

ทัศนคติและความต้องการของท้องถิ่น

ทัศนคติของประชาชนในท้องถิ่นเป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งนอกเหนือจากการเข้าใจหลักการออกแบบทางจักรยาน และเข้าใจปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่จักรยาน เพื่อการสร้างทางจักรยานให้ประโยชน์ต่อผู้ขับขี่สูงสุด ทั้งนี้อยุธยาเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีสถานที่ท่องเที่ยวจำนวนมาก จึงควรให้ประชาชนจากนอกเขตจังหวัดอยุธยาและจากจังหวัดอื่นที่เข้ามาในฐานะนักท่องเที่ยวมีส่วนในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้จักรยานนอกเหนือจากประชาชนในพื้นที่ที่ควรมีส่วนร่วมในการวางแผน

การศึกษานี้จึงแบ่งการสอบถามความคิดเห็นและทัศนคติเกี่ยวกับการใช้จักรยานเป็น 2 ส่วน คือการสอบถามประชาชนในพื้นที่ และประชาชนนอกเขตเทศบาลนครอยุธยาหรือประชาชนจากจังหวัดอื่นที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในเขตเทศบาลในฐานะนักท่องเที่ยว

5.1 ทัศนคติและความต้องการของประชาชนในพื้นที่

ข้อมูลสำหรับศึกษาทัศนคติในส่วนนี้ใช้ข้อมูลจากแบบสอบถามในส่วนที่ 4 (ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติต่อการใช้จักรยาน) โดยแบ่งเป็นความเห็นต่อทางจักรยานในรูปแบบต่างที่เห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจัดสร้างทัศนคติที่สนับสนุนให้ใช้จักรยานเส้นทางที่ควรสร้างทางจักรยานมากที่สุด กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามเป็นประชากรในพื้นที่ที่มีจำนวน 140 ตัวอย่าง ซึ่งรวมกลุ่มผู้ใช้จักรยานและไม่ใช้จักรยาน และเป็นผู้ที่อาศัยในเขตและนอกเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา

5.1.1 ความคิดเห็นต่อทางจักรยานประเภทต่างๆ

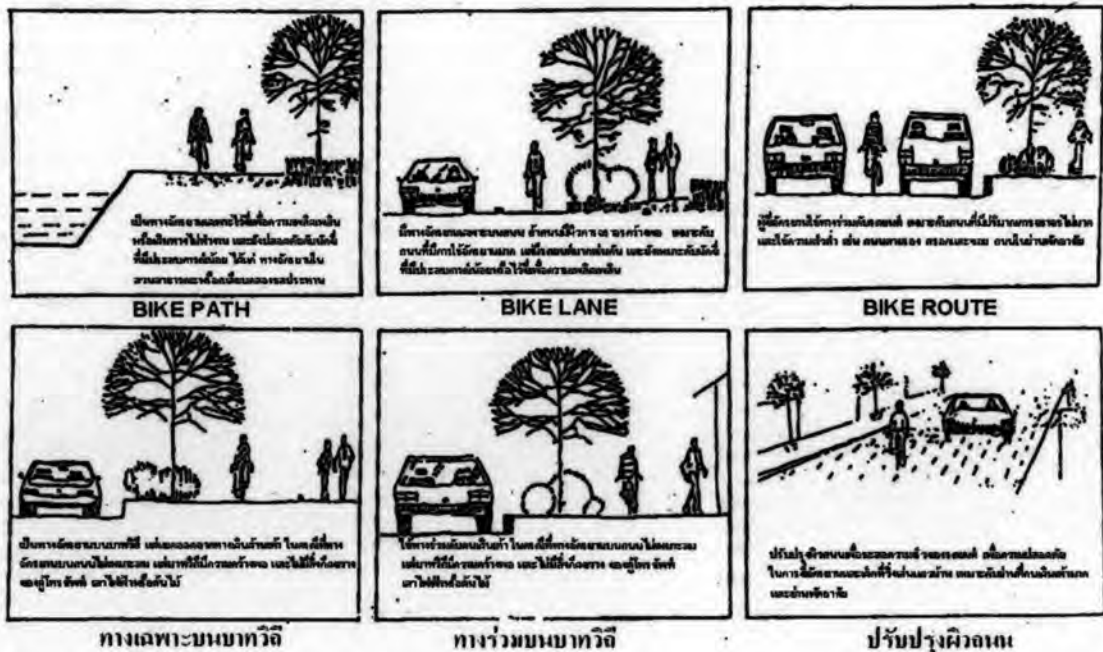
ตารางที่ 5.1 ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน ประเภทต่างๆ ของประชากร

	ประเภททางจักรยาน	เห็นด้วย (ร้อยละ)	ไม่เห็นด้วย (ร้อยละ)	ไม่แน่ใจ (ร้อยละ)	ไม่ตอบ	รวม
1	Bike path	58.6	9.2	4.3	27.9	100
2	Bike lane	56.4	12.2	5.0	26.4	100
3	Bike Route	41.4	29.3	4.3	25.0	100
4	ทางเฉพาะบนบาทวิถี	64.3	10	5.0	20.7	100
5	ทางร่วมบนบาทวิถี	47.9	21.4	4.3	26.4	100
6	ปรับปรุงผิวถนน	43.6	22.8	5.7	27.9	100

ในส่วนนี้เป็นการสอบถามทัศนคติต่อทางจักรยานประเภทต่างๆ 6 ประเภท ที่จะนำมาใช้ในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา ได้แก่ 1. Bike path 2. Bike lane หรือทางจักรยานเฉพาะบนถนน 3. Bike route 4. ทางจักรยานเฉพาะบนบาทวิถี 5. ทางจักรยานร่วมบนบาทวิถี และ 6 .การปรับปรุงผิวถนนเพื่อทำทางจักรยาน การศึกษาพบว่าประชาชนที่อาศัยในพื้นที่เขตจังหวัดอยุธยาส่วนใหญ่เห็นด้วยกับทางจักรยานเฉพาะบนบาทวิถี คิดเป็นร้อยละ 64.3 รองลงมาเป็นทางจักรยานแบบ Bike path ร้อยละ 58.6 และ Bike lane ร้อยละ 56.4 โดย Bike Route มีผู้เห็นด้วยน้อยที่สุด (ร้อยละ 41.4) และไม่เห็นด้วยมากที่สุด (ร้อยละ 29.3)

สาเหตุที่ประชาชนในจังหวัดอยุธยาเห็นด้วยอย่างมากกับทางจักรยานเฉพาะบนบาทวิถีเพราะเห็นว่ามีความปลอดภัยมากกว่าทางจักรยานประเภทอื่นๆ โดยมีเส้นทางจราจรแยกเป็นสัดส่วนบนบาทวิถี ซึ่งไม่อันตราย ขณะเดียวกันก็ไม่สร้างความรำคาญให้กับคนเดินเท้าหรือรถยนต์ในถนนที่ใช้จราจรเมื่อพิจารณาเหตุผลของผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับทางจักรยานต่างๆ พบว่า Bike route ซึ่งมีผู้ไม่เห็นด้วยมากที่สุดเป็นเพราะเห็นว่าไม่ปลอดภัยบางส่วนเห็นว่าทางจักรยานดังกล่าวกีดขวางรถหรือคนเดินเท้าส่วนเหตุผลที่ไม่เห็นด้วยกับการปรับปรุงผิวถนนส่วนใหญ่เห็นว่าไม่ปลอดภัยกับการขี้น้ำจักรยานบางส่วนเห็นว่าสภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวยและไม่ปลอดภัยจากการปรับปรุงผิวจราจรใหม่สำหรับBikelaneผู้ที่ไม่เห็นด้วยส่วนใหญ่เห็นว่าBikelaneยังไม่ปลอดภัย รองลงมาเห็นว่าพื้นที่บนบาทวิถีหรือถนนไม่เพียงพอสำหรับการแบ่งการจราจรเป็น Bike lane

ภาพที่ 5.1 รูปแบบทางจักรยานที่น่าเสนอ



5.1.2 สถานที่ที่ต้องการจัดให้มีที่จอดรถจักรยาน

สถานที่ที่ต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานมากที่สุด เรียงลำดับตามสถานที่เป้าหมาย โดยสถานที่ท่องเที่ยวพบว่าประชาชนที่มีภูมิลำเนาในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานในวัดมงคลพิตรมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 10.3 รองลงมาเป็นวัดพระศรีสรรเพชญ์ บึงพระราม วัดธรรมิกราชและพระราชวังโบราณ ร้อยละ 8.8 8.5 8.0 และ 7.9 ตามลำดับ ขณะที่สถานศึกษาไปยังโรงเรียนอนุบาลพระนครศรีอยุธยามีผู้ต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานมากที่สุดในกลุ่มสถานศึกษา คิดเป็นร้อยละ 15.9 รองลงมาเป็นโรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย (ร้อยละ 15.3) และวิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา สำหรับตลาด กลุ่มตัวอย่างในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา ต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานในตลาดเจ้าพรหมมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 91.4 สำหรับสถานที่ราชการ ผู้ตอบแบบสอบถามต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานที่สำนักงานเทศบาลมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 22.6 รองลงมาเป็นที่ว่าการอำเภอ ร้อยละ 21.9 และสำนักงานตำรวจท่องเที่ยว ร้อยละ 20.7 ส่วนท่ารถโดยสาร ผู้ตอบแบบสอบถามต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานบริเวณถนนนครสวรรค์มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 12.9 รองลงมาเป็นถนนคู่มือ ร้อยละ 7.9

5.1.3 ทศนคติต่อประเภทที่จอดรถจักรยาน

ตารางที่ 5.2 ทศนคติต่อประเภทที่จอดรถจักรยาน

ที่จอดรถจักรยาน	Percent
จักรยานทั้งคันปลอดภัย	8.6
ป้องกันการขโมยอุปกรณ์ได้บางส่วน	31.4
รูปที่3	7.9
รูปที่4	3.6
รูปที่5	11.4
ไม่จำเป็นต้องมี	3.6
รวม	66.4
Missing System	33.6
	100.0

ที่จอดรถจักรยานประเภทต่างๆ ในภาคผนวกแบบสอบถาม ประชาชนในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาตอบแบบสอบถามส่วนนี้ร้อยละ 66.4 ไม่ตอบร้อยละ 33.6 ส่วนใหญ่นิยมที่จอดรถจักรยานแบบราวจักรยานปลอดภัยสูงที่สามารถป้องกันการขโมยอุปกรณ์ได้บางส่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.4 รองลงมาเป็นราวจักรยานแบบธรรมดาในรูปที่ 5 ร้อยละ 11.4 และตู้เก็บจักรยานซึ่งสามารถเก็บรักษาจักรยานให้ปลอดภัยทั้งคัน ร้อยละ 8.6 สำหรับราวจักรยานในรูปที่ 4 มีผู้เห็นด้วยน้อยมากเพียงร้อยละ 3.6

5.1.4 ข้อเสนอแนะเพื่อให้การเดินทางโดยจักรยานมีความสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น

ประชาชนในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาต้องการให้มีการปรับปรุงถนนอยู่ของมากที่สุด โดยเฉพาะการเสนอให้ลดความเร็ว การขยายถนน การติดป้ายจราจร การปลูกต้นไม้ การรณรงค์เรื่องการเคารพกฎจราจรและการปรับทางขึ้นลงบนถนนโดยมีความถี่ต่างกันทั้งนี้ประชาชนต้องการให้ปลูกต้นไม้และรณรงค์ด้านวินัยจราจรมากที่สุดจำนวน 45 และ 44 คน ตามลำดับรองลงมาเป็นการเสนอให้ติดป้ายจราจรและลดความเร็วของรถยนต์แลรถจักรยานยนต์บนถนน โดยมีจำนวน 40 และ 41 คน ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีบางส่วน คือ ประชากร 34 คน ต้องการให้มีการปรับทางขึ้นลงถนนอยู่ของ ขณะที่ถนนอื่นๆ มีข้อเสนอแนะน้อยมาก

5.1.5 แนวโน้มการใช้จักรยานในเขตเทศบาลนครอยุธยา

แนวโน้มการใช้จักรยาน จากตารางข้างล่าง เมื่อสอบถามเกี่ยวกับความน่าจะเป็นในอนาคตหากมีทางจักรยาน เป็นสัดส่วนแยกออกอย่างชัดเจน ประชาชนในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยายินดีจะใช้ทางจักรยานดังกล่าวถึงร้อยละ 59.3 ขณะที่ผู้ที่ไม่แน่ใจร้อยละ 20.0 ส่วนใหญ่เป็นเพราะไม่แน่ใจว่าจะใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางโดยตลอดหรือไม่ สำหรับคำถามเกี่ยวกับการใช้จักรยานเพื่อออกกำลังกาย กลุ่มตัวอย่างจะใช้จักรยานออกกำลังกายถึงร้อยละ 60.7 โดยมีผู้ไม่ใช้เพียงร้อยละ 8.6 ทั้งนี้เพราะบางส่วนเห็นว่าสามารถใช้การวิ่งหรือเดินแทนการใช้จักรยานออกกำลังกาย ขณะที่บางส่วนไม่มีรถจักรยานและไม่มีเวลาออกกำลังกาย ส่วนคำถามที่สอบถามว่าหากไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดๆเลย กลุ่มตัวอย่างจะหันมาใช้จักรยานต่อหรือไม่ กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 41.4 ยังคงยินดีที่จะใช้จักรยาน ขณะที่ร้อยละ 25.7 ไม่แน่ใจ เพราะยังมีทางเลือกอื่นในการเดินทาง

ตารางที่ 5.3 ความต้องการใช้ทางจักรยาน (กรณีทำทางจักรยาน)

ทำทางจักรยาน	Percent
ใช้	59.3
ไม่ใช้	7.9
ไม่แน่ใจ	20.0
Total	87.1
Missing System	12.9
	100.0

ตารางที่ 5.4 ความต้องการใช้ทางจักรยาน (เพื่อออกกำลังกาย)

ใช้ทางจักรยานเพื่อ ออกกำลังกาย	Percent
ใช้	60.7
ไม่ใช้	8.6
ไม่แน่ใจ	19.3
Total	88.6
	100.0

5.1.6 แนวโน้มการใช้จักรยานจำแนกตามเงื่อนไขและกลุ่มอาชีพ

เพื่อศึกษาว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพต่างกัน จะมีแนวโน้มการใช้จักรยานอย่างไร โดยเปรียบเทียบกับการใช้จักรยานในปัจจุบันกับแนวโน้มการใช้จักรยานถ้ามีทางจักรยานไม่มีทางจักรยานแต่ปรับปรุงด้านจราจร และหากไม่มีการปรับปรุงอะไรเลย

ตารางที่ 5.5 การใช้จักรยานจำแนกตามกลุ่มอาชีพ

อาชีพ	ท่านเคยใช้จักรยานหรือไม่		Total
	เคยใช้	ไม่เคยใช้	
นักเรียน/นักศึกษา	30.0%	20.7%	50.7%
ข้าราชการ	8.6%	4.3%	12.9%
พนักงานรัฐ วิสาหกิจ	0%	0.7%	0.7%
ลูกจ้าง	7.9%	2.1%	10.0%
ธุรกิจส่วนตัว	5.0%	3.6%	8.6%
แม่บ้าน	1.4%	2.1%	3.6%
รับจ้าง	6.4%	5.7%	12.1%
อื่นๆ	1.4%		1.4%
	60.7%	39.3%	100.0%

ตารางที่ 5.6 ความต้องการใช้ทางจักรยานจำแนกตามกลุ่มอาชีพ

อาชีพ	ถ้ามีทางจักรยานท่านจะ			Total
	ใช่	ไม่ใช่	ไม่แน่ใจ	
นักเรียนนักศึกษา	37.7%	3.3%	11.5%	52.5%
ข้าราชการ	4.9%	1.6%	4.9%	11.5%
ลูกจ้าง	7.4%		1.6%	9.0%
ธุรกิจส่วนตัว	4.9%	1.6%	2.5%	9.0%
แม่บ้าน	3.3%	.8%		4.1%
รับจ้าง	9.0%	1.6%	2.5%	13.1%
อื่นๆ	.8%			.8%
	68.0%	9.0%	23.0%	100.0%



จากตารางข้างต้น กลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้จักรยานมากที่สุดเป็นกลุ่มนักเรียน/นักศึกษา เคยใช้จักรยานร้อยละ 30.0 รองลงมาเป็นกลุ่มข้าราชการ (ร้อยละ 8.6) และเมื่อสอบถามเกี่ยวกับทางจักรยานกรณีที่มีการจัดสร้างขึ้นใหม่ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักเรียน/นักศึกษาระบุว่าจะใช้จักรยานร้อยละ 37.7 ซึ่งเพิ่มขึ้นจากเดิมที่เคยใช้จักรยานร้อยละ 30.0 ขณะที่กลุ่มข้าราชการกลับมีแนวโน้มการใช้จักรยานลดลงโดยตอบว่าจะใช้จักรยานเพียงร้อยละ 4.9 จากเดิมที่ระบุว่าจะใช้จักรยานร้อยละ 8.6 อย่างไรก็ดีกลุ่มลูกจ้างบริษัท และกลุ่มที่มีอาชีพรับจ้างจะใช้จักรยานเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 7.4 และ ร้อยละ 9.0 ตามลำดับ

5.2 ทักษะและความต้องการของนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.7 ความต้องการทางจักรยานของนักท่องเที่ยว

ความต้องการทางจักรยานของนักท่องเที่ยว	Percent
ต้องการ	89.0
ไม่ต้องการ	11.0
Total	100.0

5.2.1 ความคิดเห็นต่อทางจักรยานประเภทต่างๆของนักท่องเที่ยว

BIKE PATH

ตารางที่ 5.8 ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน BIKE PATH

ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน BIKE PATH	Percent
เห็นด้วย	73.8
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย	8.3
ไม่เห็นด้วยเพราะพื้นที่บนบาทวิถี/ถนนไม่พอ	3.4
ไม่เห็นด้วยเพราะสภาพแวดล้อมไม่เหมาะสม	2.8
ไม่เห็นด้วยเพราะ อื่นๆ	1.4
ไม่แน่ใจ	10.3
Total	100.0

BIKE LANE

ตารางที่ 5.9 ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน BIKE LANE

ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน BIKE LANE	Percent
เห็นด้วย	73.8
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย	4.1
ไม่เห็นด้วยเพราะไม่ปลอดภัย +จักรยานกีดขวางรถ/คนเดินเท้า	0.7
ไม่เห็นด้วยเพราะ อื่นๆ	1.4
ไม่แน่ใจ	17.9
Total	97.9
	100.0

BIKE ROUTE

ตารางที่ 5.10 ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน BIKE ROUTE

ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน BIKE ROUTE	Percent
เห็นด้วย	64.1
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย	8.3
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย+พื้นที่บนบาทวิถี/ ถนนไม่พอ	0.7
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย+พื้นที่บนบาทวิถี/ ถนนไม่พอ+จักรยาน	0.7
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย+จักรยานกีดขวาง รถ/คนเดินเท้า	6.2
ไม่เห็นด้วยเพราะ อื่นๆ	0.7
ไม่แน่ใจ	16.6
	100.0

ทางเฉพาะบนบาทวิถี

ตารางที่ 5.11 ความคิดเห็นต่อทางเฉพาะบนบาทวิถี

ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน ประเภท ทางเฉพาะบนบาทวิถี	Percent
เห็นด้วย	76.6
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย	4.8
ไม่เห็นด้วยเพราะพื้นที่บนบาทวิถี/ถนนไม่พอ	0.7
ไม่เห็นด้วยเพราะจักรยานกีดขวางรถ/คนเดินเท้า	0.7
ไม่เห็นด้วยเพราะสภาพแวดล้อมไม่เหมาะสม	0.7
ไม่เห็นด้วยเพราะ อื่นๆ	1.4
ไม่แน่ใจ	12.4
Total	97.2
System	2.8
	100.0

ทางร่วมบนบาทวิถี

ตารางที่ 5.12 ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน ทางร่วมบนบาทวิถี

ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน ประเภท ทางร่วมบนบาทวิถี	Percent
เห็นด้วย	58.6
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย	11.0
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย+พื้นที่บนบาท วิถี/ถนนไม่พอ	0.7
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย+พื้นที่บนบาท วิถี/ถนนไม่พอ+สภาพ	0.7
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย+จักรยานกีด ขวางรถ/คนเดินเท้า	4.1
ไม่เห็นด้วยเพราะพื้นที่บนบาทวิถี/ถนนไม่พอ	0.7
ไม่เห็นด้วยเพราะจักรยานกีดขวางรถ/คนเดิน เท้า	0.7
ไม่แน่ใจ	18.6
Total	95.9
Missing System	4.1
	100.0

ปรับปรุงผิวถนน
ปรับปรุงผิวถนน

ตารางที่ 5.13 ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน ประเภทปรับปรุงผิวถนน

ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน ประเภทปรับปรุงผิวถนน	Percent
เห็นด้วย	57.9
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย	11.7
ไม่เห็นด้วยเพราะไม่ปลอดภัย+จักรยานกีดขวางรถ/คนเดินเท้า	0.7
ไม่เห็นด้วยเพราะไม่ปลอดภัย+สภาพแวดล้อมไม่เหมาะสม	3.4
ไม่เห็นด้วยเพราะจักรยานกีดขวางรถ/คนเดินเท้า	0.7
ไม่เห็นด้วยเพราะสภาพแวดล้อมไม่เหมาะสม	2.1
ไม่แน่ใจ	20.0
Total	96.6
Missing System	3.4
	100.0

จากตารางข้างต้น กลุ่มนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 145 คน เห็นด้วยกับเส้นทางจักรยานแบบ Bike Path ถึง 107 คน โดยมีผู้ไม่เห็นด้วย 23 คน และไม่แน่ใจ 15 คน คิดเป็นร้อยละ 73.8 ไม่เห็นด้วยร้อยละ 15.9 และไม่แน่ใจร้อยละ 10.3 เช่นเดียวกับ Bike lane มีผู้เห็นด้วย 107 คน คิดเป็นร้อยละ 73.8 ไม่เห็นด้วย 9 คน คิดเป็นร้อยละ 8.3 และไม่แน่ใจ 26 คน คิดเป็นร้อยละ 17.9 ขณะที่ผู้เห็นด้วยกับ Bike route 93 คน คิดเป็นร้อยละ 64.1 ไม่เห็นด้วย 24 คน คิดเป็นร้อยละ 19.3 และไม่แน่ใจร้อยละ 16.6

ทางจักรยานเฉพาะบนบาทวิถีมีผู้เห็นด้วย 111 คน คิดเป็นร้อยละ 76.6 ไม่เห็นด้วย 12 คน คิดเป็นร้อยละ 11 และไม่แน่ใจ 18 คน คิดเป็นร้อยละ 12.4 ทางจักรยานร่วมบนบาทวิถีมีผู้เห็นด้วยเพียง 85 คน คิดเป็นร้อยละ 58.6 ขณะที่ผู้ไม่เห็นด้วย 27 คน คิดเป็นร้อยละ 22.8 และไม่แน่ใจ 27 คน คิดเป็นร้อยละ 18.6 สำหรับการปรับปรุงผิวถนน ผู้ไม่เห็นด้วยมีจำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 57.9 ไม่เห็นด้วย 27 คน คิดเป็นร้อยละ 22.1 และไม่แน่ใจ 29 คน คิดเป็นร้อยละ 20

ตารางที่ 5.14 ความคิดเห็นต่อทางจักรยานประเภทต่างๆของนักท่องเที่ยว

ลำดับ	ประเภททางจักรยาน	เห็นด้วย (ร้อยละ)	ไม่เห็นด้วย (ร้อยละ)	ไม่แน่ใจ (ร้อยละ)	รวม
1	Bike path	73.8	15.9	10.3	100
2	Bike lane	73.8	8.3	17.9	100
3	Bike Route	64.1	19.3	16.6	100
4	ทางเฉพาะบนบาทวิถี	76.6	11	12.4	100
5	ทางร่วมบนบาทวิถี	58.6	22.8	18.6	100
6	ปรับปรุงผิวถนน	57.9	22.1	20	100

จากตารางข้างต้น นักท่องเที่ยวเห็นด้วยกับการสร้างทางเฉพาะบนบาทวิถีมากที่สุด เนื่องจากเป็นสัดส่วนต่างหาก ไม่กีดขวางคนเดินบนบาทวิถีขณะเดียวกันก็มีความปลอดภัยสูง เนื่องจากไม่อยู่ในเลนถนนที่รถยนต์อื่นๆ ใช้สัญจร ส่วนทางจักรยานร่วมบนบาทวิถีมีผู้เห็นด้วยน้อยที่สุด และไม่เห็นด้วยมากที่สุดส่วนใหญ่เพราะเห็นว่าไม่ปลอดภัยสำหรับจักรยานและคนเดินบนบาทวิถี กับทั้งเป็นการกีดขวางการจราจรของคนเดินเท้า สำหรับ Bike path และ Bike lane ผู้ที่เห็นด้วยมีจำนวนรองลงมาจากทางเฉพาะบนบาทวิถี แต่บางส่วนที่ไม่เห็นด้วยซึ่งมีจำนวนมากกว่าผู้ที่ไม่เห็นด้วยในการสร้างทางจักรยานเฉพาะบนบาทวิถีส่วนใหญ่เห็นว่า Bike path และ Bike lane ยังไม่มีความปลอดภัยเพียงพอ

5.2.2 สถานที่ที่ต้องการจัดให้มีที่จอดรถจักรยาน(นักท่องเที่ยว)

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับสถานที่ต่างๆ ที่ต้องการให้มีที่จอดรถจักรยาน นักท่องเที่ยว 145 คน ต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานในสถานที่ท่องเที่ยวทุกที่ โดยต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานในวัดมงคลบพิตรมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 10.9 ของจำนวนคำตอบทั้งหมด รองลงมาเป็นพระราชวังโบราณ (ร้อยละ 9.4) บึงพระราม (ร้อยละ 8.4) และวัดพระศรีสรรเพชญ์ (ร้อยละ 8.2) ขณะที่สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ซึ่งเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจมีผู้ต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานถึงร้อยละ 7.2

สำหรับสถานศึกษาต่างๆ นักท่องเที่ยวตอบคำถามในส่วนี้ 102 คน ไม่ตอบ 43 คน โดยต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานในสถาบันราชภัฏพระนครศรีอยุธยามากที่สุดถึงร้อยละ 16.1 รองลงมาเป็น ร.ร.อยุธยาวิทยาลัย (ร้อยละ 15.7) และวิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา (ร้อยละ 13.6) ขณะที่นักท่องเที่ยวต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานในตลาดเจ้าพรหมมากกว่าตลาดหัวรอ คิดเป็นร้อยละ 57.9 นอกจากนี้ สถานที่ราชการเฉพาะอย่างยิ่งสำนักงานเทศบาลเป็นสถานที่ที่นักท่องเที่ยวต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 23.3 รองลงมาเป็นสำนักงานที่ดินและที่ว่าการอำเภอ (ร้อยละ 19.6 และ 19.3 ตามลำดับ) ซึ่งสะท้อนว่านักท่องเที่ยวบางส่วนที่เข้ามาท่องเที่ยวในอยุธยาต้องการเข้ามาติดต่อราชการในสำนักงานต่างๆ ด้วย สำหรับที่จอดรถจักรยานบริเวณถนน

สายหลักในอยุธยาพบว่านักท่องเที่ยวต้องการให้ถนนนเรศวรและถนนอุทงมีที่จอดรถจักรยานมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 12.4 และ 11.7 ตามลำดับ

5.2.3 ทศนคติต่อประเภทที่จอดรถจักรยาน

ตาราง 5.15 ทศนคติต่อประเภทที่จอดรถจักรยาน

ลักษณะที่จอดรถจักรยาน	Percent
จักรยานทั้งคันปลดล็อก	12.4
ป้องกันการขโมยอุปกรณ์ได้บางส่วน	51.0
รูปที่3	9.7
รูปที่4	0.7
รูปที่5	18.6
ไม่จำเป็นต้องมี	6.9
Total	99.3
System	0.7
	100.0

นักท่องเที่ยวตอบแบบสอบถามส่วนนี้ 144 คน จาก 145 คน โดยต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานแบบป้องกันการขโมยอุปกรณ์ได้บางส่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 51.0 รองลงมา เป็นแบบที่จอดรถจักรยานในรูปที่ 5 คิดเป็นร้อยละ 18.6 และที่ตู้เก็บจักรยานที่สามารถจอดรถจักรยานได้ทั้งคันอย่างปลดล็อก คิดเป็นร้อยละ 12.4 ขณะที่ไม่มีเพียงร้อยละ 6.9 เห็นว่าไม่จำเป็นต้องมีที่จอดรถจักรยาน

5.2.4 ข้อเสนอแนะและแนวโน้มการเดินทางด้วยจักรยานในเขตเทศบาลนคร นครศรีอยุธยา

นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ไม่ให้อัปเดตเพิ่มเติมเพื่อเสนอแนะสำหรับการเดินทางด้วยจักรยานในเขตเทศบาล แต่เมื่อสอบถามเกี่ยวกับแนวโน้มการใช้จักรยานกรณีที่มีทางจักรยาน นักท่องเที่ยวร้อยละ 79.3 จะใช้จักรยานในการท่องเที่ยว โดยไม่ใช้เพียงร้อยละ 6.2 และไม่แน่ใจร้อยละ 13.1 เมื่อสอบถามเกี่ยวกับความเป็นไปได้ในการใช้จักรยานหากมีการจัดระเบียบจราจร แต่ไม่มีทางเฉพาะสำหรับจักรยานในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา นักท่องเที่ยวร้อยละ 74.5 ยังคงยืนยันว่าจะใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวต่อไป ขณะที่จะไม่ใช้เพียงร้อยละ 6.9 และไม่แน่ใจร้อยละ 17.9 ซึ่งนักท่องเที่ยวไม่แน่ใจเพิ่มขึ้นจากกรณีที่มีการปรับปรุงการจราจรและสร้างทางจักรยาน ซึ่งสะท้อนว่านักท่องเที่ยวต้องการให้มีการจัดระเบียบจราจรยนต์และรถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรด้วยจักรยาน แม้ว่าไม่มีทางจักรยานเฉพาะ สำหรับความคิดเห็นกรณีที่จะมีการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวหรือไม่หากไม่มีการปรับปรุงใดๆ เลย นักท่องเที่ยวที่ยืนยันว่าจะยังคงใช้จักรยานท่องเที่ยวมีเพียงร้อยละ 51.0 ลดลงจากที่ตั้งใจว่าจะใช้จักรยานหากมีการปรับปรุง

อย่างมาก และไม่แน่ใจว่าต้องการใช้จักรยานหรือไม่เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 36.6 เช่นเดียวกับจำนวนผู้ที่จะไม่ใช้จักรยานหากไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดๆ ซึ่งจะไม่ใช้จักรยานเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 12.4

5.3 สรุปทัศนคติของประชาชนและนักท่องเที่ยว

5.3.1 สรุปทัศนคติของประชาชน

5.3.1.1 เส้นทางจักรยานที่ต้องการ พบว่าประชาชนในเขตจังหวัดอยุธยา ต้องการเส้นทางจักรยานไปตลาดมากที่สุด รองลงมาเป็นเส้นทางไปโรงเรียน/มหาวิทยาลัย เส้นทางไปสวนสาธารณะ และโบราณสถาน ตามลำดับ

5.3.1.2 ความคิดเห็นต่อทางจักรยานประเภทต่างๆ พบว่าประชาชนที่อาศัยในพื้นที่เขตจังหวัดอยุธยาส่วนใหญ่เห็นด้วยกับทางจักรยานเฉพาะบนบาทวิถี รองลงมาเป็นทางจักรยานแบบ Bike path Bike lane โดย Bike Route มีผู้เห็นด้วยน้อยที่สุด

5.3.1.3 สถานที่ที่ต้องการจัดให้มีที่จอดรถจักรยาน สถานที่ท่องเที่ยวพบว่าประชาชนต้องการให้มีที่จอดจักรยานในวัดมงคลปิตรมากที่สุด รองลงมาเป็นวัดพระศรีสรรเพชญ์ บึงพระราม วัดธรรมิกราชและพระราชวังโบราณ ตามลำดับ ขณะที่สถานศึกษาไปยังโรงเรียนอนุบาลพระนครศรีอยุธยา มีผู้ต้องการให้มีที่จอดจักรยานมากที่สุด รองลงมาเป็นโรงเรียนอยุธยาวิทยาลัยและวิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา สำหรับตลาดต้องการให้มีที่จอดจักรยานในตลาดเจ้าพรหมมากที่สุด สำหรับสถานที่ราชการต้องการให้มีที่จอดจักรยานที่สำนักงานเทศบาลมากที่สุด รองลงมาเป็นที่ว่าการอำเภอและสำนักงานตำรวจท่องเที่ยวตามลำดับ

5.3.1.4 ข้อเสนอแนะเพื่อให้การเดินทางโดยจักรยานมีความสะดวกและปลอดภัย ประชาชนในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา ต้องการให้มีการปรับปรุงถนนอุทงมากที่สุด โดยเฉพาะการเสนอให้ลดความเร็ว การขยายถนน การตัดป้ายจราจร การปลูกต้นไม้ การรณรงค์เรื่องการเคารพกฎจราจรและการปรับทางขึ้นลงบนถนน

5.3.2 สรุปทัศนคติของนักท่องเที่ยว

5.3.2.1 ความคิดเห็นต่อทางจักรยานประเภทต่างๆ เห็นด้วยกับการสร้างทางเฉพาะบนบาทวิถีมากที่สุดรองลงมาเป็น Bike path และ Bike lane ตามลำดับ

5.3.2.2 สถานที่ที่ต้องการจัดให้มีที่จอดรถจักรยาน ต้องการให้มีที่จอดจักรยานในวัดมงคลปิตรมากที่สุดรองลงมาเป็นพระราชวังโบราณ บึงพระราม และวัดพระศรีสรรเพชญ์ ตามลำดับ

สรุป ทางจักรยานบนบาทวิถีเป็นข้อเสนอที่ทั้งกลุ่มประชาชนในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาและกลุ่มนักท่องเที่ยวต้องการ เพราะเห็นว่าเป็นสัดส่วนทางจักรยานแยกออกจากทางคนเดินเท้าขณะเดียวกันก็มีความปลอดภัยสูงเนื่องจากไม่ต้องใช้พื้นที่ถนนเดียวกับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วมากอื่นๆ ส่วนที่จอดรถจักรยานนักท่องเที่ยวที่ต้องการให้มีที่จอดรถในสถานที่ท่องเที่ยวทุกแห่ง เช่นเดียวกับประชาชนในเขตเทศบาลโดยเน้นไปที่แหล่งท่องเที่ยวสำคัญคือวัดมงคลบพิตร วัดพระศรีสรรเพชญ์และบึงพระราม ขณะที่ลักษณะของที่จอดรถจักรยานควรเป็นชนิดที่ป้องกันการขโมยอุปกรณ์รถได้บางส่วน และประชาชนในเขตเทศบาลมีแนวโน้มจะใช้จักรยานมากขึ้นหากมีการปรับปรุงสภาพแวดล้อม การจราจรและจัดเส้นทางรถจักรยานเฉพาะ เช่นเดียวกับนักท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มจะใช้จักรยานในการเดินทางท่องเที่ยวมากขึ้นหากมีทางจักรยาน อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาตามรายอาชีพและเงื่อนไข พบว่านักท่องเที่ยวอาชีพต่างกัน มีแนวโน้มการใช้รถจักรยานหากมีการปรับปรุงการจราจรและสร้างทางจักรยานต่างกัน ส่วนใหญ่มีความไม่แน่ใจมากขึ้นว่าจะใช้จักรยานเพิ่มขึ้นหรือไม่ แต่จำนวนแนวโน้มที่จะไม่ใช้จักรยานลดลงหากมีการปรับปรุงการจราจรและเพิ่มเส้นทางจักรยาน

จักรยาน

5.4 ทักษะติดต่อทางจักรยานของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับทางจักรยาน

สำหรับในส่วนนี้จะแบบสอบถาม ด้านความคิดเห็น (สัมภาษณ์) กับบุคคลที่มีส่วนร่วมในการวางแผนก่อสร้างและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทางจักรยานสำหรับประเด็นในการสัมภาษณ์ มีดังนี้

- สภาพการจราจร
- ทักษะติดต่อการใช้จักรยาน
- ทักษะติดต่อทางจักรยาน
- ความคิดเห็นต่อเส้นทางจักรยานที่น่าเสนอ
- ที่จอดรถจักรยาน
- ข้อเสนอแนะ

โดยการสัมภาษณ์ มีบุคคล 3 ท่านมาให้การสัมภาษณ์ ดังนี้

ชื่อ นาย วัชระ ตรงสกุล ตำแหน่ง ผู้อำนวยการกองช่าง สังกัด เทศบาลนครนครศรีอยุธยา
ตารางที่ 5.16 แบบสอบถาม บุคคลที่มีส่วนร่วมในการวางแผน 1.

แบบสอบถาม	ความคิดเห็น
สภาพการจราจรในอดีต	-
สภาพการจราจรในปัจจุบัน	สภาพการจราจรทั่วไปมีความคล่องตัว
ทัศนคติต่อการใช้จักรยาน	เห็นด้วย เพราะ ทำให้การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ โบราณสถานดีขึ้น ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม ซึ่งขณะนี้ภาครัฐก็ไม่อนุญาตให้รถใหญ่เข้ามาในใจกลางเมือง โดยเฉพาะบริเวณโบราณสถาน และ อยากสนับสนุนให้ใช้จักรยานเพื่อออกกำลังกายด้วย ไม่เห็นด้วยเพราะ - อื่นๆ -
ทัศนคติต่อทางจักรยาน	เห็นด้วย อยากให้มีเพราะจะได้มีความเป็นสัดส่วน ไม่เห็นด้วยเพราะ - อื่นๆ -
ความเห็นต่อทางจักรยานที่เสนอ	ถ.อุททอง BIKE LANE : เห็นด้วย การจัดการจราจรจะง่ายกว่า แต่ต้องระวังเรื่องทางเท้าและการขีดโบราณสถาน ถ.สีกุน BIKE LANE เห็นด้วย ถ.คลองท้อ BIKE ROUTE ยวดยานน้อยใช้ BIKE ROUTE ได้ ถ.ป่าโทน BIKE LANE เห็นด้วย ถ.ศรีสรรเพชญ BIKE LANE เห็นด้วย เพราะการจราจรยังไม่ติดขัด นักท่องเที่ยวขี่สะดวก ผิดการจราจรกว้าง ถ.นเรศวร BIKE LANE เห็นด้วย และยังมีต้นไม้ที่ร่มรื่น ถ.ป่าโทน / ถ. บางเอียน BIKE LANE น่าจะใช้ BIKE ROUTE เนื่องจากผิวทางยังกว้าง และยังมีต้นไม้ที่ร่มรื่นอยู่
ที่จอดรถจักรยาน	เห็นด้วย กับแบบที่ 2 เนื่องจากมีระบบ LOCK ไม่เทอะทะ และมีความกลมกลืนกับพื้นที่โดยรอบ
ข้อเสนอนะ	เห็นด้วย กับการทำทางจักรยาน เนื่องจากมีโบราณสถานมากมายหลายจุด ซึ่งไกลกว่าการเดินทาง จักรยานน่าจะเป็นคำตอบที่ดี อีกทั้งยังได้ออกกำลังกายด้วย

ชื่อ ร.ต.ต. ณัฐพงษ์ สุขุมลันนันทน์ ตำแหน่ง เจ้าของกิจการเช่ารถจักรยานในเขตเทศบาล

(อดีตข้าราชการตำรวจ เกษียณอายุ)

ตารางที่ 5.17 แบบสอบถาม แบบสอบถาม บุคคลที่มีส่วนร่วมในการวางแผน 2.

แบบสอบถาม	ความคิดเห็น
สภาพการจราจรในอดีต	-
สภาพการจราจรในปัจจุบัน	สภาพการจราจรทั่วไปมีความคล่องตัว
ทัศนคติต่อการใช้จักรยาน	เห็นด้วย เพราะ ทำให้มีการสนับสนุนการท่องเที่ยว มีการกระจายรายได้ไปสู่ท้องถิ่น ในหลาย ๆ ด้าน ไม่เห็นด้วยเพราะ - อื่นๆ -
ทัศนคติต่อทางจักรยาน	เห็นด้วย อยากให้มีเพราะจะได้มีความสะดวกสบายในการเดินทางของนักท่องเที่ยว ไม่เห็นด้วยเพราะ - อื่นๆ -
ความเห็นต่อทางจักรยานที่เสนอ	ถ. อุโมงค์ BIKE LANE : เห็นด้วย เพื่อความปลอดภัย ถ. ซีกุน BIKE LANE เห็นด้วย ถ. คลองท่อ BIKE ROUTE ไม่เห็นด้วย ถ. ป่าไทร BIKE LANE เห็นด้วยกับแนวคิดที่นำเสนอ ถ. ศรีสรรเพชญ BIKE LANE เห็นด้วย ถ. นครสวรรค์ BIKE LANE เห็นด้วย กับแนวคิดที่นำเสนอ ถ. ป่าไทร / ถ. บางเอียน BIKE LANE เห็นด้วย
ที่จอดรถจักรยาน	ขอให้มีหลังคาคลุม
ข้อเสนอแนะ	เห็นด้วย กับการทำทางจักรยาน เนื่องจากเป็นการช่วยสนับสนุนการท่องเที่ยว และให้คนในพื้นที่มีรายได้

ชื่อ ผศ.ดร. เมธาวิ ทรวงแสง ตำแหน่ง คณบดี บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันราชภัฏอยุธยา
ตารางที่ 5.18 แบบสอบถาม บุคคลที่มีส่วนร่วมในการวางแผน 3.

แบบสอบถาม	ความคิดเห็น
สภาพการจราจรในอดีต	- มีความคล่องตัว เนื่องจากถนนน้อยกว่าปัจจุบัน
สภาพการจราจรในปัจจุบัน	หนาแน่นช่วงเวลา เลิกเรียน(สถานศึกษา)
ทัศนคติต่อการใช้จักรยาน	เห็นด้วย เพราะ สนับสนุนการออกกำลังกายและเป็นการประหยัด ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ไม่เห็นด้วยเพราะ - อื่นๆ -
ทัศนคติต่อทางจักรยาน	เห็นด้วย อยากให้มีเพราะจะได้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย และมีความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ จักรยานและรถยนต์ ไม่เห็นด้วยเพราะ - อื่นๆ -
ความเห็นต่อทางจักรยานที่เสนอ	ถ.คูทอง BIKE LANE : เห็นด้วย กับแนวคิดที่นำเสนอ ถ.สีกุน BIKE LANE เห็นด้วยกับแนวคิดที่นำเสนอ ถ.คลองท้อ BIKE ROUTE ไม่เห็นด้วยต้องการเป็น BIKE LANE เพื่อให้มีความต่อเนื่องทั้งหมด ถ.ป่าไทร BIKE LANE เห็นด้วยกับแนวคิดที่นำเสนอ ถ.ศรีสรรเพชญ BIKE ROUTE ไม่เห็นด้วยต้องการเป็น BIKE LANE ถ.เรศวร BIKE LANE เห็นด้วย กับแนวคิดที่นำเสนอ ถ.ป่าไทร / ถ. บางเอียน BIKE LANE เห็นด้วย
ที่จอดรถจักรยาน	เห็นด้วย กับแบบที่ 2
ข้อเสนอแนะ	เห็นด้วย กับการทำทางจักรยาน เนื่องจากมีประโยชน์สำหรับ คนทุกระดับ ทั้งในแง่ของ การออกกำลังกายและการประหยัด

5.5 ทักษะติดต่อทางจักรยานของชาวต่างประเทศ

สำหรับในส่วนนี้จะเป็นแบบสอบถามด้านความคิดเห็น(สัมภาษณ์)กับชาว ต่างประเทศ เกี่ยวกับทัศนคติการใช้ทางจักรยานจักรยาน สำหรับประเด็นในการสัมภาษณ์ มีดังนี้

- ลักษณะการเดินทาง
- ทัศนคติต่อการใช้จักรยาน
- ทัศนคติต่อทางจักรยาน
- สถานที่ท่องเที่ยว

โดยการสัมภาษณ์ มีบุคคล 9 ท่านมาให้การสัมภาษณ์ ประกอบด้วย นักท่องเที่ยวจาก ทวีปยุโรป ทวีปอเมริกา และทวีปเอเชีย สรุปดังนี้

ลักษณะการเดินทาง : นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่นิยมเดินทางเที่ยวเป็นกลุ่มเล็กๆ 2-5 คน มีบางส่วน มาเป็นกลุ่มใหญ่ 5 คนขึ้นไป ซึ่งจะมาในรูปแบบของการจัดทัวร์ พาหนะในการเดินทาง ส่วนใหญ่โดยสารโดย รถทัวร์ รถไฟ

ระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยว : ตั้งแต่ 2 ชม. ขึ้นไป กรณีมาเป็นกลุ่มเล็กๆจะนิยมการเดินทางท่องเที่ยวด้วยตนเอง โดยการเช่าจักรยาน ที่ไปยังสถานที่ต่างๆตามระบุในแผนที่ สำหรับกรณีมาเป็นทัวร์ จะจัดตามโปรแกรมของทัวร์ อาทิเช่น เที่ยวชมโบราณสถาน ช้าง เป็นต้น

ทัศนคติต่อการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว : ส่วนใหญ่เห็นด้วย กับการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเนื่องจาก ต้องการขับไปยังสถานที่ท่องเที่ยวและชื่นชมทัศนียภาพของเมือง และสำหรับในปัจจุบัน มีการใช้ช้างในการท่องเที่ยวในบริเวณย่านโบราณสถาน เช่น บริเวณ วัดพระศรีสรรเพชญ์ซึ่ง เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวเอเชียและยุโรป

ทัศนคติต่อทางจักรยาน : ส่วนใหญ่ อยากให้มีการจักรยาน เพื่อความปลอดภัยและ เพื่อความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยว อีกทั้งอยากให้มีป้ายบอกทางเป็นระยะๆ

สถานที่ท่องเที่ยว : โบราณสถานที่สำคัญ อาทิเช่น วัดมณฑลพิตร บึงพระราม พระราชวังโบราณ ปางช้าง และ ชมทัศนียภาพของเมืองและแม่น้ำโดยรอบๆ

ตารางที่ 5.19 แบบสอบถาม นักท่องเที่ยวต่างประเทศ 1.(Asia)

แบบสอบถาม	ความคิดเห็น		
	ชื่อ	Wen Liu	Hui Chen
สัญชาติ	China	China	Singapore
ลักษณะในการเดินทาง	บริษัททัวร์	บริษัททัวร์	บริษัททัวร์
พาหนะในการเดินทาง	รถทัวร์	รถทัวร์	รถทัวร์
ระยะเวลาในการเดินทาง	2-3 ชม.	2-3 ชม.	3 ชม.
ทัศนคติต่อการใช้จักรยานเพื่อท่องเที่ยว	เห็นด้วยกับการใช้จักรยาน เนื่องจากมีโบราณสถานหลายแห่ง	เห็นด้วยกับการใช้จักรยาน	เห็นด้วยกับการใช้จักรยาน และ เห็นควรว่ารัฐบาลควรสนับสนุน การใช้จักรยาน
ทัศนคติต่อทางจักรยาน	ควรแบ่งทางจักรยาน แยกจากรถยนต์	- ควรให้มีความร่มรื่นของทางจักรยาน	ควรสนับสนุน ทำทางจักรยานในบริเวณสถานที่ที่สำคัญและควรศึกษาด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่
สถานที่ท่องเที่ยว	- พระราชวังโบราณ - ปางช้าง - โบราณสถาน	- พระราชวังโบราณ - ปางช้าง - โบราณสถาน	- ปางช้าง - โบราณสถาน

ตารางที่ 5.20 แบบสอบถาม นักท่องเที่ยวต่างประเทศ 2.(Europe)

แบบสอบถาม	ความคิดเห็น		
	ชื่อ	David Stuart	Maeve Gillies
สัญชาติ	England	England	Scotland
ลักษณะในการเดินทาง	กลุ่มเล็กๆ 2-5 คน	กลุ่มเล็กๆ 2-5 คน	กลุ่มเล็กๆ 2 คน
พาหนะในการเดินทาง	รถไฟ	รถไฟ	รถทัวร์
ระยะเวลาในการเดินทาง	2-4 ชม.	2-4 ชม.	1-3 ชม.
ทัศนคติต่อการใช้จักรยานเพื่อท่องเที่ยว	ควรมี ในเมืองหลายๆ เมืองมีการใช้จักรยานท่องเที่ยวไปทำงานและเรียนหนังสือ	เห็นควรด้วย เพื่อความสะดวกและออกกำลัง	การใช้จักรยานมีความเหมาะสมกับเมืองขนาดเล็ก และเมืองเก่า
ทัศนคติต่อทางจักรยาน	ควรทำแบบเฉพาะ เพื่อความปลอดภัย สำหรับการขี่ และอยากให้มีป้ายมากๆ	อยากให้มีต้นไม้ เพื่อความร่มรื่นและไม่ร้อน	อยากให้พื้นผิวไม่ขรุขระมีป้ายบอกให้ชัดเจน และอยากให้มีระเบียบ
สถานที่ท่องเที่ยว	- โบราณสถาน - รอบๆเมือง - พิพิธภัณฑ์	- โบราณสถาน - รอบๆเมือง - พิพิธภัณฑ์	- สถาปัตยกรรม - รอบๆเมือง

ตารางที่ 5.21 แบบสอบถาม นักท่องเที่ยวต่างประเทศ 3.(Asia,U.S.A)

แบบสอบถาม	ความคิดเห็น		
	ชื่อ	Tanaka	Masutaro Makino
สัญชาติ	Japan	Japan	U.S.A
ลักษณะในการเดินทาง	กลุ่มเล็กๆ 2 คน	กลุ่มเล็กๆ 2 คน	-
พาหนะในการเดินทาง	รถไฟ	รถไฟ	รถทัวร์
ระยะเวลาในการเดินทาง	3-6 ชม.	3-6 ชม.	3 ชม.
ทัศนคติต่อการใช้จักรยานเพื่อท่องเที่ยว	การใช้จักรยาน มีความคุ้มค่า สะดวกในการขับขี่ สามารถจอดได้ทุกที่ เหมาะกับการท่องเที่ยวแบบนี้	สนุกในการขับขี่ แม้ว่าบางครั้งอากาศจะร้อน	เห็นควรด้วย เพื่อความสะดวกในการท่องเที่ยว
ทัศนคติต่อทางจักรยาน	ควรให้มีความสะดวกแก่ผู้ขับขี่	ความร่มรื่นของต้นไม้	ควรมีป้ายบอกเป็นระยะ
สถานที่ท่องเที่ยว	- ชุมชนโดยรอบ - โบราณสถาน - อื่นๆ	- ชุมชนโดยรอบ - โบราณสถาน - อื่นๆ	- โบราณสถาน