

## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยเรื่อง การสร้างรูปแบบเส้นทางจักรยานโดยใช้จักรยานสำหรับท่องเที่ยวในจังหวัดจันทบุรี ผู้วิจัยได้ศึกษา แนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ตามลำดับหัวข้อต่อไปนี้

- 2.1 แนวความคิดการจัดการท่องเที่ยวโดยชุมชน
- 2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว
- 2.3 แนวคิดการจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว
- 2.4 ทฤษฎีความคาดหวัง
- 2.5 ทฤษฎีการสร้างแบบสอบถาม
- 2.6 ทฤษฎีการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว
- 2.7 งานศึกษาเกี่ยวกับการสร้างเส้นทางจักรยาน
- 2.8 สถานที่สำคัญในจังหวัดจันทบุรี
- 2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 แนวคิดการจัดการท่องเที่ยวโดยชุมชน

วีระพล ทองมา (2547) การท่องเที่ยวโดยชุมชน (Community-based Tourism: CBT) เป็นเรื่องของการเรียนรู้ร่วมกันของคนในชุมชนท้องถิ่น และผู้มาเยือน ในการดูแลรักษาทรัพยากรด้านต่างๆ ของชุมชนที่มีอยู่แล้ว ตลอดจนเป็นเครื่องมือในการพัฒนาชุมชนให้เกิดความยั่งยืน อันเกิดจากการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในชุมชน เพื่อประโยชน์แก่ชุมชน (สถาบันการท่องเที่ยวโดยชุมชน, 2557) กระบวนการเรียนรู้ของ (CBT) มีองค์ประกอบที่สำคัญ คือ

1) ศักยภาพของคน ต้องเริ่มที่คนในชุมชนที่ต้องรู้จักรากเหง้าของตนเองให้ดีเสียก่อน เพื่อความพร้อมในการบอกเล่าข้อมูล และคนในชุมชนต้องมีความพร้อมที่จะเรียนรู้ มีความสามัคคีทำงานร่วมกันได้

2) ศักยภาพของพื้นที่ หมายรวมถึง ทรัพยากรธรรมชาติ และวัฒนธรรมประเพณีภูมิปัญญาท้องถิ่นที่สืบสานต่อกันมา คนในชุมชนต้องรู้จัก ต้องรัก และหวงแหนเห็นคุณค่าของทรัพยากรในชุมชนของตน สามารถที่จะนำมาจัดการได้อย่างคุ้มค่าและยั่งยืน ทั้งนี้แล้วชุมชนต้องมีความพร้อมในการเรียนรู้ ตลอดจนมีความรู้ ความเข้าใจ ในเรื่องแนวคิด พื้นฐานทางด้านการท่องเที่ยวโดยชุมชน และการจัดการในพื้นที่ได้ด้วย

3) การจัดการ เป็นเรื่องที่ไม่ง่ายนักที่จะทำอะไร เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด เกิดความยั่งยืน สมดุลในกลุ่มคนหมู่มาก ดังนั้นชุมชนที่จะสามารถบริหารจัดการ การท่องเที่ยวโดยชุมชน (Community-based Tourism: CBT) ได้ต้องเป็นชุมชนที่มีผู้นำที่เป็นที่ยอมรับ มีความคิด มีวิสัยทัศน์ ความเข้าใจเรื่องการท่องเที่ยวโดยชุมชน ทั้งยังต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานทั้งภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ต้องมีการพูดคุยกำหนดแนวทางในการเตรียมความพร้อมชุมชนรู้ว่ามีพื้นที่ของตนจะมีรูปแบบการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนได้อย่างไร ควรมีกิจกรรมอะไรบ้าง และจะมีการกระจาย

จัดสรรรายได้อย่างไร ทั้งหลายทั้งปวงที่กล่าวมานั้น สิ่งสำคัญที่สุดของชุมชนก็คือการมีส่วนร่วมอันหมายรวมถึง ร่วมในทุกสิ่งทุกอย่างเพื่อส่วนรวม

4) มีส่วนร่วม มีได้อย่างไร การสื่อสารพูดคุย เป็นการสื่อความคิดเห็น การแก้ปัญหา รวมถึงการหาทางแก้ไขปัญหาต่างๆ จากการระดมความคิดจากประสบการณ์ของนักวิจัยท้องถิ่นพบว่าชุมชนจัดให้มีเวทีพูดคุย ร่วมกันคิดวางแผนดำเนินการ ประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการทำงานร่วมกัน สร้างกฎระเบียบของชุมชนทางด้านต่างๆ เพื่อให้คนในชุมชนรวมถึงผู้มาเยือนปฏิบัติตาม

5) ผลกระทบจากการทำการท่องเที่ยวโดยชุมชน (Community-based Tourism: CBT) ทุกอย่างที่ดำเนินการย่อมส่งผลกระทบต่อสิ่งที่ตั้งอยู่ สิ่งแวดล้อมโดยรอบทั้งสิ้น ซึ่งมีผลกระทบด้านบวกและด้านลบ ได้แก่

5.1) ผลกระทบด้านบวก ส่งผลให้ชุมชนมีจิตสำนึกเกิดการพัฒนาตนเอง พึ่งพาตนเอง คิดเป็นทำเป็น มีความพยายามในการเรียนรู้พัฒนา เกิดรายได้เพิ่มขึ้นมีการรวมตัวกันสร้างความเข้มแข็งในชุมชน นำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน ตามความคาดหวัง และความพยายามที่จะดำเนินการเพื่อให้เป็นตามหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน 3 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านเศรษฐกิจ (2) ด้านสังคมวัฒนธรรม (3) สิ่งแวดล้อม และสิ่งสำคัญประการหนึ่งที่จะนำไปสู่ความยั่งยืนคือการรวบรวมองค์ความรู้ ภูมิปัญญา สืบสานสืบทอด ตลอดจนการนำไปใช้ประโยชน์ได้เกิดความรักความภาคภูมิใจในความรู้สึกรักเป็นเจ้าของ มีส่วนร่วมในทรัพยากรของชุมชน และเกิดกระบวนการเรียนรู้การทำงานร่วมกันในที่สุด

5.2) ผลกระทบด้านลบ เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม อาทิ จำนวนขยะที่เพิ่มมากขึ้นจากนักท่องเที่ยว การใช้น้ำ ระบบนิเวศธรรมชาติ การรับวัฒนธรรมที่เข้ามาอย่างรวดเร็ว เกิดกระแสการเลียนแบบ มีความขัดแย้งทางความคิด เสียความเป็นส่วนตัวในการที่จะต้องรองรับนักท่องเที่ยวและที่สำคัญคืออาจถึงกับสูญเสียเอกลักษณ์ของท้องถิ่น หากมีการตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวมากเกินไป ในส่วนการตลาดนั้นแต่ละชุมชนจะต้องให้ข้อมูลแนะนำชุมชนตนเองและชุมชนอื่นที่ถูกต้อง และนำเสนอใจแก่นักท่องเที่ยว และที่น่าภูมิใจสำหรับชุมชนคือ การรักษาระบบและแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรม ประเพณี ภูมิปัญญาบรรพบุรุษที่สืบทอดกันมา แต่ชุมชนไม่ได้ละทิ้งพื้นฐานเดิม หรือปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตไปตามกระแสวัฒนธรรม และไม่ได้มุ่งหวังรายได้จากการท่องเที่ยวที่จะได้ให้เป็นรายได้หลักของชุมชนโดยละทิ้งอาชีพดั้งเดิมที่จะเป็นการที่จะปรับตัวเพื่อรองรับกระแสการท่องเที่ยวที่เข้าไปในชุมชน

### 2.1.1 หลักการทำงานการท่องเที่ยวโดยชุมชน

จากแนวคิดการท่องเที่ยวโดยชุมชน ที่มองชุมชนเป็นศูนย์กลางหรือฐานเพื่อกำหนดทิศทางแผนงาน แผนปฏิบัติการของตนเองโดยดำเนินการพร้อมกันทั้งด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อมนั้น จึงทำให้กิจกรรมการท่องเที่ยวเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการพัฒนาแบบองค์รวม และเกี่ยวกับกลุ่มคนต่างๆ มากมาย เมื่อมองในบริบทของการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ต้องการให้ชุมชนมีส่วนร่วมและได้ประโยชน์จากการท่องเที่ยวจึงควรต้องมีหลักการร่วมกัน ดังนี้

1) การท่องเที่ยวโดยชุมชนต้องมาจากความต้องการของชุมชนอย่างแท้จริง ชุมชนได้มีการพินิจพิเคราะห์สภาพปัญหา ผลกระทบการท่องเที่ยวอย่างรอบด้านแล้ว ชุมชนร่วมตัดสินใจลงมติที่จะดำเนินการตามแนวทางที่ชุมชนเห็นสมควร

2) สมาชิกในชุมชนต้องมีส่วนร่วมทั้งการคิดร่วม วางแผนร่วม ทำกิจกรรมร่วม ติดตามประเมินผลร่วมกัน เรียนรู้ร่วมกัน และรับประโยชน์ร่วมกัน

3) ชุมชนต้องการรวมตัวกันเป็นกลุ่ม เป็นชมรม เป็นองค์กร หรือจะเป็นองค์กรชุมชนเดิมที่มีอยู่แล้วเช่นกัน องค์กรบริหารส่วนตำบล (อบต.) ก็ได้ เพื่อกลไกที่ทำหน้าที่แทนสมาชิกทั้งหมดในระดับหนึ่ง และดำเนินการด้านการกำหนดทิศทาง นโยบายการบริหาร การจัดการ การประสานงาน เพื่อให้การท่องเที่ยวโดยชุมชนเป็นไปตามเจตนารมณ์ของสมาชิกในชุมชนที่เห็นร่วมกัน

4) รูปแบบ เนื้อหา กิจกรรม ของการท่องเที่ยวโดยชุมชน ต้องคำนึงการอยู่ร่วมกันอย่างมีศักดิ์ศรี มีความเท่าเทียมกัน มีความเป็นธรรม และให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ การเมือง สังคม และวัฒนธรรมในเชิงสร้างสรรค์ และลดผลกระทบในเชิงลบ

5) มีกฎ กติกาที่เห็นร่วมจากชุมชน สำหรับการจัดการท่องเที่ยวที่ชัดเจน และสามารถกำกับดูแลให้เป็นไปตามกติกาที่วางไว้

6) ชุมชนที่จัดการท่องเที่ยว สมาชิกในชุมชน ชาวบ้านทั่วไป และนักท่องเที่ยวควรมีกระบวนการเรียนรู้ระหว่างกัน และกันอย่างต่อเนื่อง เพื่อก่อให้เกิดการพัฒนากระบวนการทำงาน การท่องเที่ยวโดยชุมชนให้ถูกต้องเหมาะสม และมีความชัดเจน

7) การท่องเที่ยวโดยชุมชน จะต้องมีมาตรฐานที่มาจากข้อตกลงร่วมภายในชุมชนด้วย เช่น ความสะอาด ความปลอดภัย การกระจายรายได้ที่เป็นธรรมของผู้ที่เกี่ยวข้อง และพิจารณาร่วมกันถึงขีดความสามารถในการรองรับ

8) รายได้ที่ได้รับจากการท่องเที่ยวมีส่วนไปสนับสนุนการพัฒนาชุมชน และรักษาสิ่งแวดล้อม

9) การท่องเที่ยวจะไม่ใช่อาชีพหลักของชุมชน และชุมชนต้องดำรงอาชีพหลักของตนเองไว้ได้ ทั้งนี้หากอาชีพของชุมชนเปลี่ยนเป็นการจัดการท่องเที่ยว จะเป็นการทำลายชีวิตและจิตวิญญาณดั้งเดิมของชุมชนอย่างชัดเจน

10) องค์กรชุมชนมีความเข้มแข็งพอที่จะจัดการกับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ และพร้อมจะหยุดเมื่อเกินความสามารถในการจัดการ ซึ่งสิ่งเหล่านี้หากมองในแง่ความพร้อมของชุมชน และประสิทธิภาพในการบริหารจัดการท่องเที่ยวในมิติของชุมชนแล้ว การท่องเที่ยวโดยชุมชนจะเป็นไปได้ด้วยดีนั้นยังต้องพิจารณาจากมิตินอกชุมชนที่เข้ามาเกี่ยวข้องด้วยได้แก่ การตลาด นโยบายรัฐที่เข้ามาสนับสนุน และพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว เป็นต้น

## 2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว

ชวัลนุช อุทยาน (2551) พฤติกรรมนักท่องเที่ยว เป็นการกระทำทุกอย่างของนักท่องเที่ยว ไม่ว่าจะการกระทำนั้นนักท่องเที่ยวจะรู้ตัวหรือไม่รู้ตัวก็ตาม และบุคคลอื่นจะสังเกตการกระทำนั้นได้หรือไม่ก็ตามก็เพื่อมุ่งตอบสนองสิ่งใดสิ่งหนึ่งในสภาพการณ์ใดสภาพการณ์หนึ่ง โดยพฤติกรรม

ภายนอกของนักท่องเที่ยว (Tourist's Overt Behaviour) เป็นพฤติกรรมที่ผู้อื่นสังเกตได้โดยอาศัยประสาทสัมผัสส่วนพฤติกรรมภายในของนักท่องเที่ยว (Tourist's Covert Behaviour) เป็นการทำงานของอวัยวะต่าง ๆ ภายในร่างกายรวมทั้งความรู้สึกนึกคิด และอารมณ์ที่ถูกควบคุมอยู่ภายในจะมีความสัมพันธ์กัน โดยพฤติกรรมภายในจะเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมภายนอกเป็นส่วนใหญ่

องค์ประกอบของพฤติกรรมนักท่องเที่ยวนั้นมีองค์ประกอบสำคัญ 7 ประการ

1) เป้าหมาย หมายถึง พฤติกรรมนักท่องเที่ยวทุกๆ พฤติกรรม จะต้องมียุทธศาสตร์ในการกระทำ เช่น นักท่องเที่ยวกลุ่มอนุรักษ์ต้องการ เที่ยวยุทธศาสตร์โดยการแสดงให้ผู้อื่นเห็นว่าตนเดินทางท่องเที่ยวโดยที่สภาพแวดล้อมในสถานที่ตนเดินทางยังคงสภาพความสมบูรณ์ของระบบนิเวศดั้งเดิม

2) ความพร้อม หมายถึง ความมีวุฒิภาวะ และความสามารถในการทำกิจกรรมเพื่อตอบสนองต่อความต้องการ เช่น นักท่องเที่ยวกลุ่มที่รักความผจญภัย นิยมไต่เขา ปีนหน้าผาต้องมีความพร้อมทั้งสภาพร่างกาย และจิตใจแล้วสามารถจะทำกิจกรรมที่ตนชอบได้

3) สถานการณ์ หมายถึง เหตุการณ์หรือโอกาสที่เอื้ออำนวยให้เลือกกระทำกิจกรรมเพื่อตอบสนองต่อความต้องการ เช่น การท่องเที่ยวตามหมู่เกาะ ควรกระทำในยามคลื่นลมสงบ ไม่ควรทำในขณะที่มีพายุฝนฟ้าคะนอง

4) การแปลความหมาย หมายถึง วิธีการคิดแบบต่างๆ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการที่พอใจมากที่สุด สถานการณ์หนึ่งๆ เช่น เวลาสิบสองนาฬิกาเป็นเวลาที่นักท่องเที่ยวควรเป็นเวลาที่ยกเลิกเที่ยวควรหยุดพักรับประทานอาหารกลางวัน

5) การตอบสนอง คือ การตัดสินใจกระทำกิจกรรมตามที่ตนได้ตัดสินใจเลือกสรรแล้วเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ต้องการ เช่น นักท่องเที่ยวได้ตัดสินใจที่จะเดินทางท่องเที่ยวในช่วงวันหยุดเพื่อพักผ่อน ดังนั้นนักท่องเที่ยวจะต้องวางแผนการเดินทาง และจัดการดำเนินการล่วงหน้าในการกระทำกิจกรรมเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ ตั้งแต่กิจกรรมกำหนดสถานที่ท่องเที่ยว กิจกรรมการเดินทาง กิจกรรมการจองที่พัก เพื่อตอบสนองความต้องการของตนเอง

6) ผลลัพธ์ที่ตามมา คือ ผลจากการกระทำหนึ่งๆ อาจได้ผลตามที่คาดหมายไว้ หรืออาจตรงกันข้ามกับความคาดหวังที่ตั้งใจไว้ เช่น นักท่องเที่ยวได้มีกำหนดการเดินทางไว้เพื่อมาพักผ่อนวันหยุดในประเทศไทย แต่ปรากฏว่าในเวลาอันเกิดการชุมนุมที่สนามบิน และทำให้สนามบินต้องปิดทำการ เครื่องบินไม่สามารถลงจอดได้ มีผลลัพธ์ทำให้นักท่องเที่ยวไม่สามารถบรรลุผลตามที่คาดหมายไว้ได้

7) ปฏิกริยาต่อความผิดหวัง คือ ความรู้สึกที่เกิดขึ้นเมื่อสิ่งที่กระทำลงไปไม่บรรลุเป้าหมายตามที่ต้องการ จึงต้องกลับมาแปลความหมาย ไตร่ตรอง เพื่อเลือกหาวิธีใหม่ๆ มาตอบสนองความต้องการ หรืออาจจะเลิกความต้องการไป เพราะเห็นว่าเป็นสิ่งที่เกินความสามารถ เช่น การก่อวินาศกรรมในเมืองมูมไบ ประเทศอินเดียในเดือนพฤศจิกายน ปี 2008 นักท่องเที่ยวที่ตั้งใจจะเดินทางไปเมืองดังกล่าว จะต้องเกิดความผิดหวังเพราะเกิดความกังวลด้านความปลอดภัย และอาจล้มเลิกความตั้งใจในการเดินทาง หรืออาจเปลี่ยนเส้นทางไปเมืองอื่นที่ปลอดภัยกว่าพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว (Tourist Behavior) หมายถึง การแสดงออกของแต่ละบุคคลที่เกี่ยวข้องโดยตรง

กับการใช้สินค้า และบริการในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว รวมทั้งกระบวนการในการตัดสินใจที่มีผลต่อการแสดงออก

ประโยชน์ของการศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยว

1) ช่วยให้นักการตลาดเข้าใจถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อสินค้าของนักท่องเที่ยว  
2) ช่วยให้ผู้เกี่ยวข้องสามารถหาหนทางแก้ไขพฤติกรรมในการตัดสินใจซื้อสินค้าของนักท่องเที่ยวในสังคมได้ถูกต้อง และสอดคล้องกับความสามารถในการตอบสนองของธุรกิจท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น

3) ช่วยให้การพัฒนาตลาด และการพัฒนาผลิตภัณฑ์สามารถทำได้ดีขึ้น

4) เพื่อประโยชน์ในการแบ่งส่วนตลาด เพื่อการตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวให้ตรงกับชนิดของสินค้า และบริการที่ต้องการ

5) ช่วยในการปรับปรุงกลยุทธ์การตลาดของธุรกิจท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อความได้เปรียบคู่แข่ง  
กระบวนการพฤติกรรม (Process of Behavior)

1) พฤติกรรมเกิดขึ้นได้ต้องมีสาเหตุทำให้เกิด

2) พฤติกรรมเกิดขึ้นได้จะต้องมีสิ่งจูงใจหรือแรงกระตุ้น

3) พฤติกรรมที่เกิดขึ้นย่อมมุ่งไปสู่เป้าหมาย

## 2.3 แนวคิดการจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

วิโรจน์ ศรีสุรกาญจน์ (2557) ศึกษาการจัดการเส้นทางจักรยาน โดยมุ่งเน้นการพัฒนาทางจักรยาน และระบบการจราจรการสัญจรหรือการใช้เส้นทางจักรยานเพื่อแก้ปัญหาด้านความปลอดภัย ของผู้ใช้จักรยาน และได้กล่าวถึงการพัฒนา รูปแบบช่องทางจักรยาน และ สิ่งอำนวยความสะดวก ที่มีอยู่หลายรูปแบบ และปรับตามความเหมาะสมของพื้นที่แนวความคิดการจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเป็นการศึกษาเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาเส้นทางจักรยาน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาทางจักรยานตามผังเมือง ที่มุ่งเน้นการพัฒนาเส้นทางสัญจรทางกายภาพ และการจัดการจราจร

## 2.4 ทฤษฎีความคาดหวัง

ซิฆนุกร พรภาณวิษุ (2540) อธิบายว่า ความคาดหวังหมายถึง ความรู้สึก ความคิดเห็น การรับรู้ การตีความ หรือการคาดการณ์ต่อเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่ยังไม่เกิดขึ้นของบุคคลอื่น ที่คาดหวังในบุคคลที่เกี่ยวข้องกับตน โดยคาดหวังหรือต้องการให้บุคคลนั้นประพฤติปฏิบัติในสิ่งที่ตนต้องการหรือคาดหวังเอาไว้ พจนานุกรมออกซ์ฟอร์ด (Oxford Advanced Learner's Dictionary, 2000) ได้ให้ความหมายของความคาดหวัง เป็นความเชื่อ เป็นความรู้สึกนึกคิด ของบุคคลที่คาดการณ์ล่วงหน้า ต่อบางสิ่งบางอย่างว่า ควรจะเป็นหรือควรเกิดขึ้น

วนาพรรณ ชื่นอิม (2556) ได้กล่าวถึงความคาดหวังของผู้รับบริการว่า เมื่อผู้รับบริการมาติดต่อกับองค์กรหรือธุรกิจบริการใดๆ มักจะคาดหวังว่าจะได้รับการบริการอย่างใดอย่างหนึ่ง ซึ่งผู้ให้บริการจำเป็นต้องรับรู้ และเรียนรู้เกี่ยวกับความคาดหวังพื้นฐาน และรู้จักสำรวจ

ความคาดหวังเฉพาะของผู้รับบริการ เพื่อสนองบริการที่ตรงกับความคาดหวัง ซึ่งจะทำให้ผู้รับบริการเกิดความพึงพอใจ หรืออาจเกิดความประทับใจขึ้นได้

สิริวรรณ อัครกุล (2528) อธิบายว่า ความคาดหวัง หมายถึง ความคาดหวังของมนุษย์เป็นการคิดล่วงหน้าไว้ก่อน ซึ่งอาจจะไม่เป็นไปตามที่คิดไว้ แต่มีบทบาทสำคัญต่อพฤติกรรมของบุคคล

## 2.5 ทฤษฎีการสร้างแบบสอบถาม

แบบสอบถาม หมายถึง รูปแบบของคำถามเป็นชุดๆ ที่ได้ถูกรวบรวมไว้อย่างมีหลักเกณฑ์และเป็นระบบ เพื่อใช้วัดสิ่งที่ผู้วิจัยต้องการจะวัดจากกลุ่มตัวอย่างหรือประชากรเป้าหมายให้ได้มาซึ่งข้อเท็จจริงทั้งในอดีต ปัจจุบัน และการคาดคะเนเหตุการณ์ในอนาคต แบบสอบถามประกอบด้วยรายการคำถามที่สร้างอย่างประณีต เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นหรือข้อเท็จจริง โดยส่งให้กลุ่มตัวอย่างตามความสมัครใจ การใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลนั้น การสร้างคำถามเป็นงานที่สำคัญสำหรับผู้วิจัย เพราะว่าผู้วิจัยอาจไม่มีโอกาสได้พบปะกับผู้ตอบแบบสอบถามเพื่ออธิบายความหมายต่างๆ ของข้อคำถามที่ต้องการเก็บรวบรวมแบบสอบถามเป็นเครื่องมือวิจัยชนิดหนึ่งที่ยอมรับกันมากเพราะการเก็บรวบรวมข้อมูลสะดวกและสามารถใช้วัดได้อย่างกว้างขวางการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามสามารถทำได้ด้วยการสัมภาษณ์หรือให้ผู้ตอบด้วยตนเอง

### 2.5.1 โครงสร้างของแบบสอบถาม

ประกอบไปด้วย 3 ส่วนสำคัญ ดังนี้

1) หนังสือนำหรือคำชี้แจง โดยมากมักจะอยู่ส่วนแรกของแบบสอบถามอาจมีจดหมายนำอยู่ด้านหน้าพร้อมคำขอบคุณ โดยคำชี้แจงมักจะระบุถึงจุดประสงค์ที่ให้ตอบแบบสอบถาม การนำคำตอบที่ได้ไปใช้ประโยชน์ คำอธิบายลักษณะของแบบสอบถาม วิธีการตอบแบบสอบถาม พร้อมตัวอย่าง ชื่อ และที่อยู่ของผู้วิจัย ประเด็นที่สำคัญคือการแสดงข้อความที่ทำให้ผู้ตอบมีความมั่นใจว่า ข้อมูลที่จะตอบไปจะไม่ถูกเปิดเผยเป็นรายบุคคลจะไม่มีผลกระทบต่อผู้ตอบ และมีการพิทักษ์สิทธิของผู้ตอบด้วย

2) คำถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนตัว เช่น เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ เป็นต้น การที่จะถามข้อมูลส่วนตัวอะไรบางอย่างนั้นขึ้นอยู่กับกรอบแนวความคิดในการวิจัย โดยดูว่าตัวแปรที่สนใจจะศึกษานั้นมีอะไรบางอย่างที่เกี่ยวกับข้อมูลส่วนตัว และควรถามเฉพาะข้อมูลที่ทำเป็นในการวิจัยเท่านั้น

3) คำถามเกี่ยวกับคุณลักษณะหรือตัวแปรที่จะวัด เป็นความคิดเห็นของผู้ตอบในเรื่องของคุณลักษณะ หรือตัวแปรนั้น

### 2.5.2 ขั้นตอนการสร้างแบบสอบถาม

ประกอบไปด้วยขั้นตอนสำคัญ ดังนี้

#### ขั้นที่ 1 ศึกษาคุณลักษณะที่จะวัด

การศึกษาคุณลักษณะอาจดูได้จาก วัตถุประสงค์ของการวิจัย กรอบแนวความคิด หรือสมมติฐานการวิจัย จากนั้นจึงศึกษาคุณลักษณะ หรือตัวแปรที่จะวัดให้เข้าใจอย่างละเอียดทั้งเชิงทฤษฎีและนิยามเชิงปฏิบัติการ

## ขั้นที่ 2 กำหนดประเภทของข้อคำถามข้อคำถามในแบบสอบถามอาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท

1) คำถามปลายเปิด (Open Ended Question) เป็นคำถามที่เปิดโอกาสให้ผู้ตอบสามารถตอบได้อย่างเต็มที่ ซึ่งคาดว่าน่าจะได้คำตอบที่แน่นอน สมบูรณ์ ตรงกับสภาพความเป็นจริงได้มากกว่าคำตอบที่จำกัดวงให้ตอบ คำถามปลายเปิดจะนิยมใช้กันมากในกรณีที่ผู้วิจัยไม่สามารถคาดเดาได้ล่วงหน้าว่าคำตอบจะเป็นอย่างไร หรือใช้คำถามปลายเปิดในกรณีที่ต้องการได้คำตอบเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการสร้างคำถามปลายปิด แบบสอบถามแบบนี้มีข้อเสียคือ มักจะถามได้ไม่มาก การรวบรวมความคิดเห็น และการแปลผลมักจะมีความยุ่งยาก

2) คำถามปลายปิด (Close Ended Question) เป็นคำถามที่ผู้วิจัยมีแนวคำตอบไว้ให้ผู้ตอบเลือกตอบจากคำตอบที่กำหนดไว้เท่านั้น คำตอบที่ผู้วิจัยกำหนดไว้ล่วงหน้ามักได้มาจากการทดลองใช้คำถามในลักษณะที่เป็นคำถามปลายเปิด หรือการศึกษากรอบแนวความคิด สมมติฐาน การวิจัย และนิยามเชิงปฏิบัติการ คำถามปลายเปิดมีวิธีการเขียนได้หลาย ๆ แบบ เช่น แบบให้เลือกตอบอย่างใดอย่างหนึ่ง แบบให้เลือกคำตอบที่ถูกต้องเพียงคำตอบเดียวแบบผู้ตอบจัดลำดับความสำคัญหรือแบบให้เลือกคำตอบหลายคำตอบ

## ขั้นที่ 3 การร่างแบบสอบถาม

เมื่อผู้วิจัยทราบถึงคุณลักษณะหรือประเด็นที่จะวัด และกำหนดประเภทของข้อคำถามที่จะมีอยู่ในแบบสอบถามเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยจึงลงมือเขียนข้อคำถามให้ครอบคลุมทุกคุณลักษณะหรือประเด็นที่จะวัดโดยเขียนตามโครงสร้างของแบบสอบถามที่ได้กล่าวไว้แล้ว และหลักการในการสร้างแบบสอบถาม ดังนี้

1) ต้องมีจุดมุ่งหมายที่แน่นอนว่าต้องการจะถามอะไรบ้างโดยจุดมุ่งหมายนั้นจะต้องสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของงานวิจัยที่จะทำ

2) ต้องสร้างคำถามให้ตรงตามจุดมุ่งหมายที่ตั้งไว้เพื่อป้องกันการมีข้อคำถามนอกประเด็น และมีข้อคำถามจำนวนมาก

3) ต้องถามให้ครอบคลุมเรื่องที่จะวัดโดยมีจำนวนข้อคำถามที่พอเหมาะไม่มากหรือน้อยเกินไป แต่จะมากหรือน้อยเท่าใดนั้นขึ้นอยู่กับพฤติกรรมที่จะวัดซึ่งตามปกติพฤติกรรมหรือเรื่องที่จะวัดเรื่องหนึ่ง ๆ นั้นควรมีข้อคำถาม 25-60 ข้อ

4) การเรียงลำดับข้อคำถาม ควรเรียงลำดับให้ต่อเนื่องสัมพันธ์กันและแบ่งตามพฤติกรรมย่อย ๆ ไว้เพื่อให้ผู้ตอบเห็นชัดเจนและง่ายต่อการตอบนอกจากนั้นต้องเรียงคำถามง่ายๆ ไว้เป็นข้อแรกๆ เพื่อชักจูงให้ผู้ตอบอยากตอบคำถามต่อ ส่วนคำถามสำคัญๆ ไม่ควรเรียงไว้ตอนท้ายของแบบสอบถามเพราะความสนใจในการตอบของผู้ตอบอาจจะน้อยลง ทำให้ตอบอย่างไม่ตั้งใจซึ่งจะส่งผลเสียต่อการวิจัยมาก

5) ลักษณะของข้อความที่ดี ข้อคำถามที่ดีของแบบสอบถามนั้น ควรมีลักษณะดังนี้

(1) ข้อคำถามไม่ควรยาวจนเกินไปควรใช้ข้อความสั้นกะทัดรัดตรงกับวัตถุประสงค์ และสอดคล้องกับเรื่อง

(2) ข้อความ หรือภาษาที่ใช้ในข้อความต้องชัดเจน เข้าใจง่าย

(3) ค่าเฉลี่ยในการตอบแบบสอบถามไม่ควรเกินหนึ่งชั่วโมง ข้อคำถามไม่ควรมากเกินไปจนทำให้ผู้ตอบเบื่อหน่ายหรือเหนื่อยล้า

(4) ไม่ถามเรื่องที่เป็นความลับเพราะจะทำให้ได้คำตอบที่ไม่ตรงกับข้อเท็จจริง

(5) ไม่ควรใช้ข้อความที่มีความหมายกำกวมหรือข้อความที่ทำให้ผู้ตอบแต่ละคนเข้าใจความหมายของข้อความไม่เหมือนกัน

(6) ไม่ถามในเรื่องที่รู้แล้ว หรือถามในสิ่งที่วัดได้ด้วยวิธีอื่น

(7) ข้อคำถามต้องเหมาะสมกับกลุ่มตัวอย่าง คือ ต้องคำนึงถึงระดับการศึกษา ความสนใจ สภาพเศรษฐกิจ ฯลฯ

(8) ข้อคำถามหนึ่ง ๆ ควรถามเพียงประเด็นเดียวเพื่อให้ได้คำตอบที่ชัดเจนและตรงจุด ซึ่งจะง่ายต่อการนำมาวิเคราะห์ข้อมูล

(9) คำตอบหรือตัวเลือกในข้อคำถามควรมีมากพอหรือให้เหมาะสมกับข้อคำถามนั้น แต่ถ้าไม่สามารถระบุได้หมดก็ให้ใช้ว่า อื่นๆ โปรดระบุ .....

(10) ควรหลีกเลี่ยงคำถามที่เกี่ยวกับค่านิยมที่จะทำให้ผู้ตอบไม่ตอบตามความเป็นจริง

(11) คำตอบที่ได้จากแบบสอบถาม ต้องสามารถนำมาแปลงออกมาในรูปของปริมาณ และใช้สถิติอธิบายข้อเท็จจริงได้ เพราะปัจจุบันนี้นิยมใช้คอมพิวเตอร์ในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนั้นแบบสอบถามควรคำนึงถึงวิธีการประมวลผล และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ด้วย

#### ขั้นที่ 4 การปรับปรุงแบบสอบถาม

หลังจากที่สร้างแบบสอบถามเสร็จแล้ว ผู้วิจัยควรนำแบบสอบถามนั้นมาพิจารณา ทบทวนอีกครั้งเพื่อหาข้อบกพร่องที่ควรปรับปรุงแก้ไข และควรให้ผู้เชี่ยวชาญได้ตรวจสอบแบบสอบถามนั้นด้วยเพื่อที่จะได้นำข้อเสนอแนะและข้อวิพากษ์วิจารณ์ของผู้เชี่ยวชาญมาปรับปรุงแก้ไขให้ดียิ่งขึ้น

#### ขั้นที่ 5 วิเคราะห์คุณภาพแบบสอบถาม

เป็นการนำแบบสอบถามที่ได้ปรับปรุงแล้วไปทดลองใช้กับกลุ่มตัวอย่างเล็ก ๆ เพื่อนำผลมาตรวจสอบคุณภาพของแบบสอบถาม ซึ่งการวิเคราะห์หรือตรวจสอบคุณภาพของแบบสอบถามทำได้หลายวิธี แต่ที่สำคัญมี 2 วิธี ได้แก่

1) ความตรง (Validity) หมายถึง เครื่องมือที่สามารถวัดได้ในสิ่งที่ต้องการวัดโดยแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ

1.1) ความตรงตามเนื้อหา (Content Validity) คือ การที่แบบสอบถามมีความครอบคลุมวัตถุประสงค์หรือพฤติกรรมที่ต้องการวัดหรือไม่ค่าสถิติที่ใช้ในการหาคุณภาพ คือ ค่าความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์หรือเนื้อหา (IOC: Index of item Objective Congruence) หรือดัชนีความเหมาะสมโดยให้ผู้เชี่ยวชาญ ประเมินเนื้อหาของข้อถามเป็นรายข้อ

1.2) ความตรงตามเกณฑ์ (Criterion-related Validity) หมายถึง ความสามารถของแบบวัดที่สามารถวัดได้ตรงตามสภาพความเป็นจริง แบ่งออกได้เป็นความเที่ยงตรงเชิงพยากรณ์และความเที่ยงตรงตามสภาพ สถิติที่ใช้วัดความเที่ยงตรงตามเกณฑ์ เช่น ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ทั้งของ Pearson และ Spearman และ ค่า t-test เป็นต้น

1.3) ความตรงตามโครงสร้าง (Construct Validity) หมายถึง ความสามารถของแบบสอบถามที่สามารถวัดได้ตรงตามโครงสร้างหรือทฤษฎี ซึ่งมักจะมีในแบบวัดทางจิตวิทยาและแบบวัดสติปัญญา สถิติที่ใช้วัดความเที่ยงตรงตามโครงสร้างมีหลายวิธี เช่น การวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) การตรวจสอบในเชิงเหตุผล เป็นต้น

2) ความเที่ยง (Reliability) หมายถึง เครื่องมือที่มีความคงเส้นคงวา นั่นคือเครื่องมือที่สร้างขึ้นให้ผลการวัดที่แน่นอนคงที่ จะวัดกี่ครั้งผลจะได้เหมือนเดิม สถิติที่ใช้ในการหาค่าความเที่ยงมีหลายวิธีแต่นิยมใช้กันคือ ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient:  $\alpha$  coefficient) ซึ่งจะใช้สำหรับข้อมูลที่มีการแบ่งระดับการวัดแบบประมาณค่า (Rating Scale)

#### ขั้นที่ 6 ปรับปรุงแบบสอบถามให้สมบูรณ์

ผู้วิจัยจะต้องทำการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้จากผลการวิเคราะห์คุณภาพของแบบสอบถาม และตรวจสอบความถูกต้องของถ้อยคำหรือสำนวน เพื่อให้แบบสอบถามมีความสมบูรณ์ และมีคุณภาพผู้ตอบอ่านเข้าใจได้ตรงประเด็นที่ผู้วิจัยต้องการ ซึ่งจะทำให้ผลงานวิจัยเป็นที่น่าเชื่อถือยิ่งขึ้น

#### ขั้นที่ 7 จัดพิมพ์แบบสอบถาม

จัดพิมพ์แบบสอบถามที่ได้ปรับปรุงเรียบร้อยแล้วเพื่อนำไปใช้จริงในการเก็บรวบรวมข้อมูลกับกลุ่มเป้าหมาย โดยจำนวนที่จัดพิมพ์ควรมีน้อยกว่าจำนวนเป้าหมายที่ต้องการเก็บรวบรวมข้อมูล และควรมีการพิมพ์สำรองไว้ในกรณีที่แบบสอบถามเสียหายหรือสูญหายหรือผู้ตอบไม่ตอบกลับแนวทางในการจัดพิมพ์แบบสอบถามมีดังนี้

- 1) การพิมพ์แบ่งหน้าให้สะดวกต่อการเปิดอ่านและตอบ
- 2) เว้นที่ว่างสำหรับคำถามปลายเปิดไว้เพียงพอ
- 3) พิมพ์อักษรขนาดใหญ่ชัดเจน
- 4) ใช้สีและลักษณะกระดาษที่เอื้อต่อการอ่าน

#### 2.5.3 หลักการสร้างแบบสอบถาม

- 1) สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย
- 2) ใช้ภาษาที่เข้าใจง่าย เหมาะสมกับผู้ตอบ
- 3) ใช้ข้อความที่สั้น กระชับ ได้ใจความ
- 4) แต่ละคำถามควรมีเพียงประเด็นเดียว
- 5) หลีกเลี่ยงการใช้ประโยคปฏิเสธซ้อน
- 6) ไม่ควรใช้คำย่อ
- 7) หลีกเลี่ยงการใช้คำที่เป็นนามธรรมมาก
- 8) ไม่ขึ้นนำการตอบให้เป็นไปแนวทางใดแนวทางหนึ่ง
- 9) หลีกเลี่ยงคำถามที่ทำให้ผู้ตอบเกิดความลำบากใจในการตอบ
- 10) คำตอบที่มีให้เลือกต้องชัดเจนและครอบคลุมคำตอบที่เป็นไปได้
- 11) หลีกเลี่ยงคำที่สื่อความหมายหลายอย่าง

12) ไม่ควรเป็นแบบสอบถามที่มีจำนวนมากเกินไป ไม่ควรให้ผู้ตอบใช้เวลาในการตอบแบบสอบถามนานเกินไป

13) ข้อคำถามควรถามประเด็นที่เฉพาะเจาะจงตามเป้าหมายของการวิจัย

14) คำถามต้องน่าสนใจสามารถกระตุ้นให้เกิดความอยากรู้ตอบ

#### 2.5.4 เทคนิคการใช้แบบสอบถาม

วิธีใช้แบบสอบถามมี 2 วิธี คือการส่งทางไปรษณีย์ กับการเก็บข้อมูลด้วยตนเอง ซึ่งไม่ว่ากรณีใดต้องมีจดหมายระบุวัตถุประสงค์ของการเก็บข้อมูล ตลอดจนความสำคัญของข้อมูลและผลที่คาดว่าจะได้รับ เพื่อให้ผู้ตอบตระหนักถึงความสำคัญ และสละเวลาในการตอบแบบสอบถาม การทำให้อัตราตอบแบบสอบถามสูงเป็นเป้าหมายสำคัญของผู้วิจัย ข้อมูลจากแบบสอบถามจะเป็นตัวแทนของประชากรได้เมื่อมีจำนวนแบบสอบถามคืนมากกว่าร้อยละ 90 ของจำนวนแบบสอบถามที่ส่งไปแนวทางที่จะทำให้ได้รับแบบสอบถามกลับคืนในอัตราที่สูง มีวิธีการดังนี้

1) มีการติดตามแบบสอบถามเมื่อให้เวลาผู้ตอบไประยะหนึ่ง ระยะเวลาที่เหมาะสมในการติดตามคือ 2 สัปดาห์ หลังครบกำหนดส่ง อาจจะติดตามมากกว่าหนึ่งครั้ง

2) วิธีการติดตามแบบสอบถาม อาจใช้จดหมาย ไปรษณีย์ โทรศัพท์ เป็นต้น

3) ในกรณีที่ข้อคำถามอาจจะถามในเรื่องของส่วนตัว ผู้วิจัยต้องให้ความมั่นใจว่า ข้อมูลที่ได้จะเป็นความลับ

#### 2.5.5 ข้อเด่นและข้อด้อยของการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม

การใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูลมีข้อเด่นและข้อด้อยที่ต้องพิจารณาประกอบในการเลือกใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

##### ข้อเด่น

1) ถ้ากลุ่มตัวอย่างมีขนาดใหญ่ วิธีการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม จะเป็นวิธีการที่สะดวกและประหยัดกว่าวิธีอื่น

2) ผู้ตอบมีเวลาตอบมากกว่าวิธีการอื่น

3) ไม่จำเป็นต้องฝึกอบรมพนักงานเก็บข้อมูลมากเหมือนกับวิธีการสัมภาษณ์หรือวิธีการสังเกต

4) ไม่เกิดความลำเอียงอันเนื่องมาจากการสัมภาษณ์หรือการสังเกต เพราะผู้ตอบเป็นผู้ตอบข้อมูลเอง

5) สามารถส่งแบบสอบถามให้ผู้ตอบทางไปรษณีย์ได้

6) ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเก็บข้อมูล

##### ข้อด้อย

1) ในกรณีที่ส่งแบบสอบถามให้ผู้ตอบทางไปรษณีย์ มักจะได้แบบสอบถามกลับคืนมาน้อย และต้องเสียเวลาในการติดตาม อาจทำให้ระยะเวลาการเก็บข้อมูลล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้

2) การเก็บข้อมูลโดยวิธีการใช้แบบสอบถามจะใช้ได้เฉพาะกับกลุ่มประชากรเป้าหมายที่อ่าน และเขียนหนังสือได้เท่านั้น

3) จะได้ข้อมูลจำกัดเฉพาะที่จำเป็นจริง ๆ เท่านั้น เพราะการเก็บข้อมูลโดยวิธีการใช้แบบสอบถามจะต้องมีคำถามจำนวนน้อยข้อที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

4) การส่งแบบสอบถามไปทางไปรษณีย์ หน่วยตัวอย่างอาจไม่ได้เป็นผู้ตอบแบบสอบถามเอง ก็ได้ ทำให้คำตอบที่ได้มีความคลาดเคลื่อนไม่ตรงกับความจริง

5) ถ้าผู้ตอบไม่เข้าใจคำถามหรือเข้าใจคำถามผิด หรือไม่ตอบคำถามบางข้อ หรือไม่ไตร่ตรองให้รอบคอบก่อนที่จะตอบคำถาม ก็จะทำให้ข้อมูลมีความคลาดเคลื่อนได้ โดยที่ผู้วิจัยไม่สามารถย้อนกลับไปสอบถามหน่วยตัวอย่างนั้นได้อีก

6) ผู้ที่ตอบแบบสอบถามกลับคืนมาทางไปรษณีย์ อาจเป็นกลุ่มที่มีลักษณะแตกต่างจากกลุ่มผู้ที่ไม่ตอบแบบสอบถามกลับคืนมา ดังนั้นข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์จะมีความลำเอียงอันเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างได้

### 2.5.6 การหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม

แบบสอบถาม (questionnaire) ในการวิจัยที่เป็นแบบมาตรวัดประมาณค่า (rating scale) ให้เลือกตอบระหว่าง 1-5 เป็นส่วนใหญ่) นั้น มีการทดสอบคุณภาพของเครื่องมือวัดนี้ทั้งสองแบบ แบบแรก คือวัดค่าความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (content validity) หรือเรียกว่าหาค่า (IOC) ที่ใช้ผู้เชี่ยวชาญที่รวมเป็นเลขคี่ส่วนใหญ่จำนวน 5 คน ให้ความเห็นชอบในแต่ละข้อคำถามด้วยตัวเลือก 3 ตัวคือ แนใจว่าวัดได้ตามวัตถุประสงค์ แนใจว่าวัดไม่ได้ตามวัตถุประสงค์ และ ไม่น่าใจ ด้วยการให้คะแนน +1 -1 และ 0 ตามลำดับ

แบบที่สองเป็นการวัดคุณภาพความเชื่อมั่น (reliability) ของแบบสอบถามว่าแต่ละข้อคำถามสอดคล้องกันหรือไม่ เป็นการวัดการสอดคล้องภายใน (internal consistency) หรือเรียกว่า การหาค่า Cronbach's alpha (ครอนบาคอัลฟา) เป็นการหาค่า "สัมประสิทธิ์ของความเชื่อมั่น" (coefficient of reliability) ซึ่งมีสูตรทางคณิตศาสตร์ ซึ่งค่ายิ่งสูงยิ่งดี โดยปกติในการวิจัยทางสังคมศาสตร์ เกณฑ์ยอมรับอยู่ที่ 0.7 ขึ้นไป ยังมีจำนวนข้อคำถาม (item) สูงมากก็ยังมีค่าครอนบาคสูงมากตามไปด้วย ซึ่งตรงกับหลักตรรกะที่ว่ายิ่งมีจำนวนข้อคำถามที่เป็นสิ่งที่วัดได้หรือสังเกตได้ (observable) ก็ยิ่งบ่งชี้ค่า คอนสตรัค (construct) ที่เป็นตัวแปรแฝง (latent variable) ที่เป็นนามธรรม เช่น ความมุ่งมั่น (commitment) เป็นต้น และเครื่องมือที่นำมาช่วยวิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่นให้แบบสอบถามความพึงพอใจในงานวิจัยเรื่องนี้คือ Statistical Package for the Social Sciences หรือที่เรียกย่อๆ ว่าโปรแกรม SPSS (วัลลภ รัฐฉัตรานนท์, 2557)

## 2.6 ทฤษฎีการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว

1) ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งผู้โดยสารกับการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวจำเป็นต้องมีการเดินทางของนักท่องเที่ยวจากถิ่นที่อยู่ประจำไปยังแหล่งท่องเที่ยวเป็นการชั่วคราว การขนส่งผู้โดยสารกับนักท่องเที่ยวจึงมีความสำคัญดังต่อไปนี้

1.1) การขนส่งผู้โดยสารทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวซึ่งเป็นจุดหมายปลายทาง (Destination)

1.2) การขนส่งผู้โดยสารให้บริการที่สะดวกสบายในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวแก่นักท่องเที่ยว เช่น การเดินทางท่องเที่ยวไปกับเรือสำราญ

- 1.3) การขนส่งผู้โดยสารก่อเกิดการกระตุ้นให้มีนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น
- 1.4) การขนส่งผู้โดยสารเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว
- 1.5) การขนส่งผู้โดยสารเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว
- 1.6) การเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกระตุ้นให้เกิดการพัฒนา

การขนส่งผู้โดยสาร

2) เครือข่ายการขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Transportation Networks) การขนส่งจะมีอุปกรณ์ขนส่ง หรือยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวแล้วยังต้องมีเครือข่ายการขนส่งผู้โดยสาร นอกจากนั้นควรจะมีบริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเข้าถึงจุดหมายปลายทางหรือแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย หากมีการขนส่งมวลชนของท้องถิ่นนั้นให้บริการด้วยก็ยิ่งดี

3) ความหมายของการขนส่งผู้โดยสารจำเป็นอย่างไรที่จะต้องเข้าใจ ความหมายของการขนส่งก่อน

- 3.1) ความหมายของการขนส่ง
- 3.2) ความหมายของการขนส่งผู้โดยสาร ต้องประกอบด้วยลักษณะสำคัญอยู่

3 ประการคือ

- (1) เป็นกิจกรรมที่ต้องมีการเคลื่อนย้ายบุคคลจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง
- (2) เป็นการเคลื่อนย้ายที่ต้องกระทำด้วยอุปกรณ์การขนส่ง
- (3) เป็นการเคลื่อนย้ายที่ต้องเป็นไปตามความประสงค์ของบุคคล

ผู้ที่ต้องการขนส่ง

4) ปัญหาของการขนส่งผู้โดยสารที่สำคัญมีดังต่อไปนี้

- (1) ปัญหาอากาศเป็นพิษ
- (2) ปัญหาน้ำเป็นพิษ
- (3) ปัญหาเสียงรบกวน
- (4) ปัญหาการจราจรติดขัด
- (5) ปัญหาอุบัติเหตุ

## 2.7 งานศึกษาเกี่ยวกับการสร้างเส้นทางจักรยาน

การพัฒนาทางจักรยานสำหรับท้องถิ่นนั้นจำเป็นต้องมีการวางแผนล่วงหน้าเพื่อประเมินถึงความจำเป็น และความคุ้มค่าในการพัฒนาทางจักรยาน นอกจากนี้ยังช่วยประเมินแนวทางต่างๆ ในการพัฒนาทางจักรยานเพื่อให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดกับผู้ใช้การวางแผนพัฒนาทางจักรยานจึงจำเป็นต้องพิจารณาอย่างรอบคอบถึงความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติทั้งในด้านวิศวกรรมจราจร และผลกระทบอื่นๆ ต่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหมดการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่เริ่มต้นโครงการมีความสำคัญอย่างมากในการทำให้โครงการประสบผลสำเร็จ

ในระดับจังหวัดการพัฒนาทางจักรยานอาจถูกริเริ่มได้โดยหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับงานด้านการขนส่งและจราจรผ่านทางคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร.) หรืออาจผ่านทาง การแต่งตั้งคณะทำงานระดับจังหวัด เพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรขึ้นโดยเฉพาะ เป็นต้น โดยอาจมีตัวแทนจากหน่วยราชการ หน่วยงานระดับท้องถิ่น หน่วยงานเอกชน และตัวแทนชุมชนที่

เกี่ยวข้องร่วมประชุมและดำเนินการวางแผน และพัฒนาทางจักรยานร่วมกัน เช่น สำนักงานจังหวัด สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัด เทศบาล สำนักงานขนส่งจังหวัด โยธาธิการ และผังเมืองจังหวัด แขวงการทางสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัด สำนักงานขนส่งจังหวัด ตำรวจภูธร สำนักงานป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด หอการค้าจังหวัด สถานศึกษาต่างๆ และผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น

เทศบาลหรือจังหวัดมักจะเป็นผู้ริเริ่มการวางแผนพัฒนาทางจักรยานและมักจะเป็นผู้ดำเนินการ ภาคประชาชนมีส่วนร่วมในการทำให้แผนนั้นสอดคล้องกับความต้องการ และเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ นอกจากนี้ยังมีส่วนในการกำหนดทิศทาง และวัตถุประสงค์ของโครงการ รวมทั้งการวัดผลสัมฤทธิ์ของโครงการด้วย หน่วยงานด้านขนส่งของรัฐมีหน้าที่ให้แนะนำ และสนับสนุนด้านวิชาการ นอกจากนี้ยังเป็นหน่วยงานที่ใช้งบประมาณด้วย (สำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร, 2559)

### 2.7.1 หลักการวางแผนพัฒนาทางจักรยาน

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงหลักการทั่วไปที่ควรคำนึงในการพัฒนาทางจักรยานที่ดี เพื่อเป็นพื้นฐานในการทำความเข้าใจในหลักการออกแบบทางจักรยานก่อนที่จะทำการวางแผนพัฒนาทางจักรยาน การวางแผนพัฒนาทางจักรยานที่ดีนั้น ต้องคำนึงถึงความต้องการของผู้ใช้จักรยานเป็นหลัก โดยที่ความต้องการที่แตกต่างกันนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยหลักสองประการ ได้แก่

#### 1) จุดมุ่งหมายของการขี่จักรยาน

โดยทั่วไปจุดมุ่งหมายหลักๆ ของการขี่จักรยาน ได้แก่

##### 1.1) การขี่จักรยานเพื่อการเดินทาง

การขี่จักรยานเพื่อการเดินทาง เป็นการขี่จักรยานโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อไปทำกิจกรรมบางอย่างที่ปลายทาง เช่น ทำงาน เรียนหนังสือ หรือจ่ายซื้อของ ในกรณีนี้ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางเป็นปัจจัยที่สำคัญในการออกแบบ

##### 1.2) การขี่จักรยานเพื่อการสันทนาการ

การขี่จักรยานเพื่อการสันทนาการ เป็นการขี่จักรยานที่มีวัตถุประสงค์ในตัวของกิจกรรมการขี่จักรยานเองได้แก่ เพื่อออกกำลังกาย พักผ่อนหย่อนใจ หรือเพื่อการท่องเที่ยว ในกรณีนี้ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางไม่เป็นปัจจัยสำคัญในการออกแบบ

#### 2) ทักษะของผู้ใช้จักรยาน

ในการออกแบบทางจักรยานที่เหมาะสมนั้น ต้องเป็นต้องคำนึงถึงระดับทักษะของผู้ใช้จักรยานที่เป็นกลุ่มเป้าหมายด้วย ถ้ากลุ่มเป้าหมายหลักคือ ผู้ใช้จักรยานที่เป็นเยาวชนหรือมีทักษะในการขับขี่น้อย โดยทั่วไปมักจะเป็นการเดินทางในละแวกบ้านของตนเองในระยะทางสั้นๆ การจัดสิ่งแวดลอมของทางจักรยานต้องคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นพิเศษ ถ้าเป็นไปได้ควรให้มีการแยกทางจักรยานออกจากถนนอย่างชัดเจน และจัดให้มีสะพานข้ามสำหรับจักรยานหรือสัญญาณไฟที่ทางแยก

#### 3) หลักการวางแผนเส้นทางจักรยานที่ดี

เส้นทางจักรยานที่ดีต้องมีองค์ประกอบดังต่อไปนี้

### 3.1) ปลอดภัย

ทางจักรยานต้องมีความปลอดภัย โดยสามารถทำได้โดยลดจำนวนจุดตัดหรือจุดขัดแย้งทางการจราจรระหว่างจักรยานกับยานอื่น ๆ รวมทั้งผู้ใช้ถนนให้มากที่สุด นอกจากนี้ความเร็ว และปริมาณจราจรบนถนนก็มีผลต่อความปลอดภัยของการใช้จักรยานบนถนนเช่นกัน หากการจราจรบนถนนที่ความเร็วสูงและปริมาณจราจรสูงก็อาจจำเป็นต้องแยกผู้ขี่จักรยานออกจากผู้ขี่รถยนต์ การจัดการความปลอดภัยบริเวณทางแยกต่างๆ ก็เป็นสิ่งสำคัญต่อความปลอดภัย การออกแบบทางจักรยานให้สามารถใช้ได้ในเวลากลางคืนจำเป็นต้องมีการให้แสงสว่างอย่างเพียงพอ ความรู้สึกปลอดภัยของผู้ใช้จักรยานก็เป็นสิ่งสำคัญ การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่มีมาตรฐาน และมีการออกแบบที่ดีจะช่วยให้ผู้ใช้จักรยานมีความรู้สึกปลอดภัยมากขึ้น

### 3.2) สะดวกสบาย

ทางจักรยานควรจะมีพื้นผิวที่เรียบ ไม่ลื่น และได้รับการบำรุงรักษาอย่างดีให้ไม่มีเศษวัสดุต่างๆ บนผิวทางมีความลาดชันน้อย และถูกออกแบบให้สามารถขี่ได้ง่าย ลมและฝนเป็นอุปสรรคอย่างหนึ่งที่ทำให้การขี่จักรยานยากลำบาก โดยอาจใช้เทคนิคการออกแบบที่ช่วยให้การขี่สะดวกสบายขึ้น

### 3.3) เชื่อมต่อโดยตรง

ทางจักรยานควรออกแบบให้เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของการเดินทางโดยตรง (Door-to-Door) โดยให้เกิดความล่าช้าน้อยที่สุด ควรจัดให้มีที่จอดจักรยานตามจุดต่าง ๆ ที่สะดวกในการใช้งาน

### 3.4) ขี่ได้ต่อเนื่องและกลมกลืน

ทางจักรยานที่ดีควรมีความต่อเนื่อง สังเกตเห็นได้ง่าย เชื่อมต่อกับจุดต่างๆ ที่สำคัญ และใช้มาตรฐาน และการออกแบบที่กลมกลืนกันตลอดเส้นทางไม่ทำให้ผู้ใช้งานรู้สึกถึงความไม่ต่อเนื่อง

### 3.5) ความสวยงามน่าใช้งาน

เส้นทางจักรยานควรมีความกลมกลืนและช่วยส่งเสริมสภาพแวดล้อมให้ดูดีขึ้น สวยงาม และให้ประสบการณ์ที่ดีในการขี่

## 4) จุดมุ่งหมายต่างๆ ของการใช้จักรยานและความต้องการที่แตกต่างกัน

ผู้ใช้จักรยานมีจุดมุ่งหมายที่ต่างกัน ในการออกแบบจำเป็นต้องวิเคราะห์กลุ่มเป้าหมายและวัตถุประสงค์หลักของทางจักรยานที่ต้องการจะสร้าง เพื่อออกแบบให้เหมาะสมกับความต้องการที่ต่างกันของทางจักรยานแต่ละประเภท จุดมุ่งหมายของการใช้จักรยานอาจแบ่งออกได้เป็นกลุ่มต่างๆ

การท่องเที่ยว และสันทนาการกลุ่มผู้ใช้จักรยานกลุ่มนี้ใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และสันทนาการโดยให้ความสำคัญกับการได้รับประสบการณ์ที่ดีในการขี่จักรยาน โดยที่ไม่มีข้อจำกัดในเรื่องของเวลาการเดินทาง ผู้ใช้กลุ่มนี้มีระดับทักษะและประสบการณ์ในการขี่ที่หลากหลาย เส้นทางจักรยานสำหรับกลุ่มผู้ใช้จักรยานกลุ่มนี้ มักเป็นเส้นทางตามแนวริมฝั่งแม่น้ำ ชายฝั่ง หรือภูเขา โดยเป็นเส้นทางจักรยานที่สวยงามและมีปริมาณการจราจรต่ำ

- 1) เป็นเส้นทางจักรยานที่เน้นความสะดวกสบาย
- 2) พื้นผิวทางมีสภาพที่ดี
- 3) มีความลาดชันน้อย
- 4) มีความปลอดภัยสูง
- 5) เลือกเส้นทางที่สวยงามและน่าสนใจ
- 6) จัดให้มีที่จอดรถยนต์ และที่จอดจักรยานสำหรับเปลี่ยนจากการใช้รถยนต์เป็นใช้จักรยานตามจุดต่างๆ

#### 5) ขั้นตอนการวางแผนพัฒนาทางจักรยาน

5.1) การกำหนดวิสัยทัศน์ (Vision) ภารกิจ (Mission) เป้าหมาย (Goal) และวัตถุประสงค์ (Objectives)

ขั้นตอนนี้เป็นขั้นตอนแรกของการวางแผน เป็นการกำหนดทิศทางหลักในการปฏิบัติงานในขั้นตอนนี้ อื่นๆ ในลำดับต่อไป เปรียบเสมือนเข็มทิศที่ช่วยชี้ทาง และช่วยตัดสินใจว่าแนวทางต่าง ๆ ที่เลือกนั้น เหมาะสมหรือสอดคล้องกับเป้าหมายหลักของโครงการหรือไม่ การกำหนดวิสัยทัศน์ และภารกิจช่วยให้สามารถกำหนดผลลัพธ์ที่ต้องการจากโครงการตัวอย่างวิสัยทัศน์เพื่อสนับสนุนการเดินทางโดยจักรยาน

(1) เป็นเมืองที่การเดินทางโดยจักรยานมีความปลอดภัย และเป็นทางเลือกในการเดินทางที่น่าใช้ในทุกชุมชน

(2) การเดินทางโดยจักรยานเป็นการเดินทางที่สะดวกสบายสำหรับการเดินทางในชีวิตประจำวัน และเป็นการเปิดประสบการณ์ใหม่ในการสัมผัสธรรมชาติ และแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ของจังหวัด/ชุมชน

(3) จังหวัดจะให้การสนับสนุน และส่งเสริมการขี่จักรยานอย่างปลอดภัยในโครงการต่าง ๆ ของจังหวัด และจะเป็นแกนนำร่วมกับภาคีเครือข่ายต่าง ๆ ในการพัฒนา และส่งเสริมให้มีการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานที่มีคุณภาพ เป้าหมาย (Goals) และวัตถุประสงค์ (Objectives) เป็นสิ่งที่กำหนดผลลัพธ์ ที่จะเกิดขึ้นเมื่อมีการจัดทำโครงการพัฒนาทางจักรยาน ตัวอย่างของผลลัพธ์ ได้แก่

(3.1) เพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ขี่จักรยานรวมถึงคนที่ไม่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

(3.2) ทำลายอุปสรรคต่างๆ ทางด้านกายภาพในการเดินทางโดยใช้จักรยาน

(3.3) พัฒนาการเชื่อมต่อไปสู่ระบบขนส่งมวลชนต่างๆ โดยใช้การเดินทางโดย

จักรยาน

(3.4) ผู้คนในชุมชนมีกิจกรรมการออกกำลังกาย และสันทนาการมากขึ้น

(3.5) ปรับปรุงเส้นทางจักรยานสำหรับการเดินทางไปโรงเรียน สนามเด็กเล่น สวน และสร้างทางเชื่อมต่างๆ ระหว่างชุมชน

(3.6) ลดความขัดแย้งทางการจราจรระหว่างผู้ใช้จักรยาน และรถยนต์ในเส้นทางจักรยานที่ใช้พื้นที่ถนนร่วมกัน

(3.7) เพิ่มการเดินทางโดยใช้จักรยาน และลดการเดินทางโดยใช้รถยนต์ เป็นต้น เป้าหมายและวัตถุประสงค์ต้องระบุประเด็นเหล่านี้ด้วย

(3.8) กลุ่มผู้ใช้จักรยานที่เป็นเป้าหมาย และความต้องการ

(3.9) แหล่งเงินทุนงบประมาณ

(3.10) การบูรณาการกับการเดินทางแบบอื่นๆ

(3.11) การมีส่วนร่วมของประชาชน

5.2) การกำหนดมาตรฐาน และข้อตกลงเบื้องต้น ก่อนที่จะดำเนินการออกแบบ และพิจารณาทางเลือกต่างๆ จำเป็นต้องกำหนดบรรทัดฐานต่างๆ เพื่อใช้ สำหรับการพิจารณา เช่น มาตรฐานด้านความปลอดภัย มาตรฐานในการออกแบบ และก่อสร้าง ข้อจำกัด (ถ้ามี) และข้อตกลงต่างๆ เบื้องต้นซึ่งมาตรฐานเหล่านี้จะสะท้อนถึงคุณภาพ และประสิทธิภาพของทางจักรยานในด้านต่างๆ เช่น

(1) ความปลอดภัย

(2) การเชื่อมต่อโดยตรง

(3) การเข้าถึงทางจักรยาน

(4) ความรวดเร็ว และการเชื่อมต่อของโครงข่ายการขนส่ง

5.3) การรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง การวางแผนพัฒนาทางจักรยาน ต้องมีการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับทางจักรยานหรือโครงข่ายทางจักรยานที่มีอยู่ โครงข่ายถนน โครงข่าย และเส้นทางระบบขนส่งมวลชน และความเป็นไปได้ในการเดินทางโดยจักรยาน ปริมาณการจราจรและความเร็วบนถนนมีส่วนสำคัญอย่างมากกับความปลอดภัยในการเดินทางโดยจักรยาน (หากมีการใช้พื้นที่ถนนร่วมกัน) จึงต้องมีการเก็บข้อมูลปริมาณจราจร และความเร็วบนถนนที่เกี่ยวข้องด้วยประเด็นต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทางจักรยาน เช่น ด้านปัญหาความปลอดภัย การเดินทางที่ล่าช้า และไม่สะดวกและความต้องการต่างๆ ของผู้ใช้จักรยานจำเป็นต้องถูกระบุ ในกระบวนการการมีส่วนร่วมของประชาชนหรือประชาพิจารณ์ต้องมีการจัดทำแบบสำรวจความคิดเห็นของประชาชนเพื่อที่จะรับทราบความต้องการต่างๆ ของประชาชนนอกจากนี้พื้นที่จุดจักรยานก็เป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องรวบรวมข้อมูล และประเมินในขั้นตอนนี้ด้วยในเมืองที่มีการสร้างโครงข่ายทางจักรยานไว้แล้ว การรวบรวมข้อมูลโครงข่ายทางจักรยานที่มีอยู่จะช่วยให้สามารถระบุส่วนของโครงข่ายที่ขาดหายไป (Missing Links) หรือเส้นทางจักรยานที่สมควรพัฒนาได้ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้ต้องได้รับความร่วมมือจากหลายฝ่ายในท้องถิ่นนั้นๆ เช่น ประชาชนในท้องถิ่น กลุ่มผู้ใช้จักรยาน กลุ่มผู้สนับสนุนการใช้จักรยานผู้แทนจากสถานโรงเรียน และสถานศึกษาต่างๆ ข้อมูลเกี่ยวกับโครงข่ายถนนต้องถูกรวบรวมเพราะเป็นโครงข่ายที่มีความเป็นไปได้ในการนำมาใช้เป็นทางจักรยาน โดยต้องประกอบด้วยข้อมูลด้านกายภาพ เช่น จำนวนช่องจราจร ความกว้างของช่องจราจร ไหล่ทาง และเขตทาง อุปสรรคต่าง ๆ ทางกายภาพข้อมูลด้านการจราจรในแต่ละช่วงถนน ได้แก่ ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) ความเร็วเฉลี่ย ความเร็วที่เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 การจำกัดความเร็วบนถนนสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับจักรยาน เป็นต้น การวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุทำให้สามารถระบุจุดหรือบริเวณที่เป็นปัญหาในพื้นที่ได้ข้อมูลพื้นฐานของทางจักรยาน และโครงข่ายถนนที่ต้องรวบรวมได้แก่

(1) จำนวนช่องจราจร

(2) ความกว้างของช่องจราจร และความกว้างของช่องจราจรด้านซ้ายสุด

(3) ความกว้างของเขตทาง

- (4) แผนที่ หรือแบบถนน และทางจักรยาน
- (5) ความลาดชันและลักษณะทางภูมิศาสตร์ของพื้นที่
- (6) ชนิดของผิวทาง และสภาพของผิวทาง
- (7) เกาะกลางถนน และราวกันตก
- (8) ตำแหน่งที่ตั้งของสัญญาณไฟจราจร
- (9) สิ่งกีดขวาง และอันตรายต่าง ๆ กับการขี่จักรยาน
- (10) จุดตัดทางรถไฟ
- (11) บริเวณที่ให้จอดรถริมถนนได้
- (12) ทางเชื่อมกับถนนหลักต่างๆ
- (13) ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ และความเร็วที่จำกัดโดยกฎหมาย
- (14) ข้อมูลด้านอุบัติเหตุ
- (15) โครงข่าย และเส้นทางการเดินทางสาธารณะ และจุดเชื่อมต่อต่าง ๆ กับระบบขนส่งสาธารณะ เช่น ป้ายรถประจำทาง ฯลฯ
- (16) ปริมาณการจราจรของรถขนาดใหญ่ ปริมาณการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน
- (17) ปริมาณการเดินทางโดยจักรยาน และคนเดินเท้า และช่วงเวลาที่มีคนใช้มากที่สุด
- (18) การใช้ที่ดิน

ในขั้นตอนนี้ต้องมีการระบุอุปสรรคต่างๆ ที่ทำให้การเดินทางโดยจักรยานมีความยากลำบากหรือไม่ปลอดภัย ในการเดินทางข้ามไป ได้แก่ อุปสรรคทางธรรมชาติ เช่น แม่น้ำ ทางลาดชัน หนองบึง คลอง และอุปสรรคที่เกิดจากสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น เช่น ทางรถไฟ ทางด่วนที่มีรั้วกัน ทางแยกที่ซับซ้อนถนนที่มีปริมาณจราจร และความเร็วสูง เป็นต้น นอกจากนี้สะพานหรืออุโมงค์ทางลอดที่ไม่ได้ออกแบบเพื่อรองรับการเดินทางโดยจักรยานก็อาจเป็นอุปสรรคสำหรับจักรยานได้เหมือนกันซึ่งอาจเกิดปัญหาด้านความปลอดภัยในภายหลังได้หากมิได้พิจารณาตั้งแต่ตอนต้นของการวางแผนโดยสรุป การวางแผนต้องประกอบด้วยขั้นตอนดังต่อไปนี้

- (1) สำรวจจำนวนจุดตัด และจุดตัดที่อาจเป็นไปได้ทั้งหมดตามแนวถนนใหญ่หรือถนนสายหลัก ถนนที่มีการจำกัดการเข้าถึง (เช่น ทางด่วนหรือถนนใหญ่ที่ไม่อนุญาตให้ตัดกระแสจราจร) ถนนที่มีปริมาณจราจรและความเร็วสูง และแม่น้ำลำธารต่างๆ
- (2) ระบุจำนวนจุดตัดและจุดตัดกับทางจักรยานที่เหมาะสม
- (3) นำข้อมูลการวิเคราะห์เหล่านี้ไปใช้ในการวางแผนทางจักรยาน

ในกรณีที่ไม่มีทางต่างระดับสำหรับจักรยานโดยเฉพาะ (สะพานข้ามหรืออุโมงค์ลอด) ที่จุดตัดเหล่านี้ ผู้ใช้จักรยานอาจจะต้องเดินทางอ้อมจากเส้นทางตัดตรงเพื่อข้ามทางด่วนนั้นไปสู่จุดหมายปลายทาง เช่นเดียวกับถนนใหญ่ที่มีหลายช่องจราจรทำให้มีความกว้างของถนนมาก และมีปริมาณจราจรสูง รวมไปถึงทางแยกขนาดใหญ่ ที่ทำให้การข้ามถนนทำได้ยากสำหรับผู้ใช้จักรยาน ในขั้นตอนนี้ยังรวมถึงการระบุจุดที่ไม่ต่อเนื่องของโครงข่ายทางจักรยาน เช่น การที่ทางจักรยานไปหยุดกลางทางหรืออยู่ในจุดที่มีได้เป็นจุดหมายปลายทางใด ๆ

5.4) การประเมินความต้องการในการเดินทาง และกำหนดเส้นทางจักรยานที่เป็นทางเลือกต่างๆ ผู้คนต้องการเดินทางไปในสถานที่ต่าง ๆ เช่นเดียวกับที่พวกเขาเดินทางโดยรถยนต์ระบบการขนส่งทางถนนที่มีอยู่สามารถสะท้อนความต้องการ และมีอิทธิพลต่อการเดินทางของคนในพื้นที่อย่างมาก การเลือกเส้นทางเพื่อพัฒนาเป็นทางจักรยานนั้นไม่ใช่การเลือกเส้นทางที่ผู้ใช้จักรยานใช้กันอยู่ในปัจจุบัน แต่เส้นทางจักรยานที่จะพัฒนานั้นต้องพิจารณาตามความต้องการ (Desire Lines) ในการเดินทางที่เชื่อมต่อแหล่งชุมชนที่มีศักยภาพของการเดินทางโดยใช้จักรยาน

แผนการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานนั้น ต้องระบุเส้นทางจักรยานต่างๆ ในปัจจุบันที่มีการใช้งานกันอยู่ที่เป็นต้องเชื่อมต่อกับจุดต่างๆ และต้องพยากรณ์การใช้งานทางจักรยานในอนาคต การร่วมทำงานกับหน่วยงานท้องถิ่น และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่นๆ เพื่อที่จะระบุพื้นที่ที่จะมีความต้องการในการเดินทางโดยจักรยานมากขึ้น พื้นที่ที่เป็นปัญหา และความเป็นไปได้ต่างๆ ในการพัฒนาทางจักรยานที่ใช้เงินทุนไม่สูง

พฤติกรรมการเดินทางโดยจักรยานนั้นได้รับผลกระทบมากจากสภาพแวดล้อมของการปั่นจักรยานสภาพแวดล้อมที่อึดอัดหรือเป็นอันตรายทำให้ผู้ใช้จักรยานเลือกใช้ทางอื่นแทนที่จะใช้ทางที่ตนเองพึงพอใจมากที่สุดหรืออาจเลือกเดินทางโดยใช้วิธีการอื่นๆ แทน (รถประจำทาง รถยนต์ เดิน) หรืออาจเลือกที่จะไม่เดินทางเลยก็ได้ในสภาวะปัจจุบันอาจเป็นไปได้ว่าพวกเขาไม่มีทางเลือกอื่นที่น่าสนใจ

ปริมาณการเดินทางโดยจักรยาน และรถยนต์ในปัจจุบันเป็นข้อมูลที่สำคัญสำหรับการบ่งบอกเส้นทางที่พวกเขาพึงพอใจ การนับปริมาณการจราจรโดยจักรยานอาจเป็นข้อมูลที่มีประโยชน์ในการประมาณความต้องการในการเดินทางโดยใช้จักรยาน อย่างไรก็ตามการใช้นับปริมาณจราจรอาจนำไปสู่ผลสรุปที่ผิดก็ได้ และมักจะเป็นการประเมินค่าปริมาณผู้มาใช้งานที่ต่ำกว่าความเป็นจริง (ถ้าสภาพแวดล้อมปัจจุบันของทางจักรยานไม่สะดวกสบายหรือไม่ปลอดภัย) การประมาณค่าความต้องการการเดินทางโดยใช้ข้อมูล เช่น จุดกำเนิดการจราจรที่สำคัญ (Traffic Generators) หรือพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรสูงเป็นสิ่งบ่งบอกถึงความต้องการในการเดินทางที่ดีกว่าภายใต้เงื่อนไขที่มีการสร้างทางจักรยานที่มีคุณภาพดี พื้นที่ที่มีศักยภาพของการเดินทางโดยใช้จักรยานสูงได้แก่สถานศึกษา เช่น โรงเรียน วิทยาลัย มหาวิทยาลัย พื้นที่ที่มีประชากรพักอาศัยหนาแน่นย่านการค้า

5.5) การประเมินและคัดเลือกทางเลือกที่เหมาะสม ในขั้นตอนนี้เป็นการประเมิน และคัดเลือกทางเลือกที่เหมาะสมโดยพิจารณาจากสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ ผลประโยชน์ที่ได้รับ งบประมาณ และข้อจำกัดต่าง ๆ การรับข้อมูลและความคิดเห็นจากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างๆ เป็นสิ่งสำคัญ โดยผ่านทางกรมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการคัดเลือกเส้นทาง และทางเลือกต่าง ๆ ที่เหมาะสมนั้นต้องคำนึงถึงปัจจัยหลายอย่าง ได้แก่

- (1) ความต้องการ และปริมาณการเดินทางโดยจักรยานและคนเดินเท้า
- (2) ความกว้างของไหล่ทางหรือความกว้างของถนนที่จะนำมาใช้เป็นทางจักรยาน
- (3) ปริมาณรถยนต์ และความเร็วของรถยนต์
- (4) ปริมาณรถบรรทุก และรถโดยสารขนาดใหญ่
- (5) การจอดรถยนต์

- (6) จำนวนทางแยก และประเภทของทางแยกที่เส้นทางจักรยานวิ่งผ่าน
- (7) ทางเข้าออกอาคาร ปริมาณรถเลี้ยว และอุปกรณ์ควบคุมจราจรที่ติดตั้งอยู่
- (8) เส้นทางเดินรถ และจุดรับส่งรถโดยสารสาธารณะที่เกี่ยวข้อง
- (9) ประเภทของถนน และทางจักรยาน
- (10) ความเพียงพอของพื้นที่
- (11) ความเพียงพอของเขตทาง
- (12) การจัดการจราจร (ทางเดียวหรือสองทาง)
- (13) ความต่อเนื่องของเส้นทางจักรยาน
- (14) การบำรุงรักษาสาธารณูปโภคที่อยู่บนถนน และข้างทาง
- (15) พื้นที่โรงเรียน
- (16) ที่จอดจักรยาน

การออกแบบเส้นทางจักรยานที่สอดคล้องกับการบริการรถโดยสารสาธารณะจะช่วยเพิ่มโอกาสให้มีผู้ใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้น

#### 5.6) การออกแบบรายละเอียด

ในขั้นตอนนี้เป็นการออกแบบทางวิศวกรรมเพื่อทำการก่อสร้างโดยนำเอาแนวทางที่ได้รับจากข้อสรุปในการวางแผนขั้นต้นมาดำเนินการ ได้แก่

- (1) การออกแบบทางเรขาคณิต
- (2) การจัดการจราจร ป้าย สัญญาณไฟจราจร และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก

ต่าง ๆ

- (3) การออกแบบโครงสร้างชั้นทางของทางจักรยาน

#### 5.7) การติดตามและประเมินผลโครงการ

วัตถุประสงค์หลักของการสร้างเส้นทางจักรยานนั้นก็เพื่อเพิ่มจำนวนผู้ใช้จักรยาน และในขณะเดียวกันก็ลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับจักรยานในแผนการดำเนินงานจึงจำเป็นต้องกำหนดแนวทางการประเมินผลความสำเร็จตามวัตถุประสงค์เหล่านี้ด้วย การประเมินด้านอุบัติเหตุต้องมีการระบุจุดต่างๆ ที่อาจเกิดอันตราย การปรับแบบด้านกายภาพของถนนเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว เป็นต้น การรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนก็เป็นแนวทางในการรับข้อมูลในการประเมินการดำเนินงานได้เป็นอย่างดี โดยนำทั้งความคิดเห็นที่เป็นบวกและ ลบต่อโครงการ รวมถึงคำแนะนำต่างๆ สามารถนำมาระบุปัญหาต่างๆ เพื่อปรับปรุงแก้ไขต่อไป การนับปริมาณการใช้จักรยานบนเส้นทางจักรยานหรือการนับจำนวนจักรยานที่ที่จอดจักรยานเป็นระยะๆ ก็สามารถช่วยในการสังเกตความเปลี่ยนแปลงต่างๆ ในพฤติกรรมการใช้จักรยาน และสามารถช่วยในการประเมินผลการดำเนินงานได้ว่ามีประสิทธิภาพเพียงไร

#### 6) ประเภทของทางจักรยาน

ตามมติคณะรัฐมนตรี เรื่องการกำหนดมาตรฐานการออกแบบ และก่อสร้างทางจักรยานในประเทศไทย เมื่อวันที่ 19 มกราคม พ.ศ. 2559 ได้กำหนด มาตรฐานการแบ่งประเภทของทางจักรยาน และสามารถอ้างอิงตาม คู่มือมาตรฐานการออกแบบทางจักรยาน โดยกรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2558 ได้ดังนี้

6.1) SL (Share Lane) เป็นทางจักรยานที่ใช้ช่องทางจราจรร่วมกับยานพาหนะอื่น ๆ ในช่องจราจรปกติ (เขตทางแคบ) โดยใช้เครื่องหมายจักรยานบนพื้นทางโดยใช้ความกว้างของถนนเท่าความกว้างของถนนตามปกติในกรณีนี้ที่เขตทางแคบ เช่น ถนนในเมืองดัง



ภาพที่ 2.1 ทางจักรยานแบบใช้ช่องทางจราจรร่วมกับยานพาหนะอื่น ๆ ในช่องจราจรปกติ (Shared Lane, SL) (กรมทางหลวงชนบท, 2558)

6.2) WCL (Wide Curb Lane)

เป็นทางจักรยานที่ใช้ช่องทางจราจรร่วมกับยานพาหนะอื่น ๆ เช่น ช่องจราจรติดคันขอบถนนหรือที่จอดรถริมทาง โดยทำช่องจราจรที่ใช้ร่วมกับจักรยานให้มีความกว้างมากกว่าปกติ



ภาพที่ 2.2 ทางจักรยานแบบทำช่องจราจรด้านริมให้กว้างกว่าปกติ (Wide Curb Lane, WCL) (กรมทางหลวงชนบท, 2558)

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี

6.3) BL (Cycle Lane)

เป็นทางจักรยานที่จัดช่องทางสำหรับจักรยานโดยเฉพาะ โดยใช้ผิวจราจรแบ่งเป็นทางจักรยานหรือใช้ไหล่ทาง ใช้การตีเส้นจราจรแบ่งเป็นช่องทางสำหรับจักรยานโดยเฉพาะ โดยไม่มีแนวหรืออุปกรณ์กั้น (Buffer)



ภาพที่ 2.3 ทางจักรยานที่จัดช่องทางสำหรับจักรยานโดยเฉพาะ (Cycle Lane, BL)  
(กรมทางหลวงชนบท, 2558)

#### 6.4) MP (Multi-Use Path)

เป็นทางจักรยานแบบจัดพื้นที่แยกเฉพาะ เช่นไหล่ทางที่มีแนวหรืออุปกรณ์กั้น (Buffer) หรือทางจักรยานที่แยกคันทาง



ภาพที่ 2.4 ทางจักรยานแบบจัดพื้นที่เฉพาะโดยมีแนวหรืออุปกรณ์กั้น (Buffer)  
(กรมทางหลวงชนบท, 2558)



ภาพที่ 2.5 ทางจักรยานแบบจัดพื้นที่เฉพาะโดยใช้ขอบคั่นหินหรือใช้พื้นที่ทางเท้า (กรมทางหลวงชนบท, 2558)



ภาพที่ 2.6 ทางจักรยานแบบแยกพื้นที่เฉพาะโดยแยกคั่นทาง (กรมทางหลวงชนบท, 2558)

#### 7) การเลือกประเภทของทางจักรยานที่เหมาะสม

แนวทางการเลือกประเภทของทางจักรยานที่เหมาะสมมีหลากหลายตามคู่มือและมาตรฐานในต่างประเทศ

สำหรับในประเทศไทยคู่มือฉบับนี้จะใช้ตามมติคณะรัฐมนตรี เรื่องการกำหนดมาตรฐานการออกแบบ และก่อสร้างทางจักรยานในประเทศไทย เมื่อวันที่ 19 มกราคม พ.ศ. 2559 ได้กำหนดมาตรฐานการแบ่งประเภทของทางจักรยาน (Cycle Way Classification) ใช้หลักการกำหนดความเร็ว และปริมาณจราจรเป็นปัจจัยควบคุมการแบ่งประเภทของทางจักรยาน (ปรับใช้ให้เหมาะสมกับประเทศไทย) ดังนี้

7.1) เส้นทางที่ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ต่ำกว่า 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (กม./ชม.) และมีปริมาณการจราจรเฉลี่ยน้อยกว่า 3,000 คันต่อวันต่อปี จักรยานสามารถใช้ช่องทางจราจร ร่วมกับยานพาหนะอื่น ๆ ในช่องจราจรปกติ (SL) ซึ่งหากมีปริมาณจราจรมากกว่า 3,000 คัน แต่ไม่เกิน 5,000 คันต่อวันต่อปีจักรยานสามารถใช้ช่องทางจราจรร่วมกับยานพาหนะอื่น ๆ เช่น

ช่องจราจรติดคันขอบถนนหรือที่จอดรถริมทาง (WCL) และในกรณีที่มีปริมาณจราจรมากกว่า 5,000 คันต่อวันต่อปี จะไม่สามารถดำเนินการทำช่องทางจักรยานได้

7.2) เส้นทางที่ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ระหว่าง 30-50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (กม./ชม.) และมีปริมาณการจราจรเฉลี่ยน้อยกว่า 3,000 คันต่อวันต่อปี จักรยานสามารถใช้ช่องทางจราจร ร่วมกับกับยานพาหนะอื่น ๆ เช่น ช่องจราจรติดคันขอบถนนหรือที่จอดรถริมทาง (WCL) ซึ่งหากมีปริมาณจราจรมากกว่า 3,000 คัน แต่ไม่เกิน 5,000 คันต่อวันต่อปี ให้จัดช่องทางสำหรับจักรยาน โดยเฉพาะ โดยมีการตีเส้นจราจร แบ่งช่องทางจักรยานให้ชัดเจน รวมทั้งมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกภัยบนไหล่ทางและทางหลัก (BL) โดยในกรณี ที่มีปริมาณจราจรมากกว่า 5,000 คันต่อวันต่อปี ให้มีทางจักรยานโดยเฉพาะโดยการตีเส้นจราจรแบ่งช่องทางจักรยานให้ชัดเจน

7.3) เส้นทางที่ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ระหว่าง 50-70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (กม./ชม.) ให้จัดช่องทางสำหรับจักรยานโดยเฉพาะ โดยมีการตีเส้นจราจรแบ่งช่องทางจักรยานให้ชัดเจน รวมทั้งมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกภัยบนไหล่ทาง และทางหลัก หรือแยกทางจักรยานออกจากช่องจราจรทั่วไป เช่น ก่อสร้างทางจักรยานขึ้นใหม่ โดยมีขอบคันคอนกรีต เพื่อแบ่งช่องจราจรหลักกับทางเดินเท้าและทางจักรยาน

7.4) เส้นทางที่ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์สูงกว่า 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (กม./ชม.) ให้จัดทำทางจักรยานแบบเฉพาะ เช่น ไหล่ทางที่มีแนวหรืออุปกรณ์กัน

7.5) กรณีที่มีปริมาณจราจร 10,000 คันต่อวันหรือมากกว่า และมีความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์เท่ากับ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (กม./ชม.) หรือมากกว่า การก่อสร้างทางจักรยานจะต้องอยู่นอกพื้นที่กันเพื่อความปลอดภัยของถนน

7.6) กรณีที่มีปริมาณรถขนาดใหญ่มากกว่า 30 คันต่อชั่วโมง ในช่องจราจรริมทางควรพิจารณาแยกคันทางหรือหากใช้ทางจักรยานประเภทอื่น และมีความเร็วของการจราจรสูง (80 กม./ชม. หรือมากกว่า) ควรจะมีพื้นที่ว่างคันระหว่างจักรยานกับรถยนต์

7.7) บริเวณที่คาดว่าผู้ใช้จักรยานที่เป็นเด็กหรือผู้มีประสบการณ์ขี่จักรยานน้อย เช่น ทางจักรยานบริเวณโรงเรียน ชุมชน หรือสวนสาธารณะ เป็นต้น จะต้องใช้การจัดพื้นที่เฉพาะสำหรับจักรยาน เพื่อแยกทางจักรยานออกจากถนน

8) ป้ายจราจร แสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2.1 ป้ายจราจรสำหรับทางจักรยาน

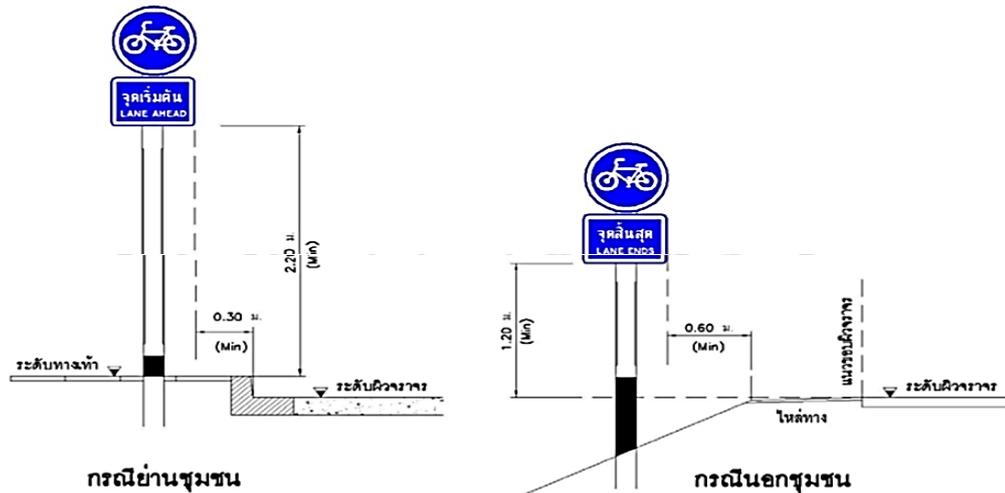
รูปแสดงป้ายจราจร	ชื่อป้ายจราจร	การใช้งาน
	ป้ายช่องเดินจักรยาน	ใช้ติดตั้งบนทางหลวงชนบทที่ได้ ออกแบบ และก่อสร้างไว้สำหรับ ช่องทางเดินจักรยานโดยเฉพาะ โดยมีฉนวน เช่น เกาะ คันหิน ร้ว เสากัน รวากันอันตรายหรือ กำแพงเป็นตัวแยกช่องจักรยาน และช่องจราจรสำหรับรถทั่วไป ให้ติดตั้งเป็นระยะทุกหัวท้ายของ ทางเดินจักรยานระหว่างทาง หลวงชนบทหรือถนนที่ตัดผ่าน และควรทำเครื่องหมายจราจร บนพื้นทางเป็นสัญลักษณ์รูป จักรยานควบคู่กันไป
	ป้ายช่องเดินจักรยาน พร้อมป้ายเสริม	ใช้ติดตั้งบนทางจักรยานที่ได้ ออกแบบ และก่อสร้างไว้สำหรับ ช่องเดินจักรยานโดยเฉพาะกรณี ต้องการเน้นจุดเริ่มต้น และ จุดสิ้นสุดของช่องเดินจักรยาน

(กรมทางหลวงชนบท, 2558)

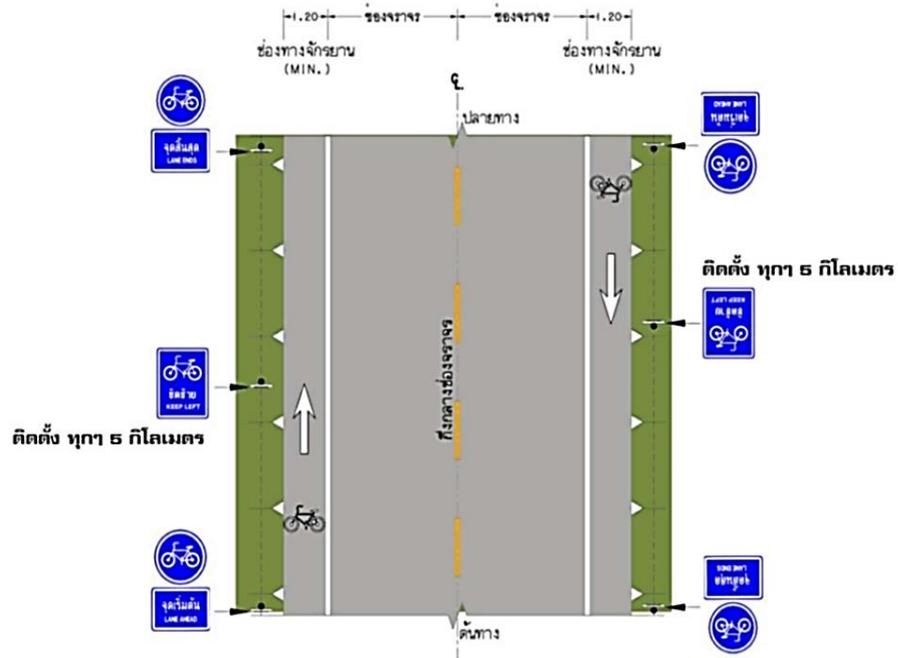
ตารางที่ 2.1 ป้ายจราจรสำหรับทางจักรยาน (ต่อ)

รูปแสดงป้ายจราจร	ชื่อป้ายจราจร	การใช้งาน
	ป้ายจักรยานชิดซ้าย	ใช้ติดตั้งบนทางหลวงชนบทที่ได้ ออกแบบ และปรับปรุงไหล่ทางไว้สำหรับช่องทางเดินจักรยาน โดยเฉพาะ โดยไม่มีฉนวน เช่น เกาะคั่นหิน รั้ว เสากั้น รวากัน อันตรายหรือกำแพงเป็นตัวแยกช่องทางจักรยานและช่องจราจรสำหรับรถทั่วไป

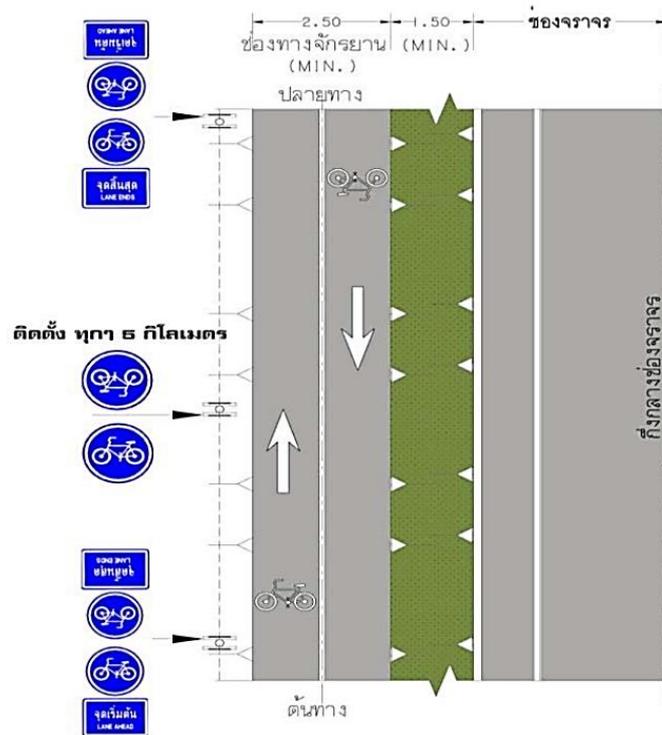
(กรมทางหลวงชนบท, 2558)



ภาพที่ 2.7 การติดตั้งป้ายจักรยาน (กรมทางหลวงชนบท, 2558)

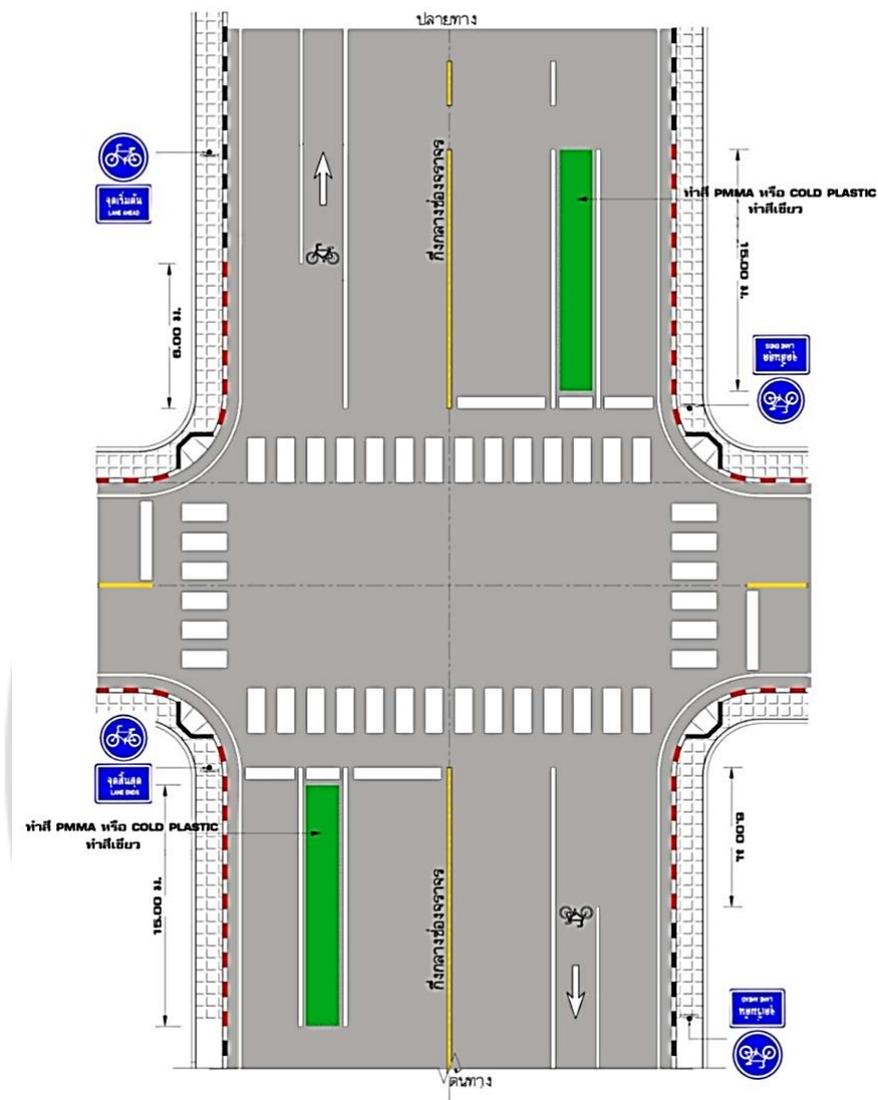


ภาพที่ 2.8 การติดตั้งป้าย และสัญลักษณ์บนพื้นทาง (กรณีพื้นที่ย่านชุมชนมีทางเท้าและที่จอดรถ)  
(กรมทางหลวงชนบท, 2558)



ภาพที่ 2.9 การติดตั้งป้าย และสัญลักษณ์บนพื้นทาง (กรณีจักรยานวิ่งสวนกัน)  
(กรมทางหลวงชนบท, 2558)





ภาพที่ 2.12 การติดตั้งป้าย และสัญลักษณ์บนพื้นทาง (บริเวณสี่แยกย่านชุมชน)  
(กรมทางหลวงชนบท, 2558)

## 2.8 สถานที่สำคัญในจังหวัดจันทบุรี

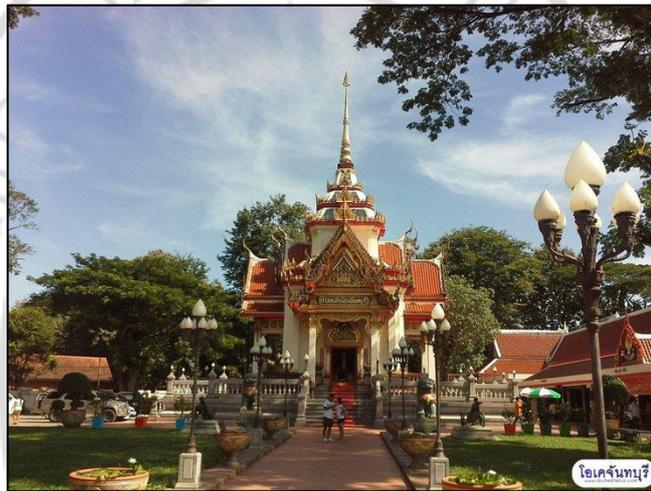
จังหวัดจันทบุรีอยู่ในเขตการปกครองของเขตเทศบาลจังหวัดจันทบุรีเป็นชุมชนเมืองและเป็นศูนย์กลางของจังหวัดทั้งหน่วยงานราชการที่สำคัญหรือศูนย์กลางธุรกิจเอกชน วัดวาอารามต่าง ๆ สถานที่ต่างๆ ในพื้นที่ตัวเมือง อำเภอเมืองจังหวัดจันทบุรี ดังต่อไปนี้

### 2.8.1 สถานที่สำคัญทางวัฒนธรรม

พื้นที่ตัวเมือง อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรีจากการศึกษาพบว่าความเหมาะสมในพื้นที่ของตัวเมือง อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี มีทรัพยากรทางวัฒนธรรมมากมาย ทั้งวัด สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ต่าง ๆ สถานที่สำคัญทางวัฒนธรรมที่มีความสำคัญและโดดเด่นในพื้นที่ตัวเมืองอำเภอเมืองจังหวัดจันทบุรีมีดังนี้

### ศาลหลักเมือง

ศาลหลักเมืองจันทบุรี ตั้งอยู่ที่ถนนท่าหลวง อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี โดยอยู่ด้านหน้าค่ายตากสิน ศาลหลักเมืองแห่งนี้ไม่ปรากฏหลักฐานว่าสร้างขึ้นเมื่อใด และใครเป็นผู้สร้าง มีเพียงการสันนิษฐานว่า สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชทรงสร้างขึ้นเมื่อครั้งเสด็จเข้าเมืองจันทบุรี เพื่อใช้เป็นที่ยุบถไพร่พลและเสวยอาหารก่อนยกทัพไปกอบกู้กรุงศรีอยุธยา ตามหนังสือพระราชประวัติสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชกล่าวไว้ว่า พระองค์ทรงได้เมืองจันทบุรีจันทบุรีเมื่อวันที่วันอาทิตย์ แรม 3 ค่ำ เดือน 7 ปีกุน นพศก จุลศักราช 1129 ซึ่งตรงกับวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ. 2310



ภาพที่ 2.13 ศาลหลักเมืองจันทบุรี (จังหวัดจันทบุรี, 2557)

### ศาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช

ศาลสมเด็จพระเจ้าตากสินฯ เดิมเป็นศาลไม้อยู่ข้างศาลเจ้าพ่อหลักเมือง ต่อมาในปี 2463 สมัย ม.จ. สฤทธิเดชชยางกูร เป็นสมุหเทศาภิบาลมณฑลจันทบุรี ได้สร้างศาลขึ้นในบริเวณด้านหน้าค่าย ทหารกองพันนาวิกโยธิน คนละฝั่งถนนกับศาลเจ้าพ่อหลักเมือง โดยอาศัยอาคารเป็นศาลาคอนกรีตสี่เหลี่ยมจัตุรมุข มีบันไดด้านหน้าและด้านข้างรวม 3 ด้าน กรมศิลปากรเป็นผู้ออกแบบภายในเป็นที่ประดิษฐานเทวรูปซึ่งเป็นเทพเจ้าประจำพระองค์พระเจ้าตาก ขณะนั้นยังไม่มีพระบรมรูปสมเด็จพระเจ้าตากสินฯ ประดิษฐานเช่นปัจจุบัน ในปี พ.ศ. 2534 ชาวจันทบุรีได้ร่วมกันบริจาคเงินสร้างศาลสมเด็จพระเจ้าตากสินฯ ขึ้นอีกหลัง เป็นศาลทรงเก้าเหลี่ยมคู่ กับศาลเดิม ศาลสมเด็จพระเจ้าตากสินฯ เป็นศาลทรงเก้าเหลี่ยม หลังคาเป็นรูปพระมาลา เป็นที่ประดิษฐานพระบรมรูปสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ซึ่งหล่อด้วยทองเหลืองรมดำผนังภายในเขียนลายพุ่มข้าวบิณฑ์ไว้อย่างสวยงาม

