

## สรุปการประชุมวิชาการการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 1:

### 1<sup>st</sup> Thai Bike and Walk Forum

ณ อาคารศูนย์เรียนรู้สุขภาวะ (สสส.) ซอยงามดูพลี กทม.

ระหว่างวันที่ 29-30 มีนาคม 2556

**วัตถุประสงค์:** (1) เพื่อเป็นเวทีนำเสนอผลงาน บทเรียน ประสบการณ์ จากการศึกษาวิจัย การดำเนินงานเชิงระบบและโครงสร้างตลอดจนการบริหารจัดการโครงการเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน (2) เพื่อสร้างวิสัยทัศน์การผลักดันการเดินและการใช้จักรยานในชุมชนระดับต่างๆ ทั้งในเขตชนบทและเขตเมือง โดยการเชิญนักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญที่ทำการศึกษาบทเรียนหรือประสบการณ์จากหน่วยงานหรือสถาบันการศึกษาที่ประสบความสำเร็จมาเผยแพร่และนำเสนอให้แก่ผู้เข้าร่วมสัมมนา (3) เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์และสังเคราะห์ประเด็น โดยเฉพาะด้านการมีส่วนร่วมของชุมชนที่ได้จากเวทีสมัชชาสุขภาพแห่งชาติในปลายปี 2555 สู่แนวทางการวางแผนหลักปฏิบัติในระดับต่างๆ ได้อย่างเป็นรูปธรรม (4) เพื่อประมวลแนวคิดข้อเสนอจากสมาชิกผู้เข้าร่วมการสัมมนาและเสนอต่อผู้รับผิดชอบนโยบายในระดับต่างๆ ทั้งระดับประเทศ ท้องถิ่น และระดับชุมชน

**วันและสถานที่:** การจัดประชุมวิชาการฯ จัดขึ้น จำนวน 2 วัน คือ (1) วันที่ 29 มีนาคม 2556 เป็นการประชุมวิชาการเพื่อนำเสนอผลงาน อภิปรายและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และ (2) วันที่ 30 มีนาคม 2556 เป็นการจัดกิจกรรมศึกษาดูงานด้านการท่องเที่ยวและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วยการใช้จักรยาน Bike trip ปั่นชมวัด เลาะชมสวน เที่ยวชุมชนที่มีการจัดการตนเองที่บางกระเจ้า จ.สมุทรปราการ

**กลุ่มเป้าหมาย:** นักวิชาการ นักวิจัย ผู้แทนจากหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการวางแผนและกำหนดนโยบาย องค์กรพัฒนาเอกชน สื่อมวลชน บริษัทเอกชน เครือข่ายภาคีด้านสุขภาพ และเครือข่ายอื่นๆ และประชาชนผู้สนใจ

### วันที่ 29 มีนาคม 2556 : การประชุมวิชาการและอภิปรายแลกเปลี่ยน

#### ■ กล่าวต้อนรับและชี้แจงวัตถุประสงค์:

โดย ศาสตราจารย์กิติคุณธงชัย พรรณสวัสดิ์ ผู้แทน สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ผู้ก่อตั้งและประธาน ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

#### แนวคิดและที่มาของการจัดประชุมวิชาการการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่

- มีแนวคิดมาจากการจัดประชุมจักรยานนานาชาติ Velo-City ที่จัดโดยสหพันธ์ผู้ใช้จักรยานยุโรป (European Cyclists' Federation – ECF)
- กลุ่มเป้าหมายที่เข้าประชุม Velo-City มาจากทุกภาคส่วน ทั้งผู้บริหารท้องถิ่น - เมือง นักวิชาการ องค์กรเอกชน ผู้ประกอบการ ผู้ส่งเสริมให้มีการใช้จักรยาน และประชาชนทั่วไปที่สนใจเรื่องจักรยาน ฯลฯ
- จัดประชุมครั้งแรกที่ประเทศเยอรมนี ใน ปี ค.ศ. 1980 (2523) ครั้งที่สองจัดที่

ที่ 1 (Bike and Walk Forum,1 <sup>st</sup> )	<p>กรุงลอนดอน ในปี ค.ศ. 1984 (2527) พบว่าช่วงนั้นจักรยานยังไม่ได้ได้รับความสนใจเท่าใด เพราะการประชุมห่างกันถึง 4 ปี</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปี ค.ศ.2013 (2556) ครั้งที่ 21 จัดที่กรุงเวียนนา ประเทศออสเตรีย ซึ่งผู้แทนชมรมฯจะไปประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนบทเรียนรู้ด้วย</li> </ul>
การขยายแนวคิดเดิน-จักรยาน	<ul style="list-style-type: none"> <li>เชิญชวนนักวิจัย นักวิชาการ คณาจารย์จากสถาบันการศึกษา มหาวิทยาลัยเสนอโครงการวิจัยเพื่อค้นหาคำตอบความรู้เรื่องเดิน-จักรยาน ระดับประเทศ</li> <li>เชิญชวนองค์กรปกครองท้องถิ่น สร้างชุมชนจักรยาน ซึ่ง TCC ยินดีเป็นที่ปรึกษา จุดประกายความคิด ให้ความรู้และคำแนะนำได้ แต่การทำจริงๆเป็นหน้าที่ของอปท.</li> </ul>
อื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริบทของประเทศไทย การใช้จักรยานอาจไม่จำเป็นต้องมีทางจักรยานก็ได้ หรือมีทางจักรยานก็ดีแต่ต้องไม่นำมาเป็นเงื่อนไขในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน</li> <li>การจัดให้มีการประชุมวิชาการฯ ลักษณะเช่นนี้เป็นโอกาสที่ได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้ และอภิปรายร่วมกัน</li> <li>TCC ดำริจะจัดให้มีเวทีวิชาการ Bike and Walk Forum เป็นประจำทุกปี</li> </ul>

■ การบรรยายพิเศษ “จากเครือข่ายสู่สมาพันธ์ผู้ใช้จักรยานและรักการเดิน”

โดย ทพ.อนุศักดิ์ คงมาลัย ประธานคณะกรรมการอำนวยการโครงการเสวนาฯ และประธานคณะกรรมการกำกับทิศโครงการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย

โครงการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่ นโยบายสาธารณะของประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> <li>สสส.สนับสนุนทุนการดำเนินโครงการฯมาตั้งแต่ปี 2554 และเข้าสู่ระยะที่ 3 ในปี 2556</li> <li>วัตถุประสงค์ของโครงการฯคือ เพื่อผลักดันและส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันให้เป็นนโยบายสาธารณะของประเทศ</li> <li>มี 4 ยุทธศาสตร์ในการผลักดันฯ คือ การสร้างวัฒนธรรมและชุมชนจักรยาน การค้นหาคำตอบรู้ด้วยงานวิจัย การสร้างเครือข่ายผู้ใช้จักรยานฯ และการสื่อสารเพื่อการเปลี่ยนแปลง</li> </ul>
ผลสำเร็จเบื้องต้นของการดำเนินโครงการฯ	<ul style="list-style-type: none"> <li>สมัชชาสุขภาพแห่งชาติ ครั้งที่ 5 ปี 2555 มีมติรับรองด้านนโยบายในประเด็นการจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน</li> <li>การประชุมวิชาการฯ นับเป็นจุดเริ่มต้นในการนำองค์ความรู้ และผลงานวิชาการด้านเดิน-จักรยานนำเสนอต่อสาธารณะเพื่อแลกเปลี่ยนแปลงเรียนรู้ และผลักดันขับเคลื่อนสู่ นโยบายสาธารณะของประเทศ</li> <li>การตอบรับของสภานายความ ในพระบรมราชูปถัมภ์ ทั้งระดับประเทศและระดับจังหวัด ทั้งนี้เพื่อเป็นที่ปรึกษาด้านกฎหมายสำหรับผู้ใช้จักรยานและคนเดินเท้า</li> </ul>
ก้าวอย่างสู่สมาพันธ์ผู้ใช้จักรยานและรัก	<ul style="list-style-type: none"> <li>กระแสสังคมตอบรับการส่งเสริมการใช้จักรยาน รวมถึงเทศบาล อบต. แม้ยังอาจมองไม่เห็นภาพเป็นรูปธรรมชัดเจนในการส่งเสริมให้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน</li> </ul>

## การเดินทาง

- สมาพันธ์ฯ จึงทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานของเครือข่ายฯ ศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทั้งในและต่างประเทศ
- การดำเนินงานของสมาพันธ์ฯ เพื่อผลักดันและขับเคลื่อนประเด็นเดิน-จักรยาน ไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศ โดยอาศัยพลังเครือข่ายผู้ใช้จักรยานและรักการเดินทางประจำจังหวัดในแต่ละภูมิภาคของประเทศ

### สรุปการอภิปรายแลกเปลี่ยน:

สรุปการนำเสนอผลงานวิชาการและอภิปรายแลกเปลี่ยนในแต่ละช่วงการนำเสนอ และห้องประชุมย่อย ดังนี้

