

Received: July 10, 2020
Revised: November 16, 2020
Accepted: December 02, 2020

การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในชุมชนบ้านศาลาดิน จังหวัดนครปฐม

วารารณ์ วิมุกตะลพ^{1*} และ พรเกียรติ ภักดีวงศ์เทพ²

บทคัดย่อ

การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในชุมชนบ้านศาลาดิน จังหวัดนครปฐม มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาวัฒนธรรมการท่องเที่ยวด้วยจักรยานในชุมชนบ้านศาลาดิน 2) ศึกษาความปลอดภัยของเส้นทางจักรยานในชุมชนบ้านศาลาดินและบริเวณใกล้เคียง 3) เสนอแนวทางการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในชุมชนบ้านศาลาดิน การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจโดยใช้รูปแบบการวิจัยแบบผสม ระหว่างการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เก็บข้อมูลโดยการเสวนากลุ่มและสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) วิเคราะห์ข้อมูลควบคู่กัน กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ประกอบด้วย 1) กลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวในชุมชนด้วยจักรยาน และนักปั่นจักรยานที่ใช้เส้นทางท่องเที่ยวบริเวณชุมชนบ้านศาลาดิน จำนวน 85 คน และ 2) ตัวแทนผู้นำชุมชน พ่อค้า แม่ค้า ประชาชน และเจ้าหน้าที่ที่ทำงานในพื้นที่ รวมทั้งกลุ่มผู้เชี่ยวชาญการใช้จักรยาน จำนวน 15 คน

ผลการศึกษาพบว่า 1) นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี สถานภาพโสด มีที่พักอาศัยอยู่ในจังหวัดกรุงเทพฯ จบการศึกษาในระดับปริญญาตรี ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน รายได้ต่อเดือนระหว่าง 30,001 – 40,000 บาท มีประสบการณ์การท่องเที่ยวด้วยจักรยานระหว่าง 3 – 6 ปี ปั่นจักรยานท่องเที่ยว สัปดาห์ละ 1 – 2 ครั้ง ในวันหยุด (เสาร์ – อาทิตย์) ช่วงเวลาเช้า โดยมีสมาชิกร่วมปั่นจักรยาน 2 – 5 คน สมาชิกส่วนใหญ่เป็นเพื่อนกัน สำหรับค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการท่องเที่ยวด้วยจักรยานแต่ละครั้ง 100 – 300 บาท แรงจูงใจในการท่องเที่ยวเพื่อการออกกำลังกายและพักผ่อนหย่อนใจ ปัญหาในการท่องเที่ยวด้วยจักรยานคือเรื่องที่จอดรถจักรยานและเส้นทางจักรยานที่ไม่ปลอดภัย 2) แนวทางการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวทั้ง 5 เส้นทาง คือ จัดเส้นทางในลักษณะวงจรบรรจบ ควบคุมเส้นทางไม่ให้สับสน มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม ครอบคลุมแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและมีความน่าสนใจ สอดคล้องกับแนวคิดการจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว เพิ่มและปรับปรุงเส้นทางจักรยานให้มีความปลอดภัย สอดคล้องกับแนวคิดเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัย และสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับประชาชนในชุมชน เกี่ยวกับเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว เกิดการมีส่วนร่วมของชุมชน สอดคล้องกับแนวคิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

คำสำคัญ: เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ชุมชนบ้านศาลาดิน จังหวัดนครปฐม

ประเภทบทความ: บทความวิจัย

*ผู้รับผิดชอบงานหลัก

¹ อาจารย์วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา, อีเมล: waraporn.wi@ssru.ac.th, pornkiat.ph@ssru.ac.th

ผ่านการรับรองคุณภาพจากศูนย์ดัชนีการอ้างอิงวารสารไทย (TCI.) อยู่ในกลุ่ม 2 สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

The Development of Bicycle Routes for Tourism in Ban Saladin, Nakhon Pathom Province

Waraporn Wimuktalop^{1*} and Pornkiat Phakdeewongthep²

Abstract

The development of bicycle routes for tourism in Ban Saladin District, Nakhon Pathom Province has 3 purposes. Firstly, to study about the culture of bike tourism in Ban Saladin district. Secondly, to investigate about the safety bike lane in Ban Saladin district. Lastly, the suggestions from the result of this study could develop bike tourism in Ban Saladin district. The research methodology in this study, the quantitative data from the questionnaire and qualitative data from In-depth Interview, analyze by using sustainable tourism concepts, managing bicycle routes for tourism and safety bike lane as a framework for education. The participant can divide in to two groups which are the tourists who visited Ban Saladin by bicycle and the governor, staffs, local business owners, local people at Ban Saladin.

The Results found that; the most of the tourists are single men with aged between 31-40 years old, live in Bangkok, graduate in bachelor degree, work with the companies in Bangkok, income between 30,001 – 40,000 baht per month, the experiences of bike tourism are between 3 – 6 years with 1 – 2 times per week (during the weekend), in the early morning with 2 – 5 people in one trip, each people spends their money around 100 – 300 baht. The reasons of bike tourism are to get some exercises and to relax on their leisure time. The most common problem that founds from this study is the parking spot for bicycle and safety bike lane. Lastly, the development for five bicycle routes could re-arrange each route from straight route (from A to B) to the loops and each routes could have some point of interest or attraction spots according to bicycle routes for tourism, Add and develop each routes for more safety and user friendly according to safety bike lane, the guideline about bicycle routes for tourism that makes Ban Saladin District stronger according to sustainable tourism concepts.

Keywords: Bicycle Routes for Tourism, Ban Saladin, Nakhon Pathom Province

Type of Article: Research Article

* Corresponding author

¹ Lecturer of College of Logistics and Supply Chain, Suansunandha Rajabhat University,
E-mail: waraporn.wi@ssru.ac.th, pornkiat.ph@ssru.ac.th

1. บทนำ

ประเทศไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นทุกปี และนับเป็นรายได้ที่สำคัญของประเทศสำหรับจังหวัดนครปฐมก็มีสถิตินักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นทุกปีเช่นกัน เพราะจังหวัดนครปฐมมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยว และสืบสานวัฒนธรรมประเพณีของไทยอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์เกี่ยวกับการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัด ซึ่งทำให้ภาคการท่องเที่ยวมีการเจริญเติบโตมากขึ้น หนึ่งในสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในอำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม คือ ชุมชนบ้านศาลาดิน สำหรับสภาพพื้นที่อุดมสมบูรณ์ ดินดี คุณภาพของดินไม่มีปัญหา เหมาะกับการเพาะปลูก เพราะในหมู่บ้านมีแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทคลอง คือ คลองมหาสวัสดิ์ ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ เกษตรกรรม ทำให้ประสบกับปัญหาหาราคาสินค้าทางการเกษตรตกต่ำ ปุ๋ยและยาฆ่าแมลงมีราคาแพง ผักตบชวาในคลองมหาสวัสดิ์เยอะ เรือเครื่องหางยาวสัญจรไม่ได้ ก่อให้เกิดปัญหาน้ำเน่าเสีย ทำให้ปลาตาย ต่อมาชาวบ้านได้รวมตัวช่วยกันกำจัดวัชพืชและผักตบชวา รณรงค์ไม่ทิ้งขยะลดการใช้สารเคมี ลำคลองจึงกลับมาใช้ได้ดังเดิม คลองสวยน้ำใส เกิดแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ ทำให้สิ่งแวดล้อมบริเวณชุมชนบ้านศาลาดินเหมาะสมแก่การท่องเที่ยวเป็นอย่างยิ่ง อีกทั้งยังมีสถานที่ท่องเที่ยวถึง 5 จุด ได้แก่ นาบัว บ้านพักข้าว สวนกล้วยไม้ ผลิตภัณฑ์โอท็อป (OTOP) และตลาดน้ำบ้านศาลาดิน (ชุมชนมหาสวัสดิ์,

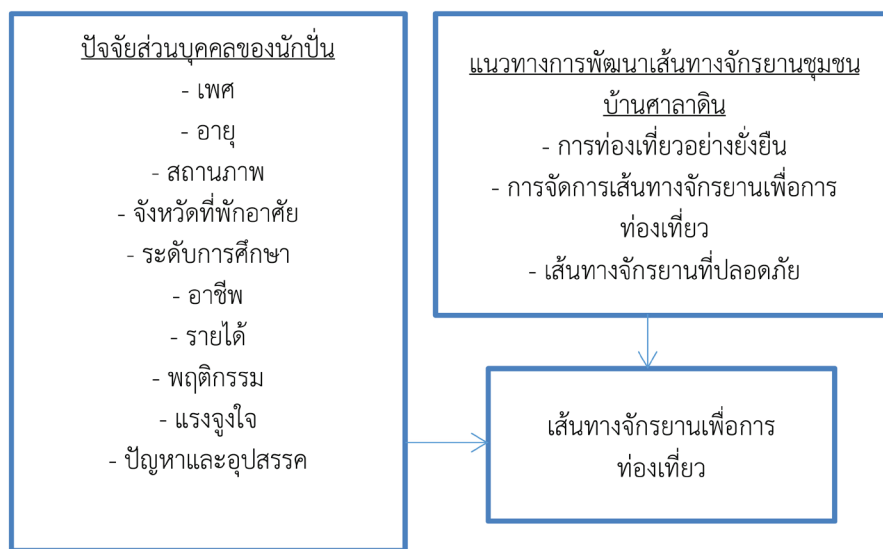
2561) ซึ่งเป็นการดึงดูดนักท่องเที่ยว ทั้งในรูปแบบกรุ๊ปทัวร์ เกี่ยวกับครอบครัว กับเพื่อน และอีกหลากหลายรูปแบบ รวมทั้งการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

ในปัจจุบันการท่องเที่ยวด้วยจักรยานเป็นที่สนใจมากขึ้น เพราะประชาชนหันมาออกกำลังกายและสนใจสุขภาพกันเยอะขึ้น (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2558) ประกอบกับสภาพเศรษฐกิจที่ยังคงชะลอตัว ทำให้ประชาชนนิยมท่องเที่ยวระยะใกล้ ซึ่งจังหวัดนครปฐมไม่ได้ไกลจากกรุงเทพมหานคร จึงเป็นตัวเลือกที่น่าสนใจ คณะผู้วิจัยจึงทำการเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อศึกษาวัฒนธรรมการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ความปลอดภัยของเส้นทางจักรยาน และเสนอแนวทางการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในชุมชนบ้านศาลาดิน จังหวัดนครปฐม

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาวัฒนธรรมการท่องเที่ยวด้วยจักรยานในชุมชนบ้านศาลาดิน
- 2) เพื่อศึกษาความปลอดภัยของเส้นทางจักรยานในชุมชนบ้านศาลาดินและบริเวณใกล้เคียง
- 3) เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในชุมชนบ้านศาลาดิน

3. กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพ 1 กรอบแนวคิดงานวิจัย

4. วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

4.1 การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

สำหรับแนวความคิดของการเดินทางท่องเที่ยวในปัจจุบัน นอกจากความคุ้มค่าในเชิงเศรษฐกิจและสังคมแล้ว นักท่องเที่ยวต้องคำนึงถึงความสำคัญของการอนุรักษ์ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม อีกทั้งวัฒนธรรมที่แตกต่างในชุมชนซึ่งอาจจะทำให้รูปแบบและกิจกรรมทางการท่องเที่ยวเปลี่ยนแปลงไป เกิดการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ขึ้นมา จากกระแสการอนุรักษ์และความต้องการที่จะคืนสภาพความสมบูรณ์ทางธรรมชาติ พร้อมกับการมีส่วนร่วมในการพัฒนาการท่องเที่ยว (สุถิ เสริฐศรี, 2557) นักพัฒนาการท่องเที่ยวจากองค์การการท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization: WTO) และสมาคมส่งเสริมการท่องเที่ยวภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Pacific Asia Travel Association: PATA) ได้คิดรูปแบบการบริการที่มีความสอดคล้องกับการจัดการทรัพยากรการท่องเที่ยวในแต่ละท้องถิ่น เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Tourism Development)

โดยใช้แนวความคิดพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนตามแผนปฏิบัติการ 21 หรือ Agenda 21 ที่มีส่วนผลักดันให้เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ซึ่งมีความหมายรวมถึงการพัฒนาที่มุ่งทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม ในขณะเดียวกันชุมชนก็มีส่วนร่วมและได้รับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการท่องเที่ยวอย่างเท่าเทียมกัน (World Tourism Organization, 2012)

สรุปได้ว่าการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Tourism) หมายถึง การท่องเที่ยวที่มีการจัดการทรัพยากรทั้งหมด เพื่อตอบสนองความต้องการด้านเศรษฐกิจ สังคม ในขณะเดียวกันก็ต้องรักษาวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม

สำหรับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนนั้นถือเป็นส่วนหนึ่งของ “การพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development)” ซึ่งการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ต้องมีองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ประการ (ชูสิทธิ์ ชูชาติ, 2553) คือ

- 1) ความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ (Economics Sustainability)
- 2) ความยั่งยืนทางด้านสังคม (Social Sustainability)
- 3) ความยั่งยืนทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Sustainability)

การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนจึงสามารถนำมาเป็นกลยุทธ์สำคัญในการแก้ปัญหาและฟื้นฟูเศรษฐกิจได้เนื่องจาก

- 1) เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวเองที่มีความต้องการที่จะท่องเที่ยวทำให้มีรายได้หมุนเวียนในประเทศอย่างมากมาย ซึ่งถือเป็นการแก้ปัญหาดุลการค้าระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพมากวิธีหนึ่ง

- 2) เกิดการจ้างงานและกิจกรรมเชิงเศรษฐกิจขึ้นมากมาย เช่น การให้บริการในแหล่งท่องเที่ยว การบริการขนส่ง การประกันภัย บริษัทนำเที่ยว ร้านอาหาร ธุรกิจโรงแรมที่พัก งานดูแลบำรุงรักษา งานรักษาความปลอดภัย เป็นต้น

- 3) เกิดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวโดยแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ จะได้รับการปรับปรุงดูแลให้สะอาดและสวยงามอยู่เสมอ เพื่อดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยวกันมากขึ้น ซึ่งจะเป็นผลดีต่อการสร้างรายได้ของคนในท้องถิ่น

- 4) เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องแก่คนท้องถิ่น เช่น การผลิตผลผลิตทางการเกษตร การขายอาหาร การขายของที่ระลึก การบริการที่พัก การนำเที่ยว ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นการสร้างรายได้ให้กับคนท้องถิ่น

- 5) ทำให้มนุษย์มีทรัพยากรการท่องเที่ยวเหลือเก็บไว้ใช้อย่างยาวนาน เนื่องจากนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้จะมีสำนึกในการรักษาสิ่งแวดล้อม จึงไม่ทำลายธรรมชาติทรัพยากรธรรมชาติ จึงยังคงความเป็นธรรมชาติอย่างแท้จริงและชุมชนในท้องถิ่นก็ยังคงอนุรักษ์วัฒนธรรมประเพณีของท้องถิ่นไว้ได้

4.2 การจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

จากการศึกษาพบว่าในแต่ละพื้นที่ที่มีการจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว นั้น จะมีกรอบแนวคิดโดยเฉพาะในแต่ละพื้นที่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาทางจักรยานในมุมมองนักท่องเที่ยวที่มุ่งเน้นการพัฒนาเส้นทางสัญจรทางกายภาพและการจัดการจราจร อาทิ การจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในพื้นที่เขตตลิ่งชัน กรุงเทพมหานคร (พนกฤษ อุดมกิตติ, 2557) ระบบจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว กรณีศึกษา: อำเภอคำม่วง จังหวัดกาฬสินธุ์ (อดิเรก อุ่นเจริญ และ พลเดช เชาวรัตน์, 2558) การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา โดยกระบวนการมีส่วนร่วม (โชติพงษ์ บุญฤทธิ์, 2560) แนวทางการจัดทำเส้นทางปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตกเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (ทัศนีย์ นาคเสนีย์, 2560) ปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้จักรยานและการกำหนดตำแหน่งสถานีให้บริการ กรณีศึกษาโครงการจักรยานสาธารณะของกรุงเทพมหานคร พื้นที่ให้บริการบริเวณย่านธุรกิจและพาณิชยกรรม (วัชร กายจนสุด และ ณัฐวุฒิ ปรียวนิตย์, 2561) เป็นต้น

ดังนั้นกรอบในการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว สามารถนำมาสรุปเป็นข้อพิจารณาได้ดังนี้

- 1) การกำหนดเส้นทาง การพิจารณากำหนดเส้นทางท่องเที่ยวควรสำรวจและสังเกตการณ์จากพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่เป็นอยู่ ประกอบกับแนวโน้มที่ควรจะเป็นในการจัดเส้นทาง ควรเริ่มต้นจากการพิจารณาตำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่าง ๆ และจัดลำดับความสำคัญและความน่าสนใจ จากนั้นจึงพิจารณาความสามารถในการเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เข้าด้วยกัน

- 2) การจัดเส้นทางในลักษณะวงจรบรรจบ ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบเห็นสิ่งแปลกใหม่ เกิดความ

เพลดเพลินไปตลอดทาง โดยไม่ต้องกลับเส้นทางเดิม เพราะการย้อนกลับเส้นทางเดิมจะทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความรู้สึกเบื่อหน่ายและเสียเวลา อีกทั้งยังเกิดความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวกลุ่มย่อยที่ต้องการทิ้งพาหนะหรือสัมภาระของตนเองไว้ที่จุดเริ่มต้น

3) การจัดเส้นทางให้มีความหลากหลาย เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับนักท่องเที่ยวที่มีเวลามากน้อยแตกต่างกัน หรือความแตกต่างกันอันเนื่องมาจากความสนใจของนักท่องเที่ยว เช่น เส้นทางสำหรับผู้สนใจศิลปะและวัฒนธรรม อาจเป็นเส้นทางท่องเที่ยวตามแม่น้ำลำคลองเพื่อดูชีวิตความเป็นอยู่และสภาพบ้านเมือง เป็นต้น

4) ควบคุมเส้นทางและรูปแบบของการสัญจร ไม่ให้เกิดความสับสน สามารถเข้าถึงและเดินทางได้สะดวก

5) การให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว มีป้ายประชาสัมพันธ์ตลอดเส้นทาง เพื่อบอกทิศทางแก่นักท่องเที่ยว ตำแหน่งที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจต่าง ๆ

6) ประเภทของพาหนะสำหรับการท่องเที่ยว ควรจัดให้เหมาะสมกับภูมิประเทศและสภาพอากาศของแหล่งท่องเที่ยว นั้น ๆ

7) จุดเริ่มต้นของเส้นทางท่องเที่ยว ควรมีข้อมูลด้านการท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวครบถ้วน เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาและตัดสินใจวางแผนการเดินทางท่องเที่ยว อีกทั้งควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ไว้บริการนักท่องเที่ยวอย่างครบครัน เช่น ที่จอดรถ ที่พัก ห้องน้ำ เป็นต้น

8) ควรมีความต่อเนื่องกับเส้นทางท่องเที่ยว และแหล่งท่องเที่ยวบริเวณใกล้เคียง

9) ควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกระหว่างทางตามสมควร เช่น ร้านอาหาร ร้านขายเครื่องดื่ม ร้านขายของที่ระลึก เป็นต้น

10) ควรดูแลรักษาสถานที่ท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้สะอาดเรียบร้อย และ

ใช้งานได้ตลอดเวลา

4.3 เส้นทางจักรยานที่ปลอดภัย

กรมทางหลวง (2559) ได้กำหนดมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างทางจักรยานสำหรับประเทศไทย โดยแบ่งเป็น 3 รูปแบบ ดังนี้

