

การสัญจรภายในเมืองที่ยั่งยืนโดยการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

## The Sustainable Urban Mobility: Walking and Cycling for Daily Commuting

เทอดพงศ์ บุญพันธ์<sup>1</sup> และ ชยาภรณ์ จตุรพรประสิทธิ์<sup>2</sup>

<sup>1</sup> คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

<sup>2</sup> คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

**Terdpong Boonpan<sup>1</sup> and Chayaporn Chaturapornprati<sup>2</sup>**

<sup>1</sup> Faculty of Architecture and Planning Thammasat University, Thailand

<sup>2</sup> Faculty of Political Science and Law Burapha University, Thailand

Corresponding Author, E-mail: chayapon@go.buu.ac.th

\*\*\*\*\*

### บทคัดย่อ

บทความวิจัยชิ้นนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยพื้นฐานความต้องการ พฤติกรรม ปัญหา และข้อจำกัดในการส่งเสริมการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เป็นการวิจัยแบบผสม (mixed method) ระหว่างการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยเริ่มจากการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานตั้งแต่อดีตและสถานการณ์ปัจจุบันเพื่อเป็นฐานข้อมูลประกอบการวิเคราะห์พฤติกรรมชุมชนและผู้คนรวมถึงวิวัฒนาการการเดินเท้าและการใช้จักรยาน จากนั้นได้ทำการสำรวจเชิงปริมาณด้วยแบบสอบถามโดยกลุ่มตัวอย่างจำนวน 384 คน จากคนวัยทำงาน อายุ 18-59 ปี ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเชิงคุณภาพด้วยกิจกรรมสัมภาษณ์แบบกลุ่ม (Focus Group) เพื่อรับฟังความคิดเห็นที่มีต่อแนวทางในการส่งเสริมการเดินเท้าหรือการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้พบว่าระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางมีผลต่อการตัดสินใจในการเดินเท้าและการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางสำหรับผู้ที่อยู่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยระยะทางไม่ควรเกิน 5 กิโลเมตร และระยะเวลาในการใช้การเดินทางไม่ควรเกิน 30 นาที

ดังนั้น หากมีความประสงค์จะรณรงค์ หรือวางแผนโครงการส่งเสริมการเดินเท้าหรือใช้จักรยานในการเดินทางในชีวิตประจำวันนั้น รัฐควรเตรียมความพร้อมในด้านโครงสร้างพื้นฐาน การท่องเที่ยวในชุมชน การส่งเสริมที่สามารถนำเสนอถึงประโยชน์ของการใช้เดินเท้าและการใช้จักรยานในด้านต่าง ๆ

**คำสำคัญ:** การสัญจร; การเดิน; การใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

\* วันที่รับบทความ : 22 สิงหาคม 2567; วันแก้ไขบทความ 28 สิงหาคม 2567; วันตอบรับบทความ : 29 สิงหาคม 2567

Received: August 22, 2024; Revised: August 28, 2024; Accepted: August 29, 2024

## Abstract

This article aims to investigate the fundamental factors, needs, behaviors, problems, and limitations in promoting walking and cycling in daily life.

This research employs a mixed-methods approach, integrating both quantitative and qualitative research methodologies. Initially, it reviews historical and contemporary concepts and theories related to cycling to provide a data foundation for analyzing community and individual behaviors, including the evolution of walking and cycling practices. Subsequently, a quantitative survey was conducted using a questionnaire with a sample size of 384 working adults aged 18-59 in the Bangkok Metropolitan Area and its vicinity. Additionally, qualitative data was gathered through focus group discussions to gather opinions on strategies for promoting walking or cycling in daily life within the same region.

The findings indicate that the distance and duration of travel significantly influence the decision to walk or cycle for commuting purposes in Bangkok and its surroundings. Specifically, the distance should not exceed 5 kilometers, and the travel time should be limited to no more than 30 minutes. Therefore, any campaign or project aimed at promoting walking or cycling in daily commuting should focus on preparing the necessary infrastructure, enhancing community tourism, and promoting the various benefits of walking and cycling.

**Keywords:** Urban Mobility; Walking; Cycling in Daily Life

## บทนำ

สังคมไทยมีความคุ้นเคยกับการเดินทางด้วยการเดินเท้าและการปั่นจักรยานมาอย่างช้านาน แต่เมื่อประเทศมีความเติบโตทางเศรษฐกิจมากขึ้น ทำให้ภาครัฐมีนโยบายที่มุ่งเน้นในการสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น ถนน เพื่อรองรับการเดินทางโดยรถยนต์และรถจักรยานยนต์มากขึ้น ด้วยเหตุผลของความรวดเร็ว ความปลอดภัยทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ให้ความนิยมกับการเดินทางด้วยพาหนะที่มีเครื่องยนต์เป็นส่วนประกอบมากกว่าจนกลายเป็นวัฒนธรรมใหม่ในการเดินทาง แต่เมื่อมองภาพอนาคต (Foresight) ในอีก 10 ปีข้างหน้า การเดินทางโดยพาหนะประเภทรถยนต์และจักรยานยนต์นั้นนำมาซึ่งมลภาวะทางอากาศจากการปล่อยก๊าซพิษ และฝุ่นละอองขนาดเล็กสะสมในชั้นบรรยากาศอย่างต่อเนื่อง ทำให้คุณภาพอากาศในสังคมเมืองเลวร้ายลงเป็นอย่างมาก ดังนั้นหน่วยงานภาครัฐในประเทศไทยหลายหน่วยงานจึงได้ให้ความสำคัญและส่งเสริมการเดินทางด้วยการเดินเท้าและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันในภาคประชาชนมากขึ้น เพราะนอกจากจะช่วยลดมลพิษภายในเมือง สร้างสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่อาศัยและทำให้ผู้เดินเท้าและใช้จักรยานได้มีสุขภาพที่แข็งแรงแล้ว ยังเพิ่มการมีปฏิสัมพันธ์ของประชาชนมากยิ่งขึ้นอีกด้วย (เทิดพงศ์ บุญพันธ์ กัญจนีย์ พุทธิเมธี และสายฝน โพธิสุวรรณ, 2565)

แต่หากสังคมต้องการสนับสนุนให้เกิดการส่งเสริมการเดินทางด้วยการเดินเท้าและการใช้จักรยานในอนาคต จะต้องมีการวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องในทุก ๆ มิติ ที่ส่งผลให้เกิดสังคมที่เข้มแข็ง มีการแบ่งปันความสุขและยังช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจขนาดกลางและขนาดเล็กทั้งภายในและภายนอกชุมชน อีกทั้งยังสามารถส่งเสริมเศรษฐกิจการท่องเที่ยวจากภายนอกชุมชนแบบเนิบช้าด้วยการเดินและปั่นจักรยานในชุมชน ซึ่งจะเห็นได้ว่าการเดิน และการใช้จักรยาน ก่อให้เกิดประโยชน์ที่ครอบคลุม ทั้งด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสังคม และด้านเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นองค์ประกอบของการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน

ในเมืองใหญ่อย่างกรุงเทพมหานครอันเต็มไปด้วยรถราบนท้องถนนและระบบขนส่งสาธารณะหลากหลายรูปแบบอย่างกรุงเทพมหานคร การเดินเท้าคงไม่ใช่ตัวเลือกแรกที่หลายคนนึกถึงเมื่อต้องออกเดินทางแต่ในขณะเดียวกัน การเดินทางหลายครั้งกลับเริ่มต้นด้วยการเดินเท้า ทั้งเดินไปยังป้ายรถเมล์ สถานีรถไฟฟ้า กระทั่งเตร็ดเตร่ไปมาเพื่อรอแท็กซี่หรือรถยนต์ส่วนตัว การเดินเท้าเปรียบเสมือนจุดเชื่อมต่อการเดินทางทุกประเภท รวมถึงเป็นกิจกรรมพื้นฐานที่สุดที่สอดแทรกอยู่ในชีวิตประจำวันของคนเกือบทุกเพศทุกวัย เมื่อเป็นเช่นนี้ ทางเท้าที่สามารถ ‘เดินได้’ ไปจนถึงขั้น ‘เดินดี’ จึงมีความสำคัญอย่างมาก แต่คำถามคือทางเท้าของชาวเมืองกรุงในวันนี้มีสภาพที่ดีพอจะ ‘เดินได้’ ในชีวิตประจำวันของพวกเขาแล้วหรือยัง ปัญหาเรื่องการเดินของพวกเขาคืออะไร และทางเท้าที่ ‘เดินดี’ ในสายตาพวกเขา นั้น สมควรเป็นอย่างไร (The Urbanis, 2019)

การคมนาคมในปัจจุบันมีหลายรูปแบบแต่คนไทยมักเลือกใช้วิธีที่ง่ายที่สุดอันได้แก่การใช้รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์เพื่อความสะดวกรวดเร็วและประหยัดเวลา สำหรับประเทศไทยในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครสามารถพบเห็นคนจำนวนน้อยที่จะใช้การเดินหรือจักรยานในการสัญจรเมื่อเทียบกับประเทศพัฒนาแล้วอื่นๆ ทั่วโลก อาจจะเป็นเนื่องมาจากสภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวยนัก วิศวกรรมจราจรของถนนที่ไม่เอื้อต่อความปลอดภัยของจักรยานและคนเดินเท้า ดังนั้นหากเราได้มีการศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันให้เข้าใจอย่างถ่องแท้แล้ว จะทำให้สามารถมองภาพอนาคตการเดินเท้าและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ตามบริบทของสังคมไทยอย่างแท้จริง โดยบทความวิจัยฉบับนี้ได้ศึกษาข้อมูลจากรายงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ตลอดจนการดำเนินการสัมภาษณ์ในรูปแบบแบบสอบถามและการสำรวจโดยกิจกรรมสัมภาษณ์แบบกลุ่ม (Focus Group) เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีความเกี่ยวข้องกับการคาดการณ์อนาคตอย่างเป็นระบบได้ ซึ่งจะทำให้มีความเข้าใจถึงปัจจัยที่เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันมากขึ้น ตลอดจนสามารถเข้าใจถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นต่อแนวทางการส่งเสริมการเดินและการใช้ จักรยานในชีวิตประจำวัน รวมถึงไปถึงโอกาสในการพัฒนาการเดินทางด้วยการเดินเท้าและการใช้ จักรยานอย่างยั่งยืน

## วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยพื้นฐาน ความต้องการและพฤติกรรมในการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน
2. เพื่อศึกษาปัญหา และข้อจำกัดในการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

## ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีการวิจัยแบบผสม (mixed method) ระหว่างการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ในประเด็น ปัจจัยพื้นฐาน ความต้องการ พฤติกรรม ปัญหา และความคิดเห็นต่อการเดินหรือใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ด้วยวิธีการเชิงปริมาณก่อน จากนั้นจึงนำข้อค้นพบเชิงปริมาณไปหาแนวทางการแก้ไขปัญหาโดยวิธีการสัมภาษณ์แบบกลุ่ม (Focus Group) ความคิดเห็นผู้เกี่ยวข้อง โดยแบ่งเป็น

ขั้นตอนที่ 1 ทำการศึกษาทบทวนวรรณกรรม แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการเดินเท้าและการใช้ จักรยานในชีวิตประจำวันระเบียบกฎหมาย ข้อกำหนด มาตรการที่เกี่ยวข้อง และกรณีศึกษา การเดินเท้าหรือใช้จักรยานในชีวิตประจำวันทั้งในและต่างประเทศ ในรูปแบบการศึกษาเอกสาร

ขั้นตอนที่ 2 การศึกษาในภาคสนาม ศึกษาในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายด้วยแบบสอบถามโดยแบบสอบถามแบ่งออกเป็นทั้งหมด 2 ส่วนใหญ่ๆ คือ กลุ่มคำถามเชิงการประเมิน (Evaluation) (สิ่งที่เกิดขึ้นในอดีต) หรือเป็นข้อเท็จจริงที่กลุ่มตัวอย่างตอบได้โดยตรง และกลุ่มคำถามเชิงการค้นหา (Exploration) สอบถามเพื่อชวนคิดชวนนึกถึงความต้องการในจะเกิดขึ้นในอนาคต

ขั้นตอนที่ 3 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

การวิจัยในเชิงคุณภาพ ได้แก่ จัดการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) เพื่อรับฟังความคิดเห็นที่มีต่อแนวทางในการส่งเสริมให้คนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีการใช้รูปแบบการเดินเท้าหรือใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน โดยแบ่งกลุ่มเป้าหมายในการประชุมกลุ่มย่อย ออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มประชาชนทั่วไป จำนวน 15 ท่าน จากกลุ่มผู้ที่เคยมีประสบการณ์ในการปั่นจักรยานมากกว่า 5 ปี และยังคงปั่นอยู่ในปัจจุบัน กลุ่มผู้ที่เคยมีประสบการณ์ในการปั่นจักรยานไม่เกิน 3 ปี และยังคงปั่นอยู่ในปัจจุบัน กลุ่มผู้ที่เคยมีประสบการณ์ในการปั่นจักรยานแต่ไม่ปั่นแล้วในปัจจุบัน กลุ่มผู้ที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการปั่นจักรยานแต่สนใจอยากปั่นจักรยาน และกลุ่มผู้ที่ชื่นชอบในการเดินเท้าเพื่อการเดินทางชีวิตประจำวัน มีระยะทางการเดินเท้าสะสมต่อวันเกิน 1.5 กิโลเมตร

