

แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจรรยาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร



นายธนพล แก้ววงษ์

ศูนย์วิทยุทรัพยากร

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา

สำนักวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2552

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

DEVELOPING GUIDELINES OF CYCLING ACTIVITY MANAGEMENT  
TO PROMOTE TOURISM IN BANGKOK METROPOLIS



Mr. Tanapol Khaewwong

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirement  
for the Degree of Master of Science Program in Sports Science

School of Sports Science  
Chulalongkorn University  
Academic Year 2009

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการ  
ท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร

โดย

นายชนพล แก้ววงษ์

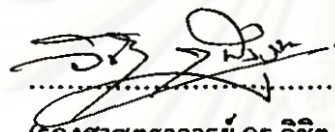
สาขาวิชา

วิทยาศาสตร์การกีฬา

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ศาสตราจารย์ ดร.สมบัติ กาญจนกิจ

สำนักวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้รับวิทยานิพนธ์  
ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบัณฑิต

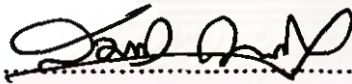


..... คณบดีสำนักวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา  
(รองศาสตราจารย์ ดร. วิจิต คณึงสุขเกษม)

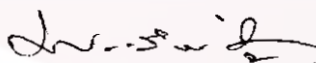
คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



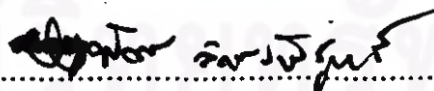
..... ประธานกรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร. วิจิต คณึงสุขเกษม)



..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก  
(ศาสตราจารย์ ดร.สมบัติ กาญจนกิจ)



..... กรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ เทพประสิทธิ์ กุลธวัชวิชัย)



..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย  
(รองศาสตราจารย์ ดร.ประพัฒน์ ลักษณพิสุทธิ์)

ศูนย์วิทยาศาสตร์การกีฬา  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อ : แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว  
ในเขตกรุงเทพมหานคร. (DEVELOPING GUIDELINES OF CYCLING ACTIVITY  
MANAGEMENT TO PROMOTE TOURISM IN BANGKOK METROPOLIS)  
อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: ศ.ดร. สมบัติ กาญจนกิจ, 200 หน้า.

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างได้แก่ผู้ใช้จักรยานของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย จำนวน 350 คน และเจ้าหน้าที่ในชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย จำนวน 5 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ตามลำดับ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviations) การทดสอบค่า "ที" (t-test) และการสรุปผลการสัมภาษณ์

ผลการวิจัยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม คือ ผู้ใช้จักรยานที่เป็นสมาชิกชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเพศชายมีอายุระหว่าง 20-30 ปี มีการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย และมีรายได้ต่อเดือน 10,001 - 15,000 บาท ผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่ใช้จักรยานประเภทเสือภูเขา โดยแหล่งท่องเที่ยวที่ผู้ใช้จักรยานสนใจมากที่สุด คือ แหล่งท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ มีประสบการณ์ในการประกอบกิจกรรมจักรยานอยู่ระหว่าง 1 - 2 ปี มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานเพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดและมลพิษในเขตกรุงเทพมหานคร และเส้นทางท่องเที่ยวที่ผู้ใช้จักรยานนิยมในการขี่จักรยานที่สุดคือ รอบเกาะรัตนโกสินทร์ ในส่วนของการศึกษาแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยานพบว่า ผู้ใช้จักรยานมีระดับความคิดเห็น สูงที่สุดในด้านการปฏิบัติตัวขณะขี่จักรยาน โดยผู้ใช้จักรยานมีความคิดเห็นว่าควรติดตั้งและเปิดไฟท้ายรถจักรยานทุกครั้งที่ใช้จักรยาน โดยเฉพาะเวลากลางคืน รองลงมาคือด้านการเตรียมพร้อมก่อนขี่จักรยาน ผู้ใช้จักรยานมีความคิดเห็นว่าควรมีการศึกษาเส้นทาง วางแผนการเดินทาง จุดหมายปลายทาง ที่ตั้งแหล่งท่องเที่ยวรวมถึงการตรวจสอบสภาพอากาศก่อนออกเดินทาง และด้านการปฏิบัติตัวหลังจากการขี่จักรยาน ผู้ใช้จักรยานมีความคิดเห็นว่าควรปรับหย่อนสายดึงเบรคและปล่อยลมยางพอประมาณ ก่อนนำจักรยานเข้าเก็บเพื่อให้จักรยานใช้งานได้นาน และจากการศึกษาแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ความความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน พบว่า ผู้ใช้จักรยานมีระดับความคิดเห็นสูงที่สุดในด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยผู้ใช้จักรยานมีความคิดเห็นว่าควรมีการรณรงค์สร้างค่านิยมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างจริงจังมากขึ้น ส่วนในด้านความปลอดภัย ผู้ใช้จักรยานมีความคิดเห็นว่า ควรรณรงค์ประชาสัมพันธ์การสวมหมวกกันกระแทกในกรณีขับขี่ในเส้นทางร่วมกับพาหนะชนิดอื่น ด้านเส้นทางจักรยาน ผู้ใช้จักรยานมีความคิดเห็นว่า ควรมีเส้นสัญลักษณ์ต่อความหมายบนพื้นผิวของเส้นทางจักรยาน ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ผู้ใช้จักรยานมีความคิดเห็นว่าควรปรับปรุงสุขาสาธารณะและห้องอาบน้ำที่มีอยู่ให้มีสภาพพร้อมใช้ สะอาดและเพียงพอต่อความต้องการ ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว ผู้ใช้จักรยานมีความคิดเห็นว่า ควรมีการแจ้งข้อมูลข่าวสารต่างๆ เพื่อให้มีความรู้เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวและตระหนักถึงสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติและวัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยวและด้านการอบรมความรู้ ผู้ใช้จักรยานมีความคิดเห็นว่าควรจัดอบรมในเรื่องผู้นำเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยวทางจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร เมื่อเปรียบเทียบกับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานระหว่างเพศชายและหญิง พบว่า มีความคิดเห็นในด้านเส้นทางจักรยานและด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สาขาวิชา.....วิทยาศาสตร์การกีฬา.....ลายมือชื่อนิติศ.....  
ปีการศึกษา.....2552.....ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....

## 5078609639: MAJOR SPORT SCIENCE

KEYWORDS: PLANS TO DEVELOP / PROVIDS / CYCLING ACTIVITY / TOURISM/

BANGKOK. TANAPOL KHAEWONG: DEVELOPING GUIDELINES OF CYCLING ACTIVITY MANAGEMENT TO PROMOTE TOURISM IN BANGKOK METROPOLIS. THESIS ADVISOR: PROF.SOMBAT KARNJANAKIT, Ph.D., 200 pp.

The purpose of the study was to study the developing guidelines of cycling activity management to promote tourism in Bangkok Metropolis. The sampling group was 350 cyclists and five club's officials from Bangkok Cycling Club. The instruments in the study were questionnaires and interview technique. Percentages(%), means( $\bar{x}$ ), standard deviations (S.D.), and t-test were employed for the statistical analysis.

The research revealed the following results: most cyclists were male aged between 20-30 years old with education level at Bachelor degree or equivalent. Most of them were self-employed and income earned was between 10001-20000 Baht, monthly. It was found out that the mountain bike was used by most of the cyclists. They had engaged in the cycling activity for 1-2 years. Their main interesting destination was the various health promoting places. Their main objectives in traveling by bike was to reduce the traffic jam and pollution problems in Bangkok Metropolis. The most favorite route was around the Ratanakosin Island. The study of developing guidelines of cycling activity was found that the performance while riding was highly rated. They agreed that rear light must be installed and always turned on while riding especially at night time. They also agreed that the cyclists should study the route, travel plan, destination, tourism location, including the weather check, before riding. After riding, the transmission line should be slacked and tire should be let out a little bit so as to keep the longer use of the bike. In addition, environment conservation was highly rated. They all agreed that the campaign to create the value in riding the bike in daily lives should be done more seriously. Regarding safety, helmet wear should be campaigned to create the value in wearing the helmet during riding in daily lives more seriously. Traffic symbol should be indicated on the bike route surface. Public toilet and bathroom should be kept clean and sufficient to the needs of the cyclists. Information about the tourists places should be kept well informed with the realization of the natural environment and the cultural knowledge. Tour guide for traveling by bike in Bangkok Metropolis should be well trained.

The comparison between the opinion of male and female cyclists showed the significant differences in bike route and cultural conservation at .05 level.

Field of Study: .....Sport Science.....Student's Signature:.....

Academic Year:.....2009.....Advisor's Signature:.....*Sombat K.*.....

## กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยเรื่องแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร ดำเนินการสำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับความกรุณา และความช่วยเหลืออย่างดียิ่งตลอดมาจาก ศาสตราจารย์ ดร. สมบัติ กาญจนกิจ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่คอยอบรมสั่งสอน ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ ให้คำแนะนำในเรื่องต่างๆ ทั้งในเรื่องของการเรียนและการดำเนินชีวิต ตลอดจนตรวจแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ด้วยความเอาใจใส่อย่างดียิ่งตลอดมา จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์ ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความเมตตาของท่าน ขอระลึกถึงพระคุณ และขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง มา ณ โอกาสนี้

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร. วิจิต คณิงสุขเกษม รองศาสตราจารย์ เทพประสิทธิ์ กุลธวัชวิชัย รองศาสตราจารย์ ดร. ประพัฒน์ ลักษณะพิสูทธิ์ ที่กรุณาได้ให้ข้อคิด คำแนะนำรวมทั้งการตรวจสอบแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่องต่างๆ ในงานวิจัย อันส่งผลให้วิทยานิพนธ์นี้มีความถูกต้อง และสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์เทพประสิทธิ์ กุลธวัชวิชัย รองศาสตราจารย์ ดร. ประพัฒน์ ลักษณะพิสูทธิ์ อาจารย์อุไรวรรณ ขมวัฒนา คุณพิชิต เอื้อสกุลเกียรติ คุณจารุกัญญา ราษฎร์ศิริ ที่ได้สละเวลาตรวจเครื่องมือในการวิจัยครั้งนี้ ให้มีความถูกต้องและสมบูรณ์

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ คุณพิชิต เอื้อสกุลเกียรติ ประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย คุณจารุกัญญา ราษฎร์ศิริ เลขานุการชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย คุณมงคล วิจะระณะ คุณเกตุ วรกำธร รองประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย รต. ลิจิต กุลสันเทียะ กรรมการฝ่ายกิจกรรม รวมถึงพี่ๆ ทุกคนในชมรม ที่คอยช่วยเหลือ ให้คำปรึกษาและคอยอำนวยความสะดวกต่างๆ ตั้งแต่วันแรกของการทำวิจัย จนงานวิจัยสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีตลอดมา

ท้ายที่สุดนี้ผู้วิจัยขอขอบความสำเร็จ และคุณค่าของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ แต่ คุณพ่อชัยพร แก้ววงษ์ คุณแม่อรทัย แก้ววงษ์ และพี่น้องทุกคนในครอบครัวแก้ววงษ์ และครอบครัวชูตระกูลที่เป็นกำลังใจ ให้การสนับสนุนในด้านการศึกษาให้กับผู้วิจัยมาโดยตลอด รวมทั้งเพื่อนๆ พี่ๆ ทุกคนที่คอยช่วยเหลือและให้กำลังใจกันมาตลอด

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

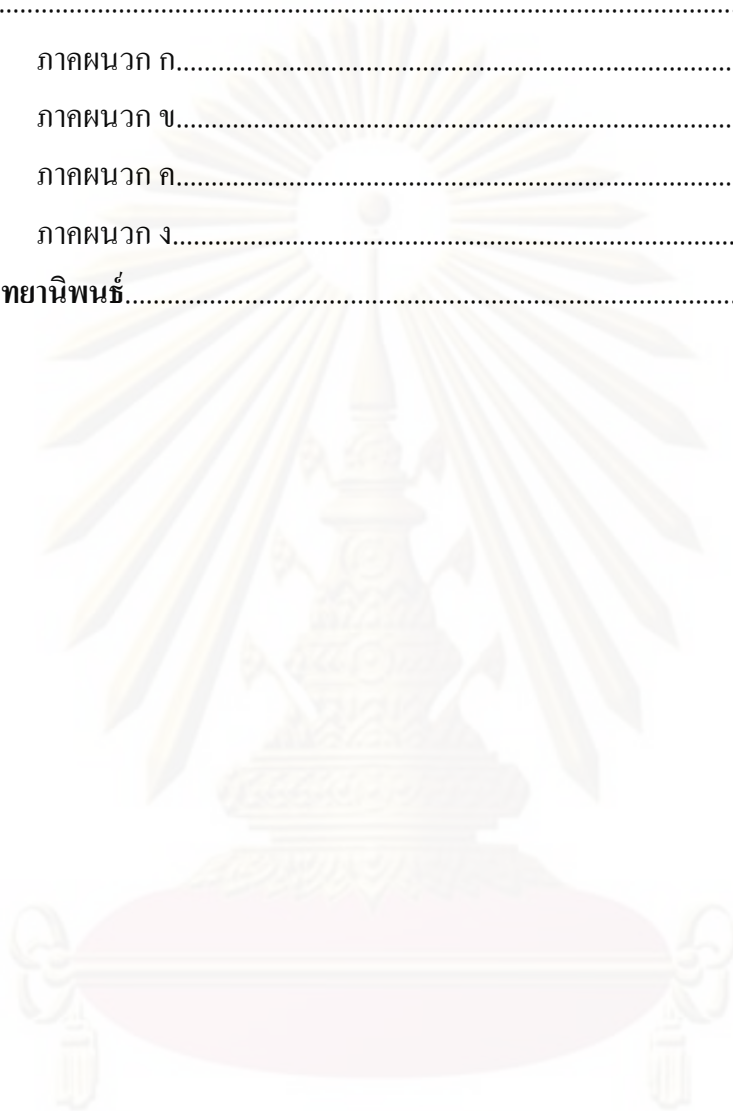
## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	4
ขอบเขตของการวิจัย.....	4
คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย.....	5
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	6
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
2 วรรณคดี และรายงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	8
แนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนา.....	8
แนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดการ.....	10
แนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับนันทนาการและการท่องเที่ยว.....	12
แนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ.....	31
แนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน.....	37
ประวัติความเป็นมาของจักรยาน.....	41
ความรู้เกี่ยวกับกิจกรรมจักรยาน.....	46
แนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับภาวะผู้นำการเปลี่ยนแปลง.....	61
ข้อมูลทั่วไปและประวัติกรุงเทพมหานคร.....	62
รายงานการวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	93
3 วิธีการดำเนินการวิจัย.....	96
ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง.....	96

บทที่	หน้า
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	97
ขั้นตอนการสร้างและหาคุณภาพเครื่องมือ.....	98
วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	99
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	100
เกณฑ์การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยความคิดเห็น.....	101
<b>4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....</b>	<b>103</b>
ลักษณะที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	103
การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	103
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม.....	104
ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	104
ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการประกอบกิจกรรม จักรยานของผู้ตอบ แบบสอบถาม.....	109
ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการ จัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร.....	115
ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนว ทางการพัฒนา การจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขต กรุงเทพมหานคร.....	126
ตอนที่ 5 ผลการเปรียบเทียบ ค่าเฉลี่ย ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่มีต่อรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ โดยจำแนกตามเพศ.....	127
<b>5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....</b>	<b>128</b>
สรุปผลการวิจัย.....	128
สรุปผลการสัมภาษณ์.....	134
อภิปรายผลการวิจัย.....	137
ข้อเสนอแนะ.....	149



บทที่	หน้า
รายการอ้างอิง.....	152
ภาคผนวก.....	158
ภาคผนวก ก.....	159
ภาคผนวก ข.....	170
ภาคผนวก ค.....	177
ภาคผนวก ง.....	192
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	200



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

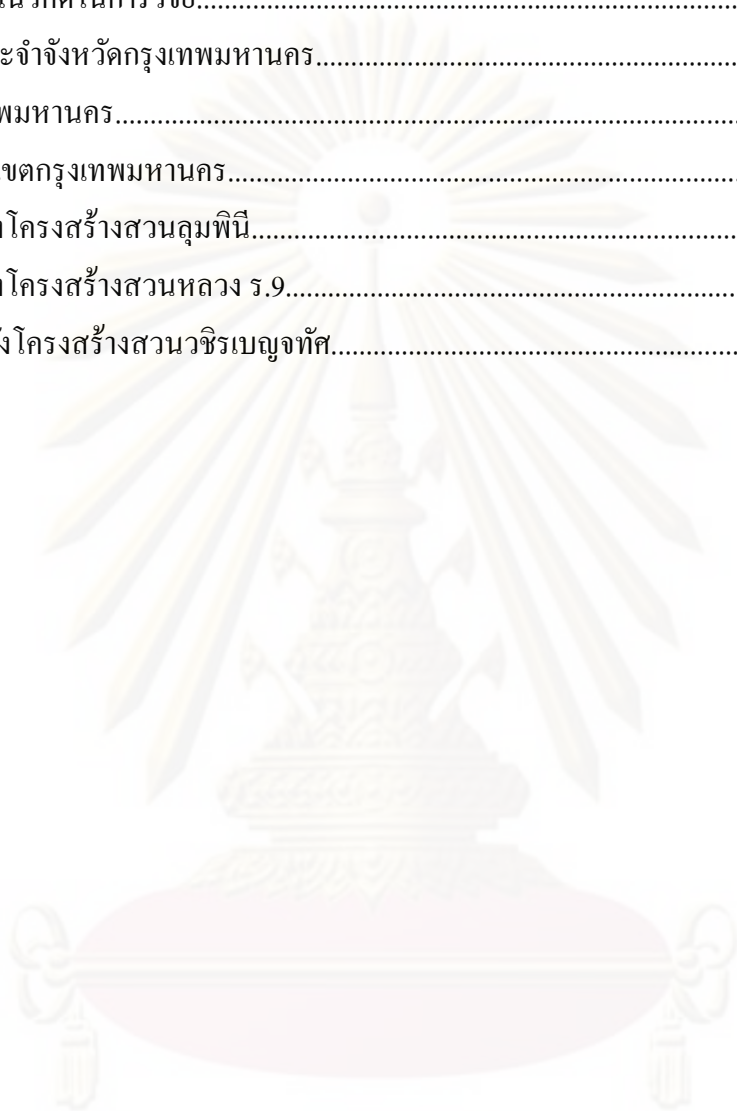
ตาราง	หน้า
ตารางที่ 1 จำนวน และค่าร้อยละสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามเพศ.....	104
ตารางที่ 2 จำนวน และค่าร้อยละสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามอายุ.....	105
ตารางที่ 3 จำนวน และค่าร้อยละสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามระดับการศึกษา.....	106
ตารางที่ 4 จำนวน และค่าร้อยละสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามอาชีพ.....	107
ตารางที่ 5 จำนวน และค่าร้อยละสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามรายได้ต่อเดือน.....	108
ตารางที่ 6 จำนวน และค่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามประเภทจักรยานที่ใช้ ประกอบกิจกรรมในแต่ละครั้ง.....	109
ตารางที่ 7 จำนวน และค่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามประเภท แหล่งท่องเที่ยวที่ผู้ใช้จักรยานให้ความสนใจ.....	110
ตารางที่ 8 จำนวน และค่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามประสบการณ์ในการ ประกอบกิจกรรมจักรยาน.....	111
ตารางที่ 9 จำนวน และค่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามวัตถุประสงค์ ในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร.....	112
ตารางที่ 10 จำนวน และค่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามเส้นทางจักรยานใน กรุงเทพฯ ที่ผู้ใช้จักรยานนิยมใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว.....	113
ตารางที่ 11 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายของระดับความคิดเห็น เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานครของผู้ใช้จักรยาน โดยภาพรวม.....	115
ตารางที่ 12 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายความคิดเห็น เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยาน ด้านการ เตรียมพร้อมก่อนขี่จักรยาน.....	116
ตารางที่ 13 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายความคิดเห็น เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยาน ด้านการปฏิบัติตัวขณะขี่จักรยาน.....	117
ตารางที่ 14 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายความคิดเห็น เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยาน ด้านการปฏิบัติตัวหลังจากการขี่จักรยาน.....	118

ตาราง	หน้า
ตารางที่ 15 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายความคิดเห็น เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยาน ที่มีต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยภาพรวม.....	119
ตารางที่ 16 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายความคิดเห็น เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยาน ที่มีต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ด้านเส้นทางจักรยาน.....	120
ตารางที่ 17 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายความคิดเห็น เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยาน ที่มีต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ด้านอุปกรณ์และ สิ่งอำนวยความสะดวก.....	121
ตารางที่ 18 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายความคิดเห็น เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยาน ที่มีต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ด้านความปลอดภัย.....	122
ตารางที่ 19 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายความคิดเห็น เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยาน ที่มีต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ด้านการฝึกอบรมความรู้.....	123
ตารางที่ 20 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายความคิดเห็น เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยาน ที่มีต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว.....	124
ตารางที่ 21 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายความคิดเห็น เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยาน ที่มีต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม.....	125
ตารางที่ 22 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ใช้จักรยานเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนา การจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร.....	126
ตารางที่ 23 การเปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการ กิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานครของผู้ตอบ แบบสอบถาม โดยจำแนกตามเพศ.....	127

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่		
ภาพที่ 1	กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	7
ภาพที่ 2	ตราประจำจังหวัดกรุงเทพมหานคร.....	62
ภาพที่ 3	กรุงเทพมหานคร.....	64
ภาพที่ 4	แผนที่เขตกรุงเทพมหานคร.....	64
ภาพที่ 5	แผนผังโครงสร้างสวนคูมพิณี.....	68
ภาพที่ 6	แผนผังโครงสร้างสวนหลวง ร.9.....	72
ภาพที่ 7	แผนผังโครงสร้างสวนวชิรเบญจทัศ.....	76



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 1

### บทนำ

#### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญของหลาย ๆ ประเทศ และมีการเติบโตขึ้นอย่างสม่ำเสมอ โดยในระยะหลังได้มีการจัดการที่เป็นระบบ พัฒนาเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่อันเป็นผลจากความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วทางด้านเทคโนโลยีด้านคมนาคมและโทรคมนาคม ซึ่งรวมถึงการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง นอกจากนี้ ข้อจำกัดซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการท่องเที่ยว อันได้แก่ ความไม่สงบด้านการเมืองได้ผ่อนคลายลงมีผลทำให้การท่องเที่ยวขยายตัวมากขึ้น จึงทำให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่ใหญ่ที่สุดและเติบโตเร็วที่สุดในโลก ปัจจุบันมีความสำคัญต่อการพัฒนาเพราะอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีการเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ อุตสาหกรรมที่พักแรม อุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่ม อุตสาหกรรมขนส่ง อุตสาหกรรมบริการ อุตสาหกรรมนันทนาการและบันเทิง ตลอดจนอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าต่าง ๆ จากการศึกษาตัวเลขสถิติขององค์การการท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization) พบว่าในปี พ.ศ. 2538 มีนักท่องเที่ยวนานาชาติเพียง 565 ล้านคน ซึ่งจะเพิ่มขึ้นเป็น 1006 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2553 และได้มีการพยากรณ์ว่านักท่องเที่ยวนานาชาติจะเพิ่มขึ้นถึง 1561 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2563 โดยทวีปยุโรปจะมีนักท่องเที่ยวมากที่สุด คือ 717 ล้านคน และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และแปซิฟิก จะมีนักท่องเที่ยวเป็นอันดับสอง คือ 397 ล้านคน อเมริกาจะมีนักท่องเที่ยวเป็นอันดับสาม ได้แก่ 282 ล้านคน (แหล่งที่มา : <http://www.world-tourism.org/facts/eng/vision.htm>. 2549: ออนไลน์) ด้วยจำนวนประชากรโลกที่เพิ่มขึ้นอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่ขยายตัวอย่างไม่หยุดยั้ง จึงไม่อาจที่จะปฏิเสธผลกระทบที่เกิดจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ทั้งมลภาวะทางอากาศ เสียง การเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่จะตามมา เป็นที่ยอมรับกันว่า ภัยอันตรายซึ่งทวีจำนวนขึ้นทุกวัน สร้างปัญหาอย่างมหาศาลนานับประการ ต่อสิ่งแวดล้อมของโลก ตั้งแต่การจราจรติดขัด ความสิ้นเปลือง สูญเปล่าของพลังงาน การแพร่กระจายของมลพิษ ไปจนถึงผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม เป็นอันตราย ทำลายสุขภาพของประชากรและชุมชนให้เสื่อมโทรมจนยากเกินเยียวยา นานาประเทศ โดยเฉพาะที่เจริญรุดหน้าทางเศรษฐกิจ ต่างตระหนักดีถึงปัญหา จึงหาทางจำกัดการขยายตัวของรถยนต์ นำระบบขนส่งมวลชน หรือวิธีเดินทางอย่างอื่นทดแทนมาอย่างต่อเนื่อง จากสาเหตุดังกล่าวในระยะหลังจึงมีการให้ความสำคัญด้านการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนมากขึ้น

การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมสามารถสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว ก่อให้เกิดการลงทุนในธุรกิจท่องเที่ยว เพื่อบริการนักท่องเที่ยวช่วยสร้างงาน สร้างความเจริญทางด้านเศรษฐกิจแก่สังคมและชุมชนในท้องถิ่นทั้งสิ้น แต่การท่องเที่ยว

จะประสบความสำเร็จได้นั้น ต้องอาศัยความพยายามทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางไปแหล่งท่องเที่ยว และใช้บริการการท่องเที่ยว (รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาแนวทางการบริหารและจัดการท่องเที่ยวในพื้นที่รับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนตำบล และสมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบล. 2543: 130) นับตั้งแต่ปี 2522 เป็นต้นมา การพัฒนาส่งเสริมการท่องเที่ยวได้รับความสนใจจากรัฐบาลขึ้นมาตามลำดับ ได้มีการบรรจุเรื่องการท่องเที่ยวไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520 – 2524) ซึ่งเป็นครั้งแรกในการบรรจุเรื่องการท่องเที่ยวไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตลอดมาจนถึงฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544)

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางในด้านต่างๆ ของประเทศไทย เช่น เศรษฐกิจ สังคม การเมือง คมนาคม รวมถึงการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานครมีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นทำให้การใช้รถที่มีเครื่องยนต์ที่มีความสะดวกสบายในการเดินทางและมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นทุกวัน จนก่อให้เกิดมลพิษทางเสียง น้ำเน่าเสีย มลพิษทางอากาศ ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการวางแผนในการแก้ไขปัญหาโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบ แต่การแก้ไขมลพิษในกรุงเทพมหานครนั้นต้องใช้ระยะเวลาและความร่วมมือกันของคนทุกคนในการแก้ไข ซึ่งการแก้ไขกันที่ปลายเหตุมากกว่าการหาทางป้องกัน มีการพัฒนาความเจริญด้านเทคโนโลยีเป็นส่วนใหญ่ ปัจจุบันกรุงเทพมหานครและชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยร่วมมือกันแก้ไขปัญหาโดยใช้จักรยานเป็นเครื่องมือในการช่วยแก้ไขปัญหา และทำให้คนหันมาใช้จักรยานกันมากขึ้น และอีกหนึ่งความภาคภูมิใจของชาวกรุงเทพมหานครและของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย ก็คือการที่ได้รับรางวัลดีเด่น (รางวัลกนิรี) ประเภทองค์กรที่ส่งเสริมและพัฒนากีฬาการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานครจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ในปี พ.ศ. 2540, 2545 และปี พ.ศ. 2551 จากผลงาน “ปั่นทั่วทิศ เป็นมิตรสิ่งแวดล้อม ช่วยลดโลกร้อนพร้อมด้วยสุขภาพ ประหยัดพลังงานสร้างสรรค์สังคม” ซึ่งสอดคล้องกับแผนแม่บทเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2548 – 2552) (กรุงเทพมหานคร. 2548: 2-25) พบว่า เป็นการจัดทำแผนภายใต้กรอบแนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืน การท่องเที่ยวที่ยั่งยืน ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และหลักการมีส่วนร่วม ซึ่งแหล่งท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานครนั้นมีความหลากหลาย สามารถตอบสนองความต้องการที่แตกต่างกันของนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี ทั้งแหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณีและกิจกรรม ซึ่งยุทธศาสตร์ แผนงานและโครงการที่ได้จัดทำขึ้นเป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงาน และยกตัวอย่างการนำไปปฏิบัติกับบางพื้นที่เพื่อประกอบความเข้าใจ แต่ยังไม่ได้นำไปปฏิบัติได้ทันที ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องนำไปเป็นแนวทางในการออกแบบรายละเอียดโครงการต่อไป อันจะเป็นแนวทางในการพัฒนากิจกรรมนันทนาการด้านการท่องเที่ยวในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครต่อไป

ดังนั้น จักรยานเป็นกิจกรรมนันทนาการทางเลือกรูปแบบหนึ่งสำหรับการเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งได้เริ่มแพร่หลายและเป็นที่ยอมรับในหมู่ของบุคคลทุกเพศทุกวัย เนื่องจากการใช้

จักรยานให้ประโยชน์กับผู้ขับขี่หลายอย่าง โดยนอกจากการขับขี่เพื่อเป็นการพักผ่อนหย่อนใจทำให้จิตใจเบิกบาน เป็นการใช้เวลาว่างกับครอบครัวหรือกลุ่มเพื่อนฝูงและเป็นการออกกำลังกายในยามว่างแล้ว การขี่จักรยานในเส้นทางธรรมชาติ ยังทำให้เกิดจิตสำนึกในการท่องเที่ยวเชิงนิเวศและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม มองโลกในแง่ดี มีโอกาสใกล้ชิดกับเพื่อนร่วมทาง กับครอบครัว และทำให้รู้จักตนเองได้ดีขึ้นได้พบเห็นสิ่งใหม่ๆ สองข้างทางที่ไม่มีโอกาสได้พบเห็นจากการโดยสารพาหนะอื่นๆ ทำให้ผู้ปั่นได้ฝึกทักษะในการตัดสินใจ มีความมั่นใจและบุคลิกภาพที่ดีทั้งร่างกายและจิตใจ ในด้านผลกระทบต่อส่วนรวม การขับขี่จักรยานจะช่วยลดมลพิษ และประหยัดพลังงานจากการใช้ทรัพยากรธรรมชาติโดยเฉพาะน้ำมัน การเดินทางโดยจักรยาน เป็นการเดินทางที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย ไม่มีมลภาวะ ควันพิษและสิ่งตกค้างอื่น ๆ ทั้งยังไม่ส่งเสียงดัง ไม่มีร่องรอยแม้ร่องลึกของล้อรถ สัมผัสกับธรรมชาติได้อย่างใกล้ชิดด้วยมุมมองที่กว้างไกล หยุดได้ง่ายทุกจังหวะการเคลื่อนไหว สัมผัสธรรมชาติได้หมดทั้งไอน์ดินกลิ่นหญ้า ส่งผลให้ผู้เดินทางมีความรู้สึกเป็นอันหนึ่งอันเดียวกับธรรมชาติ มีความรักในความสวยงามของธรรมชาติและสถานที่ไปโดยอัตโนมัติ นับเป็นกิจกรรมท่องเที่ยวที่ดีอีกวิธีการหนึ่ง นอกจากนี้การเดินทางด้วยจักรยานยังมีข้อดีอีกหลายด้าน เมื่อเทียบกับการเดินทางรูปแบบอื่นๆ ทั้งในแง่ผลกระทบต่อสังคมโดยรวม เมื่อพิจารณาด้านพื้นที่แล้วจักรยานส่งผลดีต่อการคมนาคม ใช้พื้นที่ในการสัญจรไปมาในแหล่งท่องเที่ยวด้วยน้อย อีกทั้งยังช่วยลดสร้างมลภาวะทางอากาศและเสียงที่สร้างผลเสียให้กับสิ่งแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยว การส่งผลกระทบต่อความสวยงามของเมือง ไม่ทำลายความสมดุลของธรรมชาติแวดล้อมประหยัดค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยว ลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ สรุปแล้วจักรยานส่งผลกระทบต่อส่วนรมน้อยกว่า จักรยานจึงเหมาะสำหรับใช้เดินทางท่องเที่ยวในระยะทางสั้น และเป็นการสัญจรในท้องถิ่นรวมถึงใช้ประโยชน์ด้านการท่องเที่ยวได้อีกทางหนึ่ง

จากการที่ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจ และสอบถามเจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องถึงสภาพปัจจุบันของการจัดการกิจกรรมจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่ายังมีปัญหาอยู่หลายประการที่ส่งผลกระทบต่อประกอบกิจกรรมจักรยาน เช่น เส้นทางจักรยานที่ขาดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เส้นทางที่มีอยู่ขาดการดูแลความเอาใจใส่จากภาครัฐอย่างจริงจัง การใช้ประโยชน์จากยานพาหนะประเภทอื่นบนทางจักรยาน สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ มาตรการรองรับด้านการออกกฎระเบียบ ความปลอดภัย แก่ผู้ใช้จักรยานอย่างเป็นทางการจัดทำเส้นทางจักรยานบนทางเท้า การสร้างจิตสำนึกค่านิยมในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน รวมถึงการใช้จักรยานเป็นอุปกรณ์ด้านการส่งเสริมท่องเที่ยว การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมรวมถึงการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรมของกรุงเทพมหานคร ปัญหาการวางท่อระบายน้ำที่เป็นอุปสรรคในการประกอบกิจกรรมหรือการใช้จักรยาน ในชีวิตประจำวันก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้จักรยาน

เป็นต้น โดยปัญหาที่เกิดขึ้นในสภาพปัจจุบันนี้เป็นผลจากการขาดร่วมมือของทุกๆ ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกันอย่างจริงจัง ในด้านการจัดการกิจกรรมจักรยานในเขตกรุงเทพมหานครที่เหมาะสม

ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความประสงค์ที่จะทำการศึกษาวิจัย การศึกษาแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับการประกอบกิจกรรมจักรยานและยังเป็นแนวทางในการพัฒนาการจัดการด้านเส้นทางจักรยาน สิ่งอำนวยความสะดวกในเส้นทาง อีกทั้งสร้างความเชื่อมั่นในความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้จักรยานในการประกอบกิจกรรมท่องเที่ยว รวมถึงการส่งเสริมกิจกรรมจักรยานยังช่วยลดมลภาวะ ลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวและประสบการณ์การท่องเที่ยวของผู้ใช้จักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร อีกทั้งยังช่วยกระตุ้นรูปแบบการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนของกรุงเทพมหานครต่อไป

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร โดยจำแนกตามเพศของผู้ใช้จักรยาน
3. นำเสนอแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร

### ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษานโยบายการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้กำหนดรายละเอียดของขอบเขตการวิจัยในด้านต่างๆ ไว้ดังนี้

#### 1. ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ เจ้าหน้าที่ในชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยและผู้ใช้จักรยานที่เป็นสมาชิกชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย ทั้งที่ใช้เส้นทางจักรยานและไม่ได้ใช้เส้นทางจักรยาน ในการประกอบกิจกรรมจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร

#### 2. ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษานโยบายการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ได้ทำการศึกษานโยบายการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของกลุ่มตัวอย่าง และได้กำหนดประเด็นรายละเอียดการศึกษาการจัดการกิจกรรมจักรยาน ไว้ดังต่อไปนี้



2.1 แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยาน ได้กำหนดประเด็นการศึกษาไว้ 3 ประเด็น ได้แก่ ด้านการเตรียมความพร้อมก่อนขี่จักรยาน ด้านการปฏิบัติตัวขณะขี่จักรยานและด้านการปฏิบัติตัวหลังจากการขี่จักรยาน เพื่อทราบถึงความคิดเห็นในการเตรียมความพร้อมของตัวผู้ใช้จักรยาน

2.2 แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน ผู้วิจัยได้กำหนดประเด็นการศึกษาไว้ 6 ประเด็น ได้แก่ ด้านเส้นทางจักรยาน ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ด้านความปลอดภัย ด้านการฝึกอบรมความรู้ในการประกอบกิจกรรมจักรยาน ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เพื่อทราบถึงความคิดเห็นด้านการจัดการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในด้านต่างๆ เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานที่เหมาะสมต่อไป

### 3. ขอบเขตด้านการเก็บข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพโดยใช้การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย และการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณโดยใช้แบบสอบถาม ถามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยานที่เป็นสมาชิกชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลระหว่าง เดือนเมษายน 2552 ถึง เดือน มิถุนายน 2552

### คำจำกัดความของคำที่ใช้ในการวิจัย

**แนวทางการพัฒนา** หมายถึง การศึกษาความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยานในชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงและ/หรือการจัดดำเนินการกิจกรรมจักรยานขึ้นใหม่ เพื่อที่ผู้ใช้จักรยานของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยหรือประชาชนทั่วไป จะได้เข้าร่วมประกอบกิจกรรมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การจัดการกิจกรรมของผู้ใช้จักรยาน การจัดการกิจกรรมจักรยานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน รวมถึงข้อเสนอแนะและอุปสรรคเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร

**การจัดการ** หมายถึง กระบวนการทำงานให้บรรลุเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในเรื่องของแนวทางการพัฒนากิจกรรมจักรยานในกรุงเทพมหานคร โดยการใช้ทรัพยากรต่างๆ อย่างเหมาะสมเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด ในการสร้างโครงข่ายของกิจกรรมจักรยานในเขตกรุงเทพมหานครและเพื่อเป็นการส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานคร ดังนั้นในการวิจัย การจัดการกิจกรรมจักรยานได้แบ่งเป็น 2 ประเด็น คือ

1. การจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยาน คือ กระบวนการหรือขั้นตอนต่างๆ การดำเนินการที่เกิดขึ้นจากผู้ใช้จักรยาน เพื่อความพร้อมในการประกอบกิจกรรมของผู้ใช้

จักรยานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ตามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน ได้แก่ การเตรียมพร้อมก่อนขี่จักรยาน การปฏิบัติตัวขณะขี่จักรยานและการปฏิบัติตัวหลังจากการขี่จักรยาน

2. การจัดการกิจกรรมจักรยานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ กระบวนการหรือขั้นตอนต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากผู้ใช้จักรยานที่เป็นสมาชิกชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย และเจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย ที่เป็นการดำเนินการเพื่อรองรับการประกอบกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยานในเขตกรุงเทพมหานครอย่างมีประสิทธิภาพทั้ง 6 ด้าน ตามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน ได้แก่ ด้านเส้นทางจักรยาน ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ด้านความปลอดภัย การอบรมความรู้ ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวและด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

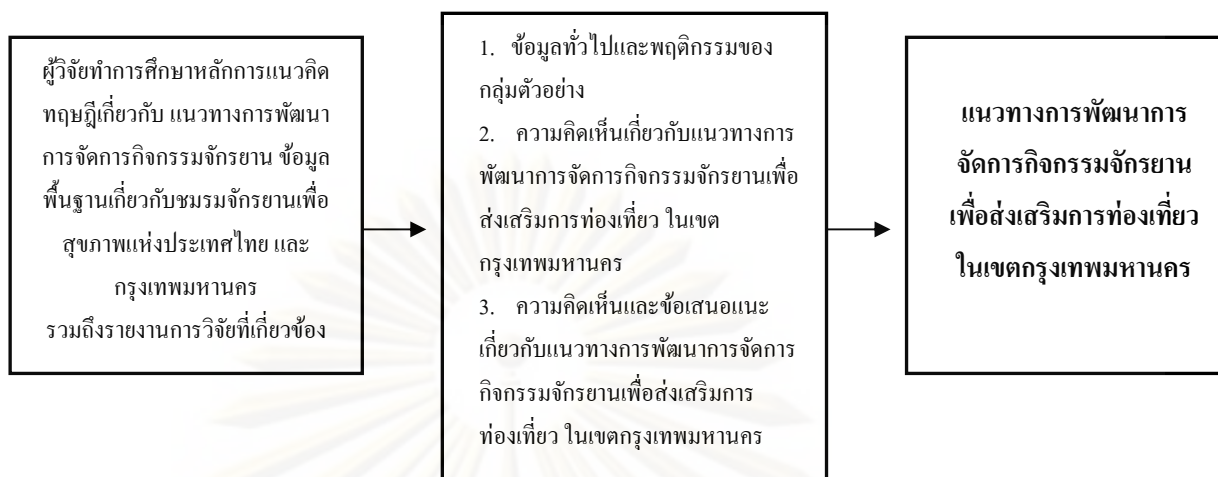
**กิจกรรมจักรยาน** หมายถึง การใช้จักรยานเดินทางท่องเที่ยวหรือวัตถุประสงค์อื่นๆ ไปยังสถานที่ต่างๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร เช่น สวนสาธารณะ วัด ห้างสรรพสินค้า แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร รวมถึงการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ตามเส้นทางจักรยานที่มีการจัดไว้และเส้นทางถนนที่มียานพาหนะอื่นใช้งานร่วมกัน ไม่ว่าจะเป็นการประกอบกิจกรรมตามลำพังหรือการรวมกลุ่มในการประกอบกิจกรรม

**การส่งเสริมการท่องเที่ยว** หมายถึง ผลที่เกิดจากแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานในด้านต่างๆ อย่างเหมาะสม และสามารถใช้งานได้จริง ที่จะพัฒนาเป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวอีกรูปหนึ่งในกรุงเทพมหานครที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ หันมาท่องเที่ยวในกรุงเทพฯ ด้วยการขี่จักรยานมากขึ้น

**กรุงเทพมหานคร** หมายถึง กรุงเทพมหานคร มีเนื้อที่ 1,568.737 ตารางกิโลเมตร แบ่งการปกครองออกเป็น 50 เขต (อำเภอ) เป็นพื้นที่ในเมืองหลวงที่มีการจราจรที่หนาแน่น แต่มีผู้ที่ให้ความสนใจในกิจกรรมการท่องเที่ยวทางจักรยาน มีโครงข่ายเส้นทางจักรยานอยู่เดิมจึงเหมาะแก่การจัดการและพัฒนาองค์ประกอบของกิจกรรมการท่องเที่ยวทางจักรยานในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ด้านความปลอดภัย การอบรมความรู้ในการประกอบกิจกรรม ด้านเส้นทางจักรยาน ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวและด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เพื่อรองรับกิจกรรมประเภทนี้

#### **กรอบแนวคิดในการวิจัย**

แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้กำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัยไว้ดังนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

### ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

เพื่อได้มาซึ่งแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานและเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง หรือทางกรุงเทพมหานคร สามารถนำแนวทางดังกล่าวไปใช้ในการพัฒนาปรับปรุงการจัดการกิจกรรมจักรยาน อันจะเป็นการจูงใจให้นักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยวในรูปแบบต่างๆ หันมาสนใจกิจกรรมจักรยานและยังส่งผลให้ผู้ใช้จักรยานมีความมั่นใจในการใช้เส้นทางจักรยานที่มีความปลอดภัยในกรุงเทพมหานคร อีกทั้งยังเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรที่แออัดและเพื่อรองรับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ไร้มลพิษของกรุงเทพมหานครต่อไป

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 2

### เอกสาร และงานการวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าเอกสาร หลักการ แนวคิด ทฤษฎีต่อไปนี้เป็นพื้นฐานในการศึกษาวิจัย ดังรายละเอียดของเอกสาร และรายงานการวิจัยที่เกี่ยวข้อง ที่นำเสนอต่อไป

#### เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนา
2. แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดการ
3. แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับนันทนาการและการท่องเที่ยว
4. แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ
5. แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน
6. ประวัติและความเป็นมาของจักรยาน
7. ความรู้เกี่ยวกับกิจกรรมจักรยาน
8. แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับภาวะผู้นำการเปลี่ยนแปลง
9. ข้อมูลทั่วไปและประวัติกรุงเทพมหานคร

#### 1. แนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนา

##### ความหมายของการพัฒนา

นักวิชาการหลายท่านกล่าวถึงความหมายของ “การพัฒนา” ดังเช่น สัจญญา สัจญญาวิวัฒน์ (2523) กล่าวว่า การพัฒนา หมายถึงการเปลี่ยนแปลงที่มีการกำหนดทิศทาง หรือการเปลี่ยนแปลงที่ได้วางแผนไว้ล่วงหน้า ซึ่งทิศทางที่กำหนดขึ้นจะต้องเป็นการกระทำเชิงบวกที่กลุ่มหรือชุมชนสร้างขึ้น จึงกล่าวได้ว่า การพัฒนาเป็นการเปลี่ยนแปลงที่พึงปรารถนา

นิรันดร์ จงวุฒิเวศน์ (2527) กล่าวว่า การพัฒนา หมายถึงความเจริญ การรอกงาม การเติบโตเต็มที่ โดยการพัฒนามีแนวความคิด แนวทางหรือวิธีการต่างๆ มีหลักการพื้นฐานที่จะทำให้บุคคลหรือประชาชนทั่วไปของสังคม เจริญเติบโตเต็มที่ทั้งทางร่างกาย และสติปัญญา ตลอดจนสามารถทำงานได้อย่างเต็มกำลังความสามารถ กล่าวคือ เป็นการพัฒนาศักยภาพของประชาชนให้มีขีดความสามารถในการเพิ่มผลผลิตเพิ่มรายได้ และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น

และการพัฒนาจะสัมฤทธิ์ผลได้ก็ต่อเมื่อประชาชน เป็นผู้กระทำการพัฒนาโดยมีบทบาท และมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาอย่างแท้จริง

ดิเรก ฤกษ์หรัย (2527 อ้างถึงใน ทวี ทิมขำ, 2528) มีแนวคิดในการพัฒนาว่ามีลักษณะเป็นกระบวนการดังนี้ คือ

1. การพัฒนาเป็นกระบวนการปรับปรุงคุณภาพชีวิตของบุคคล ทั้งทางเศรษฐกิจ และสังคม
2. การพัฒนามุ่งให้เกิดความเสมอภาคกันในสังคมทั้งทางเศรษฐกิจ และสังคม
3. การพัฒนาสามารถสร้างให้เกิดการกระจายอย่างทั่วถึง ทั้งรายได้ของคนในชุมชน และการบริการต่างๆ ที่รัฐพึงให้แก่ประชาชน โดยให้มีช่องว่างระหว่างชุมชนในชนบท และในเมืองให้น้อยที่สุด

ทวี ทิมขำ (2528) ได้กล่าวถึงการพัฒนาว่า การพัฒนาเป็นการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น และการเปลี่ยนแปลงนั้น จะต้องเป็นไปในทางที่ดีขึ้นกว่าสภาพเดิมที่เป็นอยู่ โดยสามารถวิเคราะห์การให้ความหมายขอคำว่า “การพัฒนา” จากแนวทาง 3 ด้าน คือ

1. ด้านความก้าวหน้า
2. ด้านการวางแผนเพื่อให้เกิดความเจริญ
3. ด้านวิธีการในการดำเนินการพัฒนา

सानิตย์ บุญชู (2527) กล่าวว่า การพัฒนาคือสิ่งที่มีผลกระทบต่อเราทุกคน ในทางใดทางหนึ่ง ไม่ใช่เป็นเพียงสิ่งที่ปัจเจกชนแต่ละคนต้องการที่จะยกระดับของตัวเองให้ดีขึ้นเท่านั้น เป้าหมายสูงสุดของการพัฒนา คือการยกระดับคุณภาพชีวิตของทุกๆ คน ให้มีมาตรฐานสูงขึ้น ดังนั้น ควรมุ่งเน้นให้การพัฒนาบรรลุไปสู่เป้าหมาย ในทิศทางที่เกิดประโยชน์กับคนส่วนใหญ่ และการพัฒนาที่ควรนำไปใช้กับกลุ่มหรือชุมชนนั้น ควรมีลักษณะดังต่อไปนี้

1. เป็นการเปลี่ยนแปลงที่นำมาซึ่งการปรับปรุงให้ดีขึ้นสำหรับคนส่วนใหญ่ของชุมชน
2. เป็นอันตรายให้น้อยที่สุด และเป็นประโยชน์ต่อทุกๆ คนในชุมชน

จากคำนิยามดังกล่าวผู้วิจัยสามารถสรุปได้ว่า การพัฒนา คือ การก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในทางที่ดี เกิดความเจริญไปในทางที่ดีหรือแม้กระทั่งการสร้างสรรคสิ่งใหม่ที่เป็นไปในทางที่ดีตลอดจนการแก้ไขสิ่งที่มีอยู่แล้วให้เป็นไปในทางที่ดีขึ้นรวมถึงการรักษาสิ่งที่ดีอยู่แล้วให้คงอยู่และยั่งยืน

ความหมายการพัฒนาการท่องเที่ยว (Tourism Development) คือ การดำเนินงานที่จะทำให้การท่องเที่ยวเป็นไปในทิศทางที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว รักษาทรัพยากรให้คง

ความดึงดูดใจ และพัฒนาให้เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การพัฒนาบริการการท่องเที่ยว และส่งเสริมการท่องเที่ยว

องค์การการท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization) ได้กล่าวถึงบทบาทขององค์การการท่องเที่ยวแห่งชาติของแต่ละประเทศในการทำหน้าที่พัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2548: 24-25)

1. รัฐบาลของแต่ละประเทศควรมีหน้าที่ชักจูงหรือกระตุ้นกิจกรรมต่างๆ เกี่ยวกับการท่องเที่ยวของประเทศ

2. กิจกรรมการท่องเที่ยวควรมีการประสานงานภายใต้องค์การการท่องเที่ยวแห่งชาติควรสนับสนุนพัฒนาทรัพยากรท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในระดับชาติและนานาชาติ

3. องค์การการท่องเที่ยวแห่งชาติควรสนับสนุนพัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในระดับชาติและนานาชาติ

ดังนั้นผู้วิจัยสามารถสรุปความหมายการพัฒนาการท่องเที่ยวได้ว่า การก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านการท่องเที่ยวโดยเป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น เกิดความเจริญไปตามวัตถุประสงค์หรือยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวที่ได้ตั้งไว้ รวมถึงการแก้ไขสิ่งที่มีอยู่แล้วให้ดีขึ้นกว่าเดิม ตลอดจนรักษาสิ่งที่มีอยู่ดีแล้วให้ยั่งยืนต่อไป

## 2. แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดการ

### ความหมายของการจัดการ

ซงชัช สันติวงษ์ (2531) ได้กล่าวว่า “การจัดการ” หมายถึง การกิจของบุคคลใดบุคคลหนึ่งหรือหลายคน (ที่เรียกว่าผู้บริหาร) ที่เข้ามาทำหน้าที่ประสานให้การทำงานของบุคคล ที่ต่างฝ่ายต่างทำ และไม่อาจประสบความสำเร็จจากการแยกกันทำ ให้สามารถบรรลุผลสำเร็จได้ด้วยดี

เถาว์ลัย นันทาภิวัฒน์ (2520) ได้กล่าวว่า “การจัดการ” หมายถึง การวางแผน การจัดสายงาน การปฏิบัติขึ้นดำเนินการ และการควบคุม เพื่อให้วัตถุประสงค์ขององค์การสามารถกระทำได้สำเร็จอย่างประหยัดและมีประสิทธิผล

แอนดรูว์ (Andrew, 2537) ได้กล่าวว่า “การจัดการ” หมายถึง กระบวนการใช้ทรัพยากรองค์การให้องค์การมีประสิทธิผลตามวัตถุประสงค์ โดยผ่าน โครงสร้างของการวางแผน และการตัดสินใจ การจัดองค์การ การสั่งการ และการควบคุม

สีลา สีนานุเคราะห์ (2530) ได้กล่าวว่า “การจัดการ” หมายถึง การใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ในการบริหาร อันได้แก่ คน (Man) เงิน (Money) วัสดุ (Material) และวิธีการจัดการ (Management) หรือ 4 M's ให้มีประสิทธิภาพ และได้ผลิตผลสูงที่สุด

พะยอม วงศ์สารศรี (2548) ได้กล่าวว่า “การจัดการ” หมายถึง กระบวนการที่ผู้จัดการใช้ ศิลปะ และกลยุทธ์ต่างๆ ดำเนินกิจการตามขั้นตอนต่างๆ โดยอาศัยความร่วมมือร่วมใจ ของสมาชิก ในองค์การ การตระหนักถึงความสามารถ ความถนัด ความต้องการและความมุ่งหวังด้านความ เจริญก้าวหน้าในการปฏิบัติงานของสมาชิกในองค์การควบคู่ด้วย องค์การจึงจะสัมฤทธิ์ผลตาม เป้าหมายที่กำหนดไว้

จากความหมายข้างต้นผู้วิจัยสรุปได้ว่าการจัดการ หมายถึง กระบวนการทำงานให้บรรลุ เป้าหมายขององค์การโดยการใช้ทรัพยากรต่าง ๆ อย่างเหมาะสม เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ และ ประสิทธิภาพผลสูงสุด

### องค์ประกอบของการจัดการ

จากแนวความคิดการจัดการของนักวิชาการหลายท่านได้จัดองค์ประกอบของการจัดการ เอาไว้ 3 ประการคือ เป้าหมาย (Goal) ปัจจัยของการจัดการ (Factor of Management) และลักษณะ ของการบริหาร (Management Styles) ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ (ยุทธ กัยวรรณ, 2545)

1. มีเป้าหมาย (Goal) คือ มีวัตถุประสงค์ที่แน่นอนในการบริหารองค์การ ผู้บริหาร จะต้องมีการกำหนดทิศทางหรือวัตถุประสงค์ของการทำงานไว้ชัดเจน

2. มีปัจจัยในการบริหาร (Factors of Management) โดยทั่วไปแล้วปัจจัยในการ บริหารมีพื้นฐานดังนี้คือ คน (Man) เงิน (Money) วัสดุ (Material) เทคนิควิธี/การจัดการ (Method/Management) เครื่องจักร (Machine) และการตลาด (Market) อย่างไรก็ตาม ปัจจัยพื้นฐาน ของการบริหารที่กล่าวมานี้ อาจจะไม่เพียงพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสภาพสังคมปัจจุบันมีการ แข่งขันรุนแรงทุกด้าน จำเป็นที่จะต้องมีปัจจัยอื่น ๆ เพิ่มด้วย

3. ลักษณะของการจัดการ (Management Style) การบริหารเป็นทั้งศาสตร์และศิลป์ ที่ผู้บริหารจะต้องนำมาประยุกต์ใช้ในการบริหารให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดต่อองค์การ จนมีคำกล่าว ที่ว่าที่ใดมีผู้นำที่ดี ที่นั่นก็จะมีความสำเร็จ ซึ่งลักษณะของการบริหารมีด้วยกัน 3 แบบ คือการ บริหารแบบประชาธิปไตย แบบเผด็จการ และแบบเสรีนิยมหรือแบบอิสระ

ความหมายของการจัดการการท่องเที่ยว บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2542: 75) ได้ให้ความหมาย ของการจัดการการท่องเที่ยวว่า หมายถึง การวางแผนการท่องเที่ยวและดำเนินการให้เป็นไปตาม แผน โดยมีการจัดองค์การบริหารงานบุคคล การอำนวยความสะดวก และควบคุมอย่างเหมาะสมเพื่อให้ เป็นไปตามแผนที่ได้วางไว้พร้อมทั้งมีการประเมินผลแผนการท่องเที่ยวด้วย

### 3. แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับนันทนาการและการท่องเที่ยว

ในการศึกษาจำเป็นจะต้องเข้าใจเกี่ยวกับแนวคิดและนิยามต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ซึ่งมีแนวคิดและนิยามที่สำคัญที่ต้องทำความเข้าใจดังต่อไปนี้

#### ความหมายของการท่องเที่ยว

สำหรับความหมายของคำว่า “การท่องเที่ยว” มีการให้คำจำกัดความอยู่หลายลักษณะ ซึ่งจากการศึกษาพบว่า มีผู้ให้คำจำกัดความไว้ดังนี้

การท่องเที่ยว (Tourism) เป็นคำที่มีความหมายค่อนข้างกว้างขวางเพราะมิได้หมายความถึงเฉพาะเพียงการเดินทางเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ หรือ เพื่อความสนุกสนานรื่นรมย์ดังที่คนส่วนมากเข้าใจกัน การเดินทางเพื่อการประชุมสัมมนา เพื่อการศึกษาหาความรู้ เพื่อการกีฬา เพื่อการติดต่อธุรกิจ ตลอดจนการเยี่ยมเยียนญาติพี่น้องนับว่าเป็นการท่องเที่ยวทั้งสิ้น (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2533: 19)

การท่องเที่ยวประกอบด้วยองค์ประกอบอย่างน้อย 3 ประการคือ

ประการที่ 1 การเดินทางจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว แต่ไม่ใช่ไปตั้งหลักแหล่งเป็นการถาวร

ประการที่ 2 การเดินทางนั้นเป็นไปด้วยความสมัครใจ หรือความพึงพอใจของผู้เดินทางเอง ไม่ใช่เป็นการถูกบังคับ ไม่ใช่เพื่อทำสงคราม

ประการที่ 3 เป็นการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ใดๆ ก็ตามที่ไม่ใช่ประกอบอาชีพหรือหารายได้ แต่เดินทางมาเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ เพื่อเยี่ยมเยียนญาติมิตร เพื่อความเบิกบานบันเทิงรื่นรมย์ เพื่อเล่นกีฬาต่างๆ เพื่อการประชุมสัมมนา เพื่อศึกษาหาความรู้ และเพื่อติดต่อธุรกิจ (นิคม จารุมณี, 2535: 1)

ซึ่งสอดคล้องกับ หลักสากลขององค์การการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (International Union of Official Travel Organization หรือ IUOTO) คือ (กุลวรา สุวรรณพิมล, 2548)

- 1) ต้องเป็นการเดินทางจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว
- 2) ต้องเป็นการเดินทางด้วยความสมัครใจ
- 3) ต้องเป็นการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ใดๆ ก็ตาม ที่มีไว้เพื่อประกอบอาชีพหรือหารายได้ในกรณีนั้น

คำว่า การท่องเที่ยว (Tourism) จากการนิยามขององค์การสหประชาชาติว่าด้วยการเดินทางและการท่องเที่ยวระหว่างประเทศขึ้น ณ กรุงโรม เมื่อปี พ.ศ. 2506 ให้คำจำกัดความไว้ว่า การท่องเที่ยวหมายถึง กิจกรรมที่มีเจตนาใจที่เกี่ยวข้องอยู่ 3 ประการคือ 1) ต้องมีการเดินทาง 2) ต้องมีสถานที่ปลายทาง 3) ต้องมีจุดมุ่งหมายของการเดินทาง (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2543)



สำหรับจุดมุ่งหมายการเดินทางท่องเที่ยวต้องมิใช่เพื่อประกอบอาชีพ และไปอยู่ประจำ แต่เป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

1. เพื่อพักผ่อนในวันหยุด
2. เพื่อวัฒนธรรมและศาสนา
3. เพื่อการศึกษา
4. เพื่อการกีฬาและการบันเทิง
5. เพื่อชมประวัติศาสตร์และความสนใจพิเศษ
6. เพื่องานอดิเรก
7. เพื่อเยี่ยมเยือนญาติมิตร
8. เพื่อเข้าร่วมประชุมหรือสัมมนา

ขณะที่มีลล์ (Mill, 1990) ได้ให้ความหมายการท่องเที่ยวไว้ว่าการจัดกิจกรรมทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับความประทับใจ การบริการและการสร้างความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยวและในปี 1993 ปอนด์ (Pond, 1993) ได้ให้คำจำกัดความการท่องเที่ยวว่าเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบริการและอำนวยความสะดวกเพื่อให้เกิดความสะดวกสบาย

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2544: 15) ได้ให้ความหมายการท่องเที่ยวว่าเป็นการเดินทางเพื่อผ่อนคลายความตึงเครียด แสวงหาประสบการณ์แปลกใหม่ โดยมีเงื่อนไขว่า การเดินทางนั้นเป็นการเดินทางเพียงชั่วคราว ผู้เดินทางจะต้องไม่ถูกบังคับให้เดินทาง

การท่องเที่ยว (Tourism) หมายถึง ผลรวมของปรากฏการณ์ต่าง ๆ และความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นจากปฏิสัมพันธ์ระหว่างนักท่องเที่ยวกับธุรกิจและบริการต่าง ๆ รวมทั้งกับรัฐบาลประเทศเจ้าภาพและประชาชนในท้องถิ่น ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องอยู่ในกิจกรรมหรือกระบวนการในการดึงดูด ด้วยการให้การต้อนรับด้วยความอบอุ่นเปี่ยมไมตรีจิตแก่นักท่องเที่ยวหรือผู้มาเยือน (Mc Intosh and Goeldner. 1980 อ้างโดย สมบัติ กาญจนกิจ. 2544: 18)

รชพร จันทรสว่าง (2546: 15) ได้ให้นิยามการท่องเที่ยวว่าเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่มีวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกันทั้งที่เป็นการเดินทางเพื่อพักผ่อน ประกอบกิจกรรมตามความสนใจ หรือเพื่อประกอบธุรกิจซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการทำงานแต่มิได้เดินทางเพื่อไปทำงานหรือประกอบอาชีพเป็นหลัก

การท่องเที่ยวเป็นกระบวนการนันทนาการ (Recreation) เป็นรูปแบบที่เกิดขึ้นระหว่างเวลาว่าง (Leisure Time) ที่มีการเดินทาง (Travel) เข้ามาเกี่ยวข้อง โดยเป็นการเดินทางจากที่หนึ่งที่มีจุดหมายที่อยู่อาศัย ไปยังอีกที่หนึ่งซึ่งมักเป็นแหล่งท่องเที่ยว เพื่อเปลี่ยนบรรยากาศและสิ่งแวดล้อม โดยมีแรงกระตุ้น (Motivator) จากความต้องการทางด้านกายภาพ ด้านวัฒนธรรม วิถีชีวิตประเพณี และด้านสถานะเพื่อการยอมรับนับถือ (สมบัติ กาญจนกิจ. 2544: 18)

ฉะนั้น โดยสรุปแล้ว ความหมายของคำว่า “การท่องเที่ยว” ในหลักการแล้วอาจจะกำหนดได้โดยเงื่อนไขสามประการดังต่อไปนี้ (สมบัติ กาญจนกิจ, 2544)

1. เดินทางจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว (Temporary)
2. เดินทางด้วยความสมัครใจ (Voluntary)
3. เดินทางด้วยวัตถุประสงค์ใด ๆ ก็ตามที่มิใช่เพื่อการประกอบอาชีพหรือหารายได้

### ความหมายของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

อุตสาหกรรมท่องเที่ยว หมายถึงกลุ่มกิจกรรมใด ๆ ในสังคมที่ให้ผลผลิตและบริการ ซึ่งอำนวยความสะดวกให้มนุษย์ทั้งทางด้านจิตใจและร่างกาย และตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว (Sessa, 1980 อ้างถึงใน สมบัติ กาญจนกิจ, 2544)

พระราชบัญญัติการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2522 ได้บัญญัติความหมายของคำว่าอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และผู้ประกอบการอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไว้ในมาตรา 4 (พระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์กรุงเทพมหานคร, 2549) ดังนี้

อุตสาหกรรมท่องเที่ยว หมายความว่า อุตสาหกรรมใด ๆ ที่จัดให้มีหรือให้บริการเกี่ยวกับการท่องเที่ยวภายในและภายนอกราชอาณาจักรไทย โดยมีค่าตอบแทนและหมายความรวมถึง

- 1) ธุรกิจนำเที่ยว
- 2) ธุรกิจโรงแรมนักท่องเที่ยว
- 3) ธุรกิจภัตตาคาร สถานบริการ และสถานที่ตากอากาศ สำหรับนักท่องเที่ยว
- 4) ธุรกิจการขายของที่ระลึก หรือสินค้าสำหรับนักท่องเที่ยว
- 5) ธุรกิจการกีฬา สำหรับนักท่องเที่ยว
- 6) การดำเนินงานนิทรรศการ งานแสดง ออกร้านอาหารโฆษณาเผยแพร่ หรือดำเนินการอื่นใด โดยมีความมุ่งหมายเพื่อชักนำหรือส่งเสริมให้มีการเดินทางท่องเที่ยว

### ประเภทของนักท่องเที่ยว

สมบัติ กาญจนกิจ (2544) ได้กล่าวถึงนักท่องเที่ยวว่า นักท่องเที่ยว (Travelers) คือ ผู้คนที่เดินทางไปเยี่ยมเยือนยังต่างถิ่น ที่มีที่อยู่อาศัยตามปกติด้วยเหตุผลที่มีใ้การดำรงชีพในถิ่นที่เดินทางไปเยี่ยมเยือนปลายทาง (Destination) นักท่องเที่ยว ซึ่งจะรวมทั้งผู้ที่สามารถนำมาจัดเก็บ

เป็นข้อมูลสถิติได้ และเก็บรวบรวมเป็นสถิติไม่ได้ เช่น ผู้อพยพ (Immigrants) ผู้เร่ร่อน (Nomads) ผู้โดยสารที่เดินทางผ่าน (Transit Passengers) ผู้ทำงานตามชายแดน (Border Workers) ผู้ปฏิบัติราชการที่ได้รับมอบหมายในประเทศนั้น ๆ เช่น กลุ่มคณะทูตของประเทศต่างๆ ผู้แทนกงสุล และผู้แทนทางการทหาร ส่วนผู้มาเยือน (Visitors) หมายถึง ผู้มาเยือนนักท่องเที่ยว โดยแบ่งออกเป็นสองประเภท คือ

1. นักท่องเที่ยวที่ค้างคืน (Tourists) หมายถึง เดินทางมาเยือนและพักอยู่ในประเทศ ตั้งแต่ 24 ชั่วโมงขึ้นไป โดยใช้บริการสถานที่พักแรม ณ แหล่งท่องเที่ยวที่อยู่นั้น (Local Accommodation) โดยแยกตามลักษณะของนักท่องเที่ยวดังนี้

1.1 นักท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่ค้างคืน (International Tourist) หมายถึง เดินทางเข้ามาในประเทศ และพำนักอยู่ครั้งหนึ่ง ๆ ไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง (หนึ่งคืน) และไม่มากกว่า 60 วัน

1.2 นักท่องเที่ยวภายในประเทศที่ค้างคืน (Domestic Tourist) หมายถึง อาจเป็นคนไทยหรือคนต่างด้าวที่อยู่ในประเทศไทยเดินทางมาจากจังหวัดที่อยู่อาศัยปกติของตน ไปยังจังหวัดอื่น ๆ ระยะเวลาที่พำนักอยู่ไม่เกิน 60 วัน

2. นักทัศนจร (Excursionists) หมายถึง นักท่องเที่ยวที่ไม่ค้างคืน (Day Visitor) เดินทางมาเยือนชั่วคราวและอยู่ในประเทศน้อยกว่า 24 ชั่วโมง และไม่ได้ใช้บริการสถานที่พักแรม ณ แหล่งท่องเที่ยวที่อยู่นั้น ๆ เช่น ผู้ที่เดินทางมาขึ้นเรือสำราญ (Cruise) โดยแยกตามลักษณะของนักท่องเที่ยวได้ในทำนองเดียวกัน คือ

1.1 นักทัศนจรระหว่างประเทศ (International Excursionist)

1.2 นักทัศนจรภายในประเทศ (Domestic Excursionist)

ปัจจุบันการท่องเที่ยวมีหลายรูปแบบด้วยกันทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น ระยะเวลาในการท่องเที่ยวประเภทของการคมนาคม จำนวนสมาชิกหรือค่าใช้จ่ายต่างๆ เป็นต้น โดยแบ่งประเภทของการท่องเที่ยวออกได้ 5 ประเภทใหญ่ ๆ ดังนี้ (นิคม จารุมณี, 2544 )

1. การท่องเที่ยวตามสภาพภูมิศาสตร์การเดินทาง สามารถแบ่งย่อยได้ 2 รูปแบบ คือ

1.1 การท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (International Tourism) เป็นการท่องเที่ยวไปยังสถานที่ที่ต่างไปจาก ประเทศของตน และต้องผ่านกระบวนการระหว่างประเทศหลายอย่างเช่น ศุลกากร ด่านตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น ใช้ภาษาต่างประเทศ และอาจต้องมีมัคคุเทศก์เป็นผู้นำ

1.2 การท่องเที่ยวในประเทศ (Internal Tourism) เป็นการท่องเที่ยวไปตามสถานที่ต่างๆภายในอาณาเขตของประเทศนั้น ๆ การท่องเที่ยวในลักษณะนี้ต้องมีสิ่งจูงใจหลายอย่าง เช่น ความสวยงามของภูมิประเทศ ความสะดวกสบายในการเดินทาง ความปลอดภัย ตลอดจนการโฆษณา หรือมีสิ่งจูงใจโดยเฉพาะของสถานที่นั้น เช่น หลักฐานทาง ประวัติศาสตร์ หรือ ศิลปวัฒนธรรมประจำท้องถิ่น เป็นต้น

## 2. การท่องเที่ยวตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง ซึ่งแบ่งเป็น 6 ลักษณะดังนี้

2.1 การท่องเที่ยวเพื่อความสนุกสนานและความบันเทิง เป็นการท่องเที่ยวเพื่อเปลี่ยนบรรยากาศ ประกอบกับความอยากรู้อยากเห็น เพื่อชมทิวทัศน์ วัฒนธรรม ประเพณี ชีวิตความเป็นอยู่ของท้องถิ่นต่างๆ หรือท่องเที่ยวไปตามสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อความสนุกสนานเพลิดเพลิน การท่องเที่ยวแบบนี้ ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง เช่นรสนิยม ฐานะทางเศรษฐกิจของนักท่องเที่ยว และสิ่งที่ดึงดูดความสนใจของสถานที่แต่ละแห่ง

2.2 การท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อน เป็นการใช้เวลาว่างเพื่อพักผ่อนร่างกายและสมอง อาจรวมถึงการ พักผ่อนหลังการเจ็บป่วย โดยจะใช้เวลาพักผ่อนให้นานที่สุดเท่าที่จะทำได้ สถานที่ไปพักจะเลือกที่สงบ สะดวกสบาย อากาศบริสุทธิ์ เช่น ชายทะเล หรือบนภูเขาที่ห่างไกลจากความอึกทึกครึกโครม

2.3 การท่องเที่ยวเพื่อศึกษาวัฒนธรรม เป็นการท่องเที่ยวที่มักจะมีจุดประสงค์ที่จะศึกษา หากความรู้เกี่ยวกับวัฒนธรรมของท้องถิ่นต่างๆ ควบคู่ไปกับการท่องเที่ยวด้วยเป็นการศึกษาชีวิตความเป็นอยู่ทั้งในแง่มานุษยวิทยา และสังคมวิทยา เช่น ชมโบราณสถาน ศิลปะหรือการแสดงต่างๆ

2.4 การท่องเที่ยวเพื่อการกีฬา การท่องเที่ยวแบบนี้มีจุดประสงค์ 2 ประการ คือ ประการแรก เป็นการไปชมการแข่งขันกีฬาที่ตนสนใจ เช่น ฟุตบอล มวย เทนนิส ฯลฯ การแข่งขันกีฬานี้ถึงแม้ว่าจะมีการย้ายสถานที่แข่งขันก็ยังมีผู้ชมติดตามไปชมอยู่เสมอ ประการที่สอง เป็นการท่องเที่ยวเพื่อไปเล่นกีฬาหรือออกกำลังกาย ซึ่งการท่องเที่ยวประเภทนี้ สถานที่ที่จะไปเป็นสิ่งดึงดูดให้เกิดการท่องเที่ยว เช่นชายทะเล ภูเขา หรือการเดินป่าเพื่อยิงนกตกปลาหรือส่องสัตว์ เป็นต้น จากจุดประสงค์ดังกล่าวจะพบว่าประเทศที่มีทัศนียภาพหรือลักษณะภูมิประเทศหลายๆแบบมักจะได้ประโยชน์จากการท่องเที่ยวประเภทนี้มาก

2.5 การท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจ การประชุม และสัมมนา ความจริงแล้วลักษณะการท่องเที่ยวแบบนี้ ไม่น่าจะจัดว่าเป็นการท่องเที่ยว ทั้งนี้เพราะตามหลักแล้ว การท่องเที่ยวต้องเป็นการเดินทางไปเพื่อที่จะท่องเที่ยวหรือพักผ่อน แต่ความเป็นจริงแล้วผู้ที่ไปเพื่อธุรกิจหรือสัมมนา มักจะแบ่งเวลาส่วนหนึ่งไว้สำหรับการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแบบนี้สิ่งที่จะเป็นปัจจัยดึงดูดนักท่องเที่ยว คือ ต้องมีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่า สนใจ มีสถานที่พักอาศัยหรือมีโรงแรม และระบบการคมนาคมที่ดีสะดวกรวดเร็ว ปัจจุบันนี้การท่องเที่ยวลักษณะนี้มีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเรื่อยๆ

2.6 การท่องเที่ยวเพื่อการศึกษา คือ การที่บุคคลไปต่างประเทศเพื่อการศึกษา ดูงาน หรือวิจัย หรือการแลกเปลี่ยนอาจารย์ นักศึกษา ระหว่างมหาวิทยาลัย และจะอยู่ในประเทศนั้นเป็นเวลานานนับเดือน การท่องเที่ยวประเภทนี้รวมถึงการท่องเที่ยวเพื่อการศึกษาภายในประเทศด้วย จัดว่าเป็นนักท่องเที่ยวที่ทำรายได้ให้แก่ประเทศอย่างหนึ่ง

จากวัตถุประสงค์ดังกล่าวทำให้ธุรกิจการท่องเที่ยวเจริญก้าวหน้ากลายเป็นธุรกิจระหว่างชาติที่ จะต้องอาศัยความร่วมมือซึ่งกันและกันระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว มีการแข่งขันและปรับปรุงบริการด้านการท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยมากยิ่งขึ้นและมีรูปแบบของการท่องเที่ยวแบบใหม่ๆ เกิดขึ้นเสมอเพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว เช่น การท่องเที่ยวเพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (Ecotourism) เป็นต้น

### 3. การท่องเที่ยวตามลักษณะการเดินทาง สามารถแบ่งย่อยได้ 2 รูปแบบคือ

3.1 การท่องเที่ยวแบบกลุ่มเหมาจ่าย (Group Inclusive Tourism: GIT หรือ All Inclusive Tourism: AIT) เป็นการท่องเที่ยวที่ธุรกิจนำเที่ยวขายรายการนำเที่ยวเบ็ดเสร็จให้กับนักท่องเที่ยวเป็นหมู่คณะ โดยธุรกิจนำเที่ยวเป็นผู้จัดการเกี่ยวกับยานพาหนะ ที่พัก อาหาร และการนำเที่ยวให้แก่นักท่องเที่ยวโดยอาจจะดำเนินการอำนวยความสะดวก เต็มรูปแบบ หรืออาจจัดการบริการเที่ยวบางสิ่งบางอย่างให้ตามแต่ละสะดวก

3.2 การท่องเที่ยวแบบอิสระ (Foreign Individual Tourism : FIT) เป็นการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยววางแผน จัดการเดินทางด้วยตัวเองทุกอย่าง หรือใช้บริการของธุรกิจนำเที่ยวในการอำนวยความสะดวกบางอย่าง

### 4. การท่องเที่ยวตามการตลาด สามารถแบ่งเป็น 2 รูปแบบย่อย คือ

4.1 การท่องเที่ยวตลาดหรูหร่า (Elite Market Tourism) เป็นการท่องเที่ยวที่ต้องจ่ายค่าบริการในอัตราสูงเพราะมุ่งให้บริการทางการท่องเที่ยวชนิดหรูหร่า

4.2 การท่องเที่ยวตลาดมวลชน (Mass Market Tourism) เป็นการท่องเที่ยวที่บริการทางการท่องเที่ยวแบบพื้นฐานๆ ในราคาถูก โดยต้องการให้บริการผู้เดินทางที่มีรายได้น้อยแต่มีปริมาณมาก

### 5. การท่องเที่ยวตามการจัดการ สามารถแบ่งย่อยได้ 2 รูปแบบ คือ

5.1 การท่องเที่ยวแบบประเพณีนิยม (Conventionality Tourism) เป็นการท่องเที่ยวที่มุ่งเน้นความพึงพอใจและปริมาณของนักท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยไม่คำนึงถึงผลกระทบต่อทรัพยากรการท่องเที่ยวและสิ่งแวดล้อม

5.2 การท่องเที่ยวแบบยั่งยืน (Sustainable Tourism) เป็นการท่องเที่ยวที่มุ่งเน้นการจัดการอย่างดีเยี่ยมเพื่อสามารถดำรงไว้ซึ่งทรัพยากรท่องเที่ยวให้มีความดึงดูดใจอย่างไม่เสื่อมคลาย และธุรกิจท่องเที่ยวมีการปรับปรุงคุณภาพ ให้มีผลกำไรอย่างเป็นธรรม ในขณะที่เดียวกันก็ให้ชุมชนท้องถิ่นมีส่วนร่วมได้รับผลประโยชน์ตอบแทนอย่างเหมาะสม และมีนักท่องเที่ยวเข้ามาเยี่ยมชม สม่่าเสมออย่างเพียงพอแต่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ซึ่งสามารถแบ่งย่อยได้อีก 2 รูปแบบ คือ

5.2.1 การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Ecotourism) เป็นการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น และแหล่งวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศ โดย

ได้รับความสนุกสนานเพลิดเพลิน และมีกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันของผู้ที่เกี่ยวข้อง ภายใต้การจัดการสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวอย่างดี และมีส่วนร่วมของชุมชนในท้องถิ่น ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงศึกษารวมชาติ การท่องเที่ยวเชิงผจญภัย การท่องเที่ยวเชิงเกษตรกรรม การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพทางธรรมชาติ เป็นต้น

5.2.2 การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (Cultural Tourism) เป็นการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม หรือชมงานประเพณีต่าง ๆ ที่ชุมชนท้องถิ่นนั้น ๆ จัดขึ้น เพื่อให้ได้รับความสนุกสนานเพลิดเพลิน พร้อมทั้งได้ศึกษาความเชื่อความเข้าใจต่อสภาพแวดล้อมและวัฒนธรรม มีประสบการณ์เพิ่มขึ้น มีจิตสำนึกต่อการรักษา สภาพแวดล้อมและวัฒนธรรมอย่างยั่งยืน ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ การท่องเที่ยวงานประเพณีและศิลปวัฒนธรรม การท่องเที่ยววิถีชีวิตในชนบท การท่องเที่ยวกีฬาและบันเทิง การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพทางวัฒนธรรม เป็นต้น

