

เดินไป ปั่นไป



bike
walk

9-10 March 2018

Thailand Bike and Walk Forum

การประชุมการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

Mode Shift : Bike & Walk to Public Transport Connection



นักท่องเที่ยวแนวปั่นจักรยานชาวต่างชาติมองไทยในฐานะ
เมืองท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

A Viewpoint and Attitude of Foreigner Biking Tourists
in Building a Cycling-Brand Policy in Thailand

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ดร. พนิดา จงสุขสมสกุล

Assistant Professor Panida Jongsuksomsakul (PhD)

ภาควิชานิเทศศาสตร์ คณะบริหารธุรกิจ เศรษฐศาสตร์และการสื่อสาร มหาวิทยาลัยนเรศวร

Communication Arts Department, Faculty of Business Economic and Communication, Naresuan University

บทคัดย่อ

- การวิจัยเชิงคุณภาพผสมผสานกับเชิงปริมาณ อาศัยแบบสอบถามกับนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามซึ่งกำลังสัญจรด้วยจักรยาน ทั้งในบริเวณเขตเมือง ถนนคนเดิน และขณะปั่นจักรยานบนถนนสายทางหลวง 6 จังหวัด คือ เชียงใหม่ ลำปาง พิชณุโลก สุโขทัย เชียงราย และอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน จำนวน 120 ชุดประเด็นสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่จำนวน 13 คน ผลการวิจัยพบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่อาศัยจักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยวทั้งในเขตชุมชนและปั่นจักรยานระหว่างเมือง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวแนวปั่นจักรยานจะมีการค้างคืนและท่องเที่ยวไปตามสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง สวยงามตามธรรมชาติ นักท่องเที่ยวบางส่วนมีประสบการณ์ด้านอุบัติเหตุจากการปั่นจักรยานในประเทศไทยและเสนอแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุซึ่งเป็นแนวทางในการนำไปสู่การออกข้อบังคับทางกฎหมายที่ทันสมัยและเหมาะสมกับความต้องการ อันจะนำไปสู่ภาพลักษณ์ทางการท่องเที่ยวในการสร้างแบรนด์เมืองปั่นจักรยานที่ดีของประเทศไทย
- คำสำคัญ : จักรยาน แบรินด์เมืองท่องเที่ยวแนวปั่นจักรยาน นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ทำไมทำวิจัยเรื่องนี้?

- การส่งเสริมการท่องเที่ยว ทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- ภาคเหนือ ภาค
- อัตราการเสียชีวิตของนักปั่นจักรยานชาวต่างประเทศ



2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรคด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศในบริเวณถนนคนเดินพื้นที่เป้าหมาย
- เพื่อศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวต่างชาติกับการสื่อสารเพื่อสร้างความปลอดภัยในการใช้เส้นทางเดินเท้า-เส้นทางจักรยานในพื้นที่เป้าหมาย
- เพื่อหาแนวทางในการกำหนดนโยบายการสื่อสารสาธารณะเพื่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

3. ขอบเขตของการวิจัย

- ขอบเขตด้านพื้นที่ ถนนคนเดินในเขตภาคเหนือ โดยใช้วิธีการสุ่มเลือกจากการจับสลาก ชื่อจังหวัดที่มีถนนคนเดิน จำนวน 6 จังหวัด ได้แก่
 - ถนนคนเดินเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่
 - กาดกองต้า จังหวัดลำปาง
 - กาดเซียงฮายรำลึก จังหวัดเชียงราย
 - ถนนคนเดินปาย อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน และ
 - ตลาดคนเดินอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย จังหวัดสุโขทัย
 - ถนนคนเดินจังหวัดพิษณุโลก
- ขอบเขตด้านประชากร เก็บข้อมูลกับนักท่องเที่ยวที่เป็นชาวต่างประเทศซึ่งปั่นจักรยานในบริเวณถนนคนเดินและระหว่างเส้นทางการท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมพื้นที่ละ 20 คน (ถัวเฉลี่ย) รวมทั้งหมด 120 คน
- ขอบเขตด้านเวลา ใช้เวลาในการลงพื้นที่จังหวัดละ 2 วันต่อครั้ง ในช่วงวันหยุด เพราะเป็นวันที่มีถนนคนเดิน โดยไปรวมกันทั้งหมด 12 ครั้ง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ทราบสภาพปัญหาและอุปสรรคด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศในบริเวณถนนคนเดินพื้นที่เป้าหมาย
- ทราบทัศนคติและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวต่างชาติกับการสื่อสารเพื่อสร้างความปลอดภัยในการใช้เส้นทางเดินเท้า-เส้นทางจักรยานในพื้นที่เป้าหมาย
- ทราบแนวทางในการกำหนดนโยบายการสื่อสารสาธารณะเพื่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

การสู่มพื้นที่ศึกษา

- อันดับหนึ่ง ถนนคนเดินเชียงใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ มีคนใช้พื้นที่มากที่สุด จำนวน 50,000 – 90,000 คน (ทุกวันอาทิตย์ เวลา 16.00 – 22.00 น)
- อันดับสอง กาดเจียงฮายรำลึก จังหวัดเชียงรายมีจำนวนคนใช้พื้นที่สูงที่สุด คือ 30,000 – 50,000 คนต่อวัน (ทุกวันเสาร์ เวลา 16.00 – 24.00 น.)
- อันดับสาม กาดกongsต้า จังหวัดลำปางและถนนคนเดินเมืองพิษณุโลก ซึ่งมีจำนวนผู้ใช้พื้นที่เท่ากัน คือ 10,000 – 15,000 คน ต่างกันเพียงแค่กาดกongsต้าเปิดให้บริการวันเสาร์และอาทิตย์เวลา 16.00 – 24.00 น. ในขณะที่พิษณุโลกเปิดบริการเฉพาะวันเสาร์ เวลาเดียวกัน
- อันดับสี่ คือ ผู้ใช้ 9,000 – 12,000 คน คือ ถนนคนเดินจังหวัดนครสวรรค์ ให้บริการเวลา 17.00 – 23.00 น. ทุกวันเสาร์ และถนนคนเดินปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

(ระวีวรรณ โอราพรรัตน์มณีและวีระ สัจกุล, 2555)

จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

- การเก็บสถิตินักท่องเที่ยวในถนนคนเดินของแต่ละพื้นที่มารวมกัน ซึ่งรวมนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ประมาณ 150,500 คน จากนั้นเทียบกับค่าประมาณการกลุ่มตัวอย่าง ประชากร ด้วยสูตรการคำนวณกลุ่มตัวอย่าง Taro Yamane' ที่ ค่าความคาดเคลื่อน 10%

$$n = \frac{1}{1+Ne^2}$$
$$n = \frac{1}{1+150,500 \times 0.10 \times 0.10}$$
$$= 100 \text{ คน}$$

ระเบียบวิธีการวิจัย

- ผู้วิจัยเลือกเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างใน 5 จังหวัดแรก คือ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดลำปาง จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดแม่ฮ่องสอน อำเภอปาย และเนื่องจากถนนคนเดินจังหวัดพิษณุโลกมีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศไม่มาก อีกทั้งยังเป็นเพียงจังหวัดที่แวะพักเพื่อเดินทางต่อไปยังจังหวัดสุโขทัย ซึ่งมีสถานที่ท่องเที่ยวเป็นแหล่งมรดกโลก และมีถนนคนเดินในอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย ผู้วิจัยจึงเลือกเก็บถั่วเฉลี่ยเพิ่มเติมกับจังหวัดพิษณุโลก รวมพื้นที่ในการเก็บข้อมูลครั้งนี้จำนวน 6 จังหวัด จำนวนกลุ่มตัวอย่างเฉลี่ยพื้นที่ละไม่เกิน 20 คน รวม (ถั่วเฉลี่ย) 120 คน

ระเบียบวิธีการวิจัย

- ขั้นตอนที่สาม ทำการสรุปข้อมูลที่ได้จากชุดแบบสอบถามและนำมาเรียบเรียงเป็นข้อ เสนอแนะต่อรัฐบาล เพื่อนำไปสู่การสร้างข้อตกลงเชิงนโยบายด้านการสื่อสาร ถอดเทป สรุป และเขียนเป็นรายงาน เพื่อนำเอาผลที่ได้จากการเก็บข้อมูลไปจัดทำเป็นประเด็นคำถามในขั้นตอนที่ 4
- ขั้นตอนที่ 4 สัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ข้อเสนอนแนะจากตัวแทนชุมชนหรือชมรมจักรยาน 3 คน คณะกรรมการถนนคนเดิน 1 คน นักวิชาการด้านการสื่อสาร 1 คน นักวิชาการด้านกฎหมายหรือนักกฎหมาย 1 คน ผู้บริหารการท่องเที่ยว 1 คน รวม 7 คน

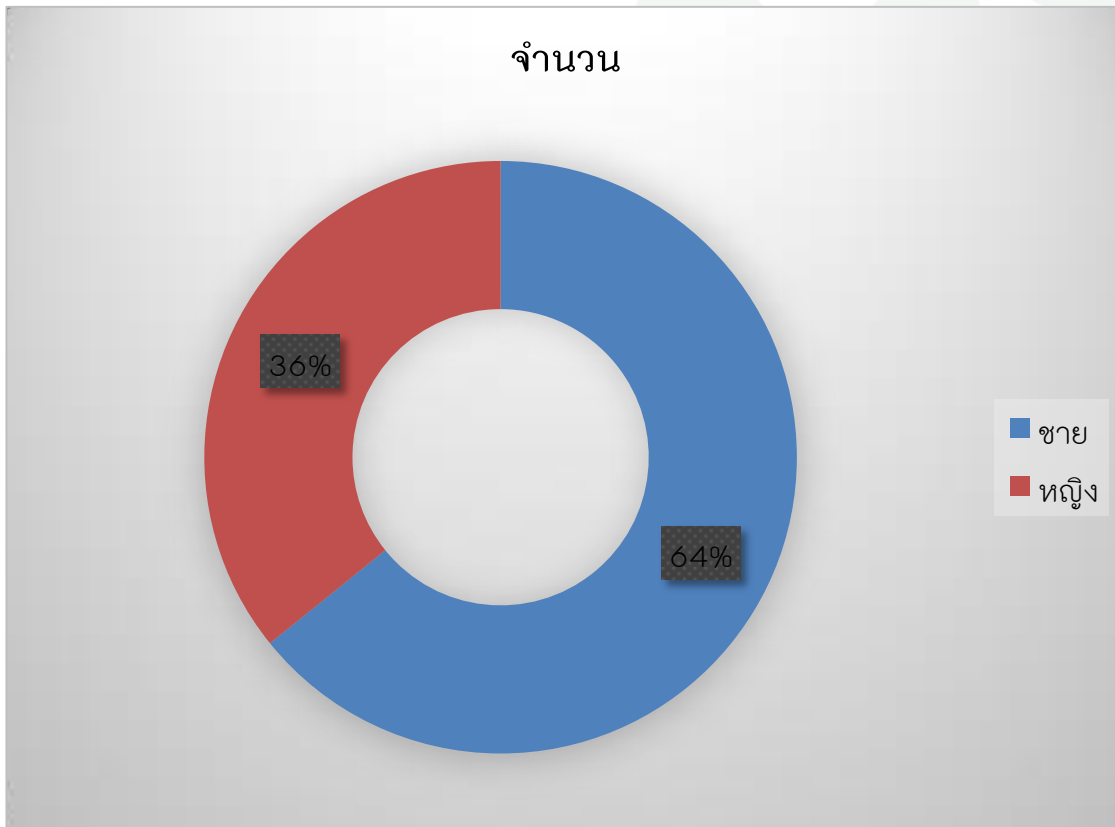
5.2 สมมติฐานงานวิจัย

H₁: นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่มาจากประเทศแตกต่างกัน มีความรู้ความเข้าใจถึงสัญลักษณ์การป้องกันอุบัติเหตุจากการขี่จักรยานไม่แตกต่างกัน

H₂: ปัจจัยด้านความปลอดภัย สภาพแวดล้อม สินค้าและบริการมีอิทธิพลต่อการสร้างแบรนด์เมืองจักรยานในทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ผลวิจัย: SES

อายุระหว่าง 16 - 79 ปี อายุเฉลี่ย 41.5 ปี



ระดับการศึกษา

ปริญญาตรี ร้อยละ 45

การศึกษาเฉพาะทาง (Specific degree) เช่น

นักบิน ตำรวจ โยคะ

อาหาร ท่องเที่ยว

การโรงแรม คิดร้อยละ 25

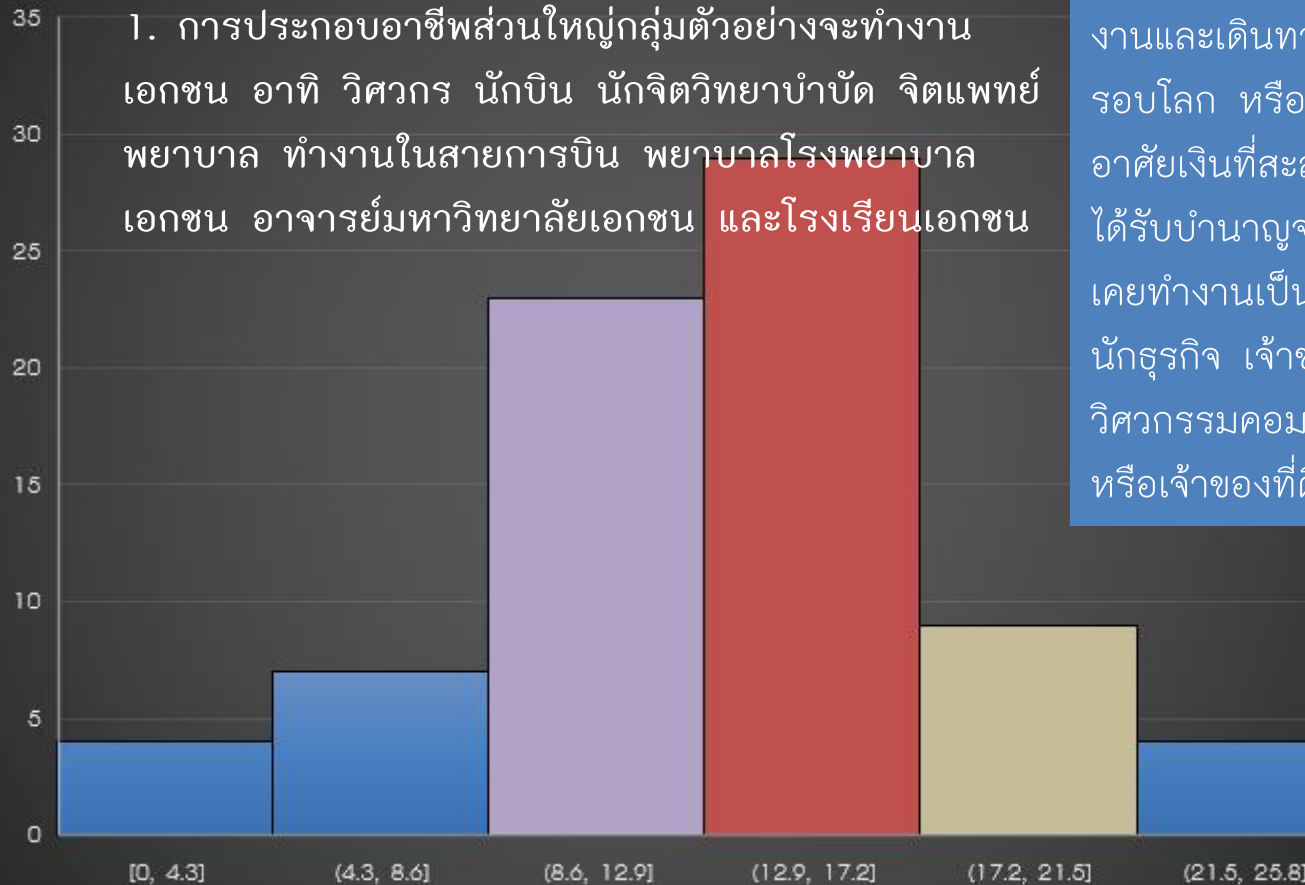
การศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี

คิดเป็นร้อยละ 24.2

ผลวิจัย: Occupations

การประกอบอาชีพ

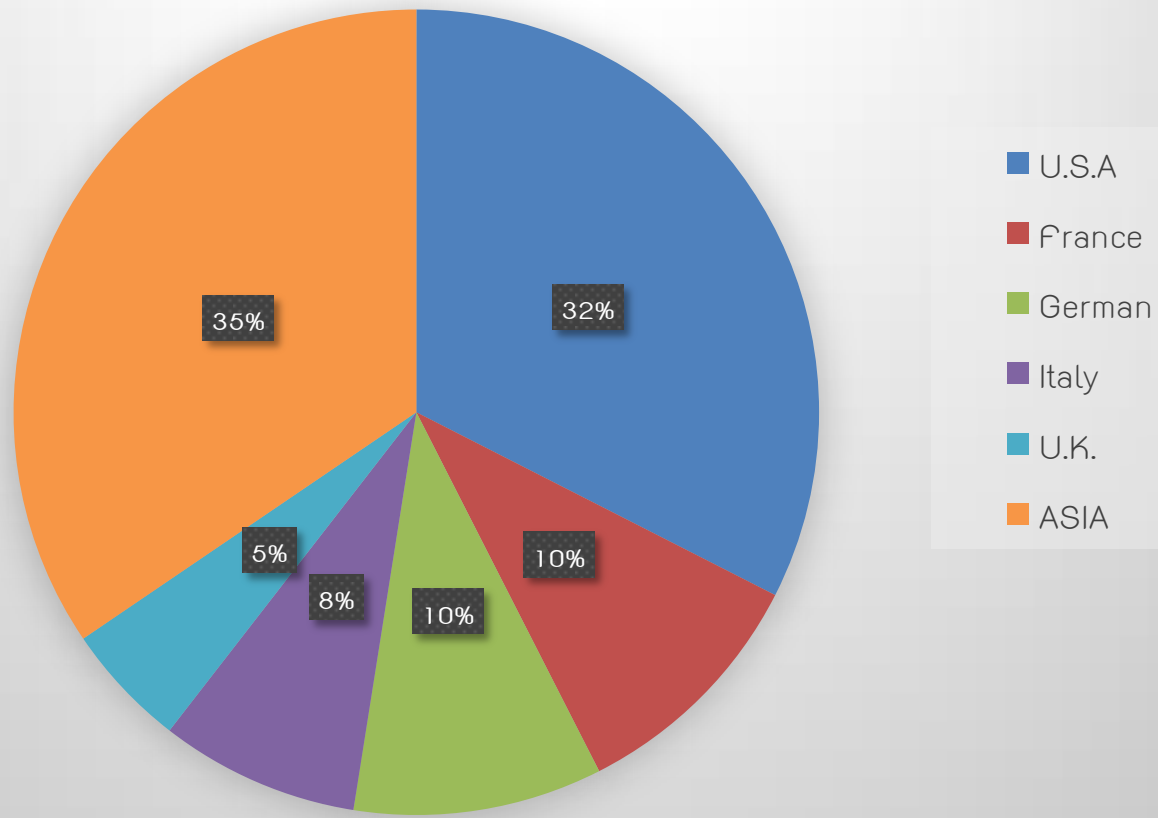
1. การประกอบอาชีพส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างจะทำงาน
เอกชน อาทิ วิศวกร นักบิน นักจิตวิทยาบำบัด จิตแพทย์
พยาบาล ทำงานในสายการบิน พยาบาลโรงพยาบาล
เอกชน อาจารย์มหาวิทยาลัยเอกชน และโรงเรียนเอกชน



2. ผู้ที่เกษียณจากงานหรือลาออกจาก
งานและเดินทางมาพักผ่อนและเที่ยว
รอบโลก หรือปั่นจักรยานรอบโลก โดย
อาศัยเงินที่สะสมจากการทำงานและ
ได้รับบำนาญจากรัฐบาล ซึ่งส่วนใหญ่จะ
เคยทำงานเป็นวิศวกร นักบิน พยาบาล
นักธุรกิจ เจ้าของที่ดิน งานด้าน
วิศวกรรมคอมพิวเตอร์ โปรแกรมเมอร์
หรือเจ้าของที่ดินให้เช่า

ผลการวิจัย

ประเทศที่เดินทางมา



Why Thailand?

1.



ความปลอดภัยในการเดินทางและการใช้ชีวิต

2.

4.



3.



6.



5.



An Evaluation of quality of service and safety

นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะไม่สังเกตป้ายจราจร และบางครั้งป้ายจราจรนั้นไม่ได้อยู่ในตำแหน่งที่มองเห็นชัดเจน



H₁: นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่มาจากประเทศแตกต่างกันมีความรู้ความเข้าใจถึงสัญลักษณ์การป้องกันอุบัติเหตุจากการขี่จักรยานไม่แตกต่างกัน

สัญลักษณ์ที่ 1 ร้อยละ 79.2

การเปลี่ยนแปลง หรือต้องการ

จะเลี้ยวซ้าย

ร้อยละ 5 โดยเฉพาะผู้หญิง
ที่มาจากประเทศยุโรป ใช้
สัญญาณมือตามภาพเพื่อบอก
ให้ผู้อื่นทราบว่ากำลังจะลด
ความเร็ว

ร้อยละ 2.5 ใช้เพื่อบอกว่าจะ
หยุดรถ

ร้อยละ 1.7 ใช้เพื่อบอกให้รถ
คันหลังผ่านไปเลย



จำนวน 11.7 ไม่ทราบและไม่สามารถตอบ
ความหมายของสัญญาณมือดังกล่าว

ผลการวิจัย: Travel purposive

- มีเวลาที่จะพักผ่อนในช่วงเวลาสั้นๆ และเลือกที่จะมาพักผ่อนประเทศไทย เนื่องจากค่าใช้จ่ายไม่แพงมาก ประกอบกับการอาหารและการเดินทางนั้น สะดวกสบาย อีกทั้งยังอาศัยการเดินทางระหว่างสถานที่ต่าง ๆ ภายในเมือง ท่องเที่ยวเพื่อให้สะดวกในการเดินทางดีกว่าการอาศัยรถประจำทางซึ่งยังไม่มีจำนวนมากและใช้เวลาในการรอนาน นักท่องเที่ยวที่มีอาชีพรับราชการ และ ส่วนกลุ่มตัวอย่างอื่น ๆ ไม่ได้ประกอบอาชีพหรือประกอบอาชีพอิสระ (Freelance) เช่น เป็นช่างภาพ เขียนโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ทำงานที่ไหนก็ได้ ซึ่งผู้ที่มีอาชีพเช่นนี้จะเป็นกลุ่มคนรุ่นใหม่ที่ชอบเดินทางไปตามประเทศต่าง ๆ เพื่อสะสมประสบการณ์ในชีวิต เช่น มาเรียนโยคะ มานั่งวิปัสสนา เป็นอาสาสมัครมิชชันนารี หรือเป็นนักศึกษาแพทย์ที่ชอบเดินทางเพื่อหาประสบการณ์และอาศัยจักรยานเป็นพาหนะในการอำนวยความสะดวกสบายในการเดินทาง ราคาประหยัด

H_1 : นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่มาจากประเทศแตกต่างกันมีความรู้ความเข้าใจถึงสัญลักษณ์การป้องกันอุบัติเหตุจากการขี่จักรยานไม่แตกต่างกัน

- $R^2 = 0.265$ หมายถึง สัมประสิทธิ์การตัดสินใจ = 26.5% หรือ องค์ประกอบ การส่งเสริมให้เป็นเมืองท่องเที่ยวโดยจักรยาน องค์ประกอบบรรยากาศและศูนย์รับ แจ็งเหตุ องค์ประกอบของการกำหนดราคาสินค้าและบริการอย่างยุติธรรมกับ นักท่องเที่ยว องค์ประกอบของความสว่างของถนนคนเดิน องค์ประกอบของที่พัก ใกล้กับถนนคนเดิน องค์ประกอบของสภาพแวดล้อมและผู้คนบริเวณถนนคนเดิน องค์ประกอบสถานที่ตั้งและความสะอาดของห้องน้ำและตลาด องค์ประกอบการระบุ ราคาและอำนวยความสะดวกสบายให้แก่นักท่องเที่ยว องค์ประกอบด้านนโยบายการ กำหนดราคาของสินค้าและบริการ ความปลอดภัยและความสะอาดของถนนคนเดิน และองค์ประกอบความปลอดภัย ความสะอาดและความไว้วางใจได้ของสถานที่ สินค้า และบริการสามารถอธิบายได้ความสัมพันธ์ของการปั่นจักรยานในการ ท่องเที่ยว 26.5 % อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.001 น้อยกว่า 0.05 ยอมรับ ตาราง Model ที่ 1 อธิบายได้ว่า ตัวแปรทั้ง 10 ตัว มีอย่างน้อย 1 ตัวที่สัมพันธ์ ที่ขนาดความสัมพันธ์ยอมรับได้ $R = 26.5 \%$

H₂. ปัจจัยด้านความปลอดภัย สภาพแวดล้อม สินค้าและบริการมีอิทธิพลต่อการสร้างแบรนด์เมืองจักรยานในทัศนคติของนักท่องเที่ยวต่างประเทศ

- $\hat{y} = 1.176 + 0.052$ ความปลอดภัย ความสะอาดและความไว้วางใจได้ของสถานที่ สินค้า และบริการ + 0.011 นโยบายการกำหนดราคาของสินค้าและบริการ ความปลอดภัยและความสะอาดของถนนคนเดิน + 0.083 การระบุราคาและอำนวยความสะดวกสบายให้แก่นักท่องเที่ยว + 0.084 สถานที่ตั้งและความสะอาดของห้องน้ำและตลาด + 0.087 สภาพแวดล้อมและผู้คนบริเวณถนนคนเดิน -0.075 ที่พักใกล้กับถนนคนเดิน + 0.032 ความสว่างของถนนคนเดิน + 0.054 การกำหนดราคาสินค้าและบริการอย่างยุติธรรมกับนักท่องเที่ยว -0.017 บรรยากาศและศูนย์รับแจ้งเหตุ + 0.017 การส่งเสริมให้เป็นเมืองท่องเที่ยวโดยจักรยาน

ความคิดเห็นด้านความปลอดภัยของการปั่นจักรยานในประเทศไทย

1. สุขันซ์ เป็นปัญหาสำคัญอย่างมากของการใช้เส้นทางจราจร และนำไปสู่อุบัติเหตุ
2. ควรมีการนำเอาพระราชบัญญัติการจราจรกลับมาใช้อย่างเข้มงวด ยึดหลักการเข้มงวดตรวจการขับรถบรรทุกที่ไม่ได้อยู่ในเวลา คือ 9.00 น. และห้ามเข้าในเวลา 15.30 – 17.30 น. ซึ่งนักปั่นจักรยานหากจำเป็นต้องใช้ถนนร่วมกับรถบรรทุกขนาดใหญ่ก็ให้หลีกเลี่ยงในช่วงเวลาดังกล่าวมากที่สุด
3. ควรทำให้สัญลักษณ์สำหรับจักรยานเพิ่มมากขึ้นและสัญญาณจราจรสำหรับจักรยานควรเป็นภาษาอังกฤษ มีเลนสำหรับทางข้ามถนนและปุ่มไฟสำหรับกดเพื่อข้ามถนน และเครื่องหมายกำหนดความเร็ว ให้ชัดเจน

ความคิดเห็นด้านความปลอดภัยของการปั่นจักรยานในประเทศไทย

4. ควรจะมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวจักรยานของนักปั่นจักรยานจากทั่วโลก เช่น การต่อวีซ่าของนักท่องเที่ยวประเภทปั่นจักรยานหลายประเทศ ประเทศไทยขอวีซ่ายากมากเมื่อเทียบกับการไปปั่นที่ประเทศอื่น เช่น ปั่นที่ประเทศไทย แล้วต่อไปยังประเทศลาว นอกจากนี้ควรจะให้รถสาธารณะ เช่น รถทัวร์ รถไฟ ได้มีส่วนในการสนับสนุนการปั่นของนักท่องเที่ยว เช่น จัดสรรที่เก็บจักรยาน หรือคิดราคาการขนจักรยานในราคาที่เหมาะสมกว่านี้

ความคิดเห็นด้านความปลอดภัยของการปั่นจักรยานในประเทศไทย

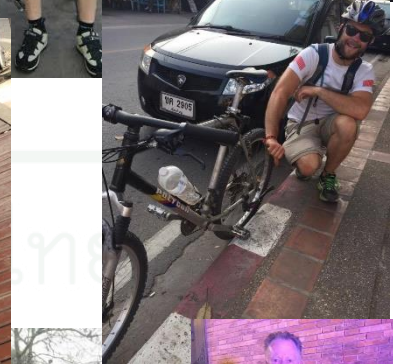
5. มาตรฐานความปลอดภัยของประเทศไทยควรได้รับการตรวจสอบให้เท่าเทียมกับต่างประเทศ เพราะสภาพการปั่นจักรยานในประเทศไทยไม่เหมือนปั่นในยุโรป ระดับความปลอดภัยของการปั่นจักรยานทั้งในเอเชียและประเทศไทยอยู่ระดับปานกลาง รายละเอียดของความปลอดภัยที่เป็นวัฒนธรรมฝังรากลึกของคนไทย คือ การจำหน่ายสินค้าบนทางเดินเท้า จำหน่ายอาหาร ไม่ควรมีสิ่งกีดขวางบนทางเท้า จนทำให้คนเดินเท้าต้องออกไปเดินบนถนนเพราะไม่มีทางเท้าให้เดินควรลดลง และควรจะสร้างถนนที่ปราศจากทรายหรือวัสดุที่จะทำให้เกิดอันตรายในขณะขับขี่ และมีป้ายสัญลักษณ์เตือนให้ระวังทางโค้งมาก

ความคิดเห็นด้านความปลอดภัยของการปั่นจักรยานในประเทศไทย

6. ควรเพิ่มการสื่อสารเพื่อลดความเสี่ยงด้านการใช้จักรยาน ควรมีร้านจักรยานในถนนคนเดิน เช่น ร้านอะไหล่ ร้านบริการเกี่ยวกับจักรยาน ควรมีการแจ้งข้อมูลการจราจรบนแผนที่เส้นทางการท่องเที่ยว หรือผลิตสื่อ
7. ควรมีศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยวทุกแห่งที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยว และมีตำรวจท่องเที่ยวประจำทุกจุดท่องเที่ยว มีการตรวจจับมาแล้วนับให้มากกว่านี้ และควรมีหมายเลขโทรศัพท์สำหรับนักท่องเที่ยวในกรณีฉุกเฉินและมีเครื่องมือช่วยเหลือ ปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่จะช่วยเหลือนักท่องเที่ยวเมื่อเกิดอุบัติเหตุในทันที

ประเภทของนักปั่นจักรยานต่างชาติ

- แบบนักปั่นจักรยานเข้มข้น (Strong)
- แบบนักปั่นจักรยานเพื่อสุขภาพ ระดับกลาง (Immediate)
- แบบปั่นไปตลาด ในชุมชน บริเวณถนนคนเดิน (Community)

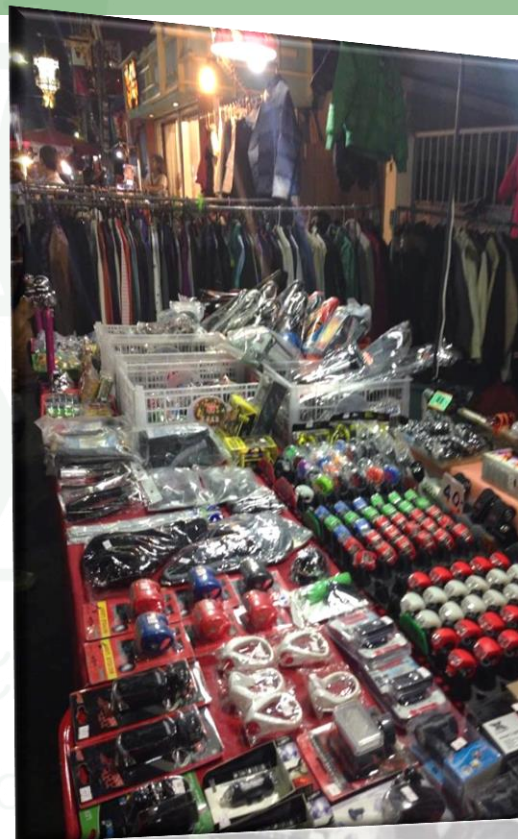


ความเป็นไปได้ของการเป็นเมืองท่องเที่ยวแนวปั่นจักรยาน

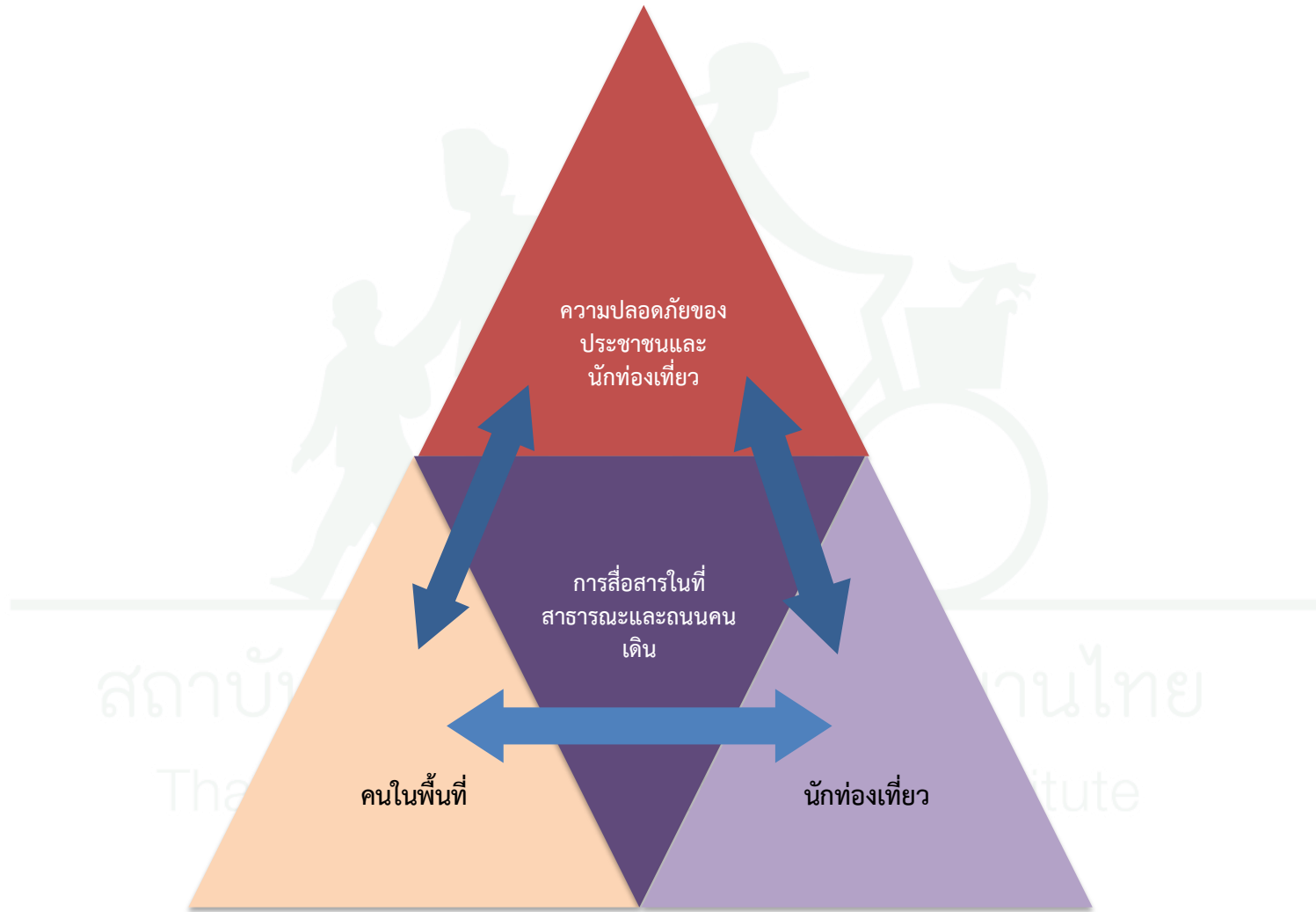
- เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นอยู่แล้วเพียงแต่ขาดการสานให้เป็นรูปร่างเดียวกัน หรือทำงานร่วมกันอย่างเป็นหนึ่งเดียว
- เมืองจักรยานนั้นเกิดขึ้นโดยธรรมชาติของเมืองที่ประชาชนยังไม่มีสถานภาพทางเศรษฐกิจที่เพียงพอต่อการใช้รถประเภทอื่นๆ โดยตลอด
- การเข้ามาของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาใช้ชีวิตแบบเรียบง่าย สงบ เช่น มาเพื่อฝึกโยคะ วิปัสสนา หรือมาพักผ่อนในธรรมชาติ รวมทั้งมาหาแสงแดดเพื่อสร้างความแข็งแรงให้กับร่างกายย่อมเป็นปัจจัยสำคัญที่จะสร้างรายได้ให้กับผู้คนในพื้นที่

โอกาสทางธุรกิจ

- การเปิดร้านจำหน่ายอุปกรณ์จักรยาน รับซ่อมจักรยาน สร้างเส้นทางการท่องเที่ยวเมืองจักรยาน ร้านให้เช่าจักรยาน ร้านให้บริการจำหน่ายอาหารเพื่อนักปั่น ร้านน้ำกาแฟระหว่างทางปั่นจักรยาน ที่พักสำหรับนักปั่น ร้านจำหน่ายชุดสำหรับการปั่นจักรยาน รวมไปถึงอาชีพต่างๆ ที่เข้ามาอำนวยความสะดวกสบายให้กับการเดินทางโดยจักรยาน
- กาดกองต้า จังหวัดลำปาง มีร้านจำหน่ายอุปกรณ์สำหรับจักรยาน และขายเพียงวันเดียวคือวันเสาร์ และมีนักท่องเที่ยวจำนวนมากเข้ามาสั่งซื้อสินค้า อีกทั้งยังเป็นที่พักของนักปั่นจักรยานชาวต่างประเทศอีกด้วย



แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความปลอดภัยของประชาชนที่เป็นคนในพื้นที่และนักท่องเที่ยว



ติดต่อผู้นำเสนอ

ผศ.ดร.พนิดา จงสุขสมสกุล

ภาควิชานิเทศศาสตร์ คณะบริหารธุรกิจเศรษฐศาสตร์และการสื่อสาร
มหาวิทยาลัยนเรศวร อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก

Mobile: 0833248998

Email: pinitta@gmail.com, panidaj@nu.ac.th

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย

Thailand Walking and Cycling Institute