

ทัศนคติและความต้องการของท้องถิ่น

ในการวางแผนทางจักรยาน นอกจากนักวางแผนจะต้องเรียนรู้และเข้าใจหลักการออกแบบทางจักรยานที่ดี และเข้าใจปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของนักขี่จักรยานแล้ว ยังควรที่จะสนับสนุนให้ประชาชนในพื้นที่มีส่วนร่วมในการวางแผนด้วย รวมทั้งให้ตัวแทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ได้แก่ วิศวกร ตำรวจ นักผังเมืองและแผนภาค เจ้าหน้าที่จากกองสวนสาธารณะและนันทนาการ การศึกษา โยธาและบริการขนส่งสาธารณะ เข้าร่วมในการวางแผนด้วย

ดังนั้น เพื่อให้การศึกษาครั้งนี้มีความสมบูรณ์มากขึ้น จึงมีการสอบถามถึงความคิดเห็นและทัศนคติเกี่ยวกับการใช้จักรยานจากประชากรในพื้นที่ศึกษาโดยการใช้แบบสอบถาม และจากตัวแทนของหน่วยงานต่าง ๆ ที่ควรจะเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนทางจักรยานโดยการสัมภาษณ์ โดยในบทนี้ได้แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือ ทัศนคติของประชาชนในพื้นที่ และทัศนคติของผู้บริหารซึ่งเป็นผู้ที่ควรจะมีส่วนเกี่ยวข้องในการวางแผนทางจักรยาน

5.1 ทัศนคติและความต้องการของประชาชน

การศึกษาในส่วนนี้ได้ใช้ข้อมูลจากแบบสอบถามในส่วนที่ 3 ซึ่งเป็นการสอบถามถึงทัศนคติต่อการใช้จักรยาน โดยแบ่งออกเป็น ความคิดเห็นต่อทางจักรยานประเภทต่าง ๆ เส้นทางจักรยานที่ต้องการ ทัศนคติต่อที่จอดรถจักรยานและประเภทของที่จอดรถที่ต้องการ ข้อเสนอแนะเพื่อให้การเดินทางโดยจักรยานมีความสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น และแนวโน้มที่จะใช้จักรยาน

กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในส่วนนี้มีจำนวน 155 ตัวอย่างซึ่งเป็นกลุ่มเดียวกับผู้ที่ให้ข้อมูลลักษณะการเดินทางซึ่งได้กล่าวถึงแล้วในบทที่ 4 จึงครอบคลุมทั้งเพศชายหญิง ครอบคลุมหลายกลุ่มอายุ ระดับการศึกษา อาชีพและรายได้ ครอบคลุมทั้งผู้ใช้จักรยานและไม่ได้ใช้จักรยาน และครอบคลุมทั้งผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลเมืองนครปฐมและผู้ที่เดินทางเข้ามาในเมืองเพื่อวัตถุประสงค์ต่าง ๆ

5.1.1 ความคิดเห็นต่อทางจักรยานประเภทต่าง ๆ

จากการสอบถามถึงทัศนคติต่อทางจักรยานประเภทต่าง ๆ 6 ประเภท ที่จะนำมาใช้ในเมืองนครปฐม ได้แก่ Bike path ทางจักรยานเฉพาะบนถนน ทางจักรยานเฉพาะบนบาทวิถี ทางจักรยานร่วมบนถนน ทางจักรยานร่วมบนบาทวิถี และการปรับปรุงผิวถนนเพื่อทำทางจักรยาน พบว่า ส่วน

ใหญ่เห็นด้วยกับ Bike path มากที่สุด 76% รองลงมาคือ ทางจักรยานเฉพาะบนบาทวิถี และทางจักรยานเฉพาะบนถนน 74% และ 72% ตามลำดับ เนื่องจากเห็นว่ามีความปลอดภัยมากกว่าทางจักรยานประเภทอื่น ๆ และมีการจราจรที่แยกเป็นสัดส่วน ไม่สร้างความรำคาญให้แก่รถยนต์หรือคนเดินเท้า ส่วนทางจักรยานอีก 3 ประเภท ได้แก่ ทางจักรยานร่วมบนถนน ทางจักรยานร่วมบนบาทวิถี มีผู้ไม่เห็นด้วยเป็นจำนวนมาก โดยส่วนใหญ่เห็นว่า มีอันตรายสูง และจักรยานกีดขวางรถยนต์หรือคนเดินเท้า และการปรับปรุงผิวถนนเพื่อทำทางจักรยานนั้น มีผู้ให้เหตุผลเพิ่มเติมว่า เป็นการสิ้นเปลืองและทำให้รถเสื่อง่ายและวิ่งไม่สะดวก

อย่างไรก็ตาม ยังมีบางส่วนที่ไม่เห็นด้วยกับทางจักรยานประเภท Bike path โดยให้เหตุผลว่า ไม่ปลอดภัยและเป็นการสิ้นเปลือง และยานพาหนะอื่นจะเข้ามาใช้ทาง ขณะที่ทางเฉพาะบนถนน มีผู้ไม่เห็นด้วย 21% โดยให้เหตุผลว่า ไม่ปลอดภัย เพราะรถอื่นอาจวิ่งเข้ามาชนได้ และพื้นที่ผิวถนนมีไม่พอ และ 23% ไม่เห็นด้วยกับทางจักรยานเฉพาะบนบาทวิถี โดยให้เหตุผลว่า กีดขวางคนเดินเท้า

นอกจากนี้ยังสังเกตเห็นว่า มีผู้เห็นด้วยอย่างน้อย 1 ประเภท 98.0% มีผู้เห็นด้วยทั้ง 6 ประเภท 3.9% และมีผู้ไม่เห็นด้วยทั้งหมด 0.6% แสดงให้เห็นว่าส่วนใหญ่หรือเกือบทั้งหมดเห็นด้วยที่จะมีทางจักรยานใช้ในเมืองหากเป็นประเภทของทางจักรยานที่เขาพอใจ (ตารางที่ 5-1 และ 5-2)

ตารางที่ 5-1 ที่ทัศนคติต่อทางจักรยานประเภทต่าง ๆ

	ประเภททางจักรยาน	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	รวม
1	Bike path	75.5	20.6	3.9	100.0
2	ทางเฉพาะบนถนน	72.3	21.3	6.5	100.0
3	ทางเฉพาะบนบาทวิถี	74.2	22.6	3.2	100.0
4	ทางร่วมบนถนน	10.3	82.6	7.1	100.0
5	ทางร่วมบนบาทวิถี	21.3	72.9	5.8	100.0
6	การปรับปรุงผิวถนน	31.6	60.6	7.7	100.0

หมายเหตุ: มีผู้เห็นด้วยอย่างน้อย 1 ประเภท 98.0%

มีผู้เห็นด้วยทั้ง 6 ประเภท 3.9%

มีผู้ไม่เห็นด้วยทั้งหมด 0.6%

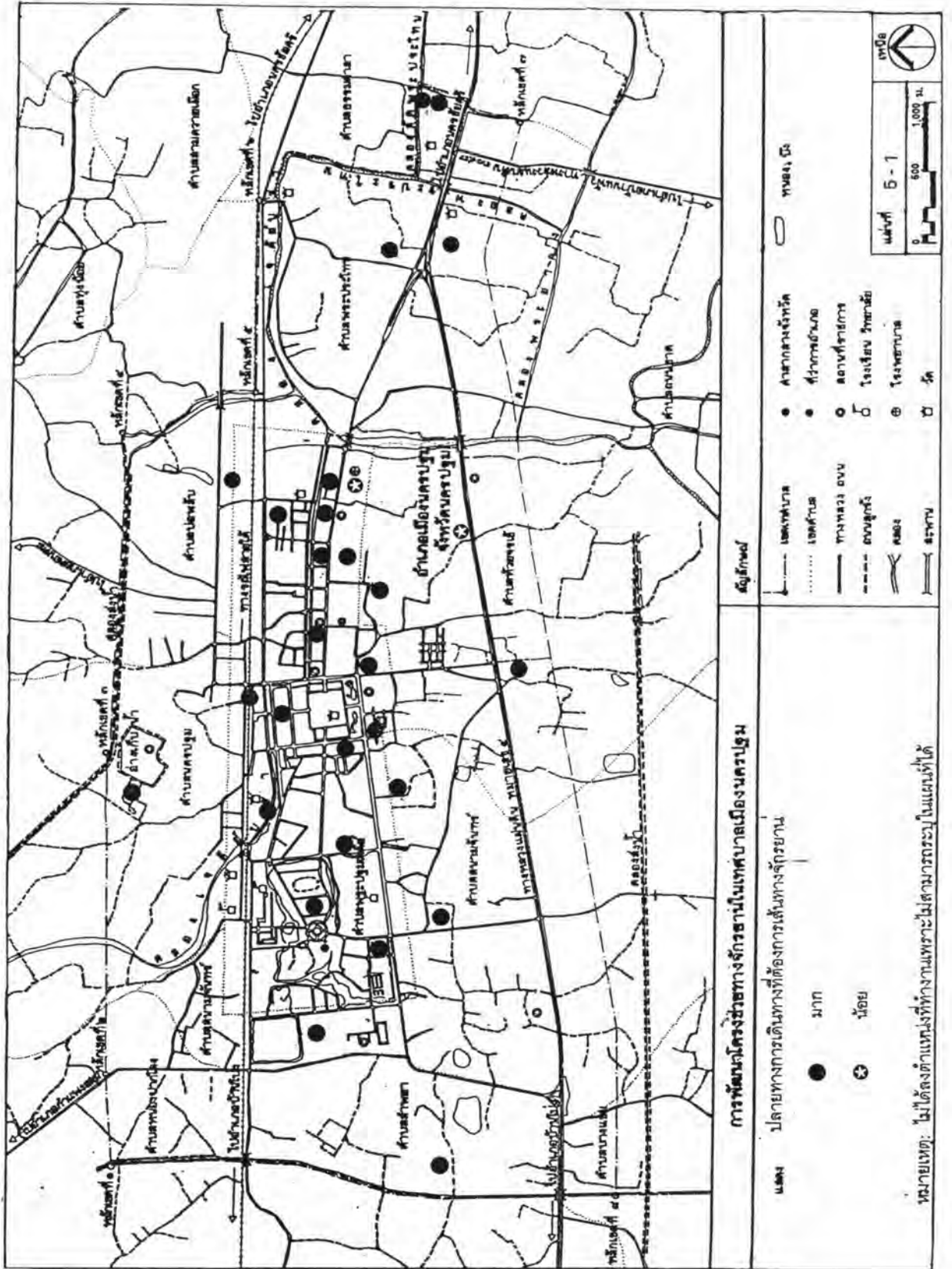
ตารางที่ 5-2 เหตุผลที่ไม่เห็นด้วยกับทางจักรยานประเภทต่าง ๆ

	ประเภททางจักรยาน	เหตุผล					รวม	หมายเหตุ อื่น ๆ ได้แก่
		ไม่ปลอดภัย	พื้นที่บาทวิถี/ ถนนไม่พอ	กีดขวางรถ/ คนเดินเท้า	สภาพแวดล้อม ไม่เหมาะสม	อื่น ๆ		
1	Bike path	34.3	17.1	5.7	11.4	31.4	100.0	สิ้นเปลือง รถอื่นจะมาใช้
2	ทางเฉพาะบนถนน	72.7	12.1	0.0	9.1	6.1	100.0	ก่อสร้างลำบาก
3	ทางเฉพาะบนบาทวิถี	93.8	3.1	2.3	0.8	0.0	100.0	
4	ทางร่วมบนถนน	20.0	20.0	37.1	14.3	8.6	100.0	
5	ทางร่วมบนบาทวิถี	62.5	11.1	5.6	16.7	4.2	100.0	มีไว้สำหรับคนเดิน
6	การปรับปรุงผิวถนน	31.4	5.1	35.8	9.5	18.2	100.0	สิ้นเปลือง รถวิ่งไม่สะดวก

5.1.2 เส้นทางจักรยานที่ต้องการ

เมื่อสอบถามถึงเส้นทางจักรยานที่ต้องการ โดยการให้จัดอันดับและนำมาคิดค่าคะแนนในภายหลัง โดยอันดับแรกให้ 5 คะแนน อันดับสองให้ 4 คะแนน จนถึงอันดับห้าให้ 1 คะแนน พบว่า เส้นทางจักรยานไปโรงเรียนมีผู้เสนอมากที่สุดได้ถึง 438 คะแนน รองลงมาคือ เส้นทางไปสวนสาธารณะ 421 คะแนน และเส้นทางไปตลาด 415 คะแนน ตามลำดับ ซึ่งทั้งสามลำดับมีความต้องการมากใกล้เคียงกัน ในขณะที่เส้นทางจักรยานเลียบคลองชลประทานและเส้นทางจักรยานไปทำงานมีความต้องการน้อยมากโดยคิดเป็นค่าคะแนนได้ 165 และ 150 คะแนน ตามลำดับ และยังมีผู้เสนอเส้นทางอื่น ๆ ได้แก่ เส้นทางจักรยานไปบึงสี 13 คะแนน เส้นทางไปโรงพยาบาล 8 คะแนน และเส้นทางจักรยานในหมู่บ้าน 6 คะแนน (ตารางที่ 5-3, แผนที่ 5-1)

จากการสอบถามถึงเส้นทางจักรยานที่ต้องการนี้ สามารถสะท้อนกลุ่มผู้ใช้และวัตถุประสงค์ในการใช้จักรยานได้ดี เช่น เส้นทางไปโรงเรียน กลุ่มที่ใช้ส่วนใหญ่เป็นเด็กนักเรียน เพื่อไปเรียนหนังสือ เส้นทางไปตลาด กลุ่มที่ใช้ได้แก่ ผู้ที่จะไปซื้อของซึ่งประกอบด้วยคนหลายวัย หลายอาชีพ เส้นทางไปสวนสาธารณะ กลุ่มที่ใช้ได้แก่ ผู้ที่จะไปออกกำลังกาย ซึ่งกลุ่มผู้ใช้และวัตถุประสงค์นี้จะมีผลต่อการพิจารณาจัดหาเส้นทางที่เหมาะสมต่อไป



การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเทศบาลเมืองนครปฐม

แผนที่ ปลายทางการเดินทางที่ต้องการเส้นทางจักรยาน

- มาก
- น้อย

หมายเหตุ: ไม่ได้ลงตำแหน่งที่ทำงานเพราะไม่สามารถระบุในแผนที่ได้

สัญลักษณ์

- ระบายทาง
- เขตห้าม
- ทางรถไฟ
- - - - - ทางรถไฟ
- ระบายน้ำ
- ระบายน้ำ
- ศาลากลางจังหวัด
- ศาลากลาง
- สถานีตำรวจ
- ⊕ โรงเรียน
- ⊖ โรงเรียน
- ⊗ โรงเรียน
- ⊘ โรงเรียน
- ⊙ โรงเรียน
- ⊚ โรงเรียน
- ⊛ โรงเรียน
- ⊜ โรงเรียน
- ⊝ โรงเรียน
- ⊞ โรงเรียน
- ⊟ โรงเรียน
- ⊠ โรงเรียน
- ⊡ โรงเรียน
- ⊢ โรงเรียน
- ⊣ โรงเรียน
- ⊤ โรงเรียน
- ⊥ โรงเรียน
- ⊦ โรงเรียน
- ⊧ โรงเรียน
- ⊨ โรงเรียน
- ⊩ โรงเรียน
- ⊪ โรงเรียน
- ⊫ โรงเรียน
- ⊬ โรงเรียน
- ⊭ โรงเรียน
- ⊮ โรงเรียน
- ⊯ โรงเรียน
- ⊰ โรงเรียน
- ⊱ โรงเรียน
- ⊲ โรงเรียน
- ⊳ โรงเรียน
- ⊴ โรงเรียน
- ⊵ โรงเรียน
- ⊶ โรงเรียน
- ⊷ โรงเรียน
- ⊸ โรงเรียน
- ⊹ โรงเรียน
- ⊺ โรงเรียน
- ⊻ โรงเรียน
- ⊼ โรงเรียน
- ⊽ โรงเรียน
- ⊾ โรงเรียน
- ⊿ โรงเรียน

ตารางที่ 5-3 เส้นทางจักรยานที่ต้องการ

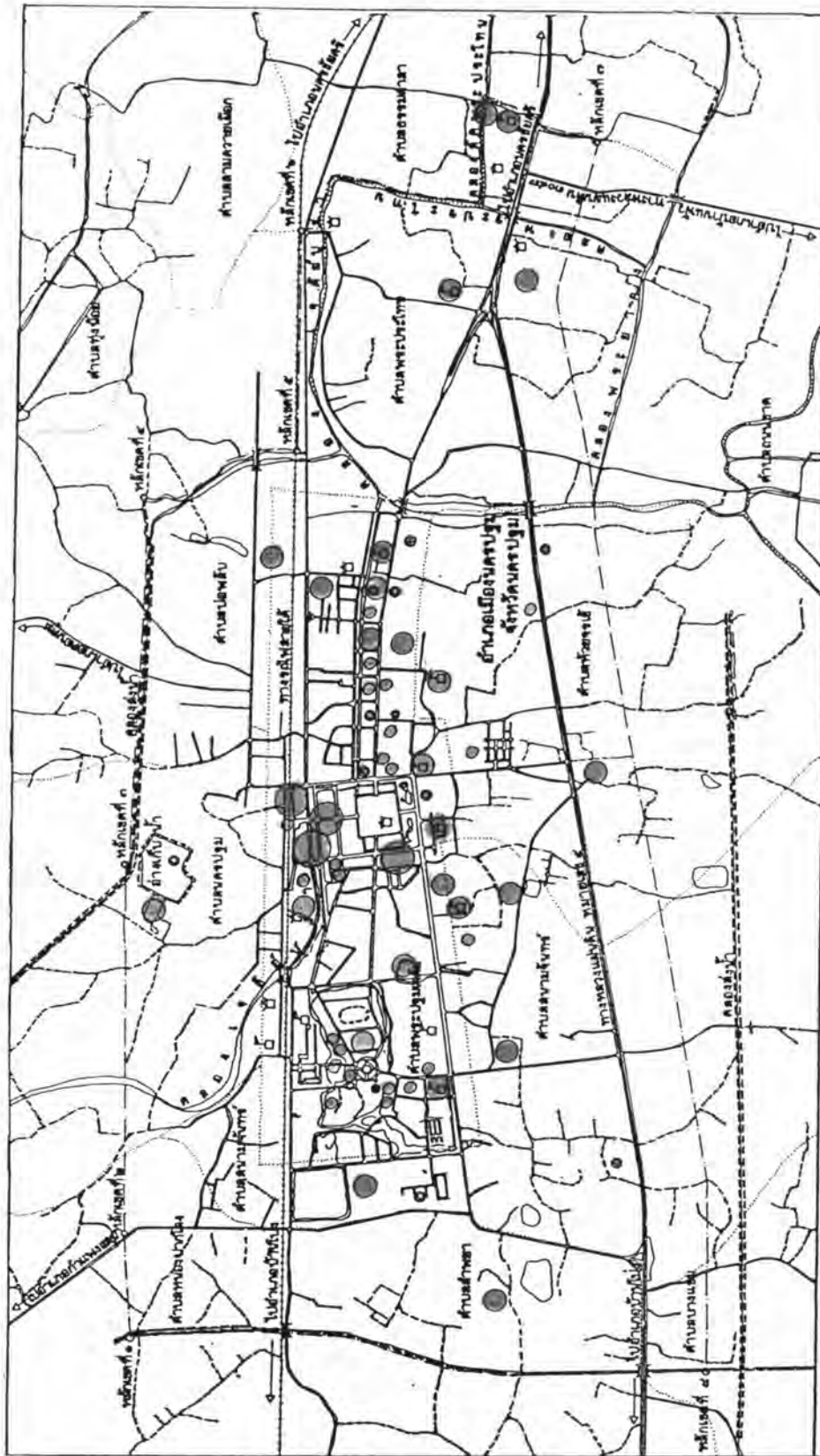
เส้นทางไป/ลำดับที่	1	2	3	4	5	รวมคะแนน
(คะแนน)	5	4	3	2	1	
โรงเรียน	48	38	10	8	0	438
สวนสาธารณะ	40	31	23	13	2	421
ตลาด	45	31	15	9	3	415
คลอง	4	14	21	7	12	165
ที่ทำงาน	8	12	13	7	9	150
อื่น ๆ						
- บิ๊กซี	2		1			13
- โรงพยาบาล	1		1			8
- ในหมู่บ้าน			2			6

5.1.3 สถานที่ที่ต้องการจัดให้มีที่จอดรถจักรยาน

จากการสอบถามถึงสถานที่ที่ต้องการจัดให้มีที่จอดรถจักรยาน โดยอนุญาตให้ตอบได้มากกว่า 1 บริเวณ พบว่า 36% ต้องการที่จอดรถจักรยานบริเวณตลาด 23.9% ต้องการที่จอดที่สวนสาธารณะ 19.4% ต้องการที่จอดรถที่โรงเรียน/มหาวิทยาลัย ที่ทำงานและที่องค์พระปฐมเจดีย์ 5.2% และบริเวณอื่น ๆ ได้แก่ ท่ารถ สถานที่ราชการ โรงพยาบาล บิ๊กซี สาธารณสุข สถานีรถไฟ สหกรณ์ อาชีวะ และแฟลต (ตารางที่ 5-4, แผนที่ 5-2)

ตารางที่ 5-4 สถานที่ที่ต้องการจัดให้มีที่จอดรถจักรยาน

	สถานที่	ความถี่	%
1	ตลาด	104	36.0
2	สวนสาธารณะ	69	23.9
3	โรงเรียน/มหาวิทยาลัย	56	19.4
4	ที่ทำงาน	15	5.2
5	องค์พระ	15	5.2
6	ท่ารถ	7	2.4
7	สถานที่ราชการ	8	2.8
8	ริมถนน	5	1.7
9	โรงพยาบาล	3	1.0
10	บิ๊กซี	3	1.0
11	สถานีรถไฟ	2	0.7
12	สหกรณ์อาชีวะ	1	0.3
13	แฟลต	1	0.3
	รวม	289	100.0



การพัฒนาโครงสร้างทางราชการในเทศบาลเมืองนครปฐม

แผนที่ สถานທີ່ประชาชนต้องทำธุระกิจตลอดจักรงาน

- มาก
- ปานกลาง
- น้อย
- พนังกรม
- สถานีราชการ
- สถานีรถ
- สถานีที่เก็บขยะ
- จุดที่เก็บภาษี

สัญลักษณ์

- เขตเทศบาล
- เขตตำบล
- ทางหลวง อบ
- - - - - ทางรถไฟ
- คลอง
- รางระบายน้ำ
- ศาลากลางจังหวัด
- ที่ว่าการอำเภอ
- สถานีราชการ
- โรงเรียน
- ⊙ โรงพยาบาล
- สถานี

มาตรา 5 - 2

0 500 1,000 ม.

ทิศ

5.1.4 ทักษะคติต่อประเภทที่จอดรถจักรยาน

จากการสอบถามถึงความคิดเห็นที่มีต่อที่จอดรถจักรยานประเภทต่าง ๆ (รูปในภาคผนวกแบบสอบถาม) ดูเหมือนว่า ที่จอดรถจักรยานแบบราวจักรยานแบบปลอดภัยสูงซึ่งช่วยป้องกันการขโมยล้อและโครงรถ จะได้รับความนิยมมากที่สุด ถึง 39.2% แต่หากพิจารณาจำนวนผู้ที่ชอบราวจักรยานแบบธรรมดาซึ่งมีความสะดวกในการใช้และมีราคาไม่แพง รวมกันจะมีมากถึง 51.0% เพียงแต่เลือกรูปทรงที่แตกต่างกันไปซึ่งต่างก็ได้รับความนิยมใกล้เคียงกัน โดยรูปทรงที่ได้รับความนิยมมากที่สุดคือ ราวจักรยานแบบธรรมดา แบบที่ 3 เป็นลักษณะโครงแบบตัวยูคว่ำแล้วล็อกโครงนี้เข้ากับจุดใดจุดหนึ่งของโครงรถ มีข้อดีคือ ช่วยให้รถไม่ล้ม ส่วนผู้เก็บจักรยานนั้นก็มีผู้เห็นชอบน้อยมาก เนื่องจากเห็นว่าเกินความจำเป็นและมีราคาแพง (ตารางที่ 5-5)

ตารางที่ 5-5 ทักษะคติต่อที่จอดรถจักรยานประเภทต่าง ๆ

	รูปแบบที่จอดรถจักรยาน	ความถี่	ร้อยละ
1	ผู้เก็บจักรยาน	15	9.8
2	ราวจักรยานแบบปลอดภัยสูง	60	39.2
3	ราวจักรยานแบบธรรมดา แบบที่ 1	24	15.7
4	ราวจักรยานแบบธรรมดา แบบที่ 2	26	17.0
5	ราวจักรยานแบบธรรมดา แบบที่ 3	28	18.3
	รวม	153	100.0

หมายเหตุ : ไม่ตอบคำถาม 2 คน

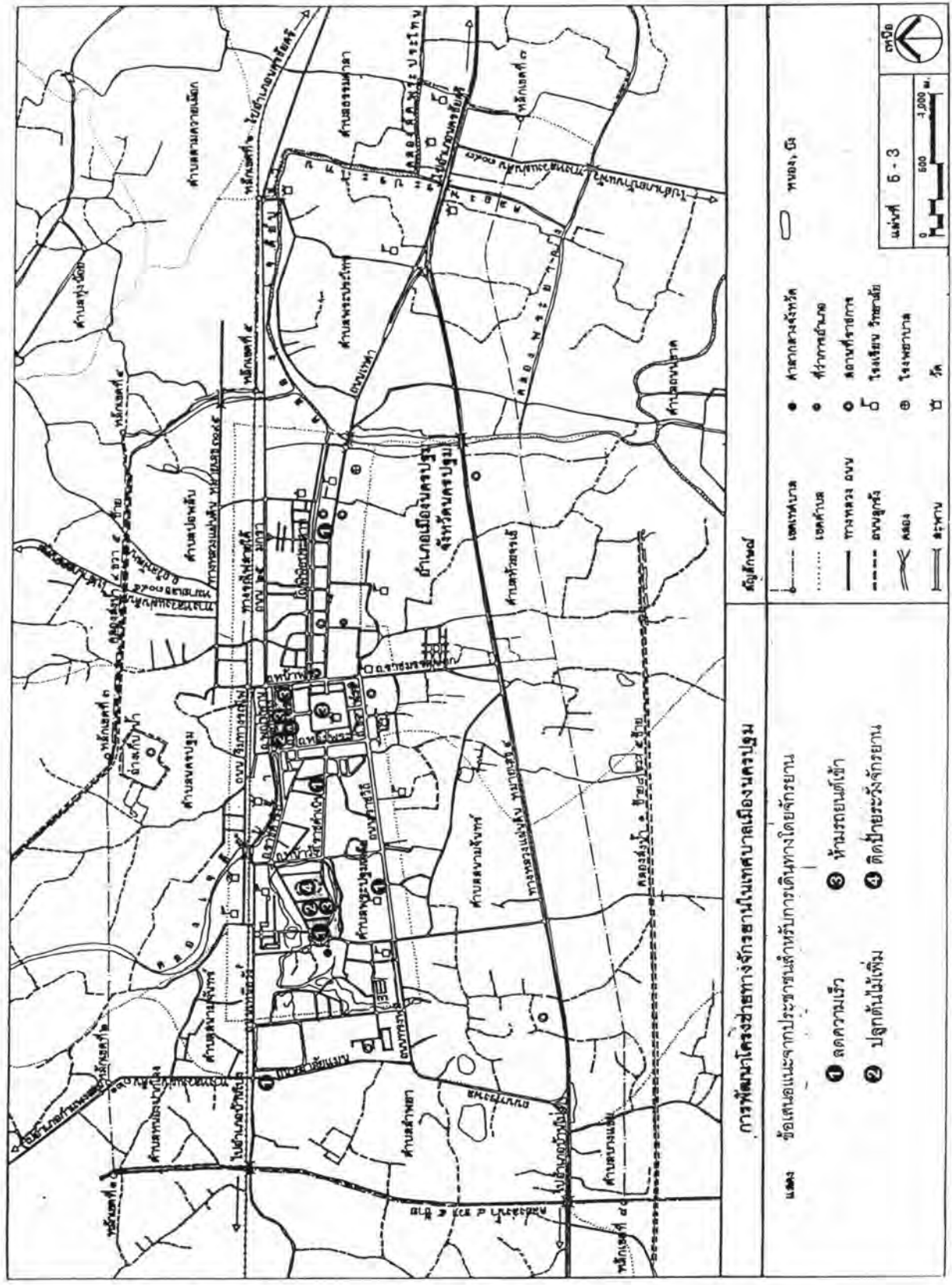
5.1.5 ข้อเสนอแนะเพื่อให้การเดินทางโดยจักรยานมีความสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น

เมื่อสอบถามถึงข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อให้การเดินทางโดยจักรยานมีความสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น ในกรณีที่ไม่มีทางจักรยานใช้นั้น โดยให้ผู้เสนอสามารถเสนอได้มากกว่า 1 ข้อ พบว่า 16% เสนอให้ลดความเร็วรถในบางพื้นที่ เช่น ในเขตชุมชน สวนสาธารณะ ถนนราชดำเนิน ถนนราชวิถี ถนนเทศบาล ถนนมาลัยแมน รองลงมาคือเรื่องการรณรงค์เรื่องการเคารพกฎจราจร 14.5% ปลูกต้นไม้ในเส้นทางที่มีการใช้จักรยาน 14.3% จัดเขตห้ามรถยนต์เข้า ในบริเวณสวนสาธารณะ ตลาด ถนนรถไฟ องค์พระปฐมเจดีย์ และติดป้ายสัญญาณให้ระวังคนเดินเท้า/จักรยาน 12.2% รณรงค์ให้เคารพสิทธิของจักรยานและคนเดินเท้า 11.1% และเป็นข้อเสนอทางด้านกายภาพ ได้แก่ การขยายถนนหรือการปรับสภาพผิวให้มีความลาดเอียง 9.9% และ 6.2% ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอแนะอื่น ๆ ได้แก่ ให้เจ้าหน้าที่เข้มงวดต่อผู้กระทำผิด ห้ามรถใหญ่เข้ามาในเขตชุมชน จัดระบบวันเวย์ ออกกฎเพื่อควบคุมการใช้จักรยาน ห้ามขี่จักรยานหลังสองทุ่ม (ตารางที่ 5-6, แผนที่ 5-3)

ข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่เสนอมานอกจากจะสนับสนุนการเดินทางด้วยจักรยานแล้ว ส่วนหนึ่งยังสะท้อนถึงระดับความสำคัญของปัญหาภายในเขตเทศบาลได้ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องความเร็วของยานพาหนะหรือเรื่องวินัยจราจร ซึ่งอยู่ในลำดับต้น ๆ ของข้อเสนอแนะ ส่วนปัญหาอื่น ๆ พบบ้างในพื้นที่ แต่ยังไม่เป็นปัญหารุนแรงมาก เช่น ปัญหาหาบเร่งแผงลอยบนทางเท้ากับการเคารพสิทธิของคนเดินเท้า ปัญหานี้ยังไม่รุนแรงมากเป็นเพราะคนเดินเท้ายังต้องพึ่งสินค้าและบริการหาบเร่งแผงลอยเหล่านั้น

ตารางที่ 56 ข้อเสนอแนะเพื่อให้การเดินทางของจักรยานสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น

	ข้อเสนอแนะ (สถานที่-ถนน)	ความถี่	%
1	ลดความเร็วของรถยนต์และมอเตอร์ไซค์ในบางพื้นที่ (ในเขตชุมชน สวนสาธารณะ ถ.ราชดำเนิน ถ.ราชวิถี ถ.มัลลีย์แมน ถ.เทศา)	91	16.1
2	รณรงค์เรื่องการเคารพกฎจราจร (ในเขตเทศบาล)	82	14.5
3	ปลูกต้นไม้เพื่อให้ร่มเงาในเส้นทางที่มีการใช้จักรยาน (สวนสาธารณะ ตลาด)	81	14.3
4	จัดเขตห้ามรถยนต์เข้า อนุญาตเฉพาะจักรยานและคนเดินเท้า (สวนสาธารณะ ตลาด ถ.รถไฟ องค์พระปฐมเจดีย์ โรงเรียน เขตชุมชน)	69	12.2
5	ติดป้ายให้ระวังคนเดินเท้าจักรยาน (เขตชุมชน ตลาด สวนสาธารณะ โรงเรียน ถ.ชัยพระ)	69	12.2
6	รณรงค์ให้เคารพสิทธิของจักรยานและคนเดินเท้า (ในเขตเทศบาล)	63	11.2
7	ขยายถนนให้มีไหล่ทางกว้างขึ้น (ถนนเทศา เขตชุมชน)	5	9.9
8	ปรับบริเวณทางขึ้น-ลงบาทวิถีให้มีความลาดเอียง (ทั้งเขตเทศบาล ถ.ราชดำเนิน)	35	6.2
9	อื่น ๆ	19	3.4
	ให้เจ้าหน้าที่เข้มงวดต่อผู้กระทำผิด	7	1.2
	ห้ามรถใหญ่เข้ามาในเขตชุมชน	5	0.9
	จัดระบบวันเวย์	4	0.7
	ออกกฎเพื่อควบคุมการใช้จักรยาน	2	0.4
	ห้ามขี่จักรยานหลังสองทุ่ม	1	0.2
	รวม	565	100.0



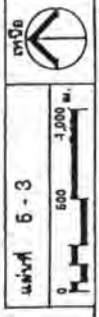
การพัฒนาโครงสร้างทางศึกษานในเทศบาลเมืองนครปฐม

ข้อเสนอแนะจากประชาชนสำหรับการเดินทางโดยจักรยาน

- 1 ลดความเร็ว
- 2 ป้ายเตือนไม่เพิ่ม
- 3 ห้ามรถยนต์เข้า
- 4 ติดป้ายระวังจักรยาน

สัญลักษณ์

- เขตเทศบาล
- เขตบ้าน
- ทางหลวง อบจ.
- - - - - ถนนลูกรัง
- ~ ~ ~ ~ ~ ทางรถไฟ
- ศาลากลางจังหวัด
- โรงเรียน
- สถานีตำรวจ
- โรงเรียน วิทยาลัย
- ⊕ สถานีอนามัย
- ⊖ สถานี
- ⊗ ศาล



5.1.6 แนวโน้มการใช้จักรยานในเทศบาลเมืองนครปฐม

จากการศึกษาในบทที่ 4 ทำให้เราทราบว่า ในปัจจุบันมีผู้ใช้จักรยานโดยเฉลี่ยร้อยละ 54 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด กลุ่มที่ใช้จักรยานมากที่สุดคือ นักเรียน แม่บ้าน ผู้ประกอบอาชีพรับจ้าง รองลงมา คือ ลูกจ้าง ผู้ประกอบธุรกิจส่วนตัว และข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ตามลำดับ เพื่อที่จะทราบว่า มีกลุ่มใดบ้างที่จะเข้ามาใช้ทางจักรยาน และแนวโน้มการใช้จักรยานของเมืองนครปฐมเป็นอย่างไร จึงได้สอบถามถึงแนวโน้มการใช้จักรยาน โดยกำหนดเป็น 3 เงื่อนไข คือ หนึ่งในกรณีที่มีทางจักรยาน สอง กรณีที่ไม่มีทางจักรยาน แต่มีการปรับปรุงด้านการจราจรเพื่อให้ผู้ใช้เดินทางได้ปลอดภัย และสะดวกมากขึ้น และสามคือ ถ้าไม่มีการปรับปรุงอะไรเลย การใช้จักรยานจะเพิ่มขึ้นหรือลดลงอย่างไร โดยสามารถสรุปผลได้ดังนี้ (ตารางที่ 5-7 และ 5-8)

จากการสอบถามถึงแนวโน้มการใช้จักรยานในเมืองนครปฐมพบว่า ถ้ามีทางจักรยาน จะมีผู้ใช้ 87% ซึ่งเพิ่มขึ้นถึง 34% จากที่มีผู้ใช้จักรยานในปัจจุบัน 54% ในจำนวนผู้ที่จะใช้ทางจักรยานนี้เป็นกลุ่มที่ใช้จักรยานอยู่ในปัจจุบันอยู่แล้ว 51% และเป็นกลุ่มที่ไม่ได้ใช้จักรยาน 37%

ในกลุ่มผู้ที่จะมาใช้ทางจักรยานนี้ เมื่อพิจารณาตามอาชีพแล้ว ทุกกลุ่มมีแนวโน้มที่จะใช้จักรยานใกล้เคียงกัน ประมาณ 80% - 100% ผู้ที่มีแนวโน้มที่จะมาใช้มากที่สุด คือ กลุ่มแม่บ้าน 100% นักเรียน 94% รับจ้าง 88% ธุรกิจส่วนตัว ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ และลูกจ้างตามลำดับ แต่กลุ่มข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจและผู้ประกอบธุรกิจส่วนตัวมีแนวโน้มที่จะใช้เพิ่มขึ้นมากที่สุดถึง 59% และ 45% ตามลำดับ

แต่หากไม่มีทางจักรยานแต่มีการปรับปรุงด้านการจราจรเพื่อให้การเดินทางโดยจักรยานมีความสะดวกและมีความปลอดภัยมากขึ้น จะมีผู้ใช้จักรยาน 74% เป็นกลุ่มที่ใช้จักรยานเดิม 48% และเป็นกลุ่มที่ไม่ได้ใช้จักรยาน 26% ซึ่งกลุ่มอาชีพที่จะใช้จักรยานมากที่สุด ได้แก่ กลุ่มรับจ้าง 88% ลูกจ้าง 81% แม่บ้าน 80% นักเรียน 75% ผู้ประกอบธุรกิจส่วนตัว 69% และข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ 66% สังเกตว่าทุกกลุ่มมีแนวโน้มที่จะใช้จักรยานมากขึ้นจากในปัจจุบันยกเว้นนักเรียนที่จะใช้จักรยานลดลงหากยังไม่มีทางจักรยาน

แต่ถ้าไม่มีการปรับปรุงอะไรเลยจากสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จะมีผู้ใช้จักรยานลดลงเหลือเพียง 42% แยกเป็นกลุ่มผู้ใช้จักรยาน 34% และผู้ที่ไม่ได้ใช้จักรยาน 8% กลุ่มที่ใช้จักรยานมากที่สุด ได้แก่ กลุ่มรับจ้าง 69% รองลงมาคือ กลุ่มแม่บ้าน 60% นักเรียน 50% ผู้ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว 41% ลูกจ้างและข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาในภาพรวมจะพบว่า ถ้ามีทางจักรยาน กลุ่มที่มีแนวโน้มที่จะใช้จักรยานมากที่สุด ได้แก่ กลุ่มแม่บ้าน นักเรียนและผู้ประกอบอาชีพรับจ้างตามลำดับ ซึ่งเป็นกลุ่มที่ยังไม่มีราย

ตารางที่ 5-7 เปอร์เซนต์ผู้ใช้จักรยาน จำแนกตามเงื่อนไข และกลุ่มผู้ใช้และไม่ใช้จักรยานในปัจจุบัน

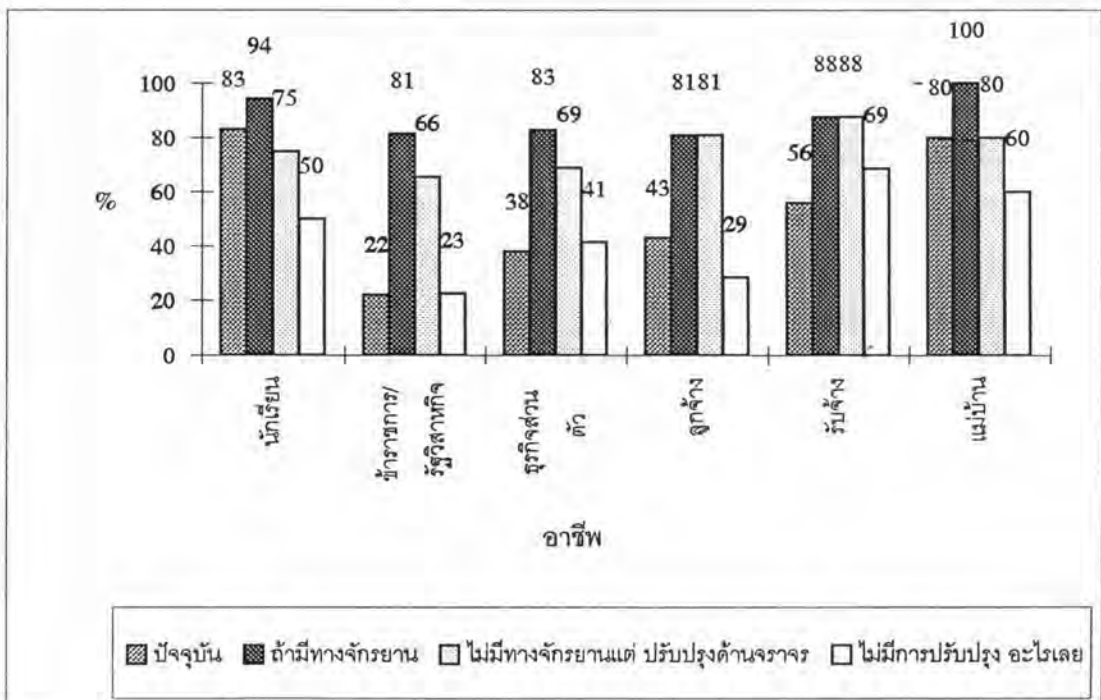
ประเภท	ถ้ามีทางจักรยาน	ไม่มีทางจักรยานแต่ปรับปรุงด้านจราจร	ไม่มีการปรับปรุงอะไรเลย
ผู้ใช้จักรยาน	51	48	34
ผู้ที่ไม่ได้ใช้จักรยาน	37	26	8
รวม	88	74	42

หมายเหตุ: ในปัจจุบันมีผู้ใช้จักรยาน 54.0%

ตารางที่ 5-8 แนวโน้มการใช้จักรยาน จำแนกตามเงื่อนไขและกลุ่มอาชีพ (เปอร์เซนต์)

อาชีพ	ปัจจุบัน	ถ้ามีทางจักรยาน	ไม่มีทางจักรยานแต่ปรับปรุงด้านจราจร	ไม่มีการปรับปรุงอะไรเลย
นักเรียน	83	94	75	50
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	22	81	66	23
ธุรกิจส่วนตัว	38	83	69	41
ลูกจ้าง	43	81	81	29
รับจ้าง	56	88	88	69
แม่บ้าน	80	100	80	60
รวม	54	87	74	42

แผนภูมิ 5-1 แนวโน้มการใช้จักรยาน จำแนกตามเงื่อนไขและกลุ่มอาชีพ



ได้หรือมีรายได้น้อยและยังไม่มียานพาหนะส่วนตัว ในขณะที่กลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจส่วนตัว ลูกจ้างและข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจจะใช้จักรยานน้อยลงมากตามลำดับ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะเป็นกลุ่มที่มีรายได้มากขึ้น และมีความจำเป็นหรือค่านิยมในการใช้รถยนต์มากกว่ากลุ่มอื่น ๆ และหากพิจารณาถึงเงื่อนไขสุดท้ายคือ หากไม่มีการปรับปรุงอะไรเลย ในขณะที่จำนวนผู้ใช้ในปัจจุบันจะลดลง ยังมีผู้ที่ไม่ได้ใช้จักรยานหันมาใช้จักรยาน 8% อาจจะเป็นเพราะความจำเป็นทางด้านเศรษฐกิจหรืออาจจะเป็นเพราะความสำคัญทางด้านสุขภาพ จึงหันมาใช้จักรยานมากขึ้น

นอกจากนี้ยังพบว่า เฟอร์นิเจอร์การใช้จักรยานในทุกกลุ่มอาชีพจะลดลงหากไม่มีทางจักรยานแต่มีการปรับปรุงด้านจราจร ยกเว้นกลุ่มรับจ้างและลูกจ้าง ซึ่งยังคงมีเฟอร์นิเจอร์เท่ากัน และกลุ่มที่มีแนวโน้มที่จะใช้จักรยานน้อยที่สุดได้แก่ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ และกลุ่มที่มีแนวโน้มที่จะใช้จักรยานลดลงมากหากไม่มีการปรับปรุงในด้านใดเลย คือ กลุ่มนักเรียน ลูกจ้างและแม่บ้าน ตามลำดับ

จะเห็นได้ว่า การปรับปรุงสภาพแวดล้อมในด้านจราจรหรือจะเป็นการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน ได้แก่ ทางจักรยานและที่จอดรถจักรยาน จะมีส่วนช่วยในการเพิ่มเฟอร์นิเจอร์การใช้จักรยานได้มาก ซึ่งหากสามารถนำจักรยานมาใช้แทนรถยนต์หรือรถมอเตอร์ไซค์ในการเดินทางระยะสั้น นอกไปจากการใช้จักรยานเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจแล้ว ก็จะมีส่วนช่วยบรรเทาปัญหาจราจรและผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมไปได้มาก ในทางตรงกันข้าม เฟอร์นิเจอร์การใช้จักรยานจะลดลง หากไม่มีการปรับปรุงอะไรเลย ซึ่งจะส่งผลถึงการใช้การเดินทางโดยพาหนะที่ใช้เครื่องมากขึ้น และจะส่งผลกระทบต่ออาการจราจรของเมืองนครปฐมในที่สุด

5.2 ทักษะของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการวางแผนทางจักรยาน

ในส่วนนี้เป็นการศึกษาถึงทัศนคติของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการวางแผนทางจักรยาน ซึ่งจะเป็นผู้ที่มีส่วนในการกำหนดนโยบาย ผลักดันและสนับสนุนให้เกิดการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในพื้นที่ ในการสัมภาษณ์นั้นได้แบ่งประเด็นออกเป็น 2 ประเด็นหลัก ๆ คือ ทัศนคติเกี่ยวกับสภาพจราจรและผลกระทบจากปัญหาจราจรในปัจจุบัน แนวโน้มของการจราจรในอนาคต รวมทั้งแนวทางแก้ปัญหาส่วนประเด็นที่สองจะเกี่ยวข้องการนำทางจักรยานมาใช้เป็นทางเลือกหนึ่งในการแก้ปัญหาว่า เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ถ้าเห็นด้วย มีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงไร และพร้อมที่จะให้ความร่วมมือในด้านใดบ้าง พร้อมทั้งได้สอบถามถึงข้อเสนอแนะเพื่อวางแผนทางจักรยานและสนับสนุนการใช้จักรยานในพื้นที่ โดยได้แบ่งกลุ่มผู้สัมภาษณ์ออกเป็นระดับต่าง ๆ ได้แก่

- ระดับจังหวัด ได้แก่ ผังเมืองจังหวัดนครปฐม โยธาธิการจังหวัดนครปฐม
- ระดับท้องถิ่น ได้แก่ นายกเทศมนตรีเมืองนครปฐม ผู้อำนวยการกองช่างเทศบาลเมืองนครปฐม สารวัตรจรรยาจรสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนครปฐม ผู้บริหารโรงเรียนระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา และอุดมศึกษา ผู้บริหารแหล่งจ้างงานขนาดใหญ่ ตัวแทนจากชมรมจักรยานในท้องถิ่น และผู้ประกอบการร้านจักรยาน

จะเห็นได้ว่า ในระดับจังหวัดนั้น เลือกสัมภาษณ์ผังเมืองจังหวัดและโยธาธิการจังหวัด เนื่องจากผังเมืองจังหวัดเป็นผู้กำหนดนโยบายการใช้ที่ดิน และยังกำหนดโครงข่ายคมนาคมของเมืองในอนาคตซึ่งจะมีอิทธิพลต่อการเดินทางของคนในพื้นที่ ส่วนโยธาธิการจังหวัด เนื่องจากเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัด ซึ่งเมืองนครปฐมมีอยู่หลายสาย หากมีการสร้างทางจักรยานบนถนนเหล่านี้ จึงเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรง

ส่วนในระดับท้องถิ่น ขอสัมภาษณ์ผู้นำของท้องถิ่นคือ นายกเทศมนตรีเมืองนครปฐม ผู้ที่รับผิดชอบถนนสายต่าง ๆ ในเขตเทศบาลคือ ผู้อำนวยการกองช่างเทศบาลเมืองนครปฐม ผู้ดูแลเกี่ยวกับการจราจรและข้อกำหนดจราจรของเมืองคือ สารวัตรจรรยาจรสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนครปฐม ผู้ที่มีส่วนในการสนับสนุนให้เด็กนักเรียนใช้จักรยาน ได้แก่ ผู้บริหารสถานศึกษา ผู้ที่มีส่วนในการสนับสนุนให้พนักงานใช้จักรยาน ได้แก่ ผู้บริหารแหล่งจ้างงานขนาดใหญ่ โดยในที่นี้ขอสัมภาษณ์ผู้บริหารของบริษัท เซ็นทรัล ซูเปอร์สโตร์ จำกัด หรือ บิ๊กซี มีพนักงานจำนวน 495 คน ตัวแทนจากชมรมจักรยานในท้องถิ่น และผู้ประกอบการร้านจักรยาน รายละเอียดการสัมภาษณ์สามารถสรุปได้ดังนี้ (ตารางที่ 5-9)

5.2.1 ปัญหาจราจร

ความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ต่อปัญหาจราจรนั้นคล้ายคลึงกันโดยเห็นว่า ปัญหายังไม่รุนแรง ยังสามารถแก้ได้ แต่จะติดขัดมากในช่วงโมงเร่งด่วน (7.30 - 8.30 น. และ 15.00-17.00 น.) ในย่านชุมชน ตลาด หน้าองค์พระฯ โรงเรียน สถานทีราชการ ถนนเทศบาล ถนนคู่ขนานทางรถไฟ ถนนพญาาง และจะส่งผลทั้งเทศบาล ส่วนช่วงกลางวันและช่วงบ่ายไม่มีปัญหา และขณะนี้มีการปรับปรุงถนนเพชรเกษมรถจึงไม่สะดวก

ส่วนสาเหตุของปัญหานั้นเนื่องมาจาก ประชากรเพิ่มขึ้น ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เคารพกฎจราจรและไม่มีระเบียบวินัย เจ้าหน้าที่รัฐไม่เข้มงวดต่อผู้กระทำผิด ถนนแคบ โอกาสขยายถนนทำได้ยาก ปัญหาตรงทางรถไฟทำให้รถติด ส่วนบริเวณตลาดมีเหตุจาก ที่จอดรถในตลาดไม่พอเพราะเจ้าของร้านใช้จอดรถส่วนตัว และมีการจอดรถบนผิวจราจร ขณะที่ถนนชัยพระ พญาาง พญาพาน

ตาราง 5-9. ทิศนคติของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการวางแผนทางจักรยาน

ชื่อ	ระดับจังหวัด	
	ศูนย์เกษตร วิกิต้อง	ศูนย์วิจัย จีรโยธิน
ตำแหน่ง	ผอ.เมืองจังหวัดนครปฐม	โยธาธิการจังหวัดนครปฐม
สภาพจราจรในอดีต		
สภาพจราจรในปัจจุบัน	ปัญหายังไม่รุนแรง คิดถึงเฉพาะหน้าโรงเรียน ส่วนองค์พระฯ คิดรีดคอดคอก มีปัญหาแดงลอยบนทางเท้าและที่จอดรถไม่พอ ถนนที่มีปัญหา ได้แก่ ถนนรอบองค์พระฯ ถนนคู่ขนานทางรถไฟ ถนนเยียบคลอง และบริเวณที่มีทางรถไฟผ่าน และประชากรแนวตะวันออก-ตะวันตก	ปัญหาจราจรยังไม่วิกฤต สามารถแก้ไขได้ แม้จะคิดรีดในย่านชุมชน ตลาดโรงเรียน สถานที่ราชการ ช่วงเช้า-เย็น คาดเดาเป็นเพราะผู้ใช้รถ ถนนไม่มีวินัย เจ้าหน้าที่รัฐไม่เข้มงวดต่อผู้กระทำผิดและไม่จริงจังในการแก้ปัญหา และเมื่อได้เขาวางแดงลอยบนทางเท้าและผิวจราจร
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	บริเวณจุดตัดทางแยกบนถนนเพชรเกษมมีอุบัติเหตุมากที่สุด เพราะมีรถมาก โดยเฉพาะรถบรรทุก และเป็นจุดสุดท้ายที่เข้าสู่กรุงเทพมหานคร	มีมาก โดยเฉพาะถนนข้ามห้วยหะ มีปัญหาฝุ่นผง
สภาพจราจรในอนาคต	ปัญหาวินัยจราจรและแดงลอยจะรุนแรงมากขึ้น ขณะที่เมืองขยายตัวด้านเดียวในแนวตะวันออก-ตะวันตก	รถและปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น ต้องควบคุมการเพิ่มของรถและแก้ค่านิยมการใช้รถ แต่แยก ถ้าคนไม่เคารพกฎ ประกอบกับชีวิตถนนในเมืองขยายยาก
แนวทางแก้ปัญหา	ปัญหาแดงลอย ให้สำรวจกับเทศบาลต้องรับผิดชอบ ควรปิดถนนให้ค้าขายและคนเดินอย่างเดียว และให้เฉพาะรถของเจ้า ปิดถนนเยียบคลอง ส่งเสริมการใช้ผิวจราจรให้มีประสิทธิภาพ ส่วนรถทัวร์ รถสองแถว ที่จอดข้างทางให้ไปจอดที่ท่ารถ และต้องแก้วินัยจราจรของคน	ควรจัดการจราจรให้ดี ส่งเสริมให้ทุกคนมีระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน และ จัดหาที่จอดรถในย่านชุมชน
ทัศนคติต่อการใช้จักรยาน		เห็นด้วย แต่อยู่ที่รัฐจะตามมาดการสนับสนุนอย่างไรให้คนใช้จักรยาน ส่วนกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ข้าราชการ ธนาคาร รัฐวิสาหกิจ ให้ออกกฎบังคับได้ และกลุ่มนักศึกษา
ทัศนคติต่อทางจักรยาน	เห็นด้วย ควรทำทางจักรยาน สนับสนุนให้เด็ก ๆ ใช้โรงเรียน แต่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัย โดยปกติกิจกรรมปลอดภัยกว่ารถจักรยานยนต์อยู่แล้ว และควรมีการทรมานผู้ไม่ทำตามค้าขายของบนผิวจราจร	เห็นด้วยแต่เป็นไปไม่ได้ยาก เพราะนครปฐมเป็นเมืองบริเวณลด การจราจรมีมาก ควรจะเริ่มจากที่ราชบุรีก่อน เพราะรถไม่มาก มีความปลอดภัยมากกว่า ถ้าสำเร็จจึงค่อยขยายมานครปฐม แต่ถ้าทุกคนที่มีพร้อมใจกันก็ดี เพราะระยะเดินทางใกล้
เส้นทางที่เสนอ/ทดลอง	ถนนคันสน องค์พระปฐมเจดีย์ ถนนเยียบคลอง และโซน E F G	
ที่จอดรถจักรยาน	แบบไหนก็ได้แต่แบบผู้ปั่นจักรยานสะดวก เช่น ที่โรงเรียนท่าโรงจอกทิพย์	
ข้อเสนอนะ		ต้องมีการรณรงค์อย่างแท้จริงและต่อเนื่อง โดยเริ่มจากนักศึกษา
ความร่วมมือ	ทางเมืองมีแผนที่จะเสนอโครงการต่าง ๆ ในอนาคตโดยรวมทางจักรยานไว้ด้วยอยู่แล้ว	
กำหนดเขตห้ามรถยนต์เข้า		ควรสนับสนุนทำ เช่น องค์พระฯ สนามจันทร์ซึ่งมีบทบาทเป็นส่วนสาธารณะ แต่ปัจจุบันใช้เป็นผู้บริหารราชการช่วยให้บริการประชาชน ต้องรอให้ย้ายออกไปก่อน จึงทำได้

ตาราง 5-9 ทิศนคติของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการวางแผนทางจักรยาน (ต่อ)

		ระดับท้องถิ่น	
ชื่อ	นายสุนทร แก้วพิศิตร	คุณบุญฉิม เวระสุชี	พศต.ณัฐสิทธิ์ บุญพร้อม
ตำแหน่ง	นายกเทศมนตรีเมืองนครปฐม	ผู้อำนวยการกองช่าง เทศบาลเมืองนครปฐม	สารวัตรจราจร สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนครปฐม
สภาพจราจรในอดีต			
สภาพจราจรในปัจจุบัน	ปัญหาจราจรไม่รุนแรง มีปัญหาช่วงเช้า-เย็น หน้าโรงเรียนค่อนข้างแออัด ส่งผลทั้งเทศบาล แต่กลางวัน-บ่ายไม่มีปัญหา เหตุจาก ปชก. เพิ่ม ท้องถิ่นไม่มีโอกาสขยายถนน ตอนนี้มีให้รอบรถทุกเช้า ให้เฉพาะรถทัวร์ที่เข้ามาที่องค์พระฯ ซึ่งมีไม่มาก ทางรถไฟทำให้รถติดยาว	แออัดมาก โดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน (7.30 - 8.30น. และ 16.00-17.00น. หน้าองค์พระฯ หน้าโรงเรียนบนถนนเทศบาลนคร เพราะถนนแคบ ส่วนในลาดาศที่จอดรถไม่พอ มีปัญหาตลอดทางรถไฟ และคนรับรถไม่มีระเบียบวินัย	ปัญหาจราจรไม่ได้ มีรถมากขึ้น แต่ติดขัดเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน ที่ผู้ปกครองส่งนักเรียนและเด็กเรียน (7.00-8.00น. และ 16.00-16.30น. ปัญหาอื่นแก้ไขได้
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	เรื่องเสียงไม่ค่อยมีปัญหา เพราะผู้ว่าราชการจังหวัดเข้มงวดและจราจรเร่งจับกุมทุกกรณี ส่วนรถควีนคำสำนักงานขนส่งดูแลอยู่ จุดบดที่ถนนนครปฐมมีมากที่สุดในประเทศ ปัจจุบันกำลังทำโครงการถนนสีเขียวบนถนนเพชรเกษม ซึ่งทางสาธารณสุขรับผิดชอบ	ความสั่นสะเทือนไม่มี เพราะห้ามรถใหญ่เข้า แต่ฝุ่น ค่อนข้างมีมาก บริเวณเทศบาล หน้าองค์พระฯ มีปัญหาทั้งวัน รวมทั้งเตาอบที่คีย์ด้วยเพราะรถท่องเที่ยว ถนนซ้ายพระติดตลอด แต่ยังไม่ครอบคลุมทั้งเมือง	มีไม่มาก เพราะไม่ให้รถบรรทุกขนาดใหญ่เข้ามา จึงได้เฉพาะรถบถนอกเมือง เรื่องเสียงไม่มีปัญหา ส่วนจุดบดที่ถนนนครปฐมยังมีมากตามทางร่วมทางแยก เนื่องจากไม่เคารพกฎจราจร
สภาพจราจรในอนาคต	ควรเรียกชื่อให้ส่วนกลางแก้ปัญหาจราจรในเมือง ถ้าส่วนกลางไม่ช่วย ปัญหาที่รุนแรง และรถไม่คอนซูมต้องเข้ามาแออัดในเมือง และถ้ามีความจำเป็นต้องจัดวินมอเตอร์ไซด์ในถนนบางสาย	ถ้าไม่แก้ไข ปัญหาจะรุนแรงมากขึ้นภายใน 5 ปี ขณะนี้ให้ทางสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกดำเนินการแก้ไขโดยรวมนอยู่ในแผนกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	การจราจรมากขึ้นกว่าเดิม แต่ทางตำรวจมีคณะกรรมการแก้ไข ควรจะแก้ไขได้ทันที โดยให้นโยบายในการแก้ปัญหา ถ้าทุกหน่วยงานเห็นด้วยสามารถนำมาใช้ได้โดย
แนวทางแก้ปัญหา	ขณะนี้ทางคณะกรรมการจราจรของท้องถิ่น มีนายกเทศมนตรี เทศบาล จังหวัด จ.ราชว.ขนส่ง ชัยการรับผิดชอบอยู่ จัดประชุมเดือนละครั้ง เพื่อแก้ปัญหาจราจร	อบรมเด็ก ๆ ให้เคารพกฎจราจร เพราะผู้ใหญ่เฝ้ายาก และการเฝ้าทางกายภาพ เช่น ขยายถนน ทำได้ยาก เพราะเป็นเมืองโบราณถนนแคบ เคยลองทำวันเวย์แต่ประชาชนประท้วง แต่ต่อไปต้องคัดถนนเพิ่มเข้าถนนในเมืองเดิม	1. ปรับปรุงไปเรื่อย ๆ และต้องได้รับความร่วมมือจากประชาชน รับฟังผลกระทบ ในอนาคตภายใน 3 ปี ควรจะเริ่มใช้ระบบเดินรถทางเดียว แต่ต้องมีภาระประชาสัมพันธ์และดูความต้องการในจุดนี้ 2. ห้ามรถเที่ยวขวาในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน 3. ปรับปรุงวินมอเตอร์ไซด์โดยเข้มงวด
ทัศนคติต่อการใช้จักรยาน	เห็นด้วยที่จะใช้ แต่เข้าจักรยานมีมากก็เกิดขวางการจราจร ทำให้รถติดมาก แต่ไม่สามารถจัดให้ได้ ถ้าทำได้ กรุงเทพมหานครควรจะทำก่อน	เห็นด้วย ถ้าทำได้บ้างจะทำ เช่น โรน C D เพราะนักศึกษานพาวิทยาดีคือป่ากรูใช้มาก	
ทัศนคติต่อทางจักรยาน	เป็นไปไม่ได้ยาก นครปฐมเป็นเมืองเล็ก ถนนเล็ก ไม่สามารถทำทางจักรยานได้ แต่ถ้าประชาชนต้องการทางเทศบาลก็มีจัดซื้อและคณะกรรมการจราจรท้องถิ่นต้องเห็นด้วย	สามารถควบคุมไม่ให้รถอีโบน bike path ได้ไหม และไม่คุ้มเพราะจักรยานใช้น้อย ส่วน bike lane และ bike route เป็นไปไม่ได้ ทางจักรยานบนทางเท้าไม่มี เพราะทางเท้าแคบและแฉกยัดหินที่หมด ส่วนการปรับผิวถนนทำได้ในหมู่บ้านที่มีรถน้อยควรลองทำดู	ทางจักรยานบนบาทวิถีแคบและมีแสงลอย ไม่เหมาะสำหรับสาธารณะทำได้ ถนนเสียคลองชลทำได้แต่ต้องมีการปรับปรุง ส่วน bike lane ถนนไม่กว้างพอ bike route ทำได้ ส่วนการปรับปรุงผิวถนนเป็นไปไม่ได้ในหมู่บ้าน
เส้นทางที่เสนอ/ทดลอง		ถนนต้นสน ถนนหน้าวัด ถนนหน้าจวน ศาลมรรคาในราชดำริทีน ทรงพลระหว่งแยกสนามจันทร์ ถนนเหนือวัง ถนนราชดำริทีน โมองค์พระปฐมเจดีย์	ถนนราชดำเนิน สนามจันทร์ ถนนราชดำริทีน
ที่จอดรถจักรยาน		ราวจักรยานธรรมดาเหมาะสมทั้งสามแบบ	
ข้อเสนอแนะ			
ความร่วมมือ		พร้อมที่จะทำให้เท่าที่ที่ต้องการ เช่น กองช่างช่วยทำทางที่จอดรถ และให้โรงเรียนในเขตเทศบาลสนับสนุนและอบรมการใช้จักรยานอย่างถูกวิธี	
กำหนดเขตห้ามรถยนต์เข้า			

ตาราง 5-9 ทักษะของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการวางแผนทางจักรยาน (ต่อ)

ชื่อ	ผู้บริหารโรงเรียน		
	ศส.สุวิทย์ บูรณะวัฒนะ	คุณประวิทย์ ใจวิวัฒน์	คุณยอดธัม ตะกุดแก้ว
ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการวิทยาลัยเกษตรกรรมจังหวัดนครราชสีมา	ผู้อำนวยการโรงเรียนอนุบาลนครปฐม	ผู้อำนวยการโรงเรียนพระปฐมวิทยาลัย
สภาพการในอดีต	รถน้อยกว่าปัจจุบันมาก ส่วนใหญ่เดินทางโดยใช้จักรยาน มีสามล้อรับจ้าง		สมัยก่อนคนเดินทางด้วยจักรยานมากกว่าปัจจุบัน
สภาพการในปัจจุบัน	รถมากขึ้นตั้งแต่ปีที่ผ่านมา จักรยาน คนถือกระเป๋า เครื่องเล่น สีสันรถมอเตอร์ไซด์ จักรยาน ส่วนคนขี่มอเตอร์ไซด์อายุ 16-30-17.30 นม ถนนแคบมีเลนที่รถจักรยาน 2 หน้าโรงเรียนรถติด เหตุจากคนขาดวินัย เจ้าหน้าที่ไม่จริงจัง	วิกฤตเฉพาะช่วงเช้าและเย็น เพราะรับส่งนร. มีกฎข้อปฏิบัติ การจัดการจราจรและผู้ใช้รถ-ถนนไม่เคารพกฎ บริเวณตลาดมีเหตุจาก 1. จอดรถบนผิวจราจร 2. ข้ามสะพาน 3. รถจักรยาน 4. รถประจำทางวิ่งในเมืองและมาจากตลาดแทนสถานี	ปัญหาอันไม่วิกฤต รถติดเฉพาะช่วงเช้าเย็น หน้าโรงเรียนเด็กเล็กที่ติดกับถนนสายสำคัญ เพราะผู้ปกครองไม่รีบไปส่ง สำหรับในโรงเรียนมีนักเรียน ม.1-ม.2 ซึ่งจักรยานประมาณ 100 กว่าคัน วันรถเครื่องประมาณ 200 กว่าคัน ส่วนใหญ่เดินทางโดยรถเมล์
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	เกิดขึ้นบ้างแต่ไม่รุนแรง ยังไม่เห็นชัด	หน้าโรงเรียนมีปัญหาเรื่องเสียงมาก เพราะรถจอดติดเครื่อง มีเสียงแตรและมอเตอร์วิ่งทุกวัน ส่วนคนขี่จักรยาน ล้อรถมีลมในช่องเข้า-เย็น บริเวณรอบตลาด จุกติเหตุมีทุกวัน	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นเพียงปลายเหตุเท่านั้น สาเหตุหลักมาจากวินัยของคน
สภาพการในอนาคต	น่าเป็นห่วง ปัญหาแฉ่งทุกวัน ทั้งรถติด ปัญหาแฉ่งรถ คนขาดวินัย รถเร็วทุกวัน	ต้องแก้ไข คนนิยมซื้อรถจักรยานในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา รถป้ายแดงเพิ่มมากขึ้น	ปัญหาซับซ้อนมากขึ้น ถ้าไม่สร้างระเบียบวินัย แตรรถและคนขี่รถมากขึ้น ขณะที่ถนนยังไม่พัฒนาให้รองรับได้ทัน สามารถเกิดปัญหาได้ ขึ้นอยู่กับวิสัยทัศน์ของผู้บริหาร
แนวทางแก้ปัญหา	ตลาดบริเวณถนนควรวางที่เฉพาะทำเป็นตลาดกลาง มีข้างสถานีขนส่งแต่ในรถ คนไม่มีวินัย ให้วางแผงแผงคอกผู้กระทำผิดและกวาดถนนในเชิงอภยารคนขับรถ	ควรทำที่จอดรถ ที่รับฝากรถเฉพาะ บนถนนที่แออัดควรจัดเป็นวันเวย์ เช่น ถนนต้นสน แล้วกลับรถทางราชวิถี ราชดำเนิน รัชชคอง และให้เจ้าหน้าที่รัฐเคร่งครัดในการปฏิบัติ และจำกัดรถจักรยานเข้าในเมือง สนับสนุนให้ใช้รถส่วนตัว และรณรงค์เรื่องวินัยจราจร	บางคน บางหน่วยงานมีความปรารถนาดี แต่ต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้คนเข้าใจถึงเหตุและผลด้วย ถ้าคนไม่เข้าใจเหตุและผล การร่วมมือกันจะน้อยลง ถ้าไม่ให้ความร่วมมือ อย่างน้อยที่สุดก็เกิดความระคายเคือง
ทัศนคติต่อการใช้จักรยาน	เห็นด้วย เพราะการเดินทางภายในใกล้กันจนเกินไป แต่ถนนที่จะทำทางจักรยาน โอกาสขยายถนนไม่มี ยังไม่แน่ใจความเป็นไปได้	มีความคิดที่ดีและมีความเป็นไปได้แต่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยและนโยบายระดับสูง	มีข้อดี ควรนำกลับมาใช้ แต่ขณะนี้ยังไม่ไปไม่ได้ เพราะปัญหาจราจรยังไม่ถูกขจัดแก้ และถ้าจะให้เป็นไปได้ ต้องมีผู้นำที่เห็นความสำคัญของจักรยานเป็นผู้ริเริ่ม การบังคับใช้ยังไม่ไปไม่ได้ และสภาพเมืองยังไม่วิกฤตพอที่จะทำให้คนหันมาสนใจ
ทัศนคติต่อทางจักรยาน	bike route ดี ี่ออกจากบ้านมา เปลี่ยนการเดินทาง แต่ขนส่งสาธารณะยังไม่เอื้ออำนวย bike lane ดีที่สุดแต่ถนนกว้างไม่พอ ทางเฉพาะบนบาทวิถีดี ส่วนทางร่วมบนฟุตบาทไม่เห็นด้วยอาจเกิดอุบัติเหตุได้ ส่วนการปรับสีถนนมีค่าใช้จ่ายแต่ก็ควรลอง	จักรยานบนทางเท้ามีอุปสรรค เพราะบาทวิถีสูงไม่สะดวก แต่สามารถแก้ไขได้โดยทำทางลาดขึ้นลง	
เส้นทางที่เสนอ/ทดลอง	ควรเป็นถนนกว้าง ๆ จากสนามจันทร์ทรงคัพระฯ เช่น ถนนต้นสน ส่วนสายเขียวคลองยางเพราะแคบ ถ้าปล่อยรถจักรยานก็เหมาะสมใช้มากขึ้น	ถนนต้นสน มีผู้ใช้จักรยาน แล้วค่อยขยายไปยังเส้นอื่นที่กว้างพอ เช่น ถนนหน้าวัดพระงาม และแม่ที่จอดรถ อาจให้จอดฝั่งเดียว แล้วขยายไปยังบริเวณโรงเรียน ได้แก่ ถนนพิทักษ์ พิธีประสาท รถไม่มาก รันเร็ว และเบียดวินเวย์	
ที่จอดรถจักรยาน			ปัจจุบันโรงเรียนทำที่จอดรถจักรยานได้แล้ว แต่นักเรียนต้องรับผิดชอบรถของตัวเอง
ข้อเสนอนี้	ปัญหาคือ จะเริ่มเมื่อไหร่ ไรจะเริ่ม การทำเส้นทางจักรยาน ถ้าเป็นนโยบายของจังหวัด การรณรงค์จะเร็วกว่าการเขียนเรื่องจากท้องถิ่น ให้ทางจังหวัดออกนโยบายที่ทางจักรยานและให้องค์กรรัฐและเอกชนประสานงานกัน	จำกัดรถ (รถโดยสาร) ให้เฉพาะรถเมล์ส่วนตัวเข้าเมือง จักรยานบนถนนแคบ ทำการประชาสัมพันธ์อย่างจริงจัง ให้ผู้บริหารเมืองรับทราบและอนุมัติโครงการที่รับผิดชอบ ได้แก่ นักการเมือง เทศบาล ผู้ว่าฯ มหาดไทย นายอำเภอ จรจร ท่อคำ ประชารณ และสมาคมต่าง ๆ	การทำถนนสีขาวให้คนขี่ ต้องคำนึงถึงความปลอดภัย หากทำไม่ได้ โรงเรียนยังไม่สนับสนุนเพราะเขาชีวิตคนมาเสีย ควรให้ผู้ใหญ่เห็นชอบ ค่อย ๆ เริ่มเป็นคนชมเชยจักรยาน มีตัวอย่างให้เห็นก่อน มีการรณรงค์ให้เห็นประโยชน์ของจักรยาน เปรียบเทียบกับรูปแบบอื่น
ความร่วมมือ	ประชาสัมพันธ์ให้นักศึกษาที่จักรยานเพราะพวกเขาพร้อมที่จะใช้จักรยานออกไปนอกมหาวิทยาลัยอยู่แล้ว	ประชาสัมพันธ์กับผู้บริหารท้องถิ่นทางจักรยานใช้อย่างปลอดภัย สนับสนุนให้เด็ก ป.4-ป.6 ใช้ และทุกโรงเรียนต้องช่วยกันรณรงค์ และจัดที่ที่จอดรถจักรยาน	ถ้าในระยะอันใกล้ มีคนขี่เริ่มความคิดนี้ขึ้นมาใช้ ก็ยินดีสนับสนุน เพียงแต่รอจังหวะและโอกาสที่จะทำ หากมีปัจจัยต่าง ๆ ภายนอกมีความพร้อม
กำหนดเขตห้ามรถยนต์เข้า	ถนนรอบโพลีเทคนิคของคัพระฯ ควรปิดถนนไม่ให้รถเข้า เคยเขียนเรื่องมีที่แล้วจากกลุ่มวิชาการและอาจารย์ต่อเทศบาลแต่เรื่องเงียบไปก่อน		

ตาราง 5-9 ทิศนคติของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกาวางแผนทางจักรยาน (ต่อ)

	ผู้บริหารแห่งจังหวังขนาดใหญ่	ชมรมจักรยาน	ผู้ประกอบการร้านจักรยาน
ชื่อ	คุณวิฑูรย์ แสงจิตร	ศต.เสวติ ชมรมจักรยาน	คุณชัยพร ฐนทหาณิร
ตำแหน่ง	ผู้จัดการฝ่ายบุคคลห้างบิ๊กซี สาขานครปฐม	สถานีตำรวจภูธร.เมืองนครปฐม	ผู้ประกอบการร้านขายจักรยาน
สภาพจราจรในอดีต			สมัยก่อนใช้จักรยานมาก
สภาพจราจรในปัจจุบัน	ยังไม่ถึงขั้นวิกฤต ติดรถชั่วโมงเร่งด่วน 7.30-9.00น. และ 16.30-18.00น. หน้าโรงเรียนและหน่วยงานราชการ สภาพนี้ยังรับได้ สายเพชรเกษมมีการทำทางทำให้วิ่งไม่สะดวก ส่วนรถวิ่งเข้ากรุงเทพมหานครติดตั้งแต่ถนนศรีนครินทร์ ถึงรังสิต เพชรบุรีทำทางสายบรมราชชนนี		คนใช้รถ มอเตอร์ไซด์มากขึ้น แต่ไม่ติดรถมาก ปัจจุบันยังรับได้ ติดรถช่วงเช้าเวลาจ่ายตลาด
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหาเรื่องเสียงเกิดจากยานยนต์ทั่วไป เพราะคนใช้รถ มอเตอร์ไซด์มาก เส้นเพชรเกษมมีฝุ่นละอองมาก และสร้างปัญหา รถวิ่งเข้าเมืองนำฝุ่นติดไปด้วย		มีบ้างแต่ไม่รุนแรง
สภาพจราจรในอนาคต	จะติดเหมือนกับบริเวณคลอง เช่น ถนนปฐวี คาบอถุนนครปฐม มากขึ้น เพราะอยู่ทางเศรษฐกิจ ำ อีก 2 ปีข้างหน้าเมื่อทางบรมราชชนนีเสร็จ นครปฐมเป็นแหล่งรับรถจากถนน		น่าจะคงระดับนี้ เพราะเส้นทางขยายมากขึ้น
แนวทางแก้ปัญหา	โรงงานควรตั้งห่างจากถนนอย่างน้อย 100-200 เมตร เพราะการพ่นไอเสียออกของถนนช่วงเลิกงาน (17.00น) ทำให้รถติด รอรถลดตัวเพราะคนงานเลิกงาน		
ทัศนคติต่อการใช้จักรยาน	ดี เห็นด้วย จักรยานมีข้อดีเยอะ การเดินทางระยะสั้นน่าจะสนับสนุนให้ใช้ น่ารวมรถ และมีความเป็นไปได้ ถนนแทบทุกสายสามารถวิ่งได้ ในกรุงเทพมหานครควรทำมากกว่า เพราะรถติดมาก	ควรสนับสนุนให้ประชาชนใช้มากขึ้น	เห็นด้วย เพราะจะขายได้มากขึ้น และน้ำมันขึ้นราคา จำนวนผู้ใช้ในปัจจุบันค่อนข้างคงที่ ได้แต่ นักศึกษา เกษตรกร
ทัศนคติต่อทางจักรยาน		ทางบนบาทวิถีใช้ลำบาก เพราะมีความชัน แต่สามารถแก้ไขโดยทำทางลาด และมีแฉกด้านข้างของ แต่อย่าทำจริงร้านค้าไม่กล้าตั้งเพราะเป็นที่สาธารณะ ตำรวจจะเข้ามาดูแล	ยังไม่จำเป็น เพราะการจราจรนครปฐมไม่มาก ยังปลอดภัยและเป็นทางเลือกของงบประมาณ ควรเป็นการเพิ่มความระมัดระวังในการขี่ ติดไฟสัญญาณ อุปกรณ์สะท้อนแสง ถ้าทำได้ก็ดี เป็นระเบียบมากขึ้น ไม่ได้ไม่เป็นไร
เส้นทางที่เสนอ/ทดลอง	ถนนเพชรเกษมสายเก่าและในตัวตลาด ส่วนเพชรเกษมเส้นนอกใช้ลำบากยิ่งสิ้นค้า รถชนส่งมาก	ทำถนนจักรยานในสนามจันทร์ ถนนราชดำเนิน องค์พระ ทำเป็นเส้นทางท่องเที่ยวและออกกำลังกายได้ และรอบตลาด	ในเขตชุมชน ตลาด รอบองค์พระ บริเวณที่มีรถสัญจรมาก สนามจันทร์และช่วงเย็นน้ำ มีคนออกกำลังกายมาก
ที่จอดรถจักรยาน		วางจักรยานแบบปลอดภัยสูงและวางจักรยานธรรมดาแบบที่ 3 ควรซื้อล้อ และโครมรถ	จัดทำที่จอดรถ อาจจอดรถกับมอเตอร์ไซด์
ข้อเสนอแนะ	ใช้รถที่จอควรมีเลนไปจอดในซอย และจำกัดความเร็วในเขตเทศบาล ควบคุมปริมาณรถใหญ่ในเขตเทศบาลและบังคับให้ได้ในทางปฏิบัตินี้	ควรรณรงค์ให้ประชาชน เห็นข้อดี โดยอาจเปิดถนนหนึ่งวันให้ถนนโล่ง และให้คนออกมามีจักรยาน ซึ่งที่ต้องค์านนี้ คือ ความนิยม ความปลอดภัยของคนและรถจักรยาน ผู้สนับสนุน (ตำรวจ ราชการ) และการประชาสัมพันธ์	ทางราชการ เทศบาลควรรณรงค์ให้คนใช้จักรยานมากขึ้น รณรงค์ให้คนรักมาทูลจราจร อยู่ประจำภาค
ความร่วมมือ	รณรงค์ สนับสนุนให้พนักงานใช้ เช่น บอกกล่าวในที่ประชุม เฉพาะจากใช้มอเตอร์ไซด์เป็นจักรยาน	รณรงค์สมาชิกกรมตำรวจหลายอาชีพ จัดทำโครงการรักษาคนให้ชาวบ้านเกษิ ประชาสัมพันธ์ ติดสื่อไปยังโรงเรียน และร้านขายจักรยานขอความร่วมมือ กำหนดเส้นทางและที่จอดรถแล้วเสนอต่อหน่วยงานราชการ และขอความร่วมมือจากตำรวจให้ช่วยอำนวยความสะดวก	แนะนำถูกคำวิธีการเรื่องความปลอดภัย
กำหนดเขตห้ามรถยนต์เข้า			

มีปัญหาแฉงลอยบนทางเท้าและผิวจราจร นอกจากนี้ปัญหายังเกิดจากการที่รถเมล์เครื่องหรือมอเตอร์ไซค์รับจ้างจอดรบนผิวจราจร และรถโดยสารมาจอดรถที่ตลาดแทนสถานีขนส่ง

ส่วนผลกระทบจากปัญหาจราจร ได้แก่ อุบัติเหตุซึ่งเกิดมากบริเวณทางร่วมทางแยก โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดทางแยกบนถนนเพชรเกษม เพราะมีปริมาณยานพาหนะมาก และมีรถบรรทุกวิ่งผ่านมาก

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีบ้างแต่ไม่รุนแรงและเกิดขึ้นเฉพาะบริเวณ เพราะไม่อนุญาตให้รถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งเข้ามาในเมือง ปัญหาที่เกิดขึ้น ได้แก่ ฝุ่นละออง คิว้นพิษและเสียง โดยเสียงเกิดจากยานยนต์ทั่วไป เพราะคนใช้รถมอเตอร์ไซค์มาก โดยเฉพาะบริเวณหน้าโรงเรียน เพราะรถจอดติดเครื่องไว้และมีเสียงแตร ส่วนคิว้นพิษและฝุ่นละอองมีมากในช่วงเช้า-เย็น บริเวณเทศบาลบริเวณรอบตลาดหน้าองค์พระฯ และเกิดขึ้นในช่วงเสาร์อาทิตย์ด้วยเพราะมีรถท่องเที่ยวเข้ามามาก และบริเวณถนนเพชรเกษมที่กำลังก่อสร้างทางมีฝุ่นละอองมาก ทำให้รถวิ่งเข้าเมืองนำฝุ่นติดไปด้วย

ในการดูแลและแก้ไขปัญหานั้น ขณะนี้มีคณะกรรมการจราจรของท้องถิ่น ประกอบด้วยนายกเทศมนตรี เทศบาล จังหวัด จราจร สำนักงานขนส่งจังหวัดและอัยการ รับผิดชอบดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหารถจราจรอยู่ มีการจัดประชุมเดือนละครั้ง สำหรับปัญหาเรื่องเสียงผู้ว่าราชการจังหวัดให้ความสำคัญมากและให้ตำรวจจราจรเร่งจับกุมทุกวัน ส่วนปัญหารถคิว้นค้ำอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานขนส่งจังหวัด แต่อย่างไรก็ตาม ปัญหาเหล่านี้เป็นเพียงปลายเหตุเท่านั้น ซึ่งสาเหตุหลักมาจากวินัยของคน และขณะนี้กำลังมีโครงการถนนสี่ขาบนถนนเพชรเกษม ซึ่งทางสาธารณสุขจังหวัดเป็นผู้รับผิดชอบ

ส่วนปัญหารถจราจรในอนาคตนั้น ส่วนใหญ่เห็นว่าปัญหานี้จะรุนแรงมากขึ้นหากไม่ดำเนินการแก้ไข และเมื่อถนนบรมราชชนนีสร้างเสร็จ นครปฐมจะเป็นแหล่งรับรถจากกรุงเทพฯ นครปฐมจะมีปริมาณยานพาหนะเพิ่มขึ้นมาก แต่บางท่านเห็นว่าการจราจรม่าจะคงระดับนี้ เพราะมีการขยายเส้นทางมากขึ้น ในขณะที่ทางตำรวจจราจรเห็นว่าปัญหานี้สามารถแก้ไขได้ทัน เพราะทางตำรวจมีคณะกรรมการแก้ไขปัญหารถจราจรระดับจังหวัดควบคุมดูแลอยู่ โดยให้นโยบายในการแก้ปัญหา นอกจากนี้ยังให้ทางสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกดำเนินการแก้ปัญหาด้วย โดยรวมอยู่ในแผนการศึกษาปัญหารถจราจรของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สำหรับแนวทางแก้ปัญหารถจราจรนั้น ได้มีการเสนอแนวทางแก้ปัญหาไว้หลายแนวทางด้วยกัน ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

ด้านกายภาพ ได้แก่ ส่งเสริมการใช้ผิวจราจรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น จัดให้รถทัวร์รถสองแถว ที่จอดบนถนนพญาพานให้ไปจอดที่สถานีขนส่ง จัดหาที่จอดรถในย่านชุมชน ที่รับฝากรถ

เฉพาะ ให้ตำรวจกับเทศบาลต้องรับผิดชอบปัญหาแผงลอย ปิดถนนเลียบบคลองให้ค้าขายและให้คนเดินอย่างเดียวและอนุญาตเฉพาะรถส่งของ จัดตลาดกลางรองรับตลาดริมถนน อาจจะต้องตัดถนนเพิ่มถ้าถนนในเมืองเต็ม

ด้านสังคม ที่สำคัญคือ การรณรงค์เรื่องวินัยจราจร อบรมเด็ก ๆ ให้เคารพกฎจราจร ให้จราจรเข้มงวดต่อผู้กระทำผิด สนับสนุนให้ใช้รถร่วมกัน มีการประชาสัมพันธ์เพื่อขอความร่วมมือจากประชาชน รับฟังผลกระทบและให้ทุกคนเข้าใจถึงเหตุและผลในการปฏิบัติ

ด้านกฎระเบียบข้อบังคับ การเสนอให้มีการระบบเดินรถทางเดียว เช่น ถนนราชดำเนิน แล้วกลับมาทางถนนราชวิถี ราชดำริห์ ริมคลองวัดพระงาม ห้ามรถเลี้ยวขวาในช่วงโมงเร่งด่วน จำกัดรถใหญ่วิ่งเข้าในเมือง กำหนดให้โรงงานตั้งห่างจากถนนอย่างน้อย 100-200 เมตร เพราะการหลังไหลเข้าออกของคนงานทำให้รถติดในช่วงเลิกงาน

5.2.2 การใช้จักรยานเพื่อเป็นทางเลือกในการแก้ปัญหา

ผู้บริหารในระดับจังหวัด ได้แก่ ผังเมืองจังหวัดและโยธาธิการจังหวัดเห็นด้วยกับการสนับสนุนให้คนใช้จักรยาน แต่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัย กลุ่มเป้าหมายได้แก่ เด็ก ๆ ใช้เพื่อไปโรงเรียน นักศึกษา ข้าราชการ พนักงานธนาคาร พนักงานรัฐวิสาหกิจ ส่วนความเป็นไปได้ ท่านหนึ่งเห็นว่าเป็นความเป็นไปได้อาจจะจัดทำทางจักรยาน แต่ควรมีการควบคุมไม่ให้มีการรुक้าทางจักรยาน ในขณะที่อีกท่านหนึ่งยังไม่แน่ใจในความเป็นไปได้ เพราะนครปฐมเป็นเมืองปริมณฑล การจราจรมีมาก แต่ถ้าทุกคนพร้อมใจกัน ก็น่าจะสนับสนุนให้เกิดการใช้จักรยานในพื้นที่ เพราะการเดินทางในเมืองเป็นการเดินทางระยะใกล้

ส่วนในระดับท้องถิ่น ทุกท่านเห็นด้วยที่จะสนับสนุนให้ใช้จักรยาน เพราะจักรยานมีข้อดีหลายข้อ แต่ส่วนใหญ่ยังไม่แน่ใจในความเป็นไปได้ เนื่องจากเกรงว่าถ้าจักรยานมีปริมาณมาก จะไปกีดขวางการจราจร และถนนแคบ ทำเลนจักรยานได้ยาก บางท่านเห็นว่าปัญหาจราจรยังไม่วิกฤตพอที่จะทำให้คนหันมาสนใจ แต่ถ้าจะให้เป็นไปได้ต้องให้ผู้นำที่เห็นความสำคัญของจักรยานเป็นผู้ริเริ่ม ขณะที่บางท่านเห็นว่ายังไม่จำเป็นที่จะต้องทำทางจักรยาน เป็นการสิ้นเปลืองงบประมาณ ควรเป็นการรณรงค์ด้านระเบียบวินัยให้ผู้ขับขี่และผู้ใช้จักรยานใช้ถนนร่วมกันอย่างปลอดภัย และให้จักรยานติดอุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น ไฟสัญญาณและอุปกรณ์สะท้อนแสงเพื่อความปลอดภัย แต่มีบางส่วนที่เห็นว่าเป็นไปได้ที่จะทำทางจักรยานในพื้นที่แต่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยและนโยบายระดับสูง

เส้นทางที่เหมาะสมที่จะทำทางจักรยานคือ บริเวณระหว่างสนามจันทร์และองค์พระปฐมเจดีย์ และขยายต่อเนื่องไปยังด้านตะวันออกของเมือง ถนนที่เหมาะสม ได้แก่ ถนนราชดำเนิน ถนนหน้าวัง ถนนหน้าจวน ถนนราชมรรคาใน ถนนราชดำริห์ ถนนราชดำริห์ใน ถนนทรงพลระหว่างแยก

สนามจันทร์ องค์พระปฐมเจดีย์ ถนนทิพากรและถนนพิพิธประสาท และบริเวณอ่างเก็บน้ำประปา (แผนที่ 5-4) ส่วนที่จอดรถจักรยาน เห็นด้วยกับราวจักรยานแบบปลอดภัยสูงและแบบธรรมดา และสำหรับที่โรงเรียนให้ทำโรงจอดรถหรือทำที่จอดรถร่วมกับรถมอเตอร์ไซค์

สำหรับข้อเสนอแนะในการสนับสนุนการใช้จักรยานจากการสัมภาษณ์ สามารถสรุปได้ดังนี้

1. ในระดับนโยบาย ให้ทางจังหวัดออกนโยบายทำทางจักรยาน และให้องค์กรรัฐและเอกชนประสานงานกัน เพราะการทำเส้นทางจักรยาน ถ้าเป็นนโยบายของจังหวัดการรณรงค์การใช้จักรยานจะเร็วกว่าการเรียกร้องจากท้องถิ่น สิ่งที่ต้องคำนึงถึงคือ ตัวบุคคล ความนิยม และความปลอดภัยของคนและรถจักรยาน

2. จัดให้มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์อย่างจริงจังและต่อเนื่องโดยเริ่มจากกลุ่มนักศึกษา ก่อน รวมทั้งรณรงค์ให้เห็นประโยชน์ของทางจักรยานเมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบอื่น ๆ รณรงค์เรื่องกฎจราจร ให้การอบรมแก่ผู้ใช้รถยนต์ จัดตั้งชมรมจักรยาน และเสนอให้ปิดถนนหนึ่งวันแล้วให้คนมาขี่จักรยานร่วมกัน

3. ลดปริมาณรถใหญ่ในเขตเทศบาล ให้เฉพาะรถเมล์ชาววังเข้าเมือง จัดเดินรถทางเดียวบนถนนเทศบาล และให้รถที่จอดริมถนนไปจอดในซอย และกวดขันเรื่องความเร็วรถในเขตเทศบาล

4. เสนอให้มีการกำหนดเขตห้ามรถยนต์เข้า ได้แก่ องค์พระปฐมเจดีย์ สนามจันทร์ซึ่งมีบทบาทเป็นสวนสาธารณะ แต่ปัจจุบันใช้เป็นศูนย์ราชการ ให้บริการประชาชน ต้องรอให้ย้ายออกไปก่อน และอีกบริเวณหนึ่งคือ ถนนรถไฟจากสถานีรถไฟมายังองค์พระปฐมเจดีย์

และหากมีการทำทางจักรยาน แต่ละหน่วยงาน องค์กรได้เสนอความร่วมมือไว้ดังนี้คือ

1. ทางสำนักผังเมืองจังหวัดมีแผนที่จะเสนอโครงการด้านการคมนาคมขนส่งต่าง ๆ ในอนาคตโดยรวมทางจักรยานไว้ด้วย

2. ทางกองช่าง เทศบาลเมืองนครปฐมพร้อมที่จะสนับสนุนเท่าที่ต้องการให้ช่วย โดยอาจจะช่วยทำทางจักรยาน ที่จอดรถและให้โรงเรียนในเขตเทศบาลสนับสนุนและอบรมการใช้จักรยานอย่างถูกวิธี

3. สถาบันศึกษา ได้แก่ ในระดับประถมศึกษาและระดับมัธยม มีการประชาสัมพันธ์กับผู้ปกครองว่ามีทางจักรยานใช้อย่างปลอดภัย และจัดทำที่จอดรถจักรยานเตรียมไว้ให้ ส่วนสถาบันอุดมศึกษา พร้อมทั้งจะประชาสัมพันธ์ให้นักศึกษาใช้จักรยานนอกมหาวิทยาลัย เพราะปัจจุบันนี้นัก

ศึกษาใช้จักรยานเป็นประจำอยู่แล้วเพียงแต่จำกัดเขตอยู่แต่เพียงภายในมหาวิทยาลัยและพระราชวังสนามจันทร์ และส่วนใหญ่พร้อมที่จะขี่จักรยานออกไปนอกมหาวิทยาลัยอยู่แล้ว

4. แหล่งจ้างงานขนาดใหญ่ มีการรณรงค์และสนับสนุนให้พนักงานใช้ เปลี่ยนจากมอเตอร์ไซด์มาใช้จักรยานแทน เพราะมีความปลอดภัยมากกว่า

5. ทางชมรมจักรยาน จะมีการจัดทำโครงการชักชวนให้ประชาชนมาร่วมกันขี่จักรยาน มีการประชาสัมพันธ์ไปยังโรงเรียนต่าง ๆ และร้านจักรยาน กำหนดเส้นทางจักรยานและที่จอดรถ แล้วเสนอต่อหน่วยงานราชการ และขอความร่วมมือจากตำรวจให้ช่วยอำนวยความสะดวกให้

6. ส่วนทางร้านจักรยาน จะแนะนำลูกค้าถึงวิธีการขี่อย่างปลอดภัย

จะเห็นได้ว่า ในเรื่องปัญหาจราจรนั้น ส่วนใหญ่มองเห็นว่า ปัญหานี้ยังรับได้ เพียงแต่มีปัญหาเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน และเกิดขึ้นเฉพาะบริเวณ แต่หากไม่ดำเนินการแก้ไข ต่อไปปัญหาจะรุนแรงมากขึ้น ส่วนผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมนั้นยังไม่รุนแรงมาก สำหรับการเสนอการใช้จักรยานเพื่อเป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทางนั้น ทั้งหมดเห็นด้วยกับความคิดนี้ แต่ส่วนใหญ่ยังไม่แน่ใจในความเป็นไปได้ ทั้งนี้เนื่องจาก ความไม่พร้อมด้านกายภาพ ได้แก่ ถนนแคบ ด้านสังคม ได้แก่ ประชาชนยังไม่นิยมหรือเห็นความสำคัญ หรือทางด้านนโยบาย ยังขาดความสนับสนุนจากผู้นำ แต่หากมีการสนับสนุนให้ทำทางจักรยานอย่างจริงจัง ทุกฝ่ายพร้อมที่จะให้ความร่วมมือและสนับสนุนอย่างเต็มที่

จากการสอบถามประชาชนในท้องถิ่น และจากการสัมภาษณ์ผู้ที่อาจมีส่วนเกี่ยวข้องในการวางแผนทางจักรยานนั้น พบว่า ทั้งประชาชนและผู้บริหารต่างก็เห็นด้วยกับการนำจักรยานมาใช้ในพื้นที่ โดยในส่วนของประชาชนจะใช้จักรยานมากขึ้นหากมีทางจักรยานใช้ในเมือง ในขณะที่ในส่วนของผู้บริหารส่วนใหญ่ยังไม่แน่ใจในความเป็นไปได้ เพราะความไม่พร้อมทางกายภาพและทางสังคม แต่หากมีการทำทางจักรยาน ทุกฝ่ายพร้อมที่จะให้การสนับสนุน ทั้งด้านนโยบาย ด้านกายภาพ และด้านการประชาสัมพันธ์