

ทำไมคนไทยจึงไม่นิยมใช้จักรยาน



จักรพิพัฒน์ อัครวบุญญาเลิศ

ธงชัย พรรณสวัสดิ์¹, พรทิพย์ หนักแน่น² และบุญจงรักษ์ จิวตัน³, วัฒนา ณ นคร⁴ และสุรศักดิ์ ชูทอง⁵, ธนกร ทวีวุฒิ สุภาวดี สำราญ⁷ วิติยา ปิตตังนาโพธิ์⁸, อนุวรรตน์ ศรีสวัสดิ์⁹, สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์¹⁰, จักรพิพัฒน์ อัครวบุญญาเลิศ¹¹, ศิริก้อย ชูตาหรี สวัสดิ์¹², ธเนศ พูลปัญญาวงศ์¹³, วิยดา ทรงกิตติภักดี¹⁴

¹ ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

^{2,3} สาขาสิ่งแวดล้อม คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีการประมง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย วิทยาเขตตรัง

^{4,5} สาขาเทคโนโลยีภูมิทัศน์ คณะเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย

⁶ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

⁷ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย

⁸ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร

⁹ สถาบันยุทธศาสตร์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

¹⁰ สาขาวิศวกรรมขนส่งและการจราจร ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

^{11,12} คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรมและเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (วิทยาเขตบางขุนเทียน)

^{13,14} กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

บทคัดย่อ: เพื่อส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมการใช้จักรยานในการเดินทางในชีวิตประจำวันให้มากขึ้น การศึกษาค้นคว้าวิจัยที่ช่วยสร้างแรงจูงใจให้คนใช้จักรยาน และอุปสรรคต่อการใช้จักรยาน เพื่อนำข้อเท็จจริงดังกล่าวไปประยุกต์ใช้สำหรับภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในการสร้างสภาพแวดล้อมด้านต่างๆ ให้เกื้อหนุนต่อการใช้จักรยาน และขจัดอุปสรรคสำคัญในการขี่จักรยานต่อไป จากการศึกษากลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน จำนวน 1,671 คน ใน 9 จังหวัด ซึ่งอนุมานว่าเป็นตัวแทนชาวบ้านไทย โดยกำหนดช่วงชั้นคะแนนออกเป็น 1 - 5 และใช้วิธีคำนวณค่าคะแนนถ่วงน้ำหนัก

พบว่าอุปสรรคที่สำคัญ 3 อันดับแรก ที่ทำให้ผู้ที่ยังไม่ได้ใช้จักรยานในการเดินทางรู้สึกไม่อยากใช้จักรยาน คือ (1) ไปได้ไม่ถึงจุดหมายปลายทางซึ่งอยู่ไกลไป ต้องไปต่อการเดินทางประเภทอื่นอีก เช่น รถ เรือ (คะแนน 3.59) (2) ใช้มอเตอร์ไซด์สะดวกกว่า ทั้งมอเตอร์ไซด์ของตนเองและมอเตอร์ไซด์รับจ้าง (คะแนน 3.51) และ (3) ร้อน/แดด (คะแนน 3.49) และ อุปสรรคที่สำคัญน้อยที่สุด คือ (1) จักรยานราคาแพง (คะแนน 1.95) และ (2) ไม่เท่, ไม่เก๋, เซย, ไม่ทันสมัย (คะแนน 2.02) สำหรับ **อิทธิพลที่สำคัญ 3 อันดับแรกที่มีผลทำให้ผู้ที่ยังไม่ได้ใช้จักรยานฯ หันมาสนใจใช้จักรยานในการเดินทาง** คือ (1) ได้ออกกำลังกาย ร่างกายแข็งแรง (คะแนน 3.94) (2) เส้นทางร่มรื่น (คะแนน 3.58) และ (3) อากาศไม่มีมลพิษหรือมีน้อย (คะแนน 3.46) โดย**อิทธิพลที่มีความสำคัญน้อยที่สุด** คือ มีตารา คนดัง นักการเมือง ใช้จักรยานเป็นตัวอย่าง (คะแนน 1.85) และมีคนขี่จักรยานเก่งมาช่วยเป็นพี่เลี้ยงพาออกถนนก่อนในช่วงแรกๆ (คะแนน 2.03)

