

เดินไป ปั่นไป



bike
walk

9-10 March 2018

Thailand Bike and Walk Forum

การประชุมการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

Mode Shift : Bike & Walk to Public Transport Connection



ชื่อผลงาน : การส่งเสริมการสร้างเมือง ชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน
พื้นที่ศึกษา : เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์

“ทุนวิจัยจากโครงการการขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ประจำปี 2560”

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย

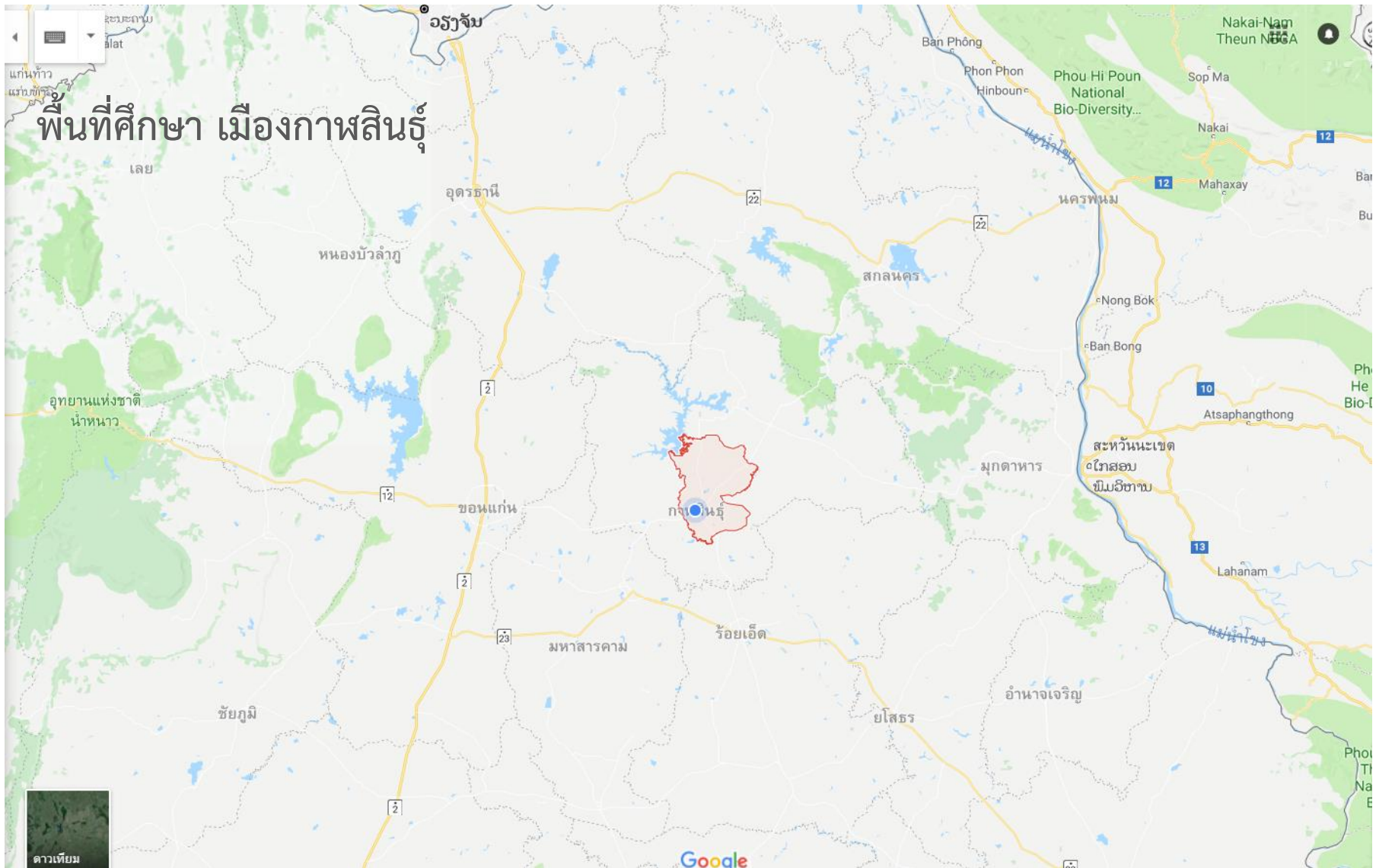
Thailand Walking and Cycling Institute

ผู้นำเสนอ

อาจารย์ศุภธิดา สว่างแจ้ง

คณะผู้วิจัย: พลเดช เชาวรัตน์, ศุภธิดา สว่างแจ้ง, เมธี พิริยะการนนท์

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ผังเมืองและนฤมิตศิลป์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม



<https://www.google.co.th/map>

พื้นที่ศึกษา เมืองกาฬสินธุ์

พื้นที่ 16.96 ตารางกิโลเมตร

13,434 หลังคาเรือน

ประชากร 34,218 คน



ที่มา: <https://www.youtube.com/watch?v=7k4guCo7K9g>

ยงยุทธ ภูพวงเพชร

การลงพื้นที่ทำงานวิจัยที่ผ่านมา เมืองกาฬสินธุ์

● ศึกษามาตรการแบบอ่อนเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยาน

● การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมในการส่งเสริมการขี่จักรยานไปโรงเรียนอย่างปลอดภัย

● การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมในการส่งเสริมการขี่จักรยานไปโรงเรียน มุ่งเป้าที่ระดับชุมชนและครอบครัว

2557

2558

2559

2560

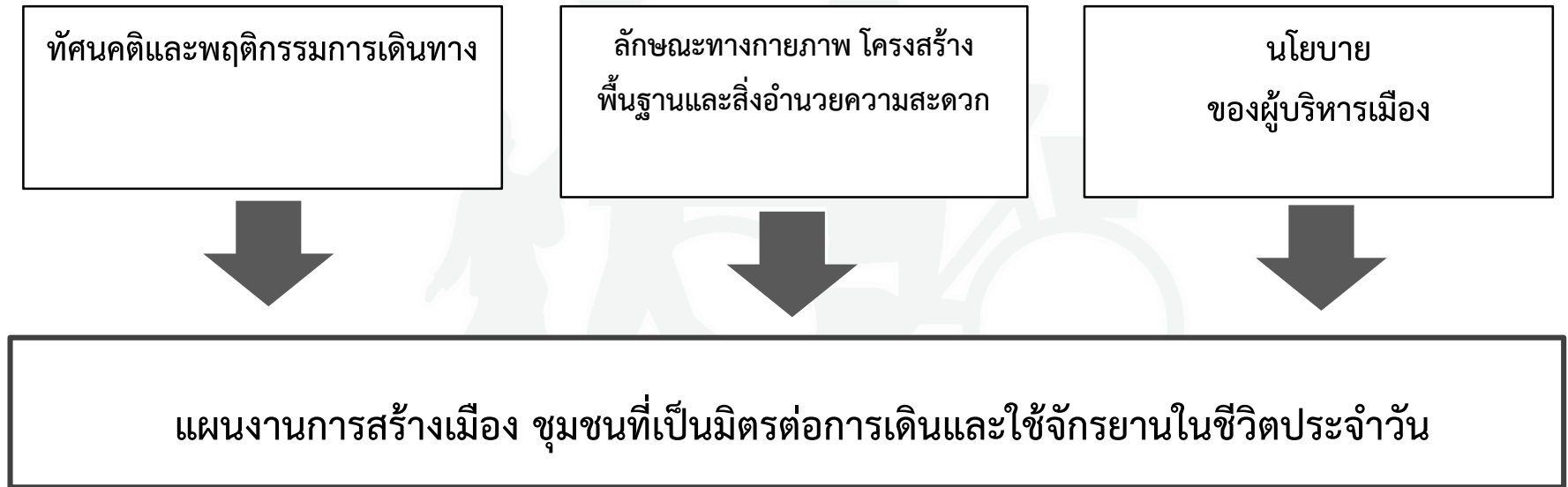
2561



● โครงการส่งเสริมการสร้างเมือง ชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

