

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ในเขตเทศบาลเมืองนครปฐม
นักศึกษา	นายอภิรัตน์ รุ่งไธภา
รหัสประจำตัว	41064022
ปริญญา	ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	สถาปัตยกรรม
พ.ศ.	2546
อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สมพล ดำรงเสถียร
อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม อาจารย์สุทัศน์ จุฬามานี

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเส้นทางจักรยานที่จอดจักรยานและสถานีจักรยานที่มีศักยภาพในการใช้เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในเขตเทศบาลเมืองนครปฐม และเพื่อเสนอเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ โดยใช้ รถจักรยาน ตลอดจนมาตรการต่างๆ ที่สนับสนุนให้เกิดการเดินทางด้วยรถจักรยาน โดยเลือกใช้ 4 เส้นทางหลักภายในเขตเทศบาลเมืองนครปฐม ได้แก่

เส้นทางที่ 1 ถนนหนองขาหย่าง – พระราชวังสนามจันทร์

เส้นทางที่ 2 ถนนหน้าพระ – พระปฐมเจดีย์

เส้นทางที่ 3 ถนนราชดำเนิน – พระปฐมเจดีย์ – พระราชวังสนามจันทร์

เส้นทางที่ 4 สถานีรถไฟนครปฐม – พระปฐมเจดีย์

โดยเครื่องมือที่ใช้ คือ แบบสอบถาม แบบสังเกตและการทดลอง กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ 1 ใช้แบบสอบถามและแบบสังเกตสำหรับประชาชนที่ท่องเที่ยวใน เขตพื้นที่ศึกษา จำนวนทั้งสิ้น 394 คน กลุ่มที่ 2 ใช้แบบสอบถามและแบบสังเกตสำหรับนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวในเขตพื้นที่ศึกษาและแบบทดลองโดยการทดลองขี่จักรยานตามเส้นทางที่กำหนดและทดลองจับเวลาการขี่และพร้อมบันทึกภาพด้วยกล้องวิดีโอเพื่อช่วยบันทึกภาพการท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่าง ผลที่ได้จากการใช้แบบสอบถามและแบบสังเกตทั้งหมดใช้หลักการวิเคราะห์โดยใช้ค่าร้อยละ

จากการวิจัย พบว่า

1. เส้นทางจักรยานที่มีจักรยาน ควรมืองค์ประกอบดังต่อไปนี้
 - มีความปลอดภัยในเส้นทาง
 - มีความสะดวกในเส้นทาง เช่น ป้ายจราจร ป้ายประชาสัมพันธ์ฯ
 - มีสภาพพื้นผิวถนนที่เหมาะสมสำหรับการขี่จักรยาน
 - มีแสงสว่างในเวลากลางคืนหรือพลบค่ำ
 - มีที่กำบังหรือที่มีสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติเพื่อช่วยกำบังแดดและฝนได้
 - มีที่จอดจักรยานทุกๆ ระยะหรือเป็นจุดๆ
 - มีความลาดเอียงน้อย
 - มีความดึงดูดและความน่าสนใจของเส้นทาง
 2. ที่จอดจักรยานที่มีศักยภาพ ควรมืองค์ประกอบดังต่อไปนี้
 - มีความปลอดภัยกับจักรยานและมีความสะดวกสบายในการใช้
 - มีความแข็งแรงและให้ร่มเงาได้บ้างเพื่อช่วยป้องกันความเสียหายต่อจักรยาน
 - มีจำนวนที่พอเพียงและสอดคล้องกับวงจรของเส้นทาง
 - มีการใช้งานที่เกิดประโยชน์สูงสุดสามารถเข้าถึงได้ง่าย
 3. สถานีจักรยานที่มีศักยภาพ ควรมืองค์ประกอบดังต่อไปนี้
 - มีความปลอดภัยในสถานที่
 - สามารถเข้าถึงได้รวดเร็ว ถ้ามีการเก็บเงิน การจ่ายเงินต้องทำได้รวดเร็วใช้เวลา
- น้อยที่สุด
- มีสิ่งอำนวยความสะดวกสบายตามขั้นพื้นฐาน เช่น
 - จุดประชาสัมพันธ์
 - ร้านเช่า - ซื่ออุปกรณ์จักรยาน
 - ร้านอาหาร, ร้านขายของชำ
 - ร้านขายของที่ระลึก
 - ห้องน้ำชาย และหญิง
 - จุดพักคอย จุดพักผ่อนฯ
4. มาตรการสนับสนุนส่งเสริมการใช้จักรยาน สามารถทำและส่งเสริมเป็นอันดับแรก คือ
 - มาตรการทางกายภาพ
 - บริเวณช่องทางจราจร ควรที่จะปรับปรุงผิวทางและขยายพื้นที่ตาม

