

**ปัญหาและความต้องการเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน  
ของผู้ใช้จักรยานที่อาศัยอยู่ในชุมชนริมคลองบางบัว เขตบางเขน  
กรุงเทพมหานคร: กรณีศึกษา ชุมชนร้อยกรอง**

**Bicycle Users' Problems and Needs of Bike Lanes and Facilities in Communities  
along Khlong Bang Bua in Bang Khen District, Bangkok Metropolis: A Case  
Study of Roykrong Community**



นายชยุต รัตนพงษ์

นายชยุต รัตนพงษ์<sup>1</sup>, รองศาสตราจารย์ ดร.ทิวัดต์ มณีโชติ<sup>2</sup>, ศาสตราจารย์กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์<sup>3</sup>

<sup>1</sup>บริษัท เอส อาร์ ซี อินดัสตรีส์ จำกัด และ บริษัท สยามเอเชียเมททอล จำกัด

<sup>2</sup>สาขาวิชาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

<sup>3</sup>ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

**บทคัดย่อ:** การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) ระดับปัญหาและความต้องการเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน 2) เปรียบเทียบปัญหาและความต้องการเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน 3) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้ใช้จักรยาน เป็นการศึกษาเชิงสำรวจ ประชากร ได้แก่ ผู้ใช้จักรยานที่อาศัยอยู่ในชุมชนร้อยกรอง จำนวน 169 คน กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ใช้จักรยานที่มีอายุ 10 ปีขึ้นไป จำนวน 118 คน ทำการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย ลักษณะการสุ่มแบบแทนที่ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล คือ แบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาโดยมีค่าความเชื่อมั่น .97 วิเคราะห์ข้อมูลโดยแจกแจงความถี่ หาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และทดสอบสมมติฐานโดยใช้การทดสอบทีและการทดสอบเอฟ เมื่อพบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ได้ทำการทดสอบเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของเชฟเฟ ผลการวิจัย พบว่า กลุ่มมากที่สุดของผู้ใช้จักรยาน คือ กลุ่มที่มีอายุ 40 - 49 ปี ระดับการศึกษา ประถมศึกษา อาชีพรับจ้างทั่วไป รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 5,001-10,000 บาท จุดประสงค์การเดินทางเพื่อไปทำงาน ระยะทางการเดินทางขาไปไม่เกิน 1 กิโลเมตร ช่วงเวลาการเดินทางขาไปคือตอนเช้า มีจักรยานเป็นของตนเอง และมีความถี่ในการใช้จักรยานทุกวัน ผู้ใช้จักรยานมีปัญหาเกี่ยวกับเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวกอยู่ในระดับมาก คือ ด้านความไม่ปลอดภัย นอกนั้น อยู่ในระดับปานกลาง และมีความต้องการเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวกอยู่ในระดับมากทุกด้าน ผู้ใช้จักรยานที่มีระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ จุดประสงค์การเดินทาง ช่วงเวลาการเดินทางทั้งขาไปขากลับ และความถี่ในการใช้จักรยาน ที่แตกต่างกัน มีปัญหาเกี่ยวกับเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวก แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผู้ใช้จักรยานที่มีอายุ จุดประสงค์การเดินทาง และการครอบครองจักรยาน ที่แตกต่างกัน มีความต้องการเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวก แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนข้อคิดเห็นเพิ่มเติม ได้แก่ ปัญหาผิวทางไม่เรียบ รถยนต์แล่นเร็วทำให้ร้อนขึ้นถนนหนาน และรถใหญ่ไม่มีน้ำใจขอบกตแดรไล้ กับต้องการให้ปรับปรุงผิวทางให้เรียบ ให้ขยายทางให้ใช้สวนกันได้ และทางเฉพาะจักรยานที่ปลอดภัย อีกทั้งเสนอแนะให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ได้จริง ร้านที่ซ่อมจักรยานได้ทั้งคัน และฝึกอบรมการซ่อมจักรยานในชุมชน

**คำสำคัญ:** ปัญหาของผู้ใช้จักรยาน, ความต้องการทางจักรยาน, สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน, ผู้ใช้จักรยาน

## 1. บทนำ

ในแต่ละวันมนุษย์จำเป็นต้องเดินทางจากที่พักอาศัยไปทำกิจกรรมที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิต การเดินทางของแต่ละคนมีทั้งระยะใกล้ที่เดินเท้าหรือใช้จักรยานได้ และระยะใกล้ที่จำเป็นต้องอาศัยยานยนต์หรือระบบขนส่งสาธารณะ การขยายตัวของกรุงเทพมหานคร นครส่งผลให้ประชาชนหลายกลุ่มต้องเดินทางไกลขึ้น ส่งผลให้ผู้มีฐานะทางเศรษฐกิจเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น อนิรุธ สาเลยกานนท์ (2536: 59, 83) วิเคราะห์พฤติกรรมลูกโซ่การเดินทางในกรุงเทพมหานคร พบว่า เป็นการเดินทางภายในเขตพื้นที่เดียวกัน 69.63% ส่วนโสมณ มหากาญจนกุล (2543: 112) วิจัยความสามารถในการเดินทางเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ในปี 2549 ระบบโครงข่ายถนนจะไม่สามารถรองรับความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้นได้ นั่นคือประชากรจะต้องใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น แม้ว่าจะใช้จ่ายในการเดินทางสูงขึ้นแล้วก็ตาม

การใช้จักรยานของชุมชนร้อยละต้องประสบอุปสรรคมากจากการขยายถนนแฉ่งวิวัฒนะและถนนพหลโยธินเพื่อการสร้างอุโมงค์และสะพานลอยข้ามวงเวียนอนุสาวรีย์หลักสี่ ส่งผลให้รถยนต์แล่นเร็วมากขึ้น กระแสจราจรหนาแน่นจนไม่อาจจูงจักรยานข้ามถนนได้ อีกทั้งไม่มีการพัฒนาทางเดินเลียบบคลองบางบัวให้สะดวกปลอดภัยต่อการใช้จักรยาน

ปริมาณการใช้จักรยานลดลงเนื่องจากการพัฒนาระบบถนนอย่างไม่คำนึงสิทธิของผู้ใช้จักรยาน โดยไม่สร้างทางข้ามถนนสำหรับจักรยาน พรพรรณนิภา จ่างวิทยา (2540: 23) ศึกษาพบว่า กรุงเทพมหานคร เคยตีเส้นแบ่งส่วนทางเท้าเป็นทางจักรยานที่ถนนรามคำแหงในปี 2522 และที่ถนนประชาชื่นในปี 2537 แต่เป็นการใช้ผิวจราจรซ้ำสิทธิคนเดินเท้า การไม่ปาดขอบทางเท้า และการไม่ย้ายระบบสาธารณูปโภค ส่วนการที่กรุงเทพมหานครทำสี่ตีเส้นในเลนซ้ายของถนนในย่านเศรษฐกิจใจกลางเมืองนั้น ห่างไกลจากย่านพักอาศัยที่มีผู้ใช้จักรยานเป็นจำนวนมาก จึงไม่ตรงกับ

ปัญหาและความต้องการของผู้ใช้จักรยาน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้น้อยที่อาศัยอยู่ในชุมชนแออัด ทั้งนี้ การเดินทางต้องเริ่มจากบ้านไปยังสถานที่ตามจุดประสงค์ในวิถีชีวิตประจำวัน ถ้าเป็นผู้ใช้จักรยานก็ย่อมต้องการเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมสำหรับจักรยาน อนึ่ง ชินันท์ คิมูน (Chinannat Keemun, 1999: 33-35 อ้างถึงใน ทรรศนะ บุญอยู่, 2548: 5) ศึกษาพบว่าสาเหตุที่การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันไม่เป็นที่นิยมในกรุงเทพมหานคร เพราะผู้ใช้จักรยานมีความรู้สึกไม่ปลอดภัยในการขับขี่

