

แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

โดย

|               |                  |           |             |
|---------------|------------------|-----------|-------------|
| นางสาวชลิตา   | กิจวิษยรุ่งเรือง | รหัสสถิติ | 56104010012 |
| นางสาวมินทิศา | ไชยคุณ           | รหัสสถิติ | 56166010019 |
| นายนิธิวัชร   | บุญประเสริฐ      | รหัสสถิติ | 56166010046 |
| นางสาวปาวิณา  | บุญเหลือ         | รหัสสถิติ | 56166010082 |
| นายสิริวัฒน์  | เล่าอรุณ         | รหัสสถิติ | 56166010084 |

อาจารย์ที่ปรึกษา

อาจารย์ ดร. กฤติกา สายณะวรรักษ์ชัย

รายงานการวิจัยฉบับนี้

เป็นส่วนหนึ่งของรายวิชา นจท 322 พื้นฐานการวิจัยด้านการท่องเที่ยว

ภาคการศึกษาที่ 1 ปีการศึกษา 2558

ลิขสิทธิ์ของคณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

## บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร และแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการขี่จักรยานในกรุงเทพมหานคร โดยกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยเชิงสุขภาพโดยการขี่จักรยาน จำนวน 400 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม โดยนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ทางสถิติโดยหาค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)

ผลการวิจัยพบว่า

1. ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ ด้านส่งเสริมการท่องเที่ยว ( $\bar{x} = 3.05$ , S.D. = 0.895) ด้านเส้นทางจักรยาน ( $\bar{x} = 2.74$ , S.D. = 0.940) ด้านความปลอดภัย ( $\bar{x} = 2.62$ , S.D. = 1.041) ด้านการฝึกอบรมความรู้ ( $\bar{x} = 2.58$ , S.D. = 0.985) และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ( $\bar{x} = 2.55$ , S.D. = 0.937)

2. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุ 20 – 40 ปี ระดับการศึกษาปริญญาตรี อาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,000 – 20,000 บาท

3. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้จักรยานทั่วไป มีความถี่ในการขี่จักรยาน 2 – 3 ครั้งต่อสัปดาห์ มีประสบการณ์ในการขี่จักรยานมากกว่า 5 ปี มีวัตถุประสงค์ในการขี่จักรยานเพื่อสุขภาพ/ออกกำลังกาย ปัจจุบันที่ทำให้อยากปั่นจักรยาน คือ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ประเภทของแหล่งท่องเที่ยวที่สนใจ คือ แหล่งท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ

คำสำคัญ : แนวทางการพัฒนา การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การขี่จักรยาน กรุงเทพมหานคร

## Abstract

The objectives of this research were to study health tourism behaviors by using bicycle and the development guideline of health tourism using bicycle in Bangkok Metropolis. The samples were 400 Thai tourist respondents who used bicycle for health tourism. A questionnaire was used as a survey tool and data were analyzed statistically using frequency, percentage, mean ( $\bar{x}$ ) and standard deviation (S.D.).

The results were as followed;

1. The opinions of respondent on development guideline of health tourism using bicycle in Bangkok Metropolis were ranked at moderate level of all aspects namely Tourism Promotion ( $\bar{x} = 3.05$ , S.D. = 0.895), Bicycle Lane ( $\bar{x} = 2.74$ , S.D. = 0.940), Safety ( $\bar{x} = 2.62$ , S.D. = 1.041), Training ( $\bar{x} = 2.58$ , S.D. = 0.985), Equipment and Facilities ( $\bar{x} = 2.55$ , S.D. = 0.937).

2. The majority of respondent was male whose age was between 20 – 40 years old. They were company employee who graduated from bachelor'degree with their income between 10,000 – 20,000 baht per month.

3. The majority of respondent rode the utility bicycle more than 2 – 3 times per week. They had bicycle experience more than 5 years ago with the main purposes of using bicycle for health and exercise. Additionally, the most significant factor which affected their motivation was eco friendly. Their main interesting destination was health attraction.

Key words : Development guideline, Health tourism, Using bicycle, Bangkok Metropolis

## ประกาศคุณูปการ

การวิจัยเรื่องแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ดำเนินการสำเร็จไปได้ด้วยดี เนื่องได้รับความกรุณาและความช่วยเหลือจากอาจารย์ ดร.กฤติกา สายณะวัตรชัย อาจารย์ที่ปรึกษาในการทำวิจัยที่คอยอบรมสั่งสอน ให้คำแนะนำในเรื่องต่างๆ ทั้งในเรื่องของการเรียนและการดำเนินชีวิต อาจารย์ได้เอาใจใส่ในกลุ่มวิจัยของนิสิตเป็นอย่างดีมาตลอด ทุ่มเทแรงกายแรงใจ จนทำให้วิจัยเล่มนี้มีความสมบูรณ์ ทางกลุ่มผู้วิจัยจึงขอขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่ง มา ณ โอกาสนี้

กลุ่มวิจัยขอขอบพระคุณอาจารย์ประจำสาขาวิศวกรรมการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ คณะวิศวกรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศทุกท่านที่ได้ให้ข้อคิดคำแนะนำรวมทั้งการตรวจสอบแก้ไข ปรับปรุงข้อบกพร่องต่างๆ ในงานวิจัย อันส่งผลให้วิจัยเล่มนี้มีความสมบูรณ์ และความถูกต้องมากยิ่งขึ้น

กลุ่มวิจัยขอขอบพระคุณ อาจารย์ ดร.คมสิทธิ เกียนวัฒนา อาจารย์ ดร.กิงกนก เสาวภาวงศ์ อาจารย์ ชัยวัชร พรหมจิตติพงศ์ อาจารย์ อังสุมาลิน จำนงชอบ และอาจารย์ ดร.โสมฤทัย สุนทรยาธร ที่ได้สละเวลาในการตรวจเครื่องมือในการวิจัยในครั้งนี้ ให้มีความถูกต้องและสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

กลุ่มวิจัยขอขอบพระคุณผู้ตอบแบบสอบถามและผู้ให้การสัมภาษณ์ทุกๆ คนที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์เป็นอย่างดี

ท้ายที่สุดนี้ทางกลุ่มผู้วิจัยขอขอบคุณความสำเร็จ และคุณค่าของวิจัยเล่มนี้ แต่ครอบครัวของสมาชิกภายในกลุ่มวิจัย ที่ให้การสนับสนุนทางด้านการศึกษาให้กับสมาชิกภายในกลุ่มวิจัยมาโดยตลอด รวมถึงเพื่อนๆ ในสาขาวิศวกรรมการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการที่คอยให้ความช่วยเหลือและให้กำลังใจมาโดยตลอด

คณะผู้วิจัย

24 ธันวาคม 2558

## สารบัญ

| บทที่  | หน้า |
|--|------|
| 1 บทนำ.....                                  | 1    |
| ภูมิหลัง.....                                | 1    |
| ความมุ่งหมายของการวิจัย.....                 | 2    |
| ความสำคัญของการวิจัย.....                    | 3    |
| ขอบเขตของการวิจัย.....                       | 3    |
| นิยามศัพท์เฉพาะ.....                         | 3    |
| กรอบแนวคิดในการวิจัย.....                    | 4    |
| 2 ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....            | 5    |
| แนวคิดและทฤษฎีแนวทางการพัฒนา.....            | 5    |
| แนวคิดและทฤษฎีการท่องเที่ยว.....             | 6    |
| แนวคิดและทฤษฎีการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ.....   | 9    |
| แนวคิดและทฤษฎีพฤติกรรม.....                  | 13   |
| ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับจักรยาน.....            | 22   |
| ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับกรุงเทพมหานคร.....      | 26   |
| งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....                   | 28   |
| 3 วิธีการดำเนินงานวิจัย.....                 | 32   |
| การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง..... | 32   |
| เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....              | 33   |
| ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ.....             | 34   |
| การเก็บรวบรวมข้อมูล.....                     | 35   |
| การจัดกระทำข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล.....  | 36   |

## สารบัญ (ต่อ)

| บทที่  | หน้า |
|--|------|
| 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....  | 37   |
| ผลการวิเคราะห์ข้อมูลของแบบสอบถาม.....  | 37   |
| ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม.....  | 38   |
| พฤติกรรมทางท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร.....  | 40   |
| ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยาน<br>ในกรุงเทพมหานคร.....                              | 44   |
| ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ใช้จักรยานเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนา<br>การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร..... | 50   |
| ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์.....  | 52   |
| 5 สรุปผลการวิจัย อภิปราย และข้อเสนอแนะ.....  | 56   |
| สรุปผลการวิจัย.....  | 56   |
| อภิปรายผลการวิจัย.....   | 60   |
| ข้อเสนอแนะ.....  | 67   |
| บรรณานุกรม.....  | 69   |
| ภาคผนวก.....   | 73   |
| ภาคผนวก ก รายนามผู้ทรงคุณวุฒิผู้ตรวจเครื่องมือการวิจัย.....  | 74   |
| ภาคผนวก ข เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....  | 76   |
| ประวัติผู้วิจัย.....   | 84   |

## สารบัญตาราง

| ตาราง |  | หน้า |
|-------|--|------|
| 1     | จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ.....  | 38   |
| 2     | จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ.....   | 38   |
| 3     | จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตาม<br>ระดับการศึกษา.....  | 39   |
| 4     | จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพ.....  | 39   |
| 5     | จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้<br>เฉลี่ยต่อเดือน.....   | 40   |
| 6     | จำนวนและร้อยละพฤติกรรมกรรท่งเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานใน<br>กรุงเทพมหานคร จำแนกตามการมีจักรยานส่วนตัวในปัจจุบัน.....                    | 40   |
| 7     | จำนวนและร้อยละพฤติกรรมกรรท่งเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานใน<br>กรุงเทพมหานคร จำแนกตามประเภทของจักรยานในการปั่นจักรยาน<br>ในแต่ละครั้ง..... | 41   |
| 8     | จำนวนและร้อยละพฤติกรรมกรรท่งเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานใน<br>กรุงเทพมหานคร จำแนกตามความถี่ในการใช้จักรยาน.....                           | 41   |
| 9     | จำนวนและร้อยละพฤติกรรมกรรท่งเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานใน<br>กรุงเทพมหานคร จำแนกตามประสบการณ์ในการขี่จักรยาน.....                        | 42   |
| 10    | จำนวนและร้อยละพฤติกรรมกรรท่งเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานใน<br>กรุงเทพมหานคร จำแนกตามวัตถุประสงค์ในการใช้จักรยาน.....                      | 42   |
| 11    | จำนวนและร้อยละพฤติกรรมกรรท่งเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานใน<br>กรุงเทพมหานคร จำแนกตามปัจจัยที่ทำให้อยากปั่นจักรยาน.....                    | 43   |
| 12    | จำนวนและร้อยละพฤติกรรมกรรท่งเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานใน<br>กรุงเทพมหานคร จำแนกตามความสนใจแหล่งท่องเที่ยว.....                          | 43   |

## สารบัญตาราง (ต่อ)

| ตาราง |  | หน้า |
|-------|--|------|
| 13    | ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ<br>แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยาน<br>ในกรุงเทพมหานคร.....                                  | 44   |
| 14    | ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ<br>แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานใน<br>กรุงเทพมหานคร ด้านเส้นทางจักรยาน.....               | 45   |
| 15    | ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ<br>แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานใน<br>กรุงเทพมหานคร ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก..... | 46   |
| 16    | ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ<br>แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานใน<br>กรุงเทพมหานคร ด้านความปลอดภัย.....                  | 47   |
| 17    | ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ<br>แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานใน<br>กรุงเทพมหานคร ด้านการฝึกอบรมความรู้.....            | 48   |
| 18    | ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ<br>แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานใน<br>กรุงเทพมหานคร ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว.....     | 49   |
| 19    | ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ใช้จักรยานเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนา<br>การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานเพื่อในกรุงเทพมหานคร.....  | 50   |



# บทที่ 1

## บทนำ

### ภูมิหลัง

การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญอย่างหนึ่งของประเทศไทยที่มีการเจริญเติบโตอย่างสม่ำเสมอ และมีความต่อเนื่องตั้งแต่อดีตอันเนื่องมาจากความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยี และการให้ข้อมูลข่าวสารของสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ทำให้ช่วยส่งเสริมให้มีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง จึงทำให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเติบโตได้อย่างรวดเร็วขึ้น ปัจจุบันการท่องเที่ยวมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจของประเทศอย่างมาก เพราะอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสามารถเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมหลักต่างๆ ทั้ง อุตสาหกรรมที่พักแรม อุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่ม อุตสาหกรรมขนส่งและการบริการ อุตสาหกรรมนันทนาการและความบันเทิง ตลอดจนอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าต่างๆ ที่ช่วยสนับสนุนให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีความพร้อมในการรองรับและตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว สามารถสร้างงาน สร้างรายได้จำนวนมากให้กับประเทศ (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. 2554: ออนไลน์; สมบัติ กาญจนกิจ. 2557)

ปัจจุบันการท่องเที่ยวมีหลากหลายรูปแบบ แต่การท่องเที่ยวที่ถือเป็นการท่องเที่ยวแนวใหม่ที่กำลังมาแรงที่ผู้คนส่วนใหญ่ให้ความนิยมและให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก คือการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพเพราะนอกจากนักท่องเที่ยวจะได้รับความสุข สนุกสนานจากการท่องเที่ยวแล้วยังช่วยส่งเสริมทางด้านอารมณ์ ความรู้สึก และช่วยให้นักท่องเที่ยวมีสุขภาพร่างกายและจิตใจที่แข็งแรง ที่ช่วยให้ทุกคนมีความพร้อมในการดำเนินชีวิตและการทำงานต่อไป ซึ่งการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพรูปแบบหนึ่งที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยว และมีความสนใจจำนวนมากคือการใช้จักรยานเพื่อการเดินทาง การออกกำลังกาย และการท่องเที่ยว โดยในประเทศไทยมีผู้ใช้จักรยานมากถึง 2,250,000 คน แบ่งเป็นผู้ใช้จักรยานในกรุงเทพฯ และปริมณฑลจำนวน 150,000 คน ผู้ใช้จักรยานในจังหวัดอื่นๆ อีกจำนวน 2,100,000 คน โดยในจำนวนนี้มีผู้ใช้จักรยานเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวมากถึง 260,000 คน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ในอนาคต (เว็บไซต์ออนไลน์เดลีนิวส์. 2554: ออนไลน์; เว็บไซต์บีบีซี เวิลด์. 2557: ออนไลน์) และดังจะเห็นได้จากการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อแม่ (Bike for mom) ซึ่งเป็นกิจกรรมที่รณรงค์ให้เข้าร่วมการปั่นจักรยานเพื่อเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้า พระบรมราชินีนาถ เนื่องในโอกาสสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 83 พรรษา ในวันที่ 12 สิงหาคม 2558 โดยการทำกิจกรรมในครั้งนี้มีจำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรมอย่างเป็นทางการจำนวนมากถึง 136,411 คน จนทำลายสถิติโลกโดยได้รับการรับรองจากกินเนสส์บุ๊ก (เว็บไซต์ไอบีซีฟอรัม. 2558; ออนไลน์)

การใช้จักรยานทั้งการเดินทาง การออกกำลังกาย และการท่องเที่ยวไม่เพียงแต่จะช่วยให้มีความสุข สนุกสนาน ยังช่วยประหยัดพลังงาน ลดมลพิษทางอากาศแล้วยังทำให้คนที่ใช้จักรยานมีสุขภาพร่างกาย และ สุขภาพจิตใจที่ดี แข็งแรง ช่วยให้อายุยืนยาว ช่วยลดความเสี่ยงจากโรคต่างๆ ได้จำนวนมาก ทั้งโรคหัวใจ โรค ความดัน โรคอ้วน และโรคมะเร็งได้อีกด้วย แต่ถึงแม้ว่าการใช้จักรยานจะมีประโยชน์ต่อสุขภาพร่างกายและ จิตใจ และมีคนให้ความสนใจจำนวนมาก แต่การใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร และประเทศไทยยังไม่ได้รับ การสนับสนุน และส่งเสริมเท่าที่ควรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในเรื่องเส้นทางจักรยาน สิ่งอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยจากการใช้จักรยาน ดังจะเห็นได้จากงานวิจัยของธนพล แก้ววงษ์ (2552) ที่พบว่า การใช้จักรยานยังไม่ได้รับการสนับสนุนมากพอจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีปัญหาอยู่หลายประการที่ส่งผล กระทบต่อกิจกรรมการปั่นจักรยาน ทั้งเส้นทางการปั่นจักรยานที่ขาดการดูแลเอาใจใส่ การใช้ประโยชน์ จากยานพาหนะประเภทอื่นบนทางจักรยาน สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ และมาตรการการรองรับความ ปลอดภัยแก่ผู้ใช้จักรยานอย่างเป็นรูปธรรม และจากงานวิจัยของวิโรจน์ ศรีสุรภานนท์ (2556) ที่พบว่าการใช้ จักรยานขาดความปลอดภัย ไม่มีเส้นทางจักรยาน การขาดความร่วมมือของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในด้าน การจัดกิจกรรมจักรยานในกรุงเทพมหานคร และด้วยความที่กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงที่มีความสำคัญ และถือเป็นสถานที่ที่นักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวมากที่สุดในประเทศไทย ซึ่งสามารถดึงดูดใจให้ นักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวได้จำนวนมาก โดยถ้าเราสามารถพัฒนา และส่งเสริมเส้นทางจักรยานใน กรุงเทพมหานครให้ดียิ่งขึ้นนอกเหนือจากสวนสาธารณะที่คนส่วนใหญ่นิยมเข้าไปขี่จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และเพื่อสุขภาพจำนวนมากอยู่แล้ว ก็จะทำให้กรุงเทพมหานครมีนักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยว และนิยม ใช้จักรยานในการเดินทางท่องเที่ยว การออกกำลังกาย และเพื่อสุขภาพเพิ่มมากขึ้น ทั้งยังเป็นการกระตุ้น รูปแบบการท่องเที่ยวโดยการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในกรุงเทพมหานครให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่ศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยาน ในกรุงเทพมหานคร และศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร เพื่อนำผลที่ได้ไปเป็นแนวทางในการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ดังนั้นผู้วิจัยจึงศึกษาวิจัยในเรื่องนี้

#### ความมุ่งหมายของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

## ความสำคัญของการวิจัย

1. เพื่อให้ทราบพฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อให้ทราบแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

## ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้กำหนดรายละเอียดของขอบเขตการวิจัย ดังนี้ กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยาน โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณ ดำเนินการโดยใช้แบบสอบถาม และข้อมูลเชิงคุณภาพดำเนินการโดยใช้แบบสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ในชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพในประเทศไทยโดยงานวิจัยนี้มุ่งศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

## นิยามศัพท์เฉพาะ

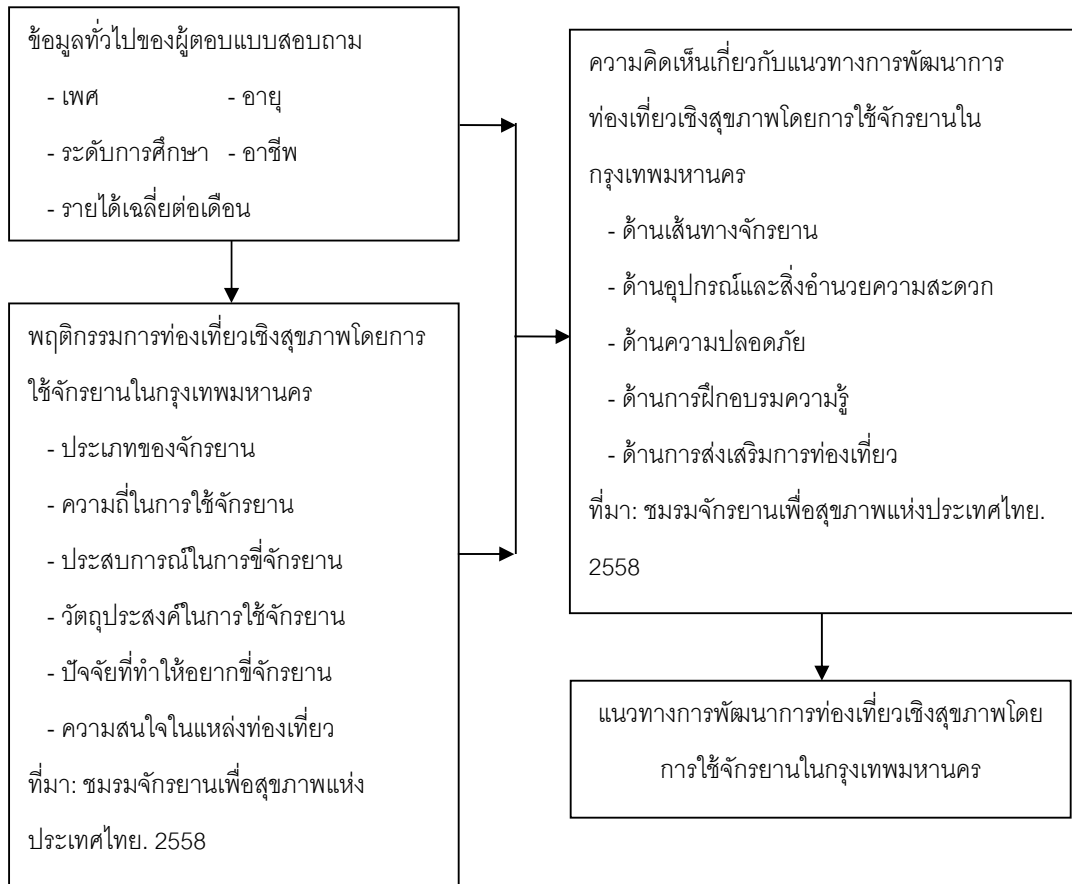
แนวทางการพัฒนา หมายถึง สิ่งที่เกิดการเปลี่ยนแปลงให้ดีขึ้น ความเจริญก้าวหน้า และการสร้างสรรค์สิ่งใหม่เพื่อการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพอย่างยั่งยืนโดยการใช้จักรยาน

การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ หมายถึง การเดินทางท่องเที่ยวเยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยวที่สวยงามในแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อเรียนรู้วิถีชีวิตและพักผ่อนหย่อนใจ โดยแบ่งเวลาทำการส่งเสริมสุขภาพโดยการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

การใช้จักรยาน หมายถึง การใช้จักรยานในการเดินทางท่องเที่ยว การออกกำลังกาย การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพไปยังพื้นที่ต่างๆ ในสวนสาธารณะ

กรุงเทพมหานคร หมายถึง สวนสาธารณะที่นักท่องเที่ยวคนไทยนิยมท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในกรุงเทพมหานครโดยใช้จักรยาน จำนวน 5 แห่ง ที่มีความปลอดภัย มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน ได้แก่ สวนวชิรเบญจทัศ สวนหลวงร. 9 ศูนย์กีฬาบึงหนองบอน สวนลุมพินี สวนเบญจกิติ และงาน A day bike fest 2015 ซึ่งถือเป็นงานจักรยานที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย

## กรอบแนวคิดในการวิจัย



## บทที่ 2

### ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่องแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเอกสาร แนวคิด ทฤษฎี หลักการ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยนำเสนอเป็นหัวข้อดังต่อไปนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีแนวทางการพัฒนา
2. แนวคิดและทฤษฎีการท่องเที่ยว
3. แนวคิดและทฤษฎีการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ
4. แนวคิดและทฤษฎีพฤติกรรม
5. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับจักรยาน
6. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับกรุงเทพมหานคร
7. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 1. แนวคิดและทฤษฎีแนวทางการพัฒนา

ความหมายแนวทางการพัฒนา

สัญญา สัญญาวิวัฒน์ (2523) ได้กล่าวไว้ว่า แนวทางการพัฒนา หมายถึง การเปลี่ยนแปลงที่มีการกำหนดทิศทาง หรือการเปลี่ยนแปลงที่ได้วางแผนไว้ล่วงหน้า ซึ่งทิศทางที่กำหนดขึ้นจะต้องเป็นการกระทำเชิงบวก จึงกล่าวได้ว่า การพัฒนาเป็นการเปลี่ยนแปลงที่พึงปรารถนา

นิรันดร์ จงวุฒิเวศน์ (2527) ได้กล่าวไว้ว่า แนวทางการพัฒนา หมายถึงความเจริญ การรอกงาม การเติบโตที่เต็มที่ โดยการพัฒนามีแนวความคิด แนวทางหรือวิธีการต่างๆ มีหลักการพื้นฐานที่จะทำให้บุคคลหรือประชาชนทั่วไปของสังคม เจริญเติบโตเต็มที่ทั้งทางร่างกาย และสติปัญญา ตลอดจน สามารถทำงานได้อย่างเต็มกำลังความสามารถ กล่าวคือ เป็นการพัฒนาศักยภาพของประชาชนให้มีขีดความสามารถในการเพิ่มผลผลิตเพิ่มรายได้ และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น และการพัฒนาจะสัมฤทธิ์ผลได้ก็ต่อเมื่อประชาชน เป็นผู้กระทำการพัฒนาโดยมีบทบาท และมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาอย่างแท้จริง

ทวี ทิมขำ (2528) ได้กล่าวถึงแนวทางการพัฒนาคือสิ่งที่มีผลกระทบต่อเราทุกคน ในทางใดทางหนึ่งไม่ใช่เป็นเพียงสิ่งที่ปัจเจกชนแต่ละคนต้องการที่จะยกระดับของตัวเองให้ดีขึ้นเท่านั้น เป้าหมายสูงสุด

ของการพัฒนา คือการยกระดับคุณภาพชีวิตของทุกคน ให้มีมาตรฐานสูงขึ้น ดังนั้น ควรมุ่งเน้นให้การพัฒนাবรรลุไปสู่เป้าหมาย ในทิศทางที่เกิดประโยชน์กับคนส่วนใหญ่

เกื้อ วงศ์บุญสิน (2540) ได้ให้ความหมายว่า แนวทางการพัฒนา หมายถึง ความก้าวหน้าหรือ การปรับปรุงเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีขึ้น ซึ่งเกิดจากกระบวนการหลายมิติ โดยการที่คนในสังคมมีเหตุมีผล มีทัศนคติ และความคิดที่ไม่มุงมาย มีวินัยทางสังคม มีการคิดและวางแผนการพัฒนา มีความเท่าเทียมกันทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งจะเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตการเปลี่ยนแปลงในด้านโครงสร้างทางสังคม

จากคำนิยามดังกล่าวผู้วิจัยสามารถสรุปได้ว่า แนวทางการพัฒนา คือ การก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในทางที่ดี เกิดความเจริญไปในทางที่ดีรวมถึงการสร้างสรรค์สิ่งใหม่ที่เป็นไปในทางที่ดี ตลอดจนการแก้ไขสิ่งที่มีอยู่แล้วให้เป็นไปในทางที่ดีขึ้นรวมถึงการรักษาสิ่งที่ดีอยู่แล้วให้คงอยู่และยั่งยืนยิ่งขึ้นไป

## 2. แนวคิดและทฤษฎีการท่องเที่ยว

ความหมายของการท่องเที่ยว

สมบัติ กาญจนกิจ (2557) ได้ให้ความหมายการท่องเที่ยวว่าเป็นกระบวนการนั้นหนาการรูปแบบหนึ่งที่เกิดขึ้นระหว่างเวลาว่าง ซึ่งได้มีการเดินทางเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย โดยเป็นการเดินทางจากที่หนึ่งที่มีจุดหมายที่อยู่อาศัย ไปยังอีกจุดหนึ่งมักถือเป็นแหล่งท่องเที่ยว โดยเป็นการเดินทางเพื่อเปลี่ยนบรรยากาศ และสิ่งแวดล้อม โดยนักท่องเที่ยวมีแรงกระตุ้น จากความต้องการในด้านกายภาพ ด้านวัฒนธรรม วิถีประเพณี จากสถานที่นั้นๆ

สุรเชษฐ์ เศรษฐมาส (2541) ได้ให้ความหมายการท่องเที่ยวว่าเป็นการเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังสถานที่ที่อยู่ห่างไกล โดยวัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยว คือการพักผ่อน ศึกษาเรียนรู้เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม และองค์ประกอบต่างๆ ของสถานที่ที่เดินทางไป ซึ่งเป็นสิ่งที่ไม่เคยพบเห็นในชีวิตประจำวันของที่อยู่อาศัยของตนเองและต้องมีการพักค้างแรมในสถานที่นั้นๆ

รชพร จันทรส์ว่าง (2546) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวว่า เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่มีวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน ทั้งที่เป็นการเดินทางเพื่อการพักผ่อน และประกอบกิจกรรมตามความสนใจเพื่อประกอบธุรกิจซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการทำงาน แต่มิได้หมายถึงการเดินทางเพื่อไปทำงานหรือประกอบอาชีพเป็นหลัก โดยเป็นการเดินทางจากที่หนึ่ง คือหมายถึง ที่อยู่อาศัย ไปยังอีกที่หนึ่งซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยว เพื่อเปลี่ยนบรรยากาศและสิ่งแวดล้อมจากที่อยู่อาศัยเดิม

