



วารสารบริหารธุรกิจเทคโนโลยีมหานคร

MUT Journal of Business Administration

ปีที่ 14 ฉบับที่ 1 (มกราคม – มิถุนายน 2560)

Volume 14 Number 1 (January – June 2017)

การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในเขตเทศบาลนครสงขลาโดยกระบวนการมีส่วนร่วม

Bicycle route development for promoting tourism in Songkhla Municipality by participation process

โชติพงษ์ บุญฤทธิ ChotipongBunyarit^{1*}

¹อาจารย์ประจำสาขาการออกแบบ โปรแกรมวิชาศิลปกรรม คณะศิลปกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลาจังหวัดสงขลา ประเทศไทย

บทคัดย่อ

งานวิจัยเรื่อง "การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาโดยกระบวนการมีส่วนร่วม" เป็นการศึกษาปัญหาและพฤติกรรมการใช้เส้นทางจักรยาน ต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ชุมชนต้องการ และนำเสนอรูปแบบเส้นทางจักรยานสำหรับส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา ในรูปของอินโฟกราฟิก (infographic) และสารคดี เพื่อนำไปสู่การศึกษาความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวมีต่อ ต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วย การสำรวจ การสัมภาษณ์เชิงลึก และการใช้แบบสอบถาม การวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) และนำมาสรุป อภิปรายผลและข้อเสนอแนะของงานวิจัย จากการศึกษาพบว่า 1) ปัญหาและพฤติกรรมการใช้เส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา นั้น นักปั่นจักรยานส่วนใหญ่มีปัญหาความไม่ปลอดภัยของเส้นทางจักรยานมากที่สุด รองลงมามีปัญหาเกี่ยวกับความไม่ต่อเนื่องของเส้นทางจักรยาน ความไม่ชัดเจนของป้ายบอกทางเส้นทางจักรยาน สภาพพื้นผิวถนนไม่เหมาะสำหรับการปั่นจักรยาน มีสิ่งรบกวนบรรยากาศบ้างเล็กน้อย ส่วนสภาพอากาศไม่เหมาะสำหรับการปั่นจักรยานและเส้นทางจักรยานปั่นจักรยานไม่มีความดึงดูดใจเป็นปัญหาที่อยู่ในระดับเล็กน้อยที่สุด การศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับกิจกรรมที่ทำ ณ จุดจอดพัก คือการพูดคุย รองลงมาคือการถ่ายรูป และการรับประทานอาหาร 2) การศึกษาต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ชุมชนต้องการ โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก พบว่า พ.ศ. 2559 จังหวัดสงขลา มีนโยบาย "สงขลามหาสนุก" สนับสนุนปั่นจักรยานสนุกได้ทั้งปี ในด้านการจัดการควรมีบุคลากรที่

* E-mail address: createsouth@gmail.com

สนับสนุนด้านการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน โครงสร้างพื้นฐาน เลนจักรยาน ป้ายชี้ทาง และควรมีกิจกรรม เพื่อสร้างบรรยากาศที่ดีให้แหล่งท่องเที่ยวด้วย ในส่วนของภาคธุรกิจเกี่ยวกับโรงแรมควรให้ความ สะดวกเกี่ยวกับสิทธิพิเศษเกี่ยวกับที่พัก อาหาร และให้ข้อมูลเส้นทางจักรยานที่เข้าถึงนักท่องเที่ยวทั้งชาว ไทยและต่างประเทศมากขึ้น 3) การนำเสนอข้อมูลรูปแบบเส้นทางจักรยานที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวใน เขตเทศบาลนครสงขลา ซึ่งได้จากการศึกษาปัญหา และต้นแบบเส้นทางจักรยานที่ชุมชนต้องการ ประกอบด้วยการนำเสนอข้อมูลดังนี้คือ แผนภาพอินโฟกราฟิก (infographic) เส้นทางจักรยาน 3 เส้นทาง ได้แก่ (1) บ้านป่าเปรม – สวนสองทะเล – ศาลาไท, (2) บ้านป่าเปรม – หาดชลาทัศน์ – แก้ว เสง – ถนนไทรบุรี, (3) บ้านป่าเปรม – ถนนนางงาม – ถนนนครใน – ถนนนครนอก และสารคดี “Let's Ride in Songkhla” 4) การศึกษาความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวมีต่อต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อ การท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา พบว่า นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจด้านความแตกต่างทาง ลักษณะภูมิศาสตร์และวัฒนธรรมมากที่สุด รองลงมาคือสถานที่ตั้งซึ่งอยู่ติดกับทะเลอ่าวไทย มีแหล่ง ท่องเที่ยวและกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่หลากหลาย มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ทางการท่องเที่ยว สามารถเข้าถึงจุดหมายปลายทางด้วยยานพาหนะประเภทต่างๆ สิ่งที่ต้องปรับปรุงเพื่อดึงดูดใจกลุ่ม นักท่องเที่ยวมากขึ้น ได้แก่ การประชาสัมพันธ์ต้องกระจายข้อมูลข่าวสารต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง และ ปรับปรุงภาพลักษณ์ที่ดีในสายตานักท่องเที่ยว ต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัยให้ที่มีประสิทธิภาพ โดยภาพรวมนักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจเส้นทางจักรยานในระดับมาก (4.02)

คำสำคัญ: เส้นทางจักรยาน, การปั่นจักรยาน, จังหวัดสงขลา

ABSTRACT

This research “Bicycle route development for promoting tourism in Songkhla Municipality by participation process” demonstrates problems, bicycle routes behaviors, bicycle route models for tourism community needs, bicycle route form presentation for promoting tourism in Songkhla municipality in term of infographic, and documentary to approach tourist's satisfaction for bicycle routes and tourism in Songkhla municipality. Research tools consist of exploration, deep interview, questionnaire, information analysis, descriptive statistic, conclusion, discussion, and recommendation. The recommendation found that 1) problems and behaviors in Songkhla municipality bicycle routes. The most important problem is most bicycle riders do not have bicycle route safety. Then, bicycle routes are discontinuous ways, unclear signs, and unsuitable road surface for riding bicycles. Lastly, there are little disturbance atmospheres. It's not suitable for riding bicycle and this route is not attractive. Activity opinion learning at rest areas are talking, taking photos and eating respectively. 2) Bicycle route models learning for tourism community needs by deep interview found that Songkhla has

policy “Songkhla Fantastic” in 2016 by promoting bicycle yearly. For management, they should have people to promote bicycle tourism, basic structures, bicycle ways, traffic signs, and should have activities and also good atmosphere to tourist destination. Moreover, hotel business sector should comfort privilege about accommodation, food, and give more riding route information for Thai and foreigners. 3) To present bicycle route information to promoting tourism Songkhla municipality from problems learning and bicycle route models that community need consist of (1) infographic diagram with three bicycle routes such as (1) Pram’s house-Song tale park-Thai pavilion (2) Pram’s house - Chalatat Beach - Kaoseng - Saiburi road (3) Pram’s house - Nangkham road – NakornNai road - NakornNok road and documentary “Let’s ride in Songkhla” (4) To learn tourist satisfaction to bicycle routes for Songkhla municipality found that the most satisfied of tourists are different geography and culture. Then, nearby Thailand gulf location; there are various tourist destinations and activities, tourism accommodation that can approach to their destination by many kinds of vehicles. Furthermore, improvements for persuading more tourist groups are public relation that has to spread throughout information, and good image for tourist sight that should have safely measure proficiently. And overall Bicycle route interest is high level (4.15).

Keywords: Bicycle route, Bicycle riding, Songkhla province

บทนำ

การท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์กับการพัฒนาชุมชนอย่างเป็นองค์รวม เนื่องจากทรัพยากรการท่องเที่ยวกับทรัพยากรที่ชุมชนใช้เป็นฐานการผลิตเป็นทรัพยากรเดียวกัน วัฒนธรรมธรรมและสังคมเป็นตัวขับเคลื่อนเรื่องจิตวิญญาณของชุมชนในการสร้างสัมพันธ์กันภายในชุมชน และการสัมพันธ์กับภายนอก ควรจะเชื่อมโยงให้เห็นการท่องเที่ยวกับการพัฒนาชุมชนอย่างเป็นองค์รวม จากการประชุมระดับโลกเรื่องสิ่งแวดล้อมโลก “Earth Summit” ในปี 2535 นับเป็นจุดเริ่มในการผลักดันความคิดเรื่อง “การพัฒนาที่ยั่งยืน” ส่งผลต่ออิทธิพลถึงการให้ความสำคัญเรื่อง การท่องเที่ยวที่ยั่งยืน กระแสการพัฒนาการท่องเที่ยว 3 ประการ กล่าวคือ กระแสความต้องการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระแสความต้องการของนักท่องเที่ยวที่สนใจการท่องเที่ยวเพื่อการเรียนรู้ กระแสความต้องการในการพัฒนาคนและให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น การท่องเที่ยวโดยชุมชนเป็นความพยายามหนึ่งของการสร้างทางเลือกในการพัฒนาในประเด็นการท่องเที่ยวที่ให้นคนในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมและได้รับประโยชน์จากท่องเที่ยว และมีบทบาทในการกำหนดทิศทางการพัฒนา (สถาบันการท่องเที่ยวโดยชุมชน, 2555)

ไกรฤกษ์ (2555) กล่าวว่า ในยุคปัจจุบันการแข่งขันในตลาดโลกได้ให้ความสำคัญในการนำเอาวัฒนธรรมมาเป็นส่วนหนึ่งในตัวผลิตภัณฑ์หรือบริการที่ตนจำหน่ายเพื่อสร้างความแตกต่างจากคู่แข่ง ซึ่งสอดคล้องกับกระแสเศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์ (Creative Economy) ที่กำลังมาแรง ผู้อ่านคงจะเริ่มมีคำถามในใจว่าแล้วการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม คืออะไร การท่องเที่ยวแบบไหนที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมและประเทศต่างๆ ในโลกมีนโยบายอย่างไรกับรูปแบบการท่องเที่ยวดังกล่าว การท่องเที่ยว นับเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ได้นำเอาวัฒนธรรมมาเป็นจุดขายเพื่อดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวอเมริกันและยุโรป ที่ต่างสนใจที่จะเรียนรู้วัฒนธรรม มรดกทางประวัติศาสตร์ เยี่ยมชมงานสถาปัตยกรรม และสัมผัสวิถีชีวิต ความเป็นอยู่ของคนในประเทศนั้น โดยเฉพาะประเทศในแถบเอเชีย และแอฟริกา รวมถึงข้อของที่ระลึกที่เป็นงานหัตถกรรมผลงานฝีมือที่เกิดจากภูมิปัญญาของคนในประเทศนั้น การท่องเที่ยวในลักษณะดังกล่าวเราเรียกว่า การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (บุญเลิศ, 2548) ได้อธิบายว่าการท่องเที่ยวเชิงศิลปวัฒนธรรมประกอบด้วย ประวัติศาสตร์และร่องรอยทางประวัติศาสตร์, โบราณคดี และพิพิธภัณฑ, งานสถาปัตยกรรมเก่าแก่ดั้งเดิม, ศิลปะ หัตถกรรม ประติมากรรม ภาพวาด รูปปั้น และแกะสลัก, ศาสนารวมถึงพิธีกรรมต่างๆ ทางศาสนา, ดนตรี การแสดงละคร ภาพยนตร์, ภาษา และวรรณกรรม, วิถีชีวิต เสื้อผ้า เครื่องแต่งกาย อาหาร, ประเพณี วัฒนธรรมพื้นบ้าน เทศกาลต่างๆ, ลักษณะงาน และเทคโนโลยี ภูมิปัญญาท้องถิ่นที่นำมาใช้เฉพาะท้องถิ่น

ประเทศต่างๆ ได้เล็งเห็นความสำคัญของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในการสร้างรายได้ให้กับประเทศของตนอย่างมหาศาล จึงนำวัฒนธรรมมาเป็นส่วนหนึ่งในกลยุทธ์ของประเทศ เช่น ประเทศเกาหลีได้มีการจัดตั้งหน่วยงานอิสระที่สนับสนุนภาคเอกชนในการส่งออกสินค้าวัฒนธรรมซึ่งเราจะเห็นโฆษณาการท่องเที่ยวของเกาหลีที่เน้นการสัมผัสวัฒนธรรม และเทคโนโลยี รวมถึงการโฆษณาที่แฝงในภาพยนตร์ซีรี่ต่างๆ ของเกาหลี ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์ก็พยายามใช้ความหลากหลายของเชื้อชาติ เป็นจุดขายในการท่องเที่ยวเช่นกัน ภายใต้แนวคิดที่ว่า Uniquely Singapore โดยมีการฟื้นฟูแหล่งวัฒนธรรมดั้งเดิมของคนสิงคโปร์เชื้อชาติจีน อินเดียและมลายูในประเทศให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยว สำหรับประเทศมาเลเซีย การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมจะเน้นความเป็นมุสลิมสำหรับนักท่องเที่ยวที่อยากสัมผัสวิถีชีวิตต่างๆ ของมุสลิม ยังมีประเทศอื่นๆ อีกมากมาย

ประเทศไทยมีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญที่มีศักยภาพเพียงพอในการจัดการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมอย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวในภาคใต้ ซึ่งมีความหลากหลายทางด้านทรัพยากรและกิจกรรมที่สามารถดึงดูดความสนใจให้แก่นักท่องเที่ยว แต่ละจังหวัดมีความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์อันยาวนาน เป็นแหล่งเรียนรู้และสร้างความประทับใจได้เป็นอย่างดี เช่น เมืองสงขลา ได้ปรากฏชื่อสงขลาเป็นครั้งแรกในบันทึกของพ่อค้า และนักเดินเรือชาวอาหรับ – เปอร์เซีย ระหว่างปี พ.ศ. 1993-2093 ในนามของเมืองซิงกูร์ หรือซิง กอรา แต่ในหนังสือประวัติศาสตร์ธรรมชาติและการเมืองแห่งราชอาณาจักรสยาม ของนายกิโยลาส แซร์แวงส เรียกชื่อเมืองสงขลา ว่า "เมืองสิงขร" จึงมีการสันนิษฐานว่า คำว่า สงขลา เพี้ยนมาจากชื่อ "สิงหลา" (อ่าน สิง-หะ-ลา) หรือสิงขร เหตุผลที่สงขลามีชื่อว่า สิงหลา แปลว่าเมืองสิงห์ โดยได้ชื่อนี้มาจากพ่อค้าชาวเปอร์เซีย อินเดีย แล่นเรือมาค้าขาย ได้เห็นเกาะหนู เกาะแมว เมื่อมองแต่ไกล จะเห็นเป็นรูปสิงห์สองตัวหมอบเฝ้าปากทางเข้า

เมืองสงขลา ซึ่งสงขลาเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในด้านการท่องเที่ยวและด้านการค้า เนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ วัฒนธรรม รวมไปถึงวิถีชีวิตเรียบง่ายที่ปฏิบัติสืบทอดกันมาเป็นเวลานาน พร้อมด้วยภูมิประเทศที่ขนาบด้วยทะเลสาบสงขลาและอ่าวไทย เป็นจุดที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวเดินทางมาเยือนอย่างต่อเนื่อง ในด้านการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมจะมีเส้นทางหลักๆ ได้แก่ ถนนนครนอก ถนนนครใน ถนนนางงาม เป็นต้น แต่ยังไม่มีความสะดวกสำหรับเส้นทางจักรยานให้แก่นักท่องเที่ยว ซึ่งเน้นการชื่นชมบรรยากาศแบบไม่รีบเร่งนัก

การจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว เป็นวิธีที่เหมาะสมสำหรับการท่องเที่ยวภายในเมืองและชนบทรูปแบบหนึ่ง มีข้อดีคือการจัดบริการทำได้ง่าย ใช้พื้นที่ในการสัญจรไม่มาก เป็นการเดินทางที่ไม่ก่อมลภาวะใดๆ ทั้งในเรื่องของเสียง ฝุ่นควัน และอากาศเป็นพิษ รวมทั้งเป็นการประหยัดพลังงาน และยังเป็นเสมือนการออกกำลังกายไปในตัว นอกจากการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวแล้ว สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่ได้จัดขึ้นมา ไม่ว่าจะเป็นทางจักรยาน ที่จอดรถจักรยาน จุดแวะพัก ฯลฯ ก็ยังสามารถใช้รองรับระบบการคมนาคมรูปแบบอื่นๆ ได้ด้วย เช่น ใช้เป็นเส้นทางสัญจรของผู้ที่ทั่วไปที่ไม่ใช่นักท่องเที่ยว ใช้เป็นทางลัดหรือทางสัญจรของผู้ที่ไม่ต้องการใช้รถยนต์หรือยานพาหนะอื่นๆ เป็นต้น (Oregon Department of Transportation)

จากสถิติของสมาคมจักรยานแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน พบว่า ประเทศไทยมีนักปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่เป็นชาวไทยประมาณ 260,000 คน โดยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งยังพบว่า นักท่องเที่ยวทั้งในกลุ่มชาวไทย และชาวต่างชาตินิยมท่องเที่ยวโดยจักรยานแบ่งเป็น 3 ประเภท คือ ปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวแบบวันเดียว แบบ 2 วัน คืน และแบบทริปยาวประมาณ 7 วัน โดยนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ส่วนใหญ่จะเป็นนักท่องเที่ยวจากแถบยุโรป เนเธอร์แลนด์ สแกนดิเนเวีย และฝรั่งเศส (สยามรัฐ, 2556)

กฤตชัย (สัมภาษณ์, 1 เมษายน 2556) กล่าวว่า “เมื่อประมาณ ปี พ.ศ. 2543 เทศบาลนครสงขลาได้จัดทำเส้นทางสำหรับจักรยาน โดยเริ่มจากบริเวณท่าแพขนานยนต์ถนนแหลมสนอ่อน – บริเวณแยกสระบัว เพื่อให้ประชาชนได้ปั่นจักรยานออกกำลังกาย และนอกจากนี้ยังมีพื้นที่บริเวณหาดชลาทัศน์ ซึ่งได้ตีเส้นถนนเป็นช่องสำหรับให้นักท่องเที่ยวปั่นจักรยานชมทัศนียภาพบริเวณชายหาดอีกด้วย แต่ในปัจจุบันนี้เส้นสำหรับแบ่งเป็นช่องจักรยานได้ลบเลือนไป โดยยังไม่มีมีการปรับปรุงขึ้นมาใหม่ และยังไม่มีการสร้างเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในบริเวณอื่นๆ เพิ่มเติม”

จากปัญหาการใช้เส้นทางเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่เทศบาลนครสงขลาดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจึงมีแนวคิดในการศึกษากระบวนการมีส่วนร่วมเพื่อต่อยอดพัฒนาเป็นเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่เทศบาลนครสงขลา โดยเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน ได้แก่ กลุ่มนักปั่นจักรยานซึ่งเป็นผู้ที่มีความคุ้นเคยกับปัญหาและอุปสรรคในเส้นทางปั่นจักรยานดีที่สุด นอกจากนี้ยังต้องอาศัยความร่วมมือจากภาคส่วนอื่นๆ ทั้งผู้นำชุมชน หน่วยงานหรือองค์กรที่รับผิดชอบในพื้นที่ ตลอดจนประชาชนที่อาศัย พ่อค้า แม่ค้า และนักท่องเที่ยว เพื่อสำรวจความต้องการด้านการท่องเที่ยวที่มีความเหมาะสม และนำมาจัดทำเป็นรูปแบบเส้นทางจักรยาน และเผยแพร่ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ในรูปแบบสารคดีเชิงท่องเที่ยวจังหวัดสงขลาต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัญหาและพฤติกรรมการใช้เส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา
2. เพื่อศึกษาต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ชุมชนในเขตเทศบาลนครสงขลาต้องการ

ประโยชน์ของการวิจัย

1. ได้ต้นแบบเส้นทางจักรยานสำหรับส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา
2. เกิดการมีส่วนร่วมของชุมชนจากกิจกรรมการพัฒนาาร่วมกันเพื่อให้เกิดความรักและสามัคคีสร้างงานสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวให้กับคนในชุมชน

การทบทวนวรรณกรรม

1. ความหมายของแหล่งท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ได้ให้ความหมายของแหล่งท่องเที่ยวหรือทรัพยากรท่องเที่ยวไว้ว่า หมายถึง สถานที่ท่องเที่ยวที่มีลักษณะเด่นสามารถดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไปเยี่ยมชม โดยมีปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดแหล่งท่องเที่ยว 2 ปัจจัย คือ

1.1 ปัจจัยทางธรรมชาติ หมายถึง องค์ประกอบที่ธรรมชาติสร้างขึ้นมาให้มีความดึงดูดใจในการท่องเที่ยว ประกอบด้วยลักษณะภูมิประเทศ เช่น ภูเขา เนินเขา เกาะแก่งทะเลสาบ แม่น้ำ ลำคลอง อ่างเก็บน้ำ ชายหาด แหล่ง หนอง บึง หน้าผา ถ้ำ น้ำพุร้อน น้ำตก ถ้ำน้ำ เป็นต้น และภูมิอากาศได้แก่ อุณหภูมิ ความกดดัน ลม ความชื้น เป็นต้น

1.2 ปัจจัยทางวัฒนธรรม หมายถึง สรรพสิ่งทั้งหลายที่มนุษย์สร้างขึ้น สามารถดึงดูดใจในการท่องเที่ยว เช่น การประกอบอาชีพ ศิลปกรรม ขนบธรรมเนียมประเพณี มรดกทางประวัติศาสตร์ พิพิธภัณฑสถาน วัดวาอาราม ศาสนสถาน สวนสัตว์ สวนสาธารณะ สนามกีฬา โรงมหรสพ ศูนย์การค้า เป็นต้น

องค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยว

แหล่งท่องเที่ยวเป็นผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยวที่รวมเอาสินค้าและบริการหลากหลาย จึงทำให้แหล่งท่องเที่ยวมีองค์ประกอบที่สำคัญอย่างน้อย 3 องค์ประกอบ ดังต่อไปนี้

1. สิ่งดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว เป็นสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวให้อยากเดินทางเข้าไปท่องเที่ยวแล้วเกิดความประทับใจ อาจเป็นสิ่งที่ให้ความรู้หรือความเพลิดเพลินแก่นักท่องเที่ยว ซึ่งสิ่งดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยวย่อมมีความแตกต่างกันไปตามความต้องการและความสนใจของนักท่องเที่ยวแต่ละคนแต่ละกลุ่ม สิ่งดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญมี 6 อย่าง คือ

2. การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางเข้าไปในแหล่งท่องเที่ยวได้ โดยมีเส้นทางหรือเครือข่ายคมนาคมที่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ซึ่งการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวจะต้องพิจารณาใน 6 ด้าน คือ

3. สิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยว ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวนั้นๆ อย่างประทับใจ เพื่อให้นักท่องเที่ยวอยากจะทำท่องเที่ยวซ้ำหรือกลับมาเที่ยวในโอกาสหน้า ซึ่งสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญในแหล่งท่องเที่ยวมี 4 ด้าน คือ

4. สิ่งอำนวยความสะดวกด้านป้ายในแหล่งท่องเที่ยว ประกอบด้วย ป้ายต้อนรับนักท่องเที่ยวเข้าสู่พื้นที่แหล่งท่องเที่ยว ป้ายแผนที่แสดงที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยว ป้ายแผนที่แสดงจุดที่น่าสนใจของแหล่งท่องเที่ยว ป้ายชี้ภายในแหล่งท่องเที่ยว ป้ายสื่อความหมาย ป้ายเตือนอันตรายนักท่องเที่ยว ป้ายประกาศอื่นๆ ที่ต้องการให้นักท่องเที่ยวทราบ เป็นต้น

ปัจจัยอื่นๆ ที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมนักท่องเที่ยว (รวีวรรณ, 2558: 68-70) กล่าวว่า ลักษณะเด่นและการให้บริการทางการท่องเที่ยว ณ สถานที่ที่เป็นจุดหมายปลายทางทางการท่องเที่ยว (Characteristics of Destination and Service –relate Factors) เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความน่าสนใจ และสามารถดึงดูดใจของจุดหมายปลายทาง การท่องเที่ยว ซึ่งประกอบด้วย

1. สถานที่ตั้งจุดหมายปลายทางทางการท่องเที่ยว โดยสถานที่ดังกล่าวจะมีลักษณะเด่นที่น่าดึงดูดใจ ตัวอย่างเช่น จังหวัดภูเก็ตมีสถานที่ตั้งอยู่ใกล้กับทะเลอันดามันที่มีความสวยงาม และจังหวัดเชียงใหม่ที่ตั้งอยู่ในบริเวณเทือกเขาสูงที่มีอากาศดี เป็นต้น

2. ความง่ายในการเข้าถึงจุดหมายปลายทางทางการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะประเภทต่างๆ ซึ่งเอื้ออำนวยให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปท่องเที่ยวได้อย่างสะดวก เช่น มีสายการบินที่บินตรงไปถึง หรือมีรถไฟที่สามารถเดินทางไปถึงได้ง่าย เป็นต้น

3. ความแตกต่างทางด้านลักษณะทางภูมิศาสตร์ และ/หรือลักษณะทางวัฒนธรรม ระหว่างจุดหมายปลายทางทางการท่องเที่ยว กับสถานที่ที่เป็นภูมิสำเนาหรือสถานที่อยู่อาศัยปกติของนักท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่น นักท่องเที่ยวที่มีภูมิสำเนาในภูมิภาคที่มีอากาศร้อนมักจะต้องการเดินทางไปท่องเที่ยวในสถานที่ที่มีอากาศเย็น เป็นต้น

4. มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่มีประสิทธิภาพ เกี่ยวกับสถานที่ที่เป็นจุดหมายปลายทางทางการท่องเที่ยว กล่าวคือ สามารถกระจายข้อมูลข่าวสารต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง สมบูรณ์ และสามารถเข้าถึงนักท่องเที่ยวได้

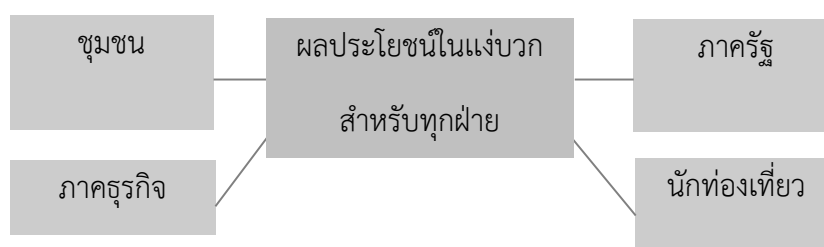
5. ในกรณีที่จุดหมายปลายทางทางการท่องเที่ยวตั้งอยู่ในต่างประเทศ จะต้องมีนโยบายและกระบวนการในการขออนุญาตเข้าเมือง และการตรวจคนเข้าเมืองที่สะดวกต่อนักท่องเที่ยวจากประเทศอื่นๆ เช่น นักท่องเที่ยวไม่จำเป็นต้องขอวีซ่า (visa) เพื่อเดินทางเข้าประเทศ หรือในกรณีที่จำเป็นต้องขอวีซ่า ก็จะมีกระบวนการที่ไม่ยุ่งยากซับซ้อน เป็นต้น

6. มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ทางบริการท่องเที่ยว (good tourism services and facilities) เช่น ที่พัก ร้านอาหาร และร้านขายของที่ระลึก ที่มีคุณภาพ มีความหลากหลาย และเพียงพอแก่นักท่องเที่ยว

7. มีแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่หลากหลาย เช่น มีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นสถานที่ทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ
8. มีภาพลักษณ์ที่ดีในสายตาของนักท่องเที่ยว เช่นเป็นสถานที่ที่ปลอดภัยและสะอาด เป็นต้น
9. มีมาตรการในการรักษาความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพ

2. แนวคิดการมีส่วนร่วมของชุมชน

ผู้วิจัยศึกษาแนวคิดการมีส่วนร่วมจากการท่องเที่ยวชุมชน เพื่อนำมาเป็นกรอบแนวทางในการศึกษากระบวนการมีส่วนร่วม การออกแบบต้นแบบเส้นทางจักรยาน โดยใช้แนวคิดเรื่องผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหลักในการจัดการท่องเที่ยวชุมชนของ (พิมพ์ระวี, 2553: 37-41) โดยทั่วไปแล้ว ผู้ที่มีส่วนร่วมหลักในการดำเนินการเกี่ยวกับการท่องเที่ยวในชุมชนนั้น มี 4 ภาคส่วนคือ 1) ชุมชน 2) หน่วยงานภาครัฐ 3) ภาคธุรกิจ 4) นักท่องเที่ยว และทุกภาคส่วนควรได้รับประโยชน์ร่วมกัน รวมทั้งร่วมคิดถึงแนวทางแก้ไขเมื่อเกิดปัญหาร่วมกันดังภาพต่อไปนี้



รูปที่ 1: ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหลักของการจัดการท่องเที่ยวชุมชน

ที่มา: พิมพ์ระวี, 2553: 37

ในการพัฒนาและจัดการท่องเที่ยวชุมชน ควรระบุให้ชัดเจนว่าใครคือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องและในลักษณะหรือรูปแบบใด ผู้ที่ควรจะมีหรืออาจจะมีส่วนร่วมได้หากจะแจกแจงโดยละเอียดขึ้นกว่ารูปภาพข้างต้น อาจจะพิจารณาภาคส่วนต่างๆ เช่น องค์กรที่มีความเกี่ยวข้อง ตัวอย่างเช่น องค์กรทางด้านวัฒนธรรม องค์กรทางด้านสิ่งแวดล้อม หรือองค์กรภาครัฐในท้องถิ่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องมีองค์กรใดบ้าง เป็นต้น นอกจากนี้วิธีการที่เราสามารถจะระบุผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องก็สามารถทำได้โดยวิธีการต่างๆ เช่น สอบถามพูดคุยกับชุมชน อ่านจากเอกสารรายงานที่มีอยู่ และอาจจะหาบุคคลหรือองค์กรที่สนใจที่จะเข้ามามีส่วนร่วมด้วยความเต็มใจ ต่อจากนั้นก็ดำเนินการสร้างเครือข่ายของชุมชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในเบื้องต้น และควรมีการจัดประชุมกลุ่มผู้ที่จะร่วมดำเนินการจัดการท่องเที่ยวในชุมชน เพื่อที่จะหารือ เพื่อมีการเพิ่มเติมบุคคลที่อาจจะเป็นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องซึ่งไม่ได้อยู่ในกลุ่มแรก หรือสอบถามว่าใครมีส่วนเกี่ยวข้องและใครควรจะมีส่วนเกี่ยวข้อง เมื่อเกิดความชัดเจนขึ้นซึ่งอาจมีการขับเคลื่อนในรูปแบบขององค์กรทางด้านการท่องเที่ยว อันจะเกิดความชัดเจนว่าใครคือผู้นำหรือกลุ่มผู้นำหลักในการจัดการการท่องเที่ยว และจะมีกระบวนการให้ชุมชนมีส่วนร่วมอย่างทั่วถึงอย่างไร รวมทั้ง

ระบบการกระจายผลประโยชน์และรายได้สู่ชุมชนควรเป็นลักษณะใด และการต้อนรับนักท่องเที่ยวจะเป็นอย่างไร เมื่อมีกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องที่ชัดเจน งานต่างๆ ที่จะดำเนินต่อมาก็จะชัดเจนยิ่งขึ้น

วิธีการในการที่จะนำผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วม การให้ข้อมูลและนำผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการที่จะพัฒนาการท่องเที่ยวให้เข้ามามีส่วนร่วมนั้นเป็นเรื่องที่ซับซ้อน และต้องใช้เวลามาก แต่หากสามารถทำได้ จะทำให้เกิดการทำงานร่วมกันในแนวทางที่มีระบบ ความแตกต่างของแต่ละกลุ่มนั้นหากได้รับการจัดการหรือบูรณาการอย่างดีแล้ว กระบวนการการปรึกษาจากผู้ที่เกี่ยวข้องนี้สามารถมุ่งประเด็นไปที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหลักๆ ก่อน เช่น อาจดำเนินการเพื่อให้ข้อมูลแก่ชุมชน ผู้ที่จะต้องเข้ามามีส่วนร่วมหลัก และสร้างการสนับสนุนเพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมอย่างแท้จริงขึ้น วิธีการที่จะปรึกษาขอคำแนะนำ ความคิดเห็นหรือขอความร่วมมือจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวนั้นมีได้หลายวิธี ควรที่จะเลือกวิธีที่เหมาะสมที่สุดในสภาวะแวดล้อมของชุมชนนั้นๆ รวมทั้งพิจารณาบุคลากรที่มีอยู่ รวมถึงงบประมาณที่มีและวิธีการบางวิธีนั้นเป็นการขอความเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องโดยรวม บางวิธีจะเป็นเพียงเฉพาะกลุ่มและเจาะจงวิธีการนั้นมีหลายวิธีไม่จำกัด

3. การท่องเที่ยวในเขตพื้นที่เมืองสงขลา

สงขลาเป็นเมืองที่มีภูมิทัศน์สวยงาม ตั้งอยู่บนแหลมยื่นยาวไปในทะเล ผั่งตะวันออกมีแหลมสมิหลาหาดทรายขาวสะอาด ไกลออกไปไม่มากนักมีเกาะหนู เกาะแมว สัญลักษณ์ของเมืองสงขลา ตั้งเด่นเป็นสง่าอยู่กลางทะเลอ่าวไทยฝั่งตะวันตกจดทะเลสาบสงขลา ซึ่งงดงามทั้งทางกายภาพ เป็นแหล่งอาหารที่อุดมสมบูรณ์ และเป็นเส้นทางการค้ามาแต่โบราณ ส่วนกลางเมืองนั้นเป็นที่ตั้งของเนินเขาย่อมๆ คือเขาน้อยกับเขาดังกวน แหล่งพักผ่อนหย่อนใจและเป็นจุดที่ชมทัศนียภาพเมืองสงขลาได้โดยรอบ นอกจากนี้สงขลายังเป็นเมืองที่มีประวัติศาสตร์ยาวนานและมีวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ของตนเอง ซึ่งผสมผสานวัฒนธรรมไทย จีน และมุสลิมได้อย่างกลมกลืน ย่านเมืองเก่าสงขลาเป็นที่ตั้งของศาลเจ้า วัด และมัสยิด คนไทย คนจีน และมุสลิม ต่างพึ่งพาอาศัยกันฉันพี่น้อง ในด้านสถาปัตยกรรมนั้น อาคารบ้านเรือนหลายหลังมีลักษณะเป็นอาคารทรงจีนดั้งเดิม อาคารแบบจีนผสมตะวันตก ตั้งเรียงรายอยู่ 2 ฝากถนนนครใน – นครนอก และเรือนไทยปักษ์ใต้ก็ยังมิให้เห็นอยู่ในย่านถนนนางงาม อาคารเหล่านี้มีผู้อยู่อาศัยมาจนถึงปัจจุบัน

วัฒนธรรมการบริโภคของคนในย่านเมืองเก่ามีทั้งอาหารไทย อาหารจีน อาหารมุสลิม และได้มีการผสมผสาน ดัดแปลง จนเกิดตำรับอาหารใหม่ๆ ที่เป็นเอกลักษณ์ของย่านเมืองเก่า อาหารที่ขึ้นชื่อได้แก่ ข้าวมันไก่โก่งสงขลา หมูต้อง หมูสตู แกงห้องไก่ ไช้ครอบ เต้าคั่ว ขนมหวัก เป็นต้น

สงขลาเคยเป็นเมืองท่า เป็นศูนย์กลางการค้ามีการติดต่อค้าขายทางเรือโดยตรงกับกรุงเทพฯ สิงคโปร์ และหัวเมืองรอบลุ่มทะเลสาบ เช่น นครศรีธรรมราช พัทลุง เป็นต้น สงขลาจึงเป็นศูนย์กลางความมั่นคงทางเศรษฐกิจก่อนที่จะมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมใหม่ๆ เช่น ทางรถไฟ และทางรถยนต์จากกรุงเทพฯ มายังภาคใต้ โดยมีหาดใหญ่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมแห่งใหม่ หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 บทบาททางการค้าของสงขลาจึงลดน้อยลงไป แต่ยังคงสำคัญในฐานะศูนย์กลางทางราชการและการศึกษาของภาคใต้ (สดใส, 2556: 12-13)

ย่านเมืองเก่าสงขลา มีจุดแข็งของศักยภาพด้านพื้นที่ ดังนี้

โชติพงษ์ บุญฤทธิ์

1. เป็นแหล่งสถาปัตยกรรมโบราณ เนื่องจากในพื้นที่ชุมชนเมืองเก่าเป็นแหล่งมีชาวจีนอาศัยอยู่หนาแน่นจึงทำให้ลักษณะการสร้างบ้านเรือนของคนในชุมชนล้วนแสดงอิทธิพลของวัฒนธรรมจีนที่ผสมผสานอยู่อย่างเห็นได้ชัด อีกทั้งการที่ชุมชนเมืองเก่าเป็นเมืองท่าสำคัญในการติดต่อค้าขายกับต่างชาติมาตั้งแต่อดีตทำให้เกิดการรับวัฒนธรรมต่างๆ จากต่างชาติส่งผลให้เกิดการพัฒนาบ้านเรือนเป็นแบบตึกทรงจีนผสมฝรั่งขึ้น ดังจะเห็นได้จากหลักฐานทางโบราณสถาน โบราณวัตถุ ตลอดจนบ้านเรือนของคนในชุมชนที่มีลักษณะเด่นของรูปแบบ (Style) สถาปัตยกรรมทั้งแบบจีนและแบบฝรั่ง

2. มีศาลหลักเมืองที่ศักดิ์สิทธิ์ ที่ประชาชนให้ความเคารพนับถือและสักการบูชา เนื่องจากชุมชนเมืองเก่า บริเวณถนนนางงาม เป็นที่ตั้งของวัดและศาลเจ้าที่สำคัญซึ่งประชาชนในพื้นที่ให้ความเคารพนับถือและสักการบูชา เพราะเชื่อว่ามี ความศักดิ์สิทธิ์และคุ้มครองดูแลผู้คน ดังจะเห็นได้ว่าการจัดงานฉลองวันคล้ายวันเกิดของเจ้าพ่อหลักเมืองในเดือนกรกฎาคม

3. มีประเพณีของชาวจีนที่มีความเป็นเอกลักษณ์ ชาวชุมชนเมืองเก่าส่วนใหญ่มีเชื้อสายจีน ทำให้วิถีชีวิตของคนในชุมชน จึงยึดมั่นตามแบบแผนขนบธรรมเนียมประเพณีจีนเป็นส่วนสำคัญในชีวิต แต่ละบ้านจะมีหิ้งบูชาบรรพบุรุษในบ้านและมีพระภูมิเจ้าที่ในบ้าน จะเคร่งครัดตามแบบจีน ที่เห็นได้ชัดคือการไหว้เจ้า เทศกาลตรุษจีน และมีเทศกาลตามความเชื่อที่จะต้องถือเป็นธรรมเนียมปฏิบัติทุกปี เพื่อขอพรจากเทพเจ้าให้มีความสุขและโชคลาภแก่ครอบครัว เป็นต้น

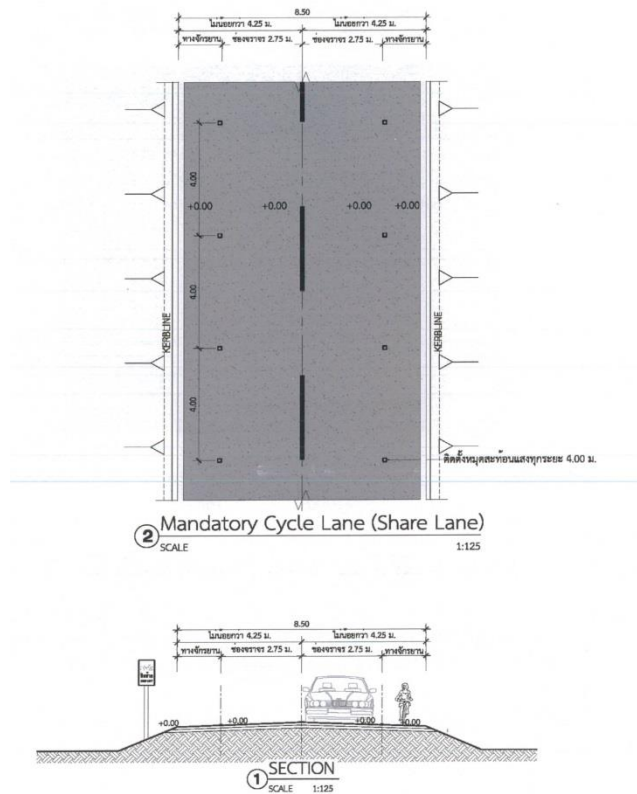
4. อาหาร ขนมไทยและของฝากที่ขึ้นชื่อ เนื่องจากเมืองเก่าบริเวณถนนนางงาม กิจกรรมส่วนใหญ่ของประชาชนจะทำการค้า ดังจะเห็นได้ว่า สินค้าส่วนใหญ่จะเป็นอาหาร ขนมและของฝากที่ขึ้นชื่อไม่ว่าจะเป็นร้านอาหาร ร้านน้ำชา กาแฟ แต่เตี้ยม เบเกอรี่ ขนมไทย

4. ช่องทางจักรยาน

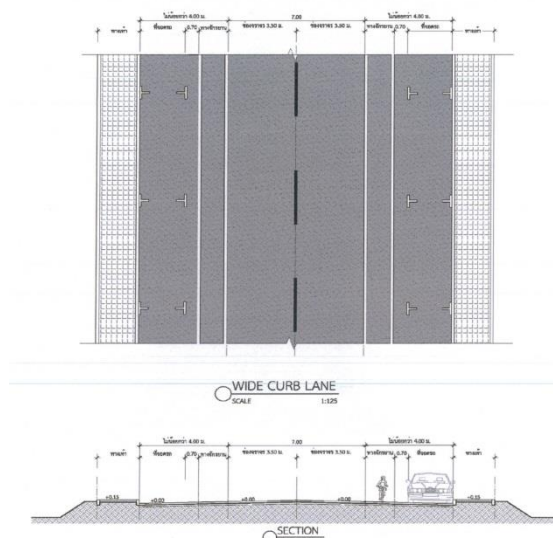
กรมทางหลวงชนบท (2558: 1-36) สถิติอุบัติเหตุจาก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมขนส่งทางบก รายงานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับจักรยานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 - พ.ศ. 2557 พบว่า จำนวนอุบัติเหตุมีแนวโน้มที่ลดลงในแต่ละปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 จนถึงปี พ.ศ. 2555 และหลังจาก ปี พ.ศ. 2555 จำนวนอุบัติเหตุมีแนวโน้มสูงขึ้น สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากการขับขี่ยานพาหนะเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด การตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด การขับรถกระชั้นชิด อุปกรณ์ชำรุด เช่น เบรคแตก การเมาสุรา และการแข่งอย่างผิดกฎหมาย เป็นต้น

ปัจจัยด้านการขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นปัจจัยที่จำเป็นเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในรอบ 9 ปี ที่ผ่านมา ซึ่งสอดคล้องกับมาตรฐานการออกแบบทางจักรยานของหน่วยงานระดับโลก ดังนั้น การพัฒนาทางจักรยานในประเทศไทยได้มีการกำหนดรูปแบบของทางจักรยาน โดยพัฒนามาจากมาตรฐานทางของประเทศสหรัฐอเมริกาโดยองค์กรชื่อว่า AASHTO – The American Association of State Highway and Transportation Officials (ทั่วโลกยอมรับ) และ MUTCD – Manual on Uniform Traffic Control Devices ซึ่งได้จัดกลุ่มทางจักรยานตามปริมาณจราจรและการออกแบบทางกายภาพ (Geometric Design) 6 หลัก ดังนี้ 1) มาตรฐานการแบ่งประเภททางจักรยาน 2) การออกแบบทางกายภาพของทางจักรยาน 3) การออกแบบชั้นผิวทาง 4) การออกแบบป้ายจราจร สัญลักษณ์บนผิวทางและระบบอำนวยความสะดวก

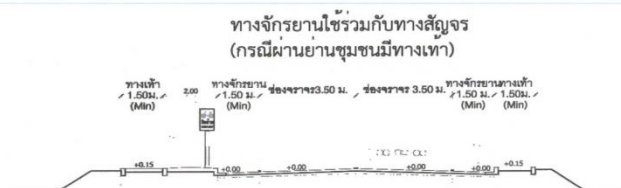
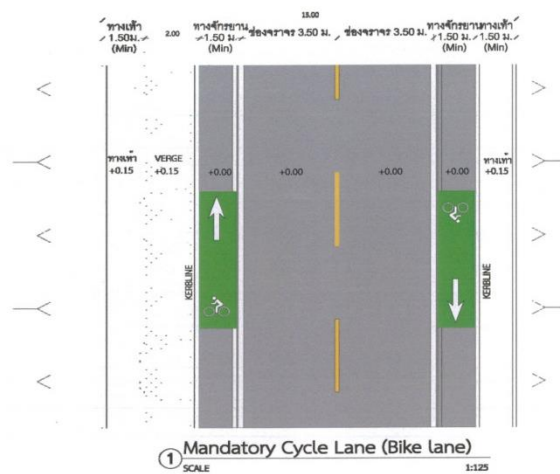
ของทางจักรยาน 5) ระบบความปลอดภัยทางจราจร 6) หลักเกณฑ์ของการกำหนดที่จัดจักรยาน
มาตรฐานการแบ่งประเภททางจักรยาน



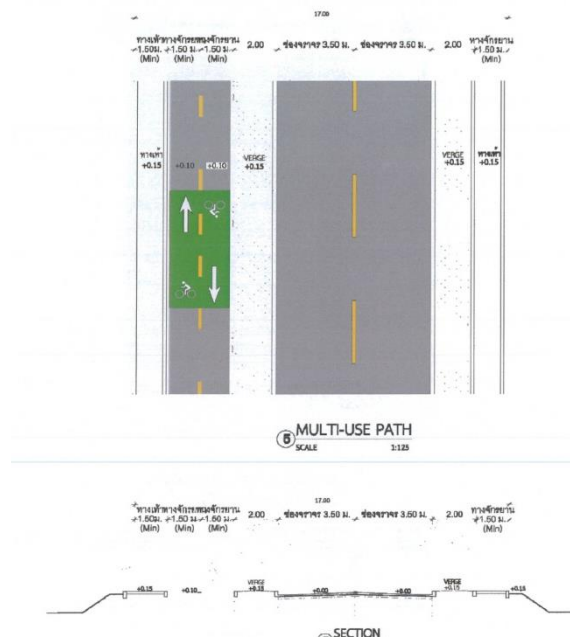
รูปที่ 2: แสดงเขตทางแคบ ไม่มีไหล่ทางหรือมีไหล่ทางรวมแล้วมีขนาดไม่เกิน 9.00 เมตร
ที่มา: กรมทางหลวงชนบท, 2558: 5



รูปที่ 3: แสดงความกว้างของช่องทางจอดรถยนต์และจักรยานรวมกันไม่น้อยกว่า 4.00 เมตร
ที่มา: กรมทางหลวงชนบท, 2558: 6



รูปที่ 4: ช่องจราจรสำหรับความกว้าง 3.50 เมตร (อย่างน้อย) และช่องจักรยานกว้าง 1.50 เมตร (อย่างน้อย)
บนไหล่ทางพร้อมระบบอำนวยความสะดวก
ที่มา: กรมทางหลวงชนบท, 2558: 7



รูปที่ 5: ช่องทางจราจรจะแยกออกจากช่องทางจราจรรถยนต์และมีระดับผิวทางสูงกว่า
และอาจจะใช้ร่วมกับทางเท้า (Slide Walk or Walk Way)
ที่มา: กรมทางหลวงชนบท, 2558: 8

5. การออกแบบสื่อ

อินโฟกราฟิก

อินโฟกราฟิก คือ "การแปลงข้อมูลให้เป็นภาพ" เพื่อให้เข้าใจได้ง่ายและสื่อสารกับผู้คนด้วย
สิ่งที่จับต้องได้ อินโฟกราฟิกไม่ใช้การสรุปข้อมูลทั้งหมดมานำเสนอในภาพหนึ่งภาพ แต่จะมีทั้งการ
นำเสนอข้อมูลโดยรวม และการนำเสนอข้อมูลรายละเอียดเชิงลึก เช่นเดียวกับแผนที่โลก แผนที่
ประเทศไทย หรือแผนที่เมืองต่างๆ ขึ้นอยู่กับว่าต้องการนำเสนออะไร จึงค่อยเลือกข้อมูลตั้งต้น และ
วิธีการนำเสนอ โดยสรุปอินโฟกราฟิกคือการทำ "แผนที่ข้อมูล" (ชากระตะ, 2558: 9)

ขอบเขตในการใช้งานอินโฟกราฟิก ขอบเขตในการใช้งานอินโฟกราฟิกแบ่งเป็น 2 หมวด
ใหญ่ๆ คือ การอธิบายข้อมูล ซึ่งต้องการอธิบายเนื้อหาอย่างละเอียด และการโฆษณาและ
ประชาสัมพันธ์ ซึ่งเน้นการส่งเสริมภาพลักษณ์องค์กร

1.การอธิบายข้อมูลอินโฟกราฟิกแบบนี้ มักจะใช้กับการอธิบายวิธีการประกอบโมเดล
พลาสติก หรือวิธีการประกอบเฟอร์นิเจอร์ วิธีการเดินทาง (แผนที่รถไฟหรือแผนที่ทั่วไป) เอกสารทาง
ประวัติศาสตร์ที่มีตัวเลขปีที่เกิดเหตุการณ์เป็นตาราง แผนที่ของดังจากทั่วโลกที่อาจไปอยู่บนหนังสือ
เรียนวิชาภูมิศาสตร์ พิพิธภัณฑ์ เป็นต้น

2. การโฆษณาและประชาสัมพันธ์อินโฟกราฟิกซึ่งองค์กรหรือบริษัทใช้ตามเว็บไซต์ บล็อก โซเชียลมีเดีย นั่นคือตัวอย่างของอินโฟกราฟิกที่ใช้ในการโฆษณา และประชาสัมพันธ์ โดยทั่วไปบริษัทต่างๆ ก็อาจจะมีการเพิ่มรูปสินค้าหรือแผนภาพอธิบายการให้บริการลงไปในเอกสารอธิบายเนื้อหาของบริษัทอย่างง่าย ๆ แต่ถ้าใช้อินโฟกราฟิกก็จะทำให้เอกสารมีเอกลักษณ์และหลากหลายมากยิ่งขึ้น สิ่งที่เป็นเหมือนตอนทำอินโฟกราฟิก คือ ต้องเข้าใจง่าย และดึงดูดสายตาคนอ่าน สิ่งสำคัญอีกอย่าง คือ การคิดว่าอยากได้อะไรจากคนอ่านอินโฟกราฟิก (อยากให้มองแบรนด์ในทางที่ดีขึ้น อยากส่งเสริมให้คนเข้ามาชมเว็บไซต์ เป็นต้น)

3. การอธิบายข้อมูลและการโฆษณาและประชาสัมพันธ์บางกรณีอินโฟกราฟิกจำเป็นต้องทำหน้าทั้ง 2 อย่าง คือ "การอธิบายข้อมูล" และ "การโฆษณาและประชาสัมพันธ์" อย่างเช่น อินโฟกราฟิกที่ใช้อธิบายรายงานประจำปี อินโฟกราฟิกถูกนำไปใช้หลากหลายมากขึ้นเรื่อยๆ ตั้งแต่วัตถุประสงค์เพื่อการประชาสัมพันธ์ไปจนถึงการย่อยข้อมูลให้เข้าใจง่ายจากความนิยมในปัจจุบัน ทำให้คนมีโอกาสดูอินโฟกราฟิกเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ สิ่งสำคัญคือต้องไม่ลืมว่า จริงๆ แล้วอินโฟกราฟิกคืออะไร

อินโฟกราฟิกคือการแปลงข้อมูลให้เป็นภาพเพื่อให้สามารถสื่อสารได้เข้าใจง่ายขึ้น ต้องให้ความสำคัญเรื่องการสื่อสารข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพด้วย อย่างไรก็ตามเพื่อให้คนอยากอ่าน ก็ต้องทำออกมาให้ดูน่าสนใจ ข้อมูลก็ต้องดีด้วย ข้อมูลที่ดีคือ ข้อมูลที่ทำให้คนอยากอ่าน คนที่อ่านแล้วก็เกิดความรู้สึกอยากนำข้อมูลนั้นไปทำอะไรต่อสักอย่าง

ลักษณะอินโฟกราฟิกที่ดี 5 ข้อ ดังนี้ (ณิชนน, 2558: 124)

1. ใช้การทำข้อมูลให้เป็นภาพอย่างมีความหมาย
2. เข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน เป็นมิตรกับผู้อ่าน
3. น่าสนใจ เต็มตาผู้อ่าน
4. เนื้อหาดีมีประโยชน์ ทำให้คนอ่านรู้สึกอยากเก็บไว้

หลักสำคัญของงานสารคดี

กรมประชาสัมพันธ์ (2554: 2-20) กล่าวว่า หลักสำคัญของงานสารคดี จะต้องถ่ายทอดความจริงอย่างสร้างสรรค์ ต้องให้ผลต่อความรู้สึกนึกคิดและอารมณ์ร่วมของผู้ชม และตั้งคำถาม 3 ข้อ ก่อนทำสารคดี ได้แก่

1. ทำไปเพื่ออะไร คือ วัตถุประสงค์ เพื่อจะกำหนดแนวคิด ประเภทของงาน
2. ทำไปให้ใครดู เพื่อจะกำหนดรูปแบบการนำเสนอ
3. ดูแล้วจะได้อะไร คือ ผลที่คาดว่าจะได้รับเพื่อกำหนดทิศทางของการนำเสนอ

ขั้นตอนการผลิตสารคดี ประกอบด้วย 3 ขั้นตอน

ขั้นเตรียมการผลิต (PRE - PRODUCTION) ภายหลังจากได้รับมอบหมายงานการผลิตสารคดีแล้ว ผู้ผลิตสารคดีก็จะเริ่มดำเนินการปฏิบัติงาน ดังนี้

ประชุมวางแผนการผลิตสารคดีเพื่อกำหนดรูปแบบและเนื้อหา และการนำเสนอสารคดีได้แก่ ประชุมหารือร่วมกับบุคลากรผู้รับผิดชอบฝ่ายต่างๆ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อวางกรอบ

แนวคิดตามข้อกำหนดที่มีขีดจำกัด ทั้งงบประมาณ เครื่องมือ บุคลากร สถานที่ ภาวะเศรษฐกิจ และสิ่งอำนวยความสะดวก กำหนดเนื้อหาและกลุ่มเป้าหมาย โดยการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่างๆ ทั้งเอกสาร ตำราจากห้องสมุด รายงานการวิจัยที่เกี่ยวข้อง หนังสือพิมพ์ อินเทอร์เน็ต เว็บไซต์ และผู้เชี่ยวชาญแต่ละด้านกำหนดแก่นเรื่อง (Theme) และวัตถุประสงค์ของสารคดี เพื่อให้เกิดความชัดเจนและสอดคล้องกับความรู้ของกลุ่มเป้าหมาย กำหนดรูปแบบและสร้างสรรค์สารคดี เพื่อให้การนำเสนอมีความน่าสนใจเหมาะสมกับเนื้อหาและกลุ่มเป้าหมาย

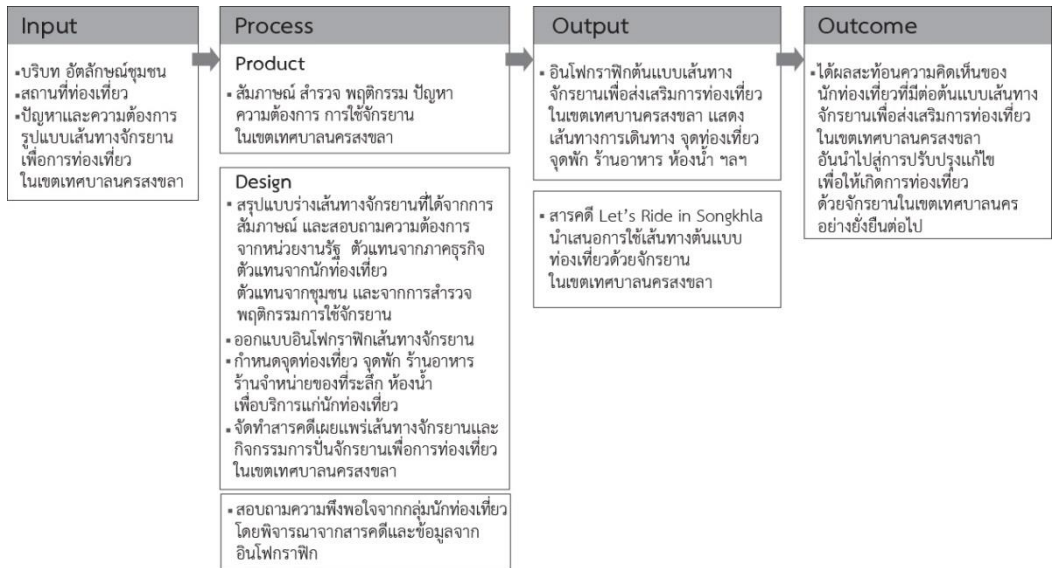
ขั้นตอนการเขียนบท ประกอบด้วย การหาข้อมูล แหล่งข้อมูล อาจได้จากข้อมูลที่เป็นเอกสาร ข้อมูลภาพ ข้อมูลจากบุคคล (ที่มีความน่าเชื่อถือ) ข้อมูลที่หามาได้ทั้งหมดสามารถแยกแยะออกมาได้เป็นประเด็นต่างๆ กัน เมื่อเลือกประเด็นที่เกี่ยวข้องกับรายการได้แล้ว ต้องคิดว่าประเด็นสำคัญใดบ้างที่ต้องใช้ ประเด็นรองๆ ลงไป ข้อใดที่ควรใช้ร่วมด้วย การวางโครงเรื่องมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกรอบความคิดในการนำเสนอ เพื่อให้การวางแผนการผลิตเป็นไปได้อย่างถูกต้องและรอบคอบ เพื่อความเข้าใจที่ตรงกันของทีมงานและ เพื่อความสะดวกในการพัฒนาบทสารคดี การวางโครงเรื่องเป็นการร้อยเรียงประเด็นหลัก ประเด็นรองเข้าด้วยกัน โดยไม่จำเป็นต้องไล่เรียงจากหลักไปหารองเสมอ แต่ให้คำนึงถึงความเชื่อมโยง (Link) ของแต่ละประเด็น

ขั้นตอนการถ่ายทำ (PRODUCTION) การกำกับและถ่ายทำสารคดี ต้องเริ่มจากการฝึกซ้อมผู้ผลิตสารคดี จะกำหนดตารางฝึกซ้อมไว้ล่วงหน้า โดยระบุวันเวลาสถานที่ให้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้องมาซ้อม สำหรับสารคดีที่มีความซับซ้อนมาก ควรจะต้องซ้อมก่อนวันผลิตสารคดีและบุคลากรสำคัญๆ ผู้กำกับรายการ ผู้ช่วยกำกับรายการ ผู้กำกับเวที ฝ่ายช่างภาพ ฝ่ายเสียง ฝ่ายแสง และฝ่ายอื่นๆ การถ่ายทำรายการเป็นขั้นตอนที่จะทำการบันทึกภาพต่างๆ ตามเนื้อหาที่กำหนดในบทโทรทัศน์ แต่ก่อนที่จะถึงเวลาทำการบันทึกภาพ ผู้กำกับรายการควรตรวจสอบสิ่งต่างๆ ว่าเรียบร้อยและพร้อมที่จะถ่ายทำหรือไม่ โดยเฉพาะการตรวจสอบเรื่องของมุมภาพ ตำแหน่งภาพกับมุมของฉาก รวมไปถึงจนถึงเรื่องของสี ความคมชัดความถูกต้อง และในกรณีที่เป็นการบันทึกภาพ เมื่อทำการบันทึกภาพเสร็จแล้วควรจะมีการ Rewind เทป เพื่อเช็คคุณภาพที่บันทึกไปนั้นว่ามีความคมชัดและถูกต้องหรือไม่

ขั้นตอนหลังการถ่ายทำ (POST - PRODUCTION) เป็นกระบวนการท้ายสุดของการผลิตสารคดี เป็นการเอาเทปทั้งหมดที่บันทึกภาพมาคัดเลือกภาพที่ดีที่สุด แล้วตัดต่อเข้าด้วยกัน ซึ่งผู้ทำการตัดต่อจะต้องเข้าใจบทสารคดีนั้นเป็นอย่างดี ในบางกรณีผู้เขียนบทความอาจมาควบคุมการตัดต่อหรือทำหน้าที่เป็นผู้ตัดต่อเองก็ได้ เมื่อผู้ตัดต่อเข้าใจบทแล้วกล่าวถึงอะไร มีลำดับขั้นตอนความเป็นมาของเรื่องราวอย่างไร แล้วจึงลงมือทำการตัดต่อ ซึ่งขั้นตอนนี้เป็นขั้นตอนที่สำคัญมาก การเรียงลำดับความสำคัญของเนื้อเรื่องตั้งแต่ต้นจนจบ ต้องมีความประณีต พิถีพิถัน เพื่อให้เนื้อเรื่องออกมาได้ตามบทโทรทัศน์กำหนด และได้อารมณ์ของเรื่องราวอย่างสมบูรณ์ มีความน่าสนใจและน่าติดตามด้วยการตัดต่อภาพอาจมีการนำเอาเทคนิคภาพมาพลิกแพลงได้

กรอบแนวคิด

การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาโดยกระบวนการมีส่วนร่วม มีกรอบแนวคิดการดำเนินงาน ดังรูปที่ 6



รูปที่ 6: กรอบแนวคิดการดำเนินงาน
ที่มา: โชติพงษ์, 2558

ระเบียบวิธีการวิจัย

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้เป็นการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาโดยกระบวนการมีส่วนร่วม กำหนดระยะเวลาในการดำเนินงานวิจัย 1 ปี โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากรผู้วิจัยได้แบ่งประชากรออกเป็น 4 กลุ่ม ตามหลักเกณฑ์องค์ประกอบของการท่องเที่ยว (พิมพิระวี, 2553) ซึ่งเป็นการกำหนดเพื่อให้เกิดการศึกษากระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน ประกอบด้วย ชุมชน ผู้มีอำนาจตัดสินใจ ภาคธุรกิจ นักท่องเที่ยว

2. กลุ่มตัวอย่างผู้วิจัยได้กำหนดกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้วิธีการสุ่มและวิธีแบบเจาะจง ซึ่งมีขั้นตอนในการดำเนินการ ดังนี้

1.1 กลุ่มตัวอย่างจากชุมชน ใช้วิธีการสุ่มแบบสอบถามเกี่ยวกับปัญหาและความต้องการจากผู้ที่อยู่อาศัยในเขตเทศบาลนครสงขลา ซึ่งมีประชากรจำนวน 70,899 คน กำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรยามาเน (Yamane, 1976) และกำหนดความคลาดเคลื่อนที่ 0.05 คำนวณกลุ่มตัวอย่างได้

ปีที่ 14 ฉบับที่ 1 (มกราคม – มิถุนายน 2560)

400 คน เจาะจงศึกษาความคิดเห็นจากกลุ่มนักปั่นที่ทดลองใช้ต้นแบบเส้นทางจักรยาน จำนวน 20 คน

2.2 กลุ่มผู้มีอำนาจตัดสินใจ เจาะจงศึกษาความคิดเห็นตัวแทนชุมชนจาก 4 ภาคส่วน ตามทฤษฎีผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหลักในการจัดการท่องเที่ยวชุมชน (พิมพ์ระวี, 2553) จำนวน 4 คน ประกอบด้วยตัวแทนจากหน่วยงานรัฐ ตัวแทนจากภาครัฐกิจ ตัวแทนจากนักท่องเที่ยว ตัวแทนจากชุมชน

2.3 กลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้วิธีการเจาะจงแจกแบบสอบถาม จากจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยในจังหวัดสงขลา จำนวน 1,595,586 คน กำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรยามาเน่ (Yamane, 1976) และกำหนดความคลาดเคลื่อนที่ 0.05 คำนวณกลุ่มตัวอย่างได้ 400 คน

อุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ สมุดจดบันทึก ปากกา กล้องถ่ายภาพนิ่ง กล้องวิดีโอ จักรยาน คอมพิวเตอร์ โปรแกรมตัดต่อสารคดี เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากเอกสารหน่วยงานราชการ แผนที่ หนังสือ งานวิจัย บทความวิชาการ และเก็บรวบรวมข้อมูลปัญหาและพฤติกรรมการใช้เส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา โดยการใช้แบบสอบถามความคิดเห็น เก็บรวบรวมข้อมูลต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ชุมชนในเขตเทศบาลนครสงขลาต้องการ ด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก 4 ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการท่องเที่ยวในชุมชน จากนั้นจึงทดสอบเส้นทางจักรยานต้นแบบ ด้วยกลุ่มนักปั่นจำนวน 20 คน เพื่อนำมาสรุปเป็นปัญหาและข้อเสนอแนะ จากนั้นจึงนำเสนอต้นแบบเส้นทางจักรยานสำหรับส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาด้วยภาพอินโฟกราฟิก (Infographic) เส้นทางจักรยาน และนำเสนอผ่านสารคดี Let's Ride in Songkhla ทางสื่อออนไลน์เพื่อเก็บข้อมูลความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวมีต่อต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา

การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวจากตำรา เอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการใช้จักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา ด้วยวิธีการสังเกต การสำรวจ และการจดบันทึกข้อมูล เก็บข้อมูลพฤติกรรมการใช้เส้นทางจักรยาน ปัญหาและความต้องการ ด้วยวิธีการสอบถาม การสัมภาษณ์ การสำรวจ และการจดบันทึกข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยแบ่งข้อมูลออกเป็น 2 ส่วนคือ วิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิจากเอกสาร ตำรา และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยทำการวิเคราะห์เนื้อหาและนำเสนอด้วยการพรรณนา และวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิจากการสอบถาม การสัมภาษณ์ การสำรวจ โดยทำการสรุปเป็นคำร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสรุปโดยการพรรณนา

ผลการวิจัย

1.การศึกษาปัญหาและพฤติกรรมการใช้เส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา

จากการสอบถามความคิดเห็นของประชาชน พบว่า ผู้ปั่นจักรยานเป็นเพศชาย ร้อยละ 64 และเพศหญิง ร้อยละ 36 ช่วงอายุที่ปั่นจักรยานมากที่สุด คือ 36 -45 ปี ส่วนใหญ่ปั่นเพื่อออกกำลังกาย

พักผ่อน และเป็นการทำกิจกรรมร่วมกันระหว่างเพื่อนฝูง ความถี่ในการปั่นประมาณ 2-3 ครั้ง ต่อสัปดาห์ กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่าช่วงเย็นเป็นช่วงที่เหมาะสมสำหรับการปั่นมากที่สุด และกิจกรรมที่ทำในระหว่างหยุดพักระหว่างเส้นทาง ได้แก่ พุดคุย (4.97) ถ่ายรูป (4.85) และรับประทานอาหาร (4.47) ตามลำดับ ในด้านปัญหาการใช้เส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา พบว่า นักปั่นจักรยานส่วนใหญ่มีปัญหาความไม่ปลอดภัยของเส้นทางจักรยานมากที่สุด (4.84) รองลงมามีปัญหาเกี่ยวกับความไม่ต่อเนื่องของเส้นทางจักรยาน (4.48) ความไม่ชัดเจนของป้ายบอกทางเส้นทางจักรยาน (4.34) สภาพพื้นผิวถนนไม่เหมาะสำหรับการปั่นจักรยาน (3.85) มีสิ่งรบกวนบรรยากาศบ้างเล็กน้อย (3.85) ส่วนสภาพอากาศไม่เหมาะสำหรับการปั่นจักรยาน (2.96) และเส้นทางจักรยานปั่นจักรยานไม่มีความดึงดูดใจเป็นปัญหาที่อยู่ในระดับเล็กน้อยที่สุด (2.78) ดังตารางที่ 1 - ตารางที่ 5

ตารางที่ 1: จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม

รายการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
หญิง	144	36
ชาย	256	64
รวม	400	100

ที่มา: โซติพงษ์, 2558

ตารางที่ 2: จำนวนร้อยละของอายุผู้ตอบแบบสอบถาม

รายการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
15 – 25 ปี	94	24
26 – 35 ปี	103	26
36 – 45 ปี	165	41
มากกว่า 45 ปี	38	9
รวม	400	100

ที่มา: โซติพงษ์, 2558

ตารางที่ 3: ความคิดเห็นเกี่ยวกับช่วงเวลาที่เหมาะสมสำหรับการปั่นจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา

ช่วงเวลาที่เหมาะสมในการปั่นจักรยาน	$\bar{X}$	S.D.	ความหมาย
1. ช่วงเช้า	4.12	0.69	เห็นด้วยมาก
2. ช่วงเย็น	4.82	0.49	เห็นด้วยมากที่สุด
รวม	4.47	0.16	เห็นด้วยมาก

ที่มา: โซติพงษ์, 2558

ตารางที่ 4: ความคิดเห็นเกี่ยวกับกิจกรรมที่ทำระหว่างการหยุดพักการปั่นจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา

กิจกรรมที่ทำ ณ จุดจอดพัก	$\bar{X}$	S.D.	ความหมาย
1. พุดคุย	4.97	0.16	เห็นด้วยมากที่สุด
2. ถ่ายรูป	4.85	0.45	เห็นด้วยมากที่สุด
3. รับประทานอาหาร	4.47	0.79	เห็นด้วยมาก
รวม	4.76	0.46	เห็นด้วยมาก

ที่มา: โซติพงษ์, 2558

ตารางที่ 5: ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาสำหรับการปั่นจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา

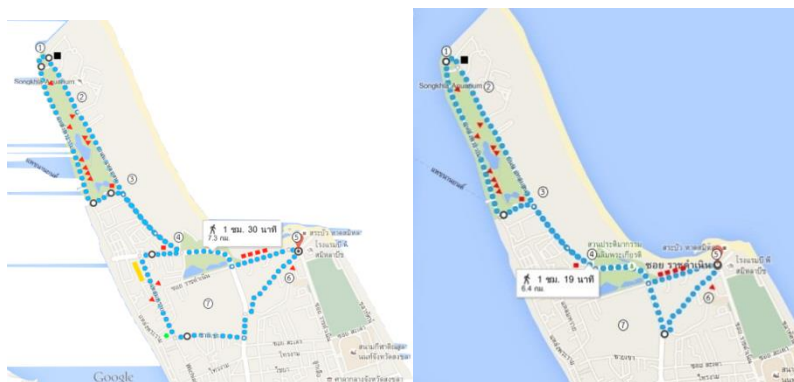
ปัญหาการใช้เส้นทางจักรยาน	$\bar{X}$	S.D.	ความหมาย
1. ความไม่ปลอดภัยของเส้นทางจักรยาน	4.84	0.48	เห็นด้วยมากที่สุด
2. ความไม่ต่อเนื่องของเส้นทางจักรยาน	4.48	0.80	เห็นด้วยมาก
3. ความไม่ชัดเจนของป้ายบอกทางเส้นทางจักรยาน	4.34	0.88	เห็นด้วยมาก
4. สภาพพื้นผิวถนนไม่เหมาะสำหรับการปั่นจักรยาน	3.85	0.85	เห็นด้วยมาก
5. มีสิ่งรบกวนบรรยากาศ	3.85	0.84	เห็นด้วยมาก
6. สภาพอากาศไม่เหมาะสำหรับการปั่นจักรยาน	2.96	0.97	เห็นด้วยปานกลาง
7. เส้นทางจักรยานไม่มีความดึงดูดใจ	2.78	0.73	เห็นด้วยน้อยที่สุด
รวม	3.87	0.79	เห็นด้วยมาก

ที่มา: โซติพงษ์, 2558

จากการสัมภาษณ์แบบปลายเปิดจากกลุ่มตัวอย่าง พบว่า เส้นทางจักรยานที่กลุ่มตัวอย่างแนะนำมากที่สุด มี 3 เส้นทาง ได้แก่ 1) บ้านป่าเปรม - สวนสองทะเล - ศาลาไท 2) บ้านป่าเปรม - หาดชลาทัศน์ - แก้วแสง - ถนนไทรบุรี 3) บ้านป่าเปรม - ถนนนางงาม - ถนนนครใน - ถนนนครนอก จากนั้นทีมนักปั่นสำรวจเส้นทางจักรยานทั้ง 3 อีกครั้ง ด้วยการสังเกต บันทึก ในช่วงเวลา ระหว่าง 17.00 น. ถึง 18.30 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ผู้ใช้เส้นทางปั่นจักรยานเห็นว่ามีเหมาะสมในการปั่นมากที่สุด พบว่า มีปัญหาที่สามารถสรุปได้เป็นประเด็นต่างๆ ดังนี้ เส้นทางถนนนครในเป็นเส้นทางที่มีร้านค้า ร้านอาหาร ร้านตัดผม ร้านให้เช่าชุด ฯลฯ มีการแบ่งเส้นจราจรหลัก 2 เลน สำหรับรถวิ่งทางเดียว มีการแบ่งเส้นฟุตบาทสำหรับเดินริมถนน กว้างประมาณ 1 เมตร แต่ไม่สามารถเดินได้ต่อเนื่องตลอดทั้งเส้น เนื่องจากมีการจอดรถยนต์ รถมอเตอร์ไซด์ และมีการวางกระถางต้นไม้ข้างเล็กน้อย การปั่นจักรยานต้องใช้ถนนร่วมกับรถชนิดอื่นๆ ไม่มีช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยาน สภาพการจราจรหนาแน่นในบางช่วงเวลา โดยเฉพาะช่วงเย็น ตั้งแต่ 15.00-16.00 น. แตรถวิ่งด้วยความเร็วค่อยๆ จึงสามารถปั่นจักรยานได้ แต่ต้องอาศัยความชำนาญในการปั่นเพื่อหลบหลีกรถที่จอดข้างทาง ถนนนครนอกเป็นเส้นทางที่มีร้านค้าประเภทโชห่วยและร้านซ่อมอะไหล่เกี่ยวกับมอเตอร์ต่างๆ มากที่สุด มีการ

แบ่งเป็น 2 ช่องจราจรแต่กำหนดให้รถวิ่งทางเดียว มีการตีช่องซ้ายขวาเป็นฟุตบาท มีการจอดรถจักรยานยนต์ รถยนต์ ของทั้ง 2 ข้างทาง แต่ปริมาณไม่มากเท่ากับถนนนครใน มีการจราจรหนาแน่นในบางช่วงเวลาแต่น้อยกว่าถนนนครนอก ถนนางงามเป็นเส้นทางที่มีร้านค้าจำหน่ายอาหาร ขนม ของที่ระลึก มากที่สุดในเมืองสงขลา การจราจรหนาแน่น มีช่องจราจรเพียง 1 ช่อง สำหรับรถวิ่งทางเดียว เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีการส่งเสริมการท่องเที่ยวให้เป็นแหล่งแวะซื้อของฝากของนักท่องเที่ยว จึงมีการแบ่งช่อง 2 ข้างซ้ายขวาของเส้นจราจรหลักให้เป็นที่จอดรถ มีช่องจอดรถยนต์และช่องสำหรับจอดรถรางนำเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวแวะพักลงเดินซื้อของ แต่มีการฝ่าฝืนด้วยการจอดรถยนต์ส่วนบุคคลด้วย เส้นทางบ้านป่าเปรม - สวนสองทะเล - ศาลาไท เป็นเส้นทางที่มีการพัฒนาเส้นทางจักรยานได้ชัดเจนที่สุด ทั้งในส่วนของระบบป้ายบอกทาง ป้ายเลนจักรยาน เลนจักรยานตามมาตรฐาน แต่พบว่า มีปัญหาบริเวณสวนสองทะเล ซึ่งเป็นจุดที่มีร้านรถเข็นมาเปิดบริการนักท่องเที่ยว และประชาชนที่มานั่งพักผ่อนและรับประทานอาหาร มีการตีเส้นจอดรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ แต่ยังมีการจอดรถบนเส้นทางจักรยานจำนวนมาก เป็นอุปสรรคต่อการปั่นจักรยานและยังบดบังทัศนียภาพที่สวยงาม ส่วนเส้นทางบ้านป่าเปรม – หาดชลาทัศน์ - เก้าเส้ง - ถนนไทรบุรี หลังช่วงเวลา 17.00 น. - 18.30 น. มีแสงไฟน้อย แต่หากจัดการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว เส้นทางนี้ควรปั่นในช่วงเช้ามากกว่า เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สามารถมองเห็นพระอาทิตย์ขึ้น และเห็นวิถีชีวิตชาวประมงของชุมชนเก้าเส้ง ช่วงเวลา 06.00 น. - 07.00 น. เหมาะสมที่สุด

จากการลงพื้นที่สำรวจปริมาณการใช้เส้นทางปั่นจักรยานในพื้นที่เทศบาลนครสงขลา ด้วยการสังเกต การบันทึก พบว่า มี 2 เส้นทาง ที่มีปริมาณการใช้จักรยานมากที่สุด ได้แก่ 1) เส้นทางจากวงเวียนศาลาไท – สวนเสรี -ลานว้าว – สวนสองทะเล โดยมีระยะทางรวม 7.3 กิโลเมตร 2) เส้นทางสี่แยกถนนคนเดิน - ลานว้าว สวนสองทะเล - วงเวียนศาลาไท ระยะทาง 2.8 กิโลเมตร รวมเป็นระยะทาง 8.9 กิโลเมตร



รูปที่ 7: (ซ้าย) เส้นทางจากวงเวียนศาลาไท – สวนเสรี -ลานว้าว – สวนสองทะเล

(ขวา) เส้นทางสี่แยกถนนคนเดิน - ลานว้าว สวนสองทะเล – วงเวียนศาลาไท

ที่มา: โซติพงษ์, 2558

2. การศึกษาต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ชุมชนในเขตเทศบาลนครสงขลาต้องการ

จากการสัมภาษณ์เชิงลึก 4 ภาคส่วน เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2559 ประกอบด้วยตัวแทนจากหน่วยงานรัฐตัวแทนจากภาครัฐกิจ ตัวแทนจากนักท่องเที่ยว ตัวแทนจากชุมชนโดยมีรายละเอียดจากการสัมภาษณ์ดังนี้



รูปที่ 8: บัวยันต์ สุวรรณเมธี
ที่มา: โซติพงษ์, 2559



รูปที่ 9: ชนินทร์ สาครินทร์
ที่มา: โซติพงษ์, 2559



รูปที่ 10: นราวดี บัวขวัญ
ที่มา: โซติพงษ์, 2559



รูปที่ 11: สิบสกุล ศรีสุข
ที่มา: โซติพงษ์, 2559

1) ตัวแทนจากหน่วยงานรัฐ คุณบัวยันต์ สุวรรณเมธี ผอ.สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดสงขลา กล่าวว่า นโยบายของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬามีการส่งเสริมกีฬาเพื่อการท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งคือการปั่นจักรยานซึ่งเป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวที่ค่อนข้างเป็นที่นิยมในขณะนี้ ถือเป็นการท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ในปีงบประมาณ 2558 สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดสงขลาได้จัดสร้างเลนจักรยานภายในจังหวัดอย่างน้อย 2 จุด จุดแรกคือสวนสาธารณะหาดใหญ่ จุดที่สองคือเส้นทางริมหาดสมิหลาเพื่อให้บริการประชาชนที่ปั่นจักรยานเพื่อสุขภาพ และในปีงบประมาณ 2559 จังหวัดสงขลาได้กำหนดวาระสงขลาน่าเที่ยว โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา โซติพงษ์ บุญฤทธิ์

กำหนดแคมเปญ "สงขลา มหาสนุก" เพื่อช่วยกันดูแลจังหวัดสงขลาในด้านการตลาดและการท่องเที่ยว ซึ่งกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวก็เป็นส่วนหนึ่งในการสร้างความสุขสนุกทั้งปีให้สงขลา

2) **ตัวแทนจากภาครัฐกิจ** คุณชนินทร์ สาครินทร์ ผู้จัดการโรงแรมเลคอินน์ กล่าวว่า สงขลา เป็นเมืองที่มีแหล่งท่องเที่ยวมากมาย มีทิวทัศน์ที่สวยงาม เหมาะสมกับการมาเที่ยวปั่นจักรยาน ที่ผ่าน มาได้มีนักปั่นจากหลายจังหวัด และจากต่างประเทศ เช่น มาเลเซีย เข้ามาปั่นในเมืองสงขลาจำนวนมาก ในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โรงแรมจะมีการช่วยกันดูแล ให้สิทธิพิเศษ ให้กับบรรดานักปั่นจักรยานที่เข้าปั่นและพักในจังหวัดสงขลา ตลอดจนการช่วยกันดูแลเรื่องอาหาร สุขภาพ และช่วยกันดูแลเรื่องเส้นทางการท่องเที่ยวด้วย

3) **ตัวแทนจากชุมชน** คุณสืบสกุล ศรีสุข ผู้อำนวยการภาคีคนรักเมืองสงขลา กล่าวว่า เมือง สงขลาบริบทที่เหมือนสวนสนุกที่ยื่นออกไปในทะเล โดยมีทะเลล้อมรอบ มีเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับการ ปั่นชมเมืองหลายเส้นทาง เช่น เส้นทางเมืองเก่า เส้นทางโบราณสถาน เส้นทางที่ผมประทับใจเป็น เส้นทางปั่นชมธรรมชาติ บริเวณสวน 2 ทะเล ซึ่งเป็นเส้นทางสำหรับจักรยานอย่างเดียว มีทางดินบ้าง ทางยกระดับบ้าง มีแอ่งน้ำ ดอกไม้ริมทาง มีจุดเลี้ยงม้าและสามารถปั่นลัดเลาะไปตามป่าสน ทำให้มี ความรู้สึกถึงความลงตัวของธรรมชาติ เพลินเพลินและอยากแนะนำให้ลองมาปั่น

4) **ตัวแทนจากนักท่องเที่ยว** ดร.นราวดี บัวขวัญ นักวิชาการด้านการจัดการท่องเที่ยว กล่าว ว่า สำหรับศักยภาพด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดสงขลา ในมุมมองของนักวิชาการ พบว่า จังหวัดสงขลา มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวที่สูงมาก โดยเฉพาะในมุมมองของการท่องเที่ยวโดยจักรยานถือว่ากำลังเป็น กระแสที่มาแรง โดยเฉพาะในตัวเมืองจังหวัดสงขลาที่มีศักยภาพในการรองรับด้านการท่องเที่ยวด้วย จักรยานสูงเช่นกัน เพราะฉะนั้นในมุมมองของการจัดการเพื่อเตรียมความพร้อมให้กับนักปั่นที่หลงใหล ในการปั่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปั่นเพื่อการท่องเที่ยวควรจะต้องมีการจัดการเพื่อรองรับให้พร้อม ไม่ ว่าจะเป็นในส่วนของการจัดการเกี่ยวกับบุคลากรในเรื่องของการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่ เนื่องจากคน ในพื้นที่ต้องให้ความตระหนักเกี่ยวกับกิจกรรมและเส้นทางของการปั่นจักรยาน ตลอดจนการจัดการ ด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเตรียมความพร้อมให้กับนักปั่น เช่น การเตรียมความพร้อมของถนนต้อง ปลอดภัย ปั่นได้สะดวก มีเลนจักรยาน หรือระบบการจราจรที่จะต้องรองรับกิจกรรมการปั่นเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว นอกจากนี้ก็ยังมีเรื่องของป้ายชี้ทาง ป้ายสื่อ ความหมายต่างๆ ตามแหล่งท่องเที่ยวหรือจุดแวะพัก นอกจากนี้ยังต้องมีการจัดการเรื่องการ ประชาสัมพันธ์และการส่งเสริมกิจกรรม เช่น การกำหนดเป็นธีมต่างๆ เพื่อสร้างกระแสให้กับนักปั่นได้มี บรรยากาศการปั่นเพื่อการท่องเที่ยวในเมืองสงขลา และการดูแลระบบความปลอดภัยให้กับนักปั่นซึ่ง เป็นสิ่งที่ไม่ควรละเลย

สรุปผลจากการสัมภาษณ์แบบปลายเปิดจากกลุ่มตัวอย่าง สสำรวจพฤติกรรมการใช้จักรยาน และจากการสัมภาษณ์ตัวแทนจาก 4 ภาคส่วน ทำให้ได้ 3 เส้นทาง ที่เหมาะสมกับความต้องการและ การจัดเส้นทางเพื่อการท่องเที่ยวมากที่สุด ดังนี้

เส้นทางที่ 1 บ้านป่าเปรม – สวนสองทะเล – ศาลาไท บรรยาкасสองข้างทาง เป็น ธรรมชาติ สถานที่สำคัญๆ ของหน่วยงานราชการวัดแหลมทราย ซึ่งมีพระนอนองค์ใหญ่เอกลักษณ์ บันไดหัวพญานาคทางขึ้นเขาดังกวน สระบัวสวนสาธารณะขนาดใหญ่ของชาวสงขลาที่ใช้เป็นสถานที่

จัดงานแสดงประจำเทศกาลต่างๆ ทุ่งทานตะวันท่าเทียบแพขนานยนต์ สำหรับผู้ที่เดินทางไปหัวเขาแดง ผังสิงหนคร หัวพญาเนาะควาเรียม แหลมสมิหลา นางเงือก

เส้นทางที่ 2 บ้านป่าเปรม – หาดชลาทัศน์ – แกะแสง – ถนนไทรบุรี เริ่มต้นปั่นเลียบบนหาดชลาทัศน์ แล้วยาวคู่หาดทรายไปจนถึงชุมชนแกะแสง ห้วยนางแรง มีจุดแวะพักที่ใกล้ชุมชนเป็นร้านสะดวกซื้อ และห้องน้ำในปั้มน้ำมัน ปตท. ตลาดชุมชนแกะแสงจำหน่ายอาหารทะเลสดๆ ที่ชาวประมงหาได้จากในช่วงเช้ามืดจำหน่ายตลอดทั้งวัน ปิดช่วงเย็นๆ เป็นเส้นทางเน้นการปั่นระยะไกลแต่ก็มีร้านของฝาก จุดจอดพักร้านซ่อมจักรยานไว้บริการนักท่องเที่ยว

เส้นทางที่ 3 บ้านป่าเปรม – ถนนนางงาม – ถนนนครใน – ถนนนครนอก เส้นทางจักรยานที่เป็นย่านชุมชนบรรยากาศเป็นดึก อาคารเก่า ที่ยังคงอนุรักษ์ไว้จะเห็นวัฒนธรรมของคนไทยที่มีเชื้อสายจีน และมุสลิม บนถนนเส้นนี้ได้อย่างชัดเจน จะมีเสียงละหมาดช่วงเช้าเย็นมีเสียงจุดประทัดจากศาลเจ้าพ่อหลักเมืองและเทศกาลตรุษจีน มีกิจกรรมเข้าวัดสวดมนต์เย็นของคนไทยที่นับถือศาสนาพุทธ นอกจากนี้ยังมีเอกลักษณ์ที่ถนนนางงามซึ่งจะเต็มไปด้วยของกินทั้งคาวหวาน

โดย พ.ศ. 2559 จังหวัดสงขลา มีนโยบายสนับสนุนกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวใน โครงการ "สงขลามหาสนุก" สนับสนุนปั่นจักรยานสนุกได้ทั้งปี โดยควบคุมดูแลด้านการจัดการซึ่งควรมีบุคลากรที่สนับสนุนด้านการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน โครงสร้างพื้นฐาน เล่นจักรยาน ป้ายชี้ทาง และควรมีกิจกรรมเพื่อสร้างบรรยากาศที่ดีให้แหล่งท่องเที่ยวด้วย ในส่วนของภาคธุรกิจเกี่ยวกับโรงแรมควรให้ความสะดวกเกี่ยวกับสิทธิพิเศษเกี่ยวกับที่พัก อาหาร และให้ข้อมูลเส้นทางปั่นเข้าถึงนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศมากขึ้นและเส้นทางที่ตัวแทนชุมชนแนะนำเป็นเส้นทางเพื่อท่องเที่ยวธรรมชาติในตัวเมืองสงขลา

จากนั้นผู้วิจัยจึงลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามอีกครั้ง เพื่อสำรวจองค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยวทั้ง 3 เส้นทาง ตามแนวคิดของ บุญเลิศ (2555) ว่าแหล่งท่องเที่ยวประกอบด้วย สิ่งดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยว และการบริการนักท่องเที่ยว ประกอบด้วย ที่พัก บริการอาหาร บริการนำเที่ยว บริการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก ห้องสุขา ร้านค้า

3. การนำเสนอต้นแบบเส้นทางจักรยาน สำหรับส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา

ผลการออกแบบต้นแบบเส้นทางจักรยานสำหรับส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา ด้วยภาพอินโฟกราฟิก (infographic) และสารคดี Let's Ride in Songkhla นำเสนอเส้นทางจักรยาน 3 เส้นทาง ได้แก่ 1) บ้านป่าเปรม – สวนสองทะเล – ศาลาไท 2) บ้านป่าเปรม – หาดชลาทัศน์ – แกะแสง – ถนนไทรบุรี 3) บ้านป่าเปรม – ถนนนางงาม – ถนนนครใน – ถนนนครนอกซึ่งได้จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ใช้เส้นทางดังกล่าว ส่วนการออกแบบอาศัยองค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยว (บุญเลิศ, 2555) ซึ่งประกอบด้วยสิ่งดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยว และทฤษฎีการบริการนักท่องเที่ยว (บุญเลิศ, 2555) ประกอบด้วย การให้บริการที่พัก บริการอาหาร บริการนำเที่ยว บริการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก ห้องโชติพงษ์ บุญฤทธิ์

(พิมพ์ระวี, 2553) นำเสนอผ่านสารคดี Let's Ride in Songkhla ซึ่งมีความยาว 12 นาที



รูปที่ 12: ภาพข้อมูลต้นแบบเส้นทางจักรยานสำหรับส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา
ที่มา: โชติพงษ์, 2558



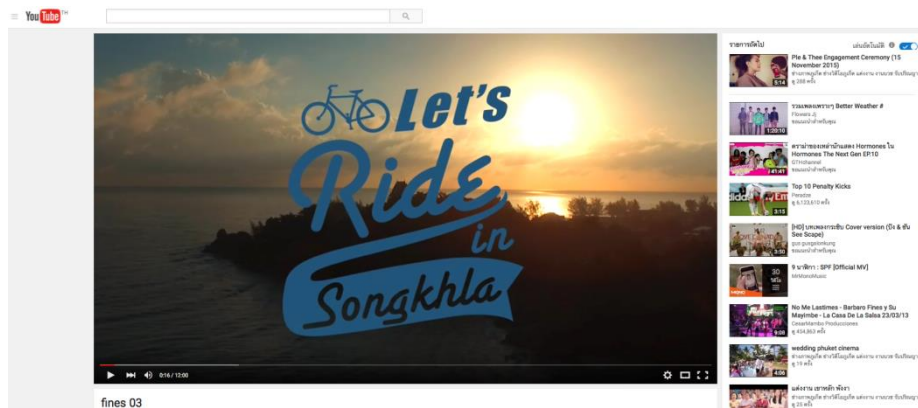
รูปที่ 13: สารคดี Let's Ride in Songkhla

นำเสนอต้นแบบเส้นทางจักรยานสำหรับส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา

ที่มา: โชติพงษ์, 2559

4. การศึกษาความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวมีต่อด้านแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา

นำเสนอภาพอินโฟกราฟิก (Infographic) และสารคดี Let's Ride in Songkhla เพื่อศึกษาความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวมีต่อต้นแบบเส้นทางจักรยานสำหรับส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา ผ่านช่องทางเว็บไซต์ยูทูป (Youtube) จากนั้นจึงสอบถามแบบเจาะจง โดยใช้แบบประเมินความพึงพอใจ



รูปที่ 14: ภาพการนำเสนอสารคดี Let's Ride in Songkhla
ที่มา: โชติพงษ์, 2559

การศึกษาความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวมีต่อต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา พบว่า นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจด้านความแตกต่างทางลักษณะภูมิศาสตร์และวัฒนธรรมมากที่สุด (4.77) รองลงมาคือสถานที่ตั้งซึ่งอยู่ติดกับทะเลอ่าวไทย (4.43) มีแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่หลากหลาย (4.34) มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ทางกาการท่องเที่ยว (4.05) สามารถเข้าถึงจุดหมายปลายทางด้วยยานพาหนะประเภทต่างๆ (3.91) สิ่งที่ต้องปรับปรุงเพื่อดึงดูดใจกลุ่มนักท่องเที่ยวมากขึ้น ได้แก่ การประชาสัมพันธ์ต้องกระจายข้อมูลข่าวสารต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง (3.59) และปรับปรุงภาพลักษณ์ที่ดีในสายตานักท่องเที่ยว ต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัยให้ที่มีประสิทธิภาพ (3.16)

ตารางที่ 6: ความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวมีต่อต้นแบบเส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา

ประเด็นความพึงพอใจเกี่ยวกับต้นแบบเส้นทางจักรยาน	$\bar{X}$	S.D.	ความหมาย
1. มีความแตกต่างทางลักษณะภูมิศาสตร์และวัฒนธรรม	4.77	0.47	มีความพึงพอใจมากที่สุด
2. สถานที่ตั้งมีความน่าสนใจ	4.43	0.86	มีความพึงพอใจมาก
3. มีแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่หลากหลาย	4.34	0.83	มีความพึงพอใจมาก
4. มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ทางกาท่องเที่ยว	4.05	0.80	มีความพึงพอใจมาก
5. สามารถเข้าถึงจุดหมายปลายทางด้วยยานพาหนะประเภทต่างๆ	3.91	0.97	มีความพึงพอใจมาก
6. มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง	3.59	0.60	มีความพึงพอใจมาก
7. มีภาพลักษณ์ที่ดี ปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยว	3.16	0.42	มีความพึงพอใจปานกลาง
รวม	4.04	0.71	มีความพึงพอใจมาก

ที่มา: โชติพงษ์, 2559

อภิปรายผลการวิจัย

ด้านปัญหาการใช้เส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา พบว่า นักปั่นจักรยานส่วนใหญ่มีปัญหาความไม่ปลอดภัยของเส้นทางจักรยานมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 4.84 รองลงมามีปัญหาเกี่ยวกับความไม่ต่อเนื่องของเส้นทางจักรยาน คิดเป็นร้อยละ 4.48 ความไม่ชัดเจนของป้ายบอกทางเส้นทางจักรยาน คิดเป็นร้อยละ 4.34 สภาพพื้นผิวถนนไม่เหมาะสำหรับการปั่นจักรยาน คิดเป็นร้อยละ 3.85 มีสิ่งรบกวนบรรยากาศบ้างเล็กน้อย คิดเป็นร้อยละ 3.85 ส่วนสภาพอากาศไม่เหมาะสำหรับการปั่นจักรยาน คิดเป็นร้อยละ 2.96 และเส้นทางจักรยานไม่มีความดึงดูดใจเป็นปัญหาที่อยู่ในระดับเล็กน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.78 เป็นประเด็นคำถามปลายเปิดที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้เส้นทางต้องการให้ปรับปรุงแก้ไข สอดคล้องกับแนวทางการจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวของ นราวดี บัวขวัญ (สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2559) ซึ่งกล่าวว่า ในตัวเมืองจังหวัดสงขลา มีศักยภาพในการรองรับด้านการท่องเที่ยวด้วยจักรยานสูงเช่นกัน เพราะฉะนั้นในมุมมองของการจัดการเพื่อเตรียมความพร้อมให้กับนักปั่นที่หลงใหลในการปั่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปั่นเพื่อการท่องเที่ยวจะต้องมีการจัดการเพื่อรองรับให้พร้อม ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของการจัดการเกี่ยวกับบุคลากรในเรื่องของการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่ เนื่องจากคนในพื้นที่ต้องให้ความตระหนักเกี่ยวกับกิจกรรมและเส้นทางของการปั่นจักรยาน ตลอดจนการจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเตรียมความพร้อมให้กับนักปั่น เช่น การเตรียมความพร้อมของถนนต้องปลอดภัย ปั่นได้สะดวก มีเลนจักรยานหรือระบบการจราจรที่จะต้องรองรับกิจกรรมการปั่นเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

ด้านต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ชุมชนในเขตเทศบาลนครสงขลาต้องการ มีทั้งหมด 3 เส้นทาง ประกอบด้วย

เส้นทางที่ 1 บ้านป่าเปรม – สวนสองทะเล – ศาลาไท บรรยากาศสองข้างทาง เป็นธรรมชาติ สถานที่สำคัญๆ ของหน่วยงานราชการวัดแหลมทราย ซึ่งมีพระนอนองค์ใหญ่เอกลักษณ์บันไดหัวพญานาคทางขึ้นเขาดังกวน สระบัวสวนสาธารณะขนาดใหญ่ของชาวสงขลาที่ใช้เป็นสถานที่จัดงานแสดงประจำเทศกาลต่างๆ พุทธานะวันทาเทียบแพขนาดยนต์ สำหรับผู้ที่เดินทางไปห้วยเขาแดง ผังสิงหนคร หัวพญานาคอะควาเรียม แหลมสมิหลา นางเงือก

เส้นทางที่ 2 บ้านป่าเปรม – หาดชลาทัศน์ – แก้วแสง – ถนนไทรบุรี เริ่มต้นปั่นเลียบริมชายหาดชลาทัศน์ แนวยาวคู่หาดทรายไปจนถึงชุมชนแก้วแสง ห้วยนางแรง มีจุดแวะพักที่ใกล้ชุมชนเป็นร้านสะดวกซื้อ และห้องน้ำในปั๊มน้ำมัน ปตท. ตลาดชุมชนแก้วแสงจำหน่ายอาหารทะเลสดๆ ที่ชาวประมงหาได้จากในช่วงเช้ามืดจำหน่ายตลอดทั้งวัน ปิดช่วงเย็นๆ เป็นเส้นทางเน้นการปั่นระยะใกล้แต่ก็มีร้านของฝาก จุดจอดพักร้านซ่อมจักรยานไว้บริการนักท่องเที่ยว

เส้นทางที่ 3 บ้านป่าเปรม – ถนนนางงาม – ถนนนครใน – ถนนนครนอก เส้นทางจักรยานที่เป็นย่านชุมชนบรรยากาศเป็นดึก อาคารเก่า ที่ยังคงอนุรักษ์ไว้จะเห็นวัฒนธรรมของคนไทยที่มีเชื้อสายจีน และมุสลิม บนถนนเส้นนี้ได้อย่างชัดเจน จะมีเสียงละหมาดช่วงเช้าเย็นมีเสียงจุดปะทัดจากศาล

เจ้าพ่อหลักเมืองและเทศกาลตรุษจีน มีกิจกรรมเข้าวัดสวดมนต์เย็นของคนไทยที่นับถือศาสนาพุทธ นอกจากนี้ยังมีเอกลักษณ์ที่ถนนนางงามซึ่งจะเต็มไปด้วยของกินทั้งคาวหวาน

จากการสำรวจองค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยวทั้ง 3 เส้นทาง มีศักยภาพที่สอดคล้องกับตามแนวคิดของ บุญเลิศ (2555) ว่าแหล่งท่องเที่ยวประกอบด้วย สิ่งดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยว และการบริการนักท่องเที่ยว ประกอบด้วย ที่พัก บริการอาหาร บริการนำเที่ยว บริการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก ห้องสุขา ร้านค้า

ข้อเสนอแนะ

จากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัย พบว่า ยังมีการใช้เส้นทางร่วมกับยานพาหนะชนิดอื่นๆ หรือบางเส้นทางที่มีเลนจักรยานก็มีการจอดรถชนิดอื่นทับเส้นทางหรือมีการวางรถเข็นขายของ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงขอให้ข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. ผู้มีส่วนร่วมในการจัดการอาจะต้องรณรงค์ และทำความเข้าใจกับแนวทางการจัดการท่องเที่ยวรูปแบบนี้กับชุมชนให้เข้าใจมากขึ้น ส่วนปัญหาที่ควรปรับปรุงอย่างเร่งด่วน คือ การประชาสัมพันธ์ต้องกระจายข้อมูลข่าวสารต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง

2. เนื่องจากปัจจุบันจังหวัดสงขลายังไม่ใช้จุดหมายหลักในการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ดังนั้น ในปี 2559 ที่จังหวัดมีนโยบายจัดตั้ง "สงขลามหาสนุก" ควรจะมีการประชาสัมพันธ์กิจกรรมและแหล่งท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับการปั่นจักรยานให้เข้าถึงนักท่องเที่ยวในภูมิภาคต่างๆ หรือต่างประเทศให้ทั่วถึงมากที่สุด นอกจากนี้ต้องปรับปรุงภาพลักษณ์ที่ดีในสายตานักท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ที่มีการนำเสนอข่าวเรื่องความไม่ปลอดภัยในพื้นที่บ่อยครั้ง ดังนั้น ต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพ และประชาสัมพันธ์แนวทางการจัดการเพื่อให้ นักท่องเที่ยวเกิดความมั่นใจในการท่องเที่ยวที่จังหวัดสงขลามากขึ้น

รายการอ้างอิง

- กรมทางหลวงชนบท. 2558. คู่มือมาตรฐานการออกแบบทางจักรยาน. กรุงเทพมหานคร: กระทรวงคมนาคม.
- กรมประชาสัมพันธ์. 2554. คู่มือมาตรฐานการปฏิบัติงานกระบวนการผลิตสารคดีโทรทัศน์. กรุงเทพมหานคร: กรมประชาสัมพันธ์.
- กฤตชัย สุวรรณโณ. หัวหน้าฝ่ายควบคุมการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา เทศบาลนครสงขลา. (1 เมษายน 2556). สัมภาษณ์.
- ณรงค์ โพธิ์พุกษานันท์. 2551. ระเบียบวิธีวิจัย. กรุงเทพมหานคร: ส.เอเชียเพรส (1989).
- เทศบาลนครสงขลา. 2555. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเทศบาลนครสงขลา (พ.ศ.2555-2556). สงขลา: เทศบาลนครสงขลา.

- นวพร เลาสวัสดิ์. 2558. **เที่ยวด้วยจักรยาน**. กรุงเทพมหานคร: อักษรสัมพันธ์.
- นิคม จารุมณี. 2544. **การท่องเที่ยวและการจัดการอุตสาหกรรมท่องเที่ยว**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: โอเดียนสโตร์.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. 2555. **พฤติกรรมนักท่องเที่ยว**. กรุงเทพมหานคร: พรินต์ติ้งเอนด์พับลิชชิ่ง.
- ปรีชา ตะเหยิบ. 2546. **การศึกษาเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ชุมชนเมืองเก่าย่านนครนอก – นครใน จังหวัดสงขลา**. วิทยานิพนธ์คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- พิมพ์ระวี โรจน์รุ่งสัจย์. 2553. **การท่องเที่ยวชุมชน**. กรุงเทพมหานคร: โอเดียนสโตร์.
- พีรพันธ์ บางพาน และจรงค์ คำคล้าย. 2547. **การจัดเส้นทางจักรยานมาตรฐานประจำอำเภอเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในจังหวัดเชียงใหม่**. รายงานผลการวิจัย เครือข่ายบริหารการวิจัยภาคเหนือตอนบน มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ไพฑูรย์ กปิลกาญจน์ และสำราญ ศรีพจนารถ. 2556. **ของหอยย่านเมืองเก่าสงขลา : คนเฒ่าเล่าเรื่องเมืองสงขลา สีสันวันวานย่านเมืองเก่า**. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์มนุษยวิทยาสิรินธร (องค์การมหาชน).
- ภาคีคนรักเมืองสงขลา. 2556. **คนเฒ่าเล่าเรื่องเมืองสงขลา สีสันวันวานย่านเมืองเก่า**. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์มนุษยวิทยาสิรินธร (องค์การมหาชน).
- รวิวรรณ โปรยรุ่งโรจน์. 2558. **พฤติกรรมนักท่องเที่ยว**. กรุงเทพมหานคร: โอ.เอส.พรินต์ติ้ง เฮาส์.
- ราวีวัฒน์ รัตนโกศล. 2551. **การฝึกจักรยานเบื้องต้น**. กรุงเทพมหานคร: สุวีริยาสาส์น.
- สไตส์ ชันติวรพงศ์. 2556. **บทนำ : คนเฒ่าเล่าเรื่องเมืองสงขลา สีสันวันวานย่านเมืองเก่า**. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์มนุษยวิทยาสิรินธร (องค์การมหาชน).
- สุวิมล ศิริฤดีกรณ์ และคณะ. 2557. **น่านเมืองสวรรค์จักรยาน Tailwind by nok air**. กรุงเทพมหานคร: ภัทรวิทย์ ไฮเทค.
- อิศรภรณ์ ไร่นาสง และคณะ. 2552. **รูปแบบการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ของชุมชนเมืองเก่า**. รายงานผลการวิจัย. สงขลา: มหาวิทยาลัยทักษิณ.

เอกสารอ้างอิงจากภาษาไทยเป็นภาษาอังกฤษ (Translated Thai References)

- Bangpan, P. and Kamkhlay, J. 2004. **The Standard Bike Routing District to Strengthen the Community in Chiang Mai**. Research Report Northern Region Research Administration Network Chiang Mai University. (In Thai)
- Department of Rural Roads. 2015. **Standard Guide to Bicycle Design**. Bangkok: Thailand Transport Portal. (In Thai)
- Jarumanee, N. 2001. **Tourism and Tourism Industry Management**. 2nd ed. Bangkok: Odeon Store. (In Thai)

- Jittangwattana, B. 2012. **Tourist Behavior**. Bangkok: Printing and Publishing. (In Thai)
- Kantiworapong, S. 2013. **Introduction : Tell a Story with Old Man Colorful Yesterday of Old Town**. Bangkok: Princess Maha Chakri Sirindhorn Anthropology Centre. (In Thai)
- Kapinlakan, P. and Sriphojanart, S. 2013. **Delicious of Songkhla Old Town : Tell a Story with Old Man Colorful Yesterday of Old Town**. Bangkok: Princess Maha Chakri Sirindhorn Anthropology Centre. (In Thai)
- Laohasawas, N. 2015. **Traval with Bicycle**. Bangkok: Aksorn Sampan. (In Thai)
- Pho Pruksanan, N. 2008. **Research Methodology**. Bangkok: AsiaPress S., (1989). (In Thai)
- Proyrungroj, R. 2015. **Tourist Behavior**. Bangkok: O.S.Printing House. (In Thai)
- Rintaisong, I. ; et al. 2009. **Promotion of Eco Format - Tourism of the Community**. Research Report. Songkhla: Taksin University. (In Thai)
- Rojrungsat, P. 2010. **Community Tourism**. Bangkok: Odeon Store. (In Thai)
- Runkoson, R. 2008. **Basic Bicycle Training**. Bangkok: Suweriyasan. (In Thai)
- Sirirudeekorn, S.; et al. 2014. **Nan - The Paradise for Bicycle**. Bangkok: Pattarawit Hi - Tech. (In Thai)
- Songkhla City. 2012. **Songkhla City of Strategic Development Plan (2012-2013)**. Songkhla: Songkhla City. (In Thai)
- Songkhla Heritage Society. 2013. **Delicious of Songkhla Old Town : Tell a Story with Old Man Colorful Yesterday of Old Town**. Bangkok: Princess Maha Chakri Sirindhorn Anthropology Centre. (In Thai)
- Suwanno, K. **Head of Construction Control, Civil Engineering Songkhla City**. Interview April 1, 2013. (In Thai)
- Tayab, P. 2003. **Education to Community Conservation and Development Nakornnok Road - Nakorn Nai Road Old Town**. Thesis, Faculty of Industrial Education, Master of Architecture with King Mongkut's Intitute of Technology Ladkrabang. (In Thai)
- The Government Public Relations Department. 2011. **Standard Guide to Television Documentary Processing Practice**. Bangkok: The Government Public Relations Department. (In Thai)