



The 7th Thailand Bike and Walk Forum

Think Globally Bike-Walk Locally

โครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง- ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน กรณีศึกษา ซอยงามดูพลี สำนักงานเขตสาทร กรุงเทพมหานคร

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย

อาจารย์สุวิมล เจียรธรวานิช

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ



ที่มาและความสำคัญ

- การเดินและจักรยานเป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทางในชีวิตประจำวันของคนทุกเพศทุกวัย มีประโยชน์ในการช่วยลดปัญหาทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และปัญหาการจราจร นอกจากนี้ยังเป็นการกระตุ้นให้ประชาชนมีการขยับร่างกายอันจะเป็นประโยชน์ต่อสุขภาพอีกด้วย สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาของประเทศที่กำลังจะเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ
- เริ่มจากกรณีศึกษาตัวอย่างในพื้นที่ชุมชนเมืองกรุงเทพมหานครที่มีความหนาแน่นของการจราจร จึงเหมาะแก่การศึกษาเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานทดแทนการจราจรที่คับคั่ง เพื่อสร้างสังคมสุขภาวะ

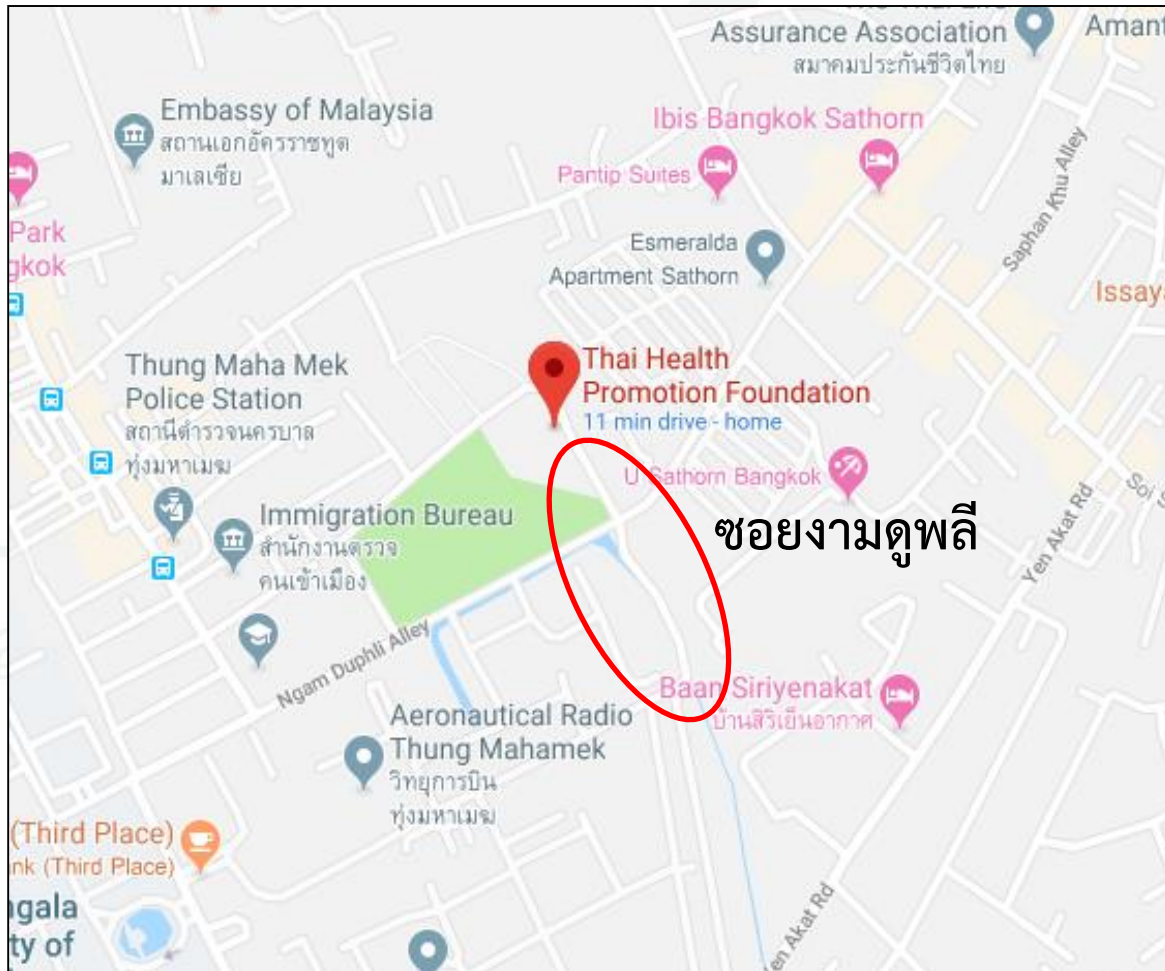


วัตถุประสงค์

- 1) ศึกษาด้านทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทาง
- 2) ศึกษาลักษณะด้านกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
- 3) ศึกษาด้านนโยบายของผู้บริหารพื้นที่และผู้นำชุมชน เพื่อนำไปสู่แนวทางในการพัฒนาเป็นชุมชนที่ใช้การเดินทางและการใช้จักรยานเป็นทางเลือกหนึ่งของการเดินทางในชีวิตประจำวัน



พื้นที่ดำเนินงาน



วิธีศึกษาวิจัย

1. กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการเก็บแบบสอบถาม ใช้การสุ่มโดยบังเอิญ ใช้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

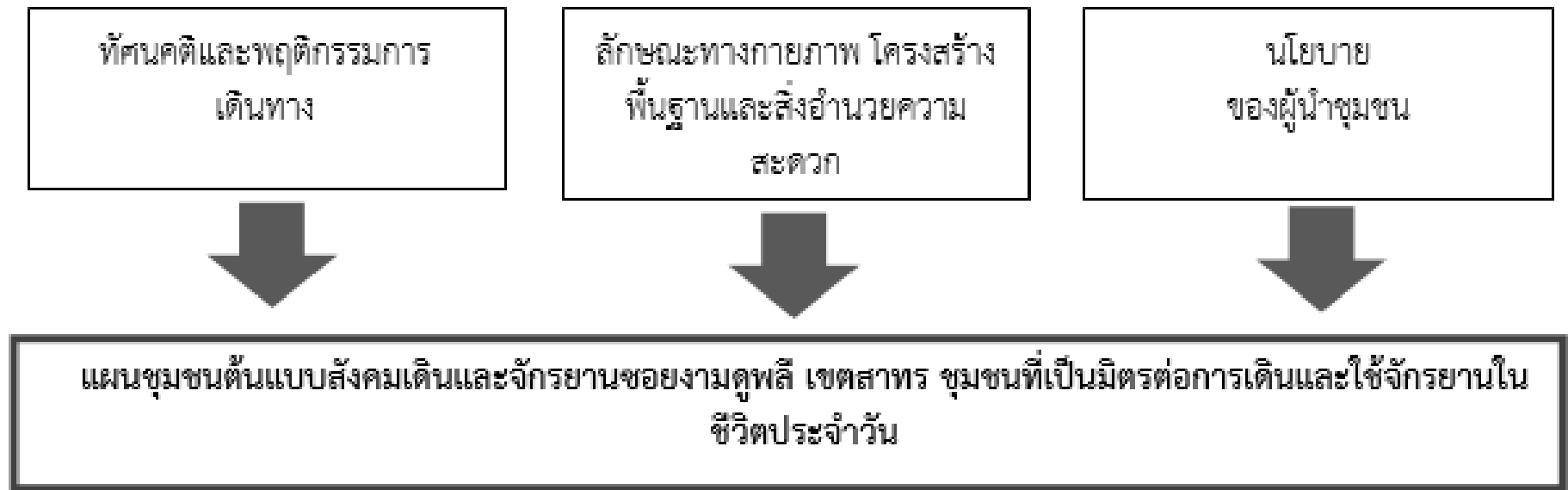
- 1) แบบสอบถามทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทาง
- 2) แบบสำรวจด้านกายภาพ และ
- 3) แบบสัมภาษณ์นโยบายผู้บริหารพื้นที่และผู้นำชุมชน

3. การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติ

การวิเคราะห์ข้อมูล มีการเก็บรวบรวมข้อมูล 3 ส่วนตามเครื่องมือที่ใช้ ได้แก่ ข้อมูลทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทาง ข้อมูลลักษณะทางกายภาพของเมือง และข้อมูลนโยบายผู้นำชุมชน วิธีที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ คือ การวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ใช้การวิเคราะห์ทางสถิติ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย เรียงลำดับ



วิธีศึกษาวิจัย



ภาพที่ 2 แสดงกรอบแนวคิดงานวิจัย



ผลการวิจัย

3.1 ทักษะและพฤติกรรมการเดินทาง

1) ข้อมูลส่วนบุคคล ผู้ตอบแบบสอบถามแบ่งเป็น

- เพศชาย 175 คน คิดเป็นร้อยละ 43.75 และหญิง 225 คน คิดเป็นร้อยละ 56.25
- อายุเฉลี่ยที่ 42 ปี
- คุณวุฒิทางการศึกษา สูงสุดคือระดับต่ำกว่าปริญญาตรี 253 คน คิดเป็นร้อยละ 63.25 รองลงมาคือปริญญาตรี 122 คน คิดเป็นร้อยละ 30.50 คน
- การประกอบอาชีพ มากที่สุดคือรับจ้างทั่วไป 121 คน คิดเป็นร้อยละ 30.25 รองลงมาคือพนักงานเอกชน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 22.75 และแม่บ้านพ่อบ้าน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 20.50
- รายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 19,369 บาทต่อเดือน
- ภูมิลำเนา ส่วนมากคือผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ 214 คน คิดเป็นร้อยละ 53.50



ผลการวิจัย

3.1 ทักษะและพฤติกรรมการเดินทาง

2) ข้อมูลทักษะและพฤติกรรมการเดินและใช้จักรยาน

ด้านทักษะและพฤติกรรมการเดินทาง พบว่าปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน มากที่สุดคือ **อากาศร้อน** (ร้อยละ 75.50) รองลงมาได้แก่อุบัติเหตุจากการจราจร (ร้อยละ 73.75) ถนนแคบ/ซอยแคบ (ร้อยละ 73.50) ข้อยกจำกัดเรื่องระยะทางและสถานที่ที่ต้องการเดินทางไป (ร้อยละ 72.50) และอันตรายจากอาชญากรรม (ร้อยละ 71.00) อาจกล่าวได้ว่าเมื่อถามความต้องการของประชาชน ซึ่งเป็นผู้ใช้งาน ก็อยากให้แก้ปัญหอุปสรรคในด้านอื่นๆ ก่อน เช่น ความปลอดภัย กายภาพ



ผลการวิจัย

3.1 ทักษะและพฤติกรรมการเดินทาง

3) แนวโน้มการเดินและใช้จักรยานในอนาคต

เมื่อปรับปรุงแก้ไขอุปสรรคต่อการเดินและใช้จักรยานแล้ว มีแนวโน้มที่จะเดินหรือใช้จักรยานเพื่อการพักผ่อน ออกกำลังกาย มากที่สุด (ร้อยละ 48.00) รองลงมาคือเพื่อไปซื้อสินค้าหรือไปธุระต่าง ๆ (ร้อยละ 30.75) ใช้ไปทำงาน (ร้อยละ 12.75) และใช้ไปเรียนหนังสือ ไปโรงเรียน มหาวิทยาลัย (ร้อยละ 8.50)

จากนั้นพบว่าหากได้แก้ไขปัญหาลดอุปสรรคแล้วจะเปลี่ยนมาเดินหรือใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ถึงร้อยละ 73.50 โดยจะใช้เฉลี่ยสัปดาห์ละ 4.37 วัน และมีผู้ที่ไม่เปลี่ยนมาเดินหรือใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ร้อยละ 26.50 แม้จะแก้ปัญหาลดอุปสรรคใด ๆ แล้วก็ตาม



ผลการวิจัย

3.2 ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

ชอยงามดูพลีมีลักษณะทางกายภาพเหมาะสมที่จะพัฒนาไปสู่เมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานกล่าวคือ

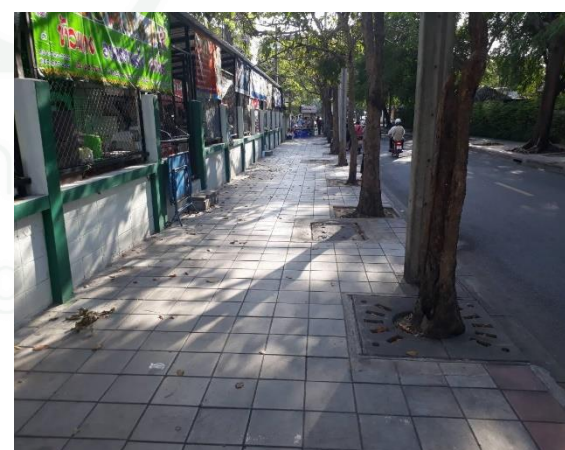
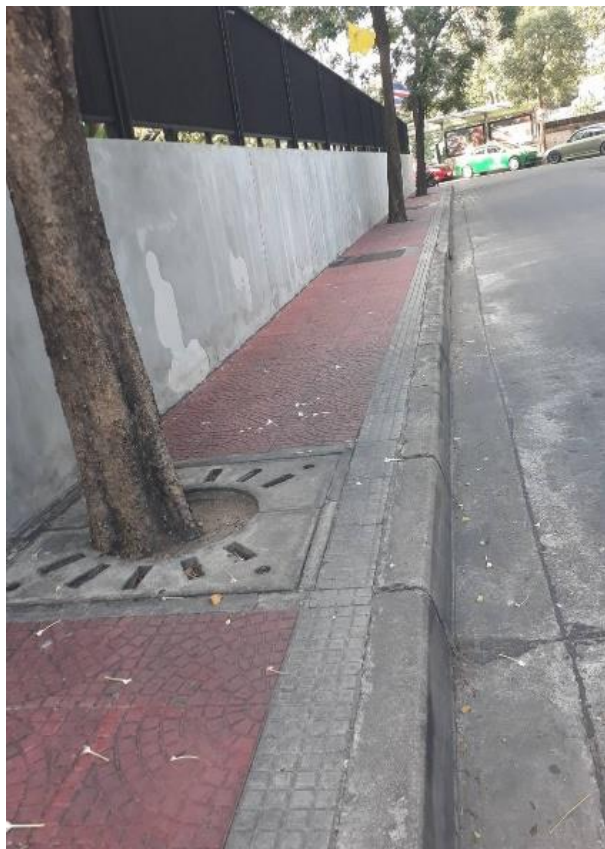
- มีระยะทางที่สามารถเดินทางด้วยจักรยานได้ โดยเมื่อวัดระยะทางภายในเขตพื้นที่อยู่อาศัย และสามารถเดินทางเชื่อมต่อไปได้ในหลายเส้นทาง
- พื้นที่มีลักษณะเป็นที่ราบ ไม่มีเนินสูงที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินและจักรยาน และได้มีการปรับปรุงพื้นที่ให้มีพื้นที่ทางเดินเท้าได้สะดวกขึ้น
- มีจุดจอดจักรยานแบบยืมขี่ได้ของกรุงเทพมหานคร
- การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นแบบผสมผสาน โดยมีสถานที่ราชการ หน่วยงาน ร้านค้า ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่อยู่อาศัยทั้งประเภทหนาแน่นมาก และหนาแน่นปานกลาง
- มีสวนสาธารณะขนาดใหญ่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ ซึ่งเป็นพื้นที่ให้ประชาชนได้สามารถเดินและขี่จักรยานได้อย่างปลอดภัย แต่ยังขาดโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของผังเมืองสำหรับ Active mobility ที่เหมาะสมและพอเพียง



การมีส่วนร่วมเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 7

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย

ผลการวิจัย



Think Globally
Bike-Walk Locally

การประชุมส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 7
สถาบันการเดินและการจักรยานไทย

สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุน
การส่งเสริมสุขภาพ



ผลการวิจัย

3.2 ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและ สิ่งอำนวยความสะดวก

และจากการเก็บข้อมูลโดยเฉลี่ยในหนึ่งวัน
พบว่า มีปริมาณคนเดินเท้าเท่ากับ 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.)



ผลการวิจัย

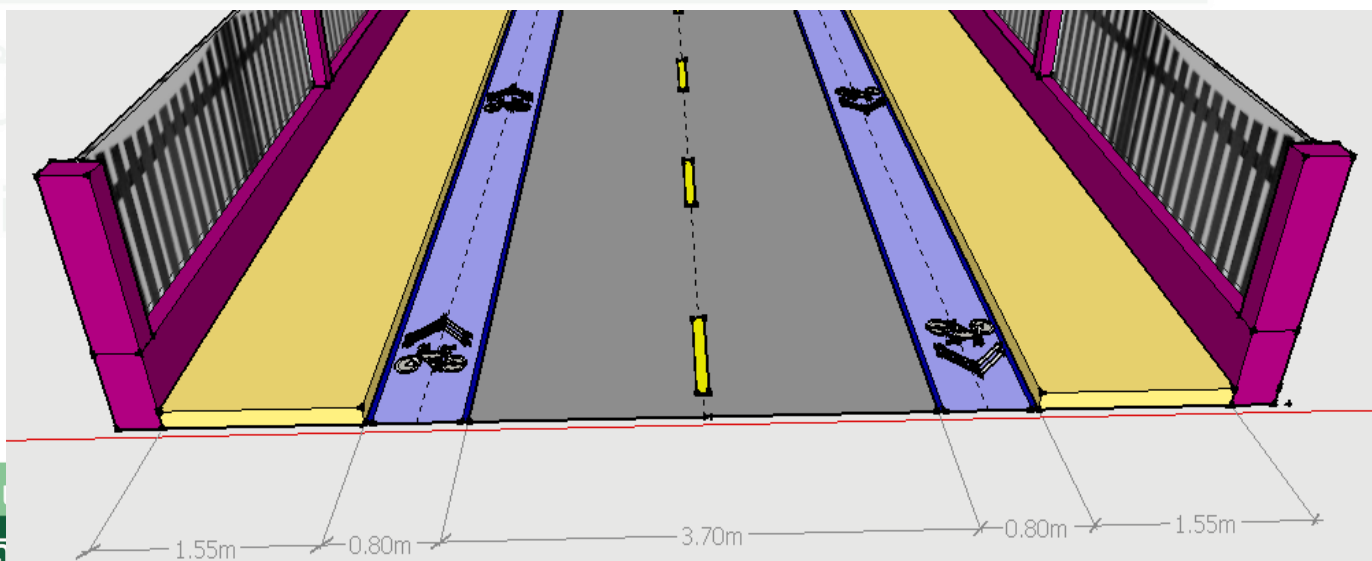
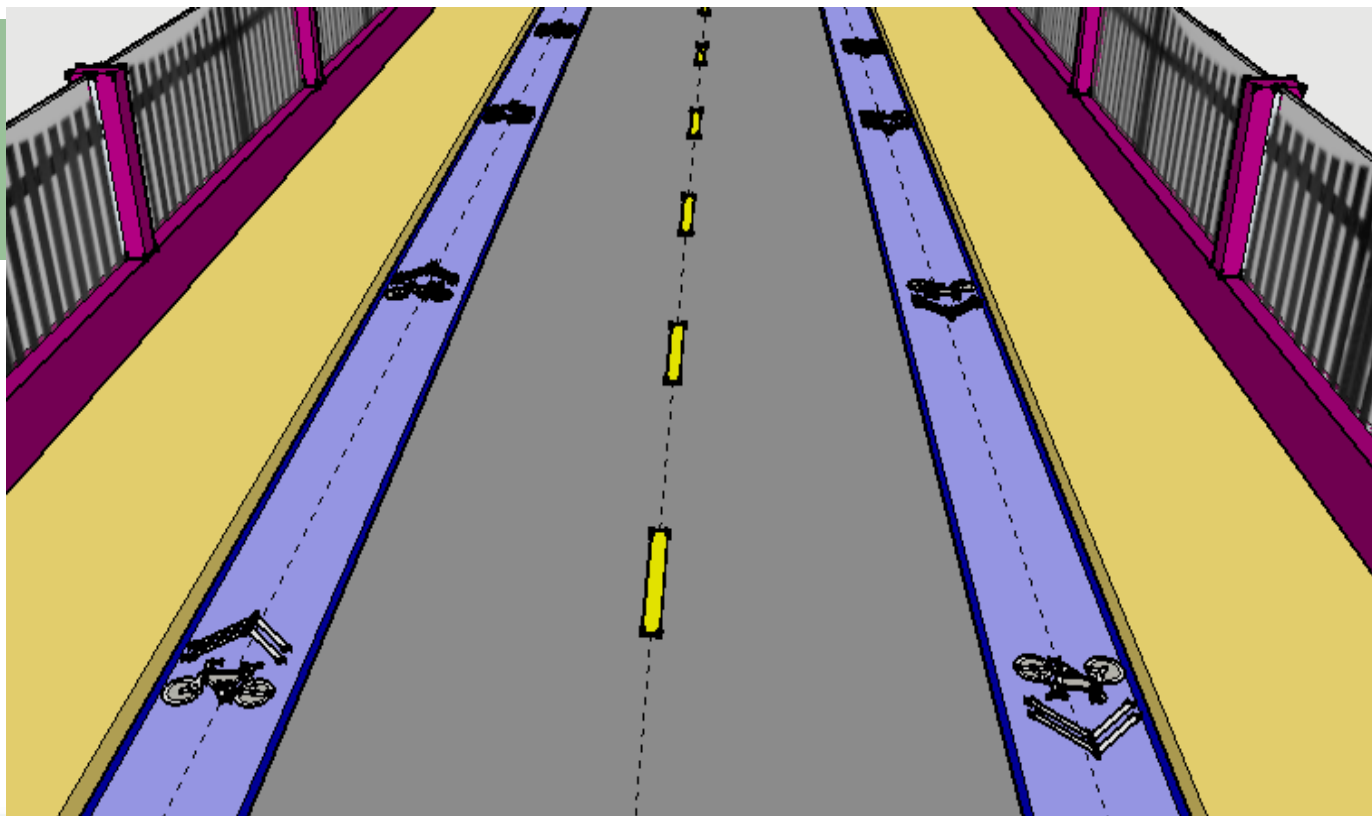
3.2 ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

ซึ่งจากข้อมูลปริมาณรถเส้นทางที่ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ระหว่าง 30 - 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (กม./ชม.) และหากมีปริมาณจราจรมากกว่า 3,000 แต่ไม่เกิน 5,000 คันต่อวันต่อปีให้จัดช่องทางสำหรับจักรยานโดยเฉพาะ โดยมีการตีเส้นจราจรแบ่งช่องทางจักรยานให้ชัดเจน รวมทั้งมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัยบนไหล่ทางและทางหลัก (AASHTO)

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย
Thailand Walking and Cycling Institute



ผลการวิจัย



Think Globally
Bike-Walk Locally

การประชุมส่ว

สถาบันการเ

ผลการวิจัย

3.3 นโยบายผู้บริหาร ผู้นำชุมชน

- ▶ หน่วยงานสำนักงานเขตที่รับผิดชอบ ปัจจุบันได้มีการปรับปรุงถนน ทางเดินเท้า ให้สะดวกต่อผู้ใช้ทาง และมีการจัดการปัญหาหาบเร่แผงลอยบนทางเท้าแล้วด้วยนั้น แต่เนื่องจากพื้นที่เป็นแหล่งชุมชนที่อยู่อาศัย จึงยังมีปัญหาเรื่องการจอดรถบนพื้นที่ถนนอยู่บ้าง ทำให้พื้นที่คับขันน้อยลง
- ▶ โครงการที่สนับสนุนการใช้จักรยานในพื้นที่ที่ได้เริ่มไว้ก่อนแล้วคือ โครงการปั่นปั่น ซึ่งมีที่จอดจักรยานให้ยืมขี่ แต่เนื่องจากยังขาดความต่อเนื่องในการรณรงค์ จึงยังไม่เห็นผลชัดเจน
- ▶ สำหรับชุมชนในพื้นที่ โดยปกติในปัจจุบันจะใช้รูปแบบการบริหารชุมชนด้วยคณะกรรมการชุมชน มีการประชาสัมพันธ์สู่ชุมชนนี้ด้วยเสียงตามสายของชุมชน เพื่อรับทราบข้อมูล และผู้นำชุมชนสนับสนุนให้ความร่วมมือในการส่งเสริมการเดินทางหรือการใช้จักรยาน



ติดต่อผู้นำเสนอ

อาจารย์สุวิมล เจียรธรวานิช

สาขาวิชาเทคโนโลยีอุตสาหกรรม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ

โทรศัพท์ : 089-7796156

E-mail : jsuwimol@gmail.com

suwimol.j@mail.rmutk.ac.th

