

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. ฝ่ายวิชาการ. กองสถิติและวิจัย. รายงานโครงการสำรวจการท่องเที่ยวภายในประเทศ ปี 2530. (ม.ป.ท., ม.ป.ป.).
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. ฝ่ายวิชาการ. กองสถิติและวิจัย. รายงานโครงการสำรวจการท่องเที่ยวภายในประเทศ ปี 2531. (ม.ป.ท., ม.ป.ป.).
- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน่วยวิจัยการจราจรและการขนส่ง. รายงานฉบับสมบูรณ์: ความเป็นไปได้ของการพัฒนาช่องทางเดินรถจักรยาน. กรุงเทพฯ : กองวิศวกรรมจราจร, 2535.
- ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2517.
- ชัยพงศ์ ชูณหพานิช. สัมภาษณ์. 15 กรกฎาคม 2540.
- ณัฐสิทธิ์ บุญน่วม. สารวัตรจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองนครปฐม. สัมภาษณ์. 31 กรกฎาคม 2540.
- ถนอม ตะกรุดแก้ว. ผู้อำนวยการโรงเรียนพระปฐมวิทยาลัย. สัมภาษณ์. 28 สิงหาคม 2540.
- ทองใหญ่ ทองใหญ่, ม.ร.ว. ปัญหาการใช้ทางรถจักรยานสำหรับกรุงเทพมหานคร. วิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ม.ศิลปากร ฉบับที่ 2 (2525) : 135-146..
- เทศบาลเมืองนครปฐม. แผนพัฒนาเทศบาลเมืองนครปฐม ระยะปานกลาง 5 ปี (2540 - 2544). 2539.
- ธงชัย พรหมสวัสดิ์ และ พรชัย ลีลานุกาพ. จักรยานกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อม, ใน สมฤดี นิโคร์พัฒนียงยง และคนอื่น ๆ (บรรณาธิการ), สิ่งแวดล้อม'36 ประชาชนต้องมีส่วนร่วมในการจัดการสิ่งแวดล้อม : เอกสารประกอบการสัมมนา 18-19 ธันวาคม 2536 ณ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ กรุงเทพมหานคร, หน้า 249-268. กรุงเทพฯ : องค์การพัฒนาเอกชนร่วมจัดการสัมมนาสิ่งแวดล้อม'36, 2536.
- บุญนาค ติวกุล. ทัศนคติต่อการเดินทางด้วยรถจักรยานไปทำงานหรือไปโรงเรียนภายในเขตเทศบาลเมืองนครปฐม. รายงานผลการวิจัยเพื่อเสนอมหาวิทยาลัยศิลปากร. 2527.
- บุญอ้อม เรขะรุจิ. ผู้อำนวยการกองช่าง เทศบาลเมืองนครปฐม. สัมภาษณ์. 28 กรกฎาคม 2540.
- ประภูศักดิ์ ไชว์พันธุ์. ผู้อำนวยการโรงเรียนอนุบาลนครปฐม. สัมภาษณ์. 7 สิงหาคม 2540.
- ผังเมือง, สำนัก. ผังเมืองรวมเมืองนครปฐม. (ม.ป.ท), 2529
- ผังเมือง, สำนัก. กองวิจัย. รายงานวิจัยเมืองนครปฐม. 2525. (ม.ป.ท.), 2525.
- ผังเมือง, สำนัก. กองวิจัย. รายงานวิจัยเพื่อการวางแผนและจัดทำผังเมืองรวมเมืองนครปฐม (ปรับปรุง 1). (ม.ป.ท.) 2534.
- ผังเมือง, สำนัก. กองวิศวกรรม. ข้อมูลด้านวิศวกรรมของผังเมืองรวมเมืองนครปฐม ปรับปรุงครั้งที่ 1. (ม.ป.ท.), 2535.
- มเหศวร ภัทติง. ผังเมืองจังหวัดนครปฐม. สัมภาษณ์. 31 กรกฎาคม 2540.

- เววดี ปัญญาทรง. กลุ่มจักรยานท้องถิ่น. สัมภาษณ์. 31 กรกฎาคม 2540.
- วิสุทธิ แสงวิจิตร. ผู้จัดการฝ่ายบุคคล บริษัทเซ็นทรัล ซูเปอร์สโตร์ จำกัด สาขานครปฐม. สัมภาษณ์. 7 สิงหาคม 2540.
- สุนทร แก้วพิจิตร. นายกเทศมนตรีเมืองนครปฐม. สัมภาษณ์. 7 สิงหาคม 2540.
- สุวิรัตน์ บุรณะวันณะ. ผู้ช่วยอธิการบดีวิทยาลัยเกษตรพระราชวังสนามจันทร์. สัมภาษณ์. 7 สิงหาคม 2540.
- อภิชัย จิโรโสภณ. โยธาธิการจังหวัดนครปฐม. สัมภาษณ์. 31 กรกฎาคม 2540.

ภาษาอังกฤษ

- American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO). Guide for the Development of Bicycle Facilities. Washinton: AASHTO, 1991.
- AASHTO. Guide for Bicycle Routes. Washinton: AASHTO, 1974.
- American Society of Civil Engineers (ASCE). Bicycle Transportation: A Civil Engineer's Notebook for Bicycle Facilities. New York: ASCE, 1980.
- Balshone, Bruce L., Paul L. Deering and Brian D. Mccarl. Bicycle Transit: Its Planning and Design. New York: Praeger, 1975.
- Bruton, Michael J. Introduction to Transportation Planning, London: Hutchinson, 1970.
- Cervero, Robert. Mixed Land-uses and Commuting: Evidence from the American Housing Survey. In Transportation Research. 30A, 5 (September 1996) : 361-377.
- Corrado, Paul Gregory. Suburban Parkland Accessibility. In Planning Design and Implementation of Bicycle and Pedestrian Facilities. p. 295-305. New York: MAUDEP, 1978.
- Crowther, Geoggrey, Sir. Traffic in Towns: A Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas. London: HMSO, 1964.
- Daviss, S.R. Edmonton Bikeway - Where and Why. In Planning Design and Implementation of Bicycle and Pedestrian Facilities. p. 306-313. New York : MAUDEP, 1978.
- Desimone, Vincent R. Planning Criteria for Bikeways. Transportation Engineering Journal. 99, TE3 (August 1973) : 611.
- "Draft Canadian Government Sustainable Transportation Principles." Towards Sustainable Transportation. OECD International Conference, Vancouver Canada [electronic bulletin board]. Paris, France : EcoPlan International. 1996. Available from WebMeister/100336.2154@compuserve.com; INTERNET.
- Drury, Colin G. A System Approach to Urban Bicycle Safety. In Peter Stringer and H. Wenzel (ed.), Transportation Planning for a Better Environment. p. 373-385. New York : Plenum, 1976.

- Hamill, James P., and Wise, Peter L. Planning for the Bicycle As A Form of Transportation. VA : US Department of Commerce, 1974.
- Hudson, Mike. What Future for the Bicycle?. Process: Architecture New Transportation Systems Worldwide, Part II. 47 (1984) : 55-74.
- Jorritsm-Lebbink. Sign Up for the Bike. The Netherlands: The Center for Reserch and Contract Snadardization in Civil Engineering. 2nd ed. 1994.
- Kennedy, Norman; Kell, James; and Homburger, Wolfgang S. Fundamentals of Traffic Engineering. 6th edition, California: The Institute of Traffic Engineering, U. of Califrnia.
- Liu Dacheng. Bicycle User Characteristics - A Case Study in Tianjin City, China. Master's Thesis, Department of Science, Graduate School, Asian Institue of Technology, 1989.
- McClintock, Hugh. On the Right Track?. Town Planning Review. 58, 3 (July 1987) : 267-291.
- Mozer, David. Transportation, Bicycles and Development in Africa: Progression Or Regression. 1989. <http://www.halcyon.com/fkroger/bike/tbd.htm>; INTERNET.
- Mozer, David and Brenda Thickett. "Sustainable Transport And Development," [electronic bulletin board]. U.S.A.: International Bicycle Fund. 1993. Available from <http://www.halcyon.com/fkroger/bike/sus-tran.htm>; INTERNET.
- Needham. How Cities Work: An Introduction. Oxford: Pergamon, 1977.
- Papacostas, C.S. Fundamentals of Transportation Engineering. NJ : Prentice-Hall International. 1983.
- Rao, Rishinath Laxman. Methodology for Bicycle Planning in Indian Cities: A Case Sutdy of Bangalore City. Master's Thesis, Department of Engineering, Graduate School, Asian Institue of Technology, 1980.
- Ratcliffe, John. An Introduction to Town and Country Planning. London: Hutchinson, 1974.
- Rowe, Nina Dougherty. Bicycle Programs and Transportation-Air Quality Planning. In Planning Design and Implementation of Bicycle and Pedestrian Facilities. p. 210 -214. New York : MAUDEP, 1978.
- "San Francisco Bicycle Plan Findings & Recommendations," [electronic bulletin board]. 1995. Available from SFBC Homepage; INTERNET.
- Sorton, Alex. Education For Whom? In Planning Design and Implementation of Bicycle and Pedestrian Facilities. p.185-189. New York : MAUDEP, 1978.
- Spreiregen, Paul D. Urban Design: the Architecture of Towns and Cities. New York : McGraw-Hill, 1965.
- Yamane, Taro. Statistics: An Introductory Analysis. New York: Harper & Row, 1973.