และกลุ่มหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการเดินและการใช้จักรยาน ได้แก่ สำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร สำนักสนับสนุนและพัฒนาตามผังเมือง กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักงานนโยบาย

และแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กรมอนามัยกระทรวงสาธารณสุข กรมการขนส่งทางบก กองบังคับการตำรวจจราจร สำนักการระบายน้ำกรุงเทพมหานคร มูลนิธิสถาบันการเดินทางและการจกัรยานไทย จำนวน 10 ท่าน

การวิจัยเชิงปริมาณ โดยประชากรเชิงปริมาณศึกษาจากคนวัยทำงาน อายุ 18-59 ปี ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีขนาดตัวอย่างใช้สูตรคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่าง (Sample Size) ขนาดตัวอย่างใช้สูตรคำนวณขนาดตัวอย่างแบบไม่ทราบจำนวนประชากร ของ W.G.cochran โดยกำหนดการยอมรับค่าความคลาดเคลื่อน 5 % ที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างขั้นต่ำ จำนวน 384 คน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงผู้ที่พักอาศัยหรือที่ทำงาน ห่างจากระบบขนส่งมวลชนไม่เกิน 5 กม. เลือกตัวอย่างแบบบังเอิญและตามความสมัครใจของผู้ตอบ และบอกต่อ (snowball)

ขั้นตอนที่ 4 เครื่องมือและวิธีการที่ใช้ในการศึกษา

1. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาในเชิงคุณภาพ เอกสารสำหรับเก็บข้อมูลทั่วไป (Pre-work) ผู้เข้าร่วมกรอกข้อมูลด้วยตัวเอง ก่อนเริ่มการสัมภาษณ์แบบกลุ่ม จัดทำผ่านทางแบบสอบถามออนไลน์ เอกสารแนวทางคำถามในการสัมภาษณ์ (Discussion Guideline) กระดานสำหรับกระบวนการระดมสมอง (Brainstorming) กองรูปภาพ จำนวน 40-50 ภาพ (Collage Map) ให้กลุ่มเป้าหมาย ได้ออกแบบการเดินทางด้วยจักรยาน หรือ การเดินเท้าในอุดมคติของตนเองจากรูปภาพที่มี

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ อาชีพ รายได้ ส่วนบุคคลต่อเดือน รายได้ครอบครัวต่อเดือน ค่าใช้จ่ายในการดำรงชีวิตโดยเฉลี่ยต่อวัน ระดับการศึกษา สูงสุด ประเภทที่พักอาศัยความเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน จำนวนสมาชิกในครอบครัว และส่วนที่ 2 ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามกับปัจจัยในด้านต่างๆ โดยมีค่า IOC 0.67 – 1.00 จากผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน และนำมาวิเคราะห์ความเชื่อมั่นของเครื่องมือด้วยสัมประสิทธิ์อัลฟาครอนบาร์ค ( $\alpha$  – Cronbach) ความเชื่อมั่นของมาตรวัด อยู่ในเกณฑ์ดีมาก คือมีค่า 0.967

ขั้นตอนที่ 5 การรวบรวมข้อมูลทำการแจกแบบสอบถาม เป็นรูปแบบออนไลน์ เนื่องจากเป็น การเก็บข้อมูลภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ผ่านทางเว็บไซต์เซอร์เวย์มังกี้ หรือ <https://www.surveymonkey.com/>

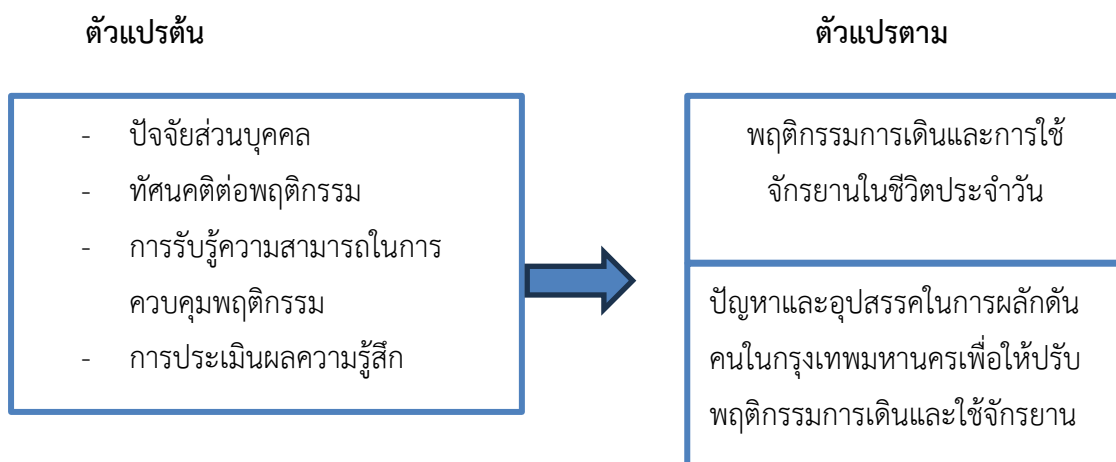
ขั้นตอนที่ 6 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ สถิติที่ใช้ในการสังเคราะห์ วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจด้วยแบบสอบถาม และสรุปเป็นแนวทางในการส่งเสริมให้คนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลเดินหรือใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ใช้สถิติเชิงพรรณนา (descriptive statistics) ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลของแบบสอบถามโดยใช้ค่าความถี่ (frequency) ค่าร้อยละ (percentage) ค่าเฉลี่ย (mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (standard deviation) ของข้อมูลส่วนบุคคล และสถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ใน

การทดสอบสมมติฐานอันได้แก่ t-test, Chi-square test และ F-test (Anova) โดยกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha = 0.05$ ) เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปร

การวิเคราะห์ของมูลเชิงคุณภาพสังเคราะห์ และวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จาก Focus group/Workshop และสรุปเป็นปัญหาและอุปสรรคในการผลักดันให้คนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล เพื่อเดินหรือใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

### กรอบแนวคิดในการวิจัย

การทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางและการใช้จักรยาน จากแนวคิดทฤษฎี เช่น ปัจจัยเชิงบวกที่สำคัญที่มีผลทำให้ผู้ที่ยังไม่ได้ใช้จักรยาน หันมาสนใจใช้จักรยานในการเดินทาง แนวทางการพัฒนาเมืองที่เป็นมิตรกับจักรยาน (Uma Pupphachai, 2018) แนวคิดทฤษฎีและพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพที่มีผลต่อการใช้จักรยาน (Reynolds, C. C., Harris, M. A., Teschke, K., Cripton, P. A., & Winters, M., 2009) แนวคิดองค์ประกอบของสมรรถภาพทางกาย (มณฑินี มีสมบุรณ์, 2559) ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล (Theory of Reasoned Action) (Ajzen, I และ Fishbein M., 1975) และ ทฤษฎีพฤติกรรมตามการวางแผน (Theory of Planned Behavior-TPB) ของ Fishbein and Ajzen (1975, 1980) เนื่องจากงานวิจัยเป็นการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมมีความครอบคลุมทั้งพฤติกรรมโดยเจตนาและโดยไม่เจตนา ทฤษฎี TPB และการกระทำด้วยเหตุผลจึงเป็นทฤษฎีแนวทางจิตวิทยา และเป็นทฤษฎีที่ถูกนำมาประยุกต์ใช้จำนวนมาก องค์ประกอบของ TPB สามารถนำมาใช้ได้ทั้งหมด และพบยังพบตัวแปรที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เช่น คุณลักษณะส่วนบุคคลและประสบการณ์ที่ในอดีต รวมทั้งปัจจัยสภาพแวดล้อมทางกายภาพอื่น ๆ ผลจากการทบทวนวรรณกรรม ผู้วิจัยสร้างเป็นกรอบแนวคิด ดังนี้



แผนภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

## ผลการวิจัย

ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์การศึกษาข้อที่ 1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามในด้ายปัจจัยส่วนบุคคลส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุอยู่ระหว่าง 41-50 ปี สถานภาพโสด จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มีรายได้ส่วนตัว 25,001-35,000 บาทต่อเดือน และรายได้ครอบครัวต่อเดือน 30,001-60,000 บาทต่อเดือน ค่าใช้จ่ายในการดำรงชีวิตโดยเฉลี่ยต่อวันในวันธรรมดา 101-200 บาท ในวันหยุด 201-500 บาท และมีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 51-100 บาท มีที่พักประเภทบ้านเดี่ยว 2 ชั้น โดยมีกรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของ และมีสมาชิกในครอบครัว จำนวน 3-4 คน

ด้านความต้องการและพฤติกรรมที่ส่งเสริมในการเดินเท้าหรือจักรยาน พบว่า ส่วนใหญ่มีพาหนะส่วนตัว คือ รถยนต์ 4 ล้อ วิธีการเดินทางในชีวิตประจำวันที่เข้าถึงได้ในภาพรวม คือ การเดินเท้า วิธีการเดินทางที่ใช้บ่อยที่สุด คือ รถยนต์ส่วนตัว รูปแบบการเดินทางที่เหมาะสมในระยะทางต่างๆ ได้แก่ ระยะไม่เกิน 400 ม. คือ เดินเท้า ระยะ 400 ม.-5 กม. คือ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ระยะที่มากกว่า 5 กม. คือ ใช้รถยนต์ส่วนตัว การเดินทางจากที่พักไปยังระบบขนส่งมวลชนที่ใกล้ที่สุดและเป็นวิธีการเดินทางที่ใช้บ่อยที่สุดคือ การเดินเท้า และรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง โดยผู้ตอบแบบสอบถามเคยใช้จักรยานหรือการเดินเท้าเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน และมีประสบการณ์ในการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางมากกว่า 3 ปี มีความถี่ในการใช้จักรยานน้อยกว่าเดือนละ 1 วัน ความคิดเห็นด้านระยะทางและระยะเวลาในการเดินหรือใช้จักรยานในการเดินทาง พบว่า การใช้จักรยานเหมาะสมกับระยะทาง มากกว่า 5 กิโลเมตร หรือระยะเวลา 15-30 นาที การเดินเหมาะสมกับระยะทาง 800 เมตร - 1.5 กิโลเมตร หรือระยะเวลา 15-30 นาที ผู้ตอบแบบสอบถามมีวัตถุประสงค์ในการใช้จักรยานเพื่อซื้อของ/จ่ายตลาด/ช้อปปิ้ง เนื่องจากได้ออกกำลังกาย ไม่มีค่าใช้จ่าย และเหมาะสมกับระยะทางไม่ไกลเกินไป และมีความคิดเห็นต่อผู้ที่ใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางที่พบตามท้องถนนว่าเป็นผู้ที่ช่วยลดมลภาวะให้โลกใบนี้

ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 พบว่า สาเหตุที่ผู้ตอบแบบสอบถามทำให้รู้สึกไม่สบายใจในการใช้จักรยานหรือเดินเท้าเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน สภาพอากาศไม่ดี เช่น ฝนตก แดดร้อน มลพิษ สิ่งอำนวยความสะดวกให้จักรยานหรือเดินเท้ายังไม่ดีพอ และกลัวอันตราย ไม่ปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน ทั้งนี้การเดินทางและใช้จักรยานในชีวิตประจำวันยังไม่สะดวกสบายเท่าที่ควรเนื่องจากควรต้องมีการปรับปรุงความปลอดภัยในการใช้งาน ความรวดเร็วในการก่อสร้างหรือซ่อมแซม และการมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ตอบโจทย์คนทุกเพศทุกวัยรวมทั้งผู้พิการ ซึ่งปัญหาหลักในการเดินทางด้วยช่องทางนี้เนื่องมาจากการขาดแคลนพื้นที่ถนนคนเดินที่มีการใช้ประโยชน์หลากหลาย การไม่มีไฟฟ้าส่องสว่างในเวลากลางคืนหรือมีไม่พอ และการไม่มีเส้นทางสำหรับจักรยาน ซึ่งเป็นปัญหาด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวันที่สำคัญ แม้ว่าส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน หรือมีคุณลักษณะเป็นผู้ใช้จักรยาน แต่พบว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในกรณีการเกิดอุบัติเหตุขึ้นคือท่อที่ชำรุด/การวางแนวระแนงเหล็กของท่อไม่ถูกต้องซึ่งเป็นอันตราย

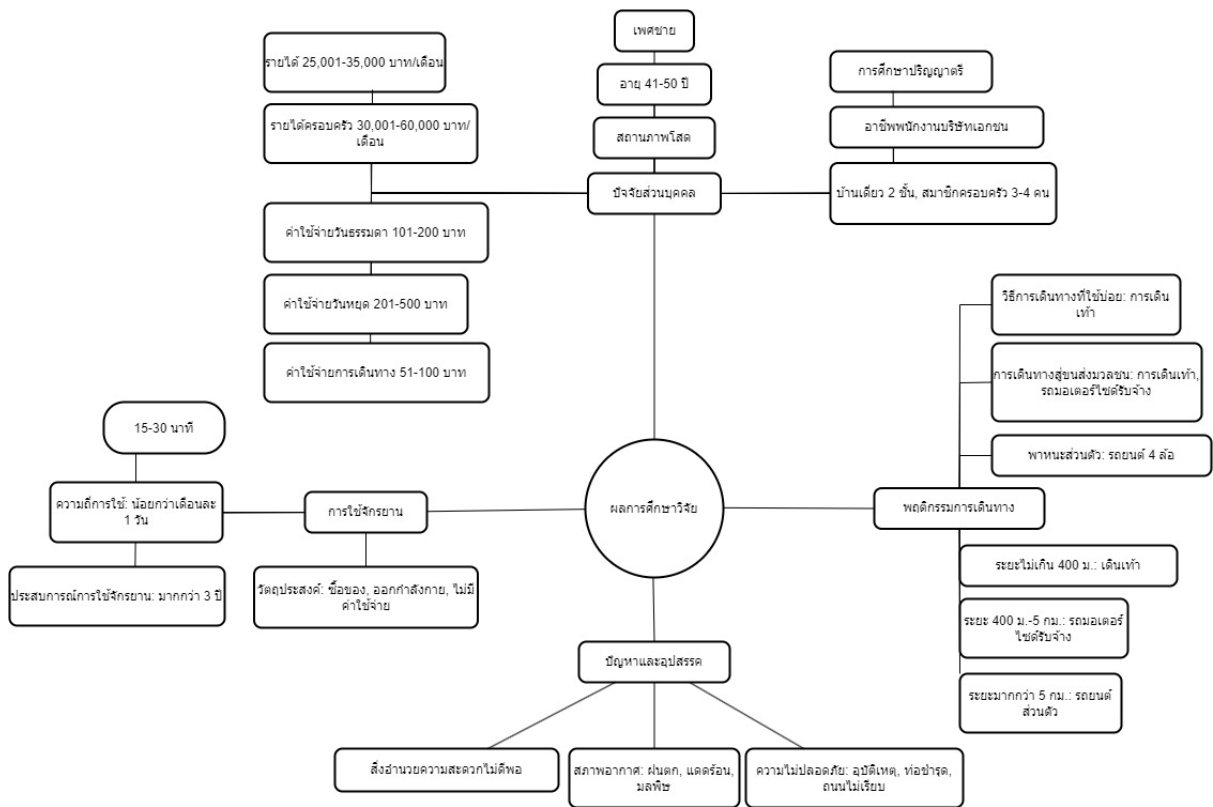
ต่อผู้ใช้ ถนน ตรอก ซอก ซอย การมีทางเท้าที่ชำรุด (เป็นเนิน เป็นหลุม เป็นบ่อ น้ำท่วมขัง) และผู้ใช้รถและใช้ถนนที่ไม่มีระเบียบ วินัย ไม่มีน้ำใจต่อผู้ร่วมทาง ดังคำกล่าวที่ว่า

“ไม่ใช่ไม่อยากใช้จักรยานมันประหยัดดี แต่อากาศเมืองไทยมันร้อน อีกร่างถนนหนทางมันก็ไม่อำนวยกับจักรยาน ในช่วงฤดูร้อนจักรยานบนทางจักรยานเยอะไป” (สัมภาษณ์กลุ่มย่อยภาคประชาชนกรุงเทพมหานคร, 2564)

“ทางเท้าในกรุงเทพไม่ได้เหมือนต่างประเทศ ความปลอดภัยของการเกิดอุบัติเหตุก็ไม่มี” (สัมภาษณ์กลุ่มย่อยภาคประชาชนกรุงเทพมหานคร, 2564)

“ความปลอดภัยกลางคืนยิ่งอันตรายมากขึ้น ไฟส่องสว่างก็ไม่ค่อยสว่าง ทางก็ไม่ค่อยดี ขับรถเหนื่อยใจมากกว่า” (สัมภาษณ์กลุ่มย่อยภาคประชาชนกรุงเทพมหานคร, 2564)

### สังเคราะห์ผลการวิจัย





## อภิปรายผลการวิจัย

อภิปรายผลตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 แม้ว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีจักรยานสำหรับผู้ใหญ่เป็นพาหนะส่วนตัว เป็นอันดับที่ 2 หรือร้อยละ 45.3 แต่รูปแบบการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์นั้นมีเพียงร้อยละ 12.64 โดยอยู่ในอันดับสุดท้ายของรูปแบบการเดินทาง ซึ่งหมายถึงหากต้องเดินทางออกนอกบ้าน การใช้จักรยานจะเป็นรูปแบบการเดินทางสุดท้ายที่จะเลือกใช้ ในขณะที่ครึ่งหนึ่งของผู้ที่มีจักรยานสำหรับผู้ใหญ่ทั้งหมดจะมีรถยนต์ส่วนตัว โดยความถี่ในการใช้จักรยาน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้จักรยานน้อยกว่าเดือนละ 1 วัน ร้อยละ 29.0 ความถี่ 3-4 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 20.60 และความถี่ 5-7 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 19.10 ซึ่งสอดคล้องกับ ทฤษฎีเชิงคุณลักษณะทางจิตวิทยา (Psychology) และข้อมูลเชิงประชากรศาสตร์ (Demographic) ของ Ajzen, I., & Fishbein, M. (1975) เมื่อนำมาทำการวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องได้แก่ รูปแบบการดำเนินชีวิต (Lifestyle) บุคลิกภาพ (Personality) ทศนคติ (Attitude) ค่านิยม วัฒนธรรม ชั้นทางสังคม (Social Class) ที่สะท้อนตัวตนของกลุ่มเป้าหมายได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น การรู้วากกลุ่มเป้าหมายมีลักษณะจิตนิสัยที่แตกต่างกัน ช่วยให้สามารถเข้าใจที่มาที่ไป เหตุผลของความต้องการที่แตกต่างกัน และสามารถออกแบบประสบการณ์ในการเดินเท้าและการใช้จักรยานให้ตรงตามความต้องการของแต่ละกลุ่มได้มากยิ่งขึ้น และยังสอดคล้องกับ Glanz K , Lewis FM , Rimer BK (1997) และการทำกิจกรรมสัมภาษณ์แบบกลุ่ม (Focus group) ทำให้สามารถแบ่งกลุ่มตามลักษณะจิตนิสัย (Psychographic Segmentation) ที่แบ่งกลุ่มคนออกเป็น กลุ่มที่เดินเท้าหรือใช้จักรยานในพื้นที่ที่รู้สึกปลอดภัยเท่านั้น กลุ่มที่เลือกเดินเท้าหรือใช้จักรยานเพื่อผ่อนคลาย และสนุกสนาน และกลุ่มที่เดินเท้าหรือใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

ผู้ใช้จักรยานมีวัตถุประสงค์ที่หลากหลายจากการสำรวจโดยแบบสอบถาม พบว่ามากกว่าร้อยละ 80 ของผู้ตอบแบบสอบถาม มีวัตถุประสงค์ในการเดินเท้าและใช้จักรยาน ดังนี้ เพื่อการซื้อของ/จ่ายตลาด/ช้อปปิ้ง เพื่อการพักผ่อน/ท่องเที่ยวตามสถานที่ต่าง ๆ และเพื่อการออกกำลังกายไปสวนสาธารณะใกล้บ้าน ตามลำดับ และมากกว่าร้อยละ 50 ของผู้ตอบแบบสอบถาม มีวัตถุประสงค์ในการเดินเท้าและใช้จักรยาน ดังนี้ เพื่อไปสวนสาธารณะใกล้บ้าน เพื่อไปหาเพื่อน/ญาติ/เพื่อนบ้าน เพื่อการเดินทางไปทำงาน/เรียน และเพื่อการเดินทางไปเชื่อมต่อกับขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ตามลำดับ สอดคล้องกับ แนวคิด แนวคิดทฤษฎีและพฤติกรรมการณ์ส่งเสริมสุขภาพที่มีผลต่อการใช้จักรยาน (Health Promotion Behavior) (เกษม นครเขตต์, 2557) ที่กล่าวว่าพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพ จึงมีลักษณะเป็นกิจกรรมในชีวิตประจำวันที่คุณคลกระทำเพื่อช่วยเพิ่มระดับความเป็นอยู่ที่ดีและการบรรลุเป้าหมายในชีวิตของคุณ ชุมชน และสังคม ซึ่งเน้นที่การกระทำเพื่อให้มีสุขภาพที่ดีขึ้น การส่งเสริมพฤติกรรมสุขภาพ และสอดคล้องกับแนวคิดเมืองเดินได้ (Walkable city) (Uma Pupphachai, 2018) ที่กล่าวว่า การปั่นจักรยานเป็นการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม แต่การส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมจักรยานที่เป็นวิถีชีวิตของผู้คนต้องอาศัยหลายปัจจัยต่างๆ ทั้งการเปลี่ยนวิธีคิด เปลี่ยนวิถีชีวิต

และการมีโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่รองรับผู้ใช้จักรยานให้สามารถใช้งานได้อย่างสะดวก และปลอดภัยจนสามารถกลายเป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเมืองเดินได้

ในมุมมองคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าผู้ใช้จักรยานตามท้องถนนในทางบก ซึ่งมากกว่าร้อยละ 70 เห็นว่าผู้ใช้จักรยานนั้นเป็นผู้ที่ช่วยลดมลภาวะให้โลกใบนี้ เป็นคนที่รักสุขภาพและมีร่างกายแข็งแรง และเป็นหนึ่งในผู้ร่วมทางบนท้องถนนที่ต้องแบ่งปัน และมากกว่าร้อยละ 30 เห็นว่าผู้ใช้จักรยานมักเป็นคนมีน้ำใจต่อผู้ร่วมทางคนอื่น ๆ ดังนั้นภาพของผู้ใช้จักรยานนั้นสามารถสื่อถึงสิ่งแวดล้อม สุขภาพ และสังคมของการแบ่งปันได้นอกจากพบว่ามีความเห็นในเชิงลบที่มีต่อผู้ใช้จักรยาน โดยมากกว่าร้อยละ 30 เห็นว่าผู้ใช้จักรยานมักทำพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และยังไม่มีการรณรงค์ในการใช้ถนนมากพอ ซึ่งสอดคล้องกับสถิติที่พบว่าเกือบร้อยละ 30 ของผู้ตอบแบบสอบถามเคยการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน หรือมีคู่กรณีที่เป็นผู้ใช้จักรยาน ซึ่งสอดคล้องกับ เป็นแนวคิดการส่งเสริมการเดินเท้า (Walk-ability) และการใช้จักรยาน (Ride-ability) ภายในเมือง ของ GoodWalk Score (2019) โดยกล่าวถึงการออกแบบให้เมืองมีองค์ประกอบทางกายภาพที่ส่งเสริมให้คนใช้การเดินเท้าและจักรยานในการสัญจรระยะสั้น สามารถทำได้หลายวิธีทั้งการออกแบบกายภาพ เช่น การทำทางเท้าให้กว้าง มีร่มเงา ไม่มีสิ่งกีดขวาง การทำทางจักรยานที่แยกจากทางรถยนต์เพื่อความปลอดภัย หรือการวางแผนและกำหนดนโยบาย เช่น การส่งเสริมให้เมืองมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน มีที่พักอาศัยอยู่ในระยะที่สามารถเดินเท้าไปยังที่ทำงานและร้านค้าได้ เป็นต้น

อภิปรายผลตามวัตถุประสงค์การศึกษาข้อที่ 2 จากการวิจัยพบว่ามากกว่าร้อยละ 70 ของผู้ตอบแบบสอบถาม เห็นว่า สภาพอากาศไม่ดี เช่น ฝนตก แดดร้อน มลพิษมากเป็นปัญหาหลักการเดินเท้าและการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน และมากกว่าร้อยละ 50 เห็นว่าเป็นปัญหาจากสิ่งอำนวยความสะดวกให้จักรยานหรือเดินเท้ายังไม่ดีพอ ความกลัวอันตรายและความไม่ปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน และระยะทางไกลเกินไปที่จะเดินหรือใช้จักรยาน ทั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นว่าการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของอยู่ในระดับไม่สะดวกสบายเลย ส่วนการเดินเท้าอยู่ในระดับสะดวกสบายปานกลาง เนื่องจากสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวันนั้นยังคงมีปัญหา ซึ่งปัญหาที่มีระดับความสำคัญมากที่สุด ได้แก่ ขาดแคลนพื้นที่ถนนคนเดินที่มีการใช้ประโยชน์หลากหลาย ไม่มีไฟฟ้าส่องสว่างในเวลากลางคืนหรือมีไม่พอ และไม่มีเส้นทางสำหรับจักรยาน และปัญหาที่มีระดับความสำคัญมาก ได้แก่ ที่จอดจักรยานมีจำนวนไม่เพียงพอทั้งในที่สาธารณะและภายในอาคาร เส้นทางในการเดินหรือปั่นไม่ร่มรื่น ที่จอดจักรยานไม่ปลอดภัยหรือกลัวจักรยาน/ชิ้นส่วนจักรยานหาย ผู้ใช้รถและใช้ถนนที่ไม่มีระเบียบวินัย ไม่มีน้ำใจต่อผู้ร่วมทาง ยังไม่มีกฎหมายในการบังคับใช้จักรยานและคุ้มครองผู้ใช้จักรยานที่ดีพอ มีเส้นทางจักรยานแต่ใช้งานไม่ได้ เช่น มีสิ่งกีดขวาง มีมอเตอร์ไซค์/รถยนต์เข้ามาใช้หรือจอด อุปสรรคบนทางเท้าหรือถนน ได้แก่ ต้นไม้ สายไฟ ขยะ น้ำขยะ ถนน ตรอก ซอก ซอย ทางเท้าแคบเกินไป สัญลักษณ์จราจรไม่เพียงพอต่อการเดินและใช้จักรยาน ใช้จักรยานเพื่อเชื่อมต่อบริการขนส่งอื่น ๆ ได้ลำบาก อุปสรรคบนทางเท้าหรือถนน ได้แก่ หาบ

เร็ว แผงลอย ฝาท่อที่ชำรุด/การวางแนวระแนงเหล็กของท่อไม่ถูกต้องเป็นอันตรายต่อผู้ใช้ ทางเท้า ทางจักรยาน และถนน ไม่เอื้อต่อเด็ก ผู้สูงอายุและผู้พิการ ไม่มีแหล่งข้อมูล/ความรู้ในการใช้ หรือ ซ่อมบำรุงจักรยาน และ ถนน ตรอก ซอก ซอย ทางเท้าชำรุด (เป็นเนิน เป็นหลุม เป็นบ่อ น้ำท่วมขัง) นอกจากนี้ พบว่า คุณภาพของ ทางเท้าและทางจักรยานยังอยู่ในเกณฑ์ที่ต้องปรับปรุงอย่างเร่งด่วน โดยเฉพาะในด้านความปลอดภัยในการใช้ งาน ความรวดเร็วในการก่อสร้างหรือซ่อมแซม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ตอบโจทยค์นทุกเพศทุกวัยรวมทั้ง ผู้พิการ ด้วยเหตุนี้เองจึงส่งผลถึงความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางเท้าและทางจักรยาน โดยสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ มากที่สุด ได้แก่ ท่อที่ชำรุด/การวางแนวระแนงเหล็กของท่อไม่ถูกต้องเป็นอันตรายต่อผู้ใช้ ถนน/ตรอก/ซอก/ ซอย/ทางเท้าชำรุด (เป็นเนิน เป็นหลุม เป็นบ่อ น้ำท่วมขัง) ผู้ใช้รถและใช้ถนนที่ไม่มีระเบียบ วินัย ไม่มีน้ำใจต่อ ผู้ร่วมทาง ความประมาทของผู้ขับขี่เอง อุปสรรคบนทางเท้าหรือถนน ได้แก่ ต้นไม้ สายไฟ ขยะ น้ำขยะ เป็น ต้น ไม่มีเส้นทางสำหรับจักรยาน และมีเส้นทางจักรยานแต่ใช้งานไม่ได้ เช่น มีสิ่งกีดขวาง มีมอเตอร์ไซค์/ รถยนต์เข้ามาใช้หรือจอด ดังนั้นการจะส่งเสริมการใช้จักรยาน และการเดินเท้าในการเดินทางจึงจำเป็นต้องให้ ความสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีความสะดวกและปลอดภัย เพื่อให้ผู้เดินทางหันมาใช้วิธีการ เดินทางด้วยจักรยานและการเดินเท้าเพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับ แนวคิดเมืองเดินได้ (Walkable city) (Uma Pupphachai, 2018) ในประเด็น การป้องกันพื้นที่ทางเท้า ให้มีความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางเท้าและ ทางจักรยาน การออกแบบและการซ่อมบำรุงทางเท้าและทางจักรยาน การสร้างบรรยากาศที่เอื้อต่อการเดิน เท้า และสอดคล้องกับ Reynolds, C. C., Harris, M. A., Teschke, K., Crompton, P. A., & Winters, M. (2009) ที่ได้ให้ข้อเสนอแนะไว้ว่า ได้ให้ข้อเสนอแนะไว้ว่า การส่งเสริมให้เกิดการใช้จักรยานควรสร้างโครงสร้าง พื้นฐานที่เหมาะสมกับการใช้จักรยานโดยตรง เช่น ถนนสำหรับจักรยาน หรือเลนสำหรับจักรยานเท่านั้น รวมทั้ง บริเวณถนนวงเวียน ทางร่วมทางแยกควรมีสัญลักษณ์และระบบแสงสว่างที่เพียงพอจะช่วยให้ลดการเกิด อุบัติเหตุและความเสียหายจากการใช้จักรยานได้

## ข้อเสนอแนะ

### 1. ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

1.1 หากมีการทำวิจัยครั้งถัดไปทางผู้วิจัยเสนอให้ทำวิจัยที่เกี่ยวข้องกับ นโยบายความปลอดภัย ต่อชีวิตและทรัพย์สินคนเดินเท้า เพื่อนำไปแก้ไขนโยบายที่มีอยู่

### 2. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ทางผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อบทบาทหน่วยงานรัฐในการส่งเสริมให้เกิดการเดินเท้าและใช้ จักรยานในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยหน่วยงานรัฐควรมีบทบาทในการอำนวยความสะดวกและ ส่งเสริมการการเดินเท้าและใช้จักรยานเพิ่มขึ้น โดยหน่วยงานที่ระบุต่อจากนี้ เป็นเพียงหน่วยงานที่มีตัวแทน

ร่วมแสดงความคิดเห็นในโครงการวิจัยนี้ หรือถูกกล่าวถึงจากตัวแทนดังกล่าวเท่านั้น ยังไม่รวมถึงหน่วยงานอื่นๆ ที่อาจมีส่วนเกี่ยวข้องในการสนับสนุนทั้งหมด ดังต่อไปนี้

2.1 กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข ควรบริหารจัดการในเชิงนโยบายหน่วยงานเห็นความสำคัญมากขึ้น โดยออกนโยบายช่วยภาคประชาชนที่ออกกำลังกาย หรือทำกิจกรรมด้านสุขภาพที่เข้มข้นมากขึ้นในอนาคต โดยมีระบบการบริหารจัดการที่เหมาะสม ซึ่งในปัจจุบันได้เริ่มทำโครงการก้าวทำใจ ที่ให้ส่งระยะทางและเวลาที่ใช้ออกกำลังกายมาแปลงเป็นแต้มสุขภาพ (Health Point) ซึ่งสามารถใช้แลกรางวัลได้

2.2 กรมการขนส่งทางบก ควรกำหนดหรือวางนโยบายที่ให้ความสำคัญกับผู้ใช้จักรยานและการเดินเท้าในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับผู้ใช้งานพาหนะทุกประเภท โดยทำการประเมินความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นต่อผู้ใช้งานพาหนะทุกประเภท เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

2.3 สำนักสนับสนุนและพัฒนาตามผังเมือง กรมโยธาธิการและผังเมือง ควรให้ความสำคัญกับผู้ใช้งานจักรยานและการเดินเท้าในการวางแผนการพัฒนาพื้นที่ โดยวางแผนการสร้างทางจักรยานและทางเดินตามความต้องการของท้องถิ่น รวมทั้งส่งเสริมการใช้จักรยานและการเดินเท้าทั้งเพื่อการออกกำลังกาย และการใช้ในชีวิตประจำวัน และมีการจัดงานเทศกาลให้คนมาปั่นจักรยานอย่างน้อย ปี 1 ครั้ง

2.4 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ให้ความสำคัญกับผู้ใช้งานจักรยานและการเดินเท้าในการกำหนดนโยบายการขนส่งและจราจร โดยวางแผนการเชื่อมต่อเส้นทางจักรยานกับระบบขนส่งมวลชนหลักทุกระบบ โดยร่วมมือกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อส่งเสริมการเดินทางโดยการใช้จักรยานและเดินเท้า

2.5 สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (สจส.) ควรให้ความสำคัญกับผู้ใช้งานจักรยานและการเดินเท้าในการวางแผนด้านการขนส่งและจราจร ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยการจัดสร้างเส้นทางจักรยานที่ได้มาตรฐาน สะดวก ปลอดภัย และครอบคลุมพื้นที่ โดยการติดตั้งอุปกรณ์ที่เพิ่มความสะดวก และปลอดภัยแก่ผู้ใช้งานจักรยานและการเดินเท้า เช่น กล้อง CCTV สัญญาณไฟทางข้ามถนน ทางม้าลาย ป้ายข้อมูลจุดท่องเที่ยว สัญลักษณ์หรือทาสีทางจักรยาน เป็นต้น

2.6 สำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร ควรให้ความสำคัญกับผู้ใช้งานจักรยานและการเดินเท้าในการวางแผนด้านการระบายน้ำ เนื่องจากผู้ใช้งานจักรยานและการเดินเท้าใช้พื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการระบายในการเดินทางสัญจร โดยการจัดทำรางระบายน้ำที่เลนซ้ายของถนนเพื่อให้ น้ำระบายออกเร็วขึ้น ติดตั้งแนวฟารางระบายน้ำที่เหมาะสมและปลอดภัยกับผู้ใช้งาน และซ่อมแซมฝาท่อที่ชำรุด เพื่อป้องกันการอุบัติเหตุ โดยใช้ฝาเหล็กแทนฝาท่อคอนกรีตที่แตกง่าย

2.6 ตำรวจนครบาล ควรให้ความสำคัญกับผู้ใช้จักรยานและการเดินเท้าในการดูแลการจราจร รวมถึงการบังคับใช้และการออกกฎหมายด้านการจราจร เพิ่มความเข้มงวดในการการบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ถนนทุกประเภท โดยการควบคุมความเร็วการขับรถที่ใช้เครื่องยนต์สำหรับพื้นที่เขตเมืองที่ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และสำหรับพื้นที่เขตชุมชนที่ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

### 3. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

3.1 จากการศึกษาและทบทวนสถานการณ์เพื่อมองภาพอนาคต ประกอบด้วยระบบย่อย 6 ระบบที่สำคัญและมีความเชื่อมโยงกัน คณะวิจัยจึงให้ข้อเสนอแนะให้การส่งเสริมการเดินเท้าและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้อย่างอิงตามระบบย่อย 6 ระบบนั้น เพื่อให้การวางแผนการสามารถเป็นไปตามการมองภาพอนาคตที่ถูกกำหนดไว้ โดยแบ่งประเด็นการวางแผนเป็น 6 องค์ประกอบ ดังนี้ โครงสร้างพื้นฐาน ข้อบังคับและกฎหมาย การมีส่วนร่วมของประชาชน กลุ่มผู้ใช้งาน ภาคีรัฐส่วนกลางและรัฐท้องถิ่น สื่อมวลชน และภาคประชาสังคม

### เอกสารอ้างอิง

เกษม นครเขตต์. (2557). *การรับรู้ด้านสุขภาพและทัศนคติของประชาชนไทยต่อการเดินและการขี่จักรยาน*.

THE 2ND THAILAND BIKE AND WALK FORUM. *ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย*.

เทิดพงศ์ บุญพันธ์, กัญจนีย์ พุทธิเมธี และสายฝน โพธิสุวรรณ. (2565). *รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำสมุดปกขาว (white paper):ทำไมคนไทยไม่เดิน ไม่ปั่นจักรยานเดินทาง ในชีวิตประจำวัน. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพภายใต้การดำเนินการของ มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย*.

มณฑินี มีสมบุญ. (2559). *สมรรถภาพทางกายของผู้ใช้บริการ ณ ศูนย์วิทยาศาสตร์การกีฬาและการออกกำลังกาย กรมพลศึกษา. วิทยานิพนธ์หลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต วิชาเอกการจัดการ การสร้างเสริมสุขภาพ คณะสาธารณสุขศาสตร์. บัณฑิตวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์*

สัมภาษณ์กลุ่มย่อยภาคประชาชนกรุงเทพมหานคร. (2564). *ผ่านระบบ Zoom Meeting เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม พ.ศ. 2564*.

Ajzen, I. (1985). From intentions to actions: A theory of planned behavior. In Kuh, J. & Beckmann, J. (Ed). *Action Control* (pp. 11-39). Heidelberg, Germany: Springer-Verlag.

Ajzen, I., & Fishbein, M. (1975). A Bayesian analysis of attribution processes. *Psychological bulletin*. 82 (2), 261.

Cochran, W. G. (2007). *Sampling techniques*. Hoboken, New Jersey: John Wiley & Sons, Inc.

- Glanz K , Lewis FM , Rimer BK. (1997). *Health Behavior and Health Education: Theory, Research, and Practice* (2d ed.). San Francisco, CA, Jossey-Bass
- GoodWalk Score. (2019). ทำไมต้อง "Walkable City". *Online*. Retrieved December 15, 2019. from <http://goodwalk.org/>.
- Reynolds, C. C., Harris, M. A., Teschke, K., Cripton, P. A., & Winters, M. (2009). The impact of transportation infrastructure on bicycling injuries and crashes: A review of the literature. *Environmental Health*. 8 (1), 1-19.
- The Urbanis. (2020). ทางเท้าของชาวเมือง : กรุงเทพมหานคร วันนี้ 'เดินได้-เดินดี' แล้วหรือยัง?. *ออนไลน์*. สืบค้นเมื่อ 31 มกราคม 2564. แหล่งที่มา: <https://theurbanis.com/mobility/09/01/2020/163>
- Uma Pupphachai. (2018). แนวคิดเมืองเดินได้. *Online*. December 15, 2019. Retrieved from <https://umapupphachai.medium.com/walkable-city-cd0ccd99bcbc>.