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2544) ได้ให้ความหมาย การท่องเที่ยวว่า เป็นการพักผ่อนคลายความตึงเครียด และแสวงหาประสบการณ์แปลกใหม่ โดยจะต้องเป็นการเดินทางเพียงชั่วคราวเท่านั้นไม่ได้อาศัยอยู่เป็นการถาวร และผู้เดินทางจะต้องไม่ถูกบังคับให้เดินทางด้วยเช่นกัน จะต้องมีความเต็มใจที่จะเดินทาง

จากคำนิยามดังกล่าวผู้วิจัยสามารถสรุปได้ว่า การท่องเที่ยว คือ การเดินทางจากที่อยู่อาศัยของตนไปยังอีกที่หนึ่งซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยว โดยไม่ได้เป็นการเดินทางเพื่อมุ่งหาผลกำไรหรือประกอบอาชีพเป็นหลัก แต่เป็นการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อเปลี่ยนบรรยากาศและสิ่งแวดล้อมจากที่อยู่อาศัยเดิมเพื่อสร้างประสบการณ์การเรียนรู้ใหม่จากสิ่งที่ไม่ได้เดินทางไป โดยแต่ละสถานที่ก็จะให้ประสบการณ์ที่แตกต่างกันตามประเภทของสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ โดยการท่องเที่ยวได้จำแนกประเภทออกเป็น 7 ประเภท (Smith, 1997 อ้างถึงในศิริ ฮามสุโพธิ์, 2543) ดังนี้

1. การท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ (Recreational tourism) เป็นการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวได้เข้าร่วมการออกกำลังกาย ได้แก่ การวิ่ง ว่ายน้ำ แอโรบิค รวมถึงการปั่นจักรยาน ที่เป็นกิจกรรมที่นิยมทำร่วมกันเป็นหมู่คณะหรือเป็นทีมโดยมีจุดมุ่งหมายเดียวกันคือ การออกกำลังกาย ซึ่งแต่ละกิจกรรมก็จะมีสิ่งดึงดูดให้เกิดการท่องเที่ยว คือ ทัศนียภาพและลักษณะภูมิประเทศของแต่ละสถานที่ที่นักท่องเที่ยวได้เดินทางไปร่วมทำกิจกรรม

2. การท่องเที่ยวเพื่อชาติพันธุ์ (Ethnic tourism) การท่องเที่ยวประเภทนี้มีจุดประสงค์เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้สังเกตแบบแผนการใช้ชีวิตของประชากรต่างเผ่าพันธุ์ที่ตนได้เดินทางไปท่องเที่ยว โดยมีส่วนร่วมในการแสดงออกทางวัฒนธรรมในสถานที่ที่นักท่องเที่ยวเดินทางไป เช่น การเข้าร่วมพิธีกรรมฟ้อนรำ และเข้าร่วมพิธีทางศาสนาต่างๆ

3. การท่องเที่ยวเพื่อสิ่งแวดล้อม (Environmental tourism) การท่องเที่ยวประเภทนี้มีความคล้ายคลึงกับการท่องเที่ยวเพื่อชาติพันธุ์ เพราะเป็นการท่องเที่ยวที่เปลี่ยนบรรยากาศประกอบกับความอยากรู้อยากเห็น โดยจะมีธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวให้ไปเที่ยวในสถานที่นั้นๆ กิจกรรมที่นิยมทำ คือ การปีนเขา การล่องเรือ การตั้งแคมป์ รวมถึงการถ่ายภาพเดินทางไกล

4. การท่องเที่ยวเพื่อวัฒนธรรม (Culture tourism) เป็นการท่องเที่ยวเพื่อสัมผัสวิถีชีวิตเก่าๆ ที่กำลังจะสูญหายไปหรือในท้องถิ่น และเพื่อให้เข้าใจประวัติความเป็นมา การดำเนินชีวิตที่แตกต่างไปจากวัฒนธรรมของตน เช่น การแสดงศิลปวัฒนธรรมประเพณี

5. การท่องเที่ยวเพื่อประวัติศาสตร์ (Historical tourism) เป็นการท่องเที่ยวที่เข้าเยี่ยมชมพิพิธภัณฑ์ และโบราณวัตถุเก่าๆ ที่ได้แสดงถึงความรุ่งเรืองในอดีต อาจจะเป็นการไปชมอนุสาวรีย์ โบสถ์ วิหาร วัดต่างๆ

6. การท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจ (Business tourism) เป็นการท่องเที่ยวเพื่อการประชุมหรือพบปะสัมมนา ซึ่งมักจะมีการรวมประเภทการท่องเที่ยวอื่นๆเข้ามาเกี่ยวเนื่องด้วย ซึ่งเมื่อมีการท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจเกิดขึ้น การท่องเที่ยวประเภทอื่นๆก็จะเกิดขึ้นไปพร้อมกัน

7. การท่องเที่ยวเพื่อเป็นรางวัล ( Incentive tourism) การท่องเที่ยวที่จัดขึ้นเพื่อเป็นการตอบแทนพนักงานในหน่วยงาน เพื่อเป็นการดูงาน ประชุมศึกษาหาความรู้และเน้นหนักการ

### ความสำคัญของการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมบริการที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศไทยเป็นอย่างมาก ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม เป็นอุตสาหกรรมที่ทำรายได้เป็นอันดับหนึ่ง ซึ่งการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้กล่าวถึงความสำคัญของการท่องเที่ยวไว้ดังนี้ (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2540)

#### 1. ความสำคัญของการท่องเที่ยวต่อเศรษฐกิจของประเทศ

1.1 เป็นแหล่งที่มาของรายได้ รวมไปถึงเงินตราต่างประเทศ

1.2 ช่วยลดปัญหาการขาดดุลการชำระเงินระหว่างประเทศ

1.3 การกระตุ้นการผลิตเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น

1.4 ก่อให้เกิดการกระจายรายได้ ทำให้ชาวบ้านมีอาชีพเสริมจากงานประจำ

1.5 ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจของท้องถิ่น ทำให้บางชุมชนเปลี่ยนรูปแบบอาชีพจากที่ทำสวน ทำไร่ เปลี่ยนเป็น ปลูกเพื่อการท่องเที่ยว จึงส่งผลให้โครงสร้างทางเศรษฐกิจเปลี่ยน

1.6 ช่วยสร้างอาชีพและการจ้างงาน ทำให้เกิดการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น ในกลุ่มอุตสาหกรรม การโรงแรม เพราะต้องให้บริการเป็นจำนวนมากในแต่ละองค์กร

#### 2. ความสำคัญของการท่องเที่ยวต่อสังคมของประเทศ

2.1 ช่วยยกมาตรฐานค่าครองชีพของคนในท้องถิ่น ทำให้ชุมชนที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวมาก เกิดค่าครองชีพสูงตามตัว เพราะต้องสอดคล้องกับเงินตราของนักท่องเที่ยว



2.2 ช่วยสร้างความเจริญให้แก่ท้องถิ่นนั้นๆ เมื่อเงินตราต่างประเทศไหลเข้าท้องถิ่นนั้นๆ ทำให้มีเงินทุนที่จะสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่คนในชุมชน

2.3 ช่วยสร้างสันติภาพและสามัคคี

2.4 ช่วยกระตุ้นให้มีการคิดค้นนำทรัพยากรท้องถิ่นมาประดิษฐ์เป็นสินค้าที่ระลึก

2.5 ก่อให้เกิดประโยชน์ด้านการศึกษา

2.6 ช่วยลดปัญหาการอพยพย้ายถิ่นฐานของชุมชนท้องถิ่น

2.7 ช่วยอนุรักษ์ฟื้นฟูวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยที่ส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยว

สมบัติ กาญจนกิจ (2557) ปัจจัยที่ส่งเสริมให้มีการขยายตัวของการเดินทางท่องเที่ยวและก่อนที่จะเกิดการเดินทาง มี 2 ปัจจัยด้วยกัน คือ สภาพเอื้อต่อการท่องเที่ยว และแรงจูงใจเพื่อการท่องเที่ยว

1. สภาพเอื้อต่อการท่องเที่ยว ปัจจัยที่ทำให้เราคนเราเดินทางท่องเที่ยวได้นั้น ได้แก่ เวลา และรายได้ สำหรับเวลานั้น คนเราจะเดินทางท่องเที่ยวได้ จำเป็นต้องมีเวลาว่างพอที่จะเดินทางได้ ส่วนรายได้ก็มีส่วนสำคัญ เพราะถ้าขาดรายได้หรือมีรายได้น้อยต่อการเดินทางครั้งนั้น ก็ไม่สามารถเดินทางได้ รายได้ใน ณ ที่นี้ คือ รายได้ที่หักค่าใช้จ่ายต่างๆแล้ว

2. แรงจูงใจเพื่อการท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการท่องเที่ยว ได้แก่ การขนส่ง ซึ่งนักท่องเที่ยวต้องการการขนส่งที่รวดเร็ว ปลอดภัย มีความสะดวกสบาย และราคาพอที่ให้บริการได้ ถ้าราคาแพงไปแรงกระตุ้นก็จะน้อยลง ซึ่งที่พักก็ยังคงเป็นแรงจูงใจที่สำคัญเท่าเทียมกับการขนส่ง ซึ่งจะต้องเป็นที่พักที่เดินทางเข้าถึงได้ง่าย และไม่ไกลจากแหล่งท่องเที่ยว

### 3. แนวคิดและทฤษฎีการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

ความหมายการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Health tourism) เป็นการท่องเที่ยวรูปแบบหนึ่งของการท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมมากในสมัยนี้ เพราะคนส่วนใหญ่หันมาใส่ใจสุขภาพดูแลตัวเองมากขึ้น โดยหลายๆ สถานที่พักแรมที่ให้บริการกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพ ได้แข่งขันกันนำเสนอโปรแกรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในรูปแบบใหม่ๆ ที่น่าสนใจ โดยนำทรัพยากรทางธรรมชาติที่ตนมีในท้องถิ่นมาเป็นจุดขายของตนเอง (สมบัติ กาญจนกิจ, 2557) ซึ่งวัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพมีอยู่ 2 ประการ คือ

1. เพื่อส่งเสริมสุขภาพให้สมบูรณ์แข็งแรงและมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น รวมทั้งมีการพัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของพื้นที่นั้นๆ ไปในตัว เพราะจะต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว โดยทำกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพอย่างถูกวิธี เช่น การออกกำลังกายและการเล่นกีฬา การนวด การอบสมุนไพร การอาบน้ำแร่ วารีบำบัด การฝึกการบริหารร่างกาย การฝึกสมาธิ การรับประทานอาหาร และเครื่องดื่มสมุนไพรเพื่อสุขภาพ และการใช้ผลิตภัณฑ์สมุนไพรเพื่อสุขภาพ
2. เพื่อรักษาและฟื้นฟูสุขภาพร่างกายให้สมบูรณ์แข็งแรง โดยบางคนอาจจะป่วยเป็นโรค รักษาด้วยแพทย์แผนปัจจุบันไม่หาย แต่สามารถทำกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพแล้วทำให้หายได้

#### ประเภทของการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ แบ่งออกได้ตามจุดมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของโปรแกรมกิจกรรมการท่องเที่ยวและความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ 2 ประเภท (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา และเพ็ญศิริ ศรีคำภา. 2557) คือ

1. การท่องเที่ยวส่งเสริมสุขภาพ เป็นการเดินทางไปท่องเที่ยวชมสถานที่ท่องเที่ยวที่สวยงามในแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติและวัฒนธรรมเพื่อการเรียนรู้วิถีชีวิตและพักผ่อนหย่อนใจ โดยแบ่งเวลาจากการท่องเที่ยวส่วนหนึ่งมาทำกิจกรรมส่งเสริมในโรงแรมหรือนอกที่พักอย่างถูกวิธี โดยส่วนใหญ่นิยมเดินทางไปท่องเที่ยวในชนบทที่มีแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่สวยงามโดยจัดโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพหลากหลายบรรจุไว้ในโปรแกรมท่องเที่ยวเชิงสุขภาพนั้นด้วย ดังนั้นผู้ประกอบการและผู้ให้บริการจึงต้องพัฒนาบริการจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวและกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพที่ถูกต้องตามหลักวิชาการและได้มาตรฐานที่เหมาะสม การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพจึงถือเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่ได้ความนิยมแพร่หลายเป็นอย่างมาก และมีประโยชน์ในการสร้างจิตสำนึกต่อการส่งเสริมสุขภาพและพัฒนาคุณภาพชีวิตนักท่องเที่ยว รวมทั้งการพัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อมไปในตัวอีกด้วย

2. การท่องเที่ยวเชิงบำบัดรักษาสุขภาพ เป็นการเดินทางไปท่องเที่ยวเยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยวที่สวยงามในแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติและวัฒนธรรมเพื่อการเรียนรู้วิถีชีวิตและพักผ่อนหย่อนใจ โดยแบ่งเวลาส่วนหนึ่งจากการท่องเที่ยวไปรับบริการบำบัดรักษาสุขภาพ การรักษาพยาบาลและการฟื้นฟูสุขภาพในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล เช่น การผ่าตัดแปลงเพศ การทำฟันรักษาสุขภาพฟัน การผ่าตัดเสริมความงาม

## รูปแบบกิจกรรมของการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

ประเทศไทยได้จัดรูปแบบกิจกรรมให้บริการส่งเสริมสุขภาพที่หลากหลายไว้ในโปรแกรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา และเพ็ญศิริ ศรีคำภา. 2557)

1. การออกกำลังกายและเล่นกีฬาเป็นกิจกรรมพัฒนาทักษะการเคลื่อนไหว เพราะร่างกายของคนเราต้องการที่จะเคลื่อนไหว ดังนั้นการออกกำลังกายจึงช่วยรักษาความแข็งแรงของกล้ามเนื้อส่วนต่างๆ ทำให้กล้ามเนื้อมีปฏิกิริยาตอบสนองอย่างรวดเร็ว ทำงานต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ระบบต่างๆ ในร่างกายทำงานอย่างเป็นปกติ ทำให้สุขภาพดี สมบูรณ์แข็งแรง

1.1 การออกกำลังกาย คือ กิจกรรมที่มีการวางแผนไว้เป็นลำดับขั้นเพื่อเพิ่มความแข็งแรงของร่างกาย ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวจะมีรายละเอียดของระยะเวลา ความหนัก และความถี่ ของกิจกรรมนั้นๆ แต่ต่างกันออกไป เมื่อร่างกายมีความแข็งแรงมากขึ้น แผนการออกกำลังกายในส่วนของระยะเวลา ความหนัก และความถี่ ก็สามารถปรับเพิ่มให้เหมาะสม เพื่อส่งผลให้เพิ่มความแข็งแรงที่มากขึ้น และสุขภาพที่ดีขึ้นเช่นกัน (เว็บไซต์หาหมอดอทคอม) ตัวอย่างเช่น การปั่นจักรยาน ในที่นี้พูดรวมทั้งการปั่นจักรยาน 2 ล้อ และจักรยานออกกำลังกายในฟิตเนส ซึ่งการออกกำลังกายทั้งสองรูปแบบมีทั้งข้อดีข้อเสีย โดย ข้อดีของการปั่นจักรยาน คือ ไม่มีแรงกระแทกที่ทำให้ร่างกายได้รับการบาดเจ็บ และเหมาะกับผู้ที่ปัญหาข้อเข่าเสื่อม อย่างไรก็ตามข้อเสียของการปั่นจักรยาน คือ ไม่เหมาะกับผู้ที่ปัญหาปวดหลัง เพราะการนั่งปั่นจักรยานจะมีแรงกดที่หมอนรองกระดูกสันหลังสูง จะทำให้ได้รับแรงกระแทกได้บางส่วน ซึ่งถ้าจะปั่นจริงๆ ต้องปั่นกับเครื่องที่เรียกว่า Inclined bike ซึ่งจะนั่งปั่นในท่าหลังเอนไปบนที่นั่งคล้ายกับเบาะพิงหลังของรถยนต์ ซึ่งลดแรงกดที่หมอนรองกระดูกสันหลังได้ ปัญหาอีกข้อที่ไม่ค่อยมีผู้กล่าวถึงมากนัก คือ ปัญหาเกี่ยวกับระบบทางเดินปัสสาวะและระบบสืบพันธุ์ พบว่าในผู้ชายที่ปั่นจักรยานมากกว่า 3 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ จะมีความเสี่ยงต่อปัญหาการเสื่อมสมรรถภาพทางเพศมากกว่าผู้ชายที่ปั่นจักรยานน้อยกว่า 3 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ประมาณ 2 เท่าส่วนในผู้หญิงที่ปั่นจักรยาน จะมีปัญหาเรื่องกระเพาะปัสสาวะอักเสบบ่อยกว่าผู้หญิงทั่วไปที่ไม่ได้ปั่นจักรยาน

1.2 กีฬา เป็นกิจกรรมที่มีหลายประเภทที่ผู้เข้าร่วมสามารถเลือกเข้าร่วมทำกิจกรรมนั้นๆได้ตามถนัดและตามความสนใจ (สมบัติ กาญจนกิจ. 2557) ดังนี้

1.2.1 กีฬาประเภทเดี่ยว คือ กีฬาที่ใช้ทักษะในการเล่นเพียงคนเดียว ไม่จำเป็นต้องมีคู่แข่ง ชนทีม หรือผู้เข้าร่วมอื่นๆ เช่น จักรยาน โบว์ลิ่ง สเก็ตน้ำแข็ง ชีมน้ำ กอล์ฟ ซึ่งกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อการ

ท่องเที่ยวกำลังได้รับความนิยมในหมู่นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ เพราะเป็นการท่องเที่ยวที่ได้ ออกกำลังกายไปในตัวและยังไม่สิ้นเปลืองพลังงานเชื้อเพลิงในการเดินทาง

1.2.2 กีฬาประเภทคู่แข่งขัน คือ กีฬาที่มีผู้เล่นสองคนขึ้นไป ซึ่งแต่ละฝ่ายจะได้แสดงทักษะ ของแต่ละคนเพื่อการแข่งขัน เช่น แบดมินตัน มวย ยูโด มวยปล้ำ เป็นต้น

1.2.3 กีฬาประเภททีม คือ กีฬาที่ใช้ทักษะของแต่ละคน แต่ต้องมีการแสดงทักษะร่วมกัน และประสานงานกันเป็นทีม เพื่อแข่งขันกับทีมอื่นๆ กีฬาประเภทนี้ที่ได้ความนิยม เช่น บาสเก็ตบอล วอลเลย์บอล ฟุตบอล เป็นต้น ซึ่งกีฬาประเภทนี้เป็นที่นิยมเพราะกองเชียร์จะตื่นเต้นและสนุกสนานจากการ ร่วมสนุกในการเชียร์

2. การนวด เป็นวิธีการบำบัดโรคที่มีมาตั้งแต่โบราณ ซึ่งการนวดมีหลากหลายรูปแบบ เช่น นวดตัว นวดฝ่าเท้า แต่สิ่งสำคัญของการนวดนั้นอยู่ที่ผู้นวดจะต้องมีความรู้ที่ดีเกี่ยวกับกายวิภาคและสรีรวิทยา ซึ่ง ประโยชน์ของการนวด คือ ช่วยให้เกิดการผ่อนคลาย และช่วยระบบหมุนเวียนของเหลวในร่างกาย

3. การอบสมุนไพร และการประคบสมุนไพร เป็นวิธีบำบัดรักษาและดูแลสุขภาพอีกวิธีหนึ่งที่ใช้ การอบและสูดดมไอน้ำสมุนไพรที่ได้จากการต้มสมุนไพร ซึ่งช่วยให้การไหลเวียนโลหิตดีขึ้น ทำให้ร่างกาย สดชื่น ผิวเปล่งปลั่ง ช่วยชำระล้างและขับของเสียออกทางผิวหนัง ซึ่งการประคบสมุนไพร โดยนำตัวยา ต่างๆมาห่อใส่ผ้ารวมกันและใช้วิธีนี้ให้ร้อน เพื่อให้เกิดน้ำมันระเหยเป็นสารในการออกฤทธิ์ ซึ่งเมื่อผสมกับ ความร้อนในตัวยาตามสรรพคุณของสมุนไพรจะซึมผ่านผิวหนังจากการประคบสัมผัสไปตามบริเวณที่ ต้องการ ช่วยแก้เคล็ด ขัดยอก ฟกช้ำ

4. วารีบำบัด เป็นการใช้น้ำในการรักษาโรคซึ่งจะรวมถึงน้ำร้อน น้ำเย็น น้ำจืด และ น้ำแร่ รวมถึง การดื่มน้ำเพื่อที่ระบายและกำจัดของเสียออกจากร่างกาย ซึ่งการแช่น้ำแร่เป็นที่นิยมกันมาก เพราะ การแช่ น้ำแร่เป็นการช่วยการกระตุ้นการหมุนเวียนโลหิตและช่วยผ่อนคลายกล้ามเนื้อ

5. สูดคนธบำบัด เป็นการบำบัดรักษากาย จิตใจ และ อารมณ์ด้วยกลิ่นหอม ซึ่งส่วนใหญ่มาจาก น้ำมันหอมระเหย ที่สกัดมาจากส่วนต่างๆของพืชสมุนไพร

6. ฝึกกายบริหาร เป็นการออกกำลังกายด้วยกายบริหารที่ช่วยเสริมสร้างสุขภาพที่ดี ทำให้ร่างกาย เกิดการเคลื่อนไหวที่เหมาะสมเพื่อให้เกิดการใช้พลังงานขับเหงื่อออกมา

7. การทำสมาธิ เป็นการหันเหความเอาใจใส่ไปสู่ธรรมชาติภายในตัวเรา ซึ่งเป็นการควบคุม ร่างกายเพื่อรวมร่างกายและจิตใจเข้าด้วยกัน ร่างกายต้องนิ่งไม่เคลื่อนไหว ซึ่งจะช่วยลดระดับการเผา ผลาญพลังงานในร่างกายและลดความเครียด

8. การใช้ผลิตภัณฑ์สมุนไพรเพื่อสุขภาพ เป็นการนำสมุนไพรมาทำเป็นผลิตภัณฑ์สุขภาพ เช่น ดินสอพองที่นิยมนำมาใช้ขัดหน้า ขมิ้น นิยมนำมาใช้ทาผิว สีส้มนิยมนำมาใช้ทาปาก ซึ่งในปัจจุบันมีการตื่นตัวเรื่องมลพิษสิ่งแวดล้อมและอันตรายจากสารเคมีมากขึ้น จึงได้มีการนำสารสกัดจากธรรมชาติและสมุนไพรมาใช้ในการผลิตเครื่องสำอางเพื่อลดอันตรายและการแพ้สารสังเคราะห์

#### 4. แนวคิดและทฤษฎีพฤติกรรม

พฤติกรรม หมายถึง ปฏิกริยาโต้ตอบหรือการกระทำของมนุษย์ที่เมื่อเผชิญกับสิ่งเร้า หรือสถานการณ์ต่าง ๆ โดยผ่านการกลั่นกรอง ตกแต่งและตั้งใจ แสดงออกมาในรูปของการเคลื่อนไหวที่สังเกตหรือวัดได้ เช่น การเดิน การพูด การเขียน การคิด การตัดสินใจ การออกกำลังกาย การออกเดินทางท่องเที่ยว โดยรูปแบบพฤติกรรมของมนุษย์ (เว็บไซต์โนวาบิซส์. 2558: ออนไลน์)

1. พฤติกรรมเปิดเผยหรือพฤติกรรมภายนอก (Overt behavior) เป็นพฤติกรรมที่บุคคลแสดงออกมา ทำให้ผู้อื่นสามารถมองเห็นตัวตนที่แท้จริง และสามารถสังเกตได้ เช่น การเดิน การหัวเราะ การพูด การกินอาหาร การรักษาความสะอาด เป็นต้น พฤติกรรมภายนอกเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้มนุษย์อาศัยร่วมกับบุคคลอื่นได้

2. พฤติกรรมปกปิดหรือพฤติกรรมภายใน (Covert behavior) เป็นพฤติกรรมที่เกิดขึ้นในตัวบุคคล ผู้อื่นไม่สามารถมองเห็นได้ แต่สังเกตได้จากบุคคลนั้นจะเป็นผู้บอกหรือแสดงบางอย่างเพื่อให้คนอื่นได้รับรู้ เช่น ความคิด อารมณ์ การรับรู้ ความรู้สึก ทศนคติ ความเชื่อ และค่านิยม

ปัจจัยที่ก่อให้เกิดพฤติกรรม

1. ปัจจัยส่วนบุคคล (Personal factors) เป็นปัจจัยที่ส่งอิทธิพลต่อกระบวนการตัดสินใจของผู้บริโภคที่สำคัญๆ ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ รายได้ และระดับการศึกษา

1.1 เพศ (Sex) ทำให้บุคคลมีพฤติกรรมของการตัดสินใจในการเลือกผลิตภัณฑ์และบริการทางการท่องเที่ยวที่แตกต่างกัน โดยเพศหญิงจะมีการใส่ใจในการเลือกซื้อผลิตภัณฑ์ที่ตนต้องการซื้อ มากกว่าเพศชาย เพราะเพศหญิงมีความละเอียดอ่อนและประณีตในการเลือก เพศหญิงและเพศชายมีความแตกต่างกันอย่างมากในเรื่องความคิด ค่านิยมและทัศนคติ ทั้งนี้เพราะวัฒนธรรมและสังคม กำหนดบทบาทและกิจกรรมของคนสองเพศไว้แตกต่างกัน

1.2 อายุ (Age) อายุที่ต่างกันจะมีความต้องการผลิตภัณฑ์ต่างกัน เช่น กลุ่มวัยรุ่นจะมีลักษณะชอบทดลอง ชอบสิ่งแปลกใหม่ท้าทาย ชอบการผจญภัย ชอบสินค้าประเภทแฟชั่น ชอบการ

พักผ่อนหรือการท่องเที่ยวที่มีลักษณะเป็นกลุ่มเพื่อน ส่วนวัยกลางคนจะคำนึงถึงความปลอดภัยชอบสินค้าที่ใช้ในบ้าน ท่องเที่ยวไปกับครอบครัวเป็นต้น

1.3 อาชีพ (Career) ลักษณะของอาชีพจะบอกถึงความจำเป็น ความต้องการที่จะซื้อสินค้าและบริการที่แตกต่างกันออกไป เช่น อาชีพพนักงานบริษัทจะมีความต้องการในการซื้อของที่หรูหรา เพราะมีอิสระในการเลือกซื้อสินค้าและการบริการที่ตนเองพึงพอใจ เป็นต้น

1.4 รายได้ (Salary) รายได้มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการซื้อของผู้บริโภคในกระบวนการตัดสินใจซื้อ คนที่มีรายได้มากจะโอกาสซื้อผลิตภัณฑ์และบริการทางการท่องเที่ยวได้มากกว่าคนมีรายได้น้อย และมีอำนาจในการตัดสินใจซื้อผลิตภัณฑ์ที่มีราคาสูงได้อย่างรวดเร็ว

1.5 ระดับการศึกษา (Education) ส่งผลต่อการทำงานและรายได้ ตลอดจนมีผลต่อทัศนคติการตัดสินใจ เป็นต้น ผู้ที่มีการศึกษาสูง มีแนวโน้มบริโภคผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพดีกว่าผู้ที่มีการศึกษาน้อย เพราะผู้มีการศึกษาจะใช้เหตุผลในการซื้อโดยพิจารณาเปรียบเทียบราคากับคุณภาพของผลิตภัณฑ์ก่อนซื้อ มากกว่าผู้มีการศึกษาน้อยกว่า

2. ปัจจัยทางสังคม (Social factors) ปัจจัยทางสังคมที่ส่งอิทธิพลต่อกระบวนการตัดสินใจของผู้บริโภคได้แก่ เช่น กลุ่มอ้างอิง ครอบครัว บทบาทและสถานภาพในสังคม

2.1 กลุ่มอ้างอิง (Reference group) กลุ่มอ้างอิงมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของบุคคลทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยกลุ่มอ้างอิงที่มีอิทธิพลต่อบุคคล ได้แก่ ครอบครัว เพื่อนบ้าน เพื่อนร่วมชั้นเรียน เพื่อนร่วมงาน เพราะมีความใกล้ชิดกับบุคคลนั้นๆ ส่วน ดารา นักกีฬา มีอิทธิพลในการประชาสัมพันธ์ที่ดึงดูดบุคคลนั้นให้เกิดการเลียนแบบ

2.2 ครอบครัว (Family) สมาชิกในครอบครัวหนึ่ง ๆ ประกอบด้วยพ่อแม่ และลูก สมาชิกแต่ละคนในครอบครัวมีอิทธิพลอย่างสำคัญในการตัดสินใจของบุคคลนั้นๆ บุคคลมักจะเชื่อคนในครอบครัวและไว้วางใจคนในครอบครัวในการตัดสินใจเลือกซื้อผลิตภัณฑ์

