

สารจากที่ปรึกษามูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

ต้องเดิน เดินได้ ได้เดิน

วันก่อนผมต้องเดินทางจากแถวกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ตั้งอยู่ในซอยอารี ถนนพหลโยธิน ไปประชุมเกี่ยวกับสุขภาพของประชาชน ใกล้กับกระทรวงสาธารณสุข วิธีเดินทางในวันนั้นของผมมีสองทางเลือก คือใช้รถรับจ้างสาธารณะ (หรือแท็กซี่) หรือระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (หรือรถไฟฟ้า) ซึ่งผมได้เลือกวิธีที่สอง

‘อาจารย์มาอย่างไร’ มีคนถามผมเมื่อไปถึงบริเวณงาน

‘ผมมารถไฟฟ้า’ ผมตอบ

‘ผมก็คิดจะมารถไฟฟ้าเหมือนกัน แต่มันต้องเดินจากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมไปปากซอยอารีไปขึ้นบีทีเอสแล้วต้องเดินต่อจากบีทีเอสสถานีหมอชิตไปสถานีจตุจักรเอ็มอาร์ที แล้วต้องเดินเปลี่ยนรถไฟฟ้าอีกครั้งที่สถานีเตาปูน มันเลยไม่ค่อยสะดวก’ เขาอธิบายเหตุผลที่ไม่ถึงไม่มางานประชุมนี้ด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ

‘คุณเดินได้ไหม’ ผมถามยิ้มๆ

‘ได้สิครับ’ เขาตอบทำหน้าสงสัย

‘ถ้าคุณเดินได้ คุณก็แค่เปลี่ยนวิธีคิดจาก ต้องเดิน เป็นเดินได้ เพราะเรารู้แล้วว่าวันๆ เราควรเดินให้ได้อย่างน้อย 8000 ก้าว สุขภาพจึงจะดี มันเป็นกิจกรรมทางกายที่ทำได้ง่ายๆ เพียงแค่เปลี่ยนวิธีคิดจากลบให้เป็นบวก แล้วที่บอกว่าไม่มีเวลาจะออกกำลังกาย หรือทำกิจกรรมทางกายมันก็จะไม่มีเหตุผลมารองรับอีกต่อไป’

.....

กิจกรรมทางกายมีอยู่ทุกที่ ทุกเวลา ทุกโอกาส มันอยู่ที่วิธีคิด

ขอให้กำลังใจทุกคนที่จะเปลี่ยนวิธีคิดลบมาเป็นวิธีคิดบวกเช่นว่านี้



ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรธนะสวัสดิ์
ประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย
ที่ปรึกษามูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

21 กันยายน 2562

สารจากประธานมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

การประชุมการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน (Thailand Bike and Walk Forum) ครั้งนี้นับเป็นครั้งที่ 7 แล้ว ซึ่งประเด็นหลักในการประชุมครั้งนี้คือ “Think Globally, Bike – Walk Locally” ส่งเสริมเดินปั่น เพิ่มกิจกรรมทางกาย ลดภาวะเนือยนิ่ง ในท้องถิ่น สร้างสุขภาพดีต่อเมือง-โลก สำหรับการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางนั้น เป็นกิจกรรมทางกายที่ถูกกล่าวถึงในกลุ่มของการมีกิจกรรมทางกายในชีวิตประจำวัน ที่ควรส่งเสริมสนับสนุน เพราะนอกจากเป็นประโยชน์ด้านสุขภาพแล้ว ยังเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

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

มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย (Thailand Walking and Cycling Institute Foundation) องค์กรพัฒนาเอกชน มีเป้าหมายส่งเสริมให้สังคมไทย เลือกรับการเดินทางในชีวิตประจำวัน ด้วยการเดินและการใช้จักรยาน โดยการทำงานของมูลนิธิฯ มีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนระดับนโยบาย ปฏิบัติการเชิงรุกระดับชุมชน พื้นที่ โดยมีส่วนสำคัญหลักคือ งานศึกษาวิจัยและค้นหาข้อมูลด้านวิชาการ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องและแนวทางที่เหมาะสมสอดคล้องต่อความต้องการที่แท้จริงของชุมชน เมือง เพื่อเป็นส่วนสำคัญในการสร้างแรงผลักดันให้กับภาคนโยบายเห็นความสำคัญ และสนับสนุนให้เกิดการเดินและการใช้จักรยานอย่างเป็นรูปธรรม เพราะไม่ใช่เพียงเพื่อลดปัญหาการมีพฤติกรรมเนือยนิ่ง เพิ่มกิจกรรมทางกาย (เพิ่ม PA ลด SB) ในประเทศไทยเท่านั้น หากแต่การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ยังสอดคล้องตามเป้าหมายของโลกด้วย



นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ

ประธานมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

ประธานคณะกรรมการกำกับทิศ

โครงการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างชุมชน-เมือง ให้มีสุขภาพะ

21 กันยายน 2562

สารจากประธานอนุกรรมการวิชาการและวิจัย

การประชุมวิชาการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการมาจนครบ 7 ปี ที่ผ่านมาระหว่างเราสามารถสรุปกลุ่มงานวิจัยเกี่ยวกับการเดินและการใช้จักรยานในประเทศไทยออกเป็น 5 กลุ่มงานวิจัยหลัก ได้แก่ (1) โครงสร้างพื้นฐานและกายภาพของเมืองชุมชน (2) การออกแบบโครงข่ายเชื่อมต่อและวางเส้นทางระบบขนส่ง (3) การจัดการการท่องเที่ยวชุมชนด้วยจักรยาน (4) การศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมของคน และ (5) นโยบายและกฎหมาย

การทำงานส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันยังคงเดินต่อไป เริ่มต้นจากช่วงสองปีแรกที่ มุ่งเน้นมิติการพัฒนาแนวคิดและทฤษฎีทางด้านจักรยาน สองปีต่อมาเริ่มเข้าสู่การสร้างและวางนโยบายเกี่ยวกับการขับเคลื่อน ต่อมาได้เน้นมิติการปฏิบัติและติดตามที่เป็นรูปธรรมมากขึ้น ทั้งความร่วมมือในการลงพื้นที่ให้ปฏิบัติได้จริง ส่งเสริมให้มีผู้ใช้งานในชีวิตประจำวันจริง รวมไปถึงมิติการสร้างมาตรฐานเพื่อรองรับเมืองจักรยานและมาตรฐานจักรยานและชิ้นส่วน รวมไปถึงการส่งเสริมการเดินอย่างเป็นรูปธรรม ส่วนในปีนี้ได้เน้นรูปแบบการออกแบบและการมีส่วนร่วมที่นำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดขึ้นได้จริง ตัวอย่างเช่น โครงการระบบเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าและระบบขนส่งสาธารณะ และการพัฒนาระบบ เพื่อรองรับความเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) และการป้องกันปัญหาคุณภาพอากาศจากฝุ่นพิษ PM2.5

สำหรับงานในปีนี้ซึ่งงาน คือ Think Globally, Bike-Walk Locally เป็นการส่งเสริมการเดิน ปั่น เพิ่มกิจกรรม ทางกาย ลดภาวะเนือยนิ่ง ระดับท้องถิ่น สร้างสุขภาพดีให้เมืองให้โลก ซึ่งมีทั้งการนำเสนอการดำเนินงานที่ทำให้เกิดการ เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนในชุมชนเมือง การปรับปรุงกายภาพ การส่งเสริมให้เกิดความต้องการ และตัวอย่างการ สนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐ ท้องถิ่น ที่ทำให้เกิดการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และการนำเสนอผลงาน วิจัยโดยเน้น 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 อีกครั้งและขอให้สามารถจัดได้ต่อเนื่องเป็นประจำทุกปีตลอดไป



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 ให้เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยาน ด้วยความเท่าเทียมต่อทุกกลุ่มคนและทุกเพศทุกวัยในสังคม (Create Active Environments) (3) การสนับสนุนให้เดินและปั่นจักรยาน ในช่วงวัยของชีวิต ตั้งแต่ในครอบครัว โรงเรียน ที่ทำงาน ชุมชน รวมทั้งสถานที่ท่องเที่ยว (Create Active People) และ (4) การให้ความสำคัญในระดับนโยบายการสนับสนุนงบประมาณ การจัดระบบเพื่อส่งเสริมเดินและจักรยาน ให้เกิดขึ้นเป็นรูปธรรม

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

การประชุมฯ ครั้งนี้ หรืองานวิจัยที่เกิดขึ้นเพียงระดับพื้นที่ ชุมชน ท้องถิ่น หากแต่สนับสนุน และสอดคล้องแผนปฏิบัติการระดับนานาชาติ ดังนั้น การส่งเสริมให้สังคมไทย เลือกลงทางด้วยการเดินและใช้จักรยานนั้น มันเป็นเรื่องที่ถูกต้องแล้ว หากแต่อาจยังต้องใช้เวลานานกว่านี้



นายกิตติศักดิ์ อินทวิชิต

บรรณาธิการและประธานจัดการประชุม

การประชุมส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 7

21 กันยายน 2562

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
สารจากที่ปรึกษามูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์	1
สารจากประธานมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย จำรูญ ตั้งไพศาลกิจ	2
สารจากประธานอนุกรรมการวิชาการและวิจัย รศ.ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา	3
บทบรรณาธิการ นายกิตติศักดิ์ อินทรวิศิษฎ์	4
กำหนดการประชุมวิชาการ	7 - 8
Active Societies	9
การวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน ผศ.ดร.ปณณช รุจิโรโก, ดร.สิริลักษณ์ ทองพูน และ คัมภีร์ ทองพูน	10 - 20
โครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษา ขอยางมดดูลี สำนักงานเขตสาทร กรุงเทพมหานคร สุวิมล เจียรธรวานิช	21 - 32
7 แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในชุมชนของประเทศไทย อัจฉิมา มีพริ้ง, อารดินทร์ รัตนภู และวีรพงศ์ สมพิจิตต์	33 - 35
Active Environments	36
การปรับปรุงทางเดินเท้าในชุมชน (กรณีศึกษา ขอยพทุธบูชา 44) สุทธิดา นวสุขสำราญ, อาทิตยา เผ่าพงษ์, อรรถพล พรหมอินทร์ และ รศ.ดร.วิโรจน์ ศรีสุภานนท์	37 - 47
โครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการรูปแบบที่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการใช้จักรยานปันกันใช้ (ยืมใช้ : bike sharing) ในพื้นที่เป้าหมาย : กรณีศึกษาอาคารสำนักงานให้เช่า จุฑารัตน์ แก้วบุญชู, วิสวะ มาลากรรณ และสร้อยสวัสดิ์ โรจนกุล	48 - 60
การออกแบบเส้นทางจักรยานเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายสีม่วง ผศ.ดร.อมร บุญต่อ และ รศ.ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา	61 - 62

เรื่อง	หน้า
กระบวนการสร้างเมืองชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน (กรณีศึกษา: เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์) ผศ.ดร.พลเดช เขาวรัตน์ และ ศุภธิดา สว่างแจ้ง	63 - 68
Active People	69
การศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาเทศบาลตำบลนาหว้า อำเภอนาหว้า จังหวัดสกลนคร ดร.สิริลักษณ์ ทองพูน, ผศ.ดร.บุญยง รุธิโรโก, อาจารย์คัมภีร์ ทองพูน และปทุมวรรณ ทองตราชู	70 - 81
การเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอยางชุมน้อย จังหวัดศรีสะเกษ ดร.สหทัย วิเศษ, พิศมัย วงศ์จำปา และลลนา ชมตระกูล	82 - 90
Active Systems	91
การพัฒนาเมืองแห่งจักรยาน ให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาชุมชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก ผศ.ดร. ภคพร วัฒนดำรงค์	92 - 102
การตรวจสอบปัจจัยที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันและกระบวนการ เชิงนโยบายในการแก้ไขปัญหา: กรณีศึกษาดำบลบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา ผศ.ดร.สุเมศวร์ พิริยะวัฒน์	103 - 117
แนวทางการพัฒนาเส้นทางจักรยานรูปแบบใหม่ในเทศบาลนครตรัง สรศักดิ์ ชิตชลธาร	118 - 134



กำหนดการ

การประชุมส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ประเทศไทย ครั้งที่ 7

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

ส่งเสริมเดิน ปั่น เพิ่มกิจกรรมทางกาย ลดภาวะเนือยนิ่ง ระดับท้องถิ่น สร้างสุขภาพดีให้เมืองให้โลก

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

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

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

ชมวิดีโอแนะนำกลุ่มย่อย Think Globally , Bike –Walk Locally 4 ประเด็น

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

โดย นพ.ไพโรจน์ เสาน่วม ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมวิถีชีวิตสุขภาวะ สสส. และ ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา กรรมการ มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

10:15-10:45 น. พักรับประทานอาหารว่าง (บริการตนเอง)

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

Group 1 : Active Societies

การมุ่งสร้างบรรทัดฐานและทัศนคติเชิงบวกต่อการมีกิจกรรมทางกายด้วยการเดินและการใช้จักรยานในสังคมด้วยความรู้และความเข้าใจ

ผู้ดำเนินรายการ : ผศ.ดร.ปณณช รุธิโก

- การวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาเทศบาลนครหาดใหญ่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา (ผศ.ดร.ปณณช รุธิโก)
- การศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษา ซอยงามดูพลี สำนักงานเขตสาทร กรุงเทพมหานคร (อ.สุวิมล เจริญธรรมานิช)
- การออกแบบชุมชนจักรยาน นวัตกรรมอย่างง่ายส่งเสริมการเดินทางเพื่อความยั่งยืน (นายอารดินทร์ รัตนภู) และผู้แทนจากชุมชนจักรยานตัวอย่าง

Group 2: Active Environments

การจัดการกายภาพและโครงสร้างพื้นฐานทางสิ่งแวดล้อมให้เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยาน เพิ่ม PA ด้วยความเท่าเทียมต่อคนทุกคน และทุกเพศทุกวัยในสังคม

ผู้ดำเนินรายการ : ผศ.ดร.พลเดช เขาวรัตน์

- การปรับปรุงทางเดินเท้าในชุมชน (กรณีศึกษา ซอยพุทธบูชา 44) (รศ.ดร.วิโรจน์ ศรีสุภานนท์)
- การศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการรูปแบบที่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการใช้จักรยานปั่นกันใช้ กรณีศึกษาอาคารสำนักงานให้เช่า (นส.สรสวดี โรจนกุล)
- การส่งเสริมการใช้จักรยานเพิ่มกิจกรรมทางกาย เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ดร.อมร บุญต่อ)
- การส่งเสริมการสร้างเมืองชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน พื้นที่ศึกษา: ชุมชนสุขสบายใจเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ (ผศ.ดร.พลเดช เขาวรัตน์)

Group 3 : Active People การสนับสนุนให้มีกิจกรรมทางกายในทุกช่วงวัยของชีวิต ตั้งแต่ครอบครัว โรงเรียน สถานที่ทำงาน ชุมชน สถานที่ท่องเที่ยว	Group 4 : Active Systems นโยบาย งบประมาณ มาตรการของภาครัฐส่วนกลาง และท้องถิ่น ที่สนับสนุนให้เอื้อต่อการมีกิจกรรมทางกาย ด้วยการเดิน และจักรยาน
ผู้ดำเนินรายการ : ผศ.ดร.สัททยา วิเศษ • การศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาเทศบาลตำบลนาหว้า อำเภอนาหว้า จังหวัดสกลนคร (ดร.สิริลักษณ์ ทองพูน) • การศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน (บินไป ปั่นไป) : กรณีศึกษาการออกแบบการเดินทางเชื่อมท่าอากาศยานนานาชาติ และชุมชน (นายพงศ์วิสิฐ คำยันต์) • การเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา (ผศ.ดร.สัททยา วิเศษ)	ผู้ดำเนินรายการ : ผศ.ดร.ภคพร วัฒนดำรงค์ • การศึกษาปัจจัยความสำเร็จเชิงระบบ เพื่อส่งเสริมเมืองชุมชน ที่เป็นมิตรต่อการเดินทาง : กรณีศึกษาเทศบาลเมืองระนอง (นายพรเทพ ดิษยบุตร) • การศึกษาปัจจัยความสำเร็จเชิงระบบ เพื่อส่งเสริมเมือง ชุมชน ที่เป็นมิตรต่อการเดินทาง : กรณีศึกษา 11 อปท. จังหวัดพิจิตร (ผศ.ดร.ภคพร วัฒนดำรงค์) • การศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาชุมชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก (ผศ.ดร.ภคพร วัฒนดำรงค์) • การตรวจสอบปัจจัยที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันและกระบวนการเชิงนโยบายในการแก้ไขปัญหา: กรณีศึกษาตำบลบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา (ผศ.ดร.สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์) • แนวทางการพัฒนาเส้นทางจักรยานรูปแบบใหม่ในเทศบาลนครตรัง (อาจารย์สรศักดิ์ ชิตชลธาร)

12:30-13:30 น.	พัก รับประทานอาหารกลางวัน บริเวณชั้น 9
13:30-13:45 น.	“วางแผน PA โลก วิเคราะห์แผน PA ไทย : เดินและจักรยาน โอกาสและปัจจัยที่จำกัด” โดย พญ.ฐิติภรณ์ ตวงรัตนานนท์ นายแพทย์ชำนาญการ ศูนย์อนามัยที่ 10 อุบลราชธานี กรมอนามัย
13:45-14:00 น.	นำเสนอประเด็นสรุป และข้อเสนอแนะจากแต่ละห้องย่อย ณ เวทีกลาง
14:00-14:45 น.	เข้าสู่ช่วงแสดงทัศนคติของผู้บริหาร และผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ร่วมอภิปราย โดยผู้แทนจากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง
	(1) นายจำลอง ก้นเพ็ชร กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น (2) นายชัยชนะ มีศิริ เทศบาลนครพิษณุโลก (3) นายอดิศักดิ์ อนันตริยะทรัพย์ เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ (4) นางนงพะงา ศิวานุวัฒน์ กองกิจกรรมทางกาย กรมอนามัย รศ.ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา ผู้ดำเนินรายการ
14:45-15:15 น.	เปิดเวทีแลกเปลี่ยน ชักถาม แสดงความคิดเห็น จากผู้เข้าร่วมประชุม
15:15-15:20 น.	สรุปประเด็น ข้อเสนอแนะ ข้อตกลงร่วมของที่ประชุมฯ 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.ปยุตน์ชู รุธิโรโก¹, ดร.สิริลักษณ์ ทองพูน² และ อาจารย์คัมภีร์ ทองพูน³

¹คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

²คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

³คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

บทคัดย่อ

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

ผลการศึกษาพบว่าบริเวณทั้ง 3 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนสามชัย ชุมชนจิระนคร และ ชุมชนชุมอุทิศ มีคลองเตยไหลผ่านและมีบางส่วนที่มีโครงสร้างปิดทับด้านบน ทำให้ชุมชนสามารถใช้พื้นที่ดังกล่าวประกอบกิจกรรมต่างๆ และบริเวณโดยรอบชุมชนใช้เป็นพื้นที่เดินเท้าและปั่นจักรยาน และเมื่อทำการสำรวจโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินและการใช้จักรยาน ในบริเวณคลองเตยที่เป็นตลาดสี่ชั้น พบว่าพื้นที่รอบคลองเตยมีเส้นถนนแบ่งปันเพียงด้านเดียว มีพื้นที่ที่เสี่ยงสามารถเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เนื่องจากกระยะมองเห็นไม่ปลอดภัย ควรแก้ไขโดยติดตั้งกระจกโค้งจราจร บางพื้นที่มีร่องตะแกรงมีทิศทางเดียวกับแนวเส้นทางจักรยาน จึงควรแก้ไขร่องตะแกรงให้ทิศทางขวางกับแนวเส้นทางจักรยาน ส่วนจุดที่มีน้ำขัง ควรแก้ไขโดยปรับระดับผิวถนน และเมื่อให้ตัวแทนชุมชนที่เข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานได้ประเมินเส้นทางในการปั่นจักรยาน ค่าระดับคะแนนเกี่ยวกับเส้นทางที่ใช้ปั่นจักรยานมีความปลอดภัยเพียงใด พบว่าผลการประเมินความปลอดภัยมีค่าต่ำสุด

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) อีกทั้งแนวความคิดในเรื่องการพัฒนาแบบยั่งยืนมีความเชื่อมโยงกับการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ เพื่อลดการใช้พลังงาน และลดมลพิษที่จะเกิดกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งในประเทศต่างๆทั่วโลก เช่นสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย จีน ประชากรใช้วิธีการเดินทางในชีวิตประจำวันด้วยการเดินและการใช้จักรยาน ส่วนประเทศเนเธอร์แลนด์ เยอรมนี และเดนมาร์ก ได้ชื่อว่าเป็นประเทศที่ประสบความสำเร็จอย่างมากในการเปลี่ยนเมืองให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรกับคนใช้จักรยาน (Wang et al., 2012)

สำหรับประเทศไทยเริ่มเกิดกระแสการใช้จักรยานตั้งแต่ปี พ.ศ.2554 และเกิดกิจกรรมต่างๆ อย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีการเพิ่มขึ้นของผู้ใช้จักรยานและชมรมจักรยานเพิ่มมากขึ้น (สุรเชษฐ์ เกษมศิริ และ สุภาพร แก้วก้อย เลี้ยวไฟโรจน์, 2559) เพราะการปั่นจักรยานมีประโยชน์หลายประการ ช่วยลดความเสี่ยงต่อการเป็นโรคหัวใจ โรคเบาหวาน โรคอ้วน และโรคเบาหวาน (Oja et al., 2011) ได้ออกกำลังกาย ทำให้ร่างกายแข็งแรง ช่วยลดมลพิษ ลดโลกร้อน และประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (ธงชัย พรธนะสวัสดิ์ และคณะ, 2555)

เมืองหาดใหญ่ เป็นเมืองที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว เนื่องจากเป็นชุมชนเมืองที่มีบทบาทเป็นเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ คมนาคมขนส่ง การบริหารการปกครอง และการศึกษา ที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องมาแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และเป็นที่ยอมรับว่าเป็นชุมชนศูนย์กลางความเจริญทั้งในระดับภูมิภาค ครอบคลุมทั้งภาคใต้ตอนล่าง และประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบ จนถือเป็น Southern Downtown ของประเทศไทย (บริษัทเอ-เซเวน คอร์ปอเรชั่น จำกัด, 2549) และมีความเป็นเมืองที่มีลักษณะเป็นเมืองศูนย์กลางเดียว โดยมีศูนย์กลางการพาณิชย์กรรมและการบริการเกาะกลุ่มกันหนาแน่นสูงมาก บริเวณพื้นที่ด้านตะวันออกของสถานีรถไฟหาดใหญ่และแนวถนนนิพัทธ์อุทิศสาย 1, 2 และ 3 (บริษัทโมดัส คอนซัลแทนส์ จำกัด, 2551) จากสาเหตุดังกล่าวทำให้มีจำนวนประชากรเข้ามาอาศัยอยู่ในเขตเมืองมีจำนวนมาก ส่งผลให้การจราจรติดขัด โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน อีกทั้งมีการใช้พลังงานและปล่อยมลพิษในสัดส่วนที่มากขึ้น ดังนั้นหากประชาชนบางส่วนหันมาใช้วิธีการปั่นจักรยานในชีวิตประจำวันได้แล้วย่อมจะทำให้ลดปัญหาดังกล่าวลงได้ไม่มากนัก

จากความสำคัญดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนเมืองเพื่อให้เป็นมิตรกับคนใช้จักรยาน ขึ้นอยู่กับปัจจัยองค์ประกอบ และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหลายฝ่าย ดังนั้นโครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติ การเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาเทศบาลนครหาดใหญ่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลาจึงมีความสำคัญยิ่ง เนื่องจากเป็นแนวทางในการส่งเสริมและผลักดันให้มีการใช้จักรยาน เพื่อลดการใช้พลังงาน ลดมลพิษที่จะเกิดกับสิ่งแวดล้อม แก้ปัญหาการจราจร และช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตให้ดียิ่งขึ้น ส่งผลให้เกิดสมดุลทั้งด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรม ปัญหา และความต้องการของชุมชนในการพัฒนาเมืองขนาดใหญ่สู่เมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน
2. เพื่อสำรวจความปลอดภัยของเส้นทางที่ชุมชนใช้ในการเดินและการใช้จักรยาน
3. เพื่อถ่ายทอดความรู้ในการเดินเท้าและการขี่จักรยานอย่างปลอดภัย

ระเบียบวิธีวิจัย

1. กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน เป็นชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ทั้ง 3 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนสามชัย ชุมชนจิระนคร และชุมชนชุมอุทิศ

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน ได้แก่

1. การสำรวจทางสายตา (visual survey) บริเวณเส้นทางที่ชุมชนทั้ง 3 ชุมชน ใช้ในชีวิตประจำวัน
2. การประชุมกลุ่มย่อย (focus group) ตัวแทนชุมชนทั้ง 3 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนสามชัย ชุมชนจิระนคร และ ชุมชนชุมอุทิศ
3. การถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับการเดินเท้าและการขี่จักรยานอย่างปลอดภัย
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 กรณีศึกษา เทศบาลนครหาดใหญ่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา มีรายละเอียดกิจกรรมและภาพประกอบ ดังนี้

1. การจัดประชุมและการจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน

1.1 การจัดประชุมร่วมกับผู้บริหารเทศบาลนครหาดใหญ่ สถาบันการเดินและการจักรยานไทย

นักวิจัย

การประชุมร่วมกับผู้บริหารเทศบาลนครหาดใหญ่ สถาบันการเดินและการจักรยานไทย และนักวิจัย ได้ปรึกษารื้อถึงแนวทางในการขับเคลื่อนเมืองหาดใหญ่ให้เป็นมิตรกับการเดินและการใช้จักรยาน และได้นำเสนอผลการศึกษาที่ผ่านมาให้ที่ประชุมรับทราบ (ภาพที่ 1 ถึง 2)



ภาพที่ 1 ถึง 2 การประชุมร่วมกับผู้บริหารเทศบาลนครหาดใหญ่ สถาบันการเดินและการจักรยานไทย และนักวิจัย

1.2 กิจกรรมการประชุมร่วมกับผู้นำชุมชนและเทศบาลนครหาดใหญ่

เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2561 ดร. พงษ์พัฒน์ รอนนายกเทศมนตรีเทศบาลนครหาดใหญ่เป็นประธานในการประชุมประธานคณะกรรมการชุมชนเทศบาลนครหาดใหญ่ 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 ประกาศให้วันที่ 3 มิถุนายนของทุกปีเป็น “วันจักรยานโลกสากล” (International World Bicycle Day) เทศบาลนครหาดใหญ่ร่วมกับภาคีเครือข่ายต่างๆ จัดกิจกรรมเสวนา “หาดใหญ่...เมืองจักรยาน ทำอย่างไร ไปให้ถึงฝัน” และ กิจกรรม “ปั่นไป...ไปแล...น้ำเสียกลายเป็นน้ำดี” (ภาพที่ 5 ถึง 8)





ภาพที่ 5 ถึง 8 กิจกรรมวันจักรยานโลก

4. การประชุมร่วมกับชุมชน ผู้บริหารเทศบาล และนักวิจัย

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



ภาพที่ 9 ถึง 10 การประชุมร่วมกับชุมชน

1.5 การประชุมการศึกษาบริบทเชิงพื้นที่เพื่อหาแนวทางขับเคลื่อนในการสร้างเมือง

มีการปรึกษาหารือระหว่างทีมวิจัยกับ ผศ.ดร.ปรเมศวร์ เหลือเทพ เกี่ยวกับความปลอดภัยของแต่ละชุมชน และวางแผนในการลงพื้นที่เพื่อประเมินพื้นที่ โดยสรุปจากการประชุมร่วมกันลงความเห็นว่าคุณภาพประเมินพื้นที่ที่ชุมชนทั้ง 3 ชุมชนใช้ร่วมกัน ได้แก่บริเวณรอบคลองเตย (ตลาดสี่สน) (ภาพที่ 11)



ภาพที่ 11 การประชุมการศึกษาบริบทเชิงพื้นที่เพื่อหาแนวทางขับเคลื่อนในการสร้างเมือง

2. การศึกษาพฤติกรรม ปัญหา และความต้องการของชุมชนในการพัฒนาเมืองขนาดใหญ่สู่เมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน

การประชุมกลุ่มย่อยตัวแทนชุมชนทั้ง 3 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนสามชัย ชุมชนจิระนคร และชุมชนชุมอุทิศ เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2561 ได้ผลการประชุมดังนี้

ชุมชนมีการปั่นจักรยาน เช่น การปั่นเพื่อไปออกกำลังกายที่สนามกีฬาจิระนครเป็นประจำทุกวัน ทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็น ทำลักษณะนี้มากกว่า 3-4 ปี ทั้งนี้จะไม่ปั่นจักรยานในช่วงเวลากลางวัน เนื่องจากอากาศร้อนและมีรถยนต์สัญจรไปมาจำนวนมาก หลังจากปั่นจักรยานพบว่าตนเองมีสุขภาพแข็งแรงมากขึ้น บางคนปั่นในชีวิตประจำวันโดยเฉพาะการปั่นไปตลาด เช่น ปั่นไปตลาดกิมหยงมากกว่า 4-5 ปี แต่ปัจจุบันมีปัญหาอุปสรรคอยู่พอสมควร เนื่องจากมีการจอดรถกีดขวาง อยากให้มีการทำช่องทางจักรยานแยกเป็นสัดส่วนต่างหาก จะช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้ผู้ใช้งานจักรยานได้

นอกจากนี้ตัวแทนจากชุมชนจิระนคร ได้เล่าว่าตนเองปั่นจักรยานมากกว่า 8 ปี ตั้งแต่เข้าชมรมผู้สูงอายุ มีจุดประสงค์เพื่อปั่นออกกำลังกาย และปั่นในชีวิตประจำวัน เช่น ปั่นเพื่อไปทำกิจกรรมต่างๆ ของชมรม และปั่นไปตลาด นอกจากนี้ยังพบว่าที่ชุมชนนี้มีผู้ใช้จักรยานจำนวนมาก แต่ยังมีปัญหาอุปสรรคเกี่ยวกับพื้นที่ปั่นและริมฟุตบาทมีสิ่งกีดขวางตนเองเคยได้รับอุบัติเหตุบนท้องถนนบาดเจ็บเล็กน้อยแต่จักรยานได้รับความเสียหายมาก ในบริเวณใกล้เคียงมีร้านซ่อมจักรยาน 2 ร้านใกล้สนามกีฬาและหลังธนาคารแห่งประเทศไทย อยากได้ช่องทางจักรยานที่เป็นสัดส่วน แต่ก็ยอมรับที่จะใช้ถนนร่วมกัน (share the road) ได้ และอยากให้มีที่จอดจักรยาน

ตัวแทนอีกท่านหนึ่งจากชุมชนจิระนคร เสนอว่า ตนเองมีปัญหาสุขภาพ ปวดเข่า จึงปั่นจักรยานและส่งผลให้หายปวด จึงปั่นเป็นประจำเริ่มมา 2-3 เดือน แล้ว โดยจะปั่นในช่วงเช้า 5.30 – 6.30 น. ปั่นออกกำลังกายสลับกับการเดินแอโรบิก จากการตรวจสุขภาพพบว่า ตนเองไม่มีโรคความดันและเบาหวาน ในบริเวณชุมชนพบว่ามีพื้นที่ในการปั่นอยู่มาก มีผู้ใช้จักรยานจำนวนมากโดยเฉพาะผู้สูงอายุ ทั้งนี้มีความต้องการที่จอดจักรยานที่ปลอดภัย เพราะบางคนปั่นจักรยานออกจากบ้านมาเพื่อออกกำลังกาย

ตัวแทนจากชุมชนหาดใหญ่ใน เสนอว่า ตนเองไม่ค่อยได้ออกกำลังกาย ที่บ้านมีจักรยานจำนวน 2 คัน เพื่อนแนะนำให้ปั่นจักรยาน จากนั้นจึงปั่นจักรยานบ้างแต่ยังไม่ปั่นเป็นประจำ เนื่องจากมีปัญหาเกี่ยวกับข้อเข่า แต่จะใช้วิธีเดินออกกำลังกายทุกวันแทน นอกจากนี้ยังเสนอว่าถึงแม้จะมีเส้นทางที่เป็นถนนแบ่งปันแต่ก็ยังมีกังวลเรื่องความปลอดภัยสำหรับการปั่นในพื้นที่เมืองเพราะมีรถยนต์ขนาดใหญ่วิ่งแซง

ทั้งนี้ รูปแบบในการปั่นจักรยาน นอกจากจะปั่นเพียงคนเดียวแล้ว บางท่านปั่นจักรยานทั้งครอบครัว ปั่นออกกำลังกายบริเวณคลอง ร.5 โดยปั่นวันละ 1 ชั่วโมง ทั้งนี้อยากให้มีที่จอดจักรยานที่เหมาะสม นอกจากนี้ ยังพบว่าในส่วนที่เป็นถนนแบ่งปันหลังแมนชั่นแห่งหนึ่งถูกทำเป็นที่จอดรถ ทำให้ผู้สูงอายุปั่นไม่ได้ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ และก่อนหน้านี้เคยมีคนได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ เนื่องจากรถยนต์ของคนที่มาพักที่แมนชั่นจอดขวางทาง คนที่ปั่นจักรยานมองไม่เห็นรถที่สวนมา

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

อย่างไรก็ตามจะพบว่าปัญหาบางประเด็นไม่สามารถปรับปรุงแก้ไขได้ในเร็ววัน เนื่องจากจำเป็นต้องมีการตั้งงบประมาณผ่านระบบการบริหารจัดการของเทศบาลต่อไป ซึ่งทำให้ต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้น

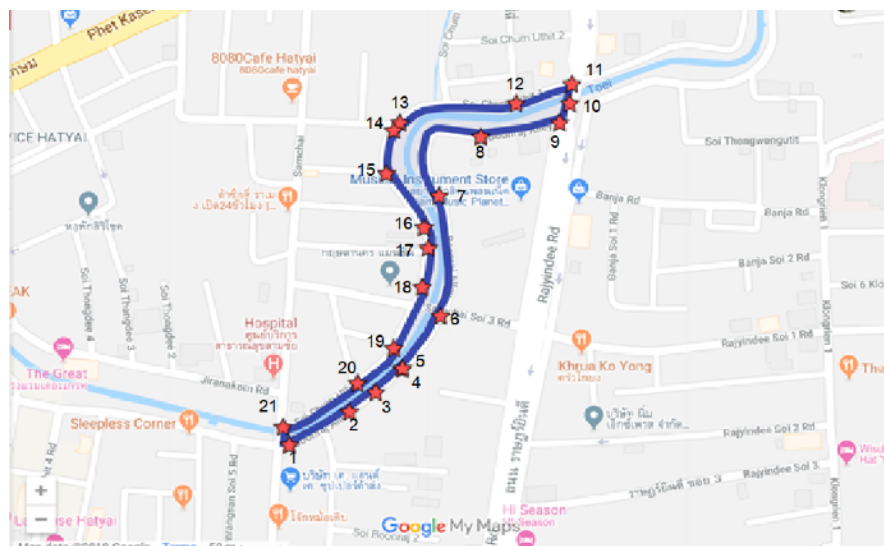
สำหรับประเด็นปัญหาอุปสรรคโดยเฉพาะเรื่องของสิ่งกีดขวางบริเวณทางเท้าในตัวเมืองจำเป็นต้องทำความเข้าใจกับผู้เกี่ยวข้อง จะต้องแก้ปัญหาด้วยความเข้าใจเพื่อลดความขัดแย้งที่อาจจะเกิดขึ้นได้ ตลอดจนการสร้างจิตสำนึกและอาจมีการบังคับใช้กฎหมายเมื่อมีความจำเป็น

โดยสรุป การจะสร้างชุมชนให้เป็นมิตรกับการเดินและการใช้จักรยานและขับเคลื่อนเมืองขนาดใหญ่ให้เป็นเมืองน่าอยู่ จำเป็นอย่างยิ่งที่ทั้งชุมชนและผู้บริหารเมืองจะต้องทำความเข้าใจร่วมกันว่าชุมชนเองกำลังเผชิญกับปัญหาอะไร

อย่างไรบ้าง และเขามีวิถีชีวิตอย่างไร เพื่อให้การเดินและการปั่นเป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตของชุมชน จนทำให้หาดใหญ่กลายเป็นเมืองน่าอยู่และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในที่สุด

3. การสำรวจความปลอดภัยของเส้นทางที่ชุมชนใช้ในการเดินและการใช้จักรยาน

จากการประชุมร่วมกับผู้แทนชุมชนทั้ง 3 ชุมชน และการประชุมของคณะผู้วิจัย ได้ข้อสรุปว่าควรเริ่มสำรวจความปลอดภัยของเส้นทางที่ชุมชนใช้ในการเดินและการใช้จักรยานในพื้นที่ที่เป็นพื้นที่สาธารณะ ที่ประชุมได้ลงความเห็นว่พื้นที่ที่คนในชุมชนทั้ง 3 ชุมชนมาใช้ร่วมกันเป็นพื้นที่บริเวณริมคลองเตย หรือที่เรียกกันว่าตลาดสี่สัน (ภาพที่ 12)



ภาพที่ 12 แผนที่จุดสำรวจบริเวณริมคลองเตย (ตลาดสี่สัน)

ผลการสำรวจพบจุดที่มีปัญหาต่อความปลอดภัยทั้งสิ้นจำนวน 21 จุด ได้แก่ไม่มีเส้นทางจักรยาน น้ำขัง ผิวถนนขรุขระ ไม่เรียบ ร่องตะแกรงมีทิศทางเดียวกับแนวเส้นทางจักรยาน ระยะมองเห็นไม่ปลอดภัย ไม่มีสัญลักษณ์นำทางเส้นทางจักรยาน และผิวถนนเป็นหลุม (ภาพที่ 13-16) โดยมีแนวทางแก้ไข ได้แก่ พิมพ์สัญลักษณ์จักรยานตลอดเส้นทางเป็นระยะๆ แก้ไขร่องตะแกรงให้ทิศทางขวางกับแนวเส้นทางจักรยาน ติดตั้งกระຈักโค้งจราจร พิมพ์สัญลักษณ์จักรยานและลูกศรบอกทิศทาง และปรับระดับผิวถนน



ภาพที่ 13-16 จุดที่มีปัญหาต่อความปลอดภัย

4. การจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ให้ความรู้การเดินและการปั่นปลอดภัย และการประเมินเส้นทางปั่นจักรยานรอบคลองเตย (ตลาดสี่สี)

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



ภาพที่ 17 ถึง 18 การจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ให้ความรู้การเดินและการปั่นปลอดภัย และการประเมินเส้นทางปั่นจักรยานรอบคลองเตย (ตลาดสี่สี)

ผู้เข้าร่วมกิจกรรมโครงการการสร้างเมืองให้เป็นมิตรกับการเดินและการใช้จักรยานในวันเสาร์ที่ 3 พฤศจิกายน 2561 ตอบแบบประเมินจำนวน 45 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุ 61 ปี ขึ้นไป ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว มีการศึกษาอยู่ในระดับต่ำกว่าปริญญาตรี 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
สภาพพื้นผิวถนนตลอดเส้นทางจักรยาน	4.02	0.84	3
ระยะทางที่ใช้ในการปั่นจักรยานมีความเหมาะสม	3.89	0.8	5
ระยะเวลาที่ใช้ในการปั่น	4.16	0.74	2
เส้นทางที่ใช้ปั่นจักรยานมีความกว้างและสะดวกเพียงพอต่อการปั่น	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
การประเมินผลความพึงพอใจในภาพรวมของเส้นทางที่ใช้ปั่นจักรยาน	3.93		

จากตารางที่ 1 พบว่า ผลการประเมินที่มีค่าเฉลี่ยในลำดับสูงสุด ได้แก่ เส้นทางที่ใช้ปั่นจักรยานสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวอยู่ไม่ไกลจากร้านค้า วัด ห้างสรรพสินค้าแลพื้นที่นันทนาการ รองลงมาลำดับที่ 2 ได้แก่ ระยะเวลาที่ใช้ในการปั่นซึ่งมีค่าเฉลี่ยมากเป็นลำดับที่ 2 เนื่องจากบริเวณระยะทางโดยรอบมีระยะทางต่อเนื่องรอบเป็นระยะทางที่ไม่ไกลนัก ระยะทางรวมทั้งหมด 1.5 ก.ม. ซึ่งใช้ระยะเวลาปั่นไม่นาน หากต้องการปั่นเป็นระยะเวลานานสามารถเพิ่มจำนวนรอบในการปั่นได้ และลำดับที่ 3 ได้แก่ สภาพพื้นผิวถนนตลอดเส้นทางจักรยาน โดยในภาพรวมพื้นผิวถนนอยู่ในสภาพดี แต่มีบางจุดที่มีน้ำท่วมขัง และมีตะแกรงระบายน้ำ

ส่วนผลการประเมินที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ เส้นทางที่ใช้ปั่นจักรยานมีป้ายสัญลักษณ์ (เช่น ป้ายบอกทางและป้ายเตือนภัย) วางอยู่ในจุดที่เหมาะสม เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวยังขาดป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ ได้แก่ ป้ายบอกทาง ป้ายเตือนภัย และสัญลักษณ์ถนนแบ่งปั่นมีเพียงด้านเดียว (พื้นที่เป็นบริเวณรอบคลองระบายน้ำ แต่เส้นถนนแบ่งปั่นมีเพียงด้านเดียวของคลองระบายน้ำดังภาพที่ 21 ส่วนอีกด้านไม่มีเส้นถนนแบ่งปั่น ดังภาพที่ 19-20)



ภาพที่ 19 เส้นถนนแบ่งปั่นมีเพียงด้านเดียวของถนนรอบคลองระบายน้ำ



ภาพที่ 20 ถนนอีกด้านหนึ่งของคลองระบายน้ำ ซึ่งไม่มีเส้นถนนแบ่งปั่น

อภิปรายผล

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

(1) ความต้องการโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน

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

(2) ประโยชน์ที่ชุมชนได้รับจากการเดินและการใช้จักรยาน

การมีประสบการณ์ตรงจากการเดินและการปั่นจักรยานแล้วทำให้สุขภาพดีขึ้น เช่น ช่วยให้หายจากการปวดหัวเข่า ไม่มีโรคความดันและเบาหวาน ทำให้มีการบอกต่อและทำให้คนอื่นๆ หันมาใช้วิธีการเดินและการใช้จักรยาน นอกจากนี้คนที่ได้รับประโยชน์จะใช้วิธีการเดินและการใช้อย่างต่อเนื่องเป็นเวลาหลายปี ยิ่งไปกว่านั้นยังพบว่าคนที่เดินและใช้จักรยานมีทุกเพศทุกวัย รูปแบบในการปั่นจักรยาน นอกจากจะปั่นเพียงคนเดียวแล้ว บางท่านปั่นจักรยานกับครอบครัว ทำให้สมาชิกในครอบครัวได้ทำกิจกรรมร่วมกัน ส่งผลให้ความสัมพันธ์ดีขึ้น

ข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้ ทำการศึกษาในพื้นที่ชุมชน 3 ชุมชน การศึกษาพบว่าชุมชนมีความพร้อมและมีวิถีชีวิตที่มีการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอยู่แล้ว หากเทศบาลมีการสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยาน จะช่วยให้ชุมชนมีความปลอดภัยและมีความมั่นใจมากยิ่งขึ้นที่จะใช้วิถีของการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาเทศบาลนครหาดใหญ่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา สำเร็จลุล่วงด้วยดีโดยได้รับการสนับสนุนจากชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และสถาบันการเดินและการจักรยานไทยที่ให้โอกาสและให้การสนับสนุนการศึกษาวิจัย ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง มา ณ ที่นี้

เอกสารอ้างอิง

- ธงชัย พรรณสวัสดิ์ และคณะ. (2555). แรงจูงใจและอุปสรรคในการใช้จักรยานสำหรับคนที่เดินทางด้วยจักรยานในประเทศไทย. สืบค้นเมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2559 จาก <http://www.thaicyclingclub.org/sites/default/surveys/thesis/thesis.pdf>
- สุรเชษฐ์ เกษมศิริ และ สุภาพร แก้วก้อย เลี้ยวไฟโรจน์. (2559). ภาพรวมการพัฒนาทางกายภาพเมืองเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานในประเทศไทย. The 4th Thailand Bike and Walk Forum: Bike & Walk for ALL. 25-26 มีนาคม 2559. หอศิลป์วัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร.
- บริษัทเอ-เซเวน คอร์ปอเรชั่น จำกัด. (2549). โครงการจัดทำแผนแม่บทการปรับปรุงภูมิทัศน์และผังพื้นที่เฉพาะ. เทศบาลนครหาดใหญ่.
- บริษัทโมดัส คอนซัลแตนท์ จำกัด. (2551). โครงการวางและจัดทำผังพัฒนาพื้นที่เฉพาะเพื่อรองรับการขยายตัวเมืองหาดใหญ่ 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-0f8dd6faba38110686e081ace40eb72e-XXX&enrichSource=Y292ZXJQYWdlOzI2MTEwMDI5NTtBUzoxMDE5NzQzMDE5ODNMTQwMTMyMzk0ODY5Mw%3D%3D&el=1_x_2&esc=publicationCoverPdf

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 เจียรธรวานิช¹

¹ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาด้านทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทางในพื้นที่กรณีศึกษา 2) เพื่อศึกษาลักษณะด้านกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของบริเวณกรณีศึกษา และ 3) ศึกษาด้านนโยบายของผู้บริหารพื้นที่และผู้นำชุมชน เพื่อนำไปสู่แนวทางในการพัฒนาเป็นชุมชนที่ใช้การเดินและการใช้จักรยานเป็นทางเลือกหนึ่งของการเดินทางในชีวิตประจำวัน ประชากรที่ศึกษา ได้แก่ คน 2 กลุ่ม คือ 1) คนในชุมชนบริเวณพื้นที่ซอยงามดูพลีและ 2) คนใช้พื้นที่ซอยงามดูพลีในการสัญจรไปมา กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการเก็บแบบสอบถาม ใช้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน การสุ่มตัวอย่างใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วย 1) แบบสอบถามทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทาง 2) แบบสำรวจด้านกายภาพ และ 3) แบบสัมภาษณ์นโยบายผู้บริหารพื้นที่และผู้นำชุมชน นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ โดยใช้วิธีที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ คือ การวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ใช้การวิเคราะห์ทางสถิติ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ($\bar{x}$)

โดยสรุปผลการวิจัยเป็น 3 ด้านดังนี้ 1) ด้านทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทาง พบว่าปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน มากที่สุดคือ อากาศร้อน (ร้อยละ 75.50) รองลงมา ได้แก่อุบัติเหตุจากการจราจร (ร้อยละ 73.75) ถนนแคบ/ซอยแคบ (ร้อยละ 73.50) ข้อยกจำกัดเรื่องระยะทางและสถานที่ที่ต้องการเดินทางไป (ร้อยละ 72.50) และอันตรายจากอาชญากรรม (ร้อยละ 71.00) อาจกล่าวได้ว่าเมื่อถามความต้องการของประชาชนซึ่งเป็นผู้ใช้งานต้องการให้แก้ปัญหาอุปสรรคในด้านอื่นๆ ก่อน เช่น ความปลอดภัย กายภาพ แนวโน้มการเดินและใช้จักรยานในอนาคตพบว่า เมื่อปรับปรุงแก้ไขอุปสรรคต่อการเดินและใช้จักรยานแล้ว มีแนวโน้มที่จะเดินหรือใช้จักรยานเพื่อการพักผ่อน ออกกำลังกายมากที่สุด (ร้อยละ 48.00) รองลงมาคือเพื่อไปซื้อสินค้าหรือไปธุระต่างๆ (ร้อยละ 30.75) ใช้ไปทำงาน (ร้อยละ 12.75) และใช้ไปเรียนหนังสือ ไปโรงเรียน มหาวิทยาลัย (ร้อยละ 8.50) จากนั้นพบว่าหากได้แก้ไขปัญหาลักษณะอุปสรรคแล้วจะเปลี่ยนมาเดินหรือใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ถึงร้อยละ 73.50 โดยจะใช้เฉลี่ยสัปดาห์ละ 4.37 วัน 2) ด้านลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก พบว่ากายภาพซอยงามดูพลีมีความเหมาะสมที่จะพัฒนาไปสู่เมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยาน ทั้งในด้านพื้นที่ การจราจร โครงข่ายถนน ปริมาณรถบนท้องถนน การใช้ประโยชน์ที่ดิน และพื้นที่สวนสาธารณะ ทั้งนี้ต้องพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อส่งเสริมการเดินและใช้จักรยาน และ 3) ด้านนโยบายของผู้บริหารพื้นที่ พบว่ามีความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบและประชาชน ซึ่งหน่วยงานในพื้นที่โดยตรงคือ สสส. และมีกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการเดินและใช้จักรยานอย่างสม่ำเสมอ แต่มีอุปสรรคในเรื่องของการขอใช้พื้นที่ในภาครัฐอยู่บ้าง อาจเนื่องจากปัญหาการจราจรที่คับคั่งในช่วงเวลาเร่งด่วน

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 problems from the government in congestion during the peak time.

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

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สภาวะโลกร้อน (Global Warming) เป็นปัญหาใหญ่ของโลกเรามายาวนานและต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน ปัญหานี้ก่อให้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อทุกชีวิตบนผืนโลกและยังมีแนวโน้มว่าปัญหานี้จะขยายความรุนแรงขึ้นอย่างรวดเร็ว อย่างเช่น มหาอุทกภัยในช่วงปลายปี พ.ศ. 2554 ที่ผ่านมา ดังนั้นหากต้องการลดสภาวะโลกร้อนนั้น มนุษย์ทุกคนต้องตระหนักถึงปัญหาและร่วมมือกันดูแลสิ่งแวดล้อมด้วยการประหยัดพลังงาน ลดพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน และลดการใช้ทรัพยากรทุกอย่างอย่างรู้คุณค่า ในภาวะวิกฤตพลังงาน การใช้จักรยานก็เป็นอีกวิธีหนึ่งที่เราร่วมกันลดพฤติกรรมการใช้พลังงานลงได้และเป็นการลดมลพิษที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของเราและของโลก ตลอดจนสร้างบรรยากาศชุมชนให้เกิดสภาวะอากาศที่บริสุทธิ์

การเดินทางและการใช้จักรยาน เป็นการเดินทางแบบ Active Mobility ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางที่เน้นการขับเคลื่อนโดยการขยับกายของผู้สัญจรเอง (Active Transportation Alliance, 2016) การเดินทางรูปแบบนี้เป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทางในชีวิตประจำวันของคนทุกเพศทุกวัย มีประโยชน์ในการช่วยลดปัญหาทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และปัญหาการจราจร นอกจากนี้ยังเป็นการกระตุ้นให้ประชาชนมีการขยับร่างกายอันจะเป็นประโยชน์ต่อสุขภาพอีกด้วย สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาของประเทศที่กำลังจะเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ

เรื่องการรับมลพิษเข้าสู่ร่างกายซึ่งคนที่ไม่ใช้จักรยานอาจกังวลนั้น ความจริงแล้วถ้าหากต้องเดินทางจากจุดหนึ่งไปอีกจุดหนึ่ง ไม่ว่าจะใช้จักรยาน นั่งรถตุ๊กตุ๊ก ขึ้นรถเมล์ ต่างได้รับมลพิษเหมือนกัน งานวิจัยของกรมควบคุมมลพิษ

ที่วัดจากมลพิษที่อยู่ในรถยนต์ที่ติดแอร์พบว่า การนั่งรถติดแอร์ ไม่ใช่เราไม่โดนมลพิษ แต่เราไม่รู้ว่ามันโดน เพราะเราไม่ได้กลิ่น แต่มลพิษมันยังเข้ามาในรถ รถไปจอดติดอยู่ท้ายรถเมล์ แม้กลิ่นจะไม่เข้ามา แต่มลพิษก็เข้ามา สอดคล้องกับงานวิจัยจากเมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย ที่พบว่า “มลพิษและสิ่งระคายเคืองที่พบในรถยนต์มีสูงกว่า” เมื่อเทียบกับการขี่จักรยานในถนนที่มีการจราจรคับคั่ง (ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย) [6]

ข้อมูลปริมาณยานพาหนะในประเทศไทย พบว่ามียานพาหนะจดทะเบียน (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 ทั้งนี้มีรายงานด้วยว่าปัจจุบันถนนในกรุงเทพมหานครสามารถรองรับปริมาณรถได้ 1,600,000 คัน แต่มีรถจดทะเบียนสะสมสูงถึง 7,000,000 คัน คิดเป็น 4.4 เท่าของถนน อีกทั้งจากสถิติของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กทม. 10 ปีที่ผ่านมาพบว่า กรุงเทพมหานคร มีรถเพิ่มขึ้นทุกปี เฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปีหรือ 240,000 คัน แต่ในปี 2555 ณ สิ้นเดือนสิงหาคม มีปริมาณรถเพิ่มแล้ว 670,000 คัน (ที่มา:<http://www.bangkok.go.th/prd/>) [3]

ปัจจุบันผู้ที่อาศัยในกรุงเทพมหานคร หันมาใช้บริการระบบขนส่งแบบรางมากขึ้น โดยมีบางส่วนหันมาใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน จากสถิติพบว่าประเทศไทยมีจำนวนผู้ใช้จักรยานทั่วประเทศเพียง 2,250,000 คน แบ่งเป็นผู้ใช้จักรยานในกรุงเทพฯ และปริมณฑล 150,000 คน และผู้ใช้จักรยานในจังหวัดอื่นๆ อีก 2,100,000 คน ในจำนวนนี้มีผู้ใช้จักรยานเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวมากถึง 260,000 คน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ (Tourism Authority of Thailand, 2014) (ข้อมูลจาก การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.), ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย) [4]

จากผลสำรวจพบว่า สัดส่วนของคนกรุงเทพมหานคร ที่พร้อมสนับสนุนการใช้จักรยานมีแนวโน้มว่าจะมีจำนวนสูง และสูงกว่าจำนวนจักรยานที่เราเห็นใช้บนท้องถนนในปัจจุบันหลายเท่าตัว เพียงแต่ผู้สนับสนุนการใช้จักรยาน ยังมีหลายคนที่ไม่มั่นใจใจกับการบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบัน ที่ปล่อยให้รถมอเตอร์ไซด์และรถยนต์ส่วนตัวมาละเมิดสิทธิผู้ใช้ทางเท้า เลนจักรยาน และเลนรถประจำทาง จึงต้องการให้สังคมให้ความสำคัญกับจักรยานเพื่อการสัญจรในชีวิตประจำวันมากกว่าที่เป็นอยู่ คงไม่ต้องถึงกับ บิคนจำนวนมากออกมาใช้จักรยานจนกลายเป็นเรื่องหลักในสังคม แต่ในการเริ่มต้นนี้หวังว่าจะดีกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน (โครงการจักรยานกลางเมือง มูลนิธิโลกสีเขียว, ผลสำรวจ “ความต้องการใช้จักรยาน” ของคนกรุงเทพฯ, 2556 : มูลนิธิโลกสีเขียว) [10]

ด้วยเหตุนี้เมืองจึงต้องมีการปรับโครงสร้างพื้นฐานให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับความต้องการของประชากรเมือง ในการดำเนินการดังกล่าวต้องอาศัยองค์ความรู้ทางวิชาการ การมีส่วนร่วมที่บูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อให้เกิดเมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้จริง โดยโครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน จึงเริ่มจากกรณีศึกษาตัวอย่างในพื้นที่ชุมชนเมืองกรุงเทพมหานครที่มีความหนาแน่นของการจราจร และเป็นพื้นที่ในบริเวณของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) คือซอยงามดูพลี สำนักงานเขตสาทร กรุงเทพมหานคร จึงเหมาะแก่การศึกษาเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานทดแทนการจราจรที่คับคั่ง เพื่อสร้างสังคมสุขภาวะ ที่รองรับกับบริบทสังคมเมืองในปัจจุบัน

2. วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาด้านทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทางในพื้นที่กรณีศึกษา เพื่อศึกษาลักษณะด้านกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของบริเวณกรณีศึกษา และศึกษาด้านนโยบายของผู้บริหารพื้นที่และผู้นำชุมชน เพื่อนำไปสู่แนวทางในการพัฒนาเป็นชุมชนที่ใช้การเดินและการใช้จักรยานเป็นทางเลือกหนึ่งของการเดินทางในชีวิตประจำวัน

3. ขอบเขตการศึกษา

การศึกษานี้ทำการสำรวจข้อมูลในพื้นที่ศึกษาซอยงามดูพลี สำนักงานเขตสาทร กรุงเทพมหานครเท่านั้น ซึ่งประกอบด้วย

1. ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางและปัจจัยที่มีผลต่อการเดินและใช้จักรยาน
2. ข้อมูลแนวคิดการพัฒนาการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน โดยการสำรวจผู้บริหารพื้นที่และผู้นำชุมชน
3. ข้อมูลกายภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของชุมชน

4. ขั้นตอนการดำเนินงาน

1. การเตรียมข้อมูลเพื่อดำเนินการวิจัย การทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย
2. การศึกษาพื้นที่ในการเก็บรวบรวมข้อมูล
3. ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทางในพื้นที่กรณีศึกษา โดยใช้แบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามแบบสุ่มโดยบังเอิญ วิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมของคนในชุมชน คนเดินและคนใช้จักรยาน จะใช้วิธีการวิเคราะห์ทางสถิติด้วยค่าความถี่ ร้อยละ
4. ศึกษารูปแบบทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และระบบการขนส่งของพื้นที่ชุมชน โดยการสัมภาษณ์ผู้กำหนดนโยบายและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง การเก็บข้อมูลทางกายภาพ สภาพเส้นทาง ระยะทาง การวิเคราะห์จากแผนที่
5. ออกแบบรูปแบบชุมชน โครงสร้างพื้นฐานเบื้องต้น จัดทำแผนแม่บทและมาตรการนำไปสู่การปฏิบัติ และนำเสนอต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งผู้กำหนดนโยบาย ผู้รับผิดชอบพื้นที่ ผู้ใช้โครงสร้างพื้นฐานในชุมชน เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงแผนการบริหารจัดการพื้นที่ชุมชนต่อไป
6. สรุปผลการวิจัย
7. นำเสนอผลการวิจัย และเผยแพร่งานวิจัยต่อสาธารณะชน เพื่อเป็นประโยชน์ในมุกกว้างต่อไป

5. ผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามของพฤติกรรมเดินทางของผู้ใช้ทางในพื้นที่กรณีศึกษา จำนวน 400 คน มาวิเคราะห์และเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล โดยสรุปผลการวิจัยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ 1) ทศนคติและพฤติกรรมเดินทาง 2) ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และ 3) นโยบายผู้นำชุมชน มีรายละเอียดดังนี้

5.1 ทศนคติและพฤติกรรมเดินทาง

จากการสำรวจข้อมูลทัศนคติและพฤติกรรมเดินทางตามโครงการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างสังคมสุขภาวะ จากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทางจำนวน 400 คน แบ่งข้อมูลเป็น 3 ส่วน คือ 1) ข้อมูลส่วนบุคคล 2) ข้อมูลทัศนคติและพฤติกรรมเดินทางและใช้จักรยาน และ 3) แนวโน้มการเดินทางและใช้จักรยานในอนาคต โดยข้อมูลสรุปดังต่อไปนี้

5.1.1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ผู้ตอบแบบสอบถาม สรุปได้ดังนี้

เพศ ชาย 175 คน คิดเป็นร้อยละ 43.75

หญิง 225 คน คิดเป็นร้อยละ 56.25

อายุ เฉลี่ยอยู่ที่ 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
	พนักงานเอกชน	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

รายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 19,369 บาทต่อเดือน

ภูมิลำเนา อยู่อาศัยในพื้นที่ 214 คน คิดเป็นร้อยละ 53.50

ไม่ได้อาศัยในพื้นที่ 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		
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
ข้อจำกัดเรื่องการขนของที่ต้องนำไปด้วยในการเดินทาง	60.25
ราคาของจักรยาน	40.00
หาบเร่ แผงลอย กีดขวางการเดินทาง	42.25
รถยนต์จอดกีดขวางการเดินทาง	61.00
อุบัติเหตุจากการจราจร	73.75
อันตรายจากอาชญากรรม	71.00
อันตรายจากสุนัข	36.25

อุปสรรคในการเดินทางด้วยการเดินและการใช้จักรยาน	เป็นอุปสรรค (ร้อยละ)
กลัวจักรยานโดนขโมย	34.00
เดิน/ขี่จักรยาน ดูเป็นผู้มีรายได้ต่ำ	64.50
สถานะทางสังคม หน้าที่การงาน ตำแหน่งทางสังคม	60.75
ผิวทางขรุขระ/ไม่เรียบ/ชำรุด	55.00
ฝาทะแกรงระบายน้ำบนผิวทาง	47.25
ทางชัน มีเนินมาก	38.75
ถนนแคบ/ซอยแคบ	73.50
เส้นทางที่ต้องการเดินทางไม่มีทางเดินเท้า/ทางจักรยาน	55.50
เส้นทางที่ต้องการเดินทางไม่มีป้ายบอกทาง	35.00
ไม่มีทางเท้าที่กว้างพอสำหรับการเดิน/ใช้จักรยาน	51.00
ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอสำหรับการเดิน/ใช้จักรยานในเวลากลางคืน	36.25

จากตารางที่ 3 พบว่า อุปสรรคในการเดินทางด้วยการเดินและจักรยานของประชาชนกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่จำนวน 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 แนวโน้มการเดินและใช้จักรยานในอนาคต

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามแสดงดังตารางที่ 4 และตารางที่ 5

ตารางที่ 4 แสดงวัตถุประสงค์ในชีวิตประจำวันที่มีแนวโน้มการเดินและใช้จักรยาน

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

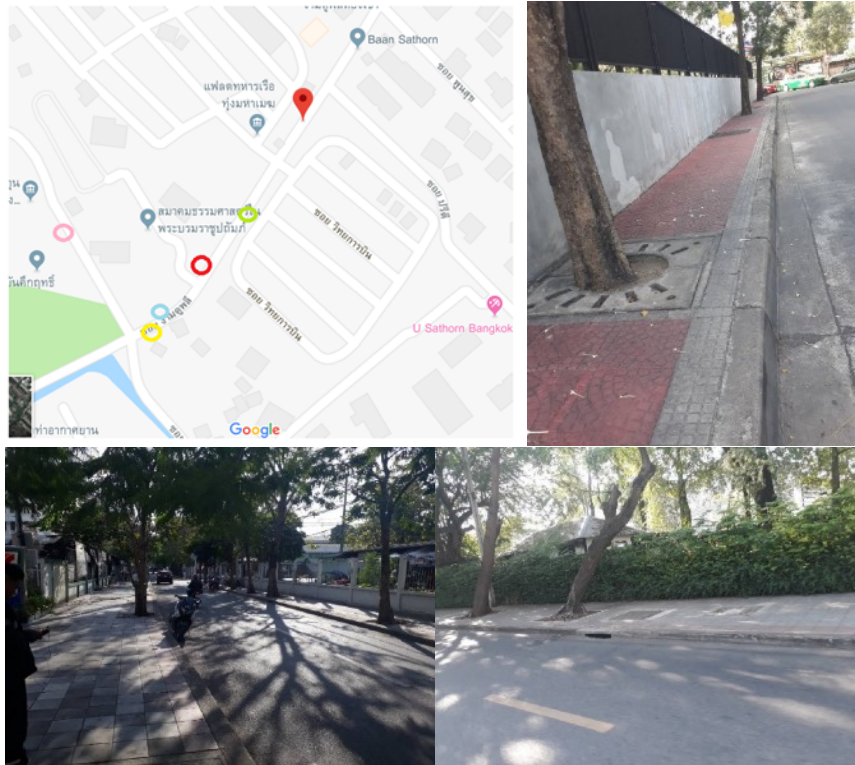
แนวโน้มการใช้จักรยาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ	เฉลี่ย (วัน/สัปดาห์)
เปลี่ยนมาเดินทาง โดยการเดินหรือใช้จักรยาน	294	73.50	4.37
ไม่ใช้การเดินทาง โดยการเดินหรือใช้จักรยาน	106	26.50	0
รวม	400	100.00	

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

5.2 ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

ขอยกมาดูพลีมีลักษณะทางกายภาพเหมาะสมที่จะพัฒนาไปสู่เมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานกล่าวคือ

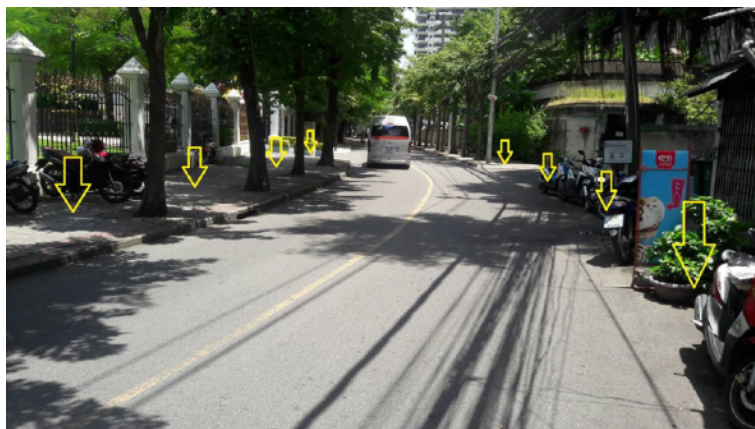
- 1) มีระยะทางที่สามารถเดินทางด้วยจักรยานได้ โดยเมื่อวัดระยะทางภายในเขตพื้นที่อยู่อาศัย และสามารถเดินทางเชื่อมต่อไปได้ในหลายเส้นทาง
- 2) พื้นที่มีลักษณะเป็นที่ราบ ไม่มีเนินสูงที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินและจักรยาน และได้มีการปรับปรุงพื้นที่ให้มีพื้นที่ทางเดินเท้าได้สะดวกขึ้น
- 3) มีจุดจอดจักรยานแบบยืมขี่ได้ของกรุงเทพมหานคร
- 4) การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นแบบผสมผสาน โดยมีสถานที่ราชการ หน่วยงาน ร้านค้า ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่อยู่อาศัย ทั้งประเภทหนาแน่นมาก และหนาแน่นปานกลาง
- 5) มีสวนสาธารณะขนาดใหญ่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ ซึ่งเป็นพื้นที่ให้ประชาชนสามารถเดินและขี่จักรยานได้อย่างปลอดภัย แต่ยังคงขาดโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของผังเมืองสำหรับ Active mobility ที่เหมาะสมและพอเพียง แสดงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ดังภาพที่ 1

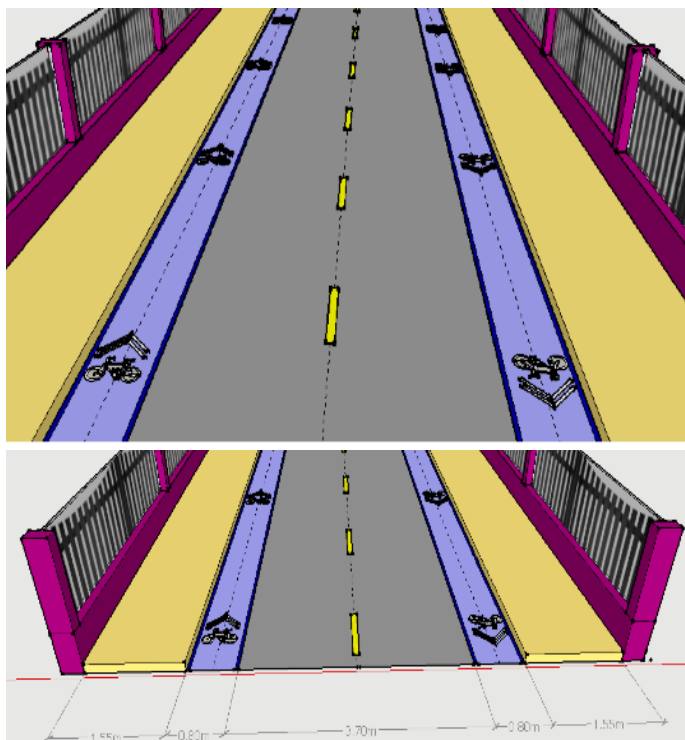


ภาพที่ 1 แสดงลักษณะทางกายภาพของถนนในพื้นที่

และจากการเก็บข้อมูลโดยเฉลี่ยในหนึ่งวันพบว่าปริมาณคนเดินเท้าเท่ากับ 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 คันต่อวันต่อปีให้จัดช่องทางสำหรับจักรยานโดยเฉพาะ โดยมีการตีเส้นจราจรแบ่งช่องทางจักรยานให้ชัดเจน รวมทั้งมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกภัยบนไหล่ทางและทางหลัก (AASHTO) ตัวอย่างดังแสดงตามภาพที่ 2





ภาพที่ 2 การออกแบบทางจักรยาน แบบใช้พื้นที่ร่วมกับรถยนต์

5.3 นโยบายผู้บริหาร ผู้นำชุมชน

หน่วยงานสำนักงานเขตที่รับผิดชอบ ปัจจุบันได้มีการปรับปรุงถนน ทางเดินเท้า ให้สะดวกต่อผู้ใช้ทาง และมีการจัดการปัญหาหาบเร่แผงลอยบนทางเท้าแล้วด้วยนั้น แต่เนื่องจากพื้นที่เป็นแหล่งชุมชนที่อยู่อาศัย จึงยังมีปัญหาเรื่องการจอดรถบนพื้นที่ถนนอยู่บ้าง ทำให้พื้นที่คับแคบขึ้น

โครงการที่สนับสนุนการใช้จักรยานในพื้นที่ที่ได้เริ่มไว้ก่อนแล้วคือ โครงการปั่นปั่น ซึ่งมีที่จอดจักรยานให้ยืมขี่ แต่เนื่องจากยังขาดความต่อเนื่องในการรณรงค์ จึงยังไม่เห็นผลชัดเจน

สำหรับชุมชนในพื้นที่ โดยปกติในปัจจุบันจะใช้รูปแบบการบริหารชุมชนด้วยคณะกรรมการชุมชน มีการประชาสัมพันธ์สู่ชุมชนนี้ด้วยเสียงตามสายของชุมชน เพื่อรับทราบข้อมูล และผู้นำชุมชนสนับสนุนให้ความร่วมมือในการส่งเสริมการเดินหรือการใช้จักรยาน โดยจากการสำรวจพบว่า พฤติกรรมของคนเดินเท้าและปั่นจักรยานส่วนใหญ่จะมีแค่เฉพาะช่วงเวลาเดินทางเพื่อไปและกลับจากการทำงาน และช่วงอายุของคนเดินทางส่วนใหญ่ จะอยู่ในช่วงวัยรุ่น พฤติกรรมการเดินเพื่อออกกำลังกาย จะมีช่วงเย็นของทุกวัน จะเป็นการไปเดินออกกำลังกายที่สวนสาธารณะด้านหน้าของชุมชน

6. อภิปรายผล

ด้านทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทาง พบว่าปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวันมากที่สุดคือ อากาศร้อน (ร้อยละ 75.50) รองลงมา ได้แก่อุบัติเหตุจากการจราจร (ร้อยละ 73.75) ถนนแคบ/ขยอแคบ (ร้อยละ 73.50) ข้อจำกัดเรื่องระยะทางและสถานที่ที่ต้องการเดินทางไป (ร้อยละ 72.50) และอันตรายจากอาชญากรรม (ร้อยละ 71.00) อาจกล่าวได้ว่าเมื่อถามความต้องการของประชาชนซึ่งเป็นผู้ใช้งาน ต้องการให้แก้ปัญหามหาอุปสรรคในด้านอื่นๆ ก่อน เช่น ความปลอดภัย สภาพภาพ แนวโน้มการเดินและใช้จักรยานในอนาคตพบว่า เมื่อปรับปรุงแก้ไขอุปสรรคต่อการเดินและใช้จักรยานแล้ว มีแนวโน้มที่จะเดินหรือใช้จักรยานเพื่อการพักผ่อน ออกกำลังกาย มากที่สุด (ร้อยละ 48.00) รองลงมาคือเพื่อไปซื้อสินค้าหรือไปธุระต่างๆ (ร้อยละ 30.75) ใช้ไปทำงาน (ร้อยละ 12.75) และใช้ไปเรียนหนังสือ ไปโรงเรียน มหาวิทยาลัย (ร้อยละ 8.50) จากนั้นพบว่าหากได้แก้ไขปัญหามหาอุปสรรคแล้วจะเปลี่ยนมาเดินหรือใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

ถึงร้อยละ 73.50 โดยจะใช้เฉลี่ยสัปดาห์ละ 4.37 วัน และมีผู้ที่ไม่เปลี่ยนมาเดินหรือใช้จักรยานในชีวิตประจำวันร้อยละ 26.50 แม้จะแก้ปัญหาอุปสรรคใดๆ แล้วก็ตาม

ด้านลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก พบว่ากายภาพของงามดูพลีมีความเหมาะสมที่จะพัฒนาไปสู่เมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยาน ทั้งในด้านพื้นที่ การจราจร โครงข่ายถนน ปริมาณรถบนท้องถนน การใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่สวนสาธารณะ ทั้งนี้ต้องพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อส่งเสริมการเดินและใช้จักรยาน

ด้านนโยบายของผู้นำชุมชน พบว่ามีความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบและประชาชน ซึ่งหน่วยงานในพื้นที่โดยตรงคือ สสส. และมีกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการเดินและใช้จักรยานอย่างสม่ำเสมอ แต่มีอุปสรรคในเรื่องของการขอใช้พื้นที่ในภาครัฐอยู่บ้าง อาจเนื่องจากปัญหาการจราจรที่คับคั่งในช่วงเวลาเร่งด่วน

7. ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน จะต้องมีการพัฒนาในเรื่องการสร้างเครือข่ายความร่วมมือของภาคีจักรยานให้มีความเข้มแข็งและยั่งยืน การได้รับความสนับสนุนจากภาครัฐ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เอื้อต่อความปลอดภัย โดยเฉพาะเรื่องทางเท้าและทางจักรยาน รูปแบบต่างๆ ลักษณะผาตะแกรงระบายน้ำ ผิวทาง ที่จอดจักรยานที่ปลอดภัยและระบบไฟฟ้าส่องสว่าง การแก้ปัญหาอันตรายจากอาชญากรรม อุบัติเหตุ เป็นต้น

8. กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเรื่องนี้ สำเร็จลงได้ด้วยดีด้วยความกรุณาอย่างยิ่ง จากรองศาสตราจารย์ สุทัศน์ รัตนเกื้อกังวาน และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กาญจนา ภัทราวิวัฒน์ ที่ให้ความกรุณาตรวจสอบเครื่องมือวิจัยครั้งนี้ ขอขอบคุณโครงการดีๆ โครงการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างสังคมสุขภาวะ ของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (Thailand Cycling Club: TCC) ที่ก่อให้เกิดงานวิจัยนี้ ขอขอบคุณอย่างสูงต่อหน่วยงานผู้ให้เงินสนับสนุนงานวิจัย คือชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ขอขอบคุณมหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น หน่วยงานต้นสังกัดของคณะผู้วิจัย ที่ให้การสนับสนุนด้านเวลาในการทำงานวิจัยเป็นอย่างดี ขอขอบคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ธรรมมา เจียรธรวาณิช ผู้ช่วยอธิการบดี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ ที่อำนวยความสะดวกและทำการประสานหน่วยงานภายในพื้นที่ของงามดูพลี

9. เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

- [1] กรมทางหลวงที่ 5 [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อ 25 พฤษภาคม 2561. เข้าถึงได้จาก ที่มา:<http://www.ooh5.go.th>
- [2] กระทรวงสาธารณสุข. กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ. กองสุขศึกษา. มิติทางสังคม วัฒนธรรมของพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุรุสภา 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 อัครบุญญาเลิศและคณะ. “ทำไมคนไทยจึงไม่นิยมใช้จักรยาน.” 2554. เข้าถึงเมื่อ 11 ตุลาคม 2561. เข้าถึงได้จาก <http://padatabase.net>.

- [6] ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อ 15 มีนาคม 2560. เข้าถึงได้จาก <http://www.thaicyclingclub.org/>.
- [7] ธงชัย พรณสวัสดิ์. “ชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาพะ.” 2559. เข้าถึงเมื่อ 11 ตุลาคม 2561. เข้าถึงได้จาก <http://www.thaihealth.or.th>.
- [8] ประคอง กรรณสูต. สถิติเพื่อการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์ (ฉบับปรับปรุงแก้ไข). พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : บริษัทด้านสุขภาพการพิมพ์ จำกัด, 2542.
- [9] พวงรัตน์ ทวีรัตน์. วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์ (ฉบับปรับปรุงใหม่ล่าสุด). พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ : สำนักทดสอบทางการศึกษาและจิตวิทยา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ- ประสานมิตร, 2543.
- [10] มุลนิธิโลกสีเขียว. โครงการจักรยานกลางเมือง มูลนิธิโลกสีเขียว, ผลสำรวจ “ความต้องการใช้จักรยาน” ของคน กรุงเทพฯ, 2556.
- [11] วราลักษณ์ คงอ้วน และ ดร.สาธิตา สกุรัตนกุลชัย. “แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานภายในมหาวิทยาลัย.” 2555. เข้าถึงเมื่อ 11 ตุลาคม 2561. เข้าถึงได้จาก <http://padatabase.net>.
- [12] วิติยา ปิดตังนาโพธิ์และคณะ. “แรงจูงใจและอุปสรรคในการใช้จักรยานสำหรับคนที่เดินทางด้วยจักรยานในประเทศไทย.” 2554. เข้าถึงเมื่อ 11 ตุลาคม 2561. เข้าถึงได้จาก <http://padatabase.net>.
- [13] วิสุทธิ อริยภิญโญ. “ตัวแปรทางจิต และสถานการณ์ในการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม การขับขี่อย่างปลอดภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร.” วิทยานิพนธ์ปริญญา วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ประยุกต์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 2539.
- [14] ศราวุฒิ พันธ์ขาว. ถนนอันตราย. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์วัฒนชัยการพิมพ์, 2525.
- [15] อารดินทร์ รัตนภู. “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

อัจจิมา มีพริ้ง อารดินทร์ รัตนภู และวีรพงศ์ สมิตจิตต์

มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

บทคัดย่อ

มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย ค้นพบ 7 แนวทางส่งเสริมให้เกิดการใช้จักรยานในชุมชน คือ (1) จักรยานรักษโลก เป็นการใช้จักรยานเพื่อแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมหรือจัดการสิ่งแวดล้อมในชุมชน (2) คบเด็กปั่นจักรยาน คือ การใช้จักรยานเป็นเครื่องมือส่งเสริมให้เด็กเยาวชนใช้จักรยาน (3) คุณหมอชวนปั่น คือ บุคลากรสาธารณสุขระดับพื้นที่ ชุมชน เป็นแกนนำส่งเสริมการใช้จักรยาน (4) สร้างสุขสังคมสูงวัย ด้วยจักรยาน เป็นแนวทางที่แกนนำใช้จักรยานเป็นเครื่องมือส่งเสริมกลุ่มคนสูงวัยในชุมชน (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 โดยการพัฒนาศักยภาพกลุ่มแกนนำ การเสริมทักษะความรู้ที่เกี่ยวข้องให้มีความรู้ ความเข้าใจ เกิดทักษะ และสามารถไปจัดกระบวนการในพื้นที่ ให้มีผู้ใช้จักรยานเพิ่มขึ้น เน้นกระบวนการสนับสนุนให้ประชาชนสามารถควบคุมพฤติกรรมสุขภาพของตนเอง สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้บุคคล ครอบครัว ชุมชน มีสุขภาวะ และคุณภาพชีวิตที่ดี ตามแนวทางของ Ottawa Charter (1986) คือ การสร้างนโยบายสาธารณะเพื่อสุขภาพ การก่อให้เกิดสิ่งแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อสุขภาพ การสร้างเสริมกิจกรรมชุมชนให้เข้มแข็ง การพัฒนาทักษะส่วนบุคคล การปรับเปลี่ยนระบบบริการสุขภาพ ให้เป็นการสร้างเสริมสุขภาพดีมากกว่าการรักษาสุขภาพที่เจ็บป่วย

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 ชัยภูมิ ร้อยเอ็ด ยโสธร มุกดาหาร อุบลราชธานี นครราชสีมา กาฬสินธุ์ ขอนแก่น ศรีสะเกษ ประกอบด้วย 14 ชุมชน (3) ภาคกลาง จำนวน 7 จังหวัด คือ กรุงเทพมหานคร นครนายก ฉะเชิงเทรา พระนครศรีอยุธยา สระบุรี สิงห์บุรี และอ่างทอง 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 (สอ.) ประชาสัมพันธ์จังหวัดของจังหวัดต่างๆรับสมัครแกนนำจากชุมชน โดยพิจารณาจาก (1.1) ประสบการณ์และผลงานที่ผ่านมา (1.2) ความเข้าใจปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาที่ใช้จักรยานเป็นเครื่องมือ (1.3) ความพยายามในการเข้าถึงแหล่งทุน สสส. และ (1.4) ข้อมูลทั่วไปของแกนนำชุมชน

3.2) พิจารณาแนวคิด จำนวน 3 รอบ รอบที่ 1 พิจารณาโดยมูลนิธิฯร่วมกับผู้ทรงคุณวุฒิจาก สสส. รอบที่ 2 กลั่นกรองทางวิชาการโดยคณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณากลั่นกรองทางวิชาการ และ รอบที่ 3 ประชุมเชิงปฏิบัติการจัดทำข้อเสนอโครงการ “จากแนวคิดสู่การพัฒนาข้อเสนอโครงการชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะ ปีที่ 3” คงเหลือชุมชนที่ผ่านการพิจารณาจำนวน 60 ชุมชน

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

3.4) สรุปผลการดำเนินงาน โดยจัดให้มี “มหกรรมชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะ” มอบรางวัลให้ชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะที่มีผลงานดีเด่น จำนวน 21 ชุมชน ซึ่งมีเกณฑ์ในการคัดเลือก ดังนี้ (1) การมีส่วนร่วมของหน่วยงานและภาคีขับเคลื่อนชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะ ให้บรรลุเป้าหมาย (2) การรับรู้ไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม 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) ชุมชนจักรยานโรงเรียนอนุบาลทับสะแก จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

4.2) คบเด็กปั่นจักรยาน ประกอบด้วย (3) ชุมชนจักรยานเหมือดแอ่เพื่อสุขภาวะ จังหวัดกาฬสินธุ์ (4) ชุมชนจักรยานบ้านมาตอรูซอ จังหวัดยะลา (5) ชุมชนจักรยานบ้านป่าแขวง จังหวัด จังหวัดพิจิตร

4.3) คุณหมอชวนปั่น คือ (6) การจัดการส่งเสริมการใช้จักรยานในโรงพยาบาลสมเด็จพระเจ้านาทิ จังหวัดสงขลา (7) ชุมชนจักรยานหนองกระดัง จังหวัดสุโขทัย (8) ชุมชนจักรยานบ้านคลองน้ำหัก จังหวัดสุโขทัย

4.4) สร้างสุขสังคมสูงวัย ด้วยจักรยาน ประกอบด้วย (9) ชุมชนจักรยานตำบลบัลลังก์ จังหวัดนครราชสีมา (10) ชุมชนจักรยานตำบลเสาธง จังหวัด นครศรีธรรมราช (11) ชุมชนจักรยานบ้านน้ำขาว จังหวัด สงขลา (12) ชุมชนจักรยานบ้านนาโส จังหวัดยโสธร (13) ชุมชนจักรยานอ่างแก้ว จังหวัดอ่างทอง (14) ชุมชนจักรยานบ้านบุญยืน จังหวัดพะเยา (15) ชุมชนจักรยานบ้านบางมัญ-บางตาเพชร จังหวัดสิงห์บุรี (16) ชุมชนจักรยานบ้านโง้งหลวง จังหวัดลำพูน

4.5) ชุมชนที่มีการจัดการให้จักรยานเป็นเครื่องมือในการกำหนดมาตรการทางสังคม/ชุมชน ประกอบด้วย (17) ชุมชนจักรยานตำบลคลองจิก จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

4.6) ชุมชนที่มีการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ได้แก่ ชุมชนจักรยานตำบลคลองจิก จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

4.7) ชุมชนที่มีการใช้จักรยานเป็นเครื่องมือบูรณาการงานร่วมกับงานพัฒนาในพื้นที่ และองค์กรที่เกี่ยวข้อง เช่น อบต. เทศบาล รพ.สต. (18) ชุมชนจักรยานบ้านม้าร้อง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (19) ชุมชนจักรยานโพธิ์ชัย จังหวัดร้อยเอ็ด (20) ชุมชนจักรยานบ้านนาตาโพ จังหวัดตาก (21) ชุมชนจักรยานบ้านวังจระเข้ จังหวัดพัทลุง

ข้อเสนอแนะ

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

4.2 การบูรณาการงานร่วมกับภาคี /เครือข่าย อื่นๆ ในพื้นที่เป็นอีกแรงหนุน 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/ชุมชนนั้นๆ ได้ เช่น สาธารณสุขจังหวัด สำนักงานพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ระดับจังหวัด

Active Environments

การปรับปรุงทางเดินเท้าในชุมชน (กรณีศึกษา ซอยพุทธบูชา 44)

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

สุทธิดา นวสุขสำราญ¹ อาทิตยา เผ่าพงษ์¹ อรรถพล พรหมอินทร์¹ วิโรจน์ ศรีสุรภานนท์²

¹นักศึกษาระดับปริญญาตรี, ²รองศาสตราจารย์,

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

บทคัดย่อ

ถนนพุทธบูชาในปัจจุบันเป็นถนนที่มีภูมิทัศน์ที่ยังไม่เป็นระเบียบ ยังมีปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ทำให้คนเดินเท้าไม่ได้รับความสะดวกสบายและไม่ปลอดภัย งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้ทางเท้า วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลต่อการใช้ทางเท้าเพื่อหาแนวทางในการปรับปรุงแก้ไข โดยมีพื้นที่ศึกษาบริเวณถนนพุทธบูชาดังแต่โรงเรียนนาหลวงถึงซอยพุทธบูชา 45 และถนนภายในซอยพุทธบูชา 44 ผู้วิจัยทำการสำรวจหน้าตัดถนนและอัตราการไหลของการจราจร เพื่อวิเคราะห์ระดับการรองรับของทางเดิน รวมทั้งจัดทำแบบสอบถามเพื่อสำรวจพฤติกรรมการเดินทาง ปัญหา อุปสรรค และความคิดเห็นของผู้อาศัยในซอยพุทธบูชา 44 จากผลการศึกษาพบว่าการตัดสินใจจะเลือกวิธีการเดินหรือไม่ขึ้นอยู่กับระยะทางและลักษณะกายภาพของทางเดินเป็นหลัก ในสภาพปัจจุบัน ช่วงระยะทางไม่เกิน 600 เมตร เป็นระยะที่ประชาชนยังคงตัดสินใจเลือกวิธีการเดิน จากการสำรวจสภาพปัญหาและอุปสรรคพบว่าทางเท้าบนถนนพุทธบูชาที่มีสภาพผิวทางที่ชำรุด มีความกว้างประสิทธิภาพของทางเท้าไม่คงที่ ทำให้ระดับการรองรับของทางเดินไม่สม่ำเสมอตลอดทั้งเส้นทาง ส่วนทางเท้าภายในซอยพุทธบูชา 44 พบว่าไม่มีทางเท้าและการจอดรถขวางทางเดิน ส่งผลให้คนต้องลงไปเดินบนถนน ผู้วิจัยจึงเสนอให้ปรับปรุงทางเท้าบนถนนพุทธบูชา จากปากซอยพุทธบูชา 44 ทั้ง 2 ทิศทางเป็นระยะทางทิศทางละ 600 เมตร โดยปรับปรุงพื้นผิวทางเท้าที่ชำรุด และออกแบบให้ความกว้างประสิทธิภาพของทางเท้ามีความต่อเนื่องตลอดทั้งเส้นทาง ส่วนภายในซอยพุทธบูชา 44 เสนอให้เพิ่มทางเท้าโดยการตีเส้นแบ่งการจราจรของรถและทางเท้า และห้ามการจอดรถขวางทางเท้าหรือจอดบนถนน โดยภาพรวม หากมีการปรับปรุงกายภาพของทางเท้าแล้ว ร้อยละ 87 ของผู้อาศัยในซอยพุทธบูชา 44 สนใจจะเลือกการเดินมากขึ้น

คำสำคัญ : การเดิน, คนเดินเท้า, ปัญหาทางเท้า, อุปสรรคบนทางเท้า

Abstract

At Present, Phuttha 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 Phuttha Bucha Road from Naluang School to Soi Phuttha Bucha 45, as well as a street in Phuttha 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 Phuttha 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 Phuttha Bucha road are the dilapidation and the inconsistency of the effective width of footpaths, causing the level of service of footpaths not constant throughout the route. In Phuttha Bucha 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 Phuttha 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 แทนการสัญจรโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ ทั้งนี้การเดินที่มีประสิทธิภาพนั้นล้วนต้องมีการพัฒนาทางเท้าที่มีความเหมาะสมในชุมชน มีทางข้ามที่ปลอดภัย มีการเชื่อมต่อให้คนเดินสามารถเดินไปในสถานที่ต่างๆ ตามวัตถุประสงค์แต่ละบุคคล รวมทั้งเส้นทางการสัญจรทางเท้าต้องได้รับความสะดวกสบายเพลิดเพลินไปกับการเดิน ชุมชนก็จะเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยที่สมบูรณ์ต่อไปในอนาคต

เขตทุ่งครุ เป็นชุมชนที่มีสถานศึกษา สวนสาธารณะ สนามกีฬา หอพัก และอื่นๆ สิ่งเหล่านี้ต้องการระบบการเดินทางเท้าที่ดี แต่ในปัจจุบันพบว่า การเดินบนทางเท้านี้ได้ประสบปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ได้แก่ ปัญหาการรुक้าทางการค้า ปัญหาลักษณะโครงสร้างทางเท้าที่ไม่เหมาะสมคือ ทางเท้าที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ปัญหาการบดบังทัศนียภาพของเส้นทางการเดินเกิดจากสิ่งกีดขวางที่ทำให้เกิดการเดินไม่สะดวก ปัญหาการสัญจรของรถจักรยานยนต์บนทางเท้า เหตุนี้ผู้ใช้ทางเท้าจึงไม่ได้รับความสะดวกสบายและไม่มีความปลอดภัย ดังนั้นการแก้ไขปัญหาการเดินทางเท้าในชุมชนเขตทุ่งครุ จึงเป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องกำหนดรูปแบบทางเดินเพื่อให้เกิดบรรยากาศที่ดีในการใช้ทางเดินเท้าและควรมีโครงข่ายที่ดี ที่สามารถมีการเชื่อมต่อ การเดินไปยังสถานที่ต่างๆ ให้ได้รับความสะดวกสบาย อีกทั้งการเดินเท้าทำให้เกิดการพบปะสนทนาระหว่างผู้คนกับร้านค้าภายในชุมชน ทำให้มีการกระจายรายได้ส่งผลให้เศรษฐกิจภายในชุมชนขยายตัว คนมีสุขภาพที่ดี สิ่งแวดล้อม ทัศนียภาพ และความเป็นอยู่ของคนในชุมชนดีขึ้นอีกด้วย

ดังนั้นทางเท้าจึงมีความสำคัญที่ปล่อยปละละเลยไม่ได้ ทางผู้วิจัยจึงมีจุดมุ่งหมายที่จะออกแบบโครงข่ายที่เหมาะสมที่จะใช้เป็นแผนงานระบบทางเท้าที่ส่งต่อให้หน่วยงานรัฐนำไปปรับปรุงเพื่อให้เกิดการพัฒนาทางเท้าที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นต่อไปในชุมชน

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้ทางเท้าของคนภายในซอยพุทธบูชา 44 ในการทำกิจกรรมต่างๆ วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่ส่งต่อการใช้ทางเท้า และเสนอแนวทางการปรับปรุงระบบทางเท้า โดยมีพื้นที่ศึกษาบริเวณถนนพุทธบูชาตั้งแต่โรงเรียนนาหลวงถึงซอยพุทธบูชา 45 และถนนภายในซอยพุทธบูชา 44



```

graph TD
    A[บททวนเอกสารงานและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง] --> B[ศึกษาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่การศึกษา]
    B --> C[ศึกษาปริมาณรถและความเร็วรถในซอยพุทธบูชา 44]
    C --> D[ศึกษาพฤติกรรมการใช้ทางเท้าของคนในซอยพุทธบูชา 44]
    D --> E[ศึกษาปัญหาอุปสรรคและประเมินอุปสรรคบนทางเท้า]
    E --> F[วิเคราะห์ความจุทางเท้าและระดับการรองรับของทางเดิน]
    F --> G[ออกแบบและนำเสนอแนวทางการปรับปรุงทางเท้า]
    G --> H[จัดประชุมเพื่อหาแนวทางการปรับปรุงระบบทางเท้า]
    H --> I[สรุปผลและข้อเสนอแนะ]
  
```

บททวนเอกสารงานและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ศึกษาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่การศึกษา

ศึกษาปริมาณรถและความเร็วรถในซอยพุทธบูชา 44

ศึกษาพฤติกรรมการใช้ทางเท้าของคนในซอยพุทธบูชา 44

ศึกษาปัญหาอุปสรรคและประเมินอุปสรรคบนทางเท้า

วิเคราะห์ความจุทางเท้าและระดับการรองรับของทางเดิน

ออกแบบและนำเสนอแนวทางการปรับปรุงทางเท้า

จัดประชุมเพื่อหาแนวทางการปรับปรุงระบบทางเท้า

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

ทางเท้าเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญมากในเมือง เนื่องจากเป็นพื้นที่สำหรับการสัญจรหลักของคนเดินเท้าจำนวนมาก เพื่อเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ต่างๆ ในที่ต่างๆ โดยไม่จำเป็นต้องใช้รถยนต์หรือเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ที่สามารถเดินถึงได้โดยสะดวก โดยทางเท้าที่มีคุณภาพจะต้องมีความปลอดภัยและสามารถเดินได้โดยสะดวก ทั้งบนทางเท้าที่คู่ไปกับพื้นที่ผิวการจราจร ขอรถยนต์และทั้งส่วนทางข้ามถนนเพื่อการเชื่อมต่อของทางเท้าที่ถึงกัน ทางเท้าที่เป็นมิตรกับคนเดินเท้า คือทางเท้าที่ส่งเสริมให้เกิดการเดินเท้าที่มากขึ้น โดยเป็นทางเท้าที่มีชีวิตชีวา มีกิจกรรม และผู้คนเดินอยู่ตลอดเวลา ทำให้เกิดความรู้สึกไม่น่ากลัว และมีส่วนที่เชื่อมต่อกับชุมชนหรือมีความเกี่ยวข้องกับชุมชนบริเวณนั้น ซึ่งการออกแบบถนนมีข้อมูลประกอบการพิจารณาหลายประการ เช่น ปริมาณการจราจร ประเภทของผิวจราจร ความกว้างของผิวจราจร ความกว้างของไหล่ทางซึ่งจะสอดคล้องกับความกว้างของทางเดินและทางเท้า ความลาดชันของถนน ซึ่งเป็นหลักการเบื้องต้นในการออกแบบ ขนาดช่องจราจร จำนวนช่องจราจร และด้านกายภาพของถนน เพื่อให้ประกอบแนวความคิดการออกแบบเส้นทางเดินเท้า

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

3.2 องค์ประกอบของระบบการเดินเท้า

การพัฒนาทางเท้าให้เป็น “ทางเท้าที่น่าเดิน” เป็นเป้าหมายของการพัฒนาเมืองที่สำคัญประการหนึ่ง เนื่องจากสามารถตอบโจทย์ในเชิงการฟื้นฟูเศรษฐกิจ การประหยัดพลังงาน การรักษาสภาพแวดล้อม และการแก้ปัญหาจราจร นอกจากนี้ยังสามารถส่งเสริมสุขภาวะของผู้คนที่อาศัยอยู่ในเมืองได้พร้อมๆ กัน โดยลักษณะของทางเท้าที่น่าเดินจะประกอบด้วย องค์ประกอบของระบบการเดินเท้า ซึ่งเกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวม [2] กำหนดให้ทางเท้าทั่วไปควรมีความกว้างของช่องทางเดินประมาณ 0.9-0.12 เมตร สำหรับการสัญจร 1 คนและ 1.5-1.8 เมตร สำหรับการสัญจร 2 คนโดยความกว้างนี้เป็นระยะความกว้างของการสัญจรที่ไม่มีสิ่งกีดขวางเป็นอุปสรรค ส่วนความลาดชันกำหนดให้ทางเดินเท้าต้องมีความลาดชันไม่เกิน 3% [4] ซึ่งระยะความกว้างทางเท้าที่กำหนดคือเป็นความกว้างประสิทธิภาพของทางเท้า 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

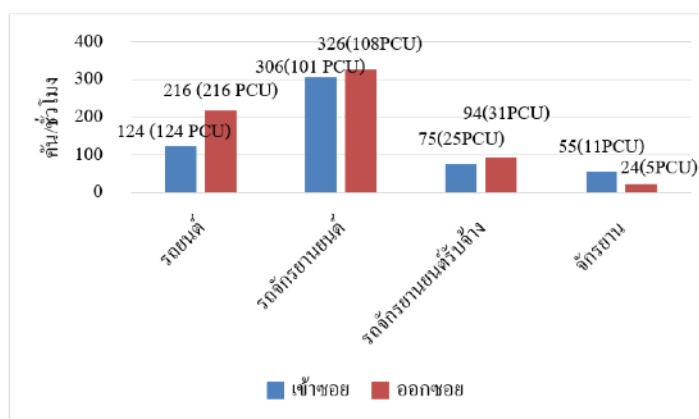
ตารางที่ 1 ขนาดหน้าตัดขวางทางเดินเท้าถนนพุทธบูชา

ช่วงสำรวจ	ขนาดหน้าตัดขวางของทางเดินเท้า (เมตร)	
	ฝั่งสวนบุญธรรม	ฝั่งอนันต์
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 แบ่งการจราจรทิศทางละ 1 ช่องจราจร ขนาด 4 เมตร ประกอบกับการไม่มีทางเท้า ทำให้ผู้คนภายในซอยที่เดินเท้าไม่ได้รับความสะดวกสบายในการเดิน และภายในซอยพุทธบูชา 44 แยก 2, 4, 6 มีการเชื่อมต่อกับถนนของซอยพุทธบูชา 42 ส่วนบริเวณกลางซอยมีจุดการเปลี่ยนหน้าตัดขวางทางเดินเท้าอยู่ตรงบริเวณสะพานหน้าหอ 44 การ์เด็นท์เพลส และบริเวณท้ายซอยมีที่ตั้งของหมู่บ้านเพ็ญพรและวินจักรยานยนต์รับจ้าง

4.1.2 ปริมาณและความเร็วรถภายในซอยพุทธบูชา 44

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



รูปที่ 3. ปริมาณรถที่สัญจรทั้งสองทิศทางภายในซอยพุทธบูชา 44 ในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า

ความเร็วรถภายในซอยพุทธบูชา พบว่าพฤติกรรมการขับรถของคนในซอย มีการขับรถจักรยานยนต์ในทิศทางซ้ายสุดของช่องจราจร ซึ่งเป็นทิศทางที่ติดกับช่องทางเดินเท้า ทางผู้วิจัยจึงเห็นว่าความเร็วของรถจักรยานยนต์ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของคนเดินเท้า โดยจะทำการเก็บข้อมูลความเร็วรถจักรยานยนต์ด้วยวิธีการอ่านค่าไมล์ของการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าไปพร้อมกับกระแสน้ำรถจักรยานยนต์ โดยมีจุดเริ่มต้นการอ่านค่าความเร็วที่บริเวณปากซอยพุทธบูชา 44 และจุดสิ้นสุดที่ซอยพุทธบูชา 44 แยก 6 ซึ่งมีระยะทาง 150 เมตร พบว่าความเร็วรถจักรยานยนต์ที่วิ่งภายในซอยพุทธบูชา 44 อยู่ในช่วง 20-30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

4.1.3 จำนวนครั้วเรือนภายในซอยพุทธบูชา 44

ลักษณะที่อยู่อาศัยมีลักษณะเป็น หอพัก บ้าน/ตึกแถว หมู่บ้าน มีจำนวนทั้งสิ้น 2,402 คน โดยผู้วิจัยได้แบ่งพื้นที่ออกเป็น 5 โซน คือโซน A1 ถึง A5 เพื่อให้ทราบถึงจำนวนประชากรที่อยู่ภายในซอยนำมาคิดจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่จะนำมาทำแบบสอบถาม เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมการใช้ทางเท้าและทัศนคติของผู้ใช้งาน

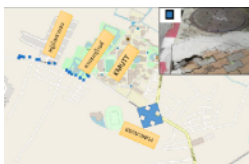
4.1.4 ปัญหาและอุปสรรคบนทางเท้า

การสำรวจสภาพทางเท้าของถนนพุทธบูชาและภายในซอยพุทธบูชา 44 โดยทำการเก็บอุปสรรคที่เป็นรูปแบบของพิภคภูมิศาสตร์ อุปสรรคที่เก็บนั้นสังเกตได้จากขนาดของอุปสรรคที่อาจส่งผลให้ผู้ใช้งานทางเท้าไม่ได้รับความสะดวกสบาย (หมายเหตุ): ในการนำเสนอข้อมูลครั้งนี้ทางผู้วิจัยได้นำเสนอในหัวข้อชนิดและตำแหน่งของอุปสรรคแต่ละประเภทเท่านั้น ไม่ได้แบ่งแยกตามลักษณะความรุนแรง

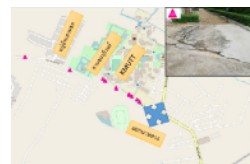
1) อุปสรรคที่พบบนทางเท้าของถนนพุทธบูชา ส่วนใหญ่เป็นอุปสรรคของพื้นผิวทางเท้าชำรุดที่พบมากที่สุด ได้แก่ พื้นผิวขรุขระ พื้นผิวเป็นหลุม และการทรุดตัวของทางลาด ตามลำดับ พบบริเวณตลอดเส้นทางของถนนพุทธบูชา



(ก) พื้นผิวขรุขระ



(ข) พื้นผิวเป็นหลุม



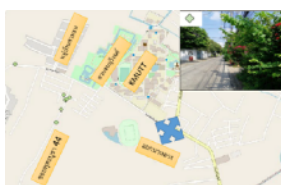
(ค) พื้นผิวเป็นหลุม

รูปที่ 4. ตำแหน่งของอุปสรรคบนทางเท้าของถนนพุทธบูชา

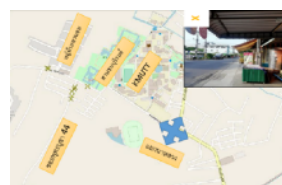
2) อุปสรรคที่พบภายในซอยพุทธบูชา 44 ที่เป็นอุปสรรคมากที่สุด ได้แก่ การจอดรถยนต์กีดขวางทางเท้า พบบริเวณตลอดเส้นทางภายในซอย ต้นไม้กีดขวางทางเท้า พบบริเวณหน้าปากซอยพุทธบูชาแยก 6 ถึงกลางซอยการรुक้าทางการค้า พบบริเวณหน้าปากซอยพุทธบูชาแยก 2 แยก 4 แยก 6



(ก) รถยนต์จอดกีดขวาง



(ข) ต้นไม้กีดขวาง



(ค) การรुक้าทางการค้า

รูปที่ 5. ตำแหน่งของอุปสรรคบนทางเท้าของซอยพุทธบูชา 44

4.2 การวิเคราะห์

4.2.1 พฤติกรรมการใช้ทางเท้าของคนภายในซอยพุทธบูชา 44 (จากการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง 119 คน)

การศึกษาพฤติกรรมการใช้ทางเท้าของคนภายในซอย จึงสนใจเพียงรูปแบบการเดินทางโดยการเดินเท่านั้น คือการที่คนเดินออกจากที่พักอาศัยไปยังจุดหมาย เพื่อให้ทราบเส้นทางการเดินและระยะทางที่มีการเดินไปของแต่ละจุดหมาย โดยจุดหมายที่ถูกสัมภาษณ์เลือกตอบแบบสอบถามสามารถแบ่งได้เป็น 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

จากเส้นทางการเดินของคนที่ยกออกจากที่พักอาศัยแต่ละโซน ที่มีการใช้เส้นทางการเดินไปทำกิจกรรมภายนอกและภายในซอย พบว่าโซน A1 เป็นกลุ่มตัวแทนนักศึกษาที่ไม่มีรถส่วนตัว คนที่อาศัยอยู่ในบริเวณนี้มีจำนวนคนใช้เส้นทางการเดินไปทำกิจกรรมภายนอกมากกว่าภายในซอย เนื่องจากกลุ่มตัวแทนในโซนนี้มีการใช้เส้นทางการเดินไปทำกิจกรรมที่อยู่นอกซอยเป็นปกติ และตำแหน่งที่ตั้งของโซนนี้อยู่ใกล้หน้าปากซอยจึงง่ายต่อการเดิน โซน A2 เป็นกลุ่มตัวแทนคนทำงานและผู้สูงอายุ โซน A3 เป็นกลุ่มตัวแทนนักศึกษาและคนทำงาน ซึ่งจะพบได้ว่าโซน A2 และ A3 มีจำนวนคนที่ใช้เส้นทางการเดินไปทำกิจกรรมภายนอกซอยกับภายในซอยในปริมาณที่ไม่ต่างกันมาก เนื่องจากจำนวนประชากรที่อาศัยทั้ง 2 บริเวณนี้มีน้อยและไม่ได้แบ่งชัดเจนว่าเป็นกลุ่มตัวแทนที่จะใช้ทางเท้าไปทำกิจกรรมภายนอกหรือภายใน และ

ยังมีทางเลือกในการออกไปทำกิจกรรมภายนอกหรือกิจกรรมภายในเนื่องจากระยะที่อยู่ห่างจากปากซอยไม่มากนัก โซน A4 เป็นกลุ่มตัวแทนคนทำงานภายในซอยที่เป็นลักษณะการใช้แรงงาน พบว่ามีจำนวนคนใช้เส้นทางการเดินไปทำกิจกรรมภายในมากกว่าภายนอกซอย เนื่องจากกลุ่มตัวแทนในโซนนี้มีการดำรงชีพ ใช้ชีวิตส่วนใหญ่อยู่ภายในซอยเกือบทุกๆ วัน และตำแหน่งที่ตั้งของโซนนี้อยู่ไกลจากหน้าปากซอย และโซน A5 เป็นกลุ่มตัวแทนของคนที่พักอาศัยอยู่ในหมู่บ้านเพ็ญพรที่เป็นคนมีฐานะปานกลางถึงดี พบว่าคนที่อาศัยอยู่ในบริเวณนี้มีจำนวนคนใช้เส้นทางการเดินไปทำกิจกรรมภายในมากกว่าภายนอกซอย เนื่องจากถือว่าเป็นโซนที่อยู่ไกลจากหน้าปากซอย ทั้งนี้ทำให้ทราบแนวโน้มการเดินของคนภายในซอยเป็นตามลักษณะทางกายภาพของแต่ละโซนพื้นที่

ผู้วิจัยจึงนำจุดหมายมาวิเคราะห์โดยการแบ่งระยะทางการเดิน ดังตารางที่ 2-3 เพื่อให้ทราบถึงร้อยละการเดินของคนภายในซอยที่ทำกิจกรรม

ตารางที่ 2 ร้อยละของการเดินเพื่อไปทำกิจกรรมภายนอกซอยตามระยะทาง

จุดหมายของการเดินทาง	ระยะทาง (เมตร)											
	0-100		101-600		601-800		801-1000		**1801-2000		>2000	
*ปีชงเคส	100%		66.67%		50%		-		-		-	
สวนสาธารณะ	100%		0%		-		0%		-		-	
ศูนย์ราชการกรมกมก	-		100%		0%		-		-		-	
เกษมศึกษา	-		66.67%		-		0%		-		-	
ตลาด	-		-		-		-		0%		-	
เกษมที่ทำงาน	-		-		-		-		-		4.54%	
รวมร้อยละการเดิน	เดิน	ไม่เดิน	เดิน	ไม่เดิน	เดิน	ไม่เดิน	เดิน	ไม่เดิน	เดิน	ไม่เดิน	เดิน	ไม่เดิน
	10	0	11	5	2	5	0	11	0	1	1	21
	100%		68.75%		78.57%		0%		0%		4.54%	

พบว่าร้อยละการเดินของคนภายในซอยที่ทำกิจกรรมภายนอกซอยตามระยะทางในช่วง 0-400 เมตร มีร้อยละการเดิน 100 และระยะทางในช่วง 401-600 เมตร มีร้อยละการเดิน 68.75 ซึ่งถือเป็นร้อยละการเดินที่มากพอควร ทำให้ทราบว่าความต้องการการใช้งานทางเท้าในการไปทำกิจกรรมภายนอกซอยอยู่ในระยะทาง 600 เมตร ทางผู้วิจัยจึงได้นำระยะทางนี้ไปออกแบบ และระยะทาง 600 เมตรขึ้นไป ร้อยละการเดินมีค่าลดลงจากร้อยละ 68.75 เป็นร้อยละ 28.57 ซึ่งเป็น 1 ใน 3 ของร้อยละ 68.75 ซึ่งมีความต่างของร้อยละการเดินที่มากที่สุด โดยผู้วิจัยได้ออกแบบเพื่อปรับปรุงทางเท้าเป็นระยะทาง 600 เมตร ซึ่งถ้าออกแบบในระยะทางมากกว่า 600 เมตรขึ้นไป ก็ไม่สามารถเพิ่มจำนวนคนเดินในระยะทางนี้ได้ เพราะคนไม่นิยมเดินทางโดยการเดิน

ตารางที่ 3 ร้อยละของการเดินเพื่อไปทำกิจกรรมภายในซอยตามระยะทาง

จุดหมายของการเดินทาง	ระยะทาง (เมตร)							
	0-100		101-200		201-300		301-400	
บริเวณหน้าบ้าน	100%		-		-		-	
ร้านค้าของชำ	20%		44.44%		50%		-	
สถานีทำงาน	-		31.25%		-		-	
ตลาด	50%		-		20%		20%	
รวมร้อยละการเดิน	เดิน	ไม่เดิน	เดิน	ไม่เดิน	เดิน	ไม่เดิน	เดิน	ไม่เดิน
	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 ทางผู้วิจัยจึงได้นำระยะทางนี้ไปออกแบบ เพื่อรองรับคนที่เลือกใช้รูปแบบการเดินทางโดยการเดินทั้งหมด

4.2.2 การวิเคราะห์ความจุทางเท้าและระดับการรองรับของทางเดิน

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

ตารางที่ 4 ระดับการให้บริการของทางเดินในพื้นที่การศึกษา

ช่วงที่	สิ่งกีดขวาง	ขนาดทางเท้า (เมตร)	ปริมาณคนเดิน (จำนวนคน/ชม./1.5 เมตร)	อัตราการไหล (จำนวนคน/นาที/เมตร)	ระดับการรองรับของทางเดิน (LOS)
ถนนพุทธบูชา					
ช่วงที่ 1	สิ่งกีดขวางบริเวณ	0.5	183	24.4	C
	สิ่งกีดขวาง	0.6	38	4.22	A
ช่วงที่ 2	สิ่งกีดขวางบริเวณ	ไม่มีทางเท้า	183	-	-
	สิ่งกีดขวาง	ไม่มีทางเท้า	38	-	-
ช่วงที่ 3	สิ่งกีดขวางบริเวณ	1.6	138	5.75	A
	สิ่งกีดขวาง	0.8	30	2.5	A
ช่วงที่ 4	สิ่งกีดขวางบริเวณ	0.6	159	17.67	B
	สิ่งกีดขวาง	0.9	37	2.74	A
ช่วงที่ 5	สิ่งกีดขวางบริเวณ	1.7	159	6.24	A
	สิ่งกีดขวาง	1.0	37	2.47	A
ซอยพุทธบูชา 44					
ช่วงที่ 1	สิ่งกีดขวาง	ไม่มีทางเท้า	32	-	-
	สิ่งกีดขวาง	ไม่มีทางเท้า	55	-	-
ช่วงที่ 2	สิ่งกีดขวาง	ไม่มีทางเท้า	35	-	-
	สิ่งกีดขวาง	ไม่มีทางเท้า	52	-	-
ช่วงที่ 3	สิ่งกีดขวาง	ไม่มีทางเท้า	44	-	-
	สิ่งกีดขวาง	ไม่มีทางเท้า	27	-	-

พบว่าทางเท้าถนนพุทธบูชาบางช่วงไม่มีทางเท้า หรือมีความกว้างทางเท้าสุทธิไม่คงที่ ทำให้ระดับการรองรับของทางเดินไม่สม่ำเสมอตลอดทั้งเส้นทาง และภายในซอยพุทธบูชา 44 พบว่าเป็นพื้นที่ที่ไม่มีทางเท้าหรือไม่มีการตีเส้นแบ่งเขตการสัญจรระหว่างคนเดินกับการใช้รถ ทำให้ผู้เดินเท้าไม่ได้รับความสะดวกสบายในการเดินและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

4.2.3 การออกแบบ

จากการสำรวจลักษณะกายภาพของทางเท้าบนถนนพุทธบูชา ในปัจจุบันมีความกว้างทางเท้าสุทธิลดลงและไม่สม่ำเสมอตลอดทั้งเส้นทาง ผู้วิจัยจึงทำการออกแบบและปรับปรุงพื้นผิวทางเท้าที่ชำรุด โดยมีจุดเริ่มต้นการปรับปรุงและจัดระเบียบทางเท้าที่บริเวณปากซอยพุทธบูชา 44 และปรับปรุงทางเท้าออกไปทั้ง 2 ฝั่งของซอยพุทธบูชา 44 โดยปรับปรุงไปทางฝั่งของหมู่บ้านสวนและฝั่งมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ซึ่งมีความระยะทางฝั่งละ 600 เมตร และให้มีการจัดระเบียบ ต้นไม้ สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้อยู่ในแนวเดียวกัน เพื่อเพิ่มความกว้างสุทธิของทางเท้าและทำให้ความกว้างสุทธิของทางเท้ามีความสม่ำเสมอตลอดทั้งเส้นทาง ดังรูป 6



รูปที่ 6. ตัวอย่างการออกแบบ

(การจัดระเบียบสิ่งอำนวยความสะดวกให้อยู่ในแนวเดียวกันและการปรับปรุงผิวทางให้เรียบ)

ในส่วนของถนนภายในซอยพุทธบูชา 44 พบว่าถนนภายในซอยสามารถรองรับการใช้งานของรถได้สูงสุด 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 และทำการจัดหาพื้นที่จอดรถเพื่อแก้ปัญหาการจอดรถริมถนนภายในซอย พร้อมทั้งมีการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ถังขยะ ติดตั้งซ่อมแซมไฟถนนให้มีความสว่างเพียงพอ และติดตั้งกล้องวงจรปิดให้ครอบคลุมพื้นที่เพื่อความปลอดภัยของคนในซอยพุทธบูชา 44 ดังรูป 7-10



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

รูปที่ 7. หน้าตัดขวางของซอยพุทธบูชา 44 กว้าง 10 เมตร



ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

รูปที่ 8. หน้าตัดขวางของซอยพุทธบูชา 44 หน้าหอ 44 การ์เด็นท์ กว้าง 10 เมตร

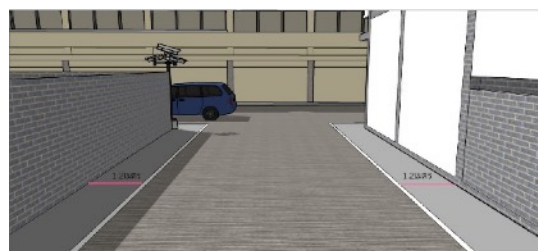


ก่อนปรับปรุง



หลังปรับปรุง

รูปที่ 9. หน้าตัดขวางของซอยพุทธบูชา 44 ถัดจากหอ 44 การ์เด็นท์ 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 มีจำนวนคนที่ใช้เส้นทางการเดินไปทำกิจกรรมภายนอกซอยกับภายในซอยในปริมาณที่ไม่ต่างกันมาก A4 เป็นกลุ่มตัวแทนคนทำงานภายในซอย ที่เป็นลักษณะการใช้แรงงาน โซน A5 เป็นกลุ่มตัวแทนของคนที่พักอาศัยอยู่ในหมู่บ้านเพ็ญพร ซึ่งจะเห็นได้ว่าโซน A4 และ A5 เป็นพื้นที่ที่อยู่บริเวณท้ายซอย จึงมีจำนวนคนใช้เส้นทางการเดินไปทำกิจกรรมภายในมากกว่าภายนอกซอย โดยผู้วิจัยนำระยะทางในการเดินและเส้นทางในการเดินจากตำแหน่งที่พักอาศัยโซน A1 ถึง A5 มาวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้ทางเท้าในการไปทำกิจกรรมภายนอกและภายในซอย พบว่าระยะทางที่มีการเดินไปของแต่ละจุดหมายภายในซอย มีความต้องการในการเดินไปทำกิจกรรมอยู่ในระยะทาง 400 เมตร ส่วนระยะทางที่มีการเดินไปของแต่ละจุดหมายภายนอกซอย มีความต้องการในการเดินไปทำกิจกรรมอยู่ในระยะทาง 600 เมตร และที่ระยะทางมากกว่า 600 เมตรขึ้นไป คนไม่นิยมเดินทางโดยการเดิน

5.2 ปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลต่อการใช้ทางเท้า

ภายในซอยพุทธบูชา 44 พบว่ามีการจอดรถยนต์กีดขวางภายในซอย การรुक้าเขตทางของร้านค้าและไม่มีทางเท้าสำหรับการเดิน ส่วนสภาพการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วนเช้ามีปริมาณรถรวมเท่ากับ 621 PCU แบ่งปริมาณรถที่วิ่งเข้าซอย 261 PCU และออกซอย 360 PCU ส่วนในช่วงโมงเร่งด่วนเย็นมีปริมาณรถรวมเท่ากับ 574 PCU แบ่งปริมาณรถที่วิ่งเข้าซอย 282 PCU และออกซอย 292 PCU ความเร็วของรถจักรยานยนต์ที่วิ่งภายในซอยอยู่ในช่วง 20-30 km/hr จากอุปสรรคดังกล่าวอาจทำให้คนเดินเท้าต้องเสี่ยงเดินในพื้นที่การสัญจรของรถ และอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบทางเท้าของถนนพุทธบูชาที่มีลักษณะเป็นผิวคอนกรีต ซึ่งมีสภาพผิวที่ชำรุด ชรุขระ ที่พบเห็นได้ตลอดเส้นทาง ทำให้ผู้ใช้งานทางเท้าได้ไม่ต่อเนื่อง ทางข้าม ทางลาด ไม่สะดวก อาจเกิดอันตรายต่อผู้ใช้งานได้

จากลักษณะทางกายภาพด้านความกว้างและความต่อเนื่องของทางเท้าบริเวณถนนพุทธบูชา นั้นมีระดับการรองรับของทางเดินเท้าไม่ต่อเนื่องตลอดทั้งเส้นทาง เนื่องจากองค์ประกอบทางเท้าในเรื่องของความกว้างของทางเดิน บางช่วงไม่มีทางเท้าหรือทางเท้าไม่เพียงพอต่อการสัญจร ทำให้ผู้ใช้ทางเท้าไม่สามารถใช้ทางเท้าได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และในส่วนภายในซอยพุทธบูชา 44 พบว่าไม่มีทางเท้าหรือไม่มีการตีเส้นการแบ่งเขตการสัญจรระหว่างคนเดินเท้ากับผู้ใช้รถที่ชัดเจน อาจส่งผลให้ผู้เดินเท้าอาจมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

5.3 แนวทางการปรับปรุงระบบทางเท้า

จากการสำรวจทางเท้าของถนนพุทธบูชา ส่วนใหญ่อยู่อุปสรรคที่พบเป็นอุปสรรคของพื้นผิวทางเท้าชำรุด พบบริเวณตลอดเส้นทางของถนนพุทธบูชา และทางเท้ามีระดับการรองรับทางเดินที่ไม่ต่อเนื่อง ซึ่งมีการออกแบบปรับปรุงพื้นผิวทางเท้าที่ชำรุด โดยมีจุดเริ่มต้นการปรับปรุงและจัดระเบียบทางเท้าที่บริเวณปากซอยพุทธบูชา 44 ออกไปทั้ง 2 ฝั่งของซอยพุทธบูชา 44 โดยปรับปรุงไปทางฝั่งของหมู่บ้านสวนธน 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 และซอยย่อย 0.9-1.2 เมตร ตามลักษณะพื้นที่

ของชอยย่อย รวมทั้งทำการจัดหาพื้นที่จอดรถเพื่อแก้ปัญหาการจอดรถริมถนนภายในชอย ติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกซ่อมแซมไฟถนนให้มีความสว่าง และติดตั้งกล้องวงจรปิดให้ครอบคลุมพื้นที่เพื่อความปลอดภัยของคนในชอยพุทธบูชา 44 อีกทั้งผู้วิจัยได้จัดการประชุมระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับคนในชุมชนเพื่อร่วมกันหาแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาและตระหนักถึงความสำคัญของทางเท้า

6. ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. การพัฒนาโครงข่ายทางเดินเท้าควรมีการสร้าง พัฒนาและปรับปรุงทางเท้าให้มีความต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงสภาพทางกายภาพของทางเท้าที่มีคุณภาพ มีความสะดวกสบาย ปลอดภัย มีความร่มรื่นสวยงาม
2. ควรสนับสนุนให้มีสถานที่จอดรถรวมหลายจุด เพื่อลดปัญหาการจอดรถขวางทางภายในชอย
3. ควรมีการจัดระเบียบร้านค้า หาบเร่ แผงลอยที่ตั้งอยู่บนทางเท้าให้อยู่ในพื้นที่ที่จัดสรรไว้ไม่ให้กีดขวางทางเดินเท้า

7. กิตติกรรมประกาศ

การจัดทำปริญญานิพนธ์นี้ สามารถสำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี จากความอนุเคราะห์ด้านข้อมูลเอกสารต่างๆ ตลอดจนคำแนะนำทางด้านวิชาการในการจัดทำปริญญานิพนธ์นี้ จากบุคคลหลายท่าน ดังต่อไปนี้ รศ.ดร.วิโรจน์ ศรีสุภานนท์ อาจารย์ที่ปรึกษาโครงงานวิจัย ที่กรุณาให้คำแนะนำ และคำปรึกษาในการดำเนินการวิจัย ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ จนทำให้ปริญญานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี รวมทั้งคณะกรรมการสอบปริญญานิพนธ์ ผศ.ดร.พิชญ์ สุธีวรธรรม, ดร.ธัชชัย โพธิ์ทอง, ดร.วศิน เกียรติโกมล, ผศ.ดร.ดวงฤดี โฆษิตกิตติวงศ์, ผศ.ดร.ชัยวัฒน์ เอกวัฒน์พานิชย์, ผศ.ธีระ ลาภิศขยางกุล ที่ช่วยให้ข้อเสนอแนะในการทำปริญญานิพนธ์นี้ สำนักงานเขตทุ่งครุ ที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการให้ข้อมูลและคำแนะนำที่เป็นประโยชน์กับปริญญานิพนธ์เล่มนี้

8. เอกสารอ้างอิง

- [1] สมาคมสถาปนิกสยาม ในพระบรมราชูปถัมภ์, 2557, **ข้อเสนอแนะการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทุกคน, 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-xixan.jpg/tpod.html>, [2017, Oct 11].
- [4] สุภาพร แก้วกอก เลี้ยวไฟโรจน์, 2554, “การปรับปรุงการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนของชุมชนในพื้นที่บริเวณคลอง โดยรอบมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ บางเขน”, **วารสารวิจัยและสาระสถาปัตยกรรม/การผังเมือง**, ปีที่ 8, ฉบับที่ 2, หน้า 32.
- [5] สำนักพัฒนามาตรฐานกรมโยธาธิการและผังเมือง, 2549, **เกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวม พ.ศ. 2549, กรมโยธาธิการและผังเมือง, กรุงเทพฯ, หน้า 63-64.**

โครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการรูปแบบที่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการใช้จักรยานปันกันใช้ (ยืมใช้ : 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 นายวิศวะ มาลากรรณ์¹ และนางสาวสร้อยดี โรจนกุล²

¹คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

²มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

บทคัดย่อ

โครงการฉบับนี้มุ่งเน้นเพื่อศึกษารูปแบบที่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการใช้จักรยานปันกันใช้ (ยืมใช้) ในพื้นที่เป้าหมาย และพัฒนาระบบจักรยานปันกันใช้ (bike sharing) และเพื่อสร้างการรับรู้ให้คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เป้าหมายตระหนักถึงความสำคัญของการอนุรักษ์พลังงานสิ่งแวดล้อม ใส่ใจต่อสุขภาพ และสามารถใช้บริการได้อย่างปลอดภัย และมีความยั่งยืน การดำเนินงานวิจัยประกอบด้วย การสำรวจพฤติกรรมการเดินทางในระหว่างวันขณะมาทำงาน ความต้องการใช้จักรยาน พฤติกรรมการใช้จักรยาน และความพึงพอใจต่อการใช้บริการของในกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 120 คน ในเขตพื้นที่ศึกษา อาคารสำนักงาน (อาคารสำนักงานให้เช่า) ถนนประดิพัทธ์ แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร โดยใช้เครื่องมือแบบสอบถามเก็บข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้แจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

จากการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการเดินทางในระหว่างวันของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้วิธีการเดิน คิดเป็นร้อยละ 68.3 ทำให้ส่วนใหญ่ไม่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างวัน คิดเป็นร้อยละ 40.8 ซึ่งการเดินทางในแบบต่างๆ ส่วนใหญ่มีเพื่อนร่วมทางไปด้วยไม่ได้ไปคนเดียว คิดเป็นร้อยละ 65 สำหรับความต้องการการใช้จักรยานในโครงการ พบว่า กลุ่มตัวอย่างสามารถปั่นจักรยาน คิดเป็นร้อยละ 93.3 โดยมีความต้องการยืมใช้จักรยานจากโครงการ คิดเป็นร้อยละ 49.2 รองลงมาคือพบว่า กลุ่มตัวอย่างยังไม่แน่ใจต่อความต้องการการใช้จักรยาน คิดเป็นร้อยละ 41.7 ซึ่งกลุ่มตัวอย่างคิดว่า จะใช้จักรยานเพื่อซื้ออาหาร คิดเป็นร้อยละ 47.5 โดยระยะเวลาโดยเฉลี่ยในการปั่นจักรยานต่อครั้ง เท่ากับ 0 - 15 นาที คิดเป็นร้อยละ 49.2 สำหรับพฤติกรรมการใช้จักรยาน พบว่า 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

การศึกษาครั้งนี้มีข้อเสนอแนะว่า ผู้รับผิดชอบโครงการควรมีการประชาสัมพันธ์ผ่านอย่างต่อเนื่อง และหลากหลายช่องทางมากกว่านี้ มีจุดจอดจักรยานกระจายอยู่รอบๆ พื้นที่หรือตามอาคารต่างๆ มีป้ายบอกที่ตั้งจักรยานอย่างชัดเจน มีการกำหนดเวลาในการให้บริการของจักรยานให้ชัดเจน ตั้งไว้บริเวณที่สามารถมองเห็นได้ง่าย และดูแลรักษาสภาพรถจักรยานอย่างสม่ำเสมอ จึงจะทำให้โครงการยั่งยืน

คำสำคัญ: จักรยานปันกันใช้, 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., Phayathai 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

ความสำคัญและที่มาของปัญหา

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ ประสงค์หลักคือ เพื่อกระจายความเจริญและโอกาสทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการพัฒนาเมืองศูนย์กลางของจังหวัดให้เป็นเมืองน่าอยู่สำหรับคนทุกกลุ่ม พื้นที่ฐานเศรษฐกิจใหม่ให้สนับสนุนให้ขยายตัวอย่างเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและเพิ่มคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน โดยมีแนวทางพัฒนาเมืองให้บรรลุตามแผนพัฒนาฯ และส่วนเชื่อมโยงกับการเดินและการใช้จักรยาน ได้แก่ พัฒนาสภาพแวดล้อมเมืองให้เป็นเมืองน่าอยู่ เพื่อการใช้งานของคนทุกกลุ่มในสังคมอย่างเท่าเทียม ส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองอย่างมีบูรณาการ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อบรรเทาปัญหาจราจรและให้ประชาชนเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะซึ่งมีต้นทุนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญต่อระบบรถประจำทาง ระบบทางจักรยาน ทางเท้า และการพัฒนาสถานีขนส่งสาธารณะในเขตเมืองภายใต้หลักการส่งเสริมความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางของคนทุกช่วงวัยและคนพิการ รวมทั้งส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างเมืองและชนบท

แผนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (ด้านสาธารณสุข) มีกรอบและทิศทางการทำงานของกระทรวงสาธารณสุข ในอนาคต เป้าหมาย “ประชาชนสุขภาพดี เจ้าหน้าที่มีความสุข และระบบสุขภาพยั่งยืน” และแนวโน้มสถานการณ์สุขภาพ ในอนาคตอันใกล้ในประเทศไทยกำลังจะเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ กระทรวงสาธารณสุขจึงได้ตระหนักถึงการวางแผนในระยะยาว เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นและกำลังจะเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องในระยะยาว การเดินและการใช้จักรยานเป็นกิจกรรมทาง/การออกกำลังกายหนึ่งที่ทำให้ประชาชนมีสุขภาพกายที่แข็งแรง

การเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 และแผนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (ด้านสาธารณสุข) แต่การใช้จักรยานของสังคมไทยในปัจจุบันจะเป็นการใช้จักรยานเพื่อการสัญจร การปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวหรือการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในวันเดิยามากกว่าการรณรงค์ให้ประชาชนใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน จากการศึกษาของจักรพิพัฒน์ อัครบุญญาเลิศและคณะ ที่ทำการศึกษาเรื่องทำไมคนไทยจึงไม่นิยมใช้จักรยาน พบว่าปัจจัยที่เป็นปัญหาหรือข้อจำกัดอย่างหนึ่งคือโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่เหมาะสม เช่น แสงสว่างไม่เพียงพอ ถนนไม่เอื้อต่อการปั่นจักรยาน ไม่มีที่จอดเพียงพอ และจากผลการศึกษาดังกล่าวได้เสนอแนวทางสำคัญเพื่อส่งเสริมและจูงใจให้ผู้ที่ยังไม่ได้ใช้จักรยานให้หันมาสนใจที่จะใช้จักรยาน โดยการจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้จักรยาน เช่น การปรับปรุงระบบโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อเชื่อมระหว่างสถานที่สำคัญๆ กับย่านที่อยู่อาศัยเพื่อให้เอื้อต่อการเดินทางด้วยจักรยาน มีจุดจอดจักรยานในพื้นที่สาธารณะ หรือในอาคารสถานที่ที่ให้ความสะดวกมากกว่ายานพาหนะประเภทอื่นๆ

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้จึงมีแนวคิดที่ว่าถ้าหากมีการจัดปันกันใช้ (ยืมใช้ : bike sharing) ในพื้นที่ของอาคารราชการ เพื่อเป็นการส่งเสริมและสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเห็นความสำคัญของการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ในประเทศได้หันได้ทดลองนำจักรยาน U-bike มาให้ประชาชนทดลองยืมใช้ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2552 โดยเริ่มจากเมือง Xinyi district ที่มีสถานีให้ยืมจักรยานเพียงแค่ 11 สถานีและมีจักรยานให้บริการทั้งหมด 500 คันจนถึงปัจจุบันนี้ปี พ.ศ. 2555 มีสถานีให้ยืมจักรยานเพียงแค่ 196 สถานีและมีจักรยานให้บริการทั้งหมด 6,406 คัน และวางแผนไว้ในปีพ.ศ. 2561 มีสถานีให้ยืมจักรยานเพียงแค่ 400 สถานีและมีจักรยานให้บริการทั้งหมด 12,000 คัน จากสถิติของการยืมใช้จักรยาน U-bike พบว่าประชาชนมีแนวโน้มที่จะยืมใช้จักรยานและให้ความสนใจในการยืมใช้จักรยานเป็นการมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเจน และที่น่าสนใจไปกว่านั้น อัตราการยืมใช้จักรยานต่อจักรยาน 1 คันคือ จักรยาน 1 คันประชาชนยืมใช้สูงสุด 10.8 ครั้งต่อวัน (Turnover Rate) ซึ่งเป็นอัตราที่สูงมาก

ผลการศึกษา

ผลการศึกษาโครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการรูปแบบที่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการใช้จักรยานปันกันใช้ (ยืมใช้ : bike sharing) ในพื้นที่เป้าหมาย กรณีศึกษาอาคารสำนักงาน (อาคารสำนักงานให้เช่า) ถนนประดิพัทธ์ แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมหรือรูปแบบการสัญจรด้วยการเดินเท้าและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน จำนวน 120 คน โดยใช้แบบสอบถาม รวมไปถึงส่งเสริมและรณรงค์การสัญจรทางเดินเท้า และการใช้จักรยานอย่างปลอดภัยในชีวิตประจำวัน โดยใช้โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ และออกบูธประชาสัมพันธ์โครงการ 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

ผู้วิจัยสามารถเก็บแบบสอบถามความต้องการการใช้จักรยานตามจำนวนของกลุ่มตัวอย่างตามที่วางเป้าหมายไว้จำนวนทั้งสิ้น 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
การเดินทางระหว่างวันในละแวกที่ทำงาน		
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 จำแนกตามความต้องการจักรยาน (n=120)

ความต้องการการใช้จักรยาน	จำนวน	ร้อยละ
ความสามารถในการปั่นจักรยาน		
ได้	112	93.3
ไม่ได้	8	6.7
ความต้องการยืมใช้จักรยานจากโครงการ		
ต้องการ	59	49.2
ไม่ต้องการ	11	9.2
ไม่แน่ใจ (แล้วแต่โอกาส)	50	41.7
วัตถุประสงค์ในการใช้จักรยาน		
ซื้ออาหาร	57	47.5
ทำกิจกรรมต่างๆ	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 พบว่า กลุ่มตัวอย่างสามารถปั่นจักรยาน จำนวนทั้งสิ้น 112 คน คิดเป็นร้อยละ 93.3 โดยมีความต้องการยืมใช้จักรยานจากโครงการ จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 49.2 รองลงมาคือพบว่า กลุ่มตัวอย่างยังไม่แน่ใจต่อความต้องการการใช้จักรยานมากถึง 50 คน คิดเป็นร้อยละ 41.7 ซึ่งกลุ่มตัวอย่างคิดว่าจะใช้จักรยานเพื่อซื้ออาหาร จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 47.5 และทำกิจกรรมต่างๆ 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
ฟรีแลนซ์	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
การรับรู้ว่ามีโครงการจักรยานปันกันใช้		
ไม่ทราบ		
ทราบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	40	33.3
ไปสเตอร์	80	77.7
คำบอกเล่า	28	35.0
อื่นๆ	44	55.0
	8	10.0
การใช้จักรยานภายใต้โครงการจักรยานปันกันใช้		
ใช้		
ไม่ใช้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	13	16.3
จักรยานไม่เพียงพอ	67	83.7
ไม่ทราบว่าจักรยานตั้งอยู่ไหน	3	4.5
อันตราย	37	55.2
เหนื่อย	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
ระยะทางที่สามารถปั่นจักรยานได้ต่อครั้ง (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		
ระยะเวลาที่ยืมใช้ในการปั่นจักรยานต่อครั้งโดยเฉลี่ย (ไป-กลับคิดเป็น 1 ครั้ง)		
Average = 20.4 นาที, S.D. 9.7, Max = 35 นาที, Min = 5 นาที		

สำหรับพฤติกรรมการใช้จักรยานในโครงการ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ว่ามีโครงการจักรยานปันกันใช้ จำนวนทั้งสิ้น 80 คน คิดเป็นร้อยละ 77.7 โดยส่วนใหญ่ทราบจากคำบอกเล่า จำนวนทั้งสิ้น 44 คน คิดเป็นร้อยละ 55.0 และจากโปสเตอร์ จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 โดยมีผู้ใช้จักรยานภายใต้โครงการจักรยานปันกันใช้ 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

สำหรับผู้ที่ใช้จักรยานในโครงการจักรยานปันกันใช้มีความถี่การใช้จักรยานส่วนใหญ่ที่ 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 และระยะเวลาที่ยืมใช้ในการปั่นจักรยานต่อครั้งโดยเฉลี่ยที่ 20.4 นาที และสูงสุดที่ 35 นาที ดังแสดงในตารางที่ 4

5. ความพึงพอใจ

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่าง (n=120)

ความพึงพอใจ	จำนวน	ร้อยละ
ความสะดวกในการใช้จักรยาน		
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 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อความสะดวกในการใช้จักรยานปานกลาง จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 43.8 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อที่จอดรถจักรยานปานกลาง จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 51.3 เนื่องจากจะมีเพียงกลุ่มตัวอย่างบางส่วนเท่านั้นที่ทราบ และเข้าใจเกี่ยวกับข้อจำกัดในพื้นที่ สำหรับจำนวนจักรยานกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 46.3 แต่สำหรับความพึงพอใจโดยรวมกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 45.0 และกลุ่มตัวอย่าง 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 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้วิธีการเดิน จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 68.3 เนื่องจาก บริเวณปากทางเข้าสู่ที่ทำงานทำงานหรือปากซอยมีระยะทางไม่ไกลมากนัก ทำให้ส่วนใหญ่ไม่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างวัน จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 40.8 รองลงมาคือ ใช้รถยนต์หรือจักรยานยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางระหว่างวัน ซึ่งการเดินทางในแบบต่างๆ ส่วนใหญ่มีเพื่อนร่วมทางไปด้วยไม่ได้ไปคนเดียว จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 65 แต่อย่างไรก็ตามตรงบริเวณปากทางเข้ามีจักรยานยนต์รับจ้าง ทำให้กลุ่มตัวอย่างส่วนหนึ่ง จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 8.3 เลือกที่จะใช้บริการดังกล่าว

สำหรับความต้องการการใช้จักรยานในโครงการ พบว่า กลุ่มตัวอย่างสามารถปั่นจักรยาน จำนวนทั้งสิ้น 112 คน คิดเป็นร้อยละ 93.3 โดยมีความต้องการยืมใช้จักรยานจากโครงการ จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 49.2 รองลงมาคือ พบว่า 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 เนื่องจากระยะทางจากปากซอยที่ติดกับถนนสายหลัก มีระยะห่างจากตึกที่ทำงานไม่มากนัก และพื้นที่สำหรับรถจักรยานในเขตเมืองยังเป็นข้อจำกัดในการเลือกใช้จักรยาน

สำหรับพฤติกรรมการใช้จักรยานในโครงการ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ว่ามีโครงการจักรยานปั่นกันใช้ จำนวนทั้งสิ้น 80 คน คิดเป็นร้อยละ 77.7 โดยส่วนใหญ่ทราบจากคำบอกเล่าจากเพื่อนร่วมงานหรือผู้รับผิดชอบโครงการ จำนวนทั้งสิ้น 44 คน คิดเป็นร้อยละ 55.0 และจากโปสเตอร์จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 โดยมีผู้ที่ใช้จักรยานภายใต้โครงการจักรยานปั่นกันใช้ จำนวนทั้งสิ้น 13 คน คิดเป็นร้อยละ 16.3 ซึ่งถือน้อยมาก และผู้ที่ไม่ได้ใช้จักรยานมีทั้งสิ้น 67 คน คิดเป็นร้อยละ 83.7 โดยเหตุผลส่วนใหญ่ที่พบคือ ไม่ทราบว่าจักรยานตั้งอยู่ไหน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 37 คน คิดเป็นร้อยละ 55.2 และอันดับรองลงมาคือ สภาพถนนไม่พร้อมสำหรับขี่จักรยานเป็นจำนวนทั้งสิ้น 18 คน คิดเป็นร้อยละ 26.9 โดยกลุ่มตัวอย่างเห็นว่าสภาพถนนแคบ พุทบาทไม่ได้คุณภาพ ถนนมีรถยนต์และจักรยานยนต์ขับผ่านตลอด แต่อย่างไรก็ตามยังมีผู้ที่ขี่จักรยานส่วนตัว จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 10.4 รวมไปถึงผู้ที่ไม่ทราบว่าจักรยานตั้งอยู่ไหน โดยได้ให้ความเห็นว่า จะได้ใช้จักรยานของโครงการในอนาคต ทั้งนี้กลุ่มตัวอย่างที่ไม่ทราบว่ามีการโครงการ เนื่องจาก การประชาสัมพันธ์ยังไม่ครอบคลุมและด้วยลักษณะของงานของกลุ่มตัวอย่างบางกลุ่มที่ไม่ได้อยู่สถานที่ทำงานในขณะที่ผู้รับผิดชอบโครงการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์

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 และระยะเวลาที่ยืมใช้ในการปั่นจักรยานต่อครั้งโดยเฉลี่ยที่ 20.4 นาที และสูงสุดที่ 35 นาที

สำหรับความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อความสะดวกในการใช้จักรยานปานกลาง จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 43.8 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อที่จอดรถจักรยานปานกลาง จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 51.3 เนื่องจากจะมีเพียงกลุ่มตัวอย่างบางส่วนเท่านั้นที่ทราบ และเข้าใจเกี่ยวกับข้อจำกัดในพื้นที่ สำหรับจำนวนจักรยานกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความพึงพอใจปานกลาง 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 และยังเป็นจักรยานสำรองไว้ใช้ได้ในพื้นที่ในกรณีที่จักรยานส่วนบุคคลของใครก็ตามที่มีปัญหา ช่วยในการเดินทางไปซื้อของ และได้ออกกำลังกาย รวมถึงช่วยประหยัดพลังงาน

จากการสังเกตของผู้วิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความสนใจต่อโครงการเป็นอย่างมาก เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นโครงการที่น่าสนใจ สามารถเพิ่มความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ได้ อีกทั้งผู้วิจัยยังได้ออกแบบโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ตามที่ได้รับมอบหมาย จึงนำไปติดยังสถานที่สำคัญในพื้นที่ ซึ่งผู้คนสามารถมองเห็นได้ และได้ออกบูธประชาสัมพันธ์โครงการในพื้นที่รอบๆ ซึ่งได้รับความสนใจ และได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี โดยทางผู้ใช้จักรยานเองได้มีการประชาสัมพันธ์ช่วยเหลือเพิ่มเติมผ่านช่องทางเฟซบุ๊กของหน่วยงานในท้องถิ่น และการฝากประชาสัมพันธ์ปากต่อปาก แต่อย่างไรก็ตามผู้วิจัยเองเห็นว่าควรมีการประชาสัมพันธ์โครงการมากกว่านี้ และออกแบบสื่อในการประชาสัมพันธ์ให้หลากหลายช่องทาง คอยตรวจสอบสภาพรถจักรยานอย่างสม่ำเสมอ จึงจะทำให้โครงการยั่งยืน

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะของผู้ให้ข้อมูลในพื้นที่

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

ข้อเสนอแนะของผู้วิจัย

1. ควรมีจำนวนจักรยานที่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้ เนื่องจาก คนในพื้นที่มีต้องการใช้มาก โดยเฉพาะในช่วงเวลาพักเที่ยง และชาวต่างชาติที่อยู่ในพื้นที่ที่มีความสนใจพอสมควร จึงสามารถเป็นการสร้างภาพลักษณ์ให้กับองค์กรเป็นอย่างดี และตอบสนองต่อความต้องการของกลุ่มตัวอย่าง
2. ควรมีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องในเรื่องของประโยชน์จากการใช้จักรยาน การมีอยู่ของโครงการที่ตั้งของจักรยาน และมีกิจกรรมรณรงค์อย่างต่อเนื่อง อย่างน้อย เดือนละ 2 ครั้ง เพื่อเป็นการเพิ่มความตระหนักของผู้ที่อยู่ในพื้นที่ และการรับรู้ว่ามีโครงการอยู่ เช่น การออกกำลังกาย การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (ลดการใช้น้ำมัน และแก้ปัญหาโลกร้อน) ประหยัดค่าใช้จ่ายส่วนตัว ลดระยะเวลาในการเดินทาง หรือประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ ได้แก่ โปสเตอร์ ไลน์ เฟซบุ๊ก เป็นต้น
3. หากมีการกำหนดระยะเวลาในการให้บริการอาจจะกำหนดที่เวลา 08.00 - 19.00 น. เนื่องจากเป็นเวลาที่กลุ่มตัวอย่างทำงานอยู่ในช่วงเวลานี้

เอกสารอ้างอิง

- คณาจักษ์ สุวรรณสังข์ และคณะ. (2551). การศึกษาความพึงพอใจของผู้ใช้ทางจักรยานเลียบบคลองรังสิต (คลอง 3 - คลอง 5), **วารสารวิศวกรรมศาสตร์ ราชชมงคลธัญบุรี**, 6(2) : 27 -40.
- จักรรัฐ ฆาลา และมนสิชา เพชรานนท์. (2559). การศึกษาพฤติกรรมเดินทางของผู้ใช้จักรยาน เพื่อหาแนวทางสนับสนุนให้
เลือกใช้จักรยานในเขตเมืองขอนแก่น. **Built Environment Inquiry**, 15(2) : 103 - 116.
- จาตุรันต์ ทองส่งโสม และคณะ. (2555). การประเมินความพึงพอใจผู้ใช้เส้นทางจักรยานในเมืองเก่าเชียงใหม่.คณะ
วิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ฐนวัฒน์ ศิริวรราช. (2557). การประเมิน ความพึงพอใจในการใช้จักรยานเพื่อการเดินทาง กรณีศึกษาจักรยาน
สาธารณะปั่นปั่น. การค้นคว้าอิสระปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- รัฐกรณ์ ตีระพงษ์ศักดิ์. (2558). **ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมต่อการใช้จักรยานของประชาชนในเขต
กรุงเทพมหานคร**. การค้นคว้าอิสระปริญญาโทศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- วีระยุทธ์ ชาดะกาญจน์. (2558). การวิจัยเชิงปฏิบัติการ. **วารสารราชภัฏสุราษฎร์ธานี**, 2(1) (มกราคม – มิถุนายน) :
29 - 49.
- หนึ่งฤทัย คมกฤส. (2558). **ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถจักรยานสาธารณะให้เช่าของผู้บริโภคใน
จังหวัดเชียงใหม่**. การค้นคว้าอิสระปริญญาโทศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.

การออกแบบเส้นทางจักรยานเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายสีม่วง

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

ดร.อมร บุญต่อ¹, รศ.ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา^{1,2}

¹คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

²สำนักวิจัยนวัตกรรมการจราจร (SCiRA) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

บทคัดย่อ

รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม หรือรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายสีม่วง ประกอบด้วย 16 สถานีตลอดเส้นทาง มีแนวเส้นทางที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชานเมืองด้านตะวันตกเฉียงเหนือของกรุงเทพฯ กับศูนย์กลางเมือง ทั้งนี้ การเดินทางเชื่อมต่อด้วยจักรยานระหว่างพื้นที่กิจกรรมประเภทต่าง ๆ กับสถานีรถไฟฟ้าเป็นแนวทางสำคัญแนวทางหนึ่งที่มีส่วนช่วยลดภาวะจราจรติดขัดในพื้นที่ และเป็นการสนับสนุนการใช้รถไฟฟ้าในการเดินทางด้วย งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อคัดเลือกสถานีที่มีความเหมาะสมที่สุดในการพัฒนาออกแบบเส้นทางจักรยานเพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วง รวมทั้งเสนอแนะรูปแบบเส้นทางจักรยานที่เหมาะสมกับบริบททางกายภาพและพื้นที่จอดรถจักรยานที่เหมาะสมกับสภาพทางกายภาพของสถานี ปัจจัยหลัก 6 ด้านเกี่ยวกับการมีระบบเส้นทางจักรยานเดิม ความกว้างทางเท้า จำนวนประชากร สถาบันราชการ พื้นที่อยู่อาศัย แหล่งพาณิชยกรรมและการค้า ในระยะรัศมี 1 กิโลเมตร และ 2.50 กิโลเมตรถูกนำมาใช้ในการเรียงลำดับสถานีที่มีความพร้อมในการพัฒนาเส้นทางจักรยาน ด้วยเทคนิคการให้ค่าน้ำหนักและค่าคะแนน พบว่าสถานีที่มีความเหมาะสมมากที่สุดในการออกแบบเส้นทางจักรยานเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วง คือ สถานีกระทรวงสาธารณสุข ซึ่งมี 52 คะแนน จากคะแนนเต็ม 57 คะแนน จากนั้นงานวิจัยได้เสนอแนะและวิเคราะห์รูปแบบทางจักรยานแบบแบ่งพื้นที่ จำนวน 3 รูปแบบ คือ แบบชิดริมด้านซ้าย ชิดริมที่จอดรถด้านซ้าย และชิดริมที่จอดรถด้านขวา รวมทั้งรูปแบบของการใช้จักรยานร่วมกับรถยนต์บนพื้นที่ถนน นอกจากนี้ จากการสำรวจทางกายภาพ พบว่า พื้นที่หลังอาคารทางเข้า-ออก C มีความเหมาะสมเชิงพื้นที่ และด้วยการออกแบบผังบริเวณที่คำนึงถึงกับสภาพอาคารของสถานียังกล่าวสามารถรองรับการจอดจักรยานได้จำนวน 123 คัน

คำสำคัญ: เส้นทางจักรยาน, ทางจักรยาน, สถานีรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร

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 เขาว์รัตน์ และ ศุภธิดา สว่างแจ้ง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ผังเมืองและนฤมิตศิลป์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

บทคัดย่อ

เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์เป็นหนึ่งในพื้นที่นำร่องส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ของมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย ผ่านการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม ซึ่งเป็นการสร้างองค์ความรู้ใหม่ที่มีการบูรณาการศาสตร์เชิงทฤษฎีและการลงมือปฏิบัติเข้ามาไว้ด้วยกัน โดยอาศัยการประสานร่วมมือจากหลายภาคส่วน และการมีส่วนร่วมที่มีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างวัฒนธรรมการเดินและการใช้จักรยานในวิถีชีวิตประจำวันให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม บทความนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อถอดบทเรียนกระบวนการสร้างเมืองชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดิน และใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ พบว่า กระบวนการคือ 1) ศึกษาบริบทของพื้นที่ ในด้านกายภาพโครงสร้างพื้นฐาน ทิศนคติ พฤติกรรมการเดินทาง และนโยบายของผู้บริหารเมือง 2) ชุมชนต้นแบบ เพื่อพัฒนาต้นแบบชุมชนเดินและจักรยาน โดยการใช้แนวคิด การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม และการคิดอย่างนักออกแบบ 3) การนำไปสู่การปฏิบัติ เพื่อนำต้นแบบนวัตกรรมชุมชนเดินและจักรยานที่ได้ไปสู่การปฏิบัติจริงให้เกิดผลลัพธ์ โดยผ่านกิจกรรมศิลปะบนถนน และกิจกรรมสร้างถิ่นที่ 4) การประเมินผล เพื่อวัดผลประสิทธิภาพจากการดำเนินการตามการออกแบบ การลดความเร็วและการเลือกูปแบบการเดินทาง

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 จำเป็นจะต้องมีการร่วมกันคิดเพื่อนำไปสู่การสร้างความสำเร็จ และสามารถนำไปใช้ได้จริง เน้นการมีส่วนร่วมอย่างจริงจังจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่การระบุปัญหาของการดำเนินการ การช่วยให้ข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล ตลอดจนการหาวิธีการแก้ไขปัญหา หรือส่งเสริมกิจกรรมนั้นๆ การใช้กระบวนการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม ซึ่งเป็นลักษณะการคิดริเริ่มจากล่างขึ้นสู่บน (Bottom-Up

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

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ ถอดบทเรียนกระบวนการสร้างเมืองชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ผ่านการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม ของเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์

2. วิธีดำเนินการ

2.1 ศึกษาบริบทของพื้นที่ โดยเริ่มจากโครงการแผนงานการสร้างเมืองชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน มีเป้าหมายเพื่อ 1) ศึกษาลักษณะทางกายภาพและโครงสร้างพื้นฐาน 2) ศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทาง 3) ศึกษานโยบายของผู้บริหารเมือง

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

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

2.4 การประเมินผล เพื่อวัดผลประสิทธิภาพจากการดำเนินการตามการออกแบบ การลดความเร็วและการเลือกรูปแบบการเดินทาง

3. ผลการศึกษา

3.1 บริบทของพื้นที่

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

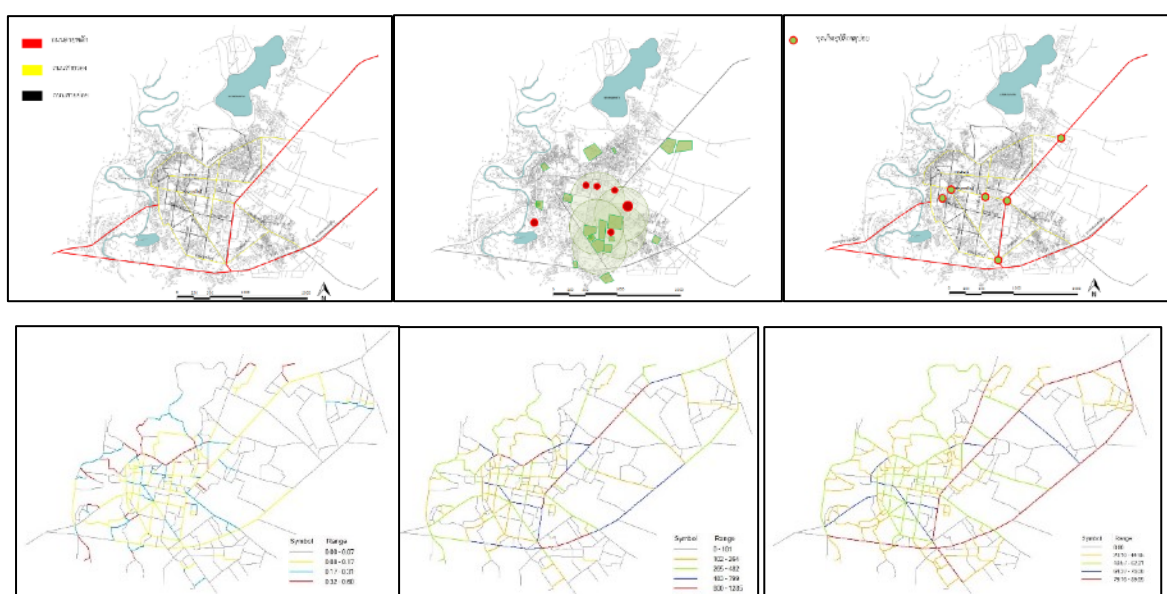
ในด้านโครงสร้างพื้นฐาน พบว่าลักษณะของถนนในเขตเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์มีขนาดไม่กว้างมากนักเนื่องจากพื้นที่เมืองเป็นพื้นที่เมืองขนาดกลางมีการสัญจรที่คล่องตัว ซึ่งทางผู้วิจัยได้มีการศึกษาลักษณะของถนนที่มีความสำคัญเป็นถนนสายหลักของเมือง และมีการใช้งานอย่างสม่ำเสมอ ได้แก่ ถนนอนรรฆนาถ, ถนนอรรถเปศล, ถนนกาฬสินธุ์, ถนนภิรมย์, ถนนชัยสุนทร และถนนธนผล ทางเดินเท้ามีอยู่ในบางจุดจึงทำให้โครงข่ายทางเท้าไม่ต่อเนื่อง พื้นที่ทางเท้าบางแห่งมีสภาพทรุดโทรม มีสิ่งกีดขวางทางเดิน ไม่สามารถใช้เดินได้อย่างสะดวกสบาย สอดคล้องกับทัศนคติของประชากรที่ระบุปัญหาสิ่งกีดขวางบนถนน

จากผลการวิเคราะห์พบว่าปริมาณจราจรประเภทรถยนต์ส่วนบุคคลจะมีการเดินทางทั้งหมด 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 เป็นสาเหตุมาจากอุปสรรคด้านความปลอดภัยของผู้เดินทางสูงสุด เฉลี่ยร้อยละ 61.27 รองลงมาคืออุปสรรคด้านกายภาพ เฉลี่ยร้อยละ 54.96 อุปสรรคด้านความสะดวกสบาย เฉลี่ยร้อยละ 40.92 และอุปสรรคด้านบุคคลน้อยที่สุดเพียง ร้อยละ 10.33

ในด้านนโยบายของผู้บริหาร เมืองกาฬสินธุ์เป็นเมืองที่มีลักษณะด้านนโยบายเหมาะสมที่จะพัฒนาไปสู่เมืองที่เป็นมิตรกับการเดินและจักรยานในประเด็นต่อไปนี้ คือ นายกเทศมนตรีเป็นผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันและมีนโยบายให้การสนับสนุน บุคคลผู้ประสานงานหรือประสานประโยชน์ในพื้นที่มีความสามารถและสนับสนุน ชมรมจักรยานในพื้นที่มีความเข้มแข็งและเป็นกำลังสำคัญในกิจกรรมส่งเสริม เทศบาลทำงานร่วมกับภาคีที่เกี่ยวข้องกับงานส่งเสริม Active mobility อย่างเข้มแข็ง

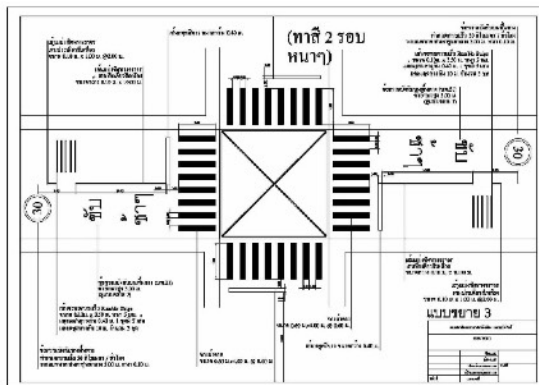
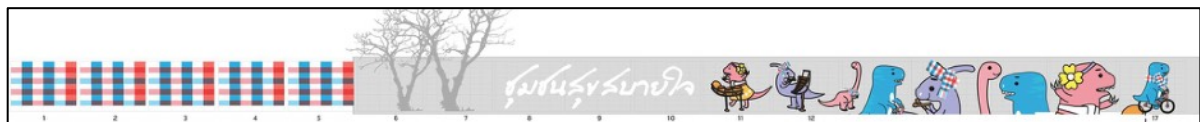


ภาพที่ 1 ข้อมูลการวิเคราะห์ทางกายภาพ

3.2 ชุมชนต้นแบบ

ชุมชนสุขสบายใจ อยู่ในเขตเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ อ.เมือง จ.กาฬสินธุ์ มีลักษณะเป็นชุมชนที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง มีประชากรประมาณ 1,500 เป็นชุมชนต้นแบบ เนื่องจากมีปัจจัยสำคัญ ดังนี้ 1) มีความพร้อมด้านกายภาพ 2) มีผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน 3) ความเข้มแข็งของภาคประชาสังคม และ 4) สอดคล้องกับนโยบายของผู้นำชุมชน จึงมีความเหมาะสมในการเป็นพื้นที่ศึกษาสำหรับการสร้างชุมชนเดินและจักรยาน

ต้นแบบกระบวนการสร้างชุมชนเดินและจักรยานซึ่งได้พัฒนาขึ้นบนพื้นฐานของทฤษฎี Participatory Action Research (PAR) และทฤษฎี Design Thinking เป็นกระบวนการที่เน้นให้เกิดการพัฒนาแบบมีส่วนร่วม กระตุ้นให้ผู้เข้าร่วมเกิดทัศนคติที่ดี สร้างการยอมรับ สร้างความรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งและเป็นเจ้าของ เกิดอาสาสมัครทำงานหรือภาคประชาสังคม การสร้างเครือข่ายความสัมพันธ์ของชุมชน มีการคิดค้นนวัตกรรมอย่างสร้างสรรค์ในการแก้ปัญหา และสามารถนำไปสู่ปฏิบัติได้จริง 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 กิจกรรมการสร้างถิ่นที่

3.4 การประเมินผล เพื่อวัดผลประสิทธิภาพจากการดำเนินการตามการออกแบบ การลดความเร็วและการเลือกรูปแบบการเดินทาง

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

นอกจากนี้จากการวิเคราะห์แบบสอบถามความคิดเห็นต่อการจัดกิจกรรมการสร้างถิ่นที่ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 100 มีระดับความพึงพอใจที่ระดับ 10 คือ มีความพึงพอใจสูงสุด และผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 98.6 คิดว่ากิจกรรมนี้เป็นประโยชน์ต่อชุมชน สังคม และหลังเข้าร่วมกิจกรรมนี้แล้วผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 54.1 จะมาใช้พื้นที่ลานสุขภาพเพิ่มมากขึ้น สอดคล้องกับผลจากแบบการสังเกตการณ์การใช้พื้นที่ลานสุขภาพสุขสบายใจที่พบว่า มีจำนวนความถี่สะสมของผู้ใช้พื้นที่ลานสุขภาพ เพิ่มขึ้นทุกเพศทุกวัย

การวัดผลประสิทธิภาพในการการลดความเร็ว มีการใช้ปืนวัดความเร็ว (Speed Gun) เพื่อวัดความเร็วโดยตรง เป็นวิธีการที่ศึกษาถึงความเร็วของยานพาหนะที่เล่นผ่านจุดที่กำหนดไว้ (spot speed) โดยสำรวจข้อมูลในช่วงเวลา 16.30-18.30 น. (Peak Hour Traffic Counts PM) สำรวจข้อมูลระหว่างวันทำการและช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ (Weekday and Weekend Counts) มีหน่วยเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมง สรุปผลการศึกษาดังนี้ คือ ช่วงก่อนกิจกรรม มีความเร็วเฉพาะตำแหน่งเฉลี่ย (Time - Mean Speed) สูงถึง 31.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หลังกิจกรรมมีความเร็วเฉพาะตำแหน่งเฉลี่ยลดลง เหลือเพียง 22.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อผ่านไป 1 เดือน พบว่าความเร็วเฉพาะตำแหน่งเฉลี่ยเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 30.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนค่าสูงสุดของความเร็วเฉพาะตำแหน่ง (max spot speed) ของรถที่สัญจรผ่านทางแยกก่อนการดำเนินกิจกรรมสูงถึง 73 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 64.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หลังกิจกรรมมีค่าสูงสุดของความเร็วเฉพาะตำแหน่งเฉลี่ยเหลือเพียง 43.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อผ่านไป 1 เดือน พบว่า ค่าสูงสุดของความเร็วเฉพาะตำแหน่งเฉลี่ยเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 60.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 72 กิโลเมตรต่อชั่วโมงใกล้เคียงกับก่อนกิจกรรม จากการเก็บข้อมูลโดยใช้ปืนวัดความเร็วพบว่า หลังการดำเนินกิจกรรมผู้สัญจรผ่านแยกใช้ความเร็วลดลงกว่าก่อนทำกิจกรรมถึง 40.41% สอดคล้องกับคำตอบของผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 18.9 คิดว่าจะใช้ความเร็วลดลงในการสัญจรผ่านแยก

การเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้พื้นที่ลานสุขภาพมีการเปลี่ยนแปลงโดย ปริมาณการใช้จักรยานเพิ่มขึ้นหลังการดำเนินกิจกรรม place making พบว่าหลังกิจกรรมมีผู้ใช้เพิ่มขึ้นเฉลี่ย 2.9 คัน/วัน สูงสุดในวันเสาร์ จำนวน 10 คัน แต่เมื่อหลังกิจกรรม 1 เดือน พบว่าผู้ใช้จักรยานลดจำนวนลงเหลือเพียง 1.7 คัน/วัน

4. วิจัยและสรุป

คณะผู้วิจัยพบว่างานจักรยานเมืองกาฬสินธุ์มีความก้าวหน้าและมีความต่อเนื่อง 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 โครงการการขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน” 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, Dearth A. (2003). *Successful models of community-based participatory research: final report; 2001*. Available at: <http://www.niehs.nih.gov/translation/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

การศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-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.ปณณช รุธิโรโก², อาจารย์คัมภีร์ ทองพูน³, อาจารย์ปทุมวรรณ ทองตราชู¹

¹คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

²คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

³คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงปฏิบัติการในครั้งนี้เป็นการศึกษาข้อมูลทั่วไปของเทศบาลตำบลนาทวี ลักษณะทางกายภาพและโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยานในเขตเทศบาลตำบลนาทวี ตลอดจนความสนใจและพฤติกรรมในการใช้จักรยานและเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว โดยเน้นการมีส่วนร่วมของชุมชน ซึ่งผลการวิจัย พบว่า พื้นที่เทศบาลตำบลนาทวีมีปัจจัยเอื้อต่อการเดินและการปั่นจักรยานในเชิงโครงสร้างพื้นฐานเป็นอย่างมาก มีปัจจัยเอื้อทางกายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ แต่ทว่ายังคงมีปัญหาคอขวดสำหรับการใช้จักรยานในพื้นที่ที่ต้องให้ความสำคัญ

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

ครั้งเมื่อบูรณาการเส้นทางจักรยานและแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่จนได้เป็นเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวิถีสุขภาพและมีการประเมินเส้นทางดังกล่าวทำให้ทราบว่าเส้นทางนี้จัดอยู่ในระดับดี สิ่งที่เป็นจุดเด่นของเส้นทางปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว คือ เส้นทางปั่นจักรยานมีความเป็นธรรมชาติ ส่วนสภาพอากาศโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝนเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งที่เป็นอุปสรรคต่อการปั่นจักรยาน และเพื่อให้เส้นทางจักรยานที่ได้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้นจึงควรมีป้ายสัญลักษณ์เพื่อเป็นป้ายบอกทางและป้ายเตือนตามจุดที่เป็นทางเชื่อมหรือรอยต่อระหว่างถนนเส้นหลักและถนนเส้นรอง

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 เกิดจากการกระทำของมนุษย์ ทั้งภาคการผลิตในโรงงานอุตสาหกรรม รวมถึงกิจกรรมประจำวัน แนวทางหนึ่งที่ถูกหยิบยกมาเป็นทางเลือกในการแก้ปัญหาให้ลดน้อยลง ได้แก่ การสนับสนุนการเดินทางและการใช้จักรยาน โดยเฉพาะการใช้จักรยานได้รับการยอมรับเพราะเป็นรูปแบบการเดินทางที่ยั่งยืน ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม และยังมีประโยชน์อีกหลายประการ (อดิเรก อุ๋นเจริญ, 2558)

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

อำเภอนาหวี จังหวัดสงขลานั้นเป็นพื้นที่ที่มีต้นทุนด้านการใช้จักรยานอยู่ในระดับดี จากกลุ่มชุมชนและชมรมจักรยานที่เกิดจากการรวมตัวของชุมชนในพื้นที่และพื้นที่ใกล้เคียงจำนวน 109 คน ได้ปั่นจักรยานจากอำเภอนาหวีไปสนามหลวงกรุงเทพมหานคร เพื่อไปร่วมกิจกรรมเฉลิมพระเกียรติเนื่องในวันที่ 5 ธันวาคม 2557 และได้ทำกิจกรรมลักษณะนี้เรื่อยมาจนทำให้อำเภอนาหวีซึ่งเป็นชุมชนขนาดเล็กเป็นอีกพื้นที่หนึ่งที่มีความโดดเด่นด้านการจักรยาน อำเภอนาหวีนอกจากเป็นชุมชนที่ให้ความสำคัญกับสุขภาพตั้งแต่เด็กไปจนถึงผู้สูงอายุแล้ว ยังเป็นอำเภอหนึ่งที่มีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่มีความน่าสนใจ ทั้งการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เช่น วัดในวัง วัดนาหวี วิถีชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชน การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เช่น อุทยานแห่งชาติเขาน้ำค้าง เป็นต้น ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาการพัฒนาชุมชนนาหวีให้เป็นมิตรต่อการเดินทางและการใช้จักรยาน โดยเฉพาะการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวิถีสุขภาวะ

จากการศึกษาครั้งนี้ คณะวิจัยมีความคาดหวังว่าผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งในส่วน เทศบาลตำบลนาทวี ชุมชนในพื้นที่ สถาบันการเดินและการจักรยานไทย รวมไปถึงผู้มีความสนใจทั่วไปได้เล็งเห็นความสำคัญของการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ เพื่อทำให้เกิดการขับเคลื่อนได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยสามารถใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้ในหลากหลายรูปแบบ ทั้งเพื่อการออกกำลังกาย เพื่อไปทำงาน เพื่อไปซื้อของหรือแม้กระทั่งเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวิถีสุขภาพ ซึ่งจะส่งผลให้ชุมชนสามารถลดการเพิ่มมลพิษต่อภาวะอากาศ ช่วยให้สุขภาพแข็งแรง ประหยัดค่าใช้จ่าย ชุมชนน่าอยู่ดัง คำขวัญเมืองที่ว่า “นาทวี เมืองมีเสน่ห์”

วัตถุประสงค์

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

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยเชิงปฏิบัติการในครั้งนี้เป็นการศึกษาข้อมูลทั่วไปเชิงพื้นที่ทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยาน ความสนใจและพฤติกรรมการใช้จักรยาน และเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลตำบลนาทวี อำเภอนาทวี จังหวัดสงขลา

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมและมีการใช้กระบวนการวิจัยเชิงสำรวจร่วมด้วย โดยใช้วิธีเก็บรวบรวมข้อมูล 3 รูปแบบ ได้แก่

1. การอภิปรายกลุ่ม (focus group) เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบัน ตลอดจนปัญหาอุปสรรคของการการใช้จักรยานในพื้นที่ โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยจากผู้บริหาร บุคลากรจากเทศบาลตำบลนาทวี ตัวแทนชุมชนและชมรมจักรยานในพื้นที่
2. การสำรวจทางสายตา (visual survey) เพื่อสำรวจโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการปั่นจักรยาน แหล่งท่องเที่ยว และเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว
3. การใช้แบบสอบถาม (questionnaire) เพื่อสำรวจความสนใจและพฤติกรรมปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และเพื่อประเมินเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

ผลการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับเทศบาลตำบลนาทวี

เทศบาลตำบลนาทวีเป็นตำบลหนึ่งในอำเภอนาทวี จังหวัดสงขลา ตั้งอยู่ใจกลางของอำเภอนาทวีภายในเขตที่ว่าการอำเภอนาทวี การคมนาคมห่างจากศาลากลางจังหวัดสงขลา ประมาณ 59.2 กิโลเมตร ประกอบด้วยชุมชน 6 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนบ้านนาทวี ชุมชนในสวน ชุมชนหน้าค่าย ชุมชนวังไต้เหนือ ชุมชนวังไต้ใต้ และชุมชนตลาดนาทวี มีเนื้อที่รวม 8.52 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 6,965 คน พื้นที่ของนาทวีมีลักษณะทางเศรษฐกิจเกี่ยวกับการค้าขายและผลผลิตทางการเกษตร ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทำสวนยางพารา สวนผลไม้ การพาณิชย์กรรม รับราชการ และการรับจ้างทั่วไป

คำขวัญ : “เสน่ห์เมืองนาทวี ศรีวัดในวัง มนต์ขลังเขาน้ำค้าง รวยยางพารา เนื้อนาขนุนทอง ลองกองมีชื่อเสียงลือสะเดาเทียม ”

พันธกิจสำคัญข้อหนึ่งของเทศบาลตำบลนาทวีคือการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนและการปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติให้คงอยู่อย่างยั่งยืน ดังนั้นจึงมีการส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับชุมชนในท้องถิ่น

โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นทั้งสาธารณูปโภค สาธารณูปการ เพื่อให้ชุมชนได้รับความสะดวกสบาย เช่น ปรับปรุงระบบไฟฟ้าแสงสว่างให้ทั่วถึง ถนน ทางเท้า ระบายน้ำ ท่อระบายน้ำ ให้เพียงพอกับความต้องการของชุมชน จัดระบบหลัก งบประมาณสุขภาพท้องถิ่นเพื่อส่งเสริมสนับสนุนประชาชนให้เข้าร่วมในการบริหารจัดการและพัฒนา ระบบหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ สนับสนุนด้านกีฬาและส่งเสริมทักษะด้านกีฬาแก่เยาวชนสู่ความเป็นเลิศ ปรับปรุงและพัฒนาสนามกีฬาเพื่อประชาชน และจัดหาเครื่องออกกำลังกายให้กับชุมชนเพื่อให้ประชาชนมีสุขภาพร่างกายที่แข็งแรง โดยใช้หลักสุขภาพดีไม่มีขาย อยากได้ต้องออกกำลังกาย อีกทั้งยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองสีเขียว จัดทำโครงการลดภาวะโลกร้อน เพื่อกระตุ้นให้ประชาชนเห็นความสำคัญและร่วมแก้ปัญหาภาวะโลกร้อนและใส่ใจการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม จัดทำโครงการนำบ้านนำมอง ชุมชนนำอยู่

2. ลักษณะทางกายภาพและโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยาน

จากการประชุมกลุ่มย่อยร่วมกับคณะผู้บริหารเทศบาลและตัวแทนชุมชนในพื้นที่ทำให้ทราบว่าลักษณะทางกายภาพและโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยานในพื้นที่มีความหลากหลายและมีพื้นที่อยู่มากทั้งที่เป็นถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนในซอย เป็นต้น ดังแสดงในภาพที่ 2 – 6



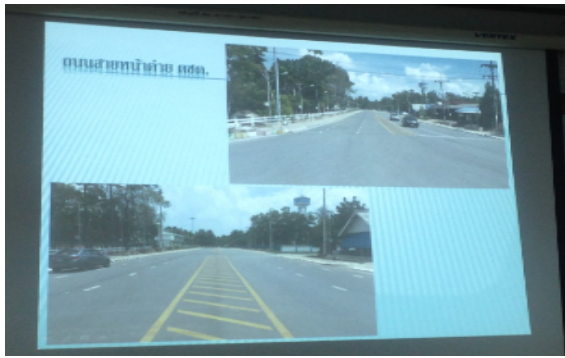
ภาพที่ 1 การประชุมกลุ่มร่วมกับคณะผู้บริหารเทศบาลตัวแทนชุมชนในเขตเทศบาลตำบลนาทวี



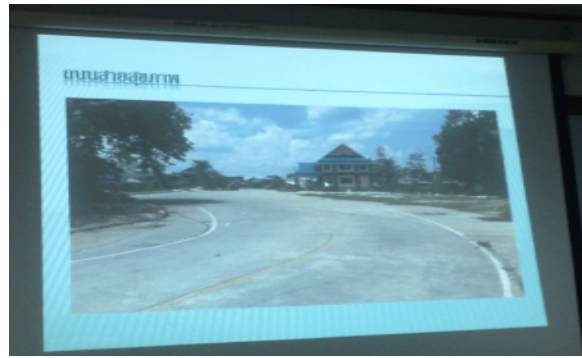
ภาพที่ 2 สนามกีฬากลาง



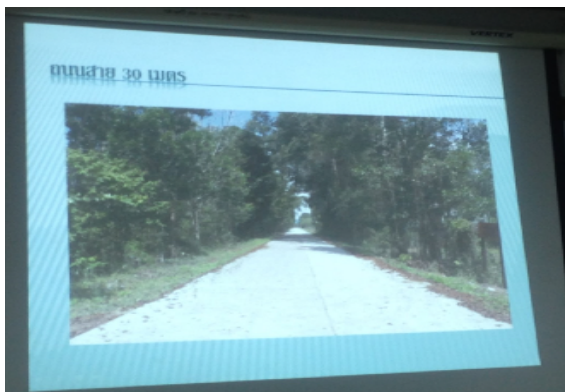
ภาพที่ 3 ถนนวังประชา ถนนสายจักรยาน



ภาพที่ 4 ถนนหน้าค่ายตำรวจตระเวนชายแดน



ภาพที่ 5 ถนนสายสุขภาพ



ภาพที่ 6 ถนนสาย 30 เมตร



ภาพที่ 7 แผนที่ชุมชนในเขตเทศบาลตำบลนาทวี

3. ความสนใจและพฤติกรรมการใช้จักรยาน

จากการสนทนากลุ่มย่อยกับผู้ใช้จักรยานในพื้นที่อำเภอนาทวี พบว่าผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่จะใช้จักรยานในช่วงเช้าตรู่ซึ่งมีทั้งที่ปั่นเพื่อออกกำลังกายและปั่นเพื่อทำเวลา (สถิติ) ปั่นเป็นระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร มักปั่นเป็นกลุ่มเล็กๆ ในขณะที่กลุ่มของผู้สูงอายุจะปั่นจักรยานเพื่อออกกำลังกายและไปร่วมทำกิจกรรมต่างๆ ของชมรมหรือของชุมชน ในขณะที่โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชินีนาถ ณ อำเภอนาทวี มีการส่งเสริมและรณรงค์การขี่ปลอดภัยภายในโรงพยาบาล หลังจากการรณรงค์ผ่านไป 1 ปี พฤติกรรมการขี่ภายในโรงพยาบาลได้ผลเป็นที่น่าพอใจ ดังนั้นจึงเห็นว่าการรณรงค์เรื่องความปลอดภัยจำเป็นที่จะต้องทำควบคู่กัน



ภาพที่ 8 การจัดกิจกรรมสนทนากลุ่มย่อยกับชุมชนในพื้นที่

อย่างไรก็ดีหากต้องการให้เกิดความยั่งยืนของพฤติกรรมการใช้จักรยาน สิ่งที่ชุมชนควรทำเพิ่มเติม คือ การประชาสัมพันธ์เชิญชวนให้ผู้ใหญ่ออกมาปั่นจักรยานให้มากขึ้น การรณรงค์ให้คนในชุมชนใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เช่น การปั่นจากบ้านไปตลาด รวมถึงการมีที่จอดที่ปลอดภัยสำหรับจักรยาน

นอกจากนี้ผู้วิจัยได้สำรวจความสนใจปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวและพฤติกรรมการใช้จักรยานโดยใช้แบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่าง 84 คน พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมีอายุอยู่ระหว่าง 41 – 50 ปี รับราชการ มีการศึกษาระดับปริญญาตรี รายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 10,000 – 20,000 บาท มีจักรยานในครอบครัวยุทธศาสตร์ 1 – 2 คัน และส่วนใหญ่ไม่ได้อาศัยอยู่ในอำเภอนาหวี แต่เคยไปเที่ยวอำเภอนาหวี มีความสนใจปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และถ้าในอำเภอนาหวีพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานก็มีความสนใจที่จะปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว อีกทั้งยังสะท้อนให้เห็นถึงปัญหาอุปสรรคต่างๆ ได้แก่ 1) ปัญหาด้านความอันตรายจากรถที่ใช้เครื่องยนต์ 2) ปัญหาด้านพื้นผิวถนนขรุขระและฝาท่อ 3) ปัญหาด้านไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ 4) ปัญหาจากสุนัขและสัตว์เลื้อย 5) ปัญหาด้านการไม่มีป้ายหรือสัญญาณเตือนอันตราย 6) ปัญหาจากสภาพอากาศและมลภาวะเป็นพิษ 7) ปัญหาด้านที่จอดจักรยานไม่ปลอดภัย/กลัวหาย และ 8) ปัญหาด้านอื่นๆ ตามลำดับ

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

4. เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

จากการสำรวจพื้นที่ในเขตเทศบาลตำบลนาหวี พบว่า มีสถานที่และแหล่งท่องเที่ยวที่มีความน่าสนใจหลายแหล่ง เช่น อุโมงค์ยางพารา ศาลเจ้าปึงเถ่ากง วัดในวัง วัดนาหวี วัดวังไต้ ชุมชนตลาด ร้านน้ำแข็งชูด (น้ำแข็งใส) ถนนจักรยานวังประชา เป็นต้น และสามารถเชื่อมโยงสถานที่เหล่านี้เพื่อพัฒนาเป็นเส้นทางท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานได้



สำนักงานเทศบาลตำบลนาหวี



ศาลหลักชัยนาหวี



อนุสาวรีย์ประชาธิปไตยนาหวี



วัดในวัง



วัดวังไต้



วัดนาหวี



ศาลาหวด



ประตูระบายน้ำปลักปลิง



ศาลเจ้าปึงเถ่ากง

ภาพที่ 9 สถานที่ท่องเที่ยว

เส้นทางที่ 1 เริ่มจากเทศบาลตำบลนาทวี ผ่านอนุสาวรีย์ประชาธิปไตยนาทวี เลี้ยวซ้ายเข้า ถนนบ้านพลีได้ เลี้ยวซ้ายเข้าอุโมงค์ยางพารา ผ่านสวนผลไม้ และสามารถแวะพัก ณ ศาลเจ้าปึงเถ่ากง และเดินเล่นชมวิ ณ จุดชมวิวคลองนาทวี จากนั้นจึงปั่นเข้าเขตตลาดเพื่อเยี่ยมชมบ้าน 29 ห้อง ซึ่งเป็นลักษณะบ้านโบราณ นักปั่นสามารถแวะชิมน้ำแข็งไสหรือภาคใต้เรียก “น้ำแข็งชูด” ที่ร้านน้ำแข็งชูดโบราณ จากนั้นจึงปั่นเข้าวัดในวังเพื่อสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ก่อนที่จะปั่นเข้าถนนสายสุขภาพ สนามกีฬาากลาง แล้วย้อนกลับเส้นทางในตลาดเพื่อกลับมายังจุดเริ่มต้นที่เทศบาล ซึ่งเส้นทางที่ 1 มีระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร



ภาพที่ 10 แผนที่แสดงเส้นทางจักรยานเส้นทางที่ 1

เส้นทางที่ 2 เริ่มจากศาลหลักชัยนาทวี เลี้ยวซ้ายเพื่อไปยังวัดวังไต้เพื่อชมโบสถ์กลางน้ำ จากนั้นจึงปั่นเข้าถนนวังประชาซึ่งเป็นถนนสายจักรยาน เลี้ยวเข้าซอยวังประชา 2 ผ่านศูนย์การเรียนรู้เกษตรกรรมชุมชนบ้านวังไต้ ผ่านบ้านทรงไทย ไปจนกระทั่งชลประทานปลักปลิง บริเวณดังกล่าวจะมีความเป็นธรรมชาติ และถนนเป็นถนนลูกรัง จากนั้นปั่นต่อมาจนถึงวัดนาทวี เพื่อสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์และขอพรจากท่านเจ้าอาวาส



ภาพที่ 11 แผนที่แสดงเส้นทางจักรยานเส้นทางที่ 2

เส้นทางที่ 3 จุดเริ่มจากเทศบาลตำบลนาทวี ผ่านอนุสาวรีย์ประชาธิปไตยนาทวี ศาลหลักชัยนาทวี และสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ณ วัดนาทวีและวัดในวัง ตามลำดับ จากนั้นสามารถแวะพักรับประทานน้ำแข็งไสหรือน้ำแข็งชูดโบราณ แล้วจึงแวะสักการะศาลเจ้าปึงเถ่ากง แวะจุดชมวิวดคลองนาทวี จากนั้นจึงปั่นเข้าสู่ถนนสายสุขภาพ และสนามกีฬานาทวี ตามลำดับ



ภาพที่ 12 แผนที่แสดงเส้นทางจักรยานเส้นทางที่ 3

เส้นทางที่ 4 มีจุดเริ่มต้นจากเทศบาลตำบลนาทวี อนุสาวรีย์ประชาธิปไตยนาทวี ศาลหลักชัยนาทวี อุโมงค์ต้นยางพารา วัดวังใต้ คอกม้า ศาลาหวด ไข่อารมณดี ศูนย์การเรียนรู้เกษตรชุมชนบ้านวังใต้ บ้านทรงไทย ชลประทานปลักปลิง วัดนาทวี วัดโนนวัง น้ำแข็งชูดโบราณ ร้านโรตี่ แวะศาลเจ้าปึงเถ่ากง จุดชมวิวกลองนาทวี บ้าน 29 ห้อง ถนนสายสุขภาพ โรงเรียนผู้สูงอายุ สนามกีฬานาทวี



ภาพที่ 13 แผนที่แสดงเส้นทางจักรยานเส้นทางที่ 4

เส้นทางที่ 5 จุดเริ่มต้นเริ่มจากเทศบาลตำบลนาทวี อนุสาวรีย์ประชาธิปไตยนาทวี แวะศาลเจ้าปึงเถ่ากง จุดชมวิวคลองนาทวี ร้านโรตี่ วัดในวัง น้ำแข็งชุดโบราณ บ้าน 29 ห้อง ถนนสายสุขภาพ โรงเรียนผู้สูงอายุ สนามกีฬานาทวี อุโมงค์ต้นยางพารา ศูนย์การเรียนรู้เกษตรชุมชนบ้านวังใต้ บ้านทรงไทย ชลประทานปลักปลิง วัดนาทวี และศาลหลักชัยนาทวีตามลำดับ



ภาพที่ 14 แผนที่แสดงเส้นทางจักรยานเส้นทางที่ 5

หลังจากที่พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวิถีสุขภาพโดยใช้จักรยานแล้วจึงมีการประเมินเส้นทางดังกล่าว พบว่าเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวิถีสุขภาพจะจัดอยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 4.10 สิ่งที่เป็นจุดเด่นของเส้นทางปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตพื้นที่เทศบาลตำบลนาทวี คือ เส้นทางปั่นจักรยานมีความเป็นธรรมชาติ (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.47) รองลงมา ได้แก่ ความต่อเนื่องของเส้นทาง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35) ระยะทางมีความเหมาะสม (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35) และที่สำคัญคือ เส้นทางนี้เหมาะสำหรับการปั่นเพื่อการท่องเที่ยว (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35)

มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ ร่วมกับ เทศบาลตำบลนาทวี

ขอเชิญชวน นักปั่นผู้สนใจ เข้าร่วมกิจกรรมฟรี

ร่วมปั่นจักรยานเพื่อทดสอบและประเมิน
“เส้นทางปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวิถีสุขภาวะในเขตพื้นที่เทศบาลตำบลนาทวี”

เข้าร่วมได้เลย
ไม่ต้องลงทะเบียน
ล่วงหน้า

มาร่วมกิจกรรม
กับพวกเรากัน
เยอะๆ นะคะ

ในวัน
**อาทิตย์
7 ตุลาคม
2561**

จุดนัดพบ
♦ เวลา 06.00 น.
ณ สำนักงานเทศบาลตำบลนาทวี
♦ เวลา 06.30 น.
ปล่อยตัวกิจกรรมปั่นจักรยาน

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่
ศูนย์บริการธุรกิจ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ โทร 0-7420-0300 ต่อ 618
กองสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม เทศบาลตำบลนาทวี โทร 0-7437-1538 ต่อ 26



ภาพที่ 15 ทดสอบและประเมินเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

นอกจากนี้ผู้ที่มีส่วนร่วมในการประเมินเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวยังแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมอีกว่า สภาพอากาศโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝนเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งที่เป็นอุปสรรคต่อการปั่นจักรยาน และมีข้อเสนอแนะเรื่องการมีป้ายสัญลักษณ์เพื่อเป็นป้ายบอกทางและป้ายเตือนตามจุดที่เป็นทางเชื่อมหรือรอยต่อระหว่างถนนเส้นหลักและถนนเส้นรอง

สรุปและอภิปรายผล

จากการศึกษาข้อมูลทั่วไปของเทศบาลตำบลนาทวีทำให้เห็นว่าเทศบาลมีความตระหนักและให้ความสำคัญในเรื่องสุขภาพ มีแผนการดำเนินงานกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพครอบคลุมตั้งแต่เด็กจนถึงผู้ใหญ่ พื้นที่ที่มีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ความพร้อมเชิงกายภาพ มีสถานที่สำหรับการเดินและการปั่นจักรยานมากมายทั้งที่เป็นที่ที่มนุษย์สร้างขึ้น เช่น สนามกีฬาากลาง สวนสาธารณะ ถนนวงประสาหรือถนนเลนจักรยาน ถนนหน้าค่ายตำรวจตระเวนชายแดน (ตชด.) ถนนสายสุขภาพ ถนนสาย 30 เมตร ถนนเลียบริมเขื่อนพนังกันน้ำคลองนาทวีซึ่งเป็นถนนที่แวดล้อมด้วยธรรมชาติทั้งฝั่งซ้ายขวาของถนน เส้นทางมีความหลากหลาย มีถนนใหญ่และถนนเล็กในตรอกซอกซอย ทำให้ชุมชนทั้งเด็กและผู้ใหญ่นปั่นจักรยานเพิ่มขึ้น

ในพื้นที่ยังมีชมรมจักรยานในกลุ่มอำเภอที่เข้มแข็ง แต่ทั้งนี้ในส่วนของพื้นที่ในเขตเทศบาลยังไม่มีกิจกรรมกลุ่มที่ชัดเจนนัก ซึ่งจากการมีส่วนร่วมในกิจกรรมที่ผ่านมาของคณะผู้วิจัยทำให้เห็นว่าเทศบาลและชุมชนให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี และพร้อมที่จะรวมกลุ่มชุมชนในพื้นที่ให้เป็นชมรมจักรยานที่เข้มแข็งต่อไป โดยมีกลุ่มชมรมระดับอำเภอเป็นต้นแบบ

อย่างไรก็ดีข้อจำกัดในพื้นที่ที่ปรากฏให้เห็นชัดเจน คือ ยังไม่มีป้ายสัญลักษณ์เตือนภัยบนท้องถนน โดยเฉพาะในจุดเชื่อมต่อเส้นทาง อีกทั้งยังไม่มีที่จอดจักรยานที่มีมาตรฐานความปลอดภัย ซึ่งหากเทศบาลสามารถแก้ปัญหาข้อจำกัด ดังกล่าวได้จะทำให้กิจกรรมการปั่นจักรยานมีความน่าสนใจเพิ่มมากขึ้น

จากผลการศึกษาเกี่ยวกับความสนใจและพฤติกรรมการใช้จักรยานทำให้เห็นว่าปัจจุบันมีผู้ให้ความสนใจปั่นจักรยานกันมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นหญิงหรือชาย มีทั้งการปั่นเดี่ยวและการปั่นเป็นหมู่คณะ มีการปั่นเป็นประจำทั้งระหว่างสัปดาห์และสุดสัปดาห์ ซึ่งส่วนใหญ่จะใช้เวลาช่วงเช้าและช่วงเย็น เพื่อเป็นการปั่นออกกำลังกาย บ้างปั่นเป็นกิจวัตรประจำวันไปจับจ่ายซื้อของ บ้างปั่นเพื่อการท่องเที่ยวเพื่อความเพลิดเพลิน เป็นต้น และมีทั้งการปั่นในระยะทางสั้นๆ เช่น จากบ้าน

ไปตลาด และประเพณีปั่นในระยะทางไกลมากกว่า 30 กิโลเมตร ซึ่งสอดคล้องกับทิศทางการใช้จักรยานภายในประเทศไทยที่ สสส.เคยสำรวจข้อมูลไว้ว่าปริมาณการปั่นเพิ่มมากขึ้นเป็นเท่าตัว อย่างไรก็ตามการส่งเสริมการเดินและการปั่นจักรยานให้มีความยั่งยืน คือ การทำให้ผู้คนหันมาเดินหรือใช้จักรยานกันให้มากขึ้น และเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญกับปัญหาอุปสรรคของผู้ใช้จักรยานด้วย ซึ่งสิ่งที่ปัญหา ได้แก่ อันตรายจากรถที่ใช้เครื่องยนต์ พื้นผิวถนนขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ ฝาท่อไม่ได้มาตรฐานหรือชำรุด ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ ปัญหาจากสุนัขและสัตว์เลื้อย การขาดป้ายสัญญาณเตือนภัยต่างๆ สภาพอากาศและปัญหามลภาวะเป็นพิษ ตลอดจนปัญหาด้านที่จอดรถจักรยานไม่ปลอดภัยทำให้ผู้ใช้จักรยานมีความกังวลไม่กล้าจอดกลัวว่าจักรยานจะสูญหายได้ เป็นต้น

ในพื้นที่เทศบาลยังมีทรัพยากรท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจหลายแห่งทั้งที่เป็นทรัพยากรการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ/ธรรมชาติ เชิงวัฒนธรรม (วัดวาอาราม วิถีชุมชน) เชิงวิถีสุนัข เป็นต้น จากความสมบูรณ์และความหลากหลายของทรัพยากรการท่องเที่ยวจึงทำให้สามารถเชื่อมโยงไปสู่การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวได้หลากหลายเส้นทาง ทั้งเส้นทางระยะสั้น และเส้นทางระยะยาวซึ่งจะมีความเหมาะสมกับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่มตามไปด้วย

ข้อเสนอแนะ

1. ส่งเสริมการก่อตั้งชมรมจักรยานในเขตพื้นที่เทศบาลตำบลนาทวี และมีการติดตามผลการดำเนินกิจกรรมของชมรมอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดการเคลื่อนไหวและขับเคลื่อนให้ชุมชนหันมาใช้จักรยานให้มากยิ่งขึ้นเพื่อเป็นประโยชน์ต่อทั้งตนเองและต่อสังคมสิ่งแวดล้อมโดยรวม
2. ปรับปรุงพัฒนาในด้านป้ายสัญญาณเตือนภัย ตลอดจนป้ายสัญลักษณ์ที่จำเป็นในจุดที่เหมาะสม พร้อมทั้งรณรงค์การขับขี่ปลอดภัย เพื่อประโยชน์ของการใช้ถนนร่วมกันระหว่างจักรยานและรถที่ใช้เครื่องยนต์
3. ตรวจสอบพื้นที่ผิวถนนที่มีสภาพผิวขรุขระเพื่อซ่อมบำรุงได้ทันทั่วทั้งที่ อาจใช้ระบบการแจ้งเตือนหรือแจ้งข้อร้องเรียนหรือในอนาคตอาจนำเทคโนโลยีมาใช้ในระบบตรวจสอบและติดตาม
4. ส่งเสริมให้เกิดการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวอย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากผู้เกี่ยวข้องจะได้ประโยชน์หลายประการ ผู้ปั่นได้ประโยชน์ด้านสุขภาพ ชุมชนในแหล่งท่องเที่ยวมีรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น สามารถเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นได้อีกทางหนึ่ง
5. รณรงค์การปลูกขนุนทองซึ่งเป็นผลไม้ท้องถิ่นที่มีชื่อเสียงของอำเภอนาทวี อาจใช้กิจกรรม “ชวนปั่น ไปปลูก” ในพื้นที่ให้มากขึ้นเพื่อรักษาอัตลักษณ์ท้องถิ่น และเพื่อสร้างรายได้ในอนาคต
6. รักษาจุดเด่นของบ้าน 29 ห้อง เนื่องจากเป็นบ้านไม้โบราณ ถือเป็น Landmark ที่สำคัญของชุมชน
7. เทศบาลควรเพิ่มแผนสนับสนุนด้านการท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อน และอาจเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวอื่นที่อยู่ภายนอกเขตเทศบาลได้ เช่น อุทยานแห่งชาติเขาน้ำค้าง
8. เทศบาลควรเตรียมการเพื่อรองรับหากในอนาคตมีนักท่องเที่ยวจากภายนอกต้องการเข้ามาท่องเที่ยวในเขตพื้นที่และไม่นำจักรยานมาด้วยให้สามารถท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานตามเส้นทางที่กำหนดไว้ได้ ซึ่งสามารถทำได้หลายกรณี เช่น การจัดหาจักรยานให้เช่า การแชร์จักรยาน เป็นต้น กิจกรรมการเตรียมความพร้อมเหล่านี้อาจทำโดยเทศบาลหรือการให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วม ตลอดจนการขอความร่วมมือจากโรงแรมที่พักให้ปรับปรุงหรือออกแบบที่พักให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานของนักท่องเที่ยว เพราะการเตรียมความพร้อมนี้จะเป็นการย้าเสน่ห์ของเมืองนาทวี อีกทั้งยังสร้างรายได้ให้กับชุมชนได้อีกทางหนึ่งด้วย
9. รณรงค์การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันให้มีปริมาณเพิ่มขึ้น เช่น การปั่นจักรยานเพื่อไปทำบุญที่วัด การปั่นไปตลาด การปั่นไปโรงเรียนหรือที่ทำงาน ในกรณีที่ไม่ว่างมากนัก ซึ่งหากมีการปั่นจักรยานเพิ่มขึ้นในคนหลายกลุ่ม หลายช่วงอายุ จะช่วยทำให้เกิดการเลียนแบบเชิงพฤติกรรมได้ และท้ายที่สุดจะส่งผลให้ชุมชนพื้นที่กลายเป็นเมืองที่เป็นมิตรกับการเดินและการปั่นจักรยาน ลดการใช้พลังงาน และมีประโยชน์ต่อสุขภาพ
10. การเริ่มต้นกิจกรรมส่งเสริมการใช้จักรยานกับกลุ่มนักเรียนในพื้นที่ สร้างจิตสำนึกที่ดีด้านการจราจร การดูแลชุมชนด้วยการไม่เพิ่มมลภาวะที่เป็นพิษ เป็นต้น

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาเทศบาลตำบลนาหว้า อำเภอนาหว้า จังหวัดสกลนคร สำเร็จลุล่วงด้วยดีโดยได้รับการสนับสนุนจากสถาบันการเดินและการจักรยานไทย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ ที่นี้

เอกสารอ้างอิง

เทศบาลตำบลนาหว้า. (2561). ศาลพระมิ่งขวัญเมืองหลักชัยนาหว้า. เข้าถึงจาก www.nathaweemun.go.th.

สำนักงานกองทุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.). (2558). คนไทยปั่นจักรยานเพิ่มขึ้น 100 เปอร์เซ็นต์. เข้าถึงจาก <http://www.thaihealth.or.th> วันที่ 25 พฤศจิกายน 2561.

อดิเรก อุ้นเจริญ. (2558). ระบบจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว กรณีศึกษา : อำเภอคำม่วง จังหวัดกาฬสินธุ์. การประชุมวิชาการและเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ “สร้างสรรค์และพัฒนา เพื่อก้าวหน้าสู่ประชาคม อาเซียน” ครั้งที่ 2., 18-19 มิถุนายน 2558 ณ วิทยาลัยนครราชสีมา อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา.

การเสริมสร้างการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา

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

สหทัย วิเศษ¹, พิศมัย วงศ์จำปา¹ และลลนา ชมตระกูล²

¹ สาขาวิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย วิทยาเขตพะเยา

² นักวิชาการอิสระ

บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่อง การเสริมสร้างการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงปฏิบัติการ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเส้นทางการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เพื่อปฏิบัติการการเสริมสร้างการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และเพื่อวิเคราะห์ปัจจัยในการเสริมสร้างการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา พื้นที่ในศึกษา คือ ตำบลห้วยน และตำบลเชียงคำ อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา กลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย ผู้บริหารเทศบาลตำบลห้วยน และเทศบาลตำบลเชียงคำ หน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคธุรกิจเอกชน ผู้นำชุมชน/แกนนำกลุ่มต่างๆ และประชาชนทั่วไป โดยการสำรวจและทำข้อมูลเส้นทางการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การทำแผนที่เส้นทางการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในรูปแบบแผนที่ดิจิทัล การจัดประชุมกลุ่มย่อยในกลุ่มแกนนำภาครัฐ ภาคธุรกิจ และภาคประชาสังคมในอำเภอเชียงคำ จำนวน 20 คน และการปฏิบัติการการเสริมสร้างการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา

ผลการวิจัยพบว่ากระบวนการดำเนินงานเริ่มจากการประชุมหารือแนวทางการเสริมสร้างการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การศึกษาและกำหนดเส้นทางการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การสำรวจข้อมูลและร่างแผนที่เส้นทางการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การออกแบบและจัดทำแผนที่เส้นทางท่องเที่ยวด้วยการเดินทางและการใช้จักรยานในระบบดิจิทัล ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างวัดนันตาราม วัดดอนไชย วัดบุญนาคน วัดเปือยเปียง วัดห้วยน วัดพระธาตุสบแวน จำนวน 3 เส้นทาง การจัดกิจกรรมการเดินทางและการใช้จักรยานตามเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และสรุปองค์ความรู้ บทเรียน ข้อจำกัด และข้อเสนอแนะ

ปัจจัยในการเสริมสร้างการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ด้านปัจจัยเอื้อ คือ เมืองเชียงคำ เป็นเมืองชายแดนติดกับ สปป.ลาว เป็นเมืองเล็กๆ ที่มีจุดเด่นทางวัฒนธรรมชุมชนของกลุ่มชาติพันธุ์ มีประวัติศาสตร์ตำนานที่เชื่อมโยงกับพระพุทธศาสนา โบราณสถาน โบราณวัตถุ และความหลากหลายของทรัพยากรธรรมชาติ มีแกนนำทั้งพระสงฆ์ ผู้นำ ชาวบ้าน และการมีส่วนร่วมของคนในชุมชน ส่วนปัจจัยข้อจำกัดคือ ลักษณะของถนนที่ไม่มีเส้นทางจักรยาน สภาพถนนโดยเฉพาะขอบทางยังไม่เอื้อต่อการเดินทางและการใช้จักรยาน เนื่องจากมีท่อระบายน้ำที่ไม่เรียบไปกับผิวถนน เส้นทางบางเส้นต้องผ่านย่านธุรกิจการค้าของเมืองที่มีรถยนต์พลุกพล่าน และมี รถยนต์จอดริมถนน และการสนับสนุนจากหน่วยงานทั้งภาครัฐ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยังมีน้อย

คำสำคัญ : การเดินทางและการใช้จักรยาน, 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, Pueai pieng, 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 ตั้งอยู่ในบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำลาว แม่น้ำยวน และแม่น้ำแคว ซึ่งเป็นลุ่มน้ำย่อยของกลุ่มแม่น้ำอิง ในอดีตเป็นแอ่งอารยธรรมของชุมชนที่มีวิถีชีวิตที่ผูกพันกับสายน้ำ ความเป็นมาของอำเภอเชียงคำ ปรากฏในรูปแบบตำนาน 2 ตำนานในสมัยพุทธกาลที่เกี่ยวข้องกับพระพุทธเจ้า ตามตำนานพระธาตุดอยคำ ฉบับวัดหนองร่มเย็น เมืองเชียงคำมีชื่อเดิมว่า เวียงชะราว ตั้งอยู่ในพื้นที่บ้านคุ้มหมู 6 ตำบลร่มเย็น อำเภอเชียงคำ พระยาผู้ปกครองเมืองได้สร้างพระธาตุไว้บนดอยนอกเมืองเพื่อล้างบาป ต่อมาเมื่อผู้พบแหล่งทองคำขนาดใหญ่ ในลำธารหลังดอยดอยนั้นได้ชื่อว่า “ดอยคำ” พระธาตุนั้นดอยก็ชื่อว่า “พระธาตุดอยคำ” เมืองชะราวก็เปลี่ยนชื่อเป็น “เมืองเชียงคำ”

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

อำเภอเชียงคำ เป็นเมืองที่มีสภาพภูมิประเทศ สภาพภูมิอากาศ วิถีชีวิต ความเป็นอยู่ ประเพณีวัฒนธรรม วัดวาอาราม โบราณสถาน และบรรยากาศที่เอื้อต่อการเดิน และการใช้จักรยานมาตั้งแต่อดีต โดยผู้คนในอดีตนิยมเดินไปวัด ไปตลาด รวมไปถึงการเดินไปโรงเรียนของนักเรียน เมื่อมีการเข้ามาของจักรยานซึ่งเป็นพาหนะที่สำคัญของคนในอดีตในการเดินทาง ไปสถานที่ต่างๆ ที่มีความสะดวกมากขึ้น รวมทั้งมีสามล้อถีบให้บริการแก่นักเรียน และแม่บ้านในการไปจ่ายตลาด เป็นต้น ปัจจุบันการเดิน และการใช้จักรยานในอำเภอเชียงคำมีรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากความเจริญของเมือง การออกแบบเมือง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการคมนาคมขนส่งโดยรถยนต์ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของผู้คนที่นิยมความรวดเร็วมากกว่า การเดินหรือการใช้จักรยาน อย่างไรก็ตาม จากกระแสของการท่องเที่ยว การออกกำลังกายเพื่อสุขภาพที่มีเพิ่มมากขึ้นในทุกเพศ ทุกวัย ทำให้การออกกำลังกายโดยการเดิน และการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว การพักผ่อน และการออกกำลังกายเป็นที่ยอมรับมากขึ้นในเมืองต่างๆ รวมทั้งในอำเภอเชียงคำที่เห็นผู้คนปั่นจักรยานกันมากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเย็น

จากศึกษาการเมืองชุมชนจักรยานเพื่อให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ในพื้นที่ตำบลหย่วน และตำบลเชียงคำ อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา ระยะที่ 1 ในปีพ.ศ. 2560 (สหทัย วิเศษและคณะ, 2560) พบว่าแนวทางการสร้างเมือง ชุมชนจักรยานเพื่อให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของตำบลหย่วนและตำบลเชียงคำ ซึ่งอำเภอเชียงคำเป็นเมืองที่มีตำนาน ประวัติศาสตร์ ความเป็นมาที่ยาวนาน มีความหลากหลายของกลุ่มชาติพันธุ์ถึง 8 กลุ่ม มีประเพณีวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่นของแต่ละกลุ่มชาติพันธุ์ และมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ ดังนั้นในการสร้างเมือง ชุมชนจักรยานเพื่อให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของจะต้องดำเนินการแบบบูรณาการกับประวัติศาสตร์ ประเพณี วัฒนธรรม สังคม เศรษฐกิจและการประกอบอาชีพของคนในท้องถิ่น ซึ่งเชียงคำเป็นเมืองที่มีประวัติศาสตร์ความเป็นมา มีตำนาน มีวัด และโบราณสถานที่สำคัญ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งวิถีชีวิตของผู้คน เพื่อให้มีความสอดคล้องกับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และการใช้การเดินเท้าและจักรยานในชีวิตประจำวันของผู้คนในชุมชน

ในส่วนของการมาตรการสร้างเมือง ชุมชนจักรยานเพื่อให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน 3 มาตรการ ประกอบด้วย มาตรการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เช่น กำหนดให้ผู้ประกอบการร้านค้าไม่ควรนำสินค้าป้ายโฆษณามาวางบนทางเดินเท้า หรือจอดรถกีดขวางทางเดินเท้า การกำหนดเวลาจำหน่ายสินค้าบนถนน การสร้างแรงจูงใจให้เยาวชน หรือผู้สูงอายุใช้จักรยาน การปรับถนนในชุมชนเพื่อให้มีความสะดวกในการเดินและการใช้จักรยานในชุมชน และมาตรการทางกฎหมายของหน่วยงานภาครัฐ เช่น จัดระเบียบการจอดรถยนต์บริเวณข้างทาง จัดให้มีสถานที่จอดรถยนต์บริการ การใช้สัญลักษณ์หรือป้ายสำหรับถนนบางเส้นทาง การปรับฝาดขอบท่อระบายน้ำที่อยู่บนผิวถนนให้เรียบ การกำหนดเวลารถยนต์ขนาดใหญ่ที่เข้ามาในตัวเมืองเชียงคำ เป็นต้น และมาตรการของชุมชน โดยสร้างให้เกิดวัฒนธรรมการเดิน การใช้จักรยาน การรณรงค์ของชุมชนทุกวันสำคัญทางศาสนา การสร้างจิตสำนึก การสร้างวัฒนธรรมการอยู่ร่วมกัน การใช้ถนนร่วมกัน การรณรงค์ชุมชนปลอดภัยจากอุบัติเหตุ การจัดกิจกรรมกระตุ้นให้มีการใช้จักรยาน การมีจักรยานไว้บริการนักท่องเที่ยวตามวัดต่างๆ เช่น วัดนันตาราม วัดหย่วน วัดแสนเมืองมา วัดพระธาตุสบแวน วัดพระนั่งดิน วัดพระธาตุดอยคำ เป็นต้น

จากความสำคัญของการวิจัยที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าในพื้นที่ตำบลหย่วนและตำบลเชียงคำ อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา มีความเหมาะสมสำหรับเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ดังนั้นในการวิจัยครั้งนี้จึงเป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำข้อมูลเส้นทางการท่องเที่ยวตามวัด สถานที่สำคัญในชุมชนที่มีความสัมพันธ์กับวิถีชีวิตและวัฒนธรรมของคนเชียงคำ และทำแผนที่เส้นทางการท่องเที่ยว รวมทั้ง ทดลองเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมตามเส้นทางดังกล่าว

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาเส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา
2. เพื่อปฏิบัติการการเสริมสร้างการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา
3. เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยในการเสริมสร้างการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ

จังหวัดพะเยา

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการ โดยใช้ระเบียบวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ ได้ใช้วิธีการสำรวจเส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ทำแผนที่ดิจิทัลเส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ประชุมกลุ่มย่อยในกลุ่มแกนนำภาครัฐ ภาคธุรกิจ และภาคประชาสังคม และปฏิบัติการการเสริมสร้างการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ

ผลการวิจัย

1. ศึกษาและกำหนดเส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา เริ่มจากการประชุมหารือแนวทางการเสริมสร้างการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน โดยให้วัดนันตารามเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อเครือข่ายกับวัดต่างๆ ในอำเภอเชียงคำ การสำรวจเส้นทางการเดินและการใช้จักรยาน แหล่งเรียนรู้ทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่นในชุมชนวัดนันตาราม วัดดอนไชย วัดบุญนาค วัดเปือย เปียง วัดหย่วน วัดพระธาตุสบสวน และวัดวังเค็ม เพื่อจัดทำข้อมูลเบื้องต้นของเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมอำเภอเชียงคำ จำนวน 3 เส้นทาง โดยมีจุดเริ่มต้นจากวัดนันตาราม ซึ่งเป็นจุดจอดรถจักรยานให้บริการแก่นักท่องเที่ยว

เส้นทางที่ 1 วัดนันตาราม-วัดเปือยเปียง-วัดวังเค็ม จุดที่น่าสนใจได้แก่ (1) วัดนันตาราม บ้านทุ่งบานเย็น มีวิหารไม้สักทองศิลปะพม่า สร้างในปีพ.ศ.2467 ภายในวิหารมีพระพุทธรูปปางมารวิชัยไม้สักทอง พระเจ้าแสนแซ่ พระพุทธรูปทองสัมฤทธิ์ พระพุทธรูปเกสรดอกไม้ พระพุทธรูปหินขาว และพิพิธภัณฑสถานพื้นบ้าน (2) วัดเปือยเปียง บ้านเปือยเปียง มีสถานที่สำคัญ คือ ป่าดงเปือย วัดเปือยเปียง ตลาดนัดชุมชน และสวนแม่ย่า และ (3) วัดวังเค็ม บ้านวังเค็มเก่า มีสถานที่สำคัญ คือ วัดวังเค็มและวิหารเก่า สร้างเมื่อ พ.ศ.2464

เส้นทางที่ 2 วัดนันตาราม-วัดดอนไชย-วัดหย่วน-วัดพระธาตุสบสวน จุดที่น่าสนใจได้แก่ (1) วัดดอนไชย บ้านดอนไชย มีสถานที่สำคัญคือ วัดดอนไชย สร้างเมื่อปีพ.ศ.2445 ภายในวัดมีพระเจ้าแสนแซ่ เป็นพระพุทธรูปปางมารวิชัยศิลปะล้านนา ด้านข้างวัดเป็นกลุ่มวิสาหกิจชุมชนกัลยาณมิตรและหมีกรอบลำไย (2) วัดหย่วน บ้านหย่วน มีสถานที่สำคัญคือ วัดหย่วน สร้างเมื่อ พ.ศ.2230 มีวิหารไทลื้อ ศูนย์วัฒนธรรมไทลื้อ ภายในชุมชนมีเขื่อนไทลื้อแม่แสงดา สมฤทธิ์ เป็นพิพิธภัณฑสถานที่มีชีวิต นอกจากนี้ยังมีตลาดสดบ้านธาตุ และ (3) วัดพระธาตุสบสวน บ้านธาตุ มีสถานที่สำคัญคือ พระธาตุสบสวน อายุเก่าแก่กว่า 800 ปี ภายในบรรจุเส้นเกศาและกระดูกส่วนคางของพระพุทธเจ้า ข้างวิหารมีหอประวัติไทลื้อซึ่งเป็นศาลา 13 ห้อง มีภาพวาดแสดงประวัติศาสตร์ การโยกย้ายถิ่นฐาน การตั้งบ้านเรือน การสร้างวัด และภาพวิถีชีวิตของคนไทลื้อบ้านธาตุ

เส้นทางที่ 3 ศาลเจ้าเชียงคำ – วัดบุญนาค - วัดแสนเมืองมา จุดที่น่าสนใจได้แก่ (1) ศาลเจ้าเชียงคำ ตั้งอยู่ที่บ้านตลาด สร้างในปีพ.ศ. 2523 ภายในศาลเจ้ามีเจ้าพ่อเจ้าแม่ปุงเผ่าก่ง ปุงเผ่าม้า กวนอู และเจ้าแม่กวนอิม (2) วัดบุญนาค บ้านตลาด เดิมเป็นวัดพม่าสร้างโดยมีคหบดีชาวพม่าราว ปี พ.ศ.2460 มีวิหารที่ประดิษฐานพระเจ้าหิน (พระพุทธรูปศิลานิมิตร) พระพุทธรูปหินสีเขียวเทา ปางมารวิชัย (3) วัดแสนเมืองมา หรือวัดบ้านมา สร้างขึ้นเมื่อประมาณปี พ.ศ. 2400 ภายในวัดมีพิพิธภัณฑสถานอริยาลังการอนุสรณ์พ.ศ. 2543 (4) ศาลเจ้าพ่อเทวดาหลวงเมืองมา มีการเลี้ยงบวงสรวงเช่นไหว้เจ้าพ่อเทวดาเป็นประจำทุกปีในเดือนมิถุนายน (5) ตลาดสดเชียงคำ ตั้งอยู่ศูนย์กลางของเมืองเชียงคำที่เป็น

ย่านคนจีน และ (6) อนุสาวรีย์ท้าวสุทนต์ เป็นผู้นำทหารที่มาจากเมืองเชียงคำ ด้วยคุณงามความดีของท่านจึงได้มีการสร้างอนุสาวรีย์อยู่ด้านข้างของตลาดสดเชียงคำ

2. จัดทำแผนที่เส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ โดยโปรแกรม Google Map ในการทำแผนที่ในระบบดิจิทัล (Digital Mapping) เส้นทางการเดินและการใช้จักรยานอำเภอเชียงคำ ใช้วิธีการสำรวจพื้นที่ สถานที่ ปักหมุดในแผนที่ และถ่ายภาพ รวมทั้งเติมข้อมูลที่เป็นรายละเอียดของแต่ละสถานที่ที่ได้จากการลงพื้นที่สำรวจลงในระบบแผนที่ นอกจากนี้ยังได้ทำ QR Code เป็นบาร์โค้ด 2 มิติ เพื่อให้ง่ายและสะดวกต่อการใช้แผนที่ในโทรศัพท์มือถือ โดยนำกล้องของโทรศัพท์มือถือไปถ่าย QR Code ก็จะเข้าสู่แผนที่ได้ทันที

แผนที่ดิจิทัลเส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม มีทั้งหมด 4 ชุด ประกอบด้วยแผนที่รวม 1 เส้นทางและแผนที่ 3 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางรอบที่ 1 วัดนันทาราม - วัดเปือยเปียง - วัดวังเค็ม ระยะทาง 7.5 กิโลเมตร เส้นทางรอบที่ 2 วัดนันทาราม - วัดดอนไชย - วัดหย่วน - วัดพระธาตุสบแวน ระยะทาง 4.3 กิโลเมตร และเส้นทางรอบที่ 3 วัดนันทาราม - ศาลเจ้าเชียงคำ - วัดบุณนาค - วัดแสนเมืองมา ระยะทาง 3.7 กิโลเมตร แต่ละจุดจะมีวิทยากรชุมชนให้ความรู้ และแนะนำสถานที่สำคัญที่น่าสนใจ

3. ปฏิบัติการการเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา

หลังจากที่โครงการฯ ได้ทำแผนที่ดิจิทัลเส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ ได้มีการประชุมคณะทำงานเพื่อวางแผนจัดกิจกรรมการเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ โดยใช้ชื่อว่า “ปั่นรถถีบแล้ว กินเที่ยว เที่ยวผ่อวัฒนธรรม ตั้...เมืองเชียงคำ” กิจกรรมการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา ในวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2561 โดยได้ทำการทดลองในเส้นทางที่ 1 และ 2 เริ่มจากวัดนันทาราม วัดเปือยเปียง วัดดอนไชย วัดหย่วน และวัดพระธาตุสบแวน กระบวนการดำเนินงานแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน ดังนี้

1) การวางแผนทำกิจกรรม โดยการประชุมคณะทำงาน การกำหนดจุดในการเรียนรู้ การประสานงานวิทยากรชุมชน และการประสานงานผู้เข้าร่วม รวมทั้งการวางแผนประชาสัมพันธ์กิจกรรมในสื่อออนไลน์ การทำโปสเตอร์รับสมัครบุคคลทั่วไปเพื่อเข้าร่วมกิจกรรม จัดทำสื่ออีกรณรงค์ และทำป้ายไว้นัดแผนที่เส้นทางเพื่อมอบให้วัดในแต่ละจุด

2) การดำเนินกิจกรรม เริ่มจากจุดวัดนันทารามเป็นจุดลงทะเบียน รับสื่อ และให้ข้อมูลเบื้องต้นของโครงการ การทำแผนที่ทั้ง 3 เส้นทาง และจุดที่สำคัญ รวมไปถึงข้อมูลเส้นทางในการกิจกรรมครั้งนี้ โดยมีนายอำเภอเชียงคำมาเป็นประธานและให้ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม หลังจากนั้นเดินทางไปยังจุดบ้านเปือยเปียง หมู่บ้านท่องเที่ยวโอท็อปวัดวิไล ไหว้พระที่วัดเปือยเปียง สอนแม่ย่า ปาดงเปือย โดยได้รับประทานอาหารกลางวันที่บ้านดงเปือย หลังจากนั้นเดินทางไปยังบ้านดอนไชย ไหว้พระที่วัดดอนไชย ชม ชิม ช้อปทะเลแม่โบราณ และหมี่กรอบลำไยของกลุ่มวิสาหกิจชุมชน จุดต่อไปคือ บ้านหย่วน เยี่ยมชมศูนย์วัฒนธรรมไตลื้อ วัดหย่วน และไหว้พระที่วัดหย่วนก่อนออกเดินทางไปยังเฮือนไตลื้อแม่แสงดา เยี่ยมชมวิถีชีวิตไตลื้อ และเฮือนไตลื้อที่มีชีวิต หลังจากนั้นเดินทางไปยังจุดสุดท้ายคือ บ้านธาตุ ไหว้พระวัดพระธาตุสบแวน ไหว้สาพระธาตุสบแวน ที่บรรจุเส้นเกศาและกระดูกส่วนคางของพระพุทธเจ้า และชมหอประวัติไตลื้อวัดพระธาตุสบแวน

3) การประเมินผลการดำเนินกิจกรรม ได้ใช้วิธีการสนทนากลุ่ม (Focus Group) เพื่อให้ผู้เข้าร่วมได้สะท้อนความคิดเห็นจากการจัดกิจกรรม โดยผู้เข้าร่วมได้กล่าวว่าการทำกิจกรรมนี้มีความเหมาะสมและเป็นสิ่งที่ทำให้ได้มาเรียนรู้สถานที่สำคัญทางวัฒนธรรมของชุมชนในอำเภอเชียงคำ ทำให้เห็นถึงศักยภาพของชุมชน แกนนำชุมชน แกนนำทางศาสนา และทุนทางสังคมที่มีอยู่ในอำเภอเชียงคำ และได้แนวทางในการดำเนินกิจกรรมเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และส่งเสริมการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมของอำเภอเชียงคำในอนาคต โดยมีประเด็นที่ต้องปรับปรุงคือการประสานงานที่ต้องย้ำเตือนผู้เข้าร่วมล่วงหน้าก่อนการทำกิจกรรม การประชาสัมพันธ์ให้คนภายในชุมชนผ่านหอกระจายข่าว และบุคคลภายนอกให้เข้ามาร่วมกิจกรรมผ่านสื่อออนไลน์

4. วิเคราะห์ปัจจัยในการเสริมสร้างการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา

1) ปัจจัยเอื้อในการดำเนินงาน บริบทอำเภอเชียงคำที่เป็นเมืองชายแดน มีพื้นที่บ้านฮวกติดกับเมืองคอบ แขวงไซยะบูลี สปป.ลาว ที่เพิ่งมีการยกระดับจากจุดผ่อนปรนเป็นด่านชายแดนสากล อีกทั้งนโยบายการท่องเที่ยวเมืองรอง ทำให้จังหวัดพะเยาได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวที่ชอบท่องเที่ยวในเมืองเล็ก เมืองสงบที่มีจุดเด่นทางวัฒนธรรมชุมชน เพราะเชียงคำเป็นเมืองที่มีประวัติศาสตร์ของแต่ละกลุ่มชาติพันธุ์ เช่น ไทใหญ่ ไทลื้อ ไทยวน ไทอีสาน ปะโอ คนจีน คนม้ง คนเมี่ยน หลายพื้นที่มีประวัติความเป็นมาเชื่อมโยงกับตำนานโดยเฉพาะตำนานทางพระพุทธศาสนาที่สัมพันธ์กับสถานที่และโบราณสถานหลายแห่ง เป็นจุดที่นักท่องเที่ยวได้มาเยี่ยมชม และชุมชนหลายแห่งมีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมได้ อีกทั้งการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนในการดำเนินงานกิจกรรมต่างๆ เป็นต้นทุนที่ชุมชนมีอยู่แล้ว เพราะชุมชนเห็นประโยชน์จากการท่องเที่ยว และมีผลต่อเศรษฐกิจของคนในชุมชน จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้การทำงานประสบผลสำเร็จตามเป้าหมาย รวมทั้งการจัดทำโครงการกิจกรรมของภาครัฐเป็นประจำทุกปี เช่น งานไทลื้อ โครงการหมู่บ้านการท่องเที่ยววิถีไทลื้อ นอกจากนี้ ยังได้รับความร่วมมือกับภาคีภายนอกในการทำแผนที่เส้นทางการท่องเที่ยวภาคธุรกิจเอกชน ภาคประชาสังคมในพื้นที่ในการประสานงาน และการสื่อสารสาธารณะจากสื่อมวลชนในพื้นที่อีกด้วย

2) ปัจจัยข้อจำกัดในการดำเนินงาน ด้านลักษณะของถนนที่ไม่มีเส้นทางจักรยาน อีกทั้งสภาพถนนโดยเฉพาะขอบทางยังไม่เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยาน เนื่องจากมีท่อระบายน้ำที่ไม่เรียบไปกับผิวถนน เส้นทางบางเส้นต้องผ่านเขตเมือง และย่านธุรกิจการค้าของเมืองเชียงคำ รวมทั้งการข้ามถนนสายหลักที่มีรถยนต์พลุกพล่าน และมีรถยนต์จอดริมถนน จึงเป็นอุปสรรคต่อการเดินและการใช้จักรยาน อีกประการ การได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานทั้งภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยังมีน้อย อาจเป็นเพราะว่ายังไม่ได้มีการประชุมอย่างเป็นทางการเพื่อชี้แจงการทำงานของโครงการฯ ให้กับผู้บริหารหน่วยงานดังกล่าว

อภิปรายผล

การวิจัยเรื่อง การเสริมสร้างการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม พื้นที่ศึกษาตำบลห้วยวน และตำบลเชียงคำ อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา ผู้วิจัยได้อภิปรายผลการวิจัย ดังต่อไปนี้

1. การจัดทำเส้นทางการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ได้ให้ความสำคัญกับทุนทางวัฒนธรรมที่มีในแต่ละชุมชน เพราะเชียงคำเป็นเมืองที่มีจุดแข็งในด้านประวัติศาสตร์ท้องถิ่น กลุ่มชาติพันธุ์ที่มีความหลากหลาย วัฒนธรรมชุมชน โบราณวัตถุ โบราณสถาน ศิลปหัตถกรรมต่างๆ มีต้นทุนทางธรรมชาติที่มีแม่น้ำลาว แม่น้ำยวน มีป่าไม้ที่ร่มรื่น รวมทั้งมีการจัดโครงการและกิจกรรมด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง เช่น งานไทลื้อ งานตักบาตรสองแผ่นดิน งานเชียงคำ 111 ปี โครงการหมู่บ้านการท่องเที่ยวไทลื้อ โครงการหมู่บ้านการท่องเที่ยววิถีไทลื้อ เป็นต้น ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของคนในชุมชน สิ่งเหล่านี้เป็นองค์ประกอบที่มีความสัมพันธ์กับการท่องเที่ยว ซึ่งมีความสอดคล้องกับ วารินทร์ เหล่าสงคราม (2550) ที่กล่าวถึง ปัจจัยที่สัมพันธ์กับระบบการท่องเที่ยว ประกอบด้วย 1) ทรัพยากรทางการท่องเที่ยว (Tourism Resource) หมายถึง สิ่งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติและสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้น หลักฐานโบราณคดี หรือร่องรอยของสิ่งมีชีวิตในยุคต่าง ๆ ซึ่งมนุษย์สามารถนำมาใช้ประโยชน์เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจและประกอบกิจกรรมนันทนาการ อันนำมาซึ่งความพึงพอใจและความสุขในรูปแบบต่าง ๆ ได้ สินค้า หมายถึง ความสวยงามทางธรรมชาติ สิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้น วิธีการดำรงชีวิตของผู้คน สามารถจำแนกได้เป็น ทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นจากธรรมชาติ และทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น ได้แก่ ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ โบราณสถานและโบราณวัตถุ ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณีและกิจกรรม รวมถึงสิ่งที่ตกทอดตามประเพณีโบราณมาสู่ชนรุ่นหลัง วิธีชีวิตความเป็นอยู่ของชาวบ้าน

ความสำคัญของทรัพยากรการท่องเที่ยวได้ ยังเป็นสิ่งดึงดูดใจให้มีการเดินทางท่องเที่ยว เพราะเป็นปัจจัยหลักที่นักท่องเที่ยวนำมาพิจารณาในการตัดสินใจเลือกหรือไม่เลือกที่จะเดินทางไปเที่ยว ยังสถานที่ ตำบล เมือง หรือประเทศนั้นๆ

เป็นที่มาของรายได้ กล่าวได้ว่าเมื่อนักท่องเที่ยวได้เดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยว คนในพื้นที่นั้นๆ ก็จะมีอาชีพและมีรายได้จากการจัดธุรกิจและการบริการให้แก่ นักท่องเที่ยวส่งผลต่อภาครัฐบาลในการจัดเก็บภาษีอากร และภาษีเงินได้ และท้ายสุดคือการนำเงินในส่วนนี้กลับสู่การพัฒนาประเทศ และช่วยเพิ่มคุณภาพชีวิตและทำให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณที่มีทรัพยากรการท่องเที่ยวอุดมสมบูรณ์จะมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น กล่าวคือ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจในท้องถิ่นของตนจะช่วยให้ประชาชนสามารถประกอบกิจกรรมนันทนาการได้ ผู้คนมีอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ช่วยเสริมสร้างคุณภาพชีวิตและทำให้ความเป็นอยู่ดีขึ้น

นอกจากนี้ การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม สอดคล้องกับบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2551) กล่าวว่า การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเป็นการเดินทางท่องเที่ยวชมโบราณสถาน ศิลปวัฒนธรรม ประเพณีของท้องถิ่นต่างๆ เพื่อได้รับความสนุกสนานเพลิดเพลิน อีกทั้งศึกษาความเชื่อ พิธีกรรมต่างๆ และมีความเข้าใจวัฒนธรรมใหม่ๆ เพิ่มขึ้น ในขณะเดียวกันก็มีจิตสำนึกต่อการรักษา สภาพแวดล้อมและวัฒนธรรม โดยให้ชุมชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมต่อการจัดการท่องเที่ยวด้วย

2. ปฏิบัติการการเสริมสร้างการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เป็นการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวตามแผนที่เส้นทางการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่ได้กำหนดไว้ สอดคล้องกับ ศิริ ฮามสุพะตี (2543) ได้อธิบายถึง การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เป็นการเดินทางเพื่อสัมผัส และการเข้าร่วมใช้วิถีชีวิตแบบเก่าๆ ที่กำลังจะสูญหายไปบางท้องถิ่น เพื่อให้มีความเข้าใจอย่างลึกซึ้งถึงประวัติความเป็นมา การดำเนินชีวิตที่แตกต่างไปจากวัฒนธรรมของตน เช่น การแสดงศิลปวัฒนธรรมประเพณี และงานเทศกาลต่างๆ การประกอบอาชีพเกษตรกรรม เป็นชาวสวน และชาวนา เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ ถือเป็นทรัพยากรท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้นักท่องเที่ยวอยากเข้าไปชมศิลปวัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่น เพื่อศึกษาหาความรู้ และพักผ่อนหย่อนใจ ส่วนนักท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม หรือพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่แสดงออกมาด้วยความสนใจ คือ ชอบเที่ยวชมเมืองโบราณ อาจจะเดินชมเมือง หรือนั่งรถเที่ยวชมตามเส้นทางสัญจร และผ่านบริเวณสำคัญของเมือง เช่น ประวัติศาสตร์ ภูมิศาสตร์ และวิถีชีวิตการเป็นอยู่ของคน การประกอบอาชีพเกษตรกรรม ทำนา ทำสวน หรือการเข้าไปชมการละเล่นพื้นเมือง ไปชมกระบวนการแห่งงานเทศกาล อาจจะเป็นการจัดแบบถาวร หรือเป็นครั้งคราวเป็นสิ่งที่สร้างความสนใจให้นักท่องเที่ยวอยากเข้าไปชม

3. ปัจจัยในการเสริมสร้างการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา มีทั้งปัจจัยหนุนเสริม ได้แก่ จุดเด่นทางวัฒนธรรมชุมชน เพราะเชียงคำเป็นเมืองที่มีประวัติศาสตร์ของแต่ละกลุ่มชาติพันธุ์ เช่น ไทใหญ่ ไทลื้อ ไทยวน ไทอีสาน ปะโอ คนจีน คนม้ง คนเมี่ยน หลายพื้นที่ที่มีประวัติความเป็นมาเชื่อมโยงกับตำนานโดยเฉพาะตำนานทางพระพุทธศาสนาที่สัมพันธ์กับสถานที่ และโบราณสถานหลายแห่ง เป็นจุดที่นักท่องเที่ยวได้มาเยี่ยมชม และชุมชนหลายแห่งมีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมได้ อีกทั้งการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนในการดำเนินงานกิจกรรมต่างๆ เป็นต้นทุนที่ชุมชนมีอยู่แล้ว เพราะชุมชนเห็นประโยชน์จากการท่องเที่ยวและมีผลต่อเศรษฐกิจของคนในชุมชน และปัจจัยที่เป็นข้อจำกัด ได้แก่ ด้านลักษณะของถนนที่ไม่มีเส้นทางจักรยาน อีกทั้งสภาพถนนโดยเฉพาะขอบทางยังไม่เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยาน เนื่องจากมีท่อระบายน้ำที่ไม่เรียบไปกับผิวถนน เส้นทางบางเส้นต้องผ่านเขตเมือง และย่านธุรกิจการค้าของเมืองเชียงคำ รวมทั้งการข้ามถนนสายหลักที่มีรถยนต์พลุกพล่านและมีรถยนต์จอดริมถนน จึงเป็นอุปสรรคต่อการเดินและการใช้จักรยาน อีกประการ การได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานทั้งภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยังมีน้อย

สอดคล้องกับ ธนกร ภีบาลรักษ์ (2559) ได้ศึกษา การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมของจังหวัดจันทบุรี : รูปแบบการพัฒนาศักยภาพโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ผลการวิจัยพบว่า สภาพการณ์ของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมจังหวัดจันทบุรีแบ่งออกได้เป็น 3 ด้านได้แก่ 1) ด้านสถาปัตยกรรมโบราณสถานและประเพณี 2) ด้านอาหาร สินค้าที่ระลึก และที่พักอาศัยและ 3) ด้านภูมิศาสตร์การเกษตรและหัตถกรรม โดยศึกษาวิจัยวิจัยในเขต 1) อำเภอเมือง ที่มีแหล่งอาหาร ศิลปหัตถกรรมและโบราณสถาน 2) อำเภอท่าใหม่มีศักยภาพด้านภูมิศาสตร์และอาหาร 3) อำเภอแหลมสิงห์ มีศักยภาพด้านโบราณสถานและสินค้าที่ระลึก 4) อำเภอเขาฉกรรจ์มีศักยภาพด้านประเพณี แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและที่พัก 5) อำเภอนายายอามด้านแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและพิพิธภัณฑ์ข้อจำกัด ปัญหาของการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมใน

อำเภอเมืองจันทบุรีพบว่า มีปัญหาด้านการประชาสัมพันธ์ การให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยว หลายจุดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดไม่มีการสร้างเครือข่ายหรือเชื่อมโยงข้อมูลให้ถึงกัน และปัญหาด้านการจราจร อำเภอท่าใหม่ พบว่า ความไม่สะอาดของสถานที่ท่องเที่ยวการขาดการประชาสัมพันธ์ ป้ายบอกทางไม่เพียงพอ และปัญหาที่จอดรถของนักท่องเที่ยวอำเภอแหลมสิงห์ พบว่า ขาดการประชาสัมพันธ์เรื่องของการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ บางสถานที่ที่มีเส้นทางที่ค่อนข้างลำบากต่อการเดินทางโดยสารรถยนต์อำเภอเขาฉกรรจ์ พบว่าสถานที่ที่ก็มีไม่เพียงพอต่อนักท่องเที่ยวปัญหาช้างป่าที่อาละวาดต่อนักท่องเที่ยว และปัญหาขยะที่มีจำนวนมากอำเภอนายายพม่า ปัญหาเรื่องการบริหารจัดการเรื่องสิ่งปฏิกูล และปัญหาการปิด เปิดสถานที่ท่องเที่ยวไม่มีกำหนดเวลาที่ชัดเจน และรูปแบบการพัฒนาศักยภาพโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนเพื่อการเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมของจังหวัดจันทบุรี พบว่าต้องดำเนินการกำหนดนโยบายและวางแผนรูปแบบการพัฒนาศักยภาพโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนให้มีคุณภาพและสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มก่อให้เกิดรายได้ให้กับคนในชุมชนจังหวัดจันทบุรี

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การเสริมสร้างการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการ โดยสำรวจเส้นทางการเดินทางและการใช้จักรยาน แหล่งเรียนรู้ทางวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่นในชุมชนที่เชื่อมโยงกับวัดนันตาราม วัดดอนไชย วัดบุญนาค วัดเปือยเปียง วัดหย่วน วัดพระธาตุสบแวน และวัดวังเค็ม และทำข้อมูลเบื้องต้นของเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมอำเภอเชียงคำ จำนวน 3 เส้นทาง คือ เส้นทางที่ 1 วัดนันตาราม-วัดเปือยเปียง-วัดวังเค็ม เส้นทางที่ 2 วัดนันตาราม-วัดดอนไชย-วัดหย่วน-วัดพระธาตุสบแวน และเส้นทางที่ 3 ศาลเจ้าเชียงคำ – วัดบุญนาค – วัดแสนเมืองมา ทั้ง 3 เส้นทางจะมีจุดที่น่าสนใจที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรมของกลุ่มชาติพันธุ์ในอำเภอเชียงคำ แผนที่ดิจิทัลแสดงเส้นทางการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม มีทั้งหมด 4 ชุด ประกอบด้วย แผนที่รวม 1 เส้นทางและแผนที่ 3 เส้นทาง แต่ละจุดจะมีวิทยากรชุมชนให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยว หลังจากนั้นได้มีการจัดกิจกรรมการเสริมสร้างการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม “ปั่นรถถีบแอ่ว กินเดียว เตียวผัววัฒนธรรมดี...เมืองเชียงคำ” ในเส้นทางที่ 1 และ 2 เริ่มจากวัดนันตาราม วัดเปือยเปียง วัดดอนไชย วัดหย่วน และวัดพระธาตุสบแวน โดยมีผู้เข้าร่วมส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ ได้แก่ นายอำเภอเชียงคำ ตัวแทนหน่วยงานภาครัฐ ภาคธุรกิจ ภาคประชาสังคม และประชาชนทั่วไป ในการประเมินผลการดำเนินกิจกรรม ได้ใช้วิธีการสนทนากลุ่ม ผู้เข้าร่วมได้สะท้อนว่ากิจกรรมมีความเหมาะสมและเป็นสิ่งที่ทำให้ได้มาเรียนรู้สถานที่สำคัญทางวัฒนธรรมของชุมชนในอำเภอเชียงคำ ทำให้เห็นถึงศักยภาพของชุมชน แก่นนำชุมชน แก่นนำทางศาสนา และทุนทางสังคมที่มีอยู่ในอำเภอเชียงคำ และได้แนวทางในการดำเนินกิจกรรมเสริมสร้างการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และส่งเสริมการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมของอำเภอเชียงคำในอนาคต

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

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ พระสงฆ์ ผู้นำชุมชน ผู้บริหารท้องถิ่น ผู้บริหารหน่วยงานภาครัฐ ภาคธุรกิจ ภาคประชาสังคม และประชาชนในอำเภอเชียงคำ ที่ได้ให้ข้อมูลและเข้าร่วมในกิจกรรมการวิจัย ขอขอบคุณ สถาบันการเดินและการจักรยานไทย และสำนักงานส่งเสริมการสร้างสรรค์ (สสส.) ที่อุดหนุนทุนในการวิจัยครั้งนี้

เอกสารอ้างอิง

- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2539). **การพัฒนาการท่องเที่ยวในทิศทางที่ยั่งยืน**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.
- _____. (2545). **คู่มือแนวทางการจัดการที่พักรีสต์วัฒนธรรมชนบท**. กรุงเทพฯ : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.
- กฤษดา ชู้อยากัย. (2552). **การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม : กรณีศึกษาบ้านหลวงเหนือ ตำบลหลวงเหนือ อำเภอดอยสะเก็ด จังหวัดเชียงใหม่**. เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ฉัตรชัย ต๋วงจาด. (2545). **การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ: กรณีศึกษาความคิดเห็นชุมชนคลองบางกอกน้อย จังหวัดนนทบุรี**. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ชนัญ วงษ์วิภาค. (2545). **ประโยชน์ของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ใน เอกสารการสอนชุดวิชาประสบการณ์วิชาชีพการจัดการการท่องเที่ยว**. กรุงเทพฯ. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ธงชัย พรรณสวัสดิ์ และพรชัย ลีลานุกภาพ. (2536). **จักรยานกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการ แก้ปัญหาสิ่งแวดล้อม**. สัมมนาการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของประเทศ ไทย : ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์.
- ธนกร ภิบาลรักษ์. (2559). “การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมของจังหวัดจันทบุรี: รูปแบบการพัฒนาศักยภาพโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน”. **ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต**. สาขาวิชาวัฒนธรรมศึกษา มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- ธนวรรณ นิธิปถานนท์. (2558). “กระบวนการสร้างพื้นที่ทางวัฒนธรรมเพื่อการท่องเที่ยว: ศึกษากรณีเพลินวาน อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์” **ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต**. สหวิทยาการ วิทยาลัยสหวิทยาการมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- นิจิรา คลังสมบัติ. (2558). “การพัฒนาแบบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนจังหวัดอุดรธานี”. **วิทยาศาสตร์ดุษฎีบัณฑิต**. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย คณะวิทยาศาสตร์การกีฬา.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2548). **การพัฒนาการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน**. กรุงเทพฯ : เพรสแอนด์ดีไซด์.
- ประวัติอำเภอเชียงคำ**. [ออนไลน์], แหล่งที่มา: <http://www.hugchiangkham.com>
- วารินทร์ เหล่าสงคราม. (2550). **ปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศต่อกิจกรรมถนนคนเดินถนนท่าแพ จังหวัดเชียงใหม่**. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- มุกิตา ปิ่นสุนทร. (2542). **การวางแผนเส้นทางจักรยานที่เหมาะสมเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงรัตนโกสินทร์**. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล.
- สหทยา วิเศษ. (2560). **การสร้างเมือง ชุมชนจักรยานเพื่อให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน พื้นที่ศึกษา อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา**. สถาบันการเดินและการจักรยานไทย และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).
- Harvey M. Rubinstein. (1992). **Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces**. New York : John Wiley sons.
- Mcintosh, Goldner; & 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. ภคพร วัฒนดำรงค์

คณะบริหารธุรกิจ เศรษฐศาสตร์และการสื่อสาร มหาวิทยาลัยนเรศวร

บทคัดย่อ

การพัฒนาเมืองแห่งจักรยานให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาชุมชนในเทศบาลนครพิษณุโลก พิจารณาด้านพฤติกรรมและทัศนคติของประชาชนในชุมชน เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยที่ได้ทำการค้นคว้าในจังหวัดพิษณุโลก ครอบคลุม 64 ชุมชน วัตถุประสงค์สำคัญเพื่อสำรวจพฤติกรรม (Behaviours) การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของประชาชนกลุ่มต่างๆ ในจังหวัดพิษณุโลก ตลอดจนศึกษาทัศนคติ (Attitudes) ในประเด็นการใช้จักรยานของประชาชนในจังหวัดพิษณุโลกในระดับชุมชน เขตเทศบาลนครฯ เครื่องมือในการดำเนินการประกอบด้วยการประชุมร่วมกับผู้บริหาร หน่วยงานและผู้เกี่ยวข้องของเทศบาลนครพิษณุโลกและลงพื้นที่เก็บข้อมูล สอบถามประชาชนในเขตเทศบาลพิษณุโลก จำนวน 434 ราย ครอบคลุม 64 ชุมชน

ผลการศึกษา พบว่าทิศทางการขับเคลื่อนและการพัฒนาการเดินและการใช้จักรยานในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก ในการใช้จักรยานมุ่งเน้นให้ความสำคัญในเรื่องของการส่งเสริมสุขภาพเป็นอันดับแรก ลำดับถัดมาได้แก่เรื่องการพัฒนา ส่งเสริมจัดหาโครงสร้างพื้นฐานที่อำนวยความสะดวกเพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดอยู่ในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก สำหรับการสอบถามในพื้นที่ พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ในชุมชนเขตเทศบาลนครพิษณุโลก มีความเห็นในทางเดียวกันว่า การเดินและการใช้จักรยานเน้นเรื่องของการสร้างเสริมสุขภาพ ผ่านการออกกำลังกายด้วยการใช้จักรยาน สำหรับความคิดเห็นหรือความเข้าใจเรื่องของการใช้จักรยานของประชาชนในชุมชน เห็นว่า การขี่จักรยานทำให้ร่างกายแข็งแรง ช่วยผ่อนคลายความเครียดและช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาล ที่สำคัญเวลาปั่นจักรยานแล้วรู้สึกมีความสุข หากพิจารณาความคิดเห็นเรื่องความรู้ความเข้าใจเฉพาะด้านสุขภาพ พบว่า การปั่นจักรยานทำให้สุขภาพดี นอนหลับสนิท 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 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.ความสำคัญและที่มาของปัญหา

องค์การอนามัยโลก ได้นิยาม เมืองสุขภาพ (Healthy Cities) หรือเมืองที่มีอนามัยดี และเมื่อเมืองมีความ “น่าอยู่” ทำให้เมืองนั้น ครอบคลุมถึงสุขภาวะของคน ครอบคลุมถึงสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ สิ่งแวดล้อมทางเศรษฐกิจ และสังคม รวมไปถึงจิตวิญญาณที่แวดล้อม แนวคิดเรื่องเมืองที่น่าอยู่นั้น ได้นำมาเริ่มประกาศใช้ ในลักษณะเป็นโครงการ โดยเมือง 11 เมือง ในทวีปยุโรป เมื่อปี 2529 (ค.ศ.1986) ทั้งนี้ โดยการกระตุ้น และสนับสนุนจากสำนักงานองค์การอนามัยโลก ภาคพื้นยุโรป ก่อนที่จะขยายไปยังภูมิภาคอื่นๆ ทั่วโลก เกือบ 2,000 เมือง ขณะนี้แต่แท้ที่จริงแล้ว คำว่า Healthy Cities นั้น มีผู้นำมาใช้ หรือพัฒนาแนวคิดมาก่อนหน้านั้นแล้ว อย่างน้อยก็คือ เมืองโตรอนโต (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 (สนข.), 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 ต้นแบบของ “เมืองแห่งจักรยาน” คำนึงถึงลักษณะปัจจัยในการคัดเลือกพื้นที่ ได้แก่ หน่วยงานในท้องถิ่นมีแนวทางพัฒนาในการสำรวจพื้นที่ที่มีความเหมาะสมทางกายภาพ ตลอดจนตรวจสอบเส้นทางและความพร้อมของระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่

กรณีการพัฒนาเมืองแห่งจักรยานของจังหวัดพิษณุโลก เทศบาลนครพิษณุโลก มีความต้องการเบื้องต้นของการพัฒนาเส้นทางจักรยานในพื้นที่เทศบาลนครพิษณุโลก และมีแนวทางในการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อรองรับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมแบบมีส่วนร่วมโดยชุมชน จากรายงานผลการศึกษาเมืองแห่งจักรยาน สนข. (2557) โดยให้พิษณุโลกเป็นเมืองต้นแบบ นำมาซึ่งการออกแบบเส้นทางนำร่องและได้ผลการเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางจักรยานถนนรอบสวนชมพูน่าน และบริเวณรอบคูเมือง ตลอดจนข้อเสนอแนะเรื่องแผนพัฒนาโครงข่ายเส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก 4 ระยะ ได้แก่ ระยะเร่งด่วน ระยะสั้น ระยะปานกลางและระยะยาว ทั้งนี้ การสนับสนุนการเป็นเมืองต้นแบบแห่งจักรยาน คำนึงถึงลักษณะปัจจัยในการคัดเลือกพื้นที่ ได้แก่ หน่วยงานในท้องถิ่นมีแนวทางพัฒนาในการสำรวจพื้นที่ที่มีความเหมาะสมทางกายภาพ ตลอดจนตรวจสอบเส้นทางและความพร้อมของระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่

การนำแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การนำมิติการประเมินความคิดเห็น ตลอดจนการศึกษาทางด้านราคา และการเงิน (Pricing and financial intensive) (World Health Organisation ; WHO, 2008) ทำการศึกษาสำรวจ พฤติกรรม ทักษะ การจัดทำรูปแบบด้านตัวชี้วัดทั้งในประเด็นการวิเคราะห์ทางเลือกในการเดินและการใช้จักรยานเพื่อ จัดการกับภาระต้นทุนสุขภาพ ตลอดจนการนำเสนอระบบประเมินผลการดำเนินโครงการด้านต่างๆ ทั้งในระดับท้องถิ่น ผ่านการศึกษาระดับชุมชนในเขตเทศบาลจึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง วัตถุประสงค์ของงานศึกษา ประการแรกเพื่อสำรวจ พฤติกรรม (Behaviours) การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของประชาชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก ประการที่สอง เพื่อศึกษาทัศนคติ (Attitudes) ของประชาชนครอบคลุม 64 ชุมชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก และประการสุดท้าย เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะจากผลการศึกษาขับเคลื่อนการเดินและการใช้จักรยาน ตลอดจนการดำเนินโครงการด้านต่างๆ ในการเป็นต้นแบบของระดับท้องถิ่นในการบริหารในระดับท้องถิ่นในจังหวัดอื่นๆ สามารถนำไปประยุกต์หรือปรับใช้ในพื้นที่ต่อไป

2. แนวคิด ทฤษฎีหลักที่เกี่ยวข้อง และการทบทวนวรรณกรรม

ทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจ Kotler and Armstrong (2002) รายงานว่า พฤติกรรมของมนุษย์เกิดขึ้นต้องมี สิ่งจูงใจ (Motive) หรือแรงขับเคลื่อน (Drive) เป็นความต้องการที่กระตุ้นจนมากพอที่จะจูงใจให้บุคคลเกิดพฤติกรรมเพื่อตอบสนองความต้องการของตนเอง ซึ่งความต้องการของแต่ละคนไม่เหมือนกัน ความต้องการบางอย่างเป็นความต้องการทาง ชีววิทยา (Biological) เกิดขึ้นจากสภาวะตึงเครียด เช่น ความหิวกระหายหรือความลำบากบางอย่าง เป็นความต้องการทาง จิตวิทยา (Psychological) เกิดจากความต้องการการยอมรับ (Recognition) การยกย่อง (Esteem) หรือการเป็นเจ้าของ ทรัพย์สิน (Belonging) ความต้องการส่วนใหญ่อาจไม่มากพอที่จะจูงใจให้บุคคลกระทำในช่วงเวลานั้น ความต้องการกลายเป็นสิ่งจูงใจ เมื่อได้รับการกระตุ้นอย่างเพียงพอจนเกิดความตึงเครียด โดยทฤษฎีที่ได้รับความนิยมมากที่สุด มี 2 ทฤษฎี คือ ทฤษฎีของอับราฮัม มาสโลว์ และทฤษฎีของซิกมันด์ ฟรอยด์

การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ด้านเส้นทางและการวางผังเมือง มีงานศึกษาถึงได้ทำการศึกษา ถึงการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ตลอดจนการศึกษากิจกรรมการใช้และไม่ใช้จักรยาน ตั้งแต่สาเหตุการใช้จักรยานที่น้อยลง และแนวทางการพัฒนาพื้นที่เพื่อส่งเสริมการกลับมาใช้จักรยาน (สรศักดิ์ ชิตชลทาน (2553) ไพศาล เทพวงศ์ศิริรัตน์ กฤษดา ประเสริฐสิทธิ์ และ ชวพร ศักดิ์ศรี (2552)) ด้านต้นทุนและผลตอบแทนต่อ การใช้จักรยาน โดยงานศึกษาของ ภคพร วัฒนดำรงค์และคณะ (2560) การศึกษาทัศนคติและประเมินความคุ้มค่าในการสร้างเมืองแห่งจักรยาน กรณีศึกษาจังหวัดพิษณุโลก พฤติกรรมของผู้เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยาน มีความเห็นในทาง เดียวกันว่า การขับขี่จักรยานส่งผลดีต่อสุขภาพ ทำให้แข็งแรงและประหยัดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลรายปี สำหรับ ความคุ้มค่าในการสร้างเมืองจักรยานเน้นเรื่องผลได้จากการที่ประชาชนมีสุขภาพดี ลดภาวะการเจ็บป่วยเป็นการช่วยลด ต้นทุนค่ารักษาพยาบาลเชิงระบบในภาพรวมของสังคมได้อย่างดี รวมถึงผลได้ในส่วนอื่นๆ ที่เป็นผลได้ทางอ้อม ส่วนต้นทุน หากพิจารณาต้นทุนส่วนบุคคล มีค่าไม่มากนัก แต่หากพิจารณาเรื่องการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกในการ ขับขี่จักรยานเป็นประเด็นที่พื้นที่อาจมีการประยุกต์รูปแบบหรือวิธีการลงทุนต่อไป อาณัติ วิมานรัตน์ (2556) ได้ทำ การศึกษาการวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนการเดินทางโดยจักรยานโครงการจักรยานสาธารณะกรุงเทพมหานคร สำหรับ Maria Borjesson and Jonas Eliasson (2553) ศึกษาเรื่อง The Value of Time and External Benefits in Bicycle Cost-Benefit Analyses ผลการศึกษาพบว่ามูลค่าของการประหยัดเวลาในการเดินทางในพื้นที่การจราจรหนาแน่นโดย การขี่จักรยานสูงกว่าการประหยัดเวลาในการเดินทาง ในโหมดการเดินทางด้วยโหมดอื่น นอกจากนี้ ประโยชน์ส่วนเพิ่มจาก การขี่จักรยานคือด้านสุขภาพ เช่น ลดความเสี่ยงจากโรคหัวใจและหลอดเลือด และประโยชน์ที่ได้อีกด้านหนึ่งคือผลดีจากการ ลดการใช้รถยนต์ ส่วนบุคคล ลดความหนาแน่นของการจราจร ลดมลภาวะทางอากาศ และมลภาวะทางเสียง เป็นต้น

ด้านการใช้จักรยานของประชาชนและนักท่องเที่ยว กรณีศึกษา ได้มีลักษณะงานศึกษาเชิงสำรวจลักษณะ การใช้ยานพาหนะของนักศึกษาระดับอุดมศึกษา และนำผลการศึกษามากำหนดนโยบายในการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งภายใน

และมีงานศึกษาการใช้จักรยานในการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียน (วรศรา เปลี่ยนกลิ่น (2556) วิฑูร บัญส่ง (2002) **ด้านการใช้จักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว** มีงานศึกษาโครงข่ายทางจักรยาน ตลอดจนเส้นทางและรูปแบบที่มีความเหมาะสมในการกำหนดเส้นทางจักรยานจักรยานเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันและการท่องเที่ยว อาทิ ในเมืองประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา พื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ชั้นในและชั้นนอก ย่านธุรกิจพื้นที่เขตสาทร กรุงเทพมหานคร เทศบาลนครสงขลา (วรศรา เปลี่ยนกลิ่น (2556) วิฑูร บัญส่ง (2002) เศรษฐพล ประเสริฐผล (2549) อัจฉรา ดันติวิทยพิทักษ์ (2540) มุกิตา ปินสุนทร (2542) มยุรี ภัทรชัยยาคุปต์ (2542) ธนพล แก้ววงษ์ (2552) ชมมาดา ศรีนวล (2550) **ด้านสังคมชุมชน สถาบันการศึกษาและสิ่งแวดล้อม** มีงานศึกษาของ ยอดชาย ณรงค์พันธ์ (2553) ทวีพล ไชยพงษ์ (2557) บำเพ็ญจิต แสงชาติ (2547) Steven Clayton et al. (2011) **ด้านสุขภาพและการออกกำลังกาย** เกษม นครเขตต์ (2557) ธวัช ศรีธรรมวงศ์ (2554) Torsten Belter, Maik von Harten and Sandra Sorof (2555)

3. ระเบียบวิธีวิจัย

ขอบเขตและรายละเอียดการศึกษา เน้น การศึกษา สำนวน วิเคราะห์พฤติกรรมของประชาชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก ต่อการใช้จักรยานในพื้นที่ ปัญหา อุปสรรคและแนวทางการมีส่วนร่วมพัฒนา ตลอดจนการคาดการณ์พฤติกรรมความต้องการในการใช้จักรยานของประชาชนในพื้นที่และการสำรวจทัศนคติของประชาชนที่อยู่ในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก

วิธีดำเนินการวิจัย และสถานที่ทำการทดลอง/เก็บข้อมูล ใช้วิธีการทางการสำรวจ (Survey method) พิจารณาปัจจัยกำหนดพฤติกรรมและทัศนคติต่อการใช้จักรยานสำหรับประชาชนกลุ่มต่างๆ จำนวน 64 ชุมชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก ตลอดจนศึกษาปัญหาและอุปสรรค และแนวทางในการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อความแม่นยำในการกำหนดจำนวนตัวอย่างที่จะทำการสำรวจในแต่ละกลุ่มที่เกี่ยวข้อง จึงได้กำหนดให้แทนค่าการคำนวณจำนวนตัวอย่างที่เหมาะสม

การเก็บรวบรวมข้อมูล ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษามีสองแบบ ได้แก่ข้อมูลเชิงปฐมภูมิ ซึ่งได้จากการสำรวจ การสอบถามและการสัมภาษณ์ และข้อมูลทุติยภูมิ จากฐานข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) ได้จากการสังเกตการณ์ และการออกแบบสอบถามเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) (หมายถึง การเลือกสอบถามประชาชนที่อยู่ในชุมชนหรือมีความหนาแน่นและมีแนวโน้มในการเดินหรือใช้จักรยานในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก ทั้งนี้ได้มีการประสานงานประสานเครือข่ายชุมชนและประสานงานการลงพื้นที่แบบเคาะประตูบ้าน และบางชุมชนที่มีสวนสาธารณะ จะใช้วิธีสอบถามประชาชนที่มาออกกำลังกายและอยู่บริเวณดังกล่าว สำหรับการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) จากการจัดบันทึกของหน่วยงาน ส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ในการศึกษาวิจัย ประกอบด้วย การประชุมหรือผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ และผู้เกี่ยวข้องในการจัดกิจกรรม หรือดำเนินการขับเคลื่อนเมืองจักรยานในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก ตลอดจนการลงพื้นที่สอบถามประชาชนที่อาศัยในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก ผ่านการถามจาก แบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วย 4 ส่วน **ส่วนที่ 1** เป็นการสอบถามแบบข้อมูลทั่วไปของประชาชนในเขตเทศบาลพิษณุโลก ซึ่งประกอบไปด้วยแบบสอบถามเชิงเลือกตอบ (Check list) และการกรอกตอบ ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ อาชีพ ยานพาหนะที่ใช้ **ส่วนที่ 2** เป็นการสอบถามถึงพฤติกรรมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของประชาชนในเขตชุมชนเทศบาลพิษณุโลก 64 ชุมชน ซึ่งเป็นการตอบคำถามแบบเลือกตอบ (Check list) **ส่วนที่ 3** เป็นการสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้จักรยานของประชาชนหรือผู้ขี่จักรยานในจังหวัดพิษณุโลก ประกอบไปด้วย ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม สังคม ปัจจัยด้านจิตวิทยา ปัจจัยทางด้านสุขภาพที่มีผลต่อพฤติกรรมการปั่นจักรยาน ปัจจัยด้านการรับรู้ประโยชน์ของการปั่นจักรยาน ปัจจัยด้านราคา ปัจจัยด้านอุปสรรค (ตาราง) **ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง** จำนวนตัวอย่าง ที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้ ประกอบด้วยประชาชนที่อยู่ใน 64 ชุมชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก จำนวน 434 คน **การวิเคราะห์ข้อมูล** การเลือกใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการสำรวจเก็บรวบรวมข้อมูลและการหารือกับผู้บริหารเทศบาลนครพิษณุโลก มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่เก็บรวบรวมมา โดยการวิเคราะห์แบ่งออกเป็น การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป และพฤติกรรมการปั่นจักรยานรวมถึงทัศนคติ

ที่มีต่อพฤติกรรมการปั่นจักรยานของประชาชนในเขตเทศบาลพิษณุโลก วิธีการแจกแจงความถี่ ร้อยละ และหาค่าเฉลี่ย ในการบรรยายลักษณะข้อมูลทั่วไปและพฤติกรรมเชิงพรรณานำเสนอรูปค่าสถิติ และการศึกษาปัจจัยที่อิทธิพลต่อการปั่นจักรยานขอประชาชนในเขตเทศบาลพิษณุโลก โดยแบ่งเป็น ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม สังคม ปัจจัยทางจิตวิทยาและปัจจัยทางด้านสุขภาพ ปัจจัยด้านการรับรู้ประโยชน์การปั่นจักรยาน ปัจจัยด้านราคา ปัจจัยด้านอุปสรรค ที่มีผลต่อพฤติกรรมการปั่นจักรยานของประชาชน ทำการวิเคราะห์จากทัศนคติโดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นผู้ประเมินค่า (Self-report) ระดับอิทธิพลโดยการใช้มาตรวัดแบบส่วนประเมินค่า ตามแนวความคิด (Likert 's Scale)

4. ผลการวิจัย

สภาพทั่วไปและข้อมูลพื้นฐานที่สำคัญของเทศบาลนครพิษณุโลก

เทศบาลเมืองพิษณุโลก เดิมประกาศเป็นสุขาภิบาลเมืองพิษณุโลก เมื่อปีเถาะ พ.ศ.2458 ครั้งเมื่อประเทศไทยได้ประกาศเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราช มาเป็นระบอบประชาธิปไตย พ.ศ.2475 ตามพระราชบัญญัติ จัดระเบียบบริหารอาณาจักรสยาม พ.ศ.2476 จึงได้มีประกาศพระราชกฤษฎีกา ยกเขตสุขาภิบาลเป็นเทศบาลเมืองพิษณุโลก เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ.2478 มีเขตพื้นที่ 5.85 ตารางกิโลเมตร จากการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนการเพิ่มอัตราของประชากร การขยายตัวของอาคารที่อยู่อาศัย ต่อมาได้ดำเนินการขออนุมัติขยายเขตเทศบาลจากเดิม 5.85 ตารางกิโลเมตร เพิ่มขึ้นเป็น 18.26 ตารางกิโลเมตร และได้ประกาศเปลี่ยนแปลงขยายเขตตามประกาศพระราชกฤษฎีกาเมื่อวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ.2512 ปัจจุบัน มีฐานะเป็นเทศบาลนครพิษณุโลก ตามพระราชกฤษฎีกายกฐานะเทศบาลเมืองพิษณุโลก 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 เทศบาลตำบลห้วยรอ และ เทศบาลเมืองอรัญญิก

ทิศใต้ ติดต่อกับ เทศบาลตำบลท่าทอง และ องค์การบริหารส่วนตำบลวัดจันทร์

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ เทศบาลเมืองอรัญญิก

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ เทศบาลตำบลท่าทอง และ เทศบาลตำบลบ้านคลอง

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

4.3 การส่งเสริมเรื่องจักรยานของเทศบาลนครพิษณุโลก ตลอดทศวรรษที่ผ่านมา มีการบรรจุว่าด้วยเรื่องการใช้จักรยาน ทั้งในระดับนโยบายบริหารประเทศ และในหมู่นักวิชาการ จักรยานกลายเป็นพาหนะที่สำคัญ โดยเฉพาะผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตเมือง แนวทางการพัฒนาการใช้จักรยาน ประกอบไปด้วย สภาพแวดล้อมทางกายภาพที่เอื้อต่อการใช้จักรยาน และสภาพโครงสร้างทางสังคมของสังคมนั้นๆ การใช้จักรยานเป็นภาพสะท้อนถึงปัญหาที่เกิดจากการใช้รถยนต์ด้วยเช่นกัน จักรยานเป็นได้มากกว่ามิใช่แค่พาหนะชนิดหนึ่งที่ใช้ในการเดินทาง จึงทำให้เกิดแนวคิดสำหรับการเดินทาง โดยใช้จักรยานให้เข้ามามีบทบาทและเป็นทางเลือกเพิ่มเติมสำหรับการเดินทางรูปแบบใหม่ให้กับประชาชนในจังหวัดพิษณุโลกในเขต เทศบาลนครพิษณุโลก โดย นายบุญทรง แทนธานี นายกเทศมนตรี มีนโยบายที่จะลดการใช้พลังงาน เพื่อลดสภาวะเรือนกระจก อันส่งผลทำให้เกิดสภาวะโลกร้อนและอากาศของโลกร้อนและอากาศของโลกเปลี่ยนแปลงไปอย่างรุนแรง จึงได้เกินแนวคิดที่จะลดการใช้

พลังงานสำหรับการเดินทาง โดยใช้ “จักรยาน” ให้เข้ามามีบทบาทและเป็นทางเลือกเพิ่มเติมสำหรับการเดินทางรูปแบบใหม่ให้กับประชาชน การขับเคลื่อนนโยบายพิษณุโลกเมืองแห่งจักรยานให้สัมฤทธิ์ผล จำเป็นต้องขับเคลื่อนทั้งมิติของโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกรองรับ และมิติด้านสังคม ซึ่งได้แก่การจัดกิจกรรมรณรงค์ประชาสัมพันธ์ เชิญชวนประชาชนให้หันกลับมา ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันมากยิ่งขึ้น โดยแบ่งการดำเนินการออกเป็น

4.3.1 การส่งเสริมมิติทางกายภาพ เทศบาลนครฯ ได้ดำเนินการ 2 รูปแบบ ได้แก่

1. สร้างเส้นทางจักรยานที่มีความปลอดภัยและมีเส้นทางเชื่อมต่อเข้าหาพื้นที่เพื่อไปสู่เส้นทางหลักในปี พ.ศ.2558 โดยได้มีการดำเนินการดังนี้ (ภคพร วัฒนดำรงค์และคณะ: 2559)

1. เทศบาลฯ ได้จัดสรรงบประมาณของเทศบาลฯ เพื่อจัดทำเส้นทางจักรยานบริเวณถนนวังจันทร์ ตั้งแต่เชิงสะพานนเรศวร จนถึงหน้าทางเข้าพระราชวังจันทร์ ขนาดกว้าง 1.50 – 3.00 เมตร ยาว 731 เมตร คิดเป็นพื้นที่ไม่น้อยกว่า 1,724 ตารางเมตร พร้อมติดตั้งที่จอดจักรยานเพื่อรองรับเส้นทางจักรยานบริเวณถนนภายในเขตพื้นที่โบราณสถาน พระราชวังจันทร์

1.2 เทศบาลฯ ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา จัดทำเส้นทางจักรยานใน 4 เส้นทาง ได้แก่

1) ถนนรอบคูเมือง ได้แก่ ถนนพระร่วงและถนนพระลือตั้งแต่ สี่แยกถนนสิงห์วัฒน จนถึงทางเข้าโรงเรียนโรจนวิทย์ป้อมเพชร ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก ระยะทางรวม 1,985 เมตร

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

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

4) ถนนภายในเขตพื้นที่โบราณสถาน พระราชวังจันทร์ 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 ตลอดจนการสร้าง ความตระหนักของผู้ใช้ยานพาหนะทุกประเภทบนท้องถนน ต่อการแบ่งปัน เอื้ออาทรและความปลอดภัยร่วมกัน และการสร้างเครือข่ายที่เข้มแข็ง ซึ่งประกอบด้วยทุกภาคส่วนของสังคม ได้แก่ เครือข่ายการขับเคลื่อนเมืองพิษณุโลกกลุ่มต่างๆ ตลอดจน กลุ่มเยาวชนในพิษณุโลก สมาคมเครือข่ายเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนกัน สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริม สุขภาพ (สสส.) โรงเรียนเทศบาล 3 วัดท่ามะปราง ชุมชนวัดท่ามะปรางและชุมชนร่วมใจ เป็นต้น

4.3.3 เป้าหมายการดำเนินงานด้านจักรยานของเทศบาลนครพิษณุโลก เทศบาลนครพิษณุโลกจัดให้มีเลนจักรยาน จุดจอดรถจักรยาน ป้ายสัญลักษณ์ เครื่องหมายต่างๆ สำหรับผู้ใช้จักรยานใน 10 เส้นทาง

ปี พ.ศ. 2560 กรมโยธาธิการและผังเมืองทำการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำน่าน พร้อมปรับปรุงภูมิทัศน์และ ถนน คสล. บริเวณด้านหน้าพระราชวังจันทร์ความยาว 672 เมตร ทั้งนี้กรมโยธาธิการและผังเมืองได้จัดสรรงบประมาณ จำนวน 103,500,000 บาทเริ่มดำเนินการก่อสร้างมาแล้วตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 แล้วเสร็จภายใน 750 วัน ประกอบกับในปี พ.ศ. 2563 กรมโยธาธิการและผังเมืองมีโครงการระยะที่ 2 โดยจะปรับปรุงถนน คสล. 4 ช่องทางจราจรพร้อมเลนจักรยาน และปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณ 2 ข้างทางพร้อมระบบไฟฟ้าส่องสว่าง บริเวณด้านหน้าศาลากลางจังหวัดพิษณุโลก (ถนนวังจันทร์) ความยาว 400 เมตร งบประมาณ 70,000,000 บาท แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2564 ซึ่งการก่อสร้างดังกล่าวจะช่วยป้องกันการ พังทลายของตลิ่งริมแม่น้ำน่าน ป้องกันตลิ่งทรุดตัว ภูมิทัศน์สวยงาม เป็นสถานที่ออกกำลังกายและพักผ่อนหย่อนใจ ของประชาชน (บุญทรง แทนธานี, สัมภาษณ์ มติชน 26 กันยายน 2561)

4.3.4 ตัวชี้วัดความสำเร็จที่เทศบาลนครพิษณุโลกกำหนดเป้าหมาย ประชาชนผู้ใช้จักรยานพึงพอใจและมีความปลอดภัยในการใช้เส้นทางขี่จักรยาน และหันมาใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้นทั้งเพื่อการออกกำลังกายและในการเดินทาง ลักษณะดังกล่าวทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของประชาชนลดลง การจราจรมีความคล่องตัวขึ้นและส่งผลต่อมลภาวะทางอากาศ ภาวะเรือนกระจก ลดลง

5. กิจกรรมที่ได้มีการดำเนินการโดยเทศบาลนครพิษณุโลก ประกอบด้วย

การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ เทศบาลพิษณุโลกได้มีการจัดพิธี เสวนา พิษณุโลกเมืองแห่งจักรยานแลพืธีเปิดเส้นทางจักรยาน บริเวณสวนชมพูน่านเฉลิมพระเกียรติ การส่งเสริมให้มีการให้ใช้จักรยาน ในแผนการดำเนินงานตามกิจกรรมจักรยานให้น้องยิ้มเรียน ซึ่งผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ ภาคส่วนต่างๆสังคมได้รับพัฒนาและการมีส่วนร่วมในการพัฒนาเมือง มีการใช้พลังงานสีเขียวในการเดินทางไปโรงเรียน เพิ่มยุทธศาสตร์การส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้รับการขับเคลื่อนผ่านมติสังคม ซึ่งโครงการนี้ได้มีเวลาการดำเนินงานเมื่อเดือนสิงหาคม – ธันวาคม พ.ศ.2558 จุดจอดรถจักรยานได้มีการดำเนินงานติดตั้งจุดจอดจักรยานในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก 20 จุด ซึ่งเทศบาลได้มีการศึกษาที่ที่เหมาะสมต่อการติดตั้งจุดจอดจักรยาน และสอบถามความคิดเห็นของแกนนำชุมชนต่อสถานที่ที่เหมาะสมต่อการติดตั้งจุดจอดจักรยาน ได้มีเวลาการดำเนินงานเมื่อเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2558 ซึ่งทางด้านงบประมาณทั้งสองโครงการนั้นได้รับการสนับสนุนโครงการจากบริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)

ผลการศึกษาจากการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก จากการสอบถามด้านพฤติกรรมและทัศนคติของชุมชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลกผ่านแบบสอบถาม และการเข้าหารือกับผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องในส่วนของเทศบาลนครพิษณุโลก 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 สำหรับทิศทางการพัฒนากิจกรรมการเดินและการปั่นเพื่อผลพลอยได้อื่นๆ เช่น การท่องเที่ยวเชื่อมโยงของแหล่งท่องเที่ยวสำคัญในเขตเทศบาลนครพิษณุตก การรณรงค์การปั่นให้กับนักเรียนในกลุ่มโรงเรียนสังกัดเทศบาลนครพิษณุโลก และการสร้างเสริมความรู้ความเข้าใจในเรื่องการเดินและการปั่นให้กับประชาชนในชุมชนของเทศบาลนครพิษณุโลก มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง (ภาพที่ 1)



ภาพที่ 1 การเข้าร่วมหารือระหว่างผู้แทนสถาบันการเดินและการจักรยานไทย นักวิจัย กับผู้บริหาร เจ้าหน้าที่เทศบาลนครพิษณุโลก

ส่วนที่ 2 การลงพื้นที่สอบถามความคิดเห็นเรื่องพฤติกรรมและทัศนคติของการเดินและการใช้จักรยานของประชาชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก (64 ชุมชน) ผลการศึกษาจากการลงพื้นที่สอบถามประชาชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก มีรายละเอียดดังนี้



ส่วนที่..1..ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวนทั้งสิ้น 434 ราย พบว่าประชาชนส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิง จำนวน 206 ราย คิดเป็นร้อยละ 47.5 มากกว่าเพศชายจำนวน 228 ราย คิดเป็นร้อยละ 52.5 ของจำนวนประชาชนทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถาม 434 ราย ทั้งนี้กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ที่ช่วงตั้งแต่ 61 ปีขึ้นไปเป็นส่วนมาก มีจำนวน 112 ราย หรือประมาณร้อยละ 25.8 รองลงมาคืออายุอยู่ในช่วง 51-60 ปี มีจำนวน 103 ราย หรือประมาณร้อยละ 23.7 ของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ทั้งนี้ ส่วนใหญ่มีอาชีพ ธุรกิจส่วนตัว มีจำนวน 121 ราย คิดเป็นร้อยละ 27.9 รองลงมาคืออาชีพอื่นๆ มีจำนวน 17.1 ราย คิดเป็นร้อยละ 24 และอาชีพที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดคืออาชีพเกษตรกร มีจำนวน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.2 ของประชาชนทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 50 ราย

สำหรับระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามเป็นระดับปริญญาตรี มีจำนวน 131 คน คิดเป็นร้อยละ 30.2 รองลงมาคือระดับประถมศึกษา มีจำนวน 85 คิดเป็นร้อยละ 19.6 และระดับการศึกษาที่ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุดคือระดับการศึกษาปริญญาเอก 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 อยู่ที่เดือนละ 40,000 - 50,000 บาท จำนวน 13 ราย คิดเป็นร้อยละ 3 ของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด สำหรับสถานภาพครอบครัว พบว่า มีสถานภาพแต่งงาน มีจำนวน 247 ราย คิดเป็นร้อยละ 56.9 รองลงมาคือสถานภาพโสด มีจำนวน 128 ราย คิดเป็นร้อยละ 29.5 และประชาชนที่มีสถานภาพหย่าร้างตอบแบบสอบถามทั้งหมด 38 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.8 ของประชาชนทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ส่วนที่ 2 ลักษณะพฤติกรรมของการใช้จักรยานของประชาชนในชุมชนเขตเทศบาลนครพิษณุโลก

สำหรับพฤติกรรมการใช้จักรยาน ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน มีจำนวน 376 ราย คิดเป็นร้อยละ 86.6 ส่วนประชาชนที่ตอบแบบสอบถามที่ไม่มีพฤติกรรมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน มีจำนวน 58 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.4 ของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด สำหรับเรื่องแรงจูงใจที่ทำให้เลือกใช้จักรยาน เพราะต้องการมีสุขภาพแข็งแรงมีจำนวน 310 ราย คิดเป็นร้อยละ 71.4 รองลงมาเลือกความชื่นชอบการขี่จักรยานมีจำนวน 133 ราย คิดเป็นร้อยละ 30.6 และประชาชนที่ตอบแบบสอบถามที่น้อยที่สุด เลือกกระแสนิยมทางสังคม มีจำนวน 11 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.5 ของประชาชนที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

อุปสรรคสำคัญของการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ได้แก่ ความรู้สึกไม่ปลอดภัยในชีวิต มีจำนวน 195 ราย คิดเป็นร้อยละ 44.9 รองลงมาเลือก สภาพพื้นผิวไม่เหมาะสมมีจำนวน 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 สำหรับประชาชนในเขตเทศบาลส่วนใหญ่จะขี่จักรยานทุกวัน 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 ใช้เวลาในการขี่จักรยานคิดเป็น 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 พบว่า การขี่จักรยานเป็นการการลดต้นทุน มีจำนวน 323 ราย คิดเป็นร้อยละ 74.4 และอีกร้อยละ 64 คิดว่าเป็นการเฉยๆ โดยส่วนใหญ่แล้วรับข้อมูลข่าวสารเรื่องจักรยานผ่านทางโทรทัศน์ มีจำนวน 239 ราย คิดเป็นร้อยละ 55.1 รองลงมาเลือก Facebook มีจำนวน 201 ราย คิดเป็นร้อยละ 46.3 เว็บไซต์ มีจำนวน 118 ราย คิดเป็น 27.2 ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 3 ทศนคติของประชาชนในชุมชนที่มีต่อการใช้จักรยาน

จากแบบสอบถามทัศนคติของประชาชนในชุมชนต่อการใช้จักรยาน พบว่า ประชาชนเห็นด้วยในระดับมากที่สุด ในประเด็นต่อไปนี้ การขี่จักรยานทำให้ร่างกายแข็งแรง ตลอดทั้งช่วยให้ผ่อนคลาย ช่วยประหยัดค่าใช้จ่าย ทำให้คล่องตัวสูง ร่างกายแข็งแรงและช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล อีกทั้งเห็นว่าจักรยานเป็นพาหนะเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ช่วยทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดี ส่วนใหญ่ประชาชนในชุมชนเห็นด้วยมากที่สุดในการสนับสนุนการให้บริการ และรู้สึกมีความสุขทุกครั้งที่ได้ขี่จักรยาน หากเป็นไปได้จะเลือกเดินทางโดยจักรยาน

สำหรับความคิดเห็นในระดับมาก ประชาชนในชุมชนส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าการใช้จักรยานทำให้เกิดความคล่องตัวสูง ช่วยแก้ปัญหาการติดและลดปัญหาจราจร เหมาะสำหรับการเดินทางระยะใกล้ และเห็นความสำคัญของการมีช่องทางจักรยาน อย่างไรก็ตาม การขี่จักรยานมีประเด็นในเรื่องความปลอดภัยในชีวิตกรณีขี่ร่วมกับยานพาหนะอื่นๆ บนท้องถนน

สำหรับประเด็นความเห็นเรื่องจักรยานเป็นพาหนะที่เหมาะสมสำหรับชนบทเท่านั้นและเป็นพาหนะที่เกิดขวงจากรจราจร ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเห็นปานกลาง ในการแสดงความคิดเห็นในประเด็นดังกล่าว (ภาคผนวก ตารางที่ 4)

ส่วนที่ 4 ความคิดเห็นของประชาชนต่อเรื่องการปั่นจักรยานกับสุขอนามัย

สำหรับความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับการปั่นจักรยานกับความคิดเห็นเรื่องความรู้เฉพาะด้านสุขภาพตามระดับความเข้าใจของประชาชนในชุมชนที่อยู่ในเขตเทศบาลฯ โดยแบ่งเป็นสามระดับคือ ถูก ผิด หรือไม่ทราบ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความเข้าใจว่าการขี่จักรยานกับสุขภาพว่าเป็นสิ่งที่ถูกต้อง ว่าการปั่นจักรยานสามารถช่วยทำให้ผ่อนคลายได้เร็ว มีผลทำให้ระบบขับถ่ายดีขึ้น ช่วยกระตุ้นการสร้างเซลล์สมองส่วนการบันทึกความจำ ตลอดจนช่วยเผาผลาญพลังงานภายในร่างกาย ทำให้ร่างกายลำเลียงออกซิเจนและสารอาหารดีขึ้น ช่วยขับสารพิษภายในร่างกาย ตลอดจนช่วยให้ระบบไหลเวียนเลือดทำงานดีขึ้น อีกทั้งการปั่นจักรยานช่วยป้องกันการเสื่อมสภาพข้อเข่า และช่วยป้องกันการปวดกล้ามเนื้อขา อีกทั้งช่วยลดความเสี่ยงการเป็นโรคหัวใจ ป้องกันภาวะเส้นเลือดตีตันในสมองและไต แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ตอบแบบสอบถามไม่ทราบแน่ชัดว่าการปั่นจักรยานจะช่วยลดความเสี่ยงการเป็นโรคกระดูกสันหลัง

5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ทิศทางการขับเคลื่อนและการพัฒนาการเดินทางและการใช้จักรยานในเขตเทศบาลนครพิษณุโลกในลักษณะขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่รับผิดชอบโดยตรง ในเขตเมือง คือเทศบาลนครพิษณุโลก พบว่า การใช้จักรยานมุ่งเน้นให้ความสำคัญในเรื่องของการสร้างเสริม ส่งเสริมสุขภาพเป็นอันดับแรก ลำดับถัดมาได้แก่เรื่องการพัฒนา ส่งเสริม จัดหาโครงสร้างพื้นฐานที่อำนวยความสะดวกเพื่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดอยู่ในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก สำหรับการรณรงค์ และกิจกรรมที่ดำเนินการต่อเนื่องในระดับชุมชน คือกิจกรรมการระดมความคิดเห็นของประชาชนในชุมชนเรื่องจักรยาน การสร้างความเข้าใจกับบ้านเรือนที่มีเลนจักรยาน หน้าบ้านหรือในพื้นที่ ตลอดจนการจัดกิจกรรมการปั่น การรณรงค์การปั่นร่วมกับโรงเรียนสังกัดเทศบาลนครพิษณุโลก และหน่วยงานภาคเอกชน ในลักษณะการทำความร่วมมือ (CSR) เรื่อง จักรยานอย่างต่อเนื่อง

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูล สอบถามประชาชนในเขตเทศบาลพิษณุโลก จำนวน 434 ราย ครอบคลุม 64 ชุมชน พบว่าการเดินทางและการปั่นของประชาชน เน้นเรื่องการสร้างเสริมสุขภาพ ผ่านการออกกำลังกายด้วยการปั่น มีการปั่นเพื่อท่องเที่ยวสูงเป็นอันดับต้นๆ โดยส่วนใหญ่ปั่นทุกวัน โดยปั่นในระยะทาง 1-3 กิโลเมตร ใช้เวลา 15 – 30 นาที อย่างไรก็ตาม อุปสรรคสำคัญของการปั่นคือ ความรู้สึกไม่ปลอดภัยในชีวิต ในการปั่นจักรยานร่วมกับการขับซึ่งร่วมกับยานพาหนะอื่นๆ บนท้องถนนด้วยสภาพพื้นผิวที่ไม่เหมาะสมต่อการปั่น ตลอดจนไม่มีช่องทางเดินรถสำหรับจักรยาน หรือการขับขี่/การใช้ถนนร่วมกันระหว่างจักรยานและยานพาหนะอื่นๆ ในชีวิตประจำวัน ซึ่งสอดคล้องกับงานศึกษาของ เกษม นครเขตต์ (2557)

สำหรับความคิดเห็นหรือความเข้าใจเรื่องของการปั่นของประชาชนในชุมชน เห็นว่า การขี่จักรยานทำให้ร่างกายแข็งแรง ช่วยผ่อนคลายความเครียดและช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาล ที่สำคัญเวลาปั่นจักรยานแล้วรู้สึกมีความสุข หากพิจารณาความคิดเห็นเรื่องความรู้ความเข้าใจเฉพาะด้านสุขภาพ พบว่า การปั่นจักรยานทำให้สุขภาพดีนอนหลับสนิท มีผลต่อระบบขับถ่าย ทำให้ร่างกายสดชื่น ช่วยป้องกันการปวดกล้ามเนื้อขา ลดความเสี่ยงเรื่องโรคหัวใจ แต่ไม่แน่ใจหรือทราบแน่ชัดว่าการปั่นจักรยานจะช่วยลดความเสี่ยงเรื่องการเป็นโรคมะเร็งเต้านมหรือไม่

ข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง – ชุมชน ให้เป็นมิตรต่อการเดินทางและการใช้จักรยาน ของประชาชนที่อยู่ในชุมชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก เป็นกรณีศึกษาการดำเนินงาน แนวทาง ทิศทางของการดำเนินการของเทศบาลนครที่มุ่งเน้นการสร้างเสริมสุขภาพผ่านการเดินทางและการปั่นเป็นลำดับแรก และมีผลพลอยได้ในการพัฒนาและการขับเคลื่อนในเรื่องการส่งเสริมการท่องเที่ยว และกิจกรรมอื่นๆ เนื่องจากชุมชนในเขตเทศบาลครอบคลุมพื้นที่ในวงกว้าง การพิจารณาการศึกษาในชุมชนที่มีความพร้อม หรือชุมชนที่ไม่มีความพร้อมในการเดินทางและการใช้จักรยานแบบเฉพาะเจาะจงเป็นกรณีศึกษาจะเป็นแนวทางสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาของหน่วยงานให้บริการระดับท้องถิ่น เช่น เทศบาลนครพิษณุโลก หรือมีการเพิ่มพื้นที่การศึกษาบริเวณชายขอบเชื่อมโยงกับพื้นที่ชุมชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก กับท้องถิ่นเชื่อมโยง เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการสร้างเส้นทางหรือบูรณาการศาสตร์อื่นๆ ในเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการเดินทางใช้จักรยานเชิงพื้นที่ อีกประเด็น คือเรื่องการศึกษาการบริหารจัดการด้านการลงทุนของหน่วยงานระดับท้องถิ่น ในการสนับสนุนการเดินทางและการปั่นของประชาชนในต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จและดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ไต้หวัน เกาหลี ญี่ปุ่น ฯลฯ เป็นต้น

5. กิตติกรรมประกาศ

คณะผู้วิจัยขอแสดงความขอบคุณอย่างสูงต่อสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และสถาบันการเดินทางและการจักรยานไทย ที่ตระหนักถึงความสำคัญของหัวข้อวิจัยการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง – ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินทางและการใช้จักรยาน กรณีศึกษาชุมชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก ภายใต้โครงการการขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน โดยใช้การวิเคราะห์ด้านพฤติกรรมของประชาชนในชุมชนเขตเทศบาลนครพิษณุโลกต่อการเดินทางและการใช้จักรยาน และขอขอบคุณ ผู้บริหารและบุคลากรเทศบาลนครพิษณุโลกในการสนับสนุนข้อมูลและประสบการณ์ต่างๆ ประกอบการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้

6. บรรณานุกรม

- เกษม นครเขตต์. (2557). การรับรู้ด้านสุขภาพและทัศนคติของประชาชนไทยต่อการเดินและการใช้จักรยาน. THE 2ND THAILAND BIKE AND WALK FORUM. ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย.
- ชมมาดา ศรีนวล. (2550). การใช้จักรยานของประชาชนและนักท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา : เส้นทางและรูปแบบทางจักรยานที่เหมาะสม. วิทยานิพนธ์ วท.ม., มหาวิทยาลัยมหิดล, กรุงเทพมหานคร.
- ทวีพล ไชยพงษ์. (2557). แนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศด้วยจักรยาน ณ วนพุทธรูทยานน้ำตกเขาอีโต้ จังหวัดปราจีนบุรี. วิทยานิพนธ์ วท.ม., มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.
- ธนพล แก้ววงศ์. (2552). แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ วท.ม., จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพมหานคร.
- ธวัช ศรีธรรมวงษ์. (2554). แนวทางการปรับปรุงเส้นทางจักรยานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวบริเวณเกาะบางกะเจ้า. วิทยานิพนธ์ รป.ม., มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ขอนแก่น.
- บำเพ็ญจิต แสงชาติ. (2547). การพึ่งตนเองของผู้มีอาชีพใช้จักรยานสามล้อในเขตเทศบาลนครขอนแก่น. มนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์ (มหาวิทยาลัยขอนแก่น) ปีที่ 21, ฉบับที่ 3 (เม.ย.-มิ.ย. 2547), 1-12.
- ไพศาล เทพวงศ์ศิริรัตน์ และคณะ. (2552). จากมูลเหตุการใช้จักรยานน้อยลงสู่การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางจักรยาน : กรณีศึกษามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ บางเขน. ม.ป.ท: ม.ป.พ.
- ภคพร วัฒนดำรงและคณะ. (2560) การศึกษาทัศนคติและประเมินความคุ้มค่าในการสร้างเมืองจักรยานของจังหวัดพิษณุโลก. พิษณุโลก.
- มยุรี ภัทรชัยยากุปต์. (2542). การยอมรับการใช้จักรยานในวิถีชีวิตประจำวันของประชาชน กรณีศึกษา : อำเภอเมือง จังหวัดนครนายก. วิทยานิพนธ์ วท.ม., มหาวิทยาลัยมหิดล, กรุงเทพมหานคร.
- มุกิตา ปิ่นสุนทร. (2542). การวางแผนเส้นทางจักรยานที่เหมาะสมเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ วท.ม., มหาวิทยาลัยมหิดล, กรุงเทพมหานคร.
- ยอดชาย ณรงค์พันธ์. (2553). การส่งเสริมกีฬาจักรยานของเทศบาลเมืองอำนาจเจริญ จังหวัดอำนาจเจริญ. วิทยานิพนธ์ รป.บ., มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ขอนแก่น
- วิศรา เปลี่ยนกลิ่น. (2556). การประเมินผลกระทบเชิงเศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อมสำหรับนโยบายมหาวิทยาลัยสีเขียว ในระบบขนส่ง : กรณีศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต. วิทยานิพนธ์ วม., มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ปทุมธานี.
- วิฑูร บุญส่ง. (2545). การใช้จักรยานในการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียนของนักเรียน กรณีศึกษา : นักเรียนในเขตเทศบาลเมืองนครนายก. วิทยานิพนธ์ วท.ม., มหาวิทยาลัยมหิดล, กรุงเทพมหานคร.
- เศรษฐพล ประเสริฐผล. (2549). โครงข่ายทางจักรยานในเมืองประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา. วิทยานิพนธ์ ผ.ม., จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพมหานคร.
- สรศักดิ์ ชิตชลธาร. (2553). การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง. วิทยานิพนธ์ ผ.ม., จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพมหานคร.
- อัจฉรา ตันติวิทยาพิทักษ์. (2540). การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในพื้นที่เขตสาธิต. 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 ลดอุบัติเหตุจราจร ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ลดมลพิษทางอากาศ และมลภาวะทางเสียง นอกจากนี้การใช้จักรยานยังมีส่วนช่วยส่งเสริมสุขภาพของผู้ขับขี่ และช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในชีวิตประจำวันได้อีกทางหนึ่งด้วย แม้ว่าการใช้จักรยานจะมีประโยชน์มากมายตามที่กล่าวข้างต้น แต่การใช้จักรยานเพื่อประกอบกิจกรรมในชีวิตประจำวันยังมีจำนวนน้อย โดยส่วนใหญ่การใช้จักรยานยังคงเป็นที่นิยมสำหรับคนเฉพาะกลุ่มและผู้ที่ใช้จักรยานเพื่อออกกำลังกายเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ งานศึกษานี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอผลการตรวจสอบทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อปัญหาและอุปสรรคของการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และกระบวนการเชิงนโยบายในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว งานศึกษานี้กำหนดให้ตำบลบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นพื้นที่ศึกษา และตรวจสอบทัศนคติของผู้เดินทางในตำบลบางคล้าที่มีต่อปัจจัยที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน 4 ด้าน ได้แก่ ความสบายในการใช้จักรยาน ความปลอดภัยของผู้เดินทาง ภาพลักษณ์ทางสังคม และลักษณะทางกายภาพ ข้อมูลจำนวน 420 ชุด ที่ได้จากการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายถูกนำมาวิเคราะห์ด้วยสถิติพรรณนา โดยจากผลการศึกษาพบว่า ผู้เดินทางส่วนใหญ่ในตำบลบางคล้า ให้ความสำคัญกับปัญหาลักษณะทางกายภาพ องค์ประกอบด้านการจราจรของถนน และโครงข่ายเส้นทางจักรยาน ความปลอดภัยในการสัญจร และปัจจัยที่สนับสนุนให้การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเกิดสวัสดิภาพในการเดินทาง นอกจากการตรวจสอบและวิเคราะห์สภาพปัญหาแล้ว ปัจจัยที่มีส่วนสำคัญต่อความสำเร็จในการแก้ปัญหาและพัฒนาเมืองแห่งการใช้จักรยาน ได้แก่ การมีส่วนร่วมของผู้บริหารท้องถิ่นกับประชาคม บทความนี้จะนำเสนอกระบวนการเชิงนโยบายที่ได้ดำเนินการในพื้นที่ซึ่งสามารถนำไปสู่การกำหนดแผนปฏิบัติการและโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาและพัฒนาชุมชนสู่ความเป็นเมืองแห่งการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างยั่งยืนต่อไป

คำสำคัญ: ปัญหาและอุปสรรคในการใช้จักรยาน, การใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน, การวางแผนและนโยบายการขนส่ง, บางคล้า

1. บทนำและวัตถุประสงค์

จักรยานเป็นรูปแบบการเดินทางที่เป็นทางเลือกสำหรับเมืองและชุมชนที่ต้องการลดความหนาแน่นของปริมาณจราจร ลดอุบัติเหตุจราจร ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ลดมลพิษทางอากาศ และมลภาวะทางเสียง นอกจากนี้การใช้จักรยานยังมีส่วนช่วยส่งเสริมสุขภาพของผู้ขับขี่ เป็นรูปแบบการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-motorized mode) ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในชีวิตประจำวันได้อีกทางหนึ่งด้วย แม้ว่าการใช้จักรยานจะมีประโยชน์มากมายตามที่กล่าวข้างต้น แต่การใช้จักรยานเพื่อประกอบกิจกรรมในชีวิตประจำวันยังมีจำนวนน้อย โดยส่วนใหญ่การใช้จักรยานยังคงเป็นที่นิยมสำหรับคนเฉพาะกลุ่มและผู้ที่ใช้จักรยานเพื่อออกกำลังกายเท่านั้น

การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันไม่ได้รับความนิยมสำหรับประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมืองหลวงหรือเมืองขนาดใหญ่ของแต่ละภูมิภาคนั้นเนื่องจากปัจจัยหลายประการ อาทิ ปัจจัยทางกายภาพ ได้แก่ ความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการใช้จักรยานของเมือง สภาพภูมิอากาศ เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศไทยที่มีสภาพอากาศร้อนชื้น และสวัสดิภาพความปลอดภัยในการสัญจร เป็นต้น อย่างไรก็ตาม องค์ประกอบของปัจจัยเหล่านี้ส่งผลต่อการ

จักรยานของผู้คนแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ ทั้งนี้ขึ้นกับบริบทของเมืองและทัศนคติของคนในชุมชนนั้นๆ นอกจากนี้ สิ่งที่มีความสำคัญต่อความสำเร็จของการผลักดันให้มีการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของเมือง ยังขึ้นกับการสนับสนุน ส่งเสริม และการให้ความสำคัญของผู้บริหารในท้องถิ่น ผนวกกับความต้องการที่จะใช้จักรยานของประชาชนในพื้นที่นั้นด้วย ด้วยเหตุนี้ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดและทัศนคติของผู้คนในเมืองที่มีต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันในบริบทของเมืองนั้นๆ จึงมีความสำคัญและมีความจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับผู้บริการเมืองสำหรับนำไปใช้ในการกำหนดแผนและโครงการ รวมถึงแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาองค์ประกอบของเมืองให้เกิดความพร้อมสำหรับการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างยั่งยืน

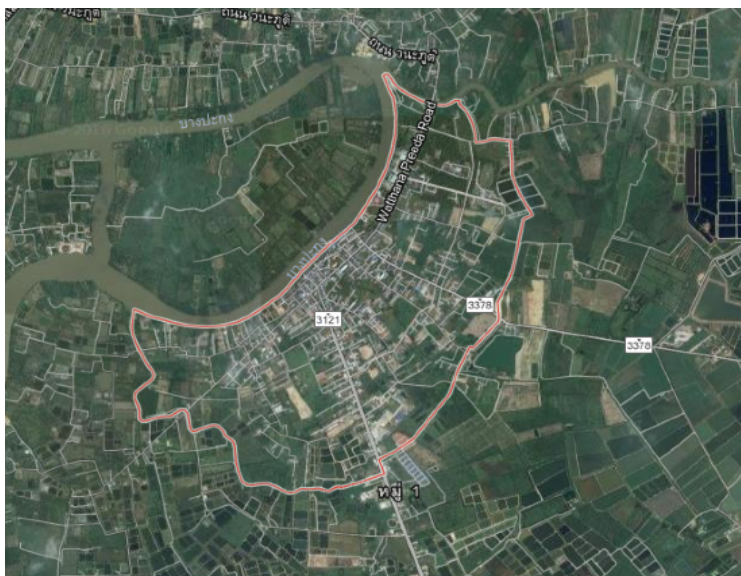
จากที่กล่าวข้างต้น บทความจึงนำเสนอ “การตรวจสอบปัจจัยที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันและกระบวนการเชิงนโยบายในการแก้ไขปัญหา: กรณีศึกษาตำบลบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการศึกษาเพื่อส่งเสริมการสร้างเมือง ชุมชน ที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน: กรณีศึกษาชุมชนบางคล้า ที่มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อพัฒนาระบบเมือง ชุมชน ให้สะดวกและเอื้อต่อการเดินทางด้วยการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันให้มากยิ่งขึ้น โดยกระบวนการมีส่วนร่วมของทั้งผู้กำหนดนโยบาย ผู้ออกแบบและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานของเมืองและชุมชน ประชาชนในพื้นที่ผู้ใช้โครงสร้างพื้นฐานของเมืองและชุมชนทุกเพศ ทุกวัย รวมทั้งนักคิด นักวิจัย หรือนักวิชาการในพื้นที่ร่วมกันในการกำหนดแนวทางและก่อสร้างในพื้นที่เป้าหมายร่วมกัน โดยบทความนี้มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อตรวจสอบปัจจัยที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของผู้เดินทางซึ่งอาศัยอยู่ในตำบลบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา และนำเสนอกระบวนการเชิงนโยบายที่มุ่งเน้นการนำข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริงจากกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ มาประยุกต์ใช้ในการกำหนดแนวทางดำเนินงาน รวมถึงกำหนดแผนปฏิบัติการและโครงการในการแก้ไขปัญหา โดยมุ่งหวังว่าบทความนี้จะเสนอตัวอย่างของแนวทางในการกำหนดนโยบายและแผนปฏิบัติการที่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงของปัญหาในพื้นที่และความต้องการของคนในชุมชน 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 ตำบลท่าทองกลาง ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ตำบลปากน้ำและตำบลท่าทองกลาง และทิศตะวันตก 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 เหมาะแก่การเพาะปลูก เกษตรกรรม พาณิชยกรรม ที่พักอาศัย และอื่นๆ โดยมีลักษณะการใช้พื้นที่หลัก ประกอบด้วย พื้นที่เพื่อการเกษตร ร้อยละ 20.42 ของพื้นที่ พื้นที่สำหรับอยู่อาศัย ร้อยละ 49.39 ของพื้นที่ พื้นที่สำหรับสาธารณะประโยชน์ 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 กลุ่มตัวอย่างจะถูกเลือกจากกลุ่มเป้าหมายโดยการสุ่มเลือกแบบไม่เจาะจง (Accidental sampling) เพื่อตรวจสอบข้อมูลสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (Socioeconomic data) และข้อเท็จจริงเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันดังแสดงในตารางที่ 1 ขนาดตัวอย่างที่ต้องการที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้นได้ $\pm 5\%$ เมื่อจำนวนประชากรมากกว่า 9,000 คน จะมุ่งเข้าสู่จำนวน 400 ตัวอย่าง (ศิริชัย กาญจนวาสี และคณะ, 2540) อย่างไรก็ตาม ในการเก็บข้อมูลจริงได้ทำการสำรวจข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 500 คน เพื่อสำรองไว้ในกรณีที่อาจเกิดความไม่สมบูรณ์ของข้อมูล ซึ่งเป็นความคลาดเคลื่อนอันเกิดจากบุคคล (Human errors) ที่สามารถเกิดขึ้นได้ระหว่างการสัมภาษณ์ข้อมูลจริง

ตารางที่ 1 ปัญหาและอุปสรรคในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันที่ใช้ตรวจสอบแนวคิดของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มปัญหาและอุปสรรค	ปัจจัยที่ต้องการตรวจสอบ
ด้านความสะดวกสบาย	(1) อากาศร้อน
	(2) เปียกฝน/ฝนเป็นอุปสรรค
	(3) มลพิษทางอากาศ
	(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
ด้านความสะดวกสบาย (ต่อ)	(9) ข้อจำกัดเรื่องระยะทางและสถานที่ที่ต้องการเดินทางไป
	(10) ข้อจำกัดเรื่องการขนของที่ต้องนำไปด้วยในการเดินทาง
	(11) ราคาของจักรยาน
	(12) หาบเร่ แผงลอย กีดขวางการเดินทาง
	(13) รถยนต์จอดกีดขวางการเดินทาง
ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง	(1) อุบัติเหตุจากการจราจร
	(2) อันตรายจากอาชญากรรม (ใช้จักรยานในบางเวลาหรือบางพื้นที่ อาจทำให้ไม่ปลอดภัยในการเดินทาง)
	(3) อันตรายจากสุนัข
	(4) กลัวจักรยานโดนขโมย
ด้านทัศนคติส่วนบุคคล	(1) เดิน/ขี่จักรยาน ดูไม่เท่
	(2) เดิน/ขี่จักรยาน ดูเป็นผู้มีรายได้ต่ำ
	(3) สถานะทางสังคม หน้าที่การงาน ตำแหน่งทางสังคม
ด้านกายภาพ	(1) ผิวทางขรุขระ/ไม่เรียบ/ชำรุด
	(2) ฝาทะแกรงระบายน้ำบนผิวทาง (ทำให้จักรยานลื่นได้)
	(3) ทางชัน มีเนินมาก
	(4) ถนนแคบ/ซอยแคบ
	(5) เส้นทางที่ต้องการเดินทางไม่มีทางจักรยาน
	(6) เส้นทางที่ต้องการเดินทางไม่มีป้ายบอกทาง ป้ายเตือน หรือเครื่องหมายจราจรสำหรับการใช้จักรยาน
	(7) ไม่มีทางเท้าที่กว้างพอสำหรับการใช้จักรยาน
	(8) ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอสำหรับการใช้จักรยานในเวลากลางคืน

3. ผลการวิเคราะห์

3.1 ภาพรวมของกลุ่มตัวอย่าง

จากข้อมูลจำนวน 500 ชุด ที่ได้จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างตามที่กล่าวข้างต้น 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 อพาร์ทเมนต์ หอพัก	93	22.1
	ตึกแถว	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
	สันทนาการ (อาทิ พักผ่อน ออกกำลังกาย ฯลฯ)	26	6.1
	กิจกรรมทางสังคม (อาทิ พบเพื่อน เยี่ยมญาติ ฯลฯ)	15	3.6
	ธุระส่วนตัว (อาทิ พบแพทย์ 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 พบว่า 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 บาทต่อเดือน) 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 อพาร์ทเมนต์ หอพัก ร้อยละ 22.1 (93 คน) ตึกแถว ร้อยละ 12.6 (53 คน) และทาวน์เฮาส์/บ้านแฝด ร้อยละ 9.8 (41 คน)

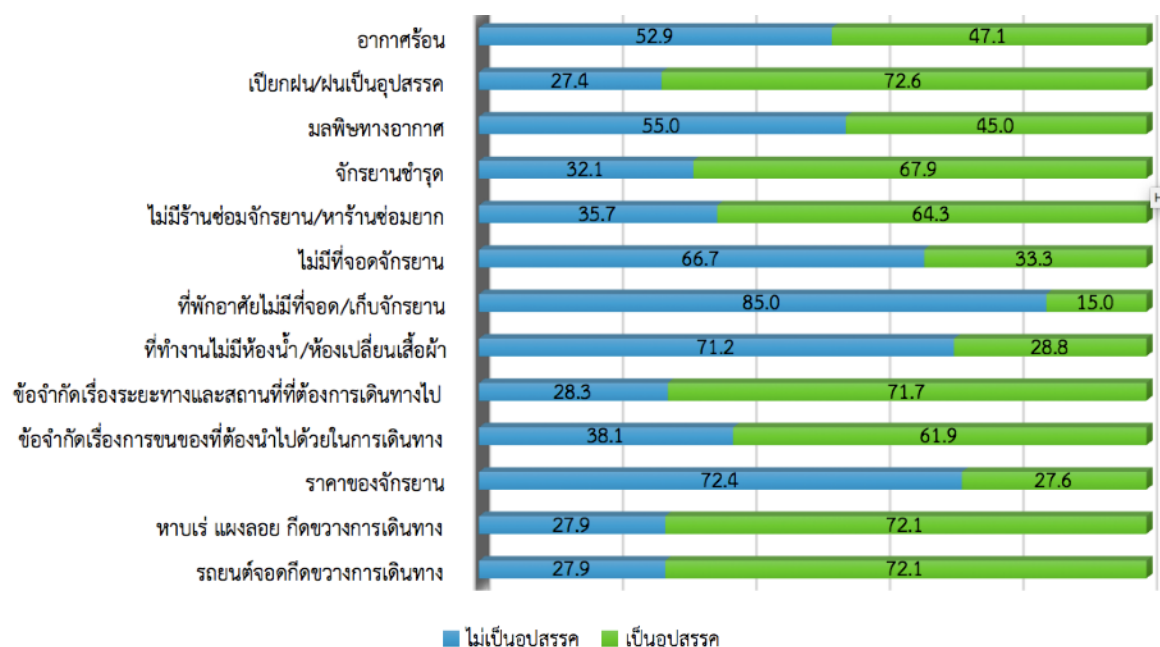
เมื่อพิจารณาข้อมูลการเดินทางจากตารางที่ 3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์การเดินทางหลักเพื่อไปทำงาน ร้อยละ 63.0 (265 คน) รองลงมาได้แก่ การเดินทางไปซื้อของ ร้อยละ 14.3 (60 คน) เรียนหนังสือ ร้อยละ 9.9 (41 คน) สันทนาการ ร้อยละ 6.1 (26 คน) กิจกรรมทางสังคม ร้อยละ 3.6 (15 คน) และธุระส่วนตัว ร้อยละ 3.1 (13 คน)

จุดเริ่มต้นการเดินทางส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัย คิดเป็นร้อยละ 93.8 (394 คน) การเดินทางที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่มีจุดต้นทาง-ปลายทางอยู่ในเขตเมืองบางคล้า โดยมีจุดต้นทางอยู่ภายในเขตเมืองบางคล้า คิดเป็นร้อยละ 98.1 (412 คน) และมีจุดปลายทางอยู่ภายในเขตเมืองบางคล้าเช่นเดียวกัน 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

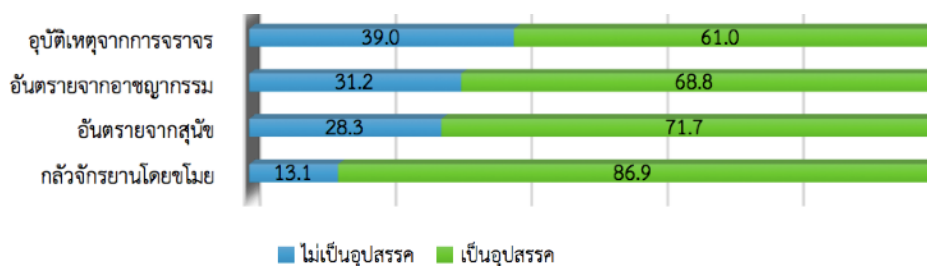
เมื่อพิจารณาปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน จากการตรวจสอบทัศนคติของผู้เดินทางในพื้นที่ศึกษา สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของร้อยละ (%) แยกตามกลุ่มปัญหาแต่ละด้าน ได้ดังนี้

1) ด้านความสะดวกสบาย



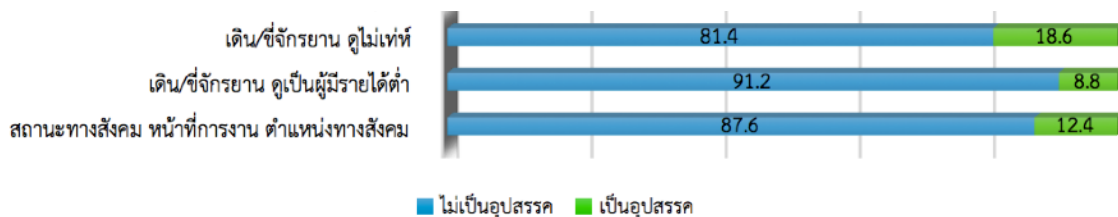
ภาพที่ 2 ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อปัญหาและอุปสรรคด้านความสะดวกสบาย

2) ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง



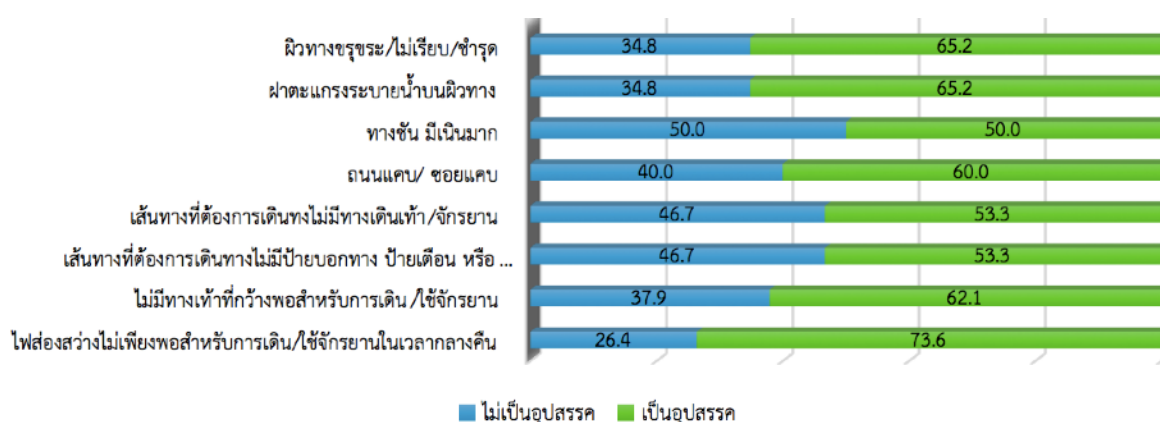
ภาพที่ 3 ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อปัญหาและอุปสรรคด้านความปลอดภัยในการเดินทาง

3) ด้านทัศนคติส่วนบุคคล



ภาพที่ 4 ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อปัญหาและอุปสรรคด้านทัศนคติส่วนบุคคล

4) ด้านกายภาพ



ภาพที่ 5 ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อปัญหาและอุปสรรคด้านกายภาพ

จากข้อมูลที่น่าเสนอเกี่ยวกับอุปสรรคในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน พบว่า ผู้เดินทางส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษาให้ความสำคัญกับเรื่องของปัญหาลักษณะทางกายภาพ องค์ประกอบด้านการจราจรของถนนและโครงข่ายเส้นทางจักรยาน ความปลอดภัยในการสัญจร และปัจจัยที่เอื้ออำนวยให้การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเกิดสวัสดิภาพในการขับขี่ยิ่งขึ้น ในส่วนที่เกี่ยวกับสภาพอากาศและจุดปลายทางที่ตั้งอยู่ในระยะทางที่ไกลนั้น ถ้าสามารถปรับปรุงและพัฒนาโครงข่ายเส้นทางจักรยานได้อย่างสมบูรณ์ อาจลดปัญหาในจุดนี้ได้ด้วยการสร้างเส้นทางจักรยานที่มีร่มเงาหรือมีหลังคาคลุมทางจักรยาน (Covered ways) ก็อาจลดปัญหาและอุปสรรคในส่วนนี้ลงได้ระดับหนึ่ง นอกจากนี้ การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ อาทิ จุดจอดจักรยาน ห้องและตู้สำหรับเปลี่ยนเครื่องแต่งกาย การติดตั้งป้ายเตือนและไฟส่องสว่างที่เพียงพอ ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่สามารถทำให้การสัญจรโดยใช้จักรยานมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น

4. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

4.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากที่นำเสนอข้างต้น ทำให้ทราบแนวคิดของผู้เดินทางในตำบลบางคล้าถึงปัจจัยที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะเป็นประโยชน์และมีความจำเป็นต่อการนำไปประยุกต์ใช้ในการกำหนดนโยบายและแผนปฏิบัติการสำหรับพัฒนาและผลักดันชุมชนบางคล้า ให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันต่อไป อย่างไรก็ตาม ผลลัพธ์ดังกล่าวจะถูกนำไปใช้ให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรมได้นั้น จำเป็นต้องมีกระบวนการกำหนดนโยบายและแผน โดยนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้ประโยชน์ โดยในขั้นต้น อาจเริ่มจากการวิเคราะห์ SWOT

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

ตารางที่ 4 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการพัฒนาเมืองบางคล้าให้เป็นเมืองและชุมชนที่เป็นมิตรต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
1) มีสถานที่ท่องเที่ยวและร้านอาหารสำคัญอยู่ตามถนนเส้นหลัก 2) ปริมาณการจราจรไม่มากจนเกินไป กระแสจราจรมีความเร็วต่ำ 3) เมืองไม่หนาแน่นจนเกินไป 4) สถานที่ราชการรวมศูนย์อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกัน 5) ระบบขนส่งสาธารณะมีเพียงรายเดียว ให้บริการในเส้นทางเดียว ไม่มีจักรยานยนต์รับจ้าง/มีเพียงรายเดียว 6) เป็นชุมชนน่าอยู่ ที่เพิ่งเริ่มมีการขยายตัวของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ไม่มีอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ 7) มีโครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงกันภายในชุมชนสามารถเข้าถึงสถานที่สำคัญต่างๆ ได้ด้วยจักรยานและการเดิน 8) มีนักท่องเที่ยวในวันหยุดเป็นจำนวนมาก สามารถสร้างกิจกรรมที่เชื่อมโยงสถานที่ท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานเป็นรูปแบบการเดินทางที่เชื่อมโยงได้เป็นอย่างดี	1) มีการใช้จักรยานยนต์จำนวนมาก 2) การออกแบบถนนยังไม่ทางจักรยานและทางเดินเท้าที่ได้มาตรฐาน 3) ถนนในชุมชนบางเส้นทางมีความกว้างผิวจราจรไม่มาก 4) พฤติกรรมการใช้ถนนและการจอดรถที่ขัดต่อการใช้จักรยานและการเดิน 5) นโยบายด้านการใช้พื้นที่และผังเมืองไม่ชัดเจน เกิดการพัฒนาการใช้พื้นที่ที่ไม่เป็นระเบียบ

โอกาส (Opportunity)	อิทธิพลของปัจจัยภายนอก/ภัยคุกคาม (Threaten)
1) นโยบายของรัฐบาลที่มุ่งเน้นปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง การพัฒนาอย่างยั่งยืน และชุมชนน่าอยู่ มาอย่างต่อเนื่อง 2) รัฐบาลชุดปัจจุบันสนับสนุนแนวทางการใช้จักรยาน และการเดินอย่างเป็นรูปธรรม 3) งบประมาณในการลงทุนในการปรับปรุงและพัฒนา เพื่อให้เกิดการพัฒนาให้เป็นเมืองและชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ไม่น่าจะสูงมาก 4) ความนิยมในการใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้น แม้ว่าจะเป็นไปเพื่อการออกกำลังกายก็ตาม แต่มีโอกาพัฒนาให้เป็นการใช้ในชีวิตประจำวันได้ 5) มีช่วงห่างของการเป็นเมืองจักรยานและการเดินอีกมาก ยังต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกอีกมาก อาทิ จุดจอดจักรยาน ร้านซ่อมจักรยาน ร้านขายจักรยาน เป็นต้น ซึ่งสิ่งอำนวยความสะดวกที่ขาดเหล่านี้ ล้วนเป็นโอกาสในการลงทุนในอนาคต	1) เริ่มมีนักลงทุนด้านต่างๆ เข้ามาในพื้นที่มากขึ้น มีโอกาสเกิดเป็นกระแสนิยม ทำให้ผู้คนมีพฤติกรรมบริโภคนิยม ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น 2) มีประชากรแฝงเป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีโรงงานอุตสาหกรรมอยู่ในพื้นที่ข้างเคียง ทำให้การจัดระเบียบพฤติกรรมการเดินทางทำได้ยากขึ้น



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

นอกจากการกำหนดแผนและให้ความสำคัญจากผู้บริหารในพื้นที่ เทศบาล และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งระดับจังหวัดและท้องถิ่นแล้ว การที่จะทำให้แนวคิดและนโยบายประสบความสำเร็จและสามารถขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่องและยั่งยืนในอนาคตนั้น จำเป็นต้องได้รับการยอมรับ (Acceptance) จากประชาคมในพื้นที่ด้วย ทั้งนี้เนื่องจากการทำให้ชุมชนหรือพื้นที่ใดก็ตามเกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินชีวิตของคนในชุมชนนั้น ย่อมกระทบความรู้สึกและคุณภาพชีวิตโดย

รวมของคนในพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียและได้รับผลกระทบโดยตรง ด้วยเหตุนี้ การดำเนินการให้บรรลุผลสำเร็จจึงจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือทั้งจากผู้บริหารท้องถิ่นและประชาชนในพื้นที่ด้วยการประสานประโยชน์ร่วมกันแบบบูรณาการในจุดที่สมดุล (ดังแสดงในภาพที่ 6) ก็จะทำให้สามารถหาแนวทางดำเนินการร่วมกันโดยเกิดผลประโยชน์กับทุกฝ่าย และด้วยการดำเนินการตามแนวทางนี้ จะทำให้ชุมชนตระหนักถึงความสำคัญและผลประโยชน์ที่ตามมาในระยะยาวทั้งกับตนเอง และคนรุ่นต่อไป และส่งผลประโยชน์ย้อนกลับมายังชุมชนในภาพรวมในที่สุด ซึ่งกระบวนการที่จะนำไปสู่การยอมรับของประชาคมจนนำไปสู่การบรรลุผลของการขับเคลื่อนนโยบายและแผนนั้น มาจากการรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชนในชุมชนในการเสนอแนวคิดไปยังผู้บริหารพื้นที่ (Bottom-Up Strategy) นั่นเอง โดยสำหรับการขับเคลื่อนนโยบายและแผนเพื่อพัฒนาเมืองบางคล้าสู่เมืองแห่งการใช้จักรยานอย่างยั่งยืนนั้น มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ได้ข้อมูลจากประชาคมสำหรับนำไปใช้ในการกำหนดนโยบายและแผนควบคู่ไปกับการใช้มุมมองของผู้บริหาร โดยที่ผ่านมามีตัวอย่างการดำเนินการที่สำคัญ ดังนี้

1) การจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการประชาคมชุมชนบางคล้าเพื่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ในโครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน : กรณีศึกษาเทศบาลเมืองบางคล้า จ.ฉะเชิงเทรา

การจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการประชาคมชุมชนบางคล้าเพื่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานในโครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน: กรณีศึกษาเทศบาลเมืองบางคล้า จ.ฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นโครงการย่อยของ “โครงการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างสังคมสุขภาวะ” ซึ่งเป็นโครงการที่ดำเนินการต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 โดยการสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) สถาบันการเดินและการจักรยานไทย และชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย 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
- การป้องกันอุบัติเหตุจราจรสำหรับผู้ใช้จักรยาน
- การจัดระเบียบการสัญจรและการใช้รถใช้ถนนเพื่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน



ภาพที่ 7 งานสัมมนาเชิงปฏิบัติการประชุมชุมชนบางคล้าเพื่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2561

2) การประชุมเชิงปฏิบัติการ “ทบทวนบางคล้า...ก่อนสร้างเมืองจักรยาน” ในโครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน: กรณีศึกษาเทศบาลเมืองบางคล้า จ.ฉะเชิงเทรา

การจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ “ทบทวนบางคล้า...ก่อนสร้างเมืองจักรยาน” เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานในโครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน: กรณีศึกษาเทศบาลเมืองบางคล้า จ.ฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นโครงการย่อยของ “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

การจัดการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติกรดังกล่าว เป็นการให้ความสำคัญกับประชาชนในพื้นที่และเน้นการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้นโยบายและแผนในส่วนของ Bottom-Up นั้น สะท้อนมาจากความต้องการของคนในชุมชนอย่างแท้จริง โดยผลสรุปสำคัญที่ได้จากการจัดประชุมเชิงปฏิบัติกรดังกล่าว ได้นำไปสู่การดำเนินการอีกขั้นหนึ่งของการผลักดันแนวคิดในการพัฒนาเมือง-ชุมชนบางคล้าให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างยั่งยืน นั่นคือ การสร้างการมีส่วนร่วมของประชาคมชุมชนบางคล้าในการขับเคลื่อนนโยบาย โครงการ และแนวคิดของการพัฒนาดังกล่าวในพื้นที่ ด้วยการเสนอร่าง “คณะกรรมการส่งเสริมบางคล้าให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน” จากนั้น คณะทำงานประกอบด้วย ผู้บริหารและคณะทำงานของสถาบันการเดินและการจักรยานไทย และนักวิจัยในพื้นที่ ได้เข้าพบผู้บริหารเทศบาลตำบลบางคล้า ในวันที่ 30 มกราคม 2562 เพื่อหารือเรื่อง “การแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมบางคล้าให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน”

ในการหารือ ผู้บริหารและคณะทำงานของสถาบันการเดินและการจักรยานไทย และนักวิจัยในพื้นที่ ได้นำเสนอร่าง “คณะกรรมการส่งเสริมบางคล้าให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน” แก่ผู้บริหารเทศบาลตำบลบางคล้า และผู้เข้าร่วมประชุม เพื่อร่วมกันพิจารณาและให้ข้อเสนอแนะ ก่อนที่จะมีมติเห็นชอบเนื้อหาของร่างฉบับดังกล่าว โดยมีข้อเสนอแนะให้เพิ่มเติมและปรับแก้รายละเอียดบางส่วน โดยเนื้อหาของร่างคณะกรรมการฯ ที่ได้รับการปรับเนื้อหาเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ดังได้นำเสนอไปแล้วข้างต้น คณะกรรมการฯ ชุดนี้ จะทำหน้าที่ขับเคลื่อนนโยบาย โครงการ และแนวคิด การพัฒนาเมืองบางคล้าให้เป็นชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างยั่งยืน และทำหน้าที่เป็นศูนย์รวมที่เชื่อมประสานความร่วมมือของการขับเคลื่อนของคนในพื้นที่กับหน่วยงานภายนอกให้เกิดเป็นรูปธรรม เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนของผู้คนในชุมชน โดยที่ประชุมฯ ได้ร่วมกันกำหนดแนวทางการพัฒนาและการดำเนินงานเบื้องต้น ประกอบด้วย

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

จากที่นำเสนอไปนั้น จะเห็นได้ว่าจากจุดเริ่มต้นของความต้องการพัฒนาเมืองและผลักดันแนวคิดในการพัฒนาเมืองให้เป็นไปตามแนวทางที่ต้องการนั้น ต้องอาศัยการดำเนินการหลายขั้นตอน ใช้ระยะเวลาในการดำเนินงานเป็นระยะเวลาหลายปี ต้องใช้ข้อมูลและกระบวนการวิเคราะห์ข้อมูลที่น่าเชื่อถือเพื่อให้ได้ข้อเท็จจริงที่สะท้อนมาจากชุมชนอย่างรอบด้าน รวมถึงการนำข้อมูลดังกล่าวมาประยุกต์ผ่านกระบวนการและขั้นตอนการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย เพื่อกำหนดแผนและแนวทางปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป อย่างไรก็ตาม เมื่อจัดตั้งคณะกรรมการดำเนินงานเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ขั้นตอนต่อไปที่สำคัญไปยิ่งหย่อนกว่ากันก็คือ การเริ่มขับเคลื่อนโครงการพัฒนาตามแผนการดำเนินงานจริงในพื้นที่ พร้อมทั้งการกำกับและติดตามการขับเคลื่อนให้เป็นไปตามกรอบของนโยบายที่กำหนดไว้ เพื่อนำไปสู่การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการที่นำไปสู่โครงการพัฒนาบางคล้าให้เป็นเมืองที่มีมิตรต่อการใช้จักรยานอย่างยั่งยืนต่อไป

4.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

จากผลการศึกษาและการดำเนินงานตามที่กล่าวข้างต้น มีข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ เพื่อพัฒนาเมืองบางคล้าให้เป็นเมืองต้นแบบของการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างยั่งยืน ดังนี้

(1) การสร้างทางจักรยานหรือการปรับปรุงทางกายภาพเพียงอย่างเดียว อาจไม่ใช่คำตอบทั้งหมดที่จะทำให้คนในพื้นที่เปลี่ยนมาเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างยั่งยืน นักวางแผนจำเป็นต้องพัฒนาองค์ประกอบอื่นๆ ควบคู่ไปด้วย ซึ่งการดำเนินการที่จำเป็นส่วนหนึ่ง ก็คือการพยายามลดปัญหาและอุปสรรคที่มีต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันตามที่กล่าวข้างต้น

(2) นอกจากการลดปัญหาและอุปสรรคที่มีต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันแล้ว ผู้วางแผนควรสร้างความรู้สึกเชิงบวกตั้งแต่วินาทีนี้ เพื่อให้เกิดทัศนคติที่ดี และเกิดพฤติกรรมการใช้จักรยานในปัจจุบัน เพื่อส่งผลให้เกิดพฤติกรรมการใช้จักรยานอย่างต่อเนื่องในอนาคต เนื่องจากจากผลการวิจัยทั้งในและต่างประเทศพบว่า พฤติกรรมในอดีต (Past behaviors) และประสบการณ์ในอดีตนั้น เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการแสดงพฤติกรรมและการเลือกที่จะแสดงพฤติกรรมในอนาคตอย่างมีนัยสำคัญ ด้วยเหตุนี้ จึงควรสร้างบริบทและสภาพแวดล้อม และองค์ประกอบของเมืองที่สนับสนุนการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันตั้งแต่วินาทีนี้ เพื่อให้เกิดประสบการณ์การใช้จักรยานและสัดส่วนของผู้ที่ใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้น เพื่อมุ่งหวังให้เกิดการถ่วงดุลพฤติกรรมและประสบการณ์ไปยังคนรุ่นต่อไป เนื่องจากทัศนคติและการปรับพฤติกรรมเป็นสิ่งที่ใช้เวลาในการสร้างและพัฒนา แต่เมื่อประพฤติเข้าไปซ้ำมาแล้ว (Repeated Behavior) จนกลายเป็นความเคยชิน (Habitual Behavior) จะสามารถปรับพฤติกรรมการเดินทางและสามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างยั่งยืน

(3) ควรดำเนินการและวางแผนแบบบูรณาการ เนื่องจากถ้าจะทำให้คนหันมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้นั้น คือการเปลี่ยนกระบวนทัศน์ (Paradigm Shift) ของสังคมไทยเลยทีเดียว เนื่องจากทุกภาคส่วนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต้องมี Mind set เดียวกันเกี่ยวกับการเดินทางโดยใช้การเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน อยู่ในชุดความคิดเสมือนว่าเป็นสิ่งที่ต้องมีอยู่ในองค์ประกอบของเมืองเสมอ ด้วยแนวคิดนี้ จึงจะทำให้การเดินและการใช้จักรยานสามารถอยู่ในบริบทของการดำเนินชีวิต และในชีวิตประจำวันของสังคมไทยได้อย่างแท้จริง

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบพระคุณชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) สำหรับการสนับสนุนทุนวิจัยแก่ ผศ.ดร. สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์ ในโครงการศึกษาและการดำเนินการในพื้นที่ และขอขอบพระคุณเทศบาลตำบลบางคล้า คณะทำงาน ประชาคม และผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ สำหรับการประสานงานและข้อมูลที่เป็นสำหรับการวิจัย

เอกสารอ้างอิง

- เทศบาลตำบลบางคล้า. *สำนักทะเบียนท้องถิ่นเทศบาลตำบลบางคล้า*. สืบค้นเมื่อ ธันวาคม 2559 จาก www.bangkhla.go.th
- วิโรจน์ รุโจปการ. (2544). *การวางแผนการขนส่งเขตเมือง*. กรุงเทพมหานคร: ภาควิชาวิศวกรรมโยธา, คณะวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ศิริชัย กาญจนวาสี, ทวีวัฒน์ ปิตยานนท์ และดิเรก ศรีสุข. (2540). *การเลือกใช้สถิติที่เหมาะสมสำหรับการวิจัย*. กรุงเทพมหานคร: พชรกานต์พับลิเคชั่น.
- สนิดา อ่อนหนู. (2555). *นโยบายเชิงสัญลักษณ์เพื่อการแก้ปัญหาจราจร: กรณีศึกษาโครงการต่างๆ เกี่ยวกับจักรยานในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ไม่ได้ดีพิมพ์, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์ และสรวิศ นฤปิติ. (2552). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจลดการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มวัยรุ่นในสถานศึกษา: กรณีศึกษามหาวิทยาลัยบูรพา. *วิศวกรรมสารฉบับวิจัยและพัฒนา*, 20(1), 38-47.
- สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์ และสรวิศ นฤปิติ. (2552). การประยุกต์ Norm-Activation Theory และ The Theory of Planned Behavior เพื่อการอธิบายความตั้งใจลดการใช้รถจักรยานยนต์. *วิศวกรรมสารฉบับวิจัยและพัฒนา*, 20(2), 9-18.
- สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. (2552). การยอมรับการใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร. *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*. สืบค้นเมื่อวันที่ 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.
- Stangeby, 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 ทั้งด้านลักษณะทางกายภาพ รูปแบบการใช้งาน และปัญหาที่พบจากการใช้งาน ตลอดจนนำเสนอลักษณะทางกายภาพที่มีความเป็นไปได้ในการพัฒนาเส้นทางจักรยานรูปแบบใหม่

ทางจักรยานในเทศบาลนครตรังในปัจจุบัน ได้จัดทำขึ้นขึ้นในปี 2558 โดยจัดทำทางจักรยาน บนถนนสายหลัก และเส้นทางจักรยานทั้งหมดเชื่อมต่อกัน โดยจัดทำในรูปแบบทางจักรยานบนไหล่ทางถนน 1 ฝั่ง มีขนาดความกว้างโดยประมาณ 1.80 เมตร แต่จากการสำรวจการใช้งานทางจักรยานเทศบาลนครตรังในปัจจุบัน (เมษายน 2562) พบว่ามีปัญหาในการใช้ทางจักรยาน เนื่องจากการจอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเส้นทางจักรยานโดยตลอดเส้นทาง ทำให้ต้องใช้จักรยานร่วมช่องทาง กับยานพาหนะอื่นๆ อาจมีความเสี่ยงต่อสวัสดิภาพของผู้ใช้จักรยาน และอาจส่งผลกระทบต่อทางเลือกใช้จักรยานในการเดินทางน้อยลงได้

คำสำคัญ : ทางจักรยาน, ทางจักรยานรูปแบบใหม่, เทศบาลนครตรัง, การเดินทางด้วยจักรยาน

Abstract

This article aims to analyze the current bicycle routes of Trang Municipality. Both physical aspects, usage condition 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

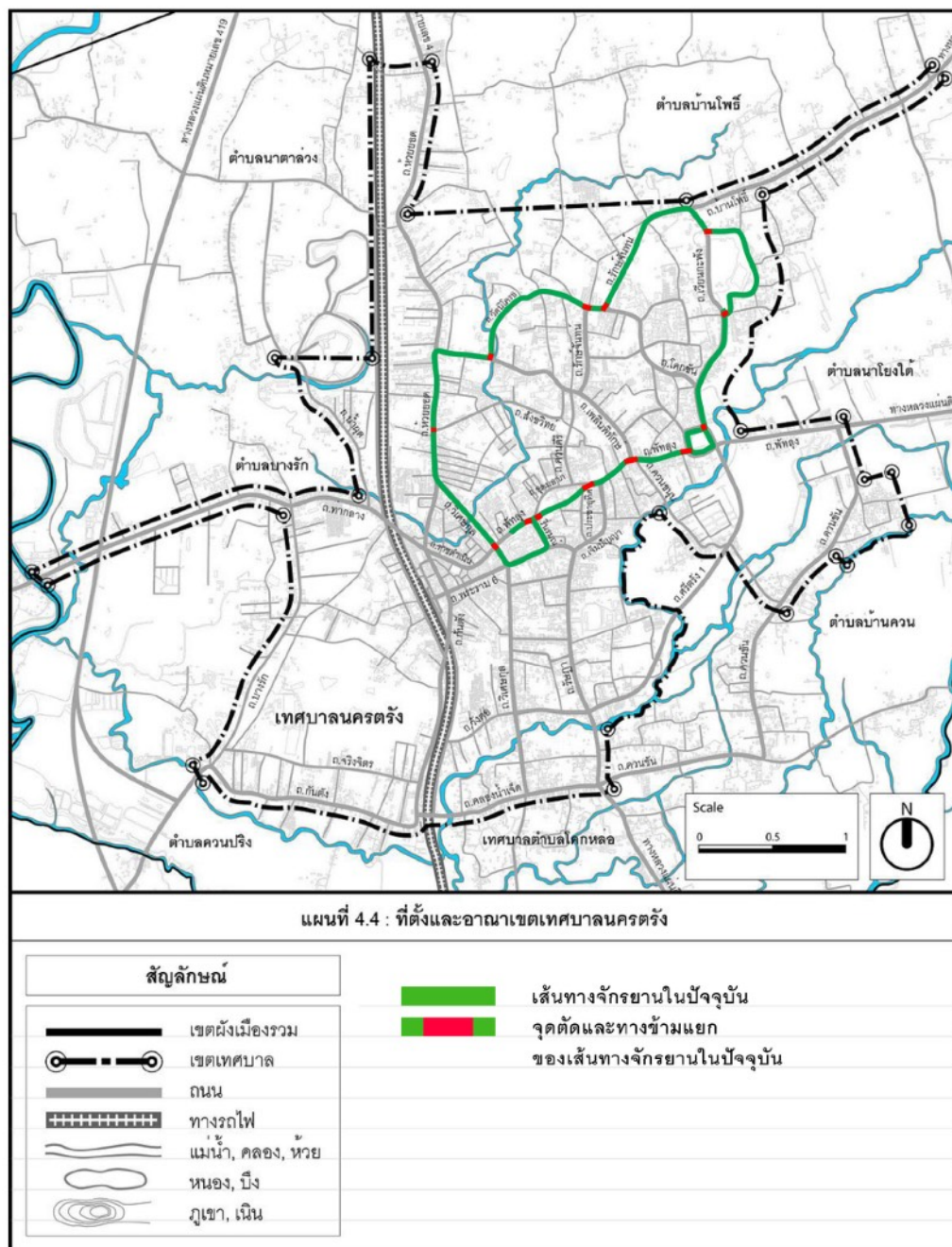
เทศบาลนครตรังมีสภาพพื้นที่เป็นที่ราบสลับเนิน มีการใช้ที่ดินเป็นชุมชนหนาแน่นและมีการใช้ที่ดินหลากหลาย ระยะทางระหว่างสถานที่สำคัญอยู่ในระยะที่ไม่ไกลจากกันมากนัก การเดินทางของประชาชนส่วนใหญ่จึงเป็นการเดินทางในระยะสั้น ส่งผลให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทาง ได้หลากหลาย

การใช้จักรยานเพื่อการสัญจรเป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทางในเทศบาลนครตรัง เนื่องจากมีความยืดหยุ่นในการเดินทางสูงและมีการเข้าถึงที่ดี และมีประสิทธิภาพสูงสำหรับการเดินทางในระยะสั้น เนื่องจากการเดินทางด้วยจักรยานมีความเหมาะสมสำหรับการเดินทางระยะ 0.5-6.5 กิโลเมตร (คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535) ซึ่งปัจจุบันการเดินทางของประชาชนในเทศบาลนครตรังมีการใช้จักรยานกันอย่างแพร่หลาย ทั้งในแง่ของการเดินทางในชีวิตประจำวัน และการออกกำลังกาย มีกลุ่มผู้ใช้ทุกช่วงอายุโดยเฉพาะเด็กและเยาวชนและผู้สูงอายุ กลุ่มผู้ใช้จักรยานได้มีการรวมตัวกันเป็นชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพ และได้ส่งเสริมให้เกิดการเดินทางด้วยจักรยานมากขึ้น

การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานเทศบาลนครตรังจะตอบสนองการใช้จักรยานในพื้นที่ ช่วยลดรายจ่ายในการเดินทางให้แก่ประชาชน ลดจำนวนการใช้รถยนต์ และจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ลดการติดขัดของจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน รวมถึงทำให้สุขภาพของประชาชนในท้องถิ่นดีขึ้น

เส้นทางจักรยานในปัจจุบัน

เทศบาลนครตรังได้จัดทำเส้นทางจักรยานขึ้นในปี 2558 โดยจัดทำทางจักรยานในถนนสายหลักหลายเส้นทาง เส้นทางจักรยานทั้งหมดเชื่อมต่อกัน โดยจัดทำในรูปแบบทางจักรยานบนไหล่ทางถนน 1 ฟุต มีขนาดความกว้างโดยประมาณ 1.80 เมตร ซึ่งมีเส้นทางและลักษณะทางกายภาพตลอดเส้นทาง ดังนี้



แผนผังเส้นทางจักรยานในเทศบาลนครตรัง (2562)

ที่มา : สรศักดิ์ ชิตชลธาร



จากแผนผังและภาพเส้นทางจักรยาน แสดงการใช้งานทางจักรยานเทศบาลนครตรัง ในปัจจุบัน (เมษายน 2562) พบว่า มีปัญหาในการใช้ทางจักรยาน เนื่องจากการจอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเส้นทางจักรยานโดยตลอดเส้นทาง ทำให้ผู้ใช้จักรยานในการเดินทางไม่สามารถใช้ทางจักรยานได้ การเดินทางด้วยจักรยานต้องใช้พื้นที่จราจรปกติ ซึ่งไม่ตรงกับจุดประสงค์ในการทำเส้นทางจักรยาน และเส้นทางจักรยานมีการผ่านทางแยกในหลายจุด ทำให้เส้นทางมีความปลอดภัยน้อย การใช้จักรยานร่วมช่องทางกับยานพาหนะอื่นๆ อาจมีความเสี่ยงต่อสวัสดิภาพของผู้ใช้จักรยาน และอาจส่งผลต่อการเลือกใช้จักรยานในการเดินทางได้

เส้นทางจักรยาน

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

1. การเดินทางเพื่อประโยชน์ใช้สอย (utilitarian trip) ได้แก่ การเดินทางไปทำงาน ไปซื้อของ เป็นการเดินทางเพื่อให้ถึงจุดหมายที่ต้องการโดยเร็วและถูกรบกวนน้อยที่สุด
2. การเดินทางเพื่อนันทนาการ (recreational trip) เป็นการขี่จักรยานเพื่อความเพลิดเพลิน จุดหมายปลายทางมีความสำคัญรองลงไป

จากการศึกษาลักษณะโดยทั่วไปของการเดินทางด้วยจักรยานสามารถสรุปได้ว่า การใช้จักรยานจะเหมาะสมสำหรับการเดินทางในระยะสั้นประมาณ 0.6 - 7.0 กิโลเมตร โดยเฉพาะการเดินทางในละแวกบ้าน สภาวะแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการใช้จักรยาน คือ พื้นที่ที่มีลักษณะภูมิประเทศที่ราบเรียบ ไม่มีสภาพภูมิอากาศที่เลวร้ายเกินไป ดังนั้นเมื่อทราบถึงเหตุผลดังกล่าว ทำให้สามารถวางแผนพื้นที่ที่มีความเหมาะสม และหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่เป็นอุปสรรคต่อการสร้างระบบทางจักรยานได้

ทางจักรยาน

ทางจักรยานประเภท Class I Bikeway หรือ Bicycle path คือ ทางจักรยานที่แยกออกจากการจราจรของยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์โดยมีพื้นที่โล่งว่างหรือสิ่งกีดขวางกั้นอยู่ อาจเป็นส่วนหนึ่งของ ทางหลวงหรือถนนสายธรรมดา Bike path นี้เป็นได้ทั้งเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับนันทนาการ หรือการเดินทางที่มีวัตถุประสงค์อื่น รูปแบบที่นิยมที่สุดคือพื้นที่โล่งว่าง สองข้างทางแม่น้ำลำคลอง ทางรถไฟที่ไม่ใช้แล้ว ภายในมหาวิทยาลัยหรือในสวนสาธารณะหรือในพื้นที่พัฒนาใหม่ สามารถจัดบนเส้นทางที่ไม่อยู่ในระบบถนนได้ (AASHTO, 1991) การเป็นทางจักรยานที่ไม่ร่วมกับการจราจรประเภทอื่นๆ ส่งผลให้เป็นทางจักรยานที่มีความปลอดภัยมากที่สุด

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

1. การวางแผน ซึ่งรวมทั้งการจำแนกวัตถุประสงค์ของเส้นทาง ซึ่งรวมถึงจุดเริ่มต้น การเดินทางและจุดหมายปลายทาง การจำแนกศักยภาพเส้นทาง เป็นต้น
2. การประเมินสภาพของพื้นที่ ซึ่งรวมถึงการประเมินศักยภาพของถนน และผู้ใช้งานในรูปแบบของแผนการวิเคราะห์ลักษณะถนนทุกเส้นทางหรือบางเส้นทางเพื่อเป็นพื้นฐานในการเสนอแนะสำหรับเส้นทางจักรยาน
3. ข้อมูลผู้ใช้จักรยาน ประกอบด้วยการศึกษาความพอใจในการใช้เส้นทางต่างๆ ของผู้ใช้จักรยาน ซึ่งไม่จำเป็นต้องวิเคราะห์ไปควบคู่กับสภาพจราจร ปัจจัยด้านการเกิดอันตรายหรือสัณชาตญาณในการคัดเลือกเส้นทาง เช่น ความถี่ในการเลือกใช้เส้นทาง เป็นต้น

สิ่งอำนวยความสะดวกทางจักรยาน

สิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งได้แก่ ที่จอดจักรยาน หากได้รับการปรับปรุงจะทำให้มีจำนวนผู้ใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้น และสามารถส่งเสริมให้เกิดระบบจักรยานที่มีประสิทธิภาพ สิ่งที่ต้องคำนึงถึงเป็นอันดับแรกในการสร้างที่จอดจักรยานคือ ความปลอดภัย ที่จอดจักรยานต้องมีความยืดหยุ่นของตำแหน่งที่ตั้ง และการใช้งาน ทั้งนี้ประกอบด้วยหลักการต่างๆ เช่น (Litman & Friend, 2004)

- สามารถรองรับจำนวนจักรยานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- มีความปลอดภัย
- ปกป้องจากสภาพอากาศ
- สามารถใช้ได้อย่างสะดวก
- อยู่ในสถานที่ที่มองเห็นได้ง่าย
- ใกล้กับจุดหมายปลายทาง

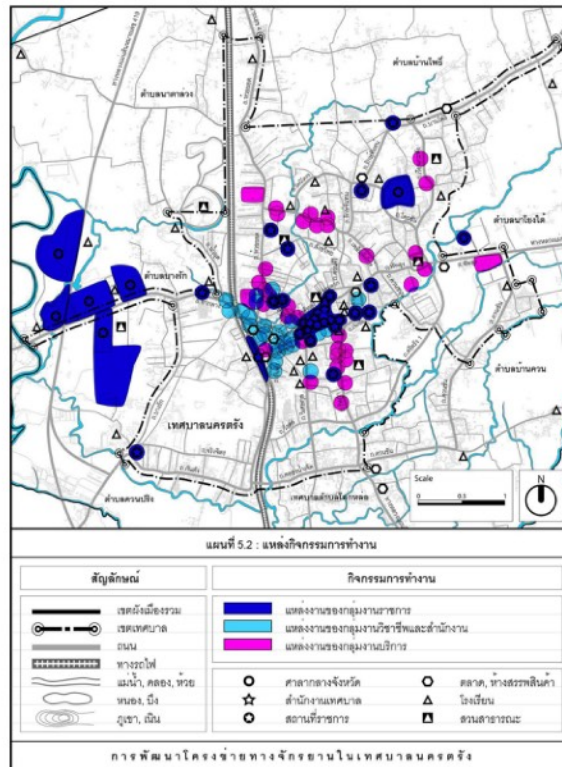
การวางแผนเส้นทางจักรยาน

กระบวนการวางแผนแม่บทสำหรับการเดินทางด้วยจักรยาน โดยทั่วไปจะประกอบด้วยขั้นตอนต่างๆ ซึ่งเรียงตามลำดับได้ ดังนี้ (Wachtel, 1996)

1. วิเคราะห์สภาพท้องถิ่น และความต้องการของประชาชน รวมถึงรูปแบบอุบัติเหตุ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ในปัจจุบัน
2. วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบการใช้จักรยานในปัจจุบัน
3. จำแนกรูปแบบการเดินทางด้วยจักรยานตลอดจนการทดสอบความน่าจะเป็นของจุดเริ่มต้น (origins) และจุดหมายปลายทาง (destinations)
4. จัดทำข้อเสนอแนะสำหรับการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก
5. เสนอแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก
6. เสนอแนวทางการสนับสนุนอื่นๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทางจักรยาน เช่นมาตรการทางการเงิน การประชาสัมพันธ์ถึงความสำคัญของการใช้จักรยาน

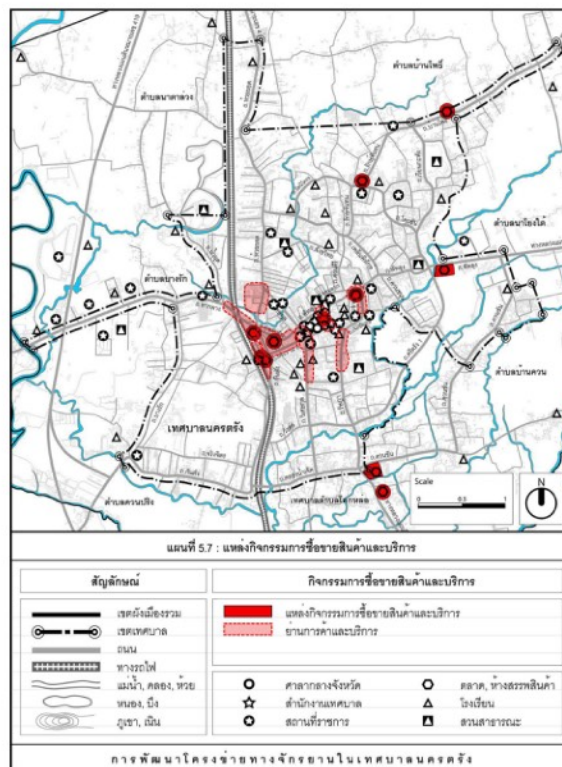
แหล่งของกิจกรรมที่มีผลต่อการเดินทางในเทศบาลนครตรัง

กิจกรรมการทำงานในเทศบาลนครตรังได้ใช้ข้อมูลที่ตั้งของกิจกรรมการทำงานหรือแหล่งงานเป็นหลัก ซึ่งได้จากการศึกษาข้อมูลแผนที่และการสำรวจเบื้องต้น โดยจำแนกออกเป็นกลุ่มอาชีพ คือ แหล่งงานของกลุ่มงานราชการ แหล่งงานของกลุ่มงานวิชาชีพและสำนักงาน และแหล่งงานของกลุ่มงานบริการ ดังนี้



ที่มา : นายสรศักดิ์ ชิตช่อฮาว

กิจกรรมการซื้อขายสินค้าและบริการในเขตปทุมธานีสามารถใช้ข้อมูลที่ตั้งของบริเวณย่านการค้าและบริการในพื้นที่ ได้แก่ ตลาดสด ห้างสรรพสินค้า ห้างค้าปลีกขนาดใหญ่ ร้านค้าปลีก-ส่ง และร้านบริการต่างๆ ซึ่งจากการสำรวจโดยผู้วิจัย พบว่า มีย่านที่มีกิจกรรมการซื้อขายสินค้าและบริการต่างๆ ดังนี้

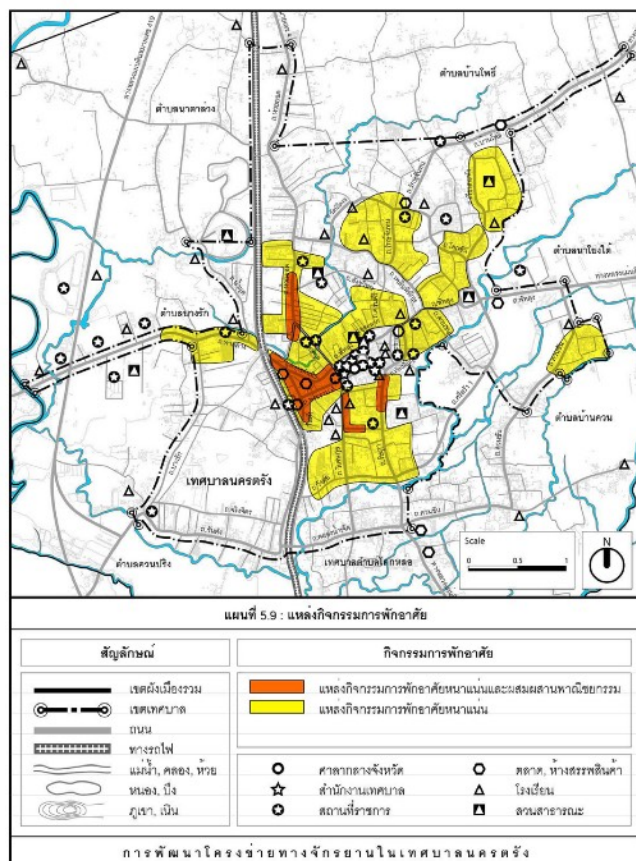


ที่มา : นายสรศักดิ์ ชิตช่อฮาว

กิจกรรมการพักผ่อนในเทศบาลนครตรังได้ใช้ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน (2550) และจากการสำรวจของผู้วิจัยพบว่า มีทั้งลักษณะการเกาะกลุ่มและกระจายตัวตามพื้นที่ต่างๆ

ลักษณะการเกาะกลุ่ม โดยส่วนใหญ่จะเกาะตัวบริเวณย่านการค้าและสองข้างถนนสายหลักของเทศบาล บริเวณที่มีการเกาะกลุ่มอย่างหนาแน่นได้แก่ ถนนราชดำเนิน ถนนพระราม 6 ถนนกันตัง และถนนห้วยยอด ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการของพื้นที่ โดยมีการใช้ประโยชน์ที่ดินผสมผสานกันระหว่างกิจกรรมการพักผ่อนและการพาณิชย์

บริเวณที่มีการเกาะกลุ่มสองข้างถนนสายหลักได้แก่ ถนนรัชฎา ถนนวิเศษกุล และถนนท่ากลาง โดยมีการใช้ประโยชน์ที่ดินผสมผสานกันระหว่างกิจกรรมการพักผ่อนและการพาณิชย์เช่นกัน



ที่มา : นายสวัสดิ์ ชีตธธาว

จากข้อมูลแหล่งกำเนิดและจุดหมายการเดินทางดังกล่าวทำให้เข้าใจถึงแหล่งที่ตั้งและลักษณะการเดินทาง ทำให้ทราบว่าการพัฒนาเส้นทางจักรยานนั้นควรจะต้องผ่านสถานที่ใด เพื่อให้ตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนได้มากที่สุด

จากการสำรวจการเดินทางในเทศบาลนครตรัง พบว่า วัตถุประสงค์ในการเดินทางในเมือง โดยส่วนใหญ่มี 6 วัตถุประสงค์ คือ เรียน ทำงาน ทำธุระ ซื้อของ พักผ่อนและออกกำลังกาย

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

และการเดินทางที่ระยะทาง 0-5 ก.ม. พบมากที่สุดถึง 80% ซึ่งเป็นระยะทางที่อยู่ภายในเขตเทศบาลนครตรัง แสดงให้เห็นถึงโอกาสที่เทศบาลนครตรังสามารถพัฒนาให้เป็นเมืองจักรยานได้

การใช้จักรยานในพื้นที่

การใช้จักรยานในเทศบาลนครตรัง ในการศึกษาเมื่อปี 2552 พบว่า ปัญหาในการใช้จักรยานที่พบมากที่สุด คือ การไม่มีที่จอดจักรยานที่ปลอดภัย (60.6%) อันดับสอง คือ ความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกับรถประเภทอื่นๆ (33.3%) และอันดับสาม คือ ถนนแคบ (18.2%)

เมื่อเทศบาลนครตรังมีทางจักรยานในปี 2558 แต่ยังไม่มีการที่จอดจักรยานและพบปัญหาการจอดรถกีดขวางทางจักรยาน ทำให้ไม่สามารถใช้จักรยานได้อย่างสะดวกสบาย และไม่ได้แก้ปัญหาการใช้จักรยานแม้จะมีทางจักรยานแล้ว จึงจำเป็นต้องมีการทบทวนการออกแบบเส้นทางจักรยานในเทศบาลนครตรังเสียใหม่ เพื่อให้ตอบสนองการใช้งานของผู้ใช้จักรยานได้อย่างสะดวกสบาย และแก้ปัญหาการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน

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

- เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย พิจารณาจากข้อมูลปริมาณการจราจร ข้อมูลความเร็วในการจราจร และข้อมูลไฟส่องสว่างของเส้นทาง
 - เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง พิจารณาจากข้อมูลความตัดตรงของเส้นทาง และข้อมูลการตัดผ่านสิ่งกีดขวางของเส้นทาง
 - เกณฑ์การเข้าถึงจุดหมายที่หลากหลาย พิจารณาจากจำนวนประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่เส้นทางเข้าถึง
 - เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านกายภาพ พิจารณาจากข้อมูลความกว้างของถนน ข้อมูลความลาดชันของถนน และข้อมูลความเรียบของพื้นผิวถนน
 - เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านสิ่งแวดล้อม พิจารณาจากข้อมูลความร่มรื่นของเส้นทาง ข้อมูลสภาพมลพิษของเส้นทาง และข้อมูลความหนาแน่นของอาคารตลอดเส้นทาง
 - เกณฑ์ความน่าสนใจของเส้นทาง พิจารณาจากข้อมูลเส้นทางที่มองเห็นจุดหมายตาชัดเจน และข้อมูลเส้นทางที่มีสภาพแวดล้อมดึงดูดใจ
 - เกณฑ์ความนิยมต่อเส้นทางของผู้ใช้จักรยาน พิจารณาจากจำนวนสัดส่วนผู้ใช้จักรยานในปัจจุบัน
- การพิจารณาจากเกณฑ์มาตรฐานในการออกแบบเส้นทางจักรยานครั้งนี้ให้ความสำคัญในสองประเด็นหลัก คือ เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย และ เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง ซึ่งมีสาระสำคัญ คือ

เกณฑ์ความเหมาะสมของเส้นทางด้านความปลอดภัย

โครงข่ายทางจักรยาน ต้องหลีกเลี่ยงการซ้อนทับกับเส้นทางสัญจรที่มีความหนาแน่นของยานพาหนะอื่นๆ แต่ในขณะเดียวกันสามารถเชื่อมต่อเป็นโครงข่ายที่มีประสิทธิภาพในการเดินทางได้อย่างสะดวก เกณฑ์ความปลอดภัยมีความสำคัญมากที่สุดในการวางแผนโครงข่ายทางจักรยานโดยสามารถแยกออกได้เป็น 2 กรณี คือ

1) ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุอันเกิดจากยานพาหนะอื่น อันตรายที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากการซ้อนทับของเส้นทางจักรยานกับเส้นทางสัญจรรูปแบบอื่นๆ ในการศึกษาทางจักรยานของเมืองโอเรกอน ประเทศสหรัฐอเมริกา ระบุว่า สิ่งสำคัญประการแรกที่ผู้วางแผนต้องคำนึงถึง คือ เรื่องความปลอดภัยของเส้นทางจักรยานซึ่งอาจขัดแย้งกับรูปแบบการสัญจรประเภทอื่นๆ (Bikeways Oregon, 1981 และ Litman & Friend, 2004)

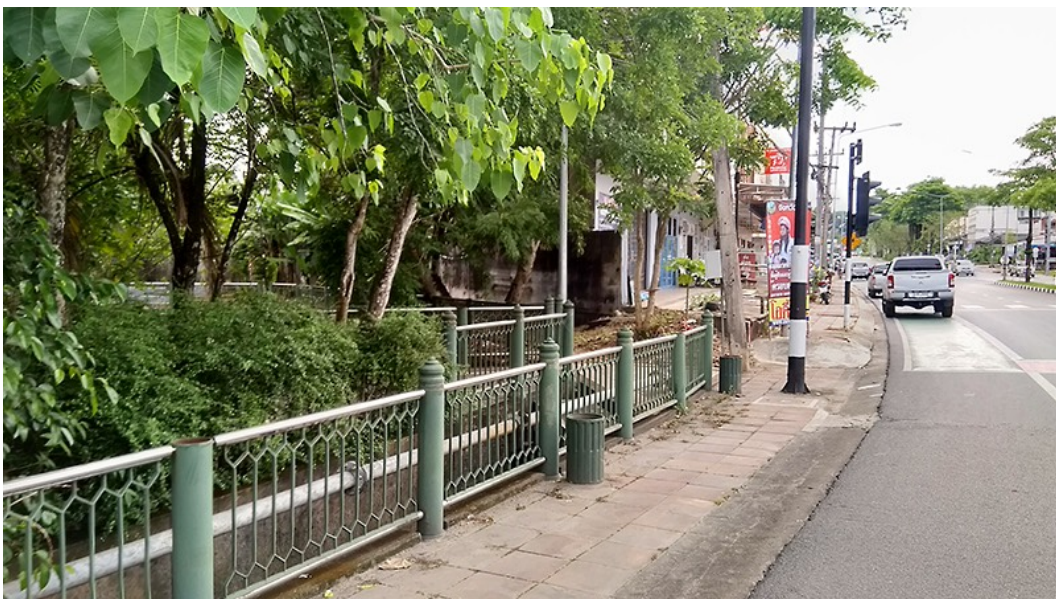
2) ความปลอดภัยในเส้นทางจักรยาน ทางจักรยานต้องสร้างความรู้สึกมั่นใจให้แก่ผู้ใช้ในเรื่องความปลอดภัยของทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ในการศึกษาทางจักรยานของเมืองโอเรกอน ประเทศสหรัฐอเมริกา ระบุว่า เส้นทางควรตัดผ่านสถานที่ที่มีแสงส่องสว่าง อาคารบ้านเรือนที่มีคนคึกคัก สามารถสร้างความรู้สึกอุ่นใจให้กับผู้ขับขี่ได้ (Bikeways Oregon, 1981 และ Litman & Friend, 2004)

เกณฑ์ในการเข้าถึงและการตัดตรงของเส้นทาง

ลักษณะเส้นทางที่ประกอบกันเป็นโครงข่ายทางจักรยานต้องมีศักยภาพในการเข้าถึงได้ดี สามารถนำไปสู่จุดหมายปลายทางที่ต้องการอย่างสะดวกรวดเร็ว มีความตัดตรงของเส้นทาง ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญอันดับแรกสำหรับผู้ขับขี่ที่ใช้จักรยานในการสัญจรเป็นประจำ

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

เมื่อพิจารณาจากเกณฑ์มาตรฐานในการออกแบบเส้นทางจักรยานแล้ว พบว่า การหลีกเลี่ยงการซ้อนทับกับเส้นทางสัญจรที่มีความหนาแน่นของยานพาหนะอื่นๆ แต่ในขณะเดียวกันสามารถเชื่อมต่อเป็นโครงข่ายที่มีประสิทธิภาพในการเดินทางได้อย่างสะดวกนั้น และสามารถนำไปสู่จุดหมายปลายทาง การเดินทางที่ต้องการอย่างสะดวกรวดเร็ว มีความตัดตรงของเส้นทาง พบว่าเส้นทางเดินริมคลองห้วยยางมีศักยภาพที่จะสามารถพัฒนาให้เป็นเส้นทางจักรยานสายใหม่ได้ โดยมีลักษณะทางกายภาพในปัจจุบัน (เมษายน 2562) ดังนี้



สะพานข้ามคลองห้วยยาง บริเวณริมถนนเพลินพิทักษ์



เส้นทางเดินริมคลองห้วยยาง บริเวณถนนเพลินพิทักษ์



เส้นทางเดินริมคลองห้วยยาง บริเวณถนนวิเศษกุล



เส้นทางเดินริมคลองห้วยยาง บริเวณถนนวิเศษกุล



เส้นทางเดินริมคลองห้วยยาง บริเวณถนนราชดำเนิน



เส้นทางเดินริมคลองห้วยยาง บริเวณถนนห้วยยอด



สะพานข้ามคลองห้วยยาง บริเวณริมถนนเพลินพิทักษ์

จากภาพจะพบการใช้จักรยานในทางเดินริมคลองห้วยยาง



สะพานข้ามคลองห้วยยาง บริเวณริมถนนราชดำเนิน



เส้นทางเดินริมคลองห้วยยาง บริเวณถนนห้วยยอด

การปรับปรุงเพื่อเป็นเส้นทางจักรยาน



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

1. วัสดุพื้นผิว

พื้นผิวของเส้นทางจักรยานที่ได้รับความนิยมมากที่สุดคือ แอสฟัลท์ เนื่องจากสามารถทำงานได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว และให้ความรู้สึกที่ดีในการขี่จักรยาน รองลงมาคือพื้นผิวคอนกรีต แต่ต้องระวังไม่ให้พื้นผิวหยาบและมีรอยต่อมากเกินไป พื้นผิวที่ใช้การเรียงหิน เป็นอีกทางเลือกหนึ่ง แต่มักจะมีปัญหาเรื่องการระบายน้ำและความเรียบของพื้นผิว

2. ป้าย

การใช้ป้ายในเส้นทางจักรยานแบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือ

- ป้ายบังคับ ซึ่งจะบอกถึงกฎ ระเบียบ ในการใช้เส้นทางจักรยาน เช่น ห้ามจอด หรือ จอดเฉพาะจักรยานเท่านั้น
- ป้ายเตือน เป็นการแจ้งเตือนให้ผู้ขี่จักรยานหรือผู้ใช้เส้นทางให้ระมัดระวังซึ่งกันและกัน เช่น ระวังจักรยานทางแคบ ทางลาด รอสัญญาณไฟ เป็นต้น
- ป้ายแนะนำเส้นทาง เป็นการแจ้งข่าวสารเส้นทางจักรยาน ว่าเริ่มต้นหรือสิ้นสุดที่ใด ช้อแนะนำในการใช้เส้นทาง เป็นต้น

ตำแหน่งที่ติดตั้งป้าย เช่น ป้ายแนะนำเส้นทาง ควรติดตั้งในบริเวณที่เส้นทางเริ่มต้น หรือสิ้นสุด บริเวณที่มีการเปลี่ยนทิศทางหรือบริเวณที่เป็นจุดตัดกับเส้นทางอื่น

ป้ายเตือน ควรอยู่ในจุดที่มีโอกาสจะเกิดอุบัติเหตุระหว่างผู้ขี่จักรยานกับพาหนะอื่น บริเวณที่ทางจักรยานตัดกับถนน บริเวณที่ทางจักรยานตัดกับทางเข้า ออกอาคาร หรือ บริเวณที่คาดว่าจะมีผู้ใช้จักรยานเป็นจำนวนมาก (บริเวณโรงเรียน สวนสาธารณะ)

ขอบด้านล่างของป้ายควรสูงไม่น้อยกว่า 1.50 เมตร จากพื้นผิวทางจักรยานในเขตนอกเมือง และไม่น้อยกว่า 2.10 เมตรในเขตที่พักอาศัย พาณิชยกรรม ย่านอาคารสำนักงาน

3. ทางลาด

ทางจักรยานในส่วนที่ต้องทำเป็นทางลาดต้องคำนึงถึงผู้ใช้ประเภทอื่นด้วย เช่น คนพิการที่ใช้รถเข็น รถเข็นเด็กก่อน 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

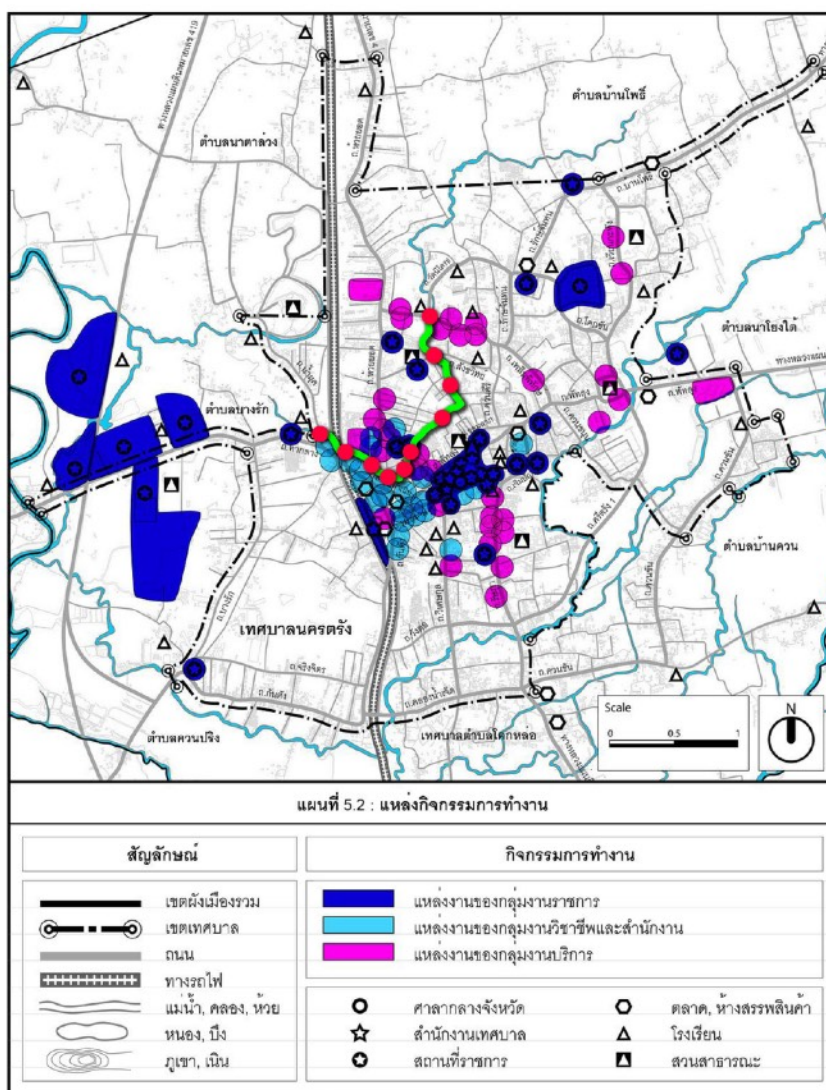
- การลดความเร็วของรถยนต์ลงโดยการเพิ่มความสูงของทางข้ามสำหรับจักรยาน (Garder, Leden และ Pulkkinen, 1998)

- การติดตั้งสัญญาณไฟสำหรับคนเดินข้ามถนน

5. ที่จอดจักรยาน

APBP จัดทำแนวทางการจัดที่จอดจักรยาน โดยแนะนำลักษณะที่จอดจักรยานแบบตัว U ให้เป็นมาตรฐานการออกแบบ การจัดวางที่จอดกำหนดให้มีระยะห่างระหว่างกัน 0.75 เมตร และระยะห่างด้านยาว 1.20 เมตร (Association of Pedrestrain and Bicycle Profession, 2002)

บทสรุปเส้นทางจักรยานสายใหม่



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

รายการอ้างอิง

- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. คณะวิศวกรรมศาสตร์. หน่วยวิจัยการจราจรและการขนส่ง. รายงานความเป็นไปได้ของการพัฒนาช่องทางเดินรถจักรยาน. 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.
- Austroroads. 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 พรรณสวัสดิ์

คณะกรรมการ

- | | |
|---------------------------------|-----------|
| (1) นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ | ประธาน |
| (2) ดร.สุขแสง คุณนก | รองประธาน |
| (3) นายจุมพล สำเภาพล | รองประธาน |
| (4) นายกวิน ชูติมา | กรรมการ |
| (5) รศ.ดร. พนิต ภูจินดา | กรรมการ |
| (6) รศ.ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา | กรรมการ |
| (7) นายกิตติศักดิ์ อินทรวินิชย์ | กรรมการ |
| (8) นางสาวอัจฉิมา มีพริ้ง | เลขานุการ |

รายนามคณะทำงาน

การจัดการประชุมส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 7

- | | |
|---------------------------------|--|
| (1) นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ | ที่ปรึกษา |
| (2) นายกิตติศักดิ์ อินทรวินิชย์ | ประธานจัดการประชุม |
| (3) รศ.ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา | ประธานอนุกรรมการฝ่ายวิชาการและงานวิจัย |
| (4) นางสาวอัจฉิมา มีพริ้ง | คณะทำงาน |
| (5) นางสาวสร้อยสวัสดิ์ โรจนกุล | คณะทำงาน |
| (6) นางสาววันทนี บวรณเฑียร | คณะทำงาน |
| (7) นางสาวนพนันท์ วิบูลย์กุล | คณะทำงาน |

รายนามองค์กรร่วมจัดประชุมการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 7

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