1) ใช้พื้นผิวการสัญจรร่วมกับยานพาหนะอื่น ๆ ทุกประเภท ในลักษณะของถนนที่รองรับทั้งการเดินเท้า จักรยานและยานพาหนะแบบมีเครื่องยนต์ เหมาะกับถนนที่มีเขตทางไม่กว้างนัก มี ปริมาณความต้องการในการสัญจรต่ำ เป็นที่ตั้งของกิจกรรมที่มีความหนาแน่นต่ำ เช่น ที่พัก อาศัยในลักษณะของบ้านเดี่ยวหรือหมู่บ้านจัดสรร เป็นต้น ถนนลักษณะดังกล่าวทำหน้าที่ทั้งการสัญจรและเป็นที่โล่งว่างสำหรับกิจกรรมในชุมชน จึงต้องมีการจำกัดความเร็วทั้งทางกฎหมายและการออกแบบเชิงกายภาพอย่างเข้มงวด

2) ใช้พื้นผิวการสัญจรร่วมกับทางเดินเท้า แต่แยกออกจากยานพาหนะแบบมีเครื่องยนต์ เหมาะกับเส้นทางที่มีปริมาณการสัญจรมากและมียานพาหนะขนาดใหญ่จนไม่ปลอดภัยที่จะสัญจร ร่วมกับการเดินเท้าและการขี่จักรยาน โดยแบ่งพื้นที่ถนนเป็นสองส่วน ได้แก่ พื้นที่ตรงกลางสำหรับการสัญจรของยานพาหนะแบบมีเครื่องยนต์ และยกระดับด้านข้างทั้งสองข้างไว้สำหรับการเดินเท้า การขี่จักรยาน และเป็นที่ตั้งของระบบสาธารณูปโภคของเมือง เหมาะสำหรับถนนที่มีการสัญจรจำนวนมาก

3) ใช้พื้นผิวแยกเฉพาะสำหรับจักรยาน เหมาะกับพื้นที่บนเส้นทางสายหลักของเมืองและมีการสัญจรด้วยจักรยานจำนวนมาก และมีความเร็วในระดับที่ไม่เป็นมิตรกับทางเดินเท้า จัดให้มีพื้นผิวการสัญจรที่อำนวยความสะดวกและรวดเร็ว โดยมีพื้นที่กั้นชนกับพื้นที่สำหรับยานพาหนะแบบมีเครื่องยนต์และแยกออกจากทางเดินเท้า มีทางเข้าออกเฉพาะบริเวณเชื่อมโยงกับกิจกรรมสำคัญหรือสถานียระบบขนส่งมวลชน

5. วิธีดำเนินงานวิจัย

5.1 รูปแบบการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจโดยใช้รูปแบบการวิจัยแบบผสม ระหว่าง การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เก็บข้อมูลโดยการเสวนากลุ่มและสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) วิเคราะห์ข้อมูลควบคู่กัน โดยใช้แนวคิดการท่องเที่ยวย่างยั่งยืน การจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัย เป็นกรอบในการศึกษา

5.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ประกอบด้วย

1) กลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวในชุมชนด้วยจักรยาน และนักปั่นจักรยานที่ใช้เส้นทางท่องเที่ยวบริเวณชุมชนบ้านศาลาดิน เก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบตามสะดวก (Convenience sampling) โดยไม่ซ้ำกัน เป็นการสุ่มตัวอย่างโดยไม่ใช้ความน่าจะเป็น (Non-probability)

2) ตัวแทนผู้บริหาร ผู้ใหญ่บ้าน พ่อค้า แม่ค้า ประชาชน และเจ้าหน้าที่ที่ทำงานในพื้นที่ รวมทั้งกลุ่มผู้เชี่ยวชาญการใช้จักรยาน เก็บข้อมูลโดยการเสวนากลุ่มและสัมภาษณ์เชิงลึกจำนวน 15 คน

5.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

1) ลงพื้นที่เก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามในพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวตลาดน้ำบ้านศาลาดินและแหล่งท่องเที่ยวบริเวณใกล้เคียงด้วยจักรยาน เป็นระยะเวลา 1 เดือน ซึ่งสามารถเก็บแบบสอบถามได้ 85 ฉบับ (แบบไม่ซ้ำกัน) เนื่องจากกลุ่มนักท่องเที่ยวและนักปั่นจักรยานส่วนใหญ่เป็นกลุ่มเดิม

2) จัดเสวนากลุ่มและสัมภาษณ์เชิงลึกกับกลุ่มผู้เชี่ยวชาญการใช้จักรยาน ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ที่

ทำงานในชุมชน

3) รวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม การเสวนากลุ่มและการสัมภาษณ์เชิงลึก

4) วิเคราะห์ - สังเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ

5.4 เครื่องมือวิจัย

แบบสอบถามประกอบด้วย 5 ส่วน รวมข้อคำถาม 28 ข้อ โดยแบบสอบถามได้ผ่านการตรวจสอบความสอดคล้องของวัตถุประสงค์และเนื้อหา ได้ค่า IOC เท่ากับ 0.68 และค่าความเชื่อมั่นด้วยสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) ได้เท่ากับ 0.73

5.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

1) การวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้สถิติพรรณนา (Descriptive Statistics) วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม พฤติกรรมการท่องเที่ยว แรงจูงใจในการท่องเที่ยว ประเด็นปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ

2) การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ของข้อมูลเชิงคุณภาพ ที่ได้จากการเสวนากลุ่มและสัมภาษณ์เชิงลึก

6. ผลการวิจัย

จากการสุ่มเก็บข้อมูล โดยใช้แบบสอบถามจำนวน 85 ฉบับ พบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 88.24 และเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 11.76 โดยมีอายุระหว่าง 31-40 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 41.18 รองลงมา 41-50 ปี, 51-60 ปี, 20-30 ปี และ 61 ปี ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 27.06, 17.65, 12.94 และ 1.18 ตามลำดับ ซึ่งส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 64.71 และสมรส คิดเป็นร้อยละ 35.29 ส่วนใหญ่มีที่พักอาศัยอยู่ในจังหวัดกรุงเทพฯ คิดเป็นร้อยละ 70.59 รองลงมาคือ นครปฐมและนนทบุรี คิดเป็นร้อยละ 21.18 และ 8.44 ตามลำดับ ส่วนใหญ่จบการศึกษาในระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 51.76 รองลงมา ระดับ

ปริญญาโท, ระดับอนุปริญญา และระดับมัธยมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 25.88, 20.00 และ 2.35 ตามลำดับ ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 49.41 รองลงมาคือ ธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย, ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ และนักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 32.94, 14.12 และ 3.53 ตามลำดับ ส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 30,001-40,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 31.76 รองลงมา 20,001-30,000 บาท, 10,001-20,000 บาท, 40,001-50,000 บาท, 50,001 บาท ขึ้นไป และ ต่ำกว่า/เท่ากับ 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 22.35, 18.82, 15.29, 7.06 และ 4.71 ตามลำดับ และส่วนใหญ่มีประสบการณ์การทำงานที่เกี่ยวข้องด้วยจักรยานระหว่าง 3-6 ปี คิดเป็นร้อยละ 41.18 รองลงมา 7-9 ปี, 1-3 ปี และ 10 ปี ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 24.71, 23.53 และ 10.59 ตามลำดับ นักท่องเที่ยวส่วน

