวมเท่ากับ 574 PCU แบ่งปริมาณรถที่วิ่งเข้าซอย 282 PCU และออกซอย 292 PCU ความเร็วของรถจักรยานยนต์ที่วิ่งภายในซอยอยู่ในช่วง 20-30 km/hr จากอุปสรรคดังกล่าวอาจทำให้คนเดินเท้าต้องเสี่ยงเดินในพื้นที่การสัญจรของรถ และอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบทางเท้าของถนนพุทธบูชา มีลักษณะเป็นผิวคอนกรีต ซึ่งมีสภาพผิวที่ชำรุด ชรุขระ ที่พับเห็นได้ตลอดเส้นทาง ทำให้ผู้ใช้งานทางเท้าได้มีมุ่งเนื่อง ทางข้าม ทางลาด ไม่สะดวก อาจเกิดอันตรายต่อผู้ใช้งานได้

จากการสำรวจทางกายภาพด้านความกว้างและความต่อเนื่องของทางเท้าบริเวณถนนพุทธบูชา นั้นมีระดับการรองรับของทางเดินเท้าไม่ต่อเนื่องตลอดทั้งเส้นทาง เนื่องจากองค์ประกอบทางเท้าในเรื่องของความกว้างของทางเดิน บางช่วงไม่มีทางเท้าหรือทางเท้าไม่เพียงพอต่อการสัญจร ทำให้ผู้ใช้งานทางเท้าไม่สามารถใช้ทางเท้าได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และในส่วนภายในซอยพุทธบูชา 44 พบร่วมกับทางเท้าหรือไม่มีการตีเส้นการแบ่งเขตการสัญจรระหว่างคนเดินเท้ากับผู้ใช้รถที่ชัดเจน อาจส่งผลให้ผู้เดินเท้าอาจมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

5.3 แนวทางการปรับปรุงระบบทางเท้า

จากการสำรวจทางเท้าของถนนพุทธบูชา ส่วนใหญ่ อุปสรรคที่พบเป็นอุปสรรคของพื้นผิวทางเท้าชำรุด พบร่วมกันตลอดเส้นทางของถนนพุทธบูชา และทางเท้ามีระดับการรองรับทางเดินที่ไม่ต่อเนื่อง ซึ่งมีการออกแบบปรับปรุงพื้นผิวทางเท้าที่ชำรุด โดยมีจุดเริ่มต้นการปรับปรุงและจัดระเบียบทางเท้าที่บริเวณปากซอยพุทธบูชา 44 ออกไปทั้ง 2 ฝั่งของซอยพุทธบูชา 44 โดยปรับปรุงไปทางฝั่งของหมู่บ้านสวนสน และฝั่งมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ซึ่งมีระยะทางฝั่งละ 600 เมตร และให้มีการจัดระเบียบ ต้นไม้ สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้อยู่ในแนวเดียวกัน เพื่อเพิ่มความกว้างสุทธิของทางเท้าให้มีความต่อเนื่องตลอดทั้งเส้นทาง เกิดความสะดวกสบายต่อคนเดินเท้ามากขึ้น และการออกแบบภายในซอยพุทธบูชา 44 ออกแบบให้มีการจัดทำทางเท้าภายในซอย ตามข้อกำหนดมาตรฐานถนน ทางเท้า และทางข้าม ในระยะทาง 400 เมตร จากปากซอยพุทธบูชา 44 เข้ามาในซอยที่เป็นถนนเส้นหลัก ซึ่งได้มีการออกแบบให้ทางเท้าของถนนหลักของซอยพุทธบูชา 44 มีความกว้างทางเท้าของซอยหลัก 1.5 เมตร และซอยอยู่อย่าง 0.9-1.2 เมตร ตามลักษณะพื้นที่

ของซอยอยู่อย่าง รวมทั้งทำการจัดทำพื้นที่จอดรถเพื่อแก้ปัญหาการจอดรถริมถนนภายในซอย ติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกความสะดวกช่องแม่เมาไฟถนนให้มีความสว่าง และติดตั้งกล้องวงจรปิดให้ครอบคลุมพื้นที่เพื่อความปลอดภัยของคนในซอยพุทธบูชา 44 ถือเป็นผู้วิจัยได้จัดการประชุมระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับคนในชุมชนเพื่อร่วมกันหาแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาและตระหนักถึงความสำคัญของทางเท้า

6. ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. การพัฒนาโครงสร้างทางเดินเท้าความมีการสร้าง พัฒนาและปรับปรุงทางเท้าให้มีความต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงสภาพทางกายภาพของทางเท้าที่มีคุณภาพ มีความสะอาดสวยงาม ปลอดภัย มีความร่มรื่นสวยงาม
2. ควรสนับสนุนให้มีสถานที่จอดรถรวมหลายจุด เพื่อลดปัญหาการจอดรถของทางภายนอกซอย
3. ควรมีการจัดระเบียบร้านค้า หาบเร่ แผงลอยที่ตั้งอยู่บนทางเท้าให้อยู่ในพื้นที่ที่จัดสรรไว้ให้กีดขวางทางเดินเท้า

7. กิตติกรรมประกาศ

การจัดทำปริญญาบัณฑิตนี้ สามารถสำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี จากความอนุเคราะห์ด้านข้อมูลเอกสารต่างๆ ตลอดจนคำแนะนำทางด้านวิชาการในการจัดทำปริญญาบัณฑิตนี้ จากบุคคลหลายคน ดังต่อไปนี้ รศ.ดร.วีโรจน์ ศรีสุรవานนท์ อาจารย์ที่ปรึกษาโครงงานวิจัย ที่กรุณาให้คำแนะนำ และคำปรึกษาในการดำเนินการวิจัย ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ จนทำให้ปริญญาบัณฑิตนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี รวมทั้งคณะกรรมการสอบปริญญาบัณฑิต ผศ.ดร.พิชญ์ สุธีวรรณนา, ดร.ธงชัย โพธิ์ทอง, ดร.วศิน เกียรติโภมาล, ผศ.ดร.ดวงฤทธิ์ ใจชิตกิตติวงศ์, ผศ.ดร.ชัยวัฒน์ เอกวัฒน์พาณิชย์, ผศ.ธีระ ลักษชัยางกูร ที่ช่วยให้ข้อเสนอแนะในการทำปริญญาบัณฑิตนี้ สำนักงานเขตทุ่งครุ ที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการให้ข้อมูลและคำแนะนำที่เป็นประโยชน์กับปริญญาบัณฑิตนี้

8. เอกสารอ้างอิง

- [1] สมาคมสถาปนิกสยาม ในพระบรมราชูปถัมภ์, 2557, ข้อแนะนำการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกความสะดวกสำหรับทุกคน, บริษัท พลัสเพรส จำกัด, กรุงเทพฯ, หน้า 41-55.
- [2] Mc Cluskey, Jim, 1979, **Road form and town scape**, London: The Architectural Press, pp. 38-77.
- [3] Travel Pod, **Pedestrian Square in Xi'An** [Online], Available: <http://blog.travelpod.com/travelphoto/ashleymaro/2/1180842720/pedestrian-square-in-xian.jpg/tpod.html>, [2017, Oct 11].
- [4] สุภาพร แก้วกอ เลี้ยวไฟโรจน์, 2554, “การปรับปรุงการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนของชุมชนในพื้นที่ปริมณฑล โดยรอบมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ บางเขน”, วารสารวิจัยและสาระสถาปัตยกรรม/การผังเมือง, ปีที่ 8, ฉบับที่ 2, หน้า 32.
- [5] สำนักพัฒนามาตรฐานกรมโยธาธิการและผังเมือง, 2549, **เกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวม พ.ศ. 2549**, กรมโยธาธิการและผังเมือง, กรุงเทพฯ, หน้า 63-64.

โครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการรูปแบบที่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการใช้จักรยานปั่นกันใช้ (ยีมใช้ : bike sharing) ในพื้นที่เป้าหมาย : กรณีศึกษาอาคารสำนักงานให้เช่า

Operational research and study suitable for supporting bicycle sharing in targeted areas: a case study of rental office buildings

นางสาวจุฑารัตน์ แก้วบุญชู¹ นายวิชวะ มาลากรรณ¹ และนางสาวสรัสวดี ใจจนกุศล²

¹คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

²บุณนิชสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

บทคัดย่อ

โครงการฉบับนี้มุ่งเน้นเพื่อศึกษารูปแบบที่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการใช้จักรยานปั่นกันใช้ (ยีมใช้) ในพื้นที่เป้าหมาย และพัฒนาระบบจักรยานปั่นกันใช้ (bike sharing) และเพื่อสร้างการรับรู้ให้คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เป้าหมายตระหนักรถึงเห็นความสำคัญของการอนุรักษ์พลังงานสีสูงและลดต้นทุน ใส่ใจต่อสุขภาพ และสามารถใช้จักรยานได้อย่างปลอดภัย และมีความยั่งยืน การดำเนินงานวิจัยประกอบด้วยการสำรวจพฤติกรรมการเดินทางในระหว่างวันขณะทำงาน ความต้องการใช้จักรยาน พฤติกรรมการใช้จักรยาน และความพึงพอใจต่อการใช้จักรยานของในกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 120 คน ในเขตพื้นที่ศึกษา อาคารรัฐบาล (อาคารสำนักงานให้เช่า) ถนนประดิพัทธ์ แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร โดยใช้เครื่องมือแบบสอบถามเก็บข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้แจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

จากการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการเดินทางในระหว่างวันของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้วิธีการเดิน คิดเป็นร้อยละ 68.3 ทำให้ส่วนใหญ่ไม่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างวัน คิดเป็นร้อยละ 40.8 ซึ่งการเดินทางในแบบต่างๆ ส่วนใหญ่มีเพื่อนร่วมทางไปด้วยไม่ได้ไปคนเดียว คิดเป็นร้อยละ 65 สำหรับความต้องการการใช้จักรยานในโครงการ พบร้า กลุ่มตัวอย่างสามารถปั่นจักรยาน คิดเป็นร้อยละ 93.3 โดยมีความต้องการยืมใช้จักรยานจากโครงการ คิดเป็นร้อยละ 49.2 รองลงมาถัดมาพบว่า กลุ่มตัวอย่างยังไม่แนใจต่อความต้องการการใช้จักรยาน คิดเป็นร้อยละ 41.7 ซึ่งกลุ่มตัวอย่างคิดว่า จะใช้จักรยานเพื่อซื้ออาหาร คิดเป็นร้อยละ 47.5 โดยระยะเวลาโดยเฉลี่ยในการปั่นจักรยานต่อครั้ง เท่ากับ 0 - 15 นาที คิดเป็นร้อยละ 49.2 สำหรับพฤติกรรมการใช้จักรยาน พบร้า กลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ว่ามีโครงการ คิดเป็นร้อยละ 77.7 โดยส่วนใหญ่ทราบจากคำบอกเล่า คิดเป็นร้อยละ 55.0 โดยมีผู้ที่ไม่ได้ใช้จักรยาน คิดเป็นร้อยละ 83.7 โดยเหตุผลส่วนใหญ่ที่พบคือ ไม่ทราบว่าจักรยานตั้งอยู่ไหน คิดเป็นร้อยละ 55.2 และอันดับรองลงมาคือ สภาพถนนไม่พร้อม คิดเป็นร้อยละ 26.9 สำหรับความพึงพอใจโดยรวมกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพึงพอใจปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 45.0 และกลุ่มตัวอย่างมีความต้องการใช้จักรยานในอนาคต คิดเป็นร้อยละ 89.2

การศึกษารั้งนี้มีข้อเสนอแนะว่า ผู้รับผิดชอบโครงการควรมีการประชาสัมพันธ์ผ่านอย่างต่อเนื่อง และหลากหลายช่องทางมากกว่านี้ มีจุดจอดรถจักรยานกระจายอยู่รอบๆ พื้นที่หรือตามอาคารต่างๆ มีป้ายบอกที่ตั้งจักรยานอย่างชัดเจน มีการกำหนดเวลาในการให้บริการของจักรยานให้ชัดเจน ตั้งไว้บริเวณที่สามารถมองเห็นได้ง่าย และดูแลรักษาสภาพรถจักรยานอย่างสม่ำเสมอ จึงจะทำให้โครงการยั่งยืน

คำสำคัญ: จักรยานปั่นกันใช้, จักรยาน พฤติกรรม

Abstract

This project (Operational research and study suitable for supporting bicycle sharing in targeted areas: a case study of rental office buildings) aimed to provide and promote a suitable bike sharing platform for people to access to safe cycling in our implementation area, refine the bike sharing system through a sustainable development approach and improve people's understanding and awareness of the importance of environmental conservation and its benefits to health.

We conducted a survey on daily commuting behaviors in Rajanakarn building (Rent office building) in Pradiphat rd., Phyathai district, Bangkok. A total of 120 persons participated in the survey and a questionnaire was used to collect information including practices of daily commuting including bike using and satisfaction, demand of bike sharing. Data was analyzed and demonstrated in frequency distribution and percentage.

The results revealed that, among many various commuting styles reported, walking for short travel (68.3%) was most common, it was also the main style of responders who reported no cost commuting that accounted for 40.8% of total. Among all responders 93.3% were able to ride bicycles, 49.2% reported cycling for 0-15 minutes on average per time, most frequent reported purpose of cycling was buying food (47.5%). We found that 77.7% responders knew our bike sharing project, mostly by word of mouth advertising (55.0%). And 16.3% used bike sharing system, among them 65% of bike sharing system users did not travel alone and always had companions, and 45.0% reported medium level of satisfaction. Major reasons preventing the non-users (83.7%) from using the system include not knowing the location of bike parking (55.2%) and incomplete roads or infrastructures (26.9%). Among responders 89.2% would like to ride bicycle in the future, and 49.2% expressed demand for bike sharing system whereas 41.7% were unsure.

This study suggests that there should be public relations continuously. And various channels with bicycle spots scattered around Areas or buildings. Including with a sign indicating the location of the vehicle clearly. There is a clearly defined time limit for bicycle service. Set it in an area that can be easily seen. And maintain the bicycle condition regularly. Therefore will make the project sustainable.

Keywords: bike sharing, bike, behavior

ความสำคัญและที่มาของปั่นๆา

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศไทย ที่ 9 การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ ประสงค์หลักคือ เพื่อกระจายความเริ่มและโอกาสทางเศรษฐกิจ รวมทั้ง การพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัดให้เป็นเมืองน่าอยู่สำหรับคนทุกกลุ่ม พื้นที่ฐานเศรษฐกิจใหม่ให้สนับสนุนให้ขยายตัวอย่างเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและเพิ่มคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน โดยมีแนวทางพัฒนาเมืองให้บรรลุตามแผนพัฒนา และส่วนเชื่อมโยงกับการเดินและการใช้จักรยาน ได้แก่ พัฒนาสภาพแวดล้อมเมืองให้เป็นเมืองน่าอยู่ เพื่อการใช้งานของคนทุกกลุ่มในสังคมอย่างเท่าเทียม ส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองอย่างมีบูรณาการ พัฒนาระบบนส่งสาธารณูปโภคที่เข้ากันได้กับความต้องการของประชาชน เช่น ถนนที่ติดต่อสื่อสารและโครงสร้างพื้นฐานที่เข้ากันได้กับการเดินและการใช้จักรยาน ทางเดิน และการพัฒนาสถานีขนส่งสาธารณะในเขตเมืองภายใต้หลักการส่งเสริมความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางของคนทุกช่วงวัยและคนพิการ รวมทั้งส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างเมืองและชนบท

แผนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (ด้านสาธารณูปโภค) มีกรอบและทิศทางการทำงานของกระทรวงสาธารณูปโภค ในอนาคต เป้าหมาย “ประชาชนสุขภาพดี เจ้าหน้าที่มีความสุข และระบบสุขภาพยั่งยืน” และแนวโน้มสถานการณ์สุขภาพในอนาคตอันใกล้นี้ที่ประเทศไทยกำลังจะเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ กระทรวงสาธารณูปโภคจึงได้ระหองค์การวางแผนในระยะยาว เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นและกำลังจะเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องในระยะยาว การเดินและการใช้จักรยานเป็นกิจกรรมทาง/การออกกำลังอย่างหนึ่งที่ทำให้ประชาชนมีสุขภาพกายที่แข็งแรง

การเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ลดคล่องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 และแผนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (ด้านสาธารณูปโภค) แต่การใช้จักรยานของสังคมไทยในปัจจุบันจะเป็นการใช้จักรยานเพื่อการสันทนาการ การปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวหรือการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในวันเดียวมากกว่าการรณรงค์ให้ประชาชนใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน จากการศึกษาของจารพิพัฒน์ อัศวบุญญาเลิศและคณะ ที่ทำการศึกษาเรื่องทำไม้คนไทยจงไม่นิยมใช้จักรยาน พบว่าปัจจัยที่เป็นปัจจัยหรือข้อจำกัดอย่างหนึ่งคือโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่เหมาะสม เช่น แสงสว่างไม่เพียงพอ ถนนไม่เอื้อต่อการปั่นจักรยาน ไม่มีจุดจอดเพียงพอ และจากการศึกษาดังกล่าวได้เสนอแนวทางสำคัญเพื่อส่งเสริมและจูงใจให้ผู้ที่ยังไม่ได้ใช้จักรยานให้หันมาสนใจที่จะใช้จักรยาน โดยการจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้จักรยาน เช่น การปรับปรุงระบบโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อเชื่อมระหว่างสถานที่สำคัญ กับย่านที่อยู่อาศัยเพื่อให้อื้อต่อการเดินทางด้วยจักรยาน มีจุดจอดจักรยานในพื้นที่สาธารณะ หรือในอาคารสถานที่ที่ให้ความสะดวกมากกว่า yan พาหนะประเภทอื่นๆ

การศึกครั้งนี้จึงมีแนวคิดว่าถ้าหากมีการจัดปั่นกันใช้ (ยึดใช้ : bike sharing) ในพื้นที่ของอาคารรัฐบาล เพื่อเป็นการส่งเสริมและสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเห็นความสำคัญของการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ในประเทศไทยทั่วไป ทดลองนำจักรยาน U-bike มาให้ประชาชนทดลองยึดใช้ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2552 โดยเริ่มจากเมือง Xinyi district ที่มีสถานีให้ยึดจักรยานเพียงแค่ 11 สถานีและมีจักรยานให้บริการทั้งหมด 500 คันจนถึงปัจจุบันนี้ปี พ.ศ. 2555 มีสถานีให้ยึดจักรยานเพียงแค่ 196 สถานีและมีจักรยานให้บริการทั้งหมด 6,406 คัน และวางแผนไว้ในปีพ.ศ. 2561 มีสถานีให้ยึดจักรยานเพียงแค่ 400 สถานีและมีจักรยานให้บริการทั้งหมด 12,000 คัน จากสถิติของการยึดใช้จักรยาน U-bike พบว่าประชาชนมีแนวโน้มที่จะยึดใช้จักรยานและให้ความสนใจในการยึดใช้จักรยานเป็นจำนวนมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเจน และที่น่าสนใจมากกว่านั้น อัตราการยึดใช้จักรยานต่อจักรยาน 1 คันคือ จักรยาน 1 คันประชาชนยึดใช้สูงสุด 10.8 ครั้งต่อวัน (Turnover Rate) ซึ่งเป็นอัตราที่สูงมาก

วัตถุประสงค์

- 1 เพื่อศึกษารูปแบบที่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการใช้จักรยานปั่นกันใช้ (ยืมใช้) ในพื้นที่เป้าหมาย และพัฒนาระบบจักรยานปั่นกันใช้ (bike sharing)
- 2 เพื่อให้คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เป้าหมายใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวันมากขึ้น
- 3 เพื่อสร้างการรับรู้ให้คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เป้าหมายตระหนัก เล็งเห็นความสำคัญของการอนุรักษ์พลังงานสิ่งแวดล้อม ใส่ใจต่อสุขภาพ และสามารถใช้จักรยานได้อย่างปลอดภัย และมีความอย่างยั่งยืน

ระเบียบวิจัย

รูปแบบการศึกษา

รูปแบบของการศึกษาเป็นแบบวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research) ซึ่งเป็นการวิจัยประยุกต์ โดยเป็นการวิจัยที่มุ่งนำผลที่ได้จากการศึกษาวิจัยไปใช้ในการปฏิบัติ พัฒนาปรับปรุงผลการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด โดยศึกษารูปแบบที่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการใช้จักรยานปั่นกันใช้ (ยืมใช้) ในพื้นที่เป้าหมาย และพัฒนาระบบจักรยานปั่นกันใช้ (bike sharing) เพื่อให้คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เป้าหมายใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวันมากขึ้น และเพื่อสร้างการรับรู้ให้คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เป้าหมายตระหนัก เล็งเห็นความสำคัญของการอนุรักษ์พลังงานสิ่งแวดล้อม ใส่ใจต่อสุขภาพ และสามารถใช้จักรยานได้อย่างปลอดภัย และมีความอย่างยั่งยืน

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1 ประชากร (Population) ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ กลุ่มประชาชนทั่วไปที่ ประกอบอาชีพอย่างใดอย่างหนึ่ง ได้แก่ พนักงานบริษัท แม่บ้าน และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ทั้งเพศชายและหญิง ที่ทำงานอยู่ในอาคารรัฐบาล (อาคารสำนักงานให้เช่า) ถนนประดิพัทธ์ แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร

2 กลุ่มตัวอย่าง (Sample) ผู้วิจัยได้ทำการสุ่มตัวอย่าง ซึ่งเป็นกลุ่มประชาชนทั่วไปที่ทำงานอยู่ในอาคารสำนักงานให้เช่า โดยทำการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling) จำนวน 113 คน โดยใช้ตารางสำเร็จรูปเครื่องซีและมอร์แกน ซึ่งนิยมใช้กันในงานวิจัยเชิงสำรวจ แต่เพื่อป้องกันความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้นได้ ผู้วิจัยจึงเก็บที่ 120 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล สำหรับการศึกษาครั้งนี้ เป็นแบบประเภทตอบเอง (Self-Administered Questionnaire) โดยสอบถามแบ่งเป็น 2 ชุด โดยเป็นการประเมินก่อน-หลัง มีโครงสร้าง

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างตามวิธีการสุ่มแบบบังเอิญ โดยเข้าไปเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในตึกตามชั้นต่างๆ ตั้งแต่ ชั้นที่ 1 ถึง 8 และพื้นที่โดยรอบเล็กน้อยที่คาดว่าจะพบกลุ่มตัวอย่างของงานวิจัยครั้งนี้ เป็นจำนวนทั้งสิ้น 2 ครั้ง

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงปริมาณ ซึ่งผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่รวมไว้ได้จากการกลุ่มตัวอย่างมาดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป และทำการวิเคราะห์ข้อมูลตามขั้นตอน

ผลการศึกษา

ผลการศึกษาโครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการรูปแบบที่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการใช้จักรยานปั่นกันใช้ (ยึดใช้ : bike sharing) ในพื้นที่เป้าหมาย กรณีศึกษาอาคารรัฐบาล (อาคารสำนักงานให้เช่า) ถนนประดิพัทธ์ แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมหรือรูปแบบการสัญจรด้วยการเดินเท้าและการใช้จักรยาน ในชีวิตประจำวัน จำนวน 120 คน โดยใช้แบบสอบถาม รวมไปถึงส่งเสริมและรณรงค์การสัญจราทางเดินเท้า และการใช้จักรยานอย่างปลอดภัยในชีวิตประจำวัน โดยใช้ไปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ และออกบูรณะชาพันธ์โครงการ โดยผลการศึกษาแบ่งออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

- 1) ข้อมูลทั่วไป
- 2) พฤติกรรมการเดินทางระหว่างวัน
- 3) ความต้องการใช้จักรยาน
- 4) พฤติกรรมการใช้จักรยาน
- 5) ความพึงพอใจ

1. ข้อมูลทั่วไป

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามข้อมูลทั่วไป ($n=120$)

	ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
เพศ			
ชาย	36	70.0	
หญิง	84	30.0	
อายุ (ปี)			
	Mean = 29.66, S.D. = 6.147, Min = 22, Max = 48		
ลักษณะงาน			
งานประจำ	114	95.0	
ฟรีแลนซ์	5	4.2	
อื่นๆ	1	0.8	
ระยะเวลาในการทำงาน			
เช้า-บ่าย	91	75.8	
ทำงานเป็นกะ	7	5.8	
อื่นๆ	22	18.3	

ผู้วิจัยสามารถเก็บแบบสอบถามความต้องการการใช้จักรยานตามจำนวนของกลุ่มตัวอย่างตามที่วางแผนไว้ จำนวนทั้งสิ้น 120 คน คิดเป็นร้อยละ 100 โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 70 มีอายุเฉลี่ย 29.66 ปี (S.D. = 6.15) ซึ่งกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีลักษณะงานเป็นงานประจำ จำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 95 ระยะเวลาในการทำงานตั้งแต่ 09.00 - 17.00 น. จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 75.8 รองลงมา คือ อื่นๆ จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 18.3 คือตั้งแต่ 08.00 - 19.00 น. ดังแสดงในตารางที่ 1

2. พฤติกรรมการเดินทางในระหว่างวัน

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามพฤติกรรมการเดินทาง (n=120)

พฤติกรรมการเดินทางในระหว่างวัน	จำนวน	ร้อยละ
การเดินทางระหว่างวันในลักษณะที่ทำงาน		
เดิน	82	68.3
จักรยาน	9	7.5
รถยนต์/จักรยานยนต์ส่วนบุคคล	17	14.2
จักรยานยนต์รับจ้าง	10	8.3
อื่นๆ	2	1.7
เพื่อนร่วมทางระหว่างเดินทางในระหว่างวัน		
เดินทางคนเดียว	42	35.0
มีเพื่อนร่วมเดินทาง	78	65.0
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ย		
ไม่เสียค่าใช้จ่าย	49	40.8
20 – 100	35	29.2
101 -200	26	21.7
มากกว่า 200	10	8.3

สำหรับพฤติกรรมการเดินทางในระหว่างวันของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้วิธีการเดิน จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 68.3 ทำให้ส่วนใหญ่ไม่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างวัน จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 40.8 รองลงมาคือ ใช้รถยนต์หรือจักรยานยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางระหว่างวัน ซึ่งการเดินทางในแบบต่างๆ ส่วนใหญ่มีเพื่อนร่วมทางไปด้วยไม่ได้ไปคนเดียว จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 65 ดังแสดงในตารางที่ 4.2

3. ความต้องการใช้จักรยาน

ตารางที่ 3. จำนวนและร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความต้องการใช้จักรยาน (n=120)

ความต้องการการใช้จักรยาน	จำนวน	ร้อยละ
ความสามารถในการปั่นจักรยาน		
ได้	112	93.3
ไม่ได้	8	6.7
ความต้องการยึดใช้จักรยานจากโครงการ		
ต้องการ	59	49.2
ไม่ต้องการ	11	9.2
ไม่แน่ใจ (แล้วแต่โอกาส)	50	41.7
วัตถุประสงค์ในการใช้จักรยาน		
ซื้ออาหาร	57	47.5
ทำกิจธุระต่างๆ	41	34.2
พักผ่อนหย่อนใจ	15	12.5
อื่นๆ	7	5.8
ระยะเวลาโดยเฉลี่ยในการปั่นจักรยานต่อครั้ง		
0 - 15 นาที	59	49.2
16 - 30 นาที	47	39.2
31 - 45 นาที	10	8.3
45 นาทีขึ้นไป	4	3.3
ช่วงเวลาที่คิดว่าจะใช้จักรยาน		
ช่วงเช้า	8	6.7
ช่วงกลางวัน	79	65.8
ช่วงเย็น	28	23.3
ช่วงค่ำ	5	4.2

สำหรับความต้องการการใช้จักรยานในโครงการ พบร้า กลุ่มตัวอย่างสามารถปั่นจักรยาน จำนวนทั้งสิ้น 112 คน คิดเป็นร้อยละ 93.3 โดยมีความต้องการยึดใช้จักรยานจากโครงการ จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 49.2 รองลงมาคลับพบร้า กลุ่มตัวอย่างยังไม่แน่ใจต่อความต้องการการใช้จักรยานมากถึง 50 คน คิดเป็นร้อยละ 41.7 ซึ่งกลุ่มตัวอย่างคิดว่า จะใช้จักรยานเพื่อซื้ออาหาร จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 47.5 และทำกิจธุระต่างๆ จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 34.2 โดยระยะเวลาโดยเฉลี่ยในการปั่นจักรยานต่อครั้ง เท่ากับ 0 - 15 นาที จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 49.2 รองลงมาคือ 16 - 30 นาที จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 39.2 ดังแสดงในตารางที่ 3

4. พฤติกรรมการใช้จักรยาน

ตารางที่ 4. จำนวนและร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามพฤติกรรมการใช้จักรยาน (n=120)

พฤติกรรมการใช้จักรยาน	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	43	35.8
หญิง	73	60.8
อื่นๆ	4	3.3
อายุ (ปี)		
Average = 31.54, S.D. = 7.8, Min = 22, Max = 62		
ลักษณะงาน		
งานประจำ	23	85.2
งานชั่วคราว	1	3.7
พาร์เลนซ์	1	3.7
อื่นๆ	2	7.4
ระยะเวลา		
เช้า-เย็น (9.00-19.00 น.)	23	85.2
ทำงานเป็นกะ (กะเช้า/กะบ่าย)	2	7.4
อื่นๆ	2	7.4
การรับรู้ว่ามีโครงการจักรยานปั้นกันใช้ไม่ทราบ		
ทราบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	40	33.3
โภสเพอร์	80	77.7
คำบอกเล่า	28	35.0
อื่นๆ	44	55.0
	8	10.0
การใช้จักรยานภายใต้โครงการจักรยานปั้นกันใช้ใช้		
ไม่ใช้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	13	16.3
จักรยานไม่เพียงพอ	67	83.7
ไม่ทราบว่าจักรยานตั้งอยู่ไหน	3	4.5
อันตราย	37	55.2
เห็นด้วย	15	22.4
สภาพอากาศร้อน/ฝน	8	12.0
สภาพถนนไม่พร้อม	16	23.9
มีจักรยานส่วนตัว	18	26.9
อื่นๆ	7	10.4
	9	13.4

ตารางที่ 4.4 จำนวนและร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามพฤติกรรมการใช้จักรยาน ($n=120$) (ต่อ)

พฤติกรรมการใช้จักรยาน	จำนวน	ร้อยละ
ความถี่ส่วนใหญ่ที่ใช้จักรยานตั้งแต่มีโครงการ		
1-2 ครั้ง/สัปดาห์	11	84.6
3-4 ครั้ง/สัปดาห์	2	15.4
5-6 ครั้ง/สัปดาห์	0	0.0
7 ครั้ง/สัปดาห์	0	0.0
ช่วงเวลาส่วนใหญ่ที่ใช้จักรยาน		
05.00 - 11.30 น.	1	7.7
11.31 - 13.00 น.	5	38.5
13.01 - 19.00 น.	6	46.2
หลัง 19.00 เป็นต้นไป	1	7.7
ระยะเวลาที่สามารถปั่นจักรยานได้ต่อครั้ง (โดยประมาณ)		
ระยะทางน้อยกว่า 1 กิโลเมตร	9	69.2
ระยะทาง 1-3 กิโลเมตร	1	7.7
ระยะทาง 3-5 กิโลเมตร	1	7.7
ระยะทางมากกว่า 5 กิโลเมตร	2	15.4
ระยะเวลาออกแรงปั่นจักรยานโดยเฉลี่ย (ไป-กลับคิดเป็น 1 ครั้ง)		
Average = 15.8 นาที, S.D. 9.1, Max = 30 นาที, Min = 5 นาที		
ระยะเวลาที่ยึดใช้ในการปั่นจักรยานต่อครั้งโดยเฉลี่ย (ไป-กลับคิดเป็น 1 ครั้ง)		
Average = 20.4 นาที, S.D. 9.7, Max = 35 นาที, Min = 5 นาที		

สำหรับพฤติกรรมการใช้จักรยานในโครงการ พบร่วมกันว่า กลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ว่ามีโครงการจักรยานปั่นกันใช้ จำนวนทั้งสิ้น 80 คน คิดเป็นร้อยละ 77.7 โดยส่วนใหญ่ทราบจากคำบอกเล่า จำนวนทั้งสิ้น 44 คน คิดเป็นร้อยละ 55.0 และจากโพสต์อิร์ จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 โดยมีผู้ที่ใช้จักรยานภายใต้โครงการจักรยานปั่นกันใช้ จำนวนทั้งสิ้น 13 คน คิดเป็นร้อยละ 16.3 และผู้ที่ไม่ได้ใช้จักรยานทั้งสิ้น 67 คน คิดเป็นร้อยละ 83.7 โดยเหตุผลส่วนใหญ่ที่พบคือ ไม่ทราบว่าจักรยานตั้งอยู่ไหน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 37 คน คิดเป็นร้อยละ 55.2 และอันดับรองลงมาคือ สภาพถนนไม่พร้อมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 18 คน คิดเป็นร้อยละ 26.9

สำหรับผู้ที่ใช้จักรยานในโครงการจักรยานปั่นกันใช้มีความถี่การใช้จักรยานส่วนใหญ่ที่ 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์เป็นจำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 84.6 โดยช่วงเวลาส่วนใหญ่ที่ใช้จักรยานคือ 13.01 - 19.00 น. จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 46.2 และระยะทางส่วนใหญ่น้อยกว่า 1 กิโลเมตรจำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 69.2 โดยมีระยะเวลาออกแรงปั่นจักรยานโดยเฉลี่ยที่ 15.8 นาที สูงสุด 30 นาที และระยะเวลาที่ยึดใช้ในการปั่นจักรยานต่อครั้งโดยเฉลี่ยที่ 20.4 นาที และสูงสุดที่ 35 นาที ดังแสดงในตารางที่ 4

5. ความพึงพอใจ

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่าง (n=120)

ความพึงพอใจ	จำนวน	ร้อยละ
ความสะอาดในการใช้จักรยาน		
ดีมาก	6	7.5
ดี	25	31.3
ปานกลาง	35	43.8
พอใช้	10	12.5
ต้องปรับปรุง	4	5.0
ที่จอดรถจักรยาน		
ดีมาก	2	2.5
ดี	20	25.0
ปานกลาง	41	51.3
พอใช้	11	13.8
ต้องปรับปรุง	6	7.5
จำนวนจักรยานเพียงพอต่อความต้องการ		
ดีมาก	2	2.5
ดี	20	25.0
ปานกลาง	37	46.3
พอใช้	16	20.0
ต้องปรับปรุง	5	6.3
ความพึงพอใจโดยรวม		
ดีมาก	5	6.3
ดี	28	35.0
ปานกลาง	36	45.0
พอใช้	9	11.3
ต้องปรับปรุง	2	2.5
ความต้องการใช้จักรยานในอนาคต		
ต้องการ	107	89.2
ไม่ต้องการ	13	10.8

สำหรับความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่าง พบร้า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อความสะอาดในการใช้จักรยาน ปานกลาง จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 43.8 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อที่จอดรถจักรยานปานกลาง จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 51.3 เนื่องจากจะมีเพียงกลุ่มตัวอย่างบางส่วนเท่านั้นที่ทราบ และเข้าใจเกี่ยวกับข้อจำกัด ในพื้นที่ สำหรับจำนวนจักรยานกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 46.3 แต่ สำหรับความพึงพอใจโดยรวมกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 45.0 และ กลุ่มตัวอย่าง มีความต้องการใช้จักรยานในอนาคต จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 89.2 ดังแสดงในตารางที่ 5

สรุปผลการดำเนินงาน

ผู้วิจัยสามารถเก็บแบบสอบถามความต้องการการใช้จักรยานตามจำนวนของกลุ่มตัวอย่างตามที่วางเป้าหมายไว้จำนวนทั้งสิ้น 120 คน คิดเป็นร้อยละ 100 โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 70 เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นพนักงานบริษัท มีอายุเฉลี่ย 29.66 ปี (S.D. = 6.15) ซึ่งกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีลักษณะงานเป็นงานประจำ จำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 95 ระยะเวลาในการทำงานตั้งแต่ 09.00 - 17.00 น. จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 75.8 รองลงมา คือ อื่นๆ จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 18.3 คือตั้งแต่ 08.00 - 19.00 น.

สำหรับพฤติกรรมการเดินทางในระหว่างวันของกลุ่มตัวอย่าง พบร้า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้วิธีการเดิน จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 68.3 เนื่องจาก บริเวณปากทางเข้าสู่ที่ทำงานทำางหรือปากซอยมีระยะทางไม่ไกลมากนัก ทำให้ส่วนใหญ่ไม่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างวัน จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 40.8 รองลงมาคือ ใช้รถยนต์หรือจักรยานยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางระหว่างวัน ซึ่งการเดินทางในแบบต่างๆ ส่วนใหญ่มีเพื่อรองร่วมทางไปด้วยไม่ได้ไปคนเดียว จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 65 แต่อย่างไรก็ตามตรงบริเวณปากทางเข้ามีจักรยานยนต์รับจ้าง ทำให้กลุ่มตัวอย่างส่วนหนึ่ง จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 8.3 เลือกที่จะใช้บริการตั้งกล่าว

สำหรับความต้องการการใช้จักรยานในโครงการ พบร้า กลุ่มตัวอย่างสามารถปั่นจักรยาน จำนวนทั้งสิ้น 112 คน คิดเป็นร้อยละ 93.3 โดยมีความต้องการยึดใช้จักรยานจากโครงการ จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 49.2 รองลงมากลับพบว่า กลุ่มตัวอย่างยังไม่ได้ต่อความต้องการการใช้จักรยานมากถึง 50 คน คิดเป็นร้อยละ 41.7 ซึ่งกลุ่มตัวอย่างคิดว่า จะใช้จักรยานเพื่อซื้ออาหาร จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 47.5 และทำกิจธุระต่างๆ จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 34.2 โดยระยะเวลาโดยเฉลี่ยในการปั่นจักรยานต่อครั้ง เท่ากับ 0 - 15 นาที จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 49.2 รองลงมาคือ 16 - 30 นาที จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 39.2 เนื่องจากระยะทางจากปากซอยที่ติดกับถนนสายหลัก มีระยะห่างจากตึกที่ทำงานไม่มากนัก และพื้นที่สำหรับจักรยานในเขตเมืองยังเป็นข้อจำกัดในการเลือกใช้จักรยาน

สำหรับพฤติกรรมการใช้จักรยานในโครงการ พบร้า กลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ว่ามีโครงการจักรยานปั่นกันใช้ จำนวนทั้งสิ้น 80 คน คิดเป็นร้อยละ 77.7 โดยส่วนใหญ่ทราบจากคำบอกเล่าจากเพื่อนร่วมงานหรือผู้รับผิดชอบโครงการ จำนวนทั้งสิ้น 44 คน คิดเป็นร้อยละ 55.0 และจากโพสเทอร์จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 โดยมีผู้ที่ใช้จักรยานภายใต้โครงการจักรยานปั่นกันใช้ จำนวนทั้งสิ้น 13 คน คิดเป็นร้อยละ 16.3 ซึ่งถือว่อนน้อยมาก และผู้ที่ไม่ได้ใช้จักรยานมีทั้งสิ้น 67 คน คิดเป็นร้อยละ 83.7 โดยเหตุผลส่วนใหญ่ที่พับคือ ไม่ทราบว่าจักรยานตั้งอยู่ไหน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 37 คน คิดเป็นร้อยละ 55.2 และอันดับรองลงมาคือ สภาพถนนไม่พร้อมสำหรับจักรยานเป็นจำนวนทั้งสิ้น 18 คน คิดเป็นร้อยละ 26.9 โดยกลุ่มตัวอย่างเห็นว่าสภาพถนนแคบ ฟุตบาทไม่ได้คุณภาพ ถนนมีรอยแตกและจักรยานยนต์ขับผ่านตลอด แต่อย่างไรก็ตามยังมีผู้ที่มีจักรยานส่วนตัว จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 10.4 รวมไปถึงผู้ที่ไม่ทราบว่าจักรยานตั้งอยู่ไหน โดยได้ให้ความเห็นว่าจะได้ใช้จักรยานของโครงการในอนาคต ทั้งนี้ก็กลุ่มตัวอย่างที่ไม่ทราบว่ามีโครงการ เนื่องจาก การประชาสัมพันธ์ยังไม่ครอบคลุม และด้วยลักษณะของงานของกลุ่มตัวอย่างบางกลุ่มที่ไม่ได้อยู่สถานที่ทำงานในขณะที่ผู้รับผิดชอบโครงการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์

สำหรับผู้ที่ใช้จักรยานในโครงการจักรยานปั่นกันใช้มีความถี่การใช้จักรยานส่วนใหญ่ที่ 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์เป็นจำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 84.6 โดยช่วงเวลาส่วนใหญ่ที่ใช้จักรยานคือ 13.01 - 19.00 น. จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 46.2 และระยะทางส่วนใหญ่น้อยกว่า 1 กิโลเมตรจำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 69.2 โดยมีระยะเวลาออกแรงปั่นจักรยานโดยเฉลี่ยที่ 15.8 นาที สูงสุด 30 นาที และระยะเวลาที่ยึดใช้ในการปั่นจักรยานต่อครั้งโดยเฉลี่ยที่ 20.4 นาที และสูงสุดที่ 35 นาที

สำหรับความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่าง พบร้า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อความสามารถในการใช้จักรยานปานกลาง จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 43.8 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อที่จอดรถจักรยานปานกลาง จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 51.3 เนื่องจากจะมีเพียงกลุ่มตัวอย่างบางส่วนเท่านั้นที่ทราบ และเข้าใจเกี่ยวกับข้อจำกัดในพื้นที่ สำหรับจำนวนจักรยานกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 46.3 เนื่องจากมีเพียงกลุ่มตัวอย่างบางส่วนเท่านั้นที่ได้ใช้จักรยาน แต่สำหรับความพึงพอใจโดยรวมกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 45.0 และกลุ่มตัวอย่าง มีความต้องการใช้จักรยานในอนาคต

จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 89.2 โดยเห็นว่าเป็นโครงการที่น่าสนใจ มีประโยชน์ต่อผู้ใช้จักรยาน ถึงแม้ตัวเองจะไม่ได้ใช้ก็ตาม และยังเป็นจักรยานสำรองไว้ใช้ได้ในพื้นที่ในกรณีที่จักรยานส่วนบุคคลของครก็ตามที่มีปัญหา ช่วยในการเดินทางไปซื้อของ และได้ออกกำลังกาย รวมถึงช่วยประหยัดพลังงาน

จากการสังเกตของผู้วิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความสนใจต่อโครงการเป็นอย่างมาก เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นโครงการที่น่าสนใจ สามารถเพิ่มความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ได้ อีกทั้งผู้วิจัยยังได้ออกแบบโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ตามที่ได้รับมอบหมาย จึงนำไปติดยังสถานที่สำคัญในพื้นที่ ซึ่งผู้คนสามารถมองเห็นได้ และได้ออกบูรประชาสัมพันธ์โครงการในพื้นที่รอบๆ ซึ่งได้รับความสนใจ และได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี โดยทางผู้ใช้จักรยานเองได้มีการประชาสัมพันธ์ช่วยเหลือเพิ่มเติมผ่านช่องทางเฟสบุ๊คของหน่วยงานในตึกเอง และการฝากประชาสัมพันธ์ปากต่อปาก แต่อย่างไรก็ตามผู้วิจัยเองเห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์โครงการมากกว่านี้ และออกแบบสื่อในการประชาสัมพันธ์ให้หลากหลายช่องทาง ค่อยตรวจสอบสภาพรถจักรยานอย่างสม่ำเสมอ จึงจะทำให้โครงการยั่งยืน

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะของผู้ให้ข้อมูลในพื้นที่

1. ควรมีจำนวนจักรยานที่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้
2. ควรมีจุดจอดรถจักรยานกระจายอยู่รอบๆพื้นที่ หรือ ตามอาคารต่างๆ มีป้ายบอกที่ตั้งจักรยานอย่างชัดเจน และสัญลักษณ์ที่บ่งบอกถึงจักรยานที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของโครงการ
3. ควรมีการทำข้อตกลงการใช้จักรยานที่เหมาะสม ปลอดภัย และง่ายต่อการใช้งาน เช่น การยืม-การคืน การซื้อค่าเสียหายเป็นกรณีๆ
4. ควรมีการทำหนังสือเบี่ยง เช่น เวลาในการให้บริการของจักรยานให้ชัดเจน เนื่องจาก เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบางคนไม่ให้จักรยาน และสมุดรายชื่อ สำหรับมีมี-คืน หรือ ป้ายแสดงสถานะของจักรยาน (ว่าง/ไม่ว่าง) ตั้งไว้บริเวณที่สามารถมองเห็นได้ง่าย หรือมีผู้ดูแลบริเวณดังกล่าว เพื่อป้องกันการสูญหาย และดูแลรักษาจักรยานเนื่องจากเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด ทำให้สามารถติดต่อผู้รับผิดชอบโครงการได้โดยตรง
5. ควรดูแลรักษาสภาพรถจักรยาน เนื่องจากจักรยานบางคันยางแบน
6. ควรมีการจัดกิจกรรมตามเทศกาลต่างๆ เพื่อดึงดูดผู้ใช้ให้มากขึ้น
7. ควรมีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น หมวกกันน็อค เป็นต้น

ข้อเสนอแนะของผู้วิจัย

1. ควรมีจำนวนจักรยานที่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้ เนื่องจาก คนในพื้นที่มีต้องการใช้มาก โดยเฉพาะในช่วงเวลาพักเที่ยง และช่วงต่างชาติที่อยู่ในพื้นที่มีความสนใจพอสมควร จึงสามารถเป็นการสร้างภาพลักษณ์ให้กับองค์กรเป็นอย่างดี และตอบสนองต่อความต้องการของกลุ่มตัวอย่าง
2. ควรมีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องในเรื่องของประโยชน์จากการใช้จักรยาน การมีอยู่ของโครงการที่ตั้งของจักรยาน และมีกิจกรรมรณรงค์อย่างต่อเนื่อง อย่างน้อย เดือนละ 2 ครั้ง เพื่อเป็นการเพิ่มความตระหนักรู้ของผู้อยู่ในพื้นที่ และการรับรู้ว่ามีโครงการอยู่ เช่น การออกกำลังกาย การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (ลดการใช้น้ำมัน และแก้ปัญหาโลกร้อน) ประหยัดค่าใช้จ่ายส่วนตัว ลดระยะเวลาในการเดินทาง หรือประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ ได้แก่ โปสเตอร์ ไลน์ เฟสบุ๊ค เป็นต้น
3. หากมีการทำหนังสือรายเวลาในการให้บริการอาจจะกำหนดที่เวลา 08.00 - 19.00 น. เนื่องจาก เป็นเวลาที่กลุ่มตัวอย่างทำงานอยู่ในช่วงเวลา呢

เอกสารอ้างอิง

- คุราวุธ สุวรรณสังข์ และคณะ. (2551). การศึกษาความพึงพอใจของผู้ใช้ทางจักรยานเลี้ยบคลองรังสิต (คลอง 3 - คลอง 5), วารสารวิศวกรรมศาสตร์ รามคำแหงบุรี, 6(2) : 27 -40.
- จักรรษี พาลา และมนสิชา เพชรานนท์. (2559). การศึกษาพฤติกรรมเดินทางของผู้ใช้จักรยาน เพื่อหาแนวทางสนับสนุนให้เลือกใช้จักรยานในเขตเมืองของอนแก่น. *Built Environment Inquiry*, 15(2) : 103 - 116.
- จาตุรันต์ ทองส่งโสม และคณะ. (2555). การประเมินความพึงพอใจผู้ใช้เส้นทางจักรยานในเมืองเก่าเชียงใหม่. คณะวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ฐานวัฒน์ ศิริวรรวาท. (2557). การประเมินความพึงพอใจในการใช้จักรยานเพื่อการเดินทาง กรณีศึกษาจักรยานสาธารณะปั่นปั่น. การค้นคว้าอิสระปริญญาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- รัฐกรรณ์ ตีระพงษ์ศักดิ์. (2558). ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมต่อการใช้จักรยานของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร. การค้นคว้าอิสระปริญญาในเทศศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- วีระยุทธ์ ชาตากัญจน์. (2558). การวิจัยเชิงปฏิบัติการ. วารสารราชภัฏสุราษฎร์ธานี, 2(1) (มกราคม – มิถุนายน) : 29 - 49.
- หนึ่งฤทธิ์ คงกฤษ. (2558). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถจักรยานสาธารณะให้เช่าของผู้บริโภคในจังหวัดเชียงใหม่. การค้นคว้าอิสระปริญญาในเทศศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.

การออกแบบเส้นทางจักรยานเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง

Bicycle Route Design Linking the MRT Purple-Line Stations (MRT Chalong Ratchadham Line)

ดร.อมร บุญต่อ¹, รศ.ดร.ประพิทักษ์ พงษ์ อุปala²

¹คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

²สำนักวิจัยนวัตกรรมอัจฉริยะ (SCIRA) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

บทคัดย่อ

รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม หรือรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ประกอบด้วย 16 สถานีตลอดเส้นทาง มีแนวเส้นทางที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชานเมืองด้านตะวันตกเฉียงเหนือของกรุงเทพฯ กับศูนย์กลางเมือง ทั้งนี้ การเดินทางเชื่อมต่อด้วยจักรยานระหว่างพื้นที่กิจกรรมประเภทต่าง ๆ กับสถานีรถไฟฟ้าเป็นแนวทางสำคัญแนวทางหนึ่งที่มีส่วนช่วยลดภาระจราจรติดขัดในพื้นที่ และเป็นการสนับสนุนการใช้รถไฟฟ้าในการเดินทางด้วย งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อคัดเลือกสถานีที่มีความเหมาะสมที่สุดในการพัฒนาออกแบบเส้นทางจักรยานเพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วง รวมทั้งเสนอแนะรูปแบบเส้นทางจักรยานที่เหมาะสมกับบริบททางกายภาพและพื้นที่จอดรถจักรยานที่เหมาะสมกับสภาพทางกายภาพของสถานี ปัจจัยหลัก 6 ด้านเกี่ยวกับการมีระบบเส้นทางจักรยานเดิม ความกว้างทางเท้า จำนวนประชากร สถานีราชการ พื้นที่อยู่อาศัย แหล่งพาณิชยกรรมและการค้า ในระยะรัศมี 1 กิโลเมตร และ 2.50 กิโลเมตรถูกนำมาใช้ในการเรียงลำดับสถานีที่มีความพร้อมในการพัฒนาเส้นทางจักรยาน ด้วยเทคนิคการให้ค่าน้ำหนักและค่าคะแนน พบว่า สถานีที่มีความเหมาะสมมากที่สุดในการออกแบบเส้นทางจักรยานเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วง คือ สถานีกระวงสารeson สุข ซึ่งมี 52 คะแนน จากคะแนนเต็ม 57 คะแนน จากนั้นงานวิจัยได้เสนอแนะและวิเคราะห์รูปแบบทางจักรยานแบบแปลงพื้นที่ จำนวน 3 รูปแบบ คือ แบบชิดริมด้านซ้าย ชิดริมที่จอดรถด้านซ้าย และชิดริมที่จอดรถด้านขวา รวมทั้งรูปแบบของการใช้จักรยานร่วมกับรถยนต์บนพื้นที่ถนน นอกจากนี้ จากการสำรวจทางกายภาพ พบว่า พื้นที่หลังอาคารทางเข้า-ออก C มีความเหมาะสมเชิงพื้นที่ และด้วยการออกแบบผังบริเวณที่คำนึงถึงกับสภาพอาคารของสถานีดังกล่าว สามารถรองรับการจอดจักรยานได้จำนวน 123 คัน

คำสำคัญ: เส้นทางจักรยาน, ทางจักรยาน, สถานีรถไฟฟ้ามหานคร

Abstract

The Mass Rapid Transit Chalong Ratchadham line or the MRT purple line consists of 16 stations connecting north western suburbs of Bangkok and inner city area. Traveling by bicycle from nearby to MRT stations is one of the most important ways to reduce congestion and support the use of MRT. The main aim of this study was to select the most suitable station locating along MRT purple line and propose designs of bicycle route and bicycle parking area. Six factors regarding the existing bike land systems, sidewalk width, population, government institutions, residential area, and commercial zone within 1 kilometer and 2.5 kilometers around each MRT station were used as criteria in recruiting the most applicable MRT station. Utilizing weighting and scoring techniques, the Ministry of Public Health MRT station was chosen with 52 out of 57 points. Then, four type of bike lane were recommended including: 1) next-to-left-sidewalk bike lane, 2) next-to-left-parking-lane bike lane, 3) next-to-right-sidewalk bike lane, and 4) on-street bike lane. Additionally, vacant area behind the entrance building C was spatially suitable for developing a bicycle parking area. Through lay-out planning design concerning physical condition of such MRT station, 123 standard bicycle racks can be placed to serve the cyclists.

Keywords: Bicycle Route, Bike Lane, Mass Rapid Transit Station

กระบวนการสร้างเมืองชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน (กรณีศึกษา: เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์)

Process of Building up Bike and Walk Friendly City (Case Study: Kalasin Municipal)

พลเดช เ泽华รัตน์ และ ศุภชิตา สว่างเจ้า

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ผังเมืองและนวนิศศิลป์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

บทคัดย่อ

เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์เป็นหนึ่งในพื้นที่นำร่องส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ของมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย ผ่านการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม ซึ่งเป็นการสร้างองค์ความรู้ใหม่ที่มีการบูรณาการศาสตร์เชิงทฤษฎีและการลงมือปฏิบัติเข้ามาไว้ด้วยกัน โดยอาศัยการประสานร่วมมือจากหลายภาคส่วน และการมีส่วนร่วมที่มีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างวัฒนธรรมการเดินและการใช้จักรยานในวิถีชีวิตประจำวันให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม บทความนี้ มีวัตถุประสงค์ เพื่อถอดบทเรียนกระบวนการสร้างเมืองชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดิน และใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ของเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ พบทว่า กระบวนการคือ 1) ศึกษาบริบทของพื้นที่ ในด้านกายภาพโครงสร้างพื้นฐาน ทัศนคติ พฤติกรรมการเดินทาง และนโยบายของผู้บริหารเมือง 2) ชุมชนต้นแบบ เพื่อพัฒนาต้นแบบชุมชนเดินและจักรยาน โดยการใช้แนวคิด การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม และการคิดอย่างนักออกแบบ 3) การนำไปสู่การปฏิบัติ เพื่อนำต้นแบบนั้นต่อไป 4) การประเมินผล เพื่อวัดผลประสิทธิภาพจากการดำเนินการตามการออกแบบ การลดความเร็วและการเลือกรูปแบบการเดินทาง

Abstract

Kalasin Municipality is one of the pilot areas promoting walking and cycling in daily life of the Thailand Walking and Cycling Institute Foundation. The Participatory Action Research was used to create the new knowledge with the integration of theoretical and practical. The research result caused by collaboration from many sectors and effective participation. This article is intended for lesson learned from the process of building up a friendly community for walking and cycling on a daily life in Kalasin Municipality in four following items, 1) to study the context of the area in the physical infrastructure, attitude, traveling behavior and the administrators' city policies, 2) To develop a prototype of walking and bicycle communities by using the concept Participatory Action Research and the design thinking, 3) To bring innovative models of walking and bicycle communities that are successful to the real practice through the street art activities and the place making activities, and 4) To evaluation the effectiveness of the implementation of the design in speed reduction and travel methods selection issues.

1. บทนำและวัตถุประสงค์

เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์เป็นหนึ่งในพื้นที่นำร่องส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ของสถาบันการเดินและการจักรยานไทย ผ่านการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (PAR) ซึ่งเป็นการสร้างองค์ความรู้ใหม่ที่มีการบูรณาการศาสตร์เชิงทฤษฎีและการลงมือปฏิบัติเข้ามาไว้ด้วยกัน โดยอาศัยการประสานร่วมมือจากหลายภาคส่วน และการมีส่วนร่วมที่มีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างวัฒนธรรมการเดินและการใช้จักรยานในวิถีชีวิตประจำวันให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม จำเป็นจะต้องมีการร่วมกันคิดเพื่อนำไปสู่การสร้างความเข้าใจ และสามารถนำไปใช้ได้จริง เน้นการมีส่วนร่วมอย่างจริงจังจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่ การระบุปัญหาของการดำเนินการ การช่วยให้ข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล ตลอดจนการหารือการแก้ไขปัญหา หรือส่งเสริมกิจกรรมนั้นๆ การใช้กระบวนการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม ซึ่งเป็นลักษณะการคิดริเริ่มจากล่างขึ้นสูบัน (Bottom-Up)

Approach) มีความเป็นไปได้ของแนวทางในการแก้ปัญหาที่ผ่านกระบวนการค้นคว้าอย่างเป็นลำดับขั้นตอน ได้รับการยอมรับ จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและผู้ที่รับผิดชอบในการทำกิจกรรมโครงการ รวมถึงมีการวิเคราะห์ข้อมูลอย่างครอบคลุมทั่วถึง ซึ่งจะนำไปสู่ การแก้ปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพ (Reason et al., 1981; Graves, 1992; Fawcett, 1990; O'Fallon, 2003)

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ ตอบบทเรียนกระบวนการสร้างเมืองชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยาน ในชีวิตประจำวัน ผ่านการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม ของเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์

2. วิธีดำเนินการ

2.1 ศึกษาบริบทของพื้นที่ โดยเริ่มจากโครงการแผนงานการสร้างเมืองชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยาน ในชีวิตประจำวัน มีเป้าหมายเพื่อ 1) ศึกษาลักษณะทางกายภาพและโครงสร้างพื้นฐาน 2) ศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทาง 3) ศึกษานโยบายของผู้บริหารเมือง

2.2 ชุมชนต้นแบบ เพื่อสร้างชุมชนเดินและจักรยานต้นแบบ โดยมีเป้าหมายคือ พัฒนาต้นแบบชุมชนเดินและจักรยาน โดยการใช้แนวคิดของการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research) และการคิดอย่างนักออกแบบ (Design Thinking)

2.3 การนำไปสู่การปฏิบัติ เพื่อนำวัตกรรมต้นแบบชุมชนเดินและจักรยานที่ได้ไปสู่การปฏิบัติจริงให้เกิดผลลัพธ์ โดยผ่านกิจกรรมศิลปะบนถนน (Street paint) และกิจกรรมการสร้างถิ่นที่ (Place Making)

2.4 การประเมินผล เพื่อวัดผลประสิทธิภาพจากการดำเนินการตามการออกแบบ การลดความเร็วและการเลือกรูปแบบการเดินทาง

3. ผลการศึกษา

3.1 บริบทของพื้นที่

เมืองกาฬสินธุ์เป็นเมืองที่มีลักษณะทางกายภาพเหมาะสมที่จะพัฒนาไปสู่เมืองที่เป็นมิตรกับการเดินและจักรยาน ในประเด็นต่อไปนี้ คือ ขนาดของเมืองอยู่ภายในระยะทางที่สามารถเดินทางด้วยจักรยานได้ โดยมีอัตราระยะทางภายในเขตพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่น้อยจากเนื้อสูดถึงได้สุดและตะวันออกสุดจนถึงตะวันตกสุด อยู่ในระหว่าง 6 กม. ซึ่งเป็นระยะทางที่สาขาเดินทางด้วยจักรยานได้คือ 0.5-6.0 กม. พื้นที่ภายในเมืองมีลักษณะเป็นที่รกราก ไม่มีเนินสูงที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินและจักรยาน โครงข่ายถนนมีลักษณะเป็นแบบผสมระหว่างแบบรัศมี (Radius) และแบบตารางกริด (Grid) และมีการใช้วงเวียนบริเวณทางแยก จำนวน 5 จุด ซึ่งช่วยในการชะลอความเร็วของรถยนต์ การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นแบบผสมผสาน โดยมีโรงเรียน สำนักงาน ร้านค้า ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่อยู่อาศัยทั้งประเภทหนาแน่นมาก หนาแน่นปานกลาง และหนาแน่นน้อย มีสวนสาธารณะขนาดใหญ่ตั้งอยู่ในเขตเมือง ได้แก่ แก่งดอนกลางและกุดน้ำกิน ซึ่งเป็นพื้นที่ให้ประชาชนได้สามารถเดินและใช้จักรยานได้อย่างปลอดภัย

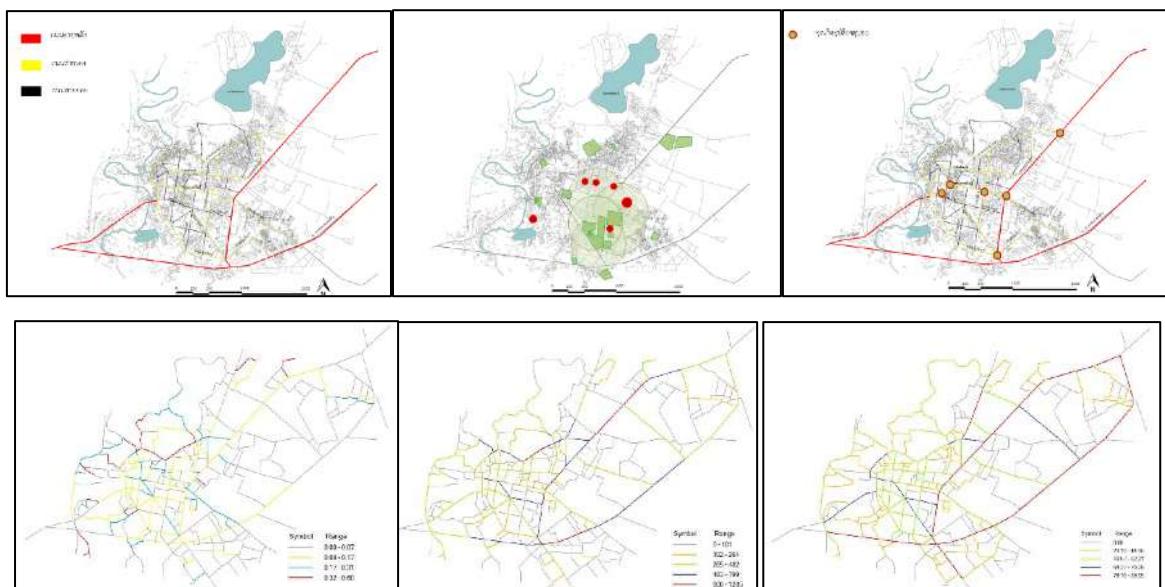
ในด้านโครงสร้างพื้นฐาน พบร่วมกับลักษณะของถนนในเขตเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์มีขนาดไม่กว้างมากนักเนื่องจากพื้นที่เมืองเป็นพื้นที่เมืองขนาดกลาง มีการสัญจรที่ค่อนข้างตัว ซึ่งทางผู้วิจัยได้มีการศึกษาลักษณะของถนนที่มีความสำคัญเป็นถนนสายหลักของเมือง และมีการใช้งานอย่างสม่ำเสมอ ได้แก่ ถนนอนรมนาค, ถนนอรรถเปศล, ถนนกาฬสินธุ์, ถนนภิรมย์, ถนนชัยสุนทร และถนนรนทด ทางเดินเท้ามีอยู่ในบางจุดจึงทำให้โครงข่ายทางเท้าไม่ต่อเนื่อง พื้นที่ทางเท้าบางแห่งมีสภาพทรุดโทรม มีสิ่งกีดขวางทางเดิน ไม่สามารถใช้เดินได้อย่างสะดวกสบาย สอดคล้องกับทัศนคติของประชากรที่ระบุปัญหาสิ่งกีดขวางบนถนน

จากการวิเคราะห์พบว่าปริมาณจราจรประเภทคนต่อส่วนบุคคลมีจะมีการเดินทางทั้งหมด 12,480 เที่ยวการเดินทางต่อชั่วโมง และรถจักรยานยนต์จะมีการเดินทางทั้งหมด 9,204 เที่ยวการเดินทางต่อชั่วโมง มีระยะการเดินทางของรถทุกประเภทรวมทั้งหมด 74.55 กิโลเมตร ปริมาณจราจร-ระยะทาง คือ 21,523.52 PCU-km ปริมาณจราจร-เวลา คือ 367.07 PCU-hour ปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนในเขตเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ ยังไม่ติดขัดเมื่อเปรียบเทียบกับความจุของถนน

โดยมีค่าเฉลี่ยทั้งหมด คือ 0.14 (หากค่าเข้าใกล้ 1.00 จะมีปัญหาการจราจรติดขัด) สำหรับด้านการใช้ความเร็วพบว่า ความเร็วเฉลี่ยทั้งหมด คือ 54.96 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อธิบายได้ว่าการจราจรส่วนใหญ่บนโครงข่ายมีความคล่องตัว

ในด้านทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทาง จากแบบสอบถามพบว่า อุปสรรคในการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เป็นสาเหตุมาจากการอุปสรรคด้านความปลอดภัยของผู้เดินทางสูงที่สุด เฉลี่ยร้อยละ 61.27 รองลงมาคืออุปสรรคด้านกายภาพ เฉลี่ยร้อยละ 54.96 อุปสรรคด้านความสะดวกสบาย เฉลี่ยร้อยละ 40.92 และอุปสรรคด้านบุคคลน้อยที่สุดเพียง ร้อยละ 10.33

ในด้านนโยบายของผู้บริหาร เมืองกาฬสินธุ์เป็นเมืองที่มีลักษณะด้านนโยบายเหมาะสมที่จะพัฒนาไปสู่เมืองที่เป็น มิตรกับการเดินและจักรยานในประเด็นต่อไปนี้ คือ นายกเทศมนตรีเป็นผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันและมีนโยบายให้ การสนับสนุน บุคคลผู้ประสบงานหรือประสานประโยชน์ในพื้นที่มีความสามารถและสนับสนุน ชุมชนจักรยานใน พื้นที่มีความเข้มแข็งและเป็นกำลังสำคัญในกิจกรรมส่งเสริม เทศบาลทำงานร่วมกับภาคีที่เกี่ยวข้องกับงานส่งเสริม Active mobility อย่างเข้มแข็ง

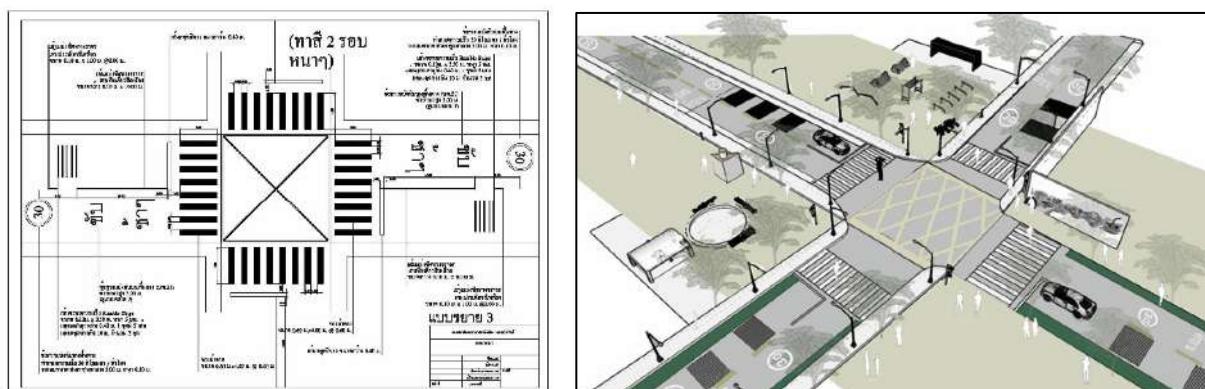
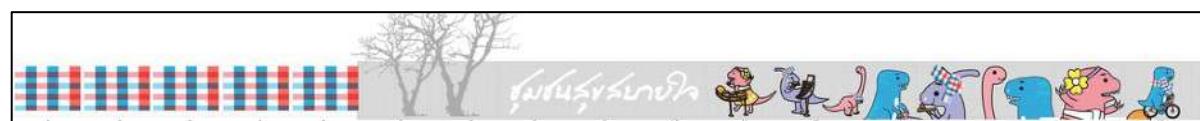


ภาพที่ 1 ข้อมูลการวิเคราะห์ทางกายภาพ

3.2 ชุมชนต้นแบบ

ชุมชนสุขสบายน่าอยู่ในเขตเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ อ.เมือง จ.กาฬสินธุ์ มีลักษณะเป็นชุมชนที่อยู่อาศัยหนาแน่น ปานกลาง มีประชากรประมาณ 1,500 เป็นชุมชนต้นแบบ เนื่องจากมีปัจจัยสำคัญ ดังนี้ 1) มีความพร้อมด้านกายภาพ 2) มีผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน 3) ความเข้มแข็งของภาคประชาสัมคม และ 4) สอดคล้องกับนโยบายของผู้นำชุมชน จึงมี ความเหมาะสมในการเป็นพื้นที่ศึกษาสำหรับการสร้างชุมชนเดินและจักรยาน

ต้นแบบกระบวนการสร้างชุมชนเดินและจักรยานซึ่งได้พัฒนาขึ้นบนพื้นฐานของทฤษฎี Participatory Action Research (PAR) และทฤษฎี Design Thinking เป็นกระบวนการที่เน้นให้เกิดการพัฒนาแบบมีส่วนร่วม กระตุ้นให้ผู้เข้าร่วมเกิดทัศคติที่ดี สร้างการยอมรับ สร้างความรู้สึกความเป็นส่วนหนึ่งและเป็นเจ้าของ เกิดอาสาสมัครทำงานหรือภาคประชาสัมคม การสร้างเครือข่ายความสัมพันธ์ของชุมชน มีการคิดค้นนวัตกรรมอย่างสร้างสรรค์ในการแก้ปัญหา และสามารถนำไปสู่ปฏิบัติ ได้จริง ทั้งในเรื่องทรัพยากรและความเห็นชอบจากภาคประชาชน ต้นแบบกระบวนการประกอบด้วย 4 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การเตรียมโครงการ 2) การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ 3) การประชุมกลุ่มย่อย และ 4) การนำโครงการไปสู่การปฏิบัติ



ภาพที่ 2 ต้นแบบกระบวนการและนวัตกรรมที่ได้

3.3 การนำไปสู่การปฏิบัติ เพื่อนำนวัตกรรมต้นแบบชุมชนเดินและจักรยานที่ได้ไปสู่การปฏิบัติจริงให้เกิดผลลัพธ์ โดยผ่านกิจกรรมศิลปะบนถนน (Street paint) และกิจกรรมการสร้างถิ่นที่ (Place Making)



ภาพที่ 3 กิจกรรมศิลปะบนถนน



ภาพที่ 4 กิจกรรมการสร้างถินที

3.4 การประเมินผล เพื่อวัดผลประสิทธิภาพจากการดำเนินการตามการออกแบบ การลดความเร็วและการเลือกรูปแบบการเดินทาง

พบว่า กิจกรรม การสร้างถินทีสามารถเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้พื้นที่สาธารณะได้ โดยพบว่ามีผู้มาใช้พื้นที่ลานสุขภาพเพิ่มขึ้นทั้งเพศชายและหญิง โดยหลังการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวมีคนมาใช้พื้นที่ลานสุขภาพเพิ่มขึ้นทุกเพศ โดยเพศชาย เพิ่มขึ้นถึง 99.21% และหลังการดำเนินกิจกรรม 1 เดือน จำนวนความถี่สะสมของผู้ใช้พื้นที่ดังกล่าวเกินยังสูงกว่า ก่อนเริ่มโครงการ โดยเพิ่มขึ้น 17.94% นอกจากนี้ผู้ใช้พื้นที่เพศหญิง ยังมีจำนวนความถี่สะสมเพิ่มขึ้นถึง 81.03% และหลังการดำเนินกิจกรรม 1 เดือน จำนวนความถี่สะสมของผู้ใช้พื้นที่ดังกล่าวเกินยังสูงกว่า ก่อนเริ่มโครงการ 29.23% รวมความถี่สะสมของผู้ใช้พื้นที่ลานสุขภาพทั้งเพศชายและเพศหญิง หลังการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวมีคนมาใช้พื้นที่ลานสุขภาพเพิ่มขึ้น 93.03% และหลังการดำเนินกิจกรรม 1 เดือน จำนวนความถี่สะสมของผู้ใช้พื้นที่ดังกล่าวเกินยังสูงกว่า ก่อนเริ่มโครงการ โดยเพิ่มขึ้น 21.78%

นอกจากนี้จากการวิเคราะห์แบบสอบถามความคิดเห็นต่อการจัดกิจกรรมการสร้างถินที พบร่วมกับผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 100 มีระดับความพึงพอใจที่ระดับ 10 คือ มีความพึงพอใจสูงสุด และผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 98.6 คิดว่า กิจกรรมนี้เป็นประโยชน์ต่อชุมชน สังคม และหลังเข้าร่วมกิจกรรมนี้แล้วผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 54.1 จะมาใช้พื้นที่ลานสุขภาพเพิ่มมากขึ้น สอดคล้องกับผลจากการสังเกตการณ์การใช้พื้นที่ลานสุขภาพสุขสบายใจที่พบว่า มีจำนวนความถี่สะสมของผู้ใช้พื้นที่ลานสุขภาพ เพิ่มขึ้นทุกเพศทุกวัย

การวัดผลประสิทธิภาพในการการลดความเร็ว มีการใช้ปืนวัดความเร็ว (Speed Gun) เพื่อวัดความเร็วโดยตรง เป็นวิธีการที่ศึกษาถึงความเร็วของยานพาหนะที่แล่นผ่านจุดที่กำหนดไว้ (spot speed) โดยสำรวจข้อมูลในช่วงเวลา 16.30-18.30 น. (Peak Hour Traffic Counts PM) สำรวจข้อมูลระหว่างวันทำการและช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ (Weekday and Weekend Counts) มีหน่วยเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมง สรุปผลการศึกษาดังนี้ คือ ช่วงก่อนกิจกรรม มีความเร็วเฉลี่ยต่อชั่วโมง 22.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อผ่านไป 1 เดือน พบร่วมกับความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 30.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนค่าสูงสุดของความเร็วเฉลี่ยต่อชั่วโมง โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 64.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หลังกิจกรรมมีความเร็วเฉลี่ยต่อชั่วโมง 43.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อผ่านไป 1 เดือน พบร่วมกับความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 60.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 72 กิโลเมตรต่อชั่วโมงใกล้เคียงกับก่อนกิจกรรม จากการเก็บข้อมูลโดยใช้ปืนวัดความเร็วพบว่า หลังการดำเนินกิจกรรมผู้สัญจรผ่านแยกใช้ความเร็วลดลง กว่า ก่อนทำการกิจกรรมถึง 40.41% สอดคล้องกับคำตอบของผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 18.9 คิดว่าจะใช้ความเร็วลดลงในการสัญจรผ่านแยก

การเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้พื้นที่elan สุขภาพมีการเปลี่ยนแปลงโดย ปริมาณการใช้จักรยานเพิ่มขึ้นหลัง การดำเนินกิจกรรม place making พบร่องหลังกิจกรรมมีผู้ใช้เพิ่มขึ้นเฉลี่ย 2.9 คัน/วัน สูงสุดในวันเสาร์ จำนวน 10 คัน แต่เมื่อหลังกิจกรรม 1 เดือน พบร่องผู้ใช้จักรยานลดจำนวนลงเหลือเพียง 1.7 คัน/วัน

4. วิจารณ์และสรุป

คณะกรรมการจัดการจราจรเมืองกาฬสินธุ์มีความก้าวหน้าและมีความต่อเนื่อง เป็นเหตุจาก 3 ปัจจัย ได้แก่ 1)นโยบายของผู้บริหารเมืองที่สนับสนุนการใช้จักรยาน 2) ลักษณะทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมทางกายภาพที่ส่งเสริมให้มีการใช้จักรยานได้อย่างสะดวกและปลอดภัย 3) เครือข่ายการทำงานที่เข้มแข็ง (Networking) ก่อให้เกิดการมีส่วนร่วมที่มีประสิทธิภาพ ทั้งจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรภาคประชาชน สถาบันการศึกษา และหน่วยงานระดับประเทศ

โครงการที่จะเกิดขึ้นต่อไป คือการขยายผลชุมชนต้นแบบเดินและจักรยานไปยังชุมชนอื่นๆ ของเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ รวมถึงการจัดประกวดรางวัลชุมชนจักรยาน เพื่อส่งเสริมสนับสนุนกระตุ้นให้เกิดความเคลื่อนไหวในการผลักดันการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวันให้แพร่หลายมากขึ้น

5. กิตติกรรมประกาศ

โครงการวิจัยนี้ได้รับสนับสนุนจาก “ทุนวิจัยเดิน-จักรยาน ประจำปี 2561” โครงการฯขับเคลื่อนนโยบาย สาธารณะการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน” มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

6. อ้างอิง

- Fawcett SB. (1990). Some emerging standards for community research and action: from a behavioral perspective. In: Tolan P, Keys C, Chertok F, Jason L, editors. *Researching community psychology: issues of theory and methods*. Washington (DC): American Psychological Association; 1990. p 64-75.
- Graves W. (1992). *Participatory research: a partnership among individuals with disabilities, rehabilitation professionals, and rehabilitation researchers*. Rehabil Educ 1992;6:221-4.
- O'Fallon LR, Tyson FL, Dearry A. (2003). *Successful models of community-based participatory research: final report; 2001*. Available at: <http://www.niehs.nih.gov/translat/cbr-final.pdf>. Accessed October 2, 2003.
- Reason P, Rowan J. (1981). *Human inquiry: a sourcebook of new paradigm research*. New York: Wiley.

Active People

การศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนานิءอง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน
กรณีศึกษาเทศบาลตำบลนาทวี อำเภอนาทวี จังหวัดสงขลา

Action Research of Creating a Friendly City toward Walking and Biking:

A Case Study of Na-Thawi Municipality, Na-Thawi, Songkhla

ดร.สิริลักษณ์ ทองพูน¹, ผศ.ดร.ปุณยนุช รุธิรโภ², อาจารย์คัมภีร์ ทองพูน³, อาจารย์ปทุมวรรณ ทองตราชา¹

¹คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

²คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

³คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงปฏิบัติการในครั้งนี้เป็นการศึกษาข้อมูลที่่ไปของเทศบาลตำบลนาทวี ลักษณะทางกายภาพและโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยานในเขตเทศบาลตำบลนาทวี ตลอดจนความสนใจและพฤติกรรมในการใช้จักรยาน และเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว โดยเน้นการมีส่วนร่วมของชุมชน ซึ่งผลการวิจัย พบว่า พื้นที่เทศบาลตำบลนาทวีมีปัจจัยเอื้อต่อการเดินและการปั่นจักรยานในเชิงโครงสร้างพื้นฐานเป็นอย่างมาก มีปัจจัยเอื้อทางกายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ แต่ทว่ายังคงมีปัญหาอุปสรรคสำคัญที่ต้องให้ความสำคัญ

เมื่อสำรวจความสนใจและพฤติกรรมการใช้จักรยานของคนในพื้นที่ พบว่า ส่วนใหญ่มีความสนใจที่จะปั่นจักรยาน เพื่อการออกกำลังกายทั้งช่วงเช้าและเย็นในวันหยุดเสาร์อาทิตย์ เป็นระยะทางทั้งระยะสั้น 2-5 กิโลเมตร และระยะยาว 20 กิโลเมตร ส่วนคนนอกพื้นที่อำเภอนาทวีจะพบว่ามีความสนใจปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และมีพฤติกรรมการใช้จักรยานเพื่อการออกกำลังกาย ปั่นคนเดียวมากกว่าปั่นเป็นกลุ่ม และจะปั่นจักรยานในช่วงเช้าและช่วงเย็นของวันเสาร์อาทิตย์ และในแต่ละสัปดาห์จะปั่นจักรยานประมาณ 1-2 วัน เป็นระยะทางเฉลี่ยประมาณ 2-5 กิโลเมตร

ครั้นแม่อบูรณาการเส้นทางจักรยานและแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่จนได้เป็นเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวิถีสุขภาวะ และมีการประเมินเส้นทางดังกล่าวทำให้ทราบว่าเส้นทางนี้จัดอยู่ในระดับดี สี งที่เป็นจุดเด่นของเส้นทางปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว คือ เส้นทางปั่นจักรยานมีความเป็นธรรมชาติ ส่วนสภาพอากาศโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝนเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งที่เป็นอุปสรรคต่อการปั่นจักรยาน และเพื่อให้เส้นทางจักรยานที่ได้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้นจึงควรมีป้ายสัญลักษณ์เพื่อเป็นป้ายบอกทางและป้ายเตือนตามจุดที่เป็นทางเข้มหรือรอยต่อระหว่างถนนเส้นหลักและถนนเส้นรอง

คำสำคัญ : ปัจจัยเอื้อทางกายภาพ พฤติกรรมการใช้จักรยาน เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

Abstract

This action research was conducted to study the general information, physical facilities and infrastructures for walking and cycling, including the interest and cycling behavior, and the bike routes for tourism in the Subdistrict Municipality of Na-Thawi. This study applied participation approach to gather results. It revealed that there were several facilities and infrastructures were provided, but some obstacles remained to well pay attention.

Moreover, people who lived in this community were interested in cycling. Most of them used bicycle for exercise either morning or evening on weekend. They cycled for two – five kilometers for the short distance, and 20 kilometers for the long distance. Meanwhile, people who were outside this community, also were interested in bike tourism. They cycled for the exercise as well. Cycling alone

seemed to be the choice rather than doing with peers. Cycling in the morning and evening on weekend was still the most favorite. Therefore, they cycled twice a week with the distance of two – five kilometers.

When the bike route for tourism was well designed for this community, cyclists then assessed all routes and revealed that it was considered as high level. The nature was found as the prominent point of this bike route. However, the weather especially raining was the main barriers for cyclists. Additionally, sign board was significant for the improvement of facilities and infrastructure in this community.

