



แนวทางการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบัน บนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) Guidelines for The Development of Nostalgia Tourism Routes on The Green Line BTS Route (Morchit-Saphan Mai-Khu Khot)

วรลักษณ์ เขียวมีสวน¹

คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

Voralak Kiawmeesuan¹

Faculty of Management Science, Phranakhon Rajabhat University

(Received: January 20, 2020; Revised: April 4, 2020; Accepted: June 16, 2020)

บทคัดย่อ

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อค้นหาแหล่งท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงประวัติศาสตร์และศึกษาถึงเรื่องราวประวัติศาสตร์วัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) เพื่อศึกษาความคาดหวังของนักท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) และเพื่อหาแนวทางการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน ซึ่งประกอบด้วยวิธีการเชิงคุณภาพ และการวิจัยเชิงปริมาณ ผลการศึกษาพบว่า การศึกษาด้านความคาดหวังของนักท่องเที่ยวต่อแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) นักท่องเที่ยวมีความคาดหวังต่อการท่องเที่ยวในด้านการเดินทางที่สะดวกสบาย การมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ครบครัน และมีความคาดหวังในระดับมากต่อแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยมีความคาดหวังของนักท่องเที่ยวด้านความปลอดภัยในการเดินทางมากที่สุด สำหรับแนวทางในการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) พบว่า สมควรได้รับการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประชาสัมพันธ์ให้บุคคลทั่วไปได้รู้จักแหล่งท่องเที่ยวในเขตพื้นที่นี้เพิ่มมากขึ้น ควรมีรูปแบบที่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีกิจกรรมหลากหลายน่าสนใจ สะท้อนเรื่องราวต่าง ๆ ในอดีตได้ดี ซึ่งจะต้องทำให้ผู้ที่เดินทางมาท่องเที่ยวได้รับรู้ถึงประวัติ เรื่องราว วิถีชีวิตต่าง ๆ ในอดีต สามารถมองเห็นภาพของเรื่องราววิถีชีวิตในอดีตได้ชัดเจนยิ่งขึ้น มีมุมของการนำเสนอสิ่งของหรือรูปภาพในอดีตเพื่อการถ่ายภาพเป็นที่ระลึก การเขียนเรื่องราวต่าง ๆ บนฝาผนังเพื่อให้ผู้ที่เดินทางมาท่องเที่ยวได้มีความรู้เพิ่มขึ้นจากการได้มาท่องเที่ยว และมีความคิดเห็นในระดับมากต่อการพัฒนาและส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่อแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยมีค่าเฉลี่ยของการดำเนินการโดยคำนึงถึงศักยภาพในการรองรับนักท่องเที่ยวมากที่สุด

คำสำคัญ: 1) เส้นทางท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบัน 2) รถไฟฟ้าสายสีเขียว 3) ความคาดหวัง

Abstract

This study purpose to search for tourist attractions to connect history and study about the history, culture and attractions of the tourist destination of the green line BTS route (Morchit-Saphan Mai-Khu Khot) , to study the expectations of tourists along the green line BTS route (Morchit-Saphan Mai-Khu Khot) and to find ways to the development of nostalgia tourism routes on the green line BTS route (Morchit-Saphan Mai-Khu Khot). This research is an mixed methods contain with qualitative research and quantitative research, the result that A study of tourists' expectations on tourist attractions on the green line BTS route (Morchit-Saphan Mai-Khu Khot), Visitors have expectations of tourism in terms of convenient travel, the availability of various facilities and there is a high level of expectations for tourist attractions on the green line BTS route (Morchit-Saphan Mai-Khu Khot) by the highest average of travel safety expectations. For guidelines on development of nostalgia tourism routes on the green line BTS route (Morchit-Saphan Mai-Khu Khot), result that deserves to be developed into a famous tourist destination especially public relations for the general public to know more about tourist attractions in this area, there should be a form of cultural value, a tourist destination with many interesting activities, reflects well on the past which must make visitors come to know about the history, story, various lifestyles in the past, able to see images of past life stories more clearly, there is a corner for presenting objects or pictures in the past for taking pictures as souvenirs, writing various stories on the wall to allow travelers to travel to gain more knowledge from traveling, and have a high level of opinions on tourism development and promotion of tourists on tourist destinations on the green line BTS route (Morchit-Saphan Mai-Khu Khot) with an average of the operations taking into account the potential to accommodate the most tourists.

Keywords: 1) Tourism Routes Following the Past to the Present 2) The Green Line BTS Route 3) Expectations

¹ อาจารย์ สาขาวิชาการท่องเที่ยวและการโรงแรม (Lecturer, Program in Hotel and Tourism) E-mail: voralak@pnru.ac.th



บทนำ (Introduction)

ปัจจุบันปัญหาด้านการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลนับวันจะมีความแออัดและเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจการค้าและการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้น หลายรัฐบาลที่ผ่านมาจนถึงรัฐบาลปัจจุบันได้ตระหนัก และให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาาระบบโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง ให้รองรับกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและจำนวนประชากรที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งผลพลอยได้ก็คือสถานที่ท่องเที่ยวที่มีรถไฟฟ้าวิ่งผ่าน หรือมีสถานีรถไฟฟ้าตั้งอยู่ใกล้ จะทำให้การเดินทางไปยังสถานที่นั้น ๆ สะดวกยิ่งขึ้น สามารถทำให้การเดินทางสั้นลง สามารถควบคุมเวลาการเดินทางได้ง่ายขึ้น ย่อมส่งผลให้ประชาชนนิยมใช้กันมาก รถไฟฟ้าสายสีเขียว หมอชิต สะพานใหม่ คูคต เป็นรถไฟฟ้าที่เชื่อมต่อระหว่างตัวเมืองโซนนอกและใจกลางเมืองเข้าด้วยกัน มีสถานีทั้งหมด 16 สถานี ระยะทางตั้งแต่ต้นสายถึงปลายสายรวมระยะทางแล้วกว่า 19 กิโลเมตร อีกทั้งในบางสถานียังมีการเชื่อมกับระบบขนส่งมวลชนสายอื่น เพื่อให้ผู้โดยสารเดินทางได้สะดวก

ประเทศไทยมีชื่อเสียงในด้านสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความหลากหลาย โดยในด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยได้มีการสร้างรายได้ และการกระจายรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่อย่างมาก อีกทั้งยังทำให้เศรษฐกิจในประเทศดีขึ้น และยังได้รับการสนับสนุนจากทางภาครัฐ หน่วยงานต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก โดยกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้จัดทำยุทธศาสตร์การปฏิรูปการท่องเที่ยว พ.ศ.2558-2560 เพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศให้เชื่อมต่อแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติฉบับที่ 2 (พ.ศ.2560-2564) อีกทั้งกรุงเทพมหานครยังได้จัดทำแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556-2575) โดยนำแผนวิสัยทัศน์ของประชาชนเพื่อพัฒนากรุงเทพมหานครมากำหนดเป็นกรอบในการปรับปรุงบริการสาธารณะต่าง ๆ ตลอดจนจัดลำดับความสำคัญในการลงทุนพัฒนาเมืองในระยะยาว เพื่อให้เมืองกรุงเทพมหานครก้าวสู่การเป็น “มหานครแห่งเอเชีย” ในปี พ.ศ.2575 ซึ่งหากมองภาพรวมรายได้จากการท่องเที่ยวของแต่ละภาค พบว่า

กรุงเทพมหานครเป็นจังหวัดที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวสูงที่สุด (Srisombat & Vengampon, 2013, p. 3)

การวางระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ผ่านโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ มีเป้าหมายสำคัญประการหนึ่งคือ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีคุณภาพชีวิตที่สูงขึ้นจากการได้รับบริการที่สะดวกรวดเร็ว ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่าง ๆ และลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้ ในขณะเดียวกันความสะดวกของการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าก็ส่งผลให้ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าสามารถพัฒนาไปได้ ซึ่งเป็นการพัฒนาที่ดินโดยรอบสถานีรถไฟฟ้านั้นอาจจะเป็นศูนย์การค้า ศูนย์ประชุม แหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ อีกมากมาย ที่พักอาศัย สถานศึกษา รวมถึงวัด อีกทั้งยังเป็นแหล่งที่เชื่อมโยงกับสถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่งในเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังนั้นการพัฒนาเพื่อให้เกิดการพัฒนาการเดินทาง จะส่งผลให้เกิดการพัฒนาเพื่อการท่องเที่ยวด้วยเช่นเดียวกัน

รถไฟฟ้าสายสีเขียว หมอชิต สะพานใหม่ คูคต เป็นรถไฟฟ้าที่เชื่อมต่อระหว่างตัวเมืองโซนนอกและใจกลางเมืองเข้าด้วยกัน นับว่าเป็นสายที่มีศักยภาพมากที่สุดอีก 1 สาย เมื่อสร้างเสร็จแล้วจำนวนคนที่รอใช้บริการมีไม่ต่ำกว่า 12 ล้านคน สถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีเขียว หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต มีสถานีทั้งหมด 16 สถานี ระยะทางตั้งแต่ต้นสายถึงปลายสายรวมระยะทางแล้วกว่า 19 กิโลเมตร อีกทั้งในบางสถานียังมีการเชื่อมกับระบบขนส่งมวลชนสายอื่น เพื่อให้ผู้โดยสารเดินทางได้สะดวก ซึ่งเริ่มต้นตั้งแต่ 5 แยกลาดพร้าว ยาวไปจนถึง สถานีตำรวจภูธรคูคต เนื่องด้วยด้วยพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในปัจจุบันได้เปลี่ยนไปการเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถไฟฟ้าเป็นอีกหนึ่งช่องทางในการท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานครที่รวดเร็ว สะดวกที่สุด สามารถกำหนดเวลาได้อย่างแม่นยำ อีกทั้งยังมีแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เกิดขึ้นมากมาย ซึ่งทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเลือกเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวที่หลากหลายโดยใช้บริการรถไฟฟ้าได้



พื้นที่ทุ่งบางเขนที่ใช้เป็น 1 ในพื้นที่การทำวิจัย ในครั้งนี้ อยู่ในพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีเขียว หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต มีสถานีทั้งหมด 16 สถานี เป็นแหล่งที่มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางประวัติศาสตร์ นั่นคือ วัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร ซึ่งมีประวัติศาสตร์อันยาวนานนั้น บุคคลซึ่งมีส่วนรับผิดชอบและบุคลากรในชุมชนต่างเห็นพ้องว่า บริเวณแห่งนี้มีคุณค่าควรแก่การจารึกที่เป็นรูปธรรม เพื่อให้เป็นศูนย์การเรียนรู้ทางประวัติศาสตร์ ภูมิปัญญา วัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหารนั้นมีสิ่งทรงคุณค่ายิ่งทางพระพุทธศาสนา คือ มีพระบรมสารีริกธาตุประดิษฐานที่พระเจดีย์มหาธาตุและต้นพระศรีมหาโพธิ์จากประเทศอินเดียมาแต่ในอดีตกาล ซึ่งมีความเหมาะสมกับการเป็นแหล่งท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมโยงประวัติศาสตร์ตามเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียวของสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ อีกทั้งยังมีแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียวอีกมากมาย ทั้งในแบบไฮไฮดิด หรือท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม รวมถึงการจับจ่ายซื้อของ ตลาดนัดกลางคืน ซึ่งบริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ ในบริเวณอนุสาวรีย์หลักสี่ ยังเป็นจุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีชมพูที่สามารถเดินทางออกนอกเมืองได้อีกด้วย

จากเหตุผลดังกล่าว ทำให้ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ซึ่งจะเป็นประโยชน์กับในทุกภาคส่วน อีกทั้งยังได้เส้นทางท่องเที่ยวบนรถไฟที่สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ทุกเพศ ทุกวัย และยังสามารถต่อยอดในงานวิจัยในเฟสต่อไปกับเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีชมพู โดยรถไฟฟ้าสายสีชมพู โครงการระบบขนส่งมวลชนรองรับการเดินทางสัญจรตามแนวตะวันตก-ตะวันออกในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้านทิศเหนือ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัย รวมทั้งสถานที่สำคัญหลากหลายประเภทไม่ว่าจะเป็น แหล่งงาน สถานที่ราชการ สถานศึกษา และแหล่งพณิชยกรรม เริ่มต้นจากสี่แยกแคราย จังหวัดนนทบุรี วิ่งไปตามแนวถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนติวานนท์ แจ้งวัฒนะ และรามอินทรา ไปถึงเขตมีนบุรี ระยะทางรวม 34.5 กิโลเมตร ตลอดสายมีจุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้า 4 สาย ได้แก่

รถไฟฟ้าสายสีม่วง รถไฟฟ้าสายสีแดง รถไฟฟ้าสายสีเขียว และรถไฟฟ้าสายสีส้ม

วัตถุประสงค์ของการวิจัย (Objectives)

1. ค้นหาแหล่งท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมโยงประวัติศาสตร์และศึกษาถึงเรื่องราวประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว
2. เพื่อศึกษาความคาดหวังของนักท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว
3. แนวทางการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว

การทบทวนวรรณกรรม (Literature Review)

แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

แนวความคิดต่าง ๆ และความหมายของการท่องเที่ยว คือ การท่องเที่ยวจะนำมาซึ่งการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และประชาชนของประเทศ รวมถึงถึงการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของสถานที่ที่น่าสนใจเพื่อให้นักท่องเที่ยวได้เห็นและเข้าใจถึง วัฒนธรรมประเพณี และนอกเหนือจากนั้นทำให้นักท่องเที่ยวได้พักผ่อน มีประสบการณ์ สร้างสัมพันธภาพที่ดีต่อผู้ร่วมเดินทางและเพื่อนมนุษย์อีกด้วย โดยความสำคัญของการท่องเที่ยวคือ ปัจจุบันถือได้ว่าการท่องเที่ยวมีความสำคัญทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และมีความร่วมมือระหว่างประเทศ ในอันที่จะสนับสนุนส่งเสริมอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวให้มีความเจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้น

UNWTO (1997, p. 10) ได้กำหนดรูปแบบการท่องเที่ยวไว้ 3 รูปแบบหลัก ได้แก่ 1) รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ (Natural Based Tourism) ซึ่งได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Ecotourism) การท่องเที่ยวเชิงนิเวศทางทะเล (Marine Ecotourism) การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา (Geo-Tourism) การท่องเที่ยวเชิงเกษตร (Agro Tourism) และการท่องเที่ยวเชิงดาราศาสตร์ (Astrological Tourism) 2) รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม (Cultural Based Tourism) ซึ่งได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ (Historical Tourism) การท่องเที่ยวทาง



ชมวัฒนธรรมและประเพณี (Cultural and Traditional Tourism) และการท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท (Rural Tourism/Village Tourism) 3) รูปแบบการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ (Special Interest Tourism) ซึ่งได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Health Tourism) การท่องเที่ยวเชิงทัศนศึกษาและศาสนา (Edu-Meditation Tourism) การท่องเที่ยวเพื่อศึกษากลุ่มชาติพันธุ์หรือวัฒนธรรมกลุ่มน้อย (Ethnic Tourism) การท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sports Tourism) การท่องเที่ยวแบบผจญภัย (Adventure Travel) การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์ และฟาร์มสเตย์ (Home Stay & Farm Stay) การท่องเที่ยวพำนักระยะยาว (Long Stay) การท่องเที่ยวแบบให้รางวัล (Incentive Travel) การท่องเที่ยวเพื่อการประชุม (MICE) และการท่องเที่ยวแบบผสมผสาน

แนวคิดและพัฒนาการการศึกษาปรากฏการณ์โฮยหาอดีต

แนวคิดการโฮยหาอดีตเป็นแนวคิดที่ได้รับอิทธิพลมาจากแนวคิดยุคหลังสมัยใหม่ (Postmodernism) การโฮยหาหรือถวิลหาอดีต (Nostalgia) เป็นวิธีการมองโลกหรือวิธีการให้ความหมายแก่ประสบการณ์ชีวิตของมนุษย์อย่างหนึ่ง โดยเน้นถึงความสำคัญ ของจินตนาการและอารมณ์ความรู้สึกของผู้คนใน “ปัจจุบัน” ขณะ ที่มีอดีตที่ผ่านมาไปแล้ว เราจึงต้องถวิลหาอดีตก็เพราะมันเป็นไปได้ที่จะย้อนกลับไปหาอดีตในโลกของความเป็นจริง นอกเสียจากสร้างหรือจำลองมันขึ้นมาใหม่ในรูปแบบของเรื่องเล่าและความทรงจำในรูปแบบต่าง ๆ การโฮยหาอดีตเป็นส่วนสำคัญในโครงสร้างบุคลิกภาพของมนุษย์แต่ละคน เช่นเดียวกับสังคมซึ่งเป็นภาพสะท้อนในองครวม ผู้คนและสังคมต่างก็โฮยหาหรือย้อนเวลากลับไปหาอดีต เพราะอดีตมีเสน่ห์และมีพลังอย่างมหาศาลต่อความรู้สึก และจินตนาการซึ่งดูเหมือนว่าทุกคนใช้ช่องทางจินตนาการและช่องทางวัฒนธรรมในการแสดงปฏิกริยาโต้ตอบชีวิตจำกัด ของสถานที่และกาลเวลาในโลกของความเป็นจริง ทั้งนี้เพราะไม่มีใครสามารถย้อนเวลากลับไปสู่โลกของอดีตได้จริงในทางกายภาพ ดังนั้น การโฮยหาหรือถวิลหาในรูปแบบต่าง ๆ จึงเป็นสิ่งที่ทุกคนสามารถกระทำได้และมัก

กระทำอยู่เสมอจนกลายมาเป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตของปัจเจกบุคคลและวิถีวัฒนธรรมของสังคมโดยทั่วไป (Kitiasa, 2003, p. 12)

“การโฮยหาอดีต” เป็นปรากฏการณ์ทางสังคมที่เกิดขึ้นในสังคมไทย ซึ่งมีมาช้านานแล้วและมีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกันกับประวัติศาสตร์การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของสังคมไทย โดยเกิดขึ้นนับตั้งแต่สังคมไทยได้เปลี่ยนแปลงระบบการผลิตจากสังคมเกษตรกรรมมาสู่นิยมอุตสาหกรรมประกอบกับความล้มเหลวในการพัฒนาสังคมชนบทตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาตินับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2501 เป็นต้นมา ซึ่งผลักดันให้เกิดการอพยพของคนในชนบทหรือต่างจังหวัดเพื่อมาขายแรงงานในสังคมเมือง โดยส่งผลกระทบต่อตามมาคือความสัมพันธ์ทางสังคมดั้งเดิมและการดำรงสายใยประเพณีที่สืบทอดมาอย่างยาวนานต้องสูญสิ้นไป นอกจากนี้กลุ่มแรงงานอพยพเขามาอยู่อาศัยในสังคมเมืองยังต้องปรับตัวเพื่อเผชิญกับสิ่งใหม่ ๆ ที่แตกต่างจากไปจากความเคยชินในสังคมชนบทและอีกทั้งยังได้รับแรงกดดันจากความต้องการหรือขอเรียกร้องที่เป็นเงื่อนไขจำเป็นต่อการดำเนินชีวิตในสังคมเมืองตัวอย่างเช่น การปรับตัวให้เข้ากับสังคมเมืองที่เต็มไปด้วยความเจริญทางด้านวัตถุเทคโนโลยีที่ทันสมัย ความต้องการแรงงานที่มีทักษะหรือความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านเพื่อตอบสนองต่อเทคโนโลยีในระดับสูง เช่น ทักษะทางภาษาต่างประเทศและคอมพิวเตอร์ เป็นต้น (Wongwipak, 2009, p. 2)

จากข้อสันนิษฐาน ปรากฏการณ์โฮยหาอดีตจึงได้ถือกำเนิดขึ้นในสังคมไทยโดยการรื้อฟื้นภาพ “อดีต” ของฐานทรัพยากรทางวัฒนธรรมประเภทต่างๆ เพื่อนำมาใช้ ในลักษณะของการผลิตซ้ำสร้างเรื่องราวทางประวัติศาสตร์เพื่อตอบสนองความต้องการหรือสร้างความหมายให้กับตนเองในลักษณะที่เรียกว่า “วันวานยังหวานอยู่” โดยนำเสนออย่างแพร่หลายผ่านทรัพยากรทางวัฒนธรรมหลากหลายรูปแบบ ได้แก่ ภาพยนตร์แนวชาตินิยมแบบประชานิยม กาแฟโบราณ แฟชั่น ยอนยุค สีนาคามิปัญญาพื้นบ้าน การรื้อฟื้นเมืองนาอยู่ ลัทธิพิธีที่อิงอยู่กับวีรกรรมของวีรบุรุษวีรสตรี เป็นต้น (Chaiworaporn, 2002, p. 25) ในช่วงแรกรูปแบบ “ธุรกิจโฮยหาอดีต”



ในสังคมไทยมีลักษณะเช่นเดียวกับสังคมตะวันตก กล่าวคือ เป็นการนำทรัพยากรทางวัฒนธรรมมาใช้เพื่อการท่องเที่ยวดังที่ไพลินเทล (Wongwipak, 2009, p. 3) ไคกล่าวไว้ว่า “ความรู้สึกโหยหาอดีตเคยได้เป็นสิ่งที่เกื้อกูลสำหรับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ถ้าหากอดีตเป็นเหมือนดินแดนที่ไม่คุ้นเคย ความรู้สึกกลัวหาอดีตก็ทำให้ตัวมันเป็นดินแดนที่ไม่คุ้นเคยที่มีตลาดนักท่องเที่ยวที่สมบูรณ์ที่สุด”

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความคาดหวัง

ปัจจัยหลักทฤษฎีความคาดหวังของ Vroom (1964: 91-103) มี 4 ประการ คือ 1) ความคาดหวังหรือความคาดหวัง 2) ความพอใจ 3) ผลลัพธ์ และ 4) สื่อกลาง ซึ่ง Vroom (1964, pp. 91-103) ชี้ให้เห็นว่า ความคาดหวัง และความพอใจ จะเป็นสิ่งที่กำหนดกำลังความพยายาม หรือแรงจูงใจของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ถ้าหากว่าความพอใจ หรือความคาดหวังเท่ากับศูนย์แล้ว แรงจูงใจจะเท่ากับศูนย์ด้วย และตามทฤษฎีของ Vroom (1964, pp. 91-103) นั้นการกระทำของบุคคลใดบุคคลหนึ่งย่อมจะขึ้นอยู่กับ กระบวนการของความคิดที่ประกอบด้วย 1) ผลลัพธ์ระดับที่สองที่แตกต่างกันมีความสำคัญมากน้อยแค่ไหน เช่น การได้รับโอกาสเพื่อท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้น (ความพอใจ) 2) ผลลัพธ์ระดับที่หนึ่ง ความสบายใจ และ 3) การใช้กำลังความพยายาม เพื่อให้การท่องเที่ยวประสบความสำเร็จ ซึ่งกระบวนการของความคิดดังกล่าวนี้ อาจจะเป็นจิตสำนึกของจิตใต้สำนึกก็ได้

สรุปได้ว่า ความคาดหวังเป็นความรู้สึกของบุคคลถึงพฤติกรรมที่เหมาะสมของตนเอง หรืออีกนัยหนึ่งก็เป็นความคาดหวังของบุคคลในความรู้สึกของบุคคลต่อตนเองอย่างหนึ่งว่าตนเองควรจะประพฤติปฏิบัติอย่างไรในสถานการณ์ต่าง ๆ

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (Related Literature)

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวซึ่งเป็นงานวิจัยในประเทศไทย พบว่า โปรแกรมการท่องเที่ยวแต่ละแบบที่บริษัทธุรกิจท่องเที่ยวแนะนำเสนอให้บริการแก่นักท่องเที่ยวไม่มี

ความแตกต่างกันมากนักและนักท่องเที่ยวจะเดินทางไปท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวคล้าย ๆ กัน (Chatchaiyarunk, 2008: Abstract) สำหรับการท่องเที่ยวแนวโหยหาอดีตประกอบด้วย 3 รูปแบบ คือ 1) การเสนอภาพลักษณ์ท่องเที่ยว 2) การเสนอสินค้าเชิงท่องเที่ยว และ 3) การเสนอภาพลักษณ์ของประเทศ (Pumma, 2011: Abstract) สำหรับการศึกษาวิจัยในประเทศไทยและในต่างประเทศเกี่ยวกับความคาดหวัง พบว่า ในเรื่องของความคาดหวังการรับรู้ที่มีต่อคุณภาพการให้บริการและแนวโน้มพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร (รถไฟฟ้าใต้ดิน) ของผู้ใช้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้ใช้บริการมีความคาดหวังต่อความเชื่อถือและไว้วางใจในระดับมากที่สุด รองลงมาได้แก่ ความคาดหวังด้านการให้ความเชื่อมั่นต่อลูกค้า ความคาดหวังด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางกายภาพ ความคาดหวังด้านความเอาใจใส่ลูกค้าที่มาใช้บริการ และความคาดหวังด้านการตอบสนองต่อผู้มาใช้บริการ (Buntong, 2007: Abstract) และความคาดหวังต่อการบริการและคุณภาพการบริการที่ลูกค้าได้รับมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความพึงพอใจของลูกค้า และความคาดหวังต่อการบริการส่งผลเชิงบวกกับคุณภาพการบริการที่ลูกค้าได้รับ (Wu, Huang, & Chou, 2014: Abstract)

นอกจากนี้ยังได้มีการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการใช้บริการรถไฟฟ้า พบว่า โดยเฉลี่ยส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บัตรโดยสารรถไฟฟ้ามหานครมีการเดินทางด้วยรถไฟฟ้ามหานครต่ำกว่า 20 ครั้งต่อเดือน จะเดินทาง 1 เที่ยวต่อวัน สถานีที่เลือกใช้บริการมี 1-6 สถานีต่อวัน โดยจะใช้บัตรเติมเงิน เพื่อลดค่าใช้จ่ายใน และใช้ประเภทบัตรบุคคลทั่วไปในการเดินทาง (Srijitpong, 2007: Abstract) สำหรับในต่างประเทศพบว่า พฤติกรรมในการเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะของผู้โดยสารมีความสัมพันธ์กับคุณภาพการบริการ คุณค่าบริการที่ผู้โดยสารได้รับ และความพึงพอใจ (Lai & Chen, 2011: Abstract) ในด้านคุณภาพการให้บริการทางภาคใต้ของรถไฟฟ้าประเทศไทยสรุปได้ว่า ปัจจัยที่สำคัญที่สุดที่กำหนดความพึงพอใจของผู้โดยสารในรถไฟฟ้าตามลำดับ ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน สุขอนามัย ความปลอดภัย



และการรักษาความปลอดภัย การจัดเลี้ยง บริการการดูแลสุขภาพ ความตรงต่อเวลาและพฤติกรรมที่แสดงออกต่อผู้โดยสาร (Kumuthadevi, 2013: Abstract) และสำหรับคุณภาพการให้บริการและการขนส่งทางรถไฟในประเทศไทย : มุมมองผู้โดยสาร สรุปได้ว่าการประเมินคุณภาพบริการ ได้แก่ ความเห็นอกเห็นใจ ความเชื่อมั่น รูปแบบการให้บริการ การตรงต่อเวลา การตอบสนอง การให้ข้อมูลข่าวสารความสะอาดของอาหาร และความปลอดภัย เห็นว่าคุณภาพของการบริการส่งมอบให้ผู้โดยสารยังไม่น่าพึงพอใจ (Syed, Daisy, Hung & Saman, 2012: Abstract)

วิธีดำเนินการ (Methods)

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสานซึ่งประกอบด้วย การวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกจากตัวแทนจากแหล่งท่องเที่ยวของสถานีรถไฟฟ้ายาสีเขียว ตัวแทนของชุมชนที่มีแหล่งท่องเที่ยว ตัวแทนของนักวิชาการ ตัวแทนของหน่วยงานภาครัฐ/เอกชน ที่เกี่ยวข้อง และตัวแทนของนักท่องเที่ยว ร่วมกับการสังเกตแบบมีส่วนร่วม ซึ่งผู้วิจัยจะดำเนินการเป็นกลุ่มตัวอย่างในการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยการแสดงตนเป็นนักท่องเที่ยว เพื่อสังเกตปัจจัยด้านพื้นที่ ได้แก่ ด้านทำเลที่ตั้ง สิ่งดึงดูดใจ สิ่งอำนวยความสะดวก การเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยว รวมถึงปัญหาและอุปสรรคของการท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังมีการวิจัยเชิงปริมาณ โดยมีรูปแบบการวิจัยเชิงสำรวจ ด้วยการใช้แบบสอบถามแบบตอบด้วยตนเอง เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยทั้งเพศชายและเพศหญิงที่เดินทางมาท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้ายาสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงคุณภาพ ได้แก่ แนวคำถามเพื่อการสัมภาษณ์ ซึ่งประกอบด้วย ข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับเรื่องราวประวัติศาสตร์วัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยวกับผู้ทรงของตามเส้นทางรถไฟฟ้ายาสีเขียว ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับความคาดหวังและความพึงพอใจของ

นักท่องเที่ยวในการท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้ายาสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) และข้อมูลปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้ายาสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) เป็นลักษณะคำถามแบบปลายเปิด (Open-ended Question) เพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดงความคิดเห็น สำหรับการวิจัยเชิงปริมาณ จะใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัย โดยผู้วิจัยได้แบ่งโครงสร้างของแบบสอบถามออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยว ส่วนที่ 2 แบบสอบถามระดับความคาดหวังของนักท่องเที่ยวต่อแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้ายาสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ส่วนที่ 3 แบบสอบถามระดับความคิดเห็นต่อการพัฒนาและส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่อแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้ายาสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) และส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะ

การทดสอบเครื่องมือวิจัยดังกล่าว ในการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยได้นำแนวคำถามที่สร้างขึ้นสำหรับการวิจัยไปทดสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ของแนวคำถาม เพื่อตรวจสอบความครอบคลุมของเนื้อหา การใช้ภาษา และลักษณะของข้อความที่ใช้ให้เหมาะสมกับกลุ่มประชากรที่จะศึกษา โดยนำแนวคำถามเสนอต่อผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงตามเนื้อหา (Content Validity) ที่มีความสอดคล้องกันระหว่างเนื้อหาและคำถาม สำหรับการวิจัยเชิงปริมาณ ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นสำหรับการวิจัยไปทดสอบความตรง (Validity) โดยใช้ดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item-Objective Congruence: IOC) และการทดสอบความเที่ยง (Reliability) โดยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาร์ค (Cronbach's Coefficient Alpha)

การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยจะดำเนินการสรุปประเด็นที่เกี่ยวกับเรื่องราวประวัติศาสตร์วัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยวกับผู้ทรงของตามเส้นทางรถไฟฟ้ายาสีเขียว ความคาดหวังของนักท่องเที่ยวในการท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้ายาสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) และปัญหา



และอุปสรรคในการพัฒนาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) เพื่อนำมาสรุปผลเป็นแนวทางการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) และนำเสนอข้อมูลโดยการเขียนเชิงพรรณนา (Descriptive Writing) สำหรับการวิจัยเชิงปริมาณ ผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) การวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) โดยทำการจัดกลุ่มรูปแบบความคาดหวังของนักท่องเที่ยวต่อแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดทอนตัวแปรด้านความคาดหวังให้น้อยลง และใช้การวิเคราะห์ความถดถอยเชิงซ้อนแบบพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) สำหรับวิเคราะห์อิทธิพลของปัจจัยร่วมที่มีต่อการพัฒนาและส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่อแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษา (Results)

การวิเคราะห์ข้อมูลจากการเก็บรวบรวม

จากการสัมภาษณ์เพื่อให้ข้อมูลของผู้ให้ข้อมูลพบว่า สถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญซึ่งอยู่บนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ได้แก่ วัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร อนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ บ้านบางเขน เสถียรธรรมสถาน วิหารเสด็จพ่อพระพิฆเนศ พิพิธภัณฑการฝึกหัดครูไทย พิพิธภัณฑที่องถิ่น กรุงเทพมหานครเขตบางเขน เรือนไทยมหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร พิพิธภัณฑโชคชัย ตำนานควบอยไทย อนุสรณ์สถานแห่งชาติ วัดลาดสนุ่น วัดโพสพผลเจริญ และพิพิธภัณฑกองทัพอากาศ

ด้านการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าสถานที่ท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)สมควรได้รับการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประชาสัมพันธ์ให้บุคคลทั่วไป

ได้รู้จักแหล่งท่องเที่ยวในเขตพื้นที่นี้เพิ่มมากขึ้น ซึ่งผลจากการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามในด้านการพัฒนาและส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่อแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับมากต่อการพัฒนาและส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่อแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยมีค่าเฉลี่ยของการดำเนินการโดยคำนึงถึงศักยภาพในการรองรับนักท่องเที่ยวมากที่สุด

ด้านลักษณะของการส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว ควรมีรูปแบบที่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีกิจกรรมหลากหลายน่าสนใจ สะท้อนเรื่องราวต่าง ๆ ในอดีตได้ดี ซึ่งจะต้องทำให้ผู้ที่เดินทางมาท่องเที่ยวได้รับรู้ถึงประวัติ เรื่องราว วิถีชีวิตต่าง ๆ ในอดีต สามารถมองเห็นภาพของเรื่องราววิถีชีวิตในอดีตได้ชัดเจนยิ่งขึ้น มีมุมของการนำเสนอสิ่งของหรือรูปภาพในอดีตเพื่อการถ่ายภาพเป็นที่ระลึก การเขียนเรื่องราวต่าง ๆ บนฝาผนังเพื่อให้ผู้ที่เดินทางมาท่องเที่ยวได้มีความรู้เพิ่มขึ้นจากการได้มาท่องเที่ยว ซึ่งผลจากการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันความคาดหวังของนักท่องเที่ยวต่อแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ พบว่า ปัจจัยที่ควรนำมาใช้ในการกำหนดลักษณะของแหล่งท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว ควรประกอบด้วยปัจจัยดังต่อไปนี้

ปัจจัยที่ 1 ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม ประกอบด้วย ตัวแปร 9 ตัวแปร ได้แก่ สภาพการจราจรโดยรอบของแหล่งท่องเที่ยวมีความกว้างเหมาะสม และสะดวกในการเดินทาง ความสะดวกรวดเร็วในการติดต่อสอบถามข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง การให้บริการนักท่องเที่ยวของเจ้าหน้าที่ที่มีความถูกต้องและรวดเร็ว สถานที่ท่องเที่ยวให้ความรู้ด้านประวัติศาสตร์ของพื้นที่ในเขตพื้นที่นั้น ๆ ได้เป็น



อย่างดี จำนวนนักท่องเที่ยวมีความเหมาะสม ไม่แออัด สถานที่ท่องเที่ยวทำให้มองเห็นภาพของเรื่องราววิถีชีวิตในอดีตได้ชัดเจนยิ่งขึ้น สถานที่ท่องเที่ยวสามารถถ่ายทอดเรื่องราววิถีชีวิตในอดีตได้อย่างสมบูรณ์ พื้นที่ในการเข้าชมที่เพียงพอต่อการรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก การอนุรักษ์การแต่งกายของคนในพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว และความเพียงพอและความหลากหลายของประเภทการให้บริการในสถานที่ท่องเที่ยว เช่น การบริการรถเช่า การบริการนวดเพื่อผ่อนคลาย เป็นต้น

ปัจจัยที่ 2 ปัจจัยด้านรูปแบบจัดสถานที่ท่องเที่ยว ประกอบด้วย ตัวแปร 5 ตัวแปร ได้แก่ มีจุดที่ตั้งมานั่ง/ซุ้มพักผ่อนที่เหมาะสม จุดที่ตั้งของร้านอาหารมีความเหมาะสมและเพียงพอต่อจำนวนนักท่องเที่ยว การจัดจำหน่ายอาหารสมัยโบราณหรือในวรรณคดี ที่แสดงเอกลักษณ์ความเป็นไทย สถานที่ท่องเที่ยวมีกิจกรรมหลากหลายที่น่าสนใจ และสถานที่ท่องเที่ยวมีความแตกต่างจากสถานที่ท่องเที่ยวแหล่งอื่น ๆ

ปัจจัยที่ 3 ปัจจัยด้านความย้อนอดีต ประกอบด้วย ตัวแปร 3 ตัวแปร ได้แก่ ม้านั่ง/ซุ้มพักผ่อนมีความย้อนยุคที่แสดงความนิยมในอดีต การกำหนดอัตราค่าบริการที่เหมาะสม และสถานที่ท่องเที่ยวแสดงถึงความเป็นอดีตของเรื่องราวต่าง ๆ ในอดีตของประเทศไทย

ปัจจัยที่ 4 ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ประกอบด้วย ตัวแปร 5 ตัวแปร ได้แก่ การบริหารจัดการเกี่ยวกับขยะมูลฝอยที่เหมาะสม การเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ไม่มีเสียงดังรบกวน สภาพอากาศดี ไม่มีฝุ่นละออง กลิ่นและควันรบกวน ความเพียงพอ และมีความสะอาดของห้องน้ำ และจุดที่ตั้งของบริเวณพื้นที่ว่างสำหรับการพักผ่อนมีความเหมาะสม

ปัจจัยที่ 5 ปัจจัยด้านความสอดคล้องและเหมาะสม ประกอบด้วย ตัวแปร 4 ตัวแปร ได้แก่ ระยะเวลาในการให้บริการของรถไฟฟ้าที่สอดคล้องกับระยะเวลาในการเข้าเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยว นั้น ๆ ความเป็นมิตรและความมีน้ำใจของผู้คนในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว การค้นหาข้อมูลของแหล่งท่องเที่ยวจากการประชาสัมพันธ์ของรถไฟฟ้าสายสีเขียว และความน่าสนใจของสินค้าที่เป็นของที่ระลึก

ปัจจัยที่ 6 ปัจจัยด้านการเดินทาง ประกอบด้วย ตัวแปร 3 ตัวแปร ได้แก่ ความสามารถในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวด้วยรถไฟฟ้าโดยไม่ต้องเดินทางต่อด้วยการคมนาคมอย่างอื่น การจัดทำป้ายบอกทางและป้ายสื่อความหมาย ที่มีความชัดเจนและคงทน และการมีความปลอดภัยในการเดินทาง

และจากศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยดังกล่าว พบว่า ปัจจัยทั้งหมดสามารถพยากรณ์ความผันแปรของการพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว ได้ร้อยละ 86.9 ที่เหลืออีกร้อยละ 13.1 เป็นผลเนื่องมาจากปัจจัยอื่น โดยมีปัจจัยอย่างน้อย 1 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว และพบว่า ปัจจัยที่ 1 ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม ปัจจัยที่ 2 ปัจจัยด้านรูปแบบจัดสถานที่ท่องเที่ยว ปัจจัยที่ 3 ปัจจัยด้านความย้อนอดีต ปัจจัยที่ 4 ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ และปัจจัยที่ 6 ปัจจัยด้านการเดินทาง ส่งผลต่อการพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว

ด้านความคาดหวังของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่มีความคิดเห็น ว่านักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) จะมีความคาดหวังต่อการท่องเที่ยวในด้านการเดินทางที่ สะดวกสบาย การมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ครบ ครั้น ไม่ว่าจะเป็นร้านอาหาร ความสะอาดของห้องน้ำ การมีม้านั่งเล่นด้วยโต๊ะ เก้าอี้ม้านั่งที่เพียงพอและ สะอาด การมีป้ายบอกทางที่ชัดเจน การมีร้านขายของที่ระลึก การจัดจำหน่ายอาหารไทยโบราณที่มีความแปลกใหม่ไม่เหมือนใคร การมีพื้นที่ของสถานที่ท่องเที่ยวที่สามารถรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวได้เป็นจำนวนมาก การมีพนักงานที่ให้บริการด้านข้อมูล ข่าวสารต่าง ๆ ของสถานที่ท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี ซึ่ง ผลจากการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามใน ด้านระดับความคาดหวังของนักท่องเที่ยวต่อแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคาดหวังในระดับมากต่อแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทาง



รถไฟฟ้าสายสีเขียว โดยมีความค่าเฉลี่ยของความคาดหวังด้านความปลอดภัยในการเดินทางมากที่สุด

ด้านอุปสรรคหรือปัญหาที่เกิดขึ้นในการพัฒนาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่มีความคิดเห็นต่อปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการพัฒนาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ว่ามีปัญหาเรื่องงบประมาณที่จะใช้ในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้มีชื่อเสียงและเป็นที่ยอมรับ ความพร้อมของบุคลากรในท้องถิ่นที่จะมีส่วนช่วยในการส่งเสริมให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับการยอมรับ การได้รับความร่วมมือในการก่อตั้งสถานที่ท่องเที่ยวแห่งใหม่ที่มีความแปลกใหม่หรือการพัฒนาปรับปรุงสถานที่ท่องเที่ยวเดิมให้ดียิ่งขึ้น ในขณะที่ผู้ให้ข้อมูลส่วนหนึ่งมองว่าไม่มีปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ซึ่งวิธีการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการพัฒนาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการพัฒนาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) นั้นควรดำเนินการของงบประมาณจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือการให้ความร่วมมือจากชุมชน คนในท้องถิ่น เพื่อการลงทุนพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยว การส่งเสริมเพื่อให้ความรู้แก่คนในชุมชนเพื่อการประกอบอาชีพที่ส่งเสริมการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว เช่น การจำหน่ายอาหาร ของที่ระลึก เป็นต้น

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค ในการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)

จากการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ในการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) พบว่า จุดแข็งของการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ได้แก่ การเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่มีเส้นทาง

รถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ให้บริการตลอดทั้งสาย การมีจำนวนประชากรพักอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก การมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีประวัติศาสตร์ที่สำคัญอยู่หลายแห่ง และความชื่อเสียงของแหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่เดิม

จุดอ่อนของการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ได้แก่ บริเวณพื้นที่ว่างเปล่าที่จะดำเนินการก่อสร้างหรือจัดทำแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ที่ยังไม่เคยเกิดขึ้นมีอยู่เป็นจำนวนมาก การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ยังมีอยู่จำนวนน้อยมาก ทำให้ประชาชนในเขตพื้นที่อื่นยังไม่ได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยว ขาดงบประมาณในการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยว และไม่ได้รับการส่งเสริมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยว

โอกาสของการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ได้แก่ การจัดทำทางเดินยกระดับ (Sky Walk) เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในแนวเส้นทางโครงการ การเดินทางผ่านพื้นที่ศูนย์กลางความเจริญและแหล่งพาณิชยกรรมสำคัญ ๆ หลายจุด การส่งเสริมการท่องเที่ยวตามนโยบายของรัฐบาล และคนที่พักอาศัยอยู่ย่านชานเมืองสามารถใช้รถไฟฟ้า เพื่อเดินทางมาทำกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวได้สะดวกขึ้น

อุปสรรค ของการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ได้แก่ การปรับเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินเปล่าที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางก่อสร้างรถไฟฟ้า การคิดอัตราค่าโดยสารในการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ถือเป็นอัตราที่สูงเมื่อเทียบกับอัตราการใช้บริการรถไฟฟ้าในต่างประเทศ เส้นทางเดินทางอาจจะต้องมีการเปลี่ยนแปลงหรือเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีอื่น เพื่อเดินทางมายังรถไฟฟ้าสายสีเขียว สถานะทางเศรษฐกิจ ค่าครองชีพ และความเป็นอยู่ของประชาชนในประเทศไทย



การวิเคราะห์ด้วย TOWS Matrix ในการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอซิด-สะพานใหม่-คูคต)

เพื่อการสร้างกลยุทธ์ใหม่ขึ้นมาจากสภาพแวดล้อมที่มีอยู่ที่ได้มาจากการวิเคราะห์ SWOT Analysis นั้น สามารถสรุปเป็นกลยุทธ์โดยใช้ TOWS Matrix ได้ดังนี้

1. กลยุทธ์ SO ของ TOWS Matrix สามารถทำได้โดยการดำเนินการจัดสภาพการจราจรโดยรอบของแหล่งท่องเที่ยวให้มีสะดวกในการเดินทาง โดยพื้นที่ในการเข้าชมที่เพียงพอต่อการรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก และควรมีความเพียงพอรวมทั้งความหลากหลายของประเภทการให้บริการในสถานที่ท่องเที่ยว นอกจากนี้สถานที่ท่องเที่ยวจะต้องเป็นสถานที่ที่ให้ความรู้ด้านประวัติศาสตร์ของพื้นที่ในเขตพื้นที่นั้น ๆ ได้เป็นอย่างดี

2. กลยุทธ์ WO ของ TOWS Matrix สามารถทำได้โดยการดำเนินการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวให้ประชาชนในเขตพื้นที่อื่นได้รับทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสถานที่ท่องเที่ยว เพื่อทำให้เกิดแรงจูงใจในการเดินทางมาท่องเที่ยว รวมทั้งดำเนินการเขียนโครงการเพื่อขอจัดสรรงบประมาณจากภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เพื่อนำงบประมาณดังกล่าวมาใช้ในการก่อสร้างสถานที่ท่องเที่ยวแหล่งใหม่ที่มีความยั่งยืน หรือการพัฒนาปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่เดิมให้มีความยั่งยืนโดดเด่นหรือแตกต่างจากสถานที่ท่องเที่ยวแหล่งอื่น ๆ

3. กลยุทธ์ ST ของ TOWS Matrix สามารถทำได้โดยการคิดอัตราค่าบริการในการเข้าสู่สถานที่ท่องเที่ยว ควรเป็นอัตราที่ไม่สูงมากจนเกินไป เพราะนักท่องเที่ยวได้มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการเดินทางโดยรถไฟฟ้าในอัตราที่สูงมากพออยู่แล้ว

4. กลยุทธ์ WT ของ TOWS Matrix สามารถทำได้โดยการใช้ความเป็นชุมชนที่มีวิถีชีวิตความเป็นอยู่โดยธรรมชาติของประชาชนมาจัดแสดงเป็นแหล่งท่องเที่ยวย้อนอดีตสู่ปัจจุบัน ทั้งนี้เพื่อให้นักเดินทางมาท่องเที่ยวได้เห็นถึงการอนุรักษ์ความเป็นอยู่ของคนในชุมชน

สรุปและอภิปรายผล (Conclusion and Discussion)

1. การค้นหาแหล่งท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมโยงประวัติศาสตร์และศึกษาถึงเรื่องราวประวัติศาสตร์วัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยวเกี่ยวกับผู้ทรงของตามเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว พบว่า สถานที่ท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงประวัติศาสตร์และศึกษาถึงเรื่องราวประวัติศาสตร์วัฒนธรรมที่สำคัญซึ่งอยู่บนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอซิด-สะพานใหม่-คูคต) ได้แก่ วัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร อนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ บ้านบางเขน เสถียรธรรมสถาน วิหารเสด็จพ่อพระพิฆเนศ พิพิธภัณฑสถานการฝึกหัดครูไทย พิพิธภัณฑสถานท้องถิ่น กรุงเทพมหานครเขตบางเขน เรือนไทยมหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร พิพิธภัณฑสถานชาติ ตำนานควบอยไทย อนุสรณ์สถานแห่งชาติ วัดลาดสนุ่น วัดโพสพผลเจริญ และพิพิธภัณฑสถานกองทัพอากาศ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวแห่งเดิมที่มีอยู่ในเขตพื้นที่บริเวณเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว โดยสถานที่ท่องเที่ยวบางแห่งได้มีเรื่องราวของความเป็นอดีตที่เชื่อมโยงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมอยู่ ยกตัวอย่างเช่น วัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร ซึ่งเป็นพระอารามหลวงชั้นเอก ชนิดวรมหาวิหาร ถูกสร้างขึ้นในสมัยจอมพล แปลก พิบูลสงคราม ซึ่งในสมัยนั้นได้ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี และได้เสนอคณะรัฐมนตรีให้สร้างวัดขึ้นบริเวณใกล้เคียงกับอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ เพื่อเป็นอนุสรณ์การปกครองระบอบประชาธิปไตย และกำหนดให้แล้วเสร็จทันวันชาติ คือวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ.2484 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้สร้างวัดขึ้นโดยให้ชื่อว่า วัดประชาธิปไตย ระหว่างการก่อสร้างพลเรือตรี ถวัลย์ ธำรงนาวาสวัสดิ์ (ขณะมียศเป็นนาวาเอก หลวงธำรงค์นาวาสวัสดิ์) ได้เดินทางไปขอพระบรมสารีริกธาตุจากประเทศอินเดีย รวมทั้งกิ่งพระศรีมหาโพธิ์ 5 กิ่ง จากต้นที่สืบเนื่องมาจากต้นที่พระโคตมพุทธเจ้าเสด็จประทับ และตรัสรู้พร้อมดินจากสังเวชนียสถานคือสถานที่ประสูติ ที่ตรัสรู้ที่แสดงปฐมเทศนา และที่ปรินิพพาน ซึ่งรัฐบาลได้อัญเชิญพระบรมสารีริกธาตุ กิ่งต้นพระศรีมหาโพธิ์และดินดังกล่าวมาประดิษฐานที่วัดซึ่งกำลังสร้างนี้ และได้มีการตั้งนามวัดว่า วัดพระศรีมหาธาตุ และถวายเป็นเสนาสนะเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ.2485 ทั้งนี้วัดพระศรีมหาธาตุมี



ถาวรวัตถุที่สำคัญ คือ พระเจดีย์ศรีมหาธาตุซึ่งภายในมีเจดีย์องค์เล็กประดิษฐานพระบรมสารีริกธาตุและที่ผนังมีช่องบรรจุอัฐิของผู้ทำประโยชน์แก่ประเทศซึ่งรัฐบาลและสภาผู้แทนเห็นสมควร และยังมีพระศรีสัมพุทธธมณี เป็นพระประธานในพระอุโบสถเป็นพระพุทธรูปสมัยสุโขทัยปางมารวิชัยซึ่งเดิมประดิษฐานที่วังหน้า ดังนั้นจะเห็นได้ว่าสถานที่ท่องเที่ยวที่มีข้อมูลของความเป็นประวัติศาสตร์ ที่จะช่วยส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวได้มีความรู้เกี่ยวกับประวัติศาสตร์เพิ่มมากขึ้น และได้มีโอกาสชมความงดงามของโบราณสถานที่สำคัญ ซึ่งสิ่งเหล่านี้สามารถนำมาใช้เป็นสิ่งจูงใจให้นักท่องเที่ยวเกิดความต้องการเดินทางมาท่องเที่ยวที่วัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหารได้เป็นอย่างดี ดังที่ (Jittangwattana, 2005, p. 21) ได้กล่าวว่า การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเป็นรูปแบบหนึ่งของการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนที่มุ่งเดินทางไปท่องเที่ยวยังแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้นเพื่อให้ได้รับความสนุกสนานเพลิดเพลิน อีกทั้งยังได้รับความรู้จากการศึกษาจากความเชื่อ ความเข้าใจต่อสภาพสังคมและวัฒนธรรม มีประสบการณ์ใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น

2. การศึกษาความคาดหวังของนักท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว พบว่า ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่านักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) จะมีความคาดหวังต่อการท่องเที่ยวในด้านการเดินทางที่ปลอดภัยและสะดวกสบาย การมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ครบครัน ไม่ว่าจะเป็นร้านอาหาร ความสะอาดของห้องน้ำ การมีมุมนั่งเล่นด้วยโต๊ะ เก้าอี้มานั่งที่เพียงพอและสะอาด การมีป้ายบอกทางที่ชัดเจน การมีร้านขายของที่ระลึก การจัดจำหน่ายอาหารไทยโบราณที่มีความแปลกใหม่ไม่เหมือนใคร การมีพื้นที่ของสถานที่ท่องเที่ยวที่สามารถรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวได้เป็นจำนวนมาก การมีพนักงานที่ให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ของสถานที่ท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี โดยปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว ได้แก่ ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม ปัจจัยด้านรูปแบบจัดสถานที่ท่องเที่ยว ปัจจัยด้านความย้อนอดีต ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ และปัจจัยด้านการเดินทาง ทั้งนี้ความ

คาดหวังดังกล่าวถือเป็นความเชื่อส่วนบุคคลของผู้ที่ต้องการจะเดินทางมาท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ว่าจะได้รับผลประโยชน์ดังกล่าวจากการท่องเที่ยว โดยความคาดหวังดังกล่าวอาจจะทำให้เกิดผลของความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจได้ขึ้นอยู่กับความเชื่อและทัศนคติของผู้ที่เดินทางมาท่องเที่ยว ดังที่ Vroom (1964, pp. 91-103) ได้กล่าวไว้ว่า ความคาดหวัง หรือความคาดหวัง เป็นความเชื่อเกี่ยวกับความน่าจะเป็นพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งจะก่อให้เกิดผลลัพธ์อย่างใดอย่างหนึ่ง

3. แนวทางการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวตามรอยอดีตสู่ปัจจุบันบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับมากต่อการพัฒนาและส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่อแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) โดยมีค่าเฉลี่ยของการดำเนินการโดยคำนึงถึงศักยภาพในการรองรับนักท่องเที่ยวมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่จะเปิดให้บริการนั้น ตั้งอยู่บนเส้นทางของแหล่งชุมชนที่อยู่ในเมืองไม่ห่างไกลจากความเจริญมากนัก มีผู้คนอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก และหากมีการพัฒนาและส่งเสริมให้มีแหล่งท่องเที่ยวเดิมให้มีชื่อเสียง หรือการก่อตั้งแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ ก็จะทำให้เกิดการยอมรับและเกิดพฤติกรรมการเดินทางมาท่องเที่ยวจากนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก ซึ่งอาจจะพื้นที่ดังกล่าวไม่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวในจำนวนมากได้ จึงควรให้ความสำคัญต่อปัจจัยดังกล่าว ดังที่ Suwan, et.,al. (1998, p. 51) ได้กล่าวไว้ว่า การจัดการท่องเที่ยวจะต้องกระทำอย่างมีเป้าหมายที่สอดคล้องกับหลักการทฤษฎี และแนวคิดที่เหมาะสม ยิ่งไปกว่านี้ยังควรจะต้องมีการคำนึงถึงสภาพที่แท้จริง รวมทั้งข้อจำกัดต่าง ๆ ของสังคมรวมถึงสภาพแวดล้อม การกำหนดแนวทางมาตรการ และแผนปฏิบัติการที่ดีต้องคำนึงถึงกรอบความคิดที่ได้กำหนดไว้ มิฉะนั้นแล้วการจัดการท่องเที่ยวจะดำเนินไปอย่างไร้ทิศทางและประสบความสำเร็จล้มเหลว

จากผลการศึกษาดังกล่าว ผู้บริหารของบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สามารถจัดโปรโมชั่นส่งเสริมการขายหรือร่วมมือกับ



หน่วยงานที่ดูแลด้านสถานที่ท่องเที่ยวในการกำหนดกลยุทธ์ต่าง ๆ เพื่อรองรับการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว อาทิเช่น การจำหน่ายตั๋วเดินทางท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟฟ้าในราคาพิเศษสำหรับนักท่องเที่ยว ซึ่งวิธีการดังกล่าวอาจจะเป็นวิธีการที่ดีกว่าการที่จะให้นักท่องเที่ยวชำระเงินค่าเข้าสถานที่

ท่องเที่ยวในราคาที่ประหยัด เนื่องจากในการเดินทางแต่ละครั้งนักท่องเที่ยวจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางในระดับที่สูงมากพออยู่แล้ว เป็นต้น ซึ่งผลที่ได้จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้จะทำให้ผู้บริหารหรือผู้ที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ในการออกแบบหรือการกำหนดกลยุทธ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

บรรณานุกรม (Bibliography)

- Buntong, P. 2007. **Expectation of perception of service quality And trends in behavior of using the MRT service of users in Bangkok.** Independent Study of Master Degree Srinakharinwirot University.
- Chaiworaporn, A. 2002. **Movies in Thai life: perspectives of educational films.** Bangkok: Dokyai group.
- Chatchaiyarunk, B. 2008. **Tour repackaging of Northern Thailand for Thai Tourists.** Independent Study of Master Degree Chiang Mai University.
- Jittangwattana, B. 2005. **Sustainable Tourism Development.** Bangkok: Press and Design.
- Kitiasa, P. 2003. **Anthropology and the study of past year phenomena in contemporary Thai society.** Bangkok: Princess Maha Chakri Sirindhorn Anthropology Centre (Public Organisation).
- Kumuthadevi. (2013). ServiceQuality of South Indian Railway -Determinants of Passenger Satisfaction in Trains. Sheeba. Karpagam University, Coimbat International. **Journal of Business and Management Invention.** 2, 49-54.
- Lai, Wen-Tal. & Chen, C. F. (2011). Behavioral intentions of public transit passengers--The roles of service quality, perceived value, satisfaction and involvement. **Transport Policy.** 18, 318-325.
- Pumma, N. 2011. **Yearning for the past and the trend of Thai tourism industry.** Retrieved 22 March 2019 from [https://www.academia.edu/27979673/Yearning for the past and the trend of Thai tourism industry_Nostalgia_in_Thai_Tourism_Industry](https://www.academia.edu/27979673/Yearning_for_the_past_and_the_trend_of_Thai_tourism_industry_Nostalgia_in_Thai_Tourism_Industry).
- Srijitpong, N. 2007. Factors influencing the decision to use the MRT ticket. Bangkok: Ramkhamhaeng University Library.
- Srisombat, P & Vengampon, N. 2013. **The research report on basic infrastructure network analysis: a case study of the connection of the main road network, secondary road and rail mass transportation system in Bangkok.** Bangkok: Infrastructure Strategy Division.
- Suwan, M., et.,al. 1998. **Project to study guidelines and tourism management in the responsibility areas of the Subdistrict Administration Organization and the Tambon Council.** Bangkok: Tourism Authority of Thailand.
- Syed. M. I., Daisy, M., Hung, K. & Saman, S. (2012). Service Quality and Rail Transport in Pakistan : A Passenger Perspective. Pakistan University Sains Malaysia., **World Applied Sciences Journal.** 18(3), 361.



- UNWTO. (1997). **Tourism 2020 Vision**. Madrid: UNWTO.
- Vroom, V. H. (1964). **Work and motivation**. New York: John Wiley & Sons.
- Wongwipak, C. 2009. **Cultural Tourism**. Bangkok: Silpakorn University.
- Wu, P., Huang, C., & Chou C. (2014). Service expectation, Perceived service quality, And Customer Satisfaction in food and beverage Industry. **International Journal of Organizational Innovation**. 7(1), 171-180.