



รายงานการวิจัย
เรื่อง

แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
Guideline for Encouraging the Use of Bicycle in Rajabhat
Mahasarakham University



ปิยศักดิ์ ถีอาสนา

ทรงพล นามคุณ
วรรณพร สารภักดิ์

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

2562

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

(งานวิจัยนี้ได้รับทุนอุดหนุนจากสถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ปีงบประมาณ 2557.)



รายงานการวิจัย
เรื่อง

แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
Guideline for Encouraging the Use of Bicycle in Rajabhat
Mahasarakham University



ปิยศักดิ์ ถีอาสนา
ทรงพล นามคุณ
วรรณพร สารภักดิ์
มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

2562

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

(งานวิจัยนี้ได้รับทุนอุดหนุนจากสถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ปีงบประมาณ 2557)

หัวข้อวิจัย	แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏ มหาสารคาม
ผู้ดำเนินการวิจัย	ปิยศักดิ์ ถีอาสนา , ทรงพล นามคุณ , วรณพร สารภักดิ์
หน่วยงาน	คณะเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
ปี พ.ศ.	2557

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาลักษณะการเดินทางในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
2) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติต่อการเดินทางด้วยจักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏ
มหาสารคาม และ 3) เพื่อศึกษาแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏ
มหาสารคาม

ผลการวิจัยพบว่า

การศึกษาลักษณะการเดินทางในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม พบว่ามีลักษณะการ
เดินทางโดยรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 82 เดินทางโดยรถยนต์ ร้อยละ 13 เดินทางโดยรถจักรยาน
ร้อยละ 4 และด้วยวิธีการเดิน ร้อยละ 1

การศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติต่อการเดินทางด้วยจักรยานในมหาวิทยาลัยราช
ภัฏมหาสารคามพบว่า 1) สภาพพื้นผิวถนน มีค่าเฉลี่ย 4.32 2) หน่วยซ่อมบำรุงจักรยาน มีค่าเฉลี่ย
4.30 และ 3) ไม่มีเพื่อนใช้จักรยาน และร้อน/เปียกฝน มีค่าเฉลี่ย 4.28 ตามลำดับ

การศึกษานโยบายส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏพบว่า 6 แนวทาง ได้แก่
1) รณรงค์ประชาสัมพันธ์การใช้จักรยาน 2) จัดหาจักรยานสาธารณะให้เช่ายืม 3) เพิ่มเส้นทาง
จักรยานให้ครอบคลุม 4) ตั้งหน่วยงาน/ชมรม ในการดูแล ซ่อมบำรุงจักรยาน 5) ให้สิทธิพิเศษสำหรับ
คนที่ปั่นจักรยาน และ 6) จัดทำที่จอดจักรยานให้ปลอดภัยและใกล้อาคารเรียน

Research Title Guideline for Encouraging the Use of Bicycle in Rajabhat Maharakham University Technology

Researcher Piyasak Theeasana , Songphon Namakhun , Wannaporn Sarapak

Organization Information Technology Rajabhat Maharakham University

Year 2014

ABSTRACT

This research aim to 1) to study travel style in Rajabhat Maharakham University. 2) to study problems and barriers to travel by bicycle in Rajabhat Maharakham University. And 3) to study guideline for encouraging the use of bicycle in Rajabhat Maharakham University. The target group consist of 246 teachers, 197 personnels and 392 student at Rajabhat Maharakham University.

The results as follow 1) travel style in Rajabhat Maharakham University by motorcycle 82 percent, by car 13 percent, by bicycle 4 percent and by walk 1 percent. 2) problems and barriers to travel by bicycle in Rajabhat Maharakham University consist of (1) condition of road was at high level ($\bar{x} = 4.32$) (2) bicycle fix center was at high level ($\bar{x} = 4.30$) and (3) no friend use of bicycle and the weather hot and rain was at high level ($\bar{x} = 4.28$) 3) guideline for encouraging the use of bicycle in Rajabhat Maharakham University consist of (1) public relations for use of bicycle (2) supply public bicycle for rent (3) add bicycle lane around university (4) supply bicycle club for fix bicycle (5) give privilege for people who use bicycle and (6) make bicycle parking save and near study building.

กิตติกรรมประกาศ

รายงานฉบับนี้ ได้รับทุนอุดหนุนจากสถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอกราบขอบพระคุณผู้เชี่ยวชาญ คณาจารย์ บิดา มารดา และครอบครัวที่ให้ความช่วยเหลือใน
งานวิจัยจนเป็นผลให้งานวิจัยนี้สำเร็จลุล่วง

คณะผู้วิจัย

2562



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ข
กิตติกรรมประกาศ.....	ค
สารบัญ.....	ง
สารบัญตาราง.....	ฉ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญ.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
ขอบเขตการวิจัย.....	2
สมมติฐานการวิจัย.....	3
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	4
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	5
แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทางและการท่องเที่ยว.....	5
แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทางด้วยจักรยาน.....	17
กรณีศึกษาการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัย.....	21
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	23
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	26
ระยะที่ 1 ศึกษาลักษณะการเดินทางในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม.....	26
ระยะที่ 2 วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการเดินทางด้วยจักรยานใน มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม.....	27
ระยะที่ 3 นำเสนอแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัย ราชภัฏมหาสารคาม.....	29

	หน้า
บทที่ 4 ผลการดำเนินงานวิจัย.....	32
ผลการศึกษาลักษณะการเดินทางในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม.....	32
ผลการศึกษาการวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการเดินทางด้วยจักรยานใน มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม.....	32
ผลการศึกษาแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัย ราชภัฏมหาสารคาม.....	33
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	35
สรุปผลการวิจัย.....	35
อภิปรายผล.....	35
ข้อเสนอแนะ.....	36
บรรณานุกรม.....	37
ภาคผนวก.....	39
ภาคผนวก ก.....	40
ภาคผนวก ข.....	42
ประวัติผู้วิจัย.....	45

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
ตารางที่ 1.1	2
ตารางที่ 2.1	22
ตารางที่ 4.1	32
ตารางที่ 4.2	32



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญ

ในปัจจุบันความตื่นตัวต่อ “สภาวะโลกร้อน” กำลังเป็นที่สนใจเป็นกระแสของโลก และประเทศไทยก็ได้พูดถึงความสำคัญความจำเป็นของสิ่งแวดล้อมไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (2550: 27) ได้กล่าวถึง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ไว้ในมาตรา 84 มีใจความและประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้ว่า การใช้ที่ดินโดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ ทั้งผืนดิน ผืนน้ำ วิถีชีวิตของชุมชนท้องถิ่น และการดูแลรักษาทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ จัดให้มีการดำเนินการตามผังเมืองอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อประโยชน์ในการดูแลรักษาทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน จัดให้มีแผนการบริหารจัดการน้ำและทรัพยากรธรรมชาติอื่นอย่างเป็นระบบและเกิดประโยชน์ต่อส่วนรวม ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและหลากหลายทางชีวภาพอย่างสมดุล ส่งเสริม บำรุงรักษา และคุ้มครองคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามหลักการพัฒนาที่ยั่งยืนตลอดจนควบคุมและกำจัดภาวะมลพิษที่มีต่อสุขภาพอนามัย สวัสดิภาพ และคุณภาพชีวิตของประชาชน สอดคล้องกับ พระราชบัญญัติมหาวิทยาลัยราชภัฏ (2547) ที่ได้กล่าวถึงสิ่งแวดล้อมไว้ในมาตรา 7 มีสาระสำคัญว่าด้วยการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุลและยั่งยืน มาตรา 8(7) ว่าด้วยการแสวงหาแนวทางเพื่อส่งเสริมให้เกิดการจัดการ การบำรุงรักษา และการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุลและยั่งยืน และมาตรา 22(8) มีใจความสำคัญว่า แสวงหาวิธีการที่จะทำให้ การศึกษา การวิจัย การบริการทางวิชาการแก่สังคม การปรับปรุง การถ่ายทอดและพัฒนาเทคโนโลยี รวมไปถึงการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติให้เจริญยิ่งขึ้นเพราะปัญหาสิ่งแวดล้อมได้ส่งผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของทุกสิ่งมีชีวิตบนโลกนี้มากขึ้นทุกวัน เห็นได้จากอากาศที่แปรปรวน ความร้อนที่เพิ่มสูงขึ้น หรือโรคร้ายที่ร้ายแรงขึ้น สิ่งเหล่านี้ทำให้ต้องเอาใจใส่ต่อสิ่งแวดล้อมและความรับผิดชอบของทุกๆ คน มีหลายหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนต่างก็พยายามรณรงค์เชิญชวนให้คนไทยเห็นความสำคัญ ปรับเปลี่ยนแนวคิดและพฤติกรรมการใช้ชีวิตเพื่อช่วยลดโลกร้อน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการใช้พลังงาน ลดการใช้ถุงพลาสติก ลดการสร้างขยะมูลฝอย ส่งเสริมและสนับสนุนสินค้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ในปัจจุบันด้วยสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป มีความต้องการความรวดเร็วและความสะดวก สบายในการเดินทาง ส่งผลให้ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามมีการใช้รถยนต์ และรถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ส่งผลให้มีปัญหาด้านการจราจร มีการขยายถนนและพื้นที่จอดรถเพื่อรองรับปริมาณรถยนต์ และจักรยานยนต์ สภาพปัญหาต่างๆ เหล่านี้ทำให้มีกระทบต่อการเดินทางของผู้ใช้จักรยาน หรือแม้แต่ผู้ที่ไม่ได้ใช้จักรยาน จากปัญหาดังกล่าวทำให้ผู้วิจัยค้นหาแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม มีความเหมาะสมกับบริบทมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ซึ่งแนวทางดังกล่าว จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อทุกคน ทุกฝ่าย ทุกหน่วยงาน ทั้งภายในและภายนอกมหาวิทยาลัย ประชาคมชาวราชภัฏเกิดความภูมิใจ รัก และหวงแหนสถาบันของตนเอง สังคม ชุมชน ให้ความไว้วางใจ และชื่นชม มหาวิทยาลัยราชภัฏจะสามารถยืนหยัดอยู่ได้ท่ามกลางการแข่งขันกับกลุ่มมหาวิทยาลัยชั้นนำต่างๆ ทั้งภายในและต่างประเทศได้อย่างแน่นอน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาลักษณะการเดินทางในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
2. เพื่อวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการเดินทางด้วยจักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
3. เพื่อนำเสนอแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

ขอบเขตการวิจัย

1 กลุ่มเป้าหมายที่ทำการศึกษา

1.1 ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

1.1.1 ประชากร ได้แก่ อาจารย์ บุคลากร และนักศึกษา จำนวน 20,496

1.1.2 กลุ่มตัวอย่าง ได้ทำการสุ่มอย่างง่าย เพื่อทำการศึกษา จำนวน 835

คน รายละเอียดดังตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 กลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษา

กลุ่มเป้าหมาย	ประชากร	กลุ่มตัวอย่าง	หมายเหตุ
อาจารย์	642	246	สูตรการคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่าง ของ Yamanae $n = \frac{N}{1+Ne^2}$
บุคลากร	389	197	
นักศึกษา	19,465	392	
รวม	20,496	835	

2 ขอบเขตด้านระยะเวลา

2.1 ระยะที่ 1 ศึกษาลักษณะการเดินทางในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
ระหว่าง เดือน ตุลาคม 2557 ถึง เดือน ธันวาคม 2557

2.3 ระยะที่ 2 วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการเดินทางด้วยจักรยานใน
มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

ระหว่าง เดือน เมษายน 2558 ถึง เดือน มิถุนายน 2558

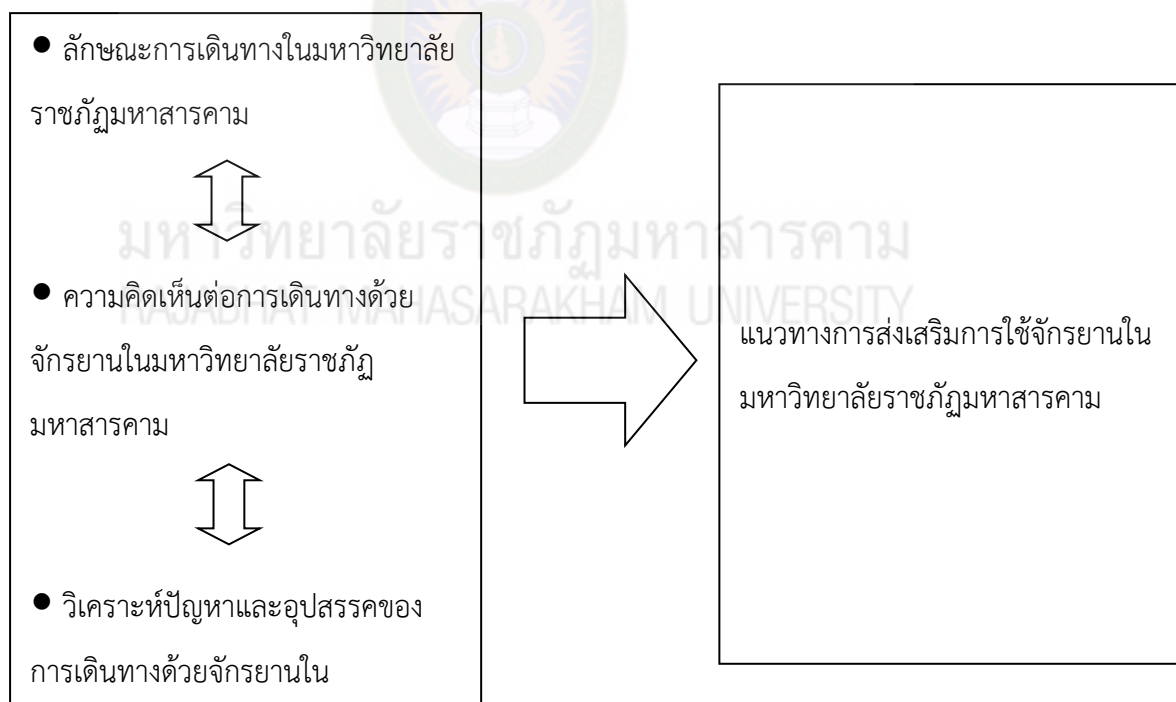
2.4 ระยะที่ 3 นำเสนอแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏ
มหาสารคาม

ระหว่าง เดือน กรกฎาคม 2558 ถึง เดือน กันยายน 2558

3 ขอบเขตด้านสถานที่

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

สมมติฐานการวิจัย



นิยามศัพท์เฉพาะ

แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัย หมายถึง แนวทางที่เกิดจากการวิเคราะห์และสังเคราะห์ ปัญหาและอุปสรรคในการเดินทางด้วยจักรยานแล้วนำมากำหนดแนวทางได้ดังนี้ 1) รมรงค์ประชาสัมพันธ์การใช้จักรยาน 2) จัดหาจักรยานสาธารณะให้เช่ายืม 3) เพิ่มเส้นทางจักรยานให้ครอบคลุม 4) ตั้งหน่วยงาน/ชมรม ในการดูแล ซ่อมบำรุงจักรยาน 5) ให้สิทธิพิเศษสำหรับคนที่ปั่นจักรยาน และ 6) จัดทำที่จอดจักรยานให้ปลอดภัยและใกล้อาคารเรียน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ประโยชน์โดยตรงที่เกิดจากการวิจัยครั้งนี้คือ ทำให้ทราบแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ทั้งในด้านปริมาณ และเชิงคุณภาพ ซึ่งเป็นข้อสนเทศที่มีคุณค่าทำให้มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามมีสภาพแวดล้อมน่าอยู่ มลพิษน้อยลง และเป็นไปตามความต้องการของสังคมต่อไป

2. ผู้บริหารสถานศึกษา ผู้กำหนดนโยบาย และประชาคมราชภัฏมหาสารคาม รับรู้ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัย ทำให้เกิดทัศนคติที่ดีและถูกต้อง



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การทบทวนวรรณกรรม/สารสนเทศ (information) ที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ผู้วิจัยได้ไปศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องมี ดังนี้

1. แนวความคิดเกี่ยวกับการเดินทางและการท่องเที่ยว
 - 1.1 ความหมายของการเดินทางและการท่องเที่ยว
 - 1.2 ประเภทของการเดินทางและการท่องเที่ยว
 - 1.3 ประโยชน์ของการเดินทางและการท่องเที่ยว
2. แนวความคิดเกี่ยวกับการเดินทางด้วยจักรยาน
 - 2.1 ความหมายของการเดินทางด้วยจักรยาน
 - 2.2 ประเภทของเส้นทางการเดินทางด้วยจักรยาน
 - 2.3 รูปแบบ/หลักการออกแบบเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัย
 - 2.4 ประโยชน์ของการเดินทางด้านจักรยาน
3. กรณีศึกษาการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัย
4. เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวความคิดเกี่ยวกับการเดินทางและการท่องเที่ยว

1.1 ความหมายของการเดินทางและการท่องเที่ยว

ผู้ใหญ่สมัยก่อนย้อนหลังไปเพียง 50-60 ปี มักจะสั่งสอนลูกหลานว่า “อย่าเที่ยวเตร่ให้มากนักจะเสียผู้เสียคน” ทั้งนี้ เพราะภาพลักษณ์ของคำว่า “ท่องเที่ยว” ในสมัยที่การคมนาคมถนนหนทางยังไม่สะดวก จะเป็นการเที่ยวเสเพลบ่อนเบี้ยในละแวกบ้าน ผู้ใหญ่ก็ออกเดินทางรอนแรมไปกับกองเกวียนในหน้าแล้งเพื่อไปไหว้พระพุทธรูป ไปทำบุญยังวัดวาอารามที่อยู่ห่างไกลจากถิ่นที่อยู่ของตน หรือล่องเรือไปทอดผ้าป่า ทอดกฐิน ยังวัดริมน้ำในจังหวัดไกลๆ เพียงแต่เขาไม่พูดกันว่าไปเที่ยวพระบาทหรือไปเที่ยววัด เพราะฟังดูขัดกับความรู้สึกของพุทธศาสนิกชนที่ถือว่าวัดเป็นสถานที่ศักดิ์สิทธิ์ไม่ควรนับเป็นที่เที่ยว