#### กลยุทธ์การดำเนินงานด้านการตลาด (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2549)

##### 1. กลยุทธ์การโฆษณาและประชาสัมพันธ์

1) โฆษณาประชาสัมพันธ์ เพื่อยกระดับภาพลักษณ์ประเทศไทยให้เป็นแหล่งตลาดการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ (Quality Destination) โดยการสร้างและเผยแพร่ภาพลักษณ์ที่ดี (Brand Image) และแก้ไขปัญหาภาพลักษณ์ด้านลบ

2) ประชาสัมพันธ์เพื่อขยายฐานลูกค้า โดยใช้ “อาหารไทย” และ “การแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ” เป็นเครื่องมือในการประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้ประเทศไทย และสร้างเครือข่ายในการประชาสัมพันธ์ (ภาครัฐ-เอกชน ในต่างประเทศ) รวมถึงการเชิญนักเขียน สื่อมวลชน ทักษิณศึกษาแนะนำสินค้าพิเศษ พร้อมเขียนบทความส่งเสริมสินค้า

##### 2. กลยุทธ์ส่งเสริมตลาดต่างประเทศ

1) มุ่งเน้นการทำตลาดที่ให้ผลตอบแทนสูงและคุ้มค่าการลงทุน (More for More) โดยการเจาะตลาดนักท่องเที่ยวคุณภาพ สร้างกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว และนำเสนอสินค้าในลักษณะที่คำนึงถึงความต้องการและกลุ่มของนักท่องเที่ยว (Tailor Made) มากขึ้น

2) การพัฒนาศักยภาพในการแข่งขัน โดยการจัดตั้งสำนักงาน ททท. ในต่างประเทศเพิ่มขึ้น Joint Marketing ร่วมกับบริษัทนำเที่ยว สายการบิน สร้างจุดขายสินค้า เพิ่มประสิทธิภาพส่งเสริมตลาด

3) ส่งเสริมการนำเสนอขายเทศกาลงานประเพณีและกิจกรรมให้เป็นสินค้าทางการท่องเที่ยว (World Event Marketing) ได้แก่ งาน Bangkok International Film Festival Pattaya Music Festival เทศกาลสงกรานต์ ลอยกระทง Thailand Grand Sale และ Bangkok Count Down

4) สร้างพันธมิตรทางการท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน

5) ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็น ศูนย์กลางเส้นการคมนาคมด้านการท่องเที่ยว เส้นทางสู่อินโดจีน อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Gateway to GMS)

### 3. กลยุทธ์ส่งเสริมตลาดในประเทศ

1) สร้างกระแสนิยมในการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ โดยการโฆษณาประชาสัมพันธ์เชิงรุกให้มากขึ้น

2) สร้างสิ่งจูงใจและแรงจูงใจให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยว โดยการจัดกิจกรรมพิเศษ หรือ โครงการชิงโชคกระตุ้นการเดินทาง รวมถึงการใช้ราคาเป็นแรงจูงใจ

3) ส่งเสริมการขายแบบโฆษณาตรงไปตรงมา นำเสนอจุดเด่นที่แท้จริงของสินค้าและบริการ (Hard Sale) โดยการจัดแสดงสินค้าและบริการทางด้านการท่องเที่ยว (Consumer Travel Fair) กระจายทั่วทุกภูมิภาค

4) ส่งเสริมให้มีการจัดประชุมสัมมนาและการท่องเที่ยวเพื่อเป็นรางวัล ของหน่วยงานภาครัฐ-เอกชน

5) ส่งเสริมการเดินทางท่องเที่ยวทางรถยนต์

6) ส่งเสริมการท่องเที่ยวเยาวชนในรูปแบบการท่องเที่ยวเพื่อการศึกษา

7) เสริมสร้างศักยภาพการบริการข้อมูลท่องเที่ยว

4. เงื่อนไขสู่ความสำเร็จ (Key Success Factors) ที่เกิดจากความร่วมมือของหน่วยงานเกี่ยวข้อง ด้านนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทยปี 2546 - 2549 ดำเนินการดังนี้

1) พัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวเสื่อมโทรม

2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่ง

3) พัฒนาบริการและบุคลากรในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

4) พัฒนาการอำนวยความสะดวกในการเข้าเมือง

5) การดูแลรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว

6) พัฒนากิจกรรมทางการท่องเที่ยว

7) สร้าง ระบบ การบริหารจัดการทางการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพ

8) ได้รับการจัดสรรงบประมาณอย่างพอเพียงที่จะแข่งขันได้

### ส่วนประสมทางการตลาดทางการท่องเที่ยว (The Marketing Mix of Tourism)

องค์ประกอบที่สำคัญอย่างยิ่งในกลยุทธ์ทางการตลาดก็คือส่วนประสมการตลาด กระบวนการในการกำหนดส่วนประสมที่เหมาะสมนั้น จะเป็นเอกลักษณ์ของแต่ละธุรกิจและผลิตภัณฑ์ส่วนการวางแผนการตลาดนั้นจะมีขั้นตอนที่ไม่แตกต่างกันเท่าใดนักในแต่ละธุรกิจบริการ แต่ถ้าพบว่าสิ่งที่ปรากฏขึ้นแตกต่างจากบริการอื่นนั้น แสดงว่าเกิดขึ้นจากการใช้ส่วนประสมการตลาดที่แตกต่างกัน

ส่วนประสมการตลาดดั้งเดิมถูกพัฒนาขึ้นมาสำหรับธุรกิจการผลิตสินค้าที่จับต้องได้ แต่สำหรับผลิตภัณฑ์บริการนั้นมีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างจากสินค้า บริการ ไม่สามารถเก็บรักษาไว้ได้ บริการไม่สามารถได้รับสิทธิบัตร ผู้ให้บริการเป็นส่วนหนึ่งของบริการ ปัญหาการรักษาคุณภาพของบริการ เราสามารถควบคุมคุณภาพของการบริการเหมือนสินค้า เช่น เวลาที่เราซื้อผงซักฟอกมาแต่ละกล่อง เราสามารถเชื่อมั่นได้ว่าผงซักฟอกนี้จะซักผ้าให้สะอาดได้ แต่เมื่อเวลาเราเข้าพักที่โรงแรม เราจะมั่นใจได้อย่างไรว่าจะไม่มีสิ่งรบกวน เกิดขึ้นในโรงแรม ส่วนประสมทางการตลาดของการบริการประกอบด้วย 7P มีดังต่อไปนี้ (ทักษิณา คุณารักษ์, 2543)

1. ผลิตภัณฑ์ (Product)
2. ราคา (Price)
3. ช่องทางการจัดจำหน่าย (Place)
4. การส่งเสริมการตลาด (Promotion)
5. บุคลากร (People)
6. กระบวนการให้บริการ (Process)
7. สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (Physical Evidence)

#### ส่วนประสมทางการตลาด (ทักษิณา คุณารักษ์, 2543)

1. ผลิตภัณฑ์ (Product) สินค้าทางการท่องเที่ยว หมายถึง ลักษณะของสินค้าทางการท่องเที่ยวหลัก เช่น ที่พักอาศัย ทัวร์เหมาจ่าย การขนส่งผู้โดยสารหรือแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงรายละเอียดปลีกย่อยของลักษณะสินค้า นั้นด้วย

2. ราคา (Price) ราคาจะเป็นตัวบ่งบอกถึงลักษณะสินค้าทางการท่องเที่ยวได้ก่อน ช่างดีโดยราคาจะเป็นการสร้างความรับรู้ให้กับนักท่องเที่ยวได้ว่าราคาเท่านี้หมายถึงลักษณะของสินค้าทางการท่องเที่ยวในระดับไหน ราคายังขึ้นอยู่กับยี่ห้อ ชื่อ และภาพลักษณ์ของสินค้าทางการท่องเที่ยวด้วย เช่น โลโก้โรงแรม

3. ช่องทางการจัดจำหน่าย (Place) สถานที่ที่นักท่องเที่ยวสามารถที่จะซื้อสินค้าทางการท่องเที่ยวได้ โดยสะดวก ซึ่งไม่ได้หมายความว่าเพียงแต่วิธีที่เข้าถึงสินค้าทางการท่องเที่ยว เช่น การคมนาคมที่สะดวกโดยใช้เครื่องบิน รถยนต์หรือเรือ แต่จะหมายถึงจุดขาย (Point of Sale) ที่นักท่องเที่ยวสามารถซื้อสินค้าทางการท่องเที่ยวได้ โดยสะดวกประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว เช่น นักท่องเที่ยวสามารถจองห้องพักโรงแรมได้โดยใช้การจองทางอินเทอร์เน็ต เป็นต้น

4. การส่งเสริมการตลาด (Promotion) การส่งเสริมประกอบไปด้วย โฆษณา การประชาสัมพันธ์ การใช้พนักงานขาย เป้าหมายของการส่งเสริมการขายคือเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่คาดว่าจะซื้อ (Prospective Buyer) เป็นผู้ซื้อ (Actual Buyer) ให้ได้



5. บุคลากร (People) บุคลากรในที่นี้หมายถึง พนักงานทุกระดับที่ให้บริการนักท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นสถานที่พัก สายการบิน บริษัทนำเที่ยว ร้านอาหาร ฯลฯ ทั้งนี้เพราะธรรมชาติของธุรกิจองค์ประกอบหลักอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องอาศัยบุคลากรเพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก บุคลากรจึงต้องมีการอบรมในการให้บริการลูกค้าไม่ให้มีส่วนที่ขาดตกบกพร่องและทำให้ลูกค้าประทับใจมากที่สุด

6. กระบวนการให้บริการ (Process) ในกลุ่มธุรกิจบริการ กระบวนการในการส่งมอบบริการมีความสำคัญเช่นเดียวกับเรื่องทรัพยากรบุคคล แม้ว่าผู้ให้บริการจะมีความสนใจดูแลลูกค้าอย่างดี ก็ไม่สามารถแก้ปัญหาลูกค้าได้ทั้งหมด เช่น การเข้าแถวรอ ระดับการใช้เครื่องจักรกลในการบริการ อำนาจการตัดสินใจของพนักงาน เป็นต้น ซึ่งมีความสำคัญต่อฝ่ายการตลาด เนื่องจากเกี่ยวข้องกับความพอใจที่ลูกค้าได้รับ จะเห็นว่าการจัดการทางการตลาดต้องให้ความสนใจในเรื่องของกระบวนการให้บริการและการนำเสนอ

7. สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (Physical Evidence) มีธุรกิจบริการจำนวนไม่มากนักที่นำลักษณะทางกายภาพเข้ามาใช้ในการกำหนดกลยุทธ์ทางการตลาด แม้ว่าลักษณะทางกายภาพจะเป็นส่วนประกอบที่มีผลต่อการตัดสินใจของลูกค้าหรือผู้ใช้บริการก็ตาม ที่ปรากฏให้เห็นส่วนใหญ่จะเป็นการสร้างสภาพแวดล้อม การสร้างบรรยากาศ การเลือกใช้สี แสง และเสียงภายในร้าน เป็นต้น หรือใช้ลักษณะทางกายภาพเพื่อสนับสนุนการขาย

### การแบ่งส่วนการตลาด (Market Segmentation)

การแบ่งส่วนตลาด คือ วิธีการที่เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปในการใช้วิเคราะห์ความต้องการด้านการตลาด ตั้งอยู่บนข้อสมมุติฐาน 4 ประการ คือ (ทักษิณา คุณารักษ์, 2543)

1. นักท่องเที่ยวสามารถจัดแบ่งออกเป็นกลุ่มในการแบ่งส่วนของตลาดที่แตกต่างกันออกไป
2. ประชาชนต่างมีวันหยุดพักผ่อนและความต้องการหรือความชอบในการเดินทางท่องเที่ยวที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทยุทธศาสตร์ด้านใดด้านหนึ่งของประชาชนเหล่านั้น
3. จุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวเฉพาะแหล่งหรือประสบการณ์ของนักท่องเที่ยวจะดึงดูดความสนใจต่อการแบ่งส่วนตลาดบางส่วนมากกว่าตลาดส่วนอื่นๆ เช่น การเดินทางท่องเที่ยวทางทะเล (Sea Cruise) อาจขายได้ดีกับกลุ่มนักท่องเที่ยวสูงอายุมากกว่ากลุ่มนักท่องเที่ยวกลุ่มหนุ่มสาวโสด
4. บริษัทธุรกิจการท่องเที่ยวหรือตัวแทนการท่องเที่ยวสามารถที่จะปรับปรุงตลาดการเที่ยวของบริษัทให้ดียิ่งขึ้น โดยการใช้ความพยายามในการพัฒนาผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวและบริการต่างๆ ให้เป็นที่ดึงดูดต่อการแบ่งส่วนตลาดเฉพาะตลาดได้

## เกณฑ์การแบ่งส่วนตลาดนักท่องเที่ยว

เกณฑ์การแบ่งส่วนตลาด ได้แก่ มิติต่างๆ หรือลักษณะเฉพาะต่างๆ ของตลาดที่นำมาใช้ในการแบ่งตลาดออกเป็นกลุ่มๆ เกณฑ์การแบ่งส่วนตลาดมีอยู่หลายหลักเกณฑ์ โดยใช้ตัวแปรดังต่อไปนี้

1. ตัวแปรทางภูมิศาสตร์ (Geographic Variables) ตลาดนักท่องเที่ยวอาจแบ่งออกเป็นเขตๆ ตามสภาพทางภูมิศาสตร์ได้ เพราะลักษณะอากาศ ทรัพยากรธรรมชาติความหนาแน่นของพลเมือง ศิลปวัฒนธรรม วิธีการดำเนินชีวิต ฯลฯ ที่แตกต่างกันออกไปในแต่ละเขตย่อมส่งอิทธิพลให้กับนักท่องเที่ยวมีความต้องการ มีความอยากได้แตกต่างกันออกไปด้วย เช่น การแบ่งเขตนักท่องเที่ยวออกเป็นภูมิภาคต่างๆ ในประเทศไทยได้แก่นักท่องเที่ยวจากภาคเหนือนักท่องเที่ยวจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือนักท่องเที่ยวจากภาคกลางนักท่องเที่ยวจากภาคตะวันออกนักท่องเที่ยวจากภาคตะวันตก และ นักท่องเที่ยวจากภาคใต้ หรือการแบ่งเขตนักท่องเที่ยวออกเป็น ชีกโลกเช่น นักท่องเที่ยวชาวยุโรป และนักท่องเที่ยวชาวเอเชียเป็นต้น โดยที่ธรรมชาติความต้องการของนักท่องเที่ยวที่แบ่งตามตัวแปรทางด้านภูมิศาสตร์นี้มักจะต้องการที่จะได้พบเห็นหรือสัมผัสในสิ่งที่ท้องถิ่นของตนเองไม่มีหรือขาดหายไปเช่นนักท่องเที่ยวชาวยุโรปเดินทางมาเพื่อชมศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่นของชาวเอเชีย เป็นต้น

2. ตัวแปรทางด้านประชากรศาสตร์ (Demographic Variables) ตัวแปรประเภทนี้เป็นตัวแปรที่อยู่ในตัวนักท่องเที่ยวนั่นเอง เช่น อายุ เพศ การศึกษา ขนาดครอบครัว วัฏจักรชีวิตและครอบครัว อาชีพ รายได้ ศาสนา และสัญชาติ เป็นต้น ตัวแปรประเภทนี้ได้รับความนิยมนมากที่สุดในการนำมาใช้เป็นเกณฑ์การแบ่งส่วนตลาดนักท่องเที่ยว เพราะความอยากได้ ความนิยม อัตราการใช้บริการอุตสาหกรรมท่องเที่ยว มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับ ตัวแปรทางด้านลักษณะประชากรศาสตร์ (ฉลองศรี พิมพ์สมพงษ์และคณะ, 2548)

2.1 ช่วงอายุและวัฏจักรชีวิต (Age and Life-cycle Stage) การที่มีการนำเอาช่วงอายุและวัฏจักรชีวิตมาเป็นเกณฑ์การแบ่งส่วนตลาดนักท่องเที่ยว เพราะความต้องการการท่องเที่ยวและการพักผ่อนของบุคคลจะแปรเปลี่ยนไปตามวัย เช่น

- วัยเด็กหมายถึงเด็กตั้งแต่แรกเกิดจนถึงวัยเรียนไม่จัดว่าเป็นผู้บริโภคทางการท่องเที่ยว เนื่องจากไม่มีรายได้และไม่สามารถไปท่องเที่ยวเองได้แต่เป็นกลุ่มที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจท่องเที่ยวของครอบครัว

- หนุ่มสาวโสด หมายถึง ผู้ที่เพิ่งจบจากโรงเรียนและเข้าทำงาน หรือกำลังศึกษาต่อในมหาวิทยาลัย อายุเฉลี่ยของผู้ที่แต่งงานจะสูงขึ้น จำนวนคนกลุ่มนี้จึงมีมากขึ้น รายได้มักจะสูงและการใช้จ่ายจะเป็นไปเพื่อของใช้ส่วนตัว การบริโภคเกี่ยวกับการพักผ่อนหย่อนใจ รถสปอร์ต เสื้อผ้าตามสมัยนิยม มหรสพ ของฟุ่มเฟือยบางอย่าง

- หนุ่มสาวที่สมรสแต่ยังไม่มามีบุตร กลุ่มนี้อยู่ในระยะที่เรียกว่า "ระยะน้ำผึ้งพระจันทร์" หรือ "ระยะตั้งหลักฐาน" ระยะนี้จะใช้เวลาประมาณ 2 ปีก่อนที่จะมีบุตร ระยะที่คู่สมรส

สร้างหลักฐาน มีการซื้อบ้าน เครื่องอำนวยความสะดวกในบ้าน และมีการเดินทางท่องเที่ยวก่อนที่จะมีบุตร

- วัยกลางคนที่มิบุตร เป็นกลุ่มที่ใหญ่ที่สุด แบบแผนของชีวิตจะวนเวียนอยู่กับเรื่องของลูกๆ เรื่องของโรงเรียน รายได้จะดีกว่าหนุ่มสาวที่เพิ่งแต่งงาน เพราะฐานะทางการเงินเริ่มสูงขึ้น การท่องเที่ยวจะเป็นการตามใจลูกๆ ในบ้านซึ่งมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจท่องเที่ยวของครอบครัว

- วัยเกษียณอายุหรือกลุ่มผู้สูงอายุ ค่าใช้จ่ายจะเป็นในเรื่องของการดูแลสุขภาพ บ้านพักพิเศษ อาหารพิเศษ และการพักผ่อนหย่อนใจสำหรับผู้สูงอายุ นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้เป็นกลุ่มที่มีทั้งเวลาและเงิน เนื่องจากได้รับเงินบำนาญจากการเกษียณอายุการทำงานและมีเวลาว่างเพราะไม่ต้องไปทำงานอีกต่อไป ประกอบกับมีฐานะที่มั่นคงเนื่องจากการทำงานสะสมเงินมาทั้งชีวิต ทำให้นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้มีแนวโน้มในการท่องเที่ยวสูงที่สุด ตัวอย่างเช่น ผู้สูงอายุชาวญี่ปุ่นมักไม่ได้รับการเลี้ยงดูจากลูกหลานและมักจะมี รายได้หลักจากเงินบำนาญ ซึ่งรัฐบาลจะจ่ายให้ประชาชนที่มีอายุ 65 ปีขึ้นไป รายได้จากเงินบำนาญโดยเฉลี่ยครอบครัวละ 300,000 เยน ผู้สูงอายุอาจเลือกเดินทางไปพำนักในประเทศอื่นในช่วงฤดูหนาว เพื่อหลีกเลี่ยงอากาศที่หนาวเย็น

2.2 เพศ ความแตกต่างระหว่างเพศ ทำให้นักท่องเที่ยวต้องการบริการทางการท่องเที่ยวที่แตกต่างกัน เช่น เพศหญิง ต้องการการท่องเที่ยวที่ค่อนข้างสะดวกสบาย มีสิ่งอำนวยความสะดวกไว้คอยบริการ คำนึงถึงเรื่องความปลอดภัย และไม่ชอบการท่องเที่ยวที่ต้องผจญภัยหรือผาดโผนมากนัก ซึ่งตรงข้ามกับเพศชาย ที่ชอบการท่องเที่ยวแบบผจญภัยผาดโผน

2.3 การศึกษา การศึกษาเป็นองค์ประกอบหนึ่งซึ่งผู้จัดการการท่องเที่ยวให้ความสนใจ เพราะการศึกษาเป็นการเปิดโลกทัศน์ของคน การศึกษาเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมในการเดินทาง คนที่มีการศึกษาสูงกว่าจะเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวมากกว่าคนที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่า เนื่องจากคนที่มีการศึกษาสูงจะมีโลกทัศน์ที่กว้างกว่า ทำให้อยากไปดูหรืออยากไปสัมผัสกับสิ่งที่ตนได้เรียนรู้มา

2.4 อาชีพ อาชีพมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับรายได้และการศึกษา และแบบแผนชีวิตบางอย่างก็มีส่วนสัมพันธ์กับอาชีพบางอย่าง ปัจจัยทั้งหมดนี้มีผลกระทบต่อการเดินทางท่องเที่ยว โดยกลุ่มอาชีพที่เดินทางมากที่สุดต่อปี คือ ผู้มีอาชีพผู้จัดการหรือผู้บริหาร นอกจากนี้ยังมีพวกนักวิชาชีพ และผู้ที่ทำงานทางด้านเทคนิคก็จัดว่าเป็นกลุ่มคนทำงานที่มีการเดินทางมากด้วย เนื่องจากคนกลุ่มนี้จะต้องเดินทางไปติดต่องานหรือไปประชุมสัมมนาในที่ต่างๆ บ่อยครั้ง

2.5 รายได้ รายได้เป็นตัวแปรที่สำคัญที่สุดในการกำหนดอำนาจซื้อของผู้บริโภคทางการท่องเที่ยว อำนาจทางการซื้อเป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งผู้จัดการทางการท่องเที่ยวจะต้องพิจารณาตลาดจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อคนมีอำนาจซื้อจากการสำรวจของหลายหน่วยงานแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ทางตรงระหว่างรายได้ของครอบครัวและการเดินทางยิ่งรายได้มากขึ้นการเดินทางจะยิ่งมากขึ้นตามไปด้วยรวมไปถึงพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง ผู้บริโภคที่มีรายได้สูงมักนิยมเดินทางทางอากาศ ในขณะที่การเดินทางโดย รถประจำทางดึงดูดผู้บริโภคที่มีรายได้ต่ำ

หากมีการแบ่งประชากรออกเป็น 5 กลุ่ม ตามอันดับรายได้ (สูงมาก สูง ปานกลาง ค่อนข้างต่ำ และต่ำ) จะพบว่ากลุ่มที่มีรายได้ต่ำจะใช้จ่ายรายได้เพื่อการเดินทางต่ำกว่า 33% ขณะที่กลุ่มที่มีรายได้สูงมากจะจ่ายเงินเพื่อการเดินทางสูงถึง 85% พวกที่มีรายได้สูงจะใช้จ่ายเงินมากเพื่อค่าที่พัก ค่าเที่ยว ค่าอาหาร และการซื้อของ แต่ กมล สมวิเชียร กล่าวว่า คนอเมริกันรุ่นใหม่และรุ่นที่จะเข้ามาเป็นใหญ่ในแขนงต่างๆนี้มีทัศน โลกและ"พฤติกรรมการบริ โภค"ถอยหลังจากความบ้าฐานะและความหรูหราไปสู่การประหยัดและเน้นคุณภาพความปลอดภัยมากขึ้น...ผมเชื่อว่า"โรคประหยัด"และการใช้ชีวิตสมถะจะระบอบมาถึงไทยในไม่ช้า (อ้างถึงในสุณิสสา วัลย์รักษ์, 2539.)

ช่วงอายุและวัฏจักรชีวิต เพศ การศึกษา อาชีพ และรายได้ เป็นเพียงส่วนหนึ่งของตัวแปรทางด้านประชากรศาสตร์ที่ขกมาเป็นตัวอย่างแสดงให้เห็นถึงวิธีนำมาใช้ประโยชน์ในการแบ่งส่วนตลาดนักท่องเที่ยวของนักการตลาดเท่านั้น

### ความสำคัญของการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมบริการที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม เป็นอุตสาหกรรมที่ทำรายได้เป็นอันดับหนึ่งเมื่อเทียบกับอุตสาหกรรมด้านอื่นๆ ดังที่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้กล่าวถึงความสำคัญของการท่องเที่ยวไว้ดังนี้ (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2540)

#### 1. ความสำคัญของการท่องเที่ยวต่อเศรษฐกิจของประเทศ

- 1.1 เป็นแหล่งที่มาของรายได้ในรูปเงินตราต่างประเทศ
- 1.2 ช่วยลดปัญหาการขาดดุลการชำระเงินระหว่างประเทศ
- 1.3 ช่วยสร้างอาชีพและการจ้างงาน
- 1.4 ก่อให้เกิดการกระจายรายได้
- 1.5 ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจของท้องถิ่น
- 1.6 การท่องเที่ยวทำให้เกิดการกระตุ้นการผลิต

#### 2. ความสำคัญของการท่องเที่ยวต่อสังคมของประเทศ

- 2.1 ช่วยยกมาตรฐานการครองชีพของคนในท้องถิ่น
- 2.2 ช่วยสร้างความเจริญให้แก่ท้องถิ่น
- 2.3 ช่วยอนุรักษ์ฟื้นฟูวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม
- 2.4 ก่อให้เกิดประโยชน์ด้านการศึกษา
- 2.5 ช่วยลดปัญหาการอพยพย้ายถิ่นของชุมชนท้องถิ่น
- 2.6 ช่วยกระตุ้นให้มีการคิดค้นนำทรัพยากรท้องถิ่นมาประดิษฐ์เป็นสินค้าที่

ระลึก

- 2.7 ช่วยสร้างสันติภาพและความสามัคคี

### ความหมายของนันทนาการ

จรินทร์ ชานีรัตน์ (2519) ได้ให้ความหมายว่า นันทนาการ หมายถึง กิจกรรมที่กระทำในเวลาว่างโดยใช้ความสมัครใจเป็นหลัก ไม่มีการบังคับและได้รับความพึงพอใจและเพลิดเพลินใจจากกิจกรรมนั้นเป็นหลักสำคัญ

จันทร ฝ่องศรี (2527) ได้ให้ความหมายว่า นันทนาการ คือ กิจกรรมต่างๆที่สร้างความสัมพันธ์ให้กับสิ่งแวดล้อม หรือสภาวะการณ์นั้นๆ ทั้งนี้ย่อมขึ้นอยู่กับความสนใจและประสบการณ์ของแต่ละบุคคล นันทนาการเปิดโอกาสให้ทุกคนได้แสดงความพอใจ ความต้องการของมนุษย์ตามสรีรกายวิภาคและจิตวิทยา

ไบรท์บิล และ เมเยอร์ (Charles K. Brightbill and Harold D.Mayer อ้างถึงใน จรินทร์ ชานีรัตน์, 2519) กล่าวไว้ในหนังสือนันทนาการ (Recreation) ว่า นันทนาการ หมายถึง กิจกรรมที่บุคคลเข้าร่วมด้วยความสมัครใจในเวลาว่างโดยมีความพอใจหรือความสุขใจเป็นเครื่องจูงใจเป็นมูลฐาน เบื้องต้นในการเข้าร่วมกิจกรรมนั้นๆ

แนช (Nash อ้างถึงใน จรินทร์ ชานีรัตน์, 2519) ได้อธิบายไว้ในหนังสือปรัชญานันทนาการ (Philosophy of Recreation) ว่า นันทนาการ หมายถึง การใช้เวลาว่างนั้นเพื่อประโยชน์คุณค่าในทางที่ดึงมาจากการเข้าร่วมกิจกรรม เด็ก ๆ จะเรียกกิจกรรมนั้นว่า การเล่น ส่วนคนกลุ่มหนุ่มสาว จะเรียกว่า นันทนาการ

นันทนาการ (Recreation) เป็นศาสตร์ที่ว่าด้วยการพัฒนาคุณภาพชีวิตของบุคคลและสังคม โดยใช้เวลาว่างหรือเวลาอิสระเข้าร่วมกิจกรรม ในรูปแบบที่หลากหลายตามความสมัครใจและสนใจ นันทนาการมีความหลากหลายประการ (สมบัติ กาญจนกิจ, 2544) พอสรุปได้ดังต่อไปนี้

1. นันทนาการ หมายถึง การทำให้สดชื่นหรือการสร้างพลังขึ้นมาใหม่ (Re + Fresh, Re + Creation) เป็นความหมายเริ่มแรกที่ได้มีการอธิบายว่า การที่บุคคลได้รับประทานอาหารเข้าไปแล้วเปลี่ยนเป็นพลังงาน โดยแรงขับภายใน จะทำให้เขาต้องใช้พลังงานในรูปแบบของการเคลื่อนไหวหรือทำกิจกรรมต่าง ๆ แล้วก่อให้เกิดการเหนื่อย เมื่อยล้า ดังนั้น บุคคลจึงต้องการนันทนาการเพื่อสร้างพลังขึ้นมาใหม่ หรือสร้างความสดชื่นขึ้นมาอีกครั้งหนึ่ง หรือการที่บุคคลมีความต้องการเข้าร่วมกิจกรรมนันทนาการเพื่อสร้างความสดชื่นและพลังงานขึ้นมาใหม่ในรูปแบบของการเล่น การแสดงออกในด้านกีฬา ดนตรี ศิลปะ งานอดิเรก หรือไปท่องเที่ยว เป็นต้น ถือเป็นนันทนาการ

2. ในความหมายที่สอง มีนักศึกษาและนักสังคมศาสตร์อธิบายไว้ นันทนาการ หมายถึง กิจกรรม (Activities) ซึ่งมีรูปแบบกิจกรรมที่หลากหลาย การที่บุคคลหรือชุมชนได้มีส่วนร่วมในกิจกรรมตามความสนใจของตน แล้วก่อให้เกิดผลการพัฒนาอารมณ์สุข สนุกสนาน และ/หรือสุขสงบ กิจกรรมในที่นี้หมายถึง กิจกรรมประเภทเกม กีฬา ศิลปะ ดนตรี การแสดงละคร การเดินทางท่องเที่ยว การอยู่ค่ายพักแรม งานอาสาสมัคร งานอดิเรก กีฬาทำทาย เป็นต้น

3. ความหมายที่ 3 นั้นนันทนาการ หมายถึง กระบวนการ (Process) กล่าวคือนันทนาการเป็น กระบวนการในการพัฒนาประสบการณ์ หรือพัฒนาคุณภาพชีวิตของบุคคลหรือสังคม โดยอาศัยกิจกรรมนันทนาการ ต่าง ๆ เป็นสื่อ ในช่วงเวลาว่าง เวลาอิสระ โดยที่บุคคลเข้าร่วมด้วยความสมัครใจ หรือมีแรงจูงใจ แล้วส่งผลให้เกิด การพัฒนาอารมณ์สุข สนุกสนาน และสงบสุข

4. ในความหมายที่ 4 นั้นนันทนาการ หมายถึง สวัสดิการสังคม (Social Welfare) นันทนาการ คือสถาบันทางสังคม สวัสดิการทางสังคม ซึ่งรัฐบาลและฝ่ายบริหารท้องถิ่นจะต้องมีหน้าที่จัดการให้บริการแก่ชุมชน เพื่อสร้างบรรยากาศของเมืองและของประเทศให้น่าอยู่ มีความอบอุ่นใจ เช่น จัดอุทยานแห่งชาติ วนอุทยานแห่งชาติ ศูนย์เยาวชน สวนสาธารณะ เป็นต้น

### เป้าหมายของนันทนาการ (สมบัติ กาญจนกิจ, 2544)

#### 1 พัฒนาอารมณ์สุข

นันทนาการเป็นกระบวนการที่เสริมสร้าง และพัฒนาอารมณ์สุขของบุคคลและชุมชน โดยอาศัยกิจกรรมต่าง ๆ เป็นสื่อกลางในช่วงเวลาว่างหรือเวลาอิสระ การเข้าร่วมกิจกรรมต้องเป็นไปด้วยความสมัครใจและกิจกรรมนั้นจะต้องเป็นกิจกรรมที่สังคมยอมรับ สามารถก่อความสุข สนุกสนาน เพลิดเพลิน และหรือความสุขสงบ

#### 2 เสริมสร้างประสบการณ์ใหม่

กิจกรรมนันทนาการหลายอย่าง ช่วยสร้างประสบการณ์ใหม่ให้แก่ผู้เข้าร่วม ทั้งนี้ เพราะความหลากหลายของกิจกรรม เช่น กิจกรรมท่องเที่ยว ทักษะศึกษา เสริมสร้างประสบการณ์ใหม่ในสถานที่และทรัพยากรท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นทางด้านโบราณวัตถุ ทักษะนิภาพ โบราณสถาน ศิลปะ ประเพณี วัฒนธรรม หรือสิ่งของหายากก็ตาม การเล่นเกมหรือกีฬาพื้นเมือง กีฬาสากล ศิลปะหัตถกรรม ดนตรี หรือวรรณกรรม การอ่าน พุด เขียน ตลอดจนนันทนาการนอกเมืองกลางแจ้ง นันทนาการทางสังคม ซึ่งมีความแตกต่างของกิจกรรมมากมาย ขึ้นอยู่กับประสบการณ์ และพื้นฐานเดิมของบุคคลหรือชุมชน

#### 3 เพิ่มพูนประสบการณ์

กระบวนการทางนันทนาการ ก่อให้เกิดการพัฒนาทางอารมณ์สุข ดังนั้น ทักษะนิภาพ ความซาบซึ้ง ความประทับใจ ความสะใจ ความภาคภูมิใจ มุมหนึ่งหรือเสี้ยวหนึ่งแห่งความประทับใจ มุมสงบ สุขใจ อารมณ์สุข สนุกสนานเพลิดเพลิน และอารมณ์สุขสงบจึงเป็นประสบการณ์หรือคุณภาพชีวิตของบุคคล หรือชุมชนที่จะพึงหาได้ กิจกรรมหลายอย่างต้องมีการเตรียมตัว เตรียมความพร้อม เช่น การเข้าร่วมกิจกรรม เสี่ยง ทำทาย ความสามารถของ ผู้เข้าร่วม จะต้องมีการฝึกซ้อมเสริมสร้างความมั่นใจ ทักษะที่สร้างเสริมประสบการณ์ หรือกิจกรรมบางอย่างเคยเข้าร่วมมาแล้ว แต่ผู้เข้าร่วมอยากสร้างความประทับใจหรือความทรงจำเดิม เป็นการเพิ่มพูนประสบการณ์

#### 4 ส่งเสริมการมีส่วนร่วม

นันทนาการให้คุณค่า และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของบุคคลและชุมชน ฝึกให้เข้าร่วมในกิจกรรมของชุมชนด้วยความสนใจและสมัครใจ กิจกรรมอาสาสมัครให้คุณค่าการมีส่วนร่วมอาสาพัฒนาเกี่ยวข้องกับชุมชนอื่น ให้มีกิจกรรมมนุษยสัมพันธ์และกลุ่มสัมพันธ์ สอนให้ผู้เข้าร่วมทำงานเป็นทีม เป็นส่วนหนึ่งของกลุ่ม รู้จักหน้าที่ สิทธิ ตลอดจนความรับผิดชอบต่อตนเองและผู้อื่น ในฐานะองค์กรของสังคม เช่นเดียวกับกิจกรรมกีฬา การอยู่ค่ายพักแรม เป็นต้น

#### 5 ส่งเสริมการแสดงออกแห่งตน

กิจกรรมนันทนาการหลายประเภท เช่น ศิลปหัตถกรรม กีฬาประเภทต่าง ๆ ดนตรี ละคร การเล่นเกม ประเพณี เป็นการส่งเสริมให้บุคคลได้แสดงออกในด้านความนึกคิด สร้างสรรค์ การระบายอารมณ์ การเลียนแบบสถานการณ์ หรือพฤติกรรมต่าง ๆ ทำให้สามารถเรียนรู้และรู้จักตนเองมากขึ้น สร้างความมั่นใจ ความเข้าใจ และการควบคุมตนเอง การรู้จักเลือกกิจกรรม หรือพฤติกรรมในการแสดงออก เป็นการส่งเสริมสุขภาพและบุคลิกภาพให้แก่ตนเอง

#### 6 ส่งเสริมคุณภาพชีวิต

กระบวนการนันทนาการช่วยส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตของบุคคลและสังคม กิจกรรมนันทนาการช่วยพัฒนาอารมณ์ ความสุข ความสามารถของบุคคล สุขภาพและสมรรถภาพ ส่งเสริมสุขภาพจิต ความสมดุลของกาย และจิต และความสมดุลในการแบ่งเวลาทำงาน นันทนาการเป็นการลดความเครียด ความวิตกกังวล ส่งเสริมการมีส่วนร่วมกับกลุ่มสังคม ส่งเสริมการแสดงออก เพิ่มพูนประสบการณ์ สิ่งเหล่านี้ช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตของสังคม ทุกระดับวัย ทุกเพศ นอกจากนี้ นันทนาการยังพัฒนาคุณภาพชีวิตในกลุ่มประชากรทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นชุมชนยากจนแออัด ชุมชนมั่งมี ประชากรพิเศษ คนพิการ หรือกลุ่มด้อยโอกาสก็ตาม

#### 7 ส่งเสริมความเป็นมนุษยชาติ

กิจกรรมนันทนาการส่งเสริมพฤติกรรมและพัฒนาความเจริญงอกงามของบุคคล ทั้งทางกาย อารมณ์ สังคม สติปัญญา และจิตใจของทุกคน ทุกเพศ ทุกวัย ตามความสนใจและความต้องการของบุคคล กิจกรรมนันทนาการช่วยสร้างความเข้าใจอันดีในหมู่เพื่อนมนุษย์ เข้าใจสภาพสิ่งแวดล้อม เข้าใจความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับธรรมชาติ ช่วยสืบทอดศิลปวัฒนธรรมของชนชาติต่อไป ให้คุณค่าทางสังคม การอยู่ร่วมกัน การร่วมมือกันอยู่ในสังคมอย่างมีความสุข นันทนาการนานาชาติ เช่น มหกรรมกีฬา ศิลปวัฒนธรรมนานาชาติช่วยส่งเสริมความเข้าใจอันดี และมิตรภาพของมนุษย์ ในสังคมที่มีการปกครองในระบบที่ต่างกัน

#### 8 ส่งเสริมความเป็นพลเมืองดี

กิจกรรมนันทนาการ เป็นการให้การศึกษาแก่เยาวชนในด้านการช่วยเหลือตนเอง สิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบ ระเบียบวินัย และการปรับตัวให้เป็นพลเมืองดี ตัวอย่างเช่น กิจกรรมกีฬา

การอยู่ค่ายพักแรม กิจกรรมอาสาพัฒนา กิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ กิจกรรมศิลปะ ดนตรี หัตถกรรม และการละเล่นต่าง ๆ ช่วยส่งเสริมคุณค่าลักษณะนิสัยความเป็นพลเมืองดี ความไม่เห็นแก่ตัวและ รู้จักช่วยเหลือส่วนรวมเป็นสำคัญ จึงช่วยให้สังคมอบอุ่นและเพิ่มพูนคุณภาพชีวิต

### ลักษณะพื้นฐานของนันทนาการ

จากความหมายของนันทนาการ สามารถตีความหมายได้หลากหลาย ซึ่งอาจจะมองในเรื่องของประสบการณ์หรือกระบวนการหรือกิจกรรมที่จะช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิต หรือแหล่งสถาบันทางสังคม ดังนั้น นักวิชาการหลายท่านได้วางหลักเกณฑ์ในเรื่องของลักษณะพื้นฐานของนันทนาการ ไว้ดังนี้ (สมบัติ กาญจนกิจ, 2544)

1. นันทนาการเกี่ยวข้องกับกิจกรรม ไม่ว่าจะเป็กิจกรรมต่าง ๆ ทั้งที่กระทำและถูกกระทำ รูปแบบของกิจกรรมนั้นหลากหลาย ตั้งแต่เกมกีฬา ศิลปะหัตถกรรม ดนตรี ละคร กิจกรรมกลางแจ้งนอกเมือง งานอดิเรก การท่องเที่ยว โยคะ สมาธิ เป็นต้น
2. นันทนาการมีรูปแบบหลากหลาย มีขอบเขตไม่จำกัด ตั้งแต่ในรูปแบบของกิจกรรมซึ่งกำหนดเป็น 14 หมวดหมู่ใหญ่แล้ว นันทนาการยังมีรูปแบบที่จัดบริการเป็นสวัสดิการสังคม เป็นแหล่งนันทนาการบริการแก่กลุ่มประชากรทุกระดับวัย และประชากรกลุ่มพิเศษ
3. นันทนาการจะต้องเป็นไปด้วยความสมัครใจและมีแรงจูงใจ นั่นคือ ผู้เข้าร่วมกิจกรรมนันทนาการ จะต้องเป็นการเข้าร่วมด้วยความสนใจ สมัครใจ และมีแรงจูงใจในกิจกรรมที่เข้าร่วม โดยมีได้ถูกบังคับ
4. นันทนาการเกิดขึ้นได้ในเวลาที่ไม่จำกัด บุคคลและชุมชนมีอิสระที่เข้าร่วมในสิ่งที่เขาต้องการจะเล่น หรือเข้าร่วมโดยไม่จำกัดเวลา
5. นันทนาการจะต้องเป็นสิ่งที่จริงจังและมีจุดมุ่งหมาย ประสบการณ์นันทนาการเป็นการพัฒนาคุณภาพชีวิต พัฒนาอารมณ์สุข มีคุณค่าสาระ เป็นสิ่งจริงจัง และมีจุดหมายเสมอ
6. นันทนาการเป็นการบำบัดรักษา กิจกรรมนันทนาการช่วยฟื้นฟู และรักษาคนไข้ และเปิดโอกาสให้คนไข้เลือกกิจกรรมในเวลาว่าง กระทำเพื่อพัฒนาสุขภาพกายและจิตใจยามฟื้นไข้ หรือระหว่างการบำบัดรักษา
7. นันทนาการเป็นกิจกรรมที่สามารถยืดหยุ่นเปลี่ยนแปลงได้ ตามความเหมาะสม กิจกรรมนันทนาการสามารถจัดให้ตามความเหมาะสม ตามสภาพแวดล้อม ความต้องการและสนใจของชุมชน ตลอดจนอุปกรณ์ และสถานที่ตั้งอำนวยความสะดวก
8. นันทนาการจะต้องเป็นกิจกรรมที่พึงประสงค์ของสังคม กิจกรรมนันทนาการของสังคม หรือชุมชนหนึ่ง อาจจะไม่เหมาะสมกับอีกชุมชนหนึ่ง ทั้งนี้ เพราะความสนใจ ต้องการ ค่านิยม วัฒนธรรม ศาสนา ประเพณี สภาพแวดล้อม ความเชื่อ เป็นข้อบ่งชี้วิถีชีวิตของชุมชน ดังนั้น กิจกรรมนันทนาการจะต้องเป็นที่ยอมรับในสังคมนั้น ๆ



### ปัจจัยสำคัญที่ทำให้มีส่วนร่วมในนันทนาการ

การที่บุคคลและสังคมมีความสนใจและความต้องการเลือกกิจกรรมการใช้เวลาว่าง เพื่อให้ เกิด ประสบการณ์และคุณภาพชีวิตได้นั้น ขึ้นอยู่กับบุคคล ตลอดจนบุคลิกภาพ ไลฟ์สไตล์ และ เป้าหมายของเขาเหล่านั้น ได้แก่ (สมบัติ กาญจนกิจ, 2544)

1. เพื่อความสนุกสนานร่าเริง
2. เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิต
3. เพลดึงดูดชนชั้นกลางเกี่ยวกับทัศนียภาพ ทิวทัศน์ที่งดงามตระการตา ได้รับ ประสบการณ์ การเรียนรู้จากธรรมชาติ เรียนรู้พื้นที่ของธรรมชาติที่ยังไม่ได้พัฒนา
4. เพื่อสมรรถภาพทางกาย
5. เพื่อลดความเครียด เกี่ยวกับความเครียดทางจิตใจ อารมณ์ สิ่งแวดล้อม เลี้ยง กิจวัตรประจำวัน
6. หนีจากความแออัด หาคความสงบ จากการรบกวน หาคความสงบ แยกตัวเองอยู่ กับป่าธรรมชาติ
7. เพื่อเรียนรู้เกี่ยวกับนันทนาการกลางแจ้ง/นอกเมือง
  - เป็นการเรียนรู้ทั่วไป
  - เพื่อการค้นหามุกเบิก
  - เรียนรู้ภูมิทัศน์ท้องถิ่น
8. เพื่อรับรู้คุณธรรมและจริยธรรม
  - ใช้ชีวิตอยู่กับเพื่อนอยู่กับครอบครัวคนใกล้ชิด
9. เพื่อความเป็นอิสระและความเป็นส่วนตัว
10. เพื่อรู้จักครอบครัวในสภาพแวดล้อมธรรมชาติ
11. เพื่อคุณธรรม คุณค่าของบุคคลและน้ำใจไมตรี
12. อยากประสบความสำเร็จ
  - เป็นการสร้างความมั่นใจและเชื่อถือตนเอง
  - ได้รับการยอมรับทางสังคม
  - ได้พัฒนาทักษะ
  - ได้ทดสอบความสามารถ
  - ได้ความตื่นตัวใส่ใจ
13. เพื่อพักผ่อนกาย
14. เพื่อเป็นผู้สอนและแนะนำที่ดี
15. ได้รับการทำทนายและกิจกรรมเลี้ยงกบ
16. เป็นการลดและป้องกันความเสี่ยงอันตราย

17. เพื่อได้รู้จักเพื่อนใหม่

18. ได้สะท้อนภาพชีวิตของบรรพบุรุษที่อยู่ใกล้ธรรมชาติมาก่อน

### คุณค่าและประโยชน์ของนันทนาการ

เมื่อบุคคลและชุมชนได้มีโอกาสเข้าร่วมกิจกรรมนันทนาการในช่วงเวลาว่าง ด้วยความสมัครใจ ก็จะก่อให้เกิดผลที่ได้รับในเรื่องของคุณค่า และประโยชน์ต่าง ๆ ได้แก่ (สมบัติ กาญจนกิจ, 2544)

1. ช่วยให้ผู้บุคคลและชุมชนได้รับความสุข สนุกสนาน มีความสุขในชีวิต และใช้เวลาว่างให้เกิดประโยชน์
2. ช่วยให้ผู้บุคคลและชุมชนพัฒนาคุณภาพชีวิตและสมรรถภาพทางกายที่ดี เกิดความสมดุลของชีวิต
3. ช่วยป้องกันปัญหาอาชญากรรมและพฤติกรรมเบี่ยงเบนในทางไม่พึงประสงค์ของเยาวชนและเด็ก การพัฒนาพฤติกรรมของเด็กและเยาวชนนับว่าเป็นสิ่งสำคัญในการเสริมสร้างลักษณะนิสัยที่พึงประสงค์ และเป็นกำลังคนที่มีประสิทธิภาพในอนาคต กิจกรรมนันทนาการประเภทต่าง ๆ ช่วยให้เด็กและเยาวชนเลือกได้ฝึกฝนตามความสนใจ และได้ใช้เวลาว่างในการพัฒนาลักษณะนิสัยที่พึงประสงค์ได้
4. ส่งเสริมความเป็นพลเมืองดี การที่ชุมชนได้มีโอกาสใช้เวลาว่างให้เป็นประโยชน์โดยเข้าร่วมใน กิจกรรมนันทนาการ จะได้เรียนรู้ในเรื่องของหน้าที่ความรับผิดชอบ คุณค่าทางสังคมเสรีประชาธิปไตย ลดความเห็นแก่ตัว สร้างคุณค่าจริยธรรมความมีน้ำใจ กาให้บริการ รู้จักอาสาสมัครช่วยเหลือสังคม ซึ่งถือว่าเป็นกิจกรรมของความเป็น พลเมืองดีของ ประชาชาติ
5. ส่งเสริมการพัฒนาอารมณ์สุข กิจกรรมนันทนาการจะช่วยพัฒนาอารมณ์สุข รวมทั้งความสุข สนุกสนาน และความสุขสงบ ลดความเครียด ความวิตกกังวล ทำให้อารมณ์แจ่มใส และช่วยส่งเสริมให้รู้จักการพัฒนาการ ควบคุมอารมณ์ และบุคลิกภาพที่ดีอีกด้วย
6. ส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมของชาติ กิจกรรมนันทนาการ เช่น การเล่นพื้นเมือง วิถีชีวิต ประเพณี พื้นบ้าน ตลอดจนแหล่งนันทนาการประเภทอุทยานประวัติศาสตร์ โบราณสถาน และ โบราณวัตถุ ช่วยส่งเสริมศิลปะและวัฒนธรรมของชาติ ส่งเสริมการเรียนรู้ทัศนคติ และความซาบซึ้ง อันจักก่อให้เกิดการอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรม และเอกลักษณ์ของชาติต่อไป
7. ส่งเสริมการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ กิจกรรมนันทนาการกลางแจ้งและนอกเมือง ได้แก่ กิจกรรมการอยู่ค่ายพักแรม เดินป่า ศึกษาธรรมชาติ ไร่เขา เป็นต้น กิจกรรมเหล่านี้ช่วยสอนผู้ที่เข้าร่วม ได้รู้จักคุณค่า ของธรรมชาติ ซาบซึ้ง และสามารถดูแลอนุรักษ์ธรรมชาติอันจักเป็น ประโยชน์ต่อชุมชน และประชาชาติของโลก

8. ส่งเสริมในเรื่องการบำบัดรักษา กิจกรรมนันทนาการเพื่อการบำบัด เป็นกรรมวิธีและกิจกรรมที่จะช่วยรักษาคนป่วย ทั้งทางด้านร่างกาย และสุขภาพจิต เช่น งานอดิเรก ประเภทประดิษฐ์ สร้างสรรค์ และช่วยส่งเสริม ความหวัง ความคิด และการใช้เวลาว่างแก่คนป่วย ซึ่งกำลังต่อสู้กับความทุกข์ทางกายหรือจิต กิจกรรมนันทนาการประเภทกีฬานันทนาการช่วยส่งเสริมการพัฒนาร่างกาย กิจกรรมนันทนาการทางสังคมช่วยสร้างขวัญกำลังใจของคนป่วย

9. ส่งเสริมมนุษยสัมพันธ์และการทำงานเป็นทีม กิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ช่วยให้บุคคลได้แสดงออกและละลายพฤติกรรมของกลุ่ม สร้างเสริมคุณค่าทางสังคม ฝึกการอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข กิจกรรมเกมกีฬา และกีฬาเพื่อการแข่งขัน และการอยู่ค่ายพักแรมช่วยฝึกการทำงานเป็นหมู่คณะ ลดความเห็นแก่ตัว เสริมสร้างความสามัคคี และความเข้าใจอันดีในหมู่คณะ

10. ส่งเสริมและบำรุงขวัญทหารและตำรวจ ปฏิบัติหน้าที่ตามชายแดน กิจกรรมนันทนาการที่จัดขึ้นเพื่อส่งเสริมขวัญกำลังใจของทหาร ตำรวจชายแดน เป็นสิ่งจำเป็น และสำคัญยิ่งในการตอบแทน ให้กำลังใจในกิจกรรมเวลาว่างแก่กองทหารและตำรวจชายแดน

11. ส่งเสริมและบำรุงขวัญบุคลากรในหน่วยงาน การจัดกิจกรรมนันทนาการขึ้นในหน่วยงานต่าง ๆ ย่อมส่งผลดีต่อบุคลากรในหน่วยงานนั้น ๆ ให้เกิดความรัก ความสามัคคี มีขวัญ และกำลังใจต่อการที่จะปฏิบัติหน้าที่การงานต่อไป ถือว่าเป็นสิ่งจำเป็นและมีความสำคัญอย่างยิ่งที่ไม่ควรละเลย

#### 4. แนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

##### ความหมายของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2540) ได้กล่าวว่า “การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ” หมายถึง การท่องเที่ยวอย่างมีความรับผิดชอบในแหล่งธรรมชาติที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น และแหล่งวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศ สิ่งแวดล้อม และการท่องเที่ยว โดยมีกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องภายใต้การจัดการอย่างมีส่วนร่วมของท้องถิ่น เพื่อมุ่งเน้นให้เกิดจิตสำนึกต่อการรักษา ระบบนิเวศอย่างยั่งยืน

การท่องเที่ยวเชิงนิเวศมีลักษณะที่สำคัญคือ เป็นการท่องเที่ยวที่ดำเนินการภายใต้ขีดจำกัดความสามารถของธรรมชาติ และต้องตระหนักถึงการมีส่วนร่วมของประชากร ชุมชน ขนบธรรมเนียม ประเพณี ที่มีต่อขบวนการท่องเที่ยว อีกทั้งต้องยอมรับให้ประชาชนทุกส่วนได้รับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการท่องเที่ยวอย่างเสมอภาคเท่าเทียมกัน และต้องขึ้นาภายใต้ความปรารถนาของประชาชนท้องถิ่นและชุมชนในพื้นที่ท่องเที่ยวนั้นๆ (สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี แห่งประเทศไทย, 2539)

สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (2540) ได้กล่าวว่า “การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ” หมายถึง การท่องเที่ยวที่มีกระบวนการหรือทำที่ในการอนุรักษ์ซึ่งการอนุรักษ์มีความหมายในการร่วมกันป้องกันรักษาให้คงเดิม โดยเป็นการอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวทุกประเภท

ศูนย์วิจัยป่าไม้ (2538) ได้กล่าวว่า “การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ” หมายถึง การเดินทางไปเยือนแหล่งธรรมชาติที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น และแหล่งวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเรียนรู้เกี่ยวกับธรรมชาติ วัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ด้วยความระมัดระวังไม่ให้เกิดการเปลี่ยนแปลงหรือทำลายคุณค่าของระบบนิเวศ ในขณะเดียวกันก็ช่วยสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจที่ส่งผลดีต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและเกิดประโยชน์ต่อประชาชนท้องถิ่น

วรรณา วงษ์วานิช (2539) ได้กล่าวว่า “การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ” หมายถึง การท่องเที่ยวที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อการเรียนรู้ และเกิดความเข้าใจในธรรมชาติและวัฒนธรรมท้องถิ่น โดยยึดหลักการแห่งการเคารพซึ่งศักดิ์ศรีของระบบนิเวศวิทยา เอื้ออำนวยประโยชน์ และโอกาสทางเศรษฐกิจต่อชุมชน และท้องถิ่นเป็นสำคัญ

The Ecotourism Society (1991) (อ้างอิงในสมฤทัย เสงษธนกุล, 2547) ได้ให้คำจำกัดความการท่องเที่ยวเชิงนิเวศว่า "การเดินทางไปเยือนแหล่งธรรมชาติ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการเรียนรู้ถึงวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ด้วยความระมัดระวัง ไม่ให้เกิดการเปลี่ยนแปลงหรือทำลายคุณค่าของระบบนิเวศและในขณะเดียวกันก็ช่วยสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจที่ส่งผลให้การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติเกิดประโยชน์ต่อประชาชนท้องถิ่น"

ข้อพิจารณาต่อมาคือความหมายของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศดังกล่าวข้างต้น เกือบทั้งหมดให้การยอมรับว่าการท่องเที่ยวเชิงนิเวศเป็นรูปแบบหนึ่งของการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน (Sustainable Tourism) ที่มีลักษณะพิเศษเป็นของตัวเอง และแตกต่างไปจากการท่องเที่ยวในรูปแบบอื่น คือ

1. การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เป็นการท่องเที่ยวที่อาศัยธรรมชาติเป็นฐาน (Nature - Based Tourism ) เช่น แหล่งท่องเที่ยวประเภท อุทยาน วนอุทยาน เกาะแก่ง และชายทะเล เป็นต้น แต่อาจหมายรวมถึง ศิลปวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ และวิถีชีวิตของคนท้องถิ่น หากสิ่งเหล่านี้ปรากฏอยู่ในหรือเกี่ยวข้องกับระบบนิเวศธรรมชาติ

2. การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เป็นการท่องเที่ยวที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศน้อยหรือต่ำ หรือไม่มีผลกระทบต่อวิถีทางธรรมชาติและวัฒนธรรมท้องถิ่น จนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงไปในทางลบ เพราะฉะนั้นการป้องกันและควบคุมผลกระทบอันเกิดจากการท่องเที่ยวจึงเป็นหัวใจสำคัญของการบริหารจัดการ เช่น ไม่เน้นปริมาณนักท่องเที่ยว ไม่สนับสนุนให้มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเกินความจำเป็น เน้นธรรมชาติและองค์ประกอบของธรรมชาติเป็นสิ่งดึงดูด เป็นต้น

3. การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เป็นการท่องเที่ยวที่เปิดโอกาสให้ผู้มาเยือนได้สัมผัสเรียนรู้และเข้าใจธรรมชาติและองค์ประกอบธรรมชาติ (รวมทั้งศิลปวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ และ

วิถีชีวิตของคนท้องถิ่น) ตลอดจนผลกระทบของมนุษย์ที่มีต่อระบบนิเวศ เพื่อให้นักท่องเที่ยวมีพฤติกรรมด้านสิ่งแวดล้อมในเชิงบวก เพราะฉะนั้นการจัดระบบบริการข้อมูลและการสื่อสารความหมายธรรมชาติ รวมทั้งการเพิ่มพูนศักยภาพของมัคคุเทศก์จึงเป็นเรื่องสำคัญลำดับต้น

4. การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เป็นการท่องเที่ยวที่สนับสนุนให้ชุมชนท้องถิ่นเข้ามามีบทบาทในการคิด (วางแผน) การทำ (ปฏิบัติหรือดำเนินการ) และการติดตามตรวจสอบประเมินผลร่วมกับผู้เกี่ยวข้องส่วนอื่นๆ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน พร้อมได้รับผลตอบแทนในเชิงเศรษฐกิจเพื่อยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของท้องถิ่นด้วยความเหมาะสมเป็นธรรม

จากลักษณะดังกล่าวข้างต้น อาจสรุปความหมายของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศได้ดังนี้ “การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ” หมายถึง “การเดินทางท่องเที่ยวไปตามแหล่งธรรมชาติที่มีเอกลักษณ์ และมีการอนุรักษ์สภาพแวดล้อม โดยมีการควบคุมผลกระทบและสร้างบรรยากาศของการศึกษาเรียนรู้ธรรมชาติแวดล้อม พร้อมให้ชุมชนท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมและได้รับประโยชน์เพื่อเพิ่มพูนคุณภาพชีวิต” (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2545)

#### วัตถุประสงค์การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

วัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศมีความแตกต่างอย่างชัดเจนจากการท่องเที่ยวทั่วไป กล่าวคือ การท่องเที่ยวเชิงนิเวศมุ่งเน้นในด้านการท่องเที่ยวควบคู่กับการดูแลรักษาและคงไว้ซึ่งคุณภาพสิ่งแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยว การเพิ่มพูนประสบการณ์ที่มีคุณค่าให้แก่นักท่องเที่ยว การพัฒนาจิตสำนึกและความเข้าใจของนักท่องเที่ยวในการทำคุณประโยชน์ให้แก่สิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจ และการปรับปรุงคุณภาพชีวิตของชุมชนที่แหล่งท่องเที่ยวตั้งอยู่นอกจากนี้ ยังมุ่งเน้นด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตความเป็นอยู่ที่น่าสนใจของชุมชนท้องถิ่นดั้งเดิมที่ปรากฏ ในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เพื่อเปิดโอกาสให้มีการศึกษาเรียนรู้และสร้างความพึงพอใจเกี่ยวกับความหลากหลายและวิวัฒนาการทางวัฒนธรรมของกลุ่มชนเหล่านั้นด้วย (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2548)

#### องค์ประกอบของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

องค์ประกอบที่สำคัญของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศมี 4 ประการดังนี้ (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2542)

1. องค์ประกอบด้านพื้นที่ เป็นการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับธรรมชาติที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น (Identity or Authentic or Endemic or Unique) ทั้งนี้รวมถึงแหล่งวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศ (Eco – System) ในพื้นที่นั้น ๆ ดังนั้นองค์ประกอบด้านพื้นที่จึงเป็นการท่องเที่ยวที่มีพื้นฐานอยู่กับธรรมชาติ (Nature – Based Tourism)

2. องค์ประกอบด้านการจัดการ เป็นการท่องเที่ยวที่มีความรับผิดชอบต่อ (Responsible travel) โดยไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และสังคม มีการจัดการที่ยั่งยืน ครอบคลุมไปถึงการอนุรักษ์ทรัพยากร การจัดการสิ่งแวดล้อม การป้องกัน และกำจัดมลพิษ และควบคุมการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างมีขอบเขต จึงเป็นการท่องเที่ยวที่มีการจัดการอย่างยั่งยืน (Sustainable Managed Tourism) เพื่อให้เกิดเป็นการท่องเที่ยวที่มีความรับผิดชอบต่อ (Responsible Travel) ที่ไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และสังคม

3. องค์ประกอบด้านกิจกรรม และกระบวนการ เป็นการท่องเที่ยวที่มีกระบวนการเรียนรู้ (Learning Process) โดยมีการให้การศึกษาเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศของแหล่งท่องเที่ยวเป็นการเพิ่มพูนความรู้ ประสบการณ์ ความประทับใจ เพื่อสร้างความตระหนักและปลูกจิตสำนึกที่ถูกต้องต่อนักท่องเที่ยว ประชาชนท้องถิ่น และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง จึงเป็นการท่องเที่ยวสิ่งแวดล้อมศึกษา (Environmental Education – Based Tourism)

4. องค์ประกอบด้านการมีส่วนร่วม เป็นการท่องเที่ยวที่มีการคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของชุมชนและประชาชนท้องถิ่น (Involvement of Local Community or People Participation) ที่มีส่วนร่วมในการคิด วางแผน ปฏิบัติตามแผน ได้รับประโยชน์ ติดตามตรวจสอบ ตลอดจนร่วมบำรุงรักษาทรัพยากรท่องเที่ยว อันจะก่อให้เกิดผลประโยชน์ในท้องถิ่น ทั้งการกระจายรายได้ การยกระดับคุณภาพชีวิต และการได้รับผลตอบแทนเพื่อกลับมาบำรุงรักษา และจัดการแหล่งท่องเที่ยวด้วย และในที่สุดแล้วท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการควบคุมการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างมีคุณภาพ ท้องถิ่นในที่นี้เริ่มต้นจากระดับรากหญ้า (Grass Root) จนถึงการปกครองส่วนท้องถิ่น และอาจรวมไปถึงการมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้อง จึงเป็นการท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วมของชุมชน (Community Participation – Based Tourism)

ข้อจำกัดที่ชัดเจนของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศนี้ ขึ้นอยู่กับความสมบูรณ์ของลักษณะพื้นฐานที่เป็นองค์ประกอบทั้ง 4 ด้าน หากการท่องเที่ยวใดมีองค์ประกอบที่ไม่ครบถ้วน ความสมบูรณ์จะลดน้อยลงจนอาจต้องจัดการการท่องเที่ยวนั้น ให้เป็นการท่องเที่ยวในรูปแบบอื่น ๆ

### หลักการของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม (2542) กล่าวว่าหลักการของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ สรุปได้ดังนี้

1. เป็นการท่องเที่ยวที่ไม่ก่อให้เกิดความเสื่อมโทรมทางสภาพแวดล้อม ไม่ว่าจะป็นน้ำเสีย ขยะ ตลอดจนการคมนาคม
2. ก่อให้เกิดประโยชน์ในระยะยาวแก่ทรัพยากร ชุมชนท้องถิ่น และอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว โดยส่วนหนึ่งของรายได้ควรย้อนไปสู่การอนุรักษ์

3. การจัดประสบการณ์ให้นักท่องเที่ยว โดยการเน้นการศึกษาด้านวิทยาศาสตร์ สิ่งแวดล้อม สภาพสังคมและวัฒนธรรมท้องถิ่น และสนับสนุนให้นักท่องเที่ยวมีความรับผิดชอบ ทั้งด้านคุณธรรม จริยธรรม และพฤติกรรมของตนเองที่มีต่อสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติและ วัฒนธรรมในชุมชนที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว

4. การสร้างหรือการจัดการ ควรคำนึงถึงข้อจำกัดของสภาพแหล่งท่องเที่ยวตาม ลักษณะที่เป็นอยู่ หากมีการพัฒนาหรือเปลี่ยนแปลง ควรเป็นไปเพื่อให้ทัศนียภาพของท้องถิ่นดีขึ้น ตลอดจนการลงทุนทางด้านการท่องเที่ยวก็เป็นไปเพื่อสนับสนุนเศรษฐกิจและกิจกรรมต่าง ๆ ในท้องถิ่น ไม่พึ่งพาการลงทุนของต่างชาติซึ่งเป็นการลดการไหลออกของรายได้ไปยังต่างประเทศ

5. การวางแผน การตัดสินใจและการดำเนินงาน ตลอดจนการควบคุม ควรให้คน ในท้องถิ่นมีส่วนร่วมมากที่สุด มิใช่เป็นเพียงเป้าหมายของการท่องเที่ยวและให้บุคคลภายนอกมา คิดและตัดสินใจเพียงฝ่ายเดียว เพราะจะไม่เป็นไปตามความต้องการของคนในท้องถิ่นอย่างแท้จริง

6. ผู้ประกอบธุรกิจการท่องเที่ยว มีบทบาทที่สำคัญในการอนุรักษ์การท่องเที่ยวให้ มีคุณภาพยั่งยืนหรือไม่เพียงใด การทำธุรกิจโดยมุ่งทำกำไรสูงสุดในระยะสั้นเป็นการทำลายแหล่ง รายได้ของตนเอง อย่างไรก็ตาม บริษัทนำเที่ยวก็สามารถเก็บเกี่ยวผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวได้ ทรานานานเท่านาน ถ้ามีการจัดทำธุรกิจที่ถูกต้องเหมาะสม

7. มีการจัดการและควบคุมจำนวนนักท่องเที่ยวให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม และไม่ เกินขีดความสามารถของชุมชนท้องถิ่น และระบบนิเวศของแหล่งท่องเที่ยวจะรองรับได้

8. มีจำนวนนักท่องเที่ยวสม่ำเสมอทั้งปีไม่ใช่มิเฉพาะฤดูกาล เพื่อสร้างความมั่นคง ให้กับผู้ที่ทำงานในอุตสาหกรรมนี้

### ลักษณะของนักท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

ลักษณะของนักท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย, 2542) สรุปไว้ดังนี้

1. ความสนใจในแหล่งท่องเที่ยว พิจารณาประเภทและรูปแบบของแหล่งท่องเที่ยวที่นิยมไปเที่ยวโดยให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวที่ส่งเสริมความรู้ การอนุรักษ์การรักษาสิ่งแวดล้อม และการสร้างความตระหนักในการพัฒนาที่ยั่งยืน ระดับความเข้มข้นของความสนใจมีดังนี้

1.1 สนใจแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติหรือวัฒนธรรมที่มีลักษณะเฉพาะถิ่น มีความสมบูรณ์หลากหลายต้องใช้ความตั้งใจในการท่องเที่ยว มีกิจกรรมที่แตกต่างจากความเคยชินตามปกติ

1.2 มีกิจกรรมท่องเที่ยวเพื่อการศึกษา เรียนรู้ สัมผัส และดูแลรักษาสภาพธรรมชาติและระบบนิเวศ เช่น การศึกษาธรรมชาติ การเดินป่า การดำน้ำดูปะการัง การดูนก สัตว์ เป็นต้น

2. การเตรียมตัวก่อนเดินทางท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวเชิงนิเวศควรปฏิบัติตัวดังนี้

2.1 มีการเตรียมการศึกษาหาความรู้โดยศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง และ/หรือ เข้ารับการอบรมก่อนเดินทาง หรือโดยการสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ก่อนเดินทาง

2.2 มีการเตรียมอุปกรณ์เครื่องมือในการท่องเที่ยวครบถ้วนด้วยตนเอง หรือตามคำแนะนำโดยให้ความสำคัญในอุปกรณ์ที่ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม และไม่ทิ้งให้เป็นขยะในขณะท่องเที่ยว เช่น ขวดน้ำ กล่องอาหาร

3. การปฏิบัติตัวในระหว่างการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวเชิงนิเวศควรปฏิบัติดังนี้

3.1 ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในแหล่งท่องเที่ยวนั้น ๆ หรือที่เห็นสมควร

3.2 มีความกระตือรือร้นในการรักษาสิ่งแวดล้อม

3.3 มีความสนใจใฝ่รู้ในระหว่างการท่องเที่ยว ให้ความสำคัญต่อข้อมูลกิจกรรม การสื่อความหมาย หรืออื่น ๆ ที่จะเสริมสร้างความรู้ และความตระหนักที่ดี

3.4 มีความยินดีง่ายในการช่วยรักษาสิ่งแวดล้อม โดยเน้นการจ่ายทางตรงลงในพื้นที่ท่องเที่ยว เช่น การบริจาค การจ่ายค่าบริการ การส่งเสริมแนะนำ เป็นต้น

3.5 สนใจเข้าร่วมกิจกรรมและปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่น

4. การปฏิบัติตัวหลังการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวเชิงนิเวศควรปฏิบัติ ดังนี้

4.1 มีความรัก และหวงแหนทรัพยากรที่ได้เรียนรู้เพิ่มขึ้นหลังจากการท่องเที่ยว

4.2 มีการเรียนรู้ต่อเนื่อง

4.3 ช่วยเป็นสื่อ ขยาย เผยแพร่ข้อมูลที่ได้รับต่อผู้อื่น

**กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย,2550)**

การท่องเที่ยวเชิงนิเวศเป็นกิจกรรมนันทนาการที่เอื้อให้เกิดประสบการณ์เรียนรู้แก่นักท่องเที่ยวและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม อาทิเช่น กิจกรรมการเดินป่า กิจกรรมศึกษาธรรมชาติ กิจกรรมถ้ำรูปธรรมชาติ บันทึกเทปวีดีโอเทปเสียงธรรมชาติ กิจกรรมส่อง/ดูนก กิจกรรมศึกษา/เที่ยวถ้ำ หรืออาจเป็นกิจกรรมประเภทตื่นตื้นผจญภัยหรือชื่นชมธรรมชาติก็ได้

ดังที่กล่าวมาข้างต้น การท่องเที่ยวเชิงนิเวศเป็นแนวคิดที่จะทำให้กิจกรรมการท่องเที่ยวช่วยส่งเสริมการศึกษาธรรมชาติและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศจะช่วยสร้างรายได้ และยังเป็นการสร้างงานให้กับประชาชนในท้องถิ่นเพื่อเพิ่มรายได้ เมื่อประชาชนใน



ท้องถิ่นมีรายได้เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการท่องเที่ยว ก็จะช่วยลดความจำเป็นในการพึ่งพาทรัพยากรธรรมชาติเพื่อดำรงชีพ ด้วยเหตุผลดังกล่าวการท่องเที่ยวเชิงนิเวศจึงเป็นวิธีการหนึ่งที่จะทำให้การพัฒนาเศรษฐกิจการท่องเที่ยว และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมสามารถดำเนินควบคู่กันไปได้ หรืออาจกล่าวได้ว่า การท่องเที่ยวเชิงนิเวศเป็นรูปแบบหนึ่งของการพัฒนาอย่างยั่งยืน (ลินีนาน นุชชัยเหล็ก, 2541)

นโยบายการท่องเที่ยวเพื่อรักษาระบบนิเวศ พ.ศ. 2542 ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ศึกษาโดยสถาบันวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (สมฤทัย เสงสรวงกุล, 2547) ได้แบ่งกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศออกเป็น 3 หมวด รวม 19 กิจกรรม ประกอบด้วย

- รูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในแหล่งธรรมชาติ (9 กิจกรรม) ได้แก่ กิจกรรมการเดินป่า, กิจกรรมการศึกษาธรรมชาติ, กิจกรรมการส่องสัตว์/ดูนก, กิจกรรมการเที่ยวถ้ำ/น้ำตก, กิจกรรมการตั้งแคมป์, กิจกรรมการพายเรือ (แคนู เรือใบ กระดานโต้ลม), กิจกรรมการดำน้ำดูปะการัง, กิจกรรมการส่องแพะ, กิจกรรมการขี่ม้า / นั่งช้าง
- รูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกึ่งนิเวศ (5 กิจกรรม) ได้แก่ กิจกรรมการถ่ายรูป บันทึกภาพและเสียง, กิจกรรมการศึกษาท้องฟ้า, กิจกรรมการขี่จักรยานท่องเที่ยว (เสือภูเขา), กิจกรรมการปีนเขา / ไต่เขา, กิจกรรมการตกปลา
- รูปแบบกิจกรรมการส่งเสริมทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ (5 กิจกรรม) ได้แก่ กิจกรรมการชมความงาม ลักษณะเฉพาะตัวของแหล่งประวัติศาสตร์, กิจกรรมการเรียนรู้ประวัติศาสตร์ของแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์, กิจกรรมการศึกษาชื่นชม งานศิลปกรรมและวัฒนธรรม, กิจกรรมการร่วมกิจกรรมและการเรียนรู้พฤติกรรมของผู้คน และกิจกรรมการศึกษาเรียนรู้การผลิตของที่ระลึกและสินค้าพื้นเมือง

## 5. แนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน

### ความหมายของการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2544) ได้กล่าวว่า “การท่องเที่ยวแบบยั่งยืน” หมายถึง การบริหารจัดการให้พัฒนาทุกๆด้านอย่างรอบคอบ ระมัดระวัง เกิดผลดีต่อเศรษฐกิจ สังคม และความงดงามทางสุนทรียภาพ มีการจัดการทรัพยากรอย่างชาญฉลาดเกิดประโยชน์อย่างสูงสุด และยาวนาน โดยไม่ทำให้สูญเสียเอกลักษณ์ทางธรรมชาติและวัฒนธรรมของท้องถิ่น

คณะกรรมการการท่องเที่ยว และการกีฬา (2540) ได้กล่าวว่า “การท่องเที่ยวแบบยั่งยืน” หมายถึง การพัฒนาที่สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว และผู้เป็นเจ้าของท้องถิ่น ในปัจจุบันโดยที่มี การปกป้อง และสงวนรักษาโอกาสต่างๆของอนุชนรุ่นหลังด้วย การท่องเที่ยวนี้มีความหมายถึงการจัดการทรัพยากรเพื่อตอบสนองความจำเป็นทางเศรษฐกิจ สังคมและความงามทางสุนทรียภาพ ในขณะที่สามารถรักษาเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมและระบบนิเวศ

บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2548) ได้กล่าวว่า “การท่องเที่ยวแบบยั่งยืน” การท่องเที่ยวของกลุ่มใหญ่ และกลุ่มเล็กที่มีการจัดการอย่างดีเยี่ยมเพื่อสามารถดำรงไว้ซึ่งทรัพยากรท่องเที่ยวให้มีความดึงดูดใจ อย่างไม่เสื่อมคลาย ธุรกิจท่องเที่ยวมีการปรับปรุงคุณภาพให้มีผลกำไรอย่างเป็นธรรม ชุมชนท้องถิ่นมีส่วนร่วม ได้รับผลประโยชน์ตอบแทนอย่างเหมาะสม โดยมีนักท่องเที่ยวเข้ามาเยี่ยมชมเยือนสม่ำเสมออย่างเพียงพอ แต่มีผลกระทบทางลบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุดหรือไม่มีเลยอย่างอื่นยาว

ราไพพรรณ แก้วสุริยะ (2543) ได้กล่าวว่า “การท่องเที่ยวแบบยั่งยืน” หมายถึง การบริหารจัดการทรัพยากรท่องเที่ยว เพื่อตอบสนองความจำเป็นทางเศรษฐกิจและสังคม โดยการใช้ทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมอันมีคุณค่าอย่างรอบคอบ และชาญฉลาด ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในระยะ ยาวนานที่สุด เกิดผลกระทบน้อยที่สุด ขณะเดียวกันคุณภาพของทรัพยากรจะต้องดีขึ้นแม้ว่าการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นก็ตาม

### หลักการการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2540) กล่าวว่าหลักการการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนมี 10 ประการ ดังนี้

1. การอนุรักษ์และใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน ทั้งที่เป็นทรัพยากรธรรมชาติ สังคม และวัฒนธรรม เป็นสิ่งสำคัญและเป็นแนวทางการทำธุรกิจในระยะยาว
2. การลดการบริโภคที่มากเกินไปและเป็นของเสีย จะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงสิ่งแวดล้อมที่ถูกทำลายในระยะยาวและเป็นการเพิ่มคุณภาพของการท่องเที่ยว
3. การบำรุงรักษาความหลากหลาย อันเป็นความแตกต่างกันทางธรรมชาติ สังคม และวัฒนธรรม ที่มีความสำคัญต่อการท่องเที่ยวในระยะยาว และช่วยขยายฐานของอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว
4. การบูรณาการการท่องเที่ยวไว้ในการวางแผน อันเป็นส่วนหนึ่งของการกำหนดกรอบแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาประเทศ การพัฒนาท้องถิ่น และการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จะช่วยขยายศักยภาพการท่องเที่ยวในระยะยาว
5. การรองรับเศรษฐกิจของท้องถิ่น โดยพิจารณาการกำหนดราคา คุณภาพและคุณค่าของสิ่งแวดล้อมไว้ อันไม่เพียงแต่จะช่วยให้เกิดการประหยัดขึ้นเท่านั้น แต่ยังป้องกันสิ่งแวดล้อมไม่ให้ถูกทำลายอีกด้วย
6. การให้มีส่วนร่วมกันอย่างเต็มที่ของชุมชนในท้องถิ่น เพราะในอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว ไม่เพียงแต่สร้างผลตอบแทนแก่ประชากรและสิ่งแวดล้อมโดยรวม แต่ยังช่วยยกระดับคุณภาพการจัดการการท่องเที่ยวอีกด้วย
7. การปรึกษาหารือกันอย่างสม่ำเสมอ ระหว่างผู้มีส่วนรับผิดชอบ อันได้แก่ ผู้ประกอบการ ประชาชนท้องถิ่น องค์กรและสถาบันที่เกี่ยวข้อง ที่ถือเป็นความจำเป็นในการที่จะ

ร่วมงานไปในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งร่วมกันแก้ปัญหา และลดข้อขัดแย้งในผลประโยชน์ที่แตกต่างกัน

8. การฝึกอบรมบุคลากร โดยสอดคล้องแนวคิด และวิธีปฏิบัติในการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อบุคลากรท้องถิ่นทุกระดับ จะช่วยยกระดับการบริการการท่องเที่ยว

9. การจัดการการตลาดการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบ โดยการจัดให้มีข้อมูลข่าวสารที่จะช่วยให้นักท่องเที่ยวมีความรู้ความเข้าใจ และเคารพในสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ สังคม และวัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยว และจะช่วยยกระดับความพอใจของนักท่องเที่ยวด้วย

10. การจัดให้มีการวิจัยและการติดตามตรวจสอบอย่างมีประสิทธิภาพ จำเป็นต่อการช่วยแก้ปัญหา และเพิ่มผลประโยชน์ต่อแหล่งท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว และนักลงทุน

### การจัดการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน

คณะกรรมการการท่องเที่ยว และการกีฬาของวุฒิสภา (2540) กล่าวว่ากระบวนการจัดการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน ประกอบด้วย

1. การจัดการพื้นที่ ได้แก่ การจัดการเขตการใช้ประโยชน์ (Zoning) การศึกษาขีดจำกัดการรองรับได้ของพื้นที่ การกำหนดมาตรการใช้ประโยชน์ปลูกสร้างอาคารและปรับปรุงพื้นที่ การควบคุมการท่องเที่ยวและกิจกรรมท่องเที่ยว การใช้มาตรการป้องกัน และลดผลกระทบในพื้นที่

2. การให้การศึกษา และการสื่อความหมาย ได้แก่ การส่งเสริมให้สถานที่ให้ความรู้ทุกรูปแบบ ส่งเสริมกิจกรรมที่ให้ความรู้และสร้างความตระหนักด้านสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการบริการที่มีคุณภาพ ส่งเสริมการใช้มัลติเทคก์เฉพาะถิ่น จัดเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับระบบนิเวศ และการศึกษากับชุมชน

3. การจัดการกิจกรรมท่องเที่ยว ได้แก่ มุ่งกิจกรรมที่ไม่มีผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม หรือสามารถป้องกันแก้ไขได้ ส่งเสริมกิจกรรมที่ให้ความรู้ จัดให้มีกิจกรรมท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่ม จัดกิจกรรมให้เกิดความสัมพันธ์ด้านนักท่องเที่ยว บริษัทนำเที่ยว และคนในท้องถิ่น

4. การบริการการท่องเที่ยว ได้แก่ การส่งเสริมการบริการที่มีความรับผิดชอบสร้างการมีส่วนร่วมในการบริการของชุมชน กำหนดรูปแบบการบริการให้กลมกลืนกับสภาพแวดล้อม อบรมคุณภาพบุคลากร และสนับสนุนการบริการที่ได้มาตรฐาน

5. การจัดการสิ่งแวดล้อม การป้องกันและลดผลกระทบ ได้แก่ กำหนดมาตรฐานการจัดเก็บและกำจัดขยะมูลฝอย กำหนดมาตรการป้องกัน และกำจัดสิ่งปฏิกูล ควบคุมแบบอาคาร กวดขันกับกิจกรรมที่ทำลายสภาพแวดล้อม

6. การส่งเสริมการตลาด ได้แก่ การแนะนำเผยแพร่แหล่งท่องเที่ยวที่มีการจัดการที่เหมาะสม และการกำหนดและเน้นกลุ่มเป้าหมาย

7. การมีส่วนร่วมของคนในท้องถิ่น ได้แก่ การสนับสนุนคนในท้องถิ่นในการจัดการพื้นที่ ыกระดับชุมชนให้มีศักยภาพในการจัดการสิ่งแวดล้อม จัดอบรมให้ความรู้ด้านบทบาทการมีส่วนร่วม

### รูปแบบการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน

รูปแบบการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนมีด้วยกันหลายรูปแบบ ซึ่งถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Ecotourism) ซึ่งเป็นการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน โดยจะเป็นการท่องเที่ยวที่ต้องมีความรับผิดชอบต่อแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่นรวมถึงแหล่งวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศ สิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยว มีกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันของผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้การจัดการอย่างมีส่วนร่วมของท้องถิ่นเพื่อก่อให้เกิดจิตสำนึกต่อการรักษาระบบนิเวศอย่างยั่งยืน

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนจะมีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับการพัฒนาอื่น ๆ ซึ่งสรุปเป็นองค์ประกอบของแนวคิดการพัฒนาการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนได้ 6 องค์ประกอบ คือ (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. 2542; อ้างอิงจาก พรพิมล วิกฤษพัฒน์. 2542 : 32)

1. องค์ประกอบด้านการพัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน เป็นการพัฒนาสถานที่อันเป็นจุดหมายปลายทางที่นักท่องเที่ยวจะเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวให้สามารถดึงดูดใจนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาเยี่ยมชม โดยมีการประเมินศักยภาพขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่และกำหนดกิจกรรมท่องเที่ยวที่อนุรักษ์ทรัพยากรท่องเที่ยวและสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งให้ความรู้เกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวแก่นักท่องเที่ยวด้วย

2. องค์ประกอบด้านการพัฒนาสิ่งแวดล้อมในแหล่งท่องเที่ยวแบบยั่งยืน เป็นการพัฒนาเพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อมในแหล่งท่องเที่ยวให้อยู่ในสภาพเดิมหรือดีกว่าเดิมและป้องกันผลกระทบด้านลบจากการท่องเที่ยว โดยต้องมีการติดตามและประเมินผลกระทบจากการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง

3. องค์ประกอบด้านการพัฒนาธุรกิจท่องเที่ยวแบบยั่งยืน เป็นการพัฒนาธุรกิจด้านบริการอำนวยความสะดวกโดยตรงแก่นักท่องเที่ยว เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวให้ได้รับความพึงพอใจ โดยมีความรับผิดชอบต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรท่องเที่ยวและสิ่งแวดล้อมด้วย

4. องค์ประกอบด้านการพัฒนาการตลาดท่องเที่ยวแบบยั่งยืน เป็นการพัฒนาการแสวงหานักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ ซึ่งมีลักษณะเป็นคุณประโยชน์ต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรท่องเที่ยวและสิ่งแวดล้อมให้เข้ามาท่องเที่ยว โดยให้นักท่องเที่ยวเหล่านี้ได้รับความรู้และประสบการณ์จากการท่องเที่ยวตามที่เขาพึงพอใจ

5. องค์ประกอบด้านการพัฒนาการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่นทางการท่องเที่ยว แบบยั่งยืนเป็นการพัฒนาการสร้างโอกาสให้ชุมชนท้องถิ่นมีส่วนร่วมทางการท่องเที่ยว เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชนท้องถิ่นให้สามารถจัดการท่องเที่ยวของตนเองและให้ชุมชนท้องถิ่นได้รับผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวอันจะทำให้ชุมชนท้องถิ่นเกิดความหวงแหนและรักษาไว้ซึ่งทรัพยากรท่องเที่ยวและสิ่งแวดล้อมให้คงอยู่ตลอดไป

### การท่องเที่ยวเชิงนิเวศกับการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2545) ได้กำหนดถึงการพัฒนาการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวใดก็ตามจะต้อง

1. คำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับสภาพทางกายภาพ ชุมชน วัฒนธรรมนิยม ประเพณี วัฒนธรรมและวิถีชีวิต
2. ต้องให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการแหล่งท่องเที่ยวไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับชุมชน วัฒนธรรมชนบทนิยมประเพณี และวิถีชีวิต
3. ต้องก่อให้เกิดการกระจายรายได้ ผลประโยชน์อย่างเท่าเทียมกัน โดยไม่ได้เกิดการกระจุกตัวเฉพาะผลประโยชน์ที่เป็นรายได้เพียงแก่กลุ่มใดกลุ่มหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเท่านั้น
4. การจัดการพื้นที่ต้องเป็นไปด้วยความยินดียใจของประชาชนในชุมชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่นั้น

จากความหมายข้างต้นเห็นได้ว่าการท่องเที่ยวเชิงนิเวศสัมพันธ์กับการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนเนื่องจากการท่องเที่ยวเชิงนิเวศได้ก่อให้เกิดการพัฒนาและการจัดการทรัพยากรการท่องเที่ยวในชุมชนโดยคำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับทั้งชุมชนเองและทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยว การเข้ามามีส่วนร่วมกับการจัดการท่องเที่ยวโดยชุมชน และโอกาสในการแสดงศักยภาพการจัดการท่องเที่ยว รวมทั้งกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันและกันระหว่างชุมชนกับนักท่องเที่ยว เพื่อให้เกิดความตระหนักและจิตสำนึกที่จะอนุรักษ์ทรัพยากรท่องเที่ยวโดยชุมชนสามารถสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวประเภทนี้ได้อย่างยั่งยืน การจัดการตามแนวคิดดังกล่าวสามารถนำไปสู่การพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนได้

## 6. ประวัติและความเป็นมาของจักรยาน

### ประวัติและความเป็นมาของจักรยาน

ฟอง เกิดแก้ว (2532) ได้ให้คำจำกัดความว่า “จักรยาน” หมายถึง ยานพาหนะชนิดหนึ่ง น้ำหนักเบา มี 2 ล้อ และเคลื่อนที่ไปได้ โดยอาศัยกำลังคน ล้อรถมีโครงการเป็นเหล็ก ประกอบด้วยซี่ล้อยึดอยู่ ผู้ที่นั่งบนยาน โดยมีมือทั้งสองจับที่แฮนด์รถ จักรยานเคลื่อนที่โดย

ส่วนประกอบที่เรียกว่า เฟือง ที่มีโซ่เชื่อมดิ่งล้อหลังให้เฟืองหมุนปัจจุบันจักรยานมีวิวัฒนาการที่ก้าวหน้าขึ้นอีก โดยเฉพาะจักรยานที่ใช้แข่งขัน ส่วนประกอบสำคัญของรถจักรยานจึงประกอบด้วย ล้อ 2 ล้อ ซี่ลวด ยาง แฮนด์ อาน โครมรถ เฟืองและโซ่

### ประวัติจักรยานในต่างประเทศ

ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2552 ได้ระบุไว้ว่า “รถจักรยาน” หมายความว่า รถที่เดินทางด้วยกำลังของผู้ขับขี่ที่มีโซ่เป็นการลากเข็น

จักรยานในต่างประเทศนั้นมีประวัติที่ยาวนาน และมีมาก่อนประเทศไทยเราหลายสิบปี หากมีการศึกษาและค้นคว้าหลักฐานต่างๆ พบว่าจุดกำเนิดจักรยานส่วนใหญ่เริ่มต้นอยู่ในประเทศแถบตะวันออกกลางและยุโรป ด้วยเหตุผลหลายประการ เช่น ทวีปยุโรปเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของผู้คนยุคเริ่มต้น แหล่งทรัพยากรทางธรรมชาติและอุตสาหกรรม เป็นต้น ด้วยเหตุผลนี้จากการศึกษาจึงทำให้ทราบจุดกำเนิดและวิวัฒนาการของจักรยาน

เสรี ไตรรัตน์ (ม.ป.ป.) ความคิดสร้างรถจักรยานสองล้อมีมาตั้งแต่สมัยโบราณแล้ว เริ่มจากในประเทศอียิปต์และประเทศจีนก็มีความคิดสร้างจักรยานเช่นเดียวกัน จักรยานในตอนแรกต้องใช้เท้าถีบไปกับพื้นใช้เท้าดันรถจักรยานให้เคลื่อนที่ หลักฐานในที่นี้พบในอียิปต์ และในถ้ำบอมเปอ็อเขียนภาพไว้บนผนังปูน โครมรถจักรยานสมัยนั้นใช้เท้าถีบคันล้อขับเคลื่อนทำด้วยไม้ไผ่ รถจักรยานที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน เริ่มมาจากรถม้าที่สร้างขึ้นและติดล้อเรียกว่า “Dandy horses” จากหลักฐานซึ่งนำออกแสดงในกรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส ต่อมาในช่วงปี ค.ศ. 1790 (พ.ศ. 2333) มีนักประดิษฐ์คนหนึ่งชื่อ “Count Mede De Sivrac” ได้ประดิษฐ์โครมรถทำด้วยไม้ติดล้อ 2 ล้อ หนักรถทำเป็นรูปสิงโต ขับเคลื่อนโดยใช้เท้าถีบยันพื้นดินให้ไปข้างหน้า ต่อมาพบว่ารถม้าเคลื่อนด้วยเท้าถีบยันพื้นคันแรกมีชื่อว่า “Draisienne” ประดิษฐ์ขึ้นในปี ค.ศ. 1816 (พ.ศ. 2359) โดย บารอน คาร์ล เฟรดริก วอน เดรส เดอ ซ้าวรอน (Baron Karl Friedrich von Drais de Sauerbronn) แห่งเมืองบาดิน-บาดิน (Baden-Baden) ประเทศเยอรมัน รถจักรยานคันแรกที่มีสภาพเหมือนกับในปัจจุบันนี้ได้ถูกสร้างขึ้นโดยช่างเหล็กที่ชื่อเคิร์กปาทริก-แมคมิลแลน (KirKpatrick Macmillan) แห่งเมืองดัมเฟรสเซอร์ (Dumfriesshier) สกอตแลนด์ ในปี ค.ศ. 1839 (พ.ศ. 2382) โดยได้ดัดแปลงแบบมาจากของ จัง เธซอง (Jean Theson) แห่งเมืองฟองแตนโบล (Fontainebleau) ซึ่งสร้างในปี ค.ศ. 1645

ในปี ค.ศ. 1862 ปีแอร์ มิโซซ์ (Pierre Michuax) และ ปีแอร์ ลาเลอมองต์ (Pierre Lalement) ได้ประดิษฐ์รถจักรยานขึ้น โดยมีบันไดถีบเหมือนกับรถจักรยานในปัจจุบัน มีโซ่โยงไปยังเพลาล้อหลัง โดยตั้งชื่อว่า “บอน เซกเกอร์” (Bon Shakers)

ในปี ค.ศ. 1879 - 1885 ได้ดัดแปลงให้มีความปลอดภัยมากขึ้นจากการออกแบบใหม่โดย ลอว์สัน (Lawson) แห่งอังกฤษ และถูกปรับปรุงให้ดีขึ้นอีก โดย สตาร์ลีย์ (Starley) ต่อมาได้มี

การอัดลมเข้าในยางรถเพื่อกันสะเทือน ในปี ค.ศ. 1898 พัฒนาขึ้นโดยให้ล้อหน้า-ล้อหลังมีขนาดเท่ากัน และมีสภาพเหมือนในปัจจุบันนี้

จักรยานเป็นกีฬาอย่างหนึ่งที่ได้รับคามนิยมอย่างมากในปัจจุบัน มีการจัดการแข่งขันอย่างกว้างขวาง โดยเฉพาะในทวีปยุโรปจะมีนักกีฬาจักรยานมากที่สุด สังเกตได้จากการจัดการแข่งขันรายการต่างๆ ที่เป็นที่ยุ้จักกันดีคือ การแข่งขัน “ตูเดอะฟรอง” แข่งทั่วรอบประเทศฝรั่งเศสโดยใช้เวลา 21 วัน หรือการจัดแข่งขันชิงแชมป์โลก และเมื่อที่ผ่านไปไม่นานมานี้เอง (พ.ศ. 2541) การแข่งขันกีฬาเอเชียนเกมส์ซึ่งประเทศไทยเป็นเจ้าภาพ ส่วนใหญ่แล้วจักรยานจะแข่งขันบนถนนแบบเป็นช่วง นิยมแข่งระหว่างตัวเมืองโดยเริ่มต้นจากเมืองหนึ่งไปเข้าเส้นชัยอีกเมืองหนึ่ง หรือแข่งขันแบบไปแล้วกลับเข้าเส้นชัยที่เดิม จากประวัติการแข่งขันนั้นได้มีการจัดขึ้นครั้งแรก ณ กรุงปารีส เมื่อวันที่ 31 เดือนพฤษภาคม ค.ศ. 1868 ผู้ที่ได้รับชัยชนะเป็นชาวอังกฤษชื่อ เจมส์ มัวร์ ในครั้งนั้นเขาขี่รถจักรยานที่เรียกกันว่า “เวโลซิเพด” (Velocipede) เจสสิก้า เค้นท์ (Kent, 1995) ต่อจากนั้นก็มีการจัดการแข่งขันเรื่อยมา จนมีนักกีฬาจักรยานที่อายุน้อยที่สุดและได้เป็นแชมป์เปียนโลก คือ เมเจอร์ เทเลอร์ จากรัฐอินเดียในขณะที่มีอายุ 20 ปี ส่วนนักจักรยานหญิงคนแรกของโลกที่ได้รับชัยชนะเป็นชาวฝรั่งเศส ชื่อ เมล ลิเซ็ท เมื่อการแข่งขันปี ค.ศ. 1896 จากประวัติข้างต้นจะเห็นว่าการจัดแข่งขันจักรยานสมัยก่อนส่วนใหญ่ผู้ที่ได้รับชัยชนะได้มาจากการแข่งขันประเภทถนนระยะไกล

### จุดเริ่มต้นจักรยานในประเทศไทย

เชื่อกันว่าจักรยานในประเทศไทยรู้จักในนามว่า “รถถีบ” หลักฐานค้นพบว่ามีเข้ามาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 ตอนปลาย (สมัยรัชกาลที่ 4 ระหว่าง พ.ศ. 2394 – 2411) ในช่วงนั้นตรงกับ ค.ศ. 1851 – 1868 เป็นปีที่ประเทศเยอรมัน ฝรั่งเศส อังกฤษ ระดมความคิดสร้างสรรค์จักรยาน มีการประดิษฐ์จักรยานเป็นอุตสาหกรรมใหญ่โต จนถึงยุคเปิดอุตสาหกรรมพัฒนาถึงขั้นผลิตส่งออกขายได้ทั่วโลกในปี ค.ศ. 1885

จักรยานในประเทศไทยเริ่มพบหลักฐานและปรากฏชัดในสมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2442) ความตอนหนึ่ง ข้อความว่า “เราได้ทราบว่ ที่ถนนจักรเพชรหน้าวัดราชบูรณะ น่ากลัวจะสึกชำรุดไปด้วยท่านพระยาผู้หนึ่งได้กำลังหัดถีบจักรยานเดินอยู่ ในเวลากลางคืน ทุก ๆ วัน น่ากลัวจะกระตุกหักเสียก่อนจะได้เป็นพระยา ขอจงระวังรักษาชีวิตไว้ให้ได้เป็นเสนาบดีสักหน่อยเถิด” (ทวีไทย บริบูรณ์, 2542)

วันที่ 23 มกราคม 2425

“เวลาข่าแล้ว เสด็จออกที่สนามหลวงหน้าพระที่นั่ง ทรงรถถีบรอบถนนที่ทาด้วยซีเมนต์ แลพเข้าดูเธอก็ทรงหลายพระองค์ แลสมเด็จพระเจ้าลูกเธอทูลกระหม่อมชายใหญ่ก็ทรงถีบรถ ที่พญา

ภาพถ่ายเมื่อ งานฉลองพระที่ตำหนักนั้น มาทรงถีบที่ถนนนี้ดูทรงได้ถนัดดี ทูลกระหม่อมหญิงใหญ่ท่านไสกันเอง 2 องค์ ได้หลายรอบ สัก 4 – 5 รอบ แล้วเราเป็นผู้พยุลงมาทอดพระเนตร ทรงรับเอาของ สมเด็จพระนางเจ้าไปข้างใน ยามหนึ่งเสด็จขึ้น”

จากบันทึกข้างต้นจึงเห็นว่ารถจักรยานได้เข้ามาเป็นครั้งแรกในช่วงปลายสมัยรัชกาลที่ 4 การสั่งซื้อและส่งจักรยานโดยทางเรือจากยุโรปมาถึงไทยในสมัยนั้นใช้เวลานานนับปี จนในที่สุดวันที่ 23 มกราคม พ.ศ. 2425 จึงเป็นปีเริ่มต้นจักรยานในประเทศไทย (ทวีไทย บริบูรณ์, 2542)

### การเริ่มส่งจักรยานเข้ามาขายในประเทศไทย

เริ่มมีการส่งรถจักรยานเข้ามาขายครั้งแรกจำนวน 100 คัน โดยกรมพระนราธิปประพันธ์พงศ์ ปี พ.ศ. 2446 มีการจำหน่ายเป็นครั้งแรกในประเทศไทยโดยพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยานราธิปประพันธ์พงศ์ และพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ ทำให้สยามได้มีการใช้รถจักรยานกันอย่างกว้างขวางถึงกับมีการรวมตัวเป็นสโมสรจักรยานขึ้นในวังพระบรมวงศ์เธอ (น้องพระยาเธอ กรมหลวง (หมื่น) อิศรุคคมเดชาการ และมีปรากฏป้ายประกาศโฆษณาขายจักรยานโดยผ่านเทศสิงคโปร์ในยุคนั้น ปรากฏชื่อตราจักรยาน คือ “โรยัล ไซโค” (Royal Psycho)

สมัยนั้นจักรยานจะสั่งเข้ามาจากต่างประเทศและนิยมใช้กันแต่หมู่ข้าราชการชั้นในวังเท่านั้น จักรยานสมัยก่อนมีราคาค่อนข้างแพง จากหลักฐานที่ปรากฏจะเห็นว่าคนไทยสมัยก่อนชอบถีบจักรยานจนเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวัน เพราะถือว่าเป็นพาหนะใหม่ที่สะดวกในการเดินทาง จนได้มีการนำมาใช้แทนล้อเลื่อนในสมัยนั้น ต่อมามีการใช้จักรยานมากขึ้นคนไทยก็เริ่มคิดประดิษฐ์จักรยานขึ้นเอง เพื่อเป็นการชดเชยการเสียผลประโยชน์ให้ต่างประเทศ ประเทศไทยสมัยก่อนยังอยู่ในภาวะสงครามข้าวยากหมากแพงขาดแคลนวัตถุดิบ จึงได้มีนักประดิษฐ์ที่ชื่อนายเลื่อน พงศ์โสภณ เป็นผู้ดัดแปลงคิดทำจักรยานสามล้อแบบไทยได้เป็นคนแรก ต่อมาได้ผลิตยางรถยนต์ ยางจักรยานได้ในช่วงปีที่ทำจักรยานสามล้อนั้นด้วย และอีกคนหนึ่ง คือ นายสนอง จิตะปุระ ได้ประดิษฐ์รถจักรยานที่มีสภาพเหมือนรถแข่ง เพื่อประหยัดเชื้อเพลิง ซึ่งการผลิตนั้นเรียกว่า “แฮนด์เมด” (Handmade)

ในสมัยรัชกาลที่ 6 รถจักรยานได้มีบทบาทในท้องถนนมากขึ้น เนื่องจากประชาชนสมัยนั้นสามารถที่จะซื้อจักรยานได้สะดวก เพราะนอกจากจะมีขายทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดแล้วราคาก็ยังถูกลงด้วย

ในสมัยสงครามอินโดจีน รถจักรยานมีส่วนใช้เป็นยานพาหนะในกองทัพของไทย มีประโยชน์เช่นเดียวกับรถยนต์ เกวียน ช้าง และม้า ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 เมื่อกองทัพ



ญี่ปุ่นยกกองทัพผ่านประเทศไทย ทหารญี่ปุ่นบางหน่วยใช้รถจักรยานเป็นพาหนะจี้กันเป็นแถวยาวเหยียดตามถนนในกรุงเทพฯ

ระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 มีการนำจักรยานไปใช้เป็นพาหนะในการทำสงคราม เนื่องจากอะไหล่และอุปกรณ์หาง่ายและสะดวก หน่วยงานทางทหารมีการนำรถจักรยานเข้าไปใช้มาก โดยมีการส่งซื้อจักรยานแบบพิเศษจากประเทศเยอรมนี ทุกชิ้นส่วนของรถจักรยานทำในประเทศเยอรมนี มีความแข็งแรงทนทานกว่ารถจักรยานทั่วไปในสมัยนั้น จะใช้ตามปกติก็มีความสะดวก และถ้าหากมีการใช้งานในสงครามก็ไม่ต้องเกรงว่าจักรยานจะไม่แข็งแรงพอ จนหลังจากสงครามสงบจักรยานก็มีบทบาท ทั้งยังนำไปใช้ประโยชน์มากขึ้นอีก เช่น การหาเสียงของผู้แทนบริเวณท้องสนามหลวง ผู้คนสนใจทั้งการปราศรัยของผู้แทนและการจัดรูปแบบขบวนจักรยานเพื่อดึงดูดประชาชนที่มาฟังการหาเสียงของบรรดาผู้แทนในสมัยนั้น

ในสมัยก่อนนอกจากจะผลิตจักรยานขึ้นใช้งานและมีเฉพาะแบบที่ผู้ชายนิยมจี้กันอย่างมากก็ตาม แต่จากการศึกษาหลักฐานเพิ่มเติมพบว่า มีการสร้างจักรยานแบบสำหรับผู้หญิงด้วยเช่นกัน จักรยานผู้หญิงนั้นถึงแม้ว่าจะมีการสร้างขึ้นหลังจากจักรยานผู้ชายก็ตาม แต่จักรยานชนิดนี้เป็นที่นิยมสูงขึ้นโดยเฉพาะในประเทศแถบยุโรป เช่น อังกฤษ ฝรั่งเศส เยอรมนี ฯลฯ และผู้หญิงก็ได้แสดงความสามารถในการขี่จักรยานได้ดีเช่นชายเหมือนกัน ทั้งยังรักษารถจักรยานได้ดีกว่าอีกต่างหาก

ต่อมามีการนำรถจักรยานมาจัดให้คนเช่าที่ ณ สนามหลวง โดยจักรยานที่ให้เช่าตามท้องสนามหลวงนั้นกลายเป็นวิถีชีวิตของคนไทยสมัยนั้น เมื่อช่วง 50 ปีที่แล้วมา มีการแบ่งพื้นที่สัมปทานให้เช่ารถจักรยานกัน 12 เจ้า กระจายอยู่ทั่วสนามหลวง เริ่มตั้งแต่ด้านหน้าวัดพระแก้วจนถึงด้านใต้หน้าพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ อัตราค่าเช่าแพงขึ้นอีกเนื่องจากเป็นยุคของการเปลี่ยนแปลงการปกครอง จนกระทั่งต่อมาในปี พ.ศ. 2525 ซึ่งเป็นปีฉลองกรุงเทพฯ ครบรอบ 200 ปี ก็มีการยกเลิกจักรยานเช่า ณ สนามหลวงจนถึงปัจจุบัน (ทีวีไทย บริบูรณ์, 2542)

พอมาถึงในยุคปัจจุบัน รถจักรยานมีหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นแบบประโยชน์ใช้สอยหรือเรียกว่าจักรยานบ้าน หรือใช้แข่งขันเรียกว่าจักรยานเสือหมอบและจักรยานรุ่นใหม่ที่กำลังเป็นที่นิยมอยู่ในขณะนี้ ซึ่งเข้ามาในเมืองไทยเมื่อ 5-6 ปี ซึ่งเป็นจักรยานเอนกประสงค์ ใช้ได้ทั้งการแข่งขัน ถ่ายตลาดและการท่องเที่ยว ที่เรียกว่า “จักรยานเสือภูเขา” (Mountain Bike) (อภิโชค แซ่โก้ว, 2541: 34-43)

จากการศึกษาทำให้พบว่ารถจักรยานเป็นพาหนะทางบกที่มีมานานมากแล้ว และมีการพัฒนารูปแบบให้มีการใช้งานสะดวกสบายขึ้น มีการใช้กันอย่างแพร่หลายทั่วโลก และในประเทศไทยรถจักรยานก็ถือว่าเป็นพาหนะทางบกที่ได้รับความนิยมมาช้านานที่สุดชนิดหนึ่ง ซึ่งจนถึงในยุคปัจจุบันก็เป็นที่ยอดนิยมอยู่อย่างแพร่หลาย เนื่องจากความสะดวกในการใช้งาน ซื่อหาญ ทั้ง

รุ่นและราคามีหลายระดับให้เลือก เป็นพาหนะที่ไม่ก่อมลพิษ และยังเป็นการออกกำลังกายของผู้ขี่ด้วย

## 7. ความรู้เกี่ยวกับกิจกรรมจักรยาน

### ประเภทของรถจักรยาน

รถจักรยานที่ใช้งานในปัจจุบันมีอยู่หลายประเภท ซึ่งแต่ละประเภทก็มีรูปแบบและลักษณะการใช้งานแตกต่างกันออกไป การศึกษาถึงประเภทของรถจักรยาน จะทำให้ทราบถึงประเภทของรถจักรยานที่เหมาะสมกับนักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งรถจักรยานในปัจจุบันมีอยู่หลายแบบหลายประเภท ดังนี้ (มูทิตา ปิ่นสุนทร. 2542: 23-25 ; กฤษฎา บานชื่น. 2544: 9-15)

1. รถจักรยานธรรมดา คือ รถจักรยานที่ใช้จ่ายตลาดทั่วไปที่มีชายพร้อมบังโคลนไฟหน้า – หลัง ขาดั่ง บังโซ่ อานซ้อนท้ายและบางยี่ห้อก็แถมสูบลมและตะแกรงหน้าให้ด้วย มีเกียร์เดียวไม่สามารถปรับแต่งน้ำหนักของการถีบให้เข้ากับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนไป เช่น ขึ้นเนิน ทวนลม ตามลม ฯลฯ และสามารถนำจักรยานชนิดนี้มาซื้อออกกำลังกายได้ แต่ความสะดวกสบายจะน้อยกว่าและทำความเร็วได้น้อยกว่าจักรยานแบบอื่นๆ เพราะน้ำหนักรถที่มากกว่า ทำนั่งถีบต่อนั่งตัวตรงทวนลมมากกว่า ฯลฯ แต่เหมาะกับผู้สูงอายุ หรือผู้ที่ไม่สบายใจกับการขี่จักรยานประเภทอื่น ที่พอใจจะขี่จักรยานไปช้าๆ กินลมชมวิวไปเรื่อยๆ

2. จักรยานแข่งขัน คือ รถจักรยานเสือหมอบที่ใช้ในการแข่งขันกีฬาจักรยานทั่วไป เรียกว่า “ประเภทเรซซิ่ง” เหมาะสำหรับขี่ทำความเร็ว แต่อาจนั่งไม่สบายนัก จะเอามาใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นก็พอได้ แต่คงหาความสะดวกสบายเท่ารถจักรยานที่ออกแบบมาเพื่อซื้อออกกำลังกายหรือท่องเที่ยวไม่ได้ ลักษณะของรถจักรยานแข่งขัน คือ ยางที่มีขนาดหน้าตัดเล็กมากและรถมีน้ำหนักเบา ตัวถังเพียวลม มีเกียร์ 12 – 14 เกียร์ มีเบรกที่นุ่มและมีประสิทธิภาพ รถจักรยานแข่งขันสามารถนำมาใช้ถีบออกกำลังกายได้ดี โดยเฉพาะถ้าถีบบนถนนที่พื้นผิวไม่ขรุขระนัก

3. จักรยานออกกำลังอื่นๆ คือ เดิมหมายถึงเฉพาะจักรยานที่ต่างประเทศเรียกว่า “รถจักรยานท่องเที่ยว” (Touring Bike) คือรถจักรยานเสือหมอบที่ถูกออกแบบให้แข็งแรง รับน้ำหนักได้มากขึ้น บรรทุกสัมภาระได้ ขี่ขี่ทางไกลได้สะดวกสบายกว่ารถจักรยานแข่งขัน แต่มน้ำหนักของตัวรถมากกว่า ซึ่งแบ่งออกเป็นประเภทต่างๆ ดังนี้

3.1 รถจักรยานเสือภูเขา (Mountain Bike หรือ All Terrain Bike – ATB) คือรถจักรยานที่พัฒนามาจากจักรยาน BMX ของเด็กๆ โดยขยายให้มีขนาดใหญ่ขึ้นเหมาะสมกับผู้ใหญ่ ดิคเกียร์ในลักษณะเหมือนเสือหมอบเข้าไป ซึ่งมีตั้งแต่ 10 – 24 เกียร์ มีโครงสร้างที่แข็งแรง น้ำหนักไม่มากเกินไป หน้ายางกว้าง ดอกยางใหญ่และหนา ทำให้รถจักรยานประเภทนี้สามารถขี่ได้ทุกสภาพพื้นที่ และขึ้นเขาลงห้วยได้ แต่มีผู้เสนอให้เรียกว่า ซิตี้ไบค์ (City Bike) มากกว่า

เพราะคนส่วนใหญ่นิยมนำมาใช้ในเมืองมากกว่าที่จะไปใช้บนพื้นที่ภูเขา และในการท่องเที่ยวก็มีผู้นำรถจักรยานประเภทนี้ไปใช้กันมากขึ้น ในแง่การออกกำลังกาย รถจักรยานประเภทนี้ใช้ออกกำลังกายได้ทั้งแขนและขา โดยเฉพาะไปขยับขาบนทางที่มีสภาพพื้นที่ที่ขรุขระ เช่น ถนนดิน หรือถนนลูกรัง

3.2 รถจักรยานเสือหมอบ คือ รถจักรยานที่มีลักษณะคล้ายจักรยานแข่งขัน แต่อุปกรณ์และวัสดุต่างๆ จะด้อยกว่า มีเกียร์ตั้งแต่ 10 – 12 เกียร์ รถจักรยานแบบนี้เหมาะสำหรับออกกำลังกายได้ดีมาก หรือใช้ในการท่องเที่ยวก็ได้ คุณภาพและความทนทานพอใช้ได้ แต่เหมาะที่จะขยับสภาพทางที่เรียบ และไม่ขรุขระมากนัก

3.3 รถจักรยานท่องเที่ยว คือ รถจักรยานที่ออกแบบมาสำหรับท่องเที่ยว โดยเฉพาะ เป็นจักรยานเสือหมอบที่ออกแบบให้แข็งแรงขึ้น รับน้ำหนักได้มากขึ้น แต่ก็สามารถนำมาใช้งานนอกประสงค์ได้ มักมีตะแกรงท้ายไว้สำหรับใส่สัมภาระ มีเกียร์ตั้งแต่ 10 – 18 เกียร์ สามารถเดินทางไกลได้สะดวกขึ้น

3.4 จักรยานลูกผสม (Hybrid Bike) คือ รถจักรยานที่ประยุกต์ขึ้นมาเพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างสมบุกสมบันอย่างรถจักรยานเสือภูเขา แต่ถ้านำมาขยับบนถนนธรรมดาก็สามารถขี่ได้เร็วด้วย นั่นคือการผสมกันระหว่างจักรยานเสือภูเขาและจักรยานท่องเที่ยว รูปลักษณะไม่มีสูตรตายตัว แฮนด์อาจมีลักษณะตั้งอย่างจักรยานภูเขา หรือเป็นแฮนด์เสือหมอบก็ได้ หน้ายางจะกว้างกว่าจักรยานท่องเที่ยว แต่จะแคบกว่ารถจักรยานภูเขา จำนวนเกียร์จะใกล้เคียงกับรถจักรยานภูเขา คือมีตั้งแต่ 15 เกียร์ขึ้นไป และยังมีน้ำหนักใกล้เคียงกันอีกด้วย

3.5 รถจักรยาน 2 ตอน (Tandem) คือรถจักรยานที่สามารถขี่ไปพร้อมกัน 2 คน อาศัยแรงช่วยกันขี่ มักนิยมใช้เป็นครอบครัวหรือหมู่คณะ แต่ผู้ขี่ก็ต้องมีความชำนาญพอสมควร ในปัจจุบันมีผู้ประดิษฐ์ให้ได้มากกว่า 2 ตอนก็มี

จากการศึกษาทำให้ทราบถึงประเภทของจักรยานที่เหมาะสมสำหรับการใช้ในการท่องเที่ยว นั่นคือควรเป็นจักรยานประเภทที่ใช้เพื่อออกกำลังกาย ซึ่งในที่นี่ก็มีอยู่หลายประเภทสามารถเลือกใช้ได้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และกลุ่มของนักท่องเที่ยวได้

#### กฎจราจรสำหรับผู้ขี่จักรยาน

การศึกษาเพื่อทราบถึงกฎระเบียบการใช้จักรยานบนท้องถนนถือว่ามีส่วนสำคัญในกระบวนการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยาน กฎจราจรตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับผู้ขี่จักรยานมีดังต่อไปนี้ (พระราชบัญญัติจราจรทางบก, 2522)

1. มาตรา 79 ทางใดที่ได้จัดไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขี่รถจักรยานต้องขับในทางนั้น
2. มาตรา 80 รถจักรยานที่ใช้ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขี่จักรยานต้องจัดให้มี

2.1 กระจกที่ให้เสียงสัญญาณได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร  
 2.2 เครื่องห้ามที่ใช้การได้ดีเมื่อใช้สามารถทำให้รถจักรยานหยุดได้ในทันที  
 2.3 โคมไฟติดหน้ารถจักรยานแสงขาวไม่น้อยกว่าหนึ่งดวงที่ให้แสงไฟส่องตรงไปข้างหน้าเห็นพื้นทางได้ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่าสิบห้าเมตร และอยู่ในระดับต่ำกว่าสายตาของผู้ขับขี่ซึ่งขับรถสวนมา

2.4 โคมไฟติดท้ายรถจักรยานแสงแดงไม่น้อยกว่าหนึ่งดวงที่ให้แสงสว่างตรงไปข้างหลังหรือติดวัตถุสะท้อนแสงสีแดงแทน ซึ่งเมื่อถูกส่องให้มีแสงสะท้อน

3. มาตรา 81 ในเวลาต้องเปิดไฟตาม มาตรา 11 หรือ มาตรา 61 ผู้ขับขี่รถจักรยานอยู่ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ต้องจุดโคมไฟแสงขาวหน้ารถเพื่อให้ผู้ขับขี่หรือคนเดินเท้า ซึ่งขับรถหรือเดินสวนสามารถมองเห็นรถ

4. มาตรา 82 ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขับให้ชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยานมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถต้องขับขี่รถจักรยานให้ชิดช่องเดินรถประจำทางนั้น

5. มาตรา 83 ในทางเดินรถไหล่ทางหรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยาน

5.1 ขับโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

5.2 ขับโดยไม่จับคันบังคับรถ

5.3 ขับขนานกันเกินสองคัน เว้นแต่ขับในทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน

5.4 ขับโดยนั่งบนที่อื่นมิใช่อาสน์ที่จัดไว้เป็นที่นั่งตามปกติ

5.5 ขับโดยบรรทุกผู้อื่น เว้นแต่รถจักรยานสามล้อสำหรับบรรทุกทุกคน ทั้งนี้ตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

5.6 บรรทุก หรือถือสิ่งของใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวาง การจับคันบังคับรถ หรืออันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

5.7 เกาะหรือพวงรถอื่นที่กำลังเล่นอยู่

6. มาตรา 84 เว้นแต่บทบัญญัติในลักษณะนี้จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานปฏิบัติตาม

### อุปกรณ์และส่วนประกอบของจักรยาน

จักรยานมีส่วนประกอบสำคัญและคล้ายคลึงกันทั้งจักรยานแข่งขันและจักรยานท่องเที่ยวแตกต่างกันตรงวัสดุอุปกรณ์ใช้ตกแต่งและจัดทำเท่านั้น กล่าวคือ รถจักรยานแข่งขันมีน้ำหนักเบากว่ารถจักรยานท่องเที่ยว ส่วนประกอบที่ไม่จำเป็นจึงมีไม่มาก คุณลักษณะที่แตกต่างดังกล่าวพอแยกรายละเอียดได้ดังต่อไปนี้ ดังนี้ (ทวีไทย บริบูรณ์, 2542)

ส่วนประกอบของจักรยานที่ท่องเที่ยว ประกอบด้วยส่วนต่าง ๆ ดังนี้

1. ล้อรถ มีลักษณะเป็นวงกลม มี 2 ล้อ ระหว่างขอบล้อรถกับเฟลา เพื่อกันไม่ให้ล้อเสียรูปทรง ล้อทำด้วยเหล็กหรือวัสดุอะลูมิเนียมที่ค่อนข้างแข็งแรง
2. ยางรถ มีขนาดเท่ากับล้อรถ เพื่อให้ใส่ไม่ให้สะเทือน มีลักษณะเป็นยางกลวง 2 ชั้น ยางในเป็นที่บรรจุลมเข้าไป มีลักษณะบาง ยางนอกมีลักษณะหนา มีดอกยางเพื่อไว้เกาะพื้นผิวถนน
3. แชนดรัล เป็นที่สำหรับบังคับรถให้ไปในทิศทางที่ต้องการ ควรวางให้เหมาะสมและพอดีกับตัวผู้ขี่ แชนดรัลมียางหุ้มมือจับเพื่อป้องกันการลื่น
4. อานสำหรับนั่ง ปรับให้เหมาะกับสภาพของผู้ขี่ และควรจะมีเบาะกันสะเทือนมีสปริงเพื่อยืดหยุ่น
5. บังโคลน มีลักษณะโค้งเข้ากับล้อ อยู่เหนือล้อ เพื่อป้องกันไม่ให้สิ่งสกปรกจากล้อกระเด็นมาถูกผู้ขี่ได้ จะติดอยู่ทั้งสองล้อ บังโคลนทำด้วยโลหะ หรือพลาสติก
6. บันไดรถ เป็นที่สำหรับให้ผู้ขี่ได้ใช้เท้าส่งแรงถีบรถให้เคลื่อนที่ ซึ่งติดอยู่กับก้านบันไดเฟืองใหญ่ มีโซ่คล้องอยู่ติดกับเฟืองหลัง ส่วนนี้ทำให้รถเคลื่อนที่ไปได้ บันไดรถเวลาขี่ต้องวางเท้าให้เสมอกันโดยใช้ส่วนหน้าของเท้าเป็นที่สัมผัสบันได
7. ห้ามล้อหรือเบรก ถือได้ว่าเป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยยับยั้งจักรยานไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ ห้ามล้อทั้งล้อหน้าและล้อหลังจะมีมือเบรกดัดอยู่ทีแชนดรัล ปัจจุบันมือเบรกทำมาจากวัสดุชั้นดีเวลาใช้งานสะดวกมีสารหล่อลื่นในสายเบรก
8. ไฟ ในการขับขี่จักรยานในตอนกลางคืน ไฟเป็นอุปกรณ์สำคัญอย่างยิ่ง ไฟหน้าควรจะมีแสงสว่างมากพอและต้องส่องไปได้ไกล ไฟหลังติดด้วยวัสดุสีแดงไม่ต้องใช้แสงสว่างมาก เพื่อเป็นสัญลักษณ์ให้รถที่วิ่งตามหลังมองเห็นและทราบว่ามีรถจักรยานอยู่ข้างหน้า ปัจจุบันมีสัญญาณไฟสะท้อนแสงติดที่ลูกบันไดทำให้นักจักรยานมองเห็นได้ชัดขึ้นอีก
9. กระดิ่ง เป็นอุปกรณ์เครื่องให้สัญญาณของรถจักรยานกำลังจะผ่านก็ให้สัญญาณกระดิ่งนิยมติดในรถจักรยานท่องเที่ยว
10. โครงรถ หรือ ตัวถังรถ เป็นโครงเหล็กรูปสี่เหลี่ยมขนมเปียกปูนและเป็นที่ยึดน้ำหนักของตัวผู้ขี่ มีที่สำหรับใส่อุปกรณ์ตกแต่งมากมาย โครงรถยังเป็นตัวกำหนดท่าทางของผู้ขี่ การออกแบบโครงรถต้องอาศัยหลักการทางวิทยาศาสตร์อย่างมากด้วย โดยเฉพาะรถแข่งขั้นที่ต้องการทำให้น้ำหนักเบา ปัจจุบันโครงรถมีการพัฒนาวัสดุประเภทต่างๆและมีน้ำหนักเบา ประมาณ 2.8 – 3 กิโลกรัมเท่านั้น

### รูปแบบการประกอบกิจกรรมจักรยาน

วิสูตร ประยูรศร (ม.ป.ป.) ได้กล่าวถึง การเตรียมตัวขี่จักรยานอย่างปลอดภัยในท้องถิ่น การประกอบกิจกรรมจักรยานที่ถูกต้องเป็นส่วนสำคัญที่จะส่งผลต่อประสบการณ์

นันทนาการที่ดีของนักท่องเที่ยวที่จะได้รับจากการประกอบกิจกรรมจักรยาน และยังช่วยยกระดับคุณภาพของการประกอบกิจกรรมในด้านต่าง ๆ ซึ่งจะส่งผลให้นักท่องเที่ยวใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น รูปแบบการประกอบกิจกรรมจักรยานสามารถแบ่งได้เป็น 2 ขั้นตอน ดังนี้

### 1. การเตรียมตัวก่อนขี่จักรยาน

ได้กล่าวถึงการเตรียมตัวขี่จักรยานอย่างปลอดภัยในท้องถิ่น โดยผู้ใช้จักรยานควรจะมีระเบียบการปฏิบัติดังนี้

1.1 การตรวจสภาพรถจักรยานก่อนใช้ คุณภาพทั่วไป ไม่มีชิ้นส่วนใดที่เสียหาย หลวมโยกคลอน บิดเบี้ยวล้อทั้งสองข้างสลับลมเรียบร้อย และยางอยู่ในสภาพดี ซึ่งลวดไม่หักโซ่ไม่ตึงหรือหย่อนเกินไป (ระยะที่ยึดหย่อนได้ ในแนวตั้งประมาณ 2 ซม.) เบรกพร้อมใช้งาน ทั้งด้านหน้าและด้านหลังจุดหมุนต่างๆ หมุนได้โดยไม่ฝืด หากฝืดหรือมีเสียงดังควรจะใส่น้ำมันหล่อลื่นเฟืองและไฟท้ายพร้อมใช้งาน หากจะต้องขี่ในตอนกลางคืน

### 1.2 การแต่งกายในการขี่จักรยาน

1.2.1 สำหรับนักขี่จักรยานควรสวมใส่เสื้อและกางเกงที่ออกแบบมาเพื่อใช้ขี่จักรยาน ซึ่งออกแบบมาให้ผู้ใช้ถนนอื่นมองเห็นได้ง่าย และมีความสบายในการขี่

1.2.2 สำหรับผู้ใช้จักรยานทั่วไป เสื้อผ้าที่สวมใส่ในขณะที่ขี่จักรยานควรเป็นสีที่สดใส มองเห็นได้ง่าย ไม่ควรใส่กางเกงขายาวที่มีรูปทรงโป่งพอง เพราะอาจจะไปพันกับโซ่หรือซี่ลวดของล้อ ซึ่งจะทำให้จักรยานล้มได้

1.2.3 ในเวลากลางคืน อย่าสวมเสื้อผ้าที่มีสีมืดทึบขี่จักรยาน

1.2.4 หากสวมรองเท้าที่มีเชือกผูกรองเท้า ต้องผูกเชือกรองเท้าให้แน่น เพราะหากเชือกผูกรองเท้าหลุดอาจจะเข้าไปพันกับโซ่ได้

1.2.5 สวมหมวกกันกระแทก และใส่สายรัดคางให้เรียบร้อย

1.2.6 สำหรับนักแข่ง จะต้องใส่เครื่องป้องกันส่วนต่าง ๆ ของร่างกายตามประเภทการแข่งขัน เช่น เครื่องป้องกันศีรษะ หัวไหล่ ข้อศอก หัวเข่า เป็นต้น

### 2. การปฏิบัติในขณะที่ขี่จักรยาน

2.1 จะต้องเคารพกฎจราจร และปฏิบัติตามป้ายจราจร สัญลักษณ์บนถนน ที่ใช้บังคับรถทุกชนิดเช่นเดียวกับผู้ใช้ถนนอื่นๆ เช่น ไม่ขี่ย้อนศร ไม่ขี่ในลักษณะที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อตนเองผู้ใช้ถนนอื่นๆ ไม่ขี่ในลักษณะที่เพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนน หรือเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิต ใช้มือทั้งสองข้างจับแฮนด์รถ ยกเว้นขณะใช้มือข้างใดข้างหนึ่งให้สัญญาณวางเท้าทั้งสองข้างไว้ที่บันไดรถเสมอรักษาระยะห่างจากขอบทางประมาณครึ่งเมตรยกเว้นขณะแซงรถที่จอด หรือรถที่ขับช้ากว่าอย่าใช้รถลากไป หรือใช้มือข้างใดข้างหนึ่งเกาะไปกับรถอื่น ๆ อย่างนำคนหรือสัตว์ซ้อนท้ายไปด้วยไม่นำสิ่งของที่มึนน้ำหนักรวมกันจนทำให้การควบคุมรถทำได้ยาก รวมทั้ง

สิ่งของที่อาจจะมีสายหรือเชือกห้อยเกาะกระรุงรัง จนอาจจะไปเกี่ยวกับโซ่หรือพันกับซี่ล้อคล้อ ไปกับรถจักรยานไม่นำสิ่งของที่มีความสูง ซึ่งอาจทำให้บังสายตา ไล่ไปในตะกร้าหน้ารถระมัดระวังคนเดินถนน และเด็ก ๆ ซึ่งอาจจะเดินเข้ามาในถนน หรือเดินตัดหน้าอย่างกะทันหันระมัดระวังรถอื่นอื่น ๆ โดยเฉพาะใกล้ ๆ ทางแยก เพราะอาจจะมีรถยนต์เลี้ยวซ้ายตัดหน้าคุณรักรักราระยะห่างที่ปลอดภัยจากรถคันอื่นที่คุณขี่ตามอยู่การขี่ขึ้นที่สูงชัน หรือ ทางลาดลง หากไม่แน่ใจว่าขี่ได้ปลอดภัย หลังจากจรดและจูงไปไม่ขี่ในอุโมงค์ลอดทางแยก หรือ ทางยกระดับ ซึ่งตามกฎหมายไม่อนุญาตให้รถจักรยานใช้เปิดไฟรดในเวลากลางวัน หรือขณะที่ทัศนวิสัยไม่ดี

2.2 การปฏิบัติในขณะแซง , การเลี้ยว การหยุดรถ ,การใช้เบรก และการใช้กระดิ่ง ในการขี่จักรยานไปตามถนน บ่อยครั้งที่มีความจำเป็นต้องแซงรถที่จอดอยู่ข้างทางรถที่ขับช้ากว่ารวมทั้งรถจักรยานด้วยกันเอง ดังนั้นก่อนที่จะแซง จะต้องกะระยะทาง คิดถึงเส้นทางที่จะแซง และต้องดูแล้วว่าไม่มีกำลังวิ่งสวนทางมา หรือ ขับตามหลังมาในระยะทางที่กระชั้นชิดขณะแซงรถที่จอดอยู่ จะต้องระวังคนข้ามถนนที่อาจจะโผล่มาจากด้านหน้ารถ หรือคนขับรถเปิดประตูดออกมาให้ประมาณระยะห่างที่ปลอดภัยระหว่างประตูดที่จอด กับรถจักรยานของคุณเพื่อไว้ด้วยเมื่อแซงพ้นแล้ว ให้ขี่กลับมาชิดขอบทางด้านซ้ายตามเดิมอย่าแซงซ้าย แซงซีกแซ็ก ซ้าย ขวา ในขณะที่รถติด และจะต้องเพิ่มความระมัดระวังรถมอเตอร์ไซค์ ที่ขับแทรกขึ้นมาจากด้านหลังด้วย

2.3 การเลี้ยว ต้องให้สัญญาณมือทุกครั้งก่อนการเปลี่ยนทิศทาง โดยยื่นแขนขวาออกไปขนานกับพื้นถนน หางยฝ่ามือออกไปด้านหน้าเพื่อให้รถที่ตามหลังรับรู้ว่ากำลังจะเลี้ยวขวา และในการเลี้ยวซ้ายก็เปลี่ยนเป็นยื่นแขนซ้ายในการให้สัญญาณ ก่อนจะให้สัญญาณเลี้ยวควรจะยื่นแขนแขนออกไป และกำฝ่ามือลงพร้อมทั้งยกขึ้นยกลง เพื่อเป็นสัญญาณขอให้รถที่ตามหลังชะลอความเร็วก่อนอย่าเปลี่ยนทิศทางการขี่อย่างกะทันหัน และก่อนที่จะเปลี่ยนทิศทางจะต้องมั่นใจรถที่ตามมาทางด้านหลัง และด้านที่จะเปลี่ยนทิศทางไป ไม่อยู่ในระยะกระชั้นชิดที่จะอาจจะเกิดอันตรายในขณะที่เลี้ยว

2.4 การใช้เบรก ขณะใช้เบรกให้ใช้เบรกหลังก่อนแล้วจึงใช้เบรกหน้า และเบรกในขณะที่ล้อหน้าตรงการเบรกในถนนที่เปียกชื้นจะต้องกะระยะทางในการเบรกยาวกว่าปกติ

2.5 การใช้กระดิ่ง ใช้กระดิ่งเพื่อเตือนผู้ใช้ถนน เพียงเท่าที่จำเป็นคนขับรถอื่นๆ อาจจะไม่ได้ยินเสียงกระดิ่ง ดังนั้นจะต้องระวังตัวเพื่อความปลอดภัยด้วยอย่าใช้กระดิ่งเพื่อเรียกความสนใจผู้อื่น โดยเฉพาะคนเดินเท้า ใช้เพื่อขอทางหากไม่สามารถหยุดรถได้

สำหรับ ราวิวัฒน์ รัตนโกเศศ. (2551) ได้ให้คำแนะนำการปฏิบัติหลังจากการประกอบกิจกรรมจักรยาน ไว้ดังนี้

1. ผ่อนคลายกล้ามเนื้อด้วยท่ากายบริหารหรือด้วยการพูดคุยหลังเสร็จกิจกรรมเพื่อลดอาการบาดเจ็บที่จะตามมา

2. ทำความสะอาดทุกส่วนของจักรยานที่สามารถทำได้

3. หยอดน้ำมันหล่อลื่น (น้ำมันจักร) ที่โซ่ เฟืองเกียร์ เฟืองหลัง เป็นต้น ส่วนประกอบอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากนี้ ในปัจจุบันได้มีการพัฒนาไปมากจึงไม่มีความจำเป็นต้องหยอดน้ำมัน เช่น ชุดถ้วยลูกปืน คุมเพลาล้อรถ เพราะอุปกรณ์เหล่านี้มีสารหล่อลื่นและถูกออกแบบมาเพื่อการใช้งานที่มีประสิทธิภาพสูง

4. ก่อนนำรถเข้าเก็บควรปรับหย่อนสายตริงเกียร์ เพื่อให้สปริงยึดเฟืองเกียร์หลังได้เข้าสู่ปกติ โดยปรับโซ่รถให้อยู่เฟืองหลังตัวต่ำสุด และอยู่จานหน้าใบต่ำสุด

5. หากมีเวลามากพอควรปล่อยลมยางออกทั้ง 2 ล้อ พอประมาณ เพื่อรักษายางให้มีความยืดหยุ่นตัวได้ดีและใช้งานได้นาน

จากการศึกษาผู้วิจัยสามารถสรุปรูปแบบการประกอบกิจกรรมจักรยาน ทั้งในส่วนของ การเตรียมตัวก่อนขี่จักรยาน หลักปฏิบัติขณะขี่จักรยานและหลังขี่จักรยาน ซึ่งได้กล่าวเป็นแนวทาง และหลักการปฏิบัติของผู้ใช้จักรยาน เพื่อการประกอบกิจกรรมจักรยานที่มีความปลอดภัยและลดอาการบาดเจ็บที่จะเกิดขึ้นหลังจากการประกอบกิจกรรม การดูแลรักษาจักรยานให้พร้อมใช้งานทั้ง ยืดอายุการใช้งานของจักรยาน อันจะส่งผลต่อประสบการณ์ด้านการท่องเที่ยวที่ดี อีกทั้งยังมีส่วน ในการรักษาสภาพแวดล้อมอันเกิดจากการประกอบกิจกรรมจักรยาน จึงกล่าวได้ว่าหลักการปฏิบัติ ดังกล่าวเป็นบรรทัดฐานเกี่ยวกับพฤติกรรมที่เหมาะสมของผู้ใช้จักรยาน

#### ประเภทของผู้ใช้รถจักรยาน

ในการศึกษาจำเป็นต้องศึกษาถึงประเภทของผู้ใช้จักรยานด้วย เนื่องจากประเภทของผู้ใช้ จะแตกต่างกันไปตามความชำนาญ และเป้าหมายในการขับขี่ ดังนั้นการพัฒนาการจัดการกิจกรรม จักรยานต้องมีความสอดคล้องกับผู้ขี่จักรยานประเภทต่างๆ ด้วย ซึ่งมีผู้แบ่งประเภทไว้ดังนี้

สำหรับผู้ขี่จักรยานโดยทั่วไปมีจุดมุ่งหมายในการขี่อยู่ 2 ประเภท คือ

1. การเดินทางเพื่อประโยชน์ใช้สอยประจำวัน (Utilitarian Trip) เช่น การขี่ไปทำงาน ไปโรงเรียน ไปซื้อของ การเดินทางรูปแบบนี้อาจเป็นการเดินทางที่ต้องการให้ถึงจุดหมาย เร็วที่สุด และมีการรบกวนน้อยที่สุด

2. การเดินทางเพื่อนันทนาการและการพักผ่อน (Recreational Trip) เป็นการขี่เพื่อหาความเพลิดเพลินจุดหมายปลายทางมีความสำคัญน้อยลงไป (AASHTO, 1991 อ้างโดย พรณิภา จ่างวิทยา, 2540: 13)

สำหรับประเภทของผู้ใช้รถจักรยานได้มีการจัดประเภทต่างๆ ไว้ 4 ประเภทด้วยกัน คือ

1. นักแข่งจักรยาน, นักกีฬา หรือผู้เชี่ยวชาญในการขับขี่ กลุ่มผู้ขี่เหล่านี้จะมีทักษะ ความชำนาญและศิลปะในการขี่รถจักรยานสูง เพราะมีการฝึกซ้อมอยู่ตลอดเวลา สามารถขี่ได้ ระยะทางเป็นร้อยกิโลเมตร/วัน ความเร็วที่สามารถขี่ได้ 29 – 32 กิโลเมตร/ชั่วโมง



2. นักท่องเที่ยว, ผู้ใช้สำหรับการเดินทาง หรือผู้ขึ้นนันทนาการและการพักผ่อน กลุ่มผู้ขี่เหล่านี้จะมีความชำนาญในการขี่ แต่จะมีศิลปะในการขี่ หรือไม่มีการฝึกซ้อมในประเภทที่ 1 จะขี่เพื่อความสะดวกสบายเพลิดเพลิน สามารถขี่ได้ 16 – 64 กิโลเมตร/วัน ความเร็วที่สามารถขี่ได้ 19 – 26 กิโลเมตร/วัน

3. ผู้ใช้จักรยานขี่ไปซื้อของ, จ่ายตลาด หรือผู้ที่ขี่ไปในบริเวณใกล้เคียง กลุ่มผู้ขี่เหล่านี้จะไม่จำเป็นต้องมีศิลปะในการขี่ ไม่ต้องการฝึกฝน สามารถขี่ได้ 1.6 – 3.2 กิโลเมตร ไม่เกิน 8 กิโลเมตร/การเดินทางหนึ่งครั้ง ความเร็วที่สามารถขี่ได้ 13 – 19 กิโลเมตร/ชั่วโมง

4. เด็กอายุ 4 – 16 ปี กลุ่มผู้ขี่เหล่านี้จะขี่ด้วยความเร็วช้า ขี่เพื่อไปโรงเรียนหรือนันทนาการ เป็นกลุ่มที่ไม่มีส่วนร่วมในการวางแผนในกิจกรรมจักรยานเลย (AASHTO, 1989 อ้างโดย มุติทา ปิ่นสุนทร, 2542: 25)

จากการศึกษาทำให้ทราบว่านักท่องเที่ยวโดยทั่วไปและผู้ใช้รถจักรยานกลุ่มอื่นๆ มีความสามารถในการขี่รถจักรยานไม่เท่ากัน ดังนั้นการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานจึงต้องพิจารณาถึงความสามารถในการขี่รถจักรยานของผู้ใช้จักรยาน เพื่อการจัดการด้านเส้นทางจักรยานที่เหมาะสมกับความต้องการของผู้ใช้จักรยานในเขตกรุงเทพฯ และสามารถเดินทางท่องเที่ยวตามเส้นทางที่เหมาะสมกับความสามารถของตน

### พฤติกรรมและความต้องการของผู้ใช้รถจักรยาน

การศึกษาถึงพฤติกรรมและความต้องการของผู้ใช้รถจักรยานจะทำให้ทราบถึงธรรมชาติของผู้ใช้จักรยานว่ามีลักษณะในการขี่อย่างไรและมีความต้องการอะไรบ้างที่จะช่วยให้การขี่รถจักรยานมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น และเพื่อเป็นข้อมูลในการออกแบบให้สอดคล้องกับความต้องการได้

ผู้ใช้รถจักรยานเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎหมาย ใช้พาหนะที่เคลื่อนที่อย่างช้าๆ มีความสมดุลและความมั่นคงน้อยกว่ารถยนต์ และทัศนวิสัยก็จะน้อยกว่าผู้ขับขี่รถยนต์ ผู้ใช้จักรยานต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ดีในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นหรือมีความเร็วสูง และบริเวณทางแยกต่าง ๆ มีความปลอดภัยในการขี่ ไม่ต้องการให้มีสิ่งกีดขวางบนเส้นทางที่ใช้ในการขี่ ต้องใช้ความสามารถในการควบคุมรถจักรยานให้มีความสมดุลในการขี่ มีโอกาสในการถูกเฉี่ยวชนได้ง่าย และมีปฏิสัมพันธ์กับผู้จักรยานรายอื่นและคนเดินถนนได้ดีกว่าผู้ขับขี่รถยนต์ สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกที่ผู้ใช้รถจักรยานต้องการโดยปกติจะสัมพันธ์กับปัจจัยต่างๆ ดังต่อไปนี้ (Leake, 1997: 167)

1. สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ต้องเพิ่มความสะดวกสบาย และความปลอดภัยให้แก่ผู้ขี่

2. ต้องมีจุดที่จอดรถจักรยาน และรถยนต์ทั่วไปติดกันน้อยที่สุด เช่น บริเวณทางแยกต่างๆ หรือถนนที่มีปริมาณรถยนต์มาก

3. ต้องทำให้มั่นใจว่าใน บริเวณที่มีการใช้รถจักรยานมาก เช่นในพื้นที่พักอาศัย จะต้องมีการจราจรที่มีความเร็วต่ำ

นอกจากนี้ มาสโลว์ (Maslow, 1970) ได้ค้นพบทฤษฎีลำดับขั้นของความต้องการของมนุษย์ (Maslow's Hierarchy of Needs) และสรุปว่า มนุษย์มีความต้องการที่จะต้องได้รับการตอบสนองที่ละขั้นตอน จากขั้นต่ำสุด ไปถึงขั้นสูงสุด โดยความต้องการที่จะต้องได้รับการตอบสนองก่อนถึงจะพัฒนาไปสู่ความต้องการขั้นถัดไปได้ โดยลำดับความต้องการขั้นพื้นฐานมีดังนี้

1. ความต้องการทางร่างกาย (Physical Needs) เป็นความต้องการพื้นฐานที่มีความจำเป็นต่อการอยู่รอดของชีวิต ได้แก่ ความต้องการอากาศ อาหาร น้ำ ยารักษาโรค เครื่องนุ่งห่มที่อยู่อาศัย การขับถ่าย การพักผ่อน การหลีกเลี่ยงความเจ็บปวด การเคลื่อนไหว และความต้องการทางเพศ

2. ความต้องการความมั่นคงปลอดภัย (Safety and Security Needs) ได้แก่ ความต้องการความมั่นใจ ความเท่าเทียมกัน ความเสมอภาค ความไว้วางใจ ตลอดจนความปลอดภัยจากสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตราย

3. ความต้องการความรักและความเป็นเจ้าของ (Love and Belonging Needs) ได้แก่ ความต้องการความรัก ความใกล้ชิด ความอบอุ่น เห็นอกเห็นใจในสัมพันธภาพระหว่างกัน

4. ความต้องการการยอมรับ (Esteem Needs) ได้แก่ การตระหนักในคุณค่า และความสามารถของตนเอง ต้องการได้รับการยอมรับจากผู้อื่น การได้รับความเป็นอิสระ

5. ความต้องการที่จะบรรลุความสำเร็จสมหวังในชีวิต (Self Actualization Needs) ได้แก่ ความต้องการที่อยากจะสำเร็จตามความนึกคิด หรือความคาดหวัง ความทะเยอทะยานใฝ่ฝัน ภายหลังจากที่มนุษย์ได้รับการตอบสนองความต้องการทั้ง 4 ขั้นอย่างครบถ้วนแล้ว ความต้องการในขั้นนี้จะเกิดขึ้น และมักเป็นความต้องการที่เป็นอิสระเฉพาะแต่ละคน ซึ่งต่างก็มีความนึกคิดใฝ่ฝันที่อยากได้รับผลสำเร็จในสิ่งอันสูงส่ง

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานส่วนใหญ่ มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำให้การขับขี่รถจักรยานมีความสะดวกสบาย และมีความปลอดภัยจากยานพาหนะอื่น ดังนั้นในการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานจำเป็นต้องคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้จักรยาน

### ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้บริการ

จากการศึกษาทำให้ทราบถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการใช้จักรยานของผู้ขับขี่ ซึ่งสามารถจำแนกออกเป็นประเภทต่างๆ ดังนี้

1. ระยะของการเดินทาง การเดินทางด้วยจักรยานเหมาะสมกับระยะทางที่สั้น

2. การเดินทางส่วนบุคคล เป็นการเดินทางที่เหมาะสมกับการใช้จักรยาน
3. สภาพแวดล้อมที่มีต่อการใช้จักรยาน เช่น อากาศร้อน แห้งแล้ง อากาศหนาว เย็น ฝนตก ลูกเห็บตก หิมะตก ลมแรง เป็นต้น
4. ภูมิประเทศ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้จักรยานของผู้ขับขี่ เนื่องจากสภาพพื้นที่เป็นที่ลาดชันและมีระยะทางไกล จะต้องใช้พลังงานในการขับขี่ขึ้นเนินมาก และเมื่อขึ้นลงเนินก็จะมีความเร็วมากต้องใช้ความสามารถในการบังคับรถ และลักษณะภูมิประเภทที่เป็นเนินเขา ก็จะทำให้ระยะการมองเห็นของผู้ใช้จักรยานและผู้ใช้นถนนคนอื่นๆ ลดลง
5. ปัจจัยอื่นๆ ได้แก่ ช่วงเวลาของวันและสัปดาห์ สภาพสถานีขนส่งสาธารณะ อายุและรายได้ของผู้ขับขี่ การใช้ที่ดินและความหนาแน่นของประชากร ข้อจำกัดของการเดินทาง โดยรถยนต์ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานที่มีอยู่ ร้านขาย/เช่าจักรยาน ซึ่งปัจจัยเหล่านี้มีอิทธิพลแตกต่างกันไปตามลักษณะของพื้นที่และประชากร

โดยทั่วไปสำหรับการเดินทางท่องเที่ยวของผู้ใช้จักรยาน ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้จักรยานคือ ค่าใช้จ่าย ความสะดวก และเวลาที่สัมพันธ์กับระยะทาง แต่สำหรับการใช้จักรยานไปทำงานปัจจัยที่มีอิทธิพลเป็นลำดับคือ ค่าใช้จ่าย และความสะดวก ส่วนเส้นทางที่เลือกใช้ขึ้นอยู่กับระยะเวลาในการเดินทางและความสะดวก ส่วนผู้ที่ไม่ได้ขับขี่จักรยานเพื่อเดินทางไปทำงานจะพิจารณาถึงความสะดวก เวลาที่ใช้ในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายตามลำดับ (ASCE, 1980 อ้างถึงใน พรธรรณิกา จ่างวิทยา, 2540: 14)

นอกจากนี้ยังมีการศึกษาถึงสภาพแวดล้อมและความพึงพอใจในการเลือกใช้เส้นทางจักรยานของผู้ขับขี่ตามแนวคิดของ Bovy และ Bradley (1986) Efrat (1981) Hanson และ Huff (1990) ดังต่อไปนี้ (Antonakos, 1994 อ้างโดย ประพัทธ์พงษ์ อุปลลา, 2545: 18)

1. ลักษณะส่วนบุคคลของผู้ขับขี่ ได้แก่ เพศ อายุ การประกอบอาชีพและประสบการณ์ในการขับขี่จักรยาน
2. อุปกรณ์และข้อจำกัดต่างๆ ได้แก่ ประเภทของจักรยาน การเป็นเจ้าของยานพาหนะและระยะการเดินทาง
3. ปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อม ได้แก่ ความปลอดภัย ปริมาณจราจร ความเร็วของการจราจร คุณภาพของผิวทาง ภูมิประเทศ ความลาดชัน ป้ายหยุดรถ เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง สัญญาณจราจร ความตรงของเส้นทาง เส้นทางลัดและสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้ขับขี่จักรยาน

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่ามีปัจจัยต่างๆ มากมายที่จะทำให้การตัดสินใจของผู้ขับขี่จักรยานเลือกใช้การเดินทางรูปแบบนี้ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ก็จะมีอิทธิพลต่อการเลือกใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวด้วยเช่นกัน

#### **ป้ายบอกทางและป้ายเตือนอันตรายร่วมกับเส้นทางจักรยาน**

ความพอเพียงของการตั้งป้ายหรือสัญญาณ เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับความปลอดภัย และประสิทธิภาพของทางจักรยานทุกรูปแบบ ป้ายและสัญญาณเป็นสิ่งที่ช่วยชี้ทางไปยังสถานที่ต่างๆ และเตือนถึงผู้ใช้รถจักรยานถึงอันตรายหรืออุปสรรคต่างๆ ทั้งยังช่วยเตือนผู้ขับขี่รถยนต์ จักรยานยนต์ คนเดินถนนให้ระมัดระวังการสัญจรด้วยรถจักรยาน ตามเส้นทางที่มีการใช้รถจักรยานร่วมอยู่ด้วย ซึ่งหลักการในการจัดป้าย และสัญญาณตามเส้นทางจักรยานมีข้อพิจารณา ดังนี้ (AASHTO. 1974: 28-30)

1. ป้ายและสัญญาณต่างๆ ต้องจัดให้มีเพียงพอ ในบริเวณที่ผู้ใช้รถจักรยานต้องตัดสินใจในการเลือกใช้เส้นทางทุกแห่ง เช่น ป้ายบอกทางบริเวณที่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงช่องทาง เป็นต้น
2. บอกเส้นทางหรือป้ายแนะนำต่างๆ ต้องจัดให้มีอยู่เป็นระยะๆ เพื่อให้ผู้ใช้รถจักรยานทราบถึงเส้นทางที่กำลังเดินทางอยู่ โดยรูปแบบป้ายต้องมีลักษณะเป็นสากลที่เข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน
3. ป้ายเตือนอันตรายสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์และจักรยานยนต์ ต้องจัดให้มีเพียงพอ ในบริเวณทางแยกที่มีทางจักรยานตัดผ่าน บริเวณจุดเริ่มและจุดสิ้นสุดทางจักรยาน หรือบริเวณพื้นที่ที่มีการใช้จักรยานอย่างหนาแน่น
4. ในพื้นที่เมือง ป้ายเตือนอันตรายจะถูกจัดให้มีอยู่ทุกๆ หนึ่งช่วงตึกครึ่ง หรือทุกๆ ที่ที่มีการพบกันระหว่างรถยนต์ จักรยานยนต์และจักรยาน
5. ป้ายเตือนอันตรายสำหรับเตือนผู้ใช้รถจักรยาน ต้องจัดให้มีร่วมกับทางจักรยาน ทุกประเภท และควรจัดให้มีในระยะ 50 ฟุต หรือประมาณ 15 เมตร ก่อนถึงบริเวณที่มีอันตราย หรืออุปสรรคต่อการใช้รถจักรยาน

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าการติดป้ายบอกทางหรือป้ายเตือนอันตรายอย่างเพียงพอ จะช่วยให้ผู้ใช้จักรยานประกอบกิจกรรมจักรยานได้อย่างมั่นใจในความปลอดภัย และมีความสะดวกในการประกอบกิจกรรมจักรยานเพิ่มมากขึ้น

### ประเภทของที่จอดรถจักรยาน

ที่จอดรถจักรยานเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่งที่เข้าร่วมกับทางจักรยาน เนื่องจากเป็นที่ที่ผู้ขับขี่ใช้เป็นที่พักจักรยานของตน ในการจัดที่จอดรถจักรยานจำเป็นต้องศึกษาถึงประเภทต่างๆ ที่มีอยู่ เพื่อจะทำให้ทราบถึงลักษณะที่เหมาะสมในการนำมาใช้ในสภาพการณ์ต่างๆ ซึ่งประเภทของที่จอดรถจักรยานมีดังนี้(ASCE. 1980 อ้างอิงจาก พรณนิภา จ่างวิทยา. 2540: 10)

1. ที่จอดรถจักรยานแบบเป็นตู้เก็บ (Bike Lockers) ลักษณะเป็นตู้ที่เป็นตู้ที่สามารถนำรถจักรยานเข้าไปเก็บได้และมีตัวล็อก ป้องกันรถจักรยานจากสภาพอากาศต่างๆ ได้ และป้องกันการลักขโมยอุปกรณ์เสริมของรถจักรยาน เช่น ไฟ ที่สูบลม ตะกร้า ขวดน้ำ ฯลฯ ได้

เป็นอย่างดี ตู้เก็บจักรยานลักษณะนี้เหมาะสำหรับการเก็บรถจักรยานเป็นเวลานาน แต่การจัดทำที่จอดรถในลักษณะนี้ต้องใช้การลงทุนค่อนข้างสูง

2. ที่จอดรถจักรยานแบบราวล็อกความปลอดภัยสูง (High Security Racks) ลักษณะเป็นราวเหล็กที่สามารถล็อกโครงรถและล้อรถได้ อาจจะมีล็อกทั้งสองล้อหรือเพียงล้อเดียว ซึ่งที่จอดรถประเภทนี้จะช่วยป้องกันการขโมยล้อรถได้ แต่จะไม่สามารถป้องกันการลักขโมยอุปกรณ์เสริมได้ ที่จอดรถลักษณะนี้เหมาะสำหรับการจอดเป็นเวลานานเช่นกัน แต่จะลงทุนต่ำกว่าแบบที่ 1

3. ที่จอดรถแบบเป็นราวธรรมดา (Conventional Racks) ลักษณะเป็นโครงไม้หรือเหล็ก มีจุดล็อกเพียง 1 จุด อาจจะเป็นที่ล้อหรือที่โครงรถจักรยาน เป็นที่จอดรถที่ใช้สะดวกประหยัดเนื้อที่และลงทุนต่ำที่สุด เหมาะสำหรับการจอดชั่วคราว แต่มีความเสี่ยงในการถูกขโมยมากที่สุด

จากที่ทราบมาแล้วว่าที่จอดรถจักรยานเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างหนึ่งที่ต้องมีร่วมกับทางจักรยาน ซึ่งจะต้องมีอยู่ตามสถานที่ต่างๆ เพื่อให้สะดวกในการจอดรถจักรยานให้แก่ผู้ขับขี่ทั่วไป ซึ่งลักษณะของที่จอดรถจักรยานก็มีมาตรฐานและสิ่งจำเป็น ดังต่อไปนี้

ที่จอดรถจักรยาน ขนาดที่จอดรถจักรยาน 1 คัน ขนาดประมาณเฉลี่ย 0.70 คูณ 1.70 เมตร และเพื่อป้องกันการสูญหาย ควรทำโครงสำหรับจอดจักรยานชนิดที่ผู้ขับขี่สามารถใช้อุปกรณ์รื้อย ล่ามตัวถังรถไว้ได้ และที่จอดรถจักรยานนี้ควรอยู่ห่างจากจุดหมายปลายทางของผู้ขับขี่ไม่เกิน 100 เมตร เพราะถ้ามีระยะมากกว่านี้ผู้ขับขี่จะเข้าไปจอดในที่ที่ใกล้กว่าที่มีได้เตรียมไว้ ซึ่งจะก่อให้เกิดความไม่เป็นระเบียบได้ (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2531: 11-15)

ในการออกแบบที่จอดรถจักรยานควรต้องคำนึงถึงสิ่งต่างๆ ต่อไปนี้

1. ที่จอดรถจักรยานจะต้องไม่ทำความเสียหายให้กับตัวรถจักรยานและล้อรถจักรยาน
2. สามารถล็อกตัวรถจักรยานและล้อทั้งสองข้างได้กับที่จอดรถ เพื่อความปลอดภัยจากการลักขโมย
3. ที่จอดรถจักรยานจะต้องไม่กีดขวางทางเท้า
4. ต้องมีหลังคาสำหรับสถานที่จอดรถจักรยานที่ผู้ขี่ต้องจอดทิ้งไว้เป็นเวลานาน
5. สามารถเข้าถึงได้ง่ายจากถนนหรือทางจักรยาน และปลอดภัยจากรถยนต์

**การออกแบบเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยาน**

อุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานอาจเกิดขึ้นได้จากความประมาท ความเลินเล่อ ไม่รอบคอบของผู้ขี่เอง และผู้ที่สัญจรร่วมอยู่บนถนน หรืออาจเกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อมของเส้นทางที่ขี่รถจักรยาน ฉะนั้นการคำนึงถึงความปลอดภัยเพื่อลดอุบัติเหตุแก่ผู้สัญจรสามารถทำได้ดังนี้ (Slimm, Matthews & Guest. 1998)

การพัฒนาการออกแบบเพื่อที่จะนำไปสู่ความปลอดภัยของผู้ขี่รถจักรยาน

1. จัดทางจักรยานให้มีความชัดเจน ถ้ามีพื้นที่พอสำหรับจัดทางจักรยาน ก็ควรทำทางจักรยานให้เป็นสัดส่วน ควรมีความกว้างอย่างน้อย 2 เมตร และมีอยู่ทั้งสองข้างถนน ตรงบริเวณทางข้ามต่างๆ ก็ควรออกแบบให้ผู้ขี่จักรยานสามารถมองเห็นการจราจรได้อย่างทั่วถึง และผู้ใช้รถใช้ถนนก็สามารถมองเห็นรถจักรยานด้วย

2. ใช้สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ร่วมกับคนเดินเท้า ในกรณีที่ทางเท้ามีความกว้างไม่น้อยกว่า 3 เมตร ก็สามารถใช้ทางจักรยานร่วมไปกับทางเท้าได้ แต่ยกเว้นในบริเวณที่สภาพพื้นที่ที่มีความลาดชันมากก็ไม่ควรจัดทางจักรยานร่วมกับทางเท้า เนื่องจากความเร็วของรถจักรยานจะทำให้คนเดินทางเท้ารู้สึกไม่ปลอดภัย ควรทาสีเพื่อแบบสัดส่วนของทางเท้าและทางจักรยานให้ชัดเจน หรือจะทำเป็นขอบกั้นแยะระหว่างทางเท้ากับทางจักรยานก็ได้ แต่ก็จะทำให้ทางจักรยานนั้นถูกจำกัดพื้นที่เกินไป

3. ลดความเร็ว และการเคลื่อนตัวของยานพาหนะอื่นๆ การลดความเร็วของรถยนต์เพื่อความปลอดภัยในการขี่รถจักรยาน ในถนนที่รถยนต์มีความเร็วต่ำกว่า 32 กิโลเมตร / ชั่วโมง ผู้ขี่จักรยานจะสามารถขี่บนถนนได้อย่างปลอดภัย ถ้ารถยนต์มีความเร็วต่ำกว่า 48 กิโลเมตร / ชั่วโมง ยังสามารถขี่รถจักรยานบนถนนได้ แต่ควรมีการทำทางจักรยานที่มีความกว้างพอเหมาะ ถ้ารถยนต์มีความเร็วมากกว่า 64 กิโลเมตร / ชั่วโมง จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องแยกทางจักรยานออกจากถนน บริเวณทางเลี้ยวหรือทางแยกต่างๆ สามารถลดความเร็วของรถยนต์ได้โดยการทำรัศมีทางเลี้ยวของถนนให้ลดลงก็จะช่วยลดอันตรายของผู้ขี่ของรถจักรยานได้

4. การออกแบบและตัดแปลงที่เหมาะสมบริเวณวงเวียนต่างๆ บริเวณวงเวียนต่างๆ ควรมีป้ายสัญลักษณ์ที่เตือนให้ผู้ขี่รถยนต์ ลดความเร็วลงเพื่อความปลอดภัย หรือควรแยกทางจักรยานออกจากถนนบริเวณวงเวียน วงเวียนที่มีรัศมีขนาดเล็กจะมีความปลอดภัยมากกว่าวงเวียนที่มีขนาดใหญ่

5. มีเครื่องหมายเตือนสำคัญที่สังเกตเห็นได้ง่ายบริเวณทางแยกต่างๆ มีเส้นให้หยุดบนทางจักรยานเมื่อถึงบริเวณที่มีทางเลี้ยวหรือทางแยก เพื่อเตือนให้ผู้ขี่รถจักรยานให้ระวังรถที่มาจากเส้นทางอื่น มีการทาสีให้เป็นเส้นหนาเพื่อแบ่งแยกพื้นที่ทางจักรยานและรถยนต์โดยรถยนต์ไม่สามารถล้ำเส้นเข้ามาได้ แต่ในบริเวณที่อนุญาตให้รถยนต์เล่นผ่านทางจักรยานได้ก็มีการทาสีให้เป็นเส้นประ

6. มีผิวทางจักรยานที่ดี ไม่ขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ ทางจักรยานทั่วไปควรมีผิวทางที่เรียบสม่ำเสมอ และมีระบบระบายน้ำที่ดีไม่มีน้ำท่วมขัง

7. มีที่จอดรถจักรยานที่เหมาะสม การจัดที่จอดรถจักรยานควรอยู่ใกล้กับจุดหมายปลายทาง มีความสะดวกสบายในการใช้งาน เมื่อจอดรถจักรยานแล้วมีความปลอดภัยไม่เสี่ยงต่อการถูกลักขโมย และมีพื้นที่จอดรถที่เพียงพอ

นอกจากนี้ยังต้องพิจารณาถึงเรื่องการจราจรบนถนนร่วมด้วย ซึ่งมีเกณฑ์ในการพิจารณาจาก New Jersey DOT (1996) ดังนี้ (King, M. n.d.)