ธงชัย พรรณสวัสดิ์ (2540, กุมภาพันธ์: 143) ให้ความสำคัญว่า จากการที่รัฐพยายามแก้ปัญหาจราจรติดขัดโดยจัดให้มีระบบโรงเรียนใกล้บ้านให้นักเรียนสามารถไปโรงเรียนได้โดยไม่ต้องเดินทางไกลๆ ซึ่งเป็นการเพิ่มภาระแก่ผู้ปกครองนั้น สอดคล้องกับการพัฒนาระบบจักรยาน เพราะหากมีทางจักรยานแม้กระทั่งสั้นๆ เพียงแค่ 4 กิโลเมตรแบบถนนประชาชื่น แต่ให้มีอยู่ทั่วไปหมด เด็กจะสามารถขี่ไปโรงเรียนได้โดยไม่ต้องลงถนนใหญ่และผู้ปกครองก็ไม่ต้องนำรถยนต์ไปติดในชั่วโมงเร่งด่วน จากการศึกษาของ วิโรจน์ ศรีสุรภานนท์ และคณะ (2546: 7, 13) พบว่า รัฐบาลประเทศเนเธอร์แลนด์ และเดนมาร์ก ซึ่งมีการใช้จักรยานมากถึงร้อยละ 30 และร้อยละ 20 นั้น ได้ให้งบประมาณสนับสนุนสหพันธ์ผู้ใช้จักรยาน ทำให้ทราบปัญหาและความต้องการของผู้ใช้จักรยาน รวมทั้งข้อมูลส่วนบุคคลและพฤติกรรมการใช้จักรยาน ส่วนพื้นที่ที่เหมาะสมจะพัฒนาระบบจักรยาน คือ บริเวณเมืองมหาวิทยาลัยหรือย่านสถานศึกษา ย่านที่อยู่อาศัยและสถานีขนส่งมวลชน

ชุมชนร้อยละ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร มีสมาชิกชุมชน 577 คน มีผู้ใช้จักรยาน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 29.29 ส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้ต่ำ อยู่ด้านตะวันตกของมหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร จึงมีลักษณะเป็นชุมชนพื้นที่เมืองมหาวิทยาลัย ซึ่งตรงกับหลักการการเลือกพื้นที่เพื่อพัฒนาระบบจักรยานข้อแรก และยังมีมหาวิทยาลัยในรัศมี 3.5 กิโลเมตร 3 แห่ง โรงเรียน 15 โรง รัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่ 3 แห่ง หน่วยทหาร 4 แห่ง ห้างสรรพสินค้า 8 แห่ง ตลาดสดขนาดใหญ่ 1 แห่ง ขนาด

กลาง 1 แห่ง ตลาดนัด 3 แห่ง อีกทั้งห่างจากศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติฯ เพียง 3 กิโลเมตร จึงมีศักยภาพในการพัฒนาระบบจักรยาน

ด้วยเหตุผลดังกล่าว ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาปัญหาและความต้องการของผู้ใช้จักรยานในชุมชนริมคลองบางบัว เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร: กรณีศึกษา ชุมชนร้อยกรอง เพื่อต้องการทราบว่า มีปัญหาและความต้องการอย่างไรบ้าง

## 2. วิธีการวิจัย

เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ ใช้วิธีเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ แล้วนำมาวิเคราะห์ทางสถิติ

ประชากร ได้แก่ ผู้ใช้จักรยานที่อาศัยอยู่ในชุมชนร้อยกรอง เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร จำนวน 169 คน

กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ใช้จักรยาน อายุ 10 ปีขึ้นไป จำนวน 118 คน กำหนดขนาดจากตารางของเครซี่ซีและมอร์แกน

เครื่องมือวิจัย ใช้แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเองเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

### ลักษณะของแบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย

แบบสอบถาม เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (rating scales) แบ่งเป็น 4 ส่วน ดังนี้

**ส่วนที่ 1:** สอบถามลักษณะส่วนบุคคล กับพฤติกรรมการใช้จักรยานของผู้ตอบแบบสอบถาม

**ส่วนที่ 2:** สอบถามปัญหาเกี่ยวกับเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน 6 ด้าน

**ส่วนที่ 3:** สอบถามความต้องการเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน 6 ด้าน

**ส่วนที่ 4:** สอบถามข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะในการพัฒนาระบบจักรยาน ซึ่งเป็นคำถามปลายเปิด

วิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล กับพฤติกรรมการใช้จักรยาน โดยแจกแจงความถี่ และหาค่าร้อยละ

วิเคราะห์ค่าปัญหา และความต้องการของผู้ใช้จักรยานเกี่ยวกับเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานโดยหาค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) ส่วน

เบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลความหมาย

วิเคราะห์ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะโดยวิเคราะห์เนื้อหา สรุปเรียงลำดับเป็นรายด้าน แล้วนำเสนอในรูปแบบความเรียง

## 3. ผลการวิจัย

3.1 ลักษณะส่วนบุคคลของผู้ใช้จักรยานพบว่า เป็นเพศหญิงเท่ากับเพศชาย กลุ่มอายุมากที่สุด คือ 40-49 ปี 23.7% ระดับการศึกษาส่วนใหญ่ คือ ประถมศึกษา 53.4% อาชีพมากที่สุด คือ รับจ้างทั่วไป 33.9% และรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากที่สุด คือ 5,001-10,000 บาท 37.3%

3.2 พฤติกรรมการใช้จักรยานของผู้ใช้จักรยานพบว่า จุดประสงค์การเดินทาง มากที่สุดคือ ไปทำงาน 39.8% ระยะทางการเดินทางส่วนใหญ่ไม่เกิน 1.00 กิโลเมตร 54.2% ระยะเวลาการเดินทางส่วนใหญ่ ไม่เกิน 15 นาที 80.5% ช่วงเวลาการเดินทางมากที่สุดคือ เดินทางในตอนเช้า (05.31 - 09.00 น.) 46.6% ช่วงเวลาการเดินทางกลับมากที่สุดคือ เดินทางในตอนเย็น (15.01 - 18.30 น.) 43.2% ความถี่ในการเดินทาง ส่วนใหญ่ ใช้ทุกวัน 58.5% และการครอบครองจักรยาน ส่วนใหญ่ เป็นของตนเอง 94.1%

3.3 ปัญหาเกี่ยวกับเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานพบว่า ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนรายด้าน อยู่ในระดับมาก 1 ด้าน คือ ด้านความปลอดภัย นอกนั้น อยู่ในระดับปานกลาง

3.4 ความต้องการเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานพบว่า ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ส่วนรายด้าน อยู่ในระดับมากทุกด้าน โดยด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

3.5 กลุ่มตัวอย่างมีข้อคิดเห็นเกี่ยวกับอุปสรรค ความต้องการ และข้อเสนอแนะในการพัฒนาระบบจักรยานพบว่า

1) อุปสรรคเกี่ยวกับเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ ผิวทางเป็นหลุมและลูก

ระนาด รถใหญ่แล่นเร็วทำให้จักรยานต้องรอขึ้นถนนนาน และรถใหญ่ชอบกดแตรไล่ไม่ค่อยมีน้ำใจให้จักรยานไปก่อน

2) ความต้องการเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ อยากให้ปรับปรุงผิวทางจักรยานให้เรียบไม่มีลูกระนาด อยากให้มีทางจักรยานกว้างพอที่จะขี่สวนกันได้สะดวก และอยากให้มีทางเฉพาะจักรยานที่ปลอดภัยแก่ผู้ใช้จักรยาน

3) ข้อเสนอแนะในการพัฒนาระบบจักรยาน ได้แก่ ควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานใช้ได้จริง ควรมีร้านซ่อมจักรยานที่ซ่อมได้ทุกอย่างอยู่ในชุมชน และควรมีการฝึกอบรมการซ่อมจักรยานในชุมชน

#### 4. สรุปผล

ชุมชนร้อยกรองมีผู้ใช้จักรยาน 29.29% ส่วนใหญ่มีอายุมากกว่า 40 ปี มีการศึกษาต่ำ 1 ใน 3 มีอาชีพรับจ้างทั่วไป ส่วนใหญ่มีฐานะยากจน โดย 2 ใน 5 มีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาท/เดือน อีก 1 ใน 3 มีรายได้ 5,001-10,000 บาท/เดือน

ผู้ใช้จักรยานประมาณ 2 ใน 5 ขี่จักรยานไปทำงาน กับอีก 1 ใน 3 ที่ขี่ไปซื้อของ/จ่ายตลาด ส่วนใหญ่ใช้จักรยานในระยะใกล้ชุมชน โดยมากกว่าครึ่งขี่ไม่เกิน 1 กิโลเมตร กับอีก 2 ใน 5 ที่ขี่ระยะทาง 1-3 กิโลเมตร ประมาณ 4 ใน 5 ใช้เวลาขี่จักรยานไม่เกิน 15 นาที เกือบครึ่งเดินทางออกจากบ้านช่วงเช้า มากกว่า 2 ใน 5 เดินทางกลับบ้านช่วงเย็น ประมาณ 3 ใน 5 ใช้จักรยานทุกวัน และมากกว่า 9 ใน 10 มีจักรยานเป็นของตนเอง

ผู้ใช้จักรยานมีปัญหาเกี่ยวกับเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง และมีเพียงด้านความปลอดภัยที่อยู่ในระดับมาก ซึ่งรู้สึกไม่ปลอดภัยมากที่สุดกับการขี่จักรยานร่วมทางกับรถอื่นๆ บนถนน และการขี่จักรยานร่วมทางกับจักรยานยนต์บนทางเท้า

ผู้ใช้จักรยานมีความต้องการเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน ในระดับมากทุกด้าน โดยต้องการด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

มากที่สุด เรียงลำดับจากข้อที่มีความต้องการมากที่สุด ได้แก่ ให้มีร้านซ่อมจักรยานที่ซ่อมได้ทั้งคัน อยู่ใกล้ชุมชน ให้ปาดขอบทางเท้าที่ช่วยให้ขี่จักรยานได้อย่างราบรื่น และให้มีที่จอดจักรยานอย่างเพียงพอที่จุดปลายทาง/จุดต่อรถ/โรงเรียน/ที่ทำงาน/ร้านค้า กับให้สร้างทางจักรยานที่สามารถขี่ไป-กลับทางเดิมได้ทั้งสองฝั่งถนนด้วย

ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับอุปสรรค ได้แก่ ผิวทางไม่เรียบ รถใหญ่แล่นเร็วต้องรอขึ้นถนนนาน และรถใหญ่ชอบกดแตรไล่ ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับความต้องการ ได้แก่ ให้ปรับปรุงผิวทางให้เรียบ ให้มีทางจักรยานกว้างพอที่จะขี่สวนกันได้ และให้มีทางจักรยานที่ปลอดภัย และข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ได้แก่ ควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน ควรมีร้านซ่อมจักรยานที่ซ่อมได้ทุกอย่าง และควรมีการฝึกอบรมการซ่อมจักรยาน

#### 5. อภิปรายผล

ผู้วิจัยนำประเด็นที่น่าสนใจมาอภิปรายผล ดังนี้

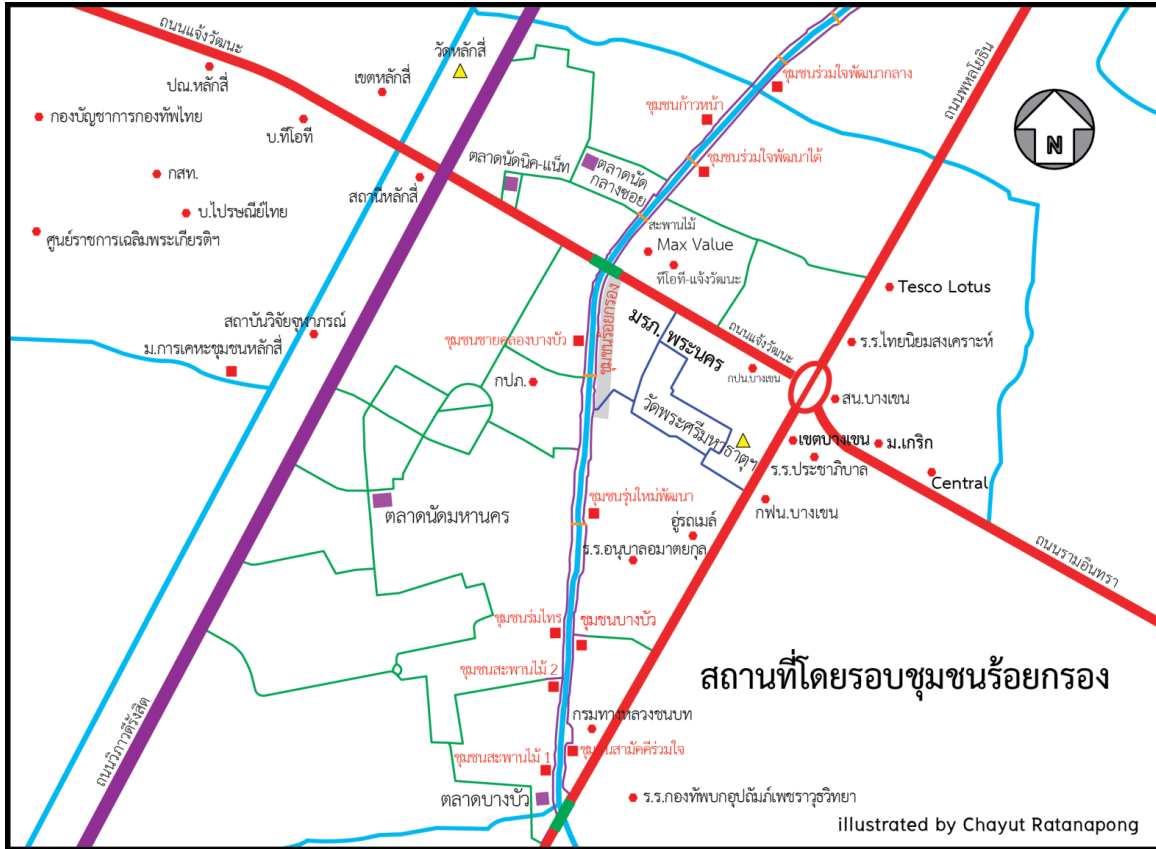
5.1 ปัญหาของผู้ใช้จักรยานชุมชนร้อยกรองเกี่ยวกับเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน พบว่า ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนรายด้าน พบว่า อยู่ในระดับมาก 1 ด้าน คือ ด้านความปลอดภัย เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า การขี่จักรยานร่วมทางกับรถอื่นๆ บนถนนทำให้รู้สึกไม่ปลอดภัย มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ พิเชษฐ เรือนสอน (2546: 222-237) ที่ศึกษาแนวทางการจัดทำเส้นทางจักรยานภายในชุมชนโดยรอบสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า ลาดกระบัง ซึ่งพบว่า ปัญหาหลักของผู้ใช้จักรยานในพื้นที่ศึกษา มากที่สุดคือ ความไม่ปลอดภัยจากสภาพการจราจรที่ต้องขี่จักรยานร่วมทางกับยานยนต์ 46.1% รองลงมาคือ ความไม่ปลอดภัยจากสภาพผิวถนนและสิ่งอำนวยความสะดวก 16.1% ซึ่งผู้ใช้จักรยานเคยสิ้นล้มขณะขี่จักรยาน 20.6%

5.2 ความต้องการเส้นทางและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานของผู้ใช้จักรยานชุมชนร้อยกรอง พบว่า อยู่ในระดับมากทุกด้าน

โดยด้านสิ่งอำนวยความสะดวกมีค่าเฉลี่ยสูงสุด และพบว่า อยู่ในระดับมากทุกข้อ เรียงลำดับตามค่าเฉลี่ย 3 ข้อแรก ได้แก่ ต้องการให้มีร้านซ่อมจักรยานที่ซ่อมได้ทั้งคัน อยู่ใกล้ชุมชน ต้องการให้ขาดขอบทางเท้า ที่จะช่วยให้ขี่จักรยานได้อย่างราบรื่นหรือไม่ลำบาก และต้องการให้มีที่จอดจักรยานอย่างเพียงพอที่จุดปลายทาง/จุดต่อรถ/โรงเรียน/ที่ทำงาน/ร้านค้า ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ พรรณนิภา จ่างวิทยา (2540: 136-138) ที่ศึกษาการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลเมืองนครปฐม พบว่า มีความต้องการที่จอดจักรยานบริเวณตลาด ร้อยละ 36 บริเวณสวนสาธารณะ 23.9% และบริเวณโรงเรียน/มหาวิทยาลัย 19.4% และงานวิจัยของ นิตยา พัดเกาะ (2546: 84-87) ที่ศึกษาเส้นทางและการใช้จักรยานในเขตเทศบาลนครราชสีมา พบว่า ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษามีความต้องการที่จอดจักรยานบริเวณป้ายรถเมล์ 47.0% กับต้องการให้จัดทำที่จอดจักรยานตามเส้นทางจักรยานเป็นระยะๆ ส่วนข้อเสนอแนะเพื่อให้ใช้จักรยานได้สะดวกปลอดภัย คือ ปรับบริเวณทางขึ้น-ลงบาทวิถีให้มีความลาดเอียง 48% ส่วนงานวิจัยของ ทรรศนะ บุญอยู่ (2548: 59) ที่ศึกษาการวางแผนพัฒนาระบบจักรยานในเมืองภูมิภาค พบว่า ผู้ใช้จักรยานต้องการที่จอดจักรยาน 14.56%

5.3 ข้อคิดเห็น และข้อเสนอเพิ่มเติม พบว่า อุปสรรค ได้แก่ ผิวทางเป็นหลุมและลูกกระพืด รถใหญ่แล่นเร็วทำให้จักรยานต้องรอขึ้นถนนนานเกินไป และรถใหญ่ชอบกดแตรไล่ไม่ค่อยมีน้ำใจให้จักรยานไปก่อน ความต้องการระบบจักรยาน ได้แก่ อยากให้ปรับปรุงผิวทางจักรยานให้เรียบไม่มีลูกระนาด อยากให้มีทางจักรยานกว้างพอที่จะขี่สวนกันได้สะดวก และอยากให้มีทางเฉพาะจักรยานที่ปลอดภัยแก่ผู้ใช้จักรยาน และข้อเสนอแนะในการพัฒนาระบบจักรยาน ได้แก่ ควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ได้จริง ควรมีร้านซ่อมจักรยานที่ซ่อมได้ทุกอย่างอยู่ใกล้ชุมชน และควรมีการฝึกอบรมการซ่อมจักรยานในชุมชน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ทรรศนะ บุญอยู่ (2548: 59) ที่ศึกษาการวางแผนพัฒนาระบบ

จักรยานในเกาะเมืองอยุธยา พบว่า ผู้ใช้จักรยานต้องการช่องจราจรที่ขี่จักรยานได้อย่างสะดวกปลอดภัย 31.72% และงานวิจัยของ เอกชัย รัตนโอภา (2547: 57) ที่ศึกษาการใช้จักรยานร่วมกับกระแสจราจร พบว่า ผู้ใช้จักรยานต้องการทางจักรยานบนถนน 64% และต้องการทางจักรยานบนทางเท้า 36%



**สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม:**

ที่อยู่: 743 ถนนสามัคคี ต.ท่าทราย อ.เมืองนนทบุรี 11000

โทรศัพท์: 0-2573-3532, 08-1811-3288

E-mail: chayutr@gmail.com;

Website: www.thaibikepath.net, www.facebook.com/chayutr