

## การกำหนดมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างทางจักรยานในประเทศไทย

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอ ดังนี้

1. เห็นชอบการกำหนดมาตรฐานการออกแบบ และการก่อสร้างทางจักรยานในประเทศไทยเพื่อให้ทุกหน่วยงานนำไปอ้างอิงในการก่อสร้างเส้นทางจักรยานให้มีรูปแบบและมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ
2. เห็นชอบให้ คค.กระทรวงมหาดไทย (มท.) กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (กก.) สำนักนายกรัฐมนตรี (นร.) กระทรวงศึกษาธิการ (ศธ.) กระทรวงการคลัง (กค.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ตช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ ให้ความร่วมมือและสนับสนุนในการพัฒนาและส่งเสริมการเดินทางของประชาชนด้วยจักรยานตามภารกิจ หน้าที่ที่รับผิดชอบ โดยให้นำคู่มือมาตรฐานการออกแบบ และการก่อสร้างทางจักรยานสำหรับประเทศไทยเพื่อใช้อ้างอิงการก่อสร้างช่องทางจักรยานให้เป็นรูปแบบและมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ
3. เห็นชอบให้หน่วยงานที่รับผิดชอบทำความเข้าใจความตกลงในรายละเอียดกับสำนักงานประมาณ (สภ.) เพื่อเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีในการดำเนินมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนการเดินทางของประชาชนด้วยจักรยานตามขั้นตอนของกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

คู่มือมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างทางจักรยานในประเทศไทย มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับมาตรฐานการแบ่งประเภทของทางจักรยาน การออกแบบทางกายภาพ การออกแบบชั้นผิวทาง การออกแบบป้ายจราจร สัญญลักษณ์บนผิวทางและระบบอำนวยความสะดวกของทางจักรยาน ระบบอำนวยความสะดวกทางจราจร และหลักเกณฑ์ของการกำหนดที่จอดจักรยาน โดยพัฒนามาจากมาตรฐานทางจักรยานขององค์กร The American Association of State Highway and Transportation Official (AASHTO) ที่ทั่วโลกยอมรับและ Manual on Uniform Traffic Control Devices (MUTCD) มีรายละเอียด ดังนี้

1. มาตรฐานการแบ่งประเภทของทางจักรยาน (Bike Way Classification) ใช้หลักการกำหนดความเร็วและปริมาณจราจรเป็นปัจจัยควบคุมการแบ่งประเภทของทางจักรยาน (ปรับใช้ให้เหมาะสมกับประเทศไทย) ดังนี้
  - 1) เส้นทางที่ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ต่ำกว่า 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (กม./ชม.) และมีปริมาณการจราจรเฉลี่ยน้อยกว่า 3,000 คันต่อวันต่อปี รถจักรยานสามารถใช้ช่องทางจราจรร่วมกับจักรยานพาหนะอื่น ๆ ในช่องจราจรปกติ ซึ่งหากมีปริมาณจราจร มากกว่า 3,000 แต่ไม่เกิน 5,000 คันต่อวันต่อปี รถจักรยานสามารถใช้ช่องทางจราจรร่วมกับจักรยานพาหนะอื่น ๆ เช่น ช่องจราจร

ติดคันขอบถนนหรือที่จอดรถริมทาง และในกรณีที่มีปริมาณจราจร มากกว่า 5,000 คันต่อวันต่อปีจะไม่สามารถดำเนินการทำช่องทางจักรยานได้

- 2) เส้นทางที่ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ระหว่าง 30-50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (กม./ชม.) และมีปริมาณการจราจรเฉลี่ยน้อยกว่า 3,000 คันต่อวันต่อปี รถจักรยานสามารถใช้ช่องทางจราจรร่วมกับกับยานพาหนะอื่น ๆ เช่น ช่องจราจรติดคันขอบถนน หรือที่จอดรถริมทาง ซึ่งหากมีปริมาณจราจรมากกว่า 3,000 แต่ไม่เกิน 5,000 คันต่อวันต่อปีให้จัดช่องทางสำหรับจักรยานโดยเฉพาะ โดยมีการตีเส้นจราจรแบ่งช่องทางจักรยานให้ชัดเจน รวมทั้งมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกภัยบนไหล่ทางและทางหลัก โดยในกรณีที่มีปริมาณจราจรมากกว่า 5,000 คันต่อวันต่อปี ให้มีทางจักรยานโดยเฉพาะโดยการตีเส้นจราจรแบ่งช่องทางจักรยานให้ชัดเจน
- 3) เส้นทางที่ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ระหว่าง 50-70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (กม./ชม.) ให้จัดช่องทางสำหรับจักรยานโดยเฉพาะ โดยมีการตีเส้นจราจรแบ่งช่องทางจักรยานให้ชัดเจน รวมทั้งมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกภัยบนไหล่ทางและทางหลักหรือแยกทางจักรยานออกจากช่องทางจราจรทั่วไป เช่น ก่อสร้างทางจักรยานขึ้นใหม่โดยมีขอบคันคอนกรีต เพื่อแบ่งช่องทางหลักกับทางเดินเท้าและทางจักรยาน
- 4) เส้นทางที่ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์สูงกว่า 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (กม.ชม.) ให้จัดทำทางจักรยานแบบเฉพาะ เช่น ไหล่ทางที่มีแนวหรืออุปกรณ์กัน
- 5) กรณีที่มีปริมาณจราจร 10,000 คันต่อวันหรือมากกว่า และมีความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์เท่ากับ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (กม./ชม.) หรือมากกว่า การก่อสร้างทางจักรยานจะต้องอยู่นอกพื้นที่กันเพื่อความปลอดภัย (Clear Zone) ของถนน
- 6) กรณีที่มีปริมาณรถขนาดใหญ่มากกว่า 30 คันต่อชั่วโมงในช่องจราจรริมควรพิจารณาแยกคันทางหรือหากใช้ทางจักรยานประเภทอื่นและมีความเร็วของการจราจรสูง (80 กม./ชม. หรือมากกว่า) ควรจะมีพื้นที่ว่างคั่นระหว่างจักรยานกับรถยนต์ (buffer)
- 7) บริเวณที่คาดว่าจะมีผู้ใช้จักรยานที่เป็นเด็กหรือผู้มีประสบการณ์ที่จักรยานน้อย เช่น ทางจักรยานบริเวณโรงเรียน ชุมชน หรือสวนสาธารณะ เป็นต้น จะต้องมีการจัดพื้นที่เฉพาะสำหรับจักรยานเพื่อแยกทางจักรยานออกจากถนน

2. การออกแบบทางกายภาพของทางจักรยาน (Geometric Design of Bike Way) ประกอบด้วยมาตรฐานการออกแบบ ดังนี้

- 1) ความเร็ว และระยะการหยุดที่ปลอดภัย
- 2) ระบบป้ายจราจร

- 3) การออกแบบโค้งราบ Horizontal Curve
  - 4) การออกแบบโค้งตั้ง Vertical Curve
  - 5) การออกแบบ Lateral Clearance ภายใต้เงื่อนไขระยะการหยุดรถจักรยานที่ปลอดภัย
  - 6) การออกแบบทางแยก
3. การออกแบบชั้นผิวทางของทางจักรยาน
- การออกแบบโครงสร้างทางจักรยาน ตามมาตรฐานของAASHTO กำหนดไว้ว่า
- 1) บนผิวจราจรที่ใช้ไหล่ทางทำเป็นช่องทางจักรยานให้ใช้ผิวจราจรของเส้นทางนั้นๆ
  - 2) ส่วนการออกแบบช่องจราจรประเภท MP – Multi Use Path หรือการแยกทางจักรยานออกจากช่องจราจรทั่วไป เช่น ก่อสร้างทางจักรยานใหม่ โดยมีคันขอบคอนกรีต หรือเกาะกลางถนนแบ่งช่องจราจร ซึ่งโครงสร้างผิวทางได้กำหนดไว้ ดังนี้
    - 2.1) ผิวแอสฟัลท์ 5 ซม. ชั้นพื้นทาง 15 ซม. รองพื้นทาง 15-30 ซม.
    - 2.2) ผิว Double Surface Treatment ชั้นพื้นทาง 15 ซม. รองพื้นทาง 15-30 ซม.
    - 2.3) ผิวทางคอนกรีต 10 ซม. ชั้นทรายพื้นทาง 5 ซม. ชั้นรองพื้นทาง 10 ซม.
4. การออกแบบป้ายจราจร สัญลักษณ์บนผิวทาง และระบบอำนวยความสะดวกความปลอดภัยของทางจักรยาน ประกอบด้วย การออกแบบสัญลักษณ์บนแผ่นป้ายจราจรและการติดตั้งป้าย การออกแบบสัญลักษณ์บนผิวจราจร
5. ระบบอำนวยความสะดวกทางจราจร ประกอบด้วย ระบบไฟกระพริบเตือนบนป้ายทางจักรยานและระบบไฟฟ้าแสงสว่าง
6. หลักเกณฑ์ของการกำหนดที่จอดรถจักรยาน
- การกำหนดที่จอดรถสำหรับทางจักรยาน U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration (2006) ให้คำแนะนำว่า การกำหนดมาตรฐานที่จอดรถจะต้องคำนึงถึงรายละเอียดดังนี้
- พื้นที่สำหรับการพิจารณา
1. อาคารที่พักอาศัย
  2. อาคารสโมสร หรือ Club House (ใช้ทำกิจกรรม เช่น เล่นกีฬา หรือ Sport Club เป็นต้น)
  3. อาคารสโมสร หรือ สถานที่ที่ใช้ในการพบปะสังสรรค์ ของคนละต่างๆ
  4. โรงแรม หรือ อพาร์ทเมนท์

5. ห้องสมุด พิพิธภัณฑ์ ห้องแสดงงาน Galleries
6. โรงเรียน วิทยาลัย มหาวิทยาลัย
7. โรงเรียนอนุบาล และโรงเรียนชั้นประถม
8. สถานที่พักผ่อน คลินิก และสถาบันฯ
9. โรงพยาบาล
10. ซุปเปอร์มาร์เก็ต โรงภาพยนตร์-คอมเพล็กซ์ และอเวนิว
11. ย่านธุรกิจ และย่านนิคมอุตสาหกรรม
12. พื้นที่อื่นๆ

#### มาตรฐานที่จอดรถจักรยาน

- (1) 1 คัน ต่อ 3 ห้อง-ที่พัก
- (2) 1 คัน ต่อ ห้องกิจกรรม (บวก 3% ของจำนวนคนที่จุได้สูงสุด)
- (3) 1 คัน ต่อ ห้องสังสรรค์
- (4) 1 คัน ต่อ พนักงาน 20 คน
- (5) 1 คัน ต่อ ที่จอดรถยนต์ 10 คัน
- (6) 1 คัน ต่อ พนักงาน 4 คน
- (7) 1 คัน ต่อ นักศึกษา 4 คน
- (8) 1 คัน ต่อ พนักงาน 10 คน
- (9) 1 คัน ต่อ พนักงาน 20 คน
- (10) 1 คัน ต่อ พนักงาน 20 คน
- (11) 1 คัน ต่อ ที่จอดรถยนต์ 10 คัน
- (12) 1 คัน ต่อ ที่จอดรถยนต์ 10 คัน จะต้องอยู่ในดุลพินิจของผู้ออกแบบและผู้ใช้ว่าพื้นที่ ที่ใช้จะเข้าเกณฑ์ต่างในข้อใด (ดังได้กล่าวแล้ว)

--ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา (นายกรัฐมนตรี) วันที่ 19 มกราคม 2559--