1. สำหรับถนนที่มีความเร็วของการจราจรเฉลี่ยไม่เกิน 56 กิโลเมตร / ชั่วโมง

- ถ้ามีปริมาณการจราจรไม่เกิน 1,200 คัน / ชั่วโมง ไม่จำเป็นต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวก ผู้ใช้รถจักรยานสามารถใช้รถจักรยานร่วมกับผู้ใช้พาหนะอื่นๆ บนถนนได้

- ถ้ามีปริมาณการจราจรระหว่าง 1,200 – 10,000 คัน / ชั่วโมง สามารถใช้รถจักรยานร่วมกับพื้นที่ถนนได้ แต่ต้องมีการจัดทำทางจักรยานโดยมีเครื่องหมายหรือติดสัญญาณบอกเขตทางอย่างชัดเจน

- ถ้ามีปริมาณการจราจรมากกว่า 10,000 คัน / ชั่วโมง ต้องทำทางจักรยานแยกออกจากพื้นที่ถนนโดยสมบูรณ์

2. สำหรับถนนที่มีความเร็วของการจราจรเฉลี่ยตั้งแต่ 64 กิโลเมตร / ชั่วโมง ขึ้นไป

- ถ้ามีปริมาณการจราจรไม่เกิน 1,200 คัน / ชั่วโมง สามารถใช้รถจักรยานร่วมกับพื้นที่ถนนได้ แต่ต้องมีการจัดทำทางจักรยานโดยมีเครื่องหมายหรือติดสัญญาณบอกเขตทางให้ชัดเจน

- ถ้ามีปริมาณการจราจรมากกว่า 1,200 คัน / ชั่วโมง ต้องทำทางจักรยานแยกออกจากพื้นที่ถนนโดยสมบูรณ์

จากการศึกษาถึงการออกแบบเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานดังกล่าว จะทำให้ทราบถึงแนวคิด วิธีการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ และการจัดสภาพแวดล้อมของเส้นทางที่ช่วยส่งเสริมการใช้รถจักรยานให้ปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งการคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นเรื่องสำคัญ เพราะจะทำให้นักท่องเที่ยวมีความมั่นใจในการใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวมากขึ้น

**จักรยานในกรุงเทพฯ อย่างไรจึงจะปลอดภัย (ธงชัย พรรณสวัสดิ์, 2549)**

1. ทางจักรยานในเมืองไทยถือได้ว่ายังไม่มี เพราะที่มีอยู่มีพื้นที่น้อยมาก จนถือเป็นนัยยะไม่ได้ ดังนั้นถ้าจะให้ปลอดภัยก็ควรขี่จักรยานบนทางเท้า แต่ทางเท้ามีไว้สำหรับคนเดินเท้า ถ้ามีคนเดินสวนมาหรือกำลังจะแซงคนที่กำลังเดินไปในทิศทางเดียวกัน ต้องคิดกระดิ่งให้สัญญาณเตือนและต้องหยุดรถลงจูง หากมีคนเดินบนทางเท้ามากจนขี่จักรยานบนทางเท้าได้อย่างไม่ปลอดภัย

2. เมื่อจำเป็นต้องเข้าไปบนพื้นผิวจราจรหรือถนน สิ่งที่ต้องระวัง คือตะแกรงระบายน้ำฝนที่บางที่ก็อยู่กลางถนน บางที่ก็อยู่ริมถนน และถ้าตะแกรงระบายน้ำพวกนี้มีตัวแผ่นเหล็กที่ตะแกรงวางตามยาวไปกับทิศทางที่เราจะขี่จักรยานไป ช่องว่างระหว่างเหล็กตะแกรงก็จะกลายเป็นร่องหลาย ๆ ร่องติดกัน ซึ่งถ้าหากล้อหน้าตกลงไปในร่องดังกล่าว ก็จะทำให้รถจักรยานล้มและตัวเราอาจตีลังกาไปเจอกับรถที่วิ่งตามมาด้านหลังเราได้ ดังนั้นจึงต้องระมัดระวังให้ดี แต่โชคดีที่ตอนนี้กทม.ได้เปลี่ยนตะแกรงฝาท่อระบายน้ำเป็นแบบไม่ซี่กรงแล้ว ยกเว้นบางเขตที่ยังไม่ได้ปรับเปลี่ยนซึ่งมีอยู่น้อยแล้ว

3. ระมัดระวังน้ำมันที่อยู่บนถนน ไม่ว่าจะเป็นน้ำมันเครื่อง น้ำมันทอดอาหาร ล้วนทำให้ถนนลื่น โดยเฉพาะหากมีน้ำเปียกและอยู่ด้วย ผู้ขี่จักรยานจะต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ

4. เคารพกฎจราจร เช่น ขี่ชิดซ้าย และเวลาเลี้ยวซ้ายเลี้ยวขวาต้องให้สัญญาณมือ

### ประโยชน์และคุณค่าของจักรยาน

จักรยานเป็นกีฬาที่ได้รับความนิยมมากขึ้นเรื่อยๆ การขี่จักรยานเป็นกิจกรรมการออกกำลังกายเสริมสร้างสมรรถภาพร่างกายให้แข็งแรง รถจักรยานสามารถใช้เป็นทั้งพาหนะในชีวิตประจำวันและเป็นกีฬาเพื่อการแข่งขันที่สนุกสนานสร้างความสามัคคีในหมู่คณะ การใช้จักรยานเพื่อการเรียนการสอนในโรงเรียนเป็นการวางพื้นฐานทางกีฬาตลอดจนการใช้ทรัพยากรอย่างมีคุณค่า ทั้งยังช่วยประหยัดพลังงานให้กับเยาวชนเป็นอย่างดี ประโยชน์โดยทั่วไปของจักรยานมีดังนี้ (ราวีวัฒน์ รัตนโกเศศ. 2551: 29-30)

1. มีความสนุกสนาน
2. เกิดความรักสามัคคีในหมู่คณะ
3. ขับขี่มีวินัยในตัวเอง มีน้ำใจเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่
4. มีความอดทนต่อความเมื่อยล้าที่เกิดจากการขับขี่และแข่งขัน
5. มีความมุ่งมั่นและพยายามเอาชนะใจตัวเอง
6. ลดการบาดเจ็บจากการออกกำลังกาย
7. การจราจรไม่ติดขัด และลดมลภาวะของอากาศและเสียง
8. การขับขี่จักรยานทำให้สมรรถภาพของร่างกายแข็งแรง

การขี่จักรยานทำให้สมรรถภาพของร่างกายแข็งแรง เนื่องจากการถีบจักรยานต้องใช้แรงจาก ขา ลำตัว และแขนบังคับการเลี้ยวซ้าย-ขวา การโหมแรงลงน้ำหนักไปที่บันไดจักรยานจะต้องใช้แรงอย่างมาก ความสัมพันธ์ระหว่างแขนเพื่อบังคับแฮนด์รถจักรยาน ลักษณะนี้จะเกิดขึ้นจากการขี่จักรยานอย่างต่อเนื่อง เป็นการเคลื่อนไหวที่ร่างกายได้ออกกำลังกาย ฝึกการทำงานของหัวใจและหลอดเลือดให้ทำงานตามหลักการออกกำลังกาย ร่างกายใช้พลังงานมากขึ้น ซึ่งจะต้องขี่จักรยานอยู่เป็นประจำจึงจะได้ผลดี นอกจากนั้นการขี่จักรยานยังมีผลต่อจิตใจ ซึ่งสรุปได้ดังนี้



มีความสุขสนุกสนาน การจี้จรรยาทำให้เกิดความสนุกสนาน เนื่องจากจะต้องจับจี้และทรงตัว ในขณะที่มีความเร็วทำให้รู้สึกตื่นเต้นเมื่อทรงตัวได้ดี เช่น ในคนที่ฝึกหัดจักรยานใหม่ๆ หรือการทรงตัวขณะขี่ม้า นอกจากนั้นการจี้จรรยาท่องเที่ยวไปตามสถานที่ต่างๆ ยังเป็นการทัศนศึกษาไปในตัวอีกด้วย

เกิดความรักสามัคคีในหมู่คณะ จักรยานเป็นกีฬาที่ทำให้เกิดความรักในหมู่คณะ เช่น การจี้จรรยาเพื่อรวมพลังเพื่อการกุศล การช่วยงานสังคม การรณรงค์ต่อต้านยาเสพติด การจับกลุ่มขี่จักรยาน เพื่อออกกำลังกายตามสวนสาธารณะ

มีวินัยในตัวเอง ผู้ที่ขี่จักรยานและผู้แข่งจักรยานจะต้องมีวินัยในตัวเองสูง การฝึกซ้อมตรงเวลา การรักษาสภาพร่างกายเมื่อต้องฝึกซ้อมให้พร้อมอยู่เสมอ การปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ แต่งกายให้เหมาะสมกับการประกอบกิจกรรม การฝึกนิสัยให้สวมใส่หมวกป้องกันศีรษะ จากการเกิดอุบัติเหตุ การรักษากฎจราจรในการขี่และการใช้เส้นทางร่วม

## 8. แนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับภาวะผู้นำการเปลี่ยนแปลง

ภาวะผู้นำการเปลี่ยนแปลงเป็นกระบวนการที่ผู้นำมีอิทธิพลต่อผู้ตาม โดยเปลี่ยนแปลงความพยายามของผู้ตามให้สูงขึ้นกว่าความพยายามที่คาดหวัง พัฒนาความสามารถของผู้ตามไปสู่ระดับที่สูงขึ้น ทำให้เกิดการตระหนักรู้ในภารกิจ และวิสัยทัศน์ขององค์กร จูงใจให้ผู้ตามมองให้ไกลเกินกว่าความสนใจของพวกเขาไปสู่ประโยชน์ของกลุ่มองค์กรหรือสังคม ซึ่งกระบวนการที่ผู้นำมีอิทธิพลต่อผู้ตามนี้จะกระทำโดยผ่านองค์ประกอบพฤติกรรมเฉพาะ 4 ประการ (Bass and Avolio, 1994) คือ

1. การมีอิทธิพลอย่างมีอุดมการณ์ (Charisma Leadership) หมายถึง การที่ผู้นำประพฤติตัวเป็นแบบอย่าง หรือเป็นโมเดลสำหรับผู้ตาม ผู้นำจะเป็นที่ยกย่อง เคารพนับถือ ศรัทธา ไว้วางใจ และทำให้ผู้ตามเกิดความภาคภูมิใจเมื่อร่วมงานกัน ผู้ตามจะพยายามประพฤติปฏิบัติเหมือนกับผู้นำ และต้องการเลียนแบบผู้นำของเขา

2. การสร้างแรงบันดาลใจ (Inspiration Motivation) หมายถึง การที่ผู้นำจะประพฤติในทางที่จูงใจให้เกิดแรงบันดาลใจกับผู้ตาม โดยการสร้างแรงจูงใจภายใน การให้ความหมายและท้าทายในเรื่องราวของผู้ตาม ผู้นำจะกระตุ้นจิตวิญญาณของทีม (Team Spirit) ให้มีชีวิตชีวา มีการแสดงออกซึ่งความกระตือรือร้น โดยการสร้างเจตคติที่ดี และการคิดในแง่บวก

3. การกระตุ้นทางปัญญา (Intellectual Stimulation) หมายถึง การที่ผู้นำมีการกระตุ้นผู้ตามให้ตระหนักถึงปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในหน่วยงาน ทำให้ผู้ตามมีความต้องการหาแนวทางใหม่ๆ มาแก้ปัญหาในหน่วยงาน เพื่อทำให้เกิดสิ่งใหม่ และสร้างสรรค์

4. การคำนึงถึงความเป็นปัจเจกบุคคล (Individualized Consideration) หมายถึง ผู้นำให้การดูแลเอาใจใส่ผู้ตามเป็นรายบุคคล ซึ่งทำให้ผู้ตามรู้สึกมีคุณค่า และมีความสำคัญ

## 9. ข้อมูลทั่วไปและประวัติของกรุงเทพมหานคร

### ความหมายของตราประจำจังหวัด

รูปปราสาทพระที่นั่งจักรีมีหน้าบันปราสาท เป็นเครื่องหมายพุทธศิลป์ องค์ปราสาทแสดงว่าเป็นราชธานีและเป็นตัวอย่างสถาปัตยกรรมของไทย



ภาพที่ 2 ตราประจำจังหวัด

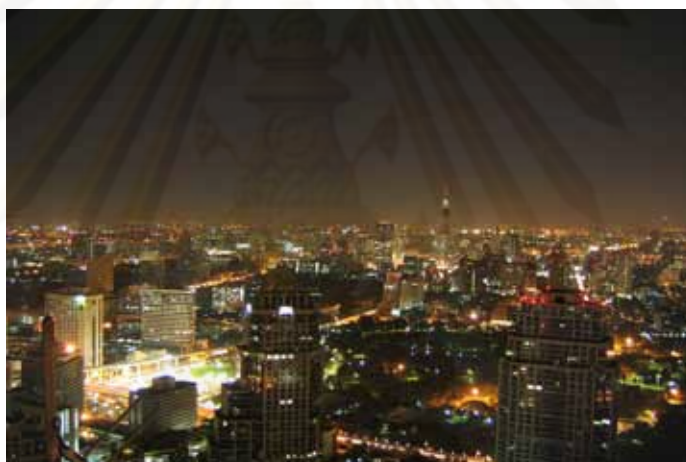
ที่มา: ประวัติกรุงเทพมหานคร (Sun Site. 2005: Online)

### ประวัติกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครหรือบางกอกเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยเริ่มก่อตั้งภายหลังจากที่พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก ทรงครองราชย์ปราบดาภิเษก เป็นปฐมกษัตริย์แห่งราชวงศ์จักรี เมื่อวันที่ 6 เมษายน เดือนห้า แรม 9 ค่ำ ปีชวด พ.ศ. 2325 พระองค์ได้โปรดฯ ให้สร้างพระราชวังทางคู่งน้ำปากตะวันตก เนื่องจากเป็นชัยภูมิที่ดีกว่ากรุงธนบุรีเพราะมีแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานปิ่นเกล้า เป็นบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ มีพื้นที่ประมาณ 1.8 ตารางกิโลเมตร บริเวณที่สร้างพระราชวังนั้น เดิมเป็นที่อยู่อาศัยของพระยาราชนครินทร์และชาวจีน ซึ่งได้โปรดฯ ให้ย้ายไปอยู่ที่สำเพ็ง ในการก่อสร้างพระราชวังทรงโปรดฯ ให้พระยาธรรมาธิบดีกับพระยาวิจิตรนาวิเป็นแม่กองคุมการก่อสร้างได้ตั้งพิธียกเสาหลักเมือง เมื่อวันที่อาทิตย์ เดือน 6 ขึ้น 10 ค่ำ ย่ำรุ่งแล้ว 54 นาที (21 เมษายน 2325) พระราชวังเสร็จเมื่อ พ.ศ. 2328 จึงได้จัดให้มีพิธีบรมราชาภิเษกตามแบบแผน รวมทั้งงานฉลองพระนครโดยทรงพระราชทานนามพระนครใหม่ว่า “กรุงเทพมหานครบวรรัตนโกสินทร์ มหินทรายุธยาหมหาดิลกภพ นพรัตนราชธานี บูรีรมณ์ อุดมราชธานีเวศน์ มหาสถาน อมรพิมาน อวตารสถิต สักกะทัตติยวิษณุกรรมประสิทธิ์” และในสมัยของ จอมพลถนอม กิตติขจร เป็นนายกรัฐมนตรี ได้รวมจังหวัดธนบุรีเข้าไว้ด้วยกันกับกรุงเทพฯ แล้วเปลี่ยนชื่อเป็น “กรุงเทพมหานคร” เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ. 2515

กรุงเทพมหานคร มีเนื้อที่ 1,568.737 ตารางกิโลเมตร แบ่งการปกครองออกเป็น 50 เขต (อำเภอ) คือ บางขุนเทียน ราษฎร์บูรณะ ทุ่งครุ บางนา ดอนเมือง สายไหม คลองสามวา หลักสี่ บางเขน บางซื่อ จตุจักร ลาดพร้าว บึงกุ่ม คันนายาว มีนบุรี หนองจอก ลาดกระบัง ทวีวัฒนา ตลิ่งชัน บางกอกน้อย บางพลัด พระนคร ดุสิต ราชเทวี พญาไท ดินแดง ห้วยขวาง วังทองหลาง บางกะปิ สะพานสูง บางแค หนองแขม ภาษีเจริญ จอมทอง บางกอกใหญ่ ธนบุรี คลองสาน สัมพันธวงศ์ ป้อมปราบศัตรูพ่าย บางคอแหลม ยานนาวา สาทร บางรัก ปทุมวัน วัฒนา คลองเตย สวนหลวง พระโขนง ประเวศ บางบอน (กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น. 2551: ออนไลน์)

### กรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 3 กรุงเทพมหานคร

#### อาณาเขต

ทิศเหนือ	ติดต่อกับจังหวัดนนทบุรี และปทุมธานี
ทิศใต้	ติดต่อกับจังหวัดสมุทรปราการ
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับจังหวัดฉะเชิงเทรา
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับจังหวัดนครปฐม

### แผนที่เขตกรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 4 แผนที่เขตกรุงเทพมหานคร

แหล่งที่มา: แผนที่เขตกรุงเทพ <http://www.thaitambon.com>[Online] 20 พฤษภาคม 2552

#### ภูมิประเทศ

กรุงเทพมหานครตั้งอยู่บนฝั่งที่ราบลุ่มของแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำสายสำคัญที่ถือเป็นเส้นแวงใหญ่หล่อเลี้ยงคนไทยทั้งชาติ โดยตั้งอยู่บนละติจูดที่ 13 องศา 45 ลิปดาเหนือ และลองจิจูดที่ 100 องศา 28 ลิปดาตะวันออก เนื่องจากมีบริเวณที่ตั้งอยู่บริเวณใกล้เส้นศูนย์สูตรทำให้ประเทศไทยค่อนข้างมีสภาพอากาศร้อนชื้น

#### สภาพภูมิอากาศ

สภาพภูมิอากาศได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมประจำฤดูที่พัดผ่าน แบ่งออกได้เป็น 3 ฤดู ดังนี้ ฤดูฝน (พฤษภาคม-ตุลาคม) ฤดูหนาว (พฤศจิกายน-มกราคม) และฤดูร้อน (กุมภาพันธ์-เมษายน) โดยมีอุณหภูมิเฉลี่ยต่ำสุด-สูงสุดประมาณ 25-35 องศาเซลเซียส

#### การบริหารการปกครอง

การบริหารส่วนการปกครองของกรุงเทพมหานครนั้น ได้แยกเป็นเอกเทศเช่นเดียวกับจังหวัดอื่น ซึ่งหน่วยงานในท้องที่จะเป็นผู้รับผิดชอบดูแลสภาพความเป็นอยู่ ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐบาล โดยให้ผู้ว่าราชการจังหวัดกรุงเทพมหานครและรองผู้ว่าราชการจังหวัดกรุงเทพมหานคร ที่ได้จากการเลือกตั้ง และเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารงาน อยู่ในตำแหน่งตามวาระ คราวละ 4 ปี

#### สภาพเศรษฐกิจ

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางธุรกิจของประเทศไทยรวมทั้งในแถบภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเศรษฐกิจหลักประกอบด้วย 2 ส่วนด้วยกันคือ ส่วนแรกเป็นรายได้จาก

ภาคการเกษตรและถือเป็นรายได้หลักของประเทศ คิดเป็นร้อยละ 25 ของรายได้ประชาชาตินับตั้งแต่ พ.ศ. 2528 เป็นต้นมา และมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเรื่อยๆ นอกจากนี้ร้อยละ 60 ของสินค้าที่ส่งออกในแต่ละปีล้วนแล้วแต่มาจากภาคการเกษตรทั้งสิ้นและรายได้อีกส่วนหนึ่งมาจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

### ประชากร

ในระหว่าง พ.ศ. 2325-2443 ซึ่งเป็นช่วงแรกของการก่อตั้งเมืองหลวงนั้น และการเพิ่มจำนวนประชากรค่อนข้างช้ามาก เพราะในขณะนั้นเป็นช่วงที่มีการพัฒนาพื้นที่ในเขตเมือง โดยมีพื้นที่เพียง 18 ตารางกิโลเมตร จึงมีจำนวนประชากร 600,000 คน ต่อมาภายหลังเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 จำนวนประชากรก็เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว นำไปสู่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการอุปโภคบริโภค เพื่อรองรับกับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น จากเดิม 1.6 ล้านคน เมื่อ พ.ศ. 2491 เป็น 5.4 ล้านคนใน พ.ศ. 2529 และเพิ่มเป็น 5.6 ล้านคนเมื่อปี พ.ศ. 2542 ในปัจจุบันกรุงเทพมหานคร มีจำนวนประชากรตามข้อมูลหน่วยทะเบียนราษฎรเกือบ 7 ล้านคน หรืออาจจะถึง 10 ล้านคน ในความเป็นจริงส่วนใหญ่ประชากรในกรุงเทพฯ จะเป็นคนไทย ร้อยละ 25 ที่เป็นคนจีนหรือผู้อพยพจากประเทศต่างๆ

### กิจกรรมท่องเที่ยวที่สำคัญในกรุงเทพมหานคร

เดือนมกราคม	เทศกาลปีใหม่
เดือนกุมภาพันธ์	เทศกาลตรุษจีน ไชนาทาวน์ งานรัก ณ บางรัก
เดือนมีนาคม	งานเทศกาลกีฬาไทย งานเทศกาลถนนสายไม้
เดือนเมษายน	งานเทศกาลมหาสงกรานต์
เดือนพฤษภาคม	งานเทศกาลอาหารนานาชาติหลากหลายผลไม้ไทย
เดือนมิถุนายน	กิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวตลาดน้ำตลิ่งชัน
เดือนกรกฎาคม	เทศกาลเข้าพรรษา นมัสการสิ่งศักดิ์สิทธิ์ 9 วัด ทางเรือ คลองบางกอกน้อย
เดือนพฤศจิกายน	เทศกาลลอยกระทง
เดือนธันวาคม	เทศกาลวัดอรุณราชวราราม

### แหล่งท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร

แหล่งท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่แล้วจะถูกจัดสรรให้มีลักษณะเป็นพื้นที่สีเขียว เพราะมีพื้นที่จำกัดและแบ่งส่วนอย่างชัดเจนในรูปแบบที่แตกต่างกันออกไปตามวัตถุประสงค์ทางด้านการท่องเที่ยว เช่นสวนสาธารณะ สนามกีฬา วัด แหล่งเผยแพร่ทางวัฒนธรรมไทย ลาน

กีฬา เป็นต้น ดังนั้นผู้วิจัยจึงทำการศึกษาแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติในเขตกรุงเทพมหานครที่เหมาะสมในการพัฒนากิจกรรมจักรยาน ได้ดังนี้

### 1. สวนลุมพินี (สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม. 2552: ออนไลน์)

สวนลุมพินีมีลักษณะเป็นสวนอเนกประสงค์ โดยเป็นสวนสาธารณะ ที่รวมไว้ด้วยประโยชน์ใช้สอยเพื่อกิจกรรมนันทนาการหลากหลายที่จัดเตรียมไว้บริการประชาชน เป็นที่ตั้งของศูนย์นันทนาการ สมาคม ชมรมต่างๆ ภายใต้ภาพรวมในการเป็นพื้นที่สีเขียวซึ่งมีเอกลักษณ์ที่ความร่มรื่นด้วยต้นไม้ขนาดใหญ่อายุเก่าแก่รายล้อมอยู่มากและกระจายอยู่ท่ามกลางธรรมชาติที่จัด แต่งด้วยสระน้ำกว้างใหญ่ กลุ่มพรรณไม้ดอกไม้ใบต่างสีสนิมไม่ว่าจะเป็นสวนป่าเขียวชอุ่ม สวนป่าลัมที่สง่างามหรือสวนไม้ที่ให้ความรู้สึกนุ่มนวลพลิ้วไหวและด้วยเป็นพื้นที่สีเขียวกว้างใหญ่ท่ามกลางตึกอาคารจึงมีหน้าที่ต่อระบบนิเวศในการเป็นที่พักพิงและ แหล่งอาหารของสรรพชีวิตพระบรมรูปรัชกาลที่ 6 สร้างในปี พ.ศ.2485 เพื่อระลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณขององค์ผู้ให้กำเนิดสวนลุมพินีกิจกรรมดูนกในเมือง เพราะเป็นแหล่งอาหารในธรรมชาติ และอุดม ด้วยต้นไม้ขนาดใหญ่สวนแห่งนี้จึงกลายเป็นบ้านของนกหลากหลาย ที่พากันมาพึ่งพิงมากกว่า 30 ชนิด เป็นที่มาของการจัดการอบรม หลักสูตรดูนกในเมือง ณ สวนลุมพินี ทุกปีลานตะวันยิ้ม เป็นลานเพื่อกิจกรรมนันทนาการที่ออกแบบเพื่อคนพิการ โดยเฉพาะ มีทางลาดแทนขั้นบันได สนามเด็กเล่นชนิดพิเศษที่จอดรถคนพิการ และสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อคนด้อยโอกาส ครบครันสโมสรพลเมืองอาวุโสแห่งเมืองกรุงเทพฯ ตั้งอยู่อาคารลุมพินีสถานเป็นที่พบปะสังสรรค์ พักผ่อน ออกกำลังกาย ฟีลอาสาฬห ของผู้สูงอายุ เปิดบริการเวลา 08.00 -18.00 น. ทุกวัน และภายในอาคาร ยังมีเวทีลีลาศหมุนได้ ใช้เป็นที่จัดกิจกรรมลีลาศ และฝึกสอนในวันเสาร์และอาทิตย์ศูนย์สร้างโอกาสเด็กสวนลุมพินี (Home of hope) ให้บริการแนะนำ ปรีกษา ช่วยเหลือ สอนหนังสือ แก่เด็กเร่ร่อน (Homeless Children) เปิดบริการ 10.00-19.00 น.ทุกวันศูนย์ฝึกอาชีพกรุงเทพมหานคร (BMA Apprentice School) ให้บริการฝึกอาชีพสาขาต่าง ๆ แก่ประชาชนทั่วไป เช่น คอมพิวเตอร์ตัดเย็บเสื้อผ้า เสริมสวย ทำอาหาร ห้องสมุดประชาชนสวนลุมพินี เสนอบริการแหล่งค้นคว้าความรู้

#### ประวัติความเป็นมา

สวนลุมพินีเป็นสวนสาธารณะแห่งแรกของกรุงเทพมหานคร และพระราชมรดกที่พระบาทสมเด็จพระ มงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระราชทานไว้ให้แก่ชาวพระนคร โดยมีจุดเริ่มต้นใน พ.ศ.2468 ซึ่งทรงครองราชย์สมบัติครบ 15 ปี ประกอบกับเศรษฐกิจตกต่ำหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 จึงทรงมีพระราชดำริจะจัดงานแสดงพิพิธภัณฑ์สรรพสินค้าและทรัพยากรธรรมชาติ ดังเช่นประเทศตะวันตกทำได้ผลมาแล้ว โดยกำหนดจัดใน ฤดูหนาวปลายปี พ.ศ. 2468 และมีพระราชดำริว่า เมื่อเลิกการจัดงานแล้วสถานที่นั้น ควรจัดทำ เป็นสวนพฤกษชาติ เพื่อให้ประชาชนได้ศึกษาและใช้พักผ่อน ทรงเลือก บริเวณทุ่งศาลาแดงที่ดินส่วนพระองค์ที่เหลือจากแบ่งเป็นจุฬาลงกรณ์

มหาวิทยาลัยไปแล้วเป็นที่จัดงาน และทรงสละพระราชทรัพย์เป็นทุนประเดิมในการเตรียมสถานที่ ครั้งนั้นมีการขุดสระกว้างสร้างเกาะลอยกลางน้ำตัดถนน และสร้างถาวรวัตถุ เช่น หอนาฬิกา ตึกแบกรีก และทรงพระราชทานชื่อว่า “สวนลุมพินี” หมายถึง สถานที่ประสูติแห่งพระพุทธเจ้า ๗ ตำบล ลุมพินีวัน ประเทศเนปาล แต่ด้วยทรงเสด็จสวรรคตก่อนกำหนดเปิดงานจึงต้องล้มเลิกงานไป ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 7 โครงการนี้จึงถูกรื้อฟื้นอีกครั้งโดยทรงให้เช่าที่ดินด้านใต้ของสวนลุมพินี 90 ไร่ จัดเป็นวนาเริงรมย์ คล้ายสวนสนุก และค่าเช่านำมาปรับปรุงที่ดินส่วนที่เหลือเปิดเป็นสวนสาธารณะ นับแต่นั้น สวนลุมพินีจึงเป็นสถานที่ให้ความเพลิดเพลินสนุกสนานแก่ประชาชนมีทั้ง การละเล่น แข่งว่าว วิ่งวู้ว ชิงช้า ม้าหมุน โดยทรงพระราชทานที่ดินให้รัฐบาลดูแลและมีพระกระเสรับสั่งให้ใช้เพื่อสวนสาธารณะเท่านั้น ต่อมาในสมัย สงครามโลกครั้งที่ 2 สวนลุมพินี กลายเป็นที่ตั้งค่ายของ ทหารญี่ปุ่น สวนแห่งนี้จึงลดบทบาทลง จนสงครามเลิกในปี พ.ศ.2495-2497 จึงถูกใช้เป็นที่จัดงานฉลองรัฐธรรมนูญ และมีการประกวดนางสาวสยาม บริเวณเกาะลอย

### ลักษณะทั่วไป

- ที่ตั้ง ถนนพระรามที่ 4 แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กทม. ขนาดพื้นที่ 360 ไร่
- เวลาทำการ 04.30 -21.00 น. ทุกวัน
- ประเภทของสวน เป็นสวนสาธารณะขนาดกลาง หรือสวนสาธารณะระดับเขต
- หน่วยงานรับผิดชอบ คือ สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม
- ประชาชนผู้มาใช้บริการ วันธรรมดา ประมาณ 20,000 คน วันหยุดราชการ ประมาณ 40,000 คน ลักษณะเด่นและจุดที่น่าสนใจในสวน

### กิจกรรมนันทนาการภายในสวนลุมพินี

- หนังสือและวีดิทัศน์ เปิดบริการเวลา 08.00- 20.00 น.วันอังคาร-อาทิตย์
- ศูนย์เยาวชนลุมพินี นำเสนอกิจกรรมกีฬา และฝึกสอนแก่เด็กและเยาวชน จัดสถานที่และอุปกรณ์กีฬาไว้ให้บริการสมาชิก เช่น ฟุตบอลว่ายน้ำ บาสเก็ตบอล ฝึกสอนลีลาศ เปิดบริการวันจันทร์-ศุกร์ เวลา 18.00-20.00 น. และวันเสาร์-อาทิตย์ เวลา 10.00 -18.00 น.
- ศูนย์อาหารศรีไทยเดิม จำหน่ายอาหาร เครื่องดื่ม เปิดบริการเวลา 04.30 - 10.00 น.ทุกวัน
- จักรยานน้ำและเรือพาย เป็นจุดบริการของเอกชน อยู่รอบเกาะลอยอัตรา 30 บาท/30 นาที
- ธรรมชาติในสวน กิจกรรมทางพุทธศาสนา เพื่อเป็นประโยชน์ต่อสังคมโดยมีการทำบุญ ตักบาตร และแสดงธรรมะโดยพระสงฆ์ในทุกวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนเวลา 07.00 - 09.00 น.
- ดนตรีในสวน กิจกรรมแห่งความเพลิดเพลินที่พบได้ในสวนสาธารณะ มีการจัดแสดง ดนตรีไทยและดนตรีสากล ณ สวนปาล์ม โดยจัดในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ - เมษายน ทุกวันอาทิตย์ เวลา 16.30 -20.00 น.

## แผนที่สวนลุมพินี



ภาพประกอบ 5 แผนผังโครงสร้างสวนลุมพินี  
(สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดลอม. 2552: ออนไลน์)

### 2. สวนเบญจกิติ (สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดลอม. 2552: ออนไลน์)

#### ประวัติของสวนเบญจกิติ

สวนเบญจกิติ เป็นสวนสาธารณะที่มีเอกลักษณ์ตรงที่มี บึงน้ำขนาดใหญ่อยู่ตรงกลางสวน ที่มีขนาดกว้าง 200 เมตร และยาว 800 เมตร นับเป็นพื้นที่ที่ให้ความสดชื่นสบายตาแก่ผู้ที่อาศัยและทำงานอยู่ในย่านรัชดาภิเษกและถนนพระราม 4 โดยตั้งอยู่ที่ ถนนรัชดาภิเษก ติดกับศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ อยู่ในความดูแลของกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง เพราะอยู่ในพื้นที่ของโรงงานยาสูบ ที่มาของการจัดสร้างสวนเบญจกิติ ดำเนินตามนโยบายของรัฐบาลในสมัยที่นายอานันท์ ปันยารชุนเป็นนายกรัฐมนตรี ตามมติคณะรัฐมนตรีในการพัฒนาพื้นที่ทดแทนโรงงานยาสูบ ระยะที่ 1 แต่โครงการย้ายโรงงานยาสูบได้ถูกชะลอไว้ก่อน จึงเริ่มพัฒนาพื้นที่ส่วนแรกคือด้านหน้าโรงงานยาสูบ โดยได้รับพระราชทานชื่อสวนว่า “เบญจกิติ” เนื่องจากเป็นโครงการเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ในวโรกาสเฉลิมพระชนมพรรษาครบ 5 รอบ (พ.ศ. 2535) และพระองค์ได้เสด็จฯ มาทรงทำพิธีเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อ 9 ธันวาคม 2547 พื้นที่สวน แบ่งเป็นทางเดิน วิ่ง และทางจักรยานโดยรอบบึงน้ำ โดยเป็นระยะทางเดิน วิ่ง ความยาว 1,800 เมตร และทางจักรยานวิ่ง 2,000 เมตร ซึ่งมีจักรยานให้เช่าใช้ภายในสวนบริเวณรอบ ๆ ทางเดิน มีการจัดเป็นสวนหย่อม ที่นั่งพักและสนามเด็กเล่น เพื่อให้ประชาชนได้นั่งพักผ่อนหย่อนใจ ชื่นชมกับบรรยากาศบึงน้ำขนาดใหญ่ ที่โอบล้อมไปด้วยตึกสูง อาคารสำนักงานรอบข้าง โดยมีเรือถีบและเรือพายให้เช่าสำหรับการออกกำลังกายไปบนผืนน้ำกว้างใหญ่ช่วงเวลาเปิดให้พักผ่อน ตั้งแต่เวลา



05.00 ถึง เวลา 20.00 น.การเดินทางปัจจุบันสามารถเดินทางได้โดยสะดวก ด้วยระบบขนส่งรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยลงที่สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ เดินผ่านศูนย์ประชุมตรงไปยังบึงนี้ ขนาดใหญ่ที่สังเกตเห็นได้ชัด บรรยากาศของสวนแห่งนี้

นอกจากจะเหมาะแก่การพักผ่อน ออกกำลังกายแล้ว ยังเหมาะกับการถ่ายภาพ เพราะมีทั้งต้นไม้ดอกไม้ รวมถึงประติมากรรมต่าง ๆ ประดับอยู่ภายในสวน รวมถึงภาพความโดดเด่นของอาคารสูงที่ตัดกับผืนน้ำและท้องฟ้าในเวลายามใกล้ค่ำ ช่วยทำให้ได้ภาพที่มีมุมมองและสีสันที่ดูแปลกตา ราวกับว่าสถานที่แห่งนี้ไม่ได้อยู่ในใจกลางเมืองหลวงที่วุ่นวาย

### ลักษณะทั่วไป

- ที่ตั้ง ถนนพระราม 4 ถนนรัชดาภิเษก ติดกับศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์
- เวลาทำการ เปิดทำการทุกวัน ตั้งแต่เวลา 05.00 ถึง เวลา 20.00 น.
- ประเภทของสวน เป็นสวนสาธารณะขนาดกลาง หรือสวนสาธารณะระดับเขต
- หน่วยงานรับผิดชอบ กรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง

### องค์ประกอบและกิจกรรมต่างๆ ที่น่าสนใจภายในสวนเบญจกิติ

1. ลานทางเข้าโครงการ เป็นลานน้ำพุขนาดใหญ่เปิดให้ประชาชนเข้ามาใช้พื้นที่ได้ทางด้าน ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์
2. ลานองค์พระ เป็นบริเวณประดิษฐาน “พระพุทธรูปปางสมาธิ” พระพุทธรูปปางสมาธิที่มีอยู่เดิมได้ปรับปรุงให้สง่างามสอดคล้องกับรูปแบบของสวน
3. ลานเบญจกิติ เป็นลานอเนกประสงค์ขนาดใหญ่ มีพื้นที่ประมาณ 1,800 ตารางเมตร เป็นลานหลักเล่นระดับและเป็นแกนเชื่อมโยงระหว่างสวนน้ำและสวนป่าในอนาคต โดยนำเสนอแนวความคิด“ปาร์ก้น้ำ” ให้เป็นรูปธรรมอย่างชัดเจนและจัดวางประติมากรรม “ปทุมชาติ” ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ของสวนและสื่อสัญลักษณ์ถึงพระเกียรติคุณและพระมหากรุณาธิคุณพสกนิกรชาวไทยและชาวโลก ออกแบบโดยนายวิชัย สิทธิรัตน์
4. สนามเด็กเล่นและสวนน้ำสำหรับเด็ก มีการจัดแยกสนามสำหรับเด็กเล็กกับเด็กโตออกจากกันเป็นส่วน พร้อมอุปกรณ์การเล่น สระน้ำ น้ำตกจำลอง และลานสเก็ต ฯลฯ
5. ลานการแสดงกลางแจ้ง (Amphitheatre) สามารถบรรจุผู้เข้าชมได้ประมาณ 300 คน เพื่อความเหมาะสมในการชมการแสดงโดยมีน้ำเป็นฉากหลัง
6. ทางเดิน – ลู่วิ่งริมน้ำ เป็นทางเดินสร้างอยู่ในน้ำตลอดแนวขอบบ่อ รวมความยาว 2 กิโลเมตรทางเดินจะลดระดับให้ใกล้น้ำมากขึ้น เพื่อให้เกิดบรรยากาศที่ดีและเป็นการแยกพื้นที่การใช้สอยระหว่างการเดิน วิ่ง และการขี่จักรยานออกจากกันอย่างชัดเจน
7. ทางจักรยาน เป็นเส้นทางลัดเลาะไปตามริมน้ำและแมกไม้ภายในสวน จัดให้วิ่งทางเดียว

มีสัญลักษณ์แสดงทิศทางการจับจ็อบนพื้น

8. ท่าเรือพาย อยู่บริเวณทิศตะวันตกเฉียงใต้ มีลักษณะเป็นเขื่อนยื่นเข้าไปในน้ำ สำหรับจอดเรือพาย ซึ่งมีไว้บริการให้เช่าพายเรือในบึง

9. ลานอเนกประสงค์ลอยน้ำ อยู่ทางทิศใต้เป็นส่วนเชื่อมโยงมีทางเข้า – ออก เป็นแกนจากศูนย์ประชุมฯ

### 3. สวนหลวง ร 9

**ประวัติความเป็นมา** (สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม. 2552: ออนไลน์)

สวนหลวง ร.๙ สร้างขึ้นด้วยความร่วมมือร่วมใจของกรุงเทพมหานครมูลนิธิสวนหลวง ร.๙ องค์การภาครัฐและเอกชน รวมถึงปวงชนชาวไทยเพื่อน้อมเกล้าฯ ถวายพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ในศุภมงคลสมัยเฉลิมพระชนมพรรษา 5 รอบ ในพ.ศ. 2530 โดยสร้างบนที่ดินของกรุงเทพมหานคร บริเวณหนองบอน ที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์แต่มีศักยภาพในการเป็นพื้นที่รับน้ำก่อนระบายสู่แหล่งธรรมชาติ ซึ่งเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาน้ำท่วมตามพระราชดำริ โครงการเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ.2527 ตามความมุ่งหวังร่วมกันที่จะสร้างสวนสาธารณะระดับนครให้เป็นหน้าตาของประเทศ และสร้างพื้นที่สีเขียวเพื่อให้ประชาชนได้มาเที่ยวพักผ่อน ด้วยที่ดินผืนนี้ไม่ได้ต่อเนื่องกันเป็นผืนเดียว แต่มีหลายสิบโฉนด และหลายแปลงปะปนในที่ดินเอกชน จึงต้องแลกที่ดินกับเอกชน และได้รับบริจาคเพิ่ม ทำให้มีพื้นที่รวมถึง 500 ไร่ เหมาะสมกับการเป็นสวนระดับนคร และการแปรสภาพจากพื้นที่ลุ่ม รกร้าง เต็มไปด้วยหลุมบ่อ และทุ่งนา ดงหญ้าสูงท่วม กลายเป็นสวนสาธารณะสมบูรณ์แบบที่งามสง่าจับตาตึงเนรมิต แสดงถึง พลังศรัทธา ความสามานสามัคคี และความจงรักภักดีต่อองค์พระประมุขของชาติ และเป็น อนุสรณ์แห่งสายสัมพันธ์อันลึกซึ้งระหว่างพระมหากษัตริย์ และราษฎรชาวไทย ผลงานยิ่งใหญ่นี้จะสืบทอดเป็น มรดกล้ำค่าสู่ชนรุ่นต่อไป

**ลักษณะทั่วไป**

- ที่ตั้ง ถนนสุขุมวิท 103 แขวงหนองบอน เขตประเวศ กทม. 10250
- ขนาดพื้นที่ 500 ไร่
- เวลาทำการ 05.00 -18.00 น. ทุกวัน
- ประเภทของสวน สวนสาธารณะขนาดใหญ่ หรือสวนระดับเมือง
- หน่วยงานรับผิดชอบ สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม
- รถประจำทาง ถนนศรีนครินทร์ สาย 145 133 207 ปอ145 ปอ.พ 15
- ประชาชนผู้มาใช้บริการวันธรรมดา ประมาณ 10,000-25,000 คนวันหยุดราชการ

ประมาณ 30,000 คน

### ลักษณะเด่นและจุดที่น่าสนใจของสวน

โครงสร้างหลักของสวนหลวง ร.9 ได้รับการกำหนดให้สอดคล้องกับหลัก 5 ประการ คือ เถลิงพระเกียรติส่งเสริมวิชาการรวบรวมพันธุ์ไม้ท้องถิ่น อนุรักษ์สิ่งมีชีวิตและพักผ่อนหย่อนใจแฝงด้วยการปลูกฝังทัศนคติการจัดภูมิทัศน์ภายในสวนจึงสอดคล้องกับหลักดังกล่าวและลักษณะของสวนระดับเมือง ซึ่งแบ่งออกเป็น 6 บริเวณ ดังนี้

บริเวณที่ 1 บริเวณเฉลิมพระเกียรติ 21 ไร่ ส่วนนี้เรียก “อุทยานมหาราช” มีหอระฆังกลม ซึ่งเป็นอาคาร 9 เหลี่ยมศิลปะไทยประยุกต์ตั้งอยู่กลางพื้นที่ล้อมรอบ 3 ด้านด้วยตระพังแก้วมีสวนราชพฤกษ์ที่เป็นไม้มงคลและสีของดอกเป็นสีประจำวันพระบรมราชสมภพแต่งบริเวณด้วยสระน้ำพุ 3 สระเพิ่มความสง่างาม

บริเวณที่ 2 สวนพฤกษศาสตร์ สมบูรณ์แบบ 150 ไร่ ตามหลักอนุกรมวิธานและนิเวศวิทยาแห่งแรกของไทย แบ่งเป็น 4 เกาะมีน้ำล้อมรอบ มีอาคารแสดงพันธุ์ไม้ในร่มและในทะเลทราย สวนสมุนไพร ห้องสมุด หอพรรณไม้ และห้องปฏิบัติการ

บริเวณที่ 3 ตระพังแก้ว 40 ไร่ เป็นที่รับน้ำขานเมืองตามแนวพระราชดำริ ใช้จัดกิจกรรมทางน้ำ มีบริการเช่าเรือพายและจักรยานน้ำ

บริเวณที่ 4 สวนรมณีย์ 50 ไร่ เป็นสวนเลียนแบบธรรมชาติ ท้องถิ่นแต่ละภาคของประเทศไทย จำลองป่าเขา ลำธาร น้ำตก ตกแต่งด้วยหินธรรมชาติจากภูมิภาค เป็นการนำความงามชนบทมาให้ชมในเมือง

บริเวณที่ 5 สวนน้ำ 40 ไร่ จำลองธรรมชาติจากป่าพรุใน จังหวัดนราธิวาสเป็นแหล่งอนุรักษ์สัตว์น้ำ สร้างธรรมชาติที่เขียวสงบชุ่มชื้นร่มเย็น

บริเวณที่ 6 สนามราษฎร์ 70 ไร่ เป็นลานอเนกประสงค์ใช้เป็นสนามกีฬา หรือจัดกิจกรรมตามเทศกาล มีศูนย์กีฬาเอกชนให้บริการ และมีบริการเช่าสถานที่จัดประชุมสัมมนา นอกจากนี้ยังมีจุดที่น่าสนใจแทรกในบริเวณหลักของสวน เช่น

- สวนนานาชาติ สวนขนาดเล็กแสดงเอกลักษณ์การจัดภูมิทัศน์ของสวน 7 ชาติ คือ จีน ญี่ปุ่น สเปน อังกฤษ ฝรั่งเศส อิตาลี และอเมริกามีที่มาจากความร่วมมือของสถานเอกอัครราชทูตแต่ละประเทศ

- สวนเชิงผา ตกแต่งด้วยหินขนาดต่าง ๆ ประดับด้วยกลุ่มไม้ประดับ
- สวนกำแพงหิน ตกแต่งจากหินสีชมพูในลักษณะเชิงชั้น แทรกด้วยไม้ดอกสวยงามนำชม

- สวนบัวเบญจพันธุ์ รวบรวมบัวหลากหลายพันธุ์ให้ศึกษา
- มุมแมกโนเลีย รวบรวมพันธุ์ไม้ตระกูล Magnolia ที่มีเสน่ห์ด้วยความหอมของดอกไม้ให้ชม

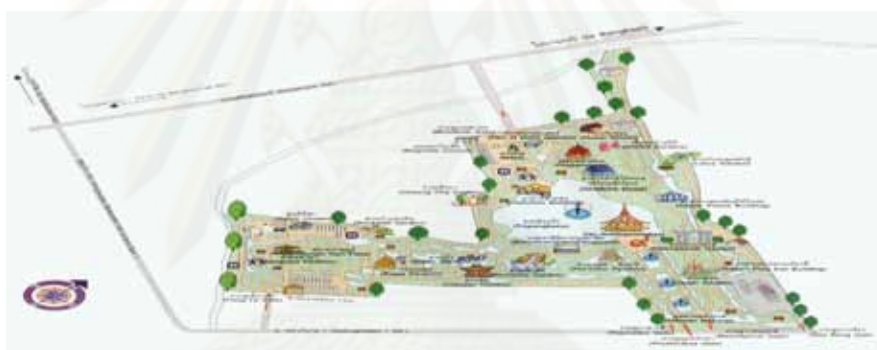
- สวนไม้เมืองหนาวน้อมเกล้าฯ ถวายพ่อหลวง ในช่วงวันที่ 1- 31 ธันวาคมทุกปี

สวนสาธารณะ ของกรุงเทพมหานครจะงดงามไปด้วยการจัดภูมิทัศน์แปลงไม้ดอกเมืองหนาวสีสัน สะดุดตา

- เทศกาลปทุมมาเฉลิมพระเกียรติ ในช่วงวันที่ 1- 31 สิงหาคมทุกปี ปทุมมา ไม้ ดอกท้องถิ่น สีม่วงอมชมพูอ่อนหวานของไทย จะปรากฏความงามสะพรั่งให้ชมได้ที่สวนสาธารณะ ของกรุงเทพมหานคร เพื่อเฉลิมพระเกียรติ เนื่องในวโรกาสเฉลิมพระชนมพรรษา 12 สิงหาคม มหาราชินี

- งานพรรณไม้งามอร่ามสวนหลวง ร.9 จัดร่วมกับมูลนิธิสวนหลวง ร.9 มี กิจกรรมมากมาย เช่น ประกวดพันธุ์ไม้ นิทรรศการ การแสดงดนตรี การแสดงวัฒนธรรม งานออกร้าน ตลาดน้ำ และดึงดูดผู้มาเที่ยวงานด้วยการตกแต่งสวนให้สวยงามเป็นพิเศษ สร้างบรรยากาศที่ ตื่นตาตื่นใจ

### แผนที่สวนหลวง ร. 9



### ภาพประกอบ 6 แผนผังโครงสร้างสวนหลวง ร.๙

(สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม, 2552: ออนไลน์)

#### 4. สวนวชิรเบญจทัศ (สวนรถไฟ)

ประวัติความเป็นมา (สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม, 2552: ออนไลน์)

ด้วยการตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาสภาพแวดล้อมในรูปแบบการเพิ่มพื้นที่สีเขียวในเมือง เพื่อยกระดับมาตรฐานคุณภาพชีวิตของชาวกรุงเทพฯ ให้ทัดเทียมมหานครใหญ่ในภูมิภาค จึงเป็นที่มาของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 มกราคม 2534 และวันที่ 29 มกราคม 2534 สมัยที่พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีให้จัดสร้างสวนสาธารณะบนพื้นที่ "สนามกอล์ฟรถไฟ" ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม ส่วนแรก 140 ไร่ให้สร้างเป็นสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ฯ ส่วนที่เหลือ 375 ไร่ กรุงเทพมหานครรับมอบที่ดินจากกระทรวงคมนาคม เมื่อ 5 พฤศจิกายน 2541 และจ่ายค่าชดเชยให้การรถไฟฯ จำนวน 555 ล้านบาท และเริ่ม

เข้าปรับปรุงพื้นที่สนามกอล์ฟเดิมเมื่อวันที่ 23 เมษายน 2542 ต่อมา เพื่อเป็นการเฉลิมพระเกียรติ และเพื่อความเป็นสิริมงคล เนื่องในวโรกาสที่ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร ทรงมีพระชนมายุครบ 50 พรรษา ในวันที่ 28 กรกฎาคม 2545 กรุงเทพมหานครได้ขอพระราชทาน ชื่อให้กับสวนรถไฟ ซึ่งได้ทรงพระราชทานนามใหม่ให้ว่า “สวนวชิรเบญจทัศ”

### ลักษณะทั่วไป

- ที่ตั้ง ถนนกำแพงเพชร 3 แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กทม. 10900
- ขนาดพื้นที่ 375 ไร่
- เวลาทำการ 05.00 -21.00 น. ทุกวัน
- ประเภทของสวน สวนสาธารณะขนาดกลาง หรือ สวนระดับเขต
- หน่วยงานรับผิดชอบ สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม
- รถประจำทาง ผ่านบริเวณใกล้เคียง (สวนจตุจักรด้าน ถนนพหลโยธิน) สาย 3 8 26 27 28 34 38 39 44 63 90 96 104 112 134 138 ปอ.2 3 9 10 12 13
- ประชาชนผู้มาใช้บริการ วันธรรมดา 2,000-5,000 คน วันหยุดราชการ 5,000-10,000 คน

### ลักษณะเด่นและจุดที่น่าสนใจในสวน

ท่ามกลางตึกสูงระฟ้าย่านพหลโยธินที่สื่อถึงความเจริญด้านวัตถุและการพัฒนาสู่ความเป็นเมือง อาคารคอนกรีตซึ่งขนานยาวไปกับสองฝั่งถนนสร้างผิวสัมผัสมหาศาลที่เป็นตัวสะสมความร้อนให้วนเวียนอยู่ในตัวเมืองกรุงเทพฯ ขณะที่พื้นผิวละเอียดอ่อนนุ่มของใบไม้ใบหญ้าลดปริมาณลงเพื่อเปิดทางให้ความเจริญเหล่านี้มาแทนที่นั่นคือ สีเทาของอาคารร้อนรุนแรงภายในเมือง และพื้นที่สีเขียวจะช่วยบรรเทาปัญหานี้ได้

สวนวชิรเบญจทัศ หรือสวนรถไฟ จึงเป็นบทพิสูจน์ที่ชัดเจนถึงบทบาทของสวนสาธารณะ พื้นที่สีเขียว ที่มีคุณค่าต่อสิ่งแวดล้อมและชีวิตคนกรุง เพราะเพียงก้าวแรกจะรู้สึกผ่อนคลาย ร่มรื่น เย็นสบาย ต่างจากความร้อนระอุที่แผดเผาอยู่ภายนอก และบรรยากาศที่ปะปนด้วยไอเสีย ฝุ่นละออง จากยานยนต์ซึ่งวนเวียนบนผิวจราจรที่คับคั่งราวกับได้มาเยี่ยมโลกสีเขียวในวงล้อมป่าคอนกรีต สวนสาธารณะแห่งนี้ถูกสร้างในแนวคิดสวนแห่งครอบครัวที่เตรียมกิจกรรมหลากหลายไว้ดึงดูดความสนใจของสมาชิกทุกวัยในครอบครัว แทรกอยู่ตามจุดต่าง ๆ ในพื้นที่เปิดโล่งกว้าง ไผ่ศาลและเขี้ยวจิ สดชื่น นุ่มนวล สบายตาให้ความรู้สึกอิสระ มีเนินหญ้าสลับกับพื้นราบกว้าง มีสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานสำหรับสวนสาธารณะครบครัน และเป็น "สวนสาธารณะในฝันของนักปั่นจักรยานเสือภูเขา" ด้วยเส้นทางจักรยานวิบาก ยาว 3,020 เมตร ลัดเลาะคงไม้ไต่เนินไปรอบนอกสวน หรือจะเลือกเดินชมธรรมชาติ วิ่งออกกำลังกายก็ได้ในเส้นทางใหญ่ พร้อมไปกับกิจกรรมศึกษาธรรมชาติจากประสบการณ์ตรงในห้องเรียนกลางแจ้ง นั่นคือ ความโดดเด่นที่สุดของสวนวชิรเบญจทัศคงในนาม "อุทยานการเรียนรู้จตุจักร บทบาทใหม่ของสวนสาธารณะที่เพิ่มศักยภาพใน

การเป็นแหล่งท่องเที่ยว และแหล่งนันทนาการเปิด ทำให้ผู้ใช้สวนสามารถเข้ามาใช้บริการ ได้ตลอดวัน เกิดขึ้นจากการสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงกิจกรรมเพื่อการเรียนรู้และนันทนาการในสวนทั้ง 6 จุด เข้ากับกิจกรรมในสวนสาธารณะข้างเคียง คือ สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ฯ จำนวน 2 จุดและสวนจตุจักร อีก 1 จุด รวมเป็นเป้าหมายการเรียนรู้ 9 จุดเชื่อมสวน ทั้ง 3 เข้าด้วยกันเป็นพื้นที่สีเขียวผืนใหญ่ ถึง 705 ไร่ สร้างคุณค่ามหาศาลต่อระบบนิเวศของเมือง นับเป็นการพัฒนาด้านสังคมควบคู่กับด้าน จิตใจที่สอดแทรกมาในการพัฒนาพื้นที่ด้านกายภาพ อุทยานการเรียนรู้จตุจักร ครอบคลุมพื้นที่สวนสาธารณะ 3 แห่ง นำเสนอกิจกรรม 9 จุด ดังนี้

1. สวนปิกนิก ฟาโง ไม่น้อย ด้วยแรงใจ ปตท.สผ. พื้นที่ 4 ไร่ ส่วนหนึ่งในสวนวชิรเบญจทัศ จัดไว้เพื่อปิกนิก ณ ลานบาร์บีคิว ใต้ร่มไม้ริมบึงน้ำ ท่ามกลางทุ่งดอกไม้ป่า มีเตาปิ้งไว้ให้บริการ ซึ่งสวนบริเวณนี้ ได้รับการสนับสนุนจัดสร้างจากบริษัทปตท.สำรวจและปิโตรเลียมฯ ปัจจุบันกลายเป็นที่ชุมนุมของครอบครัวในวันหยุด เปิดบริการเวลา 07.00 - 21.00 น.ทุกวัน บริเวณริมบึงนี้มีบริการเช่าจักรยานน้ำและเรือพาย อัตรา 30 บาท ต่อ 1 ชม.

2. ลานกีฬา ที่ตั้งของศูนย์ฝึกกีฬาประชาชนิเวศน์ ให้บริการด้านสถานที่ และอุปกรณ์กีฬาแก่สมาชิก มีสนามฟุตบอล 5 สนาม สนามฟุตบอล 4 สนาม สนามสไตรด์บอล ลานเปตอง อุปกรณ์ยกน้ำหนัก เปิดบริการเวลา 10.00- 18.00 น.ทุกวัน

3. อุทยานผีเสื้อและแมลงกรุงเทพฯ สร้างในพื้นที่ 4 ไร่ด้านตะวันออก เนิยงใต้ของสวนวชิรเบญจทัศเป็นอาคารรูปโดมขนาด 1 ไร่ ภายในแสดง นิทรรศการ ห้องวิทัศน์ให้ความรู้ และกรงผีเสื้อแบบ Walk in ที่จัดภูมิ-ทัศน์งดงามด้วยน้ำตก ธารน้ำและมวนดอกไม้ นานาโอกาสชื่นชมผีเสื้อสีส้มสวยงามนับพันตัวในสภาพเป็นอยู่จริง มิใช่ในกล่องสะสมแมลงอีกต่อไป

4. ศูนย์นันทนาการชุมชนสวนรถไฟ ให้บริการด้านกิจกรรมนันทนาการรูปแบบต่าง ๆ มีสระว่ายน้ำสำหรับเด็กที่ตกแต่งด้วยน้ำพุ ล่อใจ สร้าง ความเพลิดเพลิน มีบริการเช่าจักรยาน และสนามเด็กเล่นที่มีชุดเครื่อง เล่นสำหรับเด็กหลายวัยถึง 15 ชุดติดตั้งจุดพ่นละอองน้ำเป็นระยะสร้าง ไอเย็นดับร้อนและน่าตื่นเต้น เรียกความสนใจจากเด็กได้ดี เปิดบริการ เวลา 06.00-20.00 น. วันจันทร์-เสาร์

5. ค่ายพักแรม สถานที่จัดกิจกรรมผจญภัยกลางแจ้งในบรรยากาศสวย ๆ ของสวนวชิรเบญจทัศ เปิดโอกาสให้ครอบครัว เด็กและเยาวชนเข้าร่วม ฝึกทักษะการช่วยเหลือตนเอง และการอยู่ร่วมกับผู้อื่น

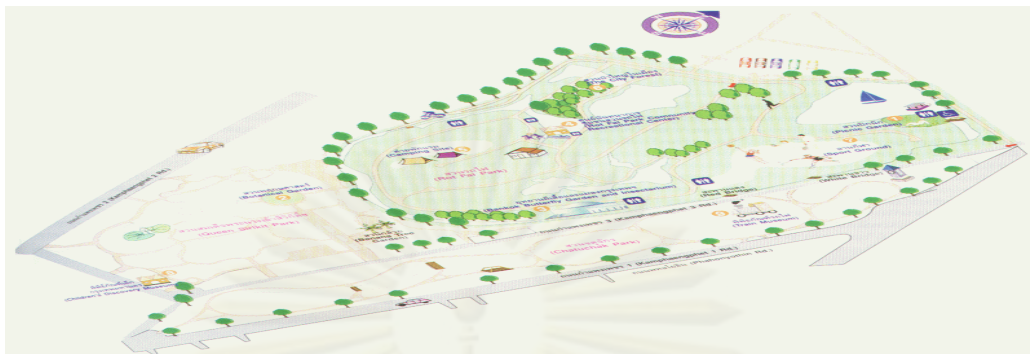
6. สวนป่าใหญ่ในเมือง รวบรวมพันธุ์ไม้ในพื้นที่ 10 ไร่ ของสวนอันเกิดจากโครงการ ต่อชีวิต ต้นไม้สร้างป่าใหญ่ในเมือง เพื่ออนุรักษ์ต้นไม้ขนาดใหญ่อายุนับร้อยปี ที่ถูกรุก รานจากการพัฒนาเมือง ให้เรามี ชีวิตใหม่ในป่าสาธิตแห่งนี้ นำเสนอกิจกรรมศึกษา ธรรมชาติ จำลองระบบนิเวศของป่าไว้ให้เรียนรู้

7. สวนพฤกษศาสตร์ พื้นที่ 30 ไร่ในสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ฯ เป็นที่รวบรวม พันธุ์ไม้ท้องถิ่น ไม้หายากแปลกตา น่าสนใจไว้เพื่อให้ความรู้ และนำเสนอความมหัศจรรย์แห่งธรรมชาติ เพื่อเด็กรุ่นใหม่ได้สัมผัสเรียนรู้จากของจริง ทดแทนข้อจำกัดของ สถานศึกษาในเมือง ที่มีกับแคบขาดแคลนพื้นที่สีเขียว

8. พิพิธภัณฑ์เด็กกรุงเทพมหานคร ตั้งอยู่ด้านหน้าของ สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ฯ เป็นอาคารพิพิธภัณฑ์ภายในและ ภายนอกจัดนิทรรศการและกิจกรรม ทั้งให้ความรู้ และความบันเทิงผ่านขบวนการเรียนรู้ที่เด็กมีส่วนร่วมได้ แบ่งเป็น 8 ภาค คือ

- 1) ภาครวมชาติและสิ่งแวดล้อม ให้เด็กเรียนรู้สมดุลธรรมชาติในระบบนิเวศ
- 2) ภาควิทยาศาสตร์ ให้เด็กเรียนรู้เกี่ยวกับความรู้เบื้องต้นทางวิทยาศาสตร์ผ่านการทดลอง สังเกต และเข้าใจถึงกฎเกณฑ์พื้นฐานของวิทยาศาสตร์
- 3) ภาคเทคโนโลยี ให้เด็กเรียนรู้การนำหลักวิทยาศาสตร์ มาประยุกต์ใช้ในรูปเทคโนโลยีที่ สัมผัสได้ในชีวิตประจำวัน
- 4) ภาควัฒนธรรมและสังคม ให้เด็กได้เรียนรู้ความต่างของเพื่อนมนุษย์ในภูมิภาคต่าง ๆ ของ โลก และการอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุข
- 5) ภาคร่างกายของเรา ให้เด็กเรียนรู้การกำเนิดชีวิตและระบบร่างกายมนุษย์
- 6) ภาคนันทนาการและการออกกำลังกาย เพื่อความตื่นตัว สนุกสนานเสริมสร้างความแข็งแรง และความมั่นใจตนเอง
- 7) ภาคกิจกรรมสำหรับเด็กเล็ก มุมฝึกฝน กระตุ้นพัฒนาด้านร่างกาย อารมณ์ สังคมสติปัญญาของเด็กเล็ก
- 8) ภาคเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ แสดงนิทรรศการเผยแพร่ พระราชกรณียกิจ เพื่อเฉลิมพระเกียรติพิพิธภัณฑ์เด็กแห่งนี้เปิดบริการ ทุกวันเว้นวันจันทร์ เวลา 10.00-18.00 น.
- 9) พิพิธภัณฑ์รถไฟ อยู่ในอาคารหอเกียรติภูมิรถไฟ สวนจตุจักร จัดส่วนแสดงประวัติศาสตร์กิจการรถไฟของไทย ผลงานเทคโนโลยีที่ประดิษฐ์ คิดค้นโดยคนไทยและผลงานพระอัจฉริยภาพของในหลวง รวมทั้งนิทรรศการยานยนต์ เปิดบริการเวลา 0700-16.00 น. วันเสาร์และอาทิตย์ นอกจากนี้ในสวนวชิรเบญจทัศยังมีจุดที่น่าสนใจอื่น เช่น
  - น้ำพุสูงที่สุดในประเทศไทย ติดตั้งกลางบึงน้ำ ฟันน้ำสูงถึง 72 เมตร หมายถึงการเฉลิมพระเกียรติในโอกาสที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระชนมพรรษา 72 พรรษา
  - กิจกรรมชิงจักรยานแรลลี่คู่คน สำหรับผู้รักธรรมชาติ ชื่นชอบการดูนกที่มีมากกว่า 30 ชนิด
  - ประติมากรรม สร้างชีวิตชีวาให้สวนด้วยประติมากรรมที่สื่อถึงอารมณ์ สนุกสนาน ในอิริยาบถท่าเร็งของเด็ก กระจายประดับอยู่ทั่วสวน

## แผนที่สวนวชิรเบญจทัศ



ภาพประกอบ 7 แผนผังโครงสร้างสวนวชิรเบญจทัศ  
(สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม, 2552: ออนไลน์)

### 5. วัดพระศรีรัตนศาสดาราม (วัดพระแก้ว)

ประวัติและความเป็นมา (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2552: ออนไลน์)

วัดพระศรีรัตนศาสดาราม หรือที่ชาวบ้านเรียกว่า วัดพระแก้ว นั้น พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก โปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นพร้อมกับการสถาปนากรุงรัตนโกสินทร์ เมื่อ พ.ศ. 2325 แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2327 เป็นวัดที่สร้างขึ้นในเขตพระบรมมหาราชวัง ตามแบบวัดพระศรีสรรเพชญ์ สมัยอยุธยา เมื่อแรกสร้างประกอบด้วย 3 ส่วน คือ พระมหาปราสาท พระราชมณเฑียรสถาน และวัดพระศรีรัตนศาสดาราม มีเนื้อที่ 132 ไร่ ในอดีตพระบรมมหาราชวังเป็นที่ประทับของพระมหากษัตริย์ วัดนี้อยู่ในเขตพระราชฐานชั้นนอก ทางทิศตะวันออก มีพระระเบียงล้อมรอบเป็นบริเวณ เป็นวัดคู่กรุงที่ไม่มีพระสงฆ์จำพรรษา ใช้เป็นที่บวชนาคหลวง และประชุมข้าทูลละอองพระบาท ถือน้ำพระพิพัฒน์สัตยา รัชกาลที่ 1 โปรดเกล้าให้เป็นที่ประดิษฐานพระพุทธรูปมหามณีรัตนปฏิมากรหรือพระแก้วมรกต พระพุทธรูปคู่บ้านคู่เมืองของไทย มาประดิษฐาน ณ ที่นี้ วัดพระศรีรัตนศาสดารามนี้ ภายหลังจากการสถาปนาแล้ว ก็ได้รับการปฏิสังขรณ์สืบต่อมาทุกรัชกาล เพราะเป็นวัดสำคัญ จึงมีการปฏิสังขรณ์ใหญ่ทุก 50 ปี คือในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว และสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช รัชกาลปัจจุบัน

เนื่องในโอกาสสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ครบ 200 ปี ในปี พ.ศ. 2525 ที่ผ่านมา การบูรณปฏิสังขรณ์ที่ผ่านมา มุ่งอนุรักษ์สถาปัตยกรรมและศิลปกรรมอันเป็นมรดกชิ้นเอกของชาติ ให้คงความงามและรักษาคุณค่าของช่างศิลปะไทยไว้อย่างดีที่สุด เพื่อให้วัดพระศรีรัตนศาสดารามนี้อยู่คู่กับกรุงรัตนโกสินทร์ตลอดไป



## ที่ตั้งวัดพระศรีรัตนศาสดาราม (วัดพระแก้ว)

ตั้งอยู่ในเขตพระบรมมหาราชวัง เขตพระราชฐานชั้นนอก ทางทิศตะวันออก ติดท้องสนามหลวง แขวงพระบรมมหาราชวัง เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร

### ลักษณะเด่นและจุดที่น่าสนใจ

1. พระอุโบสถ สร้างในสมัยรัชกาลที่ 1 เป็นพระอุโบสถขนาดใหญ่ หลังคาลด 4 ระดับ 3 ชั้น มีช่อฟ้า 3 ชั้น ปิดทองประดับกระจก ตัวพระอุโบสถมีระเบียงเดินได้โดยรอบ มีหลังคาเป็นพาไลคลุม รับด้วยเสานางรายปิดทองประดับกระจกทั้งต้น พนักระเบียงรับเสานางราย ทำเป็นลูกปักประดับด้วยกระเบื้องเคลือบสีอย่างจีน ตัวพระอุโบสถมีฐานปัทม์รับอีกชั้นหนึ่งประดับครุฑขนาดหล่อด้วยโลหะปิดทอง มีเสารายเทียนหล่อด้วยทองแดงล้อมรอบทั้งสี่ด้าน ผนังพระอุโบสถ ในรัชกาลที่ 1 เขียนลายรดน้ำบนพื้นชาดแดง รัชกาลที่ 3 โปรดเกล้าฯ ให้ปั้นลายพุ่มข้าวบิณฑ์ ปิดทองประดับกระจก เพื่อให้เข้ากับผนังมณฑป ปิดทองประดับกระจก บานพระทวารและพระบัญชรประดับมุกทั้งหมด ฝีมือช่างสมัยรัชกาลที่ 1 ที่เชิงบันไดมีสิงห์หล่อด้วยสำริดบันไดละคู่ รวม 12 ตัว โดยได้แบบมาจากเขมรคู่หนึ่ง แล้วหล่อเพิ่มอีก 10 ตัว

2. พระพุทธมหามณีรัตนปฏิมากร ภายในพระอุโบสถเป็นที่ประดิษฐาน พระพุทธมหามณีรัตนปฏิมากร(พระแก้วมรกต) พระพุทธรูปปางสมาธิ ทำด้วยมณีสีเขียวเนื้อเดียวกันทั้งองค์ หน้าตักกว้าง 48.3 ซม. สูงตั้งแต่ฐานถึงยอดพระเศียร 66 ซม. ประดิษฐานอยู่ในบุษบกทองคำ พระพุทธมหามณีรัตนปฏิมากร พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก มีพระราชศรัทธาสร้างเครื่องทรงถวาย เป็นพุทธบูชา สำหรับฤดูร้อนและฤดูฝน เครื่องทรงสำหรับฤดูร้อน เป็นเครื่องต้นประกอบด้วย มงกุฎพายุหัตถ์ ทองกร พระสังวาล เป็นทองลงยา ประดับมณีต่างๆ จอมมงกุฎประดับด้วยเพชรเครื่องทรงสำหรับฤดูฝน เป็นทองคำ เป็นกาบหุ้มองค์พระอย่างห่มดอง จำหลักลายที่เรียกว่าลายพุ่มข้าวบิณฑ์ พระเศียรใช้ทองคำเป็นกาบหุ้ม ตั้งแต่ไรพระศกถึงจอมเมฬี เม็ดพระศกลงยาสีน้ำเงินแก่ พระลักษมีทำเวียนทักษิณาวรรต ประดับมณีและลงยาให้เข้ากับเม็ดพระศก พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงสร้างเครื่องฤดูหนาวถวายอีกชุดหนึ่ง ทำด้วยทองเป็นหลอดลงยาร้อยด้วยลวดทองเกลียว ทำให้ไหวได้ตลอดเหมือนกับผ้า ใช้คลุมทั้งสองพาหาขององค์พระ บุษบกทองที่ประดิษฐาน พระพุทธมหามณีรัตนปฏิมากร สร้างด้วยไม้สลักหุ้มทองคำทั้งองค์ ฝังมณีมีค่าสีต่างๆ ทรวดทรงงดงามมาก เป็นฝีมือช่างรัชกาลที่ 1 เดิมบุษบกนี้ตั้งอยู่บนฐานชุกชี พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้สร้างพระเบญจาสามชั้นหุ้มด้วยทองคำ สลักลายวิจิตรบนองค์บุษบกให้สูงขึ้น บนฐานชุกชีด้านหน้า ประดิษฐานพระสัมพุทธพรรณี เป็นพระพุทธรูปที่คิดแบบขึ้นใหม่ในสมัยรัชกาลที่ 4 โดยไม่มีเมฬี มีรัศมีอยู่กลางพระเศียร จีวรที่ห่มคลุมองค์พระเป็นริ้ว พระกรรมเป็นแบบหุมนุชย์ธรรมดาโดยทั่วไป หน้าฐานชุกชีประดิษฐานพระพุทธรูปปฏิมากรฉลองพระองค์รัชกาลที่ 1 และรัชกาลที่ 2 องค์ด้านเหนือพระนามว่า พระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก องค์ด้านใต้พระนามว่า พระพุทธเลิศหล้านภาลัย พระพุทธรูปทั้งสองพระองค์นี้ พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว

รัชกาลที่ 3 โปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้น หล่อด้วยทองสัมฤทธิ์สูง 3 เมตร ทรงเครื่องแบบจักรพรรดิหุ้มทองคำ เครื่องทรงเป็นทองคำลงยาประดับมณี

3. พระที่นั่งดุสิตมหาปราสาท เดิมชื่อพระที่นั่งอินทราภิเษกมหาปราสาท เป็นพระมหาปราสาท องค์แรกที่สร้างขึ้นในพระราชวัง เป็นที่ประดิษฐานพระบรมศพพระมหากษัตริย์ สมเด็จพระอัครมเหสี และพระบรมวงศานุวงศ์ใช้ประกอบพระราชพิธีสำคัญ เช่น พระราชพิธีการมงคล และบำเพ็ญพระราชกุศลต่างๆ

4. พระที่นั่งอาภรณ์พิโมกข์ปราสาท อยู่ใกล้กับพระที่นั่งดุสิตมหาปราสาทใช้เป็นที่ประทับทรงพระราชพาหนะ และประทับเปลื้องเครื่องในงานพระราชพิธีที่มีขบวนแห่

5. พระที่นั่งพิมานรัตยา สร้างเมื่อ พ.ศ. 2332 ในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าฯ เจ้าอยู่หัว ทรงใช้เป็นที่บรรทม และทรงใช้เป็นที่ชุมนุมมหาสมาคมสำหรับพระบรมวงศานุวงศ์ และข้าราชการฝ่ายในเข้ารับพระราชทานเครื่องอิสริยยศ และเครื่องราชอิสริยาภรณ์ นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งรับพระบรมศพพระบรมวงศานุวงศ์ก่อนที่จะประดิษฐานพระบรมโกศในพระที่นั่งดุสิตมหาปราสาท

6. ศาลาเครื่องราชอิสริยยศ และเหรียญกษาปณ์ ตั้งอยู่ภายในบริเวณพระบรมมหาราชวัง ด้านขวามือก่อนถึงทางเข้าพระราชวังส่วนใน จัดแสดงเหรียญกษาปณ์ และเงินตราที่ใช้ในประเทศไทยรวมทั้งเครื่องราชอิสริยาภรณ์ของสำนักฝ่ายใน เปิดให้เข้าชมทุกวัน ตั้งแต่เวลา 08.30-16.00 น. ค่าเข้าชม 10 บาท