จากผลการศึกษาดังกล่าว ได้เสนอแนวทางสำคัญเพื่อส่งเสริมและจูงใจให้ผู้ที่ยังไม่ได้ใช้จักรยาน หันมาสนใจที่จะใช้จักรยาน ดังนี้ การจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้จักรยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปรับปรุงระบบโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อเชื่อมระหว่างสถานที่สำคัญๆ แหล่งงานกับย่านที่อยู่อาศัยเพื่อลดรอยต่อการเดินทาง การใช้มาตรการทางการเงินเพื่อส่งเสริมให้การขี่จักรยานเกิดข้อได้เปรียบมากกว่าการใช้มอเตอร์ไซด์ อาทิ การกำหนดภาษี ราคาสินค้า ทั้งนี้อาจรวมถึงส่งเสริมให้มีการเตรียมบริเวณจอดจักรยานในพื้นที่สาธารณะ หรือในอาคาร สถานที่ที่ให้ความสะดวกมากกว่ายานพาหนะประเภทอื่นๆ การปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาหรือติดตั้งหลังคาคลุมฝนในเส้นทางจักรยานหลักๆ ตลอดจนการรณรงค์ถึงประโยชน์ของการใช้จักรยานโดยเน้นประเด็นด้านสุขภาพที่ได้มากกว่าการใช้มอเตอร์ไซด์ และเป็นการเดินทางที่ช่วยรักษาสภาพแวดล้อม

1. บทนำ

1.1 ความเป็นมาของการศึกษา

รายงานการศึกษานี้เป็นการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลบางส่วนของ “โครงการศึกษาปัจจัยเอื้อและปัจจัยจำกัดสำหรับการใช้จักรยาน” จากชุมชนทั้งในเขตเมืองและนอกเมืองใน 9 จังหวัด รวม 4 ภาค ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ ซึ่งอนุมานได้ว่าเป็นตัวแทนของชาวบ้านไทย โดยได้จัดทำขึ้นเพื่อสร้างพลังด้านข้อมูลและองค์ความรู้ในอันที่จะผลักดันส่งเสริมการใช้จักรยานให้เป็นนโยบายสาธารณะ และทำให้การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมและมีความต่อเนื่อง โดยโครงการฯ ดังกล่าวมุ่งศึกษาประเด็นที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยสนับสนุนและปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการเดินทางด้วยจักรยานในด้านต่างๆ เพื่อนำข้อเท็จจริงจากการศึกษาไปวิเคราะห์เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาในด้านต่างๆ ตลอดจนเป็นข้อมูลในการจัดทำนโยบายสาธารณะของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้ร่วมกันสร้างสภาพแวดล้อมที่เกื้อหนุนต่อการใช้จักรยานของชุมชน และขจัดอุปสรรคสำคัญของการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา

- 1) เพื่อศึกษาปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการตัดสินใจเลือกใช้จักรยานของกลุ่มคนที่ยังไม่ได้ใช้จักรยานเดินทางในชีวิตประจำวัน
- 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลทำให้กลุ่มคนที่ยังไม่ได้ใช้จักรยานเดินทางในชีวิตประจำวัน หันมาสนใจเลือกใช้จักรยาน
- 3) เพื่อเสนอแนะแนวทางเบื้องต้นในการแก้ไขปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการใช้จักรยาน และส่งเสริมให้กลุ่มคนที่ยังไม่ได้ใช้จักรยานเดินทางในชีวิตประจำวัน สนใจที่จะใช้จักรยานมากขึ้น

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

ขอบเขตของการศึกษาในครั้งนี้ประกอบด้วย การศึกษากลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ในเขตเมืองและเขตชนบทใน

สัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน จำนวนรวม 1,671 คน ใน 4 ภาคและ 9 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดตรัง จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดเลย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดขอนแก่น จังหวัดชลบุรี กรุงเทพมหานคร (พื้นที่ฝั่งธนบุรี) และจังหวัดชุมพร ซึ่งอาจอนุมานเป็นตัวแทนของผู้ที่ไม่ได้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของไทยได้

