

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล ข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการจัดการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่ เป็นการวิจัยเพื่อศึกษาถึงเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่

สรุปผลการวิจัย

การเสนอผลการสำรวจ

1. เส้นทางที่ 1 อนุสาวรีย์สามกษัตริย์ วัดสวนดอก (พระอารามหลวง) วัดอุโมงค์ (สวนพุทธธรรม)
2. เส้นทางที่ 2 วัดพระสิงห์วรมหาวิหาร วัดเจดีย์หลวงวรวิหาร วัดเชียงมั่น วัดเกตการาม
3. เส้นทางที่ 3 วัดเจ็ดยอด (พระอารามหลวง) สวนหลวงล้านนา ร.9 โครงการอ่างเก็บน้ำ

ห้วยดึ่งเต่า

4. เส้นทางที่ 4 ช่วงประตูท่าแพ วัดเกาะกลาง วัดเจดีย์เหลี่ยม (เวียงกุมกาม)

การเสนอผลการทดลองใช้จักรยาน ผลการทดลอง

1. เส้นทางที่ 1 อนุสาวรีย์สามกษัตริย์ วัดสวนดอก (พระอารามหลวง) วัดอุโมงค์ (สวนพุทธธรรม)

ในการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเส้นทางที่ 1 มีระยะทางทั้งหมด 4 กิโลเมตร 670 เมตร ระยะเวลาที่ใช้ทั้งหมด 22 นาที ความเร็วเฉลี่ยของจักรยานที่ใช้ในการทดลอง 12.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเร็วสูงสุด 22 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

2. เส้นทางที่ 2 วัดพระสิงห์วรมหาวิหาร วัดเจดีย์หลวงวรวิหาร วัดเชียงมั่น วัดเกตการาม

ในการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเส้นทางที่ 2 มีระยะทางทั้งหมด 5 กิโลเมตร 280 เมตร ระยะเวลาที่ใช้ทั้งหมด 20 นาที ความเร็วเฉลี่ยของจักรยานที่ใช้ในการทดลอง 15.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเร็วสูงสุด 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

3. เส้นทางที่ 3 วัดเจ็ดยอด (พระอารามหลวง) สวนหลวงล้านนา ร.9 อ่างเก็บน้ำห้วยดึ่งเต่า

ในการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเส้นทางที่ 3 มีระยะทางทั้งหมด 14 กิโลเมตร 750 เมตร

ระยะเวลาที่ใช้ทั้งหมด 52 นาที ความเร็วเฉลี่ยของจักรยานที่ใช้ในการทดลอง 16.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเร็วสูงสุด 28.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

4. เส้นทางที่ 4 ช่วงประตูท่าแพ วัดเกาะกลาง วัดเจดีย์เหลี่ยม (เวียงกุมกาม) ในการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเส้นทางที่ 4 มีระยะทางทั้งหมด 9 กิโลเมตร 840 เมตร ระยะเวลาที่ใช้ทั้งหมด 38 นาที ความเร็วเฉลี่ยของจักรยานที่ใช้ในการทดลอง 15.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเร็วสูงสุด 28.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม

1. หาค่าความถี่และร้อยละของข้อมูลพื้นฐานทั่วไปของประชาชนทั่วไป ผู้ใช้จักรยานในการท่องเที่ยวและผู้ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับจักรยาน ดังนี้

ด้านเพศพบว่า ส่วนมากเป็นเพศชาย จำนวน 342 คน คิดเป็นร้อยละ 74.8 เป็นเพศหญิง 115 คน คิดเป็นร้อยละ 25.2

ด้านอายุพบว่า ส่วนมากอายุ 20-30 ปี จำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 23.9 อันดับรองลงมา อายุ 51-60 ปี จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 20.6

ด้านการศึกษาพบว่า ส่วนมากมีการศึกษาค่ำกว่าระดับปริญญาตรี จำนวน 313 คน คิดเป็นร้อยละ 78.6 อันดับรองลงมา ปริญญาตรี จำนวน 126 คน คิดเป็นร้อยละ 27.6

ด้านอาชีพพบว่า ส่วนมากมีอาชีพธุรกิจส่วนตัว จำนวน 123 คน คิดเป็นร้อยละ 26.9 อันดับรองลงมา พนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 23.6

2. หาค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชนทั่วไป ผู้ใช้จักรยานในการท่องเที่ยวและผู้ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับจักรยาน ดังนี้

ด้านความคิดเห็นที่มีต่อปัญหาในการใช้จักรยาน พบว่า มีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับ “มาก” มีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 2.55 โดยปัญหาในการใช้จักรยานที่มีค่าเฉลี่ย “สูงสุด” คือ ความเร็วของยานพาหนะบนท้องถนน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.68 รองลงมา คือ ปริมาณรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนท้องถนน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.67

ด้านความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับ “มาก” มีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 2.73 โดยปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่มีค่าเฉลี่ย “สูงสุด” คือ มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้จักรยาน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ

2.88 รองลงมา คือ มีความสวยงามของภูมิทัศน์ทั้งสองข้างทางเหมาะกับการใช้จักรยาน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.85

ด้านความคิดเห็นที่มีต่อเหตุผลในการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว มีค่าเฉลี่ยรวมอยู่ในระดับ “มาก” มีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 2.52 โดยเหตุผลในการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่มีค่าเฉลี่ย “สูงสุด” คือ การใช้จักรยานช่วยให้ผู้ใช้ได้ออกกำลังกาย สร้างเสริมสุขภาพที่ดี มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ

2.96 รองลงมา คือ จักรยานเป็นเทคโนโลยีที่สะอาด ปราศจากมลพิษ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.70

3. หาค่าความถี่และร้อยละของพฤติกรรมการใช้จักรยานและความคิดเห็นของประชาชนทั่วไป ผู้ใช้จักรยานในการท่องเที่ยวและผู้ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับจักรยาน ดังนี้

กลุ่มตัวอย่างส่วนมากใช้จักรยานสัปดาห์ละ 2 ครั้ง จำนวน 202 คน คิดเป็นร้อยละ 44.2 รองลงมาใช้ทุกวัน จำนวน 168 คน

ด้านการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเคยใช้ จำนวน 300 คน คิดเป็นร้อยละ 65.6 ไม่เคยใช้จำนวน 157 คน คิดเป็นร้อยละ 34.4

ด้านความเห็นที่จะมีการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว พบ ว่ากลุ่มตัวอย่างเห็นด้วย จำนวน 454 คน คิดเป็นร้อยละ 99.3 ไม่เห็นด้วย จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.7

ด้านความเห็นที่จะมีการกำหนดเส้นทางจักรยานไปตามแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วย จำนวน 456 คน คิดเป็นร้อยละ 99.8 ไม่เห็นด้วย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.2

ด้านความเห็นที่จะมีการสร้างที่จอดจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วย จำนวน 456 คน คิดเป็นร้อยละ 99.8 ไม่เห็นด้วย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.2

ด้านความเห็นหากมีการกำหนดเส้นทางจักรยานจะใช้บริการหรือไม่ พบว่า จะใช้บริการเส้นทางจักรยาน จำนวน 367 คน คิดเป็นร้อยละ 80.3 ไม่ใช้บริการ จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 19.7

ด้านหน่วยงานที่ควรเข้ามาดำเนินการและพัฒนาเส้นทางจักรยาน พบว่า ส่วนมากหน่วยงานภาครัฐ จำนวน 386 คน คิดเป็นร้อยละ 84.5 รองลงมา คือ อื่นๆ (ทุกฝ่ายร่วมมือกัน) จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 12.9 บริษัทเอกชน จำนวน 12 คิดเป็นร้อยละ 2.6

4. หาค่าความถี่และร้อยละของประชาชนทั่วไป ผู้ใช้จักรยานในการท่องเที่ยวและผู้ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับจักรยาน ที่มีต่อข้อเสนอแนะในการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ดังนี้

กลุ่มตัวอย่างส่วนมากให้เพิ่มเส้นทางเฉพาะจักรยาน ป้ายบอกทางจักรยานและป้ายเตือนจำนวน 448 คน คิดเป็นร้อยละ 98.0 รองลงมาให้กำหนดเขตเฉพาะจักรยานในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่จำนวน 356 คน คิดเป็นร้อยละ 77.9

5. หาค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชนทั่วไป ผู้ใช้จักรยานในการท่องเที่ยวและผู้ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับจักรยาน ที่มีต่อความเหมาะสมของเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวของประชาชน

กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อความเหมาะสมของเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ มีค่าเฉลี่ยรวมอยู่ในระดับ “มาก” มีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 2.56 โดยความเหมาะสมของเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ ที่มีค่าเฉลี่ย “สูงสุด” คือ เส้นทางที่ 4 ประดูท่าแพ วัดเกาะกลาง วัดเจดีย์เหลี่ยม (เวียงกุมกาม) มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.76 รองลงมา คือ เส้นทางที่ 3 วัดเจ็ดยอด (พระอารามหลวง) สวนหลวง ร.9 อ่างเก็บน้ำห้วยดึ่งเต่า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.74

6. หาความถี่และร้อยละของประชาชนทั่วไป ผู้ใช้จักรยานในการท่องเที่ยวและผู้ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับจักรยาน ที่มีความสนใจต่อเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวแต่ละประเภท ดังนี้

กลุ่มตัวอย่างส่วนมากมีความสนใจต่อเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติจำนวน 424 คน คิดเป็นร้อยละ 92.8 รองลงมาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวแบบผสมผสานจำนวน 365 คน คิดเป็นร้อยละ 79.9

ผลการสัมภาษณ์

1. ผลการสัมภาษณ์พฤติกรรมและความคิดเห็นของบุคลากรภาครัฐที่มีต่อการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว สรุปผลได้ ดังนี้

ด้านพฤติกรรมการใช้จักรยาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยใช้จักรยาน รองลงมา คือ ใช้จักรยานสัปดาห์ละ 3 ครั้ง

ด้านปัญหาการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่า ปัญหาการใช้จักรยาน คือ มีปริมาณรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนท้องถนนจำนวนมาก รองลงมา คือ ความเร็วของยานพาหนะบนท้องถนน ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน เช่น ทางเฉพาะจักรยาน ที่จอดจักรยาน ป้ายบอกทางจักรยาน ไม่มีความเข้มงวดของการบังคับใช้

กฎหมายเกี่ยวกับจักรยาน ระยะทางและสภาพถนนไม่ต่อเนื่องกัน สภาพแวดล้อมของเส้นทางไม่เอื้ออำนวย เช่น ปริมาณควันของยานพาหนะ ไม่มีร่มเงา แสงแดด ฝนตก

ด้านเหตุผลที่ควรสนับสนุนให้มีการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ในจังหวัดเชียงใหม่ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่า การใช้จักรยานช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายและช่วยประหยัดพลังงาน รองลงมา คือ การใช้จักรยานช่วยให้ผู้ใช้ได้ออกกำลังกาย สร้างเสริมสุขภาพที่ดี การพัฒนาเส้นทางจักรยานเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว จักรยานเป็นเทคโนโลยีที่สะอาดปราศจากมลพิษ ไม่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิตใช้วัตถุดิบน้อย ทำให้ต้นทุนต่ำ ราคาไม่แพง การใช้จักรยานช่วยแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในตัวเมืองใหญ่และช่วยสร้างความสัมพันธ์ภาพกับชุมชนมากกว่าพาหนะอื่น

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยที่จะมีการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว รองลงมาคือเห็นด้วยที่จะมีการกำหนดเส้นทางจักรยานและสร้างที่จอดจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ และพบว่าหากมีการกำหนดเส้นทางจักรยาน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะใช้จักรยานตามเส้นทางที่ได้มีการกำหนดขึ้น

ด้านข้อเสนอแนะในการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่า ควรเพิ่มเส้นทางเฉพาะจักรยาน ป้ายบอกทางจักรยานและป้ายเตือน รองลงมาเห็นว่า ควรมีแรงจูงใจให้มีการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง เช่น ห้ามจอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางจักรยานและมีการปลูกต้นไม้เพิ่มความร่มรื่นในเส้นทางจักรยาน ควรมีการจำกัดความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในพื้นที่ที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยการใช้จักรยานและควรมีการรณรงค์ให้มีการเคารพสิทธิของผู้ใช้จักรยาน มีการปรับเส้นทางบาทวิถีทางขึ้นและทางลงให้มีความลาดเอียง

ด้านหน่วยงานที่ควรเข้ามาดำเนินการและพัฒนาเส้นทางจักรยาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยที่หน่วยงานภาครัฐควรเข้ามาดำเนินการและพัฒนาเส้นทางจักรยาน โดยได้รับความร่วมมือและสนับสนุนจากทุกฝ่าย

2. ผลสัมฤทธิ์ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่ใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ในจังหวัดเชียงใหม่ สรุปได้ ดังนี้

สิ่งที่ทำให้สนใจมาใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเพราะเห็นว่าเห็นการออกกำลังกาย ทำให้สุขภาพแข็งแรง ช่วยในการประหยัดค่าใช้จ่าย ประหยัดพลังงานและได้ใกล้ชิดกับวิถีชีวิตในชุมชนมากกว่าการท่องเที่ยวประเภทอื่น

สิ่งที่เป็นปัญหาในการใช้จักรยาน คือ มีปริมาณยานพาหนะบนท้องถนนมากเกินไป มีการขับยานพาหนะกันด้วยความเร็วเกินไป ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานและไม่มีกฎหมายคุ้มครองผู้ใช้จักรยานเหมือนบางประเทศ

กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นด้วยที่จะมีการพัฒนาเส้นทางจักรยานและกำหนดเส้นทางจักรยาน จัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ที่จอดจักรยาน ทางเฉพาะจักรยานและสถานีจักรยาน ตามแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดเชียงใหม่ ควรมีการรณรงค์ให้มีการใช้จักรยานเดินทางได้ในชีวิตประจำวัน มีโปรโมชันสำหรับผู้ที่ใช้จักรยานไปซื้อสินค้าหรือบริการต่างๆ เป็นต้น โดยเห็นว่าหน่วยงานภาครัฐควรเป็นผู้ทำการจัดสร้างและดูแล และให้ทุกฝ่ายมีส่วนร่วม

อภิปรายผล

จากสรุปผลการวิจัยเรื่อง การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการจัดการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่ สามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

1. เขตพื้นที่การศึกษา ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญทางด้านประวัติศาสตร์ ศาสนสถาน โบราณสถานมากมาย เช่น ประตูท่าแพ ประตูเชียงใหม่ ประตูช้างเผือก ประตูสวนดอก คูเมืองเก่า อนุสาวรีย์สามกษัตริย์ วัดต่างๆ เช่น วัดเชียงมั่น วัดพระสิงห์วรมหาวิหาร วัดเจดีย์หลวงวรวิหาร วัดสวนดอก วัดอุโมงค์ วัดเจ็ดยอด (พระอารามหลวง) เป็นต้น ซึ่งเป็นร่องรอยถึงความเจริญรุ่งเรืองทางด้านประวัติศาสตร์ ด้านศาสนา ด้านการศึกษา ด้านจารีตประเพณีและวัฒนธรรม ตั้งแต่ในอดีตมาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เป็นที่สนใจของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ มีกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวอยู่ตลอดทั้งปี นอกจากนั้นยังเป็นที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ เช่น โครงการอ่างเก็บน้ำห้วยดึ่งเต่า สวนหลวงล้านนา ร.9 เป็นต้น การจะพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทั้งหลายเหล่านี้ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความยั่งยืน สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ตลอด จะต้องมีแผนการพัฒนาที่ชัดเจนเพื่อเป็นการอนุรักษ์และส่งเสริม

การท่องเที่ยว ซึ่งสอดคล้องกับพันธกิจหลักการพัฒนาเทศบาลนครเชียงใหม่ ตามแผนพัฒนาเทศบาลนครเชียงใหม่สามปี (2553-2555) (เทศบาลนครเชียงใหม่, 2552 : 4/1) ดังนี้

1.1 พัฒนาเมืองให้สอดคล้องกับผังเมืองรวมและพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การจราจร การคมนาคมและการขนส่งที่มีคุณภาพและได้มาตรฐาน เพื่อให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีแก่ประชาชนอย่างทั่วถึง

1.2 อนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างประหยัดและคุ้มค่า สอดคล้องกับศักยภาพการพัฒนาท้องถิ่นอย่างยั่งยืน

1.3 พัฒนาคนให้มีความรู้ทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจและสติปัญญา โดยมุ่งเน้นให้เกิดการพัฒนาทางด้านคุณธรรมควบคู่ไปกับการพัฒนาความรู้ อันเป็นการเสริมสร้างความเข้มแข็งและความสงบสุขของชุมชน รวมถึงการให้การส่งเสริมแก่ผู้ด้อยโอกาสในสังคม

1.4 ส่งเสริมและพัฒนาการค้า การบริการและการท่องเที่ยวให้มีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างงานและกระจายรายได้ให้กับประชาชนในท้องถิ่น ภายใต้ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

1.5 ส่งเสริมความมั่นคงและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

1.6 ส่งเสริม ฟื้นฟูและอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่นและสถาปัตยกรรมล้านนา

2. เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ใช้ในการศึกษามีทั้งหมด 4 เส้นทาง ผลการศึกษาพบว่า การจัดประเภทของเส้นทางที่ 1, 2 และ 4 เป็นเส้นทางที่จัดอยู่ในประเภทเส้นทางผสมผสานระหว่าง เส้นทางแบบประวัติศาสตร์ ศิลปะ วัฒนธรรม เศรษฐกิจ โดยเฉพาะเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นที่ช่วงประตูท่าแพนั้น ในช่วงเทศกาลจะมีกิจกรรมเกี่ยวกับเทศกาลและงานประเพณี ส่วนเส้นทางที่ 3 วัดเจ็ดยอด สวนหลวงล้านนา ร.9 อ่างเก็บน้ำห้วยตึงเฒ่า เป็นเส้นทางจักรยานที่ผสมผสานระหว่างประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม และธรรมชาติ มีความสอดคล้องกับแนวคิดของ เดชา บุญค้ำ, 2539 : 1 ที่กล่าวว่า เส้นทางจักรยานท่องเที่ยวควรมีความหลากหลาย มีความต่อเนื่องกับเส้นทางท่องเที่ยวภายนอกเมือง ตามแหล่งธรรมชาติด้วยซึ่งอาจเป็นเส้นทางเดียวกันหรือต่อเนื่องกันเป็นบางส่วนก็ได้ ควรกำหนดขึ้นมาเป็นพิเศษเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ สภาพภูมิอากาศและลักษณะเฉพาะของสถานที่ท่องเที่ยวนั้น

ส่วนปัญหาการใช้จักรยานนั้น พบว่าเส้นทางส่วนใหญ่เป็นเส้นทางจักรยานที่ได้กำหนดตั้งอยู่ในเขตเมืองซึ่งมีโครงสร้างของผังเมืองในอดีต เป็นที่ตั้งของชุมชน แหล่งธุรกิจ ศาสนสถาน โบราณสถาน จึงมีขนาดของถนนและพื้นที่ที่จำกัด ไม่สามารถจะขยายได้ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในเทศกาลและการจัดกิจกรรมต่างๆ อย่างไรก็ตามในพื้นที่การศึกษาได้มีสิ่งอำนวยความสะดวกบ้าง คือ มีการกำหนดเส้นทางจักรยาน ป้ายบอกทางจักรยาน ตามถนนต่างๆ เช่น ถนนศรีภูมิ ถนนบุญเรืองฤทธิ์ ถนนบำรุงเมือง ถนนมูลเมือง ซึ่งเป็นถนนลูกรังด้านใน ถนนข้างม่อย ถนนราชวิถี ถนนลอยเคราะห์ ถนนราชมรรคา ถนนเจริญประเทศ ถนนราชดำเนิน ถนนพระปกเกล้า ถนนท่าแพ แต่เส้นทางเหล่านี้ยังมีปัญหา คือ ไม่มีความต่อเนื่องของเส้นทางเป็นโครงข่ายที่เชื่อมต่อกัน มีจำนวนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่มากเกินไป มีการจอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนทางจราจร ทำให้ผู้ใช้จักรยานไม่มีความมั่นใจในความปลอดภัย สอดคล้องกับแนวคิดของ สรณรัชฎ์ กาญจนะวณิช, 2553 : 95 ที่กล่าวสรุปได้ว่า อุปสรรคแรกๆ ที่ปิดกั้นการใช้จักรยานเป็นอุปสรรคทางกายภาพ เพราะเดิมทีถนนเป็นพื้นที่ประกอบอาชีพ จัดกิจกรรมและสัญจร ผู้ใช้ถนนจำนวนมากเป็นกรรมกรลากรถเข็น รถกระบะติดล้อรูปแบบต่างๆ แรกๆ จักรยาน รถถีบสามล้อ รถลาก รถเข็นและคนเดินยังใช้ถนนร่วมกันได้ แต่เมื่อมีรถรางและรถยนต์เข้ามาใช้พื้นที่ด้วย จึงมีการจัดระเบียบการจราจรควบคู่กับการวางผังเมืองมากขึ้น จึงทำให้ถนนถูกเปลี่ยนพื้นที่ จากถนนสาธารณะหลายจุดประสงค์มาเป็นพื้นที่จราจรเดียว จึงทำให้รถยนต์และรถรางครอบครองพื้นที่ถนน โดยเฉพาะในเมืองที่มุ่งพัฒนาทางด่วนมากกว่าขนส่งมวลชน จึงทำให้คนคิดว่าถนนคือพื้นที่ของรถยนต์เท่านั้น

นอกจากนี้ ตามรายการของเส้นทางจักรยานนั้น มีร้านค้า ร้านอาหาร ที่นักท่องเที่ยวสามารถแวะดื่มเครื่องดื่ม รับประทานอาหารและเข้าห้องน้ำได้ แต่ยังคงขาดสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อจักรยานโดยเฉพาะ เช่น ที่จอดจักรยาน ป้ายบอกทางจักรยาน เป็นต้น การจะกำหนดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ควรมีการกำหนดทางจักรยานอย่างชัดเจน จะแบ่งออกเป็นทางเฉพาะจักรยานหรือทางจักรยานร่วมจราจร มีเส้นทางจักรยานที่เป็นโครงข่ายที่เชื่อมต่อกัน มีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ที่จอดจักรยาน ป้ายบอกทางจักรยาน ตามแหล่งท่องเที่ยวหรือสถานที่สำคัญ มีความสอดคล้องกับองค์ประกอบของการแหล่งท่องเที่ยวที่ บุญเลิศ ตั้งจิตวัฒนา, 2548 : 50 – 52 ที่สรุปได้ว่า แหล่งท่องเที่ยวควรมีองค์ประกอบ 3 อย่าง คือ มีสิ่งดึงดูดใจ มีการเข้าถึงและมีสิ่งอำนวยความสะดวกและควรมีการรณรงค์ให้มีการเคารพสิทธิของผู้ใช้จักรยาน ให้เห็นคุณประโยชน์ของการใช้จักรยานอย่างจริงจังและต่อเนื่อง นอกจากนั้นควรมีการส่งเสริมให้ประชาชนในพื้นที่ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพิ่มมากขึ้น

แนวทางการพัฒนาเส้นทางจักรยาน พบว่า ควรมีการเพิ่มเส้นทางเฉพาะจักรยาน การกำหนดพื้นที่เฉพาะสำหรับการใช้จักรยานและการจำกัดความเร็วของยานพาหนะอื่นๆ สอดคล้องกับแนวการจัดเส้นทางของ สรณรัชฎ์ กาญจนะวณิช, 2553 : 99 ที่กล่าวสรุปได้ว่า การสร้างเส้นทางจักรยานนั้น มีหลายรูปแบบ เช่น ทางจักรยานโดยเฉพาะซึ่งแยกออกมาจากทางรถยนต์ ทางจักรยานที่ติดเป็นทางเดียวกับทางรถยนต์ ซึ่งตีเส้นบนพื้นที่ถนนเดียวกันหรือ ต่างระดับกันกับถนน และเส้นทางถนนปกติที่ใช้จักรยานร่วมกับรถยนต์ แต่มีจำนวนรถยนต์ไม่มากและวิ่งไม่เร็วเกินไป หน่วยงานรัฐบาลควรเป็นผู้เข้ามาจัดสร้างและบุคลากรภาครัฐควรเริ่มใช้จักรยานก่อน มีความสามารถในการจัดสร้างและเป็นแบบอย่างให้กับประชาชนทั่วไป สอดคล้องกับ มงคล วิจิระระณะ อุปนายกสมาคมจักรยานเพื่อสุขภาพไทย กล่าวไว้ว่า “ผู้บริหารเมืองต้องลงมือทำอย่างจริงจัง นโยบายต้องชัด แล้วลงมือจริง ทางจักรยานต้องทำให้เนียบ แล้วคนจะใช้เอง” (สุเจน กรรพฤทธิ์, 2553 : 121)

ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาเรื่อง การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการจัดการท่องเที่ยวของจังหวัด เชียงใหม่ ผู้วิจัยขอนำเสนอแนวทางที่เหมาะสมกับการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการจัดการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่ ทางด้านกายภาพของแหล่งท่องเที่ยว ด้านเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และในการทำวิจัยครั้งต่อไป ดังนี้

ข้อเสนอแนะด้านกายภาพของแหล่งท่องเที่ยว

1. ปรับปรุงภูมิทัศน์สถานที่ท่องเที่ยวให้มีความสะอาด เป็นระเบียบเรียบร้อย ร่มรื่น
2. จัดตั้งอำนวยความสะดวก เช่น ห้องน้ำ ป้ายบอกทาง ประชาสัมพันธ์ความสำคัญของแหล่งท่องเที่ยวแต่ละจุด

ข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

1. จัดทำทางเฉพาะจักรยานให้แยกออกมาจากทางของพาหนะอื่นหรือจัดทำเส้นทางจักรยานร่วมกับทางเดินเท้าให้เป็น โครงข่ายและต่อเนื่องของเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ โดยการทาสีตีเส้นทางจักรยาน ทำเครื่องหมายแสดงเส้นทางจักรยานหรือมีเครื่องหมาย เพื่อแยกออกจากจราจรของพาหนะชนิดอื่นอย่างชัดเจน เป็นการคุ้มครองและป้องกันผู้ใช้จักรยาน และในพื้นที่ที่มีเส้นการกำหนดเส้นทาง ควรมีการกำหนดความเร็วของพาหนะอื่นๆ ไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อให้มีความมั่นใจในความปลอดภัยในการใช้จักรยานบนถนน

2. จัดตั้งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน เช่น ที่จอดจักรยาน ตามสถานที่สำคัญ เช่น แหล่งท่องเที่ยว โรงแรม ร้านอาหาร ร้านสะดวกซื้อ 7-11 เป็นต้น จัดทำแผนที่แสดงจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของโครงข่ายเส้นทางจักรยาน ที่สามารถใช้จักรยานในการเดินทางได้อย่างต่อเนื่อง

3. จัดกิจกรรมและส่งเสริมให้มีการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น มีส่วนลดสำหรับผู้ที่ใช้จักรยานในการไปใช้บริการหรือซื้อสินค้าต่างๆ เป็นต้น

4. จัดกิจกรรมและส่งเสริมให้มีการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เช่น เพิ่มโบนัสหรือเพิ่มวันหยุดให้กับพนักงานที่ใช้จักรยานไปทำงาน ให้ทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนและนักศึกษาที่ใช้จักรยานไปเรียน มีส่วนลดสำหรับผู้ที่ใช้จักรยานในการไปใช้บริการหรือซื้อสินค้าต่างๆ และลดราคาจักรยานและอุปกรณ์สำหรับจักรยาน เป็นต้น

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยที่เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่มีความแตกต่างกันหลายกลุ่ม ทำให้ต้องสร้างแบบสอบถามที่ครอบคลุมกับกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งเป็นไปได้ยากในการสร้างเครื่องมือในการเก็บข้อมูล การทำวิจัยครั้งต่อไปอยากให้เจาะจงเก็บข้อมูลจากกลุ่มผู้ใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ

2. การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ มีจุดประสงค์วิจัยการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ การวิจัยครั้งต่อไปควรมีการวิจัยกลุ่มผู้ใช้จักรยานเพื่อจุดมุ่งหมายอื่นๆ ที่น่าสนใจเพื่อหาแนวทางในการใช้ทางจักรยานร่วมกัน เช่น กลุ่มผู้ใช้จักรยานเพื่อการออกกำลังกาย กลุ่มผู้ใช้จักรยานเพื่อการเดินทางไปทำงาน กลุ่มผู้ใช้จักรยานเพื่อไปศึกษา เป็นต้น

3. การวิจัยครั้งนี้ มีขอบเขตการวิจัยที่กว้าง การวิจัยครั้งต่อไป ควรมีการกำหนดขอบเขตการวิจัยเฉพาะที่ในการจัดทำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว เช่น การจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตคูเมืองด้านในของจังหวัดเชียงใหม่ การจัดเส้นทางจักรยานร่วมทางเท้าบนถนนสุขเทพและถนนห้วยแก้ว เป็นต้น

4. การวิจัยครั้งนี้ ได้พบเห็นปัญหาการใช้ถนนสาธารณะ เช่น การจอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนเส้นทางจักรยาน การจอดรถเข้าบนถนนสายหลักทำให้เกิดขวางทางจราจร การวางป้ายโฆษณาและกระดางต้นไม้ตามทางเท้า การติดป้ายโฆษณาตามทางแยก ซึ่งทำให้บังมุมโค้งและมุมเลี้ยว การทำวิจัยครั้งต่อไปควรมีการวิจัยเรื่องการจัดการการใช้พื้นที่ถนนสาธารณะให้เป็นระเบียบเรียบร้อยสวยงาม เพื่อความปลอดภัย สำหรับผู้ใช้ถนนสาธารณะและทำให้มีคนสนใจมาใช้จักรยานในท่องเที่ยวมากขึ้น