

การวิจัยฉบับนี้เป็นการศึกษาถึงพฤติกรรมในการใช้จักรยานเดินทางรวมทั้งศึกษาถึงสภาพปัญหาและอุปสรรคที่มีต่อการใช้จักรยานเดินทาง เพื่อที่จะเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมสำหรับการจัดทำเส้นทางจักรยานในชุมชนที่อยู่โดยรอบสถาบันเทคโนโลยี พระจอมเกล้า ลาดกระบัง โดยในการวิจัยครั้งนี้ได้ทำการศึกษาจากทั้งกลุ่มผู้ใช้จักรยานเดินทางและกลุ่มผู้ที่ไม่ได้ใช้จักรยานเดินทางควบคู่กันไปเพื่อทำการเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางและทัศนคติด้านต่างๆ ที่มีต่อการใช้จักรยานเดินทางจากประชากรทั้งสองกลุ่มดังกล่าว

ผลศึกษาพบว่ากลุ่มผู้ที่นิยมใช้จักรยานเดินทางกันมากที่สุดในบริเวณพื้นที่ศึกษาได้แก่กลุ่มนักศึกษาของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหาร ลาดกระบังซึ่งจะนิยมใช้จักรยานเดินทางไปจากย่านหอพักของเอกชนเพื่อเดินทางไปยังสถานศึกษาเป็นวัตถุประสงค์หลักของการเดินทางเนื่องจากเป็นพาหนะที่ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางเป็นเหตุผลสำคัญ ซึ่งในการใช้จักรยานเดินทางนั้นส่วนใหญ่จะมีระยะทางประมาณ 0.5 - 1.0 กม.เท่านั้น และจะใช้เวลาเดินทางไปถึงที่หมายได้ภายในระยะเวลาเพียง 10 - 15 นาทีเท่านั้น ผลการศึกษาได้พบว่าภายในบริเวณพื้นที่ศึกษาจะมีปริมาณการสัญจรของจักรยานในเส้นทางต่างๆ โดยเฉลี่ยจะอยู่ในช่วงตั้งแต่ 31 - 193 คัน / ชม. โดยที่บริเวณถนนคุณหญิงเยี่ยมเป็นเส้นทางที่มีปริมาณการสัญจรของจักรยานสูงที่สุดในพื้นที่ศึกษา สำหรับความเร็วเฉลี่ยในการใช้จักรยานเดินทางนั้นพบว่า เพศหญิงจะใช้เวลาในการขี่จักรยาน 13.67 กม./ ชม. เท่านั้นส่วนในเพศชายจะใช้ความเร็วที่สูงกว่าคือ 15.53 กม./ชม.

นอกจากนี้แล้วผลการศึกษายังพบว่าปัญหาสำคัญในการใช้จักรยานเดินทางภายในบริเวณพื้นที่ศึกษาแห่งนี้ได้แก่ปัญหาเนื่องจากการจราจรบนท้องถนนเป็นปัญหาที่สำคัญที่สุด รวมทั้งปัญหาด้านความปลอดภัยจากการถูกลักขโมยจักรยานด้วยเช่นกัน สำหรับทางด้านกลุ่มผู้ที่ไม่

T140578

ใช้จักรยานเดินทางนั้นจะพบว่าสาเหตุสำคัญที่ไม่ได้เลือกใช้จักรยานเดินทางเนื่องจากเห็นว่ามีความปลอดภัยที่ต่ำกว่าในการใช้เดินทางภายในบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยที่พาหนะที่นิยมนำมาใช้เดินทางกันมากที่สุดภายในบริเวณพื้นที่ศึกษาได้แก่ จักรยานยนต์ส่วนตัว แต่อย่างไรก็ตามกลุ่มตัวอย่างกลุ่มนี้มีจำนวนประชากรเกือบครึ่งหนึ่งที่ยินดีจะหันมาใช้จักรยานเดินทางแทนการใช้พาหนะที่ใช้เครื่องยนต์หากได้มีการจัดทำสิ่งอำนวยความสะดวกไว้รองรับการใช้จักรยานเดินทางอย่างเพียงพอ ซึ่งในการหันมาใช้จักรยานเดินทางแทนการใช้พาหนะที่ใช้เครื่องยนต์นั้นจากการศึกษาพบว่าจะสามารถช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงโดยไม่จำเป็นเฉพาะภายในบริเวณพื้นที่ศึกษาลงไปได้ถึงประมาณวันละ 1,308 - 2,617 ลิตรเลยทีเดียว ผลการวิเคราะห์ดังกล่าวนี้ชี้ให้เห็นถึงระดับการยอมรับที่ดีต่อการนำจักรยานมาใช้เดินทางในชีวิตประจำวันทั่วๆ ไปภายในบริเวณพื้นที่ศึกษาและมีแนวโน้มที่จะมีผู้หันมาใช้จักรยานเดินทางกันเพิ่มมากขึ้นซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการมีศักยภาพที่ดีสำหรับการส่งเสริมระบบการเดินทางด้วยจักรยานขึ้นมาภายในบริเวณพื้นที่ศึกษาแห่งนี้