ใหญ่ปั่นจักรยานท่องเที่ยวสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 81.18 รองลงมา เดือนละ 2-3 ครั้ง และ เดือนละครั้ง คิดเป็นร้อยละ 15.29 และ 3.53 ตามลำดับ นิยมปั่นจักรยานท่องเที่ยวในวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์) คิดเป็นร้อยละ 90.59 และปั่นทั้งวันธรรมดาและวันหยุด คิดเป็นร้อยละ 9.41 และส่วนใหญ่ปั่นจักรยานท่องเที่ยวในช่วงเช้า คิดเป็นร้อยละ 89.41 รองลงมา คือ ช่วงเย็น คิดเป็นร้อยละ 8.24 มีเพียง ร้อยละ 2.35 ที่ปั่นทั้งช่วงเช้าและเย็น ในการปั่นจักรยานท่องเที่ยวแต่ละครั้ง มีสมาชิกร่วมปั่นจักรยานด้วย ประมาณ 2-5 คน เป็นส่วนใหญ่ มีบ้างที่จะปั่นเป็นกลุ่มใหญ่ ประมาณ 7-10 คน ซึ่งไม่บ่อยนัก สมาชิกส่วนใหญ่จะเป็นเพื่อนกัน สำหรับค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการท่องเที่ยวด้วยจักรยานแต่ละครั้ง ประมาณ 100-300 บาท

ตารางที่ 1 แรงจูงใจในการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

ประเด็น	ระดับแรงจูงใจ		
	ค่าเฉลี่ย	S.D.	การแปลผล
การออกกำลังกาย	4.82	0.39	มากที่สุด
พักผ่อนหย่อนใจ	4.35	0.70	มากที่สุด
สภาพภูมิทัศน์	3.94	0.66	มาก
อาหารและเครื่องดื่ม	3.65	0.49	มาก
การเดินทางสะดวกสบาย	3.82	0.81	มาก
ได้พบปะเพื่อนฝูง สังคมนักปั่น	4.18	0.88	มาก

จากตารางที่ 1 พบว่าแรงจูงใจในการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน เพื่อการออกกำลังกายและพักผ่อนหย่อนใจ อยู่ในระดับมากที่สุด ส่วนด้านอื่นๆ ได้แก่ ด้าน

สภาพภูมิทัศน์ ด้านอาหารและเครื่องดื่ม การเดินทางสะดวกสบาย และการได้พบปะเพื่อนฝูง สังคมนักปั่น มีแรงจูงใจในระดับมาก

ตารางที่ 2 ประเด็นปัญหาและอุปสรรคในการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

ประเด็น	ระดับแรงจูงใจ		
	ค่าเฉลี่ย	S.D.	การแปลผล
ที่จอดรถจักรยาน	3.53	1.23	มาก
ห้องน้ำ	3.24	0.97	ปานกลาง
ป้ายบอกเส้นทาง	3.06	0.90	ปานกลาง
ไฟส่องสว่าง	2.94	0.83	ปานกลาง
เส้นทางจักรยาน (Bike Lane)	3.59	1.18	มาก
สภาพอากาศ	3.29	0.85	ปานกลาง

จากตารางที่ 2 พบว่าปัญหาและอุปสรรคในการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน เรื่องที่จอดรถจักรยาน และเส้นทางจักรยานมีปัญหาในระดับมาก ส่วนเรื่องอื่น ๆ ได้แก่ ห้องน้ำ ป้ายบอกเส้นทาง ไฟส่องสว่าง และสภาพอากาศ มีปัญหาในระดับปานกลาง

สำหรับข้อเสนอแนะของผู้ตอบแบบสอบถาม คือ ในปัจจุบันมีการก่อสร้างเพื่อขยายถนนในบริเวณนี้ ทำให้รถบรรทุกวิ่งค่อนข้างเยอะ และขับเร็วมาก ซึ่งเป็นอันตรายสำหรับนักปั่นจักรยานทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นจักรยานเสือหมอบ จักรยานเสือภูเขา และจักรยานพับได้ อีกทั้งยังปล่อยควันพิษ ทำลายบรรยากาศ จึงอยากให้มีการจำกัดความเร็วของรถบรรทุก และควบคุมมลพิษด้วย และเนื่องจากรถบรรทุกใช้เส้นทางค่อนข้างเยอะ ทำให้ถนนบางเส้นมีสภาพชำรุด จึงอาจจะอันตรายสำหรับนักปั่นจักรยานที่ใช้ความเร็วสูง ควรดำเนินการซ่อมแซมให้เร็วที่สุด

จากการสำรวจและเก็บข้อมูล โดยการเสวนากลุ่มและสัมภาษณ์เชิงลึก ซึ่งเป็นตัวแทนตัวแทนผู้บริหาร ผู้ใหญ่บ้าน พ่อค้า แม่ค้า ประชาชน และเจ้าหน้าที่ที่ทำงานในพื้นที่ รวมทั้งกลุ่มผู้เชี่ยวชาญการใช้จักรยาน จำนวน 15 คน สรุปได้ว่า การจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ผ่านมา ในบริเวณนี้และบริเวณใกล้เคียง เกิดจากกลุ่มคน 2 กลุ่ม คือ

กลุ่มนักปั่นจักรยาน ปั่นจักรยานเป็นงานอดิเรก เพื่อสุขภาพและกิจกรรมนันทนาการ รูปแบบและเส้นทางของการปั่นจักรยานจึงไม่ตายตัวและมีการยืดหยุ่นได้ พฤติกรรมการปั่นจักรยานของกลุ่มนี้จะตั้งเป้าหมายร่วมกัน มีการนัดแนะเวลาและสถานที่ จากนั้นก็จะรวมตัวไปปั่นกันเป็นกลุ่ม กลุ่มเล็กบ้างใหญ่บ้าง ขึ้นอยู่กับจำนวนสมาชิกในกลุ่ม และกลุ่มที่ทำงานด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ องค์กร หน่วยงานภาครัฐ ที่ดำเนินงานด้านการท่องเที่ยวและสุขภาพ เช่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ซึ่งวัตถุประสงค์หลักคือ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว และใช้การท่องเที่ยวเป็นเครื่องมือในการพัฒนาสังคมและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน

ดังนั้นจึงสามารถจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวได้หลากหลายเส้นทาง (ซีพจรลงล้อ, 2558) โดยเส้นทางที่ได้รับความนิยมมี 5 เส้นทาง ดังนี้

เส้นทางที่ 1 ลัดเลาะริมคลองมหาสวัสดิ์และทางรถไฟจากสถานีศาลายาถึงสถานีนครปฐม (ใช้เวลาประมาณ 4 ชั่วโมง ระยะทางประมาณ 35 กิโลเมตร)

กิจกรรมที่น่าสนใจในเส้นทางที่ 1 ได้แก่

- 1) ไหว้พระ สักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ที่วัดสุวรรณาราม และองค์พระปฐมเจดีย์
- 2) ศึกษาวิถีชีวิตชุมชนบ้านศาลาดิน จุดท่องเที่ยว

เที่ยวเชิงเกษตร สำหรับนักท่องเที่ยวที่มีเวลามากพอ ต้องการล่องเรือชมวิถีชีวิตของชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ เสียค่าบริการในการล่องเรือลำละ 350 บาท (นั่งได้ 6 คน) การล่องเรือจะแวะเที่ยวชม 4 จุด คือ นาบัว กลุ่มแม่บ้านแปรรูปข้าวตัง สวนผลไม้ และสวนกล้วยไม้

3) เยี่ยมชม เจษฎาเทคนิคมิวเซียม พิพิธภัณฑ์ที่มีการรวบรวมและจัดแสดงยานพาหนะโบราณทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ แหล่งอนุรักษ์มรดกและประวัติศาสตร์ทางยานพาหนะจากทั่วทุกมุมโลก

4) เยี่ยมชมและซื้อของที่ระลึกที่พิพิธภัณฑ์นกฮูก แหล่งรวมงานศิลปะและงานออกแบบที่ได้รับแรงบันดาลใจจากความน่ารักของนกฮูก จากหลากหลายประเทศนับพันชิ้น

5) รับประทานอาหารที่ตลาดท่านา ตลาดบก ริมแม่น้ำท่าจีน แหล่งรวม ของอร่อยขึ้นชื่อทั้งคาวหวานแห่งเมืองนครชัยศรี

แนวทางในการพัฒนาเส้นทางจักรยานเส้นทางที่ 1

1) เส้นทางในชุมชนมีการสัญจรไม่มากนัก จึงควรจำกัดความเร็วของยานพาหนะแบบมีเครื่องยนต์

2) เส้นทางถนนสายหลักบางจุด (พุทธมณฑลสาย 5 และนครชัยศรี) ควรมีป้ายเตือนหรือเพิ่มเส้นทางจักรยาน

เส้นทางที่ 2 วนรอบพุทธมณฑล - ชมสวนทรงคนอง - ไหว้พระวัดไร่ขิง - ซุปปิ้งตลาดดอนหวาย (ใช้เวลาประมาณ 4 ชั่วโมง ระยะทางประมาณ 35 กิโลเมตร)

กิจกรรมที่น่าสนใจในเส้นทางที่ 2 ได้แก่

1) ไหว้พระ สักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ที่พุทธมณฑล วัดทรงคนอง วัดดอนหวาย และวัดไร่ขิง

2) รับประทานอาหารที่ตลาดน้ำวัดดอนหวาย ริมแม่น้ำท่าจีน มีพ่อค้าแม่ค้า พายเรือนำสินค้าและอาหารมาจำหน่ายมากมาย นอกจากนี้ภายในบริเวณวัดดอนหวายยังมีตลาดนัดสินค้าทางการเกษตรจำหน่ายทุกวัน โดยจะเริ่มเปิดร้านกันตั้งแต่ช่วงเช้าจนถึง 6 โมงเย็น

แนวทางในการพัฒนาเส้นทางจักรยานเส้นทางที่ 2

1) เส้นทางในชุมชนมีการสัญจรไม่มากนัก จึงควรจำกัดความเร็วของยานพาหนะแบบมีเครื่องยนต์

2) เส้นทางถนนสายหลักบางจุด (พุทธมณฑลสาย 5) ควรมีป้ายเตือนหรือเพิ่มเส้นทางจักรยาน

เส้นทางที่ 3 วนรอบมหิตลาลายา - เดินเล่นนาบัวลู่แจ่ม- แวะตลาดน้ำบ้านศาลาดิน - ไหว้พระวัดสุวรรณาราม - ชมพิพิธภัณฑ์ภาพยนตร์ (ใช้เวลาประมาณ 3 ชั่วโมง ระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร)

ข้อจำกัด : พิพิธภัณฑ์ภาพยนตร์ไทย เปิดให้ชมทุกวันเสาร์ - อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ ตั้งแต่เวลา 10.00 - 15.00 น.

กิจกรรมที่น่าสนใจในเส้นทางที่ 3 ได้แก่

1) ไหว้พระ สักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ที่วัดสุวรรณาราม

2) ศึกษาวิถีชีวิตชุมชนบ้านศาลาดิน จุดท่องเที่ยวเชิงเกษตร สำหรับนักท่องเที่ยวที่มีเวลามากพอ ต้องการล่องเรือชมวิถีชีวิตของชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ เสียค่าบริการในการล่องเรือลำละ 350 บาท (นั่งได้ 6 คน) การล่องเรือจะแวะเที่ยวชม 4 จุด คือ นาบัว กลุ่มแม่บ้านแปรรูปข้าวตัง สวนผลไม้ และสวนกล้วยไม้

3) เดินเล่นชมนาบัวลู่แจ่ม และสามารถเข้าไปพายเรือเล่นในนาบัวได้ ค่าเข้าชมคนละ 10 บาท

4) ชมพิพิธภัณฑ์ภาพยนตร์ไทย โดย เปิดให้ชมทุกวันเสาร์ - อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ วันละ 3 รอบ เวลา 10.00 น. 13.00 น. และ 15.00 น. ทูกรอบจะมีวิทยากรนำชม รอบละ 90 - 120 นาที

แนวทางในการพัฒนาเส้นทางจักรยานเส้นทางที่ 3

1) เส้นทางในชุมชนมีการสัญจรไม่มากนัก จึงควรจำกัดความเร็วของยานพาหนะแบบมีเครื่องยนต์

2) เส้นทางถนนสายหลักบางจุด (พุทธมณฑลสาย 5 และนครชัยศรี) ควรมีป้ายเตือนหรือเพิ่มเส้นทางจักรยาน

เส้นทางที่ 4 เซนทรัลศาลาया – เยี่ยมชมเจษฎาเทคนิคมิวเซียม – ไหว้พระวัดจันทาราม – เดินเล่นนาบัวทุ่งแจ่ม – แวะพักที่ตลาดน้ำบ้านศาลาติน – ไหว้พระวัดสุวรรณาราม – ชมพิพิธภัณฑ์ภาพยนตร์ (ใช้เวลาประมาณ 5 ชั่วโมง ระยะทางประมาณ 35 กิโลเมตร)

ข้อจำกัด : พิพิธภัณฑ์ภาพยนตร์ไทยเปิดให้ชมทุกวันเสาร์ - อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ ตั้งแต่เวลา 10.00 - 15.00 น.

กิจกรรมที่น่าสนใจในเส้นทางที่ 4 ได้แก่

1) ไหว้พระ สักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ที่วัดสุวรรณาราม และวัดจันทาราม

2) ศึกษาวิถีชีวิตชุมชนบ้านศาลาติน จุดท่องเที่ยวเชิงเกษตร สำหรับนักท่องเที่ยวที่มีเวลามากพอต้องการลองเรือชมวิถีชีวิตของชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ เสียค่าบริการในการล่องเรือลำละ 350 บาท (นั่งได้ 6 คน) การล่องเรือจะแวะเที่ยวชม 4 จุด คือ นาบัวกลุ่มแม่บ้านแปรรูปข้าวตัง สวนผลไม้ และสวนกล้วยไม้

3) รับประทานอาหารที่ตลาดน้ำบ้านศาลาติน ริมคลองมหาสวัสดิ์ โดยจะเริ่มเปิดร้านกันตั้งแต่เวลา 9.00 น. มีทั้งสินค้าทางการเกษตร อาหารและขนมโบราณของท้องถิ่น

4) เดินเล่นชมนาบัวทุ่งแจ่ม และสามารถเข้าไปพายเรือเล่นในนาบัวได้ ค่าเข้าชมคนละ 10 บาท

5) เยี่ยมชม เจษฎาเทคนิคมิวเซียม พิพิธภัณฑ์ที่มีการรวบรวมและจัดแสดงยานพาหนะโบราณทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ แหล่งอนุรักษ์มรดกและประวัติศาสตร์ทางยานพาหนะจากทั่วทุกมุมโลก

6) ชมพิพิธภัณฑ์ภาพยนตร์ไทย โดย เปิดให้ชมทุกวันเสาร์ - อาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ วันละ 3 รอบ เวลา 10.00 น. 13.00 น. และ 15.00 น. ทุกรอบจะมีวิทยากรนำชม รอบละ 90 - 120 นาที

แนวทางในการพัฒนาเส้นทางจักรยานเส้นทางที่ 4

1) เส้นทางในชุมชนมีการสัญจรไม่มากนัก จึงควรจำกัดความเร็วของยานพาหนะแบบมีเครื่องยนต์

2) เส้นทางถนนสายหลักบางจุด (พุทธมณฑล

สาย 5 และนครชัยศรี) ควรมีป้ายเตือนหรือเพิ่มเส้นทางจักรยาน

เส้นทางที่ 5 วนรอบหิโตลศาลาया – เดินเล่นที่ซูเปอร์มาร์เก็ตกล้วยไม้ แอร์ออร์คิดส์ – ไหว้พระวัดลำพญา – แวะตลาดน้ำลำพญา – เดินเล่นนาบัวทุ่งแจ่ม – แวะตลาดน้ำบ้านศาลาติน – ไหว้พระวัดสุวรรณาราม (ใช้เวลาประมาณ 6 ชั่วโมง ระยะทางประมาณ 60 กิโลเมตร)

กิจกรรมที่น่าสนใจในเส้นทางที่ 5 ได้แก่

1) ไหว้พระ สักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ที่วัดลำพญา และสุวรรณาราม

2) รับประทานอาหารที่ตลาดน้ำลำพญา ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำนครชัยศรี (แม่น้ำท่าจีน) ตลาดแห่งนี้ไม่ได้เป็นแค่ตลาดที่มาจับจ่ายซื้อของเท่านั้น แต่ยังเป็นตลาดที่เหมาะสมแก่การไปพักผ่อนหย่อนใจอย่างยิ่ง

3) ซูเปอร์มาร์เก็ตกล้วยไม้ แอร์ออร์คิดส์ เป็นแหล่งรวมกล้วยไม้ที่ถือได้ว่าครบวงจรเลยทีเดียวได้หากท่านใดสนใจที่จะซื้อกล้วยไม้หรืออุปกรณ์เพาะเลี้ยงกล้วยไม้ในบรรยากาศสบายๆ ไม่ต่างจากการเลือกซื้อของในซูเปอร์มาร์เก็ตใดๆ ซักแห่ง ที่ลูกค้าสามารถเลือกหยิบของได้เองตามใจชอบ และสามารถเดินขึ้นชมกล้วยไม้บนนาชนิดโดยไม่เสียค่าเข้าชม

4) เดินเล่นชมนาบัวทุ่งแจ่ม และสามารถเข้าไปพายเรือเล่นในนาบัวได้ ค่าเข้าชมคนละ 10 บาท

5) ศึกษาวิถีชีวิตชุมชนบ้านศาลาติน จุดท่องเที่ยวเชิงเกษตร สำหรับนักท่องเที่ยวที่มีเวลามากพอต้องการลองเรือชมวิถีชีวิตของชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ เสียค่าบริการในการล่องเรือลำละ 350 บาท (นั่งได้ 6 คน) การล่องเรือจะแวะเที่ยวชม 4 จุด คือ นาบัว กลุ่มแม่บ้านแปรรูปข้าวตัง สวนผลไม้ และสวนกล้วยไม้

แนวทางในการพัฒนาเส้นทางจักรยานเส้นทางที่ 5

1) เส้นทางในชุมชนมีการสัญจรไม่มากนัก จึงควรจำกัดความเร็วของยานพาหนะแบบมีเครื่องยนต์

2) เส้นทางถนนสายหลักบางจุด (บางเลน) ควร มีป้ายเตือนหรือเพิ่มเส้นทางจักรยาน

7. สรุปผลการวิจัยและอภิปรายผล

ผลการศึกษาวัฒนธรรมการท่องเที่ยวด้วย จักรยานในชุมชนบ้านศาลาดิน พบว่า แรงจูงใจใน การท่องเที่ยวด้วยจักรยานเพื่อการออกกำลังกายและ พักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อติเรก อุ่นเจริญ และ พลเดช เขาวรัตน์ (2558) เรื่องระบบ จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว กรณีศึกษา: อำเภอคำม่วง จังหวัดกาฬสินธุ์ สำหรับความปลอดภัยของเส้นทาง จักรยานในชุมชนและบริเวณใกล้เคียง ควรมีการเพิ่ม และปรับปรุงเส้นทางจักรยานให้มีความปลอดภัย ซึ่ง สอดคล้องกับงานวิจัยของ โชติพงษ์ บุญฤทธิ์ (2560) เรื่องการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา โดยกระบวนการมีส่วนร่วม

เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวทั้ง 5 เส้นทาง สอดคล้องกับแนวคิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ประกอบด้วย ความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ ความยั่งยืน ทางด้านสังคม และความยั่งยืนทางด้านสิ่งแวดล้อม ของ ชูสิทธิ์ ชูชาติ (2553) และแนวคิดการจัดการ เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ในงานวิจัยของ พณภุช อุดมกิตติ (2557) เรื่องการจัดการเส้นทาง จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวยั่งยืนในพื้นที่เขตตลิ่งชัน กรุงเทพมหานคร และงานวิจัยของ ทศนีย์ นาคเสนีย์ (2560) เรื่องแนวทางการจัดทำเส้นทางปั่นจักรยาน เพื่อการท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตกเชื่อมโยงกับ ประเทศเพื่อนบ้าน

ดังนั้นสามารถสรุปแนวทางการพัฒนาเส้นทาง จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในชุมชนบ้านศาลาดิน ได้ดังนี้

1) จัดเส้นทางในลักษณะวงจรบรรจบ ควบคุม เส้นทางไม่ให้เกิดความสับสน มีสิ่งอำนวยความสะดวก ที่เหมาะสมและครอบคลุมแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและ มีความน่าสนใจ

2) สร้างความรู้ความเข้าใจให้แก่ พ่อค้า แม่ค้า ประชาชนในชุมชน เกี่ยวกับเส้นทางจักรยานเพื่อ การท่องเที่ยว ทำให้เกิดการมีส่วนร่วมของชุมชน สอดคล้องกับแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอย่าง ยั่งยืน โดยการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว ตอบ สนองความต้องการแก้ปัญหาของสังคมทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม-วัฒนธรรม และด้าน สิ่งแวดล้อม ซึ่งคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของชุมชนเพื่อ ให้เกิดการพัฒนาดังกล่าวอย่างต่อเนื่องและเป็นเครื่องมือใน การสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน

8. ข้อเสนอแนะ

8.1 ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริม และ ประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวด้วยจักรยานให้มากขึ้น โดยอาจจะมีการจัดจักรยานให้เช่าสำหรับปั่นท่องเที่ยวตาม เส้นทางดังกล่าว

2) หน่วยงานรัฐควรเข้ามามีบทบาทในการจัด ทำและปรับปรุงเส้นทางจักรยานให้มีความปลอดภัย พร้อมทั้งมีนโยบายจำกัดความเร็วของยานพาหนะ แบบมีเครื่องยนต์บริเวณที่มีเส้นทางจักรยาน เพื่อ ความปลอดภัยของผู้ขับขี่จักรยาน

3) ควรเพิ่มจุดจอดรถจักรยาน บริเวณตลาด น้ำบ้านศาลาดิน ตลาดน้ำดอนหวาย และตลาดน้ำลำ พญาให้มากขึ้น เพราะปัจจุบันมีจุดจอดค่อนข้างน้อย ไม่เพียงพอต่อนักท่องเที่ยว อีกทั้งควรปลูกต้นไม้ตาม เส้นทางจักรยาน เพื่อให้มีบรรยากาศที่ร่มรื่น ดึงดูดนัก ท่องเที่ยว และช่วยดูดซับมลพิษที่เกิดจากรถยนต์ อีกด้วย

8.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

วัดประสิทธิภาพเส้นทางจักรยานทั้ง 5 เส้นทาง เพื่อจัดลำดับความสำคัญของเส้นทางดังกล่าว จากมากไปน้อย

เอกสารอ้างอิง

- กรมทางหลวง. (2559). *คู่มือมาตรฐานการออกแบบการก่อสร้างทางจักรยานสำหรับประเทศไทย*. ค้นเมื่อ 17 สิงหาคม 2562, จาก: http://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PolicyPlan/2-SafetyPlan/25590912-StandardBicycle.pdf.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2558). *ชีฟจรล้งล้อ*. ค้นเมื่อ 17 สิงหาคม 2562, จาก: <https://issuu.com/tatcentralthailand/docs/>.
- จัดตุรงค์ เฟลินท์. (2558). การเพิ่มศักยภาพของสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (ตลาดน้ำ) ของไทยก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. *วารสารวิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน*, 1(2), 19-27.
- ชุมชนมหาสวัสดิ์ (2561). *บ้านศาลาดิน*. ค้นเมื่อ 12 มกราคม 2562, จาก: <http://www.mahasawat.com/saladin>.
- ชูสิทธิ์ ชูชาติ. (2553). *คู่มือการท่องเที่ยวในมิติเศรษฐกิจพอเพียง*. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- โชติพงษ์ บุญฤทธิ์ (2560). การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา โดยกระบวนการมีส่วนร่วม. *วารสารบริหารธุรกิจเทคโนโลยีมหานคร*, 14(1), 198-227.
- ทัศนีย์ นาคเสนีย์. (2560). แนวทางการจัดทำเส้นทางปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตก เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน. *รายงานสืบเนื่องการประชุมวิชาการระดับชาติ ราชภัฏหมู่บ้านจอมบึงวิจัย ครั้งที่ 5*, 1 มีนาคม 2560 ณ มหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง, 1598-1607.
- พณกฤษ อุดมกิตติ. (2557). การจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวยั่งยืนในพื้นที่เขตตลิ่งชัน กรุงเทพมหานคร. *วารสารวิชาการ Veridian E-Journal*, 7(2), 561-578.
- วัชร กายจนสุด และ ญัฐภูมิ ปรียานิตย์. (2561). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้จักรยานและการกำหนดตำแหน่งสถานีให้บริการ กรณีศึกษาโครงการจักรยานสาธารณะของกรุงเทพมหานคร พื้นที่ให้บริการบริเวณย่านธุรกิจและพาณิชยกรรม. *วารสารวิชาการ Veridian E-Journal*, 11(2), 2694-2703.
- สุธี เสริฐศรี. (2557). *แนวทางการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในชุมชนคลองโคกนอ อำเภอมือ จังหวัดสมุทรสงคราม*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการอุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. (2558). *คนไทยปั่นจักรยานเพิ่มขึ้น 100 เปอร์เซ็นต์*. ค้นเมื่อ 12 มกราคม 2562, จาก: <http://www.thaihealth.or.th/Content/29147-คนไทยปั่นจักรยานเพิ่มขึ้น%20100%20เปอร์เซ็นต์.html>.
- อดิเรก อุ่นเจริญ และ พลเดช เชาวรัตน์. (2558). ระบบจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว กรณีศึกษา: อำเภอดำม่วง จังหวัดกาฬสินธุ์. *รายงานสืบเนื่องการประชุมวิชาการและเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ “สร้างสรรค์และพัฒนา เพื่อก้าวหน้าสู่ประชาคมอาเซียน” ครั้งที่ 2*, 18-19 มิถุนายน 2558 ณ วิทยาลัยนครราชสีมา, 234-241.
- World Tourism Organization. (2012). *Tourism 2020 vision*. Retrieved 17 August 2019, From: <http://pub.unwto.org/WebRoot/Store/Shops//Infoshop/Products/1189/1189-1.pdf>.