

การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมวิถีใหม่ : การส่งเสริมการท่องเที่ยวรอบเกาะรัตนโกสินทร์ด้วยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็ก

NEW NORMAL OF CULTURAL TOURISM: THE PROMOTION FOR RATTANAKOSIN ISLAND TOURISM BY PORTABLE VEHICLES

กิงกนก เสาวภาวงศ์/ KINGKANOK SAOWAPAWONG

คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

FACULTY OF ENVIRONMENTAL CULTURE AND ECOTOURISM, SRINAKHARINWIROT UNIVERSITY

ชมพูนุท ภาณุภาส/ CHOMPUNOOT PANUPAT

คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

FACULTY OF ENVIRONMENTAL CULTURE AND ECOTOURISM, SRINAKHARINWIROT UNIVERSITY

Received: May 2, 2022

Revised: June 3, 2023

Accepted: June 6, 2023

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพมีวัตถุประสงค์การวิจัยเพื่อสร้างรูปแบบเส้นทางการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กและเพื่อเสนอแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กในบริบทของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์ โดยใช้การสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างเพื่อสัมภาษณ์กลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลักที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็ก จำนวน 7 คน และผู้วิจัยลงพื้นที่ด้วยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กเพื่อสำรวจพื้นที่โดยใช้การวิจัยภาคสนาม(Field Observation) สัมภาษณ์การการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์

ผลการวิจัยพบว่า พื้นที่ในบริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์เหมาะสมที่จะทำการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเนื่องจากมีทรัพยากรทางวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์และมีความหลากหลาย แต่ทว่าอาจขาดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้า โดยผู้วิจัยทำการพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าตามทักษะของผู้ขับขี่แบ่งได้เป็น 3 เส้นทาง สำหรับผู้ที่มีทักษะระดับต้น ระดับกลาง และระดับสูง และนำเสนอแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กแบ่งเป็น 4 ด้าน คือ ด้านทรัพยากรการท่องเที่ยว ด้านยานพาหนะไฟฟ้าและการจราจรด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยว ด้านพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวและการมีส่วนร่วมของชุมชนในพื้นที่

คำสำคัญ: การท่องเที่ยว, การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม, ยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็ก, เกาะรัตนโกสินทร์

Abstract

This study is a qualitative research endeavor aimed at creating a tourism route model for portable electric vehicles and presenting guidelines for the promotion of cultural tourism within the Rattanakosin Island area. In this study, a semi-structured interview approach will be employed to interview key informants who have expertise in cultural tourism and key informants who have expertise in portable electric vehicle tourism for seven persons. The researchers utilized portable electric vehicles for field observations during the cultural tourism resource survey conducted in the Rattanakosin Island area.

The research findings indicated that the Rattanakosin Island area is suitable for the promotion of cultural tourism due to its unique and diverse cultural resources, despite the lack of electric vehicle facilities. Based on these results, a portable electric vehicle route for cultural tourism was developed, taking into consideration the skill levels of riders. The route was divided into three categories: beginner, intermediate, and advanced. Additionally, the guidelines for tourism promotion can be classified into four factors: tourism resources, electric vehicles and traffic regulations, tourism administration, and tourism behavior, as well as local community participation.

Keywords: Tourism, Cultural Tourism, Portable Electric Vehicles, Rattanakosin Island

บทนำ

การท่องเที่ยวยังคงเป็นอุตสาหกรรมสำคัญของประเทศไทยซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ภาครัฐให้ความสำคัญเป็นอันดับต้น ๆ โดยมีเป้าหมายหลักให้ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวระดับโลกหรืออาจเรียกได้ว่าเป็นแม่เหล็กการท่องเที่ยวระดับโลก โดยแนวคิดเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2561) ในปี พ.ศ. 2561 ได้ชี้ให้เห็นถึงจำนวนของนักท่องเที่ยวที่ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวกว่า 35 ล้านคน โดยมีรายได้จากการท่องเที่ยว 2.94 ล้านล้านบาท (กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา, 2562) นับว่าเป็นจำนวนนักท่องเที่ยวที่สูงเมื่อเทียบกับสัดส่วนกับประชากรในประเทศ และด้วยความได้เปรียบของประเทศไทยในบริบทการท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายของกิจกรรมและสิ่งดึงดูดทางการท่องเที่ยว ความคุ้มค่าทางการท่องเที่ยว และความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ในฐานะที่เป็นศูนย์รวมเส้นทางการท่องเที่ยวในภูมิภาค เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (กรมท่องเที่ยว, 2563) ในปัจจุบันการแข่งขันในตลาดโลกได้ให้ความสำคัญในการนำเอาวัฒนธรรมมาเป็นส่วนหนึ่งในตัวผลิตภัณฑ์หรือบริการที่ตนจำหน่ายเพื่อสร้างความแตกต่างจากคู่แข่ง การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเป็นหนึ่งในรูปแบบการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวได้รับแรงดลใจหรือสิ่งกระตุ้นให้เดินทางไปยังจุดหมายปลายทางเพื่อสังเกตเรียนรู้ มีประสบการณ์ร่วมและตระหนักคุณค่าวัฒนธรรมของชุมชนในจุดหมายปลายทาง (นุชนารถ รัตนสุวงศ์ชัย, 2554) ประเทศไทยมีความหลากหลายทางด้านวัฒนธรรมในหลายพื้นที่ของประเทศ โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครที่เป็นแหล่งดึงดูดใจให้กับนักท่องเที่ยว ในพื้นที่บริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งนับได้ว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมภายในกรุงเทพมหานครที่มีศักยภาพและได้รับการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว ไม่เพียงมีสถานที่สำคัญที่

เป็นสถานที่ท่องเที่ยวหลัก เช่น วัดพระศรีรัตนศาสดารามหรือวัดพระแก้ว เพียงเท่านั้น (พศิน สุวรรณเดช, 2558) อีกทั้งยังเป็นพื้นที่สำคัญของประเทศไทย และเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติในแง่มุมมองการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมได้เป็นอย่างดี มีแหล่งเรียนรู้ทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่มีคุณค่า และมีความน่าสนใจทางด้านศิลปวัฒนธรรม วิถีชีวิต ความเป็นอยู่ ตามตรอกซอกซอย และความร่วมสมัยของวัฒนธรรมที่ยังสามารถอยู่ร่วมกันได้

แต่อย่างไรก็ตาม จากปัจจัยต่าง ๆ ข้างต้นที่ส่งเสริมให้การท่องเที่ยวของประเทศไทยสร้างรายได้และชื่อเสียงมากเพียงใด การนำวัฒนธรรมมาเป็นเครื่องมือในการพัฒนาการท่องเที่ยว ย่อมจะส่งผลให้เกิดปัญหาตามมา ไม่ว่าจะเป็นปัญหาขยะ ปัญหามลภาวะต่าง ๆ โดยเฉพาะปัญหามลภาวะทางอากาศที่มาจากการเดินทาง ที่มีมลภาวะทางอากาศเป็นปัญหาสำคัญของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน และยังเป็นปัญหาที่สำคัญของโลก โดยองค์การอนามัยโลกเปิดเผยว่ามลภาวะทางอากาศเป็นสาเหตุที่ทำให้คนทั่วโลกทั้งในเขตเมืองและนอกเขตเมืองเสียชีวิตก่อนวัยอันควรสูงถึง 4.2 ล้านคนทั่วโลกในปี 2016 (World Health Organization, 2018) โดยส่วนหนึ่งของปัญหามลภาวะทางอากาศมาจากกระบวนการคมนาคมขนส่ง ในการลดมลภาวะทางอากาศควรมีการใชยานพาหนะที่ใช้พลังงานสะอาดสอดคล้องกับหลักการพัฒนายั่งยืนใน ข้อ 7 พลังงานสะอาดที่ทุกคนเข้าถึงได้ โดยลดการพึ่งพาเชื้อเพลิงฟอสซิล ซึ่งส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของของการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงที่รุนแรงต่อระบบภูมิอากาศ (สหประชาชาติประเทศไทย, 2558) และจากปัญหาที่เกิดขึ้น จึงมีการพัฒนาเทคโนโลยีและกระแสการใชยานพาหนะที่เป็นพลังงานสะอาดในเมืองต่าง ๆ ทั่วโลก ปัจจุบันในเมือง