ประเภทของการท่องเที่ยวจึงเป็นการเดินทางที่เกิดขึ้น ตามเงื่อนไข 3 ประการ คือ

1. เป็นการเดินทางจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว
2. เป็นการเดินทางด้วยความสมัครใจ
3. เป็นการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ใดก็ตาม ที่มีค่าใช้จ่ายเพื่อประกอบอาชีพหรือหารายได้

เมื่อเอ่ยถึงคำว่า “ท่องเที่ยว” ในปัจจุบันเรามองเห็นภาพชาวต่างประเทศสะพายกล้องถ่ายรูปเดินกันเป็นกลุ่มใหญ่บ้างเล็กบ้างอยู่ตามวัด วัง โบราณสถาน หรือนั่งน้ย่อมน้ยอาบแดดอยู่ตามชายหาด และอีกจำนวนไม่น้อยที่ไปเที่ยวชมป่าเขาลำเนาไพร เรามักจะมองเห็นว่าชาวต่างประเทศเหล่านี้ได้ใช้จ่ายเงินเป็นค่าที่พัก ค่าอาหาร ค่าเดินทางไปชมสถานที่ต่างๆ ค่าซื้อของฝากของที่ระลึก โดยที่เราไม่คิดว่ามันเป็นเงินตราต่างประเทศเข้ามาใช้จ่ายในบ้านเมืองของเรา ในขณะเดียวกันเรามักจะไม่คิดถึงคนไทยที่เดินทางท่องเที่ยวอยู่ภายในประเทศทั้งๆ ที่นักท่องเที่ยวคนไทยเหล่านี้มีจำนวนเพิ่มขึ้นมากทุกปี เพราะการเดินทางท่องเที่ยวนั้นเป็นการผ่อนคลายความเคร่งเครียดพร้อมๆ กับการได้รับความรู้เกี่ยวกับวัฒนธรรมประเพณี ได้เห็นภูมิประเทศที่แปลกตาและได้สร้างความสัมพันธ์กับคนต่างถิ่นด้วย เมื่อการคมนาคมสะดวก การเดินทางท่องเที่ยวกลายเป็นความนิยม ธุรกิจต่างๆ ก็เกิดขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางการท่องเที่ยวมากมาย ทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรง เช่น ธุรกิจการขนส่ง ธุรกิจที่พักและอาหาร ธุรกิจนำเที่ยว ธุรกิจการค้า ของที่ระลึก ธุรกิจเหล่านี้ขายบริการให้กับตัวนักท่องเที่ยวเอง และยังมีธุรกิจที่เกี่ยวข้องทางอ้อม เช่น การก่อสร้างอาคาร ที่พัก ร้านอาหาร การผลิตสินค้าเกษตรกรรม เพื่อขายให้แก่ธุรกิจที่พักและอาหาร การผลิตสินค้าหัตถกรรมพื้นบ้านเพื่อส่งร้านค้าของที่ระลึก เป็นต้น ธุรกิจเหล่านี้จะก่อให้เกิดงานอาชีพใหม่ๆ และการกระจายเงินตราซึ่งถือเป็นการเสริมสร้างความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมให้กับประเทศนั่นเอง (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2529:3)

ในปี พ.ศ. 2506 (ค.ศ. 1963) องค์การสหประชาชาติได้จัดประชุมว่าด้วยการเดินทางและท่องเที่ยวระหว่างประเทศขึ้นที่กรุงโรม ประเทศอิตาลี และได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “การท่องเที่ยว” ไว้ว่า “การเดินทางเพื่อความบันเทิงรื่นเริงใจ เยี่ยมญาติ หรือการไปร่วมประชุมแต่ไม่ใช่เพื่อการประกอบอาชีพเป็นหลักฐานหรือไม่พำนักอยู่เป็นการถาวร”

องค์การท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization : W.T.O) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวดังนี้ “Tourism comprises the activities of the person traveling to and staying in places outside their usual environment for not more than one consecutive year for leisure, business and other purpose.” จากความหมายนี้สรุปได้ว่า การท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางของบุคคลจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว (ไม่มากกว่า 1 ปี ติดต่อกัน) เดินทางด้วยความสมัครใจเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ติดต่อธุรกิจและวัตถุประสงค์ใดๆก็ได้ แต่ไม่ใช่เพื่อการประกอบอาชีพ หรือหารายได้

สำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยว (2546) การท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางเพื่อผ่อนคลายความเครียด แสวงหาประสบการณ์แปลกใหม่ โดยมีเงื่อนไขว่า การเดินทางนั้น เป็นการเดินทางเพียงชั่วคราว ผู้เดินทางจะต้องไม่ถูกบังคับให้เดินทาง

ไพฑูรย์ พงศะบุตร และวิลาสวงศ์ พงศะบุตร (2542) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยว (Tourism) หมายถึง การเดินทางไปเยือนสถานที่ต่างถิ่นซึ่งไม่ใช่เป็นที่พำพักอาศัยประจำของบุคคลนั้น และเป็นการไปเยือนชั่วคราวโดยไม่ใช่เพื่อเป็นการประกอบอาชีพหารายได้

จากคำนิยามและความหมายของการท่องเที่ยว (Tourism) ผู้เขียนหลายท่านได้ให้ความหมายไว้ข้างต้นสรุปได้ดังนี้ “การท่องเที่ยว” (Tourism) หมายถึง การเดินทางของมนุษย์จากสถานที่ใดสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง หรือการเดินทางจากถิ่นพำนักที่อาศัยไปยังสถานที่อื่นเป็นการชั่วคราวด้วยความสมัครใจไป และเป็นการเดินทางด้วยเหตุผลของการท่องเที่ยวมิใช่เพื่อการประกอบอาชีพ หรือหารายได้ เช่น การเดินทางเพื่อการพักผ่อน การเดินทางเพื่อไปชมการแข่งขันกีฬา (อาทิ การแข่งขันกีฬา ซีเกมส์ โอลิมปิก เป็นต้น) การเดินทางเพื่อการศึกษา การเดินทางเพื่อประชุมสัมมนา การเดินทางเพื่อเยี่ยมเยียนญาติพี่น้อง หรือเพื่อน การเดินทางเพื่อแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม เป็นต้น

ตัวอย่างเหตุการณ์ที่ได้ชื่อว่าเป็นการท่องเที่ยว

- 1) การเดินทางเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจเพื่อสุขภาพ เช่น การไปเที่ยวทะเลในวันหยุดการเดินทางไปอาบน้ำแร่ตามธรรมชาติเพื่อสุขภาพ หรือรักษาโรคผิวหนังบางชนิด
- 2) การเดินทางไปประชุมหรือประกอบภารกิจอย่างใดอย่างหนึ่ง เช่น การไปเล่นกีฬา การไปสัมมนา การไปจาริกแสวงบุญทางศาสนา เป็นต้น
- 3) การเดินทางเพื่อทำธุรกิจบางอย่าง เช่น การสำรวจตลาด การตรวจสอบของที่สั่งการติดต่อธุรกิจ เป็นต้น

ตัวอย่างเหตุการณ์ที่ไม่จัดว่าเป็นการท่องเที่ยว

- 1) การเดินทางไปประกอบอาชีพอย่างหนึ่งอย่างใดในประเทศนั้นๆ
- 2) การเข้ามาตั้งถิ่นฐานถาวรในประเทศนั้นๆ
- 3) การเดินทางไปทำงานต่างประเทศ ไม่ว่าจะผู้ไปอยู่ประจำหรือไปเข้าเย็นกลับ (กรณีอยู่ชายแดน)
- 4) การเดินทางไปเพื่อการศึกษา ไปเป็นนักเรียน นักศึกษาและอยู่หอพัก
- 5) การเดินทางโดยมิต้องลงจากขบวนยานพาหนะ (พระสวรรค์ มโนพัฒนะ, 2553)

1.2 ประเภทของการเดินทางและการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวในประเทศไทยได้มีพัฒนาการมาตั้งแต่ พ.ศ. 2467 สมัยพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ครั้งทรงดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการรถไฟ ซึ่งในครั้งนั้นการท่องเที่ยวในประเทศไทย ยังเป็นการท่องเที่ยวเพื่อชมธรรมชาติและสถานที่ราชการ หรือสถานที่สำคัญที่ทางชาวต่างประเทศที่เข้ามาในประเทศไทยสร้างขึ้น แต่เมื่อประมาณ 10 ปี ที่ผ่านมาทางองค์การการท่องเที่ยวโลก (www.unwto.org) ได้มีการกำหนดรูปแบบการท่องเที่ยวได้ 3 รูปแบบหลัก ได้แก่ 1) รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ (natural based tourism) 2) รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม (cultural based tourism) และ 3) รูปแบบการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ (special interest tourism) ซึ่งแต่ละรูปแบบสามารถสรุปได้ดังนี้

1. รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ (natural based tourism)

ประกอบด้วย

1.1 การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (ecotourism) หมายถึงการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่นและแหล่งวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศ โดยมีกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันของผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้การจัดการสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วมของท้องถิ่นเพื่อมุ่งเน้นให้เกิดจิตสำนึกต่อการรักษาระบบนิเวศอย่างยั่งยืน

1.2 การท่องเที่ยวเชิงนิเวศทางทะเล (marine ecotourism) หมายถึงการท่องเที่ยว อย่างมีความรับผิดชอบในแหล่งธรรมชาติทางทะเลที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น และแหล่งท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศทางทะเล โดยมีกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันของผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้ การจัดการสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วมของท้องถิ่น เพื่อมุ่งให้เกิดจิตสำนึกต่อการรักษาระบบนิเวศอย่างยั่งยืน

1.3 การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา (geo-tourism) หมายถึงการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติที่เป็น หินผา ลานหินทราย อุโมงค์โพรง ถ้ำน้ำลอด ถ้ำหินงอกหินย้อย เพื่อดูความงามของภูมิทัศน์ที่มีความแปลกของการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่โลก ศึกษาธรรมชาติของหิน ดิน แร่ต่างๆ และฟอสซิล ได้ความรู้ได้มีประสบการณ์ใหม่ บนพื้นฐานการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบต่อ จิตสำนึกต่อการรักษาสภาพแวดล้อม โดยประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมต่อการจัดการการท่องเที่ยว

1.4 การท่องเที่ยวเชิงเกษตร (agro tourism) หมายถึงการเดินทางท่องเที่ยวไปยังพื้นที่เกษตรกรรมสวนเกษตร วนเกษตร สวนสมุนไพร ฟาร์มปศุสัตว์และเลี้ยงสัตว์เพื่อชื่นชมความสวยงาม ความสำเร็จและเพลิดเพลินในสวนเกษตร ได้ความรู้มีประสบการณ์ใหม่บนพื้นฐานความรับผิดชอบต่อ จิตสำนึกต่อการรักษาสภาพแวดล้อมของสถานที่แห่งนั้น

1.5 การท่องเที่ยวเชิงดาราศาสตร์ (astrological tourism) หมายถึงการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อการไปชมปรากฏการณ์ทางดาราศาสตร์ที่เกิดขึ้นในแต่ละวาระ เช่น สุริยุปราคา ฝนดาวตก จันทรุปราคา และการดูดาวจันทรคติที่ปรากฏในท้องฟ้าแต่ละเดือน เพื่อการเรียนรู้ระบบสุริยจักรวาล มีความรู้ความประทับใจ ความทรงจำและประสบการณ์เพิ่มขึ้น บนพื้นฐาน

การท่องเที่ยวอย่างมีความรับผิดชอบมีจิตสำนึกต่อการรักษาสภาพแวดล้อมและวัฒนธรรมท้องถิ่น โดยประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมต่อการจัดการร่วมกันอย่างยั่งยืน

2. รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม (cultural based tourism)

ประกอบด้วย

2.1 การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (historical tourism) หมายถึงการเดินทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวทางโบราณคดี และประวัติศาสตร์ เพื่อชื่นชมและเพลิดเพลินในสถานที่ท่องเที่ยวได้ความรู้มีความเข้าใจต่อประวัติศาสตร์และโบราณคดี ในท้องถิ่นพื้นฐานของความรับผิดชอบต่อ จิตสำนึกต่อการรักษามรดกทางวัฒนธรรมและคุณค่า ของสภาพแวดล้อมโดยที่ประชาชนในท้องถิ่น มีส่วนร่วมต่อการจัดการการท่องเที่ยว

2.2 การท่องเที่ยวงานชมวัฒนธรรมและประเพณี (cultural and traditional tourism) หมายถึงการเดินทางท่องเที่ยว เพื่อชมงานประเพณีต่างๆ ที่ชาวบ้านในท้องถิ่นนั้นๆ จัดขึ้น ได้รับความเพลิดเพลินตื่นตาตื่นใจในสุนทรียะศิลป์เพื่อศึกษาความเชื่อ การยอมรับนับถือ การเคารพพิธีกรรมต่างๆ และได้รับความรู้ความเข้าใจต่อสภาพสังคมและวัฒนธรรม มีประสบการณ์ใหม่ๆ เพิ่มขึ้นบนพื้นฐานของความรับผิดชอบและมีจิตสำนึกต่อการรักษาสภาพแวดล้อมและมรดกทางวัฒนธรรม โดยประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมต่อการจัดการท่องเที่ยว

2.3 การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท (rural tourism / village tourism) หมายถึงการเดินทางท่องเที่ยวในหมู่บ้าน ชนบทที่มีลักษณะวิถีชีวิต และผลงานสร้างสรรค์ที่มีเอกลักษณ์พิเศษมีความโดดเด่นเพื่อความเพลิดเพลินได้ความรู้ดูผลงานสร้างสรรค์และภูมิปัญญาพื้นบ้าน มีความเข้าใจในวัฒนธรรมท้องถิ่น บนพื้นฐานของความรับผิดชอบและมีจิตสำนึกต่อการรักษามรดกทางวัฒนธรรมและคุณค่าของสภาพแวดล้อม โดยประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมต่อการจัดการการท่องเที่ยว

3. รูปแบบการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ (special interest tourism)
ประกอบด้วย

3.1 การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (health tourism) หมายถึงการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติและแหล่งวัฒนธรรมเพื่อการพักผ่อนและเรียนรู้วิธีการรักษาสุขภาพกายใจได้รับความเพลิดเพลิน และสุนทรียภาพ มีความรู้ต่อการรักษาคุณค่า และคุณภาพชีวิตที่ดี มีจิตสำนึกต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรมท้องถิ่นโดยประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมต่อการจัดการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน อนึ่ง การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพนี้บางแห่งอาจจัดรูปแบบเป็นการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพและความงาม (health beauty and spa)

3.2 การท่องเที่ยวเชิงทัศนศึกษาและศาสนา (edu-meditation tourism) หมายถึง การเดินทางเพื่อทัศนศึกษาแลกเปลี่ยนเรียนรู้จากปรัชญาทางศาสนา หากความรู้ สัจธรรมแห่งชีวิตมีการฝึกทำสมาธิเพื่อมีประสบการณ์และความรู้ใหม่เพิ่มขึ้น มีคุณค่าและคุณภาพชีวิตที่ดีเพิ่มขึ้นมีจิตสำนึกต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรมท้องถิ่น โดยประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมต่อการจัดการการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน นอกจากนี้ นักท่องเที่ยวบางกลุ่มมุ่งการเรียนรู้วัฒนธรรมและภูมิปัญญาไทย เช่น การทำอาหารไทยการนวดแผนไทย รำไทย มวยไทย การช่างและงานศิลปหัตถกรรมไทย รวมถึงการบังคับช้างและเป็นควาญช้าง เป็นต้น

3.3 การท่องเที่ยวเพื่อศึกษากลุ่มชาติพันธุ์หรือวัฒนธรรมกลุ่มน้อย (ethnic tourism) หมายถึง การเดินทางท่องเที่ยวเพื่อเรียนรู้วิถีชีวิตความเป็นอยู่วัฒนธรรมของชาวบ้าน วัฒนธรรมของชนกลุ่มน้อยหรือชนเผ่าต่างๆ เช่น หมู่บ้านชาวไทยโซ่ง หมู่บ้านผู้ไทย หมู่บ้านชาวกูย หมู่บ้านชาวกะเหรี่ยง หมู่บ้านชาวจีนฮ่อ เป็นต้น เพื่อมีประสบการณ์และความรู้ใหม่เพิ่มขึ้นมีคุณค่าและคุณภาพชีวิตที่ดีเพิ่มขึ้นมีจิตสำนึกต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรมท้องถิ่น โดยประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมต่อการจัดการการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน

3.4 การท่องเที่ยวเชิงกีฬา (sports tourism) หมายถึง การเดินทางท่องเที่ยวเพื่อเล่นกีฬาตามความถนัดความสนใจ ในประเภทกีฬา เช่น กอล์ฟ ดำน้ำ ตกปลา สกิกเกอร์ กระดานโต้คลื่น สกีน้ำ เป็นต้น ให้ได้รับความเพลิดเพลินความสนุกสนานตื่นเต้น ได้รับประสบการณ์และความรู้ใหม่เพิ่มขึ้น มีคุณค่าและคุณภาพชีวิตที่ดีเพิ่มขึ้น มีจิตสำนึกต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรมท้องถิ่น โดยประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมต่อการจัดการการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน

3.5 การท่องเที่ยวแบบผจญภัย (adventure travel) หมายถึง การเดินทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษ ที่นักท่องเที่ยวเขาไปเที่ยวแล้วได้รับความสนุกสนานตื่นเต้น หวาดเสียว ผจญภัย มีความทรงจำ ความปลอดภัย และได้ประสบการณ์ใหม่

3.6 การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์ (home stay & farm stay) หมายถึง นักท่องเที่ยวกลุ่มที่ต้องการใช้ชีวิตใกล้ชิดกับครอบครัวในท้องถิ่นที่ไปเยือนเพื่อการเรียนรู้ภูมิปัญญาท้องถิ่นและวัฒนธรรมท้องถิ่น ได้รับประสบการณ์ในชีวิตเพิ่มขึ้น โดยมีจิตสำนึกต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรมท้องถิ่น เป็นการจัดการท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วมของชุมชนในท้องถิ่นที่ยั่งยืน

3.7 การท่องเที่ยวพำนักระยะยาว (longstay) หมายถึง กลุ่มผู้ใช้ชีวิตในบั้นปลายหลังเกษียณอายุจากการทำงานที่ต้องการมาใช้ชีวิตต่างแดนเป็นหลัก เพื่อเพิ่มปัจจัยที่ห้าของชีวิตคือ การท่องเที่ยว โดยเดินทางท่องเที่ยวต่างประเทศเฉลี่ย 3 – 4 ครั้งต่อปี คราวละนาน ๆ อย่างน้อย 1 เดือน

3.8 การท่องเที่ยวแบบให้รางวัล (incentive travel) หมายถึง การจัดการนำเที่ยวให้แก่กลุ่มลูกค้าของบริษัทที่ประสบความสำเร็จ (มีความเป็นเลิศ) ในการขายสินค้านั้นๆ ตามเป้าหมายหรือเกินเป้าหมาย เช่น กลุ่มผู้แทนบริษัทจำหน่ายรถยนต์ ผู้แทนบริษัทจำหน่ายเครื่องใช้ไฟฟ้า ผู้แทนบริษัทจำหน่ายเครื่องสำอาง จากภูมิภาคหรือจังหวัดต่างๆ ที่สามารถขายสินค้าประเภทนั้นได้มากตามที่บริษัทผู้แทนจำหน่ายในประเทศตั้งเป้าหมายไว้เป็นการให้รางวัลและจัดการนำเที่ยว โดยออกค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ค่าพักรวมและค่าอาหารระหว่างการเดินทางให้กับผู้ร่วมเดินทาง เป็นการจูงใจรายการพักรวมตั้งแต่ 2 – 7 วัน เป็นรายการนำเที่ยวชมสถานที่ต่างๆ อาจเป็นรายการนำเที่ยวแบบผสมผสาน หรือรายการนำเที่ยวในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง

3.9 การท่องเที่ยวเพื่อการประชุม (MICE หมายถึง M=meeting/ I=incentive/ C=conference/ E=exhibition) เป็นการจัดการนำเที่ยวให้แก่กลุ่มลูกค้าของผู้ที่จัดประชุม มีรายการจัดการนำเที่ยวก่อนการประชุม (pre-tour) และการจัดรายการนำเที่ยวหลังการประชุม (post-tour) โดยการจูงใจรายการท่องเที่ยวในรูปแบบต่างๆ ทั่วประเทศ เพื่อบริการให้กับผู้เข้าร่วมประชุมโดยตรง หรือสำหรับผู้ร่วมเดินทางกับผู้ประชุม (สามีหรือภรรยา) อาจเป็นรายการท่องเที่ยววันเดียว หรือรายการเที่ยวพักรวม 2 – 4 วัน โดยคิดราคาแบบเหมารวมค่าอาหารและบริการท่องเที่ยว

3.10 การท่องเที่ยวแบบผสมผสานเป็นอีกรูปแบบหนึ่งซึ่งผู้จัดการการท่องเที่ยวคัดสรรรูปแบบการท่องเที่ยวที่กล่าวมาแล้วข้างต้น นำมาจัดรายการนำเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้รับความแตกต่างระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวในระยะยาวนานตั้งแต่ 2 – 7 วันหรือมากกว่านั้น เช่น การท่องเที่ยวเชิงนิเวศและเกษตร (eco-agro tourism) การท่องเที่ยวเชิงเกษตรและประวัติศาสตร์ (agro-historical tourism) การท่องเที่ยวเชิงนิเวศและผจญภัย (eco-adventure travel) การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยาและประวัติศาสตร์ (geo-historical tourism) การท่องเที่ยวเชิงเกษตรและวัฒนธรรม (agro-cultural tourism) เป็นต้น

นอกจากนี้ในปัจจุบัน การท่องเที่ยวได้พิจารณาจากความต้องการหรือพฤติกรรมนักท่องเที่ยวเพิ่มเติมทำให้มีรูปแบบการท่องเที่ยวที่มีแนวคิดใหม่ ขึ้นมาเช่น Green tourism ที่คนมาท่องเที่ยวจะต้องการอนุรักษ์ธรรมชาติหรือช่วยลดภาวะโลกร้อน เช่น การท่องเที่ยวในเกาะสมุย หรือ War tourism ที่นักท่องเที่ยวต้องการสัมผัสกับอดีตในสมัยสงคราม เช่น การท่องเที่ยวสะพานข้ามแม่น้ำแคว จังหวัดกาญจนบุรีหรือ Volunteer tourism ที่นักท่องเที่ยวเป็นอาสาสมัครมาช่วยทำกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์ ในสถานที่และเดินทางท่องเที่ยวต่อ เช่น การที่มีอาสาสมัครมาช่วยงานสีนามิในประเทศไทย เป็นต้น

โดยสรุป การท่องเที่ยวในประเทศไทย มีหลากหลายขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวเอง และขึ้นอยู่กับ การเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างทางสังคมและวัฒนธรรม ผลของการท่องเที่ยวจะเกิดมิติในแง่บวกหรือลบ ขึ้นอยู่กับนักท่องเที่ยวว่ามีพฤติกรรมอย่างไร (วาริชต์ มัชยมบุรุษ , ม.ป.ป.)

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยแบ่งตามความสำคัญและสภาพแวดล้อม ได้ 12 ประเภทดังนี้

1. แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Eco-tourism) หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มีลักษณะทางธรรมชาติที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะท้องถิ่น โดยอาจมีเรื่องราว ทางวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศที่เกี่ยวข้อง โดย การจัดการการท่องเที่ยวในแหล่งนั้น จะต้อง มีกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันของผู้ที่เกี่ยวข้องมีกิจกรรมที่ส่งเสริม ให้เกิดการเรียนรู้เกี่ยวกับระบบนิเวศ นั้น มีการจัดการสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วมของท้องถิ่น เพื่อมุ่งเน้นให้เกิดจิตสำนึก ต่อการรักษา ระบบนิเวศอย่างยั่งยืน

2. แหล่งท่องเที่ยวทางศิลปวิทยาการ (Arts and Sciences Educational Attraction Standard) : หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวหรือกิจกรรมที่สามารถตอบสนองความสนใจพิเศษของนักท่องเที่ยว ซึ่งมี รูปแบบของการท่องเที่ยวที่ชัดเจนเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวแบบใหม่ที่เกิดขึ้น แหล่งท่องเที่ยว ประเภทนี้สามารถเพิ่มเติมได้อีกมากมายตามความนิยมของคนในแต่ละยุคสมัย เมื่อมีการระบุดูว่า กิจกรรมนั้นๆ สามารถให้ความรู้และดึงดูดนักท่องเที่ยวได้ ปัจจุบันมีปรากฏอยู่หลายๆ แห่ง ตัวอย่าง เช่น พิพิธภัณฑ์เฉพาะทาง แหล่งท่องเที่ยวเพื่อการศึกษาทางวิทยาศาสตร์ อุทยานธรรมชาติและ เทคโนโลยี และ MICE (Meeting & Incentives & Conventions & Exhibitions) เป็นต้น

3. แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ (Historical Attraction) : หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มีความสำคัญและคุณค่าทางประวัติศาสตร์ โบราณคดี และศาสนา รวมถึง สถานที่หรือ

อาคารสิ่งก่อสร้างที่มีอายุเก่าแก่หรือเคยมีเหตุการณ์ สำคัญเกิดขึ้นในประวัติศาสตร์ เช่น โบราณสถาน อุทยานประวัติศาสตร์ ชุมชนโบราณ กำแพงเมือง คูเมือง พิพิธภัณฑสถาน วัด ศาสนสถาน และสิ่งก่อสร้าง ที่มีคุณค่าทางศิลปะและสถาปัตยกรรม

4. แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (Natural Attraction) หมายถึง สถานที่ที่เปิดใช้เพื่อการท่องเที่ยว โดยมีทรัพยากรธรรมชาติเป็นสิ่งดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยว มาเยือน ซึ่งทรัพยากรธรรมชาติเหล่านี้ อาจจะเป็นความงดงามตามสภาพธรรมชาติ ความ แปลกตา ของสภาพธรรมชาติ สันฐานที่สำคัญทางธรณีวิทยาและภูมิศาสตร์อันเป็นเอกลักษณ์หรือเป็น สัญลักษณ์ ของท้องถิ่น นั้นๆ สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษ (Special Environmental Features) หรือสภาพแวดล้อมที่มีคุณค่าทาง วิชาการก็ได้

5. แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ (Recreational Attraction) หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น เพื่อการพักผ่อนและเสริมสร้างสุขภาพ ให้ความสนุกสนาน รื่นรมย์ บันเทิง และการศึกษาหาความรู้ แม้ไม่มีความสำคัญในแง่ประวัติศาสตร์ โบราณคดี ศาสนา ศิลปวัฒนธรรม แต่มีลักษณะเป็นแหล่งท่องเที่ยวร่วมสมัย ตัวอย่างเช่น ย่านบันเทิงหรือสถานบันเทิง สวนสัตว์ สวนสนุกและสวนสาธารณะลักษณะพิเศษ สวนสาธารณะ และสนามกีฬา 1 ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

6. แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม (Cultural Attraction) : หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณค่าทาง ศิลปะและขนบธรรมเนียมประเพณีที่บรรพบุรุษได้สร้างสมและ ถ่ายทอดเป็นมรดกสืบทอดกันมา แหล่งท่องเที่ยวประเภทนี้ประกอบด้วย งานประเพณี วิถีชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คน การแสดงศิลปวัฒนธรรม สินค้าพื้นเมือง การแต่งกาย ภาษา ขนเฝ้า เป็นต้น ตัวอย่าง ของแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศไทยในประเภทนี้ได้แก่ ตลาดน้ำดำเนินสะดวก งานแสดงของ ช้างจังหวัดสุรินทร์ งานร่มบ่อสร้าง ประเพณีลอยกระทง ประเพณีสงกรานต์ เป็นต้น

7. แหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพน้ำพุร้อนธรรมชาติ ในการจัดทำเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับแหล่งท่องเที่ยวพุร้อนธรรมชาติ มีจุดประสงค์เพื่อเป็นกรอบ แนวทางในการจัดการแหล่งท่องเที่ยวประเภทน้ำพุร้อน ธรรมชาติอย่างชัดเจน โดยเน้นในด้านการ กำหนดมาตรฐานที่จำเป็น สำหรับการบริการต่างๆ เนื่องจากการท่องเที่ยวประเภทนี้จะต้องคำนึงถึง ด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว เป็นสำคัญ และต้องไม่ส่งผลกระทบต่อ ทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เนื่องจากน้ำพุร้อน จัดเป็นแหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติประเภทหนึ่ง ซึ่งหากไม่มีการ กำหนดมาตรฐานที่ชัดเจน การดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวใดๆ อาจส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำพุร้อน ธรรมชาติได้ นอกจากนี้ การจัดทำเกณฑ์มาตรฐานแหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพน้ำพุร้อนธรรมชาติ ยังมี เป้าหมาย เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลแหล่งท่องเที่ยวได้นำไปใช้ เป็น เครื่องมือในการตรวจสอบ มาตรฐานแหล่งท่องเที่ยวของตน และยังสามารถใช้เป็นข้อมูล ที่สำคัญเพื่อประกอบการตัดสินใจ ของนักท่องเที่ยว รวมทั้งเป็นการเพิ่มมาตรฐานแหล่งท่องเที่ยว เชิงสุขภาพ น้ำพุร้อนธรรมชาติของ ประเทศไทยให้เป็นที่ยอมรับทั้งในและต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น

8. แหล่งท่องเที่ยวประเภทชายหาด (Beach Attraction) : หมายถึง สถานที่ที่เปิดใช้เพื่อการท่องเที่ยว โดยมีชายหาดเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่ดึงดูดใจให้ นักท่องเที่ยวมาเยือน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความเพลิดเพลินและนันทนาการในรูปแบบที่ใกล้ชิดกับ ธรรมชาติและอาจเสริมกิจกรรมเพื่อการศึกษาหาความรู้เข้าไปด้วย ซึ่งกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้น บริเวณชายหาด ได้แก่ การเล่นน้ำ การอาบแดด กีฬาทางน้ำ การนั่งพักผ่อน รับประทานอาหาร เป็นต้น

9. แหล่งท่องเที่ยวประเภทน้ำตก สถานที่ที่เปิดใช้เพื่อการท่องเที่ยว โดยมีน้ำตกเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวมาเยือน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความเพลิดเพลินและนันทนาการในรูปแบบที่ใกล้ชิดกับ ธรรมชาติและ อาจเสริมกิจกรรมเพื่อการศึกษาหาความรู้เข้าไปด้วย ซึ่งกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นในแหล่งน้ำตก ได้แก่ การว่ายน้ำ การนั่งพักผ่อน รับประทานอาหาร การเดินสำรวจน้ำตก การล่องแก่งการดูนก และ การตกปลา เป็นต้น

10. แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภทถ้ำ แหล่งท่องเที่ยวประเภทถ้ำ หมายถึง สถานที่ที่เปิดใช้เพื่อการท่องเที่ยว โดยมีถ้ำเป็น ทรัพยากรธรรมชาติที่ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวมาเยือน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความเพลิดเพลินและ นันทนาการในรูปแบบที่ใกล้ชิดกับ ธรรมชาติและ อาจเสริมกิจกรรมเพื่อการศึกษาหาความรู้เข้าไปด้วย ซึ่งกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นในแหล่งท่องเที่ยวประเภทถ้ำ ได้แก่ การเข้าชมบรรยากาศและหิน งอกหินย้อยภายในถ้ำ การศึกษาด้าน โบราณคดีของมนุษย์ยุคต่างๆ ที่เคยอาศัยในถ้ำ การนมัสการ พระพุทธรูป การให้อาหารสัตว์ การปิกนิกและรับประทานอาหาร เป็นต้น

11. แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภทเกาะ การประเมินมาตรฐานแหล่งท่องเที่ยวประเภท เกาะสามารถแบ่งได้เป็น 3 องค์ประกอบ ซึ่งมีจำนวน ตัวชี้วัดทั้งหมด 47 ตัวชี้วัด โดยแต่ละตัวชี้วัดมีค่าคะแนนสูงสุดเท่ากับ 5 คะแนน จึงมีค่าคะแนนรวมทั้งสิ้น 235 คะแนน โดยการให้คะแนนจะให้ความสำคัญกับองค์ประกอบคุณค่าด้านการท่องเที่ยวและ ความเสี่ยงต่อการถูกทำลายมากที่สุด เนื่องจากเป็นแรงดึงดูดใจสำคัญสำหรับให้นักท่องเที่ยวเข้าไป เที่ยวชมแหล่ง ท่องเที่ยว ส่วนองค์ประกอบด้านการบริหารจัดการมีความสำคัญของคะแนนรองลงมา และองค์ประกอบด้านศักยภาพในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวมีความสำคัญของคะแนนน้อยที่สุด

12. แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภทแก่ง แหล่งท่องเที่ยวประเภทแก่ง หมายถึง สถานที่ที่เปิดใช้เพื่อการท่องเที่ยว โดยมีแก่งเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวมาเยือน และมีวัตถุประสงค์เพื่อความเพลิดเพลินและ นันทนาการในรูปแบบที่ใกล้ชิดกับ ธรรมชาติ โดยมีกิจกรรมการท่องเที่ยวหลัก ได้แก่ การล่องแก่ง การพายเรือ การพักผ่อน และการเดินป่า ซึ่งอาจเสริมกิจกรรมเพื่อการศึกษาธรรมชาติเข้าไปด้วย ได้แก่การดูนก การสำรวจธรรมชาติ การศึกษาพันธุ์พืชต่างๆ เป็นต้น ส่วนของมหาวิทยาลัยเจ้าพระยา มีการแบ่งแยก ดังนี้

12.1 การท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับธรรมชาติ (Nature Based Tourism)

1) การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Ecotourism) เป็นชื่อที่คุ้นหู และได้รับการยอมรับมาอย่างต่อเนื่อง เป็นการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่น และยังดำรงไว้ซึ่งวัฒนธรรมแบบดั้งเดิม

2) การท่องเที่ยวเชิงนิเวศทางทะเล (Marine Ecotourism) คล้ายกับแบบแรก แต่เน้นแหล่งธรรมชาติทางทะเลที่มีเอกลักษณ์เฉพาะถิ่นรวมทั้งระบบนิเวศทางทะเลด้วย เช่น ป่าโกงกาง หมู่บ้านชาวเล เทียวชมที่อยู่ของปลาวาฬ

3) การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา (Geotourism) เป็นการท่องเที่ยวเพื่อดูความงามของภูมิทัศน์ที่มีความแปลกที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของเปลือกโลก เช่น อุโมงค์ ถ้ำ บันหน้าผา ถ้ำน้ำลอด ถ้ำหินงอกหินย้อย ฟอสซิล รวมทั้งศึกษาธรรมชาติของหิน ดิน แร่ เป็นต้น

4) การท่องเที่ยวเชิงเกษตร (Agrotourism) คือการเดินทางไปท่องเที่ยวในพื้นที่เกษตรกรรม สวนเกษตร วนเกษตร สวนสมุนไพร ฟาร์มปศุสัตว์และเลี้ยงสัตว์ อาจเข้าชมเพื่อความรื่นรมย์ เพื่อเพิ่มประสบการณ์ใหม่ก็ได้ เช่น ชมทุ่งดอกทานตะวัน ป้อนอาหารแกะ รีดนมวัว เป็นต้น

การท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรม (Cultural Based Tourism)

5) การท่องเที่ยวเพื่อชมวัฒนธรรมและประเพณี (Cultural and Tradition Tourism) อาจไม่ใช่เรื่องใหม่เพราะเรามีประเพณีหลากหลาย เช่น ลอยกระทง สงกรานต์ แต่ควรส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวได้มีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ หรือประชาสัมพันธ์ตั้งแต่เนิ่นๆ กระตุ้นให้คนมาสัมผัสด้วยตนเองสักครั้ง

6) การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (Historical tourism) คือการเดินทางไปเที่ยวยังโบราณสถาน ไปชมโบราณวัตถุ

7) การท่องเที่ยวชนบท (Rural tourism) เป็นการเดินทางท่องเที่ยวในหมู่บ้านชนบทที่กำลังได้รับความนิยมจากชาวต่างชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งชนบทในแถบภาคเหนือ สิ่งดึงดูดใจคือวิถีชีวิต ความเป็นอยู่ในรูปแบบที่เรียบง่ายและมีความสุข รูปแบบการท่องเที่ยวที่คล้ายกัน คือ

8) การท่องเที่ยวชนกลุ่มน้อย (Ethnic tourism) เพื่อการเรียนรู้ วัฒนธรรม ความเป็นมา และวิถีชีวิตเฉพาะกลุ่ม

รูปแบบการท่องเที่ยวที่แนะนำ

นอกเหนือจากรูปแบบการท่องเที่ยวที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นแล้ว ยังมีรูปแบบที่กำลังได้รับความนิยมในขณะนี้และมีแนวโน้มเติบโตได้ดีสำหรับพื้นที่ต่าง ๆ ในประเทศไทย เช่น 1) การท่องเที่ยวเชิงศาสนา (Meditation Tourism) เป็นการเดินทางมาเพื่อศึกษาศาสนาหรือลัทธิต่างๆ โดยให้ความสำคัญกับการฝึกจิต ปฏิบัติธรรม ซึ่งมีทั้งที่อยู่ในศาสนสถาน เช่น วัด สำนักสงฆ์ และที่ใช้รีสอร์ทเป็นสถานที่จัดอบรม 2) การท่องเที่ยวแบบไม่เร่งรีบ (Slow Tourism) เป็นการท่องเที่ยวแบบเนิบช้า

ให้ความสำคัญกับกิจกรรมในชีวิตประจำวัน เช่น การปรุงอาหาร-การรับประทานอาหารแบบละเมียดละไม การใช้ชีวิตแบบไม่เร่งรีบ อาจตัดการสื่อสารโดยใช้เทคโนโลยีออกไป เรียกว่าเป็นการพักผ่อนแบบค่อยเป็นค่อยไป เป็นรูปแบบที่กำลัง “มาแรง” จนมีการพัฒนา Slow Hotel และ Slow Package ออกมาให้นักท่องเที่ยวเลือกใช้บริการ 3) การท่องเที่ยวเพื่อฟื้นฟูสุขภาพ (Health Tourism) เช่น การล้างพิษ การรับประทานอาหารดิบๆตามธรรมชาติ (Raw Food) การฝึกโยคะ การงดสิ่งที่ไม่ดีประโยชน์ต่อร่างกาย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความสมบูรณ์ทางกายและใจ ซึ่งอาจมีการให้บริการสปาร่วมด้วย 4) การท่องเที่ยวแบบบำเพ็ญประโยชน์ (Voluntourism) คนจำนวนมากมักมีความสับสนว่าหากจะจ่ายเงินไปเที่ยวแล้วยังต้องไปทำงานอาสาสมัครอีกหรือ ความจริงการเดินทางเพื่อไปบำเพ็ญประโยชน์นี้มีมาหลายปีแล้วแต่จำกัดอยู่ในกลุ่มเล็กๆ ต่อมาแนวคิดนี้ได้รับการเผยแพร่ไปทั่วโดยมีพื้นฐานความคิดว่าหากการไปเที่ยวแต่ละครั้งนอกจากจะเป็นการพักผ่อนแล้วหากสามารถเปิดโลกทัศน์และสร้างความดีได้ด้วยก็น่าจะดีไม่น้อย รูปแบบที่นิยม ได้แก่การไปปลูกป่า การทำเส้นทางศึกษาธรรมชาติ การสอนภาษาอังกฤษ การสร้างโรงเรียนหรือบูรณะซ่อมแซมสถานศึกษาให้กับเด็กที่ด้อยโอกาส การเดินทางนี้อาจมีกิจกรรมร่วมกับการศึกษาศิลปวัฒนธรรม ภูมิศาสตร์ ประวัติศาสตร์ หรือแม้แต่การศึกษาธรรมชาติ ก็ได้เช่นกัน 5) การเดินทางตามรอยภาพยนตร์ หรือเพลงที่กำลังได้รับความนิยม เช่น การเดินทางไปท่องเที่ยวยังสถานที่ถ่ายทำภาพยนตร์เรื่องดัง ซึ่งอาจจะเป็นเพียงหมู่บ้านเล็ก ๆ หรืออาจเป็นเมืองใหญ่ทั้งเมืองและมีสถานที่ที่เป็นฉากสำคัญในเรื่องที่ต้องไปดูให้เห็นกับตาตนเองให้ได้ หรืออาจเป็นสถานที่ๆเป็นแรงบันดาลใจให้ผู้แต่งเพลงสามารถแต่งเพลงจนดังได้ เป็นต้นและ 6) นอกจากนี้ยังมีแนวคิดการท่องเที่ยวที่เหลือเชื่อ เป็นการท่องเที่ยวในมุมมืดซึ่งมีผู้สนใจร่วมกิจกรรมด้วย เช่น การท่องเที่ยวในสถานที่เคยเป็นสมรภูมิตรบ สถานที่เคยเกิดโศกนาฏกรรม เช่น Ground Zero บริเวณที่เคยเกิดเหตุการณ์ 911 บริเวณที่เกิดสึนามิ ค่ายกักกันนักโทษ เป็นต้น

1.3 ประโยชน์ของการเดินทางและการท่องเที่ยว

จากการเดินทางทุกครั้งของ TravelKanuman เชื่อหรือไม่ว่าเราได้อะไรบ้างอย่างกลับมาตลอดในทั้ง 100 กว่าทริปของเรา หลายสิ่งที่ได้กลับมาอาจจะไม่ได้เป็นสิ่งของที่จับต้องได้เสมอไป แต่มันมีอะไรที่หลากหลายและทรงคุณค่ามากกว่านั้น ฉะนั้นเราไปดูกันว่าหลังจากจบทริปแล้ว เราได้อะไรกลับมาบ้าง และการท่องเที่ยวสอนอะไรให้เราบ้าง

1.3.1 ได้ภาษา

หลาย ๆ ครั้งข้อจำกัดทางภาษาก็ทำให้เราพัฒนาทักษะของเรามากขึ้น หลาย ๆ คนที่ออกเดินทางโดยที่ภาษาอังกฤษไม่เคยกระดิกเลย แต่เมื่อต้องออกเดินทางก็จำเป็นต้องเรียนรู้และใช้ภาษาอังกฤษอยู่เรื่อย ๆ อย่างน้อย ๆ เรื่องการสั่งอาหาร ถามทาง หรือเช็คอินโรงแรมก็ต้องพอพูดได้ อย่างแน่นอน

1.3.2 ได้มิตรภาพ

ทุก ๆ ครั้งที่เราเดินทาง เราต้องเจอผู้คนหน้าใหม่ ๆ อยู่เสมอ บางคนเจอเพื่อพบพูดคุย สอบถามแล้วจากไป แต่บางคนก็เจอเพื่อสานมิตรภาพต่อไปอนาคต หลาย ๆ ครั้งเหตุการณ์ก็บังคับให้ คนบางคนเป็นเพื่อนกัน โดยเฉพาะในยุคปัจจุบันที่โลกเชื่อมถึงกันด้วย **Social media** นั้น การจาก แลกเปลี่ยนข้อมูลส่วนตัวกันทำได้ง่ายดายมาก ฉะนั้นวันหนึ่งหลังจากเดินทางมาหลายสิบทริป คุณอาจจะพบว่า มีเพื่อนใหม่ ๆ นับสิบคนจากทั่วโลกทีเดียว

1.3.3 ได้สุขภาพ

ทุกครั้งที่ออกเดินทาง โดยเฉพาะการเดินทางแบบ BACKPACK เรามักจะต้องใช้ แรงแยกอยู่เสมอ ๆ โดยเฉพาะการเดินทางสำรวจเมืองนั้นทำให้เราต้องใช้ขาเดินทางกว่าวันละ 20 กิโลเมตรทีเดียว ยิ่งไม่นับกิจกรรมต่าง ๆ อย่างการปีนเขา ขี่จักรยาน หรือเดินป่าอีก ฉะนั้นทุกครั้ง ที่ออกเดินทางเราจึงมักกลับมาพร้อมกับการได้ออกแรงออกกำลังกายมากกว่าที่จะนั่งทำงานอยู่หน้า คอมพิวเตอร์ จนวนบางที่การออกเดินทางก็ยังเป็นแรงบันดาลใจให้เราฟิตร่างกายยามอยู่ที่บ้านด้วย เพื่อที่ทริปหน้าจะได้ออกเดินทางและเดินได้อย่างสนุกยิ่งขึ้น

1.3.4 ฝึกนิสัยประหยัดและการออม

การเดินทางแบบจำกัดงบประมาณทำให้เราคิดถี่ถ้วนมากยิ่งขึ้นในทุก ๆ อย่าง ไม่ว่าจะเป็น ค่าอาหาร ค่าเดินทาง ค่าอยู่อาศัย เราได้ฝึกการคำนวณการใช้เงินแบบจำกัด ไม่ใช่อะไรที่ฟุ่มเฟือย แต่การประหยัดของเราก็ไม่ได้หมายถึงจะงดการใช้จ่ายในทุก ๆ อย่าง เพราะออกเดินทางทั้งทีก็ต้อง ลอง ต้องกิน ต้องเห็นให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้เช่นกัน ฉะนั้นความท้าทายของเราก็คือการใช้ งบประมาณที่จำกัดอย่างไรให้เที่ยวได้คุ้มค่าที่สุดนั่นเอง ส่วนเรื่องการออมนั้น เราได้ฝึกตั้งแต่ที่เราเริ่ม ออมเงินเพื่อการเดินทางแล้ว

1.3.5 เป็นคนรู้จักแก้ปัญหาและรู้จักวางแผน

การวางแผนการเดินทางนั้นเป็นงานใหญ่ที่หนักและใช้ความพยายามมาก ยิ่งสำหรับ มือใหม่ที่มือใหม่ไม่รู้เหนือรู้ใต้แล้ว ต้องค้นคว้า อ่าน คิด และวิเคราะห์อย่างหนักทีเดียว แถมบางครั้งถึงตอนที่ เราต้องตัดสินใจเลือก การชั่งน้ำหนักตัดสินใจก็ต้องใช้ความคิดมากทีเดียว ทั้งหมดนี้เป็นการฝึกเรา ไปในตัว คนที่วางแผนเดินทางบ่อย ๆ จึงเหมือนได้ฝึกวางแผนไปในตัว จะนำมาปรับใช้กับการวางแผน ต่าง ๆ ในชีวิตการทำงานหรือชีวิตประจำวันก็ไม่เลวทีเดียว

1.3.6 ได้ประสบการณ์อันล้ำค่าที่หาไม่ได้จากแบบเรียน

การเดินทางทุกครั้งเราจะได้พบกับสิ่งแปลก ๆ ที่เราไม่พบเจอในชีวิตประจำวันทั่วไป ได้เจอกับบททดสอบหลายอย่างที่ไม่มีในข้อสอบ ฉะนั้นมันจึงเป็นประสบการณ์ที่เราไม่สามารถหา เรียนได้จากที่ไหนทั้งสิ้นผลพลอยได้เหล่านี้ทำให้เหล่านักเดินทางต่างก็พัฒนาตัวเองขึ้นเรื่อย ๆ และเป็นนักเดินทางที่ดียิ่งขึ้นในทุก ๆ ทริปที่ผ่านเข้ามาในชีวิต

2. แนวความคิดเกี่ยวกับการเดินทางด้วยจักรยาน

2.1 ความหมายของการเดินทางด้วยจักรยาน

ความหมายของจักรยาน จักรยานเป็นยานพาหนะชนิดหนึ่ง ปรกติมี 2 ล้อ ถ้ามี 3 ล้อ ก็เรียกว่า จักรยานสามล้อ ถ้ามีเครื่องยนต์ก็เรียกว่า จักรยานยนต์ คำว่า จักร หมายถึง ล้อ คำว่า ยาน หมายถึง พาหนะ เช่นที่ใช้ว่า ยวดยาน คำว่า จักรยานจึงแปลตรง ๆ ว่า พาหนะที่มีล้อ เริ่มใช้เรียกยานพาหนะที่มี 2 ล้อ และเคลื่อนที่ไปด้วยแรงคนถีบให้ล้อหมุน

รถจักรยานเข้ามาแพร่หลายในประเทศไทยในสมัยรัชกาลที่ 5 เพราะมีการฝึกหัดขี่จักรยาน มีการประกวดแฟนซีจักรยาน และมีการตั้งสโมสรผู้ขี่จักรยาน

คำว่า จักรยาน มีใช้ตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวแล้ว ดังปรากฏในสรรพพจนานุกรม (อ่านว่า สับ-พะ -พด-จะ -นา-นุ-โยก) ของ แชมมวล สมิต ซึ่งพิมพ์เมื่อ พ.ศ. 2442 ให้นิยามคำ bicycle ว่า “รถถีบด้วยเท้าให้เดิน มีล้อใหญ่ข้างหน้า ล้อเล็กข้างหลัง รถไปไครเกิ้ล (อ่านว่า ไบ-ไซ-เกิล) รถจักรยานเช่นนี้ถีบเดินเร็วนัก”

อย่างไรก็ตาม จมื่นอมร ธรรมารักษ์ (แจ่ม สุนทรเวช) อดีตมหาดเล็กของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้บันทึกไว้ว่า ผู้คิดคำว่า จักรยานคือพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งคงจะทรงคิดขึ้นตั้งแต่เมื่อครั้งยังไม่เสด็จขึ้นครองราชย์

2.2 ประเภทของเส้นทางการเดินทางด้วยจักรยาน

ชนิดของทางจักรยาน ในประเทศออสเตรเลียได้แบ่งทางจักรยานเป็นประเภทใหญ่ๆ 3 ประเภท ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับปริมาณของจักรยาน ปริมาณการจราจร และความจำกัดของขอบเขตทาง

1. ทางจักรยานแบบปันส่วน (Share Bikeway) ทางจักรยานประเภทนี้ แบ่งส่วนมาจากช่องจราจรของรถยนต์ โดยการตีเส้นหรือทำเครื่องหมายบนผิวจราจรของช่องจราจรที่ได้ออกแบบเพื่อไว้ สำหรับให้รถจักรยานไว้ก่อนแล้ว นั่นคือ ความกว้างของช่องจราจรจะต้องกว้างกว่าช่องจราจรทั่วไปอีกประมาณหนึ่งเมตร ทางจักรยานแบบปันส่วน (Share Bikeway) แบบนี้เหมาะสำหรับในบริเวณที่เป็นย่านพักอาศัย หรืออาจจะประยุกต์กับถนนในเมืองก็ได้ หากปริมาณการจราจรไม่สูงมากนัก ทางแบบนี้ประหยัด ให้ความปลอดภัยและสะดวกสบายแก่ผู้ขับขี่พอสมควร ทางจักรยานประเภทนี้หากนำมาใช้ในประเทศอาจมีปัญหา เพราะกลายเป็นที่ทำกินของคนบางประเภท เช่น อุซอมรถ พ่อค้าแม่ขาย หาบเร่ ฯลฯ

2. ทางจักรยานแบบแยกส่วน (Restricted Bikeway) ทางจักรยานประเภทนี้ ใช้สำหรับถนนที่มีผิวจราจรหรือเขตทางกว้างพอ โดยกำหนดให้ช่องทางจักรยานอยู่ข้างใดข้างหนึ่ง หรือทั้งสองข้างของถนนก็ได้ โดยอยู่ระหว่างช่องทางเข้ากับช่องจอดรถยนต์ (Parking Lane) มีคันทัน (Barrier) กั้นระหว่างช่องทางจักรยานกับช่องจราจรออกเด็ดขาดจากกัน พร้อมทั้งมีป้ายจราจรประกอบด้วย ทางจักรยานแบบแยกส่วน (Restricted Bikeway) แบบนี้ให้ความปลอดภัยแก่ผู้ขี่จักรยานสูงกว่าแบบแรก แต่บริเวณทางแยกทางข้ามอาจจะจำเป็นต้องเป็นแบบ Share Bike ความสับสนและอุบัติเหตุอาจเกิดขึ้นได้ ณ บริเวณนี้ จึงจำเป็นต้องใช้ป้ายเตือนหรือป้ายบังคับควบคุมกันไป

ด้วย แบบนี้เหมาะสำหรับในเมือง ย่านโรงเรียน โรงงาน ฯลฯ แม้ว่าการจราจรจะค่อนข้างมากก็สามารถประยุกต์ใช้ได้

3. ทางจักรยานเฉพาะ (Exclusive Bikeway) แบบนี้ เป็นการแยกทางจักรยานออกจากถนนทั่วไปอย่างเด็ดขาด ให้ความปลอดภัยแก่ผู้ใช้จักรยานสูงสุด เหมาะสำหรับบริเวณที่มีปริมาณจักรยานสูง หรือสถานที่ท่องเที่ยว สถานที่พักผ่อน สวนสาธารณะ ฯลฯ อาจให้มีทางคนเดินร่วมด้วยก็ได้ โดยใช้เครื่องหมายจราจรหรือทาสีบนผิวจราจรนั้น สำหรับราคาก่อสร้างแบบนี้ย่อมแพงกว่า 2 แบบแรก

2.3 รูปแบบ/หลักการออกแบบเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัย

เมื่อกลางเดือน พฤษภาคม 2551 สำนักงานพลังงานภูมิภาคที่ 10 ได้เชิญ ดร. ธีรยุทธ ลิมานนท์ ที่ปรึกษาทางด้านเทคนิค ด้านการเดินทางและการขนส่งที่ยั่งยืนในเขตเมือง ขององค์กร GTZ แห่งเยอรมันนี้ มาเป็นวิทยากรร่วมกับวิทยากรจาก กทม. ซึ่งขณะนี้กำลังขยายเส้นทางจักรยานในถนนสาทรเพื่อให้มาเชื่อมต่อกับถนนสีลมซึ่งรถติดหนักมาก(ความเร็วเฉลี่ย 5 กม./ชม.) เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจแก่ ผู้เกี่ยวข้องในหน่วยงานที่ทำถนนหนทางในเชียงใหม่ และมีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเท่าที่ทราบคือ สารวัตรชาติไทย ชูชัย เข้าร่วมการอบรมนี้ด้วย หลัก 5 ประการในการวางแผนทางจักรยาน ก็คือ

1) ความปลอดภัย - ทางจักรยาน จะต้องออกแบบให้มีความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถจักรยาน และผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ บนท้องถนน ความปลอดภัยนี้ ถือเป็นเรื่องที่มีความซับซ้อนมากที่สุด ในหลัก 5 ประการ

วิธีการทำให้ปลอดภัยคือ ลดความเร็วของยานยนต์อื่นๆ ลดปริมาณการจราจรของรถยนต์ การออกแบบทางร่วมทางแยกที่ดี ส่วนความปลอดภัยในระดับโครงข่ายก็คือ ลดจำนวนจุดตัดกับถนนที่มีปริมาณยานยนต์มาก และวางเส้นทางจักรยานบนถนนที่มีรถน้อย และความเร็วจราจรต่ำในบริเวณที่อยู่อาศัย จำกัดความเร็วในบริเวณจุดตัดทางจักรยานกับถนนไว้ที่ 30 กม./ชม.

2) ความรวดเร็ว/เส้นทางลัด (ไม่อ้อม) - ทางจักรยานจะต้องเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด ไม่ทำให้ผู้ใช้จักรยานเสียเวลามากนัก เพื่อลดเวลาในการเดินทาง และลดจำนวนอุบัติเหตุ โดยการลดจำนวนเส้นทางที่อ้อม ให้เดินรถจักรยานได้สองทิศทาง (ไม่ว่าจะเป็นรูปแบบใดก็ตาม) หรือลดความล่าช้าที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งขยายความได้ว่า ในการวางแผนนั้น ต้องคำนึงว่า จะต้องหลีกเลี่ยงการก่อสร้างเส้นทางอ้อมให้ผู้ใช้จักรยาน มีการสำรวจจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดการเดินทางของผู้ใช้จักรยาน! วางแผนพัฒนาทางจักรยานให้เป็นโครงข่าย อนุญาตให้จักรยานได้สองทิศทาง สร้างเส้นทางลัดสำหรับรถจักรยาน (เมื่อมีโอกาส) ออกแบบทางจักรยาน และช่องเดินรถจักรยานที่ตรง รวมทั้งออกแบบทางแยกสัญญาณไฟโดยคำนึงถึงสิทธิ์ของผู้ใช้รถจักรยานด้วย

3) การเชื่อมต่อ ทางจักรยาน จะต้องมีการเชื่อมต่อกัน และให้เชื่อมต่อระหว่างจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดการเดินทางของผู้ใช้จักรยาน ดังนั้น เราจึงต้องการคุณภาพที่สม่ำเสมอแม้มีรูปแบบที่แตกต่างกัน

มีความต่อเนื่อง ข้อกำหนดความกว้างสามารถเปลี่ยนแปลงได้เล็กน้อย ให้มันเป็นเส้นทางที่สมบูรณ์ ไม่มีสิ่งกีดขวางหรือทำให้ชะงัก และมีการออกแบบสัญญาณไฟสำหรับขบวนรถและจักรยานที่ดีเพียงพอ

4) ความสะดวกสบาย – ทำให้เกิดความสะดวกสบายได้โดยการออกแบบให้รถจักรยานสามารถผ่านทางแยกต่างๆ โดยหลีกเลี่ยงรอยต่อสัญญาณไฟเป็นเวลานาน หรือทำให้เกิดความล่าช้าอย่างน้อยที่สุด สร้างเป็นถนนจักรยานหรือช่องเดินรถจักรยาน และจะดียิ่งถ้าไม่ต้องลงจากรถจักรยาน ถ้ายังไปไม่ถึงที่หมาย

5) ความน่าใช้ - เกิดจากองค์ประกอบรวมของ ข้อ 1) ถึง 4) ซึ่งในประเทศยุโรปใช้หลักการนี้ส่งเสริมสนับสนุนการใช้จักรยานกันอย่างกว้างขวางเกือบทุกประเทศ เป็นผลสำเร็จดีมากว่า 10 ปีแล้ว และให้จักรยานวิ่งได้สองทางเสมอ แม้ในถนนจราจรทางเดียว

สำหรับเมืองเชียงใหม่ นั้น ตำรวจจะต้องใช้วิสัยทัศน์ ควบกับมาตรา 139 ใน พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 สนับสนุนการใช้จักรยาน ด้วยการร่วมมือออกประกาศเส้นทางจักรยานนำร่อง 3 เส้นทาง ซึ่งจนถึงขณะนี้ ผู้ว่าฯ เชียงใหม่ได้เปลี่ยนไปแล้ว 3 คนรวมทั้งผู้การตำรวจเชียงใหม่ก็เปลี่ยนไป 3 คนด้วยเช่นเดียวกัน ตำรวจเชียงใหม่เคยโต้แย้งเป็นหนังสือวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2550 ตอบหนังสือผู้ว่าฯ นายวิชัย ศรีขวัญ ลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ อย่างทันควันว่า...เส้นทางจักรยานนำร่องเป็นถนนที่แคบ และการให้จักรยานขับขี่สวนถนนทางเดียวได้(ในต่างประเทศใช้กันนาน 5-7 ปีแล้ว) นั้นไม่ปลอดภัย ก็ไม่เป็นความจริงแต่อย่างใดดังที่ได้อธิบายกันมาชัดเจนแล้ว และเมื่อวันจันทร์ที่ 21 กรกฎาคม 2551 ตำรวจเชียงใหม่ได้เสนอให้ อจร.ชม. พิจารณาอีกครั้งว่า การให้จักรยานสวนทางในถนนจราจรทางเดียวนั้นผิดกฎหมาย ซึ่งเป็นการให้ข้อมูลที่ไม่เป็นความจริงซ้ำอีก เพราะถ้าผิดกฎหมายแล้ว พ.ต.ท.ประหยัชย์ บุญศรี จะเสนอให้ทำเส้นทางจักรยานสวนถนนท่าแพไปสะพานนวรัฐในปี 2543 ได้อย่างไรเป็นประการแรก..ในการประชุมที่เทศบาลฯ ประมาณ 1 สัปดาห์ก่อนหน้านั้น ซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นและล้มเลิกไป เป็นเรื่องของขั้นตอนการทำทางจักรยานที่เร็วเกินไป เพราะวางแผนกันไว้ว่าจะประชาสัมพันธ์ให้คนรู้ล่วงหน้าก่อนหนึ่งเดือน ผู้ขับรถจากถนนข้างม่อยจึงออกจากซอยเข้าถนนท่าแพ มาเจอจักรยานนักท่องเที่ยวน้อยๆ อย่างคาดไม่ถึงและตกใจมาก จึงต้องโวยวายให้ผู้ว่าฯ ประหยัชย์สั่งยกเลิกไป และในปีนั้น พ.ต.ท.ประหยัชย์ บุญศรี ยังได้รับการยกย่องว่าเป็นข้าราชการตัวอย่างที่ดีของจังหวัดเชียงใหม่อีกด้วย ต่อไปนี้ขอยกเอาข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง มาให้ทุกฝ่ายได้ดูกัน

มาตรา 139 ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดที่เจ้าพนักงานจราจรเห็นว่า ถ้าได้ออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรแล้วจะเป็นการปลอดภัย และสะดวกในการจราจร ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศข้อบังคับ หรือระเบียบดังต่อไปนี้ (ได้ตัดบางข้อซึ่งไม่เกี่ยวข้องออกไปบ้าง)

- (7) กำหนดช่องหรือแนวทางเดินรถขึ้นและลง
- (8) กำหนดทางเดินรถทางเอกและทางเดินรถทางโท
- (9) กำหนดการจอดรถหรือที่จอดพักรถ

(10) กำหนดระเบียบการใช้ทางหรือช่องเดินรถสำหรับรถบางประเภท

15) ชีตเส้นหรือทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง หรือติดตั้งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายมาตรา 139 นี้ชี้ให้เห็นชัดเจน ว่าเจ้าพนักงานจราจร สามารถจะใช้ความในวงเล็บ 7, 8, 9, 10 และ 15 ในการกำหนดกฎจราจรหรือระบบจราจรสำหรับดูแลความปลอดภัยแก่ผู้ใช้จักรยานได้ แต่ต้องเป็นผู้มีวิสัยทัศน์ในการมองเห็นคุณประโยชน์ของการสนับสนุนส่งเสริมการใช้จักรยานสำหรับเมืองต่างๆ อย่างแท้จริง

เราขอถามว่า ตำรวจเชียงใหม่ ไม่อยากยอมรับการปฏิบัติหน้าที่ให้จักรยานสวนถนนจราจรทางเดียวได้อย่างเป็นทางการ..ใช่หรือไม่ เพราะอะไร เราขอบอกว่า..มันไม่ใช่สิทธิพิเศษของใคร โดยเฉพาะ ทุกคนไม่ว่าเชื้อชาติศาสนาใด ไม่ว่าเพศใด ไม่ว่ารวยหรือจน ถ้ามีวุฒิภาวะและขี่จักรยานในเส้นทางจักรยานนำร่องไม่ว่าจะราคาคันละ พันบาท หรือ สองแสนบาท รวมทั้งรถสามล้อถีบรับจ้างด้วย ก็จะได้รับสิทธิ์นี้เท่าเทียมกัน ซึ่งผู้ยึดติดกับค่านิยมในการมีและใช้รถยนต์ และไม่คิดจะใช้จักรยานเลย อาจจะตกใจไปบ้าง!!

ข้อต่อไปขอถามว่า การให้รถในบ้านเราขับขี่สวนขวาในถนนข้างมอียดตัดใหม่ ระหว่างถนนท่าแพ ผ่านวัดแสนฝาง ถึงถนนข้างมอียด ที่สี่แยกศรีนครพิงค์ เหมือนระบบจราจรในประเทศลาว ซึ่งมีอันตรายและสับสนกว่าการสวนซ้ายของจักรยานในเส้นทางจักรยานนำร่องเสียอีก ทำไมไม่ผิดกฎจราจรเล่า ? และอีกข้อที่ต้องถามก็คือ การปล่อยให้รถจอดได้ในช่องทางจักรยานถนนสายวัฒนธรรม เชียงใหม่-สันกำแพง ระหว่างเวลา 8 - 16 น. ผิดกฎจราจรในเรื่องการปล่อยให้จอดรถกีดขวางการจราจรของจักรยานใหม่ และเป็นอันตรายต่อผู้ใช้จักรยานใหม่ ดังนั้นตามที่ท่านอ้างว่าการให้จักรยานสวนทางได้ในเส้นทางจักรยานนำร่อง ซึ่งเฉพาะจักรยานจะขับขี่ชิดซ้ายสวนกับรถอื่นๆ เหมือนในถนนทั่วๆไปว่าผิดกฎจราจรนั้น เมื่อมองย้อนอดีตเทียบกับกรณีถนนท่าแพเมื่อปี 2543 แล้วเราจึงขอถามคนเชียงใหม่ที่คิดจะใช้จักรยานว่า ตำรวจอ้างข้อกฎหมายเช่นนี้ถูกต้องไหม? หรืออ้างขัดข้อง ตามอำเภอใจข้างๆคู่อะไร? เหมือนนิทานอีสปเรื่องวัวถูกกันทำไม่ให้กินหญ้าในราง อย่างไม่ตั้งใจหรือไม่

การที่ตำรวจเสนอจะให้ทำเส้นทางจักรยานให้วิ่งทางเดียวในเส้นทางนำร่อง ทำให้ผู้ใช้แรงของตน ต้องปั่นจักรยานเดินทางอ้อมกว่ารถเครื่องยนต์ ซึ่งเป็นการส่งเสริมให้เลิกใช้ มากกว่าส่งเสริมให้คนใช้จักรยานเพิ่มขึ้น ก่อนจะทำเช่นนั้น ขอให้ทุกฝ่ายตรงดูในถนนเจริญเมืองสักหน่อย ถ้าวันนี้ขี่จักรยานจากสะพานนวรัฐไปสถานีรถไฟแค่นั้นเอง..พรุ่งนี้ถึงจะกลับมาได้ เพราะแต่ละวันมันก็เป็นทางจักรยานไปทางเดียวนั่นเอง นอกจากนั้น ขอให้ดูตัวอย่างทางจักรยานทางเดียว ที่ เวียงกุมกาม และที่ อบต.ดอนแก้วด้วย จะเห็นชัดเลยว่า..มันเป็นทางจักรยานที่จำกัดสิทธิของผู้ใช้จักรยานมากกว่าส่งเสริมให้ใช้จักรยานเสียอีก..โดยไม่เฉลียวใจ เพราะแต่เดิม จักรยานยังวิ่งได้สองทาง แต่เมื่อทำทางจักรยานแล้วกลับวิ่งได้ทางเดียว และรถยนต์วิ่งได้สองทางเหมือนเดิม หากจักรยานขี่สวนมาและเกิดถูกรถยนต์เฉี่ยวชน ก็อาจจะกลายเป็นฝ่ายผิดเพราะขี่สวนมานอกทางจักรยาน ซึ่งดูแล้วสถานภาพจะแย่แ่กว่าเดิมอีกด้วย ซึ่งควรรีบแก้ไขทบทวน

2.4 ประโยชน์ของการเดินทางด้านจักรยาน

2.4.1 ช่วยให้ออนหลับสบายขึ้น การปั่นจักรยานตอนเช้าช่วยลดปัญหาการนอนไม่หลับ เพราะในตอนเช้าร่างกายจะรับแสงแดดตามเวลาที่ร่างกายควรได้รับ ระบบต่างๆ จะทำงานปกติและเป็นเวลา จึงทำให้เราอนหลับสบายมากขึ้น

2.4.2 พิทักษ์โลก พื้นที่ในการจอดรถยนต์หนึ่งคัน สามารถใช้จอดจักรยานได้กว่า 20 คัน อีกทั้งในการผลิตจักรยานหนึ่งคันน้อยกว่ากำลังการผลิตรถยนต์ถึงห้าเท่าจึงทำให้ลดมลพิษในการผลิต

2.4.3 ลดความอ้วน ช่วยเพิ่มอัตราการเผาผลาญไขมันส่วนเกินในร่างกาย แต่เราจะเรียกว่า “After Burner” ซึ่งเป็นการเผาผลาญหลังจากการปั่นจักรยานเสร็จแล้วประมาณ 2-3 ชั่วโมง ซึ่งเหล่านักปั่นจะใช้การออกกำลังกายเร็วและช้าสลับกันเพื่อให้เกิดการเผาผลาญได้ดี

2.4.4 สร้างมิตรภาพที่ดี เพราะสามารถชวนกันมาปั่นจักรยาน เพิ่มความสุขในการปั่นมากขึ้นและสามารถแลกเปลี่ยนความรู้กันในเรื่องการปั่นจักรยานและอุปกรณ์ที่เหมาะสมในการปั่น

2.4.5 ประหยัดค่าใช้จ่าย ช่วยลดค่าใช้จ่ายการเดินทางได้เพราะการเดินทางในแต่ละวันต้องเสียค่าใช้จ่ายไม่ว่าจะเป็นการนั่งรถโดยสารหรือการเติมน้ำมันรถยนต์ส่วนตัว

