หัวข้อวิทยานิพนธ์	เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
นักศึกษา	นายชินกร กระดังงา
รหัสประจำตัว	44064045
ปริญญา	ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	สถาปัตยกรรม
พ.ศ.	2549
อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สมพล ดำรงเสถียร
อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม

บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่อง เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ในครั้งนี้นั้น เพื่อศึกษาลักษณะและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว และเส้นทางจักรยาน ที่จอดรถจักรยาน และสถานีจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ที่เหมาะสมกับศักยภาพและความเป็นไปได้ในเชิงปฏิบัติ กับสภาพเส้นทางในปัจจุบัน และความต้องการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว

การวิจัยในครั้งนี้ มีเครื่องมือที่ใช้ คือ แบบสอบถาม และแบบสังเกต กลุ่มตัวอย่างในการวิจัย ได้แก่ นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี จำนวนทั้งหมด 100 คน ผลที่ได้จากเครื่องมือใช้หลักวิเคราะห์โดยใช้ค่าร้อยละ

และจากการวิจัยพบว่านักท่องเที่ยวมีความต้องการใช้รถจักรยานในการเดินทางท่องเที่ยวในกรณีที่มีการส่งเสริมและจัดทำทางจักรยานที่ปลอดภัยและมีโครงข่ายทีเชื่อมถึงกัน และพบว่าเส้นทางที่เหมาะสมตามความสำคัญของสถานที่ท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต้องการท่องเที่ยวมากที่สุด เรียงตามลำดับได้ ดังนี้

1. เขาวัง-ถ.บันไดอิฐ-ถ.นอก-ถ.ราชดำเนิน-ถ.ดำรงค์รักษ์-ถ.บริพัตร-ถ.เพชรพลี-ถ.โพธิการ้อง-ถ.พงษ์สุริยา-ถ.ชีพระอินทร์-ถ.คีรีรัฐยา-เขาวัง
2. ด้านหลังเขาวัง-ถ.คีรีรัฐยา-ถ.นอก-ถ.ดำเนินเกษม-ถ.ดำรงค์รักษ์-ถ.บริพัตร-ถ.มาตย์วงษ์-ถ.พงษ์สุริยา-ด้านหลังเขาวัง

ซึ่งผลการวิจัยพบว่าองค์ประกอบที่ต้องมีในเส้นทางจักรยาน ได้แก่ ความปลอดภัย ความสะดวกเช่นป้ายจราจร ป้ายประชาสัมพันธ์ มีสภาพพื้นผิวถนนที่เหมาะสมกับการขี่จักรยาน มีแสงสว่างอย่างเพียงพอ มีที่จอดจักรยานเป็นระยะๆ มีร่มเงาที่ช่วยกำบังแดดและฝนได้ และมีความดึงดูดน่าสนใจในเส้นทาง

ที่จอดจักรยานควรมีองค์ประกอบดังนี้ มีความปลอดภัยและสะดวกสบาย แข็งแรง มีร่มเงาบ้าง มีการใช้งานได้หลายแบบเพื่อประโยชน์สูงสุด และเข้าถึงได้ง่าย

สถานีรถจักรยานควรมีองค์ประกอบดังนี้ มีความปลอดภัย เข้าถึงได้รวดเร็ว การเก็บเงินจ่ายเงินต้องทำได้รวดเร็ว มีห้องน้ำชายและห้องน้ำหญิง จุดประชาสัมพันธ์ ร้านเช่า-ซื้ออุปกรณ์จักรยาน ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก ร้านอินเตอร์เน็ต-คอมพิวเตอร์

มาตรการสนับสนุนส่งเสริมการใช้จักรยาน สามารถทำและส่งเสริมเป็นอันดับแรก คือ

- มาตรการทางด้านกายภาพ เช่น การจัดทำช่องทางจราจร การปรับปรุงผิวทางการขยายพื้นที่ตามแนวไหล่ทาง เพิ่มพื้นที่เปิดโล่งทางจักรยาน การทำป้ายสัญญาณจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวก การกำหนดความเร็วในทางจราจร เพิ่มที่จอดจักรยาน
- มาตรการที่ไม่ใช่ด้านกายภาพ เช่น นโยบายส่งเสริมทางด้านการขนส่ง วางแผนงานให้เป็นเมืองที่ขับขี่และใช้จักรยาน การวางแผนการเดินเท้าและการใช้จักรยาน การให้ข้อมูลและการศึกษาแก่ประชาชน

จากผลการวิจัยดังกล่าวสามารถนำไปกำหนดแนวความคิดหรือนำเสนอเพื่อใช้เป็นแนวทางการพัฒนาหรือออกแบบเส้นทางจักรยาน ที่จอดจักรยาน และสถานีจักรยานที่มีศักยภาพที่สามารถตอบสนองผู้ใช้ และสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมอย่างเหมาะสมต่อไป

Thesis Title	Bicycle Lane in Phetchaburi Municipality for Tourism
Student	Mr.Chinnakorn Kradang-nga
Student ID.	44064045
Degree	Master of Industrial Education
Programme	Architecture
Year	2006
Thesis Advisor	Assistant Professor Sompol Dumrongsatian
Thesis Co-advisor	Assistant Professor Dr.Lertlak Klinhom

ABSTRACT

The research title of bicycle lanes for Tourism in Phetchaburi Municipality, was studies of kind and behavior of Tourism and studies of bicycle lanes, parking and station .

The research methods used were questionnaires and recorded observation method. The focus-studied group were local civillians who travel in Phetchaburi Municipality. The total number was one hundred people. The results were expressed empirically in percentage for analytical purpose.

From the research, it also provide information and guidelines about bicycle lanes, an important tourist attraction, with respect to the two routes as follow:

Route 1 : Khaowang to Bandai It Road to Nok Road to Ratchadamnern Road to Dumrongrak Road to Phoribhat Road to Phetplee Road to Photikarong Road to Phongsuriya Road to Sheprain Road to Keereeratya to Khaowang.

Route 2 : Behind Khaowang to Keereerataya Road to Nok Road to Dumnernkasam Road to Dumrongrak Road to Phoribhat Road to Mattayavong Road to Phongsuriya Road to Behind khaowang.

From the research, the results identify the following characteristics and features: safety, comfortable, the road surface should be suitable for biking, adequate lighting in the night and evening period, shelters against natural element like rain and unforeseeable climate conditions, parking for bicycle at certain locations and distance, less slope for roads, interesting and attractive environment.

The 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.

The bicycle stations should have these features: safety and accessibility should be quick and fast, if there is fee collection, toilets for men for women, information boots, equipment rental and sales, restaurant and groceries stores, souvenir shops, internet café shop.

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 lanes 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.

- 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.

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.