ภาคผนวก

ตารางที่ 3-ก ปริมาณการจราจรบนถนนสายต่าง ๆ ในช่วงเวลา 08.00 - 09.00 น. พ.ศ. 2534

| | ถนน | จักรยาน | | มอเตอร์ไซด์ | | รถเล็ก | | รถใหญ่ | | ยานพาหนะ ทั้งหมด (คัน) | pcu |
|----|---------------------|---------|----|-------------|----|--------|----|--------|----|---------------------------|-------|
| | | คัน | % | คัน | % | คัน | % | คัน | % | | |
| 1 | เทศบาล | 47 | 2 | 882 | 41 | 550 | 26 | 677 | 31 | 2,156 | 1,946 |
| 2 | ทิพากร | 42 | 4 | 629 | 65 | 193 | 20 | 101 | 10 | 965 | 650 |
| 3 | พิพิธประสาธ | 58 | 5 | 762 | 67 | 189 | 17 | 126 | 11 | 1,135 | 749 |
| 4 | 25 มกรา | 27 | 2 | 719 | 54 | 261 | 20 | 320 | 24 | 1,327 | 996 |
| 5 | ทหารบก | 40 | 4 | 695 | 63 | 98 | 9 | 273 | 25 | 1,106 | 858 |
| 6 | ราชมรรคานอก | 26 | 2 | 492 | 38 | 231 | 18 | 541 | 42 | 1,290 | 1,348 |
| 7 | หน้าพระ | 70 | 3 | 973 | 46 | 465 | 22 | 606 | 29 | 2,114 | 1,777 |
| 8 | ขวาพระ | 34 | 2 | 869 | 41 | 518 | 24 | 722 | 34 | 2,143 | 1,980 |
| 9 | หลังพระ | 34 | 2 | 680 | 40 | 390 | 23 | 614 | 36 | 1,718 | 1,635 |
| 10 | ซ้ายพระ | 83 | 3 | 1399 | 58 | 481 | 20 | 455 | 19 | 2,418 | 1,716 |
| 11 | พญาาง | 46 | 4 | 636 | 51 | 253 | 20 | 305 | 25 | 1,240 | 991 |
| 12 | นาสร้าง | 95 | 8 | 820 | 71 | 103 | 9 | 144 | 12 | 1,162 | 752 |
| 13 | บ่อแดง/รถไฟตะวันตก | 49 | 5 | 471 | 61 | 228 | 25 | 175 | 19 | 923 | 735 |
| 14 | ราชดำริห์ | 88 | 6 | 760 | 55 | 236 | 17 | 297 | 22 | 1,381 | 1,026 |
| 15 | ราชดำเนิน | 60 | 4 | 827 | 58 | 324 | 23 | 210 | 15 | 1,421 | 1,028 |
| 16 | ราชดำริห์ใน | 28 | 6 | 279 | 59 | 66 | 14 | 98 | 21 | 471 | 324 |
| 17 | ราชดำเนินใน | 41 | 4 | 679 | 60 | 230 | 20 | 175 | 16 | 1,125 | 782 |
| 18 | หน้าวัง | 32 | 3 | 481 | 49 | 211 | 22 | 255 | 26 | 979 | 798 |
| 19 | เหนือวัง | 39 | 4 | 868 | 84 | 39 | 4 | 92 | 9 | 1,038 | 1,371 |
| 20 | สวนตะไคร้ | 84 | 14 | 397 | 65 | 37 | 6 | 92 | 15 | 610 | 418 |
| 21 | ยิงเป้า | 10 | 1 | 429 | 36 | 258 | 22 | 492 | 41 | 1,189 | 1,147 |
| 22 | ทรงพล | 9 | 1 | 306 | 26 | 96 | 8 | 744 | 64 | 1,155 | 1,540 |
| 23 | มาลัยแมน | 4 | 0 | 392 | 25 | 314 | 20 | 830 | 54 | 1,540 | 1,872 |
| 24 | เพชรเกษมเหนือ | 3 | 0 | 253 | 17 | 315 | 21 | 958 | 63 | 1,529 | 2,056 |
| 25 | เพชรเกษมใต้ | 3 | 0 | 183 | 12 | 244 | 17 | 1039 | 71 | 1,469 | 2,134 |
| 26 | คดกฤษ | 60 | 8 | 456 | 61 | 115 | 15 | 121 | 16 | 752 | 501 |
| 27 | คอนตุม | 33 | 3 | 579 | 47 | 172 | 14 | 444 | 36 | 1,228 | 1,043 |
| 28 | ถวิลราษฎร์บูรณะ | 80 | 9 | 569 | 63 | 90 | 10 | 164 | 18 | 903 | 596 |
| 29 | พญาพาน | 7 | 1 | 585 | 53 | 247 | 22 | 272 | 24 | 1,111 | 936 |
| 30 | ราชมรรคา-สนามจันทร์ | 5 | 1 | 862 | 34 | 378 | 29 | 80 | 6 | 1,325 | na |
| 31 | ราชวิถี | 17 | 1 | 604 | 32 | 369 | 20 | 870 | 47 | 1,860 | 1,882 |
| 32 | ริมคลองวัดพระงาม | 45 | 4 | 850 | 69 | 166 | 13 | 175 | 14 | 1,236 | 832 |
| 33 | หน้าจวน | 25 | 4 | 371 | 59 | 150 | 24 | 87 | 14 | 633 | 440 |

ที่มา: กรมการผังเมือง

ตารางที่ 4-ก ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับการใช้จักรยาน

| ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม | | ใช้ | | ไม่ใช้ | | รวม | |
|---------------------------|-------------------|---------|-------|---------|-------|---------|------|
| | | ความถี่ | % | ความถี่ | % | ความถี่ | % |
| เพศ | ชาย | 38 | 55.9 | 30 | 44.1 | 68 | 43.9 |
| | หญิง | 45 | 51.7 | 42 | 48.3 | 87 | 56.1 |
| อายุ | 11-20 ปี | 45 | 81.8 | 10 | 18.2 | 55 | 35.5 |
| | 21-30 ปี | 15 | 46.9 | 17 | 53.1 | 32 | 20.6 |
| | 31-40 ปี | 12 | 34.3 | 23 | 65.7 | 35 | 22.6 |
| | 41-50 ปี | 7 | 35.0 | 13 | 65.0 | 20 | 12.9 |
| | 51-60 ปี | 4 | 36.4 | 7 | 63.6 | 11 | 7.1 |
| | > 60 ปี | 0 | - | 2 | 100.0 | 2 | 1.3 |
| ระดับการศึกษา | 1.ประถมศึกษา | 10 | 47.6 | 11 | 52.4 | 21 | 13.5 |
| | 2. มัธยมศึกษา | 23 | 54.8 | 19 | 45.2 | 42 | 27.1 |
| | 3. อาชีวศึกษา | 21 | 56.8 | 16 | 43.2 | 37 | 23.9 |
| | 4.ปริญญาตรีขึ้นไป | 29 | 53.7 | 25 | 46.3 | 54 | 34.8 |
| | 5.ไม่ได้ศึกษา | 0 | - | 1 | 100.0 | 1 | 0.6 |
| อาชีพ | นักเรียน/นักศึกษา | 43 | 82.7 | 9 | 17.3 | 52 | 33.5 |
| | ประถมศึกษา | 2 | 100.0 | 0 | - | 2 | 1.3 |
| | มัธยมศึกษา | 9 | 75.0 | 3 | 25.0 | 12 | 7.7 |
| | อาชีวศึกษา | 10 | 71.4 | 4 | 28.6 | 14 | 9.0 |
| | ปริญญาตรี | 22 | 91.7 | 2 | 8.3 | 24 | 15.5 |
| | ข้าราชการ | 7 | 21.9 | 25 | 78.1 | 32 | 20.6 |
| | ธุรกิจส่วนตัว | 11 | 37.9 | 18 | 62.1 | 29 | 18.7 |
| | ลูกจ้าง | 9 | 42.9 | 12 | 57.1 | 21 | 13.5 |
| | รับจ้าง | 9 | 56.3 | 7 | 43.8 | 16 | 10.3 |
| | แม่บ้าน | 4 | 80.0 | 1 | 20.0 | 5 | 3.2 |
| รายได้ส่วนบุคคล (บาท) | ไม่มีรายได้ | 36 | 83.7 | 7 | 16.3 | 43 | 27.7 |
| | น้อยกว่า 3000 | 4 | 50.0 | 4 | 50.0 | 8 | 5.2 |
| | 3,001 - 6,000 | 22 | 56.4 | 17 | 43.6 | 39 | 25.2 |
| | 6,001 - 9,000 | 9 | 37.5 | 15 | 62.5 | 24 | 15.5 |
| | 9,001 - 12,000 | 5 | 26.3 | 14 | 73.7 | 19 | 12.3 |
| | มากกว่า 12,000 | 7 | 31.8 | 15 | 68.2 | 22 | 14.2 |
| รวม | 83 | 53.5 | 72 | 46.5 | 155 | 100.0 | |

ตารางที่ 4-ข ยานพาหนะของครัวเรือน

| จำนวน (คัน) | รถยนต์ | | มอเตอร์ไซด์ | | จักรยาน | | สามล้อถีบ | |
|------------------|---------|-------|-------------|-------|---------|-------|-----------|-------|
| | ความถี่ | % | ความถี่ | % | ความถี่ | % | ความถี่ | % |
| 0 | 92 | 59.4 | 59 | 38.1 | 91 | 58.7 | 152 | 98.1 |
| 1 | 51 | 32.9 | 73 | 47.1 | 43 | 27.7 | 3 | 1.9 |
| 2 | 6 | 3.9 | 14 | 9.0 | 12 | 7.7 | | |
| 3 | 3 | 1.9 | 6 | 3.9 | 8 | 5.2 | | |
| 4 | 1 | 0.6 | 1 | 0.6 | 0 | - | | |
| 5 | 0 | - | 1 | 0.6 | 1 | 0.6 | | |
| 6 | 2 | 1.3 | 0 | - | 0 | - | | |
| 9 | 0 | - | 1 | 0.6 | 0 | - | | |
| รวม | 155 | 100.0 | 155 | 100.0 | 155 | 100.0 | 155 | 100.0 |
| เฉลี่ย/ครัวเรือน | 0.57 | | 0.88 | | 0.62 | | 0.02 | |

| หมายเหตุ | ความถี่ | % |
|--------------------------------------|---------|------|
| ไม่มียานพาหนะเลย | 13 | 8.4 |
| ไม่มีรถแต่มีมอเตอร์ไซด์ มีจักรยาน | 22 | 14.2 |
| ไม่มีรถแต่มีมอเตอร์ไซด์ ไม่มีจักรยาน | 37 | 23.9 |
| มีรถทั้ง 2 ชนิด แต่ไม่มีจักรยาน | 16 | 10.3 |
| ไม่มีรถทั้ง 2 ชนิด แต่มีจักรยาน | 14 | 9.0 |
| มียานพาหนะทั้ง 3 ชนิด | 22 | 14.2 |

ตารางที่ 4-ค ลักษณะการเดินทางด้วยรถจักรยาน

| ลักษณะการเดินทาง | ในเขต | | นอกเขต | | รวม | | ลักษณะการเดินทาง | ในเขต | | นอกเขต | | รวม | |
|-----------------------|-------|------|--------|------|------|------|-------------------------|-------|-------|--------|-------|------|-------|
| | ค.ถึ | % | ค.ถึ | % | ค.ถึ | % | | ค.ถึ | % | ค.ถึ | % | ค.ถึ | % |
| วัตถุประสงค์ | | | | | | | ความถี่ในการใช้ | | | | | | |
| เรียนหนังสือ | 20 | 19.2 | 3 | 14.3 | 23 | 18.4 | ทุกวัน | 25 | 36.8 | 5 | 33.3 | 30 | 36.1 |
| ทำงาน | 9 | 8.65 | 1 | 4.76 | 10 | 8 | จันทร์-ศุกร์ | 6 | 8.8 | 2 | 13.3 | 8 | 9.6 |
| ซื้อของ | 30 | 28.8 | 9 | 42.9 | 39 | 31.2 | เสาร์-อาทิตย์ | 1 | 1.5 | 1 | 6.7 | 2 | 2.4 |
| ทำธุระ | 13 | 12.5 | 1 | 4.76 | 14 | 11.2 | 2-3 ครั้ง/สัปดาห์ | 10 | 14.7 | 1 | 6.7 | 11 | 13.3 |
| ออกกำลังกาย | 32 | 30.8 | 7 | 33.3 | 39 | 31.2 | สัปดาห์ละครั้ง | 2 | 2.9 | 0 | 0.0 | 2 | 2.4 |
| รวม | 104 | 100 | 21 | 100 | 125 | 100 | นาน ๆ ครั้ง | 24 | 35.3 | 6 | 40.0 | 30 | 36.1 |
| ช่วงเวลาที่ใช้ | | | | | | | รวม | 68 | 100 | 15 | 100 | 83 | 100 |
| 05.00-07.00 น. | 5 | 7.5 | 1 | 6.7 | 6 | 7.3 | ระยะทาง | | | | | | |
| 07.00-10.00 น. | 14 | 20.9 | 5 | 33.3 | 19 | 23.2 | < 3 กม. | 59 | 88.1 | 15 | 100 | 74 | 90.2 |
| 10.00 - 15.00 น. | 5 | 7.5 | 2 | 13.3 | 7 | 8.5 | 3.1- 5 กม. | 6 | 8.96 | 0 | 0 | 6 | 7.32 |
| 15.00 - 17.00 น. | 9 | 13.4 | 2 | 13.3 | 11 | 13.4 | 5.1 - 10 กม. | 1 | 1.49 | 0 | 0 | 1 | 1.22 |
| 17.00 - 19.00 น. | 26 | 38.8 | 5 | 33.3 | 31 | 37.8 | > 10 กม. | 1 | 1.49 | 0 | 0 | 1 | 1.22 |
| หลัง 19.00 น. | 2 | 3.0 | 0 | 0.0 | 2 | 2.4 | รวม | 67 | 100 | 15 | 100 | 82 | 100 |
| ทั้งวัน/ไม่แน่นอน | 2 | 3.0 | 0 | 0.0 | 2 | 2.4 | ไม่ตอบคำถาม | 1 | | 0 | | 1 | |
| 1 กับ 5 | 1 | 1.5 | 0 | 0.0 | 1 | 1.2 | ระยะเวลาในการที่ | | | | | | |
| 2 กับ 3 | 1 | 1.5 | 0 | 0.0 | 1 | 1.2 | < 10 นาที | 26 | 38.2 | 9 | 60.0 | 35 | 42.2 |
| 2 กับ 5 | 2 | 3.0 | 0 | 0.0 | 2 | 2.4 | 11 - 20 นาที | 26 | 38.2 | 4 | 26.7 | 30 | 36.1 |
| รวม | 67 | 100 | 15 | 100 | 82 | 100 | > 20 นาที | 16 | 23.5 | 2 | 13.3 | 18 | 21.7 |
| ไม่ตอบคำถาม | 1 | | 0 | | 1 | | รวม | 68 | 100.0 | 15 | 100.0 | 83 | 100.0 |

| วัตถุประสงค์ระยะทาง (กม.) | <3 | 3.1- 5 | 5.1-1 | > 10 | รวม |
|---------------------------|------|--------|-------|------|-------|
| เรียนหนังสือ | 18.3 | 1.0 | - | - | 19.2 |
| ทำงาน | 5.8 | 2.9 | - | - | 8.7 |
| ซื้อของ | 27.9 | 1.0 | - | - | 28.8 |
| ทำธุระ | 12.5 | - | - | - | 12.5 |
| พักผ่อน ออกกำลังกาย | 27.9 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 30.8 |
| รวม | 92.3 | 5.8 | 1.0 | 1.0 | 100.0 |

ตารางที่ 4-4 เส้นทางที่มีการใช้จักรยานมาก

| ถนน/ซอย | ความถี่ | ถนน/ซอย | ความถี่ |
|------------------|---------|------------------|---------|
| ราชดำเนิน | 18 | ช.ประชาสุข | 1 |
| สนามจันทร์ | 10 | ช.ไผ่ล้อม | 1 |
| ม.ศิลปากร | 9 | คอนยายหอม | 1 |
| นาสร้าง | 7 | ทรงพล | 1 |
| เพชรเกษม | 6 | ทวารวดีใต้ | 1 |
| เทศา | 5 | ทหารบก | 1 |
| มาลัยแมน | 5 | ทหารบก | 1 |
| องค์พระปฐมเจดีย์ | 5 | ทิพากร | 1 |
| ราชดำริห์ | 4 | ทุ่งเมรุ | 1 |
| ราชวิถี | 4 | พญาาง | 1 |
| ซ้ายพระ | 3 | พระงาม 3 | 1 |
| รถไฟตะวันตก | 3 | พิพิธประสาท | 1 |
| ราชมรรคา | 3 | พุทธรักษา | 1 |
| ลำพญา | 3 | โพธิ์ทอง | 1 |
| หน้าวัง | 3 | รถไฟ | 1 |
| เหนือวัง | 3 | ราชดำริห์ใน | 1 |
| 25 มกรา | 2 | ริมคลองวัดพระงาม | 1 |
| ขวาพระ | 2 | วัดห้วยจรเข้ | 1 |
| พญาพาน | 2 | สวนตะไคร้ | 1 |
| หน้าพระ | 2 | หน้าจวน | 1 |
| หลังพระ | 2 | หน้าวัดเสน่ห์ | 1 |
| ขวาพระ | 1 | อโศก | 1 |
| คตฤๅษ | 1 | | |

ตารางที่ 4-5 ที่จอดรถจักรยาน

| สถานที่ | ความถี่ | สถานที่ | ความถี่ |
|--------------|---------|------------|---------|
| มหาวิทยาลัย | 11 | โกดัง | 1 |
| ตลาด | 6 | สนามจันทร์ | 1 |
| พระปฐมเจดีย์ | 2 | คูร์ต | 1 |
| ริมฟุตบอล | 1 | ไม้ตอม | 3 |
| บ้านเพื่อน | 1 | ไม้ระแนง | 3 |

หมายเหตุ: มีที่จอดรถจักรยาน 27 ราย หรือ 43.5%

ไม่มีที่จอดรถจักรยาน 35 ราย หรือ 56.5%

ตารางที่ 4-จ เหตุผลที่เลือกใช้จักรยาน

| เหตุผลที่ใช้ | ในเขต | | นอกเขต | | รวม | |
|------------------------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|
| | ความถี่ | % | ความถี่ | % | ความถี่ | % |
| สะดวก รวดเร็ว | 36 | 30.0 | 5 | 20.0 | 41 | 28.3 |
| ประหยัด | 25 | 20.8 | 7 | 28.0 | 32 | 22.1 |
| ออกกำลังกาย | 39 | 32.5 | 9 | 36.0 | 48 | 33.1 |
| ถึงที่หมาย | 1 | 0.8 | 2 | 8.0 | 3 | 2.1 |
| เสียงรบกวน | 6 | 5.0 | 1 | 4.0 | 7 | 4.8 |
| ตัดปัญหาที่จอดรถไม่พอ | 1 | 0.8 | 1 | 4.0 | 2 | 1.4 |
| วางแผนการเดินทางแน่นอน | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| อื่น ๆ | 12 | 10.0 | 0 | 0.0 | 12 | 8.3 |
| รวม | 120 | 100.0 | 25 | 100.0 | 145 | 100.0 |

หมายเหตุ: อื่น ๆ ได้แก่ ไม่มีรถมอเตอร์ไซด์ 4 ผู้ปกครองไม่ให้ขี่รถมอเตอร์ไซด์ 1
ระยะทางใกล้ 3 จักรยานเป็นที่นิยม 2 สนุก 1 ขับรถไม่เป็น 1

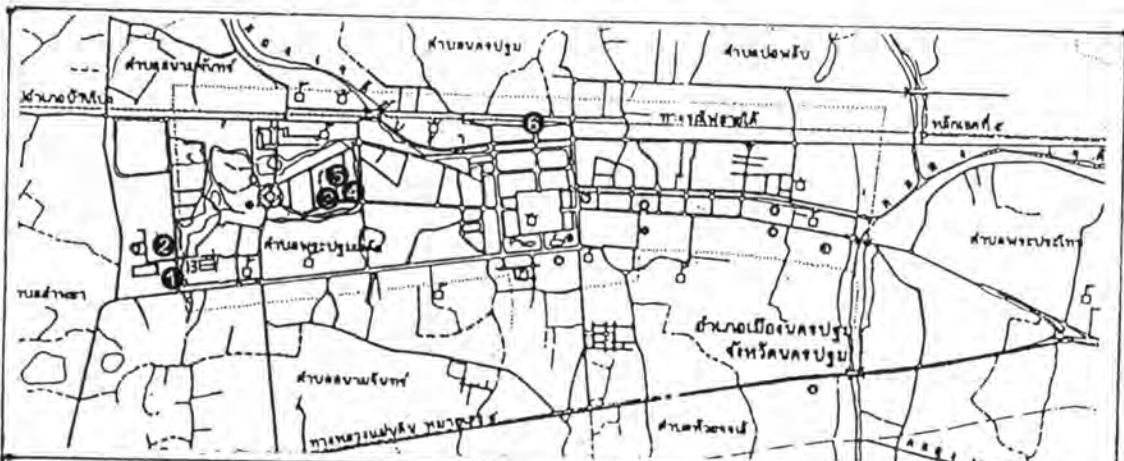
ตารางที่ 4-ช ปัญหาที่พบในการขี่จักรยาน

| ปัญหา | ในเขต | | นอกเขต | | รวม | |
|----------------------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|
| | ความถี่ | % | ความถี่ | % | ความถี่ | % |
| ไม่ปลอดภัย | 23 | 25.6 | 2 | 9.1 | 25 | 22.3 |
| แคคร์อัน/ฝุ่นละออง | 28 | 31.1 | 8 | 36.4 | 36 | 32.1 |
| เหงื่อออก | 19 | 21.1 | 4 | 18.2 | 23 | 20.5 |
| ไม่มีที่จอดรถ | 5 | 5.6 | 1 | 4.5 | 6 | 5.4 |
| ไม่มีแสงไฟตอนกลางคืน | 11 | 12.2 | 5 | 22.7 | 16 | 14.3 |
| อื่น ๆ | 4 | 4.4 | 2 | 9.1 | 6 | 5.4 |
| รวม | 90 | 100.0 | 22 | 100.0 | 112 | 100.0 |

หมายเหตุ: จากผู้ตอบคำถาม 63 ราย มีผู้ไม่พบปัญหา 28 ราย หรือ 33.7% แบ่งเป็น

- ผู้ใช้ในเขตเทศบาล 24 ราย หรือ 35.0%
- ผู้ใช้นอกเขตเทศบาล 4 ราย หรือ 26.7%

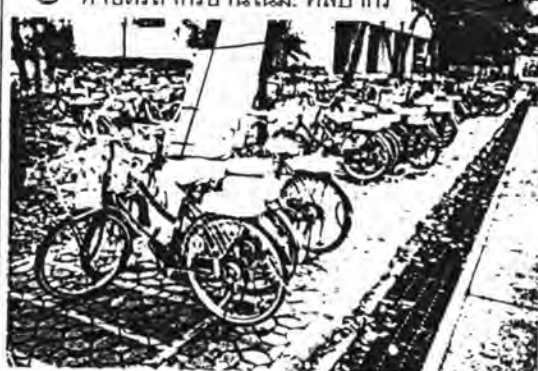
รูป 6-ก ที่จอดรถจักรยาน



1 ที่จอดรถจักรยานใกล้ประตูทางออก ม.ศิลปากร



2 ที่จอดรถจักรยานในม.ศิลปากร



3 สวนสุขภาพ ราชดำเนินใน



4 สวนสัตว์



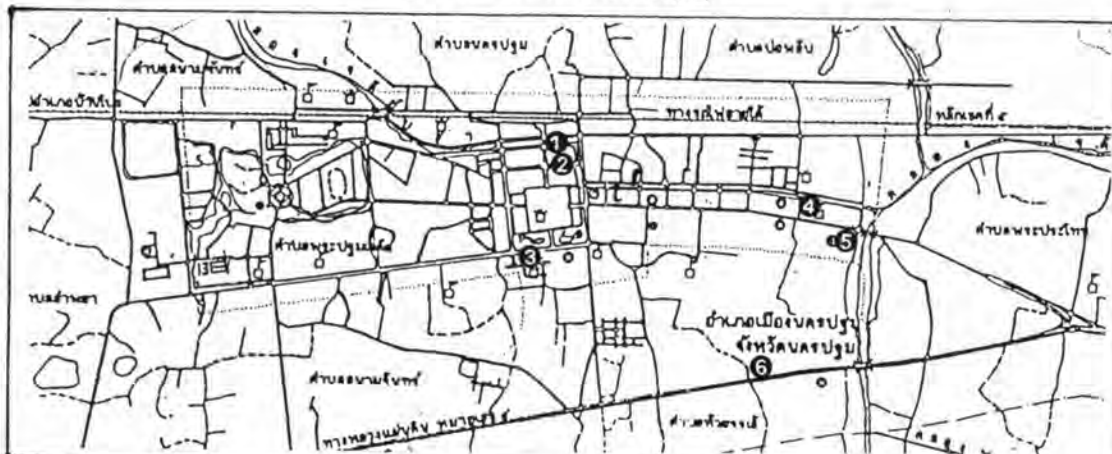
5 ศูนย์เยาวชน



6 โรงจอดรถจักรยานและมอเตอร์ไซค์
ในสถานีรถไฟนครปฐม



รูป 6-ก ที่จอดรถจักรยาน (ต่อ)



