



รายงานฉบับสมบูรณ์ | Final Report

โครงการส่งเสริมการสร้างเมือง ชุมชน ที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน
พื้นที่ศึกษาตำบลบางคล้า อำเภอบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา

สนับสนุนโดย

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย

ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)

จัดทำโดย

ผศ.ดร. สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

มกราคม 2562

สารบัญ

		หน้า
บทที่ 1	บทนำ	1-1
	1.1 หลักการและเหตุผล	1-1
	1.2 วัตถุประสงค์หลัก/รอง	1-2
	1.3 ขอบเขตการศึกษา	1-2
	1.4 แผนการทำงาน	1-4
	1.5 ผลที่คาดว่าจะได้รับ	1-6
	1.6 กำหนดการส่งรายงาน	1-6
	1.7 การกำหนดวงงาน	1-7
บทที่ 2	การดำเนินงานโครงการ	2-1
	2.1 พื้นที่ศึกษา	2-1
	2.2 การประเมินความเป็นไปได้ของการพัฒนาเมืองบางคล้าให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน	2-8
	2.3 กลุ่มเป้าหมาย	2-10
	2.4 การวิเคราะห์ข้อมูล	2-11
	2.5 ขั้นตอนการดำเนินงาน	2-11
	2.6 ผลการสำรวจโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งในพื้นที่ศึกษา	2-13
	2.7 ผลการสำรวจพฤติกรรมการเดินทาง (Travel behaviors) และข้อมูลสถานะทางเศรษฐกิจสังคม (Socioeconomic characteristics) ของผู้เดินทางในพื้นที่ศึกษา	2-21
	2.8 การจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการประชาคมชุมชนบางคล้าเพื่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ในโครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน: กรณีศึกษาเทศบาลเมืองบางคล้า จ.ฉะเชิงเทรา	2-27
	2.9 การประชุมเชิงปฏิบัติการ “ทบทวนบางคล้า...ก่อนสร้างเมืองจักรยาน” ในโครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน: กรณีศึกษาเทศบาลเมืองบางคล้า จ.ฉะเชิงเทรา	2-34

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	3-1
3.1 บทสรุปจากการศึกษา	3-1
3.2 ข้อเสนอแนะ	3-8

สารบัญภาพ

		หน้า
รูปที่ 2.1-1	ผังพื้นที่เทศบาลตำบลบางคล้า	2-1
รูปที่ 2.6-1	การสำรวจข้อมูลลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ตำบลบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา วันที่ 2 พฤษภาคม 2560	2-14
รูปที่ 2.6-2	โครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษาที่ทำการตรวจสอบข้อมูลลักษณะทางกายภาพ	2-15
รูปที่ 2.6-3	ลักษณะทางกายภาพที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน บนโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา: ทางเท้าที่มีลักษณะไม่ราบเรียบและชำรุด	2-19
รูปที่ 2.6-4	สิ่งกีดขวางที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันบนโครงข่าย ถนนในพื้นที่ศึกษา: สิ่งกีดขวางการเดินและการใช้จักรยาน	2-20
รูปที่ 2.7-1	การสำรวจข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถามในพื้นที่ศึกษา	2-22
รูปที่ 2.7-2	อุปสรรคในการเดินทางโดยใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา	2-26
รูปที่ 2.8-1	งานสัมมนาเชิงปฏิบัติการประชาคมชุมชนบางคล้าเพื่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน	2-28
รูปที่ 2.9-1	งานประชุมเชิงปฏิบัติการ “ทบทวนบางคล้า...ก่อนสร้างเมืองจักรยาน” วันที่ 7 มกราคม 2562	2-35
รูปที่ 2.9-2	งานประชุมเชิงปฏิบัติการ “ทบทวนบางคล้า...ก่อนสร้างเมืองจักรยาน” วันที่ 8 มกราคม 2562	2-36
รูปที่ 3.1-1	โครงข่ายถนนที่ทำการตรวจสอบลักษณะทางกายภาพที่เหมาะสมต่อการเดินและ การใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน	3-3
รูปที่ 3.1-2	แนวคิดการบูรณาการนโยบายของภาครัฐ (Top-Down) และความต้องการของชุมชน (Bottom-Up) ในการได้มาซึ่งแผนปฏิบัติการและโครงการพัฒนาด้านการขนส่งและ แก้ไขปัญหาจราจรที่เหมาะสมกับชุมชน	3-7

สารบัญตาราง

โครงการส่งเสริมการสร้างเมือง ชุมชน ที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน: กรณีศึกษาชุมชนบางคล้า

ผศ.ดร.สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์ สารบัญตาราง-1

บทที่ 1

บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันปัญหาการขนส่งและคมนาคมส่งผลกระทบต่อชุมชนและเมืองในทุกมิติ ไม่ว่าจะเป็น ด้านคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจ ความปลอดภัยในการดำเนินชีวิต สุขภาพ และสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ปัญหาดังกล่าวเกิดจากเหตุปัจจัยหลายประการ ไม่ว่าจะเป็น การผังเมืองและการกำหนดการใช้พื้นที่ของเมือง รวมถึงการบังคับใช้ที่ไม่มีประสิทธิภาพ การพัฒนาระบบขนส่งที่ไม่เหมาะสมและสอดคล้องกับการพัฒนาเมือง และการขาดทางเลือกในการเดินทางและขนส่งให้กับคนในชุมชน เป็นต้น แนวทางการแก้ปัญหาในอดีตที่ผ่านมามุ่งเน้นการพัฒนาด้านกายภาพ (Supply side consideration) เป็นหลัก เพื่อให้เพียงพอกับความต้องการเดินทางของผู้คน (Travel demand) ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม แนวทางแก้ปัญหาดังกล่าวสามารถบรรเทาปัญหาได้เพียงในระยะสั้น และไม่ใช่วิธีทางแก้ไขที่สอดคล้องกับนโยบายของประเทศที่ให้ความสำคัญกับหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง การพัฒนาอย่างยั่งยืน และชุมชนน่าอยู่ ด้วยเหตุนี้ แนวทางแก้ไขปัญหาคือแนวทางที่เหมาะสมจึงน่าจะเป็นการพัฒนาทางเลือกในการเดินทางที่สอดคล้องกับนโยบายของประเทศ และประการสำคัญ ควรเป็นแนวทางที่ไม่เป็นภาระในเรื่องค่าใช้จ่ายให้แก่คนในชุมชน ปลอดภัย เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนในมิติอื่นๆ อย่างรอบด้าน

การเดินทางและการใช้จักรยาน เป็นรูปแบบการเดินทางที่เป็นทางเลือกที่สอดคล้องกับแนวคิดตามทีกล่าวข้างต้น ปัจจุบัน ในประเทศไทยการเดินทางด้วยการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน พบเห็นได้น้อยเมื่อเปรียบเทียบกับในอดีตที่ผ่านมา ทั้งนี้เนื่องจากปัจจัยหลายประการ ไม่ว่าจะเป็น สภาพภูมิอากาศ ระยะทางในการเดินทางที่เพิ่มขึ้น ความต้องการความเร็วในการเดินทางที่เพิ่มขึ้น และความต้องการตอบสนองความพึงพอใจด้านภาพลักษณ์ที่ได้จากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม เหตุปัจจัยที่สำคัญและเป็นจุดเริ่มต้นที่สามารถลดข้อจำกัดในการใช้การเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของผู้คนได้ ก็คือ การยอมรับของคนในชุมชน (Community acceptance) และความเป็นไปได้ทางการเมือง (Political feasibility) ของผู้นำชุมชนในท้องถิ่น เนื่องจาก โครงการด้านการขนส่ง ส่วนใหญ่แล้วเกิดจากความเป็นไปได้ทางการเมือง (Political feasibility) แต่ความเป็นไปได้ทางการเมืองและความสำเร็จของโครงการนั้น ขึ้นอยู่กับการยอมรับของคนในชุมชน (Community acceptance) เป็นสำคัญ ด้วยเหตุนี้ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทำการศึกษาแนวทางที่เหมาะสมในการจัดเตรียมความพร้อมและกระบวนการดำเนินการ เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของเมืองและชุมชนที่จะเข้าไปดำเนินการ ไม่ว่าจะเป็น การใช้พื้นที่ (Land use) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) หรือระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) ที่มีอยู่

ด้วยเหตุนี้ “โครงการส่งเสริมการสร้างเมือง ชุมชน ที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน: กรณีศึกษาชุมชนบางคล้า” จึงเกิดขึ้น เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการดำเนินการตามที่กล่าวข้างต้น โดยในภาคตะวันออกเฉียงใต้ได้เลือก ตำบลบางคล้า อำเภอบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นพื้นที่ศึกษา เนื่องจากเป็นชุมชนที่มีโครงสร้างของเมืองไม่ซับซ้อน สถานที่สำคัญที่เป็นองค์ประกอบของเมืองตั้งอยู่ในจุดที่ไม่กระจุกกระจายจนเกินไป เป็นชุมชนที่มีสถานที่สำคัญและน่าสนใจทางพุทธศาสนาและการท่องเที่ยว มีระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นทางเลือกน้อยและไม่ทันสมัย โดยมุ่งหวังเป็นอย่างยิ่งว่า ผลการศึกษานี้ จะสามารถใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาเมืองและชุมชน

ต้นแบบสำหรับเป็นเมืองของการใช้การเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันสำหรับพื้นที่อื่นๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันต่อไปในภายภาคหน้า

1.2 วัตถุประสงค์หลัก/รอง

1.2.1 วัตถุประสงค์หลัก

เพื่อพัฒนาระบบเมือง ชุมชน ให้สะดวกและเอื้อต่อการเดินทางด้วยการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันให้มากยิ่งขึ้น โดยกระบวนการมีส่วนร่วมของทั้งผู้กำหนดนโยบาย ผู้ออกแบบและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานของเมืองและชุมชน ประชาชนในพื้นที่ผู้ใช้โครงสร้างพื้นฐานของเมืองและชุมชนทุกเพศ ทุกวัย รวมทั้งนักคิด นักวิจัย หรือนักวิชาการในพื้นที่ร่วมกันในการกำหนดแนวทางและก่อสร้างในพื้นที่เป้าหมายร่วมกัน

1.2.2 วัตถุประสงค์รอง

1. เพื่อศึกษาและตรวจสอบลักษณะของเมืองและชุมชนบางคล้า เกี่ยวกับการใช้พื้นที่ (Land use) ระบบขนส่ง (Transportation systems) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่ง (Transportation infrastructure and facilities) รวมถึงองค์ประกอบทางกายภาพอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. เพื่อกำหนดแผนหรือแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงองค์ประกอบของเมือง ที่นำไปสู่การเป็นเมืองที่ใช้การเดินทางและการใช้จักรยานเป็นทางเลือกหนึ่งของการเดินทางในชีวิตประจำวัน
3. เพื่อศึกษาและกำหนดแนวทางที่เหมาะสมในการจัดเตรียมความพร้อมและกระบวนการดำเนินการสำหรับการพัฒนาเมืองและชุมชนบางคล้า ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับหลักการของการเป็นเมืองที่ใช้การเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน

1.3 ขอบเขตการศึกษา

1.3.1 พื้นที่ศึกษา

โครงการนี้กำหนดเทศบาลตำบลบางคล้า อำเภอบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นพื้นที่ศึกษาสำหรับการพัฒนาเมืองต้นแบบของการใช้การเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน เทศบาลตำบลบางคล้า อำเภอบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา ห่างจากตัวจังหวัดฉะเชิงเทรา 25 กิโลเมตร ห่างจากกรุงเทพมหานคร เป็นระยะทาง 92 กิโลเมตร มีพื้นที่ 6.53 ตารางกิโลเมตร หรือ 4,081.25 ไร่ 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

1.3.2 กลุ่มเป้าหมาย

1) ผู้ที่เกี่ยวข้อง/มีส่วนร่วม

ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการและการพัฒนา แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ตามบทบาทในการดำเนินการและการได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ได้แก่

1.1) ผู้บริหารและผู้นำชุมชน

ในทางปฏิบัติ ผู้บริหารและผู้นำชุมชนจะมีบทบาทในการเสนอแผนการพัฒนาและโครงการต่อจังหวัด และผลักดันให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้ ยังมีบทบาทสำคัญในขั้นตอนการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามแผนการที่กำหนดไว้ โดยผ่านกลไกของการใช้กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ในชุมชน

สำหรับโครงการศึกษานี้ กลุ่มเป้าหมายกลุ่มนี้ ประกอบด้วย

1. นายกเทศมนตรี และรองนายกเทศมนตรีที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบในเรื่องที่เกี่ยวข้อง
2. ผู้อำนวยการกองช่างโยธา หรือหัวหน้างานที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบในเรื่องที่เกี่ยวข้อง
3. หัวหน้าหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ อาทิ ผู้อำนวยการโรงพยาบาล ผู้อำนวยการโรงเรียน หัวหน้าหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในพื้นที่ เป็นต้น

การสัมภาษณ์ข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมายนี้ จะทำให้ทราบนโยบาย วิสัยทัศน์ แนวคิด และความเป็นไปได้ที่จะพัฒนาบางคล้าให้เป็นชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน โดยคณะทำงานจะทำการตรวจสอบข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมายกลุ่มนี้ด้วยการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม โดยตัวอย่างแบบสอบถามดังแสดงใน **ภาคผนวก ก**

1.2) ประชาชนในชุมชน

ประชาชนในชุมชนเป็นกลุ่มเป้าหมายที่ทำให้ทราบข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทาง (Travel behavior) และความต้องการเดินทาง (Travel demand) ที่เกิดขึ้นภายในชุมชน นอกจากนี้ยังทำให้ทราบทัศนคติและความต้องการที่มีต่อการพัฒนาด้วย โดยประชาชนในชุมชนที่กำหนดเป็นกลุ่มเป้าหมายสำหรับโครงการศึกษานี้ ได้แก่ ผู้ที่เดินทางเพื่อประกอบกิจกรรมต่างๆ ในชุมชนโดยไม่ใช้การเดินทางหรือจักรยานในชีวิตประจำวัน โดยอาจแบ่งการเดินทางออกเป็นกลุ่มตามวัตถุประสงค์การเดินทาง ได้แก่ การเดินทางไปทำงาน (Work trip) การเดินทางไปซื้อของ (Shopping trip) และการเดินทางเพื่อกิจกรรมส่วนบุคคล (Personal trip) อาทิ พบญาติ ไปโรงพยาบาล ไปเล่นกีฬาพักผ่อนหย่อนใจ เป็นต้น

กลุ่มเป้าหมายนี้จะถูกเลือกแบบไม่เจาะจง (Accidental sampling) โดยหลักการทางสถิติแล้ว จำนวนตัวอย่างที่ต้องการสำหรับโครงการศึกษานี้น้อยกว่า 400 ตัวอย่าง ตัวอย่างที่ถูกเลือกจะถูกสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถามดังตัวอย่างแสดงใน **ภาคผนวก ข**

2) องค์ประกอบทางกายภาพที่เกี่ยวข้อง

นอกจากการตรวจสอบข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้นำชุมชนและประชาชนในพื้นที่แล้ว โครงการศึกษานี้ยังได้ทำการตรวจสอบลักษณะทางกายภาพที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางและองค์ประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องภายในพื้นที่ศึกษาด้วย โดยข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบจะถูกนำมาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์มาตรฐานของการพัฒนาและปรับปรุงองค์ประกอบของเมืองให้เหมาะสมกับการใช้การเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน โดยแบบสำรวจข้อมูลองค์ประกอบทางกายภาพ ดังแสดงตัวอย่างใน **ภาคผนวก ค** องค์ประกอบทางกายภาพที่ต้องการตรวจสอบประกอบด้วย

1. การใช้พื้นที่ (Land use)
2. โครงข่ายถนน องค์ประกอบของถนน และประเภทของถนนในพื้นที่ (Road networks, road components and road classification)
3. โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructures and Facilities)

1.3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจข้อมูลจะถูกนำมาตรวจสอบเบื้องต้นเพื่อคัดแยกชุดข้อมูลที่ไม่สมบูรณ์ออกจากข้อมูลทั้งหมด จากนั้นจะทำการประมวลผลข้อมูลด้วยวิธีการสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistical technique) เพื่อตรวจสอบภาพรวมของข้อมูลทั้งหมด และทำการประมวลผลค่าตัวแปรในแบบสอบถามแต่ละส่วนเพื่อนำผลลัพธ์ที่ได้มาวิเคราะห์ทั้งข้อมูลเชิงปริมาณและข้อมูลที่เป็นทัศนคติทั้งหมดของผู้ตอบแบบสอบถาม

1.4 แผนการทำงาน

กระบวนการศึกษาของโครงการนี้ มีระยะเวลารวมทั้งสิ้น 3 ปี การดำเนินการและผลการดำเนินงานจะแบ่งออกเป็นระยะต่างๆ 3 ขั้นตอน เพื่อให้สอดคล้องการแผนการดำเนินการรวมของทั้งโครงการ โดยในปีที่ 1 มีระยะเวลาดำเนินการ 10 เดือน นับตั้งแต่ลงนามในสัญญา โดยจะมุ่งเน้นไปที่การศึกษาและตรวจสอบข้อมูล รวมถึงการดำเนินการ ดังต่อไปนี้

1. ลักษณะของเมืองและชุมชนบางคล้า เกี่ยวกับการใช้พื้นที่ (Land use) ระบบขนส่ง (Transportation systems) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่ง (Transportation infrastructure and facilities) รวมถึงองค์ประกอบทางกายภาพอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลในส่วนนี้จะทำให้ทราบสถานที่สำคัญและตำแหน่งที่ตั้งของสถานที่เหล่านั้น รวมถึงระบบถนน ประเภทของถนน ระบบขนส่ง และองค์ประกอบที่สำคัญอื่นๆ ในพื้นที่ โดยข้อมูลบางส่วนจะถูกนำมาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์มาตรฐานของการพัฒนาและปรับปรุงองค์ประกอบของเมืองให้เหมาะสมกับการใช้การเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน
2. การศึกษาและตรวจสอบพฤติกรรมการเดินทางของคนในชุมชน (Travel behavior characteristics) เพื่อนำมาวิเคราะห์ให้เห็นภาพรวมของประชากรในชุมชน ลักษณะการเดินทางที่เกิดขึ้นในชุมชนที่สอดคล้องกับกิจกรรมหลักที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวัน ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการออกแบบและวางแผนเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นสำหรับการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน
3. การนำเสนอแนวคิดและแผนการดำเนินการเพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกันภายในเมืองและชุมชน โดยให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความตระหนัก (Social awareness) และเพื่อให้เกิดการยอมรับ (Acceptance) ในโครงการและการขับเคลื่อนเพื่อให้เป็นไปตามแผนงานในขั้นตอนต่อไป การจัดสัมมนาเชิงวิชาการและการจัดกิจกรรมเป็นเทคนิคที่จะถูกนำมาใช้ในขั้นตอนนี้ เพื่อนำเสนอข้อมูลที่จำเป็นให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนได้รับทราบและเกิดความเข้าใจที่ตรงกัน การดำเนินการในขั้นตอนนี้ยังเป็นการประชาสัมพันธ์โครงการให้รับทราบทั่วกันในวงกว้างอีกทางหนึ่งด้วย

นอกจากนี้ การจัดสัมมนายังทำให้ทราบผลตอบรับและทัศนคติของคนในชุมชนและผู้นำชุมชน ซึ่งเป็นข้อมูลที่มีประโยชน์สำหรับนำไปใช้ออกแบบและวางแผนการดำเนินการในขั้นตอนต่อไป

จากขั้นตอนการดำเนินงานตามที่กล่าวข้างต้น สามารถกำหนดระยะเวลาดำเนินการของโครงการในแต่ละขั้นตอน ในช่วงเวลา 10 เดือน ได้ดังแสดงในตารางที่ 1.4-1

ตารางที่ 1.4-1 ขั้นตอนและระยะเวลาการดำเนินงาน

การดำเนินงาน	ม.ค. 2560	ก.พ. 2560	มี.ค. 2560	เม.ย. 2560	พ.ค. 2560	มิ.ย. 2560	ก.ค. 2560	ส.ค. 2560	ก.ย. 2560	ต.ค. 2560
1. ศึกษาข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ศึกษา วางแผนการสำรวจข้อมูล และส่งรายงานขั้นต้น (Inception Report) เบิกงวดที่ 1	○									
2. สำรวจข้อมูลเบื้องต้น วิเคราะห์และสรุปข้อมูล	○	○								
3. จัดเตรียมเอกสารสำหรับตรวจสอบลักษณะทางกายภาพ ออกแบบแบบสำรวจข้อมูลกายภาพ		○	○							
4. สำรวจลักษณะทางกายภาพ			○	○						
5. วิเคราะห์ข้อมูล สรุปข้อมูลลักษณะทางกายภาพ และส่งรายงานความก้าวหน้า (Progress Report) เบิกงวดที่ 2				○	○					
6. จัดเตรียมเอกสารสำหรับตรวจสอบพฤติกรรมการเดินทาง ออกแบบแบบสำรวจพฤติกรรมการเดินทาง					○					
7. สำรวจพฤติกรรมการเดินทาง และวิเคราะห์ข้อมูล สรุปข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง						○	○			
8. สรุปข้อมูลทั้งหมด ออกแบบกรอบแนวคิดในการปรับปรุงและพัฒนาเมืองและชุมชนให้เหมาะสมกับการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) เบิกงวดที่ 3								○	○	
9. จัดเตรียมข้อมูลสำหรับการจัดสัมมนาและกิจกรรม เตรียมการจัดสัมมนาและกิจกรรมในชุมชน									○	
10. จัดสัมมนาและกิจกรรมในชุมชน										○
11. สรุปผลการดำเนินการ จัดทำรายงานเพื่อนำเสนอต่อชมรมฯ และส่งรายงานการจัดสัมมนาและกิจกรรม										○

1.5 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ผลที่คาดว่าจะได้รับจากชุมชน

เนื่องจากเป็นโครงการระยะที่ 1 และผู้นำชุมชนของพื้นที่ศึกษา ยังไม่เคยมีการดำเนินการเพื่อจัดเตรียมความพร้อมสู่การเป็นชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างเป็นรูปธรรมมาก่อน ทั้งในเรื่องของงบประมาณ วิธีการ และการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ด้วยเหตุนี้ ผลที่คาดว่าจะได้รับในส่วนของผู้นำชุมชนและประชาชนในพื้นที่ ที่ตอบสนองต่อโครงการศึกษานี้ ได้แก่

1. ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการพัฒนาชุมชนหรือเมืองให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพิ่มขึ้น
2. การยอมรับในโครงการและพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรมที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต
3. การตระหนักถึงผลกระทบและประโยชน์ที่ได้รับในด้านต่างๆ ของโครงการและการพัฒนาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต
4. การมีส่วนร่วมและสร้างบรรทัดฐานทางสังคมของการพัฒนาเมืองให้มุ่งไปสู่การเป็นชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

1.5.2 ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินการของผู้วิจัยและคณะทำงาน

1. การยอมรับในโครงการและพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรมที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต
2. รายงานผลการศึกษา ผลสรุปที่ได้จากการตรวจสอบองค์ประกอบทางกายภาพภายในพื้นที่ศึกษา ข้อมูลส่วนนี้จะทำให้ทราบถึงสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ความพร้อม และสิ่งที่ต้องปรับปรุงและพัฒนาองค์ประกอบทางกายภาพสู่การเป็นชุมชน เมือง ที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน
3. ข้อเสนอแนะในการออกแบบและปรับปรุง เพื่อพัฒนาองค์ประกอบทางกายภาพภายในพื้นที่ สู่การเป็นชุมชน เมือง ที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

1.6 กำหนดการส่งรายงาน

หลังจากลงนามในสัญญา ผู้วิจัยจะต้องเริ่มปฏิบัติงานทันที โดยมีกำหนดการจัดส่งรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้องเสนอต่อชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย ดังนี้

1. รายงานเบื้องต้น (Inception Report) แสดงแผนการทำงานโดยละเอียด กำหนดการและวิธีการทำงาน กำหนดการส่งรายงาน และบุคลากรที่ร่วมในโครงการ โดยจัดทำภายใน 2 สัปดาห์ นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน
2. รายงานความก้าวหน้า (Progress Report) กล่าวถึงรายละเอียดผลการศึกษา และผลการดำเนินงานที่ผ่านมา การสำรวจข้อมูล และผลการวิเคราะห์เบื้องต้น โดยจัดทำภายใน 4 เดือน นับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงาน
3. รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) แสดงรายละเอียดของโครงการและผลการศึกษาทั้งหมด โดยจัดทำภายใน 8 เดือน นับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงาน

4. รายงานการจัดสัมมนาและกิจกรรม แสดงรายละเอียดการจัดสัมมนาและกิจกรรมในพื้นที่ศึกษา โดยจัดทำภายใน 9 เดือน นับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงาน

1.7 การกำหนดงวดงาน

งบประมาณโครงการศึกษาจะแยกจ่ายให้ผู้วิจัยเป็นงวด จำนวน 3 งวด ดังนี้

งวดที่ 1 เป็นจำนวนร้อยละ 50 ของยอดเงินทั้งหมด หลังส่งรายงานขั้นต้น (Inception Report)

งวดที่ 2 เป็นจำนวนร้อยละ 40 ของยอดเงินทั้งหมด หลังส่งรายงานความก้าวหน้า (Progress Report)

งวดที่ 3 เป็นจำนวนร้อยละ 10 ของยอดเงินทั้งหมด หลังส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)

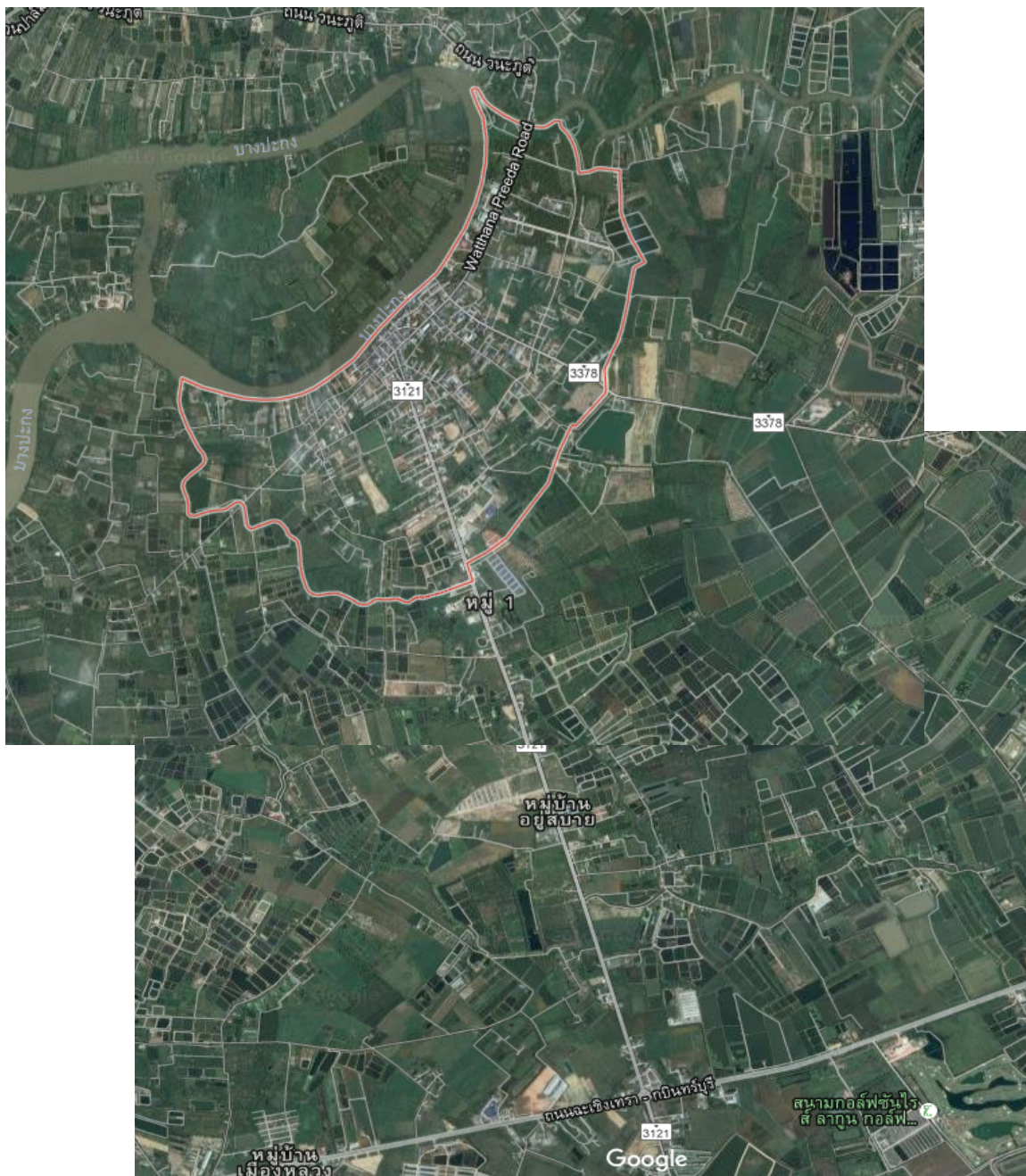
บทที่ 2

การดำเนินงานโครงการ

บทที่ 2 การดำเนินงานโครงการ

2.1 พื้นที่ศึกษา

โครงการนี้ กำหนดให้เทศบาลตำบลบางคล้า อำเภอบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นพื้นที่ศึกษาสำหรับการพัฒนาเมืองต้นแบบของการใช้การเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน เทศบาลตำบลบางคล้า อำเภอบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา ห่างจากตัวจังหวัดฉะเชิงเทรา 25 กิโลเมตร ห่างจากกรุงเทพมหานคร เป็นระยะทาง 92 กิโลเมตร มีพื้นที่ 6.53 ตารางกิโลเมตร หรือ 4,081.25 ไร่



รูปที่ 2.1-1 ผังพื้นที่เทศบาลตำบลบางคล้า

โครงการส่งเสริมการสร้างเมือง ชุมชน ที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน: กรณีศึกษาชุมชนบางคล้า

ผศ.ดร.สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์

บทที่ 2 การดำเนินงานโครงการ 2-1

เทศบาลตำบลบางคล้า มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ข้างเคียง คือ ทิศเหนือ ติดต่อกับ ตำบลปากน้ำ ทิศใต้ ติดต่อกับ ตำบลท่าทองกลาง ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ตำบลปากน้ำและตำบลท่าทองกลาง และทิศตะวันตก ติดต่อกับ แม่น้ำบางปะกงตลอดแนวเขตเทศบาล ดังแสดงในรูปที่ 2.1-1

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 โดยมีประชากรแยกออกเป็นรายชุมชน ดังแสดงในตารางที่ 2.1-1 และจำนวนครัวเรือนแยกตามรายชุมชน ดังแสดงในตารางที่ 2.1-2

ตารางที่ 2.1-1 จำนวนประชากรเขตเทศบาลตำบลบางคล้าแยกตามชุมชน

ชื่อชุมชน	ชาย	หญิง	รวม
1. สวนประดู่	442	506	948
2. บ้านครัว	456	550	1,006
3. หลังวัดโพธิ์	630	665	1,295
4. หลังวัดแจ้ง	748	774	1,522
5. ศาลเจ้าพ่อหลักเมือง	401	500	901
6. พระเจ้าตากสิน	446	555	1,001
7. โจ้วฉู้	184	205	389
8. บ้านปลายคลอง	244	309	553
9. ดงตาล	290	318	608
10. พระเจ้าตากสินรำลึก	492	588	1,080
ไม่กำหนดชุมชน	1	3	4
รวมทั้งสิ้น			9,307

ที่มา: สำนักทะเบียนท้องถิ่นเทศบาลตำบลบางคล้าข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556

ตารางที่ 2.1-2 จำนวนครัวเรือนเขตเทศบาลตำบลบางคล้าแยกตามชุมชน

ชื่อชุมชน	จำนวนครัวเรือนทั้งหมดตามทะเบียนราษฎร์
1. สวนประดู่	402
2. บ้านครัว	371
3. หลังวัดโพธิ์	362
4. หลังวัดแจ้ง	713
5. ศาลเจ้าพ่อหลักเมือง	395
6. พระเจ้าตากสิน	623
7. โจ้วคู่	132
8. บ้านปลายคลอง	226
9. ดงตาล	153
10. พระเจ้าตากสินรำลึก	758
ไม่กำหนดชุมชน	2
รวมทั้งสิ้น	4,137

ที่มา: สำนักทะเบียนท้องถิ่นเทศบาลตำบลบางคล้าข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556

สภาพพื้นที่ในเขตเทศบาลตำบลบางคล้า เป็นที่ราบลุ่มริมแม่น้ำ เหมาะแก่การเพาะปลูก เกษตรกรรม พาณิชยกรรม ที่พักอาศัย และอื่นๆ โดยมีลักษณะการใช้พื้นที่หลัก ประกอบด้วย

1. พื้นที่เพื่อการเกษตร แบ่งออกเป็น
 - 1.1 พื้นที่ทำนา จำนวน 30 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 0.73 ของพื้นที่
 - 1.2 พื้นที่ทำสวน จำนวน 623 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 15.26 ของพื้นที่
 - 1.3 พื้นที่เลี้ยงสัตว์ จำนวน 181 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 4.43 ของพื้นที่
2. พื้นที่สำหรับอยู่อาศัย จำนวน 2,015.66 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 49.39 ของพื้นที่
3. พื้นที่สำหรับสาธารณะประโยชน์ จำนวน 82 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 2 ของพื้นที่
4. พื้นที่ที่เป็นพื้นน้ำ คลอง บึง ถนน จำนวน 240.59 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 5.90 ของพื้นที่
5. พื้นที่ว่างเปล่า จำนวน 909 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 22.27 ของพื้นที่

นอกจากพื้นที่ที่เป็นสถานที่ตั้งของส่วนราชการ โรงเรียน โรงพยาบาล สถานีตำรวจ และหน่วยงานภาครัฐที่ดูแลด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานแล้ว เทศบาลตำบลบางคล้า มีพื้นที่ที่ใช้สำหรับอุตสาหกรรมไม่มากนัก อาทิ โรงเลื่อย โรงงานขนมเปียะ โรงน้ำแข็ง และโรงกล้วยเดี่ยว เป็นต้น สำหรับพื้นที่เพื่อการพาณิชย์และบริการ ประกอบด้วย

1. การประกอบการด้านพาณิชย์ ได้แก่
 - 1.1 สถานประกอบการน้ำมัน 3 แห่ง
 - 1.2 ร้านค้าทั่วไปประมาณ 253 แห่ง
 - 1.3 ตลาดสด 1 แห่ง
 - 1.4 ตลาดน้ำ 1 แห่ง
2. การประกอบการเทศพาณิชย์ ได้แก่
 - 2.1 สถานธนาบาล 1 แห่ง
 - 2.2 ท่าเทียบเรือ 4 แห่ง
3. การประกอบการด้านบริการ ได้แก่
 - 3.1 โรงแรม 3 แห่ง
 - 3.2 อพาร์ทเมนต์ 6 แห่ง
 - 3.3 บ้านเช่า/ห้องเช่า 120 แห่ง
 - 3.4 ธนาคาร 6 แห่ง

นอกจากนี้ เทศบาลตำบลบางคล้ายังมีสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ ประกอบด้วย วัดโพธิ์บางคล้า วัดแจ้งอนุสรณ์สถานพระสุอุปเจดีย์ ศาลพระเจ้าตากสินมหาราช ตลาดน้ำบางคล้า และล่องเรือเกาะลัด

จากที่กล่าวข้างต้น คือลักษณะการใช้พื้นที่และองค์ประกอบของเมืองจำแนกตามกิจกรรมหลักที่เกิดขึ้นในชุมชน โดยในเขตเทศบาลตำบลบางคล้า มีโครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงพื้นที่กิจกรรมต่างๆ ภายในชุมชน ดังแสดงในตารางที่ 2.1-3

ตารางที่ 2.1-3 โครงข่ายถนนในเขตเทศบาลตำบลบางคล้า

ลำดับที่	ชื่อสายทาง (ถนน)	ระยะทาง (กม.)	ประเภทผิวทาง			สภาพทั่วไป สายทางเกรด
			ลูกรัง	ลาดยาง	คอนกรีต	
1	ถนนผังเมืองรวม	2.184	-	-	2.184	A
2	ถนนซอยสวนประดู่ซอย 1-ซอย 8	0.427	-	-	0.427	B
3	ถนนวัฒนธรรมปรีดา	1.000	-	1.000	-	A
4	ถนนเทศบาลพัฒนา 1	1.200	-	-	1.200	B
5	ถนนเทศบาลพัฒนา 2	1.494	-	-	1.494	B
6	ถนนฤทธิ์ประศาสน์	2.060	-	0.640	1.420	A

โครงการส่งเสริมการสร้างเมือง ชุมชน ที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน: กรณีศึกษาชุมชนบางคล้า

ตารางที่ 2.1-3 โครงข่ายถนนในเขตเทศบาลตำบลบางคล้า (ต่อ)

ลำดับที่	ชื่อสายทาง (ถนน)	ระยะทาง (กม.)	ประเภทผิวทาง			สภาพทั่วไป สายทางเกรด
			ลูกรัง	ลาดยาง	คอนกรีต	
7	ถนนฤทธิ์ประศาสน์ซอย 1	1.120	-	-	1.120	A
8	ถนนฤทธิ์ประศาสน์ซอย 2	0.125	-	-	0.125	A
9	ถนนฤทธิ์ประศาสน์ซอย 3	0.385	-	-	0.385	A
10	ถนนฤทธิ์ประศาสน์ซอย 5	0.080	-	-	0.080	A
11	ถนนฤทธิ์ประศาสน์ซอย 6	0.492	-	0.440	0.052	A
12	ถนนแยกฤทธิ์ประศาสน์ (เข้าบ้านรุ่งนภา)	0.105	-	-	0.105	A
13	ถนนราษฎร์อุทิศ	2.743	-	-	2.743	C
14	ถนนราษฎร์อุทิศซอย 1	0.130	-	-	0.130	A
15	ถนนราษฎร์อุทิศซอย 2	0.080	-	-	0.080	A
16	ถนนราษฎร์อุทิศซอย 3	0.150	-	-	0.150	A
17	ถนนราษฎร์อุทิศซอย 4	0.320	-	-	0.320	A
18	ถนนเชื่อมระหว่างฤทธิ์ประศาสน์กับราษฎร์อุทิศ	0.190	-	-	0.190	A
19	ถนนหน้าที่ทำการชุมชนบ้านปลายคลอง	0.120	-	-	0.120	A
20	ถนนข้างที่ทำการชุมชนบ้านปลายคลอง	0.174	0.050	-	0.124	B
21	ถนนเข้าหมู่บ้านปลายโพน	0.499	0.355	-	0.144	B
22	ถนนราษฎร์อุทิศซอย 5	0.142	-	-	0.142	A
23	ถนนราษฎร์อุทิศซอย 6	0.160	0.160	-	-	B
24	ถนนราษฎร์อุทิศซอย 7	0.389	-	-	0.389	A
25	ถนนมิสซังอุทิศ	0.828	-	-	0.828	A
26	ถนนมิสซังอุทิศเชื่อมถนนเทศบาลพัฒนา 2	0.260	-	-	0.260	D
27	ถนนบางคล้า- แปลงยาว	1.200		1.200	-	A
28	ถนนบางคล้า- แปลงยาวซอย 1	0.405	-	-	0.405	A
29	ถนนบางคล้า-แปลงยาวซอย 2, 2/1,2/2	0.887	-	-	0.887	C

ตารางที่ 2.1-3 โครงข่ายถนนในเขตเทศบาลตำบลบางคล้า (ต่อ)

ลำดับที่	ชื่อสายทาง (ถนน)	ระยะทาง (กม.)	ประเภทผิวทาง			สภาพทั่วไป สายทางเกรด
			ลูกรัง	ลาดยาง	คอนกรีต	
30	ถนนบางคล้า- แปลงยาวซอย 3, 3/1- 3/3	0.760	-	-	0.760	A
31	ถนนบางคล้า- แปลงยาวซอย 4	0.212	-	-	0.212	A
32	ถนนบางคล้า- แปลงยาวซอย 5	0.232	-	-	0.232	A
33	ถนนบางคล้า- แปลงยาวซอย 6	0.219	-	-	0.219	A
34	ถนนบางคล้า- แปลงยาวซอย 7	0.360	-	-	0.190	A
35	ถนนบางคล้า- แปลงยาวซอย 8	0.383	-	-	0.120	A
36	ถนนระเบียบกิจอนุสรณ์	2.075	-	-	2.075	A
37	ถนนระเบียบกิจอนุสรณ์ซอย 1	0.087	-	-	0.087	A
38	ถนนระเบียบกิจอนุสรณ์ซอย 2	0.450	-	-	0.450	A
39	ถนนระเบียบกิจอนุสรณ์ซอย 3	0.089	-	-	0.089	A
40	ถนนระเบียบกิจอนุสรณ์ซอย 4	0.412	-	-	0.412	A
41	ถนนระเบียบกิจอนุสรณ์เชื่อมถนนประชาเนรมิต	0.140	-	-	0.140	A
42	ถนนระเบียบกิจอนุสรณ์เชื่อมถนนระเบียบกิจอนุสรณ์ซอย 4	0.190	-	-	0.190	B
43	ถนนระเบียบกิจอนุสรณ์ซอย 4 ตรงข้ามถนนบางคล้า- แปลงยาวซอย 2	0.047	-	-	0.047	B
44	ถนนระเบียบกิจอนุสรณ์ซอย 5	0.115	-	-	0.115	A
45	ถนนระเบียบกิจอนุสรณ์ซอย 6	0.215	-	-	0.215	A
46	ถนนระเบียบกิจอนุสรณ์ซอย 7	0.225	-	-	0.225	A
47	ถนนประชาเนรมิต	1.870	-	-	1.870	A
48	ถนนประชาเนรมิตซอย 1	0.073	-	-	0.073	B
49	ถนนประชาเนรมิตซอย 2	0.070	-	-	0.070	B
50	ถนนประชาเนรมิตซอย 3	0.073			0.219	B
51	ถนนประชานิรมิต ซอย 4	0.100	-	-	0.100	B

ตารางที่ 2.1-3 โครงข่ายถนนในเขตเทศบาลตำบลบางคล้า (ต่อ)

ลำดับที่	ชื่อสายทาง (ถนน)	ระยะทาง (กม.)	ประเภทผิวทาง			สภาพทั่วไป สายทางเกรด
			ลูกรัง	ลาดยาง	คอนกรีต	
52	ถนนประชาเนรมิตซอย 5	0.180	-	-	0.180	B
53	ถนนหลวงฤทธิ์, ซอย 1, ซอย 2	0.417	-	-	0.417	A
54	ถนนกิตติยารักษ์	0.088	-	-	0.088	A
55	ถนนวรรณยิ่ง	0.080	-	-	0.080	A
56	ถนนไพบูลย์วัฒนา	0.485	-	0.485	-	A
57	ถนนชำนาญอุทิศ	1.120	-	-	1.120	A
58	ถนน 2 มกรา	0.040	-	-	0.040	A
59	ถนนทางเข้าพระสถูปเจดีย์	0.400	-	-	0.400	A
60	ถนนเทศบาลบำรุง 1- บำรุง3	0.300		-	0.300	A
61	ถนนวนะภูติ	0.750	-	0.750	-	D
62	ถนนเคหะบำรุง	0.650	-	-	0.650	C
63	ถนนฤทธิ์ประศาสน์ซอย 3 ข้างบ้านเลขที่ 23	0.065	-	-	0.065	A
64	ถนนเทศบาลพัฒนา 2 ข้างบ้านเลขที่ 2/28	0.040	-	-	0.040	B
65	ถนนเทศบาลพัฒนา 2 ข้างบ้านเลขที่ 2/38	0.034	-	-	0.034	B
66	ถนนเทศบาลพัฒนา 2 ข้างบ้านเลขที่ 2/8	0.089	-	-	0.089	B
67	ถนนเทศบาลพัฒนา 2 ข้างบ้านเลขที่ 2/18	0.067	-	-	0.067	B
68	ถนนเทศบาลพัฒนา 2 เข้าบ้านนายสามารถ	0.400	-	-	0.400	A
69	ถนนบางคล้า-แปลงยาว เข้าหมู่บ้านแพน้อย	0.136	-	-	0.136	A
รวมระยะทาง (กิโลเมตร)		33.087	0.565	4.515	28.007	

ที่มา: กองช่างเทศบาลตำบลบางคล้า

จากตารางที่ 2.1-3 ถนนในเขตเทศบาลตำบลบางคล้าจำนวน 69 ขยายแบ่งตามมาตรฐานหลักเกณฑ์คุณภาพ 4s ของกรมทางหลวงชนบทโดยแยกเป็นเกรดต่างๆ ดังนี้

- สายทางเกรด A หมายถึง ดันไม้บริเวณไหล่ทางไม่บดบังทัศนวิสัยเส้นแบ่งช่องจราจรชัดเจน ติดตั้งป้ายจราจรถูกต้องและชัดเจนและสภาพผิวทางเรียบไร้หลุมบ่อ
- สายทางเกรด B หมายถึง ดันไม้ไหล่ทางเริ่มมีการบดบังทัศนวิสัยป้ายจราจรสุดโทรมแต่ยังใช้การได้ดีมีป้ายที่ไม่ได้รับอนุญาตอยู่บ้างและถนนมีการทรุดตัว
- สายทางเกรด C หมายถึงดันไม้บริเวณใหม่ทางบดบังทัศนวิสัยเกิดความเสียหายในการจราจรสัญญาณจราจรไม่มีป้ายจราจรในตำแหน่งที่ควรมี เส้นทางจราจรจางหาย มีวัชพืชขึ้นปกคลุมและอยู่ทางเสื่อมสภาพเกิดรอยแตกหน้จะเซ้
- สายทางเกรด D หมายถึงดันไม้หลายทางขึ้นปกคลุมบดบังทัศนวิสัยผิวทางเสียหายหนักเกิดจากหลุมบ่อจำนวนมาก ไม่มีการติดตั้งป้ายจราจร บกทิศทาง ระยะทางและเส้นจราจร จางหายบางจุดไม่พบเส้นจราจร

ถนนสายสำคัญในเขตเทศบาลตำบลบางคล้า ประกอบด้วย

- ทางหลวงหมายเลข 3121 บางคล้า-แปลงยาว เชื่อมระหว่างตัวอำเภอบางคล้ากับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ฉะเชิงเทรา-กบินทร์บุรี
- ทางหลวงหมายเลข 3378 บางคล้าพนมสารคาม (สายใน) เส้นทางลัดเชื่อมระหว่าง บางคล้า-พนมสารคาม
- ถนนระเบียบจิตอนุสรณ์เชื่อมต่อไปยังตำบลท่าทองหลวง
- ถนนวัฒนปริดาเชื่อมต่อไปยังตำบลปากน้ำ
- ถนนวนะภูติและถนนผังเมืองสายกอเชื่อมต่อไปยังอำเภอราชสาสน์

นอกจากนี้ยังมีสะพาน ค.ส.ล. ที่อยู่ในเขตความรับผิดชอบของเทศบาลจำนวน 8 แห่งได้แก่สะพานคลองมะกอก จำนวน 2 แห่ง สะพานคลองวัดแจ้ง จำนวน 4 แห่ง สะพานคลองท่าทองหลวง และสะพานคลองท่าลาด และมีระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการโดยเอกชนเดินระหว่างอำเภอบางคล้ากับจังหวัดฉะเชิงเทรา 1 เส้นทาง

2.2 การประเมินความเป็นไปได้ของการพัฒนาเมืองบางคล้าให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและ การใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

เมื่อพิจารณาข้อมูลการใช้พื้นที่ กิจกรรมที่เกิดขึ้นในชุมชน ข้อมูลพื้นฐานของชุมชน และองค์ประกอบของเมืองโดยภาพรวมแล้ว สามารถวิเคราะห์ศักยภาพของเทศบาลตำบลบางคล้าในการที่จะพัฒนาให้เป็นเมืองและชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้ด้วยวิธี SWOT Analysis ดังแสดงในตารางที่ 2.2-1

**ตารางที่ 2.2-1 การวิเคราะห์ SWOT ของเทศบาลตำบลบางคล้าสำหรับการพัฒนาให้เป็นเมืองและชุมชน
ที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน**

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
1) มีสถานที่ท่องเที่ยวและร้านอาหารสำคัญอยู่ตามถนนเส้นหลัก 2) ปริมาณการจราจรไม่มากจนเกินไป กระแสจราจรมีความเร็วต่ำ 3) เมืองไม่หนาแน่นจนเกินไป 4) สถานที่ราชการรวมศูนย์อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกัน 5) ระบบขนส่งสาธารณะมีเพียงรายเดียว ให้บริการในเส้นทางเดียว ไม่มีจักรยานยนต์รับจ้าง/มีเพียงรายเดียว 6) เป็นชุมชนน่าอยู่ ที่เพิ่งเริ่มมีการขยายตัวของธุรกิจ อสังหาริมทรัพย์ ไม่มีอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ 7) มีโครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงกันภายในชุมชน สามารถเข้าถึงสถานที่สำคัญต่างๆ 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) รัฐบาลชุดปัจจุบันสนับสนุนแนวทางการใช้จักรยานและการเดินอย่างเป็นรูปธรรม 3) งบประมาณในการลงทุนในการปรับปรุงและพัฒนาเพื่อให้เกิดการพัฒนาให้เป็นเมืองและชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน 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

โดยจากการประเมินและวิเคราะห์ SWOT ตามที่กล่าวข้างต้น อาจกล่าวได้ว่าชุมชนบางคล้ามีโอกาสและความเป็นไปได้ในการที่จะพัฒนาสู่การเป็นชุมชนเมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

2.3 กลุ่มเป้าหมาย

2.3.1 ผู้ที่เกี่ยวข้อง/มีส่วนร่วม

ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการและการพัฒนา แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ตามบทบาทในการดำเนินการและการได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ ได้แก่

1) ผู้บริหารและผู้นำชุมชน

ในทางปฏิบัติ ผู้บริหารและผู้นำชุมชนจะมีบทบาทในการเสนอแผนการพัฒนาและโครงการต่อจังหวัด และผลักดันให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้ ยังมีบทบาทสำคัญในขั้นตอนการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามแผนการที่กำหนดไว้ โดยผ่านกลไกของการใช้กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ในชุมชน

สำหรับโครงการศึกษานี้ กลุ่มเป้าหมายกลุ่มนี้ ประกอบด้วย

1. นายกเทศมนตรี และรองนายกเทศมนตรีที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบในเรื่องที่เกี่ยวข้อง
2. ผู้อำนวยการกองช่างโยธา หรือหัวหน้างานที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบในเรื่องที่เกี่ยวข้อง
3. หัวหน้าหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ อาทิ ผู้อำนวยการโรงพยาบาล ผู้อำนวยการโรงเรียน หัวหน้าหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในพื้นที่ เป็นต้น

การสัมภาษณ์ข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมายนี้ จะทำให้ทราบนโยบาย วิสัยทัศน์ แนวคิด และความเป็นไปได้ที่จะพัฒนาบางคล้าให้เป็นชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน โดยคณะทำงานจะทำการตรวจสอบข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมายกลุ่มนี้ด้วยการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม

2) ประชาชนในชุมชน

ประชาชนในชุมชนเป็นกลุ่มเป้าหมายที่ทำให้ทราบข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทาง (Travel behavior) และความต้องการเดินทาง (Travel demand) ที่เกิดขึ้นภายในชุมชน นอกจากนี้ยังทำให้ทราบทัศนคติและความต้องการที่มีต่อการพัฒนาด้วย โดยประชาชนในชุมชนที่กำหนดเป็นกลุ่มเป้าหมายสำหรับโครงการศึกษานี้ ได้แก่ ผู้ที่เดินทางเพื่อประกอบกิจกรรมต่างๆ ในชุมชนโดยไม่ใช้การเดินหรือจักรยานในชีวิตประจำวัน โดยอาจแบ่งการเดินทางออกเป็นกลุ่มตามวัตถุประสงค์การเดินทาง ได้แก่ การเดินทางไปทำงาน (Work trip) การเดินทางไปซื้อของ (Shopping trip) และการเดินทางเพื่อกิจกรรมส่วนบุคคล (Personal trip) อาทิ พบญาติ ไปโรงพยาบาล ไปเล่นกีฬาพักผ่อนหย่อนใจ เป็นต้น

กลุ่มเป้าหมายนี้จะถูกเลือกแบบไม่เจาะจง (Accidental sampling) โดยหลักการทางสถิติแล้ว จำนวนตัวอย่างที่ต้องการสำหรับโครงการศึกษานี้น้อยกว่า 400 ตัวอย่าง ตัวอย่างที่ถูกเลือกจะถูกสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม

2.3.2 องค์ประกอบทางกายภาพที่เกี่ยวข้อง

นอกจากการตรวจสอบข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้นำชุมชนและประชาชนในพื้นที่แล้ว โครงการศึกษานี้ยังได้ทำการตรวจสอบลักษณะทางกายภาพที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางและองค์ประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องภายในพื้นที่ศึกษาด้วย โดยข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบจะถูกนำมาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์มาตรฐานของการพัฒนาและปรับปรุงองค์ประกอบของเมืองให้เหมาะสมกับการใช้การเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน โดยแบบสำรวจข้อมูลองค์ประกอบทางกายภาพ ดังแสดงตัวอย่างใน **ภาคผนวก ค** องค์ประกอบทางกายภาพที่ต้องการตรวจสอบประกอบด้วย

1. การใช้พื้นที่ (Land use)
2. โครงข่ายถนน องค์ประกอบของถนน และประเภทของถนนในพื้นที่ (Road networks, road components and road classification)
3. โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (Infrastructures and Facilities)

2.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจข้อมูลจะถูกนำมาตรวจสอบเบื้องต้นเพื่อคัดแยกชุดข้อมูลที่ไม่สมบูรณ์ออกจากข้อมูลทั้งหมด จากนั้นจะทำการประมวลผลข้อมูลด้วยวิธีการสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistical technique) เพื่อตรวจสอบภาพรวมของข้อมูลทั้งหมด และทำการประมวลผลค่าตัวแปรในแบบสอบถามแต่ละส่วนเพื่อนำผลลัพธ์ที่ได้มาวิเคราะห์ทั้งข้อมูลเชิงปริมาณและข้อมูลที่เป็นทัศนคติทั้งหมดของผู้ตอบแบบสอบถาม

2.5 ขั้นตอนการดำเนินงาน

กระบวนการศึกษาของโครงการนี้ มีระยะเวลารวมทั้งสิ้น 3 ปี การดำเนินการและผลการดำเนินงานจะแบ่งออกเป็นระยะต่างๆ 3 ขั้นตอน เพื่อให้สอดคล้องการแผนการดำเนินการรวมของทั้งโครงการ โดยในปีที่ 1 มีระยะเวลาดำเนินการ 10 เดือน นับตั้งแต่ลงนามในสัญญา โดยจะมุ่งเน้นไปที่การศึกษาและตรวจสอบข้อมูล รวมถึงการดำเนินการ ดังต่อไปนี้

1. การสำรวจลักษณะของเมืองและชุมชนบางคล้า เกี่ยวกับการใช้พื้นที่ (Land use) ระบบขนส่ง (Transportation systems) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่ง (Transportation infrastructure and facilities) รวมถึงองค์ประกอบทางกายภาพอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลในส่วนนี้จะทำให้ทราบสถานที่สำคัญและตำแหน่งที่ตั้งของสถานที่เหล่านั้น รวมถึงระบบถนน ประเภทของถนน ระบบขนส่ง และองค์ประกอบที่สำคัญอื่นๆ ในพื้นที่ โดยข้อมูลบางส่วนจะถูกนำมาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์มาตรฐานของการพัฒนาและปรับปรุงองค์ประกอบของเมืองให้เหมาะสมกับการใช้การเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน
2. การศึกษาและตรวจสอบพฤติกรรมการเดินทางของคนในชุมชน (Travel behavior characteristics) เพื่อนำมาวิเคราะห์ให้เห็นภาพรวมของประชากรในชุมชน ลักษณะการเดินทางที่เกิดขึ้นในชุมชนที่สอดคล้องกับ

กิจกรรมหลักที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวัน ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการออกแบบและวางแผนเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นสำหรับการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

3. การนำเสนอแนวคิดและแผนการดำเนินการเพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกันภายในเมืองและชุมชน โดยให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความตระหนัก (Social awareness) และเพื่อให้เกิดการยอมรับ (Acceptance) ในโครงการและการขับเคลื่อนเพื่อให้เป็นไปตามแผนงานในขั้นตอนต่อไป การจัดสัมมนาถึงวิชาการและการจัดกิจกรรมเป็นเทคนิคที่จะถูกนำมาใช้ในขั้นตอนนี้ เพื่อนำเสนอข้อมูลที่จำเป็นให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนได้รับทราบและเกิดความเข้าใจที่ตรงกัน การดำเนินการในขั้นตอนนี้ยังเป็นการประชาสัมพันธ์โครงการให้รับทราบทั่วกันในวงกว้างอีกทางหนึ่งด้วย นอกจากนี้ การจัดสัมมนายังทำให้ทราบผลตอบรับและทัศนคติของคนในชุมชนและผู้นำชุมชน ซึ่งเป็นข้อมูลที่มีประโยชน์สำหรับนำไปใช้ออกแบบและวางแผนการดำเนินการในขั้นตอนต่อไป

จากขั้นตอนการดำเนินงานตามที่กล่าวข้างต้น สามารถกำหนดระยะเวลาดำเนินการของโครงการในแต่ละขั้นตอน ในช่วงเวลา 10 เดือน ได้ดังแสดงในตารางที่ 2.5-1

ตารางที่ 2.5-1 ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินงาน

การดำเนินงาน	ม.ค. 2560	ก.พ. 2560	มี.ค. 2560	เม.ย. 2560	พ.ค. 2560	มิ.ย. 2560	ก.ค. 2560	ส.ค. 2560	ก.ย. 2560	ต.ค. 2560
1. ศึกษาข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ศึกษา วางแผนการสำรวจข้อมูล และส่งรายงานขั้นต้น (Inception Report) เบิกงวดที่ 1	○									
2. สำรวจข้อมูลเบื้องต้น วิเคราะห์และสรุปข้อมูล	○	○								
3. จัดเตรียมเอกสารสำหรับตรวจสอบลักษณะทางกายภาพ ออกแบบแบบสำรวจข้อมูลกายภาพ		○	○							
4. สำรวจลักษณะทางกายภาพ			○	○						
5. วิเคราะห์ข้อมูล สรุปข้อมูลลักษณะทางกายภาพ และส่งรายงานความก้าวหน้า (Progress Report) เบิกงวดที่ 2				○	○					
6. จัดเตรียมเอกสารสำหรับตรวจสอบพฤติกรรมการเดินทาง ออกแบบแบบสำรวจพฤติกรรมการเดินทาง					○					
7. สำรวจพฤติกรรมการเดินทาง และวิเคราะห์ข้อมูล สรุปข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง						○	○			

ตารางที่ 2.5-1 ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินงาน (ต่อ)

การดำเนินงาน	ม.ค. 2560	ก.พ. 2560	มี.ค. 2560	เม.ย. 2560	พ.ค. 2560	มิ.ย. 2560	ก.ค. 2560	ส.ค. 2560	ก.ย. 2560	ต.ค. 2560
8. สรุปรายงานข้อมูลทั้งหมด ออกแบบกรอบแนวคิดในการปรับปรุงและพัฒนาเมืองและชุมชนให้เหมาะสมกับการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) เบิกงวดที่ 3								○	○	
9. จัดเตรียมข้อมูลสำหรับการจัดสัมมนาและกิจกรรม เตรียมการจัดสัมมนาและกิจกรรมในชุมชน									○	
10. จัดสัมมนาและกิจกรรมในชุมชน										○
11. สรุปผลการดำเนินการ จัดทำรายงานเพื่อนำเสนอต่อชมรมฯ และส่งรายงานการจัดสัมมนาและกิจกรรม										○

โดยผลการดำเนินงานโครงการ จะนำเสนอตามลำดับการปฏิบัติงาน ดังต่อไปนี้

- การสำรวจโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งในพื้นที่ศึกษา ซึ่งได้แก่ การสำรวจถนนและโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา
- การสำรวจพฤติกรรมการเดินทาง (Travel behaviors) และข้อมูลสถานะทางเศรษฐกิจสังคม (Socioeconomic characteristics) ของผู้เดินทางในพื้นที่ศึกษา ซึ่งได้แก่ ข้อมูลการเดินทางและข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา
- การจัดสัมมนาในพื้นที่ศึกษา (Public participation) เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา อาทิ ผู้บริหารในชุมชน ผู้นำชุมชน ประชาชนในพื้นที่ เป็นต้น

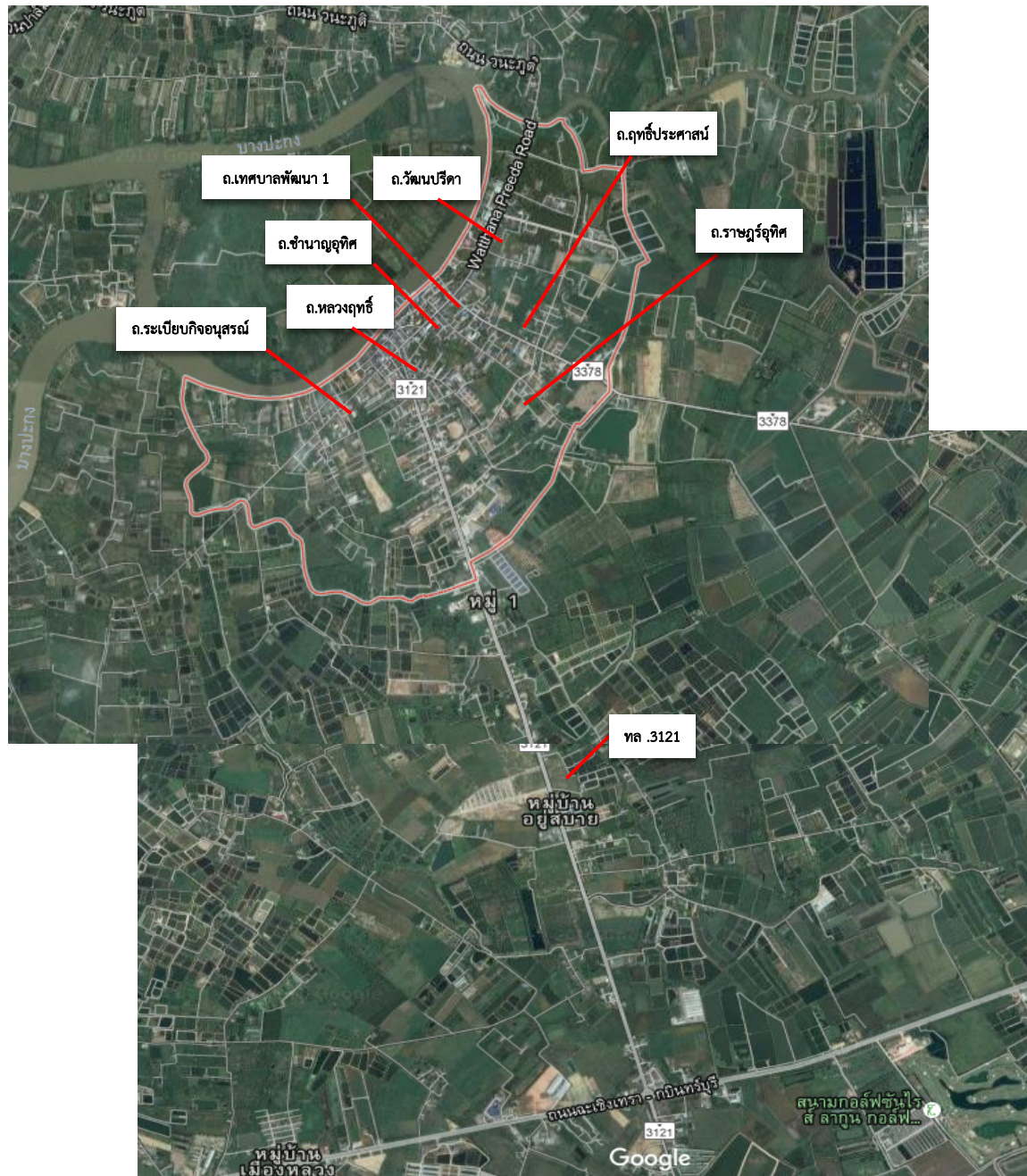
2.6 ผลการสำรวจโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งในพื้นที่ศึกษา

การสำรวจโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งในพื้นที่ศึกษา ได้ทำการสำรวจพื้นที่เบื้องต้นเพื่อวางแผนการดำเนินงาน ในวันที่ 30 เมษายน 2560 จากนั้นทำการจัดเตรียมแบบสำรวจข้อมูลกายภาพ จัดเตรียมความพร้อมของคณะทำงานที่จะทำการสำรวจพื้นที่ พร้อมทั้งกำหนดวันที่จะทำการสำรวจลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ โดยมีแบบสำรวจข้อมูลลักษณะทางกายภาพสำหรับการเดินและการใช้จักรยาน จากนั้นได้ทำการสำรวจข้อมูลลักษณะทางกายภาพ ในวันที่ 2 พฤษภาคม 2560 โดยมีตัวอย่างของภาพการสำรวจข้อมูลดังแสดงในรูปที่ 2.6-1



รูปที่ 2.6-1 การสำรวจข้อมูลลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ตำบลบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา
วันที่ 2 พฤษภาคม 2560

ในการสำรวจข้อมูลลักษณะทางกายภาพ ได้ทำการวัดค่าความกว้างช่องจราจร ตรวจสอบประเภทพื้นทางของถนน ตรวจสอบลักษณะและความสมบูรณ์ของทางเดินเท้า ทางจักรยาน ไฟส่องสว่าง ป้ายและเครื่องหมายจราจร ลักษณะและประเภทของร่มเงาบังแดด และจุดจอดจักรยาน โดยดำเนินการบนถนนเส้นหลักของตำบลบางคล้า ดังแสดงในรูปที่ 2.6-2



รูปที่ 2.6-2 โครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษาที่ทำการตรวจสอบข้อมูลลักษณะทางกายภาพ

จากการตรวจสอบข้อมูลลักษณะทางกายภาพในปัจจุบันของโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา เพื่อประเมินความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการใช้จักรยานสัญจรในชีวิตประจำวัน สามารถสรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.6-1 ข้อมูลจากการตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของถนนเส้นหลักในพื้นที่ศึกษา

ถนน	ประเภท พื้นทาง	ความกว้างเฉลี่ยช่องจราจร (ม.)		มี/ไม่มี ทางเดินเท้า	วัสดุที่ใช้ ทางเดินเท้า	ความกว้างเฉลี่ยทางเดินเท้า (ม.)		สภาพทาง เดินเท้า	มี/ไม่มีปูมุน สำหรับผู้ที่พิการ ทางสายตา	มี/ไม่มี ทางจักรยาน	วัสดุที่ใช้ ปูทางจักรยาน	มี/ไม่มี ทางลาด	ความกว้างเฉลี่ยทางจักรยาน (ม.)		สภาพทาง จักรยาน	ความเพียงพอ ของไฟส่อง สว่าง	ความเพียงพอ ของป้ายและ เครื่องหมาย จราจร	ลักษณะของ ร่วมเงา	ประเภทของ ร่วมเงา	ความเพียงพอ ของจุดจอด จักรยาน
		ซ้าย	ขวา			ซ้าย	ขวา						ซ้าย	ขวา						
เทศบาล พัฒนา 1	คอนกรีต	3.45	3.45	มี	คอนกรีต	1.07	1.93	พอใช้ ผู้พ้ งน้อย	ไม่มี	ไม่มี	-	-	-	-	-	มี แต่สว่างไม่ เพียงพอ	มี แต่สภาพไม่ สมบูรณ์	ไม่มีร่วมเงา	-	ไม่มี
โครงข่าย ถ.อุทธรี่ประศาสน์ และ ถ.ราชภัฏ อุทิศ	คอนกรีต	3.00	3.00	มี	คอนกรีต	2.20	2.20	สภาพดี เหมาะกับการ เดิน	ไม่มี	มี	คอนกรีต	มี (ชันมาก)	2.20	2.20	สภาพดี เหมาะกับการ ใช้จักรยาน	มี สว่าง เพียงพอ	มี แต่สภาพไม่ สมบูรณ์	ไม่มีร่วมเงา	-	ไม่มี
ชำนาญอุทิศ	คอนกรีต	5.00	5.00	มี	คอนกรีต	ไม่ได้กำหนด	ไม่ได้กำหนด	สภาพดี เหมาะกับการ เดิน	ไม่มี	มี	คอนกรีต	ไม่มี	ไม่ได้กำหนด	ไม่ได้กำหนด	สภาพดี เหมาะกับการ ใช้จักรยาน	มี แต่สว่างไม่ เพียงพอ	มี แต่สภาพไม่ สมบูรณ์	ไม่มีร่วมเงา	-	ไม่มี
ทล.3121 (ช่วงจากแยกบาง คล้า-กฟภ.บาง คล้า	คอนกรีต	3.55	3.55	ไม่มี แต่มีไหล่ทาง กว้าง 2.50 ม.	คอนกรีต	ไม่ได้กำหนด	ไม่ได้กำหนด	สภาพดี เหมาะกับการ เดิน	ไม่มี	ไม่มี แต่มีไหล่ทาง กว้าง 2.50 ม.	คอนกรีต	ไม่มี	ไม่ได้กำหนด	ไม่ได้กำหนด	สภาพดี เหมาะกับการ ใช้จักรยาน	มี แต่สว่างไม่ เพียงพอ	มี แต่สภาพไม่ สมบูรณ์	ไม่มีร่วมเงา	-	ไม่มี
ทล.3121 (ช่วงจาก กฟภ. บางคล้า-บางคล้า รีสอร์ท)	คอนกรีต	3.50	3.50	มี	คอนกรีต	2.89	2.89	สภาพดี เหมาะกับการ เดิน	ไม่มี	ไม่มี แต่มีไหล่ทาง กว้าง 3.99 ม.	คอนกรีต	ไม่มี	ไม่ได้กำหนด	ไม่ได้กำหนด	สภาพดี เหมาะกับการ ใช้จักรยาน	มี และสว่าง เพียงพอ	มี แต่บ่ นเกินไป และ สภาพไม่ สมบูรณ์	ไม่มีร่วมเงา	-	ไม่มี
ทล.3121 (ช่วงจากบางคล้า รีสอร์ท - บาง คล้า-แปลงยาว ซอย 2)	หินคลุก ลาดยาง	2.70	2.70	มี	คอนกรีต	1.45	1.85	ซ้าย-สภาพดี เหมาะกับการ เดิน แต่ แคบ ขวา-สภาพผู้ พ้ง แต่ยังไม่ ใช้งานได้	ไม่มี	ไม่มี	-	-	-	-	-	มี และสว่าง เพียงพอ	มี แต่บ่ นเกินไป และ สภาพไม่ สมบูรณ์	ไม่มีร่วมเงา	-	ไม่มี
หลวงอุทธรี่ 2	คอนกรีต	2.70	2.70	มี	คอนกรีต	1.50	1.50	สภาพพอใช้ มีการผู้พ้ งน้อย	ไม่มี	ไม่มี	-	-	-	-	-	มี แต่สว่างไม่ เพียงพอ	มี แต่บ่ นเกินไป และ สภาพไม่ สมบูรณ์	ไม่มีร่วมเงา	-	ไม่มี

โครงการส่งเสริมการสร้างเมือง ชุมชน ที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน: กรณีศึกษาชุมชนบางคล้า

ผศ.ดร.สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์

บทที่ 2 การดำเนินงานโครงการ 2-16

ตารางที่ 2.6-1 ข้อมูลจากการตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของถนนเส้นหลักในพื้นที่ศึกษา (ต่อ)

ถนน	ประเภท พื้นทาง	ความกว้างเฉลี่ยช่องจราจร (ม.)		มี/ไม่มี ทางเดินเท้า	วัสดุที่ใช้ ทางเดินเท้า	ความกว้างเฉลี่ยทางเดินเท้า (ม.)		สภาพทาง เดินเท้า	มี/ไม่มีปูมุน สำหรับผู้พิการ ทางสายตา	มี/ไม่มี ทางจักรยาน	วัสดุที่ใช้ ปูทางจักรยาน	มี/ไม่มี ทางลาด	ความกว้างเฉลี่ยทางจักรยาน (ม.)		สภาพทาง จักรยาน	ความเพียงพอ ของไฟส่อง สว่าง	ความเพียงพอ ของป้ายและ เครื่องหมาย จราจร	ลักษณะของ ร่วมเงา	ประเภทของ ร่วมเงา	ความเพียงพอ ของจุดจอด จักรยาน
		ซ้าย	ขวา			ซ้าย	ขวา						ซ้าย	ขวา						
กิตยารักษ์	คอนกรีต	2.88	3.33	มี	คอนกรีต	1.45	1.45	สภาพพอใช้ มีการผูก น้อย	ไม่มี	ไม่มี	-	-	-	-	-	มี แต่สว่างไม่ เพียงพอ	ไม่มีป้ายและ เครื่องหมาย จราจร	ไม่มีร่วมเงา	-	ไม่มี
ระเบียบกิจ อนุสรณ์ ช่วงไป ทาง ถ.วัฒนา ปริดา	คอนกรีต	3.44	3.36	มี	คอนกรีต	1.50	1.55	- บางช่วงมี สภาพผูก แต่ยังใช้งาน ได้ - บางช่วง มี การผูก น้อย	ไม่มี	ไม่มี	-	-	-	-	-	มี แต่สว่างไม่ เพียงพอ	มี แต่น้อย เกินไป และ สภาพไม่ สมบูรณ์	ไม่มีร่วมเงา	-	ไม่มี
ระเบียบกิจ อนุสรณ์ ช่วงไป ทางวัดแจ้ง	คอนกรีต	4.48	4.48	มี	คอนกรีต	1.44	1.50	- ฟังซ้ายมี แผงลอย - ฟังขวาแคบ	ไม่มี	ไม่มี	-	-	-	-	-	มี แต่สว่างไม่ เพียงพอ	มี แต่น้อย เกินไป และ สภาพไม่ สมบูรณ์	ไม่มีร่วมเงา	-	ไม่มี
ระเบียบกิจ อนุสรณ์ ช่วงหน้า วัดแจ้ง/ร.วัด แจ้ง	คอนกรีต	3.12	3.12	มี	คอนกรีต	1.05	2.03	- ฟังซ้ายแคบ เดินไม่สะดวก - ฟังขวาเดิน ได้สะดวก	ไม่มี	ไม่มี	-	-	-	-	-	มี แต่ไม่ สมบูรณ์ และ สว่างไม่ เพียงพอ	มี แต่น้อย เกินไป และ สภาพไม่ สมบูรณ์	ไม่มีร่วมเงา	-	ไม่มี
ระเบียบกิจ อนุสรณ์ ช่วงหน้า ร.สุตะบำรุง พิทยาคาร	คอนกรีต	3.05	2.95	มี	คอนกรีต	1.97	1.36	พอใช้ ผูก น้อย	ไม่มี	ไม่มี	-	-	-	-	-	มี แต่ไม่ สมบูรณ์ และ สว่างไม่ เพียงพอ	มี แต่น้อย เกินไป และ สภาพไม่ สมบูรณ์	ไม่มีร่วมเงา	-	ไม่มี
วัฒนปริดา	คอนกรีต	3.15	3.15	มี	คอนกรีต/พื้น ทางอิฐบล็อก ตัวหนอน	2.07	1.60	- บางช่วงมี สภาพผูก แต่ยังใช้งาน ได้ - บางช่วง มี การผูก น้อย	ไม่มี	ไม่มี	-	-	-	-	-	มี แต่ไม่ สมบูรณ์ และ สว่างไม่ เพียงพอ	มี แต่น้อย เกินไป และ สภาพไม่ สมบูรณ์	ไม่มีร่วมเงา	-	ไม่มี

จากการตรวจสอบข้อมูลลักษณะทางกายภาพและการประเมินองค์ประกอบของถนนเมื่อพิจารณาถึงความพร้อมและความเหมาะสมสำหรับการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

- 1) จากโครงข่ายถนนที่ทำการสำรวจข้อมูล พบว่าประมาณร้อยละ 80 ไม่มีทางจักรยาน มีแต่ทางเดินเท้า (Foot-paths) ที่มีลักษณะยกขอบสูงจากพื้นถนนประมาณ 10-15 เซนติเมตร โดยพบว่า
 - ทางเดินเท้าฝั่งซ้ายของถนน มีความกว้างเฉลี่ยเท่ากับ 1.70 เมตร
 - ทางเดินเท้าฝั่งขวาของถนน มีความกว้างเฉลี่ยเท่ากับ 1.80 เมตร
- 2) สภาพของทางเดินเท้าจากการสำรวจ พบว่าประมาณร้อยละ 85 ไม่สามารถใช้สำหรับการเดินได้อย่างสะดวกเนื่องจากสาเหตุหลัก ได้แก่
 - มีการกีดขวางของป้ายบอกทาง ป้ายจราจร เสาไฟฟ้า ตู้ไปรษณีย์ และอุปกรณ์อื่นๆ ที่ติดตั้งโดยหน่วยงานรัฐ
 - มีการตั้งสินค้า หาบเร่ แผงลอย และโต๊ะ ม้านั่ง ของประชาชนในพื้นที่กีดขวางการเดินและการใช้จักรยาน
 - ทางเดินเท้ามีสภาพชำรุด ทรุดโหล ไม่ราบเรียบ ทำให้ไม่สามารถเดินได้ด้วยความสะดวกและปลอดภัย
 - มีการจอดรถยนต์ชิดขอบถนน เป็นการกีดขวางการสัญจรโดยใช้จักรยานบนท้องถนน

ลักษณะของสภาพทางกายภาพดังกล่าว ดังแสดงในรูปที่ 2.6-3 และรูปที่ 2.6-4 ลักษณะของสิ่งกีดขวางดังกล่าวทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องของการเดิน และการสัญจรด้วยจักรยาน ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางหรือเปลี่ยนระดับพื้นผิวของการเดินหรือการสัญจรเป็นช่วงๆ ทำให้การเดินและการสัญจรด้วยจักรยานไม่ราบรื่น และเป็นการเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้

- 3) แม้ว่าจะไม่มีการก่อสร้างหรือกำหนดขอบเขตสำหรับการสัญจรโดยใช้จักรยานบนโครงข่ายถนน แต่จากการสำรวจข้อมูลทางกายภาพ พบว่าปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนดังกล่าว ไม่หนาแน่นและไม่ได้ใช้ความเร็วสูงในการสัญจร ด้วยเหตุนี้ ถ้าประชาชนในพื้นที่ต้องการที่จะใช้จักรยานในชีวิตประจำวันก็สามารถทำได้ อย่างไรก็ตามก็ควรมีการกำหนดขอบเขตของการสัญจรบนพื้นถนนอย่างชัดเจน เพื่อความปลอดภัยและลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ และควรมีข้อกำหนดร่วมกันในการสัญจรบนท้องถนนและควรประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เพื่อให้ทราบทั่วกัน



รูปที่ 2.6-3 ลักษณะทางกายภาพที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันบนโครงข่ายถนน
ในพื้นที่ศึกษา: ทางเท้าที่มีลักษณะไม่ราบเรียบและชำรุด



รูปที่ 2.6-4 สิ่งกีดขวางที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา:
สิ่งกีดขวางการเดินและการใช้จักรยาน

2.7 ผลการสำรวจพฤติกรรมการเดินทาง (Travel behaviors) และข้อมูลสถานะทางเศรษฐกิจสังคม (Socioeconomic characteristics) ของผู้เดินทางในพื้นที่ศึกษา

ผู้เดินทางในเมืองบางคล้าเป็นกลุ่มเป้าหมายที่ทำให้ทราบข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทาง (Travel behavior) และความต้องการเดินทาง (Travel demand) ที่เกิดขึ้นภายในชุมชน นอกจากนี้ยังทำให้ทราบทัศนคติและความต้องการที่มีต่อการพัฒนาการใช้จักรยานในพื้นที่ด้วย โดยประชาชนในชุมชนที่กำหนดเป็นกลุ่มเป้าหมายสำหรับโครงการศึกษานี้ ได้แก่ ผู้ที่เดินทางเพื่อประกอบกิจกรรมต่างๆ ในชุมชน อาทิ การเดินทางไปทำงาน (Work trip) การเดินทางไปซื้อของ (Shopping trip) และการเดินทางเพื่อกิจกรรมส่วนบุคคล (Personal trip) อาทิ พบญาติ ไปโรงพยาบาล ไปเล่นกีฬาพักผ่อนหย่อนใจ เป็นต้น กลุ่มเป้าหมายนี้จะถูกเลือกแบบไม่เจาะจง (Accidental sampling) โดยหลักการทางสถิติ ขนาดตัวอย่างที่ต้องการที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้นได้ $\pm 5\%$ เมื่อจำนวนประชากรมากกว่า 9,000 คน จะมุ่งเข้าสู่จำนวน 400 ตัวอย่าง ศิริชัย กาญจนวาสี และคณะ, 2540) อย่างไรก็ตาม ในการเก็บข้อมูลจริง ได้ทำการสำรวจข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 500 คน เพื่อสำรองไว้ในกรณีที่อาจเกิดความไม่สมบูรณ์ของข้อมูล ซึ่งเป็นความคลาดเคลื่อนอันเกิดจากบุคคล (Human errors) ที่สามารถเกิดขึ้นได้ระหว่างการสัมภาษณ์ข้อมูลจริง

จากข้อมูลจำนวน 500 ชุด ที่ได้จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างตามที่กล่าวข้างต้น เมื่อทำการคัดกรองและแยกข้อมูลที่ไม่สมบูรณ์ออกไปแล้ว คงเหลือข้อมูลที่สามารถนำไปวิเคราะห์ในขั้นตอนต่อไปทั้งสิ้น 420 ชุด โดยในเบื้องต้น ได้ทำการวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) เพื่อตรวจสอบภาพรวมสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม ทัศนคติ รวมถึงพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง โดยมีผลการวิเคราะห์ดังนี้

2.7.1 ภาพรวมสถานะทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง

ตารางที่ 2.7-1 ภาพรวมสถานะทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง

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)	

หมายเหตุ: Standard Deviation (SD) คือ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน



รูปที่ 2.7-1 การสำรวจข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถามในพื้นที่ศึกษา

ตารางที่ 2.7-1 ภาพรวมของกลุ่มตัวอย่าง(ต่อ)

จำนวนข้อมูล = 420 ข้อมูล		จำนวน	ร้อยละ
ประเภทที่อยู่อาศัย	บ้านเดี่ยว	225	53.6
	แฟลต อพาร์ทเมนต์ หอพัก	93	22.1
	ตึกแถว	53	12.6
	ทาวน์เฮาส์/บ้านแฝด	41	9.8
	อื่นๆ	8	1.9

ตารางที่ 2.7-1 ภาพรวมของกลุ่มตัวอย่าง(ต่อ)

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มีอาชีพ	15	3.57
นักเรียนนักศึกษา/	64	15.23
พ่อบ้านแม่บ้าน/	17	4.05
รับจ้างทั่วไป	94	22.38
เกษตรกรรวม	17	4.05
บริษัทเอกชน	38	9.05
ธุรกิจค้าขายส่วนตัว/	90	21.43
ราชการรัฐวิสาหกิจ/	47	11.19
เกษียณจากการทำงาน	11	2.62
ลูกจ้างร้านต่าง ๆ	15	3.57
อื่น ๆ	12	2.86
รวม	420	100.00

จากตารางที่ 2.7-1 จากกลุ่มตัวอย่าง 420 คน พบว่า มีอายุเฉลี่ยเท่ากับ 33.04 ปี)SD =1 3.50 ปี (ประกอบด้วย เพศชาย ร้อยละ 51.7 (217 คน เพศหญิง (ร้อยละ 48.3 (203 คน และมีการศึกษาอยู่ในระดับต่ำกว่า (ปริญญาตรีเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 61.1 (257 คน โดยกลุ่มตัวอย่าง มีรายได้เฉลี่ย (14,561.90 บาทต่อเดือน)SD = 11,654.23 บาทต่อเดือน ใกล้เคียงกับมีรถยนต์ส่วนบุคคลในครอบครอง (0.65 คันต่อครัวเรือน)SD = .078 คันต่อครัวเรือน (มีจักรยานยนต์ส่วนบุคคลในครอบครองเท่ากับ 1.11 คันต่อครัวเรือน)SD = .061 คันต่อครัวเรือน (และมีจักรยานในครอบครองเท่ากับ 0.97 คันต่อครัวเรือน)SD = .084 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 (กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 22.4 (94 คน) รองลงมาประกอบอาชีพ ธุรกิจ ค้าขายส่วนตัว/นักเรียนนักศึกษา/ และราชการรัฐวิสาหกิจ/ คิดเป็นร้อยละ 21.4 15.2 และ 11.2 ตามลำดับ

2.7.2 ข้อมูลการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง

ตารางที่ 2.7-2 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	26	6.2
	ห้างสรรพสินค้า ฯลฯ		
ประเภทของจุดปลายทาง	บ้าน/ที่พัก	3	0.7
	สถานที่อื่นๆ อาทิ ที่ทำงาน ร้านอาหาร)	417	99.3
	(ห้างสรรพสินค้า ฯลฯ		
ตำแหน่งของจุดต้นทาง	ภายในเขตบางคล้า	412	98.1
	นอกเขตบางคล้า	8	1.9
ตำแหน่งของจุดปลายทาง	ภายในเขตบางคล้า	360	85.7
	นอกเขตบางคล้า	60	14.3
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

เมื่อพิจารณาข้อมูลการเดินทางจากตารางที่ 2.7-2 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 คนการเดินทางที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่มีจุดต้นทาง-ปลายทางอยู่ในเขตเมืองบางคล้า โดยมีจุดต้นทางอยู่ภายในเขตเมืองบางคล้า คิดเป็นร้อยละ 98.1 (412 คน(และมีจุดปลายทางอยู่ภายในเขตเมืองบางคล้าเช่นเดียวกัน คิดเป็นร้อยละ 85.7 (360 คนรูปแบบการเดินทางหลักที่กลุ่ม (

โครงการส่งเสริมการสร้างเมือง ชุมชน ที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน: กรณีศึกษาชุมชนบางคล้า

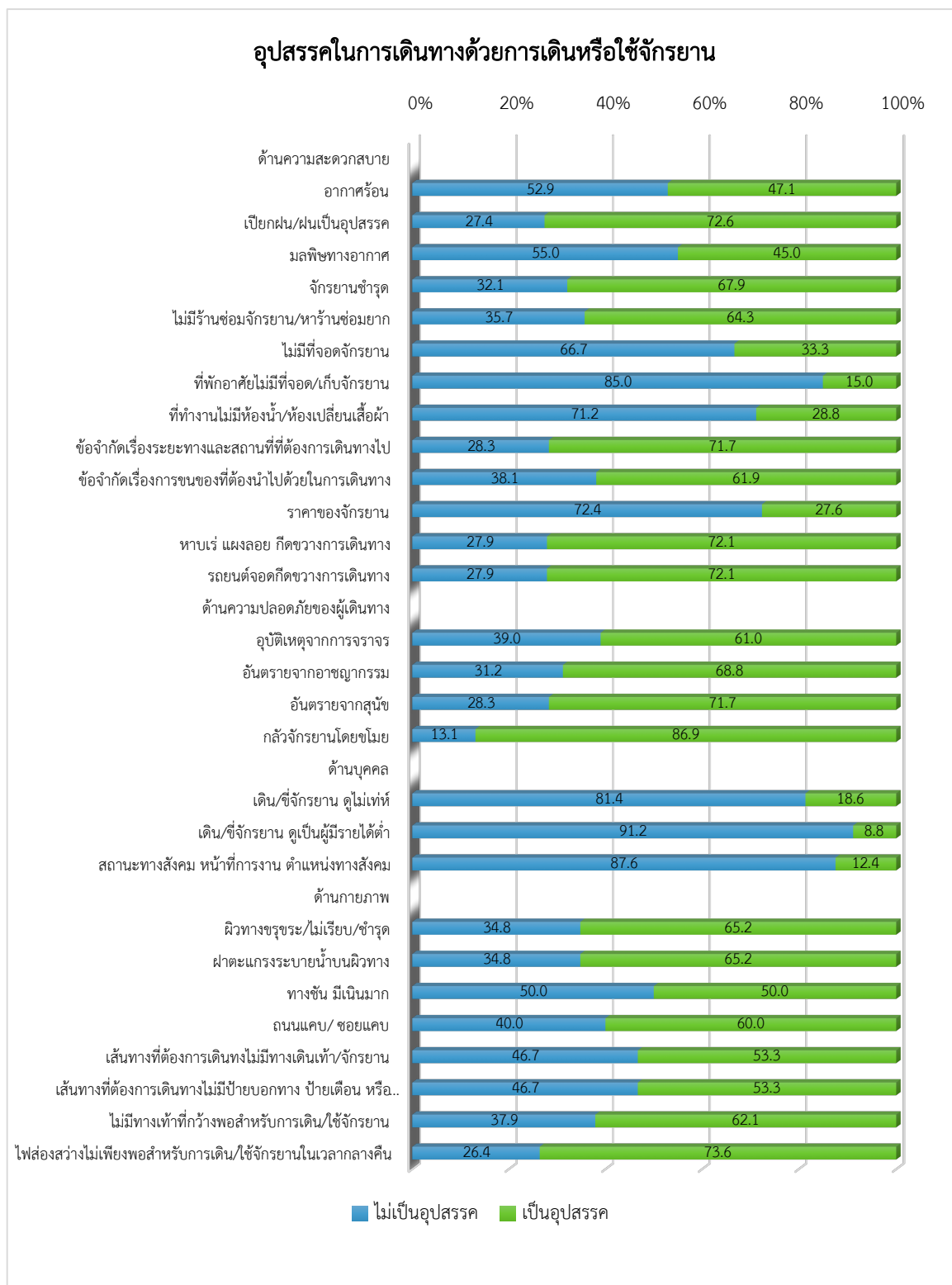
ตัวอย่างในเขตเมืองบางคล้าใช้ในการเดินทาง ได้แก่ จักรยานยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 58.6 (246 คนรองลงมา (คิดเป็นร้อยละได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล จักรยาน รถประจำทาง และการเดิน 26.6 7.6 6.2 และ 1.0 ตามลำดับ) 112 32 26 และ 4 คน ตามลำดับ เวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางต่อเที่ยว (19.13 นาที (SD = 13.89 นาที) และค่าใช้จ่ายเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางต่อเที่ยว เท่ากับ 16.53 บาท (SD = 18.08 บาท)

ตารางที่ 2.7-2 ข้อมูลการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง (ต่อ)

รูปแบบการเดินทางในวัตถุประสงค์หลักในช่วง 3 เดือน ที่ผ่านมา	จำนวน	ร้อยละ
จักรยานยนต์ส่วนบุคคล	245	58.33
รถยนต์ส่วนบุคคล	122	29.05
จักรยาน	26	6.19
รถโดยสารประจำทาง (รถโดยสารประจำทาง รถตุ๊ก)	22	5.24
เดิน	4	0.95
รถโดยสารไม่ประจำทาง)จักรยานยนต์รับจ้าง ตุ๊กตุ๊ก แท็กซี่(	1	0.24
รวม	420	100.00

เมื่อพิจารณาประสิทธิภาพในการเลือกรูปแบบการเดินทางในช่วง 3 เดือน ที่ผ่านมาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เลือกเดินทางด้วยจักรยานยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 58.3 (จำนวน 245 คน) รองลงมา ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 29.05 (122 คน) จักรยาน ร้อยละ 6.2 (จำนวน 26 คน) และรถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 5.2 (จำนวน 22 คน) ตามลำดับ

2.7.3 อุปสรรคในการเดินทางโดยใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา



รูปที่ 2.7-2 อุปสรรคในการเดินทางโดยใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา

2.8 การจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการประชาคมชุมชนบางคล้าเพื่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ในโครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน: กรณีศึกษาเทศบาลเมืองบางคล้า จ.ฉะเชิงเทรา

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

การสัมมนาเชิงปฏิบัติการฯ ได้จัดขึ้นในวันอังคารที่ 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

โดยมีผลสรุปความคิดเห็นของแต่ละกลุ่ม ดังต่อไปนี้



รูปที่ 2.8-1 งานสัมมนาเชิงปฏิบัติการประชาคมชุมชนบางคล้าเพื่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน



รูปที่ 2.8-1 งานสัมมนาเชิงปฏิบัติการประชาคมชุมชนบางคล้าเพื่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน (ต่อ)

1) กลุ่ม 1 การปรับปรุงกายภาพและโครงสร้างพื้นฐาน

ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญของกลุ่มที่ 1 สรุปได้ดังนี้

1.1) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการปรับปรุงเรื่องทั่วไปในชุมชน

- ช่องทางจักรยานที่มีอยู่ไม่ควรมีเสาไฟและถังขยะกีดขวาง
- ควรปรับปรุงทางเดินเท้าในพื้นที่เขตตลาด
- ควรมีการติดตั้งป้ายเตือนผู้ขับซิ่งรถยนต์ให้ระมัดระวังผู้ใช้จักรยาน
- ควรระมัดระวังสัตว์เลี้ยงในครัวเรือนที่อาจรบกวนการใช้จักรยานได้
- ควรมีการเชิญชวนให้ใช้จักรยาน
- ชุมชน/หน่วยงานที่มีกลุ่มปั่นจักรยาน
 - ชุมชนโจ้วฉู้

- ชุมชนบ้านปลายคลอง
- ชุมชนสวนประดู่
- กองสาธารณสุขเทศบาลตำบลบางคล้า
- ชุมชนหลังวัดโพธิ์

1.2) ทางจักรยานควรอยู่บนพื้นถนนหรือบนบาทวิถี

มีข้อเสนอแนะจากสมาชิกในกลุ่ม ดังนี้

- ถนนในซอยอาจไม่จำเป็นต้องกำหนดทางจักรยานอย่างเป็นทางการ
- ทางจักรยานควรอยู่บนพื้นถนนแยกจากบาทวิถี

1.3) วิธีแก้ปัญหาการจอดรถริมถนนกีดขวางการสัญจรโดยใช้จักรยาน

- จัดทำช่องทางจักรยานและใช้สีให้แตกต่างจากพื้นผิวจราจร
- กำหนดช่วงเวลาอนุญาตให้สามารถจอดรถริมถนนได้
- เผยแพร่ความรู้และข้อมูลแก่คนในชุมชนเพื่อส่งเสริมความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน
- ติดตั้งป้ายเตือนหรือป้ายควบคุมบนถนนในชุมชน รวมถึงถนนตรงเขตรอยต่อชุมชนด้วย
- กำหนดเขตทางจักรยานโดยใช้แถบสีสะท้อนแสงที่มีลักษณะนูนเพื่อให้สามารถมองเห็นได้ชัดเจน ทั้งกลางวันและกลางคืน

1.4) สิ่งอำนวยความสะดวกที่ควรจัดหาไว้ในจุดที่เหมาะสมเพื่อบรรเทาปัญหาเรื่องสภาพอากาศ

- ก่อสร้างจุดพักรถจักรยานทุกระยะ 5 กิโลเมตร-10 กิโลเมตร โดยจุดพักหรือจุดจอดจักรยานอาจอยู่ในบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวหรือสถานที่สำคัญในพื้นที่นั้น
- เครื่องหมายและป้ายจราจร ต้องใช้สีสะท้อนแสง สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน ไม่มีสิ่งบดบังการมองเห็น และติดตั้งอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมและมีจำนวนเพียงพอตามหลักการทางวิศวกรรม การทาง
- แสดงสัญลักษณ์เป็นตัวอักษรหรือเครื่องหมายบนช่องทางจักรยานอย่างชัดเจน
- ช่องทางจักรยานควรมีสัญลักษณ์บอกระยะทางด้วย
- อย่างไรก็ดี ในประเด็นนี้มีผู้ให้ความเห็นว่า เรื่องสภาพอากาศอาจไม่ใช่ประเด็นปัญหาสำคัญเมื่อเทียบกับความปลอดภัยจากอุบัติเหตุบนท้องถนน

1.5) ชุมชนบางคล้าต้องการทางจักรยานที่มีรูปแบบและลักษณะอย่างไร

- เส้นทางจักรยานในชุมชนบางคล้าควรเป็นเส้นทางที่อำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้จักรยานในการเดินทางเพื่อทำงานและไปโรงเรียนเป็นหลัก
- ควรมีเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวและซื้อสินค้าด้วย และควรเป็นเส้นทางเดียวกัน

- ควรมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และเน้นการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนในการร่วมกันเสนอความคิดและข้อเสนอแนะต่างๆ

2) กลุ่ม 2 การป้องกันอุบัติเหตุจราจรสำหรับผู้ใช้จักรยาน

มีข้อเสนอแนะที่สำคัญจากสมาชิกในกลุ่ม สรุปได้ดังนี้

- ปลัดเทศบาลตำบลบางคล้า เสนอแนะ “โครงการทางเดินเท้าและทางจักรยานที่มีหลังคาปกคลุม (Covered way)
- นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ ประธานมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ดังนี้
 - บางคล้าเมืองเป็นเมืองเล็ก ถ้ามีการจัดระบบจราจรและจัดระเบียบการจอดรถ ก็น่าจะสามารถใช้จักรยานได้แล้ว นักเรียนสามารถใช้จักรยานในการเดินทางมาโรงเรียนได้
 - ควรรวบรวมแนวคิดเพื่อนำเสนอผู้บริหารเมืองชุดใหม่
 - การใช้จักรยานในชุมชนสามารถส่งเสริมคุณภาพชีวิตคนในชุมชนได้
 - เสนอแนะให้จัดการเดินรถทางเดียว (One-way) เพื่อลดจุดตัดกระแสจราจร ลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร
- สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่
 - ขาดวินัยจราจร
 - ขาดความรู้เรื่องกฎจราจร
 - ขาดความระมัดระวังขาดความรับผิดชอบในการใช้ถนนร่วมกัน
 - ใช้ความเคยชินในการใช้รถใช้ถนน
 - สภาพถนนไม่สมบูรณ์
 - ขาดป้ายและเครื่องหมายจราจรที่สมบูรณ์และเพียงพอ
 - ไม่มีการควบคุมความเร็วในการสัญจรในเขตชุมชน
 - ปัญหาแรงงานต่างด้าว ที่สามารถขับรถได้โดยไม่สามารถควบคุมทางกฎหมายได้อย่างทั่วถึง
 - สภาพของจักรยานที่ไม่สมบูรณ์
 - ความเร่งรีบของผู้ประกอบอาชีพบางประเภทที่ต้องทำงานแข่งกับเวลา
 - สุนัขไล่
 - ความประมาทของผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกัน

- แนวทางการแก้ไข

1. ตัวบุคคล

- อบรมให้ความรู้กฎจราจร เด็กนักเรียน เยาวชนในพื้นที่ บุคคลทั่วไป
- การสอบใบขับขี่ควรมีประเด็นจักรยานประกอบด้วย
- มีการใช้มาตรการ อ่อน กลาง แข็ง ตามกฎหมาย
- ปลุกจิตสำนึกตั้งแต่เด็ก ครอบครัว ผู้ปกครอง โรงเรียน ครูผู้สอน
- ปลุกฝังให้เด็กเห็นประโยชน์ของการใช้จักรยาน
- ทุกภาคส่วน อาทิ โรงเรียน ครอบครัว ตำรวจ ชุมชน ฯลฯ ให้ความรู้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องในทุก
ระดับโดยผ่านสื่อชุมชน วัสดุาสอดแทรกในคำสอน การเทศนา เป็นต้น
- ให้ความรู้แรงงานต่างด้าว

2. สภาพแวดล้อม

- กรณีถนนแคบ เสนอให้จัดเดินรถทางเดียวในเขตเทศบาล
- กำหนดพื้นที่ปลอดภัยโดยรอบโรงเรียน
- จัดเตรียมทางเดินที่ปลอดภัย
- ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตคนในชุมชน ไม่เข้าซ้อนทับโครงการ
หรือการพัฒนาถนนทั่วไป
- กำหนดพื้นที่เขตท้องเขียว แหล่งท้องเขียว แหล่งเรียนรู้ แหล่งท้องเขียวเชิงอนุรักษ์
ท้องถิ่น อำเภอบางละมุง

3. ยานพาหนะ

- ตรวจสอบยานพาหนะก่อนเดินทาง
- ควรมีสุนัขข้อมจักรยาน ช่างจักรยานประจำชุมชน

3) กลุ่ม 3 การจัดระเบียบการสัญจรและการใช้รถใช้ถนนเพื่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

มีข้อเสนอแนะสำคัญสามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางต่อไปนี้

ปัญหา	แนวทางการแก้ไข
การควบคุมความเร็ว	เจ้าหน้าที่ตำรวจ ป้ายจำกัดความเร็ว รณรงค์ การสร้างการรับรู้ของชุมชน
เคราฟพกฎจราจร วินัยจราจร ขาดการควบคุมที่จริงจัง	ให้ความรู้กฎหมายจราจร วินัย การย้อนศร ประชาสัมพันธ์ แผ่นพับ ป้ายประชาสัมพันธ์ ปลูกจิตสำนึก
รถรับส่งพนักงาน	กำหนดจุดรับส่ง
มารยาทในการจอด	ขอความร่วมมือ
ป้ายสัญลักษณ์	ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายบอกช่วงทางจักรยาน ป้ายเขตโรงเรียน ป้ายระวังจักรยาน
อุปกรณ์ด้านความปลอดภัย	ต้องมีอุปกรณ์สะท้อนแสง มีไฟหน้าไฟท้าย
ช่องทาง พื้นผิว ฝาท่อไม่เรียบ ไฟส่องสว่าง	เสนอท้องถิ่นปรับปรุง
ที่จอดจักรยาน	ทำจุดจอดจักรยาน หนัาตลาด

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

การจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ “ทบทวนบางคล้า...ก่อนสร้างเมืองจักรยาน” เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานในโครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน: กรณีศึกษาเทศบาลเมืองบางคล้า จ.ฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นโครงการย่อยของ “โครงการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างสังคมสุขภาวะ” ซึ่งเป็นโครงการที่ดำเนินการต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 โดยการสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) สถาบันการเดินและการจักรยานไทย และชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

การประชุมเชิงปฏิบัติการฯ ครั้งนี้ จัดขึ้นวันที่ 7-8 มกราคม 2562 มีผู้เข้าร่วมการประชุมเชิงปฏิบัติการฯ ประมาณ 30 คน ประกอบด้วยผู้แทนชุมชน ประชาชนทั่วไป ตัวแทนหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจในพื้นที่ เป็นต้น รูปแบบการดำเนินงานเป็นการประชุมเชิงปฏิบัติการฯ ประกอบด้วย

- วันจันทร์ที่ 7 มกราคม 2562 เป็นการขี่จักรยานตามเส้นทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญภายในเขตเทศบาลและบริเวณโดยรอบ เพื่อกำหนดร่างเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งกิจกรรมและสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญภายในพื้นที่เขตเทศบาลและพื้นที่โดยรอบด้วยการใช้จักรยาน การเดินทางเริ่มต้นที่เทศบาลตำบลบางคล้า – วัดโพธิ์ บางคล้า – วัดแจ้ง บางคล้า – ตลาดน้ำบางคล้า – วัดปากน้ำ (ใจโกล้) – หมู่บ้านน้ำตาสด – อนุสรณ์สถานพระสถูปเจดีย์สมเด็จพระเจ้าตากสิน ระหว่างการเดินทางด้วยจักรยาน คณะทำงานได้ทำการสำรวจและสังเกตองค์ประกอบถนนโดยตลอดเส้นทางที่เดินทางผ่าน เพื่อประเมินปัญหา อุปสรรค และความเป็นไปได้ในการใช้เส้นทางดังกล่าวในการเชื่อมโยงแหล่งกิจกรรมและสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในพื้นที่และบริเวณโดยรอบ จากนั้นคณะทำงานได้ทำการสรุปเส้นทางเชื่อมโยงดังกล่าวเพื่อนำเสนอให้กับเทศบาลและผู้ที่เกี่ยวข้องนำไปดำเนินการพัฒนาในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป
- วันอังคารที่ 8 มกราคม 2562 เป็นการประชุมเชิงปฏิบัติการฯ เพื่อระดมความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน ประกอบด้วยผู้แทนชุมชน ประชาชนทั่วไป ตัวแทนหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจในพื้นที่ ดำเนินการระหว่างเวลา 09.30-15.45 น. ณ ห้องประชุมชั้น 3 เทศบาลตำบลบางคล้า ตำบลบางคล้า อำเภอบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยมีรูปแบบเป็นการประชุมโต๊ะกลม เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมรู้สึกเป็นกันเอง และสามารถแสดงความคิดเห็นได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียมกัน จากข้อมูลของเว็บเพจ “เดินไป ปั่นไป Thailand Walking and Cycling Institute” ได้สรุปแนวคิดหลักที่ได้จากการแสดงความคิดเห็นของประชาคมบางคล้าจากการประชุมเชิงปฏิบัติการฯ ครั้งนี้ ดังต่อไปนี้

“ข้อสรุปที่บางคล้า เราได้เกิดกลไกสำคัญในการขับเคลื่อน คือ คณะกรรมการส่งเสริมบางคล้าให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน เพื่อให้ตอบโจทย์ภาพฝันของบางคล้าที่ต้องการให้มีการปรับปรุง 4 ด้าน คือ (1) การจัดการด้านกายภาพและโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยต่อการใช้จักรยาน (2) ด้าน

สังคม ที่ต้องการให้เป็นเมืองน่าอยู่ สวยงาม สามารถปั่นจักรยานปั่น และร้องเพลงไปได้อย่างสบายใจ (นี่คือข้อมูลจริงจากผู้เข้าร่วมประชุม) (3) ด้านสิ่งแวดล้อม ต้องการให้บางคล้าอากาศดี ไม่มีมลพิษ และ (4) ด้านสุขภาพ ประชาชนของบางคล้าได้ออกกำลังกายด้วยการใช้จักรยาน”



รูปที่ 2.9-1 งานประชุมเชิงปฏิบัติการ “ทบทวนบางคล้า...ก่อนสร้างเมืองจักรยาน” วันที่ 7 มกราคม 2562

โครงการส่งเสริมการสร้างเมือง ชุมชน ที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน: กรณีศึกษาชุมชนบางคล้า

ผศ.ดร.สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์

บทที่ 2 การดำเนินงานโครงการ 2-35



รูปที่ 2.9-2 งานประชุมเชิงปฏิบัติการ “ทบทวนบางคล้า...ก่อนสร้างเมืองจักรยาน” วันที่ 8 มกราคม 2562

บทที่ 3

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทที่ 3 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

3.1 บทสรุปจากการศึกษา

ผลการศึกษาตามที่แสดงในบทที่ 2 เป็นผลลัพธ์ที่แสดงให้เห็นถึงความเป็นไปได้ที่จะพัฒนาเมืองบางคล้าให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน โดยสามารถสรุปประเด็นสำคัญที่ได้จากการศึกษาได้ดังต่อไปนี้

3.1.1 ความเป็นไปได้ในการพัฒนาเมืองบางคล้าให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

จากหัวข้อ 2.2 ได้ทำการประเมินความเป็นไปได้ในการพัฒนาเมืองบางคล้าให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันด้วยวิธี SWOT Analysis โดยสามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 3.1-1 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการพัฒนาเมืองบางคล้าให้เป็นเมืองและชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

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

**ตารางที่ 3.1-1 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการพัฒนาเมืองบางคล้าให้เป็นเมืองและชุมชน
ที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน (ต่อ)**

โอกาส (Opportunity)	อิทธิพลของปัจจัยภายนอก/ภัยคุกคาม (Threaten)
1) นโยบายของรัฐบาลที่มุ่งเน้นปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง การพัฒนาอย่างยั่งยืน และชุมชนน่าอยู่ มาอย่างต่อเนื่อง 2) รัฐบาลชุดปัจจุบันสนับสนุนแนวทางการใช้จักรยานและการเดินอย่างเป็นรูปธรรม 3) งบประมาณในการลงทุนในการปรับปรุงและพัฒนาเพื่อให้เกิดการพัฒนาให้เป็นเมืองและชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน 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

จากการประเมินและวิเคราะห์ดังกล่าว ทำให้เห็นถึงโอกาสและความเป็นไปได้ที่จะพัฒนาเมืองบางคล้าสู่การเป็นชุมชนเมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และเป็นเหมือนสมมติฐานเบื้องต้นในการศึกษาเพื่อให้ได้ข้อมูลและผลการศึกษามายืนยันแนวคิดดังกล่าว ดังจะได้นำเสนอตามลำดับต่อไป

3.1.2 ผลการตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของโครงข่ายถนนที่เหมาะสมกับการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน
การตรวจสอบได้ดำเนินการบนถนนสายหลักดังแสดงในรูปที่ 3.1-1 โดยสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

- จากโครงข่ายถนนที่ทำการสำรวจข้อมูล พบว่าประมาณร้อยละ 80 ไม่มีทางจักรยาน มีแต่ทางเดินเท้า (Foot-paths) ที่มีลักษณะยกขอบสูงจากพื้นถนนประมาณ 10-15 เซนติเมตร โดยพบว่า
 - ทางเดินเท้าฝั่งซ้ายของถนน มีความกว้างเฉลี่ยเท่ากับ 1.70 เมตร
 - ทางเดินเท้าฝั่งขวาของถนน มีความกว้างเฉลี่ยเท่ากับ 1.80 เมตร



รูปที่ 3.1-1 โครงข่ายถนนที่ทำการตรวจสอบลักษณะทางกายภาพที่เหมาะสม
ต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

- 2) สภาพของทางเดินเท้าจากการสำรวจ พบว่าประมาณร้อยละ 85 ไม่สามารถใช้ในการเดินได้อย่างสะดวกเนื่องจากสาเหตุหลัก ได้แก่
 - มีการกีดขวางของป้ายบอกทาง ป้ายจราจร เสาไฟฟ้า ตู้ไปรษณีย์ และอุปกรณ์อื่นๆ ที่ติดตั้งโดยหน่วยงานรัฐ

โครงการส่งเสริมการสร้างเมือง ชุมชน ที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน: กรณีศึกษาชุมชนบางคล้า

ผศ.ดร.สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์

บทที่ 3 บทสรุปและข้อเสนอแนะ 3-3

- มีการตั้งสินค้า หาบเร่ แผงลอย และโต๊ะ ม้านั่ง ของประชาชนในพื้นที่กีดขวางการเดินและการใช้จักรยาน
- ทางเดินเท้ามีสภาพชำรุด ทรุ่โทรม ไม่ราบเรียบ ทำให้ไม่สามารถเดินได้ด้วยความสะดวกและปลอดภัย
- มีการจอดรถยนต์ชิดขอบถนน เป็นการกีดขวางการสัญจรโดยใช้จักรยานบนท้องถนน

ลักษณะของสิ่งกีดขวางดังกล่าวทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องของการเดิน และการสัญจรด้วยจักรยาน ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางหรือเปลี่ยนระดับพื้นผิวของการเดินหรือการสัญจรเป็นช่วงๆ ทำให้การเดินและการสัญจรด้วยจักรยานไม่ราบรื่น และเป็นการเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้

- 3) แม้ว่าจะไม่มีการก่อสร้างหรือกำหนดขอบเขตสำหรับการสัญจรโดยใช้จักรยานบนโครงข่ายถนน แต่จากการสำรวจข้อมูลทางกายภาพ พบว่าปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนดังกล่าว ไม่หนาแน่นและไม่ได้ใช้ความเร็วสูงในการสัญจร ด้วยเหตุนี้ ถ้าประชาชนในพื้นที่ต้องการที่จะใช้จักรยานในชีวิตประจำวันก็สามารถทำได้ อย่างไรก็ตามก็ควรมีการกำหนดขอบเขตของการสัญจรบนพื้นถนนอย่างชัดเจน เพื่อความปลอดภัยและลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ และควรมีข้อกำหนดร่วมกันในการสัญจรบนท้องถนนและควรประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เพื่อให้ทราบทั่วกัน

3.1.3 ผลการตรวจสอบพฤติกรรมการเดินทางและทัศนคติของประชาชนในเมืองบางคล้า

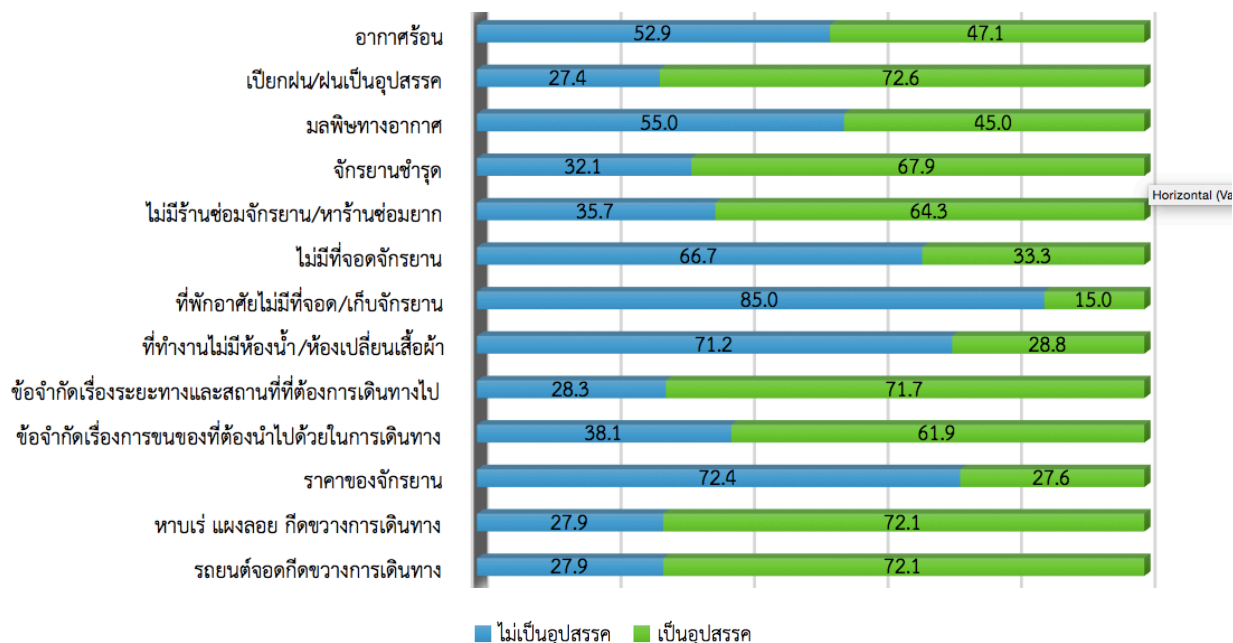
จากการสำรวจข้อมูล พบว่า ประชาคมในเขตเทศบาลตำบลบางคล้ามีรถจักรยานยนต์ที่มีในครอบครอง เฉลี่ย 1.11 คันต่อครัวเรือน ($SD = 0.61$ คันต่อครัวเรือน) มีจักรยานที่มีในครอบครอง เฉลี่ย 0.97 คันต่อครัวเรือน ($SD = 0.84$ คันต่อครัวเรือน) และมีรถยนต์ที่มีในครอบครอง เฉลี่ย 0.65 คันต่อครัวเรือน ($SD = 0.78$ คันต่อครัวเรือน) จากข้อมูลดังกล่าว พบว่า ยานพาหนะที่ทุกครอบครัวมีครอบครองอยู่ในครัวเรือนมากที่สุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รองลงมาคือ จักรยาน และรถยนต์ส่วนบุคคล ตามลำดับ และประชาคมเมืองบางคล้านั้น มีจักรยานในครอบครองอย่างน้อยเฉลี่ยครัวเรือนละ 1 คัน จากข้อมูลนี้อาจกล่าวได้ว่า ประชาคมชุมชนบางคล้ามีความพร้อมที่จะใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ถ้ามีการประกาศใช้นโยบายดังกล่าวในอนาคต เนื่องจากเป็นยานพาหนะที่ทุกครอบครัวมีอยู่แล้วและเป็นรูปแบบการเดินทางดั้งเดิมที่ทุกคนคุ้นเคย นอกจากนี้ ในชุมชนยังมีร้านขายจักรยาน จำนวน 3 ร้าน ร้านซ่อมจักรยาน จำนวน 3 ร้าน และมีกลุ่มหรือชมรมจักรยานที่ใช้จักรยานเพื่อกิจกรรมสันทนาการและการกีฬาด้วย ซึ่งข้อมูลและข้อเท็จจริงดังกล่าวนี้ ถือได้ว่าเป็นจุดได้เปรียบในการที่จะพัฒนาชุมชนบางคล้าให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้ในอนาคต

จากข้อมูลการเดินทางที่สำรวจได้จากกลุ่มตัวอย่าง พบว่าการเดินทางส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์การเดินทางไปทำงานถึงร้อยละ 63.0 รองลงมาคือการเดินทางไปซื้อของ และเรียนหนังสือ คิดเป็นร้อยละ 14.3 และ 9.9 ตามลำดับ และการเดินทางส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 93.8 มีจุดต้นทางจากที่พักอาศัย และมีจุดปลายทางอยู่ใน

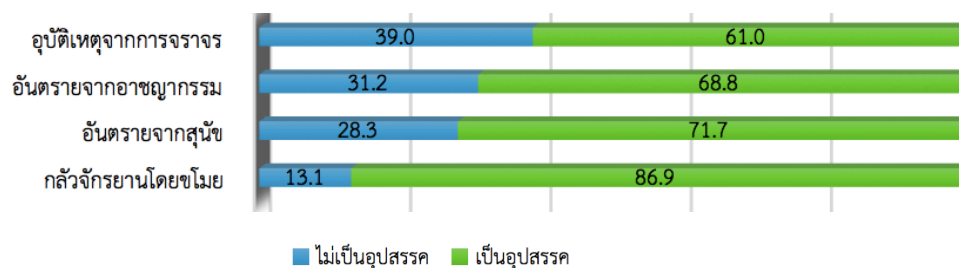
พื้นที่เทศบาลตำบลบางคล้าเป็นส่วนใหญ่ จากข้อมูลดังกล่าวเป็นการสนับสนุนให้การใช้จักรยานในเขตพื้นที่ศึกษามีความเหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติมากขึ้น เนื่องจากการเดินทางส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 73 เป็นการเดินทางแบบไปเช้า-เย็นกลับ (การเดินทางเพื่อไปทำงานและไปเรียนหนังสือ ร้อยละ 72.9) ทำให้ผู้วางแผนการเดินทางและโครงข่ายทางจักรยาน สามารถออกแบบเส้นทางจักรยานที่เหมาะสมสำหรับผู้เดินทางกลุ่มนี้ได้ง่ายและสะดวกขึ้น สำหรับการเดินทางประเภทอื่นซึ่งมีช่วงวันและเวลาที่ขึ้นกับความต้องการส่วนบุคคลของผู้เดินทาง ก็อาจออกแบบไว้ให้สามารถใช้เส้นทางควบคู่ไปกับการเดินทางเพื่อไปทำงานและเรียนหนังสือได้ในคราวเดียวกัน และอาจออกแบบเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญในพื้นที่และบริเวณโดยรอบโดยพิจารณาเป็นรายสถานที่ไป นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาเวลาและค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินทางต่อเที่ยว (19.13 นาทีต่อเที่ยว (SD = 13.89 นาทีต่อเที่ยว) และ 16.53 บาทต่อเที่ยว (SD = 18.08 บาทต่อเที่ยว)) อาจกล่าวได้ว่า การเดินทางเพื่อกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่นั้น อยู่ในระยะรัศมีที่สามารถใช้จักรยานได้โดยสะดวกและไม่ไกลจนเกินไป เมื่อมีการออกแบบโครงข่ายทางจักรยานอย่างครอบคลุมและมีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเหมาะสมแล้ว ผู้เดินทางที่ตั้งใจจะใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ก็จะสามารถใช้จักรยานในการสัญจรได้โดยไม่เหนื่อยล้าจนเกินไป

เมื่อพิจารณาปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน จากการตรวจสอบทัศนคติของผู้เดินทางในชุมชนบางคล้า สามารถแสดงผลการศึกษาแยกตามกลุ่มปัญหาได้ดังนี้

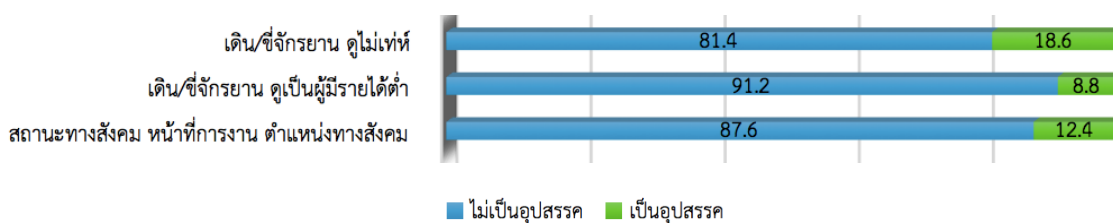
1) ด้านความสะดวกสบาย



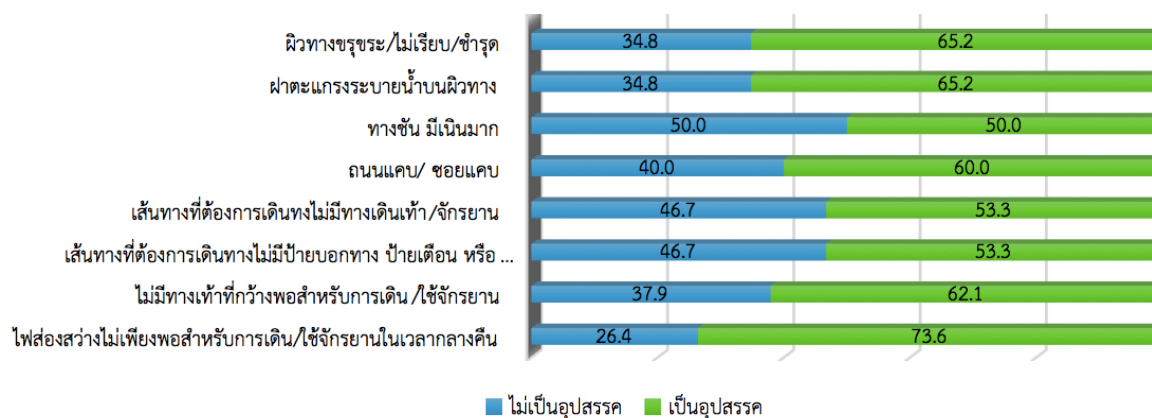
2) ด้านความปลอดภัยของผู้เดินทาง



3) ด้านทัศนคติรายบุคคล



4) ด้านกายภาพ



จากข้อมูลที่น่าเสนอเกี่ยวกับอุปสรรคในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน พบว่า ผู้เดินทางส่วนใหญ่ในชุมชนบางคล้า ให้ความสำคัญกับเรื่องของปัญหาลักษณะทางกายภาพ องค์ประกอบด้านการจราจรของถนนและโครงข่ายเส้นทางจักรยาน ความปลอดภัยในการสัญจร และปัจจัยที่เอื้ออำนวยให้การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเกิดสวัสดิภาพในการขับขี่ยิ่งขึ้น ในส่วนที่เกี่ยวกับสภาพอากาศและจุดปลายทางที่ตั้งอยู่ในระยะทางที่ไกลนั้น ถ้าสามารถปรับปรุงและพัฒนาโครงข่ายเส้นทางจักรยานได้อย่างสมบูรณ์ อาจลดปัญหาในจุดนี้ได้ด้วยการสร้างเส้นทางจักรยานที่มีร่มเงาหรือมีหลังคา

คลุมทางจักรยาน (Covered ways) ก็อาจลดปัญหาและอุปสรรคในส่วนนี้ลงได้ระดับหนึ่ง นอกจากนี้ การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ อาทิ จุดจอดจักรยาน ห้องและตู้สำหรับเปลี่ยนเครื่องแต่งกาย การติดตั้งป้ายเตือนและไฟส่องสว่างที่เพียงพอ ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่สามารถทำให้การสัญจรโดยใช้จักรยานมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น

ปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งคือการสนับสนุนจากเทศบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งระดับจังหวัดและท้องถิ่นที่จะทำให้แนวคิดและนโยบายนี้ประสบความสำเร็จและสามารถขับเคลื่อนไปได้อย่างต่อเนื่องในอนาคตอย่างยั่งยืน ทั้งนี้เนื่องจากการทำให้ชุมชนหรือพื้นที่ใดก็ตามเกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินชีวิตของคนในชุมชนนั้น ย่อมกระทบความรู้สึกและคุณภาพชีวิตโดยรวมของคนในพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียและได้รับผลกระทบโดยตรงด้วยเหตุนี้ การดำเนินการให้บรรลุผลสำเร็จจึงจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือทั้งจากผู้บริหารท้องถิ่นและประชาชนในพื้นที่ ด้วยการประสานประโยชน์ร่วมกันแบบบูรณาในจุดที่สมดุล (ดังแสดงในรูปที่ 3.1-2) ก็จะทำให้สามารถหาแนวทางดำเนินการร่วมกันโดยเกิดผลประโยชน์กับทุกฝ่าย และด้วยการดำเนินการในแนวทางนี้ จะทำให้ชุมชนตระหนักถึงความสำคัญและผลประโยชน์ที่ตามมาในระยะยาวทั้งกับตนเอง และคนรุ่นต่อไป และส่งผลประโยชน์ย้อนกลับมายังชุมชนในภาพรวมในที่สุด



รูปที่ 3.1-2 แนวคิดการบูรณาการนโยบายของภาครัฐ (Top-Down) และความต้องการของชุมชน (Bottom-Up) ในการได้มาซึ่งแผนปฏิบัติการและโครงการพัฒนาด้านการขนส่งและแก้ไขปัญหาจราจรที่เหมาะสมกับชุมชน

3.2 ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาและการจัดประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการในพื้นที่ มีข้อเสนอแนะในการดำเนินการในลำดับต่อไป เพื่อพัฒนาเมืองบางคล้าให้เป็นเมืองต้นแบบของการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างยั่งยืนได้ ดังนี้

- การสร้างทางจักรยานหรือการปรับปรุงทางกายภาพเพียงอย่างเดียว อาจไม่ใช่คำตอบทั้งหมดที่จะทำให้คนในพื้นที่เปลี่ยนมาเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างยั่งยืน นักวางแผนจำเป็นต้องพัฒนาองค์ประกอบอื่นๆ ควบคู่ไปด้วยตามที่ได้กล่าวไปแล้วในหัวข้อก่อนหน้านี้
- สร้างความรู้สึกเชิงบวกตั้งแต่วັນนี้ เพื่อให้เกิดทัศนคติที่ดี และเกิดพฤติกรรมการใช้จักรยานในปัจจุบัน เพื่อส่งผลให้เกิดพฤติกรรมการใช้จักรยานอย่างต่อเนื่องในอนาคต เนื่องจากจากผลการวิจัยทั้งในและต่างประเทศ พบว่า พฤติกรรมในอดีต (Past behaviors) และประสบการณ์ในอดีตนั้น เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการแสดงพฤติกรรมและการเลือกที่จะแสดงพฤติกรรมในอนาคตอย่างมีนัยสำคัญ ด้วยเหตุนี้ จึงควรสร้างบริบทและสภาพแวดล้อม และองค์ประกอบของเมืองที่สนับสนุนการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันตั้งแต่วันนี้ เพื่อให้เกิดประสบการณ์การใช้จักรยานและสัดส่วนของผู้ที่ใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้น เพื่อมุ่งหวังให้เกิดการถ่ายทอดพฤติกรรมและประสบการณ์ไปยังคนรุ่นต่อไป เนื่องจากทัศนคติและการปรับพฤติกรรมเป็นสิ่งที่ใช้เวลาในการสร้างและพัฒนา แต่เมื่อประพฤติซ้ำไปซ้ำมาแล้ว (Repeated Behavior) จนกลายเป็นความเคยชิน (Habitual Behavior) จะสามารถปรับพฤติกรรมการเดินทางและสามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างยั่งยืน
- ควรดำเนินการและวางแผนแบบบูรณาการ เนื่องจากถ้าจะทำให้คนหันมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้นั้น คือการเปลี่ยนกระบวนทัศน์ (Paradigm Shift) ของสังคมไทยเลยทีเดียว เนื่องจากทุกภาคส่วนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต้องมี Mind set เดียวกันเกี่ยวกับการเดินทางโดยใช้การเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน อยู่ในชุดความคิดเสมือนว่าเป็นสิ่งที่ต้องมีอยู่ในองค์ประกอบของเมืองเสมอ ด้วยแนวคิดนี้ จึงจะทำให้การเดินและการใช้จักรยานสามารถอยู่ในบริบทของการดำเนินชีวิต และในชีวิตประจำวันของสังคมไทยได้อย่างแท้จริง

สรุปโครงการ (Project summary)

โครงการส่งเสริมการสร้างเมือง ชุมชน ที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน: กรณีศึกษาชุมชนบางคล้า เป็นโครงการที่มีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อศึกษาองค์ประกอบและปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการพัฒนาชุมชนบางคล้า ให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างยั่งยืน และจากข้อมูลที่ได้จากการศึกษาองค์ประกอบและปัจจัยดังกล่าว จะถูกนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดแผนหรือแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงองค์ประกอบของเมืองด้านต่างๆ และพัฒนาเป็นแผนแม่บทและโครงการสำหรับพัฒนาชุมชนบางคล้า ให้เป็นเมืองต้นแบบสำหรับการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และสามารถนำไปประยุกต์ใช้สำหรับพื้นที่อื่นๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันต่อไปในภายภาคหน้า

การศึกษานี้ ได้เลือกตำบลบางคล้า อำเภอบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นพื้นที่ศึกษา เนื่องจากเป็นชุมชนที่มีโครงสร้างของเมืองไม่ซับซ้อน มีสถานที่สำคัญที่เป็นองค์ประกอบของเมืองตั้งอยู่ในจุดที่ไม่กระจุกกระจายจนเกินไป เป็นชุมชนที่มีสถานที่สำคัญและน่าสนใจทางพุทธศาสนาและการท่องเที่ยว มีระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นทางเลือกน้อยและไม่ทันสมัย เป็นเมืองที่มีสภาพแวดล้อมที่ดี ปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนไม่แออัด และไม่ใช้ความเร็วสูงในการสัญจร จากบริบทของเมืองตามที่กล่าวข้างต้น ทำให้บางคล้าเป็นเมืองและชุมชนที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นเมืองที่สามารถใช้การเดินและจักรยานในชีวิตประจำวันได้ โดยผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการและการพัฒนา แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มที่ 1 ได้แก่ ผู้บริหารและผู้นำชุมชน ประกอบด้วย นายกเทศมนตรี และรองนายกเทศมนตรีที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบในเรื่องที่เกี่ยวข้อง ผู้อำนวยการกองช่างโยธา หรือหัวหน้างานที่ได้รับมอบหมาย และหัวหน้าหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ อาทิ ผู้อำนวยการโรงพยาบาล ผู้อำนวยการโรงเรียน หัวหน้าหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในพื้นที่ เป็นต้น และกลุ่มที่ 2 ได้แก่ ประชาชนในชุมชน ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายที่ทำให้ทราบข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทาง (Travel behavior) และความต้องการเดินทาง (Travel demand) ที่เกิดขึ้นภายในชุมชน นอกจากนี้ยังทำให้ทราบทัศนคติและความต้องการที่มีต่อการพัฒนาด้วย นอกจากนี้ โครงการศึกษานี้ยังได้ทำการตรวจสอบลักษณะทางกายภาพที่เกี่ยวข้องกับการเดินและการใช้จักรยานในพื้นที่ศึกษาด้วย เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานการพัฒนาและปรับปรุงองค์ประกอบของเมืองให้เหมาะสมกับการเดินและการใช้จักรยาน

ข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมายและการตรวจสอบลักษณะทางกายภาพ สามารถนำมาวิเคราะห์และสรุปผลการศึกษาแบ่งตามองค์ประกอบของปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาเมืองบางคล้า โดยจากผลการตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของโครงข่ายถนนที่เหมาะสมกับการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน พบว่า ประมาณร้อยละ 80 ไม่มีทางจักรยาน มีแต่ทางเดินเท้า (Footpaths) โดยพบว่า ทางเดินเท้าฝั่งซ้ายของถนน มีความกว้างเฉลี่ยเท่ากับ 1.70 เมตร และฝั่งขวาของถนน มีความกว้างเฉลี่ยเท่ากับ 1.80 เมตร สภาพของทางเดินเท้าจากการสำรวจ พบว่า ประมาณร้อยละ 85 ไม่สามารถใช้สำหรับการเดินได้อย่างสะดวก เนื่องจากสาเหตุหลัก ได้แก่ มีการกีดขวางของป้ายบอกทาง ป้ายจราจร เสาไฟฟ้า ตู้โทรศัพท์ และอุปกรณ์อื่นๆ ที่ติดตั้งโดยหน่วยงานรัฐ มีการตั้งสินค้า หาบเร่ แผงลอย และโต๊ะ ม้านั่ง ของประชาชนในพื้นที่กีดขวางการเดินและการใช้จักรยาน ทางเดินเท้ามีสภาพชำรุด หลุมบ่อทรุดโทรม ไม่ราบเรียบ ทำให้ไม่สามารถเดินได้ด้วยความสะดวกและปลอดภัย และมีการจอดรถยนต์ชิดขอบถนน เป็นการกีดขวางการสัญจรโดยใช้จักรยานบนท้องถนน โดยลักษณะของสิ่งกีดขวางดังกล่าวทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องของการเดินและการสัญจรด้วยจักรยาน ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางหรือเปลี่ยนระดับพื้นผิวของการเดินหรือการสัญจรเป็นช่วงๆ ทำให้การเดินและการสัญจรด้วยจักรยานไม่ราบรื่น และเป็นการเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้

จากผลการตรวจสอบปัจจัยเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของประชาชนบางคล้า พบว่า ผู้เดินทางส่วนใหญ่ในชุมชนบางคล้า ให้ความสำคัญกับเรื่องของปัญหาลักษณะทางกายภาพ องค์ประกอบด้านการจราจรของถนนและโครงข่ายเส้นทางจักรยาน ความปลอดภัยในการสัญจร และปัจจัยที่เอื้ออำนวยให้การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเกิดสวัสดิภาพในการขับขี่ยิ่งขึ้น ในส่วนที่เกี่ยวกับสภาพอากาศและจุดปลายทางที่ตั้งอยู่ในระยะทางที่ไกลนั้น ถ้าสามารถปรับปรุงและพัฒนาโครงข่ายเส้นทางจักรยานได้อย่างสมบูรณ์ อาจลดปัญหาในจุดนี้ได้ด้วยการสร้างเส้นทางจักรยานที่มีร่วมเงาหรือมีหลังคาคลุมทางจักรยาน (Covered ways) ก็อาจลดปัญหาและอุปสรรคในส่วนนี้ลงได้ระดับหนึ่ง นอกจากนี้ การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ อาทิ จุดจอดจักรยาน ห้องและตู้สำหรับเปลี่ยนเครื่องแต่งกาย การติดตั้งป้ายเตือนและไฟส่องสว่างที่เพียงพอ ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่สามารถทำให้การสัญจรโดยใช้จักรยานมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น ปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งคือการสนับสนุนจากเทศบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งระดับจังหวัดและท้องถิ่นที่จะทำให้แนวคิดและนโยบายนี้ประสบความสำเร็จและสามารถขับเคลื่อนไปได้อย่างต่อเนื่องในอนาคตอย่างยั่งยืน ทั้งนี้เนื่องจากการทำให้ชุมชนหรือพื้นที่ใดก็ตามเกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินชีวิตของคนในชุมชนนั้น ย่อมกระทบความรู้สึกและคุณภาพชีวิตโดยรวมของคนในพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียและได้รับผลกระทบโดยตรง ด้วยเหตุนี้ การดำเนินการให้บรรลุผลสำเร็จจึงจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือทั้งจากผู้บริหารท้องถิ่นและประชาชนในพื้นที่ด้วยการประสานประโยชน์ร่วมกันแบบบูรณาในจุดที่สมดุล ก็จะทำให้สามารถหาแนวทางดำเนินการร่วมกันโดยเกิดผลประโยชน์กับทุกฝ่าย และด้วยการดำเนินการในแนวทางนี้ จะทำให้ชุมชนตระหนักถึงความสำคัญและผลประโยชน์ที่ตามมาในระยะยาวทั้งกับตนเอง และคนรุ่นต่อไป และส่งผลประโยชน์ย้อนกลับมายังชุมชนในภาพรวมในที่สุด

จากผลการศึกษาอาจสรุปเป็นข้อเสนอแนะได้ว่า การสร้างทางจักรยานหรือการปรับปรุงทางกายภาพเพียงอย่างเดียว อาจไม่ใช่คำตอบทั้งหมดที่จะทำให้คนในพื้นที่เปลี่ยนมาเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างยั่งยืน นักวางแผนจำเป็นต้องพัฒนาองค์ประกอบอื่นๆ ควบคู่ไปด้วยตามที่ได้แสดงไว้ในผลการศึกษา นอกจากนี้ ควรสร้างความรู้สึกเชิงบวกตั้งแต่วันนี้ เพื่อให้เกิดทัศนคติที่ดีและเกิดพฤติกรรมการใช้จักรยานในปัจจุบัน เพื่อส่งผลให้เกิดพฤติกรรมการใช้จักรยานอย่างต่อเนื่องในอนาคต เนื่องจากพฤติกรรมในอดีต (Past behaviors) และประสบการณ์ในอดีตนั้น เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการแสดงพฤติกรรมและการเลือกที่จะแสดงพฤติกรรมในอนาคตอย่างมีนัยสำคัญ ด้วยเหตุนี้ จึงควรสร้างบริบทและสภาพแวดล้อม และองค์ประกอบของเมืองที่สนับสนุนการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันตั้งแต่วันนี้ เพื่อให้เกิดประสบการณ์การใช้จักรยานและสัดส่วนของผู้ใช้จักรยานเพิ่มขึ้น เพื่อมุ่งหวังให้เกิดการถ่ายทอดพฤติกรรมและประสบการณ์ไปยังคนรุ่นต่อไป เนื่องจากทัศนคติและการปรับพฤติกรรมเป็นสิ่งที่ต้องใช้เวลาในการสร้างและพัฒนา โดยเมื่อประพฤติกรรมซ้ำไปซ้ำมาแล้ว (Repeated behavior) จนกลายเป็นความเคยชิน (Habitual behavior) ก็จะสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางและสามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างยั่งยืนในที่สุด และสุดท้าย ควรดำเนินการและวางแผนแบบบูรณาการ เนื่องจากสำหรับประเทศไทย การทำให้คนหันมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวันนั้น คือการเปลี่ยนกระบวนทัศน์ (Paradigm shift) ของสังคมไทยเลยทีเดียว เนื่องจากทุกภาคส่วนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต้องมี Mind set เดียวกันเกี่ยวกับการเดินทางโดยใช้การเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอยู่ในชุดความคิดเสมือนว่าเป็นสิ่งที่ต้องมีอยู่ในวิถีชีวิตและองค์ประกอบของเมืองเสมอ ด้วยแนวคิดนี้ จึงจะทำให้การเดินและการใช้จักรยานสามารถอยู่ในบริบทของการดำเนินชีวิต และในชีวิตประจำวันของสังคมไทยได้อย่างแท้จริง