2. วิธีดำเนินการศึกษา

- 1) เลือกตัวอย่างจังหวัดให้กระจายไปทั้ง 4 ภาค
- 2) วางแผนการเก็บตัวอย่าง โดยพยายามให้มีการกระจายตัวเท่ากันในกลุ่มต่างอาชีพ และรายได้
- 3) เก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม เพื่อประเมินทัศนคติที่มีต่อปัจจัยที่คาดว่าจะเป็อุปสรรคซึ่งคาดว่าจะมีผลกระทบต่อการใช้จักรยาน และปัจจัยที่เป็นอิทธิพลต่อความสนใจในการเลือกใช้จักรยาน โดยแบ่ง ค่าคะแนน (S_i) ออกเป็น 5 ช่วง (คะแนน 1 – 5) ซึ่งปัจจัยที่สำคัญมากที่สุดมีคะแนนเท่ากับ 5 และปัจจัยที่สำคัญน้อยที่สุดมีคะแนนเท่ากับ 1
- 4) คำนวณหาค่าคะแนนเฉลี่ย (\bar{X}) ตามความรับรู้หรือเข้าใจของตัวอย่างซึ่งเป็นผู้ที่ไม่ได้ใช้จักรยานฯ ในแต่ละอาชีพ สำหรับประเด็นหนึ่งๆ จำแนกตามอาชีพ 10 กลุ่ม

โดยที่ \bar{X} = คะแนนเฉลี่ยจากการให้คะแนนของกลุ่มคนในแต่ละอาชีพ ในประเด็นหนึ่งๆ

$$= \frac{\sum_{i=1}^5 (n_i S_i)}{\sum n}$$

โดยที่ n_i = จำนวนตัวอย่าง (คน) ที่ให้คะแนน S_i ในประเด็นหนึ่งๆ

$$S_i = \text{ค่าคะแนน 1 ถึง 5}$$

ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างที่ไม่ตอบหรือเลือกตอบ “ไม่มีผล” จะไม่นำมารวมในการคิดค่าคะแนน

- 5) จากนั้นคำนวณหาค่าคะแนนเฉลี่ยทั้งหมด (\bar{X}) ของทุกอาชีพซึ่งมีอยู่ 10 อาชีพ โดยใช้สมการ \bar{X} = คะแนนเฉลี่ยทั้งหมดของทุกอาชีพในประเด็นหนึ่งๆ

$$= \frac{\sum_{i=1}^{10} (\bar{X}_i)}{10}$$

6) วิเคราะห์ผลและเสนอแนะแนวทางแก้ไข ปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางด้วยจักรยาน ในด้านต่างๆ เช่น ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้าน เศรษฐกิจ ด้านสังคม เพื่อนำไปสู่การส่งเสริมให้คนที่ ยังไม่ได้ใช้จักรยานสนใจที่จะใช้จักรยานเพิ่มขึ้น