● นวัตกรรมการจัดทำระบบยับยั้งการจราจรภายในชุมชนโดยชุมชน

วัตถุประสงค์ของการศึกษา



สถาบันการเดินและการจักรยานไทย
Thailand Walking and Cycling Institute

ผลการศึกษา ทักษะและพฤติกรรมการเดินทาง

จากกลุ่มตัวอย่างเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ 560 คน แบ่งข้อมูลเป็น 3 ส่วน

คือ 1) ข้อมูลส่วนบุคคล 2) ข้อมูลทักษะและพฤติกรรมเดินทางและใช้จักรยาน และ 3) แนวโน้มการเดินทางและใช้จักรยานในอนาคต



การครอบครองยานพาหนะ	มี (คน)	ร้อยละ	จำนวนพาหนะเฉลี่ยต่อคน (คัน)
รถยนต์	285	50.89	0.51
จักรยานยนต์	460	82.14	0.82
จักรยาน	423	75.54	0.76

ผลการศึกษา ทักษะคติและพฤติกรรมการเดินทาง

ทัศนคติต่ออุปสรรคในการเดินทางด้วยการเดินและใช้จักรยาน ได้แบ่งประเภทของอุปสรรคออกเป็น 4 ด้าน คือ 1) ด้านความสะดวกสบาย 2) ด้านความปลอดภัยของผู้เดินทาง 3) ด้านบุคคล และ 4) ด้านกายภาพ

ลำดับ	อุปสรรคด้านความสะดวกสบาย	เป็นอุปสรรค (ร้อยละ)
1	เปียกฝน ฝนเป็นอุปสรรค	56.22
2	จักรยานชำรุด	54.41
3	รถยนต์จอดกีดขวางการเดินทาง	53.87
4	ไม่มีร้านซ่อมจักรยาน หากร้านซ่อมยาก	46.85
5	หาบเร่ แผงลอย กีดขวางการเดินทาง	43.60
6	ข้อจำกัดเรื่องการขนของที่ต้องนำไปด้วยในการเดินทาง	40.97
7	ไม่มีที่จอดจักรยาน	39.89
8	มลพิษทางอากาศ	38.27
9	อากาศร้อน	36.40
10	ข้อจำกัดเรื่องระยะทางและสถานที่ที่ต้องการเดินทางไป	35.32
11	ที่ทำงานไม่มีห้องอาบน้ำ ห้องเปลี่ยนเสื้อผ้า	31.77
12	ราคาของจักรยาน	31.17
13	ที่พักอาศัยไม่มีที่จอด เก็บจักรยาน	23.24
เฉลี่ยรวม		40.92

ผลการศึกษา ทักษะและพฤติกรรมการเดินทาง

ทัศนคติต่ออุปสรรคในการเดินทางด้วยการเดินและใช้จักรยาน ได้แบ่งประเภทของอุปสรรคออกเป็น 4 ด้าน คือ 1) ด้านความสะดวกสบาย 2) ด้านความปลอดภัยของผู้เดินทาง 3) ด้านบุคคล และ 4) ด้านกายภาพ

ลำดับ	อุปสรรคด้านความปลอดภัยของผู้เดินทาง	เป็นอุปสรรค(ร้อยละ)
1	อันตรายจากสุนัข	69.93
2	กลัวจักรยานโดนขโมย	62.86
3	อันตรายจากอาชญากรรม	59.75
4	อุบัติเหตุจากการจราจร	52.53
	เฉลี่ยรวม	61.27

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย
Thailand Walking and Cycling Institute

ผลการศึกษา ทักษะคติและพฤติกรรมการเดินทาง

ทัศนคติต่ออุปสรรคในการเดินทางด้วยการเดินและใช้จักรยาน ได้แบ่งประเภทของอุปสรรคออกเป็น 4 ด้าน คือ 1) ด้านความสะดวกสบาย 2) ด้านความปลอดภัยของผู้เดินทาง 3) ด้านบุคคล และ 4) ด้านกายภาพ

ลำดับ	อุปสรรคด้านบุคคล	เป็นอุปสรรค (ร้อยละ)
1	สถานะทางสังคม หน้าที่การงาน ตำแหน่งทางสังคม	11.96
2	เดิน ใช้จักรยาน ดูไม่เท่	9.78
3	เดิน ใช้จักรยาน ดูเป็นผู้มีรายได้ต่ำ	9.24
เฉลี่ยรวม		10.33

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย
Thailand Walking and Cycling Institute

ผลการศึกษา ทักษะคติและพฤติกรรมการเดินทาง

ทัศนคติต่ออุปสรรคในการเดินทางด้วยการเดินและใช้จักรยาน ได้แบ่งประเภทของอุปสรรคออกเป็น 4 ด้าน คือ 1) ด้านความสะดวกสบาย 2) ด้านความปลอดภัยของผู้เดินทาง 3) ด้านบุคคล และ 4) ด้านกายภาพ

ลำดับ	อุปสรรคด้านกายภาพ	เป็นอุปสรรค (ร้อยละ)
1	ผาตะแกรงระบายน้ำบนผิวทาง (ทำให้จักรยานลื่นได้)	67.93
2	ผิวทางขรุขระ ไม่เรียบ ชำรุด	64.31
3	ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอสำหรับการเดิน ใช้จักรยานในเวลากลางคืน	60.25
4	เส้นทางที่ต้องการเดินทางไม่มีทางเดินเท้า ทางจักรยาน	52.90
5	ไม่มีทางเท้าที่กว้างพอสำหรับการเดิน ใช้จักรยาน	50.00
6	เส้นทางที่ต้องการเดินทางไม่มีป้ายบอกทาง ป้ายเตือน หรือเครื่องหมายจราจรสำหรับการเดิน ใช้จักรยาน	49.55
7	ถนนแคบ ซอยแคบ	48.18
8	ทางชัน มีเนินมาก	46.56
เฉลี่ยรวม		54.96

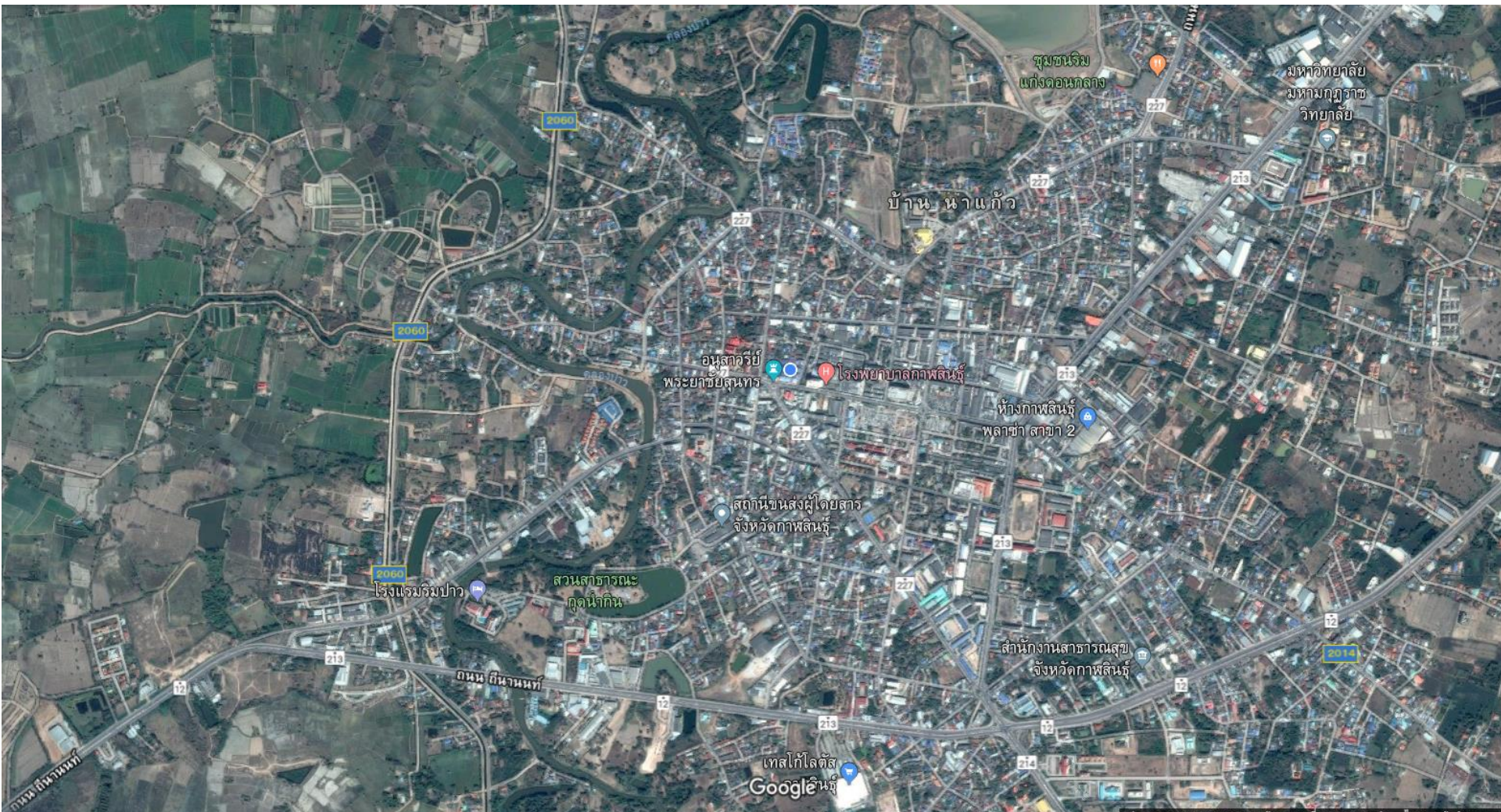
ผลการศึกษา ทักษะคติและพฤติกรรมการเดินทาง

แนวโน้มการเดินทางและใช้จักรยานในอนาคต

แนวโน้มการใช้จักรยาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ	เฉลี่ย (วัน/สัปดาห์)
เปลี่ยนมาเดินทาง โดยการเดินหรือใช้จักรยาน	468	83.57	4.52
ไม่ใช้การเดินทาง โดยการเดินหรือใช้จักรยาน	92	16.43	0
รวม	560	100.00	

ลำดับ	กิจกรรมในชีวิตประจำวัน	จำนวน	ร้อยละ
1	เพื่อการพักผ่อน ออกกำลังกาย	283	50.54
2	เพื่อไปซื้อสินค้าหรือไปธุระต่าง ๆ	280	50.00
3	เพื่อไปทำงาน	171	30.54
4	เพื่อไปเรียนหนังสือ ไปโรงเรียน มหาวิทยาลัย	66	11.79

ผลการศึกษาลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของเมือง



1.ขนาดของเมืองอยู่ภายในระยะทางที่สามารถเดินทางด้วยจักรยานได้
ระยะทางที่สามารถเดินทางด้วยจักรยานได้คือ 0.5-6.0 กม.

2.พื้นที่ภายในเมืองมีลักษณะเป็นที่ราบ ไม่มีเนินสูงที่เป็นอุปสรรค

ผลการศึกษาลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของเมือง



3) โครงข่ายถนนมีลักษณะเป็นแบบผสมระหว่างแบบรัศมี (Radius) และแบบตาราง (Grid) และมีการใช้วงเวียนบริเวณทางแยก จำนวน 7 จุด ซึ่งช่วยในการชะลอความเร็วของรถยนต์

4) การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นแบบผสมผสาน

ที่มา: <https://www.youtube.com/watch?v=7k4guCo7K9g>

ยังยุทธ ภูพวงเพชร

ผลการศึกษาลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของเมือง



5) มีสวนสาธารณะขนาดใหญ่ตั้งอยู่ในเขตเมือง ได้แก่ กุดน้ำกินและแก่งตอนกลาง ซึ่งเป็นพื้นที่ให้ประชาชนได้สามารถเดินและขี่จักรยานได้อย่างปลอดภัย

ที่มา: <https://www.youtube.com/watch?v=7k4guCo7K9g>

ยังยุทธ ภูพวงเพชร

ผลการศึกษาลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของเมือง



ที่มา: <https://www.youtube.com/watch?v=7k4guCo7K9g>

ยังยุทธ ภูพวงเพชร

ผลการศึกษานโยบายผู้บริหารเมือง

ประกอบด้วยเนื้อหา 3 ส่วน ได้แก่ 1) โครงสร้างความสัมพันธ์ของบุคคลและองค์กร 2) นโยบาย โครงการและกิจกรรม และ 3) ความเหมาะสมด้านนโยบายในการพัฒนาให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรกับการเดินและจักรยาน



ผลการศึกษานโยบายผู้บริหารเมือง

ประกอบด้วยเนื้อหา 3 ส่วน ได้แก่ 1) โครงสร้างความสัมพันธ์ของบุคคลและองค์กร 2) นโยบาย โครงการและกิจกรรม และ 3) ความเหมาะสมด้านนโยบายในการพัฒนาให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรกับการเดินและจักรยาน

โครงการ	ลักษณะโครงการ	กลุ่มเป้าหมาย
โครงการ Car-free day	กิจกรรมรณรงค์	ประชาชนทั่วไป
โครงการทางจักรยาน	โครงสร้างพื้นฐาน	ประชาชนทั่วไป
โครงการโรงเรียนสีเขียว	กิจกรรมรณรงค์	นักเรียนประถม
โครงการสายตรวจชุมชน	กิจกรรมรณรงค์	ประชาชนทั่วไป
โครงการกาฬสินธุ์สุขสันต์ร่วมกันปั่นยามค่ำ	กิจกรรมรณรงค์	ประชาชนทั่วไป
แข่งขันจักรยานเฉลิมพระเกียรติ	กิจกรรมรณรงค์	ประชาชนทั่วไป
Bike for Mom	กิจกรรมรณรงค์	ประชาชนทั่วไป
ชุมชนจักรยาน	กิจกรรมรณรงค์	ประชาชนทั่วไป
โครงการปิดเทอมสร้างสรรค์	กิจกรรมรณรงค์	นักเรียนประถม
โครงการเยาวชนสุขภาพดีด้วยการขี่จักรยาน	กิจกรรมรณรงค์	นักเรียนประถม
แผนงานจักรยาน	โครงสร้างพื้นฐานและกิจกรรมรณรงค์	ผู้ที่เกี่ยวข้อง

ด้านทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทาง

พบว่าปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน มากที่สุดคือ **อุปสรรคด้านความปลอดภัยของผู้เดินทาง** (ร้อยละ 61.27) รองลงมาคือ **ปัจจัยด้านกายภาพ** (ร้อยละ 54.96) เมื่อปรับปรุงแก้ไขอุปสรรคต่อการเดินและใช้จักรยานแล้ว **มีแนวโน้มที่จะเดินหรือใช้จักรยานเพื่อการพักผ่อน ออกกำลังกาย** มากที่สุด (ร้อยละ 50.54) หากได้แก้ไขปัญหาและอุปสรรคแล้ว จะเปลี่ยนมาเดินหรือใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ถึงร้อยละ 83.57 โดยจะใช้เฉลี่ยสัปดาห์ละ 4.52 วัน

ด้านลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

พบว่ากายภาพเมืองกาฬสินธุ์มีความเหมาะสมที่จะพัฒนาไปสู่เมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยาน ทั้งในด้านขนาดของพื้นที่เมือง ลักษณะทางภูมิประเทศ โครงข่ายถนน การใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่สวนสาธารณะ ทั้งนี้ต้องพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อส่งเสริมการเดินและใช้จักรยาน

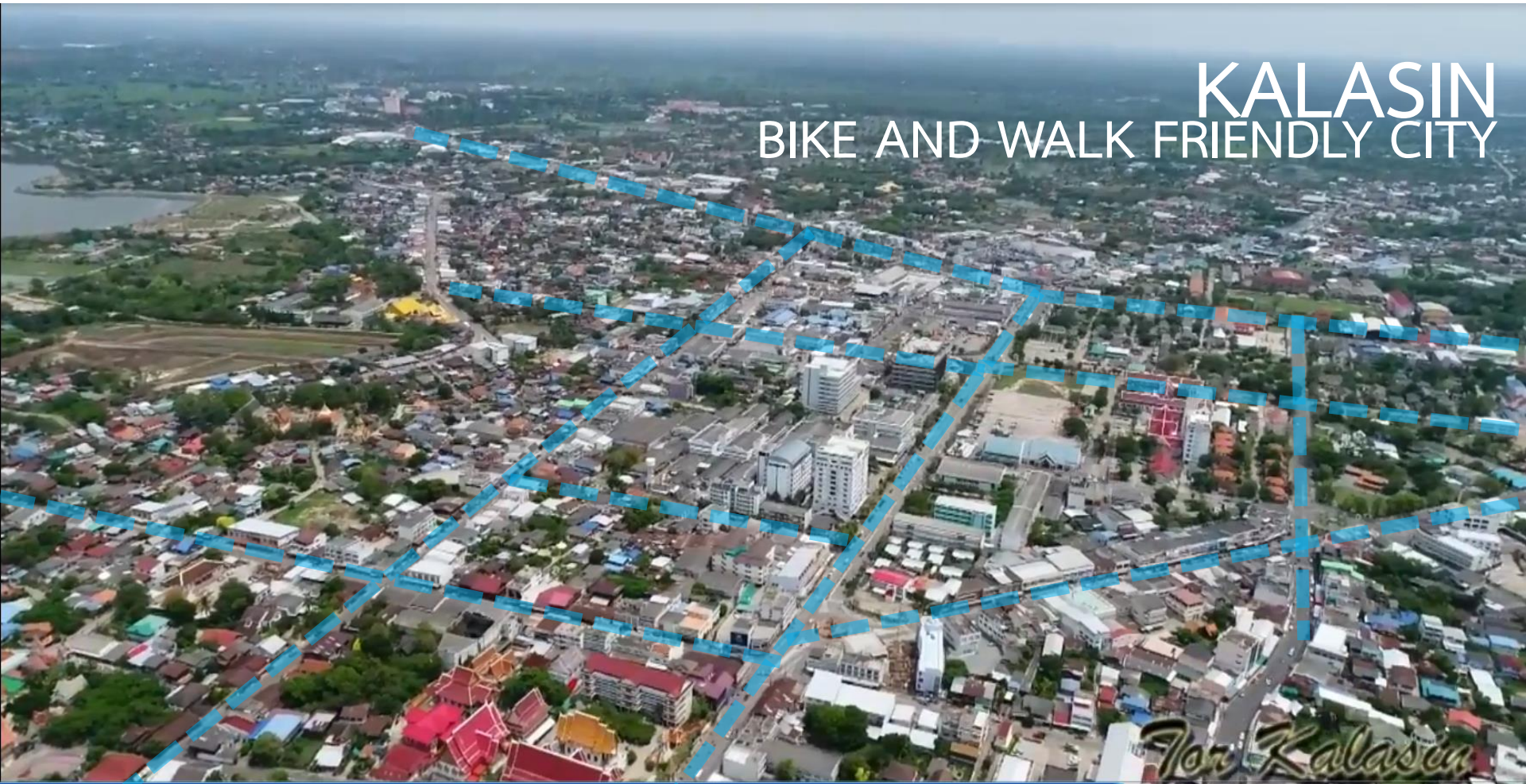
ด้านนโยบายของผู้บริหาร

พบว่าเมืองกาฬสินธุ์มีความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชนและประชาชน มีโครงการและกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการเดินและใช้จักรยานที่เป็นรูปธรรม แต่มีอุปสรรคในเรื่องงบประมาณและแผนงาน

ZONE 30 เขตโรงเรียน



KALASIN BIKE AND WALK FRIENDLY CITY



ที่มา: <https://www.youtube.com/watch?v=7k4guCo7K9g>

ยังยุทธ ภูพวงเพชร