Keywords: enabling factors for physical infrastructure, cycling behavior, cycle tourism route

บทนำ

ภาวะโลกร้อนและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้รับความสนใจจากทุกภาคส่วนเป็นอย่างมาก ทั้งในระดับชาติ ภาครัฐ หน่วยงาน และองค์กรต่าง ๆ ในภาคเอกชน ไปจนถึงภาคประชาชน เนื่องจากสาเหตุส่วนใหญ่ที่ทำให้เกิดภาวะโลกร้อน เกิดจากการกระทำการของมนุษย์ ทั้งภาคการผลิตในโรงงานอุตสาหกรรม รวมถึงกิจวัตรประจำวัน แนวทางหนึ่งที่ถูกหยิบยกมา เป็นทางเลือกในการแก้ปัญหาให้ลดน้อยลง ได้แก่ การสนับสนุนการเดินและใช้จักรยาน โดยเฉพาะการใช้จักรยานได้รับการยอมรับ เพราะเป็นรูปแบบการเดินทางที่ยั่งยืน ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม และยังมีประโยชน์อีกหลายประการ (อดิเรก อุ่นใจริม, 2558)

ปัจจุบันมีการใช้จักรยานในหลากหลายรูปแบบ ทั้งเพื่อเป็นการออกกำลังกาย ประหยัดค่าใช้จ่าย ลดมลพิษจากสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงแนวทางการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และเนื่องจากการใช้จักรยานสามารถตอบโจทย์ของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน หรือ SDGs (Sustainable Development Goals) ขององค์การสหประชาติ ได้ถึง 12 ข้อ ใน 17 ข้อ ทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน จึงควรมีหน้าที่ที่ต้องเร่งร่วมมือกันในการทำให้การใช้จักรยานเกิดขึ้นได้จริงในบริบทของสังคมนั้นๆ โดยจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่อำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้จักรยานทุกประเภท โดยมุ่งเน้นที่ผู้ใช้จักรยานในวิธีชีวิตประจำวัน สนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนพฤติกรรมให้แก่ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนในทุกระดับ ส่งเสริมสนับสนุนให้เกิด “ชุมชนจักรยาน” ที่ประชาชนในพื้นที่ของชุมชนใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างจริงจัง

อำเภอนาทวี จังหวัดสงขลานับเป็นพื้นที่ที่มีดันทุนด้านการใช้จักรยานอยู่ในระดับดี จากกลุ่มชุมชนและชุมชนจักรยานที่เกิดจากการรวมตัวของชุมชนในพื้นที่และพื้นที่ใกล้เคียงจำนวน 109 คน ได้บ่มจักรยานจากอำเภอนาทวีไปสู่nam หลวงกรุงเทพมหานคร เพื่อไปร่วมกิจกรรมเฉลิมพระเกียรติเนื่องในวันที่ 5 ธันวาคม 2557 และได้ทำกิจกรรมลักษณะนี้เรื่อยมาจนทำให้อำเภอนาทวีซึ่งเป็นชุมชนขนาดเล็กเป็นอีกพื้นที่หนึ่งที่มีความโดดเด่นด้านการจักรยาน อำเภอนาทวีนอกจากเป็นชุมชนที่ให้ความสำคัญกับสุขภาพตั้งแต่เด็กไปจนถึงผู้สูงอายุแล้ว ยังเป็นอำเภอที่มีทรัพยากรธรรมชาติที่มีความน่าสนใจ ทั้งการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เช่น วัดในวัง วัดนาทวี วิถีชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชน การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เช่น อุทยานแห่งชาติเขาน้ำค้าง เป็นต้น ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาการพัฒนาชุมชนนาทวีให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน โดยเฉพาะการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวิถีสุขภาวะ

จากการศึกษารั้งนี้ คณาวิจัยมีความคาดหวังว่าผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งในส่วนของเทศบาลตำบลนาทวี ชุมชนในพื้นที่ สถาบันการเดินและการจักรยานไทย รวมไปถึงผู้มีความสนใจทั่วไปได้เล็งเห็นความสำคัญของการใช้จักรยานทั้งในชีวิตประจำวัน และเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ เพื่อทำให้เกิดการขับเคลื่อนได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยสามารถใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้ ในหลากหลายรูปแบบ ทั้งเพื่อการออกกำลังกาย เพื่อไปทำงาน เพื่อไปซื้อของหรือแม่กระถั่งเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวิถีสุขภาวะ ซึ่งจะส่งผลให้ชุมชนสามารถลดการเพิ่มมลพิษต่อภาวะอากาศ ช่วยให้สุขภาพแข็งแรง ประหยัดค่าใช้จ่าย ชุมชนน่าอยู่ดังคำวัญเมืองที่ว่า “นาทวี เมืองมีเสน่ห์”

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาข้อมูลทั่วไปของเทศบาลตำบลนาทวี
2. เพื่อศึกษาลักษณะทางกายภาพและโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยานในเขตเทศบาลตำบลนาทวี
3. เพื่อศึกษาความสนใจและพฤติกรรมในการใช้จักรยาน
4. เพื่อศึกษาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยเชิงปฏิบัติการในครั้งนี้เป็นการศึกษาข้อมูลทั่วไปเชิงพื้นที่ทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยาน ความสนใจและพฤติกรรมการใช้จักรยาน และเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ในเขตเทศบาลตำบลนาทวี อำเภอนาทวี จังหวัดสงขลา

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมและมีการใช้กระบวนการวิจัยสำรวจร่วมด้วย โดยใช้วิธีเก็บรวบรวมข้อมูล 3 รูปแบบ ได้แก่

1. การอภิปรายกลุ่ม (focus group) เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบัน ตลอดจนปัญหาอุปสรรคของการใช้จักรยาน ในพื้นที่ โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจากผู้บริหาร บุคลากรจากเทศบาลตำบลนาทวี ตัวแทนชุมชนและชุมชนจักรยาน ในพื้นที่
2. การสำรวจทางสายตา (visual survey) เพื่อสำรวจโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการปั่นจักรยาน แหล่งท่องเที่ยว และเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว
3. การใช้แบบสอบถาม (questionnaire) เพื่อสำรวจความสนใจและพฤติกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และเพื่อประเมินเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

ผลการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับเทศบาลตำบลนาทวี

เทศบาลตำบลนาทวีเป็นตำบลหนึ่งในอำเภอนาทวี จังหวัดสงขลา ตั้งอยู่ใจกลางของอำเภอนาทวีภายในเขตที่ว่าการอำเภอนาทวี การคมนาคมทั่งจากศala กลางจังหวัดสงขลา ประมาณ 59.2 กิโลเมตร ประกอบด้วยชุมชน 6 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนบ้านนาทวี ชุมชนในสวน ชุมชนหน้าค่าย ชุมชนวังโต้เหนือ ชุมชนวังโต้ใต้ และชุมชนตลาดนาทวี มีเนื้อที่รวม 8.52 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 6,965 คน พื้นที่ของนาทวีมีลักษณะทางเศรษฐกิจเกี่ยวกับการค้าขายและผลิตผลทางการเกษตร ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทำสวนยางพารา สวนผลไม้ การพานิชยกรรม รับราชการ และการรับจำทั่วไป

คำวัญ : “เสน่ห์เมืองนาทวี ศรีวัดในวัง มนต์คลังเขาน้ำค้าง รายยางพารา เนื้อหนานุ่มนวล ลองกองมีชื่อเลื่องลือเดาเทียม ”

พันธกิจสำคัญข้อหนึ่งของเทศบาลตำบลนาทวีคือการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนและการปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติให้คงอยู่อย่างยั่งยืน ดังนั้นจึงมีการส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับชุมชนในท้องถิ่น

โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นทั้งสาธารณูปโภค สาธารณูปการ เพื่อให้ชุมชนได้รับความสะดวกสบาย เช่น ปรับปรุงระบบไฟฟ้าแสงสว่างให้ทั่วถึง ถนน ทางเท้า คูระบายน้ำ ท่อระบายน้ำ ให้เพียงพอ กับความต้องการของ ชุมชน จัดระบบหลัก กประกันสุขภาพท้องถิ่น เพื่อส่งเสริมสนับสนุนประชาชานให้เข้าร่วมในการบริหารจัดการและพัฒนาระบบทลักษณ์ประกันสุขภาพแห่งชาติ สนับสนุนด้านกีฬาและส่งเสริมทักษะด้านกีฬาแก่เยาวชนสู่ความเป็นเลิศ ปรับปรุงและพัฒนาสนามกีฬาเพื่อประชาชน และจัดหาเครื่องออกกำลังกายให้กับชุมชนเพื่อให้ประชาชนมีสุขภาพร่างกายที่แข็งแรง โดยใช้หลักสุขภาพดีไม่มีไข้ อย่างได้ต้องออกกำลังกาย อีกทั้งยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองสีเขียว จัดทำโครงการลดภาวะโลกร้อน เพื่อกระตุ้นให้ประชาชนเห็นความสำคัญและร่วมแก้ปัญหาภาวะโลกร้อนและใส่ใจการอนุรักษ์ สิ่งแวดล้อม จัดทำโครงการน่าบ้านน่ามอง ชุมชนน่าอยู่

2. ลักษณะทางกายภาพและโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยาน

จากการประชุมกลุ่มย่อยร่วมกับคณะกรรมการบริหารเทศบาลและตัวแทนชุมชนในพื้นที่ที่ทำให้ทราบว่าลักษณะทางกายภาพและโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยานในพื้นที่มีความหลากหลายและมีพื้นที่อยู่มากทั้งที่เป็นถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนในซอย เป็นต้น ดังแสดงในภาพที่ 2 – 6



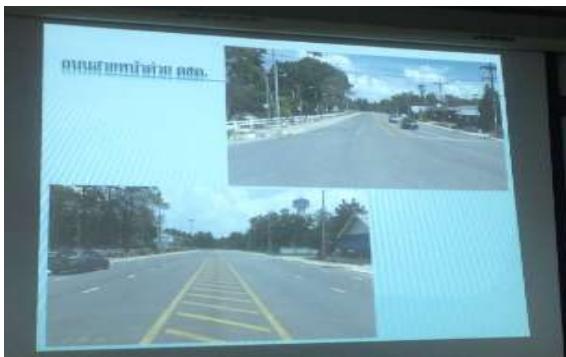
ภาพที่ 1 การประชุมกลุ่มร่วมกับคณะกรรมการบริหารเทศบาลตัวแทนชุมชนในเขตเทศบาลตำบลนาทวี



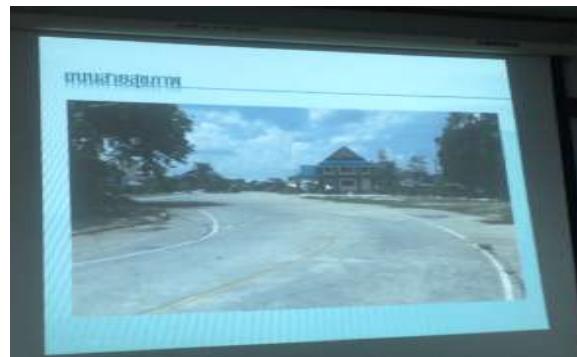
ภาพที่ 2 สนามกีฬากลาง



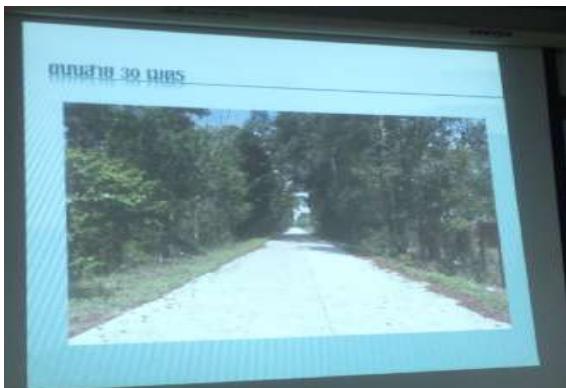
ภาพที่ 3 ถนนวังประชา ถนนสายจักรยาน



ภาพที่ 4 ถนนหน้าค่ายตำรวจระหว่างเวนชัยเด่น



ภาพที่ 5 ถนนสายสุขภาพ



ภาพที่ 6 ถนนสาย 30 เมตร



ภาพที่ 7 แผนที่ชุมชนในเขตเทศบาลตำบลนาทวี

3. ความสนใจและพฤติกรรมการใช้จักรยาน

จากการสนทนากลุ่มย่อยกับผู้ใช้จักรยานในพื้นที่อำเภอทวี พบร่วมกับผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่จะใช้จักรยานในช่วงเช้า ตรู่ซึ่งมีทางที่ปั่นเพื่อออกกำลังกายและปั่นเพื่อทำงาน (สถิติ) ปั่นเป็นระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร มักปั่นเป็นกลุ่มเล็กๆ ในขณะที่กลุ่มของผู้สูงอายุจะปั่นจักรยานเพื่อออกกำลังกายและไปร่วมทำกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนหรือของชุมชน ในขณะที่โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชินีนาถ อำเภอทวี มีการส่งเสริมและรณรงค์การขับขี่ปลอดภัยภายในโรงพยาบาล หลังจากการรณรงค์ผ่านไป 1 ปี พฤติกรรมการขับขี่ภายในโรงพยาบาลได้ผลเป็นที่น่าพอใจ ดังนั้นจึงเห็นว่าการรณรงค์เรื่องความปลอดภัยจำเป็นที่จะต้องทำควบคู่กัน



ภาพที่ 8 การจัดกิจกรรมสนทนากลุ่มย่อยกับชุมชนในพื้นที่



อย่างไรก็ต้องการให้เกิดความยั่งยืนของพฤติกรรมการใช้จักรยาน สิ่งที่ชุมชนควรทำเพิ่มเติม คือ การประชาสัมพันธ์ เชิญชวนให้ผู้ใหญ่อุปนายกมาปั่นจักรยานให้มากขึ้น การรณรงค์ให้คนในชุมชนใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เช่น การปั่นจากบ้านไปตลาด รวมถึงการมีที่จอดที่ปลอดภัยสำหรับจักรยาน

นอกจากนี้ผู้วิจัยได้สำรวจความสนใจปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวและพฤติกรรมการใช้จักรยานโดยใช้แบบสอบถาม กับกลุ่มตัวอย่าง 84 คน พบร้า ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมีอายุอยู่ระหว่าง 41 – 50 ปี รับราชการ มีการศึกษาระดับปริญญาตรี รายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 10,000 – 20,000 บาท มีจักรยานในครอบครัวประมาณ 1 – 2 คัน และส่วนใหญ่ได้อาศัยอยู่ในอำเภอหาดใหญ่ แต่เคยไปเที่ยวอำเภอหาดใหญ่ มีความสนใจปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และถ้าในอำเภอหาดใหญ่ พัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานก็มีความสนใจที่จะปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว อีกทั้งยังสะท้อนให้เห็นถึง ปัญหาอุปสรรคต่างๆ ได้แก่ 1) ปัญหาด้านความอันตรายจากรถที่ใช้เครื่องยนต์ 2) ปัญหาด้านพื้นผิวนอนขรุขระและฝ่าหิน 3) ปัญหาด้านไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ 4) ปัญหาจากสุนัขและสัตว์เลี้ยง 5) ปัญหาด้านการไม่มีป้ายหรือสัญญาณเตือน อันตราย 6) ปัญหาจากสภาพอากาศและมลภาวะเป็นพิษ 7) ปัญหาด้านที่จอดจักรยานไม่ปลอดภัย/กลัวหาย และ 8) ปัญหาด้านอื่นๆ ตามลำดับ

ส่วนพฤติกรรมการใช้จักรยานของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มนี้ พบร้า ส่วนใหญ่ใช้จักรยานประเภทจักรยานแม่บ้าน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการออกกำลังกายมากที่สุด และตนเองเป็นผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจปั่นจักรยาน ปั่นคนเดียวมากกว่าปั่นเป็นกลุ่ม และจะปั่นจักรยานในช่วงเช้าและช่วงเย็นของวันเสาร์อาทิตย์ และในแต่ละสัปดาห์จะปั่นจักรยานประมาณ 1-2 วัน เป็นระยะทางเฉลี่ยประมาณ 2-5 กิโลเมตร

4. เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

จากการสำรวจพื้นที่ในเขตเทศบาลตำบลนาทวี พบร้า มีสถานที่และแหล่งท่องเที่ยวที่มีความน่าสนใจหลายแหล่ง เช่น อุโมงค์ยางพารา ศาลาเจ้าปีงเจ้ากง วัดไนวงศ์ วัดนาทวี วัดวังโต้ ชุมชนตลาด ร้านน้ำแข็งชูด (น้ำแข็งใส) ถนนจักรยานวังประชา เป็นต้น และสามารถเชื่อมโยงสถานที่เหล่านี้เพื่อพัฒนาเป็นเส้นทางการท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานได้



สำนักงานเทศบาลตำบลนาทวี



ศาลาหลักซ้ายนาทวี



อนุสาวรีย์ประชาธิปไตยนาทวี



วัดไนวงศ์



วัดวังโต้



วัดนาทวี



ศาลาทวด



ประตุระบายน้ำปลักปลิ



ศาลเจ้าปีงถักกง

ภาพที่ 9 สถานที่ท่องเที่ยว

เส้นทางที่ 1 เริ่มจากเทศบาลตำบลนาทวี ผ่านอนุสาวรีย์ประชาธิปไตยนาทวี เลี้ยวซ้ายเข้าถนนบ้านพลีใต้ เลี้ยวซ้ายเข้าอุโมงค์ยางพารา ผ่านสวนผลไม้ และสามารถเดินพัก ณ ศาลเจ้าปีงถักกง และเดินเล่นชมวิว ณ จุดชมวิวคลองนาทวี จากนั้นจึงปั่นเข้าเขตตลาดเพื่อเยี่ยมชมบ้าน 29 ห้อง ซึ่งเป็นลักษณะบ้านโบราณ นักปั่นสามารถเดินชิมนำเข้าสู่หรือภาคใต้เรียกว่า “น้ำแข็งขูด” ที่ร้านน้ำแข็งขูดโบราณ จากนั้นจึงปั่นเข้าวัดในวังเพื่อสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ก่อนที่จะปั่นเข้าถนนสายสุขภาพ ถนนกีฬากลาง แล้วย้อนกลับเส้นทางในตลาดเพื่อกลับมายังจุดเริ่มต้นที่เทศบาล ซึ่งเส้นทางที่ 1 มีระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร



ภาพที่ 10 แผนที่แสดงเส้นทางจักรยานเส้นทางที่ 1

เส้นทางที่ 2 เริ่มจากศาลหลักเมืองนาทวี เลี้ยวซ้ายเพื่อไปยังวัดวังโต้เพื่อชมโบสถ์กลางน้ำ จากนั้นจึงปั่นเข้าถนนวังประชาธิชัยเป็นถนนสายจักรยาน เลี้ยวเข้าซอยวังประชา 2 ผ่านศูนย์การเรียนรู้เกษตรชุมชนบ้านวังโต้ ผ่านบ้านทรงไทยไปจนกระทั่งตลาดปลักปลิ บริเวณดังกล่าวจะมีความเป็นธรรมชาติ และถนนเป็นถนนลูกรัง จากนั้นปั่นต่อมาจนถึงวัดนาทวี เพื่อสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์และขอพรจากท่านเจ้าอาวาส



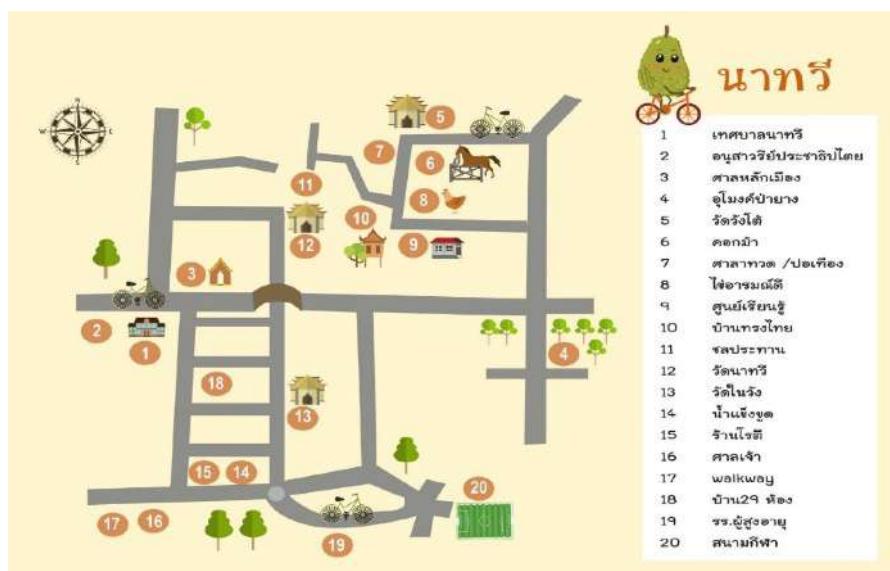
ภาพที่ 11 แผนที่แสดงเส้นทางจักรยานเส้นทางที่ 2

เส้นทางที่ 3 จุดเริ่มจากเทศบาลตำบลนาทวี ผ่านอนุสาวรีย์ประชาธิปไตยนาทวี ศาลหลักชัยนาทวี วงสักการะสิงศักดิ์สิทธิ์ ณ วัดนาทวีและวัดในวัง ตามลำดับ จากนั้นสามารถเดินทางกลับไปร้านน้ำแข็งใสหรือน้ำแข็งชุดโบราณ แล้วจึงเดินทางกลับไปร้านน้ำแข็งปั้นเข้าสู่ถนนสายสุขภาพ และสนามกีฬานาทวี ตามลำดับ



ภาพที่ 12 แผนที่แสดงเส้นทางจักรยานเส้นทางที่ 3

เส้นทางที่ 4 มีจุดเริ่มต้นจากเทศบาลตำบลนาทวี อนุสาวรีย์ประชาธิปไตยนาทวี ศาลหลักชัยนาทวี อุโมงค์ ตันยางพารา วัดวังเตี้ย คอกม้า ศาลาทวด ไก่ารมณ์ดี ศูนย์การเรียนรู้เกษตรชุมชนบ้านวังเตี้ย บ้านทรงไทย ชลประทานปลัก ปลิง วัดนาทวี วัดในวัง น้ำแข็งชุดโบราณ ร้านโรตี ศาลเจ้าปีงถ้ำกง จุดชมวิวคลองนาทวี บ้าน 29 ห้อง ถนนสายสุขภาพ โรงเรียนผู้สูงอายุ สนามกีฬานาทวี



ภาพที่ 13 แผนที่แสดงเส้นทางจักรยานเส้นทางที่ 4

เส้นทางที่ 5 จุดเริ่มต้นเริ่มจากเทศบาลตำบลนาทวี อนุสาวรีย์ประชาธิปไตยนาทวี แวงศาลาเจ้าปีงเจ้ากง จุดชมวิวคลองนาทวี ร้านโปรดี วัดในวัง น้ำแข็งชุดโบราณ บ้าน 29 ห้อง ถนนสายสุขภาพ โรงเรียนผู้สูงอายุ สนามกีฬานาทวี อุโมงค์ตันยางพารา ศูนย์การเรียนรู้เกษตรชุมชนบ้านวังโถ้ บ้านทรงไทย ชลประทานปลักพลึง วัดนาทวี และศาลาหลักซ้ายนาทวี ตามลำดับ



ภาพที่ 14 แผนที่แสดงเส้นทางจักรยานเส้นทางที่ 5

หลังจากที่พัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงวิถีสุขภาวะโดยใช้จักรยานแล้วจึงมีการประเมินเส้นทางดังกล่าว พบร้าเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวิถีสุขภาวะจัดโดยในระดับดี มีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 4.10 สิ่งที่เป็นจุดเด่นของเส้นทางปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตพื้นที่เทศบาลตำบลนาทวี คือ เส้นทางปั่นจักรยานมีความเป็นธรรมชาติ (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.47) รองลงมา ได้แก่ ความต่อเนื่องของเส้นทาง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35) ระยะทางมีความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35) และที่สำคัญคือ เส้นทางนี้เหมาะสมสำหรับการปั่นเพื่อการท่องเที่ยว (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35)



ກາພທີ 15 ທົດສອບແລະປະເມີນເສັ້ນທາງຈັກຍານເພື່ອການທ່ອງທ່ຽວ

ນອກຈາກນີ້ຜູ້ທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການປະເມີນເສັ້ນທາງຈັກຍານເພື່ອການທ່ອງທ່ຽວເຖິງວິທີຕະຫຼາດໄດ້ກັບ ການບັນດາບັນຍຸສປະໂຕ ແລະ ມີຂໍ້ເສັນອະນະເຮືອງ ພະຍາການສົງລັກຊົນເພື່ອເປັນປ້າຍບອກທາງແລະປ້າຍເຕືອນຕາມຈຸດທີ່ເປັນທາງເຂື່ອມຫີ່ຮ່ອຍຕ່ອരະຫວ່າງຄົນເສັ້ນຫຼັກແລະຄົນເສັ້ນຮອງ

ສຽງແລະອົບປະກາດ

ຈາກການສຶກຂາຂໍ້ມູນລ່ວມທີ່ໄປຂອງເກົບລຳບ່ານຕຳມານາທີ່ໃຫ້ເຫັນວ່າເກົບລຳມີຄວາມຕະຫຼາດທີ່ໃຫ້ເຫັນວ່າເກົບລຳມີຄວາມຕະຫຼາດແລະໃຫ້ຄວາມສຳຄັງໃນເຮືອງສຸຂພາບ ມີແຜນການດຳນິນງານກິຈกรรมຕ່າງໆ ທີ່ເກີ່ວຂຶ້ອງກັບສຸຂພາບຄຣອບຄລຸມຕັ້ງແຕ່ເຕັກຈົນຄິ່ງຜູ້ໃໝ່ ພື້ນທີ່ມີຄວາມພ້ອມຂອງໂຄຮງຮ້າງພື້ນຖານແລະສິ່ງວຳນາງຄວາມສະດວກ ຄວາມພ້ອມເຊີງກາຍກາພ ມີສັນຕິພາບທີ່ສໍາຫັກການເດີນແລະການປັນຈັກຍານ ມາກມາຍທັງທີ່ເປັນທີ່ທີ່ມີນຸ່ຍໍຮ້າງຂຶ້ນ ເຊັ່ນ ສນາມກີພາກລາງ ສວນສາරັນະ ດັນວັງປະໜາກ້ອອນລັນຈັກຍານ ດັນໜ້າ ດ້ວຍຕໍ່ກ່າວຈະຕະຫຼາຍແດນ (ຕ່າດ.) ດັນສາຍສຸຂພາບ ດັນສາຍ 30 ເມືຕີ ດັນນາລີຍບເຊື່ອນພັນກັນນ້ຳຄລອງນາທວີ່ຈຶ່ງເປັນຄົນທີ່ແວດລ້ວມດ້ວຍຮ່ວມມືຕິທີ່ທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມໃນພື້ນທີ່ທີ່ເປັນໝາຍມີຄວາມຫລາກຫລາຍ ມີຄົນໃໝ່ແລະຄົນເລັກໃນຕຽບອົກອະຍ ທຳໃຫ້ໝູ່ນັ້ນທີ່ເຕັກແລະຜູ້ໃໝ່ປັນຈັກຍານເພີ່ມຂຶ້ນ

ໃນພື້ນທີ່ຍັງມີໝາຍມີຄວາມສຳຄັງໃນກຸລຸ່ມອຳເກອທີ່ເຂັ້ມແຂ້ງ ແຕ່ທັງນີ້ໃນສ່ວນຂອງພື້ນທີ່ໃນເຂດເກົບລຳບ່ານຍັງໄມ້ມີກາຣວົມກຸລຸ່ມທີ່ໜັດເຈັນນັກ ຜົ່ງຈາກການມີສ່ວນຮ່ວມໃນກິຈกรรมທີ່ຜ່ານມາຂອງຄົນຜູ້ວິຈີຍໃຫ້ເຫັນວ່າເກົບລຳແລະໝູ່ນັ້ນໃຫ້ຄວາມຮ່ວມມືເປັນຢ່າງດີ ແລະພ້ອມທີ່ຈະຮ່ວມກຸລຸ່ມໝູ່ນັ້ນໃນພື້ນທີ່ທີ່ເປັນໝາຍມີຄວາມສຳຄັງໃນຕັບອົກອະຍເປັນຕົ້ນແບບ

ອ່າຍ່າງໃກ້ດີຂໍ້ຈຳກັດໃນພື້ນທີ່ທີ່ປ່ຽນແປງໃຫ້ເກົບລຳບ່ານ ອີ່ຍັງໄມ້ປ້າຍສັນຍາມເຕືອນກັບບັນຫຼາດໃຫ້ເກົບລຳບ່ານ ໂດຍເພື່ອໃຫ້ມີຄວາມສຳຄັງໃນຈຸດເຂື່ອມຕ່ອເສັ້ນທາງ ອີ່ກີ່ທີ່ຍັງໄມ້ມີກົດຈັກຍານທີ່ມີມາຕຽບຮູ້ຄວາມປລອດຮ້າຍ ຈຶ່ງກາເກົບລຳສາມາດແກ່ປັບປຸງຫາຂໍ້ຈຳກັດ ດັກລ່າວ ໄດ້ຈະທຳໃຫ້ກິຈกรรมການປັນຈັກຍານມີຄວາມນ່ຳສັນໃຈເພີ່ມມາກຶ້ນ

ຈາກພຸດການສຶກຂາເກີ່ວຂຶ້ອງກັບຄວາມສົນໃຈແລະພຸດທິກຣມການໃຊ້ຈັກຍານໃຫ້ເຫັນວ່າປັບປຸງຫາຂໍ້ຈຳກັດມີຜູ້ໃຫ້ຄວາມສົນໃຈ ປັນຈັກຍານກັນນັ້ນທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມມືກົດຈັກຍານ ໃນວິທີຕະຫຼາດໄດ້ກັບ ມີທັກການປັນເດີຍແລະການປັນເປັນໝູ່ຄົນ ມີກາຣວົມປະຈຳທີ່ຮ່ວງສັບດາຫີ່ແລະສຸດສັບດາຫີ່ ຜົ່ງຈົນໃໝ່ຈະໃຫ້ເວລາຫີ່ວັງເຊົາແລະຫີ່ວັງເຍັນ ເພື່ອເປັນການປັນອອກກຳລັງກາຍ ບ້າງປັນເປັນກິຈວັດປະຈຳວັນໄປຈັບຈ່າຍຫຼືຂອງ ບ້າງປັນເປັນພື່ນທີ່ທີ່ເກີ່ວຂຶ້ອງກັບສຸຂພາບ ເປັນຕົ້ນ ແລະມີທັກການປັນໃນຮະຍະທາງສັ້ນໆ ເຊັ່ນ ຈັກບ້ານ

ไปตลาด และประเภทปั่นในระยะทางไกลมากกว่า 30 กิโลเมตร ซึ่งสอดคล้องกับทิศทางการใช้จักรยานภายในประเทศไทย ที่ สสส. เคยสำรวจข้อมูลไว้ว่าปริมาณการปั่นเพิ่มมากขึ้นเป็นเท่าตัว อย่างไรก็ได้เพื่อเป็นการส่งเสริมการเดินและการปั่นจักรยาน ให้มีความยั่งยืน คือ การทำให้ผู้คนหันมาเดินหรือใช้จักรยานกันให้มากขึ้น และเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญกับปัญหาอุปสรรคของผู้ใช้จักรยานด้วย ซึ่งสิ่งที่เป็นปัญหา “ได้แก่ อันตรายจากรถที่ใช้เครื่องยนต์ พื้นผิวนานชรุระเป็นหลุมเป็นบ่อ ฝ้าท่อไม่ได้มาตรฐานหรือชำรุด ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ ปัญหาจากสุนัขและสัตว์เลี้ยง การขาดป้ายสัญญาณเดือนภัยต่างๆ สภาพอากาศและปัญหามลภาวะเป็นพิษ ตลอดจนปัญหาด้านที่จอดจักรยานไม่ปลอดภัยทำให้ผู้ใช้จักรยานมีความกังวลไม่กล้าจะอดกล้าวว่าจักรยานจะสูญหายได้ เป็นต้น

ในพื้นที่เขตเทศบาลยังมีทรัพยากรท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจหลายแหล่งทั้งที่เป็นทรัพยากรธรรมชาติ เช่นเชิงนิเวศ/ธรรมชาติ เชิงวัฒนธรรม (วัดวาอาราม วิถีชุมชน) เชิงวิถีสุขภาวะ เป็นต้น จากความสมบูรณ์และความหลากหลายของทรัพยากรธรรมชาติ เช่นเชิงนิเวศ/ธรรมชาติ เชิงวัฒนธรรม (วัดวาอาราม วิถีชุมชน) เชิงวิถีสุขภาวะ เป็นต้น จากรถท่องเที่ยวได้หลากหลาย เช่นทาง ทั้งเส้นทางระยะสั้น และเส้นทางระยะยาวซึ่งมีความเหมาะสมกับพัฒนาการของนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่มตามไปด้วย

ข้อเสนอแนะ

1. ส่งเสริมการก่อตั้งชมรมจักรยานในเขตพื้นที่เทศบาลตำบลนาทวี และมีการติดตามผลการดำเนินกิจกรรมของชมรมอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดการเคลื่อนไหวและขับเคลื่อนให้ชุมชนหันมาใช้จักรยานให้มากยิ่งขึ้นเพื่อเป็นประโยชน์ต่อทั้งตนเองและต่อสังคมสิ่งแวดล้อมโดยรวม

2. ปรับปรุงพัฒนาในด้านป้ายสัญญาณเดือนภัย ตลอดจนป้ายสัญลักษณ์ที่จำเป็นในจุดที่เหมาะสม พร้อมทั้งรณรงค์การขับขี่ปลอดภัย เพื่อประโยชน์ของการใช้ถนนร่วมกันระหว่างจักรยานและรถที่ใช้เครื่องยนต์

3. ตรวจสอบพื้นที่พิภานที่มีสภาพผิวชรุระเพื่อซ่อมบำรุงได้ทันท่วงที อาจใช้ระบบการแจ้งเตือนหรือแจ้งข้อร้องเรียน หรือในอนาคตอาจนำเทคโนโลยีมาใช้ในระบบตรวจสอบและติดตาม

4. ส่งเสริมให้เกิดการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวอย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากผู้เกี่ยวข้องจะได้ประโยชน์ หลากหลายประการ ผู้ปั่นได้ประโยชน์ด้านสุขภาพ ชุมชนในแหล่งท่องเที่ยวมีรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น สามารถเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นได้อีกด้วย

5. รณรงค์การปลูกชนุนทองซึ่งเป็นผลไม้ท้องถิ่นที่มีชื่อเสียงของอำเภอทวี อาจใช้กิจกรรม “หวานปั่น ไปปลูก” ในพื้นที่ให้มากขึ้นเพื่อรักษาอัตลักษณ์ท้องถิ่น และเพื่อสร้างรายได้ในอนาคต

6. รักษาจุดเด่นของบ้าน 29 ห้อง เนื่องจากเป็นบ้านไม้โบราณ ถือเป็น Landmark ที่สำคัญของชุมชน

7. เทศบาลควรเพิ่มแผนสนับสนุนด้านการท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อน และอาจเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวอื่นที่อยู่ภายนอกเขตเทศบาลได้ เช่น อุทยานแห่งชาติเขาน้ำค้าง

8. เทศบาลควรเตรียมการเพื่อรับรองให้จักรยานเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางท่องเที่ยวในเขตพื้นที่ และไม่ได้นำจักรยานมาด้วยให้สามารถท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานตามเส้นทางที่กำหนดได้ ซึ่งสามารถทำได้หลายกรณี เช่น การจัดหาจักรยานให้เช่า การเช่าจักรยาน เป็นต้น กิจกรรมการเตรียมความพร้อมเหล่านี้อาจทำโดยเทศบาลหรือการให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วม ตลอดทั้งการขอความร่วมมือจากโรงเรียนที่พักให้ปรับปรุงหรือออกแบบแบบที่พักให้สอดคล้องกับพัฒนาการ ท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานของนักท่องเที่ยว เพราะการเตรียมความพร้อมนี้จะเป็นการย้ำเส้นที่ของเมืองนาทวี อีกทั้งยังสร้างรายได้ให้กับชุมชนได้อีกด้วย

9. รณรงค์การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันให้มีปริมาณเพิ่มขึ้น เช่น การปั่นจักรยานเพื่อไปทำงานที่วัด การปั่นไปตลาด การปั่นไปโรงเรียนหรือที่ทำงาน ในกรณีที่ไม่ไกลมากนัก ซึ่งหากมีการปั่นจักรยานเพิ่มขึ้นในคนหลายกลุ่ม หลายช่วงอายุ จะช่วยทำให้เกิดการเลียนแบบเชิงพัฒนาการได้ และท้ายที่สุดจะส่งผลให้ชุมชนพื้นที่กลายเป็นเมืองที่เป็นมิตรกับการเดินและการปั่นจักรยาน ลดการใช้พลังงาน และมีประโยชน์ต่อสุขภาพ

10. การเริ่มนักกิจกรรมส่งเสริมการใช้จักรยานกับกลุ่มนักเรียนในพื้นที่ สร้างจิตสำนึกที่ด้านการจราจร การดูแลชุมชนด้วยการไม่เพิ่มมลภาวะที่เป็นพิษ เป็นต้น

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาเทศบาลตำบลนาทวี อำเภอนาทวี จังหวัดสงขลา สำเร็จลุล่วงด้วยดีโดยได้รับการสนับสนุนจากสถาบันการเดินและการจักรยานไทย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ ที่นี่

เอกสารอ้างอิง

- เทศบาลตำบลนาทวี. (2561). ศาลพระมิ่งขวัญเมืองหลักชัยนาทวี. เข้าถึงจาก www.nathawee mun.go.th.
- สำนักงานกองทุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.). (2558). คนไทยปั่นจักรยานเพิ่มขึ้น 100 เปอร์เซ็นต์. เข้าถึงจาก <http://www.thaihealth.or.th> วันที่ 25 พฤษภาคม 2561.
- อดิเรก อุ่นเจริญ. (2558). ระบบจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว กรณีศึกษา : อำเภอคำม่วง จังหวัดกาฬสินธุ์. การประชุมวิชาการและเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ “สร้างสรรค์และพัฒนา เพื่อก้าวหน้าสู่ประชาคม อาเซียน” ครั้งที่ 2., 18-19 มิถุนายน 2558 ณ วิทยาลัยนครราชสีมา อำเภอเมือง จังหวัด นครราชสีมา.

การเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา

Walking and Biking Promotion for Cultural Tourism in Chiang Kam District Phayao Province

สหทัย วิเศษ¹, พิศมัย วงศ์จำปา¹ และลชนา ชุมตระกูล²

¹ สาขาวิชาธุรกิษาศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย วิทยาเขตพะเยา

² นักวิชาการอิสระ

บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่อง การเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงปฏิบัติการ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เพื่อปฏิบัติการการเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และเพื่อวิเคราะห์ปัจจัยในการเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา พื้นที่ในศึกษาคือ ตำบลหย่วน และตำบลเชียงคำ อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา กลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย ผู้บริหาร เทศบาลตำบลหย่วน และเทศบาลตำบลเชียงคำ หน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคธุรกิจเอกชน ผู้นำชุมชน/แกนนำกลุ่มต่างๆ และประชาชนทั่วไป โดยการสำรวจและทำข้อมูลเส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การทำแผนที่เส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในรูปแบบแผนที่ดิจิตอล การจัดประชุมกลุ่มอยู่อยู่ ในกลุ่มแกนนำภาครัฐ ภาคธุรกิจ และภาคประชาสังคมในอำเภอเชียงคำ จำนวน 20 คน และการปฏิบัติการการเสริมสร้าง การเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา

ผลการวิจัยพบว่ากระบวนการดำเนินงานเริ่มจากการประชุมหารือแนวทางการเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การศึกษาและกำหนดเส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การสำรวจข้อมูลและร่างแผนที่เส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การออกแบบและจัดทำแผนที่เส้นทางท่องเที่ยวด้วยการเดินและการใช้จักรยานในระบบดิจิตอล ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างวัดนันตาราม วัดดอนไชย วัดบุญนาค วัดเป้อยเปียง วัดหย่วน วัดพระธาตุสบแวน จำนวน 3 เส้นทาง การจัดกิจกรรมการเดินและการใช้จักรยานตามเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และสรุปองค์ความรู้ บทเรียน ข้อจำกัด และข้อเสนอแนะ

ปัจจัยในการเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ด้านปัจจัยอื่น คือ เมืองเชียงคำ เป็นเมืองชายแดนติดกับ สปป.ลาว เป็นเมืองเล็กๆ ที่มีจุดเด่นทางวัฒนธรรมชุมชนของกลุ่มชาติพันธุ์ มีประวัติศาสตร์ ตำนานที่เชื่อมโยงกับพระพุทธศาสนา โบราณสถาน โบราณวัตถุ และความหลากหลายของทรัพยากรธรรมชาติ มีแก่นนำ ทั้งพระสงฆ์ ผู้นำ ชาวบ้าน และมีส่วนร่วมของคนในชุมชน ส่วนปัจจัยข้อจำกัดคือ ลักษณะของถนนที่ไม่มีเส้นทางจักรยาน สภาพถนนโดยเฉพาะของทางยังไม่เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยาน เนื่องจากมีท่อระบายน้ำที่ไม่เรียบไปกับผิวถนน เส้นทางบางส่วนต้องผ่านย่านธุรกิจการค้าของเมืองที่มีรถ流นต์พลุกพล่าน และมีรถยนต์จอดริมถนน และการสนับสนุนจาก หน่วยงานทั้งภาครัฐ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีน้อย

คำสำคัญ : การเดินและการใช้จักรยาน, การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม, เชียงคำ

Abstract

The objectives of this action research, Walking and Biking Promotion for Cultural Tourism in Chiang Kham District Phayao Province, are 1) to study the walking and biking routes for cultural tourism in Chiang Kham District, Phayao Province, 2) to take action for walking and biking promotion for cultural tourism in the district, and 3) to analyze the factors of the walking and biking promotion. The study sites are Yuan and Chiang Khum sub-districts in the district. The target groups are the executives of the two sub-districts, governmental agencies, business sector, community and group leaders, and other people. The research was done by different methods, such as conducting a survey and collecting data on the walking and biking routes. Digital maps of the routes were made. We organized a focus group meeting with twenty leaders of governmental agencies, business sector, and civil society organizations in the district. In addition, activities for the walking and biking promotion were implemented.

