

## บทที่ 5

### บทบาทและความเป็นไปได้ของการเดินทางด้วยจักรยานในเขตสาทร

การพัฒนาการเดินทางด้วยจักรยานนอกจากจะเป็นมาตรการหนึ่งของการแก้ปัญหาการเดินทางของเมือง และเป็นทางเลือกในการเดินทางสำหรับผู้ไม่มีรถยนต์ส่วนบุคคลหรือผู้ที่ไม่ต้องการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลแล้ว ยังเป็นส่วนหนึ่งของการอนุรักษ์พลังงานของโลก และในบริบทของการพัฒนาเมืองจะใช้เป็นกลยุทธ์หนึ่งในกระบวนการพัฒนาเมืองให้น่าอยู่ โดยช่วยลดมลพิษของอากาศและเสียงในเมือง สร้างสุนทรียภาพ และการเคลื่อนที่ที่มีชีวิตชีวาไม่แปลกแยกให้กับเมือง(ทั้งในแง่ของการเชื่อมโยงสิ่งก่อสร้างในเมืองด้วยการเคลื่อนไหวของประชาชนที่เดินเท้าและขี่จักรยานในการดำเนินชีวิตที่ใกล้ชิดกันเป็นประจำ)

การศึกษาถึงบทบาทของการเดินทางด้วยจักรยานในเขตสาทรทั้งในบริบทของการแก้ปัญหาการเดินทางของผู้พักอาศัยภายในเขต และในบริบทของการพัฒนาเมืองให้น่าอยู่ พร้อมกับศึกษาปัญหาอุปสรรค ศักยภาพและข้อจำกัด เพื่อประเมินความเป็นไปได้ของการเดินทางด้วยจักรยาน จะทำให้การวางแผนเพื่อพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานมีความชัดเจน และสอดคล้องกับความเป็นจริงของพื้นที่

#### 5.1 บทบาทของการเดินทางด้วยจักรยานในพื้นที่เขตสาทร

##### 5.1.1 การแก้ปัญหาการเดินทางของผู้พักอาศัยในเขตสาทร

จากการศึกษาในบทที่ผ่านมา ทำให้เห็นช่องว่างที่จักรยานสามารถเข้าไปมีบทบาทในการเดินทางของคนที่พักอาศัยในเขตสาทรคือการใช้จักรยานแก้ปัญหาการเดินทางภายในเขตสาทรที่สามารถทำได้ในปัจจุบัน และการใช้จักรยานในการเดินทางเพื่อต่อขนส่งสาธารณะของเมือง ที่จะมีความสำเร็จเมื่อโครงข่ายขนส่งสาธารณะมีประสิทธิภาพมากกว่าที่เป็นอยู่ สำหรับการขี่จักรยานเพื่อการเดินทางระยะไกลยังเป็นสิ่งที่เป็นไปได้ยากในปัจจุบัน และต้องอาศัยความเชื่อมโยงของโครงข่ายทางจักรยานในเมือง ซึ่งอยู่นอกเหนือขอบเขตของงานวิจัยชิ้นนี้

##### 5.1.1.1 การใช้จักรยานแก้ปัญหาการเดินทางภายในเขตสาทร(Local Transportation)

จากข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางในบทที่พบว่า เขตสาทรเป็นพื้นที่ที่มีการเดินทางระยะใกล้สูง เนื่องจากมีการใช้ที่ดินแบบผสมอย่างสมดุล ซึ่งเชื่อให้เกิดการเดินทางที่หลากหลายวัตถุประสงค์ภายในพื้นที่

แต่การเดินทางระยะใกล้ดังกล่าวได้รับผลกระทบจากการเดินทางผ่านเข้ามาในพื้นที่ และการเดินทางจากภายนอกเข้ามายังพื้นที่ ที่มีปริมาณสูง โดยโครงข่ายที่มีอยู่ไม่สามารถรองรับ

ได้ ทำให้การเดินทางด้วยรถยนต์ และขนส่งสาธารณะภายในพื้นที่ติดขัดมาก ในช่วงโหม่งเร่งด่วน ต้องใช้เวลาในการเดินทางไม่แตกต่างจากการเดินเท้ามากนัก

โครงการที่แล้วเสร็จในพื้นที่เช่นโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 โครงการถนนนราธิวาสราชนครินทร์ โครงการถนนพระราม 6 ส่วนแล้วแต่เป็นโครงการที่อำนวยความสะดวกแก่รถยนต์ที่ผ่านทาง รถยนต์ที่เดินทางออกนอกเขต และรถยนต์ภายนอกที่มีจุดหมายปลายทางที่เขตสาทรห้วงสั้น ทำให้ปริมาณรถยนต์ในเขตสาทรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ถนนพระราม 6 และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ซึ่งเป็นถนนในแนวเหนือ-ใต้ ไม่ได้ทำให้การเดินทางในแนวตะวันออก-ตะวันตกซึ่งเป็นแนวแกนหลักของการเดินทางภายในพื้นที่คล่องตัวขึ้น

สำหรับแผนงานและโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ และขนาดรองที่ผ่านเข้ามาในพื้นที่ ได้แก่โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง โครงการรถไฟฟ้ามหานคร(ที่กำลังก่อสร้างอยู่) และโครงการรถไฟฟ้าเลียบคลองสายพระราม 3 (ยังอยู่ในขั้นการศึกษารายละเอียด) แม้จะก่อสร้างเสร็จและเปิดให้บริการ ก็ไม่สามารถแก้ปัญหาการใช้รถยนต์จากชานเมืองได้ เนื่องจากเป็นสายทางที่สั้น จะเป็นทางเลือกสำหรับผู้ใช้รถยนต์บริเวณชานเมืองก็ต่อเมื่อสามารถเชื่อมกับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เส้นทางอื่นๆ ซึ่งยังต้องใช้เวลาอีกยาวนาน ทำให้การเดินทางด้วยรถยนต์และขนส่งสาธารณะภายในเขตสาทรยังจะต้องติดขัดอีกต่อไป

กล่าวโดยสรุป จะเห็นว่า โครงการที่แล้วเสร็จในพื้นที่มีลักษณะสำคัญคือเป็นโครงการสำหรับรถยนต์ และไม่มีโครงการใดเป็นโครงการที่ช่วยแก้ปัญหาการเดินทางระยะใกล้ภายในเขตทั้งที่ปริมาณการเดินทางสูง(ประมาณ 10 ล้านเที่ยวต่อวัน ในกรุงเทพฯและปริมณฑล และ 96,645 เที่ยวต่อวันในเขตสาทร) แนวทางการแก้ปัญหาที่ผ่านมาได้สร้างปัญหาใหม่เช่น ปัญหามลพิษ ปัญหาปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น และกระทบต่อการเดินทางระยะใกล้ภายในพื้นที่รูปแบบอื่นๆคือการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ จักรยาน และการเดินเท้า

จะเห็นว่ากลุ่มคนที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด และเป็นกลุ่มที่ถูกมองข้ามในการแก้ปัญหาการเดินทางที่ผ่านมาคือ กลุ่มคนที่เดินทางภายในเขตที่ใช้บริการขนส่งสาธารณะราคาถูก(รถเมล์ รถสองแถว) เดินเท้า และจักรยาน ที่มีปริมาณรวมถึง 69,746 เที่ยวต่อวัน การแก้ไขปัญหาการเดินทางภายในเขตสาทร จึงเป็นเรื่องที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกระดับทั้งส่วนกลางและส่วนท้องถิ่นต้องให้ความสนใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการแก้ปัญหาให้กับผู้ที่ไม่มียานพาหนะ

แนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ต้องสอดคล้องกับข้อจำกัดทางภาวะวิสัยของเมืองในปัจจุบัน และไม่ควรสร้างหรือส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาใหม่ๆตามมา นอกจากนี้ต้องเป็นแนวทางที่กลุ่มคนที่ไม่ได้ใช้รถส่วนบุคคลในปัจจุบันสามารถเข้าถึงได้ แนวทางที่ควรจะเป็นคือ

- 1). ต้องเป็นแนวทางที่สะอาด ไม่ก่อผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมเมือง
- 2). ควรใช้งบประมาณของรัฐน้อย

3). สามารถแก้ปัญหาการเดินทางหลักๆภายในพื้นที่ คือการเดินทางไปโรงเรียน การเดินทางไปทำงาน การเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการ ที่มีระยะทางไม่เกิน 5.0 กิโลเมตร

4). เป็นแนวทางที่ประหยัด เสียค่าใช้จ่ายน้อย สามารถเป็นทางเลือกในการเดินทางให้กับผู้ที่ไม่มียานพาหนะส่วนตัว

แนวทางดังกล่าวสอดคล้องกับแนวทางSustainable Transportation ที่มองเห็นข้อจำกัดของสิ่งแวดล้อม จึงมุ่งเน้นการแก้ปัญหาการจราจรขนส่ง ด้วยการพยายามลดความต้องการเดินทาง ลดระยะทางที่ใช้ในการเดินทาง และลดปริมาณการใช้รถยนต์ ในบริบทของการแก้ไขปัญหาการเดินทางภายในเขตสาทร พบว่าการเดินทางด้วยรูปแบบอื่นที่นอกเหนือจากรถยนต์ และจักรยานยนต์ ไม่ได้รับการส่งเสริม และนับวันจะได้รับความสะดวก ปลอดภัยน้อยลง เช่นการเดินทางเท้าและจักรยาน โดยการเดินทางด้วยจักรยานยนต์รับจ้าง ได้มีบทบาทสูงขึ้น ทั้งที่เป็นรูปแบบการเดินทางที่มีความปลอดภัยน้อย และกระทบกับความปลอดภัยของคนเดินเท้าและจักรยานมากที่สุด

จากเอกสารและรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานของหน่วยงานทั้งในและต่างประเทศพบว่า การใช้จักรยานเพื่อการเดินทาง เหมาะสมสำหรับการเดินทางระหว่าง0.5-6.5 กิโลเมตร ซึ่งการเดินทางภายในเขตสาทรจะมีระยะทางไม่เกิน6.5กิโลเมตร นอกจากนี้ การเดินทางด้วยจักรยานไม่ก่อผลเสียต่อสิ่งแวดล้อม ไม่ต้องเผาผลาญเชื้อเพลิง ประหยัด และใช้งบประมาณในการจัดสร้างน้อย จึงสอดคล้องกับแนวทางทั้งหมดที่กล่าวถึงข้างต้น การสนับสนุนให้เกิดการเดินทางด้วยจักรยานจึงเป็นแนวทางการแก้ปัญหาที่ยั่งยืนแนวทางหนึ่ง สำหรับแก้ปัญหาการเดินทางภายในเขตสาทร

ส่วนแนวทางการแก้ไขอื่นๆเช่น การวางแผนสาธารณูปการและการใช้ที่ดินที่ลดปริมาณการเดินทาง หรือลดระยะทางในการเดินทาง การมีมาตรการทางภาษี หรือมาตรการอื่นๆที่ลดการใช้รถยนต์ การปรับปรุงขนส่งสาธารณะ ฯลฯ แนวทางดังกล่าว ต้องเกี่ยวข้องกับระบบ ขั้นตอน ดำเนินการ และหน่วยงานมากมาย การสนับสนุนการเดินทางด้วยจักรยานจึงเป็นแนวทางการแก้ไขที่สามารถจัดทำได้เลย เพราะใช้งบประมาณน้อย และหน่วยงานระดับท้องถิ่น คือ กรุงเทพมหานคร และเขตสาทร สามารถดำเนินการได้

#### 5.1.1.2 การใช้จักรยานในการเดินทางเพื่อต่อขนส่งสาธารณะ(Bike and Ride)

การเดินทางระยะไกล(ออกนอกพื้นที่)โดยใช้บริการขนส่งสาธารณะจะต้องถูกพัฒนาให้มีประสิทธิภาพเสียก่อน การเดินทางด้วยจักรยานเพื่อต่อขนส่งสาธารณะจึงจะมีบทบาทมากขึ้น นอกจากนี้การเดินทางด้วยจักรยานเพื่อต่อขนส่งสาธารณะต้องอาศัยโครงข่ายจักรยานภายในพื้นที่ที่สามารถเชื่อมกับแนวเส้นทางขนส่งสาธารณะ พร้อมจุดจอดจักรยานที่ปลอดภัย พื้นฐานที่สำคัญจึงขึ้นอยู่กับความเป็นไปได้ของโครงข่ายทางจักรยานภายในพื้นที่ เป็นอันดับแรก บทบาทหลักของการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเขตสาทรในปัจจุบันและอนาคตระยะใกล้ จึงอยู่ที่การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานเพื่อการเดินทางในระยะใกล้ภายในพื้นที่ (Local Transportation) ส่วนการใช้จักรยานเพื่อต่อขนส่ง

ส่งสาธารณะ(Bike and Ride)ในปัจจุบันยังเป็นบทบาทรอง ที่จะมามีบทบาทมากขึ้นหลังการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่และขนาดรองเสร็จสมบูรณ์

### 5.1.2 การเดินทางด้วยจักรยานในบริบทของการพัฒนาเมืองให้น่าอยู่(Amenity)

จากการศึกษาในบทที่ผ่านมา ทำให้เห็นว่าเขตสาธิตเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นย่านพักอาศัยใจกลางเมืองที่น่าอยู่ จากปัจจัยสนับสนุนดังต่อไปนี้

1) ท่าเลที่ตั้งและโครงข่ายคมนาคมขนส่ง เขตสาธิตเป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างย่านใจกลางเมือง(สุรวงศ์-สีลม-สาทร)ที่เป็นแหล่งงานประเภทอาคารสำนักงานขนาดใหญ่และเป็นย่านพาณิชย์กรรมที่สำคัญของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน กับย่านพักอาศัยด้านใต้ ท่าเลที่ตั้งดังกล่าวทำให้ผู้พักอาศัยในเขตสาธิตได้เปรียบเนื่องจากอยู่ใกล้แหล่งงานซึ่งเป็นศูนย์กลางพาณิชย์กรรมที่สำคัญของกรุงเทพมหานครในปัจจุบันและยังสามารถติดต่อเชื่อมโยงกับย่านสำคัญอื่นๆของกรุงเทพมหานครได้อย่างสะดวก ประกอบกับเป็นพื้นที่ที่มีโครงข่ายหลักของการเดินทาง เช่นทางด่วนชั้นที่1และ2(ในปัจจุบัน) รถไฟฟ้าชานานายง รถไฟฟ้ามหานคร(กำลังก่อสร้าง) และรถรางไฟฟ้าเลียบบคลองสายพระราม3 (แผนของกรุงเทพมหานครในอนาคต) ทำให้สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ชานเมือง และศูนย์กลางเมืองรอบนอกได้อย่างสะดวกในอนาคต

2) เป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินแบบผสมและหลากหลาย ทั้งที่พักอาศัยทุกระดับและบริการพื้นฐานที่จำเป็นในการดำเนินชีวิต ได้แก่สถานศึกษา แหล่งงานประเภทต่างๆของผู้มีรายได้น้อย ปานกลาง และสูง โรงพยาบาล สมาคมและสถาบันทางศิลปวัฒนธรรม และย่านการค้าและบริการท้องถิ่นที่กระจายตัวอย่างครอบคลุมพื้นที่ ผู้พักอาศัยในเขตสาธิตสามารถเดินทางประจำวันในระยะใกล้ๆภายในเขตหรือไปยังเขตที่ติดกัน นอกจากนี้ยังเป็นพื้นที่ที่มีOpen-spaceที่เกิดจากการใช้ที่ดินประเภทสถานศึกษาขนาดใหญ่ สุสาน วัด(รวมโบสถ์ มัสยิด)สถานทูต(รวมองค์กรระหว่างประเทศ) และสถานที่ราชการในสัดส่วนที่พอเหมาะ ทำให้การพักอาศัยมีสภาพแวดล้อมที่เป็นพื้นที่สีเขียวเปิดโล่งแทรกอยู่มาก รวมถึงพื้นที่ด้านตะวันตกของเขตติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา(ซึ่งเป็นOpen-spaceขนาดใหญ่) พื้นที่ด้านในของเขตสาธิต จึงเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสามารถพัฒนาเป็นย่านพักอาศัยใจกลางเมืองที่น่าอยู่

3) ความหลากหลาย เขตสาธิตเป็นพื้นที่ที่มีความหลากหลาย ได้แก่ความหลากหลายของผู้คนที่พักอาศัยที่มีทั้งผู้มีรายได้น้อย ปานกลาง สูง มีทั้งคนไทยเชื้อสายจีน อินโดนีเซีย ลาว พม่า ทวาย และฝรั่งชาติต่างๆ ทำให้เกิดเป็นย่านหรือชุมชนที่มีลักษณะต่างกัน มีการรวมตัวเป็นกลุ่มก้อนและกลุ่มสังคมของผู้ที่พักอาศัยในพื้นที่มาช้านาน เช่นมีการพบปะกันในย่านสาธารณะ ตลาด ร้านกาแฟ หรือการจัดตั้งกรรมการชุมชนในชุมชนแออัดและชุมชนตึกแถว การรวมกลุ่มเพื่อออกกำลังกายและทำกิจกรรมเพื่อส่วนรวมเป็นครั้งคราวของผู้ที่มาออกกำลังกาย เช่นที่สมาคมแต่จิ๋ว กลุ่มของชาวต่างชาติที่ทำงานในสถานทูตและพักอาศัยในเขตสาธิตก็มีการพบปะกันในสมาคม โบสถ์ กลุ่มทาง

ศาสนา มีวัด5แห่ง โบสถ์2แห่ง มัสยิด1แห่ง ฮินดูเทวสถาน1แห่ง ศาลเจ้า5แห่ง และสมาคม มูลนิธิของผู้พักอาศัยในท้องถิ่นหลายแห่ง เป็นต้น แต่สำหรับผู้พักอาศัยในรูปแบบสมัยใหม่ประเภทอาคารสูงจะมีการรวมกลุ่มในลักษณะดังกล่าวน้อย ความหลากหลายของย่านและกลุ่มคนที่ยังดำรงอยู่ในปัจจุบันช่วยเพิ่มสีสันและควมมีชีวิตชีวาของเมืองให้กับเขตสาทร

4) นโยบายของสำนักงานเขตสาทร สำนักงานเขตสาทรมีนโยบายพัฒนาเขตให้เป็นเมืองที่น่าอยู่ ซึ่งประกอบด้วยการปรับปรุงสภาพแวดล้อม และคุณภาพชีวิตของเมือง โดยอาศัยหลักการมีส่วนร่วมของประชาชน โครงการที่สำคัญได้แก่ การปลูกต้นไม้และการปรับปรุงพื้นที่รกร้างในอุทยาน ทั้งอุทยานวัดดอนและอุทยานสมาคมแต่จิว โครงการสวนสวยในป่าช้า โครงการลานคนเมืองเชิงสะพานสาทร การจัดตั้งประชาคมเมืองในรูปสภาภาคพื้นชุมชนบ้านแบบ-โรงน้ำแข็ง และสมาคมแต่จิว โครงการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน และโครงการสาธารณูปโภคขั้นสูง การแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังในชุมชนศูนย์การค้าวรวัฒน์ ซอยเย็นจิตต์ เซนต์หลุยส์3 ถนนจันทน์สะพาน3 การแก้ไขปัญหายะมูลฝอย การปรับปรุงตรอกซอย พุดบาท และการตั้งศูนย์รับเรื่องราวจังหวัดและป้องกันภัย เป็นต้น

ด้วยปัจจัยสนับสนุนที่กล่าวถึง ทำให้เขตสาทรเป็นพื้นที่ที่มีโอกาสและความเป็นไปได้ในการพัฒนาเป็นย่านพักอาศัยใจกลางเมืองที่น่าอยู่ แต่ความไม่น่าอยู่ของสาทรในปัจจุบัน เกิดจากปัญหาการจราจรที่ติดขัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน มลพิษของอากาศและเสียงที่รุนแรงบริเวณใกล้ถนนใหญ่และซอยย่อยที่รถยนต์ใช้พลุพลา้น การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของที่พักอาศัยในแนวตั้งโดยขาดการจัดการและควบคุมที่ดี ความไม่ปลอดภัยในการเดินเท้าและขี่จักรยาน การขาดแคลนพื้นที่สีเขียวสาธารณะ ปัญหาระบบระบายน้ำ เป็นต้น

การพัฒนาเขตสาทรให้เป็นย่านพักอาศัยใจกลางเมืองที่น่าอยู่คือการพัฒนาคุณภาพชีวิต ซึ่งเป็นทั้งเรื่องทางกายภาพและสังคม ในด้านกายภาพควรมีการจัดทำผังเขตเพื่อควบคุมการเติบโตของพื้นที่ให้เป็นไปในทิศทางที่ถูกต้องเหมาะสม การจัดทำผังเฉพาะในบางบริเวณที่สำคัญ และการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาที่เป็นผลกระทบจากการจราจรที่ติดขัดในพื้นที่ ในด้านสังคมควรจัดกิจกรรมและโครงการที่ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชน การแลกเปลี่ยนประสบการณ์และวัฒนธรรมของกลุ่มคนที่หลากหลายในพื้นที่ เป็นต้น

กลยุทธ์ที่สามารถนำมาใช้เพื่อพัฒนาเมืองที่น่าอยู่ ได้แก่การสร้างแนวสีเขียว (Greening) การสร้างเขตทางเดินเท้า(ปรับปรุงพุดบาท, ถนนคนเดิน ฯลฯ) การพัฒนาการเดินทางด้วยจักรยาน ลานคนเมือง สภาภาคพื้น เป็นต้น

ในกรณีของเขตสาทร นอกเหนือจากโครงการที่เขตดำเนินการอยู่ ยังสามารถใช้การเดินทางด้วยจักรยานเป็นกลยุทธ์หนึ่งในการสร้างเมืองที่น่าอยู่ ควบคู่กับการสร้างเขตการเดินเท้าที่สะดวก สวยงาม ปลอดภัย เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีการเดินทางภายในระยะใกล้สูง

### 5.1.3 รูป

การพัฒนาการเดินทางด้วยจักรยานในเขตสาทร เป็นส่วนหนึ่งของการแก้ปัญหาการเดินทางของคนที่พักอาศัยในเขตสาทร และเป็นกลยุทธ์หนึ่งในการพัฒนาเขตสาทรให้เป็นย่านพักอาศัยใจกลางเมืองที่น่าอยู่

หากหน่วยงานที่รับผิดชอบเห็นด้วยกับแนวความคิดดังกล่าว ความเป็นไปได้ของการพัฒนาการเดินทางด้วยจักรยานจะขึ้นอยู่กับ ความเป็นไปได้ในการเปลี่ยนมาใช้จักรยานของผู้พักอาศัยในเขตสาทร และความเป็นไปได้ทางกายภาพของการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยาน

ในการศึกษาความเป็นไปได้ในการเปลี่ยนมาใช้จักรยาน จะเริ่มต้นจากสภาพปัจจุบันของการใช้จักรยานในพื้นที่ และการศึกษาถึงความต้องการ และปัจจัยบวกและลบ ที่ส่งผลต่อการตัดสินใจใช้หรือไม่ใช้จักรยานของกลุ่มเป้าหมาย

## 5.2. ความเป็นไปได้ในการเปลี่ยนมาใช้จักรยานของผู้พักอาศัยในเขตสาทร

### 5.2.1 การเดินทางด้วยจักรยานในเขตสาทรในปัจจุบัน(ภาพที่ 5.1)

การศึกษาสภาพปัจจุบันของการใช้จักรยานในพื้นที่ จะทำให้เข้าใจปัญหา และความต้องการของผู้ใช้จักรยานอันจะเป็นข้อมูลสำคัญ และทำให้เข้าใจปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจใช้จักรยานในการเดินทาง และเป็นแนวทางในการนำเสนอเส้นทางให้สอดคล้องกับความต้องการ

การใช้จักรยานในเขตสาทร แม้มีปริมาณน้อยแต่สามารถพบเห็นได้ทุกถนนและชอยย่อยในเขต ในภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจปัจจุบัน(2540) สามารถพบเห็นการขี่จักรยานในพื้นที่ได้มากขึ้น จากลักษณะของผู้ขี่ขี่ เส้นทางที่ขี่ขี่ วัตถุประสงค์ในการใช้จักรยาน ที่ได้จากการสังเกต สัมภาษณ์ และพูดคุยกับผู้ขี่ขี่ สามารถแบ่งกลุ่มผู้ใช้จักรยาน ออกเป็นประเภทได้ดังต่อไปนี้

5.2.1.1 กลุ่มคนที่ใช้จักรยานเป็นส่วนหนึ่งของการประกอบอาชีพ เช่นขายสินค้า ส่งสินค้า เป็นผู้ขี่ขี่ที่มีความชำนาญสูง แม้จะมีสัมภาระบรรทุกอยู่เต็มก็ตาม สามารถขี่ขี่ได้ในเส้นทางทุกลักษณะ ไม่ว่าจะถนนใหญ่ หรือชอยย่อย ไม่ว่าจะมีความชันมากหรือชันน้อย ผู้ขี่ขี่เหล่านี้มักจะหลีกเลี่ยงการขี่จักรยานบนพุดบาท เนื่องจากพุดบาทส่วนใหญ่ไม่ได้ปรับระดับความลาดเอียง ต้องคอยยกจักรยานขึ้น-ลง ตลอดเวลา และพุดบาทส่วนใหญ่แคบ มีสิ่งกีดขวาง และต้องคอยขี่ขี่หลบคนเดินเท้า ทำให้ทำความเร็วไม่ได้ และเสียเวลาในการเดินทาง ผู้ขี่ขี่จักรยานดังกล่าวมักขี่ขี่จักรยานเป็นระยะทางไกลเกิน 2 กิโลเมตร และต้องใช้จักรยานเกือบทุกวัน

ภาพที่ 6.1 การใช้จักรยานในพื้นที่เขตตารในปัจจุบัน(1)



เป็นส่วนหนึ่งของการประกอบอาชีพ



เป็นส่วนหนึ่งของการประกอบอาชีพ



บรรทุกของ



ไปทำงาน



ไปทำงาน



ไปทำงาน

ภาพที่ 5.1 การใช้จักรยานในพื้นที่เขตสารในปัจจุบัน(2)



ไปซื้อสินค้าและบริการ



ไปซื้อสินค้าและบริการ



ไปซื้อสินค้าและบริการ



ไปโรงเรียน



ไปโรงเรียน



ไปธุระส่วนตัว

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



สาเหตุที่ใช้จักรยาน ได้แก่ จักรยานราคาถูกกว่าจักรยานยนต์ ประหยัดกว่า ไม่ต้องเติมน้ำมันและซ่อมเองได้ ไม่มีเงินพอที่จะซื้อจักรยานยนต์ และจักรยานสามารถบรรทุกของ ฟุน แรงประหยัดเวลามากกว่าการเดินทาง และในกรณีสาวยุคสมัย เป็นข้อกำหนดของบริษัทที่ใช้จักรยาน

ปัญหาที่ผู้ใช้จักรยานในกลุ่มดังกล่าวสะท้อน คือกลัวอันตรายจากจักรยานยนต์ เพราะจักรยานยนต์มักจะขับเร็วกว่ารถยนต์ (รถยนต์ทำความเร็วไม่ได้มากบนถนนและขอยย่อย ในเขตสาธิต)และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขับรถประมาท

5.2.1.2 กลุ่มผู้ขี่เพื่อไปซื้อของ หรือไปทำงาน รับ-ส่งลูกไปโรงเรียน หรือไปทำธุระ ใกล้ๆบ้าน ผู้ขี่เป็นแม่บ้าน พ่อบ้าน คนทำงานที่พักอาศัยใกล้แหล่งงาน และเด็กโต จะขี่ในระยะทางสั้นๆไม่เกิน 1 กิโลเมตร มีความชำนาญไม่สูงมักหลีกเลี่ยงการขี่บนถนนใหญ่ หรือถ้าจำเป็นก็จะใช้ถนนใหญ่ให้น้อยที่สุด มักพบเห็นตามขอยย่อยที่รถไม่พลุกพล่าน และย่านตลาดสด สาเหตุที่ใช้จักรยานเนื่องจากฟุนแรงและประหยัดเวลามากกว่าการเดินทาง สามารถบรรทุกคน สิ่งของเล็กๆน้อยๆ สะดวกรวดเร็วกว่าการเดินเท้า

ปัญหาสำคัญที่ผู้ขี่ตระหนัก คือความปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งอันตรายจากจักรยานยนต์ ในกรณีที่ขี่ในขอยย่อย เพราะขอยย่อยส่วนใหญ่แคบ รถยนต์ไม่สามารถวิ่งเร็ว แต่จักรยานยนต์มักขี่ด้วยความรวดเร็ว และบางครั้งยังรูดล้าขึ้นไปบนฟุตบาท และตรอกทางเท้าภายในชุมชนอีกด้วย

ในกรณีที่ขี่บนฟุตบาท แม้มีอันตรายน้อยกว่า แต่ไม่ได้รับความสะดวก เพราะต้องคอยยกจักรยานขึ้นลง จึงทำให้ไม่สามารถขี่ในระยะทางไกลขึ้นได้ การขี่บนฟุตบาทที่ต้องคอยหลบเลี่ยงคนเดินเท้า ไม่รู้สึกเป็นปัญหา เพราะไม่ต้องการใช้ความเร็วมาก ขี่ไปเรื่อยๆตามจังหวะของจักรยานและคนเดินเท้า

5.2.1.3. กลุ่มที่ขี่จักรยานเพื่อความสนุกเพลิดเพลิน จะขี่กันเป็นกลุ่ม ในหมู่เด็กโตและวัยรุ่น ในลักษณะ แก๊งค์จักรยาน พบเห็นในขอยย่อยที่รถยนต์ใช้น้อยหรือขอยตัน ในบางครั้งอาจขี่ออกมานบนฟุตบาท หรือบนถนน พร้อมกันเป็นกลุ่มๆ จึงเป็นที่สังเกตของรถยนต์ที่วิ่งอยู่บนถนน ทำให้รถยนต์ต้องเพิ่มความระมัดระวัง บ่อยครั้งที่จะแข่งกันขี่ด้วยความคึกคะนอง การขี่ในลักษณะดังกล่าวก็ควรวางการสัญจรปรกติบนถนนและฟุตบาท รถยนต์ต้องชะลอความเร็ว และคนเดินเท้าต้องหยุดรอให้ขบวนจักรยานผ่านไปเสียก่อน

สาเหตุของการขี่ ก็เพื่อความสนุกสนาน เป็นลักษณะการผจญภัย ที่ให้ความตื่นเต้นท้าทาย เป็นพวกพ้อง เป็นหมู่เหล่า มักสร้างความกังวลให้ผู้ปกครอง เนื่องจากกลัวว่าจะประสบอุบัติเหตุจากการขี่ แต่ถ้ามีสถานที่ที่สามารถขี่ได้อย่างปลอดภัย จะช่วยลดความกังวลของผู้ปกครอง อีกทั้งเป็นการออกกำลังกายและเรียนรู้เรื่องการรวมกลุ่มที่ดี

ภาพที่ 5.1 การใช้จักรยานในพื้นที่เขตดาวในปัจจุบัน(3)



เพื่อความเพลิดเพลิน



เพื่อความเพลิดเพลิน



เพื่อความเพลิดเพลิน



การใช้จักรยานของยามรักษาการณ์ในขอนแก่น



ร้านซ่อมจักรยาน



จุดบริการซ่อมจักรยานในชุมชนหน้าต.ธรรมศาสตร์

5.2.1.4. กลุ่มผู้ที่มีจุดยืนแน่วแน่ที่ต้องการเดินทางด้วยจักรยาน มักใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางประจำ เช่นเดียวกับผู้ใช้จักรยานยนต์ และรถยนต์ ระยะทางในการขับขี่ไม่เป็นอุปสรรคสำคัญในการเลือกใช้จักรยานในการเดินทางประจำ มักใช้จักรยานเดินทางไปทำงาน ผู้ใช้จักรยานกลุ่มนี้จะขับขี่จักรยานด้วยความชำนาญ โดยขับขี่บนท้องถนน ร่วมกับรถยนต์ จักรยานที่ใช้เป็นจักรยานที่มีประสิทธิภาพสูง มีอุปกรณ์ครบถ้วน เช่นกระจกมองหลัง ไฟ เกียร์ คาดที่ปิดจุกกันฝุ่น บางคนสวมหมวกกันกระแทก และใส่แว่นกันฝุ่น พบทั้งคนไทย และคนต่างชาติ มีเส้นทางเดินทางประจำ พบเห็นได้บนถนนทั่วไป ในกรุงเทพมหานคร ในพื้นที่ศึกษาพบได้บนถนนสาทร พระรามสี่ ในช่วงเวลาเร่งด่วน ข้อจำกัดทางกายภาพในความรู้สึกของคนทั่วไปไม่เป็นอุปสรรคในการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางของคนกลุ่มนี้ แต่ถ้ารัฐมีมาตรการส่งเสริม สนับสนุน อำนวยความสะดวก กลุ่มผู้ใช้จักรยานกลุ่มนี้จะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น

การใช้จักรยานที่พบเห็นมากที่สุดในพื้นที่ คือการใช้จักรยานในกลุ่มที่ 2 โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การขับขี่เพื่อไปซื้อของเล็กๆน้อยหน้าปากซอย ปัญหาสำคัญที่ผู้ใช้จักรยานในทุกกลุ่มสะท้อนคือ ปัญหาความปลอดภัยในการขับขี่ ผู้ขับขี่ทุกคนที่พูดคุยด้วยมีความเชื่อว่า หากรัฐสามารถแก้ปัญหาเรื่องความปลอดภัย และอำนวยความสะดวกให้กับการใช้จักรยาน เขาจะใช้จักรยานบ่อยขึ้น และใช้ได้หลายวัตถุประสงค์ยิ่งขึ้น ในระยะทางที่ไกลขึ้น นอกจากนี้ คนที่ไม่กล้าใช้จักรยานในปัจจุบันจะหันมาใช้จักรยานมากขึ้น

## 5.2.2 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้หรือไม่ใช้จักรยาน

ในการตัดสินใจกระทำใดๆก็ตาม มักเป็นผลลัพธ์ของแรงเสริมและแรงต้าน จากการศึกษาในหัวข้อ ข้อคิดเห็นที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยาน ของการศึกษาคำถามเป็นไปไม่ได้ในการพัฒนาช่องทางจักรยานในกรุงเทพมหานคร และจากการศึกษาโดยการสัมภาษณ์ ในลักษณะพูดคุยถามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน และผู้ที่เดินทางด้วยการเดินเท้าและใช้บริการขนส่งสาธารณะต่อการเดินทางด้วยจักรยานในพื้นที่ ทำให้สามารถประมวลปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้หรือไม่ใช้จักรยานดังนี้

### 5.2.2.1 ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในปัจจุบัน

1). ความปลอดภัย เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดที่บั่นทอนผู้ใช้จักรยานในปัจจุบัน และเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้ผู้เดินทางไม่เลือกใช้จักรยาน ประเด็นของความไม่ปลอดภัยที่สำคัญที่สุดคือสิ่งที่ต้องขับขี่ร่วมกับรถยนต์ และจักรยานยนต์ โดยความรู้สึกที่ไม่ปลอดภัยจะเกิดขึ้นกับจักรยานยนต์มากกว่ารถยนต์ เมื่อถามถึงความเห็นในการเลือกใช้จักรยานหากมีการจัดทำช่องทางจักรยานที่ปลอดภัย ในกลุ่มที่ปัจจุบันใช้บริการขนส่งสาธารณะ พบว่า 83.2% จะเปลี่ยนมาใช้จักรยาน(จากงานวิจัยเรื่องความเป็นไปไม่ได้ในการพัฒนาช่องทางจักรยานในกรุงเทพมหานคร)

ประเด็นอื่นที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย คือการขับขี่ในซอยเปลี่ยว  
ในช่วงเวลากลางคืน

2). ระยะทาง ระยะทางที่ให้ความรู้สึกที่ไกลเกินกว่าที่จะขี่จักรยาน  
ได้ จะแตกต่างกันในแต่ละบุคคล ตามเพศ อายุ ความชำนาญในการขับขี่ ระยะทางช่วงที่ซ้อนทับกัน  
ของกลุ่มต่างๆ คือระยะทางที่ไม่เกิน 2 กิโลเมตร

3). ความสามารถในการขี่จักรยาน บางคนที่ไม่เป็น หรือยังไม่  
ชำนาญ บังคับดังกล่าว สามารถเปลี่ยนแปลงได้ เพราะการหัดขี่จักรยานไม่ใช่เรื่องยาก และไม่ใช่อันตรายมากเพราะความเร็วต่ำ ไม่ใช่พาหนะที่ติดตั้งเครื่องยนต์

4). มลภาวะ ในกรณีที่ใช้เส้นทาง เดียวกับเส้นทางที่มีรถยนต์คับคั่ง

#### 5.2.2.2 ..ปัจจัยที่ส่งเสริมให้เกิดการใช้จักรยานในปัจจุบัน

1). ปัญหาโรคติด ที่ทำให้การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ และรถ  
ยนต์ ในช่วงโมงเร่งด่วน มีความเร็วไม่แตกต่างจากการเดินเท้ามากนัก ภาวะดังกล่าวทำให้สามารถใช้  
จักรยานแทนเดินทางภายในเขตได้เร็วกว่าการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ รถยนต์ และเดินเท้า

2). จักรยานมีราคาไม่แพง กลุ่มเป้าหมายที่เดินทางด้วยขนส่ง  
สาธารณะ และเดินเท้า สามารถเป็นเจ้าของจักรยานได้ง่ายกว่าจักรยานยนต์และรถยนต์

3). ค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยจักรยานไม่แพง ในระยะยาว  
ประหยัดกว่า การใช้บริการขนส่งสาธารณะ

4). จักรยานไม่สร้างมลพิษ ผู้ใช้จักรยานคือผู้ที่รักษาสิ่งแวดล้อม  
เป็นความคิดเห็นและความรู้สึกของกลุ่มนักเรียนระดับมัธยมในพื้นที่

5). ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำในปัจจุบัน(2540) ที่มีการคาดการณ์ว่าจะ  
ตกต่ำต่อเนื่องไปอีก 2-5 ปีซึ่งส่งผลต่อการว่างงาน และรายได้ที่ลดลง ทำให้ประชาชนตระหนักว่าต้อง  
ประหยัด และลดรายจ่ายให้มากที่สุด ซึ่งการเดินทางด้วยจักรยานในระยะใกล้เป็นหนทางหนึ่งที่จะช่วย  
ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางประจำวัน หากรัฐสนับสนุน และสร้างความมั่นใจได้ว่า การเดินทาง  
ด้วยจักรยานมีความปลอดภัย ข้อคิดเห็นนี้ผู้ตอบส่วนใหญ่คือแม่บ้าน คนทำงานที่มีรายได้น้อยจนถึง  
ปานกลาง และนักเรียน

การให้น้ำหนัก หรือความสำคัญกับค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางนี้  
มีความแตกต่างกันตามช่วงเวลา กล่าวคือจากการวิจัยในช่วงปี 2534 โดยหน่วยวิจัยการจราจรขนส่งพบ  
ว่า ปัจจัยเรื่องค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ไม่ส่งผลมากนักต่อการเลือกใช้หรือไม่ใช้จักรยาน ในขณะที่การ  
สอบถามของผู้วิจัยในช่วงปี 2540 พบว่าผู้เดินทางให้ความสำคัญกับเรื่องค่าใช้จ่ายมากขึ้น

หากสามารถลด หรือกำจัดปัจจัยที่เป็นอุปสรรค และเพิ่มความหนักแน่นให้กับปัจจัยที่ส่งเสริมการใช้จักรยาน จะมีผู้ใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้นอย่างแน่นอน

การจะลดปัจจัยที่เป็นอุปสรรค ต้องมีการจัดสร้างทางจักรยานที่มีความปลอดภัย ในเส้นทางที่สามารถตอบสนองวัตถุประสงค์ในการเดินทางภายในเขต ควรเป็นเส้นทางที่สั้น จากย่านพักอาศัย พยายามหลีกเลี่ยงจากมลพิษให้ได้มากที่สุด โดยที่ความปลอดภัยเป็นประเด็นที่สำคัญที่สุด จะเห็นว่าการลดปัจจัยที่เป็นอุปสรรคดังกล่าว ในเบื้องต้นขึ้นอยู่กับความเป็นไปได้ทางกายภาพเป็นสำคัญ

ส่วนการเพิ่มปัจจัยที่ส่งเสริมการใช้จักรยาน ได้แก่ การเพิ่มโอกาสในการเป็นเจ้าของจักรยาน และการเพิ่มบทบาทของการเดินทางด้วยจักรยาน ให้เท่าเทียมกับ การเดินทางรูปแบบอื่นที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพราะภาวะเศรษฐกิจ และภาวะรถติด เป็นปัจจัยที่ยังจะดำรงอยู่อีกนาน

การเพิ่มโอกาสในการเป็นเจ้าของจักรยาน จะมีประโยชน์ก็ต่อเมื่อ การเพิ่มบทบาทของการเดินทางด้วยจักรยานในพื้นที่เป็นจริง ซึ่งการเพิ่มบทบาทของการเดินทางด้วยจักรยาน ขึ้นอยู่กับความเป็นไปได้ทางกายภาพในการจัดทำเส้นทาง และขึ้นอยู่กับนโยบาย แผนงาน และโครงการ ที่จะสนับสนุนการใช้จักรยานของรัฐฯ ทั้งส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น ที่ปัจจุบันเริ่มมีแนวโน้มที่ดีขึ้น ดังนั้น ความเป็นไปได้ในการเลือกใช้จักรยานในการเดินทาง ในเบื้องต้นขึ้นอยู่กับความเป็นไปได้ทางกายภาพที่ต้องจัดสร้างเส้นทางให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้เดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ เดินเท้า และผู้ใช้จักรยานในปัจจุบัน

### 5.3 ความเป็นไปได้ทางกายภาพ

คือ ความเป็นไปได้ที่จะจัดทำ โครงข่ายทางจักรยาน(ทางจักรยานและจุดจอด) ตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

-เส้นทางจักรยานต้องมีความปลอดภัย จากอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้จากรถยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จักรยานยนต์ ทั้งนี้ต้องไม่รบกวน และสร้างปัญหาให้กับการเดินทางเท้ามากนัก

-ต้องเป็นเส้นทางที่ตอบสนองความต้องการเดินทางภายในพื้นที่ของกลุ่มที่เดินเท้าและใช้บริการขนส่งสาธารณะ คือมีแนวเส้นทางที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการเดินทางโดยเส้นทางเดินทางไปโรงเรียนมีความสำคัญที่สุด เนื่องจากมีปริมาณการเดินทางสูงสุด รองลงมาเป็นเส้นทางเดินทางไปทำงานของผู้มีรายได้น้อย และเส้นทางเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการ ตามลำดับ

- หากเป็นไปได้ควรเป็นเส้นทางที่ทำให้การเดินทางไปยังจุดปลายทางสั้นที่สุด
- หากเป็นไปได้ควรหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีมลพิษมากที่สุด
- จุดจอดจักรยานควรมีความปลอดภัย สามารถป้องกันการสูญหายได้

โดยเงื่อนไขที่สำคัญที่สุดคือเรื่องความปลอดภัย และการจัดทำเส้นทางที่สามารถตอบสนองการเดินทางภายในเขต

### 5.3.1 ประเภทของเส้นทางจักรยานและเกณฑ์ต่างๆที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางด้วยจักรยาน พบว่า ทางจักรยานสามารถแบ่งได้เป็น

5.3.1.1 ช่องทางจักรยาน(Bike Lane) คือทางจักรยานในเส้นทางที่สามารถจัดทำช่องทางเฉพาะของจักรยาน ที่ห้ามการเดินทางด้วยรูปแบบอื่น เข้ามาใช้ช่องทาง

จากเอกสารBicycle Facility Planning:A resource for Local Governments Anderson และ Mussler(1991)ได้เสนอหลักเกณฑ์ในการจัดทำเส้นทางจักรยานว่า เส้นทางจักรยานควรมีความกว้างระหว่าง4-5ฟุต(ประมาณ1.2-1.5เมตร) สำหรับการขับขี่ในทิศทางเดียว และถ้าทำได้ควรหลีกเลี่ยงการจัดทำช่องทางจักรยานแบบสวนทางกัน สำหรับเอกสารการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาช่องทางจักรยานในกรุงเทพมหานคร โดยหน่วยวิจัยการจราจรและการขนส่ง คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เสนอให้ช่องทางจักรยานมีความกว้างประมาณ 1.0-1.5 เมตร ในการขับขี่ทางเดียว จากการทดลองขับขี่จักรยานและพูดคุยกับผู้ขับขี่จักรยานในพื้นที่ พบว่า ความกว้างขนาด1 เมตร พอจะขับขี่ได้ในทิศทางเดียว แต่ขอบทางทั้งสองข้างต้องไม่มีสิ่งกีดขวางในแนวตั้ง เช่นอาคาร รั้ว หรือคลอง เป็นต้น มิเช่นนั้นจะเกิดสภาพที่เป็นชอก หรือช่อง อันตรายต่อการขับขี่ ส่วนความกว้าง1.2-1.5เมตร เป็นความกว้างที่ขับขี่ได้อย่างสบายในทิศทางเดียว แต่ควรมีแนวรั้วกัน ถ้าเป็นทางจักรยานริมคูน้ำ

ในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการสวนทางภายในช่องทางได้ ความกว้างของช่องทางไม่ควรต่ำกว่า1.75-2.0เมตร กึ่งกลางของเส้นทางควรขีดช่องแบ่งเพื่อกำหนดทิศทางการขับขี่ที่ทำให้การขับขี่สวนกันมีความปลอดภัย

ช่องทางจักรยาน(Bike Lane) สามารถแบ่งได้เป็น ช่องทางจักรยานบนถนนหรือถนนซอยหรือBike Lane(R) ช่องทางจักรยานบนฟุตบาทหรือBike Lane(FB) และช่องทางจักรยานเลียบบคลองหรือBike Lane(W)

#### 1) ช่องทางจักรยานบนถนนหรือถนนซอยหรือBike Lane(R)

เป็นช่องทางจักรยานที่ใช้เส้นทางร่วมกับรถยนต์ และจักรยานยนต์ ควรจัดทำบนถนนหรือถนนซอยที่มีความกว้างเพียงพอ ในเส้นทางที่รถยนต์ใช้น้อย หรือมีการใช้ผิวจราจรที่ไม่เต็มประสิทธิภาพ เช่นรถจอดตลอดเวลาเป็นต้น นอกจากนี้ยังสามารถจัดทำบนถนนหรือซอยย่อยที่สามารถจัดระบบเดินทางเดียวแล้วยังมีพื้นที่ว่างพอที่จะจัดทำช่องทางจักรยาน

#### 2) ช่องทางจักรยานบนฟุตบาทหรือBike Lane(FB)

เป็นช่องทางจักรยานที่ใช้เส้นทางร่วมกับคนเดินเท้า จากการทดลอง  
 ขับขี่จักรยานบนฟุตบาทในพื้นที่ และจากการพูดคุยกับผู้ใช้จักรยาน พบว่า ถ้ากรม. และเขต แก้ปัญหา  
 เรื่องการลดระดับคันหินของฟุตบาทบริเวณแยกขอย่อยตามโครงการปรับปรุงทางเท้า ดังได้กล่าวถึง  
 แล้วในบทที่ 4 จะทำให้ขับขี่จักรยานบนฟุตบาทได้สะดวกขึ้น แต่แม้จะปรับปรุงแล้ว ฟุตบาทบางเส้น  
 ทางก็ยังไม่เหมาะสมที่จะจัดทำช่องทางจักรยาน ฟุตบาทที่สามารถจัดทำช่องทางจักรยานที่ปลอดภัย  
 สำหรับจักรยานและคนเดินเท้า ควรมีลักษณะดังต่อไปนี้

(1) ต้องมีสิ่งกีดขวางถาวรน้อย เช่น เสาไฟฟ้า ป้ายรถเมล์ เป็นต้น  
 และสิ่งกีดขวางเหล่านี้ ต้องวางตัวอย่างค่อนข้างเป็นระเบียบ

(2) ต้องเป็นเส้นทางที่คนเดินเท้าไม่พลุกพล่านมากตลอดทั้งวัน  
 เส้นทางที่คนเดินเท้าพลุกพล่านมาก ได้แก่เส้นทางที่ผ่านย่านพาณิชย์และการบริการของชุมชน เช่นย่าน  
 ตลาดสด อาคารพาณิชย์ ซึ่งมักเป็นเส้นทางที่รถประจำทางผ่าน และมีคนเดินเข้า-ออกร้านค้าตลอดทั้ง  
 วัน เส้นทางดังกล่าวจะจัดทำทางจักรยานได้ต่อเมื่อฟุตบาทมีความกว้างมากพอที่จะจัดระเบียบให้กับ  
 จักรยานและคนเดินเท้าได้

(3) ความกว้างของฟุตบาทต้องพอเหมาะ เนื่องจากต้องแบ่งพื้นที่  
 อย่างต่ำเมตรสำหรับช่องทางจักรยาน แต่ฟุตบาทควรมีความกว้างเท่าใดนั้น ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบอื่น  
 เช่นปริมาณคนเดินเท้าในเส้นทาง การวางตัวของสิ่งกีดขวางถาวร การใช้ที่ดินในบริเวณดังกล่าว และ  
 ความเคยชินของคนเดินเท้าที่จะใช้เส้นทางร่วมกับจักรยาน ในกรณีฟุตบาทที่คนเดินเท้าไม่มาก และมี  
 สิ่งกีดขวางซึ่งถือเป็นจุดวิกฤตของเส้นทางน้อย ควรมีความกว้างไม่ต่ำกว่า 3 เมตร ส่วนบริเวณที่คน  
 เดินเท้ามาก แต่จุดวิกฤตน้อย ควรมีความกว้างไม่ต่ำกว่า 4 เมตร ส่วนบริเวณที่คนเดินเท้ามาก และจุด  
 วิกฤตมาก ไม่ควรจัดทำเส้นทางจักรยาน อย่างไรก็ตาม ในอนาคตถ้าคนเดินเท้าและผู้ขับขี่จักรยานมี  
 ความเคยชินที่จะใช้เส้นทางร่วมกัน ข้อจำกัดเรื่องความกว้างของฟุตบาทอาจลดน้อยลง

### 3) ช่องทางจักรยานเลียบบคลอง หรือBike Lane(W)

เป็นช่องทางจักรยานที่สร้างเลียบบคลอง เป็นเส้นทางที่ปลอดภัย  
 และมีมลพิษน้อยที่สุด เนื่องจากไม่ต้องใช้เส้นทางร่วมกับรถยนต์และจักรยานยนต์ สามารถออกข้อ  
 บังคับไม่ให้จักรยานยนต์ใช้เส้นทางดังกล่าวได้ จะเป็นเส้นทางเฉพาะสำหรับคนเดินเท้า และผู้ขับขี่จ  
 ักรยานเท่านั้น

5.3.1.2 ทางสำหรับจักรยานหรือBicycle-Zone, Bicycle route คือเส้นทางที่กำหนดให้  
 การเดินทางด้วยจักรยานเป็นรูปแบบหลักของการเดินทางในเส้นทาง ที่การเดินทางด้วยพาหนะที่ติด  
 เครื่องยนต์จะต้องให้ทางแก่จักรยานและคนเดินเท้า หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นในเส้นทาง รถยนต์และจ  
 ักรยานยนต์จะเป็นฝ่ายผิดไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น เป็นเส้นทางที่มีการปรับปรุงทางกายภาพ จัดทำ  
 สัญลักษณ์เพื่อให้ข้อมูลหรือบอกทิศทางอย่างต่อเนื่องตลอดเส้นทางให้กับการเดินทางด้วยจักรยาน เป็น

เส้นทางที่ใช้ร่วมกับการเดินทางด้วยรูปแบบอื่นๆ เช่นการเดินเท้า รถยนต์ ถนนและถนนขอยที่สามารถจัดทำBicycle-Zoneได้ ควรเป็นถนนขอยที่ไม่มีความสำคัญหรือมีความสำคัญน้อยสำหรับการเดินทางด้วยรถยนต์ และเป็นเส้นทางที่ปกตารถยนต์ใช้น้อย เนื่องจากความกว้างของเส้นทางที่ไม่เพียงพอจึงไม่สามารถจัดทำช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยานได้

5.3.1.3 Bicycle path หรือGreen Way คือเส้นทางที่อนุญาตให้ใช้เฉพาะคนเดินเท้าหรือพาหนะที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ หรือเส้นทางที่ให้ใช้เฉพาะรถจักรยาน จักรยานสามารถใช้เส้นทางดังกล่าวได้อย่างปลอดภัย

### 5.3.2 โคจรข่ายปัจจุบันที่มีความเป็นไปได้ทางกายภาพในการจัดทำทางจักรยาน

จากลักษณะของทางจักรยานแต่ละประเภทที่ได้กล่าวถึง เมื่อพิจารณาสัมพันธ์กับโครงข่ายของการเดินทางรูปแบบต่างๆที่มีอยู่ปัจจุบันในพื้นที่พบว่า เส้นทางที่มีความเป็นไปได้ในการปรับปรุงสภาพกายภาพเพื่อจัดทำทางจักรยานในเขตสาทร สามารถแบ่งได้เป็นหมวดหมู่ดังนี้(แผนที่ที่5.1)

#### 5.3.2.1 พุดบาทที่สามารถจัดทำทางจักรยานได้(เส้นสีน้ำเงิน)

เป็นพุดบาทตามเกณฑ์ที่ได้กล่าวถึงในหัวข้อช่องทางจักรยานบนพุดบาท มีความกว้างมากกว่า3เมตรอย่างต่อเนื่อง ได้แก่พุดบาทของถนนพระราม6 ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ถนนสาทรใต้บางช่วง ถนนพระรามสี่บางช่วง ถนนจันทน์บางช่วง ถนนเซนต์หลุยส์บางช่วงถนนสวนพลูบางช่วง ถนนนางลิ้นจี่ ดังแสดงในแผนที่5.1 สามารถจัดทำช่องทางจักรยานได้ หากเป็นเส้นทางที่สอดคล้องกับการเดินทางภายในเขต

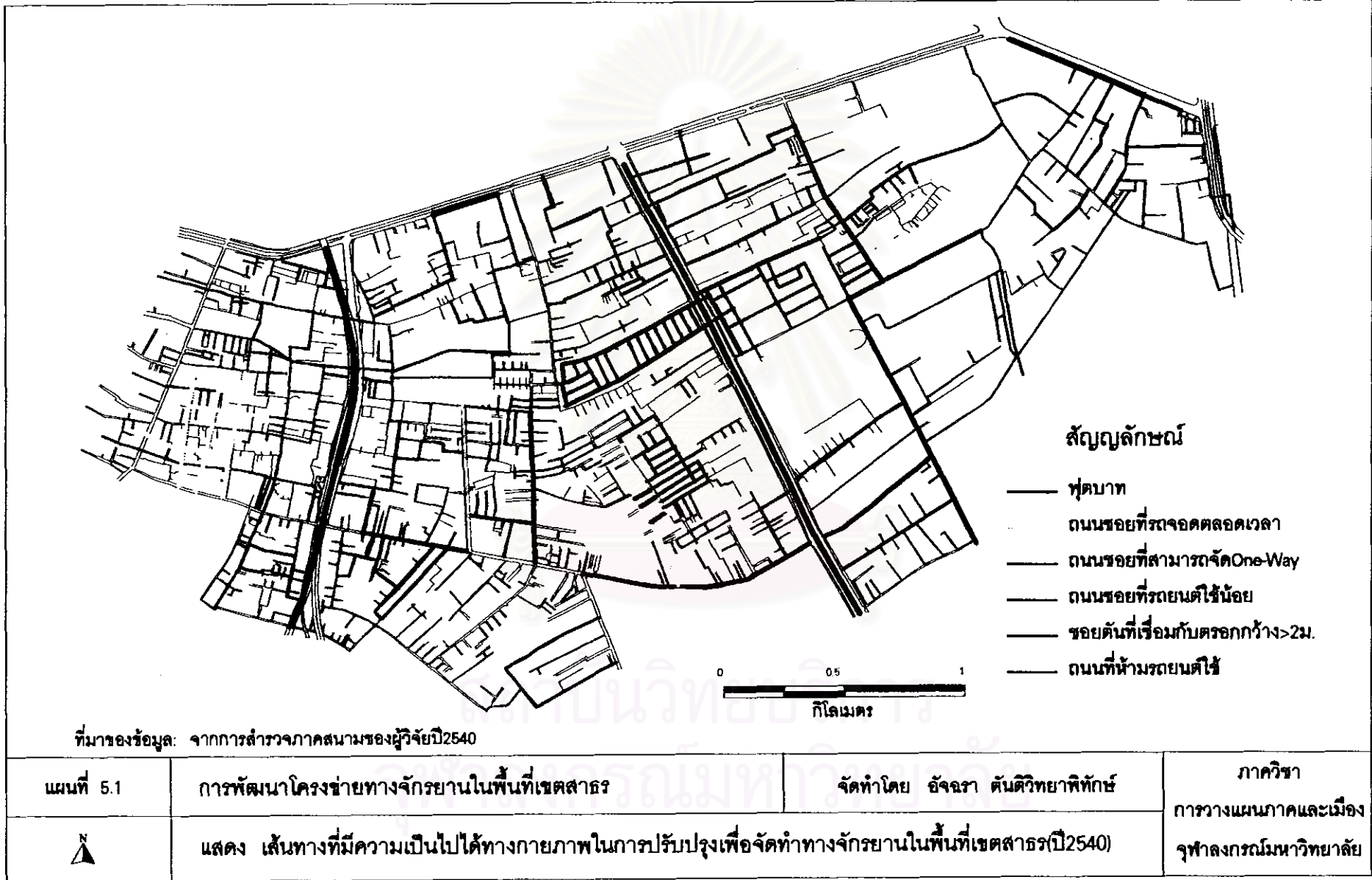
#### 5.3.2.2 ถนนขอยที่มีรถจอดตลอดเวลา(เส้นสีเหลือง)

เป็นถนนที่มีขนาดกว้าง แต่มีการใช้ผิวจราจรไม่เต็มประสิทธิภาพ มีรถยนต์จอดตลอดเวลา ได้แก่ขอยจันทน์42 44 และ48 ขอยเจริญกรุง69 และขอยหลังวัดสุทธิวราราม ที่มีการขยายถนนเพื่อรองรับการก่อสร้างศาลาอาญาและศาลแขวงพระนครใต้ ปัจจุบันรถยนต์จอดตลอดเวลาทั้งสองฝั่ง เช่นเดียวกับขอยเย็นจิตต์ ส่วนถนนทูลกระหม่อมเป็นถนนที่รถยนต์จอดตลอดเวลาฝั่งใดฝั่งหนึ่ง พื้นผิวจราจรที่สูญเสียไปกับการจอดของรถยนต์ น่าจะจัดสรรทำช่องทางจักรยานแทน หากถนนและถนนขอยดังกล่าวเป็นเส้นทางที่สอดคล้องกับการเดินทางของจักรยานในเขต

#### 5.3.2.3 ถนนขอยที่สามารถจัดระบบเดินรถทางเดียว(เส้นสีชมพู)

ได้แก่ถนนขอยที่สามารถจัดระบบเดินรถทางเดียวโดยไม่กระทบการเดินทางของรถยนต์มาก ไม่ทำให้รถยนต์ต้องเดินทางอ้อมในระยะทางไกล เพราะมีวงรอบเล็ก ได้แก่เส้นทางขอยบำเพ็ญกุศล-วัดปรก2-วัดปรก-พระราม6 เส้นทางวัดปรก1-เย็นจิตต์-สำนักงานเขตสาทร เส้นทางอาคารสงเคราะห์สาย6และ7 เส้นทางประสานมิตร-ทวีสิทธิ์ บางเส้นทางเป็นเส้นทางที่จัดระบบเดินรถทางเดียวในปัจจุบันที่มีความกว้างเพียงพอที่จะจัดทำทางจักรยาน ได้แก่เส้นทางจันทราทิพย์-เฉลิมพร เส้นทาง





เข็นต้นลุยส์2 เส้นทางชอยทิกุล เส้นทางสะพานคู่-สุวรรณสวัสดิ์ เส้นทางทั้งหมดเป็นเส้นทางที่มีความกว้างเพียงพอที่จะแบ่งพื้นที่บางส่วนเพื่อจัดทำช่องทางจักรยาน

#### 5.3.2.4 ถนนชอยที่รถยนต์ใช้น้อย(เส้นสีเขียวอ่อน)

ได้แก่ถนนในลำดับศักยภาพLocal Road ที่ไม่มีความเหมาะสมหรือไม่สามารถจัดระบบเดินรถทางเดียว แต่มีความกว้างไม่เพียงพอที่จะจัดทำช่องทางจักรยาน ถนนดังกล่าวรถยนต์ใช้น้อย แต่สามารถเชื่อมกับเส้นทางที่มีความเป็นไปได้ในการจัดทำทางจักรยานเส้นทางอื่นๆได้ หากเป็นเส้นทางที่สอดคล้องกับการเดินทางภายในพื้นที่ สามารถที่จะจัดทำทางสำหรับจักรยานหรือBicycle-Zone ในเส้นทางดังกล่าวได้

#### 5.3.2.5 ขอยตันต่อเนื่องกับตรอกทางเท้ากว้างมากกว่า2เมตร(เส้นสีเขียวแก่)

ขอยตันที่สามารถเดินเท้าทะลุได้ ส่วนใหญ่จะเชื่อมกับเส้นทางเดินเท้าประเภทตรอก และทางเดินเท้าริมคลองดังได้กล่าวถึงแล้ว เส้นทางดังกล่าวสามารถปรับปรุงเพื่อจัดทำทางจักรยานประเภทBicycle-Zoneได้ แต่ควรมีความกว้างของส่วนที่เป็นตรอกเดินเท้ามากกว่าหรือเท่ากับ 2 เมตร เพื่อให้การเดินเท้าและขี่จักรยานในเส้นทางเดียวกันได้รับความสะดวก เส้นทางดังกล่าวได้แสดงในแผนที่5.1

#### 5.3.2.6 เส้นทางที่ห้ามรถยนต์ใช้(เส้นสีเขียวเข้ม)

เป็นเส้นทางที่สามารถจัดทำทางจักรยานประเภท Green Way ซึ่งมีความปลอดภัยสูง ได้แก่เส้นทางในสถานวัดดอน และสถานสมาคมแต่จิว ดังแสดงในแผนที่5.1 หากเป็นเส้นทางที่สอดคล้องกับการเดินทางภายในพื้นที่ สามารถขอความร่วมมือในการเปิดให้จักรยานเข้าใช้เส้นทางได้

#### 5.3.2.7 เส้นทางคู-คลอง

คู-คลองในเขตสาทร ปัจจุบันใช้ประโยชน์เพื่อระบายน้ำ ส่วนใหญ่มีการจัดทำคันเขื่อนเสร็จแล้ว บริเวณแนวสันเขื่อนเป็นทางเดินเท้า ที่สามารถปรับปรุงเพื่อจัดสร้างช่องทางจักรยาน โดยขยายพื้นที่ทางเดินเท้าเดิมให้มีความกว้างเพียงพอ สำหรับการใช้เส้นทางร่วมกันระหว่างจักรยานและคนเดินเท้า ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความปลอดภัยสูง ไม่ต้องเวนคืนที่ดิน และไม่รบกวนการเดินทางด้วยรูปแบบอื่น

โครงข่ายคู-คลองที่มีความสมบูรณ์ จะอยู่ใกล้แม่น้ำเจ้าพระยา ในพื้นที่ระหว่างถนนเจริญกรุงและถนนพระราม6

### 5.3.3 สรุป

เส้นทางที่มีความเป็นไปได้ทางกายภาพในการจัดทำทางจักรยานไม่ใช่เส้นทางที่จะต้องจัดทำทางจักรยาน ทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับว่าเส้นทางดังกล่าวสามารถตอบสนองการเดินทางภายในพื้นที่ได้หรือไม่ ได้แก่การเดินทางไปโรงเรียน การเดินทางไปทำงาน และการเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการ

ในท้องถิ่น ซึ่งพื้นที่หรือบริเวณที่เป็นจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางที่สำคัญของการเดินทางภายในได้กล่าวถึงแล้วในบทที่ 3

#### 5.4 สรุป

การพัฒนาการเดินทางด้วยจักรยานในเขตสาทร เป็นส่วนหนึ่งของการแก้ปัญหาการเดินทางของคนที่พักอาศัยในเขตสาทร และเป็นกลยุทธ์หนึ่งในการพัฒนาเขตสาทรให้เป็นย่านพักอาศัยใจกลางเมืองที่น่าอยู่

ในบริบทของการแก้ปัญหาการเดินทางของผู้พักอาศัยในเขตสาทร เนื่องจากเขตสาทรเป็นพื้นที่ที่มีความถี่ของการเดินทางภายในเขตที่มีระยะทางไกลที่สุด(จากการใช้ที่ดินแบบผสมที่ค่อนข้างครบถ้วนสมบูรณ์) แต่ได้รับผลกระทบจากการเดินทางของรถยนต์จากภายนอก การเดินทางด้วยจักรยานในปัจจุบันจึงมีบทบาทหลักอยู่ที่การเดินทางภายในเขตสาทร(Local Transportation) ซึ่งกลุ่มเป้าหมายหลักในปัจจุบันคือนักเรียน คนทำงานผู้มีรายได้น้อย และ แม่บ้าน เนื่องจากเป็นกลุ่มที่เดินทางภายในเขตและใช้บริการขนส่งสาธารณะและเดินเท้าในสัดส่วนที่สูง สำหรับบทบาทของการเดินทางเพื่อต่อขนส่งสาธารณะ(Bike and Ride)ในปัจจุบันยังเป็นบทบาทรอง แต่ในอนาคตภายหลังจากที่โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเสร็จสมบูรณ์และเปิดให้ใช้บริการ การใช้จักรยานเพื่อต่อขนส่งสาธารณะจะมีบทบาทสูงขึ้น ส่วนการใช้จักรยานในการเดินทางไปทำงานของกลุ่มคนทำงานที่มีรายได้ปานกลางและสูงจะมีบทบาทสูงขึ้นในอนาคตภายหลังจากที่สัดส่วนของการเดินทางไปทำงานภายในเขตของกลุ่มคนดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้นจากการย้ายถิ่นเข้ามาพักอาศัยใกล้แหล่งงาน ดังได้กล่าวถึงในบทที่ 3

ในบริบทของการพัฒนาเมืองที่น่าอยู่ การพัฒนาการเดินทางด้วยจักรยานสามารถใช้เป็นกลยุทธ์หนึ่งในการพัฒนาเขตสาทรให้เป็นย่านพักอาศัยใจกลางเมืองที่น่าอยู่ที่สามารถพัฒนาควบคู่ไปกับการสร้างเขตปลอดพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์และโครงข่ายทางเดินเท้า ร่วมกับการใช้กลยุทธ์ด้านอื่นๆ

การพัฒนาการเดินทางด้วยจักรยานในเขตสาทร จะสำเร็จหรือไม่ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบ 3 ประการคือ นโยบายและการปฏิบัติของหน่วยงานที่รับผิดชอบ การเปลี่ยนมาใช้จักรยานของประชากร และความเป็นไปได้ทางกายภาพในการจัดทำโครงข่ายทางจักรยาน ซึ่งความเป็นไปได้ทางกายภาพในการจัดทำโครงข่ายจักรยานที่มีความปลอดภัยและสามารถตอบสนองการเดินทางของกลุ่มเป้าหมายเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญในการพัฒนาการเดินทางด้วยจักรยานในพื้นที่ เมื่อศึกษารายละเอียดทางกายภาพของพื้นที่และเส้นทางที่มีอยู่พบว่า โครงข่ายเดิมที่มีอยู่ในบางเส้นทางสามารถปรับปรุงเพื่อจัดทำทางจักรยานที่มีความปลอดภัยและตอบสนองการเดินทางโดยส่วนใหญ่ของกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ โครงข่ายคู-คลองเดิม พุดบาทที่มีความกว้างมาก ถนนซอยที่ใช้พื้นผิวจราจรอย่างไม่มีประสิทธิภาพ ถนนซอยที่รถยนต์ใช้น้อย ถนนซอยที่สามารถจัดระบบเดินรถทางเดียว ซอยตันที่เชื่อมกับตรอกเดินเท้า

กว้างมากกว่า 2 เมตร และเส้นทางที่ห้ามรถยนต์ใช้ เส้นทางดังกล่าวจะนำมาพิจารณาเพื่อวางแผนการ  
พัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในลำดับต่อไป



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย