

เส้นทางจักรยานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดเพชรบุรี

Bicycle Routes for Tourism Support in the Area of Phetchaburi Province

นวรรตน์ ประทุมตา¹ อัททภาพ มณีเต็ม² และ ชานานูช เงินทอง³

Nawarat Pratumta¹, Attapap Maneeterm² and Chananut Ngerntong³

¹ สาขาวิชาบริหารการศึกษา คณะครุศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรี 76000

² สาขาวิชาคอมพิวเตอร์ธุรกิจ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรี 76000

³ สถาบันวิจัยและส่งเสริมศิลปวัฒนธรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรี 76000

¹ Educational Administration Faculty of Education Phetchaburi Rajabhat University Phetchaburi 76000

² Business Computer Faculty of Management Science Phetchaburi Rajabhat University Phetchaburi 76000

Institute for the Research and Promotions of Arts and Culture Phetchaburi Rajabhat University Phetchaburi 76000

*To whom correspondence should be addressed. e-mail: nawaratpra@gmail.com

Received: 27 December 2020, Revised: 17 February 2021, Accepted: 2 March 2021

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ มีวัตถุประสงค์ของการวิจัยดังต่อไปนี้ 1) เพื่อจัดทำเส้นทางจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรีใน 3 ระยะทาง คือ ระยะใกล้ ระยะกลาง และระยะไกล 2) เพื่อประเมินศักยภาพของเส้นทางจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรีที่จัดทำขึ้น และ 3) เพื่อประเมินศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรีที่จัดทำขึ้น การคัดเลือกแหล่งท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมโยงและจัดทำเป็นเส้นทางจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวครั้งนี้ ผู้วิจัยพิจารณาจากประเด็นต่อไปนี้ 1) ทรัพยากรการท่องเที่ยว 2) สิ่งอำนวยความสะดวก และ 3) ผลกระทบหรือสินค้าชุมชนที่มีจำหน่ายระหว่างเส้นทางและจุดแวะพัก กลุ่มตัวอย่างในการวิจัย คือ นักท่องเที่ยวที่มาจากจังหวัดเพชรบุรีโดยการปั่นจักรยานตามเส้นทางจักรยานที่จัดทำขึ้น จำนวนทั้งหมด 107 คน ใช้การสุ่มแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามแบบประมาณค่า 5 ระดับประกอบการสัมภาษณ์ ตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยด้วยค่า IOC และค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.825 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการวิจัยพบว่า

1. เส้นทางจักรยานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดเพชรบุรีใน 3 ระยะทาง คือ ระยะใกล้ ระยะกลาง และระยะไกล ที่จัดทำขึ้นมีดังนี้

1.1 เส้นทางระยะใกล้ ได้แก่ เส้นทางไหว้พระ เป็นเส้นทางที่เหมาะสมกับการปั่นจักรยานเป็นครอบครัว เส้นทางนี้มีสถานที่ท่องเที่ยวที่เหมาะสมเป็นจุดแวะพัก คือ อุทยานเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว วัดข่อย วัดสระบัว วัดพระนอน วัดมหาธาตุ และวัดปลับพลายชัช จากนั้นวนกลับมาที่อุทยานเฉลิมพระเกียรติฯ รวมระยะทางของเส้นทางไหว้พระเท่ากับ 3.40 กิโลเมตร

1.2 เส้นทางระยะกลาง ได้แก่ เส้นทางเลียบทะเลชายทะเล เป็นเส้นทางที่เหมาะสมกับการปั่นจักรยานเพื่อออกกำลังกายหรือท่องเที่ยว เส้นทางนี้มีสถานที่ท่องเที่ยวที่สามารถเป็นจุดแวะพัก คือ วัดใหญ่สุวรรณาราม นาเกลือทะเล จุดชมวิวนนเลียบทะเลบางแก้ว โครงการศึกษาวิจัยและพัฒนาสิ่งแวดล้อมแหลมผักเบี้ยอันเนื่องมาจากพระราชดำริ และหาดเจ้าสำราญ จากนั้นวนกลับมาที่ตัวเมืองเพชรบุรี รวมระยะทางของเส้นทางเลียบทะเลชายทะเล เท่ากับ 50.7 กิโลเมตร

1.3 เส้นทางระยะไกล ได้แก่ เส้นทางบ้านพ่อ เป็นเส้นทางที่เหมาะสมกับการปั่นจักรยานเพื่อออกกำลังกายหรือท่องเที่ยว เส้นทางนี้มีสถานที่ท่องเที่ยวที่สามารถเป็นจุดแวะพัก คือ โครงการซั้งห้วมันตามพระราชดำริ เขื่อนแก่งกระจาน อุทยานแห่งชาติแก่งกระจาน เส้นทางนี้สามารถพักค้างคืนหรือวนกลับมาที่ตัวเมืองเพชรบุรี รวมระยะทางของเส้นทางบ้านพ่อ เท่ากับ 142 กิโลเมตร

2. ผลการศึกษาศักยภาพของเส้นทางจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรีทั้งสามเส้นทาง พบว่า ทุกเส้นทางมีศักยภาพอยู่ในระดับมาก โดยเส้นทางระยะกลาง หรือเส้นทางเลียบเลาะชายทะเล มีศักยภาพโดยรวมสูงที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.47 รองลงมาคือ เส้นทางระยะใกล้ หรือเส้นทางไหว้พระ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.30 และเส้นทางระยะไกล หรือเส้นทางบ้านพ่อ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.28 ตามลำดับ

3. ผลการศึกษาศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรีทั้งสามเส้นทาง พบว่า ทุกเส้นทางมีศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวอยู่ในระดับมาก โดยศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางระยะไกล หรือเส้นทางบ้านพ่อ มีศักยภาพโดยรวมสูงที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.20 รองลงมาคือ ศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางระยะกลาง หรือเส้นทางเลียบเลาะชายทะเล ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.94 และศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางระยะใกล้ หรือเส้นทางไหว้พระ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.69 ตามลำดับ

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย คือ จากผลการประเมินศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยว และแหล่งท่องเที่ยวทุกเส้นทาง พบว่า ประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยว และความปลอดภัยในการเดินทาง ดังนั้น ผู้บริหารระดับนโยบาย ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่าย รวมถึงท้องถิ่นและชุมชนซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่ ควรมีมาตรการหรือแนวทางในการบริหารจัดการเรื่องความปลอดภัยให้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้นักท่องเที่ยวที่ต้องการมาเที่ยวจังหวัดเพชรบุรีต่อไป

คำสำคัญ : เส้นทางท่องเที่ยว เส้นทางจักรยาน และจังหวัดเพชรบุรี

Abstract

This survey research was aimed: 1) to create the bicycle routes for tourism of Phetchaburi Province in 3 distances; namely nearest, medium and longest distance; by associating the tourist attractions with the sources of products of the communities along the bicycle routes 2) to assess the potential of bicycle route for tourism in Phetchaburi province, and 3) to assess the potential of tourist attractions along bicycle routes for tourism in Phetchaburi province. The researcher considered the selection of tourist attractions to link and create a bicycle route for tourism as following: 1) tourism resources, 2) amenities, and 3) community merchandise available between routes and stops. The research sample consisted of 107 tourists who visited Phetchaburi province by cycling along the established bicycle paths with using accidental sampling. Data were collected by using a 5-level estimation questionnaire to accompany the interview and testing the quality of research instruments with IOC values and alpha coefficients. The confidence value was 0.825. The statistics used in the data analysis were frequency, percentage, mean and standard deviation.

The results found that ;

1. Bicycle routes to support tourism in Phetchaburi Province in 3 distances, namely, near, medium and long distances, which have been prepared as follows:

1.1 The nearest route had the suitable tourist attractions as the stopovers which were the National Park in honor of His Majesty King Mongkut, Wat Khoi, Wat Sra Bua, Wat Phra Non, Wat Mahathat and Wat Phlapphlachai and then returned to Chaloe Phrakiat Park. The total distance of the route to pay respect to the Buddha image was 3.40 kilometers. The distance of this route was 3.40 kilometers.

1.2 The medium route was the coastal route which was an ideal route for cycling for exercise or sightseeing. This route had tourist attractions that could be the stopovers which were Wat Yai Suwannaram, Na Kluea Talay, the viewpoint on Bang Kaew Road, Laem Phak Bia Environment Research and Development Project under the Royal Initiative and Chao Samran Beach and then returned to Muang district, Phetchaburi province. The distance of this route was 50.7 kilometers.

1.3 The longest route was called The Chang Hua Man Royal project (Royal agricultural project of the late King Bhumibol, offering organic farm tours & a restaurant). This was a route suitable for cycling for exercise or travel. This route had tourist attractions that could be the stopovers which were Chang Hua Mun Royal Initiative Project, and Kaeng Krachan National Park which could stay overnight and then returned to Muang district, Phetchaburi province. The distance of this route was 142 kilometers.

2. The results of studying the potential of bicycle lanes for tourism in Phetchaburi Province were found that every route had a high level of potential. The medium route or coastal route had the highest overall potential with an average of 4.47, followed by the nearest route or the path to worship with an average of 4.30 and the longest route or The Chang Hua Man Royal project (Royal agricultural project of the late King Bhumibol, offering organic farm tours & a restaurant) path with an average of 4.28, respectively.

3. The results of studying the potential of tourist attractions along the 3 bike routes for tourism in Phetchaburi province were found that every route had the potential of a tourist attraction at a high level. The potential of the longest route or The Chang Hua Man Royal project (Royal agricultural project of the late King Bhumibol, offering organic farm tours & a restaurant) path had the highest overall potential with an average of 4.20, followed by the potential of tourist attractions along the medium route or a path along the seashore with an average of 3.94 and the potential of attraction along the nearest route or the path to worship with an average of 3.69, respectively.

The research recommendation was from the results of the assessment of the potential of tourism routes and tourist attractions in every route. It was found that the issue with the least average was safety in tourist attractions and travel safety. Therefore, policy-level executives, all parties involved including local and community which owned the area should be measures or guidelines for managing safety in a comprehensive and most effective manner to make confidence for tourists who want to visit Phetchaburi.

Keywords : Bicycle Routes, Tourist Attractions and Phetchaburi Province

บทนำ

การท่องเที่ยวถือว่าเป็นอุตสาหกรรมที่ทำรายได้ให้กับประเทศไทยของเราเป็นอย่างมาก จะเห็นได้ชัดจากเศรษฐกิจของประเทศที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและคาดว่าจะสูงขึ้นไปเรื่อย ๆ ทั้งนี้ เพราะประเทศไทยมีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่หลากหลายจึงเหมาะสมอย่างยิ่งที่จะเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในแถบภูมิภาคเอเชีย ทรัพยากรการท่องเที่ยวเป็นสิ่งดึงดูดใจที่ก่อให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งนอกจากจะเป็นทั้งวัตถุประสงค์และเป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ยังเป็นปัจจัยสำคัญที่จะ "ขาย" ให้แก่นักท่องเที่ยว อาจจะกล่าวได้ว่าเป็น "สินค้า" ที่มีคุณลักษณะพิเศษที่สามารถดึงดูดให้ "ลูกค้า" หรือนักท่องเที่ยวเดินทางมา "ซื้อ" กันถึงที่ตั้งอยู่ของสินค้า ซึ่งทรัพยากรการท่องเที่ยวจะสามารถแบ่งแยกย่อยเป็นประเภทต่าง ๆ ได้หลายรูปแบบ แต่ในที่นี้ขอแบ่งประเภทของทรัพยากรการท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดความเข้าใจในภาพรวมของการท่องเที่ยวตามองค์ประกอบของการท่องเที่ยวครั้งนี้ [1]

1. สิ่งดึงดูดใจ (attraction) สิ่งดึงดูดใจเกิดจากสถานที่ (site) และเหตุการณ์ (event) สถานที่อาจเกิดจากธรรมชาติสร้างขึ้นหรือมนุษย์สร้างขึ้น แต่เหตุการณ์ที่น่าประทับใจเกิดจากธรรมชาติมนุษย์สร้างเพียงอย่างเดียว

2. สิ่งอำนวยความสะดวก (amenities) ความสะดวกสบายทำให้นักท่องเที่ยวหรือคนเดินทางเข้าไปถึงสถานที่ได้รวดเร็วปลอดภัย และสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ดังนั้นการก่อสร้างปัจจัยพื้นฐาน ในการผลิต (infrastructure) เช่น ระบบขนส่ง ระบบการสื่อสาร ระบบสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา จึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในแหล่งท่องเที่ยว นอกจากนี้สิ่งก่อสร้างอื่น ๆ เช่น โรงแรม ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก โรงพยาบาล ฯลฯ ตลอดจนระบบการกำจัดของเสียก็เป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องพัฒนาควบคู่กันไปกับแหล่งท่องเที่ยว

3. การเข้าถึง (accessibility) การเข้าไปถึงแหล่งท่องเที่ยวต้องมีระบบการขนส่ง (transportation) ซึ่งประกอบด้วยเส้นทาง (way) พาหนะ (vehicle) สถานี (terminal) และผู้ประกอบการ (carrier) การขนส่งมีวัตถุประสงค์ในการลำเลียงคนและสิ่งของไปยังจุดหมายปลายทางโดยผ่านเส้นทางหรือท่าลำเลียง

กิจกรรมจักรยานเป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวแบบผจญภัยประเภทหนึ่งที่มีความนิยมนอย่างมากในหมู่นักท่องเที่ยวที่ ชอบการผจญภัย ชอบความท้าทาย เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่ผู้ประกอบการมีโอกาสได้สัมผัสธรรมชาติ ได้รับประสบการณ์ที่ สนุกสนานตื่นเต้นท้าทาย ได้ขับขีไปในเส้นทางที่ห่างไกล จึงทำให้รู้สึกได้ผจญภัย และในปัจจุบันด้วยจักรยานที่มีโครงสร้างที่ แข็งแรง มีประสิทธิภาพ สมบุกสมบันเหมาะกับสภาพเส้นทางที่ทุรกันดาร ประกอบกับมีระบบขับเคลื่อนเพื่อช่วยผ่อนแรงในการ ขับขี่ไปในเส้นทางที่มีความลาดชัน จึงทำให้ผู้ประกอบการสามารถได้รับประสบการณ์ดังกล่าวได้เป็นอย่างดี [2] นอกจากนี้ จุดประสงค์หลักในการขี่จักรยาน คือการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวที่รถยนต์ไม่สามารถเข้าไปได้ และเพื่อสุขภาพ ซึ่งมีหลักฐานทาง การแพทย์ยืนยันว่าการขี่จักรยานเป็นการออกกำลังกายเพื่อเสริมสุขภาพที่ดีประเภทหนึ่ง เป็นการออกกำลังกายที่เป็นจังหวะ ไม่หนักต่อ ไขข้อต่างๆ ให้ประโยชน์แก่หัวใจได้ดี และถ้าสามารถไปขี่จักรยานตามเขตนบนทได้ก็จะมีโอกาสได้ชมทิวทัศน์อันสวยงามข้าง ทางประกอบไปด้วย ดังนั้น การขี่จักรยานนั้นจึงมีประโยชน์ทั้งในด้านของสุขภาพและด้านการรักษาสัตว์เลี้ยง

จังหวัดเพชรบุรีเป็นจังหวัดที่มีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่หลากหลายและอยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพฯ ซึ่งปัจจุบันได้รับความนิยม จากนักท่องเที่ยวที่ปั่นจักรยานเป็นอย่างมาก แต่ยังเป็นเส้นทางที่ยังไม่เป็นที่รู้จักแพร่หลาย เหมาะกับนักท่องเที่ยวที่ปั่น จักรยานเป็นบางกลุ่ม ไม่มีรูปแบบกิจกรรมที่แน่นอน ดังนั้นผู้วิจัยจึงเห็นความสำคัญในการจัดทำเส้นทางจักรยานเพื่อสนับสนุน การท่องเที่ยวที่หลากหลายและเหมาะกับกลุ่มที่ปั่นจักรยานในพื้นที่จังหวัดเพชรบุรี โดยแบ่งกลุ่มผู้ปั่นจักรยานออกเป็น 3 ระดับ คือ ระยะใกล้ ระยะกลาง และระยะไกล

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อจัดทำเส้นทางจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรี ใน 3 ระยะทาง คือ ระยะใกล้ ระยะกลาง และระยะไกล
2. เพื่อประเมินศักยภาพของเส้นทางจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรีที่จัดทำขึ้น
3. เพื่อประเมินศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรีที่จัดทำขึ้น

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ มีวิธีดำเนินการวิจัยดังนี้

1. ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในการวิจัย คือ นักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวจังหวัดเพชรบุรีโดยการปั่นจักรยาน ซึ่งจำนวนนักท่องเที่ยวของจังหวัด เพชรบุรีประจำเดือนมกราคม - ธันวาคม ปี 2562 มีจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวจังหวัดเพชรบุรี จำนวนทั้งสิ้น 4,179,954 คน แต่ไม่มีข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาปั่นจักรยานโดยเฉพาะ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงเลือกกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยโดยใช้การสุ่มแบบ บังเอิญ (accidental sampling) จากนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวจังหวัดเพชรบุรีโดยการปั่นจักรยานตามเส้นทางจักรยานที่จัดทำขึ้นใน ช่วงเวลาที่ผู้วิจัยลงพื้นที่เก็บข้อมูล คือ เดือนสิงหาคม - ตุลาคม 2562 ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งหมด 107 คน มีจำนวนกลุ่ม ตัวอย่างในแต่ละเส้นทางดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระยะทางของเส้นทางจักรยานที่จัดทำขึ้น

| กลุ่มตัวอย่างตามเส้นทางจักรยาน | จำนวน (คน) |
|--------------------------------|------------|
| เส้นทางระยะใกล้ | 24 |
| เส้นทางระยะกลาง | 45 |
| เส้นทางระยะไกล | 38 |
| รวม | 107 |

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

2.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เป็นแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ แบ่งออกเป็น 4 ตอน ประกอบด้วย

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 แบบประเมินศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยว

ตอนที่ 3 แบบประเมินศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยว

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะ

2.2 ตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย โดยให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน ตรวจสอบค่าความตรงของเนื้อหา (validity test) โดยการหาค่า IOC (index of item objective congruence) ได้ค่า IOC อยู่ระหว่าง 0.66 - 1.00 จากนั้นนำแบบสอบถามที่ได้ไปทดลองใช้กับนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวเพชรบุรี โดยการป้อนจักรยาน จำนวน 30 คน และนำมาหาค่าความเชื่อมั่น (reliability test) ของแบบสอบถามโดยหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.825

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.1 ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์ จากนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวจังหวัดเพชรบุรี โดยการป้อนจักรยานตามเส้นทางจักรยานที่จัดทำขึ้นในช่วงเวลาที่ผู้วิจัยลงพื้นที่เก็บข้อมูล คือ เดือนสิงหาคม - ตุลาคม 2562 โดยการสุ่มแบบบังเอิญ (accidental sampling) โดยมีการแนะนำตัวผู้วิจัย ชี้แจงวัตถุประสงค์การวิจัย และอธิบายการตอบแบบสอบถาม โดยในการตอบแบบสอบถามการวิจัยครั้งนี้ขึ้นอยู่กับความสะดวกและความสมัครใจของนักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มตัวอย่างทุกคน

3.2 นำแบบสอบถามที่รวบรวมได้มาวิเคราะห์ และสรุปผลการวิจัย

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามประเมินศักยภาพเส้นทางท่องเที่ยว และแบบประเมินศักยภาพแหล่งท่องเที่ยว ในตอนที่ 3 และ 4 เครื่องมือเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ผู้วิจัยใช้เกณฑ์การประเมิน ดังนี้

| | |
|------------------|-------------------|
| เกณฑ์การให้คะแนน | ความเหมาะสม |
| 4.51 - 5.00 | เหมาะสมมากที่สุด |
| 3.51 - 4.50 | เหมาะสมมาก |
| 2.51 - 3.50 | เหมาะสมปานกลาง |
| 1.51 - 2.50 | เหมาะสมน้อย |
| 1.00 - 1.50 | เหมาะสมน้อยที่สุด |

5. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (descriptive statistics) ได้แก่ ความถี่ (frequency) ร้อยละ (percentage) สำหรับข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม และค่าเฉลี่ย (mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (standard deviation) สำหรับข้อมูลศักยภาพเส้นทางท่องเที่ยว และศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยว

ผลการวิจัย

1. ผลการจัดทำเส้นทางจักรยานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดเพชรบุรีใน 3 ระยะทาง คือ ระยะใกล้ ระยะกลาง และระยะไกล มีดังนี้

1.1 เส้นทางจักรยานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดเพชรบุรีระยะใกล้ พบว่า เส้นทางที่เหมาะสมคือเส้นทางไหว้พระ เป็นเส้นทางที่เหมาะสมกับการปั่นจักรยานเป็นครอบครัว เส้นทางนี้มีสถานที่ท่องเที่ยวที่เหมาะสมเป็นจุดแวะพัก

คือ อุทยานเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว วัดข่อย วัดสระบัว วัดพระนอน วัดมหาธาตุ และวัดพลับพลายชัฏ จากนั้นวนกลับมาที่อุทยานเฉลิมพระเกียรติฯ รวมระยะทางของเส้นทางไหว้พระเท่ากับ 3.40 กิโลเมตร

1.2 เส้นทางจักรยานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดเพชรบุรีระยะกลาง พบว่า เส้นทางที่เหมาะสมคือ เส้นทางเลียบริมทะเลชายทะเล เป็นเส้นทางที่เหมาะสมกับการปั่นจักรยานเพื่อออกกำลังกายหรือท่องเที่ยว เส้นทางนี้มีสถานที่ท่องเที่ยวที่สามารถเป็นจุดแวะพัก คือ วัดใหญ่สุวรรณาราม นาเกลือทะเล จุดชมวิวถนนเลียบริมทะเลบางแก้ว โครงการศึกษาวิจัยและพัฒนาสิ่งแวดล้อมแหลมผักเบี้ยอันเนื่องมาจากพระราชดำริ และหาดเจ้าสำราญ จากนั้นวนกลับมาที่ตัวเมืองเพชรบุรี รวมระยะทางของเส้นทางเลียบริมทะเลชายทะเล เท่ากับ 50.7 กิโลเมตร

1.3 เส้นทางจักรยานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดเพชรบุรีระยะไกล พบว่า เส้นทางที่เหมาะสมคือ เส้นทางบ้านพ่อ เป็นเส้นทางที่เหมาะสมกับการปั่นจักรยานเพื่อออกกำลังกายหรือท่องเที่ยว เส้นทางนี้มีสถานที่ท่องเที่ยวที่สามารถเป็นจุดแวะพัก คือ โครงการชั่งหัวมันตามพระราชดำริ เขื่อนแก่งกระจาน อุทยานแห่งชาติแก่งกระจาน เส้นทางนี้สามารถพักค้างคืนหรือวนกลับมาที่ตัวเมืองเพชรบุรี รวมระยะทางของเส้นทางบ้านพ่อ เท่ากับ 142 กิโลเมตร

2. ผลการประเมินศักยภาพของเส้นทางจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรี แสดงดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 แสดงผลการประเมินศักยภาพของเส้นทางจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรี

| ประเด็นประเมิน | เส้นทางจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรี | | | | | |
|---|---|-------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|
| | ระยะสั้น | | ระยะกลาง | | ระยะไกล | |
| | ค่าเฉลี่ย | ส่วนเบี่ยงเบน | ค่าเฉลี่ย | ส่วนเบี่ยงเบน | ค่าเฉลี่ย | ส่วนเบี่ยงเบน |
| | (\bar{x}) | มาตรฐาน (S.D.) | (\bar{x}) | มาตรฐาน (S.D.) | (\bar{x}) | มาตรฐาน (S.D.) |
| 1. ความสวยงามเหมาะสมของสภาพภูมิทัศน์ตลอดเส้นทาง | 4.46 | 0.588 | 4.50 | 0.682 | 4.35 | 0.606 |
| 2. การรักษาวัฒนธรรม วิถีชีวิตของชุมชนตลอดเส้นทาง | 4.54 | 0.588 | 4.47 | 0.681 | 4.12 | 0.600 |
| 3. ความเหมาะสมของการจัดเส้นทางแหล่งท่องเที่ยว | 4.29 | 0.690 | 4.53 | 0.681 | 4.29 | 0.470 |
| 4. ความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยว | 4.12 | 0.741 | 4.31 | 0.761 | 4.06 | 0.659 |
| 5. ความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว | 4.26 | 0.752 | 4.57 | 0.626 | 4.35 | 0.606 |
| 6. ความชัดเจนของป้ายบอกทิศทาง | 4.17 | 0.887 | 4.45 | 0.827 | 4.35 | 0.606 |
| 7. มีจุดพัก เช่น ร้านอาหารและเครื่องดื่มตลอดเส้นทาง | 4.21 | 0.779 | 4.43 | 0.817 | 4.41 | 0.618 |
| รวม | 4.30 | 0.615 | 4.47 | 0.588 | 4.28 | 0.459 |
| ระดับ | มาก | | มาก | | มาก | |

จากตารางที่ 2 ผลการประเมินศักยภาพของเส้นทางจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรีทั้งสามเส้นทาง พบว่าทุกเส้นทางมีศักยภาพอยู่ในระดับมาก โดยเส้นทางระยะกลาง หรือเส้นทางเลียบริมทะเลชายทะเล มีศักยภาพโดยรวมสูงสุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.47 รองลงมาคือ เส้นทางระยะใกล้ หรือเส้นทางไหว้พระ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.30 และเส้นทางระยะไกล หรือเส้นทางบ้านพ่อ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.28 ตามลำดับ

3. ผลการประเมินศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรี แสดงดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 แสดงผลการประเมินศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรี

| ประเด็นประเมิน | เส้นทางจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรี | | | | | | |
|---|---|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|--------------|
| | ระยะสั้น | | ระยะกลาง | | ระยะไกล | | |
| | ค่าเฉลี่ย | ส่วนเบี่ยงเบน | ค่าเฉลี่ย | ส่วนเบี่ยงเบน | ค่าเฉลี่ย | ส่วนเบี่ยงเบน | |
| | (\bar{X}) | มาตรฐาน (S.D.) | (\bar{X}) | มาตรฐาน (S.D.) | (\bar{X}) | มาตรฐาน (S.D.) | |
| 1. เหมาะสมในการท่องเที่ยวทุกฤดูกาล | 3.62 | 0.711 | 3.87 | 0.776 | 3.94 | 0.556 | |
| 2. ความปลอดภัยในการเดินทาง | 3.75 | 0.608 | 3.80 | 0.714 | 4.00 | 0.791 | |
| 3. คุณภาพของถนนใช้ได้ตลอดปี | 3.62 | 0.711 | 3.93 | 0.740 | 4.00 | 0.612 | |
| 4. มีสถานที่จอดจักรยานเหมาะสม | 3.38 | 0.770 | 3.86 | 0.833 | 3.94 | 0.827 | |
| 5. ความชัดเจนของป้ายบอกเส้นทาง | 3.58 | 0.717 | 4.07 | 0.868 | 4.06 | 0.680 | |
| 6. ความสมบูรณ์ของสภาพธรรมชาติและ/หรือสภาพดั้งเดิม | 3.92 | 0.776 | 3.97 | 0.718 | 3.94 | 0.827 | |
| 7. แหล่งท่องเที่ยวแต่ละแหล่ง มีคุณค่าในการเข้าชม | 3.96 | 0.751 | 3.93 | 0.868 | 4.00 | 0.791 | |
| 8. ความกลมกลืนกับธรรมชาติ วัฒนธรรม หรือสิ่งแวดล้อม | 3.83 | 0.565 | 4.13 | 0.730 | 4.06 | 0.827 | |
| 9. ความพอใจในความสะอาด และปลอดภัยของแหล่งท่องเที่ยว | 3.61 | 0.656 | 3.85 | 0.770 | 4.06 | 0.748 | |
| 10. ให้ความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน | 3.67 | 0.637 | 3.93 | 0.740 | 4.13 | 0.806 | |
| | รวม | 3.69 | 0.637 | 3.94 | 0.642 | 4.02 | 0.611 |
| | ระดับ | มาก | | มาก | | มาก | |

จากตารางที่ 3 ผลการประเมินศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรี ทั้งสามเส้นทาง พบว่า ทุกเส้นทางมีศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวอยู่ในระดับมาก โดยศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางระยะไกลหรือเส้นทางบ้านพ่อ มีศักยภาพโดยรวมสูงที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.20 รองลงมาคือ ศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางระยะกลางหรือเส้นทางเลียบทะเลสาบห้วยทราย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.94 และศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางระยะใกล้ หรือเส้นทางไหว้พระ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.69 ตามลำดับ

สรุปผลการวิจัย

1. เส้นทางจักรยานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดเพชรบุรีใน 3 ระยะทาง คือ ระยะใกล้ ระยะกลาง และระยะไกล ที่จัดทำขึ้นมีดังนี้

1.1 เส้นทางระยะใกล้ ได้แก่ เส้นทางไหว้พระ เป็นเส้นทางที่เหมาะสมกับการปั่นจักรยานเป็นครอบครัว เส้นทางนี้มีสถานที่ท่องเที่ยวที่เหมาะสมเป็นจุดแวะพัก คือ อุทยานเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว วัดข่อย วัดสระบัว วัดพระนอน วัดมหาธาตุ และวัดพลับพลายซ์ จากนั้นวนกลับมาที่อุทยานเฉลิมพระเกียรติฯ รวมระยะทางของเส้นทางไหว้พระเท่ากับ 3.40 กิโลเมตร

1.2 เส้นทางระยะกลาง ได้แก่ เส้นทางเลียบเลาะชายทะเล เป็นเส้นทางที่เหมาะสมกับการปั่นจักรยานเพื่อออกกำลังกายหรือท่องเที่ยว เส้นทางนี้มีสถานที่ท่องเที่ยวที่สามารถเป็นจุดแวะพัก คือ วัดใหญ่สุวรรณาราม นาเกลือทะเล จุดชมวิวดนเนินเลียบเลาะบางแก้ว โครงการศึกษาวิจัยและพัฒนาสิ่งแวดล้อมแหลมผักเบี้ยอันเนื่องมาจากพระราชดำริ และหาดเจ้าสำราญ จากนั้นวนกลับมาที่ตัวเมืองเพชรบุรี รวมระยะทางของเส้นทางเลียบเลาะชายทะเล เท่ากับ 50.7 กิโลเมตร

1.3 เส้นทางระยะไกล ได้แก่ เส้นทางบ้านพ่อ เป็นเส้นทางที่เหมาะสมกับการปั่นจักรยานเพื่อออกกำลังกายหรือท่องเที่ยว เส้นทางนี้มีสถานที่ท่องเที่ยวที่สามารถเป็นจุดแวะพัก คือ โครงการซังห้วยมันตามพระราชดำริ เขื่อนแก่งกระจาน อุทยานแห่งชาติแก่งกระจาน เส้นทางนี้สามารถพักค้างคืนหรือวนกลับมาที่ตัวเมืองเพชรบุรี รวมระยะทางของเส้นทางบ้านพ่อ เท่ากับ 142 กิโลเมตร

2. ผลการศึกษาศักยภาพของเส้นทางจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรีทั้งสามเส้นทาง พบว่า ทุกเส้นทางมีศักยภาพอยู่ในระดับมาก โดยเส้นทางระยะกลาง หรือเส้นทางเลียบเลาะชายทะเล มีศักยภาพโดยรวมสูงที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.47 รองลงมาคือ เส้นทางระยะใกล้ หรือเส้นทางไหว้พระ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.30 และเส้นทางระยะไกล หรือเส้นทางบ้านพ่อ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.28 ตามลำดับ

3. ผลการศึกษาศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรีทั้งสามเส้นทาง พบว่า ทุกเส้นทางมีศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวอยู่ในระดับมาก โดยศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางระยะไกล หรือเส้นทางบ้านพ่อ มีศักยภาพโดยรวมสูงที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.20 รองลงมาคือ ศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางระยะกลาง หรือเส้นทางเลียบเลาะชายทะเล ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.94 และศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางระยะใกล้ หรือเส้นทางไหว้พระ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.69 ตามลำดับ

อภิปรายผลการวิจัย

1. จากผลการจัดทำเส้นทางจักรยานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดเพชรบุรีใน 3 ระยะทาง คือ ระยะใกล้ ระยะกลาง และระยะไกล ที่พบว่าเส้นทางจักรยานทั้ง 3 เส้นทาง มีศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวโดยรวมอยู่ในระดับมาก ทุกเส้นทาง ทั้งนี้ เนื่องจากเส้นทางท่องเที่ยวทั้ง 3 เส้นทาง เป็นเส้นทางที่มีจุดท่องเที่ยวที่น่าสนใจ มีการเชื่อมโยงจุดท่องเที่ยวให้เป็นลักษณะวนการเดินทางจึงทำให้นักท่องเที่ยวไม่เกิดความเบื่อหน่ายสามารถปั่นจักรยานชมธรรมชาติสองข้างทางที่ไม่ซ้ำกัน และเส้นทางท่องเที่ยวแต่ละเส้นทางก็มีความโดดเด่นเฉพาะตัว สอดคล้องกับ พลนฤช อุดมกิตติ [10] ที่ศึกษาเรื่องการจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวยั่งยืนในพื้นที่เขตคลังชั้น กรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่า เส้นทางดังกล่าวมีศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยวสูง เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีประวัติศาสตร์และพัฒนาการมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาจนถึงปัจจุบัน และมีทรัพยากรวัฒนธรรมที่หลากหลาย ทั้งทรัพยากรวัฒนธรรมประเภทวัด ตลาดน้ำ ชุมชนชาวสวน และพิพิธภัณฑ์ที่มีคุณค่าทั้งทางด้านประวัติศาสตร์ศิลปะหรือเทคนิค จิตวิญญาณ (ความเชื่อ/ความศรัทธา) และคุณค่าต่อวิถีชีวิตชุมชน เช่นเดียวกับ จิราภรณ์ พรหมเทพ [3] ที่ศึกษาแนวทางการพัฒนาการตลาดเส้นทางจักรยานท่องเที่ยวริมฝั่งโขง อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม ซึ่งพบว่าด้านพฤติกรรมการณ์ปั่นจักรยานท่องเที่ยวส่วนใหญ่ชื่นชอบการปั่นจักรยานท่องเที่ยวกับกลุ่มเพื่อน มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางมาท่องเที่ยวเพื่อการพักผ่อน และแหล่งท่องเที่ยวที่ดึงดูดใจมากที่สุด คือ พิพิธภัณฑ์จวนผู้ว่าราชการ และพบว่านักท่องเที่ยวให้ความสำคัญต่อการพัฒนาการตลาดเส้นทางจักรยานท่องเที่ยว และให้ความสำคัญด้านบุคลากรในระดับมาก ควรพัฒนาบุคลากรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้มีนโยบายที่ชัดเจน ไปในทิศทางเดียวกัน และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ควรพัฒนาการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เช่น ป้ายโฆษณา นิตยสาร แผ่นพับ เว็บไซต์ และมีการส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวตามเส้นทางจักรยาน ริมฝั่งโขงมากยิ่งขึ้น

2. จากผลการประเมินศักยภาพของเส้นทางจักรยาน และศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทางจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรีทั้งสามเส้นทางที่พบว่า มีศักยภาพอยู่ในระดับมากทุกเส้นทาง ทั้งศักยภาพของเส้นทางจักรยาน และศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งเป็นส่วนเกี่ยวเนื่องเชื่อมโยงกัน เมื่อพิจารณาในแต่ละเส้นทาง พบว่า

ศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวระยะใกล้ หรือเส้นทางไหว้พระ มีจุดเด่นคือเป็นเส้นทางที่มีการรักษาวัฒนธรรม วิถีชีวิตของชุมชน สามารถเห็นการดำรงชีวิตความเป็นอยู่ในย่านเมืองเพชรบุรีตลอดเส้นทาง รวมทั้งสามารถเห็นความสวยงามเหมาะสมของสภาพภูมิทัศน์ตลอดเส้นทาง สอดคล้องกับ พงกฤษ อุมกิตติ [10] ที่ศึกษาเรื่องการจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในพื้นที่เขตคลังชั้น กรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่า พื้นที่เขตคลังชั้นเป็นพื้นที่ที่มีประวัติศาสตร์และพัฒนาการมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาจนถึงปัจจุบันและมีทรัพยากรวัฒนธรรมที่หลากหลาย ทั้งทรัพยากรวัฒนธรรมประเภทวัด ตลาด น้ำ ชุมชนชาวสวน และพิพิธภัณฑสถานที่มีคุณค่าทั้งทางด้านประวัติศาสตร์ศิลปะหรือเทคนิค จิตวิญญาณ (ความ เชื่อ/ความศรัทธา) และคุณค่าต่อวิถีชีวิตชุมชน จึงมีศักยภาพทางการท่องเที่ยวสูง นอกจากนี้ เส้นทางนี้ยังสามารถส่งเสริมให้เป็นการท่องเที่ยวชุมชนเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนได้ เช่นเดียวกับงานวิจัยของ สุดถนอม ต้นเจริญ [12] ที่ศึกษาการจัดการการท่องเที่ยวโดยชุมชนกับการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนของชุมชนบางขันแตก จังหวัดสมุทรสงคราม ที่พบว่า ศักยภาพด้านองค์กรชุมชน และด้านการจัดการการท่องเที่ยวโดยชุมชนส่งผลต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนมากที่สุด โดยเฉพาะการที่ชุมชนมีระบบสังคมที่เข้าใจกัน ชุมชนสามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกับการพัฒนาชุมชนโดยรวมได้ และการมีกฎกติกาในการจัดการสิ่งแวดล้อม วัฒนธรรม และการท่องเที่ยว เป็นองค์ประกอบสำคัญของการจัดการการท่องเที่ยวโดยชุมชนกับการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนของชุมชน และกิจกรรมการท่องเที่ยวมีผลต่อรายได้ของชุมชน สังคม และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนมากที่สุด เช่นเดียวกับ วรณิศา สีฟ้า [11] ที่ศึกษาการมีส่วนร่วมของชุมชนในการจัดการการท่องเที่ยวเชิงส่งเสริมสุขภาพ กรณีศึกษา น้ำพุร้อน อำเภอนองหญ้าปล้อง จังหวัดเพชรบุรี ซึ่งพบว่า การส่งเสริมให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการจัดการการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพคือ ควรมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงส่งเสริมสุขภาพในชุมชน แต่เส้นทางท่องเที่ยวเส้นทางไหว้พระเส้นทางนี้พบว่ามีข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดคือความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยว ทั้งนี้อาจเป็นเพราะเส้นทางไหว้พระเป็นเส้นทางที่ต้องเดินทางในเขตเมือง ที่มีการจราจรคับคั่ง และเส้นทางนี้ถนนค่อนข้างแคบจึงทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความรู้สึกกังวลถึงความปลอดภัยในการเดินทาง สอดคล้องกับงานวิจัยของ โชติพงษ์ บุญฤทธิ์ และคณะ [4] ที่ศึกษาวิจัยเรื่อง การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาโดยกระบวนการมีส่วนร่วม ที่กล่าวว่า ปัญหาและพฤติกรรมการใช้เส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลานั้น นักปั่นจักรยานส่วนใหญ่มีปัญหาความปลอดภัยของเส้นทางจักรยานมากที่สุด รองลงมามีปัญหาเกี่ยวกับความไม่ต่อเนื่องของเส้นทางจักรยาน ความไม่ชัดเจนของป้ายบอกทางเส้นทางจักรยาน สภาพพื้นผิวถนนไม่เหมาะสมสำหรับการปั่นจักรยาน มีสิ่งรบกวนบรรยากาศบ้างเล็กน้อย

ศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวระยะกลางหรือเส้นเลียบทะเล มีจุดเด่นคือเป็นเส้นทางที่มีความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว และความเหมาะสมของการจัดเส้นทางแหล่งท่องเที่ยว เนื่องจากเส้นทางนี้เป็นการเดินทางจากในเมืองออกนอกเมืองและเป็นเส้นทางจักรยานช่วงที่ออกนอกเมืองมีการจัดทำเลนจักรยานไว้สำหรับนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะ รวมทั้งแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ก็มีที่จอดรถที่เพียงพอสามารถนำจักรยานเข้าถึงพื้นที่ได้ สอดคล้องกับงานวิจัยของ กาญจนา สุคันธศิริกุล และคณะ [1] ที่ศึกษาการพัฒนาคุณภาพการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งพบว่านักท่องเที่ยวมีความต้องการในด้านบุคลากรเป็นลำดับแรก รองลงมาคือ ด้านสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ด้านการให้บริการ ด้านค่าใช้จ่าย ด้านสถานที่ในการจัดงาน ด้านการส่งเสริมการตลาด และด้านกระบวนการให้บริการ เช่นเดียวกับงานวิจัยของ ณัฐวิรัช ศรีธาดาสวัสดิ์ [6] ที่ศึกษาวิจัยเรื่อง ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและส่วนประสมทางการตลาดที่ส่งผลต่อการตัดสินใจในการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผลการศึกษาพบว่า ความคิดเห็นด้านศักยภาพการท่องเที่ยว โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ได้แก่ ด้านที่พัก ด้านสิ่งดึงดูดใจ ด้านกิจกรรม ด้านการเข้าถึง และด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ตามลำดับ และสอดคล้องกับ โชติพงษ์ บุญฤทธิ์ และคณะ [4] ที่ศึกษาวิจัยเรื่อง การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขต

เทศบาลนครสงขลาโดยกระบวนการมีส่วนร่วม ที่กล่าวว่า ปัญหาและพฤติกรรมการใช้เส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา นั้น นักปั่นจักรยานส่วนใหญ่มีปัญหาความไม่ปลอดภัยของเส้นทางจักรยานมากที่สุด รองลงมามีปัญหาเกี่ยวกับความไม่ต่อเนื่องของเส้นทางจักรยาน ความไม่ชัดเจนของป้ายบอกทางเส้นทางจักรยาน สภาพพื้นผิวถนนไม่เหมาะสำหรับการปั่นจักรยาน มีสิ่งรบกวนบรรยากาศบ้างเล็กน้อย สำหรับศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวเส้นเลียบเกาะที่พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดคือความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยวเนื่องจากถึงแม้ว่าเส้นทางนี้จะมีการจัดทำเส้นทางจักรยานไว้โดยเฉพาะ แต่นักท่องเที่ยวยังคงต้องระมัดระวังในการปั่นจักรยาน เนื่องจากเส้นทางท่องเที่ยวที่มีรถสัญจรผ่านร่วมทางและมีอัตราการขับขี่ที่เร็ว บางครั้งมีรถจอดที่เลนจักรยานทำให้นักท่องเที่ยวรู้สึกกังวลถึงความปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งสอดคล้องกับ ปรัชกรณ์ เศรษฐเสถียร และคณะ [9] ที่ศึกษาการสร้างรูปแบบเส้นทางจักรยาน และสิ่งสนับสนุนที่จำเป็นสำหรับนักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานในพื้นที่จังหวัดจันทบุรี ซึ่งพบว่าความคาดหวังที่มีต่อเส้นทางจักรยาน คือ ความปลอดภัย และความคาดหวังต่อสิ่งอำนวยความสะดวก คือ ต้องการช่องทางจักรยานที่ชัดเจน

ศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวระยะไกลหรือเส้นทางบ้านพอ มีจุดเด่นคือเป็นเส้นทางที่มีจุดพัก เช่น ร้านอาหารและเครื่องดื่มตลอดเส้นทาง มีความสวยงามเหมาะสมของสภาพภูมิทัศน์ตลอดเส้นทาง มีความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว และมีความชัดเจนของป้ายบอกทิศทาง แต่เนื่องจากเส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่มีระยะทางไกล ผู้วิจัยจึงแนะนำให้นักท่องเที่ยวสามารถพักค้างคืน เนื่องจากเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีที่พักที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นรีสอร์ท หรือจุดกางเต็นท์ที่อุทยานเขื่อนแก่งกระจาน ที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้อย่างหลากหลาย สอดคล้องกับงานวิจัยของ ฌวีวิช ศรีธาดาสวัสดิ์ [6] ที่ศึกษาวิจัยเรื่อง ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและส่วนประสมทางการตลาดที่ส่งผลต่อการตัดสินใจในการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผลการศึกษาพบว่า ความคิดเห็นด้านศักยภาพการท่องเที่ยว โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ได้แก่ ด้านที่พัก ด้านสิ่งดึงดูดใจ ด้านกิจกรรม ด้านการเข้าถึง และด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ตามลำดับ ส่วนความคิดเห็นด้านปัจจัยส่วนประสมทางการตลาด โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ได้แก่ ด้านผลิตภัณฑ์ ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย ด้านราคา ด้านการสื่อสารการตลาด ด้านกระบวนการ ด้านสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ และด้านบุคคล สำหรับศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยวเส้นทางบ้านพอ ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ความเหมาะสมในการท่องเที่ยวทุกฤดูกาล สถานที่จอดจักรยานเหมาะสม และความสมบูรณ์ของสภาพธรรมชาติและ/หรือสภาพดั้งเดิม อาจเนื่องมาจากเส้นทางมีระยะไกลที่ไม่เหมาะกับการปั่นจักรยานในฤดูฝน ประกอบกับระหว่างทางมีที่จอดแวะพักร้านค้าต่างๆ แต่ยังไม่มีการจอดจักรยานที่เหมาะสม เช่น ช่องจอดจักรยานหรือราวแขวนจักรยาน ส่วนในความสมบูรณ์ของสภาพธรรมชาติและ/หรือสภาพดั้งเดิม อาจเนื่องจากในปัจจุบัน เส้นทางนี้ได้มีการพัฒนาให้มีความเจริญเพิ่มมากขึ้นไม่ว่าจะเป็นรีสอร์ท ร้านค้า ร้านกาแฟ เพื่อบริการนักท่องเที่ยวจึงส่งผลถึงความสมบูรณ์ของธรรมชาติที่น้อยลง สอดคล้องกับงานวิจัยของ โชติพงษ์ บุญฤทธิ์ และคณะ [4] ที่ศึกษาวิจัยเรื่อง การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาโดยกระบวนการมีส่วนร่วม โดยพบว่าปัญหาและพฤติกรรมการใช้เส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลนครสงขลา ปัญหาเรื่องสภาพอากาศไม่เหมาะสำหรับการปั่นจักรยานเป็นปัญหาที่อยู่ในระดับเล็กน้อยที่สุด และกิจกรรมที่นักท่องเที่ยวทำ ณ จุดจอดพัก คือ การพูดคุย รองลงมาคือการถ่ายรูป และการรับประทานอาหาร ผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับเบญญทิพย์ ทองวิไล [8] ที่วิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจของเส้นทางท่องเที่ยวอำเภอปรางบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ สำหรับนักท่องเที่ยวชาวไทย ที่พบว่าตัวแปรด้านความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวก การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว แรงดึงดูดของแหล่งท่องเที่ยว การท่องเที่ยววิถีชีวิต และการซื้อของฝาก เป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถนำไปจัดเส้นทางท่องเที่ยวให้ตรงกับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ นอกจากนี้สามารถส่งเสริมให้ชุมชนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน ตามที่ กิตติกรรณ์ สมยศ และคณะ [2] ศึกษาการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเพื่อการเรียนรู้อย่างมีส่วนร่วมในชุมชนตำบลคูใต้ อำเภอเมืองน่าน จังหวัดน่าน ซึ่งพบว่าการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วมทำให้เครือข่ายด้านการท่องเที่ยวเกิดการตื่นตัว วางแผนกิจกรรม และผลิตภัณฑ์ที่ตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวในแต่ละสถานที่ท่องเที่ยว ตลอดจนตระหนักถึงความสำคัญของการถ่ายทอดองค์ความรู้สู่เยาวชนในพื้นที่ รวมไปถึงนักท่องเที่ยว มีการพัฒนาศักยภาพด้านการบริหารจัดการท่องเที่ยว เตรียมพร้อมสำหรับการ

ต้อนรับนักท่องเที่ยวที่เป็นหมู่คณะ นอกจากนี้ยังเป็นการกระจายรายได้ สร้างอาชีพ รวมทั้งยังเกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ การรวมกลุ่ม และการจัดการสิ่งแวดล้อมในชุมชนเพิ่มขึ้น และวางแผนในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ของชุมชนให้มีความเชื่อมโยงกับวัฒนธรรม ภูมิปัญญาในท้องถิ่น เพื่อสร้างความเป็นเอกลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวชุมชนให้เกิดขึ้นได้ต่อไป

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

1.1 จากการจัดทำเส้นทางจักรยานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดเพชรบุรีทั้ง 3 ระยะทาง คือ ระยะใกล้ ระยะกลาง และระยะไกล ผู้วิจัยพบว่า จังหวัดเพชรบุรี ยังมีเส้นทาง และแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจและสามารถจัดเป็นเส้นทางจักรยานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดเพชรบุรีได้อีกหลายเส้นทาง เนื่องจากจังหวัดเพชรบุรีมีพื้นที่ที่มีประวัติศาสตร์ และพัฒนาการมาอย่างต่อเนื่องประกอบกับมีทรัพยากรทางศิลปวัฒนธรรมที่หลากหลาย ดังนั้น ผู้บริหาร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงควรมีนโยบายในการส่งเสริมสนับสนุนการท่องเที่ยวทางจักรยานที่เป็นรูปธรรมชัดเจน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบุรีให้มีความเข้มแข็งและเป็นที่ยอมรับมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังสามารถส่งเสริมให้เป็นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์หรือเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมได้ด้วย

1.2 จากผลการประเมินศักยภาพของเส้นทางท่องเที่ยว และแหล่งท่องเที่ยวทุกเส้นทาง พบว่า ประเด็นที่มีค่าเฉลี่ย น้อยที่สุดคือ ความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยว และความปลอดภัยในการเดินทาง ดังนั้น ผู้บริหารระดับนโยบาย ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่าย รวมถึงท้องถิ่นและชุมชนซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่ ควรมีมาตรการหรือแนวทางในการบริหารจัดการเรื่องความปลอดภัยให้ครอบคลุม และมีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้นักท่องเที่ยวที่ต้องการมาเที่ยวจังหวัดเพชรบุรีต่อไป

2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

ควรทำการศึกษาวิจัยในประเด็นที่สามารถนำไปใช้วางแผนพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเส้นทางจักรยานในจังหวัดเพชรบุรี เพิ่มเติม เพื่อนำไปใช้กำหนดนโยบายและแผนส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยจักรยานให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ดังนี้

2.1 ความต้องการของนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวด้วยการปั่นจักรยานในจังหวัดเพชรบุรี อาทิ สถานที่ สิ่งอำนวยความสะดวก ปัญหาอุปสรรคในการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ช่วงระยะเวลาที่มาท่องเที่ยว ตลอดจนความต้องการการสนับสนุนด้านต่าง ๆ

2.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจท่องเที่ยวด้วยการปั่นจักรยาน

2.3 แนวทางการส่งเสริมสนับสนุนการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

2.4 แนวทางการยกระดับคุณภาพชีวิตและเศรษฐกิจในชุมชนด้วยการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

2.5 การจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวด้วยจักรยาน (โปรแกรมทัวร์) ประเภทต่าง ๆ ให้ครอบคลุมความต้องการของนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่ม

2.6 การพัฒนามัคคุเทศก์ท่องเที่ยวด้วยจักรยาน โดยใช้บุคลากรในพื้นที่

เอกสารอ้างอิง

- [1] กาญจนา สุคันธศิริกุล และคณะ. การพัฒนาคุณภาพการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ. นครราชสีมา : มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ; 2556.
- [2] กิตติกรรณ์ สมยศ และคณะ. การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเพื่อการเรียนรู้อย่างมีส่วนร่วมในชุมชนตำบลคูใต้ อำเภอเมืองน่าน จังหวัดน่าน. น่าน : วิทยาลัยชุมชนน่าน ; 2558.
- [3] จิราภรณ์ พรหมเทพ. แนวทางการพัฒนาการตลาดเส้นทางจักรยานท่องเที่ยวริมฝั่งโขง อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม. นครพนม : มหาวิทยาลัยนครพนม ; 2561.

- [4] โชติพงษ์ บุญฤทธิ์, อมรรัตน์ บุญสว่าง, พงศกร จงรักย์. การพัฒนาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครสงขลาโดยกระบวนการมีส่วนร่วม. คณะศิลปกรรมศาสตร์. สงขลา : มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา ; 2559.
- [5] ชูสิทธิ์ ชูชาติ. อุตสาหกรรมท่องเที่ยว. พิมพ์ครั้งที่ 4. เชียงใหม่ : คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ สถาบันราชภัฏเชียงใหม่ ; 2546.
- [6] ณัฐวิทย์ ศรีธาดาสวัสดิ์. สักยภาพด้านการท่องเที่ยวและส่วนประสมทางการตลาดที่ส่งผลต่อการตัดสินใจในการ ปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์. [วิทยานิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต]. เพชรบุรี : มหาวิทยาลัยศิลปากร ; 2557.
- [7] นฤชิต ดีพร้อม. ความชอบด้านสภาพแวดล้อมทางนันทนาการและความคาดหวัง ด้านประสบการณ์นันทนาการของนักท่องเที่ยวจักรยานเสื่อภูเขา จังหวัดเชียงใหม่. [วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต]. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ; 2549.
- [8] เบญจทิพย์ ทองวิไล. การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจของเส้นทางจักรยานท่องเที่ยวอำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์สำหรับนักท่องเที่ยวชาวไทย. [วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต]. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยกรุงเทพ ; 2559.
- [9] ปรัชกรณ์ เสริมฐเสถียร และคณะ. การสร้างรูปแบบเส้นทางจักรยานโดยใช้จักรยานสำหรับท่องเที่ยวในจังหวัดจันทบุรี. จันทบุรี : มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี ; 2561.
- [10] พณกฤษ อุคมกิตติ. การจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในพื้นที่เขตดงลิงชัน กรุงเทพมหานคร.วารสารวิชาการ Veridian E-Journal 2557, 2:561-578
- [11] วรณิศา สีฟ้า. การมีส่วนร่วมของชุมชนในการจัดการการท่องเที่ยวเชิงส่งเสริมสุขภาพ กรณีศึกษาน้ำพุร้อน อำเภอหนองหญ้าปล้อง จังหวัดเพชรบุรี. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี 2562, 2 : 111-121.
- [12] สุดถนอม ดันเจริญ. การจัดการการท่องเที่ยวโดยชุมชนกับการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนของชุมชนบางขันแตก จังหวัดสมุทรสงคราม. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี 2561, 2 : 32-41.