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

โชติพงษ์ บุญฤทธิ์, อมรรัตน์ บุญสว่าง, พงศกร จงรักษ์
คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา

บทคัดย่อ

"การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาโดยกระบวนการมีส่วนร่วม" เป็นการศึกษาปัญหาและพฤติกรรมการใช้เส้นทางจักรยาน ต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ชุมชนต้องการ และนำเสนอรูปแบบเส้นทางจักรยานสำหรับส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา ในรูปของอินโฟกราฟิก (infographic) และสารคดี เพื่อนำไปสู่การศึกษาความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวมีต่อต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วย การสำรวจ การสัมภาษณ์เชิงลึก และการใช้แบบสอบถาม การวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติเชิงพรรณา (Descriptive Statistics) และนำมาสรุป อภิปรายผลและข้อเสนอแนะของงานวิจัย จากการศึกษา พบว่า 1) ปัญหาและพฤติกรรมการใช้เส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลานั้น นักปั่นจักรยานส่วนใหญ่มีปัญหาความไม่ปลอดภัยของเส้นทางจักรยานมากที่สุด รองลงมามีปัญหาเกี่ยวกับความไม่ต่อเนื่องของเส้นทางจักรยาน ความไม่ชัดเจนของป้ายบอกทางเส้นทางจักรยาน สภาพพื้นผิวถนนไม่เหมาะสำหรับการปั่นจักรยาน มีสิ่งรบกวนบรรยากาศบ้างเล็กน้อย ส่วนสภาพอากาศไม่เหมาะสำหรับการปั่นจักรยานและเส้นทางการปั่นจักรยานไม่มีความดึงดูดใจเป็นปัญหาที่อยู่ในระดับเล็กน้อยที่สุด การศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับกิจกรรมที่ทำ ณ จุดจอดพัก คือการพูดคุย รองลงมาคือการถ่ายรูป และการรับประทานอาหาร 2) การศึกษาต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ชุมชนต้องการ โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก พบว่า พ.ศ.2559 จังหวัดสงขลามีนโยบาย "สงขลามหาสนุก" สนับสนุนปั่นจักรยานสนุกได้ทั้งปี ในด้านการจัดการควรมีบุคลากรที่สนับสนุนด้านการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน โครงสร้างพื้นฐาน เลนจักรยาน ป้ายชี้ทาง และควรมีกิจกรรมเพื่อสร้างบรรยากาศที่ดีให้แหล่งท่องเที่ยวด้วย ในส่วนของภาคธุรกิจเกี่ยวกับโรงแรมควรให้ความสะดวกเกี่ยวกับสิทธิพิเศษเกี่ยวกับที่พัก อาหาร และให้ข้อมูลเส้นทางการปั่นเข้าถึงนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศมากขึ้น 3) การนำเสนอข้อมูลรูปแบบเส้นทางจักรยานที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา ซึ่งได้จากการศึกษาปัญหา และต้นแบบเส้นทางจักรยานที่ชุมชนต้องการ ประกอบด้วยการนำเสนอข้อมูลดังนี้คือ แผนภาพอินโฟกราฟิก (infographic) เส้นทางจักรยาน 3 เส้นทาง ได้แก่ (1) บ้านป่าเปรม – สวนสองทะเล – ศาลาไท, (2) บ้านป่าเปรม – หาดชลาทัศน์ – เก้าเส้ง – ถนนไทรบุรี , (3) บ้านป่าเปรม – ถนนนางงาม – ถนนนครใน – ถนนนครนอก และสารคดี "Let's Ride in Songkhla" 4) การศึกษาความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวมีต่อต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา พบว่า นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจด้านความแตกต่างทางลักษณะภูมิศาสตร์และวัฒนธรรมมากที่สุด รองลงมาคือสถานที่ตั้งซึ่งอยู่ติดกับทะเลอ่าวไทย มีแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่หลากหลาย มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ทางการท่องเที่ยว สามารถเข้าถึงจุดหมายปลายทางด้วยยานพาหนะประเภทต่าง ๆ สิ่งที่ควรปรับปรุงเพื่อดึงดูดใจกลุ่มนักท่องเที่ยวมากขึ้น ได้แก่ การประชาสัมพันธ์ต้องกระจายข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ได้อย่างทั่วถึง และปรับปรุงภาพลักษณ์ที่ดีในสายตานักท่องเที่ยว ต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัยให้ที่มีประสิทธิภาพ โดยภาพรวมนักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจเส้นทางจักรยานในระดับมาก (4.02)

คำสำคัญ *:* เส้นทางจักรยาน, การปั่นจักรยาน, จังหวัดสงขลา

Abstract

This research "Bicycle route development for promoting tourism in Songkhla Municipality by participation process" demonstrates problems, bicycle routes behaviors, bicycle route models for tourism community needs, bicycle route form presentation for promoting tourism in Songkhla municipality in term of infographic, and documentary to approach tourist's satisfaction for bicycle routes and tourism in Songkhla municipality. Research tools consist of exploration, deep interview, questionnaire, information analysis, descriptive statistic, conclusion, discussion, and recommendation. The recommendation found that 1) problems and behaviors in Songkhla municipality bicycle routes. The most important problem is most bicycle riders do not have bicycle route safety. Then, bicycle routes are discontinuous way, unclear sign, and unsuitable road surface for riding bicycles. Lastly, there are little disturbance atmospheres. It's not suitable for riding bicycle and this route is not attractive. Activity opinion learning at rest areas are talking, taking photos and eating respectively. 2) Bicycle route models learning for tourism community needs by deep interview found that Songkhla has policy "Songkhla Fantastic" in 2016 by promoting bicycle yearly.

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

Keywords: bicycle route, bicycle riding, Songkhla province

1. บทนำ

การท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์กับการพัฒนาชุมชนอย่างเป็นองค์รวม เนื่องจากทรัพยากรการท่องเที่ยวกับทรัพยากรที่ชุมชนใช้เป็นฐานการผลิตเป็นทรัพยากรเดียวกัน วัฒนธรรมธรรม และสังคมเป็นตัวขับเคลื่อนเรื่องจิตวิญญาณของชุมชน ในการสร้างสัมพันธ์กันภายในชุมชน และการสัมพันธ์กับภายนอก ควรจะเชื่อมโยงให้เห็นการท่องเที่ยวกับการพัฒนาชุมชนอย่างเป็นองค์รวม จากการประชุมระดับโลกเรื่องสิ่งแวดล้อมโลก "Earth Summit" ในปี 2535 นับเป็นจุดเริ่มในการผลักดันความคิดเรื่อง "การพัฒนาที่ยั่งยืน" โดยกระแสการพัฒนาการท่องเที่ยว 3 ประการ กล่าวคือ กระแสความต้องการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระแสความต้องการของนักท่องเที่ยวที่สนใจการท่องเที่ยวเพื่อการเรียนรู้ กระแสความต้องการในการพัฒนาคนและให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น การท่องเที่ยวโดยชุมชนเป็นความพยายามหนึ่งของการสร้างทางเลือกในการพัฒนาในประเด็นการท่องเที่ยวที่ให้คนในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมและได้รับประโยชน์จากท่องเที่ยว และมีบทบาทในการกำหนดทิศทางการพัฒนา (สถาบันการท่องเที่ยวโดยชุมชน, 2555) จังหวัดสงขลามีศักยภาพในการจัดการท่องเที่ยว ด้วยความพร้อมของพื้นที่เมืองที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม ทรัพยากรธรรมชาติ กิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยว และวิถีชีวิตที่รวมความแตกต่างระหว่างไทยพุทธ จีน และมุสลิม นอกจากนี้สิ่งที่หน่วยงานในพื้นที่พัฒนาอย่างตอเนื่องคือ การพัฒนาระบบเส้นทางจักรยานเพื่อใช้ในการอำนวยความสะดวกด้านการออกกำลังกายแก่ประชาชนในพื้นที่ ผู้วิจัยจึงมีแนวคิดในการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาเมืองของภาครัฐ โดยการศึกษาปัญหาและความต้องการ และนำเสนอต้นแบบเส้นทางจักรยาน ด้วยการศึกษาความคิดเห็นจากภาคส่วนต่างๆ ที่มีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชน เพื่อให้ได้เส้นทางจักรยานที่สามารถส่งเสริมการท่องเที่ยวได้อย่างยั่งยืนต่อไป

2.วัตถุประสงค์

2.1 เพื่อศึกษาปัญหาและพฤติกรรมการใช้เส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา
2.2 เพื่อศึกษาต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ชุมชนในเขตเทศบาลนครสงขลาต้องการ
2.3 เพื่อนำเสนอต้นแบบเส้นทางจักรยานสำหรับส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา
2.4 เพื่อศึกษาความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวมีต่อต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา

3.ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยกำหนดพื้นที่ศึกษาเฉพาะในเขตเทศบาลนครสงขลา ประชากรที่ทำการศึกษาตามวัตถุประสงค์การวิจัยประกอบด้วย การศึกษาปัญหาและพฤติกรรมการใช้เส้นทางจักรยาน จากผู้ที่อยู่ที่อาศัยในเขตเทศบาลนครสงขลา ซึ่งมีประชากรจำนวน 70,899 คน กำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรยามาเน่ (Yamane, 1976) และกำหนดความคลาดเคลื่อนที่ 0.05 คำนวณกลุ่มตัวอย่างได้ 400 คน การศึกษาต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ชุมชนในเขตเทศบาลนครสงขลาต้องการ เจาะจงศึกษาความคิดเห็นตัวแทนชุมชนจาก 4 ภาคส่วน ตามทฤษฎีผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหลักในการจัดการท่องเที่ยวชุมชน (พิมพ์ระวี โรจน์รุ่งสัตย์, 2553) จำนวน 4 คน เจาะจงศึกษาความคิดเห็นจากกลุ่มนักปั่นที่ทดลองใช้ต้นแบบเส้นทางจักรยาน จำนวน 20 คน และการศึกษาความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวมีต่อต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา จากจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยในจังหวัดสงขลา จำนวน

1,595,586 คน กำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรยามาเน่ (Yamane, 1976) และกำหนดความคลาดเคลื่อนที่ 0.05 คำนวณกลุ่มตัวอย่างได้ 400 คน

4.อุปกรณ์และวิธีการ

อุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ สมุดจดบันทึก ปากกา กล้องถ่ายภาพนิ่ง กล้องวิดีโอ จักรยาน คอมพิวเตอร์ โปรแกรมตัดต่อสารคดี เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากเอกสารหน่วยงานราชการ แผนที่ หนังสือ งานวิจัย บทความวิชาการ และเก็บรวบรวมข้อมูลปัญหาและพฤติกรรมการใช้เส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา โดยการใช้แบบสอบถามความคิดเห็น เก็บรวบรวมข้อมูลต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ชุมชนในเขตเทศบาลนครสงขลาต้องการ ด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก 4 ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการท่องเที่ยวในชุมชน จากนั้นจึงทดสอบเส้นทางต้นแบบจำนวน 3 เส้นทาง ด้วยกลุ่มนักปั่นจำนวน 20 คน เพื่อนำมาสรุปเป็นปัญหาและข้อเสนอแนะ จากนั้นจึงนำเสนอต้นแบบเส้นทางจักรยานสำหรับส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาด้วยภาพอินโฟกราฟิก (Infographic) เส้นทางจักรยาน จำนวน 3 เส้นทาง และนำเสนอผ่านสารคดี Let's Ride in Songkhla เพื่อเก็บข้อมูลความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวมีต่อต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา

5.ผลการวิจัย

5.1 การศึกษาปัญหาและพฤติกรรมการใช้เส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา

จากการสอบถามความคิดเห็นของประชาชน พบว่า ผู้ปั่นจักรยานเป็นเพศชาย ร้อยละ 64 และเพศหญิง ร้อยละ 36 ช่วงอายุที่ปั่นจักรยานมากที่สุด คือ 36 – 45 ปี ส่วนใหญ่ปั่นเพื่อออกกำลังกาย พักผ่อน และเป็นการทำกิจกรรมร่วมกันระหว่างเพื่อนฝูง ความถี่ในการปั่นประมาณ 2-3 ครั้ง ต่อสัปดาห์ กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่าช่วงเย็นเป็นช่วงที่เหมาะสำหรับการปั่นมากที่สุด และกิจกรรมที่ทำในระหว่างหยุดพักระหว่างเส้นทาง ได้แก่ พูดคุย (4.97) ถ่ายรูป (4.85) และรับประทานอาหาร (4.47) ตามลำดับ ในด้านปัญหาการใช้เส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา พบว่า นักปั่นจักรยานส่วนใหญ่มีปัญหาความไม่ปลอดภัยของเส้นทางจักรยานมากที่สุด (4.84) รองลงมามีปัญหาเกี่ยวกับความไม่ต่อเนื่องของเส้นทางจักรยาน (4.48) ความไม่ชัดเจนของป้ายบอกทางเส้นทางจักรยาน (4.34) สภาพพื้นผิวถนนไม่เหมาะสำหรับการปั่นจักรยาน (3.85) มีสิ่งรบกวนบรรยากาศบ้างเล็กน้อย (3.85) ส่วนสภาพอากาศไม่เหมาะสำหรับการปั่นจักรยาน (2.96) และเส้นทางการปั่นจักรยานไม่มีความดึงดูดใจเป็นปัญหาที่อยู่ในระดับเล็กน้อยที่สุด (2.78) ดังตารางที่ 1 – ตารางที่ 5

ภาพที่ 1 การสัมภาษณ์ความคิดเห็นประชาชนทั่วไปที่ปั่นจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา
ที่มา : จากการสอบถามความคิดเห็น เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2558

ตารางที่ 1: จำนวนร้อยละของเพศผู้ตอบแบบสอบถาม

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

ตารางที่ 2 : จำนวนร้อยละของอายุผู้ตอบแบบสอบถาม

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

ตารางที่ 3 : ความคิดเห็นเกี่ยวกับช่วงเวลาที่เหมาะสำหรับการปั่นจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา

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

ตารางที่ 4 : ความคิดเห็นเกี่ยวกับกิจกรรมที่ทำระหว่างการหยุดพักการปั่นจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา

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

ตารางที่ 5 : ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาสำหรับการปั่นจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา

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

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เมื่อเดือนกรกฎาคม 2558

จากการสัมภาษณ์แบบปลายเปิดจากกลุ่มตัวอย่าง พบว่า เส้นทางจักรยานที่กลุ่มตัวอย่างแนะนำมากที่สุด มี 3 เส้นทาง ได้แก่ (1) บ้านป่าเปรม – สวนสองทะเล – ศาลาไท, (2) บ้านป่าเปรม – หาดชลาทัศน์ – เก้าเส้ง – ถนนไทรบุรี , (3) บ้านป่าเปรม – ถนนนางงาม – ถนนนครใน – ถนนนครนอก จากนั้นทีมนักปั่นสำรวจเส้นทางการปั่นจักรยานทั้ง 3 อีกครั้ง ด้วยการสังเกต บันทึก ในช่วงเวลาระหว่าง 17.00 น. ถึง 18.30 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ผู้ใช้เส้นทางปั่นจักรยานเห็นว่ามีความเหมาะสมในการปั่นมากที่สุด พบว่า มีปัญหาที่สามารถสรุปได้เป็นประเด็นต่างๆ ดังนี้ เส้นถนนนครในเป็นเส้นที่มีร้านค้า ร้านอาหาร ร้านตัดผม ร้านให้เช่าชุด ฯลฯ มีการแบ่งเส้นจราจรหลัก 2 เลน สำหรับรถวิ่งทางเดียว มีการแบ่งเส้นฟุตบาทสำหรับเดินริมถนน กว้างประมาณ 1 เมตร แต่ไม่สามารถเดินได้ต่อเนื่องตลอดทั้งเส้น เนื่องจากมีการจอดรถยนต์ รถมอเตอร์ไซต์ และมีการวางกระถางต้นไม้บ้างเล็กน้อย การปั่นจักรยานต้องใช้ถนนร่วมกับรถชนิดอื่น ๆ ไม่มีช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยาน สภาพการจราจรหนาแน่นในบางช่วงเวลา โดยเฉพาะช่วงเย็น ตั้งแต่ 15.00-16.00น. แต่รถวิ่งด้วยความเร็วน้อย จึงสามารถปั่นจักรยานได้ แต่ต้องอาศัยความชำนาญในการปั่นเพื่อหลบหลีกรถที่จอดข้างทาง ถนนนครนอกเป็นเส้นที่มีร้านค้าประเภทโชว์ห่วยและร้านซ่อมอะไหล่เกี่ยวกับมอเตอร์ต่าง ๆ มากที่สุด มีการแบ่งเป็น 2 ช่องจราจรแต่กำหนดให้รถวิ่งทางเดียว มีการตีช่องซ้ายขวาเป็นฟุตบาท มีการจอดรถจักรยานยนต์ รถยนต์ ของทั้ง 2 ข้างทาง แต่ปริมาณไม่มากเท่ากับถนนนครใน มีการจราจรหนาแน่นในบางช่วงเวลาแต่น้อยกว่าถนนนครนอก ถนนนางงามเป็นเส้นที่มีร้านค้าจำหน่ายอาหาร ขนม ของที่ระลึก มากที่สุดในเมืองสงขลา การจราจรหนาแน่น มีช่องจราจรเพียง 1 ช่อง สำหรับรถวิ่งทางเดียว เนื่องจากเป็นเส้นที่มีการส่งเสริมการท่องเที่ยวให้เป็นแหล่งแวะซื้อของฝากของนักท่องเที่ยว จึงมีการแบ่งช่อง 2 ข้างซ้ายขวาของเส้นจราจรหลักให้เป็นที่จอดรถ มีช่องจอดรถยนต์และช่องสำหรับจอดรถรางนำเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวแวะพักลงเดินซื้อของ แต่มีการฝ่าฝืนด้วยการจอดรถยนต์ส่วนบุคคลด้วย เส้นบ้านป่าเปรม – สวนสองทะเล – ศาลาไท เป็นเส้นทางที่มีการพัฒนาเส้นทางจักรยานได้ชัดเจนที่สุด ทั้งในส่วนของระบบป้ายบอกทาง ป้ายเลนจักรยาน เลนจักรยานตามมาตรฐาน แต่พบว่า มีปัญหาบริเวณสวนสองทะเล ซึ่งเป็นจุดที่มีร้านรถเข็นมาเปิดบริการนักท่องเที่ยว และประชาชนที่มานั่งพักผ่อน และรับประทานอาหาร มีการตีเส้นจอดรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ แต่ยังมีการจอดรถบนเส้นทางจักรยานจำนวนมาก เป็นอุปสรรคต่อการปั่นจักรยานและยังบดบังทัศนียภาพที่สวยงาม แสดงให้เห็นถึงความไม่เป็นระเบียบของการจัดการ ส่วนเส้นทางบ้านป่าเปรม – หาดชลาทัศน์ – เก้าเส้ง – ถนนไทรบุรี หลังช่วงเวลา 17-00 น.-18.30 น. มีแสงไฟน้อย แต่หากจัดการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว เส้นทางนี้ควรปั่นในช่วงเช้ามากกว่า เนื่องจากเป็นเส้นที่สามารถมองเห็นพระอาทิตย์ขึ้น และเห็นวิถีชีวิตชาวประมงของชุมชนเก้าเส้ง ช่วงเวลา 06.00น.-7.00 น. เหมาะสมที่สุด

ภาพที่ 2 ปัญหาเส้นทางปั่นจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา
ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2558

ภาพที่ 3 ปัญหาเส้นทางปั่นจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา
ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2558

5.2 การศึกษาต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ชุมชนในเขตเทศบาลนครสงขลาต้องการ

จากการสัมภาษณ์เชิงลึก 4 ภาค ส่วน ประกอบด้วย ตัวแทนจากหน่วยงานรัฐ คุณบัวยันต์ สุวรรณมณี ผอ.สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดสงขลา (ภาพที่ 4) ตัวแทนจากภาคธุรกิจ คุณชนินทร์ สาครินทร์ ผู้จัดการโรงแรมเลคอินน์ (ภาพที่ 5) ตัวแทนจากนักท่องเที่ยว คุณนราวดี บัวขวัญ นักวิชาการด้านการจัดการท่องเที่ยว (ภาพที่ 6) และตัวแทนจากชุมชน คุณสืบสกุล ศรีสุข ผู้อำนวยการภาคีคนรักเมืองสงขลา (ภาพที่ 7) พบว่า พ.ศ.2559 จังหวัดสงขลามีนโยบาย "สงขลามหาสนุก" สนับสนุนปั่นจักรยานสนุกได้ทั้งปี ในด้านการจัดการควรมีบุคลากรที่สนับสนุนด้านการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน โครงสร้างพื้นฐาน เลนจักรยาน ป้ายชี้ทาง และควรมีกิจกรรมเพื่อสร้างบรรยากาศที่ดีให้แหล่งท่องเที่ยวด้วย ในส่วนของภาคธุรกิจเกี่ยวกับโรงแรมควรให้ความสะดวกเกี่ยวกับสิทธิพิเศษเกี่ยวกับที่พัก อาหาร และให้ข้อมูลเส้นทางการปั่นเข้าถึงนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศมากขึ้น

(ภาพที่ 4) (ภาพที่ 5) (ภาพที่ 6) (ภาพที่ 7)

ที่มา : จากการสัมภาษณ์ เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2559

ภาพที่ 8 ภาพข้อมูลต้นแบบเส้นทางจักรยานสำหรับส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา
ที่มา : ออกแบบโดย อมรรัตน์ บุญสว่าง , 2558

5.3 การนำเสนอต้นแบบเส้นทางจักรยานสำหรับส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา

ผลการออกแบบต้นแบบเส้นทางจักรยานสำหรับส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาด้วยภาพอินโฟกราฟิก (infographic) และสารคดี Let's Ride in Songkhla นำเสนอเส้นทางจักยาน3 เส้นทาง ได้แก่ (1) บ้านป่าเปรม – สวนสองทะเล – ศาลาไท, (2) บ้านป่าเปรม – หาดชลาทัศน์ – เก้าเส้ง – ถนนไทรบุรี , (3) บ้านป่าเปรม – ถนนนางงาม – ถนนนครใน – ถนนนครนอก ซึ่งได้จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ใช้เส้นทางดังกล่าว การออกแบบอาศัยองค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยว (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2555) ซึ่งประกอบด้วย สิ่งดึงดูดใจของแหล่งท่องเที่ยว การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยว และทฤษฎีการบริการนักท่องเที่ยว (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา,

2555) ประกอบด้วย การให้บริการที่พัก บริการอาหาร บริการนำเที่ยว บริการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก ห้องสุขา ร้านค้า และ นำเสนอแนวคิดกระบวนการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการดำเนินการท่องเที่ยว ซึ่งประกอบด้วย ชุมชน ผู้มีอำนาจตัดสินใจ (หน่วยงานรัฐ) ภาคธุรกิจ และนักท่องเที่ยว (พิมพ์ระวี โรจน์สัตย์, 2553) นำเสนอผ่านสารคดี Let's Ride in Songkhla ซึ่งมีความยาว 12 นาที

ภาพที่ 9 ภาพนิ่งจากสารคดี Let's Ride in Songkhla เพื่อนำเสนอต้นแบบเส้นทางจักรยาน
สำหรับส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา
ที่มา : ถ่ายภาพ/ตัดต่อ โดยประพัฒน์ คงมาก และโชติพงษ์ บุญฤทธิ์ , 2559

5.4 การศึกษาความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวมีต่อต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา
นำเสนอภาพอินโฟกราฟิก (infographic) และสารคดี Let's Ride in Songkhla เพื่อศึกษาความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวมีต่อต้นแบบเส้นทางจักรยานสำหรับส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา ผ่านช่องทางเว็บไซต์ยูธูบ (youtube) จากนั้นจึงสอบถามแบบเจาะจง โดยใช้แบบประเมินความพึงพอใจ

ภาพที่ 10 ภาพช่องทางการนำเสนอสารคดี Let's Ride in Songkhla
ที่มา : youtube. ออนไลน์, 2559

การศึกษาความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวมีต่อต้นแบบเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลา พบว่า นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจด้านความแตกต่างทางลักษณะภูมิศาสตร์และวัฒนธรรมมากที่สุด (4.77) รองลงมาคือสถานที่ตั้งซึ่งอยู่ติดกับทะเลอ่าวไทย (4.43) มีแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่หลากหลาย (4.34) มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ทางการท่องเที่ยว (4.05) สามารถเข้าถึงจุดหมายปลายทางด้วยพาหนะประเภทต่าง ๆ (3.91) สิ่งที่ควรปรับปรุงเพื่อดึงดูดใจกลุ่มนักท่องเที่ยวมากขึ้น ได้แก่ การประชาสัมพันธ์กระจายข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ได้อย่างทั่วถึง (3.59) และปรับปรุงภาพลักษณ์ที่ดีในสายตานักท่องเที่ยว ต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัยให้ที่มีประสิทธิภาพ (3.16)

ตารางที่ 6 ความพึงพอใจที่นักท่องเที่ยวมีต่อต้นแบบเส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา

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

ที่มา : จากการสอบถามความพึงพอใจ , 2559

6.อภิปรายผล

การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาโดยกระบวนการมีส่วนร่วม มีการออกแบบต้นแบบเส้นทางจักรยานสำหรับส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาด้วยภาพอินโฟกราฟิก (infographic) และสารคดี Let's Ride in Songkhla นำเสนอเส้นทางจักยาน3 เส้นทาง ได้แก่ (1) บ้านป่าเปรม – สวนสองทะเล – ศาลาไท, (2) บ้านป่าเปรม – หาดชลาทัศน์ – เก้าเส้ง – ถนนไทรบุรี , (3) บ้านป่าเปรม – ถนนนางงาม – ถนนนครใน – ถนนนครนอก มีผลความพึงพอใจเกี่ยวกับต้นแบบเส้นทางจักรยานในระดับมาก (4.15) การออกแบบใช้หลักการสอดคล้องทฤษฎีองค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยว (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2555) ซึ่งประกอบด้วย สิ่งดึงดูดในของแหล่งท่องเที่ยว การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยว และทฤษฎีการบริการนักท่องเที่ยว (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2555) ประกอบด้วย การให้บริการที่พัก บริการอาหาร บริการนำเที่ยว บริการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก ห้องสุขา ร้านค้า และ นำเสนอแนวคิดกระบวนการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการดำเนินการท่องเที่ยว ซึ่งประกอบด้วย ชุมชน ผู้มีอำนาจตัดสินใจ (หน่วยงานรัฐ) ภาคธุรกิจ และนักท่องเที่ยว (พิมพ์ระวี โรจน์สัตย์, 2553)

7.บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาโดยกระบวนการมีส่วนร่วม พบว่า ปัจจุบันในพื้นที่เขตเทศบาลนครสงขลา มีการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนได้ใช้เพื่อการออกกำลังกาย แต่ยังไม่มีการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวอย่างเป็นรูปธรรม มีจุดให้เช่าจักรยานที่พิพิธภัณฑ์พธำมะรงค์ หรือบ้านป่าเปรมเพียง 1 จุด แต่จากการลงพื้นที่สำรวจภาคสนาม พบว่า นักท่องเที่ยวหรือนักปั่นนำจักรยานมาเองทั้งในรูปแบบปั่นมาจากนอกพื้นที่ และแบบการพกพาจักรยานด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล จากการสำรวจสามารถพบเห็นนักท่องเที่ยวปั่นจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลาตลอดทั้งวัน แต่มีปริมาณไม่มากนัก การศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับเส้นทางที่เหมาะสมในช่วงแรกของการวิจัยเป็นการศึกษาจากกลุ่มผู้ใช้จักรยานเพื่อการออกกำลังกายไม่ใช่กลุ่มท่องเที่ยวเป็นหลัก เนื่องจากสะดวกต่อการเก็บข้อมูลเพื่อให้ได้ตามการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง พบว่า นักปั่นจักรยานส่วนใหญ่มีปัญหาความไม่ปลอดภัยของเส้นทางจักรยานมากที่สุด จากการสำรวจภาคสนามของผู้วิจัยพบว่า ยังมีการใช้เส้นทางร่วมกับยานพานหนะชนิดอื่น ๆ หรือบางเส้นทางที่มีเลนจักรยานก็มีการจอดรถชนิดอื่นทับเส้นทางหรือมีการวางรถเข็นขายของ ผู้มีส่วนร่วมในการจัดการอาจจะต้องรณรงค์และทำความเข้าใจกับแนวทางการจัดการท่องเที่ยวรูปแบบนี้กับชุมชนให้เข้าใจมากขึ้น ส่วนปัญหาที่ควรปรับปรุงอย่างเร่งด่วน คือ การประชาสัมพันธ์ต้องกระจายข้อมูลข่าวสารต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง เนื่องจากปัจจุบันจังหวัดสงขลายังไม่ใช่จุดหมายหลักในการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ดังนั้น ในปี 2559 ที่จังหวัดมีนโยบายจัดตั้ง "สงขลามหาสนุก" ควรจะมีการประชาสัมพันธ์กิจกรรมและแหล่งท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับการปั่นจักรยานให้เข้าถึงนักท่องเที่ยวในภูมิภาคต่างๆ หรือ ต่างประเทศ ให้ทั่วถึงมากที่สุด นอกจากนี้ต้องปรับปรุงภาพลักษณ์ที่ดีในสายตานักท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ที่มีการนำเสนอข่าวเรื่องความไม่ปลอดภัยในพื้นที่บ่อยครั้ง ดังนั้นต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัยให้ที่มีประสิทธิภาพ และประชาสัมพันธ์แนวทางการจัดการเพื่อให้นักท่องเที่ยวเกิดความมั่นใจในการท่องเที่ยวที่จังหวัดสงขลามากขึ้น

8.กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเรื่องการพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาโดยกระบวนการมีส่วนร่วม สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี เนื่องจากความร่วมมือ จากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการท่องเที่ยวในชุมชนตลอดจนประชาชนทั่วไปที่แสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะในการทำงาน

9.เอกสารอ้างอิง

[1] บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2555). พฤติกรรมนักท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร : พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง
[2] พิมพ์ระวี โรจน์รุ่งสัตย์. (2553). การท่องเที่ยวชุมชน.กรุงเทพมหานคร : โอเดียนสโตร์