ชาวจันทบุรีถือว่า สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชทรงมีพระมหากรุณาธิคุณทำให้จันทบุรีเป็นที่รู้จัก และเป็นส่วนหนึ่งของประวัติศาสตร์การกอบกู้เอกราชคราวเสียกรุงครั้งที่ 2 ในฐานะเป็นฐานที่มั่นของสมเด็จพระเจ้าตากสินฯ ในระหว่างการรวบรวมพลรวมถึงเสวยอาหาร และสถาปนาอาณาจักรใหม่ กล่าวคือ ในปี พ.ศ. 2310 ขณะที่พม่าล้อมกรุงศรีอยุธยาอยู่ สมเด็จพระเจ้าตากสินหรือพระยาวชิรปราการ (สิน) ในขณะนั้น เล็งเห็นว่ากรุงศรีอยุธยาต้องแตกพ่ายและตกเป็นของพม่าแน่นอน จึง

รวบรวมพลทหารไทย จีน ได้ 500 คน ตีฝ่าวงล้อมพม่าทางทิศตะวันออก โดยต่อสู้กับข้าศึกในระหว่างทางและได้ชัยชนะ สามารถรวบรวมไพร่พลได้มากขึ้น

พระยาวชิรปราการเห็นว่าจันทบุรีมีชัยภูมิที่เหมาะสมในทางยุทธศาสตร์ เป็นหัวเมืองชายทะเลที่ปลอดภัยจากสงคราม ทั้งมีความอุดมสมบูรณ์ด้านพืชพันธุ์ธัญญาหาร รวมทั้งยังเป็นชุมชนชาวจีนแต่จิว พระยาวชิรปราการมีเชื้อสายจีนแต่จิวและเคยเป็นพ่อค้ามาก่อน จึงมุ่งหวังว่าจะได้รับความช่วยเหลือจากชาวจีนเหล่านี้ ดังนั้นจึงใช้เมืองจันทน์เห็นที่มั่น และรวบรวมหัวเมืองชายฝั่งทะเลตะวันออกได้ทั้งหมด สามารถต่อเรือรบได้ 100 ลำ มีผู้สวามิภักดิ์มากขึ้นถึง 5,000 คน แล้วกลับไปตีทัพพม่า ขับไล่ออกไปจากอยุธยาได้สำเร็จนับเป็นการกอบกู้เอกราชของชาติกลับคืนมาได้อีกครั้ง



ภาพที่ 2.14 ศาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (จังหวัดจันทบุรี, 2557)

### วัดพระแม่ปฏิสนธินิรมล (โบสถ์วัดคาทอลิก)

โบสถ์วัดคาทอลิกจันทบุรี (วัดแม่พระปฏิสนธินิรมล) ตั้งอยู่ที่ตำบลจันทนิมิต อำเภอเมืองจันทบุรี โบสถ์หลังนี้เป็นศูนย์รวมจิตใจของชาวญวนผู้นับถือศาสนาคริสต์นิกายโรมันคาทอลิก เข้ามาตั้งภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดจันทบุรีก่อนปี พ.ศ. 2254 ซึ่งอพยพหนีภัยจากการบีบบังคับการเลือกถือศาสนา ในขณะที่นั้น (ปลายสมัยสมเด็จพระเจ้าท้ายสระ กรุงศรีอยุธยา) บาทหลวงเอ็ดเป็นผู้อุทิศกลุ่มคาทอลิกชาวญวน ซึ่งขณะนั้นมีเพียง 130 คน ในปี พ.ศ. 2254 บาทหลวงและสัตบุรุษได้ร่วมมือร่วมใจกันสร้างวัดน้อยหลังแรกบนฝั่งตะวันตกของแม่น้ำจันทบุรี ระหว่างปี พ.ศ. 2273 – 2295 สมัยบาทหลวงกาเบรียลเป็นเจ้าอาวาสได้เกิดเหตุการณ์ไม่สงบ เนื่องจากทางการได้จับชาวคาทอลิกไปอยู่ที่อยุธยา บางส่วนหลบหนีจากการจับกุมเข้าไปอยู่ในป่า วัดหลังที่ 1 จึงถูกทอดทิ้งให้กรังว่างเปล่า

ปี พ.ศ. 2295 สมัยของบาทหลวงเดอแกวน่าเป็นเจ้าอาวาส ได้รวบรวมชาวคาทอลิกที่กระจัดกระจายให้มาอยู่รวมกันที่เดิม และรวมตัวกันสร้างวัดหลังที่ 2 ขึ้นด้วยไม้กระดานเก่า ๆ ประกอบด้วยไม้ไผ่ หลังคามุงด้วยใบตาล

ปี พ.ศ. 2377 บาทหลวงมัทเทียโดและบาทหลวงเคลมิ่งโซ ได้ช่วยกันสร้างวัดหลังที่ 3 ขึ้นที่ฝั่งซ้าย โดยย้ายข้ามมาอยู่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำจันทบุรี ซึ่งเป็นบริเวณที่วัดปัจจุบันตั้งอยู่ วัดนี้เป็นเพียงวัดเล็ก ๆ สร้างด้วยไม้กระดานเก่า ๆ และไม้ไผ่ ในขณะนั้นมีสัตบุรุษประมาณ 1,000 คน

ปี พ.ศ. 2381 บาทหลวงรังแพงได้รับการแต่งตั้งเป็นเจ้าอาวาส เป็นระยะเวลาที่ชุมชนคาทอลิกเติบโตขึ้นมาก จึงได้เริ่มก่อสร้างวัดหลังที่ 4 ขึ้น โดยมีสัตบุรุษได้ร่วมแรงร่วมใจและร่วมบริจาคทรัพย์ วัดหลังนี้มีลักษณะถาวรมากขึ้น มีการใช้อิฐ หิน และปูนในการก่อสร้างในขณะนั้นมีสัตบุรุษ 1,500 คน

ปี พ.ศ. 2443 บาทหลวงเปรีกาล ชาวฝรั่งเศส เป็นเจ้าอาวาส ได้สร้างวัดหลังที่ 5 ซึ่งเป็นวัดหลังปัจจุบัน โดยใช้สถาปัตยกรรมแบบตะวันตก ที่เรียกว่า "ศิลปะแบบโกธิค" มีความกว้าง 20 เมตร และยาว 60 เมตร มียอดแหลมของหอทั้งสองข้าง แต่เมื่อ พ.ศ. 2483 ไทยเกิดมีกรณีพิพาทอินโดจีน จึงต้องเอายอดแหลมของหอทั้งสองออก ต่อมาทางการสั่งให้รื้อออก เพราะเกรงว่าจะเป็นเป้าของระเบิดทางอากาศในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 หอสูงด้านขวามีนาฬิกาเรือนใหญ่ติดตั้งอยู่ เส้นรอบหน้าปัดวัดได้ 4.70 เมตร จากหอสูงนี้สามารถมองเห็นทัศนียภาพของเมืองจันทบุรีได้ไกลประมาณ 2 กิโลเมตร แต่สิ่งที่ทำให้โบสถ์หลังนี้มีความงดงามอีกอย่างหนึ่ง คือ การประดับกระจกสีเป็นภาพนักบุญทั้งหมด นับว่าเป็นสิ่งสวยงามล้ำค่าทั้งทางศิลปะและโบราณวัตถุควรค่าแก่การอนุรักษ์สืบไป



ภาพที่ 2.15 วัดแม่พระปฏิสนธินิรมล (โบสถ์วัดคาทอลิก) (จังหวัดจันทบุรี, 2557)

### พระบรมราชานุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช

พระบรมราชานุสาวรีย์” หมายความว่า อนุสาวรีย์ของพระมหากษัตริย์ซึ่งได้ทรงประกอบพระราชกรณียกิจเป็นคุณอย่างยิ่งใหญ่แก่ชาติไทยยุคสมัยต่าง ๆ ตามที่มีเรื่องหรือพระนามปรากฏในเอกสาร หรือหลักฐานทางประวัติศาสตร์และโบราณคดี พระบรมราชานุสาวรีย์นั้นจะได้ประดิษฐานไว้ในที่สาธารณะ หรือ ณ ที่ซึ่งเปิดให้มหาชนสักการบูชาและชมได้

ชาวจังหวัดจันทบุรีมีความสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณของสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ที่ทรงรวบรวมคนไทยยกกองทัพจากพม่าได้เป็นผลสำเร็จ ทรงฟื้นฟูประเทศไทยให้เข้าสู่ความสงบโดยเร็ว เนื่องจากในระหว่างที่พระองค์ทรงรวบรวมกำลังคน และอาวุธยุทธโธปกรณ์เพื่อกอบกู้บ้านเมืองนั้น ทรงใช้เมืองจันทบุรีเป็นฐานที่มั่นสำคัญ ชาวจังหวัดจันทบุรีได้ร่วมก่อสร้างพระบรมราชานุสาวรีย์ไว้เป็นอนุสรณ์

พระบรมราชานุสาวรีย์ ณ สวนสาธารณะทุ่งนาเขย อำเภอเมืองจันทบุรี มีรูปลักษณะพระบรมรูปทรงม้าพระที่นั่งออกศึก ทรงเครื่องกษัตริย์นักรบ ขนาดสองเท่าครึ่งพระองค์จริง รอบพระบรมรูปเป็นทหารคนสนิท 4 คน คอยอารักขาทั้งสี่ด้าน



ภาพที่ 2.16 พระบรมราชานุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (จังหวัดจันทบุรี, 2557)

### วัดป่าคลองกุ้ง

วัดป่าคลองกุ้ง ตั้งอยู่เลขที่ 3 ถ.ท่าแฉลบ ต.ตลาด อ.เมือง จ.จันทบุรี เป็นวัดในสายปฏิบัติกรรมฐานในพระอาจารย์มั่น ภูริทัตโต โดยมี “พระสุทธิธรรมรังสีคัมภีรเมธาจารย์” หรือ หลวงพ่อลี ธรรมธโร วัดอโศการาม จ.สมุทรปราการ เป็น ผู้ก่อตั้งวัดป่าคลองกุ้ง โดยที่มาของการสร้างวัดป่าคลองกุ้งนั้น มีอยู่ว่า แต่เดิม วัดป่าคลองกุ้ง เป็นพื้นที่ป่าช้าในเขตพื้นที่บ้านคลองกุ้ง เริ่มแรกสถานที่แห่งนี้ได้รับคำแนะนำมาจากโยมอุปัฏฐากหลวงพ่อลี ได้แก่ หลวงอนุทัยธาดา นายอำเภอเมือง จ.จันทบุรี ในขณะนั้น และ คุณนายหงส์ (กริยา) , ขุนอำนาจอำนวยกิจ นายอำเภอกระโทกสมัยนั้น (อ.โชคชัย) จ.นครราชสีมา คุณนายกิมลิ่ง (กริยา) ขณะเดียวกัน ในปี พ.ศ.2478 หลวงพ่อลีท่านได้ออกธุดงค์ในหลายจังหวัดและมีผ่านมายังตัวเมืองจันทบุรี จึงได้มีโอกาสเทศนาอบรมสั่งสอนญาติโยมให้ปฏิบัติกรรมฐาน ทำให้ชาวบ้านเลื่อมใสศรัทธา และนิมนต์ให้ท่านพำนักอยู่จำพรรษาที่วัดป่าคลองกุ้ง หลวงพ่อลี ท่านพิจารณาเห็นว่าต่อไปภายภาคหน้าวัดป่าคลองกุ้งจะเป็นอีกหนึ่งวัดที่มีประชาชนมาปฏิบัติกรรมฐานกันเป็นจำนวนมาก ท่านจึงรับนิมนต์จำพรรษาอยู่ที่นี่เพื่อโปรดญาติโยมโดยการสอนการปฏิบัติกรรมฐานให้แก่ญาติโยม เป็นเวลา 14 พรรษา ตรงกับ ปี พ.ศ.2492

หลังจากนั้นหลวงพ่อลีจึงได้ธุดงค์ต่อไปยังประเทศอินเดียและกลับมาที่ประเทศไทยอีกครั้ง กระทั่งได้สร้างวัดอโศการาม จ.สมุทรปราการขึ้น ในปี พ.ศ. 2499 จากนั้นเป็นต้นมา ท่านจึงจำพรรษาที่วัดอโศการามจนถึงวันมรณภาพ เมื่อปี พ.ศ. 2504

อาจกล่าวได้ว่า วัดป่าคลองกุ้ง เป็นวัดที่หลวงพ่อลีสร้างและบุกเบิกมาก่อนวัดอโศการาม จึงเป็นสถานที่ที่สำคัญอย่างมากต่อหลวงพ่อลี สาธุศิษย์ และประชาชนโดยทั่วไป ที่ต้องการฝึกปฏิบัติกรรมฐานในสถานที่ที่สงบเงียบ เนื่องจากหลวงพ่อลีได้สร้างวัดป่าคลองกุ้ง เพื่อใช้เป็นสถานที่ปฏิบัติกรรมฐานเป็นหลัก

ปัจจุบันวัดป่าคลองกุ้ง มีพระภิกษุภิกษุณี (พระมหาเข้ม จิตธมโม) ป.ธ.3 เป็นเจ้าอาวาส โดยภายในวัดมีศูนย์พระพุทธศาสนาวันอาทิตย์วัดป่าคลองกุ้ง ศูนย์อบรมปฏิบัติธรรมวัดป่าคลองกุ้ง และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดป่าคลองกุ้ง



ภาพที่ 2.17 วัดป่าคลองกุ้ง (จังหวัดจันทบุรี, 2557)

#### วัดไผ่ล้อม (พระอารามหลวง)

วัดไผ่ล้อมเป็นวัดเก่าแก่ของเมืองจันทบุรี ที่อายุกว่า 200 ปี ยังมีสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ ที่เหลืออยู่ภายในวัด เช่น กุฏิพระและศาลาการเปรียญ มีไม้ฉลุแบบขนมปังขิงประดับตกแต่งอย่างสวยงาม ล้วนแล้วแต่เป็นของเก่าอายุเกือบร้อยปีทั้งสิ้น วัดไผ่ล้อม เป็นพระอารามหลวง ตั้งอยู่บนถนนตรีรัตน์ ตำบลจันทนิมิต อยู่ทางซ้ายของแม่น้ำจันทบุรี มีพื้นที่ 28 ไร่ ได้รับพระราชทานวิสุงคามสีมา เมื่อปี พ.ศ. 2325 ได้รับคัดเลือกให้เป็นวัดพัฒนาตัวอย่าง เมื่อปี พ.ศ. 2509 และ พ.ศ. 2515 และได้รับโปรดเกล้าฯ ให้ยกฐานะเป็นพระอารามหลวงชั้นตรีชนิดสามัญ เมื่อปี พ.ศ. 2539 จากการสำรวจพระอุโบสถหลังเก่าเป็นอาคาร ก่ออิฐถือปูนรูปทรงสี่เหลี่ยมผืนผ้า แบบทางสถาปัตยกรรมเป็นลักษณะอาคารในสมัยรัชกาลที่ 3 พระอุโบสถมีกำแพงล้อมรอบทั้ง 4 ด้าน มีช่องทางเข้าทั้ง 4 ด้าน ชนวนด้านหลังมีเสารองรับ 5 ต้น ไม่มีบัวหัวเสา ฐานอาคารเป็นเส้นตรง มีเจดีย์มุมอยู่ภายในกำแพงแก้ว เป็นเจดีย์แบบย่อมุมไม้สิบสองขนาดเล็ก ภายในพระอุโบสถมีภาพจิตรกรรมฝาผนังเขียนภาพเต็มผนังตลอดทั้ง 4 ด้าน บริเวณกรอบหน้าต่างด้านล่างและบริเวณช่องระหว่างหน้าต่างชำรุดลบเลือนไปมาก โຕ้ะเขียนภาพต้นไม้ประเภทบอนไซและดอกไม้เมืองจีน เหนือช่องทางต่างทั้งสองด้านเขียนเรื่องราวเกี่ยวกับทศชาติโดยแบ่งออกเป็น ช่อง ๆ ด้านละ 5 ช่อง ด้านหน้าพระประธานเขียนภาพพระพุทธประวัติโดยเขียนต่อกันไปบนผนัง ไม่มีฉากหรือเส้นแบ่งกันเป็นตอนๆ ด้านหลังพระประธานเขียนเป็นภาพเทพอำนวยการเขียนน่าจะเป็นจิตรกรรมที่เขียนขึ้นหลังรัชกาลที่ 3 ลงมา เนื่องจากมีชาวต่างชาติปรากฏเป็นจำนวนมากในภาพวาด ด้านหลังโบสถ์ทางด้านทิศตะวันตกมีเจดีย์ทรงระฆัง มีกำแพงแก้วล้อมรอบทั้ง 4 ด้าน มีทางเข้าทางด้านทิศเหนือและทิศใต้ เจดีย์ตั้งอยู่บนฐานสูง ลักษณะเจดีย์เป็นศิลปะรัตนโกสินทร์ สูงประมาณ 10 เมตร ส่วนโบสถ์มีอาคารเลียนแบบศิลปะตะวันตก อาคารเป็นตัวตึกห้องเดียว หลังคาแบบเรือนมนิลา แต่ได้ดัดแปลงให้เข้ากับอาคารภายในวัดโดยเติม

หลังคาจั่วแหลมขึ้นไป ผนังอาคารประดับด้วยเสาดัดผนัง โดยใช้เสาเจาะช่องยื่นออกมาจากผนังเพียง 1 ใน 4 มีเสารองรับหลังคาตลอดทั้ง 4 ด้าน ภายในประดิษฐานพระสาวกสำริด ขนาดหน้าตักกว้าง 60 เซนติเมตร



ภาพที่ 2.18 วัดไผ่ล้อม (จังหวัดจันทบุรี, 2557)

### 2.8.2 แหล่งชุมชน

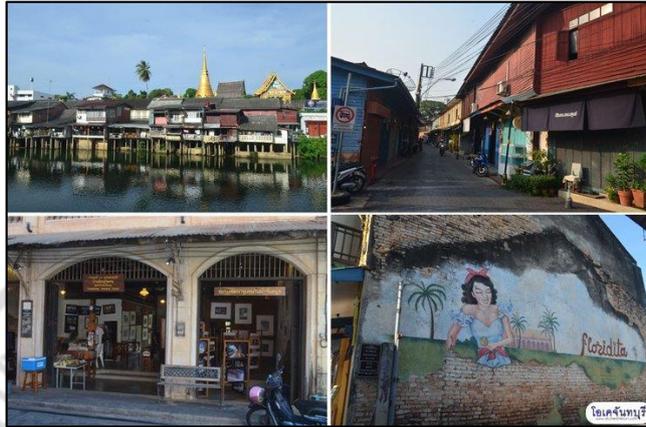
จากการศึกษาพบว่าในพื้นที่ของตัวเมือง อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี มีชุมชนเก่าท่าหลวง (ชุมชนริมแม่น้ำจันทบุรี) พร้อมทั้งวิถีชีวิตของชาวชุมชนริมน้ำ ทำให้เป็นที่สนใจของนักท่องเที่ยว

#### ชุมชนเก่าท่าหลวง (ถนนสุขาภิบาล)

ชุมชนเก่าท่าหลวง (ถนนสุขาภิบาล) อำเภอเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี อยู่ติดแม่น้ำจันทบุรี ด้านตะวันตก ใกล้วัดคาทอลิก เดิมเรียกบริเวณนี้ว่า บ้านท่าหลวง เนื่องจากพื้นที่บริเวณนี้เป็นที่ต่ำ และอยู่ริมแม่น้ำจันทบุรีทำให้เกิดน้ำท่วมเป็นประจำในฤดูน้ำหลาก จากหลักฐานพบว่า ชุมชนแห่งนี้เป็นชุมชนเก่าแก่ของชาวจีน และชาวญวนที่ได้อพยพเข้ามาในพื้นที่จังหวัดจันทบุรีตั้งแต่สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น

จากการรวมกลุ่มของชุมชนที่หลากหลาย ทำให้บริเวณริมแม่น้ำจันทบุรีกลายเป็นแหล่งสำคัญด้านการค้าขาย เริ่มต้นจากสะพานวัดจันทร์ บ้านท่าหลวง ชุมชนตลาดล่างบริเวณท่าเรือจ้าง รับส่งสินค้าและเป็นท่าเทียบเรือที่มีประชาชนสองฝั่งแม่น้ำจันทบุรีใช้สัญจรไปมา จากการค้าขายนี้ได้สร้างความเจริญให้กับชุมชนริมน้ำเป็นอย่างมาก จนกระทั่ง จนกระทั่งบริเวณริมแม่น้ำจันทบุรีได้กลายเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของจังหวัดจันทบุรีในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5

ปัจจุบันย่านนี้เป็นถนนที่นักท่องเที่ยวมาเดินชมตึกเก่า ๆ อาคารไม้เก่า ๆ ที่ชำรุดทรุดโทรมไปตามกาลเวลา แต่ยังคงคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และยังคงมีคนเฒ่าคนแก่รุ่นเก่า ๆ อาศัยอยู่พอสมควร บางบ้านเจียรไนพลอย บางบ้านทำเครื่องประดับ บางบ้านทำขนม และบางบ้านเปิดเป็นร้านขายของรวมทั้งเป็นที่อยู่อาศัย



ภาพที่ 2.19 ชุมชนเก่าท่าหลวง (ถนนสุขาภิบาล) (จังหวัดจันทบุรี, 2557)

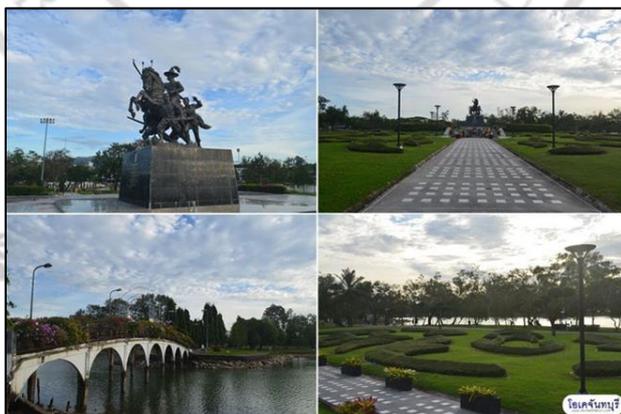
### 2.8.3 สถานที่สำคัญทางราชการ

ในพื้นที่ตัวเมือง อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี มีสถานที่สำคัญทางราชการหลายแห่งที่โดดเด่นน่าสนใจ ได้แก่ หอกระต่าย ที่ว่าการอำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี หอจดหมายเหตุแห่งชาติจันทบุรี เป็นต้น

### 2.8.4 สวนสาธารณะ

ในพื้นที่ตัวเมือง อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี มีสวนสาธารณะที่เป็นแหล่งพักผ่อนหย่อนใจ รวมทั้งเป็นแหล่งออกกำลังกายของคนในพื้นที่ ได้แก่ สวนสาธารณะสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช หรือสวนสาธารณะทุ่งนาเชย

#### สวนสาธารณะทุ่งนาเชย



ภาพที่ 2.20 สวนสาธารณะสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (จังหวัดจันทบุรี, 2557)

### 2.8.5 ศูนย์การค้า

ในพื้นที่ตัวเมือง อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี เป็นศูนย์กลางของจังหวัด จึงมีตลาด และห้างสรรพสินค้าหลายแห่ง ได้แก่

#### ตลาดพลอย

"ถนนอัญมณี" หรือ "ตลาดพลอย" ตั้งอยู่ภายในบริเวณถนนศรีจันทร์และซอยกระจ่าง นับเป็นถนนเศรษฐกิจของจังหวัด เพราะเป็นที่ตั้งของร้านเจียระไนพลอยและร้านค้าอัญมณีต่าง ๆ ซึ่งอาจนับได้ว่าสถานที่แห่งนี้เป็นตลาดค้าพลอยเจียระไนที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ ในวันศุกร์-อาทิตย์ ตั้งแต่เวลา 10.00-15.00 น. ยังสามารถเห็นบรรยากาศการซื้อขายพลอยของพ่อค้าพลอย ที่เดินทางมาจากที่ต่าง ๆ กันทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ

นอกจากนี้ยังมีการตั้งศูนย์อัญมณีและเครื่องประดับ (ข้างโรงแรมเค.พี.แกรนด์) ซึ่งสมาคมผู้ค้าอัญมณีและเครื่องประดับจันทบุรี ได้ริเริ่มจัดตั้งศูนย์จำหน่ายอัญมณีและเครื่องประดับขึ้นในปี 2546 โดยต้องการให้ศูนย์แห่งนี้เป็นที่จำหน่ายสินค้าอัญมณีและเครื่องประดับที่มีคุณภาพของประเทศอย่างแท้จริง สัญลักษณ์ของศูนย์เป็นสถาปัตยกรรมไทยผสมรูปทรงของเหลี่ยมอัญมณีเพื่อสื่อถึงความ เป็นเมืองอัญมณี



ภาพที่ 2.21 ตลาดพลอย (ตลาดพลอยจันทบุรี, 2560)

#### ตลาดน้ำพุ ตลาดซั้ว ตลาดสวนมะม่วง

ตลาดน้ำพุ ตลาดซั้ว ตลาดสวนมะม่วง เป็นตลาดเก่าและเปรียบเป็นใจกลางเมืองของเมืองจันทร์ โดยตลาดทั้ง 3 แห่งนี้ตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกันหรือติดกันทั้งหมด มีร้านค้าตลอดเส้นทาง ทั้งอาหาร ของฝาก ข้าวของเครื่องใช้ โดยตลาดน้ำพุ มีวงเวียนน้ำพุโดดเด่นสะดุดตา



ภาพที่ 2.22 ตลาดน้ำพุ ตลาดซั้ว ตลาดสวนมะม่วง (โอเค จันทบุรี, 2560)

### ตลาดนัดเซนทริก

เป็นตลาดที่ได้รับความนิยมจากกลุ่มวัยรุ่นเป็นอย่างมาก ซึ่งตั้งอยู่ตรงข้ามกับวัดป่าคลองกุ้ง เปิดให้บริการเฉพาะวันศุกร์ เสาร์ และอาทิตย์ เท่านั้น



ภาพที่ 2.23 ตลาดนัดเซนทริก (โอเค จันทบุรี, 2560)

### ตลาดจตุจักร

ตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกับโรบินสัน จันทบุรี จึงทำให้เป็นที่นิยมอย่างมาก มีทั้งเสื้อผ้า ของใช้ รวมถึงอาหาร ที่ขายในบริเวณตลาดจตุจักร เปิดให้บริการตั้งแต่เวลา 12.00 น. ถึง 19.30 น.



ภาพที่ 2.24 ตลาดจรัลตุ๊จ๊ก (โอเค จันทบุรี, 2560)

### โรบินสัน จันทบุรี

ตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกับตลาดจรัลตุ๊จ๊ก จึงทำให้เป็นที่นิยมอย่างมาก มีทั้งเสื้อผ้า ของใช้ รวมถึงอาหาร นอกจากนี้ยังมีบริการของโรงภาพยนตร์ คาราโอเกะ เกม และอีกมากมาย เปิดให้บริการตั้งแต่เวลา 10.00 น. ถึง 21.00 น.



ภาพที่ 2.25 โรบินสัน จันทบุรี (โอเค จันทบุรี, 2560)

### บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ สาขา จันทบุรี

ตั้งอยู่ 1012 ถนน ท่าแฉลบ ตำบลตลาด อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี เป็นที่นิยม มีทั้งเสื้อผ้า ของใช้ รวมถึงอาหาร นอกจากนี้ยังมีบริการของโรงภาพยนตร์ เกม และอีกมากมาย เปิดให้บริการ ตั้งแต่เวลา 10.00 น. ถึง 22.00 น.



ภาพที่ 2.26 บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ สาขา จันทบุรี (ไอเค จันทบุรี, 2560)

### เทสโก้ โลตัส จันทบุรี

ตั้งอยู่ 25/4 ถนน พระยาตัง ตำบลวัดใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี เป็นที่นิยม มีทั้งเสื้อผ้า ของใช้ รวมถึงอาหาร นอกจากนี้ยังมีบริการของโรงภาพยนตร์ เกม และอีกมากมาย เปิดให้บริการตั้งแต่เวลา 10.00 น. ถึง 22.00 น.



ภาพที่ 2.27 เทสโก้ โลตัส จันทบุรี (ไอเค จันทบุรี, 2560)

### 2.8.6 ร้านอาหาร และร้านเครื่องดื่ม

ร้านอาหารและร้านเครื่องดื่มในพื้นที่ตัวเมือง มีหลากหลายร้าน เส้นทางในพื้นที่ตัวเมือง อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี ตลอดทั้งเส้นทางจะประกอบไปด้วย ร้านอาหารทั้งที่เป็นอาหารไทย อาหารอีสาน อาหารประเภทชาบู ปิ้งย่าง รวมถึงร้านอาหารประเภทหมูกระทะ ในส่วนของร้านเครื่องดื่มนั้นมีจำนวนมาก ทั้งร้านขนาดเล็ก และขนาดใหญ่ ตลอดทั้งเส้นทางในพื้นที่ตัวเมือง อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี

### 2.8.7 โรงแรม และที่พัก

จังหวัดจันทบุรี เป็นเมืองรองแห่งการท่องเที่ยว ในประเทศ ทำให้เป็นที่นิยมอย่างมากสำหรับ นักท่องเที่ยว จึงทำให้เกิดธุรกิจที่พักขึ้นมากมาย ทั่วทั้งจังหวัด ซึ่งในพื้นที่ตัวเมือง ได้รับความนิยมนักท่องเที่ยว ซึ่งมีที่พัก ในพื้นที่ตัวเมือง อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี ดังต่อไปนี้

#### บ้านหลวงราชไมตรี

ที่พักในย่านชุมชนเก่าจันทบุรี ตัวโรงแรมเป็นอาคารเก่าที่ทรงคุณค่าเป็นบ้านพักประวัติศาสตร์อายุราว 150 ปี ที่เก็บรวบรวมเรื่องราวประวัติศาสตร์หลวงราชไมตรีผู้สร้างคุณูปการให้กับชาวจันทบุรี การตกแต่งยังคงกลิ่นอายอดีตประวัติศาสตร์เหมือนได้ย้อนยุคผสมผสานกับความสะดวกสบายแบบสมัยใหม่ได้เป็นอย่างดี ห้องพักที่ผสมผสานกลิ่นอายบริติช โคลเนียพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน จำนวน 10 ห้องบรรยากาศดีริมน้ำจันทบุรีมีระเบียงริมน้ำนั่งดูจิบชา ทานของว่าง สามารถเดินชมวิถีชีวิตวัฒนธรรมของคนจันทบุรี ที่อยู่ 252 ถนนสุขาภิบาล ตำบลวัดใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี



ภาพที่ 2.28 บ้านหลวงราชไมตรี (โอเค จันทบุรี, 2561)

#### โรงแรมท่ามาจัน

โรงแรมที่ซ่อนตัวอยู่ในอาคารทั้งสองฝั่งถนน กลางชุมชนริมน้ำจันทบุรีออกแบบตกแต่งห้องพักให้มีความแตกต่าง หลากหลายแบบ หลายสไตล์ ทั้งแบบ HIP HOTEL ให้มีรูปแบบที่โดดเด่นร่วมสมัย ซึ่งในแต่ละห้องถูกสร้างสรรค์ให้มีความแตกต่างกัน เพื่อเพิ่มประสบการณ์การพักผ่อนที่แตกต่างออกไปจากที่เคยสัมผัส และแบบ TROPICAL THAI STYLE ห้องพักริมน้ำจันทบุรี สัมผัสการพักผ่อนกับธรรมชาติริมน้ำ และชมวิถีชีวิตของผู้คนในท้องถิ่น ต่อมด้ากับบรรยากาศอันบริสุทธิ์กับห้องพักที่มีรูปแบบกลมกลืนไปกับ สถาปัตยกรรมริมน้ำจันทบุรี ที่อยู่ 248 ถนนสุขาภิบาล ตำบลวัดใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี



ภาพที่ 2.29 โรงแรมท่ามาจัน (โอเค จันทบุรี, 2561)

### แอท ริมน้ำ จันท์ โฮสเทล

ที่พักในย่านชุมชนเก่าจันทบุรีที่ตั้งอยู่ติดริมน้ำจันทบุรี เพียงเปิดหน้าต่างออกไปยืนก็สามารถชมวิวตรงระยะเบี่ยงได้บรรยากาศมาก เห็นหน้าโบสถ์คาทอลิกชัดเจนซึ่งห่างจากที่พักเพียง 100 เมตร ตัวอาคารชั้นสองจะเป็นในส่วนของที่พัก ส่วนด้านล่างเป็นร้านอาหาร ห้องพักตกแต่งน่ารัก สไตล์ลอฟท์ผสมผสานกับความเป็นวินเทจโบราณเพื่อให้เข้ากับบรรยากาศชุมชนเก่า เนื่องจากห้องพักตั้งอยู่ใกล้โบสถ์ มีร้านอาหารข้างล่าง อาจมีเสียงดังเข้ามาบ้างจึงไม่เหมาะสำหรับคนที่ไม่ชอบเสียงดังเท่าใดนัก ที่อยู่ 86-88 ถ.สุขาภิบาล ตำบลวัดใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี



ภาพที่ 2.30 แอท ริมน้ำ จันท์ โฮสเทล (โอเค จันทบุรี, 2561)

### Anika Destiny

บ้านพักสไตล์บูติกแอนด์คันทันในตัวเมืองจันท์ ที่พักสงบเงียบเป็นส่วนตัว สะอาด นอนสบาย ในห้องพักที่ตกแต่งสวยงาม มีห้องน้ำในตัว สิ่งอำนวยความสะดวกในห้องพักครบครัน ที่จอดรถ สะดวกปลอดภัย อาหารเช้าโฮมเมดเพื่อสุขภาพแสนอร่อย มีห้องรับรองเพียง 3 ห้อง เพื่อดูแลแขกพิเศษของบ้านอย่างเต็มที่ ที่อยู่ 59/37 ถนนพระยาตรัง อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี เทศบาลเมืองจันทบุรี



ภาพที่ 2.31 Anika Destiny (โอเค จันทบุรี, 2561)

### เบตกัสซั่ม โฮสเทล

ที่พักสไตล์ hostel ตกแตงน่ารัก ทันสมัย และมีความแนว ๆ ชิค ๆ สไตล์วัยรุ่น ที่พักทำเลดี ตั้งอยู่ด้านหลังห้างโรบินสัน เดินทางสะดวก ร้านอาหารมีให้เลือกเยอะ เป็นโฮสเทลที่สะอาดมาก ปลอดภัย สิ่งอำนวยความสะดวกภายในห้องครบครัน พนักงานน่ารักทุกคน บริการเป็นกันเอง เป็นที่พักที่คุ้มค่า เหมาะสมกับราคา ที่อยู่ 21/27-28 หมู่ 7 ตำบลจันทนิมิตร อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี



ภาพที่ 2.32 เบตกัสซั่ม โฮสเทล (โอเค จันทบุรี, 2561)

### เชิญจันท์ โฮสเทล

โรงแรมเล็กๆที่ตั้งท่ามกลางชุมชนคนทำพลอยในซอยตรีรัตน์ 5 ที่พักสวยเก๋ ตกแต่งสไตล์ลอฟต์สุดโมเดิร์น มีมุมให้ถ่ายภาพเยอะ ห้องนอนสะอาด นอนหลับสบาย เหมาะสำหรับการพักผ่อน พนักงานต้อนรับแนะนำและบริการได้ดี ที่สำคัญราคาไม่แพง ใกล้แหล่งท่องเที่ยวสำคัญ พระอารามหลวงวัดไผ่ล้อม อาสนวิหารพระนางมารีอาปฏิสนธินิรมลและชุมชนเก่าริมน้ำจันทบุรี ที่อยู่ 43/11-13 หมู่ 6 ซอยตรีรัตน์ 5-7 ตำบลจันทนิมิตร อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี



ภาพที่ 2.33 เชิญจันทร์ โฮสเทล (โอเค จันทบุรี, 2561)

### วาริ ดิวา ริมน้ำ จันทบุรี

โรงแรม ดี วาริ ดิวา ริมน้ำ จันทบุรี ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำจันทบุรีในบรรยากาศที่ผ่อนคลายและอยู่ในใจกลางของเมืองจันทบุรี ตกแต่งสไตล์ทันสมัยของจังหวัดจันทบุรี มากด้วยบริการถึง 40 ห้องพักที่ถูกออกแบบเป็นอย่างดีเยี่ยม สวยงามในทุกพื้นที่ใช้สอย สิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน มีสระว่ายน้ำภายในโรงแรม เหมาะสำหรับผู้ที่ต้องการที่พักที่มีสไตล์ในจังหวัดจันทบุรี มองเห็นวิวทิวทัศน์ที่สวยงามของเมืองเก่าและแม่น้ำจันท ที่อยู่ 54/15 ถนนมหาราช ตำบลตลาด อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี



ภาพที่ 2.34 โรงแรม ดี วาริ ดิวา ริมน้ำ จันทบุรี (โอเค จันทบุรี, 2561)

### โรงแรมรีเวอร์รารรณ

ที่พักริมแม่น้ำจันทร์ ท่ามกลางธรรมชาติ ตั้งอยู่ในทำเลที่สะดวกเพียง 5 นาทีจากตัวเมือง สระว่ายน้ำสวยอยู่ติดริมแม่น้ำจันทบุรี กับทิวทัศน์แบบเขียวขจีด้วยต้นไม้ริมน้ำ และความเงียบสงบสามารถนั่งผ่อนคลายได้ ห้องพักสามารถมองเห็นวิวแม่น้ำทุกห้อง ห้องพักกว้าง สะอาด เตียงนอนนุ่มสบาย บรรยากาศดีเหมาะแก่การมาพักผ่อน พนักงานทุกคนให้บริการดีมาก ที่อยู่ 49 หมู่ 2 ซอย ริมน้ำ-หนองปึกโน - จันทนิมิต 5 ซอย 3 ตำบลจันทนิมิต อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี



ภาพที่ 2.35 โรงแรมรีเวอร์วิว (ไอเคะ จันทบุรี, 2561)

### ลาลูน่า ริเวอร์ เฮาส์

ที่พักในย่านชุมชนเก่าเมืองจันทบุรี มีระเบียงกว้างใหญ่ติดริมแม่น้ำจันทบุรี ให้สัมผัสบรรยากาศริมน้ำแบบส่วนตัวได้แบบเต็มๆ ที่พักอยู่ในแหล่งชุมชน ใกล้กับห่างจากโบสถ์แม่พระ ประมาณ 500 เมตร และใกล้กับแหล่งช้อปปิ้งในราคาที่ไม่แพง ที่อยู่ ถนนสุขาภิบาล ตำบลวัดใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี



ภาพที่ 2.36 โรงแรมลาลูน่า ริเวอร์ เฮาส์ (ไอเคะ จันทบุรี, 2561)

### โรงแรมอีสเทิร์น

ที่พักระดับ 3 ดาว โรงแรมขนาดใหญ่ตั้งอยู่ในย่านใจกลางเมืองจันทบุรี ห้องพักรายวัน ราคาถูก ประหยัด หลักร้อย เดินทางสะดวกสบาย



ภาพที่ 2.37 โรงแรมอีสเทิร์น (ไอเคะ จันทบุรี, 2561)

### โรงแรมเคพี แกรนด์ จันทบุรี

ที่พักระดับ 3 ดาวเป็นโรงแรมขนาดใหญ่ตั้งอยู่ในย่านใจกลางเมืองจันทบุรี ห้องนอนพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกสบาย พร้อมอาหารเช้า ใกล้แหล่งท่องเที่ยว เหมาะสำหรับครอบครัว และกรุ๊ปทัวร์หมู่คณะ ที่อยู่ เลขที่ 35/200 201 ถนนตรีรัตน์ ตำบลจันทนิมิต อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี



ภาพที่ 2.38 โรงแรมเคพี แกรนด์ จันทบุรี (ไอเคะ จันทบุรี, 2561)

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี

### 2.8.8 สถานบันเทิง

ในพื้นที่ตัวเมือง อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี มีสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นสถานบันเทิงหลายแห่ง ซึ่งส่วนมากเปิดให้บริการในช่วงเย็น จนถึง เที่ยงคืน

## 2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เถกิงศักดิ์ ชัยชาญ (2556) การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ในปัจจุบันอำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา เพื่อหาแนวทางการพัฒนาปรับปรุงยกระดับความสามารถในการรองรับการท่องเที่ยวให้ดียิ่งขึ้น สอบถามข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 4 กลุ่มคือนักท่องเที่ยว ชุมชนผู้ประกอบการ และผู้นำชุมชน ในตำบลวังน้ำเขียว ตำบลไทยสามัคคี ตำบลอุดมทรัพย์ ตำบลวังหมี ตำบลระเริง รวม 5 พื้นที่ รวมทั้งสิ้น 570 ตัวอย่าง ผลการวิจัยพบว่า นักท่องเที่ยวพึงพอใจปานกลาง ต่อบริการประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในปัจจุบันในภาพรวม ในรายด้านส่วนใหญ่พึงพอใจน้อยถึง ปานกลาง โดยด้านการไหลทางกายภาพได้รับความพึงพอใจต่ำสุดในระดับน้อย เนื่องจากมีรายการย่อยของด้านถึง 5 รายการได้รับความพึงพอใจในระดับน้อยที่สุดได้แก่ ระบบขนส่งมวลชน ความปลอดภัย ณ สถานีขนส่ง การเดินทางท่องเที่ยวโดยขนส่งมวลชน ความพร้อมของบริการทัวร์ และการเดินทางในกรณีฉุกเฉิน และเมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่นำมาสู่การกลับมาเที่ยวซ้ำพบว่าความพึงพอใจต่อบริการประกอบเกือบทุกด้าน มีความสัมพันธ์ต่อการกลับมาเที่ยวซ้ำอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สำหรับกลุ่มชุมชนเห็นว่าการเป็นแหล่งท่องเที่ยวทำให้มีการพัฒนาชุมชนหลายด้าน และมีความพึงพอใจต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในระดับปานกลาง กลุ่มผู้ประกอบการพึงพอใจในระดับมาก กลุ่มผู้นำชุมชนเห็นว่ามีความพร้อมอยู่ในระดับปานกลางความคิดเห็นด้านความพร้อมและแนวทางการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวให้ดีขึ้น กลุ่มต่างๆ มีความเห็นว่ามีความพร้อมระดับหนึ่ง และให้ข้อเสนอแนะไปในทางเดียวกันได้แก่ การทำให้นักท่องเที่ยวเข้ามาในแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยการรวมกลุ่มของบุคคลหรือหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่และบทบาทต่าง ๆ กัน การจัดการประชุมประชาคมด้านโลจิสติกส์ทั้งใน และนอกชุมชน การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวตลอดเวลาที่มีหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบด้านนี้โดยตรง และมีการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ มีงบประมาณสนับสนุนเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามมีการพบว่า ระดับความพึงพอใจต่อบริการประกอบและการจัดการโลจิสติกส์ระหว่างกลุ่มนักท่องเที่ยวกับกลุ่มผู้ประกอบการมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจนจนเป็นประเด็นที่ต้องสนใจหาเหตุผลมาอธิบาย

ชิตวร ประดิษฐ์รอด (2557) ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยองค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยว และปัจจัยแรงจูงใจในการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อการตัดสินใจ เลือกท่องเที่ยวปริมาณของคนวัยทำงานในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยใช้แบบสอบถามปลายปิดในการเก็บรวบรวมข้อมูล จากประชากรใน กรุงเทพมหานครจำนวน 400 คน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติเชิงอนุมานที่ใช้ทดสอบสมมติฐาน ได้แก่ การวิเคราะห์ สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน และการวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุ ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบ แบบสอบถามโดยส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุ 21 – 30 ปี สถานภาพโสด มีระดับการศึกษาอยู่ในช่วง ปริญญาตรี รายได้ 15,001 – 30,000 บาทต่อเดือน และประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยแรงจูงใจในการท่องเที่ยวส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกท่องเที่ยว ปริมาณของคนวัยทำงานในเขตกรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนปัจจัย องค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยวไม่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกท่องเที่ยวปริมาณของคนวัยทำงานใน เขตกรุงเทพมหานคร

ธนภฤต ยิงยง และศรัณยา เลิศพุทธรักษ์ (2557) ได้ศึกษาเรื่องแรงจูงใจ พฤติกรรม และประเภทการท่องเที่ยวเมืองพัทยา ของนักท่องเที่ยวชาวรัสเซีย นักท่องเที่ยวมีความต้องการเดินทางมาท่องเที่ยวช่วงฤดูร้อนของรัสเซีย ชอบใช้รถโดยสาร ประจำทางในการเดินทางท่องเที่ยวเมืองพัทยา ชอบเดินทางแบบครอบครัว/ คู่สมรส พักแรมแบบโรงแรม/ รีสอร์ท และ มีความต้องการในการเดินทางมาท่องเที่ยวโดยรูปแบบ Package Tour มากกว่าเดินทางกับบริษัทนำเที่ยวประเภทการท่องเที่ยวที่นิยม คือ การท่องเที่ยวเพื่อสันทนาการเพื่อชมประวัติศาสตร์ ชมวัฒนธรรมและการท่องเที่ยวเพื่อชมสิ่งแวดล้อม เมื่อทดสอบสมมติฐานที่ 1 พบว่า ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวรัสเซียที่มีต่อแรงจูงใจในการท่องเที่ยวในระดับสูง ( $X \geq 3.49$ ) ได้แก่ ด้านประสบการณ์การท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรม การได้รับข้อมูลจากการประชาสัมพันธ์ ด้านความสามารถในการให้ข้อมูลของเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ คุณภาพการบริการ ความยุติธรรมด้านราคา ด้านสิ่งรบกวนสถานบันเทิง ความคุ้มค่าของค่าใช้จ่าย ด้านอาหาร และความปลอดภัยในการท่องเที่ยว ในขณะที่แรงจูงใจที่ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการบริการขนส่งสาธารณะ สาธารณสุขหรือความสะอาดของอาหาร และสถานที่ต่าง ๆ ไม่อยู่ในระดับสูง นอกจากนี้ ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 2 พบว่าแรงจูงใจมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับรูปแบบการท่องเที่ยวเมืองพัทยาของนักท่องเที่ยวชาวรัสเซีย

พนกฤษ อุดมกิตต (2557) ได้ศึกษาเรื่องทรัพยากรวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่เขต ตลิ่งชัน โดยใช้วิธีการศึกษาจากเอกสาร จากการลงพื้นที่ และแบบสอบถาม นำผลที่ได้มาประเมินคุณค่า และวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคและนำเสนอเป็นเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวและการจัดการ เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวยั่งยืน ภายใต้กรอบแนวคิดการจัดการทรัพยากรวัฒนธรรม การจัดการท่องเที่ยวยั่งยืน และการจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว พื้นที่เขตตลิ่งชันเป็นพื้นที่ที่มีประวัติศาสตร์ และพัฒนาการมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาจนถึงปัจจุบัน และมีทรัพยากรวัฒนธรรมที่หลากหลาย ทั้งทรัพยากรวัฒนธรรมประเภทวัด ตลาดน้ำ ชุมชนชาวสวน และพิพิธภัณฑ์ที่มีคุณค่าทั้งทางด้านประวัติศาสตร์ศิลปะหรือเทคนิค จิตวิญญาณ (ความ เชื่อ/ความศรัทธา) และคุณค่าต่อวิถีชีวิตชุมชน มีศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยวสูง จากการสำรวจเส้นทาง และการศึกษาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่เขตตลิ่งชัน พบว่ามีเส้นทางคอนกรีตเสริมเหล็กกว้างประมาณ 1 เมตร แต่ยังไม่ได้รับการส่งเสริมทั้ง ๆ ที่เป็นเส้นทางที่มีความปลอดภัยสูง สามารถเข้าถึงวิถีชีวิตวัฒนธรรมชาวสวนได้เป็นอย่างดี ดังนั้นพื้นที่นี้จึงมีความเหมาะสมที่จะนำมาพัฒนาส่งเสริมให้เป็นเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวได้ แต่ มีปัญหาคือ การท่องเที่ยวที่มีอยู่เดิมมีการใช้ทรัพยากรวัฒนธรรม และประชาสัมพันธ์ไม่ทั่วถึง ดังนั้นต้องศึกษาการจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวโดยให้ความสำคัญกับการใช้ทรัพยากรวัฒนธรรมในพื้นที่ให้ทั่วถึง โดยใช้ตลาดน้ำตลิ่งชัน ตลาดน้ำคลองลัดมะยม ตลาดน้ำวัดสะพาน ตลาดน้ำวัดตลิ่งชัน และชุมชนชาวสวนย่านวัด จำปาเป็นศูนย์กลางให้บริการท่องเที่ยวด้วยจักรยานเนื่องจากเป็นทรัพยากรการท่องเที่ยวที่อยู่ใกล้ชิด ทรัพยากรวัฒนธรรม และมีความพร้อมทั้งทางด้านบุคลากร และศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยวอยู่แล้ว หากแต่ ต้องมีการจัดการแบบมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก และการประชาสัมพันธ์เพื่อการท่องเที่ยวที่ดี

ภิรุเชษฐ์ กฤตยานุกูล และทัตเทพ หนูสุข (2558) ได้ศึกษาเรื่องพฤติกรรม และทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนนสำหรับการท่องเที่ยวในประเทศไทยมี

แนวโน้มเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทว่าพบว่าสิ่งที่เป็นภัยคุกคามต่อคุณภาพของการเดินทางท่องเที่ยวในปัจจุบันคือ ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนอันจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน ดังนั้นการศึกษานี้จึงได้ทำการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาจากจังหวัดที่เป็นจุดดึงดูดการท่องเที่ยว และมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูง โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติด้วยแบบสอบถามจำนวน 800 ชุด ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับพฤติกรรม และทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติล้วนมีอิทธิพลต่อระดับความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งสิ้น ประกอบด้วย การเตรียมตัววางแผนการท่องเที่ยว การรับทราบข้อมูลข่าวสารความรู้ด้านวินัย และกฎจราจร รวมถึงรูปแบบการเดินทาง ดังนั้นในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนจึงควรส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติปรับพฤติกรรม และทัศนคติในการเดินทางที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรวมถึงการสนับสนุนนโยบายด้านการท่องเที่ยวให้สอดคล้องต่อการส่งเสริมความปลอดภัยอันเป็นมาตรการที่สำคัญต่อภาพลักษณ์ของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทย รวมถึงเพื่อเป็นการเพิ่มความมั่นใจให้กับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

อดิเรก อุ่นเจริญ (2558) การศึกษาค้นคว้าอิสระครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวคิด และทฤษฎีและมาตรฐานการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และศึกษาพฤติกรรมและความต้องการของการใช้จักรยาน เพื่อนำไปสู่การเสนอแนวทางในการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวซึ่งการศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจที่นำเอาข้อมูลเชิงปริมาณที่ได้จากการเก็บแบบสอบถามจากกลุ่มนักท่องเที่ยวและข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้บริหาร ผู้เชี่ยวชาญการใช้จักรยาน ผลการศึกษาพบว่า องค์ประกอบที่เป็นมาตรฐานในการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ประกอบด้วย มีการจัดเส้นทางที่ผ่านเข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยว และเข้าถึงได้ง่าย มีป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว มีทัศนียภาพระหว่างทางที่สวยงาม มีเส้นทางจักรยานที่กว้าง มีความปลอดภัย การจราจรไม่แออัด มีการวางแผนประสานงานและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานรัฐ องค์ประกอบต่างๆเหล่านี้จำเป็นสำหรับใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบต่อไป

รัฐกรณ์ ตีระพงษ์ศักดิ์ (2558) การวิจัยเชิงปริมาณครั้งนี้มีวัตถุประสงค์คือ เพื่อศึกษาความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมต่อการใช้จักรยานของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคือกลุ่มประชาชนทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานครจำนวน 400 คน และทำการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา และสถิติที่ใช้ทดสอบสมมติฐานคือ สถิติ T-test สถิติ Anova สถิติ Pearson Chi-Square และสถิติ Pearson's Correlation โดยกำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 05 ซึ่งจากผลการวิจัยสรุปได้ว่าการเปิดรับสื่อรณรงค์การใช้จักรยานในช่วง 1 ปีที่ผ่านมาสื่อมวลชนทางโทรทัศน์ คือสื่อที่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับมากที่สุด และพฤติกรรมเปลี่ยนแปลงหลังการรับชมสื่อรณรงค์การใช้จักรยาน พบว่า ภายหลังจากการรับชมสื่อรณรงค์การใช้จักรยานกลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการใช้จักรยาน จำนวน 229 คน และไม่ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน จำนวน 171 คน ซึ่งถือว่าเพิ่มขึ้นจากเดิมที่มีการใช้จักรยานที่ใช้เพียง 198 คน โดยกลุ่มตัวอย่างที่ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันมากที่สุด คือใช้เพื่อออกกำลังกาย

กัญชิต มาราพรด และทักษิณาภ สมบุญ (2559) ได้ศึกษาเรื่องการพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงเกษตรเพื่อการเรียนรู้ตำบลคลองเขื่อน โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมด้วยวิธีการวิจัยเชิงปริมาณ และการวิจัยเชิงคุณภาพร่วมกับการวิจัยแบบมี ส่วนร่วม เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือแบบสำรวจทรัพยากรการท่องเที่ยวแบบสัมภาษณ์ และแบบสอบถาม การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณด้วยสถิติพรรณนา และวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพด้วยการวิเคราะห์ข้อมูล เชิงเนื้อหาผลการวิจัยพบว่า ตำบลคลองเขื่อนมีทรัพยากรการท่องเที่ยว สินค้าเกษตร และวัฒนธรรมที่เหมาะสมแก่การส่งเสริมให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร การศึกษาพฤติกรรม และความคิดเห็นของนักท่องเที่ยว พบว่านักท่องเที่ยวสนใจศึกษาโครงการพระราชดำริชมความสวยงามของธรรมชาติ และบรรยากาศของแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรเรียนรู้การทำสวนผลไม้ และการทำเกษตรแบบผสมผสาน การเรียนรู้จากศูนย์เรียนรู้ และถ่ายทอดภูมิปัญญาด้านการเกษตร ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมของเส้นทางการท่องเที่ยวเชิง เกษตรเพื่อการเรียนรู้ตำบลคลองเขื่อน พบว่าที่พักแรมมีความเหมาะสมมากที่สุดรองลงมาคือความสามารถในการถ่ายทอดความรู้ของเจ้าของสถานที่ และความเหมาะสมของแหล่งเรียนรู้สวนเกษตรตามลำดับส่วนปัจจัยที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือความชัดเจนของป้ายบอกทิศทาง

ประภาพร ยางประยงค์ และสุรรัตน์ ช่วยมณี (2559) ได้ศึกษาเรื่องการท่องเที่ยวเชิงนิเวศของนักท่องเที่ยวชาวไทย: กรณีศึกษาการท่องเที่ยวถ้ำภูผาเพชร จังหวัดสตูล เป็นการวิจัยแบบผสม โดยการวิจัยเชิงปริมาณ และคุณภาพในการวิจัยเชิงปริมาณมีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มาเที่ยวถ้ำภูผาเพชร จำนวน 100 คน เครื่องมือในการวิจัยคือแบบสอบถามใช้สถิติในการวิเคราะห์คือความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ยเลขคณิต และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และในการวิจัยเชิงคุณภาพใช้เทคนิคการเก็บข้อมูลคือการสังเกตแบบมีส่วนร่วม เพื่อนำมาวิเคราะห์จุดแข็งจุดอ่อนโอกาส และอุปสรรคในการท่องเที่ยวถ้ำภูผาเพชร ผลการศึกษาพบว่า จากการประเมินสวนผสมทางการตลาดพบว่านักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ( $X = 3.54$ ) เมื่อพิจารณาเป็นราย ด้านนักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก 4 ด้านคือด้านผลิตภัณฑ์ราคา ช่องทางการจัดจำหน่าย และการสร้างและนำเสนอลักษณะทาง กายภาพ สำหรับด้านการส่งเสริมการตลาด กระบวนการให้บริการและบุคลากรนักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง และการวิเคราะห์ SWOT พบว่าจุดแข็งคือแหล่งท่องเที่ยว จุดอ่อนคือการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวโดยไม่มีการบูรณาการส่วนผสมทางการตลาดที่เป็นรูปธรรมชัดเจนโอกาสคือความนิยมในการท่องเที่ยวแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และอุปสรรคของสถานการณ์ความไม่สงบของจังหวัดในชายแดนภาคใต้ สำหรับข้อเสนอแนะเพื่อเพิ่มศักยภาพของถ้ำภูผาเพชรหวัดสตูล โดยการสร้างความพึงพอใจให้นักท่องเที่ยวจากการนำเสนอส่วนผสมทางการตลาดมาใช้ในการบริหารจัดการอย่างเป็นรูปธรรม สามารถแนวความคิดและการนำไปใช้ประโยชน์ได้ดังตารางที่ 2.2

ตารางที่ 2.2 ประโยชน์ที่ได้รับจากการทบทวนแนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

หัวข้อวิจัย	ชื่อผู้วิจัย	ปี พ.ศ.	ประโยชน์ที่ได้รับ
1. โลจิสติกส์การท่องเที่ยว ในปัจจุบันอำเภอวังน้ำ เขียว จังหวัดนครราชสีมา	เถกิงศักดิ์ ชัยชาญ	2556	ทราบถึงทางการพัฒนา ปรับปรุงยกระดับ ความสามารถในการรองรับ การท่องเที่ยวให้ดียิ่งขึ้น
2. ปัจจัยองค์ประกอบของ แหล่งท่องเที่ยว และปัจจัย แรงจูงใจในการท่องเที่ยวที่ ส่งผลต่อการตัดสินใจ เลือกท่องเที่ยวปริมณฑล ของคนวัยทำงานในเขต กรุงเทพมหานคร	ชิตวาร ประดิษฐ์รอด	2557	ทราบถึงปัจจัยแรงจูงใจใน การท่องเที่ยวส่งผลต่อการ ตัดสินใจเลือกท่องเที่ยว
3. พฤติกรรม และประเภท การท่องเที่ยวเมืองพัทยา ของนักท่องเที่ยวชาว รัสเซีย	ธนภฤต ยั่งยืน และศรัณยา เลิศพุทธรักษ์	2557	ทราบถึงแรงจูงใจ พฤติกรรม และประเภทการท่องเที่ยว เมืองพัทยา
4. ทรัพยากรวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวจรรย์าน ในพื้นที่เขต ตลิ่งชัน	พนกฤช อุดมกิตติ	2557	ทราบถึงการ จัดการเส้นทาง จรรย์านเพื่อการท่องเที่ยว โดยการให้ความสำคัญกับ การใช้ทรัพยากรวัฒนธรรม ในพื้นที่ให้ทั่วถึง โดยใช้ตลาด น้ำตลิ่งชัน
5. พฤติกรรม และทัศนคติ ของนักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติที่ส่งผลต่อ ความปลอดภัย ทางถนน สำหรับการท่องเที่ยวใน ประเทศไทย	ภูริเชษฐ์ ฤตยานุกูล และทัตเทพ หนูสุข	2558	ทราบถึงพฤติกรรม และทัศนคติของ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ล้วนมีอิทธิพลต่อระดับความ เสี่ยงด้านความปลอดภัยทาง ถนน

ตารางที่ 2.2 ประโยชน์ที่ได้รับจากการทบทวนแนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

หัวข้อวิจัย	ชื่อผู้วิจัย	ปี พ.ศ.	ประโยชน์ที่ได้รับ
6. แนวคิด และทฤษฎี มาตรฐานการใช้จักรยาน เพื่อการท่องเที่ยว และ ศึกษาพฤติกรรม และความ ต้องการของการใช้จักรยาน เพื่อนำไปสู่การเสนอ แนวทางในการพัฒนา เส้นทางจักรยานเพื่อการ ท่องเที่ยว	อดิเรก อุ่นเจริญ	2558	ทราบถึงการวางแผน ประสานงานและความร่วม ระหว่างหน่วยงานรัฐ องค์ประกอบต่างๆเหล่านี้ จำเป็นสำหรับใช้เป็นแนวทาง ในการพัฒนาเส้นทางจักรยาน เพื่อการท่องเที่ยว
7. ความรู้ ทัศนคติ และ พฤติกรรมต่อการใช้จักรยาน ของประชาชนในเขต กรุงเทพมหานคร	รัฐกรณ์ ตีระพงษ์ศักดิ์	2558	ทราบถึงการใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือในการเก็บ รวบรวมข้อมูล
8. การพัฒนาเส้นทาง ท่องเที่ยวเชิงเกษตรเพื่อการ เรียนรู้ตำบลคลองเขื่อน	กัณชิต มารารพต และทักษิณา สมบุญ	2559	ทราบถึงการศึกษากิจกรรม และความคิดเห็นของ นักท่องเที่ยว
9. การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ของนักท่องเที่ยวชาวไทย: กรณีศึกษาการท่องเที่ยวถ้า ภูผาเพชร จังหวัดสตูล	ประภาพร ยางประยงค์ และสุวีรัตน์ ช่วยมณี	2559	ทราบถึงจุดแข็งจุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการ ท่องเที่ยวถ้าภูผาเพชร