ท้องที่ต่าง ๆ ของประเทศไทย และเมืองท่องเที่ยวสำคัญของโลกโดยเฉพาะในแถบประเทศยุโรป ได้มีการส่งเสริมการใช้ระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะ ควบคู่ไปกับการใช้งานยานพาหนะไฟฟ้าเพื่อการท่องเที่ยว แม้ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่โดยเฉพาะยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็ก หรือ Portable Electric Vehicle หมายถึง ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า และใช้พลังงานไฟฟ้า โดยจะเก็บพลังงานไว้ที่แบตเตอรี่ที่สามารถชาร์จได้ (สถาบันวิจัยและพัฒนาพลังงานนครพิงค์, 2564) โดยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กต้ององค์ประกอบ 4 ประการดังนี้ 1) มีขนาดที่สามารถพกพาได้ มีน้ำหนักเบาสามารถยกได้ด้วยคนเดียว 2) มีขนาดเล็กสามารถขนย้ายได้ด้วยยานพาหนะอื่น 3) สามารถใช้ในการเดินทางจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งได้ และ 4) ต้องใช้ระบบไฟฟ้าในการขับเคลื่อน (Chang, 2020) ในประเทศไทยมียานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กที่นิยมใช้ในการเดินทาง ได้แก่ สกูเตอร์ไฟฟ้า สเก็ตบอร์ดไฟฟ้า จักรยานไฟฟ้า และล้อเดียวไฟฟ้า เนื่องจากสามารถเดินทางในระยะสั้นได้สะดวก ประหยัด สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ต่างๆ ได้อย่างสะดวก และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในชั้นบรรยากาศ แต่ในประเทศไทยยังมีปัญหาเรื่องการส่งเสริมการท่องเที่ยวในรูปแบบดังกล่าวทั้งจากการที่กฎหมายต่าง ๆ และกฎระเบียบต่าง ๆ ยังไม่ได้มีการรองรับยานพาหนะไฟฟ้าให้สามารถใช้งานในเส้นทางต่าง ๆ ได้ แม้กระทั่งโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกไม่ได้มีการวางแผนที่จะรองรับการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้า เนื่องจากยานพาหนะไฟฟ้ายังเป็นทางเลือกใหม่ทางการท่องเที่ยว ดังนั้น เพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวในอนาคต และรักษาไว้ซึ่งอัตลักษณ์ของพื้นที่ ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาการจัดการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กในบริบทของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์ เพื่อสร้างรูปแบบเส้นทางท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้า และเสนอแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กในบริบทของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อสร้างรูปแบบเส้นทางท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กในบริบทของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์

2. เพื่อเสนอแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กในบริบทของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์

อุปกรณ์และวิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้วิธีวิจัยภาคสนาม (Field Observation) และการสัมภาษณ์กึ่งมีโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) แบบสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลักที่เกี่ยวข้องกับการจัดการการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็ก โดยทั้งนี้ผู้วิจัยได้ดำเนินการเป็นขั้นตอนเพื่อให้ได้ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด ดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้คัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลัก โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลัก คือ กลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลักกลุ่มที่ 1 ได้แก่ ผู้ทรงคุณวุฒิ นักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในบริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์ ตัวแทนหน่วยงานภาครัฐ และตัวแทนหน่วยงานภาคเอกชน ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดการการท่องเที่ยวจำนวน 3 คน มีเกณฑ์การคัดเลือกจะต้องเป็นผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านการจัดการพื้นที่ในการเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยววัฒนธรรม ผู้ให้ข้อมูลหลักกลุ่มที่ 2 ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ที่เกี่ยวข้องในด้านยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็ก ตัวแทนหน่วยงานภาคเอกชนที่เป็นผู้ประกอบการธุรกิจยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็ก จำนวน 4 คน เกณฑ์การคัดเลือกต้องเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็ก และมีประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กอย่างน้อย 5 ปี รวมทั้ง 2 กลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลักทั้งสิ้น 7 คน เพื่อให้ได้กลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลักที่ตรงตามประเด็นการวิจัย (Intensity Sampling) (Patton, 2002) ที่เป็นบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และสามารถให้ข้อมูลในประเด็นตามวัตถุประสงค์การวิจัยได้

การเก็บรวบรวมข้อมูลวิจัย

1. การสัมภาษณ์กึ่งมีโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) นำทฤษฎีและแนวคิดที่ได้ศึกษามาสร้างประเด็นคำถามในแบบสัมภาษณ์จากการศึกษาเอกสารวิชาการ รายงานวิจัย บทความวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำ

ข้อคำถามมาสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และผู้เชี่ยวชาญด้านยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็ก ผู้วิจัยทำการนัดหมายผู้เชี่ยวชาญเพื่อขอรับการสัมภาษณ์ และใช้ระยะเวลาในการสัมภาษณ์ประมาณ คนละ 1 ชั่วโมง ณ สถานที่ที่ผู้เชี่ยวชาญสะดวก

2. การลงพื้นที่เพื่อวิจัยภาคสนาม (Field Observation) เพื่อสำรวจทรัพยากรการท่องเที่ยวโดยผู้วิจัยทำการลงพื้นที่ โดยใช้ยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็ก คือ สกูเตอร์ไฟฟ้า ในการเดินทางเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลทรัพยากรการท่องเที่ยวการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าในพื้นที่รอบเกาะรัตนโกสินทร์ ในช่วงเดือนเมษายน - เดือนธันวาคม พ.ศ. 2564

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ข้อมูลจากการสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) ผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ข้อมูลแบบสร้างข้อสรุป ผู้วิจัยจะไม่มีการกำหนดรหัสไว้ล่วงหน้า แต่จะพิจารณาข้อมูลอย่างละเอียด เพื่อหาประเด็นสำคัญ (Themes) หรือมโนทัศน์ (Concept) แล้วแยกตามชนิดของข้อมูลและนำมาเปรียบเทียบกันและสรุปเป็นภาพรวม นำเสนอผลการวิเคราะห์ในรูปแบบความเรียง

2. ข้อมูลจากการลงพื้นที่วิจัยภาคสนาม ทำการวิเคราะห์ด้วยวิธี SWOT Analysis ของการท่องเที่ยวด้วย

ตารางที่ 1 จุดแข็ง จุดอ่อน ของการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าบริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์

จุดแข็ง Strengths	จุดอ่อน Weakness
1. ทรัพยากรทางวัฒนธรรมที่คงความเป็นเอกลักษณ์และมีความหลากหลายทั้งในมรดกทางวัฒนธรรมที่จับต้องได้และจับต้องไม่ได้	1. สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวขั้นพื้นฐาน เช่น ห้องน้ำ จุดแวะพัก
2. ชื่อเสียงของแหล่งท่องเที่ยวในบริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์	2. การขาดกฎระเบียบเฉพาะในการใช้รถใช้ถนนร่วมกับยานพาหนะรูปแบบต่างๆ
3. มีการเชื่อมโยงระบบคมนาคมสาธารณะในหลากหลายรูปแบบและหลากหลายเส้นทาง	3. สภาพถนนส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่
4. เป็นศูนย์กลางของแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่มีความสำคัญ	4. ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการขับขี่ยานพาหนะขนาดเล็ก ทางลาด ช่องทางจราจรเฉพาะสำหรับยานพาหนะขนาดเล็ก
5. มีเส้นทางที่หลากหลายสามารถเชื่อมโยงพื้นที่ทางวัฒนธรรม และพื้นที่ย่านชุมชนที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม เช่น วัฒนธรรมไทย จีน มุสลิม อินเดีย เป็นต้น	5. ยานพาหนะไฟฟ้าส่วนใหญ่ขาดส่วนควบเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ เช่น ไฟเบรก สัญญาณแตร กระจกมองหลัง
	6. ขาดบุคลากรทางการท่องเที่ยวสำหรับการนำเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าโดยเฉพาะ
	7. อาจเป็นการรบกวนชุมชนได้หากไม่มีการบริหารจัดการที่ดี

จากตารางที่ 1 สามารถสรุปได้ว่าในด้านของ จุดแข็ง พื้นที่บริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์เป็นพื้นที่ที่มี ศักยภาพทางการท่องเที่ยวมาก โดยเฉพาะในเรื่อง วัฒนธรรม ซึ่งสามารถเชื่อมโยงวัฒนธรรมของชุมชนที่มีความหลากหลายสามารถนำเสนอความหลากหลายทาง วัฒนธรรมได้ และนำเสนอมรดกทางภูมิปัญญาของ วัฒนธรรมต่างๆ ที่สืบทอดจากรุ่นสู่รุ่น นอกจากนี้ บริเวณ ดังกล่าวยังเป็นบริเวณที่ถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมได้ และยังมีสถานที่สำคัญอีกมากมายที่เป็นที่รู้จักแพร่หลายของนักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยว

เที่ยวชาวต่างประเทศ นอกจากนี้จุดแข็งที่สำคัญ คือ ระบบ คมนาคมขนส่งที่ส่งผลให้การเดินทางและการเชื่อมโยงพื้นที่ ต่าง ๆ เป็นไปได้อย่างดี

สำหรับจุดอ่อนพบว่า ในด้านของยานพาหนะ สภาพถนน การจราจร และบุคลากรเฉพาะด้านการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมด้วยยานพาหนะไฟฟ้ายังเป็นเรื่องที่ต้อง นำไปปรับปรุงโดยเฉพาะเรื่องของการออกกฎระเบียบต่าง ๆ โดยเฉพาะกฎระเบียบเพื่อความปลอดภัย และควรมีการออก กฎระเบียบในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวให้สามารถอยู่ ร่วมกับชุมชนได้อย่างเหมาะสม

ตารางที่ 2 ตารางแสดงโอกาส และอุปสรรค ของการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าบริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์

โอกาส Opportunity	อุปสรรค Threat
1. กระแสการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าจากสภาวะเชื้อเพลิง ปลอดภัย 2. เป็นการท่องเที่ยวที่รักษาสิ่งแวดล้อมลดการปล่อย มลภาวะในอากาศ 3. เป็นการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ที่สามารถดึงดูดความสนใจ ให้นักท่องเที่ยวเข้าถึงการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมได้ 4. ส่งเสริมจิตสำนึกและความรับผิดชอบของนักท่องเที่ยวที่มีต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน 5. จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด ผู้คนสนใจการ ท่องเที่ยวในกลุ่มขนาดเล็ก 6. นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวที่เป็น Carbon Neutral Tourism ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	1. กฎหมายและกฎระเบียบที่ไม่รองรับยานพาหนะไฟฟ้า ทำให้ยานพาหนะไฟฟ้าไม่สามารถจดทะเบียนเพื่อใช้บน ถนนและทำประกันภัยยานพาหนะได้ 2. เป็นการท่องเที่ยวเฉพาะฤดูกาล เนื่องจากยานพาหนะ ไฟฟ้ามีข้อจำกัดเรื่องการใช้งานที่ไม่สามารถลุยน้ำได้ และ ความปลอดภัยต่อผู้ใช้งานเนื่องจากมีล้อขนาดเล็กอาจ ก่อให้เกิดอันตรายจากการลื่นล้มได้ง่าย 3. การที่ผู้ใช้นยานพาหนะประเภทอื่นไม่เข้าใจการขับขี่ของ ยานพาหนะไฟฟ้า ทั้งระยะเบรก วิทยุทัศนในการขับขี่ ซึ่ง อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ 4. ขาดการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวโดยการใช้ยาน พาหนะไฟฟ้าในการเดินทางท่องเที่ยว 5. ขาดการส่งเสริมประสานงานด้านการท่องเที่ยวจาก หน่วยงานต่าง ๆ ทั้งจากหน่วยงานภาครัฐ และหน่วยงาน ภาคเอกชน

จากตารางที่ 2 สามารถสรุปได้ว่า ในด้านโอกาส ของการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าบริเวณรอบเกาะ รัตนโกสินทร์นั้น เป็นการท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่ที่สามารถ ดึงดูดใจของนักท่องเที่ยวได้ เนื่องจากเป็นการท่องเที่ยวที่ รักษาสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมจิตสำนึกและความรับผิดชอบต่อ ชุมชนและสิ่งแวดล้อม และมีนโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบ Carbon Neutral Tourism หรือการท่องเที่ยว ที่ปล่อยคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์ เป็นโอกาสในการส่งเสริมการ ท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็ก อีกทั้งการท่องเที่ยว

เที่ยวในปัจจุบันได้เน้นการท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มขนาดเล็กมาก ขึ้น ซึ่งการท่องเที่ยวในรูปแบบยานพาหนะไฟฟ้าควรมีการ กำหนดกลุ่มผู้เข้าร่วมการท่องเที่ยวในแต่ละครั้งไม่เกิน 10 คน (ไม่รวมมัคคุเทศก์) เนื่องจากหากมีผู้เข้าร่วมการ ท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากจะทำให้ไม่สามารถดูแลได้ทั่วถึงและ อาจเกิดการรบกวนชุมชน หรือเกิดการรบกวนการจราจร ดังนั้น จากข้อจำกัดดังกล่าวเป็นโอกาสที่ดีในการส่งเสริมการ ท่องเที่ยวในกลุ่มขนาดเล็กตามที่เหมาะสมกับสถานการณ์ ในปัจจุบัน

ในด้านของอุปสรรค ปัญหาหลักในการจัดการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าในปัจจุบันคือการที่ไม่มีกฎหมายและกฎระเบียบรองรับการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าโดยตรง และเนื่องจากยานพาหนะไฟฟ้าเป็นเรื่องใหม่ในสังคมจึงอาจก่อให้เกิดอันตรายได้โดยเฉพาะการที่ผู้ใช้รถใช้ถนนประเภทอื่นไม่เข้าใจลักษณะการขับขี่ของยานพาหนะไฟฟ้า เช่น ความเร็ว อัตราเร่ง ระยะเบรกของยานพาหนะไฟฟ้า อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ และเนื่องจากการที่เป็นเรื่องใหม่จึงทำให้ขาดการส่งเสริมการท่องเที่ยวรูปแบบดังกล่าวอีกทั้งยังขาดการประสานงานของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อให้การท่องเที่ยวรูปแบบดังกล่าวเป็นรูปธรรมได้

นอกจากนี้ เพื่อให้ได้ข้อมูลในมุมมองจากผู้เชี่ยวชาญ ทั้งในกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และในกลุ่มผู้ประกอบการยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็ก จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้า พบว่า การจัดการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าในปัจจุบันยังไม่เป็นที่แพร่หลายมากนัก ส่วนใหญ่จะเป็นการท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่ม และนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่เดินทางท่องเที่ยวในรูปแบบนี้เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เนื่องจากยังขาดการประชาสัมพันธ์กับนักท่องเที่ยวชาวไทย และนักท่องเที่ยวชาวไทยยังไม่สามารถเข้าถึงยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กได้ เนื่องจากยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กยังไม่แพร่หลายในประเทศไทยมากนัก ผู้ใช้ยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กหรือผู้ที่สนใจยังเป็นกลุ่มเฉพาะ แต่แนวโน้มในอนาคตยานพาหนะไฟฟ้าจะได้รับความนิยมและได้รับความนิยมนที่แพร่หลายมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามในการจัดการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้า ความปลอดภัยเป็นสิ่งที่สำคัญมากทั้งกับตัวนักท่องเที่ยวผู้ใช้รถใช้ถนน และผู้เดินเท้า ดังนั้น หากจะมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวในรูปแบบดังกล่าวต้องคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก

“...การท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าสามารถทำให้นักท่องเที่ยวเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมได้สะดวกขึ้น และสามารถเชื่อมโยงพื้นที่ต่าง ๆ และยานพาหนะต่าง ๆ ได้มากขึ้น เช่น สามารถขึ้นรถไฟ รถตุ๊ก ๆ ก็เป็นเสน่ห์ในการเดินทางอีกอย่างหนึ่งการท่องเที่ยวในรูปแบบอื่น ๆ ทำไม่ได้...”

(ตัวแทนผู้ประกอบการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้า, สัมภาษณ์, วันที่ 12 มกราคม 2565)

จากการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิ นักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม พบว่า โดยส่วนใหญ่เห็นว่า การใช้ยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กเป็นทางเลือกใหม่ในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในรอบเกาะรัตนโกสินทร์ ที่เป็นพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานครและลดปัญหาการบดบังทัศนียภาพ อุบัติเหตุจากท้องถนน และสามารถทำให้นักท่องเที่ยวเข้าถึง และมีความเข้าใจและได้สัมผัสวิถีชีวิตของคนชุมชนในย่านรอบเกาะรัตนโกสินทร์เพื่อให้ได้รับประสบการณ์การท่องเที่ยวที่มีคุณค่า แต่ยังคงต้องคำนึงถึงปัญหาการรกร้างพื้นที่ชุมชนที่เกิดจากการท่องเที่ยว

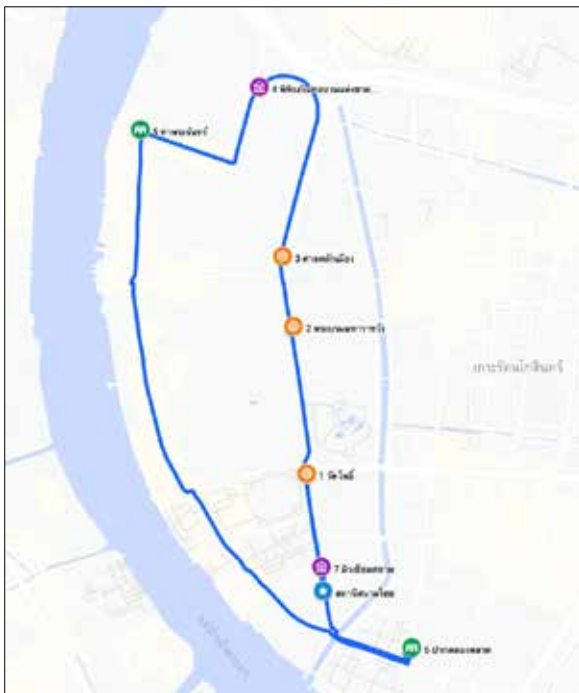
“...นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรมได้ และเป็นการลดจำนวนรถจักรยานยนต์ ตุ๊ก ๆ ที่ทำให้เกิดมลพิษทางเสียงและอากาศ แต่ให้ระวังว่าอาจจะทำให้คนในชุมชนไม่มีความเป็นส่วนตัวได้...”

(ตัวแทนนักวิชาการด้านการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม, สัมภาษณ์, วันที่ 28 มกราคม 2565)

จากวัตถุประสงค์การวิจัย ข้อที่ 1 เพื่อสร้างรูปแบบเส้นทางการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กในบริบทของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์ ผู้วิจัยได้ทำการจัดทำเส้นทางออกเป็น 3 เส้นทาง และคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่มีความหลากหลาย แต่นักท่องเที่ยวยังสามารถขับขี่ยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กในระยะทางที่เหมาะสม โดยแบ่งตามความสามารถของผู้ขับขี่ เนื่องจากพิจารณาความสามารถของผู้ขับขี่เป็นหลักเนื่องจากผู้ขับขี่ที่มีความชำนาญจะสามารถขับขี่ได้อย่างคล่องแคล่วสามารถไปในพื้นที่ต่าง ๆ ได้ และสามารถท่องเที่ยวได้ในระยะทางที่มากกว่า อีกทั้งเมื่อขับขี่เป็นระยะเวลานาน ผู้ขับขี่ที่มีทักษะในการขับขี่และมีความชำนาญในการขับขี่จะชินกับยานพาหนะทำให้สามารถเดินทางบนยานพาหนะได้นานกว่าผู้ที่ไม่ชำนาญในการขับขี่ ผู้ขับขี่ที่มีทักษะไม่สูงมากจะใช้ความเร็วได้ไม่สูงนัก และยังต้องมีการแวะพักมากกว่า

ผู้ขับขี่ที่มีความชำนาญ ดังนั้น หากจะมีการจัดเส้นทางขับขี่ควรแบ่งตามความสามารถของการขับขี่เป็น

หลัก และมีการทดสอบก่อนเดินทางเพื่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว โดยสามารถแสดงเส้นทางทั้งหมดได้ดังภาพที่ 1 – 3 โดยภาพดังกล่าวนี้ ผู้วิจัยได้ทำการแบ่งหมวดของสถานที่ท่องเที่ยวในเส้นทางท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้ารอบเกาะรัตนโกสินทร์ ดังนี้ 1 กลุ่มโบราณสถานและสถานที่สำคัญทางศาสนา (สีส้ม) 2 กลุ่มพิพิธภัณฑ์ (สีม่วง) 3 กลุ่มวัฒนธรรม และวิถีชีวิต (สีเขียว) ซึ่งในการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าให้นักท่องเที่ยวเลือกสถานที่ท่องเที่ยวเพื่อแวะเที่ยวชมละกัน ใน 3 กลุ่ม จากจำนวนสถานที่ที่แนะนำให้แวะชมในแต่ละเส้นทาง



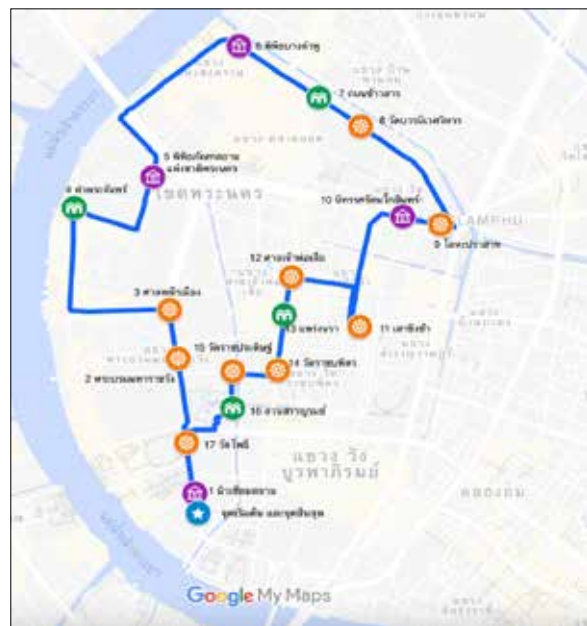
ภาพที่ 1 เส้นทางท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าบริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์สำหรับผู้ขับขี่ในระดับเริ่มต้น

ที่มา : ภาพเส้นทางจัดทำโดยผู้วิจัย ผ่านโปรแกรม Google Map เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2565 https://www.google.com/maps/d/u/7/edit?mid=17nr9ES0bCSyLNhS1mgldvh_4m0b0JfQg&usp

จากภาพที่ 1 เป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่ 1 เส้นทางสำหรับผู้มีทักษะการขับขี่ในระดับเริ่มต้น เนื่องด้วยการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าเป็นการท่องเที่ยวที่ต้องอาศัยทักษะของผู้ขับขี่ซึ่งหากผู้ขับขี่มีทักษะการขับขี่ไม่สูงมาก และไม่มีประสบการณ์ในการขับขี่มาก่อนจะไม่ชำนาญในการขับขี่และอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ อีกทั้งยังก่อให้เกิดประสบการณ์การท่องเที่ยวที่ไม่ดีต่อผู้ขับขี่ โดยเส้นทางที่ 1 เส้นทางสำหรับผู้เริ่มต้นจะใช้เวลาในการเดินทางท่องเที่ยว

ประมาณ 2-4 ชั่วโมง ขึ้นอยู่กับการแวะพัก และทักษะในการขับขี่ ระยะทางประมาณ 4.20 กิโลเมตร

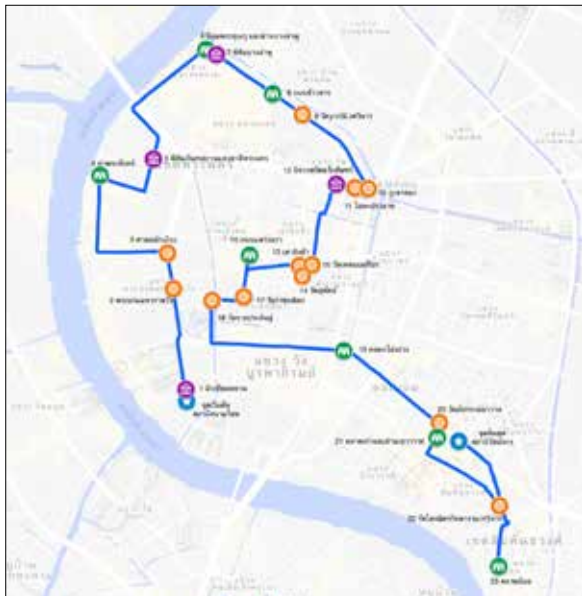
เส้นทางที่ 1 เส้นทางสำหรับผู้ขับขี่ที่ยังไม่มีประสบการณ์ในการขับขี่มาก่อนใช้เวลาประมาณ 2-4 ชั่วโมง หรือครึ่งวันในการเดินทาง โดยเริ่มต้นจากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสนามไชย มุ่งหน้าสู่ จุดที่ 1 วัดพระเชตุพนวิมลมังคลารามราชวรมหาวิหาร (วัดโพธิ์) จุดที่ 2 พระบรมมหาราชวัง จุดที่ 3 ศาลหลักเมือง จุดที่ 4 พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติพระนคร จุดที่ 5 ท่าพระจันทร์ จุดที่ 6 ปากคลองตลาด จุดที่ 7 มิวเซียมสยาม และสิ้นสุดเส้นทางที่ จุดที่ 8 สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย แนะนำให้ผู้ขับขี่สามารถเลือกแวะชมสถานที่สำคัญ 2-4 สถานที่ ขึ้นอยู่กับเวลาของผู้ขับขี่ และมีการผ่านชมสถานที่สำคัญต่าง ๆ เพื่อให้สามารถควบคุมเวลาในการจัดการท่องเที่ยว และให้มีการพักการขับขี่เพื่อชมสถานที่สำคัญต่าง ๆ เป็นเส้นทางที่นักท่องเที่ยวในระดับนี้สามารถศึกษาและเรียนรู้แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตรอบเกาะรัตนโกสินทร์ขึ้นใน นักท่องเที่ยวจะได้รับประสบการณ์ด้านการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ทั้งที่เป็นโบราณสถาน พิพิธภัณฑ์ และย่านชุมชนเก่าแก่



ภาพที่ 2 เส้นทางท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าบริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์สำหรับผู้ขับขี่ในระดับกลาง

ที่มา : ภาพเส้นทางจัดทำโดยผู้วิจัย ผ่านโปรแกรม Google Map เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2565 https://www.google.com/maps/d/u/7/edit?mid=17nr9ES0bCSyLNhS1mgldvh_4m0b0JfQg&usp

จากภาพที่ 2 แสดงให้เห็น เส้นทางท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าเส้นทางที่ 2 เส้นทางสำหรับผู้มีทักษะในการขับขี่ปานกลาง โดย เส้นทางนี้มีระยะทางประมาณ 7.35 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาประมาณ 3-6 ชั่วโมง โดยเส้นทางดังกล่าวสามารถเดินทางท่องเที่ยวรอบเกาะรัตนโกสินทร์ได้โดยเริ่มต้นที่สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย จากนั้นชมจุดที่ 1 พิพิธภัณฑ์มิวเซียมสยาม จุดที่ 2 พระบรมมหาราชวัง จุดที่ 3 ศาลหลักเมือง จุดที่ 4 ท่าพระจันทร์ จุดที่ 5 พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติพระนคร จุดที่ 6 พิพิธภัณฑ์บางลำพู จุดที่ 7 ย่านถนนข้าวสาร จุดที่ 8 วัดบวรนิเวศวิหาร จุดที่ 9 โลหะปราสาทวัดราชนัดาราม จุดที่ 10 นิทรรศรัตนโกสินทร์ จุดที่ 11 เสาชิงช้า จุดที่ 12 ศาลเจ้าพ่อเสือ จุดที่ 13 แพร่งนรา จุดที่ 14 วัดราชบพิธสถิตมหาสีมารามราชวรวิหาร จุดที่ 15 วัดราชประดิษฐ์สถิตมหาสีมารามราชวรวิหาร จุดที่ 16 สวนสราญรมย์ จุดที่ 17 วัดพระเชตุพนวิมลมังคลารามราชวรมหาวิหาร (วัดโพธิ์) และสิ้นสุดเส้นทางที่สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย ในเส้นทางนี้แนะนำให้ผู้ขับขี่สามารถเลือกแวะชมสถานที่สำคัญ มากกว่า 4 สถานที่ขึ้นไปเนื่องจากผู้ขับขี่มีทักษะในการขับขี่ระดับกลางจะสามารถทำความเร็วได้พอสมควรจึงทำให้ไม่มีปัญหาในการเดินทางไปแต่ละสถานที่



ภาพที่ 3 เส้นทางท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าบริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์สำหรับผู้ขับขี่ในระดับสูง

ที่มา : ภาพเส้นทางจัดทำโดยผู้วิจัย ผ่านโปรแกรม Google Map เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2565 https://www.google.com/maps/d/u/7/edit?mid=17nr9ES0bCSyLNhS1mgIvdh_4m0b0JfQg&usp

โดยการเลือกชมสถานที่ควรมีการคละสถานที่ใน 3 กลุ่มเลือกให้ได้มากกว่า 4 สถานที่ขึ้นไปตามความสนใจของผู้เดินทาง

จากภาพที่ 3 แสดงให้เห็นเส้นทางที่ 3 สำหรับผู้ที่มีทักษะการขับขี่ในระดับสูงใช้เวลาการเดินทางท่องเที่ยวไม่ต่ำกว่า 6 ชั่วโมง ระยะทางประมาณ 10.25 กิโลเมตร โดยจะเป็นการท่องเที่ยวในพื้นที่รอบเกาะรัตนโกสินทร์และเชื่อมโยงสู่พื้นที่ใกล้เคียง โดยในเส้นทางนี้ เริ่มต้นที่สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย เดินทางไปยัง จุดที่ 1 มิวเซียมสยาม จุดที่ 2 พระบรมมหาราชวัง จุดที่ 3 ศาลหลักเมือง จุดที่ 4 ท่าพระจันทร์ จุดที่ 5 พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ จุดที่ 6 ป้อมพระสุเมรุและย่านบางลำพู จุดที่ 7 พิพิธภัณฑ์บางลำพู จุดที่ 8 ถนนข้าวสาร จุดที่ 9 วัดบวรนิเวศวิหาร จุดที่ 10 วัดสระเกศราชวรมหาวิหาร (ภูเขาทอง) จุดที่ 11 โลหะปราสาทวัดราชนัดาราม จุดที่ 12 นิทรรศรัตนโกสินทร์ จุดที่ 13 เสาชิงช้า จุดที่ 14 วัดสุทัศน์เทพวรารามราชวรมหาวิหาร จุดที่ 15 ศาสนสถานอินทรีวัดเทพมณเฑียร จุดที่ 16 ถนนแพร่งนรา จุดที่ 17 วัดราชบพิธสถิตมหาสีมารามราชวรวิหาร จุดที่ 18 วัดราชประดิษฐ์สถิตมหาสีมารามราชวรวิหาร จุดที่ 19 คลองโอ่งอ่าง จุดที่ 20 วัดมิ่งกรมกลาวาส จุดที่ 21 ตลาดเก่าและย่านเยาวราช จุดที่ 22 วัดไตรมิตรวิทยารามวรวิหาร จุดที่ 23 ตลาดน้อย และสิ้นสุดการเดินทางที่ จุดที่ 24 สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินวัดมังกร ในเส้นทางนี้แนะนำให้ผู้ขับขี่สามารถเลือกแวะชมสถานที่สำคัญ มากกว่า 6 สถานที่ขึ้นไปเนื่องจากผู้ขับขี่มีทักษะในการขับขี่ระดับสูงจะสามารถทำความเร็วได้มาก จึงทำให้ไม่มีปัญหาในการเดินทางไปแต่ละสถานที่ สามารถใช้ระยะเวลาไปกับสถานที่ต่างๆ ได้โดยการเลือกชมสถานที่ควรมีการคละสถานที่ใน 3 กลุ่มเลือกให้ได้มากกว่า 6 สถานที่ขึ้นไปตามความสนใจของผู้เดินทาง

แนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กรอบเกาะรัตนโกสินทร์

จากผลการวิจัยผู้วิจัยได้ทำการพัฒนาแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กรอบเกาะรัตนโกสินทร์ และให้ตรงตามวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 2 เพื่อเสนอแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กในบริบทของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมบริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์ โดยมีแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่สามารถแบ่งออกเป็น 4 ด้านดังนี้

1. ด้านทรัพยากรการท่องเที่ยว

ควรส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวและชุมชนท้องถิ่นตระหนักถึงคุณค่าและความสำคัญทรัพยากรวัฒนธรรมในพื้นที่ และส่งเสริมความเป็นอัตลักษณ์ของการผสมผสานความหลากหลายวัฒนธรรม รวมถึงเน้นการสื่อความหมายด้านวัฒนธรรมเพื่อให้นักท่องเที่ยวได้เข้าใจและซึมซับวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของชุมชน อธิบายความเป็นเอกลักษณ์ที่หายไป ความเป็นมาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมโดยเฉพาะกับนักท่องเที่ยวรุ่นใหม่ที่น่าสนใจในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้า

2. ด้านยานพาหนะไฟฟ้าและการจราจร

ควรมีการส่งเสริมการเดินทางด้วยยานพาหนะไฟฟ้า เนื่องจากการท่องเที่ยววิถีใหม่ที่สร้างประสบการณ์ใหม่ให้กับนักท่องเที่ยว อีกทั้งนักท่องเที่ยวยังสามารถสัมผัสวิถีชีวิตชุมชนได้อย่างใกล้ชิดที่ก่อให้เกิดประสบการณ์การท่องเที่ยวเป็นอย่างดี โดยในด้านยานพาหนะไฟฟ้าและการจราจรควรมีการจัดระเบียบทางเท้า และจัดเส้นทางเฉพาะสำหรับจักรยานและยานพาหนะไฟฟ้า จัดสรรสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อยานพาหนะไฟฟ้า เช่น ทางลาด สถานีชาร์จไฟ และจุดจอดยานพาหนะไฟฟ้า ควรมีการจัดทำระบบเทคโนโลยีเพื่อช่วยในการติดตามยานพาหนะเพื่อความปลอดภัย และส่งเสริมการทำประกันภัย และการจดทะเบียนยานพาหนะไฟฟ้าเพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่ และผู้ใช้รถใช้ถนน และควรมีการจัดการสื่อความหมายให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารเข้าใจยานพาหนะไฟฟ้าเพื่อความปลอดภัยในการใช้ถนนร่วมกัน บังคับการใส่อุปกรณ์เพื่อป้องกันความปลอดภัยของผู้ขับขี่ บังคับการติดตั้งส่วนควบเพื่อความปลอดภัยในยานพาหนะไฟฟ้าที่จะนำมาเดินทาง เช่น ไฟท้าย ไฟเบรก ไฟเลี้ยว กระงะมองข้าง เป็นต้น

3. ด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยว

หน่วยทั้งภาครัฐและภาคเอกชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านการท่องเที่ยวควรมีนโยบายในการบริหารจัดการท่องเที่ยวที่ชัดเจน ในด้านกฎระเบียบข้อบังคับกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนให้การท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กเป็นทางเลือกใหม่ในการท่องเที่ยวอนาคต หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยวควรมีการวางแผนในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยสู่การบริการการท่องเที่ยวเพื่อรองรับต่อการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่หรือการท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่ม ควรมีการ

พัฒนาความรู้ และทักษะในการใช้ยานพาหนะไฟฟ้า เพื่อการบริการด้านการท่องเที่ยวแก่นักท่องเที่ยวด้านการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นในการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมให้ธุรกิจที่ให้บริการการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กมีการทำประกันภัยการเดินทาง และก่อนการท่องเที่ยวควรต้องมีการอธิบายข้อปฏิบัติในการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าทุกครั้ง รวมถึงการแจ้งสัญญาณมือที่เป็นสัญลักษณ์สากลให้กับนักท่องเที่ยว ก่อนออกเดินทางทำการทดสอบทักษะการขับขี่ของนักท่องเที่ยวทุกครั้ง ซึ่งหากนักท่องเที่ยวมีทักษะไม่ถึงในเส้นทางที่นักท่องเที่ยวเลือกควรนำเสนอเส้นทางท่องเที่ยวให้เหมาะกับทักษะของนักท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัย พัฒนาเครื่องมือสื่อความหมายของการท่องเที่ยว พัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวไม่เฉพาะบริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์ เท่านั้นแต่ในบริเวณพื้นที่เชื่อมโยงในเขตเมืองที่สามารถเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งเข้าด้วยกัน ส่งเสริมภาพลักษณ์ความปลอดภัย และสร้างความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยให้นักท่องเที่ยว

4. ด้านพฤติกรรมนักท่องเที่ยวและการมีส่วนร่วมของชุมชนในพื้นที่

ควรสร้างจิตสำนึกและความรับผิดชอบของนักท่องเที่ยวที่มีต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนในพื้นที่รอบเกาะรัตนโกสินทร์ มีการแจ้งรายละเอียดของชุมชนต่าง ๆ รวมถึงข้อควรปฏิบัติของนักท่องเที่ยวเมื่อต้องขับขี่ในพื้นที่ชุมชน เช่น การใช้สัญญาณแตร เป็นต้น ส่งเสริมให้คนในชุมชนรอบเกาะรัตนโกสินทร์มีส่วนร่วมในการจัดการการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เพื่อคงความเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ สำรวจความต้องการของชุมชน ว่าต้องการให้ส่งเสริมการท่องเที่ยวในด้านใด และจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวร่วมกับชุมชนในพื้นที่ตามความต้องการของชุมชนในพื้นที่นั้น โดยมีการผสมผสานประโยชน์จากการท่องเที่ยวสู่ชุมชนให้ได้มากที่สุด นอกจากนี้ยังควรมีการส่งเสริมกิจกรรมที่เป็นเอกลักษณ์แสดงถึงอัตลักษณ์ของชุมชน เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกับชุมชน

การบริหารจัดการการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในรูปแบบใหม่

ด้านรูปแบบและเส้นทางท่องเที่ยว จากสาระสำคัญในจรรยาบรรณการท่องเที่ยวโลกครั้งที่ 2 ข้อที่ 4 ที่กล่าวไว้ว่า การเดินทางเพื่อความมุ่งหมายทางศาสนา สุขภาพ การศึกษาและวัฒนธรรม หรือการแลกเปลี่ยนการ

เรียนรู้ ภาษา เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่เป็นประโยชน์
สมควรได้รับการส่งเสริม (United Nations World Tourism
Organization, 2013) การท่องเที่ยวซึ่งในการส่งเสริมการ
ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมอาจต้องมีการส่งเสริมที่เปลี่ยนแปลง
ไปโดยอาจอาศัยเครื่องมือต่าง ๆ ทำให้เกิดความสนใจในการ
ท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นการสร้างประสบการณ์การช้อปปิ้งที่เป็น
ถึงประสบการณ์เชิงผจญภัยให้กับนักท่องเที่ยว ที่สอดคล้อง
กับงานวิจัยของ (Williams & Soutar, 2009) ที่ได้กล่าวว่
การท่องเที่ยวเชิงผจญภัยเป็นการสร้างคุณค่าให้กับตัวนักท่องเที่ยว
ตัวเองไม่เพียงแต่ในด้านความพึงพอใจ ด้านคุณค่าของเงิน
และพฤติกรรมเท่านั้น แต่ยังรวมถึงคุณค่าทางอารมณ์ คุณค่า
ของความแปลกใหม่ รวมถึงการสร้างคุณค่าในอนาคตอีกด้วย
ซึ่งปฏิเสธไม่ได้ว่าในอนาคตยานพาหนะไฟฟ้ามีแนวโน้มว่าจะ
เป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางและการท่องเที่ยวในอนาคต
เนื่องจากปัญหาของการจราจร ที่จอดรถ การอาศัยในเมือง
ที่มีการกำหนดพื้นที่สีเขียวเพิ่มมากขึ้น และกำหนดยาน
พาหนะให้น้อยลง ในการกำหนดเส้นทางการท่องเที่ยวเชิง
วัฒนธรรมด้วยยานพาหนะไฟฟ้าในพื้นที่รอบเกาะ
รัตนโกสินทร์ นอกจากจะมีการกำหนดทิศทางตามทักษะของ
ผู้ขับขี่แล้ว ยังมีการจัดเส้นทางโดยการเสนอแนะให้เลือก
สถานที่ในการท่องเที่ยวแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มในแต่ละเส้นทาง
คือ กลุ่มโบราณสถานและสถานที่สำคัญทางศาสนา กลุ่ม
พิพิธภัณฑ์ กลุ่มวัฒนธรรมและวิถีชีวิต ซึ่งสอดคล้องกับงาน
วิจัยของ สกาวรัตน์ บุญวรรณ, เกษตรชัย และหิม และ
บัณฑิตา หลิมประดิษฐ์ (2563) ที่ศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนา
เส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในย่านเมืองเก่าตะกั่วป่า
จังหวัดพังงา โดยกำหนดทิศทางในการพัฒนาต่อยอดสู่การ
จัดการท่องเที่ยวโดยอาศัยต้นทุนของพื้นที่เป็นหลัก ไม่ลดทอน
หรือทำลายคุณค่าของชุมชนและขีดความสามารถในการ
จัดการฐานทางทรัพยากรทางวัฒนธรรมของท้องถิ่น ซึ่งมี 3
เส้นทางคือ 1) เส้นทางศึกษาประวัติศาสตร์เป็นโปรแกรม
แบบ 1 วันเต็ม One day tour 2) เส้นทางศึกษาเอกลักษณ์
เฉพาะท้องถิ่นแบบครึ่งวัน Half day tour และ 3) เส้นทาง
ศึกษาทางด้านสังคมเป็นโปรแกรมครึ่งวัน Half day tour ซึ่ง
เส้นทางท่องเที่ยวเปรียบเสมือนการอธิบายชุมชนเกี่ยวกับ
จุดเด่นและให้นักท่องเที่ยวที่ได้เข้ามานั้นได้รู้
ประวัติศาสตร์ท้องถิ่นมากยิ่งขึ้น สามารถนำแผนที่เส้นทาง
ท่องเที่ยวเป็นแผนและโปรแกรมการท่องเที่ยวสู่แนวทางการ
จัดการท่องเที่ยวโดยชุมชนเต็มรูปแบบในการอนุรักษ์

การฟื้นฟูชุมชนท้องถิ่นให้เป็นที่รู้จักมากขึ้น

ด้านการอนุรักษ์ทรัพยากรและพลังงาน จาก
ปัญหาการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวโดยการใช้ยานพาหนะที่ใช้
พลังงานจากเชื้อเพลิงฟอสซิลยังส่งผลกระทบต่อ
สภาวะโลกร้อนและการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศจึงทำให้
มีการส่งเสริมการใช้ยานพาหนะที่เป็นพลังงานสะอาดเพิ่ม
ขึ้น (Cohen & Hopkins, 2019; Neger et al., 2021)
นอกจากนี้การท่องเที่ยวที่ใช้ยานพาหนะนั้นจะต้องคำนึงถึง
แนวโน้มในอนาคตที่สำคัญ ได้แก่ สภาวะโลกร้อน ค่าน้ำมัน
เชื้อเพลิงที่สูง ระบบการค้าการปล่อยของเสีย(ETS) หรือแม้
กระทั่งเทคโนโลยีสมัยใหม่ (Prideaux & Carson, 2011)
และหนึ่งในปัญหาที่เกิดขึ้นจากการท่องเที่ยวในเกาะ
รัตนโกสินทร์ คือ ด้านการจราจรคมนาคมที่ติดขัด ที่จอดรถ
ไม่เพียงพอ และมลภาวะ (วรัญญู แก้วกัลยา และ จิรัชย์ ศิริ
ศิริรัตน์ 2560) ดังนั้น การสนับสนุนการท่องเที่ยวด้วยยาน
พาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กจะสามารถแก้ปัญหาที่เกิดจากการ
ท่องเที่ยวในปัจจุบันได้ และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ไพไลน
พลอยพราว (2559) ที่ศึกษาคุณค่าและความสำคัญของพื้นที่
กรุงรัตนโกสินทร์และพื้นที่ที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการจัดกิจกรรม
จักรยานท่องเที่ยวที่ผ่านมา และแนวทางการพัฒนากิจกรรม
จักรยานท่องเที่ยวของกรุงเทพมหานครในพื้นที่กรุง
รัตนโกสินทร์และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง กล่าวว่า กิจกรรมจักรยาน
ท่องเที่ยวที่เคยจัดมานั้นเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวในรูป
แบบใหม่และเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการเดินทางท่องเที่ยว
ที่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวกและทั่วถึงขึ้น
ภายในระยะเวลาที่รวดเร็วขึ้น ทำให้เกิดการเรียนรู้ เข้าใจ
ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ภูมิปัญญา คุณค่า และความสำคัญ
ของทรัพยากรวัฒนธรรมใจกลางพระนคร นอกจากนี้การ
ท่องเที่ยวโดยจักรยานยังเป็นการลดมลภาวะที่เกิดจากการ
จราจรที่หนาแน่น และไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยว
และสภาพแวดล้อม และการพัฒนาการบริหารจัดการการ
ท่องเที่ยวควรพิจารณาถึงการพัฒนาความเชื่อมโยงกับการ
ท่องเที่ยวกระแสหลัก (Mass Tourism) ให้นักท่องเที่ยว
กระแสหลักได้มีส่วนร่วมและโอกาสในการท่องเที่ยวที่เน้น
ความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในการ
พัฒนาการท่องเที่ยวในประเทศไทย (กระทรวงการท่องเที่ยว
และกีฬา, 2560) การพัฒนาจะต้องให้ความสำคัญกับการ
บ่มเพาะความคิดสร้างสรรค์ในการออกแบบการท่องเที่ยว
และค้นหาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยว (วิทวัส กรมณี

โรจน์ และนราพงษ์ จรัสศรี, 2563)

ด้านการมีส่วนร่วมและการเผยแพร่ การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวทางสื่อออนไลน์เป็นสื่อที่ทรงประสิทธิภาพและช่วยให้นักท่องเที่ยวได้ทราบข้อมูล ตลอดจนมีความมั่นใจในการวางแผนการท่องเที่ยวการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมด้วยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กเป็นการท่องเที่ยวที่ควรได้รับการส่งเสริมอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งในการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมนั้นสมควรมีการจัดการการท่องเที่ยวโดยเน้นให้ชุมชนมีส่วนร่วม และมีการกระจายผลประโยชน์ทางการท่องเที่ยวสู่ชุมชนเพื่อนำไปสู่การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (ภัทรวรรณ จีรพัฒน์ธนธร และคณะ, 2564) ในการจัดการการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตกรุงเทพมหานครควรส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยวมีส่วนร่วมในการจัดการการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ได้แก่ การทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐ เอกชน ผู้ประกอบการ และคนในชุมชน ส่งเสริมให้เกิดการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อมูล เพื่อให้ได้แนวทางในการวางแผนพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพ อันเกิดจากการรับรู้ปัญหาในหลากหลายมุมมอง เพื่อให้เกิดการกระจายรายได้จนสามารถนำไปพัฒนาการท่องเที่ยวในแต่ละพื้นที่ได้อย่างยั่งยืน (ศุภากร สุรดิษฐ์ และ ศราวุธ แรมจันทร์, 2563) ตลอดจนการพัฒนากลยุทธ์เชิงรุกโดยการส่งเสริมและพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมให้มีรูปแบบหลากหลาย มีคุณภาพ ได้มาตรฐานสากลและเหมาะสมกับบริบทเชิงพื้นที่ เพื่อสามารถสร้างประสบการณ์อันน่าจดจำให้กับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติได้เป็นอย่างดี (ศราวุธ นวกัณห์วรกุล และ ดวงเงิน ชื้อภักดี, 2564) อีกทั้งควรให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างศักยภาพชุมชนให้สามารถบริหารจัดการและเชื่อมโยงผลประโยชน์ต่าง ๆ จากการท่องเที่ยวได้ โดยเน้นการสร้างชุมชนแห่งความสุขด้วยการสร้างการมีส่วนร่วมให้ชุมชนเป็นเจ้าของร่วมกัน เกิดการกระจายรายได้และความสมดุลระหว่างเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อคงสภาพแหล่งท่องเที่ยวให้มีความงดงาม สิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและวัฒนธรรมประเพณีอันดีงามและมีมาตรฐานก่อให้เกิดการเรียนรู้เพื่อนำไปสู่ความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม วัฒนธรรมท้องถิ่นและคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างสมดุลและยั่งยืน (องค์การบริหารพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (องค์การมหาชน), 2558)

ข้อเสนอแนะ

1. การจัดการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมด้วยยานพาหนะไฟฟ้าควรได้รับการส่งเสริมโดยอาจใช้พื้นที่รอบเกาะรัตนโกสินทร์เป็นพื้นที่นำร่อง และควรมีการส่งเสริมต่อยอดการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมด้วยยานพาหนะไฟฟ้าในพื้นที่อื่น นอกจากนี้ควรส่งเสริมให้ชุมชนมีส่วนร่วม และได้รับผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวโดยตรง

2. ควรมีการกำหนดกฎหมายและกฎระเบียบเกี่ยวกับยานพาหนะไฟฟ้าให้ชัดเจนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกับยานพาหนะอื่น ๆ บนท้องถนน รวมถึงบังคับใช้การจดทะเบียนและ พรบ.ประกันภัยในยานพาหนะไฟฟ้าทุกรูปแบบ

3. ส่งเสริมบุคลากรให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญการจัดการการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็ก ให้สามารถจัดการท่องเที่ยวได้อย่างปลอดภัย อีกทั้งเน้นการฝึกปฐมนิเทศให้กับมัคคุเทศก์เพื่อปฐมนิเทศเบื้องต้นได้ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดฝัน

4. ปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางเฉพาะสำหรับการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้าโดยอาจทำช่องทางเดินรถเฉพาะ หรือเพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะไฟฟ้าในพื้นที่โดยรอบเกาะรัตนโกสินทร์ และพัฒนาเส้นทางให้มีความหลากหลายนอกเหนือจาก 3 เส้นทางข้างต้น แต่ยังคงความเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่รอบเกาะรัตนโกสินทร์ เพื่อนำเสนอประสบการณ์การท่องเที่ยวที่มีคุณค่าแก่นักท่องเที่ยว

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาความคิดเห็นและความต้องการในการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในมุมมองของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ เพื่อศึกษาความต้องการของนักท่องเที่ยวที่มีความสนใจในการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในพื้นที่รอบเกาะรัตนโกสินทร์และสามารถนำมาใช้ในการขับเคลื่อนยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กในพื้นที่ได้ต่อไป

2. ควรศึกษาพื้นที่ที่เป็นพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและชุมชนในย่านเก่าแก่ในพื้นที่อื่น ๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นการพัฒนาและขยายพื้นที่การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมด้วยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็กให้มีความสามารถในการรองรับกับศักยภาพของพื้นที่ให้มากขึ้น

3. ควรศึกษาผลกระทบต่อชุมชนในพื้นที่รอบเกาะรัตนโกสินทร์จากการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมด้วยยานพาหนะไฟฟ้าขนาดเล็ก เพื่อเสนอแนวทางการจัดการการท่องเที่ยวที่ไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชน

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้ได้รับการสนับสนุนทุนวิจัยจากคณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประจำปีงบประมาณ 2563
สัญญาเลขที่ 448/2563 และผ่านการรับรองจริยธรรมวิจัย
ในมนุษย์เลขที่ SWUEC-212/2563E

ผู้วิจัยขอขอบคุณผู้ให้สัมภาษณ์ทุกท่าน มัคคุเทศก์
ด้านการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้า ผู้ประกอบการการ
ท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะไฟฟ้า กลุ่มและชมรมยานพาหนะ
ไฟฟ้า นักวิชาการจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ชุมชน
และกลุ่มนักท่องเที่ยวยานพาหนะไฟฟ้าทุกท่านที่ให้ความ

อนุเคราะห์ให้ข้อมูล และมุมมองใหม่ๆ ในวิจัยฉบับนี้

เอกสารอ้างอิง

- กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา. (2562). **สรุปขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของไทยปี พ.ศ.2562**. สืบค้นเมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2565, จาก https://www.mots.go.th/old/ewt_dl_link.php?nid=12032.
- กรมท่องเที่ยว. (2563). **แผนยุทธศาสตร์พัฒนาการท่องเที่ยว พ.ศ. 2561-2564**. สืบค้นเมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2565, จาก <https://www.dot.go.th/storage/กลุ่มแผน/5V7jtvCF7hvNiXP7U7MOdT7giHiF1ZbRokN8nBVx.pdf>
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2560). **ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยวสีเขียว (Green Tourism) พ.ศ. 2560 – 2564**. กรุงเทพมหานคร: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2561). **ทิศทางท่องเที่ยวไทยในปี 2562**. สืบค้นเมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2565, จาก <https://www.tatreviewmagazine.com/article/tourism-thailand-2562/>
- นุชนารถ รัตนสูงศักดิ์ชัย. (2554). กลยุทธ์การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม. ใน **วารสารมนุษยศาสตร์**. 18(1): 31-50. ผู้ให้สัมภาษณ์. คณะวัฒนธรรมสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. สัมภาษณ์เมื่อ 28 มกราคม 2565.
- ผู้ให้สัมภาษณ์. Go Scooter Bangkok. สัมภาษณ์ เมื่อ 12 มกราคม 2565.
- พศิน สุวรรณเดช. (2558). **พฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่กรุงเทพมหานคร**. วิทยานิพนธ์ ผังเมือง
มหาดบัณฑิต การวางแผนภาคและเมือง. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ไพลิน พลอยพราว (2559). **แนวทางการพัฒนากิจกรรมจักรยานท่องเที่ยวของกรุงเทพมหานครในพื้นที่กรุงเทพมหานครและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง**. วิทยานิพนธ์ สาขาวิชาการจัดการทรัพยากรวัฒนธรรม มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ภัทรวรรณ จีรพัฒน์ธนธร และคณะ. (2564, มกราคม - มิถุนายน). การมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวโดยชุมชนของกลุ่มชาติพันธุ์บนพื้นที่สูง. **วารสารสถาบันวัฒนธรรมและศิลปะ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ**. 22 (2): 83 - 95.
- วรัญญู แก้วกลยา และ จิรชัย ศิริศิริธรรม. (2560, พฤษภาคม-สิงหาคม). แนวทางการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในเกาะรัตนโกสินทร์ กรุงเทพมหานคร. **วารสารวิชาการ บัณฑิตวิทยาลัยสวนดุสิต**, 13 (2): 201-215
- วิทวัส กรมณีโรจน์ และนราพงษ์ จรัสศรี. (2563). การสร้างสรรค์นาฏศิลป์จากข้อถกเถียงเรื่องเพศ. **วารสารสถาบันวัฒนธรรมและศิลปะ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ**. 21 (2): 83 - 93.
- ศราวาสดี นวกัณห์วรกุล และ ดวงเงิน ชื้อภักดี. (2564, มกราคม-เมษายน). แนวทางการพัฒนาการจัดการการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมของเมืองเก่าสงขลาฝั่งบ่อยาง. **วารสารนาคบุตรปริทรรศน์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครศรีธรรมราช**. 13 (1): 80 - 98.

- ศุภากร สุรดิษฐ์กูร และ ศราวุธ แรมจันทร์. (2563, กรกฎาคม - ธันวาคม). การพัฒนาการจัดการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตกรุงเทพมหานคร. **วารสารสถาบันวัฒนธรรมและศิลปะ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ**. 22 (2): 72 – 84.
- สกวรัตน์ บุญวรรณ, เกษตรชัย และหิม และ บัณฑิตา หลิมประดิษฐ์. (2563, มกราคม - เมษายน). การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในย่านเมืองเก่าตะกั่วป่า จังหวัดพังงา. **วารสารราชภัฏเชียงใหม่**. 21 (1): 1-14.
- สถาบันวิจัยและพัฒนาพลังงานนครพิงค์. (2564). **รถไฟฟ้า EV คืออะไร**. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. สืบค้นเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2565, จาก <https://erdi.cmu.ac.th/?p=2956>
- สหประชาชาติ ประเทศไทย. (2558). **พลังงานสะอาดที่ทุกคนเข้าถึงได้**. สืบค้นเมื่อ 15 มีนาคม 2565, จาก <https://www.un.or.th/globalgoals/th/global-goals/affordable-and-clean-energy/>.
- องค์การบริหารพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (องค์การมหาชน) (2558). **การพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนเพื่อสร้างชุมชนแห่งความสุข**. สืบค้นเมื่อ 22 เมษายน 2565, จาก <https://www.dasta.or.th/th#>
- Chang, J. (2020). **The Best Micromobility Personal Electric Vehicle**. EUC Guide. Retrieved May 1, 2022, from <https://eucguide.com/the-best-micromobility-personal-electric-vehicle/>
- Cohen, S. A., & Hopkins, D. (2019). Autonomous vehicles and the future of urban tourism. **Annals of Tourism Research**, 74, 33-42.
- Neger, C., et al. (2021). Carbon intensity of tourism in Austria: Estimates and policy implications. **Journal of Outdoor Recreation and Tourism**, 33(100331), 1-8.
- Patton, M. Q. (2002). **Qualitative research & evaluation methods**. Thousand Oaks, CA: Sage Publications.
- Prideaux, B., & Carson, D. (2011). **Drive tourism trends and emerging markets**. New York, NY: Routledge.
- United Nations World Tourism Organization. (2013). **Global code of ethics for tourism**. Madrid, Spain: United Nation World Tourism Organization
- Williams, P. W., & Soutar, G. N. (2009). Value, satisfaction, and behavioral intentions in an adventure tourism context. **Annals of Tourism Research**, 36: 413-438.
- World Health Organization. (2018). **Ambient (outdoor) air pollution**. Retrieved March 16, 2022, from [https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health/](https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health/)