## 6. วัดอรุณราชวราราม

**ประวัติและความเป็นมา** (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2552: ออนไลน์)

วัดอรุณราชวราราม เป็นวัดโบราณสร้างมาตั้งแต่สมัยอยุธยา ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เดิมเรียกว่า "วัดมะกอก" ตามชื่อดาบลงมะกอกซึ่งเป็นดาบที่ฝังไว้ ภายหลังเปลี่ยนเป็น "วัดมะกอกนอก" เพราะมีวัดสร้างขึ้นใหม่ในตำบลเดียวกันแต่อยู่ลึกเข้าไปในคลองบางกอกใหญ่ชื่อ "วัดมะกอกใน" ต่อมาใน พ.ศ. 2310 เมื่อสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชพระราชประสงค์จะย้ายราชธานีมาตั้ง ณ กรุงธนบุรีจึงเสด็จกรีธาทัพพลองลงมาทางชลมารคถึงหน้าวัดมะกอกนอกนี้เมื่อเวลารุ่งอรุณพอดี จึงทรงเปลี่ยนชื่อวัดมะกอกนอกเป็นวัดแจ้ง เพื่อเป็นอนุสรณ์แห่งนิมิตที่ได้เสด็จมาถึงวัดนี้เมื่อเวลาอรุณรุ่ง เมื่อพระเจ้าตากสินมหาราชโปรดให้ย้ายราชธานีจากกรุงศรีอยุธยามาตั้ง ณ กรุงธนบุรีและได้ทรงสร้างพระราชวังใหม่ มีการขยายเขตพระราชฐาน เป็นเหตุให้วัดแจ้งตั้งอยู่กลางพระราชวังจึงไม่โปรดให้มีพระสงฆ์จำพรรษา นอกจากนั้นในช่วงเวลาที่กรุงธนบุรีเป็นราชธานี ถือกันว่าวัดแจ้งเป็นวัดคู่บ้าน คู่เมือง เนื่องจากเป็นวัดที่ประดิษฐานพระแก้วมรกตและพระบาง ซึ่งสมเด็จพระยามหากษัตริย์ศึก (พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช) ได้อัญเชิญพระพุทธรูปสำคัญ 2 องค์นี้มาจากลาวในคราวที่เสด็จตีเมืองเวียงจันทน์ได้ในปี

พ.ศ. 2322 โดยโปรดให้อัญเชิญพระแก้วมรกตและพระบางขึ้นประดิษฐาน ไว้ในมณฑป และมีการสมโภชใหญ่ 7 คืน 7 วัน(ในปี พ.ศ. 2327 พระแก้วมรกตได้ย้ายมาประดิษฐาน ณ วัดพระศรีรัตนศาสดาราม ในพระบรมหาราชวัง ส่วนพระบางนั้นสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกได้โปรดพระราชทานคืนไปนครเวียงจันทร์)เมื่อพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช รัชกาลที่ 1 เสด็จเถลิงถวัลราชสมบัติ ได้โปรดให้สร้างพระนครใหม่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา และรื้อกำแพงพระราชวังกรุงธนบุรีออก วัดแจ้งจึงไม่ได้อยู่ในเขตพระราชวังอีกต่อไป พระองค์จึงโปรดให้วัดแจ้งเป็นวัดที่มีพระสงฆ์จำพรรษาอีกครั้งหนึ่ง นอกจากนั้นพระองค์ทรงมอบหมายให้สมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอเจ้าฟ้ากรมหลวงอิศรสุนทร (ร. 2) เป็นผู้ดำเนินการปฏิสังขรณ์วัดแจ้ง แต่สำเร็จเพียงแค่งุฎีสงฆ์ที่สิ้นรัชกาลที่ 1 ใน พ.ศ. 2352 เสียก่อน ต่อมาในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย รัชกาลที่ 2 พระองค์ทรงดำเนินการปฏิสังขรณ์ต่อจนเสร็จ ทั้งได้ทรงปั้นหุ่นพระพุทธรูปด้วยฝีพระหัตถ์ และโปรดให้หล่อขึ้นประดิษฐานเป็นพระประธานในพระอุโบสถ และโปรดให้มีมหรสพสมโภชฉลองวัดในปี พ.ศ. 2363 แล้วโปรดพระราชทานพระนามวัดว่า “วัดอรุณราชธาราม” ในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๓ ได้ทรงปฏิสังขรณ์วัดอรุณฯ ใหม่หมดทั้งวัด พร้อมทั้งโปรดให้ลงมือก่อสร้างพระปรางค์ตามแบบที่ทรงคิดขึ้น จนสำเร็จเป็นพระเจดีย์สูง 1 เส้น 13 วา 1 ศอก 1 คืบ กับ 1 นิ้ว ฐานกลมวัดโดยรอบได้ 5 เส้น 37 วา ซึ่งการก่อสร้างและปฏิสังขรณ์สิ่งต่าง ๆ ภายในวัดอรุณฯ นี้สำเร็จลงแล้ว แต่ยังไม่ทันมีงานฉลองก็สิ้นรัชกาลที่ 3 ในปี พ.ศ. 2394 เมื่อพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 เสด็จเถลิงถวัลราชสมบัติ พระองค์ได้โปรดให้สร้างและปฏิสังขรณ์สิ่งต่าง ๆ ในวัดอรุณฯ เพิ่มเติมอีกหลายอย่าง ทั้งยังได้อัญเชิญพระบรมอัฐิของพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัยมาบรรจุไว้ที่พระพุทธรูปของพระประธานในพระอุโบสถที่พระองค์ทรงพระราชทานนามว่า “พระพุทธรูปมหาราชโลกชาติดุสิต” และเมื่อได้ทรงปฏิสังขรณ์เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงได้พระราชทานนามวัดเสียใหม่ว่า “วัดอรุณราชวราราม” ดังที่เรียกกันมาจนถึงปัจจุบัน

ครั้นถึงสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 เกิดเพลิงไหม้พระอุโบสถ จึงโปรดเกล้าฯ ให้ปฏิสังขรณ์พระอุโบสถใหม่เกือบทั้งหมด โดยได้โปรดให้กรมหมื่นปราบปรปักษ์เป็นแม่กองในการบูรณะ และโปรดเกล้าฯ ให้นำเงินที่เหลือจากการบริจาคของพระบรมวงศานุวงศ์ไปสร้างโรงเรียนตรงบริเวณกุฎีเก่าด้านเหนือ ซึ่งชำรุดไม่มีพระสงฆ์อยู่เป็นตึกใหญ่แล้วพระราชทานนามว่าโรงเรียนทวีธาภิเศก นอกจากนั้นยังได้โปรดให้พระยาราชสงครามเป็นนายงานอำนวยการปฏิสังขรณ์พระปรางค์องค์ใหญ่ และเมื่อเสร็จเรียบร้อยแล้วจึงโปรดให้มีการฉลองใหญ่รวม 3 งานพร้อมกันเป็นเวลา 9 วัน คือ งานฉลองพระไชยนารัฐ งานบำเพ็ญพระราชกุศลพระชนมายุสมมงคล คือ มีพระชนมายุเสมอพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย และ งานฉลองพระปรางค์ ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช รัชกาลที่ 9 มีการบูรณะปฏิสังขรณ์หลายอย่าง โดยเฉพาะพระปรางค์วัดอรุณฯ ได้รับการปฏิสังขรณ์เป็นการใหญ่มี

การประกอบพิธีบวงสรวงก่อนเริ่มการบูรณะพระปรางค์ในวันพุธที่ 27 ธันวาคม 2510 และการบูรณะก็สำเร็จด้วยดีตั้งเห็นเป็นสง่างามอยู่จนทุกวันนี้ต่อมาในปี พ.ศ. 2363 พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย โปรดเกล้าฯ ให้มีการปฏิสังขรณ์และฉลองวัดและพระราชทานนามใหม่ว่า “วัดอรุณราชอาราม” ครั้นถึงรัชการพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้บูรณะปฏิสังขรณ์เพิ่มเติมอีก แล้วทรงเปลี่ยนชื่อวัดเป็น “วัดอรุณราชอาราม” ดังที่เรียกกันมาจนถึงปัจจุบัน

### สถานที่ตั้ง

วัดอรุณราชวราราม ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา เลขที่ 34 ถนนอรุณอมรินทร์ แขวงวัดอรุณ เขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพมหานคร

### การเดินทางมายังวัดอรุณราชวรารามวิหาร

- ทางเรือ ขึ้นเรือข้ามฟากจากฝั่งพระนครที่ท่าเตียน ราคาค่าโดยสาร 2 บาท
- รถยนต์ส่วนตัว หากมาจากถนนปิ่นเกล้า ข้ามสะพานอรุณอมรินทร์ผ่านโรงพยาบาลศิริราช กรมอุทการเรือ วัดเครือวัลย์ กรมสารวัตรทหารเรือ โดยวัดอรุณราชวราราม อยู่ทางฝั่งซ้ายมือ
- รถประจำทาง รถประจำทางที่ผ่านวัดอรุณฯ ได้แก่ สาย 19, 57 และ 83
- วันและเวลาที่เปิดให้เยี่ยมชม เปิดให้เข้าชมทุกวันระหว่างเวลา 7.30 - 17.30 น. ผู้ประสงค์จะเข้าชมในพระอุโบสถต้องทำหนังสือขออนุญาตล่วงหน้าถึงเจ้าอาวาสวัดอรุณฯ

### ลักษณะเด่นและจุดที่น่าสนใจ

1. พระอุโบสถ พระประธานในพระอุโบสถ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ถวายพระนามว่า “พระพุทธธรรมมิศรราชโลกธาตุคิลก” หล่อในรัชกาลที่ 2 กล่าวกันว่า พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ทรงปั้นหุ่นพระพักตร์ด้วยพระองค์เอง เป็นพระพุทธรูปปางมารวิชัย หน้าตักกว้าง 3 ศอกคืบ ประดิษฐานเหนือแท่นไฟที่ บนฐานชุกชี ที่พระพุทธรูปพระประธาน พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดให้อัญเชิญพระบรมอัฐิรัชกาลที่ 2 มาบรรจุได้ เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2538 เวลา 16.00 น. เกิดอัศจรรย์ไหม้พระอุโบสถ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้รับเสด็จพระราชดำเนินมาอำนวยการดับเพลิงด้วยพระองค์เอง และอัญเชิญพระบรมอัฐิสมเด็จพระบรมอัยกาธิราชออกไปได้ทัน เพลิงไหม้หลังคาพระอุโบสถหมด จึงโปรดให้พระวรวงศ์เธอ กรมหมื่นปราบปรปักษ์เป็นแม่กองปฏิสังขรณ์พระอุโบสถให้คือดีดังเดิม และสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์ก็ประทานความเห็นในการซ่อมภาพจิตรกรรมฝาผนังในพระอุโบสถ ให้รักษาของเก่าไว้อย่างดีที่สุด และภาพที่จะเขียนซ่อมใหม่ก็ให้กลมกลืนกับภาพเดิม กลับมาที่บริเวณพระอุโบสถอีกครั้ง โดยรอบพระอุโบสถมีซุ้มโอบเสมา 8 ซุ้ม ในเสมาเป็นใบคู่ ทำด้วยหินสลักลวดลายงดงามประดิษฐานอยู่ในซุ้มหินอ่อน ทำเป็นรูปบุษบกยอดเจดีย์ย่อเหลี่ยมไม้สิบสอง สูง 2 วา 1 ศอก ระหว่างซุ้มโอบเสมามีสิงโตหินแบบจีนตัวเล็ก 112 ตัว ตั้งอยู่บนแท่น มีเหล็กยึดแท่นให้ติดกันโดยตลอด เว้นแต่ช่องตรงกับบันไดพระอุโบสถ ริมช่องว่างนั้นมีตุ๊กตาคาหิน

รูปคนจีนนั่งบนเก้าอี้หน้าสิงโตจีนอีกช่องละ 2 ตัว 8 ช่อง รวมเป็น 16 ตัว หน้าพระระเบียงโดยรอบ มีตุ๊กตาหินรูปทหารจีนตั้งเรียงเป็นแถวจำนวน 144 ตัว และมุมพระอุโบสถทั้ง 4 มี พระเจดีย์จีนทำด้วยหิน มีซุ้มคูหาตั้งรูปผู้วิเศษ 8 คน หรือ ที่เรียกว่า ป้ายเขียน พระเจดีย์มียอดเป็นปล้อง ๆ เรียวเล็ก ขึ้นไปตามลำดับ คล้ายปล้อง โฉนแบบพระเจดีย์ไทย มุมละองค์ นอกจากนั้นยังมีซ่างหล่อด้วยโลหะ 8 ตัว สูงขนาด 1 เมตรเศษ ตั้งอยู่บนแท่นตรง ประตูเข้าออกหน้าพระระเบียง แนวเดียวกับตุ๊กตาทหารจีน ด้านละ 2 ตัว หันหน้าเข้าพระอุโบสถ ซ่างโลหะทั้ง 8 ตัวนี้ มีอิริยาบถไม่เหมือนกัน บางตัวชูวงบางตัวปล่อยวง ลง เป็นต้น พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดให้หล่อขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2389 โดยรอบพระอุโบสถมีพระระเบียงหรือพระวิหารคด มีประตูเข้าออกอยู่กึ่งกลาง พระระเบียงทั้ง 4 ทิศ หน้าบัน ประติมากรรมเป็นรูปนารายณ์ ทรงครุฑ ประดับด้วยลาย กระจกปลอกปิดทองงามมาก พระระเบียงเป็นของสร้างในรัชกาลที่ 2 สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์ศิลปินเอกของชาติไทยทรงชมเชยไว้ว่า “พระระเบียงมีอยู่ให้ดูได้บริบูรณ์ ทรวดทรงงามกว่าพระระเบียงที่ไหนหมด เป็นศรีแห่งฝีมือในรัชกาลที่ 2 ควรชมอย่างยิ่ง แต่ลายเขียนผนังนั้นเป็นฝีมือในรัชกาลที่ 3 ทำเพิ่มเติม” ลายเขียนที่ผนังที่ทรงกล่าวถึงนั้น เขียนเป็นรูปซุ้มเรือนแก้วลายดอกไม้ใบไม้ มีนกยูงแบบจินคาบอยู่ ตรงกลาง พระพุทธรูปในพระระเบียงทั้งหมด เป็นพระพุทธรูปปางมารวิชัย มีรวม 120 องค์ ตรงด้านหลังทิศตะวันออกทางที่จะเข้าสู่ พระอุโบสถ มีประตูซุ้มยอดมงกุฎสร้างในสมัยรัชกาลที่ 3 เป็นประตูจตุรมุข หลังคา 3 ชั้น เฉลียงรอบมียอดเป็นทรงมงกุฎ ประดับด้วยกระเบื้องถ้วยสลักสี หลังคามุงกระเบื้องเคลือบ ซ่อฟ้า ใบระกา หวานาคและหางหงส์ เป็นปูนประดับกระเบื้องถ้วย หน้าบันเป็นปูนประดับกระเบื้องถ้วย มีลวดลายเป็นใบไม้ดอกไม้ ต่อมาเมื่อ พ.ศ. 2448 ประตูซุ้มยอดมงกุฎนี้ชำรุดทรุดโทรมมาก พระยาราชสงครามได้กราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวว่า ถ้าจะโปรดเกล้าฯ ให้ซ่อมใหม่ก็ต้องใช้เงินถึง 1,6000 บาท หรือไม่ก็ต้องรื้อเพราะเกรงจะเป็นอันตรายเมื่อเวลาเสด็จพระราชดำเนินพระราชทานผ้าพระกฐินวัดนี้ มีพระราชกระแสตอบว่า “ซุ้มประตูนี้อยากจะให้คงรูปเดิม เพราะปรากฏแก่คนว่าเป็นหลักของบางกอกมาช้านานแล้ว” อีกตอนหนึ่งทรงว่า “ขอให้ถ้ายรูปเดิมไว้ให้ มั่นคง เวลาทำอย่าให้แปลกกว่าเก่าเลยเป็นอันขาด อย่าเพื่อให้รื้อจะไปถ้ายรูปไว้เป็นพยาน” เพราะพระมหากษัตริย์คุณในการทรงอนุรักษ์ศิลปกรรมชิ้นยอดเยี่ยมของชาติจีนนี้ไว้ ลูกหลานไทยจึงได้ชื่นชมต่ออัจฉริยะของช่างรุ่นก่อนมาจนทุกวันนี้ และรัฐบาลก็เคยนำภาพซุ้มประตูยอดมงกุฎมีรูปยักษ์ยืนเฝ้าอยู่ด้านหน้า 2 คน ลงพิมพ์ในธนบัตรอยู่สมัยหนึ่งที่หน้าประตูซุ้มยอดมงกุฎดังกล่าว มีพญายักษ์ยืนอยู่ 2 คน มือทั้งสองกุมกระบองยืนอยู่บนแท่น ยักษ์ด้านเหนือสีขาวชื่อ สหัสเดชะ ด้านใต้สีเขียวชื่อ ทศกัณฐ์ ปั้นด้วยปูน ประดับกระเบื้องเคลือบสีเป็นลวดลายรูปลักษณะและเครื่องแต่งตัว สร้างแต่สมัยรัชกาลที่ 3 สมเด็จพระเจ้าฟ้า กรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์ตรัสว่าเป็นฝีมือปั้นของหลวงเทพรจนา (กัน) และเป็นเหตุให้เกิดการปั้นรูปยักษ์ยืนในวัดพระศรีรัตนศาสดารามในเวลาต่อมา

2. พระวิหาร ปุชณียสถานสำคัญของวัดอรุณราชวรารามอีกหลังหนึ่งคือพระวิหาร เป็นอาคารยกพื้นสูงเช่นเดียวกับพระอุโบสถ หลังคาลด 3 ชั้น มุงด้วยกระเบื้องเคลือบสี หน้าบันมีรูปเทวดาถือพระขรรค์ยืนอยู่บนแท่น ประดับด้วยลายกระหนกกลางรักปิดทองประดับกระจก มีมุขทั้งด้านหน้าและด้านหลัง ด้านหน้ามีประตูเข้า 3 ประตู ด้านหลังมี 2 ประตู ผนังด้านนอกประดับด้วยกระเบื้องเคลือบลายก้านแย่งกระบวนไทย เป็นกระเบื้องที่รัชกาลที่ 3 ทรงสั่งมาจากเมืองจีนปัจจุบันได้ใช้พระวิหารนี้เป็นการเปรียบของวัดด้วยพระประธานในพระวิหาร คือ พระพุทธชัมภูนุทมหาบุรุษลักษณะอสีตยานุบพิตรเป็นพระพุทธรูปปางมารวิชัย หน้าตักกว้าง 6 ศอก หล่อด้วยทองแดงปิดทองพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดให้หล่อขึ้นพร้อมกับพระประธานในพระอุโบสถวัดสุทัศนเทพวราราม เมื่อ พ.ศ. 2496 ทางวัดได้พบพระบรมธาตุ 4 องค์ บรรจุอยู่ในโกศ 3 ชั้น อยู่ในพระเศียร ที่ฐานชุกชีด้านหน้าพระชัมภูนุท มีพระอรุณหรือพระแจ้งเป็นพระพุทธรูปปางมารวิชัย องค์พระและฝ่าทรงครองหล่อด้วยทองต่างสีกัน หน้าตักกว้าง 50 เซนติเมตรมีประวัติว่าได้ัญเชิญมาจากเวียง จันทน์เมื่อ พ.ศ. 2401 ในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เดิมประดิษฐานอยู่ในพระบรมมหาราชวัง และมีพระราชดำริว่านามพระพุทธรูปฟ้องกันกับวัดอรุณ จึงโปรดให้อัญเชิญมา ณ วิหารนี้ และที่แทนหน้าพระอรุณในพระวิหาร มีพระพุทธรูปสมัยสุโขทัยปางมารวิชัย หน้าตักกว้าง 70 เซนติเมตร มีพุทธลักษณะงดงามยิ่ง ประดิษฐานอยู่ เดิมพระพุทธรูปองค์นี้อยู่ที่ศาลาการเปรียญที่รื้อไปแล้ว มีปูนพอกทั้งองค์โดยไม่มีโครงทาบ ภายหลังปูนกระเทาะตัวออกจึงเห็นองค์พระเป็นสำริดสมัยสุโขทัย ทางวัดจึงอัญเชิญมาประดิษฐานในวัดแห่งนี้

3. มณฑปพระพุทธรูปจำลอง เป็นพระเจดีย์ย่อเหลี่ยม ไม้ยี่สิบ 4 องค์ หอไตรมี 2 หอ อยู่ทางด้านหน้าของหมู่กุฏิคณะ 1 ใกล้กับสระเล็กๆ และรั้วด้านตะวันตกของพระปรางค์ 1 หลัง ไม่มีช่อฟ้าใบระกา ทำเป็นปูนปั้นประดับกระเบื้องด้วยเป็นชั้นๆ หลังคามุงด้วยกระเบื้องเคลือบสี กรอบหน้าต่างเป็นปูนปั้นลายดอกไม้ลงรักปิดทอง และอีกหลังหนึ่งอยู่มุมด้านเหนือหน้าคณะ 7 มีช่อฟ้าใบระกาลงรักปิดทองประดับกระจกบานหน้าต่างเป็นลายรดน้ำรูปต้นไม้ คคเกี่ยวกับที่มีหอไตร 2 หอ พระเถระผู้ใหญ่ในวัดนี้เล่าว่า เป็นเพราะวัดนี้แต่เดิมมีพระราชาคณะได้ 2 รูป

4. ศาลาทำน้ารูปเก้งจันมี ๖ หลัง อยู่ที่เขื่อนหน้าวัด ตรงมุมเหนือสุดที่ปากคลองวัดแจ้งหลัง 1 ตรงกับประตูซุ้มยอดมงกุฎ 3 หลัง ตรงกับพระศรีมหาโพธิ์หลัง 1 และตรงกับทางเข้าพระปรางค์อีกหลัง 1 ที่ศาลาเก้งจันมีสะพานยื่นลงไปแม่น้ำ เว้นแต่ด้านเหนือสุด ส่วนหลังที่ตรงกับทางเข้าพระปรางค์นั้น มีรูปพระเข้หินอยู่ด้านหน้าข้างละตัว ศาลาเหล่านี้สร้างขึ้นในรัชกาลที่ 3 เหมือนกันหมด คือ หลังคาเป็นรูปเก้งจัน มียกพื้นสำหรับนั่งพักทำด้วยหินทรายสีเขียว โดยเฉพาะ 3 หลังตรงประตูซุ้มยอดมงกุฎนั้น หลังเหนือและใต้มีแท่นหินสีเขียวตั้งอยู่ตรงกลาง เข้าใจว่าจะเป็นที่สำหรับวางของ และหลังศาลาเก้งจัน 3 หลังนี้มีรูปกนิรีแบบจีนทำด้วยหินทรายสีเขียวตั้งอยู่ 2 ตัว

5. ภูเขาจำลอง อยู่หน้าวัดทางด้านเหนือ หลังศาลาน้ำรูปเก้งจัน 3 หลัง กล่าวกันว่า เดิมเป็นภูเขาจำลองที่โปรดให้สร้างขึ้นในพระบรมมหาราชวังในรัชกาลที่ 1 ต่อมาในรัชกาลที่ 3 โปรดให้

นำมาไว้ที่วัดนี้ ภูเขาจำลองนี้มีรั้วล้อมไว้เป็นส่วนหนึ่ง โดยเฉพาะ มีตุ๊กตาคิน 2 ตัวนั่งบนแท่นอยู่นอกรั้วด้านหน้า ตรงประตูเข้าทำเป็นรูปทหารเรือเฝ้าอยู่ 2 คน

6. อนุสาวรีย์ธรรมเจดีย์ อยู่ด้านใต้ของภูเขาจำลอง มีถนนที่ขึ้นจากศาลาทำน้ำแกงจีน 3 หลั่งไปพระอุโบสถคั่นกลางอนุสาวรีย์แห่งนี้มีกำแพงเตี้ยๆเป็นรั้วล้อมรอบ ภายในรั้ว นอกจากจะมีโกศหินทรายสีเขียวแบบจีนบรรจุอัฐิของพระธรรมเจดีย์แล้ว ยังมีประตูและมีภูเขาจำลองเตี้ยๆ กับปราสาทแบบจีนเล็กๆ มีตุ๊กตาคินนอนอยู่ภายใน มีภาษาจีนกำกับซึ่งชาวจีนอ่านว่า “ฮก ลก ซัว”

## 7. วัดสุทัศนเทพวราราม ราชวรมหาวิหาร

**ประวัติและความเป็นมา** (แหล่งที่มา: [www.watsuthat.org](http://www.watsuthat.org), 21 กันยายน 2552)

วัดสุทัศนเทพวราราม ราชวรมหาวิหาร ตั้งอยู่ที่ถนนบำรุงเมือง พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราชทรงมีพระราชประสงค์ที่จะสร้างพระวิหารให้มีขนาดใหญ่เท่ากับพระวิหารวัดพนัญเชิง เป็นศรีสง่าแก่พระนคร ได้พระราชทานนามไว้ว่า “วัดมหาสุทธาวาส” แต่สร้างยังมีต้นสำเร็จ ได้เสด็จสวรรคตเสียก่อน พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัยได้ทรงดำเนินงานต่อ และพระราชทานนามวัดใหม่ว่า “วัดสุทัศนเทพวราราม” สร้างเสร็จสมบูรณ์ในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่วัดสุทัศนไม่มีเจดีย์เหมือนวัดอื่นๆ เพราะมีสถูปมหาสถานเป็นอุเทสิกเจดีย์ (ต้นไม้สำคัญในพุทธศาสนา 7 ชนิด) แทนที่อยู่แล้ว

### สิ่งที่น่าสนใจภายในวัด

พระศรีศากยมุณี (หลวงพ่อด) พระประธานของวัดที่ได้ชะลอมมาจากวิหารหลวงวัดมหาธาตุเมืองสุโขทัย และบานประตูพระวิหาร ซึ่งเป็นศิลปกรรมชั้นเยี่ยมทางด้านการแกะสลักในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ โดยเฉพาะคู่ที่เป็นฝัพระหัตถ์ของพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ซึ่งในปัจจุบันนี้ได้นำไปเก็บรักษาไว้ในพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติพระนคร

### วันเวลาทำการ

เปิดให้เข้าชมทุกวัน ตั้งแต่เวลา 08.30–21.00 น. สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ โทร. 0 2224 9845, 0 2222 9632

## 8. วัดพระเชตุพนวิมลมังคลาราม (วัดโพธิ์)

**ประวัติและความเป็นมา** (แหล่งที่มา: [www.watpho.org](http://www.watpho.org) [22 กันยายน 2552])

กรุงเทพมหานคร เมืองหลวงของราชอาณาจักรไทย ที่มีความหมาย เป็นนครแห่งทวยเทพ มีหัวใจอยู่ที่เกาะกรุงรัตนโกสินทร์ อันเป็นพื้นที่แรกสร้างพระนคร นับเป็นพื้นที่ ที่สั่งสมมรดกทางวัฒนธรรม และภูมิปัญญาไทย ไว้ให้เราชนรุ่นหลัง ได้เห็น ได้เรียนรู้ ได้รับรู้บังเกิด ความภาคภูมิใจ และนำความรู้ทั้งหลายทั้งปวง มาปฏิบัติตาม ประกอบอาชีพกันด้วย สัมมาอาชีพจะจนถึงทุกวันนี้ วัดโพธิ์ หรือนามทางราชการว่า วัดพระเชตุพนวิมลมังคลาราม ราชวรมหาวิหาร เป็นพระอารามหลวง

ชั้นเอกและ เป็นวัดประจำรัชกาลที่ 1 แห่งราชวงศ์จักรี เนื่องจากพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สถาปนาวัดโพธารามวัดเก่า ที่เมืองบางกอกครั้งกรุงศรีอยุธยาเป็นวัดหลวง ข้างพระบรมมหาราชวัง และที่ได้พระแท่นประดิษฐาน พระพุทธทวารปฎิมากร พระประธานในพระอุโบสถเป็นที่บรรจุ พระบรมอัฐิของพระองค์ท่านไว้ด้วย

พระอารามหลวงแห่งนี้มีเนื้อที่ 50 ไร่ 38 ตารางวาอยู่ ด้านทิศใต้ของพระบรมมหาราชวัง ทิศเหนือจดถนนท้ายวัง ทิศตะวันออกจดถนนสนามไชย ทิศใต้จดถนนเศรษฐการ ทิศตะวันตกจดถนนมหาราช มีถนนเชตุพน ขนาบด้วยกำแพงสูงสี่ขาวแบ่งเขตพุทธาวาส และสังฆาวาสชัดเจน มีหลักฐานปรากฏในศิลาจารึกไว้ว่า หลังจากที่พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช ทรงสถาปนาพระบรมมหาราชวังแล้ว ทรงพระราชดำริว่า มีวัดเก่าขนาบพระบรมมหาราชวัง 2 วัด ด้านเหนือ คือ วัดสลัก (วัดมหาธาตุฯ) ด้านใต้คือ วัดโพธาราม จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ขุนนางเจ้าทรงกรม ช่างสิบหมู่ อำนวยการบูรณะปฏิสังขรณ์ เริ่มเมื่อปี พ.ศ. 2331 ใช้เวลา 7 ปี 5 เดือน 28 วัน จึงแล้วเสร็จ และโปรดฯ ให้มีการฉลองเมื่อ 2344 พระราชทานนามใหม่ ว่า “วัดพระเชตุพนวิมลมังคลาวาส” ต่อมารัชกาลที่ 4 ได้โปรดฯ ให้เปลี่ยนท้ายนามวัดเป็น “วัดพระเชตุพนวิมลมังคลาราม” ครั้นรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 3 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้บูรณะปฏิสังขรณ์ครั้งใหญ่ นานถึง 16 ปี 7 เดือน ขยายเขตพระอารามด้านใต้และตะวันตก คือ ส่วนที่เป็นพระวิหารพระพุทธไสยาสสวนมิสกวัน สถาปนาขึ้นใหม่พระมณฑป ศาลาการเปรียญ และสระจระเข้บูรณะปฏิสังขรณ์ใหม่ เป็นโบราณสถาน ในพระอารามหลวง ที่ปรากฏอยู่ทุกวันนี้ แม้การบูรณะปฏิสังขรณ์ครั้งล่าสุดเมื่อฉลองกรุงเทพฯ 200 ปี พ.ศ. 2525 เป็นเพียงซ่อมสร้างของเก่าให้ดีขึ้น มิได้สร้างเสริมสิ่งใด ๆ เกร็ดประวัติศาสตร์ของการสถาปนา และการบูรณะปฏิสังขรณ์วัดโพธิ์แห่งนี้ บันทึกไว้ว่า รัชกาลที่ 1 และที่ 3 ขุนนางเจ้าทรงกรมช่างสิบหมู่ได้ระดมช่างในราชสำนัก ช่างวังหลวง ช่างวังหน้า และช่างพระสงฆ์ที่อยู่ในวัดต่างๆ ผู้เชี่ยวชาญงานศิลปกรรมสาขาต่างๆ ได้ทุ่มเทพลังงานสร้าง สรรค์พุทธสถาน และสรรพสิ่งทีประดับอยู่ใน วัดพระอารามหลวงด้วยพลังศรัทธา ตามพระราชประสงค์ของพระองค์ท่านที่ให้เป็นที่แห่งรวมสรรพศิลป์ สรรพศาสตร์ เปรียบเป็นมหาวิทยาลัยแห่งสรรพวิชาไทย (มหาวิทยาลัยเปิด แห่งแรก) ที่รวมเอาภูมิปัญญาไทยไว้เป็นมรดกให้ลูกหลานไทยได้เรียนรู้กันอย่างไม่รู้จบสิ้น

#### การเดินทางและเวลาทำการ

วัดโพธิ์ ตั้งอยู่ริมถนนสนามไชยและถนนมหาราช ติดกับพระบรมมหาราชวัง เปิดให้เข้าชมทุกวัน ระหว่างเวลา 08.00 – 17.00 น. ชาวต่างชาติจะต้องซื้อบัตรเข้าชมคนละ 50 บาท สำหรับนักท่องเที่ยวต้องแต่งกายสุภาพ สุภาพสตรีห้ามสวมกางเกงขาสั้นเหนือเข่าเข้าไปเที่ยวชม สำหรับการเดินทางโดยเรือด่วนเจ้าพระยา สามารถขึ้นฝั่งที่ทำเรือท่าช้าง ท่าเรือท่าเตียน ท่าเรือปากคลองตลาด แล้วเดินเข้าประตูทางถนนท้ายวังได้



### ลักษณะเด่นและจุดที่น่าสนใจ

1. สรรพศิลป์ สรรพศาสตร์ ในวัดโพธิ์พระอารามหลวงซึ่งบูรพมหากษัตริย์แห่งราชวงศ์จักรี รัชสมัยรัชกาลที่ 1 และรัชกาลที่ 3 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้บูรณะปฏิสังขรณ์รวมกาลสมัยของ 2 พระองค์ นานถึง 25 ปี ดังนั้น การเข้าไปเที่ยวชมแต่ละครั้งที่เราใช้เวลาอย่างน้อยครั้งละ 2-3 ชั่วโมงนั้น นับเป็นการชมอย่างกวาดตา หากจะพินิจพิเคราะห์ยิ่งลึกลงไปถึงแก่นแท้แห่งภูมิปัญญาช่างศิลป์ไทยกันแล้ว นับว่าชั่วชีวิตกันทีเดียว

2. พระอุโบสถ ตามคติความเชื่อของพุทธศาสนิกชน เขตวิสุงคามสีมา หรือพระอุโบสถเป็นพุทธศาสนสถานที่สำคัญที่สุด ถ้าวัดใดไม่มีอุโบสถ หรือมีอุโบสถแต่ยังไม่ได้ผูกพุทธสิมาจะเป็นวัดที่สำคัญยังไม่ได้ พระอุโบสถ สร้างสมัยรัชกาลที่ 1 ตามแบบศิลปะอยุธยาตอนปลาย และขยายใหญ่ขึ้นเท่าที่เห็นในสมัยรัชกาลที่ 3 ชุ่มจรฉิมประจำประตูหน้าต่างฉลัก (สลัก) ด้วย ไม้แก่นยอดเป็นทรงมงกุฎลงรักปิดทอง ประดับกระจก บานประตูพระอุโบสถ ด้านนอกลายประดับมุกเป็นลายภาพเรื่อง รามเกียรติ์ ด้านในเขียนลายรดน้ำรูปพัศดยศพระราชอาณาเขต พระครูสัญญาบัตรฐานานุกรมเปรียญทั้งฝ่ายคามวาสีและอรัญวาสีในกรุงและหัวเมือง

3. พระประธาน เป็นพระพุทธรูปปางสมาธิ นามว่า พระพุทธเทวปฏิมากร ที่ฐานชุกชีก่อไว้ 3 ชั้น ชั้นที่ 1 บรรจุพระบรมอัฐิและพระราชสรีรังคารรัชกาลที่ 1 ไว้ ชั้นที่ 2 ประดิษฐานรูปพระอัครสาวกทั้งสององค์ฐานชุกชี ชั้นล่างสุดประดิษฐานพระมหาสาวก 8 องค์ (พระอรหันต์ 8 ทิศ) จิตรกรรมประดับผนังพระอุโบสถเหนือต่างขึ้นไปเขียนเรื่องมหอสถบัตินิเทศ (มหาบัณฑิตแห่งมิลินทนคร) คอซองในประธานทั้งสองข้างเขียนเรื่องเมืองสวรรค์ขึ้นจากคุมหาราช ผนังประตูหน้าต่างเขียนเรื่องพระสาวกเอตทัคคะ 41 องค์บานหน้าต่างด้านในเขียนลายรดน้ำเป็นรูปตราประจำตำแหน่งเจ้าคณะสงฆ์ในกรุงและหัวเมือง สมัยรัชกาลที่ 3 ด้านนอกแกะสลักเป็นลายแก้วชิงดวง

4. เขามอ หรือสวนหย่อม เป็นสวนหินปลูกไม้ประดับที่รัชกาลที่ 3 โปรดเกล้าฯ ให้รื้อขนก้อนศิลาใหญ่ และเล็กซึ่งก่อเป็นภูเขาในสวนขวาในพระบรมมหาราชวัง แต่ครั้งรัชกาลที่ 2 มาก่อน เป็นภูเขาเป็นสวนประดับรอบวัด ปลูกต้นไม้ไว้ตามเชิงเขาและบนเขา มีทั้งสกุลและเสาโคกแบบจีน รูปตุ๊กตาจีนและรูปสัตว์จตุบาท (สัตว์สี่เท้า) ต่างๆ เรียงรายอยู่ทั่วไปทั้งบนเขา และเชิงเขา เขามอมีทั้งหมด 24 ลูก เช่น เขาประคู้ เขาสะเดา เขาโศก เขาสมอ เขาฤๅษีคัดตน เขาคิวลิ่งค์ เป็นต้น พรรณไม้ที่ปลูกประดับส่วนใหญ่ตายลงทางวัดได้ปรับปรุงเป็นสวนหินประดับด้วยไม้ดอกไม้ใบนับเป็นมุมนั่งพักผ่อนที่เพลิดเพลินตาเย็นกายสบายใจ

5. เขาฤๅษีคัดตน คือสวนสุขภาพแห่งหนึ่งอยู่ใกล้กับพระวิหารทิศใต้ เป็นพระราชประสงค์ของรัชกาลที่ 1 ที่ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้รวบรวมการแพทย์แผนโบราณ และศิลปะวิทยาการครั้งกรุงศรีอยุธยาไว้ ทรงพระราชดำริเอาท่าคัดตนอันเป็นการพักผ่อนอิริยาบถ แก่ปวดเมื่อยตามส่วนต่างๆ ของร่างกาย ประยุกต์ร่วมกับคติไทยที่ยกย่องฤๅษีเป็นครู ผู้ประสิทธิ์ประสาทศิลปะ

วิทยาการต่างๆ เป็นรูปปั้นถักดินทำต่างๆ สมัยแรกสร้างนั้นปั้นด้วยดิน ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 3 หล่อเป็นเนื้อชินอยู่จนถึงปัจจุบันเดิมมีทั้งหมด 80 ท่า แต่ปัจจุบันคงเหลืออยู่ 24 ท่า

6. รูปปั้นถักดิน เป็นท่าตรงตามหลักโยคะของโยคีอินเดียเป็นการออกกำลังกายที่ใช้ศิลปะ เพื่อการมีสุขภาพที่แข็งแรง นอกจากนั้นยังมีโคลงสี่สุภาพ ซึ่งจารึกไว้ในแผ่นศิลาประดับอยู่ตามศาลาราย ปัจจุบันได้รวบรวมไว้ที่ศาลาราย เช่น ศาลาเปลื้องเครื่อง (โรงเรียนแพทย์แผนโบราณ) เป็นต้น โคลงภาพถักดิน เป็นตำรายภาพบำบัดของแพทย์ไทย แผนโบราณอันเป็นพระราชประสงค์ ขององค์พระพุทธบรมหฤทัยที่ทรงพระราชดำริ ให้วัดนี้เป็นแหล่งรวมวิชาการ

7. พระเจดีย์หมู่ห้าฐานเดียว ประดิษฐานอยู่ตรงมุมพระวิหารคดทั้งสี่ด้าน ประกอบด้วยพระเจดีย์ใหญ่ ตรงกลางล้อมรอบด้วยพระเจดีย์เล็กสี่องค์ รวมห้าองค์อยู่บนฐานเดียวกัน เป็นสถาปัตยกรรมเจดีย์ย่อไม้สิบสองและเจดีย์แบบไม้สิบสองเพิ่มมุม (มุมเจดีย์มีย่อสามมุมสี่ด้านโดยรอบ นับได้สิบสองเรียกย่อไม้สิบสอง ถ้ามากกว่าสิบสองก็เรียกว่าเจดีย์แบบไม้สิบสองเพิ่มมุม) ประดับกระเบื้องเครื่องถ้วยตัดประดิษฐ์ ลวดลายดอกไม้งามวิจิตร ภายในบรรจุพระบรมสารีริกธาตุทุกองค์ พระเจดีย์หมู่ห้าฐานเดี่ยวนี สร้างในสมัยรัชกาลที่ 1

8. พระเจดีย์ราย ประดิษฐานอยู่รายรอบพระระเบียงชั้นนอก เป็นสถาปัตยกรรมคล้ายเจดีย์หมู่เจดีย์ย่อไม้สิบสอง มีทั้งหมด 71 องค์ สร้างในสมัยรัชกาลที่ 3 เดิมมี รัชกาลที่ 3 ทรงมีพระราชประสงค์ให้เป็นที่ยังประดิษฐานของเจ้านายเชื้อพระวงศ์

9. ชุมชนท่าเตียน สำหรับนักท่องเที่ยว ที่มีโอกาสเที่ยวชมวัดพระเชตุพนกันแล้ว หากท่านยังมีเวลา เราขอแนะนำท่านเดินต่อไป คุวิถีชีวิตของชุมชนชาวกรุงเทพมหานครที่น่าสนใจอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตกของวัด คือ ชุมชนท่าเตียน เป็นย่านการค้าใหญ่ ที่เก่าแก่ครั้งก่อนสร้างพระบรมมหาราชวังที่เดียว สมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์เป็นตลาดเงิน ทั้งตลาดบกและตลาดน้ำ มีท่าเรือใหญ่ขนส่งสินค้า ชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชนท่าเตียนยังคงสืบสานกันมาแต่อดีตกาลคู่กับวัดโพธิ์ แม้ว่าโรงเรียน ร้านค้าจะพัฒนาจากเรือไม้ เรือแพ เป็นตึกแถว ตลาดน้ำที่มีเรือผักผลไม้หายไป กลายเป็นการขนส่งทางรถบรรทุกก็ตาม แต่การค้ายังคงคึกคักเช่นเก่าก่อน ริมแม่น้ำเจ้าพระยานั้นยังคงมีท่าเรือ ทั้งเรือแม่ลำข้ามฟากไปวัดอรุณฯ เรือควนเจ้าพระยา รับส่งผู้โดยสารประจำวันตั้งแต่เช้าตรู่ถึงเย็นค่ำ

10. ปากคลองตลาดแม้เป็นย่านการค้า ที่เกิดหลังย่านท่าเตียนก็ตามนับเป็นการค้าที่ใหญ่และคึกคักเช่นกัน ปากคลองตลาดเป็นตลาดกลางขายส่งผักผลไม้และดอกไม้ เปิดขายของกันตลอด 24 ชั่วโมงทุกวัน เป็นตลาดกลางที่ขายดอกไม้ที่ใหญ่ที่สุดของกรุงเทพฯ ไม่เพียงแต่ท่านจะเห็นชาวสวนนำดอกไม้จากสวนมาขายเท่านั้น ยังได้เห็นช่างฝีมือร้อยมาลัยประดิษฐ์ดอกไม้ตามแบบไทยวางขายกันดาษดื่น ชาวกรุงเทพฯ ที่ต้องการดอกไม้ใช้งาน ตกแต่งบ้านงานบุญต่างๆ งานบวช งานรับปริญญา งานต้อนรับ งานแต่งงาน จนถึงงานศพ สามารถไปซื้อกันได้ ผู้ประดิษฐ์ก็นั่งทำงานขะมักเขม้น ผู้ขายก็หยิบขายอย่างปลิววัน เป็นภาพชีวิตที่ดูคึกคักน่าสนใจยิ่งนัก

## 9. พิพิธภัณฑที่พระที่นั่งวิมานเมฆ

**ประวัติและความเป็นมา** (แหล่งที่มา: [www.vimanmek.com](http://www.vimanmek.com) [22 กันยายน 2552])

พระที่นั่งวิมานเมฆ เป็นพระที่นั่งที่สร้างด้วยไม้สักทองที่ใหญ่ที่สุดในโลก และเป็นพระที่นั่งถาวรองค์แรกใน พระราชวังดุสิต พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นในพระราชวังดุสิต ซึ่งในรัชสมัยของ พระองค์ เรียกว่า “พระราชวังสวนดุสิต” ใน พ.ศ. 2444 โดยโปรดเกล้าฯ ให้หรือ พระที่นั่งมณฑลรัตนโรจน์ ที่โปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นที่เกาะสีชัง เมื่อ พ.ศ. 2435 แต่ยังไม่เสร็จสมบูรณ์ โดยโปรดเกล้าฯ ให้พระราชโยธาเทพ (กร หงสกุล ต่อมาเป็นพระยาราชสงคราม) เป็นนางงานหรือพระที่นั่งมณฑลรัตนโรจน์ จากเกาะสีชังมาสร้างในสวนดุสิต และพระราชทานนามว่า "พระที่นั่งวิมานเมฆ" และทรงวางศิลาฤกษ์พระที่นั่งเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2443 โปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์ ทรงกำกับการออกแบบ และทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้มีการเฉลิมพระที่นั่งวิมานเมฆ เมื่อวันที่ 27 มีนาคม พ.ศ. 2445

พระที่นั่งวิมานเมฆสร้างด้วยไม้สักทองทั้งหลัง มีลักษณะทางสถาปัตยกรรม ที่งดงาม ประณีตและได้รับอิทธิพล การก่อสร้างแบบตะวันตก การก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2444 และได้เสด็จมาประทับที่พระที่นั่งวิมานเมฆ จนกระทั่ง พระที่นั่งอัมพรสถาน ซึ่งโปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นใน พ.ศ. 2445 สร้างเสร็จเรียบร้อยใน พ.ศ. 2449 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงได้เสด็จแปรพระราชฐานมาประทับที่พระที่นั่งอัมพรสถานเป็นการถาวร จนกระทั่งเสด็จสวรรคต เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2453 และพระที่นั่งวิมานเมฆยังคงเป็นสถานที่ประทับของเจ้านาย จนกระทั่งสิ้นรัชกาล เจ้านายฝ่ายในและข้าราชการบริพาร จึงได้กลับมาประทับที่พระบรมมหาราชวัง ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระนางเจ้าอินทรศักดิศจี พระวรราชชายา ประทับที่พระที่นั่งวิมานเมฆใน พ.ศ. 2468 แต่เมื่อพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จสวรรคตเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2468 สมเด็จพระนางเจ้าอินทรศักดิศจีพระวรราชชายา ก็ทรงย้ายออกจากพระที่นั่งวิมานเมฆ และจากนั้นมาพระที่นั่งวิมานเมฆก็มีได้เป็นพระราชฐานที่ประทับของเจ้านายอีก ในรัชกาลปัจจุบัน พ.ศ. 2525 ซึ่งเป็นปีที่ฉลองกรุงรัตนโกสินทร์ครบ 200 ปี สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์พระบรมราชินีนาถ ทรงขอพระบรมราชานุญาตซ่อมพระที่นั่งวิมานเมฆ เพื่อจัดเป็นพิพิธภัณฑที่ส่วนพระองค์ ในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ปัจจุบันพระที่นั่งวิมานเมฆเปิดเป็นพิพิธภัณฑที่ในความดูแลของ สำนักพระราชวัง รวมทั้งหมู่พระตำหนักของพระบรมวงศานุวงศ์ฝ่ายในด้วย

### ลักษณะขององค์พระที่นั่ง

พระที่นั่งองค์นี้ เป็นอาคารแบบวิตอเรีย ได้รับอิทธิพลจากสถาปัตยกรรมยุโรป ผสมกับไทยประยุกต์ องค์พระที่นั่งเป็นรูปอักษรตัวแอล (L) ในภาษาอังกฤษ ยาวด้านละ 60 เมตร สูง 20 เมตร

เป็นอาคาร 3 ชั้น ยกเว้น ตรงส่วนที่ประทับซึ่งมีรูปร่างเป็นแปดเหลี่ยม มี 4 ชั้น ชั้นล่างสุดก่ออิฐ ถูปูน ชั้นถัดขึ้นไปสร้างด้วยไม้สักทองทั้งหมด ทาด้วยสีครีมอ่อนหลังคาสีแดง และหลังคาเป็นทรงไทยประยุกต์ มีลวดลายตามหน้าต่าง และช่องลมซึ่งฉลุเป็นลาย ที่เรียกว่า ขนมบังจิง

สำหรับพระที่นั่งวิมานเมฆนี้ จะแบ่งเป็นห้องชุดต่างๆ 5 สีด้วยกัน คือ สีฟ้า เขียว ชมพู ฟ้าขาว และสีลูกพีช (ชมพูอมส้ม) แต่ละห้อง จะจัดแสดงข้าวของเครื่องใช้ส่วนพระองค์ของรัชกาลที่ 5 รวมถึงเจ้านายชั้นสูง เช่น ห้องสีเขียว เป็นห้องเครื่องเงิน จากประเทศจีน ส่วนชั้นสองเป็นห้องทรงงานของรัชกาลที่ 5 และห้องบนชั้นสามจะเป็นห้องบรรทม แต่ห้องที่งดงามที่สุดในพระที่นั่งวิมานเมฆเห็นจะเป็นห้องทอพระโรง ที่มีบรรยากาศขิมขลุ่ยอังกะลุงมากที่สุดใน

เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 เสด็จพระราชดำเนินกลับจากประจวบคีรีขันธ์ยุโรป ในปีพุทธศักราช 2440 ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้จัดซื้อที่ดินสวนและนา ระหว่างคลองผดุงกรุงเกษมจรด คลองสามเสนด้วยพระราชทรัพย์ส่วนพระองค์ เพื่อจัดสร้างเป็นอุทยานสถานและพระราชทานนามอุทยาน สถานแห่งนี้ว่า “สวนดุสิต” พระที่นั่งถนอมรอดแรกที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นภายในสวนดุสิตคือ “พระที่นั่งวิมานเมฆ” โปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นเมื่อปีพุทธศักราช 2443 โดยมีพระบรมราชโองการให้ร้อยท้ายพระที่นั่งมณฑลอุดรนครราชสีมา จากพระจุฑาธุชราชฐาน ณ เกาะสีชังมาปลูกสร้างขึ้นใหม่ มีสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอเจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์ทรงกำกับการออกแบบ และทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้มีการเฉลิมพระที่นั่งเมื่อวันที่ 27 มีนาคม พุทธศักราช 2444 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จ แปรพระราชฐาน จากพระบรมมหาราชวังมาประทับเป็นการถาวร ณ พระที่นั่งวิมานเมฆ เป็นเวลาถึง 5 ปี จนการก่อสร้าง พระที่นั่งอัมพรสถานเสร็จสมบูรณ์ ในปีพุทธศักราช 2449 จึงทรงย้ายไปประทับที่พระที่นั่งอัมพรสถาน เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จสวรรคตในปีพุทธศักราช 2453 พระที่นั่งวิมานเมฆก็ปิดร้างลง เพราะเจ้านายฝ่ายในต้องเสด็จกลับมา ประทับในพระบรมมหาราชวังตามราชประเพณี ในปีพุทธศักราช 2468 ปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 พระองค์ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระนางเจ้าอินทรศักดิศจีพระวรราชชายาเสด็จมาประทับ ณ พระที่นั่งวิมานเมฆ และเมื่อ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จสวรรคต สมเด็จพระนางเจ้าอินทรศักดิศจีพระวรราชชายาได้ทรงย้าย ไปประทับ ที่พระตำหนักในสวนหงษ์ซึ่งอยู่ทางทิศเหนือของพระที่นั่งวิมานเมฆ นับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาพระที่นั่งวิมานเมฆ ก็มีได้ใช้เป็นพระราชฐานที่ประทับของเจ้านายพระองค์ใดก็ได้แต่ปิดร้างและทรุดโทรมตามกาลเวลา

### ลักษณะเด่นและจุดที่น่าสนใจ

พระที่นั่งวิมานเมฆ ตั้งอยู่บริเวณหลังพระที่นั่งอนันตสมาคม ในเขตพระราชวังดุสิต เป็นพระที่นั่งที่สร้างด้วยไม้สักทองทั้งหลัง เดิมตั้งอยู่บนเกาะสีชัง สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 และได้

ชะลอมาไว้ ณ สถานที่ตั้งปัจจุบัน เมื่อปี พ.ศ. 2444 ประกอบด้วยห้องต่างๆ 81 ห้อง ตัวอาคารมีคลองล้อมรอบ ภายในบริเวณร่มรื่น สวยงามมาก ภายในเขตพระราชวังดุสิตยังมีหมู่พระตำหนักอีก 11 องค์ที่ปัจจุบันใช้เป็นสถานที่จัดแสดงสิ่งของสำคัญต่างๆ ได้แก่

1. พิพิธภัณฑ์ศิลปาชีพ พระที่นั่งอภิเษกคูสิต พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมหาราชโปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้น เมื่อปี พ.ศ. 2474 จุดเด่นที่สวยงามของพระที่นั่งองค์นี้ก็คือ ลายไม้ฉลุแบบสมัยพระนางเจ้าวิคตอเรียแห่งประเทศอังกฤษ ปัจจุบันปรับแต่งเป็นพิพิธภัณฑ์แสดงผลงานหัตถกรรมที่ประดิษฐ์ขึ้น โดยสมาชิกของมูลนิธิส่งเสริมศิลปาชีพ ในสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ ภายในพิพิธภัณฑ์มีงานหัตถกรรมหลากหลายให้ชม อาทิ เครื่องเงิน คร่ำ ผ้าทอ ผ้าปัก ถมเงิน ถมทอง งานประดับด้วยปีกแมลงทับ เป็นต้น

2. พิพิธภัณฑ์รถม้าพระที่นั่ง เป็นที่รวบรวมรถม้าพระที่นั่งโบราณซึ่งใช้ในสมัยรัชกาลที่ 5 รถม้าแต่ละคัน เคยร่วมในพระราชพิธีสำคัญต่าง ๆ มีความสง่าสวยงาม และมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์

3. พระตำหนักสวนสี่ฤดู เคยเป็นพระตำหนักที่ประทับของสมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ สมเด็จพระอัครมเหสีในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมหาราช

นอกจากนี้ภายในเขตพระราชวังดุสิตยังมีอาคารที่จัดทำเป็นพิพิธภัณฑ์ต่าง ๆ ได้แก่ พิพิธภัณฑ์ภาพถ่ายฝีพระหัตถ์ พิพิธภัณฑ์นาฬิกาโบราณ พิพิธภัณฑ์ผ้าโบราณ พิพิธภัณฑ์เครื่องราชูปโภค และพระสาทิสลักษณ์ พิพิธภัณฑ์ภาพพระราชพิธี

#### วันเวลาทำการ

พิพิธภัณฑ์เปิดให้เข้าชมทุกวัน (ยกเว้นวันหยุดนักขัตฤกษ์) ตั้งแต่เวลา 09.30–16.00 น. อัตราค่าเข้าชมพระที่นั่งวิมานเมฆ คนไทย ผู้ใหญ่ 75 บาท เด็ก 20 บาท ชาวต่างประเทศ 100 บาท

#### 10. พิพิธภัณฑ์บ้านไทย จิม ทอมสัน

ประวัติและความเป็นมา (แหล่งที่มา: [www.bangkoktourist.com](http://www.bangkoktourist.com) [22 กันยายน 2552])

Jim Thompson House Museum นายจิม ทอมป์สัน (James H. W. Thompson) ผู้ก่อตั้งร้านผ้าไหมไทย “จิม ทอมป์สัน” ที่มีชื่อเสียงโด่งดังทั่วโลกเดิมทางมาประเทศไทยครั้งแรกในฐานะทหารอาสาสมัครของกองทัพสหรัฐฯ ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 เมื่อสงครามยุติเขาจึงกลับมาดำเนินธุรกิจค้าผ้าไหมในประเทศไทย หลังจากตัดสินใจอยู่ในกรุงเทพฯ เป็นการถาวร เขาซื้อ บ้านทรงไทยภาคกลาง 6 หลังจากจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มาปลูกใหม่ในกรุงเทพฯ ที่ริมคลองแสนแสบ ตัวบ้านแบ่งเป็น 2 ชั้น ชั้นบนเป็นห้องอาหาร ห้องนั่งเล่นห้องอ่านหนังสือ ห้องนอนสำหรับแขกและห้องนอนของเขาลิ่งของที่ตกแต่งภายในสะท้อนถึงความสนใจในวัฒนธรรมโบราณวัตถุและศิลปวัตถุทางเอเชียของเขาเป็นอย่างมากส่วนชั้นล่างจัดเป็นห้อง เเบญจรงค์แสดงเครื่องเบญจรงค์เครื่องเคลือบดินเผาสีน้ำเงิน ชาวของจีน และบ้านรูปภาพจัดแสดงภาพเขียน โดยช่างไทยในปี 2403 แสดง

ถึงชีวิตความเป็นอยู่ในสมัยนั้น พิพิธภัณฑจัดตั้งขึ้น หลังจากการหายตัวอย่างลึกลับของเขาใน ประเทศมาเลเซีย บ้านไทยหลังนี้และผ้าไหมจิม ทอมป์สันจึงเป็นเสมือนมรดกของความกลมกลืน ระหว่างความเป็นตะวันออกกับตะวันตกที่จิม ทอมป์สันสร้างสรรค์เพื่อเป็นตัวแทนของเขาต่อ ประเทศไทย

สถานที่ตั้งเลขที่ 6 ซ. เกษมสันต์ 2 ถ. พระราม 1 แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ (662) 216-7368

การเดินทาง รถประจำทางสาย 15 47 48 73 204 รถปรับอากาศ สาย 8 ทางด่วน สาย 38 ปอ.พ.1 การเดินทางทางเรือ เรือโดยสาร ท่าหัวช้าง

เวลาทำการและค่าธรรมเนียม เวลาทำการ ทุกวัน 9.00-16.30 น. ค่าธรรมเนียม ค่าเข้าชม ผู้ที่อายุต่ำกว่า 25 ปี 50 บาท บุคคลทั่วไป 100 บาท มีบริการมัคคุเทศก์ แก่นักท่องเที่ยว ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส อังกฤษ

## 11. พระที่นั่งอนันตสมาคม

ประวัติและความเป็นมา(แหล่งที่มา: <http://kanchanapisek.or.th/kp8/culture/bkk/bkk148.html> [22 กันยายน 2552])

เป็นพระที่นั่งที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นเมื่อ ปี พ.ศ. 2450 โดยเสด็จพระราชดำเนินเพื่อทรงวางศิลาพระฤกษ์ ในวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2451 ในรัชสมัยที่ได้เถลิงถวัลยราชสมบัติครบ 40 ปี สาเหตุสำคัญ ของการก่อสร้างพระที่นั่งอนันตสมาคมมี 2 ประการคือ

ประการแรก ด้วยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระราชดำริว่า พระที่นั่งต่างๆ ในพระราชวังสวนดุสิต ซึ่งพระองค์โปรดให้สร้างขึ้น ณ ตำบลสามเสนคับแคบ ไม่กว้างขวางพอแก่ การพระราชพิธีต่างๆ จึงเห็นควรให้ก่อสร้างพระที่นั่งองค์ใหม่นี้

ประการที่สอง พระราชมณเฑียรที่เรียกว่า “หมู่พระอภิเนาว์นิเวศน์” ในพระบรมมหาราชวัง ซึ่งสร้างขึ้นในสมัย ของพระบรมชนกนาถ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรุดโทรม อย่างรวดเร็ว ไม่สามารถจะบำรุงรักษาต่อไปได้ ครั้นจะสร้างขึ้นใหม่ สถานที่ใน พระบรมมหาราชวังก็คับแคบ

ด้วยสาเหตุ 2 ประการข้างต้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงโปรดให้ สร้างท้องพระโรงขึ้นใหม่ทางทิศ ตะวันออกของพระที่นั่งอัมพรสถานในพระราชวังดุสิต และ โปรดให้นำชื่อท้องพระโรงเดิมในหมู่พระอภิเนาว์นิเวศน์ที่เรียกชื่อว่า “พระที่นั่งอนันตสมาคม” มา ใช้เรียกชื่อท้องพระโรงใหม่ในพระราชวังดุสิต รูปแบบทางสถาปัตยกรรมขององค์พระที่นั่งอนันตสมาคมนั้น พระราชประสงค์เดิมของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงตั้งพระราช

เหตุที่ยังทำให้สร้างในลักษณะของศิลปกรรมไทย แต่เนื่องจากในขณะนั้นมีช่างไทยที่ทำได้อยู่คนเดียว คือ พระยาราชสงคราม (กร หงสกุล) ซึ่งไม่อาจทำได้เสร็จบริบูรณ์ทันพระราชประสงค์ในการใช้งาน ดังนั้นพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงพระกรุณา โปรดเกล้าฯ แต่งตั้งคณะนายช่างที่จะดำเนินการก่อสร้างพระที่นั่งฯ โดยให้เจ้าพระยามรราช (ปั้น สุขุม) เป็นผู้อำนวยการพระยาประชากรกิจวิจารณ์ (โอ อมาตยกุล) เป็นผู้ช่วย ส่วนช่างชาวต่างประเทศได้ใช้ช่างชาวอิตาลีเป็นส่วนใหญ่ ที่สำคัญมี นายซี อาร์เลกรี นายอี ยีโกโล เป็นวิศวกร นายแอมตามาโย นายเอริโกตี เป็นสถาปนิก พ.ศ. 2453 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จสวรรคต พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จเถลิงถวัลยราชสมบัติสืบทอดจากพระราชชนก และได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ดำเนินการก่อสร้างต่อตามพระราชประสงค์จนสร้างเสร็จบริบูรณ์ เมื่อปี พ.ศ. 2458 ระยะเวลาในการก่อสร้าง 8 ปี สิ้นเงินค่าก่อสร้างประมาณ 15 ล้านบาท

### ลักษณะและรูปแบบศิลปกรรม

พระที่นั่งอนันตสมาคมเป็นสถาปัตยกรรมแบบอิตาเลียน สมัยเรอเนสซองส์ของตัวอาคารทำด้วยหินอ่อนสีขาว มีริ้วลาย สีน้ำตาลแก่กลมมน ซึ่งตั้งชื่อมาจากเมืองคารารา ในประเทศอิตาลี เป็นอาคารสองชั้นมีโดมสูงใหญ่อยู่ตรงกลาง และมีโดมเล็กๆอีก 6 ยอด ขนาดของพระที่นั่งฯ ส่วนกว้างประมาณได้ 49.50 เมตร ยาว 112.50 เมตร และสูง 49.50 เมตร ชั้นบนของพระที่นั่งอนันตสมาคมเป็นห้องโถงยาวประดับตกแต่งอย่างวิจิตรด้วยลวดลายแปลกตา ตั้งแต่เพดานซึ่งประกอบด้วยส่วนโค้งเชื่อมจากหัวเสาทั้งสองด้านเป็นระยะๆ เสาสร้างด้วยหินอ่อนทั้งต้นมีทั้งเสาแบบนูนเด่นและเสาแบบลอยตัว ที่หัวเสาสลักด้วย ลวดลายใบไม้อันสวยงาม ซึ่งเป็นแบบที่นิยมใช้กันมากตั้งแต่สมัยกรีกโบราณ เรียกว่า “แบบโครินเธียน” นอกจากนี้เหนือทวารที่จะผ่านแต่ละห้อง ยังตกแต่งด้วยรูปปั้นตุ๊กตาฝรั่งซึ่งเป็นศิลปะแบบโรมัน บนเพดานโดมของพระที่นั่งอนันตสมาคม มีศิลปกรรมที่น่าสนใจคือ ภาพเขียนสีน้ำมันขนาดใหญ่ เป็นฝีมือเขียนภาพของ นายริกูลี ช่างเขียนชาวอิตาลี ส่วนภาพเขียนบนเพดานโดมของพระที่นั่งฯ เป็นภาพแสดงถึงพระราชกรณียกิจในเหตุการณ์สำคัญของ พระมหากษัตริย์ไทยในพระบรมราชจักรีวงศ์ตั้งแต่รัชกาลที่ 1 ถึงรัชกาลที่ 6 กล่าว คือ เพดานโดมทางด้านทิศเหนือ เป็นภาพเหตุการณ์เมื่อครั้งพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช สมัยเมื่อยัง ดำรงพระยศ สมเด็จพระเจ้าพระยามหากษัตริย์ศึกเสด็จกลับจากราชการทัพเมืองเขมร บรรดาพลกนิกรทั้งหลายพากัน ไปกราบบังคมทูลอัญเชิญ ให้ทรงรับราชสมบัติปกครองแผ่นดิน อันนับเป็นปฐมกษัตริย์ในราชวงศ์จักรี เพดานโดมด้านทิศตะวันออกของท้องพระโรงกลาง เป็นภาพเหตุการณ์พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จออก ประทับ ณ พระที่นั่งบุษบกมาลาที่ मुखเด็จพระที่นั่งดุสิตมหาปราสาท เนื่องในงานพระราชพิธีบรมราชาภิเษกสมโภชเมื่อปีพุทธศักราช 2454 ที่เพดานโดมด้านทิศใต้ของท้องพระโรงกลาง เป็นภาพพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระราชทานอภัยทาน และทรงยกเลิกประเพณีทาสในประเทศไทยโดยสิ้นเชิง เพดานด้านใต้ของโดมทิศตะวันออก เป็นภาพเหตุการณ์พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย เสด็จเสด็จ

พระนคร โดยกระบวนพยุหยาตราทางสถลมารค ด้านหลังเป็นการก่อสร้างพระปรางค์วัดอรุณราชวราราม ที่ทรงพระราชดำริสร้างเพิ่มเติมให้สูงใหญ่ขึ้นเพื่อเป็นศรีสง่าแก่พระนครหลวง เพดานโดมด้านทิศตะวันตก เป็นภาพเหตุการณ์พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จประทับเบื้องหน้าพระพุทธรชินสีห์ แวดล้อมด้วยพระภิกษุและนักบวชต่างชาติศาสนานิกายต่างๆ ซึ่งได้เข้าเฝ้าทูลละอองธุลีพระบาทอยู่ทั้งสองข้าง แสดงนัยแห่งพระราชจรรยา ที่ทรงเป็นเอกอัครศาสนูปถัมภกของทุกศาสนา โดยไม่รังเกียจกีดกัน ส่วนเพดานด้านเหนือของโดมทิศตะวันออก เป็นภาพเหตุการณ์พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จเลียบ พระนครทางสถลมารค ฉากหลังเป็นภาพป้อมเผด็จคัสกร พระมหาเจดีย์ในวัดพระเชตุพน ฯ และพระมหาปราสาทราชมณเฑียรใน พระบรมมหาราชวัง ซึ่งได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ก่อสร้างและบูรณะให้สวยงามขึ้น ได้โดมกลาง ซึ่งเป็นโดมใหญ่ที่สุดมีจารึกพระปรมาภิไธยย่อ จ.ป.ร ของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ผู้ทรงมีพระราชดำริก่อสร้าง พระที่นั่งอนันตสมาคมที่เพดานนับจากใต้โดมตลอดทั้งบริเวณท้องพระโรงกลาง มีจารึกพระปรมาภิไธยย่อ จ.ป.ร สลับกับ ว.ป.ร. อันเป็นพระปรมาภิไธยย่อของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ พระที่นั่งอนันตสมาคมได้ก่อสร้างแล้วเสร็จ ในส่วนกลางของพระที่นั่งอนันตสมาคม ได้โดมกลางเป็นท้องโถงใช้ในการประกอบพระราชพิธีต่าง ๆ มีพระที่นั่งพุทธทานกาศูจนสิงหาสน์ ซึ่งเป็นที่ประทับของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภายใต้พระนพปฎลมหาเศวตฉัตร นับแต่พระที่นั่งอนันตสมาคมได้ก่อสร้างแล้วเสร็จมาจนกระทั่งถึงปัจจุบันนอกจากเป็นสถานที่ใช้ประชุม รัฐสภาของชาติในวันที่ 28 มิถุนายน พุทธศักราช 2475 กระทั่งวันที่ 19 กันยายน พุทธศักราช 2517 แล้วยังเป็นสถานที่สำคัญทาง ประวัติศาสตร์การเมืองไทย เช่น รัฐพิธีเปิดประชุมสมัชชาประชาชาติสัมพันธ์ประจำปีครั้งแรกของรัฐสภา พระราชพิธีฉลองวันพระราชทาน รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ในวันที่ 10 ธันวาคม ของทุกๆปี พิธีเปิดประชุมรัฐสภาระหว่างประเทศ ในหลายๆโอกาสอันนับว่า เป็นสถาปัตยกรรมที่ทรงคุณค่าในด้านศิลปกรรม วิจิตรศิลป์ ทั้งเป็นเอกลักษณ์อันรุ่งโรจน์ขององค์กรนิติบัญญัติแห่งชาติสะท้อนถึง สัญลักษณ์แห่งความผูกพันของสถาบันพระมหากษัตริย์ และวิวัฒนาการของการปกครองระบอบประชาธิปไตยของไทยที่ยาวนานนับ จากอดีตกาล สืบทอดถึงปัจจุบัน และเชื่อมโยงต่อไปในอนาคต

เวลาทำการ ทุกวัน ตั้งแต่เวลา 9.30 น. - 16.00 น.