It is found that the implementation processes started from a meeting to discuss about guidelines for the promotion. Other processes were conducting a study and defining the routes, conducting a survey and drafting a map of the routes, and designing and making a digital map of three routes that links between Natdaram, Don Chai, Boonnak, Pueapieng, Yuan, and Prathat Sopvan Temples. We also organized an activity for walking and biking on the routes. In addition, we also concluded the knowledge, lessons learnt, limitation, and recommendation.

The positive factor of the promotion is that Chiang Kham is a small town at Thai-Lao border with outstanding cultures, such as indigenous cultures, history, Buddhist legends, historical sites, antiques, and natural resources. Other factors are the participation of communities' members and good community and Buddhist monk leaders. The limitation of the promotion is that the routes have no bike lane. Road condition is not suitable for walking and biking, especially at the curbs that drains are not level with the road surfaces. Some routes have to go through business areas in the town that is busy and many cars parking on the street. Another limitation is lack of supports from governmental agencies and local administration organizations.

Keyword: Walking and Biking, Cultural Tourism, Chiang Kam

บทนำ

อำเภอเชียงคำ เป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดพะเยา ตั้งอยู่ในบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำลາว แม่น้ำယวน และแม่น้ำแวง ซึ่งเป็นลุ่มน้ำย่อยของลุ่มแม่น้ำโขง ในอดีตเป็นอ่องอารยธรรมของชุมชนที่มีวิถีชีวิตที่ผูกพันกับสายน้ำ ความเป็นมาของอำเภอเชียงคำ ปรากฏในรูปแบบต้านาน 2 ต้านานในสมัยพุทธกาลที่เกี่ยวข้องกับพระพุทธเจ้า ตามต้านานพระชาตุดอยคำ ฉบับวัดหนองร่มเย็น เมืองเชียงคำมีชื่อเดิมว่า เวียงชราวา ตั้งอยู่ในพื้นที่บ้านคุ้มหมู่ 6 ตำบลร่มเย็น อำเภอเชียงคำ พระยาแห่งปกรองเมืองได้สร้างพระธาตุไว้บนดอย nok เมืองเพื่อล้างบางป ต่อมามีผู้พบแพร่ทางคำขนาดใหญ่ ในลำธารหลังดอยดอยนั้นได้ชื่อว่า “ดอยคำ” พระธาตุบนดอยก็ชื่อว่า “พระชาตุดอยคำ” เมืองชรา瓦ก็เปลี่ยนชื่อเป็น “เมืองเชียงคำ”

ปัจจุบันอำเภอเชียงคำมีพื้นที่ทั้งหมด 784.061 ตร.กม. ทิศเหนือติดต่อกับอำเภอเทิง จังหวัดเชียงราย และอำเภอภูซาง ทิศตะวันออกติดต่อกับแขวงไชยบุรี สปป.ลาว และอำเภอสองแคว จังหวัดน่าน ทิศใต้ติดต่อกับอำเภอสองแคว จังหวัดน่าน และอำเภอปง ทิศตะวันตกติดต่อกับ อำเภอจุน และอำเภอเทิง จังหวัดเชียงราย แบ่งพื้นที่การปกครองออกเป็น 10 ตำบล 134 หมู่บ้าน (<http://www.hugchiangkham.com>)

จากศึกษาการเมืองชุมชนจักรยานเพื่อให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ในพื้นที่ตำบลหย่่วน และตำบลเชียงคำ อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา ระยะที่ 1 ในปีพ.ศ. 2560 (สหไทย วิเศษและคณะ, 2560) พบทว่าแนวทางการสร้างเมือง ชุมชนจักรยานเพื่อให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของตำบล หย่่วนและตำบลเชียงคำ ซึ่งอำเภอเชียงคำเป็นเมืองที่มีต้านาน ประวัติศาสตร์ ความเป็นมาที่ยาวนาน มีความหลากหลายของ กลุ่มชาติพันธุ์ถึง 8 กลุ่ม มีประเพณีวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่นของแต่ละกลุ่มชาติพันธุ์ และมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพย์ ภาระรรภชาติ ดังนั้นในการสร้างเมือง ชุมชนจักรยานเพื่อให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของจะต้อง ดำเนินการแบบบูรณาการกับประวัติศาสตร์ ประเพณี วัฒนธรรม สังคม เศรษฐกิจและการประกอบอาชีพของคนในท้อง ถิ่น ซึ่งเชียงคำเป็นเมืองที่มีประวัติศาสตร์ความเป็นมา มีต้านาน มีวัด และโบราณสถานที่สำคัญ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่ง แวดล้อม รวมทั้งวิถีชีวิตของผู้คน เพื่อให้มีความสอดคล้องกับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และ การใช้การเดินเท้าและจักรยานเป็นชีวันของผู้คนในชุมชน

ในส่วนของมาตรการสร้างเมือง ชุมชนจักรยานเพื่อให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน 3 มาตรการ ประกอบด้วย มาตรการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เช่น กำหนดให้ผู้ประกอบการร้านค้าไม่ควรนำสินค้าป้ายโฆษณาวางบนทางเดินเท้า หรือจอดรถกีดขวางทางเดินเท้า การกำหนดเวลาจำหน่ายสินค้าบนถนน การสร้างแรงจูงใจให้เยาวชน หรือผู้สูงอายุใช้จักรยาน การปรับถนนในชุมชนเพื่อให้มีความสะดวกในการเดินและการใช้จักรยานในชุมชน และมาตรการทางกฎหมายของหน่วยงานภาครัฐ เช่น จัดระเบียบการจอดรถยนต์บริเวณข้างทาง จัดให้มีสถานที่จอดรถยนต์บริการ การใช้สัญลักษณ์หรือป้ายสำหรับถนนบางเส้นทาง การปรับฝาครอบท่อระบายน้ำที่อยู่บนผิวถนนให้เรียบ การกำหนดเวลาการถอย退ไปที่เข้ามาในตัวเมืองเชียงคำ เป็นต้น และมาตรการของชุมชน โดยสร้างให้เกิดวัฒนธรรมการเดิน การใช้จักรยาน การรณรงค์ของชุมชนทุกวันสำคัญทางศาสนา การสร้างจิตสำนึก การสร้างวัฒนธรรมการอยู่ร่วมกัน การใช้ถนนร่วมกัน การรณรงค์ชุมชนปลดภัยจากอุบัติเหตุ การจัดกิจกรรมกระตุ้นให้มีการใช้จักรยาน การมีจักรยานไว้บริการ นักท่องเที่ยวตามวัดต่างๆ เช่น วัดนันตราราม วัดหยุ่น วัดแสลงเมืองมา วัดพระธาตุสูบแวน วัดพระนั่งดิน วัดพระธาตุดอยคำ เป็นต้น

จากความสำคัญของการวิจัยที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าในพื้นที่ตำบลหย่วนและตำบลเชียงคำ อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา มีความเหมาะสมสำหรับเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ดังนั้นในการวิจัยครั้งนี้จึงเป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำข้อมูลเส้นทางการท่องเที่ยวตามวัด สถานที่สำคัญในชุมชนที่มีความสัมพันธ์กับวัฒนธรรมและวัฒนธรรมของคนเชียงคำ และทำแผนที่เส้นทางการท่องเที่ยว รวมทั้งทดลองเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวท่องวัฒนธรรมตามเส้นทางดังกล่าว

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาเส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา
2. เพื่อปฏิบัติการการเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา
3. เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยในการเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการ โดยใช้ระเบียบวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ ได้ใช้วิธีการสำรวจเส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ทำแผนที่ดิจิตอลเส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ประชุมกลุ่มย่อยในกลุ่มแกนนำภาครัฐ ภาคธุรกิจ และภาคประชาสังคม และปฏิบัติการการเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ

ผลการวิจัย

1. ศึกษาและกำหนดเส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา เริ่มจากการประชุมหารือแนวทางการเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน โดยให้วัดนับตаратามเป็นศูนย์กลางเชื่อมเครือข่ายกับวัดต่างๆ ในอำเภอเชียงคำ การสำรวจเส้นทางการเดินและการใช้จักรยาน แหล่งเรียนรู้ทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่นในชุมชนวัดนับตaratam วัดดอนไชย วัดบุญนาค วัดเปื้อย เปียง วัดหย่าวん วัดพระธาตุสบแวน และวัดวังเค้ม เพื่อจัดทำข้อมูลเบื้องต้นของเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมอำเภอเชียงคำ จำนวน 3 เส้นทาง โดยมีจุดเริ่มต้นจากวัดนับตaratam ซึ่งเป็นจุดจอดรถจักรยานให้บริการแก่นักท่องเที่ยว

เส้นทางที่ 1 วัดนับตaratam - วัดเปื้อยเปียง - วัดวังเค้ม จุดที่น่าสนใจได้แก่ (1) วัดนับตaratam บ้านทุ่งบานเย็น มีวิหารไม้สักทองศิลปะพม่า สร้างในปี พ.ศ. 2467 ภายในวิหารมีพระพุทธรูปปางมารวิชัยไม้สักทอง พระเจ้าแสนแซ่ พระพุทธรูปทองสัมฤทธิ์ พระพุทธรูปเกรศรดอกไม้ พระพุทธรูปหินขาว และพิพิธภัณฑ์พื้นบ้าน (2) วัดเปื้อยเปียง บ้านเปี้ยญเปียง มีสถานที่สำคัญคือ ป้ายดงเปื้อย วัดเปื้อยเปียง ตลาดนัดชุมชน และสวนแม่ย่า และ (3) วัดวังเค้ม บ้านวังเค้ม เก่า มีสถานที่สำคัญคือ วัดวังเค้มและวิหารเก่า สร้างเมื่อ พ.ศ. 2464

เส้นทางที่ 2 วัดนับตaratam - วัดดอนไชย - วัดหย่าว่น - วัดพระธาตุสบแวน จุดที่น่าสนใจได้แก่ (1) วัดดอนไชย บ้านดอนไชย มีสถานที่สำคัญคือ วัดดอนไชย สร้างเมื่อปี พ.ศ. 2445 ภายในวัดมีพระเจ้าแสนแซ่ เป็นพระพุทธรูปปางมารวิชัยศิลปะล้านนา ด้านข้างวัดเป็นกลุ่มวิสาหกิจชุมชนกาลและหมู่กรอบลำไย (2) วัดหย่าว่น บ้านหย่าว่น มีสถานที่สำคัญคือ วัดหย่าว่น สร้างเมื่อ พ.ศ. 2230 มีวิหารไทลื้อ ศูนย์วัฒนธรรมไทลื้อ ภายในชุมชนมีเรือนไทลื้อแม่แรงดา สมฤทธิ์ เป็นพิพิธภัณฑ์ไทลื้อที่มีชีวิต นอกจากนี้ยังมีตลาดสดบ้านราด และ (3) วัดพระธาตุสบแวน บ้านราด มีสถานที่สำคัญคือ พระธาตุสบแวน อายุเก่าแก่กว่า 800 ปี ภายในบรรจุเศษเนคพาและกระดูกส่วนกลางของพระพุทธเจ้า ข้างวิหารมีหอประวัติ ไทลื้อซึ่งเป็นศาลา 13 ห้อง มีภาพวาดแสดงประวัติศาสตร์ การโยกย้ายถิ่นฐาน การตั้งบ้านเรือน การสร้างวัด และภาพพิถีพิชิตของคนไทลื้อบ้านราด

เส้นทางที่ 3 ศาลเจ้าเชียงคำ - วัดบุนนาค - วัดแสนเมืองมา จุดที่น่าสนใจได้แก่ (1) ศาลเจ้าเชียงคำ ตั้งอยู่ที่บ้านตลาด สร้างในปี พ.ศ. 2523 ภายในศาลเจ้ามีเจ้าพ่อเจ้าแม่ปุ่งเผ่ากง ปุ่งเผ่าม้า หวาน อุ และเจ้าแม่กวนอิม (2) วัดบุนนาค บ้านตลาด เดิมเป็นวัดพม่าสร้างโดยมีคหบดีชาวพม่าร้าว ปี พ.ศ. 2460 มีวิหารที่ประดิษฐานพระเจ้าหิน (พระพุทธศิลปานิมิต) พระพุทธรูปหินสีเขียวเทา ปางมารวิชัย (3) วัดแสนเมืองมา หรือวัดบ้านมา สร้างขึ้นเมื่อประมาณปี พ.ศ. 2400 ภายในวัดมีพิพิธภัณฑ์สถานอริยலังการอนุสรณ์ พ.ศ. 2543 (4) ศาลเจ้าพ่อเทวดาหลวงเมืองมา มีการเลี้ยงบางสรวง เช่น ไฟวัวเจ้าพ่อเทวดาเป็นประจำทุกปีในเดือนมิถุนายน (5) ตลาดสดเชียงคำ ตั้งอยู่ศูนย์กลางของเมืองเชียงคำที่เป็นโครงการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างชุมชนเมือง ให้มีสุขภาวะ

ย่านคนจีน และ (6) อนุสาวรีย์ท้าวขาไก่ เป็นผู้นำทหารที่มาฟื้นฟูเมืองเชียงคำ ด้วยคุณงามความดีของท่านจึงได้มีการสร้างอนุสาวรีย์อยู่ด้านข้างของตลาดสดเชียงคำ

2. จัดทำแผนที่เส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ โดยโปรแกรม Google Map ในการทำแผนที่ในระบบดิจิตอล (Digital Mapping) เส้นทางการเดินและการใช้จักรยานสำหรับ เชียงคำ ใช้วิธีการสำรวจพื้นที่ สถานที่ ปักหมุดในแผนที่ และถ่ายภาพ รวมทั้งเติมข้อมูลที่เป็นรายละเอียดของแต่ละสถานที่ ที่ได้จากการลงพื้นที่สำรวจในระบบแผนที่ นอกจากนี้ยังได้ทำ QR Code เป็นبارك็อก 2 มิติ เพื่อให้ง่ายและสะดวก ต่อการใช้แผนที่ในโทรศัพท์มือถือ โดยนำกล้องของโทรศัพท์มือถือไปถ่าย QR Code ก็จะเข้าสู่แผนที่ได้ทันที

แผนที่ดิจิตอลเส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม มีทั้งหมด 4 ชุด ประกอบด้วย แผนที่รวม 1 เส้นทางและแผนที่ 3 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางรอบที่ 1 วัดนันตาราม -วัดเบื้อยเปียง -วัดวงศ์เค็ม ระยะทาง 7.5 กิโลเมตร เส้นทางรอบที่ 2 วัดนันตาราม - วัดดอนไชย - วัดหย่าวุ่น -วัดพระธาตุสบแวน ระยะทาง 4.3 กิโลเมตร และ เส้นทางรอบที่ 3 วัดนันตาราม - ศาลเจ้าเชียงคำ - วัดบุนนาค - วัดแสนเมืองมาก ระยะทาง 3.7 กิโลเมตร แต่ละจุดจะมี วิทยากรชุมชนให้ความรู้ และแนะนำสถานที่สำคัญที่น่าสนใจ

3. ปฏิบัติการการเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา

หลังจากที่โครงการฯ ได้ทำแผนที่ดิจิตอลเส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ ได้มีการประชุมคณะกรรมการพัฒนาจัดกิจกรรมการเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ โดยใช้ชื่อว่า “ปั่นรถถีบแหว่ง กินเตี้ยฯ เตียวผ่อวัฒนธรรม ตี้...เมืองเจียงคำ” กิจกรรมการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา ในวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2561 โดยได้ทำการทดลองในเส้นทางที่ 1 และ 2 เริ่มจากวัดนันตาราม วัดเบื้อยเปียง วัดดอนไชย วัดหมู่รุ่น และวัดพระธาตุสูบวน กระบวนการดำเนินงานแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน ดังนี้

1) การวางแผนทำกิจกรรม โดยการประชุมคณะทำงาน การกำหนดจุดในการเรียนรู้ การประสานงานวิทยากร ชุมชน และการประสานงานผู้เข้าร่วม รวมทั้งการวางแผนประชาสัมพันธ์กิจกรรมในสื่อออนไลน์ การทำโปสเตอร์รับสมัครบุคคล ที่สนใจเข้าร่วมกิจกรรม จัดทำสื่อยืดหยุ่นร่องค์ และทำป้ายไว้วางที่เส้นทางเพื่อบอกให้วัดในแต่ละจุด

2) การดำเนินกิจกรรม เริ่มจากจุดวัดน้ำตามเป็นจุดลงทะเบียน รับสื้อ และให้ข้อมูลเบื้องต้นของโครงการ การทำแผนที่ทั้ง 3 เส้นทาง และจุดที่สำคัญ รวมไปถึงข้อมูลเส้นทางในการกิจกรรมครั้งนี้ โดยมีรายละเอียดมาเป็นประทานและให้ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม หลังจากนั้นเดินทางไปยังจุดบ้านเปื้อยเปียง หมู่บ้านท่องเที่ยวโถหัวปนวัตวิถี ให้วพระที่วัดเปื้อยเปียง สวนแม่ย่า ป่าดงเปื้อย โดยได้รับประทานอาหารกลางวันที่ป่าดงเปื้อย หลังจากนั้นเดินทางไปบ้านตอนไชย ให้วพระที่วัดตอนไชย ชม ชิม ซื้ออาหารแม่โบราณ และหมีกรอบลำไยของกลุ่มวิสาหกิจชุมชน จุดต่อไปคือ บ้านหย่วน เยี่ยมชมศูนย์วัฒนธรรมไถลือ วัดหย่วน และให้วพระที่วัดหย่วนก่อนออกเดินทางไปเยือนไถลือแม่แสงดา เยี่ยมชมวิถีชีวิต ไถลือ และເຊື່ອໄທລື້ວິນສົງຫະພົມ หลังจากนั้นเดินทางไปจุดสุดท้ายคือ บ้านราตา ໄກສາພະຈາກສູບແວນ ໄກສາພະຈາກສູບແວນ ที่บรรจุเส้นเกศาและระดักส่วนกลางของพระพಥເຈົ້າ และชมหอประวัติไถลือวัดพระธาຕສູບແວນ

3) การประเมินผลการดำเนินกิจกรรม ได้ใช้วิธีการสนทนากลุ่ม (Focus Group) เพื่อให้ผู้เข้าร่วมได้สะท้อนความคิดเห็นจากการจัดกิจกรรม โดยผู้เข้าร่วมได้กล่าวว่าการทำกิจกรรมนี้มีความเหมาะสมและเป็นสิ่งที่ดีที่ทำให้ได้มารายรู้สถานที่สำคัญทางวัฒนธรรมของชุมชนในอำเภอเชียงคำ ทำให้เห็นถึงศักยภาพของชุมชน แกนนำชุมชน แกนนำทางศาสนา และทุนทางสังคมที่มีอยู่ในอำเภอเชียงคำ และได้นำแนวทางในการดำเนินกิจกรรมเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และส่งเสริมการทำที่อย่างวัฒนธรรมของอำเภอเชียงคำในอนาคต โดยมีประเด็นที่ต้องปรับปรุงคือ การประสานงานที่ต้องย้ำเตือนผู้เข้าร่วมล่วงหน้าก่อนการทำกิจกรรม การประชาสัมพันธ์ให้คนภายนอกชุมชนผ่านหอกระจายข่าว และบุคลากรภายในองค์กรให้เข้ามาร่วมกิจกรรมผ่านสื่อออนไลน์

4. วิเคราะห์ปัจจัยในการเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา

1) ปัจจัยเอื้อในการดำเนินงาน บริบทอำเภอเชียงคำที่เป็นเมืองชายแดน มีพื้นที่บ้านชาวติดกับเมืองคوب แขวงไชย邦ลี สปป.ลาว ที่เพิ่งมีการยกระดับจากจุดผ่อนปรนเป็นด่านชายแดนสากล อีกทั้งนโยบายการท่องเที่ยวเมืองรอง ทำให้จังหวัดพะเยาได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวที่ชอบท่องเที่ยวในเมืองเล็ก เมืองสองที่มีจุดเด่นทางวัฒนธรรมชุมชน เพราะเชียงคำเป็นเมืองที่มีประวัติศาสตร์ของแต่ละกลุ่มชาติพันธุ์ เช่น ไทยใหญ่ ไทเลือ ไทยวน ไทอีสาน ปะโ้อ คนจีน คนม้ง คนเมียน หลายพื้นที่มีประวัติความเป็นมาเชื่อมโยงกับตำนานโดยเฉพาะตำนานทางพระพุทธศาสนาที่สัมพันธ์กับสถานที่ และโบราณสถานหลายแห่ง เป็นจุดที่นักท่องเที่ยวได้นำเยี่ยมชม และชุมชนหลายแห่งมีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมได้ อีกทั้งการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนในการดำเนินงานกิจกรรมต่างๆ เป็นต้นทุนที่ชุมชนมีอยู่แล้ว เพราะชุมชนเห็นประโยชน์จากการท่องเที่ยว และมีผลต่อเศรษฐกิจของคนในชุมชน จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้การทำงานประสบผลสำเร็จตามเป้าหมาย รวมทั้งการจัดทำโครงการกิจกรรมของภาครัฐเป็นประจำทุกปี แข่น งานไฟลือ โครงการหมู่บ้านการท่องเที่ยววัฒนวิถี นอกจากนี้ ยังได้รับความร่วมมือกับภาคีภายนอกในการทำแผนที่เส้นทางการท่องเที่ยวภาคธุรกิจเอกชน ภาคประชาสังคมในพื้นที่ในการประสานงาน และการสื่อสารสาธารณะจากสื่อมวลชนในพื้นที่อีกด้วย

2) ปัจจัยข้อจำกัดในการดำเนินงาน ด้านลักษณะของถนนที่ไม่มีเส้นทางจักรยาน อีกทั้งสภาพถนนโดยเฉพาะขอบทางยังไม่เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยาน เนื่องจากมีท่อระบายน้ำที่ไม่เรียบไปกับผิวถนน เส้นทางบางเส้นต้องผ่านเขตเมือง และย่านธุรกิจการค้าของเมืองเชียงคำ รวมทั้งการข้ามถนนสายหลักที่มีรถยกพ่วง และมีรถยกติดริมถนน จึงเป็นอุปสรรคต่อการเดินและการใช้จักรยาน อีกประการ การได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานทั้งภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยังมีน้อย อาจเป็นเพราะว่ายังไม่ได้มีการประชุมอย่างเป็นทางการเพื่อชี้แจงการทำงานของโครงการฯ ให้กับผู้บริหารหน่วยงานดังกล่าว

อภิปรายผล

การวิจัยเรื่อง การเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม พื้นที่ศึกษาตำบลหย่วน และตำบลเชียงคำ อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา ผู้วิจัยได้อภิปรายผลการวิจัย ดังต่อไปนี้

1. การจัดทำเส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ได้ให้ความสำคัญกับทุนทางวัฒนธรรมที่มีในแต่ละชุมชน เพราะเชียงคำเป็นเมืองที่มีจุดแข็งในด้านประวัติศาสตร์ท้องถิ่น กลุ่มชาติพันธุ์ที่มีความหลากหลาย วัฒนธรรมชุมชน โบราณวัตถุ โบราณสถาน ศิลปหัตถกรรมต่างๆ มีต้นทุนทางธรรมชาติที่มีแม่น้ำลำแม่น้ำยวน มีป่าไม้ที่ร่มรื่น รวมทั้งมีการจัดโครงการและกิจกรรมด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง เช่น งานไฟลือ งานตักบาตรสองแض่ดิน งานเชียงคำ 111 ปี โครงการหมู่บ้านการท่องเที่ยวไฟลือ โครงการหมู่บ้านการท่องเที่ยววัฒนวิถี เป็นต้น ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของคนในชุมชน สิ่งเหล่านี้เป็นองค์ประกอบที่มีความสัมพันธ์กับการท่องเที่ยว ซึ่งมีความสอดคล้องกับ วารินทร์ เหล่าสงเคราะม (2550) ที่กล่าวถึง ปัจจัยที่สัมพันธ์กับระบบการท่องเที่ยว ประกอบด้วย 1) ทรัพยากรทางการท่องเที่ยว (Tourism Resource) หมายถึง สิ่งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติและสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้น หลักฐานโบราณคดี หรือร่องรอยของสิ่งมีชีวิตในยุคต่าง ๆ ซึ่งมนุษย์สามารถนำมาใช้ประโยชน์เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจและประกอบกิจกรรมนันทนาการ อันนำมาซึ่งความพึงพอใจและความสุขในรูปแบบต่าง ๆ ได้ สินค้า หมายถึง ความสวยงามทางธรรมชาติ สิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้น วิถีการดำรงชีวิตของผู้คน สามารถจำแนกได้เป็น ทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นจากธรรมชาติ และทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น ได้แก่ ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ โบราณสถานและโบราณวัตถุ ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณีและกิจกรรม รวมถึงสิ่งที่ตอบโจทย์ตามประเพณีโบราณมาสู่ชนรุ่นหลัง วิถีชีวิตความเป็นอยู่ของชาวบ้าน

ความสำคัญของทรัพยากรการท่องเที่ยวได้ ยังเป็นสิ่งดึงดูดใจให้มีการเดินทางท่องเที่ยว เพราะเป็นปัจจัยหลักที่นักท่องเที่ยวจำนวนมากสนใจในการตัดสินใจเลือกหรือไม่เลือกที่จะเดินทางไปเที่ยว ยังสถานที่ ตำบล เมือง หรือประเทศไทยนั้นๆ

เป็นที่นาของรายได้ กล่าวได้ว่าเมื่อนักท่องเที่ยวได้เดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยว คนในพื้นที่นั้นๆ ก็จะมีอาชีพและมีรายได้จากการจัดธุรกิจและการบริการให้แก่ นักท่องเที่ยวส่งผลต่อภาครัฐบาลในการจัดเก็บภาษีอากร และภาษีเงินได้ และท้ายสุดคือการนำเงินในส่วนนี้กลับสู่การพัฒนาประเทศ และช่วยเพิ่มคุณภาพชีวิตและทำให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณที่มีทรัพยากรธรรมชาติท่องเที่ยวอุดมสมบูรณ์จะมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น กล่าวคือ สถานที่พักผ่อน หย่อนใจในห้องถินของตนจะช่วยให้ประชาชนสามารถประกอบกิจกรรมนันทนาการได้ ผู้คนมีอาชีพที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว ช่วยเสริมสร้างคุณภาพชีวิตและทำให้ความเป็นอยู่ดีขึ้น

นอกจากนี้ การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม สอดคล้องกับบุญลิศ จิตตั้งวัฒนา (2551) กล่าวว่า การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเป็นการเดินทางท่องเที่ยวชมโบราณสถาน ศิลปวัฒนธรรม ประเพณีของห้องถินต่างๆ เพื่อได้รับความสนุกสนาน เพลิดเพลิน อีกทั้งศึกษาความเชื่อ พิธีกรรมต่างๆ และมีความเข้าใจวัฒนธรรมใหม่ๆ เพิ่มขึ้น ในขณะเดียวกันก็มีจิตสำนึกต่อการรักษา สภาพแวดล้อมและวัฒนธรรม โดยให้ชุมชนในห้องถินมีส่วนร่วมต่อการจัดการท่องเที่ยวด้วย

2. ปฏิบัติการการเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เป็นการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวตามแผนที่เส้นทางการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่ได้กำหนดไว้ สอดคล้องกับ ศิริ สามสุโพธิ (2543) ได้อธิบายถึง การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เป็นการเดินทางเพื่อสัมผัส และการเข้าร่วมใช้ วิถีชีวิตแบบเก่าๆ ที่กำลังจะสูญหายไปในบางห้องถิน เพื่อให้มีความเข้าใจอย่างลึกซึ้งถึงประวัติความเป็นมา การดำเนินชีวิตที่แตกต่างไปจากวัฒนธรรมของตน เช่น การแสดงศิลปวัฒนธรรมประเพณี และงานเทศกาลต่างๆ การประกอบอาชีพเกษตรกรรม เป็นชาวสวน และชาวนา เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ ถือเป็นทรัพยากรท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้นักท่องเที่ยวอยากเข้าไปชมศิลปวัฒนธรรมประเพณีห้องถิน เพื่อศึกษาทำความรู้ และพักผ่อนหย่อนใจ ส่วนนักท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม หรือพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่แสดงออกมากด้วยความสนใจ คือ ชอบเที่ยวชมเมืองโบราณ อาจจะเดินชมเมือง หรือนั่งรถเที่ยวชมตามเส้นทางสัญจร และผ่านบริเวณสำคัญของเมือง เช่น ประวัติศาสตร์ ภูมิศาสตร์ และวิถีชีวิตการเป็นอยู่ของคน การประกอบอาชีพเกษตรกรรม ทำนา ทำสวน หรือการเข้าไปชมการละเล่นพื้นเมือง ไปชมกระบวนการแห่งงานเทศบาล อาจจะเป็นการจัดแบบถาวร หรือเป็นครั้งคราวเป็นสิ่งที่สร้างความสนใจให้นักท่องเที่ยวอยากเข้าไปชม

3. ปัจจัยในการเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา มีทั้งปัจจัยหนุนเสริม ได้แก่ จุดเด่นทางวัฒนธรรมชุมชน เพราะเชียงคำเป็นเมืองที่มีประวัติศาสตร์ของแต่ละกลุ่มชาติพันธุ์ เช่น ไทใหญ่ ไทลื้อ ไทยวน ไทอisanan ปะโؤ คนจีน คนมัง คนเมียน หลายพื้นที่มีประวัติความเป็นมาเชื่อมโยงกับตำนานโดยเฉพาะตำนานทางพระพุทธศาสนาที่สัมพันธ์กับสถานที่ และโบราณสถานหลายแห่ง เป็นจุดที่นักท่องเที่ยวได้มาเยี่ยมชม และชุมชนหลายแห่งมีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมได้ อีกทั้งการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนในการดำเนินงานกิจกรรมต่างๆ เป็นต้นทุนที่ชุมชนมีอยู่แล้ว เพราะชุมชนเห็นประโยชน์จากการท่องเที่ยวและมีผลต่อเศรษฐกิจของคนในชุมชน และปัจจัยที่เป็นข้อจำกัด ได้แก่ ด้านลักษณะของถนนที่ไม่มีเส้นทางจักรยาน อีกทั้งสภาพถนนโดยเฉพาะขอบทางยังไม่เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยาน เนื่องจากมีท่อระบายน้ำที่ไม่เรียบไปกับผิวถนน เส้นทางบางเส้นต้องผ่านเขตเมือง และย่านธุรกิจการค้าของเมืองเชียงคำ รวมทั้งการข้ามถนนสายหลักที่มีรถยนต์พลุกพล่านและมีรถยนต์จอดริมถนน จึงเป็นอุปสรรคต่อการเดินและการใช้จักรยาน อีกประการ การได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานทั้งภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถินยังมีน้อย

สอดคล้องกับ รณรงค์ ภิบาลรักษ์ (2559) ได้ศึกษา การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมของจังหวัดจันทบุรี : รูปแบบการพัฒนาศักยภาพโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ผลการวิจัยพบว่า สภาพการณ์ของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมจังหวัดจันทบุรี แบ่งออกได้เป็น 3 ด้านได้แก่ 1) ด้านสถาปัตยกรรมโบราณสถานและประเพณี 2) ด้านอาหาร สินค้าที่ระลึก และที่พักอาศัยและ 3) ด้านภูมิศาสตร์การเกษตรและหัตถกรรม โดยศึกษาวิจัยวิจัยในเขต 1) อำเภอเมือง ที่มีแหล่งอาหาร ศิลปหัตถกรรม และโบราณสถาน 2) อำเภอท่าใหม่มีศักยภาพด้านภูมิศาสตร์และอาหาร 3) อำเภอแหลมสิงห์ มีศักยภาพด้านโบราณสถาน และสินค้าที่ระลึก 4) อำเภอเขาคิชฌกูฏ มีศักยภาพด้านประเพณี แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและที่พัก 5) อำเภอนาสายาม ด้านแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและพิพิธภัณฑ์ข้อจำกัด ปัญหาของการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมใน

อำเภอเมืองจันทบุรีพบว่า มีปัญหาด้านการประชาสัมพันธ์ การให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยว หลายจุดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดไม่มีการสร้างเครือข่ายหรือเชื่อมโยงข้อมูลให้ถึงกัน และปัญหาด้านการจราจร อำเภอท่าใหม่ พบร่วม ความไม่สะอาดของสถานที่ท่องเที่ยวการขาดการประชาสัมพันธ์ ป้ายบอกทางไม่เพียงพอ และปัญหาที่จอดรถของนักท่องเที่ยวอำเภอแหลมสิงห์ พบร่วม ขาดการประชาสัมพันธ์เรื่องของการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ บางสถานที่มีเส้นทางที่ค่อนข้างลำบากต่อการเดินทางโดยสารรถชนิดอำเภอเชาคิชนกูฐ พบร่วม สถานที่พักไม่มีเพียงพอต่อนักท่องเที่ยวปัญหาซ้ำๆ ป่าที่อลาเวดต่อนักท่องเที่ยว และปัญหาขยะที่มีจำนวนมากจากภูมิภาคอย่างพบร่วม ปัญหารื่องการบริหารจัดการเรื่องสิ่งปฏิกูล และปัญหาการปิด เปิดสถานที่ท่องเที่ยวไม่มีกำหนดเวลาที่ชัดเจน และรูปแบบการพัฒนาศักยภาพโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนเพื่อการเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมของจังหวัดจันทบุรี พบร่วม ต้องดำเนินการกำหนดนโยบายและวางแผนรูปแบบการพัฒนาศักยภาพโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนให้มีคุณภาพและสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มก่อให้เกิดรายได้ให้กับคนในชุมชนจังหวัดจันทบุรี

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการ โดยสำรวจเส้นทางการเดินและการใช้จักรยาน แหล่งเรียนรู้ทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่นในชุมชนที่เชื่อมโยงกับวัดนันตาราม วัดดอนไชย วัดบุนนาค วัดเปื้อยเปียง วัดหย่วน วัดพระธาตุสบแวง และวัดวังเค็ม และทำข้อมูลเบื้องต้นของเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมอำเภอเชียงคำ จำนวน 3 เส้นทาง คือ เส้นทางที่ 1 วัดนันตาราม - วัดเปื้อยเปียง - วัดวังเค็ม เส้นทางที่ 2 วัดนันตาราม - วัดดอนไชย - วัดหย่วน - วัดพระธาตุสบแวง และเส้นทางที่ 3 ศาลเจ้าเชียงคำ - วัดบุนนาค - วัดแสนเมืองมา ทั้ง 3 เส้นทางจะมีจุดที่น่าสนใจที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรมของกลุ่มชาติพันธุ์ในอำเภอเชียงคำ แผนที่ดิจิตอลเส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม มีทั้งหมด 4 ชุด ประกอบด้วย แผนที่รวม 1 เส้นทางและแผนที่ 3 เส้นทาง แต่ละจุดจะมีวิทยากรชุมชนให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยว หลังจากนั้นได้มีการจัดกิจกรรมการเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม “ปั่นรถถีบแอ่ว กินเตี้ย เตี้ยวผ่าวัฒนธรรม ตี้...เมืองเจียงคำ” ในเส้นทางที่ 1 และ 2 เริ่มจากวัดนันตาราม วัดเปื้อยเปียง วัดดอนไชย วัดหย่วน และวัดพระธาตุสบแวง โดยมีผู้เข้าร่วมส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ ได้แก่ นายอำเภอเชียงคำ ตัวแทนหน่วยงานภาครัฐ ภาคธุรกิจ ภาคประชาสังคม และประชาชนทั่วไป ในการประเมินผลการดำเนินกิจกรรม ได้ใช้วิธีการสนทนากลุ่ม ผู้เข้าร่วมได้สะท้อนว่ากิจกรรมมีความเหมาะสมและเป็นสิ่งที่ดีที่ทำให้ได้มาเรียนรู้สถานที่สำคัญทางวัฒนธรรมของชุมชนในอำเภอเชียงคำ ทำให้เห็นถึงศักยภาพของชุมชน แกนนำชุมชน แกนนำทางศาสนา และทุนทางสังคมที่มีอยู่ในอำเภอเชียงคำ และได้แนวทางในการดำเนินกิจกรรมเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และส่งเสริมการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมของอำเภอเชียงคำในอนาคต

ในการศึกษามีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้ 1) ควรมีการพัฒนากลไกเชิงบูรณาการในการจัดการการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ โดยจัดตั้งคณะกรรมการของอำเภอที่มาจากทุกภาคส่วน และมีการประชุมของคณะกรรมการเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์บูรณาการการการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมของอำเภอเชียงคำ และ 2) ควรจัดให้มีการเปิดเวทีสาธารณะเพื่อให้ทุกภาคส่วนในอำเภอเชียงคำ เช่น ภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคประชาสังคม ภาคธุรกิจ ภาคประชาชน มาเสนอความคิดเห็นในประเด็นการเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และส่งเสริมการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมของอำเภอเชียงคำที่มีความสอดคล้องกับวิถีชีวิต ความเป็นอยู่ ประเพณีวัฒนธรรมของท้องถิ่นเชียงคำ

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ พระองค์ชั้นนำชุมชน ผู้บริหารท้องถิ่น ผู้บริหารหน่วยงานภาครัฐ ภาคธุรกิจ ภาคประชาสังคม และประชาชนในอำเภอเชียงคำ ที่ได้ให้ข้อมูลและเข้าร่วมในกิจกรรมการวิจัย ขอขอบคุณ สถาบันการเดินและการจักรยานไทย และสำนักงานส่งเสริมการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่อุดหนุนทุนในการวิจัยครั้งนี้

เอกสารอ้างอิง

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2539). การพัฒนาการท่องเที่ยวในทิศทางที่ยั่งยืน. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.

_____. (2545). คู่มือแนวทางการจัดการที่พักสัมผัสวัฒนธรรมชนบท. กรุงเทพฯ : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.

กฤษดา ขุ่ยอาภัย. (2552). การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม : กรณีศึกษาบ้านหลวงเหนือ ตำบลหลวงเหนือ อำเภออดอยสะเกิด จังหวัดเชียงใหม่. เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ฉัตรชัย ด้วงจاد. (2545). การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ: กรณีศึกษาความคิดเห็น ชุมชนคลองบางกอกน้อย จังหวัดนนทบุรี. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ชนัญ วงศ์วิภาค. (2545). ประโยชน์ของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ใน เอกสารการสอนชุดวิชาประสบการณ์วิชาชีพ การจัดการการท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

ธงชัย พรรณสวัสดิ์ และพรชัย ลีลานุภาพ. (2536). จักรยานกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการ แก้ปัญหา สิ่งแวดล้อม. สัมมนาการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย : ศูนย์การประชุมแห่งชาติ สิริกิติ์.

ธนกร ภิบาลรักษ์. (2559). “การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมของจังหวัดจันทบุรี: รูปแบบการพัฒนาศักยภาพโดยการมีส่วนร่วม ของชุมชน”. ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต. สาขาวิชาชีววัฒนธรรมศึกษา มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.

ธนวรรณ นิธิภานนท์. (2558). “กระบวนการสร้างพื้นที่ทางวัฒนธรรมเพื่อการท่องเที่ยว: ศึกษากรณีเพลินนานา อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์” ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต. สาขาวิชาการ วิทยาลัยสหวิทยาการมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

นิจิรา คลังสมบัติ. (2558). “การพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนจังหวัดอุดรธานี”. วิทยาศาสตรดุษฎีบัณฑิต. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย คณะวิทยาศาสตร์การกีฬา.

บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2548). การพัฒนาการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน. กรุงเทพฯ : เพรสแอนด์ดีไซด์.

ประวัติอำเภอเชียงคำ. [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <http://www.hugchiangkham.com>

华林那 เหล่าสังคม. (2550). ปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศต่อกิจกรรมคนคนเดิน ถนนท่าแพ จังหวัดเชียงใหม่. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

มุทิตา ปืนสนธ. (2542). การวางแผนเส้นทางจ granary ที่เหมาะสมเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงรัตนโกสินทร์. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล.

สหทยา วิเศษ. (2560). การสร้างเมือง ชุมชนจักรยานเพื่อให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน พื้นที่ศึกษา อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา. สถาบันการเดินและการจักรยานไทย และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).

Harvey M. Rubenstein. (1992). Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces. New York : Jonh wiley sons.

Mcintosh, Gooldner; & Ritchie. (1995). Tourism: Principle, Practices, and Philosophies. New York: John Wiley & Sons.

Active Systems

การพัฒนาเมืองแห่งจักรยาน ให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาชุมชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก (Cycling and walking friendly city development in the case of Phitsanulok Municipality at community-level)

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ภาคพร วัฒน์ธรรมรงค์

คณะบริหารธุรกิจ เศรษฐศาสตร์และการสื่อสาร มหาวิทยาลัยเกริก

บทคัดย่อ

การพัฒนาเมืองแห่งจักรยานให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาชุมชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก พิจารณาด้านพฤติกรรมและทัศนคติของประชาชนในชุมชน เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยที่ได้ทำการค้นคว้าในจังหวัดพิษณุโลก ครอบคลุม 64 ชุมชน วัตถุประสงค์สำคัญเพื่อสำรวจพฤติกรรม (Behaviours) การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของประชาชนกลุ่มต่างๆ ในจังหวัดพิษณุโลก ตลอดจนศึกษาทัศนคติ (Attitudes) ในประเด็นการใช้จักรยานของประชาชนในจังหวัดพิษณุโลกในระดับชุมชน เขตเทศบาลคราฯ เครื่องมือในการดำเนินการประกอบด้วยการประชุมร่วมกับผู้บริหาร หน่วยงาน และผู้เกี่ยวข้องของเทศบาลนครพิษณุโลกและลงพื้นที่เก็บข้อมูล สอบถามประชาชนในเขตเทศบาลพิษณุโลก จำนวน 434 ราย ครอบคลุม 64 ชุมชน

ผลการศึกษา พบว่าทิศทางการขับเคลื่อนและการพัฒนาการเดินและการใช้จักรยานในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก 在การใช้จักรยานมุ่งเน้นให้ความสำคัญในเรื่องของการส่งเสริมสุขภาพเป็นอันดับแรก ลำดับถัดมาได้แก่เรื่องการพัฒนา ส่งเสริมจัดทำโครงสร้างพื้นฐานที่อำนวยความสะดวกเพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดอยู่ในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก สำหรับการสอบถามในพื้นที่ พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ในชุมชนเขตเทศบาลนครพิษณุโลก มีความเห็นในทางเดียวกันว่า การเดินและการใช้จักรยานนั้นเรื่องการสร้างเสริมสุขภาพ ผ่านการออกกำลังกายด้วยการใช้จักรยาน สำหรับความคิดเห็นหรือความเข้าใจเรื่องของการใช้จักรยานของประชาชนในชุมชน เห็นว่า การใช้จักรยานทำให้ร่างกายแข็งแรง ช่วยผ่อนคลายความเครียดและช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาล ที่สำคัญเวลาปั่นจักรยานแล้วรู้สึก มีความสุข หากพิจารณาความคิดเห็นเรื่องความรู้ความเข้าใจเฉพาะด้านสุขภาพ พบว่า การปั่นจักรยานทำให้สุขภาพดี อนุหลัพสนิท มีผลต่อระบบขับถ่าย ทำให้ร่างกายสดชื่น ลดความเสี่ยงในภาวะเจ็บป่วย

คำสำคัญ : ทัศนคติ พฤติกรรม ชุมชนจักรยาน พิษณุโลก

Abstract

Cycling and walking friendly city development in the case of Phitsanulok Municipality at community-level in building up the cycling and walking city which is part of a research covering 64 communities. The major objectives are for conducting a survey of local people behaviour and attitudes in daily walking and cycling of local people. The main instrument in this study is to research and collect data from documentary from corresponding office that organise the cycling activities in the areas. Additionally, meeting with brain storming is derived from participatory administrative people who are responsible for daily used bicycle activities in the areas.

The results indicate that the direction and development trend in the municipality areas trend is to concentrate on firstly, health promotion and infrastructure supported for tourism promotion, respectively as an outstanding tourist attractions are in town. The observations in the field work indicate that most people in the communities inclusive of corresponding in bicycle activities for cycling exercise. The attitude comments in the same directions that riding bicycle is good for health getting wellness, reduce pressure and saves annual medical care expenditures. The observations in the field work indicated awareness of added value of riding bike for health especially, feel happy anytime are on bike. People in town are happy to have cycling since they sleep deeply, get good metabolism and reduce risk in getting sick

Keywords: attitude, behavior, bicycle community, Phitsanulok

1. ความสำคัญและที่มาของปั่นๆา

องค์กรอนามัยโลก ได้นิยาม เมืองสุขภาพ (Healthy Cities) หรือเมืองที่มีอนามัยดี และเมื่อเมืองมีความ “น่าอยู่” ทำให้เมืองนั้น ครอบคลุมถึงสุขภาวะของคน ครอบคลุมถึงสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ สิ่งแวดล้อมทางเศรษฐกิจ และสังคม รวมไปถึงจิตวิญญาณที่แวดล้อม แนวคิดเรื่องเมืองน่าอยู่นั้น ได้นำมาเริ่มประการใช้ ในลักษณะเป็นโครงการ โดยเมือง 11 เมือง ในทวีปยุโรป เมื่อปี 2529 (ค.ศ.1986) ทั้งนี้ โดยการกระตุ้น และสนับสนุนจากสำนักงานองค์กรอนามัยโลก ภาคพื้นยุโรป ก่อนที่จะขยายไปยังภูมิภาคอื่นๆ ทั่วโลก เกือบ 2,000 เมือง ขณะนี้แต่แท้ที่จริงแล้ว คำว่า Healthy Cities นั้น มีผู้นำมาใช้ หรือพัฒนาแนวคิดมาก่อนหน้านั้นแล้ว อย่างน้อยก็คือ เมือง多伦多 (Toronto) ประเทศแคนาดา ซึ่งได้เริ่มตั้งหน่วยส่งเสริมสุขภาพขึ้น โดยองค์กรปกครองท้องถิ่น (เทศบาล) ของตน ตั้งแต่ปี ค.ศ.1979 และประกาศตัวเมื่อปี ค.ศ.1984 (พ.ศ.2527) ไว้ว่า โตรอนโตจะเป็น "Healthy Cities" ในปี ค.ศ.2000 (พ.ศ.2543)

จังหวัดพิษณุโลก ได้รับการคัดเลือกเป็นต้นแบบของต่างจังหวัดให้เป็น “เมืองแห่งจักรยาน” (สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สหช.), 2557 หน้า 4-3) จากการคัดกรองเมืองที่มีศักยภาพจำนวน 20 แห่งทั่วประเทศ และได้มีการกำหนดปัจจัยเมืองต้นแบบ อ้างอิงตามคู่มือ Sustainable Transport: A Sourcebook- for Policy – makers in Developing Cities จัดทำโดย Deutsche Fur Technische Zusammenarbeit (GTZ) การสนับสนุนเรื่อง ต้นแบบ ของ “เมืองแห่งจักรยาน” คำนึงถึงลักษณะปัจจัยในการคัดเลือกพื้นที่ ได้แก่ หน่วยงานในท้องถิ่นมีแนวทางพัฒนาในการสำรวจพื้นที่ที่มีความเหมาะสมทางกายภาพ ตลอดจนตรวจสอบเส้นทางและความพร้อมของระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่

กรณีการพัฒนาเมืองแห่งจักรยานของจังหวัดพิษณุโลก เทศบาลนครพิษณุโลก มีความต้องการเบื้องต้นของการพัฒนาเส้นทางจักรยานในพื้นที่เทศบาลนครพิษณุโลก และมีแนวทางในการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อรับรองการท่องเที่ยว เชิงวัฒนธรรมร่วมมือชุมชน จากรายงานผลการศึกษาเมืองแห่งจักรยาน สหช. (2557) โดยให้พิษณุโลกเป็น เมืองต้นแบบ นำมาซึ่งการออกแบบเส้นทางนำร่องและได้ผลการเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาเส้นทาง จักรยานถนนรอบสวนชุมน้ำ และบริเวณรอบคูเมือง ตลอดจนข้อเสนอแนะเรื่องแผนพัฒนาโครงข่ายเส้นทางจักรยานใน เขตเทศบาลนครพิษณุโลก 4 ระยะ ได้แก่ ระยะเร่งด่วน ระยะสั้น ระยะปานกลาง และระยะยาว ทั้งนี้ การสนับสนุนการเป็น เมืองต้นแบบแห่งจักรยาน คำนึงถึงลักษณะปัจจัยในการคัดเลือกพื้นที่ ได้แก่ หน่วยงานในท้องถิ่นมีแนวทางพัฒนาในการสำรวจพื้นที่ที่มีความเหมาะสมทางกายภาพ ตลอดจนตรวจสอบเส้นทางและความพร้อมของระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ โครงการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างชุมชน-เมือง ให้มีสุขภาวะ

การนำแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การนำมิติการประเมินความคิดเห็น ตลอดจนการศึกษาทางด้านราคาและการเงิน (Pricing and financial intensive) (World Health Organisation ; WHO, 2008) ทำการศึกษาสำรวจ พฤติกรรม ทัศนคติ การจัดทำรูปแบบด้านตัวชี้วัดทั้งในประเด็นการวิเคราะห์ทางเลือกในการเดินและการใช้จักรยานเพื่อจัดการกับภาระต้นทุนสุขภาพ ตลอดจนการนำเสนอระบบประเมินผลการดำเนินโครงการด้านต่างๆ ทั้งในระดับท้องถิ่น ผ่านการศึกษาระดับชุมชนในเขตเทศบาลจึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง วัตถุประสงค์ของงานศึกษา ประการแรกเพื่อสำรวจพฤติกรรม (Behaviours) การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของประชาชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก ประการที่สอง เพื่อศึกษาทัศนคติ (Attitudes) ของประชาชนครอบคลุม 64 ชุมชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก และประการสุดท้าย เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะจากผลการศึกษาขับเคลื่อนการเดินและการใช้จักรยาน ตลอดจนการดำเนินโครงการด้านต่างๆ ในการเป็นต้นแบบของระดับท้องถิ่นในการบริหารในระดับท้องถิ่นในจังหวัดอื่นๆ สามารถนำไปประยุกต์หรือปรับใช้ในพื้นที่ต่อไป

2. แนวคิด ทฤษฎีหลักที่เกี่ยวข้อง และการบททวนวรรณกรรม

ทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจ Kotler and Armstrong (2002) รายงานว่า พฤติกรรมของมนุษย์เกิดขึ้นต้องมี สิ่งจูงใจ (Motive) หรือแรงขับดัน (Drive) เป็นความต้องการที่ก่อต้นจากมาพอที่จะจูงใจให้บุคคลเกิดพฤติกรรมเพื่อตอบสนองความต้องการของตนเอง ซึ่งความต้องการของแต่ละคนไม่เหมือนกัน ความต้องการบางอย่างเป็นความต้องการทางชีววิทยา (Biological) เกิดขึ้นจากสภาวะตึงเครียด เช่น ความทิวกรายห้ายหรือความลำบากบางอย่าง เป็นความต้องการทางจิตวิทยา (Psychological) เกิดจากความต้องการการยอมรับ (Recognition) การยกย่อง (Esteem) หรือการเป็นเจ้าของ ทรัพย์สิน (Belonging) ความต้องการส่วนใหญ่อาจไม่มากพอที่จะจูงใจให้บุคคลกระทำในช่วงเวลาหนึ่น ความต้องการกลยุทธ์ เป็นสิ่งจูงใจ เมื่อได้รับการกระตุนอย่างเพียงพอจะเกิดความตึงเครียด โดยทฤษฎีที่ได้รับความนิยมมากที่สุด มี 2 ทฤษฎี คือ ทฤษฎีของอัตราสัมมาสโලว์ และทฤษฎีของซิกมันด์ ฟรอยด์

การบททวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ด้านเส้นทางและการวางแผนเมือง มีงานศึกษาถึงได้ทำการศึกษาถึงการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ตลอดจนการศึกษาจิกรรมการใช้และไม่ใช้จักรยาน ตั้งแต่สาเหตุการใช้จักรยานที่น้อยลง และแนวทางการพัฒนาพื้นที่เพื่อส่งเสริมการกลับมาใช้จักรยาน (สรศกต์ ชิตชลathan (2553) ไพบูล เทพวงศ์ศิริรัตน์ กฤษดา ประเสริฐสิทธิ์ และ ชาพร ศักดิศรี (2552)) ด้านต้นทุนและผลกระทบแทนต่อการใช้จักรยาน โดยงานศึกษาของ ภาคพร วัฒน์ธรรมร์ และคณะ (2560) การศึกษาทัศนคติและประเมินความคุ้มค่าในการสร้างเมืองแห่งจักรยาน กรณีศึกษาจังหวัดพิษณุโลก พฤติกรรมของผู้เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยาน มีความเห็นในทางเดียวกันว่า การขับขี่รถจักรยานส่งผลดีต่อสุขภาพ ทำให้แข็งแรงและประหยัดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลรายปี สำหรับความคุ้มค่าในการสร้างเมืองจักรยานเน้นเรื่องผลได้จากการที่ประชาชนมีสุขภาพดี ลดภาระการณ์เจ็บป่วยเป็นการช่วยลดต้นทุนค่ารักษาพยาบาลเชิงระบบในภาพรวมของสังคมได้อย่างดี รวมถึงผลได้ในส่วนอื่นๆ ที่เป็นผลได้ทางอ้อม ส่วนต้นทุนหากพิจารณาต้นทุนส่วนบุคคล มีค่าไม่มากนัก แต่หากพิจารณาเรื่องงบลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อกำหนดความสะดวกในการขับขี่จักรยานเป็นประเด็นที่พื้นที่อาจมีการประยุกต์รูปแบบหรือวิธีการลงทุนต่อไป อาณัติ วิมานรัตน์ (2556) ได้ทำการศึกษาการวิเคราะห์ต้นทุนและผลกระทบแทนการเดินทางโดยจักรยานโครงการจักรยานสาธารณะกรุงเทพมหานคร สำหรับ Maria Borjesson and Jonas Eliasson (2553) ศึกษาเรื่อง The Value of Time and External Benefits in Bicycle Cost-Benefit Analyses ผลการศึกษาพบว่ามูลค่าของการประหยัดเวลาในการเดินทางในพื้นที่การจราจรหนาแน่นโดยการใช้จักรยานสูงกว่าการประหยัดเวลาในการเดินทาง ในโหมดการเดินทางด้วยโหมดอื่น นอกจากนี้ ประโยชน์ส่วนเพิ่มจากการใช้จักรยานคือด้านสุขภาพ เช่น ลดความเสี่ยงจากโรคหัวใจและหลอดเลือด และประโยชน์ที่ได้อีกด้านหนึ่งคือผลดีจากการลดการใช้รถยนต์ ส่วนบุคคล ลดความหนาแน่นของการจราจร ลดมลภาวะทางอากาศ และมลภาวะทางเสียง เป็นต้น

ด้านการใช้จักรยานของประชาชนและนักท่องเที่ยว กรณีสถานศึกษา ได้มีลักษณะงานศึกษาเชิงสำรวจลักษณะการใช้จักรยานพาหนะของนักศึกษาระดับอุดมศึกษา และนำผลการศึกษามากำหนดนโยบายในการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งภายในโครงการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างชุมชนเมือง ให้มีสุขภาวะ โครงการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างชุมชนเมือง ให้มีสุขภาวะ หน้า 94

และมีงานศึกษาการใช้จักรยานในการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียน (วาริศรา เปลี่ยนกลิน (2556) วิทูร บุญส่ง (2002) ด้านการใช้จักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว มีงานศึกษาโครงข่ายทางจักรยาน ตลอดจนเส้นทางและรูปแบบที่มีความเหมาะสมใน การกำหนดเส้นทางจักรยานจักรยานเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันและการท่องเที่ยว ออาทิ ในเมืองประวัติศาสตร์ พระนครศรีอยุธยา พื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ชั้นในและชั้นนอก ย่านธุรกิจพื้นที่เขตสาธร กรุงเทพมหานคร เทศบาลนครสงขลา (วาริศรา เปลี่ยนกลิน (2556) วิทูร บุญส่ง (2002) เศรษฐพล ประเสริฐพล (2549) อัจฉรา ตันติวิทยาพิทักษ์ (2540) มุทิตา ปันสุนทร (2542) มยุรี ภัทรชัยยาคุปต์ (2542) ชนพล แก้ววงศ์ (2552) ชมมาดา ศรีนวล (2550) ด้านสังคม ชุมชน สถาบันการศึกษาและสิ่งแวดล้อม มีงานศึกษาของ ยอดชาย ณรงค์พันธ์ (2553) ทวีพล ไชยพงษ์ (2557) บำเพ็ญจิต แสงชาติ (2547) Steven Clayton et al. (2011) ด้านสุขภาพและการออกกำลังกาย เกษม นครเขตต์ (2557) รัช ศรีธรรมวงศ์ (2554) Torsten Belter, Maike von Harten and Sandra Sorof (2555)

3. ระเบียบวิธีวิจัย

ขอบเขตและรายละเอียดการศึกษา เน้น การศึกษา สำรวจ วิเคราะห์ พฤติกรรมของประชาชนในเขตเทศบาลครพิษณุโลก ต่อการใช้จักรยานในพื้นที่ ปัญหา อุปสรรคและแนวทางการมีส่วนร่วมพัฒนา ตลอดจนการคาดการณ์พฤติกรรมความต้องการ ในการใช้จักรยานของประชาชนในพื้นที่ และการสำรวจทัศนคติของประชาชนที่อยู่ในเขตเทศบาลครพิษณุโลก
วิธีดำเนินการวิจัย และสถานที่ทำการทดลอง/เก็บข้อมูล ใช้วิธีการทางการสำรวจ (Survey method) พิจารณาปัจจัย กำหนดพฤษติกรรมและทัศนคติต่อการใช้จักรยานสำหรับประชาชนกลุ่มต่างๆ จำนวน 64 ชุมชนในเขตเทศบาลครพิษณุโลก ตลอดจนศึกษาปัญหาและอุปสรรค และแนวทางในการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อความแม่นยำในการกำหนดจำนวน ตัวอย่างที่จะทำการสำรวจในแต่ละกลุ่มที่เกี่ยวข้อง จึงได้กำหนดให้แทนค่าการคำนวณจำนวนตัวอย่างที่เหมาะสม

การเก็บรวบรวมข้อมูล ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษามีสองแบบ ได้แก่ข้อมูลเชิงปฐมภูมิ ซึ่งได้จากการสำรวจ การสอบถาม และ การสัมภาษณ์ และข้อมูลทุติยภูมิ จากฐานข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) ได้จากการสังเกตการณ์ และการออกแบบสอบถามเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) (หมายถึง การ เลือกสอบถามประชาชนที่อยู่ในชุมชนหรือมีความหนาแน่นและมีแนวโน้มในการเดินหรือใช้จักรยานในเขตเทศบาลครพิษณุโลก ทั้งนี้ได้มีการประสานงานประรานเครือข่ายชุมชนและประสานงานการลงพื้นที่แบบเคาะประตูบ้าน และบางชุมชนที่มีส่วน สาธารณะ จะให้รหัสสอบถามประชาชนที่ไม่สามารถกำลังกายและอยู่บ้านดังกล่าว สำหรับการรวมรวมข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) จากการจดบันทึกของหน่วยงาน ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ในการศึกษาวิจัย ประกอบด้วย การประชุมหารือ ผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ และผู้เกี่ยวข้องในการจัดกิจกรรม หรือดำเนินการขับเคลื่อนเมืองจักรยานในเขตเทศบาลครพิษณุโลก ตลอดจนการลงพื้นที่สอบถามประชาชนที่อาศัยในเขตเทศบาลครพิษณุโลก ผ่านการถามจาก แบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วย 4 ส่วน ส่วนที่ 1 เป็นการสอบถามแบบข้อมูลทั่วไปของประชาชนในเขตเทศบาลพิษณุโลก ซึ่งประกอบไปด้วยแบบสอบถาม เชิงเลือกตอบ (Check list) และการกรอกตอบ ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ อาชีพ ยานพาหนะที่ใช้ ส่วนที่ 2 เป็นการสอบถามถึงพฤติกรรมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของประชาชนในเขตชุมชนเทศบาลพิษณุโลก 64 ชุมชน ซึ่งเป็นการตอบคำถามแบบเลือกตอบ (Check list) ส่วนที่ 3 เป็นการสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ จักรยานของประชาชนหรือผู้ใช้จักรยานในจังหวัดพิษณุโลก ประกอบไปด้วย ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม สังคม ปัจจัยด้าน จิตวิทยา ปัจจัยทางด้านสุขภาพที่มีผลต่อพฤติกรรมการปั่นจักรยาน ปัจจัยด้านการรับรู้ประโยชน์ของการปั่นจักรยาน ปัจจัยด้านราคา ปัจจัยด้านอุปสรรค (ตาราง) ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง จำนวนตัวอย่าง ที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ประกอบด้วย ประชาชนที่อยู่ใน 64 ชุมชนในเขตเทศบาลครพิษณุโลก จำนวน 434 คน การวิเคราะห์ข้อมูล การเลือกใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือในการสำรวจเก็บรวบรวมข้อมูลและการหารือกับผู้บริหารเทศบาลครพิษณุโลก มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ที่เก็บรวบรวมมา โดยการวิเคราะห์แบ่งออกเป็น การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป และพฤษติกรรมการปั่นจักรยานรวมถึงทัศนคติ

ที่มีต่อพฤติกรรมการปั่นจักรยานของประชาชนในเขตเทศบาลพิษณุโลก วิธีการแจกแจงความคิด ร้อยละ และหาค่าเฉลี่ยในการบรรยายลักษณะข้อมูลทั่วไปและพฤติกรรมเชิงพรรรณนำเสนอรูปค่าสถิติ และการศึกษาปัจจัยที่อิทธิพลต่อการปั่นจักรยานของประชาชนในเขตเทศบาลพิษณุโลก โดยแบ่งเป็น ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางสังคม ปัจจัยทางจิตวิทยาและปัจจัยทางด้านสุขภาพ ปัจจัยด้านการรับรู้ประโยชน์การปั่นจักรยาน ปัจจัยด้านราคา ปัจจัยด้านอุปสรรค ที่มีผลต่อพฤติกรรมการปั่นจักรยานของประชาชน ทำการวิเคราะห์จากทัศนคติโดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นผู้ประเมินค่า (Self-report) ระดับอิทธิพลโดยการใช้มาตราดัชนีแบบส่วนประเมินค่า ตามแนวความคิด (Likert's Scale)

4.ผลการวิจัย

สภาพทั่วไปและข้อมูลพื้นฐานที่สำคัญของเทศบาลนครพิษณุโลก

เทศบาลเมืองพิษณุโลก เดิมประกาศเป็นสุขาภิบาลเมืองพิษณุโลก เมื่อปี gele พ.ศ.2458 ครั้งเมื่อประเทศไทยได้ประกาศเปลี่ยนแปลงการปกครองจากราชบบสมบูรณ์มาเป็นราชบบประชาธิรัช มาเป็นราชบบประชาธิรัช พ.ศ.2475 ตามพระราชบัญญัติ จัดระเบียบบริหารอาณาจักรสยาม พ.ศ.2476 จึงได้มีประกาศพระราชนครกฤษฎีกา ยกเทศสุขาภิบาลเป็นเทศบาลเมืองพิษณุโลก เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ.2478 มีเขตพื้นที่ 5.85 ตารางกิโลเมตร จากการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนการเพิ่มอัตราของประชากร การขยายตัวของอาคารที่อยู่อาศัย ต่อมาได้ดำเนินการขออนุมัติขยายเขตเทศบาลจากเดิม 5.85 ตารางกิโลเมตร เพิ่มขึ้นเป็น 18.26 ตารางกิโลเมตร และได้ประกาศเปลี่ยนแปลงขยายเขตตามประกาศพระราชนครกฤษฎีกามีอวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ.2512 ปัจจุบัน มีฐานะเป็นเทศบาลนครพิษณุโลก ตามพระราชบัญญัติการกู้หนี้เทศบาลเมืองพิษณุโลก เป็นเทศบาลนครพิษณุโลก ตั้งแต่วันที่ 9 มีนาคม พ.ศ.2542 ตามประกาศราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 116 ตอนที่ 14 ก ลงวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ.2542 (www.phsmun.go.th)

4.1 ขนาดและที่ตั้ง

เทศบาลนครพิษณุโลก เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นขนาดใหญ่ ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก มีพื้นที่ 18.26 ตารางกิโลเมตร ตามลักษณะภูมิศาสตร์ซึ่งอยู่ในบริเวณภาคเหนือตอนล่างของประเทศไทย ห่างจากกรุงเทพมหานครไปทางทิศเหนือ ประมาณ 377 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่าง ๆ คือ

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ เทศบาลตำบลหัวรอ และ เทศบาลเมืองอรัญประเทศ
ทิศใต้	ติดต่อกับ เทศบาลตำบลท่าทอง และ องค์การบริหารส่วนตำบลวัดจันทร์
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ เทศบาลเมืองอรัญประเทศ
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ เทศบาลตำบลท่าทอง และ เทศบาลตำบลบ้านคลอง

4.2 การจัดตั้งชุมชนย่อยภายในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก มีการจัดตั้งชุมชนขึ้นภายในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก จำนวนทั้งสิ้น 64 ชุมชน แบ่งเขตพื้นที่ชุมชนออกเป็น 4 เขต (โซน) การแบ่งเขตพื้นที่ชุมชนดังกล่าว เพื่อให้แต่ละชุมชนได้รับรู้ข่าวสารและเข้าร่วมการดำเนินกิจกรรมกับเทศบาลนครพิษณุโลกอย่างต่อเนื่อง

4.3 การส่งเสริมเรื่องจักรยานของเทศบาลนครพิษณุโลก ตลอดทศวรรษที่ผ่านมา มีการบรรจุวาระว่าด้วยเรื่องการใช้จักรยาน ทั้งในระดับนโยบายบริหารประเทศ และในหมู่นักวิชาการ จักรยานกลายเป็นพาหนะที่สำคัญ โดยเฉพาะผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตเมือง แนวทางการพัฒนาการใช้จักรยาน ประกอบไปด้วย สภาพแวดล้อมทางกายภาพที่เอื้อต่อการใช้จักรยาน และสภาพโครงสร้างทางสังคมของสังคมนั้นๆ การใช้จักรยานเป็นภาพสะท้อนถึงปัญหาที่เกิดจากการใช้รถยนต์ด้วยเช่นกัน จักรยานเป็นได้มากกว่า มีใช้แค่พาหนะชนิดหนึ่งที่ใช้ในการเดินทาง จึงทำให้เกิดแนวคิดสำหรับการเดินทาง โดยใช้จักรยานให้เข้ามายืดหยุ่นและเป็นทางเลือกเพิ่มเติมสำหรับการเดินทางรูปแบบใหม่ให้กับประชาชนในจังหวัดพิษณุโลกในเขต เทศบาลนครพิษณุโลก โดย นายบุญทรง แทนานี นายกเทศมนตรี มีนโยบายที่จะลดการใช้พลังงาน เพื่อลดสภาวะเรือนกระจก อันส่งผลทำให้เกิดสภาวะโลกร้อนและการซึมซึบของโลกร้อนและการเปลี่ยนแปลงไปอย่างรุนแรง จึงได้เกินแนวคิดที่จะลดการใช้

พัฒนาสำหรับการเดินทาง โดยใช้ “จักรยาน” ให้เข้ามายืนหนาทและเป็นทางเลือกเพิ่มเติมสำหรับการเดินทางรูปแบบใหม่ ให้กับประชาชน การขับเคลื่อนนโยบายพิษณุโลกเมืองแห่งจักรยานให้สมฤทธิ์ผล จำเป็นต้องขับเคลื่อนทั้งมิติของโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกและด้านสังคม ซึ่งได้แก่การจัดกิจกรรมรณรงค์ประชาสัมพันธ์ เชิญชวนประชาชน ให้หันกลับมา ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันมากยิ่งขึ้น โดยแบ่งการดำเนินการออกเป็น

4.3.1 การส่งเสริมมิติทางกายภาพ เทศบาลนครฯ ได้ดำเนินการ 2 รูปแบบ ได้แก่

1. สร้างเส้นทางจักรยานที่มีความปลอดภัยและมีเส้นทางเชื่อมต่อเข้าหากันที่เพื่อไปสู่เส้นทางหลักในปี พ.ศ.2558 โดยได้มีการดำเนินการดังนี้ (กคพร วัฒนธรรมค์และคณะ: 2559)

1. เทศบาลฯ ได้จัดสรรงบประมาณของเทศบาลฯ เพื่อจัดทำเส้นทางจักรยานบริเวณถนนวังจันทน์

ตั้งแต่เชิงสะพานเรศวร จนถึงหน้าทางเข้าพระราชวังจันทน์ ขนาดกว้าง 1.50 – 3.00 เมตร ยาว 731 เมตร คิดเป็นพื้นที่ไม่น้อยกว่า 1,724 ตารางเมตร พร้อมติดตั้งที่จอดจักรยานเพื่อรองรับเส้นทางจักรยานบริเวณถนนภายในเขตพื้นที่ โบราณสถาน พระราชวังจันทน์

1.2 เทศบาลฯ ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา จัดทำเส้นทางจักรยานใน 4 เส้นทาง ได้แก่

1) ถนนรอบคูเมือง ได้แก่ ถนนพระร่วงและถนนพระลือตั้งแต่ สี่แยกถนนสิงห์วัฒน์ จนถึงทางเข้าโรงเรียน โรงวิทย์ป้อมเพชร ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก ระยะทางรวม 1,985 เมตร

2) บริเวณถนนภายในสวนเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเฉลิมพระชนมพรรษา 80 พรรษา (สวนเรือนแพ) ถนนมิตรภาพ ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก ระยะทางรวม 1,510 เมตร

3) ถนนพุทธบูชา ตั้งแต่สะพานสุพรรณกัลยาถึงทางแยกเข้าเทศบาลครพิษณุโลก ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก ระยะทางรวม 1,842 เมตร

4) ถนนภายในเขตพื้นที่โบราณสถาน พระราชวังจันทน์ ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก ระยะทางรวม 2,436 เมตร

2. สร้างจุดจอดจักรยาน จำนวน 15 แห่ง ให้ครอบคลุมพื้นที่และจัดทำสัญลักษณ์ต่างๆ ในพื้นที่ ให้ครอบคลุมเพื่อรองรับผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ในปี พ.ศ. 2558

4.3.2 การส่งเสริมมิติทางสังคม สร้างการรับรู้ต่อสาธารณะอย่างต่อเนื่อง ผ่านกิจกรรมการต่างๆ ตลอดจนการสร้างความตระหนักของผู้ใช้จักรยานพาหนะทุกประเภทบนท้องถนน ต่อการแบ่งปัน เอื้ออาทรและความปลอดภัยร่วมกัน และการสร้างเครือข่ายที่เข้มแข็ง ซึ่งประกอบด้วยทุกภาคส่วนของสังคม ได้แก่ เครือข่ายการขับเคลื่อนเมืองพิษณุโลกกลุ่มต่างๆ ตลอดจน กลุ่มเยาวชนในพิษณุโลก สมาคมเครือข่ายเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนกัน สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) โรงเรียนเทศบาล 3 วัดท่ามะปราง ชุมชนวัดท่ามะปรางและชุมชนร่วมใจ เป็นต้น

4.3.3 เป้าหมายการดำเนินงานด้านจักรยานของเทศบาลครพิษณุโลก เทศบาลครพิษณุโลกจัดให้มีเล่นจักรยาน จุดจอดรถจักรยาน ป้ายสัญลักษณ์ เครื่องหมายต่างๆ สำหรับผู้ใช้จักรยานใน 10 เส้นทาง

ปี พ.ศ. 2560 กรมโยธาธิการและผังเมืองทำการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำน่าน พร้อมปรับภูมิทัศน์และถนน คสล. บริเวณด้านหน้าพระราชวังจันทน์ความยาว 672 เมตร ทั้งนี้กรมโยธาธิการและผังเมืองได้จัดสรรงบประมาณ จำนวน 103,500,000 บาทเริ่มดำเนินการก่อสร้างมาแล้วตั้งปี พ.ศ. 2560 และเสร็จภายใน 750 วัน ประกอบกับปีในปี พ.ศ. 2563 กรมโยธาธิการและผังเมืองมีโครงการระยะที่ 2 โดยจะปรับปรุงถนน คสล. 4 ช่องทางจราจรพร้อมเล่นจักรยาน และปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณ 2 ข้างทางพร้อมระบบไฟฟ้าส่องสว่าง บริเวณด้านหน้าศาลากลางจังหวัดพิษณุโลก (ถนนวังจันทร์) ความยาว 400 เมตร งบประมาณ 70,000,000 บาท และเสร็จในปี พ.ศ. 2564 ซึ่งการก่อสร้างดังกล่าวจะช่วยป้องกันการพังทลายของตลิ่งริมแม่น้ำน่าน ป้องกันตลิ่งทรุดตัว ภูมิทัศน์สวยงาม เป็นสถานที่ออกกำลังกายและพักผ่อนหย่อนใจ ของประชาชน (บุญทรง แทนธานี, สัมภาษณ์ มติชน 26 กันยายน 2561)

4.3.4 ตัวที่ชี้วัดความสำเร็จที่เทศบาลนครพิษณุโลกกำหนดเป้าหมาย ประชาชนผู้ใช้จักรยานพื้น地道และมีความปลดภัยในการใช้เส้นทางขับขี่จักรยาน และหันมาใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้นทั้งเพื่อการออกกำลังกายและการเดินทาง ลักษณะดังกล่าวทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของประชาชนลดลง การจราจรมีความคล่องตัวขึ้นและส่งผลต่อ มลภาวะทางอากาศ ภาวะเรือนกระจก ลดลง

5. กิจกรรมที่ได้มีการดำเนินการโดยเทศบาลนครพิษณุโลก ประกอบด้วย

การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ เทศบาลพิษณุโลกได้มีการจัดพิธี เสรนา พิษณุโลกเมืองแห่งจักรยานแลพิธีเปิดเส้นทางจักรยาน บริเวณสวนชมน่านเฉินพระเกียรติ การส่งเสริมให้มีการใช้จักรยาน ในแผนการดำเนินงานตามกิจกรรมจักรยานให้น้องเยาวชน ซึ่งผลลัพธ์ที่คาดจะได้รับ ภาคส่วนต่างๆสังคมได้รับพัฒนาและการมีส่วนร่วมในการพัฒนาเมือง มีการใช้พลังงานสีเขียวในการเดินทางไปโรงเรียน เพิ่มยุทธศาสตร์การส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้รับการขับเคลื่อนผ่านมิติสังคม ซึ่งโครงการนี้ได้มีเวลาการดำเนินงานเมื่อเดือนสิงหาคม – ธันวาคม พ.ศ.2558 จุดจอดรถจักรยานได้มีการดำเนินงานติดตั้งจุดจอดจักรยานในเขตเทศบาลครพิษณุโลก 20 จุด ซึ่งเทศบาลได้มีการศึกษาที่ที่เหมาะสมต่อการติดตั้งจุดจอดจักรยาน และสอบถามความคิดเห็นของแกนนำชุมชนต่อสถานที่ที่เหมาะสมต่อการติดตั้งจุดจอดจักรยานได้มีเวลาการดำเนินงานเมื่อเดือนกรกฎาคม–ธันวาคม พ.ศ.2558 ซึ่งทางด้านงบประมาณทั้งสองโครงการนี้ได้รับการสนับสนุนโครงการจากบริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)

ผลการศึกษาจากการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก จากการสอบถามด้านพฤติกรรมและทศนคติของชุมชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลกผ่านแบบสอบถาม และการเข้าหารือกับผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ ผู้เกี่ยวข้องในส่วนของเทศบาลนครพิษณุโลก สำหรับการลงพื้นที่ในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก มีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 434 ชุด ครอบคลุม 64 ชุมชน (4 โซน) ได้ผลการศึกษาดังนี้

ส่วนที่ 1 การหารือร่วมกับผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ ผู้เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนกิจกรรมการเดินและการปั่นของเทศบาลนครพิษณุโลก

การร่วมหารือระหว่าง ผู้บริหาร เจ้าหน้าที่และผู้เกี่ยวข้องของเทศบาลนครพิษณุโลก ผู้แทนจากสถาบันการเดินและการจักรยานไทย นักวิจัย ได้สรุปทิศทางของการพัฒนาการเดินและการปั่นของการขับเคลื่อนและพัฒนาเมืองในการมุ่งเน้นเพื่อส่งเสริมสุขภาพของประชาชนผ่านกิจกรรมจักรยาน และมีความพยายามรณรงค์ให้มีการเดินและการปั่นในรูปแบบกิจกรรมที่ส่งเสริมการเดินและการปั่นในชีวิตประจำวัน ทั้งนี้ เทศบาลนครพิษณุโลก มีทิศทางการพัฒนาในส่วนของการเตรียม เรื่องโครงสร้างพื้นฐานที่อำนวยความสะดวกและส่งเสริมสุขภาพผ่านการเดิน การปั่นและอื่นๆ ให้กับประชาชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลกอย่างต่อเนื่อง สำหรับทิศทางการพัฒนากิจกรรมการเดินและการปั่นเพื่อผลลัพธ์ได้อีก เช่น การท่องเที่ยวเชื่อมโยงของแหล่งท่องเที่ยวสำคัญในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก การรณรงค์การปั่นให้กับนักเรียนในกลุ่มโรงเรียน สังกัดเทศบาลนครพิษณุโลก และการสร้างเสริมความรู้ความเข้าใจในเรื่องการเดินและการปั่นให้กับประชาชนในชุมชนของเทศบาลนครพิษณุโลก มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง (ภาพที่ 1)



ภาพที่ 1 การเข้าร่วมหารือระหว่างผู้แทนสถาบันการเดินและการจักรยานไทย นักวิจัย กับผู้บริหาร เจ้าหน้าที่เทศบาลนครพิษณุโลก

ส่วนที่ 2 การลงพื้นที่สอบถามความคิดเห็นเรื่องพฤติกรรมและทัศนคติของการเดินและการใช้จักรยานของประชาชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก (64 ชุมชน) ผลการศึกษาจากการลงพื้นที่สอบถามประชาชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก มีรายละเอียดดังนี้



ส่วนที่..1..ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวนทั้งสิ้น 434 ราย พบร้าประชาชนส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามเป็น เพศหญิง จำนวน 206 ราย คิดเป็นร้อยละ 47.5 มากกว่าเพศชายจำนวน 228 ราย คิดเป็นร้อยละ 52.5 ของจำนวน ประชาชนทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถาม 434 ราย ทั้งนี้กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ที่ช่วงตั้งแต่ 61 ปีขึ้นไปเป็นส่วนมาก มีจำนวน 112 ราย หรือประมาณร้อยละ 25.8 รองลงมา มีอายุอยู่ในช่วง 51-60 ปี มีจำนวน 103 ราย หรือประมาณร้อยละ 23.7 ของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ทั้งนี้ ส่วนใหญ่มีอาชีพ ธุรกิจส่วนตัว มีจำนวน 121 ราย คิดเป็นร้อยละ 27.9 รองลงมา มีอาชีพอื่นๆ มีจำนวน 17.1 ราย คิดเป็นร้อยละ 24 และอาชีพที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดคืออาชีพ เกษตรกร มีจำนวน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.2 ของประชาชนทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย

สำหรับระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามเป็นระดับปริญญาตรี มีจำนวน 131 คน คิดเป็นร้อยละ 30.2 รองลงมาคือระดับประถมศึกษา มีจำนวน 85 คิดเป็นร้อยละ 19.6 และระดับการศึกษาที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดคือ ระดับการศึกษาประถมศึกษา เอก มีจำนวน 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.7 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด โดยรายได้ต่อเดือน เดือนละ ต่ำกว่า 10,000 บาท มีจำนวน 152 ราย คิดเป็นร้อยละ 35 รองลงมา มีรายได้ต่อเดือนละ 10,000-20,000 บาท มีจำนวน 137 ราย คิดเป็นร้อยละ 31.6 และประชาชนที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดมีอยู่ ได้แก่ มีรายได้ต่อเดือน อยู่ที่ เดือนละ 40,000 - 50,000 บาท จำนวน 13 ราย คิดเป็นร้อยละ 3 ของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด สำหรับ สถานภาพครอบครัว พบร้า มีสถานภาพแต่งงาน มีจำนวน 247 ราย คิดเป็นร้อยละ 56.9 รองลงมา มีสถานภาพโสด มีจำนวน 128 ราย คิดเป็นร้อยละ 29.5 และประชาชนที่มีสถานภาพหย่าร้างตอบแบบสอบถามทั้งหมด 38 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.8 ของประชาชนทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ส่วนที่ 2 ลักษณะพฤติกรรมของการใช้จักรยานของประชาชนในชุมชนเขตเทศบาลนครพิษณุโลก

สำหรับพฤติกรรมการใช้จักรยาน ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน มีจำนวน 376 ราย คิดเป็นร้อยละ 86.6 ส่วนประชาชนที่ตอบแบบสอบถามที่ไม่มีพฤติกรรมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันวัน มีจำนวน 58 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.4 ของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด สำหรับเรื่องแรงจูงใจที่ทำให้เลือกใช้จักรยาน เพราะต้อง การมีสุขภาพแข็งแรง มีจำนวน 310 ราย คิดเป็นร้อยละ 71.4 รองลงมาเลือกความชื่นชอบการใช้จักรยาน มีจำนวน 133 ราย คิดเป็นร้อยละ 30.6 และประชาชนที่ตอบแบบสอบถามที่น้อยที่สุด เลือกกระแสนิยมทางสังคม มีจำนวน 11 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.5 ของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

อุปสรรคสำคัญของการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ได้แก่ ความรู้สึกไม่ปลอดภัยในชีวิต มีจำนวน 195 ราย คิดเป็นร้อยละ 44.9 รองลงเลือก สภาพพื้นผิวไม่เหมาะสม มีจำนวน 182 ราย คิดเป็นร้อยละ 41.9 และประชาชนที่ตอบ

แบบสอบถามน้อยที่สุด เลือกไม่มีช่องทางเดินรถ มีจำนวนรวมกันทั้งสิ้น 164 ราย คิดเป็นร้อยละ 37.8 ของประชาชนทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถาม วัตถุประสงค์ในการใช้จักรยานของผู้ตอบแบบสอบถามคือ ใช้จักรยานเป็นพาหนะเดินทาง เลือกท่องเที่ยว มีจำนวน 145 ราย คิดเป็นร้อยละ 33.4 รองลงมาเลือกสถานที่ทำงาน มีจำนวน 60 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.8 และประชาชนที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดเลือกเรียนหนังสือ มีจำนวน 32 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.4 ของจำนวนประชาชนที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด สำหรับประชาชนในเขตเทศบาลส่วนใหญ่จะใช้จักรยานทุกวัน มีจำนวน 138 ราย คิดเป็นร้อยละ 31.8 รองลงมาเลือก 2 วันต่อสัปดาห์ มีจำนวน 83 ราย คิดเป็นร้อยละ 19.1 และประชาชนที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดเลือก 6 วันต่อสัปดาห์ มีจำนวน 11 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.5 ของประชาชนทั้งหมดที่ทำแบบสอบถาม โดยระยะทางในการใช้จักรยานในแต่ละครั้งของท่าน เลือก 1-3 กิโลเมตร มีจำนวน 164 ราย คิดเป็นร้อยละ 37.8 รองลงมาเลือกน้อยกว่า 1 กิโลเมตร และมากกว่า 9 กิโลเมตร มีจำนวน 77 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.7 และประชาชนที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดเลือก 7 - 9 กิโลเมตร มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 25 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.8 ของประชาชนทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถาม ใช้เวลาในการขับขี่จักรยานคิดเป็น 15-30 นาที/ครั้ง มีจำนวน 172 ราย คิดเป็นร้อยละ 39.6 รองลงมาเลือกมากกว่า 1 ชั่วโมง มีจำนวน 82 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.9 และประชาชนที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดไม่ระบุเวลา จำนวน 42 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.7 ของประชาชนทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถาม สำหรับแนวคิดว่าการขี่จักรยานสามารถช่วยลดต้นทุนได้หรือไม่ พบร่วมกันว่า การขี่จักรยานเป็นการการลดต้นทุน มีจำนวน 323 ราย คิดเป็นร้อยละ 74.4 และอีกร้อยละ 64 คิดว่าเป็นการเฉยๆ โดยส่วนใหญ่แล้วรับข้อมูลข่าวสารเรื่องจักรยานผ่านทาง โทรศัพท์ มีจำนวน 239 ราย คิดเป็นร้อยละ 55.1 รองลงมาเลือก Facebook มีจำนวน 201 ราย คิดเป็นร้อยละ 46.3 เว็บไซด์ มีจำนวน 118 ราย คิดเป็น 27.2 ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 3 ทัศนคติของประชาชนในชุมชนที่มีต่อการใช้จักรยาน

จากแบบสอบถามทัศนคติของประชาชนในชุมชนต่อการใช้จักรยาน พบร่วมกันว่า ประชาชนเห็นด้วยในระดับมากที่สุดในประเด็นต่อไปนี้ การขี่จักรยานทำให้ร่างกายแข็งแรง ตลอดทั้งช่วงให้ผ่อนคลาย ช่วยประหยัดค่าใช้จ่าย ทำให้คล่องตัวสูง ร่างกายแข็งแรงและช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล อีกทั้งเห็นว่าจักรยานเป็นพาหนะเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ช่วยทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี ส่วนใหญ่ประชาชนในชุมชนเห็นด้วยมากที่สุดในการสนับสนุนการให้บริการ และรู้สึกมีความสุขทุกครั้งที่ได้ขี่จักรยาน หากเป็นไปได้จะเลือกเดินทางโดยจักรยาน

สำหรับความคิดเห็นในระดับมาก ประชาชนในชุมชนส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าการใช้จักรยานทำให้เกิดความคล่องตัวสูง ช่วยแก้ปัญหารถติดและลดปัญหาจราจร เหมาะสำหรับเดินทางระยะใกล้ และเห็นความสำคัญของการมีช่องทางจักรยานอย่างไรก็ตาม การขับขี่จักรยานมีประเด็นในเรื่องความไม่ปลอดภัยในชีวิตกรณีขับขี่ร่วมกับยานพาหนะอื่นๆ บนท้องถนน

สำหรับประเด็นความเห็นเรื่องจักรยานเป็นพาหนะที่เหมาะสมสำหรับคนที่นั่นและเป็นพาหนะที่กีดขวางจราจร ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเห็นปานกลาง ในการแสดงความคิดเห็นในประเด็นดังกล่าว (ภาคผนวก ตารางที่ 4)

ส่วนที่ 4 ความคิดเห็นของประชาชนต่อเรื่องการปั่นจักรยานกับสุขอนามัย

สำหรับความคิดเห็นของประชาชนกี่ยวกับการปั่นจักรยานกับความคิดเห็นเรื่องความรู้สึกเฉพาะด้านสุขภาพตามระดับความเข้าใจของประชาชนในชุมชนที่อยู่ในเขตเทศบาลฯ โดยแบ่งเป็นสามระดับคือ ถูก ผิด หรือไม่ทราบ พบร่วมกันว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความเข้าใจว่าการขับขี่จักรยานกับสุขภาพว่าเป็นสิ่งที่ถูกต้อง ว่าการปั่นจักรยานสามารถช่วยทำให้นอนหลับสนิทได้เร็ว มีผลทำให้ระบบขับถ่ายดีขึ้น ช่วยกระตุ้นการสร้างเซลล์สมองส่วนการบันทึกความจำ ตลอดจนช่วยเพาะกาย พลังงานภายในร่างกาย ทำให้ร่างกายลำเลียงออกซิเจนและสารอาหารดีขึ้น ช่วยขับสารพิษภายในร่างกาย ตลอดจนช่วยให้ระบบไหลเวียนเลือดทำงานดีขึ้น อีกทั้งการปั่นจักรยานช่วยป้องกันการเสื่อมสภาพข้อเข่า และช่วยป้องกันการปวดกล้ามเนื้อขา อีกทั้งช่วยลดความเสี่ยงการเป็นโรคหัวใจ ป้องกันภาวะเส้นเลือดตีบตันในสมองและไต แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ตอบแบบสอบถามไม่ทราบและเชื่อว่าการปั่นจักรยานจะช่วยลดความเสี่ยงการเป็นโรคเมะเริงเต้านม

5.บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ทิศทางการขับเคลื่อนและการพัฒนาการเดินและการใช้จักรยานในเขตเทศบาลนครพิษณุโลกในลักษณะขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่รับผิดชอบโดยตรง ในเขตเมือง คือเทศบาลนครพิษณุโลก พบว่า การใช้จักรยานมุ่งเน้นให้ความสำคัญในเรื่องของการสร้างเสริม ส่งเสริมสุขภาพเป็นอันดับแรก ลำดับถัดมาได้แก่เรื่องการพัฒนา ส่งเสริม จัดหาโครงสร้างพื้นฐานที่อำนวยความสะดวกเพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดอยู่ในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก สำหรับการรณรงค์ และกิจกรรมที่ดำเนินการต่อเนื่องในระดับชุมชน คือกิจกรรมการระดมความคิดเห็นของประชาชนในชุมชนเรื่องจักรยาน การสร้างความเข้าใจกับบ้านเรือนที่มีเสน่ห์จักรยาน หน้าบ้านหรือในพื้นที่ ตลอดจนการจัดกิจกรรมการปั่น การรณรงค์การปั่นร่วมกับโรงเรียนสังกัดเทศบาลนครพิษณุโลก และหน่วยงานภาครัฐ เช่น ในการทำความร่วมมือ (CSR) เรื่อง จักรยานอย่างต่อเนื่อง

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูล สอบถามประชาชนในเขตเทศบาลพิษณุโลก จำนวน 434 ราย ครอบคลุม 64 ชุมชน พบว่า การเดินและการปั่นของประชาชน เน้นเรื่องการสร้างเสริมสุขภาพ ผ่านการออกกำลังกายด้วยการปั่น มีการปั่นเพื่อท่องเที่ยว สูงเป็นอันดับต้นๆ โดยส่วนใหญ่ปั่นทุกวัน โดยปั่นในระยะเวลา 1-3 กิโลเมตร ใช้เวลา 15 – 30 นาที อย่างไรก็ตาม อุปสรรคสำคัญของการปั่นคือ ความรู้สึกไม่ปลอดภัยในชีวิต ในการปั่นจักรยานร่วมกับการขับขี่ร่วมกับยานพาหนะอื่นๆ บนท้องถนน ด้วยสภาพพื้นผิวที่ไม่เหมาะสมต่อการปั่น ตลอดจนไม่มีช่องทางเดินรถสำหรับจักรยาน หรือการขับขี่/การใช้ถนนร่วมกันระหว่างจักรยานและยานพาหนะอื่นๆ ในชีวิตประจำวัน ซึ่งสอดคล้องกับงานศึกษาของ เกษม นครเขตต์ (2557)

สำหรับความคิดเห็นหรือความเข้าใจเรื่องของการปั่นของประชาชนในชุมชน เห็นว่า การใช้จักรยานทำให้ร่างกายแข็งแรง ช่วยผ่อนคลายความเครียดและช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาล ที่สำคัญเวลาปั่นจักรยานแล้วรู้สึก มีความสุข หากพิจารณาความคิดเห็นเรื่องความรู้ความเข้าใจเฉพาะด้านสุขภาพ พบว่า การปั่นจักรยานทำให้สุขภาพดี นอนหลับสนิท มีผลต่อระบบขับถ่าย ทำให้ร่างกายสดชื่น ช่วยป้องกันการป่วยกล้ามเนื้อขา ลดความเสี่ยงเรื่องโรคหัวใจ แต่ไม่แน่ใจหรือทราบแน่ชัดว่าการปั่นจักรยานจะช่วยลดความเสี่ยงเรื่องการเป็นโรคมะเร็งเต้านมหรือไม่

ข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง – ชุมชน ให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน ของประชาชนที่อยู่ในชุมชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก เป็นกรณีศึกษาการดำเนินงาน แนวทาง ทิศทางของการดำเนินการของเทศบาลนครที่มุ่งเน้นการสร้างเสริมสุขภาพผ่านการเดินและการปั่นเป็นลำดับแรก และมีผลพลอยได้ในการพัฒนาและการขับเคลื่อนในเรื่องการส่งเสริมการท่องเที่ยว และกิจกรรมอื่นๆ เนื่องจากชุมชนในเขตเทศบาลครอบคลุมพื้นที่ในวงกว้าง การพิจารณาการศึกษาในชุมชนที่มีความพร้อม หรือชุมชนที่ไม่มีความพร้อมในการเดินและการใช้จักรยานแบบเฉพาะเจาะจงเป็นกรณีศึกษา จะเป็นแนวทางสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาของหน่วยงานให้บริการระดับท้องถิ่น เช่น เทศบาลนครพิษณุโลก หรือมีการเพิ่มพื้นที่การศึกษาบริเวณชายขอบเชื่อมโยงกับพื้นที่ชุมชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก กับท้องถิ่นเชื่อมโยง เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการสร้างเส้นทางหรือบูรณาการศาสตร์อื่นๆ ในเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการเดินการใช้จักรยานเชิงพื้นที่ อีกประดีน คือเรื่อง การศึกษาการบริหารจัดการด้านการลงทุนของหน่วยงานระดับท้องถิ่น ในการสนับสนุนการเดินและการปั่นของประชาชนในต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จและดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ไต้หวัน เกาหลี ญี่ปุ่น ฯลฯ เป็นต้น

5.กิจกรรมประกาศ

คณะกรรมการจัดการจราจรและสุขภาพเมือง ที่ตระหนักถึงความสำคัญของหัวข้อวิจัยการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง – ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาชุมชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก ภายใต้โครงการการขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน โดยใช้การวิเคราะห์ด้านพฤติกรรมของประชาชนในชุมชนเขตเทศบาลนครพิษณุโลกต่อการเดินและการใช้จักรยาน และขอขอบคุณ ผู้บริหารและบุคลากรเทศบาลนครพิษณุโลกในการสนับสนุนข้อมูลและประสบการณ์ต่างๆ ประกอบการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้

6. บรรณานุกรม

- เกษม นครเขตต์. (2557). การรับรู้ด้านสุขภาพและทัศนคติของประชาชนไทยต่อการเดินและการใช้จักรยาน. THE 2ND THAILAND BIKE AND WALK FORUM. ชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย.
- ชุมมาดา ศรีนวล. (2550). การใช้จักรยานของประชาชนและนักท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา : เส้นทางและรูปแบบทางจักรยานที่เหมาะสม. วิทยานิพนธ์ วท.ม., มหาวิทยาลัยมหิดล, กรุงเทพมหานคร.
- ทวีพล ไชยพงษ์. (2557). แนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศด้วยจักรยาน ณ วนพุทธอุทยานน้ำตกเขาวี โต้จัง หัวดปราจีนบุรี. วิทยานิพนธ์ วท.ม., มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.
- ธนพล แก้ววงศ์. (2552). แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ วท.ม., จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพมหานคร.
- ธวัช ศรีธรรมวงศ์. (2554). แนวทางการปรับปรุงเส้นทางจักรยานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวบริเวณเกาะบางกะเจ้า. วิทยานิพนธ์ รป.ม., มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ขอนแก่น.
- บำเพ็ญจิต แสงชาติ. (2547). การพัฒนาเส้นทางจักรยานสามล้อในเขตเทศบาลนครขอนแก่น. มนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์ (มหาวิทยาลัยขอนแก่น) ปีที่ 21, ฉบับที่ 3 (เม.ย.-มิ.ย. 2547), 1-12.
- ไฟศาล เทพวงศ์ศิริรัตน์ และคณะ. (2552). จานวนเหตุการณ์ใช้จักรยานน้อยลงสู่การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางจักรยาน : กรณีศึกษามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ บางเขน. ม.ป.ท: ม.ป.พ.
- ภาคร พัฒนาธรรมและคณะฯ (2560) การศึกษาทัศนคติและประเมินความคุ้มค่าในการสร้างเมืองจักรยานของจังหวัดพิษณุโลก. พิษณุโลก.
- มยุรี ภัทรชัยยาคุปต์. (2542). การยอมรับการใช้จักรยานในวิถีชีวิตประจำวันของประชาชน กรณีศึกษา : อำเภอเมืองจังหวัดนนทบุรี. วิทยานิพนธ์ วท.ม., มหาวิทยาลัยมหิดล, กรุงเทพมหานคร.
- มุทิตา ปันสุนทร. (2542). การวางแผนเส้นทางจักรยานที่เหมาะสมเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงรัตนโกสินทร์. วิทยานิพนธ์ รป.บ., มหาวิทยาลัยมหิดล, กรุงเทพมหานคร.
- ยอดชาย ณรงค์พันธ์. (2553). การส่งเสริมกิจการจักรยานของเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ จังหวัดอำนาจเจริญ. วิทยานิพนธ์ รป.บ., มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ขอนแก่น
- วริศรา เปเล่ยนกลิน. (2556). การประเมินผลกระทบเชิงเศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อมสำหรับนโยบายมหาวิทยาลัยสีเขียว ในระบบขนส่ง : กรณีศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต. วิทยานิพนธ์ วม., มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ปทุมธานี.
- วิทูร บุญส่ง. (2545). การใช้จักรยานในการเดินทางมาก็เรียนของนักเรียนของนักเรียน กรณีศึกษา : นักเรียนในเขตเทศบาลเมืองนครนายก. วิทยานิพนธ์ วท.ม., มหาวิทยาลัยมหิดล, กรุงเทพมหานคร.
- เศรษฐกุล ประเสริฐผล. (2549). โครงข่ายทางจักรยานในเมืองประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา. วิทยานิพนธ์ ผ.ม., จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพมหานคร.
- สรศักดิ์ ชิตชลธร. (2553). การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเขตเทศบาลนครตระง. วิทยานิพนธ์ ผ.ม., จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพมหานคร.
- อัจฉรา ตันติวิทยาพิทักษ์. (2540). การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาร. วิทยานิพนธ์ ผ.ม., จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพมหานคร.
- อาณัติ วิมานรัตน์. (2556). การวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนของการเดินทางโดยจักรยานโครงการจักรยานสาธารณะกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ ศ.ม., สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, กรุงเทพมหานคร.
- Steven Clayton et al., (2011). Feasibility Study for Pittsburgh Bike Share. Public Policy And Management, Heinz College, Carnegie Mellon University, USA.
- Torsten Belter, Maike von Harten and Sandra Sorof, (2012). Costs and Benefits of Cycling.
TU Dresden, Germany.
- www.heatwalkingcycling.org/index.php?pg=cycling&act=introduction
- www.matichon.co.th/region/news_1149677

การตรวจสอบปัจจัยที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันและกระบวนการ

เชิงนโยบายในการแก้ไขปัญหา: กรณีศึกษาตำบลบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา

Investigating Problems and Obstructions on Bicycle Usages in Daily Life and Policy Processes for Overcoming the Problems: Bangkhla, Chachoengsao Case Study

สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

บทคัดย่อ

จักรยานเป็นรูปแบบการเดินทางที่เป็นทางเลือกสำหรับเมืองที่ต้องการลดความหนาแน่นของปริมาณจราจร ลดอุบัติเหตุ จราจร ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ลดมลพิษทางอากาศ และมลภาวะทางเสียง นอกจากนี้การใช้จักรยานยังมีส่วนช่วยส่งเสริมสุขภาพของผู้ขับขี่ และช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในชีวิตประจำวันได้อีกด้วย แม้ว่าการใช้จักรยานจะมีประโยชน์มาก many ตามที่กล่าวข้างต้น แต่การใช้จักรยานเพื่อประกอบกิจกรรมในชีวิตประจำวันยังมีจำนวนน้อย โดยส่วนใหญ่การใช้จักรยานยังคงเป็นที่นิยมสำหรับคนเฉพาะกลุ่มและผู้ที่ใช้จักรยานเพื่อออกกำลังกายเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ งานศึกษานี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอผลการตรวจสอบทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อปัญหาและอุปสรรคของการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และกระบวนการเชิงนโยบายในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว งานศึกษานี้กำหนดให้ตำบลบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นพื้นที่ศึกษาและตรวจสอบทัศนคติของผู้เดินทางในตำบลบางคล้าที่มีต่อปัจจัยที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน 4 ด้าน ได้แก่ ความสบายในการใช้จักรยาน ความปลอดภัยของผู้เดินทาง ภาพลักษณ์ทางสังคม และลักษณะทางกายภาพ ข้อมูลจำนวน 420 ชุด ที่ได้จากการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายถูกนำมาวิเคราะห์ด้วยสถิติพรรณนา โดยจากการศึกษาพบว่า ผู้เดินทางส่วนใหญ่ในตำบลบางคล้า ให้ความสำคัญกับปัญหาลักษณะทางกายภาพ องค์ประกอบด้านการจราจรของถนน และโครงข่ายเส้นทางจักรยาน ความปลอดภัยในการสัญจร และปัจจัยที่สนับสนุนให้การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเกิดสวัสดิภาพในการเดินทาง นอกจากการตรวจสอบและวิเคราะห์สภาพปัญหาแล้ว ปัจจัยที่มีส่วนสำคัญต่อความสำเร็จในการแก้ปัญหาและพัฒนามeinongแห่งการใช้จักรยาน ได้แก่ การมีส่วนร่วมของผู้บริหารห้องคันกับประชาชน บทความนึงนำเสนองกระบวนการเชิงนโยบายที่ได้ดำเนินการในพื้นที่ซึ่งสามารถนำไปสู่การกำหนดแผนปฏิบัติการและโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาและพัฒนาชุมชนสู่ความเป็นเมืองแห่งการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างยั่งยืนต่อไป

คำสำคัญ: ปัญหาและอุปสรรคในการใช้จักรยาน, การใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน, การวางแผนและนโยบายการขนส่ง, บางคล้า

1. บทนำและวัตถุประสงค์

จักรยานเป็นรูปแบบการเดินทางที่เป็นทางเลือกสำหรับเมืองและชุมชนที่ต้องการลดความหนาแน่นของปริมาณจราจร ลดอุบัติเหตุ จราจร ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ลดมลพิษทางอากาศ และมลภาวะทางเสียง นอกจากนี้การใช้จักรยานยังมีส่วนช่วยส่งเสริมสุขภาพของผู้ขับขี่ เป็นรูปแบบการเดินทางที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ (Non-motorized mode) ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในชีวิตประจำวันได้อีกด้วย แม้ว่าการใช้จักรยานจะมีประโยชน์มากตามที่กล่าวข้างต้น แต่การใช้จักรยานเพื่อประกอบกิจกรรมในชีวิตประจำวันยังมีจำนวนน้อย โดยส่วนใหญ่การใช้จักรยานยังคงเป็นที่นิยมสำหรับคนเฉพาะกลุ่มและผู้ที่ใช้จักรยานเพื่อออกกำลังกายเท่านั้น

การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันไม่ได้รับความนิยมสำหรับประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมืองหลวงหรือเมืองขนาดใหญ่ของแต่ละภูมิภาคนั้นเนื่องจากปัจจัยหลายประการ อาทิ ปัจจัยทางกายภาพ ได้แก่ ความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการใช้จักรยานของเมือง สภาพภูมิอากาศ เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศไทยมีสภาพอากาศร้อนชื้น และสวัสดิภาพความปลอดภัยในการสัญจร เป็นต้น อย่างไรก็ตาม องค์ประกอบของปัจจัยเหล่านี้ส่งอิทธิพลต่อการใช้

จักรยานของผู้คนแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ ทั้งนี้ขึ้นกับบริบทของเมืองและทัศนคติของคนในชุมชนนั้นๆ นอกจากราชีวิทที่มีความสำคัญต่อความสำเร็จของการผลักดันให้มีการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของเมือง ยังขึ้นกับการสนับสนุน ส่งเสริมและการให้ความสำคัญของผู้บริหารในท้องที่ ผนวกกับความต้องการที่จะใช้จักรยานของประชาคมในพื้นที่นั้นด้วย ด้วยเหตุนี้ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดและทัศนคติของผู้คนในเมืองที่มีต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันในบริบทของเมืองนั้นๆ จึงมีความสำคัญและมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่สำหรับผู้บริการเมืองสำหรับนำไปใช้ในการกำหนดแผนและโครงการ รวมถึงแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาองค์ประกอบของเมืองให้เกิดความพร้อมสำหรับการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างยั่งยืน

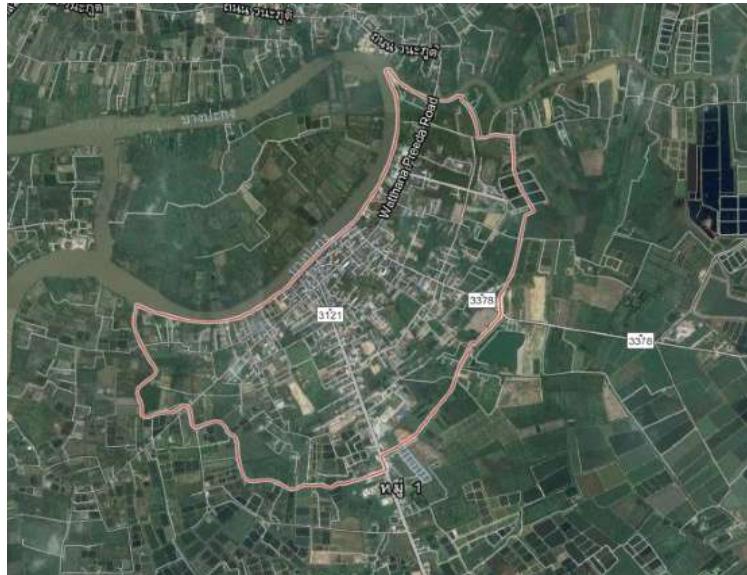
จากที่กล่าวข้างต้น บทความจึงนำเสนอ “การตรวจสอบปัจจัยที่เป็นปัจจุหะและอุปสรรคต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันและกระบวนการเชิงนโยบายในการแก้ไขปัจจุหะ: กรณีศึกษาตำบลบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการศึกษาเพื่อส่งเสริมการสร้างเมือง ชุมชน ที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน: กรณีศึกษาชุมชนบางคล้า ที่มีวัฒนธรรมคุณลักษณะพัฒนาระบบเมือง ชุมชน ให้สอดคล้องและเอื้อต่อการเดินทางด้วยการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันให้มากยิ่งขึ้น โดยกระบวนการมีส่วนร่วมของทั้งผู้กำหนดนโยบาย ผู้ออกแบบและก่อสร้างโครงสร้าง พื้นฐานของเมืองและชุมชน ประชาชนในพื้นที่ผู้ใช้โครงสร้างพื้นฐานของเมืองและชุมชนทุกเพศ ทุกวัย รวมทั้งนักศึกษา นักวิจัย หรือนักวิชาการในพื้นที่ร่วมกันในการกำหนดแนวทางและก่อสร้างในพื้นที่เป้าหมายร่วมกัน โดยบทความนี้มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อตรวจสอบปัจจัยที่เป็นปัจจุหะและอุปสรรคต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของผู้เดินทางซึ่งอาศัยอยู่ในตำบลบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา และนำเสนอกระบวนการเชิงนโยบายที่น่าสนใจในการนำข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริงจากกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ มาประยุกต์ใช้ในการกำหนดแนวทางดำเนินงาน รวมถึงกำหนดแผนปฏิบัติการและโครงการในการแก้ไขปัจจุหะ โดยมุ่งหวังว่าบทความนี้จะเสนอตัวอย่างของแนวทางในการกำหนดนโยบายและแผนปฏิบัติการที่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงของปัจจุหะในพื้นที่และความต้องการของคนในชุมชน ซึ่งสามารถนำไปสู่การผลักดันให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพิ่มมากขึ้น และนำไปสู่แนวทางการพัฒนาเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืนในที่สุด

2. วิธีการศึกษา

2.1 พื้นที่ศึกษา

การศึกษานี้กำหนดให้เทศบาลตำบลบางคล้า อำเภอบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นพื้นที่ศึกษาสำหรับการพัฒนาเมืองต้นแบบของการใช้การเดินและการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน เทศบาลตำบลบางคล้า อำเภอบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา ห่างจากตัวจังหวัดฉะเชิงเทรา 25 กิโลเมตร ห่างจากกรุงเทพมหานคร เป็นระยะทาง 92 กิโลเมตร มีพื้นที่ 6.53 ตารางกิโลเมตร หรือ 4,081.25 ไร่ เทศบาลตำบลบางคล้า มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ข้างเคียง คือ ทิศเหนือ ติดต่อกับตำบลปากน้ำ ทิศใต้ ติดต่อกับ ตำบลท่าห้องหลวง ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ตำบลปากน้ำและตำบลท่าห้องหลวง และ ทิศตะวันตก ติดต่อกับ แม่น้ำบางปะกงตลอดแนวเขตเทศบาล (สำนักทะเบียนท้องถิ่นเทศบาลตำบลบางคล้า, 2559) ดังแสดงในภาพที่ 1

เทศบาลตำบลบางคล้า ประกอบด้วย 10 ชุมชน จากข้อมูลสำนักทะเบียนท้องถิ่นเทศบาลตำบลบางคล้า ณ วันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2556 มีประชากรทั้งสิ้น 9,307 คน แยกเป็น เพศชาย 4,334 คน และเพศหญิง 4,973 คน สภาพพื้นที่ในเขตเทศบาลตำบลบางคล้า เป็นที่ราบลุ่มริมแม่น้ำ เมฆะแก่การเพาะปลูก เกษตรกรรม พาณิชยกรรม ที่พักอาศัย และอื่นๆ โดยมีลักษณะการใช้พื้นที่หลัก ประกอบด้วย พื้นที่เพื่อการเกษตร ร้อยละ 20.42 ของพื้นที่ พื้นที่สำหรับอยู่อาศัย ร้อยละ 49.39 ของพื้นที่ พื้นที่สำหรับสาธารณูปโภค ร้อยละ 2.00 ของพื้นที่ พื้นที่ที่เป็นพื้นน้ำ คลอง บึง ถนน ร้อยละ 5.90 ของพื้นที่ และพื้นที่ว่างเปล่า ร้อยละ 22.29 ของพื้นที่ (สำนักทะเบียนท้องถิ่นเทศบาลตำบลบางคล้า, 2559)



ภาพที่ 1 ผังพื้นที่เทศบาลตำบลบางคล้า
ที่มา: www.googleearth.com

2.2 กลุ่มเป้าหมาย

การศึกษานี้กำหนดให้ผู้เดินทางในเมืองบางคล้าเป็นกลุ่มเป้าหมาย กลุ่มตัวอย่างจะถูกเลือกจากกลุ่มเป้าหมาย โดยการสุ่มเลือกแบบไม่เจาะจง (Accidental sampling) เพื่อตรวจสอบข้อมูลสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (Socioeconomic data) และข้อเท็จจริงเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันดังแสดงในตารางที่ 1 ขนาดตัวอย่างที่ต้องการที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้นได้ $\pm 5\%$ เมื่อจำนวนประชากรมากกว่า 9,000 คน จะมุ่งเข้าสำรวจ 400 ตัวอย่าง (ศิริชัย กัญจนวاسي และคณะ, 2540) อย่างไรก็ได้ ในการเก็บข้อมูลจริงได้ทำการสำรวจข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 500 คน เพื่อสำรวจไว้ในกรณีที่อาจเกิดความไม่สมบูรณ์ของข้อมูล ซึ่งเป็นความคลาดเคลื่อนอันเกิดจากบุคคล (Human errors) ที่สามารถเกิดขึ้นได้ระหว่างการสัมภาษณ์ข้อมูลจริง

ตารางที่ 1 ปัญหาและอุปสรรคในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันที่ใช้ตรวจสอบแนวคิดของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มปัญหาและอุปสรรค	ปัจจัยที่ต้องการตรวจสอบ
ด้านความสะอาดสบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> (1) อาคารร้อน (2) เปียกฝน/ฝนเป็นอุปสรรค (3) multiplicities ทางอากาศ (4) จักรยานชำรุด (5) ไม่มีร้านซ่อมจักรยาน/หาร้านซ่อมยาก (6) ไม่มีที่จอดจักรยาน (ที่ทำงาน ร้านค้า สถานที่ราชการ หรือสถานที่ต่างๆ ที่เดินทางไป ไม่มีที่จอดจักรยาน) (7) ที่พักอาศัยไม่มีที่จอด/เก็บจักรยาน (8) ที่ทำงานไม่มีห้องอาบน้ำ/ห้องเปลี่ยนเสื้อผ้า

ตารางที่ 1 ปัญหาและอุปสรรคในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันที่ใช้ตรวจสอบแนวคิดของกลุ่มตัวอย่าง (ต่อ)

กลุ่มปัญหาและอุปสรรค	ปัจจัยที่ต้องการตรวจสอบ
ด้านความสะอาดกับสภาพ (ต่อ)	(9) ข้อจำกัดเรื่องระยะทางและสถานที่ที่ต้องการเดินทางไป
	(10) ข้อจำกัดเรื่องการขนของที่ต้องนำไปด้วยในการเดินทาง
	(11) ราคาของจักรยาน
	(12) habitats แผลรอย กีดขวางการเดินทาง
	(13) รถยนต์จอดกีดขวางการเดินทาง
ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง	(1) อุบัติเหตุจากการจราจร
	(2) อันตรายจากอาชญากรรม (ใช้จักรยานในบางเวลาหรือบางพื้นที่อาจทำให้ไม่ปลอดภัยในการเดินทาง)
	(3) อันตรายจากสุนัข
	(4) กลัวจักรยานโคนขโมย
ด้านทัศนคติส่วนบุคคล	(1) เดิน/ขี่จักรยาน ดูไม่เท่ห์
	(2) เดิน/ขี่จักรยาน ดูเป็นผู้มีรายได้ต่ำ
	(3) สถานะทางสังคม หน้าที่การงาน ตำแหน่งทางสังคม
ด้านกายภาพ	(1) ผิวทางชรุขระ/ไม่เรียบ/ชำรุด
	(2) ฝ่าตะแกรงระยะนานนำบ่นผิวทาง (ทำให้จักรยานล้มได้)
	(3) ทางขัน มีเนินมาก
	(4) ถนนแคบ/ซอยแคบ
	(5) เส้นทางที่ต้องการเดินทางไม่มีทางจักรยาน
	(6) เส้นทางที่ต้องการเดินทางไม่มีป้ายบอกทาง ป้ายเตือน หรือเครื่องหมายจราจรสำหรับการใช้จักรยาน
	(7) ไม่มีทางเท้าที่กว้างพอสำหรับการใช้จักรยาน
	(8) ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอสำหรับการใช้จักรยานในเวลากลางคืน

3. ผลการวิเคราะห์

3.1 ภาพรวมของกลุ่มตัวอย่าง

จากข้อมูลจำนวน 500 ชุด ที่ได้จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างตามที่กล่าวข้างต้น เมื่อทำการคัดกรองและแยกข้อมูลที่ไม่สมบูรณ์ออกไปแล้ว คงเหลือข้อมูลที่สามารถนำไปวิเคราะห์ในขั้นตอนต่อไปทั้งสิ้น 420 ชุด ในเบื้องต้น ได้ทำการวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) เพื่อตรวจสอบภาพรวมของกลุ่มตัวอย่าง ดังแสดงในตารางที่ 2 และข้อมูลการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง ดังแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 2 ภาพรวมของกลุ่มตัวอย่าง

จำนวนข้อมูล = 420 ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
อายุเฉลี่ย (ปี)	33.04 ปี (SD = 13.50 ปี)	
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (บาท)	14,561.90 บาท (SD = 11,654.23 บาท)	
เพศ		
ชาย	217	51.7
หญิง	203	48.3
ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่าปริญญาตรี	257	61.1
ปริญญาตรี	155	37.0
สูงกว่าปริญญาตรี	8	1.90
จำนวนรถยนต์ที่มีในครอบครอง	0.65 คันต่อครัวเรือน (SD = 0.78 คันต่อครัวเรือน)	
จำนวนรถจักรยานยนต์ที่มีในครอบครอง	1.11 คันต่อครัวเรือน (SD = 0.61 คันต่อครัวเรือน)	
จำนวนจักรยานที่มีในครอบครอง	0.97 คันต่อครัวเรือน (SD = 0.84 คันต่อครัวเรือน)	
ประเภทที่อยู่อาศัย		
บ้านเดี่ยว	225	53.6
แฟลต อพาร์ตเม้นท์ หอพัก	93	22.1
ตึกแฝก	53	12.6
ทาวน์เฮาส์/บ้านแฝด	41	9.8
อื่นๆ	8	1.9

หมายเหตุ: Standard Deviation (SD) คือ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ตารางที่ 3 ข้อมูลการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง

จำนวนข้อมูล = 420 ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
วัตถุประสงค์หลักการเดินทาง ทำงาน	265	63.0
ซื้อของ	60	14.3
เรียนหนังสือ	41	9.9
สันทานการ (อาทิ พักผ่อน ออกกำลังกาย ฯลฯ)	26	6.1
กิจกรรมทางสังคม (อาทิ พับเพื่อน เยี่ยมญาติ ฯลฯ)	15	3.6
ธุระส่วนตัว (อาทิ พับแพทาย ชำระค่าน้ำ/ไฟ ฯลฯ)	13	3.1

ประเภทของจุดต้นทาง	บ้าน/ที่พัก	394	93.8
	สถานที่อื่นๆ (อาทิ ที่ทำงาน ร้านอาหาร ห้างสรรพสินค้า ฯลฯ)	26	6.2
ประเภทของจุดปลายทาง	บ้าน/ที่พัก	3	0.7
	สถานที่อื่นๆ (อาทิ ที่ทำงาน ร้านอาหาร ห้างสรรพสินค้า ฯลฯ)	417	99.3
ตำแหน่งของจุดต้นทาง	ภายในเขตบางคล้า	412	98.1
	นอกเขตบางคล้า	8	1.9
ตำแหน่งของจุดปลายทาง	ภายในเขตบางคล้า	360	85.7
	นอกเขตบางคล้า	60	14.3

ตารางที่ 3 ข้อมูลการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง (ต่อ)

จำนวนข้อมูล = 420 ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
รูปแบบการเดินทาง	จักรยานยนต์ส่วนบุคคล	246 58.6
	รถยนต์ส่วนบุคคล	112 26.6
	จักรยาน	32 7.6
	รถโดยสารประจำทาง (อาทิ รถสองแถว รถตู้ ฯลฯ)	26 6.2
	เดิน	4 1.0
เวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางต่อเที่ยว (นาที)	19.13 นาที (SD = 13.89 นาที)	
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางต่อเที่ยว (บาท)	16.53 บาท (SD = 18.08 บาท)	

หมายเหตุ: Standard Deviation (SD) คือ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

จากตารางที่ 2 จากกลุ่มตัวอย่าง 420 คน พบร้า มีอายุเฉลี่ยเท่ากับ 33.04 ปี (SD = 13.50 ปี) ประกอบด้วย เพศชาย ร้อยละ 51.7 (217 คน) เพศหญิง ร้อยละ 48.3 (203 คน) และมีการศึกษาอยู่ในระดับต่ำกว่าปริญญาตรีเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 61.1 (257 คน) โดยกลุ่มตัวอย่าง มีรายได้เฉลี่ย 14,561.90 บาทต่อเดือน (SD = 11,654.23 บาท เดือน) มีรถยนต์ส่วนบุคคลในครอบครองเท่ากับ 0.65 คันต่อครัวเรือน (SD = 0.78 คันต่อครัวเรือน) มีจักรยานยนต์ส่วนบุคคลในครอบครองเท่ากับ 1.11 คันต่อครัวเรือน (SD = 0.61 คันต่อครัวเรือน) และมีจักรยานในครอบครองเท่ากับ 0.97 คันต่อครัวเรือน (SD = 0.84 คันต่อครัวเรือน) โดยส่วนใหญ่มีที่พักอาศัยเป็นบ้านเดี่ยว คิดเป็นร้อยละ 53.6 (225 คน) รองลงมาได้แก่ แฟลต อพาร์ตเม้นท์ หอพัก ร้อยละ 22.1 (93 คน) ตึกแ阁 ร้อยละ 12.6 (53 คน) และทาวน์เฮาส์/บ้านแฝด ร้อยละ 9.8 (41 คน)

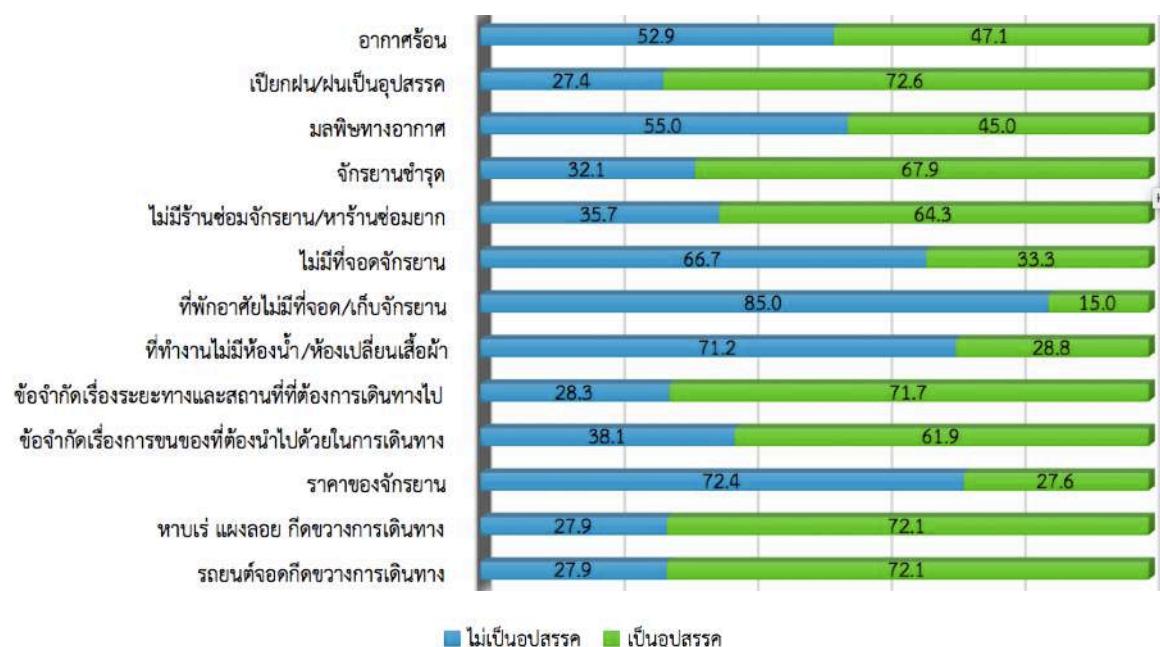
เมื่อพิจารณาข้อมูลการเดินทางจากตารางที่ 3 พบร้า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์การเดินทางหลักเพื่อไปทำงาน ร้อยละ 63.0 (265 คน) รองลงมาได้แก่ การเดินทางไปช้อปของ ร้อยละ 14.3 (60 คน) เรียนหนังสือ ร้อยละ 9.9 (41 คน) สันทานการ ร้อยละ 6.1 (26 คน) กิจกรรมทางสังคม ร้อยละ 3.6 (15 คน) และธุระส่วนตัว ร้อยละ 3.1 (13 คน) โครงการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างชุมชน-เมือง ให้มีสุขภาวะ

จุดเริ่มต้นการเดินทางส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัย คิดเป็นร้อยละ 93.8 (394 คน) การเดินทางที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่มีจุดต้นทาง-ปลายทางอยู่ในเขตเมืองบางคล้า โดยมีจุดต้นทางอยู่ภายในเขตเมืองบางคล้า คิดเป็นร้อยละ 98.1 (412 คน) และมีจุดปลายทางอยู่ภายนอกในเขตเมืองบางคล้าเพื่อเดียวกัน คิดเป็นร้อยละ 85.7 (360 คน) รูปแบบการเดินทางหลักที่กลุ่มตัวอย่างในเขตเมืองบางคล้าใช้ในการเดินทาง ได้แก่ จักรยานยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 58.6 (246 คน) รองลงมาได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล จักรยาน รถประจำทาง และการเดิน คิดเป็นร้อยละ 26.6 7.6 6.2 และ 1.0 ตามลำดับ (112 32 26 และ 4 คน ตามลำดับ) เวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางต่อเที่ยว 19.13 นาที ($SD = 13.89$ นาที) และค่าใช้จ่ายเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางต่อเที่ยว เท่ากับ 16.53 บาท ($SD = 18.08$ บาท)

3.2 ผลการตรวจสอบปัญหาและอุปสรรคในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

เมื่อพิจารณาปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน จากการตรวจสอบทัศนคติของผู้เดินทางในพื้นที่ศึกษา สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ในรูปของร้อยละ (%) แยกตามกลุ่มปัญหาแต่ละด้าน ได้ดังนี้

1) ด้านความสะดวกสบาย



ภาพที่ 2 ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อปัญหาและอุปสรรคด้านความสะดวกสบาย

2) ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง



ภาพที่ 3 ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อปัญหาและอุปสรรคด้านความปลอดภัยในการเดินทาง

3) ด้านทัศนคติส่วนบุคคล



ภาพที่ 4 ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อปัญหาและอุปสรรคด้านทัศนคติส่วนบุคคล

4) ด้านกายภาพ



ภาพที่ 5 ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อปัญหาและอุปสรรคด้านกายภาพ

จากข้อมูลที่นำเสนอเกี่ยวกับอุปสรรคในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน พบว่า ผู้เดินทางส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษาให้ความสำคัญกับเรื่องของปัญหาลักษณะทางกายภาพ องค์ประกอบด้านการจราจรของถนนและโครงสร้างที่ไม่เอื้อประโยชน์ ความปลอดภัยในการสัญจร และปัจจัยที่เอื้ออำนวยให้การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเกิดสวัสดิภาพในการขับขี่ยิ่งขึ้น ในส่วนที่เกี่ยวกับสภาพอากาศและจุดปลายทางที่ต้องอยู่ในระยะทางที่ไกลนั้น ถ้าสามารถปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างที่เอื้อประโยชน์ให้ดียิ่งขึ้น อาจลดปัญหานี้ได้ด้วยการสร้างเส้นทางจักรยานที่มีร่วมทางหรือมีหลังคาคลุมทางจักรยาน (Covered ways) ก็จะลดปัญหาและอุปสรรคในส่วนนี้ลงได้ระดับหนึ่ง นอกจากนี้ การจัดทำสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น จุดจอดจักรยาน ห้องและตู้สำหรับเปลี่ยนเครื่องแต่งกาย การติดตั้งป้ายเตือนและไฟส่องสว่างที่เพียงพอ ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่สามารถทำให้การสัญจรโดยใช้จักรยานมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น

4. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

4.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากที่นำเสนอข้างต้น ทำให้ทราบแนวคิดของผู้เดินทางในทำلبางคล้าถึงปัจจัยที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะเป็นประโยชน์และมีความจำเป็นต่อการนำไปประยุกต์ใช้ในการกำหนดนโยบายและแผนปฏิบัติการสำหรับพัฒนาและผลักดันชุมชนบางคล้า ให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันต่อไป อย่างไรก็ได้ ผลลัพธ์ดังกล่าวจะถูกนำมาใช้ให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรมได้นั้น จำเป็นต้องมีกระบวนการกำหนดนโยบายและแผน โดยนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้ประโยชน์ โดยในขั้นต้น อาจเริ่มจากการวิเคราะห์ SWOT

Analysis เพื่อตรวจสอบความเป็นไปได้ในการพัฒนา ดังตัวอย่างการวิเคราะห์ SWOT เพื่อประเมินความเป็นไปได้สำหรับการพัฒนาและผลักดันบางคล้าให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ดังแสดงในตารางที่ 4 ซึ่งการดำเนินการดังกล่าว เป็นขั้นตอนการวางแผนแบบ Top-Down Strategy ซึ่งมาจากมุ่งมองของภาครัฐและผู้บริการในพื้นที่ ตามกรอบแนวคิด ดังแสดงในภาพที่ 6 จากการประเมินและวิเคราะห์ดังกล่าว จะทำให้เห็นถึงโอกาสและความเป็นไปได้ที่จะพัฒนาบางคล้าสู่การเป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน โดยผลการตรวจสอบปัญหาและอุปสรรคของการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันจากกลุ่มตัวอย่างตามที่กล่าวข้างต้น สามารถนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับอ้างอิงในการวิเคราะห์แต่ละประเด็นที่ปรากฏในการวิเคราะห์ SWOT ทำให้การวิเคราะห์มีความสมเหตุสมผลและความน่าเชื่อถือเพิ่มขึ้นด้วย

ตารางที่ 4 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการพัฒนาเมืองบางคล้าให้เป็นเมืองและชุมชนที่เป็นมิตรต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> 1) มีสถานที่ท่องเที่ยวและร้านอาหารสำคัญอยู่ติดกัน 2) ปริมาณการจราจรไม่มากจนเกินไป กระแสจราจรมีความเร็วต่ำ 3) เมืองไม่หนาแน่นจนเกินไป 4) สถานที่ราชการรวมศูนย์อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกัน 5) ระบบขนส่งสาธารณะมีเพียงรายเดียว ให้บริการในเส้นทางเดียว ไม่มีจักรยานยนต์รับจ้าง/มีเพียงรายเดียว 6) เป็นชุมชนกว้างขวาง ที่เพิ่งเริ่มมีการขยายตัวของธุรกิจ อย่างไรมีทรัพยากริมแม่น้ำและแม่น้ำเจ้าพระยา 7) มีโครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงกันภายในชุมชน สามารถเข้าถึงสถานที่สำคัญต่างๆ ได้ด้วยจักรยานและรถประจำทาง 8) มีนักท่องเที่ยวในวันหยุดเป็นจำนวนมาก สามารถสร้างกิจกรรมที่เชื่อมโยงสถานที่ท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานเป็นรูปแบบการเดินทางที่เชื่อมโยงได้เป็นอย่างดี 	<ul style="list-style-type: none"> 1) มีการใช้จักรยานยนต์จำนวนมาก 2) การออกแบบถนนยังไม่ทางจักรยานและทางเดินเท้าที่ได้มาตรฐาน 3) ถนนในชุมชนบางเส้นทางมีความกว้างผิวจราจรไม่มาก 4) พฤติกรรมการใช้ถนนและการจอดรถที่ขัดต่อการใช้จักรยานและการเดิน 5) นโยบายด้านการใช้พื้นที่และผังเมืองไม่ชัดเจน เกิดการพัฒนาการใช้พื้นที่ที่ไม่เป็นระเบียบ

โอกาส (Opportunity)	อิทธิพลของปัจจัยภายนอก/ภัยคุกคาม (Threaten)
<p>1)นโยบายของรัฐบาลที่มุ่งเน้นปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง การพัฒนาอย่างยั่งยืน และชุมชนน่าอยู่ มาอย่างต่อเนื่อง</p> <p>2) รัฐบาลชุดปัจจุบันสนับสนุนแนวทางการใช้จักรยาน และการเดินอย่างเป็นรูปธรรม</p> <p>3) งบประมาณในการลงทุนในการปรับปรุงและพัฒนา เพื่อให้เกิดการพัฒนาให้เป็นเมืองและชุมชนที่เป็นมิตร ต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ไม่น่าจะสูงมาก</p> <p>4) ความนิยมในการใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้น แม้ว่าจะ เป็นไปเพื่อการออกกำลังกายก็ตาม แต่มีโอกาสพัฒนา ให้เป็นการใช้ในชีวิตประจำวันได้</p> <p>5) มีช่วงห่างของการเป็นเมืองจักรยานและการเดินอี กมาก ยังต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกมาก อาทิ จุดจอดจักรยาน ร้านซ่อมจักรยาน ร้านขายจักรยาน เป็นต้น ซึ่งสิ่งอำนวยความสะดวกที่ขาดเหล่านี้ ล้วน เป็นโอกาสในการลงทุนในอนาคต</p>	<p>1) เริ่มมีนักลงทุนด้านต่างๆ เข้ามาในพื้นที่มากขึ้น มี โอกาสเกิดเป็นกระแสนิยม ทำให้ผู้คนมีพฤติกรรม บริโภคนิยม ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้น</p> <p>2) มีประชากรแห่งเป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีโรงเรียน อุตสาหกรรมอยู่ในพื้นที่ข้างเคียง ทำให้การจัด ระเบียบพุทธิกรรมการเดินทางทำได้ยากขึ้น</p>



ภาพที่ 6 กรอบแนวคิดการบูรณาการนโยบายของภาครัฐ (Top-Down) และความต้องการของชุมชน (Bottom-Up) ในการได้มาซึ่งแผนปฏิบัติการและโครงการพัฒนาด้านการขนส่งและแก้ไขปัญหาราражรที่เหมาะสมกับชุมชน

นอกจากการกำหนดแผนและให้ความสำคัญกับบริหารในพื้นที่ เทศบาล และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งระดับจังหวัดและท้องถิ่นแล้ว การที่จะทำให้แนวคิดและนโยบายประสบความสำเร็จและสามารถขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ในอนาคตต่อไป จำเป็นต้องได้รับการยอมรับ (Acceptance) จากประชาชนในพื้นที่ด้วย ทั้งนี้เนื่องจากการทำให้ชุมชนหรือพื้นที่ได้กีตามกิจการปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินชีวิตของคนในชุมชนนั้น ย่อมกระทบความรู้สึกและคุณภาพชีวิตโดย

รวมของคนในพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียและได้รับผลกระทบโดยตรง ด้วยเหตุนี้ การดำเนินการให้บรรลุผลสำเร็จจึงจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือทั้งจากผู้บริหารท้องถิ่นและประชาชนในพื้นที่ด้วยการประสานประโยชน์ร่วมกันแบบบูรณาการในจุดที่สมดุล (ดังแสดงในภาพที่ 6) ก็จะทำให้สามารถหาแนวทางดำเนินการร่วมกันโดยเกิดผลประโยชน์กับทุกฝ่าย และด้วยการดำเนินการตามแนวทางนี้ จะทำให้ชุมชนตระหนักถึงความสำคัญและผลประโยชน์ที่ตามมาในระยะยาวทั้งกับตนเอง และคนรุ่นต่อไป และส่งผลประโยชน์ย้อนกลับมายังชุมชนในภาพรวมในที่สุด ซึ่งกระบวนการที่จะนำไปสู่การยอมรับของประชาชนจนนำไปสู่การบรรลุผลของการขับเคลื่อนนโยบายและแผนนั้น มาจากการรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชนในชุมชนในการเสนอแนวคิดไปยังผู้บริการพื้นที่ (Bottom-Up Strategy) นั้นเอง โดยสำหรับการขับเคลื่อนนโยบายและแผนเพื่อพัฒนาเมืองบางคล้าสู่เมืองแห่งการใช้จักรยานอย่างยั่งยืนนั้น มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ได้ข้อมูลจากประชาชนสำหรับนำไปใช้ในการกำหนดนโยบายและแผนควบคู่ไปกับการใช้มุมมองของผู้บริหารโดยที่ผ่านมา มีตัวอย่างการดำเนินการที่สำคัญ ดังนี้

1) การจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการประชุมชุมชนบางคล้าเพื่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ในโครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน : กรณีศึกษาเทศบาลเมืองบางคล้า จ.ฉะเชิงเทรา

การจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการประชุมชุมชนบางคล้าเพื่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานในโครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน: กรณีศึกษาเทศบาลเมืองบางคล้า จ.ฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นโครงการภายใต้ “โครงการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างสังคมสุขภาวะ” ซึ่งเป็นโครงการที่ดำเนินการต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 โดยการสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) สถาบันการเดินและการจักรยานไทย และชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย โดยจัดขึ้นเมื่อวันอังคารที่ 3 กรกฎาคม 2561 ระหว่างเวลา 08.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลบางคล้า ตำบลบางคล้า อำเภอบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา มีผู้เข้าร่วมการสัมมนาทั้งสิ้น 43 คน ประกอบด้วยภาคส่วนต่างๆ ในชุมชนบางคล้า ไม่ว่าจะเป็นตัวแทนจากชุมชนในพื้นที่ หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจ อาทิ โรงเรียนในพื้นที่ เทศบาลตำบลบางคล้า องค์การบริหารส่วนตำบลในพื้นที่ กรมทางหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เป็นต้น รูปแบบการสัมมนาเป็นการสัมมนาเชิงปฏิบัติการที่มุ่งเน้นการแสดงความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยแบ่งผู้เข้าร่วมสัมมนาออกเป็นกลุ่มย่อยเพื่อระดมความคิดเห็นเชิงบูรณาการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการทราบปัญหาและแนวทางในการแก้ไขปัญหาในประเด็นต่างๆ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาวิธีการและแนวทางที่จะทำให้ชุมชนบางคล้า สามารถเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้ในทางปฏิบัติอย่างเหมาะสม ปลอดภัย และสอดคล้องกับรูปแบบและวิถีชีวิตของคนในชุมชนมากที่สุด โดยการระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย ได้แบ่งออกตามหัวข้อ ประกอบด้วย

- การปรับปรุงทางกายภาพและโครงสร้างพื้นฐาน
- การป้องกันอุบัติเหตุจากระยะห่าง
- การจัดระเบียบการสัญจรและการใช้รถใช้ถนนเพื่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน



ภาพที่ 7 งานสัมมนาเชิงปฏิบัติการประชาคมชุมชนบางคล้าเพื่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2561

2) การประชุมเชิงปฏิบัติการ “ทบทวนบางคล้า...ก่อนสร้างเมืองจักรยาน” ในโครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน: กรณีศึกษาเทศบาลเมืองบางคล้า จ.ฉะเชิงเทรา การจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ “ทบทวนบางคล้า...ก่อนสร้างเมืองจักรยาน” เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานในโครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน: กรณีศึกษาเทศบาลเมืองบางคล้า จ.ฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นโครงการภายของ “โครงการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างสังคมสุขภาวะ” ซึ่งเป็นโครงการที่ดำเนินการต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 โดยการสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) สถาบันการเดินและการจักรยานไทย และชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย โดยจัดขึ้นวันที่ 7-8 มกราคม 2562 มีผู้เข้าร่วมการประชุมเชิงปฏิบัติการฯ ประมาณ 30 คน ประกอบด้วยผู้แทนชุมชน ประชาชนทั่วไป ตัวแทนหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจในพื้นที่ เป็นต้น และจากการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ “ทบทวนบางคล้า...ก่อนสร้างเมืองจักรยาน” เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2562 ทำให้ได้ข้อสรุปร่วมกันในประเด็นสำคัญ 3 ประการ ได้แก่

- (1) ให้มีการดำเนินการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันในเมืองบางคล้า อย่างเป็นรูปธรรม
- (2) เสนอให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมเมืองบางคล้าให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนการดำเนินงานในพื้นที่
- (3) การจัดทำแผนแม่บทเมืองบางคล้าเพื่อการเดินทางอย่างยั่งยืน โดยการมีส่วนร่วมจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่



ภาพที่ 8 งานประชุมเชิงปฏิบัติการ “ทบทวนบางคล้า...ก่อนสร้างเมืองจักรยาน” วันที่ 7-8 มกราคม 2562

การจัดการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการดังกล่าว เป็นการให้ความสำคัญกับประชาชนในพื้นที่และเน้นการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้นโยบายและแผนในส่วนของ Bottom-Up นั้น สะท้อนมาจากการต้องการของคนในชุมชนอย่างแท้จริง โดยผลสรุปสำคัญที่ได้จากการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการดังกล่าว “ได้นำไปสู่การดำเนินการอีกขั้นหนึ่งของการผลักดันแนวคิดในการพัฒนาเมือง-ชุมชนบางคล้าให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างยั่งยืน นั่นคือ การสร้างการมีส่วนร่วมของประชุมชุมชนบางคล้าในการขับเคลื่อนนโยบาย โครงการ และแนวคิดของการพัฒนาดังกล่าวในพื้นที่ ด้วยการเสนอร่าง “คณะกรรมการส่งเสริมบางคล้าให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน” จากนั้น คณะกรรมการประกอบด้วย ผู้บริหารและคณะกรรมการของสถาบันการเดินและการจักรยานไทย และนักวิจัยในพื้นที่ ได้เข้าพบผู้บริหารเทศบาลตำบลบางคล้า ในวันที่ 30 มกราคม 2562 เพื่อหารือเรื่อง “การแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมบางคล้าให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน”

ในการหารือ ผู้บริหารและคณะกรรมการของสถาบันการเดินและการจักรยานไทย และนักวิจัยในพื้นที่ ได้นำเสนอร่าง “คณะกรรมการส่งเสริมบางคล้าให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน” แก่ผู้บริหารเทศบาลตำบลบางคล้า และผู้เข้าร่วมประชุม เพื่อร่วมกันพิจารณาและให้ข้อเสนอแนะ ก่อนที่จะมีมติเห็นชอบเนื้อหาของร่างฉบับดังกล่าว โดยมีข้อเสนอแนะให้เพิ่มเติมและปรับแก้รายละเอียดบางส่วน โดยเนื้อหาของร่างคณะกรรมการฯ ที่ได้รับการปรับเปลี่ยนที่เรียบร้อยแล้ว ดังได้นำเสนอไปแล้วข้างต้น คณะกรรมการฯ ชุดนี้ จะทำหน้าที่ขับเคลื่อนนโยบาย โครงการ และแนวคิด การพัฒนาเมืองบางคล้าให้เป็นชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างยั่งยืน และทำหน้าที่เป็นศูนย์รวมที่เชื่อมประสานความร่วมมือของการขับเคลื่อนของคนในพื้นที่กับหน่วยงานภายนอกให้เกิดเป็นรูปธรรม เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและมีนัย含義 การมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนของผู้คนในชุมชน โดยที่ประชุมฯ ได้ร่วมกันกำหนดแนวทางการพัฒนาและการดำเนินงานเบื้องต้น ประกอบด้วย

- (1) การสร้างทัศนคติที่ดีของคนในชุมชนที่มีต่อการใช้จักรยาน
- (2) การดำเนินการและวางแผนแบบบูรณาการ ทั้งประเด็นที่เกี่ยวกับผู้ที่เกี่ยวข้องในชุมชนและหลักการที่นำมาประยุกต์ใช้
- (3) การส่งเสริมการท่องเที่ยวในชุมชนโดยใช้จักรยานเป็นยานพาหนะ
- (4) การจัดกิจกรรมส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานให้แก่เด็กและเยาวชน โดยเน้นไปที่สถานศึกษาเป็นสำคัญ
- (5) การจัดทำแผนแม่บทเมืองบางคล้าเพื่อการเดินทางอย่างยั่งยืน โดยการมีส่วนร่วมจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

หากที่นำเสนอไปนั้น จะเห็นได้ว่าจากจุดเริ่มต้นของความต้องการพัฒนาเมืองและผลักดันแนวคิดในการพัฒนาเมืองให้เป็นไปตามแนวทางที่ต้องการนั้น ต้องอาศัยการดำเนินการหลายขั้นตอน ใช้ระยะเวลาในการดำเนินงานเป็นระยะเวลากลายปี ต้องใช้ข้อมูลและกระบวนการวิเคราะห์ข้อมูลที่น่าเชื่อถือเพื่อให้ได้ข้อเท็จจริงที่สะท้อนมาจากชุมชนอย่างรอบด้าน รวมถึงการนำข้อมูลดังกล่าวมาประยุกต์ผ่านกระบวนการและขั้นตอนการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย เพื่อกำหนดแผนและแนวทางปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป อย่างไรก็ได เมื่อจัดตั้งคณะกรรมการดำเนินงานเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ขั้นตอนต่อไปที่สำคัญไปยิ่งหย่อนกว่ากันก็คือ การเริ่มขับเคลื่อนโครงการพัฒนาตามแผนการดำเนินงานจริงในพื้นที่ พร้อมทั้งการกำกับและติดตามการขับเคลื่อนให้เป็นไปตามกรอบของนโยบายที่กำหนดไว เพื่อนำไปสู่การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการที่นำไปสู่โครงการพัฒนาบางคล้าให้เป็นเมืองที่มีตระต่อการใช้จักรยานอย่างยั่งยืนต่อไป

4.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

จากการศึกษาและการดำเนินงานตามที่กล่าวข้างต้น มีข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ เพื่อพัฒนาเมืองบางคล้าให้เป็นเมืองต้นแบบของการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างยั่งยืน ดังนี้

(1) การสร้างทางจักรยานหรือการปรับปรุงทางกายภาพเพียงอย่างเดียว อาจไม่ใช่คำตอบทั้งหมดที่จะทำให้คนในพื้นที่เปลี่ยนมาเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างยั่งยืน นagger แผนจำเป็นต้องพัฒนาองค์ประกอบอื่นๆ ควบคู่ไปด้วย ซึ่งการดำเนินการที่จำเป็นส่วนหนึ่ง ก็คือการพยายามลดปัญหาและอุปสรรคที่มีต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันตามที่กล่าวข้างต้น

(2) นอกจากการลดปัญหาและอุปสรรคที่มีต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันแล้ว ผู้วางแผนควรสร้างความรู้สึกเชิงบวกตั้งแต่วันนี้ เพื่อให้เกิดทัศนคติที่ดี และเกิดพฤติกรรมการใช้จักรยานในปัจจุบัน เพื่อส่งผลให้เกิดพฤติกรรมการใช้จักรยานอย่างต่อเนื่องในอนาคต เนื่องจากผลกระทบการวิจัยทั้งในและต่างประเทศพบว่า พฤติกรรมในอดีต (Past behaviors) และประสบการณ์ในอดีตนั้น เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการแสดงพฤติกรรมและการเลือกที่จะแสดงพฤติกรรมในอนาคตอย่างมีนัยสำคัญ ด้วยเหตุนี้ จึงควรสร้างบริบทและสภาพแวดล้อม และองค์ประกอบของเมืองที่สนับสนุนการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันตั้งแต่วันนี้ เพื่อให้เกิดประสบการณ์การใช้จักรยานและสัดส่วนของผู้ที่ใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้น เพื่อมุ่งหวังให้เกิดการถ่ายทอดพฤติกรรมและประสบการณ์ไปยังคนรุ่นต่อไป เนื่องจากทัศนคติและการปรับพฤติกรรมเป็นสิ่งที่ใช้เวลาในการสร้างและพัฒนา แต่เมื่อประพฤติซ้ำไปซ้ำมาแล้ว (Repeated Behavior) จนกลายเป็นความเคยชิน (Habitual Behavior) จะสามารถปรับพฤติกรรมการเดินทางและสามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างยั่งยืน

(3) ควรดำเนินการและวางแผนแบบบูรณาการ เนื่องจากถ้าจะทำให้คนหันมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้นั้น คือการเปลี่ยนกระบวนการทัศน์ (Paradigm Shift) ของสังคมไทยโดยที่เดียว เนื่องจากทุกภาคส่วนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต้องมี Mind set เดียวกันเกี่ยวกับการเดินทางโดยใช้การเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน อยู่ในชุดความคิดเดียวกันว่าเป็นสิ่งที่ต้องมีอยู่ในองค์ประกอบของเมืองเสมอ ด้วยแนวคิดนี้ จึงจะทำให้การเดินและการใช้จักรยานสามารถอยู่ในบริบทของการดำเนินชีวิต และในชีวิตประจำวันของสังคมไทยได้อย่างแท้จริง

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบพระคุณมรภ.จักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) สำหรับการสนับสนุนทุนวิจัยแก่ ผศ.ดร. สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์ ในโครงการศึกษาและการดำเนินการในพื้นที่ และขอขอบพระคุณเทศบาลตำบลบางคล้า คณะทำงาน ประชาคม และผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ สำหรับการประสานงานและข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการวิจัย

เอกสารอ้างอิง

เทศบาลตำบลบางคล้า. สำนักทะเบียนห้องถินเทศบาลตำบลบางคล้า. สืบคันเมื่อ รัชนาคม 2559 จาก www.bangkhla.go.th

วีโรจน์ รุ่งเจปการ. (2544). การวางแผนการขนส่งเขตเมือง. กรุงเทพมหานคร: ภาควิชาวิศวกรรมโยธา, คณะวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ศิริชัย กาญจนวاسي, ทวีวนัน พิตยานนท์ และดิเรก ศรีสุโข. (2540). การเลือกใช้สกิดที่เหมาะสมสำหรับการวิจัย. กรุงเทพมหานคร: พชรภัณฑ์พัฒนาชั้น.

สนิดา อ่อนหนู. (2555). นโยบายเชิงสัญลักษณ์เพื่อการแก้ปัญหาจราจร: กรณีศึกษาโครงการต่างๆ เกี่ยวกับจักรยานในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์, มหาวิทยาลัยมหิดล.

สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์ และสวีศ นฤบดี. (2552). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจลดการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มวัยรุ่น ในสถานศึกษา: กรณีศึกษามหาวิทยาลัยบูรพา. วิศวกรรมสารฉบับวิจัยและพัฒนา, 20(1), 38-47.

สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์ และสวีศ นฤบดี. (2552). การประยุกต์ Norm-Activation Theory และ The Theory of Planned Behavior เพื่อการอธิบายความตั้งใจลดการใช้รถจักรยานยนต์. วิศวกรรมสารฉบับวิจัยและพัฒนา, 20(2), 9-18.

สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. (2552). การยอมรับการใช้เชือเพลิงก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร. วิศวกรรมสารฉบับวิจัยและพัฒนา, 20(3), 43-49.

de Souza, A.A., Sanches, S.P. and Ferreira, M.A.G. (2014). Influence of attitudes with respect to cycling on the perception of existing barriers for using this mode of transport for commuting. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 162, 111-120.

Elias, W. and Gitelman, V. (2018). *Youngsters' Opinions and Attitudes toward the Use of Electric Bicycles in Israel*. สืบคันเมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2562 จาก <http://www.mdpi.com/journal/sustainability>.

Meyer, M.D. and Miller, E.J. (2001). *Urban Transportation Planning: A Decision-Oriented Approach* (2nd ed.). New York: McGraw-Hill.

Strangeby, I. (1997). *Attitudes Towards Walking and Cycling instead of Using a Car*. (TØI Report No. 370/1997). Norway, Oslo: Institute of Transport Economics.

Zhu, Z., Homma, R., and Iki, K. (2018). Students' Attitude Towards The Use of Bicycle, Evidence from Kumamoto, Japan. *American Journal of Engineering Research*, 7(6), 317-326.

แนวทางการพัฒนาเส้นทางจักรยานรูปแบบใหม่ในเทศบาลนครตรัง

Guidelines for The development of a new bicycle route in Trang municipality

สรศักดิ์ ชิตชลธาร

สำนักวิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์

บทคัดย่อ

บทความวิชาการฉบับนี้มีจุดประสงค์เพื่อวิเคราะห์เส้นทางจักรยานในปัจจุบันของเทศบาลนครตรัง ที่้านลักษณะทางกายภาพ รูปแบบการใช้งาน และปัญหาที่พบจากการใช้งาน ตลอดจนนำเสนอลักษณะทางกายภาพที่มีความเป็นไปได้ในการพัฒนาเส้นทางจักรยานรูปแบบใหม่

ทางจักรยานในเทศบาลนครตรังในปัจจุบัน ได้จัดทำขึ้นในปี 2558 โดยจัดทำทางจักรยาน บนถนนสายหลัก และเส้นทางจักรยานทั้งหมดเชื่อมต่อกัน โดยจัดทำในรูปแบบทางจักรยานบนไหล่ทางถนน 1 ฝั่ง มีขนาดความกว้างโดยประมาณ 1.80 เมตร แต่จากการสำรวจการใช้งานทางจักรยานเทศบาลนครตรังในปัจจุบัน (เมษายน 2562) พบว่า มีปัญหาในการใช้ทางจักรยาน เนื่องจากมีการจอดรถติดต่อจักรยานยนต์ในเส้นทางจักรยานโดยตลอดเส้นทาง ทำให้ต้องใช้จักรยานร่วมช่องทาง กับยานพาหนะอื่นๆ อาจมีความเสี่ยงต่อสวัสดิภาพของผู้ใช้จักรยาน และอาจส่งผลต่อการเลือกใช้จักรยานในการเดินทางน้อยลงได้

คำสำคัญ : ทางจักรยาน, ทางจักรยานรูปแบบใหม่, เทศบาลนครตรัง, การเดินทางด้วยจักรยาน

Abstract

This article aims to analyze the current bicycle routes of Trang Municipality. Both physical aspects, usage conditionand and problems encountered from use. As well as suggesting physical characteristics that are possible in the development of new bicycle routes

Bicycle paths in Trang municipality are currently established in 2015, by creating a bicycle path on the main road and all bicycle routes connected. It is prepared in the form of a bicycle path on one side of the road with a width of approximately 1.80 meters, but a survey of current use of bicycles in Trang Municipality (April 2019) found that there is a problem in using bicycles. Due to parking cars and motorcycles on the bike path throughout the route. Causing the need to use bicycles to share lanes with other vehicles. There may be a risk to the welfare of bicycle users and may affect the selection of bicycles to travel less.

Keywords: Bicycles, New Bicycle Route, Trang Municipality, Bicycle Trips

บทนำ

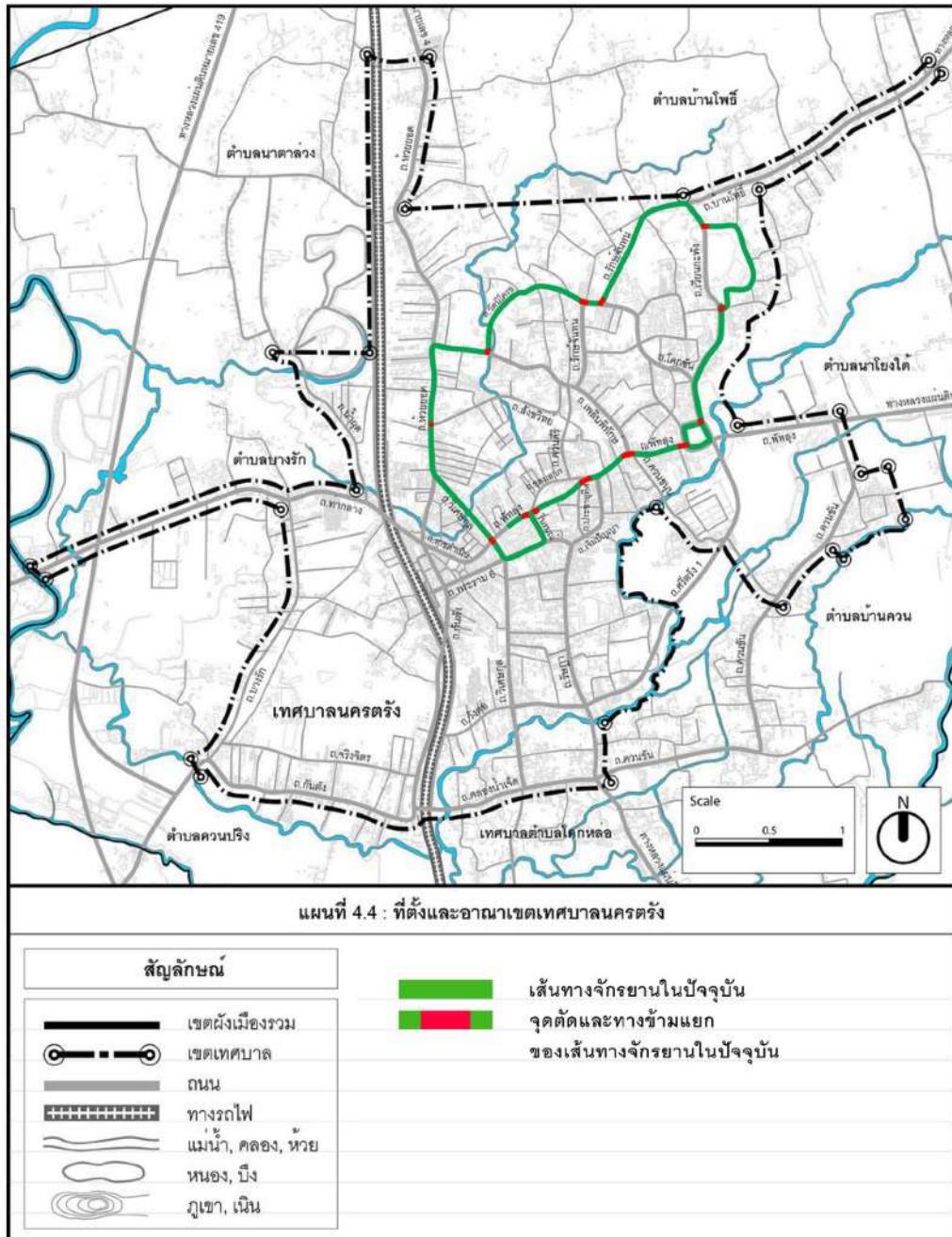
เทศบาลนครตระงมีสภาพพื้นที่เป็นที่รกร้างสลับเนิน มีการใช้ที่ดินเป็นชุมชนหนาแน่นและมีการใช้ที่ดินหลากหลายรูปแบบระหว่างสถานที่สำคัญอยู่ในระยะที่ไม่ไกลจากกันมากนัก การเดินทางของประชาชนส่วนใหญ่จึงเป็นการเดินทางในระยะสั้น ส่งผลให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทาง ได้หลากหลาย

การใช้จักรยานเพื่อการสัญจรเป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทางในเทศบาลนครตระง เนื่องจากมีความยืดหยุ่นในการเดินทางสูงและมีการเข้าถึงที่ดี และมีประสิทธิภาพสูงสามารถเดินทางในระยะสั้น เนื่องจากการเดินทางด้วยจักรยานมีความเหมาะสมสำหรับการเดินทางระยะ 0.5-6.5 กิโลเมตร (คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535) ซึ่งปัจจุบันการเดินทางของประชาชนในเทศบาลนครตระงมีการใช้จักรยานกันอย่างแพร่หลาย ทั้งในแง่ของการเดินทางในชีวิตประจำวัน และการออกกำลังกาย มีกลุ่มผู้ใช้ทุกช่วงอายุโดยเฉพาะเด็กและเยาวชนและผู้สูงอายุ กลุ่มผู้ใช้จักรยานได้มีการรวมตัวกันเป็นชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาพ และได้ส่งเสริมให้เกิดการเดินทางด้วยจักรยานมากขึ้น

การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานเทศบาลนครตระงจะตอบสนองการใช้จักรยานในพื้นที่ ช่วยลดรายจ่ายในการเดินทางให้แก่ประชาชน ลดจำนวนการใช้รถยนต์ และจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ลดการติดขัดของจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน รวมถึงทำให้สุขภาพของประชาชนในท้องถิ่นดีขึ้น

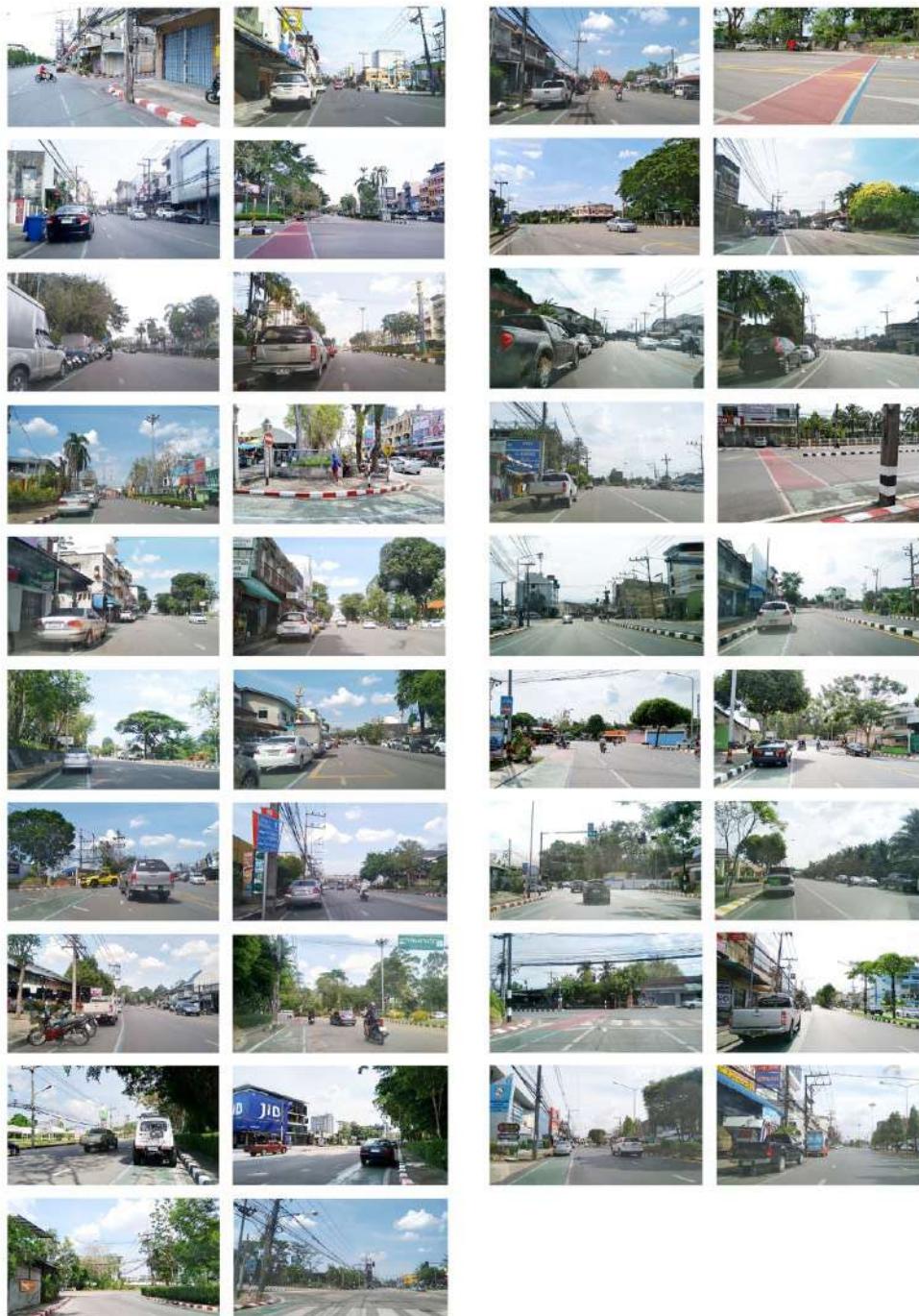
เส้นทางจักรยานในปัจจุบัน

เทศบาลนครตระงได้จัดทำเส้นทางจักรยานชั้นในปี 2558 โดยจัดทำทางจักรยานในถนนสายหลักหลายเส้น เส้นทางจักรยานทั้งหมดเชื่อมต่อกัน โดยจัดทำในรูปแบบทางจักรยานบนไฟล์ทางถนน 1 ฝั่ง มีขนาดกว้างโดยประมาณ 1.80 เมตร ซึ่งมีเส้นทางและลักษณะทางภายภาพตลอดเส้นทาง ดังนี้



แผนผังเส้นทางจักรยานในเทศบาลนครตระง (2562)

ที่มา : สรศักดิ์ ชิตชลธาร



จากแผนผังและภาพเส้นทางจักรยาน แสดงการใช้งานทางจักรยานเทศบาลนครตั้ง ในปัจจุบัน (เมษายน 2562) พบว่า มีปัญหาในการใช้ทางจักรยาน เนื่องจากมีการจอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเส้นทางจักรยานโดยตลอดเส้นทาง ทำให้ผู้ใช้จักรยานในการเดินทางไม่สามารถใช้ทางจักรยานได้ การเดินทางด้วยจักรยานต้องใช้พื้นที่จราจรปกติ ซึ่งไม่ตรงกับ จุดประสงค์ในการทำเส้นทางจักรยาน และเส้นทางจักรยานมีการผ่านทางแยกในหลายจุด ทำให้เส้นทางมีความปลอดภัยน้อย การใช้จักรยานร่วมช่องทางกับยานพาหนะอื่นๆ อาจมีความเสี่ยงต่อสวัสดิภาพของผู้ใช้จักรยาน และอาจส่งผลต่อการเลือก ใช้จักรยานในการเดินทางได้

เส้นทางจักรยาน

จักรยานเป็นพาหนะที่ใช้พลังงานมนุษย์เพื่อไปขับเคลื่อนกลไก โดยใช้พลังงานจากกล้ามเนื้อส่วนขาส่งถ่ายผ่านไปตามโซ่ผ่านเพื่อไปหมุนล้อทำให้ตัวจักรยานเคลื่อนตัวไปข้างหน้า ในปัจจุบันจักรยานถือเป็นวิธีการหนึ่งในระบบขนส่ง สามารถใช้เพื่อการเดินทางไปประกอบกิจกรรมต่างๆ ได้หลากหลาย ซึ่งวัตถุประสงค์การเดินทางด้วยจักรยานโดยปกติแล้วสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทหลัก คือ (AASHTO, 1991)

1. การเดินทางเพื่อประโยชน์ใช้สอย (utilitarian trip) ได้แก่ การเดินทางไปทำงาน ไปช้อปของ เป็นการเดินทางเพื่อให้ถึงจุดหมายที่ต้องการโดยเร็วและถูกรบกวนน้อยที่สุด

2. การเดินทางเพื่อนันทนาการ (recreational trip) เป็นการใช้จักรยานเพื่อความเพลิดเพลิน จุดหมายปลายทางมีความสำคัญของลงไป

จากการศึกษาลักษณะโดยทั่วไปของการเดินทางด้วยจักรยานสามารถสรุปได้ว่า การใช้จักรยานจะเหมาะสมสำหรับการเดินทางในระยะสั้นประมาณ 0.6 - 7.0 กิโลเมตร โดยเฉพาะการเดินทางในละแวกบ้าน สภากาแฟล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการใช้จักรยาน คือ พื้นที่ที่มีลักษณะภูมิประเทศที่ราบรื่น ไม่มีสภาพภูมิอากาศที่เลวร้ายเกินไป ดังนั้นมีอثرต่อเงื่อนดังกล่าว ทำให้สามารถวางแผนพื้นที่ที่มีความเหมาะสม และหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่เป็นอุปสรรคต่อการสร้างระบบทางจักรยานได้

ทางจักรยาน

ทางจักรยานประเภท Class I Bikeway หรือ Bicycle path คือ ทางจักรยานที่แยกออกจากถนนจราจรของถนนพานะที่มีเครื่องยนต์โดยมีพื้นที่เล็กว่างหรือสิ่งกีดขวางกั้นอยู่ อาจเป็นส่วนหนึ่งของ ทางหลวงหรือถนนสายธรรมชาติ Bike path นี้เป็นได้ทั้งเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับนักท่องเที่ยว หรือการเดินทางที่มีวัตถุประสงค์อื่น รูปแบบที่นิยมที่สุดคือพื้นที่โล่งว่าง สองข้างทางแม่น้ำลำคลอง ทางรถไฟที่ไม่ใช้แล้ว ภายในมหาวิทยาลัยหรือในสวนสาธารณะหรือในพื้นที่พัฒนาใหม่ สามารถจัดบนเส้นทางที่ไม่อยู่ในระบบถนนได้ (AASHTO, 1991) การเป็นทางจักรยานที่ไม่ร่วมกับการจราจรประเภทอื่นๆ ส่งผลให้เป็นทางจักรยานที่มีความปลอดภัยมากที่สุด

ในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบเส้นทางจักรยานที่มีความเหมาะสมสมกับสภาพพื้นที่นั้นควรพิจารณาจาก 3 ประเด็นสำคัญ ได้แก่ (Vermont Agency of Transportation, 1998)

1. การวางแผน ซึ่งรวมถึงการจำแนกวัตถุประสงค์ของเส้นทาง ซึ่งรวมถึงจุดเริ่มต้น การเดินทางและจุดหมายปลายทาง การจำแนกศักยภาพเส้นทาง เป็นต้น

2. การประเมินสภาพของพื้นที่ ซึ่งรวมถึงการประเมินศักยภาพของถนน และผู้ใช้ถนนในรูปแบบของแผนที่ การวิเคราะห์ลักษณะถนนทุกเส้นทางหรือบางเส้นทางเพื่อเป็นพื้นฐานในการเสนอแนะสำหรับเส้นทางจักรยาน

3. ข้อมูลผู้ใช้จักรยาน ประกอบด้วยการศึกษาความพอดีในการใช้เส้นทางต่างๆ ของผู้ใช้จักรยาน ซึ่งไม่จำเป็นว่าต้องวิเคราะห์ไปควบคู่กับสภาพจราจร ปัจจัยด้านการเกิดอันตรายหรือสัมชาตญาณในการคัดเลือกเส้นทาง เช่น ความถี่ในการเลือกใช้เส้นทาง เป็นต้น

สิ่งอำนวยความสะดวกทางจักรยาน

สิ่งอำนวยความสะดวกทางจักรยาน ซึ่งได้แก่ ที่จอดจักรยาน หากได้รับการปรับปรุงจะทำให้มีจำนวนผู้ใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้น และสามารถส่งเสริมให้เกิดระบบจักรยานที่มีประสิทธิภาพ สิ่งที่ต้องคำนึงถึงเป็นอันดับแรกในการสร้างที่จอดรถจักรยานคือ ความปลอดภัย ที่จอดรถจักรยานต้องมีความยืดหยุ่นของตำแหน่งที่ตั้ง และการใช้งาน ทั้งนี้ประกอบด้วยหลักการต่างๆ เช่น (Litman & Friend, 2004)

- สามารถรองรับจำนวนจักรยานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- มีความปลอดภัย
- ปากป่องจากสภาพอากาศ
- สามารถใช้ได้อย่างสะดวก
- อยู่ในสถานที่ที่มองเห็นได้ง่าย
- ใกล้กับจุดหมายปลายทาง

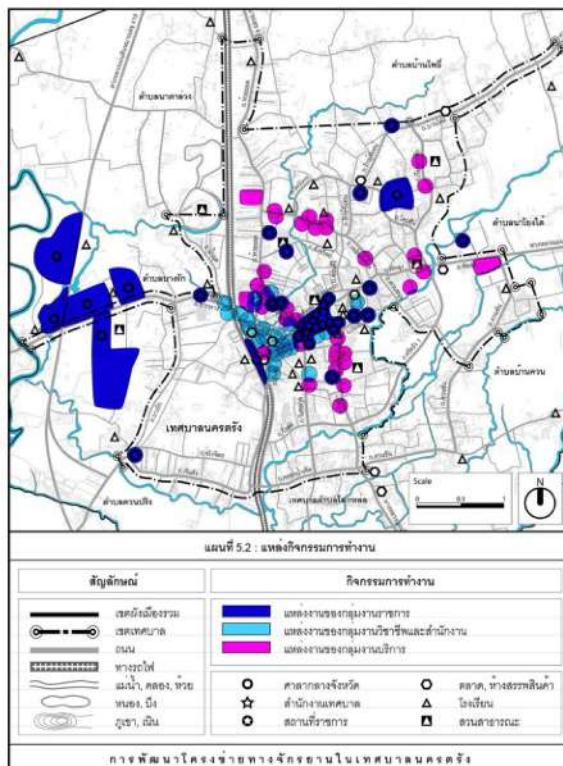
การวางแผนเส้นทางจักรยาน

กระบวนการวางแผนแม่บทสำหรับการเดินทางด้วยจักรยาน โดยทั่วไปจะประกอบด้วยขั้นตอนต่อๆ กัน ซึ่งเรียงตามลำดับได้ ดังนี้ (Wachtel, 1996)

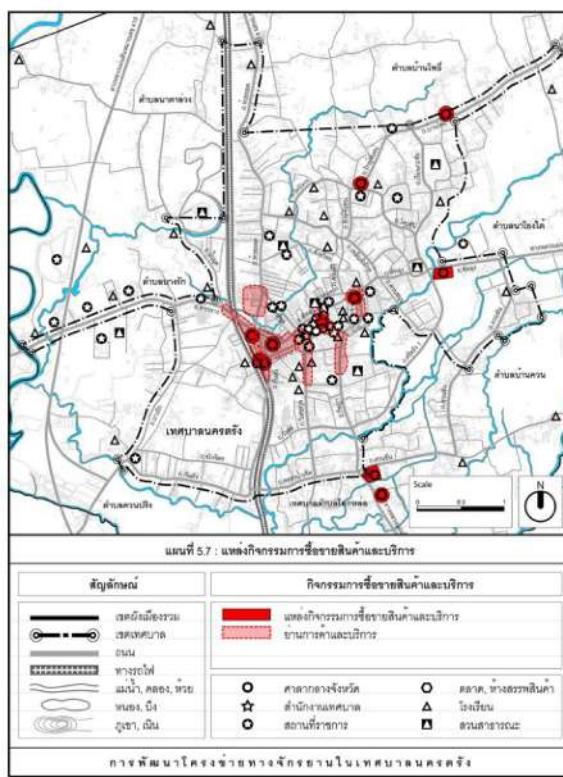
1. วิเคราะห์สภาพท้องถิ่น และความต้องการของประชาชน รวมถึงรูปแบบอุบัติเหตุ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ในปัจจุบัน
2. วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบการใช้จักรยานในปัจจุบัน
3. จำแนกรูปแบบการเดินทางด้วยจักรยานตลอดจนการทดสอบความน่าจะเป็นของจุดเริ่มต้น (origins) และจุดหมายปลายทาง (destinations)
4. จัดทำข้อเสนอแนะสำหรับการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางจักรยาน
5. เสนอแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกทางจักรยาน
6. เสนอแนวทางการสนับสนุนอื่นๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทางจักรยาน เช่นมาตรการทางการจราจร การประชาสัมพันธ์ถึงความสำคัญของการใช้จักรยาน

แหล่งของกิจกรรมที่มีผลต่อการเดินทางในเทศบาลนครรัง

กิจกรรมการทำงานในเทศบาลนครรังได้ใช้ข้อมูลที่ตั้งของกิจกรรมการทำงานหรือแหล่งงานเป็นหลัก ซึ่งได้จากการศึกษาข้อมูลแผนที่และการสำรวจเบื้องต้น โดยจำแนกออกเป็นกลุ่มอาชีพ คือ แหล่งงานของกลุ่มงานราชการ แหล่งงานของกลุ่มงานวิชาชีพและสามัคคี แหล่งงานของกลุ่มงานบริการ ดังนี้



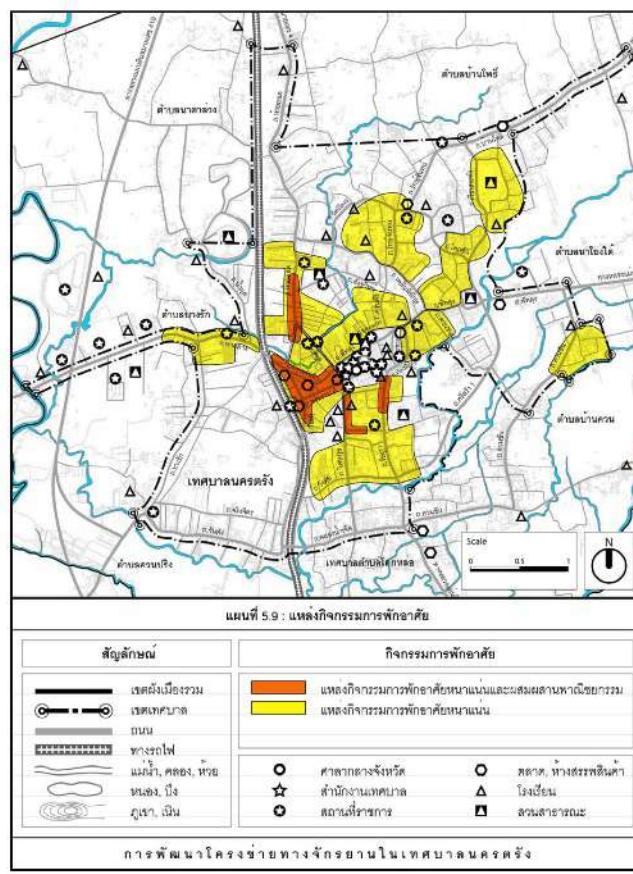
กิจกรรมการซื้อขายสินค้าและบริการในเทศบาลนครตั้งได้ใช้ข้อมูลที่ตั้งของบริเวณย่านการค้าและบริการในพื้นที่ ได้แก่ ตลาดสด ห้างสรรพสินค้า ห้างค้าปลีกขนาดใหญ่ ร้านค้าปลีก-ส่ง และร้านบริการต่างๆ ซึ่งจากการสำรวจโดยผู้วิจัย พบร้า มีย่านที่มีกิจกรรมซื้อขายสินค้าและบริการต่างๆ ดังนี้



กิจกรรมการพักอาศัยในเทศบาลนครตั้งได้ใช้ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน (2550) และจากการสำรวจของผู้วิจัย
พบว่า มีทั้งลักษณะการเกษตรลุ่มและกระจายตัวตามพื้นที่ต่างๆ

ลักษณะการเก้าอกลุ่ม โดยส่วนใหญ่จะเก้าอี้ตัวบริเวณย่านการค้าและสองข้างถนนสายหลักของเทศบาล บริเวณที่มีการเก้าอกลุ่มอย่างหนาแน่นได้แก่ ถนนราชดำเนิน ถนนพระราม 6 ถนนกันตัง และถนนห้วยยอด ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการของพื้นที่ โดยมีการใช้ประโยชน์ที่ดินผสมผสานกันระหว่างกิจกรรมการพักอาศัยและการพาณิชย์

บริเวณที่มีการเกากรกลุ่มสองข้างถนนสายหลักได้แก่ ถนนรัชฎา ถนนนวไศษฐ์ และถนนท่ากลาง โดยมีการใช้ประโยชน์ที่ดินผสมผสานกันระหว่างกิจกรรมการพักอาศัยและการพาณิชย์ เช่น กัน



จากข้อมูลแหล่งกำเนิดและจุดหมายการเดินทางดังกล่าวท่าให้เข้าใจถึงแหล่งที่ตั้งและลักษณะการเดินทาง ทำให้ทราบว่าการพัฒนาเส้นทางจักรยานนั้นควรจะต้องผ่านสถานที่ใด เพื่อให้ตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนได้มากที่สุด

จากการสำรวจการเดินทางในเทศบาลนครตระง พบร่วมกับ วัตถุประสงค์ในการเดินทางในเมือง โดยส่วนใหญ่มี 6 วัตถุประสงค์ คือ เรียน ทำงาน ทำธุระ ซื้อของ พักผ่อนและออกกำลังกาย

จุดประสงค์ในการเดินทางที่พบมากที่สุดในการเดินทางเพื่อช้อปของ 55 ครั้ง (27.9%) รองลงมาคือ ออกกำลังกาย 46 ครั้ง (23.4%) และทำงาน 39 ครั้ง (19.8%)

และการเดินทางที่ระยะทาง 0-5 ก.m. พบรามาที่สุดถึง 80% ซึ่งเป็นระยะทางที่อยู่ภายในเขตเทศบาลนครตั้งแสดงให้เห็นถึงโอกาสส�ที่เทศบาลนครตั้งสามารถอพัฒนาให้เป็นเมืองจักรางได้

การใช้จักรยานในพื้นที่

การใช้จักรยานในเทศบาลนครตั้ง ในการศึกษาเมื่อปี 2552 พบร้า ปัญหาในการใช้จักรยานที่พบมากที่สุดคือ การไม่มีที่จอดจักรยานที่ปลอดภัย (60.6%) อันดับสอง คือ ความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกับรถประเภทอื่นๆ (33.3%) และอันดับสาม คือ ถนนแคบ (18.2%)

เมื่อเทศบาลนครตั้งมีทางจักรยานในปี 2558 แต่ยังไม่มีที่จอดจักรยานและพบปัญหาการจอดรถกีดขวางทางจักรยาน ทำให้ไม่สามารถใช้จักรยานได้อย่างสะดวกสบาย และไม่ได้แก้ปัญหาการใช้จักรยานแม้จะมีทางจักรยานแล้ว จึงจำเป็นต้องมีการทบทวนการออกแบบเส้นทางจักรยานในเทศบาลนครตั้งเสียใหม่ เพื่อให้ตอบสนองการใช้งานของผู้ใช้จักรยานได้อย่างสะดวกสบาย และแก้ปัญหาการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน

การพิจารณาปรับปรุงเส้นทางจักรยานโดยหรือหาเส้นทางจักรยานใหม่ ต้องใช้เกณฑ์มาตรฐานของการออกแบบเส้นทางจักรยาน ซึ่งเป็นขั้นตอนการวิเคราะห์เพื่อวางแผนโครงข่ายทางจักรยานนั้น เป็นการอาศัยเกณฑ์ความเหมาะสมที่ระบุถึงลักษณะของเส้นทางจักรยานที่ดีอันประกอบไปด้วยปัจจัยต่างๆ โดยเกณฑ์มาตรฐานในการออกแบบเส้นทางจักรยาน มีรายละเอียด ดังนี้ (Mike Hudson, 1984)

- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย พิจารณาจากข้อมูลปริมาณการจราจร ข้อมูลความเร็วในการจราจร และข้อมูลไฟส่องสว่างของเส้นทาง

- เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง พิจารณาจากข้อมูลความตัดตรงของเส้นทาง และข้อมูลการตัดผ่านสิ่งกีดขวางของเส้นทาง

- เกณฑ์การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย พิจารณาจากจำนวนประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่เส้นทางเข้าถึง

- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านกายภาพ พิจารณาจากข้อมูลความกว้างของถนน ข้อมูลความลาดชันของถนน และข้อมูลความเรียบของพื้นผิวนอน

- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางสิ่งแวดล้อม พิจารณาจากข้อมูลความร่มรื่นของเส้นทาง ข้อมูลสภาพมลพิษของเส้นทาง และข้อมูลความหนาแน่นของอาคารตลอดเส้นทาง

- เกณฑ์ความน่าสนใจของเส้นทาง พิจารณาจากข้อมูลเส้นทางที่มีองค์เห็นด้วยตามมาตรฐาน และข้อมูลเส้นทางที่มีสภาพแวดล้อมดึงดูดใจ

- เกณฑ์ความนิยมต่อเส้นทางของผู้ใช้จักรยาน พิจารณาจากจำนวนสัดส่วนผู้ใช้จักรยานในปัจจุบัน

การพิจารณาจากเกณฑ์มาตรฐานในการออกแบบเส้นทางจักรยานครั้งนี้ให้ความสำคัญในสองประเด็นหลัก คือ เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย และ เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง ซึ่งมีสาระสำคัญ คือ

เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย

โครงข่ายทางจักรยาน ต้องหลีกเลี่ยงการซ้อนทับกับเส้นทางสัญจรที่มีความหนาแน่นของยานพาหนะอื่นๆ แต่ในขณะเดียวกันสามารถเชื่อมต่อเป็นโครงข่ายที่มีประสิทธิภาพในการเดินทางได้อย่างสะดวก เกณฑ์ความปลอดภัย มีความสำคัญมากที่สุดในการวางแผนโครงข่ายทางจักรยานโดยสามารถแยกออกได้เป็น 2 กรณี คือ

- 1) ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุอันเกิดจากยานพาหนะอื่น อันตรายที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากการซ้อนทับของเส้นทางจักรยานกับเส้นทางการสัญจรรูปแบบอื่นๆ ใน การศึกษาทางจักรยานของเมืองโอเรกอน ประเทศสหรัฐอเมริกา ระบุว่า สิ่งสำคัญประการแรกที่ผู้วางแผนต้องคำนึงถึง คือ เรื่องความปลอดภัยของเส้นทางจักรยานซึ่งอาจขัดแย้งกับรูปแบบการสัญจรประเภทอื่นๆ (Bikeways Oregon, 1981 และ Litman & Friend, 2004)

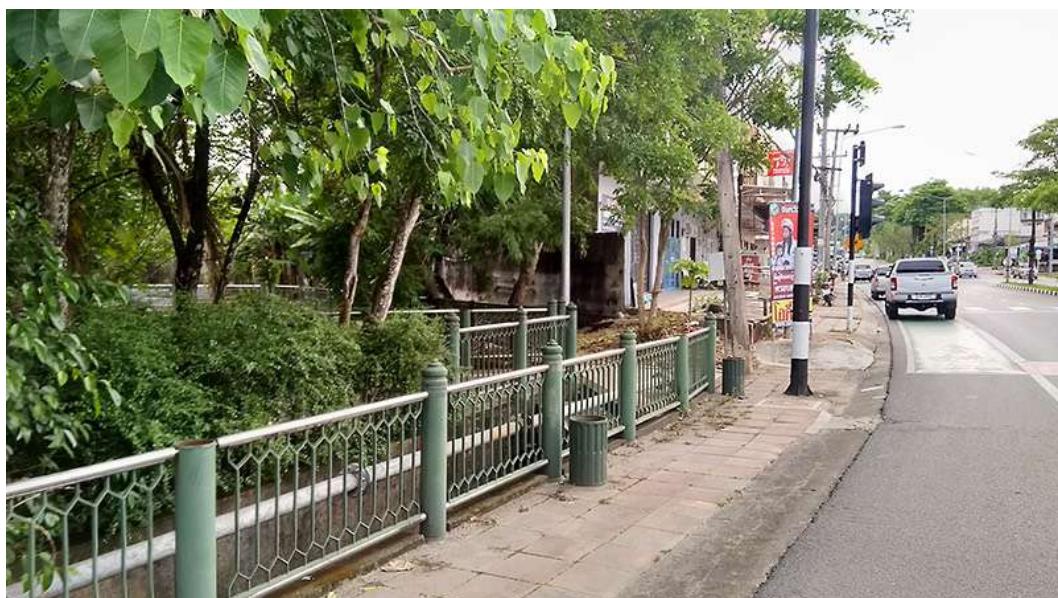
- 2) ความปลอดภัยในเส้นทางการขับขี่ ทางจักรยานต้องสร้างความรู้สึกมั่นใจให้แก่ผู้ใช้ในเรื่องความปลอดภัยของทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ใน การศึกษาทางจักรยานของเมืองโอเรกอน ประเทศสหรัฐอเมริกา ระบุว่า เส้นทางควรตัดผ่านสถานที่ที่มีแสงส่องสว่าง อาคารบ้านเรือนที่มีคนคึกคัก สามารถสร้างความรู้สึกอุ่นใจให้กับผู้ขับขี่ได้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

เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง

ลักษณะเส้นทางที่ประกอบกันเป็นโครงข่ายทางจักรยานต้องมีศักยภาพในการเข้าถึงได้ดี สามารถนำไปสู่จุดหมายปลายทางการเดินทางที่ต้องการอย่างสะดวกรวดเร็ว มีความตัดตรงของเส้นทาง ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญอันดับแรกสำหรับผู้ขับขี่ที่ใช้จักรยานในการสัญจรเป็นประจำ

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

เมื่อพิจารณาจากเกณฑ์มาตรฐานในการออกแบบเส้นทางจักรยานแล้ว พบร่วมกัน การหลีกเลี่ยงการซ้อนทับกับเส้นทางสัญจรที่มีความหนาแน่นของyanพาหนะอื่นๆ แต่ในขณะเดียวกันสามารถเชื่อมต่อเป็นโครงข่ายที่มีประสิทธิภาพในการเดินทางได้อย่างสะดวกนั้น และสามารถนำไปสู่จุดหมายปลายทาง การเดินทางที่ต้องการอย่างสะดวกรวดเร็ว มีความตัดตรงของเส้นทาง พบร่วมกับเส้นทางเดินริมคลองห้วยยางมีศักยภาพที่จะสามารถพัฒนาให้เป็นเส้นทางจักรยานสายใหม่ได้โดยมีลักษณะทางกายภาพในปัจจุบัน (เมษายน 2562) ดังนี้



สะพานข้ามคลองห้วยยาง บริเวณริมถนนเพลินพิทักษ์



เส้นทางเดินริมคลองห้วยยาง บริเวณถนนเพลินพิทักษ์



เส้นทางเดินริมคลองห้วยยาง บริเวณถนนวิเศษกุล



เส้นทางเดินริมคลองห้วยยาง บริเวณถนนวิเศษกุล



เส้นทางเดินริมคลองห้วยยาง บริเวณถนนราชดำเนิน



เส้นทางเดินริมคลองห้วยยาง บริเวณถนนห้วยยอด



สะพานข้ามคลองห้วยยาง บริเวณริมถนนเพลินพิทักษ์

จากภาพจะพบการใช้จักรยานในทางเดินริมคลองห้วยยาง



สะพานข้ามคลองห้วยยาง บริเวณริมถนนราชดำเนิน



เส้นทางเดินริมคลองห้วยยาง บริเวณถนนห้วยยอด

การปรับปรุงเพื่อเป็นเส้นทางจักรยาน



ขนาดทางเดินริมคลองห้วยยางของเทศบาลนครตั้ง มีความกว้างขนาด 1.20 เมตร ซึ่งขนาดความกว้างของทางเฉพาะจักรยานที่เหมาะสม คือมีความกว้างขนาด 1.5 เมตร สำหรับ 1 ช่องจราจร (หน่วยวิจัยจราจรและขั้นส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535; สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, 2542) จึงควรปรับปรุงให้มีขนาดทางกว้างเป็นขนาด 1.5 เมตร และปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกให้เหมาะสมกับการใช้จักรยาน (Charles W. Harris และ Nicholas T. Dines, 1998) ได้แก่

1. วัสดุพื้นผิว

พื้นผิวของเส้นทางจักรยานที่ได้รับความนิยมมากที่สุดคือ แอสฟัลท์ เนื่องจากสามารถทำงานได้ง่าย สะดวกรวดเร็ว และให้ความรู้สึกที่ดีในการขี่จักรยาน รองลงมาคือพื้นผิวคอนกรีต แต่ต้องระวังไม่ให้มีพื้นผิวหยาบและมีรอยต่อมากเกินไป พื้นผิวที่ใช้การเรียงหิน เป็นอีกทางเลือกหนึ่ง แต่มักจะมีปัญหาเรื่องการระบายน้ำและความเรียบของพื้นผิว

2. ป้าย

การใช้ป้ายในเส้นทางจักรยานแบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือ

- ป้ายบังคับ ซึ่งจะบอกถึงกฎ ระเบียบ ในการใช้เส้นทางจักรยาน เช่น ห้ามจอด หรือ จอดเฉพาะจักรยานเท่านั้น
- ป้ายเตือน เป็นการแจ้งเตือนให้ผู้ขี่จักรยานหรือผู้ใช้เส้นทางให้ระมัดระวังซึ่งกันและกัน เช่น ระวังจักรยาน

ทางแคบ ทางลาด รอสัญญาณไฟ เป็นต้น

- ป้ายแนะนำเส้นทาง เป็นการแจ้งข่าวสารเส้นทางจักรยาน ว่าเริ่มต้นหรือสิ้นสุดที่ใด ข้อมูลนำในการใช้เส้นทาง เป็นต้น

ตำแหน่งที่ติดตั้งป้าย เช่น ป้ายแนะนำเส้นทาง ควรติดตั้งในบริเวณที่เส้นทางเริ่มต้น หรือสิ้นสุด บริเวณที่มีการเปลี่ยนทิศทางหรือบริเวณที่เป็นจุดตัดกับเส้นทางอื่น

ป้ายเตือน ควรอยู่ในจุดที่มีโอกาสจะเกิดอุบัติเหตุระหว่างผู้ใช้จักรยานกับพาหนะอื่น บริเวณที่ทางจักรยานตัดกับถนน บริเวณที่ทางจักรยานตัดกับทางเข้า ออกอาคาร หรือ บริเวณที่คาดว่าจะมีผู้ใช้จักรยานเป็นจำนวนมาก (บริเวณโรงเรียน สวนสาธารณะ)

ขอบด้านล่างของป้ายควรจะสูงไม่น้อยกว่า 1.50 เมตร จากพื้นผิวทางจักรยานในเขตนอกเมือง และไม่น้อยกว่า 2.10 เมตรในเขตที่พักอาศัย พาณิชยกรรม ย่านอาคารสำนักงาน

3. ทางลาด

ทางจักรยานในส่วนที่ต้องทำเป็นทางลาดต้องคำนึงถึงผู้ใช้ประเภทอื่นด้วย เช่น คนพิการที่ใช้รถเข็น รถเข็นเด็กอ่อน ดังนั้นทางลาดจึงควรมีความลาดชันไม่เกิน 1 ต่อ 12 หรือ 8%

4. ทางข้ามสำหรับจักรยาน

โดยทั่วไปผู้ใช้จักรยานจะใช้ทางข้ามเดียวกับคนเดินเท้า แนวทางการปรับปรุงทางข้ามจักรยานจะใช้ลักษณะของ traffic calming เป็นส่วนใหญ่ โดยมีลักษณะต่างๆ ของการปรับปรุงเป็นดังนี้(Austroads, 1993; Sustran, 1997; Todd, 2001; AASHTO, 1999)

- การทำ Bicycle Refuges หรือเกาะกลางถนนที่มีช่องสำหรับจักรยานและคนเดินเท้าเพื่อให้สามารถข้ามถนนได้ 2 จังหวะ เป็นการลดระยะทางในการข้ามถนน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินข้ามถนนและขี่จักรยานข้ามถนน

- การลดความเร็วของรถยนต์ลงโดยการลดขนาดความกว้างของช่องจราจรในช่วงที่มีการข้ามถนน

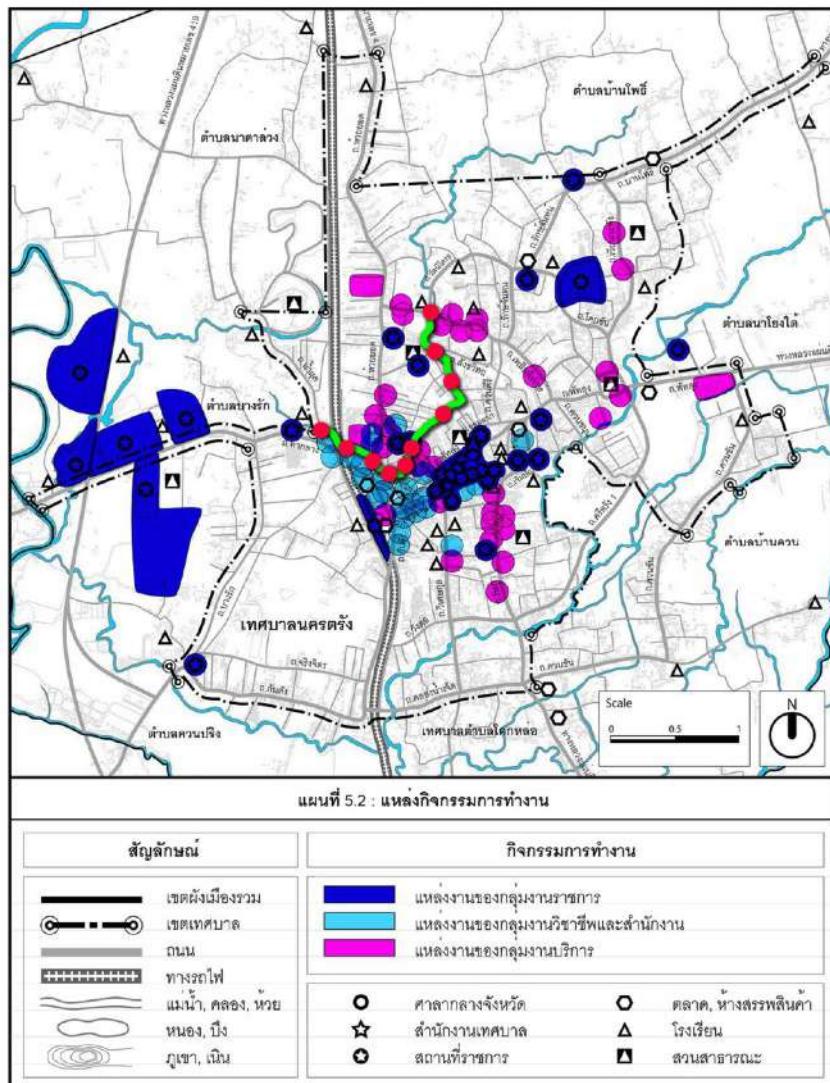
- การลดความเร็วของรถยนต์ลงโดยการเพิ่มความสูงของทางข้ามสำหรับจักรยาน (Garder, Ledent และ Pulkkinen, 1998)

- การติดตั้งสัญญาณไฟสำหรับคนเดินข้ามถนน

5. ที่จอดจักรยาน

APBP จัดทำแนวทางการจัดที่จอดจักรยาน โดยแนะนำลักษณะที่จอดจักรยานแบบตัว U ให้เป็นมาตรฐาน การออกแบบ การจัดวางที่จอดกำหนดให้มีระยะห่างระหว่างกัน 0.75 เมตร และระยะห่างด้านยาว 1.20 เมตร (Association of Pedestrian and Bicycle Profession, 2002)

บทสรุปเส้นทางจักรยานสายใหม่



การเดินทางเพื่อประโยชน์ใช้สอย เช่น การเดินทางไปทำงาน ไปซื้อของ เป็นการเดินทางเพื่อให้ถึงจุดหมายที่ต้องการโดยเร็วและถูก grub กวนน้อยที่สุด พื้นที่ทางเดินริมคลองห้วยยางมีศักยภาพ ในการพัฒนาเป็นทางจักรยานในการเดินทางเพื่อประโยชน์ใช้สอยได้ เนื่องจากเส้นทางคลองห้วยยางสามารถเข้าถึงพื้นที่กิจกรรมต่างๆ ได้ดี และในปัจจุบันก็มีการใช้จักรยานในพื้นที่อย่างสม่ำเสมอ และมีทางเดินริมคลองมีโครงสร้างที่สามารถนำมาปรับปรุงให้เป็นทางจักรยานได้ จึงเสนอให้เกิดเส้นทางจักรยานสายใหม่ คือ เส้นทางจักรยานเลียบคลองห้วยยาง (คลองปอน) ซึ่งกำหนดจุดจอดจักรยานไว้ทั้งหมด 10 จุด ซึ่งในระยะ 300 เมตรรอบๆ จุดจอดจักรยานที่กำหนดไว้ ซึ่งสามารถเดินทางได้ครอบคลุมพื้นที่กิจกรรมการทำงาน สถานที่ราชการ และโรงเรียนส่วนใหญ่ได้ เส้นทางจักรยานริมคลองนี้จะไม่เกิดปัญหาการจอดรถกีดขวางเส้นทาง และสามารถใช้พื้นที่สะพานเป็นจุดจอดจักรยานได้อีกด้วย

รายการอ้างอิง

- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. คณะวิศวกรรมศาสตร์. หน่วยวิจัยการจราจรและการขนส่ง. รายงานความเป็นไปได้ของกราฟพัฒนาช่องทางเดินรถจักรยาน. กรุงเทพมหานคร : กองวิศวกรรมจราจร, 2535.
- American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO). Guide for the Development of Bicycle Facilities. Washington : AASHTO, 1991.
- American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO). Guide for the Development of Bicycle Facilities. Washington : AASHTO, 1999.
- Association of Pedestrian and Bicycle Profession. Bicycle Parking Guidelines. APBP, 2002.
- Austroads. Guide to Traffic Engineering Practice-Part 14 Bicycle. first edition, 1993.
- Bikeways Oregon. Bicycles in Cities : The Eugene Experience. Oregon : Bikeways Oregon, 1981.
- Charles, W. Harris and Nicholas, T. Dines. Time-Saver Standards for Landscape Architecture, Edition 2nd. New York : McGraw-Hill, 1998.
- Hudson, Mike. What Future for the Bicycle?. Process : Architecture New Transportation Systems Worldwide. Part II. 47, 1984.
- Litman, Todd. Pedestrian and Bicycle Planning : A Guide to Best Practices. Victoria : Transportation Institute Victoria, 2004.
- State of Vermont, Agency of Transportation. Bicycle and Pedestrian Plan, December 1998.
- Wachtel, Alan & Lewiston, Diana. Risk Factors for Bicycle/Motor Vehicle Collisions at Intersections. ITE Journal. 64, 9 (September 1996) : 30-35.

รายนามคณะกรรมการกำกับทิศ

โครงการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เพื่อสร้างชุมชน-เมือง ให้มีสุขภาวะ

ที่ปรึกษา

- (1) ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรรณสวัสดิ์

คณะกรรมการ

- | | |
|----------------------------------|-----------|
| (1) นาย Jarvis ตั้งไพศาลกิจ | ประธาน |
| (2) ดร.สุขแสง คุณกาน | รองประธาน |
| (3) นายจุ่มพล สำเกพาล | รองประธาน |
| (4) นายกวิน ชุติมา | กรรมการ |
| (5) รศ.ดร. พนิษ ภู่จินดา | กรรมการ |
| (6) รศ.ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปala | กรรมการ |
| (7) นายกิตติศักดิ์ อินทร์วิศิษฐ์ | กรรมการ |
| (8) นางสาวอัจฉิมา มีพริ้ง | เลขานุการ |

รายนามคณะกรรมการทำงาน

การจัดการประชุมส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 7

- (1) นาย Jarvis ตั้งไพศาลกิจ
 (2) นายกิตติศักดิ์ อินทร์วิศิษฐ์
 (3) รศ.ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปala
 (4) นางสาวอัจฉิมา มีพริ้ง
 (5) นางสาวสรัสวดี ใจกลาง
 (6) นางสาววนทนีย์ บูรณ์เจริญ
 (7) นางสาววนทนีย์ วิบูลย์กุล

ที่ปรึกษา

- ประธานจัดการประชุม
 ประธานอนุกรรมการฝ่ายวิชาการและงานวิจัย
 คณะกรรมการ
 คณะกรรมการ
 คณะกรรมการ
 คณะกรรมการ
 คณะกรรมการ

รายงานของค์กรร่วมจัดประชุมการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 7

- (1) กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- (2) กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย
- (3) กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- (4) กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข
- (5) คณะกรรมการปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- (6) ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย
- (7) บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
- (8) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
- (9) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ
- (10) มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย
- (11) ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปน.)
- (12) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- (13) สถาบันวิจัยนวัตกรรมเมืองอัจฉริยะ (Smart City innovative Research Academy-SCiRA)
- (14) สถาบันสิ่งแวดล้อมไทย
- (15) สมาคมวิจัยวิทยาการขนส่งแห่งเอเชีย (ATRANS)
- (16) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
- (17) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) กระทรวงคมนาคม
- (18) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปค.) กระทรวงคมนาคม
- (19) องค์การบริหารจัดการก้าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) (TGO)

เอกสารประกอบการประชุมสัมมนาเรื่องการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 7
(The 7th Thailand Bike and Walk Forum : Think Globally, Bike-Walk Locally)

วันเสาร์ที่ 21 กันยายน 2562

ณ อาคารเคอีกซ์ [Knowledge Exchange for Innovation Center]
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี กทม.

ออกแบบ: บุญกิษา เพชรไทย

บรรณาธิการ: สรัสวดี ใจกลางกุศล

ราคา 350 บาท

พิมพ์ครั้งที่ 1 กันยายน 2562

ดำเนินการผลิต:

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย

15 อาคารรันาการ ชั้น 4 ซอยประดิพัทธ์ 17

ถนนประดิพัทธ์ แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์: 02 618 4434 โทรสาร: 02 618 4430

เว็บไซต์: <http://www.ibikeiwalk.org>

อีเมล: twci@ibikeiwalk.org

พิมพ์ที่: บริษัท พิมพ์สวย จำกัด

5/5 ถ.เทศบาลรังสฤษฎิ์เหนือ แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์: 02 953 9604 โทรสาร: 02 953 9600



**Think Globally
Bike-Walk Locally**



978-616-92837-2-0