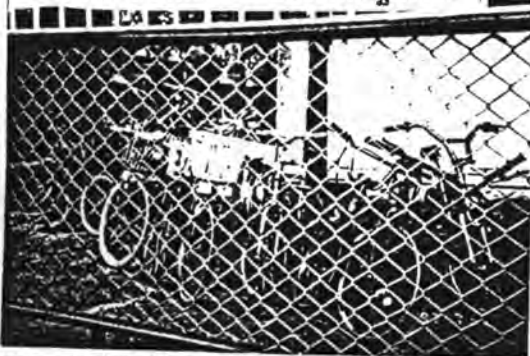
1 ที่จอดรถจักรยาน มอเตอร์ไซด์ ถ.พญาทง



2 ถนนข้าวพระ



3 ที่จอดรถจักรยาน โรงเรียนพระปฐมเจดีย์



4 โรงจอดรถจักรยาน โรงเรียนพระปฐมวิทยาลัย



5 โรงจอดรถจักรยาน มอเตอร์ไซด์ โรงพยาบาลนครปฐม



6 ที่จอดรถ ห้างมิกซ์



ตาราง 6-ก ข้อกำหนดของทางจักรยานประเภทต่าง ๆ

| ประเภททางจักรยาน | ที่ตั้ง | ความกว้าง | ความเหมาะสม |
|------------------|-------------------|---|---|
| 1. Bike path | ในเมือง ในชนบท | อย่างน้อย 3.0 เมตร อย่างน้อย 2.50 เมตร 3.65 เมตร สำหรับทางเอนกประสงค์ | <ol style="list-style-type: none"> ใช้เป็นทางเอนกประสงค์ ใช้เพื่อเดินทางไปทำงานและนันทนาการ เหมาะกับนักขี่ที่มีทักษะน้อย บริเวณที่ไม่มีถนน เช่น ทางรถไฟ สวนสาธารณะ ไม่แนะนำให้ใช้ทางเดินเท้าที่ติดกับถนนเป็น bike path |
| 2. Bike lane | ถนนในเมือง | อย่างน้อย 1.20 เมตร 1.50 เมตร ถ้าติดกับเลนจอดรถ 3.65 เมตร ถ้ารวมเลนจอดรถด้วย หรือขึ้นอยู่กับปริมาณจราจรและความเร็ว | <ol style="list-style-type: none"> นักขี่ที่มีประสบการณ์น้อยหรือขี่เพื่อนันทนาการ demand การใช้จักรยานสูง บนถนนสายหลักที่มีปริมาณจราจรมากกว่า 10,000 ADT หรือความเร็วมากกว่า 48 กม/ชม. มีปริมาณการจราจรของจักรยานมาก และมีการแข่งของนักขี่บ่อยครั้ง บนถนนที่การออกแบบไม่ยุ่งยาก และมีทางแยกไม่มากนัก |
| | ไหล่ทาง | อย่างน้อย 1.20 เมตร > 1.20 เมตร ถ้าความเร็วมากกว่า 56 kmh หรือขึ้นอยู่กับปริมาณจราจรและความเร็ว | <ol style="list-style-type: none"> บนถนนที่มีความเร็วสูงในชนบท |
| | wide curb lane | อย่างน้อย 4.26 เมตร ไม่รวมขอบและรางน้ำ หรือขึ้นอยู่กับปริมาณจราจรและความเร็ว | <ol style="list-style-type: none"> ปริมาณการจราจรของจักรยานสูง เป็นเส้นทางตรง - เหมาะกับผู้ใช้ที่มีประสบการณ์สูง บนถนนที่มีปริมาณจราจรสูง ในย่านพาณิชย์กรรม |
| 3. Bike route | | อย่างน้อย 3.65 เมตร | <ol style="list-style-type: none"> ย่านพักอาศัย ปริมาณจราจรน้อยกว่า 1,000 ADT ความเร็วต่ำ |

ที่มา: AASHTO, Guide for the Development of Bicycle Routes. 1991

ลักษณะของเส้นทางจักรยานที่ดี

1. ความปลอดภัย (Safety) มีความสำคัญมากที่สุด ซึ่งอันตรายที่จะเกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากการขัดแย้งกับการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ
2. ความต่อเนื่องของเส้นทาง (Continuity) ในการสร้างความต่อเนื่องของเส้นทางนั้นจำเป็นต้องหาเส้นทางเชื่อม รวมทั้งพิจารณาถึงข้อจำกัดทางกายภาพ เช่น ทางแยกขนาดใหญ่ หรือโอกาสในการหาเส้นทางเชื่อม เช่น เส้นทางในสวนสาธารณะ
3. ความตรงของเส้นทาง (Directness) เส้นทางตัดตรงไปสู่จุดหมายปลายทางเป็นสิ่งสำคัญอันดับแรกสำหรับนักขี่เพื่อประโยชน์ใช้สอย (Utilitarian cyclists) ในขณะที่นักขี่เพื่อความเพลิดเพลินจะให้ความสำคัญน้อยกว่า โดยทั่วไป ไม่ควรเกิน 10% ของระยะทางที่เดินทางประจำ
4. ความสะดวก (Convenience) โครงข่ายทางจักรยานต้องมีการเข้าถึงยังปลายทางต่าง ๆ ที่สำคัญได้สะดวก รวมถึงการจัดหาที่จอดรถจักรยานที่ปลอดภัยและอยู่ในทำเลที่เหมาะสม
5. ความชัดเจน (Clarity) โครงข่ายทางจักรยานต้องไม่สร้างความสับสนให้แก่ผู้ใช้ และง่ายที่จะเข้าใจ ข้อนี้สำคัญมากในการออกแบบบริเวณทางแยก การทำป้ายสัญลักษณ์สำหรับจักรยานและยานพาหนะชนิดอื่น ๆ
6. ความมั่นใจ (Security) ทางจักรยานต้องสร้างความรู้สึกมั่นใจให้แก่ผู้ใช้ทั้งในความปลอดภัยของตัวเองและทรัพย์สิน
7. ความลาดเอียง (Acceptable Grade) ระยะและความชันจะมีอิทธิพลต่อการเลือกเส้นทางของนักขี่จักรยาน
8. พื้นผิวถนน (Road surface) มีสภาพที่เหมาะสมสำหรับจักรยาน
9. คุณภาพอากาศ (Air quality) สภาพการจราจรบนถนนที่แตกต่างกันจะมีผลต่อคุณภาพอากาศแตกต่างกัน
10. เสียง (Noise) เนื่องจากจักรยานเป็นการเดินทางที่ก่อให้เกิดเสียงน้อยมาก ดังนั้น เสียงจึงสร้างความรำคาญให้แก่ผู้ใช้ไม่น้อย โดยเฉพาะบนถนนที่มีรถบรรทุกขนาดใหญ่จำนวนมาก
11. ที่กำบัง (Shelter) ควรกำหนดเส้นทางจักรยานในที่ที่สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติหรือที่มนุษย์สร้างขึ้นสามารถช่วยป้องกันฝนและลมได้
12. ความดึงดูดและความน่าสนใจของเส้นทาง (Attractiveness and interest) ความเพลิดเพลินในการขี่จักรยานจะเพิ่มมากขึ้นเมื่อสภาพแวดล้อมมีความดึงดูดและน่าสนใจ ซึ่งนักขี่เพื่อความเพลิดเพลินจะให้ความสำคัญกับส่วนนี้มากกว่านักขี่เพื่อประโยชน์ใช้สอย

ที่มา: Hudson, Mike. *What Future for the Bicycle? Process: Architecture New Transportation Systems Worldwide, Part II*. 47: (65-74), Tokyo: [S.N.], 1984.

เกณฑ์ในการกำหนดสถานที่สำหรับที่จอดรถจักรยาน

ที่จอดรถจักรยานเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับผู้ใช้จักรยาน นอกจากจะช่วยป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับจักรยาน ยังช่วยเพิ่มความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้ที่กลัวเรื่องจักรยานหาย และยังช่วยกระตุ้นการเป็นเจ้าของรถจักรยานและการใช้รถจักรยานมากขึ้นด้วย เกณฑ์ในการจัดหาที่จอดรถจักรยานมีสิ่งที่ต้องคำนึงถึง 5 ข้อ คือ

1. ความต่อเนื่อง (Coherence) ได้แก่ สามารถหาได้ง่าย เชื่อมต่อระหว่างจุดกำเนิดการเดินทางต่าง ๆ และที่จอดรถจักรยานมีความสอดคล้องกับระยะเวลาในการจอด
2. ระยะเวลาตรงที่สุด (Directness) ได้แก่ สามารถเข้าถึงที่จอดรถจักรยานได้รวดเร็ว ระยะเดินเท้าจากจุดที่จอดรถจักรยานไปสู่ปลายทางสั้น ถ้ามีการเก็บเงิน การจ่ายเงินกระทำได้เร็ว ใช้เวลาน้อยที่สุด
3. ความดึงดูด (Attractiveness) ผู้ใช้รู้สึกปลอดภัยเมื่อนำรถเข้ามาเก็บหรือนำรถออกไป เช่น เป็นสถานที่ที่ไม่ลับตาคน มีแสงสว่างเพียงพอ
4. ความปลอดภัย (Safety) ที่จอดรถจักรยานต้องไม่สร้างอันตรายให้แก่คนใช้ถนน หรือแม้กระทั่งคนขี่จักรยานเอง
5. ความสะดวกสบาย (Comfort) ที่จอดรถจักรยานนั้นช่วยป้องกันความเสียหายที่จะเกิดต่อจักรยาน และถ้าต้องจอดเป็นเวลานานขึ้น ควรจะป้องกันจักรยานจากสภาพลมฟ้าอากาศด้วย

การจัดเตรียมที่จอดรถจักรยานให้สอดคล้องกับความต้องการที่จะใช้นั้น จะต้องพิจารณาจากการเพิ่มขึ้นของอัตราความเป็นเจ้าของจักรยานการใช้จักรยาน สภาพแวดล้อม ได้แก่ โอกาสในการขโมยรถจักรยาน ระยะเวลาในการจอด และรูปแบบที่นิยม พร้อมกับพิจารณางบประมาณร่วมด้วย แต่การจัดเตรียมที่จอดรถจักรยานให้มีความเพียงพอต่อความต้องการใช้เป็นสิ่งที่ยากลำบาก แต่สิ่งนี้ไม่ใช่ปัญหาสำคัญมากนัก ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะที่จอดรถจักรยานต้องการพื้นที่น้อยและมีค่าใช้จ่ายน้อยถ้าในกรณีที่มีไม่พอ สามารถทำการขยายที่จอดรถจักรยานได้ง่าย

ที่มา: Jorritsm-Lebbink. Sign Up for the Bike. The Netherlands: The Center for Reserch and Contract Standardization in Civil Engineeing. 2nd printing. 1994.

แบบสอบถาม

การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลเมืองนครปฐม

วิทยานิพนธ์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผู้สัมภาษณ์ _____ สถานที่ _____ วันที่ _____ ชุดที่ _____

ก. ข้อมูลส่วนตัว

- | | | | |
|--------------------------|---------------------------|--------------------------|-----------------------|
| 1. เพศ | 1. ชาย | 2. หญิง | |
| 2. อายุ _____ ปี | | | |
| 3. ระดับการศึกษา | 1. ประถมศึกษา | 2. มัธยมศึกษา | 3. อาชีวศึกษา |
| | 4.ปริญญาตรี | 5. สูงกว่าปริญญาตรี | 6. ไม่ได้ศึกษา |
| 4. อาชีพ | 1. นักเรียน/นักศึกษา | 2. ข้าราชการ | 3. พนักงานรัฐวิสาหกิจ |
| | 4. ลูกจ้าง | 5. ธุรกิจส่วนตัว | 6. แม่บ้าน |
| | 7. รับจ้าง | 8. อื่น ๆ _____ | |
| 5. รายได้ของท่านต่อเดือน | 1. ไม่มีรายได้ | 2. ต่ำกว่า 3,000 บาท | 3. 3,001 - 6,000 บาท |
| | 4. 6,001 - 9,000 บาท | 5. 9,001 - 12,000 บาท | 6. 12,001 ขึ้นไป |
| 6. ยานพาหนะที่มี | 1. รถยนต์/กระบะ _____ คัน | 2. จักรยานยนต์ _____ คัน | 3. จักรยาน _____ คัน |
| | 4. อื่น ๆ _____ คัน | | |

ข. ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง (การเดินทางครั้งสุดท้ายที่ผ่านมา)

7. ท่านเดินทางจากไหน _____ ไปไหน _____ (ดูแผนที่ประกอบ)
8. เพื่อไป
- | | | |
|-----------------|-------------------|-----------------|
| 1. เรียนหนังสือ | 2. ทำงาน | 3. ซื้อของ |
| 4. ทำธุระ | 5. พักผ่อนหย่อนใจ | 6. อื่น ๆ _____ |
9. เดินทางโดย (ถ้ามากกว่า 1 วิธี กรุณาเรียงตามลำดับ)
- | | | | |
|--------------------------|--------------------|------------------------|--------------------|
| _____ 1. เดินเท้า | _____ 2. รถจักรยาน | _____ 3. รถจักรยานยนต์ | _____ 4. รถส่วนตัว |
| _____ 5. รถเมล์/รถสองแถว | _____ 6. สามล้อถีบ | _____ 7. อื่น ๆ _____ | |
10. ระยะทางการเดินทางโดยเฉลี่ย (เดินทางเที่ยวเดียว)
- | | |
|----------------------|------------------------|
| 1. < 3.0 กิโลเมตร | 2. 3.1 - 5 กิโลเมตร |
| 3. 5.1 - 10 กิโลเมตร | 4. มากกว่า 10 กิโลเมตร |
11. เวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย
- | | | |
|--------------------|----------------------|-----------------|
| 1. ไม่เกิน 15 นาที | 2. 15 - 30 นาที | 3. 31 - 45 นาที |
| 4. 46 - 60 นาที | 5. มากกว่า 1 ชั่วโมง | |

ค. ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานและทัศนคติต่อการใช้จักรยาน

ถ้าท่านเคยใช้รถจักรยานเดินทางให้ตอบข้อ 11-20 แต่ถ้าท่านไม่เคยใช้ให้ข้ามไปตอบข้อ 20

12. ท่านใช้จักรยานเพื่อไป 1. เรียนหนังสือ 2. ทำงาน 3. ชื้อของ
4. ทำธุระ 5. พักผ่อนหย่อนใจ 6. อื่น ๆ _____
13. ความถี่ในการใช้ 1. ทุกวัน 2. วันจันทร์-ศุกร์ 3. วันเสาร์-อาทิตย์
4. สัปดาห์ละ 2 - 3 ครั้ง 5. สัปดาห์ละครั้ง 6. นาน ๆ ครั้ง
14. เวลาที่ใช้บ่อยที่สุด 1. 5.00 - 7.00 น. 2. 7.00 - 10.00 น. 3. 10.00 - 15.00 น.
4. 15.00 - 17.00 น. 5. 17.00 - 19.00 น. 6. หลัง 19.00 น.
15. เส้นทางหรือถนนที่ใช้ในการเดินทาง (ดูแผนที่ที่แนบมา)
16. ระยะทางในการขี่จักรยานโดยเฉลี่ย (การเดินทางเที่ยวเดียว)
1. < 3.0 กิโลเมตร 2. 3.1 - 5 กิโลเมตร
3. 5.1 - 10 กิโลเมตร 4. มากกว่า 10 กิโลเมตร
17. ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย
1. น้อยกว่า 10 นาที 2. 11 - 20 นาที 3. มากกว่า 20 นาที
18. ท่านเลือกใช้จักรยานเพราะ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
1. สะดวก รวดเร็ว 2. ประหยัดค่าใช้จ่าย 3. เป็นการออกกำลังกาย
4. ถึงที่หมายปลายทาง 5. หลีกเสี่ยงรถติด 6. ตัดปัญหาที่จอดรถไม่พอ
7. วางแผนการเดินทางได้แน่นอน 8. อื่น ๆ _____
19. ปัญหาที่พบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
1. ความไม่ปลอดภัย 2. แดดร้อน/ฝุ่นละออง 3. เหนือออกเมื่อถึงที่หมาย
4. ไม่มีที่จอดรถ 5. กลางคืนไม่มีแสงไฟ 6. อื่น ๆ _____
7. ไม่พบปัญหา
20. ถ้าในเมืองของท่านจะมีทางจักรยานใช้ดังตัวอย่างในรูป
- 20.1 ท่านเห็นด้วยหรือไม่
- | | | | |
|----------------------|-------------|---------------------------|-------------|
| ก. BIKE PATH | 1. เห็นด้วย | 2. ไม่เห็นด้วยเพราะ _____ | 3. ไม่แน่ใจ |
| ข. BIKE LANE | 1. เห็นด้วย | 2. ไม่เห็นด้วยเพราะ _____ | 3. ไม่แน่ใจ |
| ค. BIKE ROUTE | 1. เห็นด้วย | 2. ไม่เห็นด้วยเพราะ _____ | 3. ไม่แน่ใจ |
| ง. ทางเฉพาะบนบาทวิถี | 1. เห็นด้วย | 2. ไม่เห็นด้วยเพราะ _____ | 3. ไม่แน่ใจ |
| จ. ทางร่วมบนบาทวิถี | 1. เห็นด้วย | 2. ไม่เห็นด้วยเพราะ _____ | 3. ไม่แน่ใจ |
| ฉ. ปรับปรุงผิวถนน | 1. เห็นด้วย | 2. ไม่เห็นด้วยเพราะ _____ | 3. ไม่แน่ใจ |
- เหตุผลที่ไม่เห็นด้วย 1 ไม่ปลอดภัยถ้าจะนำมาใช้ 2 พื้นที่เป็นบาทวิถี/ถนนไม่พอ
- 3 จักรยานกีดขวางรถ/คนเดินเท้า 4 สภาพแวดล้อมไม่เหมาะสม 5 อื่น ๆ ระบุ _____
- (ถ้าไม่เห็นด้วยทั้ง 6 ประเภท ให้ข้ามไปตอบข้อ 20.6 แต่ถ้าเห็นด้วยอย่างน้อย 1 ประเภทให้ทำต่อ)

20.2 ถ้าเห็นด้วย ท่านอยากให้ม้ทางจักรยานในเส้นทางใดมากที่สุด (เรียงตามลำดับ ไม่จำเป็นต้องครบ)

| เส้นทาง | สถานที่ถนน |
|---|-------------------|
| _____ 1. ทางจักรยานไปตลาด | _____ |
| _____ 2. ทางจักรยานไปโรงเรียน/มหาวิทยาลัย | _____ |
| _____ 3. ทางจักรยานไปที่ทำงาน | _____ |
| _____ 4. ทางจักรยานในสวนสาธารณะ | สนามจันทร์ |
| _____ 5. ทางจักรยานเลียบบคลองชลประทาน | ด้านเหนือของเมือง |
| _____ 6. อื่น ๆ _____ | _____ |

20.3 ท่านอยากให้ม้ที่จอดรถจักรยานในบริเวณใดบ้าง

1. _____ 2. _____ 3. _____ 4. _____

20.4 ลักษณะที่จอดรถจักรยานแบบที่ท่านต้องการคือ _____ (ดูรูปประกอบ) 6. ไม่จำเป็นต้องมี

20.5 ถ้ามีทางจักรยาน ท่านจะ 1. ใช้ 2. ไม่ใช้ 3. ไม่แน่ใจ

20.6 ถ้าไม่มีทางจักรยาน แต่มีการจัดระเบียบการจราจรใหม่เพื่อให้การเดินทางโดยรถจักรยานสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น ท่านจะใช้จักรยานในการเดินทาง/เพื่อออกกำลังกายหรือไม่

1. ใช้ 2. ไม่ใช้ 3. ไม่แน่ใจ

20.7 ท่านมีข้อเสนอแนะอะไรบ้างเพื่อให้การเดินทางของจักรยานได้สะดวกและปลอดภัยมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ สถานที่ถนน

1. ลดความเร็วของรถยนต์และมอเตอร์ไซค์ในบางพื้นที่

2. จัดเขตห้ามรถยนต์เข้า อนุญาตเฉพาะจักรยาน
และคนเดินเท้าเท่านั้น

3. ปรับบริเวณทางขึ้น-ลงบาทวิถีให้มีความลาดเอียง

4. ขยายถนนที่มีไหล่ทางให้กว้างขึ้น

5. ติดป้ายให้ระวังคนเดินเท้า/จักรยาน

6. ปลุกต้นไม้เพื่อให้ร่มเงาในเส้นทางที่มีการใช้จักรยาน

7. รณรงค์เรื่องการเคารพกฎจราจร

ในเขตเทศบาล

8. รณรงค์ให้เคารพสิทธิของจักรยานและคนเดินเท้า

ในเขตเทศบาล

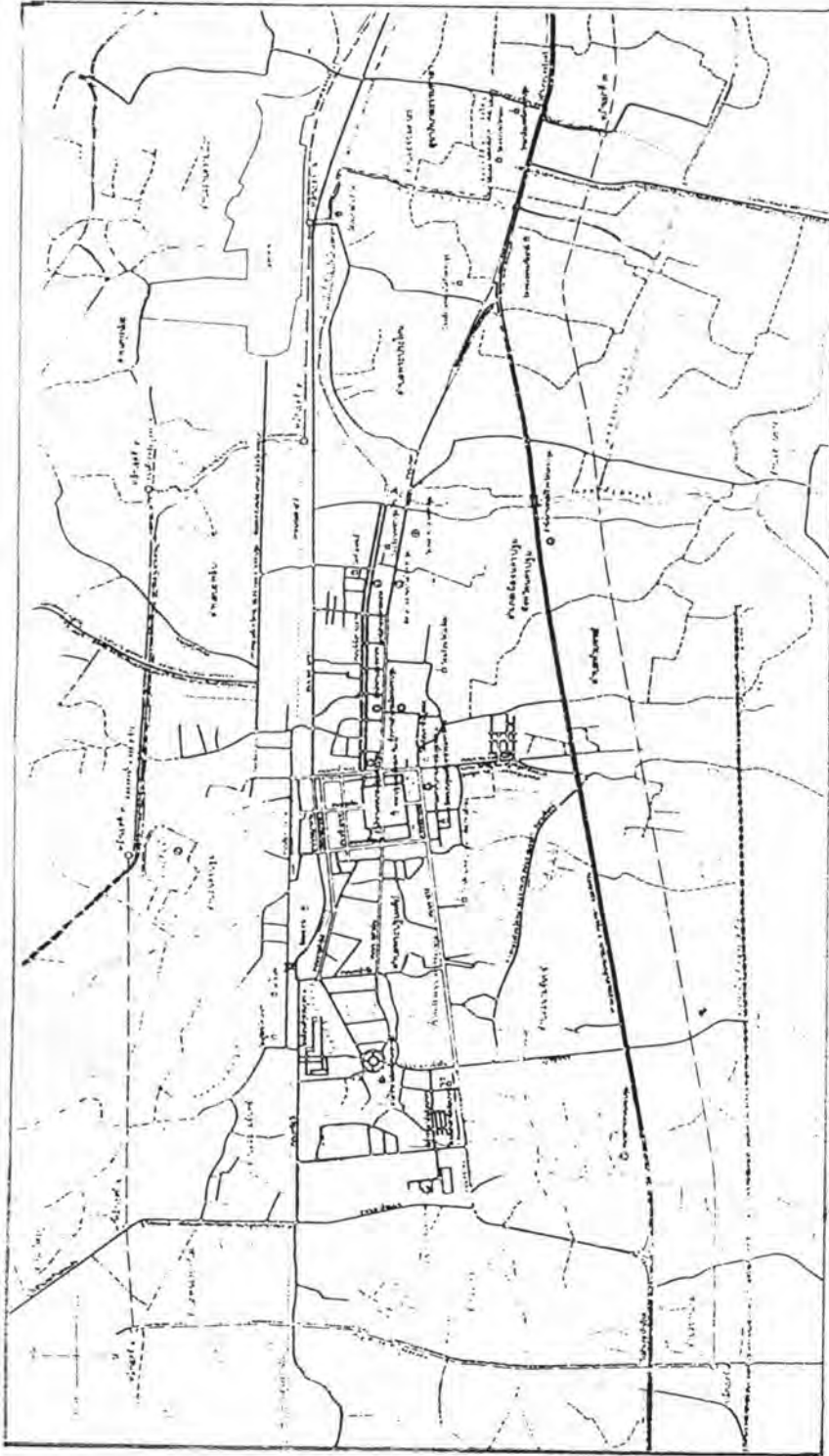
9. อื่น ๆ _____

10. อื่น ๆ _____

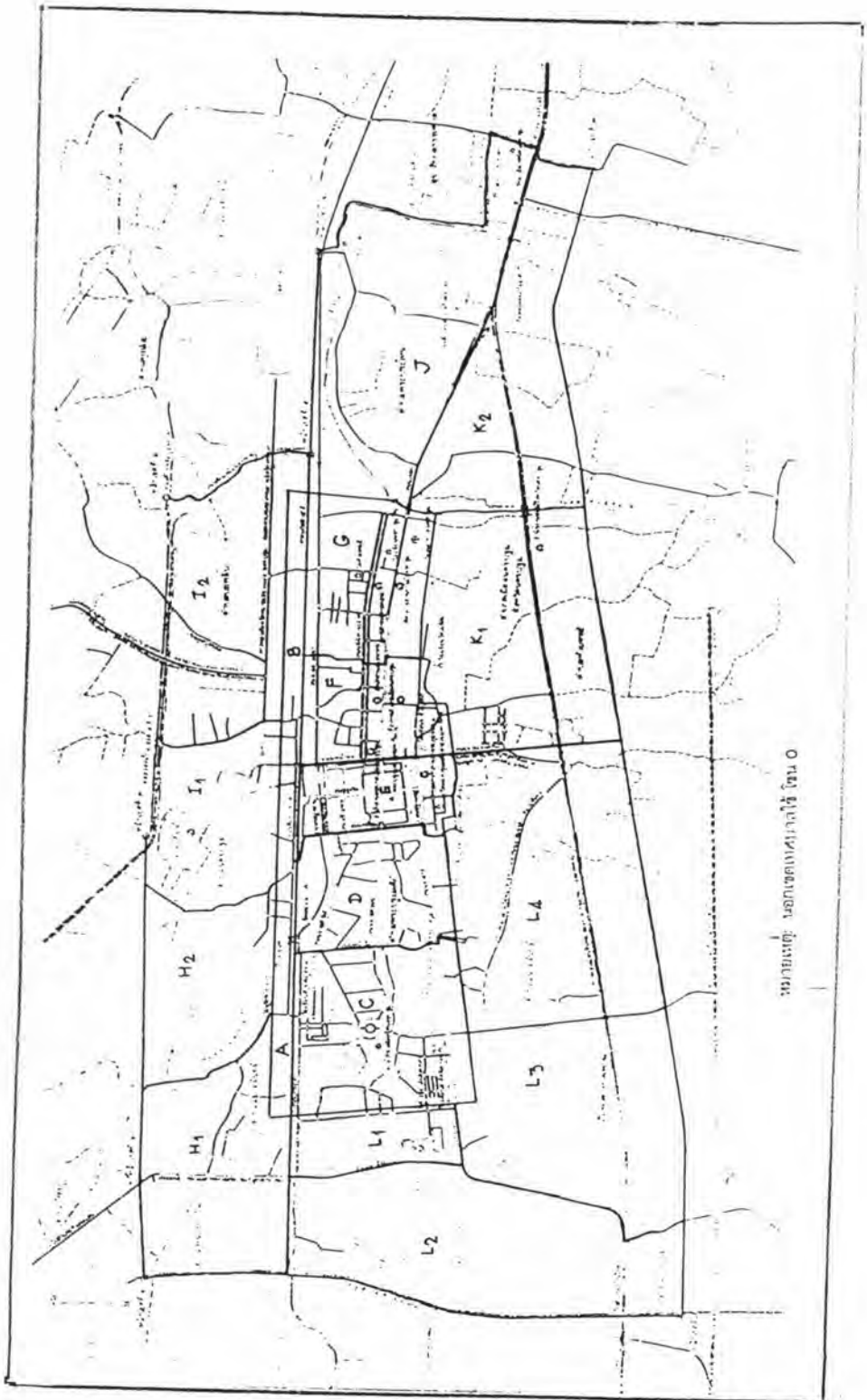
20.8 ถ้าไม่มีการปรับปรุงอะไรเลย ท่านจะหันมาใช้จักรยาน/ใช้จักรยานต่อไปหรือไม่

1. ใช้ 2. ไม่ใช้ 3. ไม่แน่ใจ

***** ขอขอบคุณค่ะ *****

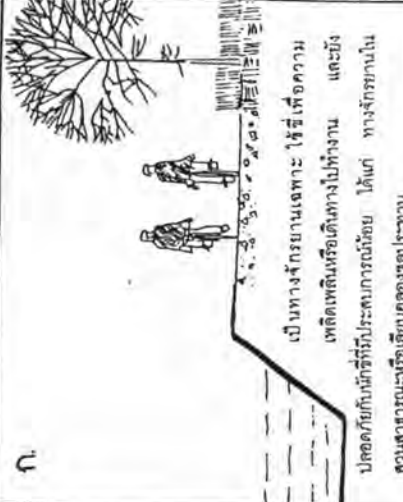


15. เส้นทางหรือถนนที่ใช้ในการเดินทาง ไปตระเวนเส้นทางหรือถนนที่ใช้ในการเดินทางด้วยจักรยานลงในแผนที่ (0 ————— > แทนจุดเริ่มต้นและจุดปลายทาง)
- 15.1 ท่านเดินทางจากโซน ไปยังโซน
- 15.2 ไปตระเวนหรือถนนหรือซอยที่ใช้บ่อย (เรียงตามลำดับ) 1. 2. 3. 4.
- 15.3 มีหรือรถจักรยานในบริเวณที่ท่านเดินทางไปหรือไม่ 1. ไม่มี 2. มี บริเวณ



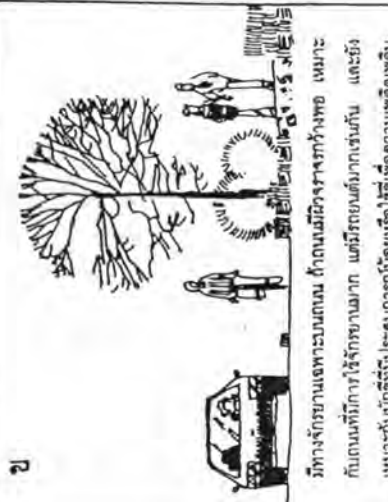
0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000

ก.



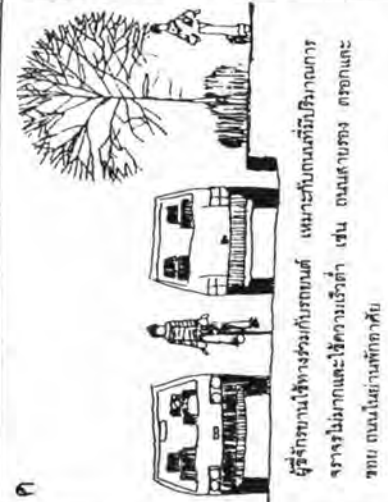
เป็นทางจักรยานเฉพาะ ใช้เพื่อความ
ปลอดภัยหรือเดินทางไม่ทำงาน และยัง
ปลอดภัยกับผู้ใช้ที่มีระบบการน้อยได้แก่ ทางจักรยานใน
สวนสาธารณะหรือเขตอนุรักษ์ธรรมชาติ

ข.



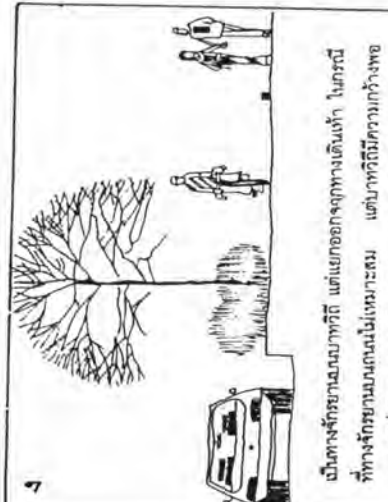
มีทางจักรยานเฉพาะบนถนน ถ้าถนนมีจราจรกว้างพอ เหมาะ
กับถนนที่มีทางจักรยานมาก แต่มีรถยนต์มากเช่นกัน และยัง
เหมาะกับผู้ที่มีระบบการน้อยหรือใช้เพื่อความเพลิดเพลิน

ค.



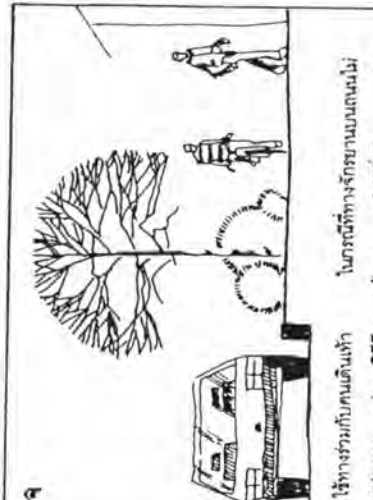
ผู้จักรยานใช้ทางร่วมกับรถยนต์ เหมาะกับถนนที่มีปริมาณการ
จราจรไม่มากและใช้ความเร็วต่ำ เช่น ถนนด้านนอก ตรอกและ
ซอย ถนนในย่านพักอาศัย

ง.




เป็นทางจักรยานแบบพหุใช้ แต่แยกออกจากทางเดินเท้า ในกรณี
ที่ทางจักรยานบนถนนไม่เหมาะสม แต่พหุใช้มีความกว้างพอ
และไม่เสี่ยงเกิดขางของตู้โทรศัพท์ เสาไฟฟ้าหรือต้นไม้

จ.

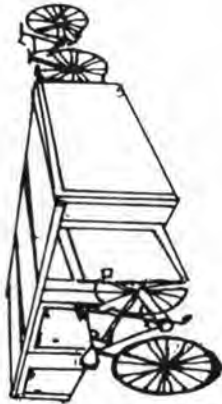


ใช้ทางร่วมกับคนเดินเท้า ในกรณีที่มีจักรยานบนถนนไม่
เหมาะสม แต่พหุใช้มีความกว้างพอ และไม่เสี่ยงเกิดขางของตู้
โทรศัพท์ เสาไฟฟ้าหรือต้นไม้

ฉ.



ปรับปรุงพื้นที่บริเวณเพื่อลดความเร็วของรถยนต์ เห็นความ
ปลอดภัยในทางจักรยานและเด็กที่วิ่งเล่นแถวบ้าน
ย่านที่มีคนเดินเท้ามาก และยานพาหนะด้วย




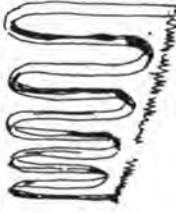
1. จักรยานทั้งคันปลอดภัยจากขโมย แต่มีราคาแพง เหมาะสำหรับการจอดเป็นเวลานาน มีการเก็บค่าบริการหรือให้เช่าเป็นรายเดือนรายปี

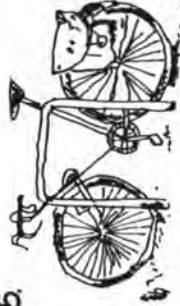


2. ป้องกันการขโมยอุปกรณ์ได้บางส่วน โดยคือโครงรถ ล้อหน้าและล้อหลัง เหมาะสำหรับการจอดเป็นเวลานาน แต่มีราคาแพงกว่าแบบที่ 3, 4, 5

3, 4, 5 ใช้ตะดอกรัดประหยัดเนื้อที่ และไม่แพง แต่เสี่ยงต่อการจัดงะอุปกรณ์ต่าง ๆ

3. 

4. 

5. 

แบบสัมภาษณ์

การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลเมืองนครปฐม

วิทยานิพนธ์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประเด็นสัมภาษณ์

1 สภาพของการจราจรในเขตเทศบาลเมืองนครปฐมในปัจจุบัน

- 1.1 สถานการณ์และปัญหาด้านการจราจรในปัจจุบัน (ยังไม่รุนแรง รุนแรง วิกฤต) และผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม (เสียง ควันพิษ ฝุ่นละออง ความสิ้นเปลือง) ที่เกิดขึ้น และแนวโน้มในอนาคต
- 1.2 แนวทางแก้ปัญหาจราจร (ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ)

2. ทศนคติต่อการใช้จักรยานเพื่อเป็นทางเลือกหนึ่งของการเดินทาง

- | | |
|----------------|--|
| ถ้าเห็นด้วย | <ul style="list-style-type: none"> - เหตุผลสนับสนุน - ความเป็นไปได้ที่จะนำทางจักรยานมาใช้ในเมืองนครปฐม ถ้ามีความเป็นไปได้ - การร่วมมือ เช่น การประชาสัมพันธ์ การรณรงค์ จัดทำคู่มือ การให้การอบรมการใช้จักรยาน การทำที่จอดรถจักรยาน การให้ incentive เป็นต้น - ข้อเสนอแนะอื่น ๆ |
| | <ul style="list-style-type: none"> ถ้าเป็นไปได้ - เหตุผล |
| ถ้าไม่เห็นด้วย | <ul style="list-style-type: none"> - เหตุผล |

ประวัติผู้วิจัย

นางสาวพรรณนิภา จ่างวิทยา เกิดวันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 ที่กรุงเทพมหานคร สำเร็จ การศึกษาปริญญาตรีอักษรศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 2) เอกภาษาอังกฤษ โทนิมศาสตร์ คณะ อักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2536 และเข้าศึกษาต่อในหลักสูตรการวางแผน ภาคและเมืองมหานบัณฑิต ที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อ พ.ศ. 2538