2.3 บทบาทและสถานภาพของบุคคล (Role and status) สถานภาพ หมายถึง ฐานะตำแหน่งหรือเกียรติยศของบุคคลที่ปรากฏในสังคม ส่วน บทบาท หมายถึง การทำตามหน้าที่ที่สังคมกำหนดไว้ บุคคลที่มีบทบาทหน้าที่ในสังคมสูงจะมีอำนาจการตัดสินใจมากกว่าคนที่มีบทบาทหน้าที่ในสังคมน้อย (ภาควิชาการตลาด คณะธุรกิจ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ. 2558: ออนไลน์)

พฤติกรรมและความต้องการของผู้ใช้จักรยาน

การศึกษาถึงพฤติกรรมและความต้องการของผู้ใช้จักรยานจะทำให้ทราบถึงธรรมชาติของผู้ใช้จักรยานว่ามีพฤติกรรมในการใช้จักรยานอย่างไรและมีความต้องการอะไรบ้างที่จะช่วยให้การขับขี่

รถจักรยานมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น และเพื่อเป็นข้อมูลในการออกแบบให้สอดคล้องกับความต้องการได้

ผู้ใช้รถจักรยานเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎหมาย ใช้พาหนะที่เคลื่อนที่อย่างช้าๆ มีความสมดุลและความมั่นคงน้อยกว่ารถยนต์ และทัศนวิสัยก็จะน้อยกว่าผู้ขับขี่รถยนต์ ผู้ที่จักรยานต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ดีในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นหรือมีความเร็วสูง และบริเวณทางแยกต่างๆ มีความปลอดภัยในการขับขี่ ไม่ต้องการให้มีสิ่งใดมากีดขวางบนเส้นทางที่ใช้ในการขับขี่ ต้องใช้ความสามารถในการควบคุมรถจักรยานให้มีความสมดุลในการขับขี่ มีโอกาสถูกเฉี่ยวชนได้ง่าย และมีปฏิสัมพันธ์กับผู้จักรยานรายอื่นและคนเดินถนนได้ดีกว่าผู้ขับขี่รถยนต์ สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกที่ผู้ขี่รถจักรยานต้องการโดยปกติจะสัมพันธ์กับปัจจัยต่างๆดังต่อไปนี้ (Leake. 1997: 167)

1. สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ต้องเพิ่มความสะดวกสบาย และความปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่
2. ต้องมีจุดที่จอดรถจักรยาน และรถยนต์ทั่วไปติดกันน้อยที่สุด เช่น บริเวณทางแยกต่างๆ หรือถนนที่มีปริมาณรถยนต์มาก
3. ต้องทำให้มั่นใจว่าในบริเวณที่มีการใช้รถจักรยานมาก เช่น ในพื้นที่พักอาศัยจะต้องมีการจราจรที่มีความเร็วต่ำ

มาสโลว์ (Maslow. 1970) ได้ค้นพบทฤษฎีลำดับขั้นของความต้องการมนุษย์ (Maslow's Hierarchy of needs) และสรุปว่า มนุษย์มีความต้องการที่จะต้องได้รับการตอบสนองที่ละขั้นตอน จากขั้นต่ำสุดไปถึงขั้นสูงสุดโดยความต้องการที่จะต้องได้รับการตอบสนองก่อนถึงจะพัฒนาไปสู่ความต้องการขั้นถัดไปได้ โดยลำดับความต้องการพื้นฐานมีดังนี้

1. ความต้องการทางร่างกาย (Physical needs) เป็นความต้องการพื้นฐานที่มีความจำเป็นต่อการอยู่รอดของชีวิต ได้แก่ ความต้องการอากาศ อาหาร น้ำ ยารักษาโรค เครื่องนุ่งห่ม ที่อยู่อาศัย การขับถ่าย การพักผ่อน การหลีกเลี่ยงความเจ็บป่วย การเคลื่อนไหว และความต้องการทางเพศ
2. ความต้องการความมั่นคงปลอดภัย (Safety and security needs) ได้แก่ ความต้องการ ความมั่นใจ 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 ความต้องการที่อยากจะทำสำเร็จตามความนึกคิด หรือความคาดหวัง ความทะเยอทะยานใฝ่ฝันภายหลังจากที่มนุษย์ได้รับการตอบสนองความต้องการทั้ง 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 อากาศหนาวเย็น ฝนตก ลูกเห็บตก หิมะตก ลมแรง เป็นต้น

4. ภูมิประเทศ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้จักรยานของผู้ขับขี่ เนื่องจากสภาพพื้นที่เป็นที่ลาดชันและมีระยะทางไกล จะต้องใช้พลังงานในการขี่ขึ้นเนินมาก และเมื่อขึ้นลงเนินก็จะมีความเร็วมากต้องใช้ความสามารถในการบังคับรถ และลักษณะภูมิประเทศที่เป็นเนินเขา ก็จะทำให้ระยะเวลาการมองเห็นของผู้ใช้จักรยานและผู้ใช้ถนนคนอื่นๆ ลดลง

5. ปัจจัยอื่นๆ ได้แก่ ช่วงเวลาของวันและสัปดาห์ สภาพสถานีขนส่งสาธารณะ อายุและรายได้ของผู้ขับขี่ การใช้ที่ดินและความหนาแน่นของประชากร ข้อจำกัดของการเดินทางโดยรถยนต์ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานที่มีอยู่ ร้านขาย/เช่าจักรยาน ซึ่งปัจจัยเหล่านี้มีความอิทธิพลที่แตกต่างกันไปตามลักษณะของพื้นที่และประชากร

โดยทั่วไปสำหรับการเดินทางท่องเที่ยวของผู้ใช้จักรยาน ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้จักรยานคือ ค่าใช้จ่าย ความสะดวก และเวลาที่สัมพันธ์กับระยะทาง แต่สำหรับการขี่จักรยานไปทำงาน



ปัจจัยที่มีอิทธิพลเป็นลำดับ คือ ค่าใช้จ่าย และความสะดวก ส่วนเส้นทางที่เลือกใช้ขึ้นอยู่กับระยะเวลาในการเดินทางและความสะดวก ส่วนผู้ที่ไม่ได้ขับที่จักรยานเพื่อเดินทางไปทำงานจะพิจารณาถึงความสะดวกเวลาที่ใช้ในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายตามลำดับ (ASCE, 1980 อ้างถึงในพรภิญญา จ่างวิทยา, 2540) นอกจากนี้ยังมีการศึกษาถึงสภาพแวดล้อมและความพึงพอใจในการเลือกใช้เส้นทางจักรยานของผู้ขับที่ (Antonakos, 1994 อ้างถึงในประพันธ์พงษ์ อุปลา, 2545) ดังต่อไปนี้

1. ลักษณะส่วนบุคคลของผู้ขับที่ ได้แก่ เพศ อายุ การประกอบอาชีพและประสบการณ์ในการขับที่จักรยาน
2. อุปกรณ์และข้อจำกัดต่างๆ ได้แก่ ประเภทของจักรยาน การเป็นเจ้าของยานพาหนะและระยะเวลาการเดินทาง
3. ปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อม ได้แก่ ความปลอดภัย ปริมาณจราจร ความเร็วของการจราจร ความตรงของเส้นทาง เส้นทางลาดและสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้ขับที่จักรยาน

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่ามีปัจจัยต่างๆ มากมายที่จะทำให้การตัดสินใจของผู้ขับที่จักรยานเลือกใช้การเดินทางรูปแบบนี้ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ก็จะมีอิทธิพลต่อการเลือกใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวด้วยเช่นกัน

ป้ายบอกทางและป้ายเตือนอันตรายร่วมกับเส้นทางจักรยาน

ความปลอดภัยของการตั้งป้ายหรือสัญญาณเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับความปลอดภัย และประสิทธิภาพของทางจักรยานทุกรูปแบบ ป้ายและสัญญาณเป็นสิ่งที่ช่วยชี้ทางไปยังสถานที่ต่างๆและเตือนถึงผู้ใช้รถจักรยานถึงอันตรายหรืออุปสรรคต่างๆ ทั้งยังช่วยเตือนผู้ขับที่รถยนต์ จักรยานยนต์ คนเดินถนนให้ระมัดระวังการสัญจรด้วยรถจักรยาน ตามเส้นทางที่มีการใช้รถจักรยานร่วมอยู่ด้วย ซึ่งหลักการในการจัดป้าย และสัญญาณตามเส้นทางจักรยานมีข้อพิจารณาดังนี้ (AASHTO, 1974)

1. ป้ายและสัญญาณต่างๆ ต้องจัดให้มีเพียงพอ ในบริเวณที่ผู้ใช้รถจักรยานต้องตัดสินใจในการเลือกใช้เส้นทางทุกแห่ง เช่น ป้ายบอกทางบริเวณที่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงช่องทาง เป็นต้น
2. บอกเส้นทางหรือป้ายแนะนำต่างๆ ต้องจัดให้มีอยู่เป็นระยะๆ เพื่อให้ผู้ใช้รถจักรยานทราบถึงเส้นทางที่กำลังเดินทางอยู่ โดยรูปแบบป้ายต้องมีลักษณะเป็นสากลที่เข้าใจง่ายไม่ซับซ้อน
3. ป้ายเตือนอันตรายสำหรับผู้ขับที่รถยนต์และจักรยานยนต์ ต้องจัดให้มีความปลอดภัยในบริเวณทางแยกที่มีทางจักรยานตัดผ่าน บริเวณจุดเริ่มและจุดสิ้นสุดทางจักรยาน หรือบริเวณพื้นที่ที่มีการใช้จักรยานอย่างหนาแน่น

4. ในพื้นที่เมือง ป้ายเตือนอันตรายจะถูกจัดให้มีอยู่ทุกๆหนึ่งช่วงตึกครึ่ง หรือทุกๆที่ที่มีการพบกันระหว่างรถยนต์ จักรยานยนต์และจักรยาน

5. ป้ายเตือนอันตรายสำหรับเตือนผู้ใช้รถจักรยาน ต้องจัดให้มีร่วมกับทางจักรยานทุกประเภท และควรจัดให้มีระยะ 50 ฟุต หรือประมาณ 15 เมตร ก่อนถึงบริเวณที่มีอันตรายหรืออุปสรรคต่อการใช้รถจักรยาน

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าการติดป้ายบอกทางหรือป้ายเตือนอันตรายอย่างเพียงพอ จะช่วยให้ผู้ใช้จักรยานประกอบกิจกรรมจักรยานเพิ่มมากขึ้น

#### ประเภทของที่จอดรถจักรยาน

ที่จอดรถจักรยานเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่ใช้ร่วมกับทางจักรยาน เนื่องจากเป็นที่ที่ผู้ขับขี่ใช้เป็นที่พักจักรยานของตน ในการจัดที่จอดรถจักรยานจำเป็นต้องศึกษาถึงประเภทต่างๆที่มีอยู่เพื่อที่จะทำให้ทราบถึงลักษณะที่เหมาะสมในการนำมาใช้ในสภาพการณ์ต่างๆ ซึ่งประเภทของที่จอดรถจักรยานมีดังนี้ (ASCE. 1980 อ้างถึงในพรพรณิภา จ่างวิทยา. 2540)

1. ที่จอดรถจักรยานแบบเป็นตู้เก็บ (Bike lockers) ลักษณะเป็นตู้ที่สามารถนำรถจักรยานเข้าไปเก็บได้และมีตัวล็อก ป้องกันรถจักรยานจากสภาพอากาศต่างๆ ได้ และป้องกันการลักขโมยอุปกรณ์เสริมของรถจักรยาน เช่น ไฟ ที่สูบลม ตะกร้า ขวดน้ำ ฯลฯ ได้เป็นอย่างดี ตู้เก็บจักรยานลักษณะนี้เหมาะสำหรับการเก็บรถจักรยานเป็นเวลานาน แต่การจัดทำที่จอดรถในลักษณะนี้ต้องใช้การลงทุนค่อนข้างสูง

2. ที่จอดรถจักรยานแบบราวล็อกความปลอดภัยสูง (High security racks) ลักษณะเป็นราวเหล็กที่สามารถล็อกโครงรถและล้อรถได้ อาจจะล็อกทั้งสองล้อหรือเพียงล้อเดียว ซึ่งที่จอดรถประเภทนี้จะช่วยป้องกันการขโมยล้อรถได้ แต่จะไม่สามารถป้องกันการลักขโมยอุปกรณ์เสริมได้ ที่จอดรถลักษณะนี้เหมาะสำหรับการจอดเป็นเวลานานเช่นกัน แต่จะลงทุนต่ำกว่าแบบที่ 1

3. ที่จอดรถแบบเป็นราวธรรมดา (Conventional racks) ลักษณะเป็นโครงไม้หรือเหล็ก มีจุดล็อกเพียง 1 จุด อาจจะเป็นที่ล้อหรือที่โครงรถจักรยาน เป็นที่จอดรถที่ใช้สะดวก ประหยัดเนื้อที่และลงทุนต่ำที่สุด เหมาะสำหรับการจอดรถชั่วคราว แต่มีความเสี่ยงในการถูกขโมยมากที่สุด

จากที่ทราบมาแล้วว่าที่จอดรถจักรยานเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างหนึ่งที่ต้องมีร่วมกับทางจักรยาน ซึ่งจะต้องอยู่ตามสถานที่ต่างๆเพื่อให้สะดวกในการจอดรถจักรยานให้แก่ผู้ขับขี่ทั่วไป ซึ่งลักษณะของที่จอดรถจักรยานก็มีมาตรฐานและสิ่งจำเป็น ดังนี้ ที่จอดรถจักรยาน ขนาดที่จอดรถจักรยาน 1 คัน

ขนาดประมาณเฉลี่ย 0.70 คูณ 1.70 เมตร และเพื่อป้องกันการสูญหาย ควรทำโครงสำหรับจอดจักรยาน ชนิดผู้ขี่ซึ่งสามารถใช้อุปกรณ์หรือสายล่ามตัวถังรถไว้ได้ และที่จอดรถจักรยานนี้ควรอยู่ห่างจากจุดหมายปลายทางของผู้ขี่ไม่เกิน 100 เมตร เพราะถ้ามีระยะมากกว่านี้ผู้ขี่จะเข้าไปจอดในที่ที่ใกล้กว่าที่ไม่ได้เตรียมไว้ ซึ่งจะก่อให้เกิดความไม่เป็นระเบียบได้ (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2531)

ในการออกแบบที่จอดรถจักรยานควรต้องคำนึงถึงสิ่งต่างๆ ต่อไปนี้

1. ที่จอดรถจักรยานจะต้องไม่ทำความเสียหายให้กับตัวรถจักรยานและล้อรถจักรยาน
2. สามารถล็อกตัวรถจักรยานและล้อทั้งสองข้างได้กับที่จอดรถ เพื่อความปลอดภัยจากการถูกลักขโมย
3. ที่จอดรถจักรยานจะต้องไม่กีดขวางทางเท้า
4. ต้องมีหลังคาสำหรับสถานที่จอดรถจักรยานที่ผู้ขี่ต้องจอดรถทิ้งไว้เป็นเวลานาน
5. สามารถเข้าถึงได้ง่ายจากถนนหรือทางจักรยาน และปลอดภัยจากรถยนต์

การออกแบบเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยาน

อุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานอาจเกิดขึ้นได้จากความประมาท ความเลินเล่อ ไม่รัดบคอของผูขี่ขี่เอง และผู้ที่เกี่ยวข้องร่วมอยู่บนถนน หรืออาจเกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อมของเส้นทางที่ขี่ขี่รถจักรยาน ฉะนั้น การคำนึงถึงความปลอดภัยเพื่อลดอุบัติเหตุแก่ผู้สัญจรสามารถทำได้ดังนี้ (Slinn, Matthews & Guest. 1998) การพัฒนาการออกแบบเพื่อที่จะนำไปสู่ความปลอดภัยของผูขี่ขี่จักรยาน

1. จัดทางจักรยานให้มีความชัดเจน ถ้ามีพื้นที่พอสำหรับจัดทางจักรยาน ก็ควรทำทางจักรยานให้เป็นสัดส่วน ควรมีความกว้างอย่างน้อย 2 เมตร และมีอยู่ทั้งสองข้างถนน ตรงบริเวณทางข้ามต่างๆ ก็ควรออกแบบให้ผูขี่จักรยานสามารถมองเห็นการจราจรได้อย่างทั่วถึง และผู้ใช้ถนนก็สามารถมองเห็นรถจักรยานด้วย

2. ใช้สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ร่วมกับคนเดินเท้า ในกรณีที่ทางเท้ามีความกว้างไม่น้อยกว่า 3 เมตร ก็สามารถจะใช้ทางจักรยานร่วมกับทางเท้าได้ แต่ยกเว้นในบริเวณที่สภาพพื้นที่ที่มีความลาดชันมากก็ไม่ควรจัดทางจักรยานร่วมกับทางเท้า เนื่องจากความเร็วของรถจักรยานจะทำให้คนเดินเท้ารู้สึกไม่ปลอดภัย ควรหาวิธีเพื่อแบ่งสัดส่วนทางเท้าและทางจักรยานให้ชัดเจน หรือจะเป็นขอบกั้นแยกระหว่างทางเท้ากับจักรยานก็ได้ แต่ก็จะทำให้ทางจักรยานนั้นถูกจำกัดพื้นที่เกินไป

3. ลดความเร็ว และการเคลื่อนตัวของยานพาหนะอื่นๆ การลดความเร็วของรถยนต์เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยาน ในถนนที่รถยนต์มีความเร็วต่ำกว่า 32 กิโลเมตร/ชั่วโมง ผู้ขี่จักรยานจะสามารถขี่บนถนนได้อย่างปลอดภัย ถ้ารถยนต์มีความเร็วต่ำกว่า 48 กิโลเมตร/ชั่วโมง ยังสามารถขี่บนถนนได้ แต่ควรมีการทำทางจักรยานที่มีความกว้างพอเหมาะ ถ้ารถยนต์มีความเร็ว 64 กิโลเมตร/ชั่วโมง จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องแยกทางจักรยานออกจากถนน บริเวณทางเลี้ยวหรือแยกต่างๆ สามารถลดความเร็วของรถยนต์ได้ โดยการทำรัศมีทางเลี้ยวของถนนให้ลดลงก็ช่วยลดอันตรายของผู้ขี่รถจักรยานได้

4. การออกแบบและดัดแปลงที่เหมาะสมบริเวณวงเวียนต่างๆ บริเวณวงเวียนต่างๆ ควรมีป้ายสัญลักษณ์ที่เตือนให้ผู้ขี่รถยนต์ ลดความเร็วลงเพื่อความปลอดภัย หรือควรแยกทางจักรยานออกจากถนน บริเวณวงเวียน วงเวียนที่มีรัศมีขนาดเล็กจะมีความปลอดภัยมากกว่าวงเวียนที่มีขนาดใหญ่

5. มีเครื่องหมายเตือนสำคัญที่สังเกตได้ง่ายบริเวณทางแยกต่างๆ มีเส้นให้หยุดบนทางจักรยานเมื่อถึงบริเวณที่มีทางเลี้ยวหรือทางแยก เพื่อเตือนให้ผู้ขี่รถจักรยานให้ระมัดระวังที่มาจากเส้นทางอื่น มีการทาสีให้เป็นเส้นทางเพื่อแบ่งแยกพื้นที่ทางจักรยานและรถยนต์โดยรถยนต์ไม่สามารถล้ำเส้นเข้ามาได้ แต่ในบริเวณที่อนุญาตให้รถยนต์แล่นผ่านทางจักรยานได้ก็มีการทาสีให้เป็นเส้นประ

6. มีผิวทางจักรยานที่ดี ไม่ขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ ทางจักรยานทั่วไปควรมีผิวทางที่เรียบสม่ำเสมอ และมีระบบระบายน้ำที่ดีไม่มีน้ำท่วมขัง

7. มีที่จอดรถจักรยานที่เหมาะสม การจัดที่จอดรถจักรยานควรอยู่ใกล้กับจุดหมายปลายทาง มีความสะดวกในการใช้งาน เมื่อจอดรถจักรยานแล้วมีความปลอดภัยไม่เสี่ยงต่อการถูกลักขโมย และพื้นที่จอดรถที่เพียงพอ

เกณฑ์ในการพิจารณาการจราจรบนถนนร่วมด้วย ดังนี้

1. สำหรับถนนที่มีความเร็วของการจราจรเฉลี่ยไม่เกิน 56 กิโลเมตร/ชั่วโมง

1.1 ถ้ามีปริมาณการจราจรไม่เกิน 1,200 คัน/ชั่วโมง ไม่จำเป็นต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวก ผู้ขี่รถจักรยานสามารถใช้รถจักรยานร่วมกับผู้ใช้พาหนะอื่นๆ บนถนนได้

1.2 ถ้ามีปริมาณการจราจรระหว่าง 1,200 – 10,000 คัน/ชั่วโมง สามารถใช้รถจักรยานร่วมกับพื้นถนนได้ แต่ต้องมีการจัดทำทางจักรยานโดยมีเครื่องหมาย หรือติดสัญญาณบอกเขตทางอย่างชัดเจน

1.3 ถ้ามีปริมาณการจราจรมากกว่า 10,000 คัน/ชั่วโมง ต้องนำทางจักรยานแยกออกจากพื้นที่ถนนโดยสมบูรณ์

## 2. สำหรับถนนที่มีความเร็วของการจราจรเฉลี่ยตั้งแต่ 64 กิโลเมตร/ชั่วโมง ขึ้นไป

2.1 ถ้ามีปริมาณการจราจรไม่เกิน 1,200 คัน/ชั่วโมง สามารถใช้รถจักรยานร่วมกับพื้นที่ถนนได้ แต่ต้องมีการจัดทำทางจักรยานโดยมีเครื่องหมาย หรือติดสัญญาณบอกเขตทางได้

2.2 ถ้ามีปริมาณการจราจรมากกว่า 1,200 คัน/ชั่วโมง ต้องทำทางจักรยานแยกออก จากพื้นที่ถนนโดยสมบูรณ์

จากการศึกษาถึงการออกแบบเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานดังกล่าวจะทำให้ทราบถึงแนวคิด วิธีการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ และการจัดสภาพแวดล้อมของเส้นทาง ที่ช่วยส่งเสริมการใช้รถจักรยานให้ปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งการคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นเรื่องสำคัญ เพราะจะทำให้นักท่องเที่ยวมีความมั่นใจในการใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวมากขึ้น

### ที่จักรยานในกรุงเทพฯ อย่างไรจึงจะปลอดภัย (ธงชัย พรรณสวัสดิ์. 2549)

1. ทางจักรยานในเมืองไทยถือได้ว่ายังไม่มี เพราะที่มีอยู่มันสั้นมาก จนถือเป็นหยะไม่ได้ ดังนั้นถ้าจะให้ปลอดภัยก็ควรที่จักรยานบนทางเท้า แต่ทางเท้ามีไว้สำหรับคนเดินเท้า ถ้ามีคนเดินสวนมาหรือกำลังจะแซงคนที่กำลังเดินไปในทิศทางเดียวกัน ต้องดีดกระดิ่งให้สัญญาณเตือนและต้องหยุดรถลงจูง หากมีคนเดินบนทางเท้ามากจนที่จักรยานบนทางเท้าได้อย่างไม่ปลอดภัย

2. เมื่อจำเป็นต้องเข้าไปบนผิวจราจรหรือถนน สิ่งที่ต้องระวังคือตะแกรงระบายน้ำฝนที่บางที่ก็อยู่กลางถนน บางที่ก็อยู่ริมถนน และถ้าตะแกรงระบายน้ำพวกนี้มีตัวแผ่นเหล็กที่ตะแกรงวางตามยาวไปกับทิศทางที่เราจะขี่จักรยานไป ช่องว่างระหว่างเหล็กตะแกรงก็จะกลายเป็นร่องหลายๆร่องติดกัน ซึ่งถ้าหากล้อหน้าติดลงไปในเรื่องดังกล่าว ก็จะทำให้รถจักรยานล้มและตัวเราอาจตีลังกาได้ถ้าเจอกับรถที่วิ่งตามมาด้านหลังเรา ดังนั้นจึงต้องระมัดระวังให้ดี แต่โชคดีที่ตอนนี้กทม.ได้เปลี่ยนตะแกรงฝาท่อระบายน้ำเป็นแบบไม่ซี่กรงแล้ว ยกเว้นบางเขตที่ยังไม่ได้ปรับเปลี่ยนซึ่งมีอยู่น้อยแล้ว

3. ระมัดระวังน้ำมันที่อยู่บนถนน ไม่ว่าจะป็นน้ำมันเครื่อง น้ำมันทอดอาหาร ล้วนทำให้ถนนลื่น โดยเฉพาะหากมีน้ำเปื้อนและอยู่ด้วย ผู้ขี่จักรยานจะต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ

4. เคารพกฎจราจร เช่น ซี่ดขี่ซ้าย และเวลาเลี้ยวซ้ายเลี้ยวขวาต้องให้สัญญาณมือ

## 5. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับจักรยาน

จักรยาน (Bicycle or bike) เป็นยานพาหนะที่มีสองล้อ ถูกสร้างขึ้นมาให้ขับเคลื่อนด้วยแรงมนุษย์ผ่านทางสายพาน โซ่ หรือเกียร์ ไม่ว่าจะจะมีเครื่องยนต์เสริมหรือไม่ก็ตาม เป็นการขนส่งโดยใช้พลังงานจากมนุษย์ในการขับเคลื่อนโดยการกดหรือถีบลูกบันไดรถให้ขับเคลื่อน ในลักษณะคู่กัน ล้อหนึ่งอยู่ด้านหน้า ล้อหนึ่งอยู่ด้านหลัง และมีส่วนประกอบที่เรียกว่า เฟือง ที่มีโซ่เชื่อมตึงล้อหลังให้เฟืองหมุนได้ เคลื่อนที่ไปข้างหน้าด้วยจุดศูนย์กลางมวลอยู่เหนือล้อ การบังคับการเลี้ยวจะบังคับโดยผู้ขี่ ซึ่งจักรยานจะประกอบด้วยตัวถังจักรยาน (เฟรม) อาน (เบาะนั่ง) แฮน ล้อจักรยาน ชุดเบรคจักรยาน ชุดจานปั่นและโซ่จักรยาน ประกอบกันรวมเป็นจักรยาน 1 คัน ขับเคลื่อนที่ออกแรงถีบกลไกให้ล้อหมุน (ชมรมจักรยานแห่งประเทศไทย. 2558)

ปัจจุบันจักรยานมีหลายชนิด ตั้งแต่จักรยานล้อเดียวและจักรยานหลายล้อ นอกจากนี้ยังมีประเภทดัดแปลงแบบแปลกๆ เช่น มีล้อหน้าใหญ่ แต่ล้อหลังเล็ก และจักรยานยังใช้เป็นเครื่องมือในการเดินทาง การออกกำลังกาย เล่นกีฬา และการท่องเที่ยวได้อีกด้วย

### ประเภทของจักรยาน

จักรยานที่สามารถใช้งานได้ในปัจจุบันนี้สามารถแบ่งได้หลายประเภท ซึ่งแต่ละประเภทจะมีลักษณะการใช้งานที่แตกต่างกันออกไป (เว็บไซต์ไรต์คอปปีเจมส์. 2556: ออนไลน์)

ประเภทที่ 1 จักรยานทั่วไป หรือจักรยานแม่บ้าน (Utility bike) ส่วนมากเป็นจักรยานธรรมดา ไม่มีฟังก์ชันมากมาย แต่ในปัจจุบันการออกแบบโดยเพิ่มฟังก์ชันมากขึ้น และจะขายสำเร็จรูปพร้อมอุปกรณ์ประกอบ เช่น บังโคลน ไฟหน้า ขาตั้ง บังโซ่ อานซ้อนท้าย และตะแกรงหน้า จักรยานนี้มีน้ำหนักค่อนข้างมากจึงต้องใช้แรงมาก แต่ข้อดีคือราคาถูก หาซื้อง่าย หาซื้อได้ทั่วไป ถ้าหากจักรยานชำรุดก็สามารถซ่อมได้ตามร้านจักรยานทั่วไป

ประเภทที่ 2 จักรยานพับได้ (Folding bike) มีผลิตในประเทศไทยเอง แต่คนมักนิยมของที่ส่งมาจากต่างประเทศโดยเฉพาะจักรยานมือสองของญี่ปุ่น จะมีราคาสูง แต่มักเป็นที่นิยมของคนบางกลุ่ม ล้อของจักรยานพับได้จะมีขนาดตั้งแต่ 16 ถึง 20 นิ้ว เพราะหากล้อมีขนาดใหญ่มากเวลาพับจักรยานจะไม่กะทัดรัด จึงไม่เป็นที่นิยม