ค่าธรรมเนียม ค่าเข้าชม ค่าบัตรเข้าชม ผู้ใหญ่ 20 บาท เด็ก นักเรียน นักศึกษา ภิกษุ สามเณร แม่ชี 10 บาท และชาวต่างชาติ 50 บาท



## รายงานการวิจัยที่เกี่ยวข้อง

### งานวิจัยในประเทศ

อภิรัตน์ รองโสภ (2546: 129-130) ศึกษาเรื่องการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในเขตเทศบาลเมืองนครปฐม ผลการศึกษาพบว่า เส้นทางจักรยานที่มีศักยภาพในการใช้เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในเขตเทศบาลเมืองนครปฐมมี 4 เส้นทาง ได้แก่ ถนนหนองขาหย่าง-พระราชวังสนามจันทร์ ถนนหน้าพระ-พระปฐมเจดีย์ ถนนราชดำเนิน-พระปฐมเจดีย์-พระราชวังสนามจันทร์ และสถานีรถไฟนครปฐม-พระปฐมเจดีย์ รวมทั้งยังได้เสนอแนะให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ด้วยจักรยาน และมาตรการต่างๆ ที่สนับสนุนให้เกิดการเดินทางด้วยรถจักรยานอย่างปลอดภัย

ปณายุ ไชยรัตนานนท์ (2546: 213-250) การศึกษาเรื่องแนวทางการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เนื่องจากปัจจุบันการท่องเที่ยวด้วยรถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาเริ่มเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยว แต่ยังไม่มีการจัดทำโครงข่ายเส้นทางจักรยานอย่างเป็นระบบต่อเนื่องกัน ซึ่งจากผลการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว โดยเส้นทางจักรยานที่จัดทำขึ้นนั้นสามารถรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาด้วยยานพาหนะต่างๆ ได้ทุกประเภท และยังสามารถเดินทางผ่านสถานที่ท่องเที่ยวทุกแห่งภายในเกาะเมืองอยุธยาโดยใช้ถนนสายหลักร่วมกับสายรอง นอกจากนี้ยังได้ให้ข้อเสนอแนะด้านนโยบาย ด้านกายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับเส้นทางจักรยาน รวมถึงการจัดทำเส้นทางให้สอดคล้องกับระยะเวลาการมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวด้วย

ธีระศักดิ์ ลอยศักดิ์ (2546: 132-143) ศึกษาเรื่องการวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวและชุมชนคลองบางเชือกหนัง กรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่า คลองบางเชือกหนังเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำเพื่อรองรับตลาดการท่องเที่ยวทางน้ำที่แนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยผู้วิจัยได้เสนอปัจจัยในการพัฒนาการท่องเที่ยวและชุมชนไว้ 4 ประการ คือ ด้านสภาพของพื้นที่ที่อำนวยความสะดวกการพัฒนา ด้านทิศทางการพัฒนาตามนโยบายหรือกรอบการพัฒนาโดยรวม ด้านความพร้อมของชุมชน และด้านองค์การความร่วมมือด้านการพัฒนา โดยมีเป้าหมายให้เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวในชุมชนอย่างยั่งยืน

วิญญา พิชญุกานต์ (2544) ศึกษาวิจัยเรื่องแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยการเดินเท้าในเมืองเชียงใหม่ ผลการศึกษาพบว่า ได้เสนอแนะเส้นทางท่องเที่ยวโดยการเดินเท้าในเมืองเชียงใหม่ 5 เส้นทาง โดยเน้นการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน ได้แก่ เส้นทางชมสถาปัตยกรรมและโบราณสถาน เส้นทางชมวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในเมือง เส้นทางชมและจับจ่ายซื้อสินค้าของที่ระลึก และเส้นทางชุมชน 2 เส้นทาง แนวแกนหลักด้านการท่องเที่ยวของเมืองคือ แนวถนนท่าแพต่อเนื่องถึงถนนราชดำเนิน ซึ่งเป็นศูนย์กลางกิจกรรมของเมืองและเป็นที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยวและสถานที่สำคัญต่างๆ และถนนช้างคลาน ซึ่ง

เป็นย่านบริการและจับจ่ายซื้อสินค้าของที่ระลึกของนักท่องเที่ยว แนวถนนดังกล่าวมีศักยภาพในการจัดกิจกรรมถนนคนเดินเพื่อการท่องเที่ยวและส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมความร่วมมือของประชาชนในเมือง โดยควรเปลี่ยนแปลงระบบการจราจรเดิมบางส่วน และจำกัดการใช้ยานพาหนะในเมือง รวมทั้งปรับปรุงทางเท้าให้สะดวก ปลอดภัย และสวยงาม เหมาะสมกับวัฒนธรรมการสัญจรในเมือง ทั้งนี้ในการดำเนินการจะต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องและประชาชนในเมืองเชียงใหม่

วิโรจน์ ศรีสุภานนท์ และคณะ (2545) ทำการศึกษาแนวทางในการพัฒนาการใช้จักรยานในรายงานฉบับนี้จะเน้นในส่วนของการวางแผนและการออกแบบระบบจักรยาน ประเด็นหลักของการวางแผนพัฒนาการใช้จักรยานคือ การวางแผนโครงข่ายที่เป็นระบบต่อเนื่อง และจะต้องสอดคล้องกับความต้องการใช้จักรยาน ซึ่งจะต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกในแนวของเส้นทางตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการเดินทางไปจนถึงจุดปลายทางอย่างต่อเนื่อง สำหรับประเด็นหลักของการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกจะต้องเน้นความปลอดภัย ให้น้ำใช้งานเข้ากับบรรยากาศในพื้นที่และเป็นที่ยอมรับของชุมชน เกณฑ์ แนวทาง และขบวนการทางวิศวกรรมที่อธิบายใช้เพื่อออกแบบรูปหน้าตัดของทาง แนวเส้นทางจักรยาน ทางข้ามและทางแยก อุปกรณ์ควบคุมการจราจร สิ่งอำนวยความสะดวก ณ จุดสิ้นสุดการเดินทาง และบรรยากาศในการขับขี่จักรยาน จากกรณีศึกษาในพื้นที่ดินแดงและพื้นที่การเคหะธนบุรีพบว่า พื้นที่ศึกษาทั้ง 2 แห่ง สามารถใช้แนวทางในการพัฒนาการใช้จักรยานที่จัดทำนี้ มาทำการวางแผนและออกแบบระบบการใช้จักรยานที่เหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการของชุมชน ซึ่งเป็นการยืนยันให้เห็นว่า องค์ความรู้ที่ได้จากการศึกษานี้สามารถนำไปประยุกต์ใช้ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานในพื้นที่อื่นๆ ของกรุงเทพมหานครได้

มูทิตา ปิ่นสุนทร (2542: 143-148) การศึกษาเรื่องการวางแผนเส้นทางจักรยานที่เหมาะสมเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ เพื่อแก้ปัญหาการนำรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่เข้าไปในเขตพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งทำให้เกิดแรงสั่นสะเทือนที่เป็นอันตรายต่อโบราณสถาน รวมถึงปัญหาการจราจรและมลพิษทางอากาศ แต่เนื่องจากการส่งเสริมการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวได้นั้นจะต้องมีระบบสาธารณูปโภครองรับอย่างเพียงพอ โดยเฉพาะความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน จากผลการศึกษาผู้วิจัยได้เสนอเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ ระยะทางประมาณ 13.5 กิโลเมตร โดยจัดทำเป็นแผนที่เส้นทางจักรยาน ซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถเที่ยวชมแหล่งท่องเที่ยวโบราณสถานและวัฒนธรรม ย่านหรือชุมชน ร้านค้าต่างๆ ที่น่าสนใจ

นิตยา พัดเกาะ (2546: 111-114) ศึกษาเรื่องเส้นทางและการใช้จักรยาน ในเขตเทศบาลนครราชสีมา เพื่อศึกษาเส้นทางจักรยาน พฤติกรรมและความต้องการของกลุ่มตัวอย่างต่อการใช้จักรยาน รวมถึงการเสนอโครงข่ายเส้นทางจักรยานพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อใช้ในการเดินทางและท่องเที่ยว ผลการศึกษาพบว่า ยังไม่มีการจัดเส้นทางที่มีโครงข่ายครอบคลุมพื้นที่เขต

เทศบาลและพฤติกรรมในการใช้จักรยานเปลี่ยนไป จึงจำเป็นต้องปรับปรุงเปลี่ยนแปลงพื้นที่และเส้นทาง ให้เข้ายุคสมัย โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ต้องการเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัยและมีสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งเห็นผลในการใช้จักรยานส่วนใหญ่ก็เพื่อ ออกกำลังกาย ซื่อของ ไปโรงเรียน ส่วนนักท่องเที่ยวจะใช้เพื่อนันทนาการ จึงควรออกแบบเส้นทางและระบบการเดินทางเพื่อเอื้อประโยชน์แก่กิจกรรมดังกล่าว

### งานวิจัยต่างประเทศ

มาร์ตันและเลเบอร์แมน (Mason & Leberman, 2000) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับการวางแผนนันทนาการและการท่องเที่ยว ทัศนศึกษา กิจกรรมจักรยานเสือภูเขาในพื้นที่มานาวาตู ประเทศนิวซีแลนด์ ในการศึกษาครั้งนี้ได้มีการสำรวจความชอบด้านสภาพแวดล้อมทางนันทนาการและประสบการณ์ที่คาดหวัง พบว่า นักขี่จักรยานเสือภูเขาคาดหวังประสบการณ์ที่ทำให้ท้อทายทักขณะในการขี่จักรยาน ความตื่นเต้น การได้ออกกำลังกาย การได้สำรวจพื้นที่ใหม่ๆ ความท้าทาย และการได้พบปะกลุ่มเพื่อน และยังพบว่าผู้ที่ใช้จักรยานเสือภูเขาชอบขี่ในเส้นทางแคบ เป็นเส้นทางเดี่ยว ชอบขี่ในเส้นทางลงเขาที่มีความลาดชัน เป็นเส้นทางที่ผ่านป่าธรรมชาติและเส้นทางขึ้นเขาที่ไม่ลาดชันมากนัก

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดขั้นตอนการดำเนินการวิจัยดังต่อไปนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. ขั้นตอนการสร้าง และการหาคุณภาพเครื่องมือ
4. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล
5. การวิเคราะห์ข้อมูล
6. เกณฑ์การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยความคิดเห็น

#### 1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

##### ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้ใช้จักรยานที่เป็นสมาชิกของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยจำนวน 1,900 คน (ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย, 2551: ออนไลน์)

##### กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ประชากรผู้ใช้จักรยานที่เป็นสมาชิกชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย จำนวน 1,900 คน (ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย, 2551: ออนไลน์)

ผู้วิจัยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากจำนวนประชากรที่เป็นสมาชิกชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยทั้งสิ้น 1,900 คน (ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย, 2551: ออนไลน์) ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้ใช้สูตรการหาขนาดกลุ่มตัวอย่างของยามานะ (Yamane, 1973) ในการคำนวณ โดยกำหนดค่าความผิดพลาดที่ยอมรับได้ 5 % ทราบขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่คำนวณได้เท่ากับ 330 คน แต่เพื่อให้ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างในการวิเคราะห์ข้อมูลที่มีขนาดเพิ่มขึ้น ผู้วิจัยจึงทำการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 350 คน

$$n = \frac{N}{[1 + N(e)^2]}$$

เมื่อ  $N$  = ประชากร,  $e$  = ความผิดพลาดที่ระดับ .05,  $n$  = ขนาดกลุ่มตัวอย่าง

$$n = 330.434783 \text{ หรือประมาณ } 330 \text{ คน}$$

เมื่อทราบขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่คำนวณได้เท่ากับ 330 คน แต่เพื่อให้ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างในการวิเคราะห์ข้อมูลที่มีขนาดเพิ่มขึ้น อันจะทำให้ผลการวิจัยมีคุณภาพมากขึ้น ผู้วิจัยจึงทำการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 350 คน

## 2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร พร้อมกับมีการหาคุณภาพของเครื่องมือ เพื่อให้ได้มาซึ่งแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานที่มีคุณภาพ ประกอบด้วยลักษณะคำถาม มีทั้ง ปลายปิด (Close End) และปลายเปิด (Open End) ดังต่อไปนี้

1. แบบสอบถาม (Questionnaire) ความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย โดยแบบสอบถามมีทั้งหมด 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ลักษณะของคำถามเป็นแบบตรวจคำตอบ (Check Lists) และแบบเติมคำในช่องว่าง

ตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ประเภทจักรยานที่ใช้ประกอบกิจกรรมในแต่ละครั้ง ประเภทแหล่งท่องเที่ยวที่ผู้ใช้จักรยานให้ความสนใจ ประสบการณ์ในการประกอบกิจกรรมจักรยาน วัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ลักษณะของคำถามเป็นแบบตรวจคำตอบ (Check Lists) และแบบเติมคำในช่องว่าง

ตอนที่ 3 เป็นคำถามความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ลักษณะของคำถามเป็นแบบมาตรวัดความคิดเห็นตามแบบของลิเคอร์ท (Likert's Scale) ชนิด 4 ระดับ

ตอนที่ 4 เป็นการสอบถามความคิดเห็น และข้อเสนอแนะอื่นๆ เพิ่มเติมเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร

2. แบบสัมภาษณ์ (Interview) เป็นแบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย เป็นข้อคำถามปลายเปิด ผู้วิจัยได้ตั้งคำถามจากการศึกษาเอกสารตำราที่เกี่ยวกับลักษณะทั่วไปของกิจกรรมจักรยานในปัจจุบัน วัตถุประสงค์ในการจัดตั้งชมรมจักรยานต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร และลักษณะเส้นทางจักรยานในกรุงเทพมหานคร การจัดการกิจกรรมจักรยานของภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงแบบสัมภาษณ์ต่างๆ ที่มีลักษณะเกี่ยวข้องเพื่อกำหนดขอบเขตของเนื้อหาสาระ และความคิดรวบยอดที่สำคัญ อันจะนำไปใช้ในการสร้างเครื่องมือต่อไป

คำถามของแบบสัมภาษณ์ที่ครอบคลุมประเด็นสำคัญเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ในด้านต่างๆ ได้แก่ การเตรียมความพร้อมในการขี่จักรยาน ด้านเส้นทางจักรยาน ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ด้านความปลอดภัย ด้านการฝึกอบรมความรู้ในการประกอบกิจกรรมจักรยาน ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

### 3. ขั้นตอนการสร้าง และการหาคุณภาพเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ มีวิธีการสร้างเครื่องมือ และการหาคุณภาพเครื่องมือดังนี้

#### 1. แบบสอบถาม (Questionnaire)

ผู้วิจัยได้ดำเนินการสร้างแบบสอบถามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย โดยมีรายละเอียดการสร้างและหาคุณภาพของเครื่องมือดังนี้

##### 1. ศึกษาข้อมูลเบื้องต้น

ศึกษาเอกสารตำราที่เกี่ยวกับลักษณะทั่วไปของพื้นที่ โครงสร้างของหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง องค์กรประกอบที่สำคัญของกิจกรรมจักรยาน ศึกษาเส้นทางที่ผู้ใช้จักรยานนิยมใช้ในประเทศไทย รวมถึงแบบสอบถามและงานวิจัยต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อกำหนดขอบเขตด้านเนื้อหาสาระและความคิดรวบยอดที่สำคัญ อันจะนำไปใช้ในการสร้างเครื่องมือต่อไป

##### 2. ศึกษาสภาพปัจจุบัน

ศึกษาเอกสารตำราข้อมูลที่เกี่ยวข้องต่างๆ การสำรวจพื้นที่ศึกษา และการสอบถามข้อมูลต่างๆ กับเจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยถึงสภาพปัญหา เพื่อกำหนดแนวทางในการสร้างเครื่องมือสำหรับการวิจัยครั้งนี้

##### 3. การสร้างและการหาคุณภาพของเครื่องมือ

ผู้วิจัยได้สร้างแบบสอบถาม โดยมีเนื้อหาครอบคลุมถึงแนวทางในการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร การหาคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย หลังจากทำการสร้างแบบสอบถามเสร็จแล้ว ผู้วิจัยนำแบบสอบถามไปตรวจสอบหาความเที่ยงตรง (Validity) และความเชื่อถือได้ (Reliability) ดังนี้

3.1 นำแบบสอบถามไปตรวจสอบความเที่ยงตรง (Validity) โดยนำแบบสอบถามไปให้ อาจารย์ที่ปรึกษา และผู้ทรงคุณวุฒิ 5 ท่าน เป็นผู้ตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา (Content Validity) และความเหมาะสมของภาษาที่ใช้ (Wording) เพื่อขอคำแนะนำในการปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมและครอบคลุมเนื้อหาที่วิจัย

3.2 นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดสอบความเชื่อถือได้ (Reliability) โดย นำไปทดลองใช้ (Try – out) กับผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจริงที่เลือกไว้จำนวน

40 คน เพื่อตรวจสอบว่าคำถามในแต่ละข้อ แต่ละส่วนของแบบสอบถามว่าสามารถสื่อความหมายตรงตามที่ต้องการ ผู้วิจัยต้องการ ตลอดจนตรวจสอบความยากง่ายของคำถามให้มีความเหมาะสม

เมื่อได้รับแบบสอบถามคืนจึงนำมาตรวจให้คะแนนเพื่อหาความเชื่อถือได้ (Reliability) โดยการคำนวณค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา  $\alpha$  (Alpha) ของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient, 1972) จากโปรแกรมคอมพิวเตอร์ โดยได้ค่าความเชื่อถือได้ (Reliability) ของแบบสอบถามฉบับนี้เท่ากับ .98

## 2. แบบสัมภาษณ์ (Interview)

ผู้วิจัยได้ดำเนินการสร้างแบบสัมภาษณ์เพื่อใช้ในการกำหนดข้อคำถามในการบันทึกบทความความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย โดยมีรายละเอียดการสร้างและหาคุณภาพของเครื่องมือดังนี้

1. ศึกษาเอกสารตำราที่เกี่ยวกับลักษณะทั่วไปของกิจกรรมจักรยานในปัจจุบัน วัตถุประสงค์ในการจัดตั้งชมรมจักรยานต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร และลักษณะเส้นทางจักรยานในกรุงเทพมหานคร การจัดการกิจกรรมจักรยานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน รวมถึงแบบสัมภาษณ์ต่างๆ ที่มีลักษณะเกี่ยวข้องเพื่อกำหนดขอบเขตของเนื้อหาสาระ และความคิดรวบยอดที่สำคัญ อันจะนำไปใช้ในการสร้างเครื่องมือต่อไป

2. สร้างคำถามของแบบสัมภาษณ์ที่ครอบคลุมประเด็นสำคัญเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ในด้านต่างๆ ได้แก่ การเตรียมความพร้อมในการขี่จักรยาน ด้านเส้นทางจักรยาน ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ด้านความปลอดภัย ด้านการฝึกอบรมความรู้ในการประกอบกิจกรรมจักรยาน ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม แต่ละข้อเป็นข้อคำถามปลายเปิด

3. วิธีการหาคุณภาพของเครื่องมือ แบบสัมภาษณ์ที่ใช้เป็นคำถามปลายเปิด เพื่อให้การสร้างแบบสัมภาษณ์ครอบคลุมปัญหาในการวิจัย ดังนี้

3.1 นำแบบสัมภาษณ์ที่สร้างขึ้นให้อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ตรวจสอบความถูกต้องและให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

3.2 นำแบบสัมภาษณ์ที่ได้ปรับปรุงแล้วให้ผู้ทรงคุณวุฒิ 5 ท่าน ตรวจสอบความถูกต้องด้านเนื้อหา

3.3 นำแบบสัมภาษณ์นั้นมาปรึกษากับคณะกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์ เพื่อปรับปรุงแก้ไขให้สมบูรณ์ก่อนทำการสัมภาษณ์จริง

## 4. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 ลักษณะ คือ การเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณโดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) และเชิงคุณภาพโดยใช้แบบสัมภาษณ์

(Interview) โดยมุ่งศึกษาแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลดังนี้

1. การเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณโดยการใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ผู้วิจัยทำการแจกแบบสอบถามให้กับผู้ใช้จักรยานที่เป็นสมาชิกชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยที่ประกอบกิจกรรมจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร รวมกลุ่มตัวอย่างจำนวน 350 คน โดยใช้วิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลระหว่างเดือนเมษายน 2552 ถึง เดือน มิถุนายน 2552 แล้วนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ นำค่าเฉลี่ยมาแปลความหมายโดยเทียบกับเกณฑ์ แล้วนำมาเสนอในรูปแบบตารางประกอบความเรียง

2. การเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพโดยการใช้แบบสัมภาษณ์ (Interview) ผู้วิจัยทำการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย 5 คน ผู้วิจัยได้ใช้การเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ซึ่งเป็นกลุ่มผู้นำ ผู้รู้ มีส่วนรับผิดชอบโดยตรงในด้านการพัฒนากิจกรรมจักรยาน เพราะในทุกๆ ปี จะมีการจัดการประชุมประจำปีกับทางกรุงเทพมหานคร ในเรื่องการพัฒนากิจกรรมจักรยานในด้านต่างๆ สรุปผลงานในปีที่ผ่านมา การวางแผนการพัฒนางค์ประกอบของกิจกรรมจักรยาน และมีบทบาทในการสำรวจพื้นที่ร่วมกับทางกรุงเทพมหานครเพื่อพัฒนาเส้นทางจักรยาน ตลอดจนการส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. คุณพิชิต เอื้อสกุลเกียรติ	ประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย
2. คุณมงคล วิจารณ์ะ	รองประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย
3. คุณเกตุ วรกำจร	รองประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย
4. คุณจารุกัญญา ราษฎร์ศิริ	เลขาธิการชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย
5. รต. ลิจิต กุลสันเทียะ	กรรมการฝ่ายกิจกรรม

## 5. การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้ทั้งหมดมาตรวจสอบความถูกต้อง และความครบถ้วนสมบูรณ์ แล้วนำไปประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์สำหรับวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ หลังจากนั้นจึงจะนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์ ผู้วิจัยนำข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์มาเรียบเรียงเพื่อวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูล แล้วสรุปประเด็นโดยอธิบายเชิงพรรณนา

2. นำข้อมูลจากแบบสอบถามเกี่ยวกับภูมิหลังของกลุ่มตัวอย่าง มาวิเคราะห์ทางสถิติด้วยการแจกแจงความถี่ และหาค่าร้อยละ แล้วนำมาเสนอในรูปแบบตารางประกอบความเรียง



3. นำข้อมูลจากแบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ในด้านต่างๆ มาวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) นำค่าเฉลี่ยมาแปลความหมายโดยเทียบกับเกณฑ์ แล้วนำมาเสนอในรูปแบบตารางประกอบความเรียง

4. ทดสอบความแตกต่าง ของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างผู้ใช้จักรยานของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย จำแนกตามเพศ โดยใช้ค่าสถิติ (t-test) กำหนดระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แล้วนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบความเรียง

#### 6.เกณฑ์การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยความคิดเห็น

ผู้วิจัยได้กำหนดระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะของคำถามในแบบสอบถามเป็นแบบมาตรวัดระดับความคิดเห็น ตามแบบของ ลิเคอร์ท์ (Likert's Scale) ชนิด 4 ระดับ ดังต่อไปนี้

ระดับ	4	มีระดับความคิดเห็นมากที่สุด
ระดับ	3	มีระดับความคิดเห็นมาก
ระดับ	2	มีระดับความคิดเห็นน้อย
ระดับ	1	มีระดับความคิดเห็นน้อยที่สุด

#### การหาความกว้างของอันตรภาคชั้น

การหาความกว้างของอันตรภาคชั้น ผู้วิจัยได้แสดงดังสูตรการหาความกว้างของอันตรภาคชั้นต่อไปนี้ (กัลยา วานิชย์บัญชา, 2544: 29)

$$\begin{aligned} \text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{ค่าสูงสุด} - \text{ค่าต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\ &= \frac{4 - 1}{4} \\ \text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} &= 0.75 \end{aligned}$$

#### การหาค่าเฉลี่ยและแปลความหมายของค่าเฉลี่ย

การหาค่าเฉลี่ยและแปลความหมายของค่าเฉลี่ย ผู้วิจัยการกำหนดความกว้างของอันตรภาคชั้น ซึ่งความกว้างของอันตรภาคชั้นแต่ละชั้นเท่ากับ 0.75 แสดงได้ดังนี้

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 3.26 – 4.00 แสดงว่า	เห็นด้วยกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานในระดับมากที่สุด
ค่าเฉลี่ยระหว่าง 2.51 – 3.25 แสดงว่า	เห็นด้วยกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานในระดับมาก
ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.76 – 2.50 แสดงว่า	เห็นด้วยกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานในระดับน้อย
ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.00 – 1.75 แสดงว่า	เห็นด้วยกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานในระดับน้อยที่สุด



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การนำเสนอผลการวิจัยเรื่องแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ออกเป็นขั้นตอนต่าง ๆ ตามลำดับดังนี้

#### สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเสนอผลของการวิเคราะห์ข้อมูล และสื่อความหมายได้เข้าใจตรงกัน ผู้วิจัยจึงกำหนดสัญลักษณ์และความหมายไว้ดังต่อไปนี้

$\bar{X}$	แทน	ค่าเฉลี่ย
S.D.	แทน	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
t	แทน	การแจกแจงแบบ t (t - distribution)
P-value	แทน	ระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ

#### การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม และการสัมภาษณ์มาทำการวิเคราะห์ โดยนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 5 ตอน ตามลำดับดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการประกอบกิจกรรมจักรยานของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร

ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร

ตอนที่ 5 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร จำแนกตามเพศ

## 1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม

### ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้จักรยานที่เป็นสมาชิกของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 350 คน ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือน ด้วยการแจกแจงความถี่ และคิดเป็นร้อยละ ซึ่งผลการวิเคราะห์แสดงผลดังตารางที่ 1 - 5

ตารางที่ 1 จำนวน และค่าร้อยละสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ค่าร้อยละ
ชาย	229	65.43
หญิง	121	34.57
รวม	350	100.00

จากตารางที่ 1 แสดงให้เห็นว่า ผู้ใช้จักรยานที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 65.43 และเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 34.57

ตารางที่ 2 จำนวน และค่าร้อยละสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน (คน)	ค่าร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	26	7.43
20 - 30 ปี	108	30.86
31 - 40 ปี	86	24.57
41 - 50 ปี	86	24.57
51 - 60 ปี	38	10.86
60 ปีขึ้นไป	6	1.71
<b>รวม</b>	<b>350</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 2 แสดงให้เห็นว่า ผู้ใช้จักรยานที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 20-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 30.86 รองลงมาคืออายุระหว่าง 31-40 ปี และ 41 - 50 ปี ซึ่งมีจำนวนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 24.57 และมีจำนวนน้อยที่สุดคือ ผู้ใช้จักรยานที่มีอายุมากกว่า 60 ปี คิดเป็นร้อยละ 1.71

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3 จำนวน และค่าร้อยละสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ค่าร้อยละ
ประถมศึกษา	16	4.57
มัธยมศึกษาตอนต้น หรือเทียบเท่า	30	8.57
มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า	73	20.86
อนุปริญญา หรือเทียบเท่า	46	13.14
ปริญญาตรี หรือเทียบเท่า	145	41.43
สูงกว่าปริญญาตรี	40	11.43
<b>รวม</b>	<b>350</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 3 แสดงให้เห็นว่า ผู้ใช้จักรยานที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี หรือเทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 41.43 รองลงมาที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 20.86 และมีจำนวนน้อยที่สุดคือ ผู้ใช้จักรยานที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 4.57

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4 จำนวน และค่าร้อยละสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน (คน)	ค่าร้อยละ
นักเรียน /นักศึกษา	75	21.43
รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	85	24.29
รับจ้างทั่วไป	46	13.14
ธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย	124	35.43
เกษตรกรกรรม	4	1.14
พ่อบ้าน/แม่บ้าน	16	4.57
<b>รวม</b>	<b>350</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 4 แสดงให้เห็นว่า ผู้ใช้จักรยานที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย คิดเป็นร้อยละ 35.43 รองลงมาประกอบอาชีพรับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 24.29 และมีจำนวนน้อยที่สุดคือ ผู้ใช้จักรยานที่ประกอบอาชีพเกษตรกรกรรม คิดเป็นร้อยละ 1.14

ตารางที่ 5 จำนวน และค่าร้อยละสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามรายได้ต่อเดือน

รายได้ต่อเดือน	จำนวน (คน)	ค่าร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	25	7.14
5,001 - 10,000 บาท	56	16.00
10,001 - 15,000 บาท	89	25.43
15,001 - 20,000 บาท	84	24.00
20,001 - 25,000 บาท	47	13.43
25,000 บาท ขึ้นไป	49	14.00
<b>รวม</b>	<b>350</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 5 แสดงให้เห็นว่า ผู้ใช้จักรยานที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน 10,001 - 15,000 บาท และรายได้ต่อเดือน 15,001 - 20,000 บาท ซึ่งมีจำนวนที่ใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 25.43 และ 24.00 ตามลำดับ รองลงมามีรายได้ต่อเดือน 5,001 - 10,000 บาท และรายได้ต่อเดือน 25,000 บาทขึ้นไป ซึ่งมีจำนวนที่ใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 16.00 และ 14.00 ตามลำดับ และมีจำนวนน้อยที่สุดคือ ผู้ใช้จักรยานที่มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 7.14



**ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการประกอบกิจกรรมจักรยานของผู้ตอบแบบสอบถาม**

การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการประกอบกิจกรรมจักรยานของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ ประเภทจักรยานที่ใช้ประกอบกิจกรรม ประเภทแหล่งท่องเที่ยวที่สนใจ ประสบการณ์ในการประกอบกิจกรรมจักรยาน วัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยาน และเส้นทางเที่ยวทางจักรยานที่นิยมไป ด้วยการแจกแจงความถี่ และคิดเป็นร้อยละ ซึ่งผลการวิเคราะห์แสดงผลดังตารางที่ 6 - 10

ตารางที่ 6 จำนวน และค่าร้อยละเกี่ยวกับพฤติกรรมในการประกอบกิจกรรมจักรยานของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามประเภทจักรยานที่ใช้ประกอบกิจกรรมในแต่ละครั้ง

ประเภทจักรยานที่ใช้ประกอบกิจกรรม	ชาย	หญิง	ค่าร้อยละ		จำนวนรวม (คน)	ค่าร้อยละ
	(คน)	(คน)	(ชาย)	(หญิง)		
เสือหมอบ	73	8	20.86	2.28	81	23.14
เสือภูเขา	105	51	30.00	14.57	156	44.57
จักรยานแบบพับได้	50	60	14.29	17.14	110	31.43
จักรยานประเภทอื่นๆ	1	2	0.29	0.57	3	0.86
<b>รวม</b>	<b>229</b>	<b>121</b>	<b>65.43</b>	<b>34.57</b>	<b>350</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 6 แสดงให้เห็นว่า ผู้ใช้จักรยานที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้จักรยานประเภทเสือภูเขาในการประกอบกิจกรรม คิดเป็นร้อยละ 44.57 โดยแบ่งออกเป็นผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นเพศชาย 105 คน คิดเป็นร้อยละ 30.00 และเพศหญิง 51 คน คิดเป็นร้อยละ 14.57 รองลงมาใช้จักรยานแบบพับได้ คิดเป็นร้อยละ 31.43 และมีจำนวนน้อยที่สุดคือ ผู้ใช้จักรยานที่ใช้จักรยานประเภทอื่นๆ คิดเป็น ร้อยละ 0.86

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 7 จำนวน และค่าร้อยละเกี่ยวกับพฤติกรรมในการประกอบกิจกรรมจักรยานของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามประเภทแหล่งท่องเที่ยวที่ผู้ใช้จักรยานให้ความสนใจ

ประเภทแหล่งท่องเที่ยว ที่ผู้ใช้จักรยานให้ความสนใจ	ชาย (คน)	หญิง (คน)	ค่าร้อยละ (ชาย)	ค่าร้อยละ (หญิง)	จำนวนรวม (คน)	ค่าร้อยละ
แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ	65	42	18.57	12.00	107	30.57
แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และ โบราณสถาน	28	24	8.00	6.86	52	14.85
แหล่งท่องเที่ยวเกี่ยวกับประเพณีและศิลปวัฒนธรรม	19	10	5.43	2.86	29	8.29
แหล่งท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ	112	43	32.00	12.29	155	44.29
อื่น ๆ	5	2	1.43	0.57	7	2.00
<b>รวม</b>	<b>229</b>	<b>121</b>	<b>65.43</b>	<b>34.57</b>	<b>350</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 7 แสดงให้เห็นว่า ผู้ใช้จักรยานที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่สนใจแหล่งท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ คิดเป็นร้อยละ 44.29 โดยแบ่งออกเป็นผู้ตอบแบบสอบถามเพศชาย 112 คน คิดเป็นร้อยละ 32.00 และเพศหญิง 43 คน คิดเป็นร้อยละ 12.29 รองลงมาสนใจแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ คิดเป็นร้อยละ 30.57 และมีจำนวนน้อยที่สุดคือ ผู้ใช้จักรยานที่สนใจแหล่งท่องเที่ยวประเภทอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 2.00

ตารางที่ 8 จำนวน และค่าร้อยละเกี่ยวกับพฤติกรรมในการประกอบกิจกรรมจักรยานของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามประสบการณ์ในการประกอบกิจกรรมจักรยาน

ประสบการณ์ในการประกอบกิจกรรมจักรยาน	ชาย (คน)	หญิง (คน)	ค่าร้อยละ (ชาย)	ค่าร้อยละ (หญิง)	จำนวนรวม (คน)	ค่าร้อยละ
น้อยกว่า 1 ปี	29	40	8.29	11.42	69	19.72
ระหว่าง 1 - 2 ปี	58	60	16.57	17.14	118	33.71
ระหว่าง 3 - 4 ปี	58	10	16.57	2.86	68	19.43
4 ปีขึ้นไป	84	11	24.00	3.14	95	27.14
<b>รวม</b>	<b>229</b>	<b>121</b>	<b>65.43</b>	<b>34.57</b>	<b>350</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 8 แสดงให้เห็นว่า ผู้ใช้จักรยานที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการประกอบกิจกรรมจักรยานระหว่าง 1 - 2 ปี คิดเป็นร้อยละ 33.71 โดยแบ่งออกเป็นผู้ตอบแบบสอบถามเพศชาย 58 คน คิดเป็นร้อยละ 16.57 และเพศหญิง 60 คน คิดเป็นร้อยละ 17.14 รองลงมา มีประสบการณ์ในการประกอบกิจกรรมจักรยาน 4 ปีขึ้นไป คิดเป็น ร้อยละ 27.14 และมีจำนวนน้อยที่สุดคือ ผู้ใช้จักรยานที่มีประสบการณ์ในการประกอบกิจกรรมจักรยานน้อยกว่า 1 ปี และระหว่าง 3-4 ปี ซึ่งมีจำนวนที่ใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 19.71 และ 19.43 ตามลำดับ

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 9 จำนวน และค่าร้อยละเกี่ยวกับพฤติกรรมในการประกอบกิจกรรมจักรยานของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร

วัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ในเขตกรุงเทพมหานคร	ชาย (คน)	หญิง (คน)	ค่า ร้อยละ (ชาย)	ค่า ร้อยละ (หญิง)	จำนวนรวม (คน)	ค่าร้อยละ
1.เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัด และมลพิษในเขตกรุงเทพมหานคร	103	38	29.43	10.86	141	40.29
2.เพื่อชื่นชมธรรมชาติ	21	19	6.00	5.43	40	11.43
3.เพื่อผ่อนคลายความตึงเครียด	35	13	10.00	3.71	48	13.71
4.เพื่อศึกษาเรียนรู้เกี่ยวกับธรรมชาติ	4	7	1.14	2.00	11	3.14
5.เพื่อความท้าทาย ผจญภัยและทดสอบ ความสามารถของตนเอง	15	13	4.29	3.71	28	8.00
6.เพื่อค้นหาประสบการณ์แปลกใหม่	15	8	4.29	2.28	23	6.57
7.เพื่อพบปะเพื่อนฝูง แลกเปลี่ยนความคิดเห็น	20	7	5.71	2.00	27	7.71
8.เพื่อสร้างความภาคภูมิใจและความมั่นใจ ให้กับตนเอง	6	4	1.72	1.14	10	2.86
9.เกิดจากการชักชวนหรือปฏิบัติตามบุคคล ที่ชื่นชอบ	10	12	2.86	3.43	22	6.29
<b>รวม</b>	<b>229</b>	<b>121</b>	<b>65.43</b>	<b>34.57</b>	<b>350</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 9 แสดงให้เห็นว่า ผู้ใช้จักรยานที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานเพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดและมลพิษในเขตกรุงเทพมหานคร คิดเป็นร้อยละ 40.29 โดยแบ่งออกเป็นผู้ตอบแบบสอบถามเพศชาย 103 คน คิดเป็นร้อยละ 29.43 และเพศหญิง 38 คน คิดเป็นร้อยละ 10.86 รองลงมามีวัตถุประสงค์เพื่อผ่อนคลายความตึงเครียด คิดเป็นร้อยละ 13.71 และมีจำนวนน้อยที่สุดคือ ผู้ใช้จักรยานที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานเพื่อศึกษาเรียนรู้เกี่ยวกับธรรมชาติและ เพื่อสร้างความภาคภูมิใจและความมั่นใจให้กับตนเอง ซึ่งมีจำนวนที่ใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 3.14 และ 2.86 ตามลำดับ

ตารางที่ 10 จำนวน และค่าร้อยละเกี่ยวกับพฤติกรรมในการประกอบกิจกรรมจักรยานของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามเส้นทางจักรยานในกรุงเทพฯ ที่ผู้ใช้จักรยานนิยมใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

เส้นทางจักรยานในกรุงเทพฯ ที่ผู้ใช้จักรยานนิยมใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ค่าร้อยละ
รอบเกาะรัตนโกสินทร์ เช่น วัดพระแก้วฯ ถนนข้าวสาร ฯลฯ	85	23.10
เขตจตุจักร	84	22.83
สวนลุมพินี	45	12.23
สวนเบญจกิติ	32	8.70
เขตดอนเมือง	15	4.08
ถนนพระราม 2	14	3.80
เขตปทุมวัน	11	2.99
ถนนเลียบทางด่วนรามอินทรา	8	2.17
เขตลาดพร้าว	7	1.90
เขตดินแดง	7	1.90
เขตบางกะปิ	6	1.63
สนามกีฬาแห่งชาติ	5	1.36
หนองจอก	5	1.36
สะพานพระราม 8	4	1.09
สะพานสาทร	4	1.09
สามย่าน	3	0.82
ถนนสีลม	3	0.82
ถนนสุขุมวิท	3	0.82
สุทธิสาร	3	0.82
ห้วยขวาง	3	0.82
เขตบางนา	3	0.82
เขตหลักสี่	2	0.54
สุทธิสาร	2	0.54
เกษตรนวมินทร์	2	0.54
สะพานควาย	2	0.54
<b>รวม</b>	<b>368</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 10 แสดงให้เห็นว่า ผู้ใช้จักรยานที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่นิยมใช้เส้นทางจักรยานรอบเกาะรัตนโกสินทร์ เช่น วัดพระแก้วฯ ถนนข้าวสาร ฯลฯ และเขตจตุจักร คิดเป็นร้อยละ 23.10 และ 22.83 ตามลำดับ รองลงมานิยมใช้เส้นทางจักรยานตามสวนลุมพินี คิดเป็นร้อยละ 12.23 รองลงมาอีกนิยมใช้เส้นทางจักรยานตามสวนเบญจกิติ คิดเป็นร้อยละ 8.70 และมีจำนวนน้อยที่สุดคือ ผู้ใช้จักรยานที่นิยมใช้เส้นทางจักรยานตามเขตหลักสี่ สุทธิสาร เกษตรนวมินทร์ และสะพานควาย คิดเป็นร้อยละ 0.54



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรม  
จักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร**

การวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร ด้วยค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งผลการวิเคราะห์แสดงผลดังตารางที่ 11 - 21

ตารางที่ 11 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายของระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานครของผู้ใช้จักรยาน โดยภาพรวม

แนวทางการพัฒนา	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
<b>การจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยาน</b>			
1. ด้านการเตรียมพร้อมก่อนขี่จักรยาน	3.43	0.31	มากที่สุด
2. ด้านการปฏิบัติตัวขณะขี่จักรยาน	3.46	0.33	มากที่สุด
3. ด้านการการปฏิบัติตัวหลังจากการขี่จักรยาน	3.42	0.37	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>3.44</b>	<b>0.28</b>	<b>มากที่สุด</b>

จากตารางที่ 11 แสดงให้เห็นว่า ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยาน โดยภาพรวม และทุกด้านอยู่ในระดับมากที่สุด โดยด้านการปฏิบัติตัวระหว่างขี่จักรยานมีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 12 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยาน ด้านการเตรียมพร้อมก่อนขี่จักรยาน

แนวทางการพัฒนา	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
<b>ด้านการเตรียมพร้อมก่อนขี่จักรยาน</b>			
1. ศึกษาเส้นทาง วางแผนการเดินทาง จุดหมายปลายทาง ที่ตั้งแหล่งท่องเที่ยวรวมถึงการตรวจสอบสภาพอากาศ	3.54	0.52	มากที่สุด
2. การเตรียมร่างกายให้พร้อม เช่น มีการอบอุ่นร่างกาย ก่อนออกเดินทาง พักผ่อนอย่างเพียงพอ	3.44	0.57	มากที่สุด
3. ศึกษากฎระเบียบการใช้เส้นทาง ไม่ว่าจะเส้นทางร่วมกับพาหนะอื่นหรือเส้นทางจักรยาน ป้ายสื่อความหมายและ ป้ายบอกทาง	3.45	0.62	มากที่สุด
4. สวมใส่เครื่องแต่งกายให้เหมาะสมในการการขี่จักรยานและไม่สวมเสื้อผ้าสีทึบ	3.42	0.57	มากที่สุด
5. ตรวจสอบสภาพรถจักรยานทุกครั้งก่อนออกเดินทาง	3.53	0.52	มากที่สุด
6. เตรียมอุปกรณ์เครื่องมือในการท่องเที่ยวให้ครบถ้วน ด้วยตนเองก่อนออกเดินทาง	3.39	0.61	มากที่สุด
7. เตรียมอุปกรณ์พยาบาลเบื้องต้นที่จำเป็นก่อนออกเดินทาง	3.22	0.64	มาก
<b>รวม</b>	<b>3.43</b>	<b>0.31</b>	<b>มากที่สุด</b>

จากตารางที่ 12 จะเห็นได้ว่า ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นด้านการเตรียมพร้อมก่อนขี่จักรยาน โดยภาพรวม และทุกประเด็นอยู่ในระดับมากที่สุด ยกเว้นประเด็นเตรียมอุปกรณ์พยาบาลเบื้องต้นที่จำเป็นก่อนออกเดินทาง อยู่ในระดับมาก โดยประเด็นศึกษาเส้นทาง วางแผนการเดินทาง จุดหมายปลายทางที่ตั้งแหล่งท่องเที่ยวรวมถึงการตรวจสอบสภาพอากาศ มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงที่สุด



ตารางที่ 13 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยาน ด้านการปฏิบัติตัวขณะขี่จักรยาน

แนวทางการพัฒนา	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
<b>ด้านการปฏิบัติตัวขณะขี่จักรยาน</b>			
1. ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรหรือกฎระเบียบของเส้นทางจักรยาน และแหล่งท่องเที่ยว	3.45	0.55	มากที่สุด
2. มีสมาธิกับการขี่จักรยาน และระมัดระวังในการจับที่ อยู่เสมอ	3.47	0.54	มากที่สุด
3. แสดงสัญลักษณ์สัญญาณมือทุกครั้งที่ต้องการเปลี่ยน ทิศทาง	3.45	0.59	มากที่สุด
4. ควรติดตั้งและเปิดไฟท้ายรถจักรยานทุกครั้งที่ยี่ จักรยาน โดยเฉพาะเวลากลางคืน	3.65	0.50	มากที่สุด
5. เมื่อต้องการหยุดควรใช้เบรกลังก่อนเบรกหน้า และควรพักในบริเวณที่ปลอดภัยจากการจราจร	3.35	0.66	มากที่สุด
6. ใช้เสียงกระดิ่งในการขอทางเท้าที่จำเป็น โดยเฉพาะ การใช้ทางเท้า	3.40	0.58	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>3.46</b>	<b>0.33</b>	<b>มากที่สุด</b>

จากตารางที่ 13 จะเห็นได้ว่า ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นด้านการปฏิบัติตัวขณะขี่จักรยานโดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด โดยประเด็นติดตั้งและเปิดไฟท้ายรถจักรยานทุกครั้งที่ยี่จักรยาน โดยเฉพาะเวลากลางคืนมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงสุด และประเด็นเมื่อต้องการหยุดควรใช้เบรกลังก่อนเบรกหน้าและควรพักในบริเวณที่ปลอดภัยจากการจราจร มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่ำที่สุด

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 14 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยาน ด้านการปฏิบัติตัวหลังจากการขี่จักรยาน

แนวทางการพัฒนา	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
<b>ด้านการปฏิบัติตัวหลังจากการขี่จักรยาน</b>			
1. ตรวจสอบสภาพและทำความสะอาดทุกส่วนของรถจักรยานเท่าที่ทำได้	3.40	0.61	มากที่สุด
2. เป็นสื่อเผยแพร่ประสบการณ์และความรู้ที่ได้รับต่อผู้อื่น	3.39	0.60	มากที่สุด
3. อบอุ่นร่างกายหรือผ่อนคลายด้วยการพูดคุยหลังเสร็จกิจกรรมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและลดอาการบาดเจ็บ	3.44	0.56	มากที่สุด
4. ปรับหย่อนสายตริงเกียร์และปล่อยลมยางพอประมาณก่อนนำจักรยานเข้าเก็บเพื่อให้จักรยานใช้งานได้นาน	3.45	0.52	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>3.42</b>	<b>0.37</b>	<b>มากที่สุด</b>

จากตารางที่ 14 จะเห็นได้ว่า ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นด้านการปฏิบัติตัวหลังจากการขี่จักรยานโดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด โดยประเด็นปรับหย่อนสายตริงเกียร์และปล่อยลมยางพอประมาณก่อนนำจักรยานเข้าเก็บเพื่อให้จักรยานใช้งานได้นานมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงสุด และประเด็นตรวจสอบสภาพและทำความสะอาดทุกส่วนของรถจักรยานเท่าที่ทำได้มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่ำที่สุด

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 15 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยานที่มีต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยภาพรวม

แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยานที่มีต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1. ด้านเส้นทางจักรยาน	3.48	0.39	มากที่สุด
2. ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก	3.46	0.32	มากที่สุด
3. ด้านความปลอดภัย	3.42	0.39	มากที่สุด
4. ด้านการฝึกอบรมความรู้	3.42	0.39	มากที่สุด
5. ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว	3.48	0.35	มากที่สุด
6. ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม	3.59	0.36	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>3.48</b>	<b>0.27</b>	<b>มากที่สุด</b>

จากตารางที่ 15 จะเห็นได้ว่า ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยานที่มีต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยภาพรวม และทุกด้านอยู่ในระดับมากที่สุด โดยด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงที่สุด

ตารางที่ 16 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยานที่มีต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง  
ด้านเส้นทางจักรยาน

แนวทางการพัฒนา	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
<b>ด้านเส้นทางจักรยาน</b>			
1. จัดทำเส้นทางเฉพาะจักรยาน ควบคู่ไปกับทางเท้าหรือพื้นผิวถนนโดยตรง	3.33	0.77	มากที่สุด
2. ปรับปรุงดูแลเส้นทาง ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอ เช่น ความเรียบของเส้นทาง และความต่อเนื่องของเส้นทาง	3.48	0.54	มากที่สุด
3. จัดทำหรือประชาสัมพันธ์แผนที่เส้นทางจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร	3.52	0.54	มากที่สุด
4. ควรมีเส้นสัญลักษณ์สื่อความหมายบนพื้นผิวของเส้นทางจักรยาน เช่น ลูกศร สัญลักษณ์รูปจักรยานบนเส้นทางจักรยาน เป็นต้น	3.57	0.52	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>3.48</b>	<b>0.39</b>	<b>มากที่สุด</b>

จากตารางที่ 16 จะเห็นได้ว่า ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นด้านเส้นทางจักรยานโดยภาพรวม และทุกประเด็นอยู่ในระดับมากที่สุด โดยประเด็นมีเส้นสัญลักษณ์สื่อความหมายบนพื้นผิวของเส้นทางจักรยาน เช่น ลูกศร สัญลักษณ์รูปจักรยานบนเส้นทางจักรยาน เป็นต้น มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงที่สุด และประเด็นจัดทำเส้นทางเฉพาะจักรยาน ควบคู่ไปกับทางเท้าหรือพื้นผิวถนนโดยตรง มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่ำที่สุด

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 17 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยานที่มีต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านอุปกรณ์และ สิ่งอำนวยความสะดวก

แนวทางการพัฒนา	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
<b>ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก</b>			
1. ปรับปรุงสุขาสาธารณะและห้องอาบน้ำที่มีอยู่ ให้มีสภาพพร้อมใช้ สะอาด และเพียงพอต่อความต้องการ	3.61	0.50	มากที่สุด
2. ศูนย์บริการสอบถามข้อมูลด้วยเส้นทางจักรยานและสภาพภูมิอากาศ	3.41	0.58	มากที่สุด
3. จุดบริการเติมลมยางและอุปกรณ์ซ่อมจักรยาน สาธารณะตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ	3.31	0.66	มากที่สุด
4. จัดทำหรือปรับปรุงจุดบริการน้ำดื่มสะอาดสาธารณะอย่างเพียงพอ	3.49	0.53	มากที่สุด
5. บอกเส้นทางหรือป้ายแนะนำต่างๆ ต้องจัดให้มีอยู่เป็นระยะๆ	3.40	0.63	มากที่สุด
6. จัดสร้างที่จอดรถจักรยาน ที่ได้มาตรฐานในแหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางจักรยาน	3.56	0.52	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>3.46</b>	<b>0.32</b>	<b>มากที่สุด</b>

จากตารางที่ 17 แสดงให้เห็นว่า ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นด้านอุปกรณ์และ สิ่งอำนวยความสะดวก โดยภาพรวม และทุกประเด็นอยู่ในระดับมากที่สุด โดยประเด็นปรับปรุงสุขาสาธารณะและห้องอาบน้ำที่มีอยู่ ให้มีสภาพพร้อมใช้ สะอาด และเพียงพอต่อความต้องการมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงสุด และประเด็นจุดบริการเติมลมยางและอุปกรณ์ซ่อมจักรยานสาธารณะตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่ำที่สุด

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 18 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยานที่มีต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัย

แนวทางการพัฒนา	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
<b>ด้านความปลอดภัย</b>			
1. ประสานความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่และตำรวจท่องเที่ยวดูแลความปลอดภัยแก่ผู้ใช้จักรยาน	3.45	0.62	มากที่สุด
2. จัดทำป้ายเตือนสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ในบริเวณที่มีทางจักรยาน	3.27	0.66	มากที่สุด
3. มีการจัดทำราวกันตกพร้อมป้ายเตือนหรือขอบคอนกรีตกั้นในจุดที่อันตราย	3.36	0.63	มากที่สุด
4. จัดการออกกฎระเบียบหรือกฎหมายการใช้เส้นทางจักรยานที่ชัดเจน	3.43	0.61	มากที่สุด
5. กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนในการใช้เส้นทางอย่างจริงจัง	3.49	0.59	มากที่สุด
6. รณรงค์ประชาสัมพันธ์การสวมหมวกกันกระแทกในกรณีขับขี่ในเส้นทางร่วมกับยานพาหนะประเภทอื่น	3.53	0.58	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>3.42</b>	<b>0.39</b>	<b>มากที่สุด</b>

จากตารางที่ 18 จะเห็นว่า ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นด้านความปลอดภัยโดยภาพรวม และทุกประเด็นอยู่ในระดับมากที่สุด โดยประเด็นรณรงค์ประชาสัมพันธ์การสวมหมวกกันกระแทกในกรณีขับขี่ในเส้นทางร่วมกับยานพาหนะประเภทอื่นมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงที่สุด และประเด็นจัดทำป้ายเตือนสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ในบริเวณที่มีทางจักรยานมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่ำที่สุด

ตารางที่ 19 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยานที่มีต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการฝึกอบรมความรู้

แนวทางการพัฒนา	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
<b>ด้านการฝึกอบรมความรู้</b>			
1. จัดฝึกอบรมในเรื่องผู้นำเที่ยว ในการเดินทางท่องเที่ยวทางจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร	3.48	0.52	มากที่สุด
2. จัดฝึกอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ในกรณีเกิดอุบัติเหตุ	3.39	0.57	มากที่สุด
3. จัดฝึกอบรมการขี่จักรยานอย่างปลอดภัยสำหรับผู้ขี่จักรยาน	3.39	0.56	มากที่สุด
4. จัดอบรมความรู้ หลักการขี่จักรยาน บำรุงรักษาและซ่อมแซมรถจักรยาน	3.40	0.63	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>3.42</b>	<b>0.39</b>	<b>มากที่สุด</b>

จากตารางที่ 19 จะเห็นได้ว่า ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นด้านการฝึกอบรมความรู้ โดยภาพรวมและทุกประเด็นอยู่ในระดับมากที่สุด โดยประเด็นจัดฝึกอบรมในเรื่องผู้นำเที่ยว ในการเดินทางท่องเที่ยวเที่ยวจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงที่สุด ประเด็นจัดฝึกอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ในกรณีเกิดอุบัติเหตุและจัดฝึกอบรมการขี่จักรยานอย่างปลอดภัยสำหรับผู้ขี่จักรยาน มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่ำที่สุด

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 20 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยานที่มีต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว

แนวทางการพัฒนา	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
<b>ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว</b>			
1. แจ้งข่าวสารข้อมูลต่างๆ เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวและการตระหนักถึงสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติและวัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยว	3.60	0.49	มากที่สุด
2. จัดการแข่งขันจักรยานหรือ Bike Rally ตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร	3.41	0.60	มากที่สุด
3. ประชาสัมพันธ์ข่าวการแข่งขันจักรยาน ในกรุงเทพมหานครตามสื่อทั่วไป เช่น โทรทัศน์ วิทยุ แผ่นพับ เว็บไซต์ เป็นต้น	3.51	0.53	มากที่สุด
4. จัดทำแผนที่สำหรับเส้นทางจักรยานเพื่อการประชาสัมพันธ์แก่ผู้ที่ต้องการท่องเที่ยวทางจักรยาน	3.41	0.56	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>3.48</b>	<b>0.35</b>	<b>มากที่สุด</b>

จากตารางที่ 20 จะเห็นได้ว่า ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยภาพรวม และทุกประเด็นอยู่ในระดับมากที่สุด โดยประเด็นแจ้งข่าวสารข้อมูลต่างๆ เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวและการตระหนักถึงสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติและวัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงที่สุด ประเด็นจัดการแข่งขันจักรยานหรือ Bike Rally ตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในกรุงเทพมหานครและการจัดทำแผนที่สำหรับเส้นทางจักรยานเพื่อการประชาสัมพันธ์แก่ผู้ที่ต้องการท่องเที่ยวทางจักรยาน มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่ำที่สุด



ตารางที่ 21 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการแปลความหมายความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยานที่มีต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

แนวทางการพัฒนา	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
<b>ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม</b>			
1. รมรณรงค์การปั่นจักรยานเพื่อการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมในกรุงเทพมหานคร	3.58	0.54	มากที่สุด
2. จัดกิจกรรมสาธารณะประโยชน์ตามชุมชนในกรุงเทพมหานครหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม	3.54	0.61	มากที่สุด
3. ปฏิบัติตัวเป็นแบบอย่างที่ดีแก่ผู้ใช้จักรยานต่างชาติหรือเยาวชนในกรุงเทพมหานคร	3.58	0.53	มากที่สุด
4. รมรณรงค์สร้างค่านิยมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างจริงจังมากขึ้น	3.68	0.49	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>3.59</b>	<b>0.36</b>	<b>มากที่สุด</b>

จากตารางที่ 21 จะเห็นได้ว่า ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยภาพรวม และทุกประเด็นอยู่ในระดับมากที่สุด โดยประเด็นรณรงค์สร้างค่านิยมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างจริงจังมากขึ้น มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงที่สุด ประเด็นจัดกิจกรรมสาธารณะประโยชน์ตามชุมชนในกรุงเทพมหานครหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่ำที่สุด

ศูนย์วิจัยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร

ผลการวิเคราะห์ในส่วนนี้ เป็นข้อเสนอแนะของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยผู้ใช้จักรยานให้ข้อเสนอแนะ จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 3.14 เนื่องจากผู้ตอบแบบสอบถามที่ให้ข้อเสนอแนะ มีจำนวนน้อย ผู้วิจัยจึงนำเสนอเป็นความถี่ของจำนวนคน ซึ่งผลการวิเคราะห์แสดงผลดังตาราง 22

ตารางที่ 22 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ใช้จักรยานเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร

ข้อเสนอแนะ	จำนวน (คน)
1. มีความต้องการในด้านเส้นทางสำหรับจักรยานให้มากขึ้นและมีเส้นทางจักรยานในถนนทุกสายเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้จักรยานและดึงดูดให้มีคนใช้จักรยานมากขึ้น	3
2. มีความต้องการเส้นทางในการปั่นจักรยานที่มีแสงสว่างอย่างเพียงพอ และมีความปลอดภัยในการขี่จักรยาน	2
3. ควรมีการสนับสนุนในเรื่องของงบประมาณในการส่งเสริมปัจจัยต่างๆ ในกิจกรรมจักรยานเพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้จักรยานและสร้างความมั่นใจในการนำจักรยานออกมาขี่ตามท้องถนน อันจะเป็นปัจจัยให้คนหันมาใช้จักรยาน	2
4. มีการรณรงค์ส่งเสริมการใช้จักรยานเป็นพาหนะในด้านการท่องเที่ยวและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน อย่างจริงจังมากกว่าที่เป็นอยู่	2
5. ควรเพิ่มห้องอาบน้ำสาธารณะให้มากขึ้น เพื่อให้ผู้ใช้จักรยานได้ใช้อาบน้ำ เพราะจะช่วยลดอุปสรรคในการใช้จักรยาน เพราะบางคนต้องการที่จะขี่จักรยานออกกำลังกายตอนเช้าก่อนที่จะขี่จักรยานต่อไปทำงาน	2
6. มีการจัดให้มีจักรยานให้เช่าเป็นจุด ๆ โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งมีจุดจอดรถจักรยานที่ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัย เพื่อป้องกันรถจักรยานสูญหาย	2
7. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรนำแนวทางในการจัดกิจกรรมรอบเกาะรัตนโกสินทร์เป็นแบบมาใช้ในการจัดกิจกรรมจักรยาน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเนื่องจากโครงการดังกล่าวถือว่าประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง	1
8. จัดกิจกรรมจักรยานเพื่อลดปัญหาสิ่งแวดล้อมในกรุงเทพมหานครให้กว้างขวางกว่าที่เป็นอยู่ ปลูกจิตสำนึกให้คนหันมาใช้จักรยานมากขึ้นเหมือนเมื่อในอดีต	1

**ตอนที่ 5 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร จำแนกตามเพศ**

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร จำแนกตามเพศ ด้วยสถิติแบบ t-test ซึ่งผลการวิเคราะห์แสดงผลดังตารางที่ 23

ตารางที่ 23 การเปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานครของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยจำแนกตามเพศ

แนวทางการพัฒนา		เพศ	$\bar{X}$	S.D.	t	P-value
การจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร						
1. ด้านเส้นทางจักรยาน	ชาย	3.54	0.39	4.091*	0.000	
	หญิง	3.36	0.38			
2. ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก	ชาย	3.47	0.32	0.552	0.581	
	หญิง	3.45	0.31			
3. ด้านความปลอดภัย	ชาย	3.43	0.41	0.372	0.710	
	หญิง	3.41	0.34			
4. ด้านการฝึกอบรมความรู้	ชาย	3.43	0.36	1.089	0.277	
	หญิง	3.38	0.44			
5. ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว	ชาย	3.51	0.35	1.918	0.056	
	หญิง	3.43	0.36			
6. ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม	ชาย	3.64	0.32	3.377*	0.001	
	หญิง	3.51	0.41			

\*  $P < .05$  ( $t \geq 1.98$ )

จากตารางที่ 23 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายและเพศหญิงมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร ในด้านเส้นทางจักรยาน และด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยเพศชายมีระดับความคิดเห็นสูงกว่าเพศหญิง

## บทที่ 5

### สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยเรื่องแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร และเปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร จำแนกตามเพศ และทำการนำเสนอแนวทางการพัฒนาหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยการศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) ประกอบด้วยแบบสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย และแบบสอบถามผู้ใช้จักรยานที่เป็นสมาชิกของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้ คือ เจ้าหน้าที่ในชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย จำนวน 5 คน และผู้ใช้จักรยานที่เป็นสมาชิกของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย จำนวน 350 คน โดยผู้วิจัยได้ทำการแจกแบบสอบถามให้กับกลุ่มตัวอย่าง หลังจากเก็บรวบรวมข้อมูลเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูล แปลความหมาย และสรุปข้อค้นพบ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติช่วยในการวิเคราะห์ข้อมูล

สำหรับสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่และค่าร้อยละ ใช้วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป และพฤติกรรมในการประกอบกิจกรรมจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร ใช้ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน อธิบายให้ทราบถึงระดับความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยานที่เป็นสมาชิกของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร

ส่วนการเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยานที่เป็นสมาชิกของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร จำแนกตามเพศ ใช้ค่าสถิติแบบ t-test ที่ระดับนัยสำคัญ .05 สำหรับผลการศึกษา เสนอตามขั้นตอนดังนี้

#### สรุปผลการวิจัย

จากผลการศึกษาวิจัยเรื่องแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยใคร่ขอสรุปผลตามลำดับดังนี้

### 1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 65.43 และ รองลงมาคือเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 34.57 มีอายุระหว่าง 20-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 30.86 รองลงมา มีอายุระหว่าง 31-40 ปี และ 41 - 50 ปี ซึ่งมีจำนวนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 24.57 และมีจำนวนน้อย ที่สุดคือ ผู้ใช้จักรยานที่มีอายุมากกว่า 60 ปี คิดเป็นร้อยละ 1.71 ผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่มีการศึกษา ระดับปริญญาตรี หรือเทียบเท่าคิดเป็นร้อยละ 41.43 ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย คิดเป็นร้อยละ 35.43 และมีรายได้ต่อเดือน 10,001 - 15,000 บาท และรายได้ต่อเดือน 15,001 - 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 25.43 และ 24.00 ตามลำดับ

### 2. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการประกอบกิจกรรมจักรยานของผู้ตอบ

#### แบบสอบถาม

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่ใช้จักรยานประเภทเสือภูเขาในการประกอบ กิจกรรมจักรยาน คิดเป็นร้อยละ 44.57 แบ่งออกเป็นผู้ใช้จักรยานที่เป็นเพศชาย 105 คน คิดเป็นร้อยละ 30.00 และเพศหญิง 51 คน 14.57 โดยแหล่งท่องเที่ยวที่ผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่สนใจมากที่สุด คือ แหล่งท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ เช่น สวนสาธารณะ สนามกีฬา คิดเป็นร้อยละ 44.29 โดยแบ่ง ออกเป็นผู้ใช้จักรยานเพศชาย 112 คน คิดเป็นร้อยละ 32.00 และเพศหญิง 43 คน คิดเป็นร้อยละ 12.29 สำหรับประสบการณ์ในการประกอบกิจกรรมจักรยาน ผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่มีประสบการณ์ ในการประกอบกิจกรรมจักรยานระหว่าง 1 - 2 ปี คิดเป็นร้อยละ 33.71 โดยแบ่งออกเป็นผู้ใช้ จักรยานเพศชาย 58 คน คิดเป็นร้อยละ 16.57 และเพศหญิง 60 คน คิดเป็นร้อยละ 17.14 โดยมี วัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานเพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดและมลพิษใน เขตกรุงเทพมหานคร คิดเป็นร้อยละ 40.29 โดยแบ่งออกเป็นผู้ตอบแบบสอบถามเพศชาย 103 คน คิดเป็นร้อยละ 29.43 และเพศหญิง 38 คน คิดเป็นร้อยละ 10.86 รองลงมาคือ ผู้ใช้จักรยานมี วัตถุประสงค์ในการใช้จักรยานเพื่อผ่อนคลายความตึงเครียด คิดเป็นร้อยละ 13.71 และเส้นทางเที่ยว ทางจักรยานที่ผู้ใช้จักรยานนิยมในการใช้จักรยานที่สุดคือ รอบเกาะรัตนโกสินทร์ เช่น วัดพระแก้ว ถนนข้าวสาร ฯลฯ และเขตจตุจักร เช่น สวนรถไฟ คิดเป็นร้อยละ 23.10 และ 22.83 ตามลำดับ รองลงมานิยมใช้เส้นทางจักรยานตามสวนลุมพินี คิดเป็นร้อยละ 12.23

### 3. ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรม จักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร

จากผลการศึกษา พบว่า ผู้ใช้จักรยานมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการ กิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาในแต่ละด้าน พบว่า ผู้ใช้จักรยานมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการ

จัดการกิจกรรมของผู้ใช้จักรยาน สูงที่สุดในด้านการปฏิบัติตัวขณะขี่จักรยาน ( $\bar{X} = 3.46$ ) ได้แก่ ประเด็นการติดตั้งและเปิดไฟท้ายรถจักรยานทุกครั้งที่ใช้จักรยาน โดยเฉพาะเวลากลางคืน รองลงมา คือ ด้านการเตรียมพร้อมก่อนขี่จักรยาน ( $\bar{X} = 3.43$ ) ได้แก่ ประเด็นการศึกษาเส้นทาง วางแผนการเดินทาง จุดหมายปลายทางที่ตั้งแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงการตรวจสอบสภาพอากาศ และผู้ใช้จักรยาน มีความคิดเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมเห็นต่ำที่สุดในด้านการปฏิบัติตัวหลังจากการขี่จักรยาน ( $\bar{X} = 3.42$ ) พิจารณาในแต่ละด้านได้ดังนี้

## 1 แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมของผู้ใช้จักรยาน

1.1 ด้านการเตรียมพร้อมก่อนขี่จักรยาน มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็น โดยรวม และเป็นรายชื่อในทุกประเด็นอยู่ในระดับมากที่สุด ยกเว้นประเด็นการเตรียมอุปกรณ์พยาบาลเบื้องต้นที่จำเป็นก่อนออกเดินทาง มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.22$ ) โดยประเด็นการศึกษาเส้นทาง วางแผนการเดินทาง จุดหมายปลายทางที่ตั้งแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงการตรวจสอบสภาพอากาศ ( $\bar{X} = 3.54$ ) มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงที่สุด รองลงมาคือ ตรวจสอบสภาพรถจักรยานทุกครั้งก่อนออกเดินทาง ( $\bar{X} = 3.53$ )

1.2 ด้านการปฏิบัติตัวขณะขี่จักรยาน มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตัวขณะขี่จักรยาน โดยรวม และเป็นรายชื่อในทุกประเด็นอยู่ในระดับมากที่สุด โดยประเด็นการติดตั้งและเปิดไฟท้ายรถจักรยานทุกครั้งที่ใช้จักรยาน โดยเฉพาะเวลากลางคืน ( $\bar{X} = 3.65$ ) มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงที่สุด รองลงมาคือ มีสมาธิกับการขี่จักรยาน และระมัดระวังในการจับขี้อยู่เสมอ ( $\bar{X} = 3.47$ ) และมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่ำที่สุดในประเด็นของการหยุดรถควรถีบหลังก่อนเบรคหน้า และควรถักในบริเวณที่ปลอดภัยจากการจราจร ( $\bar{X} = 3.35$ )

1.3 ด้านการปฏิบัติตัวหลังจากการขี่จักรยาน มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็น โดยรวม และเป็นรายชื่อในทุกประเด็นอยู่ในระดับมากที่สุด โดยประเด็นการปรับหย่อนสายตรงเกียร์และปล่อยลมยางพอประมาณก่อนนำจักรยานเข้าเก็บเพื่อให้อุปกรณ์ใช้งานได้นาน ( $\bar{X} = 3.45$ ) มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงที่สุด รองลงมาคืออบอุ่นร่างกายหรือผ่อนคลายด้วยการพูดคุยหลังเสร็จกิจกรรมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและลดอาการบาดเจ็บ ( $\bar{X} = 3.44$ ) และในประเด็นการเป็นสื่อเผยแพร่ประสบการณ์และความรู้ที่ได้รับต่อผู้อื่น ( $\bar{X} = 3.39$ ) มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่ำสุด

## 2. แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน

ผลการศึกษาแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็น และเป็นรายชื่อในทุกประเด็นอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาในแต่ละด้าน พบว่า ผู้ใช้จักรยานมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน สูง

ที่สุดในด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ( $\bar{x} = 3.59$ ) โดยประเด็นด้านความปลอดภัย และด้านการฝึกอบรมความรู้มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่ำที่สุดเท่ากัน ( $\bar{x} = 3.42$ )

2.1 ด้านเส้นทางจักรยาน มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็น โดยรวม และเป็นรายชื่อในทุกประเด็นอยู่ในระดับมากที่สุด โดยประเด็นการมีเส้นสัญลักษณ์สื่อความหมายบนพื้นผิวของเส้นทางจักรยาน เช่น ลูกศร สัญลักษณ์รูปจักรยานบนเส้นทางจักรยาน เป็นต้น ( $\bar{x} = 3.57$ ) มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงสุด รองลงมา คือ จัดทำหรือประชาสัมพันธ์แผนที่เส้นทางจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร ( $\bar{x} = 3.52$ ) และในประเด็นของการจัดทำเส้นทางเฉพาะจักรยาน ควบคู่ไปกับทางเท้าหรือพื้นผิวถนนโดยตรง ( $\bar{x} = 3.33$ ) มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่ำที่สุด

2.2 ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็น โดยรวม และเป็นรายชื่อในทุกประเด็นอยู่ในระดับมากที่สุด โดยประเด็นการปรับปรุงสุขาสาธารณะและห้องอาบน้ำที่มีอยู่ให้มีสภาพพร้อมใช้ สะอาด และเพียงพอต่อความต้องการ ( $\bar{x} = 3.61$ ) มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงสุด รองลงมาคือ จัดสร้างที่จอดรถจักรยาน ที่ได้มาตรฐานในแหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางจักรยาน ( $\bar{x} = 3.56$ ) และในประเด็นจุดบริการเติมลมยางและอุปกรณ์ซ่อมจักรยานสาธารณะตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ( $\bar{x} = 3.31$ ) มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่ำที่สุด

2.3 ด้านความปลอดภัย มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็น โดยรวม และเป็นรายชื่อในทุกประเด็นอยู่ในระดับมากที่สุด โดยประเด็นการรณรงค์ประชาสัมพันธ์การสวมหมวกกันกระแทกในกรณีขับขี่ในเส้นทางร่วมกับยานพาหนะประเภทอื่น ( $\bar{x} = 3.53$ ) มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงสุด รองลงมาคือ กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนในการใช้เส้นทางอย่างจริงจัง ( $\bar{x} = 3.49$ ) และประเด็นการจัดทำป้ายเตือนสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ในบริเวณที่มีทางจักรยาน ( $\bar{x} = 3.27$ ) มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่ำที่สุด

2.4 ด้านการฝึกอบรมความรู้ มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็น โดยรวม และเป็นรายชื่อในทุกประเด็นอยู่ในระดับมากที่สุด โดยประเด็นการจัดฝึกอบรมในเรื่องผู้นำเที่ยว ในการเดินทางท่องเที่ยวทางจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร ( $\bar{x} = 3.48$ ) มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงสุด รองลงมาคือ จัดอบรมความรู้ หลักการขี่จักรยาน บำรุงรักษาและซ่อมแซมรถจักรยาน ( $\bar{x} = 3.40$ ) และมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่ำที่สุดในประเด็นการจัดฝึกอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ในกรณีเกิดอุบัติเหตุ และ จัดฝึกอบรมการขี่จักรยานอย่างปลอดภัยสำหรับผู้ขี่จักรยาน ซึ่งมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเท่ากัน ( $\bar{x} = 3.39$ )

2.5 ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็น โดยรวม และเป็นรายชื่อในทุกประเด็นอยู่ในระดับมากที่สุด โดยประเด็นแจ้งข่าวสารข้อมูลต่างๆ เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวและการตระหนักถึงสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติและวัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยว ( $\bar{x} = 3.60$ ) มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงสุด รองลงมาคือ ประชาสัมพันธ์ข่าวการแข่งขันจักรยานในกรุงเทพมหานครตามสื่อทั่วไป เช่น โทรทัศน์ วิทยุ แผ่นพับ เว็บไซต์ เป็นต้น ( $\bar{x} = 3.51$ ) และ

ประเด็นการจัดการแข่งขันจักรยานหรือ Bike Rally ตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร และการจัดทำแผนที่สำหรับเส้นทางจักรยานเพื่อการประชาสัมพันธ์แก่ผู้ที่ต้องการท่องเที่ยวทางจักรยาน มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่ำที่สุด ซึ่งมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเท่ากัน ( $\bar{X} = 3.41$ )

2.6 ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็น โดยรวม และเป็นรายชื่อในทุกประเด็นอยู่ในระดับมากที่สุด โดยประเด็นการรณรงค์สร้างค่านิยมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างจริงจังมากขึ้น ( $\bar{X} = 3.68$ ) มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงที่สุด รองลงมาคือ รณรงค์การปั่นจักรยานเพื่อการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมในกรุงเทพมหานครและปฏิบัติตัวเป็นแบบอย่างที่ดีแก่ผู้ใช้จักรยานต่างชาติหรือเยาวชนในกรุงเทพมหานคร ( $\bar{X} = 3.58$ ) ส่วนประเด็นของการจัดกิจกรรมสาธารณะประโยชน์ตามชุมชนในกรุงเทพมหานครหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นต่ำที่สุด ( $\bar{X} = 3.54$ )

#### 4. ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่นๆ เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร

จากแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร ในส่วนนี้ เป็นข้อเสนอแนะของผู้ใช้จักรยานเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยผู้ใช้จักรยานให้ข้อเสนอแนะ จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 3.14 เนื่องจากมีผู้ใช้จักรยานที่ตอบแบบสอบถามความคิดเห็นข้อเสนอแนะ มีจำนวนน้อย ผู้วิจัยจึงนำเสนอเป็นความถี่ของจำนวนคน ดังนี้

1. มีความต้องการในด้านเส้นทางสำหรับจักรยานให้มากขึ้น และมีเส้นทางจักรยานในถนนทุกสาย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้จักรยาน และดึงดูดให้มีคนใช้จักรยานมากขึ้น จำนวน 3 คน

2. มีความต้องการเส้นทางในการปั่นจักรยานที่มีแสงสว่างเพียงพอ และมีความปลอดภัยในการขี่จักรยาน จำนวน 2 คน

3. ควรมีการสนับสนุนในเรื่องของงบประมาณในการส่งเสริมปัจจัยต่างๆ ในกิจกรรมจักรยานเพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้จักรยานและสร้างความมั่นใจ ในการนำจักรยานออกมาขี่ตามท้องถนน อันจะเป็นปัจจัยให้คนหันมาใช้จักรยานมากขึ้น จำนวน 2 คน

4. มีการรณรงค์ส่งเสริมการใช้จักรยานเป็นพาหนะในด้านการท่องเที่ยวและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน อย่างจริงจังมากกว่าที่เป็นอยู่ จำนวน 2 คน

5. ควรเพิ่มห้องอาบน้ำสาธารณะให้มากขึ้น เพื่อให้ผู้ใช้จักรยานได้ชำระร่างกาย เพราะจะช่วยลดอุปสรรคในการใช้จักรยาน เพราะบางคนต้องการที่จะขี่จักรยานออกกำลังกายตอนเช้าก่อนที่จะขี่จักรยานต่อไปทำงาน จำนวน 2 คน



6. มีการจัดให้มีจักรยานให้เช่าเป็นจุดๆ โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งมีจุดจอดรถจักรยานที่ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัย เพื่อป้องกันรถจักรยานสูญหาย จำนวน 2 คน

7. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรนำแนวทางในการจัดกิจกรรมรอบเกาะรัตนโกสินทร์ เป็นแบบมาใช้ในการจัดกิจกรรมจักรยาน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเนื่องจากโครงการดังกล่าวถือว่าประสบความสำเร็จ ในระดับหนึ่ง จำนวน 1 คน

8. จัดกิจกรรมจักรยานเพื่อลดปัญหาสิ่งแวดล้อมในกรุงเทพมหานครให้กว้างขวางกว่าที่เป็นอยู่ปลูกจิตสำนึกให้คนหันมาใช้จักรยานมากขึ้นเหมือนเมื่อในอดีต จำนวน 1 คน

#### 5. ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร จำแนกตามเพศ

1. ด้านเส้นทางจักรยาน จากผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้จักรยานที่มีเพศแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร ด้านเส้นทางจักรยานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก จากผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้จักรยานที่มีเพศแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ด้านความปลอดภัย จากผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้จักรยานที่มีเพศแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร ด้านความปลอดภัย ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. ด้านการฝึกอบรมความรู้ จากผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้จักรยานที่มีเพศแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร ด้านการฝึกอบรมความรู้ ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5. ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว จากผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้จักรยานที่มีเพศแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

6. ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม จากผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้จักรยานที่มีเพศแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

## สรุปผลการสัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยในเรื่องแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานครทั้ง 5 คน สามารถสรุปใจความสำคัญเป็นความคิดรวบยอดได้ดังนี้

### 1. แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมของผู้ใช้จักรยาน

1.1 การเตรียมความพร้อมก่อนขี่จักรยาน ในประเด็นนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเป็นไปในทางเดียวกัน คือ ก่อนขี่จักรยานต้องตรวจสอบความพร้อมของตัวผู้ขี่จักรยานเองก่อน ต้องมีร่างกายที่แข็งแรงไม่เจ็บป่วยหรือมีอาการบาดเจ็บรบกวน ต้องมีความรู้ในเรื่องการใช้สัญญาณมือ สัญลักษณ์สื่อความหมายและหลักการขี่จักรยานในกรุงเทพมหานคร ต้องมีการวางแผนในการเดินทางกำหนดจุดหมายปลายทางที่จะเดินทางไป เมื่อร่างกายพร้อมใจพร้อม ก็ต้องมีการเตรียมรถจักรยานให้พร้อมถือเป็นสิ่งสำคัญ ตรวจสอบสภาพยางลมยาง โช้ เบรก เกียร์ ไฟสัญญาณทั้งด้านหน้าและหลังรถจักรยาน แผ่นสะท้อนแสง ฯลฯ

1.2 การปฏิบัติตัวขณะขี่จักรยาน ในขณะที่ออกขี่จักรยานต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ไม่สวมเสื้อผ้าสีทึบ สวมใส่หมวกกันกระแทกพร้อมอุปกรณ์สะท้อนแสงเพื่อความปลอดภัยและเป็นที่ยอมรับของรถคันอื่นได้ง่าย การขับขี่ควรชิดด้านซ้ายสุดในกรณีใช้เส้นทางร่วมแต่ไม่ควรชิดมากเกินไปเพราะอาจถูกเบียดตกถนน เมื่อต้องขับขี่ในเวลากลางคืน ควรเปิดสัญญาณไฟที่อยู่ด้านหน้าและท้ายรถทุกครั้ง พร้อมใส่แถบสะท้อนแสงเพื่อให้รถคันอื่นมองเห็นได้ง่าย การเดินทางแต่ละครั้งอุปกรณ์ที่ติดตัวไปนั้น ควรเป็นอุปกรณ์ที่จำเป็นเท่านั้น เตรียมน้ำดื่มให้พอเพียงและทานน้ำเป็นระยะๆ เพราะถ้าขาดน้ำจะทำให้ช็อกเป็นลมหมดสติได้ ไม่ควรทิ้งขยะลงบนพื้นถนนในขณะเดินทาง ปฏิบัติตัวเป็นแบบอย่างที่ดีในการเดินทางท่องเที่ยว ในกรณีที่ขี่จักรยานเป็นกลุ่ม การขี่จักรยานของเราต้องไม่ขี่ไปรบกวนผู้อื่น และต้องเชื่อฟังผู้นำของกลุ่มอย่างเคร่งครัด

1.3 การปฏิบัติตัวหลังจากการขี่จักรยาน หลังจากขี่จักรยานแล้ว ควรมีการยืดเหยียดร่างกายเพื่อเป็นการให้กล้ามเนื้อได้ผ่อนคลายจะช่วยลดอาการบาดเจ็บที่จะตามมา พยายามแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในเรื่องต่างๆ พยายามถึงแผนการเดินทางในครั้งถัดไป หมั่นทำความสะอาดอุปกรณ์ต่างๆ เพื่อความสะดวกและอายุการใช้งานที่นานขึ้น ตรวจสอบสภาพรถจักรยานว่ายังอยู่ในสภาพดีหรือไม่ ถ้ามีส่วนใดชำรุดควรหาเวลาซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพพร้อม ส่วนของจักรยานที่เปื่อยช้ำควรเช็ดทำความสะอาดไม่ควรปล่อยทิ้งไว้ให้แห้งเองเพราะจะทำให้เกิดสนิมได้ รวมถึงดูแลความสะดวกของตัวเอง อาบน้ำชำระล้างร่างกาย และช่วยเป็นกระบอกเสียงในกาชักชวนผู้อื่นหันมาขี่จักรยาน

## 2. แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน

2.1 ด้านเส้นทางจักรยาน ในประเด็นของเส้นทางจักรยานเจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยมีความคิดเห็นตรงกันว่า อยากจะให้ภาครัฐมองเห็นคุณค่าของจักรยาน และให้การสนับสนุนอย่างจริงจังมากขึ้น เพราะเส้นทางจักรยานส่วนใหญ่ที่มีอยู่ ใช้งานจริงไม่ได้ เนื่องจาก ปัญหาการวางฝาท่อระบายน้ำ สภาพพื้นผิวของเส้นทาง ความปลอดภัยในการใช้เส้นทาง เพราะว่าเส้นทางจักรยานส่วนใหญ่จะอยู่บนทางเท้า ต้องการให้ภาครัฐจัดทำเส้นทางจักรยานควบคู่ไปกับถนนสายหลักโดยมีการตีเส้นของทางจักรยานชิดเลนซ้ายสุดของถนน พร้อมทั้งออกกฎระเบียบการใช้เส้นทางจักรยานที่มีบทลงโทษที่เห็นเป็นรูปธรรมมากขึ้น โดยให้ผู้ที่ขี่จักรยานได้มีส่วนร่วมในการวางแผนมากขึ้น จะทำให้เกิดความร่วมมือเพื่อเส้นทางจักรยานในกรุงเทพมหานครที่ใช้ได้จริง

2.2 ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ในประเด็นอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ควรมีการปรับปรุงสิ่งที่มีอยู่เดิมให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้จริง เช่น ห้องนั่งสาธารณะ ห้องอาบน้ำ ที่จอดรถจักรยานที่ปลอดภัยและได้มาตรฐาน ป้ายบอกทางหรือสัญลักษณ์สื่อความหมายต่างๆ ควร จัดให้มีเป็นระยะๆ ตามแยกต่างๆ ก็ควรมีป้ายเตือนระวังอันตรายหรือกระเจกนูนเพื่อที่จะได้มองเห็นรถที่สวนทางออกมา มีความต้องการการจัดให้มีจักรยานเช่าในแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร เพราะบางคนอาจจะขี่จักรยานท่องเที่ยวไปตามสถานที่ต่างๆ แต่ไม่มีจักรยานเป็นของตัวเอง สิ่งเหล่านี้คือองค์ประกอบที่มีความสำคัญที่จะทำให้คนหันมาขี่จักรยานมากขึ้น แหล่งท่องเที่ยวก็ควรให้การสนับสนุนในเรื่องนี้เพราะจะสามารถเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวได้อีกทาง

2.3 ด้านความปลอดภัย ในประเด็นด้านความปลอดภัย ควรมีการกำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษที่ชัดเจนและทำได้จริง ป้ายเตือนต่างๆ ต้องมีความถูกต้องและเข้าใจตรงกันของผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกชนิด เพิ่มระดับการคุ้มครองผู้ใช้จักรยาน ตัวผู้ใช้จักรยานเองก็ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด รวมถึงรู้จักป้องกันตัวเองโดยการสวมหมวกกันกระแทก สวมเสื้อจักรยานที่มีในระหว่างการเดินทางถึงอันตรายข้างหน้า ขับชิดด้านซ้ายของถนน ส่งสัญญาณมือทุกครั้งที่จะหยุดหรือเปลี่ยนทิศทาง ในด้านพื้นผิวเส้นทางก็มีส่วนสำคัญในเรื่องของความปลอดภัย สภาพพื้นผิวเส้นทางควรเรียบสม่ำเสมอจะทำให้การขับขี่สะดวกและปลอดภัยทั้งจักรยานเองและพาหนะประเภทอื่นในกรณีการใช้เส้นทางร่วมกัน อีกอย่างถ้าจะส่งเสริมให้คนหันมาท่องเที่ยวโดยการใช้จักรยานแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ รวมถึงหน่วยงานภาครัฐต้องสนับสนุนงบประมาณในการจัดสร้างที่จอดรถจักรยานที่ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัยต่อการลักขโมย เพราะในส่วนนี้เป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้คนกล้าที่จะนำจักรยานออกมาใช้มากขึ้น

2.4 ด้านการฝึกอบรมความรู้ ในประเด็นด้านการฝึกอบรมความรู้ การใช้จักรยาน ในกรุงเทพมหานคร ควรที่จะมีการสนับสนุนในการจัดอบรมให้แก่ผู้ใช้จักรยาน ในหลักการเบื้องต้นในการขี่จักรยานท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานคร ไม่ว่าจะเป็นการอบรมในเรื่องของเส้นทาง ระยะทาง แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ที่มีอยู่ในกรุงเทพมหานคร ระยะเวลาในการเดินทางในแต่ละช่องทาง การวางแผนและกำหนดจุดหมายปลายทาง สภาพแวดล้อมทั่วไปในกรุงเทพมหานคร รวมถึงการอบรมให้ความรู้การซ่อมแซมจักรยานหรือแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในเรื่องการปรับแต่งจักรยาน การปฐมพยาบาลเบื้องต้น และในอนาคตควรจะมีการสนับสนุน ในเชิงธุรกิจท่องเที่ยวมากขึ้นเปิดฝึกอบรมไกด์นำเที่ยวทางจักรยานหรือผู้นำในการขี่จักรยานเพื่อเป็นการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวด้วย

2.5 ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว ในประเด็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขต กรุงเทพมหานคร ควรมีการประชาสัมพันธ์ทางสื่อต่างๆ โดยการสนับสนุนจากภาครัฐในเรื่องการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและช่องทางของการเดินทางท่องเที่ยว มีการทำแผนที่เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในกรุงเทพฯ ที่ได้มาตรฐาน รวมทั้งการประชาสัมพันธ์ให้คน ไม่ว่าจะเป็นคนไทยเองหรือชาวต่างชาติ ใ้รู้ว่าการท่องเที่ยวทางจักรยานก็มีอยู่ในส่วนหนึ่งของการเดินทางในกรุงเทพฯ การร่วมมือของแหล่งท่องเที่ยวก็มีส่วนสำคัญในการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางจักรยานเช่น จัดให้มีที่จอดจักรยานที่ได้มาตรฐาน มีความสะดวกและปลอดภัย มีการร่วมมือกันจากแหล่งท่องเที่ยวและจากหน่วยงานของรัฐในการที่จัดทำเส้นทางจักรยานที่มีความเชื่อมต่อระหว่างแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในกรุงเทพฯ จัดการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวในเส้นทางจักรยานควบคู่ไปกับแผนที่เส้นทางจักรยาน แหล่งท่องเที่ยวก็ควรที่จะให้ความร่วมมือ ในการอำนวยความสะดวกด้านที่จอดรถและการรักษาความปลอดภัยเพื่อป้องกันการลักขโมยจักรยานและอุปกรณ์ของจักรยาน การมีกิจกรรมการแข่งขันจักรยานในการส่งเสริมการท่องเที่ยวก็ได้ จัดส่งเสริมการจัดเก็บสถิติระยะทางของตัวผู้ใช้จักรยานเองในการขี่จักรยานแต่ละครั้ง โดยชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยเป็นตัวแทนในการรวมกลุ่มของคนที่ต้องการท่องเที่ยวทางจักรยานในกรุงเทพฯ เพื่อสร้างเครือข่ายผู้ใช้จักรยานให้เพิ่มจำนวนมากขึ้น

2.6 ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ในประเด็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ควรส่งเสริมให้มีกิจกรรมควบคู่ไปกับการขี่จักรยาน การปลูกป่า การรีไซเคิลจักรยานเก่าใช้ใหม่แก่ผู้ที่ต้องการ ในการเดินทางท่องเที่ยวโดยการขี่จักรยาน ผู้ใช้จักรยานควรเป็นแบบอย่างที่ดีแก่ผู้อื่นได้ เช่นทิ้งขยะให้เป็นที่ ไม่ทิ้ง เจอเก็บ ไม่รुकล้ำเข้าไปในบริเวณที่หวงห้าม ช่วยส่งเสริมในทุกกิจกรรมเพื่ออนุรักษ์และฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม สร้างค่านิยมของคนไทยใหม่ในการใช้จักรยาน ทั้งนี้ภาครัฐเองควรสนับสนุนในการจัดกิจกรรมขึ้น โดยใช้จักรยานเป็นเครื่องมือในการรณรงค์การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมในกรุงเทพฯ ซึ่งจะช่วยในการสร้างค่านิยมการท่องเที่ยวที่ไม่ทำลายสภาพแวดล้อมและเป็นพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนต่อไป

## อภิปรายผลการวิจัย

จากผลการศึกษาวิจัยเรื่องแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยใคร่ขออภิปรายผลในประเด็นที่น่าสนใจตามลำดับดังต่อไปนี้

### 1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ใช้จักรยานที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ซึ่งมีอายุระหว่าง 20-30 ปี มีการศึกษาระดับปริญญาตรี หรือเทียบเท่า ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย และมีรายได้ต่อเดือนส่วนใหญ่ 10,001 - 15,000 บาท และรายได้ต่อเดือน 15,001 - 20,000 บาท อาจเป็นเพราะว่าผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่อยู่ในช่วงวัยรุ่น ซึ่งเป็นวัยที่ต้องการแสวงหากิจกรรมที่มีความท้าทายความสามารถ แปลกใหม่ จึงทำให้เกิดการเดินทางประกอบกิจกรรมการท่องเที่ยวเพื่อสนองความต้องการของตนเอง สอดคล้องกับแนวคิดวิจัยเรื่องปัจจัยที่ทำให้อุปสงค์การท่องเที่ยวต่างกัน ของ ฉลองศรี พิมลสมพงษ์ (2548) ในด้านปัจจัยทางด้านประชากรศาสตร์ (Demographic Factor) ที่ว่า ลักษณะของประชากร ได้แก่ อายุ เพศ การศึกษา ระดับรายได้ อาชีพ ภูมิฐานะ ซึ่งมีผลต่อจำนวนอุปสงค์ของสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว

### 2. พฤติกรรมในการประกอบกิจกรรมจักรยานของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ใช้จักรยานที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้จักรยานประเภทเสือภูเขาในการประกอบกิจกรรมจักรยานอาจเนื่องมาจากจักรยานประเภทเสือภูเขามีความคงทนแข็งแรง สามารถใช้ได้กับสภาพแวดล้อม ทั้งนี้จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่เลือกจักรยานเสือภูเขาส่วนใหญ่เป็นเพศชาย 105 คน (คิดเป็นร้อยละ 30.00) และเพศหญิง 51 คน (คิดเป็นร้อยละ 14.57) อาจเป็นเพราะเพศชายมีโครงสร้างร่างกายที่มีความเหมาะสมและใช้งานจักรยานประเภทเสือภูเขาได้ดีกว่า ในประเด็นของแหล่งท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวที่ผู้ใช้จักรยานให้ความสนใจมากที่สุดคือแหล่งท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ จากการศึกษาพบว่าผู้ใช้จักรยานที่มีความคิดเห็นในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ เป็นเพศชาย 112 คน (คิดเป็นร้อยละ 32.00) และเพศหญิง 43 คน (คิดเป็นร้อยละ 12.29) อาจเป็นเพราะว่าผู้ใช้จักรยานที่เป็นเพศชายมีการดูแลร่างกายด้วยการออกกำลังกายหรือขี่จักรยานในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพมากกว่าผู้ใช้จักรยานที่เป็นเพศหญิงเช่น สนามกีฬา ลานกีฬา สวนสาธารณะที่มีทางจักรยานเป็นต้น สำหรับประสบการณ์ในการประกอบกิจกรรมจักรยานพบว่า ผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการประกอบกิจกรรมจักรยานระหว่าง 1 - 2 ปี จากการศึกษาก็จะเห็นได้ว่า ค่าร้อยละของมีประสบการณ์ในการประกอบกิจกรรมจักรยานสูงที่สุดในช่วง 1-2 ปี อาจเป็นเพราะว่าหลังจากผ่านช่วงเวลาดังกล่าวแล้ว ผู้ใช้จักรยานมีการประกอบกิจกรรมจักรยานน้อยลงในช่วง 3-4 ปี อาจเป็นเพราะปัจจัยด้านการจัดการกิจกรรมจักรยานยังไม่มี ความเหมาะสมเท่าที่ควรกับสภาพพื้นที่และวัตถุประสงค์การใช้งาน และมีจำนวนเพิ่มขึ้นในช่วง 4

ปีขึ้นไป อาจเป็นเพราะว่าเป็นช่วงที่ผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่ใช้เงินเกิดความเคยชินต่ออุปสรรคในการประกอบกิจกรรม ส่วนวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานนั้น พบว่า ผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดและมลพิษในเขตกรุงเทพมหานคร และเส้นทางท่องเที่ยวทางจักรยานที่นิยมไปมากที่สุดคือ รอบเกาะรัตนโกสินทร์ เช่น วัดพระแก้วฯ ถนนข้าวสาร ฯลฯ และเขตจตุจักร เช่น สวนรถไฟ ทุกประเด็นที่กล่าวมานี้อาจเนื่องมาจากลักษณะพฤติกรรมของบุคคล เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบเดินทางท่องเที่ยวทางจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร สอดคล้องกับการวิจัยของ Antonakos (1994) อ้างโดย ประพัทธ์พงษ์ อุปลา (2545: 18) ได้กล่าวว่า มีปัจจัยต่างๆ มากมายที่จะทำให้การตัดสินใจของผู้ขับขี่จักรยานเลือกใช้การเดินทางรูปแบบนี้ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ก็จะมีอิทธิพลต่อการเลือกใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวด้วย ซึ่งได้แก่ ลักษณะส่วนบุคคลของผู้ขับขี่ เช่น เพศ อายุ การประกอบอาชีพและประสบการณ์ในการขับขี่จักรยาน อุปกรณ์และข้อจำกัดต่างๆ ประเภทของจักรยาน รวมทั้งปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อม ได้แก่ ความปลอดภัย ปริมาณจราจร ความเร็วของการจราจร คุณภาพของผิวทาง ป้ายหยุดรถ เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง สัญญาณจราจร ความตรงของเส้นทาง เส้นทางลัดและสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้ขับขี่จักรยาน

### 3. ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร

#### 1. แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยาน

1.1 ด้านการเตรียมพร้อมก่อนขี่จักรยาน มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับการเตรียมพร้อมก่อนขี่จักรยานสูงที่สุดในประเด็นควรมีการศึกษาเส้นทาง วางแผนการเดินทาง จุดหมายปลายทางที่ตั้งแหล่งท่องเที่ยวรวมถึงการตรวจสอบสภาพอากาศ และ ตรวจสอบสภาพรถจักรยานทุกครั้งก่อนออกเดินทาง ซึ่งผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่าการควรมีการศึกษาเส้นทาง การวางแผนการเดินทาง ตลอดจนตรวจสอบสภาพอากาศ ย่อมช่วยให้ผู้ใช้จักรยานถึงที่หมายได้รวดเร็วและปลอดภัย ไร้อุปสรรค ส่วนการตรวจสอบสภาพรถจักรยานทุกครั้งก่อนออกเดินทาง ย่อมช่วยให้ผู้ใช้จักรยานเกิดความมั่นใจในรถจักรยานของตนเองว่าจะสามารถพาไปยังจุดหมาย และไม่ก่อให้เกิดอันตราย ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของวิสูตร ประยูรศรี (ม.ป.ป.) ที่กล่าวว่า การเตรียมตัวก่อนขี่จักรยาน ถือเป็น การเตรียมตัวขี่จักรยานอย่างปลอดภัยในท้องถนน โดยผู้ใช้จักรยานควรจะมีการตรวจสอบสภาพรถจักรยานก่อนใช้ สุขภาพทั่วไป ไม่มีชิ้นส่วนใดที่เสียหาย หลวมโยกคลอน บิดเบี้ยว ล้อทั้งสองข้างสูบลมเรียบร้อย และยางอยู่ในสภาพดี ซึ่งลวดไม่หักโซ่ไม่ตึงหรือหย่อนเกินไป (ระยะที่ยืดหยุ่นได้ ในแนวตั้งประมาณ 2 ซม.) เบรกพร้อมใช้งาน ทั้งด้านหน้าและด้านหลังจุดหมุนต่างๆ หมุนได้โดยไม่ฝืด หากฝืดหรือมีเสียงดังควรจะใส่น้ำมันหล่อลื่น และนอกจากนี้ยังสอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับลักษณะของนักท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ของ สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

แห่งประเทศไทย (2542) ในเรื่องการเตรียมตัวก่อนเดินทางท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ที่กล่าวว่า มีการเตรียมการศึกษาหาความรู้โดยศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง และ/หรือเข้ารับการอบรมก่อนเดินทาง หรือ โดยการสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ก่อนเดินทาง และมีการเตรียมอุปกรณ์เครื่องมือในการท่องเที่ยวครบถ้วนด้วยตนเอง หรือตามคำแนะนำโดยให้ความสำคัญในอุปกรณ์ที่ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม และยังคงสอดคล้องกับการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (สัมภาษณ์ พิชิต เอื้อสกุลเกียรติ, ประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย, 8 มิถุนายน 2552) ที่ได้กล่าวว่า การเตรียมตัวของผู้ใช้จักรยานหรือการเตรียมอุปกรณ์ต่างๆ ก่อนขี่จักรยาน ในแต่ละครั้ง ต้องมีการวางแผนเส้นทางก่อนเดินทางและทำการตรวจสอบสภาพรถจักรยานก่อนออกเดินทางด้วย

1.2 ด้านการปฏิบัติตัวขณะขี่จักรยาน มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตัวขณะขี่จักรยานสูงที่สุดในประเด็นควรติดตั้งและเปิดไฟท้ายรถจักรยานทุกครั้งที่ใช้จักรยาน โดยเฉพาะเวลากลางคืน ซึ่งผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่าการติดตั้งและเปิดไฟท้ายรถจักรยานในเวลากลางคืน ทำให้รถคันอื่นสังเกตเห็นได้ชัดเจน และช่วยให้ผู้ใช้จักรยานเกิดความปลอดภัยในการขี่จักรยานในเวลากลางคืน และยังสามารถลดอุปสรรคในการประกอบกิจกรรมจักรยาน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของวิสูตร ประยูรศร (ม.ป.ป.) ที่กล่าวว่า การปฏิบัติในขณะที่ขี่จักรยานควรเปิดไฟหน้าและไฟท้าย หากจะต้องขี่ในตอนกลางคืน และสอดคล้องกับแนวคิดลักษณะของนักท่องเที่ยวเชิงนิเวศของ สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (2542) ในเรื่องการปฏิบัติตัวในระหว่างการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ที่กล่าวว่า มีความสนใจใฝ่รู้ในระหว่างการท่องเที่ยว ให้ความสำคัญต่อข้อมูล กิจกรรม การสื่อความหมาย หรืออื่น ๆ ที่จะเสริมสร้างความรู้ และความตระหนักที่ดี และยังคงสอดคล้องกับการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (สัมภาษณ์ มงคล วิยะระณะ, รองประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย, 6 มิถุนายน 2552) ที่ได้กล่าวว่า ในขณะที่ขี่จักรยาน ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด มีการให้สัญญาณมือทุกครั้งเมื่อต้องการเปลี่ยนทิศทางเพราะว่าจักรยานไม่มีไฟเลี้ยว ถ้าในกรณีการขับขี่จักรยานในเวลากลางคืน ต้องมีการติดอุปกรณ์สะท้อนแสง ไฟหน้า หลังรถจักรยาน สวมใส่เสื้อผ้าที่พาดำหรือสีเข้มสังเกตเห็นได้ง่าย

1.3 ด้านการปฏิบัติตัวหลังจากการขี่จักรยาน มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตัวหลังจากการขี่จักรยาน สูงที่สุดในประเด็นควรปรับหย่อนสายตรงเกียร์และปล่อยลมยางพอประมาณก่อนนำจักรยานเข้าเก็บเพื่อให้อุณหภูมิจักรยานใช้งานได้นาน และ อบอุ่นร่างกายหรือผ่อนคลายด้วยการพูดคุยหลังเสร็จกิจกรรมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและลดอาการบาดเจ็บ ซึ่งผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่าการปฏิบัติตัวหลังจากเสร็จกิจกรรมมักจะนั่งพูดคุยเพื่อผ่อนคลายกล้ามเนื้อ และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นซึ่งกันและกัน และหลังจากขี่จักรยานเสร็จเมื่อกลับถึงที่พัก ก็จะปรับหย่อนสายตรงเกียร์ เพื่อให้สปริงยึดเฟืองเกียร์ได้ผ่อนคลาย หรือเข้าสู่สภาพปกติ ส่วนการปล่อยลมยาง

ให้พอประมาณ ก่อนนำจักรยานเข้าเก็บ ช่วยให้ยางยืดหยุ่นตัวได้ดี และใช้งานได้นาน ไม่แตก หรือเกิดการรั่วซึมก่อนเวลาอันควร อันจะทำให้เกิดอุปสรรคในการประกอบกิจกรรมครั้งต่อไปได้ สอดคล้องกับแนวคิดของราวีวัฒน์ รัตนโกเศศ (2551) ที่ได้ให้คำแนะนำการปฏิบัติหลังจากการประกอบกิจกรรมจักรยานคือ การผ่อนคลายกล้ามเนื้อด้วยท่ากายบริหารหรือด้วยการพูดคุยหลังเสร็จกิจกรรมเพื่อลดอาการบาดเจ็บที่จะตามมา ก่อนนำรถเข้าเก็บควรปรับหย่อนสายดริงเกียร์ เพื่อให้สปริงยึดเฟืองเกียร์หลังได้เข้าสู่ปกติ และหากมีเวลามากพอควรปล่อยลมยางออกทั้ง 2 ล้อพอประมาณ เพื่อรักษายางให้มีความยืดหยุ่นตัวได้ดีและใช้งานได้นาน และสอดคล้องกับการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (สัมภาษณ์ จารุกัญญา ราษฎร์ศิริ, เลขาธิการชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย, 13 มิถุนายน 2552) ที่ได้กล่าวว่า หลังจากขี่จักรยานเสร็จแล้วต้องยืดร่างกายเพื่อลดอาการบาดเจ็บหลังจากการขี่จักรยาน มีการพูดคุยกับสมาชิกเพื่อสร้างสัมพันธ์ภาพ ถามไถ่สารทุกข์สุขดิบซึ่งกันและกัน ตรวจสอบสภาพรถจักรยานทุกครั้งว่าอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานในครั้งต่อไปหรือไม่ ถ้ามีส่วนใดสึกหลอจะได้แก้ไขซ่อมแซม ความสะดวกสบายจักรยานและอุปกรณ์ต่างๆ เพื่อเป็นการรักษาสุขภาพของตัวตนเอง อาบน้ำชำระล้างร่างกาย บางครั้งอาจจะมีการพูดคุยถึงแผนการเดินทางครั้งต่อไปบ้างเพื่อเป็นประโยชน์เวลาเตรียมตัวและแชร์ประสบการณ์ความรู้กับคนอื่น

2. แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน

2.1. ด้านเส้นทางจักรยานมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการกิจกรรมจักรยานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน ด้านเส้นทางจักรยาน สูงที่สุดในประเด็นควรมีเส้นสัญลักษณ์สื่อความหมายบนพื้นผิวของเส้นทางจักรยาน เช่น ลูกศร สัญลักษณ์รูปจักรยานบนเส้นทางจักรยาน เป็นต้น ซึ่งผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่า ผู้ใช้จักรยานต้องการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการกำหนดสัญลักษณ์ที่สื่อความหมายว่าเส้นทางนี้หรือถนนนี้เป็นเส้นทางจักรยานให้เพียงพอ เพื่อให้ผู้ใช้จักรยานได้รับทราบและเป็นการจัดระเบียบข้อบังคับทางการจราจร และเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน สอดคล้องกับแนวคิดของคณะกรรมการคมนาคมและทางด่วนของอเมริกา (AASHTO, 1974: 28-30) ที่กล่าวว่า ความพอเพียงของการตั้งป้ายหรือสัญญาณเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับความปลอดภัย และประสิทธิภาพของทางจักรยานทุกรูปแบบ ป้ายและสัญญาณเป็นสิ่งที่ช่วยชี้ทางไปยังสถานที่ต่างๆ และเตือนถึงผู้ใช้รถจักรยานถึงอันตรายหรืออุปสรรคต่างๆ ทั้งยังช่วยเตือนผู้ขับขี่รถยนต์ จักรยานยนต์ คนเดินถนนให้ระมัดระวังการสัญจรด้วยรถจักรยาน ตามเส้นทางที่มีการใช้รถจักรยานร่วมอยู่ด้วย และสอดคล้องกับแนวคิด เรื่องการออกแบบเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานของ Slinn , Matthews & Guest (1998) ที่ได้กล่าวว่า มีเครื่องหมายเตือนสำคัญที่สังเกตเห็นได้ง่ายบริเวณทางแยกต่างๆ มีเส้นให้หยุดบนทางจักรยาน



เมื่อถึงบริเวณที่มีทางเลี้ยวหรือทางแยก เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่รถจักรยานให้ระวังรถที่มาจากเส้นทางอื่น มีการทาสีให้เป็นเส้นหนาเพื่อแบ่งแยกพื้นที่ทางจักรยานและรถยนต์โดยรถยนต์ไม่สามารถตีเส้นเข้ามาได้ แต่ในบริเวณที่อนุญาตให้รถยนต์แล่นผ่านทางจักรยานได้ก็มีการทาสีให้เป็นเส้นประและยังสอดคล้องกับ การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (สัมภาษณ์ ลิขิต กุศลสันเทียะ, กรรมการฝ่ายกิจกรรมชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย, 15 มิถุนายน 2552) ที่ได้กล่าวว่า รัฐบาลควรสนับสนุนการสร้างทางจักรยานอย่างจริงจัง ไม่ว่าจะพื้นผิวถนนทางจักรยานต้องเรียบและมีระดับที่สม่ำเสมอ ความชัดเจนของป้ายเตือนต่างๆ ก็มีส่วนสำคัญและควรมีเป็นระยะ

2.2 ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการกิจกรรมจักรยานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงที่สุด ในประเด็นการปรับปรุงสุขาสาธารณะและห้องอาบน้ำที่มีอยู่ ให้มีสภาพพร้อมใช้ สะอาด และเพียงพอต่อความต้องการ ตลอดจนการจัดสร้างที่จอดรถจักรยาน ที่ได้มาตรฐานในแหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางจักรยาน ซึ่งผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่า ผู้ใช้จักรยานในเขตกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่มีระยะเวลาที่จำกัดและมีวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกันในแต่ละคน เช่นปั่นจักรยานเพื่อเดินทางไปทำงานหรือเดินทางท่องเที่ยว ผู้ใช้จักรยานจึงมีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกในเรื่องของห้องอาบน้ำสาธารณะและสุขาสาธารณะที่สะอาดและใช้งานได้จริง เพื่อที่จะได้ชำระคราบเหงื่อไคล อีกทั้งยังมีความต้องการให้ทางกรุงเทพมหานคร จัดสร้างที่จอดรถจักรยานให้ได้มาตรฐาน มีความปลอดภัยจากรถยนต์ และการลักขโมย ตลอดจนใกล้แหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางจักรยาน สอดคล้องกับแนวคิดของ Leake (1997) ที่กล่าวว่า สิ่งอำนวยความสะดวกที่ผู้ใช้รถจักรยานต้องการต้องเพิ่มความสะดวกสบาย และความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ และสอดคล้องกับแนวคิดของภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2531: 11-15) ที่กล่าวว่า การออกแบบที่จอดรถจักรยานต้องสามารถถือคัตวรถจักรยานและล้อทั้งสองข้างได้กับที่จอดรถ เพื่อความปลอดภัยจากการลักขโมย และต้องสามารถเข้าถึงได้ง่ายจากถนนหรือทางจักรยาน และปลอดภัยจากรถยนต์ รวมถึงยังสอดคล้องกับแนวคิด เรื่องการออกแบบเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานของ Slimm, Matthews & Guest (1998) ที่ได้กล่าวว่า มีที่จอดรถจักรยานที่เหมาะสม การจัดที่จอดรถจักรยานควรอยู่ใกล้กับจุดหมายปลายทาง มีความสะดวกสบายในการใช้งาน เมื่อจอดรถจักรยานแล้วมีความปลอดภัยไม่เสี่ยงต่อการถูกลักขโมย และมีพื้นที่จอดรถที่เพียงพอ นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับการสัมภาษณ์ที่ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (สัมภาษณ์ จารุกัญญา ราษฎร์ศิริ, เลขานุการชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย, 13 มิถุนายน 2552) ได้กล่าวว่า อยากให้มีการจัดทำป้ายเตือนยานพาหนะอื่น โดยเฉพาะบริเวณแยกต่างๆ สัญลักษณ์สื่อความหมายบนพื้นถนน ปรับปรุงสุขาสาธารณะและเพิ่มห้องอาบน้ำสาธารณะ

ภาครัฐควรที่จะสนับสนุนจัดให้มีจักรยานเช่าตามจุดต่างๆ ที่กรุงเทพมหานครและสร้างที่จอดรถจักรยานที่มีความปลอดภัยและได้มาตรฐานโดยคำนึงถึงสภาพการใช้งานจริง

2.3 ด้านความปลอดภัยมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการกิจกรรมจักรยานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน ด้านความปลอดภัย มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงสุด ในประเด็นควรมีการณรงค์ประชาสัมพันธ์การสวมหมวกกันกระแทก ในกรณีขับขี่ในเส้นทางร่วมกับยานพาหนะประเภทอื่น ซึ่งผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่า ผู้ใช้จักรยานมีความต้องการในการรณรงค์ให้มีการสวมหมวกกันกระแทก หรือควรถูกเป็นกฎบังคับผู้ใช้จักรยานให้สวมหมวกกันกระแทก ทั้งนี้เพราะผู้ใช้รถจักรยานบางคนไม่สวมหมวกกันกระแทก ในกรณีขับขี่ในเส้นทางร่วมกับยานพาหนะประเภทอื่น ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้จักรยานได้ สอดคล้องกับแนวคิดของวิสูตร ประยูรสร (ม.ป.ป.) ที่กล่าวว่า การเตรียมตัวจักรยานอย่างปลอดภัยในท้องถนนควรสวมหมวกกันกระแทก และใส่สายรัดคางให้เรียบร้อย และสอดคล้องกับแนวคิดของมาสโลว์ (Maslow, 1970) ที่กล่าวว่า มนุษย์มีความต้องการความมั่นคงปลอดภัย (Safety and Security Needs) ได้แก่ ความต้องการความมั่นใจ ความเท่าเทียมกัน ความเสมอภาค ความไว้วางใจ ตลอดจนความปลอดภัยจากสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตราย

2.4 ด้านการฝึกอบรมความรู้มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการกิจกรรมจักรยานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน ด้านการฝึกอบรมความรู้ มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงสุด ในประเด็น จัดฝึกอบรมในเรื่องผู้นำเที่ยว ในการเดินทางท่องเที่ยวทางจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่า ผู้ใช้จักรยานหลายๆ คน มีประสบการณ์ที่ดีในแหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางในกรุงเทพมหานครเป็นอย่างดี ดังนั้น ควรมีการจัดฝึกอบรมเพื่อกำหนดบทบาทหน้าที่ รวมถึงสร้างโครงข่ายวิธีการปฏิบัติงานเพื่อนำความรู้และประสบการณ์ของผู้นำเที่ยวทางจักรยานมาใช้ให้เกิดประโยชน์ด้านการท่องเที่ยวมากขึ้น สอดคล้องกับแนวคิดของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2540) กล่าวว่า การฝึกอบรมบุคลากร โดยสอดแทรกแนวคิด และวิธีปฏิบัติในการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อบุคลากรท้องถิ่นทุกระดับ จะช่วยยกระดับการบริการการท่องเที่ยว และสอดคล้องกับส่วนประสานทางการตลาดทางการท่องเที่ยวของ ทักษิณาคุณารักษ์ (2543) ได้กล่าวว่า พนักงานทุกระดับที่ให้บริการนักท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นสถานที่พัก สายการบิน บริษัทนำเที่ยว ร้านอาหาร ฯลฯ ทั้งนี้เพราะธรรมชาติของธุรกิจองค์ประกอบหลักอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่ต้องอาศัยบุคลากรเพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก บุคลากรจึงต้องมีการอบรมในการให้บริการลูกค้าไม่ให้มีส่วนที่ขาดตกบกพร่องและทำให้ลูกค้าประทับใจมากที่สุด นอกจากนี้ในการดำเนินนันทนาการศาสตร์ยังสอดคล้องกับแนวคิดในเรื่องเป้าหมายของนันทนาการของ สมบัติ กาญจนกิจ (2544) ที่กล่าวว่า การท่องเที่ยวเป็นกระบวนการนันทนาการ (Recreation) กิจกรรมนันทนาการเป็นการส่งเสริมพฤติกรรมและพัฒนาความเจริญงอกงามของบุคคล ทั้งทางกาย อารมณ์ สังคม สติปัญญา และจิตใจของทุกคน ทุกเพศ

ทุกวัย ตามความสนใจและความต้องการของบุคคล กิจกรรมนันทนาการช่วยสร้างความเข้าใจอันดีในหมู่เพื่อนมนุษย์ เข้าใจสภาพสิ่งแวดล้อม เข้าใจความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับธรรมชาติ ช่วยสืบทอดศิลปวัฒนธรรมของชนชาติต่อไป

2.5 ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการกิจกรรมจักรยานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงสุด ในประเด็นการแจ้งข่าวสารข้อมูลต่างๆ เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวและการตระหนักถึงสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติและวัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่า การแจ้งข่าวสารข้อมูลต่างๆ เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยว เป็นการประชาสัมพันธ์ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานคร และยังเป็นการสร้าง ความเข้าใจในแหล่งท่องเที่ยวก่อนที่จะเดินทางท่องเที่ยวในแต่ละครั้ง ส่งผลให้เกิดความประทับใจและการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบ สอดคล้องกับแนวคิดของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2540) กล่าวว่า การจัดการการตลาดการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบ โดยการจัดให้มีข้อมูลข่าวสารที่จะช่วยให้นักท่องเที่ยวมีความรู้ความเข้าใจ และเคารพในสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ สังคม และวัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยว และจะช่วยยกระดับความพอใจของนักท่องเที่ยวด้วย และสอดคล้องกับแนวคิดเรื่องกระบวนการจัดการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน ของคณะกรรมการการท่องเที่ยวและการกีฬาของรัฐสภา (2540) ได้กล่าวว่า กระบวนการจัดการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนประกอบด้วย การส่งเสริมการตลาด ได้แก่ การแนะนำเผยแพร่แหล่งท่องเที่ยวที่มีการจัดการที่เหมาะสม และการกำหนดและเน้นกลุ่มเป้าหมาย นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับการบทสัมภาษณ์ของ (สัมภาษณ์ ลีจิตกุลสันเทียะ, กรรมการฝ่ายกิจกรรมชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย, 15 มิถุนายน 2552) ได้กล่าวว่า จัดทำเส้นทางจักรยานที่ผ่านในแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ได้ให้คนเห็นช่องทางในการท่องเที่ยวได้กว้างขึ้น จัดการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวในเส้นทางจักรยานควบคู่ไปกับแผนที่เส้นทางจักรยานแจกให้ฟรี

2.6 ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการกิจกรรมจักรยานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นสูงสุดในประเด็นควรมีการณรงค์สร้างค่านิยมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างจริงจังมากขึ้น ซึ่งผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่า ผู้ใช้จักรยานมีความต้องการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีการรณรงค์สร้างค่านิยมกันอย่างจริงจังมากขึ้นเพื่อให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานเพื่อลดปัญหาจราจรที่ติดขัด และลดมลภาวะของอากาศและเสียง ตลอดจนสร้างค่านิยมการให้ประชาชนได้เห็นถึงคุณค่าของการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ซึ่งถือเป็นกิจกรรมการออกกำลังกายเสริมสร้างสมรรถภาพร่างกายให้แข็งแรง สอดคล้องกับแนวความคิดของราวีวัฒน์ รัตนโกเศศ (2551: 29-30) ที่กล่าวว่า ประโยชน์โดยทั่วไปของจักรยาน คือ การจราจรไม่ติดขัด ลดมลภาวะของอากาศและเสียง และการขับขี่จักรยานทำให้สมรรถภาพของร่างกายแข็งแรง และสอดคล้องกับ

สมบัติ กาญจนกิจ (2544) ที่กล่าวว่า ประโยชน์และคุณค่าของนันทนาการกลางแจ้ง คือ การได้พัฒนาความเป็นพลเมืองดีเกี่ยวกับจิตสำนึกที่ดี ในด้านการรักษาสีสิ่งแวดล้อม เช่นเดียวกับการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (สัมภาษณ์ พิชิต เอื้อสกุลเกียรติ, ประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย, 8 มิถุนายน 2552) ที่ได้กล่าวว่า การขี่จักรยานทุกครั้งก็ถือว่าเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ในส่วนนี้ต้องอยู่ที่การร่วมแรงร่วมใจกันของคน ที่สำคัญภาครัฐต้องให้ความสำคัญเพื่อที่จะสร้างเครือข่ายผู้ใช้จักรยานให้เพิ่มมากขึ้น จนสามารถเกิดเป็นค่านิยมการใช้จักรยานไม่ว่าจะเป็นด้านการท่องเที่ยวหรือปั่นจากบ้านไปหน้าปากซอยก็ตาม การที่ใช้จักรยานเป็นเครื่องมือในการท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์ถือว่าเป็นสิ่งที่ควรที่จะมีมานานแล้วเพราะจักรยานเองก็ไม่ได้เป็นพาหนะที่ทำลายสิ่งแวดล้อม และการจัดให้มีกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ควรคู่กันไปน่าจะเป็นแนวทางที่ดีในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมของกรุงเทพฯ ได้ อีกทาง อีกหนึ่งเป็นกิจกรรมแบบอย่างแก่เยาวชนรุ่นหลังได้

#### 4. การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร จำแนกตามเพศ

จากการศึกษาเมื่อพิจารณาตามเพศ ระหว่างเพศชายกับเพศหญิง พบว่า ผู้ใช้จักรยานที่มีเพศแตกต่างกันมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร ในด้านเส้นทางจักรยาน และด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยเพศชายมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานครสูงกว่าเพศหญิง ส่วนในด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านความปลอดภัย ด้านการฝึกอบรมความรู้ ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยวิเคราะห์เป็นรายด้านได้ดังนี้

1. ด้านเส้นทางจักรยาน จากผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้จักรยานที่มีเพศแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร ด้านเส้นทางจักรยานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 อาจเนื่องมาจากในกรุงเทพมหานครที่มีการจราจรที่หนาแน่น มีสภาพพื้นผิวถนน หรือเส้นทางจักรยานในแหล่งท่องเที่ยวและเขตต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร มีความแตกต่างกัน บางเส้นทางมีสภาพพื้นผิวที่เรียบสม่ำเสมอ บางเส้นทางมีสภาพเป็นหลุมเป็นบ่อเป็นอุปสรรคในการประกอบกิจกรรมจักรยาน หรือบางเส้นทางเป็นเส้นทางที่ผ่านพื้นที่ธรรมชาติ เช่นสวนสาธารณะ ฯลฯ ส่งผลให้สภาพของเส้นทางมีความเหมาะสมในการใช้งานแตกต่างกัน ซึ่งจากการศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้จักรยานระหว่างเพศชายและเพศหญิง พบว่ามีพฤติกรรมในการประกอบกิจกรรมจักรยานที่แตกต่างกัน ในประเด็นประสบการณ์ในการประกอบกิจกรรมจักรยาน จะเห็นได้ว่าประสบการณ์

ในการประกอบกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยานที่เป็นเพศชาย มีจำนวนของผู้ใช้จักรยานเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องสัมพันธ์กับระยะเวลาในช่วงตั้งแต่เริ่มประกอบกิจกรรมในช่วงปีแรกจนถึงช่วงตั้งแต่ 4 ปี ขึ้นไป คือ ผู้มีประสบการณ์ในการขี่จักรยานน้อยกว่า 1 ปี จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 8.29 ผู้มีประสบการณ์ในการขี่จักรยาน อยู่ระหว่าง 1-2 ปี จำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 16.57 ผู้มีประสบการณ์ในการขี่จักรยาน อยู่ระหว่าง 3-4 ปี จำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 16.57 ผู้มีประสบการณ์ในการขี่จักรยานตั้งแต่ 4 ปีขึ้นไป จำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 24.00 จากผลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าผู้ใช้จักรยานที่เป็นเพศชาย มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อาจเนื่องมาจากเพศชาย มีความสามารถในการขี่จักรยาน ตามภูมิประเทศของเส้นทางจักรยานและเส้นทางอื่นๆ ได้หลากหลาย จึงส่งผลให้มีความคิดเห็นแตกต่างจากผู้จักรยานที่เป็นเพศหญิง ส่วนการศึกษาประสบการณ์ในการประกอบกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยานที่เป็นเพศหญิงพบว่า ผู้มีประสบการณ์ในการขี่จักรยานน้อยกว่า 1 ปี จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 11.42 ผู้มีประสบการณ์ในการขี่จักรยาน อยู่ระหว่าง 1-2 ปี จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 17.14 ผู้มีประสบการณ์ในการขี่จักรยาน อยู่ระหว่าง 3-4 ปี จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.86 ผู้มีประสบการณ์ในการขี่จักรยาน ตั้งแต่ 4 ปีขึ้นไป จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 3.14 จากผลการศึกษาดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ผู้ใช้จักรยานที่เป็นเพศหญิงมีแนวโน้มในการประกอบกิจกรรมจักรยานที่ลดลง และการศึกษาถึงวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวก็จะพบว่า ผู้ใช้จักรยานเพศชายและเพศหญิง มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานเหมือนกัน คือ ประเด็น เพื่อแก้ไขปัญหาอุปสรรคและการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพมหานครและเมื่อศึกษาประเภทแหล่งท่องเที่ยวที่ผู้ใช้จักรยานให้ความสนใจ คือ แหล่งท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ เช่น สนามกีฬา สวนสาธารณะมากที่สุด จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 12.29 เนื่องจากมีเส้นทางที่ราบเรียบสม่ำเสมอ มีความปลอดภัยในการขับขี่สูง

ด้วยปัจจัยที่กล่าวมานี้ พบว่า ผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานเหมือนกัน แต่มีประสบการณ์ในการประกอบกิจกรรมจักรยานต่างกัน และแหล่งท่องเที่ยวที่ผู้ใช้จักรยานให้ความสนใจ เป็นองค์ประกอบทำให้ ผู้ใช้จักรยานระหว่างเพศชายและหญิง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยาน ด้านเส้นทางจักรยานแตกต่างกัน โดยมีความต้องการในลักษณะของเส้นทางที่มีความปลอดภัย มีลักษณะทางภูมิศาสตร์ พฤติกรรมของผู้ใช้จักรยานที่เป็นตัวกำหนดให้เกิดกิจกรรม ซึ่งในกรุงเทพมหานครมีสภาพเส้นทางจักรยานและเส้นทางหลักในแต่ละเขตแตกต่างกัน เช่น สภาพการจราจรที่มีความหนาแน่นต่างกัน และสภาพพื้นผิวถนนที่มีความปลอดภัยแตกต่างกัน สอดคล้องกับทฤษฎีเกณฑ์การแบ่งส่วนตลาดนักท่องเที่ยวที่ว่าตัวแปรทางภูมิศาสตร์(Geographic Variables) ทำให้ตลาดนักท่องเที่ยวอาจแบ่งออกเป็นเขตๆตามสภาพทางภูมิศาสตร์ได้ เพราะลักษณะอากาศ ทรัพยากรธรรมชาติ ความหนาแน่นของพลเมือง ฯลฯ ที่แตกต่างกันออกไปในแต่ละเขต ย่อมส่งอิทธิพลให้กับนักท่องเที่ยวที่มีความต้องการ มีความอยากได้แตกต่างกันออกไปด้วย และ

สอดคล้องกับ ASCE (1980) อ้างถึงใน พรณนิภา จ่างวิทยา (2540) ได้กล่าวว่า ภูมิประเทศ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้จักรยานของผู้ขับขี่ เนื่องจากสภาพพื้นที่เป็นที่ลาดชันและมีระยะทางไกล จะต้องใช้พลังงานในการขับขี่ขึ้นเนินมาก และเมื่อขึ้นลงเนินก็จะมีความเร็วมากต้องใช้ความสามารถในการบังคับรถ และลักษณะภูมิประเทศที่เป็นเนินเขา ก็จะทำให้ระยะการมองเห็นของผู้ใช้จักรยานและผู้ใช้ถนนคนอื่นๆ ลดลง

2. ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก จากผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้จักรยานที่มีเพศแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 อาจเนื่องมาจาก ผู้ใช้จักรยานโดยทั่วไป ไม่ว่าจะเป็นผู้ใช้จักรยานเพศชายหรือเพศหญิงก็มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกสบาย และอุปกรณ์ที่จำเป็น สำหรับการขี่จักรยานเหมือนกัน เช่น ป้ายบอกเส้นทาง สัญลักษณ์สื่อความหมายบนพื้นความสะดวกในการใช้ห้องน้ำสาธารณะ การเชื่อมต่อของเส้นทางจักรยานและแหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น เมื่อพิจารณาจากการศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้จักรยาน ในประเด็นประเภทของรถจักรยานที่ผู้ใช้จักรยานเลือกในการประกอบกิจกรรมจักรยาน จะเห็นว่า ไม่ว่าจะเป็นผู้ใช้จักรยานเพศหญิงและเพศชาย มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมกับตนเอง ซึ่งสัมพันธ์กับประเภทของรถจักรยาน โดยผู้ใช้จักรยานที่เป็นเพศชายเลือกใช้จักรยานเสือภูเขามากที่สุด จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 30.00 ส่วนผู้ใช้จักรยานที่เป็นเพศหญิงเลือกใช้จักรยานแบบพับได้มากที่สุด จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 14.57 ที่เป็นเช่นนั้นอาจเนื่องมาจากจักรยานเสือภูเขาสามารถขี่จักรยานได้ตามลักษณะภูมิประเทศต่างๆ ที่มีความแตกต่างกัน ด้วยรูปทรงที่ทะมัดทะแมง เหมาะสมกับผู้ใช้จักรยานเพศชาย ส่วนจักรยานแบบพับได้เหมาะแก่การพกพา มีขนาดเล็กสร้างความสะดวกสบายและความพึงพอใจแก่ผู้ใช้จักรยานเพศหญิง สอดคล้องกับ Leake (1997) ได้กล่าวถึง สิ่งอำนวยความสะดวกที่ผู้ขี่รถจักรยานต้องการโดยปกติจะสัมพันธ์กับปัจจัยต่างๆ ไว้ว่า สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ต้องเพิ่มความสะดวกสบาย และความปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่ และสอดคล้องกับ นลองศรีและคณะ (2548) ได้กล่าวว่า ความแตกต่างระหว่างเพศ ทำให้นักท่องเที่ยวต้องการบริการทางการท่องเที่ยวที่แตกต่างกัน เช่น เพศหญิง ต้องการการท่องเที่ยวที่ค่อนข้างสะดวกสบาย มีสิ่งอำนวยความสะดวกไว้คอยบริการ คำนึงถึงเรื่องความปลอดภัย และไม่ชอบการท่องเที่ยวที่ต้องผจญภัยหรือผจญภัยมากนัก ซึ่งตรงข้ามกับเพศชาย ที่ชอบการท่องเที่ยวแบบผจญภัยผจญภัย เช่นเดียวกับในเรื่องของนันทนาการและการท่องเที่ยวของสมบัติ กาญจนกิจ (2544) ได้กล่าวว่า กิจกรรมนันทนาการสามารถจัดให้ตามความเหมาะสม ตามสภาพแวดล้อม ความต้องการและสนใจของชุมชน ตลอดจนอุปกรณ์ และสถานที่สิ่งอำนวยความสะดวก

3. ด้านความปลอดภัย จากผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้จักรยานที่มีเพศแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ใน

เขตกรุงเทพมหานคร ด้านความปลอดภัย ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก มนุษย์ทุกคนไม่ว่าจะเป็นเพศใดมีความต้องการพื้นฐานที่จะต้องได้รับการตอบสนองในด้านต่างๆ ทีละขั้นตอน จากขั้นต่ำสุดไปถึงขั้นสูงสุด โดยความต้องการที่จะต้องได้รับการตอบสนองในก่อนถึงจะพัฒนาไปสู่ความต้องการขั้นถัดไปได้ ซึ่งถ้านำพฤติกรรมของผู้ใช้จักรยานมาวิเคราะห์โดยเฉพาะในประเด็นประเภทของแหล่งท่องเที่ยวที่ผู้ใช้จักรยานให้ความสนใจ พบว่า ผู้ใช้จักรยานให้ความสนใจในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพมากที่สุดทั้งเพศชายและเพศหญิง โดยจำแนกเป็นเพศชาย 112 คน คิดเป็นร้อยละ 32.00 และเพศหญิง จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 12.29 อาจเป็นเพราะว่าแหล่งท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพในเขตกรุงเทพมหานคร ได้ถูกจัดไว้ในรูปแบบของสนามกีฬาหรือสวนสาธารณะ จึงมีความปลอดภัยกว่าการขี่ในท้องถนนทั่วไป สอดคล้องกับแนวคิดของ มาสโลว์ (Maslow, 1970) ที่ว่าด้วยเรื่องความต้องการของมนุษย์ (Maslow's Hierarchy of Needs) ขั้นที่ 2 ได้กล่าวว่า มนุษย์มีความต้องการความมั่นคงปลอดภัย (Safety and Security Needs) ได้แก่ ความต้องการความมั่นใจ ความเท่าเทียมกัน ความเสมอภาค ความไว้วางใจ ตลอดจนความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน จากสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตราย เช่นเดียวกับ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2549) ได้กล่าวถึงกลยุทธ์การดำเนินงานด้านการตลาด ไว้ว่า เงื่อนไขสู่ความสำเร็จ (Key Success Factors) ความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการโดย การดูแลรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว

4. ด้านการฝึกอบรมความรู้ จากผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้จักรยานที่มีเพศแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ด้านการฝึกอบรมความรู้ ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 อาจเป็นเพราะว่า การท่องเที่ยวจำเป็นต้องมีการฝึกอบรมด้านความรู้ โดยไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับปัจจัยเรื่องลักษณะปัจจัยส่วนบุคคล เพื่อให้เกิดพัฒนาการจัดการการท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วมของคนในท้องถิ่นหรือนักท่องเที่ยวที่ประกอบกิจกรรมการท่องเที่ยวนั้นๆ สอดคล้องกับ คณะกรรมาธิการการท่องเที่ยว และการศึกษาของวุฒิสภา (2540) กล่าวถึงกระบวนการจัดการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนไว้ว่าการให้การศึกษา และการสื่อความหมาย ได้แก่ การส่งเสริมให้สถานที่ให้ความรู้ทุกรูปแบบ ส่งเสริมกิจกรรมที่ให้ความรู้และสร้างความตระหนักด้านสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการบริการที่มีคุณภาพ ส่งเสริมการใช้มัคคุเทศก์เฉพาะถิ่น จัดเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับระบบนิเวศและการศึกษากับชุมชน รวมถึง การมีส่วนร่วมของคนในท้องถิ่น ได้แก่ การสนับสนุนคนในท้องถิ่นในการจัดการพื้นที่ ยกกระดับชุมชนให้มีศักยภาพในการจัดการสิ่งแวดล้อม จัดอบรมให้ความรู้ด้านบทบาทการมีส่วนร่วม เช่นเดียวกับ (สัมภาษณ์ พิษิต เอื้อสกุลเกียรติ, ประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย, 8 มิถุนายน 2552) ที่ได้กล่าวว่า การจัดฝึกอบรมสำหรับผู้จักรยานมือใหม่ในทุกๆ ปี ปีละหนึ่งครั้งเพราะการขี่จักรยานในกรุงเทพฯ แตกต่างกับการขี่ที่อื่นๆ เพราะมีความอันตรายจากการจราจรที่หนาแน่นกว่าเพราะฉะนั้น

จำเป็นต้องมีการจัดอบรมด้านความรู้ในการจัดจรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร และในอนาคตน่าจะมีการเปิดฝึกอบรมไกด์นำเที่ยวทางจรรยาหรือผู้นำในการจัดจรรยาเพื่อเป็นการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวด้วย

5. ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว จากผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้จรรยาที่มีเพศแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจรรยาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 อาจเนื่องมาจาก การส่งเสริมการท่องเที่ยวเป็นเรื่องของทุกคนในการประชาสัมพันธ์ในเรื่องของแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยว รวมถึงการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาในแง่ลบที่เกิดจากการท่องเที่ยว นำเสนอจุดเด่นของกิจกรรมการท่องเที่ยว เป็นตัวอย่างการสร้างกระแสนิยมในการประกอบกิจกรรมทางท่องเที่ยว โดยจากการศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้จรรยาผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่า กลุ่มผู้ที่มีประสบการณ์ในการประกอบกิจกรรมมากกว่า 4 ปี เป็นกลุ่มที่สามารถเป็นผู้มีส่วนในการประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยว โดยวิธีต่างๆ เช่น จัดกิจกรรมการท่องเที่ยวทางจรรยา รมณรงค์การใช้จรรยา เป็นต้น ซึ่งอาจส่งผลให้จำนวนผู้ใช้จรรยาในช่วงประสบการณ์การประกอบกิจกรรมจรรยา น้อยกว่า 1 ปี เพิ่มขึ้น ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้จรรยาในกรุงเทพมหานครเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้การได้รับการสนับสนุนด้านการจัดการกิจกรรมส่งเสริมค่านิยมการใช้จรรยา การจัดการด้านเส้นทางรวมถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสมมีส่วนช่วยให้ผู้ใช้จรรยาเกิดความมั่นใจ สร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวที่ดีในการประกอบกิจกรรมจรรยา ส่งผลให้มีผู้หันมาสนใจกิจกรรมท่องเที่ยวทางจรรยามากขึ้น สอดคล้องกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2549) ได้กล่าวว่า โฆษณาประชาสัมพันธ์ เพื่อยกระดับภาพลักษณ์ประเทศไทยให้เป็นให้เป็นแหล่งตลาดการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ (Quality Destination) โดยการสร้างและเผยแพร่ภาพลักษณ์ที่ดี (Brand Image) และแก้ไขปัญหาภาพลักษณ์ด้านลบ ส่งเสริมการนำเสนอขายเทศกาลงานประเพณีและกิจกรรมงานแสดงสินค้าและการบริการทางการท่องเที่ยว (World Event Marketing) สร้างกระแสนิยมในการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ โดยการโฆษณาประชาสัมพันธ์ เชิงรุกให้มากขึ้น และสร้างสิ่งจูงใจและแรงจูงใจให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยว โดยการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยว

6. ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม จากผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้จรรยาที่มีเพศแตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจรรยาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 อาจเนื่องมาจาก ผู้ใช้จรรยาเพศหญิง จะมีรูปแบบและวัตถุประสงค์ของการใช้จรรยาแตกต่างจากเพศชาย โดยส่วนใหญ่แล้ว เพศหญิงมีความต้องการการบริการด้านการท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีความพร้อมสะดวกสบายกว่าเพศชาย ซึ่งจากการศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้จรรยา พบว่า เพศหญิงให้ความสนใจในแหล่ง



ท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพมากที่สุด จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 12.29 ประเภทของจักรยาน ที่ผู้ใช้จักรยานเพศหญิงเลือกใช้มากที่สุดคือ จักรยานแบบพับได้ ซึ่งจากเหตุผลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าผู้ใช้จักรยานเพศหญิงมีความต้องการ ความสะดวกสบายเนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติในกรุงเทพมหานคร มักจะมีการจัดพื้นที่แยกออกจากการจราจรที่แออัด มีเส้นทางจักรยานที่ใช้งานได้สะดวก จักรยานแบบพับได้ก็มีความสามารถในการใช้งานในเส้นทางที่ค่อนข้างเรียบสม่ำเสมอ อีกทั้งสามารถพับเก็บและถือพกพาได้สะดวก ส่วนเพศชายส่วนใหญ่ต้องการกิจกรรมเกี่ยวกับธรรมชาติและการเล่นกีฬามากกว่า ซึ่งการศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้จักรยานที่เป็นเพศชาย พบว่าผู้ใช้จักรยานที่เป็นเพศชายส่วนใหญ่เลือกใช้จักรยานประเภทเสือภูเขา จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 30.00 อาจเป็นเพราะว่าจักรยานเสือภูเขาเป็นประเภทของจักรยานที่ใช้งานได้ในทุกภูมิประเทศที่หลากหลาย โดยเฉพาะการใช้งานในพื้นที่ธรรมชาติ การประกอบกิจกรรมแบบผจญภัย จากองค์ประกอบต่างๆ ที่กล่าวมา จึงอาจทำให้เพศชายมีความใกล้ชิดธรรมชาติมากกว่า ซึ่งอาจจะทำให้เกิดความรักและหวงแหนสิ่งแวดล้อมด้านการท่องเที่ยวมากกว่า สอดคล้องกับ บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2542) อ้างอิงจาก พรพิมล วิกรัยพัฒน์ (2542) ได้กล่าวว่า องค์ประกอบด้านการพัฒนาธุรกิจท่องเที่ยวแบบยั่งยืน เป็นการพัฒนารูปแบบด้านบริการอำนวยความสะดวกโดยตรงแก่นักท่องเที่ยว เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวให้ได้รับความพึงพอใจ โดยมีความรับผิดชอบต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรท่องเที่ยวและสิ่งแวดล้อมด้วย และสอดคล้องกับ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2540) ได้กล่าวว่า การอนุรักษ์และใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน (Using Resource Sustainable) ทั้งที่เป็นทรัพยากรธรรมชาติ สังคม และวัฒนธรรม เป็นสิ่งสำคัญและเป็นแนวทางการทำธุรกิจในระยะยาว

### ข้อเสนอแนะ

#### ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้

จากการศึกษาทั้งหมดผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเด็นคือ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและข้อเสนอแนะด้านการจัดการ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

#### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน ควรสนับสนุนและรณรงค์ประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างค่านิยมการสวมหมวกกันกระแทกจักรยาน ในกรณีขับขี่ในเส้นทางร่วมกับยานพาหนะประเภทอื่น เพื่อส่งเสริมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยานและลดความรุนแรงที่อาจเกิดจากอุบัติเหตุ
2. ทางกรุงเทพมหานคร ควรให้การสนับสนุนและร่วมมือกับทางชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย จัดการอบรมให้ความรู้ในการใช้จักรยานอย่างปลอดภัยในกรุงเทพมหานคร หรือจัด

กิจกรรมแลกเปลี่ยนความรู้ระหว่างผู้ใช้จักรยานด้วยกัน ในเรื่องของการจับขี่จักรยานในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีการจราจรที่หนาแน่น และมีการใช้ความเร็วในการจราจรสูง

3. ทางภาครัฐ หรือทางกรุงเทพมหานครควรมีการสนับสนุนในเรื่องของงบประมาณการในพัฒนาอย่างชัดเจนเพื่อให้การพัฒนาต่าง ๆ เป็นไปอย่างต่อเนื่อง เช่น ปรับปรุงสถานที่ท่องเที่ยวให้มีความเป็นเอกลักษณ์ สัมพันธ์กับเส้นทางจักรยาน เพิ่มความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยวมากขึ้น

4. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจัดแผนการพัฒนากิจการจักรยาน ในด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยวและประชาชนในพื้นที่เกี่ยวกับข้อมูลของแหล่งท่องเที่ยว ตลอดจนกำหนดนโยบายหรือวางแผนการประชาสัมพันธ์กิจกรรมการท่องเที่ยวทางจักรยานให้เป็นที่แพร่หลาย ส่งเสริมจุดแข็งและของดีของชุมชนในเขตต่างๆ ในกรุงเทพเพื่อยกระดับด้านการท่องเที่ยวรวมถึงสร้างสิ่งจูงใจนักท่องเที่ยว โดยส่งเสริมให้จักรยานเป็นเครื่องมือในการเดินทางท่องเที่ยวในชุมชนให้เป็นที่รู้จักแก่นักท่องเที่ยว

#### ข้อเสนอแนะด้านการจัดการ

1. ควรให้หน่วยงานราชการ และผู้ประกอบการกิจการด้านการท่องเที่ยว ได้มีส่วนร่วมในการจัดการกิจกรรมจักรยาน โดยเฉพาะเรื่องเส้นทางจักรยาน เพราะจากการสำรวจพื้นที่พบว่าบางเส้นทางมีการใช้งานเส้นทางผิดประเภท และผิดถนนบางเส้นทางที่ไม่เรียบ ขรุขระ เป็นอุปสรรคต่อการประกอบกิจกรรมจักรยานในกรุงเทพมหานคร รวมทั้งการกำหนดกฎระเบียบการใช้เส้นทางจักรยานอย่างเข้มงวด

2. ควรมีการพัฒนาพื้นที่หรือแหล่งท่องเที่ยวทางจักรยานรอบเกาะรัตนโกสินทร์ เขตจตุจักร และสวนลุมพินี เนื่องจากมีผู้ใช้จักรยานนิยมใช้การสัญจรเส้นทางดังกล่าวมาก แต่ยังไม่ได้รับการสนับสนุนในด้านเส้นทางจักรยาน (Bike Lane) และการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและความสะอาดต่างๆ ความปลอดภัยในการใช้เส้นทางจักรยาน รวมทั้งการสร้างค่านิยมด้านการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

3. ควรจัดให้มีป้ายสัญลักษณ์สื่อความหมายต่างๆ หรือป้ายแผนที่เส้นทางจักรยานในเขตกรุงเทพ ให้กับผู้ใช้รถจักรยาน ได้ทราบถึง เส้นทางของรถจักรยาน และจัดให้มีการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ตามสื่อต่างๆ เพื่อเป็นการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวในรูปแบบของกิจกรรมจักรยาน

4. ควรมีการจัดการปรับปรุงเพิ่มเติมห้องอาบน้ำสาธารณะให้มีความสะอาด พร้อมใช้แลมีจำนวนที่เพียงพอกับความต้องการของผู้ใช้จักรยาน เนื่องจากวิจัยพบว่า ผู้ใช้จักรยานมีระดับความคิดเห็นในเรื่องของการปรับปรุงสุขาสาธารณะและห้องอาบน้ำที่มีอยู่ ให้มีสภาพพร้อมใช้ สะอาด และเพียงพอต่อความต้องการอยู่ในระดับสูงที่สุด

### ข้อเสนอแนะสำหรับการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. การศึกษาครั้งต่อไปควรศึกษาการมีส่วนร่วมของชุมชน หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร ในการวางแผนพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยาน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว
2. ในขณะที่ผู้วิจัย ได้ทำการเก็บข้อมูล ผู้วิจัยพบว่ามีกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร โดยการใช้จักรยานในการท่องเที่ยว ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นนักท่องเที่ยวที่มีถิ่นฐานจากทวีปยุโรป ผู้วิจัยจึงใคร่ขอเสนอให้ทำการศึกษาการประกอบกิจกรรมของชาวต่างชาติเพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนการท่องเที่ยวที่ครอบคลุมมากขึ้น
3. การศึกษาวิจัยครั้งต่อไปควรทำการศึกษารวบรวมกลยุทธ์การประชาสัมพันธ์การจัดการกิจกรรมจักรยาน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว เพื่อเป็นการดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาท่องเที่ยวในรูปแบบของการใช้จักรยานเป็นพาหนะให้มากยิ่งขึ้น
4. ควรมีการศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้จักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อที่จะได้นำผลไปใช้ประโยชน์ในการกำหนดแนวทางในการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม. **การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร:

กองส่งเสริมและเผยแพร่ กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม, 2542.

กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น. **ข้อมูลทั่วไปของกรุงเทพมหานคร** [Online]. กรุงเทพมหานคร.

แหล่งที่มา: <http://www.thailocaladmin.go.th/about/vision.jsp> [1 ธันวาคม 2551]

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. **ความหมายและความสำคัญของการท่องเที่ยว 19-23**. ในครุศึกษาศาสตร์,

กรม, (ผู้รวบรวม). การท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร: กรมการศาสนา, 2533.

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. **รายงานสรุปนโยบายการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เอกสารประกอบการ**

**วางแผนการท่องเที่ยว**. กรุงเทพมหานคร: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง, 2540.

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. **เข้าใจถิ่นเข้าใจเที่ยวอยุธยา**. กรุงเทพมหานคร: แพลนโมทีฟ, 2543.

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. **จักรยานเกาะรัตนโกสินทร์**. กรุงเทพมหานคร: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2544.

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. **คำศัพท์ในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว**. กรุงเทพมหานคร: การ

บริการวิชาการและฝึกอบรม. 2544.

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. **จูลสารการท่องเที่ยว**. เดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม .

กรุงเทพมหานคร: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2545.

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. **จูลสารการท่องเที่ยว**. เดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม .

กรุงเทพมหานคร: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2548.

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. **จูลสารการท่องเที่ยว**. เดือนมิถุนายน-กรกฎาคม. กรุงเทพมหานคร:

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2549.

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. **จูลสารการท่องเที่ยว**. เดือนมกราคม-กุมภาพันธ์. กรุงเทพมหานคร:

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2550.

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. **ประวัติความเป็นมาวัดพระศรีรัตนศาสดาราม (วัดพระแก้ว)**.

แหล่งที่มา: <http://thai.tourismthailand.org/> [Online] 21 กันยายน 2552.

การท่องเที่ยวเว็บไซต์ World Tourism Organization. <http://www.world-tourism.org/facts/eng/vision.htm>.

, 2549.

กรุงเทพมหานคร. **แผนที่กรุงเทพมหานคร** [Online]. แหล่งที่มา: <http://www.thaitambon.com> [20

พฤษภาคม 2552]

กรุงเทพมหานคร. แผนแม่บทเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร. ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2548 – 2552). กรุงเทพมหานคร, 2548.

กุลวรา สุวรรณพิมล. หลักการมัณฑนศิลป์. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แสงดาว, 2548.

กฤษฎา บานชื่น. คู่มือจักรยานเพื่อสุขภาพ. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร: หมอชาวบ้าน.

กัลยา วานิชย์บัญชา. การใช้โปรแกรม SPSS for Windows ในการวิเคราะห์ข้อมูล. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วนจำกัด ซี เค แอนด์ เอฟ โฟโต้สตูดิโอ, 2544.

คณะกรรมการการท่องเที่ยวและการกีฬา. รายงานพิจารณาศึกษาเรื่องการพัฒนาการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนและให้เกิดศักยภาพในการแข่งขันในยุคของการค้าเสรี. กองกรรมการสำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา, 2540.

จิรินทร์ ธานีรัตน์. นันทนาการชุมชน. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์โอเดียนสโตร์, 2519.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. คู่มือพัฒนาภูมิทัศน์เมืองเพื่อการท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร: ภาควิชาภูมิสถาปัตย์กรมศาสตร์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531.

เจสสิกา เค็นท์ หนังสือแปล สชญ ภู่ง. ทักษะการแข่งขันจักรยาน. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์บริษัทนานมีบุ๊คส์ จำกัด, 2538.

จันทร์ ผ่องศรี. นันทนาการ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2527.

ฉลองศรี พิมพ์สมพงษ์. การวางแผนและพัฒนาตลาดการท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2542.

ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย. สมาชิกชมรม [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:

<http://www.thaicycling.com> [1 เมษายน 2552]

ทวี ทิมขำ. การพัฒนาชุมชน. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์โอเดียนสโตร์, 2528.

ทวีไทย บริบูรณ์. จักรยานโบราณ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์บริษัท ไทยเทอร่า เซรามิก จำกัด, 2542.

ทักษิณา คุณารักษ์. การตลาดและการตัดลีนใจซื้อของนักท่องเที่ยว. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาการท่องเที่ยว คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่, 2546.

ธงชัย พรรณสวัสดิ์. จักรยานในกรุงเทพฯ อย่างไรจึงจะปลอดภัย [เสวนาระดมความคิดเห็นในการใช้จักรยานที่ปลอดภัยในกรุงเทพมหานคร หอรัถนโกสินทร์ ศาลาว่าการ กรุงเทพมหานคร]. 22 กันยายน 2549.

ธงชัย สันติวงษ์. หลักการจัดการ. กรุงเทพมหานคร: ไทยวัฒนาพานิช, 2531.

ธีระศักดิ์ ลอยศักดิ์. การวางแผนพัฒนาการท่องเที่ยวและชุมชนคลองบางเชือกหนัง

กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ ผ.ม. (การวางผังเมือง). กรุงเทพมหานคร: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546. (อัดสำเนา)

- นิคม จารุมณี. การท่องเที่ยวและการจัดอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร: ภาคพัฒนา ตำราและเอกสารวิชาการ หน่วยงานนิเทศก์ กรมการฝึกหัดครู, 2535.
- นิคม จารุมณี. การท่องเที่ยวและการจัดการอุตสาหกรรมท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร: พิมพ์ครั้งที่ 2, 2544.
- นิตยา พัดเกาะ. การศึกษาเส้นทางและการใช้จักรยานในเขตเทศบาลนครราชสีมา. วิทยานิพนธ์ คอ.ม. (สถาปัตยกรรม). กรุงเทพมหานคร: บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2546. (อัดสำเนา)
- นิรันดร์ จงวุฒิเวชย์. การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนา. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์ศึกษานโยบายสาธารณสุข มหาวิทยาลัยมหิดล, 2527.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. การวางแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน. จังหวัดเชียงใหม่: คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2542.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. การพัฒนาการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน. พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพมหานคร: บริษัทเพรส แอนด์ดีไซน์ จำกัด, 2548.
- ปนายุ ไชยรัตนานนท์. การศึกษาแนวทางการจัดเส้นทางจักรยาน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา. วิทยานิพนธ์ ผ.ม. (การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม). กรุงเทพมหานคร: บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2546. (อัดสำเนา)
- ประพัทธ์พงษ์ อุปลา. การศึกษาแนวทางการใช้จักรยานเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า บีทีเอส กรณีศึกษาสถานีอารีย์. วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2545.
- พรพิมล วิกรัยพัฒน์. การประเมินความต้องการในการพัฒนาความรู้เรื่องการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ : กรณีศึกษาผู้เข้ารับการฝึกอบรมมัคคุเทศก์ เดินป่า ในจังหวัดเชียงใหม่. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2542
- พะยอม วงศ์สารศรี. องค์กรและการจัดการ. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์พรานนกการพิมพ์, 2548.
- พรรณนิภา จ่างวิทยา. การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลเมืองนครปฐม. วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนผังเมือง บัณฑิตวิทยาลัย. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.
- พระที่นั่งอนันตสมาคม. ประวัติความเป็นมาพระที่นั่งอนันตสมาคม. แหล่งที่มา:  
<http://kanchanapisek.or.th/kp8/culture/bkk/bkk148.html> [22 กันยายน 2552].

ฟอง เกิดแก้ว. การกีฬา. กรุงเทพมหานคร: พิมพ์ที่ โอ.เอส.พรีนติ้ง เฮ้าส์, 2532.

พิพิธภัณฑ์พระที่นั่งวิมานเมฆ. ประวัติความเป็นมาพิพิธภัณฑ์พระที่นั่งวิมานเมฆ. แหล่งที่มา:

[www.vimanmek.com](http://www.vimanmek.com) [22 กันยายน 2552].

พิพิธภัณฑ์บ้านไทย จิม ทอมสัน. ประวัติความเป็นมาพิพิธภัณฑ์บ้านไทย จิม ทอมสัน. แหล่งที่มา:

[www.bangkoktourist.com](http://www.bangkoktourist.com) [22 กันยายน 2552].

มุกิตา ปิ่นสุนทร. การวางแผนเส้นทางจักรยานที่เหมาะสมเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงรัตนโกสินทร์. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเทคโนโลยีที่เหมาะสมเพื่อการพัฒนาทรัพยากร บัณฑิตวิทยาลัย. มหาวิทยาลัยมหิดล, 2542.

ยุทธ กัยวรรณ. การบริหารการผลิต. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์สื่อเสริมกรุงเทพ, 2545.

ราวีวัฒน์ รัตนโกเศศ. การฝึกจักรยานเบื้องต้น. กรุงเทพมหานคร: สุวีริยาสาส์น, 2551.

รำไพพรรณ แก้วสุริยะ. เอกสารประกอบการบรรยายเรื่อง “การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Ecotourism) และการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Tourism)”. กรุงเทพมหานคร: กองอนุรักษ์การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2543.

วรรณางค์วานิช. ภูมิศาสตร์การท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ธรรมศาสตร์ท่าพระจันทร์, 2539.

วิสูตร ประยูรศร. เรื่องการเตรียมตัวขี่จักรยานอย่างปลอดภัยในท้องถิ่น. กรุงเทพมหานคร: สมาคมจักรยานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์, (ม.ป.ป.)

วิโรจน์ ศรีสุภานนท์ และคณะ. รายงานโครงการแนวทางการพัฒนาการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร. ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี, 2545.

วัดพระเชตุพนวิมลมังคลาราม. ประวัติความเป็นมาของวัดพระเชตุพนวิมลมังคลาราม (วัดโพธิ์).

แหล่งที่มา: [www.watpho.org](http://www.watpho.org) [22 กันยายน 2552].

ศูนย์วิจัยป่าไม้. โครงการการศึกษาการท่องเที่ยวเพื่อรักษาระบบนิเวศ กรณีภาคใต้.

กรุงเทพมหานคร: เสนอต่อการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย คณะวนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2538.

สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย. การดำเนินงานเพื่อกำหนดนโยบายการท่องเที่ยวเพื่อรักษาระบบนิเวศ รายงานผลการดำเนินการเสนอต่อการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติไทย, 2540.

- สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย. รายงานขั้นสุดท้ายการดำเนินการเพื่อ  
กำหนดนโยบายการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์  
วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติไทย, 2542.
- สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย. วารสารการท่องเที่ยวและกีฬา.  
กรุงเทพมหานคร, 2539-2540.
- สมบัติ กาญจนกิจ. นันทนาการและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร: สำนัก  
วิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.
- สมฤทัย เสงฆชนกุล. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศของกลุ่มคนวัยทำงานในเขต  
กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการตลาด คณะสังคมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 2547.
- สินีนาด นุชชัยเหล็ก. การศึกษาปัจจัยที่มีผลการตัดสินใจของนักท่องเที่ยวต่างชาติในจังหวัด  
เชียงใหม่และจังหวัดภูเก็ต. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ คณะ  
บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2541.
- ลีลา สีนานุเคราะห์. องค์การและการจัดการ. ภาคพัฒนาตำรา และเอกสารวิชาการ หน่วยการศึกษา  
นิเทศก์ กรมฝึกหัดครู, 2530. (อัดสำเนา)
- สุณิสา วิลัยรักษ์. หลักการตลาด. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ พี.เอ.ลิฟวิ่ง, 2539.
- เสรี ไตรรัตน์. กติกาจักรยานอย่างง่ายและการจัดการแข่งขัน. โรงพิมพ์ เจ.เอ็น.ที. กรุงเทพมหานคร  
, (ม.ป.ป.)
- สำนักงานสวนสาธารณะ และสิ่งแวดล้อม. สวนสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร [Online].  
แหล่งที่มา: <http://203.155.220.217/office/ppdd/publicpark/thai/index.asp>. [22 กันยายน  
2552].
- องค์การบริหารส่วนตำบล. รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาแนวทางการบริหารและจัดการ  
ท่องเที่ยวในพื้นที่รับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนตำบล และสมาชิกองค์การบริหาร  
ส่วนตำบล. กรุงเทพมหานคร: องค์การบริหารส่วนตำบล, 2543.
- องค์การการท่องเที่ยวโลก. สถิติของนักท่องเที่ยวนานาชาติ. แหล่งที่มา: <http://www.world-tourism.org/facts/eng/vision.htm>. 2549 [Online]
- อภิรัตน์ รองโสภกา. การใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในเขตเทศบาลเมืองนครปฐม.  
วิทยานิพนธ์ (สถาปัตยกรรม). กรุงเทพมหานคร: บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระ  
จอมเกล้าเจ้าคุณทหาร-ลาดกระบัง, 2546. (อัดสำเนา)
- อภิโชค แซ่ไคว้. วัฒนธรรมการยานพาหนะทางบกของไทย. กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ท., 2541.



### ภาษาอังกฤษ

- American Association of State Highway and Transportation Officials (ASSHTO). **Bicycle transportation**. Washington: ASSHTO, 1989.
- American Association of State Highway and Transportation Officials (ASSHTO). **Guide for the development of bicycle facilities**. Washington: ASSHTO, 1991.
- American Society of Civil Engineers (ASCE). **Bicycle transportation : A civil engineer's note book for bicycle facilities**. New York: ASCE, 1980.
- Bass, B. M., and Avolio, B. J. **Improving organizational effectiveness through transformational leadership**. Thousand Oaks, CA: Sage, 1994.
- Cronbach, L.J. **Essential of Psychological Testing**. 3<sup>rd</sup> ed. New York: Harper and Row. Publishes, 1972.
- Kind, M. n.d. **Bicycle Facility Selection A Comparison of Approaches**. n.p.
- Mill, R. C. **Tourism the International Business**. New Jersey: Prentice Hall, Inc, 1990.
- Maslow, A. H. **Motivation and Personality**. New York: Harper and Row Publishers, 1970.
- Mason, P. and S. Leberman. Local Planning for Recreation and Tourism: A Case Study of Mountain Biking from New Zealand Manawatu Region. **Journal of Sustainable Tourism**. 8(2), 2000: 97-115.
- Sun Site. **ประวัติกรุงเทพมหานคร** [Online]. กรุงเทพมหานคร. แหล่งที่มา: <http://www.sunsite.au.ac.th/Thaiinfo/TourismInThailand/Thailand76/Central/Bangkok/index.html>, 2005.
- Slinn, M. et. al. **Traffic Engineering Design: Principles and Practice**. n.p., 1998.
- Yamane, T. **Statistics: An Introductory Analysis**. 3rd ed. Tokyo: Harper International Edition, 1973.



ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก  
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ศูนย์วิจัยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**แบบสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย**  
**เรื่อง แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว**  
**ในเขตกรุงเทพมหานคร**

**วัตถุประสงค์ในการสัมภาษณ์**

เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร

**คำตอบในการสัมภาษณ์นี้ผู้วิจัยถือเป็นความลับ**

**ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์**

1. ชื่อ/สกุล ผู้ให้สัมภาษณ์.....
2. อายุ.....
3. ว.ด.ป. ที่ให้สัมภาษณ์.....
4. ตำแหน่ง.....
7. สถานที่สัมภาษณ์.....

**แบบสัมภาษณ์**

**ตอนที่ 1 การจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยาน**

1. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรในการเตรียมตัวของผู้ใช้จักรยานหรือการเตรียมอุปกรณ์ต่างๆ ก่อนที่จะขี่จักรยาน ในแต่ละครั้ง ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวเป็นกลุ่มหรือตามลำพัง
2. ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตัวของผู้ใช้จักรยานในขณะที่ขี่จักรยานตามเส้นทางจักรยานหรือท้องถนนทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานครอย่างไร
3. หลังจากการขี่จักรยานเรียบร้อยแล้วผู้ที่ขี่จักรยานเองควรปฏิบัติตัวและมีการตรวจสอบสภาพของรถจักรยานหรือไม่อย่างไร

**ตอนที่ 2 การจัดการกิจกรรมจักรยานของผู้ใช้จักรยานที่มีต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน**

1. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ในการจัดการด้านเส้นทางจักรยานที่มีอยู่ในกรุงเทพมหานคร และควรมีการพัฒนาเส้นทางไปในทิศทางใด

2. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ในด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ผู้ใช้จักรยานมีความจำเป็นต่อการใช้ประโยชน์ในการประกอบกิจกรรม เช่น สัญลักษณ์สื่อความหมาย ห้องน้ำสาธารณะ ที่จอดจักรยาน เป็นต้น

3. ปัจจุบันการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครในด้านความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน ท่านคิดว่ามีความปลอดภัยอยู่ในระดับใด และควรมีมาตรการอย่างไรเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน

4. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ในด้านการฝึกอบรมความรู้ให้แก่ผู้ใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครหรือผู้นำในการเดินทางท่องเที่ยว

5. ท่านคิดว่าผู้ใช้จักรยานหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีส่วนในการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร ได้อย่างไรบ้าง

6. การใช้จักรยานเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและการจราจรในกรุงเทพฯ ได้อย่างแน่นอน แต่ในความคิดเห็นของท่านคิดว่า ผู้ใช้จักรยานหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในเขตกรุงเทพมหานครได้อย่างไร

## แบบสอบถามเพื่อการวิจัย สำหรับผู้ใช้งานจักรยาน ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

**เรื่อง** แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร

### คำชี้แจง

1. แบบสอบถามชุดนี้ สร้างขึ้นเพื่อใช้ในการเก็บข้อมูลประกอบการทำวิทยานิพนธ์ ระดับบัณฑิตศึกษา แขนงวิชาการจัดการนันทนาการการท่องเที่ยว สำนักวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร

2. แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ตอน ดังนี้

**ตอนที่ 1** ข้อมูลทั่วไป และสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

**ตอนที่ 2** ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการประกอบกิจกรรมจักรยานของผู้ตอบแบบสอบถาม

**ตอนที่ 3** ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร

**ตอนที่ 4** ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่นๆ เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร

3. ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยใคร่ขอความกรุณาจากท่าน ได้โปรดพิจารณา และตอบคำถามทุกข้อของแบบสอบถามตามความเป็นจริง เพราะคำตอบของท่านทุกข้อจะเป็นวิทยาทาน และประโยชน์ต่อการศึกษา และเป็นแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร คำตอบของท่านจะเก็บไว้เป็นความลับ จะไม่ผูกพันและเกิดผลเสียแก่ท่านแต่อย่างใด

4. กรุณาตรวจสอบว่าท่านตอบครบทุกหน้า ทุกข้อ ก่อนส่งแบบสอบถามคืน

ดังนั้นผู้วิจัยจึงใคร่ขอความร่วมมือจากท่านผู้ใช้งานจักรยานหรือผู้ที่เกี่ยวข้องตอบแบบสอบถามเพื่อที่จะเป็นข้อมูลสำคัญและเป็นประโยชน์ในการศึกษาวิจัย และนำผลการวิจัยมาเป็นแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร

## แบบสอบถามสำหรับผู้ใช้งาน

เรื่อง แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว  
ในเขตกรุงเทพมหานคร

แบบสอบถามฉบับที่.....

เก็บข้อมูลวันที่.....เดือน.....ปี.....

จุดที่เก็บข้อมูล.....

## ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป และสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย  ลงใน  หน้าข้อความของคำตอบที่ท่านเลือก หรือ เติมข้อความลงในช่องว่างด้วยความเป็นจริง

## 1. เพศ

 1)ชาย 2)หญิง

## 2. อายุ

 1)อายุต่ำกว่า 20 ปี 2)อายุ 20 - 30 ปี 3)อายุ 31 - 40 ปี 4)อายุ 41 - 50 ปี 5)อายุ 51 - 60 ปี 6)อายุ 60 ปีขึ้นไป

## 3. ระดับการศึกษาสูงสุด หรือกำลังศึกษาอยู่

 1)ประถมศึกษา 2)มัธยมศึกษาตอนต้น หรือเทียบเท่า 3)มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า 4)อนุปริญญา หรือเทียบเท่า 5)ปริญญาตรี หรือเทียบเท่า 6)สูงกว่าปริญญาตรี

## 4. อาชีพ

 1)นักเรียน /นักศึกษา 2)รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ 3)รับจ้างทั่วไป 4)ธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย 5)เกษตรกร 6)พ่อบ้าน/แม่บ้าน

## 5. รายได้ต่อเดือน

 1)ต่ำกว่า 5,000 บาท 2)5,001 - 10,000 บาท 3)10,001 - 15,000 บาท 4)15,001 - 20,000 บาท 5)20,001 - 25,000 บาท 6)25,000 บาท ขึ้นไป

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการประกอบกิจกรรมจักรยานของผู้ตอบแบบสอบถาม

6. ปัจจุบันท่านใช้จักรยานประเภทใดมากที่สุด ในการประกอบกิจกรรมในแต่ละครั้ง (เลือกตอบเพียงข้อเดียว)

- 1) เสือหมอบ  2) เสือภูเขา  
 3) จักรยานแบบพับได้  
 4) จักรยานประเภทอื่นๆ..... (โปรดระบุ)

7. ท่านมีความสนใจแหล่งท่องเที่ยวประเภทใดบ้างที่มีอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร (เลือกตอบเพียงข้อเดียว)

- 1) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ  
 2) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และโบราณสถาน  
 3) แหล่งท่องเที่ยวเกี่ยวกับประเพณีและศิลปวัฒนธรรม  
 4) แหล่งท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ เช่น สวนสาธารณะ สนามกีฬา เป็นต้น  
 5) อื่น ๆ.....(โปรดระบุ)

8. ท่านมีประสบการณ์ในการประกอบกิจกรรมจักรยาน(ขี่จักรยาน) อยู่ในระดับใด

- 1) น้อยกว่า 1 ปี  
 2) ระหว่าง 1-2 ปี  
 3) ระหว่าง 3-4 ปี  
 4) 4 ปีขึ้นไป

9. ท่านคิดว่าวัตถุประสงค์ที่สำคัญที่สุดในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานคร (เลือกตอบเพียงข้อเดียว)

- 1) เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดและมลพิษในเขตกรุงเทพมหานคร  
 2) เพื่อชื่นชมธรรมชาติ  
 3) เพื่อผ่อนคลายความตึงเครียด  
 4) เพื่อศึกษาเรียนรู้เกี่ยวกับธรรมชาติ  
 5) เพื่อความท้าทาย ผจญภัยและทดสอบความสามารถของตนเอง  
 6) เพื่อค้นหาประสบการณ์แปลกใหม่  
 7) เพื่อพบปะเพื่อนฝูง แลกเปลี่ยนความคิดเห็น  
 8) เพื่อสร้างความภาคภูมิใจและความมั่นใจให้กับตนเอง  
 9) เกิดจากการชักชวนหรือปฏิบัติตามบุคคลที่ชื่นชอบ  
 10) อื่นๆ .....(โปรดระบุ)

10. แหล่งท่องเที่ยวและ/หรือเส้นทางจักรยานตามเขตใด ในเขตกรุงเทพมหานครที่ท่านนิยมไปมากที่สุด.....(ระบุได้มากกว่า 1 เขตพื้นที่)



**ตอนที่ 3** ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว  
ในเขตกรุงเทพมหานคร

**คำชี้แจง** ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานครอย่างไร ขอความกรุณาท่านช่วยตอบแบบสอบถามตามความจริง ซึ่งผลของการศึกษาไม่มีผลกระทบใดๆ ทั้งสิ้นต่อผู้ตอบแบบสอบถามแต่จะนำข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามมาวิเคราะห์เป็นภาพรวมทางวิชาการ เพื่อประกอบการศึกษาวิจัย และผลการวิจัยมาเป็นแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร (กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด)

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น			
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง (4)	เห็นด้วย (3)	ไม่เห็นด้วย (2)	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง (1)
<b>1. แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมของผู้ใช้จักรยาน</b>				
<b>การเตรียมพร้อมก่อนขี่จักรยาน</b>				
1. ศึกษาเส้นทาง วางแผนการเดินทาง จุดหมายปลายทางที่ตั้งแหล่งท่องเที่ยวรวมถึงการตรวจสอบสภาพอากาศ	.....	.....	.....	.....
2. การเตรียมร่างกายให้พร้อม เช่น มีการอบอุ่นร่างกายก่อนออกเดินทาง พักผ่อนอย่างเพียงพอ	.....	.....	.....	.....
3. ศึกษากฎระเบียบการใช้เส้นทาง ไม่ว่าจะป็นเส้นทางร่วมกับพาหนะอื่นหรือเส้นทางจักรยาน ป้ายสื่อความหมายและ ป้ายบอกทาง	.....	.....	.....	.....
4. สวมใส่เครื่องแต่งกายให้เหมาะสมในการการขี่จักรยานและไม่สวมเสื้อผ้าสีทึบ	.....	.....	.....	.....
5. ตรวจสอบสภาพรถจักรยานทุกครั้งก่อนออกเดินทาง	.....	.....	.....	.....
6.เตรียมอุปกรณ์เครื่องมือในการท่องเที่ยวให้ครบถ้วนด้วยตนเองก่อนออกเดินทาง	.....	.....	.....	.....

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น			
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง (4)	เห็นด้วย (3)	ไม่เห็นด้วย (2)	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง (1)
7.เตรียมอุปกรณ์พยาบาลเบื้องต้นที่จำเป็นก่อน ออกเดินทาง	.....	.....	.....	.....
<b>การปฏิบัติตัวขณะขึ้นจักรยาน</b>				
8. ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรหรือกฎระเบียบของ เส้นทางจักรยาน และแหล่งท่องเที่ยว	.....	.....	.....	.....
9. มีสมาธิกับการขี่จักรยาน และระมัดระวังใน การขับขี่ยู่อเสมอ	.....	.....	.....	.....
10. แสดงสัญลักษณ์สัญญาณมือทุกครั้งที่ต้องการ เปลี่ยนทิศทาง	.....	.....	.....	.....
11. คิดตั้งและเปิดไฟท้ายรถจักรยานทุกครั้งที่จะ จักรยาน โคนเฉพาะเวลากลางคืน	.....	.....	.....	.....
12. เมื่อต้องการหยุดควรใช้เบรกหลังก่อน เบรกหน้าและควรพักในบริเวณที่ปลอดภัยจาก การจราจร	.....	.....	.....	.....
13. ใช้เสียงกระดิ่งในการขอทางเท่าที่จำเป็น โดยเฉพาะการใช้ทางเท้า	.....	.....	.....	.....
<b>การปฏิบัติตัวหลังจากการขี่จักรยาน</b>				
14. ตรวจสอบสภาพและทำความสะอาดทุกส่วน ของรถจักรยานเท่าที่ทำได้	.....	.....	.....	.....
15. เป็นสื่อเผยแพร่ประสบการณ์และความรู้ ที่ ได้รับต่อผู้อื่น	.....	.....	.....	.....
16. อบอุ่นร่างกายหรือผ่อนคลายด้วยการพูดคุย หลังเสร็จกิจกรรมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น และลดอาการบาดเจ็บ	.....	.....	.....	.....
17. ปรับหย่อนสายตรงเกียร์และปล่อยลมยาง พอประมาณก่อนนำจักรยานเข้าเก็บเพื่อให้ จักรยานใช้งานได้นาน	.....	.....	.....	.....

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น			
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง (4)	เห็นด้วย (3)	ไม่เห็นด้วย (2)	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง (1)
<b>2. แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยาน</b>				
<b>ด้านเส้นทางจักรยาน</b>				
18. จัดทำเส้นทางเฉพาะจักรยาน ควบคู่ไปกับทางเท้าหรือพื้นผิวถนนโดยตรง	.....	.....	.....	.....
19. ปรับปรุงดูแลเส้นทาง ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอ เช่น ความเรียบของเส้นทาง และความต่อเนื่องของเส้นทาง	.....	.....	.....	.....
20. จัดทำหรือประชาสัมพันธ์แผนที่เส้นทางจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร	.....	.....	.....	.....
21. มีเส้นสัญลักษณ์สื่อความหมายบนพื้นผิวของเส้นทางจักรยาน เช่น ลูกศร สัญลักษณ์รูปจักรยานบนเส้นทางจักรยาน เป็นต้น	.....	.....	.....	.....
<b>ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก</b>				
22. ปรับปรุงสุขาสาธารณะและห้องอาบน้ำที่มอยู่ ให้มีสภาพพร้อมใช้ สะอาด และเพียงพอต่อความต้องการ	.....	.....	.....	.....
23. ศูนย์บริการสอบถามข้อมูลด้วยเส้นทางจักรยานและสภาพภูมิอากาศ	.....	.....	.....	.....
24. จุดบริการเติมลมยางและอุปกรณ์ซ่อมจักรยานสาธารณะตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ	.....	.....	.....	.....
25. จัดทำหรือปรับปรุงจุดบริการน้ำดื่มสาธารณะอย่างเพียงพอ	.....	.....	.....	.....
26. บอกเส้นทางหรือป้ายแนะนำต่างๆ ต้องจัดให้มีอยู่เป็นระยะๆ	.....	.....	.....	.....
27. จัดสร้างที่จอดรถจักรยาน ที่ได้มาตรฐานในแหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางจักรยาน	.....	.....	.....	.....
<b>ด้านความปลอดภัย</b>				
28. ประสานความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่และตำรวจท่องเที่ยวดูแลความปลอดภัยแก่ผู้ใช้จักรยาน	.....	.....	.....	.....

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น			
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง (4)	เห็นด้วย (3)	ไม่เห็นด้วย (2)	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง (1)
29. จัดทำป้ายเตือนสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ในบริเวณที่มีทางจักรยาน	.....	.....	.....	.....
30. มีการจัดทำราวกันตกพร้อมป้ายเตือนหรือขอบคอนกรีตกั้นในจุดที่อันตราย	.....	.....	.....	.....
31. จัดการออกกฎระเบียบหรือกฎหมายการใช้เส้นทางจักรยานที่ชัดเจน	.....	.....	.....	.....
32. กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนในการใช้เส้นทางอย่างจริงจัง	.....	.....	.....	.....
33. ธรรมชาติประชาสัมพันธ์การสวมหมวกกันกระแทก ในกรณีขับขี่ในเส้นทางร่วมกับยานพาหนะประเภทอื่น	.....	.....	.....	.....
<b>ด้านการฝึกอบรมความรู้</b>				
34. จัดฝึกอบรมในเรื่องผู้นำทาง ในการเดินทางท่องเที่ยวเที่ยวจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร	.....	.....	.....	.....
35. จัดฝึกอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ในกรณีเกิดอุบัติเหตุ	.....	.....	.....	.....
36. จัดฝึกอบรมการขี่จักรยานอย่างปลอดภัยสำหรับผู้ขี่จักรยาน	.....	.....	.....	.....
37. จัดอบรมความรู้ หลักการขี่จักรยาน บำรุงรักษาและซ่อมแซมรถจักรยาน	.....	.....	.....	.....
<b>ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว</b>				
38. แจกข่าวสารข้อมูลต่างๆ เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวและการตระหนักถึงสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติและวัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยว	.....	.....	.....	.....
39. จัดการแข่งขันจักรยานหรือ Bike Rally ตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร	.....	.....	.....	.....
40. ประชาสัมพันธ์ข่าวการแข่งขันจักรยาน ในกรุงเทพมหานครตามสื่อทั่วไป เช่น โทรทัศน์ วิทยุ แผ่นพับ เว็บไซต์ เป็นต้น	.....	.....	.....	.....

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น			
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง (4)	เห็นด้วย (3)	ไม่เห็นด้วย (2)	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง (1)
41. จัดทำแผนที่สำหรับเส้นทางจักรยานเพื่อการ ประชาสัมพันธ์แก่ผู้ที่ต้องการท่องเที่ยวทาง จักรยาน	.....	.....	.....	.....
<b>ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม</b>				
42. รมรณรงค์การปั่นจักรยานเพื่อการอนุรักษ์ สภาพแวดล้อมในกรุงเทพมหานคร	.....	.....	.....	.....
43. จัดกิจกรรมสาธารณะประโยชน์ตามชุมชนใน กรุงเทพมหานครหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการ อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม	.....	.....	.....	.....
44. ปฏิบัติตัวเป็นแบบอย่างที่ดีแก่นักท่องเที่ยว ต่างชาติหรือเยาวชนในกรุงเทพมหานคร	.....	.....	.....	.....
45. รมรณรงค์สร้างค่านิยมการใช้จักรยานใน ชีวิตประจำวันอย่างจริงจังมากขึ้น	.....	.....	.....	.....

**ตอนที่ 4** ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณที่ให้ความร่วมมือเสียสละเวลาในการตอบแบบสอบถาม



ภาคผนวก ข  
รายนามผู้ทรงคุณวุฒิ

ศูนย์วิจัยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## รายนามผู้ทรงคุณวุฒิ

- |   |  |
|---|--|
| 1. รองศาสตราจารย์ เทพประสิทธิ์ กุลธวัชวิชัย   | อาจารย์ประจำภาควิชาบัณฑิตการและการจัดการกีฬา สำนักวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 2. รองศาสตราจารย์ ดร. ประพัฒน์ ลักษณะพิสูทธิ์ | อาจารย์ประจำภาควิชาบัณฑิตการและการจัดการกีฬา สำนักวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 3. อาจารย์อุไรวรรณ ขมวัฒนา                    | อาจารย์ประจำภาควิชาบัณฑิตการและการจัดการกีฬา สำนักวิทยาศาสตร์การกีฬา                       |
| 4. คุณพิชิต เอื้อสกุลเกียรติ                  | ประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย  |
| 5. คุณจารุกัญญา ราษฎร์ศิริ                    | เลขานุการชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย   |

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ที่ ศธ ๐๕๑๒.๒๔/

สำนักวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
ถนนพระราม ๑ ปทุมวัน  
กรุงเทพมหานคร ๑๐๓๓๐

๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒

เรื่อง ขอเรียนเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือการวิจัย

เรียน รองศาสตราจารย์เทพประสิทธิ์ กุลธวัชชัย

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. โครงร่างวิทยานิพนธ์  
๒. แบบสอบถาม

ด้วย นายชนพล แก้ววงษ์ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา ชั้นปีที่ ๒ แผนกวิชาการจัดการ  
นันทนาการการท่องเที่ยว สำนักวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้รับอนุมัติโครงร่าง  
วิทยานิพนธ์เรื่อง “แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขต  
กรุงเทพมหานคร” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาศาสตร์  
การกีฬา ภายใต้การควบคุมของ ศาสตราจารย์ ดร.สมบัติ กาญจนกิจ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

เพื่อให้วิทยานิพนธ์มีความถูกต้อง และความสมบูรณ์ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ในกรณี  
คณะกรรมการบริหารหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต ใคร่ขอความอนุเคราะห์เรียนเชิญท่านเป็น  
ผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาเครื่องมือการวิจัยดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์เป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือการวิจัยด้วย  
จักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เฉลิม ชัยวัชราภรณ์)

คณบดี

หน่วยหลักสูตรการเรียนการสอนระดับบัณฑิตศึกษา ฝ่ายวิชาการและวิจัย

โทร.๐-๒๒๑๘-๑๐๑๖

โทรสาร ๐-๒๒๑๘-๑๐๑๖





ที่ ศธ ๐๕๑๒.๒๔/

สำนักวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
ถนนพระราม ๑ ปทุมวัน  
กรุงเทพมหานคร ๑๐๓๓๐

๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒

เรื่อง ขอเรียนเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือการวิจัย

เรียน รองศาสตราจารย์ ดร.ประพัฒน์ ลักษณะพิสุทธ์

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. โครงร่างวิทยานิพนธ์

๒. แบบสอบถาม

ด้วย นายชนพล แก้ววงษ์ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา ชั้นปีที่ ๒ แผนกวิชาการจัดการ  
นันทนาการการท่องเที่ยว สำนักวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้รับอนุมัติโครงร่าง  
วิทยานิพนธ์เรื่อง “แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขต  
กรุงเทพมหานคร” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาศาสต์  
การกีฬา ภายใต้การควบคุมของ ศาสตราจารย์ ดร.สมบัติ กาญจนกิจ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

เพื่อให้วิทยานิพนธ์มีความถูกต้อง และความสมบูรณ์ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ในกรณี  
คณะกรรมการบริหารหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต ใคร่ขอความอนุเคราะห์เรียนเชิญท่านเป็น  
ผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาเครื่องมือการวิจัยดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์เป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือการวิจัยด้วย  
จักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เจลิม ชัยวัชรภรณ์)

คณบดี

หน่วยหลักสูตรการเรียนการสอนระดับบัณฑิตศึกษา ฝ่ายวิชาการและวิจัย

โทร.๐-๒๒๑๘-๑๐๑๖

โทรสาร ๐-๒๒๑๘-๑๐๑๖



ที่ ศธ ๐๕๑๒.๒๔/

สำนักวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
ถนนพระราม ๑ ปทุมวัน  
กรุงเทพมหานคร ๑๐๓๓๐

๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒

เรื่อง ขอเรียนเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือการวิจัย

เรียน อาจารย์อุไรวรรณ ขมวัฒนา

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. โครงร่างวิทยานิพนธ์  
๒. แบบสอบถาม

ด้วย นายชนพล แก้ววงษ์ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา ชั้นปีที่ ๒ แผนกวิชาการจัดการ  
นันทนาการการท่องเที่ยว สำนักวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้รับอนุมัติโครงร่าง  
วิทยานิพนธ์เรื่อง “แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขต  
กรุงเทพมหานคร” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาศาสตร์  
การกีฬา ภายใต้การควบคุมของ ศาสตราจารย์ ดร.สมบัติ กาญจนกิจ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

เพื่อให้วิทยานิพนธ์มีความถูกต้อง และความสมบูรณ์ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ในกรณี  
คณะกรรมการบริหารหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต ใคร่ขอความอนุเคราะห์เรียนเชิญท่านเป็น  
ผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาเครื่องมือการวิจัยดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์เป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือการวิจัยด้วย  
จักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เฉลิม ชัยวัชราภรณ์)

คณบดี

หน่วยหลักสูตรการเรียนการสอนระดับบัณฑิตศึกษา ฝ่ายวิชาการและวิจัย

โทร.๐-๒๒๑๘-๑๐๑๖

โทรสาร ๐-๒๒๑๘-๑๐๑๖



ที่ ศธ ๐๕๑๒.๒๔/

สำนักวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
ถนนพระราม ๑ ปทุมวัน  
กรุงเทพมหานคร ๑๐๓๓๐

๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒

เรื่อง ขอเรียนเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือการวิจัย

เรียน คุณพิชิต เอื้อสกุลเกียรติ

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. โครงร่างวิทยานิพนธ์  
๒. แบบสอบถาม

ด้วย นายชนพล แก้ววงษ์ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา ชั้นปีที่ ๒ แผนกวิชาการจัดการ  
นันทนาการการท่องเที่ยว สำนักวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้รับอนุมัติโครงร่าง  
วิทยานิพนธ์เรื่อง “แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขต  
กรุงเทพมหานคร” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาศาสตร  
การกีฬา ภายใต้การควบคุมของ ศาสตราจารย์ ดร.สมบัติ กาญจนกิจ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

เพื่อให้วิทยานิพนธ์มีความถูกต้อง และความสมบูรณ์ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ในการนี้  
คณะกรรมการบริหารหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต ใคร่ขอความอนุเคราะห์เรียนเชิญท่านเป็น  
ผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาเครื่องมือการวิจัยดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์เป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือการวิจัยด้วย  
จักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เฉลิม ชัยวัชรภรณ์)

คณบดี

หน่วยหลักสูตรการเรียนการสอนระดับบัณฑิตศึกษา ฝ่ายวิชาการและวิจัย

โทร.๐-๒๒๑๘-๑๐๑๖

โทรสาร ๐-๒๒๑๘-๑๐๑๖



ที่ ศธ ๐๕๑๒.๒๔/

สำนักวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
ถนนพระราม ๑ ปทุมวัน  
กรุงเทพมหานคร ๑๐๓๓๐

๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒

เรื่อง ขอเรียนเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือการวิจัย

เรียน คุณจารุกัญญา ราษฎร์ศิริ

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. โครงร่างวิทยานิพนธ์  
๒. แบบสอบถาม

ด้วย นายชนพล แก้ววงษ์ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา ชั้นปีที่ ๒ แผนกวิชาการจัดการนันทนาการการท่องเที่ยว สำนักวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้รับอนุมัติโครงร่างวิทยานิพนธ์เรื่อง “แนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตกรุงเทพมหานคร” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา ภายใต้การควบคุมของ ศาสตราจารย์ ดร.สมบัติ กาญจนกิจ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

เพื่อให้วิทยานิพนธ์มีความถูกต้อง และความสมบูรณ์ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ในกรณีคณะกรรมการบริหารหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต ใคร่ขอความอนุเคราะห์เรียนเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาเครื่องมือการวิจัยดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์เป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือการวิจัยด้วย  
จักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เฉลิม ชัยวัชราภรณ์)

คณบดี

หน่วยหลักสูตรการเรียนการสอนระดับบัณฑิตศึกษา ฝ่ายวิชาการและวิจัย

โทร.๐-๒๒๑๘-๑๐๑๖

โทรสาร ๐-๒๒๑๘-๑๐๑๖



ภาคผนวก ค  
ผลการสัมภาษณ์

ศูนย์วิจัยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ผลการสัมภาษณ์

ผู้วิจัยนำข้อมูลจากเครื่องบันทึกเสียงมาเปิดฟังและการจดบันทึกเพื่อวิเคราะห์ ซึ่งสามารถสรุปได้ตามประเด็นดังต่อไปนี้

### 1. จากการสัมภาษณ์ คุณพิชิต เอื้อสกุลเกียรติ ประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย วันที่ 8 มิถุนายน 2552 เวลา 18.00 น. สถานที่สัมภาษณ์ ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

คำถาม : ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรในการเตรียมตัวของผู้ใช้จักรยานหรือการเตรียมอุปกรณ์ต่างๆ ก่อนที่จะขี่จักรยาน ในแต่ละครั้ง ไม่ว่าจะเป็นการทอ้งเที่ยวเป็นกลุ่มหรือตามลำพัง

ตอบ : ถ้าจะถามว่าก่อนขี่จักรยานจะต้องเตรียมตัวอย่างไร อย่างแรกคือเตรียมร่างกายให้พร้อม หมายความว่าต้องแน่ใจว่าไม่เจ็บป่วยและไม่สบายต้องดูแลร่างกายของตัวเองให้พร้อมใช้งานอยู่ตลอด อีกอย่างต้องขี่จักรยานเป็น วางแผนเส้นทางก่อนเดินทางด้วย ถ้าเดินทางเป็นกลุ่มใหญ่ต้องมีการตกลงกันว่าใครจะเป็นจ่าฝูงและสัญญาณมือต่างๆ ให้พร้อม อย่างที่สองคือต้องเตรียมใจให้พร้อม ถ้าร่างกายพร้อมใจพร้อมแล้วอีกอย่างคือรถจักรยานคู่ใจก็ต้องพร้อมด้วย ก็คือการตรวจสอบสภาพรถจักรยานก่อนออกเดินทางถ้ามี 3 อย่างก็ไปได้เลย

คำถาม : ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตัวของผู้ใช้จักรยานในขณะที่ขี่จักรยานตามเส้นทางจักรยานหรือท้องถนนทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานครอย่างไร

ตอบ : ในขณะที่ขี่จักรยานต้องปฏิบัติตามกฎจราจร การขี่จักรยานของผู้ใช้จักรยาน ควรจะขี่ชิดซ้ายแต่ไม่ควรชิดมากเกินไปเพราะจะโดนเบียดตกถนนจากยานพาหนะอื่น สมาธิในการขี่ ความไม่ประมาทก็เป็นสิ่งสำคัญ ถ้าต้องขี่จักรยานในเวลากลางคืนควรเปิดสัญญาณไฟและติดอุปกรณ์สะท้อนแสงด้วยทุกครั้ง ไม่สวมใส่เสื้อผ้าสีทึบ ถ้าปั่นเป็นกลุ่มใหญ่ๆ จำเป็นมากที่ต้องรู้และปฏิบัติตามผู้นำในครั้งนั้นๆ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดโดยที่เราไม่รู้

คำถาม : หลังจากการขี่จักรยานเรียบร้อยแล้วผู้ที่ขี่จักรยานเองควรปฏิบัติตัวและมีการตรวจสอบสภาพของรถจักรยานหรือไม่อย่างไร

ตอบ : อย่างแรกเลยต้องอาบน้ำทำความสะอาดร่างกายเมื่อกลับถึงบ้าน แต่ถ้านับจากก้าวลจากจักรยานควรจะมีการผ่อนคลายกล้ามเนื้อ เพื่อลดอาการตึงของกล้ามเนื้อ กระดูกและก็จะได้ช่วยไม่ให้บาดเจ็บตามมาทีหลัง เมื่อจัดการกับตัวเองแล้วก็ต้องจัดการกับรถจักรยานของเราด้วย ก็ต้องตรวจดูอุปกรณ์ต่างๆ ของจักรยานว่าได้รับความเสียหายหรือชำรุดหรือไม่ ถ้าในกรณีขับขี่ยุคน้ำลุยโคลนตากฝน ก็ควรเช็ดทำความสะอาดให้เรียบร้อย

คำถาม : ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ในการจัดการด้านเส้นทางจักรยานที่มีอยู่ในกรุงเทพมหานครและควรมีการพัฒนาเส้นทางไปในทิศทางใด

ตอบ : คำคัญที่สุดคือควรได้รับการสนับสนุนอย่างจริงจังจากกรุงเทพมหานครและจากทางรัฐบาล ปัจจุบันเรื่องเส้นทางจักรยานมีการทำเส้นทางจักรยานแต่เป็นเพียงการตีเส้นบนทางเท้า หรือมีป้ายบอกเพียงว่าเป็นเส้นทางจักรยานซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับในด้านการใช้งานแล้วใช้งานได้ลำบากมากซึ่งถ้ามีการสนับสนุนอย่างจริงจังโดยคำนึงถึงการใช้งานได้จริงของจักรยานแล้วละก็ การจัดทำเส้นทางจักรยานชิดขอบถนน ด้านซ้ายโดยการตีเส้นแบ่งเขตอย่างชัดเจนรวมถึงออกกฎระเบียบการใช้เส้นทางจักรยาน ป้ายสื่อความหมายโดยเฉพาะบริเวณตามแยกต่างๆ ที่ชัดเจน และจริงจังมากกว่าเท่าที่เป็นอยู่ ให้คนหันมาเห็นได้ชัดเจนว่าการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยาน หรือแม้แต่การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันมีความปลอดภัย มีเส้นทางที่ใช้ได้จริง เพียงเท่านี้คนจะหันมาใช้จักรยานในการท่องเที่ยวและในชีวิตประจำวันมากขึ้นอย่างแน่นอน แผละผลพลอยได้คือสิ่งแวดล้อมที่ดีของกรุงเทพมหานครรวมทั้งคุณภาพชีวิตของคนที่ใช้ชีวิตในกรุงเทพก็ดีขึ้นด้วย ส่วนเส้นทางที่มีอยู่แล้วใช้การได้น้อยมาก คุณอาจจะมองว่าการใช้จักรยานสามารถขี่ได้ตามทางเท้าทั่วไปจึงมีการตีเส้นบนทางเท้า แต่แท้จริงแล้วถ้าจะให้ใช้งานได้จริงสภาพพื้นผิวเส้นทางต้องเรียบและสม่ำเสมอ แต่ไม่ได้หมายความว่าคนใช้จักรยานเรื่องมาก มันใช้ลำบากจริงๆ ครับ

คำถาม : ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ในด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ผู้ใช้จักรยานมีความจำเป็นต่อการใช้ประโยชน์ในการประกอบกิจกรรม เช่น สัญลักษณ์สื่อความหมาย หอ้งน้ำสาธารณะ ที่จอดจักรยาน เป็นต้น

คำตอบ : ส่วนนี้มันมีอยู่ทั่วไปในกรุงเทพแต่ถามว่าใช้งานได้หรือไม่ ตอบได้เลยว่าใช้งานลำบาก หรือบางอย่างไม่เหมาะสมกับการใช้งาน ไม่เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริง อย่างเช่นที่จอดรถจักรยานในปัจจุบันตามใต้สะพานลอย ขนาดจักรยานแม่บ้านเก่าๆ ไปจอดล็อกไว้ก็ยังหายเลย เพราะฉะนั้นคนที่มีความชอบและรักจักรยานจริงๆ ก็ไม่กล้าเอาไปจอด ทำให้เกิดข้อจำกัดในการใช้ประโยชน์จากจักรยาน ในแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในกรุงเทพมหานครควรที่จะสนับสนุนเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้จักรยานบ้าง ผมเชื่อว่าจะมีการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่เกิดขึ้นในกรุงเทพ ภาครัฐเองควรจะเห็นความสำคัญในการจัดการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกเพราะจะทำให้คนหันมาใช้จักรยานมากขึ้น ในส่วนของหอ้งน้ำสาธารณะมีความเห็นว่าควรทำความสะอาดให้สม่ำเสมอ และควรจัดให้มีที่จอดรถจักรยานที่มีความปลอดภัยด้วย ป้ายบอกทางหรือสัญลักษณ์สื่อความหมายสำหรับจักรยานควรมีอยู่เป็นระยะๆ และชัดเจน จะได้มองเห็นได้ง่ายเดินทางได้สะดวก

คำถาม : ปัจจุบันการใช้จักรยานในเขตกรุงเทพมหานครในด้านความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน ท่านคิดว่ามีความปลอดภัยอยู่ในระดับใด และควรมีมาตรการอย่างไรเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน

ตอบ : ควรที่จะมีการออกกฎระเบียบหรือออกเป็นกฎหมายที่มีความชัดเจนและคุ้มครองผู้ใช้จักรยาน แต่สภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบันคนที่ใช้จักรยานต้องช่วยเหลือตัวเอง บางครั้งในการ

เดินทางท่องเที่ยวที่สามารถที่จะใช้จักรยานเป็นพาหนะได้ แต่ก็ต้องพักไว้ก่อนด้วยเหตุผลเรื่องความปลอดภัย ทั้งการจอดรถ แสงสว่างไม่เพียงพอก็ไม่รู้ว่าจะปลอดภัยจากการลักขโมยหรือไม่ หรือเส้นทางนั้นปลอดภัยมากน้อยเพียงใด เพราะฉะนั้นการออกกฎระเบียบจากทางภาครัฐที่ใช้ได้จริงและเหมาะสมกับความเป็นจริงในปัจจุบันพร้อมบทลงโทษที่จริงจัง คงจะทำให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางจักรยาน ส่วนตัวของผู้ใช้เองควรสวมหมวกกันกระแทกและสร้างแบบอย่างค่านิยมในการขี่จักรยานอย่างปลอดภัย ทำตามกฎหมายจราจรหรือกฎระเบียบการใช้เส้นทางจักรยานอย่างเคร่งครัด

ถาม : ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ในด้านการฝึกอบรมความรู้ให้แก่ผู้ใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครหรือผู้นำในการเดินทางท่องเที่ยว

ตอบ : ปัจจุบันมีการจัดฝึกอบรมสำหรับผู้ใช้จักรยานมือใหม่ในทุกๆ ปี ปีละหนึ่งครั้ง เพราะการขี่จักรยานในกรุงเทพฯ จะแตกต่างกับการขี่ที่อื่นๆ เพราะมีความอันตรายจากการจราจรที่หนาแน่นกว่า เพราะฉะนั้นจำเป็นต้องมีการจัดอบรมด้านความรู้ในการขี่จักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร และในอนาคตน่าจะมีการเปิดฝึกอบรมไกด์นำเที่ยวทางจักรยานหรือผู้นำในการขี่จักรยานเพื่อเป็นการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวด้วย

ถาม : ท่านคิดว่าผู้ใช้จักรยานหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีส่วนในการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร ได้อย่างไรบ้าง

ตอบ : ควรมีการประชาสัมพันธ์ทางสื่อต่างๆ โดยการสนับสนุนจากภาครัฐในเรื่องการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและช่องทางของการเดินทางท่องเที่ยว เมื่อวันหนึ่งที่เรามีเส้นทางพร้อม สิ่งอำนวยความสะดวก ผู้ที่ต้องการขี่จักรยานมั่นใจในด้านความปลอดภัยก็จะมีคนที่หันมาท่องเที่ยวทางจักรยานในกรุงเทพมหานคร แหล่งท่องเที่ยวเองไม่ว่าจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวรูปแบบใดก็ควรที่จะให้การสนับสนุนเพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์การเดินทางท่องเที่ยวที่เป็นทางเลือกให้นักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยว และยังสามารถเพิ่มกลุ่มเป้าหมายของการท่องเที่ยวได้ นอกจากนี้กรุงเทพมหานครเองควรมีการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวทางจักรยานอยู่อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้คนเห็นว่าการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครเป็นเรื่องที่เป็นไปได้ ส่วนใหญ่แล้วคนที่ปั่นจักรยานไปเที่ยวจะมีการวางแผนและศึกษาแหล่งเที่ยวนั้นๆ ด้วย และถ้ามีการสนับสนุนที่ดีจากแหล่งท่องเที่ยวก็จะทำให้เป็นจุดหมายของผู้ที่ใช้จักรยานท่องเที่ยว นั่นคือการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของกรุงเทพฯ ด้วย แถมยังเป็นการท่องเที่ยวที่ถือว่าไม่ทำลายสภาพแวดล้อมและความยั่งยืนแก่แหล่งท่องเที่ยว

คำถาม : การใช้จักรยานเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและการจราจรในกรุงเทพฯ ได้อย่างแน่นอน แต่ในความคิดเห็นของท่านคิดว่าผู้ใช้จักรยานหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในเขตกรุงเทพมหานครได้อย่างไร



คำตอบ : การขี่จักรยานทุกครั้งก็ถือว่าเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมแล้ว ในส่วนนี้ต้องอยู่ที่การร่วมแรงร่วมใจกันของทุกคน ที่สำคัญภาครัฐต้องให้ความสำคัญเพื่อที่จะสร้างเครือข่ายผู้ใช้จักรยานให้เพิ่มมากขึ้น จนสามารถเกิดเป็นค่านิยมการใช้จักรยานไม่ว่าจะเป็นด้านการท่องเที่ยวหรือปั่นจากบ้านไปหน้าปากซอยก็ตาม การที่ขี่จักรยานเป็นเครื่องมือในการท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์ถือว่าเป็นสิ่งที่ควรที่จะมีมานานแล้วเพราะจักรยานเองก็ไม่ได้เป็นพาหนะที่ทำลายสิ่งแวดล้อม และการจัดให้มีกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ควรคู่กัน ไปด้วยจะเป็นแนวทางที่ดีในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมของกรุงเทพฯได้อีกทาง อีกทั้งเป็นกิจกรรมแบบอย่างแก่เยาวชนรุ่นหลังได้

## 2. จากการสัมภาษณ์ คุณมงคล วิยะระณะ รองประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย วันที่ 6 มิถุนายน 2552 เวลา 17.20 น. สถานที่สัมภาษณ์ ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

คำถาม : ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรในการเตรียมตัวของผู้ใช้จักรยานหรือการเตรียมอุปกรณ์ต่างๆ ก่อนที่จะขี่จักรยาน ในแต่ละครั้ง ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวเป็นกลุ่มหรือตามลำพัง

ตอบ : ก็คงต้องดูแลความพร้อมของรถจักรยาน ตรวจสอบอุปกรณ์ต่างๆ ที่ติดตั้งไว้บนรถจักรยาน ไม่ว่าจะเป็นไฟ วัสดุสะท้อนแสง ล้อ ยาง ความตึงของโซ่เพราะถ้ามันมากไปก็จะทำให้โซ่ขาด แล้วก็ต้องมีการวางแผนเส้นทางก่อนที่จะออกเดินทาง ต้องดูว่าวันนี้เราจะปั่นไปไหน และใช้เส้นทางใดจึงจะเหมาะสม ดูแล้วปลอดภัย เตรียมชุดขี่จักรยานที่เหมาะสม กันแดดกันลมได้ ใส่หมวกกันกระแทกด้วยทุกครั้ง สำหรับชุดที่ใช้ขี่จักรยานเป็นประจำต้องดูแลรักษาความสะอาดซักอยู่เสมอ รวมถึงอุปกรณ์อื่นๆ ด้วย

คำถาม : ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตัวของผู้ใช้จักรยานในขณะที่ขี่จักรยานตามเส้นทางจักรยานหรือท้องถนนทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานครอย่างไร

ตอบ : ในขณะที่เราขี่จักรยานอยู่ควรที่จะใช้ความระมัดระวังสิ่งกีดขวางในเส้นทาง เช่น ท่อระบายน้ำ ขานพาหนะอื่นๆ ตัวคนขี่จักรยานต้องมีสติอยู่ตลอดเวลา ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด มีวินัยในตัวเอง มีการให้สัญญาณทุกครั้งที่ต้องการเปลี่ยนทิศทางเพราะถามว่าทำไม ก็เพราะว่าจักรยานไม่มีไฟเลี้ยวต้องมีการใช้สัญญาณมือ เพื่อสื่อสารกับขานพาหนะอื่นหรือผู้ใช้จักรยานด้วยกันเอง หรือถ้าในกรณีขับขี่ยกกลางคืนก็อย่าลืมติดอุปกรณ์สะท้อนแสง ไฟหน้าหลังรถจักรยาน ใส่เสื้อที่คนหรือรถคันอื่นเห็นได้ง่าย

คำถาม : หลังจากการขี่จักรยานเรียบร้อยแล้วผู้ที่ขี่จักรยานเองควรปฏิบัติตัวและมีการตรวจสอบสภาพของรถจักรยานหรือไม่อย่างไร

ตอบ : หลังจากการขี่จักรยานก็ควรที่จะพักผ่อนให้เพียงพอ ดื่มน้ำชดเชยมากๆ ทำความสะอาดร่างกาย รวมทั้งตรวจดูด้วยว่ารถจักรยานของเราอยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้หรือไม่ หรือลองประเมินประสิทธิภาพของมันจากการใช้งานครั้งล่าสุด จะได้หาจุดบกพร่องและแก้ไขให้

พร้อมใช้งานอยู่เสมอ และบางที่ถ้าจะให้ดีก็ไปชักชวนคนอื่นให้มาขี่จักรยานอาจจะเริ่มต้นจากคนในครอบครัวเราก่อนก็ได้ ก็คงจะทำให้มีคนขี่จักรยานเพิ่มขึ้นเพียงวันละคนก็คงดี

คำถาม : ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ในการจัดการด้านเส้นทางจักรยานที่มีอยู่ในกรุงเทพมหานครและควรมีการพัฒนาเส้นทางไปในทิศทางใด

ตอบ : เส้นทางจักรยานที่ใช้กันอยู่ในกรุงเทพ ที่เป็นเส้นทางจักรยานจริงๆ ใช้ได้ไม่กี่ที่หรอก เพราะเส้นทางจักรยานที่มี เกิดจากคนที่ทำเส้นทางจักรยานไม่ได้เป็นคนใช้จักรยานเอง คนใช้จักรยานเป็นประจำไม่ได้มีส่วนร่วมในการวางแผนจัดการในการทำเส้นทาง ทีนี้ก็เลยเกิดกรณีที่ว่าทำทางจักรยานมาแล้วแต่ไม่มีใครใช้งาน เพราะใช้งานลำบากมาก ยกตัวอย่างทางจักรยานที่ถนนลาดพร้าวที่มีการตัดผ่านป้ายรถเมล์ อย่าวว่าแต่รถจักรยานเลยคนเดินเท้ายังเบียดกันจนต้องลงไปเดินข้างล่าง จักรยานก็เลยหมดสิทธิ์ ซึ่งแท้จริงแล้วเส้นทางลาดพร้าวคนใช้จักรยานมากพออยู่แล้วด้วยอุปสรรคที่มีคนก็เลยท้อ ทำให้คนใช้จักรยานน้อยลง สิ่งเหล่านี้ก็ต้องหวังว่ากรุงเทพมหานครก็ดี รัฐบาลก็ดี จะมองเห็นประโยชน์การใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครและให้การสนับสนุนอย่างจริงๆ จังๆ สักที

คำถาม : ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ในด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ผู้ใช้จักรยานมีความจำเป็นต่อการใช้ประโยชน์ในการประกอบกิจกรรม เช่น สัญลักษณ์สื่อความหมาย ห้องน้ำสาธารณะ ที่จอดจักรยาน เป็นต้น

คำตอบ : ถ้าเป็นไปได้ควรจัดให้มีอยู่เป็นระยะๆ ตามเส้นทางทั่วทั้งกรุงเทพมหานคร และคำนึงถึงสภาพความจริงของการใช้งานในปัจจุบัน ควรปรับปรุงจุดบริการน้ำดื่มสาธารณะห้องน้ำสาธารณะที่เพียงพอและใช้งานได้จริงโดยอาจจะเริ่มทดลองให้มีภายในสวนสาธารณะก่อน แล้วจึงขยายไปตามจุดต่างๆ ของกรุงเทพก็ได้ ผมเชื่อว่าคนใช้จักรยานยังต้องการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ

คำถาม : ปัจจุบันการใช้จักรยานในเขตกรุงเทพมหานครในด้านความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน ท่านคิดว่าจะมีความปลอดภัยอยู่ในระดับใด และควรมีมาตรการอย่างไรเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน

ตอบ : ต้องเริ่มจากตัวของผู้ใช้จักรยานเอง โดยการป้องกันตัวเอง ใส่หมวกกันกระแทก สายรัดบริเวณข้อต่อ สายรัดคาง อุปกรณ์สะท้อนแสงที่เสริมเข้ามาเพื่อให้ปลอดภัยในการเดินทาง ต่อมาคือการร่วมมือกันในทุกฝ่ายในการกำหนดกฎระเบียบระหว่างผู้ใช้จักรยานกับผู้ใช้ยานพาหนะอื่น และมีบทลงโทษที่ใช้ได้จริง ไม่ใช่เพียงการตั้งขึ้นมาลอยๆ แล้วไม่มีใครทำตาม ในด้านพื้นผิวเส้นทางก็มีส่วนสำคัญในเรื่องของความปลอดภัย โดยส่วนตัวคิดว่าสภาพพื้นผิวเส้นทางควรเรียบสม่ำเสมอจะทำให้การขับขี่สะดวกและปลอดภัยทั้งจักรยานเองและพาหนะประเภทอื่นอันนี้พูดถึงกรณีการใช้เส้นทางร่วมกัน อีกอย่างถ้าจะส่งเสริมให้คนหันมาท่องเที่ยวโดยการใช้จักรยานแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ รวมถึงหน่วยงานภาครัฐต้องสนับสนุนงบประมาณในการจัดสร้างที่จอด

รถจักรยานที่ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัยต่อการลัดขโมย เพราะในความคิดผมเองในส่วนนี้ เป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้คนกล้าที่จะนำจักรยานออกมาใช้มากขึ้น

ถาม : ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ในด้านการฝึกอบรมความรู้ให้แก่ผู้ใช้จักรยานใน กรุงเทพมหานครหรือผู้นำในการเดินทางท่องเที่ยว

ตอบ : การใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ควรที่จะมีการสนับสนุนจัดอบรมให้กับผู้ใช้จักรยาน ในหลักเบื้องต้นในการขี่จักรยานท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานคร ไม่ว่าจะเป็นการบอกถึง เรื่องเส้นทาง ระยะทาง แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ที่มีอยู่ในกรุงเทพมหานคร ระยะเวลาในการเดินทาง ในแต่ละช่องทาง การวางแผนและกำหนดจุดหมายปลายทาง สภาพแวดล้อมทั่วไปใน กรุงเทพมหานคร รวมถึงการอบรมให้ความรู้การซ่อมแซมจักรยานหรือแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในเรื่องการปรับแต่งจักรยาน การเปิดอบรมหลักสูตรผู้นำเที่ยวทางจักรยาน การปฐมพยาบาลเบื้องต้น สิ่งเหล่านี้ถือว่าเป็นส่วนสำคัญและความจะมีอยู่เสมอมาเสมอทุกๆ ปี แต่ในตอนนี้ชมรมของเราก็มีกา เปิดอบรมอยู่บ้างปีละ 1 ครั้ง เป็นการอบรมสำหรับผู้ขี่จักรยานมือใหม่ ถ้าจะมีการสนับสนุนด้านบุคลากรผู้เชี่ยวชาญในการอบรมในส่วนอื่นที่ว่ามาในตอนแรกก็จะดีมาก

ถาม : ท่านคิดว่าผู้ใช้จักรยานหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีส่วนในการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร ได้อย่างไรบ้าง

ตอบ : อยากให้มีการทำแผนที่เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในกรุงเทพฯ ที่เป็นมาตรฐาน อย่างที่เมืองนอกมี รวมทั้งการประชาสัมพันธ์ให้คน ไม่ว่าจะเป็นคนไทยเองหรือชาวต่างชาติ ได้รู้ว่าการท่องเที่ยวทางจักรยานก็มีอยู่ในส่วนหนึ่งของการเดินทางในกรุงเทพฯ การร่วมมือของแหล่งท่องเที่ยวก็มีส่วนสำคัญในการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางจักรยานเช่น จัดให้มีที่จอดจักรยานที่ได้มาตรฐาน มีความสะดวกและปลอดภัย แถมยังได้ประโยชน์ทั้ง 2 ทั้งแหล่งท่องเที่ยวเองและกรุงเทพมหานครรวมถึงตัวนักท่องเที่ยวด้วย แต่สภาพที่เป็นอยู่เราผู้ใช้จักรยาน เป็นเหมือนชนกลุ่มน้อยบางคนอาจจะไม่รู้จกด้วยซ้ำว่ากรุงเทพสามารถขี่จักรยานเที่ยวได้

คำถาม : การใช้จักรยานเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและการจราจรในกรุงเทพฯ ได้อย่างแน่นอน แต่ในความคิดเห็นของท่านคิดว่า ผู้ใช้จักรยานหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในเขตกรุงเทพมหานครได้อย่างไร

คำตอบ : ก็ส่งเสริมให้มีกิจกรรมควบคู่ไปกับการขี่จักรยาน เช่น การปลูกป่า การรีไซเคิลจักรยานเก่าใช้ใหม่แก่ผู้ที่ต้องการ กิจกรรมสาธารณะประโยชน์ต่างๆ แต่ถ้าจะมองกันจริงๆ แล้วตัวของจักรยานนี้แหละเป็นเครื่องมือในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่ดีเลย ทำกันอย่างจริงจังมองเห็นประโยชน์ของจักรยานอย่างแท้จริง อีกหน่อยก็มีคนหันมาใช้จักรยานกันมากขึ้นเอง แล้วสิ่งแวดล้อมที่ดีจะหนีไปไหน การจราจรในกรุงเทพฯ ก็ไม่แออัด คุณภาพชีวิตคนเมืองก็ดีขึ้นตามมาเอง

3. จากการสัมภาษณ์ คุณเกตุ วรกำจร รองประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย วันที่ 12 มิถุนายน 2552 เวลา 16.10 น. สถานที่สัมภาษณ์ ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

คำถาม : ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรในการเตรียมตัวของผู้ใช้จักรยานหรือการเตรียมอุปกรณ์ต่างๆ ก่อนที่จะขี่จักรยาน ในแต่ละครั้ง ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวเป็นกลุ่มหรือตามลำพัง

ตอบ : ต้องแต่งกายให้รัดกุมเหมาะสำหรับการขี่จักรยาน ด้วยเสื้อผ้าที่มีชนิดสามารถป้องกันแดดได้ แต่ควรเป็นชุดที่สามารถระบายอากาศได้ดี สวมใส่อุปกรณ์ให้พร้อมทั้งหมดกัน กระแทก ถูมือ สายรัดสะท่อนแสง และอื่นๆ ที่จำเป็น อย่าลืมเตรียมน้ำดื่มไปด้วยเพราะถ้าร่างกายขาดน้ำจะทำให้เกิดอาการช็อกได้ และควรอย่างยิ่งในการวางแผนก่อนออกเดินทางเพื่อเป็นการกำหนดจุดหมายปลายทางและกิจกรรมที่ต้องการจะทำในตลอดการเดินทางและก่อนขี่จักรยานอย่าลืมวอลุ่มร่างกายให้พร้อมเพื่อป้องกันการบาดเจ็บ เคล็ดตึงของกล้ามเนื้อ

คำถาม : ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตัวของผู้ใช้จักรยานในขณะที่ขี่จักรยานตามเส้นทางจักรยานหรือท่องเที่ยวทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานครอย่างไร

ตอบ : ในกรณีที่ขี่เป็นกลุ่มอย่างที่เรากำลังอยู่ในทุกวันนี้ ไม่ควรขี่ซิกแซ็ก หรือการขี่ที่เป็นการรบกวนผู้อื่นเพราะจะทำให้จักรยานชนกันทำให้เกิดอันตรายในขณะที่ การหยุดรถไม่ควรหยุดทันทีก่อนหยุดควรให้สัญญาณมือและสังเกตสัญญาณจากผู้นำกลุ่มแล้วต้องสื่อสารส่งต่อให้ผู้ที่ตามมาได้รู้ การออกขี่เป็นกลุ่มควรช่วยเหลือผู้ใช้จักรยานที่อ่อนแอกว่า หยุดพักเป็นระยะหากสภาพอากาศร้อนมากๆ และดื่มน้ำบ่อยๆ ในการขี่จักรยานควรจัดการตัวเองด้วยคือต้องทำตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดเพราะถือว่าขี่จักรยานในกรุงเทพฯ มีความเสี่ยงสูงกว่าต่างจังหวัดเราต้องมีสมาธิในการขี่อยู่ตลอดเวลา ใช้สัญญาณเสียงจากจักรยานเท่าที่จำเป็นเท่านั้น สุดท้ายต้องเปิดสัญญาณไฟทุกครั้งเมื่อขี่จักรยานในที่ที่มีแสงสว่างน้อยโดยเฉพาะตอนกลางคืน

คำถาม : หลังจากการขี่จักรยานเรียบร้อยแล้วผู้ใช้จักรยานเองควรปฏิบัติตัวและมีการตรวจสอบสภาพของรถจักรยานหรือไม่อย่างไร

ตอบ : บางครั้งต้องพูดคุยกันในกลุ่มผู้ปั่นจักรยานถึงปัญหาที่เกิดในการเดินทางแต่ละครั้งเพื่อหาทางแก้ไขและทำความเข้าใจที่ตรงกันเพื่อความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางครั้งต่อไปพักผ่อนหาอาหารเติมพลังให้ตัวเองดื่มน้ำชดเชยมากๆ ตรวจสอบว่ารถจักรยานของเราอยู่ในสภาพสมบูรณ์หรือไม่ เช่น สภาพยางจักรยาน เกียร์ เบรก ระดับแฮนด์จักรยานและที่นั่งสัมพันธ์กับร่างกายเราหรือไม่ ถ้ารู้สึกว่ามีจุดบริเวณหลัง ขา รวมทั้งคอ เราก็ต้องศึกษาว่าจะปรับในระดับใดถึงจะเหมาะกับเรา หมั่นพูดคุยแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกันภายในกลุ่มเพื่อสร้างสัมพันธภาพและความรู้ต่างๆ หาข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวหรือจุดหมายปลายทางใหม่ เพื่อการเดินทางครั้งต่อไปจะได้ดูน่าสนใจน่าติดตามและยังเป็นการดึงดูดความสนใจให้คนมาขี่จักรยานกันมากๆ

คำถาม : ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ในการจัดการด้านเส้นทางจักรยานที่มีอยู่ในกรุงเทพมหานครและควรมีการพัฒนาเส้นทางไปในทิศทางใด

ตอบ : อยากให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหันมาสนใจทำเส้นทางจักรยานกันอย่างจริงจัง ใช้ได้จริงสักที เพราะมีแต่ประโยชน์ที่จะตามมาทั้งนั้น เพราะเส้นทางที่มีอยู่บอกตรงๆ ว่ามันใช้งานไม่ได้ เพราะคงไม่มีใครอยากจะไป อุ้มจักรยานสลัดกันไปอยู่แบบนี้ พื้นที่ของเส้นทางควรที่จะอยู่ในระดับเสมอกันตลอดแนวหรือพัฒนาเส้นทางจักรยาน ควบคู่ไปกับถนนสายหลัก มีเส้นแบ่งเขตหรือขอบคอนกรีตแยกทางจักรยานออกมาอย่างชัดเจนและมีการออกกฎระเบียบที่มีความเข้มงวดในการใช้เส้นทางรวมถึงบทลงโทษที่เป็นรูปธรรมสำหรับผู้ฝ่าฝืน จะดีมากถ้ามีการจัดทำแผนที่เส้นทางจักรยานในกรุงเทพมหานคร จะได้มีใช้กันจริงๆ สักที

คำถาม : ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ในด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ผู้ใช้จักรยานมีความจำเป็นต่อการใช้ประโยชน์ในการประกอบกิจกรรม เช่น สัญลักษณ์สื่อความหมายห้องน้ำสาธารณะ ที่จอดจักรยาน เป็นต้น

คำตอบ : สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในกรุงเทพมหานครที่มีอยู่ทั่วไปในกรุงเทพฯ ถ้าดูในด้านของความเพียงพอต่อความต้องการใช้หรือไม่ ก็ถือว่าเพียงพอแต่ตำแหน่งที่ตั้งสามารถใช้ประโยชน์ได้ไม่สะดวกมากนัก เพราะบริเวณที่ตั้งของสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ อยู่ห่างไกลกับจุดที่สามารถจอดจักรยานยกตัวอย่างเช่น ห้องน้ำสาธารณะผู้ใช้จักรยานต้องเสี่ยงต่อความปลอดภัยจากการสูญหายของจักรยาน เพราะไม่มีที่จอดรถจักรยานที่ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัยเพียงพอ ในบางแห่งห้องน้ำสาธารณะไม่สามารถใช้ได้ เนื่องจากชำรุดและขาดการดูแลรักษาความสะอาด อีกอย่างน้ำดื่มสาธารณะสังเกตให้ดูว่าไม่มีคนกล้าใช้เพราะไม่มั่นใจเรื่องความสะอาด

คำถาม : ปัจจุบันการใช้จักรยานในเขตกรุงเทพมหานครในด้านความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน ท่านคิดว่ามีความปลอดภัยอยู่ในระดับใด และควรมีมาตรการอย่างไรเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน

ตอบ : ถ้าจะให้ปลอดภัยต้องมีการออกกฎหมายหรือการกำหนดบทลงโทษที่เอามาใช้กันอย่างจริงจัง เคยมีการกำหนดกฎระเบียบของจักรยานเอาไว้แต่ก็ใช้ได้เพียงช่วงเวลาหนึ่งแล้วปัจจุบันก็หายไป อาจเป็นเพราะคนใช้จักรยานน้อยลงเมื่อมีการพัฒนาพาหนะที่ใช้น้ำมันแทนแรงคนเพิ่มระดับการคุ้มครองผู้ใช้จักรยาน ตัวผู้ใช้จักรยานเองก็ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด รวมถึงรู้จักป้องกันตัวเองโดยการสวมหมวกกันกระแทก สังเกตป้ายเตือนที่มีในระหว่างการเดินทางถึงอันตรายข้างหน้า ขับชิดด้านซ้ายของถนน ส่งสัญญาณมือทุกครั้งที่จะหยุดรถหรือเปลี่ยนทิศทาง

ถาม : ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ในด้านการฝึกอบรมความรู้ให้แก่ผู้ใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครหรือผู้นำในการเดินทางท่องเที่ยว

ตอบ : มีความคิดเห็นว่าควรมีการจัดประชุมหรืออบรมผู้ร่วมเดินทางให้มีความเข้าใจตรงกันในระยะสั้นๆ ในการเดินทางครั้งนั้นๆ เช่น กฎระเบียบภายในกลุ่มเพื่อจะได้เดินทางอย่างปลอดภัย การสนับสนุนวิทยากรให้ความรู้ด้านการปฐมพยาบาลเบื้องต้นอาจจะใช้เวลาในวันประชุมประจำเดือนของชมรมก็ได้ เปิดกว้างให้ผู้ที่สนใจเข้ามาฟังเพื่อเพิ่มความรู้ที่อาจจะมีประโยชน์ไว้ใช้ใน ช่วงของการจีจรรย์าน และจัดให้มีการอบรมผู้นำกลุ่มบ้างเพื่อเป็นการผลักดันหมุนเวียนการทำหน้าที่หัวหน้ากลุ่มและเข้าใจบทบาทซึ่งกันและกันเพื่อต่อการเข้าใจในการสื่อสารระหว่างที่จีจรรย์าน

ถาม : ท่านคิดว่าผู้ใช้จรรย์านหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีส่วนในการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางจรรย์านในเขตกรุงเทพมหานคร ได้อย่างไรบ้าง

ตอบ : ต้องได้รับความร่วมมือจากแหล่งท่องเที่ยวและจากหน่วยงานของรัฐในการที่จัดทำเส้นทางจรรย์านที่มีความเชื่อมต่อระหว่างแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในกรุงเทพฯ พอมีการจัดทำเส้นทางเชื่อมต่อแล้วก็ต้องจัดทำแผนที่แหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ในเส้นทางจรรย์านหรือแหล่งท่องเที่ยวที่จรรย์านสามารถเดินทางไปได้ หลังจากนั้นก็ประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวที่มีความต้องการที่จะเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถจรรย์านและประชาชนทั่วไปเพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว จัดให้มีจรรย์านเช่าตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ที่มีเส้นทางจรรย์าน อีกส่วนหนึ่งก็คงเกิดจากการชักชวนคนที่รู้จักมารวมกลุ่มกันท่องเที่ยวโดยปั่นจรรย์าน ท่องเที่ยวไปตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ และจัดกิจกรรมที่ส่งเสริมในเรื่องของการท่องเที่ยวทางจรรย์านให้สม่ำเสมอ

คำถาม : การใช้จรรย์านเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและการจราจรในกรุงเทพฯ ได้อย่างแน่นอน แต่ในความคิดเห็นของท่านคิดว่า ผู้ใช้จรรย์านหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในเขตกรุงเทพมหานครได้อย่างไร

คำตอบ : ในการเดินทางท่องเที่ยวโดยการจีจรรย์าน เราควรมีความภูมิใจว่าตัวของเราเป็นแบบอย่างที่ดีแก่ผู้อื่นได้ เช่น ทิ้งขยะให้เป็นที่ ไม่รูดล้ำเข้าไปในบริเวณที่หวงห้าม ช่วยส่งเสริมในทุกกิจกรรมเพื่ออนุรักษ์และฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม สร้างค่านิยมของคนไทยใหม่ในการใช้จรรย์านจัดทริปกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเช่นที่ทางชมรมทำอยู่ตอนนี้คือ ทริปปลูกป่า การประกอบกิจกรรมสาธารณะประโยชน์เท่าที่ทำได้

#### 4. จากการสัมภาษณ์ คุณจารุกัญญา ราษฎร์ศิริ เลขาธิการชมรมจรรย์านเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย วันที่ 13 มิถุนายน 2552 เวลา 17.30 น. สถานที่สัมภาษณ์ ชมรมจรรย์านเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

คำถาม : ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรในการเตรียมตัวของผู้ใช้จรรย์านหรือการเตรียมอุปกรณ์ต่างๆ ก่อนที่จะจีจรรย์าน ในแต่ละครั้ง ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวเป็นกลุ่มหรือตามลำพัง

ตอบ : จัดเตรียมอุปกรณ์ที่จำเป็นตามรูปแบบการเดินทางในแต่ละครั้งด้วยตัวเอง อย่างเช่นอุปกรณ์ในการซ่อมจักรยานเบื้องต้น ไฟสัญญาณติดจักรยาน น้ำและอาหารเท่าที่จำเป็น อุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น แล้วตรวจสอบความพร้อมของจักรยานครั้งสุดท้ายก่อนเดินทาง รวมถึงสภาพร่างกายเราก็ต้องพร้อมด้วย ตกกลางทำความเข้าใจกันในกลุ่มในรายละเอียดต่างๆ ให้ชัดเจน

คำถาม : ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตัวของผู้ใช้จักรยานในขณะที่ขี่จักรยานตามเส้นทางจักรยานหรือท้องถนนทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานครอย่างไร

ตอบ : ในขณะที่เราขี่จักรยานต้องใช้ความระมัดระวังยานพาหนะชนิดอื่น การขี่จักรยานต้องไม่ไปรบกวนผู้อื่นรักษากฎจราจรอย่างเคร่งครัดและคอยสังเกตสัญญาณต่างๆ ทางด้านหน้า และต้องปฏิบัติตามพร้อมๆกับเราเองก็ต้องสื่อสารต่อให้คนด้านหลังรู้ด้วยในสิ่งที่ผู้นำหรือผู้ที่อยู่ด้านหน้าเราสื่อสารมา เปิดสัญญาณไฟหน้าหลังทุกครั้งในการขี่จักรยานตอนกลางคืน

คำถาม : หลังจากการขี่จักรยานเรียบร้อยแล้วผู้ที่ใช้จักรยานเองควรปฏิบัติตัวและมีการตรวจสอบสภาพของรถจักรยานหรือไม่อย่างไร

ตอบ : หลังจากขี่จักรยานเสร็จแล้วต้องยืดร่างกายเพื่อลดอาการบาดเจ็บหลังจากการขี่จักรยาน มีการพูดคุยกับสมาชิกเพื่อสร้างสัมพันธภาพ ถามไถ่สารทุกข์สุกดิบซึ่งกันและกัน ตรวจสอบสภาพรถจักรยานทุกครั้งว่าอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานในครั้งต่อไปหรือไม่ ถ้ามีส่วนใดสึกหลอจะได้แก้ไขซ่อมแซม ทำความสะอาดจักรยานและอุปกรณ์ต่างๆ เพื่อเป็นการรักษาสุขภาพของตนเอง อาบน้ำชำระล้างร่างกาย บางครั้งอาจจะมีการพูดคุยถึงแผนการเดินทางครั้งต่อไปบ้าง เพื่อเป็นประโยชน์เวลาเตรียมตัวและแชร์ประสบการณ์ความรู้กับคนอื่น

คำถาม : ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ในการจัดการด้านเส้นทางจักรยานที่มีอยู่ในกรุงเทพมหานครและควรมีการพัฒนาเส้นทางไปในทิศทางใด

ตอบ : โดยส่วนตัวมีความคิดเห็นว่าพื้นถนนในกรุงเทพฯ ไม่ว่าจะเส้นทางหลักหรือเส้นทางจักรยาน ในช่วงสายสุดท้ายที่จักรยานสามารถขี่สัญจรไปมาได้มักเป็นอุปสรรคมาก เพราะส่วนใหญ่ถนนด้านซ้ายสุดมักจะชำรุดผุพังของพื้นผิวถนน การวางฝาท่อระบายน้ำที่วางในแนวยา ซึ่งทำให้ล้อหน้าของจักรยานตกลงในช่องของฝาท่อ จนเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงหลายครั้ง มีความต้องการอย่างมากในการพัฒนาสร้างเส้นทางที่ใช้งานได้จริง หรือจัดทำทางเฉพาะของจักรยาน ไม่ต้องกว้างมาก เป็นทางเล็กๆ ก็ได้แต่อยากที่จะให้ใช้งานได้จริงๆ และมีความปลอดภัยในการใช้เส้นทางมากกว่าที่เป็นอยู่

คำถาม : ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ในด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ผู้ใช้จักรยานมีความจำเป็นต่อการใช้ประโยชน์ในการประกอบกิจกรรม เช่น สัญลักษณ์สื่อความหมาย ห้องน้ำสาธารณะ ที่จอดจักรยาน เป็นต้น

คำตอบ : อยากให้มีจัดทำป้ายเตือนยานพาหนะอื่น โดยเฉพาะบริเวณแยกต่างๆ สัญลักษณ์สื่อความหมายบนพื้นถนน ปรับปรุงสุขาสาธารณะและเพิ่มห้องอาบน้ำสาธารณะ ภาครัฐควรที่จะสนับสนุนจัดให้มีจักรยานเช่าตามจุดต่างๆ ทั่วกรุงเทพมหานครและสร้างที่จอดรถจักรยานที่มีความปลอดภัยและได้มาตรฐาน โดยคำนึงถึงสภาพการใช้งานจริง มีป้ายบอกเส้นทางและจำนวนระยะทางอยู่เป็นระยะในเส้นทางจักรยาน

คำถาม : ปัจจุบันการใช้จักรยานในเขตกรุงเทพมหานครในด้านความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน ท่านคิดว่ามีความปลอดภัยอยู่ในระดับใด และควรมีมาตรการอย่างไรเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน

ตอบ : ไม่มีความปลอดภัยเท่าที่ควร ควรมีการกำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษที่ชัดเจนและทำได้จริง ป้ายเตือนต่างๆ ต้องมีความถูกต้องและเข้าใจตรงกันของผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกชนิดก็ต้องหวังให้ภาครัฐมองเห็นความสำคัญของจักรยานเพื่อถ้าไม่ปลอดภัยจากการใช้จักรยานก็คงไม่ยอมมีใครใช้จักรยาน ตัวผู้ใช้จักรยานก็ควรสวมหมวกกันกระแทกสายรัดข้อต่อ ถู่มือให้เรียบร้อยด้วย

ถาม : ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ในด้านการฝึกอบรมความรู้ให้แก่ผู้ใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครหรือผู้นำในการเดินทางท่องเที่ยว

ตอบ : น่าจะมีการเปิดฝึกอบรมหลักสูตรไกด์นำเที่ยว ที่เป็นการท่องเที่ยวด้วยการใช้จักรยานในกรุงเทพฯ หลักสูตรช่างซ่อมจักรยาน การปฐมพยาบาลเบื้องต้นเพราะว่าสิ่งเหล่านี้คนใช้จักรยานเองก็น่าจะได้มีโอกาสใช้ประโยชน์จากการที่ได้เข้ารับการอบรม

ถาม : ท่านคิดว่าผู้ใช้จักรยานหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีส่วนในการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร ได้อย่างไรบ้าง

ตอบ : ถ้าภาครัฐมีความตั้งใจจริงในการที่จะพัฒนาในเรื่องของจักรยานแล้ว เชื่อได้ว่าอย่างแรกที่จะตามมาคือช่องทางการท่องเที่ยวในกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นมาอีกรูปแบบหนึ่ง เพราะว่ามีคนสนใจ สนับสนุนอย่างเอาใจจริงเอาใจ มีความพร้อมในทุกๆ ด้านที่ว่ามา คนเค้าก็ใช้จักรยานได้สะดวก แล้วใครจะไม่มาใช้ แล้วการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางจักรยานก็เป็นเรื่องง่ายขึ้น พร้อมทั้งจัดทำแผนที่ประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางจักรยานในกรุงเทพฯ ควบคู่กันไป แหล่งท่องเที่ยวก็ควรที่จะให้ความร่วมมือ ในการอำนวยความสะดวกด้านที่จอดรถและการรักษาความปลอดภัยเพื่อป้องกันการลักขโมยจักรยานและอุปกรณ์ของจักรยาน

คำถาม : การใช้จักรยานเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและการจราจรในกรุงเทพฯ ได้อย่างแน่นอน แต่ในความคิดเห็นของท่านคิดว่า ผู้ใช้จักรยานหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในเขตกรุงเทพมหานครได้อย่างไร



คำตอบ : ควรจัดให้มีกิจกรรมระหว่างการเดินทางท่องเที่ยว เช่น การปลูกป่า การรีไซเคิลจักรยานเก่า นำกลับมาใช้ใหม่ เน้นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ทำตัวเป็นแบบอย่างที่ดีในการขี่จักรยานโดยไม่ทิ้งขยะตามทาง ทิ้งลงถังขยะเท่านั้น

##### 5. จากการสัมภาษณ์ รต. ลิขิต กุศลสันเทียะ กรรมการฝ่ายกิจกรรม วันที่ 15 มิถุนายน 2552 เวลา 18.20 น. สถานที่สัมภาษณ์ ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

คำถาม : ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรในการเตรียมตัวของผู้ใช้จักรยานหรือการเตรียมอุปกรณ์ต่างๆ ก่อนที่จะขี่จักรยาน ในแต่ละครั้ง ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวเป็นกลุ่มหรือตามลำพัง

ตอบ : ตรวจสอบสภาพของรถจักรยานด้วยตัวเอง ให้เราแน่ใจว่าจักรยานที่เราจะขี่อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน เช่น ยาง โช้ เบรก เกียร์ ยางอะไหล่(ยางใน) ชุดปะยาง อย่าลืมว่ารถพร้อมแล้วคนก็ต้องพร้อมด้วย พักผ่อนให้เพียงพอ เตรียมน้ำดื่ม อาหาร อุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นเท่าที่จำเป็น ก่อนออกเดินทางต้องพูดคุยสร้างข้อตกลงในการสื่อสาร และกำหนดจุดหมายปลายทางที่ชัดเจน

คำถาม : ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตัวของผู้ใช้จักรยานในขณะที่ขี่จักรยานตามเส้นทางจักรยานหรือท่องเที่ยวไปในเขตกรุงเทพมหานครอย่างไร

ตอบ : ใช้ความระมัดระวังในการขับขี่ ต้องมีสมาธิอยู่ตลอด ต้องตั้งใจปั่นไปตามแรงและความสามารถที่เรามีอยู่ ไม่ควรอย่างมากในการฝืนกำลังตัวเอง คอยสังเกตสัญญาณการหยุดหรือเปลี่ยนทิศทางจากผู้นำ ในการเบรกกะทันหันควรส่งสัญญาณมืออย่างรวดเร็วและใช้เบรกหลังก่อนจะทำให้ทรงตัวได้ดี ในการขี่จักรยานสิ่งสำคัญมากๆ ห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือฝืนกฎจราจร

คำถาม : หลังจากการขี่จักรยานเรียบร้อยแล้วผู้ที่ขี่จักรยานเองควรปฏิบัติตัวและมีการตรวจสอบสภาพของรถจักรยานหรือไม่อย่างไร

ตอบ : ก็ต้องตรวจสอบสภาพจักรยานอีกครั้ง ถ้าในกรณีขี่จักรยานในที่เปียกชื้นเปียกน้ำมา ควรเช็ดทำความสะอาดจักรยานเพื่อไม่ให้สนิม และอายุการใช้งานจักรยานเราก็จะสามารถใช้มันได้นานขึ้น จัดการกับรถแล้วอย่าลืมตัวเราเอง ยืดร่างกายเพื่อลดอาการบาดเจ็บกล้ามเนื้อที่จะเกิดตามหลัง

คำถาม : ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ในการจัดการด้านเส้นทางจักรยานที่มีอยู่ในกรุงเทพมหานครและควรมีการพัฒนาเส้นทางไปในทิศทางใด

ตอบ : รัฐบาลควรสนับสนุนการสร้างทางจักรยานอย่างจริงจังมากกว่าที่เป็นอยู่ ไม่ว่าจะเป็นพื้นผิวถนนทางจักรยานต้องเรียบและมีระดับที่สม่ำเสมอ ถ้าจะทำทางจักรยานคู่ไปกับถนนสายหลักก็อยากจะให้มีการกำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษอย่างจริงจัง ในประเด็นนี้ก็ต้องบังคับใช้ทั้งผู้ใช้จักรยานและยานพาหนะประเภทอื่นที่ทำผิดกฎ ความชัดเจนของป้ายเตือนต่างๆ ก็สำคัญ

นะ และควรมีเป็นระยะ ส่วนเส้นทางที่มีอยู่แล้วภาครัฐควรสนับสนุนงบประมาณในการดูแลปรับปรุงเส้นทางให้มีสภาพพร้อมใช้งาน อีกอย่างจะได้ประหยัดงบในการซ่อมแซม แทนที่เราจะไปแก้ปัญหาารถติดอากาศเป็นพิษ หันมาสนับสนุนจักรยานดีกว่าได้ทั้งรถไม่ติดและอากาศที่ดี

คำถาม : ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ในด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ผู้ใช้จักรยานมีความจำเป็นต่อการใช้ประโยชน์ในการประกอบกิจกรรม เช่น สัญลักษณ์สื่อความหมาย ห้องน้ำสาธารณะ ที่จอดจักรยาน เป็นต้น

คำตอบ : มีความต้องการให้ทางกรุงเทพมหานครปรับปรุงห้องน้ำสาธารณะที่มีอยู่เดิมให้มีความเหมาะสมขึ้น ทั้งด้านความสะอาดและความปลอดภัย เพิ่มห้องอาบน้ำให้มีจำนวนเพียงพอต่อความต้องการใช้ เพราะนอกจากผู้ใช้จักรยานในการท่องเที่ยวแล้วบางคนก็ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันด้วย การมีห้องอาบน้ำทำให้สะดวกมากขึ้นอีกทั้งจะทำให้คนมาใช้จักรยานอีกมากที่จอดรถจักรยานก็เหมือนกันควรจะต้องอยู่บริเวณที่ชุมชนและใกล้แหล่งที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้บริการ ที่จอดรถที่ดีควรได้มาตรฐานและปลอดภัยจากการถูกขโมย มีแสงสว่างที่เพียงพอ ที่จอดจักรยานที่ใช้กันอยู่ทุกวันนี้ไม่มีความปลอดภัยทำให้คนไม่กล้าเอาจักรยานออกมาใช้

คำถาม : ปัจจุบันการใช้จักรยานในเขตกรุงเทพมหานครในด้านความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน ท่านคิดว่ามีความปลอดภัยอยู่ในระดับใด และควรมีมาตรการอย่างไรเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน

ตอบ : ในการออกทริป แต่ละครั้งทางเราได้จัดให้มีอาสาดูแลรักษาความปลอดภัยอยู่แล้ว แต่ในมุมมองของการวางมาตรการโดยการออกเป็นกฎหมายจะสร้างระเบียบและเกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางจักรยานหรือเส้นทางที่มีคนใช้มากๆ ควรจะมีการจัดทำป้ายเตือนในบริเวณที่อันตราย เช่น ตามแยกต่างๆ สำหรับจักรยาน จัดให้มีกระจกเงาเพื่อดูจะได้มองเห็นรถที่สวนทางออกมา รมรงค์การสวมใส่หมวกกันกระแทก ทำการติดตั้งอุปกรณ์เสริมด้านความปลอดภัยสายรัดสะท้อนแสงและไม่ควรสวมเสื้อผ้าสีทึบในขณะที่ขี่จักรยาน แต่ทั้งหมดที่พูดมานะ สิ่งแรกก่อนที่จะให้คนอื่นช่วยคนรู้จักป้องกันตัวเองก่อนครับ

ถาม : ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ในด้านการฝึกอบรมความรู้ให้แก่ผู้ใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครหรือผู้นำในการเดินทางท่องเที่ยว

ตอบ : ในทุกๆ ปีเราได้มีการจัดให้มีการอบรมแก่ผู้ใช้จักรยานมือใหม่อยู่แล้ว แต่สิ่งที่อยากได้จากการสนับสนุนของภาครัฐคือการจัดให้มีการจัดอบรมในส่วนอื่นๆ บ้าง ไม่ว่าจะเป็นอบรมการเป็นไกด์นำเที่ยวทางจักรยานในกรุงเทพมหานคร การจัดอบรมเพื่อปรึกษาหารือในเรื่องการจัดทำเส้นทางจักรยาน โดยจัดให้ทุกส่วนมีส่วนร่วมในการกำหนดเส้นทางจักรยานในกรุงเทพฯ การให้ความรู้ในการซ่อมและประกอบจักรยานด้วยตนเอง

ถาม : ท่านคิดว่าผู้ใช้จักรยานหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีส่วนในการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร ได้อย่างไรบ้าง

ตอบ : การจัดทำเส้นทางจักรยานที่ผ่านในแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ได้ให้คนเห็นช่องทางในการท่องเที่ยวได้กว้างขึ้น จัดการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวในเส้นทางจักรยานควบคู่ไปกับแผนที่เส้นทางจักรยานแจกให้ฟรี การมีกิจกรรมการแข่งขันจักรยานในการส่งเสริมการท่องเที่ยวก็ได้จัดส่งเสริมการจัดเก็บสถิติของตัวเองในการใช้จักรยานด้วย โดยชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในการรวมกลุ่มของคนที่ต้องการท่องเที่ยวทางจักรยานในกรุงเทพฯ เพื่อสร้างเครือข่ายผู้ใช้จักรยานให้เพิ่มจำนวนมากขึ้น

คำถาม : การใช้จักรยานเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและการจราจรในกรุงเทพฯ ได้อย่างแน่นอน แต่ในความคิดเห็นของท่านคิดว่า ผู้ใช้จักรยานหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในเขตกรุงเทพมหานครได้อย่างไร

คำตอบ : เรามีการจัดกิจกรรมที่รณรงค์ด้านสิ่งแวดล้อมอยู่ตลอดมา เช่นการปั่นจักรยานไปปลูกป่า การรณรงค์ให้คนหันมาขี่จักรยานซึ่งเป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวที่ไม่ทำลายสภาพแวดล้อม และที่สำคัญเราได้ให้ความสำคัญในวัน Car Free Day รวมทั้งเรายังปลูกฝังให้สมาชิกทุกคนทำตัวเป็นตัวอย่างที่ดีด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วย และไม่พอเรายังให้คนของชมรมเรามีส่วนร่วมในกิจกรรมไม่ว่าใครจะจัดขึ้น เราให้ความร่วมมือแน่นอน เพราะว่าวัตถุประสงค์หนึ่งที่พวกเรามีกันอยู่ในความคิดนอกจากการท่องเที่ยวในเวลาว่าง ก็ยังหวังจะได้สิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ง  
ภาพถ่ายในการทำวิจัย

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย



สมาชิกชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย



โลโก้สัญลักษณ์ของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย



ภาพถ่ายผู้วิจัย ณ ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย



การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ของชมรมฯ



ผู้ใช้จักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร



การเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม



จักรยานแบบพับได้





จัดขบวนเตรียมตัวเดินทาง



การติดแถบสะท้อนแสงและตรวจเช็คสภาพรถจักรยานก่อนเดินทาง



### กระเป๋าพร้อมแถบสะท้อนแสง



จุดเริ่มต้นของโครงการวิ่งจักรยาน  
รวมใจปั่นรวมใจพลังอาเซียน

ร่วมฉลองครบรอบ 17 ปี วันสถาปนา TCC  
Photography : Tawanchai Pan-ngumyongwudai



มีจักรยานเป็นชีวิตชีวาของวันหนึ่ง  
ไม่เพียงแต่ความสนุก แต่ยังมีสุขภาพดี

ร่วมฉลองครบรอบ 17 ปี วันสถาปนา TCC  
Photography : Tawanchai Pan-ngumyongwudai



จักรยานหนึ่ง ... ความทรงจำที่งดงาม  
สำหรับคนที่ปั่นจักรยาน ... จักรยานหนึ่งคัน

ร่วมฉลองครบรอบ 17 ปี วันสถาปนา TCC  
Photography : Tawanchai Pan-ngumyongwudai



วิ่งลงบันไดที่ดูง่าย ... แต่ความสนุกก็มาพร้อมกับความท้าทาย

Photography : Tawanchai Pan-ngumyongwudai



สองรุ่นจ๋า ... สองสามรุ่นในสนามกอล์ฟที่จังหวัดตาก  
Photography : Toonand Pongkanyapornchai



จับผมเป็น ... วิชาหนังสืออ่าน ... ช่วงเวลาสั้นๆ  
สองสามรุ่นจ๋า ... ช่วงเวลาสั้นๆ  
Photography : Toonand Pongkanyapornchai

กิจกรรมจักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร



ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์**

<b>ชื่อ-สกุล</b>	นายชนพล แก้ววงษ์
<b>วัน/เดือน/ปี เกิด</b>	3 กันยายน 2527
<b>สถานที่อยู่ปัจจุบัน</b>	338 หมู่ 7 ถนนอุดร-หนองคาย ตำบลหนองบัว อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี 41000
<b>ประวัติการศึกษา</b>	พ.ศ. 2542 การศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนอุดรพิทยานุกูล พ.ศ. 2545 การศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนอุดรพิทยานุกูล พ.ศ. 2549 การศึกษาระดับปริญญาตรีวิทยาศาสตร์บัณฑิต คณะพลศึกษา สาขาวิชานันทนาการ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ (ประสานมิตร)

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย