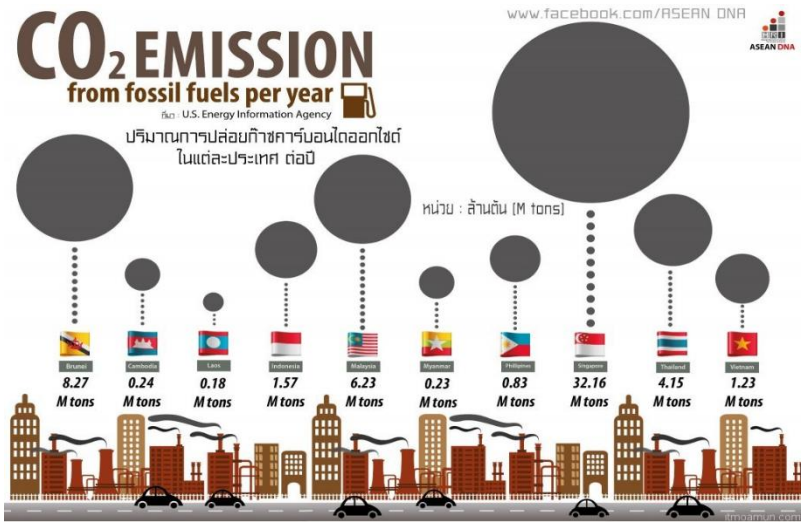
การวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดิน และการใช้จักรยาน กรณีศึกษาเทศบาลนครหาดใหญ่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา

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

ปุณยนุช รุธิรโก, สิริลักษณ์ ทองพูน และ คัมภีร์ ทองพูน

ความสำคัญและที่มาของปัญหา



กรุงอัมสเตอร์ดัม (ประเทศเนเธอร์แลนด์) เมืองหลวงของจักรยานโลก

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรม ปัญหา และความต้องการของชุมชนในการพัฒนาเมืองหาดใหญ่สู่เมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน
2. เพื่อสำรวจความปลอดภัยของเส้นทางที่ชุมชนใช้ในการเดินและการใช้จักรยาน
3. เพื่อถ่ายทอดความรู้ในการเดินเท้าและการขับขี่จักรยานอย่างปลอดภัย

ระเบียบวิธีวิจัย

1. กลุ่มตัวอย่าง

ชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ทั้ง 3 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนสามชัย ชุมชนจิระนคร และชุมชนชุมอุทิศ

2. เครื่องมือ/วิธีการที่ใช้ในการวิจัย

การสำรวจทางสายตา (visual survey) การประชุมกลุ่มย่อย (focus group)

การถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับการเดินเท้าและการขับขี่จักรยานอย่างปลอดภัย

แบบประเมินเส้นทางปั่นจักรยาน

3. การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติ

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา การวิเคราะห์เนื้อหา การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ($\overline{x}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD)

ผลการวิจัย

1. การจัดประชุมและการจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน

1.1 การจัดประชุมร่วมกับผู้บริหารเทศบาล สถาบันฯ และนักวิจัย

1.2 กิจกรรมการประชุมร่วมกับผู้นำชุมชนและเทศบาลนครหาดใหญ่

1.3 การประชุมร่วมกับชุมชน ผู้บริหารเทศบาล และนักวิจัย

1.4 การประชุมการศึกษาบริบทเชิงพื้นที่เพื่อหาแนวทางขับเคลื่อนในการสร้างเมือง

2. การศึกษาพฤติกรรม ปัญหา และความต้องการของชุมชนในการพัฒนาเมืองหาดใหญ่สู่เมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน

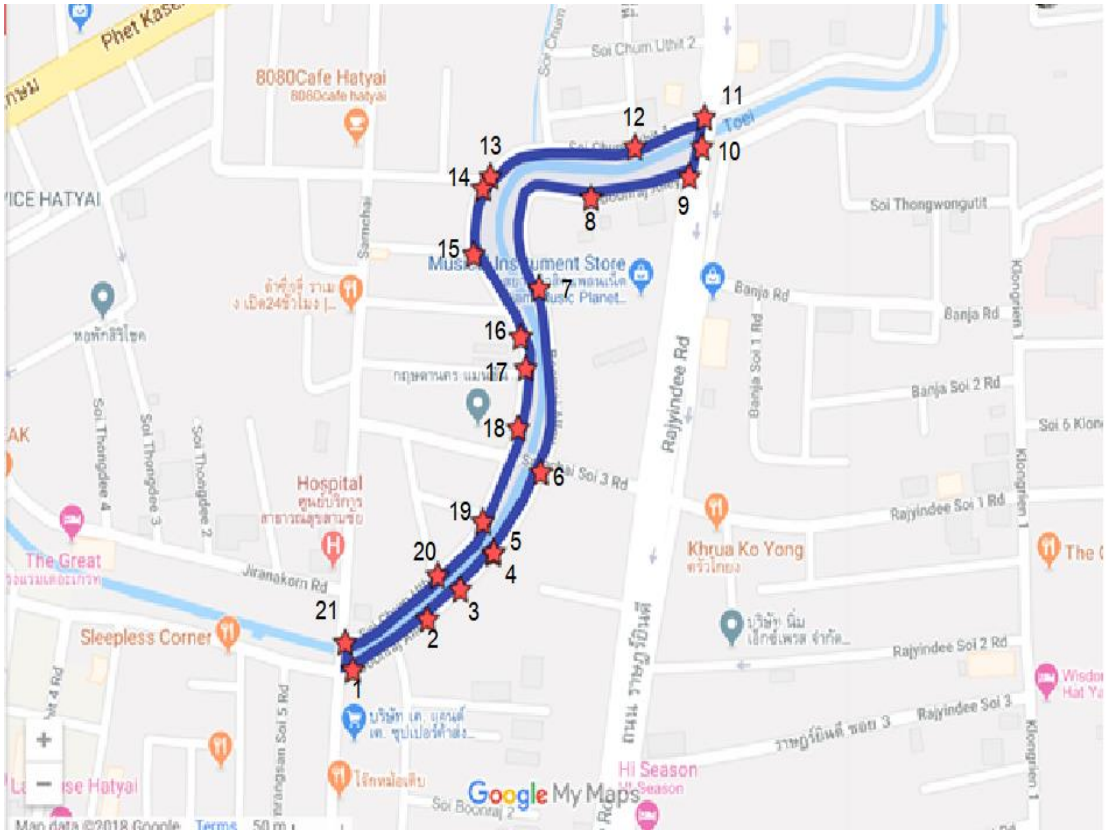
ปั่นเพื่อไปออกกำลังกายที่สนามกีฬาจิระนครเป็นประจำทุกวัน ทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็น ทำลักษณะนี้มากว่า 3-4 ปี ทั้งนี้จะไม่ปั่นจักรยานในช่วงเวลากลางวัน เนื่องจากอากาศร้อนและมีรถยนต์สัญจรไปมาจำนวนมาก หลังจากปั่นจักรยานพบว่าตนเองมีสุขภาพแข็งแรงมากขึ้น บางคนปั่นในชีวิตประจำวันโดยเฉพาะ

ปั่นไปตลาด เช่น ปั่นไปตลาดกิมหยงมากว่า 4-5 ปี แต่ปัจจุบันมีปัญหาอุปสรรคอยู่พอสมควร เนื่องจากมีการจอดรถกีดขวาง อยากให้มีการทำช่องทางจักรยานแยกเป็นสัดส่วนต่างหาก จะช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้ผู้ใช้จักรยานได้

ปั่นออกกำลังกาย โดย**รูปแบบในการปั่นจักรยาน** นอกจากจะ**ปั่นเพียงคนเดียว**แล้ว บางท่าน**ปั่นจักรยานทั้งครอบครัว** บริเวณคลอง ร.5 โดยปั่นวันละ 1 ชั่วโมง ทั้งนี้อยากให้มีที่จอดจักรยานที่เหมาะสม นอกจากนี้ ยังพบว่าในส่วนที่เป็นถนนแบ่งปันหลังแมนชั่นแห่งหนึ่งถูกทำเป็นที่จอดรถ ทำให้ผู้สูงอายุปั่นไม่ได้ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ และก่อนหน้านี้เคยมีคนได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ เนื่องจากรถยนต์ของคนที่มาพักที่แมนชั่นจอดขวางทาง คนที่ปั่นจักรยานมองไม่เห็นรถที่สวนมา

โดยสรุปจะเห็นว่า ผู้เข้าร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นส่วนใหญ่มีประสบการณ์การปั่น มีเพียงส่วนน้อยที่ไม่ได้ปั่นจักรยาน เนื่องจากความ**กังวลเรื่องความปลอดภัย**จากการจราจร บางคนมีปัญหาสุขภาพทำให้ปั่นไม่ได้ และสำหรับคนที่ปั่นจักรยานส่วนใหญ่จะปั่นในช่วงเวลา 17.30-18.30 น. สัปดาห์ละ 5 วัน ปั่นจักรยานมากกว่า 2 ปี ส่งผลให้สุขภาพดีขึ้น

3. การสำรวจความปลอดภัยของเส้นทางที่ชุมชนใช้ในการเดินและการใช้จักรยาน



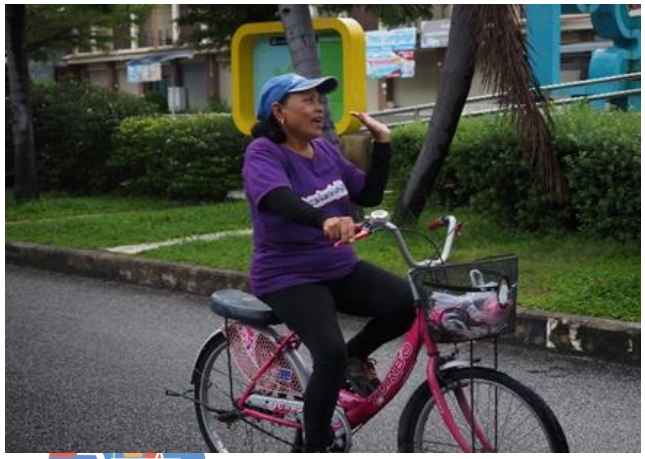
แผนที่จุดสำรวจบริเวณริมคลองเตย (ตลาดสีสัน)

ผลการสำรวจ

จุดที่มีปัญหาต่อความปลอดภัยทั้งสิ้นจำนวน 21 จุด ได้แก่ ไม่มีเส้นทางจักรยาน น้ำขัง ผิวถนนขรุขระ ไม่เรียบ ร่องตะแกรงมีทิศทางเดียวกับแนวเส้นทางจักรยาน ระยะมองเห็นไม่ปลอดภัย ไม่มีสัญลักษณ์นำทางเส้นทางจักรยาน และผิวถนนเป็นหลุม

แนวทางแก้ไข ได้แก่ พิมพ์สัญลักษณ์จักรยานตลอดเส้นทางเป็นระยะ ๆ แก้ไขร่องตะแกรงให้ทิศทางขวางกับแนวเส้นทางจักรยาน ติดตั้งกระจกโค้งจราจร พิมพ์สัญลักษณ์จักรยานและลูกศรบอกทิศทาง และปรับระดับผิวถนน

4. การจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ให้ความรู้การเดินและการปั่นปลอดภัย และการประเมินเส้นทางปั่นจักรยานรอบคลองเตย (ตลาดสีสัน)



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	

อภิปรายผล

(1) ความต้องการโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน

ตัวแทนชุมชนมีความต้องการโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ ทางข้าม / ทางม้าลาย แสงไฟส่องสว่าง ป้ายเตือนอันตราย ที่จอดจักรยาน ถนนแบ่งปัน และเลนจักรยาน

(2) ประโยชน์ที่ชุมชนได้รับจากการเดินและการใช้จักรยาน

ทำให้สุขภาพดีขึ้น เช่น ช่วยให้หายจากการปวดหัวเข่า ไม่มีโรคความดันและเบาหวาน ทำให้สมาชิกในครอบครัวได้ทำกิจกรรมร่วมกัน ส่งผลให้ความสัมพันธ์ดีขึ้น

30

THANK YOU!