ประเภทที่ 3 จักรยานออกกำลังกายและท่องเที่ยว จักรยานประเภทนี้คือจักรยานที่พัฒนาขึ้นมาเพื่อที่จะให้เหมาะสมกับแต่ละกิจกรรม และให้ถีบแบบเบาแรงโดยมีระบบเกียร์ และลดน้ำหนักรถจักรยานลง ราคาสูงกว่าจักรยานทั่วไป โดยแบ่งตามลักษณะเฉพาะได้ดังนี้

- จักรยานเสือหมอบ (Road bike) เสือหมอบเป็นจักรยานยอดนิยมสำหรับคนที่ชอบความเร็ว ลักษณะแฮนด์จะโค้งลงด้านล่าง (Drop handlebar) เวลาปั่นจะต้องก้มตัวลงเพื่อให้ลู่ลม สามารถปั่นทำความเร็วสูงได้ดีบางครั้งถูกเรียกว่า Racing bike ล้อของจักรยานเสือหมอบจะมีขนาดใหญ่และมีหน้ายางที่แคบเพื่อลดแรงเสียดทานช่วยให้สามารถปั่นได้เร็วยิ่งขึ้น จักรยานชนิดนี้เหมาะสำหรับปั่นทางเรียบ

- จักรยานท่องเที่ยว (Touring bike) จักรยานท่องเที่ยวเป็นจักรยานที่ถูกรออกแบบมาเพื่อการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ เพราะมีความแข็งแรงและทนทาน สามารถรับน้ำหนักได้มาก สามารถที่จะใช้งานอเนกประสงค์ได้ มักจะมีตะแกรงท้ายสำหรับไว้วางสัมภาระ ปกติจะมีชุดบังโคลนและขาตั้งติดมากับรถระบบเกียร์มีให้เลือกตั้งแต่ 10 ถึง 27 สปีด

- จักรยานเสือภูเขา (Mountain bike) เป็นจักรยานที่ออกแบบสำหรับขี่ขึ้นลงเขาโดยเฉพาะ มีโครงสร้างแข็งแรง ยางล้อใหญ่หรืออ้วน ดอกยางใหญ่และหนา น้ำหนักไม่มากเกินไป ทำให้เกาะพื้น ถนนได้ดีเวลาขี่ขึ้นเนินชันๆ ใช้งานได้ในทุกพื้นผิวถนน ระบบ เกียร์มีให้เลือกตั้งแต่ 10 ถึง 27 สปีด จักรยานเสือภูเขา นอกจากจะใช้งานทนทานตามที่ออกแบบมาแล้ว ยังใช้เป็นจักรยานท่องเที่ยว หรือแม้แต่ใช้เป็นจักรยานอเนกประสงค์ได้ด้วย จึงเป็นลูกผสมระหว่างจักรยานท่องเที่ยวกับจักรยานเสือภูเขาคือออกแบบให้ใช้งานทนทานได้อย่างกับจักรยานเสือภูเขา แต่เมื่อขี่บนถนนธรรมดาก็สามารถไปได้เร็ว จักรยานลูกผสมแบบนี้มีลักษณะคล้ายเสือเขาแต่ยางล้อจะเล็กกว่าหรือผอมกว่า ดอกยางจะไม่ลึกนัก เมื่อขี่ในเมืองจึงเปลืองแรงน้อยกว่า บางที่จึงนิยมเรียกจักรยานแบบนี้ว่า ซิตี้ไบค์ (City bike) หรือจักรยานเมืองมากกว่า เพราะคนส่วนใหญ่นิยมนำมาใช้ในเมืองมากกว่าไปใช้บนภูเขา

ประเภทที่ 4 จักรยานแข่ง เป็นจักรยานแบบเสือหมอบที่เห็นนักกีฬาใช้ในการแข่งขันทั่วไป มีน้ำหนักเบามาก มีเกียร์ตั้งแต่ 1 ถึง 27 สปีด กรณีมีเกียร์เดียวมักจะใช้แข่งในลู่วิ่งหรือในโดรมในระยะทางสั้นๆ ตัวถังเล็กเพียวลม ยางรถจะผอมและทนแรงดันสูง คือสูบลายได้แข็งมาก และเพื่อให้มีน้ำหนักเบาจึงตัดอุปกรณ์ที่ไม่จำเป็นเช่น ขาตั้ง บังโคลน ฯลฯ ออกทั้งหมด จักรยานชนิดนี้มีราคาแพงมากถึงระดับราคาคันละหลายแสนบาท

ประเภทที่ 5 จักรยานฟิกซ์เกียร์ (Fixed gear) จักรยานประเภทนี้มีความคล้ายคลึงกับจักรยานที่ใช้สำหรับแข่งในลู่วิ่ง แต่ถูกผลิตหรือดัดแปลงมาเพื่อใช้บนถนนทั่วไป ไม่มีเกียร์ มีสปีดเดียว และเฟืองหลังเป็นแบบตายหรือแบบฟิกซ์คือปล่อยฟรีหรือปั่นขาทวนกลับไม่ได้ การขี่จึงต้องหมุนขาไปตลอดเวลาเพราะหากไม่หมุนขาเฟืองก็จะไม่หมุนซึ่งก็คือการเบรคและถ้าต้องการเบรคเร็วๆแรงๆก็กระที่บขาย้อนกลับหลัง เฟืองก็จะหยุดหมุนทันทีและรถจะหยุดทันที

#### ประโยชน์ของการปั่นจักรยาน

การปั่นจักรยานถือเป็นกิจกรรมออกกำลังกายและเล่นกีฬาในรูปแบบหนึ่งที่ดีต่อสุขภาพ เพราะนอกจากจะทำให้มีความสุข สนุกสนานจากการชมวิวทิวทัศน์ที่สวยงาม และความงามจากธรรมชาติแล้ว การปั่นจักรยานยังมีคุณประโยชน์มากมาย (เว็บไซต์ดักกิ้งไทเกอร์. 2556: ออนไลน์) ดังนี้

1. ช่วยให้มีสุขภาพร่างกายที่แข็งแรง อายุยืนยาว ช่วยเพิ่มระบบภูมิคุ้มกันต้านทานในร่างกาย เพื่อต่อสู้กับเชื้อโรคต่างๆ เพื่อให้มีผลกับร่างกายได้น้อยลง และทำให้ร่างกายมีประสิทธิภาพในการฟื้นฟูรักษาตัวเองมากขึ้น

2. ช่วยให้นอนหลับได้ลึกกว่าเดิม ลดปัญหาการนอนไม่หลับ โดยเฉพาะการออกกำลังกายยามเช้า ช่วยให้ร่างกายเราได้รับแสงแดดตามเวลาที่เหมาะสมช่วยให้ร่างกายหลับได้ง่ายขึ้นในตอนกลางคืน

3. ช่วยให้ร่างกายลำเลียงออกซิเจนและสารอาหารได้ดีขึ้น ช่วยขับถ่ายสารพิษในร่างกายมีประสิทธิภาพ และจะช่วยกระตุ้นการผลิตสารคอลลาเจน ช่วยลดรอยเหี่ยวย่นบนใบหน้า จึงทำให้คนที่ปั่นจักรยานเป็นประจำมีผิวพรรณสดใส หน้าตาดูอ่อนวัยกว่าเดิม

4. ช่วยกระตุ้นให้อาหารไหลผ่านลำไส้ได้รวดเร็วกว่าเดิม ซึ่งช่วยลดการดูดซับน้ำในลำไส้ใหญ่ ทำให้ถ่ายได้ง่ายและคล่องมากขึ้น เพิ่มกำลังในการบีบรัดตัวของลำไส้ ช่วยให้ไม่รู้สึกอึดอัดหลังการทานอาหาร และป้องกันโรคมะเร็งลำไส้

5. ช่วยกระตุ้นการหายใจและอัตราการเต้นของหัวใจ ช่วยพัฒนาระบบหมุนเวียนเลือด และระบบหายใจ ช่วยลดโรคความดันโลหิตสูง ช่วยลดความเสี่ยงการเป็นโรคหัวใจ โรคอ้วน และโรคมะเร็งประเภทต่างๆ

6. ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพสมอง ช่วยกระตุ้นการสร้างเซลล์สมองในส่วนที่ใช้บันทึกความจำ ทำให้ช่วยป้องกันโรคอัลไซเมอร์ได้เป็นอย่างดี

7. ช่วยทำให้ลูกในครรภ์มีสุขภาพร่างกายแข็งแรง และทำให้สามารถพัฒนาระบบประสาทได้ดีกว่าปกติและช่วยฟื้นฟูร่างกายคุณแม่หลังการคลอดได้ดีกว่าคุณแม่ที่ไม่ออกกำลังกาย

8. ช่วยลดความอ้วน และเพิ่มอัตราการเผาผลาญไขมันส่วนเกินในร่างกายอย่างต่อเนื่องในขณะปั่นและหลังปั่นจักรยานไปอีก 2 - 3 ชั่วโมง

9. ช่วยลดอาการเหนื่อยล้า คลายความตึงเครียด ความกังวล และความหุดหู่ให้ลดน้อยลง

10. ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานได้ดีขึ้น ช่วยเพิ่มความมั่นใจ ความมุ่งมั่น และช่วยให้สามารถจัดการกับความเครียดในการทำงานได้ดียิ่งขึ้น

11. ช่วยประหยัดพลังงานมากกว่าการเดินทางด้วยรถยนต์ถึงสามเท่าในระยะทางเท่าๆ กัน ไม่ก่อให้เกิดมลพิษ มีการใช้วัตถุดิบ สารเคมีต่างๆ และพลังงานในการผลิตจักรยานหนึ่งคันน้อยกว่าการผลิตรถยนต์ถึงห้าเท่า

กฎจราจรสำหรับผู้ใช้จักรยาน

การศึกษาเพื่อทราบถึงกฎระเบียบการใช้จักรยานบนท้องถนนถือว่ามีส่วนสำคัญในกระบวนการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยาน กฎจราจรตามมาตราที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่จักรยาน (พระราชบัญญัติจราจรทางบก. 2522) ดังต่อไปนี้

1. มาตรา 79 ทางใดที่ได้จัดไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขับในทางนั้น



2. มาตรา 80 รถจักรยานที่ใช้ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่จักรยานต้องจัดให้มี

2.1 กระจกที่ให้เสียงสัญญาณได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

2.2 เครื่องห้ามที่ใช้ในการได้ดีเมื่อใช้สามารถทำให้รถจักรยานหยุดได้ในทันที

2.3 โคมไฟติดหน้ารถจักรยานแสงขาวไม่น้อยกว่าหนึ่งดวงที่ให้แสงไฟส่องตรงไปข้างหน้าเห็นพื้นทางได้ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่าสิบห้าเมตร และอยู่ในระดับต่ำกว่าสายตาของผู้ขับขี่ซึ่งขับรถสวนมา

2.4 โดยไฟติดท้ายรถจักรยานแสงแดงไม่น้อยกว่าหนึ่งดวงที่ให้แสงสว่างตรงไปข้างหลังหรือติดวัสดุวัตถุสะท้อนสีแดงแทน ซึ่งเมื่อถูกส่องให้มีแสงสะท้อน

3. มาตรา 81 ในเวลาต้องเปิดไฟตาม มาตรา 11 หรือ มาตรา 61 ผู้ขับขี่รถจักรยานอยู่ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดไว้สำหรับรถจักรยาน ต้องติดไฟแสงขาวหน้ารถเพื่อให้ผู้ขับขี่หรือคนเดินเท้า ซึ่งขับรถหรือเดินสวนสามารถมองเห็นรถ

4. มาตรา 82 ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขับให้ชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดไว้สำหรับรถจักรยานมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถต้องขับขี่รถจักรยานให้ชิดช่องเดินรถประจำทางนั้น

5. มาตรา 83 ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดไว้สำหรับรถจักรยาน ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยาน

5.1 ขับโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

5.2 ขับโดยไม่จับคันบังคับรถ

5.3 ขับขนานกันเกินสองคัน เว้นแต่ขับในทางที่จัดไว้สำหรับรถจักรยาน

5.4 ขับโดยนั่งบนที่อื่นมิใช่อาานที่จัดไว้เป็นที่นั่งตามปกติ

5.5 ขับโดยบรรทุกผู้อื่น เว้นแต่จักรยานสามล้อสำหรับบรรจุกคน ทั้งนี้ตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

5.6 บรรทุกหรือถือสิ่งของใดๆ ในลักษณะที่เป็นการขีดขวาง การจับคันบังคับรถหรืออันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

5.7 เกาะหรือพ่วงรถอื่นที่กำลังแล่นอยู่

6. มาตรา 84 เว้นแต่บทบัญญัติในลักษณะนี้จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานปฏิบัติตาม

## 6. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานคร เป็นเขตปกครองพิเศษ และเป็นเมืองหลวงที่มีประชากรมากที่สุดของประเทศไทย เป็นศูนย์กลางการปกครอง การศึกษา การคมนาคมขนส่ง การเงินการธนาคาร การพาณิชย์ การสื่อสาร และความเจริญของประเทศ กรุงเทพมหานคร เป็นแหล่งรวมเศรษฐกิจของประเทศไทย ความหลากหลายของศิลปวัฒนธรรมอันสูงค่าอันเป็นมนต์เสน่ห์ที่สามารถผสมผสานเข้ากับความทันสมัยของเมืองได้อย่างลงตัวมีเอกลักษณ์ที่เฉพาะ จนได้รับการยอมรับจากนานาประเทศว่ามีความสวยงามน่าท่องเที่ยวมากที่สุดแห่งหนึ่ง

กรุงเทพมหานครมีศักยภาพทางการท่องเที่ยวสูง (สำนักวัฒนธรรม กีฬาและการท่องเที่ยว. 2554) โดยมีความพร้อมทางการคมนาคม ได้แก่ ความปลอดภัยของเส้นทางคมนาคมในกรุงเทพมหานคร ถนนมีป้ายบอกทางที่ชัดเจน ทางเดินและที่จอดรถมีความสะดวก ปลอดภัย ระบบขนส่งสาธารณะมีความพร้อม และการบริการของผู้ให้บริการนั้นก็ให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี ทางด้านสิ่งดึงดูดใจนั้นทางกรุงเทพมหานครมีความสวยงามของทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรม รวมถึงสิ่งทำให้เกิดความประทับใจในประเพณีวัฒนธรรม และวิถีชีวิตของชาวกรุง ทางด้านที่พักของกรุงเทพมหานครนั้นมีความพร้อมทางด้านความสวยงาม ความสะอาด สิ่งอำนวยความสะดวกในที่พัก การบริการ การสื่อสาร รวมถึงมีอัตราค่าบริการที่พักที่เหมาะสม ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งที่พักได้แก่ อินเทอร์เน็ต โทรศัพท์ระหว่างประเทศ รวมถึงการบริการทางด้านข้อมูลการท่องเที่ยวด้วย และทางด้านความหลากหลายในการท่องเที่ยวต่างๆ ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์และ โบราณสถาน ศิลปวัฒนธรรมและ กิจกรรมงานประเพณี แหล่งท่องเที่ยว เพื่อสุขภาพและการพักผ่อนหย่อนใจ แหล่งท่องเที่ยวทางวิถีชีวิต แหล่งจับจ่าย ใช้สอยที่มีความหลากหลาย ทางด้านการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพและการพักผ่อนหย่อนใจมีสิ่งอำนวยความสะดวก สาธารณูปโภค มีบริการทางการแพทย์และสาธารณสุข ที่ได้มาตรฐาน มีเส้นทางคมนาคมที่สามารถเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆในกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว มีความพร้อมทางด้านที่พักอาศัย ค่าครองชีพในกรุงเทพมหานครไม่สูงเกินไป มีอาหารอร่อยและอุดมสมบูรณ์ นอกจากนั้นความเป็นมิตรของชาวกรุงเทพมหานครก็ยังเป็นจุดสำคัญที่ทำให้นักท่องเที่ยวมีความสนใจในการเดินทางมาท่องเที่ยว โดยมีแหล่งท่องเที่ยวตาม

กรุงเทพมหานครเป็นแหล่งที่ให้ความสนใจการปั่นจักรยานเป็นจำนวนมาก มีโครงข่ายเส้นทางการใช้จักรยานอยู่เดิมจึงเหมาะแก่การจัดการและการพัฒนาการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพใน ด้านความปลอดภัย สิ่งอำนวยความสะดวก การอบรมความรู้ในการประกอบกิจกรรม ด้านเส้นทาง

จักรยาน ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ เพื่อรองรับกิจกรรมประเภทนี้ ซึ่งสถานที่ท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวนิยมใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในกรุงเทพมหานครคือสวนสาธารณะ 5 แห่งที่เดินทางเข้าถึงได้สะดวกรวดเร็ว และเป็นที่ยอมรับของคนไทยในการพักผ่อนหย่อนใจและออกกำลังกาย (สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม. 2552; ออนไลน์) คือ

1. สวนวชิรเบญจทัศ หรือสวนรถไฟ เป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่ มีกิจกรรมให้ทำมากมาย เช่น การปั่นจักรยานชมสวนหรือเที่ยวเยี่ยมชมผีเสื้อนานาพันธุ์ให้ศึกษาหาข้อมูล มีสถานที่จำลองการจราจรสำหรับเด็กที่จะทำให้ได้เรียนรู้กฎจราจรแบบง่ายๆ โดยผ่านกิจกรรมการปั่นจักรยาน

2. สวนหลวง ร.9 เป็นสวนสาธารณะที่อยู่ติดกับการคมนาคมมากมาย ภายในสวนมีเครื่องมือออกกำลังกาย ในช่วงเย็นมีกิจกรรมเต้นแอโรบิคเหมาะกับคนที่ทำงานที่ต้องการมาออกกำลังกายหรือเพื่อพักผ่อนหย่อนใจในวันหยุด

3. บึงหนองบอน หรือศูนย์กีฬาทางน้ำบึงหนองบอน เป็นสวนสาธารณะสำหรับผู้รักสุขภาพ มีเครื่องออกกำลังกาย มีพื้นที่พิเศษสำหรับนักปั่นจักรยาน นั่นก็คือสนามขนาดเล็กซึ่งมีความยาวรอบสนามประมาณ 4 กิโลเมตร ผู้ปั่นจักรยานสามารถนำจักรยานส่วนตัวมาปั่นได้ตั้งแต่หกโมงเช้าจนถึงหกโมงเย็น

4. สวนลุมพินี เป็นสวนเอนกประสงค์ โดยเป็นสวนสาธารณะที่รวมไว้ด้วยประโยชน์ใช้สอยเพื่อกิจกรรมนันทนาการนันทนาการหลากหลายที่จัดเตรียมไว้บริการประชาชน เป็นที่ตั้งของศูนย์นันทนาการสมาคม ชมรมต่างๆ ภายใต้ภาพรวมในการเป็นพื้นที่สีเขียวซึ่งมีเอกลักษณ์ที่ความร่มรื่นด้วยต้นไม้ขนาดใหญ่อายุเก่าแก่ มีกิจกรรมมากมายอาทิเช่น การวิ่งออกกำลังกาย การปั่นจักรยานทั้งบนบกและในน้ำ ซึ่งผู้มาใช้บริการนำจักรยานส่วนตัวมาปั่นเพื่อสุขภาพได้อีกด้วย (สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม. 2552; ออนไลน์)

5. สวนเบญจกิติ เป็นสวนขนาดใหญ่ท่ามกลางตึกสูง เหมาะสำหรับคนรักสุขภาพ กิจกรรมหลักๆ ได้แก่ การปั่นจักรยานน้ำ หรือสามารถที่จะปั่นจักรยานได้รอบๆ สวน

6. งาน A DAY BIKE FEST 2015 เป็นเทศกาลจักรยานแห่งแรกและใหญ่ที่สุดในประเทศไทย เริ่มตั้งแต่ปี 2012 ร่วมจัดโดยองค์กรจักรยานชั้นนำของไทย ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน ที่จัดเพื่อให้นักปั่นจักรยานทุกกลุ่ม ทุกประเภท รวมถึงบุคคลทั่วไปที่ไม่เคยปั่นจักรยานและสนใจที่จะเริ่มปั่นจักรยาน จัดขึ้นเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานในระดับประเทศ นอกจากนี้ยังทำกิจกรรมหลากหลายที่เกี่ยวข้องกับจักรยานตลอดปีร่วมกับพันธมิตรองค์กรด้านจักรยานในวันที่ 12 - 15 พฤศจิกายน 2558 ณ สถานีรถไฟแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ มักกะสัน มีองค์กรต่างๆ มาร่วมงาน อาทิ เช่น ร้านจักรยาน ชมรมจักรยาน องค์กรที่

เกี่ยวข้องกับ และแบรนด์สินค้าชั้นนำออกมาทำแคมเปญเพื่อกระตุ้นให้คนใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้น (เว็บไซต์อะเดย์ไบค์เฟส. 2558; ออนไลน์)

## 7. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ธนพล แก้ววงษ์ (2552) ศึกษาวิจัยในหัวข้อเรื่องแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานคร ซึ่งจากการวิจัยพบว่าผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่เป็นเพศชาย นิยมใช้จักรยานประเภทเสือภูเขา และได้เสนอแนะในด้านเส้นทางสำหรับจักรยานให้มีจำนวนมากขึ้น เพราะผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานเหมือนกันแต่มีประสบการณ์ในการทำกิจกรรมจักรยานและแหล่งท่องเที่ยวที่สนใจแตกต่างกัน ทำให้ผู้ใช้จักรยานมีความเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการจัดการกิจกรรมด้านเส้นทางจักรยานแตกต่างกัน โดยทำให้ผู้ใช้จักรยานมีความต้องการในการออกแบบเส้นทางที่มีความปลอดภัย โดยควรมีเส้นสัญลักษณ์สื่อความหมายบนพื้นผิวของเส้นทางจักรยาน เช่น ลูกศร สัญลักษณ์รูปจักรยาน และต้องการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการกำหนดสัญลักษณ์ความหมายว่าเส้นทางนี้หรือถนนนี้เป็นเส้นทางจักรยานให้เพียงพอแก่ผู้ใช้จักรยานเพื่อให้ผู้ใช้จักรยานได้รับทราบและเป็นการจัดระเบียบข้อบังคับทางการจราจรและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยานและรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ อีกด้วย ผู้ใช้จักรยานในเขตกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่มีระยะเวลาที่จำกัดและมีวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกันในแต่ละคน เช่นปั่นจักรยานเพื่อเดินทางไปทำงานหรือเดินทางท่องเที่ยว ผู้ใช้จักรยานจึงมีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกในเรื่องของห้องอาบน้ำสาธารณะและสุขาสาธารณะที่สะอาดและใช้งานได้จริงเพื่อที่จะได้ชำระคราบเหงื่อไคลอีกทั้งยังมีความต้องการให้ทางกรุงเทพมหานครจัดสร้างที่จอดรถจักรยานให้ได้มาตรฐานมีความปลอดภัยจากรถยนต์และการลักขโมยตลอดจนใกล้แหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางจักรยาน

กุสุมา ถาวร (2556) ศึกษาวิจัยในหัวข้อเรื่องการวิจัยแบบมีส่วนร่วมในการปั่นจักรยานมาใช้ในชีวิตประจำวันของประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เขตความรับผิดชอบของเทศบาลเมืองพนัสนิคม ซึ่งการวิจัยพบว่าแนวทางการส่งเสริมให้ประชาชนตระหนักเห็นคุณค่าและความสำคัญของการขี่จักรยานในชีวิตประจำวันคือความร่วมมือกันของทุกภาคส่วนในการรณรงค์การส่งเสริมให้ประชาชนเห็นความสำคัญของการปั่นจักรยานในชีวิตประจำวันเช่น การจัดโครงการ Bike for Life in Phanasnikum การส่งเสริมอบรมความรู้ความเข้าใจให้กับผู้ปกครอง และนักเรียนเกี่ยวกับการขี่จักรยานในเขตเทศบาลพนัสนิคมอย่างปลอดภัย หน่วยงานทุกภาคส่วนควรประชาสัมพันธ์ประโยชน์ของการขี่จักรยานและการส่งเสริมการขี่จักรยานด้วยความปลอดภัย รวมทั้งให้ประชาชนตระหนักและเห็นคุณค่าของการประหยัดพลังงานโดยใช้จักรยานในการเดินทางระยะใกล้ๆ ให้มากขึ้น โดยผ่านสื่อโทรทัศน์วิทยุและหนังสือพิมพ์ท้องถิ่น นอกจากนี้ผู้นำท้องถิ่นควรมีบทบาทในการสร้างค่านิยมใหม่ให้แก่สังคมท้องถิ่นด้วยการเป็นผู้นำการใช้จักรยาน

เพื่อให้ประชาชนปฏิบัติตามซึ่งจะนำไปสู่ชุมชนจักรยานและเป็นการเสริมสร้างให้ประชาชนเห็นคุณค่า ของ การปั่นจักรยานมาใช้ในวิถีชีวิตประจำวันอย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น

ภูพิงศ์ สุวรรณ (2556) ศึกษาวิจัยในหัวข้อเรื่อง การศึกษาการเตรียมทีมกีฬาจักรยานของสมาคม จักรยานแห่งประเทศไทยในการแข่งขันกีฬาซีเกมส์ครั้งที่ 27 ซึ่งการวิจัยพบว่า การจัดแข่งขันกีฬามี ความสำคัญต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ทั้งทางด้านสุขภาพ พลานามัย และทางด้านจิตใจ นอกจากนี้ยังจะทำให้เกิดการตื่นตัวในการพัฒนาในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกอีกด้วย โดยกีฬาเป็น ปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้ประชาชนสามารถพัฒนาคุณภาพชีวิตของตนเอง ครอบครัว ชุมชน และสังคม ซึ่งจะ นำไปสู่การมีส่วนร่วมในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผลการวิเคราะห์ ข้อมูลแบบสอบถามพบว่า การเตรียมทีมกีฬาจักรยาน เกี่ยวกับทรัพยากรในการจัดการทั่วไป โดยรวมการ รับรู้อยู่ในระดับดี

วิโรจน์ ศรีสุรภานันท์ (2556) ศึกษาวิจัยในหัวข้อเรื่องวิธีส่งเสริมการขี่จักรยานในกรุงเทพมหานคร ซึ่ง การวิจัยพบว่าปัญหาที่สำคัญในการขี่จักรยานบนถนนคือ ปัญหาความไม่ปลอดภัยที่เกิดจากการจราจรบน ท้องถนน แต่เนื่องจากในปัจจุบันมีปริมาณการจราจรบนท้องถนนจำนวนมากถนนมีความกว้างที่จำกัด และยังมีรถยนต์จอดกีดขวางในช่องทางซ้าย จึงไม่ปลอดภัยสำหรับผู้ขี่จักรยานบนถนน ดังนั้นจึงควร เปลี่ยนให้ผู้ขี่จักรยานบนถนนมาขี่ร่วมกับคนเดินเท้าแทน ซึ่งสภาพทางเท้าในปัจจุบันสามารถขี่จักรยาน ได้บางช่วงเท่านั้น เนื่องจากผู้ใช้จักรยานประสบปัญหาสิ่งกีดขวางบนทางเท้า อันเนื่องมาจากแผงลอย หาบเร่ จุดผ่อนผัน พาหนะที่ทิ้งจอดไว้บนทางเท้า ป้ายรถโดยสารและความไม่เป็นระเบียบของฟุตบอล ปัญหาอุปสรรคสิ่งกีดขวางบนทางเท้าเป็นปัญหาที่ควรได้รับการปรับปรุงอย่างเร่งด่วน จึงจะช่วยให้การ เดินทางด้วยจักรยานในชุมชนต่อเนื่องตลอดเส้นทางได้

พนกฤษฎ อุดมกิตติ (2556) ศึกษาวิจัยในหัวข้อเรื่องการจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ยังยืนในพื้นที่เขตตลิ่งชันกรุงเทพมหานคร ซึ่งผลการวิจัยพบว่า แนวทางการพัฒนาการจัดการเส้นทาง จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่เขตตลิ่งชันต้องคำนึงถึงการใช้ทรัพยากรวัฒนธรรมในพื้นที่ให้ทั่วถึงด้วย โดยใช้ตลาดน้ำตลิ่งชัน ตลาดน้ำคลองลัดมะยม ตลาดน้ำวัดสะพาน ตลาดน้ำวัดตลิ่งชันและชุมชนชาวสวน วัดจำปาเป็นศูนย์กลางการบริการท่องเที่ยวด้วยจักรยานอันจะกระจายตัวทั่วพื้นที่เขตตลิ่งชันซึ่งจุด บริการเหล่านี้ล้วนมีทรัพยากรวัฒนธรรมโดยรอบและมีความพร้อมทั้งทางด้านบุคลากรและศักยภาพ ทางด้าน การท่องเที่ยวอยู่แล้ว หากแต่ต้องมีการจัดการแบบมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและการประชาสัมพันธ์เพิ่มขึ้นอย่างมีระบบเพื่อการท่องเที่ยวที่ดีและยั่งยืน