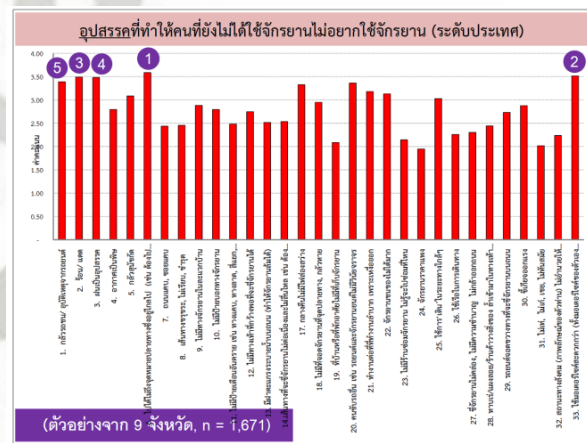
3. ผลการวิจัย

จากผลการศึกษาในแต่ละปัจจัย พบว่า

1) **อุปสรรคที่สำคัญต่อการตัดสินใจเลือกใช้จักรยานของผู้ที่ไม่ได้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน** ซึ่งประกอบด้วยอุปสรรคจำนวน 33 ข้อ ได้แก่ (1) กลัวรถชน อุบัติเหตุจากรถยนต์ (2) ร้อน แดด (3) ฝนเป็นอุปสรรค (4) อากาศ เป็นพิษ (5) กลัวสุนัขไล่ (6) ไปไม่ถึงจุดหมาย ปลายทางซึ่งอยู่ไกลไป (เช่น ต้องไปต่อรถ ต่อเรือ ฯลฯ อีก) (7) ถนนแคบ ซอยแคบ (8) เส้นทาง ชรุขระ ไม่เรียบ ขรุขระ (9) ไม่มีทางจักรยานใน ละแวกบ้าน (10) ไม่มีป้ายบอกทางจักรยาน (11) ไม่มีป้ายเตือนอันตราย เช่น ทางแคบ ทางลาด สี่ แยก ทางรถเดินทางเดียว ฯลฯ (12) ไม่มีทางเท้าที่ กว้างพอที่จะขี่จักรยานได้ (13) มีฝาดะแกรง ระบายน้ำบนถนน (ทำให้จักรยานลื่นได้) (14) เส้นทางที่จะขี่จักรยานไม่ต่อเนื่องและไม่สิ้นไหล เช่น ต้องขึ้น/ลงทางเท้าซึ่งอาจสูงกว่าระดับถนน (15) ทางชัน มีเนินมาก (ต้องออกแรงเยอะ) (16) ทางที่จะขี่จักรยานนั้นต้องอ้อมไปตรงไม่ได้ (17) กลางคืนไม่มีไฟส่องสว่าง (18) ไม่มีที่จอดจักรยาน ที่จุดปลายทาง กลัวหาย (19) ที่บ้านหรือที่พัก อาศัยไม่มี ที่เก็บจักรยาน (20) คนขับรถอื่น เช่น รถยนต์และจักรยานยนต์ไม่มีวินัยจราจร (21) ทำงานต่อที่ทำงานลำบาก เพราะเหงื่อออก (22) จักรยานชนของไม่ได้มาก (23) ไม่มีร้านซ่อม จักรยาน ไม่รู้จะไปซ่อมที่ไหน (24) จักรยานราคา แพง (25) ใช้การ‘เดิน’ในระยะทางใกล้ๆ (26) ใช้ เรือในการเดินทาง (27) ขี่จักรยานไม่คล่อง ไม่มี ความชำนาญ ไม่กล้าออกถนน (28) หาบเร่/แผง ลอย/ร้านค้าวางสิ่งของ ล้ำเข้ามาในทางเท้า หรือ ถนน (29) รถยนต์จอดขวางทางที่จะขี่จักรยานบน ถนน (30) ขี่เกียจออกแรง (31) ไม่เท่ ไม่เก๋ เชย

ไม่ทันสมัย (32) สถานะทางสังคม (ภาพลักษณ์ ของตัวท่าน) ไม่อำนวยความสะดวก และ (33) ใช้ มอเตอร์ไซค์สะดวกกว่า (ทั้งมอเตอร์ไซค์ของตัวเอง และมอเตอร์ไซค์รับจ้าง)

จากการวิเคราะห์ พบว่าพบว่ามี**อุปสรรคที่สำคัญ 5 อันดับแรก**ที่ทำให้ผู้ที่ยังไม่ได้ใช้จักรยานในการเดินทางรู้สึกไม่อยากใช้จักรยาน คือ (1) ไปไม่ถึงจุดหมายปลายทางซึ่งอยู่ไกลไป ต้องไปต่อการเดินทางประเภทอื่นอีก เช่น รถ เรือ (คะแนน 3.59) (2) ใช้มอเตอร์ไซค์สะดวกกว่า ทั้งมอเตอร์ไซค์ของตนเองและมอเตอร์ไซค์รับจ้าง (คะแนน 3.51) (3) ร้อน/ แดด (คะแนน 3.49) (4) ฝนเป็นอุปสรรค (คะแนน 3.48) และ (5) กลัวรถชน/อุบัติเหตุจากรถยนต์ (คะแนน 3.39) และ**อุปสรรคที่สำคัญน้อยที่สุด** คือ (1) จักรยาน ราคาแพง (คะแนน 1.95) และ (2) ไม่เท่, ไม่เก๋, เชย, ไม่ทันสมัย (คะแนน 2.02)



2) **อิทธิพลที่มีผลทำให้ผู้ที่ยังไม่ได้ใช้จักรยานในการเดินทางในชีวิตประจำวันของประชาชนไทยหันมาสนใจใช้จักรยานในการเดินทาง** ซึ่งประกอบด้วยอิทธิพลจำนวน 16 ข้อ ได้แก่ (1) มีคนในบ้านของท่านใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน (2) มีคนในชุมชนของท่านใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน (3) มีดารา คนดัง นักการเมือง ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเป็นตัวอย่าง (4) ได้เพื่อนมากชวนกันไปขี่จักรยานในชีวิตประจำวัน (5) ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการใช้จักรยานประหยัดค่าใช้จ่ายกว่าการเดินทางแบบอื่น (6) ถ้าการจราจรติดขัดเลวร้ายไปกว่าปัจจุบัน (7) มีทางเท้ากว้างพอขี่จักรยานได้ (8) ไม่มีหาบเร่ แผงลอย แผงร้านค้า

เกาะกะบนทางเท้า (9) ไม่มีรถยนต์จอดขวางบนถนน (10) มีระบบทางจักรยาน (รวมทั้งจอดที่ปลอดภัยและสะดวก) (11) คนขับรถอื่นๆ เช่น รถยนต์ รถเมล์ มีวินัยจราจร และเห็นใจคนใช้จักรยาน (12) มีคนใช้จักรยานเก่งมาช่วยเป็นพี่เลี้ยงพาออกถนนก่อนในช่วงแรกๆ (13) เส้นทางร่มรื่น (14) อากาศไม่มีมลพิษหรือมีน้อย (15) ได้ออกกำลัง ร่างกายแข็งแรง และ (16) ใช้จักรยานไปเที่ยวและพักผ่อนในชีวิตประจำวันได้

จากการวิเคราะห์ พบว่า**อิทธิพลที่สำคัญ 5 อันดับแรก**ที่มีผลทำให้ผู้ที่ยังไม่ได้ใช้จักรยาน**หันมาสนใจใช้จักรยานในการเดินทาง** คือ (1) ได้ออกกำลังกาย ร่างกายแข็งแรง (คะแนน 3.94) (2) เส้นทางร่มรื่น (คะแนน 3.58) (3) อากาศไม่มีมลพิษหรือมีน้อย (คะแนน 3.46) (4) ใช้จักรยานไปเที่ยวและพักผ่อนในชีวิตประจำวันได้ (คะแนน 3.38) และ(5) มีระบบทางจักรยาน (รวมทั้งจอดที่ปลอดภัยและสะดวก และ คนขับรถอื่นๆ เช่น รถยนต์ รถเมล์ มีวินัยจราจร และเห็นใจคนใช้จักรยาน (คะแนน 3.32) โดย**อิทธิพลที่มีความสำคัญน้อยที่สุด** คือ มีดารา คนดั่ง นักการเมือง ใช้จักรยานเป็นตัวอย่าง (คะแนน 1.85) และมีคนใช้จักรยานเก่งมาช่วยเป็นพี่เลี้ยงพาออกถนนก่อนในช่วงแรกๆ (คะแนน 2.03)



4. บทสรุป

จากผลการศึกษาดังกล่าว สรุปได้ว่า**อุปสรรคที่สำคัญที่ทำให้ผู้ที่ยังไม่ได้ใช้จักรยานในการเดินทางรู้สึกไม่อยากใช้จักรยาน** คือ ความไม่สะดวกในการเดินทางเพราะไปไม่ได้ไม่ถึงจุดหมายปลายทางซึ่งอยู่ไกลไป ต้องไปต่อการเดินทาง

ประเภทอื่นๆ ความนิยมในการใช้มอเตอร์ไซด์ เพราะสะดวกกว่า ความไม่สะดวกสบายอันเนื่องมาจากโดนฝน แดด ความร้อน และรวมถึงความไม่ปลอดภัยในการใช้จักรยานเนื่องจากกลัวอันตรายจากยานพาหนะประเภทอื่นๆโดย**อุปสรรคที่แทบจะไม่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้วิธีการเดินทางด้วยจักรยานเลย** คือ (1) ราคาของจักรยาน และ (2) ค่านิยมในเรื่องความเท่ เก๋ หรือเซ็กซี่ ไม่ทันสมัย