โดยสรุปแล้วบริเวณพื้นที่ศึกษาสามารถที่จะพัฒนารูปแบบของเส้นทางจักรยานได้ด้วยกันทั้งหมด 4 รูปแบบคือ การใช้จักรยานเดินทางร่วมกันกับยานพาหนะอื่นๆ บนท้องถนนทั่วๆ ไป (Shared road way) สำหรับในเส้นทางที่มีปริมาณการสัญจรของจักรยานต่ำและไม่มีพื้นที่ว่างเหลือมากพอสำหรับการขยายพื้นผิวการจราจร (เช่น ถนนซอย หรือถนนสายย่อย), การใช้จักรยานสัญจรบนทางเท้า (Sidewalked Bike way) สำหรับในเส้นทางที่มีทางเท้ากว้างและได้มีการจัดสิ่งสาธารณูปโภคไว้อย่างเป็นระเบียบ, การจัดทำช่องทางจักรยาน (Bike Lanes) สำหรับในเส้นทางที่มีปริมาณการสัญจรของรถยนต์สูงและมีปริมาณการสัญจรของจักรยานสูงด้วย, และการจัดทำเส้นทางเฉพาะสำหรับจักรยาน (Bike Paths) สำหรับในเส้นทางที่ที่มีปริมาณการสัญจรของจักรยานสูงและยังมีพื้นที่ว่างด้านข้างถนนเหลือมากพอสำหรับการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้จักรยานเดินทาง

This study attempt to survey the commuter's characteristics and finding out the problems towards using bicycle and provide bike ways guideline in the neighborhoods surround King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang. The study focus on two groups of commuters, the bicyclist and non - bicyclist, in order to compare the characteristics towards using bicycle between groups.

The finding of this study show that the majority user of bicycle is the students of King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMITL.) who use bicycle travel to the university area for the main purpose of journey in order to saving the travel expense. The results show that the distance of bicycle trip is 0.5 - 1.5 km. from the origin at privatize dormitories around KMITL., and have the travel time with in 10 - 15 minute. In the study area the bicycle volume is between 31 - 193 bicycles/hour, where the highest bicycle volume show at Kunying Liem Road. In general, using bicycle in this study area can make average speed that can distribute by gender, female cyclist 13.67 km/h and male cyclist 15.53 km/h

The finding indicate that the main problems toward using bicycles in this study area are the conflicts between bicycles and other vehicles on the travel way and lack of safety from bicycle-stolen. For the non - cyclist, the main reason for not to use bicycle because there have a more convenience vehicles than using bicycle in this study area, the result show that the private motorcycles are the popular vehicles for traveling in this study area. However,nearly a half of non - cycling group prefer to change the current mode of transport and willing to use bicycle if there are sufficiency bicycle facilities. This results indicated that there are highly potentials for promoting bicycle transportation in this study area. For changing to use bicycle trips in this study area instead of using motor vehicle, this result will reduce the oil consumption about 1,308 - 2,617 liters per day.

The results of this study can conclude that there are 4 patterns to provide a suitable bike ways guideline in this study area, Shared road way : for the road with low bicycle volume or insufficiency space for expanding traffic lanes, Bike lanes : for the road with highly traffic volume and highly bicycle volume, Bike on sidewalk : for the road with widely sidewalk space and clearance the facilities, and Bike paths : for the road with highly bicycle volume and have a widely right of ways or have a open space that can improve to provide bicycle facilities.