### ห้อง “ทำไมคนไทยใช้และไม่ใช้จักรยาน...ตอบคำถามสังคมไทยด้วยงานวิจัยความคิดเห็นชุมชน

หัวข้อการนำเสนอ	สรุปประเด็นการนำเสนอและอภิปราย
<b>(1) ทำไมคนไทยจึงไม่นิยมใช้จักรยาน</b> โดย ดร.จักรพิพัฒน์ อศวบุญญาเลิศ คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรมและ เทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี พระจอมเกล้าธนบุรี (วิทยาเขตบางขุนเทียน)	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ การศึกษาวิจัยพบว่า อุปสรรคสำคัญ 3 อันดับแรก ที่ทำให้ผู้ที่ยังไม่ได้ใช้จักรยาน รู้สึกไม่ยอมใช้จักรยาน คือ (1) ไปได้ไม่ถึงจุดหมายปลายทาง (2) ใช้มอเตอร์ไซค์สะดวกกว่า (3) ร้อนแดด ส่วนอุปสรรคที่สำคัญน้อยที่สุด (คือไม่มีผลต่อการตัดสินใจ) คือ (1) จักรยานราคาแพง (2) ไม่เท่ ไม่เก๋ เซย ไม่ทันสมัย</li><li>▪ อิทธิพลสำคัญ 3 อันดับแรก ที่มีผลทำให้ผู้ที่ยังไม่ได้ใช้จักรยาน หันมาใช้จักรยาน คือ (1) ได้ออกกำลังกาย (2) เส้นทางร่มรื่น (3) อากาศมีมลพิษน้อย ส่วนอิทธิพลที่มีความสำคัญน้อยที่สุด (หรืออาจไม่มีผลต่อการตัดสินใจ) คือ (1) มีดารา คนดัง นักการเมือง ใช้จักรยานเป็นตัวอย่าง (2) มีคนใช้จักรยานที่เก่งเป็นที่เลื่อง</li><li>▪ การศึกษาสามารถสรุปเป็นแนวทางเพื่อส่งเสริมและจูงใจให้ผู้ที่ยังไม่ได้ใช้จักรยานหันมาสนใจใช้จักรยาน คือ (1) การจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้จักรยาน (2) การเข้ามาตราการทางการเงินเพื่อส่งเสริมให้การใช้จักรยานเกิดข้อได้เปรียบมากกว่าการใช้มอเตอร์ไซค์ เช่น การกำหนดภาษี ราคาสินค้า เป็นต้น (3) การรณรงค์ถึงประโยชน์ของการใช้จักรยานโดยเน้นด้านสุขภาพ และเป็นการเดินทางที่ช่วยรักษาสิ่งแวดล้อม</li><li>▪ “การใช้จักรยาน” ในการวิจัยนี้เป็นการใช้จักรยานในการเดินทางในชีวิตประจำวัน กลุ่มกรองเฉพาะคนที่ใช้จักรยานสัปดาห์ละ 3-4 วัน จะเห็นได้ว่าปัจจัยที่มีผลสำคัญจัดได้เป็นสองกลุ่มใหญ่คือความสะดวกและความปลอดภัย</li><li>▪ เสนอให้มีการศึกษาเพิ่มเติมกลุ่มผู้ใช้จักรยานโดยอาจจะพิจารณาศึกษากลุ่มผู้ใช้จักรยานเพื่อวัตถุประสงค์อื่น เช่น การออกกำลังกายและนันทนาการด้วย</li><li>▪ สนับสนุนแนวคิดของงานวิจัย เรื่องการส่งเสริมมาตรการทางการเงิน โดยเสนอให้ศึกษาทางด้านเศรษฐศาสตร์ร่วมด้วย โดยเปรียบเทียบต้นทุนของการเดินทางรูปแบบต่างๆ ซึ่งพบว่า การเดินทางโดยจักรยาน สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายมากกว่ายานยนต์ชนิดอื่นๆ (มอเตอร์ไซค์/รถยนต์)</li></ul>

(2) แรงจูงใจและอุปสรรคในการใช้จักรยานสำหรับคนที่เดินทางด้วยจักรยานในประเทศไทย

โดย ดร. วิติยา ปิตตังนาโพธิ์  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยรัตนนคร

- อุปสรรคสำคัญของการใช้หรือไม่ใช้จักรยานของชาวบ้าน พบว่า ไม่มีร้านซ่อมจักรยาน ซึ่งมีผลต่อการใช้จักรยานอย่างต่อเนื่อง
- ผลการศึกษาพบว่า เหตุผลจูงใจให้คนที่ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอยู่แล้วได้ใช้จักรยาน คือ (1) ได้ออกกำลังกาย (2) ลดมลพิษ ลดโลกร้อน (3) ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ส่วนเหตุผลสำคัญน้อยที่สุด (หรือไม่สำคัญ) คือ (1) สะดวกดี (2) เท่ เก๋ เข้ากับกระแสสังคม
- อิทธิพลสำคัญที่มีต่อการเลือกเดินทางด้วยจักรยาน คือ (1) ได้ออกกำลังกาย (2) ใช้จักรยานไปเที่ยวและพักผ่อนในชีวิตประจำวัน (3) ถ้าพิถีพิถันได้ว่าการใช้จักรยานประหยัดค่าใช้จ่ายกว่าการเดินทางแบบอื่น ส่วนอิทธิพลสำคัญน้อยที่สุด (หรือไม่สำคัญ) คือ (1) มีตารา คนดัง ใช้จักรยานเป็นตัวอย่าง (2) มีคนขี่เก่งเป็นพี่เลี้ยง
- อุปสรรคสำคัญในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน คือ (1) ฝนเป็นอุปสรรค (2) กลัวรถชน อุบัติเหตุจากรถยนต์ (3) คนขับรถประเภทอื่นไม่มีวินัย ส่วนอุปสรรคที่สำคัญน้อยที่สุดคือ (1) ไม่เท่ ไม่เก๋ เชย ไม่ทันสมัย (2) ขี่จักรยานไม่คล่อง ไม่กล้าออกถนน (เพราะเขาได้ใช้จักรยานเป็นปกติอยู่แล้วนั่นเอง)
- แนวทางส่งเสริมให้เกิดการใช้จักรยานได้ ดังนี้ (1) การรณรงค์ถึงประโยชน์ของการใช้จักรยานโดยเน้นประเด็นด้านสุขภาพ สิ่งแวดล้อม และเศรษฐกิจเป็นหลัก (2) การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้จักรยาน เช่น การเพิ่มเส้นทางจักรยานเพื่อเชื่อมระหว่างสถานที่สำคัญๆ เป็นต้น
- ความไม่ปลอดภัย เป็นประเด็นสำคัญที่ทำให้คนไม่เลือกใช้จักรยานเดินทาง
- การศึกษาเปรียบอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้จักรยาน จักรยานยนต์ และรถยนต์ พบว่าอุบัติเหตุจากจักรยานมีน้อยที่สุด (แต่มักเป็นข่าวใหญ่โต ส่วนนี้เป็นข้อคิดเห็น ไม่ใช่ fact ส่งผลให้ผู้ปกครองกลัว ไม่สนับสนุนให้ลูกใช้จักรยาน)
- การศึกษาการใช้จักรยานของกลุ่มตัวอย่าง ต้องมีจุดประสงค์ที่ชัดเจนในการใช้จักรยานของแต่ละกลุ่ม เพื่อตอบคำถามของแต่ละกลุ่มได้อย่างถูกต้อง
- เสนอให้มีการศึกษาในระดับมหัพภาค
- การส่งเสริมให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันสิ่งสำคัญ คือ มีตัวอย่างให้เห็น และควรใช้จักรยานทั่วไปที่ราคาไม่แพง และใช้ได้จริงในชีวิตประจำวัน
- การส่งเสริมชาวบ้านให้หันมาใช้จักรยาน ต้องเน้นที่เรื่องใกล้ตัว เช่น (1) สุขภาพ (2) ประหยัดค่าใช้จ่าย (3) ลดอุบัติเหตุ
- สร้างความเท่าเทียมของการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เพื่อลดความเหลื่อมล้ำของผู้ใช้จักรยานในชุมชน (ราคาและประเภทของจักรยาน)
- การส่งเสริมการใช้จักรยานต้องเริ่มจากท้องถิ่น โดยการจัดทำแผนแม่บทระดับหมู่บ้าน
- การส่งเสริมให้ชุมชน หมู่บ้าน ท้องถิ่น ใช้จักรยานในการเดินทางสามารถสร้างชุมชนให้เป็นสุข ชุมชน-เมืองน่าอยู่

## ห้องท้องถิ่น...กับการจัดระบบเดิน-จักรยาน

หัวข้อการนำเสนอ	สรุปประเด็นการนำเสนอและอภิปราย
<p>(1) การประเมินผลการประยุกต์ใช้หลักการตัดแปลงด้านสิ่งแวดล้อมกับถนนสายรองในมหาวิทยาลัยขอนแก่น</p> <p>โดย ผศ.ดร.พนกฤษณ คลังบุญครอง</p> <p>ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น</p> <p>นักวิจัยร่วม : มนสิชา เพชรานนท์, ณิชฎพนธ์ ฝ่ายบุญ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัญหาความขัดแย้งระหว่างคนเดินเท้าและยานพาหนะบนถนนใน ม.ขอนแก่น (สายรอง) ได้รับการแก้ไข้ปัญหาด้วยการประยุกต์ใช้หลักการยับยั้ง (ชะลอ) การจราจร (Traffic Calming)</li> <li>ด้วยกระบวนการการออกแบบและจัดการพื้นที่ถนนให้มีความสอดคล้องกับการจราจร และการออกแบบและจัดการสภาพภูมิทัศน์ของพื้นที่สองข้างถนน</li> <li>งานวิจัยนี้เป็นประโยชน์สำหรับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ควรมีการจัดทำเป็นคู่มือเพื่อนำไปใช้สำหรับเมือง ซึ่งจะสามารถลดปัญหาความขัดแย้งระหว่างคนเดินเท้ากับรถยนต์อื่นได้</li> <li>สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร (สนข.) ได้จัดทำ”คู่มือสงบจราจร” ออกมาแล้ว สามารถสอบถามข้อมูลได้จาก สนข. หรือดาวน์โหลดคู่มือฯ ได้จาก website สนข.</li> </ul>
<p>(2) อิทธิพลของสภาพแวดล้อมชุมชนเมืองต่อพฤติกรรมการเดินและการใช้ทางเท้าในเขตชุมชนชานเมือง</p> <p>โดย ดร.วนารัตน์ กรอิสรานุกุล</p> <p>คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ม.ธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จากการศึกษาสรุปว่า สภาพแวดล้อมชุมชนเมือง คือ การใช้ที่ดินและการออกแบบเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทาง</li> <li>ปัจจัยในการเลือกเส้นทางเดินของชุมชน คือ ความเคยชิน และความปลอดภัย</li> <li>ปัจจัยในการออกแบบเส้นทางของชุมชน คือ (1) ปลอดภัย (2) เส้นทางต่อเนื่อง-เชื่อมต่อ และ (3) ภูมิทัศน์สวยงาม</li> </ul>
<p>(3) รูปแบบทางเท้าที่เหมาะสมสำหรับพื้นที่ในเขตเมืองหลักของภูมิภาค: กรณีศึกษาเทศบาลนครนครราชสีมา</p> <p>โดย อาจารย์ชาติรี ควบพิมาย</p> <p>คณะวิศวกรรมศาสตร์และสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ควรมีการจัดทำคู่มือการออกแบบทางเท้า ซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อเทศบาล อบต.</li> <li>ควรมีการจัดทำมาตรฐานวัสดุอุปกรณ์ทางเท้า เพื่อนำไปใช้หรือประยุกต์ใช้กับเมืองต่างๆ ให้เหมาะสมกับบริบทของเมือง</li> <li>ตัวอย่างที่ดีอาคารริมถนนบริเวณตรงข้ามห้าง อิมพีเรียลเวสต์ จ.สมุทรปราการ ทำกันสาดคลุมทางเท้าความยาวประมาณ 200 เมตร ประโยชน์คือ ช่วยกันฝนและกันน้ำหยดให้คนเดินเท้า เมืองต่างๆ สามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้</li> <li>การจัดระเบียบทางเท้า หาบเร่ แผงลอยเป็นปัญหาของทุกเมือง เนื่องจาก (1) ผู้ค้าเสียประโยชน์ (ทำให้เสียคะแนนเสียงสนับสนุนนักการเมือง) (2) การบังคับใช้กฎหมายไม่เข้มงวด ดังนั้น งานวิจัยของควรตอบโจทย์การหาทางออกทางสังคมด้วย เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด</li> <li>ตัวอย่างการจัดระเบียบทางเท้าที่เมืองซัปโปโร (ซัปโปะโระ) ประเทศญี่ปุ่น ใช้กระบวนการจากประชาชน-ชุมชนคนเดินทางที่ต้องการทางเท้าที่มีระเบียบ</li> </ul>

เมื่อจำนวนประชาชน-ชุมชนที่เรียกร้องมีมากกว่าผู้ค้า การตกลงนำมาสู่การจัดสรรพื้นที่ ทางเท้าก็จะเป็ระเบียบเรียบร้อย นอกจากนี้ มีกรณีศึกษาที่เมืองน่าน จ.น่าน ประเทศไทย มีกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน-ชุมชน เพื่อการจัดสรรพื้นที่ที่เหมาะสม เพราะการจัดระเบียบเมืองเป็นเรื่องของทุกคนในเมืองนั้นๆ โดยต้องอาศัยเวลาเพื่อสร้างความร่วมมือและความเข้าใจ

- สนข. มีการวางแผนการจัดการขนส่งและจราจรเพื่อเมืองยั่งยืน สิ่งสำคัญคือการส่งเสริมให้เมือง-ชุมชนมีการสัญจรทางเท้า-เดินเท้ากันมากขึ้น กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นสิ่งที่หน่วยงานเห็นความสำคัญมากที่สุด

**(4) ระบบสัญญาณไฟคนเดินข้ามถนน  
อัจฉริยะ กรณีศึกษาทางข้ามบริเวณ  
ปากซอยประชาอุทิศ 40/1**

โดย รศ.ดร.ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง  
ศูนย์วิจัยและพัฒนาการจราจรขนส่ง  
คณะวิศวกรรมศาสตร์ ม.เทคโนโลยี  
พระจอมเกล้าธนบุรี

นักวิจัยร่วม: ชิดชนก แจ้งจบ  
และจตุพงษ์ จารุศิริสมบัติ

- หลักการจัดการจราจรที่ตัดกันระหว่างคนเดินเท้ากับรถยนต์ มี 3 วิธี คือ (1) แบ่งถนน (2) แบ่งเวลาการใช้ และ (3) แยกทางกัน ซึ่งระบบสัญญาณไฟพานำหลักการแบ่งเวลากันเข้ามาจัดการจราจร
- ข้อบกพร่องของระบบสัญญาณไฟ คือ เมื่อคนต้องการข้ามถนนแต่ข้ามไม่ได้ เพราะต้องรอสัญญาณข้ามจากระบบ ทำให้เกิดความไม่พอใจ เนื่องจากความเคยชินและความไม่เข้าใจ
- การวิจัยนี้ เป็นการประเมินการใช้ระบบฯ ควรมีการศึกษาความต้องการของเมืองก่อนนำระบบมาใช้ และการพัฒนาระบบเพื่อการประโยชน์สูงสุด คือ การศึกษาพฤติกรรมของคนเดินข้ามถนน
- กระบวนการการมีส่วนร่วมของประชาชน-ชุมชน เป็นอีกประเด็นหนึ่งที่ต้องให้ความสำคัญ ในการจัดระเบียบเมือง “ทางเท้า ถนนคนเดิน” ต้องมีกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนคนที่อยู่ในเมืองทั้ง 5 ขั้นตอน คือ (1) ร่วมคิด (2) ร่วมวางแผน (3) ร่วมดำเนินการ (4) ร่วมรับผลประโยชน์ และ (5) ร่วมประเมินผล (มิใช่แค่ვათეგრრმ)
- ข้อสังเกตเพิ่มเติม (1) ในทางปฏิบัติระบบนี้ไม่ใช่ ระบบอัจฉริยะ (ระบบอัจฉริยะ คือ ระบบที่จะกำกับการให้สัญญาณไฟตามสภาพการจราจรที่เป็นจริง) และ (2) รถจะหยุดตามสัญญาณ แต่รถจะไม่หยุดให้ทางคนที่เดินข้ามตรงทางม้าลาย ซึ่งแสดงว่าคนขับรถไม่ได้ให้ความสำคัญกับคนเดินเท้ามากนัก

ห้องมหาวิทยาลัย เดิน-จักรยาน แนวทางจัดการให้ยั่งยืน

หัวข้อการนำเสนอ	สรุปประเด็นการนำเสนอและอภิปราย
<p>(1) โครงการจักรยานสีขาว มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จ.สกลนคร โดย รศ.ดร.พงษ์ศักดิ์ สุริยวานากุล</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ โครงการจักรยานสีขาว ไม่มีข้อบังคับห้ามใช้พาหนะอื่นในวิทยาเขต เป็นการประชาสัมพันธ์เชิญชวน ชี้แจงต่อผู้ปกครอง และความสมัครใจของนิสิต ปีที่ 1</li> <li>▪ โครงการฯได้รับความร่วมมือจากผู้ปกครองด้วยดี</li> <li>▪ ระบบจัดการของโครงการฯ เช่น บริการซ่อมบำรุงฟรี นิสิตต้องเสียค่าปรับหากจักรยานหาย ซึ่งนำค่าปรับมาเป็นค่าตอบแทนนิสิตที่มาซ่อมจักรยาน (งบบฯ)</li> </ul>

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์  
วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ  
จังหวัดสกลนคร  
นักวิจัยร่วม: ดร.วิรัช หิรัญ  
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์  
วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ  
จังหวัดสกลนคร

โครงการประมาณ 100,000 บาท/ปี)

- มหาวิทยาลัยกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบการบริหารจัดการ (การดูแล ซ่อมบำรุง) โดยตรงเพื่อให้การส่งเสริมการใช้จักรยานเป็นไปอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน
- การขยายผลออกนอกมหาวิทยาลัยโดยการสร้างความร่วมมือกับเทศบาล เรื่องการจัดช่องทางจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกให้นักศึกษาใช้จักรยานเดินทาง เช่น เข้าไปในตัวเมือง ตลาด เป็นต้น

**(2) แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยาน  
ในมหาวิทยาลัย**

โดย อาจารย์วรลักษณ์ คงอ้วน  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการ  
ผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
ศูนย์วิจัย  
นักวิจัยร่วม: ดร.สาธิตา สกุรัตน์  
นกุลชัย คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
และการผังเมือง  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
ศูนย์วิจัย

- ผลการศึกษาจากกรณีศึกษา 5 มหาวิทยาลัย พบว่า ความต้องการของนักศึกษาในการใช้จักรยาน คือ (1) การมีเส้นทางจักรยานชัดเจนแยก จากยานยนต์อื่น (2) จุดจอดใกล้อาคารเรียน (3) ป้ายสัญลักษณ์และกฎระเบียบ (4) มีบริการซ่อมบำรุง (5) บริการให้ยืมจักรยาน สาเหตุหลักของการไม่ใช้จักรยานของนักศึกษา คือ (1) อากาศร้อน/ฝนตก (2) กลัวเป็นภาระ และ (3) ไม่มีจักรยาน
- ผลการศึกษา ปัญหาและอุปสรรคของการไม่ใช้จักรยานในมหาวิทยาลัย คือ (1) ความไม่ปลอดภัย (2) โครงข่ายเส้นทางจักรยานไม่เชื่อมโยงและต่อเนื่อง (3) เส้นทางจักรยานมีลักษณะไม่สนับสนุนให้เกิดการใช้งาน (4) ขาดความตระหนักในความสำคัญของการใช้จักรยาน (5) ขาดการสนับสนุนจากกับหน่วยงาน (6) ขาดแคลนจุดจอดรถจักรยาน
- แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานภายในมหาวิทยาลัยสามารถ แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ (1) ส่งเสริมด้านกายภาพ เช่น จัดทำทางจักรยานให้ครอบคลุมและชัดเจนมากยิ่งขึ้น ปรับปรุงเส้นทางและพัฒนาจุดจอดที่มีอยู่แล้ว (2) ส่งเสริมด้านนโยบาย ได้แก่ เร่งประชาสัมพันธ์ใช้จักรยาน กำหนดแผน/นโยบายส่งเสริมการใช้จักรยานอย่างต่อเนื่อง สร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน และวางมาตรการควบคุมจัดระเบียบ รวมทั้งพัฒนาระบบการให้บริการรถจักรยานสาธารณะ
- ควรนำเสนอข้อมูลผลการศึกษาของทั้ง 5 มหาวิทยาลัย ต่อผู้บริหารของแต่ละมหาวิทยาลัย เพื่อให้เกิดการผลักดันในระดับนโยบาย สู่การปรับปรุงและพัฒนาต่อไป
- หาแนวทางส่งเสริมให้มหาวิทยาลัยที่เคยใช้จักรยานกลับมาใช้อีกครั้ง เช่น การให้บริการยืมจักรยานสาธารณะต่อนิสิตและเจ้าหน้าที่ หรือการรณรงค์ผ่านกิจกรรม car free zone หรือเขตปลอดรถยนต์เพื่อส่งเสริมและสร้างบรรยากาศการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยมากยิ่งขึ้น

**(3) การสร้างวัฒนธรรมการใช้จักรยาน  
ที่ยั่งยืนในมหาวิทยาลัย :**  
ประสบการณ์จากโครงการ Active  
Campus ของบริษัทโคคา-โคล่า  
โดย คุณนันท์วิฑู ธรรมหทัย

- การสร้างวัฒนธรรมจักรยานจำเป็นที่จะต้องสร้างความสมดุลระหว่าง (1) โครงสร้างพื้นฐานและวัสดุอุปกรณ์ (hardware) (2) การจัดวางระบบและสร้างทัศนคติ ทักษะ ค่านิยมและวัฒนธรรมที่เอื้อต่อการใช้จักรยาน (software) และ (3) กลุ่มบุคคลากรที่เป็นผู้ขับเคลื่อน บริหาร และให้บริการงานด้านจักรยาน (people ware) โดยที่ people ware หรือ

บริษัท โคคา-โคล่า (ประเทศไทย)  
จำกัด

บุคคลากรเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุด และน่าจะเป็นจุดเริ่มต้นของทุก  
โครงการส่งเสริมงานจักรยาน

- การสร้างวัฒนธรรมการใช้จักรยานที่ยั่งยืน จะต้องสำรวจ ศึกษา โดยมีเป้าหมายเพื่อการศึกษาพฤติกรรม ความต้องการใช้งานจักรยานในพื้นที่นั้นๆ ก่อนแล้ว จึงนำผลการศึกษาที่ได้มาวางระบบที่สอดคล้องกับความต้องการและพฤติกรรมของผู้ใช้ และจูงใจให้คนหันมาใช้จักรยานให้มากขึ้นได้
- การจัดกิจกรรมและการดำเนินการใดๆ เพื่อจูงใจ หรือรณรงค์ให้คนหันมาใช้จักรยานนั้นจะต้องคำนึงถึงสมดุลที่เหมาะสมระหว่าง (1) สีสัน และ (2) สาระ โดยที่สีสันหรือแพชั่นเป็นเพียงเครื่องมือหรือวิธีการในการสร้างความสนใจและการทดลองใช้จักรยาน แต่จำเป็นต้องมีสาระควบคู่ไปด้วย
- การสร้างวัฒนธรรมการใช้จักรยานสิ่งที่สำคัญอันดับแรกคือ **การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการใช้จักรยาน** ส่วนเรื่องตัวจักรยานเป็นเรื่องสุดท้ายที่ควรจะทำให้มีความสำคัญ

**(4) การส่งเสริมการเดินทางและการใช้  
จักรยาน มหาวิทยาลัย**

มหาสารคาม วิทยาเขตขามเรียง

โดย ดร. พลเดช เชาวรัตน์

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ผังเมือง

และนฤมิตรศิลป์ มหาวิทยาลัย

มหาสารคาม

**นักวิจัยร่วม:** อาจารย์เมธี พิริยการ

นนท์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ผัง

เมืองและนฤมิตรศิลป์ มหาวิทยาลัย

มหาสารคาม

- จากการศึกษาสามารถสรุปแนวทางในการปรับปรุงสำหรับมหาวิทยาลัยมหาสารคาม ดังนี้ คือ (1) นโยบายของมหาวิทยาลัยที่เกี่ยวข้องกับระบบการเดินทางเข้าและการสัญจรทางจักรยาน 2) พฤติกรรมการสัญจร 3) ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ และ 4) ข้อเสนอแนะแนวทางในการส่งเสริมระบบการเดินทางเข้าและการสัญจรทางจักรยาน
- การประยุกต์ใช้แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานจากหน่วยงานหรือมหาวิทยาลัยที่ประสบความสำเร็จเป็นตัวอย่างในการส่งเสริมการใช้จักรยานให้เหมาะสมกับแต่ละมหาวิทยาลัย เพื่อการแก้ปัญหาต่างๆ เช่น ปัญหาเรื่องการเดินทางส่งเสริมให้เด็กขี่จักรยาน แต่ไม่มีจักรยานให้ขี่ จักรยานหาย ไม่มีจุดซ่อม เป็นต้น โดยอาจใช้ระบบการให้ยืมจักรยานในการขี่ในมหาวิทยาลัย หรือมีจุดซ่อมจักรยานในมหาวิทยาลัย เป็นต้น
- **การมีส่วนร่วมของผู้บริหาร** สร้างการมีส่วนร่วมของผู้บริหาร เช่น ร่วมขี่จักรยานในกิจกรรมต่างๆ เพื่อให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัย

เวทีเสวนา โอกาสหรือวิกฤต: สิทธิและความปลอดภัยของคนขี่จักรยานและเดินเท้า

ผู้ร่วมเสวนา:

- |                                 |                                  |
|---------------------------------|----------------------------------|
| (1) คุณสุรสิทธิ์ ศิลปงาม        | ผู้จัดการมูลนิธิเมาไม่ขับ        |
| (2) คุณเจริญ และคุณอรวรรณ โอทอง | ครอบครัวนักปั่นจักรยานท่องเที่ยว |
| (3) ผศ.ดร. ปริญญา เทวานฤมิตรกุล | นักวิชาการกฎหมาย                 |



ดำเนินรายการโดย: ผศ. ดร. พนิต ภูจินดา

กรรมการชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย  
อาจารย์ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สรุปประเด็นเสวนาแลกเปลี่ยน:

### (1) ประสบการณ์เรื่องจักรยานในแต่ละบทบาท

- **คุณเจริญและคุณอรุณ:** เล่าถึงประสบการณ์ของผู้ใช้จักรยานที่ปั่นท่องเที่ยวทั่วโลก ลักษณะของผู้ใช้ถนนในประเทศไทยที่อยู่ในพื้นที่อุณหภูมิเขตเดียวกันจะมีพฤติกรรมการใช้ถนนคล้ายๆ กัน เช่น ในประเทศต่างๆ ที่ตั้งอยู่ใกล้เส้นศูนย์สูตร จะค่อนข้างอันตราย ต้องใช้สติมากในการขี่จักรยาน เช่น ประเทศเปรู
- หากกล่าวถึง โครงสร้างทางกายภาพ เช่น ถนน บ้านเรือนถนนที่ดีติดอันดับโลก อาจไม่มีความจำเป็นมากนักในการแยกเส้นทางจักรยานและยานยนต์อื่นๆ ออกจากกัน หากแต่อาจสัญลักษณ์ หรือเส้นทางที่บอกว่าเป็นเส้นทางที่จักรยานใช้ ติดป้ายให้ยานยนต์อื่นๆ ระวัง
- อ.พนิตเคยบอกว่าต้องมีกระบวนการทางสังคมให้คนใช้จักรยานมาตั้งแต่เด็ก หากมีกระบวนการนี้เมื่อคุณโตขึ้นและหันมาใช้รถยนต์ คุณจะนึกถึงวันที่เคยใช้จักรยาน เข้าใจและยอมรับบทบาทของคนที่ใช้จักรยานได้มากขึ้น คิดว่ากระบวนการนี้สำคัญกว่ากฎหมาย
- **คุณสุรสิทธิ์ ศิลปงาม:** ถ้าคนขับรถยนต์ไม่ปลอดภัย คนเดินเท้า-ผู้ใช้จักรยานก็ย่อมไม่ปลอดภัยเช่นกัน เพราะต้องใช้ถนนร่วมกัน การรณรงค์เมาไม่ขับเริ่มในปี พ.ศ. 2539 เริ่มต้นไม่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐเท่าใดนัก นพ. แท้จริง ศิริพานิช จึงนำไปทำนอกระบบราชการ จึงเกิดผลดังปรากฏในปัจจุบัน แม้วางยังไม่ดีเท่ากับประเทศญี่ปุ่น (ญี่ปุ่นมีคน 120 ล้านคน ตายด้วยอุบัติเหตุจราจรปีละเพียง 500 คนเท่านั้น) แต่ประเทศไทยเฉพาะช่วงเทศกาลสงกรานต์ก็ตายมากกว่าแล้ว ทั้งปีตายกว่าหมื่นคน
- สังคมปัจจุบัน เด็ก-เยาวชน เมื่อโตขึ้นจะใช้ยานพาหนะที่เป็นเครื่องยนต์ (จักรยานยนต์) เนื่องจากมอเตอร์ไซค์ซื้อขายขึ้น (แตกต่างจากประเทศลิ่งโคปร์) ซึ่งแตกต่างจากสมัยก่อนที่เด็กจะต้องเริ่มหัดขี่จักรยาน และที่น่าเป็นห่วงมากไปกว่านั้นคือ เด็กและเยาวชนกลุ่มนี้ไม่คำนึงถึงปลอดภัย ผลจากการศึกษาวิจัย พบว่า มีเด็กเพียงร้อยละ 7 ที่ใส่หมวกนิรภัยเมื่อขี่จักรยานยนต์ มูลนิธิเมาไม่ขับ จึงทำงานทั้ง 2 เรื่องไปพร้อมๆ กัน คือ เรื่องรณรงค์เมาไม่ขับและให้ใส่หมวกนิรภัยขณะขี่มอเตอร์ไซค์
- **การส่งเสริมให้เด็กขี่จักรยานตั้งแต่เด็ก** เป็นการสร้างวินัยจราจร คำนึงถึงความปลอดภัยของตัวเองและเคารพสิทธิของผู้ใช้ถนนร่วมกัน ดังนั้น การส่งเสริมให้เด็กขี่จักรยานจึงเป็นสิ่งที่ควรสังคมควรให้ความสำคัญและส่งเสริม สังคมต่างจังหวัดจะมีเด็กขี่จักรยานไปโรงเรียน แต่จะไม่เห็นปรากฏมากนักในกรุงเทพฯ เนื่องจากบริบทของเมืองแตกต่างกัน มีสถิติว่าคนไทยขี่จักรยานตายเป็นอันดับสามของโลก
- โจทย์ที่คุยกันเป็นโจทย์ที่ยาก รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต้องดำเนินการอย่างจริงจัง **หากมีทางจักรยานก็ต้องใช้จักรยานได้จริง** ต้องมีมาตรการมาส่งเสริม ยกย่องคนใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเป็นตัวอย่างแก่สังคม เช่น อ.สุธี อากาศฤกษ์ เป็นตัวอย่างที่ดีขี่จักรยานไปทำงาน หรือคนอื่นๆ การส่งเสริมให้คนมาใช้จักรยานต้องใช้ความพยายาม และความอดทนเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากมีปัจจัยเกี่ยวข้องเยอะ มีผู้ไม่เห็นด้วย เช่น ผู้ขายจักรยานยนต์และร้านเหล้าริมทาง แต่เราต้องทำไป เริ่มต้นจากเด็กๆ
- สถานการณ์ขณะนี้นับเป็นโอกาสดีในการรณรงค์ส่งเสริมให้คนใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน รวมไปถึงการรณรงค์เรื่องความปลอดภัยด้วย ก่อนนี้ กิจกรรมต่างๆ เช่น การออกบูธส่วนใหญ่ไม่มีบูธหรือนิทรรศการเรื่องจักรยาน แต่กระแส

ปัจจุบันเริ่มมีและต่อไปต้องมีเพื่อเป็นการกระตุ้นสังคม ผนวกกับการให้ความรู้เรื่องความปลอดภัย วินัยจราจรบนถนน ด้วย

- **อ.ปริญญา:** เนื่องจากทรัพยากรมีจำกัด แต่จำนวนประชากรของโลกเพิ่มขึ้น การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนจึงเป็นสิ่งสำคัญ ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัย เพื่อรักษาทรัพยากร เพื่อสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน
- **การเปลี่ยนพฤติกรรมในการเดินทางด้วยการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันจึงเป็นคำตอบหนึ่งที่สำคัญ** เนื่องจากจักรยานเป็นพาหนะที่ดีที่สุด มีพลังงานที่ไม่มีวันหมด เป็นจุดเริ่มต้นที่จะแสดงถึงความรับผิดชอบต่อโลก
- **เมืองใหญ่ทั่วโลกต้องการลดจำนวนผู้ใช้รถยนต์** ไม่มีทางเลือกอื่นนอกจากการส่งเสริมการใช้จักรยานและการเดิน นับเป็นกระแสไปทั่วโลก และได้รับการตอบรับเป็นอย่างดี
- **สำหรับประเทศไทย** กระแสการเริ่มหันมาเดินทางด้วยจักรยาน ส่วนหนึ่งเป็นกระแสจากกลุ่มนักจักรยานที่บุกเบิก ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลง บ้านเรามีทางจักรยานสายแรกในปี พ.ศ.2549 จนปัจจุบันนี้ปี 2556 มีเส้นทางจักรยานรวมทั้งสิ้น 44 สาย ซึ่งถือได้ว่าเป็นความก้าวหน้ามาก (หมายเหตุ: เส้นทางจักรยานสายแรกในประเทศไทย มีขึ้นในราวปี พ.ศ. 2518 บริเวณถนนรามคำแหง ซึ่งยังถือว่าเป็นพื้นที่นอกเมือง แต่การใช้งานจริงไม่สัมฤทธิ์ผล)
- **ผศ.ดร.พนิต:** การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและทัศนคติของสังคมเป็นสิ่งสำคัญ ต้องมีมาตรการและการณรงค์ส่งเสริมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

## (2) สิทธิและความปลอดภัยของคนใช้จักรยาน-คนเดินเท้า

- **อ.ปริญญา:** การรณรงค์ส่งเสริมให้คนขี่จักรยานในชีวิตประจำวัน มีประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณา คือ (1) **มีที่จอดจักรยาน** ซึ่งหากเป็นเช่นนั้น การใช้จักรยานสามารถเริ่มได้เลย เริ่มจากบ้านไปซื้อของปากซอย (2) **เมื่อขึ้นถนนใช้ผิวจราจรร่วมกับยานยนต์ชนิดอื่น** คนขี่จักรยานจะพบปัญหาเรื่อง**ความปลอดภัย** เพราะกรุงเทพฯตรงข้ามกับเมืองและประเทศอื่นๆที่ส่งเสริมการเดินทางการใช้จักรยานจริงจังซึ่งคนเดินเท้าจะมีความสำคัญที่สุด (ได้รับความคุ้มครองมากที่สุด) ตามมาด้วยคนใช้จักรยาน และรถยนต์ แต่ในกรุงเทพฯตรงกันข้าม ผู้ใช้รถยนต์เป็นใหญ่ แม้การจอดทับทางจักรยานยังมีการดำเนินการตามกฎหมายจราจร (3) **จะต้องรณรงค์ ส่งเสริมสร้างแรงจูงใจเพื่อกระตุ้นให้เกิดการใช้จักรยานให้มากขึ้น** เพื่อให้เมืองน่าอยู่มากขึ้น หากใช้มาตรการมาบังคับให้คนขี่จักรยานไม่ได้ แต่บังคับให้คนที่ใช้ยานยนต์ต้องจ่ายมากขึ้นได้ เป็นต้น
- **คุณสุรสิทธิ์:** ก่อนนี้ สิทธิของคนเดินเท้ากับจักรยานในสังคมไทยไม่ได้รับความสำคัญ ปัจจุบันเริ่มมีการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากมีกระแสสังคมการให้ความสำคัญเรื่องการใช้จักรยานและเดินเท้า ซึ่งตอบโจทย์การเดินทางเพื่อเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน กระทรวงศึกษาธิการควรมีหลักสูตรเรื่องความปลอดภัยและการมีวินัยจราจรบนถนนให้นักเรียนอย่างเข้มงวด เช่นเดียวกับประเทศญี่ปุ่น
- **ผศ.ดร.ปริญญา:** สังคมเหมือนเรือขนาดใหญ่ จะเปลี่ยนทิศต้องใช้พลังงานมาก คนในสังคมส่วนหนึ่งต้องเป็นคนเริ่มการลงมือเปลี่ยนแปลงมีแต่สิ่งดี เริ่มต้นที่ตัวเองไม่มีผลเสียเลย เริ่มจากตัวเรา ถ้าทำไม่สำเร็จก็แปลว่าวิธีการของเราไม่ดี ซึ่งต้องค้นหาวิธีการใหม่ เพื่อผลักดันและขับเคลื่อนในสิ่งที่เรากำลังทำอยู่ คือการส่งเสริมเรื่องการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ผ่านถึงระดับนโยบายได้
- **คุณเจริญ:** ผู้ใช้จักรยานจะทำตัวเองให้ปลอดภัย ก็ต้องยอมรับว่าเราเป็นวัตถุที่เล็กที่สุดบนถนน ซึ่งการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้สังคมยอมรับ ได้รับสิทธิและความปลอดภัยบนถนน จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องอาศัย “สื่อ” เป็นเครื่องมือ แรงเฉื่อยในการโน้มน้าวเพื่อการเปลี่ยนแปลงในสังคม เป็นการจุดประกายให้คนมาใช้จักรยานให้มากขึ้น ยกตัวอย่าง ในประเทศแถบยุโรป-อเมริกา คนใหญ่สุดเปลี่ยนแปลงได้ เชื่อว่าในเอเชียและบ้านเราหากมีการสร้างกระแส รณรงค์ ด้วยสื่อ การเปลี่ยนแปลงก็สามารถเกิดขึ้นได้ เช่นกัน

### (3) บทสรุปและข้อเสนอแนะ

- **อ.ปริญญา:** การส่งเสริมให้คนเดินและใช้จักรยานเป็นเรื่องของการปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรม หากมีโครงสร้างทางกายภาพรองรับ เช่น เส้นทางจักรยาน แต่ไม่มีคนใช้ (ประสบการณ์จาก ม.ธรรมศาสตร์) ต้องมีมาตรการเสริม เช่น เราไม่มีมาตรการบังคับให้คนใช้จักรยาน แต่มีกลไกทำให้คนใช้ยานยนต์ชนิดอื่นจ่ายแพงขึ้นได้
- การเปลี่ยนหรือเพิ่มกฎหมายไม่ใช่เรื่องยาก แต่ **กฎหมายจะไม่เปลี่ยนหากความคิดของสาธารณชนไม่เปลี่ยน** ความคิดคนทั่วไปในสังคมจะต้องเปลี่ยน คือ ให้ความสำคัญกับคนเดินเท้าและใช้จักรยานก่อน และต้องทำให้จริงจัง เช่น มาตรการล๊อคล็อทหากมีการจอดทับเส้นทางจักรยาน ทุกคนในสังคมช่วยกันดูแล เช่น หน้าบ้าน หน้าร้าน เป็นอีกมาตรการทางสังคมที่ควรนำมาใช้ หรือส่งเสริมให้เกิดขึ้น
- **คุณอรุณ:** การปั่นจักรยานท่องเที่ยวทั่วโลกของเรา มีการเตรียมตัว เตรียมความพร้อมในการออกเดินทาง คือ ค้นคว้าก่อนว่าจะขี่จักรยานเส้นทางไหนปลอดภัยที่สุด ดังนั้น **สิ่งที่นักปั่นท่องเที่ยวทั่วโลกต้องการ คือ ข้อมูลและสื่อเรื่องจักรยาน เส้นทางจักรยาน ฯลฯ** ซึ่งอยากที่บ้านเรามี และตอนนี้ ได้พยายามค้นคว้า ทำเส้นทางจักรยานของ 3 เมืองประวัติศาสตร์ที่บ้านเราออกมาแล้ว และจะทำเมืองอื่นๆด้วย เพื่อประโยชน์สำหรับนักปั่นท่องเที่ยว
- **คุณสุรสิทธิ์:** หน่วยงานภาครัฐ เช่น กรม กองต่างๆ ต้องร่วมกันส่งเสริมและผลักดันเรื่องเดินและจักรยานให้เป็นระดับนโยบายของหน่วยงานด้วย เช่น กองทัพอากาศ กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บข.น.) สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่ง คือ ต้องหาแนวทาง กลวิธีการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะอย่างไรให้เอื้อต่อผู้เดินเท้าและการใช้จักรยาน
- **อ.พนิต:** ความไม่ปลอดภัยของคนใช้จักรยานและคนเดินเท้า เกิดจากความคิดและพฤติกรรมของคนมากกว่า **โครงสร้างทางกายภาพ** เพราะประเทศไทยมาตรฐานด้านความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานดีระดับพอใช้ คนในสังคมยังไม่เปลี่ยนพฤติกรรมและเห็นความสำคัญในการเดินทางด้วยการเดินและการใช้จักรยาน สังคมจึงยังไม่เกิดกฎหมายรองรับ และกลไกในการส่งเสริมสนับสนุนมากนัก

#### ห้องเดิน-จักรยาน สุวิถีเมืองน่าอยู่

หัวข้อการนำเสนอ	สรุปประเด็นการนำเสนอและอภิปราย
(1) วัฒนธรรมจักรยาน กับ การสร้างสรรคเมืองจักรยาน กรณีศึกษาเทศบาลนครราชสีมา โดย ผศ. นิคม บุญญานุสิทธิ์ คณะวิศวกรรมศาสตร์และสถาปัตยกรรมศาสตร์ ม.เทคโนโลยีราชมงคล อีสาน นครราชสีมา	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ ปัจจุบันจากภาพที่ปรากฏในสื่อ สังคมจะมีความรอบรู้ว่สังคมไทยมีจำนวนนักจักรยานมากกว่าผู้ใช้จักรยาน ซึ่งนักจักรยานต้องมีหมวก(นิรภัย) มีชุด(ขี่จักรยานโดยเฉพาะ) แต่เมืองต้องการให้สร้างวิถีชีวิตในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน</li><li>▪ การประชุมลักษณะนี้ <b>ควรเชิญเจ้าหน้าที่ตำรวจมารับฟังและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกัน</b> เพราะเจ้าหน้าที่ตำรวจคือ <b>ผู้ดูแลความเรียบร้อย</b> ความปลอดภัยบนถนนของผู้ใช้รถยนต์ทุกชนิด ในฐานะผู้บริหารเมืองเคยขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจเรื่องการจำกัดความเร็วของยานยนต์ ซึ่งก็จะไม่ได้รับความร่วมมือมากนัก การผลักดันเรื่องการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันจึงยังไม่เป็นผลมากนัก เนื่องจากชุมชนกลัวความเร็วของยานยนต์</li><li>▪ สังคมไทยอยู่ในวัฒนธรรมรถยนต์ (ทำให้มองเห็นข้อจำกัดในการใช้จักรยานมาก) หากในได้หัววัน หรือเมืองโบโกต้า การขี่จักรยานบนเกาะกลางถนนเป็นเรื่องปกติ (การเสนอให้ทำทางจักรยานบนเกาะกลางถนนที่เมืองนครราชสีมา จึงเป็นเรื่องที่ทำได้)</li></ul>

- การชูประเด็นเรื่องความปลอดภัยมาชี้ขาดอาจไม่ต้องเริ่มอะไร ซึ่งความจริงแล้วชาวบ้านก็ข้ามถนนกันมาที่เกาะกลางอยู่แล้วเป็นปกติ จักรยานใช้ได้ช่องทางกว้าง 90-150 ซม.ก็พอ

(2) ปัญหาและความต้องการเส้นทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานของผู้ใช้จักรยานที่อาศัยอยู่ในชุมชนริมคลองบางบัว เขต บางเขน กรุงเทพมหานคร: กรณีกีฬาชุมชนร้อยกรอง โดย คุณชยุต รัตนพงษ์ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

- ชุมชนร้อยกรอง มีความต้องการเส้นทางจักรยานเป็นประเด็นสำคัญ
- สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้จักรยานที่ต้องการมากที่สุด คือ (1) ร้านซ่อมจักรยาน (2) การปรับปรุงขอบฟุตบาท (ปาดขอบทางให้เรียบ) ที่จักรยานได้ปลอดภัย และ (3) มีจุดจอดที่ปลอดภัยเพียงพอที่จุดเชื่อมต่อ

(3) ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการใช้ทางเท้าของผู้สูงอายุในเขตเมือง: ภูมิทัศน์ ถนน คุณภาพทางเท้า และพฤติกรรมการเดินของผู้สูงอายุ โดย ดร.นวลวรรณ ทวยเจริญ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร

- วัตถุประสงค์การเดินเท้าของกลุ่มผู้สูงอายุ คือ ไปซื้อของและการเดินเพื่อออกกำลังกาย
- การศึกษาพบว่า ภูมิทัศน์ของสวน ภูมิทัศน์ของหมู่บ้าน วิถีหมู่บ้าน เป็นสิ่งผู้สูงอายุอยากเห็นมากที่สุด
- คุณลักษณะของป้ายบอกทาง (ระบุซอย) ที่ทำให้ผู้สูงอายุชาวไทยมองเห็นได้ดีที่สุด คือ ตัวหนังสือสีขาว บนพื้นป้ายสีเขียว

(4) การศึกษาความเป็นไปได้ในการวางผังแม่บทพื้นที่ชุ่มน้ำบางกระสอบเพื่อการเรียนรู้ทางวิทยาศาสตร์ โดย รศ.สมพล ดำรงเสถียร คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง นักวิจัยร่วม: ธิดาวันทนีย์ ตันติมาลา

- การอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำบางกระสอบ ต้องมีการวางผังแม่บท เพื่อกำหนดแนวทางของการพัฒนา ด้วยการกำหนดเป้าหมายของผังฯ ให้เป็นเสมือนห้องเรียนวิทยาศาสตร์ที่สะท้อนความผูกพันของชุมชน ชีวิตและสิ่งแวดล้อม ดาราศาสตร์และอวกาศ ตามหลักสูตรแกนกลางการศึกษาขั้นพื้นฐาน พ.ศ. 2551
- การจัดฐานความรู้ทางวิทยาศาสตร์ (16 ฐาน) โดยใช้จักรยานเพื่อ (1) ดึงดูดให้เด็ก-เยาวชนสนใจอยากเข้าร่วมกิจกรรม (2) เป็นพาหนะในการเดินทางจากฐานการเรียนรู้หนึ่งไปยังฐานการเรียนรู้หนึ่ง และ (3) เป็นการส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมทางกายสำหรับเด็ก-เยาวชนที่เข้าร่วมกิจกรรม

### ห้องเดิน-จักรยาน ทางเลือกของการเดินทาง

หัวข้อการนำเสนอ	สรุปประเด็นการนำเสนอและอภิปราย
(1) อุโมงค์ ทางเลือก ทางลอดข้ามถนนสำหรับคนเดินเท้าในกทม. โดย รศ.ดร.ศิริมา ปัญญาเมธีกุล คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ การศึกษาที่สัมภาษณ์คนกทม. ที่มีประสบการณ์การใช้งานข้ามถนนทั้ง 3 ประเภท คือ ทางม้าลาย สะพานลอย และอุโมงค์ทางลอด</li> <li>■ การศึกษาพิจารณาปัจจัยด้านระยะทาง ความสะดวกสบาย ความปลอดภัย และการกันแดดกันฝน พบว่า คนกรุงเทพฯ ทั้งผู้ชายและผู้หญิง ทุกวัย,ทุกอาชีพ,รายได้ และทุกการศึกษา ให้คะแนนอุโมงค์ทางลอดข้ามถนน มากกว่า สะพานลอยและทางม้าลายในทุกประเด็น</li> </ul>

- ข้อมูลเหล่านี้สามารถใช้เป็นข้อเสนอแนะกับนักวางผังเมืองและผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับปรุงและพัฒนาเมืองในอนาคตได้เป็นอย่างดี
- ควรทำการศึกษาเปรียบเทียบด้านราคาและค่าบำรุงรักษา (management cost) พร้อมกับศึกษาความต้องการของประชาชน (social management cost) ในการเลือกใช้อุโมงค์ สะพานลอย และทางม้าลายเพิ่มเติม เพื่อเป็นข้อเสนอแนะให้กับนักวางผังเมืองและผู้บริหารสำหรับการพัฒนาเมืองในอนาคต
- อุโมงค์มีราคาสูง จึงควรเลือกจัดสร้างเฉพาะจุดที่จำเป็นและมีความต้องการการข้ามถนนในปริมาณสูง

**(2) การสำรวจความต้องการของเยาวชนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลเมืองพนัสนิคมในการขี่จักรยานมาโรงเรียน**

โดย คุณครูกัญตลักษณ์ ฤทธิ์แดง  
โรงเรียนวัฒนานุศาสตร์  
อ.พนัสนิคม จ.ชลบุรี

- จากการศึกษาพบว่า ปัญหาที่สำคัญที่ทำให้เด็กไม่ใช้จักรยานเดินทางไปโรงเรียนคือ ผู้ปกครองไม่ยินยอม เพราะคิดว่าไม่มีความปลอดภัยบนท้องถนน
- ดังนั้น เทศบาลเมืองพนัสนิคมควรมีนโยบายและการวางแผนการจัดทำเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัย
- เพื่อรณรงค์และส่งเสริมให้เยาวชนขี่จักรยานในชีวิตประจำวันในอนาคตต่อไป
- ควรต่อยอดการศึกษาครั้งนี้เรื่องแนวทางการส่งเสริมให้เยาวชนมีพฤติกรรมหันมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน
- การศึกษาโดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือ ต้องตั้งคำถามให้ชัดเจน (ไม่คลุมเครือ) เพื่อจะได้คำตอบตรงตามวัตถุประสงค์ และผลการศึกษาที่ถูกต้อง
- กรณีนักเรียนที่บ้านอยู่ไกล (ไม่สะดวกและปลอดภัยในการใช้จักรยานมาโรงเรียน) แต่อยากปั่นจักรยานด้วย โรงเรียนจะยืมจักรยานชาวบ้าน เทศบาล มาให้นักเรียนปั่นร่วมกิจกรรม ปั่นเล่นด้วย เป็นการกระตุ้นและสร้างแรงจูงใจให้เด็กอยากใช้จักรยานในชีวิตประจำวันในอนาคตได้

**(3) วิธีส่งเสริมการขี่จักรยานในกรุงเทพมหานคร**

โดย รศ.ดร.วิโรจน์ ศรีสุรภานนท์  
คณะวิศวกรรมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

- การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ ชี้เน้นให้ทราบถึงความต้องการของผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง หรือหน่วยงานที่มีบทบาทหน้าที่ เพื่อร่วมส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันในกรุงเทพฯ กรณีศึกษาบริเวณถนน ประชาอุทิศ เขตบางมด
- การศึกษาโดยการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ประเด็นเกี่ยวกับปัญหาการใช้และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยาน ทั้งหมด 37 ประเด็น และสามารถจัดกลุ่มประเด็นได้ทั้งหมด 7 กลุ่ม คือ (1) นโยบายและแผนการสนับสนุนการใช้จักรยาน (2) ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนน (3) สิ่งกีดขวางบนทางเท้า (4) ความเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม (5) ความไม่สะดวกในการขี่จักรยานบนทางเท้า (6) นโยบายเสริม (7) ราคาจักรยาน
- กลุ่มประเด็นที่ผู้ใช้จักรยานให้ความสำคัญมากที่สุด คือ กลุ่มนโยบายและแผนการสนับสนุนการใช้จักรยาน กลุ่มประเด็นความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนน และกลุ่มประเด็นสิ่งกีดขวางบนทางเท้า เป็นลำดับ
- ทั้งนี้ กลุ่มนโยบายและแผนการสนับสนุนการใช้จักรยาน มีการเสนอ 9 นโยบายสำคัญเพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้จักรยาน คือ (1) การสร้างโครงข่ายเส้นทางจักรยานที่เชื่อมโยงต่อเนื่อง (2) การติดตั้งป้ายสัญลักษณ์บอกเส้นทางหรือแสดง

ช่องทางจักรยาน (3) การสร้างทัศนคติที่ดีให้กับประชาชน (4) การจัดเตรียมห้องอาบน้ำ (5) การให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ที่ขี่จักรยานมาทำงาน (6) การออกข้อบังคับที่เอื้อต่อการขี่จักรยาน (7) การสร้างจุดจอดจักรยานที่ปลอดภัย (8) การจัดตั้งหน่วยงานที่ดูแลและพัฒนาเส้นทางเฉพาะ (9) การจัดช่องทางจักรยานแยกต่างหากจากรถยนต์และคนเดินเท้า

**(4) ผลของการเดิน วิ่ง และปั่นจักรยานสะสมต่อดัชนีมวลกาย มวลกล้ามเนื้อ และร้อยละของไขมันในร่างกายของนิสิต คณะวิทยาศาสตร์การกีฬาม.เกษตรศาสตร์**  
โดย ดร.พรพล พิมพาพร  
คณะวิทยาศาสตร์การกีฬามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (วิทยาเขตกำแพงแสน)

- การศึกษามีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาและเปรียบเทียบผลการเปลี่ยนแปลงดัชนีมวลกาย มวลกล้ามเนื้อ และร้อยละของไขมันในร่างกายของนิสิตที่เข้าร่วมโครงการฯ
- กลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมโครงการฯ คือ นิสิตคณะวิทยาศาสตร์การกีฬา ม.เกษตรศาสตร์ จำนวน 77 คน อายุระหว่าง 18-20 ปี
- กิจกรรมของโครงการฯ คือ เดิน วิ่ง ปั่นจักรยาน สะสมระยะทางไม่น้อยกว่า 30 ไมล์ (48 กิโลเมตร) สัปดาห์ละ 2 วัน ระยะเวลา 3 เดือน
- สิ้นสุดโครงการฯพบว่า ปัจจัยที่จะทำให้ นิสิตปั่นจักรยาน คือ (1) นิสิตชาย มีดัชนีมวลกายและร้อยละของไขมันในร่างกายเพิ่มขึ้น แต่ไม่เกินเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนมวลกล้ามเนื้อไม่เปลี่ยนแปลง (2) นิสิตหญิงมีมวลกล้ามเนื้อเพิ่มขึ้น แต่มวลกายและร้อยละของไขมันในร่างกายไม่เปลี่ยนแปลง
- สรุป หลังเข้าร่วมโครงการฯ นิสิตชายและหญิงมีความสมบูรณ์ (อ้วน) ของร่างกายมากขึ้น
- ในการทดลองควรทำการควบคุมกิจกรรมที่นักศึกษาทำในแต่ละวัน จะเป็นผลให้เกิดความถูกต้องของผลการทดลองมากขึ้น
- ควรเพิ่มตัวชี้วัดในด้านอื่นๆ เช่น การวัดการทำงานของหัวใจ สุขภาพของนักศึกษาทั้งก่อน-หลังทำกิจกรรม

**สรุปจำนวนผู้เข้าประชุมวิชาการฯ** การประชุมวิชาการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 1 มีผู้เข้าประชุมจำนวน 153 คน แบ่งกลุ่มผู้เข้าประชุมจากภาคีต่างๆ ดังนี้

ที่	กลุ่มผู้เข้าประชุม	จำนวน (คน)	%
1	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อบต./เทศบาล)	43	28
2	สถาบันการศึกษา (มหาวิทยาลัย/โรงเรียน)	30	20
3	วิทยากรและผู้นำเสนอผลงาน	25	16
4	หน่วยงานภาครัฐ	20	13
5	เครือข่ายฯ / ชุมชนจักรยาน	12	8
6	คณะกรรมการชมรมฯ / คณะทำงานและจิตอาสาผู้จัดงาน	12	8
7	สื่อมวลชน	4	3
8	องค์กรพัฒนาเอกชน (NGOs)	4	3
9	บริษัทเอกชน	3	2
<b>รวมทั้งหมด</b>		<b>153</b>	<b>100</b>

วันที่ 30 มีนาคม 2556: กิจกรรม bike trip อ.บางกระเจ้า จ.สมุทรปราการ


**วัตถุประสงค์:** เพื่อศึกษาแนวทางและรูปแบบการจัดการการท่องเที่ยวชุมชนด้วยจักรยานของชุมชนบางกระเจ้า



ปี พ.ศ. 2535 รัฐบาลได้กำหนดให้พื้นที่ 6 ตำบลของอำเภอพระประแดง คือ บางกระเจ้า บางกอบัว บางน้ำผึ้ง บางกระสอบ และบางยอ เป็นพื้นที่สีเขียว หรือที่เรียกว่า “กระเพาะหมู” ซึ่งทั้งหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ผู้นำท้องถิ่น ชุมชน และชาวบ้านได้ร่วมกันรักษาพื้นที่ดังกล่าวให้คงสภาพความเป็นธรรมชาติ เพื่อเป็นปอดของคนกรุงเทพฯ

พื้นที่สีเขียวแห่งนี้จึงกลายเป็นแหล่งเรียนรู้ทางธรรมชาติ และแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ที่เป็นที่รู้จักของคนในพื้นที่และนอกพื้นที่ด้วยกระบวนการจัดการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ด้วยชุมชน นอกจากเป็นการสร้างรายได้แก่ชาวชุมชนแล้วยังเป็นการอนุรักษ์แหล่งทรัพยากรป่าไม้ที่คงความหลากหลายทางชีวภาพ และเป็นปอดของเมือง

Bike trip เป็นกิจกรรมการศึกษาดูงานการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ที่มีรูปแบบการจัดการแบบบูรณาการร่วมกันระหว่างผู้นำท้องถิ่น วัด และชาวชุมชนในพื้นที่ และการสนับสนุนจากหน่วยงานนอกพื้นที่ ทั้งภาครัฐและเอกชน นับเป็นตัวอย่างที่ดีที่สามารถนำไปเป็นแบบอย่างด้านการจัดการท่องเที่ยวในชุมชนท้องถิ่นได้

■ สรุปกิจกรรมทัศนศึกษา ดังนี้

<p>กล่าวต้อนรับและแนะนำเส้นทาง การปั่นจักรยาน ณ สวนป่าแก่น น้อมเกล้า ต.ทรงคนอง อ.บางกระเจ้า</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ รับประทานอาหารเช้าร่วมกันก่อนเริ่มต้นกิจกรรม ณ สวนป่าชุมชน</li> <li>■ กล่าวต้อนรับกลุ่มทัศนศึกษาดูงาน Bike trip โดยคุณเปรมปรีดิ์ ไตรรัตน์ ประธานชุมชนวัดป่าเกต</li> <li>■ ชุมชนวัดป่าเกต มีบริการอาหารเช้าและให้นักท่องเที่ยวเช่าจักรยาน</li> <li>■ บริหารจัดการโดยสมาชิกของกลุ่ม</li> <li>■ แนะนำเส้นทางจักรยานท่องเที่ยวชุมชนบางกระเจ้า โดยลุงกุล สมาชิกชุมชนที่ชำนาญเส้นทางจักรยาน พร้อมให้ความรู้แก่สมาชิก</li> <li>■ จุดท่องเที่ยวด้วยจักรยาน คือ (1) โบราณสถานที่จะเยี่ยมชม ได้แก่ วัดป่าเกต วัดจากแดง และ วัดบางกระสอบ (2) สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ (3) ตลาดน้ำบางน้ำผึ้ง และ (4) กลุ่มอนุรักษ์ลำพูนบางกระสอบ</li> </ul>
<p>วัดป่าเกต ต.ทรงคนอง อ.บางกระเจ้า</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ สักการะพระพุทธรูป ณ วัดป่าเกต เพื่อเป็นสิริมงคลแก่ชีวิตก่อนเริ่มกิจกรรมทัศนศึกษาดูงาน Bike Trip</li> <li>■ เป็นวัดที่เก่าแก่ของจังหวัด สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 2</li> <li>■ เดิมชื่อวัดถนนเกต (ตาเกตเป็นผู้ขุดถนนสร้างทางเข้าวัดเป็นคนแรก) และประกอบกับบริเวณวัดมีต้นเกตขึ้นอยู่โดยรอบต่อมาจึงเรียกกันติดปากว่าวัดป่าเกต</li> </ul> 
<p>สวนเฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ สวนเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เฉลิมพระชนมพรรษา 80 พรรษา</li> </ul>

<p>เฉลิมพระชมพรรษา 80 พรรษา</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ เป็นสวนสาธารณะที่มีพื้นที่ประมาณ 21 ไร่ ตั้งอยู่ใน ต.ทรงคนอง อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ</li> </ul> 
<p>วัดจากแดง ต.ทรงคนอง อ.บางกระเจ้า</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ วัดจากแดงเป็นวัดราษฎร์ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งขวา ต.ทรงคนอง อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ สร้างขึ้นเมื่อประมาณ พ.ศ. 2325 เดิมมีคลองมอญอยู่ข้างวัด ปัจจุบันถมคลองเป็นถนนแล้ว</li> <li>■ ปูชนียวัตถุสมัยโบราณของวัด คือพระพุทธรูปนามว่า “หลวงพ่อหิน” ขุดพบบริเวณโบสถ์หลังเก่า</li> <li>■ วัดนี้มีเนื้อที่ประมาณ 12 ไร่ นับเป็นปอดขนาดใหญ่แห่งสุดท้ายที่อยู่ใกล้กรุงเทพฯ มากที่สุดและมีแม่น้ำเจ้าพระยาล้อมรอบทั้งพื้นที่</li> </ul>
<p>วัดบางกระสอบ ต.บางกระสอบ อ.พระประแดง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ วัดบางกระสอบสังกัดคณะสงฆ์มหานิกาย สร้างขึ้นในราว พ.ศ. 2357 โดยประวัติความเป็นมาเล่ากันว่าสร้างโดยนายดวงและนางทรัพย์ สามิภรรยาได้บริจาคทรัพย์สินสร้างขึ้น ทรัพย์สินดังกล่าวได้มาจากตุ่มน้ำโบราณที่บังเอิญขุดพบ ภายในตุ่มมีทรัพย์สมบัติอยู่จำนวนหนึ่ง ทั้งสองจึงนำมาบริจาคสร้างวัด เมื่อสร้างเสร็จจึงได้ตั้งชื่อวัดว่า วัดใหม่ตาดวงยายทรัพย์ และต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็นทางการว่าวัดบางกระสอบตามชื่อของตำบล</li> </ul> 
<p>ตลาดน้ำบางน้ำผึ้ง ต.บางน้ำผึ้ง อ.พระประแดง (พักรับประทานอาหารกลางวันที่ตลาดน้ำบางน้ำผึ้ง)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ตลาดน้ำบางน้ำผึ้ง เกิดจากแนวคิดของผู้นำท้องถิ่น (อบต.บางน้ำผึ้ง) ชุมชน สร้างความเป็นอัตลักษณ์ของชุมชนที่อาศัยอยู่ริมคลอง</li> <li>■ เป็นสถานที่แลกเปลี่ยนทั้งแนวคิด สินค้าระหว่างระหว่างชุมชนกับนักท่องเที่ยว</li> <li>■ รูปแบบการจัดการท่องเที่ยวด้วยชุมชนที่ยั่งยืน</li> </ul>
<p>กลุ่มอนุรักษ์ลำพูบางกระสอบ ต.บางกระสอบ อ.พระประแดง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ เยี่ยมชมกลุ่มอนุรักษ์ลำพูบางกระสอบ</li> <li>■ ต้อนรับและเล่าความเป็นมาของกลุ่มฯ โดยคุณสุกิจ พลับจ่างที่ปรึกษากลุ่มอนุรักษ์ลำพูบางกระสอบ</li> <li>■ ภารกิจหลักของกลุ่ม "ลำพูบางกระสอบ" คือสร้างบ้านให้หิ่งห้อย บนพื้นที่ 41 ไร่เศษของกรมป่าไม้</li> </ul>



สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรม bike trip อ.บางกระเจ้า จ.สมุทรปราการ จำนวน 57 คน โดยแบ่งกลุ่ม  
 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

ที่	กลุ่มผู้เข้าประชุม	จำนวน (คน)	%
1	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อบต./ เทศบาล)	18	32
6	คณะกรรมการชมรมฯ /คณะทำงานและจิตอาสาผู้ปฏิบัติงาน	14	25
5	เครือข่ายฯ / ชุมชนจักรยาน	8	14
2	สถาบันการศึกษา (มหาวิทยาลัย/โรงเรียน)	6	11
4	หน่วยงานภาครัฐ	6	11
9	บริษัทเอกชน	3	5
7	สื่อมวลชน	2	4
รวมทั้งหมด		57	100