แนวไหล่ทาง

- เพิ่มพื้นที่เปิดโล่ง ท่าทางจักรยานหรือโครงข่ายจักรยาน

- การทำป้ายจักรยาน สัญญาณวงจรและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก
- กำหนดความเร็วในทางจราจรโดยใช้มาตรการจำกัดทางเข้าถึงของ

รถยนต์

- เพิ่มที่จอดจักรยานและควรมีการดูแลหรือมีเจ้าหน้าที่รักษาความ

ปลอดภัย

5. มาตรการที่ไม่ใช่ทางกายภาพ

- ส่งเสริมนโยบายด้านการขนส่ง ส่งเสริมแผนงานให้เป็นเมืองที่ขั้วชี้และ

ใช้จักรยาน

- วางแผนทางเดินเท้าและวางแผนการใช้จักรยาน

- ให้ข้อมูลและการศึกษาแก่ประชาชน

เช่น - เรื่องการใช้จักรยานให้ปลอดภัย

- เรื่องแผนที่แสดงเส้นทางจักรยาน

- รณรงค์เรื่องความปลอดภัยในการจราจร

- รณรงค์ให้ความรู้เรื่องต่างๆ เกี่ยวกับการจราจร เป็นต้น

จากผลการวิจัยดังกล่าวสามารถนำไปกำหนดแนวความคิดหรือนำเสนอเพื่อใช้เป็นแนวทางการพัฒนาหรือออกแบบเส้นทางจักรยาน ที่จอดจักรยานและสถานีจักรยานที่มีศักยภาพที่สามารถตอบสนองผู้ใช้และสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมอย่างเหมาะสม

Thesis Title	Study of Bicycle-Ecotourism in Nakhonpathom's Municipality
Student	Mr. Apirat Rongsopa
Student ID.	4106422
Degree	Master of Industrial Education
Programme	Architecture
Year	2003
Thesis Advisor	Assistant Professor Sompol Dumrongsatian
Thesis Co-advisor	Assistant Professor Dr.Lertlak Klinhom Mr.Sutus Jufamane

ABSTRACT

This research was on the studies of bicycle lanes, parking and stations, which have the potential for Eco-tourism in Nakohn Phatom Province, Thailand. It also provide information and guidelines about bicycle lane, facilities, with respect to the four routes as follow:

- Route 1 : Nongkayang Road to Sanamchandra Palace
- Route 2 : Naprat Road to Pratom Chedi
- Route 3 : Rajdanern Road to Prapratom Chedi
- Route 4 : Nakorn Pathom Railway Station to Prapathom Chedi

The research methods used were questionnaires, recorded observations and experiment or test-experiencing method.

The focus-studied groups had been divided into two main groups. The first group, were local civilians who travel into the subject areas, where questionnaires and observation were used. The total number was 394 people. The second group tourists who visit the subject areas, where questionnaire and observation methods were used. From these two groups, after analysis, the studied routes were self-tested and self experienced in which they are clocked and video recorded. All results were expressed empirically in percentage for analytical purposes.

From the study, the results identify the following characteristics and features:

1. That the potential routes should have the following features

- Safety
- Comfortable
- The road surface should be suitable for biking
- Adequate lighting in the night and evening period
- Shelters against natural elements like rain and unforeseeable climate

conditions

- Parking for bicycle at certain locations and distance
- Less slope for roads
- Interesting and attractive environment

2. That the potentials for bicycle parking lot should have the following features:

- Safe for bicycle and comfortable to use
- Strong, durable and providing enough shade to protect bicycle from

sun

- Enough quantity and distance on the route.
- Optimal usage and easy access

3. That potential bicycle stations should have these features:

- Safety and accessibility should be quick and fast, if there is fee

collection

- Provision of amenities and facilities such as : Information booths
 - Equipment rental and sales
 - Restaurant and groceries stores
 - Souvenir shops
 - Toilets for men and for women
 - Waiting and resting points

4. Guidelines used in support of bicycle usage should contain the following improvements for implementation:

- Tangible improvement:
 - Traffic surface improvement
 - Widening of bicycle lanes

- Increase the existing bicycle lane networks
- Implementation of construction of traffic signage, adequate lighting and facilities.

- Speed limitation signage for vehicles in bicycle zone areas
- Increase bicycle parking lots and with additions of security offices to them.

5. Intangible improvements:

- Motivation of local government in support of transportation and town planning regulations and policies setting used for disseminating of information to populace on bicycle usage benefits through education on:

- Bicycle safety and its usage
- Provision of bicycle lane and their amenity information through maps

- Promotion on traffic safety

- Knowledge of traffic safety

From the research, the information collected could be formulated into specific ideas in the development of potential bicycle lanes, their parking lots and stations, which could support users and sustain environmental issues