อิทธิพลที่สำคัญที่มีผลทำให้ผู้ที่ยังไม่ได้ใช้จักรยานหันมาสนใจใช้จักรยานในการเดินทาง เป็นปัจจัยส่วนบุคคลเป็นหลัก ซึ่งประกอบด้วย (1) ประโยชน์ต่อสุขภาพ (2) เป็นการนันทนาการ พักผ่อนหย่อนใจ และ (3) หากมีระบบทางจักรยานที่ก่อให้เกิดความรู้สึกปลอดภัยและสะดวกในการเดินทางด้วยจักรยานได้ ในขณะเดียวกัน **ปัจจัยที่แทบจะไม่มีผลต่อการเลือกใช้จักรยานของกลุ่มผู้ที่ยังไม่ได้ใช้จักรยานเลย** ได้แก่ (1) การมีดารา คนดั่ง นักการเมือง ใช้จักรยานเป็นตัวอย่าง (2) มีคนใช้จักรยานเก่งมาช่วยเป็นพี่เลี้ยงพาออกถนนก่อนในช่วงแรกๆ

จากผลการศึกษาดังกล่าว อาจสรุปแนวทางสำคัญเพื่อส่งเสริมและจูงใจให้ผู้ที่ยังไม่ได้ใช้จักรยานหันมาสนใจที่จะใช้จักรยาน ดังนี้ การจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้จักรยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปรับปรุงระบบโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อเชื่อมระหว่างสถานที่สำคัญๆ แหล่งงานกับย่านที่อยู่อาศัยเพื่อลดรอยต่อการเดินทาง ทั้งนี้อาจรวมถึงส่งเสริมให้มีการเตรียมบริเวณจอดจักรยานในพื้นที่สาธารณะ หรือในอาคาร สถานที่ที่ให้ความสะดวกมากกว่ายานพาหนะประเภทอื่นๆ การปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาหรือติดตั้งหลังคาคลุมฝนในเส้นทางจักรยานหลักๆ การใช้มาตรการทางการเงินเพื่อส่งเสริมให้การใช้จักรยานเกิดข้อได้เปรียบมากกว่าการใช้มอเตอร์ไซด์ อาทิ การกำหนดภาษี ราคาสินค้าตลอดจนการรณรงค์ถึงประโยชน์ของการใช้จักรยานโดยเน้นประเด็นด้านสุขภาพที่ได้มากกว่าการใช้มอเตอร์ไซด์ และเป็นการเดินทางที่ช่วยรักษาสภาพแวดล้อม

เพื่อให้แนวทางเบื้องต้นที่ได้เสนอแนะดังกล่าวเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม จึงควรมีการศึกษารายละเอียดในประเด็นที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม ดังนี้ (1) การสร้างความเชื่อมั่นในเรื่องของความสะดวกและความปลอดภัยของการเดินทางด้วยจักรยานที่มีมากกว่ายานพาหนะประเภทอื่น โดยการศึกษาเพื่อปรับปรุงระบบเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางจักรยานที่สัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดินและพฤติกรรมการใช้จักรยาน การจัดทำเส้นทางจักรยานในเขตทางขนาดต่างๆ ที่มีการติดตั้ง จัดวางอุปกรณ์ประกอบถนน (street furniture) ที่สามารถกันฝน ให้ร่มเงา และสามารถป้องกันอันตรายจากรถยนต์ รถจักรยานยนต์ได้ (2) การศึกษามาตรการทางการเงินเพื่อส่งเสริมให้การใช้จักรยานเกิดข้อได้เปรียบมากกว่าการใช้มอเตอร์ไซค์ และ (3) การศึกษาเพื่อนำเสนอประโยชน์ของการใช้จักรยานที่ชัดเจน วัด และจับต้องได้ เช่น ร้อยละของอัตราเสี่ยงการเป็นโรคต่างๆ ทั้งทางร่างกายและทางสุขภาพจิตที่ลดลงงบประมาณเพื่อใช้ในการรักษาโรคที่ลดลง

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม:

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรมและเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
(วิทยาเขตบางขุนเทียน)

ที่อยู่: 49 ซอยเทียนทะเล 25 ถนนบางขุนเทียน-ชายทะเล แขวงท่าข้าม

เขตบางขุนเทียน กรุงเทพฯ 10150

โทรศัพท์: 0-2452-3456 โทรสาร: 0-2452-3455

Email: chakrapipat@yahoo.com



♥ bike
A walk