2.4.6 สุขภาพดี การปั่นจักรยานเป็นเหมือนการออกกำลังกายทำให้สุขภาพดีขึ้นเพราะการปั่นช่วยพัฒนาระบบ

การใช้จักรยานเป็นทางเลือกในการแก้ปัญหาจราจรมลพิษและพลังงาน สสส.และชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย รวมถึงภาคีที่เกี่ยวข้องร่วมผลักดันนโยบายกฎหมาย กลไก และโครงสร้างที่ส่งเสริม สนับสนุน เอื้ออำนวยต่อการเดิน และการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน พร้อมกับการเปลี่ยนค่านิยมพฤติกรรมของคนไทยทั่วไปให้เดินและใช้จักรยานอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงการใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่เมือง (ชมรมภัส วังอินทร์ : 2560)

ครั้งนี้ขอสรุปว่า เส้นทางจักรยานนาร่อง 3 เส้นนั้น มีการพิจารณายุทธศาสตร์แล้วหลายด้าน และมีตัวอย่างที่ได้ผลดีมาแล้วในหลายประเทศ เราควรทดลองทำเพื่อเป็นต้นแบบทดลองดูโดยไม่ชักช้า แน่นนอนละ..มันคงไม่สมบูรณ์เต็มร้อยเมื่อเริ่มต้น หรือมีจุดอ่อนบ้าง แต่มีจุดแข็งอยู่มาก หากติดตามผลอย่างใกล้ชิดหลังลงมือเปิดเส้นทาง แล้วแก้ไขปรับปรุง มันจะดีขึ้นเรื่อยๆ เป็นผลงานของคนทั้งเมืองเชียงใหม่ ที่ช่วยกันทำ ร่วมกันศึกษาโดยการปฏิบัติ และร่วมกันทำให้ดียิ่งขึ้นด้วยกัน ก่อนเอาไปใช้ขยายผลต่อไป

3. กรณีศึกษาการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัย

ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง การเดินทางในเมืองสามารถทำได้หลายรูปแบบด้วยกัน เช่น การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว รถจักรยานยนต์ รถขนส่งสาธารณะ จักรยาน และการเดิน เป็นต้น การเลือกรูปแบบการเดินทางจะขึ้นอยู่กับความสะดวกและความเหมาะสมของแต่ละบุคคล โดยรูปแบบการเดินทางจะถูกกำหนดจากปัจจัยต่างๆ เช่น รายได้ของ

ครอบครัว การครอบครองพาหนะ ค่านิยมของสังคมนั้นๆ รูปแบบของเมือง ระยะทางจากจุดเริ่มต้น ไปถึงที่หมาย จำนวนครั้งในการเปลี่ยนโหมดการเดินทาง และความรู้สึกในด้านความปลอดภัย เป็นต้น (Mcfadden, 1976 อ้างถึงใน สมบัติ, 2542) ซึ่งหากต้องการกำหนดหรือปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางในพื้นที่นั้นๆ ต้องมีการปรับสภาพแวดล้อมให้เหมาะสมกับรูปแบบการเดินทางที่ต้องการให้มีการใช้ ก็จะสามารถทำให้ผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่หันมาเลือกรูปแบบการเดินทางที่กำหนดไว้ได้ เช่น การเพิ่มความหนาแน่นของเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน รวมถึงการพัฒนาพื้นที่เพื่อที่จะส่งเสริมให้มีการเดินและการใช้จักรยานมากขึ้น เป็นต้น (Kenneth Joh,2009; Lei et al., 2012; Maat et al., 2005)

นอกจากนั้นยังมีทัศนคติที่มีผลต่อพฤติกรรมการเดินทาง การเลือกรูปแบบการเดินทางที่แตกต่างกันของแต่ละบุคคล พฤติกรรมการเดินทางที่เกิดจากความเคยชิน และในการศึกษายังพบปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้จักรยานในการเดินทางด้าน ได้แก่ ปัจจัยด้านนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการใช้จักรยาน รวมถึงการกำหนดนโยบายที่เพิ่มประสิทธิภาพการใช้จักรยาน เช่น การจัดการด้านจราจร เป็นต้น

โดยผลที่ได้จากการศึกษาจะเป็นข้อมูลในการสร้างแนวทางส่งเสริมการเดินทางโดยใช้จักรยานในเขตเมืองขอนแก่น เพื่อนำไปสู่การวางแผนส่งเสริมและสนับสนุนการใช้จักรยานในการเดินทางที่เหมาะสมกับเมืองขอนแก่นและเสนอแนะแนวทางการพัฒนาเส้นทางจักรยานที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

พฤติกรรมการใช้จักรยานในการเดินทาง

พฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างทั้งผู้ใช้จักรยานพบว่า พฤติกรรมการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆโดยส่วนใหญ่จะมีระยะการเดินทางที่มวลอยู่ระหว่าง 4-6 กิโลเมตรจากบ้านหรือที่พักอาศัย สถานที่ที่มีการเดินทางไปโดยใช้จักรยานมากที่สุด คือตลาดหรือร้านค้า ระยะทางส่วนใหญ่ คือประมาณ 4 กิโลเมตร รองลงมาคือ เดินทางไปบ้านคนรู้จักระยะทาง ประมาณ 6 กิโลเมตร (ตาราง)

ตารางที่ 2.1 แสดงพฤติกรรมการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ของผู้ใช้จักรยานในการเดินทางในเขตเมืองขอนแก่น

อันดับ	เป้าหมายของการเดินทาง	ระยะการเดินทางไกลที่สุดต่อ 1 เทียว /คน					รวม (คน)
		≤4 กม.	6 กม.	8 กม.	10 กม.	>10 กม.	
1	ตลาด / ซื้ของ	95	55	18	13	9	154
2	บ้านคนรู้จัก	37	39	16	11	7	110
3	สวนสาธารณะ	24	45	16	9	10	104
รวม (คน)		159	241	97	63	54	

จากกรณีศึกษาเรื่องการศึกษานโยบายในการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยนเรศวร พบว่างานวิจัยนี้ได้ทำงานวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นเพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไข เพื่อนิสิตและบุคลากร ภายในมหาวิทยาลัยนเรศวร และจากผลการวิจัยข้างต้น จะเห็นว่า ปัญหาและอุปสรรคของการ เดินทางด้วยจักรยานนเรศวร ได้แก่ การขาดร่มเงา เส้นทางจักรยานมีลักษณะไม่สนับสนุนให้เกิดการใช้ งาน (การขาดความตระหนักความสำคัญของการใช้จักรยาน) การขาดแคลนจุดจอดจักรยานที่มี ประสิทธิภาพ (คาบเกี่ยวระหว่างพื้นที่สำหรับจักรยานและรถจักรยานยนต์) ที่สำคัญอีกประการหนึ่ง จุดบริการจักรยานให้ยืมมีจุดเดียว

เนื่องด้วยนโยบายการส่งเสริมการเป็นมหาวิทยาลัยสีเขียวของทางมหาวิทยาลัยนเรศวรเอง เป็นนโยบายที่ดีแต่ขาดความคิดเห็น ความต้องการของนิสิต บุคลากร จึงทำให้ความต้องการของทาง มหาวิทยาลัยไม่สอดคล้องต่อความต้องการของกลุ่มเป้าหมายจึงมีเหตุให้เกิดความไม่พอใจ อย่างกรณี ที่ทางมหาวิทยาลัยออกนโยบายออกมา ทำให้เกิดเสียงวิพากษ์วิจารณ์ออกมาทั้งในแง่ลบ และบวก เพราะเงื่อนไข หรือนโยบายที่ออกมาไม่สอดคล้องกับความเป็นจริง

4. เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

นนทา เบญจศิลารักษ์ (2540) ได้รวบรวมคุณประโยชน์ของการใช้จักรยานไว้ ดังนี้ 1) จักรยานมีความปลอดภัยทั้งต่อผู้ขับขี่และคนข้างเคียง 2) รถจักรยานเป็นเทคโนโลยีสะอาด ไม่สร้างมลพิษ ไม่เป็นภัยต่อสิ่งแวดล้อม 3) รถจักรยานกินพื้นที่น้อยกว่ารถยนต์หนึ่งคัน โดยเฉลี่ยครองพื้นที่บนถนน ที่รถจักรยานสามารถจอดได้ถึง 8 คัน 4) รถจักรยานช่วยแก้ปัญหาจราจรติดเพราะลดปริมาณรถยนต์บนท้องถนน 5) รถจักรยานช่วยให้ผู้ขับขี่ได้ออกกำลังกายเป็นผลดีต่อสุขภาพ นอกจากนี้ยังทำให้ผู้ขับขี่ได้ใกล้ชิดกับธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นผลดีต่อร่างกายและจิตใจ 6) รถจักรยานทำให้คนเห็นคุณค่าของชุมชน สถาปัตยกรรมและวิถีชีวิตของชุมชนได้เห็นปัญหาต่าง ๆ ของชุมชนอย่างใกล้ชิด เสริมคุณธรรมในการไม่สร้างความเสียหายให้แก่สิ่งแวดล้อมสร้างความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดระหว่างคนกับชุมชน ได้ออกกำลังกาย ประหยัด และไม่ฟุ้งเฟ้อ 7) รถจักรยานไม่ต้องอาศัยเทคโนโลยีที่สลับซับซ้อน ต้นทุนการผลิตไม่สูง ไม่สิ้นเปลือง

Lowe (1989) ได้เสนอแนวคิดของ A.Wilmlink ในการใช้จักรยานเพื่อลดปัญหาจราจรไว้ใน การประชุมเมืองจักรยาน (Velo-City Conference, 1987) ว่ารัฐบาลเนเธอร์แลนด์ ได้เล็งเห็นว่า การส่งเสริมให้ใช้จักรยานนั้น ไม่เพียงแต่ช่วยทำให้สิ่งแวดล้อมในเขตเมืองดีขึ้น ยังช่วยขยายภาคการขนส่ง โดยไม่ต้องขยายพื้นที่ศูนย์กลางของเมืองเพื่อสร้างถนนหรือที่จอดรถ ซึ่งจะเป็นการคุกคามพื้นที่ในเขตเมืองเก่า และไม่ต้องใช้งบประมาณจำนวนมากแต่อย่างใด ในช่วงปี 1975 ถึง 1985 รัฐบาลใช้งบประมาณจำนวน 230 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อสร้างทางจักรยานและที่จอดรถจักรยานและขยายพื้นที่เพื่อให้เข้าถึงสถานีรถไฟได้สะดวก ซึ่งงบประมาณในการก่อสร้างถนนนั้นลดลงในต้นคริสต์ทศวรรษที่ 18 เงินงบประมาณที่ใช้ในโครงการจักรยานสูงสุดนั้นคิดเป็นเงินเพียง 10% ของค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างถนน

ธงชัย พรรณสวัสดิ์ (2536) ได้กล่าวถึงการใช้จักรยานกับประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมว่า 1) รถจักรยาน ไม่มีการเผาไหม้ใด ๆ ไม่มีควัน ไม่มีเขม่า ไม่มีก๊าซพิษให้เป็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม. 2) รถจักรยานมีส่วนประกอบชิ้นส่วนน้อยเมื่อเทียบกับยานพาหนะอื่น กระบวนการผลิตรถจักรยานจึงมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าถือได้ว่าเป็นเทคโนโลยีที่สะอาดกว่า 3) ยานยนต์อื่นต้องใช้น้ำมันหล่อลื่นมาก เนื่องจากมีส่วนที่เคลื่อนไหวมาก น้ำมันหล่อลื่นเหล่านี้หลังการใช้งานแล้วต้องระบายทิ้งซึ่งยากต่อการบำบัดและเป็นปัญหาต่อสิ่งแวดล้อม 4) เสียงจากการขับเคลื่อนของรถจักรยานน้อยมากหรือเกือบไม่มีเลย ทำให้ไม่เกิดมลภาวะทางเสียงให้เป็นที่เดือดร้อนแก่สังคม 5) ความร้อนที่เกิดจากการเผาไหม้ของเครื่องยนต์ปริมาณมหาศาลที่ติดขัดอยู่บนท้องถนน มีผลทำให้อุณหภูมิเฉลี่ยของบริเวณนั้นเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งรถจักรยานไม่ก่อให้เกิดปัญหานี้เลย 6) ยานยนต์ทุกชนิดต้องใช้เชื้อเพลิง การเผาผลาญเชื้อเพลิงอย่างไม่มีขอบเขต ทำให้ต้องค้นหาเชื้อเพลิงและแหล่งพลังงานมาให้เพียงพอกับความ需求和มาทดแทนพลังงานเก่าที่กำลังหมดไป หากหันมาใช้พลังงานจากถ่านหินก่อให้เกิดปัญหาหมอกพิษทางอากาศ ฝนกรด และมีจำนวนจำกัดเช่นเดียวกัน ส่วนการใช้พลังงานนิวเคลียร์ก็ยังคงเป็นที่ถกเถียงกันเรื่องความปลอดภัย รถจักรยานเป็นยานพาหนะที่ใช้พลังงานกล้ามเนื้อของผู้ขับขี่เอง จึงไม่จำเป็นต้องใช้พลังงานจากแหล่งอื่นมาทำให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

Wicaksono, Sulistio and Indriastuti. (2013: Abstract) ได้ทำการศึกษาแบบจำลองพฤติกรรมของผู้ใช้จักรยานในอินโดนีเซีย : กรณีศึกษาในพื้นที่มะลางโดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาคือ ศึกษาลักษณะทั่วไปของผู้ใช้จักรยาน และศึกษาลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยาน โดยใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลจากการเก็บแบบสอบถาม การวิเคราะห์ข้อมูลนี้ได้ทำการศึกษาเชิงพรรณนา และการศึกษาแบบจำลองโดยวิธีวิเคราะห์แบบโลจิท พฤติกรรมทั่วไปของผู้ใช้จักรยาน ซึ่งได้ศึกษาถึงลักษณะทั่วไปของผู้ใช้จักรยาน ได้แก่ เพศ ระดับการศึกษา รายได้ จำนวนจักรยาน และวัตถุประสงค์ของการใช้จักรยาน

อนุ เนินหาด. (2543: บทคัดย่อ) ทำการศึกษาการประเมินผลโครงการจักรยานวันอาทิตย์ เชียงใหม่ โดยมีวัตถุประสงค์คือ เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ในการเข้าร่วมโครงการ ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าได้แก่ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ในปี พ.ศ. 2542 กลุ่มตัวอย่างจำนวน 339 คน โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่มคือกลุ่มประชาชนทั่วไปที่ไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมขี่จักรยานวันอาทิตย์ และกลุ่มประชาชนที่เคยเข้าร่วมกิจกรรมขี่จักรยานในอาทิตย์ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือแบบสอบถาม ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่มีต่อการใช้จักรยานมากที่สุดคือ ปัจจัยด้านสุขภาพ ซึ่งอยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมาคือ ปัจจัยด้านความปลอดภัย ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคม ปัจจัยด้านการประชาสัมพันธ์และการกำหนดวัน เวลา สถานที่ ปัจจัยด้านงบประมาณ ซึ่งอยู่ในระดับมาก และปัจจัยส่วนบุคคล อยู่ในระดับ พอสมควร นอกจากนี้ยังได้ศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคของการใช้จักรยานในเชียงใหม่ ซึ่งได้แก่ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่น ปัญหาหมอกพิษ การไม่มีทางจักรยานตามท้องถนน ความแออัด

ของจราจรบนท้องถนนในเมือง และการรู้สึกไม่มีความปลอดภัยในสุขภาพ และการดูแลรักษาเมื่อจอดในที่สาธารณะ

สมนึก แก้ววิไล. (2552: บทคัดย่อ) ได้ทำการวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการออกกำลังกายของนักศึกษาระดับปริญญาตรีมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ นักศึกษาระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร ปีการศึกษา 2551 จำนวน 600 คน ซึ่งได้มาจากการคำนวณหาขนาดของตัวอย่างจากสูตรของยามานะ และใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบทดสอบและแบบสอบถามชนิดคำถามแบบปิด (Closed Response Questions)



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย และสถานที่ทำการทดลอง/เก็บข้อมูล (อย่างละเอียดตามขั้นตอนการวิจัย)
การวิจัยเรื่อง แนวทางส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ผู้วิจัยได้กำหนด
วิธีดำเนินการวิจัย แบ่งออกเป็น 3 ระยะ คือ

ระยะที่ 1 ศึกษาลักษณะการเดินทางในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามมหาสารคาม

ระยะที่ 2 วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการเดินทางด้วยจักรยานในมหาวิทยาลัย
ราชภัฏมหาสารคาม

ระยะที่ 3 นำเสนอแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏ
มหาสารคาม

รายละเอียดของแต่ละระยะมีดังนี้

ระยะที่ 1 ศึกษาลักษณะการเดินทางในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

1. คำถามการวิจัย

ลักษณะการเดินทางในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม มีอะไรบ้าง

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาศึกษาลักษณะการเดินทางในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

3. เป้าหมายการวิจัย

ลักษณะการเดินทางในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

4. กลุ่มเป้าหมายที่ทำการวิจัย

4.1 ประชากร ได้แก่ อาจารย์ บุคลากร และนักศึกษา ในมหาวิทยาลัยราชภัฏ
มหาสารคาม จำนวน 20,496 คน

4.2 กลุ่มตัวอย่าง ได้ทำการสุ่มอย่างง่าย เพื่อทำการศึกษา จำนวน 835 คน

ตารางที่ 3.1 กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มเป้าหมาย	ประชากร	กลุ่มตัวอย่าง	หมายเหตุ
อาจารย์	642	246	สูตรการคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่าง ของ Yamanae $n = \frac{N}{1+Ne^2}$
บุคลากร	389	197	
นักศึกษา	19,465	392	
รวม	20,496	835	

5. ตัวแปรที่ทำการวิจัย

ลักษณะการเดินทาง ประกอบด้วย 1) ระบบถนน 2) รูปแบบการขนส่งในมหาวิทยาลัย

6. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

แบบบันทึกการสำรวจ

7. สถานที่ทำการวิจัย

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

8. ระยะเวลาที่ทำการวิจัย

เดือน ตุลาคม 2557 ถึง เดือน ธันวาคม 2557

9. วิธีดำเนินการวิจัย

9.1 ศึกษาเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับลักษณะการเดินทาง ตลอดจนบริบทของมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

9.2 วิเคราะห์ และสังเคราะห์ เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ตัวแปรที่จะทำการศึกษา หรือเป็นกรอบในการสร้างเครื่องมือเพื่อทำการศึกษาต่อไป (รายละเอียดตามข้อ 5) เป็นกรอบในการศึกษาครั้งนี้

9.3 สร้างเครื่องมือการวิจัย ประกอบด้วย

แบบสอบถามการสำรวจ

9.4 หาคุณภาพของเครื่องมือ โดยแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 คน เพื่อตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ จากนั้นปรับปรุงเครื่องมือตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ

9.5 เก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลเชิงคุณภาพ ได้จากการสำรวจสภาพปัจจุบันในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

9.6 วิเคราะห์ข้อมูล ตามตัวแปรที่ทำการศึกษา

9.7 ทำการแปลผล สรุปและเขียนรายงานการวิจัยในระยะที่ 1

10. ผลลัพธ์ ได้ทราบลักษณะการเดินทางในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

ระยะที่ 2 วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการเดินทางด้วยจักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

1. คำถามการวิจัย

ปัญหาและอุปสรรคของการเดินทางด้วยจักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏ
มหาสารคาม มีอะไรบ้าง

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการเดินทางด้วยจักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏ
มหาสารคาม

3. เป้าหมายการวิจัย

ปัญหาและอุปสรรคของการเดินทางด้วยจักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏ
มหาสารคาม

4. กลุ่มเป้าหมายที่ทำการวิจัย

เป็นกลุ่มเป้าหมายเดียวกันกับระยะที่ 1

5. ตัวแปรที่ทำการวิจัย

เป็นตัวแปรที่ทำการวิจัยเดียวกันกับระยะที่ 2

6. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

6.1 แบบสอบถาม

6.2 แบบบันทึกสัมภาษณ์

7. สถานที่ทำการวิจัย

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

8. ระยะเวลาที่ทำการวิจัย

ระหว่าง เดือน เมษายน 2558 ถึง เดือน มิถุนายน 2558

9. วิธีดำเนินการวิจัย

9.1 ศึกษาเอกสารเกี่ยวกับการเดินทางด้วยจักรยานในมหาวิทยาลัย

9.2 วิเคราะห์ และสังเคราะห์ เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ตัวแปรที่จะ
ทำการศึกษา หรือเป็นกรอบในการสร้างเครื่องมือเพื่อทำการศึกษาต่อไป (รายละเอียดตามข้อ 5) เป็น
กรอบในการศึกษาครั้งนี้

9.3 สร้างเครื่องมือการวิจัย ประกอบด้วย

9.3.1 แบบสอบถาม มีลักษณะเป็นแบบประเมินค่า (Rating Scale) 5 ระดับ คือ
แบบสอบถาม เพื่อสอบถามปัญหาและอุปสรรคของการเดินทางด้วยจักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏ
มหาสารคาม โดยใช้ขั้นตอนการทำวิจัยเป็นกรอบในการสร้างเครื่องมือ

9.3.2 แบบสัมภาษณ์ เพื่อวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการเดินทางด้วยจักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

9.4 หากคุณภาพของเครื่องมือ โดยแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 คน เพื่อตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ โดยพิจารณาค่าความสอดคล้อง (IOC: Index of Item-Objective Congruence) จากนั้นปรับปรุงเครื่องมือตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ

9.5 เก็บรวบรวมข้อมูล

9.5.1 ข้อมูลเชิงปริมาณ ศึกษาคิดเห็นต่อการเดินทางด้วยจักรยาน ผู้วิจัยส่งแบบสอบถามไปยังกลุ่มเป้าหมายที่ทำการศึกษา เพื่อขอความร่วมมือให้กรอกข้อมูลในแบบสอบถามแล้วส่งกลับคืนไปยังผู้วิจัย

9.5.2 ข้อมูลเชิงคุณภาพ ได้จากการสัมภาษณ์ (Interview) กลุ่มตัวอย่าง

9.6 วิเคราะห์ข้อมูล คำนวณหาค่าเฉลี่ย (Mean) กำหนดเกณฑ์ในการแปลผล เพื่อศึกษาคิดเห็นต่อการเดินทางด้วยจักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม สำหรับข้อมูลเชิงปริมาณผู้วิจัย ได้กำหนดเกณฑ์การในการแปลผลไว้ดังนี้ (สุภางค์ จันทวานิช (2553: 129)

4.50 – 5.00 คะแนน หมายความว่า มีความคิดเห็นสอดคล้องมากที่สุด

3.51 – 4.50 คะแนน หมายความว่า มีความคิดเห็นสอดคล้องมาก

2.51 – 3.50 คะแนน หมายความว่า มีความคิดเห็นสอดคล้องปานกลาง

1.51 – 2.50 คะแนน หมายความว่า มีความคิดเห็นสอดคล้องน้อย

1.00 – 1.50 คะแนน หมายความว่า มีความคิดเห็นสอดคล้องน้อยที่สุด

9.7 ทำการแปลผล สรุปและเขียนรายงานการวิจัยในระยะที่ 3

10. ผลลัพธ์ ได้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคของการเดินทางด้วยจักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

ระยะที่ 3 นำเสนอแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

1. คำถามการวิจัย

แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามที่มีความเหมาะสม เป็นอย่างไร

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อนำเสนอแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

3. เป้าหมายการวิจัย

แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

4. กลุ่มเป้าหมายที่ทำการวิจัย

4.1 กลุ่มผู้เชี่ยวชาญ ประกอบด้วยบุคคลสำคัญที่มีความเชี่ยวชาญ หรือประสบการณ์ ทางด้านการส่งเสริมการใช้จักรยาน หรือฝ่ายอาคารสถานที่ จำนวน 5 คน โดยประมาณ

4.2 กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) เป็นประชาคมชาวราชภัฏมหาสารคาม ประกอบด้วย ตัวแทนของฝ่ายต่างๆ ได้แก่ ฝ่ายบริหาร ฝ่ายคณาจารย์ ฝ่ายสนับสนุน ฝ่ายนักศึกษา และ ฝ่ายชุมชน จำนวน 40 คน ที่ผู้วิจัยประสานขอความร่วมมือ เพื่อทำการประชาพิจารณ์แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

5. ตัวแปรที่ทำการวิจัย

แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

ประกอบด้วย 1) รมรงค์ประชาสัมพันธ์การใช้จักรยาน 2) จัดหาจักรยานสาธารณะให้เช่า/ยืม 3) เพิ่มเส้นทางจักรยานให้ครอบคลุม 4) ตั้งหน่วยงาน/ชมรม ในการดูแล ซ่อมบำรุง จักรยาน 5) ในสิทธิพิเศษสำหรับคนที่ปั่นจักรยาน 6) จัดทำที่จอดจักรยานให้ปลอดภัยและใกล้อาคารเรียน

6. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

6.1 แบบบันทึกการประชุมเชิงปฏิบัติการ (workshop)

6.2 แบบบันทึกการประชาพิจารณ์ (public hearing)

7. สถานที่ทำการวิจัย

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASAKHAM UNIVERSITY

8. ระยะเวลาที่ทำการวิจัย

ระหว่าง ระหว่าง เดือน กรกฎาคม 2558 ถึง เดือน กันยายน 2558

9. วิธีดำเนินการวิจัย

9.1 ทำการเชิญผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 คน มาทำการประชุมเชิงปฏิบัติการ (workshop) เพื่อทำการร่างแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

9.2 กำหนดประชากร/กลุ่มตัวอย่าง ที่ทำการศึกษาโดยใช้แบบประเมินแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม รายละเอียดของประชากร/กลุ่มตัวอย่าง ได้เสนอไว้ในข้อ 4.2 ข้างต้น

9.3.1 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณจากแบบประเมิน มีวิธีดำเนินการวิเคราะห์ ดังนี้

1) ใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา สำหรับข้อมูลที่ได้จากการถอดเทปบันทึก ดำเนินการตามกระบวนการวิเคราะห์เนื้อหาโดยยึดหลักเกณฑ์ความสอดคล้องของข้อมูลเป็นสำคัญ

2) ใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลแบบสร้างข้อสรุปโดยการวิเคราะห์แบบอุปนัย (Analytic Induction) ซึ่งเป็นการตีความสร้างข้อสรุปจากข้อมูลต่างๆ ที่รวบรวมมาได้ โดยแยกประเด็นตามองค์ประกอบที่กำหนดไว้

9.4 สรุป และเขียนรายงานการวิจัยในระยะที่ 3

10. ผลลัพธ์

แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ที่มีความเหมาะสม



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

บทที่ 4

ผลการดำเนินงานวิจัย

ผลการวิจัยเรื่องแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ซึ่งผลการวิจัยสามารถแบ่งออกได้ดังนี้

1. ผลการศึกษาลักษณะการเดินทางในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ซึ่งในการศึกษาข้อมูลนี้ผู้วิจัยเริ่มจากการสำรวจลักษณะทางกายภาพโดยรวมรวมถึงลักษณะพฤติกรรมของนักศึกษาส่วนใหญ่ บุคลากร และอาจารย์ พบว่ามีลักษณะการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 82 เดินทางโดยรถยนต์ ร้อยละ 13 เดินทางโดยรถจักรยาน ร้อยละ 4 และด้วยวิธีการเดิน ร้อยละ 1 เมื่อเราได้ข้อมูลดังกล่าวแล้วจึงอยากที่จะส่งเสริมการเดินทางโดยใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏต่อไป

2. ผลการศึกษาการวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการเดินทางด้วยจักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 835 คน ได้จากแบบสอบถาม มี 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถาม

เป็นเพศชาย ร้อยละ 62 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 38 อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม น้อยกว่า 25 ปี ร้อยละ 47 อายุ 26 ถึง 35 ปี ร้อยละ 10 อายุ 36 ถึง 45 ปี ร้อยละ 33 อายุ 45 ปีขึ้นไป ร้อยละ 10 มีระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม กำลังศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 47 ศึกษาในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 15 ศึกษาในระดับปริญญาโท ร้อยละ 23 และศึกษาในระดับปริญญาเอก ร้อยละ 15 ส่วนตำแหน่งของผู้ที่ตอบแบบสอบถามได้แจกแจงตามกลุ่มตัวอย่าง โดยมีตำแหน่งอาจารย์ ร้อยละ 29 บุคลากร ร้อยละ 24 และนักศึกษาร้อยละ 47

ตอนที่ 2 ระดับปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติต่อการเดินทางด้วยจักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

ระดับปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติต่อการเดินทางด้วยจักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม มีจำนวนทั้งหมด 11 หัวข้อ ดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 ตารางแสดงระดับปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติต่อการเดินทางด้วยจักรยาน

ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติต่อการเดินทางด้วยจักรยาน	\bar{x}	S.D.
1. สภาพพื้นผิวถนน	4.32	0.80
2. เส้นทางคับแคบไม่ปลอดภัย	4.14	0.95
3. ไม่มีเพื่อนใช้จักรยาน	4.28	0.78

4. ร้อน/เปียกฝน	4.28	0.84
5. ไม่มีที่จอดจักรยาน	4.10	0.92
6. เส้นทางจักรยานไม่เชื่อมกับอาคารเรียน	4.17	0.92
7. ระยะทางในการเดินทางไกล	4.20	0.92
8. เป็นภาระ (กลัวหาย)	4.16	0.97
9. งบประมาณในการซื้อจักรยาน	4.18	0.79
10. บริการเช่าจักรยานในมหาวิทยาลัย	4.22	0.97
11. หน่วยซ่อม บำรุงจักรยาน	4.30	0.85
รวม	4.21	0.07

จากตารางที่ 4.1 พบว่า หัวข้อที่เป็นปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติต่อการเดินทางด้วยจักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามโดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย 3 ลำดับแรก ได้แก่ 1) สภาพพื้นผิวถนน มีค่าเฉลี่ย 4.32 2) หน่วยซ่อมบำรุงจักรยาน มีค่าเฉลี่ย 4.30 และ 3) ไม่มีเพื่อนใช้จักรยาน และร้อน/เปียกฝน มีค่าเฉลี่ย 4.28 ตามลำดับ

3. ผลการศึกษาแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม โดยการนำปัญหาและอุปสรรคในระยะที่ 2 มาวิเคราะห์เพื่อร่างแนวทางโดยผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 40 คน มีแนวทางจำนวนทั้งหมด 6 แนวทาง ประกอบไปด้วย 1) รมรงค์ประชาสัมพันธ์การใช้จักรยาน 2) จัดหาจักรยานสาธารณะให้เช่า/ยืม 3) เพิ่มเส้นทางจักรยานให้ครอบคลุม 4) ตั้งหน่วยงาน/ชมรม ในการดูแล ซ่อมบำรุงจักรยาน 5) ให้สิทธิพิเศษสำหรับคนที่ปั่นจักรยาน และ 6) จัดทำที่จอดจักรยานให้ปลอดภัยและใกล้อาคารเรียน จากนั้นได้นำทั้ง 6 แนวทางที่ร่างขึ้นประเมินแนวทางโดยใช้แบบประเมินว่าแนวทางมีความเหมาะสม (Propriety) มีความถูกต้องตามหลักวิชาการ (Accuracy) มีความเป็นไปได้ (Feasibility) และมีประโยชน์ (Utility) ซึ่งมีผลการประเมินดัง ตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 แบบประเมิน แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

ประเด็นยุทธศาสตร์	Propriety	Accuracy	Feasibility	Utility
1. รมรงค์ประชาสัมพันธ์การใช้จักรยาน	88	93	80	98
2. จัดหาจักรยานสาธารณะให้เช่า/ยืม	90	88	75	93
3. เพิ่มเส้นทางจักรยานให้ครอบคลุม	93	93	78	95
4. ตั้งหน่วยงาน/ชมรม ในการดูแล ซ่อมบำรุง จักรยาน	85	90	88	95
5. ให้สิทธิพิเศษสำหรับคนที่ปั่นจักรยาน	88	90	78	98
6. จัดทำที่จอดจักรยานให้ปลอดภัยและใกล้อาคารเรียน	93	93	85	93

จากตารางการประเมินแนวทางข้างต้น พบว่าแนวทางที่มีความเหมาะสม (Propriety) มากที่สุด 3 ลำดับแรก คือ 1) เพิ่มเส้นทางจักรยานให้ครอบคลุม และจัดทำที่จอดจักรยานให้ปลอดภัย และใกล้อาคารเรียน ร้อยละ 93 2) จัดหาจักรยานสาธารณะให้เช่า/ยืม ร้อยละ 90 และ 3) รณรงค์ประชาสัมพันธ์การใช้จักรยาน และให้สิทธิพิเศษสำหรับคนที่ปั่นจักรยาน 88 ส่วนการประเมินด้านมีความถูกต้องตามหลักวิชาการ (Accuracy) เรียงลำดับมากไปหาน้อย 3 ลำดับแรก คือ 1) รณรงค์ประชาสัมพันธ์การใช้จักรยาน เพิ่มเส้นทางจักรยานให้ครอบคลุม และจะทำที่จอดจักรยานให้ปลอดภัยและใกล้อาคารเรียนร้อยละ 93 2) ตั้งหน่วยงาน/ชมรม ในการดูแลซ่อมบำรุงจักรยาน และให้สิทธิพิเศษสำหรับคนที่ปั่นจักรยาน ร้อยละ 90 3) จัดหาจักรยานสาธารณะให้เช่า/ยืม ร้อยละ 88 ส่วนการประเมินในเรื่องของความเป็นไปได้ (Feasibility) 3 ลำดับแรกจากมากไปหาน้อย คือ 1) ตั้งหน่วยงาน/ชมรม ในการดูแลซ่อมบำรุงจักรยาน ร้อยละ 88 2) จัดทำที่จอดจักรยานให้ปลอดภัยและใกล้อาคารเรียน ร้อยละ 85 และ 3) รณรงค์ประชาสัมพันธ์การใช้จักรยาน ร้อยละ 80 ส่วนการประเมินด้านสุดท้ายคือการประเมินแนวทางด้านการมีประโยชน์ (Utility) โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย 3 ลำดับแรก คือ 1) รณรงค์ประชาสัมพันธ์การใช้จักรยาน และให้สิทธิพิเศษสำหรับคนที่ปั่นจักรยาน ร้อยละ 98 2) เพิ่มเส้นทางจักรยานให้ครอบคลุม และตั้งหน่วยงาน/ชมรม ในการดูแลซ่อมบำรุงจักรยาน ร้อยละ 95 และ 3) จัดหาจักรยานสาธารณะให้เช่า/ยืม และจะทำที่จอดจักรยานให้ปลอดภัยและใกล้อาคารเรียน ร้อยละ 93

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ ดังนี้ 1) เพื่อศึกษาลักษณะการเดินทางในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม 2) เพื่อวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการเดินทางด้วยจักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม 3) เพื่อนำเสนอแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

ผู้วิจัยได้ใช้เครื่องมือในการศึกษาซึ่งแบ่งเป็นระยะในการศึกษาได้เครื่องมือ ดังนี้ ระยะที่ 1 ใช้แบบสำรวจลักษณะการเดินทางในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ระยะที่ 2 ใช้แบบสอบถามปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติต่อการเดินทางด้วยจักรยาน ระยะที่ 3 ใช้แบบประเมินแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ทำให้ได้ผลวิจัยตามวัตถุประสงค์ดังนี้

ศึกษาลักษณะการเดินทางในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ซึ่งในการศึกษาข้อมูลนี้ผู้วิจัยเริ่มจากการสำรวจลักษณะทางกายภาพโดยรวมรวมถึงลักษณะพฤติกรรมของนักศึกษาส่วนใหญ่ บุคลากร และอาจารย์ พบว่ามีลักษณะการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 82 เดินทางโดยรถยนต์ ร้อยละ 13 เดินทางโดยรถจักรยาน ร้อยละ 4 และด้วยวิธีการเดิน ร้อยละ 1

ศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติต่อการเดินทางด้วยจักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามโดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย 3 ลำดับแรก ได้แก่ 1) สภาพพื้นผิวถนน มีค่าเฉลี่ย 4.32 2) หน่วยซ่อมบำรุงจักรยาน มีค่าเฉลี่ย 4.30 และ 3) ไม่มีเพื่อนใช้จักรยาน และร้อน/เปียกฝน มีค่าเฉลี่ย 4.28 ตามลำดับ

ศึกษาแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม โดยการนำปัญหาและอุปสรรคในระยะที่ 2 มาวิเคราะห์เพื่อร่างแนวทางโดยผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 40 คน มีแนวทางจำนวนทั้งหมด 6 แนวทาง ประกอบไปด้วย 1) รณรงค์ประชาสัมพันธ์การใช้จักรยาน 2) จัดหาจักรยานสาธารณะให้เช่าฟรี 3) เพิ่มเส้นทางจักรยานให้ครอบคลุม 4) ตั้งหน่วยงาน/ชมรม ในการดูแล ซ่อมบำรุงจักรยาน 5) ให้สิทธิพิเศษสำหรับคนที่ปั่นจักรยาน และ 6) จัดทำที่จอดจักรยานให้ปลอดภัยและใกล้อาคารเรียน

อภิปรายผล

จากการสรุปผลการวิจัยพบว่าท้ายที่สุดจะได้แนวทางในการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามอยู่ทั้งหมด 6 แนวทางประกอบไปด้วย 1) รณรงค์ประชาสัมพันธ์การใช้จักรยาน 2) จัดหาจักรยานสาธารณะให้เช่าฟรี 3) เพิ่มเส้นทางจักรยานให้ครอบคลุม 4) ตั้ง

หน่วยงาน/ชมรม ในการดูแล ซ่อมบำรุงจักรยาน 5) ให้สิทธิพิเศษสำหรับคนที่ปั่นจักรยาน และ 6) จัดทำที่จอดจักรยานให้ปลอดภัยและใกล้อาคารเรียน ทั้งนี้ได้ผ่านกระบวนการวิจัยในระยะที่ 1 และระยะที่ 2 เพื่อนำมาวิเคราะห์ สังเคราะห์ เพื่อให้ได้ออกมาทั้ง 6 แนวทางนี้ สอดคล้องกับ วราลักษณ์ คนอ้วน ได้ทำการวิจัย เรื่องแนวทางส่งเสริมการใช้จักรยานภายในมหาวิทยาลัยที่สอดคล้องกับความต้องการของนักศึกษาและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพจึงมุ่งเน้นแนวทางการส่งเสริมทางด้านกายภาพ ได้แก่การจัดทำทางจักรยานให้มีความครอบคลุมและชัดเจนมากขึ้นการปรับปรุงจุดจอดจักรยานและเส้นทางจักรยานที่มีอยู่แล้ว และแนวทางส่งเสริมทางด้านนโยบายได้แก่ การเล่นประชาสัมพันธ์และรณรงค์การใช้จักรยานในมหาวิทยาลัย การกำหนดแผนและนโยบายในการส่งเสริมการใช้จักรยานอย่างต่อเนื่องและเป็นการร่วมมือระหว่างหน่วยงานในการดูแลรับผิดชอบ การวางมาตรการควบคุมที่จอดรถที่เข้มงวดการพัฒนาระบบให้บริการจักรยานสาธารณะ และสอดคล้องกับ ชยุต รัชตะปิติ และ วงศกร เจียมเผ่า ทำงานวิจัยเรื่อง การศึกษาแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางเพื่อรักษาสีเขียวในมหาวิทยาลัยนเรศวร พบว่ามีแนวทางส่งเสริมการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางของนิสิตและบุคลากรมหาวิทยาลัยนเรศวร นิสิตและบุคลากรมหาวิทยาลัยนเรศวรเห็นว่า 1) ควรมีการรณรงค์การปั่นจักรยานมากยิ่งขึ้น 2) ควรทำเส้นทางจักรยานเพิ่มและมีมาตรฐาน 3) ควรทำ Cover Way เชื่อมต่อกันเพราะเมื่อเวลาแดดออกฝนตกก็ยังสามารถใช้จักรยานได้โดยไม่มีปัญหา 4) ชุดแต่งกายของนิสิตไม่เหมาะสมกับการขี่จักรยาน

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยทำให้มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามได้แนวทางในการส่งเสริมการปั่นจักรยานในมหาวิทยาลัย ทำให้บุคลากรนักศึกษารวมไปถึงอาจารย์ได้ตระหนักรู้ดีว่าการใช้จักรยานมีประโยชน์ทั้งต่อตัวเองทั้งในด้านสุขภาพและต่อสังคม รวมไปถึงภาพลักษณ์ที่ดีต่อมหาวิทยาลัยทำให้เกิดความเชื่อมั่นต่อสังคม และทางมหาวิทยาลัยสามารถนำแนวทางนี้ไปกำหนดเป็นนโยบายในการส่งเสริมการปั่นจักรยานในมหาวิทยาลัยได้

บรรณานุกรม

- คุณธรรม สันติธรรม. (2548). *แนวทางการวางแผนและจัดการสู่มหาวิทยาลัยสีเขียวสะอาด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต*. วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาสถาปัตยกรรม มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เจษฎา ขวัญเมือง และคณะ. (2558). *ความหมายของการท่องเที่ยว*. 20 มี.ค. 2560. <https://tourismatbuu.wordpress.com/ความรู้เบื้องต้นการท่องเที่ยว/ความหมายของการท่องเที่ยว/>
- _____. (2558). *รูปแบบการท่องเที่ยว*. 20 มี.ค. 2560. <https://tourismatbuu.wordpress.com/ความรู้เบื้องต้นการท่องเที่ยว/รูปแบบการท่องเที่ยว/>
- เดวิดร์ สุขเสน. (2552). *แนวทางการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางสีเขียวในเขตหนองจอก กรุงเทพมหานคร:กรณีศึกษาชุมชนแผ่นดินทองคอยรุดตักวาและพื้นที่ต่อเนื่อง*. วิทยานิพนธ์ภูมิสถาปัตยกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรม ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรมคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ธงชัย พรรณสวัสดิ์ และพรชัย ลีลานุกภาพ. (2536). *จักรยานกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อม. ในองค์การพัฒนาเอกชนร่วมจัดการสิ่งแวดล้อม*. กรุงเทพฯ: สถาบันสิ่งแวดล้อม ไทย.
- นิรันดร โพธิกานนท์.(2551). *การวางแผนทางจักรยานและการใช้กฎหมายสนับสนุนเส้นทางจักรยาน*. 23 กรกฎาคม 2560. http://www.cmcycling.org/oldwebsites/index.php?option=com_content&view=article&id=214&catid=38&Itemid=93
- ปิยะฤกษ์ บุญโกศล. (2554). *จักรยาน หมายถึง*. 20 มี.ค. 2560. <https://krupiyarer.wordpress.com/2011/12/14/จักรยาน-หมายถึง/>
- มนไพศ อัมพพผล. (2558). *ประเภทและรูปแบบการท่องเที่ยวในประเทศไทย*. 20 มี.ค. 2560. <http://manopas.com/ประเภทและรูปแบบการท่องเที่ยวในประเทศไทย/>
- มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. (2557). *โครงการวิทยาเขตสีเขียว (KU Green Campus)*. 23 กรกฎาคม 2560. http://www.vehicle.ku.ac.th/qc52/report31_52.pdf, 2552
- ราชกิจจานุเบกษา. (2550). *รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์การศาสนา.
- สมนึก แก้ววิไล. *ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการออกกำลังกายของนักศึกษาระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร*. คณะบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร.2552.

สมบัติ อำนวยวงศ์. (2545). *นโยบายสาธารณะ: แนวความคิด การวิเคราะห์และกระบวนการ*. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์เสมาธรรม.

Bruton, M.J. (1971). *Introduction to transportation planning*. London: Hutchinson Technical Education.

Wicaksono, A. Sulistio, H.&Indriastuti, A. K. **Behavioral modelling on bicycle rider characteristics in Indonesia**. Retrieved March 20, 2016, from: [http://www.textroad.com/pdf/JBASR/J.%20Basic.%20Appl.%20Sci.%20Res.,%2003\(3\)1071-1076,%202013.pdf](http://www.textroad.com/pdf/JBASR/J.%20Basic.%20Appl.%20Sci.%20Res.,%2003(3)1071-1076,%202013.pdf).2013.



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY



ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

ภาคผนวก ก

- รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือในการวิจัย

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

รายชื่อผู้ประเมินเพื่อการประเมินประสิทธิภาพของสื่อ

1. อาจารย์นฤมล อินทirkษ์

อาจารย์ประจำหลักสูตรสาขาวิชาเทคโนโลยีมีเดียและแอนิเมชัน

2. อาจารย์ ดร.ณัฐพงษ์ พระลับริกา

อาจารย์ประจำหลักสูตรสาขาวิชาเทคโนโลยีมีเดียและแอนิเมชัน

3. อาจารย์ ดร.อภิดา รุณวาทย์

อาจารย์ประจำหลักสูตรสาขาวิชาเทคโนโลยีมีเดียและแอนิเมชัน



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

ภาคผนวก ข

- เครื่องมือในการวิจัย
- แบบสอบถาม
- แบบประเมิน แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

แบบสอบถาม

ตอนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน () หน้าข้อที่ตรงกับความเป็นจริงของท่าน

1. เพศ
() ชาย () หญิง
2. อายุ
() น้อยกว่า 25 ปี () 26 – 35 ปี () 36 – 45 ปี () 45 ปีขึ้นไป
3. ระดับการศึกษา
() กำลังศึกษาปริญญาตรี () ปริญญาตรี () ปริญญาโท () ปริญญาเอก
4. ตำแหน่ง
() อาจารย์ () บุคลากร () นักศึกษา

ตอนที่ 2 ศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติต่อการเดินทางด้วยจักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

คำชี้แจง โปรดพิจารณาว่ามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม มีปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติต่อการเดินทางด้วยจักรยานมากน้อยเพียงใด โดยเกณฑ์การพิจารณาดังนี้ 5 คะแนน มีปัญหาและอุปสรรคมากที่สุด 4 คะแนน มาก 3 คะแนน ปานกลาง 2 คะแนน น้อย 1 คะแนน มีปัญหาและอุปสรรคน้อยที่สุด

ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติต่อการเดินทางด้วยจักรยาน	ระดับปัญหาและอุปสรรค				
	5	4	3	2	1
1. สภาพพื้นผิวถนน					
2. เส้นทางคับแคบไม่ปลอดภัย					
3. ไม่มีเพื่อนใช้จักรยาน					
4. ร้อน/เปียกฝน					
5. ไม่มีที่จอดจักรยาน					
6. เส้นทางจักรยานไม่เชื่อมกับอาคารเรียน					
7. ระยะทางในการเดินทางไกล					
8. เป็นภาระ (กลัวหาย)					
9. งบประมาณในการซื้อจักรยาน					
10. บริการเช่าจักรยานในมหาวิทยาลัย					
11. หน่วยซ่อมบำรุงจักรยาน					

แบบประเมิน แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

คำชี้แจง ต่อไปนี้เป็นแนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ประกอบไปด้วย 6 แนวทาง ที่ผู้วิจัยจัดทำขึ้น ขอให้ท่านได้โปรดพิจารณาว่าแนวทางมีความเหมาะสม (Propriety) มีความถูกต้องตามหลักวิชาการ (Accuracy) มีความเป็นไปได้ (Feasibility) และมี ประโยชน์ (Utility) มากน้อยเพียงใด

ประเด็นยุทธศาสตร์	Propriety	Accuracy	Feasibility	Utility
1. รณรงค์ประชาสัมพันธ์การใช้จักรยาน				
2. จัดหาจักรยานสาธารณะให้เช่า/ยืม				
3. เพิ่มเส้นทางจักรยานให้ครอบคลุม				
4. ตั้งหน่วยงาน/ชมรม ในการดูแล ซ่อมบำรุง จักรยาน				
5. ในสิทธิพิเศษสำหรับคนที่ปั่นจักรยาน				
6. จัดทำที่จอดจักรยานให้ปลอดภัยและใกล้อาคารเรียน				

ประวัติผู้วิจัย: หัวหน้าโครงการวิจัย

- ชื่อ - นามสกุล (ภาษาไทย) นายปิยศักดิ์ ถีอาสนา
ชื่อ - นามสกุล (ภาษาอังกฤษ) Mr. Piyasak Thee-asana
- เลขหมายบัตรประจำตัวประชาชน 54 403 00 001 15 8
- ตำแหน่งปัจจุบัน อาจารย์ประจำสาขาวิชาเทคโนโลยีมีเดียและแอนิเมชัน คณะเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
- หน่วยงานและสถานที่ติดต่อได้สะดวก พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ โทรสาร และ ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-mail) สาขาวิชาเทคโนโลยีมีเดียและแอนิเมชัน คณะเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ถนนนครสวรรค์ ตำบลตลาด อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม 44000
มือถือ 085 0038519 e-mail : piyasak_t@hotmail.com

5. ประวัติการศึกษา

คุณวุฒิ	สาขา	ปีที่สำเร็จ	สถานศึกษา
ม.6	วิทย์-คณิต	2542	ร.ร.ชามแก่นนคร
วศ.บ.	วิศวกรรมไฟฟ้า	2547	ม.ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
วท.ม.	สื่ออิเล็กทรอนิกส์	2555	ม.มหาสารคาม
ค.ด.	การบริหารจัดการการศึกษา	กำลังศึกษา	ม.ราชภัฏมหาสารคาม

- สาขาวิชาการที่มีความชำนาญพิเศษ (แตกต่างจากวุฒิการศึกษา) ระบุสาขาวิชาการ

7. ประสบการณ์งานวิจัยที่เคยทำมาแล้ว

เรื่อง บทเรียนบนเครือข่าย สำหรับผู้พิการทางหู

เรื่อง ศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางการจัดทำหลักสูตรสหกิจศึกษา ของมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม (กำลังดำเนินการวิจัย)

เรื่อง การพัฒนาความสามารถในการใช้ภาษาอังกฤษเพื่อการสื่อสารของผู้บริหารสถานศึกษาระดับการศึกษาขั้นพื้นฐาน โดยใช้หลักการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (ผู้ร่วมวิจัย วช.57)

เรื่อง การพัฒนาความสามารถในการใช้ภาษาอังกฤษเพื่อการสื่อสารของผู้บริหารสถานศึกษา
ในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (ร้อยแก่นสารสินธุ์) โดยใช้หลักการวิจัยเชิง
ปฏิบัติการ (ผู้ร่วมวิจัย วช.58)

ประวัติผู้วิจัย: ผู้ร่วมวิจัยคนที่ 1

1. ชื่อ- นามสกุล นายทรงพล นามคุณ
2. ตำแหน่ง อาจารย์ประจำคณะเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
3. ที่อยู่ 97 หมู่ 3 ตำบลหนองคูขาด อำเภอบรบือ จังหวัดมหาสารคาม 44130
หมายเลขโทรศัพท์ 0857615773
4. ประวัติการศึกษา
 - ปริญญาตรี : วิศวกรรมคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น (วศ.บ.)
 - ปริญญาโท : วิศวกรรมคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น (วศ.ม.)
5. ประสบการณ์ด้านการวิจัยและเผยแพร่ผลงานวิจัย
 - Songphon Namkhun, Daranee Hormdee. (2011). Two-Way Semi-Offline Location Tracking and Control System via GSM. In: Hyundai Hotel. Proceeding to the 26th International Technical Conference on Circuits/System, Computers and Communications; 2011 June 19 – 22 ; Gyeongju, Korea.
 - Songphon Namkhun, Daranee Hormdee. (2012). Centralized Location Tracking, Monitoring and Control System. In: Nara Prefecture New Public Hall. Proceeding to 2012 International Conference on Embedded Systems and Intelligent Technology; 2012 January 27 – 29; Nara, Japan.

ประวัติผู้วิจัย: ผู้ร่วมวิจัยคนที่ 2

1. ชื่อ- นามสกุล นางสาววรรณพร สารภักดิ์
2. ตำแหน่ง อาจารย์ประจำคณะเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
3. ที่อยู่ 910 ถ.นครสวรรค์ ตำบลตลาด อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม 44000
4. ประวัติการศึกษา
ปริญญาตรี : วิศวกรรมคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีมหานคร (วศ.บ.)
ปริญญาโท : Master of Business Victoria university
5. ประสบการณ์ด้านการวิจัยและเผยแพร่ผลงานวิจัย



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY