แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

Guideline to Cycling Tourism Development in Songkhla Special Economic Zone

ปาริฉัตร สิงห์ศักดิ์ตระกูล

Parichat Singsaktrakul

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการสิ่งแวดล้อม

มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Doctor of Philosophy in Environmental Management

Prince of Songkla University

2563

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

Guideline to Cycling Tourism Development in Songkhla Special Economic Zone

ปาริฉัตร สิงห์ศักดิ์ตระกูล

Parichat Singsaktrakul

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการสิ่งแวดล้อม

มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Doctor of Philosophy in Environmental Management

Prince of Songkla University

2563

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

ชื่อวิทยานิพนธ์ แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา
ผู้เขียน นางปาริฉัตร สิงห์ศักดิ์ตระกูล
สาขาวิชา การจัดการสิ่งแวดล้อม

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

.....
(รองศาสตราจารย์ ดร. อุมาพร มุณีแนม)

คณะกรรมการสอบ

..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. อัศวิน แสงพิกุล)

.....กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. อุมาพร มุณีแนม)

.....กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ชนิษฎา ชูสุข)

.....กรรมการ
(ดร. พีรพัฒน์ โกศลศักดิ์สกุล)

.....กรรมการ
(ดร. นนทิภัค เพียรโรจน์)

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา ตามหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิตสาขาวิชาการจัดการสิ่งแวดล้อม

.....
(ศาสตราจารย์ ดร.ดำรงศักดิ์ ฟ้ารุ่งสาง)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

ขอรับรองว่า ผลงานวิจัยนี้มาจากการศึกษาวิจัยของนักศึกษาเอง และได้แสดงความขอบคุณบุคคลที่มีส่วนช่วยเหลือแล้ว

ลงชื่อ.....
(รองศาสตราจารย์ ดร. อุมาพร มุณีแนม)
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ลงชื่อ.....
(นางปาริฉัตร สิงห์ศักดิ์ตระกูล)
นักศึกษา

ข้าพเจ้าขอรับรองว่า ผลงานวิจัยนี้ไม่เคยเป็นส่วนหนึ่งในการอนุมัติปริญญาในระดับใดมาก่อน และไม่ได้ถูกใช้ในการยื่นขออนุมัติปริญญาในขณะนี้

ลงชื่อ.....
(นางปาริฉัตร สิงห์ศักดิ์ตระกูล)
นักศึกษา

ชื่อวิทยานิพนธ์ แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

ผู้เขียน นางปาริฉัตร สิงห์ศักดิ์ตระกูล

สาขาวิชา การจัดการสิ่งแวดล้อม

ปีการศึกษา 2563

บทคัดย่อ

การศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวโดยจักรยาน และเพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ ซึ่งเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสังเกต การสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจักรยาน (384 คน) การสัมภาษณ์ (37 คน) จากกลุ่มตัวอย่างภาคส่วนต่างๆ ได้แก่ องค์กรปกครองท้องถิ่น (5 คน) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง (4 คน) ผู้ประกอบการท่องเที่ยว (16 คน) ชมรมจักรยาน (4 คน) และชาวบ้านในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง (8 คน) และการสนทนากลุ่ม (23 คน) แและทำการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ

ผลการศึกษา พบว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ประกอบด้วย การกำหนดนโยบายหรือแผนงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและการขับเคลื่อนกลุ่มหรือชมรมจักรยานในพื้นที่ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาและองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ ด้านสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ด้านการบริการและความปลอดภัย ด้านที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ที่สามารถนำไปสู่การกำหนดแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องกับความคิดเห็นของภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ รวมถึงการกำหนดข้อเสนอและกลยุทธ์ในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เพื่อให้เป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานและสามารถสร้างความยั่งยืนให้แก่พื้นที่ ดังนี้

ข้อเสนอการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ได้แก่ 1) การพัฒนาเมืองด่านนอก เมืองสะเดาและเมืองปาดังเบซาร์ให้กลายเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวจักรยาน 2) การสร้างการมีส่วนร่วมของภาคส่วนและประชาชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ใน

การบริหารจัดการท่องเที่ยวโดยจักรยาน 3) สร้างความเป็นอัตลักษณ์ของพื้นที่ โดยนำเสนอลักษณะเฉพาะของพื้นที่ชายแดน ทางด้านกายภาพและศิลปวัฒนธรรมของท้องถิ่น 4) เพิ่มแหล่งเรียนรู้ในพื้นที่ เพื่อจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวที่สร้างประสบการณ์ทางด้านธรรมชาติและวัฒนธรรม 5) สร้างความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยาน ทางด้านชีวิตและทรัพย์สิน

กลยุทธ์ในการพัฒนาตลาดการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เพื่อเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวจักรยานให้เข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ ทั้งนักท่องเที่ยวกลุ่มเดิมและกลุ่มใหม่ ได้แก่ 1) เพิ่มการจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน 2) สร้างความร่วมมือจากภายในและภายนอก และ 3) การพัฒนาทรัพยากรและการให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

Thesis Title Guideline to Cycling Tourism Development in Songkhla Special Economic Zone

Author Mrs. Parichat Singsaktrakul

Major Program Environmental Management

Acedamic Year 2020

ABSTRACT

This was a study of guidelines to cycling tourism development in Songkhla Special Economic Zone, which its objectives were; to study about situation of the clycling tourism, component attraction factors affecting need of bicycle tourists, and to create guidelines for cycling tourism development in Songkhla Special Economic Zone. It was a qualitative and quantitative research, the data was collected by observation and questionnaire to 384 bicycle tourists, conducting groups discussion three times with 23 people, interviewing 37 people from different sectors, including 5 people from local government organizations, 4 people from relevant government agencies, 16 people from tour operators, 4 people from a bicycle association and 8 local people in the relevant area. The data was analyzed by quantitative and qualitative methodology.

The result of the study revealed the factors affecting the development of bicycle tourism in the Songkhla Special Economic Zone including: the driving of relevant government agencies and local bicycle groups or clubs, the development of the Songkhla Special Economic Zone and the tourism elements those affect the needs of bicycle tourists include the attraction of bicycle tourists. They were ; the accessing to tourist attractions by bicycle tourists, the service and safety of the accommodation and facilities for bicycle tourists, that can lead to a development approach which is consistent with the opinions of various sectors. Including the development suggestions for bicycle tourism in the Songkhla Special

Economic Zone, to be an important destination for bicycle tourists and to be able to create sustainability for the area as follows:

The proposed suggestions for bicycle tourism development in Songkhla Special Economic Zone include 1) the development of Dan Nok, Sadao and Padang Besar to become a bicycle tourist destination. 2) the creating of the involved sectors and people participation in the area to manage the bicycle tourism; 3) the creating of the area identity by presenting the characteristics of border areas, the physical condition and the cultural arts 4) the increasing of learning resources in the area to organize activities for tourists that could create experiences in nature and culture 5) the providing of safety for tourists bicycle both in life and assets.

The proposed strategies for the development of bicycle tourism's marketing in the Songkhla Special Economic Zone to increase the number of bicycle tourists to visit the area for both existing and new groups of tourists were 1) the increasing of organized activities for bicycle tourists 2) the building of collaboration both from inside and outside and 3) the developing of resources and service for bicycle tourists.

กิตติกรรมประกาศ

ดุษฎีนิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ด้วยความช่วยเหลือและความร่วมมือของผู้มีอุปการคุณหลายท่าน ซึ่งให้ความช่วยเหลือ สนับสนุนและเป็นกำลังใจในการทำดุษฎีนิพนธ์ตั้งแต่เริ่มต้นจนเสร็จสิ้นสมบูรณ์

ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร. อุมาพร มุณีแนม อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ซึ่งกรุณาให้ความช่วยเหลือ ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ในการทำวิจัยครั้งนี้เป็นอย่างยิ่ง

ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร. อัศวิน แสงพิกุล ประธานคณะกรรมการสอบดุษฎีนิพนธ์ อาจารย์และคณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ได้แก่ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ชนิษฎา ชูสุข ดร. พีรพัฒน์ โกศลศักดิ์สกุล และ ดร. นนทิภัค เพียรโรจน์ ที่เสียสละเวลามาเป็นกรรมการสอบ ให้คำแนะนำและเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงเล่มดุษฎีนิพนธ์ ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอขอบคุณหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้ประกอบการท่องเที่ยว ได้แก่ ผู้ประกอบการนำเที่ยว ผู้ประกอบการด้านที่พัก ร้านค้า ร้านอาหาร และร้านจำหน่ายและซ่อมจักรยาน ชมรมหรือกลุ่มจักรยาน ชาวบ้านในพื้นที่และนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ที่ให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลแก่ผู้วิจัยเป็นอย่างดี

ขอขอบคุณสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ ที่ให้ทุนอุดหนุนการทำกิจกรรมส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัย แผนพัฒนาศักยภาพบัณฑิตวิจัยรุ่นใหม่ ระดับปริญญาเอก ประจำปี 2561

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณบิดา มารดา พี่สาว พี่ชาย และครอบครัวที่ให้ความช่วยเหลือสนับสนุนผู้วิจัยในทุกด้าน สนับสนุนทั้งแรงกายและแรงใจ รวมถึงให้โอกาสทางการศึกษาที่ดีตลอดมา

ปาริฉัตร สิงห์ศักดิ์ตระกูล

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อ **(5)**

ABSTRACT **(7)**

กิตติกรรมประกาศ **(9)**

สารบัญ **(10)**

สารบัญตาราง **(12)**

สารบัญรูปภาพ **(14)**

บทที่

1. บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหาการวิจัย 1

1.2 คำถามการวิจัย 10

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย 10

1.4 สมมติฐานการวิจัย 10

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ 10

1.6 ขอบเขตของการวิจัย 11

1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ 12

1.8 กรอบแนวคิดการวิจัย 14

2. เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ข้อมูลทั่วไปของเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา 15

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว 22

2.2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน 26

2.2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน 31

2.2.2.1 นโยบายการส่งเสริมและการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน 37

2.2.2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน 43

2.3 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับความต้องการของนักท่องเที่ยว 46

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบของการท่องเที่ยว 48

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 51

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

3. วิธีการดำเนินการวิจัย

3.1 ศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา 66

3.2 ศึกษาปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา 69

3.3 ศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา 77

4. ผลการวิจัย

4.1 ผลการศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา 81

4.2 ผลการศึกษาปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา 128

4.3 ผลการศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา 145

4.4 ข้อเสนอและกลยุทธ์การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา 168

5. สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการวิจัย 171

5.2 อภิปรายผลการวิจัย 178

5.3 ข้อเสนอแนะ 184

บรรณานุกรม **186**

ภาคผนวก **199**

ภาคผนวก ก. ผลการประเมินเครื่องมือวิจัย 200

ภาคผนวก ข. เครื่องมือการวิจัยหลังการตรวจสอบคุณภาพ 216

ประวัติผู้เขียน **232**

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1.1 ปริมาณการปลดปล่อยก๊าซ CO_2 ของผู้โดยสารแต่ละคน.....2
ตารางที่ 1.2 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาทางด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์...5
ตารางที่ 2.1 แสดงตัวชี้วัดของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ทั้งทางด้านสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม 30
ตารางที่ 2.2 ประเภทของการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว.....44
ตารางที่ 2.3 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา 45
ตารางที่ 2.4 แสดงรายละเอียดและผลการศึกษาของงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน 60
ตารางที่ 3.1 แสดงสถานที่เก็บรวบรวมข้อมูลและจำนวนกลุ่มตัวอย่าง.....70
ตารางที่ 3.2 แสดงขนาดของกลุ่มตัวอย่างในการจัดสนทนากลุ่ม จำแนกกลุ่มตามภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง 78
ตารางที่ 3.3 แสดงรายละเอียดของวันและสถานที่ในการจัดสนทนากลุ่ม.....79
ตารางที่ 4.1 แสดงข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างสำหรับการสัมภาษณ์เชิงลึก.....81
ตารางที่ 4.2 แสดงผลการวิเคราะห์สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยานของเมืองที่มีศักยภาพในการดึงดูดนักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาในพื้นที่..... 123
ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา จำแนกตามสัญชาติของนักท่องเที่ยว.....128
ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนและร้อยละของพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา จำแนกตามสัญชาติของนักท่องเที่ยว.....130
ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนและร้อยละของพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในการพักค้างคืนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา.....131
ตารางที่ 4.6 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา.....132
ตารางที่ 4.7 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา จำแนกตามสัญชาติของนักท่องเที่ยว.....133

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 4.8 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา.....134
ตารางที่ 4.9 แสดงค่า KMO and Bartlett's Test.....135
ตารางที่ 4.10 ตารางแสดงค่าดัชนีทดสอบประสิทธิภาพของโมเดลวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันของโมเดลองค์ประกอบของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา.....137
ตารางที่ 4.11 แสดงผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบการท่องเที่ยว 5 องค์ประกอบกับความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา.....139
ตารางที่ 4.12 แสดงผลการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple regression analysis).....140
ตารางที่ 4.14 สรุปแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานจากความคิดเห็นของภาคส่วนต่างๆ ในพื้นที่ทั้ง 3 กลุ่ม.....160

สารบัญรูปภาพ

หน้า

รูปภาพที่ 1.1 แผนที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา....8
รูปภาพที่ 1.2 กรอบแนวคิดการวิจัย....14
รูปภาพที่ 2.1 แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา 17
รูปภาพที่ 2.2 แนวคิดของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน....33
รูปภาพที่ 2.3 รูปแบบการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานในทวีปยุโรป ออสเตรเลียและอเมริกา....41
รูปภาพที่ 2.4 รูปแบบการท่องเที่ยวจักรยานของประเทศไต้หวัน....42
รูปภาพที่ 4.1 (ซ้าย) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) และ (ขวา) ถนนทางหลวงชนบทไปยังวัดเขารูปช้างและถ้ำนางพญาเลือดขาว ปาดังเบซาร์....83
รูปภาพที่ 4.2 ทางจักรยานบริเวณถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย....83
รูปภาพที่ 4.3 บรรยากาศที่นักท่องเที่ยวปั่นจักรยานบริเวณถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย....84
รูปภาพที่ 4.4 ป้ายบอกทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว....84
รูปภาพที่ 4.5 แผนที่แสดงที่ตั้งของสิ่งดึงดูดใจในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา....85
รูปภาพที่ 4.6 จุดชมทะเลหมอกและวิวบนยอดเขาหัวล้าน เขาเล่....87
รูปภาพที่ 4.7 พุทธอุทยานเขาเล่สะเดา ตำบลสะเดา....87
รูปภาพที่ 4.8 ถนนทางเข้าพุทธอุทยานเขาเล่สะเดา ตำบลสะเดา....87
รูปภาพที่ 4.9 (ซ้าย) ถนนทางเข้าอ่างเก็บน้ำคลองสะเดา และ (ขวา) ถนนบริเวณอ่างเก็บน้ำคลองสะเดา ตำบลสำนักแต้ว....88
รูปภาพที่ 4.10 คลองยน หมู่ 6 ตำบลสำนักแต้ว....89
รูปภาพที่ 4.11 ถนนทางเข้าคลองยน หมู่ 6 ตำบลสำนักแต้ว....89
รูปภาพที่ 4.12 หมู่บ้านวัฒนธรรมแห่งอาเซียน ตำบลสำนักขาม....90
รูปภาพที่ 4.13 บริเวณทางเข้าหมู่บ้านวัฒนธรรมแห่งอาเซียน ตำบลสำนักขาม....91
รูปภาพที่ 4.14 เจดีย์และบรรยากาศภายในเจดีย์ วัดเขารูปช้าง ตำบลปาดังเบซาร์....92
รูปภาพที่ 4.15 ถ้ำและบรรยากาศภายในถ้ำ วัดเขารูปช้าง ตำบลปาดังเบซาร์....92
รูปภาพที่ 4.16 บริเวณถนนทางเข้าวัดเขารูปช้าง ตำบลปาดังเบซาร์....93
รูปภาพที่ 4.17 สิ่งศักดิ์สิทธิ์และบรรยากาศภายในถ้ำนางพญาเลือดขาว ตำบลปาดังเบซาร์....94

สารบัญรูปภาพ (ต่อ)

หน้า

รูปภาพที่ 4.18 บรรยากาศบนยอดเขาสองแผ่นดิน ตำบลปาดังเบซาร์.....95
รูปภาพที่ 4.19 ที่พักในตำบลสะเดา.....96
รูปภาพที่ 4.20 ที่พักและบริเวณที่พักในบ้านไทย- จังโหลน ตำบลสำนักขาม.....97
รูปภาพที่ 4.21 โรงแรมและบริเวณที่พักในตำบลปาดังเบซาร์.....98
รูปภาพที่ 4.22 (ซ้าย) ร้านอาหาร และ (ขวา) ร้านค้า ตำบลสะเดา.....99
รูปภาพที่ 4.23 (ซ้าย) ร้านอาหาร และ (ขวา) บรรยากาศร้านค้าภายในตำบลปาดังเบซาร์.....100
รูปภาพที่ 4.24 ร้านสะเดาไบค์ จำหน่ายจักรยานในตำบลสะเดา.....101
รูปภาพที่ 4.25 ร้านเคเอ็ม ไบค์ จำหน่ายและซ่อมจักรยานในตำบลสะเดา.....102
รูปภาพที่ 4.26 บูทจำหน่ายและให้บริการซ่อมจักรยาน ในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ตำบลสะเดา..... 102
รูปภาพที่ 4.27 (ซ้าย) สะเดาเสือภูเขา ครั้งที่ 4 พิชิตสายธาร 13 คลอง ต.สะเดา และ ต.สำนักแต้ว (ขวา) สะเดาเสือภูเขาครั้งที่ 5 บริเวณเขาเล่ ต.สะเดา.....103
รูปภาพที่ 4.28 กิจกรรมปั่น 2 ด่าน สะเดา วันที่ 23 มิถุนายน 2562.....104
รูปภาพที่ 4.29 (ซ้าย) กิจกรรมปั่นสานสัมพันธ์ ไทย-มาเลเซีย ครั้งที่ 1 ปี 2559 (ขวา) กิจกรรมปั่นสานสัมพันธ์ ไทย-มาเลเซีย ครั้งที่ 2 ปี 2560.....105
รูปภาพที่ 4.30 โครงการพัฒนาทางจักรยานและจุดชมทัศนียภาพเมือง ตำบลสำนักขาม.....107
รูปภาพที่ 4.31 โครงการก่อสร้างสวนสาธารณะและทางจักรยาน ตำบลสำนักขาม.....107
รูปภาพที่ 4.32 (ซ้าย) หลักเขตแดนที่ 19 แบบจำลอง (ขวา) หลักเขตแดน 19 ที่ใช้แบ่งเขตแดนระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียในอดีต 108
รูปภาพที่ 4.33 โครงการสร้างถนนมอเตอร์เวย์สายหาดใหญ่ – สะเดา.....110
รูปภาพที่ 4.34 แผนที่แสดงที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมและโรงงานอุตสาหกรรม ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา..... 112
รูปภาพที่ 4.35 ผังนิคมอุตสาหกรรมสงขลา.....112
รูปภาพที่ 4.36 (ซ้าย) นักท่องเที่ยวจักรยานจากประเทศมาเลเซีย ที่เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน และ (ขวา) นักท่องเที่ยวจักรยานภายในประเทศ ที่เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน.....116

สารบัญรูปภาพ (ต่อ)

หน้า

รูปภาพที่ 4.37 (ซ้าย) นักท่องเที่ยวจักรยานจากต่างประเทศที่ปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และ (ขวา) นักท่องเที่ยวจักรยานจากภายในประเทศปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว.....117
รูปภาพที่ 4.38 แสดงที่ตั้งเมือง นิคมอุตสาหกรรม โรงงงานอุตสาหกรรมและถนนไปยังแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา.....119
รูปภาพที่ 4.39 โมเดลวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันของโมเดลองค์ประกอบของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา.....138
รูปภาพที่ 4.40 เส้นทางสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทางศาสนา จากตำบลปาดังเบซาร์-ตำบลสะเดา.....153
รูปภาพที่ 4.41 เส้นทางธรรมชาติและวัฒนธรรม จากตำบลสำนักขาม-ตำบลสำนักแต้ว-ตำบลสะเดา..... 155
รูปภาพที่ 4.42 เส้นทางประวัติศาสตร์ จากตำบลสำนักขาม-ตำบลปาดังเบซาร์.....156
รูปภาพที่ 5.1 การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ที่สร้างความยั่งยืนให้แก่พื้นที่..... 183

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของโลก มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจากการรวบรวมสถิติของนักท่องเที่ยวโลก โดยองค์การการท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization: UNWTO) พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 มีนักท่องเที่ยวทั่วโลกที่เดินทางและพักค้างคืนในประเทศต่างๆ จำนวน 1,500 ล้านคน มีการขยายตัวจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 4 และนักท่องเที่ยวมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นในทุกภูมิภาค โดยภูมิภาคตะวันออกกลางเพิ่มขึ้นมากที่สุด ร้อยละ 8 รองลงมาคือเอเชีย-แปซิฟิก เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากปีที่ผ่านมา (UNWTO, 2020) และสำหรับภาคการท่องเที่ยวของประเทศไทยมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ ที่สามารถสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวให้แก่ประเทศเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ ซึ่งจากสถิติของนักท่องเที่ยวในประเทศไทย พบว่า ปี พ.ศ. 2562 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติ จำนวน 39,797,406 คน ขยายตัวจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 4.24 และสามารถสร้างรายได้จำนวน 1,933,368.23 ล้านบาท ขยายตัวจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 3.05 (กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา, 2563) และจากกระแสของนักท่องเที่ยวที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม ต้องการลดผลกระทบจากการท่องเที่ยว ได้แก่ การสูญเสียและความเสื่อมโทรมของทรัพยากรการท่องเที่ยว การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ (Climate change) จากการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เช่น การเดินทางและการบริการที่พักและอื่นๆ เป็นต้น รวมถึงการใส่ใจในสุขภาพมากขึ้น ซึ่งการท่องเที่ยวโดยจักรยาน สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวกลุ่มดังกล่าวได้เป็นอย่างดี

การท่องเที่ยวโดยจักรยาน (Cycling tourism) เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ที่สามารถสร้างความยั่งยืนให้แก่พื้นที่ ในมิติทางด้านสิ่งแวดล้อม สังคม-วัฒธรรมของเจ้าบ้าน และเศรษฐกิจของชุมชน ซึ่งการท่องเที่ยวโดยจักรยานสามารถลดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ดังนี้ 1) ลดปริมาณการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกสู่ชั้นบรรยากาศทั้งในส่วนของรูปแบบการเดินทางโดยจักรยานและที่พัก ดังการศึกษาของ Walsh et al. (2008) ได้เปรียบเทียบปริมาณการปลดปล่อย CO_2 ระหว่างรูปแบบการเดินทางของยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์กับการปั่นจักรยาน ในประเทศไอร์แลนด์ และพบว่าการปั่นจักรยานเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีการปลดปล่อย CO_2 น้อยที่สุด คือ 0.005 kg Pass km-1 (ตารางที่ 1.1) และนักท่องเที่ยวจักรยานมักเดินทางพร้อมกับจักรยานโดยรถไฟมากกว่ารถยนต์หรือเครื่องบิน และเลือกที่พักประเภทอื่นๆ เช่น แค็มป์ บังกะโล โฮมสเตย์ หรือห้องเช่า ที่มีการปลดปล่อยก๊าซ CO_2 ค่อนข้างต่ำ (Piket et al., 2013) 2) ลดการใช้พลังงาน

เนื่องจากจักรยานเป็นยานพาหนะที่ใช้พลังงานสะอาดที่สุด และใช้วัตถุดิบในการผลิตน้อยมากเมื่อเทียบกับยานพาหนะประเภทอื่นๆ (Bicycle New South Wales, 2016) และนักท่องเที่ยวจักรยานส่วนใหญ่มักเลือกที่พักที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและใช้พลังงานน้อย เช่น เต็นท์ บังกะโลหรือห้องเช่า (Simonsen et al., 1998; Kovačić, 2015) 3) ลดมลพิษทางเสียงอากาศ และลดความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนนและแหล่งท่องเที่ยว (Sustrans, 1999) 4) ลดการทำลายและช่วยอนุรักษ์ทรัพยากรทางธรรมชาติ กล่าวคือ การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานซึ่งเป็นการพัฒนาที่มีขนาดเล็กมักพัฒนาจากสิ่งที่มีอยู่แล้วและการลงทุนทางด้านทรัพยากรท่องเที่ยวค่อนข้างต่ำ (Iles and Wiele, 1993) เน้นการนำทรัพยากรที่ไม่ใช้งานแล้ว เช่น การพัฒนาทางจักรยานโดยใช้ทางเดินริมแม่น้ำ รางรถไฟที่ไม่ใช้งานแล้ว หรือการแบ่งพื้นที่จากถนนใหญ่ที่มีการจราจรของรถน้อย เป็นต้น (Piket et al., 2013) และการพัฒนาเส้นทางจักรยาน ที่ไม่มีรถยนต์หรือมอเตอร์ไซด์วิ่งผ่าน ช่วยให้แหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่าปลอดภัยและไม่ถูกรบกวนจากเสียงหรือควันของรถ สัตว์ป่าสามารถอาศัยและเจริญเติบโตได้อย่างปลอดภัย (Sustrans, 2000)

ตารางที่ 1.1 ปริมาณการปลดปล่อยก๊าซ CO_2 ของผู้โดยสารแต่ละคน

ประเภทของการขนส่ง	ความจุ (คน)	ความเร็วโดยเฉลี่ย ($km\ h^{-1}$)	ปริมาณการปลดปล่อย CO_2 (kg/km^{-1})
จักรยาน	1	16	0.005
รถไฟฟ้าความเร็วสูง	945	30	0.011
รถบัสระหว่างเมือง	57	70	0.015
รถบัสภายในเมือง	50	20	0.025
รถยนต์ส่วนบุคคล	4	66	0.042
รถยนต์อเนกประสงค์	5	66	0.052

ที่มา : Walsh et al. (2008; 395)

ด้านสังคม-วัฒนธรรมของเจ้าบ้าน พบว่า การท่องเที่ยวโดยจักรยานสามารถพัฒนาคุณภาพชีวิต สร้างสังคมแห่งสุขภาพ การอนุรักษ์และฟื้นฟูวิถีและวัฒนธรรมของท้องถิ่น โดยการท่องเที่ยวโดยจักรยานเป็นกิจกรรมทางสังคม ที่ทำให้นักปั่นจักรยานที่มีความสนใจเหมือนกันสามารถใช้เวลาร่วมกัน และกระตุ้นให้คนในพื้นที่ปั่นจักรยานในเวลาว่างหรือวันหยุดบ่อยมากขึ้น (Sustrans, 1999) สร้างการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่ต่อการออกกำลังกาย ทำให้มีสุขภาพร่างกายที่แข็งแรง และลดการค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล (Chang and Chang, 2003) และทำให้เกิดการเท่าเทียมกันของนัก

ปั่นจักรยานและคนในพื้นที่ ทั้งในเรื่องของการใช้พื้นที่บนถนนและการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักปั่นจักรยาน นอกจากนี้นักท่องเที่ยวจักรยานยังมีความสนใจเกี่ยวกับวิถีชีวิต วัฒนธรรมของคนในพื้นที่ และเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ของพื้นที่ ที่ชุมชนสามารถนำเสนอให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยาน และนำไปสู่การอนุรักษ์และฟื้นฟูวิถีวัฒนธรรมของคนในพื้นที่ เช่น การได้เรียนรู้เรื่องราวทางประวัติศาสตร์ของกรุงศรีอยุธยา วัฒนธรรมและวิถีชีวิตของคนในพื้นที่ ตามเส้นทางประวัติศาสตร์ของเกาะพระนครศรีอยุธยา (วุฒิชัย ทองเจียม, 2552) และการได้รับประสบการณ์ทางวัฒนธรรมและการเข้าใจถึงความเป็นอยู่ของคนในท้องถิ่น และจากการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเมืองรีกา ประเทศเนเธอร์แลนด์ (Luka, 2012) นอกจากนี้ การได้นำเสนอวัฒนธรรมของตนให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยาน ทำให้คนในพื้นที่เกิดความรู้สึกภาคภูมิใจต่อวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของตนเอง และสามารถนำไปสู่การฟื้นฟูและอนุรักษ์ให้แก่คนรุ่นหลังต่อไป (Meng et al., 2014) และสามารถสร้างความเป็นอัตลักษณ์ของชุมชนและการมีปฏิสัมพันธ์ที่ดีระหว่างชุมชนกับนักท่องเที่ยว (Blackwell, 2001 อ้างใน Faulks et al., 2007)

ด้านเศรษฐกิจของชุมชน พบว่า การท่องเที่ยวโดยจักรยานสามารถพัฒนาเศรษฐกิจให้แก่คนในพื้นที่ได้อย่างทั่วถึง เนื่องจากนักท่องเที่ยวจักรยานส่วนใหญ่มักใช้บริการด้านที่พักและ อาหารของท้องถิ่น เช่น ร้านอาหารและเครื่องดื่ม ร้านค้าของหมู่บ้าน สิ่งดึงดูดใจขนาดเล็กในชนบทและที่พักในพื้นที่ (Vujko and Ostojić, 2013) รวมถึงการเข้าร่วมกิจกรรมของนักท่องเที่ยวจักรยาน โดยเฉพาะกิจกรรมเกี่ยวกับวิถีวัฒนธรรมของคนในท้องถิ่น เช่น การทำอาหารพื้นถิ่นและการบริการด้านที่พักจากคนในท้องถิ่น เพื่อเรียนรู้วิถีวัฒนธรรมของคนในพื้นที่แหลมบอลข่าน บริเวณภูเขา ฟูกา กอรา (Fruška Gora Mountain: FGM) ประเทศเซอร์เบีย สามมารถสร้างรายได้ให้แก่คนในพื้นที่ สามารถสร้างรายได้ให้แก่คนในพื้นที่ได้เป็นอย่างทั่วถึง (Vujko and Ostojić, 2013)

ทั้งนี้ กระแสการท่องเที่ยวโดยจักรยานของโลกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ดังจะเห็นได้จากพฤติกรรมของคนที่หันมาใส่ใจสุขภาพและคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยเฉพาะประเทศในทวีปยุโรปเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญของนักท่องเที่ยวจักรยาน ที่ผ่านมามีนักท่องเที่ยวจักรยานทั้งภายในประเทศและต่างประเทศเดินทางไปท่องเที่ยว สามารถสร้างรายได้ให้แก่ประเทศเป็นจำนวนมาก ดังเช่นจากการศึกษาของ Eurovelo โดยการรวบรวมสถิตินักท่องเที่ยวจักรยานของประเทศต่างๆ ในทวีปยุโรป ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 – 2553 พบว่า นักท่องเที่ยวจักรยานในทวีปยุโรปเดินทางท่องเที่ยวแบบวันเดียวประมาณ 2.2 พันล้านครั้ง/ปี และท่องเที่ยวแบบพักค้างคืนในพื้นที่ประมาณ 20 ล้านครั้ง/ปี สามารถสร้างรายได้ให้แก่พื้นที่ประมาณ 44 พันล้านยูโร/ปี (Lumsdon et al., 2012) สำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานเริ่มต้นจากประเทศในทวีปยุโรป เป็นการพัฒนาเพื่อสนองตอบความต้องการของนักปั่นจักรยานที่มีจำนวนค่อนข้างมาก เช่น การพัฒนาทางจักรยานที่แยกจากรถประเภทอื่น จุดแวะพักและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เป็นต้น

หลังจากนั้นก็เริ่มมีการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในประเทศของทวีปอื่นๆ รวมถึงทวีปเอเชีย เช่น ประเทศจีน และญี่ปุ่น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาเพื่อส่งเสริมให้คนในพื้นที่ปั่นจักรยานมากขึ้น เพื่อลดปัญหาการจราจรที่หนาแน่น และลดมลพิษทางอากาศจากการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ในการเดินทาง ทำให้ประเทศดังกล่าวกลายเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญของนักท่องเที่ยวจักรยานทั่วโลก

สำหรับประเทศไทย เริ่มพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานจากนโยบายการส่งเสริมการเดินทางโดยใช้จักรยาน เพื่อลดปัญหาความหนาแน่นของจราจร โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของประเทศ โดยการพัฒนาทางจักรยานและป้ายสัญลักษณ์สำหรับจักรยาน และกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ได้กำหนดแผนการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ซึ่งเป็นตลาดเฉพาะกลุ่ม จากยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความสมดุลให้กับการท่องเที่ยวไทยผ่านการตลาดเฉพาะกลุ่ม การส่งเสริมวิถีไทย และการสร้างความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว จากแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 – 2564) (กรมการท่องเที่ยว, 2561) โดยการจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเส้นทางจักรยานเชื่อมโยงไปยังเมืองรองของแต่ละภูมิภาค และการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยาน หลังจากนั้นเริ่มมีการพัฒนาทางจักรยาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานและเส้นทางจักรยานในพื้นที่ต่างๆ มากขึ้น ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวจักรยานภายในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจากสถิตินักท่องเที่ยวจักรยานในประเทศไทย พบว่า ปี พ.ศ. 2560 มีจำนวนนักท่องเที่ยวจักรยานในประเทศไทยประมาณ 450,000 คน สามารถสร้างรายได้ให้แก่ประเทศประมาณ 2,000 ล้านบาท เป็นรายได้จากนักท่องเที่ยวจักรยานภายในประเทศจำนวน 1,500 ล้านบาท และรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติประมาณ 280 ล้านบาท (กรุงเทพธุรกิจออนไลน์, 2561)

อย่างไรก็ดี แม้ว่าในปัจจุบันกระแสการท่องเที่ยวโดยจักรยานภายในประเทศไทยมีแนวโน้มลดลง ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากความต้องการปั่นจักรยานของคนในประเทศลดลง ประกอบกับผู้คนมีทางเลือกในการออกกำลังกายประเภทอื่นมากขึ้น นอกเหนือการขี่จักรยาน เช่น กระแสการออกกำลังกายด้วยการวิ่งมากขึ้น ทั้งนี้อาจเนื่องจากการวิ่งสามารถเข้าถึงได้ง่ายกว่าและไม่ต้องลงทุนในส่วนของอุปกรณ์ ประกอบกับความไม่ปลอดภัยจากการปั่นจักรยานบนถนนที่ไม่มีทางจักรยานหรือถนนที่มีรถประเภทอื่นๆ เป็นจำนวนมาก แต่ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ซึ่งประกอบด้วย 4 ตำบล ในอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ได้แก่ ตำบลสะเดา ตำบลสำนักขาม ตำบลสำนักแต้ว และตำบลปาดังเบซาร์ เป็นพื้นที่ชายแดนใต้ที่มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 552.30 ตารางกิโลเมตร และมีอาณาเขตติดกับรัฐเคดาห์ และรัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย (รูปภาพที่ 1.1) ที่บริเวณพื้นที่ดังกล่าวใช้เป็นเส้นทางการเดินทางหลักจากการเดินทางคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่นๆ รวมไปถึงการท่องเที่ยวด้วยการขี่จักรยานที่ยังคงมีอยู่ แสดงได้จากสถิติจำนวนผู้ที่เดินทางเข้ามาทางด่านสะเดาและปาดังเบซาร์

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 – 2560 ที่ผ่านมา ที่มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ที่เดินทางเข้ามาทางด่านศุลกากรสะเดา และด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 ต่อปี (ตารางที่ 1.2)

ตารางที่ 1.2 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาทางด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์

ปี พ.ศ.	จำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศ (คน)			ร้อยละ
	ด่านสะเดา	ด่านปาดังเบซาร์	รวม	การเปลี่ยนแปลง
2554	1,422,885	173,373	1,596,258	-
2555	1,365,635	185,707	1,551,342	-2.8
2556	1,582,916	231,402	1,814,318	17.0
2557	1,300,053	181,831	1,481,884	-18.3
2558	1,504,653	234,687	1,739,340	17.4
2559	1,492,584	292,551	1,787,694	2.6
2560	1,418,359	348,011	1,768,930	-1.1
รวม				**2.5**

ที่มา: ศูนย์วิจัยด้านตลาดการท่องเที่ยว, 2562

นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่มีความหลากหลาย ทั้งที่เดินทางมาเป็นกลุ่มขนาดใหญ่และกลุ่มขนาดเล็ก เช่น กลุ่มครอบครัวหรือกลุ่มเพื่อน นักท่องเที่ยวบางส่วนท่องเที่ยวและพักค้างคืนภายในพื้นที่เป็นระยะเวลา 1 – 2 วัน แล้วเดินทางกลับ บางส่วนที่เดินทางมาจากประเทศมาเลเซียหรือสิงคโปร์แวะท่องเที่ยวในพื้นที่ แล้วเดินทางไปยังอำเภอหาดใหญ่ หรือจังหวัดใกล้เคียง โดยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่นิยมท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวหลัก ซึ่งมีทั้งแหล่งท่องเที่ยวประเภทสถานบันเทิง แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรม สำหรับรูปแบบการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ มีทั้งการท่องเที่ยวแบบมวลชน ที่นักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยวเพื่อเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในพื้นที่ และการท่องเที่ยวแบบเฉพาะกลุ่ม เช่น การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ รวมถึงการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ซึ่งนักท่องเที่ยวจักรยานที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่มีทั้งนักท่องเที่ยวจักรยานชาวไทยและต่างประเทศ เช่น นักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ที่เดินทางมาคนเดียว เป็นคู่หรือเดินทางเป็นกลุ่มขนาดเล็กประมาณ 3 – 10 คน โดยเดินทางเข้ามาทางด่านศุลกากรสะเดาหรือด่านปาดังเบซาร์ หรือนักท่องเที่ยวบางส่วน เช่น นักท่องเที่ยวจักรยานภายในประเทศ หรือนักท่องเที่ยว

จากประเทศในทวีปยุโรปหรืออื่นๆ เดินทางมาจากอำเภอหาดใหญ่หรือจังหวัดใกล้เคียง เพื่อเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่และเชื่อมต่อไปยังจังหวัดอื่นๆ หรือประเทศมาเลเซีย เป็นต้น (ไพบูลย์ สังวรณ์; สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2560)

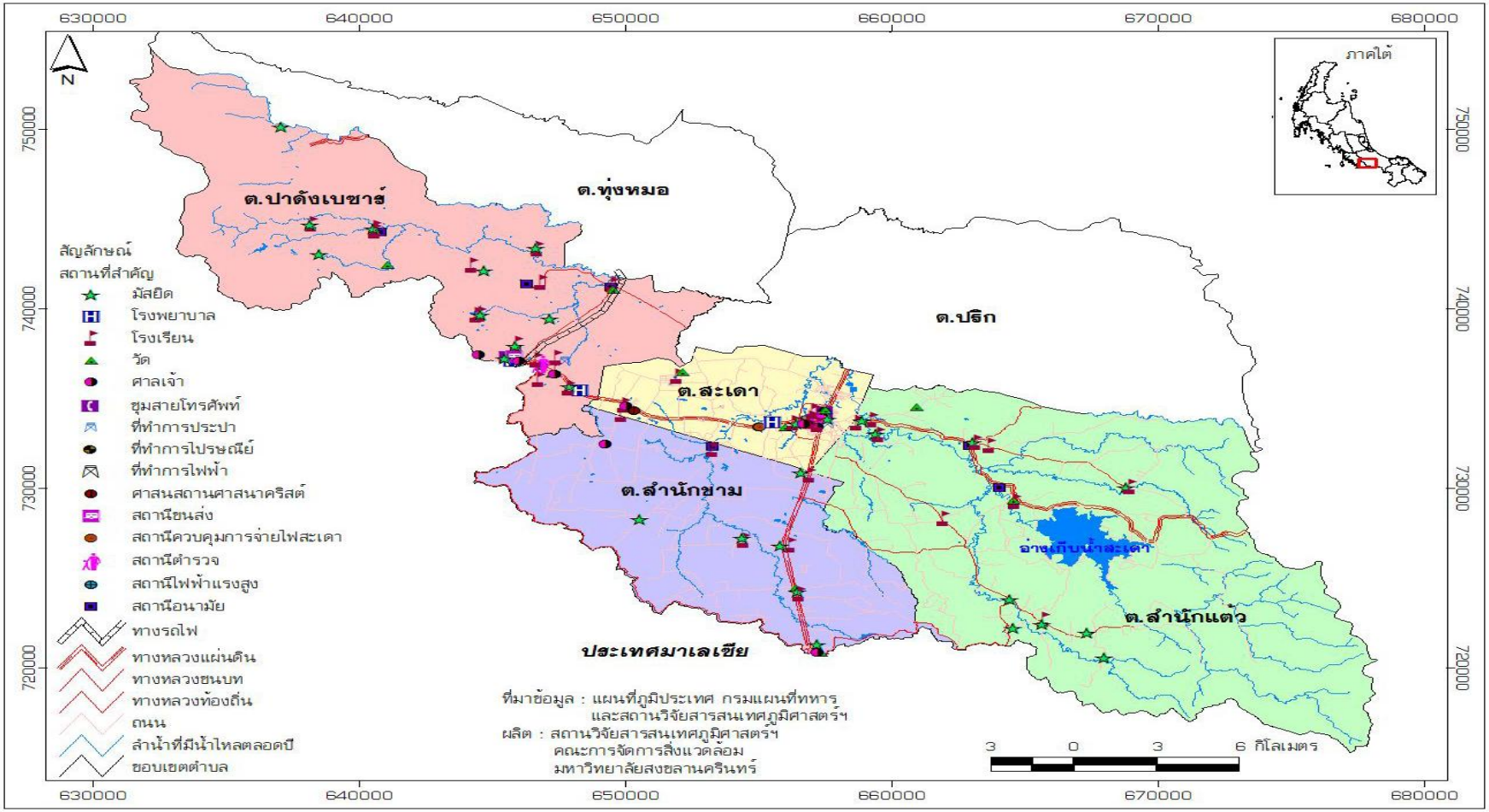
หากเปรียบเทียบการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา อาจไม่มีความสวยงามหรือได้รับความนิยมเท่ากับพื้นที่อื่นๆ ในประเทศไทย หรือแม้แต่เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในต่างประเทศ เช่น เส้นทางจักรยานท่องเที่ยวอุทยานประวัติศาสตร์อยุธยา หรือเส้นทางท่องเที่ยวบางกระเจ้า และเส้นทางจักรยานรอบเกาะรัตนโกสินทร์ กรุงเทพมหานคร แต่การท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา สามารถเป็นทางเลือกให้กับนักท่องเที่ยวจักรยานท้องถิ่นทั้งภายในและต่างประเทศใกล้เคียงที่แสวงหาเส้นทางแหล่งท่องเที่ยวใหม่ๆ ที่มีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย มีทัศนียภาพสวยงาม มีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางธรรมชาติ วัฒนธรรม มีภูมิประเทศที่หลากหลาย และมีอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ ที่นักท่องเที่ยวจักรยานสามารถปั่นจักรยานไปเยี่ยมชมและพักผ่อนได้ อีกทั้ง มีอาณาเขตติดกับรัฐเปอร์ลิส และรัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย ที่นักท่องเที่ยวจักรยานสามารถเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวภายในพื้นที่ได้ทั้ง 2 ทาง คือ ทางด่านศุลกากรสะเดา และปาดังเบซาร์ นอกจากนี้ ยังมีชมรมจักรยาน และกลุ่มนักปั่นจักรยานที่มีการขับเคลื่อนการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานภายในพื้นที่อย่างสม่ำเสมอ

นอกจากนี้ ตัวอย่างอื่นๆ ของการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษอื่นๆ เช่น ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม โดยมีการจัดทำทางจักรยานและเส้นทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานริมฝั่งแม่น้ำโขง อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม ซึ่งเป็นเส้นทางจักรยานเลียบริมฝั่งแม่น้ำโขง ที่เป็นอาณาเขตกั้นระหว่างประเทศไทยและลาว เริ่มต้นเส้นทางจากอุโมงค์นาคราช ไปยังสะพานนาคี และเชื่อมโยงไปยังแลนด์มาร์คที่สำคัญ คือ “พญาศรีสัตตนาราช” และสิ่งปลูกสร้างที่มีสถาปัตยกรรมแบบดั้งเดิมในพื้นที่ ได้แก่ หอนาฬิกาเวียดนามอนุสรณ์ หอสมุดแห่งชาติเฉลิมพระเกียรติฯ และพิพิธภัณฑ์จวนผู้ว่าราชการ และสิ้นสุดที่วัดนักบุญอันนา-หนองแสง ปัจจุบันมีนักปั่นจักรยานในพื้นที่และนักท่องเที่ยวจักรยานที่เดินทางไปปั่นจักรยานตามเส้นทางดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง อีกทั้ง มีการศึกษาถึงแนวทางการพัฒนาตลาดของเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานริมฝั่งโขงดังกล่าว ที่พบว่าปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดที่สำคัญต่อการพัฒนาตลาดของเส้นทางในระดับมากคือ ด้านบุคลากร ด้านผลิตภัณฑ์ ด้านกระบวนการ ด้านการส่งเสริมการตลาด และด้านลักษณะทางกายภาพ ส่วนด้านราคา และช่องทางการจัดจำหน่ายมีความสำคัญในระดับปานกลาง (จิราภรณ์ พรหมเทพ, 2561) ซึ่งสามารถนำไปสู่การกำหนดกลยุทธ์ทางการตลาด เพื่อกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวจักรยานเดินทางท่องเที่ยวตามเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานเลียบริมฝั่งโขงมากขึ้น สำหรับพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจอื่นๆ ยังไม่พบการพัฒนาหรือการศึกษาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ มีเพียงการศึกษาถึงการพัฒนาเส้นทางจักรยานของเมืองชายแดน เช่น การศึกษาศักยภาพตามองค์ประกอบ

ของการท่องเที่ยวสำหรับเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก ในเขตพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ พะเยา น่าน และเชียงราย โดยการพิจารณาจากองค์ประกอบ 7 ด้าน ได้แก่ ด้านสิ่งดึงดูดใจ ด้านการเข้าถึง ด้านที่พัก ด้านการบริการและความสะดวกสบาย ด้านกิจกรรม ด้านความปลอดภัย และด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน พบว่ามีศักยภาพอยู่ในระดับมากที่สุด (ลิลลาลี ศิริวิไลเลิศอนันต์, 2562)

สำหรับตัวอย่างการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ชายแดนของประเทศอื่นๆ ได้แก่ ทวีปยุโรป สหพันธ์นักปั่นจักรยานแห่งยุโรป (European Cyclists' Federation: ECF) ได้จัดทำเครือข่าย EuroVelo เป็นเครือข่ายเส้นทางจักรยานทางไกล เชื่อมโยงระหว่างประเทศในทวีปยุโรป จำนวนทั้งสิ้น 16 เส้นทาง ที่มีความแตกต่างกันตามบริบทของพื้นที่และสิ่งดึงดูดใจบริเวณเส้นทางจักรยาน เช่น เส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานริมน้ำ (Rivers route) โดยเชื่อมโยงเส้นทางบริเวณริมแม่น้ำหลักของประเทศในทวีปยุโรป ได้แก่ แม่น้ำลัวร์ แม่น้ำซง แม่น้ำไรน์ และแม่น้ำดานูบ ซึ่งเป็นแม่น้ำที่ยาวเป็นอันดับสองของทวีปยุโรป จะเห็นได้ว่าการศึกษาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษและพื้นที่ชายแดน จะเป็นการศึกษาการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่เน้นความโดดเด่นของพื้นที่ บริเวนชายแดนที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศ โดยการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานภายในพื่นที่ที่แสดงถึงความสัมพันธ์กับประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกันหรือการพัฒนาเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ชายแดนภายในประเทศหรือเชื่อมโยงไปยังต่างประเทศ

จากตัวอย่างข้างต้น แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มความเป็นไปได้ในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานพื้นที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจโดยทั่วไปเพื่อการพักผ่อนและการออกกำลังกาย การพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานในเขตเมือง และการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ชายแดนระหว่างประเทศ เช่นเดียวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสงขลา ที่แสดงให้เห็นว่าข้อด้อยของเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาประกอบไปด้วยหลายประการที่ไม่แตกต่างจากเส้นทางจักรยานอื่นๆ หลายๆ ที่ เช่น โอกาสในการได้รับการสูดดมมลภาวะทางอากาศ และการได้รับอุบัติเหตุทางถนน แต่ก็ยังมีนักท่องเที่ยวด้วยจักรยานให้ความสนใจในการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่ไม่สามารถปิดกั้นกระแสรูปแบบการท่องเที่ยวแบบนี้ได้ หรือการปฏิเสธไม่ให้ดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวในรูปแบบนี้ได้ เนื่องจากเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาเป็นพื้นที่ที่เป็นเส้นทางหลักในการคมนาคมที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย อีกทั้งมีแหล่งทรัพยากรการท่องเที่ยวที่หลากหลาย



รูปภาพที่ 1.1 แผนที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

ที่มา: สถานวิจัยสารสนเทศภูมิศาสตร์ คณะการจัดการสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, 2559

ข้อด้อยสำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาเหล่านี้ได้แก่ การยังขาดเส้นทางจักรยานที่เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งดึงดูดใจในพื้นที่ จุดแวะพักหรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ สำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เป็นต้น ประกอบกับการกำหนดเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ทำให้ภาพลักษณ์ของพื้นที่กลายเป็นเมืองอุตสาหกรรม มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ของที่ดิน เช่น เส้นทางการขนส่งที่มีรถบรรทุกขนาดใหญ่ผ่านเป็นจำนวนมาก และการสร้างนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ ที่อาจส่งผลต่อความรู้สึกไม่ปลอดภัยของนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ การเกิดอุบัติเหตุจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ และมลภาวะทางอากาศจากรถยนต์และโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ เป็นต้น ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ เป็นผลกระทบแบบเฉียบพลัน ที่สามารถส่งผลต่อการสูญเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวแบบทันที ส่วนมลภาวะทางอากาศหากได้รับในปริมาณที่ไม่เข้มข้น เป็นผลกระทบแบบเรื้อรัง ซึ่งอาจจะทำให้เกิดการเจ็บป่วยเรื้อรัง จากการที่สัมผัสหรือหายใจมลพิษที่ไม่มีความเข้มข้นมากแต่สะสมเข้าไปในร่างกายเป็นระยะเวลานาน ก่อให้เกิดการเจ็บป่วยเรื้อรังประเภทเป็นๆ หายๆ เช่น โรคภูมิแพ้ ตาอักเสบ ผื่นคันทางผิวหนัง เป็นต้น (กรมอนามัย, 2558) ดังนั้น ในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ ที่สามารถสร้างความมั่นใจต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว ควรพิจารณาถึงสิ่งที่ต้องระมัดระวังจากการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาที่อาจจะส่งผลกระทบต่อนักท่องเที่ยวจักรยาน โดยเฉพาะสิ่งที่ทำให้เกิดผลกระทบแบบเฉียบพลันที่อาจทำให้นักท่องเที่ยวเสียชีวิต เช่น การพัฒนาเส้นทางจักรยานที่หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีรถบรรทุกขนาดใหญ่ หรือหลีกเลี่ยงการซ้อนทับของพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม เป็นต้น

ดังนั้น การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เพื่อให้การท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่แพร่หลายและเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวจักรยานทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ สอดคล้องกับลักษณะของพื้นที่ชายแดนและไม่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา และสามารถสร้างความยั่งยืนให้แก่พื้นที่ ทั้งทางด้านสิ่งแวดล้อม สังคม-วัฒนธรรมของเจ้าบ้าน และเศรษฐกิจของชุมชน จึงจำเป็นจะต้องศึกษาถึงสถานการณ์การท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ ปัจจัยจากสภาพแวดล้อมที่จูงใจให้นักท่องเที่ยวจักรยานเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่ เพื่อนำไปสู่การกำหนดแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ ผู้วิจัยจึงมีความสนใจศึกษาว่าสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาเป็นอย่างไร ปัจจัยสภาพแวดล้อมใดที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน และแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาควรเป็นอย่างไร เพื่อให้ภาคส่วนต่างๆ สามารถนำแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาไปขับเคลื่อนให้เกิดเป็นรูปธรรม ได้แก่ องค์กรปกครองท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง สามารถนำไปใช้ในการกำหนดแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ ทางด้านแหล่งท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่ง ผู้ประกอบการท่องเที่ยวและชาวบ้านในพื้นที่ สามารถนำไปใช้ในการพัฒนาการ

บริการด้านอาหาร ที่พักและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ รวมถึงการพัฒนาตลาดการท่องเที่ยวโดยจักรยานเพื่อขยายกลุ่มเป้าหมายนักท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ ทั้งนี้เพื่อให้เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลากลายเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญของนักท่องเที่ยวจักรยาน ซึ่งเป็นเครื่องมือที่สำคัญที่ช่วยป้องกันการทำลายทรัพยากรทางธรรมชาติและสามารถสร้างรายได้และรักษาวิถีวัฒนธรรมของคนในพื้นที่

1.2 คำถามการวิจัย

1) สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เป็นอย่างไรบ้าง

2) ปัจจัยสภาพแวดล้อมใดที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

3) แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ควรเป็นอย่างไร

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1) เพื่อศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

2) เพื่อศึกษาปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

3) เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

1.4 สมมติฐานการวิจัย

ปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่มีอิทธิพลเชิงบวกต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาจากมากที่สุดไปน้อยที่สุด คือ สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน การบริการและความปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) องค์กรปกครองท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว สามารถนำแนวทางการพัฒนาไปสู่การกำหนดแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ได้แก่ การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งที่เอื้อต่อนักท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ เป็นต้น

2) ผู้ประกอบการ สามารถนำแนวทางไปใช้ในการพัฒนาการบริการด้านอาหาร ที่พักและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ และการพัฒนาตลาดการท่องเที่ยวโดยจักรยาน เพื่อขยายกลุ่มเป้าหมายนักท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่

3) สมาคมจักรยานและกลุ่มท่องเที่ยวในพื้นที่ สามารถนำแนวทางไปใช้ในการพัฒนาเส้นทางและการจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยว

4) ชาวบ้านในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง ได้รับรายได้จากการพัฒนาการบริการของชุมชน ทั้งการบริการทางด้านอาหาร ที่พัก สินค้าของท้องถิ่นและกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

5) ส่งเสริมการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรทางธรรมชาติและวัฒนธรรมของคนในท้องถิ่น

1.6 ขอบเขตของการวิจัย

1) ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ครอบคลุมพื้นที่ 4 ตำบลในอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ได้แก่ ตำบลสะเดา ตำบลสำนักขาม ตำบลสำนักแต้ว และตำบลปาดังเบซาร์ มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 552.3 ตารางกิโลเมตร

2) ขอบเขตด้านเนื้อหา

2.1) การศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เป็นการศึกษาสถานการณ์ทางด้านพื้นที่ ได้แก่ บริบทของพื้นที่ สภาพทางสังคม และนโยบายหรือแผนพัฒนาในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ได้แก่ นโยบายและแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ แผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา บริบทของพื้นที่ชายแดน และบริบทและลักษณะการมีส่วนร่วมของชุมชน และสถานการณ์ด้านนักท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ ได้แก่ กลุ่มเป้าหมายนักท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่

2.2) การศึกษาปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เป็นการศึกษาปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานของพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ที่อาจส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน โดยอาศัยทฤษฎีองค์ประกอบการท่องเที่ยวประกอบด้วย สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน การบริการและความปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

2.3) การศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เป็นการศึกษาหาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่และความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน โดยนักท่องเที่ยวไม่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเขต

เศรษฐกิจพิเศษสงขลา และสามารถสร้างความยั่งยืนให้แก่พื้นที่ ทางด้านสิ่งแวดล้อม สังคม-วัฒนธรรมของเจ้าบ้าน และเศรษฐกิจของชุมชน

3) ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ มีรายละเอียด ดังนี้

3.1) องค์กรปกครองท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ องค์กรปกครองท้องถิ่น จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ เทศบาลเมืองสะเดา เทศบาลเมืองปาดังเบซาร์ เทศบาลตำบลปาดังเบซาร์ เทศบาลตำบลสำนักขาม และองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักแต้ว และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดสงขลา และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานหาดใหญ่ (สงขลา-พัทลุง) ทางหลวงชนบทสงขลา และสำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา

3.2) กลุ่มผู้ประกอบการและสมาคมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ได้แก่ ร้านขาย/เช่าจักรยาน โรงแรม/ที่พัก ร้านอาหาร ผู้ประกอบการนำเที่ยว และสมาคมจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

3.3) ผู้นำและชาวบ้านในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ได้แก่ กลุ่มท่องเที่ยวของชุมชนหรือกลุ่มโฮมสเตย์ ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ทั้ง 4 ตำบล

3.4) นักท่องเที่ยวจักรยานที่ไม่ได้อาศัยอยู่ในพื้นที่ทั้งชาวไทยและต่างประเทศ ที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

4) ขอบเขตด้านเวลา เดือนมกราคม พ.ศ. 2559 – เดือนธันวาคม พ.ศ. 2562

1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ

เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา หมายถึง เขตพื้นที่ที่จัดตั้งขึ้นมาเป็นการเฉพาะที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นศูนย์อุตสาหกรรมแปรรูปและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งประกอบด้วย 4 ตำบล ในอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ได้แก่ ตำบลสะเดา ตำบลสำนักขาม ตำบลสำนักแต้ว และตำบลปาดังเบซาร์ ที่มีอาณาเขตติดกับรัฐเคดาห์และรัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย โดยอุสาหกรรมเป้าหมายหลัก ได้แก่ การให้บริการโลจิสติกส์ ศูนย์ขนถ่ายสินค้าและคลังสินค้า อุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์เกี่ยวเนื่องกับยางพารา อุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูป อาหารฮาลาล อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มและเครื่องหนัง และอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่ไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การท่องเที่ยวโดยจักรยาน หมายถึง การท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวใช้จักรยานเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางหรือการทำกิจกรรมในพื้นที่ โดยนักท่องเที่ยวจะได้รับความเพลิดเพลินและประสบการณ์ทางด้านธรรมชาติและวัฒนธรรม และการมีปฏิสัมพันธ์กับชุมชน โดยใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยว 1 วัน หรือมากกว่า

สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน หมายถึง บริบทของพื้นที่ สภาพทางสังคม และนโยบายหรือแผนพัฒนาในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ได้แก่ เส้นทางจักรยาน นโยบายและแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ แผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา บริบทของพื้นที่ชายแดน และความร่วมมือและการมีส่วนร่วมของชุมชน และสถานการณ์ด้านนักท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ ได้แก่ นักท่องเที่ยวจักรยานกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่

นักท่องเที่ยวจักรยาน หมายถึง นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศ ซึ่งไม่ใช่คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ที่ใช้จักรยานเป็นส่วนหนึ่งในการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

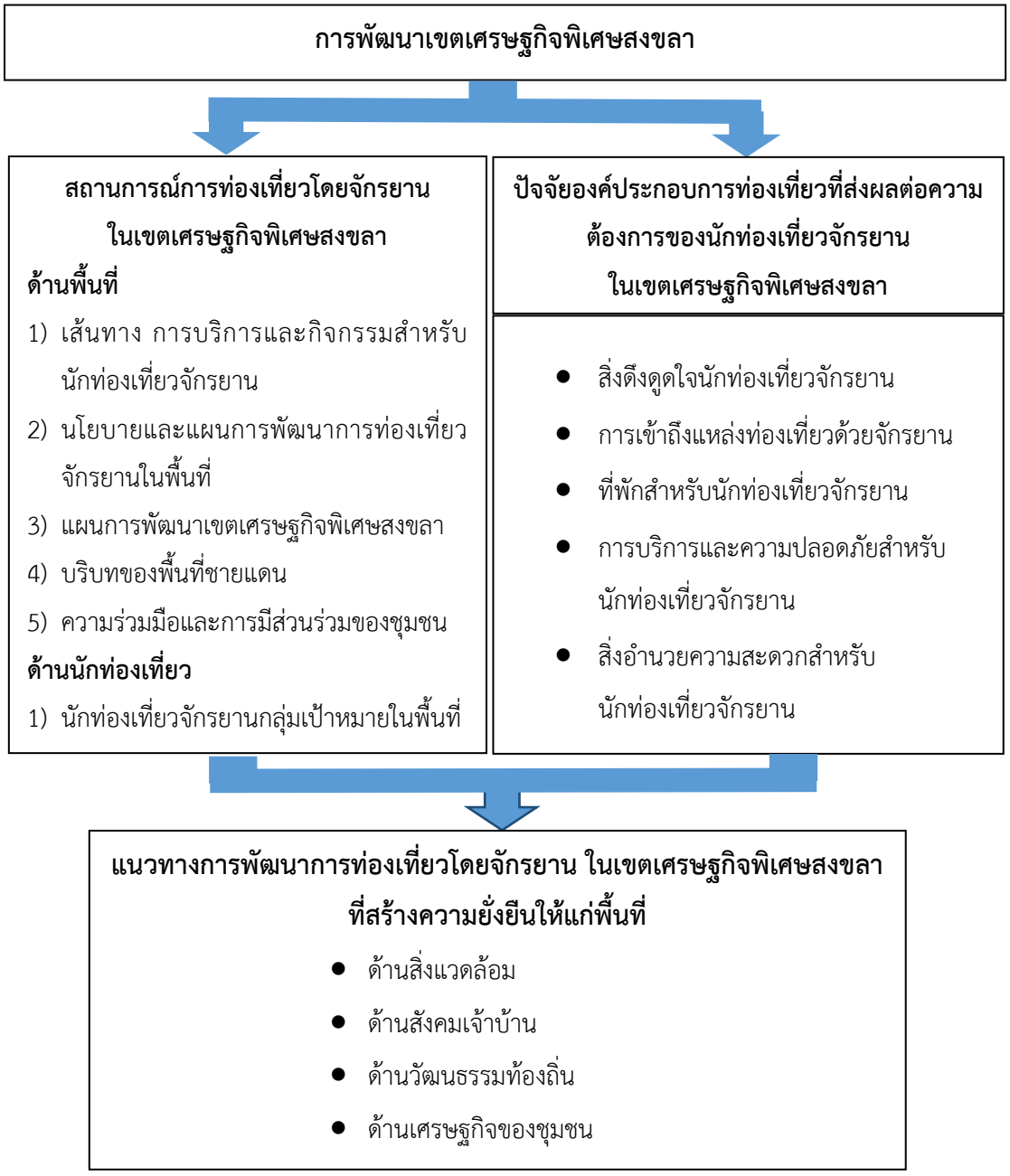
ความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน หมายถึง แรงจูงใจทางกายภาพของนักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ประกอบด้วย ความต้องการเพลิดเพลินโดยการเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งดึงดูดใจในพื้นที่ ความต้องการพักผ่อนโดยการใช้บริการที่พักและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ และความต้องการด้านสุขภาพโดยการเข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน

ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน หมายถึง ปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานของพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ที่อาจส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน โดยอาศัยทฤษฎีองค์ประกอบการท่องเที่ยวประกอบด้วย สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน การบริการและความปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน หมายถึง แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เพื่อสร้างความยั่งยืนให้แก่พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาทางด้านสิ่งแวดล้อม สังคม-วัฒนธรรมของเจ้าบ้าน และเศรษฐกิจของชุมชน

1.8 กรอบแนวคิดการวิจัย

จากการศึกษาทฤษฎี แนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน เพื่อกำหนดกรอบแนวคิดของการวิจัยในครั้งนี้ โดยมีรายละเอียดดังรูปภาพที่ 1.2



รูปภาพที่ 1.2 กรอบแนวคิดการวิจัย

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน และแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.1 ข้อมูลทั่วไปของเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

2.2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

2.2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

2.2.2.1 นโยบายการส่งเสริมและการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

2.2.2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

2.3 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับความต้องการของนักท่องเที่ยว

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบของการท่องเที่ยว

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ข้อมูลทั่วไปของเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

2.1.1 เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

เขตเศรษฐกิจพิเศษ กำหนดขึ้นโดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ภายใต้การกำกับดูแลของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2558 ในระยะที่ 1 ประกอบด้วย 5 เขตจังหวัด ได้แก่ ตาก สระแก้ว ตราด มุกดาหาร หนองคาย และสงขลา ซึ่งได้กำหนดวิสัยทัศน์ของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ คือพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดนเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน และประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น โดยมีเป้าหมายเพื่อให้มีการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดนเป็นรูปธรรมอย่างมีสมดุล ยกระดับคุณภาพชีวิต และแก้ปัญหาความมั่นคง และมีวัตถุประสงค์หลัก 3 ข้อ คือ 1) กระจายความเจริญ และยกระดับคุณภาพชีวิต 2) พื้นที่มีความเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน และ 3) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน สำหรับการกำหนดแนวทางในการพัฒนาที่สำคัญ คือ 1) การส่งเสริมการลงทุนและอำนวยความสะดวกการลงทุน

ในพื้นที่ โดยการกำหนดสิทธิประโยชน์ให้แก่กิจการเป้าหมายสำหรับการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษแต่ละพื้นที่ 2) การพัฒนา/ยกระดับกิจกรรมเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับศักยภาพพื้นที่ 3) จัดโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม 4) การให้ประชาชนและภาคีการพัฒนามีส่วนร่วมและได้รับประโยชน์ 5) การเสริมสร้างความสามารถของวิสาหกิจชุมชน/ภาคเอกชนในพื้นที่ และ 6) การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

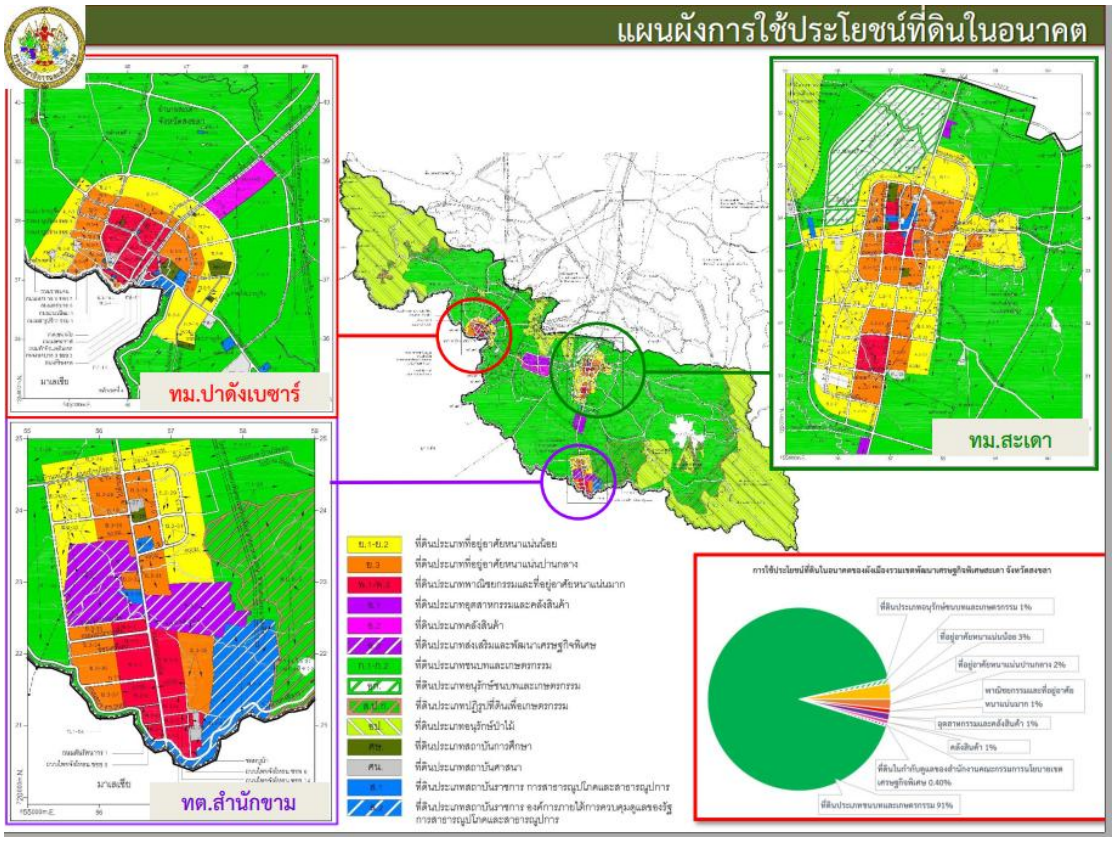
เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เป็นพื้นที่สำหรับการศึกษาครั้งนี้ ซึ่งประกอบด้วย 4 ตำบล ในอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ได้แก่ ตำบลสะเดา ตำบลสำนักขาม ตำบลสำนักแต้ว และตำบลปาดังเบซาร์ รวมพื้นที่ทั้งหมด 552.3 ตารางกิโลเมตร (345,187.5 ไร่) ดังรูปภาพที่ 1.1 โดยมีด่านชายแดนสะเดา ในตำบลสำนักขาม และด่านชายแดนปาดังเบซาร์ ตำบลปาดังเบซาร์ เป็นจุดผ่านแดนถาวร ที่เชื่อมต่อกับรัฐเคดาห์และรัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย ที่มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดอันดับหนึ่งและสองของประเทศตามลำดับ ทั้งสองพื้นที่อยู่ใกล้ท่าเรือปีนังและท่าเรือกลางของมาเลเซีย และมีการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย-มาเลเซีย ผ่านทางปาดังเบซาร์ มีฐานการผลิตจากวัตถุดิบที่มีอยู่ในพื้นที่และส่งออกไปยังประเทศมาเลเซียและใกล้เคียง เช่น อุตสาหกรรมแปรรูปยางพารา ได้แก่ ถุงมือยาง ถุงยางอนามัย ยางสำหรับรถยนต์ ท่อยาง แปรรูปน้ำยางข้น แปรรูปไม้ยางพารา เป็นต้น อุตสาหกรรมอาหารทะเล รวมถึงอาหารฮาลาล อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ได้แก่ เครื่องแต่งกายมุสลิม เช่น เสื้อผ้าและเครื่องแต่งกาย หมวก กระเป๋า เป็นต้น

2.1.2 การกำหนดผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

บทบาทหลักของพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา คือพื้นที่ต่อขยายนิคมอุตสาหกรรมเพื่อรองรับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องและเพื่อการส่งออก ได้แก่ ยางพารา อาหารทะเล และแปรรูป โลจิสติกส์ การขนส่ง รวบรวมและกระจายสินค้า ทั้งทางบกและทางราง และการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ศิลปวัฒนธรรม และการค้าชายแดน โดยกำหนดบทบาทของแต่ละตำบลตามบริบทของพื้นที่ ดังนี้

1) บทบาทของ**เมืองสะเดา** เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ การบริหาร บริการ สุขภาพ การลงทุนและการศึกษาวิจัย
2) บทบาทของ**ชายแดนสะเดา** เป็นประตูเข้าออก เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งทางถนน เพื่อการขนส่งสินค้าทางถนน
3) บทบาทของ**ชายแดนปาดังเบซาร์** เป็นประตูเข้าออก เชื่องโยงการคมนาคมขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟ (ระบบราง)
4) บทบาทของ**ชายแดนสำนักแต้ว** เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

การใช้ประโยชน์ของที่ดินในอนาคตของเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรมมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 91 ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ตำบลสำนักแต้ว รองลงมาคือ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย คิดเป็นร้อยละ 3 ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 2 สำหรับพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก อุตสาหกรรมและคลังสินค้า และที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม คิดเป็นร้อยละ 1 เท่ากัน ส่วนการใช้ที่ดินเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ซึ่งอยู่ในพื้นที่ตำบลสำนักขาม คิดเป็นร้อยละ 0.4 ดังรูปภาพที่ 2.1



รูปภาพที่ 2.1 แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา
ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2560: 22

จากการบทบาทและการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ซึ่งนอกเหนือจากการกำหนดพื้นที่เพื่อใช้ประโยชน์ทางด้านอุตสาหกรรมแล้ว ยังมีการกำหนดพื้นที่ป่าไม้ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เพื่ออนุรักษ์ทรัพยากรทางธรรมชาติในพื้นที่ไม่ให้เสื่อมโทรม ซึ่งการท่องเที่ยวโดยจักรยานเป็นรูปแบบของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ที่นักท่องเที่ยวจะได้เยี่ยมเยียนแหล่งธรรมชาติและวัฒนธรรม โดยไม่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรทางธรรมชาติและวัฒนธรรมในพื้นที่

2.1.3 แผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

แผนการพัฒนาและการสนับสนุนจากภาครัฐในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา รายละเอียด ดังนี้ (คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, สำนักงาน, 2558)

1) การกำหนดมาตรการส่งเสริมการลงทุนให้แก่กิจการเป้าหมายในพื้นที่ ได้แก่ อุตสาหกรรมการเกษตร ประมงและกิจการที่เกี่ยวข้อง อุตสาหกรรมสิ่งทอ เครื่องนุ่งห่มและเครื่องหนัง การผลิตเครื่องเรือน กิจการโลจิสติกส์ นิคมหรือเขตอุตสาหกรรม และกิจการสนับสนุนการท่องเที่ยว ทั้งในเรื่องของการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล การลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับการลงทุน หรือมาตรการสนับสนุนอื่น ๆ

2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด่านศุลกากรในพื้นที่ แบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะเร่งด่วน ได้แก่ การพัฒนาด่านศุลกากรสะเดาและปาดังเบซาร์ โดยการก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดา 2 บนพื้นที่ 574 ไร่ 3 ตารางวา และการขยายพื้นที่และปรับปรุงด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ระยะที่ 2 ท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 และการก่อสร้างและปรับปรุงถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย สายบ้านไทย-จังโหลน ตำบลสำนักขาม-ตำบลปาดังเบซาร์ และระยะยาว ได้แก่ ทางหลวงพิเศษสายหาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสงขลา รถไฟรางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์) และโครงการสะพานเศรษฐกิจ (Land bridge) เป็นต้น

3) การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมสงขลา โดยมีแนวคิดของการพัฒนาคือ การเป็นศูนย์อุตสาหกรรมแปรรูปเพื่อการส่งออกและการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ เนื้อที่ทั้งหมด 927 ไร่ โดยทำเลที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมติดกับถนนทางหลวงหมายเลข 4 ตำบลสำนักขาม อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา และได้มีการจัดทำถนนเชื่อมต่อจากด่านศุลกากรแห่งที่ 2 ไปยังนิคมอุตสาหกรรมสงขลา เพื่อลดความแออัดของรถบรรทุกขนาดใหญ่ ระยะทางทั้งสิ้น 1.7 กม. ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางหลวงพิเศษสายหาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย ซึ่งมีระยะทางทั้งหมดประมาณ 62 กม. ในการดำเนินการสร้างนิคมอุตสาหกรรมสงขลาแบ่งออกเป็น 2 ระยะ โดยระยะที่ 1 เนื้อที่ทั้งหมด 629 ไร่ แบ่งเป็นพื้นที่สำหรับรองรับอุตสาหกรรมทั่วไป เขตพาณิชยกรรม และโรงงานสำเร็จรูป รวมทั้งสิ้น 347 ไร่ และส่วนที่เหลืออีก 283 ไร่ จะพัฒนาให้เป็นพื้นที่สาธารณูปโภคส่วนกลางและพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกและพื้นที่สีเขียวสำหรับให้บริการทั้งผู้ประกอบการและชุมชน ภายใต้แนวคิดการออกแบบไปสู่การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ (Eco Industrial Estate)

2.1.4 ข้อมูลพื้นฐานและการพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

ข้อมูลทั่วไปทางด้านลักษณะภูมิประเทศ ประชากร สังคมและวัฒนธรรมของคนในพื้นที่ และการพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา มีรายละเอียด ดังนี้

1) ตำบลสะเดา มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 47 ตารางกิโลเมตร ลักษณะของพื้นที่สภาพทั่วไปเป็นที่ราบสูง มีภูเขาย่อมๆ ติดต่อกัน มีแม่น้ำไหลผ่าน 2 สาย คือ คลองอู่ตะเภาไหลผ่านทางทิศตะวันออก และคลองเล่ ไหลผ่านทางทิศตะวันตก ประกอบด้วย 19 ชุมชน จำนวนประชากรรวม 21,753 คน เป็นชาย 10,571 คน หญิง 11,182 คน จำนวนครัวเรือน 8,571 หลังคาเรือน ความหนาแน่นประชากรโดยเฉลี่ย 462.83 คน/ตารางกิโลเมตร (ข้อมูล ณ วันที่ 31 เดือนธันวาคม 2561) (กรมการปกครอง, 2562) ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทางด้านเกษตรกรรม คิดเป็นร้อยละ 60 ได้แก่ การทำสวนยางพารา สวนผลไม้ และทำไร่ อาชีพรองลงมา ได้แก่ พาณิชยกรรมและรับราชการ ประชากรนับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 50 ศาสนาอิสลาม ร้อยละ 30 และศาสนาอื่น ๆ ร้อยละ 20

การคมนาคมไปยังอำเภอหาดใหญ่และอำเภออื่น ๆ คือ การคมนาคมทางรถยนต์ มีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนกาญจนวณิช) เป็นถนนสายยุทธศาสตร์ จากอำเภอหาดใหญ่ ผ่านอำเภอสะเดาไปยังประเทศมาเลเซีย

สำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ตำบลสะเดา จากการกำหนดวิสัยทัศน์ในการพัฒนาตำบลสะเดา คือท่องเที่ยวสะเดาก้าวหน้า แหล่งการค้าชายแดน ศูนย์ศึกษานานาชาติ สะอาดทุกมุมเมือง รุ่งเรืองวัฒนธรรม ที่เน้นการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และวัฒนธรรม ซึ่งมีเขาเล่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สำคัญของพื้นที่ โดยมีจุดชมทะเลหมอกบนยอดเขาหัวล้าน และปัจจุบันกำลังก่อสร้างพุทธอุทยานเขาเล่ เป็นแหล่งรวบรวมสิ่งสักการะที่สำคัญทางพระพุทธศาสนา เช่น พระพุทธรูปพระประทานเขาเล่สะเดา พระพุทธรูปจำลองตามคติ ความเชื่อ เช่น พระโพธิสัตว์เจ้าแม่กวนอิม ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในจังหวัดสงขลา และรูปหล่อพระอริยสงฆ์เกจิอาจารย์จากทั่วประเทศ เช่น หลวงปู่ทวด สมเด็จพระพุฒาจารย์ (โต พรหมรังสี) และครูบาศรีวิชัย เป็นต้น รวมถึงมีแหล่งเรียนรู้ทางธรรมชาติและศาสนา เช่น อาคารฝึกอบรมและศูนย์ปฏิบัติธรรม สวนพฤษศาสตร์ พื้นที่ป่าอนุรักษ์ หอดูดาวและท้องฟ้าจำลอง เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางศาสนา เช่น วัด สุสาน และการจัดกิจกรรมท่องเที่ยวที่ใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การปั่นจักรยาน เป็นต้น (เทศบาลเมืองสะเดา, 2559)

2) ตำบลสำนักขาม มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 140.06 ตารางกิโลเมตร มีลักษณะภูมิประเทศเป็นพื้นที่ราบ มีเนินเขาเตี้ยๆ มีพื้นที่ป่าไม้ บางหมู่บ้านมีลำธาร ลำคลองไหลผ่านกลางหมู่บ้าน มีชายแดนติดต่อกับรัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย หมู่ที่ 7 บ้านไทย-จังโหลน โดยกำหนดให้เป็นศูนย์กลางการค้าชายแดน การขนส่ง การบริการ ตลาดการค้าชายแดนรูปแบบใหม่ และเป็นที่ตั้งของ

ด่านศุลกากรสะเดา ซึ่งปัจจุบันได้มีการพัฒนาขึ้นมาใหม่ ประกอบด้วย 7 หมู่บ้าน 17 ชุมชน จำนวนประชากรทั้งสิ้น 14,178 คน เป็นเพศชาย จำนวน 6,577 คน และเพศหญิง จำนวน 7,601 คน ความหนาแน่นเฉลี่ยของประชากร 101.23 คน/ตารางกิโลเมตร (ข้อมูล ณ วันที่ 31 เดือนธันวาคม 2561) (กรมการปกครอง, 2562) ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทำสวนยางพารา รองลงมาคืออาชีพรับจ้าง เช่น รับจ้างกรีดยางพารา ในโรงงานอุตสาหกรรม และอาชีพค้าขาย ตามลำดับ

สำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ตำบลสำนักขาม ซึ่งได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการพัฒนาตำบลสำนักขามคือ ศูนย์กลางการค้าและขนส่งสินค้าชายแดน การบริการ การท่องเที่ยวและนันทนาการอย่างมีคุณภาพบนพื้นฐานความสุขของประชาชน ที่เน้นการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม ซึ่งนอกจากแหล่งการค้าในตลาดชายแดน และสถานบันเทิงในยามราตรี แล้วในพื้นที่ยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรม เช่น อ่างเก็บน้ำกงสีขาว และพระพิฆเนศใหญ่ที่สุดในภาคใต้ เป็นต้น โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมแห่งใหม่ที่สร้างขึ้นเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวแบบครอบครัว ได้แก่ หมู่บ้านวัฒนธรรมแห่งอาเซียน ซึ่งประกอบด้วยสถานที่และกิจกรรมต่าง ๆ เช่น dinosaur park และ หมู่บ้านวัฒนธรรมจีน เป็นต้น นอกจากนี้ทางเทศบาลยังมีแผนการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณริมรั้วชายแดนไทย-มาเลเซีย เพื่อเป็นสถานที่พักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยว (เทศบาลตำบลสำนักขาม, 2558)

3) ตำบลสำนักแต้ว มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 268.66 ตารางกิโลเมตร ลักษณะของพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นป่าไม้ เป็นที่ราบ และบางแห่งเป็นที่ราบสูง มีแม่น้ำลำคลองไหลผ่านกลางหมู่บ้าน มีพื้นที่ติดต่อกับอุทยานแห่งชาติเขาน้ำค้างและประเทศมาเลเซีย มีความอุดมสมบูรณ์ทางธรรมชาติและมีเขื่อนคลองสะเดา ซึ่งเป็นแหล่งต้นน้ำของคลองอู่ตะเภา ที่ไหลลงสู่ทะเลสาบสงขลา ประกอบด้วย 10 หมู่บ้าน 22 ชุมชน จำนวนประชากรทั้งสิ้น 14,499 คน แบ่งเป็นเพศชาย 7,528 คน และเพศหญิง 6,971 คน ความหนาแน่นเฉลี่ยของประชากร 53.97 คน/ตารางกิโลเมตร (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561) (กรมการปกครอง, 2562) ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทางการเกษตร ประกอบด้วยสวนยางพารา ประมาณร้อยละ 90 และปลูกผลไม้อย่างอื่นร้อยละ 10

สำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ตำบลสำนักแต้ว ซึ่งได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการพัฒนาตำบลสำนักแต้ว คือ เส้นทางสะดวก พวกยาเสพติดไม่มี ชุมชนเข้มแข็ง คิดอย่างเป็นระบบ มีสำนึกทางการเมืองเพื่อการพัฒนาแบบองค์รวมเชิงบูรณาการ ที่เน้นการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ด้วยลักษณะของพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ป่าไม้และสวนของชาวบ้าน โดยมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติหลายแห่ง โดยเฉพาะอ่างเก็บน้ำคลองสะเดา ซึ่งเป็นอ่างเก็บน้ำที่มีขนาดใหญ่ในอำเภอสะเดา และคลองยน ซึ่งเป็นลำคลองที่มีน้ำไหลตลอดทั้งปี นอกจากนี้ยังมีน้ำตกโตนลาด (ราชวัง) และน้ำตกโตนไม้ปัก เป็นต้น โดยแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ สามารถนำไปสู่การจัดกิจกรรมท่องเที่ยวต่าง ๆ เช่น การเดินศึกษาธรรมชาติ การปั่นจักรยานบริเวณริมอ่างน้ำ การล่องแก่ง รวมถึงกิจกรรมที่

เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์ทรัพยากรทางธรรมชาติ เช่น การปลูกป่า เป็นต้น (องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักแต้ว, 2559)

4) ตำบลปาดังเบซาร์ มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 159.44 ตารางกิโลเมตร ลักษณะภูมิประเทศของตำบลปาดังเบซาร์ โดยทั่วไปเป็นที่ราบลุ่มและที่เชิงเขา เหมาะแก่การทำการเกษตร มีพื้นที่ติดกับประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นที่ตั้งของด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ และเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางราง การค้าและการบริการ ระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียตั้งแต่อดีต โดยมีเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงไปยังประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ และทางประเทศมาเลเซียยังได้มีการพัฒนารถไฟรางคู่จากเมืองอิโปห์ถึงปาดังเบซาร์ ตำบลปาดังเบซาร์ ประกอบด้วย 12 หมู่บ้าน จำนวนประชากรทั้งสิ้น 16,189 คน แบ่งเป็นเพศชาย จำนวน 7,864 คน และ เพศหญิง จำนวน 8,325 คน ความหนาแน่นเฉลี่ยของประชากร 101.54 คน/ตารางกิโลเมตร (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561) (กรมการปกครอง, 2562) ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ได้แก่ ยางพารา ผลไม้ และปาล์ม ประชากรมีทั้งชาวไทย จีน และมุสลิม

สำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ตำบลปาดังเบซาร์ ได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการพัฒนาตำบลปาดังเบซาร์ คือ ปาดังเบซาร์เมืองน่าอยู่ มุ่งสู่ความเป็นเลิศ บนพื้นฐานความอยู่ดีมีสุขของประชาชน และการพัฒนาสังคม ดำรงวัฒนธรรม เลิศล้ำเศรษฐกิจ พิชิตปัญหา พัฒนาสิ่งแวดล้อม เตรียมพร้อมรับอาเซียน ที่เน้นการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม เนื่องด้วยประชากรที่อาศัยมีทั้งชาวไทย จีน และมุสลิม ความหลากหลายทางวัฒนธรรม เช่น วัฒนธรรมทางด้านอาหาร การแต่งกาย และการแสดงพื้นบ้าน เป็นต้น ซึ่งที่ผ่านมามีการจัดเทศกาลที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมของเชื้อชาติ ๆ ต่าง เช่น เทศกาลฮารีรายอ เทศกาลตรุษจีน รวมถึงการจัดงานพหุวัฒนธรรม ที่มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติเดินทางมาเข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ในพื้นที่ตำบลปาดังเบซาร์ยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่สำคัญหลายแห่ง เช่น ยอดเขาสองแผ่นดิน ถ้ำเขารูปช้าง ถ้ำพญาเสือ ถ้ำนางพญาเลือดขาว ถ้ำเขาจมป่า ป้อมยามโจรจีน นอกจากนี้ยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น เขื่อนบ้านตะโล๊ะ น้ำตกไก่ชนและน้ำตกสายรุ้ง เป็นต้น (เทศบาลเมืองปาดังเบซาร์, 2559 และ เทศบาลตำบลปาดังเบซาร์, 2559)

จากการศึกษาข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ทั้ง 4 ตำบล พบว่ามีลักษณะของพื้นที่ สภาพทางสังคมและการประกอบอาชีพของคนในพื้นที่มีความแตกต่างกัน และการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย มีทัศนียภาพสวยงามและมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางธรรมชาติและวัฒนธรรม ที่สามารถนำไปสู่การจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยว เช่น การเดินป่า การล่องแก่งและการปั่นจักรยาน โดยการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ 4 ตำบล ส่วนใหญ่ไปในทิศทางเดียวกันคือการพัฒนาให้แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม โดยในพื้นที่ตำบลสำนักขามและตำบลปาดังเบซาร์ ซึ่งนอกจากเป็นพื้นที่การค้าชายแดนที่สำคัญแล้ว ยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ที่

เกี่ยวข้องกับประวัติศาสตร์ระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย สำหรับพื้นที่ตำบลสะดาที่มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่สำคัญคือเขาเล่ และพุทธอุทยานเขาเล่ ส่วนพื้นที่ตำบลสำนักแต้ว เน้นการพัฒนาให้แหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ป่าและมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สำคัญ เช่น อ่างเก็บน้ำสะเดา และคลองยน และจากการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เช่น นิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ตำบลสำนักขาม ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ของที่ดิน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทรัพยากรการท่องเที่ยว มลภาวะทางอากาศ และความหนาแน่นของการจราจร ซึ่งความแตกต่างของพื้นที่และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาอาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว รวมถึงการท่องเที่ยวโดยจักรยาน จึงกำหนดบริบทของพื้นที่ชายแดน และแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นกรอบในการศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

การศึกษาแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความหมายของการท่องเที่ยวและประเภทของการท่องเที่ยว เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ลักษณะและรูปแบบของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน โดยมีรายละเอียดดังนี้

ความหมายของการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยว ได้มีการกำหนดนิยามและความหมายของการท่องเที่ยวอย่างเป็นทางการในครั้งแรก เมื่อ ปี พ.ศ. 2543 จากการประชุมวิชาการ WTO Ottawa หัวข้อสถิติการเดินทางและการท่องเที่ยว ซึ่งได้กำหนดนิยามของการท่องเที่ยว คือ กิจกรรมของผู้ที่เดินทางและอยู่ในสถานที่ที่อยู่นอกสภาพแวดล้อมที่ปกติ เพื่อพักผ่อน ทำธุรกิจหรือวัตถุประสงค์อื่น ๆ ไม่เกิน 1 ปี ติดต่อกัน (UNWTO, 1995) หลังจากนั้น เริ่มมีองค์กรและนักวิชาการได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยว ที่สำคัญดังนี้

การท่องเที่ยว เป็นปรากฏการณ์ทางสังคม วัฒนธรรมและเศรษฐกิจ ที่ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายของคนไปยังประเทศหรือสถานที่ที่อยู่นอกสภาพแวดล้อมที่ปกติ ด้วยวัตถุประสงค์ส่วนตัว เพื่อธุรกิจหรือเกี่ยวกับการประกอบอาชีพ เรียกคนดังกล่าวว่าผู้เยี่ยมเยียน ซึ่งอาจจะเป็นนักท่องเที่ยวหรือนักทัศนาจร ที่พักค้างคืนหรือไม่พักค้างคืนในพื้นที่ และการท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับคนดังกล่าว (UNWTO, 2008)

การท่องเที่ยวเป็นการรวบรวมกิจกรรม การบริการและอุตสาหกรรม ซึ่งมอบประสบการณ์จากการเดินทาง ประกอบด้วย ธุรกิจการขนส่ง ที่พัก สถานประกอบอาหารและเครื่องดื่ม ร้านค้าปลีก ธุรกิจบันเทิง และการบริการต้อนรับอื่น ๆ ที่จัดเตรียมให้สำหรับผู้ที่เดินทางมาจากบ้านของแต่ละบุคคลหรือเป็นกลุ่ม (Ugurlu, 2010)

จากการให้ความหมายของการท่องเที่ยวดังกล่าว สรุปได้ว่า การท่องเที่ยว เป็นการให้บริการหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อมอบประสบการณ์จากการเดินทางของผู้เยี่ยมเยียนไปยังสถานที่ที่อยู่นอกสภาพแวดล้อมปกติที่มีวัตถุประสงค์ส่วนตัว เพื่อธุรกิจหรือเกี่ยวกับการประกอบอาชีพ ที่อาจจะพักค้างคืนหรือไม่ได้พักค้างคืนในพื้นที่ที่ไป

ประเภทของการท่องเที่ยว

การจัดแบ่งประเภทของการท่องเที่ยวโดยส่วนใหญ่ จำแนกตามแหล่งท่องเที่ยวและวัตถุประสงค์ของนักท่องเที่ยว โดยมีรายละเอียดดังนี้

การท่องเที่ยวสามารถแบ่งออกเป็น 6 ประเภท จำแนกตามวัตถุประสงค์ของการเดินทาง (Education Portal, 2020) ดังนี้

1) นันทนาการ นันทนาการหรือการท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อน เป็นการนำคนออกจากชีวิตประจำวันที่มีความจำเจ โดยใช้เวลาในการพักผ่อนที่ภูเขาและชายหาด เป็นต้น

2) วัฒนธรรม การท่องเที่ยววัฒนธรรมตอบสนองความต้องการอยากรู้ทางด้านวัฒนธรรม และทางปัญญา และเกี่ยวข้องกับการเยี่ยมชมอนุสรณ์สถานโบราณ สถานที่ทางประวัติศาสตร์ และศาสนาที่สำคัญ เป็นต้น

3) กีฬา/ผจญภัย การเดินทางโดยของผู้เข้าร่วมหรือชมการแข่งขันกีฬาและกิจกรรมที่ท้าทาย เช่น กอล์ฟ สกีและปีนเขา

4) สุขภาพ การเดินทางของบุคคลสำหรับการรักษาทางการแพทย์ การบำบัดหรือเยี่ยมชมสถานที่ที่สามารถเยียวยารักษาโรคได้ เช่น น้ำพุร้อน สปาโยคะ เป็นต้น

5) การท่องเที่ยวแบบประชุม การเดินทางของคนทั้งภายในประเทศและต่างประเทศเพื่อเข้าร่วมประชุมที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกิจ ความเชี่ยวชาญหรือความสนใจ ซึ่งถือเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีความสำคัญมากขึ้น

6) การท่องเที่ยวเพื่อเป็นรางวัล เป็นการเดินทางในวันหยุดที่นำเสนอโดยบริษัทให้แก่นักธุรกิจหรือพนักงานขายที่สามารถทำยอดขายได้สูงสุด ทดแทนสิ่งจูงใจที่เป็นเงินสดหรือของขวัญ ถือเป็นปรากฏการณ์ที่ใหม่และมีการขยายตัวของการท่องเที่ยว

ทางองค์การท่องเที่ยวโลก (UNWTO, 2019) ได้กำหนดรูปแบบการท่องเที่ยวออกเป็น 3 รูปแบบหลัก ได้แก่

1) รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ (natural based tourism)

1.1) การท่องเที่ยวชายฝั่ง (Coastal tourism) หมายถึง กิจกรรมการท่องเที่ยวทางบนชายฝั่งของทะเลทะเลสาบหรือแม่น้ำบก เช่น ว่ายน้ำ โต้คลื่น อาบแดดและกิจกรรมยามว่างอื่น ๆ บนชายฝั่ง การพักผ่อนหย่อนใจและกิจกรรมกีฬาที่เกิดขึ้น ความใกล้ชิดกับชายฝั่งเป็นเงื่อนไขสำหรับบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนับสนุนการท่องเที่ยวชายฝั่ง

1.2) การท่องเที่ยวบนภูเขา (Mountain tourism) เป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวประเภทหนึ่งที่เกิดขึ้นในสถานที่ที่มีพื้นที่ทางภูมิศาสตร์จำกัด เช่น เนินหรือภูเขาที่มีลักษณะแตกต่างกันไปตามภูมิประเทศ ภูมิอากาศ ความหลากหลายทางชีวภาพ (พืชและสัตว์พื้นถิ่น) และชุมชนท้องถิ่น ครอบคลุมกิจกรรมสันทนาและกีฬาการกลางแจ้งหลากหลายประเภท

2) รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม (Cultural based tourism)

2.1) การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม Cultural tourism เป็นรูปแบบของกิจกรรรมการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต้องการเรียนรู้ ค้นหาประสบการณ์และการบริโภคสิ่งดึงดูดใจทางวัฒนธรรมที่จับต้องได้และจับต้องไม่ได้จากการท่องเที่ยวในจุดหมายปลายทาง

2.2) การท่องเที่ยวในชนบท (Rural tourism) เป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวประเภทหนึ่งที่ประสบการณ์ของผู้เยี่ยมเยียนเกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์หลากหลายซึ่งเชื่อมโยงกับกิจกรรมทางธรรมชาติ การเกษตร วิถีชีวิตหรือวัฒนธรรมในชนบท การตกปลาและการเที่ยวชมสถานที่ กิจกรรมการท่องเที่ยวในชนบทเกิดขึ้นในพื้นที่นอกเมือง (ชนบท) ที่มีลักษณะ คือ ความหนาแน่นของประชากรต่ำ ภูมิทัศน์และการใช้ประโยชน์ของที่ดินโดยการเกษตรและป่าไม้ และโครงสร้างทางสังคมและวิถีชีวิตแบบดั้งเดิม

2.3) การท่องเที่ยวชุมชนเมือง (Urban/City tourism) เป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวประเภทหนึ่งที่เกิดขึ้นในพื้นที่เขตเมืองที่มีลักษณะเฉพาะทางเศรษฐกิจนอกภาคเกษตร เช่น การบริหาร การผลิต การค้าและบริการและการคมนาคมที่สำคัญ จุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวชุมชนเมืองเป็นการนำเสนอผลิตภัณฑ์ที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม สถาปัตยกรรม เทคโนโลยี ประสบการณ์และผลิตภัณฑ์ทางสังคมและธรรมชาติ สำหรับการพักผ่อนและทำธุรกิจ

3) รูปแบบการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ (Special interest tourism)

3.1) การท่องเที่ยวเชิงผจญภัย (Adventure tourism) เป็นประเภทของการท่องเที่ยวซึ่งมักจะเกิดขึ้นในจุดหมายปลายทางที่มีภูมิประเทศและภูมิทัศน์ที่มีลักษณะเฉพาะ และมีแนวโน้มที่จะเกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางกายภาพ การแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม การมีปฏิสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมกับธรรมชาติ ประสบการณ์นี้อาจเกี่ยวข้องกับความเสี่ยงอย่างแท้จริงหรือสามารถรับรู้ถึงความเสี่ยงบางประเภท และอาจต้องใช้ความพยายามอย่างมากทั้งทางร่างกายและ/หรือจิตใจ การท่องเที่ยวเชิงผจญภัยรวมถึงกิจกรรมกลางแจ้ง เช่น การปีนเขา การเดินป่า การกระโดดบันจี้จั๊มพ์ การปีนหน้าผา ล่องแก่ง พายเรือแคนู พายเรือคายัค พายเรือแคนยอน การขี่จักรยานเสือภูเขา การเดินป่า ดำน้ำลึก และอาจรวมถึงกิจกรรมการท่องเที่ยวผจญภัยในร่มบางประเภท

3.2) การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Health tourism) ครอบคลุมการท่องเที่ยวประเภทต่าง ๆ ที่มีแรงจูงใจหลักด้านสุขภาพจิตและหรืออารมณ์ผ่านกิจกรรมทางการแพทย์และการส่งเสริมสุขภาพ ซึ่งเพิ่มขีดความสามารถของบุคคลเพื่อตอบสนองความต้องการและการทำงานที่ดีขึ้น

ในสภาพแวดล้อมและสังคม การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพแบ่งออกเป็นการท่องเที่ยวเชิงส่งเสริมสุขภาพและการท่องเที่ยวทางการแพทย์

3.3) การท่องเที่ยวเพื่อส่งเสริมสุขภาพ (Wellness tourism) เป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวประเภทหนึ่งที่มีจุดมุ่งหมายในการปรับปรุงและสร้างความสมดุลให้กับส่วนของร่างกายในชีวิตมนุษย์ ทั้งทางร่างกาย จิตใจ อารมณ์ การประกอบอาชีพ สติปัญญาและจิตวิญญาณ แรงจูงใจหลักสำหรับนักท่องเที่ยวสุขภาพคือการมีส่วนร่วมในการทำกิจกรรมการป้องกัน ควบคุม และเสริมสร้างวิถีชีวิต เช่น การออกกำลังกาย การรับประทานอาหารเพื่อสุขภาพ การผ่อนคลาย และการบำบัดรักษา

3.4) การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ (Business tourism) เป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวประเภทหนึ่งที่ผู้เยี่ยมเยียนเดินทางปยังสถานที่ที่อยู่นอกสถานที่ทำงานและที่อยู่อาศัย เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะทางอาชีพหรือธุรกิจ ได้แก่ การเข้าร่วมการประชุม กิจกรรมหรือเหตุการณ์ องค์ประกอบที่สำคัญของการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจคือ การประชุม สิ่งจูงใจ ข้อตกลงและนิทรรศการ

3.5) การท่องเที่ยวเชิงประกอบอาหาร (Gastronomy tourism) เป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวที่มีความโดดเด่นของประสบการณ์ของผู้เยี่ยมเยียนที่เชื่อมโยงกับอาหารและผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้อง และการทำกิจกรรมของนักท่องเที่ยวในระหว่างการท่องเที่ยว นอกเหนือจากการได้รับประสบการณ์การทำอาหารแบบแท้จริง ดั้งเดิมหรือนวัตกรรมเกี่ยวกับการประกอบอาหารแล้ว การท่องเที่ยวเชิงประกอบอาหารยังเกี่ยวข้องกับกิจกรรมอื่น ๆ เช่น การเยี่ยมชมผู้ผลิตในท้องถิ่น การเข้าร่วมในเทศกาลอาหารและเข้าร่วมชั้นเรียนการทำอาหาร

3.6) การท่องเที่ยวเพื่อการศึกษา (Education tourism) ครอบคลุมการท่องเที่ยวประเภทต่าง ๆ ซึ่งแรงบันดาลใจหลักนักท่องเที่ยว คือ การมีส่วนร่วมและประสบการณ์จากการเรียนรู้ การพัฒนาตนเอง การพัฒนาทางปัญญาและทักษะ การท่องเที่ยวเพื่อการศึกษาเป็นตัวแทนของผลิตภัณฑ์และบริการที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาเชิงวิชาการ การเพิ่มพูนทักษะในวันหยุด การเดินทางไปโรงเรียน การฝึกกีฬา หลักสูตรการพัฒนาอาชีพและภาษา เป็นต้น

3.7) การท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sports tourism) เป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวประเภทหนึ่งซึ่งหมายถึงประสบการณ์การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวที่เข้าสังเกตการแข่งขันในฐานะผู้ชมหรือผู้เข้าร่วมการแข่งขันกีฬา ในลักษณะของกิจกรรมการแข่งขันเชิงพาณิชย์และไม่ใช่เชิงพาณิชย์

4) รูปแบบการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติหรือแหล่งวัฒนธรรม ภายใต้การจัดการสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวเป็นอย่างดี มุ่งเน้นการสร้างจิตสำนึกรักษาวัฒนธรรมและธรรมชาติของนักท่องเที่ยวและคนในท้องถิ่น และสามารถสร้างความ

ยั่งยืนให้แก่พื้นที่ ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงนิเวศหรือการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เป็นรูปแบบของกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ที่ผู้เยี่ยมเยียนมีแรงจูงใจที่จะสังเกต เรียนรู้ ค้นพบประสบการณ์และชื่นชมความหลากหลายทางชีวภาพและวัฒนธรรม ด้วยความรับผิดชอบในการปกป้องความสมบูรณ์ของระบบนิเวศและเสริมสร้างความเป็นอยู่ที่ดีของชุมชนท้องถิ่น และการท่องเที่ยวสีเขียว ซึ่งเป็นการท่องเที่ยวภายใต้กรอบแนวคิดสีเขียว โดยมีจุดมุ่งหมายที่สำคัญ 2 ประการ คือ ลดผลกระทบจากภาวะโลกร้อน และสร้างรูปแบบการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน โดยครอบคลุมทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งนักท่องเที่ยว ผู้ประกอบการและชุมชน

จากการศึกษาการจัดแบ่งประเภทของการท่องเที่ยวตามแหล่งท่องเที่ยวและวัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยว สามารถสรุปได้ว่ารูปแบบของการท่องเที่ยวแบ่งออกเป็น 4 ประเภท คือ รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการพักผ่อน การเยี่ยมชมและศึกษาเรียนรู้ระบบนิเวศทางธรรมชาติ รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม ได้แก่ แหล่งประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมหรือในพื้นที่ชนบท ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ ประเพณีและวัฒนธรรมของคนในพื้นที่ รูปแบบการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ ซึ่งเป็นการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวที่มีความต้องการหรือวัตถุประสงค์เฉพาะเจาะจง และรูปแบบการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ซึ่งการท่องเที่ยวโดยจักรยานถือเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ ในรูปแบบของการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ที่นักท่องเที่ยวมีความสนใจการปั่นจักรยาน และต้องการท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานหรือการเข้าร่วมกิจกรรมการแข่งขันจักรยานต่าง ๆ และเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ที่ไม่สร้างผลกระทบต่อธรรมชาติและมีความรับผิดชอบต่อสังคมเจ้าบ้าน

2.2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

การศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เป็นการศึกษาความหมาย แนวคิดและตัวชี้วัดการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยืน เพื่อนำไปสู่การกำหนดกรอบในการศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ที่สามารถสร้างความอย่างยั่งยืนให้แก่พื้นที่ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ความหมายของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เป็นรูปแบบของการพัฒนาการท่องเที่ยวภายใต้แนวคิดของการพัฒนาอย่างยั่งยืน จากการกำหนดโปรแกรมอย่างเป็นทางการขององค์กรสหประชาชาติ ที่เรียกว่า Agenda 21 ปี ค.ศ. 1995 ในภาคส่วนของการเดินทางและการท่องเที่ยว บทที่ 4 หัวข้อ “การปกป้องและรักษาทรัพยากรทางธรรมชาติบนพื้นฐานของการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม” ข้อ 43 ว่า

> *“การส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน คือการใช้ทรัพยากรเพื่อการท่องเที่ยวอย่างเหมาะสม เพื่อเพิ่มผลประโยชน์ของคนในชุมชนเจ้าบ้าน โดยการรักษาความสมบูรณ์ทางวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมของชุมชนเจ้าบ้านและการปกป้องพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อระบบนิเวศและมรดกทางธรรมชาติ; การส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวและคำนึงความสามารถในการรองรับ เพื่อนำมาซึ่งความเข้มแข็งของชุมชนในท้องถิ่นและชนบท”* (EU, 1995 อ้างใน Kostić and Jovanović-Tončev, 2014: 723)

หลังจากนั้น องค์การการท่องเที่ยวโลกแห่งสหประชาชาติ (United Nations World Tourism Organization: UNWTO) *ได้ให้นิยามการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนว่าเป็นการท่องเที่ยวที่มีความรับผิดชอบต่อผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม ในปัจจุบันและอนาคต ในการจัดการปัญหาการตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว อุตสาหกรรม สิ่งแวดล้อมและชุมชนเจ้าบ้าน* (UNEP and UNWTO, 2005*)*

จากการให้ความหมายข้างต้น สรุปได้ว่า การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เป็นการท่องเที่ยวที่มุ่งเน้นพัฒนาคุณภาพชีวิต สังคมและวัฒนธรรมของคนในท้องถิ่นและสังคมเจ้าบ้าน การกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวให้แก่คนในท้องถิ่น การตอบสนองความต้องการและให้ประสบการณ์ที่มีคุณภาพแก่นักท่องเที่ยว และการรักษาคุณภาพของสิ่งแวดล้อม

แนวคิดของการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

จากการกำหนดหมายของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนแล้ว องค์การการท่องเที่ยวโลกแห่งสหประชาชาติ ได้กำหนดแนวทางและวิธีปฏิบัติในการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้กับการท่องเที่ยวทุกรูปแบบและทุกแหล่ง รวมถึงการท่องเที่ยวแบบมวลชนและการท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมายเฉพาะ โดยส่วนประกอบของความยั่งยืนในการพัฒนาการท่องเที่ยว คือ สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม จะต้องมีความสมดุลของทั้งสามองค์ประกอบ เพื่อความยั่งยืนในระยะยาว รายละเอียดดังนี้ (UNEP and UNWTO, 2005*)*

1) การใช้ทรัพยากรทางสิ่งแวดล้อมซึ่งถือเป็นส่วนประกอบหลักในการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างเหมาะสม การรักษากระบวนการที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศที่สำคัญ และการช่วยอนุรักษ์มรดกทางธรรมชาติและความหลากหลายทางชีวภาพ

2) การเคารพต่อสังคมและวัฒนธรรมที่แท้จริงของชุมชนเจ้าบ้าน การอนุรักษ์คุณค่าทางประเพณีและมรดกวัฒนธรรมที่สร้างขึ้นและยังคงอยู่ในพื้นที่ และนำมาซึ่งความเข้าใจและการยอมรับต่อวัฒนธรรมที่แตกต่างกัน

3) การจัดการทางเศรษฐกิจในระยะยาว ที่ให้ผลประโยชน์ทางสังคมและเศรษฐกิจแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างทั่วถึงและเท่าเทียมกัน รวมถึงโอกาสที่จะได้รับการจ้างงานอย่างคงที่และการ

ได้รับเงินเดือนหรือรายได้ และการบริการทางสังคมแก่ชุมชนเจ้าบ้าน ที่สามารถลดปัญหาความยากจน

จากแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ประกอบด้วยองค์ประกอบหลัก 3 ส่วน คือ 1) องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม คือ การใช้ทรัพยากรทางธรรมชาติในการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างเหมาะสม และมีการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรและระบบนิเวศทางธรรมชาติควบคู่กัน 2) องค์ประกอบทางสังคมและวัฒนธรรม คือ การพัฒนาการท่องเที่ยวที่มีการอนุรักษ์และฟื้นฟูวัฒนธรรมของท้องถิ่นที่มีความเป็นเอกลักษณ์ และเคารพต่อสังคมและวัฒนธรรมของเจ้าบ้าน เข้าใจและยอมรับต่อวัฒนธรรมที่แตกต่างกัน และ 3) องค์ประกอบทางเศรษฐกิจ คือ การพัฒนาเศรษฐกิจจากการท่องเที่ยวที่อยู่บนพื้นฐานของการจัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถสร้างผลประโยชน์และรายได้ให้แก่คนในท้องถิ่น ดังนั้นในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่สามารถสร้างความยั่งยืนของพื้นที่จะต้องคำนึงความสมดุลของทั้ง 3 มิติ ได้แก่ สิ่งแวดล้อม สังคมและวัฒนธรรม และเศรษฐกิจ

เป้าหมายและตัวชี้วัดของการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

การกำหนดตัวชี้วัดของการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เพื่อนำมาใช้เป็นเกณฑ์ในการประเมินการพัฒนาการท่องเที่ยวที่สามารถนำไปสู่ความยั่งยืนของพื้นที่ ตามแนวคิดของการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ดังนี้

Global Sustainable Tourism Council (2013) หรือ สภาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนโลก ได้กำหนดเกณฑ์และตัวชี้วัดในการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง ที่ถูกพัฒนาจากการบูรณาการเกณฑ์และวิธีการขององค์กรต่าง ๆ เช่น ตัวชี้วัดของจุดหมายปลายทางของ UNWTO เกณฑ์ของ GSTC สำหรับผู้ประกอบการนำเที่ยวและโรงแรม และ ตัวชี้วัด เงื่อนไขและแนวทางการพัฒนาขององค์กรต่าง ๆ ที่ได้รับการยอมรับทั่วไป โดยตัวชี้วัดประกอบด้วย 4 ด้าน ดังนี้

1) ด้านประสิทธิภาพของการจัดการอย่างยั่งยืน
2) ด้านการได้รับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจสูงสุดของชุมชนเจ้าบ้าน
3) ด้านการได้รับผลประโยชน์สูงสุดของชุมชน นักท่องเที่ยว และวัฒนธรรม
4) ด้านการได้รับผลประโยชน์สูงสุดทางสิ่งแวดล้อม

โดยตัวชี้วัดทั้ง 4 ด้าน ประกอบด้วยตังชี้วัดประมาณ 40 ตัวชี้วัด ที่ถือได้ว่ามีมาตรฐานระดับโลก สามารถนำไปใช้กับพื้นที่ต่าง ๆ ที่มีบริบทแตกต่างกัน

Kostić and Jovanović-Tončev (2014) ได้กล่าวถึงตัวชี้วัดของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน สามารถแบ่งออกเป็น 5 กลุ่ม ดังนี้

1) ตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจ แสดงถึงประสิทธิผลทางเศรษฐกิจของธุรกิจการท่องเที่ยวในสถานที่ท่องเที่ยวหรือพื้นที่

2) ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว แสดงให้เห็นถึงระดับความพึงพอใจต่อคุณภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการที่จัดหาให้ และความคิดเห็นเกี่ยวกับความน่าดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยวทางด้านสภาพสิ่งแวดล้อม สังคม วัฒนธรรม และลักษณะเฉพาะของสิ่งที่ได้รับ

3) ตัวชี้วัดทางสังคมที่สะท้อนให้เห็นความสมบูรณ์ทางสภาพสังคมของชุมชนท้องถิ่นและความเป็นอยู่ที่ดีของคนในท้องถิ่นในแหล่งท่องเที่ยว

4) ตัวชี้วัดทางวัฒนธรรมที่สะท้อนให้เห็นระดับการอนุรักษ์ของวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ของชุมชนท้องถิ่น ภายใต้การจูงใจของนักท่องเที่ยวที่มาจากพื้นที่ที่มีลักษณะของวัฒนธรรมแตกต่างกัน

5) ตัวชี้วัดของเงื่อนไขทางสิ่งแวดล้อมที่ทำให้เห็นสภาพและผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจากการท่องเที่ยว เช่น ทรัพยากรน้ำ อากาศ ความหลากหลายทางชีวภาพและดิน

นอกจากนี้ ตัวอย่างจากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาตัวชี้วัดของการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน จากการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในระดับท้องถิ่นของเมืองแคทาโลเนีย ประเทศสเปน จำนวน 20 แหล่ง พบว่าตัวชี้วัดที่สำคัญของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ทั้งทางด้านสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย 26 ตัวชี้วัด ดังตารางที่ 2.1 (Torres-Delgado and Palomeque, 2014)

ตารางที่ 2.1 แสดงตัวชี้วัดของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ทั้งทางด้านสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม

มิติของความยั่งยืน	ตัวชี้วัดสาเหตุของแรงกดดัน	ตัวชี้วัดการกระตุ้น	ตัวชี้วัดสภาพ	ตัวชี้วัดผลกระทบ	ตัวชี้วัดความรับผิดชอบ
1. ด้านสังคม	1.1 จำนวนนักท่องเที่ยว 1.2 แหล่งที่มาของนักท่องเที่ยว	1.1 ภาพลักษณ์ที่ถ่ายทอดผ่านสื่อต่าง ๆ	1.1 จำนวนประชากรที่อยู่อาศัย 1.2 ความหลากหลายของสิ่งดูดใจและทรัพยากรการท่องเที่ยว	1.1 ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว	1.1 การเข้าถึงสินค้าท่องเที่ยวของคนพิการ
2. ด้านเศรษฐกิจ	2.1 ระยะเวลาของช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวในพื้นที่ (สัดส่วนของจำนวนเดือนในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว/ปี)	2.1 จำนวนที่พักสำหรับนักท่องเที่ยว 2.2 จำนวนบ้านหลังที่สอง	2.1 การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว 2.2 สิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการพื้นฐาน 2.3 จำนวนธุรกิจการค้าและนันทนาการ	2.1 ค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว 2.2 จำนวนแรงงานในภาคส่วนของการท่องเที่ยว 2.3 สัดส่วนการว่างงานของภาคส่วนการท่องเที่ยว	2.1 การลงทุนทางสาธารณะต่อการท่องเที่ยว
3. ด้านสิ่งแวดล้อม	3.1 การบริโภคพลังงาน 3.2 การบริโภคน้ำ 3.3 การสร้างขยะในพื้นที่	3.1 การกระตุ้นศักยภาพของคนต่อพื้นที่ทางธรรมชาติและพื้นที่ในเมือง	3.1 การกระจายตัวของการใช้ที่ดิน	3.1 ปัจจัยที่เกิดจากนักท่องเที่ยว	3.1 การคัดแยกการจัดเก็บขยะ 3.2 การใช้พื้นที่และการสร้างสิ่งปลูกสร้างด้านการท่องเที่ยวได้รับการรับรองทางด้านสิ่งแวดล้อม 3.3 การรวบรวมเกณฑ์ทางสิ่งแวดล้อมในการวางแผนด้านการท่องเที่ยว

ที่มา : Torres-Delgado and Palomeque (2014: 131)

จากการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนดังกล่าว พบว่า ตัวชี้วัดที่สามารถนำมาใช้เป็นกรอบของแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ที่สามารถสร้างความยั่งยืนให้แก่พื้นที่และชุมชนในระดับท้องถิ่น และมีความสมดุลของทั้ง 3 มิติ ได้แก่ สิ่งแวดล้อม สังคมและวัฒนธรรม และเศรษฐกิจ ได้แก่ 1) ด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การจัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการนำทรัพยากรที่มีอยู่แล้วในพื้นที่มาใช้ในการพัฒนา ใช้ทรัพยากรที่มีจำกัดและก่อให้เกิดขยะลดลง และการสร้างความหลากหลายทางชีวภาพ ได้แก่ ความตระหนักต่อการบริโภค เช่น พลังงานและน้ำอย่างประหยัดและก่อให้เกิดขยะน้อยที่สุด การจัดการขยะอย่างมีประสิทธิภาพ และการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรทางธรรมชาติ ให้มีความอุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลายทางชีวภาพ 2) ด้านสังคมเจ้าบ้าน ได้แก่ การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่สามารถสร้างสภาพแวดล้อมและสุขภาพที่ดีให้แก่คนในพื้นที่ การพัฒนาตนเองและการมีส่วนร่วมต่อกิจกรรมและการท่องเที่ยวโดยจักรยาน 3) ด้านวัฒนธรรมท้องถิ่น ชุมชนเกิดความตระหนักและภาคภูมิใจต่อวัฒนธรรมของตน และนำไปสู่การอนุรักษ์และฟื้นฟูวัฒนธรรมของท้องถิ่นเศรษฐกิจของชุมชน และ 4) ด้านเศรษฐกิจของชุมชน ได้แก่ การพัฒนาธุรกิจร้านค้า ร้านอาหารของท้องถิ่น การให้บริการที่พัก การจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวของคนในท้องถิ่น ที่สามารถสร้างรายได้หรือสร้างงานให้แก่ชาวบ้านในพื้นที่ได้อย่างทั่วถึง

2.2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

การศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ประกอบด้วย ความหมาย แนวคิดของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน รูปแบบของการท่องเที่ยวโดยจักรยานและนักท่องเที่ยวจักรยาน เพื่อนำไปสู่การกำหนดกรอบในการวิเคราะห์สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ทางด้านบริบทของพื้นที่และนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมาย โดยมีรายละเอียดดังนี้

ความหมายของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

การท่องเที่ยวโดยจักรยาน เริ่มจากการนิยามว่าเป็นกิจกรรมนันทนาการ เพื่อสร้างความเพลิดเพลินให้แก่นักท่องเที่ยว โดยใช้จักรยานเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทาง โดย Lumsdon (1996) ได้ให้นิยาม การท่องเที่ยวโดยจักรยาน คือ กิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อนันทนาการ ซึ่งเป็นการเดินทางในระยะทางไกลหรือระยะทางสั้น หลังจากนั้น Sustrans (1999) มูลนิธิส่งเสริมการขนส่งที่ยั่งยืน ประเทศอังกฤษ ได้นิยามการท่องเที่ยวโดยจักรยาน เป็น การเยี่ยมเยียนสถานที่ที่ห่างจากบ้านที่อยู่อาศัยเพื่อการพักผ่อน ทั้งแบบค้างคืนหรือ 1 วัน โดยใช้จักรยานเป็นหลักหรือเป็นส่วนหนึ่งในการเดินทาง

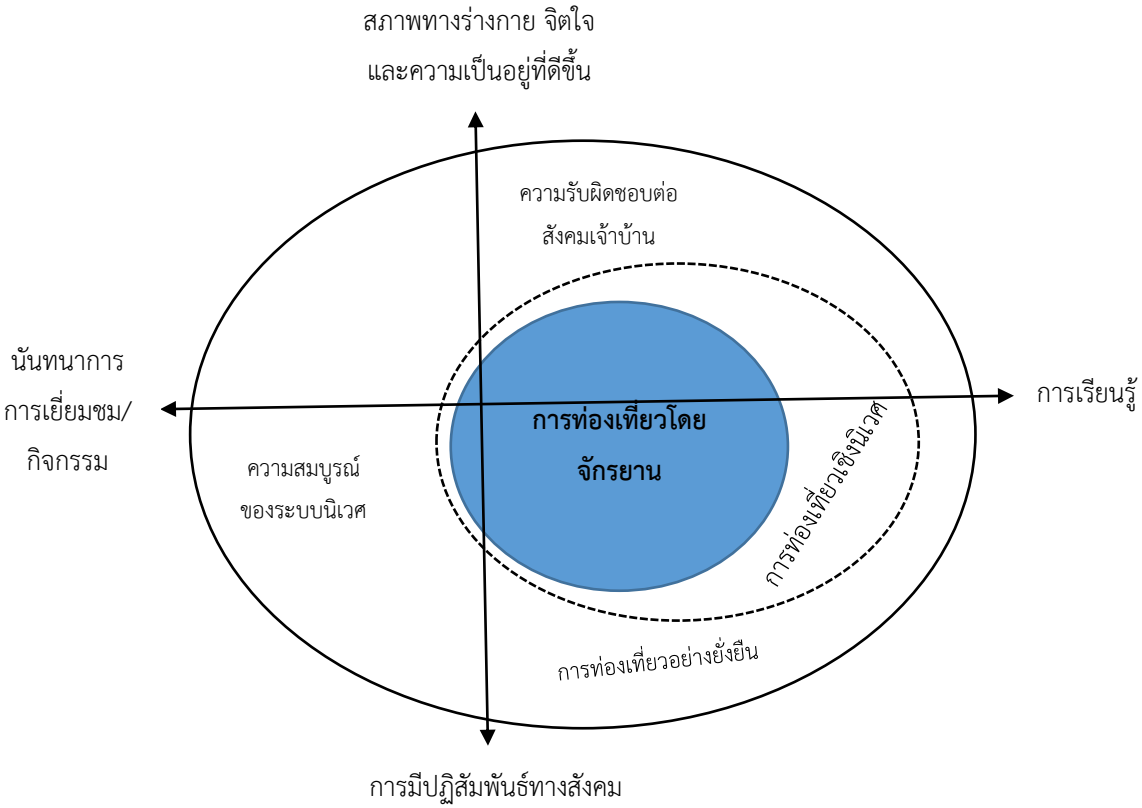
นอกจากนี้ ยังมีการนิยามการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ว่าเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สามารถลดผลกระทบจากการท่องเที่ยว และนักท่องเที่ยวได้รับประสบการณ์จากการ

ท่องเที่ยว โดย Chang and Chang (2003) ได้ระบุว่า การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ถือเป็นกิจกรรมที่เป็นบวกต่อนักท่องเที่ยวและสิ่งแวดล้อม ทั้งที่ใช้จักรยานในการเดินทางหรือการทำกิจกรรมต่าง ๆ ที่สามารถลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและนักท่องเที่ยวยังได้รับประสบการณ์ทางด้านธรรมชาติและวัฒนธรรมจากการทำกิจกรรมนันทนาการในพื้นที่ และ Neves and Esperanç (2011) ได้ระบุว่า การท่องเที่ยวโดยจักรยานเป็นการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยนักท่องเที่ยวใส่ใจต่อผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งได้รับความเพลิดเพลินและประสบการณ์จากธรรมชาติ มีสุขภาพที่ดีทั้งทางกายและจิตใจ และมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคมที่ดีกับคนในท้องถิ่นอีกด้วย

จากการให้ความหมายข้างต้น สรุปได้ว่าการท่องเที่ยวโดยจักรยาน เป็นการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่ใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อม โดยใช้จักรยานเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางหรือการทำกิจกรรมในพื้นที่ เพื่อพักผ่อนและได้รับความเพลิดเพลินพร้อมทั้งประสบการณ์ทั้งทางธรรมชาติและวัฒนธรรมของท้องถิ่น และมีปฏิสัมพันธ์กับคนในท้องถิ่น ซึ่งใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยว 1 วัน หรือมากกว่า

แนวคิดของท่องเที่ยวโดยจักรยาน

การท่องเที่ยวโดยจักรยานเป็นส่วนหนึ่งของการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ที่นักท่องเที่ยวได้เรียนรู้ การเยี่ยมชมหรือทำกิจกรรมในพื้นที่ โดยใช้ทรัพยากรทางธรรมชาติอย่างเหมาะสม ช่วยอนุรักษ์มรดกทางธรรมชาติ รับผิดชอบต่อสังคมและวัฒนธรรมที่แท้จริงของเจ้าบ้าน และให้ผลประโยชน์ทางสังคมและเศรษฐกิจแก่ท้องถิ่นอย่างทั่วถึง (Neves and Esperanç, 2011) ดังรูปภาพที่ 2.2



รูปภาพที่ 2.2 แนวคิดของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

ที่มา: Neves and Esperanç (2011: 193)

รูปแบบของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

รูปแบบของการท่องเที่ยวโดยจักรยานแบ่งตามลักษณะของการท่องเที่ยว ที่แตกต่างกัน ได้แก่ วัตถุประสงค์ในการท่องเที่ยว ลักษณะของการนำเที่ยว และระยะเวลาในการท่องเที่ยว โดยมีรายละเอียดดังนี้

Russ (2013) ได้แบ่งรูปแบบของการท่องเที่ยวโดยจักรยานตามวัตถุประสงค์ การนำเที่ยว และระยะเวลาในการท่องเที่ยว ออกเป็น 5 รูปแบบ ดังนี้

1) การจัดนำเที่ยว (Organized tour) เป็นรูปแบบที่นักปั่นจักรยานและผู้จัดการนำเที่ยวปั่นจักรยานไปตามเส้นทางที่กำหนด โดยนักปั่นจักรยานได้มีปฏิสัมพันธ์กับเจ้าบ้าน และได้สนับสนุนเศรษฐกิจท้องถิ่นจากการซื้ออาหาร สินค้าและการบริการอื่น ๆ ตามเส้นทางที่ผ่าน

2) กิจกรรมหรือเทศกาล (Event/Festival) คือ การเดินทางเพื่อเข้าร่วมกิจกรรมจักรยานหรืองานเทศกาล ที่สามารถดึงดูดผู้เยี่ยมเยียนจากพื้นที่อื่นหรือต่างประเทศเข้ามาท่องเที่ยว

ในพื้นที่ ซึ่งนอกจากผู้เข้าร่วมแล้วยังมีสมาชิกในครอบครัวและเพื่อน ๆ ที่เดินทางมาด้วย ซึ่งทุกคนต้องการที่พัก อาหารและเครื่องดื่มและการบริการอื่น ๆ

3) การเดินทางระยะทางไกลด้วยตนเอง (Long Distance Self-Supported Touring) เป็นการเดินทางในระยะไกลข้ามจังหวัดหรือประเทศ โดยการกำหนดเส้นทางด้วยตนเองและใช้บริการด้านที่พัก ร้านอาหาร ร้านค้าและอื่น ๆ ในท้องถิ่นที่เดินทางผ่าน ซึ่งสามารถสร้างรายได้ให้แก่ธุรกิจภายในท้องถิ่นได้

4) การเดินทางระยะทางสั้นด้วยตนเอง (Bike Overnight/Short Form Touring) เป็นการเดินทางลักษณะเดียวกับการเดินทางระยะทางไกลด้วยตนเอง แต่ระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางน้อยกว่า การท่องเที่ยวระยะทางสั้นนั้นกำลังได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นเนื่องจากเป็นรูปแบบที่มีศักยภาพและประหยัดเวลาและเงินที่สุดในการเดินทางด้วยจักรยาน นอกจากนี้ยังสามารถเข้าถึงได้มากที่สุดสำหรับกลุ่มครอบครัว

5) การปั่นจักรยานในจุดหมายปลายทาง (Destination Bicycling) เป็นการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่ดึงดูดนักปั่นจักรยานไปยังพื้นที่ เพื่อเยี่ยมชมสถานที่ต่าง ๆ ตามเส้นทางจักรยาน รวมถึงการใช้บริการด้านที่พัก ร้านอาหาร ร้านค้าและอื่น ๆ ในจุดหมายปลายทาง

Adventure Cycling Association (n.d.) ได้แบ่งรูปแบบของการท่องเที่ยวโดยจักรยานออกเป็น 4 รูปแบบ ดังนี้

1) การเดินทาง/ท่องเที่ยวด้วยจักรยาน (Bicycle travel/touring) เป็นการท่องเที่ยวด้วยตนเองอย่างอิสระ โดยใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยวหลายวัน

2) กิจกรรม (Events) เป็นการเดินทางเพื่อเข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวหรือเพื่อการแข่งขัน

3) การปั่นจักรยานในจุดหมายปลายทาง (Destination riding) เป็นการท่องเที่ยวด้วยจักรยานในบริเวณจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวโดยจักรยานหรือสิ่งดึงดูดใจที่มีลักษณะเฉพาะ

4) การปั่นจักรยานในเมือง (Day rides and urban cycling) เป็นการท่องเที่ยวไปเยี่ยมชมสิ่งดึงดูดใจในท้องถิ่นหรือในเมือง โดยไม่ได้พักค้างคืนในพื้นที่

นักท่องเที่ยวจักรยาน (Cycling Tourist)

นักท่องเที่ยวจักรยาน คือ นักท่องเที่ยวที่เดินทางไปยังพื้นที่ที่ห่างจากบ้านที่อยู่อาศัยในช่วงวันหยุด โดยใช้จักรยานเป็นรูปแบบหนึ่งของการเดินทางหรือทำกิจกรรม หรือใช้จักรยานเป็นหลักในการเดินทางท่องเที่ยว (Simonsen et al., 1998) โดยการแบ่งประเภทของนักท่องเที่ยวจักรยานตามพฤติกรรมและวัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยว โดยมีรายละเอียดดังนี้

Sustrans (1999) ได้แบ่งกลุ่มเป้าหมายของนักท่องเที่ยวจักรยาน ออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

1) การปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว (Cycling holidays) เป็นการเดินทางจากบ้านในวันหยุด โดยใช้จักรยานเป็นองค์ประกอบในการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยว เป็นระยะเวลาหนึ่งคืนหรือมากกว่า สามารถแบ่งออกเป็นการปั่นจักรยานตามโปรแกรมการท่องเที่ยวหรือการท่องเที่ยวแบบอิสระ

2) การปั่นจักรยานในวันหยุด (Holiday cycling) เป็นการปั่นจักรยานจากที่พักตากอากาศหรือที่อื่น ๆ เช่น การเช่าจักรยานที่สถานีรถไฟ เพื่อเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวหรือสิ่งดึงดูดใจในพื้นที่ โดยใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยวเพียง 1 วัน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการได้รับประสบการณ์จากการท่องเที่ยวในวันหยุดทั้งหมด

3) ปั่นจักรยานในระยะทางสั้น (Cycle day excursions) เป็นการปั่นจักรยานจากที่อยู่อาศัยเพื่อการพักผ่อนและนันทนาการ เป็นระยะเวลานานกว่า 3 ชั่วโมง

Munda Biddi Trail Foundation (2005) ได้แบ่งนักท่องเที่ยวตามวัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน สามารถแบ่งออก 4 กลุ่ม ดังนี้

1) การปั่นจักรยานเพื่อนันทนาการ (Leisure/Day cyclists) คือ นักท่องเที่ยวจักรยานที่ใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการโดยใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยวครึ่งวันหรือ 1 วัน ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มครอบครัวหรือผู้ใหญ่ หรือนักปั่นจักรยานภูเขาวัยรุ่น

2) นักปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว (Touring cyclists) คือ นักท่องเที่ยวที่ใช้วันหยุดในการเดินทางท่องเที่ยวมากกว่า 1 วัน ส่วนใหญ่เดินทางเป็นคู่หรือกลุ่มขนาดเล็ก

3) นักปั่นจักรยานเสือภูเขา (Mountain bikers) คือ นักท่องเที่ยวที่นิยมปั่นจักรยานบนเส้นทางบนภูเขา ต้องการการผจญภัยและกิจกรรมที่มีความสนุกและท้าทาย ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยรุ่นหรือวัยทำงาน

4) ผู้เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน (Event cyclists) คือ นักท่องเที่ยวที่เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยานทั้งเพื่อการแข่งขันและเพื่อการท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เป็นสมาชิกของชมรมจักรยาน และนักปั่นจักรยานทั่วไป

Rotar (2012) ได้แบ่งกลุ่มนักท่องเที่ยวจักรยานตามวัตถุประสงค์ของการปั่นจักรยานและระยะเวลาในการปั่น มีรายละเอียดดังนี้

1) การปั่นจักรยานเพื่อเป็นกีฬา เป็นการฝึกซ้อมเพื่อการแข่งขันการปั่นจักรยานประเภทต่าง ๆ ทั้งแบบทางเรียบและภูเขา เช่น การขี่จักรยานบนถนน และการปั่นจักรยานเสือภูเขาประเภทต่าง ๆ ได้แก่ การปั่นลงเขา ปีนเขา การแข่งขันบนเวที ผาดโผน การปั่นข้ามประเทศ การผจญภัย รวมถึงการแข่งขันแบบผสม และการแข่งขันไตรกีฬา

2) การปั่นจักรยานเพื่อเป็นกีฬาและนันทนาการ เป็นการฝึกซ้อมการปั่นจักรยานเพื่อการพักผ่อนและความบันเทิง และอาจฝึกฝนเพื่อเข้าร่วมในกิจกรรมการขี่จักรยานและการแข่งขันกีฬา

3) การปั่นจักรยานเพื่อท่องเที่ยวไม่เกินหนึ่งวัน ความตั้งใจที่จะใช้เวลาในสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติกับสิ่งที่เรียบง่าย สิ่งที่สำคัญสำหรับนักปั่นจักรยานคือ ประสบการณ์ความสะดวกสบายและความปลอดภัยบนท้องถนน ระยะทางในการปั่นจักรยานเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจในแต่ละวันอยู่ระหว่าง 25 ถึง 50 กม. และไม่เกิน 80 กม. โดยการเดินทางท่องเที่ยวอาจจะใช้วิธีการปั่นจักรยานร่วมกับวิธีการขนส่งอื่น ๆ เช่น รถยนต์ รถบัส รถไฟ

4) การปั่นจักรยานท่องเที่ยวเป็นระยะเวลาหลายวัน จุดหมายปลายทางและเส้นทางถูกกำหนดโดยนักปั่นจักรยานก่อนเริ่มเดินทาง สิ่งที่สำคัญในการเลือกเส้นทางคือ โครงสร้างพื้นฐานสำหรับท่องเที่ยว ความสวยงามทางธรรมชาติและสิ่งดึงดูดใจที่หลากหลายและความพิเศษของสถานที่ มันเป็นสิ่งสำคัญสำหรับนักปั่นจักรยานที่จะมีพื้นที่พักผ่อนตามทางหรือบริเวณแหล่งน้ำ จุดชมวิว ข้อมูลการท่องเที่ยว แผนที่การปั่นจักรยานและป้ายบอกทางที่หาได้ง่าย และข้อมูลเกี่ยวกับอุปสรรคของทางเลือกต่าง ๆ และที่พักที่เป็นมิตรกับการปั่นจักรยาน

จากการศึกษาความหมาย แนวคิดและรูปแบบของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน สรุปได้ว่าการท่องเที่ยวโดยจักรยานนอกจากการใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสมแล้ว ยังมีความรับผิดชอบต่อวัฒนธรรมของสังคมเจ้าบ้าน และการให้ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจแก่คนในท้องถิ่นอย่างทั่วถึง ดังนั้นในการศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาจะต้องศึกษาสถานการณ์ทางด้านบริบทของพื้นที่ชายแดน ถึงลักษณะของพื้นที่และวิถีวัฒนธรรมของชาวบ้านที่มีลักษณะเฉพาะ เพื่อให้นักท่องเที่ยวจักรยานได้เรียนรู้และเข้าใจถึงวัฒนธรรมที่แท้จริงของสังคมเจ้าบ้าน ศึกษาสถานการณ์ทางด้านแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาที่อาจส่งผลกระทบต่อทรัพยากรการท่องเที่ยวโดยจักรยานและนักท่องเที่ยวจักรยาน และศึกษาสถานการณ์ทางด้านความร่วมมือและการมีส่วนร่วมของชุมชน ถึงลักษณะการมีส่วนร่วมของชาวบ้านในพื้นที่ โดยเฉพาะการมีส่วนร่วมต่อการได้รับผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวโดยจักรยาน และจากการศึกษารูปแบบของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน สรุปได้ว่าการท่องเที่ยวโดยจักรยานมีทั้งรูปแบบการท่องเที่ยวแบบวันเดียวและนอนพักค้างคืน การท่องเที่ยวเพื่อเข้าร่วมการแข่งขันหรือเพื่อการท่องเที่ยว ดังนั้น การศึกษาสถานการณ์ทางด้านนโยบายและแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานและความพร้อมของเส้นทางจักรยานในการอำนวยความสะดวกและการบริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ซึ่งมีทั้งรูปแบบการท่องเที่ยวแบบวันเดียวและแบบพักค้างคืนในพื้นที่ และความพร้อมของการจัดกิจกรรมในลักษณะของการแข่งขัน และจากการศึกษาความหมาย ประเภทของนักท่องเที่ยวจักรยานดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่า นักท่องเที่ยวจักรยาน คือ ผู้ที่ใช้วันหยุดในการเดินทางไปยังพื้นที่อื่น โดยใช้จักรยานเป็นรูปแบบหนึ่งของการ

เดินทางหรือท่องเที่ยวในพื้นที่ ซึ่งนักท่องเที่ยวจักรยานสามารถแบ่งตามวัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยวและระยะเวลาในการท่องเที่ยว ได้แก่ นักท่องเที่ยวที่เดินทางเพื่อเยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยวโดยใช้ระยะเวลาในการเดินทางเพียง 1 วัน หรือมากกว่า 1 วัน และนักท่องเที่ยวที่เดินทางเพื่อร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน และนักท่องเที่ยวแต่ละกลุ่มมีพฤติกรรมการท่องเที่ยวและแรงจูงใจภายนอกที่แตกต่างกัน ที่สามารถนำไปใช้เป็นกรอบในการวิเคราะห์นักท่องเที่ยวจักรยานกลุ่มเป้าหมายในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ดังนั้นกรอบในการศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาทางด้านพื้นที่ ประกอบด้วย เส้นทางจักรยาน นโยบายและแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ แผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา บริบทของพื้นที่ชายแดนและความร่วมมือและการมีส่วนร่วมของชุมชน และทางด้านนักท่องเที่ยวได้แก่ นักท่องเที่ยวจักรยานกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่

2.2.2.1 นโยบายการส่งเสริมและการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

จากการศึกษานโยบายการส่งเสริมและการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ได้แก่ นโยบายหรือแผนการพัฒนาที่เกี่ยว การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน และรูปแบบการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน เพื่อนำไปสู่การกำหนดกรอบในการกำหนดแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เพื่อให้กลายเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน โดยมีรายละเอียดดังนี้

นโยบายหรือแผนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

การส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน เริ่มต้นจากประเทศต่าง ๆ ของทวีปยุโรป ได้แก่ อังกฤษ ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ เดนมาร์ก เยอรมัน นิวซีแลนด์ และอื่น ๆ ซึ่งคนส่วนใหญ่นิยมปั่นจักรยานในพื้นที่ในชีวิตประจำวันอยู่แล้ว การพัฒนาเส้นทางและการท่องเที่ยวโดยจักรยานในทวีปยุโรปเป็นการบูรณาการการพัฒนาอย่างยั่งยืน และนโยบายการขนส่งระดับชาติที่นำมาสู่การพัฒนาและการวางแผนในระดับภูมิภาค (Faulks et al., 2007) หลังจากนั้นก็เริ่มมีการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในทวีปต่าง ๆ ได้แก่ ออสเตรเลีย อเมริกา รวมถึงเอเชีย ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่นและไต้หวัน สำหรับการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในประเทศไทย เป็นการพัฒนาภายใต้นโยบายการส่งเสริมการปั่นจักรยานและพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานของรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีความแตกต่างจากประเทศในทวีปยุโรปและอื่น ๆ เนื่องจากคนไทยนิยมปั่นจักรยานเพื่อเป็นการออกกำลังกายมากกว่าการปั่นจักรยานในชีวิตประจำวัน (วันทิพย์ โสภา, 2557) สำหรับประเทศไทยได้มีการกำหนดนโยบายการส่งเสริมและแผนการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน เพื่อส่งเสริมให้ประชากรปั่นจักรยานและใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่สำคัญดังนี้

1) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564)

รัฐบาลได้กำหนดนโยบายการส่งเสริมการปั่นจักรยานของประชากร ในแผนเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564) ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ในหัวข้อที่ 4 คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อสนับสนุนการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ในเขตเมือง (Non-motorized transport: NMT) โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาทางข้าม ทางเท้า และทางจักรยานในพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน, 2560)

2) แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 – 2564)

คณะกรรมการนโยบายท่องเที่ยวแห่งชาติได้กำหนดนโยบายการพัฒนาการท่องเที่ยว ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 – 2564) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความสมดุลให้กับการท่องเที่ยวไทย ผ่านการตลาดเฉพาะกลุ่ม การส่งเสริมวิถีไทยและการสร้างความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว ในหัวข้อที่ 2 คือ ส่งเสริมการตลาดเฉพาะกลุ่มเพื่อดึงดูดการเดินทางท่องเที่ยว และกระตุ้นการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่าง ๆ โดยการส่งเสริมการตลาดแบบเฉพาะกลุ่มสำหรับนักท่องเที่ยวทั่วไป และกลุ่มตลาดระดับกลาง-บน และทำการตลาดเฉพาะกลุ่มสำหรับนักท่องเที่ยวกลุ่มความสนใจพิเศษ เช่น กลุ่มนักท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ กลุ่มนักท่องเที่ยวสิ่งแวดล้อมและนิเวศ

จากการกำหนดนโยบายและแผนที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานดังกล่าว เริ่มมีการขับเคลื่อนอย่างเป็นรูปธรรมโดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ดังนี้

1) การจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานในจังหวัดกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง ในธีม “ปั่นสนุก ชมวิถีไทยไปกับ ททท.” จำนวน 5 เส้นทาง ได้แก่ 1) เกาะรัตนโกสินทร์: ปั่นเพลิน เดินพินิจ พระนคร 2) เยาวราช: ไชน่าทาวน์พราวเสน่ห์ สัมผัสอัศจรรย์บนถนนสายมังกร 3) บางกะเจ้า: ปอดใกล้กรุง สวรรค์ของนักปั่นสีเขียว 4) เกาะเกร็ด: เที่ยวชุมชนรามัญ ชมเครื่องปั้นดินเผา ชิมขนมอร่อยริมเจ้าพระยา 5) พระนครศรีอยุธยา: ตระการตาราชธานีโบราณ อัศจรรย์ความงามเมืองมรดกโลก (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, สำนักงาน, ม.ป.ป.1)

2) การจัดทำเส้นทางจักรยาน ใน 12 เมืองต้องห้ามพลาด ตามนโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย ได้แก่ จังหวัดลำปาง เพชรบูรณ์ น่าน บุรีรัมย์ เลย สมุทรสงคราม ราชบุรี ตราด จันทบุรี ตรัง ชุมพร และนครศรีธรรมราช โดยดึงเอาเสน่ห์หรือเอกลักษณ์ของแต่ละจังหวัดมาจัดทำเส้นทางดังกล่าว ซึ่งผู้ปั่นจักรยานในเส้นทางเหล่านี้จะได้สัมผัสกับเสน่ห์ หรือเอกลักษณ์ของจังหวัด ผ่านประสบการณ์ในมุมต่าง ๆ ทั้งการเข้าไปร่วมกิจกรรม การเข้าไปเรียนรู้วิถีชีวิตของคนในชุมชน

จากการกำหนดนโยบายการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างต่อเนื่อง สามารถกระตุ้นตลาดการท่องเที่ยวโดยจักรยานของประเทศไทย โดย ปี พ.ศ. 2559 พบว่า รายได้จากการท่องเที่ยวโดยจักรยานทั้งจากนักท่องเที่ยวจักรยานจากต่างประเทศ ได้แก่ เนเธอร์แลนด์ สวิสเซอร์แลนด์ อังกฤษ ญี่ปุ่น จีน เกาหลี สิงคโปร์ มาเลเซีย กว่า 3 หมื่นคน และนักท่องเที่ยวจักรยานไทย กว่า 4 แสนคน รวมรายได้ทั้งหมดประมาณ 1,400 ล้านบาท (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, สำนักงาน, ม.ป.ป.2)

การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

จากการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวจักรยานและกลายเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน โดยมีรายละเอียดดังนี้

Adventure Cycling Association (n.d.) ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานที่เป็นมิตรกับนักท่องเที่ยวจักรยาน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การแสดงถึงการต้อนรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ ติดตั้งป้ายแสดงการต้อนรับสติ๊กเกอร์จักรยาน หรือศิลปะที่เกี่ยวข้องกับจักรยาน จัดฝึกอบรมเรื่องการต้อนรับให้แก่ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ และประชาสัมพันธ์สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการจักรยานที่จัดหาให้ ผ่านเว็บไซต์ สื่อสังคมออนไลน์ ฯลฯ

2) การให้ข้อมูลการบริการด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ แผนที่ของเมืองหรือพื้นที่ ข้อมูลการบริการที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ เช่น ร้านอาหาร ร้านขายของชำ โรงเบียร์ ที่พักและบริเวณตั้งแคมป์ ร้านจักรยานและศูนย์บริการจักรยาน ที่ทำการไปรษณีย์ ห้องสมุดและเครื่องซักผ้า และข้อมูลกิจกรรมการท่องเที่ยวในท้องถิ่น เช่น กิจกรรมสันทนาการกลางแจ้ง เส้นทางใกล้เคียง สิ่งดึงดูดใจและการจัดกิจกรรม และอื่น ๆ

3) สิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นมิตรสำหรับการปั่นจักรยาน ได้แก่ ที่จอดรถจักรยานที่ปลอดภัยและสามารถป้องกันผลกระทบจากสภาพอากาศ เช่น ฝนตก และควรเป็นที่จอดจักรยานแบบสอดล้อ ที่สามารถรองรับจักรยานที่มีถุงหรือกล่องใส่สัมภาระที่มีขนาดใหญ่ ที่เก็บสัมภาระสำหรับให้นักปั่นจักรยานยืมเพื่อเก็บสัมภาระ และควรเป็นแบบใส่รหัสเพื่อป้องกันการทำกุญแจหาย ที่สูบลมจักรยาน ควรติดตั้งบนพื้นพร้อมทั้งเครื่องวัด ที่สำหรับเติมน้ำให้แก่นักท่องเที่ยว และควรมีการบริการอาหารที่มีพลังงานสูง ของทานเล่นเพื่อสุขภาพแบบบรรจุหีบห่อ เช่น ถั่ว ธัญพืชอัดแท่ง ซีสหรือเนื้อทอด เป็นต้น

4) ที่พักที่เป็นมิตรสำหรับนักปั่นจักรยาน ได้แก่ มีสถานที่จอดรถจักรยานที่ปลอดภัยและสามารถป้องกันผลกระทบจากสภาพอากาศ เช่น ฝนตก ควรเป็นที่จอดจักรยานแบบสอดล้อ ที่สามารถรองรับจักรยานที่มีสัมภาระเยอะอนุญาตให้นักท่องเที่ยวนำจักรยานไปเก็บที่ห้องพักได้ หรือ

การจัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดจักรยานโดยเฉพาะที่มีความปลอดภัย มีเครื่องมือบำรุงรักษาจักรยาน ควรจัดเตรียมเครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่จำเป็น เช่น ที่สูบลม เครื่องมือดันยาง ประแจ และจำหน่ายอุปกรณ์สำหรับจักรยาน เช่น ยางล้อรถจักรยาน ซี่ล้อรถ โซ่รถ และไฟจักรยาน ฯลฯ ที่ล้างจักรยาน ควรจัดเตรียมพื้นที่สำหรับล้างรถจักรยาน ที่เก็บสัมภาระ กรณีที่นักท่องเที่ยวเดินทางมาถึงที่พักก่อนเวลาเช็คอิน พื้นที่สาธารณะ สำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานแลกเปลี่ยนประสบการณ์กัน และแผนที่แสดงข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางจักรยาน จุดบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

5) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การปรับปรุงคุณภาพทางจักรยานหรือถนนสำหรับปั่นจักรยานที่มีคุณลักษณะเหมาะสำหรับการปั่นจักรยาน เช่น การซ่อมแซมรอยแตกของถนน และสามารถรองรับการใช้จักรยานอย่างปลอดภัย

CBI (the Centre for the Promotion of Imports from developing countries) (2018) ได้กล่าวแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยาน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การลงทุนปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการปั่นจักรยานภายในพื้นที่

2) เส้นทางจักรยาน การจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานระยะสั้นและระยะยาว และควรเชื่อมโยงเส้นทางจักรยานกับธุรกิจด้านการท่องเที่ยวที่มีในพื้นที่

3) จัดทำคู่มือ หรือคู่มือนำเที่ยว (ดิจิทัล) เพื่อให้ข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทาง ที่พักและสิ่งอำนวยความสะดวก

4) ร้านเช่าจักรยาน ควรมีอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง เช่น หมวก อุปกรณ์ซ่อมจักรยานขนาดเล็ก กล่องเก็บสัมภาระ ขวดน้ำ แผนที่ และที่นั่งสำหรับเด็ก

5) ความรู้ของไกด์นำเที่ยว การพัฒนาความรู้และทักษะเกี่ยวกับการปฐมพยาบาลและการซ่อมจักรยานและความรู้เกี่ยวกับธรรมชาติและวัฒนธรรมของท้องถิ่น ทักษะภาษาอังกฤษและภาษาอื่น ๆ เพิ่มเติม เช่น ภาษาเยอรมัน ฝรั่งเศส อิตาลี เป็นต้น

C.R.O.W (1993) ได้กล่าวถึงแนวทางการพัฒนาเส้นทางจักรยานของประเทศเนเธอร์แลนด์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ความปลอดภัย เส้นทางจักรยานที่มีอันตรายน้อยที่สุดและให้ความรู้สึกปลอดภัยสำหรับนักปั่นจักรยาน คนเดินเท้าและผู้ใช้อื่น ๆ

2) ความเชื่อมโยง เส้นทางจักรยานที่มีความต่อเนื่อง มีการบูรณาการและวางแผนเส้นทางมาเป็นอย่างดี

3) ความตรง เส้นทางที่สามารถเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างรวดเร็วและมีระยะทางสั้น

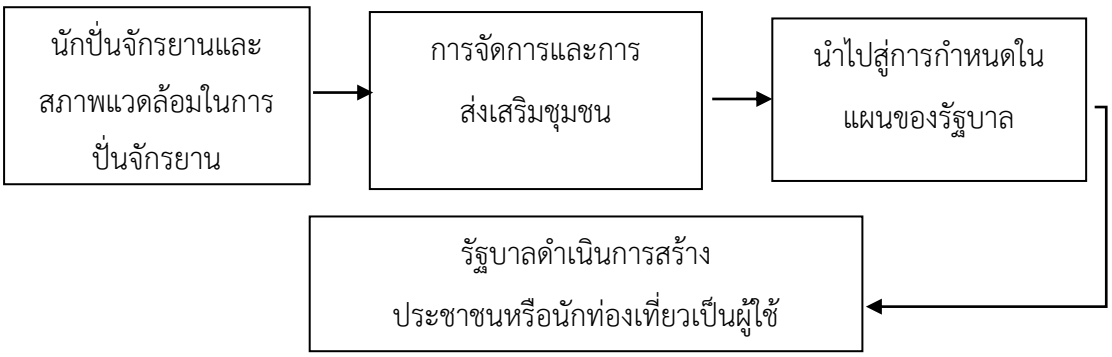
4) ความน่าดึงดูดใจ สิ่งแวดล้อมมีความปลอดภัยทางสังคมและน่าดึงดูดใจ โดยไม่มีมลพิษทางเสียงหรืออากาศ

5) ความสะดวกสบาย เส้นทางที่มีปริมาณการจราจรของจักรยานเหมาะสม พื้นที่กว้างขวาง พื้นผิวมีสภาพที่ดีและมีอุปสรรคจากผู้ใช้ถนนรายอื่นน้อย

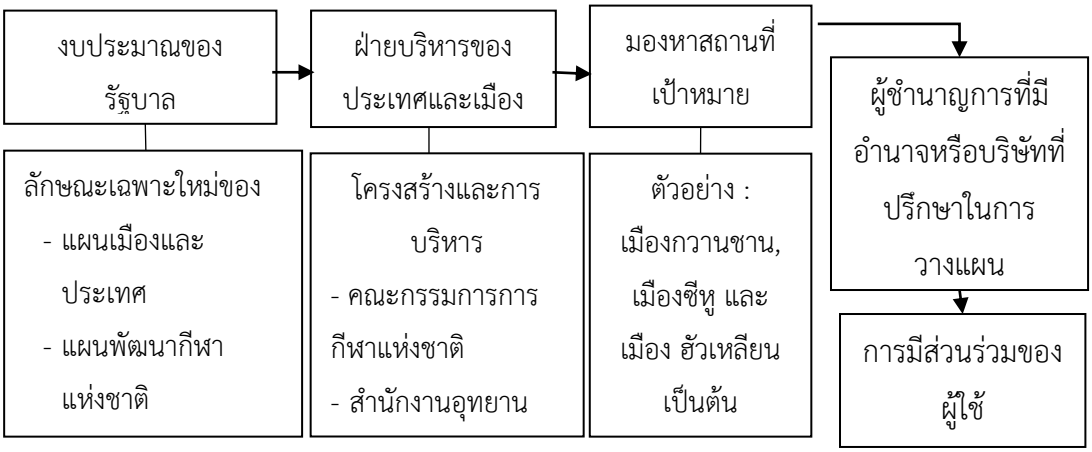
จากการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน สามารถสรุปได้ว่าการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ประกอบด้วย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่อำนวยความสะดวกสำหรับการปั่นจักรยาน การพัฒนาสิ่งดึงดูดใจและเส้นทางจักรยานที่มีความปลอดภัยและสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ และการบริการด้านต่าง ๆ สำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

รูปแบบการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

รูปแบบการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานของประเทศต่าง ๆ มีความแตกต่างกัน ขึ้นอยู่พฤติกรรมการปั่นจักรยานของคนในพื้นที่และบริบทของพื้นที่ ดังการศึกษาของ Chang and Chang (2003) ซึ่งได้ศึกษาการท่องเที่ยวโดยจักรยานของประเทศไต้หวันเปรียบเทียบกับประเทศในทวีปยุโรป ออสเตรเลีย และอเมริกา พบว่าประเทศในทวีปยุโรป ออสเตรเลีย และอเมริกามีสิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อการปั่นจักรยาน และการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานเริ่มจากความต้องการของนักปั่นจักรยานในพื้นที่และชุมชน นำไปสู่การกำหนดและการดำเนินงานตามแผนของรัฐบาล ดังรูปภาพที่ 2.3 ในขณะที่การท่องเที่ยวโดยจักรยานของประเทศไต้หวันเป็นการขับเคลื่อนจากงบประมาณของรัฐบาล การวางแผนและการดำเนินงานของฝ่ายบริหารของประเทศและเมือง โดยการกำหนดสถานที่เป้าหมาย และดำเนินการตามแผนที่กำหนดไว้ ดังรูปภาพที่ 2.4



รูปภาพที่ 2.3 รูปแบบการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานในทวีปยุโรป ออสเตรเลียและอเมริกา
ที่มา: Chang and Chang (2003: 1,682)



รูปภาพที่ 2.4 รูปแบบการท่องเที่ยวจักรยานของประเทศไต้หวัน
ที่มา: Chang and Chang (2003: 1,683)

จากการพัฒนารูปแบบการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน สามารถแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ การพัฒนาที่เกิดจากความต้องการของนักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่ และการพัฒนาที่เกิดจากนโยบายและการขับเคลื่อนของรัฐบาล ซึ่งจะเห็นว่าการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่ประสบความสำเร็จกลายเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน เป็นการพัฒนาจากความต้องการของนักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่ เช่น ประเทศเยอรมัน เนเธอร์แลนด์ เป็นต้น ซึ่งการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานภายในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นรูปแบบการพัฒนาที่เกิดจากนโยบายและการขับเคลื่อนของรัฐบาล โดยการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่ยังมีน้อย ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาประสบความสำเร็จ จะต้องสร้างการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่และนักท่องเที่ยว ทั้งการมีส่วนร่วมในการปั่นจักรยาน เพื่อสร้างสุขภาพทางกายและจิตที่ดี และการได้รับผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างทั่วถึง และสามารถตอบสนองความต้องการและสร้างความพึงพอใจให้แก่นักท่องเที่ยว

จากการศึกษานโยบายการส่งเสริมและแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ได้แก่ นโยบายหรือแผนการพัฒนาที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยว การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน และรูปแบบการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน สามารถสรุปได้ว่าการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาเพื่อให้กลายเป็นจุดหมายทางการท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างยั่งยืน ควรพัฒนาทางด้านพื้นที่ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งดึงดูดใจและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยว และการบริการข้อมูลและความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยว ที่สอดคล้องกับการส่งเสริมและนโยบายการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน และไม่กระทบต่อทรัพยากรทางธรรมชาติและวิถีวัฒนธรรมของสังคมเจ้าบ้าน สามารถสร้างการมีส่วนร่วมและรายได้จากการท่องเที่ยวในแก่คน

ในท้องถิ่นได้อย่างทั่วถึง และสามารถสร้างความพึงพอใจให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยานเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ และการพัฒนาทางด้านการตลาดเพื่อกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวจักรยานเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่มากขึ้น

2.2.2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

การศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว เป็นการศึกษาความหมายและประเภทของการมีส่วนร่วมต่อการพัฒนา เพื่อวิเคราะห์ประเภทของผู้ส่วนร่วมในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน และนำไปสู่การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างมีส่วนร่วมจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างทั่วถึง โดยมีรายละเอียดดังนี้

ความหมายของการมีส่วนร่วม

นักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว โดย Connell (1977) ได้กล่าวว่า การมีส่วนร่วม นอกจากเป็นการกระจายทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและได้รับผลประโยชน์อย่างเท่าเทียมกันมากขึ้นแล้ว ยังเป็นการแบ่งปันความรู้และนำผลจากการเรียนรู้ไปสู่การพัฒนาการให้บริการด้วยตนเอง และการมีส่วนร่วมในการวางแผนด้านการท่องเที่ยว คือ กระบวนการที่มีความเกี่ยวข้องกับทุกภาคส่วนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ คนในท้องถิ่น ผู้สร้าง ผู้พัฒนา ผู้ประกอบการและผู้วางแผน ที่ทำให้เกิดกระบวนการตัดสินใจร่วมกัน (Haywood, 1988) และการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ เป็นเครื่องมือในการแก้ปัญหาหลักของการท่องเที่ยว คือความไม่เท่าเทียมกัน โดยการมีส่วนร่วมของคนในท้องถิ่นและภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวทำให้เกิดการกระจายผลประโยชน์อย่างเท่าเทียมกันมากขึ้น ป้องกันกระบวนการตัดสินใจที่ไม่เสมอภาคและตอบสนองความต้องการของคนในท้องถิ่นด้วยวิธีการที่แตกต่างกันไป (Brohman, 1996) นอกจากนี้การมีส่วนร่วมของชุมชนในการพัฒนาการท่องเที่ยว ยังสามารถส่งเสริมและยกระดับวัฒนธรรม ประเพณี ความรู้และทักษะของคนในท้องถิ่น และเกิดความภาคภูมิใจต่อมรดกของท้องถิ่นตนเอง (Lacy et al., 2002)

ประเภทของการมีส่วนร่วมต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว

Aref and Redzuan (2008) ได้แบ่งประเภทของการมีส่วนร่วมตามลักษณะการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว ดังตารางที่ 2.2

ตารางที่ 2.2 ประเภทของการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว

ประเภท	ลักษณะการมีส่วนร่วม
การขับเคลื่อนด้วยตัวเอง	คนในท้องถิ่นมีการติดต่อและสำรวจความต้องการจากนักท่องเที่ยวโดยตรง และดำเนินพัฒนาการบริการท่องเที่ยวด้วยตัวเอง
การมีอำนาจในตนเอง	การมีอำนาจในการตัดสินใจของคนในท้องถิ่น ที่สามารถควบคุมกระบวนการพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งหมด ที่ไม่อำนาจหรืออิทธิพลจากบุคคลภายนอก ผลประโยชน์ทั้งหมดกระจายให้แก่ชุมชน
ความร่วมมือ	ความร่วมมือระหว่างผู้พัฒนาและคนในท้องถิ่น ซึ่งเป็นการพัฒนากระบวนการมีส่วนร่วม โดยกลุ่มหรือองค์กรของท้องถิ่นคัดเลือกผู้นำเพื่อถ่ายทอดความคิดเห็นและการเจรจาต่อรองกับผู้พัฒนาที่เป็นบุคคลภายนอก ซึ่งมีอิทธิพลแค่บางส่วนในการพัฒนา การได้รับผลประโยชน์อาจจะกระจายสู่คนในท้องถิ่นในรูปแบบของผลประโยชน์ของกลุ่ม การจ้างงานและรายได้ของคน
การมีปฏิสัมพันธ์	คนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมมากขึ้น โดยคนในท้องถิ่นมีสิทธิในการรับรู้และยอมรับต่อการปฏิบัติในระดับท้องถิ่น การจัดการท่องเที่ยวโดยกลุ่มหรือองค์กรของท้องถิ่น แต่บางส่วนยังต้องอาศัยการสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐ
การให้คำปรึกษา	การให้คำปรึกษาหรือข้อเสนอแนะของคนในท้องถิ่นด้วยวิธีการที่หลากหลาย เช่น การประชุม กิจกรรมการรับฟังความคิดเห็น ซึ่งผู้พัฒนาอาจจะยอมรับในบางประเด็นที่ส่งผลประโยชน์ต่อโครงการ เช่น การสำรวจ การขนส่งและสินค้าของท้องถิ่น เป็นต้น
การบอกกล่าว	คนในท้องถิ่นได้รับทราบเกี่ยวกับโปรแกรมการพัฒนาที่ผ่านการตัดสินใจแล้ว ผู้พัฒนาได้ดำเนินโครงการโดยไม่ได้รับฟังความคิดเห็นจากคนในท้องถิ่น
การจัดการ	โครงการพัฒนาการท่องเที่ยวดำเนินการโดยบุคคลผู้มีอำนาจหรือรัฐบาล โดยไม่มีการปรึกษาหรือแลกเปลี่ยนความคิดเห็นจากประชาชนหรือผู้นำในท้องถิ่น ผู้ได้รับผลประโยชน์เฉพาะกลุ่มนายทุน ชุมชนในพื้นที่ท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีส่วนร่วมในระดับนี้

ที่มา: Aref and Redzuan (2008: 937)

จากประเภทของการมีส่วนร่วมดังกล่าว จะเห็นได้ว่าการมีส่วนร่วมต่อการท่องเที่ยวของคนในท้องถิ่นมีหลายระดับ และระดับที่สูงที่สุดคือ ชุมชนสามารถขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านท่องเที่ยว

ได้ด้วยตนเอง ตั้งแต่การลงทุน การวางแผนและการดำเนินการ ไม่ต้องอาศัยการช่วยเหลือจากภาคส่วนอื่น ๆ โดยเฉพาะจากหน่วยงานภาครัฐหรือนักลงทุนจากภายนอก แต่ในบางกรณีที่ชุมชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียยังมีศักยภาพไม่เพียงพอที่จะจัดการความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาการท่องเที่ยว ด้วยตัวเองทั้งหมด อาจลดระดับการมีส่วนร่วมเป็นระดับที่ชุมชนมีอำนาจในตนเองหรือมีความร่วมมือกับภาคส่วนต่าง ๆ รวมถึงหน่วยงานของรัฐ ในการพัฒนาการท่องเที่ยวในท้องถิ่นของตน ตั้งแต่การตัดสินใจ การดำเนินการและการควบคุมและประเมินผลของโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ ในลักษณะของกลุ่มหรือองค์กรของชุมชน

จากการศึกษาความหมายและประเภทของการมีส่วนร่วม สามารถนำมาใช้ในการวิเคราะห์ประเภทของการมีส่วนร่วมต่อการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา และการกำหนดแนวทางการดำเนินงานการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาอย่างมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อให้การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่เกิดขึ้นจากการมีส่วนร่วมอย่างแท้จริง สามารถสร้างผลประโยชน์ให้แก่ชุมชน และไม่ส่งผลกระทบต่อสังคมและวัฒนธรรมของคนในพื้นที่ โดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีบทบาทและมีส่วนร่วมต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ดังตารางที่ 2.3

ตารางที่ 2.3 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

ประเภท	รายละเอียด	ลักษณะการมีส่วนร่วม
สมาคมจักรยานและกลุ่มจักรยาน	- สมาคมจักรยาน - กลุ่มจักรยาน	การจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับจักรยาน และการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวด้วยจักรยาน
ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว	- บริษัทนำเที่ยว - ที่พัก - ร้านอาหาร ร้านค้า - สถานที่ท่องเที่ยว	การบริการด้านการนำเที่ยวโดยจักรยาน ที่พัก อาหาร และสถานที่ท่องเที่ยว
ผู้ประกอบการจักรยาน	- ร้านจำหน่าย/เช่าจักรยาน - ศูนย์บริการซ่อมจักรยาน	การบริการที่เกี่ยวข้องกับจักรยาน

ตารางที่ 2.3 (ต่อ) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

ประเภท	รายละเอียด	ลักษณะการมีส่วนร่วม
หน่วยงานภาครัฐ	- อปท. - สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดสงขลา - การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงาน สงขลา - สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา - ทางหลวงชนบทสงขลา	การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ทางจักรยาน ป้ายบอกทาง ระบบการขนส่งและการประชาสัมพันธ์เส้นทางท่องเที่ยวด้วยจักรยาน
ชาวบ้านในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง	- กลุ่มท่องเที่ยว - กลุ่มโฮมสเตย์	การให้บริการด้านที่พักและอาหาร การจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยว และการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

2.3 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับความต้องการของนักท่องเที่ยว

การศึกษาทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับความต้องการของนักท่องเที่ยว เป็นการศึกษาถึงลักษณะของความต้องการของนักท่องเที่ยว เพื่อนำไปสู่การกำหนดขอบเขตของความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา โดยมีรายละเอียดดังนี้

แรงจูงใจในการเดินทางของนักท่องเที่ยว ซึ่งมีแนวคิดจากปัจจัยผลักดัน (Push factor) ซึ่งเกิดจากภายในจิตใจของนักท่องเที่ยว และปัจจัยแรงดึงดูด (Pull factor) ซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอก โดยจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพจะมีความเป็นไปได้ที่จะดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เดินทางเข้าไปท่องเที่ยวในพื้นที่ จึงนำมาสู่การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยว ซึ่งปัจจัยผลักดันและปัจจัยแรงดึงดูดมีความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางในวันหยุด (Dann, 1996)

ความต้องการของนักท่องเที่ยวเป็นแรงจูงใจภายใน ซึ่งเกิดความต้องการภายในจิตใจของนักท่องที่ยว ซึ่งทฤษฎีแรงจูงใจในการท่องเที่ยวซึ่งเป็นแรงจูงใจภายใน ส่วนใหญ่เป็นการประยุกต์จากทฤษฎีแรงจูงใจของ Abraham Maslow และประสบการณ์ของนักท่องเที่ยว ดังทฤษฎี Travel Career Ladder ที่พัฒนาขึ้นโดย Pearce (1982) โดยกำหนดความต้องการท่องเที่ยวในวันหยุด ซึ่ง

เกิดจากแรงจูงใจภายในจิตใจของนักท่องเที่ยว ประกอบด้วย 5 ระดับ ซึ่งเรียงตามระดับความต้องการจากมากที่สุดถึงน้อยที่สุด (จากชั้นล่างสุดถึงชั้นบนสุดของปิรามิด) ดังนี้

1) ความต้องการพักผ่อน (Relaxation needs) เป็นความต้องการทางด้านกายภาพ ซึ่งเป็นความต้องการขั้นต้น ได้แก่ การท่องเที่ยวเพื่อให้ร่างกายได้พักผ่อน สร้างความเพลิดเพลิน ผ่อนคลายอารมณ์ ทำให้มีสุขภาพที่ดี ร่างกายแข็งแรง

2) ความต้องการความปลอดภัย (Safety/Security needs) เป็นความต้องการความปลอดภัยทางด้านสุขภาพทางกายและจิตของนักท่องเที่ยว เพื่อลดความกังวลหรือความตึงเครียดที่ส่งผลต่อสุขภาพ โดยการท่องเที่ยวเพื่อผ่อนคลายความตึงเครียดและส่งเสริมสุขภาพให้ดีขึ้น

3) ความต้องการด้านความสัมพันธ์ (Relationship needs) เป็นการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อสร้างความสัมพันธ์กับบุคคลอื่น ได้แก่ เพื่อน สมาชิกในครอบครัว หรือเพื่อนร่วมงาน

4) ความต้องการพัฒนาตนเอง (Development needs) เป็นเดินทางท่องเที่ยวเพื่อเรียนรู้สิ่งใหม่ การพัฒนาตนเองผ่านวัฒนธรรม ธรรมชาติหรือกิจกรรมอื่นๆ ที่ทำให้เกิดความรู้สึกภาคภูมิใจต่อตนเอง และการได้รับการยอมรับและเห็นคุณค่าของตนเองจากบุคคลอื่น

5) ความต้องการรู้จักตัวตนที่แท้จริง (Self-actualization needs) เป็นความต้องการสูงสุดของนักท่องเที่ยว ที่ต้องการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อค้นหาความสุข ความชื่นชอบหรือความใฝ่ฝัน ที่ทำให้นักท่องเที่ยวรู้จักตนเองมากขึ้น

ความต้องการท่องเที่ยว เป็นเหตุผลของนักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทาง ซึ่งเป็นแรงจูงใจภายใน ที่เกี่ยวข้องกับคำถามที่ว่าทำไม ในขณะที่แรงจูงใจที่มีความเฉพาะเจาะจงจะกำหนดคำตอบเกี่ยวกับสถานที่และประเภทของวันหยุด ความต้องการและแรงจูงใจในการเดินทางเป็นสิ่งที่นักท่องเที่ยวคาดหวังเป็นอันดับแรกและอาจมีผลต่อผลลัพธ์สุดท้ายของวันหยุด ซึ่งอาจจะดีกว่าหรือแย่กว่าที่คาดไว้เมื่อเทียบกับระดับความพึงพอใจของความต้องการที่เกิดขึ้น เห็นได้ชัดว่าเมื่อนักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจต่อการท่องเที่ยวแสดงว่าสามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ (Gnoth, 1997)

จากการศึกษาแนวคิดดังกล่าวสามารถสรุปได้ว่า ความต้องการของนักท่องเที่ยว เป็นแรงจูงใจที่เกิดขึ้นจากภายในจิตใจของนักท่องเที่ยวที่มีความสัมพันธ์กับความคาดหวังและความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว ซึ่งความพึงพอใจแสดงให้เห็นถึงศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวในการตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยความต้องการของนักท่องเที่ยวสามารถแบ่งตามระดับของความต้องการจากต่ำที่สุดไปจนถึงสูงสุด ออกเป็น 5 ระดับ ด้วยลักษณะของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ที่ใช้จักรยานเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางหรือทำกิจกรรมนันทนาการในพื้นที่ ซึ่งสามารถตอบสนองความ

ต้องการของนักท่องเที่ยว ทั้งสร้างความเพลิดเพลิน การพักผ่อน และสามารถสร้างสุขภาพที่แข็งแรงจากการปั่นจักรยาน ผู้วิจัยจึงได้กำหนดกรอบของความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา คือความต้องการด้านการพักผ่อน ซึ่งเป็นความต้องการทางกายภาพ ได้แก่ ความต้องการเพลิดเพลินโดยการเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งดึงดูดใจในพื้นที่ ความต้องการพักผ่อนโดยการใช้บริการที่พักและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ และความต้องการด้านสุขภาพโดยการเข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบของการท่องเที่ยว

การศึกษาแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับองค์ประกอบของการท่องเที่ยวที่สามารถสร้างความพึงพอใจและดึงดูดใจนักท่องเที่ยว เพื่อนำไปสู่การกำหนดองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่อาจจะส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา โดยมีรายละเอียดดังนี้

องค์ประกอบของการท่องเที่ยว

องค์ประกอบของการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว โดยนักวิชาการแต่ละท่านได้แบ่งจำนวนองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่แตกต่างกัน ดังนี้

Dickman, (1996) แบ่งองค์ประกอบของการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว ออกเป็น 5 ด้าน เรียกว่า องค์ประกอบการท่องเที่ยว 5A’s (5A’s of tourism) ได้แก่ สิ่งดึงดูดใจ (Attraction) การเข้าถึง (Accessibility) ที่พัก (Accommodation) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) และ กิจกรรม (Activities)

Kharel & Khanal (2011) ได้แบ่งองค์ประกอบที่ส่งผลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวออกเป็น 6 ด้าน เรียกว่า องค์ประกอบการท่องเที่ยว 6A’s (6A’s of tourism) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) สิ่งดึงดูดใจ (Attraction) เป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากเป็นสิ่งที่ทำให้นักท่องเที่ยวตัดสินใจเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวหรือจุดหมายปลายทาง ประกอบด้วย สถานที่ทางธรรมชาติและที่มนุษย์สร้างขึ้น และเหตุการณ์ต่าง ๆ เช่น งานแสดงสินค้า นิทรรศการ กิจกรรมกีฬา เป็นต้น โดยสิ่งดึงดูดใจแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

1.1) สิ่งดึงดูดใจทางธรรมชาติ คือ สิ่งดึงดูดใจที่เกิดขึ้นจากธรรมชาติ เช่น ภูมิอากาศ ความสวยงามทางธรรมชาติ ภูมิทัศน์ ภูเขา แหล่งน้ำ พืชและสัตว์เฉพาะถิ่น สัตว์ป่า ชายทะเล และถ้ำ เป็นต้น

1.2) สิ่งดึงดูดใจที่มนุษย์สร้างขึ้น คือ สิ่งดึงดูดใจที่สร้างขึ้นโดยมนุษย์ เช่น สิ่งปลูกสร้างทางประวัติศาสตร์ อนุสาวรีย์ ดนตรี เทศกาล วัด โบสถ์ สวนสาธารณะ สวนสนุก พิพิธภัณฑ์ เป็นต้น

2) การเข้าถึง (Accessibility) คือ ความสามารถในการเข้าถึงจุดหมายปลายทางโดยวิธีการขนส่งที่หลากหลาย ระบบการคมนาคมขนส่งควรมีสภาพที่ปกติสามารถใช้งานได้ สะดวกสบาย ประหยัดและปลอดภัย รูปแบบของการขนส่งที่ช่วยให้นักท่องเที่ยวเข้าถึงจุดหมายปลายทาง แบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ ดังนี้

2.1) ทางบก การขนส่งทางบกโดยใช้เส้นทางบนถนนหรือทางราง ซึ่งเป็นวิธีการขนส่งที่ประหยัดที่สุด

2.2) ทางอากาศ การขนส่งทางอากาศสำหรับการเดินทางระยะไกล ช่วยให้คนจำนวนมากสามารถเดินทางระยะไกลและสามารถเดินทางผ่านภูเขาสูงได้

2.3) ทางน้ำ การขนส่งผ่านทางน้ำ ซึ่งเป็นการเดินทางที่สำคัญในศตวรรษที่ 19 หลังจากการพัฒนาเทคโนโลยีการขนส่งทางเรือ

3) ที่พัก (Accommodation) เป็นองค์ประกอบที่สำคัญสำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการพักค้างคืนในพื้นที่ ได้แก่ การจัดเตรียมสถานที่นอนพักค้างคืนที่มีบริการอาหารหรือสามารถหาร้านอาหารได้อย่างสะดวก ราคาประหยัด สิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่พักสามารถรองรับนักท่องเที่ยวที่พักค้างคืน 1 คืน หรือมากกว่า ที่พักมีหลากหลายระดับ จากโรงแรมระดับ 7 ดาว ไปจนถึงห้องชุดราคาประหยัด

4) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) คือสิ่งอำนวยความสะดวกด้านต่าง ๆ ที่สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวในระหว่างการท่องเที่ยวในจุดหมายปลายทาง รวมถึงการบริการห้องน้ำสาธารณะ ป้ายสัญลักษณ์ ร้านค้า ร้านอาหาร ร้านเครื่องดื่ม ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว และศูนย์ติดต่อกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน เป็นต้น

5) กิจกรรม (Activities) สถานที่ที่มีกิจกรรมหลากหลาย และนักท่องเที่ยวสามารถทำกิจกรรมได้อย่างสะดวก

6) การบริการที่นักท่องเที่ยวควรได้รับ (Ancillary service) คือ การบริการด้านสาธารณูปการที่นักท่องเที่ยวควรได้รับ เช่น ธนาคารหรือตู้ ATM ไปรษณีย์ โรงพยาบาล สถานที่ให้บริการโทรศัพท์และอินเตอร์เน็ต และความปลอดภัย เป็นต้น

องค์ประกอบของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

นักวิชาการได้กล่าวถึงองค์ประกอบของการท่องเที่ยวที่สร้างแรงดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน มีรายละเอียดดังนี้

Rotar (2012) องค์ประกอบของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ที่สร้างแรงดึงดูดใจและความพึงพอใจของนักปั่นจักรยานในการเยี่ยมชมจุดหมายปลายทาง ดังนี้

1) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการปั่นจักรยาน ได้แก่ ถนนและทางจักรยานที่เป็นมิตรกับนักปั่นจักรยาน ป้ายบอกทางและป้ายสัญลักษณ์สำหรับจักรยานเพียงพอ เส้นทางที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ธรรมชาติที่สวยงาม และสถานที่ทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม

2) คุณภาพของบริการอาหารและที่พัก รวมถึงบริการเพิ่มเติมที่สามารถหาได้

3) กิจกรรมและสิ่งดึงดูดใจมีความน่าสนใจ ได้แก่ ความสำคัญและความน่าสนใจของเส้นทาง มีรายการกีฬาอื่น ๆ ให้เลือกมากมาย การจัดกิจกรรม เทศกาล และสถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม ที่หลากหลาย

4) สื่อประชาสัมพันธ์ที่มีคุณภาพสูง ได้แก่ ข้อมูลออนไลน์สามารถหาได้ง่าย แผนที่เกี่ยวกับการปั่นจักรยาน

5) สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติที่ดีและมีความหลากหลาย ได้แก่ สภาพแวดล้อมที่สะอาด ทิวทัศน์สวยงาม มีความรู้สึกถึงความเป็นระเบียบและความปลอดภัย

6) มีคู่มือนำเที่ยวและเส้นทางท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

CBI (The Centre for the Promotion of Imports from developing countries) ได้กล่าวถึงองค์ประกอบของการท่องเที่ยวที่สามารถดึงดูดและสร้างความพึงพอใจนักท่องเที่ยวจักรยาน มีรายละเอียดดังนี้ (CBI, 2018)

1) โครงสร้างพื้นฐานสำหรับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ที่สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ประกอบด้วย เส้นทางจักรยานและถนนสำหรับการปั่นจักรยานที่หลากหลายพื้นผิวของถนนมีสภาพที่ดี ป้ายแสดงเส้นทางจักรยานมีความเพียงพอและชัดเจน แผนที่แสดงเส้นทางจักรยาน ป้ายแสดงข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งดึงดูดใจ และร้านซ่อมจักรยาน

2) ที่พัก นักปั่นจักรยานนิยมพักในที่พักพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นมิตรกับการปั่นจักรยาน เช่น ที่เก็บจักรยานที่ปลอดภัย อุปกรณ์การซ่อมและบำรุงจักรยาน ข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางจักรยาน อาหารเช้าที่มีแคลอรี่สูง เช่น ข้าวโอ๊ต แพนเค้ก พาสต้า เบคอนและไข่ และการบริการขนส่งกระเป๋าจากที่พักไปยังที่พักอีกแห่งหนึ่ง

3) ความรู้ของไกด์ นักท่องเที่ยวจักรยานต้องการให้ไกด์ที่นำเที่ยวมีความรู้เกี่ยวกับการปฐมพยาบาลเบื้องต้น การซ่อมจักรยาน และการให้ข้อมูลเกี่ยวกับธรรมชาติและวัฒนธรรม

จากการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบของการท่องเที่ยว ผู้วิจัยจึงได้กำหนดปัจจัยองค์ประกอบของการท่องเที่ยวที่อาจจะส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจสงขลา ออกเป็น 5 ด้าน ได้แก่ สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และการบริการและความปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานภายในประเทศและต่างประเทศ ประเด็นความสำคัญของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจักรยาน ปัจจัยแรงดึงดูดของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน และการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน สามารถสรุปได้ดังนี้

2.5.1 ความสำคัญของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่าการท่องเที่ยวโดยจักรยานมีความสำคัญทั้งทางด้านสิ่งแวดล้อม สภาพทางสังคมและวัฒนธรรม และเศรษฐกิจของคนในท้องถิ่น รายละเอียดดังนี้

1) ด้านสิ่งแวดล้อม

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่า การท่องเที่ยวโดยจักรยานสามารถลดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมจากการท่องเที่ยว ได้แก่ ลดการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ลดการใช้พลังงานน้ำมัน มลภาวะทางอากาศและเสียง และลดการทำลายสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติและความหลากหลายทางชีวภาพ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.1) ลดการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ การใช้พลังงาน ความหนาแน่นของจราจรและมลภาวะทางอากาศ ดังการศึกษาของ Walsh et al. (2008) ได้ศึกษาเปรียบเทียบปริมาณการปลดปล่อย CO_2 ระหว่างรูปแบบการขนส่งที่ใช้เครื่องยนต์กับการปั่นจักรยานในประเทศไอร์แลนด์ พบว่าการปั่นจักรยานเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีการปลดปล่อย CO_2 น้อยที่สุด คือ 0.005 kg Pass km^{-1} และจากพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวจักรยาน พบว่านักท่องเที่ยวจักรยานที่ท่องเที่ยวข้ามคืนมักเดินทางโดยใช้รถไฟมากกว่ารถยนต์หรือเครื่องบิน และมักเลือกพักที่พักประเภทอื่น ๆ เช่น เต็นท์ เกสต์เฮาส์ และโฮมสเตย์ ซึ่งปลดปล่อยก๊าซ CO_2 ค่อนข้างน้อย เมื่อเทียบกับโรงแรม (Piket et al., 2013) สามารถลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง ลดมลภาวะทางอากาศจากควันของเครื่องยนต์ และลดความหนาแน่นของการจราจร เนื่องจากจักรยานมีขนาดเล็กกว่ารถประเภทอื่น ๆ (Luka, 2012) และนักท่องเที่ยวจักรยานมักมีพฤติกรรมใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อม ส่วนใหญ่เลือกที่พักและรูปแบบการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ที่ทำให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด เช่น การใช้พลังงานอย่างประหยัด และการจัดการปัญหาขยะและน้ำเสียอย่างเป็นระบบ เป็นต้น (Sustrans, 1999)

1.2) ลดการทำลายทรัพยากรทางธรรมชาติ การพัฒนาเส้นทางจักรยานบริเวณริมแม่น้ำ บริเวณทางรถไฟที่ไม่ใช้งานแล้วหรือการแบ่งพื้นที่จากถนนใหญ่ที่มีการจราจรของรถน้อย เป็นต้น ซึ่งสามารถช่วยลดการทำลายป่าไม้เพื่อจัดทำเส้นทางจักรยานดังกล่าว (Iles and Wiele, 1993) และการพัฒนาเส้นทางจักรยาน ที่ไม่มีรถยนต์หรือมอเตอร์ไซด์วิ่งผ่าน ช่วยให้แหล่งที่

อยู่อาศัยของสัตว์ป่าดังกล่าวมีความปลอดภัยและไม่ถูกรบกวนจากเสียงหรือควันของรถ สัตว์ป่าสามารถอาศัยและเจริญเติบโตได้อย่างปลอดภัย ทั้งสัตว์ที่อาศัยอยู่ประจำถิ่นและสัตว์ที่มีการอพยพตามฤดูกาล ถือเป็นการช่วยอนุรักษ์สัตว์ให้สามารถคงอยู่และนำไปสู่ความหลากหลายทางชีวภาพของพื้นที่ดังกล่าวต่อไป (Sustrans, 2000)

2) ด้านสภาพสังคมและวัฒนธรรม

การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ถือเป็นกิจกรรมทางสังคมที่สามารถพัฒนาสังคม คุณภาพชีวิต สุขภาพร่างกายและความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ และช่วยอนุรักษ์และฟื้นฟูวัฒนธรรมของท้องถิ่น รายละเอียดดังนี้

2.1) สร้างสภาพแวดล้อมที่ดีให้แก่ชุมชน เกิดความภาคภูมิใจต่อชุมชนและการเท่าเทียมกันของคนในชุมชน โดยการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ ทำให้ชุมชนได้รับผลประโยชน์ทางด้านสังคม เช่น การมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคมที่ดีกับนักท่องเที่ยว เกิดความรู้สึกภาคภูมิใจต่อท้องถิ่นของตนเอง และสร้างความเป็นอัตลักษณ์ให้แก่ชุมชน (Blackwell, 2001 อ้างใน Faulks et al., 2007) และการท่องเที่ยวโดยจักรยาน สามารถสร้างการเท่าเทียมกันทางสังคม เช่น การเท่าเทียมกันของการใช้ถนน และการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนต่าง ๆ ได้มากขึ้น (Meng et al., 2014)

2.2) การอนุรักษ์และฟื้นฟูประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมของท้องถิ่น โดยการนำมรดกทางวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์หรือวิถีชีวิตของคนพื้นที่มาเป็นจุดขายเพื่อสร้างแรงดึงดูดใจหรือกิจกรรมให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานบนพื้นที่ภูเขาฟรุสกา กอร่า ประเทศเซอเบีย โดยนำวัฒนธรรมของคนในพื้นที่คาบสมุทรบอลข่าน ที่มีเอกลักษณ์มาจัดกิจกรรมหรือให้บริการแก่นักท่องเที่ยว เช่น การเรียนรู้วิธีการปรุงอาหารและการบริการด้านที่พักและอื่น ๆ (Vujko and Ostojić, 2013) อีกทั้งจากงานวิจัยของวุฒิชัย ทองเจียม (2552) พบว่า การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อเรียนรู้ประวัติศาสตร์บนเกาะกรุงศรีอยุธยา โดยการนำเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ของกรุงศรีอยุธยามาให้นักท่องเที่ยวได้เรียนรู้ เป็นการช่วยรักษาและอนุรักษ์มรดกทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมของคนในพื้นที่เช่นกัน

2.3) สร้างสุขภาพทางกายและจิตที่ดี การท่องเที่ยวโดยจักรยานสามารถสร้างสุขภาพร่างกายและจิตใจที่ดีให้แก่นักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่ โดยสามารถสร้างการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่ต่อกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อออกกำลังกาย สามารถสร้างสุขภาพที่ดีและลดการค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล (Chang and Chang, 2003) และการท่องเที่ยวโดยจักรยานเป็นกิจกรรมทางสังคม ที่นักท่องเที่ยวที่มีความสนใจคล้ายกันได้ใช้เวลาร่วมกัน และยังเป็นการกระตุ้นให้คนในท้องถิ่นได้ปั่นจักรยานเป็นกิจกรรมในระหว่างวันหยุดหรือในเวลาว่าง และกระตุ้นให้เกิดการปั่นจักรยานเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ บ่อยมากขึ้น (Sustrans, 1999)

3) ด้านเศรษฐกิจของชุมชน

การท่องเที่ยวโดยจักรยานสามารถพัฒนาเศรษฐกิจของคนในท้องถิ่น โดยนักท่องเที่ยวจักรยานมักเลือกซื้อสินค้าหรือใช้บริการจากท้องถิ่น ก่อให้เกิดธุรกิจการค้าขายและการบริการของคนในพื้นที่ เช่น ร้านอาหารและเครื่องดื่ม ร้านค้าของหมู่บ้าน สิ่งดึงดูดใจขนาดเล็กในชนบท และที่พักในบริบทของท้องถิ่น (Vujko and Ostojić, 2013) โดยการท่องเที่ยวสามารถรายได้ให้แก่พื้นที่ชนบทเป็นจำนวนมาก ซึ่งจากการสำรวจค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวจักรยานในทวีปยุโรป พบว่า ค่าใช้จ่ายโดยตรงทั้งหมดจากการท่องเที่ยวโดยจักรยานทั้งแบบท่องเที่ยว 1 วัน และแบบพักค้างคืน จำนวนทั้งสิ้น 44 พันล้านยูโร/ปี ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการท่องเที่ยวโดยจักรยานแบบค้างคืนเท่ากับ 57.08 ยูโร/วัน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับที่พัก ร้อยละ 40 รองลงมาคือ อาหารและเครื่องดื่ม และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 30 เท่ากัน และค่าใช้จ่ายสำหรับการท่องเที่ยวโดยจักรยานแบบ 1 วัน เท่ากับ 15.39 ยูโร/วัน โดยส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับอาหารและเครื่องดื่ม ร้อยละ 60-75 (Weston, 2012) ซึ่งสามารถสนับสนุนเศรษฐกิจในพื้นที่ชนบทได้อย่างมีนัยสำคัญ ในขณะที่การท่องเที่ยวตามกระแสหลักไม่สามารถสนับสนุนได้ แสดงให้เห็นว่าการท่องเที่ยวโดยจักรยานเป็นเครื่องมือในการพัฒนาพื้นที่ในชนบท (Piket et al., 2013) สำหรับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในประเทศไทย พบว่าในปี พ.ศ. 2559 รายได้จากการท่องเที่ยวโดยจักรยานทั้งจากนักท่องเที่ยวจักรยานจากต่างประเทศ ได้แก่ เนเธอร์แลนด์ สวิสเซอร์แลนด์ อังกฤษ ญี่ปุ่น จีน เกาหลี สิงคโปร์ มาเลเซีย กว่า 3 หมื่นคน และนักท่องเที่ยวจักรยานไทย กว่า 4 แสนคน รวมรายได้ทั้งหมดประมาณ 1,400 ล้านบาท (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, สำนักงาน, ม.ป.ป.2)

จากความสำคัญของการท่องเที่ยวโดยจักรยานดังกล่าว สรุปได้ว่าการท่องเที่ยวโดยจักรยานนำไปสู่การพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในพื้นที่ ในมิติทางด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสังคม-วัฒนธรรม ด้านสุขภาพและด้านเศรษฐกิจของชุมชน

2.5.2 พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจักรยาน

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลทั่วไปและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจักรยานทั้งชาวไทยและต่างประเทศ (Simonsen et al.,1998, Meschik, 2012, Kovačić, 2015 และ วันทิพย์ โสภา, 2557) สามารถสรุปได้ว่าข้อมูลทั่วไปและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจักรยานทั้งชาวไทยและต่างประเทศ มีลักษณะคล้ายคลึงกัน เช่น ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุประมาณ 20 – 50 ปี ใช้จักรยานของตนเองในการเดินทาง เดินทางเป็นคู่หรือกลุ่มขนาดเล็ก สถานที่พักค้างคืนส่วนใหญ่เป็นโรงแรม โมเต็ลหรือตั้งแคมป์บริเวณพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ให้ ใช้บริการร้านอาหารหรือร้านค้าของท้องถิ่นตามเส้นทางจักรยาน ยกเว้นระยะเวลาในการท่องเที่ยวพบว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติรวมถึงนักท่องเที่ยวในทวีปเอเชีย ทั้งชาวญี่ปุ่น จีน ส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยวมากกว่า 1 วัน รวมถึงนักท่องเที่ยวชาวมาเลเซียที่ใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยวโดยจักรยานมากกว่า 1 วัน เช่น การ

จัดทริปปั่นจักรยานท่องเที่ยวตามแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ในจังหวัดสงขลา ของนักท่องเที่ยวชาวมาเลเซีย โดยผ่านทางด่านพรมแดนสะเดา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ในช่วงวันหยุดยาวต่อเนื่องมากกว่า 1 วัน ไทยรัฐออนไลน์ (2559) ในขณะที่นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยวเพียง 1 วันเท่านั้น ซึ่งจากการศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเทศบาลเมืองสงขลา พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว 1 วัน (วันทิพย์ โสภา, 2557)

2.5.3 ปัจจัยด้านองค์ประกอบของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านองค์ประกอบของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน มีรายละเอียดดังนี้

Beierle (2011) ได้ศึกษาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่พัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ชนบท พบว่า แรงจูงใจภายนอกของการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ชนบท ที่สำคัญดังนี้

1) ถนนมีพื้นที่สำหรับการเดินทางมีความเหมาะสม และมีความรู้สึกปลอดภัยในการปั่นจักรยาน พื้นผิวถนนมีความเรียบ ถนนที่มีไหล่ทางกว้าง การจราจรบนถนนมีความหนาแน่นน้อย และขับรถแบบสุภาพ

2) การเดินทางผ่านความสวยงามทางธรรมชาติ มรดก ประเพณี ความเงียบสงบ หรือพื้นที่ทางธรรมชาติที่สะอาด อากาศสดชื่น การได้สัมผัสถึงความน่าดึงดูดและน่าสนใจ

3) ภูมิประเทศมีความหลากหลาย

4) การบริการเข้าถึงแหล่งได้ดีพอสมควร

5) การเว้นระยะของเมืองหรือการให้บริการมีความสม่ำเสมอ เช่น น้ำ ห้องน้ำ อาหาร/ร้านอาหาร ที่พัก

Lee & Huang (2014) ได้ศึกษาองค์ประกอบของจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจักรยาน ในประเทศไต้หวัน ประกอบด้วย 4 องค์ประกอบหลัก ซึ่งเรียงตามลำดับได้ดังนี้

1) การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับแยกจักรยานออกจากทางเดินเท้าและรถประเภทอื่น ๆ มีการเชื่อมต่อกับการบริการขนส่ง มีการเชื่อมต่อกับเส้นทางจักรยาน มีการเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก และพื้นผิวถนนและทางมีสภาพที่ดี

2) สิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว ได้แก่ ภูมิอากาศมีความเหมาะสม มีสิ่งดึงดูดใจอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับแหล่งธรรมชาติ และทัศนียภาพสวยงาม

3) สิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ พักสำหรับนอนค้างคืน พื้นที่พักผ่อนและตั้งแคมป์ ตลาดเกษตร และร้านอาหาร

4) การบริการ ได้แก่ การบริการค้นหาเส้นทางและป้ายบอกทาง ป้ายแสดงข้อมูลของสิ่งดึงดูดใจ ร้านเช่าหรือซ่อมจักรยาน สถานีตำรวจ และสถานปฐมพยาบาล

Wyszkowska-wrobel (2014) ได้ศึกษาพบว่าปัจจัยผลกระทบจากการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในจังหวัดพอเมอเรเนีย ประเทศโปแลนด์ ที่สามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ มีรายละเอียดดังนี้

1) ความเป็นอัตลักษณ์ของธรรมชาติและมรดกวัฒนธรรมของท้องถิ่น

2) การขนส่งสาธารณะเกือบทุกประเภทที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางพร้อมกับจักรยาน

3) การขยายเครือข่ายของทางจักรยานและเส้นทางจักรยาน และการบริการรถจักรยานสาธารณะ

4) สังคมการปั่นจักรยานเพื่อสุขภาพของคนในพื้นที่ และการเคลื่อนไหวขององค์กรสมาคมและชมรมจักรยานที่มีผลต่อดำเนินกิจกรรมหรือการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานของภาครัฐ

Dewi (2012) ได้ศึกษาถึงองค์ประกอบของการท่องเที่ยวจักรยานที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศเนเธอแลนด์ มีรายละเอียดดังนี้

1) ทางจักรยาน ทางจักรยานที่แยกออกมาพร้อมกับโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้เฉพาะจักรยานเท่านั้น เช่น ทางที่แยกออกมาจากถนน ช่องและทางสำหรับจอดรถจักรยาน แบบปั่นจักรยานได้ทางเดียวหรือสองทาง บนถนนฝั่งเดียวหรือทั้งสองฝั่ง ทางจักรยานที่แยกออกมาจากทางเท้าโดยการทำเครื่องหมายหรือระบายสี

2) ป้ายสัญลักษณ์และเครือข่ายข้อมูลจักรยาน การใช้ป้ายสัญลักษณ์ที่หลากหลายรูปแบบ เพื่อให้ข้อแนะนำแก่นักท่องเที่ยวและทำให้มั่นใจว่าเดินทางผ่านเมืองด้วยจักรยานของนักท่องเที่ยวมีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ การใช้สัญลักษณ์ต่าง ๆ สำหรับเส้นทางและการเดินทางที่แตกต่างกัน ป้ายแสดงทิศทางและตำแหน่งของเส้นทางจักรยาน ซึ่งป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ ส่งเสริมให้คนในชุมชนใช้เส้นทางจักรยานและสร้างความรู้สึกร่วมกันระหว่างนักปั่นจักรยานด้วยกัน

3) การขนส่งทางสาธารณะ นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางพร้อมกับจักรยานโดยรถขนส่งสาธารณะทุกประเภท รวมถึงรถไฟใต้ดินด้วยเช่นกัน ซึ่งสามารถกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจากสถานที่ไกล สามารถใช้บริการขนส่งสาธารณะในการเดินทางพร้อมกับจักรยานไปสถานที่พักผ่อนหย่อนใจเพื่อปั่นจักรยานในบริเวณดังกล่าว

4) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจอดรถจักรยาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการจอดรถจักรยานกับพื้นที่จอดรถที่เชื่อมโยงกับการขนส่งสาธารณะ ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว พื้นที่สาธารณะและศูนย์การค้า สถานที่จอดรถจักรยานที่มีความปลอดภัย สามารถเข้าถึงและใช้งานง่าย

กว้างขวางและสะดวกสบาย เช่น ช่องสอดจักรยานที่สามารถล็อคเฟรมและล้อไว้ด้วยตัวล็อครูปตัวยู หรือสายเคเบิลเพื่อความปลอดภัย สถานที่จอดรถจักรยานควรมีแสงสว่างเพียงพอ มีหลังคาคลุมและอยู่ในมุมที่เปิดแต่ไม่มีสิ่งกีดขวาง ควรมีกล้องวงจรปิดเพื่อคอยสอดส่องตรวจตรา โดยเฉพาะกรณีที่ต้องการจอดรถในระยะเวลานาน ๆ หรือค้างคืน

รสมารินทร์ อรุโณทัยพิพัฒน์ และ พรเทพ ดิษยบุตร (2560) ได้ศึกษาคุณลักษณะของที่พักแรมที่เป็นมิตรกับจักรยานตามความต้องการของนักปั่นจักรยานทางไกลเพื่อการท่องเที่ยวในประเทศไทย ได้แก่ ทำเลที่ตั้งของที่พัก ใกล้เคียงกับแหล่งร้านค้า มีร้านนวดผ่อนคลาย และมีจุดดึงดูดใจหรือมีแหล่งท่องเที่ยวในบริเวณใกล้เคียง ที่พักแรมควรจัดอุปกรณ์สำหรับซ่อมบำรุงจักรยาน สถานที่ทำความสะอาดจักรยาน และมีที่ซักที่ตากผ้าไว้บริการ การบริการอาหารที่มีพลังงานสูงและอาหารเพื่อสุขภาพ เครื่องปรับอากาศ การบริการน้ำดื่ม ที่นอนที่มีคุณภาพดี มีพื้นที่สาธารณะที่สามารถใช้ร่วมกันได้ เพื่อพักผ่อนและแลกเปลี่ยนประสบการณ์ และการให้บริการข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางจักรยาน โปรแกรมการท่องเที่ยว กิจกรรมในพื้นที่และมีแผนที่เส้นทางจักรยานในพื้นที่แจก

2.5.4 การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน สามารถสรุปได้ดังนี้

Manton and Clifford (2013) ได้ศึกษาพบว่าปัจจัยที่เลือกใช้ในการพัฒนาเส้นทางจักรยานในประเทศไอร์แลนด์ มีรายละเอียดดังนี้

1) ปัจจัยตามธรรมชาติ

1.1) พื้นที่ป่าไม้และป่าพรุ ได้แก่ ถนนในพื้นที่ป่าที่มีทัศนียภาพที่สวยงามและมักจะมีจุดแวะพักบนทางรถไฟที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว

1.2) แหล่งน้ำ ได้แก่ แม่น้ำ ทะเลสาบและลำคลอง สามารถให้ทัศนียภาพและบรรยากาศริมน้ำตามอุดมคติของนักท่องเที่ยวจักรยาน

1.3) ภูมิประเทศ การพัฒนาเส้นทางควรคำนึงถึงลักษณะภูมิประเทศ พื้นที่ราบพื้นที่ราบต่ำ พื้นที่ราบสูง หรือพื้นที่บนภูเขา นักปั่นจักรยานมีทักษะและความชอบแตกต่างกัน โดยเฉพาะพื้นที่บนภูเขาที่สามารถให้ทัศนียภาพที่ยอดเยี่ยม แต่ต้องคำนึงถึงความสามารถในการเข้าถึงสำหรับนักปั่นจักรยานในระดับที่แตกต่างกันไป และการออกแบบเส้นทางที่หลีกเลี่ยงการปีนเขาในระยะยาวและสูงชัน

2) ปัจจัยที่มนุษย์สร้างขึ้น

2.1) เครือข่ายถนนที่มีอยู่ โดยการพิจารณาถนนที่มีปริมาณการจราจรของรถลดลง ความเร็วของรถลดลง มีการจัดการทางแยก การป้องกันพื้นที่อันตราย การจัดการจราจร จัดสรรพื้นที่ของถนนใหม่สำหรับจักรยาน และทางจักรยานที่แยกจากถนน

2.2) ทางรถไฟที่ไม่ได้ใช้งาน สามารถนำมาใช้ในการพัฒนาเส้นทางจักรยาน เรียบทางรถไฟมีความเป็นเอกลักษณ์ โดยเส้นทางที่แนวโน้มที่จะมีระยะยาว เป็นแนวตรง มีความราบ ระบายน้ำได้ดีและเชื่อมโยงเมือง

2.3) โครงสร้างพื้นฐานการปั่นจักรยาน เป็นสิ่งที่มีอำนวยต่อการพัฒนาเส้นทางอย่างชัดเจน

2.4) แหล่งท่องเที่ยว จุดดึงดูดและการขนส่งสาธารณะ ซึ่งจุดดึงดูดส่วนใหญ่ของเส้นทางปั่นจักรยานในชนบทคือแหล่งท่องเที่ยว

Ritchie (1998) ได้ศึกษาพบว่า แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเกาะทางใต้ ประเทศนิวซีแลนด์ มีรายละเอียดดังนี้

1) ประเภทที่พักหลากหลาย เช่น พื้นที่สำหรับตั้งแคมป์ระหว่างสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญและที่พักที่เป็นมิตรกับนักท่องเที่ยวจักรยานพร้อมกับที่จอดรถและที่เก็บสัมภาระ

2) ร้านเช่า/ซ่อมจักรยานระหว่างเส้นทางที่สำคัญ

3) เส้นทางจักรยานที่เชื่อมต่อกับระบบการบริการขนส่งที่เพียงพอ

4) เส้นทางจักรยานบนถนนทางหลวงชนบท ที่มีความปลอดภัยและสัมผัสกับสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ

Brščić & Lovrečić (2019) ได้ศึกษาแผนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานของประเทศในคาบสมุทรอิสเตรีย ได้แก่ ประเทศโครเอเชีย สโลวีเนีย และอิตาลี โดยมีจุดมุ่งหมายให้ประเทศในคาบสมุทรอิสเตรีย กลายเป็นจุดหมายปลายทางสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานที่มีความยั่งยืน ได้แก่ ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน การโครงสร้างพื้นฐาน (ถนน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับปั่นจักรยาน) การให้ความรู้ (ความปลอดภัยของการจราจรและพฤติกรรม) ระบบบริการเช่าจักรยานสาธารณะ ปรับปรุงสินค้าการท่องเที่ยวจักรยาน การปรับปรุงการให้ข้อมูลและกิจกรรมส่งเสริมการตลาด

Gazzalo et al. (2018) ได้ศึกษาการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานที่สามารถขับเคลื่อนการพัฒนาอย่างยั่งยืนของประเทศอิตาลีตอนใต้ ทั้ง 3 มิติ โดยมิติทางด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การอนุรักษ์และปรับปรุงสิ่งแวดล้อม การกระจายลักษณะเฉพาะของพื้นที่ที่อยู่ห่างไกล (วัฒนธรรมและทักษะที่มีความเป็นอัตลักษณ์ของพื้นถิ่น) ไม่มีการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ มิติทางด้านสังคม ได้แก่ การมีปฏิสัมพันธ์กับชุมชนเจ้าบ้าน การเพิ่มระดับการมีส่วนร่วมและการปฏิบัติอย่างมีส่วนร่วมของ

นักท่องเที่ยวเพื่อสร้างความพึงพอใจและบรรลุเป้าหมายของนักท่องเที่ยว มิติทางด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ นักท่องเที่ยวสามารถท่องเที่ยวได้ตลอดทั้งปี (ไม่มีช่วงฤดูกาลการท่องเที่ยว) ปรับปรุงการแข่งขันภายในพื้นที่ และเกิดการจ้างแรงงานในท้องถิ่น

2.5.5 การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษและพื้นที่ชายแดน

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษอื่น ๆ และพื้นที่ชายแดน สามารถสรุปได้ดังนี้

จิราภรณ์ พรหมเทพ (2561) การศึกษาถึงแนวทางการพัฒนาตลาดของเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานริมฝั่งโขง อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม ซึ่งอยู่ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมและปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดของเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานริมฝั่งโขง พบว่าปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดที่สำคัญต่อการพัฒนาตลาดของเส้นทางในระดับมากคือ ด้านบุคลากร ด้านผลิตภัณฑ์ ด้านกระบวนการ ด้านการส่งเสริมการตลาด และด้านลักษณะทางกายภาพ ส่วนด้านราคาและช่องทางการจัดจำหน่ายมีความสำคัญในระดับปานกลาง และแนวทางการพัฒนาการตลาดของเส้นทางจักรยาน ได้แก่ การพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้อง มีนโยบายที่ชัดเจนไปในทิศทางเดียวกัน การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ และมีการส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวตามเส้นทางจักรยาน ริมฝั่งโขง

ลิลลาลี ศิริวิไลเลิศอนันต์ (2562) การศึกษาศักยภาพตามองค์ประกอบของการท่องเที่ยวสำหรับเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก ในเขตพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ พะเยา น่าน และเชียงราย โดยการพิจารณาจากองค์ประกอบ 7 ด้าน พบว่ามีศักยภาพอยู่ในระดับมากที่สุด ได้แก่ ด้านสิ่งดึงดูดใจ พบว่า เส้นทางจักรยานมีการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวทางศิลปวัฒนธรรม ประเพณีและวิถีชีวิตของคนในพื้นที่ และเป็นเส้นทางแบบไม่ต้องย้อนกลับเส้นทางเดิม ด้านการเข้าถึง พบว่า มีการปรับปรุงถนนที่เหมาะสำหรับการปั่นจักรยาน และมีการจัดบริการรถสาธารณะให้แก่นักท่องเที่ยว ด้านที่พัก พบว่า มีการจัดเตรียมพื้นที่สำหรับตั้งแคมป์ การบริการด้านที่พักที่สะอาดและปลอดภัย และมีสิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่พัก เช่น ที่แขวนจักรยานในห้องพัก ที่จอดรถจักรยาน ด้านการบริการและความสะดวกสบาย พบว่า ร้านอาหารได้มาตรฐานและปลอดภัย และมีจำนวนเพียงพอ การบริการข้อมูลข่าวสาร และมีบริการจุดแวะพักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ด้านกิจกรรม พบว่า มีกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวที่เน้นการมีส่วนร่วมของชุมชน ผ่านวัฒนธรรมของท้องถิ่น เช่น รำวงย้อนยุค การรำฟ้อน เป็นต้น ด้านความปลอดภัย มีมาตรการป้องกันอันตราย เช่น การสวมอุปกรณ์ที่ได้มาตรฐาน กำหนดกฎหรือข้อบังคับในการปั่นจักรยานที่ปลอดภัย จัดทำป้ายจุดเตือนอันตราย และศูนย์บริการบำรุงและซ่อมจักรยาน และด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน พบว่า มีการจัดตั้งคณะทำงานในการวางแผน ติดตามและ

ประเมินผลการจัดการท่องเที่ยวที่สามารถสร้างความพึงพอใจให้แก่นักท่องเที่ยวและคำนึงถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นต่อธรรมชาติและวัฒนธรรม

การจัดทำเครือข่ายเส้นทางจักรยานยุโรป EuroVelo (The European cycle route network) โดยสหพันธ์นักปั่นจักรยานแห่งยุโรป (European Cyclists' Federation: ECF) ซึ่งเป็นเครือข่ายเส้นทางจักรยานทางไกล เชื่อมโยงระหว่างประเทศในทวีปยุโรป จำนวนทั้งสิ้น 16 เส้นทาง ระยะทางทั้งหมดประมาณ 90,000 กม. ที่นักท่องเที่ยวสามารถท่องเที่ยวข้ามพรหมแดนของประเทศ รวมถึงการท่องเที่ยวในระยะสั้นภายในประเทศ EuroVelo เป็นการเชื่อมโยงระหว่างเส้นทางจักรยานภายในประเทศที่มีอยู่และถนนที่ใช้งานทั่วไปกับเส้นทางที่สร้างขยายขึ้นมาใหม่เพื่อเชื่อมต่อกัน ประกอบด้วย 1) เส้นทางชายฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติก 2) เส้นทางเมืองหลวง 3) เส้นทางผู้แสวงบุญ 4) เส้นทางยุโรปกลาง 5) เส้นทางถนนโบราณ Via Francigena 6) เส้นทางแม่น้ำ 7) เส้นทางพระอาทิตย์ 8) เส้นทางเมดิเตอร์เรเนียน 9) เส้นทางอำพัน 10) เส้นทางทะเลบอลติก 11) เส้นทางยุโรปตะวันออก 12) เส้นทางทะเลเหนือ 13) เส้นทางม่านเหล็ก 14) เส้นทางจักรยานแม่น้ำไรน์ 15) เส้นทางจักรยานแม่น้ำโรนน์ และ 16) เส้นทางแม่น้ำเมออุส โดยแต่ละเส้นทางมีความโดดเด่นและแตกต่างกันตามบริบทและสิ่งดึงดูดใจบริเวณเส้นทางแต่ละเส้นทางและจากการพัฒนาเครือข่าย Eurovelo คาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวจักรยานที่พักค้างคืนประมาณ 14.5 ล้านคน สามารถสร้างรายได้จากนักท่องเที่ยวที่พักค้างคืน 6.4 พันล้านยูโร และการท่องเที่ยวแบบวันเดียวประมาณ 46 ล้านครั้ง สามารถสร้างรายได้ประมาณ 0.7 พันล้านยูโร รวมรายได้ทั้งหมดจากการท่องเที่ยวโดยจักรยาน 7 พันล้านยูโร (Weston *et al*., 2012)

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ด้านความสำคัญของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจักรยาน ปัจจัยด้านองค์ประกอบของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน และการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน และการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษและพื้นที่ชายแดน สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 2.4

ตารางที่ 2.4 แสดงรายละเอียดและผลการศึกษาของงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

ประเด็นที่ศึกษา	ผลการศึกษา
1. ความสำคัญของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน	
1.1 ด้านสิ่งแวดล้อม	● ลดปริมาณการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกสู่ชั้นบรรยากาศ จากการเดินทางและการใช้บริการที่พักของนักท่องเที่ยว (Walsh et al., 2008 และ Piket *et al*., 2013) ● ลดการใช้พลังงาน (Luka, 2012) ● ลดมลพิษทางเสียงและอากาศ และความหนาแน่นของการจราจร (McClintock, 2002) ● ลดการทำลายและช่วยอนุรักษ์ทรัพยากรทางธรรมชาติ (Iles and Wiele, 1993)
1.2 ด้านสังคม-วัฒนธรรม	● สร้างการมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคมกับนักท่องเที่ยวและเกิดความภาคภูมิใจต่อชุมชน (Blackwell, 2001 อ้างใน Faulks et al., 2007) ● สร้างความเป็นอัตลักษณ์ของชุมชน (Blackwell, 2001 อ้างใน Faulks et al., 2007) ● อนุรักษ์และฟื้นฟูประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมของท้องถิ่น (Vujko and Ostojić, 2013 และ วุฒิชัย ทองเจียม, 2552) ● การเท่าเทียมกันของคนในสังคม (Meng et al., 2014)
1.3 ด้านสุขภาพ	● นักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่มีสุขภาพร่างกายและจิตใจที่ดี (Chang and Chang, 2003)
1.4 ด้านเศรษฐกิจ	● พัฒนาเศรษฐกิจของคนในท้องถิ่น (Vujko and Ostojić, 2013, Weston, 2012 และ Piket et al., 2013)
2. พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจักรยาน	
2.1 ข้อมูลทั่วไป	● นักท่องเที่ยวจักรยานทั้งชาวไทยและต่างประเทศ ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุประมาณ 20 – 50 ปี (Simonsen et al.,1998, Meschik, 2012, Kovačić, 2015 และ วันทิพย์ โสภา, 2557)

ตารางที่ 2.4 (ต่อ) แสดงรายละเอียดและผลการศึกษาของงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

ประเด็นที่ศึกษา	ผลการศึกษา
2.2 พฤติกรรมของนักท่องเที่ยว	● นักท่องเที่ยวจักรยานทั้งชาวไทยและต่างชาติ ส่วนใหญ่ใช้จักรยานของตนเองในการเดินทาง เดินทางเป็นคู่หรือกลุ่มขนาดเล็ก สถานที่พักค้างคืนส่วนใหญ่เป็นโรงแรม โมเต็ลหรือตั้งแคมป์บริเวณพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ให้ ใช้บริการร้านอาหารหรือร้านค้าของ (Simonsen et al.,1998, Meschik, 2012, Kovačić, 2015 และวันทิพย์ โสภา, 2557) ● นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติรวมถึงนักท่องเที่ยวในทวีปเอเชีย ทั้งชาวญี่ปุ่น จีน ส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยวมากกว่า 1 วัน (Simonsen et al.,1998, Meschik, 2012, Kovačić, 2015) ส่วนนักท่องเที่ยวจักรยานชาวไทย พบว่า ส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยวเพียง 1 วัน (วันทิพย์ โสภา, 2557)
3.ปัจจัยด้านองค์ประกอบของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน	
3.1 สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน	● ความสวยงามทางธรรมชาติ มรดก ประเพณี ความเงียบสงบ หรือพื้นที่ทางธรรมชาติที่สะอาด อากาศสดชื่น การได้สัมผัสถึงความน่าดึงดูดและน่าสนใจ (Beierle, 2011) ● ภูมิประเทศมีความหลากหลาย (Beierle, 2011) ● ภูมิอากาศมีความเหมาะสม มีสิ่งดึงดูดใจอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับแหล่งธรรมชาติ และทัศนียภาพสวยงาม (Lee & Huang, 2014) ● ความเป็นอัตลักษณ์ของธรรมชาติและมรดกวัฒนธรรมของท้องถิ่น (Lee & Huang, 2014)
3.2 การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน	● ทางจักรยานที่แยกพื้นที่สำหรับปั่นจักรยานออกจากทางเดินเท้าและรถประเภทอื่น ๆ (Lee & Huang, 2014) แบบปั่นจักรยานได้ทางเดียวหรือสองทาง บนถนนฝั่งเดียวหรือทั้งสองฝั่ง ทางจักรยานที่แยกออกมาจากทางเท้าโดยการทำเครื่องหมายหรือระบายพร้อมกับโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้เฉพาะจักรยานเท่านั้น เช่น ช่องและทางสำหรับจอดรถจักรยาน สี (Dewi, 2012)

ตารางที่ 2.4 แสดงรายละเอียดและผลการศึกษาของงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

ประเด็นที่ศึกษา	ผลการศึกษา
	● ทางจักรยานมีความกว้างเหมาะสม และมีความรู้สึกปลอดภัยในการปั่นจักรยาน พื้นผิวถนนมีความเรียบ ถนนที่มีไหล่ทางกว้าง การจราจรมีความหนาแน่นน้อย และขับรถแบบสุภาพ (Beierle, 2011) ● ทางจักรยานมีการเชื่อมต่อกับการบริการขนส่ง ถนนสายหลัก และพื้นผิวถนนและทางมีสภาพที่ดี (Lee & Huang, 2014)การขยายเครือข่ายของทางจักรยานและเส้นทางจักรยาน และการบริการรถจักรยานสาธารณะ (Wyszkowska-wrobel, 2014) ● การขนส่งสาธารณะมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางพร้อมกับจักรยาน รวมถึงรถไฟใต้ดิน ซึ่งสามารถกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจากสถานที่ไกล สามารถเดินทางพร้อมกับจักรยานไปสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ((Wyszkowska-wrobel, 2014, Dewi, 2012) ● ป้ายสัญลักษณ์และป้ายแสดงข้อมูลจักรยาน ที่หลากหลายรูปแบบเพื่อให้ข้อแนะนำแก่นักท่องเที่ยวและทำให้มั่นใจว่ามีความปลอดภัย และสร้างความรู้สึกร่วมกันระหว่างนักปั่นจักรยานด้วยกัน (Dewi, 2012)
3.3 ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน	● การจัดเตรียมพื้นที่พักผ่อนและตั้งแคมป์ (Lee & Huang, 2014) ● ที่พักใกล้เคียงกับแหล่งร้านค้าและการบริการ สิ่งดึงดูดหรือแหล่งท่องเที่ยว ควรจัดเตรียมอุปกรณ์สำหรับซ่อมบำรุงจักรยาน สถานที่ทำความสะอาดจักรยาน และมีที่ซักที่ตากผ้าไว้บริการ การบริการอาหารที่มีพลังงานสูงและอาหารเพื่อสุขภาพ เครื่องปรับอากาศ การบริการน้ำดื่ม ที่นอนที่มีคุณภาพดี มีพื้นที่สาธารณะที่สามารถใช้ร่วมกันได้ และการให้บริการข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน (รสมารินทร์ อรุโณทัยพิพัฒน์ และ พรเทพ ดิษยบุตร, 2560)
3.4 สิ่งอำนวยความ	● สถานที่จอดรถจักรยานเชื่อมโยงกับการขนส่งสาธารณะ

ตารางที่ 2.4 แสดงรายละเอียดและผลการศึกษาของงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

ประเด็นที่ศึกษา	ผลการศึกษา
สะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน	ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว พื้นที่สาธารณะและศูนย์การค้า มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการจอดจักรยาน และมีระบบรักษาความปลอดภัย ได้แก่ แสงสว่างเพียงพอ และกล้องวงจรปิด (Dewi, 2012)
3.5 การบริการและความปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน	● ระยะห่างของแหล่งให้บริการมีความสม่ำเสมอ เช่น น้ำ ห้องน้ำ อาหาร/ร้านอาหาร ที่พัก (Beierle, 2011) ● การบริการค้นหาเส้นทางและป้ายบอกทาง ป้ายแสดงข้อมูลของสิ่งดึงดูดใจ ร้านเช่าหรือซ่อมจักรยาน สถานีตำรวจ และสถานปฐมพยาบาล (Lee & Huang, 2014)
4. การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน	
4.1 การพัฒนาเส้นทางจักรยาน	● พิจารณาเลือกปัจจัยทางธรรมชาติ ได้แก่ พื้นที่ป่าและแหล่งน้ำ สามารถให้ทัศนียภาพและบรรยากาศริมน้ำตามอุดมคติของนักท่องเที่ยวจักรยาน (Manton and Clifford, 2013) ● คำนึงถึงลักษณะภูมิประเทศที่แตกต่างกัน นักปั่นจักรยานมีทักษะและความชอบแตกต่างกัน โดยเฉพาะพื้นที่บนภูเขาที่สามารถให้ทัศนียภาพที่ยอดเยี่ยม แต่ต้องคำนึงถึงความสามารถในการเข้าถึงสำหรับนักปั่นจักรยานที่มีความสามารถแตกต่างกันไป (Manton and Clifford, 2013) ● เลือกถนนที่มีปริมาณการจราจรของรถลดลง ความเร็วของรถลดลง มีการจัดการทางแยก การป้องกันพื้นที่อันตราย การจัดการจราจร จัดสรรพื้นที่ของถนนใหม่สำหรับจักรยาน และทางจักรยานที่แยกจากถนน (Manton and Clifford, 2013) ● มีโครงสร้างพื้นฐานการปั่นจักรยาน และการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว จุดดึงดูดและการขนส่งสาธารณะ (Manton and Clifford, 2013) ● การพัฒนาเส้นทางที่มีความปลอดภัยและสัมผัสกับสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ (Ritchie, 1998)

ตารางที่ 2.4 แสดงรายละเอียดและผลการศึกษาของงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

ประเด็นที่ศึกษา	ผลการศึกษา
4.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน	● การพัฒนาที่พักให้มีความหลากหลาย รวมถึงพื้นที่สำหรับตั้งแคมป์ระหว่างสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญและที่พักที่เป็นมิตรกับนักท่องเที่ยวจักรยานพร้อมกับที่จอดรถและที่เก็บสัมภาระ (Ritchie, 1998) ● การพัฒนาการบริการสำหรับจักรยาน ได้แก่ ร้านเช่า/ซ่อมจักรยานระหว่างเส้นทางที่สำคัญ (Ritchie, 1998) ● การบริการข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทาง ได้แก่ ข้อมูลเกี่ยวกับระบบการเชื่อมต่อการบริการขนส่งที่เพียงพอและเชื่อถือได้ (Ritchie, 1998) ● การส่งเสริมเส้นทางเลือกสู่ถนนทางหลวงชนบท เส้นทางที่มีความปลอดภัยและสัมผัสกับสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ (Ritchie, 1998)
4.3 การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่สามารถสร้างความยั่งยืนให้แก่พื้นที่	● มิติทางด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การอนุรักษ์และปรับปรุงสิ่งแวดล้อม การกระจายลักษณะเฉพาะของพื้นที่ที่อยู่ห่างไกล (วัฒนธรรมและทักษะที่มีความเป็นอัตลักษณ์ของพื้นถิ่น) ไม่มีการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Gazzalo et al., 2018) ● มิติทางด้านสังคม ได้แก่ การมีปฏิสัมพันธ์กับชุมชนเจ้าบ้าน การเพิ่มระดับการมีส่วนร่วมและการปฏิบัติอย่างมีส่วนร่วมของนักท่องเที่ยวเพื่อสร้างความพึงพอใจและบรรลุเป้าหมายของนักท่องเที่ยว (Gazzalo et al., 2018) ● มิติทางด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ นักท่องเที่ยวสามารถท่องเที่ยวได้ตลอดทั้งปี (ไม่มีช่วงฤดูกาลการท่องเที่ยว) ปรับปรุงการแข่งขันภายในพื้นที่ และเกิดการจ้างแรงงานในท้องถิ่น (Gazzalo et al., 2018)
5. การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษและพื้นที่ชายแดน	
5.1 การพัฒนาในเขตเศรษฐกิจพิเศษ	● ปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดที่สำคัญต่อการพัฒนาตลาดของเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานริมฝั่งโขง อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม ด้านบุคลากร ด้าน

ตารางที่ 2.4 แสดงรายละเอียดและผลการศึกษาของงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

ประเด็นที่ศึกษา	ผลการศึกษา
	ผลิตภัณฑ์ ด้านกระบวนการ ด้านการส่งเสริมการตลาด และด้านลักษณะทางกายภาพ อยู่ในระดับมากคือ ส่วนด้านราคาและช่องทางการจัดจำหน่ายมีความสำคัญในระดับปานกลาง (จิราภรณ์ พรหมเทพ, 2561) ● แนวทางการพัฒนาการตลาดของเส้นทางจักรยานริมฝั่งโขง อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม ได้แก่ การพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้อง มีนโยบายที่ชัดเจนไปในทิศทางเดียวกัน การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ และมีการส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวตามเส้นทางจักรยาน ริมฝั่งโขง (จิราภรณ์ พรหมเทพ, 2561)
5.2 การพัฒนาพื้นที่ชายแดนภายในประเทศไทย	● การศึกษาศักยภาพตามองค์ประกอบของการท่องเที่ยวสำหรับเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก พื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ พะเยา น่าน และเชียงราย พบว่าองค์ประกอบด้านสิ่งดึงดูดใจ ด้านการเข้าถึง ด้านที่พัก ด้านการบริการและความสะดวกสบาย ด้านกิจกรรม ด้านความปลอดภัย และด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน (ลิลลาลี ศิริวิไลเลิศอนันต์, 2562)
5.3 การพัฒนาพื้นที่ชายแดนในต่างประเทศ	● การจัดทำเครือข่ายเส้นทางจักรยานยุโรป EuroVelo โดยสหพันธ์นักปั่นจักรยานแห่งยุโรป ซึ่งเป็นเครือข่ายเส้นทางจักรยานทางไกลเชื่อมโยงระหว่างประเทศในทวีปยุโรป จำนวนทั้งสิ้น 16 เส้นทาง ระยะทางทั้งหมดประมาณ 90,000 กม. โดยแต่ละเส้นทางมีความโดดเด่นและแตกต่างกันตามบริบทและสิ่งดึงดูดใจของแต่ละเส้นทางและจากการพัฒนาเครือข่าย Eurovelo คาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวจักรยานที่พักค้างคืนประมาณ 14.5 ล้านคน และการท่องเที่ยวแบบวันเดียวประมาณ 46 ล้านครั้ง สามารถรายได้ทั้งหมดจากการท่องเที่ยวโดยจักรยาน 7 พันล้านยูโร (EuroVelo, 2012)

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยเพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ศึกษาปัจจัยองค์ประกอบของการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน และศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เป็นการวิจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสังเกต การสัมภาษณ์เชิงลึก การสอบถามโดยใช้แบบสอบถาม และการสนทนากลุ่ม จากกลุ่มตัวอย่างภาคส่วนที่เกี่ยวข้องและนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา โดยนำเสนอวิธีการดำเนินการวิจัยเรียงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.1 ศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

3.1.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ประกอบด้วย องค์กรปกครองท้องถิ่น หน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการ สมาคมจักรยานและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ประกอบด้วย องค์กรปกครองท้องถิ่น หน่วยงานภาครัฐ กลุ่มผู้ประกอบการและสมาคมจักรยาน ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา จำนวนทั้งสิ้น 37 คน รายละเอียดดังนี้

1) องค์กรปกครองท้องถิ่น ได้แก่ นายกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหรือผู้แทนที่รับผิดชอบด้านการวางแผนด้านการท่องเที่ยว ทั้ง 5 แห่ง ได้แก่ เทศบาลเมืองสะเดา เทศบาลเมืองปาดังเบซาร์ เทศบาลตำบลปาดังเบซาร์ เทศบาลตำบลสำนักขาม และองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักแต้ว เป็นจำนวน 5 คน

2) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ได้แก่ ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดสงขลาหรือผู้ที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการวางแผนการพัฒนาการท่องเที่ยว และ ผอ. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานหาดใหญ่ (สงขลา-พัทลุง) หรือผู้ที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการวางแผนการพัฒนาการท่องเที่ยว ผอ. สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลาหรือผู้ที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการวางแผนการพัฒนาระบบการขนส่ง และ ผอ. สำนักงานทางหลวงชนบทสงขลาหรือผู้ที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการวางแผนการพัฒนาทางจักรยานและป้ายบอกทางสำหรับจักรยาน เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 4 คน

3) ผู้ประกอบการ ได้แก่ เจ้าของหรือตัวแทนของร้านขาย/เช่าจักรยาน โรงแรม/ที่พัก ร้านอาหาร ผู้ประกอบการนำเที่ยว ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ตำบลละ 4 แห่ง รวมเป็นจำนวน 16 คน

4) ประธานหรือสมาชิกของสมาคมจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ตำบลละ 1 ชมรม รวมเป็นจำนวน 4 คน

5) ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ ได้แก่ กลุ่มท่องเที่ยวของชุมชน หรือกลุ่มโฮมสเตย์ ในพื้นที่ทั้ง 4 ตำบลๆ ละ 2 คน รวมเป็นจำนวน 8 คน

3.1.2 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บรวมรวมข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ด้านพื้นที่และด้านนักท่องเที่ยว ดังนี้

1) ด้านพื้นที่

เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้วิธีการสังเกต การศึกษาจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง และการสัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ องค์กรปกครองท้องถิ่น หน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการและสมาคมจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เกี่ยวกับสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยานด้านพื้นที่ ได้แก่ เส้นทางจักรยาน นโยบาย และแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวและเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน บริบทของพื้นที่ชายแดน และความร่วมมือและการมีส่วนร่วมของชุมชน

2) ด้านนักท่องเที่ยว

เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้วิธีการสังเกตและการสัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่าง สมาชิกของชมรมจักรยานและผู้ประกอบการในพื้นที่ เกี่ยวกับประเภทของนักท่องเที่ยวจักรยานชาวไทยและชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่

3.1.3 เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์ของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ด้านพื้นที่และด้านนักท่องเที่ยว ได้แก่ แบบบันทึกการสัมภาษณ์เกี่ยวกับเส้นทางจักรยาน นโยบาย และแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวและเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ บริบทของพื้นที่ชายแดน และความร่วมมือและการมีส่วนร่วมของชุมชน (ภาคผนวก ข. เครื่องมือการวิจัยหลังการตรวจสอบ)

3.1.4 การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

การตรวจสอบเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบบันทึกการสัมภาษณ์ โดยการหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item Objectives Congruence : IOC) ของข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย มีขั้นตอนในการดำเนินการดังนี้

1) นำแบบประเมินแบบบันทึกการสัมภาษณ์ให้ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน จำนวน 3 ท่าน พิจารณาให้คะแนนความสอดคล้องของข้อคำถามแต่ละข้อกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยกำหนดค่าคะแนน ดังนี้

+1 หมายถึง แน่ใจว่าคำถามมีความสอดคล้อง

0 หมายถึง ไม่แน่ใจว่าคำถามมีความสอดคล้องหรือไม่

-1 หมายถึง แน่ใจว่าคำถามไม่มีความสอดคล้อง

2) นำค่าคะแนนจากผู้ทรงคุณวุฒิทั้ง 3 ท่าน มาคำนวณค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) โดยสูตรที่ใช้คำนวณดังนี้

$$IOC = \frac{\sum R}{N}$$

เมื่อ $\sum R$ คือ ผลรวมคะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ

N คือ จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

3) พิจารณาคัดเลือกเฉพาะข้อคำถามที่มีค่า IOC มากกว่า 0.6 ซึ่งผลการคำนวณค่า IOC พบว่าข้อคำถามของแบบสัมภาษณ์สำหรับหน่วยงานภาครัฐ จำนวนทั้งหมด 5 ข้อ และสำหรับชมรมจักรยาน จำนวนทั้งหมด 8 ข้อ มีค่า IOC มากกว่า 0.6 ทุกข้อ ส่วนแบบสัมภาษณ์สำหรับผู้ประกอบการ พบว่าข้อคำถามที่ 2 ประเภทของนักท่องเที่ยวจักรยานที่มาใช้บริการ ตัวเลือกของคำตอบ นักปั่นจักรยานเสือภูเขา มีค่า IOC น้อยกว่า 0.6 จึงตัดตัวเลือกนี้ออกไป และแบบสัมภาษณ์สำหรับผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง พบว่า ข้อคำถามที่ 1 รายละเอียดของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่าประเด็นคำถามเกี่ยวกับกลุ่ม/ชมรม ตำแหน่ง จำนวนสมาชิกและระยะเวลาก่อตั้งชมรม มีค่า IOC น้อยกว่า 0.6 จึงตัดประเด็นดังกล่าวออกไป ดังภาคผนวก ก. (ภาคผนวก ก. ผลการประเมินเครื่องมือการวิจัย)

4) ทำการปรับปรุงแบบบันทึกการสัมภาษณ์ ก่อนนำไปใช้งานจริง ซึ่งแบบบันทึกการสัมภาษณ์ที่ปรับปรุงแล้ว ดังภาคผนวก ข. (ภาคผนวก ข. เครื่องมือวิจัยหลังการตรวจสอบคุณภาพ)

3.1.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับการศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ด้วยการวิเคราะห์เนื้อหาที่ได้จากการ

สำรวจพื้นที่ การศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องและการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยการแยกหรือจำแนกประเด็นที่มีความสำคัญ หรือการนำข้อมูลที่ได้จากเหตุการณ์ต่าง ๆ มาวิเคราะห์เพื่อหาข้อสรุปร่วมกันเกี่ยวกับสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ทางด้านพื้นที่และด้านนักท่องเที่ยว

3.2 ศึกษาปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

3.2.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร คือ นักท่องเที่ยวจักรยานทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ที่เดินทางเข้ามาในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

กลุ่มตัวอย่าง คือ นักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาทั้งชาวไทยและต่างประเทศ จำนวนทั้งสิ้น 384 คน กำหนดขนาดตัวอย่างโดยใช้สูตรกรณีที่ไม่ทราบขนาดประชากร เมื่อกำหนดค่าความคลาดเคลื่อน e = 0.05 ของส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน σ=0.5 และ Z = 1.96 ดังนี้

$$n = \left(\frac{Z\sigma}{e} \right)^2$$

$$= \left(\frac{1.96 \times 0.5}{0.05} \right)^2$$

$$= 384.16 \approx 384$$

ทำการสุ่มตัวอย่างแบบกำหนดโควต้า (Quota Sampling) จำแนกตามสัญชาติของนักท่องเที่ยว โดยแบ่งสัดส่วนของจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างประเทศเท่ากัน เนื่องจากไม่ทราบขนาดประชากรของนักท่องเที่ยวจักรยานทั้ง 2 กลุ่ม จึงกำหนดค่าสัดส่วนเท่ากับ 0.5 โดยแบ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจักรยานชาวไทย จำนวน 192 คน และนักท่องเที่ยวจักรยานชาวต่างประเทศ จำนวน 192 คน และสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญพบตามแหล่งท่องเที่ยว สถานที่พักและสถานที่จัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

3.2.2 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจักรยานทั้งชาวไทยและต่างประเทศ ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา โดยนำแบบสอบถามปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ไปสอบถามกับนักท่องเที่ยวตามแหล่งท่องเที่ยว สถานที่พักและสถานที่จัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในเขตเศรษฐกิจ

พิเศษสงขลา ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2562 – กันยายน 2563 จำนวนทั้งสิ้น 384 คน โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 3.1 แสดงสถานที่เก็บรวบรวมข้อมูลและจำนวนกลุ่มตัวอย่าง

สถานที่	**จำนวน (คน)**
การจัดกิจกรรมการแข่งขันจักรยาน จำนวน 2 ครั้ง	161
• ครั้งที่ 1 การจัดกิจกรรมปั่น 2 ด่าน สะเดา ประตูสู่อาเซียน ตำบลปาดังเบซาร์ เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2562	(96)
• ครั้งที่ 2 การจัดกิจกรรมสะเดาเสือภูเขาครั้งที่ 6 ตำบลสะเดา เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2562	(65)
สถานที่พักในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา	138
แหล่งท่องเที่ยวในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา	85
รวม	**384**

3.2.3 เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถามปัจจัยที่ส่งผลต่อการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ (ภาคผนวก ก. เครื่องมือวิจัยหลังการตรวจสอบคุณภาพ) ประกอบด้วย 5 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวจักรยาน โดยข้อคำถามเป็นแบบเลือกตอบ (Check list)

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจักรยาน โดยข้อคำถามเป็นแบบเลือกตอบ (Check list)

ส่วนที่ 3 การได้รับข้อมูลและความต้องการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา โดยข้อคำถามเป็นแบบเลือกตอบที่มีมาตรวัดแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) 5 ระดับ โดยกำหนดค่าคะแนน เป็น 1, 2, 3, 4 และ 5 หมายถึงมีความคิดเห็นน้อยที่สุด น้อย ปานกลาง มาก และมากที่สุด ตามลำดับ

ส่วนที่ 4 ปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ด้านสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน การบริการและความปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน โดยข้อคำถามเป็นแบบเลือกตอบที่มีมาตรวัดแบบมาตรา

ส่วนประมาณค่า (Rating Scale) 5 ระดับ โดยกำหนดค่าคะแนน เป็น 1, 2, 3, 4 และ 5 หมายถึงมีความคิดเห็นน้อยที่สุด น้อย ปานกลาง มาก และมากที่สุด ตามลำดับ

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

3.2.4 การตรวจสอบเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

การตรวจสอบเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถามปัจจัยที่ส่งผลต่อการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา โดยการหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item Objectives Congruence : IOC) ของข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย มีขั้นตอนในการดำเนินการดังนี้

1) นำแบบสอบถามทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษให้ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน จำนวน 3 ท่าน พิจารณาให้คะแนนความสอดคล้องของข้อคำถามแต่ละข้อกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยกำหนดค่าคะแนน ดังนี้

+1 หมายถึง แน่ใจว่าคำถามมีความสอดคล้อง

0 หมายถึง ไม่แน่ใจว่าคำถามมีความสอดคล้องหรือไม่

-1 หมายถึง แน่ใจว่าคำถามไม่มีความสอดคล้อง

2) นำค่าคะแนนจากผู้ทรงคุณวุฒิทั้ง 3 ท่าน มาคำนวณค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) โดยสูตรที่ใช้ในการคำนวณ ดังนี้

$$IOC = \frac{\sum R}{N}$$

เมื่อ $\sum R$ คือ ผลรวมคะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ

N คือ จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

3) พิจารณาคัดเลือกเฉพาะข้อคำถามที่มีค่า IOC มากกว่า 0.6 ซึ่งผลการคำนวณค่า IOC พบว่าข้อคำถามของแบบสอบถามปัจจัยที่ส่งผลต่อการท่องเที่ยวโดยจักรยาน จำนวนทั้งสิ้น 47 ข้อ ทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ มีค่า IOC มากกว่า 0.6 ทุกข้อ และมีบางข้อคำถามหรือตัวเลือกที่ผู้ทรงคุณวุฒิได้ให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไข ดังภาคผนวก ก. (ภาคผนวก ก. ผลการประเมินเครื่องมือการวิจัย)

4) ทำการปรับปรุงแบบสอบถามตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ก่อนนำไปใช้งานจริง

3.2.5 การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์

การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ โดยใช้สถิติพรรณนาและสถิติอนุมาน รายละเอียดดังนี้

1) สถิติพรรณนา เป็นวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป พฤติกรรมของนักท่องเที่ยว การรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานและความต้องการของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1.1) ค่าร้อยละ (Percentage) เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

1.2) ค่าเฉลี่ย (Mean) เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานและความต้องการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

1.3) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) เพื่อวัดการกระจายของข้อมูลเกี่ยวกับการได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานและความต้องการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

2) สถิติอนุมาน เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐานเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อความต้องการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

2.1) การวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor analysis) เป็นการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเพื่อรวมกลุ่มตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กันเป็นองค์ประกอบเดียวกัน ซึ่งพิจารณาจากค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กันสูงเป็นกลุ่ม ๆ เรียกว่าองค์ประกอบ โดยใช้การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis) เพื่อยืนยันองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ที่ได้จากการศึกษาทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย 5 ด้าน คือ สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน การบริการและความปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน โดยข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์คือตัวแปรความคิดเห็นต่อองค์ประกอบของการท่องเที่ยวโดยจักรยานทั้ง 5 ด้าน จำนวนตัวแปรทั้งสิ้น 23 ตัวแปร ซึ่งมีระดับการวัดประเภทมาตราอัตราส่วน (Ratio scale) 5 ระดับ กำหนดค่าคะแนนเท่ากับ 1, 2, 3, 4 และ 5 และขนาดตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้เท่ากับ 384 ราย ซึ่งมากกว่า 10 เท่าของจำนวนตัวแปร เป็นไปตามหลักการกำหนดขนาดตัวอย่างสำหรับการวิเคราะห์องค์ประกอบ คือ อย่างน้อย 5 – 10 เท่า ของจำนวนตัวแปร และสอดคล้องกับ คอมเลย์และลี ได้ให้ข้อเสนอแนะว่าการกำหนดขนาดตัวอย่างอย่าง

น้อย 300 ราย ถือว่าดี (Comrey & Lee, 1992) โดยข้อตกลงเบื้องต้นในการวิเคราะห์องค์ประกอบดังนี้

(1) ข้อมูลมีการแจกแจงแบบปกติ (Normality) โดยการตรวจสอบว่าข้อมูลมีลักษณะการกระจายตัวแบบปกติหรือไม่

(2) ข้อมูลที่มีค่าสูงหรือต่ำกว่าปกติ (Outliers) การตัดข้อมูลที่มีค่าสูงหรือต่ำเกินไป เพื่อลดความคลาดเคลื่อนของผลการวิเคราะห์ ซึ่งการตรวจสอบข้อมูลที่มีค่าสูงหรือต่ำกว่าปกติโดยการพิจารณาจากค่า Mahalanobis Distance (D^2) ถ้าค่าของข้อมูลรายใด มีค่ามากกว่าค่าวิกฤติของไคสแควร์ที่องศาแห่งความอิสระเท่ากับจำนวนตัวแปร แสดงว่าเป็น Multivariate Outliers จึงควรตัดข้อมูลของรายนั้นทิ้ง

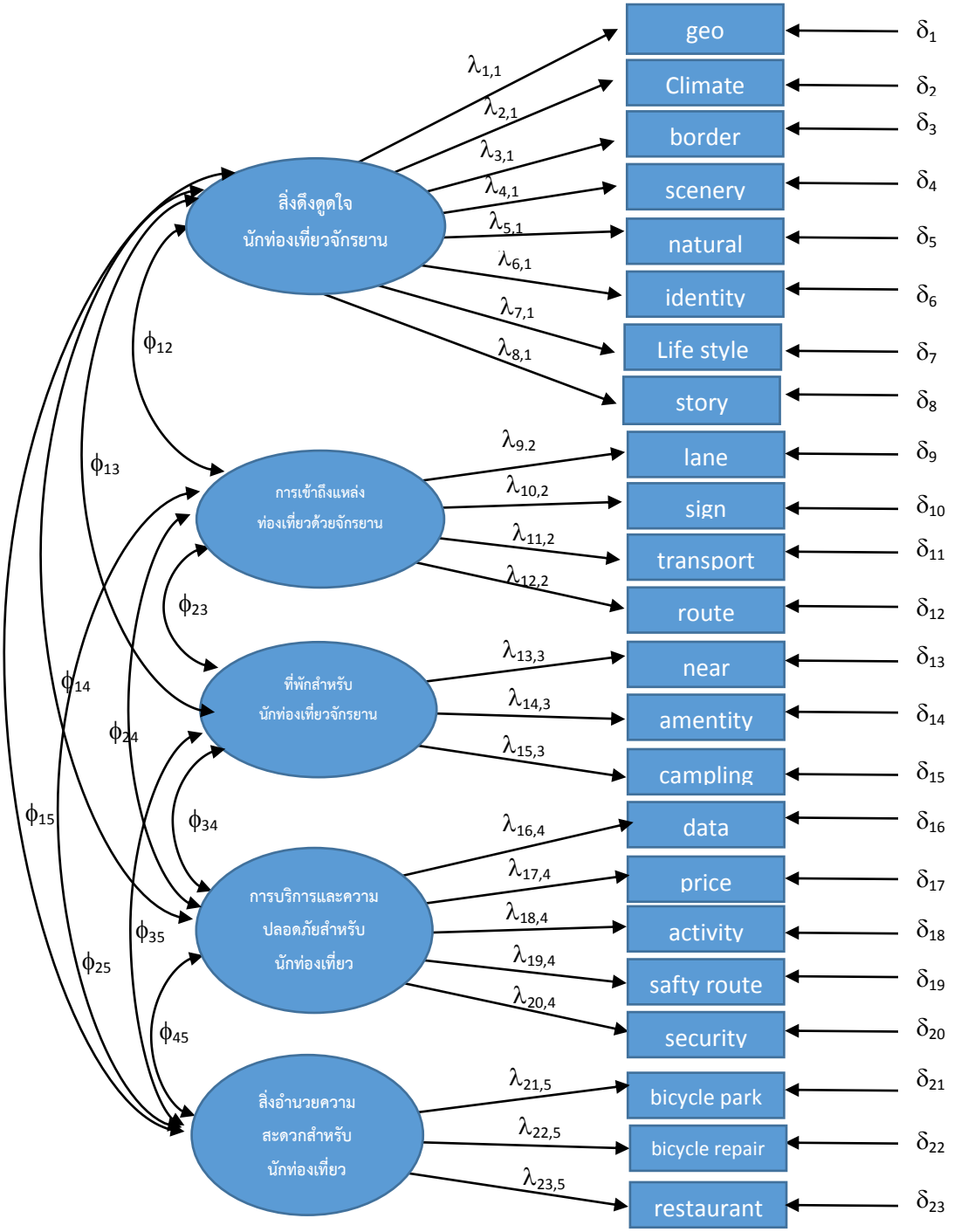
(3) ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร (Correlations among Variables) สามารถตรวจสอบโดยการทดสอบ Bartlett's test of sphericity เป็นการทดสอบสมมติฐานว่าเมตริกซ์สหสัมพันธ์ ซึ่งเป็นเมตริกซ์แสดงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเป็นเมตริกซ์เอกลักษณ์หรือไม่ ถ้าเป็นเมตริกซ์เอกลักษณ์แสดงว่าตัวแปรไม่มีความสัมพันธ์กันและไม่เหมาะสำหรับการค้นหาโครงสร้างของโมเดล ดังนั้นผลการทดสอบต้องมีนัยสำคัญ นั้นคือค่า Significant ไม่มากกว่า 0.05 นั้นคือการวิเคราะห์องค์ประกอบสามารถใช้กับข้อมูลดังกล่าวได้ และตรวจสอบโดยพิจารณาจากค่า Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) Measure of Sampling Adequacy เป็นค่าสถิติที่ระบุสัดส่วนของความแปรปรวนของตัวแปรที่อาจจะเกิดจากปัจจัยแฝง ซึ่งถ้ามีค่าสูงคือเข้าใกล้ 1 แสดงว่าการวิเคราะห์องค์ประกอบสามารถใช้กับข้อมูลดังกล่าวได้ แต่ถ้าต่ำกว่า 0.5 แสดงว่าข้อมูลดังกล่าวไม่สามารถวิเคราะห์องค์ประกอบได้

สำหรับขั้นตอนการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน มีขั้นตอนดังนี้

(1) การกำหนดข้อมูลจำเพาะของโมเดล เป็นการกำหนดความสัมพันธ์เชิงโครงสร้างระหว่างส่วนประกอบต่าง ๆ ในโมเดลองคประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ประกอบด้วย 5 ด้าน คือ สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน การบริการและความปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

(2) การระบุความเป็นไปได้ค่าเดียวของโมเดล เป็นการระบุวาโมเดลองคประกอบนั้นสามารถนำมาประมาณค่าพารามิเตอร์เป็นค่าเดียวหรือไม่ โดยการทดสอบโมเดลระบุเกินพอดี (Over identified model) หลักทั่วไปในการกำหนดความเป็นไปได้ค่าเดียวของโมเดลหรือโมเดลระบุเกินพอดี ควรมีตัวแปรสังเกตได้อย่างน้อย 3 ตัวตอตัวแปรแฝง 1 ตัวที่เรียกวากฎสามตัวบงชี้ (Three indicator rule) โดยในการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดจำนวนตัวแปรขององค์ประกอบด้านสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน จำนวน 8 ตัวแปร การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน จำนวน 4

ตัวแปร ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน จำนวน 3 ตัวแปร การบริการและความปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน จำนวน 5 ตัวแปร และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน จำนวน 3 ตัวแปร ดังรูปภาพที่ 3.1



รูปภาพที่ 3.1 โมเดลองคประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา จากการศึกษาทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้อง

(3) การประมาณคาพารามิเตอร์ เป็นการวิเคราะห์ข้อมูล โดยการแก้สมการโครงสร้างเพื่อหาค่าพารามิเตอร์ ด้วยวิธีการประมาณค่าความเป็นไปได้สูงสุด (Maximum Likelihood : ML) ได้แก่ ค่าน้ำหนักองค์ประกอบ (λ) ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบ (ϕ) ค่าเศษเหลือ (δ)

(4) การประเมินความสอดคล องของโมเดล เพื่อพิจารณาความสอดคล้องของโมเดลกับข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยพิจารณาจากค่าสถิติและค่าดัชนีดังนี้

(4.1) ค่าสถิติวัดระดับความสอดคล้อง ได้แก่ ค่าสถิติไคสแควร์ (χ^2) ที่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p>0.05$) และค่าไคสแควร์สัมพัทธ์ (χ^2/df) ซึ่งเป็นอัตราส่วนระหว่างค่าสถิติไคสแควร์กับองศาแห่งความเป็นอิสระ ควรมีค่าน้อยกว่า 3.00

(4.2) ดัชนีวัดระดับความกลมกลืน (Goodness of fit index: GFI) และดัชนีวัดระดับความกลมกลืนที่ปรับแก้แล้ว (Adjusted goodness of fit index: AGFI) มีคามากกวา 0.90

(4.3) ดัชนีวัดระดับความกลมกลืนเปรียบเทียบ (Comparative fit index: CFI) ควรมีค่ามากกว่า 0.95

(4.4) ค่าดัชนีรากกำลังสองเฉลี่ยของเศษเหลือ (SRMR) ควรมีค่าต่ำหว่า 0.08 และค่ารากของค่าเฉลี่ยกำลังสองของความคลาดเคลื่อนโดยประมาณ (RMSEA) ควรมีค่าน้อยกว่า 0.06

2.2) การวิเคราะห์การถดถอยพหุ (Multiple regression analysis)

การวิเคราะห์การถดถอยพหุเป็นการสร้างสมการพยากรณ์ความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา จากตัวแปรอิสระคือองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ประกอบด้วย 5 ด้าน โดยมีรายละเอียดดังนี้

สมการพยากรณ์ตัวแปรตามซึ่งอยู่ในรูปของสมการเชิงเส้น ดังนี้

$$Y' = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + b_5X_5$$

เมื่อ Y' คือ ค่าพยากรณ์ความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน

X_1 คือ สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน

X_2 คือ การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

X_3 คือ ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

X_4 คือ การบริการและความปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

X_5 คือ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

b_i คือ ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยที่คำนวณจากตัวอย่างของตัวแปรอิสระที่ i

a คือ ค่าคงที่หรือจุดตัดบนแกน Y

โดย $b = (X'X)^{-1} (X'Y)$

และ $a = \bar{y} - b_1\bar{x}_1 - b_2\bar{x}_2 - \ldots - b_k\bar{x}_k$

เมื่อ X คือ เมตริกซ์ค่าของตัวแปร X

Y คือ เมตริกซ์ค่าของตัวแปร Y

$\bar{x}_i$ คือ ค่าเฉลี่ยของตัวแปรอิสระ X ที่ i

$\bar{y}$ คือ ค่าเฉลี่ยของตัวแปรตาม Y

การทดสอบค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย (Regression Coefficients)

เป็นการทดสอบว่าตัวแปรต้นมีอิทธิพลหรือสามารถทำนายตัวแปรตาม Y ได้หรือไม่ โดยสมมติฐานในการทดสอบ ดังนี้

$H_0 : \beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = \beta_4 = \beta_5 = 0$ (ตัวแปรอิสระทุกตัวในสมการไม่สามารถร่วมกันทำนาย (พยากรณ์) ตัวแปรตามได้)

$H_1 : \beta_1 \neq \beta_2 \neq \beta_3 \neq \beta_4 \neq \beta_5 \neq 0$ (ตัวแปรอิสระทุกตัวในสมการสามารถร่วมกันทำนาย (พยากรณ์) ตัวแปรตามได้)

เมื่อ β_i คือ ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยของตัวแปรอิสระที่ i

สถิติที่ใช้ในการทดสอบคือ F โดยสูตรที่ใช้ในการคำนวณดังนี้

$$F = \frac{SS_{reg} / df_{reg}}{SS_{res} / df_{res}} \quad \text{หรือ} \quad F = \frac{\sum (Y' - \bar{Y})^2 / 1}{\sum (Y - Y')^2 / (n-2)}$$

เมื่อ SS_{reg} แทน ผลรวมของกำลังสองของการถดถอย

SS_{res} แทน ผลรวมของกำลังสองของส่วนที่เหลือ

df_{reg} แทน องศาแห่งความอิสระของการถดถอย เท่ากับ 1

df_{res} แทน องศาแห่งความอิสระของส่วนที่เหลือ เท่ากับ n-2

ค่า R-Squared (R^2) คือ ค่าสัมประสิทธิ์แสดงการตัดสินใจ (Coefficient of Determination) ซึ่งเป็นสัดส่วนความผันแปรของตัวแปรอิสระที่อธิบายได้ต่อความผันแปรของตัว

แปรอิสระทั้งหมด ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 0 ถึง 1 ซึ่งหากมีค่าสูง หมายความว่าตัวแปรอิสระในสมการพยากรณ์ทั้งหมดสามารถอธิบายความผันแปรได้มาก โดยสูตรในการคำนวณดังนี้

$$R^2 = \frac{SS_{reg}}{SS_{reg} + SS_{res}}$$

3.3 ศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

3.3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ประกอบด้วย องค์กรปกครองท้องถิ่น หน่วยงานภาครัฐ กลุ่มผู้ประกอบการและสมาคมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ประกอบด้วย องค์กรปกครองท้องถิ่น หน่วยงานภาครัฐ กลุ่มผู้ประกอบการและสมาคมจักรยาน ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา การคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลักในการจัดทำสนทนากลุ่มครั้งนี้ ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) และแบ่งกลุ่มตัวอย่างตามภาคส่วนของผู้ที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวน 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง กลุ่มผู้ประกอบการ และกลุ่มสมาคมจักรยานและผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ โดยแต่ละกลุ่มมีลักษณะคล้ายคลึงกัน ซึ่งการคัดเลือกตัวอย่างในการเข้าร่วมสนทนากลุ่มควรเลือกบุคคลที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน (Homogeneous group) เช่น ลักษณะทางสังคม เศรษฐกิจและวัฒนธรรม ที่คล้ายคลึงกัน ถือเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่ทำให้การสนทนากลุ่มมีความถูกต้องและมีความน่าเชื่อถือ (สุทิติ ขัตติยะ และ วิไลลักษณ์ สุวจิตตานนท์, 2553) สำหรับขนาดของกลุ่มตัวอย่างในการจัดทำสนทนากลุ่มครั้งนี้ จำนวนทั้งสิ้น 32 คน แบ่งเป็นกลุ่มที่ 1, 2 และ 3 จำนวน 8, 12 และ 12 คน ตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสมในการจัดสนทนากลุ่มแต่ละครั้ง คือ 8-12 คน ที่สามารถเป็นตัวแทนของประชากร และไม่ทำให้เกิดความยุ่งยากในการดำเนินงาน (วานิช มาลัย และ อรสา ปานขาว, 2558) โดยรายละเอียดดังตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 แสดงขนาดของกลุ่มตัวอย่างในการจัดสนทนากลุ่ม จำแนกกลุ่มตามภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

ประเภท	กลุ่มที่ 1	กลุ่มที่ 2	กลุ่มที่ 3
1) นายกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือผู้แทนที่รับผิดชอบด้านการวางแผนด้านการท่องเที่ยว			
- เทศบาลเมืองสะเดา	1		
- เทศบาลเมืองปาดังเบซาร์	1		
- เทศบาลตำบลปาดังเบซาร์	1		
- เทศบาลตำบลสำนักขาม	1		
- องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักแต้ว	1		
2) ตัวแทนของหน่วยงานภาครัฐทีเกี่ยวข้อง			
- ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดสงขลา	1		
- ผอ. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานหาดใหญ่ (สงขลา-พัทลุง)	1		
- ตัวแทนคณะกรรมการเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา	1		
3) กลุ่มผู้ประกอบการท่องเที่ยว ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา			
- ร้านขาย/เช่าจักรยาน ตำบลละ 1 แห่ง		4	
- โรงแรม/ที่พัก ตำบลละ 1 แห่ง		4	
- ร้านอาหาร ตำบลละ 1 แห่ง		4	
4) ประธานหรือสมาชิกของสมาคมจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ทั้ง 4 ตำบล			4
5) ผู้นำหรือตัวแทนกลุ่มของชาวบ้านที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในพื้นที่ ได้แก่ กลุ่มท่องเที่ยวของชุมชน หรือกลุ่มโฮมสเตย์ ในพื้นที่ทั้ง 4 ตำบล			8
รวม	**8**	**12**	**12**

3.3.2 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา แบ่งออกเป็น 2 วิธี โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การจัดทำสนทนากลุ่มเพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ซึ่งมีจำนวน 3 ครั้ง ตามการจำแนกกลุ่มตัวอย่าง 3 กลุ่ม โดยมีขั้นตอนการดำเนินการดังนี้

1.1) สุ่มกลุ่มตัวอย่างในการจัดทำสนทนากลุ่ม จำนวน 3 กลุ่ม โดยใช้วิธีการสุ่มแบบเจาะจง จำแนกตามประเภทของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยแต่ละกลุ่มมีลักษณะที่คล้ายคลึงกัน ตามหลักการของการจัดสนทนากลุ่ม ที่กลุ่มตัวอย่างสำหรับการจัดสนทนากลุ่มแต่ละครั้งต้องมีลักษณะที่คล้ายคลึงกัน

1.2) กำหนดวัตถุประสงค์และแนวคำถามเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา สำหรับผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มทั้ง 3 กลุ่ม โดยจำนวนข้อคำถามแต่ละครั้งไม่เกิน 10 ข้อ (วานิช มาลัย และ อรสา ปานขาว, 2558) และประเด็นคำถามมีความสอดคล้องตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

1.3) จัดหาสถานที่และจัดทำกำหนดการในการจัดทำสนทนากลุ่ม โดยกำหนดระยะเวลาในการดำเนินการสนทนากลุ่มแต่ละครั้งประมาณ 3 ชั่วโมง รายละเอียดดังนี้

1.3.1) ผู้ดำเนินการสนทนาชี้แจงวัตถุประสงค์ของการจัดทำสนทนากลุ่มและนำเสนอผลการศึกษาเบื้องต้น ได้แก่ สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาและปัจจัยองค์ประกอบของการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อ โดยใช้ระยะเวลาประมาณ 30 นาที

1.3.2) ผู้ดำเนินการสนทนาเริ่มถามคำถามตามแนวคำถามที่ได้กำหนดไว้ เพื่อให้ผู้เข้าร่วมแต่ละท่านได้ตอบคำถามและแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ โดยใช้ระยะเวลาประมาณ 2 ชั่วโมง

1.3.3) ผู้ดำเนินการสนทนาสรุปผลการสนทนากลุ่ม เพื่อให้ผู้เข้าร่วมได้รับทราบและร่วมอภิปรายผลที่ได้จากการสนทนากลุ่มในครั้งนี้ โดยใช้ระยะเวลาประมาณ 30 นาที

1.4) ส่งหนังสือเชิญและกำหนดการสนทนากลุ่มไปยังกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม

1.5) ดำเนินการจัดสนทนากลุ่มตามกำหนดการที่ได้กำหนดไว้ จำนวน 3 ครั้ง โดยมีรายละเอียดของวัน สถานที่และผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มดังนี้

ตารางที่ 3.3 แสดงรายละเอียดของวันและสถานที่ในการจัดสนทนากลุ่ม

ครั้งที่	กลุ่ม	วันที่จัด	สถานที่จัด
1	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐ	วันที่ 26 มิถุนายน 2562	โรงแรมเอ็มบีไอ รีสอร์ท ตำบลสำนักขาม
2	กลุ่มผู้ประกอบการ	วันที่ 8 สิงหาคม 2562	บานาน่า รีสอร์ท ตำบลสะเดา
3	กลุ่มชมรมจักรยานและชาวบ้านในพื้นที่	วันที่ 22 สิงหาคม 2562	จักรพรรดิ์ รีสอร์ท ตำบลปาดังเบซาร์

1.6) ทำการบันทึกผลการจัดสนทนากลุ่ม โดยผู้จดบันทึก จัดทำแผนที่นั่งและจดบันทึกการให้คำตอบและแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มแต่ละท่าน

1.7) ประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบบันทึกการสนทนากลุ่มและการถอดเทปจากเครื่องบันทึกเสียง

2) การสอบถามโดยใช้แบบสอบถามจากนักท่องเที่ยวจักรยาน เกี่ยวกับข้อเสนอแนะในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (ดู ภาคผนวก ข. ส่วนที่ 5)

3.3.3 เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลประกอบด้วย 2 ส่วน คือ แบบบันทึกการสัมภาษณ์และแบบสอบถาม โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) แบบบันทึกการสนทนากลุ่ม สำหรับบันทึกผลการจัดสนทนากลุ่มเพื่อหาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา จำนวน 3 ฉบับ (ภาคผนวก ข. เครื่องมือการวิจัยหลังการตรวจสอบคุณภาพ) ประกอบด้วยแนวคำถามเกี่ยวกับพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา จำนวน 4 ด้าน ดังนี้

1.1) ด้านแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งดึงดูดใจสำหรับนักท่องเที่ยว

1.2) ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่ง

1.3) ด้านการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

1.4) ด้านเส้นทางและกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

1.5) ด้านการประชาสัมพันธ์และการตลาดของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

2) แบบสอบถาม เกี่ยวกับข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ซึ่งเป็นข้อคำถามแบบปลายเปิด (ดู ภาคผนวก ข. ส่วนที่ 5)

3.3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสนทนากลุ่มทั้ง 3 ครั้ง และจากแบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ซึ่งเป็นข้อคำถามแบบปลายเปิด เป็นการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ เพื่อสังเคราะห์เนื้อหา จัดระเบียบและหารูปแบบความสัมพันธ์ของข้อมูลที่ได้จากการการสนทนากลุ่ม เพื่อนำมาสู่การกำหนดแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษสงขลา เป็นการศึกษาโดยใช้การวิจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ซึ่งเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการศึกษาเอกสาร การสังเกต การสัมภาษณ์เชิงลึกและการสนทนากลุ่มจากกลุ่มตัวอย่างภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และการสอบถามจากนักท่องเที่ยวจักรยานทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ในเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษสงขลา โดยใช้แบบสอบถาม ทำการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ โดยการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลของการศึกษาครั้งนี้ แบ่งการนำเสนอตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.1 ผลการศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

การศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา โดยวิธีการศึกษาเอกสาร การสังเกต และสัมภาษณ์เชิงลึกจากกลุ่มตัวอย่างภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 แสดงข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างสำหรับการสัมภาษณ์เชิงลึก (n = 37)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	23	62.2
หญิง	14	37.8
อายุ		
น้อยกว่า 40 ปี	5	13.5
41 – 50 ปี	17	45.9
51 – 60 ปี	12	32.4
มากกว่า 60 ปี	3	8.1
หน่วยงาน/กลุ่ม		
หน่วยงานภาครัฐ	9	24.3
ผู้ประกอบการ	15	40.5
ชมรม/กลุ่มจักรยาน	4	10.8
ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง	8	21.6
รวม	**37**	**100.0**

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์ด้านพื้นที่และด้านนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา รายละเอียดดังนี้

4.1.1 ด้านพื้นที่

จากการศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาทางด้านพื้นที่ ได้แก่ ทรัพยากรและการบริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน นโยบายและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน บริบทของพื้นที่ชายแดน และความร่วมมือและการมีส่วนร่วมของชุมชน ผลการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

1) ทรัพยากรและการบริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

1.1) การคมนาคมและระบบการขนส่งสาธาณะ

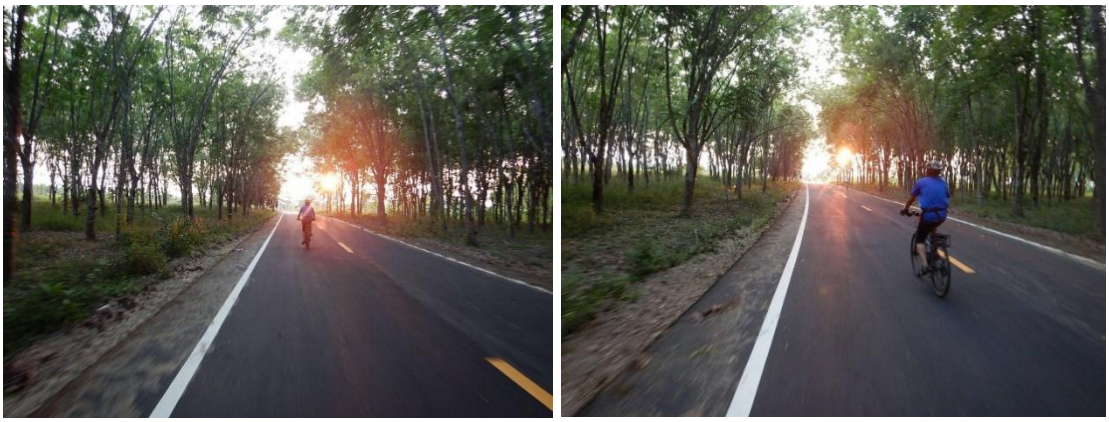
1.1.1) เส้นทางคมนาคมและทางจักรยาน

จากการสังเกตและการสัมภาษณ์ พบว่า เส้นทางการคมนาคมภายในพื้นที่ ประกอบด้วยทางหลวงแผ่นดินจำนวน 3 เส้นทาง ซึ่งเป็นถนนขนาด 4 เลน ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) เชื่อมต่อจากกรุงเทพมหานครมาทางภาคใต้ เป็นเส้นทางหลักของพื้นที่ (ดังรูปภาพที่ 4.1) ที่ใช้ในการสัญจรจากกรุงเทพมหานครเข้าสู่อำเภอสะเดา โดยผ่านตำบลสะเดาและตำบลสำนักขาม เชื่อมต่อไปยังด่านศุลกากรสะเดา เพื่อเข้าสู่ประเทศมาเลเซีย มีการสัญจรของรถจำนวนมาก ถนนทางหลวงหมายเลข 4054 (ถนนปาดังเบซาร์) ที่แยกไปยังตำบลปาดังเบซาร์ และถนนทางหลวงแผ่นหมายเลข 4243 (ถนนพิชัยสงคราม) ที่แยกไปยังตำบลสำนักแต้ว ส่วนถนนสายรองในพื้นที่ ได้แก่ ถนนทางหลวงชนบท และถนนท้องถิ่น ซึ่งเป็นถนนลาดยางขนาด 2 เลน (ดังรูปภาพที่ 4.1) ที่เชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวหลักในพื้นที่ ที่มีการสัญจรของรถค่อนข้างน้อย และส่วนใหญ่มีทัศนียภาพทางธรรมชาติที่สวยงาม รวมถึงถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย สายบ้านไทยจังโหลน ตำบลสำนักขาม ที่สร้างขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงการสัญจรบนถนนสายหลัก เชื่อมโยงเส้นทางจากตำบลสำนักขาม ไปยังตำบลปาดังเบซาร์ เป็นระยะทางทั้งสิ้น 30 กม. เป็นถนนเส้นเดียวที่มีการสร้างทางจักรยานแยกออกจากทางเท้าหรือรถยนต์ โดยการทาสีตีเส้น และทำสัญลักษณ์จักรยานเพื่อแบ่งพื้นที่ออกจากการจราจรของรถยนต์และทางเท้า โดยความกว้างของทางจักรยานแต่ละฝั่งเท่ากับ 1.5 เมตร ซึ่งได้ดำเนินการเสร็จสิ้นไปแล้ว ระยะทาง 800 เมตร และมีแผนการจะดำเนินการต่อให้เสร็จสิ้นตลอดทั้งเส้นทางเป็นระยะทางทั้งหมด 30 กม. (ดังรูปภาพที่ 4.2) ถนนดังกล่าวมีการสัญจรของรถยนต์น้อยมาก ทำให้มีความปลอดภัยค่อนข้างสูง เหมาะสำหรับใช้เป็นเส้นทางจักรยาน โดยปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวจักรยานนิยมมาปั่นจักรยานเพื่อชมทิวทัศน์สองข้างทาง ซึ่งเป็นป่าไม้และสวนยางพาราของชาวบ้านในพื้นที่ (ดังรูปภาพที่ 4.3) รวมถึงการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานตามเส้นทางดังกล่าว ซึ่งจากการสัมภาษณ์ตัวแทนชมรม TM Bike ตำบลปาดังเบซาร์ ได้กล่าวถึงการจัดกิจกรรมบนถนนดังกล่าว

“ในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ที่ใช้เส้นทางบนถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย เคยจัดมาแล้ว 2 ครั้ง ครั้งแรก ปั่นในระยะทางสั้น จากซุ้มประตูชายแดน ไปยังตัวเมืองสำนักขาม ส่วนครั้งที่ 2 ปั่นระยะทางไกลจากปาดังเบซาร์ มายังตำบลสำนักขาม ประมาณ 60 กิโลเมตร รวมไปกลับ เส้นทางนี้ ปลอดภัยและมีวิวข้างทางสวย มีบางช่วงที่ต้องปั่นขึ้นเนินและลงเนิน ทำให้สนุก ไม่น่าเบื่อ” (ตัวแทนชมรม TM Bike, สัมภาษณ์, 23 มกราคม 2561)

รูปภาพที่ 4.1 (ซ้าย) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) และ (ขวา) ถนนทางหลวงชนบทไปยังวัดเขารูปช้างและถ้ำนางพญาเลือดขาว ปาดังเบซาร์
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

รูปภาพที่ 4.2 ทางจักรยานบริเวณถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย



รูปภาพที่ 4.3 บรรยากาศที่นักท่องเที่ยวปั่นจักรยานบริเวณถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย
ที่มา: ถ่ายโดยนักท่องเที่ยวจักรยาน

1.1.2) ป้ายสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

จากการสังเกตและสัมภาษณ์ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง พบว่าในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาทั้ง 4 ตำบล มีเพียงป้ายบอกทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวหรือสถานที่สำคัญเท่านั้น เช่น ป้ายบอกทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวในตำบลปาดังเบซาร์ (ดังรูปภาพที่ 4.4) แต่ยังมีจำนวนไม่มาก และยังไม่มีป้ายสัญลักษณ์จักรยาน เช่น ป้ายเฉพาะทางจักรยาน และป้ายให้ทางจักรยาน หรือป้ายที่แสดงข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางจักรยาน จุดแวะพัก และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เป็นต้น

รูปภาพที่ 4.4 ป้ายบอกทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

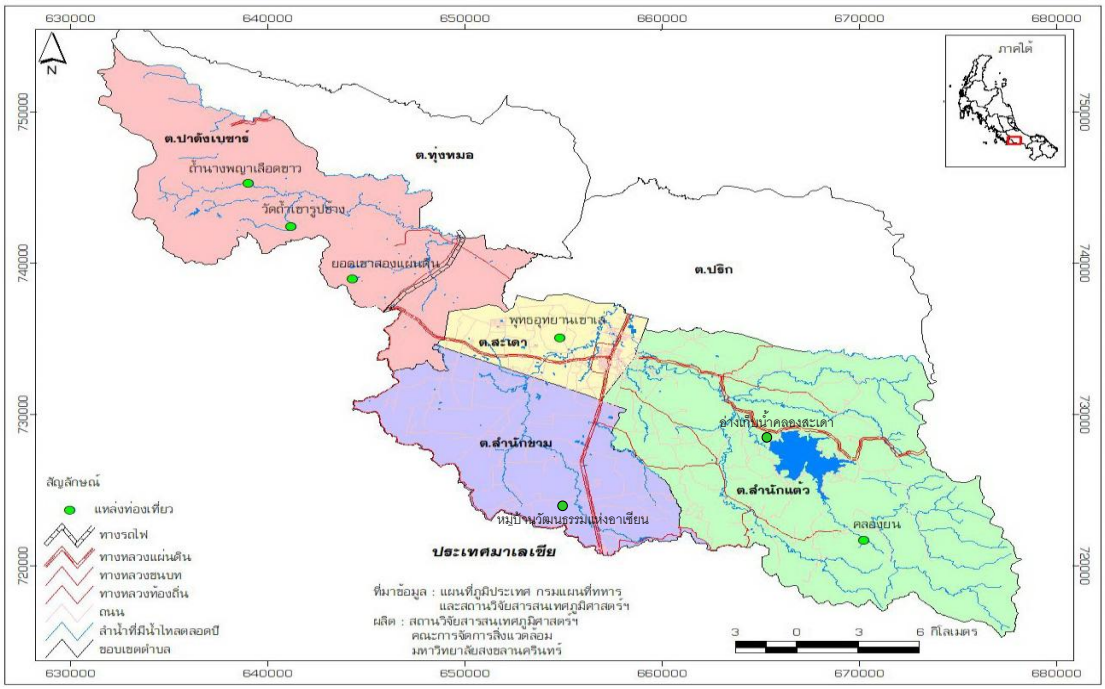
1.1.3) ระบบการขนส่งสาธารณะ

จากการสังเกตและสัมภาษณ์ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง พบว่าในพื้นที่มีระบบการขนส่งสาธารณะทางรถยนต์และทางราง ได้แก่ รถทัวร์จากกรุงเทพมายังอำเภอสะเดา และรถไฟ ที่นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางจากสถานีต้นทางภายในประเทศและต่างประเทศมายัง

ตำบลปาดังเบซาร์ ทำให้นักท่องเที่ยวทั้งจากประเทศมาเลเซียหรือสิงคโปร์ หรือจากภาคใต้หรือภาคอื่นๆ สามารถเดินทางเข้ามาในพื้นที่ได้สะดวก โดยความถี่ของรถไฟภายในประเทศจำนวน 3 เที่ยว/วัน และจากต่างประเทศจำนวน 21 เที่ยว/วัน และจากแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ทางการรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนการพัฒนารถไฟรางคู่โดยใช้หัวรถจักรระบบไฟฟ้า ในระยะเริ่มต้นจากสถานีชุมทางหาดใหญ่มายังสถานีปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟรางคู่ที่ใช้หัวรถจักรระบบไฟฟ้าของประเทศมาเลเซีย (คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, สำนักงาน, 2558) ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางเข้ามาในพื้นที่ได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น แต่รถไฟบางขบวนไม่มีพื้นที่สำหรับจอดรถจักรยานโดยเฉพาะที่ปลอดภัย โดยเฉพาะจักรยานแบบพับไม่ได้ (ประธานสมาคมจักรยานสะเดา, สัมภาษณ์, 23 มกราคม 2561)

1.2) แหล่งท่องเที่ยว

จากการสังเกตและการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง พบว่า แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่มีความหลากหลาย ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและที่มนุษย์สร้างขึ้น ที่มีทัศนียภาพสวยงามและมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากร ที่สามารถสร้างประสบการณ์ให้แก่นักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี แหล่งท่องเที่ยวกระจายตามพื้นที่ทั้ง 4 ตำบล ที่มีลักษณะแตกต่างกันตามบริบทของพื้นที่ (ดังรูปภาพที่ 4.5) โดยมีรายละเอียดดังนี้



รูปภาพที่ 4.5 แผนที่แสดงที่ตั้งของสิ่งดึงดูดใจในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

ที่มา: สถานวิจัยสารสนเทศภูมิศาสตร์ คณะการจัดการสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, 2559

1.2.1) ตำบลสะเดา

ตำบลสะเดามีพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบสูง โดยมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญคือ เขาเล่ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่มีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางธรรมชาติและมีทัศนียภาพสวยงาม ซึ่งบริเวณยอดเขาที่เรียกว่ายอดเขาหัวล้าน เป็นจุดชมทะเลหมอกที่สวยงามในยามเช้า (ดังรูปภาพที่ 4.6) โดยเฉพาะในช่วงเดือนมิถุนายนถึงเดือนตุลาคม ซึ่งมีนักท่องเที่ยวนิยมเดินทางมาชมทะเลหมอกเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ เทศบาลเมืองสะเดากำลังดำเนินการก่อสร้างพุทธอุทยานเขาเล่ (ดังรูปภาพที่ 4.7) ซึ่งเป็นแหล่งรวบรวมสิ่งสักการะทางพุทธศาสนาที่สำคัญ และมีแหล่งเรียนรู้ต่าง ๆ บนพื้นที่ทั้งหมด 250 ไร่ เช่น สวนพฤษศาสตร์ หอดูดาวท้องฟ้าจำลอง ศูนย์ฝึกอบรมและเข้าค่ายวิชาการ อาคารประชาสัมพันธ์และบริการนักท่องเที่ยว และจุดแวะพักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เพื่อสร้างแรงดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาเยี่ยมชมและแวะพักในบริเวณดังกล่าว โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจักรยานที่ชอบปั่นจักรยานบนภูเขา โดยนายกเทศมนตรีเมืองสะเดา ได้กล่าวว่า

> *“พุทธอุทยานเขาเล่ ในบริเวณเขาเล่ เป็นสถานที่รวบรวมสิ่งสักการะทางศาสนา เช่น พระพุทธนิมิตพิชิตมาร องค์เจ้าแม่กวนอิม และเกจิอาจารย์ที่มีชื่อเสียง ที่มีขนาดใหญ่ ให้นักท่องเที่ยวได้แวะมาสักการะ ทั้งคนไทยและต่างชาติ มาเลเซียและสิงคโปร์ ได้มีการอนุรักษ์พื้นที่ป่า จัดทำสวนพฤษศาสตร์ในโครงการพระราชดำริ ปัจจุบันมีนักท่องเที่ยว ทั้งนักเดินป่า ปีนเขาและนักปั่นจักรยานเข้ามาในพื้นที่มากขึ้น”* (นายกเทศบาลเมืองสะเดา, สัมภาษณ์, 14 มกราคม 2561)

สำหรับการเดินทางไปยังบริเวณเขาเล่ นักท่องเที่ยวสามารถปั่นจักรยานจากถนนหมายเลข 4054 ไปยังถนนทางเข้าพุทธอุทยานเขาเล่ คือถนนปาดังเบซาร์ 2 ซึ่งเป็นถนนลาดยางตลอดทั้งเส้นทาง (ดังรูปภาพที่ 4.8) โดยมีระยะทางจากทางเข้าไปยังพุทธอุทยานเขาเล่ประมาณ 1.6 กม. และเดินทางต่อไปยังบริเวณทางขึ้นยอดเขาหัวล้านประมาณ 3.7 กม.

รูปภาพที่ 4.6 จุดชมทะเลหมอกและวิวบนยอดเขาหัวล้าน เขาเล่
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

รูปภาพที่ 4.7 พุทธอุทยานเขาเล่สะเดา ตำบลสะเดา
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

รูปภาพที่ 4.8 ถนนทางเข้าพุทธอุทยานเขาเล่สะเดา ตำบลสะเดา
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

1.2.2) ตำบลสำนักแต้ว

ตำบลสำนักแต้วมีพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ป่าไม้และพื้นที่ทำการเกษตรของชาวบ้าน ส่วนใหญ่เป็นที่ราบและบางแห่งเป็นที่ราบสูง แหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ได้แก่ อ่างเก็บน้ำ ลำคลอง และน้ำตก โดยแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญดังนี้

(1) อ่างเก็บน้ำคลองสะเดา เป็นอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นต้นน้ำของคลองอู่ตะเภา จังหวัดสงขลา มีพื้นที่ทั้งหมด 4,500 ไร่ ระดับน้ำสูงสุดความจุ 67.23 ล้าน ลบ.ม. นักท่องเที่ยวสามารถนั่งพักผ่อนหรือปั่นจักรยานเพื่อชื่นชมทัศนียภาพ บริเวณอ่างเก็บน้ำที่มีความสวยงามและมีความร่มรื่นของต้นไม้ นอกจากนี้ยังมีพื้นที่บริเวณอ่างเก็บน้ำที่นักท่องเที่ยวสามารถตั้งแคมป์เพื่อนอนพักค้างคืนในบริเวณดังกล่าว ซึ่งมีเจ้าหน้าที่คอยดูแลความปลอดภัยตลอดเวลา สำหรับการเดินทางไปยังอ่างเก็บน้ำคลองสะเดา นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางโดยรถยนต์หรือปั่นจักรยานจากถนนสายหลักคือ ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ไปยังถนนทางเข้าอ่างเก็บน้ำคลองสะเดา คือ ถนนทางหลวงแผ่นหมายเลข 4243 (ถนนพิชัยสงคราม) ซึ่งเป็นถนนลาดยางที่มีระยะทางทั้งสิ้น 13 กม. (ดังรูปภาพที่ 4.9)

รูปภาพที่ 4.9 (ซ้าย) ถนนทางเข้าอ่างเก็บน้ำคลองสะเดา และ (ขวา) ถนนบริเวณอ่างเก็บน้ำคลองสะเดา ตำบลสำนักแต้ว

ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

(2) คลองยน อยู่ในหมู่ที่ 6 ตำบลสำนักแต้ว เป็นลำคลองที่มีน้ำใสไหลผ่านตลอดทั้งปี และมีความร่มรื่นของต้นไม้ในบริเวณดังกล่าว (ดังรูปภาพที่ 4.10) ที่นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางเพื่อพักผ่อนหรือเล่นน้ำในบริเวณดังกล่าวได้ นอกจากนี้ ยังมีการจัดกิจกรรมล่องแก่งสำหรับนักท่องเที่ยวที่สนใจ โดยปัจจุบันมีผู้ประกอบการล่องแก่งซึ่งเป็นชาวบ้านในพื้นที่ จำนวน 2 แห่ง สำหรับระยะทางในการล่องแก่งประมาณ 6 กม. และใช้เวลาในการล่องแก่งประมาณ 1 ชม. จากการสัมภาษณ์ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักแต้วกล่าวว่า

“คลองยน เป็นคลองที่มีน้ำไหลผ่านทั้งปี สามารถล่องแก่งได้ตลอด จะมีเฉพาะช่วงหน้าร้อน ที่มีน้ำไม่ค่อยมาก นักท่องเที่ยวเริ่มรู้จักและมาเที่ยวมากขึ้น ตอนนี้มีผู้ประกอบการล่องแก่งอยู่ 2 ราย เป็นคนในพื้นที่ และในอนาคตอาจจะมีโฮมสเตย์สำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการพักค้างคืนที่นั่น” (ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักแต้ว, สัมภาษณ์, 2 กุมภาพันธ์ 2561)

สำหรับการเดินทางไปยังคลองยน นักท่องเที่ยวจักรยานสามารถเดินทางจากถนนสายหลัก คือ ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ไปยังถนนทางเข้าคือ ถนนสำนักแต้ว และถนนชนบท หมายเลข 3023 ซึ่งเป็นถนนลาดยางที่มีขนาดเล็กแต่มีการสัญจรของรถน้อยมาก และสองข้างทางเป็นสวนยางพารา สวนผลไม้และบ้านเรือนของชาวบ้านในพื้นที่ สามารถสร้างความเพลิดเพลินให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยานตลอดทั้งเส้นทาง ซึ่งมีระยะทางจากถนนสายหลักไปยังคลองยนทั้งสิ้นประมาณ 20 กม. (ดังรูปภาพที่ 4.11)

รูปภาพที่ 4.10 คลองยน หมู่ 6 ตำบลสำนักแต้ว
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

รูปภาพที่ 4.11 ถนนทางเข้าคลองยน หมู่ 6 ตำบลสำนักแต้ว
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

1.2.3) ตำบลสำนักขาม

ตำบลสำนักขาม นักท่องเที่ยวต่างชาตินิยมเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะบริเวณบ้านไทย-จังโหลน หรือที่เรียกว่าด่านนอก ซึ่งเป็นที่ตั้งของด่านศุลกากรสะเดา แหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นแหล่งท่องเที่ยวประเภทสถานบันเทิงยามราตรี อย่างไรก็ตามในพื้นที่ยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ได้แก่ หมู่บ้านวัฒนธรรมแห่งอาเซียน ตั้งอยู่ที่ตำบลสำนักขาม ซึ่งเป็นแหล่งรวบรวมความหลากหลายทางวัฒนธรรม สถานที่และกิจกรรมต่าง ๆ ที่เหมาะสำหรับทุกเพศ ทุกวัย เช่น หมู่บ้านจีนโบราณ เมืองคาวบอย วิถีชีวิตชาวหมู่บ้านกะเหรี่ยง สวนไดโนเสาร์ สวนสัตว์ สวนกระต่าย สวนน้ำ เป็นต้น (ดังรูปภาพที่ 4.12) นอกจากนี้ยังมีร้านอาหาร ร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึกต่าง ๆ และที่พักหลากหลายรูปแบบ ซึ่งในบริเวณดังกล่าวยังมีพื้นที่สำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานที่ต้องการตั้งแคมป์ เพื่อนอนพักค้างคืนในบริเวณดังกล่าวได้ และจากการสัมภาษณ์ปลัดทศบาลตำบลสำนักขาม ได้กล่าวว่า

> *“หมู่บ้านวัฒนธรรมแห่งอาเซียน มีสถานที่และกิจกรรมหลายอย่าง นักท่องเที่ยวสนใจมาเที่ยวกันเยอะ โดยเฉพาะที่มากับครอบครัว รวมถึงคนไทยด้วย เป็นทางเลือกให้นักท่องเที่ยวได้ ทางเทศบาลเองมีแผนที่จะสร้างตลาดนัดกลางคืน เป็นสถานที่ท่องเที่ยวใหม่ ให้ชาวบ้านได้เอาของมาขาย ทำให้มีรายได้มากขึ้น”* (ปลัดเทศบาลตำบลสำนักขาม, สัมภาษณ์, 2 กุมภาพันธ์ 2561)

รูปภาพที่ 4.12 หมู่บ้านวัฒนธรรมแห่งอาเซียน ตำบลสำนักขาม
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

หมู่บ้านวัฒนธรรมแห่งอาเซียน อยู่บริเวณถนนสายหลักคือ ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ซึ่งบริเวณด้านหน้าของทางเข้าเป็นวัดร่องขุนจำลอง ที่มีความสวยงามของสถาปัตยกรรมทาง

ภาคเหนือของประเทศไทย (ดังรูปภาพที่ 4.13) ซึ่งมีระยะห่างจากด่านศุลกากรสะเดาประมาณ 1.2 กม. ที่นักท่องเที่ยวสามารถปั่นจักรยานเข้าไปเยี่ยมชมได้ง่าย

รูปภาพที่ 4.13 บริเวณทางเข้าหมู่บ้านวัฒนธรรมแห่งอาเซียน ตำบลสำนักขาม
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

1.2.4) ตำบลปาดังเบซาร์

ตำบลปาดังเบซาร์ ซึ่งเป็นที่ตั้งของด่านศุลากรปาดังเบซาร์ ซึ่งมีอาณาเขตติดกับรัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่มและเชิงเขา แหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) วัดเขารูปช้าง ตั้งอยู่ที่หมู่ 6 ตำบลปาดังเบซาร์ เป็นวัดจีนที่ตั้งอยู่บนเชิงเขา ที่มีความสวยงามและโดดเด่นของสถาปัตยกรรม ด้วยเจดีย์ที่ทำจากหินอ่อนแผ่นใหญ่เรียงต่อเป็นชั้น ๆ ซึ่งถูกจำลองขึ้นมาจากมหาเจดีย์พุทธคยา ประเทศอินเดีย โดยภายในวัดมีพระพุทธรูปองค์ใหญ่ และภาพวาดบนฝาผนังที่มีความสวยงามและแฝงด้วยหลักธรรมคำสอนและหนังสือธรรมมะ (ดังรูปภาพที่ 4.14) นอกจากนี้ยังมีสถานที่ปฏิบัติธรรมที่นักท่องเที่ยวสามารถมาปฏิบัติธรรม และด้านหลังวัดมีถ้ำขนาดใหญ่ บริเวณปากทางเข้าถ้ำมีการตกแต่งด้วยหินลักษณะคล้ายกับงวงช้าง และภายในถ้ำเป็นสถานที่ประดิษฐานพระพุทธรูปปางไสยาสน์ รวมทั้งเจ้าแม่กวนอิม ที่ห้อมล้อมด้วยหินงอกและหินย้อย ที่มีความสวยงามและสร้างความเข้มขลังให้แก่สิ่งสักการะภายในถ้ำ (ดังรูปภาพที่ 4.15) ส่วนใหญ่นักท่องเที่ยวชาวมาเลเซียและสิงคโปร์นิยมเดินทางมาสักการะค่อนข้างมาก โดยเฉพาะชาวสิงคโปร์เนื่องจากเป็นวัดที่สร้างขึ้นจากพระจีนซึ่งเป็นชาวสิงคโปร์ และอยู่ห่างจากด่านปาดังเบซาร์เพียง 11 กม. สำหรับการเดินทางไปยังวัดเขารูปช้าง นักท่องเที่ยวจักรยานสามารถเดินทางจากถนนสายหลักไปยังตำบลปาดังเบซาร์ คือ ถนนทางหลวงหมายเลข 4045 (ถนนปาดังเบซาร์) และถนนรอบเมือง ไปยังถนนทางเข้าวัดเขารูปช้าง ซึ่งเป็นถนนลาดยางขนาดเล็กที่มีการ

สัญจรของรถยนต์ค่อนข้างน้อย ระยะทางจากถนนทางเข้าไปยังวัดเขารูปช้างประมาณ 6.9 กม. (ดังรูปภาพที่ 4.16)

รูปภาพที่ 4.14 เจดีย์และบรรยากาศภายในเจดีย์ วัดเขารูปช้าง ตำบลปาดังเบซาร์
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

รูปภาพที่ 4.15 ถ้ำและบรรยากาศภายในถ้ำ วัดเขารูปช้าง ตำบลปาดังเบซาร์
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

รูปภาพที่ 4.16 บริเวณถนนทางเข้าวัดเขารูปช้าง ตำบลปาดังเบซาร์
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

(2) ถ้ำนางพญาเลือดขาว ตั้งอยู่ในหมู่ที่ 11 ตำบลปาดังเบซาร์ เป็นถ้ำที่มีความสวยงามและอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางธรรมชาติ มีหินงอกหินย้อยที่สวยงามและมีค้างคาวเป็นจำนวนมาก ภายในถ้ำมีลำธารไหลผ่านซึ่งเป็นแหล่งต้นน้ำธรรมชาติที่สำคัญในพื้นที่ นักท่องเที่ยวสามารถเดินชมหินงอกหินย้อยได้ตามทางเดินภายในถ้ำ นอกจากนี้ ถ้ำนางพญาเลือดขาวยังมีเรื่องราวทางประวัติศาสตร์เกี่ยวกับนางเลือดขาว ซึ่งในตำนานได้กล่าวว่านางพญาเลือดขาวเป็นคนในพื้นที่ที่มีรูปร่างหน้าตาสวยงาม เป็นที่หมายปองของหนุ่มในพื้นที่ รวมถึงเจ้าชายของเมืองมาเลเซีย จึงนั่งช้าง 2 เชือก ยกขบวนขันหมากมาสู่ขอ แต่นางพญาเลือดขาวไม่ได้ชอบพอ จึงหนีไปอยู่ที่อื่น เมื่อขบวนขันหมากมาถึงบริเวณดังกล่าว ช้างเกิดติดหล่ม ขบวนขันหมากคว่ำ จนกลายเป็นเขาเชี่ยน และช้างกลายเป็นเขารูปช้าง และคนในพื้นที่เชื่อกันว่าวิญญาณของนางพญาเลือดขาวสิงสถิตอยู่ที่ถ้ำแห่งนี้ (ไพบูลย์ ดวงจันทร์ และคณะ, 2556) โดยภายในถ้ำมีศาลเจ้านางพญาเลือดขาวและสำนักสงฆ์ ซึ่งเป็นที่ประดิษฐานพระพุทธรูปปางสมาธิ และเป็นสถานที่ปฏิบัติธรรม (ดังรูปภาพที่ 4.17) ซึ่งจากการสัมภาษณ์ชาวบ้านในชุมชนบ้านบาโรย ตำบลปาดังเบซาร์ ที่ช่วยดูแลสถานที่ ได้กล่าวว่า

> *“ถ้ำนี้ ยังไม่ค่อยมีคนรู้จัก ส่วนใหญ่จะมีแต่คนในพื้นที่ นักท่องเที่ยวที่มาจากที่อื่นมีไม่มาก จะมาเป็นกลุ่มเล็ก ๆ บางคนมาขอพรหรือบนที่ศาลนางพญาเลือดขาว ถ้าสำเร็จ ก็จะนำมาผ้าสไบมาถวาย นักท่องเที่ยวบางกลุ่มที่ไม่เคยมา ก็จะช่วยนำทางให้ เพราะในถ้ำบางจุดจะมืด เวลาเดินจะเข้าจากทางเข้าแล้วเดินไปทะลุอีกฝั่งหนึ่ง ประมาณครึ่งชั่วโมง”* (ชาวบ้านในชุมชนบ้านบาโรย, สัมภาษณ์, 9 กุมภาพันธ์ 2561)

สำหรับการเดินทางไปยังถ้ำนางพญาเลือดขาว นักท่องเที่ยวจักรยานสามารถเดินทางไปยังถ้ำนางพญาเลือดขาวโดยใช้เส้นทางเดียวกับวัดเขารูปช้าง โดยมีระยะห่างจากวัดเขารูปช้างประมาณ 9.3 กม. โดยเดินทางจากถนนสายหลักไปยังตำบลปาดังเบซาร์ คือ ถนนทางหลวงหมายเลข 4045 (ถนนปาดังเบซาร์) และถนนรอบเมือง ไปยังถนนทางเข้าถ้ำนางพญาเลือดขาว ซึ่งเป็นถนนลาดยางขนาดเล็กที่มีการสัญจรของรถยนต์ค่อนข้างน้อยและสองข้างทางเป็นต้นไม้และสวนของชาวบ้านในพื้นที่ ระยะทางจากถนนทางเข้าไปยังถ้ำนางพญาเลือดขาว 16.2 กม.

รูปภาพที่ 4.17 สิ่งศักดิ์สิทธิ์และบรรยากาศภายในถ้ำนางพญาเลือดขาว ตำบลปาดังเบซาร์
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

(3) ยอดเขาสองแผ่นดิน ปาดังเบซาร์ เป็นจุดชมวิวทะเลหมอกที่สวยงามและสามารถมองเห็นทิวทัศน์ของเมืองปาดังเบซาร์และประเทศมาเลเซีย นักท่องเที่ยวสามารถเดินหรือปั่นจักรยานขึ้นไปบนยอดเขาสองแผ่นดิน ซึ่งมีจุดชมวิว 2 จุด โดยจุดแรก ระยะทางประมาณ 500 เมตร เป็นจุดที่มีมุมสำหรับถ่ายภาพสวยๆ มีร้านอาหารและเครื่องดื่มสำหรับนักท่องเที่ยวได้ทานอาหารเช้าและเครื่องดื่ม ชมหมอกและพระอาทิตย์ขึ้นยามเช้า และชมวิวทิวทัศน์รอบตัวเมืองปาดังเบซาร์ และสำหรับจุดชมวิวที่ 2 ซึ่งอยู่บนยอดเขาสองแผ่นดินที่สามารถมองเห็นเมืองปาดังเบซาร์ของไทยและมาเลเซียได้ ระยะทางห่างจากจุดแรกประมาณ 1 กม. นอกจากนี้บนยอดเขายังมีกำแพงสูงกั้นระหว่างแผ่นดินไทยและแผ่นดินมาเลเซีย และมีหลักเขตแดนสยามเก่าแก่

เป็นสัญลักษณ์สำคัญของประเทศไทย (ดังรูปภาพที่ 4.18) จากการสัมภาษณ์ตัวแทนชมรมจักรยาน TM Bike ปาดังเบซาร์ ได้กล่าวว่า

> *“ยอดเขาสองแผ่นดิน เป็นสถานที่ท่องเที่ยวใหม่ของเมืองปาดังเบซาร์ ที่นักท่องเที่ยวสามารถเดินหรือปั่นจักรยานขึ้นมาชมวิวบนยอดเขาได้ โดยที่ผ่านมาจะมีคนในพื้นที่ปั่นจักรยานขึ้นมาชมวิวอยู่เรื่อย ๆ โดยเฉพาะวันหยุดเสาร์อาทิตย์ ซึ่งจุดชมวิวจุดแรก มีพื้นที่กว้างขวาง มีจุดให้ถ่ายรูปและมีร้านขายน้ำและอาหาร และสามารถปั่นไปจนถึงจุดชมวิวที่สอง แต่ต้องใช้ทักษะในการปั่นค่อนข้างเยอะ เพราะมีความชันมาก และทางชมรมได้จัดทำเส้นทางปั่นจักรยานจากในเมืองปาดังเบซาร์มายังยอดเขาสองแผ่นดิน เพื่อประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวที่สนใจ”*
> (ตัวแทนชมรมจักรยาน TM Bike, สัมภาษณ์, 23 มกราคม 2561)

สำหรับการเดินทางไปยังยอดเขาสองแผ่นดิน นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางโดยทางรถยนต์หรือปั่นจักรยานจากถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ไปยังตำบลปาดังเบซาร์ คือ ถนนทางหลวงหมายเลข 4054 (ถนนปาดังเบซาร์) หรือใช้เส้นทางบนถนนทางหลวงชนบท ไปยังถนนทางเข้ายอดเขาสองแผ่นดิน ซึ่งเป็นถนนลาดยางขนาดเล็กที่มีการสัญจรของรถยนต์ค่อนข้างน้อย ระยะทางจากถนนทางเข้าไปยังยอดเขาสองแผ่นดินประมาณ 2.7 กม.

รูปภาพที่ 4.18 บรรยากาศบนยอดเขาสองแผ่นดิน ตำบลปาดังเบซาร์
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

1.3) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

การศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวก ที่สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยานทั้งในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางจักรยาน ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ประกอบด้วยด้านที่พัก ร้านค้าร้านอาหาร ร้านจำหน่าย/ซ่อมจักรยาน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.3.1) ที่พัก

ที่พักในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลามีหลากหลาย ทั้งโรงแรม อพาร์ทเมนท์ และรีสอร์ท ส่วนใหญ่กระจายตัวอยู่ภายในแหล่งชุมชนของแต่ละตำบล และบางส่วนอยู่รอบนอกและบริเวณเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวหลัก โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) ตำบลสะเดา จากการสังเกตและสัมภาษณ์ พบว่า ที่พักในตำบลสะเดามีทั้งอพาร์ทเมนท์และรีสอร์ท ส่วนใหญ่มีห้องพักประมาณ 10-50 ห้อง ราคาค่าเช่าประมาณ 300 - 600 บาท/คืน มีสถานที่จอดรถจักรยานร่วมกับรถประเภทอื่น ๆ และมีบางแห่งมีที่สำหรับจอดรถจักรยานและรถมอเตอร์ไซด์โดยเฉพาะ พร้อมทั้งระบบการรักษาความปลอดภัยของสถานที่จอดรถ (ดังรูปภาพที่ 4.19) โดยอพาร์ทเมนท์ส่วนใหญ่กระจายตัวอยู่ในตัวเมืองตำบลสะเดาใกล้ตลาด ร้านค้าร้านอาหาร และแหล่งชุมชนของตำบลสะเดา ส่วนรีสอร์ทจะกระจายตัวอยู่รอบนอกของตัวเมืองสะเดา ซึ่งส่วนใหญ่จะมีสถานที่จอดรถกว้างขวาง และมีการจัดแบ่งพื้นที่สำหรับจอดรถยนต์ และรถมอเตอร์ไซด์หรือจักรยาน

รูปภาพที่ 4.19 ที่พักในตำบลสะเดา
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

(2) ตำบลสำนักขาม จากการสังเกตและสัมภาษณ์ พบว่า ที่พักในตำบลสำนักขามมีจำนวนมาก โดยเฉพาะบริเวณด่านนอก ซึ่งเป็นที่ตั้งของด่านศุลกากรสะเดา เนื่องจากมีนักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซียนิยมเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่เป็นจำนวนมาก โดยที่พักส่วนใหญ่คือโรงแรม ระดับ 2 – 4 ดาว มีจำนวนห้องประมาณ 50 – 200 ห้อง และราคาห้องพักประมาณ 500 – 8,000 บาท/คืน (ดังรูปภาพที่ 4.20) สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก

นักท่องเที่ยวจักรยาน พบว่า ส่วนใหญ่จะมีที่สำหรับจอดรถจักรยานร่วมกับรถประเภทอื่น ๆ และมีระบบการรักษาความปลอดภัยของสถานที่จอดรถ และมีร้านค้า ร้านอาหารและร้านรับซักรีดในละแวกใกล้เคียงกับที่พักที่นักท่องเที่ยวสามารถใช้บริการได้ นอกจากนี้ ยังมีอพาร์ทเมนท์ ที่มีห้องพักทั้งแบบรายเดือนและรายวัน และอพาร์ทเมนท์บางแห่งมีร้านอาหารให้บริการแก่ลูกค้าที่เข้ามาพักและลูกค้าที่เดินทางผ่านเส้นทางดังกล่าว

รูปภาพที่ 4.20 ที่พักและบริเวณที่พักในบ้านไทย- จังโหลน ตำบลสำนักขาม
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

(3) ตำบลสำนักแต้ว จากการสังเกตและสัมภาษณ์ พบว่า ที่พักในตำบลสำนักแต้วมีจำนวนน้อย มีเพียงรีสอร์ทขนาดเล็ก ที่มีจำนวนห้องพักเพียง 3 – 5 หลัง ซึ่งจากการสัมภาษณ์ ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักแต้ว ได้กล่าวว่า

> *“ที่พักในตำบลสำนักแต้วยังไม่ค่อยมี เพราะส่วนใหญ่เป็นป่าไม้ สวนยางพารา และสวนผลไม้ของชาวบ้าน แต่มีพื้นที่บริเวณอ่างเก็บน้ำ ที่สามารถตั้งแคมป์ได้ ปลอดภัยเพราะมียามเฝ้าตลอด และได้พูดคุยกับชาวบ้านในชุมชนคลองยน ที่เริ่มมีนักท่องเที่ยวมากขึ้น ถึงความเป็นได้ที่จะทำโฮมสเตย์ในพื้นที่ ซึ่งถ้าชุมชนมีความพร้อมและต้องการจัดทำ ก็จะช่วยเหลือด้านความรู้ในการจัดการโฮมสเตย์”* (ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักแต้ว, สัมภาษณ์, 2 กุมภาพันธ์ 2561)

(4) ตำบลปาดังเบซาร์ จากการสังเกตและสัมภาษณ์ พบว่า ที่พักในตำบลปาดังเบซาร์ส่วนใหญ่ คือ รีสอร์ทหรือโรงแรม ระดับ 2 – 2.5 ดาว ที่มีขนาดเล็ก มีจำนวนห้องประมาณ 30 - 50 ห้อง และราคาห้องพักประมาณ 300 – 500 บาท/คืน ส่วนใหญ่มีที่จอดรถจักรยานร่วมกับรถประเภทอื่น ๆ โดยโรงแรมส่วนใหญ่จะกระจายอยู่ภายในตัวเมืองตำบลปาดัง-เบซาร์ ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากสถานีรถไฟและด่านศุลการกรปาดังเบซาร์ มีร้านค้า ร้านอาหารและร้านรับซัก

รีดในละแวกใกล้เคียงที่นักท่องเที่ยวสามารถใช้บริการได้อย่างสะดวก (ดังรูปที่ 4.21) ในขณะที่รีสอร์ทจะอยู่บริเวณรอบนอกของตัวเมือง บริเวณเส้นทางไปยังตัวเมืองหรือแหล่งท่องเที่ยวหลักในพื้นที่ เช่น รีสอร์ทในบริเวณทางเข้ายอดเขาสองแผ่นดิน เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีรีสอร์ทของชาวบ้านซึ่งเป็นสวนเกษตร สำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการพักผ่อนและได้เรียนรู้เกี่ยวกับวิถีทางด้านการเกษตร

รูปภาพที่ 4.21 โรงแรมและบริเวณที่พักในตำบลปาดังเบซาร์
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

1.3.2) ร้านอาหารและร้านค้า

(1) ตำบลสะเดา จากการสังเกตและสัมภาษณ์ พบว่าร้านอาหารและร้านค้าในตำบลสะเดามีจำนวนค่อนข้างมาก โดยเฉพาะภายในตัวเมืองสะเดา ส่วนใหญ่เป็นร้านอาหารของคนในท้องถิ่น มีทั้งอาหารไทย จีน และมุสลิม นอกจากนี้ยังมีร้านค้าและร้านอาหารในบริเวณเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการร้านอาหารซึ่งอยู่บริเวณ เส้นทางไปคลองยน ตำบลสำนักแต้ว ได้กล่าวว่าทางร้านจำหน่ายทั้งสเต็กและอาหารพื้นถิ่น ซึ่งที่ผ่านมามีนักท่องเที่ยวรวมถึงนักท่องเที่ยวจักรยานทั้งจากภายในประเทศและจากต่างประเทศมาทานอาหารอยู่เรื่อยๆ (ผู้ประกอบการร้านอาหาร ตำบลสะเดา, สัมภาษณ์, 21 พฤศจิกายน 2562) เช่นเดียวกับ ร้านค้าที่อยู่บริเวณเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งจำหน่ายสินค้าหลากหลาย ทั้งขนมและของใช้ต่าง ๆ ที่นักท่องเที่ยวจักรยานสามารถแวะเพื่อซื้อสินค้าได้อย่างสะดวก

รูปภาพที่ 4.22 (ซ้าย) ร้านอาหาร และ (ขวา) ร้านค้า ตำบลสะเดา
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

(2) ตำบลสำนักขาม จากการสังเกตและสัมภาษณ์ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง พบว่า ร้านอาหารและร้านค้าในตัวเมืองของตำบลสำนักขามมีจำนวนค่อนข้างมาก โดยเฉพาะบริเวณด่านนอก โดยมีทั้งร้านอาหารที่จำหน่ายอาหารไทย จีนและอิสลาม และร้านอาหารอิสลามบางแห่งผ่านการรับรองมาตรฐานฮาลาล ที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและจากประเทศมาเลเซียและอื่น ๆ ที่นับถือศาสนาอิสลาม โดยจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการร้านอาหารอิสลาม ซึ่งอยู่ในบริเวณด่านนอก ได้กล่าวว่า ทางร้านจำหน่ายอาหารตามสั่ง ที่ผ่านการรับรองมาตรฐานฮาลาล และที่ผ่านมามีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศ โดยเฉพาะจากประเทศมาเลเซียมาทานอาหารเป็นประจำ (ผู้ประกอบการร้านอาหาร ตำบลสำนักขาม, สัมภาษณ์, 21 มิถุนายน 2561)

(3) ตำบลปาดังเบซาร์ จากการสังเกตและสัมภาษณ์ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง พบว่า ร้านอาหารและร้านค้าในตำบลปาดังเบซาร์มีจำนวนค่อนข้างมาก โดยเฉพาะภายในตัวเมืองปาดังเบซาร์ ส่วนใหญ่เป็นร้านอาหารและร้านค้าของคนในท้องถิ่น (ดังรูปภาพที่ 4.23) จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการร้านอาหาร ซึ่งเป็นร้านเก่าแก่ที่ตั้งอยู่ในตัวเมืองตำบลปาดังเบซาร์ ได้กล่าวว่า ทางร้านจำหน่ายทั้งอาหารไทยและจีน ที่ผ่านมามีนักท่องเที่ยวจักรยานทั้งจากภายในประเทศและจากต่างประเทศมาทานอาหารอยู่เรื่อย ๆ โดยเฉพาะช่วงที่มีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยาน จะมีนักท่องเที่ยวจักรยานที่มาพักค้างคืนในพื้นที่ นิยมมารับประทานอาหารที่ร้าน (ผู้ประกอบการร้านอาหาร 1 ตำบลปาดังเบซาร์, สัมภาษณ์, 21 มิถุนายน 2561) นอกจากนี้ยังมีร้านอาหารที่อยู่บริเวณเส้นทางไปยังตำบลปาดังเบซาร์ ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการร้านจำหน่ายเครื่องดื่มและอาหาร ซึ่งอยู่บริเวณเส้นทางจากตำบลสะเดาไปยังตำบลปาดังเบซาร์ ที่มีการตกแต่งร้านที่มีลักษณะเฉพาะ โดยใช้โกดังเก็บยางพารามาปรับเป็นร้าน อยู่ท่ามกลางสวนยางพารา

ได้กล่าวว่า ที่ผ่านมามีนักท่องเที่ยวจักรยานที่ปั่นจักรยานผ่านเส้นทางดังกล่าว แวะเพื่อดื่มน้ำและทานอาหารอยู่เรื่อย ๆ (ผู้ประกอบการร้านอาหาร 2 ตำบลปาดังเบซาร์, สัมภาษณ์, 21 มิถุนายน 2561)

รูปภาพที่ 4.23 (ซ้าย) ร้านอาหาร และ (ขวา) บรรยากาศร้านค้าภายในตำบลปาดังเบซาร์
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

(4) ตำบลสำนักแต้ว จากการสังเกตและสัมภาษณ์ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง พบว่า ร้านอาหารและร้านค้าในตำบลสำนักแต้วมีจำนวนค่อนข้างน้อย เนื่องจากชาวบ้านในพื้นที่ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ซึ่งจะมีร้านค้าและร้านอาหารเฉพาะภายในตัวเมืองและบริเวณเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวหลัก ที่ส่วนใหญ่มีการตกแต่งร้านแบบธรรมชาติ ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการร้านอาหาร ซึ่งอยู่ระหว่างเส้นทางไปยังอ่างเก็บน้ำคลองสะเดา ที่มีการตกแต่งบรรยากาศของร้านแบบบ้านสวนที่มีความร่มรื่น ได้กล่าวว่าทางร้านจำหน่ายอาหารพื้นถิ่น ซึ่งที่ผ่านมามีลูกค้าทั้งคนในพื้นที่และนักท่องเที่ยว รวมถึงนักท่องเที่ยวจักรยานทั้งจากภายในประเทศและจากต่างประเทศมาทานอาหารอยู่เรื่อย ๆ (ผู้ประกอบการร้านอาหาร ตำบลสำนักแต้ว, สัมภาษณ์, 21 มิถุนายน 2561) เช่นเดียวกับ ร้านจำหน่ายเครื่องดื่มและอาหาร ซึ่งอยู่บนเส้นทางไปยังอ่างเก็บน้ำคลองสะเดาและอุทยานเขาน้ำค้าง ที่มีการตกแต่งด้วยวัสดุธรรมชาติที่มีความเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ที่นักท่องเที่ยวจักรยานนิยมแวะพักเพื่อรับประทานอาหาร

1.3.3) ร้านจำหน่าย/ซ่อมจักรยาน

ร้านจำหน่าย/ซ่อมจักรยานในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลามีเฉพาะในตำบลสะเดา จำนวน 3 ร้าน สำหรับสินค้าที่จำหน่ายมีทั้งจักรยานหลากหลายรูปแบบและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปั่นจักรยาน และบางร้านมีบริการซ่อมจักรยาน ที่สามารถให้บริการซ่อมจักรยานแก่นักท่องเที่ยวจักรยานได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) ตำบลสะเดา จากการสังเกตและสัมภาษณ์ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง พบว่าในตำบลสะเดามีร้านจำหน่าย/ซ่อมจักรยานจำนวน 3 ร้าน ได้แก่ ร้านสะเดาไบค์ ร้านฮงฮวด และร้านเคเอ็ม ไบค์ ซึ่งอยู่ภายในตัวเมืองตำบลสะเดาทั้งหมด โดยบางร้านจำหน่าย

จักรยานและอุปกรณ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับจักรยาน เช่น ร้านสะเดา ไบค์ เปิดมาเป็นระยะเวลา 5 ปี ซึ่งจำหน่ายทั้งจักรยานและอุปกรณ์สำหรับจักรยาน (ดังรูปภาพที่ 4.24) ลูกค้าส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่และมีนักท่องเที่ยวบางส่วนที่มาซื้ออุปกรณ์เกี่ยวกับจักรยาน (เจ้าของร้านสะเดา ไบค์, สัมภาษณ์, 18 พฤษภาคม 2561) และบางร้านที่นอกจากขายจักรยานและอุปกรณ์สำหรับจักรยานแล้ว ยังให้บริการซ่อมจักรยานด้วย เช่น ร้าน เคเอ็ม ไบค์ ซึ่งนอกจากจำหน่ายจักรยานและสินค้าสำหรับจักรยานแล้ว ยังให้บริการซ่อมจักรยาน และมีส่วนร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยานในพื้นที่ด้วย (ดังรูปภาพที่ 4.25 – 4.26) ซึ่งเจ้าของร้าน เคเอ็มไบค์ ได้กล่าวว่า

> *“ร้านขายจักรยานและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น หมวก เสื้อ กางเกงปั่นจักรยาน และอะไหล่จักรยาน และให้บริการซ่อมจักรยานด้วย ส่วนใหญ่จะเป็นคนในพื้นที่มาใช้บริการซ่อมจักรยานอยู่เรื่อย ๆ มีนักท่องเที่ยวจากที่อื่นบ้าง แต่ไม่ค่อยมาก และที่ร้านได้ไปร่วมออกบูธขายสินค้าและบริการซ่อมบำรุงจักรยานให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมด้วย”* (เจ้าของร้าน เคเอ็ม ไบค์, สัมภาษณ์, 18 พฤษภาคม 2561)

(2) ตำบลสำนักขาม จากการสังเกตและสัมภาษณ์ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง พบว่าในตำบลสำนักขามไม่มีร้านจำหน่าย แต่มีร้านซ่อมจักรยานยนต์บางร้านที่สามารถซ่อมจักรยานได้

(3) ตำบลปาดังเบซาร์ จากการสังเกตและสัมภาษณ์ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง พบว่าในตำบลปาดังเบซาร์ไม่มีร้านจำหน่าย แต่มีร้านซ่อมจักรยานยนต์บางร้านที่สามารถซ่อมจักรยานได้

(4) ตำบลสำนักแต้ว จากการสังเกตและสัมภาษณ์ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง พบว่าในตำบลสำนักแต้วไม่มีร้านจำหน่าย แต่มีร้านซ่อมจักรยานยนต์บางร้านที่สามารถซ่อมจักรยานได้

รูปภาพที่ 4.24 ร้านสะเดาไบค์ จำหน่ายจักรยานในตำบลสะเดา
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

รูปภาพที่ 4.25 ร้านเคเอ็ม ไบค์ จำหน่ายและซ่อมจักรยานในตำบลสะเดา
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

รูปภาพที่ 4.26 บูทจำหน่ายและให้บริการซ่อมจักรยาน ในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน ตำบลสะเดา
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

1.4) การจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

จากการสังเกตและสัมภาษณ์ภาคส่วนต่าง ๆ เกี่ยวกับการจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน พบว่า ในพื้นที่มีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย โดยภาคส่วนต่าง ๆ เช่น ชมรมจักรยาน หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ดังนี้

1.4.1) การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานโดยชมรมจักรยานในพื้นที่ เช่น การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานโดยชมรมจักรยานสะเดา ซึ่งจัดทุกปีอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยได้รับงบประมาณสนับสนุนจากหน่วยงานต่าง ๆ ได้แก่ เทศบาลเมืองสะเดา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานหาดใหญ่ สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดสงขลา ภาคเอกชน และเครือข่ายของชมรมจักรยาน ซึ่งการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานมีทั้งการปั่นจักรยานเพื่อการแข่งขันและแบบ

ท่องเที่ยว โดยแต่ละครั้งมีผู้เข้าร่วมกิจกรรมทั้งจากภายในประเทศไทยและต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ ประมาณ 1,000 คน เส้นทางจักรยานในการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานที่ผ่านมา ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวหลักในพื้นที่หรือตำบลข้างเคียง (ประธานสมาคมจักรยานสะเดา, สัมภาษณ์, 23 มกราคม 2561) เช่น การจัดกิจกรรมสะเดาเสือภูเขา ครั้งที่ 4 พิชิตสายธาร 13 คลอง ซึ่งจัดขึ้นในวันที่ 27 สิงหาคม 2560 เป็นการปั่นจักรยานจากตำบลสะเดา ไปยังคลองยน ตำบลสำนักแต้ว หรือการจัดกิจกรรมสะเดาเสือภูเขาครั้งที่ 5 ซึ่งจัดขึ้นในวันที่ 16 กันยายน 2561 เป็นการปั่นจักรยานบริเวณเขาเล่ ตำบลสะเดา ซึ่งมีทั้งแบบปั่นทางเรียบและแบบปั่นขึ้นเขาเป็นต้น (ดังรูปภาพที่ 4.27)

รูปภาพที่ 4.27 (ซ้าย) สะเดาเสือภูเขา ครั้งที่ 4 พิชิตสายธาร 13 คลอง ต.สะเดา และ ต.สำนักแต้ว
ที่มา: ชมรมจักรยานสะเดา
(ขวา) สะเดาเสือภูเขาครั้งที่ 5 บริเวณเขาเล่ ต.สะเดา
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

1.4.2) การจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานโดยภาคส่วนอื่น ๆ โดยส่วนใหญ่เป็นการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในช่วงเทศกาลต่าง ๆ เช่น การจัดกิจกรรมปั่น CAR FREE DAY@สงขลาเกตเวย์สู่อาเซียน ในวันที่ 18 กันยายน 2559 ซึ่งเป็นการจัดกิจกรรมในช่วงวันปลอดรถเพื่อเป็นการรณรงค์การใช้จักรยานหรือระบบการขนส่งแทนการใช้รถยนต์ โดยมีจุดเริ่มต้นการปั่นจักรยานจากซุ้มประตูชายแดนไทย-มาเลเซีย ตำบลสำนักขาม ไปตามถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย เป็นระยะทางทั้งสิ้น 30 กม. ซึ่งมีผู้เข้าร่วมกิจกรรมทั้งชาวไทยและมาเลเซีย ประมาณ 1,500 คน หรือการจัดกิจกรรมปั่น 2 ด่าน สะเดา ประตูสู่อาเซียน ซึ่งจัดโดยบริษัท เนชั่น มัลติมีเดีย กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) ร่วมกับองค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา อำเภอสะเดา องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และชมรมจักรยานในพื้นที่ เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2562 โดยเส้นทางการปั่นจักรยานมี 2 เส้นทาง คือเส้นทางจากตำบลปาดังเบซาร์ไปยังตำบลสะเดา และเส้นทางจากตำบลปาดังเบซาร์ไปยัง

ตำบลสำนักขาม โดยใช้เส้นทางบนถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย ซึ่งมีผู้เข้าร่วมกิจกรรมทั้งชาวไทยและมาเลเซีย ประมาณ 1,500 คน (ดังรูปภาพที่ 4.28)

รูปภาพที่ 4.28 กิจกรรมปั่น 2 ด่าน สะเดา วันที่ 23 มิถุนายน 2562
ที่มา: (ซ้าย) ถ่ายโดยผู้วิจัย และ (ขวา) เนชั่น มัลติมีเดีย กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)

1.4.3) กิจกรรมปั่นจักรยานเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซีย

(1) กิจกรรมปั่นสานสัมพันธ์ ไทย-มาเลเซีย ครั้งที่ 1 ปี 2559 (Padang bezar Bike to Perlis 2016) จัดโดยเทศบาลเมืองปาดังเบซาร์ร่วมกับชมรมจักรยาน TM BIKE ปาดังเบซาร์ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันเสาร์ที่ 19 มีนาคม 2559 (ดังรูปภาพที่ 4.29) ซึ่งจากการสัมภาษณ์ปลัดเทศบาลเมืองสะเดา ได้กล่าวว่า การจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในครั้งนี้ ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากภาคส่วนต่าง ๆ เช่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานหาดใหญ่ โดยวัตถุประสงค์ของการจัดกิจกรรม เพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวภายในพื้นที่ และเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย โดยเส้นทางการปั่นจักรยาน เริ่มจากเทศบาลเมืองปาดังเบซาร์ ผ่านทางด่านศุลกรกรปาดังเบซาร์ ไปยังเมืองเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย เพื่อเยี่ยมชมวัดกูบังตีมา ซึ่งตั้งอยู่ในชุมชนชาวไทย บ้านกูบังตีกา และเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ได้แก่ เขื่อน TASOH PERLIS และถ้ำ GUA JA LAM รวมเป็นระยะทางทั้งสิ้น 56 กม. โดยมีผู้เข้าร่วมทั้งชาวไทยและต่างประเทศ ประมาณ 2,000 คน (ปลัดเทศบาลเมืองสะเดา, สัมภาษณ์, 2 กุมภาพันธ์ 2561)

(2) กิจกรรมปั่นสานสัมพันธ์ ไทย-มาเลเซีย ครั้งที่ 2 ปี 2560 (Sadao Bike To Kedah 2017) จัดโดยเทศบาลเมืองสะเดาร่วมกับชมรมจักรยานสะเดาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2560 (ดังรูปภาพที่ 4.29) ซึ่งจากการสัมภาษณ์ นายพนม วิไลรัตน์ ปลัดเทศบาลเมืองสะเดา ได้กล่าวว่า การจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในครั้งนี้ ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากสำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดสงขลา โดยวัตถุประสงค์ของการจัด

กิจกรรมครั้งนี้ เพื่อส่งเสริมกิจกรรมการปั่นจักรยาน การท่องเที่ยวด้วยจักรยาน และเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย โดยเส้นทางการปั่นจักรยานเริ่มจากเทศบาลเมืองสะเดา ตำบลสะเดา ผ่านทางด่านศุลกากรสะเดา ตำบลสำนักขาม ด่านกายูอิตัม มาเลเซีย ไปยังมหาวิทยาลัยอุตระ รัฐเคดาร์ ประเทศมาเลเซีย เพื่อเยี่ยมชมสวนป่า ต้นไม้สามพี่น้อง และร่วมกิจกรรมการปลูกต้นไม้ และเดินทางกลับมายังประเทศไทย เพื่อเยี่ยมชมหมู่บ้านวัฒนธรรมแห่งอาเซียน ตำบลสำนักขาม รวมระยะทางทั้งสิ้น 70 กม. ซึ่งการจัดกิจกรรมครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมทั้งชาวไทยและต่างประเทศ ประมาณ 1,000 คน (ปลัดเทศบาลเมืองสะเดา, สัมภาษณ์, 2 กุมภาพันธ์ 2561)

รูปภาพที่ 4.29 (ซ้าย) กิจกรรมปั่นสานสัมพันธ์ ไทย-มาเลเซีย ครั้งที่ 1 ปี 2559
ที่มา: เทศบาลเมืองสะเดา
(ขวา) กิจกรรมปั่นสานสัมพันธ์ ไทย-มาเลเซีย ครั้งที่ 2 ปี 2560
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

2) นโยบายและแผนการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่

นโยบายและแผนการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ ได้แก่ แผนการจัดทำทางจักรยาน (bike lane) และปรับภูมิทัศน์ จากการสัมภาษณ์ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง พบว่า หน่วยงานที่รับผิดชอบในพื้นที่ มีแผนการจัดทำทางจักรยานในบริเวณทางเข้าแหล่งท่องเที่ยวหลัก การปรับปรุงภูมิทัศน์และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อจูงใจนักท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.1) ตำบลสะเดา

จากการสัมภาษณ์ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง พบว่า ในพื้นที่ตำบลสะเดามีแผนการจัดทำทางจักรยาน การปรับปรุงภูมิทัศน์และสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานบริเวณเขาเล่ ตำบลสะเดา ซึ่งทางเทศบาลเมืองสะเดามีแผนการสร้างถนนสุขภาพบริเวณเขาเล่ โดยการจัดทำทางจักรยานบนถนนทางเข้าและบริเวณรอบเขาเล่ ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ

ได้แก่ พุทธอุทยานเขาเล่ ศาลเจ้ากวนอิมเขาเล่ และจุดชมทะเลหมอกบนยอดเขาเล่ โดยเป็นทางจักรยานที่จัดช่องทางสำหรับจักรยานโดยเฉพาะ มีการตีเส้นจราจรแบ่งช่องทางจักรยานให้ชัดเจน พื้นผิวแบบแอสฟัลท์ติกคอนกรีต ที่มีความกว้างแต่ละฝั่งเท่ากับ 1.5 เมตร รวมเป็นระยะทางทั้งสิ้น 8.7 กม. ซึ่งเริ่มดำเนินการตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2562 และแผนการพัฒนาจุดแวะพัก อาคารจำหน่ายสินค้า 9 ตำบล และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ จุดตั้งแคมป์ ราวแขวนจักรยาน และห้องน้ำ ในบริเวณเขาเล่ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจักรยานหรือนักท่องเที่ยวที่มาเดินป่าในบริเวณดังกล่าว (ปลัดเทศบาลเมืองสะเดา, สัมภาษณ์, 9 กุมภาพันธ์ 2562)

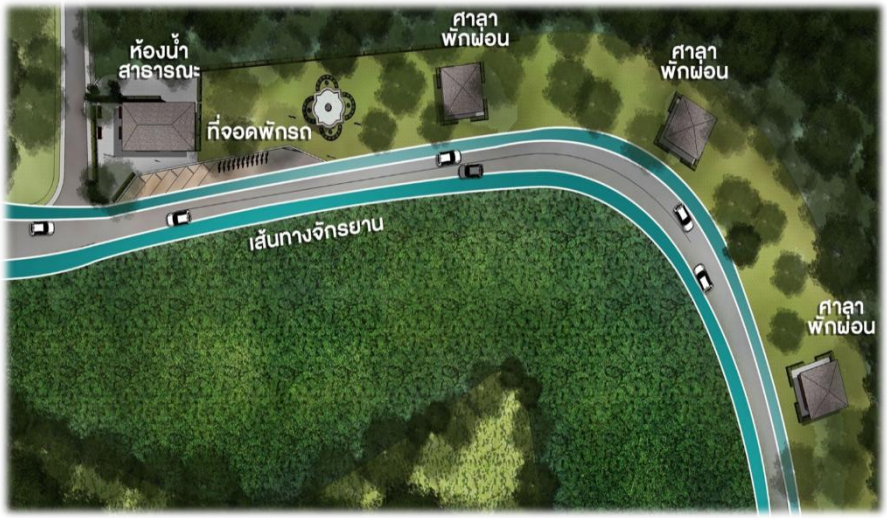
2.2) ตำบลสำนักแต้ว

จากการสัมภาษณ์ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง พบว่า ในพื้นที่ตำบลสำนักแต้ว มีแผนการจัดทำทางจักรยานและปรับปรุงภูมิทัศน์ บริเวณอ่างเก็บน้ำคลองสะเดา ซึ่งทางอำเภอสะเดาร่วมกับองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักแต้ว มีแผนการจัดทำโครงการเสริมสร้างอรรถประโยชน์อ่างเก็บน้ำคลองสะเดา ระยะเวลาในการดำเนินการ 5 ปี ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2560 – 2565 โดยการสร้างทางจักรยานรอบอ่างเก็บน้ำคลองสะเดา โดยเป็นทางจักรยานที่จัดช่องทางสำหรับจักรยานโดยเฉพาะ มีการตีเส้นจราจรแบ่งช่องทางจักรยานให้ชัดเจน พื้นผิวแบบแอสฟัลท์ติกคอนกรีต ที่มีความกว้างแต่ละฝั่งเท่ากับ 1.5 เมตร รวมเป็นระยะทางทั้งสิ้น 5.5 กม. การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณอ่างเก็บน้ำคลองสะเดา โดยการปลูกไม้ยืนต้นเพื่อเสริมสร้างความเป็นอัตลักษณ์ของชุมชน การสร้างสิ่งดึงดูดใจสำหรับนักท่องเที่ยว ได้แก่ หาดทรายเทียมหรือสวนหย่อม ความยาวประมาณ 200 เมตร เพื่อเป็นจุดพักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยว และเกาะกลางน้ำ เพื่อใช้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวและสถานที่ปฏิบัติธรรม โดยการสร้างอาคารปฏิบัติธรรม สิ่งสักการะที่สำคัญทางศาสนาบนเกาะกลางน้ำ และสร้างสะพานหรือแพเพื่อเชื่อมจากบนฝั่งไปยังเกาะกลางน้ำ ระยะทางประมาณ 200 เมตร และสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณรอบอ่างเก็บน้ำคลองสะเดา ได้แก่ จุดให้บริการจักรยาน ที่จอดรถหรือลานจอดรถ จุดจำหน่ายสินค้าพื้นเมือง (OTOP) จุดบริการนักท่องเที่ยว ห้องน้ำ และพื้นที่สำหรับตั้งแคมป์ในบริเวณดังกล่าวด้วย นอกจากนี้ทางองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักแต้วยังมีโครงการสำรวจเส้นทางเพื่อจัดทำเส้นทางจักรยานบริเวณอ่างเก็บน้ำเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ภายในพื้นที่ตำบลสำนักแต้ว (ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักแต้ว, สัมภาษณ์, 2 กุมภาพันธ์ 2561)

2.3) ตำบลสำนักขาม

จากการสัมภาษณ์ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง พบว่า ในพื้นที่ตำบลสำนักขามมีแผนการจัดทำทางจักรยานและการปรับปรุงภูมิทัศน์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน โดยทางเทศบาลตำบลสำนักขามมีแผนการจัดทำทางจักรยานและการปรับภูมิทัศน์บริเวณริมรั้วชายแดนไทย-มาเลเซีย สร้างศาลาที่พักและห้องน้ำ เพื่อเป็นจุดแวะพักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และจัดทำสวนสาธารณะพร้อมทั้งทางจักรยานในบริเวณสวนสาธารณะและ

รอบตัวเมืองสำนักขาม ซึ่งเป็นโครงการที่เสนอของบประมาณภายใต้แผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (ดังรูปภาพที่ 4.30 และ 4.31) และมีแผนการจัดทำทางจักรยานบนถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย ซึ่งมีระยะทางทั้งสิ้น 30 กม. ระยะที่ 2 ต่อจากระยะที่ 1 ซึ่งได้ดำเนินการสร้างทางจักรยานบนถนนดังกล่าวไปแล้ว เป็นระยะทาง 800 เมตร โดยโครงการดังกล่าวได้รับงบประมาณสนับสนุนจากองค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลาและสำนักงานทางหลวงชนบทสงขลา และการปรับภูมิทัศน์และสร้างจุดแวะพักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน บริเวณหลักเขตแดนที่ 19 ถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย ซึ่งเป็นหลักเขตแดนที่ใช้แบ่งเขตแดนระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียในอดีต (ดังรูปภาพที่ 4.32) (ปลัดเทศบาลตำบลสำนักขาม, สัมภาษณ์, 2 กุมภาพันธ์ 2561)



รูปภาพที่ 4.30 โครงการพัฒนาทางจักรยานและจุดชมทัศนียภาพเมือง ตำบลสำนักขาม
ที่มา: เทศบาลตำบลสำนักขาม, 2560

รูปภาพที่ 4.31 โครงการก่อสร้างสวนสาธารณะและทางจักรยาน ตำบลสำนักขาม
ที่มา: เทศบาลตำบลสำนักขาม, 2560

รูปภาพที่ 4.32 (ซ้าย) หลักเขตแดนที่ 19 แบบจำลอง
ที่มา: ถ่ายโดย นักท่องเที่ยวจักรยาน
(ขวา) หลักเขตแดน 19 ที่ใช้แบ่งเขตแดนระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียในอดีต
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

2.4) ตำบลปาดังเบซาร์

จากการสัมภาษณ์ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง พบว่า ในพื้นที่ตำบลปาดังเบซาร์ยังไม่มีแผนการจัดทำทางจักรยานในพื้นที่ แต่มีแผนการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์ศูนย์การค้าชุมชน (SMEs) ให้กลายเป็นแหล่งจำหน่ายสินค้าชายแดนที่มีความเป็นอัตลักษณ์ของเมืองปาดังเบซาร์ เพื่อดึงดูดให้นักท่องเที่ยวรวมถึงนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยจักรยาน ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์เข้ามาท่องเที่ยวและซื้อสินค้าภายในพื้นที่มากขึ้น (ปลัดเทศบาลเมืองปาดังเบซาร์, สัมภาษณ์, 9 กุมภาพันธ์ 2561)

3) แผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

จากการศึกษาเอกสารและการสัมภาษณ์ภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับผลกระทบทางด้านบวกและด้านลบต่อการท่องเที่ยวโดยจักรยาน จากแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกิจกรรมสนับสนุนการท่องเที่ยว และการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมสงขลา โดยมีรายละเอียดดังนี้

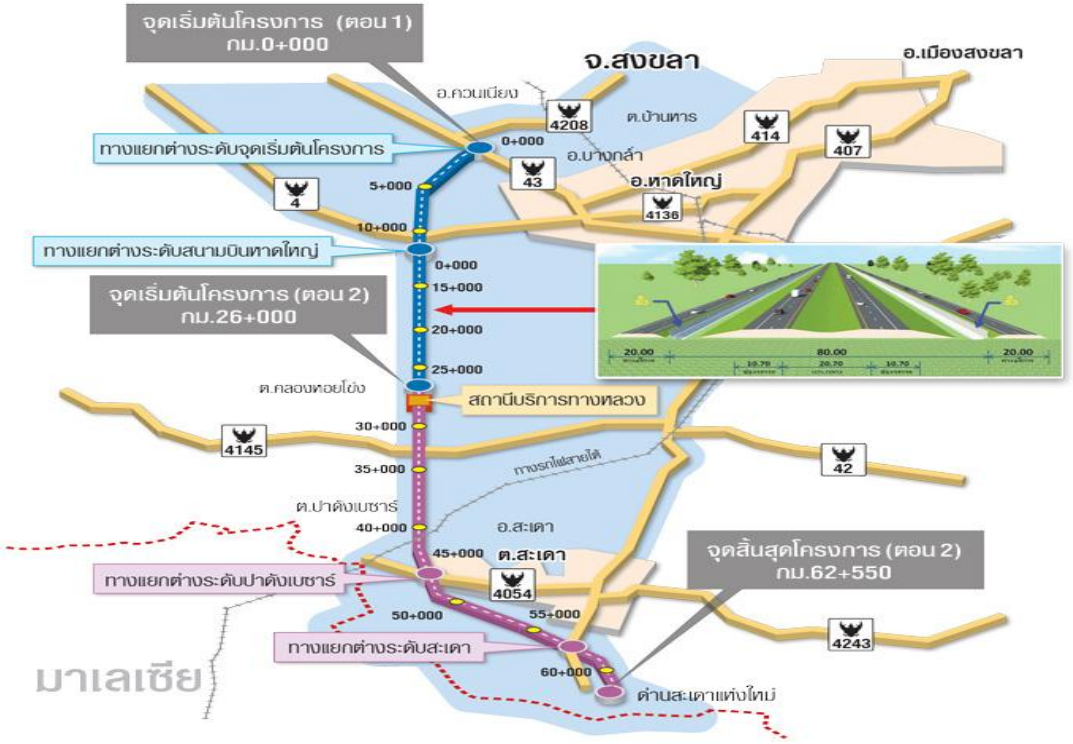
3.1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจากแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ในพื้นที่ 4 ตำบล อาจส่งผลกระทบทางบวกต่อการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.1.1) ตำบลสะเดา ยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่มีการกำหนดพื้นที่ตำบลสะเดาเป็นศูนย์กลางทางด้านการบริการและสุขภาพ การส่งเสริมสุขภาพของคนใน

พื้นที่ เช่น การออกกำลังกาย การวิ่ง และการปั่นจักรยาน เป็นต้น ซึ่งส่งผลต่อความต้องการปั่นจักรยานของคนในพื้นที่มากขึ้น และอาจกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่มากขึ้น

3.1.2) ตำบลสำนักขาม การจัดทำโครงการก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ ที่มีขนาดใหญ่กว่าเดิม ทำให้รถยนต์และรถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถผ่านด่านไปได้เร็วขึ้น และโครงการสร้างถนนมอเตอร์เวย์สายหาดใหญ่ – สะเดา จุดเริ่มต้นจากบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) อำเภอหาดใหญ่ ไปทางด้านหลังสนามบินหาดใหญ่ ตรงไปทางด่านปาดังเบซาร์ และไปสิ้นสุดที่ตำบลสำนักขาม บริเวณใกล้ด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ รูปแบบของถนนขนาด 4 เลน รวมเป็นระยะทางทั้งสิ้น 62 กม. (ดังรูปภาพที่ 4.33) ทำให้นักท่องเที่ยวจักรยานที่เดินทางเข้ามาจากประเทศมาเลเซีย ผ่านทางด่านศุลกากรสะเดา และนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยรถยนต์จากอำเภอหาดใหญ่หรือจังหวัดใกล้เคียงสามารถเดินทางได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น และการจัดทำโครงการก่อสร้างและปรับปรุงถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย สายบ้านไทย-จังโหลน ตำบลสำนักขาม-ตำบลปาดังเบซาร์ โดยการก่อสร้างถนนดังกล่าวมีโครงการสร้างทางจักรยานตลอดเส้นทาง (คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, สำนักงาน, 2558) นอกจากนี้ทางเทศบาลตำบลสำนักขามยังมีการเสนอโครงการเพื่อจัดระเบียบชุมชนชายแดน พัฒนาทางจักรยานและจุดชมทัศนียภาพของเมืองสำนักขาม รวมถึงศาลาที่พักและห้องน้ำสำหรับบริการนักท่องเที่ยวจักรยาน ซึ่งเป็นโครงการภายใต้งบประมาณการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (ปลัดเทศบาลตำบลสำนักขาม, สัมภาษณ์, 2 กุมภาพันธ์ 2561) ซึ่งเมื่อการดำเนินโครงการดังกล่าวเสร็จสิ้น อาจส่งผลให้ปริมาณและความต้องการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่มากขึ้น



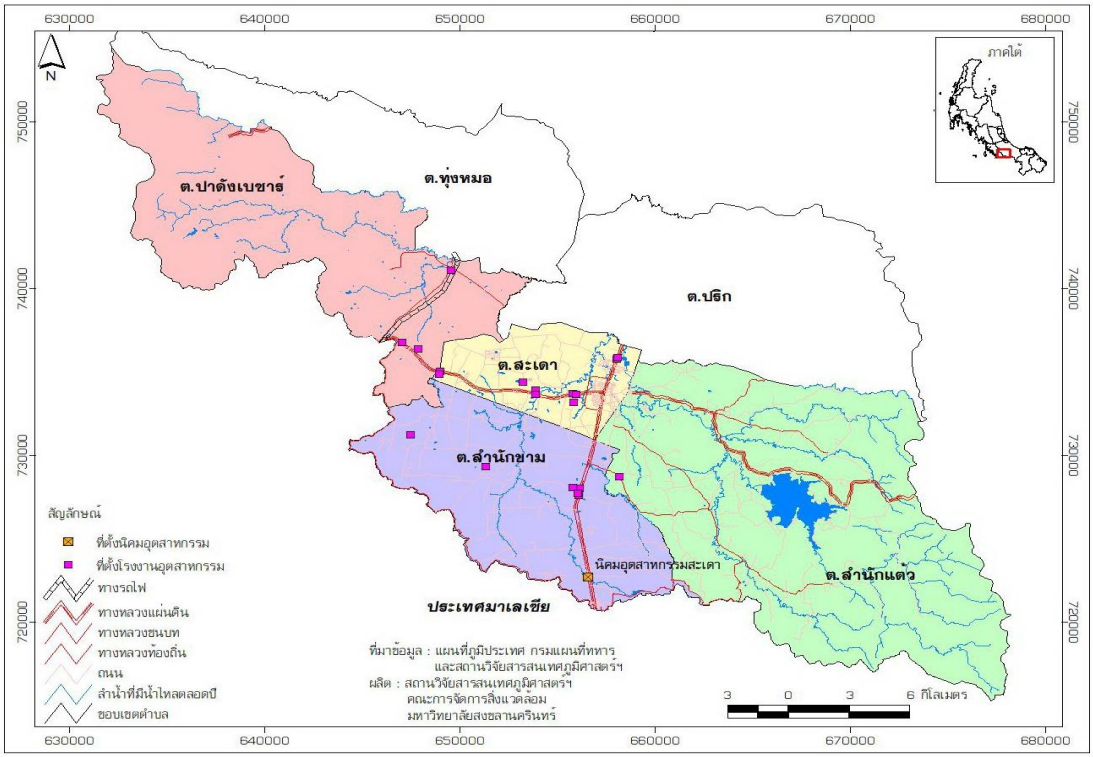
รูปภาพที่ 4.33 โครงการสร้างถนนมอเตอร์เวย์สายหาดใหญ่ – สะเดา
ที่มา: เทศบาลตำบลสำนักขาม, 2560

3.1.3) ตำบลปาดังเบซาร์ การจัดทำโครงการสร้างรถไฟรางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า เส้นทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กม. ที่อำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานที่เดินทางพร้อมกับจักรยานสามารถเดินทางไปกลับหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น และโครงการปรับปรุงและขยายพื้นที่ด่านปาดังเบซาร์ เพื่อลดความหนาแน่นของรถบริเวณทางเข้าออกของด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ (คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, สำนักงาน, 2558) ซึ่งเมื่อโครงการดังกล่าวดำเนินการแล้วเสร็จ ทำให้นักท่องเที่ยวจักรยานสามารถเดินทางได้รวดเร็วมากขึ้น

3.1.4) ตำบลสำนักแต้ว ยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่มีการแบ่งเป็นพื้นที่เพื่อรองรับการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว โดยการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตของพื้นที่ตำบลสำนักแต้ว ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ป่า เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ โดยกำหนดให้เป็นแหล่งท่องเที่ยววิถีชีวิตชุมชน แหล่งท่องเที่ยวเกษตรผสมผสาน เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต (คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, สำนักงาน, 2558) ซึ่งเป็นสิ่งจูงใจสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานด้วยความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางธรรมชาติและความสวยงามของทัศนียภาพของแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ รวมถึงวิถีชีวิตและวัฒนธรรมของคนในพื้นที่

3.2) การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมสงขลา

จากการดำเนินโครงการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมสงขลา ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ซึ่งมีทำเลที่ตั้งติดกับถนนทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ตำบลสำนักขาม ช่วงกิโลเมตรที่ 1308 (ดังรูปภาพที่ 4.34) โดยมีระยะห่างจากด่านศุลกากรแห่งที่ 2 ประมาณ 2 กิโลเมตร การดำเนินการโครงการก่อสร้างแบ่งออกเป็น 2 ระยะ โดยระยะที่ 1 คาดว่าจะเสร็จสิ้นและเริ่มดำเนินการภายในปี 2563 (คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, สำนักงาน, 2558) ซึ่งหากโครงการดังกล่าวดำเนินการเสร็จสิ้น จะทำให้การจราจรของรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่เดินทางเข้ามาจากด่านศุลกากรสะเดาไปยังนิคมอุตสาหกรรมมีความหนาแน่นมากขึ้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อนักท่องเที่ยวจักรยานในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และผลกระทบของมลภาวะทางอากาศจากโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณดังกล่าว ซึ่งในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานจะต้องคำนึงถึงผลกระทบดังกล่าว อย่างไรก็ตาม จากแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาได้มีโครงการจัดทำถนนเชื่อมต่อจากด่านศุลกากรแห่งที่ 2 ไปยังนิคมอุตสาหกรรมสงขลา โดยเชื่อมต่อจากถนนเพชรเกษม-ทางหลวงสาย 4369 (พรุเตียว)-อาคารด่านศุลกากรสะเดา แห่งที่ 2 เพื่อลดความแออัดของรถบรรทุกขนาดใหญ่ ระยะทางทั้งสิ้น 1.7 กม. ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางหลวงพิเศษ (มอเตอร์เวย์) จากบริเวณจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 4 อำเภอบางกล่ำ จังหวัดสงขลา ไปจนถึงด่านศุลกากรสะเดา แห่งที่ 2 ระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 70.43 กม. และได้มีการจัดทำถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย จากตำบลสำนักขามไปยังปาดังเบซาร์ พร้อมทั้งทางจักรยานบนถนนดังกล่าว ที่สามารถใช้เป็นเส้นทางจักรยานเพื่อหลีกเลี่ยงถนนทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมดังกล่าวได้ และในการดำเนินโครงการนิคมอุตสาหกรรม ระยะที่ 1 เนื้อที่ทั้งหมด 629 ไร่ แบ่งเป็นพื้นที่สำหรับรองรับอุตสาหกรรมทั่วไป เขตพาณิชยกรรม และโรงงานสำเร็จรูป รวมทั้งสิ้น 347 ไร่ และส่วนที่เหลืออีก 283 ไร่ จะพัฒนาให้เป็นพื้นที่สาธารณูปโภคส่วนกลางและพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกและพื้นที่สีเขียวสำหรับให้บริการทั้งผู้ประกอบการและชุมชน (คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, สำนักงาน, 2558) (ดังรูปภาพที่ 4.35) ภายใต้แนวคิดการออกแบบไปสู่การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ (Eco Industrial Estate) โดยการกำกับดูแลจัดการสิ่งแวดล้อมของโรงงานในนิคมอุตสาหกรรม ที่มีมาตรฐานไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ อุบัติภัยร้ายแรงที่ส่งผลกระทบแก่สังคม ชุมชน ตลอดจนดูแลคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่ชุมชน ผ่านการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน (การนิคมอุตสาหกรรมแหงประเทศไทย, 2562) ซึ่งการดำเนินโครงการภายใต้แนวคิดดังกล่าวสามารถช่วยลดผลกระทบของนักท่องเที่ยวจักรยาน จากมลภาวะทางอากาศรวมถึงทัศนียภาพทางธรรมชาติที่ไม่สวยงาม อย่างไรก็ตาม การดำเนินการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรม ยังมีผู้ประกอบการให้ความสนใจไม่มาก และส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมการบริการ ซึ่งอาจต้องใช้ระยะเวลาหลายปี จึงจะเริ่มมีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมเต็มพื้นที่ที่กำหนดไว้ ที่อาจจะส่งผลกระทบทางด้านมลพิษต่อนักท่องเที่ยวจักรยาน



รูปภาพที่ 4.34 แผนที่แสดงที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมและโรงงานอุตสาหกรรม ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

ที่มา: สถานวิจัยสารสนเทศภูมิศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, 2563

รูปภาพที่ 4.35 ผังนิคมอุตสาหกรรมสงขลา

ที่มา: การนิคมอุตสาหกรรมแหงประเทศไทย, 2562: 64

4) บริบทของพื้นที่ชายแดน

พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เป็นพื้นที่ชายแดนที่มีอาณาเขตติดต่อกับรัฐเคดาห์และรัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย ส่งผลให้นักท่องเที่ยวจักรยานที่เดินทางจากต่างประเทศ เช่น ประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ และประเทศอื่น ๆ เข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ได้ทั้ง 2 ทาง คือ ผ่านทางด่านศุลกากรสะเดา ตำบลสำนักขาม หรือด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ตำบลปาดังเบซาร์ และเนื่องจากพื้นที่มีอาณาเขตติดกับประเทศมาเลเซีย ทำให้มีเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ที่มีความสัมพันธ์และเชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซียรวมถึงวิถีชีวิตและวัฒนธรรมของคนในพื้นที่มีความใกล้เคียงกับวิถีวัฒนธรรมของคนในประเทศมาเลเซีย ทั้งวัฒนธรรมของชาวมลายูและชาวจีนในพื้นที่ เช่น ด้านภาษา โดยคนในพื้นที่ส่วนใหญ่พูดภาษามลายู ซึ่งเป็นภาษาเดียวกับนักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซียที่นับถือศาสนาอิสลาม ทำให้ง่ายต่อการสื่อสารกับนักท่องเที่ยว สำหรับอาหารพื้นถิ่น ซึ่งมีทั้งอาหารมุสลิมและอาหารจีน ที่นักท่องเที่ยวสามารถเลือกทานได้อย่างสะดวก และประเพณีวัฒนธรรมต่าง ๆ ทั้งวัฒนธรรมของชาวมลายูและชาวจีนในพื้นที่ ที่มีความใกล้เคียงกับประเทศมาเลเซีย เช่น เทศกาลฮารีรายอ และเทศกาลตรุษจีน เป็นต้น สามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซียเดินทางเข้ามาร่วมงานเทศกาลหรือประเพณีดังกล่าว ดังชาวบ้านในชุมชนปาดังเบซาร์ ได้กล่าวว่า

> *“เมืองปาดังเบซาร์ มีความโดดเด่นทางด้านพหุวัฒนธรรม มีทั้งชาวไทย จีน และมุสลิม เช่นเดียวกับประเทศมาเลเซีย ที่มีทั้งมุสลิมและจีน และด้วยความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างคนไทยและมาเลเซีย เมื่อมีการจัดงานเทศกาลต่าง ๆ ทั้งเทศกาลฮารีรายอ หรือตรุษจีน ก็จะมีนักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซียมาร่วมงานเป็นประจำ”* (ชาวบ้านชุมชนปาดังเบซาร์, สัมภาษณ์, 12 ธันวาคม 2562)

นอกจากนี้การจัดกิจกรรมเพื่อเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ เช่น การจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียที่ผ่านมา จะมีนักท่องเที่ยวจักรยานจากประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์เดินทางเข้าร่วมกิจกรรมในพื้นที่อยู่เสมอ

5) ความร่วมมือและการมีส่วนร่วมของชุมชน

จากการสัมภาษณ์ภาคส่วน ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับความร่วมมือและการมีส่วนร่วมของชุมชนต่อการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ พบว่า ลักษณะการมีส่วนร่วมของชุมชนต่อการท่องเที่ยวโดยจักรยานส่วนใหญ่ คือ การมีส่วนร่วมได้รับผลประโยชน์ของผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว จากการจำหน่ายอาหาร สินค้าท้องถิ่น และการให้บริการด้านที่พัก

จำหน่าย/ซ่อมจักรยาน และอื่น ๆ ให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยานที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่ ซึ่งเจ้าของสบายเฮาส์ สะเดาได้กล่าวว่า

> *“ปกติ เมืองสะเดาจะมีนักท่องเที่ยวที่มาพักค้างคืนเยอะ ช่วงที่ชมทะเลหมอกได้ ส่วนช่วงอื่น ๆ ในพื้นที่จะเงียบ ส่วนนักท่องเที่ยวจักรยานมาพักอยู่เรื่อย ๆ โดยเฉพาะเมื่อมีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในพื้นที่ จะมีนักท่องเที่ยวมาพักค้างคืนก่อนวันแข่งอย่างน้อย 1 คืน มีการจองห้องพักเต็มทุกห้อง สร้างความคึกคักให้กับพื้นที่ได้มาก รวมถึงธุรกิจอื่น ๆ เช่น ร้านอาหาร”* (เจ้าของสบายเฮาส์ สะเดา, สัมภาษณ์, 29 พฤษภาคม 2561)

สำหรับการมีส่วนร่วมในการวางแผนและการดำเนินกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น การจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน พบว่า สมาคมจักรยานและกลุ่มจักรยานในพื้นที่มีส่วนร่วมในการดำเนินการทั้งหมด ซึ่งจากการสัมภาษณ์ประธานชมรมจักรยานสะเดา พบว่าในการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในพื้นที่ สมาชิกของชมรมจักรยานมีส่วนร่วมในการดำเนินการทั้งหมด ตั้งแต่การวางแผนการดำเนินการ การจัดหางบประมาณ การประชาสัมพันธ์และการดำเนินกิจกรรม นอกจากนี้ผู้ประกอบการในพื้นที่มีส่วนร่วมในการสนับสนุนงบประมาณในการจัดกิจกรรมแต่ละครั้ง รวมถึงร้านจำหน่าย/ซ่อมจักรยานมีส่วนร่วมในการจำหน่ายอุปกรณ์เกี่ยวกับจักรยานและให้บริการซ่อมจักรยานให้แก่ผู้เข้าร่วมกิจกรรม (ประธานชมรมจักรยานสะเดา, สัมภาษณ์, 23 มกราคม 2561) เช่นเดียวกับการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในพื้นที่ตำบลปาดังเบซาร์ที่ผ่านมา ทั้งการปั่นจักรยานภายในประเทศและปั่นจักรยานไปยังประเทศมาเลเซีย ทางชมรม TM Blike มีส่วนร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ และองค์กรเอกชนต่าง ๆ ในการดำเนินกิจกรรมทั้งหมด ตั้งแต่การประชาสัมพันธ์ไปยังเครือข่ายของชมรมจักรยานทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศมาเลเซีย รวมถึงการกำหนดเส้นทางในการปั่นจักรยาน และการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ (ประธานชมรม TM Bike ปาดังเบซาร์, สัมภาษณ์, 23 มกราคม 2561)

ในขณะที่การมีส่วนร่วมของชาวบ้านที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ยังมีน้อย โดยมีเพียงชาวบ้านบางกลุ่มที่มีส่วนร่วมในการให้บริการด้านอาหารและสินค้าพื้นถิ่นแก่นักท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ เช่น กลุ่มมุสลิมบ้านหัวควน มีการจัดทำอาหารพื้นถิ่น เช่น ข้าวหมกไก่ ข้าวยำ เพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยวที่เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน (ตัวแทนกลุ่มมุสลิมบ้านหัวควน, สัมภาษณ์, 12 ธันวาคม 2562) ส่วนชาวบ้านกลุ่มอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว พบว่าไม่ค่อยมีส่วนร่วมกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานโดยตรง แต่สามารถสร้างการมีส่วนร่วมต่อการท่องเที่ยวโดยจักรยานในการให้บริการด้านที่พัก การจำหน่ายสินค้าพื้นถิ่นและกิจกรรสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานต่อไปได้ เช่น การรวมกลุ่มของชุมชนกาญจน์ประชารุ่งโรจน์ ตำบลสะเดา เพื่อจัดตั้งตลาดกรีน สำหรับจำหน่าย

สินค้าท้องถิ่น ซึ่งลูกค้าส่วนใหญ่คือคนในพื้นที่และนักท่องเที่ยวทั่วไป (ตัวแทนชุมชนกาญจน์ประชารุ่งโรจน์, สัมภาษณ์, 12 ธันวาคม 2562) ชาวบ้านในชุมชนบ้านคลองยน ตำบลสำนักแต้ว ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญคือ คลองยน และมีกิจกรรมหลักคือการล่องแก่ง ได้มีการวางแผนที่จะจัดทำโฮมสเตย์ เพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยวในพื้นที่ (ตัวแทนชุมชนบ้านคลองยน, สัมภาษณ์, 12 ธันวาคม 2562) และชาวบ้านชุมชนบ้านตะโล๊ะ ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทำสวนและทำนา มีการจัดตั้งศูนย์เรียนรู้ทางการเกษตร เพื่อจัดกิจกรรมการเรียนรู้เกี่ยวกับการทำนาแบบดั้งเดิม เช่น การทำนาโยน การลงแขกเกี่ยวข้าว และการตำข้าวเม่า ซึ่งเป็นภูมิปัญญาของท้องถิ่นที่ยังคงมีอยู่ในพื้นที่ ที่สามารถนำมาเป็นกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานที่ต้องการศึกษาและเรียนรู้เกี่ยวกับวิถีวัฒนธรรมของคนในพื้นที่ (ตัวแทนชุมชนบ้านตะโล๊ะ, สัมภาษณ์, 12 ธันวาคม 2562) รวมถึงการจัดตั้งกลุ่มเพื่อทำผลิตภัณฑ์จากกะลา ของชาวบ้านในชุมชนบ้านเขารูปช้าง ตำบลปาดังเบซาร์ ที่นักท่องเที่ยวจักรยานสามารถเยี่ยมชมและเรียนรู้เกี่ยวกับการทำผลิตภัณฑ์จากกะลาได้ (ตัวแทนกลุ่มผลิตภัณฑ์จากกะลา, สัมภาษณ์, 12 ธันวาคม 2562)

4.1.2 ด้านนักท่องเที่ยว

จากการสังเกตและการสัมภาษณ์ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง พบว่า นักท่องเที่ยวจักรยานที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา มีทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และประเทศในทวีปยุโรปและอื่น ๆ สำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

1) กลุ่มที่เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน (Events cyclists)

จากการสังเกตและสัมภาษณ์ภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง พบว่า กลุ่มที่เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยานในพื้นที่มีทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ได้แก่ ประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์ (ดังรูปภาพที่ 4.36) นิยมเดินทางเข้ามาเป็นกลุ่มขนาดเล็ก และพักค้างคืนในพื้นที่ประมาณ 1 คืน ซึ่งการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในพื้นที่มักจะจัดในช่วงเดือน พฤษภาคม – กันยายน โดยเฉลี่ยปีละ 2 ครั้ง และมีจำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรมประมาณ 2,000 – 3,000 คน/ปี ซึ่งจากการสัมภาษณ์ประธานชมรมจักรยานสะเดา ได้กล่าวว่า ในการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานแต่ละครั้ง จะมีผู้เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยานทั้งชาวไทยและต่างประเทศ ประมาณ 1,000 คน ซึ่งในปี พ.ศ. 2562 มีการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในพื้นที่ จำนวน 2 ครั้ง คือ กิจกรรมปั่น 2 ด่าน สะเดา ประตูสู่อาเซียน ในวันที่ 23 มิถุนายน 2562 และ สะเดาเสือภูเขา ครั้งที่ 6 ในวันที่ 1 กันยายน 2562 (ประธานชมรมจักรยานสะเดา, สัมภาษณ์, 23 มกราคม 2561) และนักท่องเที่ยวจักรยานที่เดินทางมาเข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยานจากจังหวัดอื่น และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ นิยมมาพักค้างคืนภายในพื้นที่ก่อนวันแข่งขัน 1 วัน และส่วนใหญ่เดินทางมาเป็นกลุ่มขนาดเล็ก (ผู้จัดการสบายดีเฮาส์, สัมภาษณ์, 29 พฤษภาคม 2561)

รูปภาพที่ 4.36 (ซ้าย) นักท่องเที่ยวจักรยานจากประเทศมาเลเซีย ที่เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน (ขวา) นักท่องเที่ยวจักรยานภายในประเทศ ที่เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

2) กลุ่มที่ปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว (Touring cyclists) ที่ใช้เวลาในเดินทางท่องเที่ยวโดยจักรยานมากกว่าหรือเท่ากับ 1 วัน

จากการสังเกตและสัมภาษณ์ภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง พบว่า กลุ่มที่ปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่มีทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ จากประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และประเทศในทวีปยุโรปและอื่น ๆ (ดังรูปภาพที่ 4.37) ที่เดินทางเข้ามาทางด่านศุลกากรสะเดาหรือด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ หรือเข้ามาจากอำเภอหาดใหญ่หรือจังหวัดใกล้เคียง ส่วนใหญ่มักจะเดินทางมาในช่วงเดือนมกราคม – มีนาคม เดินทางเป็นคู่หรือกลุ่มขนาดเล็ก และพักค้างคืนในพื้นที่ประมาณ 1 คืน และส่วนใหญ่เดินทางมาเอง ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการท่องเที่ยวในพื้นที่ พบว่า ที่ผ่านมายังไม่มีนักท่องเที่ยวจักรยานที่เดินทางมาท่องเที่ยวในพื้นที่โดยผ่านบริษัทนำเที่ยวหรือไกด์นำเที่ยวในพื้นที่ (ผู้ประกอบการนำเที่ยวในพื้นที่, สัมภาษณ์, 21 พฤศจิกายน 2562) และจากการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวจักรยานที่อาศัยอยู่ในอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ได้กล่าวว่า ตนเองพร้อมกับเพื่อนจำนวน 2 คน เดินทางมาท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ จำนวน 2 วัน โดยเดินทางมากับรถยนต์และพักค้างคืนในพื้นที่จำนวน 1 คืน (นักท่องเที่ยวจักรยาน, สัมภาษณ์, 7 เมษายน 2562) และจากการสัมภาษณ์ ผู้จัดการเอสที แมนชัน ตำบลสะเดา ได้กล่าวว่า ที่ผ่านมามีนักท่องเที่ยวจักรยานทั้งชาวไทยและต่างชาติมาพักค้างคืนอย่างน้อย 1 คืน โดยนักท่องเที่ยวต่างชาติกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เดินทางมาจากทวีปยุโรป เช่น ประเทศเยอรมัน และเนเธอร์แลนด์ จากทวีปอเมริกาและอื่น ๆ ซึ่งเดินทางมาเป็นคู่หรือเป็นกลุ่มขนาดเล็ก ประมาณ 5 – 8 คน โดยส่วนใหญ่นิยมเดินทางช่วงเดือนมกราคม – มีนาคม และมีนักท่องเที่ยวเข้าพักประมาณ 3 – 4 กลุ่ม/เดือน (ผู้จัดการเอสที แมนชัน, สัมภาษณ์, 2 เมษายน 2561)

รูปภาพที่ 4.37 (ซ้าย) นักท่องเที่ยวจักรยานจากต่างประเทศที่ปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว (ขวา) นักท่องเที่ยวจักรยานจากภายในประเทศปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว
ที่มา: ถ่ายโดยผู้วิจัย

จากผลการศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ทางด้านนักท่องเที่ยวและด้านพื้นที่ สามารถสรุปได้ดังนี้

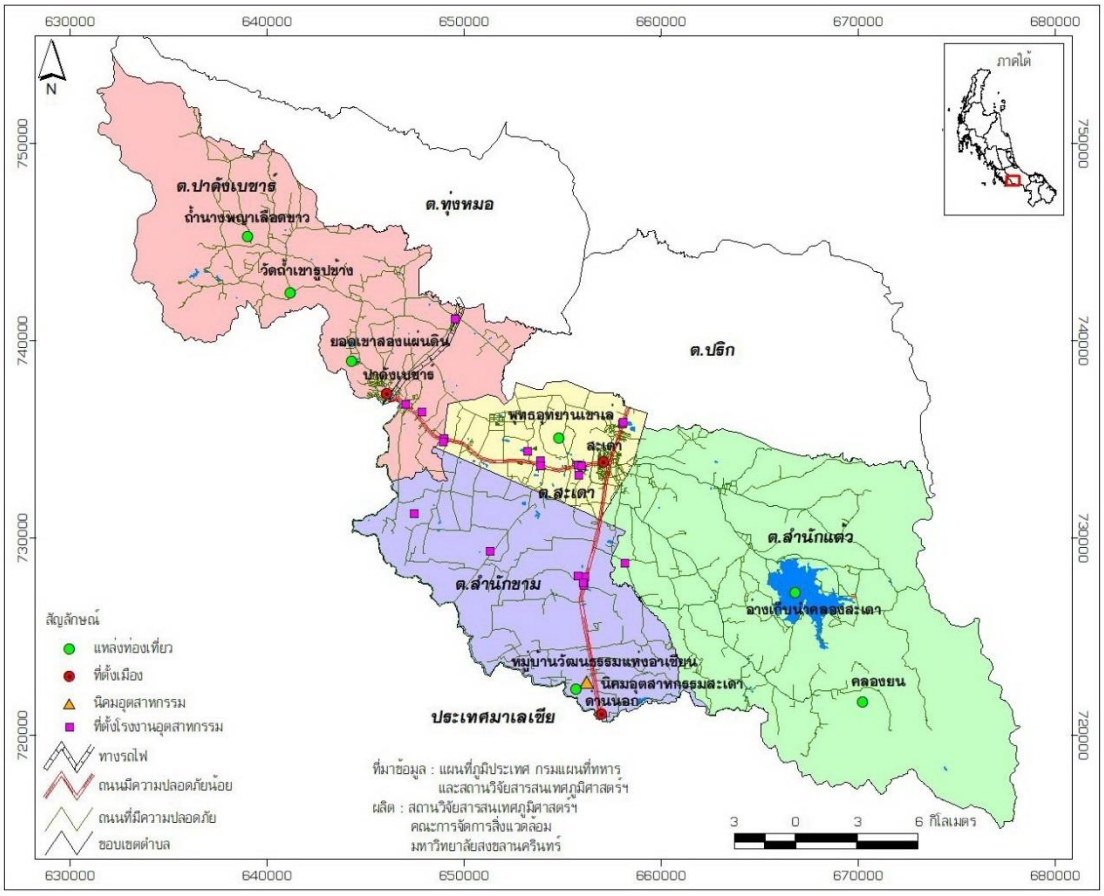
ด้านนักท่องเที่ยว

จากการศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ด้านนักท่องเที่ยว สามารถสรุปได้ว่าที่ผ่านมามีนักท่องเที่ยวจักรยานที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่ แบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยานที่จัดขึ้นภายในพื้นที่ ซึ่งในปี 2562 มีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานจำนวน 2 ครั้ง ครั้งที่ 1 คือ กิจกรรมสะเดาเสือภูเขาครั้งที่ 6 จำนวนผู้เข้าร่วมประมาณ 800 คน และครั้งที่ 2 การจัดกิจกรรมปั่น 2 ด่าน สะเดา ประตูสู่อาเซียน จำนวนผู้เข้าร่วมประมาณ 1,000 คน โดยเฉลี่ยประมาณ 900 คน/ครั้ง ถือว่ามีจำนวนน้อยมากเมื่อเทียบกับจำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยานจามาราธอน (Franja cycling marathorn) ของเมือง Franja ประทศสโลวาเนีย ที่มีผู้เข้าร่วม 3,500 คน (Rauter, S., & Topič, M. D., 2013) ด้วยลักษณะการจัดกิจกรรมที่มีเส้นทางการปั่นจักรยานให้เลือกหลากหลาย ทั้งเส้นทางธรรมชาติและเส้นทางศึกษาวัฒนธรรม และจัดอย่างน้อย 3 ครั้ง/ปี และมีการกำหนดวันเวลาในการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานไว้ล่วงหน้าตลอดทั้งปี และนักท่องเที่ยวจักรยานที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่อีกกลุ่มหนึ่งคือ กลุ่มที่ปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งนิยมเดินทางมาเป็นคู่หรือกลุ่มขนาดเล็ก โดยทั้งนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติเดินทางมาเอง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะในพื้นที่ยังไม่มีการจัดนำเที่ยวด้วยจักรยาน เมื่อเทียบกับเมืองที่เป็นจุดหมายปลายของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน เช่น นักท่องเที่ยวจักรยานในประเทศโครเอเชีย ซึ่งจะมีทั้งกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางเองและกลุ่มที่เดินทางกับไกด์นำเที่ยวด้วยจักรยาน (Meschik, 2012) โดยนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในพื้นที่ได้ 3 ช่องทางคือ ด่านศุลกากรสะเดา และด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ซึ่งเป็น

นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจากต่างประเทศ เช่น มาเลเซีย สิงคโปร์ หรือประเทศอื่นๆ และเข้ามาทางอำเภอหาดใหญ่หรือจังหวัดพัทลุง สตูลหรือยะลา คือนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างชาติบางส่วน ซึ่งถือเป็นข้อได้เปรียบของพื้นที่ที่นักท่องเที่ยวสามารถเข้ามาได้มากกว่า 1 ช่องทาง โดยช่วงเวลาที่นักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาในพื้นที่ แบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงเดือนมกราคม-มีนาคม ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่ปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว เนื่องจากอากาศไม่ค่อยร้อนและไม่มีฝนตก และช่วงเดือนมิถุนายน – กันยายน ซึ่งเป็นช่วงที่มีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในพื้นที่ โดยช่วงเวลาในการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในพื้นที่ถือว่าน้อยเมื่อเทียบกับช่วงเวลาในการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานของเขตมลฑลคาบสมุทร Istria ซึ่งเป็นเมืองจุดหมายปลายทางสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ในประเทศโครเอเชีย ที่มีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานทุกเดือนตลอดทั้งปี โดยเฉพาะช่วงเดือนเมษายน – กันยายน ที่มีความถี่ในการจัดมากที่สุด เนื่องจากเป็นช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยวของพื้นที่ทำให้การจราจรในพื้นที่น้อยและมีอุณหภูมิต่ำกว่าช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว (Brščić & Lovrečić, 2019) และสำหรับสถานที่ท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวจักรยานนิยมคือ เขาเล่ ยอดเขาสองแผ่นดิน วัดถ้ำเขารูปช้าง ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่มีทัศนียภาพทางธรรมชาติที่สวยงาม และมีสิ่งดึงดูดทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่น่าสนใจ

ด้านพื้นที่

เส้นทางสำหรับการปั่นจักรยานในพื้นที่ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ใช้เส้นทางหลัก คือถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ซึ่งเป็นถนนลาดยางขนาด 4 เลน ที่เชื่อมจากชายแดนประเทศมาเลเซียผ่านตำบลสำนักขามไปยังตำบลสะเดา และเชื่อมกับถนนไปยังตำบลสำนักแต้วและตำบลปาดังเบซาร์ โดยถนนดังกล่าวมีการสัญจรของรถจำนวนมาก โดยเฉพาะบริเวณที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมสะเดา ซึ่งอาจทำให้นักท่องเที่ยวจักรยานเกิดอุบัติเหตุหรือได้รับมลภาวะทางอากาศจากโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณดังกล่าว แต่ในพื้นที่ยังมีถนนเลี่ยงเมืองและถนนทางหลวงชนบท ซึ่งเป็นถนนลาดยางขนาด 2 เลน ที่มีการสัญจรของรถค่อนข้างน้อย เช่น ถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย ที่เชื่อมจากตำบลสำนักขามไปยังตำบลปาดังเบซาร์ ซึ่งนอกจากมีการสัญจรของรถน้อยแล้ว ยังมีการสร้างทางจักรยานบนถนนดังกล่าว ที่สามารถนำมาใช้เป็นเส้นทางสำหรับปั่นจักรยานที่มีความปลอดภัย อย่างไรก็ตามยังมีบางจุดที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงถนนสายหลักดังกล่าวได้ (ดังรูปภาพที่ 4.38) นอกจากนี้ บริเวณเส้นทางต่างๆ ในพื้นที่ ยังขาดป้ายสัญลักษณ์สำหรับจักรยาน เช่น ป้ายทางเฉพาะจักรยาน หรือป้ายให้ทางจักรยาน ที่ทำให้นักท่องเที่ยวรู้สึกปลอดภัยต่อการปั่นจักรยาน และรู้สึกถึงการต้อนรับของคนในพื้นที่



รูปภาพที่ 4.38 แสดงที่ตั้งเมือง นิคมอุตสาหกรรม โรงงงานอุตสาหกรรมและถนนไปยังแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

ที่มา: สถานวิจัยสารสนเทศภูมิศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, 2563

แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ นักท่องเที่ยวสามารถปั่นจักรยานไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง โดยในพื้นที่มีแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจักรยานที่นับถือศาสนาพุทธ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวจีนในประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ ที่มีความศรัทธาต่อเจ้าแม่กวนอิม ได้แก่ พุทธอุทยานเขาเล่ ตำบลสะเดา ซึ่งปัจจุบันกำลังดำเนินการสร้างสิ่งสักการะทางศาสนาพุทธ รวมถึงเจ้าแม่กวนอิมที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในจังหวัดสงขลา ในบริเวณเขาเล่ พร้อมทั้งทางจักรยานบริเวณรอบเขาเล่ ระยะทางโดยรวมในการปั่นจักรยานรอบบริเวณดังกล่าวประมาณ 8 กม. และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ ยอดเขาสองแผ่นดิน ที่มีกำแพงที่ใช้กั้นระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียในอดีต และหลักเขตแดนในอดีต ซึ่งนักท่องเที่ยวสามารถปั่นจักรยานขึ้นไปเยี่ยมชม โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวที่ชอบปั่นจักรยานบนทางที่ลาดชัน ซึ่งปัจจุบันทางชมรมจักรยานในพื้นที่ได้จัดทำเส้นทางการปั่นจักรยานจากในเมืองปาดังเบซาร์ไปยังยอดเขาสองแผ่นดิน รวมระยะทางไปกลับประมาณ 7 กม. ส่วนแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ ได้แก่ อ่างเก็บ

น้ำคลองสะเดา ที่นักท่องเที่ยวจักรยานสามารถปั่นจักรยานและพักค้างคืนในบริเวณดังกล่าว แต่ยังขาดสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ จุดบริการ และจุดสำหรับตั้งแคมป์พร้อมทั้งห้องน้ำ และทางจักรยานรอบอ่างเก็บน้ำ ซึ่งมีระยะทางโดยรวมประมาณ 12 กม. ซึ่งหากสามารถดำเนินการได้เสร็จ จะกลายเป็นจุดแวะพักที่สำคัญสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ที่นิยมปั่นจักรยานและพักค้างคืนบริเวณริมน้ำ ส่วนแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ พบว่ายังขาดสิ่งดึงดูดใจ เช่น จุดแวะพักเพื่อเยี่ยมชมหรือทำกิจกรรม เส้นทางการปั่นจักรยาน และการบริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ที่ควรพัฒนารวมถึงแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ในระหว่างดำเนินการควรดำเนินการให้เสร็จเพื่อดึงดูดให้นักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่มากขึ้น นอกจากนี้ในพื้นที่ยังขาดเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานที่เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ เมื่อเทียบกับเขตมณฑลอิสเตรีย ประเทศโครเอเชีย พบว่า มีเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานถึง 147 เส้นทาง รวมเป็นระยะทางมากกว่า 4,800 กม. (Brščić & Lovrečić, 2019) และป้ายบอกทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งมีจำนวนน้อย ขาดแผนที่แสดงแหล่งท่องเที่ยวรวมถึงแผนที่แสดงเส้นทางสำหรับปั่นจักรยาน ทำให้นักท่องเที่ยวจักรยานไม่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ได้อย่างทั่วถึง

สิ่งอำนวยความสะดวก พบว่า ที่พักและร้านอาหารในพื้นที่ส่วนใหญ่กระจายอยู่ในบริเวณด่านนอก และบริเวณตัวเมืองปาดังเบซาร์ เนื่องจากเป็นที่ตั้งของด่านศุลกากรสะเดาและด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ รวมถึงกระจายอยู่ในบริเวณตัวเมืองสะเดา ซึ่งเป็นศูนย์กลางของอำเภอสะเดา โดยบริเวณด่านนอก มีห้องพักที่สามารถรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวประมาณ 5,000 คน/คืน ซึ่งถือว่ามีจำนวนเพียงพอเมื่อเทียบกับจำนวนนักท่องเที่ยวรวมถึงนักท่องเที่ยวจักรยานที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่ผ่านทางด่านศุลกากรสะเดา ในปี พ.ศ. 2560 จำนวน 1,418,359 คน โดยเฉลี่ยประมาณ 3,886 คน/วัน บริเวณตัวเมืองปาดังเบซาร์ มีห้องพักที่สามารถรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวประมาณ 1,000 คน/คืน ซึ่งถือว่ามีจำนวนเพียงพอเมื่อเทียบกับจำนวนนักท่องเที่ยวรวมถึงนักท่องเที่ยวจักรยานที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่ ผ่านทางด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ในปี พ.ศ. 2560 จำนวน 348,011 คน โดยเฉลี่ยประมาณ 953 คน/วัน แต่อาจจะไม่เพียงพอในช่วงที่มีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย ที่มีผู้เข้าร่วมประมาณ 2,000 คน และ บริเวณตัวเมืองสะเดา ที่มีพื้นที่เชื่อมต่อกับตำบลสำนักขาม ตำบลปาดังเบซาร์ และอำเภอหาดใหญ่ มีห้องพักที่สามารถรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวประมาณ 600 คน/คืน ถือว่าเพียงพอเมื่อเทียบกับจำนวนนักท่องเที่ยวจักรยานที่เข้ามาพักในพื้นที่ เนื่องจากส่วนใหญ่นักท่องเที่ยวจะพักในบริเวณด่านนอกมากกว่า แต่อาจจะไม่เพียงพอเมื่อมีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในพื้นที่ ซึ่งมีผู้เข้าร่วมโดยเฉลี่ย 900 คน/ครั้ง สำหรับร้านอาหารในพื้นที่ด่านนอก ตัวเมืองสะเดาและตัวเมือง ปาดังเบซาร์ มีจำนวนเพียงพอ ส่วนร้านอาหารฮาลาลที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวจักรยานทั้งชาวไทยและต่างชาติที่นับถือศาสนาอิสลามในบางพื้นที่มีจำนวนน้อย เช่น ตำบลสะเดา และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการปั่น

จักรยาน ได้แก่ ร้านจำหน่าย/ซ่อมจักรยาน พบว่ามีร้านจำหน่ายจักรยานเพียง 3 ร้าน ในตัวเมืองสะเดา และมีเพียง 1 ร้านที่สามารถซ่อมจักรยานได้

การจัดกิจกรรมการปั่นจักรยาน ในพื้นที่ตำบลสะเดา ตำบลสำนักขามและตำบลปาดัง-เบซาร์ มีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียโดยหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และชมรมหรือกลุ่มจักรยานในพื้นที่ โดยเฉพาะในพื้นที่ตำบลสะเดาจะมีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานโดยชมรมจักรยานสะเดาทุกปี ซึ่งลักษณะของการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในพื้นที่ คือเพื่อการแข่งขันหรือเน้นระยะทาง โดยใช้เส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวภายในพื้นที่หรือเส้นทางระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย ส่วนใหญ่จัดในช่วงเดือนมิถุนายน – กันยายน โดยเฉลี่ยประมาณ 2 ครั้ง/ปี เป็นการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานภายในประเทศประมาณ 1 – 2 ครั้ง/ปี และการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียประมาณ 1 ครั้ง/ปี ซึ่งจำนวนครั้งในการจัดกิจกรรมถือว่าน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับเขตมลฑลอิสเตรีย ประเทศโครเอเชีย ซึ่งเป็นจุดหมายปลายที่สำคัญของนักท่องเที่ยวจักรยาน ที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวจักรยานประมาณ 982,141.61 คน/ปี โดยปี พ.ศ. 2561 มีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานทุกเดือน โดยจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานภายในพื้นที่ 83 ครั้ง และกิจกรรมการปั่นจักรยานระหว่างประเทศจำนวน 7 ครั้ง (Brščić & Lovrečić, 2019) นอกจากนี้ การจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในพื้นที่ยังไม่ค่อยเป็นที่รู้จักแพร่หลาย ดังจะเห็นได้จากผู้เข้าร่วมกิจกรรมส่วนใหญ่เป็นกลุ่มเป้าหมายเดิม ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเครือข่ายของชมรมจักรยาน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการประชาสัมพันธ์ยังไม่ทั่วถึงกลุ่มเป้าหมาย

การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ โดยทางหน่วยงานภาครัฐมีนโยบายหรือแผนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ได้แก่ ตำบลสะเดามีนโยบายส่งเสริมการปั่นจักรยานของคนในพื้นที่ โดยการสร้างถนนและทางจักรยานรอบเขาเล่ เพื่อเป็นถนนสุขภาพให้แก่คนในท้องถิ่น รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน เช่น ที่จอดรถจักรยาน ส่วนตำบลสำนักขามและตำบลสำนักแต้วมีแผนการพัฒนาเพื่อส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ โดยการสร้างทางจักรยานและจุดแวะพักบริเวณเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวและบริเวณแหล่งท่องเที่ยว เช่น การสร้างทางจักรยานบริเวณถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย การปรับภูมิทัศน์บริเวณริมรั้วและหลักเขตแดนที่ 19 เพื่อเป็นจุดแวะพัก และแผนการสร้างทางจักรยานและจุดแวะพักบริเวณรอบอ่างเก็บน้ำคลองสะเดา ในขณะที่ตำบลปาดังเบซาร์ยังไม่มีแผนที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานโดยตรง เนื่องจากเน้นการพัฒนาให้เป็นเมืองการค้าชายแดนที่มีความเป็นอัตลักษณ์เฉพาะของพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีการขับเคลื่อนโดยภาคส่วนเอกชน โดยเฉพาะชมรมหรือกลุ่มจักรยานในพื้นที่ ได้แก่ การจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานโดยชมรมจักรยานสะเดา และการจัดทำและประชาสัมพันธ์เส้นทางการปั่นจักรยานของชมรมจักรยาน TM Bike ตำบลปาดังเบซาร์

ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการท่องเที่ยวโดยจักรยาน จากการประมาณการจากกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยาน ซึ่งมีจำนวนประมาณ 1,800 คน/ปี กรณีที่นักท่องเที่ยวพักค้างคืนในพื้นที่ 1 คืน ราคาที่พักในพื้นที่โดยเฉลี่ยประมาณ 500 บาท/คืน ค่าใช้จ่ายในการใช้บริการด้านอาหารและสินค้าอื่น ๆ โดยเฉลี่ยประมาณ 300 บาท/วัน และค่าใช้จ่ายในการเข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยานและอื่นๆ ประมาณ 300 บาท/ครั้ง โดยรวมประมาณ 1,100 บาท/คน/ปี สามารถสร้างรายได้ให้แก่ผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้องประมาณ 1,980,000 บาท/ปี ซึ่งหากในพื้นที่มีการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่ทำให้นักท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น จะสามารถสร้างรายได้ให้แก่คนในพื้นที่และเกิดการจ้างงานที่เกี่ยวข้องมากขึ้น ดังเช่น จากการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยจักรยานของประเทศอิตาลี ซึ่งมีจำนวนนักท่องเที่ยวจักรยานประมาณ 100,000 คน/ปี สามารถสร้างรายได้โดยรวมประมาณ 384 ล้านยูโร หรือประมาณ 14,296 ล้านบาท ซึ่งรายได้ดังกล่าวสามารถกระจายไปยังคนในท้องถิ่น เกิดการจ้างงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ไกด์นำเที่ยวด้วยจักรยาน ร้านจักรยาน ที่พัก โรงแรมและร้านอาหารและร้านค้าปลีก (Gazzola et al., 2018)

จากสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยานในปัจจุบัน ทั้งในส่วนของนโยบายและแผนการพัฒนาและการขับเคลื่อนของภาคเอกชนในพื้นที่ คาดว่าแนวโน้มของนักท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจากการประมาณการจำนวนนักท่องเที่ยวจักรยานที่เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยานทั้งภายในพื้นที่และระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย จาก ปี พ.ศ. 2557 – พ.ศ. 2562 พบว่าจำนวนผู้เข้าร่วมเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 6.16 ต่อปี

จากการวิเคราะห์สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ พบว่าเมืองที่มีศักยภาพในการดึงดูดนักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาในพื้นที่ ทั้งทางด้านพื้นที่และการขับเคลื่อนของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในพื้นที่ที่เอื้อต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ ได้แก่ บริเวณด่านนอก บริเวณตัวเมืองสะดา และบริเวณตัวเมืองปาดังเบซาร์ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 แสดงผลการวิเคราะห์สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยานของเมืองที่มีศักยภาพในการดึงดูดนักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาในพื้นที่

ด้าน	สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน			
	เมืองด่านนอก	**เมืองสะเดา**	**เมืองปาดังเบซาร์**	**สรุป**
นักท่องเที่ยว	● นักท่องเที่ยวจักรยานส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ ที่เดินทางเข้ามาทางด่านศุลกากรสะเดา	● นักท่องเที่ยวจักรยานส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวจากประเทศในทวีปยุโรปหรืออื่นๆ และนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางมาจากจังหวัดสงขลาหรือจังหวัดใกล้เคียง	●นักท่องเที่ยวจักรยานส่วนใหญ่ เป็นนักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ ที่เดินทางเข้ามาทางด่านศุลกากรปาดัง-เบซาร์	●นักท่องเที่ยวสามารถเข้ามาในพื้นที่ได้ถึง 3 ช่องทาง คือ ทางด่านศุลกากรสะเดา ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ และจากอำเภอหาดใหญ่หรือจังหวัดอื่นๆ
เส้นทางสำหรับปั่นจักรยาน	●มีถนนสายหลักที่เชื่อมจากชายแดนมาในพื้นที่ตำบลสำนักขาม ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและการได้รับมลภาวะทางอากาศจากโรงงานอุตสาหกรรมและนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่	●มีถนนสายหลัก 2 เส้นทาง ซึ่งเป็นถนนทางหลวงแผ่นดิน ที่เชื่อมมาจากตำบลสำนักขาม และเชื่อมไปยังตำบลปาดังเบซาร์ ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและการได้รับมลภาวะทางอากาศจากโรงงานอุตสาหกรรมและนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่	●มีถนนทางหลวงท้องถิ่นและชนบท ภายในตัวเมืองปาดังเบซาร์และเชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวภายในพื้นที่ มีการสัญจรของรถค่อนข้างน้อย	●มีถนนสายหลักที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและการได้รับมลภาวะทางอากาศในบางจุดที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้

ตารางที่ 4.2 (ต่อ) แสดงผลการวิเคราะห์สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยานของเมืองที่มีศักยภาพในการดึงดูดนักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาในพื้นที่

ด้าน	สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน			
	เมืองด่านนอก	**เมืองสะเดา**	**เมืองปาดังเบซาร์**	**สรุป**
เส้นทางสำหรับปั่นจักรยาน (ต่อ)	●มีถนนเลี่ยงเมือง คือ ถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย ที่เชื่อมจากชายแดนมาเลเซียไปยังตำบลปาดังเบซาร์ ที่มีการสัญจรของรถค่อนข้างน้อย แต่เส้นทางค่อนข้างเปลี่ยวและไม่มีไฟส่องทางตลอดทั้งเส้นทาง	●มีถนนทางหลวงท้องถิ่นและชนบท ที่เชื่อมโยงจากในพื้นที่ตำบลสะเดาไปยังแหล่งท่องเที่ยวภายในพื้นที่มีการสัญจรของรถค่อนข้างน้อย		●มีถนนเลี่ยงเมือง ถนนทางหลวงท้องถิ่นและชนบทที่มีการสัญจรของรถน้อย ที่สามารถใช้เป็นเส้นทางการปั่นจักรยานได้อย่างปลอดภัย แต่บางเส้นทางค่อนข้างเปลี่ยวและไม่มีไฟส่องทางตลอดทั้งเส้นทาง
ระบบการขนส่ง	●ไม่มีระบบการขนส่งทางรางที่นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางพร้อมกับจักรยานได้	● ไม่มีระบบการขนส่งทางราง ที่นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางพร้อมกับจักรยานได้	●มีระบบการขนส่งทางราง ที่นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางพร้อมกับจักรยานทั้งจากภายในประเทศและจากประเทศมาเลเซีย ที่มีจำนวนเที่ยวสามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้ แต่บางขบวนยังขาดสถานที่จอดรถจักรยานที่ปลอดภัย	●มีระบบการขนส่งทางราง ที่นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางพร้อมกับจักรยานทั้งจากภายในประเทศและจากประเทศมาเลเซีย โดยมีจำนวนเที่ยวเพียงพอสำหรับนักท่องเที่ยว แต่บางขบวนยังขาดสถานที่จอดรถจักรยานที่ปลอดภัย

ตารางที่ 4.2 (ต่อ) แสดงผลการวิเคราะห์สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยานของเมืองที่มีศักยภาพในการดึงดูดนักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาในพื้นที่

ด้าน	สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน			
	เมืองด่านนอก	**เมืองสะเดา**	**เมืองปาดังเบซาร์**	**สรุป**
สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน	● มีแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งดึงดูดใจในพื้นที่ แต่ยังไม่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจักรยานได้ เนื่องจากไม่มีความโดดเด่นและขาดการปรับปรุงทัศนียภาพให้สวยงาม	● แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวจีนในประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ คือ พุทธอุทยานเขาเล่ ซึ่งอยู่ในระหว่างก่อสร้าง	● ยอดเขาสองแผ่นดิน ที่สามารถชมทิวทัศน์ของเมืองปาดังในประเทศไทยและมาเลเซีย และชมกำแพงและหลักเขตแดนที่ใช้ในอดีต	● มีแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจักรยาน แต่บางแห่งยังขาดขาดความโดดเด่นและการปรับปรุงทัศนียภาพให้สวยงาม ● ยังขาดเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานที่เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ
การจัดกิจกรรมการปั่นจักรยาน	● มีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานเฉพาะภายในประเทศโดยหน่วยงานภาครัฐหรือภาคเอกชน	● มีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียโดยหน่วยงานภาครัฐ ● มีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานภายในประเทศโดยชมรมจักรยานทุกปี	● มีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียโดยหน่วยงานภาครัฐ หรือภาคเอกชน ● มีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานภายในประเทศโดยหน่วยงานภาครัฐ หรือภาคเอกชน	● มีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย โดยหน่วยงานภาครัฐ เอกชน หรือชมรมจักรยานในพื้นที่ ● จำนวนครั้งและจำนวนผู้เข้าร่วมยังน้อยเมื่อเทียบกับเมืองที่จุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวจักรยานและยังไม่เป็นที่รู้จักแพร่หลาย

ตารางที่ 4.2 (ต่อ) แสดงผลการวิเคราะห์สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยานของเมืองที่มีศักยภาพในการดึงดูดนักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาในพื้นที่

ด้าน	สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน			
	เมืองด่านนอก	เมืองสะเดา	เมืองปาดังเบซาร์	สรุป
สิ่งอำนวยความสะดวก	● มีที่พักกระจายอยู่ในพื้นที่และเพียงพอเมื่อเทียบสัดส่วนของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาทางด่านศุลกากรสะเดา ● มีร้านอาหารและร้านอาหารที่ได้รับมาตรฐานฮาลาลเพียงพอกับนักท่องเที่ยวจักรยาน ● ไม่มีมีร้านจำหน่าย/ซ่อมจักรยานภายในพื้นที่ ● ไม่มีสถานที่จอดรถจักรยานที่มีความปลอดภัยในบรเวณแหล่งท่องเที่ยวและจุดแวะพัก	● มีที่พักกระจายอยู่ในพื้นที่และเพียงพอเมื่อเทียบสัดส่วนของนักท่องเที่ยวจักรยานที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่ แต่ไม่เพียงพอเมื่อจัดกิจกรรมการปั่นจักรยาน ● มีร้านอาหารเพียงพอกับนักท่องเที่ยวจักรยาน แต่ร้านอาหารที่ได้รับมาตรฐานฮาลาลยังมีน้อย ● มีร้านจำหน่าย/ซ่อมจักรยานภายในพื้นที่ จำนวน 3 ร้าน ● ไม่มีสถานที่จอดรถจักรยานที่มีความปลอดภัยในบรเวณแหล่งท่องเที่ยวและจุดแวะพัก	● มีที่พักกระจายอยู่ในพื้นที่และเพียงพอเมื่อเทียบสัดส่วนของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาทางด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ แต่ไม่เพียงพอเมื่อจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในพื้นที่ ● มีร้านอาหารและร้านอาหารที่ได้รับมาตรฐานฮาลาลเพียงพอกับนักท่องเที่ยวจักรยาน ● ไม่มีมีร้านจำหน่าย/ซ่อมจักรยานภายในพื้นที่ ● ไม่มีสถานที่จอดรถจักรยานที่มีความปลอดภัยในบรเวณแหล่งท่องเที่ยวและจุดแวะพัก	● ที่พักกระจายอยู่ในพื้นที่และเพียงพอเมื่อเทียบสัดส่วนของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่ แต่ไม่เพียงพอเมื่อจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในพื้นที่เมืองสะเดาและปาดังเบซาร์ ● มีร้านอาหารเพียงพอกับนักท่องเที่ยวจักรยาน แต่ร้านอาหารที่ได้รับมาตรฐานฮาลาลไม่เพียงพอในเมืองสะเดา ● มีร้านจำหน่าย/ซ่อมจักรยานภายในเมืองสะเดาเท่านั้น ● ไม่มีสถานที่จอดรถจักรยานที่มีความปลอดภัยในบรเวณแหล่งท่องเที่ยวและจุดแวะพัก

ตารางที่ 4.2 (ต่อ) แสดงผลการวิเคราะห์สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยานของเมืองที่มีศักยภาพในการดึงดูดนักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาในพื้นที่

ด้าน	สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน			
	เมืองด่านนอก	เมืองสะเดา	เมืองปาดังเบซาร์	สรุป
นโยบายหรือแผนการพัฒนาโดยหน่วยงานภาครัฐ	● แผนการจัดทำทางจักรยานบริเวณถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย ● แผนการปรับปรุงภูมิทัศน์และสร้างจุดแวะพักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน บริเวณริมรั้วชายแดนไทย-มาเลเซีย และหลักเขตแดนที่ 19	● มีนโยบายส่งเสริมการปั่นจักรยานของคนในพื้นที่ โดยการสร้างถนนและทางจักรยานรอบเขาเล่ เพื่อเป็นถนนสุขภาพให้แก่คนในท้องถิ่น ● แผนการพัฒนาจุดตั้งแคมป์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการปั่นจักรยาน ในบริเวณเขาเล่	● ยังไม่มีแผนการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน	● มีนโยบายส่งเสริมการปั่นจักรยานของคนในพื้นที่ และแผนการพัฒนาเพื่อส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาในพื้นที่ โดยการสร้างทางจักรยาน จุดแวะพักและสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณแหล่งท่องเที่ยว
การมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่	● การขับเคลื่อนของชมรมหรือกลุ่มจักรยานในพื้นที่ยังมีน้อย	● มีชมรมจักรยานสะเดา ในการขับเคลื่อนการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานทุกปี	● มีชมรมจักรยานสะเดา ที่มีเครือข่ายจักรยานของประเทศมาเลเซีย และมีการจัดทำและประชาสัมพันธ์เส้นทางการปั่นจักรยานไปยังแหล่งท่องเที่ยว	● มีการขับเคลื่อนของชมรมจักรยานในการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยาน และการจัดทำและประชาสัมพันธ์เส้นทางการปั่นจักรยาน ● ชาวบ้านที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมน้อย

4.2 ผลการศึกษาปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

จากการสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมของนักเที่ยว ความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน และปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของท่องเที่ยวจักรยาน จากกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา จำนวน 384 คน แบ่งเป็นนักท่องเที่ยวจักรยานในประเทศจำนวน 192 คน และนักท่องเที่ยวจักรยานจากต่างประเทศ จำนวน 192 คน ผลการวิเคราะห์ มีรายละเอียดดังนี้

4.2.1 ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวจักรยาน

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ เพศ ภูมิลำเนา รายได้ต่อเดือน อายุ และอาชีพของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา จำแนกตามสัญชาติของนักท่องเที่ยว (n = 384)

ประเด็น	ชาวไทย		ชาวต่างชาติ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ				
ชาย	126	65.6	165	85.7
หญิง	66	34.4	27	14.3
ภูมิลำเนา				
ภาคใต้	137	71.4	-	-
ภาคอื่น ๆ ประเทศไทย	55	28.6	-	-
ประเทศมาเลเซีย	-	-	108	56.3
ประเทศสิงคโปร์	-	-	44	22.9
อื่น ๆ	-	-	40	20.8
รายได้ต่อเดือน				
น้อยกว่า 15,000 บาท	14	2.1	0	0.0
15,000 – 30,000 บาท	92	47.9	73	38.0
30,001 – 45,000 บาท	60	31.4	90	46.9
มากกว่า 45,000 บาท	26	18.6	29	15.1

ตารางที่ 4.3 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา จำแนกตามสัญชาติของนักท่องเที่ยว (n = 384)

ประเด็น	ชาวไทย		ชาวต่างชาติ	
	จำนวน	**ร้อยละ**	**จำนวน**	**ร้อยละ**
อายุ				
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี	4	2.1	4	2.3
21 – 40 ปี	71	37.0	33	17.2
41 – 60 ปี	86	44.8	81	42.1
มากกว่า 60 ปี	31	16.1	74	38.4
อาชีพ				
รับราชการ/พนักงานของรัฐ/ลูกจ้างของรัฐ	53	27.8	65	33.9
พนักงานบริษัทเอกชน	32	16.7	46	24.0
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	24	12.3	28	14.6
อาชีพอิสระ	47	24.7	11	5.7
เกษียณอายุ	36	18.5	42	21.9
รวม	**192**	**100.0**	**192**	**100.0**

จากตารางที่ 4.3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา จำนวน 384 คน ซึ่งเป็นนักท่องเที่ยวจักรยานชาวไทยจำนวน 192 คน และชาวต่างชาติจำนวน 192 คน พบว่า ทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทย และชาวต่างชาติ ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 65.6 และ 85.7 ตามลำดับ โดยนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ในภาคใต้ (ร้อยละ 71.4) ส่วนนักท่องเที่ยวต่างชาติส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศมาเลเซีย (ร้อยละ 56.3) นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน 15,000 – 30,000 บาท (ร้อยละ 47.9) และนักท่องเที่ยวต่างชาติส่วนใหญ่มีรายได้ 30,001 – 45,000 บาท (ร้อยละ 46.9) ทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างชาติส่วนใหญ่มีอายุ 41 – 60 ปี คิดเป็นร้อยละ 44.8 และ 42.1 ตามลำดับ และส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับราชการ/พนักงานของรัฐ/ลูกจ้างของรัฐ เหมือนกัน คิดเป็นร้อยละ 27.8 และ 33.9 ตามลำดับ

4.2.2 พฤติกรรมของนักท่องเที่ยว

จากการสอบถามพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาทั้งชาวไทยและต่างประเทศ ผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังตารางที่ 4.4 – 4.7

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนและร้อยละของพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา จำแนกตามสัญชาติของนักท่องเที่ยว (n=384)

ประเด็น	ชาวไทย		ชาวต่างชาติ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อย
วัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน				
เพื่อเข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน	82	42.7	79	41.1
เพื่อพักผ่อน/เยี่ยมชมในพื้นที่ โดยใช้ระยะเวลา 1	34	17.7	12	6.3
เพื่อพักผ่อน/เยี่ยมชมในพื้นที่ โดยใช้ระยะเวลามากกว่า 1 วัน	76	39.6	101	52.6
จำนวนผู้ที่ร่วมเดินทาง				
1 - 3 คน	56	29.1	94	49.0
4 - 6 คน	83	43.2	53	27.6
มากกว่า 6 คน	53	27.7	45	23.4
บุคคลที่เดินทางมาด้วย				
เพื่อน	110	57.1	126	65.6
ครอบครัว	55	28.6	39	20.3
เพื่อนร่วมงาน	27	14.3	27	14.1
จำนวนครั้งที่เคยมาท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ (ไม่รวมครั้งนี้)				
เดินทางครั้งแรก	10	5.4	16	8.3
เคยเดินทางมาแล้ว 1 - 2 ครั้ง	55	28.6	79	41.1
เคยเดินทางมาแล้ว 3 - 4 ครั้ง	83	43.3	76	39.7
เคยเดินทางมาแล้วมากกว่า 4 ครั้ง	44	22.7	21	10.9
ระยะเวลาในการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่				
1 วัน	110	57.3	24	12.5
2 วัน	82	42.7	137	71.4
3 วัน	0	0.0	31	16.1
ประเภทของรถที่ใช้ในการเดินทาง				
รถจักรยาน	27	14.3	93	48.4
รถยนต์	158	82.5	87	45.3
รถไฟ	7	3.2	12	6.3
รวม	**192**	**100.0**	**192**	**100.0**

จากตารางที่ 4.4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจักรยานชาวไทยส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อเข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน (ร้อยละ 42.7) ส่วนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อพักผ่อน/เยี่ยมชมในพื้นที่ โดยใช้ระยะเวลามากกว่า 1 วัน (ร้อยละ 52.6) โดยนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ผู้ร่วมเดินทาง 4 – 6 คน (ร้อยละ 43.2) ส่วนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่มีผู้ร่วมเดินทาง 1 – 3 คน (ร้อยละ 49.0) ทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างชาติส่วนใหญ่เดินทางมากับเพื่อน คิดเป็นร้อยละ 57.1 และ 65.6 ตามลำดับ สำหรับประสบการณ์ในการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา พบว่า ทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติส่วนใหญ่เคยเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่มาแล้ว โดยนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่เคยเดินทางมาแล้ว 3 – 4 ครั้ง (ร้อยละ 43.3) ส่วนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเคยเดินทางมาแล้ว 1 – 2 ครั้ง (ร้อยละ 41.1) และนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่เพียง 1 วัน (ร้อยละ 57.3) ส่วนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ 2 วัน (ร้อยละ 71.4)

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนและร้อยละของพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในการพักค้างคืนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (n=384)

ประเด็น	ชาวไทย		ชาวต่างชาติ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
พักค้างคืนในพื้นที่				
ไม่ค้างคืน	110	57.1	24	12.5
ค้างคืน	82	42.9	168	87.5
จำนวนคืนที่ค้างคืน*				
1 คืน	78	95.3	144	85.7
2 คืน	4	4.7	24	14.3
รวม	**82**	**100.0**	**168**	**100.0**
สถานที่พักค้างคืน*				
โรงแรม	25	30.2	64	38.1
รีสอร์ท/เกสท์เฮาส์	4	5.4	17	10.1
อพาร์ทเมนท์/คอนโดมีเนียม	45	54.3	80	47.6
เต็นท์	0	0	7	4.2
บ้านญาติ/เพื่อน	8	10.1	0	0
รวม	**82**	**100.0**	**168**	**100.0**

* ตอบเฉพาะนักท่องเที่ยวที่พักค้างคืนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

จากตารางที่ 4.5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจักรยานชาวไทยส่วนใหญ่ไม่พักค้างคืนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (ร้อยละ 57.1) ในขณะที่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่พักค้างคืนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (ร้อยละ 87.5) โดยทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติส่วนใหญ่พักค้างคืนจำนวน 1 คืน คิดเป็นร้อยละ 95.3 และ 85.7 ตามลำดับ และนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติส่วนใหญ่พักค้างคืนที่อพาร์ทเมนท์/คอนโดมีเนียม คิดเป็น ร้อยละ 54.3 และ 47.6 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.6 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (n = 384)

ประเภทของค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย (บาท/วัน)			
	พักค้างคืน		ไม่ได้พักค้างคืน	
	ค่าเฉลี่ย	ร้อยละ	ค่าเฉลี่ย	ร้อยละ
ค่าอาหารและเครื่องดื่ม	524.5	28.8	435.2	54.5
ค่าที่พัก	725.2	39.8	0	0.0
ซื้อสินค้า/ของที่ระลึก	217.8	11.9	114.3	14.3
กิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยว	223.7	12.3	145.4	18.2
อื่น ๆ	132.6	7.2	103.8	13.0
รวม	**1,823.8**	**100.0**	**798.7**	**100.0**

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาของนักท่องเที่ยวจักรยานที่พักค้างคืนในพื้นที่ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1,823.8 บาท/วัน โดยสัดส่วนของค่าใช้จ่ายสำหรับที่พักมากที่สุด ร้อยละ 39.8 รองลงมาคือ ค่าอาหารและเครื่องดื่ม กิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยว ซื้อสินค้า/ของที่ระลึก และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 28.8, 12.3, 11.9 และ 7.2 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวจักรยานที่ไม่ได้พักค้างคืนในพื้นที่ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 798.7 บาท/วัน โดยสัดส่วนของค่าใช้จ่ายสำหรับค่าอาหารและเครื่องดื่ม มากที่สุด ร้อยละ 54.5 รองลงมาคือ กิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยว ซื้อสินค้า/ของที่ระลึก และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 18.2, 14.3 และ 13.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.7 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา จำแนกตามสัญชาติของนักท่องเที่ยว (n = 384)

การได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน	ชาวไทย			ชาวต่างชาติ		
	$\overline{x}$	S.D.	ระดับ	$\overline{x}$	S.D.	ระดับ
สื่อที่ได้รับ						
1. เว็บไซต์/สื่อสังคมออนไลน์	4.06	0.58	มาก	3.98	0.63	มาก
2. การบอกกล่าว	3.94	0.63	มาก	3.89	0.71	มาก
3. โปสเตอร์	2.97	0.76	ปานกลาง	2.75	0.68	ปานกลาง
4. แผ่นพับ/โบร์ชัวร์	2.42	0.74	น้อย	2.14	0.74	น้อย
5. หนังสือพิมพ์/วารสาร	2.35	0.84	น้อย	1.28	0.72	น้อยที่สุด
6. โทรทัศน์	1.97	0.83	น้อยที่สุด	1.24	0.83	น้อยที่สุด
7. วิทยุ	1.32	0.69	น้อยที่สุด	1.15	0.71	น้อยที่สุด
รวม	**2.72**	**0.54**	**ปานกลาง**	**2.35**	**0.56**	**น้อย**
ลักษณะของข้อมูลที่ได้รับ						
1. ข้อมูลเกี่ยวกับแผนที่เส้นทางจักรยาน	2.38	0.74	ปานกลาง	1.87	0.67	น้อย
2. ข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งดึงดูดใจหรือจุดแวะพักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน	3.71	0.65	มาก	3.36	0.84	ปานกลาง
3. ข้อมูลการบริการต่าง ๆ เช่น ที่พัก ร้านอาหาร ร้านค้า ร้านจักรยาน ห้องน้ำ	3.58	0.79	มาก	3.05	0.71	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.7 พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจักรยานชาวไทยได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานโดยภาพรวมระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.72 ชาวต่างชาติได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานโดยภาพรวมระดับน้อย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.35 โดยนักท่องเที่ยวจักรยานชาวไทย ได้รับข้อมูลจากเว็บไซต์หรือสื่อสังคมออนไลน์ และการบอกกล่าวในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.06 และ 3.94 ตามลำดับ ได้รับข้อมูลจากโปสเตอร์ ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.97 ได้รับข้อมูลจากแผ่นพับหรือโบร์ชัวร์ และหนังสือพิมพ์หรือวารสาร ในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.42 และ 2.35 ตามลำดับ และได้รับข้อมูลจากโทรทัศน์ และวิทยุ ในระดับน้อยที่สุด

มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.97 และ 1.32 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวจักรยานชาวต่างชาติ ได้รับข้อมูลจากเว็บไซด์หรือสื่อสังคมออนไลน์ และการบอกกล่าวในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.98 และ 3.89 ตามลำดับ ได้รับข้อมูลจากโปสเตอร์ ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.75 ได้รับข้อมูลจากแผ่นพับหรือโบร์ชัวร์ ในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.14 และได้รับข้อมูลจากหนังสือพิมพ์หรือวารสาร โทรทัศน์ และวิทยุ ในระดับน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.28, 1.24 และ 1.15 ตามลำดับ

ลักษณะของข้อมูลที่ได้รับ พบว่า นักท่องเที่ยวชาวไทยได้รับข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งดึงดูดใจหรือจุดแวะพักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และข้อมูลการบริการต่าง ๆ เช่น ที่พัก ร้านอาหาร ร้านค้า ร้านจักรยาน ห้องน้ำ ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.71 และ 3.58 ตามลำดับ และการได้รับข้อมูลเกี่ยวกับแผนที่เส้นทางจักรยานในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.38 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติได้รับข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งดึงดูดใจหรือจุดแวะพักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และข้อมูลการบริการต่าง ๆ เช่น ที่พัก ร้านอาหาร ร้านค้า ร้านจักรยาน ห้องน้ำ ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.36 และ 3.05 ตามลำดับ และการได้รับข้อมูลเกี่ยวกับแผนที่เส้นทางจักรยานในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.87

4.2.2 ความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

จากการสอบถามความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (n = 384)

ความต้องการท่องเที่ยวโดยจักรยาน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ระดับ
1. เยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งดึงดูดใจในพื้นที่	4.29	0.76	มาก
2. เข้าร่วมกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่	3.95	0.64	มาก
3. ใช้บริการที่พักและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่	3.71	0.88	มาก
รวม	**3.98**	**0.63**	**มาก**

จากตารางที่ 4.8 พบว่านักท่องเที่ยวจักรยานต้องการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาโดยภาพรวมในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.98 โดยต้องการเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งดึงดูดใจในพื้นที่ ต้องการเข้าร่วมกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ และต้องการใช้บริการที่พักและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.29, 3.95 และ 3.71 ตามลำดับ

4.2.3 ปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

จากการศึกษาปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา โดยการวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor analysis) โดยใช้การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory factor analysis) เพื่อยืนยันองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาประกอบด้วย 5 ด้าน คือ สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน การบริการและความปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน จำนวนตัวแปรทั้งสิ้น 23 ตัวแปร และทำการวิเคราะห์การถดถอยพหุ (Multiple regression) เมื่อกำหนดให้ตัวแปรตาม คือ ความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา และตัวแปรอิสระคือองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยาน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบแบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอนดังนี้

1.1) การตรวจสอบความเหมาะสมของข้อมูล

การตรวจสอบความเหมาะสมของข้อมูล โดยการวิเคราะห์ Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) และ Bartlett's Test of Sphericity ผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 แสดงค่า KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		.900
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	3209.544
	df	253
	Sig.	.000

จากตารางที่ 4.9 การตรวจสอบความเหมาะสมของข้อมูล เพื่อตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างข้อคำถามเกี่ยวกับองค์ประกอบของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน พบว่ามีค่าเท่ากับ 0.900 ซึ่งมีค่าเข้าใกล้ 1 แสดงว่าข้อคำถามมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่สามารถนำไปใช้ในการวิเคราะห์องค์ประกอบต่อไปได้ และผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างข้อคำถามแต่ละข้อ โดยใช้วิธี Bartlett's Test of Sphericity พบว่า ค่าไคสแควร์เท่ากับ 3,209.544 และ $p<0.001$ แสดงว่าข้อคำถามมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จึงใช้ในการวิเคราะห์องค์ประกอบได้

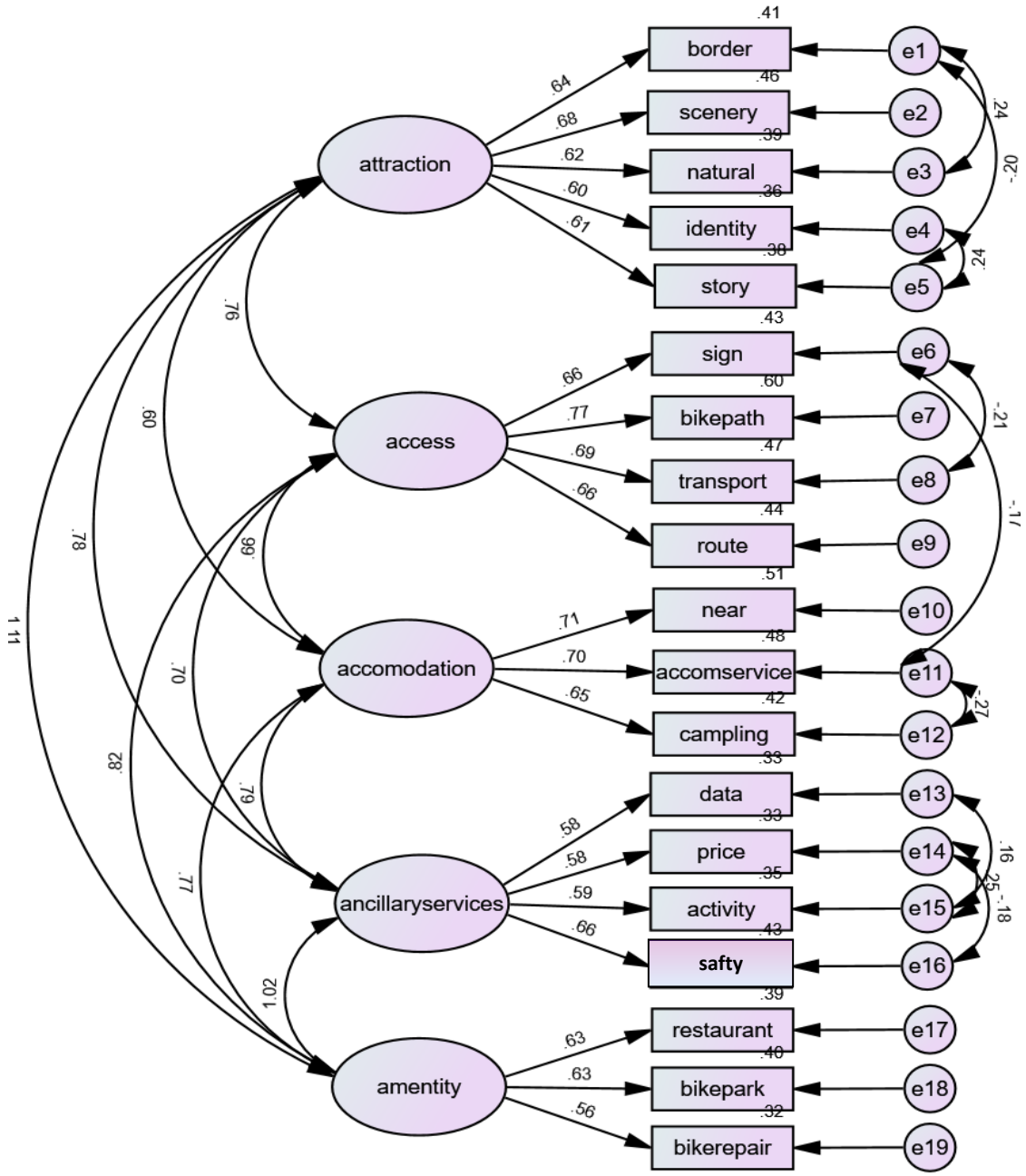
1.2) การวิเคราะห์องค์ประกอบ

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันขององค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา จำนวนตัวแปรทั้งสิ้น 23 ตัวแปร พบว่า ตัวแปรที่มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบมากกว่า 0.50 มีจำนวนทั้งสิ้น 19 ตัวแปร โดยองค์ประกอบที่ 1 สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน ประกอบด้วย 5 ด้าน ได้แก่ พื้นที่ชายแดน ความสวยงามของทัศนียภาพ ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากร ความเป็นเอกลักษณ์ของแหล่ง เรื่องราวทางประวัติศาสตร์ของแหล่งท่องเที่ยว มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบตั้งแต่ 0.60 – 0.68 องค์ประกอบที่ 2 การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ ทางสำหรับปั่นจักรยานที่เหมาะสม ป้ายบอกทางหรือป้ายสัญลักษณ์สำหรับจักรยาน ระบบการขนส่งสาธารณะ และเส้นทางจักรยานครอบคลุมแหล่งท่องเที่ยว มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบตั้งแต่ 0.66 – 0.77 องค์ประกอบที่ 3 ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ ที่พักอยู่ในบริเวณเส้นทาง สิ่งอำนวยความสะดวกและแหล่งท่องเที่ยว ที่พักมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และพื้นที่สำหรับตั้งแคมป์และห้องน้ำบริเวณเส้นทางและแหล่งท่องเที่ยว มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบตั้งแต่ 0.65 – 0.71 องค์ประกอบที่ 4 การบริการและความปลอดภัย ประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ การบริการข้อมูลข่าวสารสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ราคาการให้บริการเหมาะสม กิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานน่าสนใจ และความปลอดภัยของเส้นทางจักรยาน มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบตั้งแต่ 0.58 – 0.66 และองค์ประกอบที่ 5 สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ ที่จอดรถจักรยานที่ปลอดภัย ร้านจำหน่ายและซ่อมจักรยาน และร้านค้าหรือร้านอาหารของท้องถิ่น มีค่าน้ำหนักองค์ประกอบตั้งแต่ 0.56 – 0.63 (ดังรูปภาพที่ 4.39) และแสดงผลการตรวจสอบประสิทธิภาพของโมเดลองค์ประกอบเชิงยืนยันขององค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ดังตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 ตารางแสดงค่าดัชนีทดสอบประสิทธิภาพของโมเดลวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันของโมเดลองค์ประกอบของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

ดัชนี	ค่าดัชนี
ไคสแควร์ (χ^2)	205.719
Degree of freedom (df)	133
χ^2/df	1.547
ดัชนีวัดความสอดคล้อง (GFI)	0.951
ดัชนีวัดความสอดคล้องที่ที่ปรับแก้แล้ว (AGFI)	0.930
ค่าดัชนีรากกำลังสองเฉลี่ยของเศษเหลือ (RMR)	0.015
ค่ารากของค่าเฉลี่ยกำลังสองของความคลาดเคลื่อนโดยประมาณ (RMSEA)	0.037

จากตารางที่ 4.10 แสดงผลการตรวจสอบประสิทธิภาพของโมเดลองค์ประกอบเชิงยืนยันขององค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาพบว่า ค่า ไคสแควร์ (χ^2) เท่ากับ 205.719 องศาแห่งความเป็นอิสระเท่ากับ 133 และ χ^2/df เท่ากับ 1.547 ซึ่งน้อยกว่า 3 ดัชนีความสอดคล้อง (GFI) เท่ากับ 0.951 ซึ่งมากกกว่า 0.95 และดัชนีวัดความสอดคล้องที่ที่ปรับแก้แล้ว (AGFI) เท่ากับ 0.930 ซึ่งมากกกว่า 0.90 ค่าดัชนีรากกำลังสองเฉลี่ยของเศษเหลือ (RMR) เท่ากับ 0.015 ซึ่งน้อยกว่า 0.03 และค่ารากของค่าเฉลี่ยกำลังสองของความคลาดเคลื่อนโดยประมาณ (RMSEA) ซึ่งน้อยกว่า 0.05 แสดงว่าโมเดลมีความสอดคล้องกับข้อมูลประจักษ์



รูปภาพที่ 4.39 โมเดลวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันของโมเดลองค์ประกอบของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

2) ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุ (Multiple regression analysis)

การวิเคราะห์การถดถอยพหุ เพื่อสร้างสมการพยากรณ์ความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา จากองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาทั้ง ที่ได้ทำการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันของโมเดลองค์ประกอบดังกล่าวแล้ว 5 ด้าน ได้แก่ องค์ประกอบที่ 1 สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน องค์ประกอบที่ 2 การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน องค์ประกอบที่ 3 ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน องค์ประกอบที่ 4 การบริการและความปลอดภัย และองค์ประกอบที่ 5 สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4.11 และ 4.12

ตารางที่ 4.11 แสดงผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบการท่องเที่ยว 5 องค์ประกอบกับความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

	ความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน	สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน	การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน	ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน	การบริการและความปลอดภัย	สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยว
ความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน	1	.576**	.530**	.695**	.622**	.609**
สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน	.576**	1	.511**	.579**	.607**	.511**
การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน	.530**	.511**	1	.539**	.462**	.567**
ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน	.695**	.579**	.539**	1	.769**	.670**
การบริการและความปลอดภัย	.622**	.607**	.462**	.769**	1	.550**
สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยว	.609**	.511**	.567**	.670**	.550**	1

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.11 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ พบว่า องค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ทั้ง 5 องค์ประกอบ ได้แก่ สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน การบริการและความปลอดภัย ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01

ตารางที่ 4.12 แสดงผลการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple regression analysis)

ความต้องการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
ค่าคงที่	.999	.124		8.035***	.000
สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน	.264	.048	.328	5.488***	.000
การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน	.146	.040	.173	3.625***	.000
ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน	.107	.048	.121	2.210*	.028
การบริการและความปลอดภัย	.120	.033	.166	3.699***	.000
สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน	.102	.038	.114	2.657**	.008

$R = 0.751$, $R^2 = 0.565$, $F = 102.184^{***}$

จากตารางที่ 4.12 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ พบว่า องค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา มีอิทธิพลเชิงบวกต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ทั้ง 5 องค์ประกอบ โดยเรียงลำดับตามค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยจากมากที่สุดไปน้อยที่สุด ได้แก่ สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน การบริการและความปลอดภัย ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน โดยปัจจัยดังกล่าวสามารถร่วมอธิบายความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ได้ร้อยละ 56.5 ($R^2 = 0.565$, $p < 0.001$) โดยสมการพยากรณ์ความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ดังนี้

ความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน = 0.999 + 0.264 (สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน) + 0.146 (การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน) + 0.120 (การบริการและความปลอดภัย) + 0.107 (ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน) + 0.102 (สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน)

จากผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันและการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณสามารถสรุปได้ว่า ปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่มีอิทธิพลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เรียงลำดับจากมากไปน้อย ประกอบด้วย

1) สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ พื้นที่ชายแดน ความสวยงามของทัศนียภาพ ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากร ความเป็นเอกลักษณ์ของแหล่ง เรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยว

2) การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ได้แก่ ทางสำหรับปั่นจักรยานที่เหมาะสม ป้ายบอกทางหรือป้ายสัญลักษณ์สำหรับจักรยาน ระบบการขนส่งสาธารณะ และเส้นทางจักรยานครอบคลุมแหล่งท่องเที่ยว

3) การบริการและความปลอดภัย ได้แก่ การบริการข้อมูลข่าวสารสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ราคาการให้บริการเหมาะสม กิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานน่าสนใจ และความปลอดภัยของเส้นทางจักรยาน

4) ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ ที่พักอยู่ในบริเวณเส้นทาง สิ่งอำนวยความสะดวกและแหล่งท่องเที่ยว ที่พักมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และพื้นที่สำหรับตั้งแคมป์และห้องน้ำบริเวณเส้นทางและแหล่งท่องเที่ยว

5) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ ที่จอดรถจักรยานที่ปลอดภัย ร้านจำหน่ายและซ่อมจักรยาน และร้านค้าหรือร้านอาหารของท้องถิ่น

ข้อมูลทั่วไป พฤติกรรมและความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจักรยานที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ที่มีภูมิลำเนาอยู่ในบริเวณใกล้เคียง คือ บริเวณพื้นที่ภาคใต้และจากประเทศมาเลเซีย โดยทั้งนักท่องเที่ยวไทยและต่างชาติมีรายได้ค่อนข้างสูง ส่วนใหญ่มีรายได้ตั้งแต่ 15,000 ถึง 45,000 บาท ส่วนใหญ่มีอายุ 41 – 60 ปี และประกอบอาชีพรับราชการ/พนักงานของรัฐ/ลูกจ้างของรัฐ เช่นเดียวกัน แสดงว่านักท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ส่วนใหญ่มีกำลังซื้อค่อนข้างสูง เนื่องจากมีรายได้สูงและประกอบอาชีพที่มีความมั่นคง

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจักรยานชาวไทยส่วนใหญ่เดินทางมาในพื้นที่เพื่อเข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน ในขณะที่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่เพื่อพักผ่อน/เยี่ยมชมในพื้นที่ โดยใช้ระยะเวลามากกว่า 1 วัน ส่วนใหญ่เดินทางมากับเพื่อนเป็นกลุ่มขนาดเล็ก ประมาณ 1 – 6 เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวเดิมที่เคยเดินทางมาแล้ว 1 – 4 ครั้ง แสดงว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นกลุ่มเป้าหมายเดิมที่เคยมาท่องเที่ยวในพื้นที่แล้วอย่างน้อย 1 ครั้ง และมีความประทับใจต่อพื้นที่ จึงทำให้เกิดการเที่ยวซ้ำ โดยนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้มีโอกาสที่จะแนะนำคนในครอบครัว คนที่รู้จักหรือผู้อื่นให้มาเที่ยวในพื้นที่มากขึ้น ดังนั้นจึงควรเพิ่มช่องทางสำหรับกลุ่มดังกล่าวในการให้คำแนะนำแก่คนอื่น นอกเหนือจากการบอกกล่าว นักท่องเที่ยวส่วนหนึ่งใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยวประมาณ 1 - 2 วัน โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่พักค้างคืนในพื้นที่อย่างน้อย 1 คืน โดยทั้งนักท่องเที่ยว

ชาวไทยและต่างชาติส่วนใหญ่พักค้างคืนที่อพาร์ทเมนท์/คอนโดมิเนียม สำหรับค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่พักค้างคืนมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1,823.8 บาท/วัน ส่วนใหญ่คือค่าที่พัก และค่าใช้จ่ายสำหรับนักท่องเที่ยวที่ไม่ได้พักค้างคืนมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 798.7 บาท/วัน ส่วนใหญ่คือค่าอาหาร/เครื่องดื่ม เมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวจักรยานในทวีปยุโรป พบว่ามีค่าใช้จ่ายใกล้เคียงกัน โดยค่าใช้จ่ายสำหรับการท่องเที่ยวโดยจักรยานแบบค้างคืนเท่ากับ 57.08 ยูโร/วัน หรือประมาณ 2,256.9 บาท/วัน ซึ่งมีค่ามากกว่าในพื้นที่ศึกษา แต่ส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับที่พักเช่นกัน และเมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวจักรยานในทวีปยุโรปที่ไม่ได้พักค้างคืนมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 15.39 ยูโร/วัน หรือประมาณ 608.6 บาท/วัน ซึ่งมีค่าน้อยกว่าในพื้นที่ศึกษา แต่ส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับอาหารและเครื่องดื่มเช่นกัน (Weston, 2012) จะเห็นว่าการท่องเที่ยวโดยจักรยานสามารถสร้างรายได้ให้แก่ผู้ประกอบการและชาวบ้านในพื้นที่ โดยเฉพาะการให้บริการด้านที่พักและอาหารหรือเครื่องดื่ม ดังนั้นควรหาแนวทางเพื่อกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวจักรยานใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยวและพักค้างคืนในพื้นที่มากขึ้น และส่งเสริมการประชาสัมพันธ์การให้บริการด้านต่างๆ โดยเฉพาะทางด้านอาหารในท้องถิ่น รวมถึงการให้บริการอาหารพื้นถิ่นของชาวบ้านในพื้นที่ ส่วนการได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ พบว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในระดับน้อย โดยได้รับข้อมูลจากเว็บไซต์หรือสื่อสังคมออนไลน์และการบอกกล่าวในระดับมาก แต่การได้รับข้อมูลจากสื่ออื่นๆ ยังอยู่ในระดับน้อยถึงน้อยที่สุด โดยเฉพาะการได้รับข้อมูลเกี่ยวกับแผนที่เส้นทางจักรยานอยู่ในระดับน้อย ดังนั้นจึงควรเพิ่มเติมการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อประเภทอื่นๆ เพื่อให้ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายและลักษณะของข้อมูล โดยเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับแผนที่เส้นทางจักรยาน

นักท่องเที่ยวต้องการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ โดยภาพรวมในระดับมาก และต้องการเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งดึงดูดใจในพื้นที่ ต้องการเข้าร่วมกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และต้องการใช้บริการที่พักและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ในระดับมาก

ปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน

ปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ประกอบด้วย 5 องค์ประกอบ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน

ประเด็นที่เป็นจุดแข็งของด้านสิ่งดึงดูดใจในพื้นที่ ได้แก่ *พื้นที่ชายแดน* ด้วยพื้นที่มีอาณาเขตติดต่อกับทั้งรัฐเคดาห์และเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย ทำให้นักท่องเที่ยวโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซียสามารถเดินทางเข้ามาได้อย่างสะดวกและใช้ระยะเวลาไม่นานในการเดินทาง *และความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากร* ในพื้นที่มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติหลายแห่ง

ได้แก่ เขาเล่ อ่างเก็บน้ำคลองสะเดา คลองยน รวมถึงพื้นที่ป่าไม้ในตำบลสำนักแต้วที่ยังคงมีความอุดมสมบูรณ์ทางธรรมชาติ ที่ควรอนุรักษ์และฟื้นฟู รวมถึงการปรับปรุงทัศนียภาพให้มีความสวยงามต่อไป

ประเด็นที่ยังมีจุดอ่อนและควรได้รับการพัฒนา ได้แก่ *ความสวยงามของทัศนียภาพ* แหล่งท่องเที่ยวบางแห่งยังขาดการปรับปรุงทัศนียภาพให้มีความสวยงาม เช่น บริเวณอ่างเก็บน้ำคลองสะเดา และบริเวณพุทธอุทยานเขาเล่ ซึ่งยังอยู่ในระหว่างดำเนินการ ยังไม่เสร็จสิ้นสมบูรณ์ *ความเป็นเอกลักษณ์ของแหล่ง เรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยว* ในพื้นที่มีแหล่งท่องเที่ยวและจุดแวะพักที่มีเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญ ได้แก่ ยอดเขาสองแผ่นดินและหลักเขตแดนที่ใช้แบ่งเขตแดนระหว่างไทยและมาเลเซียในอดีต ซึ่งตั้งอยู่บริเวณถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย ที่มีเรื่องราวประวัติศาสตร์ระหว่างไทยและมาเลเซียในอดีต และถ้ำนางพญาเลือดขาว ที่มีตำนานเกี่ยวกับนางพญาเลือดขาว ที่มีความเกี่ยวข้องกับเจ้าเมืองของมาเลเซีย ซึ่งแหล่งท่องเที่ยวดังกล่าวมีการสื่อสารเรื่องราวบางส่วนผ่านสื่อทางอินเตอร์เน็ต เช่น เว็บไซต์ของเทศบาลเมืองปาดังเบซาร์ และคลิปวิดีโอในยูทูป เป็นต้น แต่ยังไม่มีการสื่อสารเรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยว ทางป้ายสื่อความหมายและมัคคุเทศก์ในพื้นที่ที่คอยบอกเล่าเรื่องราวแก่นักท่องเที่ยว

2) การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

ประเด็นที่เป็นจุดแข็งของด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ได้แก่ *ทางสำหรับปั่นจักรยานที่เหมาะสม* ในพื้นที่มีทั้งถนนสายหลักและถนนสายรอง ซึ่งเป็นถนนลาดยางที่เหมาะสำหรับการปั่นจักรยาน นอกจากนี้ ถนนบางเส้นยังมีทางจักรยาน เช่น ถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย ที่นักท่องเที่ยวสามารถปั่นจักรยานได้อย่างสบายและมีความปลอดภัย

ประเด็นที่ยังมีจุดอ่อนและควรได้รับการพัฒนาของด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ได้แก่ *เส้นทางจักรยานครอบคลุมแหล่งท่องเที่ยว* ในพื้นที่มีถนนที่นักท่องเที่ยวสามารถปั่นจักรยานเข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้ทุกแห่ง แต่ยังขาดการเชื่อมโยงเส้นทางสำหรับการปั่นจักรยานไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ อย่างทั่วถึง *ป้ายบอกทางหรือป้ายสัญลักษณ์สำหรับจักรยาน* ในพื้นที่มีป้ายบอกทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวหลัก แต่ยังขาดป้ายสำหรับจักรยาน ได้แก่ ป้ายทางสำหรับจักรยาน หรือป้ายให้ทางจักรยาน เป็นต้น *ระบบการขนส่งสาธารณะ* ในพื้นที่มีระบบการขนส่งทางรถไฟที่นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางพร้อมกับจักรยานเข้ามายังพื้นที่ ทั้งจากประเทศมาเลเซียหรือสิงคโปร์ หรือจากภาคใต้หรือภาคอื่นๆ มายังสถานีปาดังเบซาร์ โดยความถี่ของรถไฟภายในประเทศจำนวน 3 เที่ยว/วัน และจากต่างประเทศจำนวน 21 เที่ยว/วัน ที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้อย่างเพียงพอ แต่ขาดพื้นที่สำหรับเก็บหรือจอดรถจักรยานที่ปลอดภัย

3) การบริการและความปลอดภัย

ประเด็นที่เป็นจุดแข็งของด้านการบริการและความปลอดภัย ได้แก่ *ราคาการให้บริการเหมาะสม* ในพื้นที่การให้บริการทั้งทางด้านที่พัก อาหารและอื่นๆ มีความเหมาะสมกับคุณภาพของการให้บริการ

ประเด็นที่ยังมีจุดอ่อนและควรได้รับการพัฒนาของด้านการบริการและความปลอดภัย *ได้แก่ การบริการข้อมูลข่าวสารสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน* ในพื้นที่มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยาน แหล่งท่องเที่ยว และการบริการด้านที่พักและร้านอาหารผ่านทางเว็บไซต์และสื่อสังคมออนไลน์ ได้แก่ facebook fanpage และ line ของหน่วยงานภาครัฐ และผู้ประกอบการ รวมถึงชมรมจักรยานในพื้นที่ แต่ยังขาดการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน เช่น ร้านซ่อมจักรยาน สถานที่ตั้งแคมป์ เป็นต้น *กิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานน่าสนใจ* ในพื้นที่มีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานอย่างน้อย 2 ครั้ง/ปี ซึ่งเป็นลักษณะของปั่นจักรยานแบบเน้นระยะทาง แต่ยังไม่มีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานที่มีจุดแวะพักเพื่อทำกิจกรรมในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวหรือแหล่งเรียนรู้ต่างๆ ในพื้นที่ *และความปลอดภัย* ในพื้นที่มีถนนสายหลักบางเส้น โดยเฉพาะถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ที่มีความเสี่ยงต่อการได้รับอุบัติเหตุและมลภาวะทางอากาศจากโรงงานอุตสาหกรรม ที่บางจุดไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ และถนนสายรองบางเส้นค่อนข้างเปลี่ยวและขาดไฟส่องทางตลอดทั้งเส้นทาง ทำให้การเดินทางด้วยจักรยานในช่วงเวลาตอนค่ำหรือตอนเช้ามืดค่อนข้างอันตราย

4) ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

ประเด็นที่ยังมีจุดอ่อนและควรได้รับการพัฒนาของด้านที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ *ที่พักอยู่ในบริเวณเส้นทาง สิ่งอำนวยความสะดวกและแหล่งท่องเที่ยว* ในพื้นที่มีที่พักอยู่ภายในบริเวณด่านนอก ตัวเมืองในตำบลสะเดา และปาดังเบซาร์ ที่อยู่ใกล้สิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ ร้านค้า ร้านอาหารและการบริการอื่น ๆ รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวบางแห่ง ยกเว้นในพื้นที่ตำบลสำนักแต้วที่มีจำนวนที่พักน้อย และยังไม่มีที่พักในบริเวณแหล่งท่องเที่ยว *ที่พักมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน* ที่พักในพื้นที่ส่วนใหญ่ยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ สถานที่จอดรถจักรยานโดยเฉพาะที่มีความปลอดภัย และอุปกรณ์สำหรับซ่อมหรือบำรุงจักรยาน *และพื้นที่สำหรับตั้งแคมป์และห้องน้ำบริเวณเส้นทางและแหล่งท่องเที่ย*ว ในพื้นที่มีสถานที่สำหรับตั้งแคมป์ในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวบางแห่ง เช่น อ่างเก็บน้ำคลองสะเดา และบริเวณเขาเล่ แต่ยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ ห้องน้ำสถานที่จอดรถจักรยานที่มีความปลอดภัย เป็นต้น

5) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

ประเด็นที่ยังมีจุดอ่อนและควรได้รับการพัฒนาของด้านสิ่งอำนวยความนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ *ร้านค้าหรือร้านอาหารของท้องถิ่น* ในพื้นที่มีร้านค้าและร้านอาหารภายในบริเวณด่านนอก ตัวเมืองในตำบลสะเดาและปาดังเบซาร์ จำนวนเพียงพอเมื่อเทียบกับจำนวนนักท่องเที่ยวจักรยานที่เดินทางเข้ามา แต่จำนวนร้านฮาลาลในพื้นที่ตำบลสะเดายังมีจำนวนน้อย ไม่เพียงพอเมื่อเทียบกับจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซียที่นับถือศาสนาอิสลาม *ที่จอดรถจักรยานที่ปลอดภัย* ในพื้นที่ขาดสถานที่จอดรถจักรยานที่มีความปลอดภัย ทั้งในบริเวณแหล่งท่องเที่ยว จุดแวะพัก และสถานที่สำหรับตั้งแคมป์ ซึ่งถือเป็นสิ่งที่มีความสำคัญมาก เนื่องจากจักรยานมีราคาค่อนข้างสูงและง่ายต่อการโดนลักขโมย และ*ร้านจำหน่ายและซ่อมจักรยาน* ในพื้นที่มีร้านจำหน่ายจักรยาน 3 ร้าน ภายในตัวเมืองตำบลสะเดาเท่านั้น และมีเพียงร้านเดียวที่สามารถให้บริการซ่อมจักรยานได้

4.3 ผลการศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

ผลการศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานตามความคิดเห็นของภาคส่วนต่างๆ ที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่และปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยการจัดสนทนากลุ่มจากตัวแทนของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง จำนวน 3 กลุ่ม แบ่งตามกลุ่มของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยกลุ่มที่ 1 กลุ่มองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง จำนวนผู้เข้าร่วม 6 คน กลุ่มที่ 2 กลุ่มผู้ประกอบการ จำนวนผู้เข้าร่วม 10 คน และกลุ่มที่ 3 กลุ่มชมรมจักรยาน ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง จำนวนผู้เข้าร่วม 7 คน สามารถสรุปได้ดังนี้

1) กลุ่มองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

1.1) ด้านสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน

ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มมีความเห็นสอดคล้องกันว่าทางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่ให้มีความโดดเด่นและสร้างความเป็นอัตลักษณ์ รวมถึงการจัดทำและนำเสนอเรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยว ได้แก่ ประวัติความเป็นมา ความสำคัญของแหล่ง และความเกี่ยวข้องกับชุมชน เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อให้นักท่องเที่ยวมีความเข้าใจในพื้นที่และชุมชนมากขึ้น โดยทางองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักแต้วมีแผนการปรับปรุงบริเวณอ่างเก็บน้ำคลองสะเดาให้มีความเป็นอัตลักษณ์ของชุมชน ได้แก่ การปรับภูมิทัศน์รอบอ่างให้มีความสวยงามและเป็นเอกลักษณ์โดยการปลูกไม้ยืนต้น เช่น ต้นหางนกยูง ตะแบก ต้นราชพฤกษ์ ชมพูพันทิพย์ หรือไม้ดอกอื่น ๆ ทางเทศบาลตำบลสำนักขามมีแผนการปรับปรุงทัศนียภาพบริเวณริมรั้วชายไทย-มาเลเซีย และมีความเห็นว่าควรปรับปรุงทัศนียภาพบริเวณที่ตั้งของหลักเขตแดนที่ 19 ที่ใช้แบ่งเขตแดนระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียในอดีต ซึ่งตั้งอยู่บนถนนเลียบชายแดนไทยมาเลเซีย ตำบลสำนักขาม ให้เป็นจุดเช็คอิน

สำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และจัดทำป้ายสื่อความหมายเพื่อบอกเล่าประวัติความเป็นมาของหลักเขตแดนที่ 19 ที่สร้างตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 และทางเทศบาลเมืองปาดังเบซาร์มีความเห็นเช่นเดียวกันถึงการจัดทำป้ายสื่อความหมายเรื่องราวความเป็นมาของหลักเขตแดนไทย-มาเลเซีย และกำแพงที่ใช้กั้นชายแดนไทย-มาเลเซีย ในอดีตที่มีลักษณะเฉพาะ บริเวณยอดเขาสองแผ่นดิน ตำบลปาดังเบซาร์ และป้ายสื่อความหมายเพื่อบอกเล่าเรื่องราวของนางเลือดขาวที่มีความเกี่ยวข้องกับถ้ำนางพญาเลือดขาว และเชื่อมโยงไปยังถ้ำรูปช้างของวัดเขารูปช้าง ตำบลปาดังเบซาร์ เป็นต้น นอกจากนี้ทางเทศบาลเมืองสะเดายังได้กล่าวว่า ควรมีการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมที่มีอยู่ในพื้นที่เพื่อเป็นแหล่งเรียนรู้ให้กับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น การอนุรักษ์พื้นที่ป่า บริเวณเขาเล่ และการฟื้นฟูบ้านที่มีสถาปัตยกรรมแบบมลายูที่เหลืออยู่ในพื้นที่ เป็นต้น

1.2) ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

1.2.1) ถนนสำหรับปั่นจักรยาน ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มมีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่าทางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและสำนักงานทางหลวงชนบทสงขลา ควรร่วมกันจัดทำทางจักรยานที่แยกจากรถประเภทอื่น ให้ครอบคลุมแหล่งท่องเที่ยวหลักในพื้นที่ เพื่อกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวจักรยานและคนในพื้นที่ปั่นจักรยานเข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยวดังกล่าวมากขึ้น ซึ่งทางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีแผนการจัดทำทางจักรยานบริเวณทางเข้าแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งอยู่แล้ว เช่น บริเวณเขาเล่ ตำบลสะเดา และอ่างเก็บน้ำคลองสะเดา ตำบลสำนักแต้ว แต่ยังไม่ครอบคลุมเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในพื้นที่ อย่างทั่วถึง

1.2.2) ในพื้นที่ยังขาดป้ายแสดงข้อมูลและป้ายสัญลักษณ์สำหรับจักรยาน ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มมีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่าทางหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวควรจัดทำป้ายแสดงข้อมูลเพื่อให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ ป้ายแสดงข้อมูลแผนที่เส้นทางจักรยาน ข้อมูลระยะทางในการปั่นจักรยาน สภาพภูมิอากาศ ลักษณะของพื้นที่ จุดแวะพัก และจุดบริการสำหรับจักรยาน เพื่อให้นักท่องเที่ยวมีความเข้าใจในพื้นที่และสามารถเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างสะดวก และควรติดตั้งไว้ในบริเวณทางเข้ามาในพื้นที่ ได้แก่ ด่านศุลกากรสะเดาและด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ และบริเวณทางเข้าตำบลสะเดา ทำให้นักท่องเที่ยวจักรยานที่เดินทางมาจากประเทศมาเลเซียและจากอำเภอหาดใหญ่หรือจังหวัดอื่น ๆ ได้ทราบข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ ดังที่นักพัฒนาการท่องเที่ยว เทศบาลเมืองสะเดา ได้ให้ความคิดเห็นว่า

> *“นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามา บางคนไม่รู้ว่ามีแหล่งท่องเที่ยวตรงไหนที่น่าสนใจ ข้อมูลที่พัก เส้นทางจักรยาน และการบริการอื่น ๆ จึงควรมีป้ายข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ในบริเวณทางเข้าด่านทั้งฝั่งสะเดาและปาดังเบซาร์”* (นักพัฒนาการท่องเที่ยว เทศบาลเมืองสะเดา , สนทนากลุ่ม, 26 มิถุนายน 2562)

ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มได้ให้ข้อเสนอแนะว่าทางสำนักงานการขนส่งจังหวัดสงขลาควรจัดทำป้ายสัญลักษณ์สำหรับจักรยานในบริเวณเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว เช่น ป้ายทางเฉพาะจักรยานในบริเวณทางจักรยานบนถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย และทางจักรยานที่กำลังจะดำเนินการสร้างในพื้นที่ และควรจัดทำป้ายสัญลักษณ์ให้ทางจักรยาน โดยเฉพาะบนถนนหมายเลข 4 ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่มีการสัญจรของรถเป็นจำนวนมาก เพื่อให้นักท่องเที่ยวรู้สึกถึงการต้อนรับของคนในพื้นที่และมีความรู้สึกปลอดภัยในการปั่นจักรยานมากขึ้น

1.2.3) ระบบการขนส่งสาธารณะ ในพื้นที่มีทั้งระบบการขนส่งทางบกและทางรางที่นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางพร้อมกับจักรยานได้ แต่ขบวนรถไฟส่วนใหญ่ยังขาดพื้นที่สำหรับจอดรถจักรยานที่มีความปลอดภัย โดยเฉพาะจักรยานแบบพับเก็บไม่ได้ ผู้เข้าร่วมการสนทนากลุ่มส่วนใหญ่เห็นว่าทางการรถไฟควรพัฒนาให้ทุกขบวนมีตู้โดยสารที่มีพื้นที่สำหรับจัดเก็บจักรยานโดยเฉพาะที่มีความปลอดภัย รวมถึงควรมีราวจัดเก็บจักรยาน เพื่อป้องกันการโดนกระแทกของจักรยาน แต่มีผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มบางส่วนที่เห็นว่าการดำเนินการดังกล่าว อาจจะดำเนินการได้สำหรับรถไฟบางขบวนที่มีความพร้อม เนื่องจากต้องใช้พื้นที่ค่อนข้างเยอะ และความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยานในปัจจุบันยังมีจำนวนไม่มาก แต่อาจจะใช้วิธีการประชาสัมพันธ์ให้แก่นักท่องเที่ยวทราบว่ามีรถไฟขบวนใดบ้างที่มีการจัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถจักรยาน เพื่อให้นักท่องเที่ยวจักรยานที่ต้องการใช้บริการสามารถวางแผนในการเดินทางได้ล่วงหน้า

1.3) ด้านการบริการและความปลอดภัย

1.3.1) กิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มมีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่าทางองค์กรปกครองท้องถิ่น สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดสงขลาและชมรมจักรยานควรร่วมกันจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานทั้งภายในพื้นที่และระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย โดยเพิ่มความถี่และช่วงเวลาในการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยาน เพื่อให้นักท่องเที่ยวจักรยานเดินทางเข้ามาในพื้นที่ตลอดทั้งปี และควรกำหนดไว้ในปฏิทินของการท่องเที่ยวในพื้นที่ เพื่อประชาสัมพันธ์การจัดกิจกรรมให้เป็นที่รู้จักแพร่หลาย ทำให้นักท่องเที่ยวโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวกลุ่มใหม่ที่ยังไม่เคยเข้ามาในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น และควรเพิ่มการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยาน ในลักษณะของการปั่นเพื่อการท่องเที่ยว ที่มีจุดแวะพักตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ และควรจัดเทศกาลหรืองานประเพณีวัฒนธรรมต่างๆ ให้นักท่องเที่ยวจักรยานที่สนใจได้เข้าร่วม เพื่อกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวจักรยานทั้งชาวไทยและต่างประเทศเข้ามาในพื้นที่มากขึ้น

1.3.2) การบริการข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในพื้นที่มีการจัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมตลาดและประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่

ค่อนข้างน้อย ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มส่วนใหญ่มีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่า ทางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดสงขลา และ ททท. สำนักงานหาดใหญ่ ควรร่วมกันจัดกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการตลาดท่องเที่ยวโดยจักรยานให้มากขึ้น เช่น การจัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์เส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน และการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานตามเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน เป็นต้น และควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน จุดแวะพัก จุดบริการจักรยาน และร้านจำหน่ายหรือซ่อมจักรยาน ผ่านสื่อประเภทต่าง ๆ เช่น แผ่นพับ/โบชัวร์ เพื่อแจกจ่ายให้แก่นักท่องเที่ยวตามจุดต่างๆ เช่น ที่พัก ร้านอาหาร และจุดบริการนักท่องเที่ยว และควรจัดทำเว็บไซต์หรือช่องทางการสื่อสารทางสังคมออนไลน์ของการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ รวมถึงการจัดทำคลิปวิดีโอเกี่ยวกับเส้นทางการท่องเที่ยวโดยจักรยาน เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับนักท่องเที่ยวจักรยานบางส่วนที่ได้ให้ข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานและเส้นทางจักรยานให้มากกว่านี้

1.3.3) ความปลอดภัย ในพื้นที่มีถนนสายหลักบางเส้นที่มีการสัญจรของรถจำนวนมาก และเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมสะเดาและโรงงานอุตสาหกรรรม ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มส่วนใหญ่มีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่าควรจัดทำทางจักรยานหรือตีเส้นเพื่อแบ่งพื้นที่สำหรับการปั่นจักรยานบนถนนสายหลัก ที่มีการสัญจรของรถจำนวนมาก โดยเฉพาะบริเวณถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ในบริเวณด่านนอก ซึ่งเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมสะเดา

1.4) ด้านที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มมีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่าทางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรพัฒนาพื้นที่สำหรับเป็นจุดแวะพักหรือจุดตั้งแคมป์พร้อมทั้งห้องน้ำและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน ในพื้นที่ที่ยังมีจำนวนที่พักน้อย เช่น ตำบลสำนักแต้ว และบริเวณแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพและสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาแวะพักหรือตั้งแคมป์ เช่น ทางองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักแต้วมีแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณอ่างเก็บน้ำคลองสะเดาสำหรับให้บริการตั้งแคมป์พร้อมทั้งห้องน้ำและสถานที่จอดจักรยานที่มีความปลอดภัย และทางเทศบาลเมืองสะเดามีแผนการพัฒนาพื้นที่สำหรับตั้งแคมป์ ห้องน้ำและราวสำหรับจอดรถจักรยานในบริเวณเขาเล่ เป็นต้น

1.5) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก

ในพื้นที่มีร้านจำหน่ายหรือซ่อมจักรยานเพียง 3 แห่ง ในตัวเมืองตำบลสะเดา ซึ่งไม่ครอบคลุมเส้นทางและแหล่งท่องเที่ยวหลัก ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มมีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่าควรสร้างจุดจำหน่ายอะไหล่และบริการซ่อมจักรยานในบริเวณจุดแวะพักหรือแหล่งท่องเที่ยวหลักใน

พื้นที่ ซึ่งอาจจะให้บริการเฉพาะวันเสาร์-อาทิตย์หรือวันหยุด โดยความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการและหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งทางเทศบาลเมืองสะเดามีแผนการจัดทำจุดบริการจักรยานในบริเวณเขาเล่ โดยให้ผู้ประกอบการมาจำหน่ายและให้บริการซ่อมจักรยานแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน ในช่วงวันหยุด พร้อมทั้งจัดทำห้องน้ำ และติดตั้งช่องจอดหรือราวแขวนรถจักรยานที่สามารถจอดจักรยานได้อย่างปลอดภัย ส่วนในพื้นที่ตำบลอื่น ๆ ซึ่งยังไม่มีผู้ประกอบการจำหน่ายจักรยานหรือซ่อมจักรยาน อาจจะมีการจัดเตรียมจุดสำหรับบริการเติมลมหรือเครื่องมือซ่อมบำรุงจักรยานที่มีความจำเป็นสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานไว้ในบริเวณเส้นทางและแหล่งท่องเที่ยวหลัก เช่น ทางองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักแต้วมีแผนการสร้างจุดบริการจักรยาน ห้องน้ำ สถานที่จอดรถจักรยาน และจุดสำหรับตั้งแคมป์ในบริเวณอ่างเก็บน้ำคลองสะเดา เป็นต้น

2) กลุ่มผู้ประกอบการ

2.1) ด้านสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน

ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มส่วนใหญ่มีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่า ควรพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวหรือสร้างสิ่งดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ได้ตลอดทั้งปี และสร้างความโดดเด่นของแหล่งท่องเที่ยวในแต่ละพื้นที่ และนำเสนอเรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยว โดยเฉพาะเรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ที่มีความสัมพันธ์กัน เช่น เรื่องราวของนางพญาเลือดขาวที่เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในพื้นที่ตำบลปาดังเบซาร์ และเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ของหลักเขตแดนที่ใช้แบ่งเขตแดนระหว่างไทยและมาเลเซียในอดีตที่ยังหลงเหลืออยู่ในพื้นที่ตำบลสำนักขามและตำบลปาดังเบซาร์ เป็นต้น เพื่อกระจายนักท่องเที่ยวจักรยานไปยังพื้นที่ต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง

2.2) ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มส่วนใหญ่มีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่า ควรจัดทำแผ่นพับแสดงแผนที่เส้นทางปั่นจักรยาน แจกจ่ายให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยานตามจุดต่างๆ เช่น ที่พัก จุดบริการนักท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวจักรยานสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างถูกต้องและรวดเร็ว และควรจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานและให้บริการนำเที่ยวโดยจักรยาน เพื่อให้นักท่องเที่ยวกระจายไปตามแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง และใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยวในพื้นที่มากขึ้น

2.3) ด้านการบริการและความปลอดภัย

2.3.1) การจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มส่วนใหญ่มีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่า ควรเพิ่มความถี่ในการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานและควรกำหนดเส้นทางการปั่นจักรยานที่กระจายไปยังแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่อย่างทั่วถึง ควรประชาสัมพันธ์การจัดกิจกรรมล่วงหน้าอย่างน้อย 2 – 3 เดือน เช่น การกำหนดกิจกรรมการปั่นจักรยานไว้ในปฏิทิน

ของการท่องเที่ยวในพื้นที่ และประชาสัมพันธ์ผ่านทางเว็บไซต์ของหน่วยงานและสถานประกอบการท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้มีการวางแผนในการเดินทางไว้ล่วงหน้า

2.3.2) การบริการข้อมูล ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน รวมถึงการบริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน สถานที่ท่องเที่ยว ร้านอาหาร ร้านจำหน่ายหรือซ่อมจักรยาน ที่อยู่ในละแวกใกล้เคียง ผ่านทางเว็บไซต์ของหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการ และสื่ออื่นๆ เช่น แผ่นพับ หรือใบปลิว

2.4) ด้านที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มส่วนใหญ่มีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่า ผู้ประกอบการด้านที่พักควรจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานที่มีความจำเป็น เช่น สถานที่จอดรถจักรยานโดยเฉพาะ อุปกรณ์สำหรับซ่อมบำรุงจักรยาน สถานที่ทำความสะอาดจักรยาน และสถานที่ซักตากผ้า เป็นต้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความพร้อมและลักษณะของที่พัก เช่น สถานที่พักที่มีห้องพักขนาดใหญ่ อาจจะมีพื้นที่สำหรับจัดเก็บจักรยานภายในห้อง สำหรับที่พักที่มีพื้นที่จำกัด อาจจะมีบริการราวแขวนจักรยานไว้สำหรับบางห้อง และทางเดินที่สามารถขนจักรยานได้อย่างสะดวก ซึ่งผู้ประกอบการที่พักในตำบลสะเดา ได้กล่าวว่า

> *“ที่พักเป็นอพาร์ทเมนท์ขนาดกลาง ห้องพักมีขนาดไม่กว้าง ในกรณีที่นักท่องเที่ยวเดินทางโดยใช้จักรยานจะนิยมนำจักรยานขึ้นไปไว้บนห้องพัก ซึ่งถ้ามีห้องที่มีราวแขวนจักรยานไว้บริการอาจจะอยู่ที่ชั้น 1 หรือชั้น 2 ที่สามารถขนจักรยานขึ้นไปได้สะดวก สามารถแขวนจักรยานไว้ไม่เกะกะพื้นที่ในห้อง นักท่องเที่ยวน่าจะมีความพอใจมากขึ้น”* (ผู้ประกอบการด้านที่พักตำบลสะเดา, สนทนากลุ่ม, 8 สิงหาคม 2562)

ที่พักบางแห่งที่มีสถานที่จอดรถกว้างขวาง อาจจะมีการจัดสรรพื้นที่สำหรับจอดรถจักรยานพร้อมทั้งช่องสอดจักรยานกับตัวล็อกจักรยานที่ปลอดภัย เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มบางส่วนคิดเห็นว่าการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ขึ้นอยู่กับปริมาณนักท่องเที่ยวจักรยานที่เข้ามาพักในพื้นที่ ซึ่งหากมีจำนวนน้อยอาจจะไม่คุ้มกับการลงทุน สำหรับการให้บริการข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางจักรยาน จุดแวะพัก ร้านขาย/ซ่อมจักรยาน หรือจุดบริการสำหรับจักรยาน เป็นต้น ควรให้หน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบจัดทำแผ่นพับหรือโบว์ชัวร์ให้แก่ผู้ประกอบการ สำหรับแจกจ่ายให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยานที่เข้ามาพักในพื้นที่

2.5) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มบางส่วนมีความคิดเห็นว่า ผู้ประกอบการร้านอาหารหรือที่พักที่มีการให้บริการด้านอาหาร ควรมีเมนูอาหารพื้นถิ่นที่เป็นเอกลักษณ์ เป็นเมนูแนะนำ

สำหรับนักท่องเที่ยว เช่น ข้าวยำน้ำบูดู ซึ่งเป็นอาหารพื้นถิ่นของชาวมุสลิมที่มีคุณค่าทางอาหาร หรืออาหารที่มีความเกี่ยวข้องกับวิถีวัฒนธรรมของคนในพื้นที่ เพื่อสร้างความเป็นอัตลักษณ์ให้แก่พื้นที่

อย่างไรก็ตาม นักท่องเที่ยวจักรยานที่เข้ามาในพื้นที่ ส่วนหนึ่งเป็นนักท่องเที่ยวจักรยานจากประเทศมาเลเซียที่นับถือศาสนาอิสลาม ซึ่งต้องการทานอาหารจากร้านอาหารที่ได้รับการรับรองจากมาตรฐานฮาลาล ซึ่งในบางพื้นที่ยังมีจำนวนร้านที่ได้รับการรับรองมาตรฐานน้อย อาจจะต้องมีการขอมาตรฐานฮาลาล โดยเฉพาะร้านอาหารมุสลิม ซึ่งผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มส่วนใหญ่มีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่า ร้านอาหารที่จำหน่ายอาหารมุสลิม ควรปรับปรุงให้ได้มาตรฐานการรับรองจากฮาลาล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยานที่นับถือศาสนาอิสลาม แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความพร้อมของร้านอาหารดังกล่าว และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรให้ความช่วยเหลือซึ่งผู้ประกอบการร้านอาหาร ได้กล่าวว่า

> *“การขอรับรองมาตรฐานฮาลาลมีขั้นตอนยุ่งยาก ใช้เวลาและค่าใช้จ่าย ต้องต่ออายุทุกปี และส่วนใหญ่เจอปัญหา ไม่มั่นใจในมาตรฐานฮาลาลของไทย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเข้ามาดูแลให้ความรู้และช่วยเหลือสำหรับร้านอาหารที่สนใจ”* (ผู้ประกอบการร้านอาหาร ตำบลปาดัง-เบซาร์, สนทนากลุ่ม, 8 สิงหาคม 2562)

3) กลุ่มชมรมจักรยาน ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง

3.1) ด้านสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน

ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มมีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่า ควรปรับภูมิทัศน์ให้มีความสวยงามและสร้างสิ่งดึงดูดใจสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ทั้งนี้เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งยังขาดสิ่งดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ เช่น การปรับภูมิทัศน์บริเวณรอบอ่างเก็บน้ำสะเดาให้มีความสวยงามและสร้างสิ่งดึงดูดใจ ที่นอกจากนักท่องเที่ยวจะได้ปั่นจักรยานเพื่อชมทิวทัศน์รอบอ่างน้ำแล้ว ยังสามารถเยี่ยมชมสิ่งดึงดูดใจในบริเวณดังกล่าวด้วย ควรสร้างความเป็นอัตลักษณ์ของแหล่ง โดยเฉพาะลักษณะเฉพาะของแหล่งท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงกับประวัติศาสตร์หรือวิถีวัฒนธรรมของท้องถิ่น เพื่อให้แหล่งท่องเที่ยวในแต่ละพื้นที่มีจุดเด่นที่แตกต่างกัน และควรนำเสนอเรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงกับชุมชน เพื่อให้นักท่องเที่ยวมีความเข้าใจเกี่ยวกับชุมชนมากขึ้น

3.2) ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

ในพื้นที่ยังไม่มีทางจักรยานในบริเวณทางเข้าและแหล่งท่องเที่ยว ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มส่วนใหญ่มีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่า ทางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรจัดทำทาง

จักรยานหรือจัดสรรพื้นที่สำหรับปั่นจักรยานในบริเวณถนนทางเข้าและแหล่งท่องเที่ยว และควรติดตั้งป้ายแสดงเส้นทาง แหล่งท่องเที่ยว และการบริการต่างๆ ในบริเวณทางเข้าหรือเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกและถูกต้อง และในพื้นที่ยังไม่มีเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานที่มีการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวหรือสิ่งดึงดูดใจในพื้นที่ ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มส่วนใหญ่มีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่า ผู้ประกอบการท่องเที่ยว ชมรมหรือกลุ่มจักรยานและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง ควรร่วมกันพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ที่สามารถดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน และควรหาคณะทำงานของชุมชนจากกลุ่มจักรยานที่มีในพื้นที่ในการบริการนำเที่ยวโดยจักรยานตามเส้นทางที่พัฒนาขึ้น โดยการจัดทำเส้นทางจักรยานเชื่อมโยงเส้นจากจุดที่นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาจากต่างประเทศ ได้แก่ ด่านศุลกากรสะเดา หรือด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ หรือที่เดินทางเข้ามาจากภายในประเทศผ่านทางตำบลสะเดา ไปยังแหล่งท่องเที่ยวหรือสิ่งดึงดูดใจสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานภายในพื้นที่ ที่มีความสัมพันธ์หรือมีความสอดคล้องไปในทางเดียวกัน เช่น แหล่งท่องเที่ยวหรือสิ่งดึงดูดใจทางวัฒนธรรม ทางธรรมชาติ หรือทางประวัติศาสตร์ เป็นต้น และการให้บริการต่างๆ ได้แก่ ที่พัก และร้านอาหาร ตลอดทั้งเส้นทาง ใช้เส้นทางบนถนนที่เหมาะสำหรับการปั่นจักรยานและหลีกเลี่ยงการได้รับผลกระทบของนักท่องเที่ยวทั้งมลภาวะทางอากาศของโรงงานอุตสาหกรรมและอุบัติเหตุจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ และคำนึงถึงผลกระทบทางบวกต่อชุมชน ทั้งทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม โดยแบ่งเป็น 3 เส้นทาง ที่มีระยะทางของแต่ละเส้นทางโดยรวมประมาณ 40 กม. ซึ่งใช้ระยะเวลาในการท่องเที่ยว 1 วัน โดยรายละเอียดของเส้นทาง ดังนี้

3.2.1) เส้นทางสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทางศาสนา

ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มส่วนใหญ่คิดเห็นสอดคล้องกันว่า ควรเชื่อมเส้นทางปั่นจักรยานไปยังสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่มีอยู่ในพื้นที่ เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้แวะสักการะและพักผ่อนในบริเวณดังกล่าว โดยมีจุดเริ่มต้นจากด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ไปสิ้นสุดที่ตัวเมืองสะเดา ที่นักท่องเที่ยวสามารถพักค้างคืนในพื้นที่ได้ รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 38 กม. ได้แก่ เส้นทางจากด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ – ศาลเจ้าฮกเต็กแป๊ะกง ตำบลปาดัง เบซาร์ - วัดเขารูปช้าง ตำบลปาดังเบซาร์ – ศาลเจ้าแม่กวนอิม เขาเล่ - พุทธอุทยานเขาเล่ ตำบลสะเดา – ตัวเมืองตำบลสะเดา โดยเริ่มต้นเส้นทางการปั่นจักรยานจากด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ เข้าไปยังตัวเมืองปาดังเบซาร์ ที่ยังคงมีเสน่ห์ของเมืองการค้าชายแดน เยี่ยมชมวิถีชีวิตของชาวปาดังเบซาร์ที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม ซึ่งมีทั้งชาวไทย จีนและมุสลิมที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ และทานอาหารพื้นถิ่นในเมืองปาดังเบซาร์ แวะสักการะแป๊ะกง ที่ศาลเจ้าฮกเต็กแป๊ะกง ปาดังเบซาร์ ซึ่งเป็นศาลเจ้าดั้งเดิม ซึ่งเดิมอยู่ระหว่างรอยต่อของเขตประเทศไทยและมาเลเซีย ตามความเชื่อถือว่าการไหว้แป๊ะกง คือการไหว้เจ้าที่ วิญญาณของผู้ดูแล

สถานที่ เพื่อความอยู่เย็นเป็นสุข หลังจากนั้นปั่นจักรยานโดยใช้เส้นทางบนถนนทางหลวงชนบท ที่มีการสัญจรของรถค่อนข้างน้อย ไปยังวัดเขารูปช้าง ตำบลปาดังเบซาร์ เพื่อเยี่ยมชมและสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทางศาสนาที่วัดเขารูปช้าง ซึ่งเป็นวัดที่มีศิลปะแบบจีน ก่อสร้างโดยชาวสิงคโปร์ที่เดินทางมายังปาดังเบซาร์ วัดเขารูปช้างมีความสวยงามและโดดเด่นของเจดีย์ที่ทำจากหินอ่อนแผ่นใหญ่ ซึ่งจำลองมาจากมหาเจดีย์พุทธคยา ประเทศอินเดีย ภายในวัดมีพระพุทธรูปองค์ใหญ่ และภาพวาดบนฝาผนังที่มีความสวยงาม และด้านหลังวัดมีถ้ำขนาดใหญ่ บริเวณปากทางเข้าถ้ำมีการตกแต่งด้วยหินลักษณะคล้ายกับงวงช้าง และภายในถ้ำเป็นสถานที่ประดิษฐานพระพุทธรูปปางไสยาสน์ รวมทั้งเจ้าแม่กวนอิม ที่ห้อมล้อมด้วยหินงอกและหินย้อย ที่มีความสวยงาม หลังจากนั้นเดินทางไปยังตำบลสะเดา บนถนนทางหลวงชนบทที่เชื่อมโยงจากตำบลปาดังเบซาร์ไปยังตำบลสะเดา ไปยังถนนปาดังเบซาร์ 2 ซึ่งเป็นถนนทางเข้าพุทธอุทยานซึ่งมีการสัญจรของรถน้อย และทิวทัศน์ทางธรรมชาติที่สวยงาม เพื่อแวะศาลเจ้าแม่กวนอิมเขาเล่ และพุทธอุทยานเขาเล่ ตำบลสะเดา ที่นักท่องเที่ยวจักรยานจะได้ไหว้สักการะสิ่งศักดิ์ทางศาสนา ทั้งพระพุทธรูป เจ้าแม่กวนอิม และเกจิอาจารย์ต่าง ๆ พร้อมทั้งชื่นชมกับทิวทัศน์ทางธรรมชาติจากบริเวณเขาเล่ และปั่นจักรยานกลับไปยังตัวเมืองสะเดา เส้นทางดังรูปภาพที่ 4.40

รูปภาพที่ 4.40 เส้นทางสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทางศาสนา จากตำบลปาดังเบซาร์-ตำบลสะเดา
ที่มา: จัดทำโดยผู้วิจัย

เส้นทางนี้เป็นเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน ที่มีระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 38 กม. ใช้ระยะเวลาในการปั่นจักรยานประมาณ 3 – 4 ชม. เป็นการเชื่อมเส้นทางจากแหล่งท่องเที่ยวในตำบลปาดังเบซาร์ไปยังตำบลสะเดา โดยใช้ถนนภายในตัวเมืองและรอบเมืองปาดังเบซาร์ เชื่อมโยงเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว ได้แก่ วัดเขารูปช้าง และพุทธอุทยานเขาเล่ และเชื่อมโยงจากตำบลปาดังเบซาร์ไปยังตำบลสะเดา โดยใช้ถนนทางหลวงชนบท เพื่อหลีกเลี่ยงเส้นทางบนถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4054 (ถนนปาดังเบซาร์) ซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมตามเส้นทางดังกล่าว โดยถนนทางหลวงชนบทดังกล่าวมีการสัญจรของรถน้อย และมีทัศนียภาพทางธรรมชาติที่สวยงามและไม่มีมลภาวะทางอากาศ โดยบริเวณสองข้างทางส่วนใหญ่เป็นป่าไม้ สวนยางพาราและที่อยู่อาศัยของชาวบ้านในพื้นที่ ไม่มีโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณดังกล่าว

3.2.2) เส้นทางธรรมชาติและวัฒนธรรม

ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มได้เสนอความคิดเห็นว่าควรเชื่อมเส้นทางปั่นจักรยานไปยังแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ที่อยู่ในเส้นทางเดียวกัน เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้แวะพักเพื่อเยี่ยมชมแหล่งวัฒนธรรม และชื่นชมธรรมชาติที่มีทัศนียภาพสวยงามและยังคงมีความอุดมสมบูรณ์ ในพื้นที่ตำบลสำนักแต้ว โดยมีจุดเริ่มต้นจากด่านศุลกากรสะเดา ไปยังตำบลสำนักแต้วและสิ้นสุดที่ตัวเมืองสะเดา ที่นักท่องเที่ยวสามารถพักค้างคืนในพื้นที่ได้ รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 48 กม. ได้แก่ เส้นทาง ด่านศุลกากรสะเดา ตำบลสำนักขาม - หมู่บ้านวัฒนธรรมแห่งอาเซียน ตำบลสำนักขาม – คลองยน ตำบลสำนักแต้ว - อ่างเก็บน้ำคลองสะเดา ตำบลสำนักแต้ว – ตำบลสะเดา เริ่มต้นเส้นทางการปั่นจักรยานจากด่านศุลกากรสะเดา ไปยังหมู่บ้านวัฒนธรรมแห่งอาเซียน ตำบลสำนักขาม เพื่อเยี่ยมชมแหล่งวัฒนธรรมต่าง ๆ เช่น หมู่บ้านจีนโบราณ เมืองคาวบอย วิถีชีวิตชาวหมู่บ้านกะเหรี่ยง เป็นต้น จากนั้นปั่นจักรยานไปยังตำบลสำนักแต้ว โดยใช้เส้นทางบนถนนทางหลวงชนบท หมายเลข 3023 ที่มีทิวทัศน์ทางธรรมชาติที่สวยงาม ตลอดสองข้างทางจะมีสวนยางพาราและสวนผลไม้ของชาวบ้านในพื้นที่ และชมวิถีชีวิตของชาวบ้านซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวมลายูที่นับถือศาสนาอิสลามในพื้นที่ แวะพักผ่อนที่คลองยน ซึ่งเป็นลำคลองที่มีน้ำไหลผ่านตลอดทั้งปี และมีกิจกรรมล่องแก่งสำหรับนักท่องเที่ยวที่สนใจ และปั่นจักรยานไปยังอ่างเก็บน้ำคลองสะเดา ตำบลสำนักแต้ว ซึ่งเป็นอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ ที่นักท่องเที่ยวสามารถปั่นจักรยานบริเวณอ่างน้ำเพื่อชมทิวทัศน์และนั่งพักผ่อนในบริเวณดังกล่าว หลังจากนั้นเดินทางไปยังตำบลสะเดา เส้นทางดังรูปภาพที่ 4.41

รูปภาพที่ 4.41 เส้นทางธรรมชาติและวัฒนธรรม จากตำบลสำนักขาม-ตำบลสำนักแต้ว-ตำบลสะเดา
ที่มา: จัดทำโดยผู้วิจัย

เส้นทางนี้เป็นเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน ที่มีระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 46 กม. ใช้ระยะเวลาในการปั่นจักรยานประมาณ 3 – 4 ชม. เป็นการเชื่อมเส้นทางจากตำบลสำนักขามไปยังตำบลสำนักแต้ว โดยใช้เส้นทางบนถนนทางหลวงชนบท หมายเลข 3023 ที่เชื่อมต่อจากถนนจังโหลน 8 เพื่อหลีกเลี่ยงเส้นทางบนถนนสายทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนกาญจนวนิช) ซึ่งเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรม และโรงงานอุตสาหกรรมตามเส้นทางดังกล่าว และใช้เส้นทางจากคลองยน ไปยังอ่างเก็บน้ำคลองสะเดา โดยใช้เส้นทางบนถนนทางหลวงหมายเลข 4243 (ถนนพิชัยสงคราม) ที่มีการสัญจรของรถน้อย และมีทัศนียภาพทางธรรมชาติที่สวยงามและไม่มีมลภาวะทางอากาศ โดยบริเวณสองข้างทางส่วนใหญ่เป็นป่าไม้ สวนยางพาราและที่อยู่อาศัยของชาวบ้านในพื้นที่ ไม่มีโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณดังกล่าว

3.2.3) เส้นทางประวัติศาสตร์

ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มได้เสนอความคิดเห็นว่าควรเชื่อมเส้นทางปั่นจักรยานไปยังแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้แวะเยี่ยมชมและพักผ่อนในบริเวณจุดแวะพักและแหล่งท่องเที่ยวที่มีเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ที่น่าสนใจ โดยมีจุดเริ่มต้นจากด่านศุลกากรสะเดา ไปยังตำบลปาดังเบซาร์โดยใช้เส้นทางบนถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย รวม

ระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 46 กม. ได้แก่ เส้นทาง ด่านศุลกากรสะเดา ตำบลสำนักขาม –หลักเขตแดนไทย-มาเลเซีย ตำบลสำนักขาม – เขาสองแผ่นดิน ตำบลปาดังเบซาร์– ถ้ำนางพญาเลือดขาว ตำบลปาดังเบซาร์ โดยเริ่มต้นเส้นทางจากด่านศุลกากรสะเดา ตำบลสำนักขาม ไปยังตำบลปาดังเบซาร์บนถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย เชื่อมโยงจากสำนักขามไปยังปาดังเบซาร์ ซึ่งเป็นถนนเลี่ยงเมือง ที่มีการสัญจรของรถยนต์น้อยมาก และตลอดสองข้างมีทิวทัศน์ทางธรรมชาติที่สวยงาม แวะชมและศึกษาเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ระหว่างไทยกับมาเลเซีย บริเวณหลักเขตแดนไทย-มาเลเซีย ที่ 19 ที่ใช้แบ่งเขตแดนระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียในอดีต หลังจากนั้นปั่นจักรยานผ่านตัวเมืองปาดังเบซาร์ไปยังยอดเขาสองแผ่นดิน เพื่อชมทิวทัศน์ของเมืองปาดังเบซาร์ ของประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย ชมกำแพงที่ใช้กั้นระหว่างประเทศและหลักเขตแดนที่ใช้แบ่งเขตแดนระหว่างประไทยและประเทศมาเลเซียในอดีต และรับประทานอาหารเช้าและเครื่องดื่มที่ร้านอาหารบนจุดชมวิวจุดแรก หลังจากนั้นปั่นจักรยานไปยังถ้ำนางพญาเลือดขาว ซึ่งเป็นถ้ำที่มีธรรมชาติที่สวยงามและอุดมสมบูรณ์ มีหินงอกและหินย้อยที่สวยงาม และมีเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับนางเลือดขาวที่น่าสนใจ เส้นทางดังรูปภาพที่ 4.42

รูปภาพที่ 4.42 เส้นทางประวัติศาสตร์ จากตำบลสำนักขาม-ตำบลปาดังเบซาร์
ที่มา: จัดทำโดยผู้วิจัย

เส้นทางนี้เป็นเส้นทางการทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน ที่มีระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 46 กม. ใช้ระยะเวลาในการปั่นจักรยานประมาณ 3 – 4 ชม. โดยเป็นการเชื่อมเส้นทางจากตำบลสำนักขามไปยังตำบลปาดังเบซาร์ โดยใช้เส้นทางบนถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้เป็นเส้นทางหลีกเลี่ยงเส้นทางหลักบนถนนทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนกาญจนวนิช) ซึ่งเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรม และโรงงานอุตสาหกรรมตามเส้นทางดังกล่าว และใช้เส้นทางผ่านตัวเมืองปาดังเบซาร์ ถนนรอบเมือง และทางหลวงชนบท เพื่อไปยังแหล่งท่องเที่ยว ได้แก่ ยอดเขาสองแผ่นดิน และถ้ำนางพญาเลือดขาว ที่มีการสัญจรของรถน้อย และมีทัศนียภาพทางธรรมชาติที่สวยงามและไม่มีมลภาวะทางอากาศ โดยบริเวณสองข้างทางส่วนใหญ่เป็นป่าไม้ สวนยางพาราและที่อยู่อาศัยของชาวบ้านในพื้นที่ ไม่มีโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณดังกล่าว

3.3) การให้บริการและความปลอดภัย

3.3.1) การจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มส่วนใหญ่มีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่า ควรเพิ่มการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในลักษณะของการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ที่มีจุดแวะพักเพื่อทำกิจกรรมในแหล่งท่องเที่ยว และแหล่งเรียนรู้ของชาวบ้านในพื้นที่ เพื่อให้ชาวบ้านในพื้นที่ได้มีส่วนร่วมมากขึ้น ควรเพิ่มระยะเวลาในการประชาสัมพันธ์กิจกรรมการปั่นจักรยานล่วงหน้า อย่างน้อย 2 – 3 เดือน หรือกำหนดไว้ในปฏิทินของกิจกรรมการท่องเที่ยวในพื้นที่ และควรเพิ่มช่องทางในการประชาสัมพันธ์ เพื่อเพิ่มนักท่องเที่ยวจักรยานที่เป็นกลุ่มใหม่ ได้แก่ การประชาสัมพันธ์ผ่านทางเว็บไซต์ของหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการที่พักและร้านอาหารในพื้นที่ เพื่อให้สามารถเข้าถึงนักท่องเที่ยวจักรยานกลุ่มใหม่ได้อย่างทั่วถึง และควรเพิ่มความหลากหลายของเส้นทางการปั่นจักรยาน เช่น เส้นทางปั่นจักรยานเพื่อศึกษาธรรมชาติ หรือเส้นทางปั่นจักรยานเพื่อศึกษาวิถีวัฒนธรรม เป็นต้น เพื่อเพิ่มนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมาย ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มบางส่วนยังได้ให้ข้อเสนอแนะว่า ควรเพิ่มกิจกรรมสำหรับการเรียนรู้วิถีวัฒนธรรมของชาวบ้านในพื้นที่ สำหรับนักท่องเที่ยวกลุ่มปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ที่ทำให้นักท่องเที่ยวได้รับประสบการณ์เกี่ยวกับวิถีวัฒนธรรมของคนในพื้นที่ โดยเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานไปยังแหล่งเรียนรู้ของชาวบ้าน เช่น กิจกรรมการทำอาหารพื้นถิ่น กิจกรรมการเรียนรู้การทำนาแบบดั้งเดิม และการทำผลิตภัณฑ์จากกะลา เป็นต้น แต่ทั้งนี้อาจจะต้องมีคณะทำงานในการประสานงานหรือจัดการนำเที่ยวตามเส้นทางดังกล่าว

3.3.2) การบริการข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มมีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่า ควรจัดทำคลิปวิดีโอเกี่ยวกับเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน และเผยแพร่ทางสื่อออนไลน์ เช่น youtube และ facebook ควรจัดทำเว็บไซต์หรือช่องทางการสื่อสารทางสังคมออนไลน์ของการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ และภายในชุมชนยังขาดการให้ข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวจักรยาน ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มบางส่วนมีความคิดเห็นว่า ควรจัดทำป้ายแสดง

ข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวจักรยานภายในชุมชน เช่น เส้นทางปั่นจักรยาน สิ่งดึงดูดใจ แหล่งเรียนรู้และกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยว จุดแวะพัก จุดบริการซ่อมจักรยาน ที่พัก ร้านค้าและร้านอาหาร เป็นต้น เพื่อให้นักท่องเที่ยวมีความเข้าใจในพื้นที่มากขึ้น และสามารถสร้างปฏิสัมพันธ์ที่ดีกับคนในชุมชน

3.3.3) ความปลอดภัย ควรจัดทำทางจักรยานหรือตีเส้นเพื่อแบ่งพื้นที่สำหรับปั่นจักรยาน บนถนนสายหลัก โดยเฉพาะจุดที่มีความเสี่ยง และควรติดตั้งไฟส่องทางบริเวณถนนที่มีค่อนข้างเปลี่ยว และควรเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยบริเวณจุดแวะพักและแหล่งท่องเที่ยว เนื่องจากถนนบางเส้นและแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งค่อนข้างเปลี่ยว

3.4) ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

ผู้ร่วมสนทนากลุ่มมีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่า ควรพัฒนาพื้นที่สำหรับตั้งแคมป์พร้อมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณแหล่งท่องเที่ยว โดยเฉพาะในพื้นที่ตำบลสำนักแต้วที่ยังมีจำนวนที่พักน้อย รวมถึงในพื้นที่ตำบลสะเดาและปาดังเบซาร์ ซึ่งจำนวนที่พักยังไม่เพียงพอ เมื่อมีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในพื้นที่ และควรเพิ่มการให้บริการด้านที่พักโดยชาวบ้านในพื้นที่ เช่น โฮมสเตย์ ในบริเวณที่มีที่พักน้อย โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวและมีความพร้อม เช่น ชุมชนบ้านคลองยน ซึ่งอยู่ในบริเวณคลองยน ที่ปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวนิยมมาเล่นน้ำและล่องแก่งในบริเวณดังกล่าว ทั้งนี้ทางหน่วยงานภาครัฐควรให้ความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดทำโฮมสเตย์เพื่อให้บริการเป็นไปตามมาตรฐานของโฮมสตย์

3.5) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มส่วนใหญ่มีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่า พื้นที่ที่มีจำนวนร้านอาหารน้อย ควรเพิ่มการให้บริการอาหารพื้นถิ่นสำหรับนักท่องเที่ยว โดยกลุ่มชาวบ้านที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เช่น การให้บริการอาหารสำหรับนักท่องเที่ยวของกลุ่มมุสลิมหัวควน ตำบลสำนักแต้ว ซึ่งที่ผ่านมามีการทำอาหารพื้นถิ่น เช่น ข้าวยำ ข้าวมันแกงไก่ และขนมที่มีความเกี่ยวข้องกับประเพณีวัฒนธรรมต่าง ๆ ให้กับนักท่องเที่ยวในงานหรือเทศกาลต่าง ๆ ที่จัดขึ้นในพื้นที่ และในพื้นที่ที่มีร้านที่ได้รับการรับรองมาตรฐานฮาลาลน้อย เช่น ในพื้นที่ตำบลสะเดา ควรพัฒนาร้านอาหารหรือการให้บริการอาหารของชาวบ้านที่ได้รับการรับรองมาตรฐานฮาลาล เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวมาเลเซียที่นับถือศาสนาอิสลาม และผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่ม ซึ่งเป็นกลุ่มนักปั่นจักรยาน ยังได้ให้ความคิดเห็นว่า ควรมีเมนูอาหารหรือของทานเล่นที่ให้พลังงานสูง ให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจักรยานที่ต้องปั่นจักรยานในระยะทางไกล และควรสร้างจุดสำหรับจอดจักรยานที่มีความปลอดภัยในบริเวณจุดแวะพักและแหล่งท่องเที่ยว

แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานจากการสนทนากลุ่มภาคส่วนต่างๆ ทั้ง 3 กลุ่ม พบว่ามีความเหมือนและแตกต่างกันในบางประเด็น โดยกลุ่มตัวแทนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการปั่นจักรยานของคนในพื้นที่และดึงดูดนักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาในพื้นที่ให้มากขึ้น กลุ่มตัวแทนจากผู้ประกอบการคำนึงถึงจุดคุ้มทุนในการพัฒนาจากปริมาณและการกระจายตัวของนักท่องเที่ยวจักรยานที่มีอยู่ในพื้นที่ และตัวแทนจากกลุ่มชมรมจักรยาน ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้องให้ความสำคัญกับการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจักรยานได้อย่างทั่วถึงและปลอดภัย และการมีส่วนร่วมของชาวบ้านในพื้นที่ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 สรุปแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานจากความคิดเห็นของภาคส่วนต่างๆ ในพื้นที่ทั้ง 3 กลุ่ม

ด้าน	แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน			สรุป
	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง	**ผู้ประกอบการ**	**ชมรมจักรยาน ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง**	
ด้านสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน				
	● ควรปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวให้มีความโดดเด่นและสร้างความเป็นอัตลักษณ์ ● ควรจัดทำและนำเสนอเรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยว ● ควรอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมที่มีอยู่ในพื้นที่เพื่อเป็นแหล่งเรียนรู้ให้กับนักท่องเที่ยวจักรยาน	● ควรสร้างสิ่งดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ได้ตลอดทั้งปี ● ควรสร้างความโดดเด่นของแหล่งท่องเที่ยวในแต่ละพื้นที่ ● ควรนำเสนอเรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยว โดยเฉพาะเรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ที่มีความสัมพันธ์กัน	● ควรปรับภูมิทัศน์ให้มีความสวยงามและสร้างสิ่งดึงดูดใจสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ● ควรสร้างความเป็นอัตลักษณ์ของแหล่ง โดยเฉพาะลักษณะเฉพาะของแหล่งท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงกับวิถีวัฒนธรรมของท้องถิ่น ● ควรนำเสนอเรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับชุมชน	● สร้างความโดดเด่นและอัตลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยว ● ควรนำเสนอเรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยว ● ควรสร้างสิ่งดึงดูดใจสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ● ควรอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมที่มีอยู่ในพื้นที่เพื่อเป็นแหล่งเรียนรู้ให้กับนักท่องเที่ยวจักรยาน

ตารางที่ 4.13 (ต่อ) สรุปแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานจากความคิดเห็นของภาคส่วนต่างๆ ในพื้นที่ทั้ง 3 กลุ่ม

ด้าน	แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน			สรุป
	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง	**ผู้ประกอบการ**	**ชมรมจักรยาน ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง**	
ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน				
	● ควรจัดทำทางจักรยานในบริเวณถนนทางเข้าและแหล่งท่องเที่ยว ● ควรติดตั้งป้ายแสดงข้อมูลแผนที่เส้นทางจักรยาน ข้อมูลระยะทางในการปั่นจักรยาน สภาพภูมิอากาศ ลักษณะของพื้นที่ จุดแวะพัก และจุดบริการสำหรับจักรยาน และป้ายสัญลักษณ์สำหรับจักรยาน ในบริเวณเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว ● ควรพัฒนาระบบการขนส่งทางรางโดยการพัฒนารถไฟบางขบวนให้มีตู้โดยสารที่มีพื้นที่สำหรับจัดเก็บจักรยานโดยเฉพาะที่มีความปลอดภัย	● ควรจัดทำแผ่นพับแสดงแผนที่เส้นทางปั่นจักรยานเพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน ● ควรจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานและให้บริการนำเที่ยวโดยจักรยาน	● ควรจัดทำทางจักรยานหรือจัดสรรพื้นที่สำหรับปั่นจักรยานในบริเวณถนนทางเข้าและแหล่งท่องเที่ยว ● ควรจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน ที่เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ ● ควรติดตั้งป้ายแสดงเส้นทาง แหล่งท่องเที่ยว และการบริการต่างๆ	● ควรจัดทำทางจักรยานในบริเวณทางเข้าและแหล่งท่องเที่ยว ● ควรจัดทำแผ่นพับแสดงแผนที่เส้นทางปั่นจักรยาน และติดตั้งป้ายแสดงข้อมูลเส้นทาง แหล่งท่องเที่ยว และการบริการต่างๆ ● ควรจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานและให้บริการนำเที่ยวโดยจักรยาน ● ควรติดตั้งป้ายสัญลักษณ์สำหรับจักรยานบริเวณเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว ● ควรพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้มีความสะดวกต่อการเดินทางพร้อมกับจักรยาน

ตารางที่ 4.13 (ต่อ) สรุปแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานจากความคิดเห็นของภาคส่วนต่างๆ ในพื้นที่ทั้ง 3 กลุ่ม

ด้าน	แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน			สรุป
	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง	**ผู้ประกอบการ**	**ชมรมจักรยาน ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง**	
ด้านที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน				
	● ควรพัฒนาพื้นที่สำหรับเป็นจุดแวะพักหรือจุดตั้งแคมป์พร้อมทั้งห้องน้ำและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน ในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวพื้นที่ที่ยังมีจำนวนที่พักน้อย	● ผู้ประกอบการด้านที่พักควรจัดเตรียมสถานที่จอดหรือเก็บรถจักรยานที่ปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานภายในที่พัก ตามความพร้อมและปริมาณนักท่องเที่ยวที่เข้ามาพัก ● ควรให้หน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบจัดทำแผ่นพับหรือโบว์ชัวร์ เกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ สำหรับแจกจ่ายให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยานที่เข้ามาพักในพื้นที่	● ควรพัฒนาพื้นที่สำหรับตั้งแคมป์พร้อมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวก ● ควรเพิ่มการให้บริการด้านที่พักโดยชาวบ้านในพื้นที่ เช่น โฮมสเตย์ ในบริเวณที่มีที่พักน้อย	● ควรพัฒนาพื้นที่สำหรับตั้งแคมป์พร้อมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวก ● ผู้ประกอบการด้านที่พักควรจัดจัดเตรียมสถานที่จอดหรือเก็บรถจักรยานที่ปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานภายในที่พัก ● เพิ่มการให้บริการด้านที่พักโดยชาวบ้านในพื้นที่ เช่น โฮมสเตย์ ในบริเวณที่มีที่พักน้อย

ตารางที่ 4.13 (ต่อ) สรุปแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานจากความคิดเห็นของภาคส่วนต่างๆ ในพื้นที่ทั้ง 3 กลุ่ม

ด้าน	แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน			สรุป
	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง	**ผู้ประกอบการ**	**ชมรมจักรยาน ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง**	
ด้านการบริการและความปลอดภัย				
กิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยว	● ควรเพิ่มความถี่และช่วงเวลาในการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานทั้งภายในพื้นที่และระหว่างประเทศและกำหนดไว้ในปฏิทินของการท่องเที่ยวในพื้นที่ ● ควรเพิ่มการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยาน ในลักษณะของการปั่นเพื่อการท่องเที่ยว ที่มีจุดแวะพักตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ● ควรจัดเทศกาลหรืองานประเพณีวัฒนธรรมต่างๆ ให้นักท่องเที่ยวจักรยานที่สนใจได้เข้าร่วม	● ควรเพิ่มความถี่และเส้นทางการปั่นจักรยานที่กระจายไปยังแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่อย่างทั่วถึง ● ควรกำหนดกิจกรรมการปั่นจักรยานไว้ในปฏิทินของการท่องเที่ยวในพื้นที่ และประชาสัมพันธ์ผ่านทางเว็บไซต์ของหน่วยงานและสถานประกอบการท่องเที่ยว	● ควรเพิ่มการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในลักษณะของการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ที่มีจุดแวะพักเพื่อทำกิจกรรมในแหล่งท่องเที่ยว และแหล่งเรียนรู้ของชาวบ้านในพื้นที่ ● ควรเพิ่มระยะเวลาในการประชาสัมพันธ์กิจกรรมการปั่นจักรยานล่วงหน้า หรือกำหนดไว้ในปฏิทินการท่องเที่ยว	● ควรเพิ่มความถี่ในการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยาน ● ควรเพิ่มการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในลักษณะของการปั่นเพื่อการท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งเรียนรู้ ● ควรเพิ่มเส้นทางการปั่นจักรยานที่หลากหลายและกระจายไปยังพื้นที่ต่างๆ อย่างทั่วถึง

ตารางที่ 4.13 (ต่อ) สรุปแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานจากความคิดเห็นของภาคส่วนต่างๆ ในพื้นที่ทั้ง 3 กลุ่ม

ด้าน	แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน			สรุป
	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง	ผู้ประกอบการ	ชมรมจักรยาน ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง	
ด้านการบริการและความปลอดภัย				
กิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยว (ต่อ)			• ควรเพิ่มความหลากหลายของเส้นทางการปั่นจักรยาน • ควรเพิ่มกิจกรรมสำหรับการเรียนรู้วิถีวัฒนธรรมของชาวบ้านในพื้นที่	• ควรกำหนดกิจกรรมการปั่นจักรยานไว้ในปฏิทินการท่องเที่ยว และทำการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าและหลากหลายเส้นทาง • ควรจัดเทศกาลหรืองานประเพณีวัฒนธรรมต่างๆ • ควรเพิ่มกิจกรรมสำหรับการเรียนรู้วิถีวัฒนธรรมของชาวบ้านในพื้นที่

4.13 (ต่อ) สรุปแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานจากความคิดเห็นของภาคส่วนต่างๆ ในพื้นที่ทั้ง 3 กลุ่ม

ด้าน	แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน			สรุป
	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง	**ผู้ประกอบการ**	**ชมรมจักรยาน ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง**	
ด้านการบริการและความปลอดภัย				
การบริการข้อมูลข่าวสาร	● ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน ผ่านทางอินเตอร์เน็ตและสื่อประเภทต่าง ๆ เช่น แผ่นพับ/โบชัวร์ เพื่อแจกจ่ายให้แก่นักท่องเที่ยวตามจุดต่างๆ ● ควรจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาดท่องเที่ยวโดยจักรยานให้มากขึ้น เช่น การจัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์เส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน และการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานตามเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน เป็นต้น	● ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน รวมถึงการบริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานทางเว็บไซต์ของผู้ประกอบการ และสื่ออื่นๆ เช่น แผ่นพับหรือใบปลิว	● ควรจัดทำคลิปวิดีโอเกี่ยวกับเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน และเผยแพร่ทางสื่อออนไลน์ เช่น youtube และ facebook ● ควรจัดทำเว็บไซต์หรือช่องทางการสื่อสารทางสังคมออนไลน์ของการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ ● ควรจัดทำป้ายแสดงข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานภายในชุมชน	● ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานผ่านทางเว็บไซต์ของภาครัฐ และผู้ประกอบการ และสื่อประเภทต่างๆ ● ควรจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ● ควรจัดทำเว็บไซต์หรือช่องทางการสื่อสารทางสังคมออนไลน์ ของการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ ● ควรจัดทำป้ายแสดงข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานภายในชุมชน

ตารางที่ 4.13 (ต่อ) สรุปแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานจากความคิดเห็นของภาคส่วนต่างๆ ในพื้นที่ทั้ง 3 กลุ่ม

ด้าน	แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน			สรุป
	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง	**ผู้ประกอบการ**	**ชมรมจักรยาน ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง**	
ด้านการบริการและความปลอดภัย				
ความปลอดภัย	● ควรจัดทำทางจักรยานหรือตีเส้นเพื่อแบ่งพื้นที่สำหรับการปั่นจักรยานบนถนนสายหลัก เฉพาะจุดที่มีการสัญจรของรถจำนวนมาก		● ควรจัดทำทางจักรยานหรือตีเส้นเพื่อแบ่งพื้นที่สำหรับปั่นจักรยาน บนถนนสายหลัก โดยเฉพาะจุดที่มีความเสี่ยง และควรติดตั้งไฟส่องทางบริเวณถนนที่มีค่อนข้างเปลี่ยว ● ควรเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยบริเวณจุดแวะพักและแหล่งท่องเที่ยว	● ควรจัดทำทางจักรยานหรือตีเส้นเพื่อแบ่งพื้นที่สำหรับปั่นจักรยาน บนถนนสายหลัก โดยเฉพาะจุดที่มีความเสี่ยง และควรติดตั้งไฟส่องทางบริเวณถนนที่มีค่อนข้างเปลี่ยว ● ควรเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยบริเวณจุดแวะพักและแหล่งท่องเที่ยว

ตารางที่ 4.13 (ต่อ) สรุปแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานจากความคิดเห็นของภาคส่วนต่างๆ ในพื้นที่ทั้ง 3 กลุ่ม

ด้าน	แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน			สรุป
	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง	**ผู้ประกอบการ**	**ชมรมจักรยาน ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง**	
ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน	● ควรสร้างจุดจอดรถจักรยานที่มีความปลอดภัยในบริเวณแหล่งท่องเที่ยว ● ควรสร้างจุดจำหน่ายอะไหล่และบริการซ่อมจักรยานในบริเวณจุดแวะพักหรือแหล่งท่องเที่ยวหลักในพื้นที่ โดยความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการและหน่วยงานภาครัฐ	● ควรมีเมนูอาหารพื้นถิ่นที่เป็นเอกลักษณ์ เป็นเมนูแนะนำสำหรับนักท่องเที่ยว ● หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรให้ความช่วยเหลือแก่ร้านอาหารที่มีความพร้อมและต้องการขอมาตรฐานฮาลาล	● ควรสร้างจุดสำหรับจอดจักรยานที่มีความปลอดภัยในบริเวณจุดแวะพักและแหล่งท่องเที่ยว ● ควรเพิ่มการให้บริการอาหารพื้นถิ่นสำหรับนักท่องเที่ยวโดยกลุ่มชาวบ้านที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ● ควรเพิ่มร้านอาหารฮาลาล ● ควรมีเมนูอาหารหรือของทานเล่นที่ให้พลังงานสูงให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน	● ควรสร้างจุดสำหรับจอดจักรยานที่มีความปลอดภัยและจุดบริการบำรุงหรือซ่อมจักรยาน ในบริเวณแหล่งท่องเที่ยว ● ควรเพิ่มการให้บริการอาหารพื้นถิ่น โดยผู้ประกอบการหรือชาวบ้านในพื้นที่ ● ควรเพิ่มร้านอาหารที่ได้ผ่านการรับรองมาตรฐานฮาลาล ● ควรมีเมนูอาหารหรือของทานเล่นที่ให้พลังงานสูงให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

4.4 ข้อเสนอและกลยุทธ์การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

จากผลการวิเคราะห์สถานการณ์ ปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน และแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน สามารถนำมาสู่ข้อสรุปของแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ดังนี้

1.1 ความเป็นเมือง บริเวณด่านนอก เมืองสะเดาและเมืองปาดังเบซาร์ สามารถขับเคลื่อนการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานได้เป็นอย่างดี ด้วยความพร้อมทางด้านที่พัก ร้านอาหารและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมถึงการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานอย่างต่อเนื่องภายในพื้นที่ ดังนั้นจึงควรพัฒนาด่านนอก เมืองสะเดาและเมืองปาดังเบซาร์ให้กลายเป็นจุดหมายปลายที่สำคัญของนักท่องเที่ยวจักรยาน โดยทางหน่วยงานภาครัฐควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการปั่นจักรยานในพื้นที่ดังกล่าว เช่น ทางจักรยาน จุดบริการซ่อมหรือบำรุงจักรยาน ติดตั้งป้ายสัญลักษณ์สำหรับจักรยาน ป้ายแสดงข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ รวมถึงการเพิ่มความถี่ในการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยาน และประชาสัมพันธ์การจัดกิจกรรมล่วงหน้าและให้ถึงกลุ่มเป้าหมายอย่างทั่วถึง เช่น การกำหนดไว้ในปฏิทินของการท่องเที่ยวของเมือง เพื่อกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวจักรยานเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่มากขึ้น

1.2 การมีส่วนร่วม ควรสร้างการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่ ในการดำเนินการและการได้รับผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวโดยจักรยาน โดยเฉพาะการมีส่วนร่วมของชาวบ้านในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากที่ผ่านมา มีเพียงชมรมจักรยานหรือกลุ่มจักรยานที่มีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมการปั่นจักรยาน และผู้ประกอบการที่ได้รับผลประโยชน์จากการใช้บริการด้านที่พัก ร้านอาหารและอื่นๆ ของนักท่องเที่ยวจักรยาน โดยจัดตั้งคณะทำงานจากภาคส่วนต่างๆ ได้แก่ ชมรมหรือกลุ่มจักรยาน ผู้ประกอบการ ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินการจัดการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ ตั้งแต่การประชาสัมพันธ์ การให้บริการนำเที่ยว การให้บริการด้านที่พัก อาหารและอื่นๆ และการจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

1.3 ความเป็นอัตลักษณ์ของพื้นที่ ควรนำเสนอลักษณะเฉพาะของพื้นที่ชายแดน ทั้งลักษณะทางกายภาพและวิถีวัฒนธรรมของท้องถิ่น เช่น แหล่งท่องเที่ยวบนภูเขาที่สามารถชมทะเลหมอกและทิวทัศน์ของเมืองปาดังเบซาร์ในฝั่งประเทศไทยและมาเลเซีย หลักฐานและเรื่องราวที่เกี่ยวข้องระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย เช่น กำแพงและหลักเขตแดนระหว่างไทยและมาเลเซียในอดีต ตำนานเกี่ยวกับนางพญาเลือดขาว และวิถีวัฒนธรรมของชาวมลายู โดยการนำเสนอเรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยว สร้างแหล่งเรียนรู้และการให้บริการด้านที่พักหรืออาหารพื้นถิ่นของชาวมลายู

1.4 แหล่งเรียนรู้ ควรพัฒนากลุ่มอาชีพ รวมถึงการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่มีอยู่ในพื้นที่ให้เป็นแหล่งเรียนรู้ ที่นักท่องเที่ยวจักรยานสามารถแวะพักและทำกิจกรรม เพื่อความเพลิดเพลินและได้รับประสบการณ์ทางด้านวัฒนธรรมของคนในท้องถิ่น เช่น การทำนาแบบดั้งเดิม การทำอาหารพื้นถิ่น การอนุรักษ์พื้นที่ป่าเพื่อจัดทำเส้นทางศึกษาทางธรรมชาติ และการฟื้นฟูบ้านที่มีสถาปัตยกรรมแบบมลายูดั้งเดิม เป็นต้น

1.5 ความปลอดภัย ควรสร้างความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยว ทั้งความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ การจัดทำเส้นทางการปั่นจักรยานที่มีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุและการได้รับมลภาวะทางอากาศจากนิคมอุตสาหกรรมหรือโรงงานในพื้นที่ สถานที่จอดรถจักรยานที่มีความปลอดภัยทั้งในบริเวณแหล่งท่องเที่ยว จุดแวะพักต่างๆ และบริเวณที่พัก และมาตรการรักษาความปลอดภัยในบริเวณแหล่งท่องเที่ยว

จากข้อเสนอดังกล่าว นำไปสู่การกำหนดกลยุทธ์ในการพัฒนาตลาดการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ที่มีความสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ เพื่อกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวจักรยานทั้งกลุ่มเดิมและกลุ่มใหม่เข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ สามารถสรุปได้ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1 เพิ่มการจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน มุ่งเน้นเพื่อเพิ่มจำนวนและกระจายนักท่องเที่ยวจักรยานไปยังพื้นที่ต่างๆ อย่างทั่วถึงและเพิ่มระยะเวลาในการท่องเที่ยว โดยกำหนดกลยุทธ์ที่สำคัญดังนี้

- การจัดกิจกรรมการปั่นจักรยาน
  - เพิ่มจำนวนครั้งในการจัดกิจกรรม โดยการจัดกิจกรรมในพื้นที่เมืองด่านนอก เมืองสะเดาและเมืองปาดังเบซาร์ โดยในแต่ละพื้นที่จัดกิจกรรมอย่างน้อย 1 ครั้ง/ปี และการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย โดยการจัดหมุนเวียนระหว่างรัฐเคดาห์และรัฐเปอร์ลิส ปีละ 1 ครั้ง
  - เพิ่มประเภทของเส้นทาง โดยการกำหนดเส้นทางในการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานที่หลากหลาย เช่น เส้นทางเพื่อศึกษาธรรมชาติ เส้นทางศึกษาวัฒนธรรม และเส้นทางศึกษาประวัติศาสตร์ เป็นต้น
  - เพิ่มช่วงเวลาในการจัดกิจกรรม โดยกำหนดช่วงเวลาในการจัดกิจกรรมการไว้ตลอดทั้งปี และระบุไว้ในปฏิทินการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานภายในพื้นที่
- การจัดงานหรือเทศกาล เช่น การจัดงานไตรกีฬา การจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานแบบครอบครัว

กลยุทธ์ที่ 2 สร้างความร่วมมือจากภายในและภายนอก มุ่งเน้นเพื่อสร้างความร่วมมือในการดำเนินการจัดการท่องเที่ยวโดยจักรยานทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย และระบบสารสนเทศเพื่อให้นักท่องเที่ยวและผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็วและถูกต้อง โดยกำหนดกลยุทธ์ที่สำคัญดังนี้

- สร้างเครือข่ายในการร่วมกันดำเนินการจัดการท่องเที่ยวโดยจักรยาน
  - เครือข่ายภายในประเทศ จากหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดสงขลา ททท. สำนักงานหาดใหญ่ และจากหน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่ สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดสงขลา ชมรมจักรยานจังหวัดสงขลาและชมรมหรือกลุ่มจักรยานภายในพื้นที่
  - เครือข่ายจากประเทศมาเลเซีย จากหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวมาเลเซียหรือการท่องเที่ยวมาเลเซีย จากภาคเอกชน ได้แก่ ชมรมจักรยานมาเลเซีย และชมรมจักรยานเพื่อนันทนาการเคดาห์ (Kedah cyclist recreational club)
- ฐานข้อมูล โดยการจัดทำฐานข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ได้แก่ สถิติของจำนวนนักท่องเที่ยวจักรยาน เส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน การบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาทรัพยากรและการให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน มุ่งเน้นเพื่อพัฒนาบุคลากรและทรัพยากรเพื่อสร้างความประทับใจให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยาน โดยกำหนดกลยุทธ์ที่สำคัญดังนี้

- พัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว
  - สร้างความรู้ความเข้าใจต่อการให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานเพื่อสร้างความประทับใจให้แก่นักท่องเที่ยว
  - สร้างความตระหนักต่อการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรทางธรรมชาติและวัฒนธรรม ซึ่งเป็นทรัพยากรที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจักรยาน
- พัฒนาทรัพยากรและการให้บริการนักท่องเที่ยวจักรยาน
  - การพัฒนาสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน
  - การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน
  - ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน
  - การบริการและความปลอดภัย
  - สิ่งอำนวยความสะดวกวำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน และเพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ ซึ่งเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการศึกษาจากเอกสาร การสังเกต การสัมภาษณ์ และการสนทนากลุ่มจากกลุ่มตัวอย่างภาคส่วนต่าง ๆ ได้แก่ องค์กรปกครองท้องถิ่น หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการท่องเที่ยว ชมรมจักรยาน และผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง การสอบถามโดยใช้แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา และทำการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยผลสรุป การอภิปรายผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ มีรายละเอียดดังนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.1.1 สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

จากการศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา โดยการสังเกต ศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องและการสัมภาษณ์เชิงลึกจากกลุ่มตัวอย่างภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง จำนวน 37 คน ผลการศึกษาพบว่าในพื้นที่มีทั้งสิ่งที่ต้องปรับปรุงหรือต้องระมัดระวังในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน สามารถสรุปได้ดังนี้

ด้านนักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวจักรยานเดินทางเข้ามาในพื้นที่ไม่ตลอดทั้งปี ส่วนใหญ่จะมาเฉพาะช่วงเดือนมกราคม-มีนาคม และช่วงเดือนมิถุนายน – กันยายน และบางส่วนไม่ได้เข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ แต่ใช้เป็นเส้นทางผ่านจากประเทศมาเลเซียไปยังอำเภอหาดใหญ่หรือจังหวัดอื่นๆ

ด้านพื้นที่ *เส้นทางและการคมนาคม* ยังมีเส้นทางหลักในบางจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและได้รับมลภาวะจากโรงงงานอุตสาหกรรม ที่นักท่องเที่ยวจักรยานไม่สามารถหลีกเลี่ยง และถนนเลี่ยงเมืองและถนนทางหลวงชนบทบางเส้นค่อนข้างเปลี่ยว และไม่มีไฟส่องทาง นอกจากนี้บริเวณเส้นทางต่างๆ ในพื้นที่ ยังขาดป้ายสัญลักษณ์สำหรับจักรยาน เช่น ป้ายทางเฉพาะจักรยาน หรือป้ายให้ทางจักรยาน และระบบการขนส่งทางรางที่นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางพร้อมกับจักรยาน พบว่าไม่มีพื้นที่สำหรับจอดรถจักรยานแบบพับไม่ได้อย่างปลอดภัย *แหล่งท่องเที่ยวและการเข้าถึงแหล่ง* แหล่งท่องเที่ยวบางแห่งมีศักยภาพแต่ยังขาดการปรับภูมิทัศน์และสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น เส้นทางการปั่นจักรยาน และการบริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และบางแห่งที่ยังอยู่ในระหว่างดำเนินการสร้าง นอกจากนี้ในพื้นที่ยังขาดเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานที่เชื่อมโยง

แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ป้ายบอกทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งมีจำนวนน้อย และขาดแผนที่แสดงแหล่งท่องเที่ยวรวมถึงแผนที่แสดงเส้นทางสำหรับปั่นจักรยาน ทำให้นักท่องเที่ยวจักรยานไม่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ได้อย่างทั่วถึง *การบริการและสิ่งอำนวยความสะดวก* พบว่า ที่พักและร้านอาหารกระจายอยู่ภายในบริเวณด่านนอก ตัวเมืองสะเดาและตัวเมืองปาดังเบซาร์ ส่วนในตำบลสำนักแต้วมีจำนวนน้อย แต่เมื่อมีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยาน พบว่าที่พักในพื้นที่เมืองปาดังเบซาร์และเมืองสะเดาไม่เพียงพอ และร้านอาหารฮาลาลในตำบลสะเดายังมีจำนวนน้อย ร้านจำหน่ายจักรยานที่สามารถซ่อมจักรยานได้มีเพียง 1 ร้าน ในตัวเมืองสะเดา และไม่มีสถานที่จอดรถที่ปลอดภัยในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวและจุดแวะพักต่างๆ *การจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน* มีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย ซึ่งเป็นกิจกรรมการปั่นจักรยานในลักษณะของการแข่งขันหรือเน้นระยะทางเพียงอย่าง แต่ยังไม่มีการจัดในลักษณะของการปั่นเพื่อการท่องเที่ยว โดยจำนวนครั้งและช่วงระยะเวลาในการจัดถือว่าน้อยเมื่อเทียบกับเมืองที่เป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวจักรยานซึ่งจัดทุกเดือนตลอดทั้งปี และการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานยังไม่ค่อยเป็นที่รู้จักแพร่หลาย *การส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่* มีการส่งเสริมของหน่วยงานภาครัฐและการขับเคลื่อนของภาคเอกชน แต่ยังขาดการบูรณาการและการมีส่วนร่วมของผู้ประกอบการและประชาชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ทั้งการมีส่วนร่วมในการดำเนินการและได้รับผลประโยชน์จาก โดยเฉพาะชาวบ้านในพื้นที่มีส่วนร่วมน้อยมาก ที่ผ่านมามีเพียงผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ที่ได้รับผลประโยชน์จากการใช้บริการด้านที่พัก ร้านค้า ร้านอาหาร ร้านจักรยาน และการเข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน ของนักท่องเที่ยวจักรยาน

5.1.2 ปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน

จากการวิเคราะห์ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจักรยาน จำนวน 384 คน พบว่าปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยานประกอบด้วย 5 องค์ประกอบ เรียงตามลำดับความสำคัญจากมากไปน้อย โดยยังมีบางประเด็นของแต่ละองค์ประกอบที่ยังเป็นจุดอ่อนและต้องทำการปรับปรุง มีรายละเอียดดังนี้

1) สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน *ความสวยงามของทัศนียภาพ* ในพื้นที่ยังมีแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งที่ขาดการปรับปรุงทัศนียภาพให้สวยงาม *ความเป็นเอกลักษณ์ของแหล่ง เรื่องราวทางประวัติศาสตร์ของแหล่งท่องเที่ยว* ในพื้นที่มีแหล่งท่องเที่ยวและจุดแวะพักที่มีเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญ ซึ่งมีการสื่อสารเรื่องราวบางส่วนผ่านสื่อทางอินเตอร์เน็ต เช่น เว็บไซต์ของเทศบาลเมืองปาดังเบซาร์ และคลิปวิดีโอในยูทูป เป็นต้น แต่ยังไม่มีการสื่อสารเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ ทางป้ายสื่อความหมายและมัคคุเทศก์ในพื้นที่ที่คอยบอกเล่าเรื่องราวแก่นักท่องเที่ยว

2) การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน *ป้ายบอกทางหรือป้ายสัญลักษณ์สำหรับจักรยาน* ในพื้นที่มีป้ายบอกทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวหลัก แต่ยังขาดป้ายสำหรับจักรยาน ได้แก่ ป้าย

ทางสำหรับจักรยาน หรือป้ายให้ทางจักรยาน เป็นต้น *ระบบการขนส่งสาธารณะ* ในพื้นที่มีระบบการขนส่งทางรถไฟ แต่พื้นที่สำหรับจัดเก็บจักรยานไม่ค่อยปลอดภัย และมีเพียงบางขบวนที่มีตู้ที่สามารถจอดรถจักรยานแบบพับไม่ได้

3) การบริการและความปลอดภัย *การบริการข้อมูลข่าวสารสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน* ในพื้นที่มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยาน แหล่งท่องเที่ยว และการบริการด้านที่พักและร้านอาหารผ่านทางเว็บไซต์และสื่อสังคมออนไลน์เท่านั้น แต่ยังขาดการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่ออื่นๆ และขาดการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน เช่น ร้านซ่อมจักรยาน สถานที่ตั้งแคมป์ เป็นต้น ซึ่งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจักรยานทั้งชาวไทยและต่างชาติได้รับข้อมูลจากเว็บไซต์หรือสื่อสังคมออนไลน์และการบอกกล่าวในระดับมาก ส่วนการได้รับข้อมูลจากสื่ออื่นๆ ยังอยู่ในระดับน้อยถึงน้อยที่สุด และกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติได้รับข้อมูลเกี่ยวกับแผนที่เส้นทางจักรยานอยู่ในระดับน้อย *กิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานน่าสนใจ* ในพื้นที่มีเฉพาะกิจกรรมการปั่นจักรยาน ซึ่งเป็นลักษณะของปั่นจักรยานแบบเน้นระยะทาง แต่ยังไม่มีการจัดกิจกรรมในลักษณะของการท่องเที่ยวที่มีจุดแวะพักตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในพื้นที่ และเส้นทางการปั่นยังไม่หลากหลาย ความถี่ในการจัดและจำนวนผู้เข้าร่วมยังไม่มากเมื่อเทียบกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมของเมืองที่เป็นจุดหมายปลายทางสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และยังไม่ค่อยเป็นที่รู้จักแพร่หลาย ซึ่งจากตัวกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นกลุ่มเดิมที่เคยเดินทางมาแล้วมากกว่า 1 ครั้ง นอกจากนี้ยังไม่มีกิจกรรมที่สร้างประสบการณ์จากการท่องเที่ยว *และความปลอดภัยของเส้นทางจักรยาน* ในพื้นที่มีเส้นทางหลักที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและได้รับมลภาวะจากโรงงงานอุตสาหกรรม ที่นักท่องเที่ยวจักรยานไม่สามารถหลีกเลี่ยงในบางจุด โดยเฉพาะจุดที่เชื่อมจากชายแดนเข้ามายังพื้นที่ด่านนอก ถึงแม้ว่าจะมีถนนเลี่ยงเมืองและถนนทางหลวงชนบท ที่เชื่อมเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในพื้นที่ แต่ถนนดังกล่าวบางเส้น เช่น ถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย ที่ค่อนข้างเปลี่ยวและยังขาดไฟส่องทางตลอดทั้งเส้นทาง ทำให้การเดินทางด้วยจักรยานในช่วงเวลาตอนค่ำหรือตอนเช้ามืดค่อนข้างอันตราย

4) ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน *ที่พักอยู่ในบริเวณเส้นทาง สิ่งอำนวยความสะดวกและแหล่งท่องเที่ยว* ในพื้นที่มีที่พักอยู่ภายในบริเวณด่านนอก ตัวเมืองในตำบลสะเดา และปาดังเบซาร์ ที่อยู่ใกล้สิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ ร้านค้า ร้านอาหารและการบริการอื่น ๆ รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวบางแห่ง ยกเว้นในพื้นที่ตำบลสำนักแต้วที่มีจำนวนที่พักน้อย และยังไม่มีที่พักในบริเวณแหล่งท่องเที่ยว *ที่พักมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน* ที่พักในพื้นที่ส่วนใหญ่ยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ สถานที่จอดรถจักรยานโดยเฉพาะที่มีความปลอดภัย และอุปกรณ์สำหรับซ่อมหรือบำรุงจักรยาน *และพื้นที่สำหรับตั้งแคมป์และห้องน้ำบริเวณเส้นทางและแหล่งท่องเที่ยว* ในพื้นที่มีสถานที่สำหรับตั้งแคมป์ในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวบาง

แห่ง เช่น อ่างเก็บน้ำคลองสะเดา และบริเวณเขาเล่ แต่ยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ ห้องน้ำ สถานที่จอดรถจักรยานที่มีความปลอดภัย เป็นต้น

5) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน *ร้านค้าหรือร้านอาหารของท้องถิ่น* ในพื้นที่มีร้านค้าและร้านอาหารภายในบริเวณด่านนอก ตัวเมืองสะเดาและปาดังเบซาร์ จำนวนเพียงพอเมื่อเทียบกับจำนวนนักท่องเที่ยวจักรยานที่เดินทางเข้ามา ยกเว้นในพื้นที่ตำบลสำนักแต้วที่มีจำนวนร้านอาหารน้อย และจำนวนร้านฮาลาลในตัวเมืองสะเดายังมีจำนวนน้อย ที่*จอดรถจักรยานที่ปลอดภัย* ในพื้นที่ขาดสถานที่จอดรถจักรยานที่มีความปลอดภัย ทั้งในบริเวณแหล่งท่องเที่ยว จุดแวะพัก และสถานที่สำหรับตั้งแคมป์ และ*ร้านจำหน่ายและซ่อมจักรยาน* ในพื้นที่มีร้านจำหน่ายจักรยาน 3 ร้าน และมีเพียงร้านเดียวที่สามารถให้บริการซ่อมจักรยานได้ ภายในตัวเมืองตำบลสะเดาเท่านั้น

5.1.3 แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

จากการศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา โดยการสนทนากลุ่มจากกลุ่มตัวอย่างภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 3 ครั้ง โดยครั้งที่ 1 กลุ่มองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐ จำนวน 6 คน ครั้งที่ 2 ผู้ประกอบการ จำนวน 10 คน และครั้งที่ 3 ชมรมจักรยาน ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง จำนวน 7 คน พบว่ามีความเหมือนและแตกต่างกันในบางประเด็น โดยกลุ่มตัวแทนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการปั่นจักรยานของคนในพื้นที่และดึงดูดนักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาในพื้นที่ให้มากขึ้น กลุ่มตัวแทนจากผู้ประกอบการคำนึงถึงจุดคุ้มทุนในการพัฒนาจากปริมาณและการกระจายตัวของนักท่องเที่ยวจักรยานที่มีอยู่ในพื้นที่ และตัวแทนจากกลุ่มชมรมจักรยาน ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้องให้ความสำคัญกับการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจักรยานได้อย่างทั่วถึงและปลอดภัยและการมีส่วนร่วมของชาวบ้านในพื้นที่ สามารถสรุปแนวทางการพัฒนาสอดคล้องกับความความคิดเห็นของภาคส่วนต่างๆ และความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ดังนี้

1) ด้านสิ่งดึงดูดใจสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

แนวทางการพัฒนาด้านสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน ตามลำดับความสำคัญจากมากไปน้อย ดังนี้

- สร้างความโดดเด่นและอัตลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยว
- ควรนำเสนอเรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยว
- ควรสร้างสิ่งดึงดูดใจสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน
- ควรอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและวัฒนธรรมที่มีอยู่ในพื้นที่ เพื่อเป็นแหล่งเรียนรู้ให้กับนักท่องเที่ยวจักรยาน

2) ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

แนวทางการพัฒนาด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ตามลำดับความสำคัญจากมากไปน้อย ดังนี้

- ควรจัดทำทางจักรยานในบริเวณทางเข้าและแหล่งท่องเที่ยว
- ควรจัดทำแผ่นพับแสดงแผนที่เส้นทางปั่นจักรยาน และติดตั้งป้ายแสดงข้อมูลเส้นทาง แหล่งท่องเที่ยว และการบริการต่างๆ
- ควรจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน และให้บริการนำเที่ยวโดยจักรยาน
- ควรติดตั้งป้ายสัญลักษณ์สำหรับจักรยานบริเวณเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว
- ควรพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้มีความสะดวกต่อการเดินทางพร้อมกับจักรยาน

3) ด้านที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

แนวทางการพัฒนาด้านที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ตามลำดับความสำคัญจากมากไปน้อย ดังนี้

- ควรพัฒนาพื้นที่สำหรับตั้งแคมป์พร้อมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวก
- ผู้ประกอบการด้านที่พักควรจัดจัดเตรียมสถานที่จอดหรือเก็บรถจักรยานที่ปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานภายในที่พัก
- เพิ่มการให้บริการด้านที่พักโดยชาวบ้านในพื้นที่ เช่น โฮมสเตย์ ในบริเวณที่มีที่พักน้อย

4) ด้านการบริการและความปลอดภัย

แนวทางการพัฒนาด้านการบริการและความปลอดภัย ตามลำดับความสำคัญจากมากไปน้อย ดังนี้

4.1) การจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยว

- ควรเพิ่มความถี่ในการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยาน
- ควรเพิ่มการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในลักษณะของการปั่นเพื่อการท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งเรียนรู้
- ควรเพิ่มเส้นทางการปั่นจักรยานที่หลากหลายและกระจายไปยังพื้นที่ต่างๆ อย่างทั่วถึง

- ควรกำหนดกิจกรรมการปั่นจักรยานไว้ในปฏิทินการท่องเที่ยว และทำการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าและหลากหลายเส้นทาง
- ควรจัดเทศกาลหรืองานประเพณีวัฒนธรรมต่างๆ
- ควรเพิ่มกิจกรรมสำหรับการเรียนรู้วิถีวัฒนธรรมของชาวบ้านในพื้นที่

4.2) การบริการข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยว

- ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ผ่านทางเว็บไซต์ของภาครัฐ และผู้ประกอบการ และสื่อประเภทต่างๆ
- ควรจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาดการท่องเที่ยวโดยจักรยาน
- ควรจัดทำเว็บไซต์หรือช่องทางการสื่อสารทางสังคมออนไลน์ ของการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่

4.3) ความปลอดภัย

- ควรจัดทำทางจักรยานหรือตีเส้นเพื่อแบ่งพื้นที่สำหรับปั่นจักรยานบนถนนสายหลัก โดยเฉพาะจุดที่มีความเสี่ยง และควรติดตั้งไฟส่องทางบริเวณถนนที่มีค่อนข้างเปลี่ยว
- ควรเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยบริเวณจุดแวะพักและแหล่งท่องเที่ยว
- ควรจัดทำป้ายแสดงข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานภายในชุมชน

5) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

แนวทางการพัฒนาด้านสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ตามลำดับความสำคัญจากมากไปน้อย ดังนี้

- ควรสร้างจุดสำหรับจอดจักรยานที่มีความปลอดภัย และจุดบริการบำรุงหรือซ่อมจักรยาน ในบริเวณแหล่งท่องเที่ยว
- ควรเพิ่มการให้บริการอาหารพื้นถิ่น โดยผู้ประกอบการหรือชาวบ้านในพื้นที่
- ควรเพิ่มร้านอาหารที่ได้ผ่านการรับรองมาตรฐานฮาลาล ควรมีเมนูอาหารหรือของทานเล่นที่ให้พลังงานสูง ให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

5.1.4 ข้อเสนอแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

จากผลการวิเคราะห์สถานการณ์ ปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน และแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน สามารถวิเคราะห์ข้อสรุปของแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ได้แก่ *ความเป็นเมือง* ควรพัฒนาด่านนอก เมืองสะเดาและเมืองปาดังเบซาร์ ให้กลายเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน *การมีส่วนร่วม* ควรจัดตั้งคณะทำงานจากภาคส่วนต่างๆ และประชาชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อดำเนินการจัดการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ ตั้งแต่การประชาสัมพันธ์ การให้บริการนำเที่ยว และการจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน *ความเป็นอัตลักษณ์ของพื้นที่* ควรนำเสนอลักษณะเฉพาะของพื้นที่ชายแดน ทั้งทางด้านกายภาพและวัฒนธรรมของท้องถิ่น เพื่อสร้างความเป็นอัตลักษณ์ให้แก่พื้นที่ *เพิ่มแหล่งเรียนรู้* ควรพัฒนากลุ่มอาชีพและฟื้นฟูศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่นให้เป็นแหล่งเรียนรู้ เพื่อสร้างประสบการณ์ทางด้านวัฒนธรรมให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยาน *ความปลอดภัย* ควรสร้างความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยาน ทั้งความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุบนถนน การได้รับมลภาวะทางอากาศจากโรงงานอุตสาหกรรม และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

5.1.5 กลยุทธ์ในการพัฒนาตลาดการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

กลยุทธ์ที่ 1 เพิ่มการจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน มุ่งเน้นเพื่อเพิ่มจำนวนและกระจายนักท่องเที่ยวจักรยานไปยังพื้นที่ต่างๆ อย่างทั่วถึงและเพิ่มระยะเวลาในการท่องเที่ยว โดยกำหนดกลยุทธ์ที่สำคัญดังนี้

กลยุทธ์ที่ 2 สร้างความร่วมมือจากภายในและภายนอก มุ่งเน้นเพื่อสร้างความร่วมมือในการดำเนินการจัดการท่องเที่ยวโดยจักรยานทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย และระบบสารสนเทศเพื่อให้นักท่องเที่ยวและผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็วและถูกต้อง

กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาทรัพยากรและการให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน มุ่งเน้นเพื่อพัฒนาบุคลากรและทรัพยากรเพื่อสร้างความประทับใจให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยาน

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

จากผลการศึกษาสถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ทางด้านนักท่องเที่ยวจักรยานและด้านพื้นที่ พบว่ามีปัจจัยที่เอื้อต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ได้แก่ 1) ปัจจัยด้านองค์ประกอบการท่องเที่ยว 2) ปัจจัยด้านการขับเคลื่อนภายในพื้นที่ และ 3) ปัจจัยด้านการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

1) ปัจจัยด้านองค์ประกอบการท่องเที่ยว

ปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่มีอิทธิพลเชิงบวกต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน เรียงลำดับตามขนาดอิทธิพลจากมากไปน้อย ได้แก่ ด้านสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Beierle (2011) และ Lee & Huang (2014) พบว่า ปัจจัยด้านสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ ทัศนียภาพที่สวยงามและความเป็นอัตลักษณ์ ด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Beierle (2011), Lee & Huang (2014) และ Wyszkowska-wrobel (2014) พบว่า ปัจจัยด้านการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ได้แก่ ทางจักรยานที่แยกออกจากทางเท้าและรถประเภทอื่นๆ ป้ายสัญลักษณ์สำหรับจักรยานและการขนส่งสาธารณะที่อำนวยความสะดวกในการเดินทางพร้อมกับจักรยาน ด้านการบริการและความปลอดภัย ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Lee & Huang (2014) พบว่า ปัจจัยด้านการบริการและความปลอดภัย ได้แก่ การบริการข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทาง สิ่งดึงดูดใจ ร้านเช่าหรือซ่อมจักรยาน และอื่นๆ ด้านที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Lee & Huang (2014) และ รสมารินทร์ อรุโณทัยพิพัฒน์ และ พรเทพ ดิษยบุตร (2560) พบว่า ปัจจัยด้านที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ การจัดเตรียมพื้นที่สำหรับตั้งแคมป์ และที่พักใกล้แหล่งท่องเที่ยว ร้านค้าและการบริการต่างๆ และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Dewi (2012) พบว่า ปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ สถานที่จอดรถจักรยานมีสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบรักษาความปลอดภัย ดังนั้นในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ จะต้องคำนึงถึงปัจจัยดังกล่าว โดยเฉพาะประเด็นที่ยังเป็นจุดอ่อนหรือยังไม่มีในพื้นที่ เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน สำหรับขนาดของอิทธิพลเรียงลำดับสอดคล้องตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ ยกเว้น ปัจจัยด้านการบริการและความปลอดภัย มีขนาดของอิทธิพลมากกว่าด้านที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ไม่สอดคล้องตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ แสดงว่านักท่องเที่ยวให้ความสำคัญต่อการบริการข้อมูลข่าวสาร กิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวและความปลอดภัย ทั้งนี้อาจเป็นเพราะ

นักท่องเที่ยวต้องการได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน โดยเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับแผนที่เส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน และต้องการความปลอดภัย โดยเฉพาะความปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และมลภาวะทางด้านอากาศ เพื่อให้สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างทั่วถึงและปลอดภัย

2) ปัจจัยด้านการขับเคลื่อนภายในพื้นที่

การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เป็นการพัฒนาที่เกิดจากการขับเคลื่อนของทั้งหน่วยงานภาครัฐและคนในพื้นที่ โดยการกำหนดนโยบายและการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยจักรยานของหน่วยงานภาครัฐในระดับประเทศและท้องถิ่น ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และการพัฒนาที่เกิดจากความต้องการของคนในพื้นที่ โดยการขับเคลื่อนของชมรมหรือกลุ่มจักรยานและเครือข่ายทั้งภายในประเทศและจากประเทศมาเลเซีย ได้แก่ การจัดกิจกรรมการปั่นจักรยาน และการจัดทำเส้นทางการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ถือเป็นรูปแบบการพัฒนาที่ผสมผสานระหว่างรูปแบบการพัฒนาจากบนลงล่าง ซึ่งเป็นการขับเคลื่อนจากงบประมาณของรัฐบาล การวางแผนและการดำเนินงานของฝ่ายบริหารของประเทศและเมือง โดยการกำหนดสถานที่เป้าหมาย และดำเนินการตามแผนที่กำหนดไว้ และรูปแบบการพัฒนาจากล่างขึ้นข้างบน ที่เริ่มจากความต้องการของนักปั่นจักรยานในพื้นที่และชุมชน นำไปสู่การกำหนดและการดำเนินงานตามแผนของรัฐบาล (Chang and Chang, 2003) จึงควรใช้รูปแบบการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาแบบผสมผสานทั้งสองรูปแบบ โดยการกำหนดเป้าหมายและทิศทางในการดำเนินงานร่วมกัน และเพิ่มการมีส่วนร่วมของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งผู้ประกอบการและชาวบ้านในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสอดคล้องกับ Brščić & Lovrečić (2019) ได้กล่าวว่า การพัฒนาแหล่งให้เป็นจุดหมายปลายทางสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานในบางแห่ง จำเป็นต้องใช้ทั้งสองรูปแบบ ทั้งนี้เพราะการพัฒนาจากบนลงล่าง มีความจำเป็นเพื่อทำให้บรรลุผลสำเร็จในระดับประเทศหรือระดับท้องถิ่น เพื่อสร้างมาตรฐานและกำหนดกรอบพื้นฐานในการพัฒนา ส่วนการพัฒนาจากล่างขึ้นบน มีความจำเป็นเพื่อระบุถึงข้อได้เปรียบหรืออุปสรรคและสร้างเป้าหมายร่วมของภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

3) ปัจจัยด้านการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

ปัจจัยด้านการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาที่เอื้อต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ ประกอบด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การพัฒนารถไฟรางคู่ที่ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางพร้อมกับจักรยานได้อย่างสะดวก และการกำหนดการใช้ประโยชน์ของ

พื้นที่ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยกำหนดพื้นที่ป่าในบริเวณตำบลสำนักแต้วเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ที่นอกจากนักท่องเที่ยวจะได้เพลิดเพลินกับความสวยงามทางธรรมชาติแล้ว ยังสามารถป้องกันการทำลายพื้นที่ป่าจากการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างต่างๆ รวมถึงการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรทางธรรมชาติ ให้มีคงความอุดมสมบูรณ์ ที่สามารถดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจักรยานได้ อย่างไรก็ตาม ยังมีปัจจัยที่ต้องคำนึงถึงและต้องระมัดระวังจากการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา โดยเฉพาะการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมสะเดา ในบริเวณด่านนอก ตำบลสำนักขาม บริเวณถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ที่ทำให้มีการสัญจรของรถบรรทุกขนาดใหญ่เป็นจำนวนมาก ที่อาจทำให้นักท่องเที่ยวจักรยานที่ปั่นจักรยานในบริเวณดังกล่าวเสี่ยงต่อการได้รับอุบัติเหตุและมลภาวะจากโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งจำเป็นจะต้องสร้างทางจักรยานหรือจัดสรรพื้นที่สำหรับปั่นจักรยาน หรือหลีกเลี่ยงเส้นทางในบริเวณดังกล่าว ทั้งนี้การสร้างนิคมอุตสาหกรรมดังกล่าวยังอยู่ในระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ยังมีจำนวนผู้ประกอบการที่ให้ความสนใจมาลงทุนไม่มากและส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมการบริการ ได้แก่ ศูนย์การค้าของชุมชน (community mall) และสถานีบริการน้ำมัน ที่ส่งผลกระทบทางด้านมลภาวะน้อย และในการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมยังได้กำหนดโซนพื้นที่สีเขียวเพื่อช่วยดูดซับมลภาวะทางอากาศจากโรงงานอุตสาหรรมในบริเวณดังกล่าว และในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลานั้น ได้ดำเนินการสร้างถนนเลียบชายแดนไทย-มาเลเซีย พร้อมทางจักรยานจากบริเวณด่านนอกไปยังตำบลปาดังเบซาร์ เพื่อใช้หลีกเลี่ยงเส้นทางดังกล่าว นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาถนนที่เชื่อมจากด่านศุลากรสะเดาแห่งใหม่ไปยังนิคมอุตสาหกรรม ที่สามารถลดความหนาแน่นของการจราจรบนถนนทางหลวงแผ่นหมายเลข 4 ในบริเวณดังกล่าว จะเห็นได้ว่า การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลามีทั้งปัจจัยที่เอื้อและปัจจัยที่ต้องระมัดระวัง เช่นเดียวกับการพัฒนาในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ในพื้นที่สามจังหวัดภาคตะวันออก โดยมี พัทยา สัตหีบ และระยอง พบว่ามีปัจจัยที่เอื้อต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว ได้แก่ การพัฒนาเครือข่ายทางถนนและทางราง เช่น สร้างระบบขนส่งมวลชนรถไฟรางเบา (แทรม) เชื่อมโยงเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในพื้นที่ ECC ซึ่งนอกจากจะเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวในพื้นที่แล้ว ยังช่วยกระจายนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งอื่นๆ ในพื้นที่อย่างทั่วถึง แต่ยังมีจุดอ่อนคือภาพลักษณ์เชิงลบของการท่องเที่ยวในพื้นที่ จึงจำเป็นจะต้องสร้างภาพลักษณ์ของการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพและมีความปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยว (ประอรพิต กัษฐ์วัฒนา, 2563)

การพัฒนาดังกล่าวสามารถสร้างความยั่งยืนให้แก่พื้นที่ อย่างสมดุลทั้งมิติทางด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสังคมเจ้าบ้าน ด้านวัฒนธรรมของท้องถิ่น และด้านเศรษฐกิจของชุมชน (ดังรูปภาพที่ 5.1) โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การพัฒนาสิ่งดึงดูดใจและการให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ที่มักมีพฤติกรรมใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งการเลือกสถานที่ท่องเที่ยว ที่พักและรูปแบบการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Sustrans, 1999) โดยการปรับปรุงภูมิทัศน์แหล่งท่องเที่ยวและสิ่งดึงดูดใจที่มีอยู่แล้วในพื้นที่ให้มีความสวยงามและมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากร ช่วยลดการทำลายและฟื้นฟูทรัพยากรทางธรรมชาติในพื้นที่ การเตรียมพื้นที่สำหรับตั้งแคมป์และการให้บริการที่พักโดยชุมชน ได้แก่ โฮมสเตย์ และการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะให้นักท่องเที่ยวสามารถใช้ในการเดินทางพร้อมกับจักรยานได้อย่างสะดวก สามารถลดการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทางด้านการเดินทางและที่พัก (Gazzalo *et al.*, 2018) และการพัฒนาเส้นทางสำหรับปั่นจักรยานโดยเฉพาะ ที่ไม่มีรถยนต์หรือรถมอเตอร์ไซด์วิ่งผ่าน เช่น บริเวณเขาเล่ หรือบริเวณอ่างเก็บน้ำคลองสะเดา ช่วยให้แหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่าดังกล่าวมีความปลอดภัยและไม่ถูกรบกวนจากเสียงหรือควันของรถ และนำไปสู่ความหลากหลายทางชีวภาพของพื้นที่ดังกล่าว (Sustrans, 1999)

- ด้านสังคมเจ้าบ้าน ได้แก่ การสร้างทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการปั่นจักรยานในพื้นที่ สามารถสร้างการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่ต่อกิจกรรมการปั่นจักรยานเพื่อออกกำลังกาย สร้างสุขภาพที่ดีและลดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล (Chang and Chang, 2003) และยังเป็นการกระตุ้นให้คนในท้องถิ่นได้ปั่นจักรยานในระหว่างวันหยุดหรือวันว่างเพื่อท่องเที่ยวหรือวัตถุประสงค์อื่นๆ บ่อยขึ้น (Sustrans, 1999) นอกจากนี้ยังสร้างการเท่าเทียมกันทางสังคม เช่น การเท่าเทียมกันของการใช้ถนน และการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน (Meng et al, 2014) การติดตั้งป้ายสัญลักษณ์สำหรับจักรยานและป้ายแสดงข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน และการสื่อสารเรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งดึงดูดใจที่มีความเกี่ยวข้องกับชุมชน ทำให้นักท่องเที่ยวมีความรู้สึกที่ดีต่อชุมชน แสดงถึงการต้อนรับของเจ้าบ้าน และมีความเข้าใจต่อพื้นที่และสังคมเจ้าบ้านมากขึ้น และการให้บริการด้านที่พัก อาหารและกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานโดยชาวบ้านในพื้นที่ สามารถสร้างการมีปฏิสัมพันธ์ที่ดีกับนักท่องเที่ยวจักรยานและนักท่องเที่ยวมีระดับการมีส่วนร่วมกับชุมชนมากขึ้น ทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความพึงพอใจและบรรลุเป้าหมายของนักท่องเที่ยว (Gazzalo *et al.*, 2018) และชาวบ้านในพื้นที่เกิดความภาคภูมิใจต่อวัฒนธรรมของท้องถิ่น (Blackwell, 2001 อ้างใน Faulks et al., 2007)

- ด้านวัฒนธรรมของท้องถิ่น ได้แก่ การจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวหรือการพัฒนาแหล่งเรียนรู้ เพื่อเป็นจุดแวะพักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานได้เยี่ยมชมและได้รับประสบการณ์ทางด้านวัฒนธรรมของท้องถิ่น เช่น อาหาร ศิลปกรรม การประกอบอาชีพ และประเพณีและวัฒนธรรมต่าง ๆ และการให้บริการอาหารพื้นถิ่นที่มีลักษณะเฉพาะของแต่ละพื้นที่ ทำให้เกิดการกระจายลักษณะเฉพาะของพื้นที่ต่างๆ ได้แก่ วัฒนธรรมและทักษะที่มีความเป็นอัตลักษณ์ของพื้นถิ่น (Gazzalo *et al.*, 2018) ที่สามารถสร้างความเป็นอัตลักษณ์ให้แก่พื้นที่ และนำไปสู่การอนุรักษ์และฟื้นฟูวัฒนธรรมของท้องถิ่นที่มีลักษณะเฉพาะของแต่ละพื้นที่

- ด้านเศรษฐกิจของชุมชน ได้แก่ การเพิ่มความถี่และช่วงเวลาในการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานกระจายไปยังพื้นที่ต่างๆ ตลอดทั้งปี ทำให้นักท่องเที่ยวจักรยานสามารถท่องเที่ยวได้ตลอดทั้งปี สร้างรายได้และเกิดการจ้างงานในพื้นที่อย่างทั่วถึง (Gazzalo *et al.*,2018) การให้บริการด้านที่พัก อาหารพื้นถิ่นและการจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวโดยชาวบ้านในพื้นที่ สามารถพัฒนาเศรษฐกิจของคนในท้องถิ่นได้อย่างมีนัยสำคัญ ด้วยนักท่องเที่ยวจักรยานมักเลือกซื้อสินค้าหรือใช้บริการจากท้องถิ่น ในขณะที่การท่องเที่ยวตามกระแสหลักไม่สามารถสนับสนุนได้ (Picket et al., 2013) และการจัดทำเส้นทางการท่องเที่ยวโดยจักรยานทั้ง 3 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทางศาสนา เส้นทางธรรมชาติและวัฒนธรรม และเส้นทางประวัติศาสตร์ ซึ่งกระจายไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ภายในพื้นที่อย่างทั่วถึง สามารถเพิ่มช่วงเวลาและระยะเวลาในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว และกระจายนักท่องเที่ยวจักรยานไปยังพื้นที่ทั้ง 4 ตำบล สามารถสร้างรายได้ให้แก่ชาวบ้านในพื้นที่ได้อย่างทั่วถึง ดังการศึกษาของ Weston *et al.* (2012) พบว่า การพัฒนาเครือข่ายเส้นทางจักรยานยุโรป จำนวนทั้งสิ้น 16 เส้นทาง ที่มีความโดดเด่นและแตกต่างกันตามบริบทและสิ่งดึงดูดใจในพื้นที่ สามารถสร้างรายได้จากนักท่องเที่ยวแบบวันเดียวและแบบพักค้างคืนประมาณ 7 พันล้านยูโร/ปี

รูปภาพที่ 5.1 การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ที่สร้างความยั่งยืนให้แก่พื้นที่

5.3 ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากการศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือข้อเสนอแนะสำหรับการนำไปใช้ในพื้นที่ และข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.3.1 ข้อเสนอแนะสำหรับการนำไปใช้ในพื้นที่

1) หน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ควรร่วมกันจัดทำแผนปฏิบัติการในการพัฒนาเมืองด่านนอก เมืองสะเดาและเมืองปาดังเบซาร์ ให้กลายเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวจักรยานทั้งชาวไทยและต่างประเทศ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการปั่นจักรยาน สิ่งดึงดูดใจสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และกิจกรรมส่งเสริมการตลาดของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน เพื่อกระตุ้นให้คนในพื้นที่ปั่นจักรยาน และนักท่องเที่ยวจักรยานเข้ามาในพื้นที่มากขึ้น

2) ควรจัดตั้งคณะทำงานจากสมาชิกของชมรมหรือกลุ่มจักรยานร่วมกับผู้ประกอบการท่องเที่ยว ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เพื่อดำเนินการจัดการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ ทั้งการประชาสัมพันธ์ การให้บริการด้านที่พัก อาหาร การจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยว ที่เน้นการนำเสนอวิถีวัฒนธรรมของท้องถิ่น และการจัดการนำเที่ยวโดยจักรยาน เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมในการดำเนินการและการได้รับผลประโยชน์ของผู้ประกอบการท่องเที่ยวและชาวบ้านที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

3) ควรสร้างความเป็นอัตลักษณ์ให้แก่พื้นที่ เพื่อสร้างความแตกต่างและความโดดเด่นของพื้นที่ โดยนำเสนอลักษณะเฉพาะของพื้นที่ทั้งทางด้านกายภาพและศิลปวัฒนธรรมของท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับประเทศมาเลเซีย เช่น พื้นที่บริเวณชายแดน วิถีวัฒนธรรมของชาวมลายู ผ่านทางเรื่องราวหรือตำนานของแหล่งท่องเที่ยวและการให้บริการต่างๆ เช่น การบริการอาหารพื้นถิ่น

4) ควรสร้างแหล่งเรียนรู้ทางด้านธรรมชาติและวัฒนธรรม เพื่อเป็นจุดแวะพักให้นักท่องเที่ยวจักรยานได้ทำกิจกรรมจากการเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานในลักษณะของการปั่นเพื่อการท่องเที่ยว โดยการพัฒนากลุ่มอาชีพที่มีอยู่ในพื้นที่ รวมถึงการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรทางธรรมชาติและวัฒนธรรมของท้องถิ่นที่มีอยู่หรือกำลังจะสูญหายเพื่อเป็นแหล่งเรียนรู้ให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น การอนุรักษ์พื้นที่ป่าเพื่อศึกษาธรรมชาติ หรือบ้านที่มีสถาปัตยกรรมแบบมลายู เป็น

5) ควรสร้างความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยาน ทั้งความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุบนถนน การได้รับมลภาวะทางอากาศจากโรงงานอุตสาหกรรม และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน โดยการสร้างทางจักรยานหรือจัดสรรพื้นที่สำหรับปั่นจักรยานบนถนนสายหลักใน

จุดที่มีความเสี่ยง หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีโรงงานอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมาก ติดตั้งไฟส่องทางบนถนนที่ค่อนข้างเปลี่ยว จัดทำสถานที่จอดรถจักรยานที่มีความปลอดภัยและมาตรการรักษาความปลอดภัยในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวและจุดแวะพักหรือจุดตั้งแคมป์

6) ควรสร้างความตระหนักต่อการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรทางธรรมชาติและวัฒนธรรมของท้องถิ่น ที่นักท่องเที่ยวจักรยานให้ความสำคัญ และควรสร้างความรู้ความเข้าใจให้แก่ชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับการให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ การให้บริการด้านที่พัก เช่น การจัดทำโฮมสเตย์ การให้บริการด้านอาหารและกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้มีปฏิสัมพันธ์กับชาวบ้านในพื้นที่ และได้สัมผัสถึงวิถีชีวิตของชาวบ้านในพื้นที่

5.3.2 ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

1) ควรศึกษาผลประโยชน์ที่ได้รับทางด้านเศรษฐกิจของภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง จากการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ได้แก่ การให้บริการด้านที่พัก อาหาร การบริการนำเที่ยวด้วยจักรยาน ร้านจำหน่าย/ซ่อมจักรยาน และการบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

2) ควรศึกษารูปแบบการท่องเที่ยวโดยจักรยานที่เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายต่างๆ ที่มีความต้องการเฉพาะ เช่น กลุ่มผู้สูงอายุ หรือกลุ่มครอบครัว เพื่อให้การพัฒนาทางด้านต่างๆ ได้แก่ สิ่งดึงดูดใจ สิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน และการบริหารจัดการท่องเที่ยวมีความสอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มดังกล่าว

บรรณานุกรม

กรมการท่องเที่ยว. (2559). สถิตินักท่องเที่ยว. สืบค้นออนไลน์ เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2560 จาก http://tourism2.tourism.go.th/home/details/11/221/25801

_____. (2561). แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 – 2564). กรุงเทพ: สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.

กรมการค้าต่างประเทศ. (2559). สถิติการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย ปี 2557 – 2559 (มกราคม-สิงหาคม). สืบค้นออนไลน์ เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2560 จาก https://www.m-society.go.th/ewtadmin/ewt/mso_web/article_attach/17859/

กรมการปกครอง. (2562). ระบบสถิติทางการทะเบียน: จำนวนประชากร. สืบค้นออนไลน์ เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2562 จาก http: / / stat. bora. dopa. go. th/ new_stat/ webPage/statByYear.php.20029.pdf

กรมโยธาธิการและผังเมือง. (2560). กระบวนการวางและจัดทำผังเมืองรวม. [ppt]

กรมอนามัย. (2558). เอกสารประกอบการดำเนินงานตอบโต้ภาวะฉุกเฉิน ด้านอนามัยสิ่งแวดล้อม เรื่อง มลพิษทางน้ำและผลกระทบต่อสุขภาพ. กรุงเทพ: โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด.

กรุงเทพธุรกิจออนไลน์. (2561, 10 ธันวาคม). ททท.เปิดเส้นทางจักรยานดันเศรษฐกิจ สร้างรายได้ท่องเที่ยวโต 10%. สืบค้นเมื่อ 25 มีนาคม 2563 จาก https://www.bangkokbiznews.

กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา. (2563). สถิติด้านการท่องเที่ยว ปี 2562. สืบค้นออนไลน์ เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2563 จาก https://www.mots.go.th/more_news_new.php?cid=521

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, สำนักงาน. (ม.ป.ป.1). เส้นทางปั่นสุขใจ: ปั่นสนุก ชมวิถีไทยไปกับ ททท. กรุงเทพฯ: สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.

_____. (ม.ป.ป.2). 12 เมือง ต้องห้ามพลาด. สืบค้นออนไลน์ เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2560 จาก http://www.citieshiddengemsthailand.com/

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานนครพนม. (2560). เส้นทางปั่นจักรยานเลาะเลียบริมโขงนครพนม. สืบค้นออนไลน์ เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2560 จาก http://tatsanuk.blogspot.com/707779.

การนิคมอุตสาหกรรมแหงประเทศไทย. (2562). รายงานประจำปี 2562 “Growth Towards Sustainability”. กรุงเทพ: การนิคมอุตสาหกรรมแหงประเทศไทย สำนักงานใหญ่.

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. (2560). แผนเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564). กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศณษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, สำนักงาน. (2558). คู่มือการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน.

จิราภรณ์ พรหมเทพ. (2561). แนวทางการพัฒนาการตลาดเส้นทางจักรยานท่องเที่ยวริมฝั่งโขง อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม. *วารสารวิชาการบริหารธุรกิจ สมคมสถาบันอุดมศึกษาเอกชนแห่งประเทศไทยในพระราชนูปถัมภ์ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี, 7*(พิเศษ), 10-17.

ฉัฐสุรีย์ สิทธิทรัพย์ไพศาล. (2559). อิทธิพลของความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว การรับฟังคำบอกต่อและการรับรู้คุณค่าที่ส่งผลต่อการกลับมาท่องเที่ยวโดยทัวร์จักรยานที่คุ้งบางกะเจ้า. วิทยานิพนธ์ ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.

โชติพงษ์ บุญฤทธิ์ อมรรัตน์ บุญสว่าง และพงศกร จงรักษ์. (2559) การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาโดยกระบวนการมีส่วนร่วม. บทความวิจัยสืบเนื่องจากการประชุมวิชาการการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 4 เดิน-จักรยาน:งานเพื่อทุกคน. 25 – 26 มีนาคม 2559, หอศิลปวัฒนธรรมแห่งกรุงเทพมหานคร: 95 – 103.

ทินกฤติ รุ่งเมือง. (2558). การพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์เพื่อส่งเสริมเครือข่ายกิจกรรมการท่องเที่ยวของกลุ่มทวารวดี 4 จังหวัด. *วารสารร่มพฤกษ์ มหาวิทยาลัยเกริก, 33(1): 138-161.*

เทศบาลตำบลปาดังเบซาร์. (2559). ข้อมูลทั่วไปของตำบลปาดังเบซาร์. สืบค้นออนไลน์ เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2559 จาก http://www.padangbeza.go.th/frontpage

เทศบาลตำบลสำนักขาม. (2558). แผนพัฒนา 3 ปี (2559 – 2561). สืบค้นออนไลน์ เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2559 จาก http://www.sumnakkham.go.th/files/com_content/2015-09/2015-09_5e2585c23aade52.pdf

_____. (2560). เขตเศรษฐกิจพิเศษและการค้าชายแดนในบริบทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น. [powerpoint]. สงขลา: เทศบาลตำบลสำนักขาม.

เทศบาลเมืองปาดังเบซาร์. (2559). ข้อมูลทั่วไปของตำบลปาดังเบซาร์. สืบค้นออนไลน์ เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2559 จาก http://www.padangbezarcity.go.th/frontpage

เทศบาลเมืองสะเดา. (2559). แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเทศบาลเมืองสะเดา 2560-2563. สืบค้นออนไลน์ เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2559 จาก http://www.sadaocity.go.th/download /cate/1

ไทยรัฐออนไลน์. (2559, 31 สิงหาคม). หาดใหญ่คึก! นทท.มาเลย์แห่เข้าเที่ยว ฉลองเทศกาลหยุดยาววันชาติ. ไทยรัฐ. สืบค้นออนไลน์ เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2560 จาก http://www.thairath.co.th/content/com/news/820820

นฤกนก เงินศรีสุข. (2559). แนวทางการพัฒนาการตลาดเส้นทางจักรยานท่องเที่ยวบางกะเจ้า อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน เพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน. บทความวิจัยสืบเนื่องจากการประชุมวิชาการระดับชาติราชภัฏเพชรบุรีวิจัยเพื่อแผ่นดินไทยที่ยั่งยืน ครั้งที่ 6 วันที่ 9 กรกฎาคม 2559 มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี.

ประอรพิต กัษฐ์วัฒนา. (2562). ยุทธศาสตร์ยกระดับ ‘การท่องเที่ยวในอีอีซี’ ดันท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีเข้าพื้นที่พัฒนา ‘วงแหวนท่องเที่ยวอีอีซี’ อย่างยั่งยืน. สืบค้นออนไลน์ เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2563 จาก https://www.salika.co/2019/02/18/eec-tourism-strategy-plan/

พณกฤษ อุดมกิตติ. (2557). การจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวยั่งยืนในพื้นที่เขตตลิ่งชัน กรุงเทพมหานคร. *Veridian E-Journal ฉบับภาษาไทย สาขามนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์และศิลปะ, 7*(2): 561-578.

ไพบูลย์ ดวงจันทร์ และคณะ. (2556). ตำนานนางเลือดขาวในภาคใต้ของประเทศไทย เพื่อเสนอให้เป็นมรดกภูมิปัญญาทางวัฒนธรรม.กรุงเทพฯ: กรมส่งเสริมวัฒนธรรม.

รสมารินทร์ อรุโณทัยพิพัฒน์ และ พรเทพ ดิษยบุตร. (2560). คุณลักษณะของที่พักแรมที่เป็นมิตรกับจักรยาน ตามความต้องการของนักปั่นจักรยานทางไกลเพื่อการท่องเที่ยว. *Veridian E-Journal ฉบับภาษาไทย สาขามนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์ และศิลปะ*, *10*(2): 1476-1487.

ฤทธิชัย วุ้นศิริ. (2542). การประเมินมูลค่าของผลประโยชน์ทางด้านนันทนาการเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าโตนงาช้าง จังหวัดสงขลาและสตูล. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.

ลิลลาลี ศิริวิไลเลิศอนันต. (2562). ศึกษาศักยภาพ: ตามองค์ประกอบของการท่องเที่ยว สำหรับเส้นทาง จักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก. *วารสารบัณฑิตศึกษาปริทรรศน์มจร วิทยาเขตแพร่*, 5(1): 277-290.

วันทิพย์ โสภา. (2557). พฤติกรรมและความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเชิงสุขภาพตามความสนใจพิเศษ กรณีศึกษา:นักท่องเที่ยวปั่นจักรยานในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการท่องเที่ยว). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยนเรศวร.

วานิช มาลัย และ อรสา ปานขาว. (2558). วิธีการศึกษาทางนิเทศศาสตร์. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

วุฒิชัย ทองเจียม. (2552). ผลกระทบจากการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน กรณีศึกษาเส้นทางท่องเที่ยวกลุ่มโบราณสถานเกาะพระนครศรีอยุธยา. รายงานการประชุมทางวิชาการมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ครั้งที่ 47: 480-487.

ศิวฤทธิ์ พงศกรรังศิลป์, พิมพ์ลภัส พงศกรรังศิลป์ และชฎามาศ แก้วสุกใส. (2550). ความต้องการของนักท่องเที่ยวชาวมาเลเซียและสิงคโปร์ต่อการท่องเที่ยวในจังหวัดสงขลา. *วารสารสงขลานครินทร์ ฉบับสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์*, *13(1): 20-31.*

ศูนย์วิจัยด้านตลาดการท่องเที่ยว. (2562, ตุลาคม 11). รายงานนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้าประเทศไทย (รายด่าน). [เว็บบล็อก].สืบค้นจาก https://intelligencecenter.tat.or.th/articles/11855

สกุล จริยาแจ่มสิทธิ์ และ กวิน วงศ์ลีดี. (2555). การศึกษาเส้นทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวมาเลเซียในประเทศไทย กรณีศึกษาที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา. มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.

สถานวิจัยสารสนเทศภูมิศาสตร์ คณะการจัดการสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. (2559). แผนที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา. (แผนที่ดิจิตอล).

สหัทยา วิเศษ, รุ่งสุริญัณห์ สุนันต๊ะ และ ลชนา ชมตระกูล. (2562). การจัดทำแผนที่เส้นทางวัฒนธรรม เพื่อเสริมสร้างการเดินและการใช้จักรยานในการท่องเที่ยว อำเภอเชียงคำ จังหวัด พะเยา. *วารสารบัณฑิต แสงโคมคำ*, *4*(2), 151-164.

สุทิติ ขัตติยะ และ วิไลลักษณ์ สุวจิตตานนท์. (2553). แบบแผนการวิจัยและสถิติ. กรุงเทพฯ: เปเปอร์เฮาส์.

สุรีย์ ธรรมิกบวร และ ชุภาศิริ อภินันท์เดชา. (2559). การพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวเพื่อการส่งเสริมสุขภาพผู้สูงอายุ ตามวิถีวัฒนธรรมสุขภาพลุ่มน้ำแม่โขง (หมู่บ้านซะซอม) จังหวัดอุบลราชธานี. *วารสารพยาบาลศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 28(1): 25 – 40.*

โสมสกาว เพชรานนท์ และ วลัยภรณ์ อัตตะนันทน์. (2558). มิติทางเศรษฐศาสตร์เพื่อการบริหารจัดการพื้นที่ทางเท้า: กรณีศึกษาพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์. *วารสารสิ่งแวดล้อมสรรค์สร้างวินิจฉัย คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น*, 16(2), 133-147.

องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักแต้ว. (2559). ข้อมูลทั่วไปของตำบลสำนักแต้ว. สืบค้นออนไลน์ เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2559 จาก http://www.sumnaktaw.go.th.

ADFC. (2011). Tourismusmarketing Guide. Retrieved August 10, 2017, from http: / / www. adfc. de/ touristiker/ adfc-tourismusmarketing-guide/ adfc-tourismusmarketing-guide: 4–5.

Adventure Cycling Association. (n.d.). Bicycle Tourism 101. Retrieved April 2, 2020 from https: / / www. adventurecycling. org/ advocacy/ building-bike-tourism/bicycle-tourism-101/

Allcock, A., Jones, B., Lane, S. and Grant, J. (1994) National Ecotourism Strategy. Australian Government Publishing Service, Canberra.

Aref, F. and Redzuan, M. (2008). Barriers to Community Participation Toward Tourism Development in Shiraz, Iran. *Pakistan Journal of Social Sciences*, 5: 936-940.

Arnold, L. (2012). Impact of cycle tourism in ontario. Doctoral dissertation. Ryerson University.

Aziz, N.A., Ariffin, A.A.M., Osmar, N.A. and Evin, C. 2012. Examining the impact of visitors' emotions and perceived quality towards satisfaction and revisit intention to theme parks. Jurnal Pengurusan, 35, 97-109.

Baker, D.A. & Crompton, J.L. (2000) Quality, Satisfaction and Behavioral Intentions. Annals of Tourism Research, 27, 785-804.

Beierle, H. (2011). Bicycle Tourism As A Rural Economic Development Vehicle. PhD Thesis. Department of Planning, Public Policy & Management, University of Oregon.

Bicycle New South Wales. (2016). Benefits of Cycling. Retrieved November 19, 2016, from https://bicyclensw.org.au/info/

Bicycle2hand. (2558). สถิติการใช้จักรยานทั่วประเทศ 2015. สืบค้นออนไลน์ เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2560 จาก http://bicycle2hand.com/forum/view

Bigne, J. E., Sanchez, M. I., & Sanchez, J. (2001). Tourism image, evaluation variables and after purchase behaviour: inter-relationship. *Tourism management*, *22*(6), 607-616.

Bike on tours. (2011). Ontario bicycle touring atlas. Retrieved August 10, 2017, from http://www.bicycleontario.ca/ontario-bicycle-touring-atlas.html.

Brohman, J. (1996). New directions in tourism for third world development. *Annals of tourism research,* 23(1), 48-70.

Brščić, K., & Lovrečić, K. (2019, July). How to Plan The Development of Cycle Tourism?–Example of Istria Country. Proceeding in TISC-Tourism International Scientific Conference Vrnjačka Banja, 4(2), 603-620.

C.R.O.W. (1993) SIGN UP FOR THE BIKE. DESIGN MANUAL FOR A CYCLE-FRIENDLY INFRASTRUCTURE. Netherland: Institute for Road Safety Research.

CBI. (2018). Cycling tourism from Europe. Retrieved April 10, 2020 from https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cycling-tourism/europe/

Chang, HW. and Chang, HL. (2003). A strategic study of bicycling tourism in Taiwan. *Asia Society for Transportation Studies*, 5: 1,675 – 1,685.

Chen, C. F., & Tsai, D. (2007). How destination image and evaluative factors affect behavioral intentions?. *Tourism management*, *28*(4), 1115-1122.

Comrey, A. L., & Lee, H. B. (1992). Interpretation and application of factor analytic results. Comrey AL, Lee HB. A first course in factor analysis, 2, 1992.

Connell, D. (1977). Participatory development: an approach sensitive to class and gender. *Development in practice,* 7(3): 248-259.

Dann, G.M.S. (1996). The language of tourism. Wallingford, Oxon: Cab International.

Dewi, K. A. (2012). The Improvement of Cycle Tourism in Kota Tua Jakarta: Learning from The Netherlands (Doctoral dissertation). Germany: Erasmus University Rotterdam.

Dickman, C.R. (1996). Overview of the Impacts of Feral Cats on Australian Native Fauna. Australian Nature Conservation Agency, Canberra.

ECF. (2010). Cycling facts and figures. Retrieved August 10, 2017, from https://www.ecf.com.

Education Portal. (2020). Tourism. Retrieved April 2, 2020 from https://tourismnotes .com/travel-tourism/

Weston, R., Davies, N., Peeters, P. M., Eijgelaar, E., Lumsdon, L., McGrath, P., & Piket, P. C. (2012). The European cycle route network-Eurovelo. Study. DG for Internal Policies. Committee on Transport and Tourism. *Brussels:* 17-40.

Essays, UK. (2015). Alternative Tourism and Ecotourism Tourism Essay. Retrieved from https: / / www. ukessays. com/ essays/ tourism/ alternative-tourism-and-ecotourism-tourism-essay.php?cref=1

European Commission, (2015). Eurobarometer 'Quality of transport' of the European commission. Retrieved November 20, 2016, from https://www.cbi.eu/sites/default/files/market_information/researches/product-factsheet-europe-cycling-tourism-2015.pdf.

Ertuna, B., & Kirbas, G. (2012). Local community involvement in rural tourism development: The case of Kastamonu, Turkey. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 10(2): 18 – 24.

Fang, WT., Chang, HW. and Huang, YW. (2011). Cycling Recreation Experiences and Facilities: A Case Study of the Danshui Riverside Bike Path, Taiwan. *International Journal of Agricultural Travel and Tourism*, 2(1): 7 – 19.

Faulks, P. Ritchie, BW and Fluker, M. (2007). Cycling tourism in Australia: an investigation into its size and scope. Queensland: CRC for Sustainable Tourism Pty Ltd.

Fernández-Heredia, Á., Monzón, A., & Jara-Díaz, S. (2014). Understanding cyclists' perceptions, keys for a successful bicycle promotion. Transportation research part A: *policy and practice*, 63, 1-11.

Franz, G. (2012): Cycling in Lower Austria – The Campaign "Radland Niederösterreich" Retrieved August 2, 2017, from www.umweltbildung-noe.at.

Gantar, A., Kočiš, D. and Pehnec, M. (2012). How to develop cycling tourism?. Retrieved November 20, 2016, from bicy.it/docs/35/ How_to_develop_ cycle_tourism _ang.pdf.

Gazzola, P., Pavione, E., Grechi, D., & Ossola, P. (2018). Cycle tourism as a driver for the sustainable development of little-known or remote territories: the experience of the Apennine regions of Northern Italy. *Sustainability*, *10*(6), 1863.

Global Sustainable Tourism Council (GSTC). (2013). Global Sustainable Tourism Council Criteria and Suggested Performance Indicators for Destinations [Blog]. Retrieved November 20, 2016, from https://www.gstcouncil.org/en/gstc-criteria/sustainable-tourism-gstc-criteria.html

Gnoth, J. (1997). Tourism motivation and expectation formation. *Annals of Tourism research, 24*(2), 283-304.

Haywood, K. M. (1988). Responsible and responsive tourism planning in the community. *Tourism management,* 9(2): 105-118.

Hudson, S. (2003). Sport and adventure tourism. The united states of America: the haworth press, Inc,

Network, H. C. (2005). Cycle Tourism in the Hunter Region. *Report Prepared by Arup Consultants*. London: Arup & Arup Ltd.

Iles, L. and Wiele, K. (1993). The Benefits of rail-trails and Greenways. *Recreation Canada*, 5(51): 25 – 28.

Kainuma, M., Shukla, PR., and Jiang, K. (2012). Framing and modeling of a low carbon society: An overview. *Energy economics*, 34: s316 - s324.

Kaloyanov, K. (2016). Cycling tourism routes as an instrument for regional development and transnational cooperation within the lower basin of the Danube river. *Problem of geography*, 3(4): 139-149.

Karki, T. K., & Tao, L. (2016). How accessible and convenient are the public bicycle sharing programs in China? Experiences from Suzhou city. *Habitat International*, 53, 188-194.

Kharel, B. P., & Khanal, S. (2011). Rural Tourism. Kathmandu: Success Foundation

Kostić, M., and Jovanović-Tončev, M. (2014). Important of Sustainable Tourism. *Singidunum Journal of Applied Sciences*, 722-725.

Kovačić, N. (2015). Profiling bicycle tourists: a case of Croatia. *Tourism and Hospitality Management*, 21(2), 159-177.

Kreag, G. (2001). The impacts of tourism. Duluth: Minnesota Sea Grant.

Kusakabe, K., Shrestha, P. and Kumar, S. (2014) Catalysing sustainable tourism: The case of Chiang Mai, Thailand. *Energy (electricity and fuel used),* 77: 1-8.

Kuvan, Y. (2010). Mass Tourism Development and Deforestation in Turkey. *An International Journal of Tourism and Hospitality Research*. 1(21): 155-168.

Lacy, T.D., Battig, M., Moore, S. and Noakes, S. (2002). Public/Private Partnership for Sustainable Tourism: Delivering A Sustainability Strategy for Tourism Destinations. Australia: APEC Secretariat.

Lee, C. F., & Huang, H. I. (2014). The attractiveness of Taiwan as a bicycling tourism destination: A supply-side approach. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 19(3), 273-299.

Lee, C. F., Chen, P. T., & Huang, H. I. (2014). Attributes of destination attractiveness in Taiwanese bicycle tourism: The perspective of active experienced bicycle tourists. International Journal of Hospitality & Tourism Administration, 15(3), 275-297.

Lucy Fuggle (2016). Tourism Trend Report 2016. Trekksoft Ebook Library. Retrieved November 20, 2016, from https://www.trekksoft.com/en/library/trend-report#ebooks.

Luka, M. (2012). Contribution of Bicycling tourism to Sustainable Tourism Development in Riga. *Sustainable Business under Changing Economic Condition*: 72 – 81.

Lumsdon, L. (1996). Cycling tourism in Britain. *Insights*, 3, 27-32.

Lumsdon, L., Weston, R., McGrath, P., Davies, N., Peeters, P., Eijgelaar, E., & Piket, P. (2012). The European cycle route network EuroVelo: challenges and opportunities for sustainable tourism. Brussels, Belgium: European Parliament, Directorate General for Internal Policies, Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism.

Manton, R. and Clifford, E. (2013). Identification and classification of factors affecting route selection of cycling routes in Ireland, *Cycling Research International*, 3: 136 – 153.

Massink, R., Zuidgeest, M., Rijnsburger, J., Sarmiento, OL. and Maarseveen, MV. (2011). The Climate Value of Cycling. *Natural Resources Forum 35*: 100–111.

McClintock, H. (2002). Planning for cycling: principles, practice and solutions for urban planners. England: Woodhead Publishing.

Meng, M., Koh, PP. Wong, YD. and Zhong, YH. (2014). Influences of urban characteristics on cycling: Experiences of four cities. *Sustainable Cities and Society,* 13: 78 – 88.

Meschik, M. (2012). Sustainable cycling tourism along the Danube Cycle Route in Austria. *Tourism Planning & Development*, 9(1): 41-56.

MLIT. (2010). Report on the development and investigation of community cycle implementation promotion. Japan: Ministry of land, infrastructure, transport and tourism.

MTO. (2013). Ontario Cycling Strategy. Ministry of Transportation: Canada. Retrieved August 12, 2017, from http://www.mto.gov.on.ca/english/pubs/cyclingguide /pdfs/MTOCycleON-EN.pdf

Munda Biddi Trail Foundation (2005). Cycle Tourism: A New Tourism Market Emerges in Western Australia, Retrieved August 10, 2017, from http://www.mundabiddi.org.au/cycle_tourism/images/cthires.pdf.

National Roads Authority (NRA). (2010). National Cycle Network, Scoping Study. Dublin, Ireland.

Neves, JMdO. and Esperança, JP. (2011). Bike Usage and Cycling tourism: the Pattern of Portuguese associated Bike Riders. International Conference on Tourism & Management studies, 1: 191 – 200.

Nickerson, NP., Jorgenson, J., Berry, M., Kwennye, J., Kosel D. and Schutz, J. (2014). Bicycling tourism Providing Economic Development Opportunities for Montana. *Montana Business Quarterly/Summer.*

Nijland, E. (2010). Cycle Tourism in Holland. Retrieved August 2, 2017, from https: / / ecf. com/ system/ files/ 2017-06-15% 20presentatie% 20Velo-city%20Nijmegen%20%28cycle%20tourism%20governance%29.pdf

Nguyen, P. N., Koh, P. P., & Wong, Y. D. (2015, May). Impacts of bicycle infrastructure: a case study in Singapore. In Proceedings of the Institution of Civil Engineers-Municipal Engineer, 168(3): 186-198.

Orams, M. (1999). Marine tourism: development, impacts and management. United Kingdom: Psychology Press.

Özer, Ö., Avci, M. and Karakuş, N. (2016). A Study For the Evaluation of Alternative Tourism Opportunities in Fethiye Destination. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies, 4(1):* 21 – 26.

Pearce, P.L. (1982). The social psychology of tourist behaviour: International series in experimental social psychology (Vol. 3). Elsevier.

Pedroso, F. E., Angriman, F., Bellows, A. L., & Taylor, K. (2016). Bicycle use and cyclist safety following Boston's bicycle infrastructure expansion, *American journal of public health*, 106(12): 2171-2177.

Piket, P. Eijgelaar, E. and Peeters, P. (2013). European cycling tourism: a tool for sustainable regional rural development. Applied Studies in Agribusiness and Commerce: 115 – 119.

Pucher, J., & Buehler, R. (2008). Making cycling irresistible: lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. Transport reviews, 28(4), 495-528.

Rauter, S., & Topič, M. D. (2013). Differences in travel behaviors of small and large cycling events participants. *Applied Studies in Agribusiness and Commerce*, 7(1), 77-82.

Ritchie, BW. (1998). Bicycling tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues. *Tourism Management,* 19(6): 567 – 582.

Rotar, J. (2012). How to develop cycle tourism?. Maribor: The European Regional Development Fund (ERDF).

Rukuižienė, R. (2014). Sustainable Tourism Development Inplications to Local Economy. Regional Formation & Development Studies [serial online]; (14): 170-177.

Russ. (2013). What is Bicycle Tourism? [Blog] The Path Less Pedaled. Retrieved April 2, 2020 from https://www.pathlesspedaled.com/2013/02/17/what-is-bicycle-tourism/

Simonsen, P. S., Jørgensen, B., & Robbins, D. (1998). Cycling tourism. Bornholm: Unit of Tourism Research at Research Centre of Bornholm.

STRDA South Transdanubian Regional Development Agency Nonprofit Ltd. (2014). Cross-border Bike "Cycling tourism in the Hungary-Croatia border area". *Summary report on the workshop series*, 15 October 2014.

Sustrans. (1999). Cycling tourism. *Information pack TT21*: 1-21.

_____. (2000). Way for Wildlife: Wildlife, cycle paths and traffic. *Information sheet FF02*: 1 – 4.

Suzuki, M., & Nakamura, H. Bike share deployment and strategies in Japan. Retrieved August 5, 2017, from https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/bike-share-deployment-strategies-japan_0.pdf.

The Ecotourism Society (1991) Ecotourism Guidelines for Nature-Based Tour Operators. The Ecotourism Society, North Bennington, Vermont.

Torres-Delgado, A., & Palomeque, F. L. (2014). Measuring sustainable tourism at the municipal level. Annals of Tourism Research, 49, 122-137.

Ugurlu, T. (2010). Definintion of tourism (UNWTO definition of tourism)/What Is Tourism? Retrieved March 27, 2020 [Blog], from http://www.tugberkugurlu.com/archive/definintion-of-tourism-unwto-definition-of-tourism-what-is-tourism

UNEP. (2014). Bussiness - Sectoral activities- Tourism. Retrieved from http://www.unep.org/resourceefficiency/Home/Business/SectoralActivities/Tourism/tabid/78766/Default.aspx

UNEP and UNWTO. (2005). Making tourism more sustainable: a guide for policy makers. Spain: World Tourism Organization Publications.

_____. (2008). Climate Change and Tourism: Responding to Global Challenges. Madrid: World Tourism Organization.

UNWTO. (1995). Technical manual: Collection of Tourism Expenditure Statistics. Madrid: World tourism organization.

_____.(2016). Sustainable Development of Tourism. Retrieved from http://sdt.unwto.org/content/about-us-5.

UNWTO. (2019). UNWTO Tourism Definitions. The World Tourism Organization (UNWTO). Madrid: Spain

_____. (2020). International tourist arrivals 2019. *World Tourism Borameter. 18*(1): 3.

VoiceTV21. (2014). 10 อันดับที่ใช้จักรยานมากที่สุด. สืบค้นออนไลน์ วันที่ 5 สิงหาคม 2560 จาก https://news.voicetv.co.th/world/110759.html.

Vujko, A. Plavša, J. and Ostojić, N. (2013). Impact of the “Danube Cycling Route” on the Development of Bicycling tourism in Serbia. *Polish Journal of Sport and Tourism*, 20: 227 – 233.

Walsh, C., Jakeman, P., Moles, R. and O'Regan, B. (2008). A comparison of carbon dioxide emissions associated with motorized transport modes and cycling in Ireland. *Transportation Research Part D 13*: 392–399.

Weston, R., Davies, N., Lumsdon, L., McGrath, P., Peeters, P., Eijgelaar, E., & Piket, P. (2012). The European cycle route network Eurovelo. Brussels: European Union.

Wyszkowska-Wróbel, E. (2014). Prospects for the development of recreational cycling in the Pomeranian province of Poland. Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni, (84), 182-187.

Xia, B. (2016). Huge potential in the development of China's sports bicycle. China-news.com. Retrieved August 5, 2017, from http://sports.chinanews.com/tv/2016/04-30/7854857.html.

Yusof, A., Shah, P. M., & Geok, S. K. (2012). Application of Leiper's Tourist Attraction System to Small-Scale Sport Event Tourism in Malaysia. World Applied Sciences Journal, 18(7): 896-900.

Zhang, H., Shaheen, S. A., & Chen, X. (2014). Bicycle evolution in China: From the 1900s to the present. International Journal of Sustainable Transportation, 8(5), 317-335.

Zhang, L., Zhang, J., Duan, Z. Y., & Bryde, D. (2015). Sustainable bike-sharing systems: characteristics and commonalities across cases in urban China. Journal of Cleaner Production, 97, 124-133.

Zovko, I. (2013). The Value of Cycling tourism. Retrieved November 20, 2016, from http://www.transformscotland.org.uk/wp/wp-content/uploads/2014/12/The-Value-of-Cycle-Tourism-full-report.pdf.

Zhao, P. (2014). The impact of the built environment on bicycle commuting: Evidence from Beijing. *Urban Studies*, 51(5), 1019-1037.

Županović, I. and Kovačević, J. (2013). Sustainable Tourism Development in Montenegro – Actual Situation and Perspective. Tourism in Southern & Eastern Europe [serial online]. 2: 447-461.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก. ผลการประเมินเครื่องมือการวิจัย

ผลการประเมิน แบบบันทึกการสัมภาษณ์
“สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา”
สำหรับหน่วยงานภาครัฐ

ข้อที่	ข้อคำถาม	คะแนน			ค่า IOC	ผลการพิจารณา
		คนที่	คนที่	คนที่ 3		
1	ชื่อ-สกุล	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	วันที่ให้สัมภาษณ์	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	หน่วยงาน	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	ตำแหน่ง	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	เพศ	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	อายุ	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	ที่อยู่	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	เบอร์โทร	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	แฟกส์	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	อีเมลล์	1	1	1	1.00	เหมาะสม
2	หน่วยงานของท่านมีนโยบายหรือแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (สะเดา ปาดังเบซาร์ สำนักแต้ว สำนักขาม) ด้านใดและอย่างไรบ้าง					
	2.1 ด้านแหล่งท่องเที่ยวหรือสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยว	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	2.2 ด้านการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	2.3 ด้านทางจักรยานหรือเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	2.4 ด้านป้ายสัญลักษณ์ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น ที่จอดรถจักรยาน จุดแวะพัก หรือที่สำหรับตั้งแค้มป์ เป็นต้น	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	2.5 ด้านส่งเสริมการตลาดของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	2.6 ด้านอื่นๆ (กรุณาระบุ...)	1	1	1	1.00	เหมาะสม
3	หน่วยงานของท่านได้สนับสนุนงบประมาณหรือสร้างการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ ในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่หรือไม่ อย่างไรบ้าง	1	1	1	1.00	เหมาะสม
4	จากการดำเนินงานและกำหนดแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาส่งผลกระทบต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาอย่างไรบ้าง	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	4.1 ผลกระทบทางบวก	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	4.2 ผลกระทบทางลบ	1	1	1	1.00	เหมาะสม
5	ท่านคิดว่าปัญหาหรืออุปสรรค หรือสิ่งที่ต้องการให้พัฒนาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา มีอะไรบ้าง	1	1	1	1.00	เหมาะสม

ผลการประเมิน แบบบันทึกการสัมภาษณ์
“สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา”
สำหรับผู้ประกอบการ

ข้อที่	ข้อคำถาม	คะแนน			ค่า IOC	ผลการพิจารณา
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3		
1	ชื่อ-สกุล	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	วันที่ให้สัมภาษณ์	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	สถานประกอบการ	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	ตำแหน่ง	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	ประเภทสถานประกอบการ	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	เพศ	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	อายุ	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	ที่อยู่	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	เบอร์โทร	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	แฟกส์	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	อีเมลล์	1	1	1	1.00	เหมาะสม
2	สถานประกอบการของท่านมีนักท่องเที่ยวจักรยานมาใช้บริการหรือไม่ วันและเวลาที่มาใช้บริการส่วนใหญ่คือช่วงใด กรุณาอธิบาย	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	2.1 (ถ้ามี) เป็นนักท่องเที่ยวจักรยานประเภทใดบ้าง (ถ้าทราบ) กลุ่มนักท่องเที่ยวแต่ละประเภท มีสัดส่วนเป็นอย่างไร (เช่น เรียงลำดับกลุ่มที่มากสุด-น้อยที่สุด)	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	Day Cyclists/นักท่องเที่ยวจักรยานเพื่อนันทนาการ (น้อยกว่า 1 วัน)	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	Touring Cyclists/นักท่องเที่ยวจักรยาน (มากกว่า 1 วัน)	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	Mountain Bikers/นักปั่นจักรยานเสือภูเขา	*-1*	*1*	*1*	*0.33*	*ไม่เหมาะสม*
	Event Cyclist/ผู้เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน	1	1	1	1.00	เหมาะสม
3	สถานประกอบการของท่านมีการให้บริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวจักรยานหรือไม่ อย่างไรบ้าง เช่น ที่จอดรถจักรยาน เส้นทางท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน	1	1	1	1.00	เหมาะสม
4	สถานประกอบการของท่านมีการประชาสัมพันธ์หรือการส่งเสริมการตลาดสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานหรือไม่ และอย่างไรบ้าง	1	1	1	1.00	เหมาะสม
5	สถานประกอบการของท่านได้รับการสนับสนุนงบประมาณหรือมีส่วนร่วมกับหน่วยงานภาครัฐในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1.00	เหมาะสม
6	จากการดำเนินงานและกำหนดแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาส่งผลกระทบต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาอย่างไรบ้าง	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	1. ผลกระทบทางบวก	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	2. ผลกระทบทางลบ	1	1	1	1.00	เหมาะสม
7	ท่านคิดว่าปัญหาหรืออุปสรรค หรือสิ่งที่ต้องการให้พัฒนาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา มีอะไรบ้าง	1	1	1	1.00	เหมาะสม

ผลการประเมินแบบบันทึกการสัมภาษณ์
“สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา”
สำหรับชมรมจักรยาน

ข้อที่	ข้อคำถาม	คะแนน			ค่า IOC	ผลการพิจารณา
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3		
1	ชื่อ-สกุล	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	วันที่ให้สัมภาษณ์	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	ชมรม	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	ตำแหน่ง	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	จำนวนสมาชิก	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	ระยะเวลาก่อตั้งชมรม	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	เพศ	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	อายุ	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	ที่อยู่	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	เบอร์โทร	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	แฟกส์	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	อีเมลล์	1	1	1	1.00	เหมาะสม
2	ท่านคิดว่า ชมรมของท่านจัดกลุ่มเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวจักรยานประเภทใด	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	...นักท่องเที่ยวจักรยานเพื่อนันทนาการ (น้อยกว่า 1 วัน)	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	... นักท่องเที่ยวจักรยาน (มากกว่า 1 วัน)	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	... นักปั่นจักรยานเสือภูเขา	-1	1	1	1.00	เหมาะสม
	..... ผู้เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน	1	1	1	1.00	เหมาะสม
3	ทางชมรมมีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในพื้นที่หรือไม่ ลักษณะการจัดกิจกรรมเป็นอย่างไร และความถี่ในการจัดประมาณกี่ครั้ง/ปี	1	1	1	1.00	เหมาะสม
4	เส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานที่ปั่นในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (สะเดา ปาดังเบซาร์ สำนักแต้ว สำนักขาม) ในปัจจุบัน มีเส้นทางใดบ้าง	1	1	1	1.00	เหมาะสม
5	ทางจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (สะเดา ปาดังเบซาร์ สำนักแต้ว สำนักขาม) ที่มีอยู่ในปัจจุบันมีความเพียงพอและครอบคลุมเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่หรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1.00	เหมาะสม
6	สิ่งดึงดูดใจ กิจกรรมหรือการให้บริการตามเส้นทางจักรยานในพื้นที่มีอะไรบ้าง	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	6.1 สิ่งดึงดูดใจทางธรรมชาติ	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	6.2 สิ่งดึงดูดใจที่มนุษย์สร้างขึ้น	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	6.3 การให้บริการด้านที่พัก	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	6.4 การให้บริการด้านอาหาร	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	6.5 กิจกรรมที่สามารถสร้างประสบการณ์ให้แก่นักท่องเที่ยว	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	6.6 อื่นๆ (กรุณาระบุ...)	1	1	1	1.00	เหมาะสม

ข้อที่	ข้อคำถาม	คะแนน			ค่า IOC	ผลการพิจารณา
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3		
7	จากการดำเนินงานและกำหนดแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาส่งผลกระทบต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานอย่างไรบ้าง	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	1. ผลกระทบทางบวก	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	2. ผลกระทบทางลบ	1	1	1	1.00	เหมาะสม
8	ท่านคิดว่าปัญหาหรืออุปสรรค หรือสิ่งที่ต้องการให้พัฒนาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา มีอะไรบ้าง	1	1	1	1.00	เหมาะสม

ผลการประเมินแบบบันทึกการสัมภาษณ์
“สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา”
สำหรับผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง

ข้อที่	ข้อคำถาม	คะแนน			ค่า IOC	ผลการพิจารณา
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3		
1	ชื่อ-สกุล	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	วันที่ให้สัมภาษณ์	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	กลุ่ม/ชมรม	*-1*	*1*	*1*	*0.33*	*ไม่เหมาะสม*
	ตำแหน่ง	*-1*	*1*	*1*	*0.33*	*ไม่เหมาะสม*
	จำนวนสมาชิก	*-1*	*1*	*1*	*0.33*	*ไม่เหมาะสม*
	ระยะเวลาก่อตั้งชมรม	*-1*	*1*	*1*	*0.33*	*ไม่เหมาะสม*
	เพศ	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	อายุ	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	ที่อยู่	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	เบอร์โทร	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	แฟกส์	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	อีเมลล์	1	1	1	1.00	เหมาะสม
2	ทางกลุ่ม/ชมรมมีการให้บริการหรือการจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานหรือไม่ อย่างไร					
	2.1 การให้บริการที่พัก	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	2.2 การให้บริการด้านอาหารและสินค้าของท้องถิ่น	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	2.3 กิจกรรมสร้างประสบการณ์หรือการเรียนรู้สำหรับนักท่องเที่ยว	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	2.4 สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	2.5 อื่นๆ (กรุณาระบุ...)	1	1	1	1.00	เหมาะสม
3	กลุ่มหรือชมรมของท่านมีการประชาสัมพันธ์หรือการส่งเสริมการตลาดสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานหรือไม่ และอย่างไรบ้าง	1	1	1	1.00	เหมาะสม
4	กลุ่มหรือชมรมของท่านได้รับการสนับสนุนงบประมาณหรือมีส่วนร่วมกับหน่วยงานภาครัฐในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาหรือไม่ อย่างไร	1	1	1	1.00	เหมาะสม
5	จากการดำเนินงานและกำหนดแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาส่งผลกระทบต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาอย่างไรบ้าง	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	1. ผลกระทบทางบวก	1	1	1	1.00	เหมาะสม
	2. ผลกระทบทางลบ	1	1	1	1.00	เหมาะสม
6	ท่านคิดว่าปัญหาหรืออุปสรรค หรือสิ่งที่ต้องการให้พัฒนาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลามีอะไรบ้าง	1	1	1	1.00	เหมาะสม

ผลการประเมิน แบบสอบถาม (ฉบับภาษาไทย)

“ปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน

ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา”

ข้อที่	คำถาม	คะแนน			ค่า IOC	ผลการพิจารณา	ข้อเสนอแนะ
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม							
1	เพศ 1. หญิง 2. ชาย	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
2	ภูมิลำเนา 1. ภาคใต้ ประเทศไทย 2. ภาคอื่นๆ ประเทศไทย 3. ประเทศมาเลเซีย 4. ประเทศสิงคโปร์ 5. อื่นๆ (ระบุ).....	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
3	รายได้ต่อเดือน 1. น้อยกว่า 15,000 บาท 2. 15,000 – 30,000 บาท 3. 30,001 – 45,000 บาท 4. มากกว่า 45,000 บาท	1	1	1	1.00	เหมาะสม	ควรเพิ่มข้อคำถามเกี่ยวกับอาชีพด้วย
4	อายุ	0	1	1	0.67	เหมาะสม	น่าจะมีช่วงอายุ > 60 (บ่งบอกถึง วัยเกษียณอายุ)
5	สถานที่ติดต่อ	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
ตอนที่ 2 พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา							
1	วัตถุประสงค์ในการท่องเที่ยวโดยจักรยานครั้งนี้ 1. เพื่อเข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน 2. เพื่อพักผ่อน/เยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ โดยใช้ระยะเวลา**<u>เพียง</u>** 1 วัน 3. เพื่อพักผ่อน/เยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ โดยใช้ระยะเวลา**<u>มากกว่า</u>** 1 วัน 4. อื่นๆ (ระบุ).....	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
2	จำนวนผู้ที่เดินทางมาด้วย.....คน	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
3	บุคคลที่เดินทางมาด้วย 1. เพื่อน 2. ครอบครัว 3. ญาติ 4. เพื่อนร่วมงาน 5. อื่นๆ (ระบุ).....	1	1	1	1.00	เหมาะสม	

ข้อที่	คำถาม	คะแนน			ค่า IOC	ผลการพิจารณา	ข้อเสนอแนะ
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
4	ท่านเดินทางท่องเที่ยวในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาเป็นครั้งแรกหรือไม่ 1. ใช่ 2. ไม่ใช่ ครั้งนี้เป็นครั้งที่.....	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
5	ระยะเวลาในการท่องเที่ยวครั้งนี้ทั้งหมด.....วัน	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
6	ท่านพักค้างคืนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา 1. ไม่ค้างคืน (ข้ามไปตอบข้อ 8) 2. ค้างคืน จำนวน.....คืน	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
7	สถานที่พักค้างคืนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา 1. โรงแรม 2. รีสอร์ท/เกสท์เฮาส์ 3. อพาร์ทเมนท์/คอนโดมีเนียม 4. เต็นท์ 5. บ้านญาติ/เพื่อน 6. อื่นๆ (ระบุ).....	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
8	ท่านเดินทางเข้ามาในพื้นที่โดยรถประเภทใด 1. รถจักรยาน 2. รถยนต์ 3. รถตู้ 4. รถบัส 5. รถไฟ 6. อื่นๆ (ระบุ).....	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
9	ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวโดยจักรยานครั้งนี้ จำแนกค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทประมาณเท่าใด	1	0	1	0.67	เหมาะสม	ควรให้ระบุเป็นเฉลี่ยต่อวัน
	ที่พัก.....บาท	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	อาหารและเครื่องดื่ม.....บาท	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	ค่าเข้าชมสถานที่.....บาท	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	ซื้อสินค้า/ของที่ระลึก.....บาท	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
10	ท่านได้ซื้อสินค้าหรือใช้บริการใดจากคนในท้องถิ่น 1. อาหาร/เครื่องดื่มของท้องถิ่น 2. บริการที่พักจากคนในท้องถิ่น 3. สินค้า/ของที่ระลึกของคนในท้องถิ่น 4. กิจกรรมการท่องเที่ยวจากคนในท้องถิ่น	1	1	1	1.00	เหมาะสม	

ข้อที่	คำถาม	คะแนน			ค่า IOC	ผลการพิจารณา	ข้อเสนอแนะ
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
11	ท่านคาดว่าจะเดินทางมาท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาอีกครั้งหรือไม่ 1. ใช่ 2. ไม่ใช่ 3. ไม่แน่ใจ	1	0	1	0.67	เหมาะสม	ควรให้ระบุเหตุผล
12	ท่านต้องการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาในประเด็นต่อไปนี้ ในระดับใด	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- เยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งดึงดูดใจในพื้นที่	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- ใช้บริการที่พักและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- เข้าร่วมกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
ตอนที่ 3 ปัจจัยด้านการได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา							
1	ท่านได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาจากสื่อต่อไปนี้ในระดับใด	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- เว็บไซด์/สื่อสังคมออนไลน์	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- โปสเตอร์	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- แผ่นพับ/โบรชัวร์	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- หนังสือพิมพ์/วารสาร	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- วิทยุ	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- โทรทัศน์	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- การบอกกล่าว	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- อื่นๆ (ระบุ).....	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
2	ท่านได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ในประเด็นต่อไปนี้เพียงใด	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- แผนที่เส้นทางจักรยาน ที่ประกอบด้วย ลักษณะภูมิประเทศ ระดับและพื้นผิวของถนน	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- สิ่งดึงดูดใจหรือจุดแวะพักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- ข้อมูลการบริการต่างๆ เช่น ที่พัก ร้านอาหาร ร้านค้า ร้านจักรยาน ห้องน้ำ	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
ตอนที่ 4 ปัจจัยทางด้านสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยว การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว การบริการและสิ่งอำนวยความสะดวก และความปลอดภัย							
1	ท่านมีความคิดเห็นต่อการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ในประเด็นต่อไปนี้ มากน้อยเพียงใด	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	ด้านสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยว						
	- ภูมิประเทศมีความหลากหลาย ได้แก่ พื้นที่ราบ เนินเขา และริมน้ำ	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- ภูมิอากาศมีความเหมาะสม (ไม่ร้อนเกินไป หรือไม่ค่อยมีฝนตก)	1	1	1	1.00	เหมาะสม	

ข้อที่	คำถาม	คะแนน			ค่า IOC	ผลการพิจารณา	ข้อเสนอแนะ
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
	- มีพื้นที่ติดกับชายแดนของประเทศอื่น	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- ความสวยงามของทัศนียภาพ	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- ทรัพยากรทางธรรมชาติมีความอุดมสมบูรณ์	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- แหล่งธรรมชาติและวัฒนธรรมมีความน่าสนใจและมีความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะในท้องถิ่น	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- การได้สัมผัสกับวิถีชีวิตของคนที่อาศัยในพื้นที่	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- เรื่องราวทางประวัติศาสตร์ของแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว						
	- มีทางจักรยานหรือถนนที่เหมาะสมกับการปั่นจักรยานไปยังแหล่งท่องเที่ยวหรือสิ่งดึงดูดใจในพื้นที่	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- ป้ายบอกทาง/ป้ายสัญลักษณ์สำหรับจักรยานมีความเพียงพอ	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- ระบบการขนส่งสาธารณะที่เอื้อต่อนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น รถไฟ รถยนต์ หรือ เครื่องบิน	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- เส้นทางจักรยานที่ครอบคลุมแหล่งท่องเที่ยวหลักและสิ่งดึงดูดใจในพื้นที่	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน						
	- ที่พักอยู่ในบริเวณเส้นทางจักรยาน อยู่ใกล้ร้านค้าและร้านอาหาร และสิ่งดึงดูดใจหรือแหล่งท่องเที่ยวในบริเวณใกล้เคียง	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- ที่พักมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น อุปกรณ์สำหรับซ่อมบำรุงจักรยาน สถานที่ทำความสะอาดจักรยาน และสถานที่ซักตากผ้า เป็นต้น	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- พื้นที่สำหรับกางเต็นท์และห้องน้ำบริเวณเส้นทางจักรยาน	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	การบริการและความปลอดภัย						
	- กิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวน่าสนใจ	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- การบริการข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น เส้นทางจักรยาน เส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ร้านขายหรือซ่อมจักรยาน และกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยว เป็นต้น	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- ราคาการให้บริการมีความเหมาะสม	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- เส้นทางที่มีความปลอดภัย เช่น มีทางจักรยานหรือถนนที่มีการสัญจรของรถประเภทอื่นๆ น้อย	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- มาตรการรักษาความปลอดภัยบริเวณเส้นทางและแหล่งท่องเที่ยวหลัก	1	1	1	1.00	เหมาะสม	

ข้อที่	คำถาม	คะแนน			ค่า IOC	ผลการพิจารณา	ข้อเสนอแนะ
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
	สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน						
	- ที่จอดหรือที่เก็บจักรยานที่มีความปลอดภัย ในบริเวณที่พักและแหล่งท่องเที่ยว	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- มีร้านจำหน่ายและซ่อมจักรยาน บริเวณเส้นทางจักรยาน	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- ร้านค้าและร้านอาหารของท้องถิ่น บริเวณเส้นทางจักรยาน	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
ตอนที่ 5 ปัญหาที่พบและข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา							
1	ปัญหาที่พบจากการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
2	ข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา	1	1	1	1.00	เหมาะสม	

ผลการประเมิน แบบสอบถาม (ฉบับภาษาอังกฤษ)

“Factors Affecting Bicycle Tourism in Songkhla Special Economic Zone”

ข้อที่	ข้อคำถาม	คะแนน			ค่า IOC	ผลการพิจารณา	ข้อเสนอแนะ
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
Part 1 General information of the respondents.							
1	Sex 1. Female 2. Male	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
2	Homeland 1. The South of Thailand 2. Other regions of Thailand 3. Malaysia 4. Singapore 5. Other (please specify).....	1	1	1	1.00	เหมาะสม	**ควรแก้ไขเป็น Southern Thailand**
3	Monthly income 1. Less than 500 US$/Month 2. Between 500 - 1,000 US$/Month 3. Between 1,001 - 1,500 US$/Month 4. More than 1,500 US$/Month	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
4	Age 1. Less than or 15 years old 2. 16 – 25 years old 3. 26 – 35 years old 4. 36 – 45 years old 5. 46 – 55 years old 6. 56 years old and above	1	0	1	0.67	เหมาะสม	น่าจะมีช่วงอายุ > 60 (บ่งบอกถึงวัยเกษียณอายุ)
5	Address for next time contact	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
Part 2: Bicycle Tourists Behavior in Songkhla Special Economic Zone							
1	The purpose of this bicycle tour. 1. To participate in cycling activities 2. To relax or to visit local attractions in 1 day 3. To relax or to visit local attractions in **more than** 1 day 4. Other (pls. specify)	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
2	Number of people traveling with you: ..... People.	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
3	Relation of people traveling with you: 1. Friend 2. Family	1	1	1	1.00	เหมาะสม	

ข้อที่	ข้อคำถาม	คะแนน			ค่า IOC	ผลการพิจารณา	ข้อเสนอแนะ
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
	3. Relatives 4. Colleague 5. Other (pls. specify)						
4	Is this your first time visiting Songkhla Province Special Economic Zone ? 1. Yes 2. No, this is my..... time visiting	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
5	Duration of your trip for this time:..days	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
6	During this trip, are you staying in Songkhla Province Special Economic Zone's area? (Tambon Samnak Kham, Tambon Sadao, Tambon Samnak Taew, Tambon Padang Besar, Amphoe Sadao, Songkhla Province) 1. No, I am not. (Skip to No.8) 2. Yes, I am. I stay for..... nights.	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
7	What kind of place are you staying in Songkhla Province Special Economic Zone? (If not, please skip to the next question) 1. Hotel 2. Resort/ Guesthouse 3. Apartment/Condominium 4. Tent 5. Relative's or friend's house 6. Other (pls. specify)	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
8	What kind of vehicle did you travel to the Songkhla Province Special Economic Zone? 1. Bicycle 2. Car 3. Van 4. Bus 5. Train 6. Other (pls. specify)	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
9	Your estimated expense for this bicycle trip is about..... THB per day. And please classify each of the expense.	1	0	1	0.67	เหมาะสม	
	- Accommodation.....THB	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Food and beverage.....THB	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Entrance fee..... THB	1	1	1	1.00	เหมาะสม	

ข้อที่	ข้อคำถาม	คะแนน			ค่า IOC	ผลการพิจารณา	ข้อเสนอแนะ
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
	- Souvenir/products..... THB	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Transportation/Fuel ..... THB	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Other ..... THB	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
10	What products or services have you purchased from local people? 1. local food / drink 2. local accommodation service 3. local products / souvenirs 4. local tourist activities	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
11	Will you travel **by bicycle** in the Songkhla Province Special Economic Zone again in the future? 1. Yes 2. No 3. I am not sure.	1	0	1	0.67	เหมาะสม	ควรให้ระบุเหตุผล
12	How would you like to travel **by bicycle** in Songkhla Province Special Economic Zone?	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Visit the tourist attractions in the area	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Participate in accommodations and facilities in the area	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Attend a bicycle tourism activity in the area	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
Part 3 : The Factors of information receiving on the bicycle tourism in Songkhla Province Special Economic Zone.							
1	How did you get information about the bicycle tourism in Songkhla Province Special Economic Zone?	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Website / Social media	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Posters	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Brochure	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Newspapers / printed book	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Radio	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Television	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Word of mouth	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Other (pls. specify)	1	1	1	1.00	เหมาะสม	

ข้อที่	ข้อคำถาม	คะแนน			ค่า IOC	ผลการพิจารณา	ข้อเสนอแนะ
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
2	How did you get the bicycle tourism information in Songkhla Province Special Economic Zone?,	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Bicycling route map with topography information, slope and surface of the road	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Attractions for stopovers for cyclists	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	Information on services, such as accommodations, restaurants, bicycles shop and toilets	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
Part 4: Factors of geography and climate, tourist attractions, accessing to the attractions, services & facilities, and security							
1	How would you admire the bicycle tourism in Songkhla Province Special Economic Zone?	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	Tourist attraction						
	- Diverse landscape: with hilly landscape and waterfront	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Appropriate climate. (Not too hot / not too rainy)	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- There are areas adjacent to the borders of other countries	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- The scenery is beautiful	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Natural resources are abundant	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Natural and cultural resources are attractive and unique	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Experiencing the life-style of local people	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Historical stories of the attractions are interesting	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	Accessing to the attractions						
	- There is a bicycle paths which is suitable for cycling to the attractions	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- There are sufficient signs for bicycles	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Public transport systems, such as trains, cars, or aircraft are supportive to the cyclists	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Bicycle routes cover the main attractions	1	1	1	1.00	เหมาะสม	

ข้อที่	ข้อคำถาม	คะแนน			ค่า IOC	ผลการพิจารณา	ข้อเสนอแนะ
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
	Acommodation for bicycle tourists						
	- The accommodation is near the cycling area, with restaurants, shops, or tourist attractions	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- The accommodation provide facilities for bicycle tourists, such as bicycle maintenance equipments, bicycle cleaning area and laundry places	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- There is an area for camping (in tents) and toilets within the cycling route	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	Ancillary services and security						
	- Activities for tourists are interesting	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- There are Information services for bicycle tourists, such as bicycle routes, cycling tours package, selling or repairing bicycle shops and activities for tourists	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- The price of the service is appropriate	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- The safe cycling route with less other vehicles	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- Security management standards in the cycling route and the main tourist attractions	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	Amentity for bicycle tourists						
	- There is a secure parking or bicycle storage in the accommodation	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- There is a bicycle repairing shop within the cycling route	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
	- There is a local shop or restaurant within the cycling route	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
Part 5: Problems and suggestions for bicycle tourism development In Songkhla Province Special Economic Zone							
1	Problems encountered by cyclists in Songkhla Province Special Economic Zone	1	1	1	1.00	เหมาะสม	
2	Suggestions for bicycle tourism development In Songkhla Province Special Economic Zone	1	1	1	1.00	เหมาะสม	

ภาคผนวก ข. เครื่องมือวิจัยหลังการตรวจสอบคุณภาพ

แบบบันทึกการสัมภาษณ์เชิงลึก
“สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา”
สำหรับหน่วยงานภาครัฐ

1. ชื่อ-สกุล ผู้ให้สัมภาษณ์.....วันที่ให้สัมภาษณ์.....
   หน่วยงาน.....ตำแหน่ง.....
   เพศ ☐ ชาย ☐ หญิง อายุ.....
   ที่อยู่.....
   โทรศัพท์.....โทรสาร.....อีเมลล์.....
2. หน่วยงานของท่านมีนโยบายหรือแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (สะเดา ปาดังเบซาร์ สำนักแต้ว สำนักขาม) ด้านใดและอย่างไรบ้าง กรุณาอธิบาย
   - 2.1 ด้านแหล่งท่องเที่ยวหรือสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยว
   - 2.2 ด้านการจัดกิจกรรมปั่นจักรยาน
   - 2.3 ด้านการส่งเสริมสุขภาพ
   - 2.4 ด้านทางจักรยานหรือเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน
   - 2.5 ด้านป้ายสัญลักษณ์ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น ที่จอดรถจักรยาน จุดแวะพัก จุดเติมลม หรือที่สำหรับตั้งแค้มป์ เป็นต้น
   - 2.6 ด้านส่งเสริมการตลาดของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน
   - 2.7 ด้านการคมนาคมขนส่งรองรับจักรยาน
   - 2.8 ด้านอื่นๆ (กรุณาระบุ...)
3. หน่วยงานของท่านได้สนับสนุนงบประมาณหรือสร้างการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ ในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่หรือไม่ อย่างไรบ้าง กรุณาอธิบาย
4. จากการดำเนินงานและกำหนดแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาส่งผลกระทบต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาอย่างไรบ้าง กรุณาอธิบาย
   - 4.1 ผลกระทบทางบวก
   - 4.2 ผลกระทบทางลบ
5. ท่านคิดว่าปัญหาหรืออุปสรรค หรือสิ่งที่ต้องการให้พัฒนาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา มีอะไรบ้าง กรุณาอธิบาย

แบบบันทึกการสัมภาษณ์เชิงลึก
“สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา”
สำหรับผู้ประกอบการ

1. ชื่อ-สกุล ผู้ให้สัมภาษณ์.....วันที่ให้สัมภาษณ์.....
   สถานประกอบการ.....ตำแหน่ง.....
   ประเภทสถานประกอบการ ☐ ร้านเช่า/ขาย จักรยาน ☐ ร้านซ่อมจักรยาน
   ☐ ที่พัก ☐ ร้านอาหาร
   ☐ สถานประกอบการนำเที่ยว ☐ ขนส่ง/คมนาคม
   ☐ อื่นๆ ระบุ.....
   เพศ ☐ ชาย ☐ หญิง อายุ.....
   ที่อยู่.....
   โทรศัพท์.....โทรสาร.....อีเมลล์.....
2. สถานประกอบการของท่านมีนักท่องเที่ยวจักรยานมาใช้บริการหรือไม่ วันและเวลาที่มาใช้บริการส่วนใหญ่คือช่วงใด กรุณาอธิบาย
   2.1 (ถ้ามี) เป็นนักท่องเที่ยวจักรยานประเภทใดบ้าง (ถ้าทราบ) กลุ่มนักท่องเที่ยวแต่ละประเภท มีสัดส่วนเป็นอย่างไร (เช่น เรียงลำดับกลุ่มที่มากสุด-น้อยที่สุด)
   ..... นักท่องเที่ยวจักรยานเพื่อนันทนาการ (น้อยกว่า 1 วัน)
   ..... นักท่องเที่ยวจักรยาน (มากกว่า 1 วัน)
   ..... ผู้เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน
3. สถานประกอบการของท่านมีการให้บริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวจักรยานหรือไม่ อย่างไรบ้าง กรุณาอธิบาย เช่น ที่จอดรถจักรยาน เส้นทางท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน
4. สถานประกอบการของท่านได้มีการจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวโดยจักรยาน (Day trip) ภายในพื้นที่หรือไม่
5. สถานประกอบการของท่านมีการประชาสัมพันธ์หรือการส่งเสริมการตลาดสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานหรือไม่ และอย่างไรบ้าง กรุณาอธิบาย
6. สถานประกอบการของท่านได้รับการสนับสนุนงบประมาณหรือมีส่วนร่วมกับหน่วยงานภาครัฐในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาหรือไม่ อย่างไร กรุณาอธิบาย
7. จากการดำเนินงานและกำหนดแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาส่งผลกระทบต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาอย่างไรบ้าง กรุณาอธิบาย
   7.1 ผลกระทบทางบวก
   7.2 ผลกระทบทางลบ
8. ท่านคิดว่าปัญหาหรืออุปสรรค หรือสิ่งที่ต้องการให้พัฒนาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา มีอะไรบ้าง กรุณาอธิบาย

แบบบันทึกการสัมภาษณ์เชิงลึก
“สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา”
สำหรับชมรมจักรยาน

1. ชื่อ-สกุล ผู้ให้สัมภาษณ์.....วันที่ให้สัมภาษณ์.....
   ชมรม.....ตำแหน่ง.....
   จำนวนสมาชิก.....ระยะเวลาการก่อตั้งชมรม.....ปี
   เพศ ☐ ชาย ☐ หญิง อายุ.....
   ที่อยู่.....
   โทรศัพท์.....โทรสาร.....อีเมลล์.....
2. วัตถุประสงค์หลักของการจัดตั้งชมรมจักรยานนี้ คืออะไรบ้าง (ออกกำลังกาย การท่องเที่ยว ฯลฯ)
3. ท่านคิดว่า ชมรมของท่านจัดกลุ่มเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวจักรยานประเภทใด กรุณาอธิบาย
   .....Leisure และ Day Cyclists/นักท่องเที่ยวจักรยานเพื่อนันทนาการ (น้อยกว่า 1 วัน)
   .....Touring Cyclists/นักท่องเที่ยวจักรยาน (มากกว่า 1 วัน)
   .....Event Cyclist/ผู้เข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน
4. ทางชมรมมีการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานในพื้นที่หรือไม่ ลักษณะการจัดกิจกรรมเป็นอย่างไร และความถี่ในการจัดประมาณกี่ครั้ง/ปี กรุณาอธิบาย
5. เส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานที่ปั่นในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (สะเดา ปาดังเบซาร์ สำนักแต้ว สำนักขาม) ในปัจจุบัน มีเส้นทางใดบ้าง ระยะทางเท่าไร ความลาดชันเป็นอย่างไร และลักษณะของเส้นทางเป็นอย่างไร (ผ่านป่า/สวนยาง น้ำตก ภูเขา เป็นต้น) และมีผู้ใช้เส้นทางนี้มากน้อยเพียงใด กรุณาอธิบาย
6. ทางจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (สะเดา ปาดังเบซาร์ สำนักแต้ว สำนักขาม) ที่มีอยู่ในปัจจุบันมีความเพียงพอและครอบคลุมเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่หรือไม่ อย่างไร กรุณาอธิบาย
7. สิ่งดึงดูดใจ กิจกรรมหรือการให้บริการตามเส้นทางจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (สะเดา ปาดังเบซาร์ สำนักแต้ว สำนักขาม) มีอะไรบ้าง กรุณาอธิบาย
   7.1 สิ่งดึงดูดใจทางธรรมชาติ
   7.2 สิ่งดึงดูดใจที่มนุษย์สร้างขึ้น
   7.3 การให้บริการด้านที่พัก
   7.4 การให้บริการด้านอาหาร
   7.5 กิจกรรมที่สามารถสร้างประสบการณ์ให้แก่นักท่องเที่ยว
   7.6 การบริการขนส่งสำหรับจักรยาน
   7.7 อื่นๆ (กรุณาระบุ...)
8. มีการแสดงข้อมูลเส้นทางจักรยาน การโฆษณาหรือประชาสัมพันธ์ ผ่านสื่อใดบ้าง
9. ท่านคิดว่าทางจักรยานหรือเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยานมีความปลอดภัยหรือไม่ อย่างไร มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น มากน้อยเพียงใด
10. จากการดำเนินงานและกำหนดแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาส่งผลกระทบต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาอย่างไรบ้าง กรุณาอธิบาย
    10.1 ผลกระทบทางบวก
    10.2 ผลกระทบทางลบ
11. ท่านคิดว่าปัญหาหรืออุปสรรค หรือสิ่งที่ต้องการให้พัฒนาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา มีอะไรบ้าง กรุณาอธิบาย

แบบบันทึกการสัมภาษณ์เชิงลึก
“สถานการณ์การท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา”
สำหรับผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง

1. ชื่อ-สกุล ผู้ให้สัมภาษณ์.....วันที่ให้สัมภาษณ์.....
   เพศ ☐ ชาย ☐ หญิง อายุ.....
   ที่อยู่.....
   โทรศัพท์.....โทรสาร.....อีเมลล์.....
2. ท่านได้มีการให้บริการหรือการจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานหรือไม่ อย่างไร กรุณาอธิบาย
   - 2.1 การให้บริการที่พัก
   - 2.2 การให้บริการด้านอาหารและสินค้าของท้องถิ่น
   - 2.3 กิจกรรมสร้างประสบการณ์หรือการเรียนรู้สำหรับนักท่องเที่ยว
   - 2.4 สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน
   - 2.5 การบริการขนส่งจักรยาน
   - 2.6 อื่นๆ (กรุณาระบุ...)
3. ท่านได้มีการประชาสัมพันธ์หรือการส่งเสริมการตลาดสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานหรือไม่ และอย่างไรบ้าง กรุณาอธิบาย
4. ท่านได้รับการสนับสนุนงบประมาณหรือมีส่วนร่วมกับหน่วยงานภาครัฐในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาหรือไม่ อย่างไร กรุณาอธิบาย
5. จากการดำเนินงานและกำหนดแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาส่งผลกระทบต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาอย่างไรบ้าง
   - 5.1 ผลกระทบทางบวก
   - 5.2 ผลกระทบทางลบ
6. ท่านคิดว่าปัญหาหรืออุปสรรค หรือสิ่งที่ต้องการให้พัฒนาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา มีอะไรบ้าง กรุณาอธิบาย
7. ท่านคิดว่าการท่องเที่ยวโดยจักรยานส่งผลกระทบทางบวกหรือทางลบต่อวิถีชีวิตของท่านหรือคนในพื้นที่หรือไม่ อย่างไร
   - 7.1 ผลกระทบทางบวก
   - 7.2 ผลกระทบทางลบ

แบบสอบถามเรื่อง

“ปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา”

คำชี้แจง โปรดเติมเครื่องหมาย √ ลงใน ☐ หรือเติมข้อความในช่องว่างตามข้อเท็จจริงหรือข้อคิดเห็นของท่าน

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. เพศ ☐1. หญิง ☐2. ชาย
2. ภูมิลำเนา
   ☐1. ภาคใต้ ประเทศไทย ☐2. ภาคอื่นๆ ประเทศไทย ☐3. ประเทศมาเลเซีย
   ☐4. ประเทศสิงคโปร์ ☐5. อื่นๆ (ระบุ).....
3. รายได้ต่อเดือน
   ☐1. น้อยกว่า 15,000 บาท (less than 500 US$)
   ☐2. 15,000 – 30,000 บาท (500 - 1,000 US$)
   ☐3. 30,001 – 45,000 บาท (1,001 - 1,500 US$)
   ☐4. มากกว่า 45,000 บาท (more than 1,500 US$)
4. อายุ ☐1. น้อยกว่าหรือเท่ากับ 20 ปี ☐2. 21 – 40 ปี
   ☐3. 41 – 60 ปี ☐4. มากกว่า 60 ปี
5. อาชีพ ☐1. รับราชการ/พนักงานของรัฐ/ลูกจ้างของรัฐ ☐2. พนักงานบริษัทเอกชน
   ☐3. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ☐4. อาชีพอิสระ
   ☐5. เกษียณอายุ ☐6. อื่นๆ (ระบุ).....
6. สถานที่ติดต่อ.....

ตอนที่ 2 พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (ต.สำนักขาม ต.สะเดา ต.สำนักแต้ว ต.ปาดังเบซาร์ อ.สะเดา จ.สงขลา)

1. วัตถุประสงค์ในการท่องเที่ยวโดยจักรยานครั้งนี้
   ☐1. เพื่อเข้าร่วมกิจกรรมการปั่นจักรยาน
   ☐2. เพื่อพักผ่อน/เยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ โดยใช้ระยะเวลา**<u>เพียง</u>** 1 วัน
   ☐3. เพื่อพักผ่อน/เยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ โดยใช้ระยะเวลา**<u>มากกว่า</u>** 1 วัน
   ☐4. อื่นๆ (ระบุ).....
2. จำนวนผู้ที่เดินทางมาด้วย.....คน
3. บุคคลที่เดินทางมาด้วย
   ☐1. เพื่อน ☐2. ครอบครัว ☐3. ญาติ
   ☐4. เพื่อนร่วมงาน ☐5. อื่นๆ(ระบุ).....
4. ท่านเดินทางท่องเที่ยวในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาเป็นครั้งแรกหรือไม่
   ☐1. ใช่ ☐2. ไม่ใช่ ครั้งนี้เป็นครั้งที่.....
5. ระยะเวลาในการท่องเที่ยวครั้งนี้ทั้งหมด.....วัน
6. ท่านพักค้างคืนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (ต.สำนักขาม ต.สะเดา ต.สำนักแต้ว ต.ปาดังเบซาร์) หรือไม่
   ☐1. ไม่ค้างคืน (ข้ามไปตอบข้อ 8) ☐2. ค้างคืน จำนวน.....คืน
7. สถานที่พักค้างคืนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (กรณีไม่ได้ค้างคืน ข้ามไปตอบข้อถัดไป)
   ☐1. โรงแรม ☐2. รีสอร์ท/เกสท์เฮาส์ ☐3. อพาร์ทเมนท์/คอนโดมีเนียม
   ☐4. เต็นท์ ☐5. บ้านญาติ/เพื่อน ☐6. อื่นๆ (ระบุ).....

8.ท่านเดินทางเข้ามาในพื้นที่โดยรถประเภทใด

☐1. รถจักรยาน ☐2. รถยนต์ ☐3. รถตู้

☐4. รถบัส ☐5. รถไฟ ☐6. อื่นๆ (ระบุ).....

9. ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวโดยจักรยานครั้งนี้ ประมาณ.....บาท/วัน จำแนกค่าใช้จ่ายแต่ละประเภทประมาณเท่าไร

☐1. ที่พัก.....บาท/วัน ☐2. อาหารและเครื่องดื่ม.....บาท/วัน

☐3. ค่าเข้าชมสถานที่.....บาท/วัน ☐4. ซื้อสินค้า/ของที่ระลึก.....บาท/วัน

☐5. ค่าขนส่ง/น้ำมัน .....บาท/วัน ☐6. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ .....บาท/วัน

10. ท่านได้ซื้อสินค้าหรือใช้บริการใดจากคนในท้องถิ่น (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐1. อาหาร/เครื่องดื่มของท้องถิ่น ☐2. บริการที่พักจากคนในท้องถิ่น

☐3. สินค้า/ของที่ระลึกของคนในท้องถิ่น ☐4. กิจกรรมการท่องเที่ยวจากคนในท้องถิ่น

11. ท่านคาดว่าจะเดินทางมาท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาอีกครั้งหรือไม่

☐1. ใช่ ☐2. ไม่ใช่ ☐3. ไม่แน่ใจ

โปรดระบุเหตุผล.....

12. ท่านต้องการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาในประเด็นต่อไปนี้ ในระดับใด

การท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา	**ระดับความต้องการ**				
	มากที่สุด	**มาก**	**ปานกลาง**	**น้อย**	**น้อยที่สุด**
1. เยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งดึงดูดใจในพื้นที่					
2. ใช้บริการที่พักและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่					
3. เข้าร่วมกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่					

ตอนที่ 3 การได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

1. ท่านได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลาจากสื่อต่อไปนี้ในระดับใด

ประเภทของสื่อ	**ระดับการได้รับข้อมูลข่าวสาร**				
	มากที่สุด	**มาก**	**ปานกลาง**	**น้อย**	**น้อยที่สุด**
1. เว็บไซต์/สื่อสังคมออนไลน์					
2. โปสเตอร์					
3. แผ่นพับ/โบรชัวร์					
4. หนังสือพิมพ์/วารสาร					
5. วิทยุ					
6. โทรทัศน์					
7. การบอกกล่าว					
8. อื่นๆ (ระบุ)					

2.ท่านได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ในประเด็นต่อไปนี้เพียงใด

ข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน	ระดับการได้รับข้อมูลข่าวสาร				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. แผนที่เส้นทางจักรยาน ที่ประกอบด้วย ลักษณะภูมิประเทศ ระดับและพื้นผิวของถนน					
2. สิ่งดึงดูดใจหรือจุดแวะพักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน					
3. ข้อมูลการบริการต่างๆ เช่น ที่พัก ร้านอาหาร ร้านค้า ร้านจักรยาน ห้องน้ำ					

ตอนที่ 4 ปัจจัยองค์ประกอบการท่องเที่ยวที่ส่งผลต่อความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ทางด้านสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยว การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว การบริการและสิ่งอำนวยความสะดวก และความปลอดภัย

1.ท่านมีความคิดเห็นต่อการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ในประเด็นต่อไปนี้ มากน้อยเพียงใด

ประเด็น	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยว					
1. ภูมิประเทศมีความหลากหลาย ได้แก่ พื้นที่ราบ เนินเขา และริมน้ำ					
2. ภูมิอากาศมีความเหมาะสม					
3. มีพื้นที่ติดกับชายแดนของประเทศอื่น					
4. ความสวยงามของทัศนียภาพ					
5. ทรัพยากรทางธรรมชาติมีความอุดมสมบูรณ์					
6. แหล่งธรรมชาติและวัฒนธรรมมีความน่าสนใจและมีความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะในท้องถิ่น					
7. การได้สัมผัสกับวิถีชีวิตของคนที่อาศัยในพื้นที่					
8. เรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ					
การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว					
1. มีทางจักรยานหรือถนนที่เหมาะสมกับการปั่นจักรยานไปยังแหล่งท่องเที่ยวหรือสิ่งดึงดูดใจในพื้นที่					
2. ป้ายบอกทาง/ป้ายสัญลักษณ์สำหรับจักรยานมีความเพียงพอ					
3. ระบบการขนส่งสาธารณะที่เอื้อต่อนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น รถไฟ รถยนต์ หรือ เครื่องบิน					
4. เส้นทางจักรยานที่ครอบคลุมแหล่งท่องเที่ยวหลักและสิ่งดึงดูดใจในพื้นที่					
ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน					
1. ที่พักอยู่ในบริเวณเส้นทางจักรยาน อยู่ใกล้ร้านค้าและร้านอาหาร และสิ่งดึงดูดใจหรือแหล่งท่องเที่ยวในบริเวณใกล้เคียง					
2. ที่พักมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น อุปกรณ์สำหรับซ่อมบำรุงจักรยาน สถานที่ทำความสะอาดจักรยาน และสถานที่ซักตากผ้า เป็นต้น					
3. พื้นที่สำหรับกางเต็นท์และห้องน้ำบริเวณเส้นทางจักรยาน					

ประเด็น	ระดับความสำคัญ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การบริการและความปลอดภัย					
1. กิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานมีความน่าสนใจ					
2. การบริการข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น เส้นทางจักรยาน เส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ร้านขายหรือซ่อมจักรยาน และกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยว เป็นต้น					
3. ราคาการให้บริการมีความเหมาะสม					
4. เส้นทางที่มีความปลอดภัย เช่น มีทางจักรยานหรือถนนที่มีการสัญจรของรถประเภทอื่นๆ น้อย					
5. มาตรการรักษาความปลอดภัยบริเวณเส้นทางและแหล่งท่องเที่ยวหลัก					
สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน					
1. ที่จอดหรือที่เก็บจักรยานที่มีความปลอดภัย ในบริเวณที่พักและแหล่งท่องเที่ยว					
2. มีร้านจำหน่ายและซ่อมจักรยาน บริเวณเส้นทางจักรยาน					
3. ร้านค้าและร้านอาหารของท้องถิ่น บริเวณเส้นทางจักรยาน					

ตอนที่ 5 ปัญหาที่พบและข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

1. ปัญหาที่พบจากการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

.....

.....

.....

2. ข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

.....

.....

.....

ขอขอบคุณที่ให้ความร่วมมือตอบแบบสอบถาม

Factors Affecting Bicycle Tourism

in Songkhla Province Special Economic Zone

Instruction: Please check √ in ☐ or fill in the blanks in accordance with your comments

Part 1 General information of the respondents.

1. Gender ☐1. Female ☐2. Male
2. Homeland
   - ☐1. The South of Thailand ☐2. Other regions of Thailand
   - ☐3. Malaysia ☐4. Singapore
   - ☐5. Other (please specify).....
3. Monthly income
   - ☐1. Less than 500 US$/Month ☐2. Between 500 - 1,000 US$/Month
   - ☐3. Between 1,001 - 1,500 US$/Month ☐4. More than 1,500 US$/Month
4. Age
   - ☐1. Less than or 20 years old ☐2. 21 – 40 years old
   - ☐3. 41 – 60 years old ☐4. 61 years old and above
5. Occupation
   - ☐1. Government officer ☐2. Employee
   - ☐3. Trade/Business ☐4. Freelance
   - ☐5. Retiree ☐6. Others (please specify).....
6. Address for next time contact: .....

.....

Part 2: Bicycle Tourists Behavior in Songkhla Province Special Economic Zone (Tambon Samnak Kham, Tambon Sadao, Tambon Samnak Taew, Tambon Padang Besar, Amphoe Sadao, Songkhla Province)

1. The purpose of this bicycle tour.
   - ☐1. To participate in cycling activities
   - ☐2. To relax or to visit local attractions in 1 day
   - ☐3. To relax or to visit local attractions in **more than** 1 day
   - ☐4. Other (pls. specify) .....
2. Number of people traveling with you: ..... People.
3. Relation of people traveling with you:
   - ☐1. Friend ☐2. Family ☐3. Relatives
   - ☐4. Colleague ☐5. Other (pls. specify) .....
4. Is this your first time visiting Songkhla Province Special Economic Zone ?
   - ☐1. Yes ☐2. No, this is my..... time visiting
5. Duration of your trip for this time: .....days

6. During this trip, are you staying in Songkhla Province Special Economic Zone's area? (Tambon Samnak Kham, Tambon Sadao, Tambon Samnak Taew, Tambon Padang Besar, Amphoe Sadao, Songkhla Province)

☐1. No, I am not. (Skip to No.8) ☐2. Yes, I am. I stay for..... nights.

7. What kind of place are you staying in Songkhla Province Special Economic Zone?

(If not, please skip to the next question)

☐1. Hotel ☐2. Resort/ Guesthouse

☐3. Apartment/Condominium ☐4. Tent

☐5. Relative's or friend's house ☐6. Other (pls. specify) .....

8.What kind of vehicle did you travel to the Songkhla Province Special Economic Zone?

☐1. Bicycle ☐2. Car ☐3. Van

☐4. Bus ☐5. Train ☐6. Other (pls. specify) .....

9. Your estimated expense for this bicycle trip is about..... THB per day. And please classify each of the expense.

☐1. Accommodation.....THB/day ☐2. Food and beverage.....THB/day

☐3. Entrance fee..... THB/day ☐4. Souvenir/products..... THB/day

☐5. Transportation/Fuel ..... THB/day ☐6. Other ..... THB/day

10. What products or services have you purchased from local people?

(more than one answer is acceptable)

☐1. local food / drink ☐2. local accommodation service

☐3. local products / souvenirs ☐4. local tourist activities

11. Will you travel **by bicycle** in the Songkhla Province Special Economic Zone again in the future?

☐1. Yes ☐2. No ☐3. I am not sure.

please specify reason.....

12. How would you like to travel **by bicycle** in Songkhla Province Special Economic Zone?

Bicycle tourism in bicycle in Songkhla Province Special Economic Zone	**Level of demand**				
	Very high	**High**	**Medium**	**Low**	**Very low**
1. Visit the tourist attractions in the area					
2. Participate in accommodations and facilities in the area					
3. Attend a bicycle tourism activity in the area					

Part 3 : The Factors of information receiving on the bicycle tourism in Songkhla Province Special Economic Zone.

1. How did you get information about the bicycle tourism in Songkhla Province Special Economic Zone?

Types of media	Level of receiving information				
	Very high	High	Medium	Low	Very low
1. Website / Social media					
2. Posters					
3. Brochure					
4. Newspapers / printed book					
5. Radio					
6. Television					
7. Word of mouth					
8. Other (pls. specify)					

2. How did you get the bicycle tourism information in Songkhla Province Special Economic Zone?,

The bicycle tourism information	Level of receiving information				
	Very high	High	Medium	Low	Very low
1. Bicycling route map with topography information, slope and surface of the road					
2. Attractions for stopovers for cyclists					
3. Information on services, such as accommodations, restaurants, bicycles shop and toilets					

Part 4: Factors of geography and climate, tourist attractions, accessing to the attractions, services & facilities, and security

1. How would you admire the bicycle tourism in Songkhla Province Special Economic Zone?

Issues	Level of significance				
	Very high	High	Medium	Low	Very low
Tourist attraction					
1. Diverse landscape: with hilly landscape and waterfront					
2. Appropriate climate. (Not too hot / not too rainy)					
3. There are areas adjacent to the borders of other countries					
4. The scenery is beautiful					
5. Natural resources are abundant					
6. Natural and cultural resources are attractive and unique					
7. Experiencing the life-style of local people					
8. Stories of the attractions are interesting					

Issues	Level of significance				
	Very high	High	Medium	Low	Very low
Accessing to the attractions					
1. There is a bicycle paths which is suitable for cycling to the attractions					
2. There are sufficient signs for bicycles					
3. Public transport systems, such as trains, cars, or aircraft are supportive to the cyclists					
4. Bicycle routes cover the main attractions					
Accommodation for bicycle tourists					
1. The accommodation is near the cycling area, with restaurants, shops, or tourist attractions					
2. The accommodation provide facilities for bicycle tourists, such as bicycle maintenance equipment, bicycle cleaning area and laundry places					
3. There is an area for camping (in tents) and toilets within the cycling route					
Ancillary services and security					
1. Activities for tourists are interesting					
2. There are Information services for bicycle tourists, such as bicycle routes, cycling tours package, selling or repairing bicycle shops and activities for tourists					
3. The price of the service is appropriate					
4. The safe cycling route with less other vehicles					
5. Security management standards in the cycling route and the main tourist attractions					
Amentity for bicycle tourists					
1. There is a secure parking or bicycle storage in the accommodation					
2. There is a bicycle repairing shop within the cycling route					
3. There is a local shop or restaurant within the cycling route					

Part 5: Problems and suggestions for bicycle tourism development In Songkhla Province Special Economic Zone

1. Problems encountered by cyclists in Songkhla Province Special Economic Zone

.....

.....

2. Suggestions for bicycle tourism development In Songkhla Province Special Economic Zone

.....

.....

Thank you for your kind cooperation

แบบบันทึกการสนทนากลุ่ม

“แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา”

สำหรับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

1. แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

1.1 ด้านการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งดึงดูดใจสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

1) การปรับปรุงภูมิทัศน์ให้มีความทัศนียภาพที่สวยงามและมีความอุดมสมบูรณ์

2) การสื่อสารเรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยว

3) สิ่งดึงดูดใจสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

1.2 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่ง

1) ถนนและทางจักรยานบริเวณเส้นทางหลักไปยังแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่

a. การพัฒนาถนนและทางจักรยาน โดยการพัฒนาโครงสร้างของถนน เช่น พื้นผิวของถนน ความกว้างของถนน ที่เหมาะกับการปั่นจักรยาน และแบ่งพื้นที่ของถนนสำหรับผู้ใช้ประเภทอื่นๆ เช่น จักรยาน และคนเดินเท้า เป็นต้น

b. การสร้างทางจักรยานซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของถนนที่มีการตีเส้นสัญลักษณ์และแยกใช้งานจากรถประเภทอื่นๆ

2) การพัฒนาป้ายบอกทางและป้ายสัญลักษณ์ของนักท่องเที่ยวจักรยาน

a. การจัดทำป้ายบอกทางหรือสื่อความหมายที่แสดงภาพของแผนที่และข้อมูลของระยะทางในการเดินทางไว้อย่างเด่นชัด ทำให้นักท่องเที่ยวมีความเข้าใจเกี่ยวกับพื้นที่ดังกล่าวมากขึ้น

b. ป้ายสัญลักษณ์เฉพาะของจักรยาน ที่นักท่องเที่ยวสามารถหาตำแหน่งที่ตั้งของชุมชน การให้บริการต่างๆ และเส้นทางจักรยาน จากป้ายสัญลักษณ์ดังกล่าว

3) การพัฒนาระบบการขนส่งที่สนับสนุนการเดินทางกับจักรยาน เช่น รถไฟ หรือรถโดยสาร ให้มีประสิทธิภาพ และมีพื้นที่สำหรับเก็บจักรยาน ที่ปลอดภัยและสะดวกในการเดินทางกับจักรยาน

1.3 ด้านการพัฒนาการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

1) จุดแวะพักสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

2) จุดสำหรับตั้งแคมป์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ ห้องน้ำ และที่จอดจักรยานที่มีความปลอดภัย

1.4 ด้านเส้นทางและกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

1.5 ด้านการประชาสัมพันธ์และการตลาดของการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

1) กิจกรรมส่งเสริมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น การจัดกิจกรรมการแข่งขันจักรยาน หรือการจัดกิจกรรมท่องเที่ยวโดยจักรยาน เป็นต้น

2) การประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

a. การประชาสัมพันธ์การจัดกิจกรรมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ เช่น การจัดกิจกรรมการปั่นจักรยาน เป็นต้น

b. การบริการข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น เส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ร้านขายหรือซ่อมจักรยาน และกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยว เป็นต้น

2. แนวทางการจัดการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

1.1 ความร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐ ภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและประชาชนในพื้นที่

1.2 การบูรณาการกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

แบบบันทึกการสนทนากลุ่ม
“แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา”
สำหรับผู้ประกอบการและสมาคมจักรยาน

1. แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

1.1 ด้านการพัฒนาการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

1) การบริการด้านที่พักที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น ที่จอดหรือที่เก็บจักรยานที่มีความปลอดภัย อุปกรณ์สำหรับซ่อมบำรุงจักรยาน สถานที่ทำความสะอาดจักรยาน และสถานที่ซักตากผ้า เป็นต้น

2) การบริการด้านร้านค้าและร้านอาหารที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ ร้านอาหารพื้นถิ่น ร้านค้าและร้านอาหารที่ครอบคลุมเส้นทางจักรยาน

3) การบริการร้านจำหน่าย/ซ่อมจักรยานที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

1.2 ด้านการพัฒนาเส้นทางและกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

1)การจัดทำเส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยวโดยจักรยาน โดยพิจารณาจากองค์ประกอบที่สำคัญดังนี้

a. เส้นทางที่มีการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวหลัก สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยว เช่น สิ่งดึงดูดใจทางประวัติศาสตร์ สิ่งดึงดูดใจทางวัฒนธรรม ทิวทัศน์ทางธรรมชาติ ภายในพื้นที่ของแต่ละตำบล และเชื่อมโยงระหว่างตำบลที่มีระยะทางใกล้เคียงกัน
b. เส้นทางมีระยะทางและพื้นผิวของถนนมีความเหมาะสม
c. เส้นทางมีจุดแวะพัก รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการต่างๆ สำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ตลอดเส้นทางจักรยาน
d. คำนึงถึงผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาเส้นทาง ทั้งทางด้านสังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม โดยการพิจารณาเลือกเส้นทางที่เป็นไปได้ ซึ่งทำให้เกิดผลผลิตทางด้านเศรษฐกิจให้แก่ชุมชน มีความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และนักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจและปลอดภัย

2) การให้บริการและจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ที่มีการนำเสนอทรัพยากรทั้งทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่แสดงความเป็นอัตลักษณ์ของพื้นที่ เช่น วิถีวัฒนธรรมของท้องถิ่น และสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ของท้องถิ่น ที่นักท่องเที่ยวสามารถเรียนรู้วิถีชีวิตและทำกิจกรรมร่วมกับชาวบ้านในพื้นที่

a. การจัดกิจกรรมเพื่อสร้างประสบการณ์ทางด้านธรรมชาติและวัฒนธรรมให้นักท่องเที่ยวได้เรียนรู้ทางด้านระบบนิเวศและวัฒนธรรมของท้องถิ่น
b. การจัดกิจกรรมที่สร้างความเพลิดเพลินและความตื่นเต้นให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น การจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานบนพื้นที่ภูเขา เป็นต้น

1.3 ด้านเส้นทางและกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

1.4 ด้านการพัฒนาตลาดการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

1) กิจกรรมส่งเสริมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น การจัดกิจกรรมการแข่งขันจักรยาน หรือการจัดกิจกรรมท่องเที่ยวโดยจักรยาน เป็นต้น

2) การประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

a. การประชาสัมพันธ์การจัดกิจกรรมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ เช่น การจัดกิจกรรมการปั่นจักรยาน เป็นต้น
b. การบริการข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น เส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ร้านขายหรือซ่อมจักรยาน และกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยว เป็นต้น

2. แนวทางการจัดการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

2.1 ความร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐ ภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและประชาชนในพื้นที่

2.2 การบูรณาการกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

แบบบันทึกการสนทนากลุ่ม
“แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา”
สำหรับผู้ประกอบการนำเที่ยว ผู้นำและชาวบ้านที่เกี่ยวข้อง

1. แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

1.1 ด้านการพัฒนาเส้นทางและกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน

1) การจัดทำเส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยวโดยจักรยาน โดยพิจารณาจากองค์ประกอบที่สำคัญดังนี้

a. เส้นทางที่มีการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวหลัก สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยว เช่น สิ่งดึงดูดใจทางประวัติศาสตร์ สิ่งดึงดูดใจทางวัฒนธรรม ทิวทัศน์ทางธรรมชาติ ภายในพื้นที่ของแต่ละตำบล และระหว่างตำบลที่มีระยะทางใกล้เคียงกัน

b. เส้นทางมีระยะทางและพื้นผิวของถนนมีความเหมาะสม มีจุดแวะพักและแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการต่างๆ สำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ตลอดเส้นทางจักรยาน

c. โปรแกรมการท่องเที่ยวที่มีการนำเสนอทรัพยากรทั้งทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่แสดงความเป็นอัตลักษณ์ของพื้นที่ เช่น วิถีวัฒนธรรมของท้องถิ่น และสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ของท้องถิ่น ที่นักท่องเที่ยวสามารถเรียนรู้วิถีชีวิตและทำกิจกรรมร่วมกับชาวบ้านในพื้นที่

d. คำนึงถึงผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาเส้นทาง ทั้งทางด้านสังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม โดยการพิจารณาเลือกเส้นทางที่เป็นไปได้ ซึ่งทำให้เกิดผลผลิตทางด้านเศรษฐกิจให้แก่ชุมชน มีความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และนักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจและปลอดภัย

2) การให้บริการและจัดกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ที่มีการนำเสนอทรัพยากรทั้งทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่แสดงความเป็นอัตลักษณ์ของพื้นที่ เช่น วิถีวัฒนธรรมของท้องถิ่น และสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ของท้องถิ่น ที่นักท่องเที่ยวสามารถเรียนรู้วิถีชีวิตและทำกิจกรรมร่วมกับชาวบ้านในพื้นที่

a. การจัดกิจกรรมเพื่อสร้างประสบการณ์ทางด้านธรรมชาติและวัฒนธรรมให้นักท่องเที่ยวได้เรียนรู้ทางด้านระบบนิเวศและวัฒนธรรมของท้องถิ่น

b. การจัดกิจกรรมที่สร้างความเพลิดเพลินและความตื่นเต้นให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น การจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานบนพื้นที่ภูเขา เป็นต้น

1.2 ด้านการพัฒนาตลาดการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

1) กิจกรรมส่งเสริมสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น การจัดกิจกรรมการแข่งขันจักรยาน หรือการจัดกิจกรรมท่องเที่ยวโดยจักรยาน เป็นต้น

2) การประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

a. การประชาสัมพันธ์การจัดกิจกรรมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ เช่น การจัดกิจกรรมการปั่นจักรยาน เป็นต้น

b. การบริการข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น เส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ร้านขายหรือซ่อมจักรยาน และกิจกรรมสำหรับนักท่องเที่ยว เป็นต้น

2. แนวทางการจัดการท่องเที่ยวโดยจักรยานในเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

2.1 ความร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐ ภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและประชาชนในพื้นที่

2.2 การบูรณาการกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสงขลา

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ – สกุล นางปาริฉัตร สิงห์ศักดิ์ตระกูล

รหัสประจำตัวนักศึกษา 5710930019

วุฒิการศึกษา

วุฒิ	ชื่อสถาบัน	ปีที่สำเร็จการศึกษา
วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต	มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	2544
วิทยาศาสตรบัณฑิต	มหาวิทยาลัยขอนแก่น	2542

ทุนการศึกษา

ทุนอุดหนุนการทำกิจกรรมส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัย แผนพัฒนาศักยภาพบัณฑิตวิจัยรุ่นใหม่ ระดับปริญญาเอก ประจำปี 2561

การเผยแพร่ผลงานวิชาการ

Parichat Singsaktrakul and Umaporn Muneenam. 2016. “Cycling Tourism and Low Carbon Society”. Proceeding in The 2nd Environment and Natural Resources International Conference on 16-17 Nov 2016 at Krungsri River Hotel, Ayutthaya, Thailand.

Parichat Singsaktrakul and Umaporn Muneenam. 2019. "Cycling Tourism Situation in Songkhla Special Economic Zone". International (Humanities, Social Sciences and Arts) , 11 (5) : 890-909