เกษม นครเขตต์ (2557) ศึกษาวิจัยในหัวข้อเรื่องการรับรู้ด้านสุขภาพและทัศนคติของประชาชน ไทยต่อการเดินและการขี่จักรยาน ซึ่งผลการวิจัยพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่จากจังหวัด กรุงเทพมหานคร มีทัศนคติดีถึงดีมาก ต่อการมีพฤติกรรมการเดิน และการขี่จักรยาน เพราะเป็นเขตเมืองที่ มีความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนนมาเป็นเวลายาวนาน ทำให้ประชาชนอยากเห็นการ

เปลี่ยนแปลงด้านการจราจร และต้องการมีทางเลือกในการเดินทางจึงเห็นว่าการเดินและการขี่จักรยานเป็นทางเลือกใหม่ที่น่าจะเป็นไปได้ จึงแสดงทัศนคติที่ดีต่อการเดินทางในเมืองใหญ่อย่างกรุงเทพมหานคร

ทวีพล ไชยพงษ์ (2557) ศึกษาวิจัยในหัวข้อเรื่องแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศด้วยจักรยาน ณ ววนพุทธอุทยานน้ำตกเขาอีดี้ จังหวัดปราจีนบุรี ซึ่งการวิจัยพบว่าผลจากโปรแกรมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศด้วยจักรยานจากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พบว่าด้านพื้นที่ที่มีความเหมาะสมต่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศด้วยจักรยาน อาจต้องมีการควบคุมเรื่องของปริมาณของนักท่องเที่ยว และปัญหาขยะมูลฝอย ด้านการจัดการพบว่าการทำกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวด้วยจักรยานต้องคำนึงถึงความถูกต้องและการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่ ด้านกิจกรรมและกระบวนการพบว่ากิจกรรมที่จัดขึ้นค่อนข้างจะไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและควรมีการส่งเสริมในกิจกรรมอื่นๆเพิ่มเติม ด้านการมีส่วนร่วมพบว่า ชุมชนในท้องถิ่นยังเห็นการทำกิจกรรมจักรยานและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งที่ใกล้เคียงเกิดการมีส่วนร่วมที่น้อยและแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศด้วยจักรยาน พบว่าด้านการวางแผนควรมีการบูรณาการด้านบุคลากรในการมีส่วนร่วมในการทำกิจกรรมและการเพิ่มกิจกรรมที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวนอกเหนือจากการมาท่องเที่ยวด้วยจักรยานอย่างเดียว การจัดให้มีการส่งเสริมทางการตลาดบริการในช่วงเทศกาลการท่องเที่ยว การจัดองค์การ พบว่า ควรมีการแบ่งหน้าที่อย่างชัดเจนในการปฏิบัติงาน และจัดอบรมการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน การนำไปใช้ พบว่าควรมีการนำไปปฏิบัติในทิศทางเดียวกันมุ่งทำงานเป็นทีมมีการตรวจสอบเส้นทางและอุปกรณ์อย่างต่อเนื่อง การควบคุมพบว่าควรมีการตรวจสอบและประเมินผลการทำงานของบุคลากรและเจ้าหน้าที่รวมถึงการจัดทำสถิติการท่องเที่ยว ซึ่งเส้นทางจักรยานในปัจจุบันไม่ได้เกิดจากการสร้างเส้นทางใหม่ เป็นเส้นทางจะทำไว้เพื่อให้ปั่นจักรยานโดยเฉพาะจึงไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม แต่ปัญหาที่ก่อให้เกิดผลกระทบในปัจจุบันคือการควบคุมจำนวนของนักปั่นจักรยาน และขยะที่เกิดขึ้นจากการมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวกลุ่มต่างๆ

ดวงเด่น นาคสีหราช และ ชาศริต ชันนาโพธิ์ (2558) ศึกษาวิจัยในหัวข้อเรื่องบทบาทของกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการใช้จักรยานในประเทศไทย ซึ่งจากการวิจัยพบว่าชุมชนที่เป็นมิตรกับจักรยานนั้นจำเป็นต้องมีการวางผังเมืองเพื่อส่งเสริมและสนับสนุน การใช้จักรยาน เช่น การพัฒนาถนนและโครงสร้างและโครงข่ายเส้นทางจักรยาน ผิวถนนที่ดี การจำกัดความเร็วของรถที่ใช้เครื่องยนต์ และความปลอดภัย เพื่อผลักดันให้ประชากรของตนใช้จักรยานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องนอกจากส่วนกลางของภาครัฐแล้วควรที่จะมีการกำหนดกฎหมายและนโยบายท้องถิ่นเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการใช้จักรยานด้วยการจัดให้มีผังเมืองเฉพาะเพื่อสร้างทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวก เช่นที่จอดจักรยานและที่ร่มจอดพักจักรยาน

ธวัชชัย ดวงไทย (2558) ศึกษาวิจัยในหัวข้อเรื่อง การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของผู้ใช้จักรยานในประเทศไทย ซึ่งจากการวิจัยพบว่าผู้ตอบ

แบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชายมีระดับการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุด โดยมีแรงจูงใจการออกกำลังกายมากที่สุดคือต้องการมีสุขภาพแข็งแรง ด้านอุปสรรคต่อการใช้จักรยานของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุดคือ ไม่มีช่องทางจักรยาน

วิโรจน์ ศรีสุรภานนท์ และ พิษญา พันวัน (2558) ศึกษาวิจัยในหัวข้อเรื่องระบบจักรยานสาธารณะในกรุงเทพฯ กรณีศึกษาจักรยานสาธารณะปั่นปั่น ซึ่งจากการวิจัยพบว่าผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยทำงานที่มีอายุ 20-39 ปี และเป็นลูกจ้างบริษัทเอกชน ปัญหาการใช้จักรยานสาธารณะที่สำคัญ ได้แก่ ปัญหาสิ่งกีดขวางบนทางเท้า ปัญหาปริมาณการจราจรของรถและคนเดินเท้า ปัญหาด้านกายภาพของทางข้าม ทางแยก ปัญหาการเสี้ยวต่อการเกิดอุบัติเหตุ ปัญหาสภาพแวดล้อม และปัญหาจำนวนของจักรยานและสภาพจักรยานที่พร้อมใช้งาน ณ จุดบริการ อย่างไรก็ตามผู้ใช้จักรยานสาธารณะมีทัศนคติที่ดีต่อการส่งเสริมการใช้จักรยาน และยังมีความเห็นให้ขยายโครงการให้มีจุดบริการครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น

อดิซศร แยมวงศ์ (2558) ศึกษาวิจัยในหัวข้อเรื่องโปรแกรมการสอนการเดินเท้าและขี่จักรยานอย่างปลอดภัยของเด็กวัยเรียนในเขตจังหวัดนครนายก ซึ่งจากการวิจัยพบว่าการอบรมและการพัฒนาความรู้ทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทางและขี่จักรยานเป็นการพัฒนาทักษะชีวิตอย่างหนึ่งโดยการฝึกปฏิบัติในสถานการณ์จำลองและการเรียนรู้ในสถานการณ์จริงทำให้นักเรียนมีความรู้ทัศนคติและพฤติกรรม การเดินเท้าและขี่จักรยานที่ปลอดภัยขึ้น นอกจากนี้ในการฝึกปฏิบัติจริงเป็นการสอนให้นักเรียนรู้จักแก้ไขปัญหาและจัดอุปสรรคร่วมกัน

## บทที่ 3

### วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mix method research) โดยเป็นแบบวิจัยเชิงปริมาณ คือแบบสอบถาม และการวิจัยเชิงคุณภาพคือแบบสัมภาษณ์เกี่ยวกับการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในกรุงเทพมหานคร ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดแนวทางในการดำเนินการวิจัย 4 ขั้นตอน ดังนี้

โดยมีการกำหนดแนวทางและขั้นตอนการดำเนินการวิจัยดังต่อไปนี้

1. การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ
4. การเก็บรวบรวมข้อมูล
5. การจัดกระทำข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

#### 1. การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง

##### 1.1 ประชากร

1) นักท่องเที่ยวชาวไทยที่ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร จากข้อมูลสถิติจำนวนนักท่องเที่ยวปี 2557 มีจำนวนทั้งสิ้น 150,000 คน (เว็บไซต์ออนไลน์เดลินิวส์. 2554: ออนไลน์; เว็บไซต์บีบีซี เวิลด์. 2557: ออนไลน์)

##### 2) เจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

##### 1.2 กลุ่มตัวอย่าง

1) ผู้วิจัยได้กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่จะตอบแบบสอบถามจากขนาดของประชากรที่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร มีจำนวน 150,000 คน โดยใช้สูตรการหาขนาดกลุ่มตัวอย่างของทาโร ยามาเน่ (Yamane, 1973) โดยกำหนดค่าความเชื่อมั่นที่ 95% และความผิดพลาดที่ยอมรับได้ 5% โดยผู้วิจัยใช้วิธีการสุ่มแบบบังเอิญทั้งเพศชายและหญิงที่ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร



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

เมื่อ  $n$  = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

$N$  = ประชากร

$e$  = ความผิดพลาดที่ระดับ 5%

$$n = \frac{150,000}{[1 + 150,000(0.05)^2]}$$

$$n = 398.94$$

ดังนั้น ขนาดของกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาวิจัยครั้งนี้คือ 400 คน

2) เจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย จำนวนรวมทั้งสิ้น 3 คน โดยเลือกแบบเจาะจง โดยกำหนดคุณสมบัติว่าเป็นผู้ที่มีความรู้และมีประสบการณ์เกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ โดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

## 2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้แบ่งเป็น 2 ชนิด ได้แก่

1) แบบสอบถามเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครแบ่งออกเป็น 4 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน โดยลักษณะแบบสอบถามจะเป็นแบบเลือกตอบ (Multiple choice)

ตอนที่ 2 แบบสอบถามถามพฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร โดยลักษณะของคำถามจะเป็นแบบเลือกตอบ (Multiple choice) และแบบปลายเปิด (Open-ended questions)

ตอนที่ 3 แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร โดยลักษณะของคำถามเป็นแบบให้เลือกตอบ คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด ที่ประมาณค่าความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร มากน้อย 5 ระดับ (Likert scale)

จากแบบสอบถามตอนที่ 3 มีเกณฑ์ในการกำหนดน้ำหนักคะแนนของคำถามแบบ  
มาตรประมาณค่าระดับความคิดเห็นมากน้อย 5 ระดับ (Likert scale) โดยกำหนดค่าคะแนนดังต่อไปนี้

| คะแนน   | ระดับความคิดเห็น                                  |
|---------|---|
| คะแนน 5 | ระดับความคิดเห็นนักท่องเที่ยวดูเห็นด้วยมากที่สุด  |
| คะแนน 4 | ระดับความคิดเห็นนักท่องเที่ยวดูเห็นด้วยมาก        |
| คะแนน 3 | ระดับความคิดเห็นนักท่องเที่ยวดูเห็นด้วยปานกลาง    |
| คะแนน 2 | ระดับความคิดเห็นนักท่องเที่ยวดูเห็นด้วยน้อย       |
| คะแนน 1 | ระดับความคิดเห็นนักท่องเที่ยวดูเห็นด้วยน้อยที่สุด |

จากการแบ่งระดับการประเมิน 5 ระดับ สามารถนำมาวิเคราะห์เกณฑ์เทียบระดับ  
ความคิดเห็น (ยุทท ไกยวรรณ และกุสุมา ผลาพรหม, 2553) ดังนี้

| ค่าเฉลี่ย                     | ระดับความคิดเห็น           |
|-------------------------------|----------------------------|
| ค่าเฉลี่ย 4.50 – 5.00 หมายถึง | ระดับความคิดเห็นมากที่สุด  |
| ค่าเฉลี่ย 3.50 – 4.49 หมายถึง | ระดับความคิดเห็นมาก        |
| ค่าเฉลี่ย 2.50 – 3.49 หมายถึง | ระดับความคิดเห็นปานกลาง    |
| ค่าเฉลี่ย 1.50 – 2.49 หมายถึง | ระดับความคิดเห็นน้อย       |
| ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.49 หมายถึง | ระดับความคิดเห็นน้อยที่สุด |

ตอนที่ 4 แบบสอบถามความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับแนวทางการ  
พัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

2) แบบสัมภาษณ์ (Interview) เพื่อเก็บข้อมูลการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อ  
สุขภาพแห่งประเทศไทย

### 3. ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ

ขั้นตอนในการสร้างและการหาคุณภาพของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ มีวิธีการสร้างเครื่องมือและหาคุณภาพของเครื่องมือดังนี้

1.1) ศึกษาค้นคว้าเอกสาร ตำรา และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการพัฒนาการ  
ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร และนำไปปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อสร้าง

แบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์เพื่อให้มีความตรงตามเนื้อหา โดยให้เนื้อหาครอบคลุมถึงแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

1.2) นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นให้ผู้ทรงคุณวุฒิ และผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องจำนวน 5 ท่าน พิจารณาค่าความตรงของแบบสอบถามด้วยวิธีตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) โดยการหาค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถาม วัตถุประสงค์ และเนื้อหา โดยค่าที่ได้ต้องใกล้เคียง 1 มากที่สุด หรือมากกว่า 0.6 ขึ้นไป เพราะถือว่าค่าที่ได้เพียงพอและเป็นที่ยอมรับทางสถิติ ซึ่งได้ค่าเท่ากับ 0.89 (Rovinelli and Hambleton, 1977) หลังจากนั้นนำแบบสอบถามไปปรับให้เกิดความสมบูรณ์ก่อนนำไปทดลองใช้

1.3) นำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try out) กับนักท่องเที่ยวที่คล้ายกลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คนเพื่อหาคุณภาพของแบบสอบถามโดยหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาค โดยค่าที่ได้ต้องมีค่าใกล้เคียง 1 มากที่สุดหรือ 0.7 ขึ้นไป เพราะถือว่าค่าที่ได้เพียงพอและเป็นที่ยอมรับทางสถิติ ซึ่งได้ค่าเท่ากับ 0.933 (Nunnally and Bernstein, 1994) หลังจากนั้นนำแบบสอบถามไปปรับให้เกิดความสมบูรณ์ก่อนนำไปเก็บรวบรวมข้อมูล

#### 4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยตามขั้นตอนและรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) การเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม ผู้วิจัยวางแผนดำเนินการดำเนินการเก็บข้อมูล และกำหนดวันเดินทาง โดยทำการเก็บแบบสอบถามด้วยตนเองบริเวณสวนสาธารณะที่มีจักรยานให้เช่าและเป็นที่ยอมรับของนักท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยาน และงาน A day bike fest 2015 โดยแจกแบบสอบถามจากการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ โดยเลือกเฉลี่ยระหว่างเพศ ทั้งนี้ให้ผู้ตอบแบบสอบถามอ่านและตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง และผู้วิจัยจะเก็บแบบสอบถามหลังจากผู้ตอบแบบสอบถามได้ตอบแบบสอบถามเรียบร้อยแล้ว โดยช่วงระยะเวลาที่เก็บรวบรวมข้อมูล คือ วันอาทิตย์ที่ 8 พฤศจิกายน 2558 ถึงวันอาทิตย์ที่ 15 พฤศจิกายน 2558 โดยกระจายวัน และช่วงเวลาในการเก็บข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความหลากหลายครบถ้วนสมบูรณ์ หลังจากนั้นจึงนำแบบสอบถามที่ได้มาตรวจสอบความสมบูรณ์ของการตอบแบบสอบถามลงรหัสข้อมูล และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ผล

2) ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์ ผู้วิจัยทำการสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้าง ทั้งนี้ได้ทำการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยจำนวน 3 คน ซึ่งช่วงระยะเวลา

เก็บรวบรวมข้อมูลระหว่างวันที่ 25 พฤศจิกายน 2558 ถึงวันเสาร์ที่ 28 พฤศจิกายน 2558 ผู้วิจัยเก็บข้อมูล โดยการบันทึกเสียงการสัมภาษณ์และการจดบันทึกตามประเด็นหลักในการสัมภาษณ์เพื่อการวิจัย

## 5. การจัดกระทำข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

5.1 ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้นำข้อมูลมาจัดกระทำและการวิเคราะห์ หาค่าสถิติ โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปดังต่อไปนี้

1) แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ จำนวน 5 ข้อ และแบบสอบถามพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร จำนวน 7 ข้อ โดยนำข้อมูลมาวิเคราะห์โดยการแจกแจงความถี่ และหาค่าร้อยละ นำเสนอในรูปแบบตารางประกอบความเรียง

2) แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร จำนวน 22 ข้อ นำข้อมูลมาวิเคราะห์โดยหาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน นำเสนอในรูปแบบตารางประกอบความเรียง

3) แบบสอบถามข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร จำนวน 1 ข้อ ใช้การวิเคราะห์ความถี่ของความคิดเห็นในประเด็นที่เหมือนกันและสอดคล้องกัน นำเสนอผลวิเคราะห์เป็นรายข้อพร้อมความถี่

5.2 ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ ซึ่งมีลักษณะเป็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะใช้การถอดความและวิเคราะห์ความถี่ของความคิดเห็นในประเด็นที่เหมือนกันและสอดคล้องกัน นำเสนอผลวิเคราะห์เป็นรายข้อพร้อมความถี่

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง “แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์ และผู้วิจัยได้จำแนกผลการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 2 ตอน คือ การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม และการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญทางด้านจักรยานในประเทศไทย

#### 1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลของแบบสอบถาม

1.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1.2 พฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

1.3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

1.4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

#### 2. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลของแบบสอบถาม

ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลและนำไปวิเคราะห์ทางสถิติ และผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบความเรียง ดังนี้

### 1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย จำนวน 400 คน ผู้วิจัย นำข้อมูลมาแจกแจงความถี่ (Frequency) และหาร้อยละ (Percentage) เป็นรายชื่อ ปრაกฏผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังตาราง 1 - 5

ตาราง 1 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ

| เพศ  | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|------|------------|--------|
| ชาย  | 236        | 59.00  |
| หญิง | 164        | 41.00  |
| รวม  | 400        | 100.00 |

จากตาราง 1 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 236 คน คิดเป็นร้อยละ 59.00 และเป็นเพศหญิง จำนวน 164 คน คิดเป็นร้อยละ 41.00

ตาราง 2 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ

| อายุ                | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|---------------------|------------|--------|
| ต่ำกว่า 20 ปี       | 56         | 14.00  |
| 20 – 40 ปี          | 245        | 61.25  |
| 41 – 60 ปี          | 89         | 22.25  |
| มากกว่า 61 ปีขึ้นไป | 10         | 2.50   |
| รวม                 | 400        | 100.00 |

จากตาราง 2 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุ 20 – 40 ปี จำนวน 245 คน คิดเป็นร้อยละ 61.25

ตาราง 3 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา

| ระดับการศึกษา    | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|------------------|------------|--------|
| ต่ำกว่าปริญญาตรี | 114        | 28.50  |
| ปริญญาตรี        | 204        | 51.00  |
| สูงกว่าปริญญาตรี | 82         | 20.50  |
| รวม              | 400        | 100.00 |

จากตาราง 3 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาปริญญาตรี จำนวน 204 คน คิดเป็นร้อยละ 51.00

ตาราง 4 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพ

| อาชีพ                        | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|------------------------------|------------|--------|
| นักเรียน/นิสิต/นักศึกษา      | 87         | 21.75  |
| ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ | 54         | 13.50  |
| พนักงานบริษัทเอกชน           | 143        | 35.75  |
| ประกอบธุรกิจส่วนตัว          | 70         | 17.50  |
| ค้าขาย/รับจ้าง               | 28         | 7.00   |
| อื่นๆ                        | 18         | 4.50   |
| รวม                          | 400        | 100.00 |

จากตาราง 4 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 143 คน คิดเป็นร้อยละ 35.75

ตาราง 5 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

| รายได้เฉลี่ยต่อเดือน     | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|--------------------------|------------|--------|
| ต่ำกว่า 10,000 บาท       | 82         | 20.50  |
| 10,000 – 20,000 บาท      | 107        | 26.75  |
| 20,001 – 30,000 บาท      | 103        | 25.75  |
| 30,001 – 40,000 บาท      | 33         | 8.25   |
| มากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป | 75         | 18.75  |
| รวม                      | 400        | 100.00 |

จากตาราง 5 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,000 – 20,000 บาท จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 26.75

2. พฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร  
ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยนำข้อมูลมาแจกแจงความถี่ (Frequency) และหาค่าร้อยละ (Percentage) เป็นรายชื่อ ปรัชญาผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังตาราง 6 - 12

ตาราง 6 จำนวนและร้อยละพฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามการมีจักรยานส่วนตัวในปัจจุบัน

| การมีจักรยานส่วนตัวในปัจจุบัน | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|-------------------------------|------------|--------|
| มี                            | 303        | 75.75  |
| ไม่มี                         | 97         | 24.25  |
| รวม                           | 400        | 100.00 |

จากตาราง 6 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีจักรยานส่วนตัวในปัจจุบัน จำนวน 303 คน คิดเป็นร้อยละ 75.75



ตาราง 7 จำนวนและร้อยละพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามประเภทของจักรยานในการขี่จักรยานในแต่ละครั้ง

| ประเภทของจักรยานในการขี่จักรยานในแต่ละครั้ง | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|---|------------|--------|
| จักรยานทั่วไป                               | 148        | 37.00  |
| จักรยานพับได้                               | 56         | 14.00  |
| จักรยานเสือหมอบ                             | 105        | 26.25  |
| จักรยานท่องเที่ยว                           | 17         | 4.25   |
| จักรยานเสือภูเขา                            | 58         | 14.50  |
| จักรยานฟิกซ์เกียร์                          | 16         | 4.00   |
| รวม   | 400        | 100.00 |

จากตาราง 7 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีประเภทของจักรยานในการขี่จักรยานในแต่ละครั้งเป็นจักรยานทั่วไป จำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 37.00

ตาราง 8 จำนวนและร้อยละพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความถี่ในการใช้จักรยาน

| ความถี่ในการใช้จักรยาน  | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|-------------------------|------------|--------|
| ทุกวัน                  | 85         | 21.25  |
| 2 – 3 ครั้งต่อสัปดาห์   | 140        | 35.00  |
| 1 ครั้งต่อสัปดาห์       | 78         | 19.50  |
| เดือนละ 1 ครั้ง         | 37         | 9.25   |
| น้อยกว่าเดือนละ 1 ครั้ง | 60         | 15.00  |
| รวม                     | 400        | 100.00 |

จากตาราง 8 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความถี่ในการใช้จักรยาน 2 – 3 ครั้งต่อสัปดาห์ จำนวน 140 คน คิดเป็นร้อยละ 35.00

ตาราง 9 จำนวนและร้อยละพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามประสบการณ์ในการขี่จักรยาน

| ประสบการณ์ในการขี่จักรยาน | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|---------------------------|------------|--------|
| น้อยกว่า 1 ปี             | 84         | 21.00  |
| ระหว่าง 1 – 2 ปี          | 82         | 20.50  |
| ระหว่าง 3 – 4 ปี          | 58         | 14.50  |
| มากกว่า 5 ปีขึ้นไป        | 176        | 44.00  |
| รวม                       | 400        | 100.00 |

จากตาราง 9 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขี่จักรยานมากกว่า 5 ปี จำนวน 176 คน คิดเป็นร้อยละ 44.00

ตาราง 10 จำนวนและร้อยละพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามวัตถุประสงค์ในการขี่จักรยาน

| วัตถุประสงค์ในการขี่จักรยาน | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|-----------------------------|------------|--------|
| เพื่อสุขภาพ/ออกกำลังกาย     | 230        | 57.50  |
| เพื่อพักผ่อนหย่อนใจ         | 89         | 22.25  |
| เพื่อเดินทางไปกลับ          | 43         | 10.75  |
| ฝึกซ้อมเพื่อการแข่งขันกีฬา  | 21         | 5.25   |
| เพื่อพบปะเพื่อนฝูง          | 11         | 2.75   |
| อื่นๆ                       | 6          | 1.50   |
| รวม                         | 400        | 100.00 |

จากตาราง 10 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการขี่จักรยานเพื่อสุขภาพ/ออกกำลังกาย จำนวน 230 คน คิดเป็นร้อยละ 57.50

ตาราง 11 จำนวนและร้อยละพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามปัจจัยที่ทำให้อยากขี่จักรยาน

| ปัจจัยที่ทำให้อยากขี่จักรยาน                | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|---|------------|--------|
| ความปลอดภัย                                 | 70         | 17.50  |
| เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม                      | 146        | 36.50  |
| เป็นการท่องเที่ยวที่เสียค่าใช้จ่ายน้อย      | 49         | 12.25  |
| วิวทิวทัศน์ที่ดึงดูดใจ                      | 86         | 21.50  |
| สิ่งอำนวยความสะดวกที่เอื้อต่อการปั่นจักรยาน | 49         | 12.25  |
| รวม   | 400        | 100.00 |

จากตาราง 11 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีปัจจัยที่ทำให้อยากขี่จักรยานคือเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม จำนวน 146 คน คิดเป็นร้อยละ 36.50

ตาราง 12 จำนวนและร้อยละพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามความสนใจแหล่งท่องเที่ยว

| ความสนใจแหล่งท่องเที่ยว   | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|---|------------|--------|
| แหล่งท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ เช่น สวนสาธารณะ สนามกีฬา                       | 205        | 51.25  |
| แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ  | 124        | 31.00  |
| แหล่งท่องเที่ยวเกี่ยวกับศิลปวัฒนธรรม ประเพณีและประวัติศาสตร์ และโบราณสถาน | 57         | 14.25  |
| อื่นๆ   | 14         | 3.50   |
| รวม   | 400        | 100.00 |

จากตาราง 12 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความสนใจแหล่งท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ เช่น สวนสาธารณะ สนามกีฬา จำนวน 205 คน คิดเป็นร้อยละ 51.25

### 3. ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยนำข้อมูลมาวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร เป็นรายชื่อ ปราบกฎผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังตาราง 13 - 19

ตาราง 13 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

| ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร | $\bar{x}$ | S.D.  | ระดับความคิดเห็น |
|---|-----------|-------|------------------|
| ด้านเส้นทางจักรยาน  | 2.74      | 0.940 | ปานกลาง          |
| ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก  | 2.55      | 0.937 | ปานกลาง          |
| ด้านความปลอดภัย   | 2.62      | 1.041 | ปานกลาง          |
| ด้านการฝึกอบรมความรู้   | 2.58      | 0.985 | ปานกลาง          |
| ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว  | 3.05      | 0.895 | ปานกลาง          |
| รวม   | 2.71      | 0.857 | ปานกลาง          |

จากตาราง 13 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ ด้านเส้นทางจักรยาน ( $\bar{x} = 2.74$ , S.D. = 0.940) ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ( $\bar{x} = 2.55$ , S.D. = 0.937) ด้านความปลอดภัย ( $\bar{x} = 2.62$ , S.D. = 1.041) ด้านการฝึกอบรมความรู้ ( $\bar{x} = 2.58$ , S.D. = 0.985) และด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว ( $\bar{x} = 3.05$ , S.D. = 0.895)

ตาราง 14 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ด้านเส้นทางจักรยาน

| ด้านเส้นทางจักรยาน   | $\bar{x}$ | S.D.  | ระดับความคิดเห็น |
|--|-----------|-------|------------------|
| เส้นทางจักรยานมีความเพียงพอต่อความต้องการของท่าน   | 2.67      | 1.115 | ปานกลาง          |
| มีการปรับปรุงและดูแลเส้นทางจักรยานให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ เช่น ความสม่ำเสมอ ความเรียบของเส้นทาง และความต่อเนื่องของเส้นทางจักรยาน | 2.74      | 1.130 | ปานกลาง          |
| มีการจัดทำหรือประชาสัมพันธ์แผนที่เส้นทางจักรยานในสวนสาธารณะและกรุงเทพมหานครเพียงพอต่อความต้องการของท่าน                          | 2.74      | 1.048 | ปานกลาง          |
| มีสัญลักษณ์สื่อความหมายจักรยานบนพื้นผิวของเส้นทางจักรยาน เช่น ลูกศร สัญลักษณ์รูปจักรยานบนเส้นทางจักรยาน                          | 2.80      | 1.081 | ปานกลาง          |
| รวม  | 2.74      | 0.940 | ปานกลาง          |

จากตาราง 14 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ด้านเส้นทางจักรยานส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ มีสัญลักษณ์สื่อความหมายจักรยานบนพื้นผิวของเส้นทางจักรยาน เช่น ลูกศร สัญลักษณ์รูปจักรยานบนเส้นทางจักรยาน ( $\bar{x} = 2.80$ , S.D. = 1.018) มีการปรับปรุงและดูแลเส้นทางจักรยานให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ เช่น ความสม่ำเสมอ ความเรียบของเส้นทาง และความต่อเนื่องของเส้นทางจักรยาน ( $\bar{x} = 2.74$ , S.D. = 1.130) มีการจัดทำหรือประชาสัมพันธ์แผนที่เส้นทางจักรยานในสวนสาธารณะและกรุงเทพมหานครเพียงพอต่อความต้องการของท่าน ( $\bar{x} = 2.74$ , S.D. = 1.048) และเส้นทางจักรยานมีความเพียงพอต่อความต้องการของท่าน ( $\bar{x} = 2.67$ , S.D. = 1.115)

ตาราง 15 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก

| ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก   | $\bar{x}$ | S.D.  | ระดับความคิดเห็น |
|--|-----------|-------|------------------|
| จักรยานที่ให้เช่ามีความเพียงพอต่อความต้องการ และพร้อมใช้งานอยู่เสมอ                      | 2.79      | 1.149 | ปานกลาง          |
| ที่จอดจักรยานสาธารณะมีความเพียงพอต่อความต้องการ พร้อมใช้งานอยู่เสมอ และมีมาตรฐาน         | 2.66      | 1.153 | ปานกลาง          |
| มีห้องน้ำและห้องอาบน้ำสาธารณะเพียงพอต่อความต้องการของท่าน สะอาด และพร้อมใช้อยู่เสมอ      | 2.57      | 1.191 | ปานกลาง          |
| มีศูนย์ให้บริการสอบถามข้อมูลเส้นทางจักรยานและสภาพภูมิอากาศ                               | 2.51      | 1.064 | ปานกลาง          |
| มีศูนย์บริการซ่อมจักรยานและเติมลมยางตามสวนสาธารณะและแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร | 2.37      | 1.082 | น้อย             |
| มีจุดให้บริการน้ำดื่มสะอาดสาธารณะเพียงพอต่อความต้องการของท่าน                            | 2.38      | 1.040 | น้อย             |
| มีเส้นทางหรือป้ายแนะนำต่างๆ เพียงพอต่อความต้องการของท่าน                                 | 2.59      | 1.079 | ปานกลาง          |
| รวม  | 2.55      | 0.937 | ปานกลาง          |

จากตาราง 15 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ จักรยานที่ให้เช่ามีความเพียงพอต่อความต้องการของท่าน และพร้อมใช้งานอยู่เสมอ ( $\bar{x} = 2.79$ , S.D. = 1.149) ที่จอดจักรยานสาธารณะมีความเพียงพอต่อความต้องการของท่าน พร้อมใช้งานอยู่เสมอ และมีมาตรฐาน ( $\bar{x} = 2.66$ , S.D. = 1.153) มีเส้นทางหรือป้ายแนะนำต่างๆ เพียงพอต่อความต้องการ

ของท่าน ( $\bar{x} = 2.59$ , S.D. = 1.079) มีห้องน้ำและห้องอาบน้ำสาธารณะเพียงพอต่อความต้องการของท่าน สะอาด และพร้อมใช้อยู่เสมอ ( $\bar{x} = 2.57$ , S.D. = 1.191) และมีศูนย์ให้บริการสอบถามข้อมูลเส้นทางจักรยานและสภาพภูมิอากาศ ( $\bar{x} = 2.51$ , S.D. = 1.064)

ตาราง 16 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ด้านความปลอดภัย

| ด้านความปลอดภัย  | $\bar{x}$ | S.D.  | ระดับความคิดเห็น |
|--|-----------|-------|------------------|
| มีการประสานความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ในท้องที่เพื่อดูแลรักษาความปลอดภัยแก่ผู้ใช้จักรยาน | 2.66      | 1.171 | ปานกลาง          |
| มีการจัดทำราวกันตกพร้อมป้ายเตือนหรือขอบคอนกรีตกั้นในจุดที่อันตราย                      | 2.51      | 1.165 | ปานกลาง          |
| มีการออกกฎระเบียบหรือกฎหมายเส้นทางจักรยานที่ชัดเจน                                     | 2.53      | 1.141 | ปานกลาง          |
| มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์การสวมหมวกกันกระแทกในกรณีขี่ในเส้นทางร่วมกับยานพาหนะประเภทอื่น | 2.79      | 1.150 | ปานกลาง          |
| รวม  | 2.62      | 1.041 | ปานกลาง          |

จากตาราง 16 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ด้านความปลอดภัยส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์การสวมหมวกกันกระแทกในกรณีขี่ในเส้นทางร่วมกับยานพาหนะประเภทอื่น ( $\bar{x} = 2.79$ , S.D. = 1.150) มีการประสานความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ในท้องที่เพื่อดูแลรักษาความปลอดภัยแก่ผู้ใช้จักรยาน ( $\bar{x} = 2.66$ , S.D. = 1.171) มีการออกกฎระเบียบหรือกฎหมายเส้นทางจักรยานที่ชัดเจน ( $\bar{x} = 2.53$ , S.D. = 1.141) และมีการจัดทำราวกันตกพร้อมป้ายเตือนหรือขอบคอนกรีตกั้นในจุดที่อันตราย ( $\bar{x} = 2.51$ , S.D. = 1.165)

ตาราง 17 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ด้านการฝึกอบรมความรู้

| ด้านการฝึกอบรมความรู้  | $\bar{x}$ | S.D.  | ระดับความคิดเห็น |
|--|-----------|-------|------------------|
| มีการจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับหลักการขี่จักรยานอย่างปลอดภัย                       | 2.59      | 1.058 | ปานกลาง          |
| มีการจัดอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้สามารถช่วยเหลือผู้อื่นได้ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน | 2.58      | 1.121 | ปานกลาง          |
| มีการจัดอบรมวิธีการบำรุงรักษา และซ่อมแซมรถจักรยานในเบื้องต้น                       | 2.55      | 1.054 | ปานกลาง          |
| รวม  | 2.58      | 0.985 | ปานกลาง          |

จากตาราง 17 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ด้านการฝึกอบรมความรู้ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ มีการจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับหลักการขี่จักรยานอย่างปลอดภัย ( $\bar{x} = 2.59$ , S.D. = 1.058) มีการจัดอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้สามารถช่วยเหลือผู้อื่นได้ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ( $\bar{x} = 2.58$ , S.D. = 1.121) และมีการจัดอบรมวิธีการบำรุงรักษา และซ่อมแซมรถจักรยานในเบื้องต้น ( $\bar{x} = 2.55$ , S.D. = 1.054)



ตาราง 18 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว

| ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว   | $\bar{x}$ | S.D.  | ระดับความคิดเห็น |
|--|-----------|-------|------------------|
| มีการให้ข้อมูลข่าวสารเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยว และการตระหนักถึงสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติและวัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยว | 3.01      | 1.000 | ปานกลาง          |
| มีการจัดการแข่งขันจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร   | 3.07      | 1.012 | ปานกลาง          |
| มีการโฆษณาและประชาสัมพันธ์ข่าวสารเกี่ยวกับการแข่งขันจักรยานในกรุงเทพมหานครตามสื่อทั่วไป เช่น โทรทัศน์ วิทยุ และเว็บไซต์            | 3.16      | 1.039 | ปานกลาง          |
| มีการจัดทำแผนที่สำหรับเส้นทางจักรยานเพื่อการประชาสัมพันธ์ให้แก่ผู้ที่ต้องการท่องเที่ยวทางจักรยาน                                   | 2.97      | 1.036 | ปานกลาง          |
| รวม  | 3.05      | 0.895 | ปานกลาง          |

จากตาราง 18 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ มีการโฆษณาและประชาสัมพันธ์ข่าวสารเกี่ยวกับการแข่งขันจักรยานในกรุงเทพมหานครตามสื่อทั่วไป เช่น โทรทัศน์ วิทยุ และเว็บไซต์ ( $\bar{x} = 3.16$ , S.D. = 1.039) มีการจัดการแข่งขันจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร ( $\bar{x} = 3.07$ , S.D. = 1.012) มีการให้ข้อมูลข่าวสารเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยว และการตระหนักถึงสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติและวัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยว ( $\bar{x} = 3.01$ , S.D. = 1.000) และมีการจัดทำแผนที่สำหรับเส้นทางจักรยานเพื่อการประชาสัมพันธ์ให้แก่ผู้ที่ต้องการท่องเที่ยวทางจักรยาน ( $\bar{x} = 2.97$ , S.D. = 1.036)

ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการ  
ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

ผลการวิเคราะห์ในส่วนนี้ เป็นข้อเสนอแนะของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับแนวทางการ  
พัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ซึ่งผลการวิเคราะห์แสดงผล  
ดังตาราง 19

ตาราง 19 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ใช้จักรยานเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการ  
ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

| ข้อเสนอแนะ   | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|--|------------|--------|
| 1. ควรมีการพัฒนาเส้นทางจักรยานในพื้นที่ให้ดีมากยิ่งขึ้น มี<br>เส้นทางจักรยานที่ได้มาตรฐาน มีการจัดเส้นทางจักรยานและควรมี<br>การขยายเส้นทางจักรยานให้มีความเพียงพอต่อความต้องการของ<br>ผู้ใช้จักรยาน  | 52         | 44.83  |
| 2. ควรมีการผลักดันให้มีกฎหมายที่ออกมารองรับและควบคุมผู้ใช้<br>จักรยาน มีการดูแลในเรื่องทรัพย์สินและความปลอดภัยของผู้ใช้<br>จักรยาน   | 18         | 15.52  |
| 3. ควรมีการสร้างจุดจอดจักรยานตามสถานที่สำคัญต่างๆ และมี<br>ป้ายบอกทางสำหรับจักรยาน   | 12         | 10.34  |
| 4. ควรมีการประชาสัมพันธ์ถึงกิจกรรมในการปั่นจักรยานตามสื่อ<br>ต่างๆ ให้ผู้ที่สนใจสามารถเข้าถึงได้โดยง่าย ให้นำบุคคลทั่วไปทราบถึง<br>ประโยชน์และความสำคัญในการปั่นจักรยาน  | 11         | 9.48   |
| 5. ควรมีการรณรงค์ให้ผู้ที่มีสนใจหันมาปั่นจักรยานกันมากขึ้น มีการ<br>ส่งเสริมจากทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานของรัฐและเอกชน มีการจัด<br>กิจกรรมทางด้านการปั่นจักรยานตามสถานที่ต่างๆ เพื่อเป็นการ<br>ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ โดยการใช้จักรยานใน<br>กรุงเทพมหานคร | 10         | 8.62   |

ตาราง 19 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ใช้จักรยานเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร (ต่อ)

| ข้อเสนอแนะ  | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|---|------------|--------|
| 6. ควรมีการจัดการฝึกอบรมให้ความรู้แก่ผู้ที่สนใจในการใช้จักรยานตามสถานที่ต่างๆ ทั้งวิธีการปฐมพยาบาลเบื้องต้น การให้ความรู้เกี่ยวกับเส้นทางจักรยานและการปั่นจักรยานให้ปลอดภัยโดยผู้เชี่ยวชาญทางด้านจักรยานในประเทศไทย | 3          | 2.59   |
| 7. ผู้ผลิตจักรยานควรมีการพัฒนาจักรยานให้สามารถรองรับผู้ใช้ที่หลากหลายมากยิ่งขึ้น โดยมีอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยที่ครบครัน และมีมาตรฐานสากล  | 3          | 2.59   |
| 8. ควรมีห้องน้ำและห้องอาบน้ำที่สะอาดถูกสุขลักษณะ มีจำนวนที่เพียงพอต่อความต้องการในสถานที่ที่มีการปั่นจักรยาน  | 3          | 2.59   |
| 9. รัฐบาลควรออกนโยบายที่เอื้ออำนวยต่อการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร โดยให้เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ช่วยดูแลรักษาความปลอดภัย  | 2          | 1.72   |
| 10. ควรมีการปลูกต้นไม้ให้ร่มรื่นมากขึ้นเพื่อให้ร่มเงาในการปั่นจักรยานในกรุงเทพมหานคร  | 2          | 1.72   |
| รวม   | 116        | 100.00 |

จากตาราง 19 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าควรมีการพัฒนาเส้นทางจักรยานในพื้นที่ให้ดีขึ้น มีเส้นทางจักรยานที่ได้มาตรฐาน มีการจัดเส้นทางจักรยานและควรมีการขยายเส้นทางจักรยานให้มีความเพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้จักรยาน จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 44.83 ควรมีการผลักดันให้มีกฎหมายที่ออกมารองรับและควบคุมผู้ใช้จักรยาน มีการดูแลในเรื่องทรัพย์สินและความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 15.52 และควรมีการสร้างจุดจอดจักรยานตามสถานที่สำคัญต่างๆ และมีป้ายบอกทางสำหรับจักรยาน จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 10.34

## ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยจำนวนรวมทั้งสิ้น 3 คน โดยผู้วิจัยนำข้อมูลจากการจดบันทึกและบันทึกเสียงการสัมภาษณ์ด้วยเครื่องบันทึกเสียงมาเปิดฟังเพื่อวิเคราะห์ และสรุปตามประเด็นดังต่อไปนี้

จากการสัมภาษณ์ โดยผู้มีความรู้ทางด้านจักรยานทั้งหมด 3 ท่าน

คำถามข้อที่ 1 ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับด้านเส้นทางจักรยานที่มีอยู่ในกรุงเทพมหานครอย่างไร และควรมีการพัฒนาเส้นทางจักรยานในกรุงเทพมหานครไปในทิศทางใดเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยาน

คำตอบ ผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่

1. การจัดการและการขยายเส้นทางจักรยานในกรุงเทพมหานครควรมีการสอบถามความคิดเห็น และความต้องการจากผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยว ว่ามีความต้องการเส้นทางจักรยานในกรุงเทพมหานครว่าเป็นไปในทิศทางใด เพื่อตอบสนองได้ตรงกับความต้องการและทำให้ผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวนิยมมาท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครมากยิ่งขึ้นและเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาที่อาจเกิดขึ้น และเพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อร้านค้าหรือผู้ที่ประกอบอาชีพบนทางเท้า และบนท้องถนน

2. กรุงเทพมหานครควรมีนโยบายในการลดปริมาณการใช้รถยนต์บนท้องถนน มีการจัดการรถยนต์ที่จอดกีดขวางไหล่ทางด้านซ้าย ซึ่งเป็นเส้นทางของผู้ใช้จักรยาน และจักรยานยนต์

3. กรุงเทพมหานครควรมีการจัดการเส้นทางสำหรับจักรยานโดยเฉพาะ และควรมีการขยายเส้นทางจักรยานให้มีความต่อเนื่องตลอดเส้นทาง และตามความต้องการของผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยว โดยผู้เชี่ยวชาญทางด้านเส้นทางจักรยาน เพื่อให้เพียงพอและสามารถตอบสนองได้ตรงกับความต้องการมากที่สุด รวมไปถึงควรมีการดูแล ปรับปรุง และพัฒนาถนน เส้นทางจักรยานให้มีสภาพที่สมบูรณ์มากที่สุด ไม่มีหลุมไม่มีบ่อ ไม่มีน้ำขัง เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยว

4. กรุงเทพมหานครควรมีการจัดการทางเท้าให้มีสภาพที่สมบูรณ์มากที่สุด และมีการจัดการร้านค้าหรือผู้ประกอบอาชีพบนทางเท้า เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับคนทั่วไปที่เดินหรือสัญจรไปมาและผู้ใช้จักรยานบนทางเท้าในกรณีที่ไม่มีเส้นทางจักรยานในพื้นที่นั้นๆ

คำถามข้อที่ 2 ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครอย่างไร และควรมีการพัฒนาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ทั้งศูนย์บริการสอบถามเส้นทางจักรยาน เส้นทางหรือป้ายสัญลักษณ์ไปในทิศทางใด

คำตอบ ผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่

1. กรุงเทพมหานครควรมีป้ายแนะนำเส้นทางจักรยาน และมีแอปพลิเคชันสำหรับผู้ใช้จักรยาน ให้คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะ เพราะจะทำให้ผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงเส้นทางจักรยานได้สะดวก รวดเร็ว และจะทำให้มีจำนวนคนปั่นจักรยานเพิ่มมากขึ้น

2. อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในกรุงเทพมหานครควรมีมาตรฐานเพื่อที่จะทำให้ผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวเกิดความมั่นใจในความปลอดภัยของอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก

3. กรุงเทพมหานครควรมีบริเวณสำหรับจอดรถจักรยานที่ชัดเจน รวมถึงมีหลังคาเพื่อกันแสงแดดและกันฝน และมีที่ที่สามารถล็อกจักรยานไว้ได้ในสถานที่ท่องเที่ยวปลายทางทุกสถานที่ เพื่อเป็นการสร้างความสะดวกสบาย และสร้างความมั่นใจในความปลอดภัยให้กับผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยว

คำถามข้อที่ 3 ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับด้านความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยานในการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในกรุงเทพมหานครอย่างไร ควรมีมาตรการอย่างไรเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยานในการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

คำตอบ ผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่

1. กรุงเทพมหานครควรมีการแบ่งช่องทางในการใช้จักรยานเพื่ออำนวยความสะดวก และสร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยว

2. ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนควรมีจิตสำนึกที่ดีร่วมกันและควรมีการถ้อยทีถ้อยอาศัยซึ่งกันและกันเพื่อความปลอดภัยในการใช้ถนน เพราะยานพาหนะทุกชนิดมีสิทธิเท่าเทียมกันบนท้องถนน

3. กรุงเทพมหานครควรต้องสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวว่าการปั่นจักรยานนั้นมีความปลอดภัย โดยเฉพาะในย่านชุมชนควรมีมาตรการควบคุมความเร็วบนท้องถนน โดยมีการกำหนดความเร็วไว้ที่ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมงตามแบบของยุโรป เพราะการลดความเร็วบนท้องถนนจะทำให้อุบัติเหตุลดน้อยลง และมีความปลอดภัยมากขึ้น

4. ควรมีการให้ความรู้กับคนใช้รถใช้ถนนให้ทราบถึงทักษะในการขับขี่ที่ดีหรือการใช้ถนนร่วมกับผู้ใช้จักรยาน และมีการให้ความรู้ถึงการใช้จักรยานเพื่อความปลอดภัยให้กับเด็กในโรงเรียนเพื่อปลูกจิตสำนึกที่ดีให้ตั้งแต่ยังเด็ก และให้ความรู้กับหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในแต่ละแห่ง

5. ช่องทางจราจรในกรุงเทพมหานครมีความกว้างมากเกินไปอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้รถใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด จึงเป็นมาตรการที่ควรมีการปรับปรุง และควรมีการวางแผนโดยใช้องค์ความรู้และเทคนิคพิเศษเพิ่มเติมอีกด้วย เพื่อความปลอดภัยในการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

คำถามข้อที่ 4 ท่านมีความคิดเห็นด้านการฝึกอบรมให้ความรู้แก่ผู้ใช้จักรยานในการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในกรุงเทพมหานครอย่างไร ควรมีการส่งเสริมและสนับสนุนการฝึกอบรมให้ความรู้ในด้านใดเพิ่มเติมบ้าง

คำตอบ ผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่า

1. ผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวต้องทราบถึงสาเหตุของอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน เช่น บังคับยานนอก บังคับตัวเอง หรือสิ่งแฉกหลุม และควรมีการจัดอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยให้กับผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรม และข้อควรระวังของผู้ใช้จักรยาน หรือสิ่งต้องห้ามสำหรับการใช้จักรยาน รวมถึงการให้ความรู้และความเข้าใจในกฎจราจร

2. ควรมีการอบรมการแก้ปัญหาเฉพาะหน้า ในกรณีที่ประสบอุบัติเหตุหรือการปฐมพยาบาลเบื้องต้น เพราะการใช้จักรยานมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ตลอดเวลา ดังนั้นเมื่อมีการอบรมให้ความรู้โดยผู้เชี่ยวชาญก็จะทำให้นักท่องเที่ยวและผู้ใช้จักรยานมีความมั่นใจ และมีการใช้จักรยานบนท้องถนนมากยิ่งขึ้น

คำถามข้อที่ 5 ท่านมีความคิดเห็นด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่มีอยู่ในกรุงเทพมหานครอย่างไร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีส่วนร่วมในการส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครอย่างไรบ้าง

คำตอบ ผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ควรมีหน้าที่ในการทำการตลาด เพื่อให้ความรู้ รวมถึงมีการจัดทำแผ่นพับข้อมูล การจัดทำเว็บไซต์ การทำป้ายบอกทาง การทำแผนที่ ทำที่เช่าจักรยาน ที่สำหรับซ่อมจักรยาน และจุดจอดพักจักรยาน รวมไปถึงมีการสร้างจิตสำนึกให้กับทุกคนว่าจักรยานมีความปลอดภัยและสามารถเป็นยานพาหนะที่สามารถใช้ในการดำรงวิถีชีวิตได้

คำถามข้อที่ 6 ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยาน ได้อย่างไร

คำตอบ ผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการตัดสินใจของรัฐบาลมีผลต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในกรุงเทพมหานคร ซึ่งกรุงเทพมหานครมีองค์ความรู้ในศาสตร์สาขาต่างๆ มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยแล้ว แต่ทางรัฐบาลยังขาดเรื่องการจัดสรรงบประมาณที่ดี โดยรัฐบาลต้องมีเป้าหมายที่ชัดเจน มีการจัดสรรงบประมาณที่ดี และเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาในด้านต่างๆ ก่อนทำการพัฒนาทั้งเส้นทางจักรยาน อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก รวมไปถึงต้องมีการจูงใจคนในพื้นที่ การให้ความรู้ด้านต่างๆ รวมไปถึงการดูแลสุขภาพความปลอดภัย เพื่อให้คนในพื้นที่และนักท่องเที่ยวให้หันมาสนใจการท่องเที่ยวโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครมากยิ่งขึ้น

## บทที่ 5

### สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

#### สรุปผลการวิจัย

##### 1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 59.00 มีอายุ 20 – 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 61.25 ระดับการศึกษาปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 51.00 อาชีพพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 35.75 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,000 – 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 26.75

ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

ผู้ตอบสอบถามส่วนใหญ่มีจักรยานส่วนตัวในปัจจุบัน คิดเป็นร้อยละ 75.75 ประเภทของจักรยานในการขี่จักรยานแต่ละครั้งคือจักรยานทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 37.00 มีความถี่ในการใช้จักรยาน 2 – 3 ครั้งต่อสัปดาห์ คิดเป็นร้อยละ 35.00 มีประสบการณ์ในการขี่จักรยานมากกว่า 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 44.00 มีวัตถุประสงค์ในการใช้จักรยานเพื่อสุขภาพ/ออกกำลังกาย คิดเป็นร้อยละ 57.50 ปัจจัยที่ทำให้อยากขี่จักรยานคือเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 36.50 มีความสนใจแหล่งท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ เช่น สวนสาธารณะ สนามกีฬา คิดเป็นร้อยละ 51.25

ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวมากที่สุด ( $\bar{x} = 3.05$ , S.D.= 0.895) รองลงมา คือ ด้านเส้นทางจักรยาน ( $\bar{x} = 2.74$ , S.D.= 0.940) ด้านความ



ปลอดภัย ( $\bar{x} = 2.62$ , S.D.= 1.041) ด้านการฝึกอบรมความรู้ ( $\bar{x} = 2.58$ , S.D.= 0.985) และด้านอุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก ( $\bar{x} = 2.55$ , S.D.= 0.937) ดังนี้

1. ด้านเส้นทางจักรยาน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ด้านเส้นทางจักรยานส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ มีสัญลักษณ์สื่อความหมายจักรยานบนพื้นผิวของเส้นทางจักรยาน เช่น ลูกศร สัญลักษณ์รูปจักรยานบนเส้นทางจักรยาน ( $\bar{x} = 2.80$ , S.D.= 1.081) มีการปรับปรุงและดูแลเส้นทางจักรยานให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ เช่น ความสม่ำเสมอ ความเรียบของเส้นทาง และความต่อเนื่องของเส้นทางจักรยาน ( $\bar{x} = 2.74$ , S.D.= 1.130) มีการจัดทำหรือประชาสัมพันธ์แผนที่เส้นทางจักรยานในสวนสาธารณะและกรุงเทพมหานครเพียงพอต่อความต้องการของท่าน ( $\bar{x} = 2.74$ , S.D.= 1.048) และเส้นทางจักรยานมีความเพียงพอต่อความต้องการของท่าน ( $\bar{x} = 2.67$ , S.D.= 1.115)

2. ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ จักรยานที่ให้เช่ามีความเพียงพอต่อความต้องการ และพร้อมใช้งานอยู่เสมอ ( $\bar{x} = 2.79$ , S.D.= 1.149) ที่จอดจักรยานสาธารณะมีความเพียงพอต่อความต้องการพร้อมใช้งานอยู่เสมอ และมีมาตรฐาน ( $\bar{x} = 2.66$ , S.D.= 1.153) มีเส้นทางหรือป้ายแนะนำต่างๆ เพียงพอต่อความต้องการของท่าน ( $\bar{x} = 2.59$ , S.D.= 1.079) มีห้องน้ำและห้องอาบน้ำสาธารณะเพียงพอต่อความต้องการของท่าน สะอาด และพร้อมใช้อยู่เสมอ ( $\bar{x} = 2.57$ , S.D.= 1.191) และมีศูนย์ให้บริการสอบถามข้อมูลเส้นทางจักรยานและสภาพภูมิอากาศ ( $\bar{x} = 2.51$ , S.D.= 1.064)

3. ด้านความปลอดภัย พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ด้านความปลอดภัยส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์การสวมหมวกกันกระแทกในกรณีขับขี่ในเส้นทางร่วมกับการพาหนะประเภทอื่น ( $\bar{x} = 2.79$ , S.D.= 1.150) มีการประสานความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ในท้องที่เพื่อดูแลรักษาความปลอดภัยแก่ผู้ใช้จักรยาน ( $\bar{x} = 2.66$ , S.D.= 1.171) มีการออกกฎระเบียบหรือกฎหมายเส้นทางจักรยานที่ชัดเจน ( $\bar{x} = 2.53$ , S.D.= 1.141) และมีการจัดทำราวกันตกพร้อมป้ายเตือนหรือขอบคอนกรีตกั้นในจุดที่อันตราย ( $\bar{x} = 2.51$ , S.D.= 1.165)

4. ด้านการอบรมความรู้ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ด้านการฝึกอบรมความรู้ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ มีการจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับหลักการขี่จักรยานอย่างปลอดภัย ( $\bar{x} = 2.59$ ,

S.D.= 1.058) มีการจัดอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้นในกรณีเกิดอุบัติเหตุ ให้สามารถช่วยเหลือผู้อื่นได้ ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ( $\bar{x} = 2.58$ , S.D.= 1.121) และมีการจัดอบรมวิธีการบำรุงรักษา และซ่อมแซม รถจักรยานในเมืองต้น ( $\bar{x} = 2.55$ , S.D.= 1.054)

5. ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ มีการโฆษณาและประชาสัมพันธ์ข่าวสารเกี่ยวกับการแข่งขันจักรยาน ในกรุงเทพมหานครตามสื่อทั่วไป เช่น โทรทัศน์ วิทยุ และเว็บไซต์ ( $\bar{x} = 3.16$ , S.D.= 1.039) มีการจัดการแข่งขันจักรยาน ตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร ( $\bar{x} = 3.07$ , S.D.= 1.012) มีการให้ข้อมูลข่าวสารเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยว และการตระหนักถึงสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติและวัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยว ( $\bar{x} = 3.01$ , S.D.= 1.000) และมีการจัดทำแผนที่สำหรับเส้นทางจักรยานเพื่อการประชาสัมพันธ์ให้แก่ผู้ที่ต้องการท่องเที่ยวทางจักรยาน ( $\bar{x} = 2.97$ , S.D.= 1.036)

ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการขี่จักรยานในกรุงเทพมหานคร

ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการขี่จักรยานในกรุงเทพมหานครของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 119 คน จากผลการวิจัยพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการพัฒนาเส้นทางจักรยานในพื้นที่ให้ดีมากยิ่งขึ้น มีเส้นทางจักรยานที่ได้มาตรฐาน มีการจัดเส้นทางจักรยานและควรมีการขยายเส้นทางจักรยานให้มีความเพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้จักรยาน จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 44.83 ควรมีการผลักดันให้มีกฎหมายที่ออกมารองรับและควบคุมผู้ใช้จักรยาน มีการดูแลในเรื่องทรัพย์สินและความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 15.52 และควรมีการสร้างจุดจอดจักรยานตามสถานที่สำคัญต่างๆ และมีป้ายบอกทางสำหรับจักรยาน จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 10.34

## 2. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์

ผู้วิจัยนำข้อมูลจากการจดบันทึกและบันทึกด้วยเครื่องอัดเสียงมาวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครในกรุงเทพมหานครดังต่อไปนี้

2.1 ด้านเส้นทางจักรยาน กรุงเทพมหานครควรมีการสอบถามความคิดเห็น และความต้องการจากผู้ขี่จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวเพื่อตอบสนองได้ตรงกับความต้องการมากที่สุด รวมทั้ง

กรุงเทพมหานครควรมีนโยบายในการลดการใช้รถยนต์ โดยให้ใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางทดแทน แต่ถนนที่มีก็กลับไม่เอื้ออำนวยต่อการปั่นจักรยาน เช่น ถนนมีหลุมบ่อ มีน้ำขัง และมีการจอดรถกีดขวางบริเวณเส้นทางที่ผู้ใช้จักรยานนิยมปั่นจักรยาน และไม่สามารถปั่นจักรยานบนฟุตบาทได้ ดังนั้นกรุงเทพมหานครควรมีการพัฒนาเส้นทางจักรยานให้ดีขึ้นกว่าเดิม ควรมีการจัดการเส้นทางจักรยานอย่างจริงจังโดยผู้เชี่ยวชาญทางด้านจักรยาน เพราะจะทำให้อัตราการปั่นจักรยานของผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานครมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น

2.2 ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและกรุงเทพมหานครควรมีป้ายแนะนำเส้นทางจักรยาน เส้นทางทางท่องเที่ยว และมีแอปพลิเคชันสำหรับผู้ใช้จักรยาน รวมไปถึงควรมีที่จอดรถจักรยานที่ชัดเจน มีหลังคาเพื่อกันแสงแดดและกันฝน และสามารถล็อกจักรยานไว้ได้ในสถานที่ท่องเที่ยวปลายทางทุกสถานที่

2.3 ด้านความปลอดภัย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและกรุงเทพมหานครควรมีการแบ่งช่องทางในการใช้จักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยว รวมถึงมีจิตสำนึกที่ดีร่วมกันในการใช้ถนน ควรมีการถ้อยทีถ้อยอาศัยซึ่งกันและกัน โดยต้องสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวว่าการปั่นจักรยานนั้นมีความปลอดภัย มีการให้ความรู้กับคนใช้รถใช้ถนนให้ทราบถึงทักษะในการขับขี่ที่ดีหรือการใช้ถนนร่วมกับคนใช้จักรยาน นอกจากนี้ช่องทางจราจรในกรุงเทพมหานครนั้นมีความกว้างมากเกินไปอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้รถยนต์ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กำหนด จึงควรมีการกำหนดความเร็วเพื่อความปลอดภัยในการใช้ถนนร่วมกัน และควรมีการวางแผนโดยใช้อองค์ความรู้และเทคนิคพิเศษเพิ่มเติมอีกด้วยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

2.4 ด้านการฝึกอบรมให้ความรู้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและกรุงเทพมหานครควรมีการจัดอบรมทั้งในเรื่องการแก้ปัญหาเฉพาะหน้า ในกรณีที่ประสบอุบัติเหตุหรือการปฐมพยาบาลเบื้องต้น การอบรมการใช้จักรยานได้อย่างถูกวิธี ได้อย่างถูกต้อง และปลอดภัยมากที่สุด

2.5 ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและกรุงเทพมหานครควรมีการทำตลาด รวมถึงมีการจัดทำแผ่นพับข้อมูล การทำเว็บไซต์ การทำป้ายบอกทาง การทำแผนที่ ทำที่เช่าจักรยาน ที่สำหรับซ่อมจักรยาน และจุดจอดพักรถจักรยาน รวมไปถึงมีการสร้างจิตสำนึกให้กับทุกคนว่าจักรยานมีความปลอดภัยและสามารถใช้เป็นยานพาหนะในการดำรงวิถีชีวิตประจำวันได้

2.6 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในกรุงเทพมหานคร หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและกรุงเทพมหานครควรมีส่วนร่วมในการส่งเสริม และพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานใน

กรุงเทพมหานครในด้านต่างๆ ทั้งเส้นทางจักรยาน ความปลอดภัย การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ และการให้การอบรมให้ความรู้ด้านต่างๆ ควบคู่กันไปเพื่อทำให้ผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยว นิยมท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครมากยิ่งขึ้น

### อภิปรายผลการวิจัย

จากผลการศึกษา แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร มีประเด็นที่นำมาอภิปรายไว้ดังนี้

#### ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุ 20 - 40 ปี ระดับการศึกษาปริญญาตรี อาชีพพนักงานบริษัทเอกชน มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,000 - 20,000 บาท โดยผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่ากลุ่มที่มาขี่จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพส่วนใหญ่เป็นเพศชายที่อยู่ในช่วงวัยรุ่นและวัยเริ่มทำงาน ซึ่งประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน และมีรายได้ที่ไม่สูงมากนัก โดยช่วงวัยนี้จะมีกำลังและเวลาในการทำกิจกรรมมากกว่าวัยอื่นๆ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ ฉลองศรี พิมลสมพงศ์ (2548) ที่ได้กล่าวไว้ว่าข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้ มีผลต่อการตัดสินใจท่องเที่ยวและใช้บริการด้านการท่องเที่ยวแตกต่างกัน และยังสอดคล้องกับงานวิจัยของวิโรจน์ ศรีสุรภานนท์ และพิชญ์ พันวัน (2558) ที่ได้กล่าวไว้ว่าผู้ใช้บริการจักรยานสาธารณะส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุ 20 - 39 เป็นลูกจ้างบริษัทเอกชน และยังสอดคล้องกับงานวิจัยของธวัชชัย ดวงไทย ที่พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ระดับการศึกษาปริญญาตรี

#### พฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีจักรยานส่วนตัว ประเภทของจักรยานคือจักรยานทั่วไป มีความถี่ในการใช้จักรยาน 2 - 3 ครั้งต่อสัปดาห์ มีประสบการณ์ในการขี่จักรยานมากกว่า 5 ปี มีวัตถุประสงค์ในการใช้จักรยานเพื่อสุขภาพ/ออกกำลังกาย ปัจจัยที่ทำให้อยากขี่จักรยานคือเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีความสนใจแหล่งท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ เช่น สวนสาธารณะ สนามกีฬา โดยผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่าคนส่วนใหญ่จะมีจักรยานเป็นของตนเองอยู่แล้วเพราะจักรยานเป็นที่นิยมสำหรับคนไทยและสามารถใช้ในชีวิตประจำวันได้สะดวกรวดเร็ว และไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเหมือนกับยานพาหนะชนิดอื่นๆ เนื่องจากจักรยานในประเทศไทยหาซื้อได้สะดวกและมีหลากหลายราคา การใช้จักรยานของคนส่วนใหญ่จะอยู่ใน 2 - 3 ครั้งต่อสัปดาห์

การท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานเพื่อชมธรรมชาติเป็นที่นิยมมากขึ้นในปัจจุบัน เนื่องด้วยความปลอดภัย บรรยากาศที่ดีในสวนสาธารณะ และยังได้ออกกำลังกายไปในตัวจึงเป็นเหตุให้ผู้คนชื่นชอบในการใช้จักรยานเพื่อปั่นชมธรรมชาติในสวนสาธารณะ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของธวัชชัย ดวงไทย (2558) ที่พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์การใช้จักรยานเพื่อใช้ออกกำลังกายและเพื่อให้มีสุขภาพร่างกายที่แข็งแรง และยังสอดคล้องกับโครงการการผลักดันการเดินทางและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย (2558) ที่พบว่าเหตุผลที่คนใช้จักรยานส่วนใหญ่เพื่อต้องการออกกำลังกายและร่างกายที่แข็งแรง และยังสอดคล้องกับแนวคิดของแอนโทนาคอส (Antonakos, 1994) ที่ได้กล่าวไว้ว่า มีปัจจัยที่หลากหลายที่ทำให้ผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวเลือกใช้การเดินทางในรูปแบบนี้ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ก็จะมีอิทธิพลต่อการเลือกใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวด้วย เช่น การประกอบอาชีพและประสบการณ์ในการขี่จักรยาน อุปกรณ์และข้อจำกัดต่างๆ ประเภทของจักรยาน รวมทั้งปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม ได้แก่ ความปลอดภัย ความสะดวกสบาย เวลาที่ระยะทาง คุณภาพของถนน และเส้นทางจักรยาน ป้ายหยุดรถ เครื่องหมายจราจรบนถนน สัญญาณจราจร ความตรงของเส้นทาง เส้นทางลัด อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกของเส้นทาง (ASCE, 1980 อ้างถึงในพรพรนิภา จ่างวิทยา, 2540)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวมากที่สุด รองลงมา คือ ด้านเส้นทางจักรยาน ด้านความปลอดภัย ด้านการฝึกอบรมความรู้ และด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก

1. ด้านเส้นทางจักรยาน พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ด้านเส้นทางจักรยานส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ มีสัญลักษณ์สื่อความหมายจักรยานบนพื้นผิวของเส้นทางจักรยาน เช่น ลูกศร สัญลักษณ์รูปจักรยานบนเส้นทางจักรยาน มีการปรับปรุงและดูแลเส้นทางจักรยานให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ เช่น ความสม่ำเสมอ ความเรียบของเส้นทาง และความต่อเนื่องของเส้นทางจักรยาน มีการจัดทำหรือประชาสัมพันธ์แผนที่เส้นทางจักรยานในสวนสาธารณะและกรุงเทพมหานครเพียงพอต่อความต้องการของท่าน และเส้นทางจักรยานมีความเพียงพอต่อความต้องการของท่าน โดยผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่าการที่จะทำให้

นักท่งเที่ยว คนในพื้นที่ และผู้ใช้จักรยานมีความมั่นใจและกล้าที่จะใช้จักรยานบนถนนใหญ่ นั้น จะต้องมีเส้นทางจักรยานที่ได้มาตรฐาน มีการตรวจสอบหรือซ่อมแซมเส้นทางจักรยานสม่ำเสมอ เพื่อไม่ให้เส้นทางจักรยานขรุขระและเกิดอันตรายแก่ผู้ใช้จักรยานได้ รวมไปถึงมีการแบ่งแยกเส้นทางจักรยานที่ชัดเจนกับยานพาหนะอื่นๆ รวมถึงมีการทำสัญลักษณ์ต่างๆ บนเส้นทางจักรยานซึ่งสอดคล้องกับข้อเสนอแนะเพิ่มเติมของผู้ตอบแบบสอบถามว่าควรมีการพัฒนาเส้นทางจักรยานในพื้นที่ให้ดียิ่งขึ้นไป มีเส้นทางจักรยานที่ได้มาตรฐาน มีการจัดเส้นทางจักรยานและควรมีการขยายเส้นทางจักรยานให้มีความเพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้จักรยาน และยังสอดคล้องกับงานวิจัยของดวงเด่น นาคสีหราช และชาคริต ชันนาโพธิ์ (2558) ที่พบว่าควรมีการพัฒนาถนน และโครงข่ายเส้นทางจักรยาน เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการใช้จักรยานในประเทศไทย รวมไปถึงมีการดูแลให้ถนนมีสภาพผิวถนนที่ดีและพร้อมใช้งานอยู่เสมอ และยังสอดคล้องกับแนวคิดของคณะกรรมการคมนาคมและทางด่วนของอเมริกา (AASHTO. 1974) ที่ได้กล่าวไว้ว่าควรมีการติดป้ายบอกทางหรือสัญญาณจราจรต่างๆ บนถนนหนทาง รวมถึงการปรับปรุงประสิทธิภาพของเส้นทางจักรยานทุกรูปแบบให้มีมาตรฐานมากยิ่งขึ้น เพราะเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นโดยป้ายและสัญญาณจราจรต่างๆ จะเตือนให้ผู้ใช้จักรยานทราบถึงอันตรายหรืออุปสรรคต่างๆ ทั้งยังช่วยเตือนผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ คนเดินถนนให้ระมัดระวังผู้ใช้จักรยานตามเส้นทางที่มีการใช้จักรยาน และยังสอดคล้องกับแนวคิดของสลินน์ แมททิวส์ และเกส (Slinn, Matthews & Guest. 1998) ที่ได้กล่าวไว้ว่าควรมีเครื่องหมายเตือนที่สังเกตเห็นได้ง่ายบริเวณทางร่วมทางแยกต่างๆ มีเส้นให้หยุดบนทางจักรยานเมื่อถึงบริเวณที่มีทางเลี้ยวหรือทางแยกเพื่อเตือนให้ผู้ใช้จักรยานระมัดระวังรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ที่มาจากเส้นทางอื่นๆ รวมไปถึงมีการทำสีให้เป็นเส้นเพื่อแบ่งแยกพื้นที่ทางจักรยานและรถยนต์ให้ชัดเจน และยังสอดคล้องกับการสัมภาษณ์คุณกวิน ชุตินาที่ได้กล่าวไว้ว่า ควรมีการปรับปรุงถนนและเส้นทางจักรยานให้กับผู้ใช้จักรยานให้มีมาตรฐานมากยิ่งขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่งเที่ยว

2. ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่งเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ จักรยานที่ให้เช่ามีความเพียงพอต่อความต้องการ และพร้อมใช้งานอยู่เสมอที่จุดจักรยานสาธารณะมีความเพียงพอต่อความต้องการ พร้อมใช้งานอยู่เสมอ และมีมาตรฐาน มีเส้นทางหรือป้ายแนะนำต่างๆ เพียงพอต่อความต้องการของท่าน มีห้องน้ำและห้องอาบน้ำสาธารณะเพียงพอต่อความต้องการของท่าน สะอาด และพร้อมใช้อยู่เสมอ และมีศูนย์ให้บริการสอบถามข้อมูลเส้นทางจักรยานและสภาพภูมิอากาศ โดยผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่าการที่จะให้ผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่งเที่ยวจะมีมั่นใจและกล้าที่จะนำจักรยานส่วนตัวของตนเองมาใช้ในที่สาธารณะนั้น

จะต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้กับผู้ใช้จักรยานไม่ว่าจะเป็นที่จอดจักรยานในที่สาธารณะที่มีความปลอดภัย มีการทำป้ายบอกทางและสัญญาณจราจรที่มีประสิทธิภาพและมีมาตรฐาน มีจุดจอดพัก มีห้องน้ำ และบริการต่างๆ โดยสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ จะต้องมีความเพียงพอที่จะสามารถรองรับและตอบสนองความต้องการของผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสอดคล้องกับข้อเสนอแนะเพิ่มเติมของผู้ตอบแบบสอบถามว่าควรมีการสร้างจุดจอดจักรยานตามสถานที่สำคัญต่างๆ และมีป้ายบอกทางสำหรับจักรยาน ผู้ผลิตจักรยานควรมีการพัฒนาจักรยานให้สามารถรองรับผู้ใช้ที่หลากหลายมากยิ่งขึ้น โดยมีอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยที่ครบครัน และมีมาตรฐานสากล รวมถึงควรมีห้องน้ำและห้องอาบน้ำที่สะอาดถูกสุขลักษณะ มีจำนวนที่เพียงพอต่อความต้องการในสถานที่ที่มีการปั่นจักรยาน และยังสอดคล้องกับแนวคิดของภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2531) ที่ได้กล่าวไว้ว่าการออกแบบที่จอดจักรยานต้องสามารถล็อกตัวจักรยานไว้กับที่จอดจักรยานได้อย่างปลอดภัย เพื่อป้องกันการถูกลักขโมย และต้องสามารถเข้าถึงได้ง่ายจากเส้นทางจักรยาน และยังสอดคล้องกับแนวคิดสลิน แมททิว และเกส (Slinn, Mathews & Guest. 1998) ที่ได้กล่าวไว้ว่าควรมีที่จอดจักรยานที่อยู่ใกล้จุดหมายปลายทางและมีความปลอดภัย ไม่เสี่ยงต่อการถูกลักขโมย และมีที่จอดจักรยานที่เพียงพอับความต้องการ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของดวงเด่น นาคสีหราช และชาคริต ชันนาโพธิ์ (2558) ที่พบว่าควรมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกได้อย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพทั้งที่จอดจักรยาน ที่ร่มจอดพักจักรยาน มีสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจรต่างๆ และยังสอดคล้องกับการสัมภาษณ์คุณกวิน ชุตินา ที่ได้กล่าวไว้ว่าสิ่งที่จะทำให้การใช้จักรยานบนถนนเป็นที่นิยมมากขึ้น คือ ต้องมีป้ายแนะนำเส้นทาง มีการบอกระยะทาง มีที่สำหรับจอดจักรยาน หรืออาจทำเป็นที่แอฟลิเคชั่นสำหรับโทรศัพท์มือถือสมาร์ทโฟน ซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงและใช้งานได้ด้วยตนเอง และควรมีมาตรการควบคุมความเร็วบนท้องถนน เพื่อทำให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้นในใช้ยานพาหนะร่วมกันในท้องถนน และถ้าจะไปท่องเที่ยวก็ต้องมีที่จอดจักรยานและสามารถล็อกจักรยานไว้ได้สถานที่ท่องเที่ยวปลายทางทุกสถานที่ และควรมีบริเวณจอดจักรยานที่ชัดเจน มีหลังคาเพื่อกันแดดกันฝน เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวก สร้างความสะดวกสบาย และความมั่นใจให้กับผู้ใช้จักรยาน และนักท่องเที่ยว

3. ด้านความปลอดภัย พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ด้านความปลอดภัยส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์การสวมหมวกกันกระแทกในกรณีขี่ในเส้นทางร่วมกับยานพาหนะประเภทอื่น มีการประสานความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ในท้องที่เพื่อดูแลรักษาความปลอดภัยแก่ผู้ใช้จักรยาน มีการออกกฎระเบียบหรือกฎหมายเส้นทางจักรยานที่ชัดเจน และมีการจัดทำวอล์กเกอร์พร้อมป้ายเตือนหรือขอบคอนกรีตกั้นในจุดที่อันตราย โดยผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่าเป็นสิ่งที่สำคัญที่ผู้ใช้จักรยาน

ต้องการนั้นก็คือความปลอดภัย ที่จะมั่นใจว่าอุบัติเหตุต่างๆ จะเกิดได้น้อยที่สุดหรือไม่เกิดขึ้นเลย โดยสิ่งที่จะทำให้ผู้คนทั่วไปได้รับรู้ทั่วกันมากที่สุดนั้นก็คือการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ให้ผู้คนตระหนักถึงความสำคัญและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้จักรยาน และต้องมีการออกกฎหมายที่จริงจังเพื่อให้ผู้ใช้จักรยานได้รับความคุ้มครองและรู้สึกปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับข้อเสนอแนะเพิ่มเติมของผู้ตอบแบบสอบถามว่าควรมีการผลักดันให้มีกฎหมายที่ออกมารองรับและควบคุมผู้ใช้จักรยาน มีการดูแลในเรื่องทรัพย์สินและความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน และรัฐบาลควรออกนโยบายที่เอื้ออำนวยต่อการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร โดยให้เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ช่วยดูแลรักษาความปลอดภัย และยังคงสอดคล้องกับแนวคิดของมาสโลว์ (Maslow, 1970) ได้ค้นพบทฤษฎีลำดับขั้นของความต้องการมนุษย์ และสรุปว่ามนุษย์มีความต้องการที่จะต้องได้รับการตอบสนองที่ละชั้นจากขั้นต่ำสุดไปถึงขั้นสูงสุดโดยในขั้นที่ 2 ได้กล่าวถึงความต้องด้านความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินหลังจากได้รับการตอบสนองในขั้นความต้องการขั้นพื้นฐานครบถ้วนแล้ว และยังคงสอดคล้องกับทฤษฎีของสลินน์ แมททิว และเกส (Slinn, Matthews & Guest, 1998) ที่ได้กล่าวไว้ว่าอุบัติเหตุจากการใช้จักรยานอาจเกิดขึ้นได้จากความประมาท ความเลินเล่อ ความไม่รอบคอบของผู้ใช้จักรยานเอง และผู้ที่สัญจรร่วมกันบนท้องถนน หรืออาจเกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อมของเส้นทางที่ซับซ้อนที่รถจักรยาน การคำนึงถึงความปลอดภัยเพื่อลดอุบัติเหตุแก่ผู้สัญจรจึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้นสำหรับผู้ใช้จักรยาน และยังคงสอดคล้องกับการสัมภาษณ์คุณกวิณ ชูติมาที่ได้กล่าวไว้ว่าการจำกัดความเร็วบนท้องถนนเป็นเรื่องที่สำคัญมากในการลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น และเป็นการเพิ่มความปลอดภัยบนท้องถนนของผู้ร่วมใช้ถนนในระยะยาว โดยอาจมีการสอน ให้ความรู้ หรือทักษะเพิ่มเติมเกี่ยวกับความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกัน คนเดินเท้า และผู้ใช้จักรยานในการสอบใบขับขี่ เพื่อเรียนรู้ถึงพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน และสร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ถนนทุกคน และควรมีการให้ความรู้แก่เด็กและเยาวชนในโรงเรียนในเรื่องการใช้จักรยานและยานพาหนะอื่นๆ ให้ใช้อย่างระมัดระวังและเพื่อให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนนตามแบบต่างชาติ เพราะการอบรมและปลูกฝังตั้งแต่เด็ก เมื่อโตขึ้นก็จะทราบถึงการใช้รถใช้ถนนร่วมกันได้อย่างปลอดภัยมากยิ่งขึ้น และยังคงสอดคล้องกับงานวิจัยของดวงเด่น นาคสีหราช และชาคริต ชันนาโพธิ์ (2558) ที่พบว่าควรมีการจำกัดความเร็วของยานพาหนะอื่นๆ มีสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจรต่างๆ เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยานและช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้และยังคงสอดคล้องกับแนวคิดการขับขี่จักรยานอย่างไรให้ปลอดภัย (ธงชัย พรรณสวัสดิ์, 2549) มีดังนี้

3.1 ทางจักรยานในกรุงเทพมหานคร และประเทศไทยที่มีอยู่มีน้อยและสั้นมาก ดังนั้นถ้าจะให้เกิดความปลอดภัยก็ควรขับขี่จักรยานบนทางเท้า แต่ทางเท้ามีไว้สำหรับคนเดินเท้า ถ้ามีคนเดินสวนมาหรือ



กำลังจะแซงคนที่กำลังเดินไปในทิศทางเดียวกัน ต้องมีการตีคกระดิ่งให้สัญญาณเตือนและต้องหยุดรถลง ถ้าหากมีผู้คนเดินเป็นจำนวนมาก

3.2 เมื่อจำเป็นต้องขี่จักรยานไปบนท้องถนน บนพื้นผิวจราจร สิ่งที่ต้องระมัดระวังคือตะแกรงระบายน้ำฝนที่บางทีก็อยู่กลางถนน เพราะเมื่อขี่จักรยานลงไปอาจทำให้ล้มได้ และควรระมัดระวังน้ำมันที่อยู่บนถนน ไม่ว่าจะเป็นน้ำมันเครื่อง น้ำมันทอดอาหาร ล้วนทำให้ถนนลื่น โดยเฉพาะหากมีน้ำเปียกและอยู่ด้วย ผู้ขี่จักรยานจะต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ

3.3 ผู้ใช้จักรยานควรเคารพกฎจราจรเช่นเดียวกับพาหนะอื่นๆ บนท้องถนน เช่น ควรขี่จักรยานชิดขอบทางซ้ายซ้าย และเวลาเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวาต้องมีการให้สัญญาณมือ

4. ด้านการอบรมความรู้ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ด้านการฝึกอบรมความรู้ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ มีการจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับหลักการขี่จักรยานอย่างปลอดภัย มีการจัดอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้นในกรณีเกิดอุบัติเหตุ ให้สามารถช่วยเหลือผู้อื่นได้ ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน และมีการจัดอบรมวิธีการบำรุงรักษา และซ่อมแซมรถจักรยานในเบื้องต้น โดยผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่าการที่จะลดอุบัติเหตุอีกทางหนึ่งคือจะต้องเริ่มจากตัวผู้ใช้จักรยานก่อน โดยจะต้องอบรมให้ความรู้ในเรื่องพื้นฐานต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นกฎจราจร เพื่อที่จะให้ผู้ใช้จักรยานเข้าใจในกฎกติกาต่างๆ ในการใช้ถนน รวมถึงการอบรมให้ความรู้ในเรื่องการปฐมพยาบาลเมื่อเกิดอุบัติเหตุต่างๆที่ไม่คาดคิด ให้ผู้ใช้จักรยานสามารถป้องกันตนเองปฐมพยาบาลเบื้องต้นได้ และยังสามารถช่วยเหลือผู้อื่นที่ร่วมเดินทางโดยจักรยานด้วยกันได้อีกด้วย นอกจากนี้จะต้องมีการอบรมให้กับพนักงานและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ดูแลเกี่ยวกับการจราจรของจักรยานบนถนนด้วย ซึ่งสอดคล้องกับข้อเสนอแนะเพิ่มเติมของผู้ตอบแบบสอบถามว่าควรมีการจัดการฝึกอบรมให้ความรู้แก่ผู้ที่สนใจในการใช้จักรยานตามสถานที่ต่างๆ ทั้งวิธีการปฐมพยาบาลเบื้องต้น การให้ความรู้เกี่ยวกับเส้นทางจักรยานและการปั่นจักรยานให้ปลอดภัยโดยผู้เชี่ยวชาญทางด้านจักรยานในประเทศไทย และยังคงสอดคล้องกับแนวคิดของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2540) ที่ได้กล่าวไว้ว่าการฝึกอบรมและให้การความรู้จะช่วยทำให้เกิดความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้อง และช่วยให้เกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น และยังคงสอดคล้องกับการสัมภาษณ์ของคุณกวิณ ชูติมาที่ได้กล่าวไว้ว่าผู้อบรมต้องมีความรู้ความสามารถเพียงพอในการใช้จักรยาน มีการฝึกฝนในด้านการใช้จักรยาน รวมไปถึงการดูแลรักษา และการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้อย่างถูกต้อง และปลอดภัยมากที่สุด และยังคงสอดคล้องกับงานวิจัยของดวงเด่น นาคสีหราช และชาคริต ชันนาโพธิ์ (2558) ที่พบว่าควรมีการให้การอบรมให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้จักรยานให้ถูกต้อง และยังคงสอดคล้องกับอดิชาศร แยมวงส์ (2558) ที่พบว่าควรมีการส่งเสริมหลักสูตรให้

ความรู้เกี่ยวกับการใช้จักรยานได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย การอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรวินัยในการขับขี่และทักษะในการขับขี่จักรยานในชีวิตประจำวัน

5. ด้านส่งเสริมการท่องเที่ยว พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ด้านส่งเสริมการท่องเที่ยวส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ มีการโฆษณาและประชาสัมพันธ์ข่าวสารเกี่ยวกับการแข่งขันจักรยาน ในกรุงเทพมหานครตามสื่อทั่วไป เช่น โทรทัศน์ วิทยุ และเว็บไซต์ มีการจัดการแข่งขันจักรยาน ตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร มีการให้ข้อมูล ข่าวสารเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยว และการตระหนักถึงสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติและวัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยว และมีการจัดทำแผนที่สำหรับเส้นทางจักรยานเพื่อการประชาสัมพันธ์ให้แก่ผู้ที่ต้องการท่องเที่ยวทางจักรยาน โดยผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่าการที่จะทำให้ผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวเกิดความสนใจในการปั่นจักรยานในสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ นั้น จะต้องมีการให้ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์ที่ทำให้เข้าถึงข้อมูลได้ง่ายและมีความเข้าใจ โดยกระแสจากสื่อต่างๆ ที่เน้นการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวก็มีส่วนทำให้ผู้ใช้จักรยาน คนในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวมีความสนใจในกิจกรรมต่างๆ เกี่ยวกับการใช้จักรยานมากขึ้น และใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวได้มากยิ่งขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับข้อเสนอแนะเพิ่มเติมของผู้ตอบแบบสอบถามว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ถึงกิจกรรมในการปั่นจักรยานตามสื่อต่างๆ ให้ผู้ที่สนใจสามารถเข้าถึงได้โดยง่าย ให้นำคุณทั่วไปทราบถึงประโยชน์และความสำคัญในการปั่นจักรยาน และควรมีการรณรงค์ให้ผู้ที่สนใจหันมาปั่นจักรยานกันมากขึ้น มีการส่งเสริมจากทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานของรัฐและเอกชน มีการจัดกิจกรรมทางด้านการปั่นจักรยานตามสถานที่ต่างๆ เพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร และยังคงสอดคล้องกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2556) ที่ได้กล่าวไว้ว่าการท่องเที่ยวโดยจักรยานมีศักยภาพในการเติบโตสูง สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ จึงควรเร่งเดินหน้านำส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยจักรยาน เพื่อให้การท่องเที่ยวโดยจักรยานมีความนิยมมากยิ่งขึ้นในปัจจุบัน และยังคงสอดคล้องกับแนวคิดของคณะกรรมการการท่องเที่ยวและการกีฬาของรัฐบาล (2540) ที่ได้กล่าวไว้ว่าการจัดการและการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน จะต้องมีการประชาสัมพันธ์ และการให้ข้อมูล ข่าวสารในแหล่งท่องเที่ยวที่มีความเหมาะสม เข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย และตอบสนองให้ตรงกับความต้องการของนักท่องเที่ยวมากที่สุด และยังคงสอดคล้องกับการสัมภาษณ์ของคุณกวิณ ชูติมาที่ได้กล่าวไว้ว่าหน่วยงานกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยมีหน้าที่ทำการตลาด และส่งเสริมการตลาดเพื่อให้ความรู้ มีแผ่นพับ ข้อมูลในเว็บไซต์ เช่น การทำป้ายบอก

ทาง มีแผนที่เส้นทางจักรยาน มีที่ให้เช่าจักรยาน มีที่ซ่อมจักรยานบอกในแผนที่ เพื่อให้นักท่องเที่ยวเข้าถึง ข้อมูลที่สำคัญได้สะดวกสบายมากที่สุด

### ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง “แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานใน กรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

#### ข้อเสนอแนะจากการวิจัยครั้งนี้

1. ควรมีการพัฒนาเส้นทางจักรยานในพื้นที่ให้ดีมากยิ่งขึ้น มีเส้นทางจักรยานที่ได้มาตรฐาน มีการจัดการเส้นทางจักรยาน และควรมีการขยายเส้นทางจักรยานให้มีความเพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้จักรยาน
2. ควรมีการผลักดันให้มีกฎหมายที่ออกมารองรับและควบคุมผู้ใช้จักรยาน มีการดูแลในเรื่องทรัพย์สินและความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน มีมาตรการและกฎหมายมาคุ้มครองที่ชัดเจนเกี่ยวกับการใช้จักรยาน
3. ควรมีการสร้างจุดจอดจักรยานตามสถานที่สำคัญต่างๆ และมีป้ายบอกทางสำหรับจักรยาน

#### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการสอบถามพูดคุยกับคนในพื้นที่ ผู้ใช้จักรยาน และนักท่องเที่ยว เพื่อตอบสนองความต้องการของคนกลุ่มนี้ว่าควรมีการพัฒนาเส้นทางจักรยาน อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกใด เพื่อให้ตอบสนองได้ตรงตามความต้องการ
2. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการส่งเสริม และสนับสนุนการโฆษณา และประชาสัมพันธ์ให้คนในพื้นที่ ผู้ใช้จักรยาน และนักท่องเที่ยวหันมาท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานกันมากขึ้น
3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้จักรยานให้ปลอดภัยใน กรุงเทพมหานคร และประเทศไทย
4. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการสนับสนุนทางด้านงบประมาณในการส่งเสริม ปรับปรุง และพัฒนาเส้นทางจักรยาน ถนนหนทาง อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและความสะดวกสบายในการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานให้มากขึ้น

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางมาท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ โดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร และประเทศไทย
2. ควรมีการศึกษาการมีส่วนร่วมของผู้ใช้จักรยาน และคนในพื้นที่ถึงความต้องการเส้นทางจักรยาน อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก
3. ควรมีการศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ โดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร ระหว่างเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้

## บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2554). ยุทธศาสตร์และนโยบาย. สืบค้นเมื่อ 10 ธันวาคม 2558, จาก

<http://www.mots.go.th/main.php?filename=index>

กองวางแผนโครงการ. (2540). สรุปนโยบายการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เล่มที่ 1. กรุงเทพมหานคร: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.

เกษม นครเขตต์. (2557). การรับรู้ด้านสุขภาพและทัศนคติของประชาชนไทยต่อการเดินและการใช้จักรยานจักรยาน. กรุงเทพมหานคร: บทความวิชาการการประชุม การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน. (Thailand bike and walk forum I & II ปี 2556 - 2557)

เกื้อ วงศ์บุญสิน. 2540. ประชากรกับการพัฒนา. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

กุสุมา ถาวร. (2556). ความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการนำจักรยานมาใช้ในชีวิตประจำวันของครู นักเรียน และผู้ปกครองที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เขตความรับผิดชอบเทศบาลเมืองพนัสนิคม. วิทยานิพนธ์ สค.ม (วิจัยประชากรและสังคม). กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี.

คณะกรรมการการท่องเที่ยว และการกีฬา. (2540). รายงานพิจารณาศึกษาเรื่องพัฒนาการการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนและให้เกิดศักยภาพในการแข่งขันในยุคของการค้าเสรี. กรุงเทพมหานคร: กองกรมการสำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.

ฉลองศรี พิมลสมพงษ์. (2542). การวางแผนและพัฒนาตลาดการท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย. (2558). โครงการการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย. การประชุมวิชาการส่งเสริมการเดิน และการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันครั้งที่ 3: ความปลอดภัย. วันที่ 3 เมษายน 2558 ณ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ดวงเด่น นาคสีหราช และชาคริต ชันนาโพธิ์. (2558). บทบาทของกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองเพื่อ

- ส่งเสริมและสนับสนุนการใช้จักรยานในประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร: การประชุมวิชาการ การส่งเสริมการเดินทาง และการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันครั้งที่ 3: ความปลอดภัย. วันที่ 3 เมษายน 2558 ณ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
- ทวีพล ไชยพงษ์. (2557). แนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศด้วยจักรยาน ณ วนพุด อุทยานน้ำตกเขาอีโต้จังหวัดปราจีนบุรี. วิทยานิพนธ์ วท.บ (วิทยาศาสตร์การออกกำลังกาย และการกีฬา). ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ธนพล แก้ววงษ์. (2552). แนวทางการจัดการกิจกรรมจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขต กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ วท.ม (วิทยาศาสตร์การกีฬา). กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย.
- ธงชัย พรรณสวัสดิ์. ชี้อจักรยานในกรุงเทพอย่างไรให้ปลอดภัย. (2556). กรุงเทพมหานคร: บทความวิชาการการประชุม การส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน. (Thailand bike and walk forum I & II ปี 2556 - 2557)
- ธวัชชัย ดวงไทย. (2558). การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของผู้ใช้จักรยานในประเทศไทย. การประชุมวิชาการการส่งเสริมการเดินทาง และการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันครั้งที่ 3: ความปลอดภัย. วันที่ 3 เมษายน 2558 ณ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
- นรินทร์ จงวุฒิเวศน์. (2527). “กลวิธี แนวทาง วิธีการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการ พัฒนา” การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนา. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์ศึกษานโยบาย สาธารณสุข มหาวิทยาลัยมหิดล.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา และเพ็ญศิริ ศรีคำภา. (2557). การพัฒนาการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน. พิมพ์ครั้งที่ 2. นนทบุรี: ธรรมสาร.
- พณกฤษ อุดมกิตติ. (2556). การจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในพื้นที่เขตตลิ่งชัน กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม (การจัดการทรัพยากรวัฒนธรรม). กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ภูพิงค์ สุวรรณ. (2556). การศึกษาการเตรียมทีมกีฬาจักรยานของสมาคมจักรยาน. วิทยานิพนธ์ วท.ม (วิทยาศาสตร์การกีฬา). กรุงเทพมหานคร. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

- วิโรจน์ ศรีสุรภานนท์ และพิชญา พันวัน. (2558). ระบบจักรยานสาธารณะในกรุงเทพฯ กรณีศึกษา  
จักรยานสาธารณะ. การประชุมวิชาการการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานใน  
ชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 3: ความปลอดภัย. วันที่ 3 เมษายน 2558 ณ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการ  
สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
- ยุทธ ไถยวรรณ และ กุสุมา ผลาพรหม. (2553). พื้นฐานการวิจัย. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์สื่อเสริมกรุงเทพ.  
รชพร จันทร์สว่าง. (2546). เอกสารชุดฝึกอบรมทางไกลหลักสูตรการจัดการการท่องเที่ยวชุมชน  
อย่างยั่งยืน. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- วิโรจน์ ศรีสุรภานนท์. (2556). วิธีส่งเสริมการขี่จักรยานในกรุงเทพมหานคร. สืบค้นเมื่อ 8 ธันวาคม  
2558, จาก <http://www.thaicyclingclub.org/content/general/knowledge/detail/1715>
- เว็บไซต์ดักกิงไทเกอร์. (2556). ปั่นจักรยานได้อย่างไร. สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน 2558, จาก  
<http://www.duckingtiger.com/>
- เว็บไซต์เดลินิวส์. (2554). แนวโน้มผู้ใช้จักรยาน. สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน 2558, จาก  
[www.dailynews.co.th](http://www.dailynews.co.th)
- เว็บไซต์โนวาบิซ. (2558). พฤติกรรมมนุษย์. สืบค้นเมื่อ 8 ธันวาคม 2558, จาก  
<http://www.novabizz.com>
- เว็บไซต์ไบค์ฟอร์มมัม. (2558). กิจกรรมปั่นเพื่อแม่เฉลิมพระเกียรติ. สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน 2558, จาก  
<http://www.bikeformom2015.com>
- เว็บไซต์ประชาชาติธุรกิจ. (2556). ททท. เร่งส่งเสริมตลาดท่องเที่ยวโดยจักรยาน สนับสนุนจัดงาน  
"Bangkok Bike 2013". สืบค้นเมื่อ 10 ธันวาคม 2558, จาก  
[http://www.prachachat.net/news\\_detail.php?newsid=1363775008](http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1363775008)
- เว็บไซต์ภาควิชาการตลาด คณะธุรกิจ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ. (2558). พฤติกรรมผู้บริโภค. สืบค้นเมื่อ 10  
ธันวาคม 2558, จาก <http://elearning.bu.ac.th/mua/course/mk212/ch4.htm>
- เว็บไซต์ไรด์ดอทบีเจมส์. (2557). รู้จักประเภทจักรยานต่างๆ. สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน 2558, จาก  
<http://ride.bejame.com/bike/97>
- เว็บไซต์หาหมอดอทคอม. (2555). การออกกำลังกาย. สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน 2558, จาก  
<http://www.haamor.com>
- เว็บไซต์อะเดย์ไบค์เฟส. (2558). สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน 2558, จาก  
<http://www adaybikefest.com/about.html>

- ศิริ ฮามสุโพธิ์. (2543). สังคมวิทยาการท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร: โอเดียนสโตร์.
- สมบัติ กาญจนกิจ. (2557). นันทนาการและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สัญญา สัญญาวิวัฒน์. (2526). การพัฒนาชุมชน. กรุงเทพมหานคร: ไทยวัฒนาพานิช.
- อดิสร แยมวงศ์. (2558). โปรแกรมการสอนการเดินทางเท้าและขี่จักรยานอย่างปลอดภัยของเด็กวัยเรียนในเขตจังหวัดนครนายก. การประชุมวิชาการการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 3: ความปลอดภัย. วันที่ 3 เมษายน 2558 ณ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

#### ภาษาอังกฤษ

- American Association of Stage Highway and Transportation Officials (ASSHTO). (1989). Bicycle transportation. Washington: ASSHTO.
- American Society of Civil Engineer (ASCE). (1980). Bicycle Transportation: A Civil engineer's note book for bicycle facilities. New York: ASCE.
- Antonakos, C. L. (1994). Environmental and travel preferences of cyclists. Transportation Research Record 1: 25 – 33.
- Maslow, A. H. (1970). Motivation and personality. New York: Harper & Row Publishers,
- Nunnally, J. C. and Bernstein, I. H. (1994). Psychometric theory. 3<sup>rd</sup>ed. New York: McGraw - Hill.
- Rovinelli, R. J. and Hambleton, R. K. (1977). On the use of content specialists in the assessment of criterion-referenced test item validity. Dutch Journal of Educational Research 2: 49 - 60.
- Slinn, M., Guest, P., & Matthews, P. (1998). Traffic engineering design: principles and practice. London: Arnold.



ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

รายนามผู้ทรงคุณวุฒิผู้ตรวจเครื่องมือการวิจัย

## รายนามผู้ทรงคุณวุฒิผู้ตรวจเครื่องมือการวิจัย

1. อาจารย์ ดร.คมสิทธิ เกียนวัฒนา                      อาจารย์  
สาขาวิชานวัตกรรมการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ  
คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ  
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
  
2. อาจารย์ ดร.กิงกนก เสาวภาวงศ์                      อาจารย์  
สาขาวิชานวัตกรรมการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ  
คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ  
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
  
3. อาจารย์ ชัยวัชร พรหมจิตติพงศ์                      อาจารย์  
สาขาวิชานวัตกรรมการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ  
คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ  
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
  
4. อาจารย์ อังสุมาลิน จำนงชอบ                      อาจารย์  
สาขาวิชานวัตกรรมการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ  
คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ  
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
  
5. อาจารย์ ดร.โสเมฤทัย สุนทรยาธร                      อาจารย์  
แขนงวิชาการจัดการนันทนาการและการท่องเที่ยว  
คณะวิทยาศาสตร์การกีฬา  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ข  
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

## แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามชุดนี้สร้างขึ้นเพื่อใช้ในการเก็บข้อมูลประกอบการทำวิจัยรายวิชาวิจัยพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยว นจท 322 คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

2. แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 แบบสอบถามพฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

ตอนที่ 3 แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

ตอนที่ 4 แบบสอบถามความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

3. ในการทำวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยใคร่ขอความกรุณาจากท่านได้โปรดพิจารณาและตอบคำถามทุกข้อของแบบสอบถามตามความเป็นจริง เพราะคำตอบของท่านทุกข้อจะเป็นวิทยาทานและประโยชน์ต่อการศึกษาและเป็นแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร คำตอบของท่านจะเก็บไว้เป็นความลับ จะไม่ผูกพันและเกิดผลเสียแก่ท่านแต่อย่างใด

4. กรุณาตรวจสอบว่าท่านได้ตอบครบทุกข้อก่อนส่งแบบสอบถามคืน ขอขอบพระคุณมากสำหรับความร่วมมือ

## แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน  กรุณาตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริงของท่านมากที่สุด

1. เพศ  1) ชาย  2) หญิง
2. อายุ
 

|   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1) อายุต่ำกว่า 20 ปี | <input type="checkbox"/> 2) อายุ 20 – 40 ปี         |
| <input type="checkbox"/> 3) อายุ 41 – 60 ปี   | <input type="checkbox"/> 4) อายุมากกว่า 61 ปีขึ้นไป |
3. ระดับการศึกษา
 

|  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1) ต่ำกว่าปริญญาตรี | <input type="checkbox"/> 2) ปริญญาตรี |
| <input type="checkbox"/> 3) สูงกว่าปริญญาตรี |                                       |
4. อาชีพ
 

|   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1) นักเรียน/ นิสิต/ นักศึกษา | <input type="checkbox"/> 2) ข้าราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ |
| <input type="checkbox"/> 3) พนักงานบริษัทเอกชน        | <input type="checkbox"/> 4) ประกอบธุรกิจส่วนตัว           |
| <input type="checkbox"/> 5) ค้าขาย/รับจ้าง            | <input type="checkbox"/> 6) อื่นๆ (โปรดระบุ).....         |
5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน
 

|  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 1) ต่ำกว่า 10,000 บาท       | <input type="checkbox"/> 2) 10,000 - 20,000 บาท |
| <input type="checkbox"/> 3) 20,001 - 30,000 บาท      | <input type="checkbox"/> 4) 30,001 - 40,000 บาท |
| <input type="checkbox"/> 5) มากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป |   |

ตอนที่ 2 แบบสอบถามพฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน  กรุณาตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริงของท่านมากที่สุด

1. ปัจจุบันท่านมีจักรยานส่วนตัวหรือไม่
 

|                                |                                   |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1) มี | <input type="checkbox"/> 2) ไม่มี |
|--------------------------------|-----------------------------------|

2. ปัจจุบันท่านใช้จักรยานประเภทใดมากที่สุดในการใช้จักรยานในแต่ละครั้ง (เลือกตอบเพียงข้อเดียว)
- 1) จักรยานทั่วไป  2) จักรยานพับได้
- 3) จักรยานเสือหมอบ  4) จักรยานท่องเที่ยว
- 5) จักรยานเสือภูเขา  6) จักรยานฟิกซ์เกียร์
3. ความถี่ในการใช้จักรยาน (เลือกตอบเพียงข้อเดียว)
- 1) ทุกวัน  2) 2 - 3 ครั้งต่อสัปดาห์
- 3) หนึ่งครั้งต่อสัปดาห์  4) เดือนละหนึ่งครั้ง
- 5) น้อยกว่าเดือนละหนึ่งครั้ง
4. ท่านมีประสบการณ์ในการขี่จักรยานอยู่ในระดับใด (เลือกตอบเพียงข้อเดียว)
- 1) น้อยกว่า 1 ปี  2) ระหว่าง 1 - 2 ปี
- 3) ระหว่าง 3 - 4 ปี  4) มากกว่า 5 ปีขึ้นไป
5. วัตถุประสงค์ในการใช้จักรยาน (เลือกตอบเพียงข้อเดียว)
- 1) เพื่อสุขภาพ / ออกกำลังกาย  2) เพื่อพักผ่อนหย่อนใจ
- 3) เพื่อเดินทางไปกลับ  4) ฝึกซ้อมเพื่อการแข่งขันกีฬา
- 5) เพื่อพบปะเพื่อนฝูง  6) อื่นๆ (โปรดระบุ) .....
6. อะไรคือปัจจัยที่ทำให้คุณอยากขี่จักรยาน (เลือกตอบเพียงข้อเดียว)
- 1) ความปลอดภัย
- 2) เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- 3) เป็นการท่องเที่ยวที่เสียค่าใช้จ่ายน้อย
- 4) วิถีชีวิตที่ดึงดูดใจ
- 5) สิ่งอำนวยความสะดวกที่เอื้อต่อการปั่นจักรยาน
7. ท่านมีความสนใจแหล่งท่องเที่ยวประเภทใดบ้างที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร (เลือกตอบเพียงข้อเดียว)
- 1) แหล่งท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ เช่น สวนสาธารณะ สนามกีฬา
- 2) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ
- 3) แหล่งท่องเที่ยวเกี่ยวกับศิลปวัฒนธรรม ประเพณีและประวัติศาสตร์และโบราณสถาน
- 4) อื่นๆ (โปรดระบุ).....

ตอนที่ 3 แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการ  
ใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องระดับความคิดเห็นที่ท่านเห็นด้วย โดยกำหนดให้ 5 เป็นตัวแทน  
ของระดับความคิดเห็นที่ท่านเห็นด้วยมากที่สุด และ 1 เป็นตัวแทนของระดับความคิดเห็นที่ท่านเห็นด้วยน้อย  
ที่สุด

| ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการ<br>พัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดย<br>การใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร   | ระดับความคิดเห็น |            |                |             |                   |
|--|------------------|------------|----------------|-------------|-------------------|
|  | มากที่สุด<br>(5) | มาก<br>(4) | ปานกลาง<br>(3) | น้อย<br>(2) | น้อยที่สุด<br>(1) |
| 1. ด้านเส้นทางจักรยาน  |                  |            |                |             |                   |
| 1.1 เส้นทางจักรยานมีความเพียงพอต่อ<br>ความต้องการของท่าน   |                  |            |                |             |                   |
| 1.2 มีการปรับปรุงและดูแลเส้นทาง<br>จักรยานให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ เช่น<br>ความสม่ำเสมอ ความเรียบของเส้นทาง<br>และความต่อเนื่องของเส้นทางจักรยาน |                  |            |                |             |                   |
| 1.3 มีการจัดทำหรือประชาสัมพันธ์แผนที่<br>เส้นทางจักรยานในสวนสาธารณะและ<br>กรุงเทพมหานครเพียงพอต่อความ<br>ต้องการของท่าน                        |                  |            |                |             |                   |
| 1.4 มีสัญลักษณ์สื่อความหมายจักรยาน<br>บนพื้นผิวของเส้นทางจักรยาน เช่น ลูกศร<br>สัญลักษณ์รูปจักรยานบนเส้นทางจักรยาน                             |                  |            |                |             |                   |
| 2. ด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก  |                  |            |                |             |                   |
| 2.1 จักรยานที่ให้เช่ามีความเพียงพอต่อ<br>ความต้องการของท่าน และพร้อมใช้งาน<br>อยู่เสมอ   |                  |            |                |             |                   |
| 2.2 ที่จอดจักรยานสาธารณะมีความ<br>เพียงพอต่อความต้องการของท่าน พร้อม<br>ใช้งานอยู่เสมอ และมีมาตรฐาน  |                  |            |                |             |                   |



| ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการนำจักรยานในกรุงเทพมหานคร                   | ระดับความคิดเห็น |            |                |             |                   |
|---|------------------|------------|----------------|-------------|-------------------|
|   | มากที่สุด<br>(5) | มาก<br>(4) | ปานกลาง<br>(3) | น้อย<br>(2) | น้อยที่สุด<br>(1) |
| 2.3 มีห้องนำและห้องอาบน้ำสาธารณะเพียงพอต่อความต้องการของท่าน สะอาด และพร้อมใช้อยู่เสมอ                    |                  |            |                |             |                   |
| 2.4 มีศูนย์ให้บริการสอบถามข้อมูลเส้นทางจักรยานและสภาพภูมิอากาศ  |                  |            |                |             |                   |
| 2.5 มีศูนย์บริการซ่อมจักรยานและเติมลมยางตามสวนสาธารณะและแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร              |                  |            |                |             |                   |
| 2.6 มีจุดให้บริการนำดื่มสะอาดสาธารณะเพียงพอต่อความต้องการของท่าน  |                  |            |                |             |                   |
| 2.7 มีเส้นทางหรือป้ายแนะนำต่างๆ เพียงพอต่อความต้องการของท่าน  |                  |            |                |             |                   |
| 3. ด้านความปลอดภัย  |                  |            |                |             |                   |
| 3.1 มีการประสานความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ในท้องที่เพื่อดูแลรักษาความปลอดภัยแก่ผู้ใช้จักรยาน                |                  |            |                |             |                   |
| 3.2 มีการจัดทำราวกันตกพร้อมป้ายเตือนหรือขอบคอนกรีตกัน ณ จุดที่อันตราย                                     |                  |            |                |             |                   |
| 3.3 มีการออกกฎระเบียบหรือกฎหมายเส้นทางจักรยานที่ชัดเจน  |                  |            |                |             |                   |
| 3.4 มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์การสวมหมวกกันกระแทกสำหรับจักรยานในกรณีขี่ขึ้นเส้นทางร่วมกับยานพาหนะประเภทอื่น |                  |            |                |             |                   |
| 4. ด้านการฝึกอบรมความรู้  |                  |            |                |             |                   |
| 4.1 มีการจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับหลักการขี่จักรยานที่ถูกต้อง และปลอดภัยอย่างเพียงพอ                     |                  |            |                |             |                   |

| ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จ่ายจรัยานในกรุงเทพมหานคร  | ระดับความคิดเห็น |            |                |             |                   |
|--|------------------|------------|----------------|-------------|-------------------|
|  | มากที่สุด<br>(5) | มาก<br>(4) | ปานกลาง<br>(3) | น้อย<br>(2) | น้อยที่สุด<br>(1) |
| 4.2 มีการจัดอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้นในกรณีเกิดอุบัติเหตุให้สามารถช่วยเหลือคนอื่นได้   |                  |            |                |             |                   |
| 4.3 มีการจัดอบรมวิธีการบำรุงรักษาและซ่อมแซมรถจักรยานในเบื้องต้นอย่างเพียงพอ  |                  |            |                |             |                   |
| 5. ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว  |                  |            |                |             |                   |
| 5.1 มีการให้ข้อมูลข่าวสารเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยว และการตระหนักถึงสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติและวัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยว |                  |            |                |             |                   |
| 5.2 มีการจัดการแข่งขันจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร   |                  |            |                |             |                   |
| 5.3 มีการโฆษณาและประชาสัมพันธ์ข่าวสารเกี่ยวกับการแข่งขันจักรยานในกรุงเทพมหานครตามสื่อทั่วไป เช่น โทรทัศน์ วิทยุ และเว็บไซต์            |                  |            |                |             |                   |
| 5.4 มีการจัดทำแผนที่สำหรับเส้นทางจักรยานเพื่อการประชาสัมพันธ์ให้แก่ผู้ที่ต้องการท่องเที่ยวตามเส้นทางจักรยาน                            |                  |            |                |             |                   |

ตอนที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จ่ายจรัยานในกรุงเทพมหานคร

.....  
 .....  
 .....

ขอขอบพระคุณในความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามของท่านเป็นอย่างสูง

### แบบสัมภาษณ์เพื่อการวิจัย

เรื่อง แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร  
ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

1. ชื่อ - สกุลผู้ให้สัมภาษณ์.....
2. วันที่ให้สัมภาษณ์.....
3. อาชีพ/ตำแหน่ง.....

ตอนที่ 2 เป็นการสัมภาษณ์หัวข้อแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

1. ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับด้านเส้นทางจักรยานที่มีอยู่ในกรุงเทพมหานครอย่างไร และควรมีการพัฒนาเส้นทางจักรยานในกรุงเทพมหานครไปในทิศทางใดเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยาน

2. ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับด้านอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครอย่างไร และควรมีการพัฒนาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ทั้งศูนย์บริการสอบถามเส้นทางจักรยาน เส้นทางหรือป้ายสัญลักษณ์ไปในทิศทางใด

3. ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับด้านความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยานในการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในกรุงเทพมหานครอย่างไร ควรมีมาตรการอย่างไรเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยานในการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

4. ท่านมีความคิดเห็นด้านการฝึกอบรมให้ความรู้แก่ผู้ใช้จักรยานในการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในกรุงเทพมหานครอย่างไร ควรมีการส่งเสริมและสนับสนุนการฝึกอบรมให้ความรู้ในด้านใดเพิ่มเติมบ้าง

5. ท่านมีความคิดเห็นด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่มีอยู่ในกรุงเทพมหานครอย่างไร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีส่วนร่วมในการส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานในกรุงเทพมหานครอย่างไรบ้าง

6. ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงสุขภาพโดยการใช้จักรยานได้อย่างไร

## ประวัติผู้วิจัย

|                   |   |                  |
|-------------------|---|------------------|
| ชื่อ - สกุล       | นางสาวชลิตา   | กิจวิษยรุ่งเรือง |
| วัน/เดือน/ปี เกิด | 24 พฤษภาคม 2537   |                  |
| ประวัติการศึกษา   | จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนเทพศิรินทร์ ร่มเกล้า |                  |
| 2555              | กำลังศึกษาระดับปริญญาตรีหลักสูตรศิลปศาสตรบัณฑิต               |                  |
| 2556- ปัจจุบัน    | คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ               |                  |
|                   | สาขาวัตกรรมการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ                  |                  |
|                   | มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ                                    |                  |

## ประวัติผู้วิจัย

|                   |  |
|-------------------|--|
| ชื่อ – สกุล       | นางสาวมินทิศา ไชยคุณ   |
| วัน/เดือน/ปี เกิด | 9 กันยายน 2537   |
| ประวัติการศึกษา   |  |
| 2555              | จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนจุฬารัตนาวิทยา ชลบุรี   |
| 2556- ปัจจุบัน    | กำลังศึกษาระดับปริญญาตรีหลักสูตรศิลปศาสตรบัณฑิต<br>คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ<br>สาขาวัตกรรมการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ<br>มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ |

## ประวัติผู้วิจัย

|                   |  |             |
|-------------------|--|-------------|
| ชื่อ - สกุล       | นายนิริวัชร  | บุญประเสริฐ |
| วัน/เดือน/ปี เกิด | 22 มีนาคม 2537   |             |
| ประวัติการศึกษา   |  |             |
| 2554              | จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนสารสาสน์ พิทยาท   |             |
| 2556- ปัจจุบัน    | กำลังศึกษาระดับปริญญาตรีหลักสูตรศิลปศาสตรบัณฑิต<br>คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ<br>สาขาวัตกรรมการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ<br>มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ |             |

## ประวัติผู้วิจัย

|                   |  |
|-------------------|--|
| ชื่อ - สกุล       | นางสาวปาวีณา บุญเหลือ  |
| วัน/เดือน/ปี เกิด | 7 พฤศจิกายน 2536   |
| ประวัติการศึกษา   |  |
| 2554              | จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนสตรีภูเก็ต  |
| 2556- ปัจจุบัน    | กำลังศึกษาระดับปริญญาตรีหลักสูตรศิลปศาสตรบัณฑิต<br>คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ<br>สาขาวัตกรรมการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ<br>มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ |

## ประวัติผู้วิจัย

|                   |   |          |
|-------------------|---|----------|
| ชื่อ - สกุล       | นายสิริวัฒน์  | เล่าอรุณ |
| วัน/เดือน/ปี เกิด | 30 กรกฎาคม 2536                                       |          |
| ประวัติการศึกษา   | จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนศรีบุญยานนท์ |          |
| 2554              | กำลังศึกษาระดับปริญญาตรีหลักสูตรศิลปศาสตรบัณฑิต       |          |
| 2556- ปัจจุบัน    | คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ       |          |
|                   | สาขาวัตกรรมการจัดการการท่องเที่ยวแบบบูรณาการ          |          |
|                   | มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ                            |          |