

รูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจรัญยานเมืองชายแดน  
ในเขตล้าานนาตะวันออก



ลิลลาลี ศิริวิไลเลิศอนันต์

วิทยานิพนธ์เสนอมหาวิทยาลัยพะเยา เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา

หลักสูตรปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยว

พฤษภาคม 2563

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยพะเยา

รูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจรัญยานเมืองชายแดน  
ในเขตล้านนาตะวันออก



ลิลลาลี ศิริวิไลเลิศอนันต์

วิทยานิพนธ์เสนอมหาวิทยาลัยพะเยา เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา

หลักสูตรปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยว

พฤษภาคม 2563

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยพะเยา

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

รูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักษุยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก  
ของ ลิลลาลี ศิริวิไลเลิศอนันต์

ได้รับการพิจารณาอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
หลักสูตรปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยว  
ของมหาวิทยาลัยพะเยา

.....ประธาน

(รองศาสตราจารย์ ดร.เฉลิมชัย ปัญญาดี)

.....กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เจษฎา มิ่งฉาย)

.....กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นครินทร์ ชัยแก้ว)

.....กรรมการ

(ดร.พัจน์พิตดา ศรีสมพงษ์)

.....กรรมการ

(ดร.ฤทัยภัทร พิมลศรี)

.....กรรมการ

(ดร.วาร์ชต์ มัชฌมบุรุษ)

อนุมัติ

.....

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ประกอบศิริ ภัคดีพิณิจ)

คณบดีคณะวิทยาการจัดการและสารสนเทศศาสตร์

พฤษภาคม 2563

## กิตติกรรมประกาศ

ดุชฎินิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความสามารถอย่างดียิ่งของประธานกรรมการที่ปรึกษาดุชฎินิพนธ์ ขอกราบขอบพระคุณ ดร.อุทัยภัทร พิมลศรี ประธานที่ปรึกษา ที่กรุณาให้คำปรึกษา ชี้แนะแนวทางที่ถูกต้อง นอกจากนี้ความสำเร็จของดุชฎินิพนธ์ฉบับนี้ยังเกิดจากความกรุณาเป็นอย่างสูงจากกรรมการที่ปรึกษาดุชฎินิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นครินทร์ ชัยแก้ว สำหรับข้อเสนอแนะต่าง ๆ เพื่อการปรับปรุง อีกทั้ง ดร.วรัชต์ มัชฌิมบุรุษ กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และประธานหลักสูตรที่ได้ให้คำแนะนำ และทุ่มเทในการถ่ายทอดองค์ความรู้ให้แก่ผู้วิจัยมาโดยตลอดจนงานวิจัยเสร็จสมบูรณ์

ขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.เฉลิมชัย ปัญญาดี ประธานกรรมการในการสอบปกป้องดุชฎินิพนธ์ ดร.พัชร์พิตดา ศรีสมพงษ์ และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เจษฎา มิ่งฉาย กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ที่ให้ข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ในการปรับปรุงดุชฎินิพนธ์ให้มีความดี และมีคุณสมบัติมากยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณอาจารย์สาขาวิชาการจัดการการท่องเที่ยว ของมหาวิทยาลัยพะเยาทุกท่าน ที่ให้ความรู้ด้านวิชาการ รวมไปถึงขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่ทุกท่านที่ได้อำนวยความสะดวกในการดำเนินงานด้านเอกสารทุกขั้นตอนให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย

ขอขอบพระคุณ ผู้ให้ข้อมูลทุกท่านที่กรุณาสละเวลาอันมีค่าให้ความรู้ ข้อเสนอแนะ เพื่อข้อมูล พร้อมทั้งอำนวยความสะดวกและให้ความอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูลตลอดจนผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องที่ทำให้ดุชฎินิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ขอขอบคุณ กัลยาณมิตรทุกท่านที่คอยให้ความช่วยเหลือ ให้กำลังใจด้วยความรัก ความเป็นห่วงความเป็นใยแก่ผู้วิจัยมาโดยตลอด จนทำให้ดุชฎินิพนธ์เล่มนี้สำเร็จตามความมุ่งหมาย

สุดท้ายนี้เหนือสิ่งอื่นใด ผู้วิจัยขอน้อมรำลึกถึงพระคุณของบิดามารดาและครอบครัว ศิริวิไลเลิศอนันต์ที่เป็นผู้อบรมเลี้ยงดูผู้วิจัยมาเป็นอย่างดี ผู้ที่คอยเคียงข้างเป็นกำลังใจช่วยเหลือมาจนทำให้ดุชฎินิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ทั้งนี้ ผู้วิจัยหวังว่าดุชฎินิพนธ์เล่มนี้จักเป็นคุณประโยชน์แก่ ภาครัฐและภาคเอกชนและผู้มีส่วนร่วมต่าง ๆ ที่จะได้นำข้อมูลไปปรับใช้พัฒนาในการท่องเที่ยวจรัญต่อไป

ลิลลาลี ศิริวิไลเลิศอนันต์

**ชื่อเรื่อง:** รูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจากรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก

**ผู้วิจัย:** ลิลลาลิ ศิริวิไลเลิศอนันต์, วิทยานิพนธ์: ปร.ด. (การจัดการการท่องเที่ยว), มหาวิทยาลัยพะเยา, 2562

**ประธานที่ปรึกษา:** ดร.อุทัยภัทร พิมลศรี, **กรรมการที่ปรึกษา:** ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นครินทร์ ชัยแก้ว,  
ดร.วราชีต มัชฌมบุรุษ

**คำสำคัญ:** การท่องเที่ยวจากรยานเมืองชายแดน, เส้นทางจักรยานล้านนาตะวันออก, บริหารจัดการการท่องเที่ยว  
จักรยาน

### บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยวและองค์ประกอบของการท่องเที่ยว 2) เพื่อศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจักรยาน 3) เพื่อวิเคราะห์และเสนอเส้นทางที่เหมาะสม และ 4) เพื่อเสนอรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก ผลการวิจัย พบว่า ศักยภาพการท่องเที่ยวและองค์ประกอบของการท่องเที่ยวในภาพรวม น่านมีศักยภาพมากที่สุด รองลงมาคือ พะเยา และเชียงราย ด้านสิ่งดึงดูดใจ น่านมีศักยภาพสูงสุด ด้านการเข้าถึง เชียงรายและพะเยามีศักยภาพสูงสุดเท่ากัน ด้านที่พัก น่านมีศักยภาพสูงสุด ด้านบริการและความสะดวกสบาย น่านมีศักยภาพสูงสุด ด้านกิจกรรม น่านมีศักยภาพสูงสุด ด้านความปลอดภัย น่านมีศักยภาพสูงสุด และด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน น่านมีศักยภาพสูงสุด พฤติกรรมนักท่องเที่ยวจักรยาน พบว่า ส่วนใหญ่มีจุดประสงค์มาเข้าร่วมงานอีเว้นท์ที่จัดขึ้น มีการใช้บริการต่าง ๆ สิ่งดึงดูดใจ คือ การเข้าร่วมงานอีเว้นท์ ปั่นเพื่อท่องเที่ยวหาประสบการณ์ รางวัล ได้เพื่อนร่วมเดินทางใหม่ที่มีความชอบเดียวกัน การวิเคราะห์และเสนอเส้นทางที่เหมาะสม พบว่า ควรจะมีสิ่งต่าง ๆ ได้แก่ เส้นทางมีสิ่งน่าสนใจ สวยงาม มีบริการสิ่งอำนวยความสะดวก โครงสร้างพื้นฐาน บริการข้อมูลข่าวสาร ประสบการณ์ในแหล่งท่องเที่ยว การพักผ่อน การเดินทาง และความปลอดภัย รูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยว ควรคำนึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่น รวมทั้งแนวทางในการบริหารจัดการตามหลัก Supply chain Management ควรมุ่งให้เกิดความร่วมมือทั้งภาครัฐ เอกชน และชุมชน การมีเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัย และได้มาตรฐานพร้อมรองรับนักท่องเที่ยว และช่วยให้ชุมชนมีรายได้ และประชาชนมีอาชีพ

**Title:** BICYCLE TOURISM MANAGEMENT MODEL FOR BORDER CITIES IN EASTERN LANNA

**Author:** Linlalee Siriwilailerdanun, Thesis: Ph.D. (Tourism Management), University of Phayao, 2019

**Advisor:** Dr.Ruthaiphath Phimolsri, **Co–advisor:** Assistant Professor Dr.Nakarin Chaikaew,

Dr.Warat Matthayomburuth

**Keywords:** Bicycle tourism in border cities, Eastern Lanna bicycle path, Bicycle tourism management

### ABSTRACT

The objectives of this research were 1) to study the tourism potential and components, 2) to study the behavior of bicycles tourists, 3) to analyze and propose suitable bicycle routes, and 4) to propose a bicycle tourism management model for border cities in Eastern Lanna. The methodology of this research was conducted as follows: For the first objective, the tourism potential was evaluated based on the concept of 5ASM with a sample of 15 cyclists from cycling club and 133 bicycle tourists. In–depth interview was conducted to collect data about tourism policy, readiness of service sector and entrepreneurs. In addition, data were collected from 51 administrators in public sector, tourism association, and entrepreneurs. Data were collected from 30 bicycle tourism experts and evaluated with an analytical hierarch technique to rank bicycle routes. For the second objective, bicycle tourism behavior was studied by collecting data from 400 Thai and foreign bicycle tourists. The opinions, factors for decision, tourism management guidelines and bicycle tourists facilities were studied by collecting data from 200 bicycle tourists attending the event. For the third objective, the content analysis was conducted to propose suitable routes along with tourist behavior and 5ASM concept. For the fourth objective, the results and SWOT analysis were used to analyze the environment and propose a bicycle tourism management model in order to present data to 90 provincial representatives. The research results indicated that for overall tourism potential and components, the province with the highest potential was Nan, followed by Phayao and Chiang Rai. Nan had the highest attraction potential. Chiang Rai and Phayao had the same highest accessibility potential. Nan had the highest potential in terms of accommodation, amenity, activity, safety, and bicycle tourism management. In terms of the behavior of bicycle tourists, most of the respondents answered that the purpose of bicycle tourism was to attend the organized event. They used various services. The attraction was the participation in the event. A reason for cycling was for experience. A reward was to get new travel companions with the same passion. In terms of analyzing and proposing suitable routes, interesting and beautiful routes with basic amenities, infrastructure, information service should be provided and experience in tourist attractions, rest, travel and safety should be enhanced. In terms of a bicycle tourism management model, environmental impact, changes in local lifestyles, customs and cultures should be considered. Besides, supply chain management–based guidelines should be taken into account to enhance the cooperation among public, private and community sectors. Bicycle routes should be safe and standardized to support tourists and increase income to the community, and career opportunity for people.

## สารบัญ

| บทที่   | หน้า |
|---|------|
| 1 บทนำ.....   | 1    |
| ที่มาและความสำคัญ .....   | 1    |
| วัตถุประสงค์ของงานวิจัย .....   | 9    |
| ขอบเขตการวิจัย .....  | 9    |
| ประโยชน์ในเชิงการพัฒนา.....   | 10   |
| ประโยชน์ในเชิงวิชาการ .....   | 10   |
| นิยามศัพท์เฉพาะ.....  | 11   |
| 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....   | 12   |
| บริบททางด้านการท่องเที่ยวของพื้นที่ล้านนาตะวันออก.....                                | 13   |
| แนวคิดด้านการท่องเที่ยว .....   | 35   |
| แนวคิดด้านการท่องเที่ยวจักรยาน .....  | 40   |
| แนวคิดด้านการท่องเที่ยวชายแดน .....   | 54   |
| แนวคิดด้านชายแดน .....  | 63   |
| แนวคิดด้านพฤติกรรมการท่องเที่ยว .....   | 66   |
| แนวคิดด้านพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจักรยาน.....   | 67   |
| แนวคิดด้านการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์.....  | 73   |
| แนวคิดทางด้านการประเมินการท่องเที่ยวจักรยาน โดย AHP (Analytic Hierarchy Process)..... | 80   |
| แนวคิดทางด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว.....   | 94   |
| แนวคิดความปลอดภัยการท่องเที่ยวจักรยานเมือง<br>ชายแดน.....                             | 99   |
| แนวคิดโซ่อุปทานการท่องเที่ยว Supply Chain .....                                       | 104  |
| แนวคิดด้านการบริหารจัดการและการทำยุทธศาสตร์จักรยานเมือง<br>ชายแดน.....                | 110  |

## สารบัญ (ต่อ)

| บทที่  | หน้า       |
|--|------------|
| งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....   | 119        |
| กรอบแนวคิดในการวิจัย.....  | 126        |
| <b>3 วิธีดำเนินการวิจัย .....</b>  | <b>128</b> |
| วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยงและองค์ประกอบของ<br>การท่องเที่ยว สำหรับเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนา<br>ตะวันออก .....  | 128        |
| วัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ใน<br>เขตล้านนาตะวันออก.....   | 134        |
| วัตถุประสงค์ที่ 3 เพื่อวิเคราะห์และเสนอเส้นทางที่เหมาะสม สำหรับ<br>นักท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก .....   | 137        |
| วัตถุประสงค์ที่ 4 เสนอรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน<br>เมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก .....   | 138        |
| <b>4 ผลการวิจัย .....</b>  | <b>139</b> |
| ประเด็นที่ 1 ผลการประเมินศักยภาพทางการท่องเที่ยวจักรยานโดย<br>ผู้เชี่ยวชาญด้านจักรยานในที่นี้ คือ ผู้เชี่ยวชาญด้านจักรยาน จำนวน<br>30 คน ในเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก ..... | 140        |
| ประเด็นที่ 2 พฤติกรรมนักท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนา<br>ตะวันออก แบ่งเป็น ผลจากแบบสอบถาม และผลจากการสัมภาษณ์เชิง<br>ลึก .....  | 256        |
| ประเด็นที่ 3 ผลการวิเคราะห์และเสนอเส้นทางที่เหมาะสม สำหรับ<br>นักท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก .....  | 270        |
| ประเด็นที่ 4 เสนอรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมือง<br>ชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก .....  | 317        |



## สารบัญ (ต่อ)

| บทที่   | หน้า |
|---|------|
| ประเด็นที่ 5 การบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน ประกอบไปด้วย<br>การวางแผน การจัดพื้นที่ การจัดการสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมของ<br>ท้องถิ่น การจัดการบุคลากรทางการท่องเที่ยว การจัดการรายได้ ด้าน<br>การประชาสัมพันธ์ ด้านการสร้างความสัมพันธ์กับนักท่องเที่ยวและชุมชน<br>(Bicycle Tourism Management) ..... | 328  |
| <b>5 บทสรุป</b> .....   | 348  |
| สรุปผลการวิจัย .....  | 348  |
| อภิปรายผล .....   | 359  |
| ข้อเสนอแนะจากการวิจัย .....   | 383  |
| <b>บรรณานุกรม</b> .....   | 385  |
| <b>ภาคผนวก</b> .....  | 396  |
| ภาคผนวก ก แบบสอบถามตัวชี้วัดศักยภาพการท่องเที่ยวสำหรับเส้นทาง<br>จักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก .....  | 397  |
| ภาคผนวก ข แบบสัมภาษณ์ชมรมจักรยาน.....   | 408  |
| ภาคผนวก ค แบบสัมภาษณ์สมาคมธุรกิจ .....  | 411  |
| ภาคผนวก ง แบบสอบถามนักท่องเที่ยว .....  | 415  |
| ภาคผนวก จ แบบสอบถามนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ .....   | 420  |
| <b>ประวัติผู้วิจัย</b> .....  | 425  |

## สารบัญตาราง

| ตาราง |  | หน้า |
|-------|--|------|
| 1     | แสดงข้อมูลพื้นฐานของล้ามนาคะวันออก.....  | 14   |
| 2     | แสดงการวิเคราะห์ปัจจัยเอื้อของล้ามนาคะวันออก .....   | 30   |
| 3     | แสดงพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจักรยานและแนวโน้ม.....  | 72   |
| 4     | แสดงเกณฑ์ประเมินของ ADFC (ADFC Premium route assessment criteria).....   | 80   |
| 5     | แสดงเกณฑ์ประเมินของ Fiets Platform (Cycle tourism regional framework assessment criteria).....                   | 83   |
| 6     | แสดงลักษณะของอุบัติเหตุการปั่นจักรยาน ความเสี่ยง และการมีส่วนร่วม .....  | 100  |
| 7     | แสดงด้านสิ่งดึงดูดใจ .....   | 140  |
| 8     | แสดงด้านการเข้าถึง .....   | 142  |
| 9     | แสดงด้านที่พัก .....   | 144  |
| 10    | แสดงด้านบริการและความสะดวกสบาย.....  | 146  |
| 11    | แสดงด้านกิจกรรม.....   | 148  |
| 12    | แสดงด้านความปลอดภัย.....   | 150  |
| 13    | แสดงด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน.....   | 154  |
| 14    | แสดงสรุปผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย และคะแนนตามแนวคิด AHP ของ ศักยภาพทางการท่องเที่ยวจักรยานโดยนักท่องเที่ยว ..... | 157  |
| 15    | แสดงด้านสิ่งดึงดูดใจ .....   | 158  |
| 16    | แสดงด้านการเข้าถึง .....   | 160  |
| 17    | แสดงด้านที่พัก .....   | 163  |
| 18    | แสดงด้านบริการและความสะดวกสบาย.....  | 164  |
| 19    | แสดงด้านกิจกรรม.....   | 166  |
| 20    | แสดงด้านความปลอดภัย.....   | 169  |
| 21    | ด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน.....   | 172  |
| 22    | แสดงด้านสิ่งดึงดูดใจ .....   | 175  |
| 23    | แสดงด้านการเข้าถึง .....   | 177  |

## สารบัญตาราง (ต่อ)

| ตาราง |   | หน้า |
|-------|---|------|
| 24    | แสดงด้านที่ปัก .....  | 180  |
| 25    | แสดงด้านบริการและความสะอาดเรียบร้อย.....  | 181  |
| 26    | แสดงด้านกิจกรรม.....  | 183  |
| 27    | แสดงด้านความปลอดภัย.....  | 186  |
| 28    | แสดงด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน .....   | 189  |
| 29    | แสดงด้านสิ่งดึงดูดใจ .....  | 193  |
| 30    | แสดงด้านการเข้าถึง .....  | 195  |
| 31    | แสดงด้านที่ปัก .....  | 197  |
| 32    | แสดงด้านบริการและความสะอาดเรียบร้อย.....  | 199  |
| 33    | แสดงด้านกิจกรรม.....  | 201  |
| 34    | แสดงด้านความปลอดภัย.....  | 203  |
| 35    | แสดงด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน .....   | 206  |
| 36    | แสดงเมทริกซ์การเปรียบเทียบคะแนนความสำคัญตารางที่ 2 ค่าน้ำหนักคะแนน<br>ในการเปรียบเทียบเกณฑ์การตัดสินใจ ในระบบแมทริกซ์ .....                           | 216  |
| 37    | แสดงผลการให้ค่าน้ำหนักคะแนนจากผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว<br>เพื่อเปรียบเทียบเกณฑ์การตัดสินใจรายคู่แบบไขว้ ในระบบแมทริกซ์ .....                     | 216  |
| 38    | แสดงผลการนอมอลไลซ์ค่าที่ได้จากการเปรียบเทียบความสำคัญ<br>ในการตัดสินใจ.....   | 217  |
| 39    | แสดงผลการหาค่า ความมั่นคง เพื่อยืนยันค่า Eigenvector ในการนำไปใช้งาน ....   | 218  |
| 40    | แสดงค่า Eigenvector ที่นำมาใช้กำหนดเป็นน้ำหนักของปัจจัยในการตัดสินใจใน<br>ภาพรวมได้.....  | 219  |
| 41    | แสดงผลการให้ค่าน้ำหนักคะแนนจากผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว<br>เพื่อเปรียบเทียบเกณฑ์การตัดสินใจด้านสิ่งดึงดูดใจ ในแต่ละเส้นทาง<br>การท่องเที่ยว ..... | 219  |
| 42    | แสดงผลการนอมอลไลซ์ค่าที่ได้จากการเปรียบเทียบความในการตัดสินใจ ด้าน<br>สิ่งดึงดูดใจ ในแต่ละเส้นทางท่องเที่ยว .....                                     | 220  |

## สารบัญตาราง (ต่อ)

| ตาราง  | หน้า |
|--|------|
| 43 แสดงการคำนวณความสอดคล้อง .....  | 221  |
| 44 แสดงเมทริกซ์การเปรียบเทียบแบบคู่ตามการเข้าถึงเส้นทาง (w2) .....                                     | 222  |
| 45 แสดงเมทริกซ์การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของฐานข้อมูลอ้างอิงจากการเข้าถึง<br>เส้นทาง (w2) .....           | 222  |
| 46 แสดงการคำนวณความสอดคล้อง .....  | 223  |
| 47 แสดงเมทริกซ์การเปรียบเทียบแบบคู่ตามที่พัก (w3) .....  | 224  |
| 48 แสดงเมทริกซ์การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของฐานข้อมูลอ้างอิงตามการเข้าถึง<br>เส้นทาง (w3) .....           | 224  |
| 49 แสดงการคำนวณความสอดคล้อง .....  | 225  |
| 50 เมทริกซ์การเปรียบเทียบแบบคู่ตามการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวก (W4) ..                               | 226  |
| 51 แสดงเมทริกซ์การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยแบบคู่ที่เป็นมาตรฐานขึ้นอยู่กับ<br>การเข้าถึงเส้นทาง (w4) .....  | 226  |
| 52 แสดงการคำนวณความสอดคล้อง .....  | 227  |
| 53 แสดงเมทริกซ์การเปรียบเทียบคู่ตามความปลอดภัย (W5) .....  | 228  |
| 54 เมทริกซ์การเปรียบเทียบค่าตามปกติของค่าความปลอดภัย (w5) .....  | 228  |
| 55 แสดงการคำนวณความสอดคล้อง .....  | 229  |
| 56 แสดงเมทริกซ์การเปรียบเทียบคู่ตามกิจกรรม (W6) .....  | 230  |
| 57 แสดงเมทริกซ์การเปรียบเทียบ Pairwise ที่เป็นมาตรฐานขึ้นอยู่กับกิจกรรม<br>(W6) .....                  | 230  |
| 58 แสดงการคำนวณความสอดคล้อง .....  | 231  |
| 59 เมทริกซ์การเปรียบเทียบแบบคู่ตามการจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน (W7) .....                             | 232  |
| 60 แสดงเมทริกซ์การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคู่แบบปกติอ้างอิงตามการจัดการ<br>การท่องเที่ยวจักรยาน (W7) ..... | 232  |
| 61 แสดงการคำนวณความสอดคล้อง .....  | 233  |

## สารบัญตาราง (ต่อ)

| ตาราง   | หน้า |
|---|------|
| 62 แสดงผลการตัดสินใจเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว .....  | 234  |
| 63 แสดงได้ผลการแนะนำเส้นทางจักรยานที่มีศักยภาพตามความคิดเห็นของ<br>นักท่องเที่ยวนักท่องเที่ยว.....                | 235  |
| 64 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวยุโรปจักรยาน จำแนกตามเพศ .....   | 256  |
| 65 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวยุโรปจักรยาน จำแนกตามอายุ .....  | 257  |
| 66 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวยุโรปจักรยาน จำแนกตามระดับการศึกษา ....                                      | 257  |
| 67 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวยุโรปจักรยาน จำแนกตามอาชีพ.....  | 258  |
| 68 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวยุโรปจักรยาน จำแนกตามรายได้.....   | 258  |
| 69 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวยุโรปจักรยาน จำแนกตามสถานภาพ .....   | 259  |
| 70 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวยุโรปจักรยาน จำแนกตามวัตถุประสงค์การ<br>ท่องเที่ยว .....                     | 259  |
| 71 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวยุโรปจักรยาน จำแนกตามลักษณะการ<br>จัดการท่องเที่ยว.....                      | 260  |
| 72 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวยุโรปจักรยาน จำแนกตามพาหนะที่ใช้ใน<br>การเดินทางมาท่องเที่ยว.....            | 261  |
| 73 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวยุโรปจักรยาน จำแนกตามจำนวนสมาชิกที่<br>ร่วมเดินทางมาท่องเที่ยว .....         | 261  |
| 74 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวยุโรปจักรยาน จำแนกตามลักษณะ<br>ความสัมพันธ์ของกลุ่มบุคคลที่ร่วมเดินทาง ..... | 262  |
| 75 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวยุโรปจักรยาน จำแนกตามค่าใช้จ่ายทั้งหมด<br>ในการท่องเที่ยว .....              | 262  |
| 76 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวยุโรปจักรยาน จำแนกตามระยะเวลาในการ<br>ปั่นจักรยานต่อ .....                   | 263  |
| 77 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวยุโรปจักรยาน จำแนกตามพาหนะอื่นที่ใช้<br>ระหว่างการท่องเที่ยว .....           | 264  |

## สารบัญตาราง (ต่อ)

| ตาราง  | หน้า |
|--|------|
| 78 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวจากรยาน จำแนกตามประเภทการณ์ใน<br>การขี่จักรยานท่องเที่ยว..... | 265  |
| 79 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวจากรยาน จำแนกตามลักษณะที่พัก .....                            | 266  |
| 80 แสดงธีมเส้นทางจักรยาน 4 ช่วงเส้นทางในจังหวัดเชียงราย จังหวัดพะเยาและ<br>จังหวัดน่าน .....       | 284  |
| 81 แสดงการกำหนดแผนยุทธศาสตร์.....  | 336  |
| 82 แสดงสรุปเป็นยุทธศาสตร์สำหรับเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก .....                                | 374  |



## สารบัญภาพ

| ภาพ  | หน้า |
|--|------|
| 1 แสดง Continuum model ของนักท่องเที่ยวจักรยาน.....  | 42   |
| 2 แสดง Typology of bicycle tourism segments.....   | 45   |
| 3 แสดงโรงแรม ONOMICHI U2.....  | 47   |
| 4 แสดงโรงแรม The Velo's Hotel & BMX Pump Track.....  | 48   |
| 5 แสดงองค์ประกอบการท่องเที่ยวจักรยาน .....   | 53   |
| 6 แสดง Vias Verdes .....   | 56   |
| 7 แสดง The Donauradweg.....  | 57   |
| 8 แสดง The Four Realms of Experience สัมผัสประสบการณ์ .....  | 74   |
| 9 แสดงภาพโครงสร้างลำดับชั้นของกระบวนการ AHP .....  | 87   |
| 10 แสดงประกอบจุดแวะชม .....  | 97   |
| 11 แสดงภาพประกอบจุดแวะพัก.....   | 97   |
| 12 แสดงโมเดลโซ่อุปทานการท่องเที่ยว Tourism Supply Chain Management.....  | 105  |
| 13 แสดงแผนที่ยุทธศาสตร์.....   | 118  |
| 14 แสดงกรอบแนวคิดรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมือง<br>ชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก.....                | 126  |
| 15 แสดงแผนผังการตัดสินใจเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว.....  | 215  |
| 16 แสดงเส้นทางช่วงที่ 3 ภูลังกา จังหวัดพะเยา มุ่งสู่อำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน .....                              | 278  |
| 17 แสดงเส้นทางปั่นจักรยานตามพฤติกรรมนักท่องเที่ยว.....   | 281  |
| 18 แสดงเส้นทางจักรยานพื้นที่ชายแดนล้านนาตะวันออก พิจารณาเลือกโดย<br>ผู้เชี่ยวชาญการท่องเที่ยวจักรยานทางไกล ..... | 283  |
| 19 แสดงเส้นทางจักรยานท่องเที่ยว 3 จังหวัด ประกอบด้วยจังหวัดเชียงราย จังหวัด<br>พะเยา และจังหวัดน่าน.....         | 297  |
| 20 แสดงการสำรวจเส้นทางจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก .....  | 298  |
| 21 แสดงเส้นทางช่วงที่ 2 อำเภอยางของ มุ่งสู่ภูลังกา จังหวัดพะเยา.....   | 299  |
| 22 แสดงเส้นทางช่วงที่ 3 ภูลังกา จังหวัดพะเยา มุ่งสู่อำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน....                                | 301  |

## สารบัญภาพ (ต่อ)

| ภาพ   | หน้า |
|---|------|
| 23 แสดงเส้นทางที่ 4 อำเภอป่าเกว๊ จังหวัดน่าน มุ่งสู่อำเภอเมืองจังหวัดน่าน.....  | 302  |
| 24 แสดงแนวทางการบริหารจัดการเส้นทางช่วงที่ 1.....                               | 307  |
| 25 แสดงแนวทางการบริหารจัดการเส้นทางช่วงที่ 2.....                               | 310  |
| 26 แสดงแนวทางการบริหารจัดการเส้นทางช่วงที่ 3.....                               | 312  |
| 27 แสดงแนวทางการบริหารจัดการเส้นทางช่วงที่ 4.....                               | 313  |
| 28 แสดงโมเดลการบริหารจัดการท่องเที่ยวตามแนวคิด Supply chain<br>management ..... | 327  |
| 29 แสดงกระบวนการมีส่วนร่วมของภาคีรัฐ เอกชน ชุมชน .....                          | 335  |





# บทที่ 1

## บทนำ

### ที่มาและความสำคัญ

อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่มีการขยายตัวสูง มีบทบาทความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมของนานาชาติและประเทศไทยเป็นอย่างมาก เป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญนำมาซึ่งเงินตราต่างประเทศ การสร้างงานและการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค นอกจากนี้การท่องเที่ยวยังมีส่วนสำคัญในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของการคมนาคมขนส่ง รวมถึงการค้าและการลงทุน (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2554) จะเห็นได้ว่า นอกจากการท่องเที่ยวจะเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้ให้กับประเทศ การท่องเที่ยวยังเป็นแหล่งสร้างรายได้ให้กับธุรกิจที่เกี่ยวข้องอีกมากมาย อาทิ โรงแรมและที่พัก ร้านอาหารร้านจำหน่ายของที่ระลึก การคมนาคม และบริการด้านการท่องเที่ยวอื่น ๆ เป็นต้นซึ่งเป็นผลให้เกิดการจ้างงาน กระจายรายได้ไปสู่ชุมชน ช่วยยกมาตรฐานการครองชีพของคนในท้องถิ่น สร้างความเจริญทางสังคม ช่วยอนุรักษ์ฟื้นฟูวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม

องค์การการท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization: UNWTO) มีการคาดการณ์ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นต่อเนื่องและเมื่อถึงปี พ.ศ. 2563 จะมีนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศจำนวน 1,600 ล้านคน โดยภูมิภาคที่มีแนวโน้มเป็นแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยม คือ ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และแปซิฟิก และกลุ่มประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นจุดหมายการท่องเที่ยวใหม่ ที่มีผู้นิยมเดินทางเข้ามาเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ภูมิภาคอาเซียนก็มีการเคลื่อนไหวในระดับกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน (ASEAN) โดยมีแนวทางของการพัฒนาไปสู่การเป็นภูมิภาคเดียวกันที่มีศักยภาพในการแข่งขันในเวทีโลก จึงเป็นโอกาสของประเทศไทยในการพัฒนาและเตรียมความพร้อมเพื่อการเป็นจุดหมายปลายทาง อีกทั้งกระแสการค้าไปถึงสิ่งแวดล้อมและการใส่ใจในสุขภาพมีเพิ่มมากขึ้น การท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ (Special Interest Tourism) มีแนวโน้มขยายตัวและประเทศไทยก็มีความพร้อม จึงเป็นโอกาสให้ประเทศไทยพัฒนาเพื่อรองรับแนวทางการท่องเที่ยวเฉพาะทางในอนาคต (กองวิจัยการตลาดการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2558)

นอกจากนี้ยังพบว่านักท่องเที่ยวทั่วโลกต่างกำลังให้ความสนใจ คือ ประเด็นเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนไปเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) ที่กำลังส่งผลกระทบต่อหลายประเทศ จากการเกิดก๊าซเรือนกระจกและสภาวะโลกร้อน

ทำให้เกิดภาวะอากาศแปรปรวนและภัยพิบัติต่าง ๆ อีกทั้งการที่ทรัพยากรมีจำกัดกับจำนวนประชากรโลกที่เพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงเกิดภาวะไม่สมดุล ซึ่งจะนำไปสู่การขาดแคลนทรัพยากร ดังนั้นเพื่อผลในระยะยาว จึงมีการคำนึงถึงการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน เป็นการพัฒนาที่คำนึงถึงสมดุลอื่น ๆ ในธรรมชาติ นำไปสู่การท่องเที่ยวแนวใหม่ ๆ ที่ต่างเกิดขึ้น และการท่องเที่ยวตลาดเฉพาะที่มีการจัดสรรทรัพยากรอย่างตรงกลุ่มและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย เช่น การท่องเที่ยวจักรยาน ปัจจุบันการท่องเที่ยวจักรยานได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นมาจากพฤติกรรมของผู้คนที่หันมาใส่ใจสุขภาพพร้อมกับการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม แนวโน้มทางการท่องเที่ยวโลกตามรายงานของ Euromonitor ที่นำเสนอในงาน World Travel Market 2011 ระหว่างวันที่ 3-6 พฤศจิกายน 2557 ณ สหราชอาณาจักร ได้สรุปว่านักท่องเที่ยวที่นิยมการท่องเที่ยวโดยจักรยานเป็นพาหนะมีเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากสถิติของบริษัท DuVine Cycling + Adventure Co พบว่า ความต้องการในรายการนำเที่ยวโดยจักรยานเพิ่มขึ้นร้อยละ 70 ตั้งแต่ปี 2552 โดยแหล่งท่องเที่ยวซึ่งเป็นที่ยอมรับ ได้แก่ ยุโรปและแคลิฟอร์เนีย ด้านค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวจักรยาน ที่สำรวจโดย Travel Oregon พบว่า นักท่องเที่ยวกลุ่มจักรยานที่มีการพักค้างคืนและเดินทางภายในรัฐจะมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 744 ดอลลาร์สหรัฐ สูงกว่านักท่องเที่ยวทั่วไปถึงร้อยละ 20 โดยกลุ่มเป้าหมายหลัก ได้แก่ กลุ่มเจนเอเรชั่นเอ็กซ์และกลุ่มเบบี้บูมเมอร์ (eTAT Tourism Journal, 2557) การท่องเที่ยวจักรยานเติบโตอย่างต่อเนื่อง และได้รับความนิยมในหลายภูมิภาคของโลก อาทิ กลุ่มประเทศแถบยุโรปที่มีความนิยมมานาน ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และประเทศในเอเชียก็หันมาพัฒนาอย่างจริงจัง เช่น ไต้หวัน ญี่ปุ่น เพราะนอกจากจะนำรายได้เข้าประเทศยังเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่วนมูลค่าตลาดการท่องเที่ยวจักรยานในยุโรปสร้างรายได้ 44 พันล้านยูโรต่อปี การท่องเที่ยวจักรยานซึ่งนอกจากจะช่วยเรื่องสุขภาพ ยังส่งผลดีต่อชุมชนทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม (Chang and Chang, 2003; Faulks, Ritchie and Fluker, 2007; Lamont, 2009) จากการศึกษาของ Outer Bank ใน North Carolina รายงานว่า นักท่องเที่ยวจักรยานนำมาซึ่งรายได้ให้แก่ชุมชนโดยประมาณ 60 ล้านดอลลาร์ต่อปี (Clifton, Morrissey and Ritter, 2012) การพัฒนาการท่องเที่ยวส่งผลดีต่อชุมชนโดยเฉพาะในชนบทหรือพื้นที่ห่างไกลที่เส้นทางนั้นผ่าน เพราะนักท่องเที่ยวจักรยานมักจะใช้จักรยานในธุรกิจของท้องถิ่น จึงนำมาซึ่งรายได้โดยตรงต่อชุมชนเจ้าบ้าน (Host Community) (Faulks, Ritchie and Fluker, 2007; Andy, 2013)

Mrnjavac, Kovacic and Topolšek (2014) ได้ให้ความหมายการท่องเที่ยว (Bicycle Tourism) หมายถึง การเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ด้วยวัตถุประสงค์เพื่อพักผ่อนหย่อนใจ และกิจกรรมการขี่จักรยาน เป็นส่วนประกอบสำคัญของประสบการณ์การท่องเที่ยว Chang and Chang

(2003) ให้ความหมายว่า เป็นกิจกรรมในเชิงบวก ที่รวมทั้งการเดินทางและประสบการณ์ นันทนาการและการพักผ่อนหย่อนใจ การเดินทางสำหรับการท่องเที่ยวโดยทั่วไปนั้น รถยนต์ และเครื่องบินเป็นพาหนะที่ได้รับความนิยมในการเดินทาง ซึ่งพาหนะเหล่านี้ก่อให้เกิดก๊าซจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขับเคลื่อน และนำไปสู่การทำลายชั้นบรรยากาศ เกิดสภาวะเรือนกระจกและสภาวะโลกร้อนในที่สุด อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวก็มีการคำนึงถึงปัญหาดังกล่าว จึงเกิดทางเลือกของการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ โดยตัวของการท่องเที่ยว จักรยานเองนั้น มีลักษณะของการเดินทางที่เรียกว่า Sustainable Transport (อติเรก ชุณเจริญ และพลเดช เซวรัตน์, 2558; Arnold, et al., 2012; Deenihan, Caulfield and Dwyer, 2011)

ในสภาวะที่อุตสาหกรรมท่องเที่ยวมีการแข่งขันกันสูง การพัฒนายังต้องปรับเปลี่ยนให้ทันต่อสถานการณ์ จึงมีสิ่งที่จะต้องคำนึงถึง เช่น พฤติกรรมการท่องเที่ยวที่เปลี่ยนไปของนักท่องเที่ยวในยุคใหม่ จากรายงานสถิติการท่องเที่ยวในเอเชียที่สำรวจโดย eRevmax (Fayossy, 2015, Online) พบว่า การเติบโตของการท่องเที่ยวออนไลน์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยในปี 2560 คาดการณ์ว่ายอดขายออนไลน์จะเพิ่มขึ้น 200% จากปี พ.ศ. 2555 การใช้สื่อ Social Media ยังได้รับความนิยมอยู่ เช่น เพื่อการอ่านรีวิว ช้อปตัวหรือจองที่พัก ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า รีวิวออนไลน์สร้างแรงบันดาลใจให้ออกเดินทางท่องเที่ยว อีกทั้งในการเดินทาง นักท่องเที่ยวยังต้องการแสวงหาสิ่งเพิ่มเติมนอกเหนือจากการท่องเที่ยวแบบเดิม ความต้องการของนักท่องเที่ยวในปัจจุบันหันมาให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวที่สร้างประสบการณ์ และเป็นประสบการณ์ที่หาไม่ได้จากที่อื่น (Authenticity) (ประชาชาติธุรกิจ, 2558, สื่อออนไลน์) ประเทศไทยนั้นมีความเป็นอัตลักษณ์สูง (Authenticity) และถือเป็นสินค้าขึ้นเอกทางการท่องเที่ยว ประเทศไทยในแต่ละพื้นที่มีความเก่าแก่ทางภูมิศาสตร์ประวัติศาสตร์ รวมทั้งเรื่องราวการตั้งรกรากของชุมชนแต่ละแห่งที่มีเอกลักษณ์ ซึ่งเป็นเรื่องราวที่สามารถดึงดูดสร้างความสนใจให้นักท่องเที่ยวเกิดความภาคภูมิใจเมื่อได้เดินทางมายังแหล่งท่องเที่ยวเหล่านั้นเพื่อให้ตนเองได้รับประสบการณ์ (Experience) ที่แปลกใหม่ (Dasta, 2556, Online) จักรยานเป็นพาหนะช่วยให้เข้าถึงสถานที่และสัมผัสสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ที่มีอัตลักษณ์ของวัฒนธรรมพื้นถิ่น จะสร้างประสบการณ์ให้กับนักท่องเที่ยวการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ (Experiential Tourism) เป็นการท่องเที่ยวที่ให้มูลค่าสูงแต่ส่งผลกระทบต่อคนน้อย (High value and low impact) อีกรูปแบบของการปฏิวัติการท่องเที่ยวแบบมวลชน การท่องเที่ยวที่ผู้คนสร้างความหมายผ่านประสบการณ์ เปิดโอกาสให้ผู้คนเข้าไปสัมผัสกับธรรมชาติ วัฒนธรรมท้องถิ่นและประวัติศาสตร์ ประสบการณ์ของนักท่องเที่ยวอาจเกิดขึ้นได้ในสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ ที่นักท่องเที่ยวสัมผัส เช่น ผู้คนที่พบสถานที่ที่ไป ที่พัก และความทรงจำจะถูกสร้างขึ้น เมื่อกล่าวถึงการสร้างสรรค์ประสบการณ์

การท่องเที่ยวอีกแนวทางหนึ่ง โดยอาศัยความก้าวหน้าของเทคโนโลยีจึงเกิดการพัฒนาอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อดึงดูดความสนใจจากนักท่องเที่ยว เทคโนโลยีสำหรับการฟัง Audio ที่บอกเล่าเรื่องราวประวัติศาสตร์ของแหล่งท่องเที่ยวให้บริการในเกาหลี หรือเทคโนโลยี Roadview เป็นบริการด้านแผนที่ออนไลน์ แสดงภาพมุมมองกว้างของจุดท่องเที่ยวต่าง ๆ ในประเทศเกาหลี ที่เปิดให้ API (Application Programming Interface) สำหรับเว็บและโทรศัพท์มือถือ และยังสามารถหาข้อมูลสถานที่ เส้นทาง กิจกรรมวัฒนธรรมและบันเทิง (E TAT Tourism Journal, 2553)

การท่องเที่ยวจักรยานข้ามพรมแดนเป็นการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์รูปแบบหนึ่ง เพราะเกี่ยวข้องกับอัตลักษณ์ท้องถิ่น ตัวอย่างเช่น การท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ชายแดนโครเอเชีย-ฮังการี ซึ่งรวมถึงการกำหนดวิสัยทัศน์และกลยุทธ์ทางการท่องเที่ยว จากพื้นที่ที่เคยถูกละเลย ได้รับการพัฒนาให้มีความเจริญทางเศรษฐกิจเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่สร้างรายได้ให้ชุมชน โดยใช้ประโยชน์จากทัศนียภาพที่สวยงาม วัฒนธรรมของชุมชนต่าง ๆ ที่เส้นทางพาดผ่าน และมีการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศในแง่ของเครื่องมือการสื่อสารสมัยใหม่ ที่ช่วยให้การท่องเที่ยวมีความเฉพาะตัวมากขึ้นและเป็นนวัตกรรมที่ตอบรับกลุ่มเป้าหมายได้เป็นอย่างดี (STRDA, 2014) การท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน จะสร้างประสบการณ์ให้กับนักท่องเที่ยวที่จะได้สัมผัสอัตลักษณ์พื้นถิ่น และความหลากหลายของวัฒนธรรมชุมชนตามเส้นทางที่มีความใกล้เคียงกัน (European Parliament, 2009) ความนิยมการท่องเที่ยวจักรยานที่มีเพิ่มขึ้น ตอบรับกับกระแสความนิยมที่เป็น Global Trend (ปทุมพร แก้วคำ และคณะ, 2557) จากข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยพบว่า ปี 2557 จำนวนนักท่องเที่ยวจักรยานมี 320,000 คน เพิ่มขึ้น 25% จากปีก่อนหน้า และในปี พ.ศ. 2558 มีจำนวนนักท่องเที่ยว 400,000 คน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า 25% กิจกรรมการท่องเที่ยวจักรยานสามารถสร้างรายได้ให้ประเทศไทย 1,100 ล้านบาท (Marketeer, 2015, Online) และมีการส่งเสริมการจัดเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งภาครัฐมีนโยบายให้การสนับสนุนการจัดทำเลนจักรยานตามนโยบายของนายกรัฐมนตรี ที่ต้องการรณรงค์ส่งเสริมการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ใช้สัญจรในชีวิตประจำวัน และเพื่อออกกำลังกาย จึงมีการจัดโครงการสนับสนุนการใช้จักรยานโดยหน่วยงานต่าง ๆ อาทิ โครงการผลักดันการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันสู่นโยบายสาธารณะประเทศไทย (I BIKE I WALK) โดยชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (TCC: Thai Cycling Club) โครงการ Bike for Mom เป็นต้น

การใช้จักรยานทั้งในชีวิตประจำวันและเพื่อการท่องเที่ยวจึงมีการแพร่ขยายไปทุกกลุ่มในประเทศไทย โดยเฉพาะในภาคเหนือซึ่งถือเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพทางการท่องเที่ยวจักรยาน และยังมีปัจจัยเกื้อหนุนในระดับนโยบาย ดังเช่น ยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยว

ของประเทศ โดยรัฐบาลได้กำหนดเขตพัฒนาการท่องเที่ยว และเน้นให้พัฒนาตามกรอบยุทธศาสตร์ที่วางไว้ โดยเขตพัฒนาการท่องเที่ยว อารยธรรมล้านนา ให้นั้นท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมแบบสร้างสรรค์เชื่อมโยงอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2559) สำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนาของภาคเหนือ มีแนวทางสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมบริการและอุตสาหกรรมเชิงสร้างสรรค์ และยกระดับคุณภาพการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวหลักให้ยั่งยืนและเท่าทันกระแสตลาดสากลโดยการใช้นวัตกรรม เทคโนโลยีในการพัฒนาต่อยอดสินค้า บริการบนฐานของเอกลักษณ์ของท้องถิ่น สนับสนุนรูปแบบการเดินทางที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาเส้นทางจักรยาน สอดคล้องกับงานวิจัยของฉันทยา พรหมบุรุษย์ และนฤมล กิมภากรณ์ (2558) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อประสบการณ์ของนักท่องเที่ยวเชิงนิเวศ วัฒนธรรมและสุขภาพ ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน พบว่า แนวโน้มของกลุ่มนักท่องเที่ยวที่สนใจและเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่นั้น มีจุดมุ่งหมายเพื่อสัมผัสและซึมซับประสบการณ์จากความเป็นล้านนา วัฒนธรรมและศิลปะที่มีความเป็นเอกลักษณ์ของชุมชนในพื้นที่ต่าง ๆ การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง จึงจำเป็นต้องอาศัยรูปแบบการพัฒนาและส่งเสริมที่ชัดเจน เพื่อตอบสนองให้ตรงกับนักท่องเที่ยวแต่ละกลุ่ม สำหรับล้านนาตะวันออก ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน ซึ่งในงานวิจัยนี้จะศึกษาเฉพาะจังหวัดเชียงราย จังหวัดพะเยาและจังหวัดน่าน

พื้นที่ล้านนาตะวันออกนับได้ว่ามีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว โดยมีจุดเด่นด้านแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติอุทยานแห่งชาติ ป่าเขา ศิลปวัฒนธรรม และความเป็นมิตรไมตรีของคนในพื้นที่ เนื่องจากมีความได้เปรียบของธรรมชาติ เช่น ภูเขาที่สวยงามและสลับซับซ้อน อัตลักษณ์ของวัฒนธรรมล้านนา ความเก่าแก่ทางประวัติศาสตร์ที่กระจายอยู่ทั่วไป ล้านนาตะวันออกส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สูงประกอบด้วยทิวเขา ป่าไม้และแหล่งต้นน้ำลำธาร ลักษณะทางกายภาพที่มีความอุดมสมบูรณ์ ทำให้มีทรัพยากรท่องเที่ยวที่หลากหลายทั้งด้านวัฒนธรรม ธรรมชาติและชนเผ่า ได้แก่ วัดร่องขุ่น ดอยตุง ภูชี้ฟ้า วัดภูมินทร์ เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวที่สำคัญในระดับนานาชาติ เป็นแหล่งผลิตเกษตรโดยเฉพาะพืชผักผลไม้เมืองหนาว นอกจากนี้ยังมีความโดดเด่นด้านศิลปวัฒนธรรมล้านนาและชนเผ่า รวมทั้งเป็นแหล่งผลิตและจำหน่ายสินค้าหัตถอุตสาหกรรมที่มีเอกลักษณ์ เป็นประตูการค้าชายแดนเชื่อมโยงเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวกับอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและเอเชียใต้ ในอดีตเคยเป็นอาณาบริเวณของอาณาจักรล้านนา จึงมีเอกลักษณ์เดียวกัน คือ อารยธรรมล้านนาที่เป็นวัฒนธรรมฐานราก ซึ่งยังคงมีความแน่นแฟ้นและดำรงอยู่อย่างชัดเจนในประเพณีและวิถีชีวิตของผู้คน ที่ซึ่งวัฒนธรรมมีความคล้ายคลึงกันเป็นเอกลักษณ์และเสน่ห์เฉพาะตัวของพื้นที่ จึงจะเห็นได้ว่า ไม่ว่าจะเดินทางไปยังจังหวัดใดจะสามารถพบเห็น

และสัมผัสกับความเป็นล้านนาได้ในทุกที่ (คู่มือท่องเที่ยว 8 จังหวัดล้านนา, ม.ป.ป.) ซึ่งดึงดูดให้นักท่องเที่ยวหลังโหลเข้ามาเยี่ยมเยียนอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และที่ตั้งของภาคเหนือซึ่งสามารถเชื่อมโยงการคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน และมีทรัพยากรท่องเที่ยวหลากหลายทุกประเภท ทั้งทรัพยากรท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ทรัพยากรท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ล้านนาตะวันออกจึงเต็มไปด้วยเสน่ห์ทั้งทางธรรมชาติและวัฒนธรรม ที่มีการเติบโตทางการท่องเที่ยวสูง โดยยังเป็นพื้นที่เชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง ด้วยลักษณะของภูมิประเทศของเมืองชายแดนที่มีส่วนที่เชื่อมโยงกับประเทศอื่น จึงมีความหลากหลายทางวัฒนธรรมบนเส้นทางที่ผ่านเมืองต่าง ๆ และหลังจากที่มีการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ทำให้ล้านนาตะวันออกมีบทบาทใหม่ของเมืองชายแดนและมีความสำคัญเพิ่มขึ้น เป็นจุดรวมที่มีการเคลื่อนไหวทางการค้าการลงทุนนำมาซึ่งการสร้างสาธารณูปโภคและสิ่งต่าง ๆ นำความเจริญมาสู่พื้นที่และช่วยเพิ่มศักยภาพของการเป็นเมืองท่องเที่ยวชายแดน

อันสอดคล้องกับนโยบายระดับชาติในการเป็นสมาชิกของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) มุ่งให้เกิดการรวมตัวกันทางเศรษฐกิจและการอำนวยความสะดวกในการติดต่อค้าขายระหว่างกัน เพื่อให้มีความสามารถแข่งขันกับภูมิภาคอื่นได้ จึงเกิดความร่วมมือในระดับต่าง ๆ กรอบความร่วมมือกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) ทำให้เกิดการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและเพื่ออำนวยความสะดวกในเรื่องการค้าการลงทุนรวมถึงการท่องเที่ยวชายแดน และจากนโยบายพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษส่งผลให้เมืองชายแดนเป็นพื้นที่ที่มีความเจริญและความสะดวกในการลงทุนและการท่องเที่ยว (ประเทศไทยเป็นเจ้าภาพการประชุม GMS ครั้งที่ 5 ลดความเหลื่อมล้ำเพื่อพัฒนาอย่างยั่งยืน, 2558 หน้า 18) ซึ่งจะเป็นโอกาสให้กับการพัฒนาการท่องเที่ยวจรัญเมืองชายแดน ที่จะรองรับนักท่องเที่ยวจากประเทศใกล้เคียงได้ในอนาคต ทั้งหมดนี้นับเป็นปัจจัยบวกที่ส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยว ในสถานการณ์ปัจจุบันที่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีสถานะการแข่งขันกันสูง แต่ละประเทศต่างต้องพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและกลยุทธ์ต่าง ๆ เพื่อจะสร้างความได้เปรียบเหนือประเทศอื่น เส้นทางจักรยานระยะไกลสามารถใช้ในการดึงดูดนักท่องเที่ยวและยังช่วยเพิ่มความได้เปรียบในการแข่งขัน อย่างเช่น ประเทศญี่ปุ่นได้ใช้กลยุทธ์การโปรโมทเส้นทางจักรยานระยะไกล เส้นทางชิมานามิ โคโคะ (Shimanami Kaido) มีเป้าหมายเพื่อให้เมืองฮิโรชิม่าเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวจรัญเมืองชายแดนระดับโลก เส้นทางท่องเที่ยวจรัญเมืองชายแดนระยะไกลเป็นที่นิยมในหลายประเทศ ในแถบยุโรป เพราะมีการพักผ่อนและมีการใช้จ่าย

ตลอดเส้นทาง จึงนำมาซึ่งรายได้และความเจริญสู่ท้องถิ่นที่เส้นทางนั้นผ่าน เส้นทางจักรยานระยะไกลที่มีชื่อเสียง ดังตัวอย่างเช่น Eurovelo

การท่องเที่ยวจักรยานระยะไกลมีกระแสความนิยมเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นความท้าทายและความต้องการได้รับประสบการณ์ต่างแดน ทั้งการใส่ใจในสุขภาพของนักท่องเที่ยวการรณรงค์สุขภาพ กระแสการรักษาสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยวที่ประหยัดพลังงาน รักษาสิ่งแวดล้อม ควบคู่ไปกับการเสริมสร้างสุขภาพที่ดีอยู่ในความสนใจของคนอย่างมาก รวมถึงนักท่องเที่ยวนิยมการปั่นจักรยานท่องเที่ยวมากขึ้น ประกอบกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจักรยานที่จะค้นหาเส้นทางท่องเที่ยวที่ใหม่ ๆ (Ritchie, 1998; Lamont 2009) ปัจจุบันนักท่องเที่ยวจักรยานนิยมการท่องเที่ยวระยะไกล เพื่อแสวงหาความท้าทายตื่นเต้นและประสบการณ์ใหม่ นักท่องเที่ยวจักรยานเป็นนักท่องเที่ยวคุณภาพที่มีกำลังซื้อสูง การกระจายรายได้และผลตอบแทนที่เกิดขึ้นจากการท่องเที่ยวจักรยานนำมาซึ่งรายได้เข้าประเทศจำนวนมาก กระแสการท่องเที่ยวในปัจจุบันไม่ใช่เพียงปั่นจักรยานเป็นประจำเข้าเย็น แต่กลุ่มนี้นั้น พบว่า เมื่อมีช่วงเวลาดำเนินการเที่ยวระยะไกลหรือใช้ระยะเวลาหลายวัน (Multi-days trip) ทั้งที่จัดการเดินทางเอง เดินทางลำพัง หรือไปกับคาราวานเดินทางเป็นกลุ่ม ซึ่งมีทั้งกลุ่มย่อยและกลุ่มขนาดใหญ่ ซึ่งสร้างรายได้ทางเศรษฐกิจมากมายให้กับพื้นที่ชุมชน

ทั้งหมดนี้จึงเป็นโอกาสของการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน อย่างไรก็ตามพบว่า การท่องเที่ยวจักรยานในล้านนาตะวันออกซึ่งได้รับความนิยมอยู่ กลับพบปัญหาในการท่องเที่ยวจักรยาน ผลการสัมภาษณ์นายมงคล วิจะระณะ อุปนายกสมาคมจักรยานเพื่อสุขภาพที่ได้เปิดเผยถึงสถานการณ์ว่า โดยปกตินักปั่นจักรยานจะออกเดินทางไปปั่นทั่วโลก ประเทศไทยถือเป็นพื้นที่หนึ่งที่มีความน่าสนใจไม่แพ้ประเทศอื่น ไม่ว่าจะเป็นวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ ทัศนียภาพที่สวยงาม ค่าครองชีพราคาถูก รวมถึงความมีมิตรไมตรีของคน จึงเป็นเหตุผลที่นักปั่นในหลายประเทศต้องการเดินทางมาที่ประเทศไทย นักปั่นชาวต่างประเทศ ลงความเห็นว่าประเทศไทยคือจุดหมายปลายทางหนึ่งที่เป็นที่ใฝ่ฝันของการขี่จักรยานท่องเที่ยว แต่มีข้อเสียเรื่องความปลอดภัยของเส้นทาง ทางจักรยานเมืองไทยไม่มีมาตรฐานเดียวกัน (ไทยรัฐออนไลน์, 2558) เมื่อกล่าวถึงเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานนั้น จุดแวะพักของนักท่องเที่ยวไม่ว่าจะเป็นร้านสวัสดิการ หรือแหล่งเติมพลัง เช่น ร้านอาหารหรือคาเฟ่ เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับนักเดินทางอย่างนักท่องเที่ยวจักรยาน เพิ่มเติมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่จะสร้างความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยว และเส้นทางควรจะมีทิวทัศน์สวยงามและมีความปลอดภัย ซึ่งครอบคลุมถึงพื้นผิวถนนและการสื่อความหมาย ป้ายในเส้นทาง และแนวปฏิบัติต่าง ๆ เพื่อการสัญจรร่วมกับยานพาหนะอื่น เป็นต้น ซึ่งในปัจจุบันการท่องเที่ยวตามเส้นทางที่นักท่องเที่ยวชอบปั่น แต่พบว่า

เกิดอุบัติเหตุในหลายจังหวัด การเกิดอุบัติเหตุของนักปั่นจักรยานหลายราย ไม่ว่าจะเป็นอุบัติเหตุคนขับรถชนกับขบวนนักปั่นชมรมจักรยานสันทราย บนทางหลวงหมายเลข 118 ถนนเชียงใหม่-เชียงราย หรือกรณีนักปั่นจักรยานชาวซีลีเจ้าของสถิติโลกพร้อมภรรยาและลูกชาย ถูกรถกระบะชนที่บริเวณถนนมิตรภาพ (ASTVผู้จัดการออนไลน์, 2558) หรืออุบัติเหตุรถปิกอัพชนคู่สามีภรรยาวัย 34 ชาวอังกฤษนักปั่นจักรยานรอบโลกเสียชีวิต (ข่าวสด, 2558, สื่อบริการออนไลน์)

นอกจากนี้ยังพบว่าสภาพการณ์ ปัญหาที่นักท่องเที่ยวจักรยานมักจะประสบอยู่เสมอคือ ปัญหาในการนำจักรยานเดินทางไปด้วย นักท่องเที่ยวจักรยานจะมีการใช้จักรยานเป็นพาหนะหลัก ซึ่งในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวอาจจะมีการใช้บริการขนส่งสาธารณะต่าง ๆ เพื่อการเชื่อมต่อระหว่างการเดินทาง เช่น รถบัส รถไฟ แต่เนื่องจากบริการประเภทรถบัสสาธารณะส่วนใหญ่ไม่อนุญาตให้นำรถจักรยานขึ้นไป ดังนั้นเมื่อจะเดินทางไปไหน นักท่องเที่ยวจักรยานจึงต้องเช็คเส้นทางว่ามีรถไฟผ่านหรือไม่ จึงต้องมีเส้นทางที่มีรถไฟผ่าน อีกทั้งยังต้องหาที่พักที่มีที่จอดที่ปลอดภัยสำหรับจักรยานอีกด้วย ซึ่งพื้นที่ในเขตล้านนาตะวันออกที่ได้รับความนิยม แต่ยังไม่มีการเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และบริการรองรับ ยังไม่มีการกำหนดทิศทางของการพัฒนาการท่องเที่ยวดังกล่าว

รวมทั้งยังขาดการสร้างสรรค้ประสบการณ์ในการเดินทางของนักท่องเที่ยวจักรยานให้เกิดความประทับใจ ซึ่งพบว่าในการออกทริปท่องเที่ยวจักรยาน นักท่องเที่ยวจะมีการแวะพักระหว่างทางซึ่งขึ้นอยู่กับระยะทางระหว่างเมือง เมื่อนักท่องเที่ยวปั่นไปในแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ในชุมชน และจะได้รับประสบการณ์อะไร และการเตรียมการรองรับของชุมชนควรเป็นอย่างไร และข้อมูลมีครบถ้วนหรือไม่ เมื่อประสบการณ์โดยรวมเป็นสิ่งสำคัญ ในการที่จะมอบผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวที่มีคุณภาพให้กับนักท่องเที่ยว (Tourism Resource Consultants, 2009) และปัจจัยที่จะอำนวยความสะดวกให้เกิดประสบการณ์การท่องเที่ยวที่นอกเหนือไปจากเส้นทาง ยังหมายรวมถึงที่พัก บริการ สิ่งอำนวยความสะดวก การขนส่งสาธารณะ ข้อมูลท่องเที่ยว เป็นต้น (Hunter Cycling Network, 2005 อ้างอิงใน Faulks, Ritchie and Fluker, 2007; Tourism Resource Consultants, 2009) จึงเป็นหน้าที่ของภาครัฐและชุมชน ที่จะรวมเอาบริการที่หลากหลายของผู้ให้บริการต่าง ๆ และการจัดการอย่างเหมาะสม เพื่อสภาพแวดล้อมที่จะก่อให้เกิดประสบการณ์ที่น่าจดจำให้กับนักท่องเที่ยว จากศักยภาพและเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาถึงแนวทางความพร้อมเพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่จะขยายตัวขึ้นตามมา แนวทางที่จะพัฒนาก็ควรจะสอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว รวมถึงความพร้อมของสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวกและภาคบริการ จึงเป็นที่มาของงานวิจัยรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ล้านนาตะวันออก เป็นโอกาส



ของการพัฒนาการท่องเที่ยวที่จะใช้ประโยชน์จากทรัพยากรพื้นถิ่น เพื่อการพัฒนาอย่างเป็นองค์รวม ที่จะนำรายได้ให้กับชุมชนและประเทศและส่งผลดีด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม เป็นการท่องเที่ยวที่ควบคุณภาพและการพัฒนาที่ยั่งยืน

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยวและองค์ประกอบของการท่องเที่ยว สำหรับเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก
3. เพื่อวิเคราะห์และเสนอเส้นทางที่เหมาะสม สำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก
4. เสนอรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก

### ขอบเขตการวิจัย

#### ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยนี้ศึกษาเกี่ยวกับ การท่องเที่ยวเมืองชายแดน การท่องเที่ยวจักรยาน และการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ และมีมิติที่ครอบคลุมในด้านต่าง ๆ ได้แก่ มิติเกี่ยวกับนักท่องเที่ยว มิติด้านการจัดเส้นทาง การบริหารจัดการ มิติด้านยุทธศาสตร์ และโลจิสติกส์การท่องเที่ยว รวมถึงพิธีการข้ามแดน

#### ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ศึกษาจะครอบคลุม 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดพะเยา จังหวัดน่าน เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่สามารถเดินทางเชื่อมโยงเมืองชายแดนได้

#### ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

แบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่

1. ภาครัฐ ประกอบด้วย สำนักงานการท่องเที่ยว
2. ภาคบริการ ได้แก่ ผู้ประกอบการ สมาคมธุรกิจการค้าการท่องเที่ยว หอการค้าแต่ละจังหวัด สภาอุตสาหกรรมจังหวัดแต่ละจังหวัด
3. นักท่องเที่ยวจักรยานทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ

4. สมาคม/ชมรมจักรยาน สมาคม/ชมรมจักรยาน ประกอบด้วย
  - 4.1 กลุ่มจังหวัดพะเยา
    - 4.1.1 UP Cycling CLUB
    - 4.1.2 ชมรมจักรยานจังหวัดพะเยา
    - 4.1.3 ชมรมจักรยานพะเยา 60
    - 4.1.4 ชมรมจักรยานพะเยาไบค์คลับ
  - 4.2 กลุ่มจังหวัดน่าน
    - 4.2.1 ชมรมจักรยานน่านน่านปั่น
    - 4.2.2 ชมรมจักรยานเมืองน่าน
    - 4.2.3 ชมรมจักรยานเทศบาลเมืองน่าน
    - 4.2.4 ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพเมืองน่าน
  - 4.3 กลุ่มจังหวัดเชียงราย
    - 4.3.1 เครือข่ายชมรมจักรยานจังหวัดเชียงราย
    - 4.3.2 We Love Biking at Chiang Rai
    - 4.3.3 ชมรมจักรยานเชียงรายไซค์ริงทิม
    - 4.3.4 ฮักปั่น เจียงฮาย Chiang Rai loves Spin

#### **ประโยชน์ในเชิงการพัฒนา**

1. เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการท่องเที่ยวจักรยาน สำหรับหน่วยงานการท่องเที่ยวต่าง ๆ อาทิ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
2. การพัฒนาการท่องเที่ยวกลุ่มตลาดเฉพาะ และเป็นนักท่องเที่ยวคุณภาพ
3. การท่องเที่ยวที่ส่งผลดีต่อสิ่งแวดล้อม เป็นรูปแบบของการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน
4. เป็นการพัฒนาการท่องเที่ยวตลาดใหม่ เกิดการเชื่อมโยงและสามารถกระจายนักท่องเที่ยวภายในกลุ่มจังหวัด และเป็นการพัฒนาพื้นที่ชายแดน เกิดการส่งเสริมและเพิ่มมูลค่าของสินค้าท่องเที่ยว
5. เป็นข้อมูลและเป็นแนวทางสำหรับพื้นที่อื่น ๆ สำหรับหน่วยงาน หรือผู้ประกอบการ ในการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยาน

## ประโยชน์ในเชิงวิชาการ

1. เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับฝ่ายนิติบัญญัติ เพื่อประกอบในการพิจารณาร่างกฎหมาย และร่างพระราชบัญญัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและรองรับการท่องเที่ยวจักรยาน และการท่องเที่ยวจักรยานข้ามพรมแดน
2. เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ระหว่างสมาชิก ในกลุ่มประเทศ ASEAN และกลุ่มความร่วมมืออนุภูมิภาคต่าง ๆ
3. เป็นข้อมูลสำหรับหน่วยงานการศึกษา สามารถนำไปสู่การอภิปราย เสนอบทบาทหน้าที่ต่าง ๆ เพื่อต่อยอดพัฒนาองค์ความรู้ทางการท่องเที่ยวต่อไป

## นิยามศัพท์เฉพาะ

**ล้านนาตะวันออก** หมายถึง พื้นที่ซึ่งประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน แต่ในการศึกษานี้จะศึกษาเฉพาะจังหวัดเชียงราย จังหวัดพะเยา จังหวัดน่าน เนื่องจากจังหวัดแพร่ไม่มีด้านชายแดน

**การท่องเที่ยวจักรยาน (Bicycle Tourism)** หมายถึง การท่องเที่ยวในวันหยุดเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ที่มีการเดินทางจากที่พักอาศัยปกติในเวลาไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง และเกี่ยวข้องกับการขี่จักรยาน ซึ่งจักรยานเป็นพื้นฐานหลักและสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยว

**นักท่องเที่ยวจักรยาน (Bicycle Tourist)** หมายถึง นักปั่นจักรยานท่องเที่ยว ซึ่งเป็นนักท่องเที่ยวต่างประเทศหรือในประเทศไทย เกิดการเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยว ธรรมชาติ ศิลปวัฒนธรรม ประเพณี สถานที่สวยงาม และเกิดกิจกรรมในชุมชน การผสมผสานของการขี่จักรยานซึ่งมีหลากหลายรูปแบบ เช่น แบบกรู๊ปทัวร์ แบบเมาร์ทแทนไบค์ หรือทริปจักรยาน

**เส้นทางจักรยาน** หมายถึง เส้นทางที่กำหนดขึ้นสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เพื่อให้สามารถแวะชมจุดท่องเที่ยวต่าง ๆ มีความสะดวก ปลอดภัย มีสิ่งดึงดูดใจ และสิ่งอำนวยความสะดวกตามเส้นทาง

**การท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ล้านนาตะวันออก** หมายถึง การท่องเที่ยวจักรยานในเส้นทางเมืองที่เป็นโอกาสทางการท่องเที่ยวชายแดน จากเมืองชายขอบกลายเป็นเมืองศูนย์กลางทางการท่องเที่ยวที่เป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะครอบคลุม 8 อำเภอที่เส้นทางนั้นผ่าน ดังนี้ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย อำเภอเทิง จังหวัดเชียงราย อำเภอปง จังหวัดพะเยา อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา อำเภอปอเกสือ จังหวัดน่าน อำเภอเมือง อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน

## บทที่ 2

### เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง รูปแบบการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งจากในประเทศและต่างประเทศ เพื่อกำหนดขอบเขตการศึกษา ตามลำดับดังนี้

1. บริบททางด้านการท่องเที่ยวของพื้นที่ล้านนาตะวันออก
2. แนวคิดด้านการท่องเที่ยว
3. แนวคิดด้านการท่องเที่ยวจักรยาน
4. แนวคิดด้านการท่องเที่ยวชายแดน
5. แนวคิดด้านชายแดน
6. แนวคิดด้านพฤติกรรมการท่องเที่ยว
7. แนวคิดด้านพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจักรยาน
8. แนวคิดด้านการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์
9. แนวคิดทางด้านการประเมินการท่องเที่ยวจักรยานโดย AHP (Analytic Hierarchy Process)
10. แนวคิดทางด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว
11. แนวคิดด้านความปลอดภัยการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน
12. แนวคิดโซ่อุปทานการท่องเที่ยว Supply Chain
13. แนวคิดด้านการบริหารจัดการและการทำยุทธศาสตร์จักรยานเมืองชายแดน
14. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
15. กรอบแนวคิดในการวิจัย

## บริบททางด้านการท่องเที่ยวของพื้นที่ล้านนาตะวันออก

### 1. ข้อมูลพื้นฐานของล้านนาตะวันออก

ในเขตล้านนาตะวันออก ในการวิจัยนี้จะทำการศึกษา 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัด เชียงราย จังหวัดพะเยาและจังหวัดน่าน เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีลักษณะวัฒนธรรมประเพณี ท้องถิ่นที่ใกล้เคียงกันมีความสัมพันธ์กันมาตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน พื้นที่ล้านนาตะวันออก นับได้ว่ามีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวโดยมีจุดเด่นด้านแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ อุทยานแห่งชาติ ป่าเขา ศิลปวัฒนธรรม และความเป็นมิตรไมตรีของคนในพื้นที่ เนื่องจากมีความได้เปรียบของ ธรรมชาติ เช่น ภูเขาที่สวยงามและสลั้บซับซ้อน อุตสาหกรรมของวัฒนธรรมล้านนา ความเก่าแก่ ทางประวัติศาสตร์ที่กระจายอยู่ทั่วไป ซึ่งดึงดูดให้นักท่องเที่ยวหลั่งไหลเข้ามาเยี่ยมชมอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และที่ตั้งของภาคเหนือซึ่งสามารถเชื่อมโยงการคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นแหล่งผลิตเกษตร และอาหารปลอดภัยที่มีคุณภาพ สินค้าพื้นถิ่น อาทิ งานหัตถกรรม ผ้าทอ เครื่องเงิน และมี ทรัพยากรท่องเที่ยวหลากหลายทุกประเภททั้งทรัพยากรท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ทรัพยากร ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและชนเผ่า ทำให้มีแหล่งท่องเที่ยวที่พัฒนาเป็นการท่องเที่ยวแนวใหม่ เช่น การท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์การท่องเที่ยวแนว Green Tourism ตัวอย่างได้แก่ พิพิธภัณฑ์ ผืนในจังหวัดเชียงรายที่มีการจัดแสดงข้อมูลเกี่ยวกับผืนตั้งแต่เรื่องราวความเป็นมานับตั้งแต่ ผืนเริ่มเข้ามาในประเทศไทย โดยมีการใช้สื่อหลากหลายรูปแบบและจังหวัดน่านมีความเชื่อและ การทำ “ตุงค่าคิง” หรือตุงที่ขนาดความยาวเท่ากับความสูงของผู้ทำหรือผู้อุทิศ (ค่า-เท่ากับ/ คิง-ตนเอง) โดยถือว่าเป็นการทำเพื่อการสะเดาะเคราะห์หรือจัดทำขึ้นในช่วงพิธีสงกรานต์หรือ ช่วงปีใหม่ขงล้านนา เป็นต้น

ในเขตล้านนาตะวันออก อยู่ทางตอนบนของประเทศ ระยะทางจากกรุงเทพมหานคร 785 กิโลเมตร มีชายแดนด้านเหนือติดกับประเทศสหภาพเมียนมาร์ระยะทาง 130 กิโลเมตร ชายแดนด้านตะวันออกติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวระยะทาง 437 กิโลเมตร (เป็นแนวภูเขายาว 219 กิโลเมตรและแนวแม่น้ำโขงยาว 219 กิโลเมตร) ภูมิประเทศพื้นที่ส่วนใหญ่ เป็นป่าไม้และภูเขา มีแม่น้ำสำคัญ ได้แก่ แม่น้ำโขง แม่น้ำยม แม่น้ำน่าน แม่น้ำกก แม่น้ำอิง เป็นต้น จังหวัดเชียงรายมีพื้นที่ 11,678 ตารางกิโลเมตร และจังหวัดน่านมีพื้นที่ 11,472 ตารางกิโลเมตร จังหวัดพะเยามีพื้นที่ 6,335 ตารางกิโลเมตร (สำนักบริหารยุทธศาสตร์ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ ตอนบน 2, 2556)

ด้านประชากรจังหวัดเชียงรายมีจำนวนประชากรมากที่สุด จำนวน 1,207,699 คน จังหวัดน่านมีประชากรน้อยสุด 476,036 คน ส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวม (GPP) ปี พ.ศ. 2557

(ราคาประจำปี) โดยจังหวัดเชียงรายมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงสุด 95,995 ล้านบาท จังหวัดน่านมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมน้อยสุด 27,205 ล้านบาท

**ตาราง 1 แสดงข้อมูลพื้นฐานของล้านนาตะวันออก**

| ปัจจัย                  | เชียงราย  | พะเยา   | น่าน    |
|-------------------------|-----------|---------|---------|
| พื้นที่ (ตารางกิโลเมตร) | 11,678    | 6,335   | 11,472  |
| ประชากร (2558) คน       | 1,207,699 | 482,645 | 476,036 |
| GPP (2557) ล้านบาท      | 95,995    | 32,738  | 27,205  |

**ที่มา:** สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555

#### ด้านการค้าชายแดน

ด้านมูลค่ารวมของการค้าผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ข้อมูลจากสถิติการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทยปี 2557-2559 (มกราคม) มูลค่ารวมของการค้าชายแดนระหว่างไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ปี 2558 มีมูลค่ารวม 176,474.54 ล้านบาท โดยจังหวัดเชียงรายมีมูลค่ารวม 17,237.73 ล้านบาท จังหวัดน่านมีมูลค่ารวม 9,894.75 ล้านบาท (กรมการค้าต่างประเทศ, ม.ป.ป.)

#### ด้านการท่องเที่ยว

รายได้การท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดฯ ในปี 2554 มีรายได้รวม 16,427.90 ล้านบาท โดยจังหวัดเชียงรายเป็นจังหวัดที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวสูงที่สุดในกลุ่มจังหวัดฯ รองลงมาคือ จังหวัดน่านและจังหวัดพะเยา ในกรณีพิจารณาแยกเป็นรายจังหวัด และทุกจังหวัดมีจำนวนนักท่องเที่ยวเป็นชาวไทยมากกว่าชาวต่างประเทศ (สำนักบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2, 2556)

ภายหลังจากมีการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนโครงสร้างพื้นฐานเดิมทางเศรษฐกิจให้เกิดการพัฒนาในบริเวณเมืองชายแดนสำคัญ ๆ ของไทย ทั้งการทุ่มงบประมาณจากภาครัฐสำหรับการพัฒนาส่งเสริมและรองรับการขนส่ง (Logistic) ระหว่างประเทศคู่ค้าให้มีความสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมถึงการใช้นโยบายส่งเสริมการลงทุนเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณจังหวัดชายแดน เพิ่มสิทธิประโยชน์สำหรับผู้ที่ต้องการลงทุนในบริเวณนั้น ทำให้เขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวชายแดนกลายเป็น “ศูนย์กลางการค้า” กับเพื่อนบ้าน และสิทธิพิเศษยังเอื้อให้กับธุรกิจที่รองรับการท่องเที่ยวอีกด้วย (Connexasean, 2559) จึงเป็นปัจจัยบวกที่ส่งเสริมให้ทั้งภาคการค้าและการท่องเที่ยวเติบโต

ยิ่งขึ้นจากทั้งสิ่งปลูกสร้างและการลงทุน โดยการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ 12 แห่ง ได้แก่ แม่สาย เชียงแสน เชียงของ จังหวัดเชียงราย แม่สอดจังหวัดตาก เป็นต้น

จากการพัฒนาตามนโยบายต่าง ๆ ของภาครัฐทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง โดยในปัจจุบันเชียงรายเป็นจังหวัดที่มีเขตการค้าชายแดนเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านถึง 3 ประเทศ คือ เมียนมา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและจีนตอนใต้ โดยผ่านเส้นทางการค้าทางบกสาย R3A ส่งผลให้เชียงรายมีศักยภาพเหมาะแก่การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์และท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐานระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว มีครบทั้งการคมนาคมทางอากาศ การคมนาคมทางบก การคมนาคมทางน้ำ ซึ่งพบว่าการคมนาคม ทางอากาศ จังหวัดเชียงรายมีท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดเชียงราย ประกอบกับมีผู้ประกอบการให้บริการด้านที่พักและอาหารเป็นจำนวนมาก และมีหลากหลายประเภท และสถานที่ท่องเที่ยวอีกมาก ทั้งศิลปวัฒนธรรม และธรรมชาติ ดอยตุง ภูชี้ฟ้า และการท่องเที่ยวชายแดนที่ตลาดแม่สาย เป็นต้น จังหวัดเชียงรายจึงมีชื่อเสียงด้านท่องเที่ยว เป็นที่รู้จักอย่างดีทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ

จังหวัดพะเยาเป็นเมืองประวัติศาสตร์ที่มีวิวัฒนาการอย่างยาวนานและต่อเนื่อง โดยมีแหล่ง โบราณสถานและโบราณวัตถุที่สำคัญ อันได้แก่ จารึกเก่าแก่ 113 หลัก วัดพระเจ้าตนหลวง วัดลีโบราณ สถานเวียงลอ วัดติโลกอาราม ฯลฯ สามารถนำมาเป็นแหล่งเรียนรู้ทางศิลปวัฒนธรรมล้านนา มีความโดดเด่นของกลุ่มชาติพันธุ์ อันได้แก่ ไทลื้อ ซึ่งเป็นต้นทุนในการส่งเสริม อนุรักษ์วัฒนธรรม ประเพณี และโครงข่ายกิจกรรมการท่องเที่ยวของจังหวัด มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่โดดเด่น เช่น กว๊านพะเยา หนองเล็งทราย น้ำตกอุ่นภูซาง ภูลังกา ภูอานม้า ผาเทวดา ภูนาง ฯลฯ รวมทั้งเป็นต้นกำเนิด ลำน้ำยม อิง และแม่น้ำลาว ทั้งยังเป็นแหล่งผลิตเกษตรปลอดภัย (การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาของจังหวัดพะเยา, ม.ป.ป.) และบ้านฮวกเป็นประตูเข้าสู่แขวงไชยะบุรี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว พะเยาจึงเป็นอีกเมืองหนึ่งที่มีศักยภาพสำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองชายแดน

จังหวัดน่านมีพื้นที่ติดกับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและแหล่งผลิตไฟฟ้าเมืองหงสา ไชยะบุรีและจากการที่ด่านห้วยโก๋น-น้ำเงินถูกยกระดับเป็นด่านถาวร ทำให้เกิดความสะดวกในการค้าและการลงทุนและการท่องเที่ยว โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศสามารถเดินทางสัญจรข้ามแดน น่านเป็นเมืองที่มีศักยภาพทางการท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นเรื่องเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม วิถีชีวิตและต้นทุนทางธรรมชาติเพื่อการท่องเที่ยวที่หลากหลาย อีกทั้งความพร้อมของภาคธุรกิจไม่ว่าจะเป็นที่พัก ร้านอาหาร ที่ผ่านมามีจังหวัดน่านเป็นหนึ่งในโครงการ “12 เมืองต้องห้าม..พลาด” ที่ประชาสัมพันธ์โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (น่านเมืองทางเลือกที่มีศักยภาพทางท่องเที่ยว, 2558)

## 2. บริบทและลักษณะเด่นของเที่ยวจังหวัดเชียงราย พะเยา และน่าน

จังหวัดเชียงราย เป็นพื้นที่อยู่ในความอุดมสมบูรณ์ของแหล่งทรัพยากรธรรมชาติและจังหวัดเชียงรายมีนโยบายและแผนการพัฒนากการท่องเที่ยวที่ส่งเสริมจุดเด่นของจังหวัด โดยมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมที่หลากหลาย มีสภาพภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางอนุภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน มีอากาศหนาวเย็นในฤดูหนาว และมีทิวทัศน์ที่สวยงาม มีการคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ (เทิดชาย ช่วยบำรุง, 2558) จังหวัดเชียงราย มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงพาณิชย์ในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ที่ทำให้นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ โดยเฉพาะชาวจีนหลังไหลเข้ามาเป็นจำนวนมาก เขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษของจังหวัดเชียงราย จะครอบคลุม 3 อำเภอ ประกอบด้วย อำเภอแม่สาย เชียงแสน และเชียงของ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพด้านการค้าชายแดน และการท่องเที่ยวคอนข้างสูง เพราะมีเส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมาร์ ลาว และจีน นอกจากนี้ทั้ง 3 อำเภอยังมีความโดดเด่นทางสภาพภูมิศาสตร์ ประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม และวิถีชีวิตชุมชน สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นทุนทางวัฒนธรรมที่นำไปสู่การแปลงเป็นสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยว (เกศกนก ชุ่มประดิษฐ์ และจิราพร ขุนศรี, 2560) การจัดการท่องเที่ยวจรัญยานในสถานที่ท่องเที่ยวเขตพื้นที่ชายแดนจังหวัดเชียงราย อาจจะถูกจัดในรูปแบบการจัดเส้นทางทางการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงกับการเรียนรู้วัฒนธรรมของชาวไทยลื้อฝั่งไทยและ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่มีวิถีชีวิตความเป็นอยู่ ภาษา งานหัตถกรรมทอผ้า และประเพณีวัฒนธรรมที่สืบทอดกันมาตั้งแต่บรรพบุรุษ และในแถบชายแดนยังมีวัฒนธรรมของชนเผ่าที่หลากหลาย อาทิ จีนยูนนาน ล่าหู่ ม้ง อาข่า เย้า (เมี่ยน) ลีซอ และไทใหญ่ เข้ามาอาศัยอยู่ โดยมีวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ของชนเผ่าต่าง ๆ ที่สามารถนำมาสร้างจุดดึงดูดใจในการท่องเที่ยวจรัญยานได้ใน 3 ประเภทใหญ่ๆ คือ 1) จำแนกตามสิ่งดึงดูดใจ โดยให้ความสำคัญกับวัฒนธรรมประเพณี การแสดง การแต่งกายของชาวไทยลื้อ เป็นต้น 2) จำแนกตามการใช้เวลาการท่องเที่ยว เช่น การจัดทัวร์ในระยะสั้น และระยะยาว เป็นต้น และ 3) จำแนกตามกลุ่มกลุ่มนักท่องเที่ยว เช่น กลุ่มวัยรุ่นเน้นการท่องเที่ยวชมธรรมชาติ กลุ่มวัยทำงานและวัยกลางคนเน้นการออกกำลังกาย และตั้งเป็นชมรมจรัญยานในวันหยุดสุดสัปดาห์ เพื่อการผจญภัย เป็นต้น (ปนัดดา จีนประชา, 2557)

จังหวัดพะเยา ในส่วนของพื้นที่เมืองชายแดนภูซาง ซึ่งเป็นชุมชนที่มีอาณาเขตติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งเป็นจุดผ่อนปรนชั่วคราวกักหวก หรือเรียกว่า ด่านชายแดนบ้านฮวก เป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญของจังหวัดพะเยา และแขวงไชยะบุรีในด้านการติดต่อการค้าชาย ที่ตั้งอยู่ในร่องเขา ทำให้การเดินทางเข้าออกสะดวก สามารถพัฒนาการเชื่อมต่อทางโลจิสติกส์ในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงระหว่างเมืองที่สำคัญในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว คือ เมืองไชยะบุรี เมืองอุ้มโฮย เมืองหลวงพระบาง ลักษณะภูมิ



ประเทศเป็นที่ราบส่วนใหญ่ ทำให้สะดวกต่อการเดินทาง ส่งผลต่อความคุ้มค่าในการเดินทางในการขนส่ง การค้า และการท่องเที่ยวที่สามารถเชื่อมโยงไปยังเมืองสำคัญในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (กรรณิกา พิมลศรี และอดิสร เรือลม, 2556) โดยปัจจุบันสภาพทางการท่องเที่ยวในชุมชนบ้านฮวกและแหล่งท่องเที่ยวในอำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา ถือเป็นพื้นที่สำคัญที่มีศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยวผลการศึกษาของ ประกอบศิริ ภัคดีพินิจ และกรรณิกา พิมลศรี (2554) ได้รายงานไว้ว่า ชุมชนเมืองชายแดนภูซางมีศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยวในระดับสูงด้วยบรรยากาศที่มีภูเขาล้อมรอบ อุทกสมบูรณด้วยทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรมชาติพันธุ์ และความสัมพันธ์ระหว่างชนชาติไทย ลาว อันมีการไปมาหาสู่กันมายาวนาน จนได้สมญานามสำหรับพื้นที่แห่งนี้คือ “หุบเขาแห่งสายสัมพันธ์สองแผ่นดิน” และในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวก็มีนักท่องเที่ยวเข้ามาเยือนอยู่เป็นจำนวนมาก เนื่องจากเป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ คือ ภูชี้ฟ้า และน้ำตกภูซาง ซึ่งเป็นน้ำตกอุ่น ถือเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความมหัศจรรย์ตามโครงการ Amazing Thailand โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย การจัดการท่องเที่ยวจักรยานในสถานที่ท่องเที่ยวเขตพื้นที่ชายแดนจังหวัดพะเยา พบว่า ชุมชนให้ความสำคัญและต้องการให้มีกิจกรรมท่องเที่ยว คือ การเข้าจักรยานชมหมู่บ้าน การจัดทำพิพิธภัณฑ์มีชีวิตหรือการเปิดบ้านขายผลิตภัณฑ์ชุมชน ตลาดนัดชายแดน ไทย-ลาว การปั่นไปเยือน เมืองหลวงพระบางสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ไป-กลับในวันเดียว) หรือการเข้าไปพักค้างคืนใน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เพื่อชมธรรมชาติในเมือง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

จังหวัดน่าน ได้กำหนดตำแหน่งโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการค้าชายแดนให้มีมาตรฐานมากขึ้น เพื่อรองรับการเข้าสู่เศรษฐกิจอาเซียนที่จะเกิดขึ้น ซึ่งจะเป็นเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางเศรษฐกิจที่สำคัญ เปิดประตูสู่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เวียดนาม และจีน (จีนตอนใต้) จังหวัดน่านเป็นจังหวัดชายแดนด้านตะวันออก ติดต่อกับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่ประกอบด้วยภูเขาสูงชันและเทือกเขาภูเขา สำหรับอำเภอเฉลิมพระเกียรติตั้งอยู่ทางเหนือสุดของจังหวัดน่านเป็นอำเภอชายแดนติดต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีจุดผ่านแดนถาวรห้วยโก๋น-น้ำเงิน เป็นประตูสู่การท่องเที่ยวจากจังหวัดน่านสู่ทางตอนเหนือของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ทำให้ส่งเสริมการท่องเที่ยวและมีนักท่องเที่ยวมายังจังหวัดน่านเพิ่มมากขึ้น และสามารถเชื่อมโยงไปสู่หลวงพระบางได้ การจัดการท่องเที่ยวจักรยานในสถานที่ท่องเที่ยวเขตพื้นที่ชายแดนสู่แหล่งท่องเที่ยวในตัวเมืองมีความสะดวกสบาย และแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ๆ อยู่ใกล้กันในระยะเดินถึงหรือปั่นจักรยานแวะพักแต่ละจุดได้ และเทศบาลเมืองพยายามสนับสนุนให้น่านเป็น “เมืองจักรยาน” ถนนหลายสายในเมืองน่านจึงมีเลนจักรยานหรือ Bike Lane และมีการรณรงค์ให้ชาวเมืองหันมาใช้จักรยานเป็นพาหนะ ซึ่งก็ได้รับความร่วมมือจากประชาชนทั่วไป

เป็นอย่างดี โดยเฉพาะในตอนเช้าของวันเสาร์และวันอาทิตย์ จึงเป็นภาพของขบวนรถจักรยานจำนวนหลายสิบไปจนถึงนับร้อยคัน สีสนสดใสทั้งรถและคนขี่ แล่นเป็นสายไปตามถนนต่าง ๆ รอบเมือง นักท่องเที่ยวที่ขี่จักรยานเที่ยวชมเมืองเก่าและวัดวาอาราม ส่วนชาวบ้านจากหลายหมู่บ้านที่มารวมตัวกันก็พากันขี่เที่ยวไปจนถึงรอบนอกเมืองและอำเภอใกล้เคียง เช่น อำเภอเวียงสา ที่อยู่ห่างออกไปไม่ไกล (ลลิตา ศิริไพบูลย์, 2562)

### 3. กิจกรรมการส่งเสริมการท่องเที่ยวจักรยานพื้นที่ล้านนาตะวันออก

ขณะที่ล้านนาตะวันออกเป็นกลุ่มจังหวัดที่มีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญแห่งหนึ่งของประเทศไทย เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และต่างชาติ รวมทั้งมีอากาศที่หนาวเย็นในฤดูหนาว ภูมิประเทศที่สวยงาม นอกจากนี้ ยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ ธรรมชาติ และโบราณสถาน มีวิถีชีวิตชนเผ่าให้ศึกษา ตลอดจนมีจุดเด่นที่มีพื้นที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านลาว พม่า เพื่อกระตุ้นและส่งเสริมการร่วมมือด้านการท่องเที่ยว โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวใหม่ จึงมีการจัดกิจกรรมที่ผ่านมา ซึ่งบ่งบอกถึงศักยภาพของจังหวัด ในด้านการท่องเที่ยวจักรยาน การท่องเที่ยวเชิงกีฬาได้เป็นอย่างดี กิจกรรมที่สำคัญ ได้แก่ กิจกรรมการแข่งขันกีฬาและจักรยานทางไกล

3.1 การจัดแข่งขันกีฬาจักรยานเสือหมอบทัวร์ออฟในเขตล้านนาตะวันออก ของกลุ่มจังหวัดล้านนา 4 จังหวัด ประกอบด้วย พะเยา แพร่ น่านและเชียงราย ซึ่งมีการจัดการแข่งขันจักรยานเสือหมอบล้านนาตะวันออกขึ้นอีกเป็นครั้งที่ 2 ในปี 2555 การแข่งขันมีทั้งต่อรอบระยะทางประมาณ 1.5-3 กิโลเมตร และแบบโรดเรซจะเป็นรูปแบบแข่งขันบนถนนทางไกลซึ่งใช้เส้นทางแต่ละจังหวัดจากแพร่-น่าน-พะเยา-เชียงราย

3.2 งานกิจกรรมแรลลี่จังหวัดในเขตล้านนาตะวันออก เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน

3.3 การจัดกิจกรรม “สองล้อ สองแผ่นดิน” ซึ่งเป็นการปั่นจักรยานเชื่อมโยงเพื่อนบ้านตามเส้นทางน่าน-หงสา-ไชยะบุรี-หลวงพระบาง รวมระยะทาง 270 กม.

#### แหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทาง

ตลาดแม่สาย-ท่าซี้เหล็ก ตลาดชายแดนไทย-พม่า จำหน่ายสินค้าานานาชนิด ประเภทอัญมณี พลอยสี หับทิม หยก เครื่องใช้ไฟฟ้า เสื้อผ้าแฟชั่นทั้งเด็กและผู้ใหญ่ เครื่องประดับ รองเท้า กระเป๋า เสื้อกันหนาว อาหารทะเลแห้ง เหล้า บุหรี่ ของเล่นเด็ก ผ้าห่ม ของใช้ ของกิน ฯลฯ ราคาตั้งแต่หลักสิบถึงหลักพัน

การเดินทาง จากห้าแยกพ่อขุนเม็งราย ใช้ถนนพลหโยธิน ทางหลวงหมายเลข 1 มุ่งหน้าไปทางอำเภอแม่สาย เมื่อถึงบริเวณด่านพรมแดนแม่สาย-ท่าซี้เหล็ก ด้านซ้ายมือจะเป็นตลาดดอยเวา ช่างในมีที่รับฝากรถ หรือจะข้ามฝั่งไปเที่ยวท่าซี้เหล็กก็ได้

วัดพระธาตุดอยเวา อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย (บนดอยริมฝั่งแม่น้ำสาย) บนวัด จะมีจุดชมวิวที่สามารถมองเห็นจังหวัดท่าขี้เหล็กชายแดนประเทศพม่าได้ชัดเจน ทั้งนี้คำว่าเวา เป็นภาษาล้านนา แปลว่า แมงป่อง นอกจากนี้ยังมีปราสาทไพชยนต์ ซึ่งสร้างขึ้นเพื่อประกาศคุณงามความดีและเพื่อสักการะพระอินทร์ (องค์อัมรินทร์ราชราชนิก) โดยองค์ปราสาทนั้นมีความสวยงามตามแบบศิลปะล้านนา

การเดินทาง อยู่ติดกับตลาดชายแดนแม่สาย

วัดพระธาตุเจดีย์หลวง เป็นธรรมเนียมของการสร้างเมืองจะต้องมีเจดีย์ประจำเมือง เจดีย์หลวง คือ เจดีย์ประจำเมืองเชียงแสนที่สร้างขึ้นมาในช่วงต้นของการสร้างเมืองเชียงแสน การสร้างนั้นสร้างตามหลักการสร้างวัดตามโบราณคือ มีเจดีย์ประธานอยู่กลาง มีเจดีย์รายล้อมรอบทั้ง 4 มุม และมีพระอุโบสถอยู่ด้านทิศตะวันออกของเจดีย์ เจดีย์ประธานเป็นเจดีย์ทรงระฆังฐานสูงแปดเหลี่ยม เป็นเจดีย์ที่สูงที่สุดของเมืองเชียงแสน

การเดินทาง วัดเจดีย์หลวงอยู่ในภายในกำแพงเมืองเชียงแสน จากสามแยกเชียงแสน ริมแม่น้ำโขง เลี้ยวขวามาตามเส้นทางสาย 1016 ประมาณ 300 เมตร ก็ถึงวัดเจดีย์หลวง อยู่ทางซ้ายมือ

พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเชียงแสน พิพิธภัณฑสถานแห่งนี้ตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2500 เป็นแหล่งรวบรวมโบราณวัตถุที่ขุดพบในบริเวณเมืองเชียงแสนและพื้นที่ใกล้เคียง และจัดแสดงนิทรรศการเรื่องราวทางประวัติศาสตร์และโบราณคดีเกี่ยวกับการตั้งชุมชน นอกจากนี้ยังมีแบบจำลอง การตั้งถิ่นฐานของชุมชนกลุ่มต่าง ๆ ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เชียงแสน

การเดินทาง ตั้งอยู่ติดกับวัดเจดีย์หลวงทางด้านทิศตะวันตก

วัดพระธาตุผาเงา ชื่อของวัดนี้มาจากชื่อของพระธาตุผาเงาที่ตั้งอยู่บนยอดหินก้อนใหญ่ คำว่า ผาเงา ก็คือ เงาของก้อนผา (ก้อนหิน) หินก้อนนี้มีลักษณะสูงใหญ่คล้ายรูปทรงเจดีย์และให้ร่มเงาได้ดีมาก ประวัติในช่วงสมัยของอาณาจักรโยนก พระพุทธรูปหลวงพ่อบุญผาเงาที่ขุดค้นพบแห่งนี้ถูกสร้างและฝังอยู่ใต้พระพุทธรูปองค์ใหญ่ (พระประธาน) คาดว่าจะปิดบังซ่อนเร้นกลัว ถูกโจรกรรมจากพวกนิยมสะสมของเก่า แต่เดิมที่แห่งนี้เคยเป็นถ้ำ เรียกว่า ถ้ำผาเงา

การเดินทาง ตั้งอยู่บนฝั่งแม่น้ำโขงทางด้านทิศตะวันตก ตรงกันข้ามกับประเทศลาว อยู่ในหมู่บ้านสบคำ ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน อยู่ทางทิศใต้ของตัวอำเภอเชียงแสนประมาณ 3 กม. หรืออยู่ห่างจากสามเหลี่ยมทองคำประมาณ 15 กม.

สามเหลี่ยมทองคำ เป็นบริเวณที่แม่น้ำโขงและแม่น้ำรวกมาบรรจบกัน หรือที่เรียกว่า สบรวก เป็นพรมแดนระหว่างประเทศไทย ลาว พม่า บริเวณนี้เคยมีการค้าฝิ่น โดยแลกเปลี่ยนกับทองคำ ทิวทัศน์ของแม่น้ำโขงบริเวณนี้มีความงดงามโดยเฉพาะยามเช้าที่ดวงอาทิตย์ขึ้นท่ามกลางสายหมอกด้านฝั่งพม่า และลาว นักท่องเที่ยวนิยมนั่งเรือเที่ยวชมทิวทัศน์จุดบรรจบ

ของพรมแดนไทย ลาว และพม่า ในอดีตเป็นแหล่งปลูกฝิ่นและผลิตยาเสพติดแหล่งใหญ่ รัฐบาลไทยทำการปราบปรามอย่างจริงจัง ในช่วงทศวรรษที่ 2510-2520 ปัจจุบันกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยว สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงราย

การเดินทาง อยู่ห่างจากอำเภอแม่สาย 28 กิโลเมตร ตามทางหลวงหมายเลข 1290 หอฝิ่นอุทยานสามเหลี่ยมทองคำ ตั้งอยู่ในพื้นที่ประมาณ 250 ไร่ ตัวอาคารล้อมรอบด้วยสวนอันสวยงาม เป็นศูนย์นิทรรศการแสดงประวัติความเป็นมาของฝิ่นเมื่อสมัยที่มีการใช้กัน อย่างถูกกฎหมายและผลกระทบของการเสพติดฝิ่น ได้จัดแสดงอุปกรณ์การสูบฝิ่น การขายฝิ่น ชมภาพถ่าย ภาพยนตร์และวีดิทัศน์เรื่องราวเกี่ยวกับ และยาเสพติดจากหลายประเทศทั่วโลก

การเดินทาง ห่างจากอำเภอเชียงแสนประมาณ 10 กิโลเมตร

จุดชมวิวห้วยทรายมาน เส้นทางไปเชียงของเป็นเส้นทางเลาะริมแม่น้ำโขง บางช่วงมีชั้นเขาลงเขา เมื่อขึ้นไปวิ่งบนเขามองลงมาจะเห็นวิวสวยงาม ระหว่างเส้นทางมีจุดชมวิวที่น่าสนใจ คือ จุดชมวิวห้วยทรายมาน จุดนี้เป็นจุดชมวิวที่สวยงาม ทางซ้ายคือฝั่งไทย ด้านขวา คือ ฝั่งลาว ริมถนนมีดอกบัวตองปลูกประดับไว้ตลอดแนว หากนักท่องเที่ยวผ่านไปในช่วงเดือนพฤศจิกายน จะเห็นทุ่งบัวตองกับวิวแม่น้ำโขงที่สวยงาม

ท่าจับปลาบึก ทุกวันที่ 17-19 เมษายน บริเวณท่าจับปลาบึก (ลานหน้าวัดหาดไคร้) จะมีการบวงสรวงและจับปลาบึกซึ่งหาได้ที่เดียวในโลก ปัจจุบันการล่าปลาบึกจะล่าได้ปีละครั้ง ในช่วงเดือนเมษายนของทุกปี เพื่อเป็นการอนุรักษ์ปลาบึก การล่าจึงทำเพื่อเป็นการสืบทอดการล่าปลาบึกให้คงอยู่ตามประเพณีของชาวบ้านหาดไคร้ และช่วงสงกรานต์บริเวณท่าปลาบึก (ลานหน้าวัดหาดไคร้) และท่าเรือบักจะจัดงานมหาสงกรานต์อย่างยิ่งใหญ่ทุก ๆ ปี

ในทุกปีช่วงเดือนเมษายน บริเวณแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงของชาวบ้านจะลงไปเก็บไถ (สาหร่ายน้ำจืดที่เกิดในแม่น้ำโขง เป็นชื่อเรียกของคนในพื้นที่) โดยจะนำมาตากแห้งบนคา (ชนิดเดียวกับที่ใช้หม้อหลังคา) โดยอาจจะมีใส่เครื่องปรุงเช่น งา ข่า ตะไคร้ ต่าง ๆ ลงไป สามารถนำมาทอดกิน รสชาติหวานกรอบ ปัจจุบันนำมาจัดเป็นสินค้าโอท็อป

จุดชมวิวแม่น้ำโขง ระหว่างเส้นทางที่วิ่งเลาะริมแม่น้ำโขงจะมีศาลาจุดชมวิว และมีพื้นที่จอดรถไว้ให้บริการนักท่องเที่ยว เพื่อที่จะได้จอดเพื่อพักรถและชมวิวแม่น้ำโขง มีจุดชมวิวสวย ๆ หลายจุด

ภูชี้ฟ้า อำเภอเทิง จังหวัดเชียงราย เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่โดดเด่นของจังหวัด ยอดภูชี้ฟ้าอยู่บนเทือกเขาสุดเขตชายแดนฝั่งตะวันออกติดกับชายแดนประเทศลาว ห่างจากอำเภอเทิงประมาณ 35 กิโลเมตร ภูชี้ฟ้ามีลักษณะเป็นหน้าผามีปลายยอดแหลมชี้เข้าไปยังฝั่งประเทศลาว สูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 1.628 เมตร บนยอดภูชี้ฟ้าเป็นจุดชมวิว และจุดชมทะเลหมอกที่สวยงาม

การเดินทาง อยู่ห่างจากเชียงราย 111 กิโลเมตร ใช้ทางหลวงหมายเลข 1020 เข้าสู่ อำเภอเทิง จากนั้นเข้าทางหลวงหมายเลข 1155 จนถึงทางแยกขวาขึ้นสู่ภูชี้ฟ้า หรือใช้บริการรถโดยสารประจำทางสายเชียงราย-เทิง ลงรถที่อำเภอเทิง จากนั้นเช่ารถขึ้นไปภูชี้ฟ้า

ดอยผาตั้ง อำเภอเวียงแก่น จังหวัดเชียงราย เป็นส่วนหนึ่งของเทือกเขาดอยผาหม่น ดอยผาตั้งถือเป็นจุดชมวิวยุทธ-ลาว และทะเลหมอกที่สวยงาม บนจุดชมวิวงจะเป็นแนวเขา ซึ่งชมวิวดูได้ตลอดแนว นอกจากนั้นบนดอยยังมีจุดที่น่าสนใจ คือ ผาบ่อง ประตูลายมสู่ลาว เป็นช่องหินขนาดใหญ่คนเดินลอดได้อยู่ในแนวหน้าผา มองเห็นทิวทัศน์ประเทศลาวได้ ช่องเขาขาด เป็นช่องเขาที่หินขาดจากกันมองเห็นแม่น้ำโขงพาดผ่านตรงช่องเขาขาดพอดี โดยเฉพาะช่วง เดือนธันวาคมถึงมกราคม ดอกนางพญาเสือโคร่งและดอกเสี้ยวจะบานสะพรั่งงดงาม เป็นที่ตั้งของหมู่บ้านชาวจีนฮ่อ ม้ง และเย้า โดยเฉพาะจีนฮ่อ

การเดินทาง อยู่ในเขตอำเภอเวียงแก่น ห่างจากเชียงราย 160 กิโลเมตร ห่างจาก ภูชี้ฟ้าไปทางเหนือ 25 กิโลเมตร จากถนนเส้นทางหลักมีทางขึ้นสู่จุดชมวิบบนดอยผาตั้ง จากลานจอดรถมีเส้นทางเดินเท้าขึ้นจุดชมวิวระยะทางไม่ไกล

ศูนย์ส่งเสริมการเกษตรที่สูง ดอยผาหม่น ที่ตั้งดอยผาหม่น อำเภอเทิง จังหวัด เชียงราย เป็นศูนย์ส่งเสริมการเพาะปลูกดอกไม้เมืองหนาว เช่น ดอกทิวลิป ดอกลิลลี่ ดอกชัลเวีย สีแดง ต้นคริสต์มาสสีแดง หลากสีหลายพันธุ์ โดยเฉพาะในช่วงฤดูหนาวดอกไม้จะออกดอกสวยงามเพื่อต้อนรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวชม

การเดินทาง จากตัวภูชี้ฟ้าใช้เส้นทางลงทางอำเภอภูซาง ศูนย์เกษตรฯ อยู่ห่างขวามือ ห่างจากภูชี้ฟ้าประมาณ 8 กิโลเมตร หากขึ้นทางภูซาง ศูนย์เกษตรฯ จะอยู่ทางซ้ายมือก่อนถึง ภูชี้ฟ้า

วนอุทยานภูลังกา ครอบคลุมพื้นที่อำเภอปง และอำเภอเชียงคำจังหวัดพะเยา มีขนาดประมาณ 7,800 ไร่ ซึ่งเต็มไปด้วยพืชพรรณจำนวนมากทั้งดอกไม้ป่าพันธุ์ไม้หายาก เช่น ต้นชมพู ภูพาน เนียมแดง เอื้องสีดาส เทียนธารา สัตถาษี รวมถึงสัตว์ป่าที่มีอยู่กว่า 100 ชนิด ชมวิวดทะเลหมอกแห่งเดียวของจังหวัดพะเยาจากยอดภูที่มีความสูง 1,700 เมตร เหนือระดับ น้ำทะเลปานกลาง ชมทุ่งดอกโคลงเคลง เดินป่าศึกษาาระบบนิเวศ เส้นทางเดินเท้าศึกษาธรรมชาติ ยอดดอยภูลังกา ยอดดอยภูนม ชุ่มฉ่ำกับน้ำตกภูลังกา ชมลานหินล้านปี หินแฉ่งฟ้า ขึ้นชม ป่าก่อ โบราณย้อนอดีตไปกับร่องรอยตำนานผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์

การเดินทางจากอำเภอเมืองพะเยา ใช้ทางหลวงหมายเลข 1021 ผ่านอำเภอดอกคำใต้ อำเภอจุน จนถึงอำเภอเชียงคำ แล้วไปใช้ทางหลวงหมายเลข 1148 รวมระยะทางจากอำเภอ เมืองพะเยาถึงวนอุทยานภูลังกา ประมาณ 120 กิโลเมตร

น้ำตกภูซาง หรือน้ำตกอุ้น เป็นน้ำตกขนาดเล็กสูง 25 เมตร มีน้ำไหลตลอดปี ลักษณะเด่นของน้ำตกภูซาง คือ เป็นน้ำตกที่เป็นกระแสน้ำอุ่น อุณหภูมิประมาณ 35 องศาเซลเซียส น้ำใสไม่มีกลิ่นกำมะถัน ที่นี้จึงเหมาะกับการลงไปอาบแช่ตัวเพื่อสุขภาพ มีบ่อซับน้ำอุ่นซึ่งเป็นต้นทางของน้ำตกอยู่บริเวณด้านบน และเส้นทางศึกษาธรรมชาติ

อุทยานแห่งชาติภูซาง ตำบลภูซาง อำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา ไม่เพียงเป็นพงไพร อันมีความอุดมสมบูรณ์เท่านั้น หากอุทยานแห่งชาติภูซางยังมีความน่าสนใจตรงที่ การเป็นถิ่นอาศัยของ “เต่าปูลู” ซึ่งเป็นเต่าหายากและใกล้สูญพันธุ์ หากสามารถพบได้ที่นี้ โดยอุทยานฯ แห่งนี้ ถือเป็นส่วนหนึ่งของเทือกเขาตอยผาหม่น ครอบคลุมกิ่งอำเภอภูซาง อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา และอำเภอเทิง จังหวัดเชียงราย และมีอาณาเขตติดต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยมียอดเขาตอยผาหม่น และมีถ้ำธรรมชาติให้ท่องเที่ยวหลายแห่ง เช่น ถ้ำน้ำลอด ถ้ำผาแดง ตอยผาคำ น้ำตกห้วยโป่งผา ตอยชมดาว

การเดินทาง จากอำเภอเมืองพะเยา ใช้เส้นทางไปอำเภอภูซาง โดยเริ่มจากทางหลวงหมายเลข 1 ไปต่อทางหลวงหมายเลข 1202 ตามด้วยทางหลวงหมายเลข 1021 ไปจนพบสามแยกภูซาง ให้เลี้ยวขวาไปตามทางหลวงชนบท 4010 จนถึงสามแยกจะมีป้ายบอกทางไปอุทยานฯ เลี้ยวซ้ายเป็นทางหลวงหมายเลข 1093 ตรงไปเลยหลักกิโลเมตร 22 ก็จะได้ถึงอุทยานแห่งชาติภูซางอยู่ด้านซ้ายมือ รวมระยะทางประมาณ 95 กิโลเมตร

อุทยานแห่งชาติตอยภูคา ตำบลภูคา อำเภอปัว จังหวัดน่าน สภาพทั่วไป ป่าไม้ในเขตอุทยานแห่งชาติตอยภูคา ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของปลายเทือกเขาหิมาลัย โดยมียอดภูคาเป็นยอดเขาที่สูงที่สุดของจังหวัดน่าน สูงถึง 1,980 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง ตอยภูคา ยังเป็นต้นกำเนิดของแม่น้ำหลายสาย เช่น แม่น้ำน่าน ลำน้ำปัว และลำน้ำว้า สถานที่ท่องเที่ยวเที่ยวชมพันธุ์ไม้หายาก สัตว์หายาก เช่น ชมพูภูคา ต้นเต่าร้างยักษ์ ก่วมภูคา นกมู่นรกตาแดง นกพญาไฟใหญ่ และนกพงใหญ่พันธุ์อินเดีย และยังมียอดตอยต่าง ๆ รวมถึง ถ้ำผาแดง ถ้ำผาซ้อง น้ำตกภูฟ้า และช่องแก่งน้ำว้าตอนกลาง

การเดินทาง ใช้ทางหลวงหมายเลข 1080 สายน่าน-ปัว ก่อนถึงอำเภอปัว ตรงหลักกิโลเมตรที่ 41-42 มีทางแยกขวามือเข้าทางหลวงหมายเลข 1170 ไปประมาณ 10 กิโลเมตร เดินเท้าต่อไปอีกประมาณ 10 เมตร

วัดพระเจ้าทันใจ บ้านห้วยหาด หลักสาย อำเภอปัว จังหวัดน่าน จากบ่อเกลือลงมายังอำเภอปัวผ่านทางถนนสายสันติสุข จะเห็นมีมณฑปสีขาวตั้งอยู่บนยอดตอยติดกับถนนเส้นไปทางอำเภอปัว เห็นวิวทิวทัศน์ภูเขายู่ในธรรมชาติ ซึ่งชาวบ้านเชื่อว่าศักดิ์สิทธิ์มากจึงนิยมมาขอพรที่นี้ ตัวมณฑปเป็นสีขาว ประดิษฐานพระเจ้าทันใจอยู่ข้างในตั้งอยู่บนยอดตอย ที่ศาลา

เอนกประสงค์ มีร้านเล็ก ๆ ขายสินค้า OTOP ของชาวบ้าน มีทั้ง ผ้าชิ้น ผ้าทอ กระเป๋า วัตถุมงคลต่าง ๆ

บ่อเกลือสินเธาว์ จังหวัดน่าน แหล่งเกลือที่มีความสำคัญมาแต่โบราณ เมืองน่านเป็นแหล่งเกลือขนาดใหญ่ ส่งเป็นสินค้าออกในภาคเหนือ และแลกเปลี่ยนกับสินค้าที่ชุมชนผลิตไม่ได้ จากกองคาราวานจีนฮ่อจากยูนนาน กวางสี และมณฑลอื่น ๆ ในจีน บ่อเกลือสำคัญในน่านมี 2 แห่ง คือ บริเวณต้นน้ำว่า ซึ่งมีบ่อเกลือใหญ่ 2 บ่อ อีกแห่ง คือ บริเวณต้นน้ำน่าน ชาวบ้านที่นี่ทำการต้มเกลือสินเธาว์มาตั้งแต่โบราณหลายร้อยปีมาแล้ว

การเดินทางจากตัวอำเภอบ่อเกลือ ใช้เส้นทาง 1256 มุ่งหน้าไปทางอำเภอบัว เลขไปประมาณ 200 จะพบกับบ่อเกลือเหนืออยู่ทางขวา และถ้าเลยไปอีก 100 เมตรจะพบกับบ่อเกลือใต้ อยู่ทางซ้ายมือ

วัดภูมินทร์ อ.เมือง จ.น่าน วัดหลวงเก่าแก่ที่มีอายุกว่า 400 ปี ที่มีชื่อเสียงที่สุดของเมืองน่าน ด้วยลักษณะสถาปัตยกรรมที่โดดเด่นและมีเอกลักษณ์เฉพาะตัว โดยมีภาพ “ปู่ย่ามาฆา” อันลือเลื่อง ทั้งยังได้รับฉายาว่า “ภาพกระซิบรักบรรลือโลก” นอกจากนี้ยังมีภาพน่าสนใจอยู่หลายภาพ เช่น ภาพธรรมเนียมการอยู่ชวงของชาวไทลื้อ ภาพชาวพื้นเมือง

การเดินทาง จากทางหลวงหมายเลข 1080 เข้าสู่ตัวเมืองน่านตามถนนมหายศ เมื่อผ่านวัดสวนตาล แยกขวาเข้าถนนผากอง ผ่านเทศบาลเมืองน่าน วัดภูมินทร์อยู่ทางด้านขวามือ

### กิจกรรมที่น่าสนใจตามเส้นทาง ได้แก่

1. แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ สะพานโยนก ดินแดนของโยนกในสมัยโบราณ จึงเป็นถิ่นฐานของพวกยวน คือ อยู่บริเวณที่ราบลุ่มจังหวัด เมืองเชียงรายกับจังหวัดพะเยา และบริเวณโดยรอบ ซึ่งมีภูเขาขนาดตามแนวทิศเหนือ-ใต้ จึงเป็นแหล่งกำเนิดของลำน้ำที่ไหลมาจากภูเขา (ดอย) ซึ่งไหลมาจากทิศตะวันตกลงแม่น้ำโขง ที่อยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้บริเวณนี้มีแม่น้ำสำคัญ คือ แม่น้ำกก แม่น้ำแม่ลาว แม่น้ำแม่อิง ทำให้เกิดที่ราบลุ่มสำคัญที่ตั้งถิ่นฐานของโยนกโบราณ ซึ่งมีเมือง (เวียง) อยู่ตามที่ราบลุ่มแม่น้ำดังกล่าวมากมาย ถือว่าเป็นกลุ่มคนที่น่าจะสืบเนื่องมาจากตำนานเรื่องท้าวสูง (ขุนเจือง) ดังกล่าว ที่ราบลุ่มแม่น้ำ ที่ราบลุ่มแม่น้ำแม่จัน เป็นบริเวณที่มีความอุดมสมบูรณ์ที่สุดในเขตเชียงราย เนื่องจากมี ลำน้ำแม่จัน ลำน้ำแม่คำ ลำน้ำแม่สาย ลำน้ำรวก ซึ่งไหลลงแม่น้ำโขง ที่ราบกลุ่มนี้มีเมืองเชียงแสน เป็นเมืองสำคัญ โดยมีเมืองเล็ก (เวียง) หลายแห่ง เช่น เวียงหนองลุ่ม เวียงมโยรา เวียงแก้ว เวียงสีทวง และเวียงพาน

2. แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ วนอุทยานริมโขง ลักษณะภูมิอากาศเนื่องจากวนอุทยานริมโขง และมีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางพอสมควร จึงทำให้มีอากาศเย็นในฤดูร้อน และหนาวเย็นในฤดูหนาวและมีฝนตกชุกในฤดูฝน สภาพภูมิอากาศเป็นแบบมรสุม

กึ่งเขตร้อน (Semi-Tropical Climate) โดยได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ในช่วงฤดูฝน และลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ในฤดูหนาว โดยมีปริมาณน้ำฝนมากที่สุด ในเดือนสิงหาคม ในฤดูหนาวมีอุณหภูมิต่ำสุดในเดือนธันวาคม เฉลี่ย 7.9 องศาเซลเซียส ในฤดูร้อนมีอุณหภูมิสูงสุดในเดือน เมษายน เฉลี่ย 40 องศาเซลเซียส

ฤดูฝน อยู่ในช่วงเดือน พฤษภาคม-ตุลาคม

ฤดูหนาว อยู่ในช่วงเดือน พฤศจิกายน-กุมภาพันธ์

ฤดูร้อน อยู่ในช่วงเดือน มีนาคม- เมษายน

พืชพรรณและสัตว์ป่าสภาพป่าทั่วไปในพื้นที่บริเวณลำห้วยเป็นป่าที่อุดมสมบูรณ์ บริเวณที่มีความชื้นสูงบริเวณที่ราบตามหุบเขา หรือตามร่องห้วย จะพบป่าดิบเขา สำหรับบริเวณไหล่เขาจะเป็นป่าเต็งรัง พื้นที่ดังกล่าวเป็นวนอุทยานริมโขง มีการบุกรุกพื้นที่ป่าไม้ ทำให้ป่าบริเวณวนอุทยานริมโขง ไม่มีความอุดมสมบูรณ์ สภาพป่าโดยทั่วไป มีดังนี้

1. ป่าดิบเขา มีเนื้อที่ประมาณ 20 เปอร์เซ็นต์ ของพื้นที่ทั้งหมด ประกอบด้วยพันธุ์ไม้สำคัญ ได้แก่ ก่อชนิดต่าง ๆ ตินเบ็ด ตะเคียนหนู ตะเคียนทอง ทะโล้ ทองหลวงป่า ตุ่มเต็น ออบเชย ปอຍาบ โมกมัน มะไฟป่า เป็นต้น

2. ป่าไผ่ ส่วนมากจะเป็นไม้ไผ่ ได้แก่ ไผ่บง ไผ่ไร่ ไผ่ซาง ไผ่เอี้ยง เป็นต้น มีเนื้อที่ประมาณ 30 เปอร์เซ็นต์

3. ป่าสนผสมเต็งรัง มีเนื้อที่ประมาณ 50 เปอร์เซ็นต์ ของพื้นที่ พันธุ์ไม้สำคัญ ได้แก่ สน เข่า เต็ง รัง เหียง พลวง พืชชั้นล่าง ได้แก่ ไม้พุ่มจำพวก ครามเขา กระเจียว ต้นกุ่มกัญญาสามเหลี่ยม เป็นต้น ส่วนมากจะพบได้ทางทิศตะวันออก เฉียงเหนือของพื้นที่ ในป่าชนิดนี้ จะพบเอื้องผึ้ง (*Dendrobarum lindleysteud*) กล้วยไม้ ป่าชนิดหนึ่งที่บานในเดือนมีนาคม-เมษายน ของทุกปีและเป็นจำนวนมาก สัตว์ป่า วนอุทยานริมโขง มีสัตว์ป่าที่พบเห็นได้

4. สัตว์เลี้ยงลูกด้วยน้ำนม ได้แก่ ฮีเห็น บ่าง เม่น พังพอน กระต่ายป่า กระรอก กระแต อ้น หนู กระแต่น ค้างคาว

5. นก ได้แก่ นกเหยี่ยว นกกระแต่น นกกระราง นกฮูก นกโพระดก นกเค้าแมว นกกระปูด นกกระทาดง นกเขา นกหัวขวาน ไก่ป่า นกแซงแซว นกเอี้ยง ฯลฯ

6. สัตว์ครึ่งบกครึ่งน้ำ ได้แก่ กบ เขียด คางคก ปาด อึ่งอ่าง

7. สัตว์เลื้อยคลาน ได้แก่ งูชนิดต่าง ๆ ตะกวด ลิ่น ตุ๊กแก กิ้งก่า จิ้งเหลน แย้ ตะขาบ กิ้งกือ แมงป่อง เป็นต้น

3. แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ วัดพระธาตุห้วยขวาน มีเจดีย์เก่าอายุกว่า 100 ปี มาแล้วยังไม่ได้รับการบูรณะและอยู่ติดกับแม่น้ำโขง ซึ่งมีทิวทัศน์ที่สวยงาม เมื่อก่อนวัดแห่งนี้ เป็นวัดร้างองค์พระธาตุยังพอมิให้เห็นอยู่ต่อมาได้พังลงมา และได้มีพระสงฆ์มาอยู่จำพรรษา



จึงขอตั้งเป็นวัด และที่จำได้ คือ เมื่อปี 2546 ซึ่งกำลังทำการขุดบูรณะพระธาตุแล้วสร้างของใหม่ครอบไว้

4. แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น จุดชมวิวกว๊านทวายมาน ตั้งอยู่บนภูเขาสูง มองเห็นวิวภูเขา และแม่น้ำโขงสวยงามมาก อยู่ระหว่างเส้นทางเชียงแสน เชียงของ

5. แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น ท่าเรือเชียงของ ท่าเรือเชียงของตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง ในเขตพื้นที่ของอำเภอเชียงของจังหวัดเชียงราย โดยท่าเทียบเรือขนาดกว้าง 24 เมตร ยาว 180 เมตร ด้านหน้าติดแม่น้ำโขง ฝั่งตรงข้ามคือเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ด้านหลังติดถนนซึ่งเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสน และอำเภอเชียงของ

### กิจกรรมที่น่าสนใจตามเส้นทาง ได้แก่

1. แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ พระธาตุขิงแกง เป็นองค์เจดีย์ที่มีความงามเป็นเอกลักษณ์เฉพาะ มีการผสมผสานระหว่างรูปแบบงานศิลปะของล้านนาและมีกลิ่นอายของงานศิลปะไทใหญ่ผสมผสานเข้ากันอย่างลงตัว เป็นเจดีย์ขนาดใหญ่ ประดิษฐานพระพุทธรูปในซุ้มเรือนแก้วทั้งสี่ด้าน ช่วงกลางของเจดีย์ประดับกระจกสี องค์เจดีย์มีกำแพงแก้วล้อมรอบและมีเจดีย์องค์บริวารทั้งสี่มุม องค์พระธาตุเป็นทรงล้านนาลายกับพระธาตุสบบวนที่อำเภอเชียงคำ แต่ขนาดใหญ่กว่า ปัจจุบันได้ขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานของจังหวัดพะเยา และในวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 5 หรือที่ทางภาคเหนือเรียกว่า เดือน 7 เบ็ง จะมีประเพณีสงกรานต์พระธาตุขิงแกงทุกปี

2. แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ เวียงลอ เป็นเมืองโบราณขนาดใหญ่มีอายุมากกว่า 700 ปี ตั้งแต่ราวพุทธศตวรรษที่ 17 เป็นเมืองที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์เมืองหนึ่งในภาคเหนือ ในเขตโบราณสถานเวียงลอ พบซากกำแพงเมืองเก่า พระธาตุ วัดเก่าแก่และวัดร้างอยู่มากมาย มีการค้นพบแนวกำแพงเมือง ลักษณะผังเมืองเป็นรูปค้อนข้างกลม แนวกำแพงเมืองเป็นคันดินไม่สูงนัก บางส่วนมีร่องรอยการก่ออิฐเสริมเข้าไปด้วย คูเมืองส่วนใหญ่ตั้งขึ้นภายในตัวเมืองมีบ่อน้ำกรูอิฐจำนวนมาก แต่เดิมเวียงลอ มีวัดร้างกว่า 50 วัด ตามวัดร้างพบพระพุทธรูปหินทรายและพระพุทธรูปทองสำริดจำนวนมาก แต่ถูกทำลายลงไปเกือบหมด พบพระธาตุเจดีย์เก่าแก่ที่สำคัญที่วัดพระธาตุหนองห้า เป็นศาสนสถานที่ตั้งอยู่บนลาดชายเนินเขา ลักษณะเป็นเจดีย์ทรงคล้ายพระธาตุเจดีย์วัดลีที่ตั้งอยู่ในเมืองพะเยา ซึ่งสันนิษฐานว่าสร้างเมื่อราวพุทธศตวรรษที่ 21

3. แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติจุดเด่นที่น่าสนใจ ดอยผาช้างและผาวัว เป็นยอดเขาที่สูงเด่นมองดูคล้ายส่วนบนของช้างและวัว ในอดีตบริเวณนี้เคยเป็นฐานที่มั่นของ ผกค. มีถ้ำที่เชิงดอยผาวัวที่ ผกค. เคยใช้เป็นคลังแสง ดอยผาจีและห้วยน้ำสาว เช่นเดียวกับบริเวณผาวัวและผาช้าง คือ เป็นที่ตั้งฐานที่มั่นของ ผกค. มาก่อน และเป็นแหล่งที่มีสัตว์ป่าอาศัยอยู่มาก

บริเวณหนึ่ง บ้านสันติสุข เป็นหมู่บ้านที่กองทัพภาคที่ 3 จัดเป็นที่ทำกินของผู้ร่วมพัฒนาชาติไทย ซึ่งเป็นชาวเขาเผ่าม้ง ตั้งอยู่บริเวณร่องน้ำสาว ท้องที่ตำบลควน อำเภอปาง มีเส้นทางเชื่อมโยงจากบ้านผาดั้ง ผ่านบริเวณที่ทำกรเกษตร เข้าสู่หมู่บ้านดังกล่าว และเส้นทางดังกล่าวยังตัดไปถึงบ้านสบซุ่น อำเภอท่าวังผา จังหวัดน่าน บริเวณลำน้ำคาง เป็นบริเวณที่มีสัตว์ป่าอาศัยอยู่ชุกชุม และสภาพป่ายังอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ น้ำตกผาจิ น้ำตกห้วยปาด และน้ำตกห้วยไฟ เป็นน้ำตกขนาดเล็กและมีความชันมาก ทางเข้าน้ำตกโดยเส้นทางลำลองที่แยกจากเส้นทางสายบ้านสันติสุข-บ้านพีเหนือ

4. แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น ชุมชนบ้านผาดั้ง วิถีชีวิตทำเกษตรกรรม ปลูกข้าวไร่บริโภคเหลือก็ขาย รักษาป่าเพื่อเป็นแหล่งอาหารและสร้างรายได้ เช่น ผักหวานป่า ร่วมกันปกป้องป่าเป็นแหล่งชีวิตที่ให้ความมั่นคงและยั่งยืนด้านอาหาร วัฒนธรรม ภูมิปัญญาพื้นบ้านจึงไม่สูญหาย เป็นหมู่บ้านที่ยึดหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงนำไปสู่การปฏิบัติจริง เมื่อเปิดตัวเป็นแหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรมแล้ว มีการต่อยอดเรื่องโฮมสเตย์ฝึกอาชีพทำของฝากเพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยว ทำให้คนในชุมชนมีรายได้เสริมจากการท่องเที่ยวด้วย

5. แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น ศูนย์พัฒนาโครงการหลวงปันค่า อำเภอปาง เป็นพื้นที่พัฒนาเกษตรที่สูง มีสิ่งที่น่าสนใจภายในศูนย์ คือ พืชผักเมืองหนาว ซึ่งมีการปลูกตามไหล่เขา เป็นพืชล้มลุกและยืนต้น เช่น พักทองญี่ปุ่น ชุกินี หอมญี่ปุ่น มะเขือก้านดำ ชิงแดง อโวคาโด ท้อ พลับ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการปลูกดอกไม้หลากสีอีกหลายชนิด ทิวทัศน์รอบบริเวณสวยงาม อากาศเย็นสบายตลอดปี ในบริเวณใกล้เคียงมีชุมชนของชาวม้ง และชาวเมี่ยนหรือเย้าอยู่ใกล้ ๆ หากไปเยือนในช่วงเทศกาลสำคัญจะได้พบกับวิถีชีวิตและวัฒนธรรมของชนเผ่าอีกด้วย

#### กิจกรรมที่น่าสนใจตามเส้นทาง ได้แก่

1. แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น ภูลังการีสอร์ท ตั้งอยู่ในอ.ปาง จังหวัดพะเยา เป็นรีสอร์ตหยอดฮิตท่ามกลางธรรมชาติ บนเขาของวนอุทยานภูลังกาห้องพักจะเป็นแบบเรียบง่าย มีวิวด้านล่างเป็นแอ่งและเป็นเขาหินปูนและต้นไม้หน้อยใหญ่เรียงรายสลับกัน ไฮไลต์ของการมาเที่ยวภูลังกา คือ การได้ชม พระอาทิตย์จะขึ้นหน้ารีสอร์ต ส่องแสงลงมายังทะเลหมอกในแอ่งกระทะ ให้บรรยากาศสวยงามเหมือนภาพวาด จุดชมทะเลหมอกอีกจุดหนึ่งจุดของ คือ ลานช่างภาพ ซึ่งจะอยู่ริมถนนด้านข้างรีสอร์ตก็เป็นจุดชมวิวทะเลหมอกที่งดงามไม่แพ้กัน นอกจากนี้ที่นี่ยังมีหนังสือเดินทาง ของชนเผ่าเมี่ยนที่ยาวที่สุดในโลกที่เรียกว่า “เกีย เซน ป้อง” ด้วย

2. แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น ร้านลำดวนผ้าทอ ผลิตภัณฑ์ส่วนใหญ่ จะเป็น ผ้าทอเมืองน่าน, ผ้าไทลื้อ, ผ้าทอพื้นเมือง, ชุดเสื้อผ้าสำเร็จรูปสไตส์พื้นเมืองและของฝาก ของที่ระลึก ในราคาย่อมเยา มีป้ายบอกราคากำกับไว้ชัดเจน เดินเลือกซื้อเลือกหากันได้ทั้งวัน จากร้าน

เสื้อผ้าพื้นเมืองธรรมดา มีเพียงอาคารหลักหลังเดียว ขยับขยายเป็นร้านเสื้อผ้าใหญ่โต เป็นที่รู้จักขึ้นหน้าขึ้นตาของอำเภอปัวและจังหวัดน่าน มาวันนี้ธุรกิจที่ควบคู่ไปกับการท่องเที่ยวที่ผุดขึ้นพอ ๆ กับโรงแรม คือ การทำร้านกาแฟ ใช้การเพิ่มเติมส่วนที่ขาดหายของร้าน จากกาแฟซองในอดีตให้ลูกค้าชงกินเองและฟรี เป็นร้านกาแฟทีเสื่อ

3. แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น โฮมสเตย์ตานงค์ บ้านพักสี่เหลี่ยมอ่อนพาสเทล โดดเด่นกลางทุ่งนา รายล้อมด้วยภูเขา รอบด้านในบรรยากาศอันเรียบง่ายและเงียบสงบ บ้านหลังนี้ชื่อว่าเฮือน country บ้านหลังใหญ่ซึ่งต้องเรียกว่าเป็นหลังไฮไลต์ เป็นบ้านไม้ 3 ชั้น มีทั้งหมด 3 ห้องนอน นอนได้ห้องละ 2 คน รวม 6 คน ราคาตอนนี้อยู่ที่ห้องละ 500 บาท และทราบมาว่าตอนนี้ขึ้นเป็น 700 บาท แล้ว หากเสริมคิดราคาคนละ 100 บาท แต่ละห้อง มีแอร์ ที่วีตู่เย็น เครื่องทำน้ำอุ่น ห้องน้ำในตัว ราคาไม่รวมอาหารเช้าและเย็น หากใครต้องการมาชมบรรยากาศน่านข้าวสีเขียวเต็มท้องทุ่งให้มาในช่วงกลางเดือนกันยายน-ต้นตุลาคม หากอยากชมท้องทุ่งสีทองให้มาในช่วงกลาง-ปลายเดือนตุลาคม

4. แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น อุโมงค์โฮมมาง โฮมสเตย์ ที่นี้เป็นพักแบบเรียบง่าย ช่อนตัวอยู่ในหมู่บ้านสะปัน เห็นข้างหน้าก็อาจจะสงสัยคิดว่าเป็นร้านอาหารข้างทาง แต่พอได้เดินไปด้านหลังเท่านั้นแหละ ก็จะได้พบกับความใกล้ชิดธรรมชาติมาก ๆ มีลำธารตัดผ่านโฮมสเตย์ สลับกับทิวเขาประกอบกับหมอกจาง ๆ สวยงามมาก แค่ออยู่ตรงนี้ก็รู้สึกอิมเมจกับบรรยากาศแล้ว ถึงแม้จะไปช่วงเดือนมีนาคมแต่อากาศดีมากครับ กลางวันอุณหภูมิประมาณ 25°C ส่วนกลางคืน 14-15 °C

5. แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ บ่อเกลือนี้ขึ้นชื่อในเรื่องของการทำเกลือสินเธาว์บนภูเขา ซึ่งมีมาแต่โบราณ โดยสมัยก่อนจะนำไปจำหน่ายยังกรุงสุโขทัย เชียงใหม่ เชียงตุง หลวงพระบาง รวมถึงสิบสองปันนา แต่ในปัจจุบันแห่งนี้เกือบหมด เหลืออยู่เพียงแค่ 2 บ่อ เท่านั้น โดยชาวบ้านและคนพื้นเมืองก็ยังรักษาไว้เป็นมรดก และมีการผลิตเกลืออยู่จนถึงทุกวันนี้ ของฝากขึ้นชื่อของที่นี่ ได้แก่ เกลือสินเธาว์ สปาเกลือขัดผิว ครีมทาผิวจากเกลือ และสินค้าท้องถิ่นอื่น ๆ

#### กิจกรรมที่น่าสนใจตามเส้นทาง ได้แก่

1. แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น ถนนลอยฟ้า เส้นทางในฝัน 1256 ถนนลอยฟ้า ปัว-บ่อเกลือ จ.น่าน อีกหนึ่ง เส้นทางที่ต้องไปสัมผัสสักครั้งในชีวิต เพลิดเพลินกับเส้นทางสายธรรมชาติ ที่มีความสูงชัน และทิวทัศน์ที่สวยงาม

2. แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ วัดภูเกิดไม้ได้อยู่ภูเกิดแต่อย่างใด แต่ตั้งชื่อตามหมู่บ้านเกิด และตั้งอยู่บนเนินเขาเล็กๆ ซึ่งทางภาคเหนือเรียกกันว่า ภู หรือ ม่อน จึงกลายเป็นชื่อวัดภูเกิด ที่นี่นอกจากผู้มาเยือนจะได้เข้ามาไหว้พระขอพรแล้ว ยังมีลานชมวิวที่เราสามารถมองเห็นวิวทุ่งนาได้กว้างไกลสุดสายตา

3. แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ วัดร่องแง เป็นวัดโบราณอีกแห่งหนึ่งของจังหวัดน่าน มีวิหารที่โดดเด่นด้วยศิลปกรรมแบบไทยลื้อ ลักษณะของวิหารหน้าบันเป็นลายพันพุกษา วิหาร มีหลังคาคลุมต่ำ ในวิหารมีพระประธานปางมารวิชัย และจิตรกรรมฝาผนังเรื่องพุทธประวัติและเนมิราชชาดก ด้านหน้าวัดมีทางเดินผ่านทุ่งนาไปยัง หอเทพญารินทร์เจ้าหลวงช้างเผือกกาเขียว ซึ่งตั้งอยู่ไม่ไกลกัน ในช่วงฤดูทำนาวิหะระหว่างทางเดินเห็นวิวทุ่งนาปลูกแทรกไปกับบ้านของชาวบ้าน รวมถึงด้านหลังหอคำหลวงสามารถเห็นวิวทุ่งนาได้แบบกว้างไกล

4. แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ วังน้ำบัว ตั้งอยู่ที่ตำบลบ้านนาฝาง เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจท่ามกลางสายน้ำไหลเย็น มีแพไม้ไผ่และแคร่ให้นั่งเล่น พร้อมบริการอาหารพื้นบ้านและเครื่องดื่มและมีกิจกรรมท่องเที่ยว เช่น การดูดาว การส่องห้วงยาง ที่ได้รับความนิยม

5. แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ วัดภูมินทร์ ตั้งอยู่ที่บ้านภูมินทร์ อำเภอเมืองน่าน จังหวัดน่าน ใกล้กับพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติน่าน เดิมชื่อ "วัดพรหมมินทร์" มีจุดเด่น คือ โบสถ์และวิหารสร้างเป็นอาคารหลังเดียวกันประตูไม้ทั้งสี่ทิศ แกะสลักลวดลายโดยช่างฝีมือล้านนาสวยงามมาก นอกจากนี้ฝาผนังยังแสดงถึงชีวิตและวัฒนธรรมของยุคสมัยที่ผ่านมาตามพงศาวดารของเมืองน่าน วัดภูมินทร์สร้างขึ้นเมื่อประมาณ พ.ศ. 2139 โดยพระเจ้าเจตบุตรพรหมมินทร์ เจ้าผู้ครองเมืองน่านได้สร้างขึ้นหลังจากที่ครองนครน่านได้ 6 ปี มีปรากฏในคัมภีร์เมืองเหนือว่าเดิมชื่อ "วัดพรหมมินทร์" ซึ่งเป็นชื่อของเจ้าเจตบุตรพรหมมินทร์ผู้สร้างวัด แต่ต่อมหลังชื่อวัดได้เพี้ยนไปจากเดิมเป็น วัดภูมินทร์

โดยในแต่ละจังหวัดมีเทศกาลการปั่นจักรยานจัดตั้งขึ้นโดยชุมชนท้องถิ่น ที่มุ่งความสนใจและเฉลิมฉลองเอกลักษณ์ของชุมชนนั้นเป็นการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานขึ้นในทุก ๆ ปี ได้แก่

### จังหวัดเชียงราย

1. ปั่นสู่พระธาตุดอยตุง ครั้งที่ 13 ระยะทาง 23 กิโลเมตร เดือนมิถุนายน
2. เดิน วิ่ง ปั่น ป้องกันอัมพาต ครั้งที่ 3 ระยะทาง 7.5/20/34 กิโลเมตร เดือนพฤศจิกายน
3. สักปั่นเชียงราย ครั้งที่ 7 เมืองปั่นได้ เมืองปั่นดี ระยะทาง 14 กิโลเมตร เดือนกุมภาพันธ์
4. ขุนลาว-ห้วยน้ำกั้น เสือภูเขาครั้งที่ 2 เดือนกุมภาพันธ์
5. ปั่นเพื่อน้องท้องอิ่ม ครั้งที่ 2 ระยะทาง 52 กิโลเมตร เดือนกุมภาพันธ์
6. ปั่นพิชิตดอยนางนอน เหนือสุดแห่งแดนสยาม ครั้งที่ 1 ระยะทาง 56 กิโลเมตร เดือนกุมภาพันธ์

7. ปั่นชีวจิว ชมวิวสามเหลี่ยมทองคำ เทศบาลตำบลเวียง ครั้งที่ 6 ระยะทาง 45 กิโลเมตร เดือนมีนาคม

#### จังหวัดพะเยา

1. ปั่นพิชิตจุดชมวิวกว๊านพะเยา ครั้งที่ 3 ระยะทาง 32 กิโลเมตร เดือนพฤศจิกายน
2. ภูเขาหน้าใจเกินร้อย ครั้งที่ 3 ระยะทาง 35 กิโลเมตร เดือนพฤศจิกายน
3. งานปั่นจักรยานภูเขาเสือภูเขา ครั้งที่ 5 ระยะทาง 28 กิโลเมตร เดือนธันวาคม
4. การแข่งขันจักรยานเสือภูเขา "ครอสคันทรี" ปั่น ชม ชิม ซ้อป ลีนจี อำเภอแม่ใจ จังหวัดพะเยา ครั้งที่ 1 เดือนพฤษภาคม
5. ปั่นพิชิตภูลังกา ครั้งที่ 1 ระยะทาง 29 กิโลเมตร 1,720 กิโลเมตร เดือนกันยายน
6. จัดแข่งขันจักรยานบีเอ็มเอ็กซ์ชิงแชมป์ประเทศไทย BMX เดือนพฤษภาคม
7. ปั่นปลูกป่าครั้งที่ 3 อำเภอปง เดือนกรกฎาคม

#### จังหวัดน่าน

1. ปั่นวิสาขบูชาชาน่าน เดิน วิ่ง ปั่น สมาชิ วิสาชะ พุทธบูชา ระยะทาง 15 กิโลเมตร ครั้งที่ 17 เดือนพฤษภาคม
2. งานปั่นพิชิตดอยภูคา ครั้งที่ 5 ระยะทาง 35 กิโลเมตร เดือนมกราคม
3. ปั่นตามรอยพระบาท ก้าวแรก ระยะทาง 25 กิโลเมตร ครั้งที่ 2 อำเภอเวียงสา
4. Audax 200 กิโลเมตร เดือนกุมภาพันธ์
5. Audax 300 กิโลเมตร เดือนกุมภาพันธ์

#### ที่พักตามเส้นทาง มีดังนี้

1. โรงแรมพิมานอิน จังหวัดเชียงราย
2. โรงแรม ไอบิส อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย
3. ภูลังการีสอร์ท อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา
4. บ้านเสริมสุข อำเภอเชียงคำ จังหวัดพะเยา
5. บ่อเกลือวิว อำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน
6. บ่อเกลือฮ่องดั่ง อำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน
7. บ่อเกลือฟ้าใส อำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน
8. ปลายมางทางรัก อำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน
9. โรงแรมเทวราช อำเภอเมือง จังหวัดน่าน

จากการศึกษาในเบื้องต้นเกี่ยวกับบริบทพื้นที่ในเขตล้านนาตะวันออก เพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ปัจจัยเอื้อและแนวทางที่ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวจักรยานชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก สรุปดังตาราง 2

ตาราง 2 แสดงการวิเคราะห์ปัจจัยเอื้อของล้านนาตะวันออก

| ปัจจัยเอื้อ  | สิ่งที่ควรส่งเสริม  | สิ่งที่พึงระวัง  |
|--|---|--|
| <b>โครงสร้างพื้นฐาน</b>  |   |  |
| 1. มีเส้นทางคมนาคมสะดวก ทั้งสนามบินนานาชาติที่ เชียงราย และถนนทางหลวง R3A เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน และเส้นทางตามลำน้ำโขง มีท่าเรือที่สำคัญ และท่าเรือย่อยรวมถึงสาธารณูปโภคครบครัน | 1. การเชื่อมโยงในการท่องเที่ยวทั้งภายในจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียง ไม่จำเป็นต้องเป็นศูนย์กลาง แต่ใช้ประโยชน์จากความสะดวกในการคมนาคม  | 1. ความราบรื่นในการเชื่อมต่อของเส้นทางต่าง ๆ และข้อมูลที่ทันสมัยและครบถ้วน   |
| <b>ทรัพยากรพื้นที่ และแหล่งท่องเที่ยว</b>  |   |  |
| 1. มีพื้นที่สีเขียว ป่า แหล่งน้ำ และชุมชนเมือง มีแหล่งท่องเที่ยวทั้งทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม และชนเผ่า   | 1. ดูแลสภาพแวดล้อมของแนวพื้นที่สีเขียว ที่เป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวจากรยานได้ดี และเพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวก พัฒนาการค้าชายแดน การท่องเที่ยวชายแดน<br>2. การดูแลรักษาแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ให้มีสภาพแวดล้อมที่ดี สวยงาม และคงไว้ซึ่งคุณค่าทางศิลปวัฒนธรรม<br>3. ส่งเสริมพัฒนาการคมนาคม สาธารณูปโภคต่าง ๆ ให้มีความพร้อมรองรับการขยายตัวในอนาคต | 1. ดูแลเรื่องความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยว<br>2. เรื่องการเผาป่า มาตรการควบคุม และการปลูกจิตสำนึกกับทุกฝ่ายทั้งคนในพื้นที่ และผู้เยี่ยมเยือน การรักษามรดกชาติ สิ่งแวดล้อม<br>3. การพัฒนาที่สามารถ รักษาไว้ซึ่งเอกลักษณ์ของเมืองต่าง ๆ |

## ตาราง 2 (ต่อ)

| ปัจจัยเอื้อ   | สิ่งที่ควรส่งเสริม  | สิ่งที่พึงระวัง   |
|---|---|---|
| <b>สถานประกอบการด้านที่พัก</b>  |   |   |
| <b>ด้านอาหาร</b>  |   |   |
| 1. มีผู้ให้บริการด้านที่พัก โรงแรม และด้านอาหาร มากมาย หลากหลายระดับ  | 1. ให้ความรู้และพัฒนา บุคลากร อบรมผู้ประกอบการ และพนักงาน   | 1. คุณภาพมาตรฐานของสถานประกอบการ  |
| <b>ผลิตภัณฑ์เด่น</b>  |   |   |
| 1. ผลผลิตเกษตร ได้แก่ ชา กาแฟ ลิ้นจี่ ข้าวหอมมะลิ สินค้าพื้นเมือง ผ้าทอมือ งานหัตถกรรม การค้าชายแดน   | 1. สินค้าเกษตร สินค้าพื้นเมือง เหมาะสำหรับการจัดเส้นทางท่องเที่ยวจักรยาน แต่อาจเพิ่มเติมด้วยการพัฒนาในแนวทางกรีนส์โปรดักส์ หรือเป็นวัตถุดิบสำหรับอาหารเพื่อสุขภาพ | 1. ดูแลเรื่องคุณภาพสินค้าให้ได้มาตรฐาน<br>2. เรื่องการจัดการทรัพยากร และการใช้สารเคมีในการเกษตรให้อยู่ในระดับที่ปลอดภัย |
| <b>Bicycle advocacy and events</b>  |   |   |
| 1. กิจกรรมจักรยาน และมีชมรมจักรยานที่มีความเคลื่อนไหว กิจกรรมจักรยานที่ผ่านมาได้รับความสนใจที่ดี มีการจัดอย่างต่อเนื่อง มีนักปั่นรุ่นใหม่ และชมรมต่าง ๆ ี่จักรยาน | 1. ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ในการจัดกิจกรรม เพื่อสร้างความตระหนัก และการเข้าถึงผู้มี ความชื่นชอบการปั่นจักรยาน                                     | 1. การสร้างความเข้าใจทั้งผู้ใช้จักรยาน และผู้ใช้งานพาหนะอื่น ให้มีความเข้าใจ และมีทัศนคติที่ดีต่อกัน                    |

## 4. กรอบความร่วมมือสำคัญที่เกี่ยวข้อง

4.1 การเป็นสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (The Association of South East Asian Nations: ASEAN) ประกอบด้วยประเทศสมาชิกอาเซียนรวม 10 ประเทศ โดยได้ร่วมกันจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในปี 2558 เพื่อให้อาเซียนมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมืออย่างเสรีและเงินทุนที่เสรีขึ้น (AEC ศูนย์ข้อมูลความรู้ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน, 2559)

โดยล่าสุดคณะรัฐมนตรี (19 มกราคม 59) มีมติเห็นชอบในหลักการแผนยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวอาเซียน พ.ศ. 2559 –2568 (ASEAN Tourism Strategic Plan: ATSP 2016–2025) วิสัยทัศน์: ภายในปี พ.ศ. 2568 อาเซียนจะเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวอาเซียนที่มีคุณภาพ โดยนำเสนอความหลากหลายผ่านประสบการณ์อาเซียนอันนำไปสู่การท่องเที่ยวอย่างมีความรับผิดชอบและยั่งยืน โดยวางมาตรการที่จำเป็นและปรับปรุงจากข้อมูลที่มีอยู่เดิมให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้นเพื่อให้การดำเนินการบรรลุถึงวิสัยทัศน์ (กรมประชาสัมพันธ์, 2559: สื่อออนไลน์)

4.2 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจลุ่มน้ำอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) มีความร่วมมือใน 8 สาขา อาทิ การเชื่อมเส้นทางคมนาคมการท่องเที่ยว โดยมีโครงการที่สำคัญภายใต้กรอบความร่วมมือ ACMECS ดังนี้

#### 4.2.1 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Transport Linkages)

เส้นทาง R3 (ห้วยทราย-หลวงน้ำทา)/เส้นทางห้วยโก๋น-ปากแบ่ง/สะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน)/สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย)/เส้นทางรถไฟหนองคาย-ท่านาแล้ง-เวียงจันทน์

4.2.2 ด้านการอำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุน (Trade and Investment Facilitation) ส่งเสริมการใช้เงินสกุลท้องถิ่นในการค้าชายแดน การยกระดับด่าน (กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศของส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ, 2556, สื่อออนไลน์)

4.3 ความร่วมมือในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง Greater Mekong Subregion (GMS) เป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศ คือ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (ยูนนาน) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB: Asian Development Bank) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาด้านการค้าการลงทุนการขนส่งและอื่น ๆ ทำให้เกิดการเชื่อมต่อ GMS Economic Corridors ซึ่งคาดว่าจะช่วยลดระยะเวลาการขนส่งทางบกและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งมากยิ่งขึ้น โครงการที่สำคัญ ได้แก่

ในการศึกษาเอกสารเกี่ยวกับบริบททางด้านการท่องเที่ยว สรุปสาระสำคัญมีดังนี้ ล้านนาตะวันออกด้วยลักษณะของภูมิประเทศที่เป็นเมืองชายแดน จึงมีความหลากหลายทางวัฒนธรรม (multi-culturalism) บนเส้นทางที่ผ่านชุมชนต่าง ๆ และมีความใกล้เคียงกันของชาติพันธุ์ ที่ล้วนเป็นเครือญาติกันมาแต่ในอดีต ภายใต้กรอบความร่วมมือ เจ้าพระยา-อิรวดี-แม่โขง (ACMECS) และกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) จึงเกิดการพัฒนาคอนกรีตพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการค้ารวมถึงการท่องเที่ยวชายแดน ประกอบกับล้านนาตะวันออกที่มีทรัพยากรท่องเที่ยวมากมาย โดยมีทั้งภูมิประเทศที่สวยงาม บริการ ที่พัก ร้านอาหาร และสิ่งอำนวยความสะดวก



สะดวกมีครบครัน และเป็นที่ยอมรับในการท่องเที่ยวจกักรยาน ซึ่งที่ผ่านมายังมีการจัดกิจกรรมเกี่ยวกับจักรยานทั้งในกลุ่มล้านนา และเส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

### 5. ความต้องการและแนวโน้มสิ่งแวดล้อมมหภาคของนักท่องเที่ยวจักรยาน

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ความต้องการและแนวโน้มสิ่งแวดล้อมมหภาคของนักท่องเที่ยวจักรยาน (Analyzing needs and trends in macro environment) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### สภาพแวดล้อมด้านประชากร (Demographic Environment)

การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรโลก (Population Growth) และประชากรโลกมีแนวโน้มของสัดส่วนผู้สูงอายุที่มีเพิ่มมากขึ้น ซึ่งคาดการณ์ว่า สัดส่วนของประชากรสูงอายุจะเป็นกลุ่มที่มีจำนวนมากที่สุด ซึ่งการดูแลเรื่องอาหาร การออกกำลังกาย เพื่อการดูแลสุขภาพจึงเป็นสิ่งที่จะต้องมา สัดส่วนโครงสร้างของประชากรที่เปลี่ยนไป จะมีผลเปลี่ยนแปลง แรงงานในภาคอุตสาหกรรมลดลง

ในขณะที่มีการเปลี่ยนแปลงในด้านพฤติกรรมด้วย เช่น ในญี่ปุ่น มีงานวิจัยที่บ่งบอกว่า กลุ่มเบบี้บูมเมอร์ มีแนวโน้มแสวงหากิจกรรมที่แอคทีฟมากขึ้น หรือกลุ่ม Middle-aged Man in Lycra ที่เปลี่ยนจากการเล่นกอล์ฟมานิยมการปั่นจักรยาน MAMIL ย่อมาจาก Middle-aged Man in Lycra หมายถึง ผู้ชายวัยกลางคน ที่เริ่มหันมาออกกำลังกายพักผ่อนหย่อนใจมากขึ้น แทนที่จะทุ่มเททำงานหนักเหมือนเมื่อก่อน มีการงานมั่นคงจึงมีกำลังซื้อสูง เห็นได้จากการสนใจในกีฬา การใช้อุปกรณ์กีฬาราคาแพง รถจักรยาน ชุดฟอร์มขี่จักรยาน และ accessory ที่ทำมาจากผ้าไลครา เทรนด์ของกลุ่ม MAMIL ย่อมาจาก Middle-aged Man เกิดขึ้นทั้งในอเมริกา ยุโรป เอเชีย รวมถึงในประเทศไทย สิ่งที่น่าสนใจ คือ คนกลุ่มนี้ไม่ต้องการท่องเที่ยวแบบหรรษาสไตล์นักธุรกิจ ล่องเรือ ตีกอล์ฟ แต่ต้องการประสบการณ์แปลกใหม่

#### สภาพแวดล้อมด้านเศรษฐกิจ (Economic Environment)

เนื่องจากผลกระทบจากสภาวะเศรษฐกิจในยุโรปที่ผ่านมา ส่งผลกระทบทำให้นักท่องเที่ยวมีการเปลี่ยนการใช้จ่าย ภายหลังจากการฟื้นตัวจากวิกฤติเศรษฐกิจ แม้จะผ่านพ้นวิกฤตินั้นแล้ว แต่ยังคงมีอัตราเติบโตต่ำ การที่ประเทศหลักในกลุ่มตลาดเกิดใหม่มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจต่ำจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกในปี พ.ศ. 2559 อย่างไรก็ตาม กิจกรรมทางเศรษฐกิจจะช่วยพยุงให้เศรษฐกิจโลกเติบโตปานกลาง เนื่องจากเศรษฐกิจของประเทศพัฒนาแล้วฟื้นตัวได้เร็วขึ้น

ในขณะที่ประเทศในตลาดใหม่ ๆ เช่น จีน เวียดนาม ถูกจับตาว่าเป็นกลุ่มที่มีการใช้จ่ายได้ในระดับสูง เนื่องจากเป็นคนรุ่นใหม่ที่มีการศึกษาสูง มีฐานะทางการเงินในระดับดี และออกเดินทางท่องเที่ยวต่างประเทศ รวมถึงแสวงหาการท่องเที่ยวแนวใหม่ ซึ่งเป็นโอกาสของไทยที่จะรับนักท่องเที่ยวใหม่ ๆ จากสองประเทศนี้ จากการที่ยังไม่มีประเทศใกล้เคียงที่เป็นจุดหมาย

ปลายทางการท่องเที่ยวจักรยานที่โดดเด่น อย่างไรก็ตาม นักท่องเที่ยวจักรยานมักจะอยู่ในกลุ่มที่มีการศึกษาสูงและมีศักยภาพทางการเงินในระดับดีโดยเฉลี่ย

### **สภาพแวดล้อมด้านการเมืองและกฎหมาย (Political Environment)**

การควบคุม และกฎหมาย ในระดับกลุ่มของความร่วมมือระหว่างประเทศ การพัฒนาเส้นทางคมนาคมตามแผนการพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจนับเป็นแผนงานที่มีลำดับความสำคัญสูงสุดภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS (Greater Mekong Sub-region) ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานที่เกิดจากการพัฒนาในโครงการต่าง ๆ ทั้งทางถนนสายหลัก ทางเรือ รวมถึงแผนการเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟของกลุ่มประเทศใน GMS นั้น อยู่ภายใต้การควบคุมของกฎระเบียบที่กลุ่มอนุภูมิภาคมีส่วนร่วมกัน ซึ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนรองรับการท่องเที่ยวให้เกิดความสะดวกมากขึ้น รัฐบาลไทยมีนโยบายที่ส่งเสริมการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวอย่างเต็มที่ มีงบประมาณและส่งเสริมการจัดทำเส้นทางจักรยานทั่วประเทศ รวมถึงกิจกรรมต่าง ๆ มีการจัดอย่างต่อเนื่อง เช่น Bike for Mom, Bike for Dad จะเห็นได้ว่า ทางด้านปัจจัยการเมืองมีแนวโน้มที่ดีต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว

### **สภาพแวดล้อมด้านกายภาพ (Physical environment)**

สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ประกอบด้วยดิน น้ำ อากาศ วัตถุดีบวมทั้งทรัพยากรทางธรรมชาติ การเพิ่มขึ้นของสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ (Increased levels of pollution) มลภาวะอันเกิดจาก วิกฤติสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงไปส่งผลไปทั่วโลก สาเหตุมาจาก การเกิดปรากฏการณ์เรือนกระจก (Green House Effect) และส่งผลกระทบต่อส่วนอื่น ๆ เช่น ภาคการผลิตอาหาร วัตถุดิบ สินค้าเกษตร ในอนาคตอาจเกิดการขาดแคลนอาหาร สาเหตุมาจากทรัพยากรที่มีจำกัด และปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษที่ส่งผลต่อภาคการผลิต การขาดแคลนวัตถุดิบบางอย่าง จึงเกิดการคำนึงถึงการจัดสรรทรัพยากรที่คุ้มค่า การคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม หรือการใช้พลังงานทดแทน การนำกลับมาใช้ใหม่ เป็นต้น

### **สภาพแวดล้อมด้านเทคโนโลยี (Technology Environment)**

เทคโนโลยีมีบทบาทในชีวิตของผู้คน ในกิจกรรมต่าง ๆ และการท่องเที่ยว อาทิ แอปพลิเคชันบนสมาร์ทโฟนและแท็บเล็ต เป็นช่องทางในการจองบริการต่าง ๆ มากขึ้น โซเชียลมีเดียมีบทบาทสำคัญกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมากกว่า 75% แชรรัฐภาพ และเรื่องราวการท่องเที่ยวให้เครือข่ายได้เห็นและรวมถึงการหาข้อมูลจากสื่อ เช่น ยูทูบ นักท่องเที่ยวสอบถามข้อมูล และตัดสินใจจองบริการท่องเที่ยวผ่านทางโซเชียลมีเดียมากขึ้นนักท่องเที่ยวใช้สมาร์ตทีวีส์ ค้นหาข้อมูลการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยววนั้น ๆ

ส่วนการพัฒนาทางเทคโนโลยียังมีอย่างต่อเนื่อง และมีการคิดค้นนวัตกรรมต่าง ๆ ประยุกต์ใช้ในการท่องเที่ยวด้วย นอกจากนี้จะมีลูกเล่นต่าง ๆ ยังใช้เทคโนโลยีเพื่อช่วยเติมเต็ม

จินตนาการ เช่น การจำลองภาพห้องนั่งเครื่องในสายการบินหนึ่ง จัดแสดงให้คนเห็นภาพเสมือน โดยสวมเครื่องมือเหมือนแว่นสายตาจัดแสดงในถนนในลอนดอน เพื่อให้เห็นว่า ในเครื่องบินโดยสารที่ได้ปรับปรุงแล้วนั้นมีลักษณะอย่างไรโดยไม่ต้องขึ้นไปดูจริง

### ด้านวัฒนธรรม (Cultural Environment)

การเปลี่ยนแปลงค่านิยมในวัฒนธรรมย่อมส่งผลต่อวิถีชีวิต ความเชื่อและการบริโภคของประชาชน สิ่งที่เป็นเทรนด์ในปัจจุบัน คือ การคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม แนวคิดสีเขียว (Green concept) ได้ส่งผ่านไปในทุกแวดวงอุตสาหกรรมมากขึ้น พร้อมกับ สภาพแวดล้อมที่เกิดวิกฤติสภาพอากาศ ภัยพิบัติต่าง ๆ ทำให้แนวคิดการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมแพร่หลายมากขึ้น

ส่วนในแวดวงจักรยาน เมื่อก้าวถึง วัฒนธรรมจักรยาน (Bicycle Culture) ในหลาย ๆ ประเทศของยุโรป มีวัฒนธรรมจักรยานที่แข็งแกร่ง เนื่องด้วยมีความนิยมในการใช้จักรยาน และค่านิยมของการใช้จักรยานได้มีการพัฒนา ปัจจุบันได้ยกระดับไปสู่การท่องเที่ยวแล้ว การพัฒนาของวัฒนธรรมจักรยานมีการเปลี่ยนแปลง และมีแนวโน้มที่กำลังเปลี่ยนผ่านไปสู่การท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องในหลายประเทศ ในประเทศไทยก็มีแนวโน้มของการเปลี่ยนผ่านค่านิยมดังกล่าว สังเกตได้จากยอดนักท่องเที่ยวจักรยานที่มีเพิ่มขึ้น ยอดขายจักรยานที่เพิ่มขึ้น สินค้าจักรยานที่มีราคาแพงก็มีกลุ่มที่นิยมเช่นเดียวกัน

ทั้งหมดนี้เป็นการพิจารณาสภาพแวดล้อมภายนอกในระดับมหภาคในภาพรวมที่อาจจะมีผลต่อการดำเนินกิจการต่าง ๆ สิ่งที่มีแนวโน้มที่จะยังคงอยู่ เช่น แนวคิดเกี่ยวกับการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สินค้ากรีนส์ กรีนส์คอนเซปท์ พลังงานทางเลือก และส่วนแนวโน้มของเทคโนโลยีที่เพิ่มขึ้น การใช้เทคโนโลยีในชีวิตประจำวันที่มีมากขึ้น ใช้ในกิจกรรมต่าง ๆ และรวมถึงการท่องเที่ยว ยังมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่องต่อไป

### แนวคิดด้านการท่องเที่ยว

#### 1. ความหมาย

องค์การการท่องเที่ยวโลก (Komson, Hathaipun and Sirirat, 2010) ให้ความหมายการท่องเที่ยวว่าหมายถึงการเดินทางใด ๆ ก็ตาม ที่เป็นการเดินทางตามเงื่อนไข 3 ประการ ดังนี้

1.1 การเดินทางจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราวแต่ไม่ใช่ไปตั้งหลักแหล่งเป็นการถาวร

1.2 การเดินทางนั้นเป็นไปด้วยความสมัครใจหรือความพึงพอใจของผู้เดินทางเอง ไม่ใช่การถูกบังคับไม่ใช่เพื่อทำสงคราม

1.3 เป็นการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ใดๆก็ตามที่ไม่ใช่ประกอบอาชีพหรือหารายได้ แต่เดินทางมาเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจเพื่อเยี่ยมชมอุทยานธรรมชาติเพื่อความเบิกบานบันเทิงเริงรมย์ เพื่อเล่นกีฬาต่าง ๆ เพื่อการประชุมสัมมนาเพื่อศึกษาหาความรู้และเพื่อติดต่อธุรกิจ

ภาณุรังษี เตือนโง้ง (2550) สรุปว่า การท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมที่เกิดจากความ ต้องการทางจิตใจของมนุษย์ ที่ต้องการหาความเพลิดเพลินทางอารมณ์ จึงเดินทางไปยังสถานที่ ต่าง ๆ เป็นการชั่วคราว เพื่อแสวงหาบรรยากาศ ทัศนียภาพ ที่แตกต่างไปจากชีวิตประจำวัน โดยไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อการประกอบอาชีพหรือรายได้

มณฑาทิว พูลเกิด (2552 อ้างอิงใน ปัญญา เทียนนาวา, 2554) ได้กล่าวสรุปว่า การท่องเที่ยวเป็นการเดินทางออกจากที่พักเป็นการชั่วคราวเพื่อพักผ่อนหย่อนใจเยี่ยมชมอุทยานหรือ วัตถุประสงค์อื่นใดที่ไม่ใช่เพื่อการประกอบอาชีพหรือหารายได้เพื่อให้เกิดความสนุกสนาน เพลิดเพลินและผ่อนคลายความเครียดในยามว่างหรือเมื่อเวลาที่ต้องการจะพักผ่อนซึ่งอาจเป็น การท่องเที่ยวที่ให้ความรู้และประสบการณ์จากการเดินทางท่องเที่ยวอีกด้วย

## 2. ประเภทของนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยวเป็นผู้ใช้จ่ายเงินในการเดินทาง เช่น ค่าอาหาร ค่าที่พัก ค่าของที่ระลึก และค่าบริการอื่น ๆ ค่าใช้จ่ายเหล่านี้จะหมุนเวียนกระจายไปในธุรกิจการบริการต่าง ๆ ของ อุตสาหกรรมท่องเที่ยว ก่อให้เกิดการสร้างงานและกระจายรายได้สู่ระบบเศรษฐกิจของท้องถิ่น (Komson, Hathaipun and Sirirat, 2010) ได้นิยามความหมายโดยแยกเป็น

นักท่องเที่ยว (Tourist) หมายถึง ผู้ที่เดินทางไปอยู่ในสถานที่อันมิใช่ที่พักชั่วคราว ของตนซึ่งเป็นการเดินทางไปอยู่ชั่วคราวตั้งแต่ 24 ชั่วโมง ขึ้นไป (มีการค้างคืนอย่างน้อย 1 คืน) แต่ไม่เกิน 90 วัน เป็นการเดินทางไปโดยสมัครใจด้วยวัตถุประสงค์ใด ๆ ก็ตาม ที่มีใช้การไป ประกอบอาชีพหรือหารายได้ ทั้งนี้ผู้โดยสารมาทางเรือสำราญทางทะเลแล้วไม่พักค้างคืนบนฝั่ง ก็จะไม่นับว่าเป็นนักท่องเที่ยว และผู้โดยสารผ่านที่แวะพักเพื่อต่อเครื่องบินก็จะไม่นับว่าเป็น นักท่องเที่ยวด้วยเช่นกัน

นักทัศนอาจร (Excursionist) หมายถึง ผู้ที่เดินทางไปอยู่ในสถานที่อันมิใช่ที่พัก ภาวนของตนซึ่งเป็นการเดินทางไปอยู่ชั่วคราวในระยะเวลาสั้น ๆ ไม่ถึง 24 ชั่วโมง (ไม่ได้ค้างคืน) และเดินทางไปโดยสมัครใจ ด้วยวัตถุประสงค์ใด ๆ ก็ตาม มีใช้การไปประกอบอาชีพหรือหารายได้ ทั้งนี้ผู้ที่โดยสารเรือสำราญทางทะเลที่พักแรมในเรือสำราญจะถูกลบว่าเป็นนักทัศนอาจร แต่ ผู้โดยสารผ่านที่แวะพักเพื่อต่อเครื่องบินจะไม่นับว่าเป็นนักทัศนอาจร

ผู้มาเยือน (Visitor) หมายถึง ผู้ที่เดินทางเข้ามาในประเทศโดยจำแนกเป็น นักท่องเที่ยวหรือเป็นนักทัศนอาจรก็ได้ ตามแต่จะตรงกับคุณสมบัติหรือนิยามในข้อใด

### 3. ความสำคัญของการท่องเที่ยว

ปัญญา เทียนนาวา (2554) กล่าวถึงความสำคัญของการท่องเที่ยวไว้เป็นประเด็นได้ดังนี้

3.1 การท่องเที่ยวก่อให้เกิดรายได้โดยนำเงินตราต่างประเทศเข้าสู่ประเทศชาติ เช่นเดียวกับการส่งสินค้าออกไปขายต่างประเทศ คือ ค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว (Tourism Expenditure) ที่ใช้จ่ายเพื่อซื้อสินค้าและบริการทางการท่องเที่ยวในประเทศไทย

3.2 การท่องเที่ยวเป็นการแก้ปัญหาการขาดดุลการค้าและดุลการชำระเงินของประเทศ กล่าวคือ ประเทศไทยเป็นประเทศที่กำลังพัฒนาและประสบปัญหาสภาวะการขาดดุลการค้าและดุลการชำระเงิน เนื่องจากประเทศกำลังพัฒนาจะต้องพึ่งพิงประเทศที่พัฒนาแล้วในการนำเข้าสินค้าที่ตนเองไม่สามารถผลิตได้ เช่น เครื่องมือเครื่องจักรและเทคโนโลยีต่าง ๆ อันเป็นปัจจัยที่จำเป็นต่อการผลิตและการพัฒนาประเทศ ซึ่งสินค้าเหล่านี้มีมูลค่าสูงมากเมื่อเทียบกับมูลค่าส่งออกสินค้าทางการเกษตร นอกจากนี้ประเทศไทยกำลังพัฒนายังต้องพึ่งสถาบันการเงินระหว่างประเทศเพื่อกู้ยืมเงินมาใช้ในการพัฒนาประเทศ ดังนั้น รายได้จากการท่องเที่ยวมูลค่านับแสนล้านบาทต่อปีจึงช่วยลดดุลการค้าได้อย่างมาก

3.3 การท่องเที่ยวช่วยเพิ่มรายได้จากการจัดเก็บภาษีรัฐบาล คือ นักท่องเที่ยวต้องจ่ายภาษีต่าง ๆ เช่นเดียวกับคนอื่น ๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อมได้แก่ การจ่ายภาษีของนักท่องเที่ยวเมื่อซื้อสินค้าและบริการและภาษีทางอ้อม เช่น ค่าธรรมเนียมในการใช้สนามบิน ค่าภาษีศุลกากร ค่าธรรมเนียมในการประทับตราหนังสือเดินทางและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เช่น ภาษีกรมสรรพากร ภาษีหน่วยราชการส่วนท้องถิ่นจัดเก็บค่าบริการต่าง ๆ เช่น ค่าธรรมเนียมโรงแรม ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตจำหน่ายอาหารสุราและเครื่องดื่ม เป็นต้น

3.4 การท่องเที่ยวเป็นการกระจายรายได้ออกไปตามส่วนภูมิภาคของประเทศ เนื่องจากนักท่องเที่ยวประกอบด้วยธุรกิจขนาดเล็กจำนวนมาก ดังนั้นรายรับจากการท่องเที่ยวจึงกระจายออกไปสู่ประชาชนอย่างรวดเร็วทั้งระบบเศรษฐกิจ

3.5 การท่องเที่ยวก่อให้เกิดการจ้างงานสร้างอาชีพให้แก่ประชาชนทั้งแรงงานทั่วไป (Unskilled) และแรงงานที่มีความชำนาญ (Skill) เพราะการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่มีสัดส่วนของแรงงานสูงกว่าเครื่องจักร (Labor Intensive Industry)

3.6 การท่องเที่ยวก่อให้เกิดการหมุนเวียนเงินตราอย่างกว้างขวางช่วยกระตุ้นการผลิตและการลงทุนในอัตราสูงด้วยค่าทวีทางเศรษฐกิจ (Economic Multiplier) เป็นผลดีต่อระบบเศรษฐกิจอย่างยิ่ง เพราะนอกจากค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวจะมีผลโดยตรงต่อผู้จัดการที่พักและธุรกิจต่าง ๆ รวมทั้งสร้างงานสร้างอาชีพอีกมากมาย แล้วผลทางอ้อมจากค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวยังทำให้รายได้ของแรงงานในธุรกิจท่องเที่ยวต่าง ๆ หมุนเวียนรับ-จ่ายต่อไปอีก

หลายรอบจนกระทั่งถึงจุดสิ้นสุดของตัวเอง ยิ่งหมุนเวียนได้มากรอบเพียงใดก็ยิ่งทำให้มูลค่าของมันเพิ่มมากขึ้นเพียงนั้น

3.7 การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่ไม่มีขีดจำกัด (Limitless Boundary Industry) ไม่มีปัญหาเรื่องการผลิตและไม่มีข้อกำหนดโควตาการจำหน่าย กล่าวคือ การผลิตไม่ขึ้นกับสภาพดินฟ้าอากาศหรือเครื่องมือเครื่องมือโดยเฉพาะเจาะจงเหมือนเช่นการผลิตในสาขาอื่น ๆ การท่องเที่ยวสามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา แล้วแต่ความเหมาะสมของแต่ละประเทศแต่ละภูมิภาคของประเทศ และขึ้นอยู่กับความสามารถของรัฐบาลแต่ละประเทศที่จะใช้กลยุทธ์ในการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของตน

สรุป การท่องเที่ยวมีความสำคัญต่อประเทศ ทั้งนำรายได้เข้าสู่ประเทศ จากการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว ภาษี การชำระค่าบริการ สินค้าต่าง ๆ และเกิดการสร้างงาน กระจายรายได้สู่ชุมชน และเกิดการหมุนเวียนในระบบ ซึ่งการท่องเที่ยวเป็นรายได้หลักที่มีความสำคัญของประเทศไทย และด้วยการที่เป็นอุตสาหกรรมที่ไม่มีขีดจำกัด จึงควรที่จะมีการศึกษาเพื่อจะสามารถพัฒนาและออกแบบเพื่อสร้างสรรค์สิ่งใหม่ ๆ ต่อยอดอุตสาหกรรมต่อไป

#### 4. องค์ประกอบของการท่องเที่ยว

การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว (Tourist destination and tourism product) จำเป็นต้องประกอบด้วย 5 องค์ประกอบหลักหรือองค์ประกอบ 5A คือ สิ่งดึงดูดใจ (Attraction) ความสะดวกในการเดินทาง (Access) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) ที่พัก (Accommodation) และกิจกรรม (Activities) (พรพิชญ์ พรหมดิระพัลลภ, กุลดา เพ็ชรวรุณ และชัชวาล แพนกุดเรือ, 2548)

สิ่งดึงดูดใจ (Attraction) จัดเป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญอย่างยิ่งเพราะเป็นสิ่งที่จูงใจให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวสถานที่นั้น ซึ่งสามารถแบ่งแยกเป็นสถานที่สำคัญทางศาสนา หาดทรายชายหาด ภูเขา อุทยานแห่งชาติ เทศกาลต่าง ๆ หรือสถานที่ที่มีความสวยงามเป็นเอกลักษณ์และเป็นที่ยู่อัก และโดยทั่วไปสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงมักจะมีสิ่งดึงดูดใจมากกว่าหนึ่งอย่าง อาทิ ภูเก็ตซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย เช่น หาดทรายกิจกรรมทางน้ำ สถานบันเทิงต่าง ๆ รวมทั้งสถาปัตยกรรมที่น่าสนใจ ส่วนประกอบอื่น ๆ ก็มีความสำคัญ เช่นกัน อาทิ การคมนาคมขนส่งและความสะดวกในการเดินทางมายังแหล่งท่องเที่ยว (Access) ถึงแม้ว่าสถานที่ท่องเที่ยวอาจมีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ แต่สิ่งเหล่านั้นอาจไร้ประโยชน์หากนักท่องเที่ยวไม่สามารถเดินทางไปยังสถานที่นั้นได้ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางอาจรวมถึงการออกวีซ่าหนังสือเดินทางและเอกสารเดินทางที่เกี่ยวข้อง ความสะดวกในการเดินทางเข้า-ออกประเทศและแหล่งท่องเที่ยว สภาพของถนนหนทาง ความสะดวกสบายและความสะอาดของ

สนามบิน จำนวนเที่ยวบิน เป็นต้น (พรพิษณู พรหมคิระพัลลภ, กุลดา เพ็ชรวรอุณ และชัชวาล แพนกุดเรือ, 2548)

นอกจากนี้สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ (Amenities) ซึ่งหมายถึง การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานให้นักท่องเที่ยว อาทิ สาธารณูปโภคน้ำไฟ โทรศัพท์ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่นักท่องเที่ยวมีความจำเป็นต้องใช้ เช่น ร้านอาหาร โรงพยาบาล ธนาคาร สำนักงานไปรษณีย์ การบริการในกรณีฉุกเฉินก็มีความสำคัญเช่นกัน และในส่วนของที่พัก (Accommodation) สถานที่ท่องเที่ยวควรมีจำนวนที่พักที่เพียงพอพร้อมทั้งมีความหลากหลายด้านราคาและการบริการและมีความเหมาะสมต่อสถานที่ และที่พักควรอยู่ไม่ไกลจากแหล่งท่องเที่ยวมากนัก นอกเหนือจากนี้สถานที่ท่องเที่ยวควรจัดให้มีกิจกรรมต่างๆ (Activities) ที่นักท่องเที่ยวสามารถทำในช่วงเวลาที่พำนักและท่องเที่ยว ณ สถานที่นั้นเพื่อเพิ่มความน่าสนใจของการท่องเที่ยวและช่วงเวลาพักผ่อนของนักท่องเที่ยว กิจกรรมต่าง ๆ ควรมีความหลากหลายและตรงกับความต้องการของนักท่องเที่ยวด้วย อาทิ กิจกรรมที่เกี่ยวกับการจับจ่ายใช้สอย กิจกรรมทางทะเล เช่น ดำน้ำ ว่ายน้ำ เป็นต้น (พรพิษณู พรหมคิระพัลลภ, กุลดา เพ็ชรวรอุณ และชัชวาล แพนกุดเรือ, 2548)

สรุปการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวนั้นประกอบด้วย 5 องค์ประกอบหลักหรือองค์ประกอบ 5A ได้แก่

1. สิ่งดึงดูดใจ (Attraction) สถานที่สวยงาม หรือสิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยว แบ่งได้เป็น
    - 1.1 ประเภทธรรมชาติ เช่น ภูเขา อุทยานแห่งชาติ แหล่งน้ำ
    - 1.2 ประเภทวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ เช่น วัด สถาปัตยกรรมต่าง ๆ
    - 1.3 ประเภทงานเทศกาล
  2. ความสะดวกในการเดินทาง (Access) การคมนาคมขนส่งและความสะดวกในการเดินทางมายังแหล่งท่องเที่ยว สภาพถนน ความสะดวกของสนามบิน จำนวนเที่ยวบิน
  3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) สาธารณูปโภคน้ำไฟ โทรศัพท์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่นักท่องเที่ยวมีความจำเป็นต้องใช้ เช่น ร้านอาหาร โรงพยาบาล ธนาคาร สำนักงานไปรษณีย์ การบริการในกรณีฉุกเฉิน
  4. ที่พัก (Accommodation) ควรมีจำนวนเพียงพอมีความหลากหลาย และมีความเหมาะสมต่อสถานที่ และควรอยู่ไม่ไกลจากแหล่งท่องเที่ยวมากนัก
  5. กิจกรรม (Activities) ควรมีความหลากหลายและตรงกับความต้องการของนักท่องเที่ยว เช่น กิจกรรมทางน้ำ กิจกรรมการจับจ่ายใช้สอย
- องค์ประกอบทั้ง 5 นี้ เป็นสิ่งที่จะทำให้แหล่งท่องเที่ยวประสบความสำเร็จ และจะใช้เป็นกรอบการศึกษาศักยภาพแหล่งท่องเที่ยวในงานวิจัยนี้ แนวคิดด้านการท่องเที่ยวในกำหนด

กรอบการศึกษาและพัฒนาแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวจักรยาน เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทและองค์ประกอบการท่องเที่ยว รวมทั้งแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวในแง่มุมต่าง ๆ ทั้งการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก ที่พัก กิจกรรม และการรักษาความปลอดภัยให้แก่ นักท่องเที่ยว ในระหว่างการเดินทางมาท่องเที่ยวในเมืองชายแดน และตลอดเส้นทางไปถึงประเทศเพื่อนบ้าน

## แนวคิดด้านการท่องเที่ยวจักรยาน

### 1. ความเป็นมา

ช่วงเริ่มของยุค ค.ศ. 1970 เนื่องจากปัญหาการจราจรที่คับคั่ง ราคาน้ำมันที่แพงขึ้น เมื่อประสบกับวิกฤติราคาน้ำมันที่แพง เกิดการตระหนักถึงสิ่งแวดล้อม จึงเกิดการแสวงหาทางเลือกของการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ (Beierle, 2011) และวิกฤติราคาน้ำมันที่แพงไปทั่วโลก กระตุ้นให้การใช้จักรยานแพร่หลาย เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของกระแสการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และการตระหนักถึงการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Chang and Chang, 2003)

ในช่วงก่อนที่จะเข้าสู่ยุคของความนิยมจักรยาน Bicycle Boom สังคมนำเสนोजักรยานในมุมมองของความสะดวกสบาย (convenience) การเคลื่อนที่ (mobility) ในแง่ของการเดินทางส่วนบุคคลที่มีความปลอดภัยและราคาถูก มีการนำจักรยานเข้าไปรวมกับเรื่องทางการเงินของชนชั้นกลางในเมือง (urban middle classes) (Lamont, 2009 as cited in Chang and Chang, 2003) หลังจากนั้น มีการปรับปรุงด้านดีไซน์ของจักรยาน จนถึงช่วงที่เรียกว่า Bicycle Boom ความนิยมจักรยานมีมาก คือ ในปลายศตวรรษที่ 19 ชาวยุโรปและอเมริกันนิยมจักรยานมาก ด้วยยอดการซื้อจักรยานหลายล้านคัน (Tobin, 1974 as cited in Lamont, 2009) ในปี 1890 ได้มีการให้ความหมายของ Bicycle tourist ว่าเป็น “the first modern tourist” รุ่นแรกของนักท่องเที่ยวที่ทันสมัย (Tobin, 1974; Watson and Gray, 1978 as cited in Lamont, 2009) เกิดการท่องเที่ยวจักรยานขึ้น และมีการให้เครดิตด้วยการตั้งการท่องเที่ยวให้เป็นหน่วยหนึ่งของเศรษฐกิจแห่งชาติอเมริกา (Lamont, 2009)

อย่างไรก็ตาม ยังมีสิ่งอื่นที่เปลี่ยนไปด้วย เช่น ที่ Wells, et al. (2001 as cited in Lamont, 2009) กล่าวว่า จักรยานทำให้ขอบเขตของการท่องเที่ยวกว้างขึ้น เนื่องจากความสามารถของจักรยานทำให้เดินทางไปได้ทั้งพื้นที่ในเมืองรวมถึงพื้นที่นอกเมือง ซึ่งการเดินทางโดยรถไฟจะช่วยอำนวยความสะดวก เกิดการท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่นอกเมือง นักปั่นสามารถเดินทางออกจากในเมืองด้วยรถไฟเดินทางไปในที่ต่าง ๆ ในเมืองอื่น จึงเกิดการนำรถจักรยานโดยสารรถไฟไปเพื่อท่องเที่ยวในระยะทางที่ไกลจากเดิมและไปในต่างเมือง (Watson and Gray, 1978 as cited in Lamont, 2009) ในเวลานั้นองค์กร the Cyclists' Touring Club ในอังกฤษ และอเมริกา เริ่มพัฒนาสิ่งต่าง ๆ รองรับ เช่น แผนที่ ที่พัก การเดินทาง และสิ่งอื่นที่ตอบสนองความต้องการ



ของนักท่องเที่ยว โดยชมรมจักรยาน “The Cyclists’ Touring Club” มีการให้คอนเซปต์ที่โปรโมท และเป็นที่ยอมรับกันว่า “กิจกรรมการขี่จักรยาน เป็นกิจกรรมสำหรับชีวิตกลางแจ้งที่กระตือรือร้น และดีต่อสุขภาพ และการขี่จักรยานในวันหยุด” (Hollyway, 1989 as cited in Chang and Chang, 2003) เมื่อ the Cyclists’ Touring Club ได้เร่งเร้ารัฐบาลเกี่ยวกับการสร้างถนนสำหรับการขี่จักรยาน การท่องเที่ยวจักรยาน (Bicycle Tourism) จึงเกิดขึ้น (Chang and Chang, 2003; Ritchie, 1998; Lamont, 2009) จักรยานเข้ามาเกี่ยวข้องกับที่พักผ่อน และเป็นการเดินทางเชิงนันทนาการ ซึ่งการท่องเที่ยวจักรยาน ได้กลายเป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวที่มีความสำคัญเพิ่มขึ้น ในด้านเป็นการเดินทางของวันหยุดพักผ่อนตั้งแต่นั้นมา (Ritchie, 1998)

## 2. ความหมายของการท่องเที่ยวจักรยาน

มีการให้คำจำกัดความของ การท่องเที่ยวจักรยาน และนักท่องเที่ยว ในหลากหลายแนวทาง ซึ่งคำนิยามมีการปรับเปลี่ยนพัฒนาตลอดเวลา Faulks, Ritchie and Fluker (2007) นักวิจัยต่าง ๆ ได้ให้ความหมายไว้ดังนี้

Chang and Chang (2003) ให้ความหมาย Bicycle Tourism ว่าเป็นกิจกรรมในเชิงบวก ที่รวมทั้งการเดินทางและประสบการณ์นันทนาการ การพักผ่อนหย่อนใจ

Millington (2013 as cited in Mrnjavac, Kovacic and Topolšek, 2014) ให้ความหมาย Bicycle Tourism ว่าหมายถึง การเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ด้วยวัตถุประสงค์เพื่อพักผ่อนหย่อนใจ และกิจกรรมการขี่จักรยานเป็นส่วนประกอบสำคัญของประสบการณ์นักท่องเที่ยว

Lumsdon and Page (2004) นิยามว่า กิจกรรมการขี่จักรยานเชิงนันทนาการหนึ่งวันหรือบางส่วนของวัน ไปจนถึงวันหยุดยาวของการพักผ่อน แนวคิดของ Lumsdon รวมถึงทั้งการทัศนอาหรหรือวันหยุดพักผ่อน

Ritchie (1998) ให้ความหมายว่า กิจกรรมอะไรก็ตามที่เกี่ยวข้องกับการขี่จักรยาน ไม่ว่าจะเป็นขี่จักรยานหรือไม่ขี่จักรยาน ซึ่งเกิดขึ้นโดยผู้ที่อยู่ระหว่างวันหยุดพักผ่อนนานกว่า 24 ชั่วโมงหรือ 1 คืน และผู้ซึ่ง มีจักรยานเป็นส่วนหนึ่งของทริป

South Australian Tourism Commission (2002 as cited in Faulks, Ritchie and Fluker, 2007) การท่องเที่ยวในวันหยุด หรือทริปการพักผ่อน ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางจากที่พักอาศัยหนึ่งคืนหรือมากกว่า โดยมีกิจกรรมการขี่จักรยาน หรือมีการเดินทางส่วนหนึ่งด้วยจักรยาน

Sustrans (1999) การเยี่ยมชมเชิงนันทนาการ การอยู่ห่างจากบ้านไม่ว่าจะค้างคืนหรือไม่ ที่เกี่ยวข้องกับการขี่จักรยานเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งเป็นพื้นฐานและเป็นส่วนสำคัญของการเยี่ยมชมนั้น ๆ

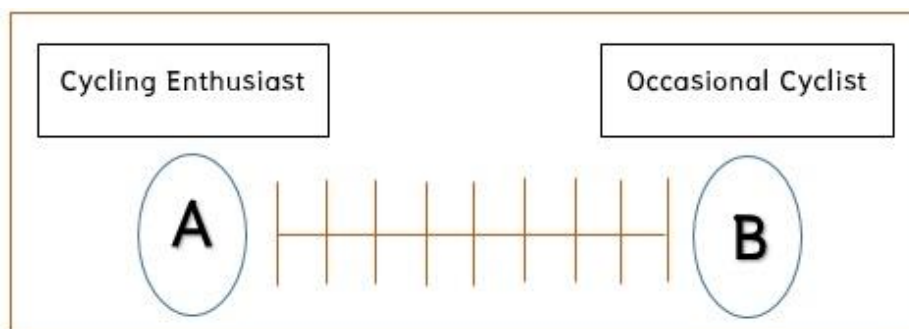
จากทั้งหมดที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่า การท่องเที่ยวจักรยานนั้น เกิดจากนักท่องเที่ยว ซึ่งในที่นี้ ย่อมหมายถึง ผู้ที่เดินทางจากที่พักอาศัยปกติ เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ในเวลาไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง และเกี่ยวข้องกับจักรยาน เป็นกิจกรรมที่เป็นพื้นฐานในการพักผ่อนนี้ จึงหมายความว่า อาจจะมีจักรยานเป็นพาหนะหลักในการเดินทางซึ่งย่อมจะมีการนำจักรยานติดตัวไปด้วย หรือ อีกรณี คือ มีกิจกรรมการขี่จักรยานในแหล่งท่องเที่ยว แต่ไม่ได้ใช้จักรยานเป็นการเดินทางหลัก ทั้งสองกรณีก็ถือเป็นการท่องเที่ยวจักรยานทั้งคู่ ดังนั้นผู้วิจัยจึงให้นิยามได้ว่า การท่องเที่ยวจักรยาน หมายถึง การท่องเที่ยวในวันหยุดเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ที่มีการเดินทางจากที่พักอาศัยปกติในเวลาไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง และเกี่ยวข้องกับการขี่จักรยาน ซึ่งจักรยานเป็นพื้นฐาน และสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยว

### 3. นักท่องเที่ยวจักรยาน

#### 3.1 ความหมาย

นักท่องเที่ยวยาน (Bicycle Tourist) มีผู้ให้นิยามหลากหลายไว้ ดังต่อไปนี้ Rotar (2012) นักท่องเที่ยวจักรยาน หมายถึง การผสมผสานของการขี่จักรยาน ซึ่งมีหลากหลายรูปแบบ เช่น แบบกรู๊ปทัวร์ แบบเม้าท์เทนไบค์หรือทริปปจักรยาน ในที่นี้ นักปั่นจักรยาน คือ นักท่องเที่ยว ไม่ว่าจะจะเป็นนักท่องเที่ยวต่างประเทศหรือในประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวแบบไหน แบบธรรมชาติ สถานที่สวยงาม หรือแบบชุมชน

Simonsen and Jorgenson (1998, as cited in Lamont, 2009) อธิบายว่า นักท่องเที่ยวยานนั้น สามารถแบ่งกลุ่มนักท่องเที่ยวจากระดับของการขี่จักรยาน ระดับความหนักเบาในการขี่จักรยาน และจากแรงจูงใจในการเข้าร่วมกิจกรรม โดยได้เสนอ continuum model of cycle tourists ไว้ดังภาพ อธิบายได้ว่า จุดประสงค์ของวันหยุดพักผ่อนนั้น ผูกพันกับกิจกรรมการขี่จักรยาน ในปลายทางด้านหนึ่ง (ด้าน A) คือ การขี่จักรยานอย่างหนัก จักรยานเป็นโหมดของการเดินทางเพียงอย่างเดียว ในทางตรงกันข้ามที่ปลายอีกด้านหนึ่ง (ด้าน B) การขี่จักรยานตามโอกาส จะเห็นการขี่จักรยานเป็นความสนุกสนานและเป็นทางเลือกในการค้นพบจุดหมายปลายทางใหม่ ๆ



ภาพ 1 แสดง Continuum model ของนักท่องเที่ยวยังจักรยาน

ที่มา: Simonsen and Jorgenson, 1998, p. 22 as cited in Lamont, 2009, p. 77

Ritchie (1998) ให้ความหมายว่า นักท่องเที่ยวยังจักรยาน คือ ผู้ซึ่งอยู่ห่างจากบ้าน ไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง หรือ 1 คืน เพื่อพักร้อน หรือวันหยุดพักผ่อน และผู้ซึ่งใช้จักรยานเป็นการเดินทางในช่วงเวลานี้ เป็นส่วนหนึ่งของการพักร้อน หรือวันหยุดพักผ่อน พักผ่อนนี้อาจจะเป็น การจัดการเอง หรือเป็นส่วนหนึ่งของทัวร์และอาจรวมถึงการใช้บริการซัพพอร์ทต่าง ๆ และที่พักร ทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ

ในขณะที่ Lumsdon (1996 as cited in Ritchie, 1998) ให้นิยามว่า Cycle Tourist รวมถึง ผู้ที่อยู่ห่างจากบ้าน ไม่น้อยกว่า 24 ชม. คือ รวมถึงนักทัศนอาครครึ่งวัน

Arnold, et al. (2012) นิยามว่า ผู้ที่เดินทาง ซึ่งมีการท่องเที่ยวในวันหยุดและ จุดประสงค์หลักเพื่อการขี่จักรยาน และ/หรือ ผู้เข้าร่วมและเกี่ยวข้องกับกิจกรรมขี่จักรยาน ไม่ว่าจะ ดำเนินหรือไม่

สรุปนักท่องเที่ยวยังจักรยาน หมายถึง ผู้ซึ่งท่องเที่ยวในวันหยุด หรือท่องเที่ยว เพื่อการพักผ่อน ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางจากที่พักอาศัย ไม่ว่าจะดำเนินหรือไม่ โดยมีกิจกรรม การขี่จักรยาน หรือมีการเดินทางส่วนหนึ่งด้วยจักรยานหรือเข้าร่วมกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขี่ จักรยานซึ่งมีจักรยานเป็นพื้นฐานสำคัญ

### 3.2 การแบ่งกลุ่มตลาด (Market Segmentation)

การศึกษาด้วยการแบ่งกลุ่ม Market Segmentation ซึ่งเป็นที่นิยมในการตลาด เนื่องจากทำให้สามารถเห็นถึงลักษณะของกลุ่มเป้าหมายได้ละเอียดขึ้น จะทำให้สามารถศึกษา และเข้าใจนักท่องเที่ยวยุคนี้ได้ดีขึ้น ก่อนจะมีการแบ่งกลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวยุค ควรจะต้องมีความ เข้าใจในการท่องเที่ยวโดยรวมก่อน ซึ่งการแบ่งประเภทของ การท่องเที่ยวยังจักรยานนั้น มีดังนี้

### การท่องเที่ยวจักรยาน แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ (Sustrans, 1999)

1. Cycling Holidays การท่องเที่ยวพักผ่อนของทั้งนักท่องเที่ยวในประเทศ และนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ ที่มีการขี่จักรยานเป็นจุดประสงค์หลัก การพักผ่อนนั้นอาจจะมีช่วงเวลานานาน 4 คีน หรือมากกว่า หรือเป็นพักร้อนระยะสั้น (Cycling Short Break) 1-3 คีน อาจจะเป็นการท่องเที่ยวแบบจัดการเอง (Self-organized) หรือจัดการโดยบริษัททัวร์

2. Holiday Cycling การขี่จักรยาน ในระหว่างท่องเที่ยวพักผ่อน รวมถึงการขี่จักรยานเที่ยวในระหว่างวัน ทั้งนักท่องเที่ยวในประเทศ และนักท่องเที่ยวต่างประเทศ ที่มีกิจกรรมการขี่จักรยานเป็นหนึ่งในกิจกรรมอื่น ๆ ระหว่างการพักผ่อนนั้น

3. Cycling Day Visits ทริปปจากที่พักอาศัยปกติ ซึ่งมีการขี่จักรยานหนึ่งวันหรือครึ่งวัน อาจจะไปเที่ยวด้วยจักรยานจากที่พัก หรือนำจักรยานมาโดยพาหนะอื่น เช่น รถยนต์หรือรถไฟ

### 3.3 การแบ่งกลุ่มนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยวที่มีความแตกต่างกันในภูมิหลัง และมีการขี่จักรยานด้วยเหตุผลแตกต่างกัน นักท่องเที่ยวจักรยานแต่ละกลุ่ม มีความชอบความสนใจแตกต่างกัน Faulks, Ritchie and Fluker (2007) สรุปการแบ่งกลุ่มนักท่องเที่ยวว่ามีสองแนวทาง ได้แก่

#### 3.3.1 แบ่งตามแรงจูงใจ

อธิบายถึง continuum ที่มีช่วงระหว่าง การขี่จักรยานอย่างหนัก ไปจนถึงการขี่จักรยานตามโอกาสต่าง ๆ (Simonsen and Jorgenson, 1996 as cited in Faulks, Ritchie and Fluker, 2007)

ในขณะที่ The South Australian Tourism Commission (2002 as cited in Faulks, Ritchie and Fluker, 2007) แนะนำว่า การแบ่งกลุ่มนักท่องเที่ยวจักรยานนั้น สามารถแบ่งตามความสนใจ ตามเหตุการณ์หรือโอกาส คือไม่จำเป็นต้องระบุว่าเป็นกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง เนื่องจากการขี่จักรยานเกิดได้หลายระดับ และแตกต่างกันไปในแต่ละทริป

#### 3.3.2 แบ่งตามกิจกรรม

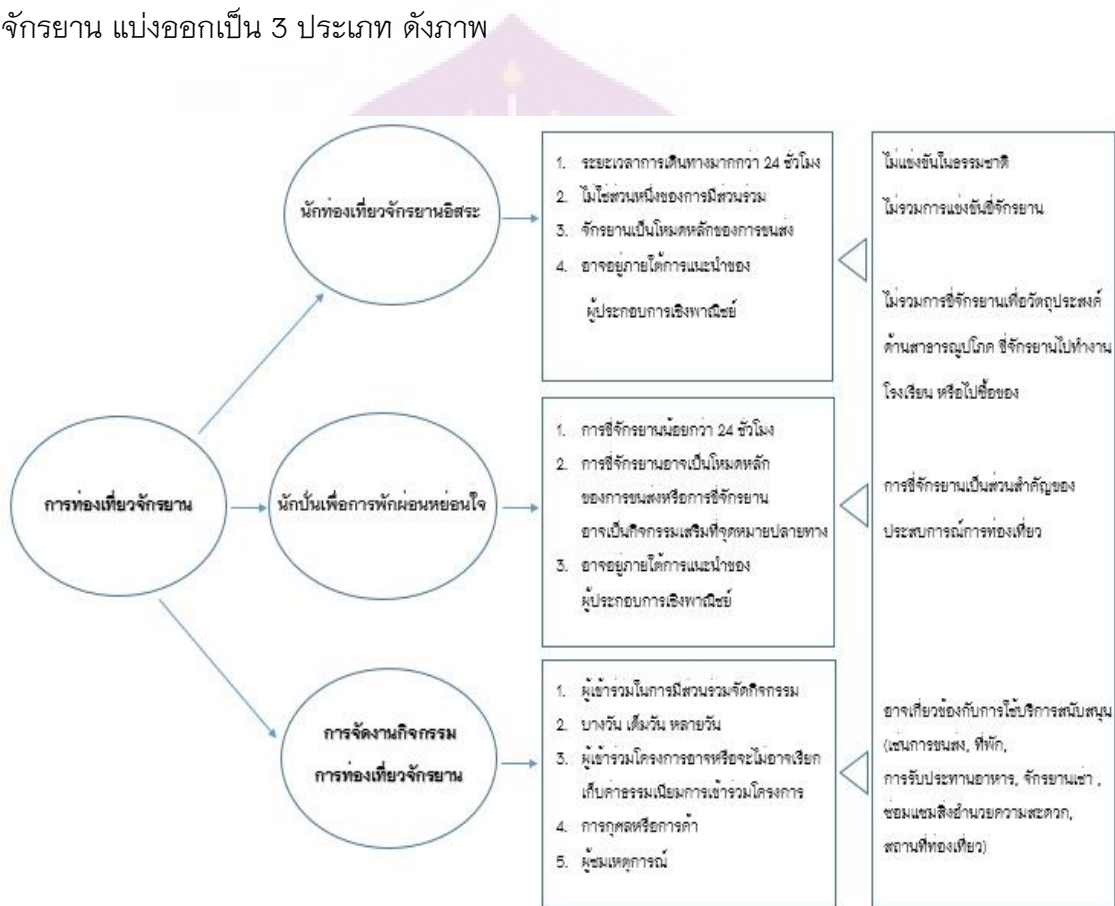
The Mundi Biddi Trail Foundation (2005 as cited in Faulks, Ritchie and Fluker, 2007) แบ่งกลุ่มนักท่องเที่ยวจักรยาน ตามกิจกรรม ออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

- 1) การขี่จักรยาน Leisure and day
- 2) การขี่จักรยานแบบ Touring
- 3) นักขี่จักรยานเสือภูเขา

4) การร่วมงานอีเว้นท์ ทั้งแบบเข้าร่วมแข่งขัน หรือ แบบท่องเที่ยวเข้าชม Arnold (2012) แบ่ง Segment นักท่องเที่ยวได้ 5 ประเภทดังนี้

- 1.1) leisure and family      กลุ่มครอบครัว
- 1.2) recreational            นักขี่จักรยานเชิงนันทนาการ
- 1.3) touring                      ทัวร์ริง
- 1.4) competition cycling      กลุ่มเพื่อการแข่งขัน
- 1.5) mountain biking        นักขี่จักรยานเสือภูเขา

Lamont (2009) ได้เสนอรูปแบบการแบ่งกลุ่มตลาดของการท่องเที่ยวจักรยาน แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ดังภาพ



ภาพ 2 แสดง Typology of bicycle tourism segments

ที่มา: adapted from Lumsdon, 1996; Ritchie, 1998, Lamont, 2009

จากภาพ 4 สรุปได้ว่า

1. Independent Bicycle Tourist หมายถึง นักท่องเที่ยวอิสระ ที่มีการใช้จักรยานในการเดินทางเป็นหลัก นักท่องเที่ยวที่อยู่ห่างจากบ้าน ไม่น้อยกว่า 24 ชม.
2. Recreational Cyclist หมายถึง นักท่องเที่ยวที่อยู่ห่างจากบ้าน น้อยกว่า 24 ชั่วโมง และอาจเดินทางด้วยจักรยานเป็นหลัก หรือการใช้จักรยานเป็นกิจกรรมเสริมที่แหล่งท่องเที่ยว
3. Event หมายถึง ผู้เข้าร่วมงานอีเว้นท์ทั้งงานการกุศลและงานเพื่อการค้า ระยะเวลาตั้งแต่ครึ่งวัน เต็มวัน หรือระยะเวลาหลายวัน ทั้งสามกลุ่มนี้ ไม่ใช่ผู้เดินทางมาเข้าแข่งขัน และไม่ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

### 3.4 ผลกระทบในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

การพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจักรยานในประเทศ จะส่งผลดีต่อภาคเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม (Chang and Chang, 2003; Faulks, Ritchie and Fluker, 2007; Lamont, 2009) สำหรับการพัฒนากการท่องเที่ยวจักรยาน ส่งผลดีต่อชุมชนและประเทศในหลายด้าน สรุปได้ดังนี้

Greenway (Cycle way) ทางจักรยานในไอร์แลนด์ระยะทางยาว 42 กิโลเมตร นำรายได้ 405,000 ยูโรต่อปีจากนักท่องเที่ยวต่างชาติ และ 737,000 ยูโรต่อปีจากนักท่องเที่ยวในประเทศ ระยะเวลาคืนทุน 6 ปีในการสร้างทางจักรยาน (Deenihan, Caulfield and Dwyer, n.d.)

The MundaBiddi trail มีระยะทางยาว 1,000 กิโลเมตร (MundaBiddi Foundation, 2012 as cited in Deenihan, Caulfield and Dwyer, n.d.) เส้นทางจักรยานในพื้นที่ชนบทและผ่านเมืองเล็ก ๆ หลายเมือง อยู่ในเขตป่าและทางรถไฟสายเก่าที่ไม่ใช้แล้ว นำมาซึ่งนักท่องเที่ยว 21,000 คนต่อปี ระยะเวลาพักเฉลี่ยประมาณ 3 วัน ตลอดเส้นทางสร้างการใช้จ่ายในหมวดต่าง ๆ ได้แก่ ที่พัก บริการเช่าจักรยาน อาหาร เป็นต้น ในปี 2013 เส้นทางนี้สร้างรายได้ 13 ล้านเหรียญ มาสู่ชุมชนในออสเตรเลีย (Deenihan, Caulfield and Dwyer, n.d.)

หลังจากที่ประเทศอังกฤษได้เริ่มการปรับเปลี่ยนจากผู้ใช้จักรยานปกติ เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวจักรยาน ประเทศอังกฤษมีรายได้จากการท่องเที่ยวจักรยาน 5 พันล้านปอนด์ และนำมาซึ่งนักท่องเที่ยว 250 ล้านคน ต่อปีโดยเฉลี่ย

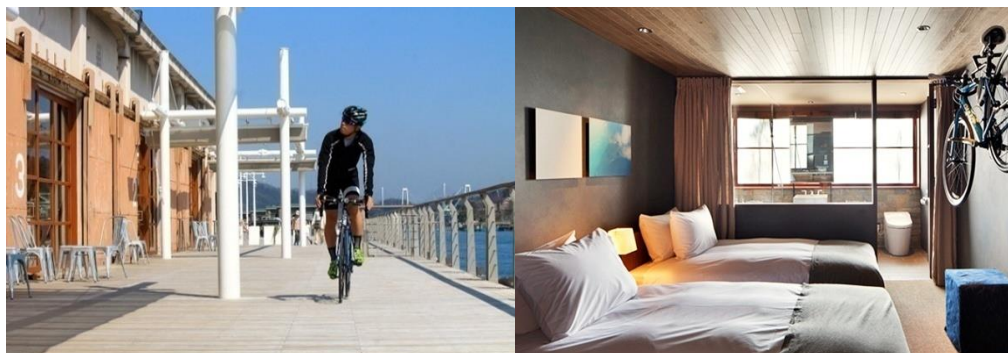
สรุปผลดีด้านสังคม ได้แก่ การช่วยให้มีสุขภาพดี และสร้างสังคมที่มีสุขภาพะของพลเมืองที่ดี ลดค่ารักษาพยาบาล ผลต่อสิ่งแวดล้อมช่วยลดการใช้พาหนะเครื่องยนต์ ซึ่งดีต่อสภาพแวดล้อมทั้งธรรมชาติและทรัพยากรในแหล่งท่องเที่ยวและในชนบท (Chang and Chang,

2003; Blackwell, 2001 as cited in Faulk, et. al., 2007) การพัฒนาเส้นทาง Central Otago Rail Trail ส่งผลดีต่อชุมชนในด้านสังคม ได้แก่ สุขภาวะด้านร่างกายและจิตใจดีขึ้น เช่น มีสุขภาพดีขึ้น การเรียนรู้ว่าอะไรที่สามารถทำให้เกิดประโยชน์ในเส้นทางรถไฟ การได้อยู่ร่วมกันกับครอบครัว การพบเจอกันระหว่างผู้คนที่มีความตั้งใจดี สร้างโอกาสให้กับชุมชนเล็ก ๆ ในชนบท เพิ่มโอกาสทางสังคม สร้างความภูมิใจให้กับคนในท้องถิ่นและเอกลักษณ์ของชุมชน

### 3.5 Bicycle-friendly

นักท่องเที่ยวจักรยานมีความต้องการเฉพาะตัว เนื่องจากลักษณะของการท่องเที่ยว Bicycle-friendly หมายถึง สภาพแวดล้อมที่เป็นมิตรกับผู้ใช้จักรยาน สิ่งที่ทำให้นักท่องเที่ยวจักรยานรู้สึกถึงการได้รับการต้อนรับ บริการที่ออกแบบเพื่อรองรับนักปั่น การใส่ใจในรายละเอียด หรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่ออกแบบเพื่อนักท่องเที่ยวโดยจักรยานนั้น มีด้วยกันในหลายรูปแบบ เช่น ร้านอาหาร คาเฟ่ โรงแรม ดังตัวอย่างเช่น

ONOMICHI U2 เป็นโรงแรมและศูนย์รวมกิจกรรมครบวงจรสำหรับนักปั่นแห่งแรกของประเทศญี่ปุ่น ตั้งอยู่ที่เมือง Onomichi เมืองติดทะเลในจังหวัด Hiroshima ดัดแปลงมาจากโกดังเก่า โดยมีการออกแบบเพื่อรองรับนักเดินทางที่มีจักรยานเป็นพาหนะคู่ใจ และเป็นต้นทางของเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานชื่อดัง Shimanami Kaido โรงแรม ร้านอาหาร ร้านกาแฟ ร้านเบเกอรี่ บาร์นั่งดื่ม และร้านซ่อมบำรุงจักรยาน ถูกรวมมาไว้ที่นี่เพื่อให้บริการในรูปแบบ Hotel Cycle โรงแรมที่ผู้เข้าพักสามารถปั่นจักรยานเข้าไปเช็คอินได้ ภายในห้องพักมี rack สำหรับแขวนเก็บจักรยาน นอกจากนี้ผู้เข้าพักสามารถใช้พื้นที่ส่วนกลางของทางโรงแรมในการปรับแต่งเติมลม ทำความสะอาดจักรยานได้ตามต้องการ และมีบริการห้องซักรีด ร้านกาแฟ Yard Cafe จะมีเลนจักรยาน cycle-through ที่ทำให้สามารถปั่นเข้าไปสั่งกาแฟและอาหารสำหรับนำกลับได้โดยไม่ต้องจอดนิ่ง นอกจากนี้ยังมีร้านจักรยาน Giant ที่จำหน่ายอุปกรณ์และอะไหล่ รวมไปถึงบริการซ่อมบำรุงรถ โดยเจ้าหน้าที่ที่มีประสบการณ์ และมีบริการเช่าจักรยานสำหรับผู้ที่ไม่ได้นำจักรยานมาด้วย (culturedcreatures, 2015, Online)



ภาพ 3 แสดงโรงแรม ONOMICHI U2

ตัวอย่างโรงแรมในไทย The Velo's Hotel & BMX Pump Track (เดอะเวโลแอนด์ บีม แทรค) อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ถือได้ว่าเป็นโรงแรมจักรยานแห่งแรกของไทย ภายในมีทั้งสระว่ายน้ำ, สปา, Bike Care, คาเฟ่ พร้อมกับมีสนามแข่งขัน BMX Pump Track ไว้ให้ทำกิจกรรม ซึ่งสนามมีขนาดความยาวกว่า 400 เมตร พร้อมมีบริการชุดความปลอดภัยและจักรยานเตรียมไว้ให้บริการ นอกจากนี้จะมีสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้รักการปั่น แบบห้องพักมีหลากหลาย เช่น Bike Type ห้องพักสำหรับนักปั่น สามารถนำจักรยานเข้าห้องพัก หรือห้อง Deluxe Pool View ชมทัศนียภาพของสนามแข่งขันได้ในมุมพาโนรามา ห้องออกกำลังกายที่นำระบบ Simulation มาติดตั้งกับจักรยาน เพื่อสร้างประสบการณ์ใหม่ โดยผู้ปั่นสามารถเลือกสถานที่ปั่นจักรยานได้ทุกที่ในโลก ทำให้ผู้ปั่นรู้สึกเสมือนอยู่ในเหตุการณ์จริง (ประชาชาติธุรกิจ, 2559, สื่อบอนไลน์)



ภาพ 4 แสดงโรงแรม The Velo's Hotel & BMX Pump Track



### 3.6 ผู้เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวจักรยาน

3.6.1 ผู้สนับสนุน (Bicycle Advocacy) ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวจักรยาน มีด้วยกัน ได้แก่ ชมรม สมาคมจักรยาน และองค์กรเกี่ยวกับจักรยานต่าง ๆ มีบทบาทในการส่งเสริมการท่องเที่ยว เป็นแหล่งข้อมูล แหล่งของการพบปะ แลกเปลี่ยนพูดคุยของผู้มีรสนิยมเดียวกัน คือ ความชื่นชอบในจักรยาน องค์กรมีทั้งแบบไม่แสวงหาผลกำไร และองค์กรในระบบสมาชิกที่เก็บค่าธรรมเนียมนิยม บทบาทขององค์กรเหล่านี้ ความร่วมมือของกลุ่มต่าง ๆ ในบางครั้ง มีพลัง และนำไปสู่การมีส่วนร่วมผลักดันนโยบายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ตัวอย่างเช่น

องค์กร Adventure Cycling Association ในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นองค์กรไม่แสวงหาผลกำไร เคยมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการผลักดันกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับจักรยาน อีกตัวอย่างขององค์กรที่มีบทบาท ได้แก่ องค์กร ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club เป็นองค์กรในประเทศเยอรมัน ที่มีระบบสมาชิกและเก็บค่าธรรมเนียมนิยม เพื่อเป็นตัวแทนของความสนใจของนักปั่นเชิงนันทนาการและการปั่นจักรยานในชีวิตประจำวัน มีสมาชิกจำนวน 140,000 ราย องค์กร ADFC มีบทบาทในการล็อบบี้เพื่อปรับปรุงเงื่อนไขต่าง ๆ เกี่ยวกับจักรยานในทุกระดับของการเมือง จากระดับชุมชนไปจนถึงระดับภูมิภาค และ EU อีกทั้งยังมีส่วนเกี่ยวข้องกับการวางแผนการขนส่ง การเดินทาง ในระดับชาติและระดับภูมิภาค นโยบายการเดินทาง การพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานองค์กร

3.6.2 ภาครัฐ นโยบายรัฐที่สนับสนุนการท่องเที่ยวจักรยาน ภาครัฐมีส่วนสนับสนุนการท่องเที่ยวจักรยาน ในต่างประเทศมีการกำหนดยุทธศาสตร์ นโยบายเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยาน

### 3.7 องค์กรประกอบการท่องเที่ยวจักรยาน

จากการทบทวนงานวิจัยต่าง ๆ ยังไม่มีงานใดที่กำหนด องค์กรประกอบการท่องเที่ยวจักรยานโดยตรง แต่มีการอธิบายถึงผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวจักรยานโดย Ritchie (1998) และ Lamont (2009) ส่วน Faulks, Ritchie and Fluker (2007) ได้กล่าวถึง ปัจจัยที่จะอำนวยความสะดวกให้เกิดประสบการณ์การท่องเที่ยว และมีบางงานที่กล่าวถึงองค์ประกอบในเส้นทางจักรยาน ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่าการศึกษาในเรื่องนี้นั้น ควรจะมีการกำหนดเกี่ยวกับองค์ประกอบการท่องเที่ยวจักรยาน เพื่อจะเป็นกรอบแนวทางการศึกษา ผู้วิจัยจึงสังเคราะห์จากงานวิจัยทั้งของไทย และงานวิจัยต่างประเทศ

Ritchie (1998) ได้อธิบายเกี่ยวกับ เส้นทางที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว คือ เส้นทางใกล้ซิดดอร์มชาติ และมีทิวทัศน์สวยงาม จากงานวิจัยที่สำรวจในอเมริกา พบว่า นักท่องเที่ยวสนใจเส้นทางในพื้นที่ชนบท ทิวทัศน์สวยงาม ภูเขา ทะเลสาบ สถานที่ทางประวัติศาสตร์ (Schuett and Holmes, 1996 as cited in Lamont, 2009) นักท่องเที่ยวเชิงนันทนาการในอังกฤษ ให้ความสำคัญกับทิวทัศน์ที่สวยงามเป็นอันดับ 1 ถึงร้อยละ 78 (Downward and Lumsdon, 2001) เช่นเดียวกับนักท่องเที่ยวในไอร์แลนด์ ในไต้หวันเส้นทางมีทัศนียภาพแตกต่างตามทรัพยากรพื้นที่นั้น เช่น วิวทุ่งนา ภูเขา เลียบทะเล (Chang and Chang, 2003) ความปลอดภัยเมื่อต้องใช้งานร่วมกับยานพาหนะอื่น เป็นปัจจัยที่นักท่องเที่ยวคำนึงถึง จากงานของ Thull and de Spa (2001, as cited in Lamont, 2009) สรุปว่า ข้อที่นักท่องเที่ยวกังวล คือ ห่วงเรื่องความปลอดภัย กลุ่มครอบครัวที่มีเด็กจะเลือกถนนทางเรียบในชนบทที่ไม่มีรถมากนักสำหรับทริป การปั่นจักรยานในวันหยุด อติเรก อุ้มเจริญ และพลเดช เซาวรัตน์ (2558) ที่สรุปองค์ประกอบในเส้นทาง ได้แก่ ทางจักรยานที่กว้างและปลอดภัย ทัศนียภาพระหว่างทางที่สวยงาม

ต่างจาก Cope, et al., (2003, as cited in Lamont, 2009) ได้อธิบายว่า ในหมู่ นักท่องเที่ยวที่มีประสบการณ์การปั่นจักรยานน้อย จะยิ่งมีความกังวลในความปลอดภัยมาก และความกังวลจะลดลงตามระดับของประสบการณ์ (Lamont, 2009)

เส้นทางจักรยานควรจะมีสิ่งดึงดูดใจอาจเป็นประเภทเมือง เป็นสถานที่ประวัติศาสตร์หรือวัฒนธรรม และเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เข้าถึงได้ง่าย หรืออาจเป็นสิ่งดึงดูดใจที่สร้างขึ้น เช่น พิพิธภัณฑ์ สวนน้ำ (Beierle, 2011) หรือ แบบธรรมชาติ เช่น น้ำตก ภูเขา (อติเรก อุ้มเจริญ และพลเดช เซาวรัตน์, 2558) แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม เช่น ตลาดน้ำ วัด วิถีชุมชน (พณกฤษ อุทุมกิตติ, 2556) พบว่า กลุ่มตัวอย่างจะใช้เวลาในแหล่งท่องเที่ยวและมีกิจกรรมอื่นที่ไม่เกี่ยวกับการปั่นจักรยาน อย่างน้อย 1 กิจกรรม ซึ่งถ้ามีกิจกรรมอื่นในเส้นทางจะช่วยเพิ่มความน่าสนใจ

ที่พักรักสำหรับนักท่องเที่ยว นั้น มีความต้องการหลากหลายรูปแบบ และแตกต่างกัน จากงานวิจัยต่าง ๆ ที่ทำการสำรวจนักท่องเที่ยวในหลายประเทศ โดยมีการพักในที่พักระดับ ตั้งแต่ราคาประหยัด ไปจนถึงระดับโรงแรม 5 ดาว Jabaudon (2003 as cited in Lamont, 2009) พบว่า นักท่องเที่ยวจักรยานในยุโรป ต้องการที่พักระดับดีมีคุณภาพ สิ่งอำนวยความสะดวก มีเตียง อาหารเช้าในระดับโรงแรมหรู เช่นเดียวกับ Hofmann (1999 as cited in Lamont, 2009) ที่พบว่า นักท่องเที่ยว 150,000 ราย ใน Danube ในออสเตรีย แต่ละปี พักในโรงแรมระดับ 4 ดาว ตรงข้ามกับ Ritchie (1998) ที่พบว่า นักท่องเที่ยวในนิวซีแลนด์ นิยมที่พักราคาถูก แคมป์ปิ้งเป็นที่พักที่ได้รับความนิยมถึงร้อยละ 66 ส่วนองค์กร ACDF และ Fietsplatform ให้เกณฑ์การประเมินในด้านที่พัก ว่าควรจะมีจำนวนเพียงพอและหลากหลายระดับ

งานของ Lamont (2009) ที่ประยุกต์ผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวจักรยานจากงานของ Ritchie (1998) (four element of basic bicycle product) Lamont ได้เพิ่มหมวดอาหาร เข้าไปในผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว เพิ่มเติมจากของ Ritchie จากการรวบรวมเส้นทางท่องเที่ยวในหลายสถานที่ ผู้วิจัยพบว่า อาหาร/เครื่องดื่ม เป็นผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว ที่นำเสนอไว้ในเส้นทางมากมาย ซึ่งนอกจากร้านอาหาร ร้านกาแฟ ร้านไอศกรีม เบเกอรี่ ยังรวมถึงร้านขายของสินค้าพื้นเมืองต่าง ๆ ผลไม้ (ทิวพล ไชยพงษ์, ม.ป.ป.; อติเรก อุนเจริญ และพลเดช เขาวรัตน์, 2558) หรือร้านของชำ ที่นักท่องเที่ยวจะสามารถหาซื้อวัตถุดิบไปประกอบอาหารได้ (Beierle, 2011)

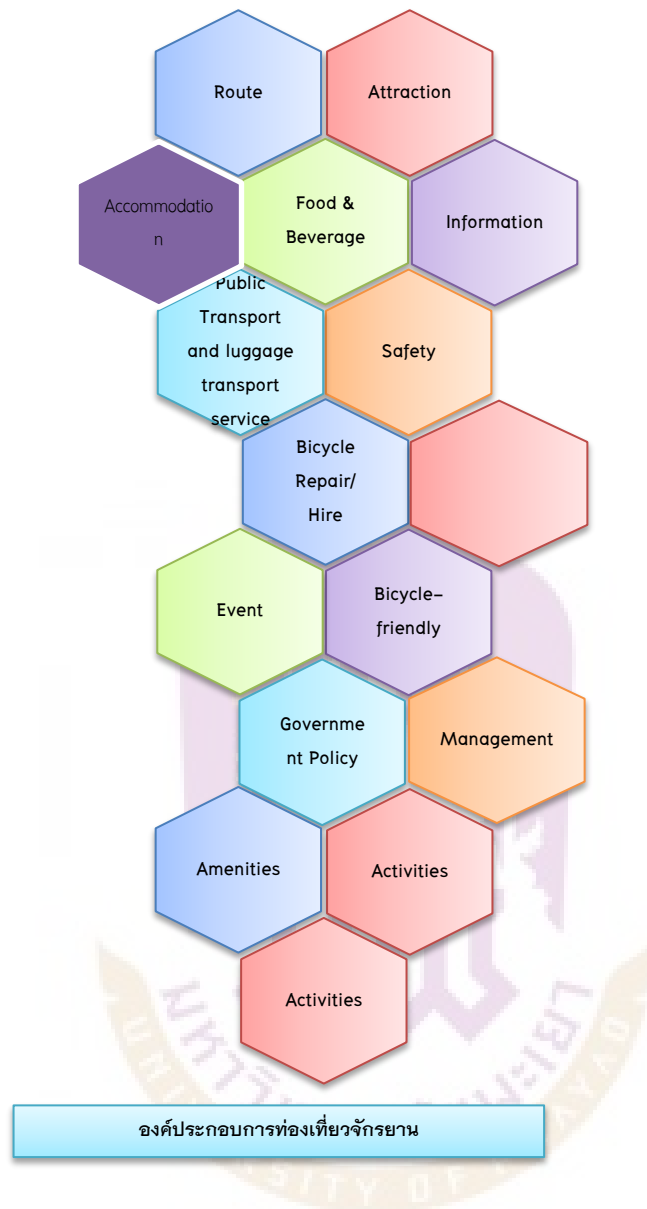
ป้าย เส้นทางจักรยานนั้น ป้ายเป็นส่วนสำคัญของผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว เพื่อบอกทิศทางให้นักท่องเที่ยว นำทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว สถานที่ประวัติศาสตร์หรือสถานที่สวยงามอื่น ๆ ในเส้นทางนั้น ซึ่งมั่นใจได้ว่าปลอดภัย ป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ ในระหว่างเส้นทางสำคัญมาก (สินชัย หอมจันทร์, ดรรรชนี เอมพันธุ์ และสันต์ เกตุประณีต, 2556) แผนที่เป็นสิ่งสำคัญในการท่องเที่ยว มีกล่าวถึงในงานวิจัยทุกชิ้น โดยเฉพาะสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานอิสระ (Lamont, 2009) อย่างงานของ อติเรก อุนเจริญ และพลเดช เขาวรัตน์ (2558) ที่จัดทำเส้นทางและแผนที่ ในบางประเทศนักท่องเที่ยวสามารถใช้บริการดาวน์โหลดแอปพลิเคชันแผนที่เมื่อเดินทางไปถึง สำหรับในประเทศที่มีให้บริการ เช่น ใต้หวัน ญี่ปุ่นโดยจะมีรายละเอียดของเส้นทาง สิ่งดึงดูดใจระหว่างเส้นทาง อาหาร/เครื่องดื่ม สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ พร้อมระยะทาง เว็บไซต์เป็นแหล่งข้อมูลการท่องเที่ยว นักปั่นมีการติดต่อและสื่อสารทางสื่อออนไลน์ (Arnold, 2012) ในกรุงวอร์ซอร์นอกจากแสดงเส้นทางเลนจักรยานแล้ว ยังแสดงจุดของบริการจักรยานสาธารณะ เพื่อการเดินทางเชื่อมต่อได้สะดวก เว็บไซต์โดยทั่วไปจะมีข้อมูล การท่องเที่ยว และการบริการต่าง ๆ ที่พัก อาหาร การเดินทาง สภาพอากาศ และมีข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้อง มีการนำภาพเคลื่อนไหว วีดีโอ สร้างความน่าสนใจ ภาพทิวทัศน์ และอาจเชื่อมต่อกับสื่อ Social media

บางครั้งนักท่องเที่ยวอาจจะใช้บริการขนส่ง เช่น รถบัส รถไฟ เมื่อนักท่องเที่ยวจะเดินทางไปในพื้นที่อื่น เนื่องจากเส้นทางนั้นอยู่ในพื้นที่ห่างไกลจึงจำเป็นต้องมีการเดินทางด้วยพาหนะอื่น เพื่อไปถึงจุดหมายปลายทางนั้น หรือต้องการหลีกเลี่ยงถนนที่จราจรหนาแน่นจากการสำรวจของ Ritchie (1998) พบว่า นักท่องเที่ยวอิสระในนิวซีแลนด์ กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 50.6 มีการใช้บริการคมนาคมสาธารณะระหว่างทริป ได้แก่ รถบัส ร้อยละ 80.9 รถไฟ ร้อยละ 51.9 การเดินทางมาแหล่งท่องเที่ยวจากต่างพื้นที่ ยังอาจใช้บริการ การขนส่งมวลชนสาธารณะ เช่น เครื่องบิน รถไฟ เรือ เป็นต้น บางครั้งเป็นการบริการของเอเจนซีทัวร์ ให้บริการรถขนส่งสัมภาระข้ามเขตการท่องเที่ยว เช่น ในใต้หวัน เอเจนซีทัวร์ซึ่งเป็นผู้ให้บริการการจัดทริป เส้นทาง บริการเช่า/ซ่อมจักรยาน เป็นอีกหนึ่งบริการที่จำเป็น ซึ่งมีทั้งผู้ให้บริการแบบเอกชนและระบบสาธารณะ

และบริการซ่อมหรือจำหน่าย ร้านซ่อมจักรยานจำเป็นสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานอิสระซึ่งมักจะเดินทางระยะไกล ส่วนระบบจักรยานสาธารณะ (Bicycle-sharing program) เป็นระบบให้บริการเช่าจักรยานสาธารณะ โดยมีสถานีอยู่ตามจุดเชื่อมต่อ การขนส่งสาธารณะหรือตามแหล่งท่องเที่ยวสามารถยืมและคืนได้ทุกสถานี ระบบนี้ได้รับความนิยมในหลายประเทศและนิยมมากในยุโรป Pucher, Dill and Handy (2010) ในกรุงวอซอร์ พบว่า ระบบนี้เอื้อประโยชน์ให้การท่องเที่ยวและได้รับการตอบรับอย่างดีจาก (Roman and Roman, 2014) ในแถบเอเชีย เช่น ประเทศจีน ญี่ปุ่น และไต้หวัน ก็นิยมในหมู่นักท่องเที่ยวมาใช้บริการ

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าเส้นทางจักรยานสำหรับนักปั่น เส้นทางสำหรับนักท่องเที่ยวที่มีประสบการณ์ เช่น นักท่องเที่ยวที่นิยมเส้นทางระยะไกล จะเป็นเส้นทางที่มีอยู่แล้วใช้ร่วมกับพาหนะอื่น เป็นเส้นทางจักรยานที่ไม่ใช้เลน เป็นเส้นทางที่มีอยู่แล้วและจัดการเป็นเส้นทางที่จัดสำหรับท่องเที่ยว และควรจะมีควมสวยงามปลอดภัยมีสิ่งดึงดูดใจในเส้นทาง ซึ่งอาจจะเป็นทัศนียภาพธรรมชาติที่สวยงาม ภูเขา ป่า น้ำตก แหล่งน้ำ หรือสถานที่ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ชุมชน ประกอบด้วยบริการต่าง ๆ เช่น ที่พัก ร้านอาหาร ร้านกาแฟ ร้านของชำ ร้านจักรยาน ร้านซ่อม/เช่าจักรยาน การบริการขนส่งสาธารณะ และด้านข้อมูลซึ่งหมายถึง ป้ายแผนที่ เว็บเพจ นโยบายรัฐ และ Bicycle-friendly ก็เป็นองค์ประกอบของการท่องเที่ยวจักรยานเช่นเดียวกัน

ผู้วิจัยสังเคราะห์จากเอกสารงานวิจัยการท่องเที่ยวจักรยานประเทศไทยและต่างประเทศจึงได้สรุปการสร้างโมเดลองค์ประกอบการท่องเที่ยวจักรยาน โดยแสดงในรูปแบบดังภาพ 5



ภาพ 5 แสดงองค์ประกอบการท่องเที่ยวจักรยาน

สรุปได้ว่า องค์ประกอบการท่องเที่ยวจักรยาน ประกอบด้วย  
เส้นทาง R Route เส้นทางที่มีอยู่แล้ว เป็นถนนที่มีอยู่ใช้ร่วมกับพาหนะอื่น  
มีความสวยงาม และปลอดภัย

สิ่งดึงดูดใจ A Attrition สิ่งดึงดูดใจ มีเพียงพอ อาจจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวทาง  
ธรรมชาติ วัฒนธรรม ชุมชน ตลาด หรือสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น

ที่พัก A Accommodation ควรจะมีหลากหลายระดับ

อาหาร F Food เครื่องดื่ม

ข้อมูล I Information มีข้อมูลแสดงในหลายช่องทาง มีบริการแผนที่ และรวมถึงป้ายในเส้นทางที่สมบูรณ์

บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะและบริการการขนส่งสัมภาระ P public Transport and luggage transport service บริการคมนาคมขนส่งสาธารณะในหลายรูปแบบ พร้อมทั้งสามารถนำจักรยานขึ้นไปด้วย ส่วนบริการขนส่งสัมภาระยังไม่พบมากนัก

ร้านซ่อม R Bicycle Repair เช่าจักรยาน

งานกิจกรรม E Event งานอีเว้นท์

การบริการที่เป็นมิตร B Bicycle-friendly สภาพแวดล้อมที่ออกแบบเพื่อรองรับนักปั่น

นโยบายของรัฐบาล G Government Policy นโยบายรัฐ

การบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน ภาครัฐ ภาคเอกชน M Management

สิ่งอำนวยความสะดวก A Amenities เช่น ที่ปั๊กนิก ม้านั่ง ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยว

กิจกรรมนันทนาการ A Activities การมีส่วนร่วมของชุมชน

จากองค์ประกอบการท่องเที่ยวจักรยานดังกล่าว ผู้วิจัยได้ประยุกต์ใช้โมเดลนี้เป็นองค์ประกอบหลักในการศึกษา โดยใช้เป็นแนวทางในการออกแบบคำถามต่าง ๆ ทั้งแบบสอบถามและคำถามสำหรับสัมภาษณ์ เพื่อนำไปสู่การค้นหาแนวทางการพัฒนาศักยภาพของการท่องเที่ยวจักรยานในเขตชายแดน 3 จังหวัดภาคเหนือตอนบน ทั้งการพัฒนาเส้นทาง สิ่งดึงดูดใจ กิจกรรมการบริการที่เป็นมิตรกับสภาพแวดล้อม การบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานโดยมีส่วนร่วมของภาครัฐ ภาคเอกชน รวมทั้งให้ได้แนวทางการกำหนดนโยบายของรัฐบาลด้านการพัฒนาระบบคมนาคม การขนส่งสาธารณะ และบริการการขนส่งสัมภาระในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน

## แนวคิดด้านการท่องเที่ยวชายแดน

### 1. ความหมายและปัจจัยการท่องเที่ยวชายแดน

ภาณุรังษี เดือนไฉ้ (2550) ได้ให้นิยาม การท่องเที่ยวชายแดนว่าหมายถึง การเดินทางท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ของจังหวัดมุกดาหาร รวมถึงการเดินทางข้ามพรมแดนไปท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ในแขวงสะหวันเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ

ปัจจัยของการท่องเที่ยวชายแดน มีดังนี้ (ภาณุรังษี เดือนไฉ้, 2550; มหาวิทยาลัยแม่โจ้, 2559)

1. ความปลอดภัย (Security) ในการตัดสินใจเลือกจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวจะคำนึงถึงความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินเป็นประการสำคัญ มาตรการรักษาความปลอดภัยจึงต้องมีประสิทธิภาพ และทั่วถึงทุกแหล่งท่องเที่ยว
2. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructures) เช่น ถนน สะพาน สนามบิน สถานีรถไฟ สถานีโดยสาร ท่าเรือ ไฟฟ้า น้ำ ประปา ระบบสื่อสารที่ทันสมัย
3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) ผู้ประกอบการเจ้าของสถานที่ หรือบริการ จะเป็นผู้จัดหาไว้บริการแก่นักท่องเที่ยว ซึ่งการมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ สามารถใช้เป็น การกระตุ้นยอดขายสินค้าและบริการ ได้อีกทาง
4. การคมนาคม (Transportation) การคมนาคมขนส่งทั้งจากต่างประเทศและภายใน ประเทศจะต้องมีการเดินทางที่สะดวก ปลอดภัย มีการจัดการจราจร การกำหนดอัตราค่าโดยสาร
5. พิธีการเข้าเมืองและบริการข่าวสาร (Border Control and Information) ควร มีความเป็นระเบียบ พิธีการเข้าเมืองให้สะดวก รวดเร็ว มีบริการให้ข่าวสารข้อมูลในด้านต่าง ๆ มีบริการจอง
6. ที่พัก (Accommodation) มีโรงงาน ที่พักระดับต่าง ๆ ให้เลือก ในอัตราค่าที่พักที่ เหมาะสมกับคุณภาพ สะอาดและมีบริการตามมาตรฐานสากล ควรมีการกำหนดราคาที่พัก อย่างแน่นอน
7. ร้านอาหาร (Food and Beverage) นอกจากจะมีอาหารให้เลือกหลายชนิดแล้ว จะต้องถูกสุขลักษณะ มีบริการที่สุภาพ และมีการกำหนดราคาที่เหมาะสม
8. สินค้าของที่ระลึก (Souvenirs) มีการควบคุมคุณภาพ กำหนดราคา รวมทั้งการ ส่งเสริมการใช้วัสดุพื้นบ้าน การออกแบบสินค้าให้มีเอกลักษณ์ รวมทั้งการบรรจุหีบห่อที่สวยงาม

## 2. ตัวอย่างการท่องเที่ยวชายแดน

การท่องเที่ยวชายแดน มีตัวอย่างในหลายพื้นที่ ได้แก่

2.1 เส้นทางท่องเที่ยวจักรยาน Drau และการเดินทางโดยรถไฟ เส้นทาง Drau ยาว 366 กิโลเมตร วิ่งผ่านหุบเขา Drau ในออสเตรียตอนใต้ เริ่มจาก Brixen ในอิตาลี ตัดผ่าน Maribor ในสโลวีเนีย ช่วงสั้นช่วงแรก ปีนขึ้นไปถึง Dobbiaco และตามด้วยทางไป Völkermarkt ที่เป็นส่วนต่อเนื่อง downhill ดังนั้นทางที่ได้รับความนิยมในเส้นทางนี้ คือ นั่งรถไฟ uphill ไปถึง อิตาลี และปั่นจักรยาน downhill กลับมาที่ออสเตรีย The Austrian railways (ÖBB) ให้บริการ 2-5 คน (Einfach-Raus-Radticket; One-way with bike) ให้บริการเที่ยวเดียวในราคา 35 ยูโร พร้อมจักรยาน เส้นทาง Drau แสดงให้เห็นว่า หน่วยงานการท่องเที่ยวท้องถิ่นและผู้ให้บริการ การขนส่งสามารถออกแบบและประชาสัมพันธ์ การท่องเที่ยวและการเดินทางในแง่ของประสบการณ์ การท่องเที่ยว (European Parliament, 2009)

2.2 Vias Verdes: The Greenways of Spain โปรเจกต์พัฒนาเส้นทางทางท่องเที่ยวจักรยานกรีนเวย์ของสเปน Via Verde คือ เส้นทางสีเขียว ที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ (greenway) หรือเส้นทางเพื่อผู้ใช้หลากหลาย เพื่อการเดิน การขี่จักรยาน ชี่ม้า (multi-user route) ในปี 1993 มีการตรวจสอบทางรถไฟที่ไม่ได้ใช้แล้ว มี 954 สถานีกับ 501 อุโมงค์ 1070 สะพานและสะพานรถไฟซึ่งส่วนใหญ่เป็นสถาปัตยกรรมสมัยศตวรรษที่ 19 Heritage-เกิดโปรเจกต์เส้นทางมรดกประวัติศาสตร์จากศตวรรษที่ 19 โดยมีหลักการที่สำคัญ คือ การฟื้นฟูสิ่งปลูกสร้างเหล่านั้นในแนวทางที่เติมเต็มจินตนาการ (Inspiration way) ไม่ว่าจะเป็น อุโมงค์ สะพานรถไฟ สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้สามารถจะสะท้อน ความมั่งคั่งของมรดกทางสถาปัตยกรรมของทางรถไฟ “โดยให้ความสำคัญในแง่เศรษฐกิจและสังคมแบบที่พวกเขาเคยมีในเมือง ในหมู่บ้านเมื่อทศวรรษที่ผ่านมา” ความสำคัญนั้นจะนำมาซึ่งพลังของการรำลึกถึงทางรถไฟที่มีต่อความทรงจำร่วมของผู้คน (Aycart, 2004, 7 อ้างอิงใน European Parliament, 2009) และกว่า 50 สถานีได้ถูกปรับปรุงเป็นร้านอาหาร โรงแรม พิพิธภัณฑ์ จุดบริการข้อมูล บริการเช่าจักรยาน เป็นต้น (European Parliament, 2009)



ภาพ 6 แสดง Vias Verdes

3. การท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ชายแดนฮังการี-โครเอเชีย (Hungary-Croatia border area) ฮังการีมีการกำหนดนิยามของ การท่องเที่ยวจักรยาน สำหรับตัวเองว่าเป็น active tourism (Magyar Turizmus Zrt.) เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่ มีแรงจูงใจมาจาก กิจกรรมยามว่าง เพื่อการพักผ่อน หรือกิจกรรมกีฬาต่าง ๆ ที่ต้องอาศัยทักษะทางด้านร่างกาย (MT, no year indicated; p.1 as cited in STRDA, 2014) พื้นที่ชายแดนฮังการี-โครเอเชียเกี่ยวข้องกับสองเส้นทาง คือ Eurovelo 6 (แอตแลนติก-ทะเลดำ) เลียบฝั่งขวาของแม่น้ำดานูบระหว่าง Mohács และชายแดน



ส่วนเส้นทาง Eurovelo 13 (Iron Curtain Trail) ไปตามขอบชายแดนของฝั่งตะวันตกและตะวันออก รวมทั้งพื้นที่ทั้งหมดของชายแดนฮังการี-โครเอเชีย (STRDA, 2014)

The Donauradweg (EuroVelo 6) เส้นทางแม่น้ำดานูบ ผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวจักรยานที่ประสบความสำเร็จที่สุดของยุโรป EuroVelo 6 (แอตแลนติก-ทะเลดำ) เป็นช่วงเส้นทางที่มีคนเยี่ยมชมมากที่สุด (ARGE Donau, 2011 as cited in STRDA, 2014)



ภาพ 7 แสดง The Donauradweg

### 3. รูปแบบเส้นทางการท่องเที่ยวจักรยานข้ามพรมแดน

จากการศึกษาในเบื้องต้น สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

ยูโรเวโลนั้น นอกจากจะเป็นรูปแบบของการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนช่วยลดการเกิดก๊าซ CO<sub>2</sub> ที่เป็นสาเหตุของการเกิดปรากฏการณ์ภาวะเรือนกระจก (Greenhouse effect) สิ่งที่สำคัญของการพัฒนาเส้นทางรูปแบบนี้ คือ การที่มีการใช้จ่ายในท้องถิ่นสร้างรายได้โดยตรงให้แก่ชุมชนชาวบ้าน ให้แก่ธุรกิจท้องถิ่นและคงไว้ซึ่งการมีอาชีพ

การท่องเที่ยวจักรยานข้ามพรมแดน ที่เชื่อมระหว่างประเทศต่าง ๆ ขึ้นอยู่กับทรัพยากรของแต่ละประเทศมีอยู่ การใช้ความรู้พื้นถิ่น และใช้เส้นทางระยะยาวที่มีอยู่ ซึ่งชื่อแบรนด์ยูโรเวโลสามารถสะท้อนให้เห็นถึงความเป็นมาตรฐานเดียวกัน ความมีมาตรฐานสูง การสร้างเส้นทางเครือข่ายทำโดยการปรับปรุงสภาพเส้นทางให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน และรีแบรนด์ดีง โดยมีหลักการคือ การแลกเปลี่ยนวิธีการเดินทางระหว่างจักรยานและการเดินทางแบบอื่น ในแง่ของป้าย การสื่อความหมาย และการสื่อสารทางการตลาด การพัฒนาจะสร้างรายได้โดยตรงให้กับชุมชนให้กับธุรกิจท้องถิ่น นโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องจะอยู่ใน 3 กลุ่ม ได้แก่ นโยบายการท่องเที่ยว

(Tourism Policy) นโยบายเกี่ยวกับระบบขนส่งและการเดินทาง (Transportation Policy) นโยบายเกี่ยวกับวิกฤติจากสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงไป (Climate Change Policy)

เส้นทาง Drau ทำให้เห็นว่าการเดินทางและการท่องเที่ยวหรือโลจิสติกส์การท่องเที่ยวที่สามารถพัฒนาและออกแบบ เพื่อสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวใหม่ ๆ ได้ กรณีของกรีนเวย์ของสเปนสะท้อนให้เห็นตัวอย่างที่ดีของการนำทรัพยากรการท่องเที่ยวที่ถูกทิ้งร้าง นำกลับมาใช้ใหม่ในแง่ของมรดกทางอุตสาหกรรมและประวัติศาสตร์ ที่เป็นการ re-use ในเชิงสร้างสรรค์ ส่วนการท่องเที่ยวจักรยานชายแดนฮังการี-โครเอเชียแสดงถึงการใช้ทรัพยากรที่เป็นทัศนียภาพตามเส้นทาง และจุดเด่นในแต่ละพื้นที่ และความร่วมมือของสองประเทศ

เมื่อพิจารณาพื้นที่ชายแดนล้านนาตะวันออกในแง่ของการท่องเที่ยวชายแดน ผู้วิจัยได้เสนอบทวิเคราะห์ในประเด็นหัวข้อ ปัจจัยที่จะดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาท่องเที่ยว การจะดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาท่องเที่ยว ทำได้โดยการสร้างเส้นทางจักรยานเลียบชายแดนจะสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจากต่างภูมิภาคให้เข้ามาท่องเที่ยว และการให้บริการที่เป็นมิตรกับนักปั่น (Bicycle-friendly) เป็นการเพิ่มศักยภาพทางการแข่งขันแนวทางหนึ่ง จากจุดเด่นของล้านนาตะวันออกที่มีศักยภาพทางด้านทรัพยากรการท่องเที่ยวสูง มีความหลากหลายของอัตลักษณ์ท้องถิ่นที่สัมผัสได้

และเนื่องจาก นักท่องเที่ยวจักรยานอิสระ ไม่ได้พิจารณาเลือกจุดหมายปลายทางเหมือนนักท่องเที่ยวอื่น ที่มักคิดถึงแหล่งท่องเที่ยวที่ปลายทางเป็นปัจจัยอันดับหนึ่ง แต่นักท่องเที่ยวจักรยานจะคำนึงถึงความสะดวกและสาธารณูปโภคต่าง ๆ ส่วนการท่องเที่ยวที่มีความหมายคล้ายกับเป็นการเดินทาง (Journey) เป็นการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อการออกค้นพบ สิ่งต่าง ๆ ระหว่างทางการจะดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวทำได้โดย ปรับปรุงด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ซึ่งจะทำให้การเดินทางเชื่อมต่อไม่สะดุด ทั้งนี้รวมถึงพื้นที่สำหรับจักรยานบนพาหนะต่าง ๆ และจุดแวะพัก เช่น การเชื่อมต่อกับบริการขนส่งสาธารณะ ที่จะอำนวยความสะดวกในการเดินทางเส้นทางจักรยานเลียบชายแดน และเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อไปยังกลุ่มจังหวัดในล้านนาตะวันออกได้ และปรับปรุงการนำเสนอข้อมูลการท่องเที่ยวให้มีความเป็นปัจจุบัน และสะดวกในการค้นหาข้อมูล ไม่ว่าจะเป็นตารางเวลาเดินทาง แผนที่เส้นทางระเบียบปฏิบัติ การเข้าออกเมือง และมีการแสดงราคาหรือค่าผ่านทาง ให้ครบถ้วนชัดเจน

โดยมีทรัพยากรที่เป็นเอกลักษณ์ของแต่ละจังหวัด ที่จะดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เดินทางเชื่อมต่อไป เป็นการท่องเที่ยวระยะทางไกลขึ้น ยาวนานขึ้น Bicycle-friendly เป็นปัจจัยที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวได้เช่นกัน ซึ่งจะเป็นในส่วนของผู้ให้บริการต่าง ๆ ในด้านที่พักหรือคาเฟ่ ที่มีการให้บริการที่ดี บริการที่เป็นมิตรกับผู้ใช้จักรยาน เป็นต้น การสร้างเส้นทางที่เป็นเน็ตเวิร์ค เชื่อมต่อเส้นทางให้ยาวขึ้น เพื่อการเดินทางระยะไกล ลดความน่าเบื่อของเส้นทางที่มีจุดหมายปลายทาง

เดียว เส้นทางท่องเที่ยวที่มีจุดหมายปลายทางหลากหลาย จะดึงดูดนักท่องเที่ยวจากรยานอิสระได้เป็นอย่างดี

#### 4. ด้านการจัดการการท่องเที่ยวเมืองชายแดน

แนวคิดการจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว (พจนกฤษ อุตมกิตติ, 2556)

4.1 การกำหนดเส้นทาง การพิจารณากำหนดเส้นทางท่องเที่ยวควรสำรวจและสังเกตการณ์จากพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่เป็นอยู่ ประกอบกับแนวโน้มที่ควรจะเป็นในการจัดเส้นทาง ควรเริ่มต้นจากการเริ่มต้นพิจารณาตำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่าง ๆ และจัดลำดับความสำคัญและความน่าสนใจ จากนั้นจึงพิจารณาความสามารถในการเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เข้าด้วยกัน

4.2 การจัดเส้นทางในลักษณะวงจรบรรจบทำให้นักท่องเที่ยวได้พบเห็นสิ่งแปลกใหม่ เกิดความเพลิดเพลินไปตลอดทางโดยไม่ต้องกลับเส้นทางเดิม ซึ่งการย้อนกลับไปเส้นทางเดิมจะทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความรู้เบื่อหน่ายและเสียเวลา อีกทั้งยังเกิดความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวกลุ่มย่อยที่ต้องการทิ้งพาหนะหรือสัมภาระของตนเองไว้ยังจุดเริ่มต้น

4.3 การจัดเส้นทางให้มีความแตกต่างภายในเมือง การกำหนดเส้นทางอาจจัดทำขึ้นหลายเส้นทาง หรือหลายระบบก็ได้ เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับนักท่องเที่ยวที่มีเวลามากน้อยต่างกัน ความแตกต่างกันอันเนื่องมาจากความสนใจของนักท่องเที่ยว เช่น เส้นทางสำหรับผู้สนใจศิลปะ และวัฒนธรรมอาจพานักท่องเที่ยวไปตามแม่น้ำลำคลองเพื่อดูชีวิตความเป็นอยู่และสภาพบ้านเมือง หรืออาจเป็นเส้นทางที่มีความหลากหลายและน่าสนใจหลายด้านร่วมกันอยู่

4.4 ควบคุมเส้นทางและรูปแบบของการสัญจรไม่ให้เกิดความสับสน การเข้าถึงและเดินทางจะต้องควบคุมได้ง่ายไม่สับสน

4.5 การให้ข้อมูลข่าวสารในเส้นทาง จัดทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลกับนักท่องเที่ยวตลอดทางอย่างสม่ำเสมอ ด้วยระบบป้ายหรือด้วยวิธีอื่น ๆ เพื่อช่วยบอกทิศทางตำแหน่งที่ตั้งและระยะทางเช่น ช่วยนักท่องเที่ยวกำหนดทิศทางด้วยที่หมายตา (Landmark) การสร้างความต่อเนื่องของเส้นทางด้วยการใช้วัสดุปูพื้นทางเท้าที่เหมือนกันไปตลอดทางหรือใช้วัสดุพืชพันธุ์ที่เหมือนกันตลอดแนว เป็นต้น

4.6 พิจารณาจัดประเภทของพาหนะตามสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ เส้นทางท่องเที่ยวอาจใช้พาหนะในการเดินทางต่างกัน ทำให้เกิดความน่าสนใจที่แตกต่างกัน ตามความเหมาะสมของลักษณะเฉพาะของพื้นที่นั้น ๆ

4.7 จุดเริ่มต้นของเส้นทางท่องเที่ยวควรจะสามารถเข้าถึงได้ง่าย มีข้อมูลด้านการท่องเที่ยวต่าง ๆ เพื่อให้นักท่องเที่ยวใช้ประกอบในการพิจารณาและตัดสินใจวางแผนการเดินทาง อีกทั้ง

ควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้บริการ เช่น ที่จอดรถ ที่พัก ห้องน้ำ เป็นต้น ซึ่งสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ไม่จำเป็นต้องมีทีเดียว อาจกระจายตัวอยู่ตามแหล่งท่องเที่ยวก็ได้

4.8 ควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกระหว่างทางตามสมควร อาทิเช่น ร้านอาหาร ร้านขายของชำ ร้านขายของที่ระลึก เป็นต้น

4.9 ควรมีการบริการให้ข้อมูลโดยมีเจ้าหน้าที่ให้บริการข้อมูลตามจุดต่าง ๆ หรือจัดทำเอกสาร แผ่นประกาศ ป้ายสื่อความหมายบริเวณตามแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ และข้อมูลดังกล่าวควรประกอบด้วย ข้อมูลของแหล่งท่องเที่ยว ข้อมูลเกี่ยวกับที่พัก ร้านอาหาร การสัญจร และด้านความปลอดภัย เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถช่วยเหลือตนเองได้

4.10 ควรมีการดูแลรักษาสถานที่และส่วนบริการต่าง ๆ ให้สะอาดเรียบร้อยและใช้งานได้อยู่ตลอดเวลา

## 5. การออกแบบเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก

ส่วนการออกแบบเส้นทางจักรยาน รวมทั้งการกำหนดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกภายในแหล่งท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวสนใจใช้เส้นทางจักรยานเรียงตามความสำคัญ ดังนี้ การส่งเสริมคุณค่าและความสำคัญของแหล่งท่องเที่ยว (ธวัช ศรีธรรมวงศ์, 2554 อ้างอิงใน อติเรก อุ๋นเจริญ และพลเดช เขาวรัตน์, 2558) ป้ายเตือน ป้ายบอกทาง ป้ายประชาสัมพันธ์ที่เหมาะสมตลอดเส้นทางจักรยาน และสิ่งที่ควรให้มีส่วนร่วมกับเส้นทางจักรยานมากที่สุด คือ ป้ายบอกภาพรวมของเส้นทางจักรยาน

เส้นทางท่องเที่ยวระยะสั้น สำหรับการท่องเที่ยวครึ่งวัน หรือ ภายในวันเดียว เช่น ทริปปั่นจักรยานรอบเมืองเกียวโต (Around Kyoto course) (ครึ่งวัน 3 ชั่วโมง) เป็นของบริษัท J-Cycle Bicycle Shop เมืองเกียวโต ซึ่งการปั่นจักรยานในญี่ปุ่นนั้นมีเลนจักรยานที่สะดวกและปลอดภัย เป็นเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม มีร้านให้เช่าจักรยานจุดท่องเที่ยวที่คุณจะได้แวะชมได้แก่ ย่านกิออน (Gion Area) ราตรีแห่งเกียวโต ย่านเกอิชาชื่อดัง ถนนเส้นหลักจะเต็มไปด้วยร้านค้า ร้านดื่มชาและร้านอาหารมากมาย ซึ่งแต่ละร้านก็จะมีการแสดงโชว์จากเกอิโกะ (geiko) และไมโกะ (maiko) ซึ่งสวยงามและเป็นที่ยอมรับของนักท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก วัดต่าง ๆ เช่น วัดกินคะคุจิ (Ginkakuji Temple) และป่าไผ่

เส้นทางท่องเที่ยวระยะไกล (Long-distance route) สำหรับการท่องเที่ยวมากกว่าหนึ่งวัน เส้นทางปั่นที่ถือเป็นไฮไลท์ของเขตทะเลใน Seto ที่มีชื่อว่า Shimanami Kaido เส้นทางปั่นระยะทาง 70 กิโลเมตรผ่าน 7 สะพาน 6 เกาะ เส้นทางราบเรียบชายฝั่งที่มีทิวทัศน์สวยงามรวมไปถึงทางขึ้นเขาอันลาดชัน ชิเมะนะมิ ไคโดะ เป็นส่วนหนึ่งของระบบทางด่วนของญี่ปุ่น แต่ก็มีบริการออกแบบโดยคำนึงถึงคนเดินเท้าและขี่จักรยานด้วยเส้นทางเชื่อมระหว่างเกาะฮอนชู กับเกาะชิโกะกุ ระหว่างทางก็จะผ่านเกาะเล็ก ๆ ซึ่งแต่ละเกาะก็มีแหล่งท่องเที่ยวให้แวะพักตลอด

เส้นทาง ทั้งศาลเจ้า ปรากฏการณ์ และธรรมชาติที่สวยงาม รวมถึงจุดชมวิว (Jnto, 2017, Online) สำหรับจุดเริ่มต้นที่นักปั่นนิยมจะอยู่ที่เมืองโอนิโนะมิจิ (Onomichi) ที่มีโรงแรมสำหรับนักปั่น ชื่อว่า ONOMICHI U2

เส้นทางจักรยานระยะไกล (Long-distance cycle routes) ในเครือข่าย Eurovelo ออกแบบเพื่อส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวจักรยาน เดินทางระหว่างพื้นที่ต่าง ๆ ภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ระยะทางจะมีตั้งแต่ 100 กิโลเมตร ขึ้นไป เส้นทางระยะไกลจะประกอบด้วยป้ายและระบบสื่อความหมายให้กับนักท่องเที่ยว จะมีการสร้างแบรนต์ ตามด้วยซีม และโปรโมท ในหลายช่องทาง หรือโดยองค์กรต่าง ๆ เครือข่ายเส้นทางของยูโรเวลโล มีการประชาสัมพันธ์ บนแผนที่ และบนเว็บไซต์ของ ECF (European Cyclists' Federation)

จากการทบทวนวรรณกรรม ผู้วิจัยสามารถจะแบ่งประเภทเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานออกเป็น เส้นทางระยะสั้นและเส้นทางระยะไกล

เส้นทางระยะสั้นจะเป็นการปั่นจักรยานครึ่งวันหรือภายในวันเดียว เส้นทางระยะไกล จะใช้เวลามากกว่าหนึ่งวัน เส้นทางจักรยานระยะไกลสามารถ ใช้ในการดึงดูดนักท่องเที่ยว และยังช่วยเพิ่มความได้เปรียบในการแข่งขัน ตัวอย่างเช่น ประเทศญี่ปุ่นได้ใช้กลยุทธ์การโปรโมท เส้นทางจักรยานระยะไกล ชิมานามิ ไคโดะ (Shimnami Kaido) เพื่อให้เมืองฮิโรชิม่าไปสู่เป้าหมายของการเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวจักรยานในระดับโลก เส้นทางท่องเที่ยวจักรยานระยะไกลเป็นที่นิยมและกำลังได้รับความนิยม เพราะมีการพักผ่อน และมีการใช้จ่ายตลอดเส้นทาง จึงนำมาซึ่งรายได้และความเจริญสู่ท้องถิ่นที่เส้นทางนั้นผ่าน

1. สิ่งที่ต้องคำนึงถึง คือ สิ่งดึงดูดใจในเส้นทาง ความปลอดภัย และความสะดวก
2. จัดสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ที่พักควรมีการเตรียมพร้อมในเรื่องของ โรงแรม ที่พักที่เอื้อต่อผู้ใช้จักรยานเข้าพักได้โดยสะดวก แผนที่ หรือแผ่นพับ ร้านอาหาร ร้านซ่อม/เช่าจักรยาน บริการน้ำดื่ม ที่นั่งพัก

จากทั้งหมดที่กล่าวมา การจัดเส้นทางนำเที่ยวจะเกี่ยวข้องกับ

1. การจัดสิ่งอำนวยความสะดวก
2. การทำประชาสัมพันธ์หรือการตลาด การจัดเส้นทางนำเที่ยว การจัดเส้นทางระยะไกลจะมีระยะทางตั้งแต่ 70 กิโลเมตร ขึ้นไป มีป้ายในเส้นทาง การสร้างแบรนต์และซีม
3. ในเส้นทางควรจะมีความสะดวก ความปลอดภัย มีจุดแวะพักซึ่งอาจจะเป็น ร้านกาแฟ หรือร้านอาหารหรือสวนสาธารณะ จุดท่องเที่ยว
4. สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการต่าง ๆ เช่น ที่พัก ร้านอาหาร ร้านซ่อม/เช่าจักรยาน และบริการขนส่งสาธารณะที่สามารถนำจักรยานขึ้นไปด้วย

แนวคิดการจัดการจัดเส้นทางนี้จะใช้ในการจัดเส้นทางจักรยาน และนำแนวคิดทางด้านการจัดเส้นทางจักรยานที่เกี่ยวมาใช้ในการจัดเส้นทางจักรยานที่เป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งสามารถดำเนินการตามแนวทางตามแนวคิดข้างต้นในส่วนของการออกแบบเส้นทางจักรยานและแหล่งท่องเที่ยวระหว่างทางที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกไว้บริการที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภค และเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยวจักรยาน จัดให้มีป้ายเตือนป้ายบอกทาง ป้ายประชาสัมพันธ์ที่เหมาะสมตลอดเส้นทางจักรยาน รวมถึงมีระบบการแจ้งเตือนข่าวสารที่ดีในการประชาสัมพันธ์และเตือนให้ระวังภัยอันตรายต่าง ๆ ในการเดินทางและการประยุกต์ใช้แนวคิดนี้ในการกำหนดทริปและเส้นทางจักรยานท่องเที่ยวได้ทั้งในลักษณะเส้นทางระยะสั้นไปกลับภายในวันเดียว และเส้นทางระยะไกล เชื่อมโยงกับจังหวัดและประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดกัน ซึ่งจะช่วยให้เกิดการส่งเสริมและกระจายนักท่องเที่ยวไปเที่ยวในสถานที่ต่าง ๆ ที่เป็นเมืองรองหรือเมืองที่ยังไม่เป็นที่รู้จักได้อีกทางหนึ่ง

## 7. หลักการในการจัดการการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน

การท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายในเขตล้านนาตะวันออกเป็นการท่องเที่ยวที่จะช่วยสร้างประโยชน์ให้กับชุมชนท้องถิ่นอย่างยั่งยืน แदनราไพพรรณ แก้วสุริยะ (2547) ได้กล่าวถึงหลักการในการจัดการการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน ตามไว้ดังนี้

7.1 อนุรักษ์และใช้ทรัพยากรอย่างพอดี มีวิธีการจัดการใช้ทรัพยากร มรดกทางธรรมชาติและมรดกทางวัฒนธรรมอย่างมีประสิทธิภาพใช้อย่างประหยัด คำนึงถึงต้นทุนด้านคุณค่าและคุณภาพของธรรมชาติและภูมิปัญญาท้องถิ่น

7.2 ลดการบริโภคและใช้ทรัพยากรที่เกินความจำเป็นควบคู่กับการลดการก่อของเสีย การร่วมกันวางแผนกับผู้ที่เกี่ยวข้อง จัดการการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ ลดการใช้ทรัพยากรที่หายาก

7.3 รักษาและส่งเสริมความหลากหลายของธรรมชาติสังคมและวัฒนธรรม มีการวางแผนขยายฐานการท่องเที่ยว โดยการรักษาและส่งเสริมให้มีความหลากหลายเพิ่มขึ้นในแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม โดยการเพิ่มคุณค่าและมาตรฐานการบริการ เพื่อให้นักท่องเที่ยวกลับไปเที่ยวซ้ำ

7.4 ประสานแผนการพัฒนาการท่องเที่ยว การประสานแผนพัฒนากับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น แผนพัฒนาท้องถิ่นขององค์กรปกครองท้องถิ่น เป็นต้น

7.5 นำการท่องเที่ยวขยายฐานเศรษฐกิจในท้องถิ่น โดยสรรหาความโดดเด่นของทรัพยากรในท้องถิ่น นำไปประชาสัมพันธ์เพื่อให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไปเที่ยวเป็นการสร้างรายได้กระจายสู่ประชากรที่ประกอบการในท้องถิ่น มีกิจกรรมเสริมและการกระตุ้นเศรษฐกิจชุมชนต่าง ๆ

7.6 การมีส่วนร่วมการสร้างเครือข่ายพัฒนาการท่องเที่ยวเกี่ยวกับท้องถิ่น และมีการประสานเครือข่ายระหว่างองค์กรและท้องถิ่น เพื่อยกระดับคุณภาพของการจัดการการท่องเที่ยวในท้องถิ่น

7.7 จัดประชุมและปรึกษาหารือกับผู้ที่เกี่ยวข้องที่มีผลประโยชน์ร่วมกัน

7.8 การพัฒนาบุคลากร การให้ความรู้การฝึกอบรม การส่งพนักงานดูงานอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้พนักงานมีความรู้มีแนวคิด และมีวิธีปฏิบัติในการพัฒนาการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน

7.9 การจัดเตรียมข้อมูลบริการข่าวสารการท่องเที่ยว พร้อมทั้งเครื่องมือสื่อสารการตลาดในผลิตภัณฑ์และเทคโนโลยีต่าง ๆ ได้แก่ Website, Social commerce, OTA เพื่อประชาสัมพันธ์/จัดการทริปการท่องเที่ยว และระบบชำระเงินออนไลน์ เป็นต้น

7.10 ประเมินผล ตรวจสอบ และวิจัย เพื่อนำมาปรับปรุงและแก้ไขการจัดการ ก่อให้เกิดการบริการอย่างมีประสิทธิภาพ

### แนวคิดด้านชายแดน

1. แนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเปิดเสรีประชาคมอาเซียนทั้งด้าน การเมืองความมั่นคง เศรษฐกิจ และสังคมวัฒนธรรมในปี 2558 รวมถึงปัญหาการเมืองภายในองค์กร ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถคาดเดาได้ และความร่วมมือของทุกภาคส่วนในการผลักดันและเห็นความสำคัญของด่านพรมแดน (ยุพาวดี สมบูรณ์กุล, 2556)

2. แนวคิด National Single Window (นพรัตน์ แสงจันทร์, 2556)

National Single Window หมายถึง ระบบการให้บริการด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้บริการแบบเบ็ดเสร็จจากการติดต่อเพียงจุดเดียว (Single Entry Point) จากคำนิยามดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่า ระบบการให้บริการด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์แบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (National Single Window หรือ NSW) เป็นระบบปฏิบัติงานเชื่อมโยงข้อมูลแบบไร้เอกสาร (Paperless) โดยใช้เครื่องมือทางด้านอิเล็กทรอนิกส์หรือระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของแต่ละหน่วยงานของราชการ มาเชื่อมติดต่อกันเพื่อรวมศูนย์เข้าสู่ฐานข้อมูลเดียวกัน ซึ่งการเชื่อมโยงทางการค้าด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์แบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวมุ่งเน้นให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ลดขั้นตอนงานที่ซ้ำซ้อนลง เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการในการตรวจสอบ ใบอนุญาตและใบรับรองต่าง ๆ ทางอิเล็กทรอนิกส์ ก่อนการปล่อยสินค้า ตลอดจนบูรณาการแนวคิดและยุทธศาสตร์ ให้ตอบรับกับระบบงานระหว่างส่วนราชการด้วยกันและภาคเอกชน (นพรัตน์ แสงจันทร์, 2556)

ยุพาวดี สมบูรณ์กุล (2556) กล่าวว่า National Single Window คือ ระบบศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานแบบบูรณาการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

รองรับการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวให้ผู้นำเข้า/ผู้ส่งออก/ตัวแทนออกของและผู้ประกอบการขนส่งสามารถส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ โดยไม่ต้องกรอกข้อมูลที่ซ้ำซ้อนกันลดความผิดพลาดและลดการทำงานที่ไม่สร้างคุณค่าเพิ่ม อีกทั้งยังสามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจได้อย่างสะดวกรวดเร็วแบบครบวงจร ทำให้ลดต้นทุนการบริหารจัดการและการใช้ทรัพยากรต่าง ๆ ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินการตามความตกลงอาเซียนและได้เชื่อมโยงกับประเทศอาเซียนมาตั้งแต่เดือนธันวาคม 2554 ปัจจุบันระบบเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองระหว่าง 36 ส่วนราชการโดยมี 8 ส่วนราชการที่มีการเชื่อมโยงข้อมูลเป็นทางการแล้วประกอบด้วย 1) กรมศุลกากร 2) กรมการค้าต่างประเทศ 3) กรมโรงงานอุตสาหกรรม 4) กรมปศุสัตว์ 5) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย 6) กรมสรรพสามิต 7) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน 8) กรมประมง และมี 12 ส่วนราชการที่อยู่ในระหว่างโครงการนำร่อง

จากข้อมูลข้างต้น พบว่า พื้นที่วิจัยล้านนาตะวันออกที่ทำการศึกษาประกอบไปด้วย 3 จังหวัดเชียงราย จังหวัดพะเยา และจังหวัดน่าน เนื่องจากจังหวัดแพร่ไม่มีด่านชายแดน

#### **ด่านชายแดนเชียงราย**

จังหวัดเชียงรายมีด่านชายแดนอยู่หลายจุด ได้แก่ ด่านอำเภอเชียงแสน ด่านอำเภอเชียงของ ด่านอำเภอแม่สาย จุดผ่อนปรนบ้านหาดบ้าย จุดผ่อนปรนบ้านห้วยลึก จุดผ่อนปรนบ้านแจมป่อง

1. ด่านอำเภอเชียงแสน ฝั่งตรงข้ามคือด่านเมืองต้นฝิ่ง แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ห่างจากอำเภอเมืองเชียงราย 60 กิโลเมตร ตั้งอยู่ที่บริเวณท่าเรือหน้าทิวว่าการอำเภอเชียงแสน เป็นจุดเดินทางท่องเที่ยวตามลำน้ำโขงโดยทางเรือไปถึงเชียงรุ่งสิบสองปันนาจีนตอนใต้

2. ด่านอำเภอเชียงของ ฝั่งตรงข้ามคือด่านเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ห่างจากอำเภอเมืองเชียงราย 114 กิโลเมตร ตั้งอยู่บริเวณท่าเรือบั้ง เป็นจุดข้ามไปท่องเที่ยวเมืองห้วยทรายและเดินทางตามลำน้ำโขงโดยทางเรือไปถึงหลวงพระบาง

3. ด่านอำเภอแม่สาย ฝั่งตรงข้าม คือ ด่านท่าซี้เหล็ก สหภาพพม่า ห่างจากอำเภอเมืองเชียงราย 60 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 1 ชั่วโมง ตั้งอยู่เชิงสะพานข้ามแดนไทย-พม่า เป็นตลาดชายแดนไทย-พม่า และเป็นจุดเดินทางท่องเที่ยวไปเชียงตุงได้ โดยทางรถยนต์ ด่านอำเภอแม่สาย

จากด่านชายแดนจังหวัดเชียงรายทำให้เห็นว่านักท่องเที่ยวจากรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออกสามารถเดินทางเชื่อมโยงเส้นทางปั่นจักรยานไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ในหลากหลายเส้นทาง



### ด่านชายแดนพะเยา

ด่านชายแดนไทย-ลาว บ้านฮวก ตั้งอยู่บ้านฮวก หมู่ที่ 12 ตำบลภูซาง อำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา ฝั่งตรงข้ามชายแดน คือ บ้านปางมอญ เมืองคอบ แขวงไชยบุรี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นจุดผ่อนปรนชั่วคราว ที่อนุญาตให้เฉพาะประชาชนที่มีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดพะเยาของไทย และแขวงไชยบุรีของลาว สามารถเดินทางเข้า-ออกระหว่างสองประเทศได้ โดยเมื่อข้ามแดนไปแล้ว ต้องพำนักอยู่ในพื้นที่จังหวัดพะเยาหรือแขวงไชยบุรีเท่านั้น ไม่สามารถเดินทางไปยังเมืองอื่นได้ และมีระยะเวลาพำนักได้ครั้งละไม่เกิน 3 วัน 2 คืน ด่านเปิดทำการทุกวัน เวลา 06.00-18.00 น. จะเห็นได้ว่าจังหวัดพะเยามีจุดเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านหลากหลายเส้นทางที่จะสามารถเดินทางท่องเที่ยวจากรยานไปตามเส้นทางชายแดนได้โดยสะดวกสบาย

### ด่านชายแดนเมืองน่าน

สมัยก่อนด่านชายแดนบ้านห้วยโก๋นนั้นค่อนข้างเงียบเชียบและนาน ๆ ครั้ง จึงจะมีผู้คนสัญจรผ่านไปมาแต่พอมาระยะเวลาหลังเมื่อสัมพันธไมตรีไทย-ลาวเดินทางสู่การเปิดเป็นด่านชายแดนสากลที่ให้ผู้คนข้ามผ่านไปมาได้สะดวกสบายยิ่งขึ้นคนไทยจึงมีโอกาสไปสัมผัสความบริสุทธิ์ของเมืองน้ำเงิน สปป.ลาว บางครั้งขบวนคาราวานก็ใช้เส้นทางนี้มุ่งหน้าสู่หลวงพระบางกันอีกด้วย นอกจากนี้ทุกวันเสาร์ตั้งแต่เช้าถึงเที่ยงพ่อค้าแม่ขายจากหลายที่หลายถิ่นจะพากันมาขายของแบกะดิน กลายเป็นตลาดชนบทที่น่ารัก ซึ่งมีสินค้าละลานตามากมาย โดยส่วนใหญ่เน้น ได้แก่ ผ้าทอลายน้ำไหลฝีมือไทยลื้อ สินค้าอุปโภคบริโภค และของป่าต่าง ๆ อาทิ ลูกตาว หรือ ลูกตาวอีกทั้งยังสามารถเดินทางต่อไปยังเมืองเงิน-เมืองหงสา ซึ่งเป็นเมืองหน้าด่านเมืองแรกของฝั่งลาว เป็นชุมชนชาวลื้อขนาดใหญ่ หรืออาจเรียก “ไทยลื้อ” เมื่ออยู่ในเขตแดนไทย เป็นกลุ่มชาติพันธุ์ดั้งเดิมในอาณาจักรสิบสองปันนา และว่ากันว่ากลุ่มชาวลื้อที่นี้ยังคงวัฒนธรรมชาวไตลื้อดั้งเดิมไว้ได้มากที่สุดกลุ่มหนึ่งในเมืองเงิน นักท่องเที่ยวสามารถชมบ้านเรือน ชมผู้คน ชมศิลปะสถาปัตยกรรมชาวลื้อในวัดและชมวิถีชีวิตของชาวเมืองเงินชุมชน เส้นทางเชื่อมโยงจากด่านจังหวัดน่านสามารถเข้าออกได้หลายเส้นทางมีการคมนาคมขนส่งสะดวก

การจัดการเกี่ยวกับการเข้าออกเมืองนี้ คือ แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับพิธีการผ่านแดน และสามารถเพิ่มประสิทธิภาพเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวได้อีกทางหนึ่ง จึงมีการปรับปรุงและศึกษาประเด็นนี้ ทั้งเพื่อให้เกิดความสะดวก และเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของกลุ่มประเทศในการใช้ National single window

ซึ่งส่งผลสู่การยกระดับศักยภาพพื้นที่อย่างยั่งยืน เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจชายแดนสู่ความเป็นเลิศแห่งเมืองเศรษฐกิจ ต่อยอดการทำธุรกิจที่ส่งผลต่อการใช้ทรัพยากรจากพื้นที่จังหวัดชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก สู่ตลาดทั้งใน และต่างประเทศอย่างเป็นระบบ และ

มีคุณภาพครอบคลุมตั้งแต่ ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ ภายใต้การบริหารจัดการที่สอดคล้องกับการพัฒนาศักยภาพพื้นที่ และการจัดเส้นทางท่องเที่ยวที่เกี่ยวจักรยานในพื้นที่ชายแดนของทั้ง 3 จังหวัด จะทำให้เกิดการเชื่อมโยงทั้งเศรษฐกิจการค้า เกิดการเรียนรู้ข้ามวัฒนธรรม และเป็น การเชื่อมสัมพันธ์ไมตรีของประชาชนระหว่างประเทศไทยและเพื่อนบ้านได้อีกด้วย และในเส้นทาง การปั่นจักรยานจะผ่านจุดผ่านแดนต่าง ๆ ซึ่งสามารถส่งเสริมการพัฒนากิจกรรมต่าง ๆ เช่น การจัดพิพิธภัณฑ์และนิทรรศการส่งเสริมการท่องเที่ยวและศิลปวัฒนธรรม การตั้งร้านค้าผลิตภัณฑ์ ชุมชน และการบริการจุดอำนวยความสะดวก เช่น ร้านขาย/ให้เช่าจักรยาน การเปลี่ยนอะไหล่ และระบบการขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ที่จะนำพานักปั่นไปยังสถานที่ท่องเที่ยวในประเทศเพื่อน บ้านในระหว่างทริปการเดินทางแบบระยะยาวได้ต่อไป

### แนวคิดด้านพฤติกรรมกรการท่องเที่ยว

การทำความเข้าใจพฤติกรรมกรการท่องเที่ยว หากผู้ประกอบการต้องการเข้าใจและ สามารถเอาชนะใจนักท่องเที่ยวที่ทำการท่องเที่ยวได้หรือสามารถทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความ พึงพอใจได้หลังจากการใช้บริการ ผู้ประกอบการก็จำเป็นต้องศึกษาเรียนรู้และวิเคราะห์ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับนักท่องเที่ยว เช่น การศึกษาถึงพฤติกรรมกรท่องเที่ยวและสิ่งที่มีผลต่อ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เพื่อทำให้เกิดความเข้าใจทั้งปัจจัยส่วนตัวและปัจจัยกลุ่มที่มีผลกระทบต่อ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการใช้บริการของนักท่องเที่ยว

#### 1. ความหมายของพฤติกรรมกรการท่องเที่ยว

พฤติกรรมกรนักท่องเที่ยว เป็นการกระทำทุกอย่างของนักท่องเที่ยวไม่ว่าการกระทำ นั้นนักท่องเที่ยวจะรู้ตัวหรือไม่รู้ตัวก็ตาม และบุคคลอื่นจะสังเกตการกระทำนั้นได้หรือไม่ก็ตาม ก็เพื่อมุ่งตอบสนองสิ่งใดสิ่งหนึ่งในสภาพการณ์ใดสภาพการณ์หนึ่ง โดยพฤติกรรมกรภายนอกของ นักท่องเที่ยว (Tourist's Overt Behaviour) เป็นพฤติกรรมกรที่ผู้อื่นสังเกตได้โดยอาศัยประสาทสัมผัส ส่วนพฤติกรรมกรภายในของนักท่องเที่ยว (Tourist's Covert Behaviour) เป็นการทำงานของอวัยวะ ต่าง ๆ ภายในร่างกายรวมทั้งความรู้สึกนึกคิดและอารมณ์ที่ถูกควบคุมอยู่ภายในจะมีความสัมพันธ์ กัน โดยพฤติกรรมกรภายในจะเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมกรภายนอกเป็นส่วนใหญ่ พฤติกรรมของ นักท่องเที่ยว (Tourist Behavior) จึงเป็นการแสดงออกของแต่ละบุคคลที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับ การใช้สินค้าและบริการในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว รวมทั้งกระบวนการในการตัดสินใจที่มีผลต่อ การแสดงออก (ชวีลนุช อุทยาน, ม.ป.ป., ออนไลน์)

2. การวิเคราะห์พฤติกรรมกรการท่องเที่ยว (เนาวรัตน์ พลายน้อย, 2545 อ้างอิงใน ศูนย์วิจัยท่องเที่ยวภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง, มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2548) ในการวิเคราะห์พฤติกรรมกร การท่องเที่ยว มักจะกล่าวถึงปัจจัยที่ทำให้บุคคลตัดสินใจในการเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งได้แก่

ค่าใช้จ่ายสำหรับการท่องเที่ยว เวลาสำหรับการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวและการตั้งใจที่จะท่องเที่ยว ซึ่ง 3 องค์ประกอบนี้ เป็นตัวกำหนดที่สำคัญยิ่งต่อการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อตอบสนองความอยากรู้ อยากเห็นของมนุษย์

**3. ปัจจัยที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยว** สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) (อดิเรก อุจน์เจริญ และพลเดช เซวรัตน์, 2558) ได้แก่ สิ่งต่าง ๆ ที่ทำให้การเดินทางท่องเที่ยวเป็นไปได้ด้วยความสะดวก มีอยู่ 4 ข้อ คือ 1) ที่พัก ซึ่งต้องเช่าอยู่ชั่วคราวในแหล่งท่องเที่ยว เช่น โรงแรม รีสอร์ท 2) ร้านอาหารและเครื่องดื่ม 3) สถานบริการ เช่น ร้านขายของใช้ ร้านขายของที่ระลึก ร้านซักรีด 4) ปัจจัยพื้นฐานทางการท่องเที่ยว เช่น โทรศัพท์ และระบบการสื่อสารต่าง ๆ

### แนวคิดด้านพฤติกรรมนักท่องเที่ยว

#### 1. ความหมายและลักษณะการเที่ยว

วัลย์พร ริวตระกูลไพบูลย์ (2553) ได้เสนอคำนิยามเกี่ยวกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยวว่าหมายถึง การศึกษาความต้องการของนักท่องเที่ยว ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อสินค้าทางการท่องเที่ยว กระบวนการตัดสินใจซื้อสินค้าทางการท่องเที่ยว ในระยะก่อนการตัดสินใจซื้อ ระยะระหว่างการตัดสินใจซื้อ และระยะหลังการตัดสินใจซื้อ รวมถึงกิจกรรมระหว่างการท่องเที่ยว และผลกระทบจากกิจกรรมเหล่านั้น

อภิชนา ญัฐพงศ์พฤทธิ (2559) พฤติกรรมนักท่องเที่ยว หมายถึง การกระทำทุกอย่างของนักท่องเที่ยว ไม่ว่าจะการกระทำนั้นนักท่องเที่ยวจะรู้ตัวหรือไม่รู้ตัวก็ตามและบุคคลอื่นจะสังเกตเห็นการกระทำนั้นได้หรือไม่ก็ตาม โดยการกระทำนั้นอาจขึ้นอยู่กับสภาวะแวดล้อม ความรู้สึกนึกคิดและความรู้ความเข้าใจของนักท่องเที่ยว เพื่อตอบสนองความต้องการและความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

พฤติกรรมของนักท่องเที่ยว หมายถึง การประพฤตินหรือปฏิบัติของนักท่องเที่ยวที่แสดงออกในขณะที่เดินทางท่องเที่ยว อาจจะเป็นคำพูด การกระทำ สีหน้าหรือท่าทาง เช่น การเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยว ถ่ายรูป รับประทานอาหาร เป็นต้น ซึ่งการแสดงออกนั้นอาจมีรากฐานมาจากอุปนิสัยหรือความต้องการขั้นพื้นฐานของแต่ละคน ที่อาจจะคล้ายคลึงกันหรือแตกต่างกัน หรืออาจจะมาจากสิ่งแวดล้อมหรือประสบการณ์ที่ได้รับในขณะนั้น

ในการศึกษาเรื่องพฤติกรรมนักท่องเที่ยว ให้เราทราบถึงลักษณะของการเดินทางมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว และให้ทราบถึงสิ่งที่จะรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่ม ในด้านพฤติกรรมนักท่องเที่ยวอาจแบ่งเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ นักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ซึ่งข้อแตกต่างใหญ่ ๆ ของพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว 2 กลุ่มนี้ คือ นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศจะมีความกระตือรือร้นในการท่องเที่ยว

มากกว่า สนใจในเรื่องศิลปวัฒนธรรมประเพณี เพราะถือว่าเป็นเรื่องที่แปลกแตกต่างออกไป จากที่ตนเคยรับรู้มา มักสนใจในสิ่งที่พบเห็นและสนใจในการถ่ายภาพเป็นที่ระลึก มีความคาดหวัง ในเรื่องการกำหนดทิศทาง (Orientation) ของตัวเอง ความสะอาด ความสะดวกสบาย และ เอกลักษณ์มากกว่านักท่องเที่ยวทั้ง 2 กลุ่มนี้ ยังแบ่งออกตามลักษณะการมาท่องเที่ยวได้เป็น 2 กลุ่ม คือ

1. นักท่องเที่ยวที่มาโดยลำพัง ได้แก่ นักท่องเที่ยวที่ไม่ได้ใช้บริการของบริษัทนำเที่ยว นักท่องเที่ยวมักได้รับคำแนะนำจากเอกสารการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวประเภทนี้ไม่คาดหวังในเรื่องความสะดวกสบายของการเดินทางและการเข้าชมมากนัก แต่คาดหวังในเรื่องความสะอาด และความสะดวกสบาย ในการกำหนดทิศทางมีความต้องการรู้ทิศทาง และตำแหน่งที่ตนเองอยู่ ค่อนข้างสูง

2. นักท่องเที่ยวที่มาเป็นกลุ่ม ได้แก่ นักท่องเที่ยวที่มาอยู่กับบริษัทนำเที่ยว ต้องการรวมกลุ่ม และได้รับการบอกเล่า ต้องการความสะดวกสบาย นักท่องเที่ยวที่มาเป็นกลุ่มในลักษณะนี้ จะสร้างความรบกวนให้กับนักท่องเที่ยวอื่น ๆ หากมีการจัดเตรียมสถานที่ไม่ดีพอ (แก้วประเสริฐ สอนมณี, 2556)

## 2. พฤติกรรมการท่องเที่ยว

ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2531, อ้างถึงใน แก้วประเสริฐ สอนมณี, 2556) สรุป พฤติกรรมการท่องเที่ยวในเมืองของ นักท่องเที่ยวที่มีอยู่ในปัจจุบัน ไว้ดังนี้

2.1 การชมเมืองโดยรวม คือ การนั่งยานพาหนะรูปแบบต่าง ๆ ชมเมือง ไปตาม เส้นทางที่มีสถานที่ที่มีความสำคัญตั้งอยู่ มีการบรรยายประกอบในระหว่างการชม

2.2 การเข้าชมสถานที่สำคัญและสถานที่น่าสนใจ นักท่องเที่ยวมักสนใจในรูปแบบ สถาปัตยกรรมในเชิงวัฒนธรรม พิพิธภัณฑสถานในลักษณะต่าง ๆ โรงงานผลิตภัณฑ์พื้นเมือง เป็นต้น ต้องมีการจัดเส้นทางเดินให้เหมาะสมกับกลุ่มนักท่องเที่ยว ผู้นำทาง และมีร้านขายของที่ระลึกด้วย

2.3 การขึ้นที่สูงเพื่อชมเมือง เช่น หอคอย อาคารสูง ภูเขา เป็นต้น ความสะดวกในการเข้าชมจะขึ้นอยู่กับการจัดสถานที่นั้น ๆ รับกลุ่มนักท่องเที่ยวได้มากพอ บางครั้งหากสถานที่ มีความเหมาะสมเพียงพอ อาจจัดเป็นร้านอาหาร หรือจุดชมเมืองในเวลาว่างก็ได้ด้วย

2.4 การชมการเล่นพื้นเมือง หรือชมนิทรรศการ การจัดสถานที่น่าจะขึ้นกับ รูปแบบและขนาดที่ต้องการของการละเล่น โดยการละเล่นนั้นอาจเป็นการจัดถาวรหรือจัดขึ้น เป็นครั้งคราวก็ได้เช่น เทศกาลลอยกระทง เทศกาลสงกรานต์ เป็นต้น

2.5 การจับจ่ายซื้อของ ส่วนใหญ่เป็นการซื้อของที่ระลึก ผลิตภัณฑ์พื้นเมืองต่าง ๆ อาจจัดรวมเป็นบริเวณขายอาหารและจับจ่ายซื้อของไปด้วยกัน

2.6 การนมัสการสิ่งศักดิ์สิทธิ์ การท่องเที่ยวเช่นนี้มักเป็นลักษณะของนักท่องเที่ยวชาวไทย กิจกรรมที่ทำก็เกี่ยวกับศาสนา เช่น การไหว้พระ ทำบุญทำทาน เป็นต้น

การท่องเที่ยวชมแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เป็นกิจกรรมที่นักท่องเที่ยวอาจจะมิกิจกรรมเหล่านี้ในแหล่งท่องเที่ยว นอกจากนี้การท่องเที่ยวยังเกี่ยวข้องกับบริการที่จำเป็น เช่น ที่พัก เพราะนักท่องเที่ยวที่เดินทางจะมีการพักค้างแรม วรชมน จันทดิษฐ์ (2552) ได้แบ่งประเภทไว้ดังนี้

ประเภทของสถานพักแรม หมายถึง สถานที่ที่นักท่องเที่ยวใช้พักระหว่างเดินทาง จำแนกตามลักษณะการใช้บริการ

1. โรงแรม คือ ที่พักที่สร้างขึ้นเฉพาะและแบ่งเป็นห้องพัก มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักเดินทาง และเก็บค่าเช่าเป็นรายห้อง
2. เกสต์เฮาส์ คือ บ้านที่ดัดแปลงหรือสร้างขึ้นและแบ่งห้องเป็นที่พักแรม โดยเก็บค่าเช่า
3. บังกาโล คือ ที่พักที่กลุ่มบุคคลหรือสถาบันจัดไว้เพื่อให้นักท่องเที่ยว โดยเก็บค่าเช่า
4. รีสอร์ท คือ ที่พักที่มีลักษณะห้องพักเป็นหลัง ๆ มีบริเวณแวดล้อมด้วยธรรมชาติ
5. บ้านรับรอง คือ ที่พักหน่วยราชการ บริษัท หรือเอกชนจัดไว้เพื่อใช้รับรองหรือพักผ่อน โดยไม่เก็บค่าเช่า เช่น

5.1 บ้านรับรองของหน่วยราชการ หมายถึง ที่พักที่หน่วยราชการจัดสร้างไว้ในจังหวัดต่าง ๆ เพื่อใช้รับรองแขกของทางราชการหรือผู้เกี่ยวข้องเข้าพัก สถานที่พักในลักษณะนี้มักจะไม่ต้องเสียค่าเช่า

5.2 บ้านรับรองของบริษัทเอกชน หมายถึงที่พักที่บริษัทเอกชนได้จัดสร้างไว้ในจังหวัดต่าง ๆ เพื่อรับรองหรือให้พนักงานของบริษัทที่เดินทางไปจังหวัดนั้น ๆ ได้ใช้เป็นสวัสดิการของบริษัท

6. บ้านญาติหรือบ้านเพื่อน คือ บ้านญาติมิตรของนักท่องเที่ยวที่จัดให้เป็นที่พักแรม โดยไม่เก็บค่าเช่า

7. โมเต็ล คือ ที่พักที่สร้างขึ้นเฉพาะ โดยเก็บค่าเช่า มีห้องพักแต่ละห้อง หรือมีห้องพักส่วนหนึ่งที่มีลักษณะและการใช้สอยเช่นเดียวกับโรงแรม แต่เนื่องจากลักษณะการใช้ห้องพักประเภทนี้ในประเทศไทยส่วนใหญ่ไม่ใช่เพื่อการท่องเที่ยว ดังนั้นในการรวบรวมข้อมูลสถานพักแรม จึงไม่นับรวมห้องพักประเภทนี้ รวมอยู่ในห้องพักสำหรับนักท่องเที่ยว

8. ที่พักของหน่วยราชการ ณ แหล่งท่องเที่ยว หมายถึงที่พักของหน่วยราชการต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่ ณ สถานที่ทำการของหน่วยราชการซึ่งอยู่ในบริเวณแหล่งท่องเที่ยววันนั้น เพื่อไว้บริการนักท่องเที่ยวได้เข้าพัก โดยการจะเข้าพักแต่ละครั้งจะต้องติดต่อกับหน่วยงานเจ้าของสังกัดก่อน เช่น ที่พักของอุทยานแห่งชาติ กรมป่าไม้ และเขื่อนต่าง ๆ ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตและของกรมชลประทาน เป็นต้น

9. ที่พักอื่น ๆ เช่น

9.1 วัด หมายถึง สถานที่ประกอบกิจกรรมทางศาสนา ซึ่งได้จัดบริเวณส่วนหนึ่งให้เป็นที่พักสำหรับผู้เดินทาง และบริการโดยไม่คิดค่าเช่า นอกจากนี้ผู้เข้าพักจะทำบุญถวายวัดตามกำลังศรัทธา

9.2 หอพักเยาวชน หมายถึงที่พักที่กลุ่มบุคคลจัดไว้เพื่อสมาชิกของกลุ่มมาใช้บริการ โดยเสียค่าเช่าในอัตราประหยัด และเปิดให้บุคคลภายนอกมาใช้บริการได้ เช่น YMCA เป็นต้น

### 3. ประเภทของพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง (วรรษมน จันทดิษฐ์, 2552)

3.1 เครื่องบิน หมายถึง การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

3.2 รถไฟ หมายถึง การขนส่งผู้โดยสารทางบก

3.3 รถโดยสารประจำทาง คือ รถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารตามเส้นทางที่กำหนดคิดค่าบริการเป็นรายบุคคล และมีที่นั่งเกินกว่า 7 คน ขึ้นไป ทั้งที่มีเครื่องปรับอากาศและไม่มีเครื่องปรับอากาศ

3.4 รถบริการนำเที่ยว คือ รถที่ใช้บริการท่องเที่ยว ซึ่งจัดกำหนดการไว้ล่วงหน้า มีการเก็บค่าบริการเป็นรายบุคคลในลักษณะเหมาจ่าย และมีที่นั่งเกินกว่า 7 คน ขึ้นไป

3.5 รถยนต์ส่วนบุคคล คือรถยนต์ส่วนตัวของนักเดินทาง หรือรถยนต์ของหน่วยราชการ หรือเอกชนที่นักเดินทางใช้โดยไม่มีอัตราค่าบริการ มีขนาดและลักษณะใดก็ได้

3.6 พาหนะอื่น ๆ ที่ใช้ในการเดินทางทางน้ำและทางทะเล หมายถึงพาหนะที่นักท่องเที่ยวใช้ในการข้ามฟากไปยังแหล่งท่องเที่ยวอีกแหล่งหนึ่งที่อยู่นอกพื้นดิน ได้แก่ เรือนำเที่ยว เรือสำราญ เรือเช่าโดยสารทางน้ำ เรือโดยสารตามชายฝั่งทะเลและข้ามมหาสมุทรแบบมีตารางและไม่มีตารางเวลา เช่น เรือเฟอร์รี่ เรือเหมาลำ เป็นต้น

พฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวของคนรุ่นใหม่ส่งผลให้กิจกรรมการท่องเที่ยวด้วยการปั่นจักรยานเติบโตสูงขึ้น นักท่องเที่ยวที่ขี่จักรยานก็มีหลากหลายและแตกต่างกัน บ้างปั่นจักรยานเพื่อการออกกำลังกาย บ้างปั่นจักรยานเพื่อความสนุกสนาน หรือปั่นจักรยานเพื่อไปท่องเที่ยวถือได้ว่าเป็นการปั่นที่เข้ากับกระแสสังคมในปัจจุบันได้เป็นอย่างดี (ณัฐกร อินทุยศ, 2556) ได้กล่าวว่าการพฤติกรรมทางจิตวิทยา คือ การกระทำหรือการแสดงออกทุกอย่างของมนุษย์ ไม่ว่าจะการกระทำ

นั้นผู้กระทำจะกระทำโดยรู้ตัวหรือไม่รู้ตัว โดยการแบ่งชนิดพฤติกรรมของมนุษย์มีหลายรูปแบบ แตกต่างกันไป

สำหรับการท่องเที่ยวจักรยานนั้น นักท่องเที่ยวจักรยานในงานของ Ritchie, 1998 มีความตั้งใจในการท่องเที่ยวเพื่อการออกค้นพบ (Discover) และเป็นการเดินทาง (Journey) Lamont (2009) ซึ่งเป็นพฤติกรรมภายในของนักท่องเที่ยว (Tourist's Covert Behaviour) เป็นความรู้สึกนึกคิดที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมภายนอกของนักท่องเที่ยว (Tourist's Overt Behaviour) องค์ประกอบเหล่านี้จึงเป็นกรอบกำหนดทิศทางและขนาดของพฤติกรรมการท่องเที่ยวให้แตกต่างกันออกไป

#### 4. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้จักรยาน

อติเรก อุณเจริญ และพลเดช เซวรัตน์ (2558) กล่าวถึง ปัจจัย ได้แก่ ช่วงเวลาของวันสัปดาห์ สภาพของสถานีส่งสารธารณะ อายุและรายได้ของผู้เดินทาง การใช้ที่ดินและความหนาแน่นของประชากร อีกทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานที่มีอยู่ ด้านบริการต่าง ๆ จำเป็นสำหรับการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเป็นอันดับต้น ๆ

อุปสรรคต่อการขี่จักรยานท่องเที่ยว คือ ปริมาณรถยนต์บนท้องถนนที่มีปริมาณมาก (อติเรก อุณเจริญ และพลเดช เซวรัตน์, 2558) สิ่งที่เป็นปัญหาความปลอดภัยกับการเดินทางของนักปั่นจักรยานมากที่สุด คือ ปัญหาเกี่ยวกับสภาพจราจร รองลงมาคือ สภาพถนนและความมืด (ปทุมพร แก้วคำ และคณะ, 2557)

การศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจักรยานนั้น สามารถรวบรวมข้อมูลได้ดังนี้ จากงานของนักวิจัยหลายท่าน จะเห็นได้ว่านักท่องเที่ยวจักรยานมีการศึกษาดี และมีรายได้ดี การงานความเป็นอยู่ดี และส่วนใหญ่จะเป็นเพศชาย ส่วนการใช้บริการที่พักนั้น มีด้วยกันหลากหลายระดับ และมีการใช้พาหนะอื่นในระหว่างท่องเที่ยว สรุปว่า นักท่องเที่ยวจักรยาน มีความแตกต่างกันในแต่ละเชื้อชาติ และมีพฤติกรรมการท่องเที่ยวแตกต่างกัน ในการวิจัยนี้ด้านประชากรศาสตร์ที่จะใช้สำรวจนักท่องเที่ยว ได้แก่ เพศ อายุ ภูมิสำเนา ประสบการณ์ในการปั่นจักรยานในเชิงนันทนาการเป็นอีกปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจักรยาน ในงานวิจัยทุกชิ้นที่ผู้วิจัยทบทวนวรรณกรรม มีประเด็นคำถามเกี่ยวกับประสบการณ์การปั่นจักรยาน

ซึ่งผู้วิจัยพบว่า มีนักท่องเที่ยวอยู่ 3 ลักษณะ ได้แก่

1. นักท่องเที่ยวจักรยานอิสระ (Independent Bicycle Tourist) ใช้จักรยานเป็นพาหนะหลัก
2. นักท่องเที่ยวเชิงนันทนาการ (Recreational Cyclist) และ
3. นักท่องเที่ยววานอีเว้นท์ ผู้วิจัยได้สังเคราะห์และแสดงข้อมูลและแนวโน้ม ในรูปแบบตาราง ดังนี้

ตาราง 3 แสดงพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจากรายงานและแนวโน้ม

| ข้อมูลนักท่องเที่ยว<br>จากรายงาน | ลินซ์ย์ หอมจันทร์<br>และคณะ (2557) | พณกฤษ อุดมกิตติ<br>(2556) | อดิเรก อุ่นเจริญ และ<br>พลเดช เขาวรัตน์<br>(2558) | Arnold et al. (2012) | Lang Research Inc.<br>(2007) อ้างถึงใน<br>Arnold et al. (2012) | Ritchie (1998)     | Lamont (2009)                         | ETI 2007; Ickert et<br>al. 2005; MANOVA<br>2007; Öhlschläger<br>2007; Trendscape<br>2008a อ้างถึงใน<br>European<br>Parliament (2009) |
|----------------------------------|------------------------------------|---------------------------|---|----------------------|--|--------------------|---------------------------------------|--|
| อายุ                             | 26-45                              | 28-32                     | 36-50   | 40-54                | 18-44  | 20-34              | 45-59                                 | 45-55  |
| เพศ                              | ชาย                                | ชาย                       | หญิง  | ชาย                  | ชาย  | ชาย                | ชาย                                   | ชาย  |
| การศึกษา                         | ปริญญาตรี                          | ปริญญาตรี                 | ปริญญาตรี   | ปริญญาตรี            | ปริญญาตรี  |                    | ปริญญาตรีขึ้นไป                       | ปริญญาตรี  |
| สถานภาพ                          | -                                  | โสด                       |   | สมรส                 | -  |                    |                                       |  |
| จุดหมายปลายทาง                   | พระประแดง/<br>สมุทรปราการ          | ตลิ่งชัน/กรุงเทพฯ         | กาฬสินธุ์   | คานาดา/ออนตาริโอ     |  | นิวซีแลนด์         | ออสเตรเลีย                            | EU   |
| ภูมิลำเนา                        | กรุงเทพฯ                           |                           |   | คานาดา/ออนตาริโอ     |  | ยุโรปตะวันตก       | ออสเตรเลีย                            |  |
| อาชีพ                            | งานเอกชน                           |                           | ธุรกิจส่วนตัว                                     | งานประจำ             |  |                    | professional                          | professional   |
| รายได้                           |                                    | >25000 บาท                | 501-12,000 บาท                                    | \$60,000 to \$99,999 | \$78,827   |                    | >A\$1,800(weekly)                     | €24-36,000 per<br>annum  |
| ประสบการณ์<br>การปั่นจักรยาน     |                                    | >3 ปี                     |   | >5 ปี                |  |                    |                                       |  |
| แรงจูงใจ/จุดประสงค์              | เพื่อออกกำลังกาย                   | เพื่อสุขภาพ               | เพื่อออกกำลังกาย                                  |                      |  | การสำรวจ           | การขี่จักรยานเป็นส่วน<br>สำคัญในชีวิต |  |
| ที่พัก ประเภท                    |                                    |                           |   | โรงแรม 1-3 ดาว       | รีสอร์ทริมน้ำ หรือ<br>แคมป์ Low-mid range                      | Commercial camping |                                       |  |
| ผู้ร่วมเดินทาง                   |                                    | มากกว่า 2 น้อยกว่า10      |   | 2-3 คน               |  | คนเดียว            | คนเดียว                               | 2 คน   |
| ระยะเวลาพัก                      |                                    |                           | ไม่ค้าง   | 1-3 คืน              |  | 50 วัน.ในประเทศ    | 4-7 คืน                               |  |
| ใช้บริการเชื่อมต่อกับ            |                                    |                           |   | √                    | √  | √                  | √                                     |  |
| ขนส่งสาธารณะ                     |                                    |                           |   |                      |  |                    |                                       |  |
| สื่อที่ใช้หาข้อมูล               |                                    |                           | สื่อสังคม   | สื่ออินเทอร์เน็ต     | สื่อสิ่งพิมพ์  |                    | สื่ออินเทอร์เน็ต                      |  |



จากตาราง 3 จะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวจากรายงานมีการศึกษาสูงและรายได้ดี ประกอบอาชีพดี ส่วนใหญ่จะเป็นเพศชายส่วนการใช้บริการที่พักนั้นมีด้วยกันหลากหลายระดับ และมีการเชื่อมต่อกับบริการขนส่งสาธารณะในระหว่างท่องเที่ยว สิ่งที่น่าสังเกตอีกประการ คือ นักท่องเที่ยวใช้สื่อเทคโนโลยีสารสนเทศในการหาข้อมูล ทั้งที่เป็นกลุ่ม Baby boomer ซึ่งเป็นไปได้ว่าในปัจจุบันนั้น นักท่องเที่ยวเองก็มีพฤติกรรมที่เปลี่ยนไป และช่องทางที่เหมาะสมจะใช้ติดต่อกับนักปั่น ก็คือช่องทางอินเทอร์เน็ต

## แนวคิดด้านการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์

### 1. ทฤษฎีเศรษฐกิจเชิงประสบการณ์ (The Theory of Experience Economy)

Joseph and James (1999) เสนอ ทฤษฎี Experience Economy พวกเขากล่าววว่า เศรษฐกิจของโลก เปลี่ยนไปเมื่อไม่กี่ปีนี้ โดยเปลี่ยนจากความต้องการใน “บริการ” ไปเป็น “ประสบการณ์” ความต้องการของผู้บริโภคและสังคม เปลี่ยนไปเน้นที่การได้รับ “ประสบการณ์” มากกว่าตัว “สินค้า”(Kim, Ritchie and McCormick, 2012) ผู้บริโภคมองหาประสบการณ์ที่เฉพาะตัว มากกว่าการสนใจตัวสินค้าหรือบริการ เพราะสินค้านั้นระดับสูงหรือคุณภาพการบริการ ไม่สามารถสร้างความแตกต่างของสินค้าเพื่อการเป็นตัวเลือกของผู้บริโภคได้อีกต่อไป (London, 2012) นวัตกรรมทางเทคโนโลยี และความต้องการของผู้บริโภคที่เพิ่มขึ้น ได้เพิ่มแรงกดดันทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยว ที่ต้องเปลี่ยนแปลง จากการให้ความสำคัญกับสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการ ไปให้ความสำคัญกับ “ประสบการณ์” (Jurowski, 2009)

Pine and Gilmore (“The Experience Economy – Work Is Theatre and Every Business Is a Stage”) มีการอธิบายว่าสังคมกำลังอยู่ในเวทีที่ “ประสบการณ์” คือ สินค้า ที่กำลังเป็นที่ต้องการของตลาด และให้ผลตอบแทนสูง มีมูลค่าในเชิงเศรษฐกิจสูง เป็นยุคที่พัฒนามาจากสามยุคก่อน ในปัจจุบัน คือ ยุคที่ 4 Experience Economy โดยสามยุคก่อนหน้าคือ Commodity Economy, Manufacturing Economy และ Service Economy การเกิดขึ้นของแต่ละยุค โดยยุคก่อนหน้าไม่ได้หายไป แต่ถูกรวมเข้าด้วยกัน (Sigvaldadóttir, 2003)

ในยุคปัจจุบัน Experience Economy หรือ ยุคเศรษฐกิจเชิงประสบการณ์ไม่ใช่เป็นเพียงการจัดหาบริการเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการสร้าง ความพอใจ และความทรงจำที่มีค่าให้กับผู้ชม (memorable experience) ซึ่งนักแสดงต้องตอบสนองความต้องการ ตามแบบเฉพาะตัว และตามพฤติกรรมของผู้มาชม ซึ่งเปรียบได้กับลูกค้านั่นเอง (Sigvaldadóttir, 2003)

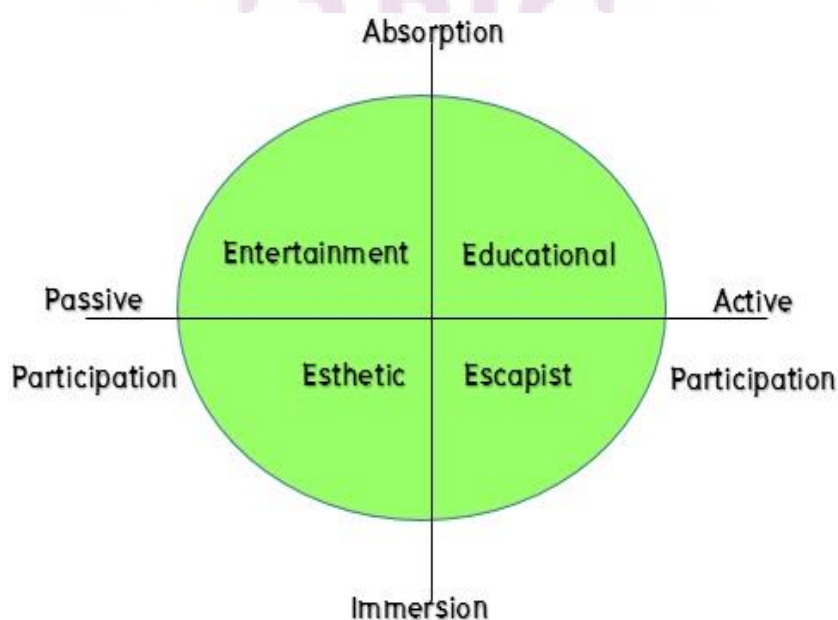
จากสินค้าไปสู่ประสบการณ์เป็นการเพิ่มคุณค่า และเพิ่มตำแหน่งสินค้า ไปสู่ราคาพรีเมียม ในขณะที่สินค้าเป็นสิ่งที่จับต้องได้ แต่บริการนั้นจับต้องไม่ได้ ประสบการณ์จะเป็น

ความทรงจำ ประสบการณ์เป็นเรื่องส่วนบุคคล ที่เกี่ยวข้องกับประสาทสัมผัสหลายด้าน ด้วยการมีส่วนร่วม การเชื่อมต่อ การปฏิสัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อม

และยังส่งผลถึงการเปลี่ยนแปลงในวิธีการดำเนินงานและกลยุทธ์การตลาดของสถานที่ท่องเที่ยวและผลิตภัณฑ์การต้อนรับและบริการ Jurowski (2009) ยกตัวอย่างเช่น เมืองในยุโรปหลายแห่ง มีสถานที่ท่องเที่ยวเดิม ๆ แต่มีการนำเสนอในรูปแบบใหม่เพื่อการเปลี่ยนโฉมหน้าไปเป็นการสร้างประสบการณ์ การสร้างความแตกต่างของผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงกว่า Jurowski (2009) เพื่อตอบสนองของความต้องการของตลาดที่เปลี่ยนแปลงไป

### ทฤษฎี The Four Realms of Experience

เศรษฐกิจเชิงประสบการณ์ในความเห็นของ Pine and Gilmore (1999) เป็นการยกระดับเพิ่มประสิทธิภาพธุรกิจในหลายอุตสาหกรรม รวมถึงการท่องเที่ยวและบริการ เศรษฐกิจเชิงประสบการณ์ ใช้ในการแปลความ ประสบการณ์นักท่องเที่ยว Pine and Gilmore (1999) ให้คำจำกัดความของ “ประสบการณ์” ในมุมมองทางธุรกิจว่า “ประสบการณ์” เป็นเหตุการณ์ที่ผูกพันบุคคลในแนวทางส่วนบุคคล มีประสบการณ์ที่แตกต่างกัน 4 มิติ ที่ผู้บริโภคจะเกี่ยวข้อง (London, 2012) Pine and Gilmore (1999) เสนอ The Four Realms of Experience ประกอบด้วย มิติ 4 ด้าน Entertainment, Educational, Esthetic และ Escapist ดังภาพ



ภาพ 8 แสดง The Four Realms of Experience สี่มิติของประสบการณ์

ที่มา: Pine and Gilmore, 1999

มิติด้าน educational และ escapist จะเป็นการเข้าร่วมแบบ active ซึ่งลักษณะนี้ จะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมหรือการจัดงานนั้นโดยตรง และกลายเป็นประสบการณ์ และจะได้รับ Absorb ประสบการณ์การรวมเข้าด้วยกัน ซึ่งจะนำไปสู่ การเก็บไว้ในใจ

มิติด้าน entertainment และ esthetic จะเป็นการเข้าร่วมแบบ passive ซึ่งจะไม่ได้รับผลโดยตรงจากกิจกรรมหรืองานนั้น และจะได้รับ Immerse ประสบการณ์จากการมองเห็น หรือทางกายภาพ (London, 2012)

### **Educational**

การเรียนรู้ โดยปกติแล้วนักท่องเที่ยวเพิ่มทักษะและความรู้ทั้งทั่วไปหรือเฉพาะ ผ่านประสบการณ์จากการเรียนรู้ ที่สถานที่ที่พวกเขาเยี่ยมชม ยกตัวอย่างเช่น ผู้เข้าชมงานเทศกาล ศิลปะ อาจจะได้รับรู้ ภูมิหลังทางประวัติศาสตร์ของการถักและการทอผ้า ที่นำเสนอในรูปแบบต่าง ๆ (โบรชัวร์, การสนทนากับศิลปินอื่น ๆ) และอาจเพิ่มทักษะของพวกเขา โดยพยายามที่จะฝึกการทอผ้า โดยทำตามคำแนะนำของศิลปิน

### **Esthetic**

ความงาม กิจกรรมการท่องเที่ยวสถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่งเป็นตัวแทนของ ประสบการณ์ความงามที่นักท่องเที่ยวได้รับ ยกตัวอย่างเช่น อาจจะมาพลอริตาคีย์และคีย์เวสต์ เพียงเพลิดเพลินไปกับความเงียบสงบของชายหาด

### **Entertainment**

ความบันเทิง เป็นหนึ่งในรูปแบบของประสบการณ์ที่เก่าแก่ที่สุด และเป็นหนึ่งในการพัฒนาและแพร่หลายที่สุดในสภาพแวดล้อมทางธุรกิจในปัจจุบัน ความบันเทิงที่ต้อเสนอ เพื่อครอบครองความสนใจของลูกค้ ประสบการณ์ความบันเทิงที่เกิดขึ้นบ่อย เมื่อนักท่องเที่ยว ชมกิจกรรมการแสดงของคนอื่น ๆ รวมทั้งการฟังเพลงที่สถานที่ท่องเที่ยว การเที่ยวชมงานเทศกาลท้องถิ่น หรือชมการแสดงต่าง ๆ เป็นตัวอย่างของประสบการณ์ความบันเทิง

### **Escapist**

การหลีกหนี แม้ว่าบางประสบการณ์ ที่สถานที่ท่องเที่ยว เช่น การแสวงบุญทาง ศาสนาอาจหลีกเลี่ยงความบันเทิงโดยทั่วไป พวกเขาไปยังจุดหมายปลายทางเพื่อเสริมสร้าง ประสบการณ์ Escapist นักท่องเที่ยวมีส่วนร่วมในประสบการณ์ Escapist ไม่เพียงแต่ตอนเริ่มต้น เดินทาง แต่ยังเดินทางไปยังสถานที่ที่เฉพาะเจาะจง และมีส่วนร่วมในกิจกรรมที่คุ้มค่าของเวลา ของพวกเขา โดยทั่วไปการท่องเที่ยวเป็นวิธีสำหรับคนที่หลีกเลี่ยงชีวิตประจำวันของพวกเขา การหลีกหนีจากการปฏิบัติในชีวิตประจำวันหรือหลีกเลี่ยงชั่วคราว เพื่อการหยุดพักและกลับมา สดชื่นอีกครั้ง หลังจากการเดินทาง

สรุปบนพื้นฐานทฤษฎีเศรษฐกิจเชิงประสบการณ์ของ Pine and Gilmore (1999) การท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ ตอบสนองความต้องการของผู้คนที่มองหาประสบการณ์ เป็นการยกระดับของตำแหน่งทางผลิตภัณฑ์ไปสู่ตำแหน่งของสินค้าราคาพรีเมียม การได้รับประสบการณ์ผ่านทางประสาทสัมผัสห้าด้าน และอาจเกี่ยวข้องกับอัตลักษณ์ท้องถิ่น (Authenticity) เรื่องราว (Story) เพราะประสบการณ์จะอยู่ในสภาพแวดล้อมที่นักท่องเที่ยวสัมผัสทั้งในสภาพแวดล้อมจริงและโลกเสมือน ซึ่งอาจเกิดขึ้นในขั้นตอนใดก็ได้ของการท่องเที่ยว และเทคโนโลยีสารสนเทศเป็นแนวทางหนึ่งในการสร้างสรรค์ เป็นเครื่องมือสำคัญในการอำนวยความสะดวกให้เกิดประสบการณ์ และเพิ่มมูลค่าของสินค้าท่องเที่ยว

## 2. นิยามและสื่อของการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ (Experiential Tourism)

เป็นการท่องเที่ยวที่ผู้คนสร้างความหมายผ่านประสบการณ์ เป็นการปฏิบัติการท่องเที่ยวมวลชนแบบเดิมประสบการณ์ของนักท่องเที่ยวนั้น อาจเกิดขึ้นในสิ่งต่าง ๆ เช่น ผู้คนที่พบสถานที่ที่ไป ที่พัก กิจกรรมที่เข้าร่วม และความทรงจำจะถูกสร้างขึ้น ด้านผู้ให้บริการนั้น ประสบการณ์ของนักท่องเที่ยว อาจเกิดขึ้นตั้งแต่ การวางแผนก่อนการเดินทาง สินค้าและบริการที่จัดให้ และการติดตามหลังการเดินทาง การท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ ตรงข้ามกับการท่องเที่ยวแบบมวลชนที่มุ่งเน้นตามแพคเกจทัวร์ การท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์มีความเฉพาะตัวการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ยังอาจรวมถึง เรื่องราวของสถานที่ที่ไป และสิ่งเหล่านี้ล้วนสร้างประสบการณ์ให้กับนักท่องเที่ยวการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ เป็นการท่องเที่ยวที่ให้มูลค่าสูง แต่ส่งผลกระทบต่อคนน้อย (Smith, 2000)

Canada's Minister's Roundtable on Parks Canada (2005) ให้คำนิยามของ "การท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์" การท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ วิวัฒนาการของ การตอบสนองลูกค้าที่หลากหลาย (Mass Customization) และเศรษฐกิจเชิงประสบการณ์ สำหรับผู้ให้บริการที่ก้าวข้าม "บริการ" ไปสู่ "ประสบการณ์" สำหรับนักท่องเที่ยว ประสบการณ์อาจอยู่ในด้านต่าง ๆ เช่น ผู้คนที่ได้พบกับสถานที่ที่พวกเขาเยี่ยมชม ความทรงจำที่ถูกสร้างขึ้น สำหรับผู้ให้บริการการท่องเที่ยวจะรวมทุกด้านของประสบการณ์ของผู้เข้าชมรวมถึงการวางแผนการเดินทาง ก่อนออกเดินทางขึ้นพื้นฐานและ บริการที่เพิ่มขึ้นและโปรแกรมการโพสต์ การติดตามหลังการเดินทางและอื่น ๆ อีกมากมาย การท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ตรงข้ามกับการท่องเที่ยวมวลชนที่สืบเนื่องกันมาซึ่งมุ่งเน้นไปที่แพคเกจทัวร์ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง นักท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ที่แสวงหาประสบการณ์ที่น่าจดจำ และประสบการณ์ที่มีคุณค่าที่น่าจดจำ เป็นผลงานร่วมกันระหว่างนักท่องเที่ยวและผู้ให้บริการ

ในออสเตรเลีย ตัวอย่างสื่อที่สร้างการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ ได้แก่

1. การพัฒนาทางหลวงเพื่อสื่อความหมาย (The development of interpretive highways) การสื่อความหมาย (Effective Interpretation) แปลความหมาย มรดกทางวัฒนธรรม และธรรมชาติที่มีประสิทธิภาพ (โดยมักคุเทศก์ที่มีความชำนาญ หรือสิ่งต่างๆ เช่น คู่มือ ศูนย์ข้อมูล นักท่องเที่ยว การจัดแสดงป้ายและสื่อมัลติมีเดีย) การสื่อความหมายที่ดีจะมีส่วนเกี่ยวข้องกับ การให้ความรู้ ความท้าทายและความบันเทิง และจะให้ความรู้สึกของสถานที่และความหมาย สิ่งเหล่านี้ต้องใช้เวลาที่จะสร้างการตีความใหม่ที่เป็นนวัตกรรมและเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อจะได้ ลักษณะของผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวที่สมบูรณ์ แต่จะให้ผลดีรวมถึงความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว และการพัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างต่อเนื่อง (Martin, 2001)

จากการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยว เกี่ยวกับการเดินทาง ครั้งแรก ที่ Nova Scotia and Prince Edward Island: นักท่องเที่ยวเลือกเส้นทางประกาศ และพบว่า มีแผนที่ และการใช้ไอคอนสำหรับการสื่อความหมายที่ดี สำหรับแต่ละพื้นที่ รวมถึงการทำกรุปประชาสัมพันธ์ อย่างการแลกรับโปสเตอร์ฟรี เมื่อสะสมแสตมป์ครบจำนวน ทั้งหมดนี้สร้างความประทับใจ และทำลายความน่าเบื่อของเส้นทางเดินทางระยะยาวได้ดี

2. ศูนย์สื่อความหมาย (The explosion of interpretive center) ศูนย์ให้บริการข้อมูล นักท่องเที่ยว การจัดตกแต่งของศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยวควรสะท้อน จิตวิญญาณของสถานที่นั้น พื้นที่นั้น และควรคำนึงถึงการออกแบบที่เข้ากัน โดยผู้ออกแบบควรศึกษาถึงประวัติศาสตร์และ ตำนานของพื้นที่

### ประสบการณ์โดยแท้จริง (Authenticity)

ในความหมายของสินค้าเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ Authenticity มีความหมายเชื่อมโยงไปถึง ความเชื่อถือได้ของสินค้า แสดงถึงวิถีชีวิตหรือวัฒนธรรมของท้องถิ่น นั้น หรือผลิตภัณฑ์ที่ผลิตโดยคนท้องถิ่น เช่น งานฝีมือ เสื้อผ้า สิ่งปลูกสร้าง การทำอาหาร การ เลี้ยงสัตว์ งานศิลปะสิ่งของที่สะท้อนวิถีดั้งเดิมของการทำงาน การผลิต การแสดงออก วัสดุที่ใช้ใน ท้องถิ่นนั้น (Tarssanen and Kylanen, 2007)

Authenticity เข้าใจได้ว่า เป็นสิ่งที่พื้นฐานของพฤติกรรม ของคนท้องถิ่นนั้น เป็นแรงจูงใจ ดังนั้นสิ่งของหรือปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในสถานที่ ระหว่างเจ้าบ้านกับนักท่องเที่ยว ถือว่าเป็น Authenticity และมีความเชื่อถือได้ ในบริบทเฉพาะ ช่วงเวลา และแวดล้อมไปด้วย ประวัติศาสตร์ (Tarssanen and Kylanen, 2007)

### เรื่องราว (The Story)

เรื่องราวของผลิตภัณฑ์เกี่ยวข้องกับ Authenticity เรื่องราวของสินค้า เชื่อม ประสบการณ์กับความเป็นจริง และให้เนื้อหาในความหมายทางสังคม Timonen (2004) อ้างถึง

ใน Tarssanen and Kylanen (2007) แบ่งออกเป็น เรื่องเล่าเกี่ยวกับความเชื่อ (Tale of Belief) กับเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ (Historical Narratives)

เรื่องเล่าเกี่ยวกับความเชื่อบอกถึงความสัมพันธ์ของคนกับสิ่งเหนือธรรมชาติ เรื่องราวทางประวัติศาสตร์บอกถึง เรื่องการล่าอาณานิคมและสงคราม ทั้งสองอย่างมีความหมายของการขัดเกลาทางสังคม (Socialization) วิธีทางที่บุคคลเรียนรู้ ทักษะ ความเชื่อ ค่านิยม เพื่อการทำตัวให้สอดคล้องกับสังคม เรื่องราวของสินค้าเป็นการผสมรวมขององค์ประกอบของประสบการณ์ ก่อให้เกิดความหมายและความสำคัญ ตัวอย่างของ ซานตาคลอส เรื่องของผู้ชายไว้หนวดปลอม ใส่ชุดสีแดง เป็นสัญลักษณ์ของสินค้า คริสมาสต์ ความสุข ของขวัญ การสร้างเรื่องราว การสร้างทีมให้สินค้า Story-telling การเล่าเรื่องราวเรื่องราวที่ดีจะเกิดจากเรื่องจริง ผสมกับเรื่องราวที่แต่งเติมอย่างพอเหมาะ การเขียนบทที่ดีสำหรับสินค้า เพื่อที่โกดังจะสามารถนำนักท่องเที่ยวเข้าไปสู่สภาพแวดล้อมของประสบการณ์ เรื่องราวที่ดึงดูดจะโปรโมท Authentic และส่งเสริมให้บุคคลรับรู้ และช่วยให้เกิดความทรงจำที่มีค่า (Tarssanen and Kylanen, 2007)

#### **ประสาทสัมผัสทั้ง 5 (Five senses)**

การได้รับประสบการณ์ผ่านประสาทสัมผัสทั้งห้า การสร้างประสบการณ์ ที่เกี่ยวข้องกับประสาทสัมผัสห้าด้าน ได้แก่ ตา หู จมูก ลิ้น ผิวหนัง การได้รับประสบการณ์ มองเห็น ได้กลิ่น ชิม ฟัง สัมผัส เป็นวิธีที่ช่วยสร้างสภาพแวดล้อม ของประสบการณ์การท่องเที่ยว

สรุป ลักษณะของการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์

1. โดยแท้จริง Authenticity
2. มอบประสบการณ์ ที่จะสร้างความทรงจำ
3. เกี่ยวข้องกับประสาทสัมผัสทั้งห้า Five senses
4. ประสบการณ์อาจเกิดขึ้นในขั้นตอนใดก็ได้ ตั้งแต่ก่อนออกเดินทาง ระหว่างเดินทาง

หรือหลังการเดินทาง

5. การได้รับประสบการณ์ อยู่ในสิ่งต่างๆ ที่นักท่องเที่ยวได้สัมผัส

#### **ประสบการณ์ที่มีค่านำไปสู่การซื้อในอนาคต**

ความคาดหวังต่อประสบการณ์ที่มีค่านำจดจำ เป็นแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยวซื้อสินค้าหรือบริการ (Tsaur, Chiu and Wang, 2006 as cited in Jurowski, 2009) ในขณะที่นักท่องเที่ยวสร้างประสบการณ์แบบเฉพาะตัว ผู้ให้บริการให้ปัจจัยของประสบการณ์ (Anderson, 2007 as cited in Jurowski, 2009) นักท่องเที่ยวยินดีที่จะจ่ายในราคาสูง เพื่อประสบการณ์ที่มีค่าที่แปรสภาพมาจากปัจจัยเหล่านั้น ประสบการณ์ที่ดีในการซื้อครั้งก่อนมีความสำคัญเพราะเป็นแรงจูงใจ และความเกี่ยวข้องกับข้อมูลการซื้อครั้งก่อนที่ถูกเก็บไว้ในความทรงจำของบุคคล เมื่อบุคคลระลึกถึงการซื้อครั้งก่อนซึ่งเชื่อถือได้ จะมีอิทธิพลกับการซื้อในอนาคต (Hoch and

Deighton, 1989) จึงมีการพยายามสร้างประสบการณ์ทางบวกให้กับนักท่องเที่ยว เพื่อเป็นแรงจูงใจของการซื้อสินค้าและบริการในอนาคต

### 3. เทคโนโลยีสารสนเทศกับการเพิ่มประสบการณ์การท่องเที่ยว

Mossberg (2003 as cited in Neuhofer and Buhalis, 2008) กล่าวว่า ประสบการณ์การท่องเที่ยวไม่ใช่จำกัดอยู่เพียงการบริการที่เรียบง่ายเท่านั้น แต่รวมอยู่ในหลายขั้นตอน เช่น ประสบการณ์จะอยู่ในขั้นก่อนออกเดินทางกับการสร้างความคาดหวัง (Gretzel and Jamal, 2009) ขั้นก่อนออกเดินทางมีลักษณะของความเกี่ยวข้องของทางสังคม ในบริบทของสังคมเสมือน (Virtual Reality) Yong-Hyun Cho (2002) กล่าวว่า ในโลกของอินเทอร์เน็ต นักท่องเที่ยวสามารถสัมผัสประสบการณ์ท่องเที่ยวโลกเสมือนตั้งแต่ก่อนออกเดินทาง เข้าไปที่แหล่งท่องเที่ยว ก่อนการเดินทางจริง สอดคล้องกับ Huang, et al. (2010) ที่กล่าวว่า Social network service ทำให้นักท่องเที่ยวสัมผัส Second life และสภาพแวดล้อมเสมือนเพื่อเพิ่มประสบการณ์การท่องเที่ยว เทคโนโลยีทำให้เกิดสภาพแวดล้อมเสมือน เช่น เว็บ Virtual หรือสื่อโซเชียลมีเดียต่าง ๆ ที่เพิ่มประสบการณ์การท่องเที่ยว ให้ตั้งแต่ก่อนออกเดินทาง

เทคโนโลยีเป็นเครื่องมือสำคัญในการอำนวยความสะดวก เพิ่มประสิทธิภาพการสร้างประสบการณ์และเพิ่มมูลค่าของประสบการณ์ เทคโนโลยีได้เพิ่มการสร้างประสบการณ์ แต่เป็นการสร้างประสบการณ์ร่วม จากตัวนักท่องเที่ยวเองด้วย (Co-creator) นักท่องเที่ยวเปลี่ยนจากการเป็นผู้รับฝ่ายเดียว เป็นผู้สร้างประสบการณ์ นี่คือ มุมมองที่อยู่บนพื้นฐานของเศรษฐกิจเชิงประสบการณ์ ตามหลักของ Pine and Gilmore (Neuhofer and Buhalis, 2008)

งานวิจัย Judy Karwacki (2011) สรุปว่า เว็บไซต์ในการสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยว กับสิ่งที่ควรมี เช่น ภาพถ่าย วิดีโอ คำบรรยาย เสียง แผนที่ เป็นต้น Gruodis and Pedersen (2010) เว็บไซต์ข้อมูลที่ให้ประสบการณ์จากการมองเห็น เพื่อช่วยนักท่องเที่ยวในการพิจารณาว่าจะเดินทางไปหรือไม่ ประกอบการตัดสินใจก่อนออกเดินทาง ช่วยสร้างภาพในใจของแหล่งท่องเที่ยว การพัฒนามูลค่าของสินค้า ประสบการณ์ไม่ใช่เพียงให้ความบันเทิงเท่านั้น แต่ต้องผูกพันนักท่องเที่ยว (Neuhofer and Buhalis, 2008)

ในการพัฒนาศักยภาพการจัดการท่องเที่ยวจากรายงานในงานวิจัยนี้ สามารถนำแนวคิดการสร้างทฤษฎีเศรษฐกิจเชิงประสบการณ์ มาใช้เป็นพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวที่สร้างความประทับใจและประสบการณ์แปลกใหม่และน่าจดจำแก่นักท่องเที่ยวในการปรับปรุงพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยว ที่พัก กิจกรรม และความทรงจำดี ๆ รวมถึงการเชื่อมโยงไปสู่การจำหน่ายสินค้าและบริการในการกระตุ้นเศรษฐกิจในระดับชุมชน และจังหวัด รวมทั้งการส่งเสริมความภาคภูมิใจของนักท่องเที่ยวได้กลับเข้ามาท่องเที่ยวใหม่และเกิดการชักชวนมาเที่ยวเป็นหมู่คณะ ซึ่งจะช่วยให้เป็นการท่องเที่ยวที่ให้มูลค่าสูงตามมา

## แนวคิดทางการประเมินการท่องเที่ยวจักรยาน โดย AHP (Analytic Hierarchy Process)

### 1. การประเมินเพื่อเลือกเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

การกำหนดเส้นทางท่องเที่ยวจักรยาน หรือการประเมินเพื่อเลือกเส้นทางสำหรับการพัฒนา เป็นเส้นทางจักรยาน ผู้วิจัยได้ค้นคว้าและรวบรวมมาด้วยกัน ดังนี้

1.1 องค์การ ADFC ย่อมาจาก Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) เป็นองค์กรในประเทศเยอรมัน ที่มีระบบสมาชิกและเก็บค่าธรรมเนียม จากความมีประสิทธิภาพในการล๊อบบี้ เพื่อปรับปรุงโครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับจักรยาน ADFC ย่อมาจาก Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) ได้คิดนวัตกรรมสำหรับการโปรโมทการท่องเที่ยวจักรยาน โดยเสนอคอนเซปต์ “Premium routes” ไปทั่วภูมิภาค และกำหนดเกณฑ์สำหรับการประเมิน ทำให้ผู้ใช้เส้นทางรับรู้สิ่งที่ดีหวังได้จากเส้นทางนั้น ๆ การประเมินเส้นทางจักรยาน จัดทำโดยการให้เครดิต ให้เราเป็นระดับดาว (คล้ายโรงแรม) ระดับห้าดาวคือ พรีเมียม เป็นที่รับรู้ได้ว่า เส้นทางระดับห้าดาวดีกว่าเส้นทางระดับสามดาว กำหนดเกณฑ์สำหรับการประเมิน (ADFC Premium route criteria) (Beanland, 2013) ดังนี้

ตาราง 4 แสดงเกณฑ์ประเมินของ ADFC (ADFC Premium route assessment criteria)

| เกณฑ์กำหนด  | การประเมิน  |
|---|---|
| ความสามารถในการขี่ 20 กิโลเมตร  | 2 เมตร < 2.5 เมตร   |
| ต่อชั่วโมง พร้อมด้วยสัมภาระ 20 กิโลกรัม ยางขนาด 28 มิลลิเมตร  | 1.5 เมตร < 2 เมตร   |
| พร้อมด้วยรถจักรยานสองตอน (tandem) รถจักรยานแบบพ่วง (bicycle trailer) รถจักรยานแบบพ่วงรถเข็น (wheelchair tandem) | น้อยกว่า 1.5 เมตร   |
| ความกว้าง (ทุกระยะ-กิโลเมตร)  |   |
| อุปสรรค   | อันตรายที่เกิดจากราวที่เอียงที่มีความกว้าง <1.50 เมตร และราวกันที่มีความกว้าง <0.80 เมตร<br>อันตรายที่เกิดจากราวกันที่มีความกว้าง 0.80-1.20 เมตร<br>อันตรายที่เกิดจากเสาที่มัลลิกษณ์เตือน |
| ชั้น  | ชั้นบันไดระหว่างชั้นแต่ละชั้นที่ > 5 ชั้นที่มี/ไม่มีทางลาดรถจักรยาน<br>ชั้นบันไดระหว่างชั้นแต่ละชั้นมีชั้น 2-5 ชั้น<br>ชั้นบันไดตอนเดียว/ไม่มีทางลาด                                      |



## ตาราง 4 (ต่อ)

| เกณฑ์กำหนด   | การประเมิน  |
|--|---|
| อันตรายอื่น ๆ  | ทางลงที่มีความชันสูง หรือมีลักษณะโค้ง<br>ทางแยกบนถนนที่ทำให้ผู้ขับขี่เข้าใจยากหรือส่ายเกินไป  |
| พื้นผิว<br>คะแนนต่อกิโลเมตรขึ้นอยู่กับ:                            | ถนนลาดยางที่มีความราบรื่นความสะดวกสบายในการขับขี่ทางที่เป็นลูกรัง มีหลุมทางที่สามารถขับขี่ได้เท่านั้น (เช่น หิน ถนนที่ปูพื้นไม่ดี ทราย) ถ้ามี |
| ระยะทาง  | ระยะทางแยกห่างกันมากกว่า 3 กิโลเมตร<br>ส่วนการดัน (Pushing section) > ระยะ 300 เมตร ได้ 0 คะแนน   |
| การติดป้ายที่เสา เพื่อบอกทางตามถนน                                 | ประเภทของการติดป้ายที่เสา เพื่อบอกทางตามถนน<br>ทิศทางผิด  |
| จุดพื้นฐานในการติดป้ายที่เสา เพื่อบอกทางตามถนนสำหรับระยะทางทั้งหมด | ตำแหน่งเครื่องหมายหายไป<br>ลายมืออ่านค่อนข้างยาก<br>มีความขัดแย้งกับกฎจราจร   |
| จุดเพิ่มเติมสำหรับสัญลักษณ์ที่เข้าใจสาเหตุที่คะแนนจะลดลง:          |   |
| การแนะนำเส้นทาง  | มลพิษทางเสียง   |
| คะแนน 100 คะแนน แต่สาเหตุที่                                       | มลพิษทางกลิ่น   |
| คะแนนจะลดลง:   | มลพิษทางอากาศ<br>การออกนอกเส้นทาง หรือการอ้อมเส้นทาง<br>การพลาดจุด<br>ความสูง (เนินเขาที่ขับขี่ไม่ได้ ทั้งขาขึ้นและลง)<br>ความจำเจ            |
| น้ำหนักของยานยนต์  |   |
| การจำแนกตามน้ำหนักของยานยนต์                                       |   |
| ราวกันชน   |   |
| ถนนผ่านเมืองและเมืองใหญ่ที่ไม่ปลอดภัยในการข้าม                     |   |
| โครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว                                  |   |
| ที่พัก   | ปริมาณความหนาแน่นของที่พักประเภทต่างๆ (ตั้งแต่แคมป์ไปจนถึงโรงแรมระดับ 5 ดาว)  |
| ร้านอาหาร  | ปริมาณความหนาแน่นของร้านอาหาร   |
| Bett and Bike  | จุดเสริมของธุรกิจ "Brett and Bike" ที่เป็นมิตรต่อการตั้งแคมป์และจักรยาน   |

## ตาราง 4 (ต่อ)

| เกณฑ์กำหนด   | การประเมิน  |
|--|---|
| โครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม  | ข้อมูลการท่องเที่ยว<br>กระดานข้อมูล<br>สิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับที่จอดรถ<br>ที่จอดรถจักรยาน/สถานีบริการจักรยาน<br>สนามเด็กเล่น<br>จุดพัก<br>พื้นที่ปิกนิก |
| การเชื่อมต่อกับระบบขนส่ง<br>สาธารณะ<br>ความถี่ของเที่ยวของขบวนรถไฟที่มี<br>การขนส่งจักรยาน<br>ความถี่ของเที่ยวของการขนส่ง<br>สาธารณะชนิดอื่น ที่เชื่อมต่อการ<br>ขนส่งจักรยาน (เช่น รถจักรยาน รถ<br>ประจำทาง) |   |
| การตลาด  | แผนที่ที่มีคุณภาพสูง<br>หนังสือแนะนำเกี่ยวกับเส้นทางจักรยานระยะไกล<br>ความสำคัญเกี่ยวกับการท่องเที่ยวโดยรวม<br>มีบริการอินเทอร์เน็ตรวมถึงแอปบนมือถือ        |
| เกณฑ์กำหนดอื่น ๆ   | ตัวเลือกในการเช่าจักรยาน<br>บริษัททัวร์แบบแพ็คเกจ<br>มีการติดตามโดยใช้ GPS<br>งานแข่งขันที่มีเส้นทางจักรยาน (Cycle route festival)                          |

ที่มา: Beanland, 2013

1.2 องค์การ Fietsplatform ทำการประเมินเส้นทางจักรยานเชิงนันทนาการในระดับภาค โดยการประเมินที่วิเคราะห์บนเงื่อนไขของเส้นทางและประสบการณ์ของผู้ใช้ และได้กำหนดกรอบการประเมินการท่องเที่ยวจักรยาน (Cycle tourism regional framework Assessment Criteria) (Beanland, 2013)

ตาราง 5 แสดงเกณฑ์ประเมินของ Fiets Platform (Cycle tourism regional framework assessment criteria)

| ตัวบ่งชี้  | หน่วยวัด   |
|--|--|
| ภูมิประเทศ<br>มีพื้นที่เกี่ยวกับการเกษตร ป่า/ธรรมชาติ น้ำ                          | พื้นที่การเกษตร (ไม่รวมพืชสวน) ภูมิประเทศ<br>ธรรมชาติ ป่าในประเทศในตารางกิโลเมตร<br>(km <sup>2</sup> ) คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ทั้งหมด |
| อุทยานแห่งชาติและภูมิทัศน์ของประเทศ  | พื้นที่อุทยานแห่งชาติและภูมิทัศน์ของ<br>ประเทศในตารางกิโลเมตร (km <sup>2</sup> ) คิดเป็น<br>เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ทั้งหมด                   |
| สถานที่ท่องเที่ยว  | จำนวนสถานที่ท่องเที่ยวและพิพิธภัณฑ์โดย<br>เฉลี่ยต่อตารางกิโลเมตร (km <sup>2</sup> ) การเข้าถึงได้  |
| จำนวนเส้นทางการขี่จักรยาน  | ถนนสายหลักที่มีการจราจรและเครื่องหมาย  |
| ระดับการแบ่งเป็นส่วน<br>(compartmentalization)                                     | ระยะทาง (กิโลเมตร) ทั้งหมดของถนน/ทาง<br>รถไฟ/คลอง/แม่น้ำ/ช่องแคบ ต่อกิโลเมตร   |
| การเข้าถึงเครือข่ายการขี่จักรยาน   | ขับได้โดยทั่วไปและอิสระทุกเส้นทาง  |
| คุณภาพของเครือข่ายเส้นทาง<br>การใช้ของป้าย (signage) บริเวณโดยรอบ<br>สำหรับเส้นทาง | จุดต่อที่เป็นไปตาม/ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน<br>แห่งชาติ   |
| การเชื่อมต่อป้ายโดยรอบเส้นทางที่มีภูมิภาค<br>ที่อยู่ติดกัน                         | การเชื่อมต่อโดยรอบเขตนอกภูมิภาคมีการ<br>ตรวจสอบหรือไม่ มีปัญหาหรือไม่  |
| การชิงโครโนซ์ LF และป้ายเส้นทางจุดต่อ  | การชิงโครโนซ์ป้ายของเส้นทางของ LF และ<br>จุดต่อบริเวณโดยรอบมีความสมบูรณ์หรือไม่  |
| การท่องเที่ยวเฉพาะจุด (Thematic tours)   | มี/ไม่มี   |
| สิ่งอำนวยความสะดวกตามเส้นทาง<br>เก้าอี้  | จำนวนเก้าอี้หนึ่งโดยเฉลี่ย/สถานที่สำหรับ<br>ปีกนิกต่อ 100 กิโลเมตร   |
| โต๊ะบริการจักรยาน ANWB ย่อมาจาก<br>ANWB Wegenwacht Pechhulp                        | จำนวนเฉลี่ยของคะแนนบริการจักรยาน<br>ANWB ต่อบริเวณการปั่นจักรยาน 100<br>กิโลเมตร   |

## ตาราง 5 (ต่อ)

| ตัวบ่งชี้   | หน่วยวัด   |
|---|--|
| ธุรกิจที่เป็นมิตรกับจักรยาน                                       | จำนวนเฉลี่ยของร้านอาหาร ร้านอาหารและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ สำหรับนักปั่นจักรยาน  |
| แคมป์และที่พักค้างคืนที่เป็นมิตรกับจักรยาน                        | จำนวนเฉลี่ยของที่พักค้างคืนสำหรับนักปั่นจักรยานต่อบริเวณรอบการปั่นจักรยาน 100 กิโลเมตร   |
| สิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมสำหรับนักปั่นจักรยาน                   | มีพื้นที่พักผ่อนและโครงการริเริ่ม 'มิตรรักจักรยาน (cyclist friendly) ในภูมิภาคอื่น ๆ สำหรับนักปั่นจักรยานหรือไม่?  |
| การจัดการบริเวณโดยรอบเส้นทาง<br>นโยบายการปั่นจักรยานเชิงสันถนาการ | มีนโยบายการขี่จักรยานในระดับภูมิภาคสำหรับการขี่จักรยานเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจโดยเฉพาะหรือไม่  |
| การอัปเดตเส้นทาง  | มีการกำหนดบุคคลที่รับผิดชอบในการอัปเดตข้อมูลเส้นทางหรือไม่ จะมีการอัปเดตหรือไม่  |
| สถานที่ที่มีป้ายแบบดิจิทัล  | การทำเครื่องหมายแบบดิจิทัลของตำแหน่งใน GIS มีความสมบูรณ์/ไม่สมบูรณ์  |
| อัปเดตสถานที่   | กำหนดผู้ที่รับผิดชอบในการอัปเดตข้อมูล  |
| งบประมาณในการอัปเดตฐานข้อมูล GIS และเส้นทาง/สถานที่               | ใช่/ไม่แน่ใจ/ไม่มีงบประมาณในการอัปเดตข้อมูล GIS สำหรับปีต่อ ๆ ไป   |
| การประสานงานกับผู้จัดการบริเวณโดยรอบเส้นทางต่าง ๆ                 | จังหวัด: ใช่/ไม่มีการปรึกษากันระหว่างการจัดการบริเวณโดยรอบเส้นทางต่าง ๆ ในจังหวัด<br>ภูมิภาค: มี/ไม่มีการปรึกษากันระหว่างผู้บริหารบางส่วนทั้งหมดในภูมิภาคใกล้เคียง |
| การบำรุงรักษาป้าย   | รับผิดชอบ/ไม่รับผิดชอบต่อการบำรุงรักษาป้ายใด ๆ   |

## ตาราง 5 (ต่อ)

| ตัวบ่งชี้  | หน่วยวัด   |
|--|--|
| การบำรุงรักษา LF และป้ายทางแยก                     | เป็นองค์กรเดียวกันกับองค์กรที่รับผิดชอบในการบำรุงรักษา LF และป้ายทางแยกหรือไม่?                      |
| เปอร์เซ็นต์ของข้อร้องเรียนที่ได้แก้ไข              | เปอร์เซ็นต์ของรายงานที่ได้แก้ไขแล้ว  |
| เวลาในการแก้ไขปัญหาโดยเฉลี่ยหลังได้รับการร้องเรียน | ระยะเวลาในการแก้ไขปัญหาโดยเฉลี่ยสำหรับรายงาน รวมถึง ระยะเวลาในการแก้ไขปัญหาแบบสั้นที่สุดและยาวที่สุด |

ที่มา: Beanland, 2013

จากตาราง 13 เกณฑ์ประเมินของ Fiets Platform ได้กำหนดตัวชี้วัดเพื่อประเมินศักยภาพของเส้นทางจักรยานในส่วนของการจัดการและบำรุงรักษาสภาพแวดล้อมของเส้นทางและสถานที่ท่องเที่ยว ภูมิประเทศ สิ่งอำนวยความสะดวก เทคโนโลยีสารสนเทศที่ช่วยสนับสนุนการวางแผนการท่องเที่ยว เช่น GIS รวมทั้งระบบการบริหารจัดการระยะเวลาในการจัดการปัญหา และการตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว รวมทั้งจำนวนและระยะเวลาในการแก้ไขข้อร้องเรียนจากนักท่องเที่ยว โดยเกณฑ์ประเมินแต่ละตัวจะมีตัวชี้วัดเป็นเชิงปริมาณ และคำตอบว่ามี/ไม่มี ความพร้อมหรือการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว

1.3 เกณฑ์สำหรับโครงสร้างพื้นฐานในเส้นทางระยะไกลของยูโรเวล (Criteria set out by EuroVelo) มีดังนี้ (ECF, 2011 อ้างถึงใน STRDA, 2014)

1.3.1 การเชื่อมต่อกับขนส่งสาธารณะจะต้องอยู่ในระยะไม่เกิน 150 กิโลเมตร รถไฟปกติจะต้องสามารถนำจักรยานขึ้นไปได้ สามารถจอดล่วงหน้า และที่สถานีขนส่งจะต้องมีที่จอดที่เก็บจักรยานที่ปลอดภัย

1.3.2 มีที่พักทุก ๆ ไม่เกิน 90 กิโลเมตร หรือในระยะรัศมี 30 กิโลเมตร

1.3.3 มีร้านอาหาร/เครื่องดื่มทุก ๆ 45 กิโลเมตร

1.3.4 มีที่นั่งพัก บริเวณพักผ่อน ปริมาณเพียงพอ อย่างเหมาะสม

1.3.5 ร้านซ่อมจักรยานทุก ๆ 150 กิโลเมตร

1.3.6 บริการอื่น ๆ เพิ่มเติม เช่น ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยว สายด่วน ร้านเช่าจักรยาน เป็นต้น

งานวิจัยในนี้ได้ทำการศึกษาและทบทวนเกณฑ์โครงสร้างพื้นฐานในเส้นทางระยะไกลของยูโรเวลทั้ง 6 เกณฑ์ข้างต้น เพื่อใช้เป็นแนวทางทางในการวิเคราะห์และประเมินความพร้อม

ของสภาพแวดล้อมของเส้นทางการท่องเที่ยวจรัญชรายแดนล้านนา และได้นำสภาพปัญหาและความพร้อมที่สะท้อนได้จากผลการประเมิน มาจัดทำข้อเสนอแนะในการพัฒนาความพร้อมด้านต่าง ๆ ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวก บริการขนส่งจรัญชราย การเชื่อมต่อเส้นทางจรัญชรายกับระบบการขนส่งสาธารณะ ที่พัก ร้านอาหาร เป็นต้น

## 2. กระบวนการวิเคราะห์ตามลำดับขั้น Analytic Hierarchy Process: AHP

เอเอชพี (AHP ย่อจาก Analytic Hierarchy Process) เป็นเทคนิคที่ใช้ช่วยในการแก้ไขปัญหา Multi-criteria decision analysis เอเอชพีช่วยให้การตัดสินใจโดยการหาคำตอบที่เหมาะสมที่สุด และช่วยให้ผู้ตัดสินใจเข้าใจปัญหาการตัดสินใจของตนเองมากยิ่งขึ้น มากกว่าการบอกว่าคำตอบไหนเป็น "คำตอบที่ถูก"

เอเอชพีพัฒนาขึ้นมาจากพื้นฐานของความรู้ในด้านคณิตศาสตร์และจิตวิทยา พัฒนาขึ้นมาโดย โทมัส แอล. ซาตี (Thomas L. Saaty) ในช่วงคริสต์ทศวรรษ 1970 ลักษณะของเอเอชพี จะเริ่มกำหนดกรอบงานของโครงสร้างการวิเคราะห์ปัญหาที่ต้องมีการตัดสินใจ โดยแสดงองค์ประกอบเชิงปริมาณสำหรับปัจจัยแต่ละอย่างที่เกี่ยวข้องกับเป้าหมายที่วางไว้ เพื่อประเมินหาคำตอบในเชิงปริมาณสำหรับสนับสนุนการตัดสินใจ เอเอชพีมีการใช้งานทั่วโลกหลากหลายรูปแบบในการวิเคราะห์การตัดสินใจ

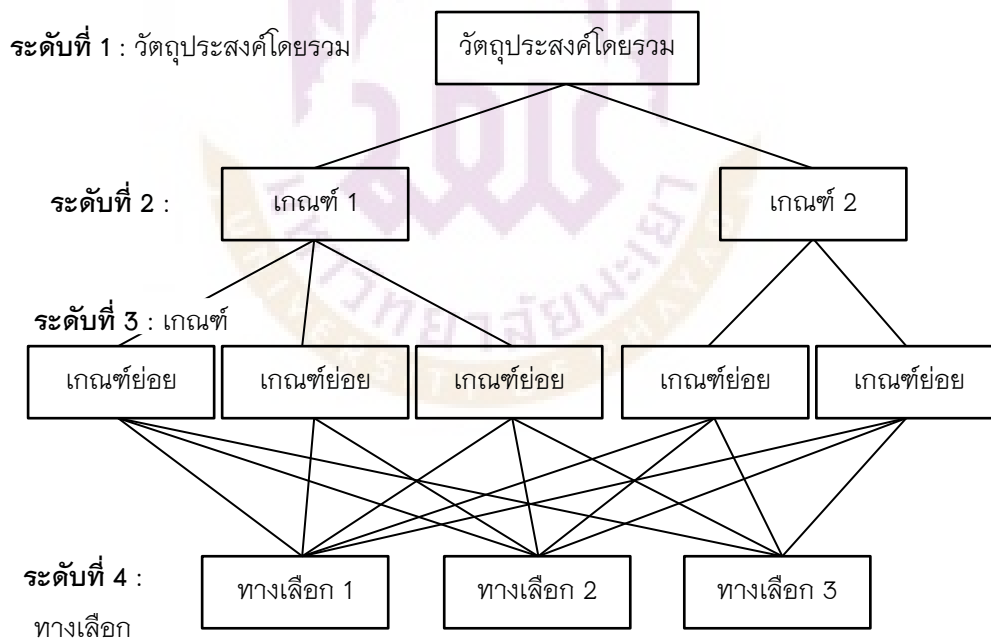
กระบวนการลำดับขั้นเชิงวิเคราะห์เป็นกระบวนการที่ใช้ในการ “วัดค่าระดับ” ของการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และให้ผลการตัดสินใจที่ถูกต้องตรงกับเป้าหมายของการตัดสินใจได้มากที่สุด กระบวนการที่ว่านี้ได้รับการคิดค้นเมื่อปลายทศวรรษที่ 1970 โดยศาสตราจารย์ Thomas Saaty แห่งมหาวิทยาลัยเพนซิลวาเนีย ตั้งแต่กระบวนการนี้ได้รับการคิดค้นขึ้นมาก็มีการนำไปประยุกต์ใช้ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจต่าง ๆ มากมาย เช่น การตัดสินใจเกี่ยวกับการดำเนินงานทางธุรกิจ ได้แก่ การสั่งซื้อวัตถุดิบ การเลือกสถานที่ในการประกอบการ การกำหนดกลยุทธ์ทางการตลาด ฯลฯ รวมถึงการประยุกต์ใช้ในเรื่องของการบริหารทรัพยากรบุคคลในองค์กร เช่น การจัดลำดับความสามารถของพนักงาน การประเมินทางเลือกของสายอาชีพ การสำรวจทัศนคติของพนักงาน ฯลฯ ซึ่งจุดเด่นของกระบวนการลำดับขั้นเชิงวิเคราะห์ (จุฬาลักษณ์ กองเพชร, 2559)

1. ให้ผลการสำรวจน่าเชื่อถือกว่าวิธีอื่น ๆ เนื่องจากใช้วิธีการเปรียบเทียบเชิงคู่ในการตัดสินใจก่อนที่จะลงมือตอบคำถาม
2. มีโครงสร้างที่เป็นแผนภูมิลำดับขั้นเลียนแบบกระบวนการความคิดของมนุษย์ทำให้ง่ายต่อการใช้และการทำความเข้าใจ
3. ผลลัพธ์ที่ได้เป็นปริมาณตัวเลขทำให้ง่ายต่อการจัดลำดับความสำคัญ และยังสามารนำผลลัพธ์ดังกล่าวไปเปรียบเทียบ (Benchmarking) กับหน่วยงานอื่น ๆ ได้

4. สามารถจัดการตัดสินใจแบบมือคตหรือลำเอียงออกไปได้
5. ใช้ได้ทั้งกับการตัดสินใจแบบคนเดียวและแบบที่เป็นกลุ่มหรือหมู่คณะ
6. ก่อให้เกิดการประนีประนอมและการสร้างประสามติ
7. ไม่จำเป็นต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญพิเศษมาคอยควบคุม

Kahraman และคณะ (2003) ได้เสนอแนะกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ที่ใด ๆ ควรจะประกอบด้วยระดับชั้นต่าง ๆ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. วัตถุประสงค์ (Goal or Objective) การกำหนดวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงความต้องการที่ชัดเจนที่ต้องการจะได้รับจากการใช้กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์
2. หลักเกณฑ์ในการพิจารณา (Criteria) การกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาเพื่อให้ทราบว่าหลักเกณฑ์หลักและหลักเกณฑ์ย่อยใดบ้างที่ต้องนำมาใช้ประกอบการพิจารณาเพื่อเลือกทางเลือกที่ดีที่สุดตามวัตถุประสงค์ที่ได้ตั้งไว้
3. ทางเลือก (Alternatives) ทางเลือกหรือแนวทางที่เป็นไปได้ที่ต้องการพิจารณาว่าทางเลือกใด คือ ทางเลือกที่ดีที่สุดที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่วางไว้



ภาพ 9 แสดงภาพโครงสร้างลำดับชั้นของกระบวนการวิธี AHP

กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์จะเป็นการคำนวณค่าน้ำหนักของหลักเกณฑ์ที่นำมาใช้ในการพิจารณาจากการเปรียบเทียบความสำคัญกันระหว่างหลักเกณฑ์ที่ละคู่ (Pair wise Comparison) ซึ่งในการประเมินคะแนนให้กับหลักเกณฑ์นั้นจะใช้มาตราส่วน 1-9 ของ Saaty

กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์เป็นกระบวนการตัดสินใจที่มีประสิทธิภาพมาก เริ่มต้นด้วยการเปรียบเทียบ “ความสำคัญ” ของเกณฑ์ที่ใช้ในการตัดสินใจเพื่อหา “น้ำหนัก” ของแต่ละเกณฑ์ก่อนหลังจากนั้นจึงนำ “ทางเลือก” ที่มีทั้งหมดมาประเมินผ่านเกณฑ์ดังกล่าว เพื่อจัดลำดับความสำคัญของแต่ละทางเลือก โดยมีขั้นตอนการปฏิบัติดังนี้

1. กำหนดกรอบปัญหา โดยพิจารณาเป้าหมายและระบุดัชนีและเกณฑ์การตัดสินใจ จากนั้นสร้างแผนภูมิลำดับชั้นซึ่งโครงสร้างของแผนภูมินี้ประกอบไปด้วย “องค์ประกอบ” หรือ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจต่าง ๆ

2. เปรียบเทียบความสำคัญของหลักเกณฑ์หรือวัตถุประสงค์ย่อยที่ละคู่โดยอาศัยมาตราส่วน 1-9 ของ Saaty นำผลการเปรียบเทียบที่ได้มาสร้างตารางเมตริกซ์เปรียบเทียบเกณฑ์ที่ใช้ในการตัดสินใจ

3. เปรียบเทียบทางเลือกหรือปัจจัยที่ละคู่และสร้างตารางเมตริกซ์ในลักษณะเดียวกับการเปรียบเทียบเกณฑ์

4. นำผลที่ได้มาสังเคราะห์โดยนำเอาลำดับความสำคัญของปัจจัยในระดับล่างมาถ่วงน้ำหนักกับลำดับความสำคัญของแบบจำลองทั้งหมด

5. คำนวณหาค่าความสอดคล้องของการตัดสินใจของทั้งแผนภูมิเพื่อทดสอบว่า การวินิจฉัย ทั้งทั้งแผนภูมิสมเหตุสมผลหรือไม่ โดยตรวจสอบจากค่าอัตราส่วนความสอดคล้อง (Consistency Ratio, CR) ว่ายอมรับได้หรือไม่จากการคำนวณค่าดัชนีความสอดคล้อง (Consistency Index, CI)

#### จุดเด่นของกระบวนการชั้นเชิงวิเคราะห์มี ดังนี้

1. ให้ผลการสำรวจน่าเชื่อถือกว่าวิธีอื่น ๆ เนื่องจากใช้วิธีการเปรียบเทียบเชิงคู่ในการตัดสินใจก่อนที่จะลงมือตอบคำถาม

2. มีโครงสร้างที่เป็นแผนภูมิลำดับชั้น เลียนแบบกระบวนการความคิดของมนุษย์ ทำให้ง่ายต่อการใช้และการทำความเข้าใจ

3. ผลลัพธ์ที่ได้เป็นปริมาณตัวเลข ทำให้ง่ายต่อการจัดลำดับความสำคัญ และยังสามารถนำผลลัพธ์ดังกล่าวไปเปรียบเทียบ (Benchmarking) กับหน่วยงานอื่นได้

4. สามารถจัดการตัดสินใจแบบมีคติหรือลำเอียงออกไปได้

5. ใช้ได้ทั้งแบบตัดสินใจแบบเดี่ยวและแบบที่เป็นกลุ่มหรือหมู่คณะ

6. ก่อให้เกิดการประนีประนอมและการสร้างประชาคมติ



7. ไม่จำเป็นต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญพิเศษมาคอยควบคุม

### ขั้นตอนการวิเคราะห์ตามลำดับชั้น

1. กำหนดประเด็นปัญหา ผู้ตัดสินใจต้องให้คำจำกัดความของปัญหาและกำหนดประเด็นหลักอย่างถ่องแท้และสร้างสรรค์ รวมทั้งต้องหาองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับปัญหาให้มากที่สุดทั้งส่วนที่เป็นรูปธรรมและนามธรรม สิ่งที่สำคัญที่สุดจะต้องกล่าวอมรับว่าปัญหาในโลกแห่งความเป็นจริงมีความสลับซับซ้อน ต้องพยายามหลีกเลี่ยงสมมติฐานที่ไม่เป็นจริงหรือไม่ถูกต้อง และระมัดระวังไม่ให้เกิดความลำเอียงหรืออคติกับทางเลือกใดทางเลือกหนึ่งจนเกินไป

2. สร้างแผนภูมิลำดับชั้น แผนภูมิลำดับชั้นของการวิเคราะห์ตามลำดับชั้นเป็นเครื่องมือพื้นฐานที่ช่วยในการตัดสินใจ โดยมีโครงสร้างของแผนภูมิลำดับชั้น ประกอบด้วยองค์ประกอบทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจที่มีลักษณะเป็นระดับชั้น แต่จำนวนระดับชั้นจะขึ้นอยู่กับความซับซ้อนของการตัดสินใจ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ระดับชั้นที่ 1 แสดงเป้าหมายในการตัดสินใจ

ระดับชั้นที่ 2 แสดงเกณฑ์ในการตัดสินใจหลัก ซึ่งมีผลต่อการตัดสินใจเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ต้องการ

ระดับชั้นที่ 3 แสดงเกณฑ์ในการตัดสินใจรอง ซึ่งมีไว้อธิบายเกณฑ์ในการตัดสินใจหลักให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น แต่จะมีจำนวนเท่าไรขึ้นอยู่กับความชัดเจนของเกณฑ์ในการตัดสินใจหลักในบางกรณีไม่จำเป็นต้องมีก็ได้ถ้าเกณฑ์ในการตัดสินใจหลักมีความชัดเจนเพียงพอแล้ว

ระดับชั้นที่ 4 แสดงทางเลือกสำหรับการตัดสินใจเพื่อเลือกทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดภายใต้เป้าหมายที่กำหนด

### คำนวณลำดับความสำคัญของเกณฑ์ในการตัดสินใจ

การจัดลำดับความสำคัญของเกณฑ์ในการตัดสินใจจะทำได้โดยการเปรียบเทียบแบบคู่ (Pair Wise Comparison) และวิธีการที่เหมาะสมในการเปรียบเทียบแบบคู่ คือ แมตริกซ์ ซึ่งจะช่วยอธิบายเกี่ยวกับการเปรียบเทียบแล้ว ยังสามารถใช้ทดสอบความสอดคล้องกันของเกณฑ์ในการตัดสินใจได้อีกด้วย โดยจะเริ่มวิเคราะห์จากลำดับชั้นบนสุดของแผนภูมิลำดับชั้นซึ่งเป็นเกณฑ์ในการตัดสินใจหลัก และพิจารณาเปรียบเทียบลำดับชั้นถัดลงมาจนกระทั่งถึงลำดับชั้นล่างสุดตามลำดับ โดยมีรูปแบบทางคณิตศาสตร์ดังนี้

กำหนดให้  $C_i$  = เกณฑ์ในการตัดสินใจที่  $i$  เมื่อ  $i = 1, 2, \dots, n$

$a_{ij}$  = ผลการเปรียบเทียบเกณฑ์ในการตัดสินใจแบบคู่

เมื่อ  $i = 1, 2, \dots, n$  และ  $j = 1, 2, \dots, n$

$n$  = จำนวนเกณฑ์ในการตัดสินใจ

การเขียนเมตริกซ์เปรียบเทียบเกณฑ์ในการตัดสินใจแบบคู่ (เมตริกซ์ A) จะมีรูปแบบดังนี้

$$A = [a_{ij}]$$

โดยที่  $a_{ij}$  จะมีกฎในการเขียนจำนวน 2 ข้อดังต่อไปนี้

1. ถ้า  $a_{ij} = \alpha$  จะได้  $a_{ji} = 1/\alpha$  เมื่อ
2. ถ้าเกณฑ์ในการตัดสินใจ  $C_i$  มีความสำคัญเท่ากับเกณฑ์ในการตัดสินใจ  $C_j$  จะทำให้  $a_{ij} = a_{ji} = 1$  เสมอ

การพิจารณาเปรียบเทียบเกณฑ์ในการตัดสินใจแบบคู่ระหว่างเกณฑ์  $C_i$  กับ  $C_j$  ผู้ตัดสินใจจะต้องทราบว่าเกณฑ์ที่ทำการพิจารณามีความสำคัญ มีอิทธิพล หรือมีประโยชน์มากกว่าเกณฑ์อื่นที่นำมาเปรียบเทียบระดับใด โดยการเปรียบเทียบแบบคู่จะมีหลักในการพิจารณา 2 ประการดังนี้

1. แสดงความเห็นของความสำเร็จในรูปแบบที่เข้าใจได้ง่าย เช่น มากที่สุด มากกว่าเท่ากัน น้อยกว่า เป็นต้น

2. ประเมินค่าระดับความสำเร็จเป็นตัวเลข

ลำดับความสำคัญของเกณฑ์ในการตัดสินใจมีขั้นตอนในการคำนวณ 3 ขั้นตอนดังนี้

1. เปรียบเทียบระดับความสำคัญที่ละคู่ แล้วนำมาเขียนเป็นเมตริกซ์เปรียบเทียบเกณฑ์ในการตัดสินใจแบบคู่ (เมตริกซ์ A)

2. ปรับระดับความสำคัญในการเปรียบเทียบของแต่ละเกณฑ์ในการตัดสินใจ (Normalization) โดยการเอาตัวเลขในแต่ละช่องของแถวตั้งหารด้วยผลรวมของแต่ละแถวตั้งจากสูตรต่อไปนี้

กำหนดให้  $a_{ij}$  = ระดับความสำคัญในการเปรียบเทียบเกณฑ์ที่  $i$  กับเกณฑ์ที่  $j$

$a^{-1}_{ij}$  = ระดับความสำคัญที่ปรับค่าแล้วในการเปรียบเทียบเกณฑ์ที่  $i$

กับเกณฑ์ที่  $j$  = ผลรวมของระดับความสำคัญในการเปรียบเทียบของแต่ละเกณฑ์ในการตัดสินใจของแถวตั้งที่  $j$

เมื่อดำเนินการระดับความสำคัญที่ปรับค่าแล้วในการเปรียบเทียบเกณฑ์ที่  $i$  กับเกณฑ์ที่  $j$  ครบทุกช่องแล้วก็นำมาเขียนเป็นเมตริกซ์ปรับค่าระดับความสำคัญแบบคู่ของเกณฑ์ในการตัดสินใจ

3. คำนวณลำดับความสำคัญของแต่ละเกณฑ์ โดยการคำนวณหาค่าเฉลี่ยในแต่ละแถวของเมตริกซ์ปรับค่าระดับความสำคัญแบบคู่ของเกณฑ์ในการตัดสินใจ เมื่อดำเนินการครบทุกแถวแล้วก็นำมาเขียนเป็นเมตริกซ์ลำดับความสำคัญ (เมตริกซ์ W) ซึ่งมีรูปแบบดังนี้

$$W = [w_j] \text{ เมื่อ } j = 1, 2, 3, \dots, n$$

### คำนวณลำดับความสำคัญของทางเลือกผ่านเกณฑ์ในการตัดสินใจที่ละเกณฑ์

เมื่อได้พิจารณาลำดับความสำคัญของแต่ละเกณฑ์ในการตัดสินใจแล้ว จากนั้นก็จะมาคำนวณลำดับความสำคัญของทางเลือกด้วยการเปรียบเทียบแบบคู่ผ่านเกณฑ์ในการตัดสินใจที่ละเกณฑ์ โดยมีขั้นตอนในการคำนวณดังต่อไปนี้

1. เปรียบเทียบระดับความสำคัญของทางเลือกทีละคู่ผ่านเกณฑ์ในการตัดสินใจที่ละเกณฑ์ แล้วนำมาเขียนเป็นเมตริกซ์เปรียบเทียบทางเลือกแบบคู่ (เมตริกซ์ B) ซึ่งจะได้เมตริกซ์ B ทั้งหมดจำนวน  $n$  ชุด หรือเท่ากับจำนวนเกณฑ์ในการตัดสินใจ และเมตริกซ์เปรียบเทียบทางเลือกแบบคู่

2. ปรับระดับความสำคัญในการเปรียบเทียบของแต่ละทางเลือก (Normalization) โดยการเอาตัวเลขในแต่ละช่องของแถวตั้งหารด้วยผลรวมของแต่ละแถวตั้งจากสูตรต่อไปนี้

กำหนดให้  $b_{ij}$  = ระดับความสำคัญในการเปรียบเทียบทางเลือกที่  $i$  กับทางเลือกที่  $j$

เมื่อ  $i$  = 1, 2, ...,  $m$  และ  $j$  = 1, 2, ...,  $m$

$b'_{ij}$  = ระดับความสำคัญที่ปรับค่าแล้วในการเปรียบเทียบทางเลือกที่  $i$  กับทางเลือกที่  $j$   
= ผลรวมของระดับความสำคัญในการเปรียบเทียบของแต่ละทางเลือกของแถวตั้งที่  $j$

เมื่อกำหนดระดับความสำคัญที่ปรับค่าแล้วในการเปรียบเทียบทางเลือกที่  $i$  กับทางเลือกที่  $j$  ครบทุกช่องแล้วก็นำมาเขียนเป็นเมตริกซ์ปรับระดับความสำคัญแบบคู่ของทางเลือกผ่านเกณฑ์ในการตัดสินใจ

3. คำนวณลำดับความสำคัญของทางเลือกผ่านเกณฑ์ในการตัดสินใจที่ละเกณฑ์ โดยการหาค่าเฉลี่ยในแต่ละแถวของเมตริกซ์ปรับระดับความสำคัญแบบคู่ของทางเลือก เมื่อกำหนดครบทุกแถวของเมตริกซ์แล้วก็นำมาเขียนเป็นเมตริกซ์ลำดับความสำคัญของทางเลือก (เมตริกซ์ V) ซึ่งจะได้เมตริกซ์ V ทั้งหมดจำนวน  $n$  ชุด หรือเท่ากับจำนวนเกณฑ์ในการตัดสินใจ

4. นำเมตริกซ์ลำดับความสำคัญของทางเลือก (เมตริกซ์ V) ที่มีจำนวน  $n$  ชุด มาเขียนเป็นเมตริกซ์ ลำดับความสำคัญของทางเลือกผ่านเกณฑ์ในการตัดสินใจทุกเกณฑ์

### คำนวณอัตราส่วนความสอดคล้องกันของเหตุผล (Consistency Ratio: CR)

เพื่อต้องการทดสอบว่าผลการเปรียบเทียบแบบคู่ของเกณฑ์ในการตัดสินใจที่ได้ดำเนินการมาแล้วมีความสอดคล้องกัน โดยการคำนวณหาอัตราส่วนความสอดคล้องกันของเหตุผลเพื่อทำการวัดความสอดคล้องด้วยการเปรียบเทียบเกณฑ์ในการตัดสินใจเป็นรายคู่ในรูปของ

เมตริกซ์ และโทมัส สาดตี้ ได้กำหนดค่า CR ทางทฤษฎีตามขนาดเมตริกซ์ที่แตกต่างกันเพื่อใช้เปรียบเทียบกับค่า CR จากการคำนวณ และอัตราส่วนความสอดคล้องกันของเหตุผลจะมีขั้นตอนในการคำนวณดังต่อไปนี้

1. คำนวณหาผลคูณระหว่างเมตริกซ์แสดงการเปรียบเทียบแบบคู่ (เมตริกซ์ A) และเมตริกซ์ลำดับความสำคัญ (เมตริกซ์ W) โดยผลคูณของเมตริกซ์ A และ W เรียกว่า เมตริกซ์ A.W

2. คำนวณค่า max (Maximums Eigen Value) เพื่อใช้คำนวณดัชนีความสอดคล้องกันของเหตุผล โดยที่ n คือ จำนวนเกณฑ์ในการตัดสินใจสำหรับการพิจารณาเปรียบเทียบกัน

3. คำนวณดัชนีความสอดคล้องกันของเหตุผล (Consistency Index: CI)

4. เลือกดัชนีความสอดคล้องกันจากการสุ่มตัวอย่าง (Random Consistency Index: RI) ซึ่งค่า RI ได้มาจากการประมวลผลในแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ และมีค่าแตกต่างกันตามขนาดของเมตริกซ์

5. คำนวณอัตราส่วนความสอดคล้องกันของเหตุผล (CR) ด้วยการหาอัตราส่วนระหว่างดัชนีความสอดคล้องกันของเหตุผล (CI) และดัชนีความสอดคล้องกันจากการสุ่มตัวอย่าง (RI)

$$CR = CI/RI$$

6. เปรียบเทียบค่า CR ระหว่างคำนวณกับทฤษฎี

ค่าอัตราส่วนความสอดคล้องกันของเหตุผลจะใช้วัดความสอดคล้องกันในการเปรียบเทียบแบบคู่ โดยโทมัส สาดตี้ (Saaty: 1994) ได้กำหนดอัตราส่วนความสอดคล้องกันทางทฤษฎีตามขนาดเมตริกซ์ที่แตกต่างกันดังต่อไปนี้

1. อัตราส่วนความสอดคล้องกันทางทฤษฎีเท่ากับ 0.05 สำหรับเมตริกซ์ขนาด 3x3
2. อัตราส่วนความสอดคล้องกันทางทฤษฎีเท่ากับ 0.08 สำหรับเมตริกซ์ขนาด 4x4
3. อัตราส่วนความสอดคล้องกันทางทฤษฎีเท่ากับ 0.10 สำหรับเมตริกซ์ขนาดมากกว่า

4x4

ถ้าอัตราส่วนความสอดคล้องกันของเหตุผลหรือค่า CR คำนวณมีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับอัตราส่วนความสอดคล้องกันทางทฤษฎี แสดงว่าการเปรียบเทียบแบบคู่มีความสอดคล้องกันของเหตุผลเป็นที่ยอมรับได้

แต่ในทางตรงกันข้ามถ้าอัตราส่วนความสอดคล้องกันของเหตุผล มีมากกว่าอัตราส่วนความสอดคล้องกันทางทฤษฎี แสดงว่าการเปรียบเทียบแบบคู่ไม่มีความสอดคล้องกันของเหตุผลจนไม่สามารถจะยอมรับได้ ดังนั้นจึงต้องทบทวนการจัดลำดับความสำคัญของการเปรียบเทียบแบบคู่ใหม่อีกครั้ง

การหาอัตราส่วนความสอดคล้องกันของเหตุผลจะช่วยให้ผู้ตัดสินใจมีความมั่นใจในการกำหนดค่าความสำคัญของเกณฑ์ในการตัดสินใจ

### การประเมินทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด

เมื่อได้ทำการวิเคราะห์และประเมินทางเลือกต่าง ๆ แล้ว ผู้ตัดสินใจควรเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของแต่ละทางเลือกอีกครั้งหนึ่งเพื่อพิจารณาทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดเพียงทางเลือกเดียว ซึ่งควรจะเป็นทางเลือกที่มีผลเสียต่อเรื่องในภายหลังน้อยที่สุดและให้ผลประโยชน์มากที่สุด แต่บางครั้งผู้ตัดสินใจอาจตัดสินใจเลือกทางเลือกแบบประนีประนอม โดยพิจารณาองค์ประกอบที่ดีที่สุดของแต่ละทางเลือกนำมาผสมผสานกัน ในกรณีการวิเคราะห์ตามลำดับชั้นจะมีขั้นตอนในการประเมินทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดดังนี้

1. นำเอาเมตริกซ์ลำดับความสำคัญของเกณฑ์ในการตัดสินใจ (เมตริกซ์  $W$ ) และเมตริกซ์ลำดับความสำคัญของทางเลือก (เมตริกซ์  $V$ ) มาเขียนในลักษณะเดียวกันตามแถวนอน
2. คำนวณหาค่าน้ำหนักรวมของแต่ละทางเลือก ซึ่งค่าน้ำหนักรวมของแต่ละทางเลือกจะคำนวณได้ดังนี้

$$\text{ค่าน้ำหนักรวมของทางเลือก } A_1 = W_1 \cdot V_{11} + W_2 \cdot V_{12} + W_3 \cdot V_{13} + \dots + W_n \cdot V_{1n}$$

$$\text{ค่าน้ำหนักรวมของทางเลือก } A_2 = W_1 \cdot V_{21} + W_2 \cdot V_{22} + W_3 \cdot V_{23} + \dots + W_n \cdot V_{2n}$$

$$\text{ค่าน้ำหนักรวมของทางเลือก } A_3 = W_1 \cdot V_{31} + W_2 \cdot V_{32} + W_3 \cdot V_{33} + \dots + W_n \cdot V_{3n}$$

$$\text{ค่าน้ำหนักรวมของทางเลือก } A_m = W_1 \cdot V_{m1} + W_2 \cdot V_{m2} + W_3 \cdot V_{m3} + \dots + W_n \cdot V_{mn}$$

หรือหาค่าน้ำหนักรวมของทางเลือกจากสูตรต่อไปนี้

$$\text{ค่าน้ำหนักรวมของทางเลือก เมื่อ } i = 1, 2, 3, \dots, m$$

3. เลือกทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด ด้วยการพิจารณาจากค่าน้ำหนักรวมของทางเลือกที่สูงสุดเป็นลำดับแรก แต่ในกรณีประนีประนอมอาจจำเป็นต้องพิจารณาจากค่าน้ำหนักรวมของทางเลือกลำดับถัดไป

แนวคิดการวิเคราะห์ตามลำดับชั้น (Analytic Hierarchy Process: AHP) ถูกนำมาใช้ในการตัดสินใจและจัดเรียงลำดับเส้นทางจักรยานที่น่าท่องเที่ยว และเพื่อเป็นการแนะนำเส้นทางจักรยานที่มีความเหมาะสมกับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว โดย AHP จะประกอบด้วย 6 ขั้นตอน คือ กำหนดประเด็นปัญหา สร้างแผนภูมิลำดับชั้น คำนวณลำดับความสำคัญของเกณฑ์ในการตัดสินใจ คำนวณลำดับความสำคัญของทางเลือกผ่านเกณฑ์ในการตัดสินใจที่ละเกณฑ์ คำนวณอัตราส่วนความสอดคล้องกันของเหตุผล และการประเมินทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด ซึ่ง AHP จะสามารถสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของปัจจัยที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวจักรยานว่า มีปัจจัยสำคัญใดบ้างที่เป็นจุดเด่นและจุดที่ควรปรับปรุงและพัฒนาเพื่อให้มีประสิทธิภาพที่ดียิ่งขึ้นในแต่ละเส้นทางที่นำมาเข้าสู่กระบวนการวิเคราะห์ตัดสินใจ

## แนวคิดทางด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

### 1. หลักการและกรอบแนวคิดโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว

แนวคิดเรื่องโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว (Tourism logistics) คล้ายคลึงกับเรื่องการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยว (Tourism and Transport) แต่ครอบคลุมกว้างกว่า โดยโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวครอบคลุมสามเรื่องใหญ่คือ การขนส่งนักท่องเที่ยวและวัตถุดิบของ (Physical flow) การให้และรับข้อมูลข่าวสาร (Information flow) และการรับจ่ายเงิน (Financial flow) ในขณะที่เรื่องการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยวจะครอบคลุมเฉพาะเรื่องการขนส่งนักท่องเที่ยวและวัตถุดิบของเท่านั้น (คมสัน สุริยะ, 2559)

โลจิสติกส์ การท่องเที่ยวในระดับเมืองท่องเที่ยวการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว (Tourism Supply Chain Operation) เกี่ยวข้องกับการไหลหรือการเคลื่อนที่ (Flow) สามส่วน คือ การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) และการเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) ดังนี้

1. การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) หมายถึง การเดินทางของนักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการเดินทาง เป็นต้น

2. การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) หมายถึง การให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว ป้ายบอกทาง ป้ายแนะนำสถานที่ คำแนะนำข้อควรปฏิบัติในสถานที่ และคำเตือนให้ระวังภัย เป็นต้น

3. การเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) หมายถึง การอำนวยความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ (มิ่งสรรพ และ คมสัน, 2551 อ้างถึงใน มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, 2554)

จากกรอบแนวคิดในการวิเคราะห์การขนส่งนักท่องเที่ยวของ Lumsdon and Page (2004) และการปรับปรุงเพิ่มเติมของผู้ช่วยศาสตราจารย์ คมสัน สุริยะ (2551) ได้เสนอกรอบแนวคิดในการวิเคราะห์การขนส่งนักท่องเที่ยวไว้ 8 ประการ โดย Komson, Hathaipun and Sirirat, (2010) ได้สรุปไว้ดังต่อไปนี้

1. สิ่งที่มีให้บริการ (Availability) หมายถึง ประเภทของยานพาหนะที่มีให้บริการ เส้นทางที่เปิดให้บริการ ระดับชั้นของคุณภาพของบริการที่มีให้บริการ รวมทั้งบริการเสริม

2. การเข้าถึง (Accessibility) หมายถึง ความสามารถของผู้คนที่จะสามารถใช้บริการได้ การอำนวยความสะดวกให้ผู้คนมาใช้บริการได้ เช่น เวลาและสถานที่จำหน่ายตั๋ว ที่ตั้งของสถานีรถไฟ ที่ตั้งของป้ายรถเมล์ เป็นต้น

3. ข้อมูลข่าวสาร (Information) หมายถึง การให้ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องแม่นยำ และรวดเร็ว เพื่อให้ผู้โดยสารไม่เกิดความสับสนในการเดินทางและสามารถวางแผนล่วงหน้าได้

4. เวลา (Time) หมายถึง การจัดตารางเวลาในการเดินทางหรือการให้บริการที่เหมาะสมไม่ทิ้งช่วงนานเกินไปจนทำให้ผู้โดยสารรอนานมากเกินไปหรือบอຍเกินไปจนไม่มีผู้โดยสาร ความรวดเร็วในการเดินทาง รวมทั้งความสามารถในการรักษาเวลา ความตรงต่อเวลา

5. การเอาใจใส่นักท่องเที่ยว (Customer care) หมายถึง ความคำนึงถึงสวัสดิภาพของผู้โดยสาร เช่น ความสะอาดและถูกสุขลักษณะของที่นั่ง ห้องน้ำ พื้นและที่เก็บสัมภาระ การบริการอาหารและเครื่องดื่มบนยานพาหนะ

6. ความสะดวกสบาย (Comfort) หมายถึง ความเอาใจใส่ในการจัดให้บริการอันสะดวก สบายแก่ผู้โดยสาร ทั้งด้านกายภาพ เช่น เบาะนั่ง ช่องว่างสำหรับการเหยียดเท้า การออกแบบห้องโดยสารให้เหมาะสำหรับสรีระของมนุษย์

7. ความปลอดภัย (Safety) หมายถึง การปราศจากอุบัติเหตุในการเล่นไปของยานพาหนะ รวมถึงไม่มีอุบัติเหตุในห้องโดยสาร ไม่มีการรบกวนของสิ่งของสัมภาระมาโดนผู้โดยสาร การเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอัคคีภัยในห้องโดยสาร และการมีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลในกรณีฉุกเฉิน

8. ความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendliness) หมายถึง การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เช่น คาร์บอนไดออกไซด์ และคาร์บอนมอนนอกไซด์ การไม่มีก๊าซคลอรีน อันจะทำลายโอโซนในชั้นบรรยากาศ

9. แม่เหล็กดึงดูดนักท่องเที่ยว หมายถึง สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ งานเทศกาลหรือสิ่งสำคัญที่นักท่องเที่ยวต้องไม่พลาดที่จะมาเยี่ยมชม ซึ่งสิ่งเหล่านั้นทำหน้าที่เป็นแม่เหล็กดึงดูดให้นักท่องเที่ยวมาเยือนเมืองท่องเที่ยววนั้น

10. ถนนคนเดิน หมายถึง ย่านหรือถนนที่ปิดการจราจรไม่ให้มียานพาหนะผ่านสัญจรเพื่ออำนวยความสะดวกให้คนเดินเท้าได้ท่องเที่ยวรอบบริเวณสำคัญของเมืองและซื้อสินค้า

11. จุดทำเงิน หมายถึง สถานที่ บริการหรือย่านที่จัดไว้สำหรับการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว ด้วยการคาดการณ์แล้วว่านักท่องเที่ยวจะมีอารมณ์อย่างไรเมื่อมาถึงจุดนั้น

12. การสร้างความเพลิดเพลินระหว่างการเดินทาง หมายถึง การทำให้การท่องเที่ยวไม่ได้เป็นเพียงแต่การเดินทางจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งเท่านั้น หากแต่ยังเป็นการสร้างความเพลิดเพลินใจ

## 2. การเคลื่อนที่ทางกายภาพและการเดินทางของนักท่องเที่ยว

การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical flow) การเดินทางของนักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการเดินทาง

ดังตัวอย่างในเครือข่ายยูโรเวโลนั้น ซึ่งมีการกล่าวถึงทั้งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ โดยมีหลักการ คือ การผสมผสานกันของระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ กับจักรยาน (Public Transport Integration) (European Parliament, 2009)

การนำจักรยานขึ้นรถไฟหรือรถบัสไปได้นั้น ทำให้การเดินทางของนักท่องเที่ยวง่ายขึ้น สะดวกและไปได้ไกลขึ้น เช่น การเดินทางระหว่างเมืองต่าง ๆ โดยรถไฟ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การขนจักรยานในการเดินทางเป็นเรื่องที่นักท่องเที่ยวจักรยานต้องประสบปัญหา ผู้ให้บริการรถไฟต่าง ๆ ในแต่ละประเทศมีการให้บริการแตกต่างกัน ตัวอย่างในเยอรมันนั้น การขนจักรยานจะรวมเข้าไว้ในรถไฟเกือบทุกโอเปอเรเตอร์แต่ไม่มีบริการนี้สำหรับรถไฟสายยาว (the long distance ICE trains) ในขณะที่สวีเดนและเนเธอร์แลนด์ สามารถนำรถจักรยานขึ้นรถไฟไปได้ทั่ว เหตุนี้จึงนำไปสู่การปรับปรุงนโยบายที่อนุญาตให้นำจักรยานขึ้นไปบนรถไฟความเร็วสูง (ICE high speeds long distance Trains) ได้ในเยอรมัน พื้นที่สำหรับจักรยานจึงถูกจัดขึ้น

แต่ไม่ใช่ในทุกพื้นที่จะมีรถไฟผ่าน รถโค้ช (Long-distance coach) จะมีให้บริการเป็นทางเลือกให้กับนักท่องเที่ยวจักรยาน แต่การใช้รถโค้ชนี้มีข้อจำกัดอยู่มาก มีกฎข้อบังคับต่าง ๆ เกี่ยวกับการขนจักรยาน ที่จักรยานจะต้องถูกจัดแพ็คเช่นเดียวกันกับการเดินทางโดยเครื่องบิน

ส่วนการเดินทางโดยเรือเฟอร์รี่นั้น เป็นโหมดหลักของตลาดการท่องเที่ยวจักรยานยุโรป เพื่อการเข้าถึง โดยโอเปอเรเตอร์ต่าง ๆ ในการให้บริการขนส่งสาธารณะแต่ยังมีการประชาสัมพันธ์น้อย

ประเทศญี่ปุ่นได้ใช้การพัฒนาปรับปรุงระบบ Physical flow ในเส้นทาง shimanami kaido เพื่อให้เมืองชิโรชิมา เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวจักรยานระดับโลก ตามมาด้วยการพัฒนาสาธารณูปโภคต่าง ๆ และการคมนาคม ซึ่งเป็นในด้าน เพิ่มประสิทธิภาพของการเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical flow) โดยการเพิ่มเที่ยวบินมาที่ชิโรชิมา ให้การเดินทางมาถึงเกาะได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น นั่นคือ การปรับการเดินทางมาถึงเกาะให้ง่ายขึ้น และในเส้นทางท่องเที่ยววนั้น ยังมีบริการขนส่งสาธารณะต่าง ๆ รวมถึงบริการเช่าจักรยาน ตามเส้นทางจะมีบริการ รถบัสสาธารณะและเรือเฟอร์รี่อยู่ตามจุดต่าง ๆ สำหรับผู้ที่ต้องการเดินทางกลับ โดยไม่ต้องปั่นจักรยาน (จักรี เตชะวาริ, 2553)

ส่วนในเส้นทางจะมีจุดแวะพัก จุดแวะชมต่าง ๆ ที่ผู้วิจัยรวบรวมมาสามารถแบ่งออกเป็น

#### 1. Attraction จุดแวะชม

จะมีด้วยกันหลากหลาย ได้แก่ สถานที่ทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ธรรมชาติ ป่ากับจุดชมวิว หรืออาจเป็นสถานที่ที่มนุษย์สร้างขึ้น สวนน้ำ หรือสถานที่สำคัญในท้องถิ่น เช่น



บ้านที่เป็นสถานที่เกิดของจอร์จ วอชิงตัน (Beierle, 2011) ตลาด หรือสถานที่ผลิตสินค้าพื้นเมือง ในออสเตรเลียมีจุดแวะในเส้นทางเป็นหมื่นกว่า และ outlet ขายสินค้าจักรยาน



ภาพ 10 แสดงประกอบจุดแวะชม

ที่มา: Beierle, 2011

## 2. Visitor service จุดแวะพัก

คือ จุดที่นักท่องเที่ยวแวะเพื่อหยุดพักเหนื่อย ระหว่างการเดินทาง เพราะนักท่องเที่ยวจะมีการเดินทางไกล ซึ่งอาจจะเป็นที่สาธารณะ เช่น ม้านั่ง สวนสาธารณะ ที่ปิกนิก ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยว หรืออาจจะจุดที่นักท่องเที่ยวแวะเติมพลัง เช่น คาเฟ่ หรือโรงแรม หรือ จุดแวะพักที่มีบริการน้ำดื่ม อาหาร ห้องอาบน้ำ ชักชูดปั่น และ อินเทอร์เน็ตก็เป็นส่วนประกอบสำคัญสำหรับในปัจจุบัน



ภาพ 11 แสดงภาพประกอบจุดแวะพัก

ที่มา: Beierle, 2011

**การเคลื่อนที่ของข้อมูล (Information flow)** เป็นหนึ่งในโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ซึ่งการนำเสนอข้อมูลไปถึงนักท่องเที่ยว มีการเปลี่ยนช่องทางแบบธรรมชาตินิยม ที่เป็นการตลาดแบบบอกต่อ (Word of mouth) หรือการแชร์ข้อมูลส่วนตัว ไปเป็นการนำเสนอข้อมูลรูปแบบอื่น โดยการพัฒนาของเทคโนโลยีผ่านเครื่องมือสื่อสารสมัยใหม่ ผ่านทางอินเทอร์เน็ต และควบคุมด้วยวิธีทางโซเซียลมีเดีย ซึ่งแนวทางนี้ทำให้การเปิดตัวทำได้รวดเร็วกว่า การออกแบบที่มีความเฉพาะตัวมากกว่า และข้อมูลไปทั่วโลกได้ทันที มีการผสมผสานกันของเครื่องมือหลากหลาย อาทิ เว็บและแอปพลิเคชัน ได้รับความนิยมและมีการพัฒนาและออกแบบมากขึ้น ตัวอย่างการเรตติ้งเส้นทางจักรยาน การประเมินเส้นทางจักรยานด้วยการให้ระดับดาว ก็มีการพัฒนาแอปพลิเคชันที่เชื่อมกับเว็บข้อมูลขององค์กร ADFC (STRDA, 2014)

STRAVA แอปพลิเคชัน ให้นักปั่นสามารถแชร์ประสบการณ์และการพจญภัย (GPS-base) เครื่องมือที่สามารถ เก็บประวัติเส้นทาง อัตราความเร็ว ออกแบบเส้นทาง อีกทั้งยังสามารถติดตามความสามารถของผู้อื่น และแชร์รูปภาพ

การนำเสนอข้อมูล ในโปรเจกต์การท่องเที่ยวจักรยานข้ามพรมแดนที่กำลังมีการพัฒนากันอยู่ มีสิ่งที่น่าสนใจดังนี้

สมาร์ตโฟนแอปพลิเคชัน ที่พัฒนาขึ้น สำหรับโครงการ ที่เปิดให้ผู้ใช้ทดลองและเรตติ้งเส้นทางในพื้นที่ แชร์ข้อมูลเกี่ยวกับระเบียบจราจรชั่วคราวต่าง ๆ และสามารถ convert performance ลงไปในโลกโซเซียลได้อีกด้วย (STRDA, 2014)

Fietsplatform เป็นแพลตฟอร์มที่นักท่องเที่ยวจักรยานจะลงพิกัดแผนที่เส้นทางการท่องเที่ยวไว้ จะเปิดให้อาสาสมัครสามารถเข้าถึงรายละเอียดของระบบรายงานออนไลน์ได้ลึกขึ้น หัวข้อรายงานจะถูกเก็บและส่งไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่เหมาะสมจะแก้ไขปัญหา นั้น โดยสอดคล้องกับหน้าที่และระดับความรับผิดชอบ และเรตติ้งของการแก้ไขที่ลุล่วงจะพีดแบคกลับไปยังโปรแกรมมอเนเตอร์คุณภาพ ฐานข้อมูล GIS เป็นแหล่งข้อมูลสำหรับนักปั่นจักรยานเชิงนันทนาการ และจะอัปเดตปีละสองครั้งจากพาร์ทเนอร์ส่วนภูมิภาคและระดับประเทศ แหล่งข้อมูลกลางนี้ทำให้ผลกระทบต่าง ๆ ที่เกิดบนเครือข่ายเส้นทางนันทนาการ ได้รับการตรวจพบโดยเร็ว GIS สามารถแสดงให้เห็นว่ามันส่งผลต่อเครือข่ายอย่างไรและระบุป้ายที่ต้องการการอัปเดต ข้อมูลที่แสดงบนหน้า feed สามารถเผยแพร่ไปบนสาธารณะ (Beanland, 2013)

จากการศึกษาเกี่ยวกับประเด็น โลจิสติกส์การท่องเที่ยว ผู้วิจัยพบว่า ระบบการขนส่งนักท่องเที่ยวมีความสำคัญ ส่วนด้านการเคลื่อนที่ของข้อมูลนั้นเว็บและแอปพลิเคชันเป็นเครื่องมือที่ได้รับความนิยม และยังสามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี โดยการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว คือ การจัดการทั้งทางด้านกายภาพ การเงิน และด้านข้อมูล

ในงานวิจัยนี้ จะใช้แนวคิดโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในระดับเมืองท่องเที่ยวการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว (Tourism Supply Chain Operation) ที่เกี่ยวข้องกับ 1) การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) 2) การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) และ 3) การเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) จากแนวคิดของ มิ่งสรรพ และคมสัน (2551 อ้างถึงใน มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ (2554) โดยเน้นที่การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow)

## แนวคิดความปลอดภัยการท่องเที่ยวจรัญเมืองชายแดน

### 1. สถิติอุบัติเหตุจากการท่องเที่ยว

จากสถิติ พบว่า นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตรวมทั้งสิ้น 2,522 ราย โดยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 54.60) เกิดจากอุบัติเหตุทางบก-จราจร รองลงมาได้แก่ อุบัติเหตุทางน้ำ-ที่ไม่ใช้การโดยสาร เช่น กิจกรรมทางน้ำ เป็นต้น จำนวน 499 ราย คิดเป็นร้อยละ 19.79 อุบัติเหตุทางน้ำจากการโดยสารและขนส่งทางน้ำ จำนวน 269 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.67 ซึ่งเป็นจำนวนและสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับอุบัติเหตุทางบกที่ไม่ใช่การจราจร จำนวน 261 รายคิดเป็นร้อยละ 10.35 สำหรับสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ 10 อันดับแรก ได้แก่ จักรยานยนต์ รถยนต์ รถทัวร์ อย่างไรก็ตาม ในปี 2552 พบว่า สัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นผู้ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานเพียงร้อยละ 2.8 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2552) แม้การท่องเที่ยวโดยจักรยานมีผู้ประสบอุบัติเหตุเสียชีวิตในสัดส่วนที่น้อยที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับการท่องเที่ยวด้วยพาหนะต่าง ๆ แต่ก็มีความเสี่ยงสูงที่นักท่องเที่ยวจะเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ซึ่งควรมีแนวทางการจัดการความปลอดภัยในการท่องเที่ยวอย่างเข้มงวด

### 2. สำคัญของการจัดการท่องเที่ยวปลอดภัย

The Economist Intelligence Unit (EIU) ได้จัดทำรายงาน Safe Cities Index 2019 โดยมีสาระสำคัญได้แก่

2.1 ความมั่นคงปลอดภัยในการใช้เครื่องมือทางดิจิทัล ทั้งในแง่ของประสิทธิภาพ ความเป็นส่วนตัวของข้อมูลและการใช้ประโยชน์

2.2 ความปลอดภัยของสุขอนามัยทั้งในระดับนโยบายไปจนถึงความสะดวกสบายของอาหาร อากาศและน้ำ รวมถึงความพร้อมของการให้บริการทางด้านการแพทย์

2.3 ความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งด้านการขนส่ง ที่พัก ระบบประกันภัยที่เกิดจากความเสียหายที่เกิดจากภัยธรรมชาติ

2.4 ความปลอดภัยส่วนบุคคล ที่ครอบคลุมในประเด็นของการเข้าถึงข้อมูลด้านอาชญากรรมมีมาตรการรักษาความปลอดภัยในระดับบุคคลที่ชัดเจน มีกฎระเบียบและการบังคับ

ใช้อาวุธปืน ระดับอาชญากรรมบนท้องถนน ประสิทธิภาพการปราบอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่ ตำรวจและการมีอาสาสมัครตำรวจชุมชน ความเสี่ยงของเสถียรภาพทางการเมือง และความสามารถ ในการควบคุมสถานการณ์เลวร้ายที่เกิดขึ้น (ท่องเที่ยวปลอดภัย, 2562)

แนวทางปฏิบัติระดับชาติ มีสาระสำคัญดังนี้

1. ทุกประเทศควรพัฒนานโยบายแห่งชาติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการท่องเที่ยว
2. ทุกประเทศควรให้ข้อมูลที่เหมาะสมเกี่ยวกับความปลอดภัยและความมั่นคงแก่นักท่องเที่ยวตั้งแต่จุดที่เดินทางมาถึง

แนวทางปฏิบัติระดับภูมิภาค มีสาระสำคัญดังนี้

องค์การระหว่างประเทศและระดับภูมิภาคที่เกี่ยวข้อง ควรให้ข้อมูลและจัดการฝึกอบรมด้านมาตรฐานความปลอดภัย ความมั่นคง และสุขอนามัยเพื่อการรองรับนักท่องเที่ยว นอกจากนี้ควรส่งเสริมให้ประเทศต่าง ๆ ร่วมมือกันในการพัฒนาข้อตกลงระดับพหุภาคี ด้านมาตรฐานความมั่นคงและปลอดภัย

### 3. ลักษณะของอุบัติเหตุการปั่นจักรยาน ความเสี่ยง และการมีส่วนร่วม

ตาราง 6 แสดงลักษณะของอุบัติเหตุการปั่นจักรยาน ความเสี่ยง และการมีส่วนร่วม

| ลักษณะของอุบัติเหตุการปั่นจักรยาน  | ความเสี่ยงและปัจจัยความเสี่ยง   | การมีส่วนร่วม   |
|--|---|---|
| ทางสี่แยก ผู้สูงอายุ ถนนความเร็วสูง เพศชาย และยานพาหนะขนาดใหญ่มีจำนวนมากเสียชีวิตในการขี่จักรยาน (Koorey, 2014; Boufous, et. al, 2012; De Rome, et. al, 2011) สำหรับการชนและการเกือบชนระหว่างการเดินทางบนถนนผู้ขับขี่พบว่ามีความผิด 87% ของคดี (Johnson, et. al, 2010) การชนจักรยานและการเสียชีวิตส่วนใหญ่เกิดขึ้นในเขตเมือง (Boufous, et. al, 2012; Koorey, 2014) | ในปี 2014 ที่ประเทศนิวซีแลนด์มีนักปั่นจักรยานเสียชีวิต 10 คน 158 คน ได้รับบาดเจ็บสาหัสและ 573 คน ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย จากการรายงานของตำรวจเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนถนนในนิวซีแลนด์ นี่คือประมาณ 6% เปอร์เซนต์ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมดจากรายงานของตำรวจตำรวจในปี 2014 (สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, 2015) ในออสเตรเลียมีผู้เสียชีวิต 50 ราย ขณะที่ขี่จักรยานในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง (รวมถึงเส้นทาง) และ 4,092 คน ได้รับการรักษาในโรงพยาบาลเมื่อปี 2556 (Hatfield, et. al, 2015) | การมีส่วนร่วมในการปั่นจักรยานในนิวซีแลนด์และออสเตรเลีย น้อยการปั่นจักรยานคิดเป็น 1.6% ของเวลาทั้งหมดที่เดินทาง และเพียง 1% ของจำนวนเที่ยวบิน (สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, 2015) การเข้าร่วมขี่จักรยานในออสเตรเลียไม่ได้เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญระหว่างปี 2011 ถึงปี 2015 และอาจลดลงได้ (สภาการปั่นจักรยานออสเตรเลีย, 2015) |

## ตาราง 6 (ต่อ)

| ลักษณะของอุบัติเหตุ   | ความเสี่ยงและปัจจัย  | การมีส่วนร่วม  |
|---|--|--|
| การปั่นจักรยาน  | ความเสี่ยง   |  |
| จากการสังเกตผู้ขับขี่ไม่มีสติเป็นปัจจัยที่พบบ่อยมากในการเกิดอุบัติเหตุในการปั่นจักรยาน (Koorey 2014; Cycling Safety Panel, 2014)  | ความเสี่ยงค่อนข้างสูงเมื่อมีชน (Tin Tin, et. al., 2010, สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม 2015; Palmer, et. al., 2014) (เช่น อัตราการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บที่สังเกตได้อยู่ที่ 31 ต่อล้านชั่วโมงลำดับที่สองเท่านั้นที่เป็นผู้ขี่จักรยานยนต์ (Tin Tin, et. al, 2010) 519 เท่าของอัตราการเสียชีวิตและการบาดเจ็บสาหัสต่อชั่วโมงหรือกิโลเมตรเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ใช้รถยนต์ (Tin Tin, et. al, 2010, Garrard, et. al, 2010) อย่างไรก็ตามอัตราขึ้นอยู่กับกลุ่มอายุและสถานที่ตั้ง (Koorey and Wong 2013) | ในปี 1989/90 19% ของนักเรียนมัธยมปั่นจักรยานไปโรงเรียน แต่ในปี 2010-2014 สิ่งนี้ลดลงเหลือ 3% (สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, 2015) |
| ในขณะที่เสื้อผ้าที่มองเห็นได้ง่ายอาจช่วยในเรื่องการมองเห็นทางกายภาพ (Tin Tin, et. al, 2013) แต่การเห็นแก่ตัวแบบตั้งใจ (ผู้ขี่ขี่มอเตอร์ไซด์ที่รู้จักกันกับปั่นจักรยาน) อาจเป็นปัจจัยที่สำคัญกว่า อย่างไรก็ตาม ตำรวจกว่า 75% รายงานว่าเกิดอุบัติเหตุจักรยานในรัฐวิกตอเรียในเวลากลางวัน (Boufous, et. al, 2012) | การเสียชีวิตจากการปั่นจักรยานมักเกิดจากการชนกับยานพาหนะ แต่การชนที่เกิดขึ้นเป็นเรื่องธรรมดามากขึ้น (Cycling Safety Panel, 2014) ความผิดพลาดที่ไม่เกี่ยวข้องกับการชนกันมักไม่ถูกรายงานต่อตำรวจและมีการรายงานการชนของผู้ขี่จักรยานมากขึ้น 2.41 เท่าเมื่อเปรียบเทียบกับกรรายงานอุบัติเหตุทางจักรยาน (Garratt, et. al, 2015)   | ในปี 1989/90 12% ของนักเรียนประถมปั่นจักรยานไปโรงเรียน แต่ในปี 2010-2014 สิ่งนี้ลดลงเป็น 2% (MOT, 2015)                        |

## ตาราง 6 (ต่อ)

| ลักษณะของอุบัติเหตุ   | ความเสี่ยงและปัจจัย   | การมีส่วนร่วม |
|---|---|---------------|
| การปั่นจักรยาน  | ความเสี่ยง  |               |
| บนเส้นทางออฟโรดจำนวนการ<br>ขี่ขี่ของยานพาหนะและลำดับ<br>ความสำคัญของการข้ามแต่ละ<br>ครั้งการมองเห็นเครื่องหมายที่<br>แยกและความกว้างของเส้นทาง<br>เป็นสิ่งที่ต้องคำนึงถึงเรื่องความ<br>ปลอดภัยที่สำคัญสำหรับนักปั่น<br>จักรยาน (Turner, et. al, 2009) | ผู้ที่ขี่จักรยานมีความเสี่ยงต่อการ<br>เสียชีวิตต่ำกว่าผู้ที่ไม่ได้ขี่ (Rissel,<br>2015)                             |               |
| การลดความเร็วของการปั่นเป็น<br>กลไกสำคัญในการปรับปรุงความ<br>ปลอดภัยของการปั่นจักรยาน<br>(Turner, et. al, 2009)   | ยิ่งนักปั่นจักรยานมีมากเท่าไร<br>ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บก็จะยิ่ง<br>ลดลง (Turner, et. al, 2009;<br>Robinson, 2005). |               |
| ในการขี่จักรยานพบว่า ผู้ขี่ขี่ที่<br>เลี้ยวซ้ายข้ามทางของนักปั่น<br>จักรยานหรือเลี้ยวขวาข้าม<br>การจราจรและประตูลงยนต์เป็น<br>ประเภทการชนที่พบได้บ่อยที่สุด<br>(Johnson, et. al, 2014; Boufous,<br>et. al, 2012; Koorey 2014)                         |   |               |

## 4. วิธีดูแลจักรยานพื้นฐาน เพื่อความปลอดภัยในการท่องเที่ยว มีดังนี้

- 4.1 ก่อนนำออกไปใช้งาน อย่าลืมตรวจเช็คจักรยานว่าลมยางมีหรือไม่ ยางลมอ่อน  
ออกไปเสี่ยงร่วนง่าย
- 4.2 เบรค ศูนย์ล้อ การทรงตัว เช็คให้ดีก่อนปั่น ป้องกันทั้งอุบัติเหตุและจักรยาน  
เสียหาย
- 4.3 ทำความสะอาดโซ่ เกียร์ และตีนผีที่สกปรกเสมอ
- 4.4 หลังใช้งาน ทำความสะอาดเศษขยะที่อาจติดมา ถ้าเปียก เช็คจักรยานให้แห้ง  
เสมอ
- 4.5 รถล้างน้ำธรรมดาได้ ไม่จำเป็นต้องฉีดแรง ๆ แบบกระแทก ทำรถเสียหายได้

## 5. มาตรฐานความปลอดภัยทางจักรยาน

ข้อมูลจากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ระบุไว้ในเรื่อง มาตรฐานการออกแบบทางจักรยาน การเลือกรูปแบบ องค์ประกอบรูปแบบ ป้ายและเครื่องหมายจราจร ที่เน้นประเด็นสำคัญเกี่ยวกับข้อพิจารณาเพิ่มเติมเรื่องปริมาณจราจรและความเร็ว ได้แก่

5.1 ในกรณีที่ปริมาณจราจร 10,000 คันต่อวันหรือมากกว่า และค่าเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 85 ของความเร็วเท่ากับ 80 กม./ชม. หรือมากกว่า ทางจักรยานต้องอยู่นอกพื้นที่กันเพื่อความปลอดภัย (clear zone) ของถนน

5.2 ในกรณีที่ความเร็วจำกัดอยู่ที่ 80 กม./ชม. หรือมากกว่า ไม่ควรใช้ไหล่ทางเป็นทางจักรยาน

5.3 ในกรณีที่มีปริมาณรถขนาดใหญ่มากกว่า 30 คันต่อชั่วโมงในช่องจราจรริม (ซ้ายสุด) ควรพิจารณาแยกคันทาง หรือหากใช้ทางจักรยานประเภทอื่น และความเร็วของการจราจรสูง (80 กม./ชม. หรือมากกว่า) ควรมีพื้นที่ว่างคั่นระหว่างจักรยานกับรถยนต์ (buffer) นอกจากนี้ยังต้องข้อพิจารณาเพิ่มเติมเรื่องปริมาณจักรยาน ได้แก่

1. ในกรณีที่ปริมาณจักรยานมากกว่า 50 คันต่อชั่วโมง แต่ไม่เกิน 200 คันต่อชั่วโมง ไม่ควรใช้พื้นที่ร่วมกับรถยนต์

2. ในกรณีที่ปริมาณจักรยานมากกว่า 200 คันต่อชั่วโมง ไม่ควรใช้พื้นที่ร่วมกับรถยนต์ และการแบ่งพื้นที่สำหรับจักรยาน

ข้อพิจารณาเพิ่มเติมเรื่องพื้นที่ใช้งานและเรื่องอื่น ๆ ได้แก่

1. ในกรณีที่ความกว้างผิวทางมาก อาจพิจารณาลดความกว้างหรือยกเลิกบริเวณที่จอดรถ ช่องจราจรทางตรง หรือยกเลิกช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวที่ไม่จำเป็น เพื่อเพิ่มพื้นที่สำหรับจักรยาน เช่น ช่องทางจักรยานหรือช่องจราจรริมแบบกว้าง (wide curb lane)

2. ในกรณีที่ความกว้างไม่เพียงพอที่รองรับรถยนต์และจักรยาน อาจพิจารณาหาเส้นทางใหม่ที่ใกล้หรือขนานกับทางที่ต้องการ

3. ในบริเวณที่รู้ได้ว่ามีผู้ขับขี่จักรยานที่เป็นเด็กหรือผู้มีประสบการณ์ที่จักรยานน้อย เช่น ทางจักรยานบริเวณโรงเรียน ชุมชน หรือสวนสาธารณะ เป็นต้น ต้องใช้การจัดพื้นที่เฉพาะสำหรับจักรยานเพื่อแยกทางจักรยานออกจากถนน

4. ในกรณีที่มีรูปแบบทางจักรยานที่เหมาะสมมากกว่าหนึ่งแบบ ควรมีการศึกษาความคุ้มค่า เช่น การทำ benefit/cost analysis หรือการหา return on investment (ROI) เป็นต้น

สถิติพบว่า นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตรวมทั้งสิ้น 2,522 ราย โดยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 54.60) เกิดจากอุบัติเหตุทางบก-จราจร รองลงมาได้แก่ อุบัติเหตุทางน้ำ-ที่ไม่ใช่การโดยสาร เช่น กิจกรรมทางน้ำ เป็นต้น

จำนวน 499 ราย คิดเป็นร้อยละ 19.79 อุบัติเหตุทางน้ำจากการโดยสารและขนส่งทางน้ำ จำนวน 269 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.67 ซึ่งเป็นจำนวนและสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับอุบัติเหตุทางบกที่ไม่ใช่การจราจร จำนวน 261 รายคิดเป็นร้อยละ 10.35 สำหรับสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ 10 อันดับแรก ได้แก่ จักรยานยนต์ รถยนต์ รถทัวร์ อย่างไรก็ตาม ในปี 2552 พบว่า สัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นผู้ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานเพียงร้อยละ 2.8 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2552) แม้การท่องเที่ยวโดยจักรยานมีผู้ประสบอุบัติเหตุเสียชีวิตในสัดส่วนที่น้อยที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับการท่องเที่ยวด้วยพาหนะต่าง ๆ แต่ก็มีความเสี่ยงสูงที่นักท่องเที่ยวจะเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ซึ่งควรมีแนวทางการจัดการความปลอดภัยในการท่องเที่ยวอย่างเข้มงวด

งานวิจัยนี้ได้มีการนำแนวคิดความปลอดภัยการท่องเที่ยวจักรยานมาใช้ในการพัฒนารูปแบบการรักษาความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน โดยบังคับใช้กฎหมายสวมหมวกกันน็อค และรักษาความปลอดภัย ต่อชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยวอย่างเคร่งครัด รวมทั้งชุมชนให้ความสะดวก และช่วยกันดูแล สอดส่องตลอดเส้นทางท่องเที่ยวให้มีความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว รวมทั้งมีระบบแจ้งเตือนภัยที่มีพร้อมใช้งานและมีประสิทธิภาพในการสื่อสารข้อมูลไปยังตำรวจการท่องเที่ยวและสถานพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียงให้เข้ามาถึงจุดเกิดเหตุอย่างรวดเร็ว และทันต่อเหตุการณ์

## แนวคิดโซ่อุปทานการท่องเที่ยว Supply Chain

### 1. ความหมายของโซ่อุปทานการท่องเที่ยว

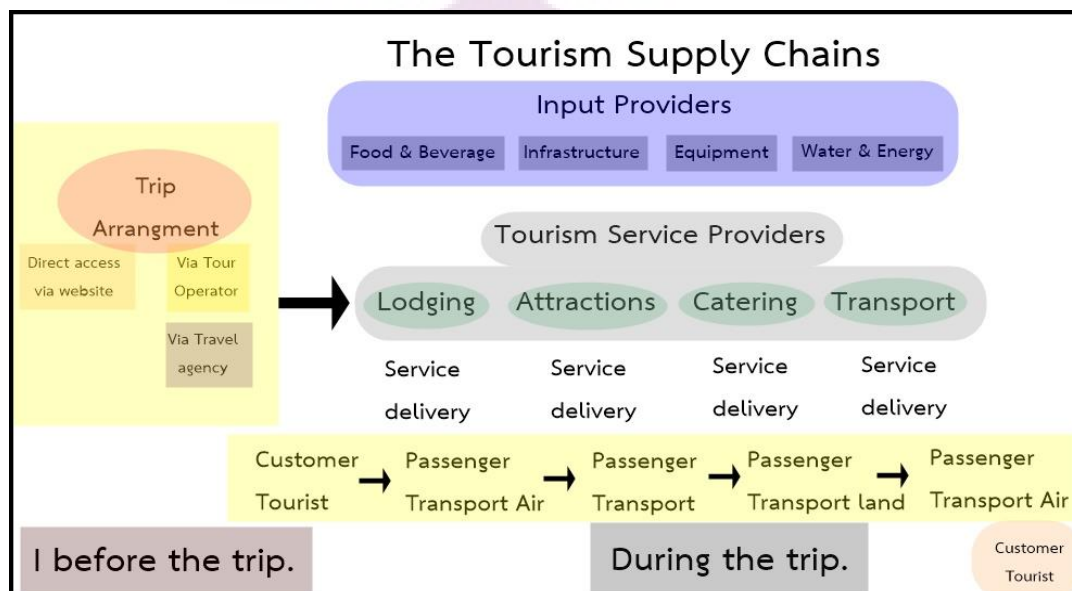
โซ่อุปทาน (Supply chain) เป็นที่รู้จักและถูกนำมาใช้อย่างแพร่หลายในภาคอุตสาหกรรมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ แต่สำหรับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวนั้น แนวคิดเรื่องโซ่อุปทานการท่องเที่ยวยังถือเป็นองค์ความรู้ใหม่ ที่มีการศึกษาวิจัยในจำนวนจำกัด (Zhang, et. al., 2009; Piboonrunroj, 2009; Koblun, 2011)

โซ่อุปทานการท่องเที่ยว มีความหมายใกล้เคียงกับช่องทางการจัดจำหน่าย (Distribution Channel) ซึ่งมุ่งเน้นเรื่องการจัดจำหน่ายสินค้าและบริการและการตลาดในโซ่อุปทาน นอกจากนี้ยังมีความหมายคล้ายคลึงกับห่วงโซ่คุณค่าท่องเที่ยว (Tourism Value Chain) (Kaukal, et. al., 2000) ซึ่งประกอบด้วย ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย คือ ผู้ส่งมอบวัตถุดิบและบริการ (Tourism Supplier) บริษัทนำเที่ยว (Tour Operator) บริษัทตัวแทนท่องเที่ยว (Travel Agent) และนักท่องเที่ยว (Tourist) ที่เป็นผู้มีบทบาทหลักคอยทำหน้าที่เชื่อมโยงประสานกันภายในโซ่อุปทานหนึ่ง ๆ ทั้งในแนวดิ่ง (Vertical) และในแนวราบ (Horizontal) ตั้งแต่ต้นน้ำ (Upstream) จนถึงปลายน้ำ (Downstream)



โซ่อุปทานการท่องเที่ยวจึงเป็นกระบวนการสร้างสรรค์กิจกรรมและผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว จนกระทั่งมีการส่งมอบบริการนั้นให้กับนักท่องเที่ยว โดยมีเป้าหมายหลัก คือ เพื่อทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความพึงพอใจโดยรวมสูงสุดจากการเดินทางท่องเที่ยวในหนึ่งเส้นทาง และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถทำงานสอดคล้องประสานกัน (Collaboration) ได้อย่างลงตัว เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

ดังนั้น โซ่อุปทานการท่องเที่ยวจึงเป็นแนวคิดที่ครอบคลุมถึงหลายฝ่ายไม่ได้เป็นแค่เพียงสิ่งที่นักท่องเที่ยวสัมผัสกับผู้ให้บริการเท่านั้น แต่ยังครอบคลุมถึงการมีปฏิสัมพันธ์กันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชน



ภาพ 12 แสดงโมเดลโซ่อุปทานการท่องเที่ยว Tourism Supply Chain Management

จากโมเดล Tourism Supply Chain Management (TSCM) ได้แบ่งส่วนประกอบออกเป็น 2 ส่วนใหญ่ ๆ ดังนี้

1. โซ่ของการบริการ ได้แก่ การบริการที่พัก สิ่งดึงดูดใจ อาหาร สิ่งบันเทิง และระบบการขนส่ง เป็นต้น
2. โลจิสติกการท่องเที่ยว คือ การเคลื่อนย้ายนักท่องเที่ยว ทั้งการเดินทาง ที่พักระหว่างทาง และข้อมูลการเดินทาง เป็นต้น

TSCM ที่ดีนั้น จะต้องทำให้ นักท่องเที่ยวได้รับบริการการท่องเที่ยวให้คุ้มค่า โดยมีต้นทุนต่ำที่สุด มีส่วนร่วมไร้อันตราย (ของเสีย เช่น การรอ ที่ไม่ได้คาดไว้) น้อยที่สุด การที่จะทำได้แบบนี้ จะต้องมีการวางแผนร่วมมือกันจากทุกภาคส่วนของ TSC รวมทั้ง ภาครัฐ และ ท้องถิ่น ในภาค กว้างด้วย โดยรวมคือการจัดการทำให้การท่องเที่ยวนั้นเป็นไปตามที่วางแผนไว้ตามความต้องการของนักท่องเที่ยว อย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และมีของเสีย หรือกิจกรรมที่ไม่จำเป็นให้น้อยที่สุด

## 2. การเชื่อมโยงโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

อุตสาหกรรมท่องเที่ยวมีองค์ประกอบที่สำคัญ 4 ส่วน ซึ่งถือเป็นผู้ให้บริการโดยตรง (Direct Providers) ในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ได้แก่

2.1 การขนส่ง (Transportation) การขนส่งทำให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางเข้าถึงยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างรวดเร็วและสะดวกสบาย นับเป็นองค์ประกอบที่สำคัญอย่างมากต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยว การขนส่งมีหลายรูปแบบ เช่น การขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

2.2 ที่พัก (Accommodation) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวจึงจำเป็นต้องมีที่พักในบริเวณใกล้เคียงแหล่งท่องเที่ยว เช่น โรงแรม รีสอร์ท อพาร์ทเมนท์ เกสต์เฮ้าส์ การให้บริการด้านที่พักอาจแตกต่างกันออกไปตามวัตถุประสงค์ของผู้ประกอบการ รสนิยมของผู้บริโภค และสภาพแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยว

2.3 สิ่งดึงดูดใจ กิจกรรม และสิ่งอำนวยความสะดวกในการบริการต่าง ๆ (Attractions Activities and Ancillary Services) วัตถุประสงค์หลักในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ คือ ต้องการได้รับความเพลิดเพลินสนุกสนานและประสบการณ์แปลกใหม่ในการเดินทางท่องเที่ยว สิ่งดึงดูดใจให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวอาจเป็นสถานที่ (sites) หรือเหตุการณ์ (Events) ซึ่งเกิดได้ตามธรรมชาติหรือมนุษย์สร้างขึ้น รวมไปถึงกิจกรรมการท่องเที่ยว และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการให้บริการการท่องเที่ยวเพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว เช่น การอำนวยความสะดวกในด้านการเดินทางเข้าออกประเทศ ด้านสาธารณสุขปลอดภัย และสาธารณูปการ

2.4 การขาย (Sales) เป็นกิจกรรมที่ช่วยกระจายบริการด้านการท่องเที่ยวจากผู้ให้บริการไปยังผู้บริโภคหรือนักท่องเที่ยว ซึ่งประกอบไปด้วยหน่วยธุรกิจที่เกี่ยวข้องหลายฝ่าย เช่น ผู้ขายส่งบริการด้านการท่องเที่ยว (Tour Operator) ตัวแทนจัดการเดินทาง (Travel Agents) ตัวแทนจำหน่ายและเฉพาะทาง (Specialty Chandlers) Richard Tapper (2004) ได้นำเสนอความเชื่อมโยงของธุรกิจภายในโซ่อุปทานการท่องเที่ยว โดยยังคงไว้ซึ่งองค์ประกอบหลักตามแนวคิดของ Collier and Harraway อันได้แก่ การขนส่ง ที่พัก การขาย สิ่งดึงดูดใจ กิจกรรม และสิ่งอำนวยความสะดวกในการบริการต่าง ๆ และได้เพิ่มเติมองค์ประกอบที่สำคัญอื่นในโซ่อุปทานการ

ท่องเที่ยวอีก 12 ประเด็น ได้แก่ ลูกค้า (Customers) การตลาดและการขาย (Marketing & Sales) การจัดการนำเที่ยว (Tour operating) การจัดหาอาหารและเครื่องดื่ม (Catering, food & beverages) ธุรกิจซักรีด (Laundry) การผลิตอาหาร (Food Production) การกำจัดของเสียและนำกลับมาใช้ใหม่ (Waste recycling & disposal) ระบบไฟฟ้าและน้ำประปา (Energy & water supplies) โครงสร้างพื้นฐานและแหล่งทรัพยากรท่องเที่ยว (Infrastructure, services & resources of destinations) เฟอร์นิเจอร์และงานฝีมือ (Furniture & crafts) วัฒนธรรม เหตุการณ์ทางสังคม และกีฬา (Cultural, social & sports events) การเดินทางระยะสั้นและสิ่งดึงดูดใจ (Excursions & attractions) การขนส่งภาคพื้นดิน (Ground transport) และดำเนินการภาคพื้นดิน (Ground operations) นำเสนอความเชื่อมโยงในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยวกับองค์ประกอบหลักในห่วงโซ่อุปทานการท่องเที่ยว 4 ด้าน ได้แก่ ที่พัก (Accommodation) การขนส่ง (Transport) การให้บริการนำเที่ยวและกิจกรรม (Ground handlers, excursions and activities) อาหารและงานฝีมือ (Food and craft)

การจัดการโซ่อุปทานการท่องเที่ยวเป็นการนำหลักการด้านบริหาร จัดการมาประยุกต์ใช้กับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมี Tour operator เปรียบเสมือนผู้ค้าส่งที่ทำหน้าที่ประสานงานองค์ประกอบด้านการบริการอื่น ๆ เช่น ที่พัก ขนส่ง ร้านอาหาร เข้ามารวมกันในลักษณะของแพคเกจทัวร์แล้วนำเสนอแพคเกจทัวร์นั้นผ่านตัวแทนบริษัทนำเที่ยวและผ่านต่อไปยังนักท่องเที่ยวซึ่งเป็นผู้บริโภคคนสุดท้าย จากนั้นจึงศึกษาย่อยลงไปในแต่ละองค์ประกอบของโซ่อุปทานการท่องเที่ยวว่าจะสามารถนำหลักการบริหารใดมาประยุกต์ใช้ได้บ้าง รวมถึงความพยายามในการประเมินประสิทธิภาพของโซ่อุปทานการท่องเที่ยว ซึ่งเครื่องมือที่ใช้ก็มีหลากหลาย ทั้ง Balance Scorecard, SCOR model และ SERVQUAL

### 3. การกำหนดปัจจัยของโซ่อุปทานการท่องเที่ยว

กิจกรรมต้นน้ำ ได้แก่ อาหาร เครื่องดื่ม การผลิต เครื่องมืออุปกรณ์ งานฝีมือ ท่องถิ่น ชยะ/รีไซเคิล การผลิตเฟอร์นิเจอร์ น้ำและพลังงาน สอดคล้องกับ งานวิจัยของ Tapper & Font (2004) ทรัพยากรการท่องเที่ยว ระบบไฟฟ้าและน้ำประปา การกำจัด ของเสียและนำกลับมาใช้ใหม่ การผลิตอาหาร เครื่องดื่ม เฟอร์นิเจอร์และงาน ฝีมือการแปรรูป แต่สำหรับงานวิจัยในไทยของ เถลิงศักดิ์ ชัยชาญ (2556) คือ ทำการพัฒนาคุณภาพการท่องเที่ยว นิเวศในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แต่เนื่องจากงานวิจัยนี้ เป็นการท่องเที่ยวที่เป็นลักษณะองค์กร ปัจจัยจึงเน้นไป ด้านการจัดการองค์กรซึ่งแตกต่างจากงานวิจัยนี้ มีเพียง ปัจจัยเดียวที่สอดคล้องกับงานวิจัยโซ่อุปทานการท่องเที่ยว Tapper and Font (2004) คือ ทรัพยากรและศักยภาพ

ตัวแปรทางด้านกลางน้ำ คือ ขั้นตอนระหว่างการส่งมอบสินค้าและบริการให้แก่ลูกค้า โดย Collier and Harraway (1997) ระบุว่าอุตสาหกรรมท่องเที่ยวมีองค์ประกอบที่สำคัญ

4 ส่วน ซึ่งถือเป็นผู้ให้บริการโดยตรง (Direct providers) ในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ได้แก่ 1) ที่พัก 2) การขนส่งหรือการเดินทาง 3) สิ่งดึงดูดใจกิจกรรมและสิ่งอำนวยความสะดวกในการบริการต่าง ๆ 4) ตัวแทนจัดการเดินทางท่องเที่ยว

ตัวแปรทางด้านปลายน้ำ คือ ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว ที่เกี่ยวข้องต่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ทั้งทางตรงและทาง อ้อมต่อระบบการจัดการและการดำเนินการเพื่อสนับสนุนการให้บริการการท่องเที่ยว ทำให้การศึกษาครั้งสามารถ นำตัวแปรทางด้านความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวมา กำหนดให้เป็นตัวแปรทางด้านปลายน้ำในห่วงโซ่อุปทานใน การท่องเที่ยว

งานวิจัยนี้ได้นำแนวคิดโซ่อุปทานการท่องเที่ยวมาใช้สร้างโมเดลต้นน้ำ การบริการสาธารณะ โดยเน้นการมีส่วนร่วมของภาครัฐ เอกชน และชุมชน กลางน้ำ การบริหารจัดการ เน้นการบริหารจัดการและพัฒนาการท่องเที่ยวตามหลัก 5ASM และปลายน้ำ ผลสำเร็จในการท่องเที่ยวจักรยาน เน้นผลการพัฒนาที่นำไปสู่ความร่วมมือจัดการท่องเที่ยวจักรยาน โดยภาครัฐ เอกชน และชุมชน การมีเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัย ได้มาตรฐาน และช่วยส่งเสริมให้ชุมชนมีรายได้ มีอาชีพ

#### 4. ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการท่องเที่ยวโดยจักรยาน

##### 4.1 ท่องเที่ยวโดยจักรยาน ไม่ส่งผลกับมลพิษทางอากาศ

ถ้าพูดถึงเรื่องการเดินทาง การเดินทางที่ประหยัดและรวดเร็วที่สุดนั้นก็คือ ปั่นจักรยาน เป็นพาหนะที่ไม่ต้องเติมน้ำมันและให้ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง สามารถไปได้ในทุกที่มีเส้นทาง จึงถือได้ว่าเป็นการเดินทางที่รวดเร็วที่สุดที่ประหยัดที่สุด ที่สำคัญไม่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศอีกด้วย ลองนึกภาพตามนะ ถ้าในชุมชนเมืองส่วนใหญ่เปลี่ยนจากการใช้รถจักรยานยนต์ มาปั่นจักรยาน จะสามารถช่วยกันลดการใช้พลังงาน ลดมลพิษทางอากาศ และยังช่วยลดอุบัติเหตุ การปั่นจักรยานใช้เชื้อเพลิงน้อยที่สุดและเป็นโหมดการขนส่งที่ปลอดภัย การปั่นจักรยาน 10 กม. ต่อการทำงานแต่ละครั้งจะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 1,500 กิโลกรัมในแต่ละปี (Arundell, 2007) การท่องเที่ยวจักรยานในงานอีเวนต์ปั่นจักรยานมีอัตราการเต้นของหัวใจและการหายใจเพิ่มขึ้น นั้นหมายความว่าคาร์บอนที่ปั่นส่งผลให้มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากผู้ขับขี่มากขึ้น เนื่องจากคาร์บอนไดออกไซด์เป็นก๊าซเรือนกระจกและเป็นมลพิษผู้ขับขี่ Ed Representative Ed Orcutt (march 4 2013)

##### 4.2 ปั่นจักรยานไม่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสภาวะอากาศ

ในสังคมทุกวันนี้ มีการปล่อยมลพิษทางอากาศมากมายเช่น คาร์บอนไดออกไซด์จากท่อไอเสีย โรงงานอุตสาหกรรม หรือการเผาไหม้ต่าง ๆ จึงทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสภาวะทางอากาศ เช่น ภาวะโลกร้อน อากาศแปรปรวน ฝนไม่ตกตามฤดูกาล ดังนั้น การเดินทางโดยใช้จักรยาน จึงช่วยลดการปล่อยมลพิษทางสภาวะอากาศไม่มากนัก โดยลดการปล่อยมลพิษทาง

อากาศสาเหตุหนึ่งของเปลี่ยนแปลงทางสภาวะอากาศ การท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน การศึกษาในปี 2011 พบว่าโปรแกรมแชร์จักรยานของบาร์เซโลนาช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน ไดออกไซด์ในเมืองสเปนประมาณ 9,000 เมตริกตันต่อปี

#### 4.3 จักรยานไม่ทำให้เกิดเสียงดังหรือสัญญาณรบกวนในพื้นที่ชุมชน

ในแหล่งชุมชนที่มีความหนาแน่นของประชากร การเดินทางไม่ว่าทางใดย่อมมีเสียงดังรบกวนชาวบ้านในชุมชน ไม่ว่าจะเสียงแตรรถหรือเสียงเครื่องยนต์ ดังนั้น การเดินทางด้วยจักรยานจึงไม่ก่อให้เกิดเสียงรบกวนใด ๆ ดังที่ได้กล่าวมาและทำให้ชุมชนน่าอยู่มากขึ้น

#### 4.4 จักรยานไม่ส่งผลกับความแออัดในทุกพื้นที่

ในแหล่งชุมชนปัญหาหนึ่งที่เราจะพบเป็นประจำนั่นก็คือ ที่จอดรถ ทั้งรถของคนในพื้นที่และรถของผู้ที่สัญจรไปมา ทำให้เกิดความแออัดและส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยง่าย การเดินทางท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานจึงเป็นทางเลือกที่ดี ที่ไม่ต้องแย่งชิงในเรือ่งพื้นที่จอดรถ เพราะใช้พื้นที่น้อยและสะดวกสบายในการหาที่จอดง่ายในทุกที่ที่ไป

#### 4.5 จักรยานไม่ส่งผลต่อความเสื่อมสภาพท้องถนน

ท้องถนนเมื่อใช้ไประยะเวลาานาน ๆ ก็จะมีการเสื่อมสภาพเนื่องจากมีรถหนักวิ่งผ่านตลอดเวลา ทำให้ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและการเดินทางที่ไม่สะดวกสบาย การเดินทางโดยการใช้จักรยานจึงไม่ส่งผลกระทบต่อความเสื่อมสภาพของท้องถนน เนื่องจากน้ำหนักเบา และเป็นการเดินทางที่ใช้ความเร็วไม่มากจึงถือว่าเป็นการเดินทางที่ความปลอดภัยมากที่สุด

#### 4.6 ท่องเที่ยวจักรยานที่ไม่สร้างมลพิษ

การปั่นจักรยานในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนจะช่วยลดการปล่อยมลพิษโดยลดความแออัดและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในแต่ละปี (Arundell, 2007) การท่องเที่ยวจักรยานที่ไม่สร้างมลพิษ ไม่มีวิธีไหนที่ดีกว่าการใช้จักรยาน นอกจากจะไม่สร้างมลพิษแล้วยังได้ออกกำลังกาย เป็นการท่องเที่ยวที่สร้างสรรค์และไม่เหมือนใคร ในยุคที่เศรษฐกิจไม่ค้ำน้ำนแพง ยังได้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางอีกด้วย

#### 4.7 การสร้างการมีส่วนร่วมในชุมชนเกิดการกระจายเศรษฐกิจในพื้นที่

การท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานโดยการรวมกลุ่มกันกับคนในชุมชน ยังเป็นการสร้างการมีส่วนร่วมในชุมชน ชวนกันออกมาทำกิจกรรมกลางแจ้ง เช่น ออกกำลังกายหรือเดินทางไปจับจ่ายใช้สอย และเมื่อมีการจับจ่ายใช้สอยยังได้ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในชุมชนให้หมุนเวียนอีกด้วย นับว่ามีแต่ได้กับได้ การท่องเที่ยวจักรยานยังส่งผลดีต่อดีต่อชุมชนทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม (Chang and Chang, 2003; Faulks, Ritchie and Fluker, 2007; Lamont, 2009) การปั่นจักรยานทำให้ผู้คนมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคมและรู้สึกเหมือนอยู่บ้านในชุมชนท้องถิ่น

ของพวกเขา ผู้คนจำนวนมากที่ขี่จักรยานและเดินเท้ามีโอกาสได้พบปะผู้คนสร้างการปฏิสัมพันธ์ทางสังคมบนท้องถนนซึ่งจะช่วยเพิ่มความรู้สึกของชุมชนจักรยานจำนวนมากในพื้นที่ใกล้เคียงมีสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยยิ่งขึ้นและเด็ก ๆ สามารถใช้ประโยชน์จากการจราจรจากจักรยานที่ช้าลงและมีความอันตรายน้อยลง (Arundell, 2007)

#### 4.8 การท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ส่วนใหญ่ผู้คนที่ปั่นจักรยานท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่าง ๆ เชื่อว่าจะเป็นคนที่ชอบสัมผัสกับธรรมชาติที่สวยงาม นอกจากนี้จะได้สัมผัสอากาศที่บริสุทธิ์แล้วยังได้ชื่นชมธรรมชาติสองข้างทางอีกด้วย ดังนั้น จึงเชื่อได้ว่ากลุ่มนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ จะต้องช่วยกันดูแลสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างดี เพื่อจะได้มีสิ่งแวดล้อมดี ๆ อยู่กับเราไปอีกนาน

การท่องเที่ยวโดยจักรยานจึงเป็นการท่องเที่ยวที่สร้างสรรค์ที่สุด นอกจากนี้จะเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ยังเป็นการรวมกลุ่มของคนที่มีความชอบเหมือน ๆ กัน มาทำกิจกรรมร่วมกันเป็นการเดินทางที่ไม่ปล่อยมลพิษทางอากาศ ไม่สร้างความเดือดร้อนหรือรบกวนใด ๆ ให้คนในพื้นที่ เราจึงมาร่วมรณรงค์การใช้จักรยานในการเดินทางไม่ว่าจะเป็นการใช้งานในชีวิตประจำวันหรือใช้เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว นอกจากนี้จะเป็นโอกาสดีที่ได้ออกกำลังกาย ยังเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในทุก ๆ ด้านอีกด้วย

### แนวคิดด้านการบริหารจัดการและการทำยุทธศาสตร์จักรยานเมืองชายแดน

ปัจจุบันการดำเนินธุรกิจมีการแข่งขันค่อนข้างสูง และการบริหารจัดการการท่องเที่ยวในด้านการบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์ก็เข้ามามีบทบาทสำคัญ จริยา โกเมนต์ (2557) ได้กล่าวว่าจึงมีความจำเป็นที่ผู้บริหารจะต้องอาศัยชั้นเชิงในการบริหารที่เหนือกว่าคู่แข่ง หรืออาศัยความว่องไวในการปรับตัวให้ทันต่อภาวการณ์แข่งขันที่เกิดขึ้น ในสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา การจัดการเชิงกลยุทธ์จึงเป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยให้ผู้บริหารกำหนดทิศทางของธุรกิจ วิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายนอกและภายในองค์กร ช่วยกำหนดกลยุทธ์ที่เหมาะสมกับองค์กรเพื่อที่จะนำกลยุทธ์เหล่านั้นไปประยุกต์ปฏิบัติ และควบคุมประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรได้ ทั้งนี้ไม่จำกัดเฉพาะแต่องค์กรภาครัฐหรือภาคเอกชน

#### 1. แนวคิดการจัดการเชิงกลยุทธ์

จริยา โกเมนต์ (2557) กล่าวว่า “กลยุทธ์เป็นแผนหลักขององค์กรที่ได้วางไว้ เพื่อให้แน่ใจว่าจะเป็นแนวทางทำให้องค์กรบรรลุถึงเป้าหมายหลักที่ต้องการได้”

กนกรัตน์ เพ็ชรทอง (2555) กล่าวว่า “การจัดการเชิงกลยุทธ์ หมายถึง การจัดการที่เน้นถึงความสำคัญของสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการจัดการภายใน ซึ่งต้องเตรียมแผนการ

ดำเนินการให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนไป หรือตอบโต้ภาวะการณ์แข่งขันได้อย่างรวดเร็วและมีการจัดสรรทรัพยากรให้เหมาะสม”

กนกรัตน์ เพ็ชรกอ (2555) กล่าวว่า การจัดการเชิงกลยุทธ์ (Strategic Management) หมายถึง กระบวนการที่ประกอบด้วยวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและข้อมูลสำคัญของธุรกิจที่ใช้ในการประกอบการตัดสินใจ การวางแผนทางการดำเนินงานและควบคุมการปฏิบัติงานเชิงกลยุทธ์ขององค์การ เพื่อที่จะสร้างความมั่นใจว่าองค์การสามารถที่จะดำเนินการได้อย่างสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ตลอดจนสามารถมีพัฒนาการและสามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยที่การจัดการเชิงกลยุทธ์มีเป้าหมายสำคัญ 2 ประการ คือ

1. การสร้างและดำรงความสามารถในการแข่งขัน (Competitive Capacity) การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมทำให้ธุรกิจต้องปรับตัวอยู่เสมอ การกำหนดและดำเนินกลยุทธ์จะช่วยให้ธุรกิจมีความพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลง และสามารถพัฒนาตนเองให้มีศักยภาพในการแข่งขันอย่างต่อเนื่อง

2. การสร้างคุณค่า (Create value) การจัดการเชิงกลยุทธ์ช่วยสร้างคุณค่าแก่เจ้าของหรือผู้ถือหุ้น ตลอดจนสร้างความพอใจให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของธุรกิจ เช่น พนักงาน ผู้ขาย วัตถุดิบ และลูกค้า เป็นต้น

**2. กระบวนการบริหารเชิงกลยุทธ์ (Strategic Management Process) มีด้วยกัน 3 ขั้นตอน ประกอบด้วย (นฤพนธ์ เลิศกาญจนานพร, 2558)**

- 2.1 การกำหนดแผนกลยุทธ์ (Strategy Formulation) หรือการวางแผนกลยุทธ์ (Strategic Planning) เป็นขั้นตอนของการวางแผนสำคัญที่จะเริ่มจากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายนอกและภายในขององค์การ เพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ที่จะบอกทิศทางขององค์การและภารกิจ เพื่อบอกขอบเขตของกิจกรรมที่จะทำและวัตถุประสงค์หลัก ซึ่งเป็นการกำหนดในสิ่งที่องค์การต้องการ หลังจากนั้นจึงกำหนดกลยุทธ์หลักและกลยุทธ์ที่จะใช้ในการแข่งขัน

- 2.2 การนำแผนกลยุทธ์ไปปฏิบัติ (Strategy Implementation) ขั้นตอนนี้จะเน้นการวางแผนดำเนินงานและการนำแผนงานต่าง ๆ นั้นไปปฏิบัติ แต่การดำเนินงานตามขั้นตอนนี้ให้บรรลุผล ก็จะต้องเตรียมความพร้อมของปัจจัยต่าง ๆ คือ ปัจจัยด้านบุคคลากร โครงสร้างขององค์การ ระบบงานต่าง ๆ ที่จำเป็น เพื่อบำบัดให้การนำแผนกลยุทธ์ไปปฏิบัติบังเกิดผล

- 2.3 การติดตามและประเมินผลกลยุทธ์ (Strategy Evaluation and Control) จะเป็นการตรวจสอบและติดตามผลการดำเนินงานตามที่ระบุไว้ในแผนกลยุทธ์ ปัญหา อุปสรรคต่าง ๆ ที่เผชิญอยู่เพื่อจะได้ดำเนินการแก้ไขให้เหมาะสม

งานทั้ง 3 ขั้นตอนจะเป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องกันไป และมีความสัมพันธ์กันอยู่ ปรีชา มณีชนโชค (2555) กล่าวว่า การบริหารยุทธศาสตร์หรือนักวิจัยบางท่านก็เรียกการจัดการเชิงกลยุทธ์นั้น การบริหารองค์การยุคใหม่นั้นจะต้องนำกระบวนการบริหารเชิงยุทธศาสตร์มาใช้ โดยองค์การแต่ละองค์การจะต้องมีแผนยุทธศาสตร์ สำหรับการบริหารจัดการ ซึ่งจะส่งผลให้การปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว โปร่งใส มีประสิทธิภาพและประโยชน์สูงสุด ซึ่งแผนยุทธศาสตร์นั้น ๆ จะประกอบด้วยหลักเกณฑ์สำคัญ ดังนี้ ปรีชา มณีชนโชค (2555)

1. วิสัยทัศน์ (vision) ได้แก่ การกำหนดทิศทางขององค์การว่า ในอนาคตจะก้าวไปในทิศทางใด จะต้องมีการปฏิบัติงานหรือดำเนินการอะไรบ้าง

2. พันธกิจ (mission) ได้แก่ หน้าที่หรือภารกิจขององค์การที่มีต่อ ส่วนรวมซึ่งเป็นอำนาจหรือความสามารถในการดำเนินการได้มา โดยอาศัยกฎหมายหรือการมอบหมายจากประชาชน แผนโครงการที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์

3. ยุทธศาสตร์หลัก (strategy) ได้แก่ มาตรการหรือยุทธศาสตร์ที่นำมาใช้แล้ว จะส่งผลให้การปฏิบัติงานบังเกิดผลสำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้

4. การนำยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติ (implementation) ได้แก่ กระบวนการปฏิบัติงานหรือวิธีดำเนินการที่จะนำวิสัยทัศน์ขององค์การไปสู่การปฏิบัติ ให้สำเร็จเป็นรูปธรรมตามยุทธศาสตร์ที่วางไว้ การนำวิสัยทัศน์ไปสู่การปฏิบัติตามกลยุทธ์ จะต้องอาศัยแผนปฏิบัติการและแผนโครงการที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์

แนวคิดและเครื่องมือในการนำยุทธศาสตร์ ไปสู่การดำเนินงาน จากที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้นว่า กระบวนการบริหารยุทธศาสตร์มีองค์ประกอบอยู่ 3 ขั้นตอน คือ ขั้นตอนการกำหนดยุทธศาสตร์ ขั้นตอนการนำยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติ และขั้นตอนการประเมินผลยุทธศาสตร์ ซึ่งในแต่ละขั้นตอนนี้ยังมีการดำเนินงานอีกหลายประการ ที่จะต้องอาศัยเครื่องมือในการบริหารเข้ามาช่วย แนวคิดและเครื่องมือในการนำยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติข้างต้น มีรายละเอียดดังนี้ (ปรีชา มณีชนโชค, 2555)

### 3. การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัด (SWOT analysis)

3.1 วัตถุประสงค์ เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์เชิงยุทธศาสตร์ของ องค์การเพื่อให้ผู้บริหารได้ทราบสภาพขององค์การว่าเป็นอย่างไร รวมทั้งได้ประเมินปัจจัยแวดล้อมต่าง ๆ ว่า จะก่อให้เกิดโอกาสและข้อจำกัดอย่างไรต่อองค์การ

3.2 หลักการ วิเคราะห์ จุดแข็ง (strengths) จุดอ่อน (weaknesses) โอกาส (opportunities) และข้อจำกัด (threats) ขององค์การ การวิเคราะห์จุดแข็งและจุดอ่อนนั้นเป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายในองค์การ ส่วนการวิเคราะห์โอกาสและข้อจำกัดนั้นเป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกองค์การ



3.3 ประโยชน์ ทำให้ผู้บริหารทราบสถานะในด้านต่าง ๆ รวมทั้งปัจจัยที่ จะเข้ามา ส่งผลกระทบต่อองค์การ เป็นข้อมูลพื้นฐานในการกำหนดทิศทางและยุทธศาสตร์ขององค์การ

3.4 ข้อสังเกต ผลการวิเคราะห์ส่วนใหญ่มักจะไม่ได้นำไปใช้ในการ กำหนดทิศทาง และยุทธศาสตร์อย่างแท้จริง การวิเคราะห์ส่วนใหญ่ มักจะเป็นลักษณะ inside-out มากกว่า outside-in รวมทั้งข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ยังเป็น opinion-based มากกว่า fact-based (ปริษา มณีรัตนโชติ, 2555)

การวิเคราะห์ SWOT (Strengths Weaknesses Opportunities and Weaknesses Analysis) หรือการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและข้อจำกัด เป็นเครื่องมือพื้นฐานที่ผู้บริหาร ทุกคน รู้จักในการวิเคราะห์องค์กร เนื่องจากการวิเคราะห์ SWOT เป็นเครื่องมือที่สามารถวิเคราะห์ ภาพรวมของสถานการณ์ขององค์กร โดยเน้นว่ากลยุทธ์จะต้องก่อให้เกิดความเหมาะสมระหว่าง ความสามารถภายใน (จุดแข็งกับจุดอ่อน) และสถานการณ์ภายนอก (โอกาสและข้อจำกัด) โดย ในการวิเคราะห์ SWOT นั้น ผู้บริหารจะต้องวิเคราะห์และพิจารณาว่า การเปลี่ยนแปลงของ สภาพแวดล้อมภายนอก (ทั้งสภาวะแวดล้อมทั่วไป และสภาวะแวดล้อมของอุตสาหกรรมและ การแข่งขัน) ก่อให้เกิดโอกาสและข้อจำกัดอย่างไร ต่อองค์กร ธุรกิจ และในขณะเดียวกันก็ต้อง วิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ภายในองค์กร ทั้งด้านบุคลากร ผู้บริหาร กิจกรรม สินค้าและบริการ โครงสร้าง ฯลฯ ปัจจัยประการใดที่เป็นจุดแข็งและปัจจัยใดที่เป็นจุดอ่อน (กนกรัตน์ เพ็ชรทอง, 2555)

การจัดการเชิงกลยุทธ์จะเริ่มจากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายนอกและภายใน องค์กรเพื่อกำหนดวิสัยทัศน์และจัดทำแผนกลยุทธ์ที่เป็นสิ่งช่วยกำหนดทิศทางขององค์กร จากนั้นจะเข้าสู่ขั้นตอนการนำแผนกลยุทธ์ไปปฏิบัติ โดยจะต้องมีความพร้อมและการสร้าง ความเข้าใจแก่บุคคลากร ซึ่งจะช่วยให้การนำแผนกลยุทธ์ไปปฏิบัติเกิดผลสำเร็จ และในขั้นตอน สุดท้าย คือ การติดตามและประเมินผลกลยุทธ์ ตรวจสอบและติดตามผลการดำเนินงานว่า เป็นไปตามตัวชี้วัดที่กำหนดหรือไม่ รวมทั้งมีปัญหาและอุปสรรคอะไรบ้างที่พบในระหว่างการ ดำเนินการ เพื่อนำปัญหาและอุปสรรคมาปรับปรุงแก้ไขในการจัดทำแผนกลยุทธ์ปีถัดไป ซึ่งการ จัดการท่องเที่ยวจรัญยาน มีการใช้แนวคิดการจัดการเชิงกลยุทธ์เพื่อวิเคราะห์สภาพของบริบท ในการท่องเที่ยวในเส้นทางจรัญยาน รวมทั้งนโยบายและแนวทางการจัดการท่องเที่ยวในปัจจุบัน เพื่อนำมาวางกลยุทธ์การพัฒนาร่วมกันทั้งภาครัฐ เอกชน และชุมชน เพื่อนำมาสร้างแผนงาน กิจกรรม และตัวชี้วัดที่อิงตามมาตรฐานการท่องเที่ยวจรัญยานในระดับสากล จากนั้นก็กำหนด ระยะเวลาในการติดตามความสำเร็จของแผนกลยุทธ์และเสนอแนวทางการพัฒนาและปรับปรุง แผนอย่างต่อเนื่อง

งานทั้ง 3 ขั้นตอนจะเป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องกันไป และมีความสัมพันธ์กันอยู่ ปรีชา มณีชนโชค (2555) กล่าวว่า การบริหารยุทธศาสตร์หรือนักวิจัยบางท่านก็เรียกการจัดการเชิงกลยุทธ์นั้น การบริหารองค์การยุคใหม่นั้นจะต้องนำกระบวนการบริหารเชิงยุทธศาสตร์มาใช้ โดยองค์การแต่ละองค์การจะต้องมีแผนยุทธศาสตร์ สำหรับการบริหารจัดการ ซึ่งจะส่งผลให้การปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว โปร่งใส มีประสิทธิภาพและประโยชน์สูงสุด ซึ่งแผนยุทธศาสตร์นั้น ๆ จะประกอบด้วยหลักเกณฑ์สำคัญ ดังนี้ (ปรีชา มณีชนโชค, 2555)

1. วิสัยทัศน์ (vision) ได้แก่ การกำหนดทิศทางขององค์การว่า ในอนาคตจะก้าวไปในทิศทางใด จะต้องมีการปฏิบัติงานหรือดำเนินการอะไรบ้าง
2. พันธกิจ (mission) ได้แก่ หน้าที่หรือภารกิจขององค์การที่มีต่อ ส่วนรวมซึ่งเป็นอำนาจหรือความสามารถในการดำเนินการได้มา โดยอาศัยกฎหมายหรือการมอบหมายจากประชาชน แผนโครงการที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์
3. ยุทธศาสตร์หลัก (strategy) ได้แก่ มาตรการหรือยุทธศาสตร์ที่นำมาใช้แล้ว จะส่งผลให้การปฏิบัติงานบังเกิดผลสำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้
4. การนำยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติ (implementation) ได้แก่ กระบวนการปฏิบัติงานหรือวิธีดำเนินการที่จะนำวิสัยทัศน์ขององค์การไปสู่การปฏิบัติ ให้สำเร็จเป็นรูปธรรมตามยุทธศาสตร์ที่วางไว้ การนำวิสัยทัศน์ไปสู่การปฏิบัติตามกลยุทธ์ จะต้องอาศัยแผนปฏิบัติการและแผนโครงการที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์

แนวคิดและเครื่องมือในการนำยุทธศาสตร์ไปสู่การดำเนินงาน จากที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้นว่า กระบวนการบริหารยุทธศาสตร์มีองค์ประกอบอยู่ 3 ขั้นตอน คือ ขั้นตอนการกำหนดยุทธศาสตร์ ขั้นตอนการนำยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติ และขั้นตอนการประเมินผลยุทธศาสตร์ ซึ่งในแต่ละขั้นตอนนั้นยังมีการดำเนินงานอีกหลายประการ ที่จะต้องอาศัยเครื่องมือในการบริหารเข้ามาช่วย แนวคิดและเครื่องมือในการนำยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติข้างต้น มีรายละเอียดดังนี้ (ปรีชา มณีชนโชค, 2555)

สรุปว่า การจัดการเชิงกลยุทธ์นั้น มีประโยชน์ในแง่ที่ช่วยสร้างคุณค่า และช่วยสร้างและดำรงความสามารถในการแข่งขัน โดยในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวนั้น ควรคำนึงถึงความสอดคล้องกับแนวทางของการพัฒนาการท่องเที่ยวประเทศ เพื่อการพัฒนาที่เชื่อมโยงและเป็นไปในทิศทางที่สอดคล้องกัน ซึ่งวิสัยทัศน์การท่องเที่ยวไทยในอีก 20 ปี ข้างหน้า พ.ศ. 2579 “ประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำของโลก ที่เติบโตอย่างมีคุณภาพ บนพื้นฐานความเป็นไทย เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และกระจายรายได้สู่ประชาชนทุกภาคส่วนอย่างยั่งยืน”

#### 4. แผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวที่มีความเชื่อมโยง ได้แก่

4.1 นโยบายการพัฒนา GMS Priority Tourism Zone ภายใต้กรอบความร่วมมือของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ด้านการพัฒนาท่องเที่ยว มุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวของทั้ง 6 ประเทศ ประกอบด้วยจังหวัดต่าง ๆ ที่มีพื้นที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน (กรมการท่องเที่ยว, 2558)

4.2 ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ. 2558-2560 (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2558) ซึ่งมีวิสัยทัศน์ เพื่อวางรากฐานการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวให้ประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน ที่ให้ความสำคัญกับมิติของการพัฒนาการท่องเที่ยวในด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนความสมดุลของการพัฒนาการท่องเที่ยว พัฒนาเชื่อมโยงสินค้าทางการเกษตร ผลิตภัณฑ์ชุมชน (OTOP) เข้าสู่ภาคธุรกิจบริการท่องเที่ยว ตลอดจนการพัฒนาอัตลักษณ์ของท้องถิ่น เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมในการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นชุมชนและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน

โดยเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา มีเป้าหมายหลักในการพัฒนาไปสู่การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาล้านนาเชิงสร้างสรรค์เชื่อมโยงอนุภาคแม่น้ำโขง ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและส่งเสริมเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และวัฒนธรรม ส่งเสริมการสร้างสรรคสินค้าและบริการชุมชนให้โดดเด่นและมีคุณค่า

4.3 แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2555-2559 (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2554) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวให้เกิดความยั่งยืน ให้ความสำคัญกับการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวอย่างมีทิศทาง ไม่ทำลายทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรม และเอกลักษณ์ของชาติ แนวทางการดำเนินการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ที่มีศักยภาพ เพื่อสร้างทางเลือกใหม่แก่อุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย เน้นการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่สามารถสร้างคุณค่าและมูลค่าเพิ่ม ตามกลุ่มท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ 8 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนาและภาคเหนือตอนบน สนับสนุนการท่องเที่ยวชายแดน (Cross Border Tourism) โดยเชื่อมโยงการท่องเที่ยวกลุ่มท่องเที่ยวที่มีศักยภาพ 8 กลุ่มกับกรอบความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว ASEAN IMT-GT ACMECS BIMSTEC และ GMS

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาสินค้า บริการและปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยว การพัฒนากิจกรรม นวัตกรรมและมูลค่าเพิ่มด้านการท่องเที่ยว แนวทางการดำเนินการสร้างสรรคกิจกรรมการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ ๆ ให้สอดคล้องกับความสนใจของนักท่องเที่ยวและตรงกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ ส่งเสริมการลงทุนเพื่อการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน คำนึงถึงคุณค่าและสิ่งแวดล้อม

4.4 ทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2555) การพัฒนาและสนับสนุนการยกระดับการพัฒนาสังคม การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ วัฒนธรรมและสุขภาพ เพื่อเป็นฐานการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน โดย ทิศทางการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดฯ ได้แก่ การดำรงไว้ซึ่งศิลปวัฒนธรรม อนุรักษ์ฐานทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์และสิ่งแวดล้อม รวมถึงการค้าชายแดน และการพัฒนาช่องทางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

การนำแนวคิดทางด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยวมาใช้ในการวิจัยนี้ จะสามารถเป็นแนวทางในการศึกษารูปแบบการพัฒนาและปรับปรุงการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวจักรยานในเขตชายแดนในแง่มุมต่าง ๆ ได้ เช่น การเสนอแนะการดำเนินการปรับปรุงเส้นทาง การเดินทาง การจัดระบบการขนส่งให้เดินทางได้สะดวกขึ้น การปรับปรุงสภาพถนนที่มีอยู่ให้ดีขึ้น ฝุ่นน้อยลง เพิ่มจำนวนถนน เพิ่มแบบเส้นทางเข้าแหล่งท่องเที่ยวให้หลากหลาย เช่น มีทางจักรยาน ปรับปรุงการระบายน้ำของเส้นทางเข้า และเพิ่มจำนวนโคมไฟส่องทาง มีรถสาธารณะเพิ่มมากขึ้น และให้บริการตรงตามเวลา รถเช่าราคาถูก โดยดำเนินการแนวคิดทางด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ควรจะมีการสร้างความร่วมมือในการระดมความคิดเห็นในการพัฒนาจากกลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มผู้ประกอบการ และกลุ่มผู้นำชุมชน

## 5. แนวคิดทางการทำแผนยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ทางการท่องเที่ยว

ความหมายและขั้นตอนการทำแผนยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ทางการท่องเที่ยว ยุทธศาสตร์ หมายถึง แนวทางในการบรรลุจุดหมายของหน่วยงาน ดังนั้น จุดหมาย จึงเป็นสิ่งที่สำคัญยิ่งในการจัดทำยุทธศาสตร์ โดยผู้จัดทำจำเป็นต้องกำหนดจุดหมายของหน่วยงานให้ชัดเจน เพื่อให้ยุทธศาสตร์ที่ได้ออกมานั้นตรงตามความต้องการและดำเนินไปในทิศทางที่ถูกต้อง

**ขั้นที่ 1 ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ คือ ขั้นตอนของการกำหนดพันธกิจ (mission)**

พันธกิจ หมายถึง กรอบหรือขอบเขตการดำเนินงานของหน่วยงานการกำหนดพันธกิจสามารถทำได้โดยนำภารกิจ (หรือหน้าที่ความรับผิดชอบ) แต่ละข้อที่หน่วยงานได้รับมอบหมาย ตั้งแต่แรกก่อตั้งมาเป็นแนวทาง ทั้งนี้ผู้จัดทำต้องกำหนดให้ชัดเจนว่าพันธกิจแต่ละข้อมีความหมายครอบคลุมขอบเขตแค่ไหน และแต่ละข้อมีความแตกต่างกันอย่างไร เพื่อให้การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ในขั้นตอนต่อไปเป็นไปอย่างสะดวกและถูกต้อง

## **ขั้นที่ 2 คือ ขั้นตอนของการกำหนดวิสัยทัศน์ (vision) ให้กับหน่วยงาน**

วิสัยทัศน์ หมายถึง สิ่งที่เราต้องการให้หน่วยงานเป็นภายในกรอบระยะเวลาหนึ่ง ๆ โดยการจัดทำวิสัยทัศน์ของหน่วยงานที่ควรกระทำ เมื่อเราได้กำหนดพันธกิจของหน่วยงานเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จากนั้นจึงนำพันธกิจทั้งหมดมาพิจารณาในภาพรวมว่า หน่วยงานจะต้องดำเนินการในเรื่องใดบ้าง และเพื่อให้หน่วยงานสามารถบรรลุพันธกิจได้ครบถ้วนทุกข้อ หน่วยงานต้องมีความเป็นเลิศในด้านใดหรือควรมุ่งเน้นไปในทิศทางใด

## **ขั้นที่ 3 คือ การกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ (strategy issue)**

ประเด็นยุทธศาสตร์ หมายถึง ประเด็นหลักที่ต้องคำนึงถึงต้องพัฒนาต้องมุ่งเน้น ประเด็นยุทธศาสตร์นี้สามารถทำได้โดยการนำพันธกิจแต่ละข้อมาพิจารณาว่า ในพันธกิจแต่ละข้อนั้น หน่วยงานต้องการดำเนินการในประเด็นใดเป็นพิเศษ และหลังจากได้ดำเนินการดังกล่าวเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ต้องการให้เกิดผลการเปลี่ยนแปลงในทิศทางใด ทั้งนี้ในการจัดทำประเด็นยุทธศาสตร์ของแต่ละหน่วยงานนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องนำแผนบริหารราชการแผ่นดินของกระทรวงต้นสังกัดมาเป็นหลักประกอบการพิจารณาด้วย

## **ขั้นที่ 4 คือ การกำหนดเป้าประสงค์ (goal) ของแผนยุทธศาสตร์**

เป้าประสงค์ หมายถึง สิ่งที่หน่วยงานปรารถนาจะบรรลุโดยต้องนำประเด็นยุทธศาสตร์มาพิจารณาว่า หากสามารถดำเนินการจนประสบความสำเร็จตามประเด็นยุทธศาสตร์แต่ละข้อแล้ว ใครเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์และได้รับประโยชน์อย่างไร ยกตัวอย่างเช่น เป้าประสงค์ของกรมสรรพากรประการหนึ่ง คือ รัฐมีรายได้จากการจัดเก็บภาษีเพียงพอในการพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ จากตัวอย่างนี้ ผู้ได้รับประโยชน์ คือ ภาครัฐโดยได้ประโยชน์ คือ สามารถจัดเก็บภาษีได้มากพอที่จะนำไปพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ ได้นั่นเอง

## **ขั้นที่ 5 คือ ขั้นตอนของการสร้างตัวชี้วัด (Key Performance Identification)**

ตัวชี้วัด หมายถึง สิ่งที่จะเป็นตัวบ่งชี้ว่าหน่วยงานสามารถปฏิบัติงานบรรลุเป้าประสงค์ที่วางไว้ได้หรือไม่ ขั้นตอนนี้ เราจะต้องพิจารณาหาปัจจัยที่เป็นตัวบ่งชี้ดังกล่าว และต้องใช้ถ้อยคำที่ชัดเจน ทั้งในแง่ของคำจำกัดความและการระบุขอบเขต เช่น “จำนวนสมาชิกที่เข้าร่วมโครงการในหนึ่งเดือน” เป็นต้น โดยตัวชี้วัดนี้จะถูกนำมาเป็นหลักในการกำหนดค่าเป้าหมายในลำดับต่อไป

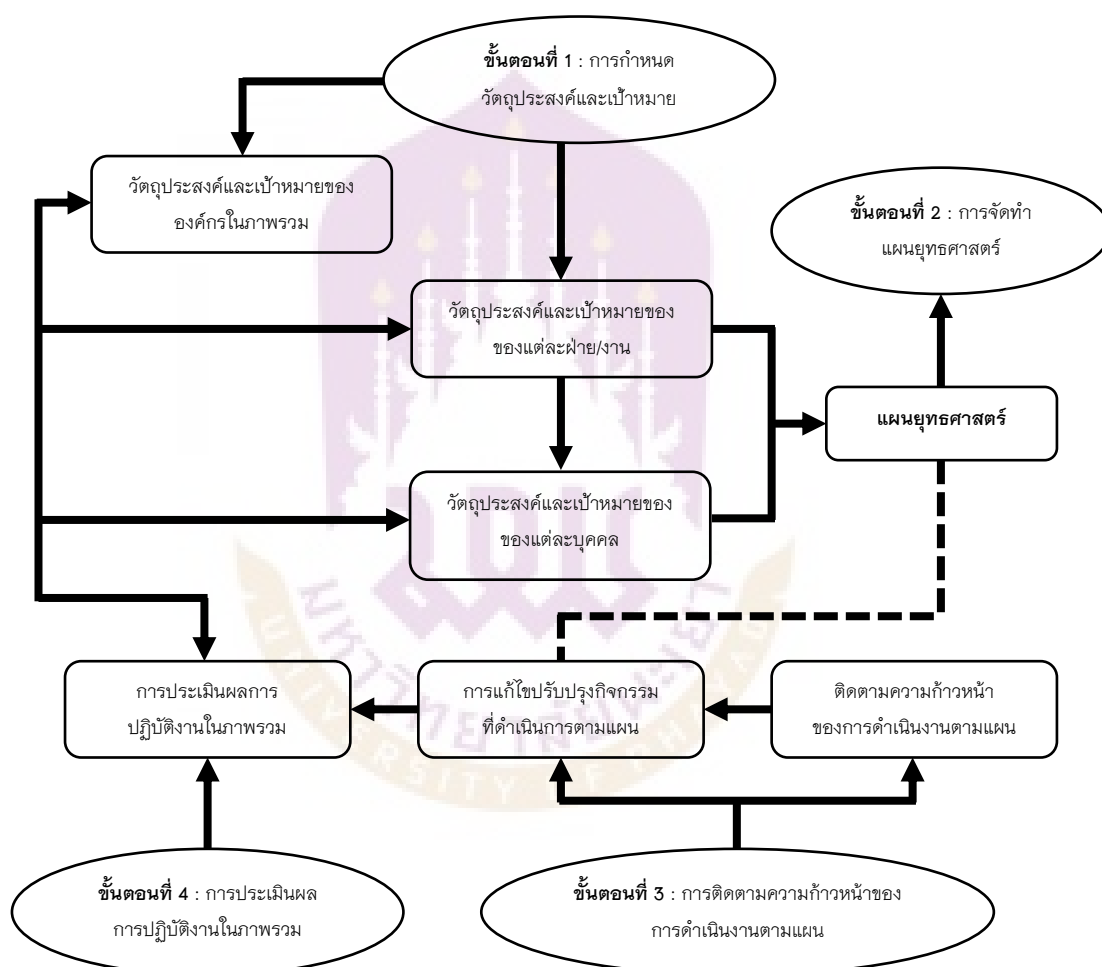
## **ขั้นที่ 6 คือ ขั้นตอนของการกำหนดค่าเป้าหมาย (target)**

ค่าเป้าหมาย หมายถึง ตัวเลข หรือค่าของตัวชี้วัดความสำเร็จ ที่หน่วยงานต้องการบรรลุขั้นตอนนี้ เป็นขั้นตอนของการกำหนด หรือระบุไว้ในแผนงานนั้น ๆ หน่วยงานต้องการทำอะไร ให้ได้เป็นจำนวนเท่าไร และภายในกรอบระยะเวลาเท่าใด จึงจะถือว่าบรรลุเป้าหมาย เช่น ต้องผลิตนักสังคมสงเคราะห์เพิ่มเป็นจำนวน 1,250 คน ภายในระยะเวลา 5 ปี เป็นต้น

### ขั้นที่ 7 คือ ขั้นตอนของการกำหนดกลยุทธ์ (strategy)

กลยุทธ์ หมายถึง สิ่งที่หน่วยงานจะดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์ โดยกลยุทธ์นี้ จะกำหนดขึ้นจากการพิจารณาปัจจัยแห่งความสำเร็จ (critical success factors) เป็นสำคัญ กล่าวคือ ต้องพิจารณาว่าในการที่จะบรรลุเป้าประสงค์ข้อหนึ่ง ๆ นั้น มีปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อความสำเร็จ และเราจำเป็นต้องทำอย่างไรจึงจะไปสู่จุดนั้นได้ (singnal, 2016, สื่อบนออนไลน์)

### ขั้นตอนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์



ภาพ 13 แสดงแผนที่ยุทธศาสตร์

งานวิจัยนี้ได้สามารถแนวคิดการจัดทำแผนยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ทางด้านการท่องเที่ยวมาใช้ในการสร้างแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวจักรยาน โดยอาจมีการกำหนดหน่วยงานที่มีความรับผิดชอบในส่วนงานต่าง ๆ ได้แก่ กระทรวงคมนาคม ส่งเสริมการเชื่อมต่อเส้นทางจักรยานกับระบบขนส่งสาธารณะ กระทรวงมหาดไทยและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดให้มีที่จอดจักรยานที่สะดวก ปลอดภัย และเพียงพอ รวมถึงกำหนดให้จังหวัดมีหน้าที่สนับสนุนการเดินทางเท้าและใช้จักรยานให้เกิดผลเป็นรูปธรรม มีการกำหนดพื้นที่จำกัดความเร็วของยานยนต์และช่องทางการเดินทาง การใช้จักรยาน มีสัญลักษณ์และป้ายบอกชัดเจนในเขตชุมชน และประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้และรณรงค์อย่างต่อเนื่อง สร้างความตื่นตัวและสนับสนุนกิจกรรม ด้านการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันแก่สาธารณชน และกระทรวงศึกษาธิการ สามารถพัฒนาหลักสูตรให้ความรู้และพัฒนาทักษะเกี่ยวกับการใช้จักรยาน และจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและการใช้จักรยานภายในสถานศึกษา เป็นต้น (สำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ, 2557) และงานวิจัยนี้ได้นำแนวคิดแผนที่ยุทธศาสตร์มาใช้ในการกำหนดแนวทางการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน ยกตัวอย่างเช่น มุมมองทางการเงิน (Financial Perspective) คือ การเสนอแนะการเคลื่อนที่ด้านการเงิน เพื่ออำนวยความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ แก่นักท่องเที่ยว มุมมองของลูกค้า เพื่อเสนอการให้บริการเพื่อครอบคลุมความสนใจของลูกค้า กระบวนการภายใน คือ การเสนอแนวทางดำเนินการพัฒนาบุคลากร บทบาทหน้าที่รับผิดชอบ และการควบคุมมาตรฐานและความปลอดภัยในการท่องเที่ยวจักรยานขององค์กรที่เกี่ยวข้อง และการเรียนรู้และพัฒนาองค์กร โดยวางแนวทางการเพิ่มทักษะและความรู้แก่นักท่องเที่ยวที่เป็นทักษะทั่วไปและเฉพาะ ผ่านประสบการณ์จากการเรียนรู้ในสถานที่ ๆ พวกเขาเยี่ยมชม

### งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

Faulks, Ritchie and Fluker (2007) ศึกษา การท่องเที่ยวจักรยานในประเทศออสเตรเลีย นิยามคำจำกัดความ ประโยชน์จากการท่องเที่ยวจักรยานต่อชุมชนและประเทศ ทั้งทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม การสำรวจพฤติกรรมการท่องเที่ยวจักรยาน และการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานในออสเตรเลีย นโยบายการพัฒนาสำหรับส่วนกลางและสำหรับท้องถิ่น อธิบายตลาดการท่องเที่ยวจักรยานออสเตรเลีย โดยเฉพาะการจัดงานกิจกรรมจักรยานใหญ่ ๆ ซึ่งส่งผลให้เกิดการใช้จ่าย ทั้งในระดับท้องถิ่นและในระดับภูมิภาค โดยจากการประมาณการมีการใช้จ่าย 1.2 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย และ 4.5 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย เกิดขึ้นงานที่จัดขึ้นสำหรับกิจกรรมต่าง ๆ เกี่ยวกับการขี่จักรยานเป็นส่วนประกอบหนึ่งของการท่องเที่ยวจักรยาน เพื่อกระตุ้นให้เกิดความสนใจ เกิดการพบปะกันของกลุ่มผู้สนใจ

European Parliament (2009) Structural and Cohesion Policies, The European Cycle Route Network EuroVelo, Challenges and opportunities for sustainable tourism study รายงานการศึกษา ประเมินโอกาสของการพัฒนาเครือข่ายการท่องเที่ยวจักรยานข้ามยุโรป เครือข่ายยูโรเวโล เครือข่ายเส้นทางระยะไกลที่จัดการโดย the European Cyclists' Federation ที่พัฒนาในประเทศที่แตกต่างกันและรีวิวเกี่ยวกับ การชนจักรยานโดยสารรถไฟ การผสมผสานระบบขนส่งสาธารณะในการท่องเที่ยว เช่น เรือ เครื่องบิน และมีตัวอย่างของเส้นทางในเครือข่ายยูโรเวโล และการพัฒนาเส้นทางภายใต้แบรนด์ ซึ่งทำได้โดยการรีแบรนด์ และปรับปรุงคุณภาพไปสู่คุณภาพสูง มาตรฐานของสิ่งอำนวยความสะดวกในเส้นทางจักรยานตามหลักยูโรเวโล นโยบายรัฐที่เกี่ยวข้องส่วนใหญ่จะมีสามด้าน ได้แก่ นโยบายเกี่ยวกับการเดินทางและคมนาคม นโยบายการท่องเที่ยว และนโยบายเกี่ยวกับสภาพอากาศที่เปลี่ยนไป

Faulks, Ritchie and Dodd, (n.d.) ศึกษาแรงจูงใจนักท่องเที่ยวที่เป็นผู้เข้าร่วมงานอีเว้นท์ 749 รายงานงาน Great Victorian Bike Ride โดยศึกษาการท่องเที่ยวเชิงกีฬาเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 64 เป็นเพศชาย ส่วนใหญ่อายุมากกว่า 44 ร้อยละ 67 ร้อยละ 32 มีประสบการณ์การขี่จักรยาน 1-5 ปี ร้อยละ 16 มีประสบการณ์ 6-10 ปี ร้อยละ 32 มีมากกว่า 10 ปี ร้อยละ 20 น้อยกว่า 1 ปี พื้นฐานการขี่จักรยานเพื่อออกกำลังกายและสุขภาพ ร้อยละ 88 เพื่อนันทนาการ ร้อยละ 75 เพื่อปฏิสัมพันธ์ทางสังคม ร้อยละ 44 ใช้จักรยานในการเดินทาง ร้อยละ 36 เพื่อท่องเที่ยว ร้อยละ 25 และเพื่อการแข่งขัน ร้อยละ 5 แรงจูงใจที่มีคะแนนเฉลี่ยสูงสุด คือ ด้าน Competence mastery ด้านเกี่ยวกับร่างกาย เช่น เพื่อสุขภาพ เพื่อพัฒนาทักษะการขี่จักรยาน สำหรับกลุ่มตัวอย่างเพศหญิงและผู้ที่ยังเข้าร่วมกิจกรรมเป็นครั้งแรกมีแรงจูงใจด้าน Intellectual ความสงสัยและการเรียนรู้ เช่น การค้นพบสิ่งใหม่ ๆ แรงจูงใจที่เป็นลำดับสุดท้าย คือ ด้าน Social เช่น ความสนุกสนาน การเข้าร่วมกับกลุ่มคนในความสนใจเดียวกัน ซึ่งส่วนใหญ่คือ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศหญิง

Arnold, et al. (2012) ศึกษาเรื่อง Impacts of Cycle Tourism in Ontario ประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจของการท่องเที่ยวจักรยาน ช่องทางการตลาด ช่องทางการเข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย โดยทำการสำรวจนักท่องเที่ยวจักรยานใน Ontario 256 ราย จากการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ พฤติกรรมการท่องเที่ยว การใช้จ่าย ความชอบในการท่องเที่ยว และงานอีเว้นท์ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่าง โดยส่วนใหญ่จะมีประสบการณ์การปั่นจักรยานมากกว่า 5 ปี ในวันหยุดกลุ่มตัวอย่างจะใช้เวลาในแหล่งท่องเที่ยวและมีกิจกรรมอื่นที่ไม่เกี่ยวกับการปั่นจักรยาน อย่างน้อย 1 กิจกรรม และกลุ่มตัวอย่างใช้เวลามากขึ้นเมื่ออยู่ในจุดหมายปลายทาง และมีการใช้บริการการเดินทางรูปแบบอื่นเพิ่ม เมื่อกลุ่มตัวอย่างอยู่ในแหล่งท่องเที่ยววันขึ้น พวกเขาใช้จ่ายมากขึ้นและสร้างรายได้ให้กับชุมชน ส่งผลดีด้านเศรษฐกิจ



ทั้งทางตรงและทางอ้อมแก่ชุมชนท้องถิ่น ช่องทางการตลาดออนไลน์เป็นช่องทางที่ดีและมีประสิทธิภาพในการติดต่อและเข้าถึงนักปั่น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 40-54 ร้อยละ 55.3 แต่งานแต่ไม่มีลูก ร้อยละ 72.8 ของกลุ่มตัวอย่าง ทำงานประจำ ร้อยละ 73.5 มีรายได้ครัวเรือนมากกว่า 60,000 ดอลลาร์ สรุปรูปว่าเป็นผู้มีรายได้สูง ร้อยละ 72.4 ใช้เวลาพัก 1-3 คืน กลุ่มตัวอย่างมีการเดินทางในรูปแบบอื่น ได้แก่ ร้อยละ 22.1 ใช้รถยนต์และแท็กซี่ 15.7 ใช้รถไฟ ร้อยละ 20.1 ใช้บริการขนส่งสาธารณะในท้องถิ่น

Beanland (2013) ศึกษาการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยาน เพื่อการท่องเที่ยวชนบทอย่างยั่งยืน สำหรับประเทศอังกฤษ โดยการศึกษาจากตัวอย่างการพัฒนา การท่องเที่ยวจักรยานในประเทศต่าง ๆ ในทวีปยุโรป โดยการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักในแต่ละประเทศ ได้มีการกล่าวถึงองค์กร ADFC เป็นองค์กรในประเทศเยอรมัน และกล่าวถึงบทบาทขององค์กรในการล๊อบบี้เพื่อปรับปรุงเงื่อนไขต่าง ๆ เกี่ยวกับจักรยานในทุกระดับของการเมือง จากระดับชุมชนไปจนถึงระดับภูมิภาค และ EU อีกทั้งองค์กรยังมีส่วนเกี่ยวข้องกับการวางแผนการขนส่งการเดินทางในระดับชาติ และระดับภูมิภาค นโยบายการเดินทาง การพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยาน ADFC ได้คิดนวัตกรรมสำหรับการโปรโมทการท่องเที่ยวจักรยาน เสนอคอนเซปต์ “Premium routes” ทั่วประเทศ และกำหนดเกณฑ์สำหรับการประเมินเส้นทาง ทำให้ผู้ใช้เส้นทางรับรู้สิ่งที่ดีคาดหวังได้จากเส้นทางนั้น การประเมินเส้นทางจักรยานมีการให้เครดิตเป็นระดับดาว ซึ่งสามารถใช้ในการทำการตลาด และการประชาสัมพันธ์ อีกองค์กรหนึ่ง คือ Fietsplatform ได้ทำการสำรวจพื้นที่และทำการมอเตอร์คุณภาพเส้นทางจักรยานระดับประเทศครั้งแรกไปทั่วเนเธอร์แลนด์ ซึ่งหลายรัฐได้ใช้ในการประชาสัมพันธ์และทำแคมเปญการตลาด โดยการประเมินที่วิเคราะห์บนเงื่อนไขของเส้นทางและประสบการณ์ของผู้ใช้ โดยได้กำหนดกรอบการประเมินไว้ นอกจากนี้เพื่อรองรับโปรแกรมมอเตอร์คุณภาพ Fietsplatform ได้มีการพัฒนา ระบบการรายงานออนไลน์สำหรับการรายงานป้ายเส้นทางจักรยานที่ชำรุดหรือหายไป เว็บไซต์วิกิที่ที่สามารถเชื่อมต่อกับเว็บของหน่วยงานภูมิภาคหรือองค์กรการท่องเที่ยว ที่อนุญาตให้นักปั่นรายงานปัญหาของป้าย ในขณะที่โมบายแอปพลิเคชันสำหรับให้นักปั่นสามารถรายงานสิ่งที่พบเห็นได้ในขณะเดินทาง

Chang and Chang (2003) ทำการศึกษาเรื่อง A Strategic Study of Bicycle Tourism in Taiwan ทำกรณีศึกษาเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานในไต้หวันและมีการเปรียบเทียบกับการพัฒนาในประเทศอื่น ไต้หวันมีนโยบายการพัฒนาประเทศ ซึ่งรวมแผนพัฒนาพื้นที่สีเขียวเข้าไว้ด้วยกัน คือ จักรยานเป็นทางเลือกสำหรับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เป็นกิจกรรมนันทนาการนอกสถานที่ หรือสำหรับการเดินทาง และในปี 2002 the Sports Council ออกแผนพัฒนา ระบบทางจักรยานในไต้หวัน โดยโครงการมีจุดมุ่งหมาย เพื่อพัฒนาพื้นที่สีเขียวผ่านการพัฒนาการท่องเที่ยวและการพัฒนาระบบขนส่ง โดยงบประมาณการลงทุนประมาณ 21

พันล้านดอลลาร์ Kwanshan Town เป็นเมืองที่มีวิวพระอาทิตย์ตกที่สวยงาม มีประชากร 120,000 คน ประกอบอาชีพหลักคือ เกษตรกรรม ผลผลิตเด่น ที่มีชื่อเสียง คือ ข้าว หลังจากที่ยอดการค้าท้องถิ่น ได้รับทุนสนับสนุนจากรัฐ ในปี 1997 จึงเริ่มสร้างทางจักรยาน ตามมาด้วยการร่วมมือกับภาคเอกชน ได้แก่ เอเจนซีทัวร์ ร้านจักรยาน อีกทั้งยังพบว่าการท่องเที่ยวที่พัฒนานั้นส่งผลดีต่อภาคเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม

Jurowski (2009) อธิบายการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ และสิ่งที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดประสบการณ์ได้ โดยมีพื้นฐาน คือ ทฤษฎี Experience Economy ของ B. Joseph Pine and James H. Gilmore (1999) ที่กล่าวว่า เศรษฐกิจของโลกเปลี่ยนไปเมื่อไม่กี่ปีนี้ โดยเปลี่ยนจากความต้องการใน “บริการ” ไปเป็น “ประสบการณ์” ความต้องการของผู้บริโภคและสังคมเปลี่ยนไปเน้นที่การได้รับ “ประสบการณ์” มากกว่าตัว “สินค้าผู้บริโภคมองหาประสบการณ์ที่เฉพาะตัว มากกว่าการสนใจตัวสินค้าหรือบริการ เพราะสินค้าระดับสูงหรือคุณภาพการบริการไม่สามารถสร้างความแตกต่างของสินค้าเพื่อการเป็นตัวเลือกของผู้บริโภคได้อีกต่อไป นวัตกรรมทางเทคโนโลยี และความต้องการของผู้บริโภคที่เพิ่มขึ้น ได้เพิ่มแรงกดดันทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยว ที่ต้องเปลี่ยนแปลงจากการให้ความสำคัญกับสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการ ไปให้ความสำคัญกับ “ประสบการณ์”

Lamont (2009) ศึกษาเรื่อง Independent bicycle tourism in Australia: a whole tourism systems analysis ใช้ Generic model ของระบบการท่องเที่ยวเป็นกรอบในการศึกษา ใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพและวิธีการวิจัยเชิงปริมาณ โดยสอบถามนักท่องเที่ยวจักรยานอิสระ ในออสเตรเลียเกี่ยวกับความคิดเห็น ความต้องการ ความชอบของนักท่องเที่ยว โดยใช้การออกแบบแบบสอบถามเกี่ยวกับการใช้สาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น เส้นทาง ที่พัก ผลการสำรวจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ อายุ 45-59 ปี จัดเป็นกลุ่ม Baby Boomer ซึ่งมีวุฒิการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป และมีรายได้ที่ดี 56.8% ประกอบอาชีพในกลุ่ม Professional และสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวจักรยานและการท่องเที่ยวในความหมายของตน ซึ่งมีความหมายของการออกเดินทาง (Journey) ให้ความสำคัญกับการเดินทาง ไม่ได้มุ่งที่จุดหมายปลายทางเพียงอย่างเดียว

Gössling and Choi (2015) Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles ศึกษาเกี่ยวกับการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและมุมมองของเศรษฐกิจเชิงสิ่งแวดล้อม ได้อธิบายการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง กลยุทธ์และการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยาน ตัวอย่างของโคเปนเฮเกน ในยุโรปจักรยานเป็นองค์ประกอบหลักของ vision เกี่ยวกับระบบการเดินทางที่ยั่งยืน และสนับสนุนด้วยเครื่องมือทางการตลาดต่าง ๆ รวมถึง soft policy อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนวิธีการเดินทางจากพาหนะอื่นมาใช้จักรยานนั้น การเปลี่ยนวิธีการเดินทางยังขึ้นอยู่กับ “วัฒนธรรมการเดินทาง” (Transport Cultures) ซึ่งพบว่า เกี่ยวข้องกับความคาดหวัง

ของผู้ใช้จักรยานในสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ ได้แก่ ความปลอดภัย ความเร็ว ความสะดวกสบาย โดเปินเฮเกนมีการดำเนินการเกี่ยวกับระบบสาธารณูปโภคเพื่อการเดินทางที่ยั่งยืน (Sustainable transport infrastructure) ตามความมุ่งมั่นของเมืองโคเปินเฮเกน ที่จะไปสู่ความเป็นผู้นำของ 'eco-metropolis' โดเปินเฮเกนกับแนวทางเมืองสีเขียว Green concept ในการส่งเสริมการท่องเที่ยว จักรยานและการพัฒนาเมือง โดยประยุกต์แนวคิดการเดินทางที่ยั่งยืนเข้ากับสาธารณูปโภค พื้นฐานเพื่อการไปสู่ 'eco-metropolis' เทศบาลเมืองโคเปินเฮเกน ออกยุทธศาสตร์จักรยาน 2002 "the Cycle Policy 2002-2012" มีการกำหนดวิสัยทัศน์ครั้งแรกสำหรับการเป็นเมือง จักรยาน "Bicycle City"

Micha Roman and Monika Roman (2014) Bicycle Transport as an Opportunity to Develop Urban Tourism- Warsaw Example ศึกษานวัตกรรมทางเลือกในการแก้ปัญหาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวจักรยานในวอร์ซอ การพัฒนา Urban Tourism โดย Bicycle Transport ได้แก่ เลนจักรยานในวอร์ซอ และระบบเช่าจักรยานสาธารณะ (Bicycle Rental) Nextbike เป็นระบบของประเทศเยอรมัน ให้บริการใน 50 เมือง 7 ประเทศ และมีจักรยาน 10,000 คัน เลนจักรยานในวอร์ซอเป็นเส้นทางสั้น ๆ ที่ไม่ได้เชื่อมต่อกัน การใช้ระบบจักรยานสาธารณะจึงเป็นประโยชน์ในการเชื่อมต่อระหว่างเดินทาง ระบบจักรยานสาธารณะจึงเอื้อประโยชน์ให้กับการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยาน

Sigvaldadóttir (2003) กักับการอธิบายทฤษฎีเศรษฐกิจเชิงประสบการณ์ จากหนังสือของ Pine and Gilmore เรื่อง "The Experience Economy-Work Is Theatre and Every Business Is a Stage" มีการอธิบายว่าสังคมกำลังอยู่ในเวทีที่ "ประสบการณ์" คือ สินค้า ที่กำลังเป็นที่ต้องการของตลาด และให้ผลตอบแทนสูง มีมูลค่าในเชิงเศรษฐกิจสูง เป็นยุคที่พัฒนามาจากสามยุคก่อน ในปัจจุบันคือ ยุคที่ 4 Experience Economy โดยสามยุคก่อนหน้าคือ Commodity Economy, Manufacturing Economy และ Service Economy การเกิดขึ้นของแต่ละยุค โดยยุคก่อนหน้าไม่ได้หายไป แต่ถูกรวมเข้าด้วยกัน ในยุคปัจจุบัน Experience Economy หรือ ยุคเศรษฐกิจเชิงประสบการณ์ไม่ใช่เป็นเพียงการจัดหาบริการเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการสร้างความปลอดภัย และความทรงจำที่มีค่าให้กับผู้ชม (memorable experience) ซึ่งนักแสดงต้องตอบสนองความต้องการตามแบบเฉพาะตัวและตามพฤติกรรมของผู้มาชม ซึ่งเปรียบได้กับลูกค้านั่นเอง

Pucher, Dill and Handy (2010) Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review ศึกษารายงานต่างประเทศเกี่ยวกับสาธารณูปโภครองรับการท่องเที่ยวจักรยาน รวมถึงโปรแกรม นโยบายภาครัฐเกี่ยวกับการท่องเที่ยวจักรยาน เช่น การเชื่อมต่อกับขนส่งมวลชนสาธารณะ คือ ระบบจักรยานสาธารณะ Bicycle-sharing program เป็นระบบที่นิยมมากในยุโรป มีเทคโนโลยี Smart card และ Application จัดการระบบ โดยมีผู้ให้บริการต่าง ๆ

เช่น Call-a-Bike ในเยอรมัน Velib ในปารีส Bicing ในบาเซโลนา ที่จอดจักรยานตามจุดขนส่งต่าง ๆ ในประเทศญี่ปุ่นมีจุดจอดจักรยานที่รองรับจักรยานจำนวนมาก เพื่อบริการผู้ใช้จักรยาน เช่น ติดกับสถานีรถไฟ และอธิบายถึงที่จอดจักรยาน ควรจะมีลักษณะอย่างไร เช่น ความปลอดภัยจากการสูญหาย ทำเลนโยบายและโปรแกรมที่ส่งเสริมการใช้จักรยานและการท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ การให้ความรู้ด้านการขับขี่แก่เด็กในโรงเรียน เป็นคลาสเรียน การจัดทำโบรชัวร์ให้ความรู้ แจกผ่านงานกิจกรรม พร้อมการทำการตลาด

Ritchie (1998) ศึกษาเรื่อง Bicycle Tourism ใน เกาะทางใต้ของนิวซีแลนด์นิยามการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวการเติบโตของการท่องเที่ยวซึ่งดูได้จากสิ่งต่าง ๆ เช่น จำนวนบริษัททัวร์ ยอดขายจักรยาน เป็นต้น และสำรวจนักท่องเที่ยวจักรยานอิสระ ด้าน demand independent (or DIY) bicycle tourists ด้วยแบบสอบถามเกี่ยวกับ

1. พฤติกรรมนักท่องเที่ยวจักรยานอิสระและการใช้สาธารณูปโภคต่าง ๆ รวมถึงบริการขนส่ง ซัพพอร์ต ที่พัก และเส้นทางที่เป็นทางเลือก

2. ความคาดหวังและแรงจูงใจในการท่องเที่ยวจักรยาน

3. ประเมินประสิทธิภาพกับปัจจัยส่วนประกอบ ที่สร้างประสบการณ์การท่องเที่ยว

พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่ มาจาก Western Europe, UK and North American เป็นนักท่องเที่ยวที่มีประสบการณ์ อายุน้อย ท่องเที่ยวคนเดียว หรือมีคู่เดินทาง ระยะเวลาอยู่ในนิวซีแลนด์ 50 วัน การเดินทางของนักท่องเที่ยวจักรยานอิสระมักจะไม่วนกลับเส้นทางเดิมและการท่องเที่ยวในทัศนคติเหมือนเป็นการสำรวจ การค้นพบ

Rotar (2012) How to develop cycle tourism คู่มือเกี่ยวกับการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยาน ว่ามีส่วนประกอบอะไรบ้าง เป็นแนวทางมีรายละเอียด เช่น นิยามนักท่องเที่ยว การแบ่งประเภทนักท่องเที่ยว สาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น เส้นทาง การบริการ การส่งเสริมการตลาด เป็นคู่มือ จากโปรแกรม Central Europe เนื้อหาเกี่ยวกับประเภทนักท่องเที่ยว การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ทางจักรยาน มาตรฐานการบริการนักท่องเที่ยวจักรยาน การทำการตลาด การให้บริการมัคคุเทศก์ ซึ่งในต่างประเทศนั้นมัคคุเทศก์ยังมีหน้าที่เทรนนิ่ง หรือให้คำแนะนำ การให้บริการ Bicycle-friendly มีความหมายต่อนักท่องเที่ยว ในแง่ให้ความรู้ลึกซึ้งของการถูกต้อนรับ ความเป็นมิตรและแสดงถึงทัศนคติที่ดี

รวบรวมเรื่อง การท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์จากทั่วโลก และสรุปความหมายของการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ มีแนวทางต่าง ๆ อาทิ การสื่อความหมาย โดยใช้แผนที่ และการสร้างทีม Effective Interpretation การสื่อความหมาย แปลความหมาย มรดกทางวัฒนธรรมและธรรมชาติ ที่มีประสิทธิภาพ (โดยมัคคุเทศก์ที่มีความชำนาญ หรือสิ่งต่าง ๆ เช่น คู่มือ ศูนย์ข้อมูล นักท่องเที่ยว การจัดแสดง ป้ายและสื่อมัลติมีเดีย) ตอบสนองความต้องการและความคาดหวัง

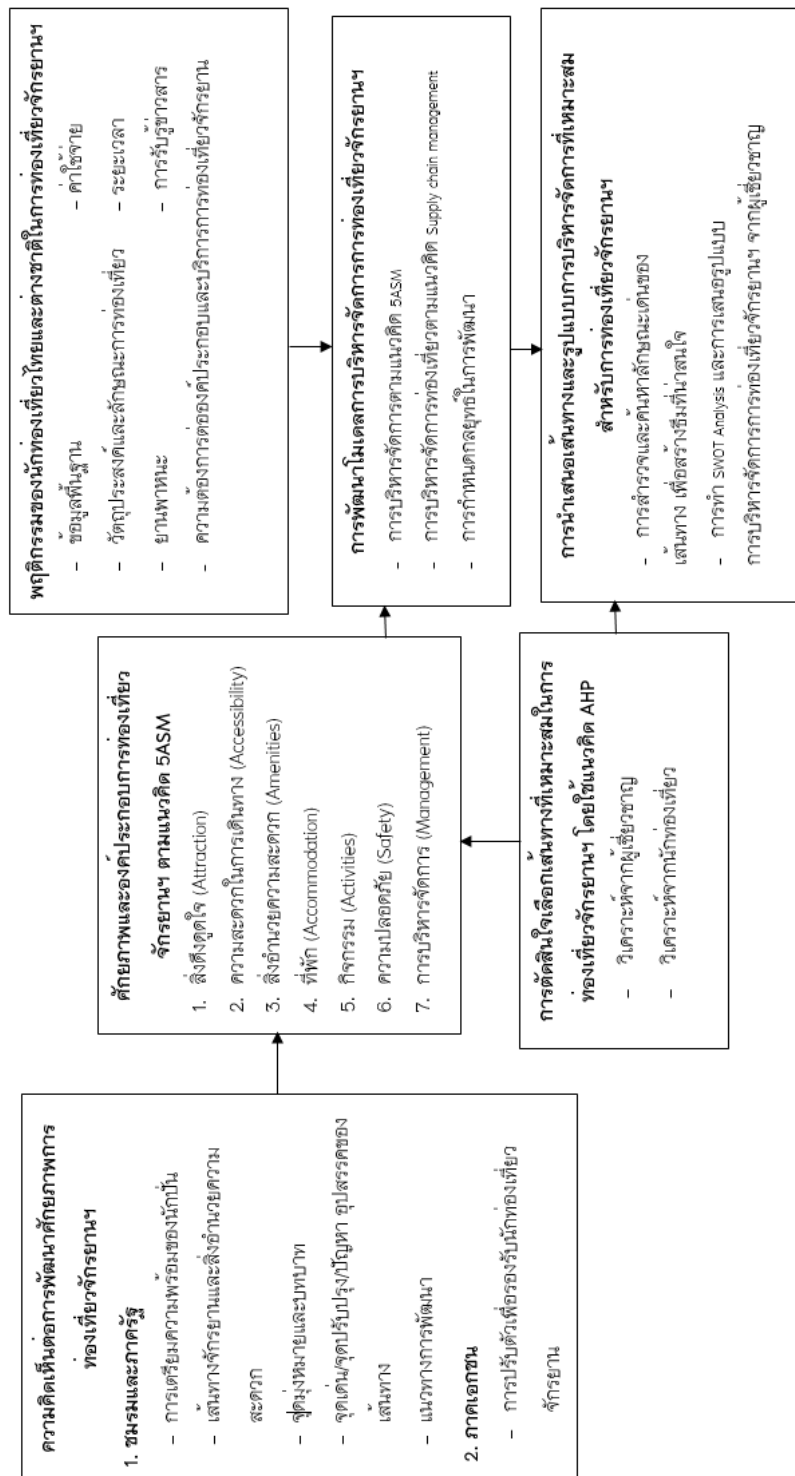
ของนักท่องเที่ยว การสื่อความหมายที่ดีจะมีส่วนเกี่ยวข้องกับ การให้ความรู้ ความท้าทายและ ความบันเทิง และจะให้ความรู้สึกของสถานที่และความหมาย จะสร้างความพึงพอใจให้กับ นักท่องเที่ยวและนำไปสู่การพัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างต่อเนื่องประสบการณ์อาจเกิดขึ้นในขั้นตอน ใดก็ได้ ประสบการณ์จะเกี่ยวข้องกับประสาทสัมผัสทั้งห้า หรือเกี่ยวข้องกับ story/Authenticity และการใช้เทคโนโลยีกับการสร้างประสบการณ์ ได้แก่ การใช้เว็บ หรือโซเชียลมีเดียต่าง ๆ

STRDA (2014) Cross-border bike “Cycling tourism in the Hungary-Croatia border area” รายงานการท่องเที่ยวจักรยานพื้นที่ชายแดน ฮังการี-โครเอเชีย เกี่ยวกับนโยบายการ พัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานชายแดน วิสัยทัศน์ ผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว และนวัตกรรมทางการ ท่องเที่ยวจักรยาน ซึ่งมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศร่วมด้วย เป็นเครื่องมือการสื่อสาร สมัยใหม่ ที่ทำให้เกิดความเฉพาะตัวมากขึ้น มีการออกแบบร่วมกับการใช้เทคโนโลยี ฮังการี มีการใช้เว็บและแอปพลิเคชัน โดยโปรเจกต์การท่องเที่ยวจักรยานข้ามพรมแดนที่กำลังมีการ พัฒนากันอยู่ มีสิ่งที่คล้ายกันของเครื่องมือสื่อสารดังนี้

สมาร์ทโฟนแอปพลิเคชันที่พัฒนาขึ้นสำหรับโครงการ ที่เปิดให้ผู้ใช้ทดลองและเรต เลนทางในพื้นที่ สามารถแชร์ข้อมูลเกี่ยวกับระเบียบจราจรชั่วคราวต่าง ๆ และสามารถ convert performance ลงไปในโลกโซเชียลได้อีกด้วย เช่นเดียวกับ โปรเจกต์Cycling across cultures from Harkány to Belišće ก็มีการพัฒนาแอปพลิเคชันและฐานข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทาง จุดแวะชม และ พัฒนาในสามภาษา นอกจากนี้ยังมีข้อมูลเกี่ยวกับโบราณสถานและการท่องเที่ยวไวน์อีกด้วย

Neuhofner and Buhalis (2008) ศึกษาเรื่อง เทคโนโลยีกับการเพิ่มประสบการณ์การ ท่องเที่ยว ตามหลักทฤษฎีเศรษฐกิจเชิงประสบการณ์ของ Pine and Gilmore ผลกระทบที่สำคัญ ของเทคโนโลยีที่เกี่ยวกับประสบการณ์ท่องเที่ยว เทคโนโลยีไม่เพียงปรับเข้ากับชีวิตประจำวัน ของผู้คน แต่ยังก่อให้เกิดประสบการณ์ การท่องเที่ยวประสบการณ์การท่องเที่ยวไม่ใช่จำกัดอยู่ เพียงการบริการที่เรียบง่ายเท่านั้น แต่รวมอยู่ในหลายขั้นตอน เช่น ก่อนเดินทาง ระหว่าง และ หลังเดินทาง เช่น ประสบการณ์จะอยู่ในขั้นก่อนออกเดินทางกับการสร้างความคาดหวัง เทคโนโลยี ทำให้เกิดสภาพแวดล้อมเสมือน เช่น เว็บ Virtual ที่เพิ่มประสบการณ์การท่องเที่ยวให้ตั้งแต่ก่อน ออกเดินทางสรุปว่า เทคโนโลยีได้เพิ่มการสร้างประสบการณ์ แต่เป็นการสร้างประสบการณ์ร่วม จากตัวนักท่องเที่ยวเองด้วย (Co-creator) เปลี่ยนจากการเป็นผู้รับฝ่ายเดียวมาเป็นผู้สร้าง นี่คื อมุมมองที่อยู่บนพื้นฐานของ เศรษฐกิจเชิงประสบการณ์ ตามหลักของ Pine and Gilmore เทคโนโลยี เป็นเครื่องมือสำคัญในการเพิ่มประสบการณ์ โดยอำนวยความสะดวก เพิ่มประสิทธิภาพการ สร้าง และเสริมคุณค่าประสบการณ์

กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพ 14 แสดงกรอบแนวคิดรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก

จากภาพกรอบแนวคิดการวิจัยนี้ มุ่งเน้นการค้นหารูปแบบการพัฒนาศักยภาพและองค์ประกอบการท่องเที่ยวจรัญาน ตามแนวคิด 5ASM โดยใช้การศึกษาความคิดเห็นจากชมรมจรัญาน ภาครัฐ และภาคเอกชน และใช้แนวคิด AHP ในการประเมิน และตัดสินใจเลือกเส้นทางที่เหมาะสมในการท่องเที่ยวจรัญาน ในมุมมองการวิเคราะห์จากผู้เชี่ยวชาญ และนักท่องเที่ยวรวมทั้งทำการศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวไทยและต่างชาติในการท่องเที่ยวจรัญานเพื่อทราบถึงข้อมูลพื้นฐานของนักท่องเที่ยว ลักษณะการท่องเที่ยว และความต้องการต่อองค์ประกอบและบริการการท่องเที่ยวจรัญาน เป็นต้น จากนั้นนำสาระความรู้ที่ได้มาพัฒนาโมเดลการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจรัญานตามแนวคิด 5ASM Supply chain management และนำเสนอเส้นทางและรูปแบบการบริหารจัดการที่เหมาะสม สำหรับการท่องเที่ยวจรัญานในพื้นที่ชายแดนล้านนาตะวันออกต่อไป



## บทที่ 3

### วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง รูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed method) ซึ่งมีการใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ และการวิจัยเชิงปริมาณ โดยจำแนกตามวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยวและองค์ประกอบของการท่องเที่ยว สำหรับเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก 2) เพื่อศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก 3) เพื่อวิเคราะห์และเสนอเส้นทางที่เหมาะสม สำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก และ 4) เสนอรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก ซึ่งสามารถอธิบายวิธีดำเนินการวิจัยเพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ดังนี้

#### วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยวและองค์ประกอบของการท่องเที่ยว สำหรับเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก

##### 1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากรในงานวิจัยนี้ คือ นักปั่นจากชมรมจักรยาน นักท่องเที่ยวจักรยาน ผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว สมาชิกชมรมจักรยานในพื้นที่ (Bicycle Advocacy) ผู้บริหารสำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด ผู้บริหารของสมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัด และสภาอุตสาหกรรมจังหวัด และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวจักรยาน 30 คน

##### 1.2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้รวบรวมข้อมูล แบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

1.2.1 กลุ่มตัวอย่างในการประเมินศักยภาพทางการท่องเที่ยวจักรยานในภาพรวมของพื้นที่เมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก คือ นักปั่นจากชมรมจักรยานจังหวัด เชียงราย จังหวัดน่าน และจังหวัดพะเยา ซึ่งทำการสุ่มเลือกแบบเจาะจงจากผู้มีคุณสมบัติเป็นผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญและมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวจักรยาน เป็นประธานชมรมจักรยาน และมีประสบการณ์ในการปั่นจักรยานเพื่อท่องเที่ยวอย่างน้อย 5 ปี จำนวน 30 คน

1.2.2 กลุ่มตัวอย่างในการประเมินศักยภาพทางการท่องเที่ยวจักรยานในจังหวัดเชียงราย จังหวัดน่าน และจังหวัดพะเยา คือ นักท่องเที่ยวจักรยาน ซึ่งกำหนดจำนวน



กลุ่มตัวอย่างโดยศึกษาวิจัยครั้งนี้ไม่ทราบจำนวนประชากร ดังนั้นขนาดตัวอย่างจึงใช้การคำนวณโดยใช้สูตรไม่ทราบขนาดตัวอย่างของ W.G. Cochran โดยกำหนดระดับค่าความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และระดับค่าความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5 (กัลยา วาณิชย์บัญชา, 2550, หน้า 74) ซึ่งสูตรในการคำนวณที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ

$$\text{สูตร } n = \frac{P(1-P)Z^2}{E^2}$$

เมื่อ  $n$  แทน ขนาดตัวอย่าง  
 $P$  แทน สัดส่วนของประชากรที่ผู้วิจัยทำการสุ่ม .50  
 $Z$  แทน ระดับความเชื่อมั่นที่ผู้วิจัยกำหนดไว้  
 $Z$  มีค่าเท่ากับ 1.96 ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 (ระดับ .05)  
 $E$  แทน ค่าความผิดพลาดสูงสุดที่เกิดขึ้น = .051

$$\begin{aligned} \text{แทนค่า } n &= \frac{(.05)(1-0.5)(1.96)^2}{(.051)^2} \\ &= 384 \end{aligned}$$

ขนาดตัวอย่าง 384 คน จึงจะสามารถประมาณค่าร้อยละ โดยมีความผิดพลาดไม่เกินร้อยละ 5 ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 เพื่อความสะดวกในการประเมินผลและการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยจึงใช้ขนาดกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 399 ตัวอย่าง

1.2.3 กลุ่มตัวอย่างในการประเมินน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยการท่องเที่ยวจักรยานตามหลัก 5ASM โดยใช้เทคนิคลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ (AHP) ซึ่งทำการสุ่มเลือกแบบเจาะจงจากจากผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญมีประสบการณ์ปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว จำนวน 30 คน

1.2.4 กลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์เชิงลึกเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวจักรยานจากผู้ที่มีส่วนร่วมในการส่งเสริม สนับสนุน และผลักดันให้เกิดการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก จำนวน 57 คน จำแนกเป็นสมาชิกชมรมจักรยานในพื้นที่ (Bicycle Advocacy) จำนวน 12 คน ผู้บริหารสำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด จำนวน 6 คน ผู้บริหารของสมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัด และสภาอุตสาหกรรมจังหวัด จำนวน 9 คน และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวจักรยาน จำนวน 30 คน

## 2. วิธีการวิจัย แบ่งออกได้ 4 ขั้นตอน ดังนี้

### 2.1 สัมภาษณ์

2.2 ประเมินศักยภาพการท่องเที่ยวจากรยานตามหลัก 5ASM องค์ประกอบการท่องเที่ยว ประกอบด้วยสิ่งดึงดูดความสนใจ (Attraction) การเข้าถึง (Accessibility) ที่พัก (Accommodation) การบริการและความสะดวกสบาย (Amenities) กิจกรรม (Activity) ความปลอดภัย (Safety) และการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจากรยาน (Management) โดยผู้เชี่ยวชาญด้านจักรยาน จำนวน 30 คน และนักท่องเที่ยวจักรยาน 399 คน แบ่งเป็นจังหวัดละ 133 คน

กลุ่มตัวอย่างในการประเมินศักยภาพทางการท่องเที่ยวจากรยานในจังหวัดเชียงราย จังหวัดน่าน และจังหวัดพะเยา คือ นักท่องเที่ยวจักรยาน ซึ่งกำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างโดยศึกษาวิจัยครั้งนี้ไม่ทราบจำนวนประชากร ดังนั้นขนาดตัวอย่างจึงใช้การคำนวณโดยใช้สูตรไม่ทราบขนาดตัวอย่างของ W.G. Cochran โดยกำหนดระดับค่าความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และระดับค่าความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5 (กัลยา วาณิชย์บัญชา, 2550, หน้า 74) ซึ่งสูตรในการคำนวณที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ

$$\text{สูตร} \quad n = \frac{P(1-P)Z^2}{E^2}$$

เมื่อ n แทน ขนาดตัวอย่าง

P แทน สัดส่วนของประชากรที่ผู้วิจัยทำการสุ่ม .50

Z แทน ระดับความเชื่อมั่นที่ผู้วิจัยกำหนดไว้

Z มีค่าเท่ากับ 1.96 ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 (ระดับ .05)

E แทน ค่าความผิดพลาดสูงสุดที่เกิดขึ้น = .051

$$\begin{aligned} \text{แทนค่า} \quad n &= \frac{(.05)(1-0.5)(1.96)^2}{(.051)^2} \\ &= 384 \end{aligned}$$

ขนาดตัวอย่าง 384 คน จึงจะสามารถประมาณค่าร้อยละ โดยมีความผิดพลาดไม่เกินร้อยละ 5 ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 เพื่อความสะดวกในการประเมินผล และการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยจึงใช้ขนาดกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 399 ตัวอย่าง

2.3 ประเมินน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยการท่องเที่ยวจากรยานตามหลัก 5ASM โดยใช้เทคนิคลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ (AHP) จากผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญมีประสบการณ์ปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว จำนวน 30 คน

2.4 สัมภาษณ์เชิงลึกเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยว จักรยาน จากผู้ที่มีส่วนร่วมในการส่งเสริม สนับสนุน และผลักดันให้เกิดการท่องเที่ยวจักรยาน เมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก จำนวน 57 คน

### 3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย แบ่งออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

3.1 อุปกรณ์ประกอบการลงพื้นที่ ได้แก่ สมุดบันทึก กล้องถ่ายภาพ เครื่องบันทึกเสียง

3.2 แบบสอบถามเพื่อศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยวจักรยานตามหลัก 5ASM มี 2 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ระดับศักยภาพการท่องเที่ยวจักรยานตามหลัก 5ASM

3.3 แบบประเมินน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยการท่องเที่ยวจักรยานตามหลัก 5ASM เพื่อเข้าสู่การวิเคราะห์ด้วย AHP สำหรับผู้เชี่ยวชาญการบินจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งแบบประเมินมีลักษณะเป็นแมทริกซ์เพื่อการเปรียบเทียบน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยการท่องเที่ยวรายคู่

3.4 แบบสัมภาษณ์เชิงลึกสำหรับสมาชิกชมรมจักรยาน มี 2 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้คำสัมภาษณ์

ตอนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการปั่นจักรยาน เส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก จุดมุ่งหมายและบทบาท จุดเด่น/จุดปรับปรุง/ปัญหาอุปสรรคของเส้นทาง และแนวทางการพัฒนา

3.5 แบบสัมภาษณ์เชิงลึกสำหรับผู้บริหารสำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด ผู้บริหารสมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัด และสภาอุตสาหกรรมจังหวัด มี 2 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้คำสัมภาษณ์

ตอนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับนโยบายการท่องเที่ยวจักรยาน

3.6 แบบสัมภาษณ์เชิงลึกสำหรับผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวจักรยาน มี 2 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้คำสัมภาษณ์

ตอนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับความพร้อมของภาคบริการ และผู้ประกอบการ

### 4. การสร้างเครื่องมือและการตรวจคุณภาพเครื่องมือ แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

4.1 การสร้างแบบสอบถามเพื่อศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยวจักรยานตามหลัก 5ASM มีขั้นตอนดังนี้

4.1.1 ค้นคว้าจากเอกสาร และงานวิจัย รวมทั้งนำผลการสำรวจพื้นที่ มากำหนดขอบเขตเนื้อหาของแบบสอบถาม

4.1.2 สร้างแบบสอบถาม และทดสอบความเที่ยงตรงภายในของเครื่องมือหาค่าความสอดคล้อง IOC (Index of consistency) โดยให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจทาน จำนวน 5 ท่าน

4.1.3 หาค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือแบบสอบถามที่แก้ไขแล้วไปทดลองใช้ (Try out) กับกลุ่มที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน เพื่อหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามโดยวิธีการหาค่าสัมประสิทธิ์ ครอนบัค แอลฟา (Cronbach' Alpha) (กัลยา วาณิชย์ บัญชา, 2550) นำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try Out) กับผู้เชี่ยวชาญการท่องเที่ยวจรัญยานที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ จำนวน 30 คน แล้วนำมาหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของเครื่องมือ โดยใช้สูตร สัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) ตามวิธีการของ Cronbach (1990 อ้างถึงใน พวงรัตน์ ทวีรัตน์, 2540: 125-126) ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับเท่ากับ 0.982

4.1.4 ปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถาม ตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ และจัดเตรียมสำหรับการเก็บข้อมูลกับผู้เชี่ยวชาญด้านจรัญยาน และนักท่องเที่ยวจรัญยาน

4.2 การสร้างแบบประเมินน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยการท่องเที่ยวจรัญยานตามหลัก 5ASM เพื่อเข้าสู่การวิเคราะห์ด้วย AHP โดยได้กำหนดปัจจัยตามหลัก 5ASM เพื่อสร้างแบบประเมินในรูปแบบตารางแมทริกซ์ เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญการปั่นจรัญยาน ได้พิจารณาและให้คะแนนน้ำหนักความสำคัญเปรียบเทียบเป็นรายคู่ ซึ่งค่าน้ำหนักคะแนนในการเปรียบเทียบเกณฑ์การตัดสินใจ ในระบบแมทริกซ์ มีดังนี้

- |            |  |
|------------|--|
| 1          | สำคัญเท่ากัน   |
| 3          | สำคัญกว่าปานกลาง   |
| 5          | สำคัญกว่าอย่างยิ่ง   |
| 7          | สำคัญกว่ามาก   |
| 9          | สำคัญกว่ามากที่สุด   |
| 2, 4, 6, 8 | ค่าที่อยู่ระหว่างกลางที่บ่งบอกความสัมพันธ์นอกเหนือจากค่าน้ำหนักข้างต้น |

4.3 การสร้างแบบสัมภาษณ์เชิงลึกสำหรับสมาชิกชมรมจรัญยาน ผู้บริหารสำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด ผู้บริหารสมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัด และสภาอุตสาหกรรมจังหวัด และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวจรัญยาน มีขั้นตอนดังนี้

4.3.1 ค้นคว้าจากเอกสาร และงานวิจัย รวมทั้งนำผลการสำรวจพื้นที่ที่กำหนดขอบเขตเนื้อหาของแบบสัมภาษณ์

4.3.2 สร้างแบบสัมภาษณ์ และให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 ท่าน ตรวจสอบความถูกต้อง คลอบคลุม และความชัดเจนของคำถามในการตอบวัตถุประสงค์ของการวิจัย

4.3.3 ปรับปรุงแก้ไขแบบสัมภาษณ์ ตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ และจัดเตรียมสำหรับการเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง

5. การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

5.1 การวิเคราะห์แบบสอบถามเพื่อศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยวจรัญตามหลัก 5ASM ทำการระดับศักยภาพการท่องเที่ยวจรัญ โดยใช้ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

5.2 การวิเคราะห์แบบสัมภาษณ์เชิงลึก ใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content analysis)

5.3 การวิเคราะห์แบบประเมินน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยการท่องเที่ยวจรัญตามหลัก 5ASM ด้วย AHP มีขั้นตอนดังนี้

5.3.1 เปรียบเทียบค่าน้ำหนักคะแนนในรายคู่แบบไขว้ ในแต่ละเกณฑ์การตัดสินใจตามหลัก 5ASM

5.3.2 นอมอลไลซ์ค่าที่ได้จากการเปรียบเทียบความสำคัญในการตัดสินใจ

5.3.3 หาค่า Consistency เพื่อยืนยันค่า Eigenvector ในการนำไปใช้งานสำหรับค่าน้ำหนักคะแนนของภาพรวมทั้ง 3 เส้นทางจรัญ

5.3.4 ให้ค่าน้ำหนักคะแนนจากผู้เชี่ยวชาญ เพื่อเปรียบเทียบเกณฑ์การตัดสินใจในแต่ละด้านของ 5ASM

5.3.5 นอมอลไลซ์ค่าที่ได้จากการเปรียบเทียบความสำคัญในการตัดสินใจในแต่ละด้านของ 5ASM

5.3.6 หาค่า Consistency เพื่อยืนยันค่า Eigenvector ในการนำไปใช้งานสำหรับค่าน้ำหนักคะแนนของแต่ละด้านของ 5ASM

5.3.7 คำนวณผลการแนะนำเส้นทางจรัญที่มีศักยภาพตามความคิดเห็นของนักท่องเที่ยว โดยนำค่าน้ำหนักคะแนนของภาพรวมในข้อ 5.3.3 มาคูณกับผลการประเมินศักยภาพตามหลัก 5ASM โดยนักท่องเที่ยว 399 คน

## วัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนา ตะวันออก

### 1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากรในงานวิจัยนี้ คือ นักท่องเที่ยวจักรยานที่นำจักรยานติดตัวมา และ นักท่องเที่ยวจักรยานอิสระ นันทนาการ และเข้าร่วมงานอีเว้นท์

### 1.2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้รวบรวมข้อมูล แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

1.2.1 กลุ่มตัวอย่างในการรวบรวมข้อมูลพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจักรยาน คือ นักท่องเที่ยวจักรยานที่นำจักรยานติดตัวมาท่องเที่ยวในเขตพื้นที่จังหวัดเชียงราย จังหวัดพะเยา และจังหวัดน่าน โดยทำการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากนักท่องเที่ยวชาวไทย จำนวน 200 คน และชาวต่างประเทศ จำนวน 200 คน (เพราะในพื้นที่พบเห็นนักท่องเที่ยวจักรยานต่างประเทศเข้ามาปั่นจักรยานในพื้นที่ล้านนาตะวันออก) รวมทั้งสิ้น 400 คน ไม่ทราบจำนวนประชากร

กลุ่มตัวอย่างในการประเมินศักยภาพทางการท่องเที่ยวจักรยานใน จังหวัดเชียงราย จังหวัดน่าน และจังหวัดพะเยา คือ นักท่องเที่ยวจักรยาน ซึ่งกำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างโดยศึกษาวิจัยครั้งนี้ไม่ทราบจำนวนประชากร ดังนั้นขนาดตัวอย่างจึงใช้การคำนวณโดยใช้สูตรไม่ทราบขนาดตัวอย่างของ W.G. Cochran โดยกำหนดระดับค่าความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และระดับค่าความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5 (กัลยา วาณิชย์บัญชา, 2550, หน้า 74) ซึ่งสูตรในการคำนวณที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ

$$n = \frac{P(1-P)Z^2}{E^2}$$

เมื่อ n แทน ขนาดตัวอย่าง

P แทน สัดส่วนของประชากรที่ผู้วิจัยทำการสุ่ม .50

Z แทน ระดับความเชื่อมั่นที่ผู้วิจัยกำหนดไว้

Z มีค่าเท่ากับ 1.96 ที่ระดับความเชื่อมั่น ร้อยละ 95 (ระดับ .05)

E แทน ค่าความผิดพลาดสูงสุดที่เกิดขึ้น = .051

$$\text{แทนค่า } n = \frac{(.05)(1 - 0.5)(1.96)^2}{(.051)^2}$$

$$= 384$$

ใช้ขนาดตัวอย่าง 384 คน จึงจะสามารถประมาณค่าร้อยละ โดยมีความผิดพลาดไม่เกินร้อยละ 5 ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 เพื่อความสะดวกในการประเมินผล และการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยจึงใช้ขนาดกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 400 ตัวอย่าง

1.2.2 กลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์เชิงลึกเกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยวจรัญญาน คือ นักท่องเที่ยวจรัญญานอิสระ นันทนาการ และเข้าร่วมงานอีเว้นท์ ซึ่งทำการคัดเลือกแบบเจาะจงเฉพาะผู้ที่มีประสบการณ์และรับทราบข้อมูลรายละเอียดและพร้อมให้ข้อมูล ในพื้นที่จังหวัดเชียงราย จังหวัดพะเยา และจังหวัดน่าน จำนวน 30 คน

## 2. วิธีการวิจัย แบ่งออกได้ 3 ขั้นตอน ดังนี้

2.1 เก็บรวบรวมข้อมูลพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจรัญญาน จากนักท่องเที่ยวจรัญญานชายไทย จำนวน 200 คน และชาวต่างประเทศ จำนวน 200 คน

2.2 นำแนวคิดต่าง ๆ ในบทที่ 2 ประกอบกับปัจจัยในการเลือกเส้นทาง และจัดประชุมร่วมกับทีม ก่อนการสำรวจเส้นทางที่คาดว่าจะพัฒนาได้และมีความเหมาะสม และทำการจัดบันทึกรายละเอียดต่าง ๆ

2.3 สัมภาษณ์เชิงลึกกลุ่มนักท่องเที่ยวจรัญญานอิสระ นันทนาการ และเข้าร่วมงานอีเว้นท์จากจังหวัดเชียงราย จังหวัดน่าน จังหวัดพะเยา จังหวัดละ 10 คน รวมจำนวน 30 คน เกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยวจรัญญาน ปัจจัยในการตัดสินใจเลือกจุดหมายปลายทาง สถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นมิตร แหล่งข้อมูลในการสืบค้นหาข้อมูล การบริการ สิ่งอำนวยความสะดวกที่นักท่องเที่ยวคาดหวัง แนวทางการบริหารจัดการ

## 3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

3.1 แบบสอบถามเพื่อศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจรัญญาน มี 2 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 พฤติกรรมนักท่องเที่ยวจรัญญาน

3.2 แนวคิดและสาระความรู้เกี่ยวกับปัจจัยในการเลือกเส้นทาง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดกรอบในการสำรวจเส้นทาง และจัดบันทึกรายละเอียด

3.3 แบบสัมภาษณ์เชิงลึกสำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยวจรัญญานจังหวัดเชียงราย จังหวัดพะเยา จังหวัดน่าน จำนวน 30 คน มี 2 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้คำสัมภาษณ์

ตอนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวจรัญญาน

#### 4. การสร้างเครื่องมือและการตรวจคุณภาพเครื่องมือ แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

##### 4.1 การสร้างแบบสอบถามเพื่อศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวจักรยาน มีขั้นตอนดังนี้

4.1.1 ค้นคว้าจากเอกสาร และงานวิจัย มากำหนดขอบเขตเนื้อหาของแบบสอบถาม

4.1.2 สร้างแบบสอบถาม และทดสอบความเที่ยงตรงภายในของเครื่องมือ หาค่าความสอดคล้อง IOC (Index of consistency) โดยให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจทาน จำนวน 5 ท่าน

4.1.3 หาค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือนำแบบสอบถามที่แก้ไขแล้วไปทดลองใช้ (Try out) กับกลุ่มที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน เพื่อหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามโดยวิธีการหาค่าสัมประสิทธิ์ครอนบาค แอลฟา (Cronbach' Alpha) (กัลยา วาณิชย์ปัญญา, 2550, 34-42) นำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try Out) กับผู้เชี่ยวชาญการท่องเที่ยวจักรยานที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ จำนวน 30 คน แล้วนำมาหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของเครื่องมือ โดยใช้สูตร สัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) ตามวิธีการของ Cronbach (1990 อ้างถึงใน พวงรัตน์ ทวีรัตน์, 2540: 125-126)

4.1.4 ปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถาม ตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ และจัดเตรียมสำหรับการเก็บข้อมูลกับจากนักท่องเที่ยวจักรยานชาวไทยและต่างชาติ จำนวน 400 คน

4.2 การสังเคราะห์แนวคิดและสาระความรู้เกี่ยวกับปัจจัยในการเลือกเส้นทาง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดกรอบในการสำรวจเส้นทาง และจุดบันทึกรายละเอียดเกี่ยวกับสภาพ จุดเด่น จุดที่ควรระวังและองค์ประกอบต่าง ๆ ของเส้นทางจักรยาน

##### 4.3 การสร้างสัมภาษณ์เชิงลึกสำหรับสมาชิกชมรมจักรยาน มีขั้นตอนดังนี้

4.3.1 ค้นคว้าจากเอกสาร และงานวิจัย รวมทั้งนำผลการสำรวจพื้นที่ที่กำหนดขอบเขตเนื้อหาของแบบสัมภาษณ์

4.3.2 สร้างแบบสัมภาษณ์ และให้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 5 ท่าน ตรวจทานความถูกต้อง คลอบคลุม และความชัดเจนของคำถามในการตอบวัตถุประสงค์ของการวิจัย

4.3.3 ปรับปรุงแก้ไขแบบสัมภาษณ์ ตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ และจัดเตรียมสำหรับการเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง

#### 5. การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

5.1 การวิเคราะห์แบบสอบถามเพื่อศึกษาพฤติกรรมการท่องเที่ยวจักรยาน โดยใช้ค่าความถี่ และค่าร้อยละ



5.2 การสรุปเนื้อหาการจดบันทึกรายละเอียดเกี่ยวกับสภาพ จุดเด่น จุดที่ควรระวัง และองค์ประกอบต่าง ๆ ของเส้นทางจักรยานที่ทำการสำรวจได้

5.3 การวิเคราะห์แบบสัมพัทธ์เชิงลึก ใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content analysis)

### วัตถุประสงค์ที่ 3 เพื่อวิเคราะห์และเสนอเส้นทางที่เหมาะสม สำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก

#### 1. กลุ่มผู้ให้ข้อมูล

กลุ่มผู้ให้ข้อมูล ในงานวิจัยนี้ คือ ผู้เชี่ยวชาญในการปั่นจักรยานท่องเที่ยวชมรมจักรยาน นักท่องเที่ยวจักรยานระยะไกลมากกว่า 100 กิโลเมตร และจะต้องไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในพื้นที่ในเขตล้านนาตะวันออก โดยกำหนดจำนวน 90 คน โดยแบ่งเป็นผู้มีประสบการณ์ในการปั่นจักรยานท่องเที่ยวมากกว่า 5 ปี จำนวน 30 คน ชมรมจักรยาน จังหวัดเชียงราย จังหวัดพะเยา และจังหวัดน่าน จังหวัดละ 10 คน จำนวน 30 คน และนักท่องเที่ยวจักรยานที่ไม่ได้มีภูมิลำเนาอยู่ในพื้นที่ในเขตล้านนาตะวันออก จำนวน จำนวน 30 คน

#### 2. วิธีการวิจัย

##### 2.1 เครื่องมือในการศึกษาเส้นทางจักรยาน

2.1.1 ทดลองเส้นทางรถท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก

##### 2.2.2 ประเมินเส้นทางจักรยาน

2.2.3 สรุปเส้นทางจักรยานการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก

นำผลการศึกษาจากวัตถุประสงค์ที่ 1 และ 2 ทั้งผลการสำรวจพื้นที่ และผลจากชมรมจักรยาน ภาครัฐ ภาคบริการ และผลจากนักท่องเที่ยว มาวิเคราะห์และเสนอเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน

#### 3. การวิเคราะห์ข้อมูล แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

3.1 การวิเคราะห์เพื่อนำเสนอเส้นทางที่เหมาะสม สำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก คือ การพิจารณาจาก พฤติกรรมนักท่องเที่ยว ร่วมกับหลัก 5ASM และเลือกเส้นทางจักรยานจากผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ปั่นจักรยานทางไกล

##### 3.2 การวิเคราะห์เพื่อนำเสนอเส้นทางจักรยาน

3.3 การวิเคราะห์เพื่อนำเสนอรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก

#### วัตถุประสงค์ที่ 4 เสนอรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก

##### 1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากรในงานวิจัยนี้ คือ ผู้เชี่ยวชาญจากหลายภาคส่วน ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว ด้านจักรยาน และด้านการพัฒนาการปกครอง ของจังหวัดเชียงราย จังหวัดพะเยา จังหวัดน่าน

1.2 กลุ่มตัวอย่างในการสนทนากลุ่มเพื่อวิเคราะห์ SWOT analysis และเสนอรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน คือ ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว ด้านจักรยาน และด้านการพัฒนาการปกครอง จังหวัดเชียงราย จังหวัดพะเยา และจังหวัดน่าน จังหวัดละ 30 คน รวมจำนวน 90 คน

##### 2. วิธีการวิจัย

จัดสนทนากลุ่ม (Focus group discussion) เพื่อร่วมกันวิเคราะห์ SWOT analysis ระหว่างผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว ด้านจักรยาน และด้านการพัฒนาการปกครอง จังหวัดเชียงราย จังหวัดพะเยา และจังหวัดน่าน

##### 3. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา เพื่อเป็นพื้นฐานในการจัดทำรูปแบบและร่างยุทธศาสตร์ในการดำเนินรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก

## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

ในการศึกษา เรื่อง รูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจรัญยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยวและองค์ประกอบของการท่องเที่ยว สำหรับเส้นทางจรัญยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก และศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจรัญยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก เป็นการวิเคราะห์และเสนอเส้นทางที่เหมาะสม สำหรับนักท่องเที่ยวจรัญยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก เพื่อเสนอรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจรัญยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก ทั้งนี้ได้ดำเนินการโดยวิธีวิจัยเชิงคุณภาพร่วมกับวิธีวิจัยเชิงปริมาณ ซึ่งสามารถแสดงผลการศึกษา ตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัยดังต่อไปนี้

1. ศักยภาพการท่องเที่ยวและองค์ประกอบของการท่องเที่ยว สำหรับเส้นทางจรัญยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจรัญยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก
3. เพื่อวิเคราะห์และเสนอเส้นทางที่เหมาะสม สำหรับนักท่องเที่ยวจรัญยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก
4. เสนอรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจรัญยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก

ประเด็นที่ 1 ผลการประเมินศักยภาพทางการท่องเที่ยวจักรยานโดยผู้เชี่ยวชาญด้านจักรยานในที่นี้ คือ ผู้เชี่ยวชาญด้านจักรยาน จำนวน 30 คน ในเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก

ตาราง 7 แสดงด้านสิ่งดึงดูดใจ

| ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|--|-----------|------|--------------|
|  | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 1 เส้นทางเป็นแบบวงกลม ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบประสบการณ์และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ เกิดการเรียนรู้และความเพลิดเพลินไปตลอดทาง โดยไม่ต้องกลับเส้นทางเดิม  | 4.50      | 0.65 | มากที่สุด    |
| 2 แหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ชีวิตความเป็นอยู่ วิถีชีวิตคนในพื้นที่   | 4.50      | 0.75 | มากที่สุด    |
| 3 แหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ ภูเขา น้ำตก ลำธาร แก่ง น้ำพุร้อน บ่อน้ำร้อน หนอง คลอง บึง  | 4.35      | 0.74 | มากที่สุด    |
| 4 เส้นทางให้มีความแตกต่างภายในเมือง การกำหนดเส้นทางโดยจัดทำขึ้นหลายเส้นทางหรือหลายระบบเพื่อมุมมองทางวัฒนธรรม พื้นบ้านและวิถีชีวิตชุมชน   | 4.14      | 0.66 | มาก          |
| 5 ทางจักรยานแบบปันส่วน (Share Bikeway) แบ่งส่วนมาจากช่องจราจรของรถยนต์ โดยการตีเส้นบนผิวจราจรของช่องจราจรที่ได้ ออกแบบเพื่อไว้ สำหรับให้รถจักรยานไว้ก่อนแล้ว นั่นคือ ความกว้างของช่องจราจรจะต้องกว้างกว่าช่องจราจรทั่วไปอีกประมาณหนึ่งเมตร | 3.93      | 0.96 | มาก          |

ตาราง 7 (ต่อ)

|                           | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---------------------------|--|-----------|------|--------------|
|                           |  | $\bar{X}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 6                         | เส้นทางจักรยานเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว เพื่อ<br>นักท่องเที่ยวสามารถใช้เดินทางเข้าสู่แหล่ง<br>ท่องเที่ยวได้ รวมถึงควบคุมเส้นทางและ<br>รูปแบบของการสัญจรไม่ให้เกิดความสับสน    | 3.92      | 0.84 | มาก          |
| 7                         | สิ่งดึงดูดด้านสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ความ<br>สวยงามของสถานที่พักผ่อน จัดให้มีที่<br>พักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น<br>โต๊ะ เก้าอี้ ม้านั่ง ชุมพักผ่อน ที่จอดจักรยาน | 3.78      | 0.89 | มาก          |
| 8                         | เส้นทางจักรยานที่ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบ<br>ประสบการณ์และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ที่เกิด<br>การรับรู้และความเพลิดเพลิน  | 3.35      | 0.84 | ปานกลาง      |
| ค่าเฉลี่ยด้านสิ่งดึงดูดใจ |  | 4.06      | 0.79 | มาก          |

ด้านสิ่งดึงดูดใจ ระดับศักยภาพมากที่สุด ได้แก่ เส้นทางเป็นแบบวงกลม ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบประสบการณ์และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ เกิดการรับรู้และความเพลิดเพลินไปตลอดทาง โดยไม่ต้องกลับเส้นทางเดิม ( $\bar{X}=4.50$ , S.D.=0.65) แหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ชีวิตความเป็นอยู่ วิถีชีวิตคนในพื้นที่ ( $\bar{X}=4.50$ , S.D.=0.75) แหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ ภูเขา น้ำตก ลำธาร แก่ง น้ำพุร้อน บ่อน้ำร้อน หนอง คลอง บึง ( $\bar{X}=4.35$ , S.D.=0.74) ข้อที่มีระดับศักยภาพมาก ได้แก่ เส้นทางให้มีความแตกต่างภายในเมือง การกำหนดเส้นทางโดยจัดทำขึ้นหลายเส้นทาง หรือหลายระบบเพื่อมุมมองทางวัฒนธรรมพื้นบ้านและวิถีชีวิตชุมชน ( $\bar{X}=4.14$ , S.D.=0.66) ทางจักรยานแบบปันส่วน (Share Bikeway) แบ่งส่วนมาจากช่องจราจรของรถยนต์ โดยการตีเส้นบนผิวจราจรของช่องจราจรที่ได้ออกแบบเพื่อไว้ สำหรับให้รถจักรยานไว้ก่อนแล้ว นั่นคือ ความกว้างของช่องจราจรจะต้องกว้างกว่าช่องจราจรทั่วไปอีกประมาณหนึ่งเมตร ( $\bar{X}=3.93$ , S.D.=0.96) เส้นทางจักรยานเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถใช้เดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวได้ รวมถึงควบคุมเส้นทางและรูปแบบของการสัญจรไม่ให้เกิดความสับสน ( $\bar{X}=3.92$ , S.D.=0.84)

ข้อที่มีระดับศักยภาพปานกลาง ได้แก่ เส้นทางจักรยานที่ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบประสบการณ์และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ที่เกิดการรับรู้และความเพลิดเพลินไป ( $\bar{X}=3.35$ ,  $S.D.=0.84$ )

ตาราง 8 แสดงด้านการเข้าถึง

| ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|-----------|------|--------------|
|   | $\bar{X}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 1 แบบแผนการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมีการศึกษาหาข้อมูลเข้าใจในแหล่งท่องเที่ยวที่กำลังเดินทางไป  | 3.80      | 1.01 | มาก          |
| 2 จัดให้มีการบริการติดต่อสื่อสาร เช่น โทรศัพท์ Wi-Fi, Internet บริการนักท่องเที่ยวจักรยาน   | 3.66      | 0.89 | มาก          |
| 3 จัดให้มีการปรับภูมิทัศน์ภายในสถานที่ท่องเที่ยวให้มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเน้นความสะดวกในการเข้าถึงโดยเส้นทางจักรยานเพื่อคงสภาพเดิมของแหล่งท่องเที่ยว เหมาะแก่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวของท้องถิ่น | 3.61      | 0.96 | มาก          |
| 4 ทางบก มีการตัดและสร้างถนน การขยายเส้นทางเข้าไปสู่แหล่งท่องเที่ยว การจัดบริการสำหรับนักท่องเที่ยว รถเช่า รถนำเที่ยว รถจักรยาน  | 3.42      | 1.15 | มาก          |
| 5 บริการที่อำนวยความสะดวกให้แก่ยานพาหนะ มีลานจอดยานพาหนะที่ปลอดภัย  | 3.42      | 1.15 | มาก          |
| 6 โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งมีการเชื่อมต่อกันโดยสะดวก เช่น รถไฟ รถเมล์ เรือ เครื่องบิน อยู่ในระยะไม่เกิน 150 กิโลเมตร   | 3.40      | 0.98 | มาก          |

ตาราง 8 (ต่อ)

|                                | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน       |             | ความหมาย       |
|--------------------------------|--|-------------|-------------|----------------|
|                                |  | $\bar{X}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ   |
| 7                              | การให้ข้อมูลข่าวสารในเส้นทางจักรยาน<br>จัดทำกรประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลกับ<br>นักท่องเที่ยวตลอดทางอย่างสม่ำเสมอ   | 3.40        | 1.05        | มาก            |
| 8                              | เส้นทางกรขนส่งเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว<br>ความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ สภาพถนน<br>ความปลอดภัยและความคดเคี้ยวของเส้นทาง<br>เข้าถึง และความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ                                  | 3.28        | 1.20        | ปานกลาง        |
| 9                              | การเคลื่อนที่ทางกายภาพ ความราบรื่น<br>โดยรวม การเดินทางของนักท่องเที่ยว การ<br>ขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของ<br>นักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการ<br>เดินทาง เป็นต้น             | 3.00        | 1.06        | ปานกลาง        |
| 10                             | จัดให้มีพาหนะโดยสารสาธารณะเข้าถึง<br>แหล่งท่องเที่ยว เช่น รถโดยสาร รถรับจ้าง<br>แท็กซี่ มีระบบความปลอดภัยและอุปกรณ์<br>อำนวยความสะดวก สำหรับนักท่องเที่ยว<br>จักรยานสามารถนำจักรยานขึ้นไปได้ | 2.46        | 0.91        | น้อย           |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านการเข้าถึง</b> |  | <b>3.35</b> | <b>1.04</b> | <b>ปานกลาง</b> |

ด้านการเข้าถึง ข้อที่มีระดับศักยภาพมาก ได้แก่ แบบแผนการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมีการศึกษาหาข้อมูลเข้าใจในแหล่งท่องเที่ยวที่กำลังเดินทางไป ( $\bar{X}=3.80$ , S.D.=1.01) การบริการติดต่อสื่อสาร เช่น โทรศัพท์ Wi-Fi, Internet บริการนักท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{X}=3.66$ , S.D.=0.89)

การปรับปรุงทัศนียภาพในสถานที่ท่องเที่ยวให้มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว เน้นความสะดวกในการเข้าถึงโดยเส้นทางจักรยานเพื่อคงสภาพเดิมของแหล่งท่องเที่ยว เหมาะแก่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวของท้องถิ่น ค่าคะแนน ( $\bar{X}=3.61$ , S.D.=0.96) ทางบก มีการตัดและสร้างถนน การขยายเส้นทางเข้าไปสู่แหล่งท่องเที่ยว การจัดบริการสำหรับนักท่องเที่ยว รถเช่า รถนำเที่ยว

รถจักรยาน ( $\bar{X}=3.42$ , S.D.=1.15) บริการที่อำนวยความสะดวกให้แก่ยานพาหนะ มีลานจอดยานพาหนะที่ปลอดภัย ( $\bar{X}=4.50$ , S.D.=1.12)

ข้อที่มีศักยภาพปานกลาง ได้แก่ เส้นทางการขนส่งเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ สภาพถนน ความลาดชันและความคดเคี้ยวของเส้นทางเข้าถึง และความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ ( $\bar{X}=3.28$ , S.D.=1.20) การเคลื่อนที่ทางกายภาพ ความราบรื่นโดยรวม การเดินทางของนักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการเดินทาง เป็นต้น ( $\bar{X}=3.00$ , S.D.=1.06)

ข้อที่มีศักยภาพน้อย ได้แก่ พาหนะโดยสารสาธารณะเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว เช่น รถโดยสาร รถรับจ้าง แท็กซี่ มีระบบความปลอดภัยและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก สำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานสามารถนำจักรยานขึ้นไปได้ ( $\bar{X}=2.46$ , S.D.=0.91)

ตาราง 9 แสดงด้านที่พิก

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|---|-----------|------|--------------|
|   |   | $\bar{X}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 1 | จัดให้มีการบริการที่พักรวดเร็ว สำหรับตั้งเต็นท์นอน เช่น โรงเรียน วัด สะอาด ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน                                   | 3.71      | 0.82 | มาก          |
| 2 | ขนย้ายจักรยาน ลานลาดชัน ลิฟต์   | 3.61      | 0.96 | มาก          |
| 3 | จัดให้มีการบริการที่พักรวดเร็ว สะอาด สะดวกและปลอดภัย โดยมีมาตรฐานรองรับ จากสมาคมโรงแรมหรือกระทรวงการท่องเที่ยว และกีฬา                      | 3.5       | 0.94 | มาก          |
| 4 | ที่พักมีบริการที่เชื่อมต่อการท่องเที่ยวจักรยาน เช่น ที่แขวน จักรยานในห้องพัก  | 3.4       | 0.98 | มาก          |
| 5 | ลานจอดจักรยาน ลานล้างรถจักรยาน ที่สูบลม   | 3.4       | 1.05 | มาก          |
| 6 | โรงแรม สถานที่ประกอบการเชิงการค้าที่นักท่องเที่ยวตั้งขึ้น เพื่อบริการผู้เดินทางในเรื่องของที่พักรวดเร็ว อาหาร และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง | 3.35      | 1.39 | ปานกลาง      |



ตาราง 9 (ต่อ)

| ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน       |             | ความหมาย       |
|---|-------------|-------------|----------------|
|   | $\bar{X}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ   |
| 7 ร้านจำหน่ายอาหารให้แก่นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้นักท่องเที่ยวจรัญาน | 3.21        | 1.52        | ปานกลาง        |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านที่พัก</b>  | <b>3.45</b> | <b>1.09</b> | <b>ปานกลาง</b> |

ที่พัก ในด้านนี้ พบว่ามีปัจจัยที่มีศักยภาพในระดับปานกลางไปถึงมาก ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ การบริการที่พักชั่วคราว สำหรับตั้งเต็นท์นอน เช่น โรงเรียน วัด สะอาด ปลอดภัย แก่ นักท่องเที่ยวจรัญาน ค่าคะแนน ( $\bar{X}=3.71$ , S.D.=0.82) ขนย้ายจรัญาน ลานลาดชัน ลิฟต์ ค่าคะแนน ( $\bar{X}=3.61$ , S.D.=0.96) การบริการที่พัก สะอาด สะดวกและปลอดภัย โดยมีมาตรฐานรองรับ จากสมาคมโรงแรมหรือกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ( $\bar{X}=3.50$ , S.D.=0.94) ที่พักมีบริการที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวจรัญาน เช่น ที่แขวน จักรยานในห้องพัก ค่าคะแนน ( $\bar{X}=3.40$ , S.D.=0.98)

ลานจอดจรัญาน ลานล้างรถจรัญาน ที่สุบลม ค่าคะแนน ( $\bar{X}=3.40$ , S.D.=1.05) โรงแรม สถานที่ประกอบการเชิงการค้าที่นักธุรกิจตั้งขึ้น เพื่อบริการผู้เดินทางในเรื่องของที่พัก อาศัย อาหาร และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ค่าคะแนน ( $\bar{X}=3.35$ , S.D.=1.39)

ข้อที่มีศักยภาพปานกลาง ได้แก่ ร้านจำหน่ายอาหารให้แก่นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้นักท่องเที่ยวจรัญาน ค่าคะแนน ( $\bar{X}=3.21$ , S.D.=1.52)

ตาราง 10 แสดงด้านบริการและความสะดวกสบาย

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|--|-----------|------|--------------|
|   |  | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 1 | ร้านอาหารและภัตตาคาร ร้านจำหน่ายอาหารให้แก่นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยาน   | 4.00      | 0.90 | มาก          |
| 2 | การจัดให้มีป้ายบอกทางที่ติดตั้งในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน แนะนำแหล่งท่องเที่ยว ป้ายมีเนื้อหาถูกต้อง ได้มาตรฐานและมีจำนวนเพียงพอ   | 3.76      | 1.01 | มาก          |
| 3 | มีข้อมูลด้านการท่องเที่ยวต่าง ๆ เพื่อให้นักท่องเที่ยวใช้ประกอบในการพิจารณาและตัดสินใจวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวจักรยาน   | 3.60      | 0.91 | มาก          |
| 4 | จัดให้มีจุดแวะพัก จุดที่นักท่องเที่ยวจักรยานแวะเพื่อหยุดพักเหนื่อยระหว่างการเดินทาง เพราะนักท่องเที่ยวจักรยานจะมีการเดินทางไกล จึงควรมีแหล่งแวะเติมพลัง เช่น แหล่งที่มีร้านแวนั่งอยู่รวมกัน อาจจะเป็นร้านกาแฟ ร้านเบเกอรี่ ย่านชุมชน เป็นต้น | 3.53      | 1.33 | มาก          |
| 5 | การเคลื่อนที่ด้านการเงิน เป็นการอำนวยความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ   | 3.53      | 1.30 | มาก          |
| 6 | จัดให้มีเอกสารแผ่นพับ ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวเพื่อบริการแก่นักท่องเที่ยวจักรยานในสื่อต่าง ๆ  | 3.50      | 1.16 | มาก          |

ตาราง 10 (ต่อ)

|  | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|--|---|-------------|-------------|--------------|
|  |   | $\bar{X}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 7  | จัดให้มีห้องน้ำสาธารณะที่สะอาด และมีปริมาณเพียงพอกับความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน  | 3.46        | 0.77        | มาก          |
| 8  | การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร เป็นการให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว ความสับสนไหลของข้อมูลท่องเที่ยวโดยรวม ทั้งระบบออนไลน์และออฟไลน์ และข้อมูลในจุดสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ รวมถึงป้ายเตือนคำแนะนำข้อควรปฏิบัติในสถานที่ เป็นต้น | 3.46        | 0.83        | มาก          |
| 9  | จัดให้มีถังขยะ ปริมาณเพียงพอ  | 3.16        | 0.71        | ปานกลาง      |
| 10   | จัดให้มีที่พักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น โต๊ะ เก้าอี้ ม้านั่ง ชุมนักพักผ่อน  | 3.08        | 0.79        | ปานกลาง      |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านบริการและความสะดวกสบาย</b> |   | <b>3.51</b> | <b>0.97</b> | <b>มาก</b>   |

ด้านบริการและความสะดวกสบาย ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ ร้านอาหารและภัตตาคาร ร้านจำหน่ายอาหารให้นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้นักท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{X}=4.00$ , S.D.=0.90) ป้ายบอกทางที่ติดตั้งในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน แนะนำแหล่งท่องเที่ยว ป้ายมีเนื้อหาถูกต้อง ได้มาตรฐานและมีจำนวนเพียงพอ ( $\bar{X}=3.76$ , S.D.=1.01) ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวต่าง ๆ เพื่อให้นักท่องเที่ยวใช้ประกอบในการพิจารณาและตัดสินใจวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{X}=3.60$ , S.D.=0.91) การเคลื่อนที่ด้านการเงิน เป็นการอำนวยความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ ( $\bar{X}=3.53$ , S.D.=1.30) จุดแวะพัก จุดที่นักท่องเที่ยวจักรยานแวะเพื่อหยุดพักเหนื่อยระหว่างการเดินทาง เพราะนักท่องเที่ยวจักรยานจะมีการเดินทางไกล จึงควรมีแหล่งแวะเติมพลัง เช่น แหล่งที่มีร้านแวน้ำอยู่รวมกัน อาจจะเป็นร้านกาแฟ ร้านเบเกอรี่ ย่านชุมชน เป็นต้น ( $\bar{X}=3.53$ , S.D.=1.33) เอกสารแผ่นพับ ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวเพื่อบริการแก่นักท่องเที่ยวจักรยานในสื่อต่าง ๆ ( $\bar{X}=3.50$ , S.D.=1.16) ห้องน้ำสาธารณะที่สะอาด และมีปริมาณเพียงพอกับความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{X}=3.46$ , S.D.=0.77)

การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร เป็นการให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว ความสับสนโหลของข้อมูลท่องเที่ยวโดยรวม ทั้งระบบออนไลน์และออฟไลน์ และข้อมูลในจุดสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ รวมถึงป้ายเตือน คำแนะนำข้อควรปฏิบัติในสถานที่ เป็นต้น ( $\bar{X}=3.46$ , S.D.=0.83)

ข้อที่มีศักยภาพปานกลาง ได้แก่ ถึงขยะ ปริมาณเพียงพอ ( $\bar{X}=3.16$ , S.D.=0.71) ที่พักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น โต๊ะ เก้าอี้ ม้านั่ง ชุมนพักผ่อน ( $\bar{X}=3.08$ , S.D.=0.79)

ตาราง 11 แสดงด้านกิจกรรม

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|---|-----------|------|--------------|
|   |   | $\bar{X}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 1 | จัดให้มีกิจกรรมนันทนาการ มีส่วนร่วมกับชุมชน   | 4.13      | 0.74 | มาก          |
| 2 | จัดให้มีการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ นอกพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยใช้จุดเด่นของทรัพยากรท่องเที่ยว เพื่อเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน     | 3.93      | 0.88 | มาก          |
| 3 | จัดให้มีลานทำกิจกรรม เพื่อชมการแสดง ด้านศิลปวัฒนธรรมในพื้นที่ ตามสภาพของแหล่งท่องเที่ยว   | 3.93      | 0.96 | มาก          |
| 4 | จัดให้มีกิจกรรมบริการเพื่อการพักผ่อน หย่อนใจหรือนันทนาการ บ้านเทิง สนุกสนาน การแสดงที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น เช่น รำวงย้อนยุค ถนนคนเดิน การรำฟ้อน เป็นต้น | 3.57      | 1.15 | มาก          |

ตาราง 11 (ต่อ)

|                             | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|-----------------------------|---|-------------|-------------|--------------|
|                             |   | $\bar{x}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 5                           | การเรียนรู้ จัดให้มีการเรียนรู้ โดยปกติแล้ว<br>นักท่องเที่ยวเพิ่มทักษะและความรู้ทั้งทั่วไป<br>หรือเฉพาะ ผ่านประสบการณ์จากการ<br>เรียนรู้ ที่สถานที่ที่พวกเขาเยี่ยมชม เช่น การ<br>เรียนรู้เรื่องราวประวัติศาสตร์ของพื้นที่นั้น ๆ<br>ในพิพิธภัณฑ์ วัด เรียนรู้ศิลปะต่าง ๆ จาก<br>แกลเลอรีแสดงงานศิลปะ บ้านศิลปิน เรียนรู้<br>เกี่ยวกับธรรมชาติ จากการเที่ยวฟาร์มหรือ<br>ไรชา สวนสมุนไพร เป็นต้น | 3.53        | 1.18        | มาก          |
| 6                           | การแสดง จัดให้มีกิจกรรมบริการเพื่อการ<br>พักผ่อนหย่อนใจหรือนันทนาการ บันเทิง<br>สนุกสนาน การแสดงที่เป็นเอกลักษณ์<br>ประจำท้องถิ่น เช่น รำวงย้อนยุค ถนนคน<br>เดิน การฟ้อนรำ เป็นต้น  | 3.50        | 1.01        | มาก          |
| 7                           | กิจกรรมการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวที่มี<br>กิจกรรมหลากหลายจะทำให้นักท่องเที่ยวมี<br>โอกาสเลือกกิจกรรมที่ตนพอใจได้มากขึ้น<br>และความเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยว<br>ใกล้เคียง   | 3.46        | 1.19        | มาก          |
| 8                           | ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม<br>เป็นการบ่งจรรยาบรรณทำกิจกรรมบำเพ็ญ<br>ประโยชน์มุ่งมั่นเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการ<br>พัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมสร้างการมีส่วน<br>ร่วมในชุมชน  | 3.46        | 0.83        | มาก          |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านกิจกรรม</b> |   | <b>3.69</b> | <b>0.99</b> | <b>มาก</b>   |

ด้านกิจกรรม ปัจจัยในด้านนี้ทั้งหมด มีระดับศักยภาพในระดับมาก เรียงลำดับดังนี้ กิจกรรมนันทนาการ มีส่วนร่วมกับชุมชน ( $\bar{X}=4.13$ , S.D.=0.74) การเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ นอกพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยใช้จุดเด่นของทรัพยากรท่องเที่ยว เพื่อเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน ( $\bar{X}=3.93$ , S.D.=0.88) ลานทำกิจกรรม เพื่อชมการแสดงด้านศิลปวัฒนธรรมในพื้นที่ ตามสภาพของแหล่งท่องเที่ยว ( $\bar{X}=3.93$ , S.D.=0.96) กิจกรรมบริการเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจหรือนันทนาการ บันเทิง สนุกสนาน การแสดงที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น เช่น รำวงย้อนยุค ถนนคนเดิน การรำฟ้อน เป็นต้น ( $\bar{X}=3.57$ , S.D.=1.15) กิจกรรมการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวที่มีกิจกรรมหลากหลายจะทำให้นักท่องเที่ยวมีโอกาสเลือกกิจกรรมที่ตนพอใจได้มากขึ้นและความเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง ( $\bar{X}=3.46$ , S.D.=1.19) การเรียนรู้ จัดให้มีการเรียนรู้ โดยปกติแล้วนักท่องเที่ยวเพิ่มทักษะและความรู้ทั่วไปหรือเฉพาะ ผ่านประสบการณ์จากการเรียนรู้ ที่สถานที่ที่พวกเขาเยี่ยมชม เช่น การเรียนรู้เรื่องราวประวัติศาสตร์ของพื้นที่นั้น ๆ ในพิพิธภัณฑ์ วัด เรียนรู้ศิลปะต่าง ๆ จากแกลเลอรีแสดงงานศิลปะ บ้านศิลปิน เรียนรู้เกี่ยวกับธรรมชาติ จากการเที่ยวฟาร์มหรือไร่ชา สวนสมุนไพร เป็นต้น ( $\bar{X}=3.53$ , S.D.=1.18) การแสดงจัดให้มีกิจกรรมบริการเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจหรือนันทนาการ บันเทิง สนุกสนาน การแสดงที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น เช่น รำวงย้อนยุค ถนนคนเดิน การฟ้อนรำ เป็นต้น ( $\bar{X}=3.50$ , S.D.=1.01) ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เป็นการปั่นจักรยานทำกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์มุ่งมั่นเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมสร้างการมีส่วนร่วมในชุมชน ( $\bar{X}=3.46$ , S.D.=1.19)

## ตาราง 12 แสดงด้านความปลอดภัย

| ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมายระดับศักยภาพ |
|--|-----------|------|----------------------|
|  | $\bar{X}$ | S.D. |                      |
| 1 ความปลอดภัยพื้นฐาน สวมหมวกกันน็อคที่ผ่านการรับรองด้วยมาตรฐานล่าสุดและเหมาะสมกับการใช้งานของ ท่านตลอดเวลา ทำตามคำแนะนำของผู้ผลิตในการปรับ ใช้งาน และดูแลหมวกกันน็อคของท่าน ตลอดเวลา | 4.50      | 0.75 | มากที่สุด            |

ตาราง 12 (ต่อ)

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|---|-----------|------|--------------|
|   |   | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 2 | การเปลี่ยนแปลงอะไหล่หรือเพิ่มอุปกรณ์ หากไม่มีการยืนยันความเหมาะสมในการใช้งาน การติดตั้งอย่างถูกต้องใช้งานและดูแลรักษาอะไหล่และอุปกรณ์ หากมีการเปลี่ยนอะไหล่บนจักรยานของท่านด้วยอะไหล่ที่ไม่ใช่ของแท้ อาจจะทำให้จักรยานขาดความปลอดภัย และมีผลต่อการบาดเจ็บสาหัส หรือถึงแก่ชีวิตได้ | 4.35      | 0.74 | มากที่สุด    |
| 2 | การเปลี่ยนแปลงอะไหล่หรือเพิ่มอุปกรณ์ หากไม่มีการยืนยันความเหมาะสมในการใช้งาน การติดตั้งอย่างถูกต้องใช้งานและดูแลรักษาอะไหล่และอุปกรณ์ หากมีการเปลี่ยนอะไหล่บนจักรยานของท่านด้วยอะไหล่ที่ไม่ใช่ของแท้ อาจจะทำให้จักรยานขาดความปลอดภัย และมีผลต่อการบาดเจ็บสาหัส หรือถึงแก่ชีวิตได้ | 4.35      | 0.74 | มากที่สุด    |
| 3 | ความปลอดภัยสำหรับการปั่นแบบออฟโรด เคารพกฎหมายท้องถิ่นและกฎเกี่ยวกับพื้นที่ และวิธีที่ท่านจะสามารถปั่นออฟโรดได้ และให้ความเคารพทรัพย์สินส่วนตัวของผู้อื่น ท่านอาจจะใช้ทางร่วมกับผู้อื่น เช่น นักเดินเขา นักขี่ม้า และผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ   | 3.78      | 0.89 | มาก          |
| 4 | จัดให้มีระบบไฟฟ้าแสงสว่างในจุดต่าง ๆ เพื่อส่องสว่างในตอนกลางคืน โดยเน้นจุดสำคัญที่โดดเด่นและจุดเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน   | 3.73      | 0.79 | มาก          |

ตาราง 12 (ต่อ)

|    | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|----|---|-----------|------|--------------|
|    |   | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 5  | จัดทำป้ายเตือนจุดอันตรายให้เห็นเด่นชัด โดยใช้ภาษาไทยและภาษาต่างประเทศที่นักท่องเที่ยวเข้าใจได้ เช่น ป้าย ห้ามเข้า ระวังอันตราย เป็นต้น  | 3.66      | 0.89 | มาก          |
| 6  | จัดให้มีศูนย์บริการนักท่องเที่ยวจักรยานในจังหวัด เช่น ตรวจดูลมยาง ซ่อมจักรยาน อะไหล่ เป็นต้น  | 3.60      | 0.98 | มาก          |
| 7  | ความปลอดภัยในการขี่ เคารพกฎแห่งท้องถนนและกฎหมายจราจรท้องถิ่นทั้งหมด ท่านกำลังใช้ถนนหรือทางร่วมกับผู้อื่น ทั้งผู้ขี่จักรยานยนต์ ผู้เดินเท้าและผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ โปรดเคารพสิทธิ์ของผู้อื่น ซึ่งโดยใช้ความระมัดระวัง ให้คิดว่าผู้อื่นไม่สามารถเห็นท่านได้โดยตลอดเวลา | 3.53      | 1.30 | มาก          |
| 8  | จัดให้มีป้ายแสดงข้อมูลเฉพาะของแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ โดยแสดงข้อมูล ที่มาของแหล่งท่องเที่ยว มีแผนที่แสดงจุดท่องเที่ยว และเบอร์โทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้   | 3.53      | 0.91 | มาก          |
| 9  | การปั่นจักรยานในยามค่ำคืน การปั่นจักรยานในเวลากลางคืนมีอันตราย มากกว่าการปั่นจักรยานในเวลากลางวัน ผู้ขี่จักรยานยนต์และผู้เดินเท้าจะมองเห็นผู้ใช้จักรยานได้ยากมาก ควรเลือกอุปกรณ์ที่เหมาะสมกับการใช้จักรยานในเวลากลางคืน   | 3.50      | 1.16 | มาก          |
| 10 | จัดให้มีเครื่องมือสื่อสารให้กับเจ้าหน้าที่ เมื่อเกิดเหตุร้าย เจ็บป่วย หรือกรณีนักท่องเที่ยวจักรยานบาดเจ็บ   | 3.46      | 0.99 | มาก          |



ตาราง 12 (ต่อ)

|                                 | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|---------------------------------|---|-------------|-------------|--------------|
|                                 |   | $\bar{x}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 11                              | ป้ายสัญลักษณ์ ป้ายเส้นทางจักรยาน ป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ เช่น ชำรุด ทางตัน ในระหว่างเส้นทาง เพื่อบอกทิศทางให้แก่นักท่องเที่ยว นำทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว | 3.46        | 0.83        | มาก          |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านความปลอดภัย</b> |   | <b>3.74</b> | <b>0.93</b> | <b>มาก</b>   |

ด้านความปลอดภัย ข้อที่มีศักยภาพมากที่สุด ได้แก่ ความปลอดภัยพื้นฐาน สวมหมวกกันน็อคที่ผ่านการรับรองด้วยมาตรฐานล่าสุดและเหมาะกับการใช้งานของท่านตลอดเวลา ทำตามคำแนะนำของผู้ผลิตในการปรับใช้งานและดูแลหมวกกันน็อคของท่านตลอดเวลา ( $\bar{x}=4.50$ , S.D.=0.75) การเปลี่ยนแปลงอะไหล่หรือเพิ่มอุปกรณ์ หากไม่มีการยืนยันความเหมาะสมในการใช้งาน การติดตั้งอย่างถูกต้องใช้งานและดูแลรักษาอะไหล่และอุปกรณ์ หากมีการเปลี่ยนอะไหล่บนจักรยานของท่าน ด้วยอะไหล่ที่ไม่ใช่ของแท้ อาจจะทำให้จักรยานขาดความปลอดภัย และมีผลต่อการบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ชีวิตได้ ( $\bar{x}=4.35$ , S.D.=0.75)

ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ ความปลอดภัยสำหรับการปั่นแบบออฟโรด เคารพกฎหมายท้องถิ่นและกฎเกี่ยวกับพื้นที่และวิธีที่ท่านจะสามารถปั่นออฟโรดได้ และให้ความเคารพทรัพย์สินส่วนตัวของผู้อื่น ท่านอาจจะใช้ทางร่วมกับผู้อื่น เช่น นักเดินเขา นักขี่ม้า และผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ ( $\bar{x}=3.78$ , S.D.=0.89) จัดให้มีระบบไฟฟ้าแสงสว่างในจุดต่าง ๆ เพื่อส่องสว่างในตอนกลางคืน โดยเน้นจุดสำคัญที่โดดเด่นและจุดเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{x}=3.73$ , S.D.=0.79) จัดทำป้ายเตือนจุดอันตรายให้เห็นเด่นชัด โดยใช้ภาษาไทยและภาษาต่างประเทศที่นักท่องเที่ยวเข้าใจได้ เช่น ป้าย ห้ามเข้า ระวังอันตราย เป็นต้น ( $\bar{x}=3.66$ , S.D.=0.89) จัดให้มีศูนย์บริการนักท่องเที่ยวจักรยานในจังหวัด เช่น ตรวจสอบคู่มือ ซ่อมจักรยาน อะไหล่ เป็นต้น ( $\bar{x}=3.60$ , S.D.=0.98) จัดให้มีป้ายแสดงข้อมูลเฉพาะของแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ โดยแสดงข้อมูลที่มาของแหล่งท่องเที่ยว มีแผนที่แสดงจุดท่องเที่ยวและเบอร์โทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้ ( $\bar{x}=3.53$ , S.D.=0.91) ความปลอดภัยในการขับขี่ เคารพกฎแห่งท้องถนนและกฎหมายจราจรท้องถิ่นทั้งหมด ท่านกำลังใช้ถนนหรือทางร่วมกับผู้อื่น ทั้งผู้ใช้นานยนต์ ผู้เดินเท้าและผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ โปรดเคารพสิทธิ์ของผู้อื่น ซึ่งโดยใช้ความระมัดระวัง ให้คิดว่าผู้อื่นไม่สามารถเห็นท่านได้โดยตลอดเวลา ( $\bar{x}=3.53$ , S.D.=1.30) การปั่นจักรยานในยามค่ำคืน การปั่นจักรยานในเวลากลางคืนมีอันตราย

มากกว่าการปั่นจักรยานในเวลากลางวัน ผู้ใช้ยานยนต์และผู้เดินเท้าจะมองเห็นผู้ใช้จักรยานได้ยากมาก ควรเลือกอุปกรณ์ที่เหมาะสมกับการใช้จักรยานในเวลากลางวัน ( $\bar{X}=3.50$ , S.D.=1.16) บำบัดสัญญาณ บำบัดเส้นทางจักรยาน บำบัดสัญญาณต่าง ๆ เช่น ชำรุด ทางตัน ในระหว่างเส้นทาง เพื่อบอกทิศทางให้นักท่องเที่ยว นำทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว ( $\bar{X}=3.46$ , S.D.=0.99) จัดให้มีเครื่องมือสื่อสารให้กับเจ้าหน้าที่ เมื่อเกิดเหตุร้าย เจ็บป่วย หรือกรณีนักท่องเที่ยวจักรยานบาดเจ็บ ( $\bar{X}=3.46$ , S.D.=0.83)

ตาราง 13 แสดงด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|--|-----------|------|--------------|
|   |  | $\bar{X}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 1 | การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติจะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย | 4.00      | 0.87 | มาก          |
| 2 | การวางแผนผู้รับผิดชอบการท่องเที่ยวจักรยาน จัดตั้งคณะทำงานผู้รับผิดชอบเพื่อการบริหารงานการท่องเที่ยวจักรยาน ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามแผนที่วางไว้อย่างต่อเนื่อง การประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเป็นประจำ      | 3.80      | 0.94 | มาก          |
| 3 | การสร้างความสัมพันธ์กับนักท่องเที่ยวและชุมชน สร้างความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกันกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว   | 3.78      | 0.97 | มาก          |
| 4 | มีการบริหารจัดการกับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการใช้จักรยาน  | 3.73      | 1.09 | มาก          |

ตาราง 13 (ต่อ)

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|--|-----------|------|--------------|
|   |  | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 5 | การบริหารจัดการพื้นที่ท่องเที่ยวจรัญยาน จัดสรรพื้นที่รับผิดชอบท่องเที่ยวจรัญยานในพื้นที่ให้สามารถดึงดูดใจแก่นักท่องเที่ยว การจัดภูมิทัศน์ของแหล่งท่องเที่ยวให้เหมาะสมกับทรัพยากรที่มีอยู่ การพัฒนาหรือปรับปรุงบริเวณแหล่งท่องเที่ยวจรัญยานอย่างต่อเนื่อง   | 3.60      | 0.73 | มาก          |
| 6 | นโยบายการส่งเสริมการใช้จรัญยาน โดยจะเร่งส่งเสริมให้มีเส้นทางจรัญยานที่ปลอดภัยให้ผู้ขับขี่มากขึ้นให้ทั่วถึงทุกภูมิภาค และเชื่อมโยงให้เกิดเส้นทางจรัญยานเพื่อการสัญจรและการท่องเที่ยว  | 3.60      | 0.91 | มาก          |
| 7 | การบริหารจัดการด้านความสามารถในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว การจัดเตรียมเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับการเข้าถึงยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างปลอดภัย กำหนดช่วงเวลาในการเข้าถึงพื้นที่ที่เหมาะสม ตามช่วงเวลาหรือตามฤดูกาล เส้นทางรถขนส่งเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ สภาพถนน ความลาดชันและความคดเคี้ยวของเส้นทางเข้าถึง และความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ | 3.57      | 1.01 | มาก          |
| 8 | การวางแผน มีแผนงาน/โครงการ แนวทางการพัฒนา/ปฏิทินกิจกรรม ข้อเสนอแนะ   | 3.57      | 1.01 | มาก          |

ตาราง 13 (ต่อ)

| ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|--|-------------|-------------|--------------|
|  | $\bar{X}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 9 การบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ จัดให้มีการปฐมพยาบาลเบื้องต้น อุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานผู้พิการ ช่องทางการประชาสัมพันธ์อย่างสม่ำเสมอ    | 3.42        | 1.15        | มาก          |
| 10 การจัดการสิ่งแวดล้อม มีมาตรการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และวัฒนธรรม จัดให้มีถังขยะ แยกขยะ การใช้วัสดุที่เป็นมิตร การใช้พลังงานทางเลือก การบำบัดขยะ/ของเสีย | 3.35        | 1.08        | ปานกลาง      |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านการจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน</b>  | <b>3.64</b> | <b>0.98</b> | <b>มาก</b>   |

ด้านการจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติจะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย ( $\bar{X}=4.00$ , S.D.=0.87) การวางแผนผู้รับผิดชอบการท่องเที่ยวจักรยาน จัดตั้งคณะทำงานผู้รับผิดชอบเพื่อการบริหารงานการท่องเที่ยวจักรยาน ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามแผนที่วางไว้อย่างต่อเนื่อง การประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเป็นประจำ ( $\bar{X}=3.80$ , S.D.=0.94) การสร้างความสัมพันธ์กับนักท่องเที่ยวและชุมชน สร้างความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกันกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว ( $\bar{X}=3.78$ , S.D.=0.97) มีการบริหารจัดการกับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการใช้จักรยาน ( $\bar{X}=3.73$ , S.D.=1.09) การบริหารจัดการพื้นที่ท่องเที่ยวจักรยาน จัดสรรพื้นที่รับผิดชอบท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ให้สามารถดึงดูดใจแก่นักท่องเที่ยว และนโยบายการส่งเสริมการใช้จักรยาน โดยจะเร่งส่งเสริมให้มีเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัยให้ผู้ขับขี่มากขึ้นให้ทั่วถึงทุกภูมิภาค และเชื่อมโยงให้เกิดเส้นทางจักรยานเพื่อการสัญจรและการท่องเที่ยว ( $\bar{X}=3.60$ , S.D.=0.73) การบริหารจัดการด้านความสามารถในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว การจัดเตรียมเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับการ

เข้าถึงยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างปลอดภัย กำหนดช่วงเวลาในการเข้าถึงพื้นที่ที่เหมาะสม ตามช่วงเวลาหรือตามฤดูกาล เส้นทางขนส่งเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ สภาพถนน ความลาดชันและความคดเคี้ยวของเส้นทางเข้าถึง และความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ และการวางแผน มีแผนงาน/โครงการ แนวทางการพัฒนา/ปฏิทินกิจกรรม ข้อเสนอแนะ ( $\bar{X}=3.57$ , S.D.=1.01) และการบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ จัดให้มีการปฐมพยาบาลเบื้องต้น อุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานผู้พิการ ช่องทางการประชาสัมพันธ์อย่างสม่ำเสมอ ( $\bar{X}=3.42$ , S.D.=1.15)

ข้อที่มีศักยภาพปานกลาง คือ การจัดการสิ่งแวดล้อม มีมาตรการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และวัฒนธรรม จัดให้มีถังขยะ แยกขยะ การใช้วัสดุที่เป็นมิตร การใช้พลังงานทางเลือก การบำบัดขยะ/ของเสีย ( $\bar{X}=3.35$ , S.D.=1.08)

#### ผลประเมินศักยภาพเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวโดยนักท่องเที่ยวจักรยานจำนวน 399 คน แบ่งเป็นจังหวัด ละ 133 คน

ผลการเปรียบเทียบศักยภาพเส้นทางเพื่อการท่องเที่ยวจักรยาน โดยนักท่องเที่ยวตามเกณฑ์ชีวิต ได้ผลดังนี้

ตาราง 14 แสดงสรุปผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย และคะแนนตามแนวคิด AHP ของศักยภาพทางการท่องเที่ยวจักรยานโดยนักท่องเที่ยว

| ดัชนีวัด                               | ค่าถ่วงน้ำหนัก (AHP) | ศักยภาพเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว |               |              |               |             |               |
|--|----------------------|---|---------------|--------------|---------------|-------------|---------------|
|  |                      | จังหวัดเชียงราย                         |               | จังหวัดพะเยา |               | จังหวัดน่าน |               |
|  |                      | $\bar{X}$                               | คะแนน         | $\bar{X}$    | คะแนน         | $\bar{X}$   | คะแนน         |
| 1. ด้านสิ่งดึงดูดใจ                    | 0.09                 | 3.99                                    | 0.3591        | 4.16         | 37.44         | 4.24        | 38.16         |
| 2. ด้านการเข้าถึง                      | 0.18                 | 3.73                                    | 0.6714        | 3.73         | 67.14         | 3.66        | 65.88         |
| 3. ด้านที่พัก                          | 0.03                 | 3.80                                    | 0.114         | 3.79         | 11.37         | 3.88        | 11.64         |
| 4. ด้านบริการและความสะดวกสบาย          | 0.18                 | 3.81                                    | 0.6858        | 3.97         | 71.46         | 4.00        | 72            |
| 5. ด้านกิจกรรม                         | 0.40                 | 3.98                                    | 0.1592        | 3.96         | 158.4         | 4.06        | 162.4         |
| 6. ด้านความปลอดภัย                     | 0.03                 | 3.85                                    | 0.1155        | 4.07         | 12.21         | 4.10        | 12.3          |
| 7. การบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน | 0.08                 | 3.70                                    | 0.296         | 4.00         | 32            | 4.16        | 33.28         |
| <b>ค่าเฉลี่ยในภาพรวม</b>               | <b>0.14</b>          | <b>3.84</b>                             | <b>-</b>      | <b>3.95</b>  | <b>-</b>      | <b>4.01</b> | <b>-</b>      |
| <b>ผลรวมคะแนน</b>                      | <b>-</b>             | <b>-</b>                                | <b>3.8338</b> | <b>-</b>     | <b>3.9002</b> | <b>-</b>    | <b>3.9566</b> |
| <b>ผลการจัดอันดับศักยภาพ</b>           |                      |   | <b>3</b>      |              | <b>2</b>      |             | <b>1</b>      |

จากตาราง 14 ในภาพรวม นักท่องเที่ยวมีการประเมินว่า จังหวัดน่านมีศักยภาพมากที่สุด ( $\bar{X}=4.01$ , 395.66 คะแนน) รองลงมาคือ จังหวัดพะเยา ( $\bar{X}=3.95$ , 390.02 คะแนน) และ จังหวัดเชียงราย ( $\bar{X}=3.84$ , 383.38 คะแนน) หากประเมินเป็นรายตัวชี้วัด สรุปผลได้ดังนี้

- 1) ด้านสิ่งดึงดูดใจ จังหวัดน่านมีศักยภาพสูงสุด ( $\bar{X}=4.24$ , 38.16 คะแนน) และจังหวัดเชียงรายมีศักยภาพต่ำสุด ( $\bar{X}=3.99$ , 35.91 คะแนน)
- 2) ด้านการเข้าถึง จังหวัดเชียงราย และจังหวัดพะเยา มีศักยภาพสูงสุดเท่ากัน ( $\bar{X}=3.73$ , 67.14 คะแนน)
- 3) ด้านที่พัก จังหวัดน่านมีศักยภาพสูงสุด ( $\bar{X}=3.88$ , 11.64 คะแนน) และจังหวัดพะเยามีศักยภาพต่ำสุด ( $\bar{X}=3.79$ , 11.37 คะแนน)
- 4) ด้านบริการและความสะดวกสบาย จังหวัดน่านมีศักยภาพสูงสุด ( $\bar{X}=4.00$ , 71.64 คะแนน) และจังหวัดเชียงรายมีศักยภาพต่ำสุด ( $\bar{X}=3.81$ , 68.58 คะแนน)
- 5) ด้านกิจกรรม จังหวัดน่านมีศักยภาพสูงสุด ( $\bar{X}=4.06$ , 162.4 คะแนน) และจังหวัดพะเยามีศักยภาพต่ำสุด ( $\bar{X}=3.96$ , 158.4 คะแนน)
- 6) ด้านความปลอดภัย จังหวัดน่านมีศักยภาพสูงสุด ( $\bar{X}=4.10$ , 12.3 คะแนน) และจังหวัดเชียงรายมีศักยภาพต่ำสุด ( $\bar{X}=3.85$ , 11.55 คะแนน)
- 7) ด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจากรยาน จังหวัดน่านมีศักยภาพสูงสุด ( $\bar{X}=4.16$ , 33.28 คะแนน) และจังหวัดเชียงรายมีศักยภาพต่ำสุด ( $\bar{X}=3.70$ , 29.6 คะแนน)

**ผลการศึกษาศักยภาพเส้นทางจักรยานจังหวัดเชียงราย** เมื่อพิจารณาด้วยองค์ประกอบ 5ASM แหล่งท่องเที่ยว ที่ได้จากการตอบแบบสอบถามนักท่องเที่ยวจากรยานจำนวน 133 คน

ตารางแสดงผลการประเมินศักยภาพทางการท่องเที่ยวในเส้นทางจักรยานเมืองชายแดนในเขตจังหวัดเชียงราย ดังนี้

**ตาราง 15 แสดงด้านสิ่งดึงดูดใจ**

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|---|-----------|------|--------------|
|   |   | $\bar{X}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 1 | เส้นทางเป็นแบบวงกลม ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบประสบการณ์และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ เกิดการเรียนรู้และความเพลิดเพลินไปตลอดทาง โดยไม่ต้องกลับเส้นทางเดิม | 4.40      | 0.64 | มากที่สุด    |
| 2 | แหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ชีวิตความเป็นอยู่ วิถีชีวิตคนในพื้นที่  | 4.31      | 0.78 | มาก          |

ตาราง 15 (ต่อ)

|                           | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---------------------------|---|-----------|------|--------------|
|                           |   | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 3                         | เส้นทางให้มีความแตกต่างภายในเมือง การกำหนดเส้นทางโดยจัดทำขึ้นหลายเส้นทางหรือหลายระบบเพื่อมุมมองทางวัฒนธรรม พื้นบ้านและวิถีชีวิตชุมชน  | 4.17      | 0.89 | มาก          |
| 4                         | เส้นทางจักรยานเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถใช้เดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวได้ รวมถึงควบคุมเส้นทางและรูปแบบของการสัญจรไม่ให้เกิดความสับสน  | 4.15      | 1.00 | มาก          |
| 5                         | แหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ ภูเขา น้ำตก ลำธาร แก่ง น้ำพุร้อน บ่อน้ำร้อน หนอง คลอง บึง   | 4.00      | 1.18 | มาก          |
| 6                         | ทางจักรยานแบบปันส่วน (Share Bikeway) แบ่งส่วนมาจากช่องทางจราจรของรถยนต์ โดยการตีเส้นบนผิวจราจรของช่องทางจราจรที่ได้ออกแบบเพื่อไว้ สำหรับให้รถจักรยานไว้ก่อนแล้ว นั่นคือ ความกว้างของช่องทางจราจรจะต้องกว้างกว่าช่องทางจราจรทั่วไปอีกประมาณหนึ่งเมตร | 3.90      | 0.89 | มาก          |
| 7                         | สิ่งดึงดูดด้านสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ความสวยงามของสถานที่พักผ่อน จัดให้มีที่พักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น โต๊ะ เก้าอี้ ม้านั่ง ชุมนพักผ่อน ที่จอดจักรยาน  | 3.74      | 0.91 | มาก          |
| 8                         | เส้นทางจักรยานที่ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบประสบการณ์และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ที่เกิดการเรียนรู้และความเพลิดเพลิน   | 3.23      | 1.04 | ปานกลาง      |
| ค่าเฉลี่ยด้านสิ่งดึงดูดใจ |   | 3.99      | 0.92 | มาก          |

จากตาราง 15 ผลการประเมินศักยภาพจังหวัดเชียงรายที่สอบถามจากนักท่องเที่ยว จักรยาน 133 คน มีรายละเอียดดังนี้

ด้านสิ่งดึงดูดใจ ด้านนี้มีระดับศักยภาพตั้งแต่ปานกลางไปถึงมากที่สุด พบว่าข้อที่มี ศักยภาพมากที่สุด ได้แก่ การจัดเส้นทางเป็นแบบวงกลม ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบประสบการณ์ และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ เกิดการรับรู้และความเพลิดเพลินไปตลอดทาง โดยไม่ต้องกลับเส้นทาง เดิม ( $\bar{X}=4.40$ , S.D.=0.64) แหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ชีวิตความเป็นอยู่ วิถีชีวิตคนในพื้นที่ ( $\bar{X}=4.31$ , S.D.=0.78) ส่วนข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ เส้นทางให้มีความ แตกต่างภายในเมือง การกำหนดเส้นทางโดยจัดทำขึ้นหลายเส้นทาง หรือหลายระบบเพื่อมุมมอง ทางวัฒนธรรมพื้นบ้านและวิถีชีวิตชุมชน ( $\bar{X}=4.17$ , S.D.=0.89) เส้นทางจักรยานเข้าสู่แหล่ง ท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถใช้เส้นทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวได้ รวมถึงควบคุมเส้นทาง และรูปแบบของการสัญจรไม่ให้เกิดความสับสน ( $\bar{X}=4.15$ , S.D.=1.00) แหล่งท่องเที่ยวประเภท ธรรมชาติ ภูเขา น้ำตก ลำธาร แก่ง น้ำพุร้อน บ่อน้ำร้อน หนอง คลอง บึง ( $\bar{X}=4.00$ , S.D.=1.18) ทางจักรยานแบบปันส่วน (Share Bikeway) แบ่งส่วนมาจากช่องจราจรของรถยนต์ โดยการตีเส้น บนผิวจราจรของช่องจราจรที่ได้ออกแบบเอาไว้ สำหรับให้รถจักรยานไว้ก่อนแล้ว นั่นคือ ความ กว้างของช่องจราจรจะต้องกว้างกว่าช่องจราจรทั่วไปอีกประมาณหนึ่งเมตร ( $\bar{X}=3.90$ , S.D.=0.89) สิ่งดึงดูดด้านสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ความสวยงามของสถานที่พักผ่อน จัดให้มีที่พักผ่อนสำหรับ นักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น โต๊ะ เก้าอี้ ม้านั่ง ชุมนพักผ่อน ที่จอดจักรยาน ( $\bar{X}=3.74$ , S.D.=0.91) แหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ชีวิตความเป็นอยู่ วิถีชีวิตคนในพื้นที่ ( $\bar{X}=4.31$ , S.D.=0.78) ข้อที่มีศักยภาพปานกลาง ได้แก่ เส้นทางจักรยานที่ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบ ประสบการณ์ และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ที่เกิดการรับรู้และความเพลิดเพลินไป ( $\bar{X}=3.23$ , S.D.=1.04)

#### ตาราง 16 แสดงด้านการเข้าถึง

| ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|--|-----------|------|--------------|
|  | $\bar{X}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 1 โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งมี การเชื่อมต่อกันโดยสะดวก เช่น รถไฟ รถเมล์ เรือ เครื่องบิน อยู่ในระยะไม่เกิน 150 กิโลเมตร | 4.10      | 0.98 | มาก          |
| 2 บริการที่อำนวยความสะดวกให้แก่ ยานพาหนะ มีลานจอดยานพาหนะที่ปลอดภัย  | 4.01      | 0.99 | มาก          |



ตาราง 16 (ต่อ)

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|--|-----------|------|--------------|
|   |  | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 3 | การบริการติดต่อสื่อสาร เช่น โทรศัพท์ Wi-Fi , Internet บริการนักท่องเที่ยวจักรยาน   | 4.00      | 0.96 | มาก          |
| 4 | การปรับปรุงทัศนียภาพในสถานที่ท่องเที่ยวให้มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว เน้นความสะดวกในการเข้าถึงโดยเส้นทางจักรยาน เพื่อคงสภาพเดิมของแหล่งท่องเที่ยว เหมาะแก่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวของท้องถิ่น | 3.93      | 0.83 | มาก          |
| 5 | เส้นทางจักรยานเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ สภาพถนน ความลาดชันและความคดเคี้ยวของเส้นทาง เข้าถึง และความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ  | 3.91      | 1.25 | มาก          |
| 6 | ทางบก มีการตัดและสร้างถนน การขยายเส้นทางเข้าไปสู่แหล่งท่องเที่ยว การจัดบริการสำหรับนักท่องเที่ยว รถเช่า รถนำเที่ยว รถจักรยาน   | 3.86      | 1.18 | มาก          |
| 7 | แบบแผนการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ของนักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมีการศึกษาหาข้อมูลเข้าใจในแหล่งท่องเที่ยวที่กำลังเดินทางไป  | 3.76      | 1.15 | มาก          |
| 8 | การให้ข้อมูลข่าวสารในเส้นทางจักรยาน จัดทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลกับนักท่องเที่ยวตลอดทางอย่างสม่ำเสมอ   | 3.52      | 1.11 | มาก          |
| 9 | การเคลื่อนที่ทางกายภาพ ความราบรื่นโดยรวม การเดินทางของนักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการเดินทาง เป็นต้น                           | 3.27      | 1.44 | ปานกลาง      |

ตาราง 16 (ต่อ)

|                                | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|--------------------------------|--|-------------|-------------|--------------|
|                                |  | $\bar{X}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 10                             | พาหนะโดยสารสาธารณะเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว เช่น รถโดยสาร รถรับจ้าง แท็กซี่ มีระบบความปลอดภัยและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก สำหรับนักท่องเที่ยวสามารถนำจักรยานขึ้นไปได้ | 2.93        | 1.49        | ปานกลาง      |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านการเข้าถึง</b> |  | <b>3.73</b> | <b>1.14</b> | <b>มาก</b>   |

ตาราง 16 ด้านการเข้าถึง สำหรับด้านนี้นั้น ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งมีการเชื่อมต่อกันโดยสะดวก เช่น รถไฟ รถเมล์ เรือ เครื่องบิน อยู่ในระยะไม่เกิน 150 กิโลเมตร ( $\bar{X}=4.10$ , S.D.=0.98) การบริการติดต่อสื่อสาร เช่น โทรศัพท์ Wi-Fi, Internet บริการนักท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{X}=4.00$ , S.D.=0.96) บริการที่อำนวยความสะดวกให้แก่ยานพาหนะ มีลานจอดยานพาหนะที่ปลอดภัย ( $\bar{X}=4.01$ , S.D.=0.99) การปรับปรุงทัศนียภาพในสถานที่ท่องเที่ยวให้มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว เน้นความสะดวกในการเข้าถึงโดยเส้นทางจักรยานเพื่อคงสภาพเดิมของแหล่งท่องเที่ยว เหมาะแก่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวของท้องถิ่น ( $\bar{X}=3.93$ , S.D.=0.83) เส้นทางรถขนส่งเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ สภาพถนน ความลาดชันและความคดเคี้ยวของเส้นทางเข้าถึง และความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ ( $\bar{X}=3.91$ , S.D.=1.25) แบบแผนการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยว มีการศึกษาหาข้อมูลเข้าใจในแหล่งท่องเที่ยวที่กำลังเดินทางไป ( $\bar{X}=3.76$ , S.D.=1.15) ทางบก มีการตัดและสร้างถนน การขยายเส้นทางเข้าไปสู่แหล่งท่องเที่ยว การจัดบริการสำหรับนักท่องเที่ยว รถเช่า รถนำเที่ยว รถจักรยาน ( $\bar{X}=3.86$ , S.D.=1.18) ข้อมูลข่าวสารในเส้นทางจักรยาน จัดทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลกับนักท่องเที่ยวตลอดทางอย่างสม่ำเสมอ ( $\bar{X}=3.52$ , S.D.=1.11)

ข้อที่มีศักยภาพปานกลาง ได้แก่ การเคลื่อนที่ทางกายภาพ ความราบรื่นโดยรวม การเดินทางของนักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการเดินทาง เป็นต้น ( $\bar{X}=3.27$ , S.D.=1.44) พาหนะโดยสารสาธารณะเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว เช่น รถโดยสาร รถรับจ้าง แท็กซี่ มีระบบความปลอดภัยและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก สำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานสามารถนำจักรยานขึ้นไปได้ ( $\bar{X}=1.49$ , S.D.=0.65)

ตาราง 17 แสดงด้านที่พัก

|                            | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|----------------------------|---|-------------|-------------|--------------|
|                            |   | $\bar{X}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 1                          | ลานจอดรถจักรยาน ลานล้างรถจักรยาน ที่สูบลม   | 4.27        | 0.86        | มากที่สุด    |
| 2                          | การบริการที่พักชั่วคราว สำหรับตั้งเต็นท์ นอน เช่น โรงเรียน วัด สะอาด ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน                                   | 3.93        | 0.99        | มาก          |
| 3                          | ขนย้ายจักรยาน ลานลาดชัน ลิฟต์   | 3.93        | 0.74        | มาก          |
| 4                          | การบริการที่พัก สะอาด สะดวกและปลอดภัย โดยมีมาตรฐานรองรับ จากสมาคมโรงแรมหรือกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา                                | 3.83        | 0.96        | มาก          |
| 5                          | ที่พักมีบริการที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวจักรยาน เช่น ที่แขวน จักรยานในห้องพัก   | 3.77        | 1.36        | มาก          |
| 6                          | โรงแรม สถานที่ประกอบการเชิงการค้าที่นักธุรกิจตั้งขึ้น เพื่อบริการผู้เดินทางในเรื่องของที่พักอาศัย อาหาร และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง | 3.63        | 1.31        | มาก          |
| 7                          | ร้านจำหน่ายอาหารให้แก่นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้นักท่องเที่ยวจักรยาน        | 3.53        | 1.45        | มาก          |
| 8                          | ร้านอาหารที่สะอาดปลอดภัยถูกสุขลักษณะ ให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยานอย่างพอเพียง   | 3.50        | 1.35        | มาก          |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านที่พัก</b> |   | <b>3.80</b> | <b>1.13</b> | <b>มาก</b>   |

ตาราง 17 ด้านที่พัก เมื่อพิจารณาด้านที่พัก ข้อที่มีศักยภาพมากที่สุด ได้แก่ ลานจอดรถจักรยาน ลานล้างรถจักรยาน ที่สูบลม ( $\bar{X}=4.27$ , S.D.=0.86)

ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ ขนย้ายจักรยาน ลานลาดชัน ลิฟต์ ( $\bar{X}=3.93$ , S.D.=0.74) การบริการที่พักรั่วครว สำหรับตั้งเต็นท์นอน เช่น โรงเรียน วัด สะอาด ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว จักรยาน ( $\bar{X}=3.93$ , S.D.=0.99) การบริการที่พัก สะอาด สะดวกและปลอดภัย โดยมีมาตรฐานรองรับ จากสมาคมโรงแรมหรือกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ( $\bar{X}=3.83$ , S.D.=0.96) ที่พัก มีบริการที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวจักรยาน เช่น ที่เขวน จักรยานในห้องพัก ( $\bar{X}=3.77$ , S.D.=1.36) โรงแรม สถานที่ประกอบการเชิงการค้าที่นักธุรกิจตั้งขึ้น เพื่อบริการผู้เดินทางในเรื่องของที่พักร าคั้ย อาหาร และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ( $\bar{X}=3.63$ , S.D.=1.31) ร้านจำหน่ายอาหารให้แก่ นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ นักท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{X}=3.53$ , S.D.=1.45) ร้านอาหารที่สะอาดปลอดภัยถูกสุขลักษณะ ให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยานอย่างพอเพียง ( $\bar{X}=3.50$ , S.D.=1.35)

ตาราง 18 แสดงด้านบริการและความสะดวกสบาย

| ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย<br>ระดับศักยภาพ |
|--|-----------|------|--------------------------|
|  | $\bar{X}$ | S.D. |                          |
| 1 เอกสารแผ่นพับ ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว เพื่อบริการแก่นักท่องเที่ยวจักรยานในสื่อต่าง ๆ   | 4.09      | 1.03 | มาก                      |
| 2 ร้านอาหารและภัตตาคาร ร้านจำหน่ายอาหารให้แก่ นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ นักท่องเที่ยวจักรยาน | 4.03      | 0.95 | มาก                      |
| 3 ป้ายบอกทางที่ติดตั้งในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน แนะนำแหล่งท่องเที่ยว ป้ายมีเนื้อหาถูกต้อง ได้มาตรฐานและมีจำนวนเพียงพอ                                      | 4.02      | 0.99 | มาก                      |
| 4 ห้องน้ำสาธารณะที่สะอาด และมีปริมาณเพียงพอกับความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน   | 4.2       | 1.01 | มากที่สุด                |

ตาราง 18 (ต่อ)

|  | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|--|---|-------------|-------------|--------------|
|  |   | $\bar{x}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 5  | จุดแวะพัก จุดที่นักท่องเที่ยวจากรยานแวน เพื่อหยุดพักเหนื่อยระหว่างการเดินทาง เพราะนักท่องเที่ยวจากรยานจะมีการเดินทางไกล จึงควรมีแหล่งแวะเติมพลัง เช่น แหล่งที่มีร้านแวนนั่งอยู่รวมกัน อาจจะเป็น ร้านกาแฟ ร้านเบเกอรี่ ย่านชุมชน เป็นต้น | 4           | 1.12        | มาก          |
| 6  | การเคลื่อนที่ด้านการเงิน เป็นการอำนวยความสะดวกเรื่อง การจองชำระค่าสินค้า หรือบริการท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ   | 3.70        | 1.15        | มาก          |
| 7  | ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวต่าง ๆ เพื่อให้ นักท่องเที่ยวใช้ประกอบในการพิจารณาและตัดสินใจวางแผนการเดินทางท่องเที่ยว จักรยาน  | 3.68        | 1.05        | มาก          |
| 8  | การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร เป็นการให้ ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว ความสับสนไหล ของข้อมูลท่องเที่ยวโดยรวม ทั้งระบบ ออนไลน์และออฟไลน์ และข้อมูลในจุด สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ รวมถึงป้ายเตือน คำแนะนำข้อควรปฏิบัติในสถานที่ เป็นต้น    | 3.63        | 0.83        | มาก          |
| 9  | ที่พักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น โต๊ะ เก้าอี้ ม้านั่ง ชุมนพักผ่อน  | 3.44        | 0.77        | มาก          |
| 10   | ถังขยะ ปริมาณเพียงพอ  | 3.28        | 0.83        | ปานกลาง      |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านบริการและความสะดวกสบาย</b> |   | <b>3.81</b> | <b>0.97</b> | <b>มาก</b>   |

ตาราง 18 ด้านบริการและความสะดวกสบาย ข้อที่มีศักยภาพมากที่สุด ได้แก่ จัดให้มีห้องน้ำสาธารณะที่สะอาด และมีปริมาณเพียงพอกับความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน

( $\bar{X}=4.20$ , S.D.=1.01) ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ จัดให้มีเอกสารแผ่นพับ ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว เพื่อบริการแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน ในสื่อต่าง ๆ ( $\bar{X}= .09$ , S.D.=1.03) ป้ายบอกทางที่ติดตั้งใน ตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน แนะนำแหล่งท่องเที่ยว ป้ายมีเนื้อหาถูกต้อง ได้มาตรฐานและมีจำนวน เพียงพอ ( $\bar{X}=4.02$ , S.D.=0.99) จุดแวะพัก จุดที่นักท่องเที่ยวจักรยานแวะเพื่อหยุดพักเหนื่อย ระหว่างการเดินทาง เพราะนักท่องเที่ยวจักรยานจะมีการเดินทางไกล จึงควรมีแหล่งแวะเติม พลัง เช่น แหล่งที่มีร้านแวน้ำอยู่รวมกัน อาจจะเป็นร้านกาแฟ ร้านเบเกอรี่ ย่านชุมชน เป็นต้น ( $\bar{X}=4.00$ , S.D.=1.12) ที่พักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น โต๊ะ เก้าอี้ ม้านั่ง ชุมนพักผ่อน ( $\bar{X}=3.44$ , S.D.=0.77) การเคลื่อนที่ด้านการเงิน เป็นการอำนวยความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระ ค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ ( $\bar{X}=3.70$ , S.D.=1.15) ข้อมูลด้าน การท่องเที่ยวต่าง ๆ เพื่อให้นักท่องเที่ยวใช้ประกอบในการพิจารณาและตัดสินใจวางแผนการ เดินทางท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{X}=3.68$ , S.D.=1.05) การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร เป็นการให้ ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว ความสับสนไหลของข้อมูลท่องเที่ยวโดยรวม ทั้งระบบออนไลน์และ ออฟไลน์ และข้อมูลในจุดสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ รวมถึงป้ายเตือน คำแนะนำข้อควรปฏิบัติใน สถานที่ เป็นต้น ( $\bar{X}=3.63$ , S.D.=0.83) ที่พักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น โต๊ะ เก้าอี้ ม้านั่ง ชุมนพักผ่อน ( $\bar{X}=3.44$ , S.D.=0.77)

ตาราง 19 แสดงด้านกิจกรรม

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมาย<br>ระดับศักยภาพ |
|---|---|-----------|------|--------------------------|
|   |   | $\bar{X}$ | S.D. |                          |
| 1 | กิจกรรมนันทนาการ มีส่วนร่วมกับชุมชน   | 4.11      | 1.23 | มาก                      |
| 2 | ลานทำกิจกรรม เพื่อชมการแสดงด้าน<br>ศิลปวัฒนธรรมในพื้นที่ ตามสภาพของ<br>แหล่งท่องเที่ยว  | 4.10      | 1.20 | มาก                      |
| 3 | การเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวไปยังแหล่ง<br>ท่องเที่ยวอื่น ๆ นอกพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดย<br>ใช้จุดเด่นของทรัพยากรท่องเที่ยว เพื่อเอื้อ<br>ประโยชน์ซึ่งกันและกัน | 4.07      | 1.20 | มาก                      |

ตาราง 19 (ต่อ)

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|---|-----------|------|--------------|
|   |   | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 4 | การเรียนรู้ จัดให้มีการเรียนรู้ โดยปกติแล้ว<br>นักท่องเที่ยวเพิ่มทักษะและความรู้ทั้งทั่วไป<br>หรือเฉพาะ ผ่านประสบการณ์จากการ<br>เรียนรู้ ที่สถานที่ที่พวกเขาเยี่ยมชม เช่น การ<br>เรียนรู้เรื่องราวประวัติศาสตร์ของพื้นที่นั้นๆ<br>ในพิพิธภัณฑ์ วัด เรียนรู้ศิลปะต่างๆ จาก<br>แกลเลอรีแสดงงานศิลปะ บ้านศิลปิน เรียนรู้<br>เกี่ยวกับธรรมชาติ จากการเที่ยวฟาร์มหรือ<br>ไรชา สวนสมุนไพร เป็นต้น | 3.91      | 1.33 | มาก          |
| 5 | กิจกรรมบริการเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ<br>หรือนันทนาการ บันเทิง สนุกสนาน การ<br>แสดงที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น เช่น<br>รำวงย้อนยุค ถนนคนเดิน การรำฟ้อน เป็น<br>ต้น  | 3.90      | 1.27 | มาก          |
| 6 | การแสดง จัดให้มีกิจกรรมบริการเพื่อการ<br>พักผ่อนหย่อนใจหรือนันทนาการ บันเทิง<br>สนุกสนาน การแสดงที่เป็นเอกลักษณ์<br>ประจำท้องถิ่น เช่น รำวงย้อนยุค ถนนคน<br>เดิน การฟ้อนรำ เป็นต้น  | 3.86      | 1.20 | มาก          |
| 7 | กิจกรรมการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวที่มี<br>กิจกรรมหลากหลายจะทำให้ให้นักท่องเที่ยวมี<br>โอกาสเลือกกิจกรรมที่ตนพอใจได้มากขึ้น<br>และความเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยว<br>ใกล้เคียง  | 3.67      | 1.26 | มาก          |

ตาราง 19 (ต่อ)

|                             | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|-----------------------------|---|-------------|-------------|--------------|
|                             |   | $\bar{X}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 8                           | ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม<br>เป็นการป้อนจักรยานทำกิจกรรมบำเพ็ญ<br>ประโยชน์มุ่งมั่นเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการ<br>พัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมสร้างการมีส่วน<br>ร่วมในชุมชน | 3.15        | 1.30        | ปานกลาง      |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านกิจกรรม</b> |   | <b>3.85</b> | <b>1.25</b> | <b>มาก</b>   |

ตาราง 19 ด้านกิจกรรม ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ กิจกรรมนันทนาการ มีส่วนร่วมกับชุมชน ( $\bar{X}=4.11$ , S.D.=1.23) ลานทำกิจกรรม เพื่อชมการแสดงด้านศิลปวัฒนธรรมในพื้นที่  
ตามสภาพของแหล่งท่องเที่ยว ( $\bar{X}=4.10$ , S.D.=1.20) การเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวไปยังแหล่ง  
ท่องเที่ยวอื่นๆ นอกพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยใช้จุดเด่นของทรัพยากรท่องเที่ยว เพื่อเอื้อประโยชน์  
ซึ่งกันและกัน ( $\bar{X}=4.07$ , S.D.=1.20) การเรียนรู้ จัดให้มีการเรียนรู้ โดยปกติแล้วนักท่องเที่ยว  
เพิ่มทักษะและความรู้ทั้งทั่วไปหรือเฉพาะ ผ่านประสบการณ์จากการเรียนรู้ ที่สถานที่ที่พวกเขา  
เยี่ยมชม เช่น การเรียนรู้เรื่องราวประวัติศาสตร์ของพื้นที่นั้น ๆ ในพิพิธภัณฑ์ วัด เรียนรู้ศิลปะ  
ต่าง ๆ จากแกลเลอรีแสดงงานศิลปะ บ้านศิลปิน เรียนรู้เกี่ยวกับธรรมชาติ จากการเที่ยวฟาร์ม  
หรือไร่ชา สวนสมุนไพร เป็นต้น ( $\bar{X}=3.91$ , S.D.=1.33) กิจกรรมบริการเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ  
หรือนันทนาการ บันเทิง สนุกสนาน การแสดงที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น เช่น รำวงย้อนยุค  
ถนนคนเดิน การรำฟ้อน เป็นต้น ( $\bar{X}=3.90$ , S.D.=1.27) การแสดง จัดให้มีกิจกรรมบริการเพื่อ  
การพักผ่อนหย่อนใจหรือนันทนาการ บันเทิง สนุกสนาน การแสดงที่เป็นเอกลักษณ์ประจำ  
ท้องถิ่น เช่น รำวงย้อนยุค ถนนคนเดิน การฟ้อนรำ เป็นต้น ( $\bar{X}=3.86$ , S.D.=1.20) กิจกรรมการ  
ท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวที่มีกิจกรรมหลากหลายจะทำให้นักท่องเที่ยวมีโอกาสเลือกกิจกรรมที่  
ตนพอใจได้มากขึ้นและความเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง ( $\bar{X}=3.67$ , S.D.=1.26)

ข้อที่มีศักยภาพปานกลาง ได้แก่ ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เป็นการ  
ป้อนจักรยานทำกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์มุ่งมั่นเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาสังคมและ  
สิ่งแวดล้อมสร้างการมีส่วนร่วมในชุมชน ( $\bar{X}=3.15$ , S.D.=1.30)



ตาราง 20 แสดงด้านความปลอดภัย

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|--|-----------|------|--------------|
|   |  | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 1 | ทำป้ายเตือนจุดอันตรายให้เห็นเด่นชัด โดยใช้ภาษาไทยและภาษาต่างประเทศที่นักท่องเที่ยวเข้าใจได้ เช่น ป้าย ห้ามเข้า ระวังอันตราย เป็นต้น  | 4.69      | 0.55 | มากที่สุด    |
| 2 | การเปลี่ยนแปลงอะไหล่หรือเพิ่มอุปกรณ์ หากไม่มีการยืนยันความเหมาะสมในการใช้งาน การติดตั้งอย่างถูกต้องใช้งานและดูแลรักษาอะไหล่และอุปกรณ์ หากมีการเปลี่ยนอะไหล่บนจักรยานของท่านด้วยอะไหล่ที่ไม่ใช่ของแท้ อาจจะทำให้จักรยานขาดความปลอดภัย และมีผลต่อการบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ชีวิตได้ | 4.50      | 0.99 | มากที่สุด    |
| 3 | ความปลอดภัยพื้นฐาน สวมหมวกกันน็อคที่ผ่านการรับรองด้วยมาตรฐานล่าสุดและเหมาะกับการใช้งานของท่านตลอดเวลา ทำตามคำแนะนำของผู้ผลิตในการปรับ ใช้งาน และดูแลหมวกกันน็อคของท่าน ตลอดเวลา  | 4.46      | 0.76 | มากที่สุด    |
| 4 | ความปลอดภัยในการขับขี่ เคารพกฎแห่งท้องถนนและกฎหมายจราจรท้องถิ่นทั้งหมด ท่านกำลังใช้ถนนหรือทางร่วมกับผู้อื่น ทั้งผู้ขี่ยานยนต์ ผู้เดินเท้าและผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ โปรดเคารพสิทธิ์ของผู้อื่น ชี้โดยใช้ความระมัดระวัง ให้คิดว่าผู้อื่นไม่สามารถเห็นท่านได้โดยตลอดเวลา                | 4.39      | 0.84 | มากที่สุด    |

ตาราง 20 (ต่อ)

|    | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|----|--|-----------|------|--------------|
|    |  | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 5  | ป้ายสัญลักษณ์ ป้ายเส้นทางจักรยาน ป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ เช่น ชำรุด ทางตัน ในระหว่างเส้นทาง เพื่อบอกทิศทางให้นักท่องเที่ยว นำทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว   | 4.27      | 0.66 | มากที่สุด    |
| 6  | ระบบไฟฟ้าแสงสว่างในจุดต่าง ๆ เพื่อส่องสว่างในตอนกลางคืน โดยเน้นจุดสำคัญที่โดดเด่นและจุดเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน  | 4.22      | 1.05 | มากที่สุด    |
| 7  | ศูนย์บริการนักท่องเที่ยวจักรยานในจังหวัด เช่น ตรวจดูลมยาง ซ่อมจักรยาน อะไหล่ เป็นต้น   | 3.91      | 1.18 | มาก          |
| 8  | เครื่องมือสื่อสารให้กับเจ้าหน้าที่ เมื่อเกิดเหตุร้าย เจ็บป่วย หรือกรณีนักท่องเที่ยวจักรยานบาดเจ็บ  | 3.86      | 1.35 | มาก          |
| 9  | ป้ายแสดงข้อมูลเฉพาะของแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ โดยแสดงข้อมูล ที่มาของแหล่งท่องเที่ยว มีแผนที่แสดงจุดท่องเที่ยวและเบอร์โทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้   | 3.61      | 1.21 | มาก          |
| 10 | การปั่นจักรยานในยามค่ำคืน การปั่นจักรยานในเวลากลางคืนมีอันตราย มากกว่าการปั่นจักรยานในเวลากลางวัน ผู้ใช้ ยานยนต์และผู้เดินเท้าจะมองเห็นผู้ใช้จักรยานได้ยากมาก ควรเลือกอุปกรณ์ที่เหมาะสมกับการใช้จักรยานในเวลากลางคืน | 3.33      | 1.19 | ปานกลาง      |

ตาราง 20 (ต่อ)

|                                 | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|---------------------------------|---|-------------|-------------|--------------|
|                                 |   | $\bar{X}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 11                              | ความปลอดภัยสำหรับการปั่นแบบออฟโรด<br>เคารพกฎหมายท้องถนนและกฎเกี่ยวกับพื้นที่<br>และวิธีที่ท่านจะสามารถปั่นออฟโรดได้ และ<br>ให้ความเคารพทรัพย์สินส่วนตัวของผู้อื่น<br>ท่านอาจจะใช้ทางร่วมกับผู้อื่น เช่น นักเดิน<br>เขา นักขี่ม้า และผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ | 2.55        | 1.27        | น้อย         |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านความปลอดภัย</b> |   | <b>3.98</b> | <b>1.00</b> | <b>มาก</b>   |

ตาราง 20 ด้านความปลอดภัย ในด้านนี้พบว่า มีระดับศักยภาพตั้งแต่เล็กน้อย ไปจนถึงมากที่สุด ข้อที่มีศักยภาพมากที่สุด ได้แก่ จัดทำป้ายเตือนจุดอันตรายให้เห็นเด่นชัด โดยใช้ภาษาไทยและภาษาต่างประเทศที่นักท่องเที่ยวเข้าใจได้ เช่น ป้าย ห้ามเข้า ระวังอันตราย เป็นต้น ( $\bar{X}=4.69$ , S.D.=0.55) การเปลี่ยนแปลงอะไหล่หรือเพิ่มอุปกรณ์ หากไม่มีการยืนยันความเหมาะสมในการใช้งาน การติดตั้งอย่างถูกต้องใช้งานและดูแลรักษาอะไหล่และอุปกรณ์ หากมีการเปลี่ยนอะไหล่บนจักรยานของท่านด้วยอะไหล่ที่ไม่ใช่ของแท้อาจจะทำให้จักรยานขาดความปลอดภัย และมีผลต่อการบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ชีวิตได้ ( $\bar{X}=4.50$ , S.D.=0.99) ความปลอดภัยพื้นฐาน สวมหมวกกันน็อคที่ผ่านการรับรองด้วยมาตรฐานล่าสุดและเหมาะสมกับการใช้งานของท่านตลอดเวลา ทำตามคำแนะนำของผู้ผลิตในการปรับ ใช้งานและดูแล หมวกกันน็อคของท่านตลอดเวลา ( $\bar{X}=4.46$ , S.D.=0.76) ความปลอดภัยในการขับขี่ เคารพกฎแห่งท้องถนนและกฎหมายจราจรท้องถนนทั้งหมด ท่านกำลังใช้ถนนหรือทางร่วมกับผู้อื่น ทั้งผู้ขี่ยานยนต์ ผู้เดินเท้าและผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ โปรดเคารพสิทธิ์ของผู้อื่น ชี้โดยใช้ความระมัดระวัง ให้คิดว่าผู้อื่นไม่สามารถเห็นท่านได้โดยตลอดเวลา ( $\bar{X}=4.39$ , S.D.=0.84) ป้ายสัญลักษณ์ ป้ายเส้นทางจักรยาน ป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ เช่น ชำรุด ทางตัน ในระหว่างเส้นทาง เพื่อบอกทิศทางให้นักท่องเที่ยว นำทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว ( $\bar{X}=4.27$ , S.D.=0.66) ระบบไฟฟ้า แสงสว่างในจุดต่าง ๆ เพื่อส่องสว่างในตอนกลางคืน โดยเน้นจุดสำคัญที่โดดเด่นและจุดเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{X}=4.22$ , S.D.=1.05)

ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ ศูนย์บริการนักท่องเที่ยวจักรยานในจังหวัด เช่น ตรวจดูลมยาง ซ่อมจักรยาน อะไหล่ เป็นต้น ( $\bar{X}=3.91$ , S.D.=1.18) เครื่องมือสื่อสารให้กับเจ้าหน้าที่

เมื่อเกิดเหตุร้าย เจ็บป่วย หรือกรณีนักท่องเที่ยวจักรยานบาดเจ็บ ( $\bar{X}=3.86$ , S.D.=1.35) บ้าย แสดงข้อมูลเฉพาะของแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ โดยแสดงข้อมูล ที่มาของแหล่งท่องเที่ยว มีแผนที่ แสดงจุดท่องเที่ยวและเบอร์โทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้ ( $\bar{X}=3.61$ , S.D.=1.21)

ข้อที่มีศักยภาพปานกลาง ได้แก่ การปั่นจักรยานในยามค่ำคืน การปั่นจักรยานในเวลา กลางคืนมีอันตราย มากกว่าการปั่นจักรยานในเวลากลางวัน ผู้ใช้ ยานยนต์และผู้เดินเท้าจะมองเห็น ผู้ใช้จักรยานได้ยากมาก ควรเลือกอุปกรณ์ที่เหมาะสมกับการใช้จักรยานในเวลากลางวัน ( $\bar{X}=3.33$ , S.D.=1.19)

ข้อที่มีศักยภาพน้อย ได้แก่ ความปลอดภัยสำหรับการปั่นแบบออฟโรด เคารพกฎหมาย ท้องถิ่นและกฎเกี่ยวกับพื้นที่และวิธีที่ท่านจะสามารถปั่นออฟโรดได้ และให้ความเคารพทรัพย์สิน ส่วนตัวของผู้อื่น ท่านอาจจะใช้ทางร่วมกับผู้อื่น เช่น นักเดินเขา นักขี่ม้า และผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ ( $\bar{X}=2.55$ , S.D.=1.27)

ตาราง 21 ด้านการบริการจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|--|-----------|------|--------------|
|   |  | $\bar{X}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 1 | การวางแผนผู้รับผิดชอบการท่องเที่ยว จักรยาน จัดตั้งคณะทำงานผู้รับผิดชอบเพื่อ การบริหารงานการท่องเที่ยวจักรยาน ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามแผนที่ วางไว้อย่างต่อเนื่อง การประเมินผลความ พึงพอใจของนักท่องเที่ยวเป็นประจำ                                    | 3.96      | 1.00 | มาก          |
| 2 | การบริหารจัดการพื้นที่ท่องเที่ยวจักรยาน จัดสรรพื้นที่รับผิดชอบท่องเที่ยวจักรยานใน พื้นที่ให้สามารถดึงดูดใจแก่นักท่องเที่ยว การจัดภูมิทัศน์ของแหล่งท่องเที่ยวให้ เหมาะสมกับทรัพยากรที่มีอยู่ การพัฒนา หรือปรับปรุงบริเวณแหล่งท่องเที่ยวจักรยาน อย่างต่อเนื่อง | 3.86      | 0.97 | มาก          |
| 3 | การบริหารจัดการกับสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับการใช้จักรยาน   | 3.82      | 0.98 | มาก          |

ตาราง 21 (ต่อ)

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|---|-----------|------|--------------|
|   |   | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 4 | นโยบายการส่งเสริมการใช้จักรยาน โดยจะ<br>เร่งส่งเสริมให้มีเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัย<br>ให้ผู้ขับขี่มากขึ้นให้ถึงทุกภูมิภาค และ<br>เชื่อมโยงให้เกิดเส้นทางจักรยานเพื่อการ<br>สัญจรและการท่องเที่ยว                                   | 3.80      | 0.95 | มาก          |
| 5 | กิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม การจัด<br>กิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ<br>จะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับ<br>สภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบ<br>ต่อการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และ<br>วัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย | 3.78      | 1.25 | มาก          |
| 6 | การสร้างความสัมพันธ์กับนักท่องเที่ยวและ<br>ชุมชน สร้างความสัมพันธ์ไปในทิศทาง<br>เดียวกันกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว  | 3.74      | 1.01 | มาก          |
| 7 | สิ่งแวดล้อม มีมาตรการป้องกันผลกระทบ<br>ต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และวัฒนธรรม จัดให้<br>มีถังขยะ แยกขยะ การใช้วัสดุที่เป็นมิตร<br>การใช้พลังงานทางเลือก การบำบัดขยะ/ของ<br>เสีย   | 3.66      | 1.08 | มาก          |
| 8 | การบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวก<br>ต่างๆ จัดให้มีการปฐมพยาบาลเบื้องต้น<br>อุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับ<br>นักท่องเที่ยวจักรยานผู้พิการ ช่องทางการ<br>ประชาสัมพันธ์อย่างสม่ำเสมอ  | 3.60      | 1.19 | มาก          |

ตาราง 21 (ต่อ)

|  | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|--|--|-------------|-------------|--------------|
|  |  | $\bar{x}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 9  | การบริหารจัดการด้านความสามารถในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว การจัดเตรียมเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับการเข้าถึงยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างปลอดภัย กำหนดช่วงเวลาในการเข้าถึงพื้นที่ที่เหมาะสม ตามช่วงเวลาหรือตามฤดูกาล เส้นทางรถขนส่งเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ สภาพถนน ความลาดชันและความคดเคี้ยวของเส้นทางเข้าถึง และความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ | 3.56        | 0.98        | มาก          |
| 10   | การวางแผน มีแผนงาน/โครงการ แนวทางการพัฒนา/ปฏิทินกิจกรรม ข้อเสนอแนะ   | 3.23        | 1.04        | ปานกลาง      |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยว</b> |  | <b>3.70</b> | <b>1.05</b> | <b>มาก</b>   |
| <b>จักรยาน</b>                                   |  |             |             |              |

ตาราง 21 ด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ การวางแผนผู้รับผิดชอบการท่องเที่ยวจักรยาน จัดตั้งคณะทำงานผู้รับผิดชอบเพื่อการบริหารงาน การท่องเที่ยวจักรยาน ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามแผนที่วางไว้อย่างต่อเนื่อง การประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเป็นประจำ ( $\bar{x}=3.96$ , S.D.=1.00) การบริหารจัดการพื้นที่ท่องเที่ยวจักรยาน จัดสรรพื้นที่รับผิดชอบท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ให้สามารถดึงดูดใจแก่นักท่องเที่ยว การจัดภูมิทัศน์ของแหล่งท่องเที่ยวให้เหมาะสมกับทรัพยากรที่มีอยู่ การพัฒนาหรือปรับปรุงบริเวณแหล่งท่องเที่ยวจักรยานอย่างต่อเนื่อง ( $\bar{x}=3.86$ , S.D.=0.97) การบริหารจัดการกับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการใช้จักรยาน ( $\bar{x}=3.82$ , S.D.=0.98) นโยบายการส่งเสริมการใช้จักรยาน โดยจะเร่งส่งเสริมให้มีเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัยให้ผู้ขับขี่มากขึ้นให้ทั่วถึงทุกภูมิภาค และเชื่อมโยงให้เกิดเส้นทางจักรยานเพื่อการสัญจรและการท่องเที่ยว ( $\bar{x}=3.80$ , S.D.=0.95) การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติจะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบ

ต่อการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย ( $\bar{X}=3.78$ , S.D.=1.25) การสร้างความสัมพันธ์กับนักท่องเที่ยวและชุมชน สร้างความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกันกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว ( $\bar{X}=3.74$ , S.D.=1.01) การจัดการสิ่งแวดล้อม มีมาตรการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และวัฒนธรรม จัดให้มีถังขยะ แยกขยะ การใช้วัสดุที่เป็นมิตร การใช้พลังงานทางเลือก การบำบัดขยะ/ของเสีย ( $\bar{X}=3.66$ , S.D.=1.08) การบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ จัดให้มีการประชุมพยาบาลเบื้องต้น อุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานผู้พิการ ช่องทางการประชาสัมพันธ์อย่างสม่ำเสมอ ( $\bar{X}=3.60$ , S.D.=1.19) การบริหารจัดการด้านความสามารถในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว การจัดเตรียมเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับการเข้าถึงยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างปลอดภัย กำหนดช่วงเวลาในการเข้าถึงพื้นที่ที่เหมาะสม ตามช่วงเวลาหรือตามฤดูกาล เส้นทางขนส่งเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ สภาพถนน ความลาดชันและความแคบของเส้นทางเข้าถึง และความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ ( $\bar{X}=3.56$ , S.D.=0.98)

ข้อที่มีศักยภาพปานกลาง คือ การวางแผน มีแผนงาน/โครงการ แนวทางการพัฒนา/ปฏิทินกิจกรรม ข้อเสนอแนะ ( $\bar{X}=3.23$ , S.D.=1.04)

**ผลการศึกษาศักยภาพเส้นทางจักรยานจังหวัดพะเยา** เมื่อพิจารณาด้วยองค์ประกอบ 5ASM แหล่งท่องเที่ยว ที่ได้จากการแจกแบบสอบถามนักท่องเที่ยวจักรยาน จำนวน 133 คน

ตารางแสดงผลการประเมินศักยภาพทางการท่องเที่ยวในเส้นทางจักรยานเมืองชายแดนในเขตจังหวัดพะเยา ดังต่อไปนี้

**ตาราง 22 แสดงด้านสิ่งดึงดูดใจ**

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมาย<br>ระดับศักยภาพ |
|---|---|-----------|------|--------------------------|
|   |   | $\bar{X}$ | S.D. |                          |
| 1 | เส้นทางเป็นแบบวงกลม ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบประสบการณ์และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ เกิดการเรียนรู้และความเพลิดเพลินไปตลอดทาง โดยไม่ต้องกลับเส้นทางเดิม | 4.55      | 0.49 | มากที่สุด                |
| 2 | แหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ชีวิตความเป็นอยู่ วิถีชีวิตคนในพื้นที่  | 4.55      | 0.62 | มากที่สุด                |

ตาราง 22 (ต่อ)

|                           | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---------------------------|---|-----------|------|--------------|
|                           |   | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 3                         | เส้นทางให้มีความแตกต่างภายในเมือง การกำหนดเส้นทางโดยจัดทำขึ้นหลายเส้นทางหรือหลายระบบเพื่อมุมมองทางวัฒนธรรม พื้นบ้านและวิถีชีวิตชุมชน  | 4.29      | 0.57 | มากที่สุด    |
| 4                         | เส้นทางจักรยานเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถใช้เดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวได้ รวมถึงควบคุมเส้นทางและรูปแบบของการสัญจรไม่ให้เกิดความสับสน  | 4.29      | 0.84 | มากที่สุด    |
| 5                         | แหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ ภูเขา น้ำตก ลำธาร แก่ง น้ำพุร้อน บ่อน้ำร้อน หนอง คลอง บึง   | 4.25      | 1.00 | มากที่สุด    |
| 6                         | ทางจักรยานแบบปันส่วน (Share Bikeway) แบ่งส่วนมาจากช่องทางจราจรของรถยนต์ โดยการตีเส้นบนผิวจราจรของช่องทางจราจรที่ได้ออกแบบเพื่อไว้ สำหรับให้รถจักรยานไว้ก่อนแล้ว นั่นคือ ความกว้างของช่องทางจราจรจะต้องกว้างกว่าช่องทางจราจรทั่วไปอีกประมาณหนึ่งเมตร | 4.24      | 0.78 | มากที่สุด    |
| 7                         | สิ่งดึงดูดด้านสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ความสวยงามของสถานที่พักผ่อน จัดให้มีที่พักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น โต๊ะ เก้าอี้ ม้านั่ง ชุมนพักผ่อน ที่จอดจักรยาน  | 3.79      | 0.85 | มาก          |
| 8                         | เส้นทางจักรยานที่ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบประสบการณ์และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ที่เกิดการเรียนรู้และความเพลิดเพลิน   | 3.29      | 1.21 | ปานกลาง      |
| ค่าเฉลี่ยด้านสิ่งดึงดูดใจ |   | 4.16      | 0.80 | มาก          |



จากตาราง 22 ผลการประเมินศักยภาพทางการท่องเที่ยวในเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตจังหวัดพะเยาที่สอบถามจากนักท่องเที่ยวจักรยาน 113 คน มีดังนี้

ด้านสิ่งดึงดูดใจ ข้อที่มีศักยภาพมากที่สุด ได้แก่ เส้นทางเป็นแบบวงกลม ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบประสบการณ์และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ เกิดการรับรู้และความเพลิดเพลินไปตลอดทาง โดยไม่ต้องกลับเส้นทางเดิม ( $\bar{X}=4.55$ , S.D.=0.49) แหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ชีวิตความเป็นอยู่ วิถีชีวิตคนในพื้นที่ ( $\bar{X}=4.55$ , S.D.=0.62) เส้นทางให้มีความแตกต่างภายในเมือง การกำหนดเส้นทางโดยจัดทำขึ้นหลายเส้นทาง หรือหลายระบบเพื่อมุมมองทางวัฒนธรรมพื้นบ้านและวิถีชีวิตชุมชน ( $\bar{X}=4.29$ , S.D.=0.57) เส้นทางจักรยานเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวเพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถใช้เดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวได้ รวมถึงควบคุมเส้นทางและรูปแบบของการสัญจรไม่ให้เกิดความสับสน ( $\bar{X}=4.29$ , S.D.=0.84) แหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ ภูเขา น้ำตก ลำธาร แก่ง น้ำพุร้อน บ่อน้ำร้อน หนอง คลอง บึง ( $\bar{X}=4.25$ , S.D.=1.00) ทางจักรยานแบบปันส่วน (Share Bikeway) แบ่งส่วนมาจากช่องจราจรของรถยนต์ โดยการตีเส้นบนผิวจราจรของช่องจราจรที่ได้ออกแบบเพื่อไว้สำหรับให้รถจักรยานไว้ก่อนแล้ว นั่นคือ ความกว้างของช่องจราจรจะต้องกว้างกว่าช่องจราจรทั่วไปอีกประมาณหนึ่งเมตร ( $\bar{X}=4.24$ , S.D.=0.78)

ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ สิ่งดึงดูดด้านสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ความสวยงามของสถานที่พักผ่อน จัดให้มีที่พักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น โต๊ะ เก้าอี้ ม้านั่ง ชุมพักผ่อนที่จอดจักรยาน ( $\bar{X}=3.79$ , S.D.=0.85)

ข้อที่มีศักยภาพปานกลาง ได้แก่ เส้นทางจักรยานที่ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบประสบการณ์และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ที่เกิดการรับรู้และความเพลิดเพลินไป ( $\bar{X}=3.29$ , S.D.=1.21)

ตาราง 23 แสดงด้านการเข้าถึง

| ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|--|-----------|------|--------------|
|  | $\bar{X}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 1 โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งมี การเชื่อมต่อกันโดยสะดวก เช่น รถไฟ รถเมล์ เรือ เครื่องบิน อยู่ในระยะไม่เกิน 150 กิโลเมตร | 4.35      | 0.69 | มากที่สุด    |
| 2 การบริการติดต่อสื่อสาร เช่น โทรศัพท์ Wi-Fi, Internet บริการนักท่องเที่ยวจักรยาน  | 4.02      | 0.92 | มาก          |

ตาราง 23 (ต่อ)

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|--|-----------|------|--------------|
|   |  | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 3 | แบบแผนการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมีการศึกษาหาข้อมูลเข้าใจในแหล่งท่องเที่ยวที่กำลังเดินทางไป   | 4.00      | 1.05 | มาก          |
| 4 | บริการที่อำนวยความสะดวกให้แก่ยานพาหนะมีลานจอดยานพาหนะที่ปลอดภัย  | 3.96      | 1.01 | มาก          |
| 5 | การปรับปรุงทัศนียภาพในสถานที่ท่องเที่ยวให้มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว เน้นความสะดวกในการเข้าถึงโดยเส้นทางจักรยาน เพื่อคงสภาพเดิมของแหล่งท่องเที่ยว เหมาะแก่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวของท้องถิ่น | 3.92      | 0.84 | มาก          |
| 6 | เส้นทางการขนส่งเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ สภาพถนน ความลาดชันและความคดเคี้ยวของเส้นทางเข้าถึง และความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ   | 3.81      | 1.27 | มาก          |
| 7 | ทางบก มีการตัดและสร้างถนน การขยายเส้นทางเข้าไปสู่แหล่งท่องเที่ยว การจัดบริการสำหรับนักท่องเที่ยว รถเช่า รถนำเที่ยว รถจักรยาน   | 3.76      | 1.13 | มาก          |
| 8 | การให้ข้อมูลข่าวสารในเส้นทางจักรยาน จัดทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลกับนักท่องเที่ยวตลอดทางอย่างสม่ำเสมอ   | 3.48      | 1.13 | มาก          |
| 9 | การเคลื่อนที่ทางกายภาพ ความราบรื่นโดยรวม การเดินทางของนักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการเดินทาง เป็นต้น                           | 3.23      | 1.31 | ปานกลาง      |

ตาราง 23 (ต่อ)

|                                | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|--------------------------------|--|-------------|-------------|--------------|
|                                |  | $\bar{X}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 10                             | พาหนะโดยสารสาธารณะเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว เช่น รถโดยสาร รถรับจ้าง แท็กซี่ มีระบบความปลอดภัยและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก สำหรับนักท่องเที่ยวสามารถนำจักรยานขึ้นไปได้ | 2.78        | 1.31        | ปานกลาง      |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านการเข้าถึง</b> |  | <b>3.73</b> | <b>1.07</b> | <b>มาก</b>   |

ตาราง 23 การเข้าถึง สำหรับด้านนี้ ข้อที่มีศักยภาพมากที่สุด ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งมีการเชื่อมต่อกันโดยสะดวก เช่น รถไฟ รถเมล์ เรือ เครื่องบิน อยู่ในระยะไม่เกิน 150 กิโลเมตร ( $\bar{X}=4.35$ , S.D.=0.69)

ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ การบริการติดต่อสื่อสาร เช่น โทรศัพท์ Wi-Fi, Internet บริการนักท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{X}=4.02$ , S.D.=0.92) แบบแผนการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมีการศึกษาหาข้อมูลเข้าใจในแหล่งท่องเที่ยวที่กำลังเดินทางไป ( $\bar{X}=4.00$ , S.D.=1.05) บริการที่อำนวยความสะดวกให้แก่ยานพาหนะ มีลานจอดยานพาหนะที่ปลอดภัย ( $\bar{X}=3.96$ , S.D.=1.01) การปรับปรุงทัศนียภาพในสถานที่ท่องเที่ยวให้มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว เน้นความสะดวกในการเข้าถึงโดยเส้นทางจักรยานเพื่อคงสภาพเดิมของแหล่งท่องเที่ยว เหมาะแก่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวของท้องถิ่น ( $\bar{X}=3.92$ , S.D.=0.84) เส้นทางขนส่งเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ สภาพถนน ความลาดชันและความคดเคี้ยวของเส้นทางเข้าถึง และความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ ( $\bar{X}=3.81$ , S.D.=1.27) ทางบก มีการตัดและสร้างถนน การขยายเส้นทางเข้าไปสู่แหล่งท่องเที่ยว การจัดบริการสำหรับนักท่องเที่ยว รถเช่ารถนำเที่ยว รถจักรยาน ( $\bar{X}=3.76$ , S.D.=1.13) ข้อมูลข่าวสารในเส้นทางจักรยาน จัดทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลกับนักท่องเที่ยวตลอดทางอย่างสม่ำเสมอ ( $\bar{X}=3.48$ , S.D.=1.13)

ข้อที่มีศักยภาพปานกลาง ได้แก่ การเคลื่อนที่ทางกายภาพ ความราบรื่นโดยรวม การเดินทางของนักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการเดินทาง เป็นต้น ( $\bar{X}=3.23$ , S.D.=1.31) พาหนะโดยสารสาธารณะเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว เช่น รถโดยสาร รถรับจ้าง แท็กซี่ มีระบบความปลอดภัยและอุปกรณ์

อำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจรรย์านสามารถนำจรรย์านขึ้นไปได้ ( $\bar{X}$ =2.78, S.D.=1.31)

ตาราง 24 แสดงด้านที่พัก

|                            | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|----------------------------|--|-------------|-------------|--------------|
|                            |  | $\bar{X}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 1                          | การบริการที่พักชั่วคราว สำหรับตั้งเต็นท์ นอน เช่น โรงเรียน วัด สะอาด ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวจรรย์าน                                  | 4.14        | 0.82        | มาก          |
| 2                          | ขนย้ายจรรย์าน ลานลาดชัน ลิฟต์  | 4.02        | 0.92        | มาก          |
| 3                          | ที่พักมีบริการที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวจรรย์าน เช่น ที่แขวน จรรย์านในห้องพัก  | 3.96        | 1.01        | มาก          |
| 4                          | การบริการที่พัก สะอาด สะดวกและปลอดภัย โดยมีมาตรฐานรองรับ จากสมาคมโรงแรมหรือกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา                               | 3.93        | 0.69        | มาก          |
| 5                          | โรงแรม สถานที่ประกอบการเชิงการค้าที่นักธุรกิจตั้งขึ้น เพื่อบริการผู้เดินทางในเรื่องของที่พักราค่าอาหาร และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง | 3.80        | 1.31        | มาก          |
| 6                          | ร้านอาหารที่สะอาดปลอดภัยถูกสุขลักษณะ ให้แก่นักท่องเที่ยวจรรย์านอย่างพอเพียง  | 3.66        | 1.38        | มาก          |
| 7                          | ร้านจำหน่ายอาหารให้แก่นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวจรรย์าน    | 3.59        | 1.38        | มาก          |
| 8                          | ลานจอดจรรย์าน ลานล้างรถจรรย์าน ที่สุบลม  | 3.23        | 1.31        | ปานกลาง      |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านที่พัก</b> |  | <b>3.79</b> | <b>1.10</b> | <b>มาก</b>   |

ตาราง 24 ด้านที่พัก ดัชนีในด้านนี้ ส่วนใหญ่มีระดับศักยภาพมากซึ่งได้แก่ การบริการที่พักชั่วคราว สำหรับตั้งเต็นท์นอน เช่น โรงเรียน วัด สะอาด ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{X}=4.14$ , S.D.=0.82) ขนย้ายจักรยาน ลานลาดชัน ลิฟท์ ( $\bar{X}=4.02$ , S.D.=0.92) ที่พักมีบริการที่เชื่อมต่อการท่องเที่ยวจักรยาน เช่น ที่แขวน จักรยานในห้องพัก ( $\bar{X}=3.96$ , S.D.=1.01) การบริการที่พัก สะอาด สะดวกและปลอดภัย โดยมีมาตรฐานรองรับ จากสมาคมโรงแรมหรือกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ( $\bar{X}=3.93$ , S.D.=0.69) โรงแรม สถานที่ประกอบการเชิงการค้าที่นักธุรกิจตั้งขึ้น เพื่อบริการผู้เดินทางในเรื่องของที่พักราค่าอาหาร และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ค่าคะแนน ( $\bar{X}=3.80$ , S.D.=1.31) ร้านอาหารที่สะอาดปลอดภัยถูกสุขลักษณะ ให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยานอย่างพอเพียง ( $\bar{X}=3.66$ , S.D.=1.38) ร้านจำหน่ายอาหารให้แก่นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{X}=3.59$ , S.D.=1.38) ข้อที่มีศักยภาพปานกลาง ได้แก่ ลานจอดจักรยาน ลานล้างรถจักรยาน ที่สุบลม ( $\bar{X}=3.23$ , S.D.=1.31)

ตาราง 25 แสดงด้านบริการและความสะดวกสบาย

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมายระดับศักยภาพ |
|---|---|-----------|------|----------------------|
|   |   | $\bar{X}$ | S.D. |                      |
| 1 | ป้ายบอกทางที่ติดตั้งในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน แนะนำแหล่งท่องเที่ยว ป้ายมีเนื้อหากลุ่มถูกต้อง ได้มาตรฐานและมีจำนวนเพียงพอ  | 4.25      | 0.85 | มากที่สุด            |
| 2 | จุดแวะพัก จุดที่นักท่องเที่ยวจักรยานแวะเพื่อหยุดพักเหนื่อยระหว่างการเดินทาง เพราะนักท่องเที่ยวจักรยานจะมีการเดินทางไกล จึงควรมีแหล่งแวะเติมพลัง เช่น แหล่งที่มีร้านแวะนั่งอยู่รวมกัน อาจจะเป็นร้านกาแฟ ร้านเบเกอรี่ ย่านชุมชน เป็นต้น | 4.24      | 0.94 | มากที่สุด            |
| 3 | เอกสารแผ่นพับ ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวเพื่อบริการแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน ในสื่อต่าง ๆ  | 4.23      | 0.81 | มากที่สุด            |

ตาราง 25 (ต่อ)

|  | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|--|---|-------------|-------------|--------------|
|  |   | $\bar{x}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 4  | ห้องน้ำสาธารณะที่สะอาด และมีปริมาณเพียงพอกับความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน  | 4.20        | 0.85        | มากที่สุด    |
| 5  | การเคลื่อนที่ด้านการเงิน เป็นการอำนวยความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการนักท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ   | 4.09        | 0.96        | มาก          |
| 6  | ร้านอาหารและภัตตาคาร ร้านจำหน่ายอาหารให้แก่นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยาน  | 4.09        | 0.96        | มาก          |
| 7  | การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร เป็นการให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว ความสับสนไหลของข้อมูลท่องเที่ยวโดยรวม ทั้งระบบออนไลน์และออฟไลน์ และข้อมูลในจุดสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ รวมถึงป้ายเตือนคำแนะนำข้อควรปฏิบัติในสถานที่ เป็นต้น | 3.89        | 0.69        | มาก          |
| 8  | ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวต่าง ๆ เพื่อให้นักท่องเที่ยวใช้ประกอบในการพิจารณาและตัดสินใจวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวจักรยาน  | 3.88        | 0.93        | มาก          |
| 9  | ถังขยะ ปริมาณเพียงพอ  | 3.40        | 0.73        | มาก          |
| 10   | ที่พักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น โต๊ะ เก้าอี้ ม้านั่ง ชุมนพักผ่อน  | 3.39        | 0.63        | มาก          |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านบริการและความสะดวกสบาย</b> |   | <b>3.97</b> | <b>0.84</b> | <b>มาก</b>   |

ตาราง 25 ด้านบริการและความสะดวกสบาย ข้อที่มีศักยภาพมากที่สุด ได้แก่ ป้ายบอกทางที่ติดตั้งในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน แนะนำแหล่งท่องเที่ยว ป้ายมีเนื้อหาถูกต้อง ได้มาตรฐาน และมีจำนวนเพียงพอ ( $\bar{X}=4.25$ ,  $S.D.=0.85$ ) จุดแวะพัก จุดที่นักท่องเที่ยวจักรยานแวะเพื่อหยุดพักเหนื่อยระหว่างการเดินทาง เพราะนักท่องเที่ยวจักรยานจะมีการเดินทางไกล จึงควรมีแหล่งแวะเติมพลัง เช่น แหล่งที่มีร้านแฉะนั่งอยู่รวมกัน อาจจะเป็นร้านกาแฟ ร้านเบเกอรี่ ย่านชุมชน เป็นต้น ( $\bar{X}=4.24$ ,  $S.D.=0.94$ ) เอกสารแผ่นพับ ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวเพื่อบริการแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน ในสื่อต่าง ๆ ( $\bar{X}=4.23$ ,  $S.D.=0.81$ ) ห้องน้ำสาธารณะที่สะอาด และมีปริมาณเพียงพอ กับความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{X}=4.20$ ,  $S.D.=0.85$ )

ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ การเคลื่อนที่ด้านการเงิน เป็นการอำนวยความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ ( $\bar{X}=4.09$ ,  $S.D.=0.96$ ) ร้านอาหารและภัตตาคาร ร้านจำหน่ายอาหารให้แก่นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยว ( $\bar{X}=4.09$ ,  $S.D.=0.96$ ) การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร เป็นการให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว ความสับสนไหลของข้อมูลท่องเที่ยวโดยรวม ทั้งระบบออนไลน์และออฟไลน์ และข้อมูลในจุดสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ รวมถึงป้ายเตือน คำแนะนำข้อควรปฏิบัติในสถานที่ เป็นต้น ( $\bar{X}=3.89$ ,  $S.D.=0.69$ ) ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวต่าง ๆ เพื่อให้ให้นักท่องเที่ยวใช้ประกอบในการพิจารณาและตัดสินใจวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวจักรยาน ค่าคะแนน ( $\bar{X}=3.88$ ,  $S.D.=0.93$ ) ถึงขยะ ปริมาณเพียงพอ ( $\bar{X}=3.40$ ,  $S.D.=0.73$ ) ที่พักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น โต๊ะ เก้าอี้ ม้านั่ง ชุมนพักผ่อน ( $\bar{X}=3.39$ ,  $S.D.=0.63$ )

ตาราง 26 แสดงด้านกิจกรรม

| ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมายระดับศักยภาพ |
|---|-----------|------|----------------------|
|   | $\bar{X}$ | S.D. |                      |
| 1 ลานทำกิจกรรม เพื่อชมการแสดงด้านศิลปวัฒนธรรมในพื้นที่ ตามสภาพของแหล่งท่องเที่ยว  | 4.40      | 1.00 | มากที่สุด            |
| 2 การเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ นอกพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยใช้จุดเด่นของทรัพยากรท่องเที่ยว เพื่อเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน | 4.32      | 0.99 | มากที่สุด            |
| 3 กิจกรรมนันทนาการ มีส่วนร่วมกับชุมชน   | 4.31      | 1.06 | มากที่สุด            |

ตาราง 26 (ต่อ)

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|---|-----------|------|--------------|
|   |   | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 4 | การเรียนรู้ จัดให้มีการเรียนรู้ โดยปกติแล้ว<br>นักท่องเที่ยวเพิ่มทักษะและความรู้ทั้งทั่วไป<br>หรือเฉพาะ ผ่านประสบการณ์จากการ<br>เรียนรู้ ที่สถานที่ที่พวกเขาเยี่ยมชม เช่น การ<br>เรียนรู้เรื่องราวประวัติศาสตร์ของพื้นที่นั้นๆ<br>ในพิพิธภัณฑ์ วัด เรียนรู้ศิลปะต่างๆ จาก<br>แกลเลอรีแสดงงานศิลปะ บ้านศิลปิน เรียนรู้<br>เกี่ยวกับธรรมชาติ จากการเที่ยวฟาร์มหรือ<br>ไรชา สวนสมุนไพร เป็นต้น | 4.03      | 1.20 | มาก          |
| 5 | กิจกรรมบริการเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ<br>หรือนันทนาการ บันเทิง สนุกสนาน การ<br>แสดงที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น เช่น<br>รำวงย้อนยุค ถนนคนเดิน การรำฟ้อน เป็น<br>ต้น  | 4.00      | 1.22 | มาก          |
| 6 | ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม<br>เป็นการปั่นจักรยานทำกิจกรรมบำเพ็ญ<br>ประโยชน์มุ่งมั่นเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการ<br>พัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมสร้างการมีส่วน<br>ร่วมในชุมชน   | 3.89      | 0.69 | มาก          |
| 7 | กิจกรรมการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวที่มี<br>กิจกรรมหลากหลายจะทำให้ให้นักท่องเที่ยวมี<br>โอกาสเลือกกิจกรรมที่ตนพอใจได้มากขึ้น<br>และความเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยว<br>ใกล้เคียง  | 3.85      | 1.16 | มาก          |



ตาราง 26 (ต่อ)

|                             | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|-----------------------------|--|-------------|-------------|--------------|
|                             |  | $\bar{X}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 8                           | การแสดง จัดให้มีกิจกรรมบริการเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจหรือนันทนาการ บันเทิง สนุกสนาน การแสดงที่เป็นเอกลักษณ์ ประจำท้องถิ่น เช่น รำวงย้อนยุค ถนนคนเดิน การพ็อนรำ เป็นต้น | 3.78        | 1.16        | มาก          |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านกิจกรรม</b> |  | <b>4.07</b> | <b>1.06</b> | <b>มาก</b>   |

ตาราง 26 ด้านกิจกรรม สำหรับด้านนี้ ข้อที่มีศักยภาพมากที่สุด ได้แก่ ลานทำกิจกรรม เพื่อชมการแสดงด้านศิลปวัฒนธรรมในพื้นที่ ตามสภาพของแหล่งท่องเที่ยว ( $\bar{X}=4.40$ , S.D.=1.00) การเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ นอกพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยใช้จุดเด่นของทรัพยากรท่องเที่ยว เพื่อเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน ( $\bar{X}=4.32$ , S.D.=0.99) กิจกรรมนันทนาการ มีส่วนร่วมกับชุมชน ( $\bar{X}=4.31$ , S.D.=1.06)

ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ การเรียนรู้ จัดให้มีการเรียนรู้ โดยปกติแล้วนักท่องเที่ยวเพิ่มทักษะและความรู้ทั้งทั่วไปหรือเฉพาะ ผ่านประสบการณ์จากการเรียนรู้ ที่สถานที่ที่พวกเขาเยี่ยมชม เช่น การเรียนรู้เรื่องราวประวัติศาสตร์ของพื้นที่นั้น ๆ ในพิพิธภัณฑ์ วัด เรียนรู้ศิลปะต่าง ๆ จากแกลเลอรีแสดงงานศิลปะ บ้านศิลปิน เรียนรู้เกี่ยวกับธรรมชาติ จากการเที่ยวฟาร์มหรือไร่ชา สวนสมุนไพร เป็นต้น ( $\bar{X}=4.03$ , S.D.=1.20) กิจกรรมบริการเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจหรือนันทนาการ บันเทิง สนุกสนาน การแสดงที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น เช่น รำวงย้อนยุค ถนนคนเดิน การรำพ็อน เป็นต้น ( $\bar{X}=4.00$ , S.D.=1.22) ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เป็นการปั่นจักรยานทำกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์มุ่งมั่นเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อม สร้างการมีส่วนร่วมในชุมชน ( $\bar{X}=3.89$ , S.D.=0.69) กิจกรรมการท่องเที่ยวแหล่งท่องเที่ยวที่มีกิจกรรมหลากหลายจะทำให้นักท่องเที่ยวมีโอกาสเลือกกิจกรรมที่ตนพอใจได้มากขึ้น และความเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง ( $\bar{X}=3.85$ , S.D.=1.16) การแสดงจัดให้มีกิจกรรมบริการเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจหรือนันทนาการ บันเทิง สนุกสนาน การแสดงที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น เช่น รำวง ย้อนยุค ถนนคนเดิน การพ็อนรำ เป็นต้น ( $\bar{X}=3.78$ , S.D.=1.16)

ตาราง 27 แสดงด้านความปลอดภัย

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|---|-----------|------|--------------|
|   |   | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 1 | ทำป้ายเตือนจุดอันตรายให้เห็นเด่นชัด โดยใช้ภาษาไทยและภาษาต่างประเทศที่นักท่องเที่ยวเข้าใจได้ เช่น ป้าย ห้ามเข้า ระวังอันตราย เป็นต้น   | 4.55      | 0.62 | มากที่สุด    |
| 2 | ระบบไฟฟ้าแสงสว่างในจุดต่างๆ เพื่อส่องสว่างในตอนกลางคืน โดยเน้นจุดสำคัญที่โดดเด่นและจุดเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน  | 4.26      | 0.95 | มากที่สุด    |
| 3 | ความปลอดภัยในการขับขี่ เคารพกฎแห่งท้องถนนและกฎหมายจราจรท้องถิ่นทั้งหมด ท่านกำลังใช้ถนนหรือทางร่วมกับผู้อื่น ทั้งผู้ขี่ยานยนต์ ผู้เดินเท้าและผู้ใช้จักรยานอื่นๆ โปรดเคารพสิทธิ์ของผู้อื่น ซึ่งโดยใช้ความระมัดระวัง ให้คิดว่าผู้อื่นไม่สามารถเห็นท่านได้โดยตลอดเวลา | 4.24      | 0.78 | มากที่สุด    |
| 4 | ศูนย์บริการนักท่องเที่ยวจักรยานในจังหวัด เช่น ตรวจดูลมยาง ซ่อมจักรยาน อะไหล่ เป็นต้น  | 4.04      | 1.18 | มาก          |
| 5 | ความปลอดภัยพื้นฐาน สวมหมวกกันน็อคที่ผ่านการรับรองด้วยมาตรฐานล่าสุดและเหมาะสมกับการใช้งานของท่านตลอดเวลา ทำตามคำแนะนำของผู้ผลิตในการปรับ ใช้งาน และดูแลหมวกกันน็อคของท่าน ตลอดเวลา   | 4.02      | 0.92 | มาก          |

ตาราง 27 (ต่อ)

|    | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|----|---|-----------|------|--------------|
|    |   | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 6  | ความปลอดภัยสำหรับการปั่นแบบออฟโรด<br>เคารพกฎหมายท้องถิ่นและกฎเกี่ยวกับพื้นที่<br>และวิธีที่ท่านจะสามารถปั่นออฟโรดได้ และ<br>ให้ความเคารพทรัพย์สินส่วนตัวของผู้อื่น<br>ท่านอาจจะใช้ทางร่วมกับผู้อื่น เช่น นักเดิน<br>เขา นักขี่ม้า และผู้ใช้จักรยานอื่นๆ | 3.96      | 1.01 | มาก          |
| 7  | เครื่องมือสื่อสารให้กับเจ้าหน้าที่ เมื่อเกิด<br>เหตุร้าย เจ็บป่วย หรือกรณีนักท่องเที่ยว<br>จักรยานบาดเจ็บ   | 3.92      | 1.10 | มาก          |
| 8  | การปั่นจักรยานในยามค่ำคืน การปั่น<br>จักรยานในเวลากลางคืนมีอันตราย มากกว่า<br>การปั่นจักรยานในเวลากลางวัน ผู้ใช้ ยาน<br>ยนต์และผู้เดินเท้าจะมองเห็นผู้ใช้จักรยานได้<br>ยากมาก ควรเลือกอุปกรณ์ที่เหมาะสมกับ<br>การใช้จักรยานในเวลากลางคืน                | 3.80      | 1.31 | มาก          |
| 9  | ป้ายสัญลักษณ์ ป้ายเส้นทางจักรยาน ป้าย<br>สัญลักษณ์ต่างๆ เช่น ชำรุด ทางตัน ใน<br>ระหว่างเส้นทาง เพื่อบอกทิศทางให้แก่<br>นักท่องเที่ยว นำทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว  | 3.79      | 0.85 | มาก          |
| 10 | ป้ายแสดงข้อมูลเฉพาะของแหล่งท่องเที่ยว<br>สำคัญ โดยแสดงข้อมูล ที่มาของแหล่ง<br>ท่องเที่ยว มีแผนที่แสดงจุดท่องเที่ยวและ<br>เบอร์โทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้  | 3.71      | 1.10 | มาก          |

ตาราง 27 (ต่อ)

|    | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|----|---|-------------|-------------|--------------|
|    |   | $\bar{X}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 11 | การเปลี่ยนแปลงอะไหล่หรือเพิ่มอุปกรณ์ หากไม่มีการยืนยันความเหมาะสมในการใช้งาน การติดตั้งอย่างถูกต้องใช้งานและดูแลรักษาอะไหล่และอุปกรณ์ หากมีการเปลี่ยนแปลงอะไหล่บนจักรยานของท่านด้วยอะไหล่ที่ไม่ใช่ของแท้ อาจจะทำให้จักรยานขาดความปลอดภัย และมีผลต่อการบาดเจ็บสาหัส หรือถึงแก่ชีวิตได้ | 3.23        | 1.31        | ปานกลาง      |
|    | <b>ค่าเฉลี่ยด้านความปลอดภัย</b>   | <b>3.96</b> | <b>1.01</b> | <b>มาก</b>   |

ตาราง 27 ด้านความปลอดภัย ดัชนีในด้านนี้มีระดับศักยภาพตั้งแต่ปานกลางไปจนถึงมากที่สุด ซึ่งข้อที่มีศักยภาพมากที่สุด ได้แก่ ป้ายเตือนจุดอันตรายให้เห็นเด่นชัด โดยใช้ภาษาไทย และภาษาต่างประเทศที่นักท่องเที่ยวเข้าใจได้ เช่น ป้าย ห้ามเข้า ระวังอันตราย เป็นต้น ( $\bar{X}=4.55$ , S.D.=0.62) ระบบไฟฟ้าแสงสว่างในจุดต่าง ๆ เพื่อส่องสว่างในตอนกลางคืน โดยเน้นจุดสำคัญที่โดดเด่นและจุดเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{X}=4.26$ , S.D.=0.95) การปั่นจักรยานในยามค่ำคืน การปั่นจักรยานในเวลากลางคืนมีอันตราย มากกว่าการปั่นจักรยานในเวลากลางวัน ผู้ใช้ ยานยนต์และผู้เดินเท้าจะมองเห็นผู้ใช้จักรยานได้ยากมาก ควรเลือกอุปกรณ์ที่เหมาะสมกับการใช้จักรยานในเวลากลางคืน ( $\bar{X}=3.80$ , S.D.=1.31)

ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ ศูนย์บริการนักท่องเที่ยวจักรยานในจังหวัด เช่น ตรวจดูลมยาง ซ่อมจักรยาน อะไหล่ เป็นต้น ( $\bar{X}=4.04$ , S.D.=1.18) ความปลอดภัยสำหรับการปั่นแบบออฟโรด เคารพกฎหมายท้องถิ่นและกฎเกี่ยวกับพื้นที่และวิธีที่ท่านจะสามารถปั่นออฟโรดได้ และให้ความเคารพทรัพย์สินส่วนตัวของผู้อื่น ท่านอาจจะใช้ทางร่วมกับผู้อื่น เช่น นักเดินเขานักขี่ม้า และผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ ( $\bar{X}=3.96$ , S.D.=1.01) เครื่องมือสื่อสารให้กับเจ้าหน้าที่ เมื่อเกิดเหตุร้าย เจ็บป่วย หรือกรณีนักท่องเที่ยวจักรยานบาดเจ็บ ( $\bar{X}=3.92$ , S.D.=1.10) ความปลอดภัยสำหรับการปั่นแบบออฟโรด เคารพกฎหมายท้องถิ่นและกฎเกี่ยวกับพื้นที่และวิธีที่ท่านจะสามารถปั่นออฟโรดได้ และให้ความเคารพทรัพย์สินส่วนตัวของผู้อื่น ท่านอาจจะใช้ทางร่วมกับผู้อื่น เช่น นักเดินเขานักขี่ม้า และผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ ( $\bar{X}=3.96$ , S.D.=1.01) การเปลี่ยนแปลงอะไหล่หรือ

เพิ่มอุปกรณ์ หากไม่มีการยืนยันความเหมาะสมในการใช้งาน การติดตั้งอย่างถูกต้องใช้งานและดูแลรักษาอะไหล่และอุปกรณ์ หากมีการเปลี่ยนอะไหล่บนจักรยานของท่านด้วยอะไหล่ที่ไม่ใช่ของแท้ อาจจะทำให้จักรยานขาดความปลอดภัย และมีผลต่อการบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ชีวิตได้ ( $\bar{X}=3.23$ , S.D.=1.31) ความปลอดภัยในการขับขี่ เคารพกฎแห่งท้องถนนและกฎหมายจราจร ท่องถิ่นทั้งหมด ท่านกำลังใช้ถนนหรือทางร่วมกับผู้อื่น ทั้งผู้ขี่จักรยานยนต์ ผู้เดินเท้าและผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ โปรดเคารพสิทธิ์ของผู้อื่น ซึ่งโดยใช้ความระมัดระวัง ให้คิดว่าผู้อื่นไม่สามารถเห็นท่านได้ โดยตลอดเวลา ( $\bar{X}=4.24$ , S.D.=0.78) บ่ายแสดงข้อมูลเฉพาะของแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ โดยแสดงข้อมูล ที่มาของแหล่งท่องเที่ยว มีแผนที่แสดงจุดท่องเที่ยวและเบอร์โทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้ ( $\bar{X}=3.71$ , S.D.=1.10)

ข้อที่มีศักยภาพปานกลาง ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงอะไหล่หรือเพิ่มอุปกรณ์ หากไม่มีการยืนยันความเหมาะสมในการใช้งาน การติดตั้งอย่างถูกต้องใช้งานและดูแลรักษาอะไหล่และอุปกรณ์ หากมีการเปลี่ยนอะไหล่บนจักรยานของท่านด้วยอะไหล่ที่ไม่ใช่ของแท้ อาจจะทำให้จักรยานขาดความปลอดภัย และมีผลต่อการบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ชีวิตได้ ( $\bar{X}=3.23$ , S.D.=1.31)

#### ตาราง 28 แสดงด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน

| ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|--|-----------|------|--------------|
|  | $\bar{X}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 1 การวางแผน มีแผนงาน/โครงการ แนวทางการพัฒนา/ปฏิทินกิจกรรม ข้อเสนอแนะ   | 4.24      | 0.78 | มากที่สุด    |
| 2 การวางแผนผู้รับผิดชอบการท่องเที่ยว จักรยาน จัดตั้งคณะทำงานผู้รับผิดชอบเพื่อการบริหารงานการท่องเที่ยวจักรยาน ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามแผนที่วางไว้อย่างต่อเนื่อง การประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเป็นประจำ | 4.15      | 0.86 | มาก          |

ตาราง 28 (ต่อ)

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|--|-----------|------|--------------|
|   |  | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 3 | กิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม การจัด<br>กิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ<br>จะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับ<br>สภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบ<br>ต่อการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และ<br>วัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย  | 4.09      | 1.18 | มาก          |
| 4 | การบริหารจัดการกับสิ่งอำนวยความสะดวก<br>สะดวกสำหรับการใช้จักรยาน   | 4.08      | 0.83 | มาก          |
| 5 | การสร้างความสัมพันธ์กับนักท่องเที่ยวและ<br>ชุมชน สร้างความสัมพันธ์ไปในทิศทาง<br>เดียวกันกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว   | 4.03      | 0.97 | มาก          |
| 6 | การบริหารจัดการพื้นที่ท่องเที่ยวจักรยาน<br>จัดสรรพื้นที่รับผิดชอบท่องเที่ยวจักรยานใน<br>พื้นที่ให้สามารถดึงดูดใจแก่นักท่องเที่ยว<br>การจัดภูมิทัศน์ของแหล่งท่องเที่ยวให้<br>เหมาะสมกับทรัพยากรที่มีอยู่ การพัฒนา<br>หรือปรับปรุงบริเวณแหล่งท่องเที่ยวจักรยาน<br>อย่างต่อเนื่อง | 3.94      | 0.83 | มาก          |
| 7 | นโยบายการส่งเสริมการใช้จักรยาน โดยจะ<br>เร่งส่งเสริมให้มีเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัย<br>ให้ผู้ขับขี่มากขึ้นให้ทั่วถึงทุกภูมิภาค และ<br>เชื่อมโยงให้เกิดเส้นทางจักรยานเพื่อการ<br>สัญจรและการท่องเที่ยว  | 3.94      | 0.83 | มาก          |

ตาราง 28 (ต่อ)

|  | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|--|--|-----------|------|--------------|
|  |  | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 8  | การบริหารจัดการด้านความสามารถในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว การจัดเตรียมเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับการเข้าถึงยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างปลอดภัย กำหนดช่วงเวลาในการเข้าถึงพื้นที่ที่เหมาะสม ตามช่วงเวลาหรือตามฤดูกาล เส้นทางรถขนส่งเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ สภาพถนน ความลาดชันและความคดเคี้ยวของเส้นทางเข้าถึง และความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ | 3.88      | 0.97 | มาก          |
| 9  | สิ่งแวดล้อม มีมาตรการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และวัฒนธรรม จัดให้มีถังขยะ แยกขยะ การใช้วัสดุที่เป็นมิตร การใช้พลังงานทางเลือก การบำบัดขยะ/ของเสีย   | 3.87      | 1.04 | มาก          |
| 10   | การบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ จัดให้มีการปฐมพยาบาลเบื้องต้น อุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานผู้พิการ ช่องทางการประชาสัมพันธ์อย่างสม่ำเสมอ   | 3.81      | 1.17 | มาก          |
| ค่าเฉลี่ยด้านการจัดการการท่องเที่ยว<br>จักรยาน |  | 4.00      | 0.95 | มาก          |

ตาราง 28 การจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน สำหรับด้านนี้ มีข้อที่มีระดับศักยภาพมากที่สุดเพียงข้อเดียว คือ การวางแผน มีแผนงาน/โครงการ แนวทางการพัฒนา/ปฏิทินกิจกรรม ข้อเสนอแนะ ( $\bar{x}$ =4.24, S.D.=0.78)

ส่วนข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ การวางแผนผู้รับผิดชอบการท่องเที่ยว จัดตั้งคณะทำงานผู้รับผิดชอบเพื่อการบริหารงานการท่องเที่ยว ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามแผนที่วางไว้อย่างต่อเนื่อง การประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเป็นประจำ ( $\bar{X}=4.15$ , S.D.=0.86) การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติจะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลง วิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย ( $\bar{X}=4.09$ , S.D.=1.18) การบริหารจัดการกับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการใช้จักรยาน ( $\bar{X}=4.08$ , S.D.=0.83) การสร้างความสัมพันธ์กับนักท่องเที่ยวและชุมชน สร้างความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกันกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว ( $\bar{X}=4.03$ , S.D.=0.97) การบริหารจัดการพื้นที่ท่องเที่ยวจักรยาน จัดสรรพื้นที่รับผิดชอบการท่องเที่ยวในพื้นที่ให้สามารถดึงดูดใจแก่นักท่องเที่ยว การจัดภูมิทัศน์ของแหล่งท่องเที่ยวให้เหมาะสมกับทรัพยากรที่มีอยู่ การพัฒนาหรือปรับปรุงบริเวณแหล่งท่องเที่ยวจักรยานอย่างต่อเนื่อง ( $\bar{X}=3.94$ , S.D.=0.83) นโยบายการส่งเสริมการใช้จักรยาน โดยจะเร่งส่งเสริมให้มีเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัยให้ผู้ขับขี่มากขึ้นให้ทั่วถึงทุกภูมิภาค และเชื่อมโยงให้เกิดเส้นทางจักรยานเพื่อการสัญจรและการท่องเที่ยว ( $\bar{X}=3.94$ , S.D.=0.83) การบริหารจัดการด้านความสามารถในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว การจัดเตรียมเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับการเข้าถึงยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างปลอดภัย กำหนดช่วงเวลาในการเข้าถึงพื้นที่ที่เหมาะสม ตามช่วงเวลาหรือตามฤดูกาล เส้นทางจักรยานส่งเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ สภาพถนน ความลาดชันและความคดเคี้ยวของเส้นทางเข้าถึง และความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ ( $\bar{X}=3.88$ , S.D.=0.97) การจัดการสิ่งแวดล้อม มีมาตรการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และวัฒนธรรม จัดให้มีถังขยะ แยกขยะ การใช้วัสดุที่เป็นมิตร การใช้พลังงานทางเลือก การบำบัดขยะ/ของเสีย ( $\bar{X}=3.87$ , S.D.=1.04) การบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ จัดให้มีการปฐมพยาบาลเบื้องต้น อุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวผู้พิการ ช่องทางการประชาสัมพันธ์อย่างสม่ำเสมอ ( $\bar{X}=3.81$ , S.D.=1.17)

**ผลการศึกษาศักยภาพเส้นทางจักรยานจังหวัดน่าน** เมื่อพิจารณาด้วยองค์ประกอบ 5ASM แหล่งท่องเที่ยว ที่ได้จากการแจกแบบสอบถามนักท่องเที่ยวจักรยาน จำนวน 133 คน

ตารางแสดงผลการวิเคราะห์การประเมินศักยภาพทางการท่องเที่ยวในเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตจังหวัดน่าน ได้ดังต่อไปนี้



ตาราง 29 แสดงด้านสิ่งดึงดูดใจ

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|--|-----------|------|--------------|
|   |  | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 1 | แหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ชีวิตความเป็นอยู่ วิถีชีวิตคนในพื้นที่   | 4.72      | 0.49 | มากที่สุด    |
| 2 | เส้นทางเป็นแบบวงกลม ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบประสบการณ์และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ เกิดการเรียนรู้และความเพลิดเพลินไปตลอดทาง โดยไม่ต้องกลับเส้นทางเดิม  | 4.62      | 0.48 | มากที่สุด    |
| 3 | ทางจักรยานแบบปันส่วน (Share Bikeway) แบ่งส่วนมาจากช่องจราจรของรถยนต์ โดยการตีเส้นบนผิวจราจรของช่องจราจรที่ได้ ออกแบบเพื่อไว้ สำหรับให้รถจักรยานไว้ก่อนแล้ว นั่นคือ ความกว้างของช่องจราจรจะต้องกว้างกว่าช่องจราจรทั่วไปอีกประมาณหนึ่งเมตร | 4.52      | 0.63 | มากที่สุด    |
| 4 | แหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ ภูเขา น้ำตก ลำธาร แก่ง น้ำพุร้อน บ่อน้ำร้อน หนอง คลอง บึง  | 4.41      | 0.72 | มากที่สุด    |
| 5 | เส้นทางจักรยานเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถใช้เดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวได้ รวมถึงควบคุมเส้นทางและรูปแบบของการสัญจรไม่ให้เกิดความสับสน   | 4.32      | 0.64 | มากที่สุด    |
| 6 | เส้นทางให้มีความแตกต่างภายในเมือง การกำหนดเส้นทางโดยจัดทำขึ้นหลายเส้นทางหรือหลายระบบเพื่อมุมมองทางวัฒนธรรม พื้นบ้านและวิถีชีวิตชุมชน   | 4.20      | 0.46 | มากที่สุด    |

ตาราง 29 (ต่อ)

|                                  | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|----------------------------------|--|-------------|-------------|--------------|
|                                  |  | $\bar{X}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 7                                | สิ่งดึงดูดด้านสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ความสวยงามของสถานที่พักผ่อน จัดให้มีที่พักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น โต๊ะ เก้าอี้ ม้านั่ง ชุมนพักผ่อน ที่จอดจักรยาน | 3.81        | 0.88        | มาก          |
| 8                                | เส้นทางจักรยานที่ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบประสบการณ์และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ที่เกิดการรับรู้และความเพลิดเพลิน  | 3.34        | 0.92        | ปานกลาง      |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านสิ่งดึงดูดใจ</b> |  | <b>4.24</b> | <b>0.65</b> | <b>มาก</b>   |

จากตาราง 29 ผลการประเมินศักยภาพของจังหวัดน่าน ที่สอบถามจากนักท่องเที่ยวจักรยาน 133 คน สรุปได้ดังนี้

ตารางด้านสิ่งดึงดูดใจ ข้อที่มีศักยภาพมากที่สุด ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ชีวิตความเป็นอยู่ วิถีชีวิตคนในพื้นที่ ( $\bar{X}=4.72$ , S.D.=0.49) เส้นทางเป็นแบบวงกลม ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบประสบการณ์และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ เกิดการรับรู้และความเพลิดเพลินไปตลอดทาง โดยไม่ต้องกลับเส้นทางเดิม ( $\bar{X}=4.62$ , S.D.=0.48) ทางจักรยานแบบปันส่วน (Share Bikeway) แบ่งส่วนมาจากช่องจราจรของรถยนต์ โดยการตีเส้นบนผิวจราจรของช่องจราจรที่ได้ออกแบบเพื่อใช้ สำหรับให้รถจักรยานไว้ก่อนแล้ว นั่นคือ ความกว้างของช่องจราจรจะต้องกว้างกว่าช่องจราจรทั่วไปอีกประมาณหนึ่งเมตร ( $\bar{X}=4.52$ , S.D.=0.63) แหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ ภูเขา น้ำตก ลำธาร แก่ง น้ำพุร้อน บ่อน้ำร้อน หนอง คลอง บึง ( $\bar{X}=4.41$ , S.D.=0.72) เส้นทางจักรยานเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถใช้เส้นทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวได้ รวมถึงควบคุมเส้นทางและรูปแบบของการสัญจรไม่ให้เกิดความสับสน ( $\bar{X}=4.32$ , S.D.=0.64) เส้นทางให้มีความแตกต่างภายในเมือง การกำหนดเส้นทางโดยจัดทำขึ้นหลายเส้นทาง หรือหลายระบบเพื่อมุมมองทางวัฒนธรรมพื้นบ้านและวิถีชีวิตชุมชน ( $\bar{X}=4.20$ , S.D.=0.46)

ข้อที่มีศักยภาพมากที่สุด ได้แก่ สิ่งดึงดูดด้านสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ความสวยงามของสถานที่พักผ่อน จัดให้มีที่พักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น โต๊ะ เก้าอี้ ม้านั่ง ชุมนพักผ่อน ที่จอดจักรยาน ( $\bar{X}=3.81$ , S.D.=0.88)

ข้อที่มีศักยภาพปานกลาง ได้แก่ เส้นทางจักรยานที่ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบประสบการณ์ และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ที่เกิดการรับรู้และความเพลิดเพลินไป ( $\bar{x}=3.34$ ,  $S.D.=0.92$ )

### ตาราง 30 แสดงด้านการเข้าถึง

| ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมาย<br>ระดับศักยภาพ |
|---|-----------|------|--------------------------|
|   | $\bar{x}$ | S.D. |                          |
| 1 โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งมี<br>การเชื่อมต่อกันโดยสะดวก เช่น รถไฟ<br>รถเมล์ เรือ เครื่องบิน อยู่ในระยะไม่เกิน 150<br>กิโลเมตร   | 4.35      | 0.56 | มากที่สุด                |
| 2 แบบแผนการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว<br>ของนักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมีการศึกษา<br>หาข้อมูลเข้าใจในแหล่งท่องเที่ยวที่กำลัง<br>เดินทางไป  | 4.21      | 0.88 | มากที่สุด                |
| 3 การบริการติดต่อสื่อสาร เช่น โทรศัพท์ Wi-<br>Fi , Internet บริการนักท่องเที่ยวจักรยาน  | 4.00      | 0.97 | มาก                      |
| 4 การปรับปรุงทัศนียภาพในสถานที่ท่องเที่ยวให้<br>มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว เน้นความ<br>สะดวกในการเข้าถึงโดยเส้นทางจักรยาน<br>เพื่อคงสภาพเดิมของแหล่งท่องเที่ยว เหมาะ<br>แก่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวของท้องถิ่น | 3.86      | 0.87 | มาก                      |
| 5 บริการที่อำนวยความสะดวกให้แก่<br>ยานพาหนะ มีลานจอดยานพาหนะที่<br>ปลอดภัย  | 3.78      | 1.09 | มาก                      |
| 6 เส้นทางขนส่งเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว<br>ความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ สภาพถนน<br>ความลาดชันและความคดเคี้ยวของเส้นทาง<br>เข้าถึง และความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ  | 3.62      | 1.26 | มาก                      |

ตาราง 30 (ต่อ)

|                                | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|--------------------------------|--|-------------|-------------|--------------|
|                                |  | $\bar{x}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 7                              | ทางบก มีการตัดและสร้างถนน การขยายเส้นทางเข้าไปสู่แหล่งท่องเที่ยว การจัดบริการสำหรับนักท่องเที่ยว รถเช่า รถนำเที่ยว รถจักรยาน   | 3.60        | 1.04        | มาก          |
| 8                              | การให้ข้อมูลข่าวสารในเส้นทางจักรยาน จัดทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลกับนักท่องเที่ยวตลอดทางอย่างสม่ำเสมอ   | 3.39        | 1.11        | ปานกลาง      |
| 9                              | การเคลื่อนที่ทางกายภาพ ความราบรื่นโดยรวม การเดินทางของนักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการเดินทาง เป็นต้น       | 3.16        | 1.17        | ปานกลาง      |
| 10                             | พาหนะโดยสารสาธารณะเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว เช่น รถโดยสาร รถรับจ้าง แท็กซี่ มีระบบความปลอดภัยและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก สำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน สามารถนำจักรยานขึ้นไปได้ | 2.59        | 0.99        | น้อย         |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านการเข้าถึง</b> |  | <b>3.66</b> | <b>1.00</b> | <b>มาก</b>   |

ตาราง 30 ด้านการเข้าถึง ข้อที่มีศักยภาพมากที่สุด ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งมีการเชื่อมต่อกันโดยสะดวก เช่น รถไฟ รถเมล์ เรือ เครื่องบิน อยู่ในระยะไม่เกิน 150 กิโลเมตร ( $\bar{x}=4.35$ , S.D.=0.56) แบบแผนการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมีการศึกษาหาข้อมูลเข้าใจในแหล่งท่องเที่ยวที่กำลังเดินทางไป ( $\bar{x}=4.21$ , S.D.=0.88)

ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ การบริการติดต่อสื่อสาร เช่น โทรศัพท์ Wi-Fi, Internet บริการนักท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{x}=4.00$ , S.D.=0.97) การปรับปรุงทัศนียภาพในสถานที่ท่องเที่ยวให้มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว เน้นความสะดวกในการเข้าถึงโดยเส้นทางจักรยานเพื่อคงสภาพเดิมของแหล่งท่องเที่ยว เหมาะแก่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวของท้องถิ่น ( $\bar{x}=3.86$ , S.D.=0.87)

บริการที่อำนวยความสะดวกให้แก่ยานพาหนะ มีลานจอดยานพาหนะที่ปลอดภัย ( $\bar{X}=3.78$ , S.D.=1.09) เส้นทางรถขนส่งเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ สภาพถนน ความลาดชันและความคดเคี้ยวของเส้นทางเข้าถึง และความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ ( $\bar{X}=3.62$ , S.D.=1.26) ทางบก มีการตัดและสร้างถนน การขยายเส้นทางเข้าไปสู่แหล่งท่องเที่ยว การจัดบริการสำหรับนักท่องเที่ยว รถเช่า รถนำเที่ยว รถจักรยาน ( $\bar{X}=3.60$ , S.D.=1.04)

ข้อที่มีศักยภาพปานกลาง ได้แก่ ข้อมูลข่าวสารในเส้นทางจักรยาน จัดทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลกับนักท่องเที่ยวตลอดทางอย่างสม่ำเสมอ ( $\bar{X}=3.39$ , S.D.=1.11) การเคลื่อนที่ทางกายภาพ ความราบรื่นโดยรวม การเดินทางของนักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการเดินทาง เป็นต้น ( $\bar{X}=3.16$ , S.D.=1.17)

ส่วนข้อที่มีศักยภาพน้อยมีเพียงข้อเดียว คือ พาหนะโดยสารสาธารณะเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว เช่น รถโดยสาร รถรับจ้าง แท็กซี่ มีระบบความปลอดภัยและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก สำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานสามารถนำจักรยานขึ้นไปได้ ( $\bar{X}=2.59$ , S.D.=0.99)

### ตาราง 31 แสดงด้านที่พิก

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|--|-----------|------|--------------|
|   |  | $\bar{X}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 1 | ที่พิกมีบริการที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวจักรยาน เช่น ที่แขวน จักรยานในห้องพัก  | 4.40      | 0.88 | มากที่สุด    |
| 2 | การบริการที่พิกชั่วคราว สำหรับตั้งเต็นท์นอน เช่น โรงเรียน วัด สะอาด ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน                                       | 4.16      | 0.74 | มาก          |
| 3 | ขนย้ายจักรยาน ลานลาดชัน ลิฟต์  | 3.93      | 1.31 | มาก          |
| 4 | การบริการที่พิก สะอาด สะดวกและปลอดภัย โดยมีมาตรฐานรองรับ จากสมาคมโรงแรมหรือกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา                                   | 3.87      | 0.52 | มาก          |
| 5 | โรงแรม สถานที่ประกอบการเชิงการค้าที่นักท่องเที่ยวตั้งขึ้น เพื่อบริการผู้เดินทางในเรื่องของที่พักราค่าอาหาร และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง | 3.85      | 1.31 | มาก          |

ตาราง 31 (ต่อ)

| ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|---|-------------|-------------|--------------|
|   | $\bar{X}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 6 ร้านอาหารที่สะอาดปลอดภัยถูกสุขลักษณะ<br>ให้แก่นักท่องเที่ยวจากรยานอย่างพอเพียง  | 3.70        | 1.36        | มาก          |
| 7 ลานจอดจักรยาน ลานล้างรถจักรยาน ที่สูบลม   | 3.59        | 1.37        | มาก          |
| 8 ร้านจำหน่ายอาหารให้แก่นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่<br>นักท่องเที่ยวจากรยาน | 3.56        | 1.29        | มาก          |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านที่พัก</b>  | <b>3.88</b> | <b>1.10</b> | <b>มาก</b>   |

**ที่พัก** สำหรับดัชนีในด้านนี้ ข้อที่มีศักยภาพมากที่สุด ได้แก่ ที่พักมีบริการที่เชื่อมต่อการท่องเที่ยวจากรยาน เช่น ที่แขวน จักรยานในห้องพัก ( $\bar{X}=4.40$ , S.D.=0.88)

ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ การบริการที่พักชั่วคราว สำหรับตั้งเต็นท์นอน เช่น โรงเรียนวัด สะอาด ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวจากรยาน ค่าคะแนน ( $\bar{X}=4.16$ , S.D.=0.74) ขนย้ายจักรยาน ลานลาดชัน ลิฟต์ ( $\bar{X}=3.93$ , S.D.=1.31) การบริการที่พัก สะอาด สะดวกและปลอดภัย โดยมีมาตรฐานรองรับ จากสมาคมโรงแรมหรือกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ( $\bar{X}=3.87$ , S.D.=0.52) โรงแรม สถานที่ประกอบการเชิงการค้าที่นักธุรกิจตั้งขึ้น เพื่อบริการผู้เดินทางในเรื่องของที่พัก อาศัย อาหาร และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ( $\bar{X}=3.85$ , S.D.=1.31) ร้านอาหารที่สะอาดปลอดภัย ถูกสุขลักษณะ ให้แก่นักท่องเที่ยวจากรยานอย่างพอเพียง ( $\bar{X}=3.70$ , S.D.=1.36) ลานจอดจักรยาน ลานล้างรถจักรยาน ที่สูบลม ( $\bar{X}=3.59$ , S.D.=1.37) ร้านจำหน่ายอาหารให้แก่นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวจากรยาน ( $\bar{X}=3.56$ , S.D.=1.29)

ตาราง 32 แสดงด้านบริการและความสะดวกสบาย

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|---|-----------|------|--------------|
|   |   | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 1 | ร้านอาหารและภัตตาคาร ร้านจำหน่ายอาหารให้แก่นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวจากรยาน  | 4.40      | 0.97 | มากที่สุด    |
| 2 | การเคลื่อนที่ด้านการเงิน เป็นการอำนวยความสะดวกเรื่อง การจองชำระค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ  | 4.34      | 0.73 | มากที่สุด    |
| 3 | ป้ายบอกทางที่ติดตั้งในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน แนะนำแหล่งท่องเที่ยว ป้ายมีเนื้อหาถูกต้อง ได้มาตรฐานและมีจำนวนเพียงพอ   | 4.29      | 0.78 | มากที่สุด    |
| 4 | จุดแวะพัก จุดที่นักท่องเที่ยวจากรยานแวะเพื่อหยุดพักเหนื่อยระหว่างการเดินทาง เพราะนักท่องเที่ยวจากรยานจะมีการเดินทางไกล จึงควรมีแหล่งแวะเติมพลัง เช่น แหล่งที่มีร้านแวะนั่งอยู่รวมกัน อาจจะเป็นร้านกาแฟ ร้านเบเกอรี่ ย่านชุมชน เป็นต้น | 4.28      | 0.83 | มากที่สุด    |
| 5 | เอกสารแผ่นพับ ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว เพื่อบริการแก่นักท่องเที่ยวจากรยาน ในสื่อต่างๆ  | 4.18      | 0.74 | มาก          |
| 6 | การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร เป็นการให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว ความสับสนไหลของข้อมูลท่องเที่ยวโดยรวม ทั้งระบบออนไลน์และออฟไลน์ และข้อมูลในจุดสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ รวมถึงป้ายเตือนคำแนะนำข้อควรปฏิบัติในสถานที่ เป็นต้น       | 4.07      | 0.54 | มาก          |

ตาราง 32 (ต่อ)

| ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|--|-------------|-------------|--------------|
|  | $\bar{X}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 7 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวต่าง ๆ เพื่อให้นักท่องเที่ยวใช้ประกอบในการพิจารณาและตัดสินใจวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวจักรยาน | 3.94        | 0.86        | มาก          |
| 8 ห้องน้ำสาธารณะที่สะอาด และมีปริมาณเพียงพอกับความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน                                       | 3.80        | 0.80        | มาก          |
| 9 ถังขยะ ปริมาณเพียงพอ   | 3.48        | 0.62        | มาก          |
| 10 ที่พักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น โต๊ะ เก้าอี้ ม้านั่ง ชุมนพักผ่อน  | 3.20        | 0.49        | ปานกลาง      |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านบริการและความสะดวกสบาย</b>   | <b>4.00</b> | <b>0.74</b> | <b>มาก</b>   |

ตาราง 32 ด้านบริการและความสะดวกสบาย ข้อที่มีศักยภาพมากที่สุด ได้แก่ ร้านอาหารและภัตตาคาร ร้านจำหน่ายอาหารให้แก่นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{X}=4.40$ , S.D.=0.97) การเคลื่อนที่ด้านการเงิน เป็นการอำนวยความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ ( $\bar{X}=4.34$ , S.D.=0.73) ป้ายบอกทางที่ติดตั้งในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน แนะนำแหล่งท่องเที่ยว ป้ายมีเนื้อหาถูกต้อง ได้มาตรฐานและมีจำนวนเพียงพอ ( $\bar{X}=4.29$ , S.D.=0.78) จุดแวะพัก จุดที่นักท่องเที่ยวจักรยานแวะเพื่อหยุดพักเหนื่อยระหว่างการเดินทาง เพราะนักท่องเที่ยวจักรยานจะมีการเดินทางไกล จึงควรมีแหล่งแวะเติมพลัง เช่น แหล่งที่มีร้านแวะนั่งอยู่รวมกัน อาจจะเป็นร้านกาแฟ ร้านเบเกอรี่ ย่านชุมชน เป็นต้น ( $\bar{X}=4.28$ , S.D.=0.83)

ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ เอกสารแผ่นพับ ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวเพื่อบริการแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน ในสื่อต่าง ๆ ( $\bar{X}=4.18$ , S.D.=0.74) การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร เป็นการให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว ความสับสนไหลของข้อมูลท่องเที่ยวโดยรวม ทั้งระบบออนไลน์และออฟไลน์ และข้อมูลใน จุดสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ รวมถึงป้ายเตือน คำแนะนำข้อควรปฏิบัติในสถานที่ เป็นต้น ( $\bar{X}=4.07$ , S.D.=0.54) ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวต่าง ๆ เพื่อให้ให้นักท่องเที่ยวใช้ประกอบในการพิจารณาและตัดสินใจวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{X}=3.94$ , S.D.=0.86)



ห้องน้ำสาธารณะที่สะอาด และมีปริมาณเพียงพอกับความต้องการของนักท่องเที่ยว (  $\bar{X}=3.80$ , S.D.=0.80) ถึงขยะ ปริมาณเพียงพอ (  $\bar{X}=3.48$ , S.D.=0.62)

ข้อที่มีศักยภาพปานกลาง ได้แก่ ที่พักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยว เช่น โต๊ะเก้าอี้ ม้านั่ง ชุมนักผ่อน (  $\bar{X}=3.20$ , S.D.=0.49)

ตาราง 33 แสดงด้านกิจกรรม

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย<br>ระดับศักยภาพ |
|---|--|-----------|------|--------------------------|
|   |  | $\bar{X}$ | S.D. |                          |
| 1 | ลานทำกิจกรรม เพื่อชมการแสดงด้านศิลปวัฒนธรรมในพื้นที่ ตามสภาพของแหล่งท่องเที่ยว   | 4.56      | 0.72 | มากที่สุด                |
| 2 | กิจกรรมนันทนาการ มีส่วนร่วมกับชุมชน  | 4.43      | 0.76 | มากที่สุด                |
| 3 | การเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ นอกพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยใช้จุดเด่นของทรัพยากรท่องเที่ยว เพื่อเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน   | 4.43      | 0.72 | มากที่สุด                |
| 4 | การเรียนรู้ จัดให้มีการเรียนรู้ โดยปกติแล้วนักท่องเที่ยวเพิ่มทักษะและความรู้ทั้งทั่วไปหรือเฉพาะ ผ่านประสบการณ์จากการเรียนรู้ ที่สถานที่ที่พวกเขาเยี่ยมชม เช่น การเรียนรู้เรื่องราวประวัติศาสตร์ของพื้นที่นั้นๆ ในพิพิธภัณฑ์ วัด เรียนรู้ศิลปะต่างๆ จากแกลเลอรีแสดงงานศิลปะ บ้านศิลปิน เรียนรู้เกี่ยวกับธรรมชาติ จากการเที่ยวฟาร์มหรือไรชา สวนสมุนไพร เป็นต้น | 4.02      | 1.07 | มาก                      |
| 5 | กิจกรรมบริการเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ หรือนันทนาการ บันเทิง สนุกสนาน การแสดงที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น เช่น รำวงย้อนยุค ถนนคนเดิน การรำฟ้อน เป็นต้น   | 3.99      | 1.18 | มาก                      |

ตาราง 33 (ต่อ)

|                             | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|-----------------------------|--|-------------|-------------|--------------|
|                             |  | $\bar{X}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 6                           | กิจกรรมการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวที่มีกิจกรรมหลากหลายจะทำให้นักท่องเที่ยวมีโอกาสเลือกกิจกรรมที่ตนพอใจได้มากขึ้น และความเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง       | 3.95        | 1.05        | มาก          |
| 7                           | ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เป็นการันจรรย์านทำกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์มุ่งมั่นเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมสร้างการมีส่วนร่วมในชุมชน         | 3.84        | 0.89        | มาก          |
| 8                           | การแสดง จัดให้มีกิจกรรมบริการเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจหรือนันทนาการ บันเทิง สนุกสนาน การแสดงที่เป็นเอกลักษณ์ ประจำท้องถิ่น เช่น รำวงย้อนยุค ถนนคนเดิน การฟ้อนรำ เป็นต้น | 3.57        | 1.10        | มาก          |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านกิจกรรม</b> |  | <b>4.10</b> | <b>0.94</b> | <b>มาก</b>   |

ตาราง 33 ด้านกิจกรรม ดัชนีในด้านนี้มีระดับศักยภาพมากและมากที่สุด ข้อที่มีศักยภาพมากที่สุด ได้แก่ ลานทำกิจกรรม เพื่อชมการแสดงด้านศิลปวัฒนธรรมในพื้นที่ ตามสภาพของแหล่งท่องเที่ยว ( $\bar{X}=4.56$ , S.D.=0.72) การเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ นอกพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยใช้จุดเด่นของทรัพยากรท่องเที่ยว เพื่อเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน ( $\bar{X}=4.43$ , S.D.=0.72) กิจกรรมนันทนาการ มีส่วนร่วมกับชุมชน ( $\bar{X}=4.43$ , S.D.=0.76)

ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ การเรียนรู้ จัดให้มีการเรียนรู้ โดยปกติแล้วนักท่องเที่ยวเพิ่มทักษะและความรู้ทั้งทั่วไปหรือเฉพาะ ผ่านประสบการณ์จากการเรียนรู้ ที่สถานที่ที่พวกเขาเยี่ยมชม เช่น การเรียนรู้เรื่องราวประวัติศาสตร์ของพื้นที่นั้น ๆ ในพิพิธภัณฑ์ วัด เรียนรู้ศิลปะต่าง ๆ จากแกลเลอรี แสดงงานศิลปะ บ้านศิลปิน เรียนรู้เกี่ยวกับธรรมชาติ จากการเที่ยวฟาร์มหรือไร่ชา สวนสมุนไพร เป็นต้น ( $\bar{X}=4.02$ , S.D.=1.07) กิจกรรมบริการเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ

หรือนันทนาการ บันเทิง สนุกสนาน การแสดงที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น เช่น รำวงย้อนยุค ถนนคนเดิน การรำฟ้อน เป็นต้น ( $\bar{X}=3.99$ , S.D.=1.18) กิจกรรม การท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยว ที่มีกิจกรรมหลากหลายจะทำให้นักท่องเที่ยวมีโอกาสเลือกกิจกรรมที่ ตนพอใจได้มากขึ้น และ ความเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง ( $\bar{X}=3.95$ , S.D.=1.05) ความรับผิดชอบต่อสังคมและ สิ่งแวดล้อม เป็นการบ่งจรรยาบรรณทำกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์มุ่งมั่นเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการ พัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมสร้างการมีส่วนร่วมในชุมชน ( $\bar{X}=3.84$ , S.D.=0.89) การแสดง จัดให้มีกิจกรรมบริการเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจหรือนันทนาการ บันเทิง สนุกสนาน การแสดงที่ เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น เช่น รำวงย้อนยุค ถนนคนเดิน การรำฟ้อน เป็นต้น ( $\bar{X}=3.57$ , S.D.=1.10)

#### ตาราง 34 แสดงด้านความปลอดภัย

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|---|-----------|------|--------------|
|   |   | $\bar{X}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 1 | ความปลอดภัยสำหรับการปั่นแบบออฟโรด เคารพกฎหมายท้องถิ่นและกฎเกี่ยวกับพื้นที่ และวิธีที่ท่านจะสามารถปั่นออฟโรดได้ และให้ความเคารพทรัพย์สินส่วนตัวของผู้อื่น ท่านอาจจะใช้ทางร่วมกับผู้อื่น เช่น นักเดิน เขา นักขี่ม้า และผู้ใช้จักรยานอื่นๆ                               | 4.54      | 1.00 | มากที่สุด    |
| 2 | ความปลอดภัยพื้นฐาน สวมหมวกกันน็อคที่ผ่านการรับรองด้วยมาตรฐานล่าสุดและ เหมาะกับการใช้งานของ ท่านตลอดเวลา ทำ ตามคำแนะนำของผู้ผลิตในการปรับ ใช้งาน และดูแลหมวกกันน็อคของท่าน ตลอดเวลา  | 4.52      | 1.04 | มากที่สุด    |
| 3 | ความปลอดภัยในการขับขี่ เคารพกฎแห่ง ท้องถนนและกฎหมายจราจรท้องถิ่นทั้งหมด ท่านกำลังใช้ถนนหรือทางร่วมกับผู้อื่น ทั้ง ผู้ใช้ยานยนต์ ผู้เดินเท้าและผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ โปรดเคารพสิทธิของผู้อื่น ซึ่งโดยใช้ความ ระมัดระวัง ให้คิดว่าผู้อื่นไม่สามารถเห็นท่าน ได้โดยตลอดเวลา | 4.46      | 0.99 | มากที่สุด    |

ตาราง 34 (ต่อ)

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|---|-----------|------|--------------|
|   |   | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 4 | การปั่นจักรยานในยามค่ำคืน การปั่นจักรยานในเวลากลางคืนมีอันตราย มากกว่า การปั่นจักรยานในเวลากลางวัน ผู้ใช้ ยานยนต์และผู้เดินเท้าจะมองเห็นผู้ใช้จักรยานได้ ยากมาก ควรเลือกอุปกรณ์ที่เหมาะสมกับ การใช้จักรยานในเวลากลางคืน   | 4.22      | 0.85 | มากที่สุด    |
| 5 | ป้ายสัญลักษณ์ ป้ายเส้นทางจักรยาน ป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ เช่น ชำรุด ทางตัน ในระหว่างเส้นทาง เพื่อบอกทิศทางให้แก่ นักท่องเที่ยว นำทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว   | 4.15      | 0.72 | มาก          |
| 6 | ระบบไฟฟ้าแสงสว่างในจุดต่างๆ เพื่อส่องสว่างในตอนกลางคืน โดยเน้นจุดสำคัญที่ โดดเด่นและจุดเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอันตราย แก่นักท่องเที่ยวจักรยาน  | 4.10      | 0.87 | มาก          |
| 7 | การเปลี่ยนแปลงอะไหล่หรือเพิ่มอุปกรณ์ หากไม่มีการยืนยันความเหมาะสมในการใช้ งาน การติดตั้งอย่างถูกต้องใช้งานและดูแล รักษาอะไหล่และอุปกรณ์ หากมีการเปลี่ยน อะไหล่บนจักรยานของท่านด้วยอะไหล่ที่ ไม่ใช่ของแท้อาจจะทำให้จักรยานขาดความ ปลอดภัย และมีผลต่อการบาดเจ็บสาหัส หรือถึงแก่ชีวิตได้ | 4.03      | 0.96 | มาก          |
| 8 | ศูนย์บริการนักท่องเที่ยวจักรยานในจังหวัด เช่น ตรวจสอบขุมยาง ซ่อมจักรยาน อะไหล่ เป็นต้น  | 4.02      | 1.16 | มาก          |

ตาราง 34 (ต่อ)

|                                 | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด   | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|---------------------------------|---|-------------|-------------|--------------|
|                                 |   | $\bar{X}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 9                               | เครื่องมือสื่อสารให้กับเจ้าหน้าที่ เมื่อเกิดเหตุร้าย เจ็บป่วย หรือกรณีนักท่องเที่ยว จักรยานบาดเจ็บ  | 3.76        | 0.89        | มาก          |
| 10                              | ป้ายแสดงข้อมูลเฉพาะของแหล่งท่องเที่ยว สำคัญ โดยแสดงข้อมูล ที่มาของแหล่งท่องเที่ยว มีแผนที่แสดงจุดท่องเที่ยวและเบอร์โทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้ | 3.70        | 1.01        | มาก          |
| 11                              | ป้ายเตือนจุดอันตรายให้เห็นเด่นชัด โดยใช้ภาษาไทยและภาษาต่างประเทศที่นักท่องเที่ยวเข้าใจได้ เช่น ป้าย ห้ามเข้า ระวังอันตราย เป็นต้น             | 3.16        | 0.65        | ปานกลาง      |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านความปลอดภัย</b> |   | <b>4.06</b> | <b>0.92</b> | <b>มาก</b>   |

ตาราง 34 ด้านความปลอดภัย สำหรับประเด็นนี้ มีข้อที่มีศักยภาพมากที่สุด ได้แก่ ความปลอดภัยสำหรับการปั่นแบบออฟโรด เคารพกฎหมายท้องถิ่นและกฎเกี่ยวกับพื้นที่และวิธีที่ท่านจะสามารถปั่นออฟโรดได้ และให้ความเคารพทรัพย์สินส่วนตัวของผู้อื่น ท่านอาจจะใช้ทางร่วมกับผู้อื่น เช่น นักเดินเขา นักขี่ม้า และผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ ( $\bar{X}=4.54$ , S.D.=1.00) ความปลอดภัยพื้นฐาน สวมหมวกกันน็อคที่ผ่านการรับรองด้วยมาตรฐานล่าสุดและเหมาะกับการใช้งานของท่านตลอดเวลา ทำตามคำแนะนำของผู้ผลิตในการปรับ ใช้งานและดูแลหมวกกันน็อคของท่านตลอดเวลา ( $\bar{X}=4.52$ , S.D.=1.04) ความปลอดภัยในการขี่ เคารพกฎแห่งท้องถนน และกฎหมายจราจรท้องถิ่นทั้งหมด ท่านกำลังใช้ถนนหรือทางร่วมกับผู้อื่น ทั้งผู้ขี่จักรยานยนต์ ผู้เดินเท้าและผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ โปรดเคารพสิทธิของผู้อื่น ซึ่งโดยใช้ความระมัดระวัง ให้คิดว่าผู้อื่นไม่สามารถเห็นท่านได้โดยตลอดเวลา ( $\bar{X}=4.46$ , S.D.=0.99) การปั่นจักรยานในยามค่ำคืน การปั่นจักรยานในเวลากลางคืนมีอันตราย มากกว่าการปั่นจักรยานในเวลากลางวัน ผู้ขี่จักรยานยนต์ และผู้เดินเท้าจะมองเห็นผู้ใช้จักรยานได้ยากมาก ควรเลือกอุปกรณ์ที่เหมาะสมกับการใช้จักรยานในเวลากลางคืน ( $\bar{X}=4.22$ , S.D.=0.85)

ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ ป้ายสัญลักษณ์ ป้ายเส้นทางจักรยาน ป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ เช่น ชำรุด ทางตัน ในระหว่างเส้นทาง เพื่อบอกทิศทางให้นักท่องเที่ยว นำทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว ( $\bar{X}=4.15$ , S.D.=0.72) จัดให้มีระบบไฟฟ้าแสงสว่างในจุดต่าง ๆ เพื่อส่องสว่างในตอนกลางคืน โดยเน้นจุดสำคัญที่โดดเด่นและจุดเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{X}=4.10$ , S.D.=0.87) การเปลี่ยนแปลงอะไหล่หรือเพิ่มอุปกรณ์ หากไม่มีการยืนยันความเหมาะสมในการใช้งาน การติดตั้งอย่างถูกต้องใช้งานและดูแลรักษาอะไหล่และอุปกรณ์ หากมีการเปลี่ยนอะไหล่บนจักรยานของท่านด้วยอะไหล่ที่ไม่ใช่ของแท้ อาจจะทำให้จักรยานขาดความปลอดภัย และมีผลต่อการบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ชีวิตได้ ( $\bar{X}=4.03$ , S.D.=0.96) จัดให้มีศูนย์บริการนักท่องเที่ยวจักรยานในจังหวัด เช่น ตรวจดูลมยาง ซ่อมจักรยาน อะไหล่ เป็นต้น ( $\bar{X}=4.02$ , S.D.=1.16) จัดให้มีเครื่องมือสื่อสารให้กับเจ้าหน้าที่ เมื่อเกิดเหตุร้าย เจ็บป่วย หรือกรณีนักท่องเที่ยวจักรยานบาดเจ็บ ( $\bar{X}=3.76$ , S.D.=0.89) จัดให้มีป้ายแสดงข้อมูลเฉพาะของแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ โดยแสดงข้อมูล ที่มาของแหล่งท่องเที่ยว มีแผนที่แสดงจุดท่องเที่ยวและเบอร์โทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้ ( $\bar{X}=3.70$ , S.D.=1.01)

ข้อที่มีศักยภาพปานกลาง ได้แก่ จัดทำป้ายเตือนจุดอันตรายให้เห็นเด่นชัด โดยใช้ภาษาไทยและภาษาต่างประเทศที่นักท่องเที่ยวเข้าใจได้ เช่น ป้าย ห้ามเข้า ระวังอันตราย เป็นต้น ( $\bar{X}=3.16$ , S.D.=0.65)

ตาราง 35 แสดงด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|--|-----------|------|--------------|
|   |  | $\bar{X}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 1 | การวางแผน มีแผนงาน/โครงการ แนวทางการพัฒนา/ปฏิทินกิจกรรม ข้อเสนอแนะ   | 4.68      | 1.02 | มากที่สุด    |
| 2 | กิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ จะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย | 4.35      | 0.95 | มากที่สุด    |

ตาราง 35 (ต่อ)

|   | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน     |      | ความหมาย     |
|---|--|-----------|------|--------------|
|   |  | $\bar{x}$ | S.D. | ระดับศักยภาพ |
| 3 | การสร้างความสัมพันธ์กับนักท่องเที่ยวและชุมชน สร้างความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกันกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว   | 4.25      | 0.89 | มากที่สุด    |
| 4 | การบริหารจัดการกับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการใช้จักรยาน  | 4.23      | 0.78 | มากที่สุด    |
| 5 | การบริหารจัดการด้านความสามารถในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว การจัดเตรียมเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับการเข้าถึงยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างปลอดภัย กำหนดช่วงเวลาในการเข้าถึงพื้นที่ที่เหมาะสม ตามช่วงเวลาหรือตามฤดูกาล เส้นทางจักรยานเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ สภาพถนน ความลาดชันและความคดเคี้ยวของเส้นทางเข้าถึง และความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ | 4.19      | 0.91 | มาก          |
| 6 | การวางแผนผู้รับผิดชอบการท่องเที่ยว จักรยาน จัดตั้งคณะทำงานผู้รับผิดชอบเพื่อการบริหารงานการท่องเที่ยวจักรยาน ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามแผนที่วางไว้อย่างต่อเนื่อง การประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเป็นประจำ   | 4.17      | 0.76 | มาก          |
| 7 | นโยบายการส่งเสริมการใช้จักรยาน โดยจะเร่งส่งเสริมให้มีเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัยให้ผู้ขับขี่มากขึ้นให้ทั่วถึงทุกภูมิภาค และเชื่อมโยงให้เกิดเส้นทางจักรยานเพื่อการสัญจรและการท่องเที่ยว  | 3.99      | 0.82 | มาก          |

ตาราง 35 (ต่อ)

|  | ประเด็นหลัก/ตัวชี้วัด  | คะแนน       |             | ความหมาย     |
|--|--|-------------|-------------|--------------|
|  |  | $\bar{X}$   | S.D.        | ระดับศักยภาพ |
| 8  | สิ่งแวดล้อม มีมาตรการป้องกันผลกระทบ<br>ต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และวัฒนธรรม จัดให้<br>มีถังขยะ แยกขยะ การใช้วัสดุที่เป็นมิตร<br>การใช้พลังงานทางเลือก การบำบัดขยะ/ของ<br>เสีย  | 3.94        | 1.07        | มาก          |
| 9  | การบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวก<br>ต่างๆ จัดให้มีการปฐมพยาบาลเบื้องต้น<br>อุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับ<br>นักท่องเที่ยวจักรยานผู้พิการ ช่องทางการ<br>ประชาสัมพันธ์อย่างสม่ำเสมอ   | 3.92        | 1.12        | มาก          |
| 10   | การบริหารจัดการพื้นที่ท่องเที่ยวจักรยาน<br>จัดสรรพื้นที่รับผิดชอบท่องเที่ยวจักรยานใน<br>พื้นที่ให้สามารถดึงดูดใจแก่นักท่องเที่ยว<br>การจัดภูมิทัศน์ของแหล่งท่องเที่ยวให้<br>เหมาะสมกับทรัพยากรที่มีอยู่ การพัฒนา<br>หรือปรับปรุงบริเวณแหล่งท่องเที่ยวจักรยาน<br>อย่างต่อเนื่อง | 3.88        | 0.75        | มาก          |
| <b>ค่าเฉลี่ยด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยว<br/>จักรยาน</b> |  | <b>4.16</b> | <b>0.91</b> | <b>มาก</b>   |

ตาราง 35 ด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน ข้อที่มีศักยภาพมากที่สุด ได้แก่ การวางแผน มีแผนงาน/โครงการ แนวทางการพัฒนา/ปฏิทินกิจกรรม ข้อเสนอแนะ ( $\bar{X}=4.68$ , S.D.=1.02) การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติจะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย ( $\bar{X}=4.35$ , S.D.=0.95) การสร้างความสัมพันธ์กับนักท่องเที่ยวและชุมชน สร้างความสัมพันธ์ไปในทิศทาง



เดียวกันกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว ( $\bar{X}=4.25$ , S.D.=0.89) การบริหารจัดการกับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการใช้จักรยาน ( $\bar{X}=4.23$ , S.D.=0.78)

ข้อที่มีศักยภาพมาก ได้แก่ การบริหารจัดการด้านความสามารถในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว การจัดเตรียมเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับการเข้าถึงยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างปลอดภัย กำหนดช่วงเวลาในการเข้าถึงพื้นที่ที่เหมาะสม ตามช่วงเวลาหรือตามฤดูกาล เส้นทางขนส่งเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ สภาพถนน ความลาดชันและความคดเคี้ยวของเส้นทางเข้าถึง และความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ ( $\bar{X}=4.19$ , S.D.=0.91) การวางแผนผู้รับผิดชอบการท่องเที่ยวจักรยาน จัดตั้งคณะทำงานผู้รับผิดชอบเพื่อการบริหารงานการท่องเที่ยวจักรยาน ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามที่วางไว้อย่างต่อเนื่อง การประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเป็นประจำ ( $\bar{X}=4.17$ , S.D.=0.76) นโยบายการส่งเสริมการใช้จักรยาน โดยจะเร่งส่งเสริมให้มีเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัยให้ผู้ขี่มากขึ้นให้ทั่วถึงทุกภูมิภาค และเชื่อมโยงให้เกิดเส้นทางจักรยานเพื่อการสัญจรและการท่องเที่ยว ( $\bar{X}=3.99$ , S.D.=0.82) การจัดการสิ่งแวดล้อม มีมาตรการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และวัฒนธรรม จัดให้มีถังขยะแยกขยะ การใช้วัสดุที่เป็นมิตร การใช้พลังงานทางเลือก การบำบัดขยะ/ของเสีย ( $\bar{X}=3.94$ , S.D.=1.07) การบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ จัดให้มีการปฐมพยาบาลเบื้องต้น อุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานผู้พิการ ช่องทางการประชาสัมพันธ์อย่างสม่ำเสมอ ( $\bar{X}=3.92$ , S.D.=1.12) การบริหารจัดการพื้นที่ท่องเที่ยวจักรยาน จัดสรรพื้นที่รับผิดชอบท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ให้สามารถดึงดูดใจแก่นักท่องเที่ยว การจัดภูมิทัศน์ของแหล่งท่องเที่ยวให้เหมาะสมกับทรัพยากรที่มีอยู่ การพัฒนาหรือปรับปรุงบริเวณแหล่งท่องเที่ยวจักรยานอย่างต่อเนื่อง ( $\bar{X}=3.88$ , S.D.=0.75)

**สรุปผลการศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยวตามองค์ประกอบของการท่องเที่ยวสำหรับเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก ดังนี้**

**ศักยภาพด้านดึงดูดใจ (Attraction)** จังหวัดเชียงรายและพะเยา มีศักยภาพมากที่สุด คือ เส้นทางเป็นแบบวงกลม ( $\bar{X}=4.40$ , S.D.=0.64) และ ( $\bar{X}=4.55$ , S.D.=0.49) ซึ่งทำให้นักท่องเที่ยวได้พบประสบการณ์และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ เกิดการรับรู้และความเพลิดเพลินไปตลอดทาง โดยไม่ต้องกลับเส้นทางเดิม ส่วนจังหวัดน่านมีศักยภาพมากที่สุด คือ มีแหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ชีวิตความเป็นอยู่ วิถีชีวิตคนในพื้นที่ ( $\bar{X}=4.72$ , S.D.=0.49) ดังนั้นการจะจัดเส้นทางท่องเที่ยวจักรยาน จึงควรเน้นให้เป็นเส้นทางที่นักท่องเที่ยวจะได้รับประสบการณ์พบสิ่งต่าง ๆ ตามเส้นทางที่ผ่าน ก็คือ การได้พบเห็นศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และวิถีของชุมชนต่าง ๆ ตามเส้นทาง ซึ่งอาจจะเป็นเส้นทางที่มีวิวทิวทัศน์หลากหลาย เช่น วิว

เมือง วิวป่า วิวแม่น้ำ เป็นต้น ซึ่งเหมาะมากกับบริบทของจังหวัดเชียงรายที่มีเส้นทางเล่นแรกเริ่มจากในเมือง และไปสู่อบริเวณเลียบบแม่น้ำโขง และขึ้นดอย ขึ้นภูเขา ผ่านไร่นาต่าง ๆ รวมถึงแหล่งที่มีวัดหรือสถาปัตยกรรม เส้นทางจักรยานจากเชียงรายไปพะเยา ที่จะพบกับวิวทุ่งนาสีเขียวของพะเยาตามเส้นทาง และเส้นทางสูงชันขึ้นดอย วิวบนภูเขาสูง อากาศดี และความสงบของยอดดอย เส้นทางที่ผ่านที่จะเห็นทิวทัศน์ของทุ่งนาสลับกับทิวเขา และป่าไม้ เป็นเสน่ห์ความสวยงามตามธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ที่แตกต่างกัน และเส้นทางจากพะเยาไปน่าน จะพบกับวิถีประเพณีของอาชีพเก่าแก่ของบ่อเกลือ ที่เป็นอาชีพตั้งแต่สมัยโบราณที่ยังคงอนุรักษ์ไว้จนถึงปัจจุบันของจังหวัดน่าน สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ที่จะสะท้อนให้เห็นศิลปวัฒนธรรมของล้านนา ซึ่งจะทำให้นักท่องเที่ยวจักรยานที่ผ่านเส้นทางนี้ ได้สัมผัสกับทัศนียภาพที่แตกต่างกันไปในแต่ละบริเวณ ซึ่งเป็นสิ่งที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี รวมทั้งเส้นทางจากเชียงรายไปพะเยา และจากพะเยาไปน่าน ยังสะท้อนประเพณี ชีวิตความเป็นอยู่ วิถีชีวิตคนในพื้นที่ที่แตกต่างกันของสามจังหวัดผ่านหลายอำเภอในเส้นทาง และผ่านชนเผ่าต่าง ๆ อีกด้วย เส้นทางจักรยานในเขตล้านนา ตะวันออก จึงควรส่งเสริมการจัดเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างสามจังหวัด เพื่อให้เป็นเส้นทางระยะไกล ที่จะให้นักท่องเที่ยวได้สัมผัสกับวิถีชุมชนที่หลากหลายตามเส้นทางที่ผ่าน เพื่อจะได้ใช้ประโยชน์จากแหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ชีวิตความเป็นอยู่ และวิถีชีวิตคนในพื้นที่ และมีลักษณะเด่นของอัตลักษณ์ชุมชนที่หลากหลายตามเส้นทางและเสน่ห์ของพื้นที่ชายแดนที่มีรอยต่อและความผสมผสานของวัฒนธรรมของพื้นที่ที่ติดกันระหว่างชายแดน ซึ่งเส้นทางจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก ก็สามารถพัฒนาโดยใช้เสน่ห์ของเมืองชายแดนได้เช่นเดียวกัน เนื่องจากมีลักษณะของเมืองชายแดนเหมือนกัน มีความหลากหลายของอัตลักษณ์ท้องถิ่นที่สัมผัสได้

ทั้งนี้ข้อที่มีศักยภาพสิ่งดึงดูดใจของจังหวัดเชียงรายและพะเยา คือ การจัดเส้นทางให้มีความแตกต่างภายในเมือง การกำหนดเส้นทางโดยจัดทำขึ้นหลายเส้นทางหรือหลายระบบ เพื่อมุมมองทางวัฒนธรรมพื้นบ้านและวิถีชีวิตชุมชน ( $\bar{X}=4.17$ , S.D.=0.76) และ ( $\bar{X}=4.29$ , S.D.=0.78) ซึ่งสามารถนำมาประยุกต์เข้ากับ การจัดเส้นทางในเมือง ถ้ามีการพัฒนาต่อไปในอนาคต คือ การท่องเที่ยวในตัวจังหวัด สามารถจัดหลายเส้นทางสั้น ๆ ให้แตกต่างกันในเมืองเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว ทั้งนี้จะเหมาะกับ กลุ่มขี่จักรยาน Leisure and day อย่างไรก็ตามสิ่งดึงดูดใจที่มีมากมาย ล้วนเป็นทรัพยากรท่องเที่ยวที่สามารถนำมาจัดงาน อีเว้นท์จักรยาน สำหรับพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวกลุ่ม Event (อีเว้นท์) เช่น “การจัดงานอีเว้นท์เส้นทางเลียบบแม่น้ำโขง” “การจัดงาน อีเว้นท์เส้นทางเลียบบชายแดนไปแม่สาย”

**ศักยภาพด้านการเข้าถึง (Accessibility)** ข้อที่มีศักยภาพมากที่สุดทั้งจังหวัดเชียงราย พะเยา และน่าน ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งมีการเชื่อมต่อกันโดยสะดวก เช่น รถไฟ รถเมล์ เรือ เครื่องบิน อยู่ในระยะไม่เกิน 150 กิโลเมตร ( $\bar{X}=4.10$ , S.D.=0.98), ( $\bar{X}=4.35$ , S.D.=0.95) และ ( $\bar{X}=4.35$ , S.D.=0.95) ซึ่งทั้งสามจังหวัดมีการคมนาคมขนส่งที่สะดวกครบครัน ซึ่งสามารถพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยาน ให้เอาจังหวัดเชียงรายเป็นจุดเริ่มต้น เพราะมีสนามบินและท่าเรือ และถนนสายหลัก และจัดเส้นทางเชื่อมต่อไปยังจังหวัดพะเยา และต่อไปยังจังหวัดน่าน เป็นเส้นทางจักรยานในเขตล้านนาตะวันออก และข้อที่มีศักยภาพประเด็นอื่น ได้แก่ การบริการติดต่อสื่อสาร เช่น โทรศัพท์, Wi-Fi, Internet บริการนักท่องเที่ยวจักรยาน บริการที่อำนวยความสะดวกให้แก่ยานพาหนะ มีลานจอดยานพาหนะที่ปลอดภัย สิ่งเหล่านี้จำเป็นสำหรับนักท่องเที่ยวยุคใหม่ที่มีสมาร์ทโฟน หรืออุปกรณ์ดิจิทัลเชื่อมต่อ อำนวยความสะดวกตลอดเวลา รวมถึง การมีศักยภาพในด้าน แบบแผนการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมีการศึกษาหาข้อมูลเข้าใจในแหล่งท่องเที่ยวที่กำลังเดินทางไป ก็สามารถนำมาเป็นสื่อเชื่อมต่อในการพัฒนาต่อไปในอนาคต เช่น การที่นักท่องเที่ยวสามารถหาข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างสะดวก

**ศักยภาพด้านที่พัก (Accommodation)** จังหวัดเชียงราย มีศักยภาพมาก ในการมีลานจอดจักรยาน ลานล้างรถจักรยาน ที่สุบลม ( $\bar{X}=4.27$ , S.D.=0.86) จังหวัดพะเยา มีศักยภาพมาก ในการบริการที่พักชั่วคราว สำหรับตั้งเต็นท์นอน เช่น โรงเรียน วัด สะอาด ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{X}=4.14$ , S.D.=0.66) และจังหวัดน่าน มีศักยภาพมาก ในการมีที่พักมีบริการที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวจักรยาน เช่น ที่แขวน จักรยานในห้องพัก ( $\bar{X}=4.40$ , S.D.=0.64) ทั้งนี้ที่พักในเส้นทางจักรยานในเขตล้านนาตะวันออก ที่สำรวจไว้ มีหลากหลายประเภท และมีมาตรฐานที่ดี ซึ่งสิ่งนี้เป็นองค์ประกอบหนึ่งที่สำคัญ เพราะการบริการที่พักชั่วคราว กับนักท่องเที่ยวจักรยานจึงสามารถพักแรม และมีแนวโน้มที่จะเดินทางได้ยาวนานขึ้น รวมทั้งที่พักมีสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติม เช่น การมีเครื่องมือสุบลม หรือ ลานซักล้าง ก็จะช่วยเพิ่มอำนาจการตัดสินใจให้นักท่องเที่ยวจักรยานเข้าพักมากยิ่งขึ้น รวมทั้งผู้ประกอบการของทั้งสามจังหวัดควรมีการเรียนรู้เรื่อง Bicycle-friendly เพิ่ม เพื่อให้มีความเข้าใจในเรื่องนี้ สำหรับการต่อยอดพัฒนาเพื่อรองรับการท่องเที่ยวจักรยาน

**ศักยภาพด้านบริการและความสะดวกสบาย (Amenities)** เชียงรายมีศักยภาพมากในประเด็น จัดให้มีห้องน้ำสาธารณะที่สะอาด และมีปริมาณเพียงพอกับความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{X}=4.20$ , S.D.=1.01) จัดให้มีเอกสารแผ่นพับ ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว เพื่อบริการแก่นักท่องเที่ยวจักรยานในสื่อต่าง ๆ ( $\bar{X}=4.09$ , S.D.=1.03) ทั้งนี้ห้องน้ำเป็นสิ่งที่จำเป็น

และเส้นทางจักรยานท่องเที่ยว ควรมีการจัดเตรียมห้องน้ำที่สะอาดและเพียงพอต่อนักท่องเที่ยว ประเด็นอีกข้อที่มีศักยภาพมาก ที่ทั้งจังหวัดเชียงราย พะเยา และน่าน มีเหมือนกัน คือ เรื่องป้ายบอกทางที่ติดตั้งในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน แนะนำแหล่งท่องเที่ยว ป้ายมีเนื้อหาถูกต้อง ได้มาตรฐานและมีจำนวนเพียงพอ ( $\bar{X}=4.02$ , S.D.=0.99), ( $\bar{X}=4.25$ , S.D.=1.00) และ ( $\bar{X}=4.29$ , S.D.=0.78) ศักยภาพอีกข้อของพะเยา คือ จุดแวะพัก จุดที่นักท่องเที่ยวจักรยานแวะเพื่อหยุดพักเหนื่อยระหว่างการเดินทาง เพราะนักท่องเที่ยวจักรยานจะมีการเดินทางไกล จึงควรมีแหล่งแวะเติมพลัง เช่น แหล่งที่มีร้านแวะนั่งอยู่รวมกัน อาจจะเป็นร้านกาแฟ ร้านเบเกอรี่ ย่านชุมชน เป็นต้น ( $\bar{X}=4.24$ , S.D.=0.94) เอกสารแผ่นพับ ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวเพื่อบริการแก่นักท่องเที่ยวจักรยานในสื่อต่าง ๆ ( $\bar{X}=4.23$ , S.D.=0.81) ซึ่งพะเยาเองมีบรรยากาศเงียบสงบและมีทิวทัศน์ของทุ่งนาสลับป่าเขา ร้านกาแฟริมทาง ร้านเบเกอรี่หรือ ร้านขายของที่ระลึกก็เป็นจุดแวะพักที่ดี นอกจากจะได้แวะหยุดพักเหนื่อยแล้วยังสามารถนำมาเป็นไฮไลท์ จุดแวะเช็คอินสวย ๆ เพื่อโปรโมทเส้นทางจักรยานท่องเที่ยวได้ บรรยากาศของตลาดชุมชน ที่ขายสินค้าพื้นเมืองก็เป็นจุดเช็คอินเก๋ ๆ ได้เช่นเดียวกัน เหมือนเส้นทางจักรยานของไต้หวันที่มีการสร้างจุดแวะถ่ายรูปในเส้นทางจักรยานท่องเที่ยว ส่วนจังหวัดน่านมีศักยภาพในประเด็น ร้านอาหารและภัตตาคาร ร้านจำหน่ายอาหารให้นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้นักท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{X}=4.40$ , S.D.=0.97) การเคลื่อนที่ด้านการเงิน เป็นการอำนวยความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ ( $\bar{X}=4.34$ , S.D.=0.73) ซึ่งร้านอาหารของทั้งสามจังหวัดก็มีความพร้อมในด้านความหลากหลายและได้มาตรฐาน ทั้งนี้อาหารพื้นเมืองของทั้งสามจังหวัดก็สะท้อนวัฒนธรรมล้านนาตะวันออกได้อย่างดี นอกจากนั้น อาหารคือสิ่งที่จะสร้างการท่องเที่ยวให้มีสีสันและความทรงจำ สร้างการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ได้อีกด้วย จากการรวบรวมเส้นทางท่องเที่ยวในหลายสถานที่

**ศักยภาพด้านกิจกรรม (Activities)** จังหวัดเชียงรายมีศักยภาพมาก คือ กิจกรรมนันทนาการ มีส่วนร่วมกับชุมชน ( $\bar{X}=4.11$ , S.D.=1.23) จังหวัดพะเยา และน่าน มีศักยภาพมาก คือ มีลานทำกิจกรรม เพื่อชมการแสดงด้านศิลปวัฒนธรรมในพื้นที่ ตามสภาพของแหล่งท่องเที่ยว ( $\bar{X}=4.40$  และ  $\bar{X}=4.56$ ) และทั้งสามจังหวัดมีการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ นอกพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยใช้จุดเด่นของทรัพยากรท่องเที่ยว เพื่อเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน จะเห็นได้ว่า เนื่องจากมีศักยภาพในเรื่องกิจกรรม ลานกิจกรรมอยู่แล้ว จึงควรส่งเสริมในด้านนี้ เช่น การจัดกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวจักรยาน ไม่ว่าจะ เป็น กิจกรรมถนนคนเดิน กิจกรรมช้อปปิ้ง เที่ยวชมอาหารพื้นเมือง งานเดินเที่ยวชมวัฒนธรรม

หรือเทศกาลประเพณีพื้นบ้าน งานทำบุญ งานปิดทอง งานสารท งานพิธีต่าง ๆ ก็เป็นกิจกรรมเสริมให้กับนักท่องเที่ยวได้มาเที่ยวชมได้เช่นกัน นอกจากนี้สิ่งที่น่าสนใจพวกแหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม เช่น ตลาดน้ำ วัด วิถีชุมชน ยังดึงดูดนักท่องเที่ยวได้ดี เพราะจะได้มีกิจกรรมในแหล่งท่องเที่ยววันนั้น หรือมีการจัดงานอีเว้นท์กิจกรรมให้เข้ากับงานประเพณีหรือเทศกาลของพื้นที่ตามเดือนหรือเทศกาลเก็บเกี่ยวผลผลิตทางการเกษตร ชา กาแฟ สตรอเบอรี่ ก็เป็นโอเคทีเดียวเช่นกัน ในช่วงเก็บเกี่ยวใบชา อาจจะจัดเป็น “งานปั่น ชมวิว ซิลล์ ซิม ชา” หรือช่วงหน้าหนาวจัด “งานปั่นจักรยานชมทะเลหมอก” เป็นต้น

**ศักยภาพด้านความปลอดภัย (Safety)** เชียงรายมีศักยภาพมากในด้าน จัดทำป้ายเตือนจุดอันตรายให้เห็นเด่นชัด โดยใช้ภาษาไทยและภาษาต่างประเทศที่นักท่องเที่ยวเข้าใจได้ เช่น ป้าย ห้ามเข้า ระวังอันตราย เป็นต้น ( $\bar{X}=4.69$ , S.D.=0.55) การเปลี่ยนแปลงอะไหล่หรือเพิ่มอุปกรณ์ หากไม่มีการยืนยันความเหมาะสมในการใช้งาน การติดตั้งอย่างถูกต้องใช้งานและดูแลรักษาอะไหล่และอุปกรณ์ หากมีการเปลี่ยนอะไหล่บนจักรยานของท่านด้วยอะไหล่ที่ไม่ใช่ของแท้อาจจะทำให้จักรยานขาดความปลอดภัย และมีผลต่อการบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ชีวิตได้ ( $\bar{X}=4.50$ , S.D.=4.50) และความปลอดภัยพื้นฐาน สวมหมวกกันน็อคที่ผ่านการรับรองด้วยมาตรฐานล่าสุดและเหมาะสมกับการใช้งานของท่านตลอดเวลา ทำตามคำแนะนำของผู้ผลิตในการปรับ ใช้งานและดูแล หมวกกันน็อคของท่าน ตลอดเวลา ( $\bar{X}=4.46$ , S.D.=0.99)

พะเยา มีศักยภาพมากในเรื่อง ป้ายเตือนจุดอันตรายให้เห็นเด่นชัด โดยใช้ภาษาไทยและภาษาต่างประเทศที่นักท่องเที่ยวเข้าใจได้ เช่น ป้าย ห้ามเข้า ระวังอันตราย เป็นต้น ( $\bar{X}=4.55$ , S.D.=0.62) ระบบไฟฟ้าแสงสว่างในจุดต่าง ๆ เพื่อส่องสว่างในตอนกลางคืน โดยเน้นจุดสำคัญที่โดดเด่นและจุดเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน ( $\bar{X}=4.26$ , S.D.=0.95) และความปลอดภัยในการขับขี่ เคารพกฎแห่งท้องถนนและกฎหมายจราจรท้องถิ่นทั้งหมด ท่านกำลังใช้ถนนหรือทางร่วมกับผู้อื่น ทั้งผู้ขี่ยานยนต์ ผู้เดินเท้าและผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ โปรดเคารพสิทธิของผู้อื่น ซึ่งโดยใช้ความระมัดระวัง ให้คิดว่าผู้อื่นไม่สามารถเห็นท่านได้โดยตลอดเวลา ( $\bar{X}=4.24$ , S.D.=0.78)

น่าน มีศักยภาพ เรื่อง ความปลอดภัยสำหรับการปั่นแบบออฟโรด เคารพกฎหมายท้องถิ่นและกฎเกี่ยวกับพื้นที่และวิธีที่ท่านจะสามารถปั่นออฟโรดได้ ( $\bar{X}=4.54$ , S.D.=1.00) และให้ความเคารพทรัพย์สินส่วนตัวของผู้อื่น ท่านอาจจะใช้ทางร่วมกับผู้อื่น เช่น นักเดินเขา นักขี่ม้า และผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ ความปลอดภัยพื้นฐาน สวมหมวกกันน็อคที่ผ่านการรับรองด้วยมาตรฐานล่าสุดและเหมาะสมกับการใช้งานของท่านตลอดเวลา ทำตามคำแนะนำของผู้ผลิตในการปรับ ใช้งานและดูแลหมวกกันน็อคของท่านตลอดเวลา ( $\bar{X}=4.52$ , S.D.=1.00) ความปลอดภัยในการขับขี่

เคารพกฎแห่งท้องถนนและกฎหมายจราจรท้องถิ่นทั้งหมด ท่านกำลังใช้ถนนหรือทางร่วมกับผู้อื่น ทั้งผู้ขี่ยานยนต์ ผู้เดินเท้าและผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ โปรดเคารพสิทธิของผู้อื่น ซึ่งโดยใช้ความระมัดระวัง ให้คิดว่าผู้อื่นไม่สามารถเห็นท่านได้โดยตลอดเวลา ( $\bar{X}=4.46$ ,  $S.D.=0.99$ )

เนื่องจากทั้งสามจังหวัดมีชมรมจักรยานซึ่งมีความรู้เกี่ยวกับการขี่จักรยานอย่างปลอดภัยในส่วนนี้ เราอาจจะขอความร่วมมือจากชมรมจักรยานในพื้นที่ ในการเป็นวิทยากรให้ความรู้กับนักท่องเที่ยวและประชาชนผู้ใช้จักรยาน และทางรัฐรวบรวมข้อมูลนั้นมาจัดพิมพ์ หรือทำข้อมูลสารสนเทศลงเผยแพร่ทางเว็บไซต์หรือสื่อออนไลน์ต่าง ๆ เพื่อให้ความรู้ประชาชนและนักท่องเที่ยวในการที่จะขี่จักรยานอย่างปลอดภัย สิ่งที่ต้องระวังในการเข้าไปในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ที่จะไม่ไปทำลายสภาพแวดล้อม หรือโบราณสถาน ดังตัวอย่างของการให้ความรู้เกี่ยวกับการขี่จักรยานอย่างปลอดภัยในต่างประเทศที่มีการจัดอบรม เกี่ยวกับความรู้ในการขี่จักรยานร่วมเส้นทางกับพาหนะอื่น หรือการขี่จักรยานพื้นฐานที่ต้องเตรียม อุปกรณ์สำหรับการขี่จักรยาน

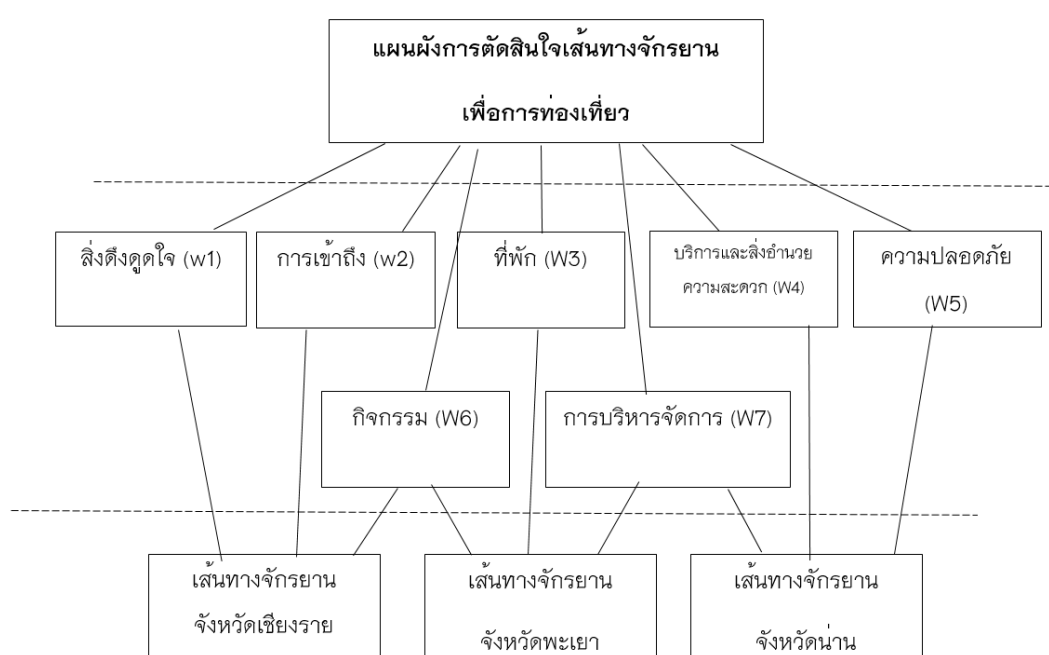
**ศักยภาพด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน (Management)** เชียงราย มีศักยภาพในด้าน การวางแผนผู้รับผิดชอบการท่องเที่ยวจักรยาน จัดตั้งคณะทำงานผู้รับผิดชอบเพื่อการบริหารงานการท่องเที่ยวจักรยาน ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามแผนที่วางไว้อย่างต่อเนื่อง การประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเป็นประจำ ( $\bar{X}=3.96$ ,  $S.D.=1.00$ ) การบริหารจัดการพื้นที่ท่องเที่ยวจักรยาน จัดสรรพื้นที่รับผิดชอบการท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ให้สามารถดึงดูดใจแก่นักท่องเที่ยว การจัดภูมิทัศน์ของ แหล่งท่องเที่ยวให้เหมาะสมกับทรัพยากรที่มีอยู่ การพัฒนาหรือปรับปรุงบริเวณแหล่งท่องเที่ยวจักรยานอย่างต่อเนื่อง ( $\bar{X}=3.86$ ,  $S.D.=0.97$ ) และการบริหารจัดการกับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการใช้จักรยาน ( $\bar{X}=3.82$ ,  $S.D.=0.98$ )

พะเยา มีศักยภาพในด้านการวางแผน มีแผนงาน/โครงการ แนวทางการพัฒนา/ปฏิทินกิจกรรม ข้อเสนอแนะ ( $\bar{X}=4.24$ ,  $S.D.=0.78$ ) การวางแผนผู้รับผิดชอบการท่องเที่ยวจักรยาน จัดตั้งคณะทำงานผู้รับผิดชอบเพื่อการบริหารงานการท่องเที่ยวจักรยาน ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามแผนที่วางไว้อย่างต่อเนื่อง การประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเป็นประจำ ( $\bar{X}=4.15$ ,  $S.D.=0.86$ ) และการจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติจะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลง วิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย ( $\bar{X}=4.09$ ,  $S.D.=1.18$ )

น่าน มีศักยภาพในด้านการวางแผน มีแผนงาน/โครงการ แนวทางการพัฒนา/ปฏิทินกิจกรรม ข้อเสนอแนะ ( $\bar{X}=4.68$ ,  $S.D.=1.02$ ) การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม

การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติจะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย ( $\bar{X}=4.35$ , S.D.=0.95) และการสร้างความสัมพันธ์กับนักท่องเที่ยวและชุมชน สร้างความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกันกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว ( $\bar{X}=4.25$ , S.D.=0.89)

### ผลการออกแบบเส้นทางจักรยานโดยใช้เทคนิคลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ (AHP)



ภาพ 15 แสดงแผนผังการตัดสินใจเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

จากภาพ 15 พบว่า แผนผังการตัดสินใจ AHP ประกอบด้วย 3 ลำดับชั้น ชั้นที่ 1 คือ Root ที่ระบุถึงปัญหาที่ทำการตัดสินใจ ชั้นที่ 2 คือ เกณฑ์ในการตัดสินใจ ประกอบด้วย 7 ด้าน และชั้นที่ 3 คือ ทางเลือกในการตัดสินใจ

ตาราง 36 แสดงเมทริกซ์การเปรียบเทียบคะแนนความสำคัญตารางที่ 2 ค่าน้ำหนัก  
คะแนนในการเปรียบเทียบเกณฑ์การตัดสินใจ ในระบบแมทริกซ์

| Value      | Description            | คำอธิบาย   |
|------------|------------------------|--|
| 1          | Equal importance       | สำคัญเท่ากัน   |
| 3          | Moderate importance    | สำคัญกว่าปานกลาง   |
| 5          | Strong importance      | สำคัญกว่าอย่างยิ่ง   |
| 7          | Very strong importance | สำคัญกว่ามาก   |
| 9          | Extreme importance     | สำคัญกว่ามากที่สุด   |
| 2, 4, 6, 8 | Intermediate values    | ค่าที่อยู่ระหว่างกลางที่บ่งบอก<br>ความสัมพันธ์นอกเหนือจากค่า<br>น้ำหนักข้างต้น |

ตาราง 37 แสดงผลการให้ค่าน้ำหนักคะแนนจากผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว  
เพื่อเปรียบเทียบเกณฑ์การตัดสินใจรายคู่แบบไขว้ ในระบบแมทริกซ์

|     | W1    | W2   | W3    | W4   | W5   | W6    | W7    |
|-----|-------|------|-------|------|------|-------|-------|
| W1  | 1.00  | 0.33 | 5.00  | 0.33 | 0.14 | 5.00  | 1.00  |
| W2  | 3.00  | 1.00 | 7.00  | 1.00 | 0.33 | 5.00  | 3.00  |
| W3  | 0.20  | 0.14 | 1.00  | 0.14 | 0.11 | 1.00  | 0.33  |
| W4  | 3.00  | 1.00 | 7.00  | 1.00 | 0.33 | 5.00  | 3.00  |
| W5  | 7.00  | 3.00 | 9.00  | 3.00 | 1.00 | 7.00  | 5.00  |
| W6  | 0.20  | 0.20 | 1.00  | 0.20 | 0.14 | 1.00  | 0.33  |
| W7  | 1.00  | 0.33 | 3.00  | 0.33 | 0.20 | 3.00  | 1.00  |
| Sum | 15.40 | 6.00 | 33.00 | 6.00 | 2.25 | 27.00 | 13.66 |

จากตาราง 37 แสดงการเปรียบเทียบค่าน้ำหนักคะแนนในรายคู่แบบไขว้ ในแต่ละเกณฑ์การตัดสินใจ ทั้ง 7 ด้าน ซึ่งการเปรียบเทียบในแบบไขว้ของเกณฑ์เดียวกันจะได้ค่า mirror เท่ากับ 1 เสมอ ส่วนการเปรียบเทียบระหว่างเกณฑ์ปัจจัยรายคู่อื่นๆ อาจได้ค่าเท่ากับ 1 ได้ หากมีความสำคัญเท่ากัน แต่หากมีความสำคัญมากกว่า หรือน้อยกว่ากันค่าน้ำหนักในการตัดสินใจ



จะได้ค่าต่าง ๆ เช่น ความตั้งใจในสถานที่ท่องเที่ยว (w1) มีความสำคัญกว่าอย่างยิ่งกว่าด้านที่พัก (w3) ผลการคำนวณจะได้  $w1 \rightarrow w3$  เท่ากับ 5/1 และ  $w3 \rightarrow w1$  เท่ากับ 1/5

1. เมทริกซ์การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยแบบคู่

ตาราง 38 แสดงผลการนอมอลไลซ์ค่าที่ได้จากการเปรียบเทียบความสำคัญ  
ในการตัดสินใจ

|     | W1   | W2   | W3   | W4   | W5   | W6   | W7   | Eigenvector |
|-----|------|------|------|------|------|------|------|-------------|
| W1  | 0.06 | 0.06 | 0.15 | 0.06 | 0.06 | 0.19 | 0.07 | 0.09        |
| W2  | 0.19 | 0.17 | 0.21 | 0.17 | 0.15 | 0.19 | 0.22 | 0.18        |
| W3  | 0.01 | 0.02 | 0.03 | 0.02 | 0.05 | 0.04 | 0.02 | 0.03        |
| W4  | 0.19 | 0.17 | 0.21 | 0.17 | 0.15 | 0.19 | 0.22 | 0.18        |
| W5  | 0.45 | 0.50 | 0.27 | 0.50 | 0.44 | 0.26 | 0.37 | 0.40        |
| W6  | 0.01 | 0.03 | 0.03 | 0.03 | 0.06 | 0.04 | 0.02 | 0.03        |
| W7  | 0.06 | 0.06 | 0.09 | 0.06 | 0.09 | 0.11 | 0.07 | 0.08        |
| Sum | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00        |

จากตาราง 38 สามารถแสดงการนอมอลไลซ์ โดยคำนวณนำค่าจากการเปรียบเทียบแต่ละตัวหารด้วยค่า sum ในแต่ละเกณฑ์การตัดสินใจรายคอลัมน์ จากตารางที่ 3 แล้วทำการหาค่า Sum รายคอลัมน์ ซึ่งค่า Sum ในทุกเกณฑ์ จะได้เท่ากับ 1 เสมอ (ส่วนท้ายตาราง) จากนั้นทำการหาค่าน้ำหนักที่นำไปใช้ในการตัดสินใจ (Eigenvector) โดยการหาค่าเฉลี่ยของค่าเปรียบเทียบรายแถว

## 2. การคำนวณความสอดคล้อง

ตาราง 39 แสดงผลการหาค่า ความมั่นคง เพื่อยืนยันค่า Eigenvector ในการนำไปใช้งาน

|    | [A]  |      |      |      |      |      |      | [B]  | [C] =<br>[A]x[B] | [D] =<br>[C]/[B] |
|----|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|------------------|
|    | W1   | W2   | W3   | W4   | W5   | W6   | W7   |      |                  |                  |
| W1 | 1.00 | 0.33 | 5.00 | 0.33 | 0.14 | 5.00 | 1.00 | 0.09 | 0.64             | 7.16             |
| W2 | 3.00 | 1.00 | 7.00 | 1.00 | 0.33 | 5.00 | 3.00 | 0.18 | 1.36             | 7.57             |
| W3 | 0.20 | 0.14 | 1.00 | 0.14 | 0.11 | 1.00 | 0.33 | 0.03 | 0.20             | 6.63             |
| W4 | 3.00 | 1.00 | 7.00 | 1.00 | 0.33 | 5.00 | 3.00 | 0.18 | 1.36             | 7.57             |
| W5 | 7.00 | 3.00 | 9.00 | 3.00 | 1.00 | 7.00 | 5.00 | 0.4  | 2.99             | 7.48             |
| W6 | 0.20 | 0.20 | 1.00 | 0.20 | 0.14 | 1.00 | 0.33 | 0.03 | 0.23             | 7.75             |
| W7 | 1.00 | 0.33 | 3.00 | 0.33 | 0.20 | 3.00 | 1.00 | 0.08 | 0.55             | 6.86             |

| $\lambda_{max}$ | N  | 1    | 2    | 3    | 4    | 5    | 6    | 7    | 8    | 9    | 10   | 51.01/7 = |
|-----------------|----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|
|                 | RI | 0.00 | 0.00 | 0.58 | 0.90 | 1.12 | 1.24 | 1.32 | 1.41 | 1.45 | 1.49 | 7.29      |

$$\begin{aligned}
 C.I. &= \frac{-n}{n-1} \\
 &= \frac{(7.29-7)}{6} \\
 &= 0.05 \\
 C.R. &= C.I. / R.I. \\
 &= 0.05/1.32 \\
 &= 0.04
 \end{aligned}$$

ดังนั้น C.R. เท่ากับ  $0.04 < 0.1$  ความสอดคล้องของการเปรียบเทียบอยู่ในค่าที่ยอมรับได้ จึงสามารถนำค่า Eigenvector มาใช้กำหนดเป็นน้ำหนักของเกณฑ์ปัจจัยได้ ดังนี้

ตาราง 40 แสดงค่า Eigenvector ที่นำมาใช้กำหนดเป็นน้ำหนักของปัจจัยในการตัดสินใจ  
ในภาพรวมได้

| Criteria                         | Weight | Ranking |
|----------------------------------|--------|---------|
| สิ่งดึงดูดใจ (W1)                | 0.09   | 3       |
| การเข้าถึง (W2)                  | 0.18   | 2       |
| ที่พัก (W3)                      | 0.03   | 5       |
| บริการและสิ่งอำนวยความสะดวก (W4) | 0.18   | 2       |
| ความปลอดภัย (W5)                 | 0.40   | 1       |
| กิจกรรม (W6)                     | 0.03   | 5       |
| การบริหารจัดการ (W7)             | 0.08   | 4       |

3. เมทริกซ์การเปรียบเทียบแบบคู่ตามสิ่งที่ดึงดูดความสนใจ (w1)

ตาราง 41 แสดงผลการให้ค่าน้ำหนักคะแนนจากผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว  
เพื่อเปรียบเทียบเกณฑ์การตัดสินใจด้านสิ่งดึงดูดใจ ในแต่ละเส้นทาง  
การท่องเที่ยว

| ทางเลือก                            | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย |
|-------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
|                                     | A                             | B                              | C                                 |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 1.00                          | 3.00                           | 5.00                              |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 0.33                          | 1.00                           | 3.00                              |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 0.20                          | 0.33                           | 1.00                              |
| <b>ผลรวม</b>                        | <b>1.53</b>                   | <b>4.33</b>                    | <b>9.00</b>                       |

4. เมทริกซ์การเปรียบเทียบ Pairwise ที่เป็นมาตรฐานตามสิ่งทีดึงดูดความสนใจ ( $w_1$ )

ตาราง 42 แสดงผลการนอมอลไลซ์ค่าที่ได้จากการเปรียบเทียบความสำคัญ  
ในการตัดสินใจด้านสิ่งดึงดูดใจ ในแต่ละเส้นทางการท่องเที่ยว

| ทางเลือก                            | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัดน่าน<br>A | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัดพะเยา<br>B | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>เชียงราย<br>C | เวกเตอร์    |
|-------------------------------------|--|---|--|-------------|
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 0.65                                   | 0.69                                    | 0.56   | 0.63        |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 0.22                                   | 0.23                                    | 0.33   | 0.26        |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 0.13                                   | 0.08                                    | 0.11   | 0.11        |
| <b>ผลรวม</b>                        | <b>1.00</b>                            | <b>1.00</b>                             | <b>1.00</b>                                    | <b>1.00</b> |

ตาราง 43 แสดงการคำนวณความสอดคล้อง

| ทางเลือก                            | [A]  |   |  | [B]  | [C] =<br>[A] x [B] | [D] =<br>[C]/[B] |
|-------------------------------------|--|---|--|------|--------------------|------------------|
|                                     | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>น่าน<br>A | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>พะเยา<br>B | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>เชียงราย<br>C |      |                    |                  |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 1.00                                       | 3.00  | 5.00   | 0.63 | 9.89               | 3.30             |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 0.33                                       | 1.00  | 3.00   | 0.26 | 3.98               | 2.75             |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 0.20                                       | 0.33  | 1.00   | 0.11 | 1.59               | 3.12             |
| $\lambda_{max}$                     |  |   |  |      |                    | 9.17/3<br>=3.06  |

$$\begin{aligned}
 C.I. &= \frac{\lambda_{max} - n}{n - 1} \\
 &= \frac{(3.06 - 3)}{2} \\
 &= 0.03
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 C.R. &= C.I./R.I. \\
 &= 0.03/0.58 \\
 &= 0.05
 \end{aligned}$$

ดังนั้น C.R. เท่ากับ  $0.05 < 0.1$  ความสอดคล้องของการเปรียบเทียบอยู่ในค่าที่ยอมรับได้ จึงสามารถนำค่า Eigenvector มาใช้กำหนดเป็นน้ำหนักของปัจจัยได้

ตาราง 44 แสดงเมทริกซ์การเปรียบเทียบแบบคู่ตามการเข้าถึงเส้นทาง (w2)

| ทางเลือก                            | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย |
|-------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
|                                     | A                             | B                              | C                                 |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 1.00                          | 0.33                           | 0.33                              |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 3.00                          | 1.00                           | 1.00                              |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 3.00                          | 1.00                           | 1.00                              |
| <b>ผลรวม</b>                        | <b>7.00</b>                   | <b>2.33</b>                    | <b>2.33</b>                       |

ตาราง 45 แสดงเมทริกซ์การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของฐานข้อมูลอ้างอิงจากการเข้าถึงเส้นทาง (w2)

| ทางเลือก                            | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัดน่าน | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัดพะเยา | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>เชียงราย | Eigenvector |
|-------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|---|-------------|
|                                     | A                                 | B                                  | C   |             |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 0.14                              | 0.14                               | 0.14                                      | 0.14        |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 0.43                              | 0.43                               | 0.43                                      | 0.43        |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 0.43                              | 0.43                               | 0.43                                      | 0.43        |
| <b>ผลรวม</b>                        | <b>1.00</b>                       | <b>1.00</b>                        | <b>1.00</b>                               | <b>1.00</b> |

ตาราง 46 แสดงการคำนวณความสอดคล้อง

| ทางเลือก                            | [A]  |   |  | [B]  | [C] =<br>[A]x[B] | [D] =<br>[C]/[B] |
|-------------------------------------|--|---|--|------|------------------|------------------|
|                                     | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>น่าน<br>A | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>พะเยา<br>B | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>เชียงราย<br>C |      |                  |                  |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 1.00                                       | 0.33  | 0.33   | 0.14 | 0.42             | 3.03             |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 3.00                                       | 1.00  | 1.00   | 0.43 | 1.28             | 2.98             |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 3.00                                       | 1.00  | 1.00   | 0.43 | 1.28             | 2.98             |
| $\lambda_{max}$                     |  |   |  |      |                  | 8.98/3<br>= 2.99 |

$$\begin{aligned}
 C.I. &= \frac{\lambda_{max} - n}{n - 1} \\
 &= \frac{(2.99 - 3)}{2} \\
 &= 0.005
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 C.R. &= C.I./R.I. \\
 &= 0.005/0.58 \\
 &= 0.0086
 \end{aligned}$$

ดังนั้น C.R. เท่ากับ  $0.0086 < 0.1$  ความสอดคล้องของการเปรียบเทียบอยู่ในค่าที่ยอมรับได้ จึงสามารถนำค่า Eigenvector มาใช้กำหนดเป็นน้ำหนักของปัจจัยได้

ตาราง 47 แสดงเมทริกซ์การเปรียบเทียบแบบคู่ตามที่พัก (w3)

| ทางเลือก                            | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย |
|-------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
|                                     | A                             | B                              | C                                 |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 1.00                          | 4.00                           | 3.00                              |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 0.25                          | 1.00                           | 0.50                              |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 0.33                          | 2.00                           | 1.00                              |
| <b>ผลรวม</b>                        | <b>1.58</b>                   | <b>7.00</b>                    | <b>4.50</b>                       |

ตาราง 48 แสดงเมทริกซ์การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของฐานข้อมูลอ้างอิงตามการเข้าถึงเส้นทาง (w3)

| ทางเลือก                            | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัดน่าน | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัดพะเยา | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>เชียงราย | Eigenvector |
|-------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|---|-------------|
|                                     | A                                 | B                                  | C   |             |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 0.63                              | 0.57                               | 0.67                                      | 0.62        |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 0.16                              | 0.14                               | 0.11                                      | 0.14        |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 0.21                              | 0.29                               | 0.22                                      | 0.24        |
| <b>ผลรวม</b>                        | <b>1.00</b>                       | <b>1.00</b>                        | <b>1.00</b>                               | <b>1.00</b> |



ตาราง 49 แสดงการคำนวณความสอดคล้อง

| ทางเลือก                            | [A]  |   |  | [B]  | [C] =<br>[A]x[B] | [D] =<br>[C]/[B] |
|-------------------------------------|--|---|--|------|------------------|------------------|
|                                     | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>น่าน<br>A | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>พะเยา<br>B | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>เชียงราย<br>C |      |                  |                  |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 1.00                                       | 4.00  | 3.00   | 0.62 | 1.90             | 3.06             |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 0.25                                       | 1.00  | 0.50   | 0.14 | 0.42             | 2.96             |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 0.33                                       | 2.00  | 1.00   | 0.24 | 0.72             | 3.02             |
| $\lambda_{max}$                     |  |   |  |      |                  | 9.05/3<br>= 3.02 |

$$\begin{aligned}
 C.I. &= \frac{\lambda_{max} - n}{n - 1} \\
 &= \frac{3.02 - 3}{2} \\
 &= 0.01
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 C.R. &= C.I./R.I. \\
 &= 0.01/0.58 \\
 &= 0.02
 \end{aligned}$$

ดังนั้น C.R. เท่ากับ  $0.02 < 0.1$  ความสอดคล้องของการเปรียบเทียบอยู่ในค่าที่ยอมรับได้ จึงสามารถนำค่า Eigenvector มาใช้กำหนดเป็นน้ำหนักของปัจจัยได้

ตาราง 50 เมทริกซ์การเปรียบเทียบแบบคู่ตามการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวก  
(W4)

| ทางเลือก                            | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย |
|-------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
|                                     | A                             | B                              | C                                 |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 1.00                          | 2.00                           | 4.00                              |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 0.50                          | 1.00                           | 3.00                              |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 0.25                          | 0.33                           | 1.00                              |
| <b>Sum</b>                          | <b>1.75</b>                   | <b>3.33</b>                    | <b>8.00</b>                       |

ตาราง 51 แสดงเมทริกซ์การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยแบบคู่ที่เป็นมาตรฐานขึ้นอยู่กับการเข้าถึงเส้นทาง (w4)

| ทางเลือก                            | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัดน่าน<br>A | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัดพะเยา<br>B | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>เชียงราย<br>C | Eigenvector |
|-------------------------------------|--|---|--|-------------|
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 0.57                                   | 0.60                                    | 0.50   | 0.56        |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 0.29                                   | 0.30                                    | 0.38   | 0.32        |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 0.14                                   | 0.10                                    | 0.13   | 0.12        |
| <b>ผลรวม</b>                        | <b>1.00</b>                            | <b>1.00</b>                             | <b>1.00</b>                                    | <b>1.00</b> |

ตาราง 52 แสดงการคำนวณความสอดคล้อง

| ทางเลือก                            | [A]  |   |  | [B]  | [C] =<br>[A]x[B] | [D] =<br>[C]/[B] |
|-------------------------------------|--|---|--|------|------------------|------------------|
|                                     | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>น่าน<br>A | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>พะเยา<br>B | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>เชียงราย<br>C |      |                  |                  |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 1.00                                       | 2.00  | 4.00   | 0.56 | 1.68             | 3.00             |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 0.50                                       | 1.00  | 3.00   | 0.32 | 0.96             | 3.00             |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 0.25                                       | 0.33  | 1.00   | 0.12 | 0.37             | 3.05             |
| $\lambda_{max}$                     |  |   |  |      |                  | 9.05/3<br>= 3.02 |

$$\begin{aligned}
 C.I. &= \frac{\lambda_{max} - n}{n - 1} \\
 &= \frac{(3.02 - 3)}{2} \\
 &= 0.01
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 C.R. &= C.I./R.I. \\
 &= 0.01/0.58 \\
 &= 0.02
 \end{aligned}$$

ดังนั้น C.R. เท่ากับ  $0.02 < 0.1$  ความสอดคล้องของการเปรียบเทียบอยู่ในค่าที่ยอมรับได้ จึงสามารถนำค่า Eigenvector มาใช้กำหนดเป็นน้ำหนักของปัจจัยได้

ตาราง 53 แสดงริกซ์การเปรียบเทียบคู่ตามความปลอดภัย (W5)

| ทางเลือก                            | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย |
|-------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
|                                     | A                             | B                              | C                                 |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 1.00                          | 0.25                           | 3.00                              |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 4.00                          | 1.00                           | 5.00                              |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 0.33                          | 0.20                           | 1.00                              |
| <b>ผลรวม</b>                        | <b>5.33</b>                   | <b>1.45</b>                    | <b>9.00</b>                       |

ตาราง 54 เมทริกซ์การเปรียบเทียบค่าตามปกติของค่าความปลอดภัย (w5)

| ทางเลือก                            | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัดน่าน<br>A | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัดพะเยา<br>B | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>เชียงราย<br>C | Eigenvector |
|-------------------------------------|--|---|--|-------------|
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 0.19                                   | 0.17                                    | 0.33   | 0.23        |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 0.75                                   | 0.69                                    | 0.56   | 0.67        |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 0.06                                   | 0.14                                    | 0.11   | 0.10        |
| <b>ผลรวม</b>                        | <b>1.00</b>                            | <b>1.00</b>                             | <b>1.00</b>                                    | <b>1.00</b> |

ตาราง 55 แสดงการคำนวณความสอดคล้อง

| ทางเลือก                            | [A]  |   |  | [B]  | [C] =<br>[A]x[B] | [D] =<br>[C]/[B] |
|-------------------------------------|--|---|--|------|------------------|------------------|
|                                     | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>น่าน<br>A | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>พะเยา<br>B | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>เชียงราย<br>C |      |                  |                  |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 1.00                                       | 0.25  | 3.00   | 0.23 | 0.70             | 3.03             |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 4.00                                       | 1.00  | 5.00   | 0.67 | 2.09             | 3.12             |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 0.33                                       | 0.20  | 1.00   | 0.10 | 0.31             | 3.10             |
| $\lambda_{max}$                     |  |   |  |      |                  | 9.25/3<br>= 3.08 |

$$\begin{aligned}
 C.I. &= \frac{\lambda_{max} - n}{n - 1} \\
 &= \frac{3.08 - 3}{2} \\
 &= 0.04
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 C.R. &= C.I./R.I. \\
 &= 0.04/0.58 \\
 &= 0.07
 \end{aligned}$$

ดังนั้น C.R. เท่ากับ  $0.07 < 0.1$  ความสอดคล้องของการเปรียบเทียบอยู่ในค่าที่ยอมรับได้ จึงสามารถนำค่า Eigenvector มาใช้กำหนดเป็นน้ำหนักของปัจจัยได้

ตาราง 56 แสดงเมทริกซ์การเปรียบเทียบคู่ตามกิจกรรม (W6)

| ทางเลือก                            | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย |
|-------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
|                                     | A                             | B                              | C                                 |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 1.00                          | 2.00                           | 4.00                              |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 0.50                          | 1.00                           | 3.00                              |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 0.25                          | 0.33                           | 1.00                              |
| <b>ผลรวม</b>                        | <b>1.75</b>                   | <b>3.33</b>                    | <b>8.00</b>                       |

ตาราง 57 แสดงเมทริกซ์การเปรียบเทียบ Pairwise ที่เป็นมาตรฐานขึ้นอยู่กับกิจกรรม (W6)

| ทางเลือก                            | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัดน่าน<br>A | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัดพะเยา<br>B | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>เชียงราย<br>C | Eigenvector |
|-------------------------------------|--|---|--|-------------|
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 0.57                                   | 0.60                                    | 0.50   | 0.56        |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 0.29                                   | 0.30                                    | 0.38   | 0.32        |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 0.14                                   | 0.10                                    | 0.13   | 0.12        |
| <b>ผลรวม</b>                        | <b>1.00</b>                            | <b>1.00</b>                             | <b>1.00</b>                                    | <b>1.00</b> |

ตาราง 58 แสดงการคำนวณความสอดคล้อง

| ทางเลือก                            | [A]  |   |  | [B]  | [C] =<br>[A]x[B] | [D] =<br>[C]/[B] |
|-------------------------------------|--|---|--|------|------------------|------------------|
|                                     | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>น่าน<br>A | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>พะเยา<br>B | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>เชียงราย<br>C |      |                  |                  |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 1.00                                       | 2.00  | 4.00   | 0.56 | 7.44             | 3.19             |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 0.50                                       | 1.00  | 3.00   | 0.32 | 4.25             | 2.83             |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 0.25                                       | 0.33  | 1.00   | 0.12 | 1.61             | 3.05             |
| $\lambda_{max}$                     |  |   |  |      |                  | 9.08/3<br>= 3.03 |

$$\begin{aligned}
 C.I. &= \frac{\lambda_{max} - n}{n - 1} \\
 &= \frac{(3.03 - 3)}{2} \\
 &= 0.02
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 C.R. &= C.I./R.I. \\
 &= 0.02/0.58 \\
 &= 0.03
 \end{aligned}$$

ดังนั้น C.R. เท่ากับ  $0.03 < 0.1$  ความสอดคล้องของการเปรียบเทียบอยู่ในค่าที่ยอมรับได้ จึงสามารถนำค่า Eigenvector มาใช้กำหนดเป็นน้ำหนักของปัจจัยได้

ตาราง 59 เมทริกซ์การเปรียบเทียบแบบคู่ตามการจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน (W7)

| ทางเลือก                            | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา | เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย |
|-------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
|                                     | A                             | B                              | C                                 |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 1.00                          | 3.00                           | 5.00                              |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 0.33                          | 1.00                           | 3.00                              |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 0.20                          | 0.33                           | 1.00                              |
| <b>ผลรวม</b>                        | <b>1.53</b>                   | <b>4.33</b>                    | <b>1.00</b>                       |

ตาราง 60 แสดงเมทริกซ์การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคู่แบบปกติอ้างอิงตามการจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน (W7)

| ทางเลือก                            | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัดน่าน<br>A | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัดพะเยา<br>B | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>เชียงราย<br>C | Eigenvector |
|-------------------------------------|--|---|--|-------------|
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 0.65                                   | 0.69                                    | 0.56   | 0.63        |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 0.22                                   | 0.23                                    | 0.33   | 0.26        |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 0.13                                   | 0.08                                    | 0.11   | 0.11        |
| <b>ผลรวม</b>                        | <b>1.00</b>                            | <b>1.00</b>                             | <b>1.00</b>                                    | <b>1.00</b> |



ตาราง 61 แสดงการคำนวณความสอดคล้อง

| ทางเลือก                            | [A]  |   |  | [B]  | [C] =<br>[A]x[B] | [D] =<br>[C]/[B] |
|-------------------------------------|--|---|--|------|------------------|------------------|
|                                     | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>น่าน<br>A | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>พะเยา<br>B | เส้นทาง<br>จักรยาน<br>จังหวัด<br>เชียงราย<br>C |      |                  |                  |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 1.00                                       | 3.00  | 5.00   | 0.63 | 9.89             | 3.30             |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 0.33                                       | 1.00  | 3.00   | 0.26 | 3.98             | 2.75             |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 0.20                                       | 0.33  | 1.00   | 0.11 | 1.59             | 3.12             |
| $\lambda_{max}$                     |  |   |  |      |                  | 9.17/3<br>= 3.06 |

$$\begin{aligned}
 C.I. &= \frac{\lambda_{max} - n}{n - 1} \\
 &= \frac{(3.06 - 3)}{2} \\
 &= 0.03
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 C.R. &= C.I./R.I. \\
 &= 0.02/0.58 \\
 &= 0.05
 \end{aligned}$$

ดังนั้น C.R. เท่ากับ  $0.05 < 0.1$  ความสอดคล้องของการเปรียบเทียบอยู่ในค่าที่ยอมรับได้ จึงสามารถนำค่า Eigenvector มาใช้กำหนดเป็นน้ำหนักของปัจจัยได้

ตาราง 62 แสดงผลการตัดสินใจเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

| ทางเลือก/เกณฑ์                      | W1   | W2   | W3   | W4   | W5   | W6   | W7   | น้ำหนัก | การจัดอันดับ |
|-------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|---------|--------------|
| เกณฑ์น้ำหนัก                        | 0.09 | 0.18 | 0.03 | 0.18 | 0.40 | 0.03 | 0.08 |         |              |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดน่าน A     | 0.63 | 0.14 | 0.62 | 0.56 | 0.23 | 0.56 | 0.63 | 0.47    | 1            |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดพะเยา B    | 0.26 | 0.43 | 0.14 | 0.32 | 0.67 | 0.32 | 0.26 | 0.36    | 2            |
| เส้นทางจักรยาน<br>จังหวัดเชียงราย C | 0.11 | 0.43 | 0.24 | 0.12 | 0.10 | 0.12 | 0.11 | 0.18    | 3            |

จากตาราง 62 พบว่า เส้นทางจักรยานที่น่าท่องเที่ยว อันดับ 1 คือ จังหวัดน่าน อันดับ 2 คือ จังหวัดพะเยา และอันดับ 3 คือ จังหวัดเชียงราย

ผลจากการศึกษาความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่มีต่อศักยภาพการท่องเที่ยว สำหรับเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก ใน 3 เส้นทาง คือ จังหวัดเชียงราย จังหวัดพะเยา และจังหวัดน่าน ในช่วงต้น สามารถนำค่าเฉลี่ยศักยภาพของปัจจัยทั้ง 7 ด้าน ได้แก่ ด้านสิ่งดึงดูดใจ ด้านการเข้าถึง ด้านที่พัก ด้านบริการและความสะดวกสบาย ด้านความปลอดภัย ด้านกิจกรรม และด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานของแต่ละเส้นทาง มาคำนวณร่วมกับค่าน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย ที่ได้จากการประเมินผลโดยผู้เชี่ยวชาญ ตามแนวคิด AHP ทำให้ได้ผลการแนะนำเส้นทางจักรยานที่มีศักยภาพเรียงตามลำดับ ดังนี้

ตาราง 63 แสดงได้ผลการแนะนำเส้นทางจักรยานที่มีศักยภาพตามความคิดเห็นของนักท่องเที่ยว

| ปัจจัย/ค่าถ่วง<br>น้ำหนักจาก<br>ผู้เชี่ยวชาญ | ด้านสิ่งดึงดูดใจ | ด้านการเข้าถึง | ด้านที่พัก | ด้านบริการ<br>และความ<br>สะดวกสบาย | ด้านความ<br>ปลอดภัย | ด้าน<br>กิจกรรม | ด้านการ<br>บริหาร<br>จัดการการ<br>ท่องเที่ยว<br>จักรยาน | ผลรวม  | การจัด<br>อันดับ |
|--|------------------|----------------|------------|------------------------------------|---------------------|-----------------|---|--------|------------------|
|  | (0.09)           | (0.18)         | (0.03)     | (0.18)                             | (0.40)              | (0.03)          | (0.08)  |        |                  |
| จังหวัดเชียงราย                              | 35.91            | 67.14          | 11.4       | 68.58                              | 159.2               | 11.55           | 29.6  | 383.38 | 3                |
| จังหวัดพะเยา                                 | 37.44            | 67.14          | 11.37      | 71.46                              | 158.4               | 12.21           | 32  | 390.02 | 2                |
| จังหวัดน่าน                                  | 38.16            | 65.88          | 11.64      | 72                                 | 162.4               | 12.3            | 33.28   | 395.66 | 1                |

จากตาราง 63 การแนะนำเส้นทางจักรยานตามความคิดเห็นของนักท่องเที่ยว อันดับ 1 คือ จังหวัดน่าน เป็นเส้นทางจากอำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน มุ่งสู่อำเภอเมืองจังหวัดน่าน อันดับ 2 คือ จังหวัดพะเยา เป็นเส้นทางจากภูลังกา จังหวัดพะเยา มุ่งสู่อำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน และอันดับ 3 คือ จังหวัดเชียงราย เป็นเส้นทางจากศาลากลางจังหวัดเชียงราย มุ่งสู่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ซึ่งผลที่ได้มีความสอดคล้องกับผลการประเมินเส้นทางจักรยานโดยผู้เชี่ยวชาญ ทั้งนี้เนื่องจากจังหวัดน่าน มีค่าคะแนนที่สูงกว่าจังหวัดเชียงรายและพะเยาในด้านต่าง ๆ และมีลักษณะเด่นดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. ด้านสิ่งดึงดูดใจ เส้นทางที่นักท่องเที่ยวจะได้รับประสบการณ์พบสิ่งต่าง ๆ ตามเส้นทางที่ผ่าน ก็คือ การได้พบเห็นศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และวิถีของชุมชนต่าง ๆ ตามเส้นทาง ซึ่งอาจจะเป็นเส้นทางที่มีวิวทิวทัศน์หลากหลาย วิวเมือง วิวป่า วิวแม่น้ำ เป็นต้น

2. การเข้าถึง โครงสร้างพื้นฐานด้านกาจรคมนาคมขนส่งมีการเชื่อมต่อกันโดยสะดวก รถไฟ รถเมล์ เรือ เครื่องบิน อยู่ในระยะไม่เกิน 150 กิโลเมตร

3. ด้านที่พัก มีลานจอดจักรยาน ลานล้างรถจักรยาน ที่สุขลม การบริการที่พักชั่วคราว สำหรับตั้งเต็นท์นอน โรงเรียน วัด สะอาด ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน

4. ด้านบริการและความสะอาดสบาย จัดให้มีห้องน้ำสาธารณะที่สะอาด และมีปริมาณเพียงพอกับความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน จัดให้มีเอกสารแผ่นพับ ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวเพื่อบริการแก่นักท่องเที่ยวจักรยานในสื่อต่าง ๆ

5. ด้านความปลอดภัย จัดทำป้ายเตือนจุดอันตรายให้เห็นเด่นชัด โดยใช้ภาษาไทยและภาษาต่างประเทศที่นักท่องเที่ยวเข้าใจได้ป้าย ห้ามเข้า ระวังอันตราย เป็นต้น

6. ด้านกิจกรรม มีลานทำกิจกรรม เพื่อชมการแสดงด้านศิลปวัฒนธรรมในพื้นที่ ตามสภาพของแหล่งท่องเที่ยว และทั้งสามจังหวัดมีการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ นอกพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยใช้จุดเด่นของทรัพยากรท่องเที่ยว เพื่อเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน

7. ด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน การวางแผนผู้รับผิดชอบการท่องเที่ยวจักรยาน จัดตั้งคณะทำงานผู้รับผิดชอบเพื่อการบริหารงานการท่องเที่ยวจักรยาน ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามแผนที่วางไว้อย่างต่อเนื่อง การประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเป็นประจำ

## จากการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากชมรมจักรยานในพื้นที่ (Bicycle Advocacy) สรุปได้ดังนี้

การเตรียมความพร้อมก่อนการปั่นจักรยาน เกี่ยวกับประเด็นนี้ กลุ่มตัวอย่างจากชมรมจักรยานให้คำตอบว่า มีการเตรียมร่างกาย มีการวอร์มร่างกาย พักผ่อนให้เพียงพอ งดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เตรียมอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้พร้อม ใช้งาน เช่น เช็ครถ เช็คลมยาง การเรียนรู้สัญญาณมือในการเปลี่ยนเส้นทาง การส่งสัญญาณมือต่าง ๆ เช่น เลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา หยุดรถ จุดเริ่มต้นในการปั่น เมื่อสอบถามถึงการเริ่มต้นปั่นจักรยานว่าเริ่มได้อย่างไร เหตุใดถึงสนใจการปั่นจักรยาน กลุ่มตัวอย่างจากชมรมจักรยานให้เหตุผลดังนี้ เพื่อนชวน อยากมีสุขภาพที่ดี กระแสนิยมในการปั่นจักรยาน มีกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ที่มีระยะเวลาปั่นมา 3-5 ปี และบางส่วนปั่นมา 1-2 ปี และกลุ่มตัวอย่างส่วนน้อยที่ปั่นมา 3-6 เดือน เกี่ยวกับการซ้อมปั่นจักรยาน กลุ่มตัวอย่างให้คำตอบว่าอยู่ที่ 30 กิโลเมตร และ 60 กิโลเมตร สำหรับเป้าหมายในการปั่นจักรยานนั้นมีเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้ เพื่อสุขภาพ เพราะปัจจุบันหันมาใส่ใจเรื่องสุขภาพมากขึ้น บางคนให้คำตอบว่า พิชิตโรค การได้พบเพื่อนใหม่ ๆ และสุดท้าย คือ เป็นการชนะใจตนเอง เพราะถือเป็นการได้ผ่านการทดสอบความแข็งแรงของตน เหมือนเรามีเป้าหมายไว้แล้วทำสำเร็จ สำหรับคำถามที่ว่า การปั่นจักรยานต่างจากกีฬาอื่นนั้น กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นว่า แตกต่างตรงที่การนั่งปั่นอยู่บนอานพร้อมกับได้ชมวิวไปด้วย ได้ออกกำลังกายแข็งแรง ไม่เป็นอัมพาต ได้สูดอากาศบริสุทธิ์จากหลายพื้นที่ ได้เห็นทัศนียภาพหลากหลาย ร่างกายได้ออกกำลังกายหลายส่วน ทั้งสมอง สายตา แขนขา โดย Average Speed จะมี 20-25 และ 30-40 และ 50-60 เวลาในการปั่นจักรยาน มีตั้งแต่ 1-2 ชั่วโมง และ 3-5 ชั่วโมง และ 6-8 ชั่วโมง กลุ่มตัวอย่างมีช่วงเวลาในการปั่นหลายช่วง ได้แก่ ปั่นออกกำลังกายตี 5-6 โมงเช้า บางกลุ่มปั่นออกกำลังกาย 6 โมงเช้าถึง 8 โมงเช้า บางกลุ่มปั่นเพื่อซ้อม 16:30-19:00 น. และปั่นวันละ 5-6 ชั่วโมง

เส้นทางจักรยาน เกี่ยวกับเส้นทางจักรยาน กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นด้วยกันหลากหลาย ได้แก่ ควรจะมีวิวดูสวยงาม เส้นทางนอกเมืองการจราจรไม่คับคั่ง อากาศบริสุทธิ์ อุบัติเหตุน้อย มีสิ่งดึงดูดความสนใจ เส้นทางในเมืองมีการจราจรคับคั่งอากาศไม่บริสุทธิ์ ส่วนเส้นทางนอกเมืองมีขึ้นเนิน ลงเนิน ทำให้ออกกำลังกายได้เต็มที่ เกี่ยวกับวิธีป้องกันตนเองในการปั่นจักรยานของกลุ่มตัวอย่าง มีหลากหลายวิธี ได้แก่ การเตรียมความพร้อมของร่างกาย เช่น ทานข้าวทานน้ำให้อิ่ม สำนวณความพร้อมของจักรยาน เช่น ลมยาง เบรก มีหมวกสวมเพื่อกันล้มหัวฟาดพื้น มีไฟส่องสว่างทั้งหน้าและหลัง ให้คนอื่นมองเห็น ใช้ถุงมือจับแฮนด์จักรยานกันลื่น กระดิกน้ำเตรียมมาดื่มไว้เพื่อหายใจไม่ทັນ หน้ามืด มียาสำหรับคนมีโรคประจำตัว ส่วนรองเท้าควรเตรียมให้พอดีกับลัดส่วนตัวเอง ยางสำรอง ที่สูบยาง มีเครื่องมือวัดระดับความเร็ว ระยะทาง ส่วน

คำถามที่ว่าอยากให้มีเลนปั่นจักรยานเฉพาะไหม เกี่ยวกับประเด็นนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ตอบว่า ไม่มีก็ไม่เป็นไร สามารถปั่นร่วมทางสาธารณะและใช้กฎหมายร่วมกัน กลุ่มตัวอย่างส่วนน้อย ตอบว่า มีเส้นทางที่ดีเส้นเฉพาะเลนจักรยาน กลุ่มตัวอย่างส่วนน้อยที่สุด ตอบว่า มีเลนปั่นจักรยานเฉพาะก็ดี ทำให้ปั่นจักรยานปลอดภัยขึ้น

ป้ายบอกทางที่ควรมี ได้แก่ ป้ายโค้งอันตราย ป้ายลงเขา แผนที่เส้นทางจักรยาน ป้ายเตือนบอกทางข้าม สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกตอนเย็นถึงค่ำ กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นว่า ควรมีแสงสว่างข้างทางเป็นระยะ ตามทางแยกควรมีแสงไฟให้แสงสว่างในทางแยก เกี่ยวกับที่จอด กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็น ดังนี้ ควรมีที่จอดจักรยานมากเพียงพอ สามารถจอดจักรยานได้จุดละ 10 คัน และมีที่ล็อกจักรยาน เมื่อถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับประเด็น แนวทางการพัฒนาเส้นทางจักรยานนั้น กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นที่หลากหลาย ได้แก่ ความปลอดภัยของเส้นทาง มีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ร้านค้า ที่พัก ร้านอาหาร บริการเช่าจักรยานปั่น มีข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ในเส้นทางสำหรับการปั่นจักรยาน มีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ มีจุดพักผ่อนสำหรับจักรยาน ห้องน้ำ มีการจัดการแข่งขันปั่นจักรยาน ให้คนที่ชื่นชอบการปั่นได้ออกมาปั่นร่วมกัน

จุดมุ่งหมายของชมรมจักรยาน เมื่อสอบถามประเด็นนี้ พบว่า ทุกชมรมมีวัตถุประสงค์หลักเหมือนกัน คือ เพื่อสนับสนุนการออกกำลังกายโดยการปั่นจักรยาน โดยชมรมจักรยานจากเชียงรายอธิบายว่า จุดมุ่งหมายของชมรม คือ 1) เพื่อการพบปะสมาชิกผู้ชื่นชอบการออกกำลังกายโดยจักรยาน 2) เพื่อเป็นเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ แลกเปลี่ยนประสบการณ์ ของมวลชนสมาชิกในการใช้จักรยาน 3) เพื่อเป็นเวที แลกเปลี่ยน ซื้อขาย หยิบยืม อุปกรณ์จักรยานระหว่างสมาชิกด้วยกัน ชมรมจักรยานจากพะเยา กล่าวว่า จุดมุ่งหมายของชมรม 1) เพื่อเป็นที่นัดหมายของสมาชิก ในโปรแกรมการขี่จักรยานในช่วงเวลาต่าง ๆ 2) เพื่อเป็นการเผยแพร่กิจกรรมของชมรม ในการเชื่อมต่อกับชมรมต่างจังหวัด ชมรมจักรยานจากน่าน กล่าวว่า จุดมุ่งหมายของชมรม คือ 1) เพื่อพบปะเพื่อนใหม่ในวงการจักรยานที่มีความชอบคล้ายกัน 2) เพื่อเป็นสื่อกลางเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับการรณรงค์ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน 3) เพื่อช่วยลดมลพิษ ลดปัญหาการติดการจราจรติดขัด

เมื่อสอบถามถึงบทบาทของชมรมที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการใช้จักรยาน หรือการท่องเที่ยว ที่ผ่านมามีอะไรบ้าง ตัวแทนชมรมจากพะเยา อธิบายว่า มีการบูรณาการร่วมกับกิจกรรมอื่น ๆ โดยใช้จักรยานเป็นสื่อ เช่น ปั่นปลูก ปั่นปรับปรุง ปั่นเก็บขยะ ปั่นฯลฯ และมีจัดแข่งขันจักรยานพิชิตจุดชมวิวภูวีนพะเยา ตัวแทนชมรมจากน่าน กล่าวว่า มีกิจกรรม “ปั่นร่วมใจให้เยาวชนน่าน” เพื่อหารายได้เป็นกองทุนทำกิจกรรมฝ่ายกีฬาจักรยาน เตรียมความพร้อมใน

การเป็นเจ้าภาพจัดแข่งขันกีฬาเยาวชนแห่งชาติปี 2561 และอีกกิจกรรม คือ การแข่งขันครั้งหนึ่งในชีวิตพิชิตดอยภูคา เพื่อสมทบทุนจัดซื้อเครื่องช่วยหายใจให้กับโรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราชป่า

จุดเด่นทางการท่องเที่ยวจากรยานของจังหวัด เชียงราย จะมีเส้นทางท่องเที่ยวต่าง ๆ ได้แก่ เส้นทางแรก ชิดดีทัวร์ เริ่มปั่นจักรยานจากสิงห์ปาร์ค ผ่านตัวเมืองเชียงราย หอนาฬิกาเฉลิมพระเกียรติ อนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งรายมหาราช วัดร่องขุ่น กลับถึงสิงห์ปาร์ค เชียงราย รวมระยะทาง 33 กิโลเมตร เส้นทางที่ 2 เส้นทางธรรมชาติน้ำตกขุนกรณ์ จากสิงห์ปาร์ค ไปน้ำตกขุนกรณ์ ระยะทาง 34 กิโลเมตร พะเยา จะมีเส้นทางที่โดดเด่น ได้แก่ 1) เส้นทางบ่อสิบสอง ระยะทาง 8.6 กิโลเมตร 2) เส้นทางชมวิวยอดบ่อแก้วพะเยา ระยะทาง 27 กิโลเมตร 3) จุดชมวิวทัศนียภาพพะเยา ระยะทาง 60 กิโลเมตร น่าน จะมีเส้นทาง ได้แก่ 1) ปั่นออกกำลังกายรอบเมือง ระยะทาง 25 กิโลเมตร 2 ชั่วโมง 2) เส้นทาง พระธาตุ พระธาตุแช่แห้ง วัดพระธาตุเขาน้อย ระยะทาง 14 กิโลเมตร 3) แหล่งโบราณบ่อสวก ระยะทาง 45 กิโลเมตร ปัจจัยใดที่ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว และปัจจัยใดที่เป็นอุปสรรค เกี่ยวกับประเด็นนี้ ตัวแทนจากชมรม ให้ความเห็นว่า ความน่าสนใจของสถานที่ ความสะดวกในการเดินทาง ถ้ามีความน่าสนใจและความสะดวก ก็จะเป็นปัจจัยส่งเสริมให้คนมาท่องเที่ยวมากขึ้น ส่วนปัจจัยที่จะเป็นอุปสรรค คือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ถ้าเกินจากงบประมาณที่ตั้งไว้ กิจกรรมพิเศษที่สามารถทำได้ในสถานที่นั้น ๆ มีกิจกรรมอะไรบ้าง

ประชาชนในชุมชนตามแหล่งท่องเที่ยว ก็มีส่วนที่จะช่วยสนับสนุนหรือเป็นอุปสรรคก็ได้ ถ้าประชาชนในพื้นที่ มีมิตรไมตรียินดีต้อนรับนักท่องเที่ยว สภาพแวดล้อมมีความปลอดภัยนั้นก็หมายถึง จะเป็นปัจจัยเสริมให้คนอยากมาท่องเที่ยวมากขึ้น แนวทางการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก ควรเป็นอย่างไร เกี่ยวกับประเด็นนี้ ตัวแทนจากชมรม กล่าวว่า การมีเส้นทางจักรยานชมวิถีชีวิต ชุมชน ทำให้เกิดความสนุกสนานเพลิดเพลิน และความน่าสนใจของแต่ละชุมชนที่แตกต่างกัน

#### **จากการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากภาครัฐ**

การส่งเสริมการท่องเที่ยวจักรยานหรือการท่องเที่ยว เชิงกีฬาของภาครัฐ และนโยบายที่ได้รับมา กลุ่มตัวอย่าง กล่าวว่า นโยบายจากรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้กล่าวถึง “นโยบายการส่งเสริมการใช้ จักรยาน” โดยจะเร่งส่งเสริมให้มีเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัยให้ผู้ขับขี่มากขึ้นให้ทั่วถึงทุกภูมิภาค และเชื่อมโยงให้เกิดเส้นทางจักรยานเพื่อการสัญจรและการท่องเที่ยว อีกทั้งยังส่งเสริมให้ ประชาชนมีกิจกรรมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างสม่ำเสมอ เช่น การปั่นจักรยานไปจับจ่ายซื้อของที่ร้านค้าชุมชนหรือหมู่บ้าน

การเดินทางหรือการปั่นจักรยานไปโรงเรียน การเดินทางหรือการปั่นจักรยานไปสวนสาธารณะใกล้บ้าน กลุ่มตัวอย่างจากจังหวัดเชียงราย กล่าวว่า ประการแรก ทางจังหวัดมีการส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ตามแนวคิด “มหานครเชียงราย เมืองจักรยาน ห่วงโซ่ความสุข” เพื่อเป็นการส่งเสริมการให้ประชาชนใช้จักรยานทั้งเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวันตลอดจนเพื่อสุขภาพ สิ่งแวดล้อม นันทนาการ และการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นการผลักดันและขับเคลื่อนการส่งเสริมและสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพด้วยการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันตามนโยบายของรัฐบาล ด้วยเทศบาลนครเชียงราย บริหารงานภายใต้เป้าหมายของการสร้างนครเชียงรายให้เป็นเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน ตามวิสัยทัศน์ “เชียงรายเมืองน่าอยู่ นครแห่งความสุข” ด้วยความมุ่งมั่น ดำเนินการ สนับสนุนและส่งเสริมให้ประชาชนให้มีคุณภาพชีวิตและสุขภาพดีทั้งร่างกายและจิตใจ มีมาตรการเตรียมการป้องกันและฟื้นฟูสุขภาพอนามัยร่วมด้วย สร้างสังคมที่มีความเข้มแข็ง ช่วยเหลือเกื้อกูลกัน และสร้างรายได้ให้ชุมชนและกระตุ้นเศรษฐกิจให้แก่จังหวัดด้วยการส่งเสริมการท่องเที่ยวทั้งด้านศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่นและเชิงนิเวศน์ รวมถึงให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม ยั่งยืน พัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืนและลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ลดการใช้พลังงาน ลดมลพิษ และรักษาสีเขียวเมือง ก่อให้เกิดเป็นนโยบายส่งเสริมให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวในการใช้จักรยานเพื่อการสร้างเสริมสุขภาพและส่งเสริมการท่องเที่ยว ซึ่งถือเป็นกิจกรรมที่ดีต่อสุขภาพ โดยเทศบาลนครเชียงราย จึงได้ส่งเสริม สนับสนุนการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ยกกระดับคุณภาพชีวิต ลดการใช้พลังงาน ลดมลพิษ และรักษาสีเขียวเมือง ให้ประชาชนในท้องถิ่นหันมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวันมากขึ้น รวมถึงให้ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจ ในการใช้จักรยานอย่างปลอดภัยในชีวิตประจำวัน สร้างและปลูกจิตสำนึกการเคารพ กฎหมายและการปฏิบัติตามกฎจราจร ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เช่น พื้นที่จอด และจราจร สำหรับจักรยาน จุดจอดจักรยาน เส้นทางจักรยานท่องเที่ยว ประการที่สอง มีสายการบินบางกอกแอร์เวย์บินตรงสู่เชียงราย เป็นเหมือนประตูอาเซียนเมืองนักปั่นจักรยาน เชียงรายมีศักยภาพด้านธุรกิจและการท่องเที่ยวสูง มีอัตราการเติบโตทุกด้าน และยังเป็นประตูสู่ประเทศเพื่อนบ้านเพื่อรองรับเออีซี การเปิดเส้นทางบินใหม่ จากเชียงราย ในอนาคตสามารถเชื่อมโยงไปยังภาคอื่น ๆ ของไทยและต่างประเทศ เช่น เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา รวมถึงจีนตอนใต้ เพื่อสนับสนุนจังหวัดเชียงรายให้เป็นศูนย์กลางเมืองจักรยาน ช่วงเปิดเส้นทางบินใหม่ ผู้โดยสารของบางกอกแอร์เวย์สเฉพาะในเที่ยวบินเชียงราย สามารถนำจักรยานขึ้นเครื่องได้ฟรี คนละ 1 คัน โดยจะต้องบรรจุในกระเป๋าให้แน่นหนา เหมือนการโหลดกระเป๋าปกติ หากได้รับความนิยมน จะพิจารณาเงื่อนไขขนส่งรถจักรยานฟรีอีกครั้ง รวมถึงอาจพิจารณาเส้นทางอื่นด้วย เทศบาลนครเชียงราย โดยท่านนายกเทศมนตรี มีนโยบายสนับสนุนให้



ชาวเชียงรายนปั่นจักรยาน เพื่อออกกำลังกาย เริ่มจากกลุ่มผู้สูงอายุ จนถึงขณะนี้ขยายไปยังทุกเพศทุกวัย กลุ่มที่ปั่นจักรยานมากที่สุดคือ ในอำเภอเมืองและอำเภอแม่จัน ในอนาคตจะให้ปั่นไปยังประเทศเพื่อนบ้าน แต่ที่ผ่านมาก็มีชมรมจักรยานปั่นเข้าไปเที่ยวในลาวและพม่าข้างเคียงกันเป็นประจำ สำหรับร้านจักรยานในเชียงราย ปัจจุบันมีร้านขายและให้เช่าจักรยานขนาดใหญ่หลายร้านในเขตอำเภอเมือง นักท่องเที่ยวสามารถเช่าขี่ชมเมือง หรือจะเข้าไปปั่นในสิงห์ปาร์ค ซึ่งมีเส้นทางขี่จักรยาน 8 กิโลเมตรพร้อมเนินกระโดด จุดชมวิว จะปั่นเพื่อความสนุกสนาน ออกกำลังกาย หรือปั่นเพื่อฝึกทักษะ หากนำจักรยานมาเอง จะต้องเสียค่าใช้พื้นที่ วันละ 50 บาท ถ้าต้องการเช่าจักรยานในสิงห์ปาร์ค ค่าเช่าชั่วโมงละ 100 บาท เช่าเต็มวัน 350 บาท

การสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลทางการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพะเยา กล่าวว่า การส่งเสริมการท่องเที่ยวจักรยานหรือการท่องเที่ยวเชิงกีฬาของภาครัฐ ทางจังหวัดมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องสนับสนุนการปั่นจักรยานสอดคล้องกับนโยบายของส่วนกลาง ได้แก่ 1) กิจกรรมสร้างถนนสำหรับปั่นจักรยาน บ่อสิบสองจังหวัดพะเยา เพื่อเป็นการสร้างรายได้สู่ชุมชนอย่างยั่งยืน 2) โครงการส่งเสริมการใช้จักรยาน เมืองปั่นได้ เมืองปั่นดี เป็นการส่งเสริมและสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพด้วยการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ตามแนวทางยุทธศาสตร์จักรยาน 3 ส “1 สวน 1 เส้นทาง 1 สนาม” ได้แก่ สวนสาธารณะ เส้นทางสัญจร และสนามกีฬา เป็นการสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนในท้องถิ่นมีความต้องการและหันมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวันมากขึ้น และเพื่อสร้างกระบวนการเรียนรู้ของประชาชนและผู้ใช้รถใช้ถนนในท้องถิ่น ให้รับรู้และตระหนักในสิทธิและการใช้ถนนร่วมกันบนท้องถนน สำหรับเทศบาลเมืองพะเยาได้จัดกิจกรรมส่งเสริมการปั่นจักรยานในเมืองพะเยาหลายครั้ง แต่ในครั้งนี่จะเป็นการจัดกิจกรรมระยะยาวที่มีคณะทำงานจากหลายภาคส่วนบูรณาการเข้าด้วยกัน ซึ่งจัดให้มีการประชุมวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ กลุ่มเป้าหมาย ตลอดจนแผนการจัดกิจกรรมย่อยของผู้ร่วมกิจกรรมกลุ่มต่าง ๆ ในวันที่ 9 กันยายน 2559 ณ อาคารสโมสรพนักงานเทศบาลเมืองพะเยา โดยเชิญภาคีเครือข่ายสุขภาพของเทศบาลเมืองพะเยาหลากหลายกลุ่มเข้าร่วมแสดงความคิดเห็น เช่น กลุ่ม อสม. กลุ่มผู้สูงอายุ ที่รวมตัวออกกำลังกายด้วยการปั่นจักรยาน กลุ่มนักปั่นจักรยานรอบกว๊านพะเยา ตลอดจนคณะทำงานจาก 14 ชุมชน สถานศึกษาในสังกัด เจ้าหน้าที่เทศบาลเมืองพะเยา พร้อมด้วยงานจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองพะเยา โดยมีกำหนดระยะเวลาดำเนินการโครงการอย่างค่อยเป็นค่อยไปต่อเนื่องเป็นเวลา 1 ปี สนองนโยบายรัฐบาลในเรื่องการส่งเสริมให้ประชาชนได้ใช้รถจักรยานมากขึ้น ทั้งเพื่อการออกกำลังกาย หรือใช้เดินทางในชีวิตประจำวัน เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรรวมทั้งเพื่อการท่องเที่ยวเมืองพะเยาอีกด้วย

การสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลทางการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดน่าน อธิบายว่า มีกิจกรรม การส่งเสริมการท่องเที่ยวจักรยานหรือการท่องเที่ยวเชิงกีฬาของภาครัฐ ได้แก่ 1) การท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย ร่วมกับ จังหวัดน่าน เปิดเส้นทางนักปั่น เมืองต้องห้ามพลาด โดยใช้จักรยานใน การท่องเที่ยว เพิ่มความประทับใจให้นักปั่นจักรยานผ่านเส้นทางสวยงาม-ศิลปะวัฒนธรรม โดย เส้นทางนั้นจะเริ่มต้นจาก วัดพระธาตุแช่แห้ง อารามหลวง ตำบลม่วงตึ๊ด อำเภอภูเพียง จังหวัด น่าน ปั่นผ่านตำบลม่วงตึ๊ด ไปจุดพักนักปั่นจุดแรก ที่วัดภูมินทร์ ปัจจุบันการเดินทางท่องเที่ยว โดยใช้จักรยานเป็นอีกทางเลือกหนึ่ง ซึ่งเป็นที่นิยมในหมู่นักท่องเที่ยว ที่ชื่นชอบการท่องเที่ยว แบบผจญภัย และรักษาสิ่งแวดล้อม 2) เส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน “Bike Green love แพร่- น่าน” โดยได้คัดเลือกเส้นทางปั่นจักรยานท่องเที่ยวชมธรรมชาติ วิถีชีวิต วัฒนธรรม ในพื้นที่ จังหวัดแพร่และน่าน จำนวน 8 เส้นทาง (แพร่ 4 เส้นทาง น่าน 4 เส้นทาง) เชิญชวนนักท่องเที่ยว ได้มาสัมผัสเมืองเล็ก ๆ ที่เงียบสงบ และมีเสน่ห์ของความเป็นพื้นที่ชนบทที่จะสร้างความเพลิดเพลิน ความสุข สนุกสนาน สำหรับนักท่องเที่ยวที่รักการ “ปั่น” ไปพร้อม ๆ กับชมแหล่งท่องเที่ยวที่ สวยงามล้ำค่าด้วยวิถีชีวิตและวัฒนธรรมแพร่-น่าน ได้ชิมอิมเมอร์สกับอาหารท้องถิ่น ได้ช้อปปิ้ง สินค้าหัตถกรรมพื้นเมือง และจัดกิจกรรมเปิดประสบการณ์ในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมให้แก่ นักท่องเที่ยว

การสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลทางการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงราย ประชาชนในเขต เทศบาลนครเชียงรายมีทุนทางวัฒนธรรมและวิถีชีวิตความเป็นอยู่ที่คงไว้ซึ่งเอกลักษณ์ล้านนา มี โบราณสถานและสถาปัตยกรรมที่เป็นเอกลักษณ์ล้านนา มีศิลปวัฒนธรรมพื้นบ้านที่มีความโดดเด่นและเป็นแบบอย่างวัฒนธรรมให้แก่ท้องถิ่นหรือชุมชนอื่นได้ เทศบาลนครเชียงรายมี สภาพแวดล้อมและธรรมชาติที่สวยงาม เหมาะสมแก่การท่องเที่ยวและพักผ่อน มีแหล่งท่องเที่ยว ที่อยู่ในตัวเมืองและใกล้ตัวเมืองสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก มีทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่มี ความสวยงามและมีความเหมาะสมแก่การตั้งถิ่นที่อยู่อาศัยและประกอบ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ ที่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้ เป็นเมืองแห่ง ศิลปินที่มีชื่อเสียงระดับประเทศและ ระดับนานาชาติ รวมทั้งมีปราชญ์ชุมชนที่เป็นแบบอย่างที่ดีในสาขาต่าง ๆ มีสถานที่ศักดิ์สิทธิ์ และเป็นศูนย์รวมจิตใจของคนเชียงรายหลากหลายแห่ง อาทิเช่น อนุสาวรีย์พ่อขุนเม็งราย วัดพระแก้ว วัดพระธาตุดอกจอกทอง วัดดอยงำเมือง เป็นต้น มีการวางผังเมืองที่มีความชัดเจน ซึ่งเอื้อต่อการพัฒนา ภาคประชาสังคมและประชาชน ชุมชนมีความเข้มแข็ง มีการรวมกลุ่ม ในกิจกรรมด้านต่าง ๆ เช่น ด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ โดยสามารถบริหารจัดการตนเองได้ อย่างมีประสิทธิภาพ มีกิจกรรมถนนคนเดินอันเป็นแหล่ง รวมภูมิปัญญาชาวบ้าน ซึ่งสามารถสร้างงาน สร้างรายได้ ให้แก่ ประชาชน ชุมชน และยังเป็น

แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของเชียงรายอีกด้วย การให้บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศมีความทันสมัย เช่น การให้บริการอินเทอร์เน็ตไร้สายเพื่อการศึกษาและการท่องเที่ยว (Chiang Rai Wi-Fi City) ในเขตเทศบาลนครเชียงราย เป็นต้น เทศบาลนครเชียงรายให้ความสำคัญ และส่งเสริมให้มีการบริหารจัดการด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมในเมืองอย่างต่อเนื่อง เจ้าหน้าที่เทศบาลนครเชียงรายส่วนใหญ่เป็นบุคลากรในพื้นที่ จึงมีความเข้าใจในวิถีชีวิตความเป็นอยู่ และปัญหาความต้องการของประชาชนในชุมชน มีการคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก ทั้งเส้นทางคมนาคม ไฟฟ้าแสงสว่าง และโรงแรม ที่พักอาศัย มีพื้นที่ป่าในเมืองและแหล่งรวมความหลากหลายทางชีวภาพที่สำคัญหลายแห่งรัฐบาลมีแนวนโยบายในการสนับสนุนและส่งเสริมการค้าชายแดน การพัฒนาพื้นที่รองรับเขตเศรษฐกิจชายแดน อาทิเช่น การค้ากับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตอนบน (GMS) การพัฒนาด้าน Logistics การพัฒนาเส้นทาง R3A เป็นต้น อีกทั้งยังมีสนามบินนานาชาติที่ช่วยให้การคมนาคมขนส่งสู่เมืองเชียงรายมีความสะดวกรวดเร็ว ซึ่งถือว่าเป็นจุดดึงดูดการลงทุนและการท่องเที่ยวให้เพิ่มมากขึ้น เป็นประตูสู่ประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง กระแสความนิยมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศและบริโภคลินค้าปลอดสารพิษมีแนวโน้มที่สูงขึ้น จึงส่งผลให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว และบริโภคลินค้ามากยิ่งขึ้น

จุดเด่นทางการท่องเที่ยวจรัญยานของจังหวัดพะเยา การสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลทางการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพะเยา ด้านวัฒนธรรมการท่องเที่ยว มีประวัติศาสตร์อันยาวนาน มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่หลากหลายเป็นจุดสนใจของนักท่องเที่ยว ซึ่งทำให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นทุกปี หากมีกิจกรรมทางวัฒนธรรมประเพณีต่าง ๆ ในรอบ 12 เดือน ก็จะส่งผลให้จังหวัดพะเยากลับมาเป็นเมืองท่องเที่ยวที่ยั่งยืนอีกครั้ง โดยการพัฒนาและบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวเพื่อความยั่งยืน ได้แก่ การปรับปรุงฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยว การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ การส่งเสริมการนำศักยภาพ ทางวัฒนธรรมเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน อาทิเช่น การจัดงานประเพณีส่งเสริมการท่องเที่ยว เป็นต้น มีแหล่งน้ำขนาดใหญ่ คือ กว๊านพะเยา มีพื้นที่เป็นอันดับหนึ่งของภาคเหนือตอนบนและเป็นอันดับสามของประเทศ เป็นเมืองประวัติศาสตร์ที่มีวิวัฒนาการอย่างยาวนานและต่อเนื่อง โดยมีแหล่งโบราณสถานและโบราณวัตถุที่สำคัญ อันได้แก่ จารึกเก่าแก่ 113 หลัก วัดพระเจ้า ตนหลวง วัดลี โบราณสถานเวียงลอ วัดติโลกอาราม ฯลฯ สามารถนำมาเป็นแหล่งเรียนรู้ ทางศิลปวัฒนธรรม ล้านนา มีความโดดเด่นของกลุ่มชาติพันธุ์ อันได้แก่ ไทลื้อ ซึ่งเป็นต้นทุนในการส่งเสริมอนุรักษ์ วัฒนธรรม ประเพณี และโครงข่ายกิจกรรมการท่องเที่ยวของจังหวัด มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่โดดเด่น เช่น กว๊านพะเยา หนองเล็งทราย น้ำตก น้ำอุ่นภูซาง ภูลังกา ภูอานม้า

ผาเทวดา ภูนางและอ่างเก็บน้ำแม่ใจ ฯลฯ รวมทั้งเป็น ต้นกำเนิดลำน้ำยม อิง และแม่น้ำลาว สามารถพัฒนาฟื้นฟูและบริหารจัดการให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และเชิงอนุรักษ์ มีเทศกาล ประเพณี วัฒนธรรมที่สนับสนุนกิจกรรมการท่องเที่ยวตลอดทั้งปี โดยเฉพาะประเพณีเวียนเทียน ไหว้พระกลางน้ำกลางกวีานพะเยา ที่มีแห่งเดียวในโลก ซึ่งได้บรรจุไว้ในปฏิทิน 12 เดือน 7 ดาว 9 ตะวัน ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เป็นที่ดึงดูดของนักท่องเที่ยว รวมทั้งสร้างภาพลักษณ์ ที่โดดเด่นของจังหวัด สร้างงาน อาชีพ และรายได้แก่คนในพื้นที่ มีจุดผ่อนปรนชายแดนที่บ้าน สวก อำเภอภูซาง ติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สามารถใช้เป็นช่องทางใน การค้า กิจกรรมการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นการสนับสนุนการ ท่องเที่ยว การค้าและการลงทุน เป็นจังหวัดที่มีความสงบร่มเย็น ประชาชนอยู่กันด้วยความผาสุก ไม่มีปัญหาอาชญากรรมที่รุนแรง

จุดเด่นทางการท่องเที่ยวจากรายงานของจังหวัดน่าน การสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลทางการ ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดน่าน มีภาคประชาชนที่เข้มแข็ง มีความร่วมมือภาคประชาชนที่มีส่วน ร่วมในการพัฒนาจังหวัดสูงอันดับ 1 ของประเทศตาม (UNDP) กำหนด มีวัฒนธรรมขนบธรรมเนียม ประเพณีท้องถิ่นที่โดดเด่นเป็นเอกลักษณ์ของวัฒนธรรมล้านนา มีเส้นทางติดต่อกับต่างประเทศ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนจีนตอนใต้ และ เวียดนาม ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาสูง มีชายแดนติดต่อกับต่างประเทศได้หลายช่องทาง เช่น สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เวียดนาม และประเทศจีน มีทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมที่สมบูรณ์ มีประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม ประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์ และยังรักษาไว้ได้อย่างยั่งยืน มีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ ธรรมชาติและศาสนา จำนวนมาก การบริหารจัดการจังหวัดแบบบูรณาการที่มีประสิทธิภาพ และเป็นที่ยอมรับ เป็นแหล่งทรัพยากร ธรรมชาติที่สำคัญของภาคเหนือ ทั้งภูเขา แหล่งต้นน้ำลำธาร และป่าไม้ โดยมีแม่น้ำหลายสาย ทำเลที่ตั้งเอื้อต่อการพัฒนาความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากเป็น จังหวัดชายแดนที่สามารถเชื่อมโยงด้านต่าง ๆ กับประเทศเพื่อนบ้าน (สาธารณรัฐประชาธิปไตย ประชาชนลาว เวียดนาม จีน) มีชายแดนติดต่อกับประเทศ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชน ลาว ระยะทางยาว 277 กม. มีพื้นที่ติดต่อกับประเทศ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ตั้งแต่ อำเภอสองแคว อำเภอทุ่งช้าง อำเภอเฉลิม พระเกียรติ อำเภอปอเกวียน อำเภอแม่จริม อำเภอเวียงสา และอำเภอนาน้อย อำเภอชายแดน 7 อำเภอ 17 ตำบล 50 หมู่บ้าน มีการปรับปรุง เส้นทางคมนาคมจากห้วยโก๋น (จ.น่าน)-ปากแบ่ง แขวงอุดมไชย สาธารณรัฐประชาธิปไตย ประชาชนลาว ด้วยความช่วยเหลือของรัฐบาลไทยให้ความช่วยเหลือด้วยวงเงิน 840 ล้านบาท เริ่มต้นโครงการเมื่อ ประมาณ 1 มกราคม 2550 คาดว่าจะแล้วเสร็จช่วงปลายปี 2553 เส้นทาง

สายนี้สามารถเชื่อมต่อการเดินทาง โดยรถยนต์ จากจังหวัดน่านไปยังประเทศจีนผ่านทางไชยบุรี-บ่อเต็น และสามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองหลวง พระบางด้วยระยะประมาณ 200 กิโลเมตร รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงกับสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โครงการพัฒนาเส้นทางถนนช่วงห้วยโก๋น-ปากแบ่ง เป็นโครงการตามแนวเส้นทาง North-South Economic Corridor จะสามารถเชื่อมกับเส้นทาง R3A (เชียงใหม่-ห้วยทราย-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น-เชียงรุ่ง-ขุนหมิง) โครงสร้างเศรษฐกิจกระจายตัวอย่างสมดุลทั้งภาคเกษตร อุตสาหกรรมและการค้า โดยมีกิจกรรมหลักที่มีศักยภาพ ได้แก่ การท่องเที่ยวธรรมชาติ วัฒนธรรมล้านนา เชิงสุขภาพชายแดน หัตถอุตสาหกรรม และผลิตภัณฑ์พื้นบ้าน แหล่งท่องเที่ยวทางโบราณสถานประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวประเภทวัฒนธรรมประเพณี และแหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ ซึ่งสนับสนุนเศรษฐกิจการท่องเที่ยวของจังหวัดน่าน ประกอบด้วย แหล่งท่องเที่ยวทางโบราณสถานประวัติศาสตร์ เช่น วัดพระธาตุแช่แห้ง วัดพระธาตุช้างค้ำวรวิหาร วัดภูมินทร์ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติน่าน วัดมิ่งเมือง วัดหนองบัว วัดหนองแดง หมู่บ้านไทยลื้อ หนองบัว อนุสาวรีย์วีรกรรม พลเรือน ตำรวจ ทหาร และพิพิธภัณฑสถานทหารทุ่งช้าง เป็นต้น แหล่งท่องเที่ยวประเภทวัฒนธรรมประเพณี เช่น งานประเพณีหกเป็งไหว้พระบรมธาตุแช่แห้ง งานประเพณีสงกรานต์และสงฆ์พระเจ้าทองทิพย์วัดสวนตาล อำเภอเมืองน่าน งานประเพณีแข่งเรือจังหวัดน่าน ชิงถ้วยและโล้วพระราชทานฯ งานนมัสการพระธาตุเขาน้อย ประเพณีขึ้น บ่อน้ำ ทิพย์วนอุทยานถ้ำผาตูบ ลานวัฒนธรรมเมืองน่าน งานประเพณีแห่เทียนจำนำพรรษา งานประเพณี ปีใหม่ม้ง เป็นต้น แหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ ซึ่งจังหวัดน่านมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ มากมาย ประกอบด้วย วนอุทยาน 1 แห่ง คือ วนอุทยานถ้ำผาตูบ ต.ผาสิ่ง อ.เมืองน่าน มีอุทยาน 6 แห่ง ได้แก่ อุทยานแห่งชาติดอยภูคา อุทยานแห่งชาติแม่จริม อุทยานแห่งชาติศรีน่าน อุทยานชาตินันทบุรี อุทยานแห่งชาติถ้ำสะเกิน และอุทยานแห่งชาติขุนน่าน นอกจากนี้มีแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ อีก อาทิเช่น น้ำตกศิลาเพชร อำเภอปัว น้ำตกสะปัน อำเภอปอเกลือ น้ำตกต้นตอง ปอเกลือสินเธาว์ อำเภอปอเกลือ หมู่บ้านชุมชนปาก อำเภอนาหมื่น เป็นต้น มีวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณีวิถีชีวิต ที่มีเอกลักษณ์โดดเด่น โดยพื้นฐานลักษณะนิสัยของประชาชนจังหวัดน่านมีความอ่อนโยน และความเชื่อในวัฒนธรรมประเพณีท้องถิ่น รวมทั้งศาสนา ทำให้สภาพสังคมโดยรวมสงบสุข ไม่มีความขัดแย้งที่รุนแรง มีวิถีชีวิตแบบเรียบง่ายท่ามกลาง บรรยากาศแบบในเขตล้านนาตะวันออก มีความเอื้ออาหารซึ่งกันและกัน แม้ว่าจะมีความหลายหลายทางชาติพันธุ์ โดยเฉพาะชนชาวเขากลุ่มต่าง ๆ แต่ก็เป็นสังคมสงบสุข และความหลากหลายดังกล่าวยังมีความน่าสนใจสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้อีกด้วย อีกทั้งยังมีศิลปวัฒนธรรมประเพณีที่โดดเด่นเป็นเอกลักษณ์ สืบทอดมาจนถึงปัจจุบัน ในรูปของสถาปัตยกรรม งานหัตถศิลป์ กิจกรรมประเพณีท้องถิ่น และวิถีชีวิต กระแสความ

ต้องการของตลาดโลกและนโยบายสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทำให้จังหวัดน่านมีโอกาสในการพัฒนาฐานเศรษฐกิจใหม่ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และบริการต่าง ๆ ที่ใช้ความรู้และทุนทางวัฒนธรรม โดยเฉพาะธุรกิจการท่องเที่ยว ธุรกิจสุขภาพและธุรกิจ ICT เป็นต้น ความก้าวหน้าการดำเนินนโยบายความร่วมมือทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการขยายตัวการค้าชายแดน ไทย-ลาว และการลงทุนก่อสร้างโรงไฟฟ้าพลังงานถ่านหินที่เมืองหงสา แขวงไซยะบูลี ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นต้น ซึ่งจะให้จังหวัดน่าน ได้รับประโยชน์จากการค้าการลงทุนดังกล่าว นอกจากนี้ มีนโยบายการขยายเส้นทางเชื่อมโยงในการค้า การลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศใกล้เคียง กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ปัจจุบันกระแสการท่องเที่ยวแบบ Ecotourism หรือ Green Travel เป็นหนึ่งในรูปแบบการท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวทั่วโลก เพราะเป็นการช่วยรักษาธรรมชาติไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม ซึ่งการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์นี้รวมไปถึงรูปแบบการท่องเที่ยวในเชิงวัฒนธรรม และการท่องเที่ยวเชิงนิเวศด้วย จากเหตุผลดังกล่าว จึงเป็นโอกาสที่จังหวัดน่านจะพัฒนาและขยายธุรกิจด้านการท่องเที่ยว เพราะแหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่ของจังหวัดจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวในเชิงวัฒนธรรมและแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศทั้งสิ้น กระแสด้านการอนุรักษ์มรดกศิลปวัฒนธรรมและประเพณี ในปัจจุบันประเทศไทยได้รณรงค์ให้ประชาชนอนุรักษ์มรดกศิลปวัฒนธรรมและประเพณีในท้องถิ่นและในระดับชาติ เพื่อให้คงไว้ซึ่งมรดกทางศิลปวัฒนธรรมและประเพณีอันดีงามสืบต่อไป ซึ่งนโยบายดังกล่าว ได้ส่งเสริมให้เกิดการอนุรักษ์มรดกศิลปวัฒนธรรมและประเพณี และเป็น การสร้างอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมของจังหวัดน่านให้มีความเข้มแข็งตลอดไป

สำหรับสถานการณ์การท่องเที่ยวจักรยานในจังหวัดเชียงราย ทางชมรมจักรยานผู้ให้ข้อมูล ปัจจุบันมองไปทางไหนตามท้องถนนเห็นผู้คนหันมาใช้ “จักรยาน” เป็นพาหนะกันมากขึ้น มีทั้งปั่นจักรยานไปทำงานในเมือง ปั่นออกกำลังกาย บางแห่งมีการรวมตัวกันตั้งเป็นกลุ่มขึ้นมา เพื่อปั่นไปทำกิจกรรมต่าง ๆ ร่วมกัน ที่เห็นบ่อย ๆ น่าจะเป็นกลุ่มวัยรุ่นที่ฮิตปั่นจักรยานฟิสิกเกียร์ ล้อจอร์ไปมาบนท้องถนน จนทำให้จักรยานที่แม้จะไม่เร็วเท่ารถยนต์ กลับได้รับความนิยมอย่างแพร่หลายในขณะนี้ จนทำให้เกิดเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานเส้นใหม่ ๆ เป็นจำนวนมาก ทั้งในชุมชนนอกเมืองและในเมือง ทำให้นักท่องเที่ยวเกิดตัวเลือกและประสบการณ์ในการเดินทางเพิ่มขึ้น สถานการณ์การท่องเที่ยวจักรยานในพะเยา กลุ่มตัวอย่างกล่าวว่า ปัจจุบันการเดินทางท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานเป็นอีกทางเลือกหนึ่งซึ่งเป็นที่นิยมในหมู่นักท่องเที่ยว ที่ชื่นชอบการท่องเที่ยวแบบผจญภัยและรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม เพราะจักรยานเป็นพาหนะที่ไม่สร้างมลภาวะและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม ไม่ส่งเสียงดัง มีระบบกลไกที่ไม่ซับซ้อน และเข้าถึงได้แทบทุกสภาพพื้นที่

โดยไม่ต้องการเชื่อเพลิง นักปั่นจักรยานจึงสามารถสัมผัสกับธรรมชาติได้อย่างใกล้ชิด โดยไม่ต้องเป็นกังวลเรื่องความห่างไกลความเจริญ เป็นกิจกรรมท่องเที่ยวประเภทอนุรักษ์ธรรมชาติที่ดีอีกอย่างหนึ่ง ที่นักปั่นจักรยานได้ประโยชน์ทั้งจากการออกกำลังกายและการท่องเที่ยวไปพร้อม ๆ กัน สร้างความสามัคคีในชุมชน ชุมชนเกิดการกระจายรายได้ ลดการทำลายทรัพยากรป่าไม้ นักท่องเที่ยวชื่นชอบไปปั่นในที่ที่มีต้นไม้ป่าไม้ อย่างเส้นทางป่าแดง ห้วยบงเป็นเส้นทางที่รถไม่พลุกพล่าน รายละเอียดไปด้วยต้นไม้ ปั่นแล้วไม่ร้อน และมีความปลอดภัย จังหวัดพะเยาได้จัดโครงการส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน แอ่วพะเยาม่วนใจ๋ เมืองปั่นได้เมืองปั่นดีขึ้น เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและสนับสนุนให้ประชาชนออกกำลังกายด้วยการปั่นจักรยานและชมแหล่งท่องเที่ยวรอบกว๊านพะเยาเพื่อช่วยสนับสนุนส่งเสริมประชาชนในเมืองพะเยาให้มีการใช้รถจักรยานในการเดินทาง ประหยัดพลังงานและส่งเสริมการออกกำลังกาย อีกทั้งช่วยรักษาสิ่งแวดล้อมด้านมลพิษทางอากาศแทนการใช้เครื่องจักรกล ในการปั่นจักรยาน อีกทั้งส่งเสริมให้ผู้ออกกำลังกายมีสุขภาพร่างกายที่แข็งแรง และเพิ่มทักษะในการใช้จักรยาน ตลอดจนจนเป็นการส่งเสริม และประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวของจังหวัดพะเยา ให้เป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลาย โดยใช้กีฬาเป็นตัวเชื่อม สถานการณ์การท่องเที่ยวจักรยานในจังหวัดน่าน กลุ่มตัวอย่างกล่าวว่า ในปัจจุบันจังหวัดน่าน มีนักท่องเที่ยวมาเที่ยวต่อเนืองทุก ๆ วัน และจะเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยทางเทศบาลเมืองน่านได้เล็งเห็นความสำคัญในจุดนี้ เมื่อนักท่องเที่ยวมากรถก็จะมากขึ้นตามไปด้วย จึงได้รณรงค์ให้นักท่องเที่ยวและคนในจังหวัดน่านใช้จักรยานในการท่องเที่ยว ซึ่งได้ประสบความสำเร็จมาแล้วในระดับหนึ่ง และจะเพิ่มขึ้นอีกเรื่อย ๆ และในปัจจุบันโรงแรมที่พักต่าง ๆ มีจักรยานไว้คอยบริการนักท่องเที่ยวที่เข้ามาพักในโรงแรมแล้ว โดยพื้นที่ของเมืองน่านในเขตเมืองเก่า เป็นพื้นที่แคบ ทำให้การจราจรไปมานั้นลำบาก เมื่อนักท่องเที่ยวมากรถมาก ๆ เกิดปัญหาการติด จึงได้หาทางออกร่วมกับชุมชนโดยใช้จักรยานในการท่องเที่ยว ซึ่งสามารถทำได้จริง และหากต้องการใช้จักรยานปั่นในพื้นที่เขตเมืองเก่านั้น ก็จะมีระยะทางเพียง 3.5-4 กิโลเมตร และยังเป็นการลดมลพิษรวมถึงการออกกำลังกายไปในตัวอีกด้วย

ปัญหาและอุปสรรคเท่าที่ผ่านมาเป็นอย่างไร กลุ่มตัวอย่างจากเชียงราย กล่าวว่า จำนวนศูนย์บริการนักท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวจำนวนน้อย การบริการห้องสุขา/ห้องน้ำ ส่วนใหญ่ ไม่ได้มาตรฐาน ขาดมัคคุเทศก์ท้องถิ่น/มัคคุเทศก์พื้นที่ในการนำชมหรือให้ความรู้กับนักท่องเที่ยว ทัศนภาพและความพร้อมด้านบุคลากรและการจัดการในพื้นที่ ยังขาดความเข้าใจในการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยว การมีส่วนร่วมชุมชนในการบริหารจัดการน้อย ปัญหาการขาดความรู้ ความเข้าใจ การมีจิตสำนึกการดูแลความเป็นระเบียบและความสะอาดของประชาชนในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว ส่วนจังหวัดพะเยานั้น ปัญหาและอุปสรรคเท่าที่ผ่านมา ได้แก่ โครงการ

จัดทำเส้นทางจักรยาน ที่ไม่ผ่านการรับฟังความคิดเห็นของคนในพื้นที่ สร้างทั้งที่คนไม่ต้องการ เท่ากับเป็นการสิ้นเปลืองงบประมาณ ขณะที่บางคนบอกว่า ทั้ง ๆ ที่ประชาชนเดือดร้อนอย่างมาก ทั้งที่จอตลอดและเสี่ยงต่ออุบัติเหตุชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เนื่องจากปัญหาในการจัดทำเส้นทางจักรยานที่ผ่านมา บทบาทหลักอยู่ที่หน่วยงานของภาครัฐซึ่งในการดำเนินการ ขึ้นอยู่กับทัศนคติของผู้บริหาร อีกทั้งถ้าผู้บริหารท่านใดที่ไม่ให้ความสำคัญในการจัดทำเส้นทางจักรยานก็จะทำให้เกิดการขาดช่วงในการพัฒนาต่อไป กลุ่มตัวอย่างจากน่าน กล่าวว่า ปัญหาและอุปสรรคที่ผ่านมา จังหวัดน่านมีการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยวอยู่เฉพาะบางบริเวณ และบางช่วงเวลา อันเป็นปัญหาที่สามารถแก้ไขด้วยการจัดการท่องเที่ยวโดยชุมชน เพื่อมุ่งให้เกิดการระบายออกของการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยว ช่วงเวลาท่องเที่ยว และการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว โดยการสร้างแหล่งท่องเที่ยวของชุมชน โดยชุมชน เพื่อชุมชน ซึ่งปัจจุบันได้เริ่มมีการริเริ่มจัดขึ้นในหลาย ๆ แห่งจากหลาย ๆ ชุมชนแล้ว แต่ยังไม่ได้มุ่งหวังเพื่อประโยชน์ในการท่องเที่ยว จากการเข้ามาของนักท่องเที่ยวเป็นประเด็นสำคัญแต่อย่างใด ทำให้สถานที่ในหลาย ๆ แห่งของชุมชนที่จัดทำขึ้น ยังไม่มีความน่าสนใจ และมีการบริหารจัดการ ดูแลรักษาความสะอาด ปลอดภัยที่ดีเพียงพอ และปัญหาภัยพิบัติจะส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวเป็นอย่างมากในอนาคต ขณะเดียวกันก็ส่งผลกระทบต่อคุณภาพของทรัพยากรทางสถาปัตยกรรม และวัฒนธรรมและความยั่งยืนในการใช้ทรัพยากรเพื่อการท่องเที่ยวในอนาคต

แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก การสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลทางการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงราย ได้เสนอว่า การจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวถือว่าเป็นโอกาสในการส่งเสริมการท่องเที่ยว ให้กับพื้นที่จังหวัดเชียงรายและจังหวัดใกล้เคียงและเป็นการทำให้พื้นที่ที่มีกิจกรรมการท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่ ๆ เกิดขึ้น อีกทั้งยังเป็นการทำให้เกิดการกระจายรายได้เข้าสู่ชุมชนโดยแท้จริงและการเข้าถึงทรัพยากรวัฒนธรรมประเพณีในพื้นที่มากขึ้นเปิดโอกาสให้นักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่ตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรในพื้นที่และจะทำให้เกิดการผลักดัน เรื่องการอนุรักษ์ทรัพยากรในพื้นที่ต่อไป

การมีส่วนร่วม ชุมชนในท้องถิ่นมีการทำกิจกรรมกับนักท่องเที่ยวจักรยานและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมในชุมชน จึงต้องมีการจัดการโดยเมื่อมีกิจกรรมจักรยาน ให้ชุมชนนำสินค้าพื้นบ้านมาขายหรือร่วมกิจกรรม

มีการจัดหาสถานที่ในการบริการข้อมูลแก่นักท่องเที่ยว ควรใช้สถานที่ร่วมกับจุดประชาสัมพันธ์ ในการกระจายข้อมูลนักท่องเที่ยวเพื่อให้บริการนักท่องเที่ยวที่ไม่ใช่กลุ่มนักปั่นจักรยานและมีความต้องการปั่น จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว



การสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลทางการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพะเยา ได้เสนอว่า ควรมีการพัฒนาช่องทางจักรยาน ที่จอดจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานที่เหมาะสม ความปลอดภัยในการปั่นจักรยานบนท้องถนนและทรัพย์สินขณะที่จอดแวะพักตามจุดต่าง ๆ จะต้องมีแหล่งท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมประเพณี ในการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมไม่ควรจะใช้เวลาเกิน 30 นาที โดยใช้ทรัพยากรวัฒนธรรมในพื้นที่ให้ทั่วถึง และการจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวต้องมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ควรมีการประชาสัมพันธ์ที่มีประสิทธิภาพและทั่วถึงแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน

การสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลทางการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดน่าน ได้เสนอว่า แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก ดังนี้ ด้านทางจักรยาน เส้นทางท่องเที่ยว เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ควรจะมีการจัดทำเส้นทางจักรยาน ให้ได้มาตรฐาน มีการตีเส้นทาสี แบ่งช่องทางให้เป็นสัดส่วนแยกจากเส้นทางหลัก รวมทั้งมีการจัดทำป้ายบอกเส้นทาง ป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว ป้ายที่มีความสำคัญต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยและเป็นการดึงดูดให้นักท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวหันมาสนใจการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมากขึ้น

ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ควรมีการจัดเตรียมไว้ให้เหมาะสม และเพียงพอแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน

ด้านการประชาสัมพันธ์ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว รูปแบบการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ตามสื่อต่างๆ ให้มากยิ่งขึ้นอย่างสม่ำเสมอ ทั้งทางโทรทัศน์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต แผ่นพับ หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น เป็นต้น

ด้านแผนที่เส้นทางจักรยาน จะต้องสร้างเส้นทางจักรยานที่เชื่อมต่อกันเป็นวงรอบเป็นโครงข่ายต่อเนื่อง ให้สามารถใช้จักรยานเดินทาง ไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ได้โดยไม่ติดขัด และควรมีหลายเส้นทางเพื่อสนองตอบความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน

### **ผลการการสัมภาษณ์ สมาคมธุรกิจ หอการค้า สภาอุตสาหกรรม**

**สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว หอการค้า สมาคมการท่องเที่ยว ภาคเอกชน ในจังหวัดเชียงราย** เป็นองค์กรภาคเอกชนของประชาชนในท้องถิ่นที่มีส่วนสำคัญในการพัฒนาจังหวัดเชียงรายทั้งในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยร่วมดำเนินการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวทั้งระบบ ประกอบด้วยการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว รูปแบบ-กิจกรรม-เทศกาลท่องเที่ยว การตลาด คุณภาพบริการ และการบริหารจัดการการท่องเที่ยว รวมถึงการอนุรักษ์และฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมทั้งทางธรรมชาติและวัฒนธรรม โดยมีการจัดกิจกรรมผูกแต่แม่สาย ลดราคาสินค้าทั้งเมืองเพื่อส่งเสริม

เศรษฐกิจและสนับสนุนการค้าชายแดนแม่สายท่าพี่เหล็ก กิจกรรมลำแต้แม่สาย ชิม-โชว์-แชร์ อาหารอร่อย ๆ ของแม่สายในสังคมโซเชียล เพื่อส่งเสริมให้รู้จักอาหารพื้นบ้านต่าง ๆ และรู้จักวัฒนธรรมการกินของชาติพันธุ์ต่าง ๆ กิจกรรมปั่นแต้แม่สาย กิจกรรมการปั่นจักรยานขึ้นดอยตุง และดอยจ้องเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและกีฬา พร้อมกับแนะนำสถานที่ต่าง ๆ ที่แปลกและสวยงามเช่นถ้ำหลวงนางนอนเนินภูเตงนาโียง กิจกรรมดนตรีอิงดอยแม่สาย กิจกรรมจ้องดอยดอยจ้องแม่สาย กิจกรรมปลูกป่าและวาดภาพดอยจ้อง ซึ่งเงินรางวัลเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงนิเวศและร่วมกันอนุรักษ์ป่าไม้ กิจกรรมงามแต้ของแม่สาย กิจกรรมส่งเสริมศิลปะโดยศิลปินท้องถิ่น ประกวดตุ๊กตามาสคอตสัญลักษณ์เมืองแม่สายเพื่อสร้างและเสริมภาพลักษณ์มีสีสันขึ้น และนำตุ๊กตามาสคอตดอยจ้องให้เป็นแหล่งรายได้ให้กับคนในชุมชน และสร้างให้เป็นเอกลักษณ์ของแม่สายอย่างยั่งยืน ปั่นจักรยานมิตรภาพไทย-เมียนมา เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทย กับประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว เพื่อศึกษาเส้นทางประวัติศาสตร์ ชมหมู่บ้านห้วยล้าน ซึ่งเป็นหมู่บ้านคนไทยพลัดถิ่น และเพื่อชมกับสัมผัสวิถีชีวิต วัฒนธรรมของชาวเมียนมา และส่งเสริมกิจกรรมจากเหตุการณ์รอบ 1 ปีที่ผ่านมา ทำให้คนทั่วโลกให้ความสนใจถ้ำหลวงเป็นอย่างมากโดยเฉพาะความเสียสละของทุกฝ่ายที่ทุ่มเทไปกับการช่วยเหลือทั้ง 13 คน ดังกล่าว ดังนั้นจึงสมควรอย่างยิ่งที่จะได้ร่วมกันรำลึกถึงโดยเฉพาะต่อผู้ที่เสียสละในเหตุการณ์รวมทั้งเพื่อจัดหารายได้มาเป็นกองทุนในการปรับปรุงพัฒนาอุทยานแห่งนี้ให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนต่อไป การปั่นจักรยานนั้นก็เน้นให้รับรู้จุดประวัติศาสตร์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในเหตุการณ์ เช่น วัดและชุมชนบ้านจ้องที่หน่วยกู้ภัยทั้งไทยและต่างประเทศเคยไปใช้พัก จุดจอดเฮลิคอปเตอร์ สนามฟุตบอลบ้านจ้องที่เด็ก ๆ เคยไปเล่นฟุตบอล สระน้ำมรกตหรือขุนน้ำนางนอน หนองน้ำพุ ที่ใช้ต่อน้ำจากถ้ำหลวงออกไป

**สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว หอการค้า สมาคมการท่องเที่ยว ภาคเอกชน ในจังหวัดน่าน** สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวร่วมสนองนโยบายการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ในการประชาสัมพันธ์เมืองรอง ให้นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศได้มาเที่ยวเมืองรองเพิ่มมากขึ้น เป็นการสร้างประสบการณ์ความประทับใจในการท่องเที่ยวเชิงกีฬาแบบยั่งยืน การปั่นจักรยานนอกจากจะเป็นกีฬาและการออกกำลังกายที่ให้ประโยชน์ต่อสุขภาพร่างกายแล้ว การมาร่วมปั่นจักรยานในโครงการนี้จะได้สัมผัสวิถีชุมชน ปั่นชมธรรมชาติ ศิลปะวัฒนธรรม รับประทานอาหารท้องถิ่น สัมผัสรอยยิ้มและความเป็นกันเองของคนในพื้นที่ นอกจากนี้ยังนักปั่นทุกท่านยังได้มีส่วนร่วมร่วมกัน สร้างประโยชน์ให้ชุมชน โดยการนำเงินรายได้มอบให้ชุมชน ถือว่าเป็นการทำสิ่งดี ๆ ร่วมกัน ในแบบ Traveling Experience และ CSR เป็นการท่องเที่ยวในรูปแบบ Sport Tourism ตอนนี้นักคนจีนที่มาเที่ยวประเทศไทยไม่เพียงแต่มาเป็นกรุ๊ปทัวร์เท่านั้น

ยังมีประมาณครึ่งหนึ่งหรือมากกว่าครึ่งที่มาจากตัวเอง และการที่มาจากตัวเองอาจจะหากิจกรรมต่าง ๆ ไม่ใช่ไปแค่เที่ยวอย่างเดียวอาจจะไปปั่นจักรยานหรือไปทำกิจกรรมอื่นด้วยที่คนจีนเขาสนใจ ดังนั้นพอเขารู้จักว่าที่นี่มีอะไรหลาย ๆ อย่างก็ชวนกันมาเที่ยวเมืองรอง ก็จะเป็นสิ่งดึงดูดให้คนจีนสนใจมาเที่ยวเมืองรองมาเที่ยวชุมชนของประเทศไทยด้วยก็จะได้สัมผัสบรรยากาศของประเทศไทย ก็อยากจะประชาสัมพันธ์ให้คนจีนรู้จักมากขึ้น เพราะตอนแรกคนจีนอาจจะรู้จักแค่เมืองหลัก ๆ แต่เมืองรองอาจจะยังไม่รู้จักมากพอเพราะข้อมูลยังน้อย ถ้าประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้คนจีนรู้จักมากขึ้นนักท่องเที่ยวก็จะกระจายไปถึงเมืองรองของประเทศไทย ทำให้เกิดความสนใจในเรื่องของวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ เมืองน่า ซึ่งมีส่วนที่น่าศึกษาและน่าสนใจ ซึ่งเป็นพันธกิจที่วิริยะฯ เองก็มีนโยบายในการส่งเสริมวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ด้านนี้

**สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว หอการค้า สมาคมการท่องเที่ยว ภาคเอกชน ในจังหวัดพะเยา** การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวจักรยานเพื่อส่งเสริม ประชาสัมพันธ์จังหวัดพะเยาให้เป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลาย เพื่อส่งเสริม ให้เกษตรกรได้จำหน่าย สินค้าที่มีคุณภาพ อนุรักษ์ ถึงผู้บริโภคโดยตรงและได้ราคาดี ยกกระดับมาตรฐานกีฬาจักรยานในท้องถิ่นให้สูงขึ้นและส่งเสริม การสร้างนักกีฬาจักรยานของจังหวัดพะเยา ส่งเสริมให้ชุมชนรู้จักสามัคคี รู้แพ้ รู้ชนะ รู้อภัย และสามารถดำรงชีวิตอยู่ในสังคมอย่างมีความสุข ส่งเสริมการกีฬาและการท่องเที่ยวของ จังหวัดพะเยา โดยใช้กีฬาจักรยานและท่องเที่ยวเชิงนิเวศส่งเสริมการใช้จักรยานเป็นพาหนะที่ใช้เชื้อเพลิง เพื่อลดสถานะโลกร้อน สนับสนุนการปั่นจักรยานเพื่อชุมชน จะได้สัมผัสเส้นทาง ธรรมชาติที่สดสะอาดไปตามสวนผลไม้ อาหารพื้นถิ่น สินค้า OTOP ชุมชนตลอดเส้นทาง อีกทั้งยัง มีการจัดปั่นไตรกีฬาโดยมีการรักษาความปลอดภัยทางน้ำ ทางผู้จัดงานได้มีพนักงานกู้ภัยทาง น้ำประจำตำแหน่งไว้ทุก ๆ 50 เมตร (พร้อมทั้งเรือเร็วปฏิบัติหน้าที่จนสิ้นสุดการแข่งขันทางน้ำ) ด้านการแข่งขันทางการปั่นจักรยาน ทางทีมงานได้จัดชุดกู้ภัย ไว้ตลอดระยะทางการแข่งขันจน สิ้นสุดการแข่งขันเช่นกัน การดูแลรักษาของหรืออุปกรณ์ ที่ใช้ในการแข่งขัน เช่น จักรยานที่ใช้ใน การแข่งขัน หรือรองเท้า ทางคณะผู้จัดงานจะดูแลเป็นอย่างดี (ยกเว้นทรัพย์สินของมีค่าส่วนตัว) และมีกิจกรรมปั่นไปกอดพะเยา TOUR DE PHAYAO ส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดพะเยาโดย สมาคมจักรยานทั่วถึง ประเทศฝรั่งเศส (La federation Francaise de Cyclotourisme: FFCT) ได้นำคณะนักปั่นจักรยานชาวฝรั่งเศส และนักปั่นจักรยานชาวไทยปั่นจักรยานท่องเที่ยวชมสถานที่ สำคัญในจังหวัดพะเยาเพื่อสร้างสุขภาพ ชุมชนทัศนียภาพของชุมชนรอบกว๊านพะเยา และเพื่อ ส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดพะเยาให้สมกับเป็นเมืองน่าอยู่ และกิจกรรมที่เป็นที่นิยมและ จัดขึ้นทุกปีนั่นก็คือ พิชิตจุดชมวิวกว๊านพะเยา เพื่อส่งเสริมให้เยาวชนและประชาชน ได้เล่นกีฬา ไม่พึ่งพาสิ่งเสพติดและอบายมุข ส่งเสริมสุขภาพ พลานามัยแก่ประชาชนทุกเพศ ทุกวัย ให้เล่น

กีฬาจักรยานเพื่อสุขภาพ และรู้จักใช้เวลาว่างให้เป็นประโยชน์ ยกกระดับมาตรฐานกีฬาจักรยาน ในท้องถิ่นให้สูงขึ้นและส่งเสริมการสร้างนักกีฬาจักรยานของจังหวัดพะเยา ส่งเสริมให้ชุมชน รู้รักสามัคคี รู้แพ้ รู้ชนะ รู้ภัย และสามารถดำรงชีวิตอยู่ในสังคมอย่างมีความสุข ส่งเสริมการ กีฬาและการท่องเที่ยวของจังหวัดพะเยา โดยใช้กีฬาจักรยานและท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ ส่งเสริม การใช้จักรยานเป็นพาหนะที่ลดการใช้เชื้อเพลิง เพื่อลดสภาวะโลกร้อน เป็นการประชาสัมพันธ์ จังหวัดพะเยา

### ผลจากการสัมภาษณ์ ผู้ประกอบการของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว จักรยาน

สามารถสรุปผลการสัมภาษณ์ของผู้ประกอบการจำแนกเป็นรายจังหวัด ดังนี้

#### 1. จังหวัดเชียงราย

ผู้ประกอบการธุรกิจที่พักมีการปรับตัวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจักรยานโดยให้บริการ เสริม ณ ที่พัก ได้แก่ การตรวจเช็คสภาพรถจักรยาน มีสถานที่เก็บจักรยานที่ปลอดภัย มีบริการ อาหารเช้า มีตู้ซักผ้าหยอดเหรียญ รววดตากผ้า ที่พักอยู่ในทำเลที่ตั้ง ใกล้เคียงกับแหล่งร้านค้า อาหาร รวมทั้งมีบริการมัคคุเทศก์จักรยาน

ผู้ประกอบการธุรกิจร้านอาหารมีการปรับตัวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจักรยาน โดย มีเปิดเป็นร้านกาแฟที่มีช็อปจักรยานรวมอยู่ด้วย มีลานจอดจักรยาน รววแขวนจักรยาน มีห้องน้ำ สะอาด อาหารปลอดภัย รวมทั้งมีบริการโปรแกรมการท่องเที่ยวจักรยาน และมีกิจกรรมการ ท่องเที่ยวเที่ยวที่นำเสนอใจร่วมกับชุมชน และมีการแจกแผนที่เส้นทางการท่องเที่ยว

ผู้ประกอบการธุรกิจของที่ระลึกมีการปรับตัวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจักรยาน โดย มีลานจอดจักรยาน รววแขวนจักรยาน ห้องน้ำ และบรรจุภัณฑ์ที่ใช้ใส่สิ่งของในการเดินทาง และมีการรณรงค์การใช้บรรจุภัณฑ์รักษ์โลกเพิ่มมากขึ้น

#### 2. จังหวัดพะเยา

ผู้ประกอบการธุรกิจที่พักมีการปรับตัวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจักรยานโดยมี สิ่งอำนวยความสะดวกบริการแก่นักท่องเที่ยว เช่น ลานจอดจักรยาน ที่เก็บจักรยาน มีการ ให้บริการด้านข้อมูลข่าวสาร และประชาสัมพันธ์ โดยการแจกแผ่นพับและแผนที่การท่องเที่ยว มีบริการเช่าจักรยาน

ผู้ประกอบการธุรกิจร้านอาหารมีการปรับตัวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจักรยาน โดย มีการให้บริการลานจอดจักรยาน รววแขวนจักรยาน และแผนที่แนะนำสถานที่ท่องเที่ยว

ผู้ประกอบการธุรกิจของที่ระลึกมีการปรับตัวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจักรยานโดย มีการให้บริการลานจอดจักรยาน รววแขวนจักรยาน และห้องน้ำสะอาด

### 3. จังหวัดน่าน

ผู้ประกอบการธุรกิจที่พักมีการปรับตัวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจากรยานโดยมีการแนะนำสถานที่ปั่นจักรยานที่น่าสนใจ มีลานจอดจักรยาน ราวแขวนจักรยาน ลานล้างรถจักรยาน ที่สูบลมยาง บริการให้เช่าจักรยาน การตรวจเช็คสภาพรถจักรยาน เพื่อบริการแก่นักท่องเที่ยว ในบริเวณที่พัก รวมทั้งการกำหนดราคาห้องพักราคาถูก พร้อมอาหารเช้า และมีทำเลที่ตั้ง ใกล้เคียงกับแหล่งร้านค้า อาหาร พร้อมทั้งมีตู้ซักผ้าหยอดเหรียญ และราวตากผ้า ไว้ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวอย่างเพียงพอ

ผู้ประกอบการธุรกิจร้านอาหารมีการปรับตัวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจากรยาน โดยมีอุปกรณ์ไว้ให้บริการ ได้แก่ ลานจอดจักรยาน ราวแขวนจักรยาน แผนที่/แผ่นพับสถานที่ท่องเที่ยว และโปรแกรมการท่องเที่ยวที่น่าสนใจ เพื่อแนะนำกิจกรรมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงสู่ชุมชน รวมทั้งมุ่งเน้นการผลิตอาหารที่ปลอดภัยต่อสุขภาพของผู้บริโภค

ผู้ประกอบการธุรกิจของที่ระลึกมีการปรับตัวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจากรยาน โดยมีการให้บริการลานจอดจักรยาน ราวแขวนจักรยาน ห้องน้ำสะอาด และสินค้ามีเอกลักษณ์โดดเด่น พกพาได้สะดวก เพื่อเป็นของฝากในเทศกาลต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี

#### ผลสัมฤทธิ์เชิงลึกกลุ่มนักท่องเที่ยวจักรยาน

ทั้งนี้ เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่จะเอื้อตราบมากขึ้น ผู้วิจัยจึงได้ใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) โดยเก็บข้อมูลจากกลุ่มนักท่องเที่ยวจักรยาน ผู้วิจัยทำการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวจักรยาน

1. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยวจักรยานของกลุ่มเป้าหมาย พบว่า การปั่นจักรยานท่องเที่ยวมีหลากหลายระดับหลากหลายรูปแบบ เริ่มจากระยะทางใกล้ ๆ ใช้เวลาไม่นาน ยกกระดับไปถึงระยะทางไกล ๆ ข้ามจังหวัด ข้ามประเทศ หรือเดินทางทั่วโลก กินเวลา 3-4 วัน และยาวนานไปอย่างไม่มีที่สิ้นสุด-ปั่นจักรยานท่องเที่ยวนั้นมีดีอย่างไร ทำไมคนทั่วโลกจึงชื่นชอบหลงใหล ติดอมแงม เดินทางท่องเที่ยว ด้วยจักรยาน อย่างไม่หยุดหย่อน ซ้ำ ๆ ไม่รู้จักเหนื่อย ไม่รู้จักจบสิ้น การปั่นจักรยานท่องเที่ยว ไม่ใช่เพียงแค่เป็นการออกกำลังกาย ไม่ใช่แค่การเคลื่อนที่จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งด้วยแรงของเรา มันทำให้เรามีความสุขเพิ่มขึ้นด้วย

2. ปัจจัยในการตัดสินใจเลือกจุดหมายปลายทางที่สำคัญได้แก่ แรงจูงใจในการปั่นจักรยาน หาประสบการณ์ได้เพื่อนใหม่ พัฒนาทักษะการปั่นจักรยานของตนเอง การตลาดการสื่อสารโฆษณาประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว ประเภทแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เหตุผลในการเดินทาง คือ พักผ่อน เหตุผลที่ไปประเทศนั้น ๆ คือ ความสะดวกในการเดินทาง สถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจเป็นสิ่งดึงดูดใจในการเดินทาง มีความถี่ในการเดินทางแล้วแต่โอกาส

ใช้ระยะเวลาการท่องเที่ยวโดยส่วนใหญ่ใช้เวลา 5 วัน สามารถสัมผัสเส้นทางวิถีชีวิตชุมชนได้ อย่างไม่เร่งรีบ และมีส่วนเข้าไปสนับสนุนสินค้าท้องถิ่นต่าง ๆ ได้ด้วยตนเอง จึงถือว่าช่วยสร้าง รายได้พร้อมทั้งลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ เพราะเม็ดเงินได้ลงไปชุมชนโดยตรง นอกจากนี้ ข้อมูลจากนักปั่นยังสามารถสะท้อนให้เห็นช่องว่างต่าง ๆ ในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวของชุมชน รวมถึงสามารถส่งต่อการชื่นชมและเผยแพร่สิ่งดีงามที่นักปั่นได้พบเจอได้อีกด้วย

3. สถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นมิตรกับนักปั่นจักรยานกลุ่มเป้าหมายมีความเห็นสอดคล้อง กันว่า การท่องเที่ยวแบบเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สร้างการเรียนรู้จากการท่องเที่ยว ความ เพลิดเพลิน เรียนรู้กิจกรรมการท่องเที่ยวแบบเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเส้นทางท่องเที่ยว ด้วยจักรยานร้านจำหน่ายจักรยาน ร้านซ่อมจักรยาน จุดจอดจักรยาน และอะไหล่รถต่าง แปะชั้นเสื้อผ้า ตลอดจนกิจกรรมอื่น ๆ อาทิ การถ่ายภาพ การจำหน่ายของที่ระลึก รวมไปถึง สินค้าชุมชน และสินค้า OTOP เป็นต้น

4. แหล่งข้อมูลใดที่เป็นแหล่งสำคัญในการสืบค้นหาข้อมูล ได้แก่ อินเทอร์เน็ต เฟสบุค อินสตราแกรม ทวิตเตอร์ ทริปแอดไวเซอร์ พันทิป

5. ข้อมูลเกี่ยวกับเทคโนโลยีในการท่องเที่ยวจักรยานพบว่า นักปั่นจักรยานส่วนใหญ่ ใช้ SmartHalo เป็นทั้งเนวิเกเตอร์ ไฟนำทางและตัววัดชีพจรและอื่น ๆ อีกมากที่ติดอยู่บนด้ามจับ นอกเหนือจากนี้ยังมีแผนที่บนหน้าจอเล็ก ๆ และยังสามารถใช้ SmartHalo ในการเปิดสัญญาณ ไฟเลี้ยวซ้ายขวา อีกทั้งยังสามารถใช้เป็นเข็มทิศนำทางขณะออกท่องเที่ยว หลังจากใส่จุดหมาย ปลายทางลง App ในสมาร์ตโฟนแล้ว LeEco smartbike สามารถเป็นได้ทุกอย่างด้วยระบบ ปฏิบัติการ Android เนวิเกเตอร์ ด้ามจับแบบ LED ที่สามารถเปิดเลนส์ส่วนตัว ไฟนำทางและ วัดความสามารถในการปั่นจักรยานของนักปั่นได้

6. การบริการขนส่งสาธารณะในการเคลื่อนย้ายรถจักรยาน เช่น รถไฟ รถบัส เครื่องบิน ถือว่ามีความจำเป็น โดยอธิบายว่า มีความสะดวกมากขึ้น รถไฟสามารถนำจักรยานขึ้นไปและ แขนงบนรถไฟได้ มีที่แขวนเฉพาะจักรยาน รถบัส สามารถนำจักรยานแขวนไว้ที่หลังรถได้ เครื่องบิน มีบริการนำจักรยานขึ้นเครื่องได้ แต่ต้องแยกขึ้นไปซึ่งเสียเวลาในการประกอบ อยากให้ที่แขวน จักรยาน จะได้ง่ายต่อการเดินทาง

7. สิ่งอำนวยความสะดวกที่นักท่องเที่ยวจักรยานคาดหวังคือ มีที่พักที่เพียงพอ ราคา ที่พักที่จับต้องได้ ร้านอาหารและเครื่องดื่ม ป้ายบอกทาง ข้อมูลเมืองชายแดน มีบริการรับส่ง สัมภาระระหว่างเมือง มีกิจกรรมที่น่าสนใจ มีการดูแลเกี่ยวกับความปลอดภัย ราคาอาหาร มีความเหมาะสมกับคุณภาพ มีที่จอดจักรยาน ที่ล้างรถจักรยาน ข้อมูลประชาสัมพันธ์แหล่ง

ท่องเที่ยว ประกอบกับกิจกรรมที่จัดขึ้นมีการกระจายข่าวสารอย่างทั่วถึง บ้ายบอกทางที่มีความเป็นสากลมากขึ้น ไฟฟ้าส่องสว่างตลอดการเดินทาง

8. แนวทางการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนา ตะวันออก การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติจะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย

9. สำหรับพฤติกรรมนักท่องเที่ยว สรุปได้ดังนี้ ประสพการณ์การปั่นจักรยานท่องเที่ยว ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ปั่นจักรยานมาแล้ว 2-5 ปี วัตถุประสงค์ในการปั่นจักรยานมีหลากหลาย ได้แก่ ปั่นเพื่อท่องเที่ยว หาประสบการณ์ตามเส้นทาง ปั่นเพื่อรางวัลตามจังหวัดต่าง ๆ พร้อมกับการได้ท่องเที่ยวไปด้วย ได้เพื่อนร่วมเดินทางใหม่พบเจอเพื่อนใหม่ที่มีความชอบเดียวกัน ความหมายของการท่องเที่ยว ในทรรศนะของกลุ่มตัวอย่าง หมายถึง การพักผ่อน การเดินทาง ได้ความสนุกสนานตื่นเต้น ส่วนจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวจักรยานที่เป็นมิตรกับนักปั่น (bicycle-friendly tourism destination) กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นว่า คือ การมีสิ่งที่น่าสนใจ มีสิ่งอำนวยความสะดวก มีโครงสร้างพื้นฐานครบวงจร บริการข้อมูลข่าวสาร บริการขนส่งสาธารณะ ประสพการณ์ในแหล่งท่องเที่ยว มีการดูแลเกี่ยวกับความปลอดภัย ราคาที่พัก ราคาอาหาร มีความเหมาะสมกับคุณภาพ มีที่จอดจักรยาน ปกติเดินทางไปท่องเที่ยวกับใคร กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่เดินทางคนเดียว ส่วนน้อยที่เดินทางเป็นกลุ่ม ในการท่องเที่ยวแต่ละครั้งกลุ่มตัวอย่าง มีการวางแผนก่อนเดินทาง โดยหาข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต หาข้อมูลรีวิวในเฟสบุ๊คเพจเกี่ยวกับจักรยาน เมื่อวางแผนการท่องเที่ยว จากหนังสือท่องเที่ยวต่าง ๆ ปัจจัยที่มีอิทธิพลที่สุดต่อการตัดสินใจเลือกสถานที่ท่องเที่ยวจักรยาน อันดับ 1 เงิน อันดับ 2 เวลา อันดับ 3 ฤดูกาล ในการท่องเที่ยวแต่ละครั้ง กลุ่มตัวอย่างมักจะเลือกที่พักแบบต่าง ๆ ดังนี้ โรงแรม โฮมสเตย์ เกสเฮ้าส์ กางเต็นท์นอน โดยที่นักท่องเที่ยวที่มีที่จอดจักรยานหรือนำจักรยานไปเก็บในห้องพัก สำหรับการวางแผนท่องเที่ยวไปยังจุดหมายปลายทางที่ยังไม่เคยไปเยี่ยมชม แหล่งข้อมูลที่เป็นแหล่งสำคัญในการหาข้อมูลท่องเที่ยว ได้แก่ เฟสบุ๊ค เว็บพันทิป เว็บเพจคนปั่นจักรยาน โทรถามเพื่อนที่อาศัยอยู่ในจังหวัดที่เราจะเดินทางไป มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ กามินสำหรับบอกเส้นทาง ใช้จีพีเอสสำหรับนำทาง โทรศัพท์มือถือเ็นนำทาง กลุ่มตัวอย่างแสดงความคิดเห็นต่อระบบขนส่งสาธารณะกับการนำจักรยานขึ้นไปด้วย โดยอธิบายว่ามีความสะดวกมากขึ้น รถไฟสามารถนำจักรยานขึ้นไปได้และแขวนบนรถไฟได้ มีที่แขวนเฉพาะจักรยาน รถบัส สามารถนำจักรยานแขวนไว้ที่รถได้ เครื่องบิน มีบริการนำจักรยานขึ้นเครื่องได้ แต่ต้องแยกขึ้นไปซึ่งเสียเวลาในการประกอบ อยากให้มีที่แขวนจักรยาน จะได้ง่ายต่อการเดินทาง

ถ้ากำลังจะไป ทริปท่องเที่ยวจรัญเมืองชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ต่อไปนี้ ในความคาดหวังเป็นอย่างไร กลุ่มตัวอย่างอธิบายว่า ด้านที่พัก มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ มีที่จอดรถจักรยาน ที่ล้างรถจักรยาน ที่เขวนจักรยาน อาหาร เครื่องดื่ม ราคาเหมาะสม มีให้พบเห็นตลอดข้างทาง อาหารสะอาด ด้านข้อมูล (เช่น ป้าย แผนที่) ป้ายบอกทางควรชัดเจน มีระยะในการบอก เช่น หลุม งานก่อสร้าง ไฟแจ้งเตือน ด้านบริการการขนส่งสาธารณะ มีรถโดยสาร รถไฟ รถเมล์ รถสองแถว เกี่ยวกับการพัฒนาการท่องเที่ยวจรัญเมืองชายแดน ในเขตล้านนา ตะวันออก กลุ่มตัวอย่างให้คำแนะนำว่า ควรมีกิจกรรมการท่องเที่ยว และดูแลเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน มีบริการข้อมูลท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวในการหาข้อมูล การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติจะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย

## ประเด็นที่ 2 พฤติกรรมนักท่องเที่ยวจรัญเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก แบ่งเป็น ผลจากแบบสอบถาม และผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก

### จากแบบสอบถามนักท่องเที่ยวจรัญเมืองชายแดนชาวไทยและชาวต่างประเทศ

เป็นการเก็บข้อมูลจากนักท่องเที่ยวจรัญเมืองชายแดน ในช่วงระยะเวลา เดือนกุมภาพันธ์ถึง ตุลาคม พ.ศ. 2561 โดยแจกแบบสอบถามรวมทั้งสิ้น 400 ชุด แบ่งเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย จำนวน 200 คน และนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ จำนวน 200 คน

### ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยว

#### ตาราง 64 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวจรัญเมืองชายแดน จำแนกตามเพศ

| เพศ        | ไทย        |               | ต่างประเทศ |               |
|------------|------------|---------------|------------|---------------|
|            | จำนวน      | ร้อยละ        | จำนวน      | ร้อยละ        |
| 1. ชาย     | 105        | 52.50         | 57         | 28.50         |
| 2. หญิง    | 95         | 47.50         | 143        | 71.50         |
| <b>รวม</b> | <b>200</b> | <b>100.00</b> | <b>200</b> | <b>100.00</b> |

จากตาราง 64 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยว จำแนกตามเพศ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงทั้งหมด จำนวน 238 คน จำแนกเป็นเพศหญิงต่างประเทศ จำนวน



143 คน และหญิงไทย จำนวน 95 คน ทั้งนี้มีเพศชาย จำนวนทั้งหมด 162 คน จำแนกเป็นชายไทย จำนวน 105 คน และเพศชายต่างประเทศ จำนวน 57 คน

**ตาราง 65 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวจักรยาน จำแนกตามอายุ**

| อายุ            | ไทย        |               | ต่างประเทศ |               |
|-----------------|------------|---------------|------------|---------------|
|                 | จำนวน      | ร้อยละ        | จำนวน      | ร้อยละ        |
| 1. 20-24 ปี     | 25         | 12.50         | 23         | 11.50         |
| 2. 25-29 ปี     | 30         | 15.00         | 30         | 15.00         |
| 3. 30-34 ปี     | 35         | 17.50         | 31         | 15.50         |
| 4. 35-39 ปี     | 20         | 10.00         | 17         | 8.50          |
| 5. 40-49 ปี     | 48         | 24.00         | 49         | 24.50         |
| 6. 50-59 ปี     | 23         | 11.50         | 28         | 14.00         |
| 7. 60 ปี ขึ้นไป | 19         | 9.50          | 22         | 11.00         |
| <b>รวม</b>      | <b>200</b> | <b>100.00</b> | <b>200</b> | <b>100.00</b> |

จากตาราง 65 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวจักรยาน จำแนกตามอายุ พบว่า มีช่วงอายุพบมากที่สุด คือ 41-49 ปี จำนวนทั้งหมด 97 คน จำแนกเป็นนักท่องเที่ยวจักรยานต่างประเทศ จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 24.50 และนักท่องเที่ยวจักรยานไทย จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 24.00 ตามลำดับ

**ตาราง 66 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวจักรยาน จำแนกตามระดับการศึกษา**

| ระดับการศึกษา       | ไทย        |               | ต่างประเทศ |               |
|---------------------|------------|---------------|------------|---------------|
|                     | จำนวน      | ร้อยละ        | จำนวน      | ร้อยละ        |
| 1. ต่ำกว่าปริญญาตรี | 20         | 10.00         | 44         | 22.00         |
| 2. ปริญญาตรี        | 173        | 86.50         | 140        | 70.00         |
| 3. ปริญญาโท         | 7          | 3.50          | 16         | 8.00          |
| <b>รวม</b>          | <b>200</b> | <b>100.00</b> | <b>200</b> | <b>100.00</b> |

จากตาราง 66 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวจักรยาน จำแนกตามอายุ พบว่า ระดับการศึกษาส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวนทั้งหมด 313 คน จำแนก

เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย จำนวน 173 คน คิดเป็นร้อยละ 86.50 และนักท่องเที่ยวต่างประเท  
จำนวน 140 คน คิดเป็นร้อยละ 70.00 ตามลำดับ

**ตาราง 67 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวจักรยาน จำแนกตามอาชีพ**

| อาชีพ            | ไทย        |               | ต่างประเทศ |               |
|------------------|------------|---------------|------------|---------------|
|                  | จำนวน      | ร้อยละ        | จำนวน      | ร้อยละ        |
| 1. ธุรกิจส่วนตัว | 80         | 40.00         | 98         | 49.00         |
| 2. พนักงานเอกชน  | 75         | 37.50         | 60         | 30.00         |
| 3. ข้าราชการ     | 45         | 22.50         | 42         | 21.00         |
| <b>รวม</b>       | <b>200</b> | <b>100.00</b> | <b>200</b> | <b>100.00</b> |

จากตาราง 67 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยว จำแนกตามอาชีพ พบว่า ส่วนใหญ่มีอาชีพธุรกิจส่วนตัวจำนวนทั้งหมด 178 คน จำแนกเป็นนักท่องเที่ยวต่างประเท จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 49.00 และนักท่องเที่ยวชาวไทย จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 40.00 ตามลำดับ

**ตาราง 68 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวจักรยาน จำแนกตามรายได้**

| รายได้                | ไทย        |               | ต่างประเทศ |               |
|-----------------------|------------|---------------|------------|---------------|
|                       | จำนวน      | ร้อยละ        | จำนวน      | ร้อยละ        |
| 1. ต่ำกว่า 10,000 บาท | 94         | 47.00         | 30         | 15.00         |
| 2. 10,001-15,000 บาท  | 20         | 10.00         | 28         | 14.00         |
| 3. 15,001-20,000 บาท  | 54         | 27.00         | 89         | 44.50         |
| 4. 20,001-25,000 บาท  | 26         | 13.00         | 38         | 19.00         |
| 5. 25,001 ขึ้นไป      | 6          | 3.00          | 15         | 7.50          |
| <b>รวม</b>            | <b>200</b> | <b>100.00</b> | <b>200</b> | <b>100.00</b> |

จากตาราง 68 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยว จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน พบว่า สอดคล้องกับรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,001-20,000 บาท มากที่สุด

จำนวนทั้งหมด 143 คน จำแนกเป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ จำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 44.50 และนักท่องเที่ยวชาวไทย จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 27.00 ตามลำดับ

**ตาราง 69 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวจักรยาน จำแนกตามสถานภาพ**

| สถานภาพ        | ไทย        |               | ต่างประเทศ |               |
|----------------|------------|---------------|------------|---------------|
|                | จำนวน      | ร้อยละ        | จำนวน      | ร้อยละ        |
| 1. โสด         | 147        | 73.50         | 138        | 69.00         |
| 2. แต่งงานแล้ว | 53         | 26.50         | 62         | 31.00         |
| <b>รวม</b>     | <b>200</b> | <b>100.00</b> | <b>200</b> | <b>100.00</b> |

จากตาราง 69 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยว จำแนกตามสถานภาพสมรส พบว่า มีสถานะโสดจำนวนทั้งหมด 285 คน จำแนกเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย จำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 73.50 และนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ จำนวน 138 คน คิดเป็นร้อยละ 69.00 ตามลำดับ

**ตาราง 70 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวจักรยาน จำแนกตามวัตถุประสงค์การท่องเที่ยว**

| ท่านท่องเที่ยวโดยจักรยาน<br>เพื่อวัตถุประสงค์ใด | ไทย        |               | ต่างประเทศ |               |
|---|------------|---------------|------------|---------------|
|   | จำนวน      | ร้อยละ        | จำนวน      | ร้อยละ        |
| 1. เพื่อพักผ่อนหย่อนใจ                          | 94         | 47.00         | 40         | 20.00         |
| 2. เพื่อประสบการณ์ใหม่                          | 40         | 20.00         | 60         | 30.00         |
| 3. เพื่อความเพลิดเพลิน<br>สนุกสนาน              | 30         | 15.00         | 42         | 21.00         |
| 4. เพื่อการเรียนรู้                             | 26         | 13.00         | 38         | 19.00         |
| 5. เพื่อส่งเสริมสุขภาพ                          | 10         | 5.00          | 20         | 10.00         |
| <b>รวม</b>                                      | <b>200</b> | <b>100.00</b> | <b>200</b> | <b>100.00</b> |

จากตาราง 70 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ จำแนกตามวัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยวโดยจักรยานโดยภาพรวมของนักท่องเที่ยว

ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ พบว่า ด้านพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวจรัญยานส่วนใหญ่ท่องเที่ยวโดยจรัญยาน ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อพักผ่อนหย่อนใจมากที่สุด จำนวนทั้งหมด 134 คน รองลงมาคือ เพื่อประสบการณ์ใหม่ เพื่อความเพลิดเพลิน สนุกสนาน เพื่อการเรียนรู้ และเพื่อส่งเสริมสุขภาพ ตามลำดับ เมื่อพิจารณาแยกตามข้อมูลของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ มีรายละเอียด ดังนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยวโดยจรัญยานมากที่สุด คือ เพื่อพักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 47.00 รองลงมาคือ เพื่อประสบการณ์ใหม่ เพื่อความเพลิดเพลิน สนุกสนาน เพื่อการเรียนรู้ และเพื่อส่งเสริมสุขภาพ ตามลำดับ

นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยวโดยจรัญยานมากที่สุด คือ เพื่อประสบการณ์ใหม่ คิดเป็นร้อยละ 30.00 รองลงมาคือ เพื่อความเพลิดเพลิน สนุกสนาน เพื่อพักผ่อนหย่อนใจ เพื่อการเรียนรู้ และเพื่อส่งเสริมสุขภาพ ตามลำดับ

#### ตาราง 71 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวจรัญยาน จำแนกตามลักษณะ

##### การจัดการท่องเที่ยว

| ลักษณะการจัดการ         | ไทย        |               | ต่างประเทศ |               |
|-------------------------|------------|---------------|------------|---------------|
|                         | จำนวน      | ร้อยละ        | จำนวน      | ร้อยละ        |
| ท่องเที่ยว              |            |               |            |               |
| 1. จัดท่องเที่ยวเอง     | 189        | 94.50         | 176        | 88.00         |
| 2. จัดโดยบริษัทนำเที่ยว | 11         | 5.50          | 24         | 12.00         |
| <b>รวม</b>              | <b>200</b> | <b>100.00</b> | <b>200</b> | <b>100.00</b> |

จากตาราง 71 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ จำแนกตามลักษณะการจัดการท่องเที่ยวโดยภาพรวมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ พบว่า ด้านพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวจรัญยานส่วนใหญ่ท่องเที่ยวโดยจรัญยาน ส่วนใหญ่มีลักษณะการจัดการท่องเที่ยวเอง จำนวนทั้งหมด 365 คน จำแนกเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย จำนวน 189 คน คิดเป็นร้อยละ 94.50 และนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ จำนวน 176 คน คิดเป็นร้อยละ 88.00 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาแยกตามข้อมูลของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศข้อมูลเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

ตาราง 72 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวจากรยาน จำแนกตามพาหนะที่ใช้ในการเดินทางมาท่องเที่ยว

| พาหนะที่ใช้ในการเดินทาง<br>มาท่องเที่ยว | ไทย        |               | ต่างประเทศ |               |
|---|------------|---------------|------------|---------------|
|   | จำนวน      | ร้อยละ        | จำนวน      | ร้อยละ        |
| 1. จักรยาน                              | 192        | 96.00         | 188        | 94.00         |
| 2. รถจักรยานยนต์                        | 8          | 4.00          | 12         | 6.00          |
| <b>รวม</b>                              | <b>200</b> | <b>100.00</b> | <b>200</b> | <b>100.00</b> |

จากตาราง 72 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ จำแนกตามพาหนะที่ใช้ในการเดินทางมาท่องเที่ยวโดยภาพรวมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ พบว่า มีการใช้พาหนะที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวโดยจักรยานจำนวนทั้งหมด 380 คน จำแนกเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย จำนวน 192 คน และนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ จำนวน 188 คน ตามลำดับ เมื่อพิจารณาแยกตามข้อมูลของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศข้อมูลเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

ตาราง 73 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวจากรยาน จำแนกตามจำนวนสมาชิกที่ร่วมเดินทางมาท่องเที่ยว

| จำนวนสมาชิกที่ร่วม<br>เดินทางมาท่องเที่ยว | ไทย        |               | ต่างประเทศ |               |
|---|------------|---------------|------------|---------------|
|   | จำนวน      | ร้อยละ        | จำนวน      | ร้อยละ        |
| 1. คนเดียว                                | 109        | 54.50         | 84         | 42.00         |
| 2. 2-3 คน                                 | 56         | 28.00         | 65         | 32.50         |
| 3. 4-5 คน                                 | 24         | 12.00         | 39         | 19.50         |
| 4. 6 คนขึ้นไป                             | 11         | 5.50          | 12         | 6.00          |
| <b>รวม</b>                                | <b>200</b> | <b>100.00</b> | <b>200</b> | <b>100.00</b> |

จากตาราง 73 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ จำแนกตามจำนวนสมาชิกที่ร่วมเดินทางมาท่องเที่ยวโดยภาพรวมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ พบว่า มีจำนวนสมาชิกที่ร่วมเดินทางมาท่องเที่ยวส่วนใหญ่ท่องเที่ยวเพียงคนเดียวและพบปะเพื่อนใหม่ระหว่างการเดินทาง มีจำนวนทั้งหมด 193 คน

จำแนกเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย จำนวน 109 คน และนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ จำนวน 84 คน ตามลำดับ เมื่อพิจารณาแยกตามข้อมูลของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศข้อมูลเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

ตาราง 74 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวจากรยาน จำแนกตามลักษณะ

ความสัมพันธ์ของกลุ่มบุคคลที่ร่วมเดินทาง

| ลักษณะความสัมพันธ์ของ<br>กลุ่มบุคคลที่ร่วมเดินทาง | ไทย        |               | ต่างประเทศ |               |
|---|------------|---------------|------------|---------------|
|   | จำนวน      | ร้อยละ        | จำนวน      | ร้อยละ        |
| 1. ชมรม/จักรยาน                                   | 71         | 35.50         | 72         | 36.00         |
| 2. เพื่อน   | 71         | 35.50         | 35         | 17.50         |
| 3. แฟน/คนรัก                                      | 37         | 18.50         | 48         | 24.00         |
| 4. ครอบครัว                                       | 21         | 10.50         | 45         | 22.50         |
| <b>รวม</b>  | <b>200</b> | <b>100.00</b> | <b>200</b> | <b>100.00</b> |

จากตาราง 74 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ จำแนกตามลักษณะความสัมพันธ์ของกลุ่มบุคคลที่ร่วมเดินทาง โดยภาพรวมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ พบว่า โดยมีลักษณะความสัมพันธ์ของกลุ่มบุคคลที่ร่วมเดินทางส่วนใหญ่เป็นเพื่อนมีจำนวนทั้งหมด 143 คน จำแนกเป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ จำนวน 72 คน และนักท่องเที่ยวชาวไทย จำนวน 71 คน ตามลำดับ เมื่อพิจารณาแยกตามข้อมูลของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศข้อมูลเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

ตาราง 75 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวจากรยาน จำแนกตามค่าใช้จ่าย

ทั้งหมดในการท่องเที่ยว

| ค่าใช้จ่ายทั้งหมด<br>ในการท่องเที่ยว | ไทย        |               | ต่างประเทศ |               |
|--------------------------------------|------------|---------------|------------|---------------|
|                                      | จำนวน      | ร้อยละ        | จำนวน      | ร้อยละ        |
| 1. 2,001-3,000 บาท                   | 75         | 37.50         | 94         | 47.00         |
| 2. 3,001-4,000 บาท                   | 70         | 35.00         | 57         | 28.50         |
| 3. 4,001-5,000 บาท                   | 42         | 21.00         | 42         | 21.00         |
| 4. 5,000 บาท ขึ้นไป                  | 13         | 6.50          | 7          | 3.50          |
| <b>รวม</b>                           | <b>200</b> | <b>100.00</b> | <b>200</b> | <b>100.00</b> |

จากตาราง 75 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ จำแนกตามลักษณะความสัมพันธ์ของกลุ่มบุคคลที่ร่วมเดินทาง โดยภาพรวมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ พบว่า มีค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการท่องเที่ยว 2,001–3,000 บาท จำนวนทั้งหมด 169 คน จำแนกเป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ จำนวน 94 คน และนักท่องเที่ยวชาวไทย จำนวน 75 คน ตามลำดับ เมื่อพิจารณาแยกตามข้อมูลของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศข้อมูลเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

ตาราง 76 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวจรัญยาน จำแนกตามระยะเวลาในการปั่นจักรยานท่องเที่ยว

| ระยะเวลาในการปั่นจักรยานท่องเที่ยว | ไทย        |               | ต่างประเทศ |               |
|------------------------------------|------------|---------------|------------|---------------|
|                                    | จำนวน      | ร้อยละ        | จำนวน      | ร้อยละ        |
| 1. 4-5 วัน                         | 105        | 52.50         | 35         | 17.50         |
| 2. 6-7 วัน                         | 62         | 11.00         | 67         | 33.50         |
| 3. มากกว่า 7 วัน                   | 33         | 16.50         | 98         | 49.00         |
| <b>รวม</b>                         | <b>200</b> | <b>100.00</b> | <b>200</b> | <b>100.00</b> |

จากตาราง 76 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ จำแนกตามระยะเวลาในการปั่นจักรยานท่องเที่ยวโดยภาพรวมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ พบว่า โดยมีระยะเวลาในการท่องเที่ยว 4-5 วัน จำนวนทั้งหมด 140 คน จำแนกเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยจำนวน 105 คน และนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศจำนวน 35 คน ตามลำดับ เมื่อพิจารณาแยกตามข้อมูลของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ มีรายละเอียด ดังนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการท่องเที่ยวมากที่สุด คือ ระยะเวลาในการท่องเที่ยว 4-5 วัน จำนวน 105 คน รองลงมาคือ 6-7 วัน จำนวน 62 คน และมากกว่า 7 วัน จำนวน 33 คน ตามลำดับ

นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการท่องเที่ยวมากที่สุดคือ ระยะเวลาในการท่องเที่ยว มากกว่า 7 วัน จำนวน 98 คน รองลงมาคือ 6-7 วัน จำนวน 67 คน และ 4-5 วัน จำนวน 35 คน ตามลำดับ

ตาราง 77 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวจากรยาน จำแนกตามพาหนะอื่นที่ใช้ระหว่างการท่องเที่ยว

| พาหนะอื่นที่ใช้ระหว่าง<br>การท่องเที่ยว | ไทย        |               | ต่างประเทศ |               |
|---|------------|---------------|------------|---------------|
|   | จำนวน      | ร้อยละ        | จำนวน      | ร้อยละ        |
| 1. รถโดยสารประจำทาง                     | 93         | 46.50         | 59         | 29.50         |
| 2. บริการขนส่งสาธารณะ<br>ท้องถิ่น       | 69         | 34.50         | 81         | 40.50         |
| 3. รถยนต์ส่วนตัว                        | 38         | 19.00         | 60         | 30.00         |
| <b>รวม</b>                              | <b>200</b> | <b>100.00</b> | <b>200</b> | <b>100.00</b> |

จากตาราง 77 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ จำแนกตามพาหนะอื่นที่ใช้ระหว่างการท่องเที่ยวโดยภาพรวมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ พบว่า พาหนะอื่นที่ใช้ระหว่างท่องเที่ยวส่วนใหญ่ใช้รถโดยสารประจำทาง จำนวนทั้งหมด 152 คน จำแนกเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยจำนวน 93 คน และนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ จำนวน 59 คน ตามลำดับ เมื่อพิจารณาแยกตามข้อมูลของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ มีรายละเอียด ดังนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ใช้รถโดยสารประจำทางระหว่างท่องเที่ยวมากที่สุด จำนวน 93 คน รองลงมาใช้ บริการขนส่งสาธารณะท้องถิ่น จำนวน 69 คน และใช้รถยนต์ส่วนตัว จำนวน 38 คน ตามลำดับ

นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ใช้บริการขนส่งสาธารณะท้องถิ่น ระหว่างการท่องเที่ยวมากที่สุด จำนวน 81 คน รองลงมาใช้รถยนต์ จำนวน 60 คน และใช้รถโดยสารประจำทาง จำนวน 59 คน ตามลำดับ



ตาราง 78 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวจักรยาน จำแนกตามประสบการณ์  
ในการขี่จักรยานท่องเที่ยว

| ประสบการณ์ในการ<br>ขี่จักรยานท่องเที่ยว | ไทย        |               | ต่างประเทศ |               |
|---|------------|---------------|------------|---------------|
|   | จำนวน      | ร้อยละ        | จำนวน      | ร้อยละ        |
| 1. 1-2 ปี                               | 76         | 38.00         | 70         | 35.00         |
| 2. 3-5 ปี                               | 70         | 35.00         | 49         | 24.50         |
| 3. 5-10 ปี                              | 38         | 19.00         | 52         | 26.00         |
| 4. มากกว่า 10 ปี                        | 16         | 8.00          | 29         | 14.50         |
| <b>รวม</b>                              | <b>200</b> | <b>100.00</b> | <b>200</b> | <b>100.00</b> |

จากตาราง 78 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวยุโรปและชาวต่างประเทศ จำแนกตามประสบการณ์ในการขี่จักรยานท่องเที่ยวโดยภาพรวมของนักท่องเที่ยวยุโรปและชาวต่างประเทศ พบว่า ประสบการณ์ในการขี่จักรยานในการท่องเที่ยว 1-2 ปี จำนวนทั้งหมด 146 คน จำแนกเป็นนักท่องเที่ยวยุโรปจำนวน 76 คน และนักท่องเที่ยวยุโรปต่างประเทศ จำนวน 70 คน ตามลำดับ เมื่อพิจารณาแยกตามข้อมูลของนักท่องเที่ยวยุโรปและชาวต่างประเทศ มีรายละเอียด ดังนี้

นักท่องเที่ยวยุโรปส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขี่จักรยานในการท่องเที่ยว 1-2 ปี จำนวน 76 คน รองลงมาคือ 3-5 ปี จำนวน 70 คน 5-10 ปี จำนวน 38 คน และมากกว่า 10 ปี จำนวน 15 คน ตามลำดับ

นักท่องเที่ยวยุโรปต่างประเทศส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขี่จักรยานในการท่องเที่ยว 1-2 ปี จำนวน 70 คน รองลงมาคือ 5-10 ปี จำนวน 52 คน 3-5 ปี จำนวน 49 คน และมากกว่า 10 ปี จำนวน 29 คน ตามลำดับ

ตาราง 79 แสดงจำนวนและร้อยละของนักท่องเที่ยวจากรยาน จำแนกตามลักษณะที่พัก

| ประสบการณ์ในการ<br>ขี่จักรยานท่องเที่ยว | ไทย        |               | ต่างประเทศ |               |
|---|------------|---------------|------------|---------------|
|   | จำนวน      | ร้อยละ        | จำนวน      | ร้อยละ        |
| 1. โรงแรม                               | 80         | 40.00         | 28         | 14.00         |
| 2. เกสต์เฮาส์                           | 45         | 22.50         | 66         | 33.00         |
| 3. โฮมสเตย์                             | 40         | 20.00         | 60         | 30.00         |
| 4. บ้านเพื่อน/ญาติ                      | 19         | 9.50          | 26         | 13.00         |
| 5. แคมป์                                | 16         | 8.00          | 20         | 10.00         |
| <b>รวม</b>                              | <b>200</b> | <b>100.00</b> | <b>200</b> | <b>100.00</b> |

จากตาราง 88 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ จำแนกตามลักษณะที่พักที่นักท่องเที่ยวจากรยานโดยภาพรวมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ พบว่า ลักษณะที่พักที่นักท่องเที่ยวจากรยานพักส่วนใหญ่ คือ เกสต์เฮาส์ จำนวนทั้งหมด 11 คน จำแนกเป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ จำนวน 66 คน และนักท่องเที่ยวชาวไทย จำนวน 45 คน ตามลำดับ เมื่อพิจารณาแยกตามข้อมูลของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ มีรายละเอียด ดังนี้

นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่พักที่โรงแรมมากที่สุด จำนวน 80 คน รองลงมาคือ เกสต์เฮาส์ จำนวน 45 คน โฮมสเตย์ จำนวน 40 คน บ้านเพื่อน/ญาติ จำนวน 19 คน และแคมป์ จำนวน 16 คน ตามลำดับ

นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศส่วนใหญ่พักที่เกสต์เฮาส์มากที่สุด จำนวน 66 คน รองลงมาคือ โฮมสเตย์ จำนวน 60 คน โรงแรม จำนวน 28 คน บ้านเพื่อน/ญาติ จำนวน 26 คน และแคมป์ จำนวน 20 คน ตามลำดับ

สำหรับพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวจากรยาน สรุปได้ดังนี้ ส่วนใหญ่เป็นผู้หญิงต่างประเทศ มากถึง 143 คน รองลงมาคือ ผู้ชายชาวไทยจำนวน 105 คน ส่วนใหญ่อายุ 40-49 ปี รองลงมา อายุ 30-34 ปี มีภูมิลำเนา พม่า ผู้ชาย 8 คน มาเลเซีย ผู้ชาย 7 คน ผู้หญิง 21 คน อเมริกา ผู้ชาย 12 คน ผู้หญิง 26 คน ออสเตรเลีย ผู้หญิง 27 คน ออสเตรเลีย ผู้ชาย 5 คน ผู้หญิง 25 คน ลาวผู้ชาย 3 คน สิงคโปร์ ผู้ชาย 7 คน ผู้หญิง 20 คน ญี่ปุ่น ผู้ชาย 6 คน ผู้หญิง 24 คน จีน ผู้ชาย 9 คนการศึกษาส่วนใหญ่ปริญญาตรี โดยมีอาชีพส่วนใหญ่ทำธุรกิจส่วนตัวรองลงมาเป็นพนักงานเอกชน มีรายได้เฉลี่ยต่ำกว่า 10,000 บาท รองลงมาคือ 15,001-20,000 บาท ส่วนใหญ่ทำอาชีพธุรกิจส่วนตัว มีสถานภาพส่วนใหญ่แต่งงานแล้ว มาปั่นจักรยานเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ

หาประสบการณ์และความเพลิดเพลินสนุกสนาน มีการจัดท่องเที่ยวเองและใช้ นำจักรยานเดินทางติดตัวมาด้วย ส่วนใหญ่เดินทางมาคนเดียวแล้วมาพบเจอเพื่อนใหม่ระหว่างทาง ลักษณะความสัมพันธ์ของกลุ่มบุคคลที่ร่วมเดินทางเป็นชมรมจักรยาน โดยมีค่าใช้จ่าย 2,000-3,000 บาท ระยะเวลาในการปั่น 4-5 วัน และใช้พาหนะอื่นในการเดินทางคือรถโดยสารประจำทาง ประสบการณ์การปั่นจักรยาน ท่องเที่ยว ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ปั่นจักรยานมาแล้วส่วนใหญ่คือ 2 ปี โดยนำจักรยานติดตัวมาท่องเที่ยวเอง ส่วนใหญ่พักโรงแรม สื่อที่ใช้ในการค้นหาข้อมูลของนักท่องเที่ยวโดยภาพรวมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ พบว่า สื่อที่ใช้ในการค้นหาข้อมูลอันดับแรกคือเฟซบุ๊ก ปัจจัยในการเลือกจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวจักรยานโดยภาพรวมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ปัจจัยในการเลือกจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวจักรยานส่วนใหญ่เลือกที่ทัศนียภาพที่สวยงาม มีป้ายบอกทาง ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยว แพลตฟอร์มออนไลน์การบริการเช่าจักรยานไม่จำเป็นเนื่องจากนักท่องเที่ยวนำจักรยานติดตัวมาด้วย มีบริการขนส่งจักรยานระหว่างพื้นที่ และให้บริการมัดกุญแจในสถานที่ท่องเที่ยว

จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ทั้งนี้ เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่ละเอียดมากขึ้น ผู้วิจัยจึงได้ใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) โดยเก็บข้อมูลจากกลุ่มนักท่องเที่ยวจักรยานที่มาร่วมงานอีเว้นท์ ที่มิวิจัยทำการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวจักรยาน

1. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยวจักรยานของกลุ่มเป้าหมาย พบว่า การปั่นจักรยานท่องเที่ยวมีหลากหลายระดับหลากหลายรูปแบบ เริ่มจากระยะทางใกล้ ๆ ใช้เวลาไม่นาน ยกกระดับไปถึงระยะทางไกล ๆ ข้ามจังหวัด ข้ามประเทศ หรือเดินทางทั่วโลก กินเวลา 3-4 วัน และยาวนานไปอย่างไม่มีที่สิ้นสุด-ปั่นจักรยานท่องเที่ยวนั้นมีดีอย่างไร ทำไมคนทั่วโลกจึงชื่นชอบหลงใหลติดอรรถมนต์ เดินทาง ท่องเที่ยว ด้วยจักรยาน อย่างไม่หยุดหย่อน ซ้ำ ๆ ไม่รู้จักเหน็ดเหนื่อย ไม่รู้จักจบสิ้น การปั่นจักรยานท่องเที่ยว ไม่ใช่เพียงแค่เป็นการออกกำลังกาย ไม่ใช่แค่การเคลื่อนที่จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งด้วยแรงของเรา มันทำให้เรามีความสุขเพิ่มขึ้นด้วย

2. ปัจจัยในการตัดสินใจเลือกจุดหมายปลายทางที่สำคัญ ได้แก่ แรงจูงใจในการปั่นจักรยาน หาประสบการณ์ได้เพื่อนใหม่ พัฒนาทักษะการปั่นจักรยานของตนเอง การตลาดการสื่อสารโฆษณาประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว ประเภทแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เหตุผลในการเดินทาง คือ พักผ่อน เหตุผลที่ไปประเทศนั้น ๆ คือ ความสะดวกในการเดินทาง สถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจเป็นสิ่งดึงดูดใจในการเดินทางมีความถนัดในการเดินทางแล้วแต่โอกาส ใช้ระยะเวลาการท่องเที่ยวโดยส่วนใหญ่ใช้เวลา 5 วัน สามารถสัมผัสเส้นทางวิถีชีวิตชุมชนได้อย่างไม่เร่งรีบ และมีส่วนเข้าไปสนับสนุนสินค้าท้องถิ่นต่าง ๆ ได้ด้วยตนเอง จึงถือว่าช่วยสร้างรายได้พร้อมกับลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ เพราะเม็ดเงินได้ลงไปชุมชนโดยตรง นอกจากนี้ข้อมูลจาก

นักปั่นยังสามารถสะท้อนให้เห็นช่องว่างต่าง ๆ ในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวของชุมชน รวมถึงสามารถส่งต่อการชื่นชมและเผยแพร่สิ่งดีงามที่นักปั่นได้พบเจอได้อีกด้วย

3. สถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นมิตรกับนักปั่นจักรยานกลุ่มเป้าหมายมีความเห็นสอดคล้องกันว่าการท่องเที่ยวแบบเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สร้างการเรียนรู้จากการท่องเที่ยว ความเพลิดเพลิน เรียนรู้กิจกรรมการท่องเที่ยวแบบเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตลอดเส้นทางท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ร้านจำหน่ายจักรยาน ร้านซ่อมจักรยาน จุดจอดจักรยาน และอะไหล่รถแต่ง แพ้ชั้นเสื้อผ้า ตลอดจนกิจกรรมอื่น ๆ อาทิ การถ่ายภาพ การจำหน่ายของที่ระลึก รวมไปถึงสินค้าชุมชน และสินค้า OTOP เป็นต้น

4. แหล่งข้อมูลใดที่เป็นแหล่งสำคัญในการสืบค้นหาข้อมูล ได้แก่ อินเทอร์เน็ต เฟสบุ๊ค อินสตาแกรม ทวิตเตอร์ ทริปแอดไวเซอร์ พันทิป

5. ข้อมูลเกี่ยวกับเทคโนโลยีในการท่องเที่ยวจักรยานพบว่า นักปั่นจักรยานส่วนใหญ่ใช้ SmartHalo เป็นทั้งเนวิเกเตอร์ ไฟนำทาง และตัววัดชีพจร และอื่น ๆ อีกมากที่ติดอยู่บนด้ามจับ นอกเหนือจากนี้ยังมีแผนที่บนหน้าจอเล็ก ๆ และยังสามารถใช้ SmartHalo ในการเปิดสัญญาณไฟเลี้ยวซ้ายขวา อีกทั้งยังสามารถใช้เป็นเข็มทิศนำทางขณะออกท่องเที่ยว หลังจากใส่จุดหมายปลายทางลง App ในสมาร์ตโฟนแล้ว LeEco smartbike สามารถเป็นได้ทุกอย่างด้วยระบบปฏิบัติการ Android เนวิเกเตอร์ ด้ามจับแบบ LED ที่สามารถเปิดเลนส์ส่วนตัว ไฟนำทาง และวัดความเร็วสามารถในการปั่นจักรยานของนักปั่นได้

6. การบริการขนส่งสาธารณะในการเคลื่อนย้ายรถจักรยาน เช่น รถไฟ รถบัส เครื่องบิน ถือว่ามีความจำเป็น โดยอธิบายว่า มีความสะดวกมากขึ้น รถไฟสามารถนำจักรยานขึ้นไปและแขวนบนรถไฟได้ มีที่แขวนเฉพาะจักรยาน รถบัส สามารถนำจักรยานแขวนไว้ที่รถได้ เครื่องบินมีบริการนำจักรยานขึ้นเครื่องได้ แต่ต้องแยกขึ้นไปซึ่งเสียเวลาในการประกอบ อยากให้มีที่แขวนจักรยาน จะได้ง่ายต่อการเดินทาง

7. สิ่งอำนวยความสะดวกที่นักท่องเที่ยวจักรยานคาดหวัง คือ ที่พัก อาหารและเครื่องดื่ม บ้ายบอกทาง ข้อมูลเมืองชายแดน บริการรับส่งสัมภาระระหว่างเมือง ความปลอดภัยกิจกรรม มีการดูแลเกี่ยวกับความปลอดภัย ราคาที่พัก ราคาอาหารมีความเหมาะสมกับคุณภาพ มีที่จอดจักรยาน ที่ล้างรถจักรยาน ข้อมูลประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว ประกอบกับกิจกรรมที่จัดขึ้น มีการกระจายข่าวสารอย่างทั่วถึง บ้ายบอกทางที่มีความเป็นสากลมากขึ้น ไฟฟ้าส่องสว่างตลอดการเดินทาง

8. แนวทางการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนา ตะวันออก การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่ง

ธรรมชาติจะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย

สำหรับพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยว สรุปได้ดังนี้ ประสพการณ์การปั่นจักรยานท่องเที่ยว ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ปั่นจักรยานมาแล้ว 2-5 ปี วัตถุประสงค์ในการปั่นจักรยานมีหลากหลาย ได้แก่ ปั่นเพื่อท่องเที่ยว หาประสบการณ์ตามเส้นทาง ปั่นเพื่อรางวัลตามจังหวัดต่าง ๆ พร้อมกับ การได้ท่องเที่ยวไปด้วย ได้เพื่อนร่วมเดินทางใหม่พบเจอเพื่อนใหม่ที่มีความชอบเดียวกัน ความหมาย ของการท่องเที่ยว ในทรรศนะของกลุ่มตัวอย่าง หมายถึง การพักผ่อน การเดินทาง ได้ความ สนุกสนานตื่นเต้น ส่วนจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวจักรยานที่เป็นมิตรกับนักปั่น (bicycle- friendly tourism destination) กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นว่า คือ การมีสิ่งที่น่าสนใจ มีสิ่งอำนวยความสะดวก มีโครงสร้างพื้นฐานครบวงจร บริการข้อมูลข่าวสาร บริการขนส่งสาธารณะ ประสพการณ์ในแหล่งท่องเที่ยว มีการดูแลเกี่ยวกับความปลอดภัย ราคาที่พัก ราคาอาหาร มีความเหมาะสมกับคุณภาพ มีที่จอดจักรยาน ปกติเดินทางไปท่องเที่ยวกับใคร กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่เดินทางคนเดียว ส่วนน้อยที่เดินทางเป็นกลุ่ม ในการท่องเที่ยวแต่ละครั้งกลุ่มตัวอย่าง มีการวางแผนก่อนเดินทาง โดยหาข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต หาข้อมูลรีวิวในเฟสบุ๊คเพจเกี่ยวกับ จักรยาน เมื่อวางแผนการท่องเที่ยว จากหนังสือท่องเที่ยวต่าง ๆ ปัจจุบันที่มีอิทธิพลที่สุดต่อการ ตัดสินใจเลือกสถานที่ท่องเที่ยวจักรยาน อันดับ 1 เงิน อันดับ 2 เวลา อันดับ 3 ฤดูกาล ในการ ท่องเที่ยวแต่ละครั้ง กลุ่มตัวอย่างมักจะเลือกที่พักแบบต่าง ๆ ดังนี้ โรงแรม โฮมสเตย์ เกสเฮ้าท์ กางเต็นท์นอน โดยที่พักต้องที่มีที่จอดจักรยานหรือนำจักรยานไปเก็บในห้องใต้ สำหรับการ วางแผนท่องเที่ยวไปยังจุดหมายปลายทางที่ยังไม่เคยไปเยี่ยมชม แหล่งข้อมูลที่เป็นแหล่งสำคัญ ในการหาข้อมูลท่องเที่ยว ได้แก่ เฟสบุ๊ค เว็บบอร์ด เว็บบล็อกคนปั่นจักรยาน โทรถามเพื่อนที่อาศัย อยู่ในจังหวัดที่เราจะเดินทางไป มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ กามินสำหรับบอกเส้นทาง ใช้จีพีเอสสำหรับนำทาง โทรศัพท์มือถือค้นหาทาง กลุ่มตัวอย่าง แสดงความคิดเห็นต่อระบบขนส่งสาธารณะกับการนำจักรยานขึ้นไปด้วย โดยอธิบายว่า มีความ สะดวกมากขึ้น รถไฟสามารถนำจักรยานขึ้นไปและแขวนบนรถไฟได้ มีที่แขวนเฉพาะจักรยาน รถบัส สามารถนำจักรยานแขวนไว้ที่รถได้ เครื่องบิน มีบริการนำจักรยานขึ้นเครื่องได้ แต่ต้อง แยกขึ้นไปซึ่งเสียเวลาในการประกอบ อยากให้มีที่แขวนจักรยาน จะได้ง่ายต่อการเดินทาง ถ้ากำลังจะไป ทริปปั่นจักรยานเมืองชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ต่อไปนี้ ในความคาดหวังเป็นอย่างไร กลุ่มตัวอย่างอธิบายว่า ด้านที่พัก มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ มีที่จอดรถจักรยาน ที่ล้างรถจักรยาน ที่แขวนจักรยาน อาหาร เครื่องดื่ม ราคาเหมาะสม มีให้ พบเห็นตลอดข้างทาง อาหารสะอาด ด้านข้อมูล (เช่น ป้าย แผนที่) ป้ายบอกทางควรชัดเจน

มีระยะในการบอก เช่น หลุม งานก่อสร้าง ไฟแจ่งเตือน ด้านบริการการขนส่งสาธารณะ มีรถโดยสาร รถไฟ รถเมล์ รถสองแถว เกี่ยวกับการพัฒนาการท่องเที่ยวจากรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนา ตะวันออก กลุ่มตัวอย่างให้คำแนะนำว่า ควรมีโอกาสกรรมการท่องเที่ยว และดูแลเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน มีบริการข้อมูลท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวในการหาข้อมูล การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติจะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย

### **ประเด็นที่ 3 ผลการวิเคราะห์และเสนอเส้นทางที่เหมาะสม สำหรับนักท่องเที่ยวจากรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก**

การวิเคราะห์และเสนอเส้นทางที่เหมาะสม สำหรับนักท่องเที่ยวจากรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก คือ การพิจารณาจาก พฤติกรรมนักท่องเที่ยว ร่วมกับหลัก 5ASM คือ สิ่งดึงดูดใจ (Attraction) การเข้าถึง (Accessibility) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) ที่พัก (Accommodation) และกิจกรรม (Activities) ความปลอดภัย (Safety) การบริหารจัดการ (Management) สรุปได้ ดังนี้

พฤติกรรมนักท่องเที่ยวจากรยานสะท้อนตามบริบทเส้นทางจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก โดยมุ่งให้ครอบคลุมตลาดกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีความสนใจในกิจกรรมการท่องเที่ยว ที่ไม่ว่าจะเป็นนักท่องเที่ยวผู้รักในสุขภาพ บุคคลทั่วไป ตลอดจนชนเหล่าบรรดานักวิ่งจอมืดและนักปั่นน่องเหล็กทั้งในประเทศและต่างประเทศ ให้เดินทางมาร่วมกิจกรรม ซึ่งจะช่วยกระตุ้นภาคการท่องเที่ยวของ 3 จังหวัด ซึ่งสอดคล้องกับกระแสความต้องการของประชากรโลก และสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของ UNWTO ที่มุ่งเน้นการเพิ่มสัดส่วนนักท่องเที่ยวคุณภาพ แต่ยังคงรักษาฐานนักท่องเที่ยวตลาดเดิมสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม สนับสนุนการท่องเที่ยวชุมชน โดยยกระดับและเพิ่มมูลค่าทางการท่องเที่ยวให้กับชุมชนทั่วประเทศ อันจะเป็นการวางรากฐานของเศรษฐกิจในภาพรวม เพื่อสร้างรายได้ให้กับชุมชนตามนโยบายของรัฐบาล ตลอดจนรักษาและสืบทอดภาพลักษณ์ที่ดีทางการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและภูมิปัญญาล้านนา ส่งเสริมภาพลักษณ์ตลาดท่องเที่ยวและการบริการในเชิงรุก ตลอดจนรักษาและสืบทอดภาพลักษณ์ที่ดีทางการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและภูมิปัญญาล้านนา ส่งเสริมภาพลักษณ์ ตลาดท่องเที่ยวและการบริการในเชิงรุก บทบาทของท่องเที่ยวและกีฬาที่มีหน้าที่ส่งเสริม สนับสนุนการบริหารจัดการการตลาดและการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างรายได้เข้าสู่ประเทศ โดยบูรณาการ ประสานงาน

การขับเคลื่อนนโยบายและการบริหารจัดการการท่องเที่ยว กีฬา และนันทนาการ ให้มีเอกภาพ เชื่อมโยงอย่างเป็นระบบกับทุกภาคส่วน เป็นส่วนสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อมของประเทศให้เกิดสมดุล ยั่งยืน รวมถึงการพัฒนาขีดความสามารถ ในการแข่งขันของธุรกิจบริการท่องเที่ยวให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวของ ภูมิภาค พัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว กีฬา วิทยาศาสตร์การกีฬา และนันทนาการให้ได้ มาตรฐานสากล และส่งเสริม สนับสนุน พัฒนาการจัดการศึกษาด้านพลศึกษา กีฬา นันทนาการ การออกกำลังกาย และวิทยาศาสตร์การกีฬา ที่สำคัญส่งเสริม สนับสนุน พัฒนา และผลักดัน การนำนโยบายและแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติไปสู่การปฏิบัติ รวมทั้งกำหนดแนวทางการ จัดสรรทรัพยากรสนับสนุนในทุกภาคส่วนให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ในเขตล้านนาตะวันออก มีแหล่งท่องเที่ยวที่ครบทุกอารมณ์ สามารถเที่ยวได้ทั้งปี ไม่ว่าจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ โดยเฉพาะอุทยานที่นับเป็นช่วงที่ภาคเหนือจะได้รับ ความนิยมสูงสุดจากนักท่องเที่ยวที่ชื่นชอบความหนาวเย็น อากาศเย็นสดชื่น มักจะขึ้นภูเขา ทั้ง 4 จังหวัดก็มีสถานที่ท่องเที่ยวที่ขึ้นชื่อ เช่น ภูชี้ฟ้า ผาตั้ง ดอยตุง ดอยแม่สลอง ภูชี้ดาว ดอย เสมอดดาว ภูลังกา ที่ช่วงหนาวสถานที่เหล่านี้จะมีความสวยงามตามธรรมชาติทั้งทะเลหมอก และดอกไม้เมืองหนาวที่หายากอีกด้วย ส่วนในฤดูฝนก็สามารถล่องแก่งที่อุทยานแห่งชาติแม่วิม หรือล่องเรือแม่น้ำกกชมวิถีชีวิตของชาวเชียงใหม่ราย

### องค์ประกอบของการท่องเที่ยว 5ASM

1. สิ่งดึงดูดใจ (Attraction) สถานที่สวยงาม หรือสิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยว แบ่งได้เป็น
  - 1.1 ประเภทธรรมชาติ เช่น ภูเขา อุทยานแห่งชาติ แหล่งน้ำ
  - 1.2 ประเภทวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ เช่น วัด สถาปัตยกรรมต่าง ๆ
  - 1.3 ประเภทงานเทศกาล
2. ความสะดวกในการเดินทาง (Accessibility) การคมนาคมขนส่งและความสะดวกใน การเดินทางมายังแหล่งท่องเที่ยว สภาพถนน ความสะดวกของสนามบิน จำนวนเที่ยวบิน
3. สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) สาธารณูปโภคน้ำไฟ โทรศัพท์ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่นักท่องเที่ยวมีความจำเป็นต้องใช้ เช่น ร้านอาหาร โรงพยาบาล ธนาคาร สำนักงาน ไปรษณีย์ การบริการในกรณีฉุกเฉิน
4. ที่พัก (Accommodation) ควรมีจำนวนเพียงพอมีความหลากหลาย และมีความ เหมาะสมต่อสถานที่ และควรอยู่ไม่ไกลจากแหล่งท่องเที่ยวมากนัก
5. กิจกรรม (Activities) กิจกรรมอื่น ๆ ที่นักท่องเที่ยวจะทำได้ในระหว่างท่องเที่ยว เช่น กิจกรรมการจับจ่ายใช้สอย ชิมอาหารพื้นเมือง ชมการแสดงพื้นบ้าน ไร่หัวพระ

6. ความปลอดภัย (Safety) ความปลอดภัยในการท่องเที่ยว เช่น บ้าย ถนน

7. การบริหารจัดการ (Management) การบริหารจัดการการท่องเที่ยวในด้านต่าง ๆ การจัดตั้งหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบหรือวางแผนการดำเนินงาน การจัดงานกิจกรรมในวาระต่าง ๆ การพัฒนาและดูแลบริเวณแหล่งท่องเที่ยว หรือปรับปรุงภูมิทัศน์

**จากการสำรวจเส้นทางจาก เชียงราย-พะเยา-น่าน ระยะทางทั้งหมด 623.58 กิโลเมตร ระยะเวลารวม 57 ชั่วโมง โดยแบ่งออกเป็นช่วงเส้นทางในแต่ละจังหวัดได้ดังนี้**

ช่วงที่ 1 เส้นทางจังหวัดเชียงราย มุ่งสู่อำเภอเชียงของ

ระยะทาง 171 กิโลเมตร ระยะเวลา 12 ชั่วโมง

ความสูง +1050ม./-1078ม.

หมายเหตุ: ความสูง + คือ ความสูงในการไต่ขึ้นภูเขา ส่วน - คือ ความสูงในการลงภูเขา ออกเดินทางจากจังหวัดเชียงราย บริเวณศาลากลางจังหวัดหลังเก่า และใช้ทางหลวงหมายเลข 1 มุ่งหน้าสู่อำเภอแม่สาย โดยเส้นทางจะมีวิวทิวทัศน์หลากหลาย ออกจากบริเวณตัวเมือง ผ่านวิวเมือง เริ่มเข้าสู่ถนนที่มีการจราจรเบาบาง ถนนทางหลวงมีความกว้างสองเลนแบบถนนสายหลัก ผ่านบ้านเรือนที่อยู่อาศัย วัด เป็นเส้นทางที่เงียบสงบและสวยงามแวดล้อมด้วยสีเขียวของพันธุ์ไม้หลากหลาย มีวิวข้างทางเป็นสภาพธรรมชาติที่ยังสมบูรณ์ บางส่วนเป็นพื้นที่สีเขียวธรรมชาติ มองเห็นวิวภูเขา ไปถึงโรงแรมแม่โขงเดลต้า บูติค อำเภอแม่สาย ที่ระยะทาง 59.400 กิโลเมตร จากนั้นใช้ทางหลวงหมายเลข 1041 ไปจนถึงแยกทุ่งเกลือจากนั้นให้เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1290 จุดที่มีความชันพอสมควร คือกิโลเมตรที่ 127.850 บนทางหลวงชนบท 4007 ซึ่งสภาพเส้นทางเป็นลักษณะเส้นทางลงเขาและชัน จากนั้นจะผ่านจุดชมวิวห้วยทรายมานที่สวยงาม ริมถนนมีดอกบัวตองปลูกประดับไว้ตลอดแนว จุดนี้เป็นจุดซึ่งอยู่บนภูเขาสูงจะมองเห็นวิวภูเขาและแม่น้ำโขงสวยงามมาก สามารถมองเห็นฝั่งประเทศลาวได้อีกด้วย เส้นทางไปเชียงของเป็นเส้นทางเลาะริมแม่น้ำโขง บางช่วงมีขึ้นเขาลงเขา เมื่อขึ้นไปวังบนเขามองลงมาจะเห็นวิวสวยงาม แต่มีจุดที่ต้องระวัง คือ กิโลเมตรที่ 158 มีการก่อสร้างทางจนถึงกิโลเมตรที่ 166 จะเป็นช่วงเส้นทางที่มีความสูงสลับขึ้นลง เมื่อถึงสามแยกเชียงของ ให้เลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1020 เดินทางต่อจนถึงสิ้นสุดที่ ที่ว่าการอำเภอเชียงของ ระยะทาง 171.000 กิโลเมตร ระหว่างเส้นทางมีจุดชมวิวที่น่าสนใจคือ จุดชมวิวห้วยทรายมาน และยังมีชุมชน ย่านร้านค้า ย่านบ้านเรือน ร้านอาหาร โรงแรม และสถานที่ราชการ

องค์ประกอบการท่องเที่ยวจรัญยานที่เป็นจุดเด่นของเส้นทางจรัญยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก ช่วงจังหวัดเชียงราย ซึ่งวิเคราะห์ได้จากการทำ AHP สามารถเรียงลำดับค่าน้ำหนักจากมากไปหาน้อย ดังนี้



1. ความปลอดภัย (Safety) คำนวณน้ำหนักเท่ากับ 159.2 ความปลอดภัยในการขับขี่ เคารพกฎแห่งท้องถนนและกฎหมายจราจรท้องถิ่นทั้งหมด ท่านกำลังใช้ถนนหรือทางร่วมกับผู้อื่น ทั้งผู้ใช้งานยนต์ ผู้เดินเท้าและผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ โปรดเคารพสิทธิ์ของผู้อื่น ซึ่งโดยใช้ความระมัดระวัง ให้คิดว่าผู้อื่นไม่สามารถเห็นท่านได้โดยตลอดเวลา การปั่นจักรยานในยามค่ำคืน การปั่นจักรยานในเวลากลางคืนมีอันตราย มากกว่าการปั่นจักรยานในเวลากลางวัน ผู้ใช้จักรยานยนต์และผู้เดินเท้าจะมองเห็นผู้ใช้จักรยานได้ยากมาก ควรเลือกอุปกรณ์ที่เหมาะสมกับการใช้จักรยานในเวลากลางคืน การเปลี่ยนแปลงอะไหล่หรือเพิ่มอุปกรณ์ หากไม่มีการยืนยันความเหมาะสมในการใช้งาน การติดตั้งอย่างถูกต้องใช้งานและดูแลรักษาอะไหล่และอุปกรณ์ หากมีการเปลี่ยนอะไหล่บนจักรยานของท่านด้วยอะไหล่ที่ไม่ใช่ของแท้ อาจจะทำให้จักรยานขาดความปลอดภัย และมีผลต่อการบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ชีวิตได้

2. สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenity) คำนวณน้ำหนักเท่ากับ 68.58 สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภค ชั้นพื้นฐานต่อนักท่องเที่ยว เช่น สาธารณูปโภคน้ำ ไฟ โทรศัพท์สาธารณะ ในจังหวัดเชียงรายมีสาธารณูปโภคพื้นฐานครบครัน รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่นักท่องเที่ยวมีความจำเป็นต้องใช้ เช่น ธนาคาร เอทีเอ็ม โรงพยาบาล คลินิก ไปรษณีย์ ก็มีครบถ้วน โดยเฉพาะในตัวเมืองและตามแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ จังหวัดเชียงรายมีร้านอาหารจำนวนมาก หากรับประทานได้ง่าย ทั้งอาหารไทยและอาหารนานาชาติ อาหารพื้นถิ่น โดยระดับราคาจะสอดคล้องกับวัตถุดิบ ธรรมชาติ บรรยากาศ และการบริการ ส่วนสินค้าของที่ระลึกก็มีความแตกต่างกันตามลักษณะอาชีพ และวัตถุดิบที่มีในแต่ละสถานที่ งานหัตถกรรมฝีมือชาวไทยภูเขา เป็นสินค้าของที่ระลึกที่สำคัญของจังหวัดเชียงราย นอกจากนี้ยังมีอาหาร เช่น แคบหมู น้ำพริกหนุ่ม ไข่ั่ว ประเภทผลไม้ เช่น ลิ้นจี่ ลำไย

3. ความสะดวกในการเดินทาง (Accessibility) คำนวณน้ำหนักเท่ากับ 67.14 พบว่า การคมนาคมทางอากาศจังหวัดเชียงรายมีท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ซึ่งสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 600 คน ต่อชั่วโมง ส่วนใหญ่ให้บริการสำหรับประชาชนที่เดินทางทางอากาศเป็นหลัก การคมนาคมทางน้ำเป็นการขนส่งและเดินทางโดยใช้แม่น้ำโขง ในจังหวัดเชียงรายมีท่าเทียบเรือที่อำเภอเชียงแสนและอำเภอเชียงของ ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งระหว่างประเทศและมีความสำคัญมากขึ้น การคมนาคมทางบกจังหวัดเชียงรายสามารถเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงภาคเหนือตอนบน ซึ่งปัจจุบันมีโครงข่ายที่ค่อนข้างสมบูรณ์ รถโดยสารประจำทาง การเดินทางโดย รถโดยสารประจำทาง มีสถานีขนส่งและมีที่สำหรับนั่งรอและอาณาบริเวณกว้างขวาง ส่วนเที่ยวรถมีให้บริการทุกวัน และมีโอเปอเรเตอร์ผู้ให้บริการรถโดยสารประจำทางหลายบริษัท

4. สิ่งดึงดูดใจ (Attraction) คำนวณเท่ากับ 35.91 แหล่งท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย มีจำนวนมากถึง 121 แห่ง โดยจำแนกเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ 58 แห่ง ด้านประวัติศาสตร์ จำนวน 46 แห่ง ด้านศิลปวัฒนธรรม 17 แห่ง และยังเป็นแหล่งอารยธรรมแห่งชนเผ่า มากกว่า 30 ชนเผ่า เป็นเมืองประวัติศาสตร์แห่งอาณาจักรล้านนา ถือเป็นต้นกำเนิดอาณาจักรล้านนา ซึ่งมีอายุมากกว่า 700 ปี จังหวัดเชียงราย มีสิ่งดึงดูดใจสำหรับนักท่องเที่ยวหลากหลาย เช่น สิ่งดึงดูดใจประเภทธรรมชาติ ได้แก่ แม่น้ำโขง ภูเขา ภูชี้ฟ้า ป่า จุดชมวิวห้วยทรายมา น อำเภอ เชียงของ แม่น้ำโขงก็มีทิวทัศน์ที่สวยงามและสงบ เป็นจุดเด่นของจังหวัดเชียงรายเช่นเดียวกัน

5. การบริหารการจัดการ (Management) คำนวณเท่ากับ 29.6 การจัดการ สิ่งแวดล้อม มีมาตรการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และวัฒนธรรม จัดให้มีถังขยะ แยกขยะ การใช้วัสดุที่เป็นมิตร การใช้พลังงานทางเลือก การบำบัดขยะ/ของเสีย การจัดการ กิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติจะต้องคำนึงถึง ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย ด้านการสร้างความสัมพันธ์กับนักท่องเที่ยวและชุมชน สร้างความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกันกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว และหน่วยงาน ภาครัฐภาคเอกชนมีการวางแผน มีแผนงาน/โครงการ แนวทางการพัฒนา/ปฏิทินกิจกรรม ข้อเสนอแนะ

6. กิจกรรม (Activity) คำนวณเท่ากับ 11.55 หมายถึง กิจกรรมอื่น ๆ ที่นักท่องเที่ยว สามารถกระทำในช่วงเวลาที่พำนักและท่องเที่ยวในสถานที่นั้น จากการสำรวจพบว่า มีกิจกรรม หลากหลายสำหรับนักท่องเที่ยว อาทิ เดินป่าศึกษาธรรมชาติ ดูนก เทียวถ้ำธรรมชาติ เทียวน้ำตก ดูดาวบนยอดดอย ล่องเรือในแม่น้ำโขง ล่องแก่ง คูวิถีชุมชนหมู่บ้านชาวเขา การปลูกพืชเมือง หนาวบนภูเขา การประกอบอาชีพดั้งเดิมชมเทศกาลจับปลาปีกริมโขง ไหว้พระนมัสการสิ่งศักดิ์สิทธิ์ นวดแผนไทย ร่วมงานประเพณีพื้นบ้าน ชมการแสดงพื้นบ้าน เทียวชมตลาดชายแดนจุดรวม วัฒนธรรมหลากหลาย ชิมอาหารพื้นเมือง เทียวถนนคนเดิน ชมงานศิลปะ พิพิธภัณฑสถาน ไร่ การจับจ่ายสินค้า เช่น ผักผลไม้พื้นเมือง

7. ที่พัก (Accommodation) คำนวณเท่ากับ 11.4 ในจังหวัดเชียงรายมีบริการสถานที่พัก หลากหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นโรงแรม เกสต์เฮาส์ รีสอร์ท ซึ่งสถานที่พักดังกล่าวจัดไว้อย่าง เพียงพอ มีสิ่งอำนวยความสะดวก ปลอดภัย ราคาหลากหลายระดับสอดคล้องกับระดับคุณภาพ การบริการ ตลอดจนพนักงาน มีอัธยาศัยไมตรี เอาใจใส่ลูกค้า มีความนอบน้อม นักท่องเที่ยว สามารถสัมผัสได้ถึง การช่วยเหลือเกื้อกูล ความมีน้ำใจโอบอ้อมอารี และการเป็นมิตรที่ดีของ ชาวเชียงราย

ช่วงที่ 2 อำเภอเชียงของ มุ่งสู่ภูลังกา จังหวัดพะเยา

ระยะทาง 205.800 กิโลเมตร ระยะเวลา 18 ชั่วโมง

ความสูง +3878ม./-3350ม.

ออกเดินทางจากที่ว่าการอำเภอเชียงของ โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 1020 จากนั้นใช้ทางหลวงหมายเลข 1155 ลัดเลาะตามลำน้ำโขงเข้าสู่อำเภอเวียงแก่น ไปถึงหมวดการทางเวียงแก่นที่ระยะทาง 33.700 กิโลเมตร เส้นทางที่ผ่านจะมีวิวธรรมชาติช่วงแรกจะเป็นวิวแม่น้ำต่อมามีวิวภูเขาและช่วงสุดท้ายวิวทุ่งนา เส้นทางเลียบแม่น้ำโขง มีวิวแม่น้ำโขงที่มองเห็นฝั่งประเทศลาวโดยมีแม่น้ำกั้น จากกิโลเมตรที่ 53 เส้นทางจะเริ่มชันขึ้นเรื่อย ๆ ไปจนถึงโรงเรียนไตรมิตรวิทยา กิโลเมตรที่ 62.650 ใช้ทางหลวงหมายเลข 1155 ถึงจุดสกัดบ้านแผ่นดินทองให้เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1093 เส้นทางจะขึ้นภูเขาสูงไปเรื่อย ๆ จนไปถึงภูชี้ฟ้า ที่ระยะทาง 86.820 กิโลเมตร จะมีช่วงที่กำลังทำสะพาน คือ กิโลเมตรที่ 96 เป็นจุดที่ต้องระวังในการสัญจรผ่านโรงเรียนบ้านฮวก ต่อไปจนถึงทางตัดทางหลวงหมายเลข 4010 ให้เลี้ยวขวา ไปสามแยกเข้าอำเภอภูซาง จากนั้นเลี้ยวซ้ายใช้ทางหลวงหมายเลข 1021 มุ่งหน้าสู่อำเภอเชียงคำ จากเชียงคำ ลัดเลาะไปตามขุนเขาผ่านหมู่บ้าน ผ่านป่า เส้นทางจะชันเขาไปเรื่อย ๆ เส้นทางจะอยู่บนภูเขาสูงตลอด จึงสามารถมองเห็นวิวภูเขาหลายระดับลดหลั่นกันไปติดกับท้องฟ้าโปร่งและอากาศบริสุทธิ์ โดยภูเขาแถบนี้จะปกคลุมด้วยพืชพันธุ์ไม้ต่าง ๆ ทั้งป่าและพื้นที่เกษตร มองเห็นเป็นภูเขาสีเขียวที่มีความอุดมสมบูรณ์ มีถนนที่มองจากด้านบนเป็นรูปตัวเอสที่สองข้างทางเป็นป่า มีปลุกกล้วยไร่ข้าวโพด ทำแปลงเกษตร อาชีพเกษตรกรรมเป็นอาชีพสำคัญของพื้นที่แถบนี้ พืชที่ปลูก ได้แก่ ข้าว ข้าวโพด และผักผลไม้เมืองหนาว วิวส่วนใหญ่จึงเป็นทุ่งนาสีเขียวที่มองเห็นภูเขาอยู่ด้านหลัง บางช่วงเป็นไร่ข้าวโพดมีความเป็นธรรมชาติที่สวยงาม เมื่อถึงทางตัดทางหลวงหมายเลข 1345 ให้เลี้ยวซ้ายไปจนถึงโรงเรียนปัวที่ระยะทาง 143.659 กิโลเมตร จนถึงกิโลเมตรที่ 151 เส้นทางจะเริ่มชันขึ้นเรื่อย ๆ ไปจนถึงกิโลเมตรที่ 166 เส้นทางจะเริ่มลาดลงและใช้ทางหลวงหมายเลข 1148 เดินทางไปสิ้นสุดที่วนอุทยานภูลังกา โดยตามเส้นทางจะมีแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เช่น ดอยผาตั้ง ภูชี้ฟ้า มีร้านกาแฟ ร้านขายของ และยังมีโรงเรียน รีสอร์ท สภาพถนนโดยรวมมีสภาพดี เส้นทางลาดยางและมีความกว้างสองเลน เส้นทางมีความชัดเจนป้ายจราจรตามข้างทาง มีความสมบูรณ์และชัดเจน มีไฟถนนตามข้างทาง ที่มา สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดพะเยา

องค์ประกอบการท่องเที่ยวจักรยานที่เป็นจุดเด่นของเส้นทางจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก ช่วงจังหวัดพะเยา ซึ่งวิเคราะห์ได้จากการทำ AHP สามารถเรียงลำดับค่าน้ำหนักจากมากไปหาน้อย ดังนี้

1. ความปลอดภัย (Safety) คำนวณน้ำหนักเท่ากับ 158.4 การเปลี่ยนแปลงอะไหล่หรือเพิ่มอุปกรณ์ หากไม่มีการยืนยันความเหมาะสมในการใช้งาน การติดตั้งอย่างถูกต้องใช้งานและดูแลรักษาอะไหล่และอุปกรณ์ หากมีการเปลี่ยนอะไหล่บนจักรยานของท่านด้วยอะไหล่ที่ไม่ใช่ของแท้ อาจจะทำให้จักรยานขาดความปลอดภัย และมีผลต่อการบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ชีวิตได้ การปั่นจักรยานในสภาวะอากาศชื้นและ ปั่นด้วยความเร็วที่ช้าลงและบีบเบรคเร็วขึ้นกว่าเดิม และที่ลื่นน้อยกว่าที่ท่านจะทำ ตามปกติในสภาพอากาศแห้ง

2. สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenity) คำนวณน้ำหนักเท่ากับ 71.46 สิ่งอำนวยความสะดวก และสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค ระบบการสื่อสาร ระบบน้ำประปา ไฟฟ้า ระบบสุขาภิบาล ถนน การสาธารณสุข สวนสาธารณะ ทิวทัศน์สองข้างทาง และการบริการในจังหวัดมีครบถ้วน และค่อนข้างสมบูรณ์ โดยเฉพาะบริเวณในตัวเมือง และบริเวณแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ด้านร้านค้าแพ ร้านอาหารซึ่งจะอยู่ตามจุดท่องเที่ยวและชุมชน มีห้องน้ำ ร้านสะดวกซื้อ หรือมินิมาร์ท ตลาด เอทีเอ็ม โรงพยาบาล ไปรษณีย์ ก็มีครบครัน มีร้านของฝาก ร้านขายสินค้าที่ระลึกอยู่ตามสถานที่ท่องเที่ยว แหล่งชุมชน และในตัวเมือง วัด ตลาด นักท่องเที่ยวสามารถจับจ่ายสินค้าได้ทั่วไป ทั้งแคปหมู น้ำพริกหนุ่ม ปลาสาม ข้าวหอมมะลิ กาละแม ผ่าทอ เครื่องจักสาน

3. ความสะดวกในการเดินทาง (Accessibility) คำนวณน้ำหนักเท่ากับ 67.14 หมายถึง มีเส้นทางหรือเครือข่ายคมนาคมขนส่งที่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว สามารถติดต่อเชื่อมโยงกันระหว่างทรัพยากรท่องเที่ยวหนึ่งกับอีกทรัพยากรท่องเที่ยวหนึ่งที่อยู่บริเวณใกล้เคียง จากการสำรวจพบว่า สภาพถนนเชื่อมโยงกัน พื้นผิวถนนมีสภาพดี เป็นถนนลาดยางสะดวกในการสัญจร สามารถเดินทางมาที่จังหวัดนี้ได้ทั้งทางรถยนต์ รถโดยสารประจำทาง การเดินทางโดย รถโดยสารประจำทาง มีสถานีขนส่ง ซึ่งมีบริเวณกว้างขวาง และมีโอเปอเรเตอร์ผู้ให้บริการรถโดยสารประจำทางหลายบริษัท ซึ่งจะมีทั้งรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง และรถตุ๊กตุ๊ก รถสองแถว รอให้บริการจอดที่สถานีขนส่ง เพื่อการเดินทางต่อไปยังสถานที่ต่าง ๆ การคมนาคมสะดวก อีกทั้งมีขนส่งสาธารณะให้บริการหลายรูปแบบ และมีให้บริการทั่วไป

4. สิ่งที่น่าสนใจ (Attraction) คำนวณน้ำหนักเท่ากับ 37.44 ประเภทธรรมชาติ ได้แก่ กว๊านพะเยา หนองเล็งทราย น้ำตกจำปาทอง น้ำตกภูซาง น้ำตกผาแดง น้ำตกภูลังกา น้ำตกธารสวรรค์ วนอุทยานบ้านถ้ำ อ่างเก็บน้ำแม่ปืม ถ้ำผากุด ผังด้า วนอุทยานแห่งดอยหลวง วนอุทยานแห่งชาติดอยภูนาง วนอุทยานแห่งชาติภูซาง ประเภทวัฒนธรรม ได้แก่ วัดศรีโคมคำ (วัดพระเจ้าตนหลวง) หอวัฒนธรรมนิทัศน์ วัดอนาลโยทิพาราม วัดป่าแดงบุญนาค วัดราชคฤห์ เวียงลอ วัดศรีจอมเรือง วัดนันทาราม วัดท่าฟ้าใต้ วัดพระเจ้านั่งดิน วัดศรีสุพรรณ วัดพระธาตุดอยหยวก วัดศรี

ปิงเมือง หมู่บ้านไทลื้อ หมู่บ้านชาวเขาเผ่าเข้าปางปูเลาะ ประเภทพื้นที่สีเขียวที่มีมากมาย ได้แก่ พื้นที่เกษตร ทุ่งนา ไร่ข้าวโพด สวนลิ้นจี่ สถานที่ทางประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม เช่น วัด พิพิธภัณฑสถานไทลื้อ หรือวิถีชุมชน และงานเทศกาล ก็สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้เช่นกัน

5. การบริหารจัดการ คำนวณเท่ากับ 32 การจัดการให้ประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมจากการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวทั้งทางตรงและทางอ้อม การวางแผนมีแผนงาน/โครงการ แนวทางการพัฒนา ปฏิทินกิจกรรม ข้อเสนอแนะ การจัดการพื้นที่ มีการจัดการพื้นที่ การวางแผน การแบ่งพื้นที่ใช้สอย

6. กิจกรรม (Activity) คำนวณเท่ากับ 12.21 กิจกรรมอื่น ๆ ที่นักท่องเที่ยวสามารถกระทำในช่วงเวลาที่พำนักและท่องเที่ยวในสถานที่นั้น ในพะเยามีกิจกรรมมากมาย อาทิ ล่องเรือริมกว๊าน รับประทานอาหารและชมพระอาทิตย์ตกที่ริมกว๊าน ไหว้พระ เวียนเทียนกลางน้ำ เที่ยวตลาดชายแดน เที่ยวสวนสมุนไพร เที่ยวป่า น้ำตก ชมวิถีหมู่บ้านชาวประมง การแสดงพื้นบ้าน ฟ้อน การจับจ่ายสินค้าต่าง ๆ เช่น ผักผลไม้ อาหารแห้ง งานหัตถกรรม ผ้าทอ สินค้าโอท็อป

7. ที่พัก (Accommodation) คำนวณเท่ากับ 11.37 ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวเพื่อการค้างแรม มีผู้ให้บริการด้านที่พักหลากหลาย เช่น โรงแรม รีสอร์ท โฮมสเตย์ และมีห้องพักให้เลือกหลายระดับ หลายราคา รวมทั้งบริการอาหารที่มี เช่น อาหารพื้นเมือง บุฟเฟ่ต์ อาหารไทย สามารถรองรับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศได้ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่เป็นจังหวัดท่องเที่ยวอยู่แล้ว ส่วนตามอุทยานแห่งชาติจะมีบ้านพักและเต็นท์ให้บริการ โดยเฉพาะในด้านความเป็นมิตรไมตรีของคนพะเยา และบรรยากาศเมืองเล็กที่มีความเป็นธรรมชาติที่สมบูรณ์และสงบ อาหารและภาษาพื้นเมืองก็ถือเป็นเสน่ห์ของพะเยา

8. ความปลอดภัย (Safety) การเปลี่ยนแปลงอะไหล่หรือเพิ่มอุปกรณ์ หากไม่มีการยืนยันความเหมาะสมในการใช้งาน การติดตั้งอย่างถูกต้องใช้งานและดูแลรักษาอะไหล่และอุปกรณ์ หากมีการเปลี่ยนอะไหล่บนจักรยานของท่านด้วยอะไหล่ที่ไม่ใช่ของแท้ อาจจะทำให้จักรยานขาดความปลอดภัย และมีผลต่อการบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ชีวิตได้ การปั่นจักรยานในสภาวะอากาศขึ้นและ ปั่นด้วยความเร็วที่ช้าลงและบีบเบรคเร็วขึ้นกว่าเดิมและที่น้อยกว่าที่ท่านจะทำ ตามปกติในสภาพอากาศแห้ง

ช่วงที่ 3 ภูลังกา จังหวัดพะเยา มุ่งสู่ อำเภอป่าก่อกองเกสิล จังหวัดน่าน

ระยะทาง 128 กิโลเมตร ระยะเวลา 15 ชั่วโมง

ความสูง +3483ม./-3653ม.



ภาพ 15 แสดงเส้นทางช่วงที่ 3 ภูลังกา จังหวัดพะเยา มุ่งสู่อำเภอป่อเกลือ จังหวัดน่าน

เดินทางออกจากวนอุทยานภูลังกาโดยใช้ทางหลวงหมายเลข 1148 ผ่านที่ว่าการอำเภอสองแคว ที่กิโลเมตรที่ 37.790 จากนั้นเส้นทางจะชันขึ้นเรื่อย ๆ เมื่อถึงสามแยกตัดทางหลวง 1097 จึงเลี้ยวซ้ายมุ่งหน้าสู่อำเภอเชียงกลาง เส้นทางผ่านชุมชน ย่านที่อยู่อาศัย ผ่านป่า ทุ่งนา พืชสวนและพืชไร่ของเกษตรกร และมีวิวภูเขาอยู่ด้านหลัง มองเห็นหมอกขาว ๆ ลอยอยู่ด้านบนภูเขาไกล ๆ จากนั้นใช้ทางหลวงหมายเลข 101 มุ่งหน้าสู่อำเภอบัว จนถึงกิโลเมตรที่ 81.200 เลี้ยวซ้ายผ่านบ้านดอนแก้วที่ระยะทาง 85.270 กิโลเมตร จากนั้นใช้ทางหลวงหมายเลข 1256 เส้นทางจะชันเขาไปเรื่อย ๆ เมื่ออยู่บนถนนที่ชันสุดจะเห็นวิวทิวทัศน์ของภูเขาและป่าสลับซับซ้อน สีเขียวอุดมสมบูรณ์ของพืชพรรณไม้ต่าง ๆ เส้นทางมีความเป็นธรรมชาติที่สวยงาม สลับกับบ้านเรือนที่อยู่อาศัยเป็นบางช่วง มีร้านขายของ ร้านขายผลไม้ เมื่อไปถึงอุทยานแห่งชาติดอยภูคาที่สามารถมองเห็นทะเลหมอก มีร้านกาแฟและเครื่องดื่ม มีห้องน้ำบริการ จากนั้นเส้นทางจะลงจากเขา และเดินทางไปจนถึงอำเภอบ่อเกลือที่ระยะทาง 128.000 กิโลเมตร สภาพถนนมีความสมบูรณ์ มีป้ายจราจรที่มีความชัดเจน

ช่วงที่ 4 อำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน มุ่งสู่อำเภอเมืองจังหวัดน่าน  
ระยะทาง 118.750 กิโลเมตร ระยะเวลา 13 ชั่วโมง  
ความสูง +2,213ม./-2,656ม.

นอกจากอำเภอบ่อเกลือ ใช้ทางหลวงหมายเลข 1081 เส้นทางผ่านวิเวกเขา ป่า ทุ่งนา ผ่านหุบเขาและธรรมชาติที่สมบูรณ์ มีบ้านเรือนที่อยู่อาศัย ชุมชน และการทำเกษตร ทิวทัศน์สองข้างทางจะเห็นธรรมชาติที่สวยงาม เห็นวิถีชีวิตชนบท ผ่านวัดพระเจ้าทันใจ กิโลเมตรที่ 28.260 บนเส้นทางถนนหลวง 1081 แทบจะไม่มีรถสัญจรผ่าน อีกทั้งถนนสายนี้วิ่งผ่านยอดเขา ระหว่างอำเภอ บ่อเกลือไปอำเภอสันติสุข สองข้างทางจึงได้เห็นวิเวกเขาสวยงามของจังหวัดน่าน และจะมีร้านค้าแฟริมถนน ส่วนร้านค้าแฟอีกหนึ่งแห่งอยู่ที่วัดพระเจ้าทันใจ มีศูนย์จำหน่ายสินค้าโอท็อป ร้านขายของที่ระลึก ห้องน้ำ พอลถึงกิโลเมตรที่ 46.800 ให้เลี้ยวซ้ายและใช้ทางหลวงหมายเลข 1169 ตรงไปอำเภอสันติสุข และจะไปสิ้นสุดที่วัดภูมินทร์ จังหวัดน่าน ที่ระยะทาง 118.750 กิโลเมตร และที่อำเภอเมือง จังหวัดน่าน ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ อาทิ ตลาดธนาคาร เอทีเอ็ม มินิมาร์ท ร้านอาหาร โรงแรม รวมถึงศูนย์บริการนักท่องเที่ยวตั้งอยู่ใกล้ ๆ กับวัดภูมินทร์ที่มา สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดน่าน

องค์ประกอบการท่องเที่ยวจักรยานที่เป็นจุดเด่นของเส้นทางจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก ช่วงจังหวัดน่าน ซึ่งวิเคราะห์ได้จากการทำ AHP สามารถเรียงลำดับค่าน้ำหนักจากมากไปหาน้อย ดังนี้

1. ความปลอดภัย (Safety) ค่าน้ำหนักเท่ากับ 162.4 ความปลอดภัยพื้นฐาน สวมหมวกกันน็อคที่ผ่านการรับรองด้วยมาตรฐานล่าสุดและเหมาะสมกับการใช้งานของ ท่านตลอดเวลา ทำตามคำแนะนำของผู้ผลิตในการปรับ ใช้งานและดูแลหมวกกันน็อคของท่าน ตลอดเวลา ความปลอดภัยสำหรับการปั่นแบบออฟโรด เคารพกฎหมายท้องถิ่นและกฎเกี่ยวกับพื้นที่และวิธีที่ท่านจะสามารถปั่นออฟโรดได้ และให้ความเคารพทรัพย์สินส่วนตัวของผู้อื่น ท่านอาจจะใช้ทางร่วมกับผู้อื่น เช่น นักเดินเขา นักขี่ม้า และผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ

2. สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenity) ค่าน้ำหนักเท่ากับ 72 สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานสำหรับนักท่องเที่ยว ระบบน้ำประปา ไฟฟ้า และการบริการในจังหวัดมีครบถ้วน และค่อนข้างสมบูรณ์ โดยเฉพาะบริเวณในตัวเมือง และบริเวณแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ร้านกาแฟ ร้านอาหารซึ่งจะมีอยู่ทั่วไป ร้านสะดวกซื้อหรือมินิมาร์ท ตลาด มีร้านของฝาก ร้านขายสินค้าที่ระลึกอยู่ตามสถานที่ท่องเที่ยว แหล่งชุมชน และในตัวเมือง วัด ตลาด นักท่องเที่ยวสามารถจ่ายสินค้าได้ทั่วไป เอทีเอ็ม โรงพยาบาล คลินิก ไปรษณีย์ ก็มีครบครัน

3. ความสะดวกในการเดินทาง (Accessibility) คำนวณน้ำหนักเท่ากับ 65.88 สามารถเดินทางมาที่จังหวัดนี้ได้ทั้งทางรถยนต์ รถโดยสารประจำทาง และทางเครื่องบิน การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง มีสถานีขนส่ง ซึ่งมีบริเวณกว้างขวาง และมีโอเปอเรเตอร์ผู้ให้บริการรถโดยสารประจำทางหลายบริษัท เนื่องจากจังหวัดน่านมีสนามบินรองรับ จึงทำให้การเดินทางมีความสะดวกมาก สามารถเดินทางได้ทั้งทางบกและทางอากาศ ซึ่งจะมีบริการรถรับจ้างต่าง ๆ รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง และรถตุ๊กตุ๊ก รถสองแถว รอให้บริการจอดที่สถานีขนส่ง เพื่อการเดินทางต่อไปยังสถานที่ต่าง ๆ การคมนาคมสะดวก อีกทั้งมีขนส่งสาธารณะให้บริการหลายรูปแบบตามจุดชุมชนต่าง ๆ และบริเวณทั่วไป

4. สิ่งดึงดูดใจ (Attraction) คำนวณน้ำหนักเท่ากับ 38.16 สิ่งดึงดูดใจในจังหวัดน่านส่วนใหญ่จะเป็นประเภทศิลปวัฒนธรรม เช่น โบราณสถาน วัด พระธาตุ ซึ่งเป็นสถาปัตยกรรมแบบไทลื้อ-ล้านนา รวมทั้งมีภาพเขียนฝาผนัง และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น อุทยานแห่งชาติ 8 แห่ง น้ำตก ถ้ำ ล่องแก่ง เสาดิน เป็นต้น มีดอกไม้ที่หายากหนึ่งเดียวในประเทศไทย คือ ดอกชมพูภูคา จังหวัดน่านมีพื้นที่เกษตรและภูเขาอยู่มาก วิถีชีวิตที่สวยงามความเป็นเมืองแห่งขุนเขาและพื้นที่สีเขียว จึงสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี

5. การบริหารจัดการ (Management) คำนวณน้ำหนักเท่ากับ 33.28 การจัดการสิ่งแวดล้อม มีมาตรการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และวัฒนธรรม จัดให้มีถังขยะ แยกขยะ การใช้วัสดุที่เป็นมิตร การใช้พลังงานทางเลือก การบำบัดขยะ/ของเสีย การควบคุมจำนวนนักท่องเที่ยว มีการจัดการนักท่องเที่ยว เช่น มีมาตรการจำกัดจำนวน จำกัดช่วงเวลาการกำหนดคุณสมบัติของผู้ที่จะเข้าชม ด้านระเบียบนักท่องเที่ยว การมีกฎระเบียบสำหรับนักท่องเที่ยว การบริหารจัดการ ด้านการสร้างความสัมพันธ์กับนักท่องเที่ยวและชุมชน สร้างความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกันกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว

6. กิจกรรม (Activity) คำนวณน้ำหนักเท่ากับ 12.3 กิจกรรมเพื่อทำให้การท่องเที่ยวและช่วงเวลาพักผ่อนของนักท่องเที่ยวน่าสนใจมากขึ้น กิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ ชมพิพิธภัณฑ์ ชมนานาชาติ หอศิลป์ ชมตลาด ตักบาตรข้าวเหนียว ถ่ายรูปบนดอย เดินป่า ชมดอกไม้ เทียววัดและนมัสการสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ไหว้พระขอพร ที่จังหวัดน่าน นวดแผนไทย และการจับจ่ายสินค้าต่าง ๆ เช่น ผักผลไม้ อาหารแห้ง เครื่องเงิน งานหัตถกรรม เครื่องแต่งกายแบบไทลื้อ ผ้าพันคอ สินค้าโอท็อป

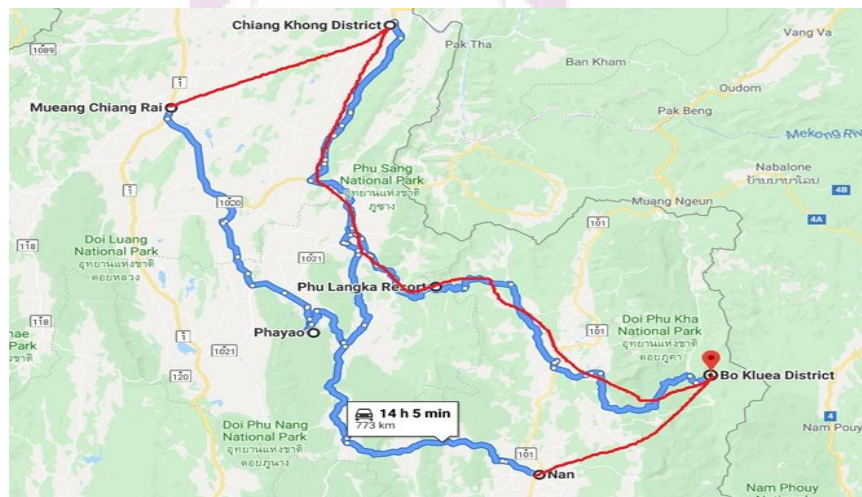
7. ที่พัก (Accommodation) คำนวณน้ำหนักเท่ากับ 11.64 ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวเพื่อการค้างแรม มีผู้ให้บริการด้านที่พักหลากหลาย เช่น โรงแรม รีสอร์ท โฮมสเตย์ และมีห้องพักให้เลือกหลายระดับ หลายราคา รวมทั้งบริการอาหารที่มี เช่น อาหารพื้นเมือง บุฟเฟ่ต์ อาหารไทย



ตามอุทยานแห่งชาติจะมีบ้านพักและเต็นท์ให้บริการ โดยเฉพาะในด้านความเป็นมิตรไมตรีของผู้คน ภาษาพื้นเมืองก็นิยมใช้กันในจังหวัดน่าน

จากผลการวิเคราะห์พฤติกรรมนักท่องเที่ยวจากรยาน ในเขตล้านนาตะวันออก ที่ได้เก็บผลสำรวจมานั้น พบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ เป็นกลุ่มอีเว้นท์ (Event) ส่วนประสบการณ์ในเส้นทาง จะใช้ทฤษฎี The Four Realms of Experience เศรษฐกิจเชิงประสบการณ์ในความเห็นของ Pine and Gilmore ให้คำจำกัดความของ “ประสบการณ์” ในมุมมองทางธุรกิจว่า “ประสบการณ์” เป็นเหตุการณ์ที่ผูกพันบุคคลในแนวทงส่วนบุคคล มีประสบการณ์ที่แตกต่างกัน 4 มิติ ที่ผู้บริโภคจะเกี่ยวข้องกับ Pine and Gilmore เสนอ The Four Realms of Experience ประกอบด้วยมิติ 4 ด้าน Entertainment, Educational, Esthetic และ Escapist การวิเคราะห์ประสบการณ์ในเส้นทางที่นักท่องเที่ยวจะได้รับ ตาม (The Four Realms of Experience สี่มิติของประสบการณ์ (Pine and Gilmore, 1999) สรุปได้ดังนี้

ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจอีกครั้งเพื่อจัดบันทึกรายละเอียดต่าง ๆ และมีกระบวนการในการเลือกเส้นทางปั่นจักรยาน โดยวิธีการใช้ ระบบการสุ่มเส้นทางในการสำรวจศักยภาพการท่องเที่ยวที่เกี่ยวจักรยาน



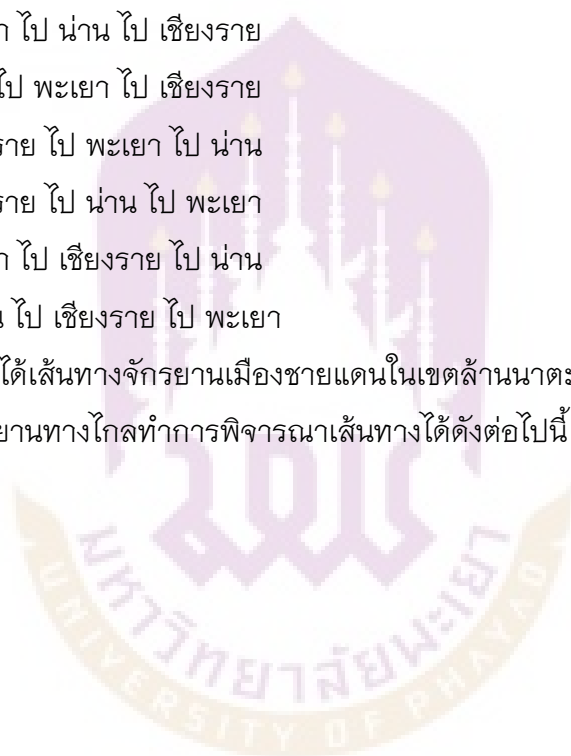
ภาพ 17 แสดงเส้นทางปั่นจักรยานตามพฤติกรรมนักท่องเที่ยว

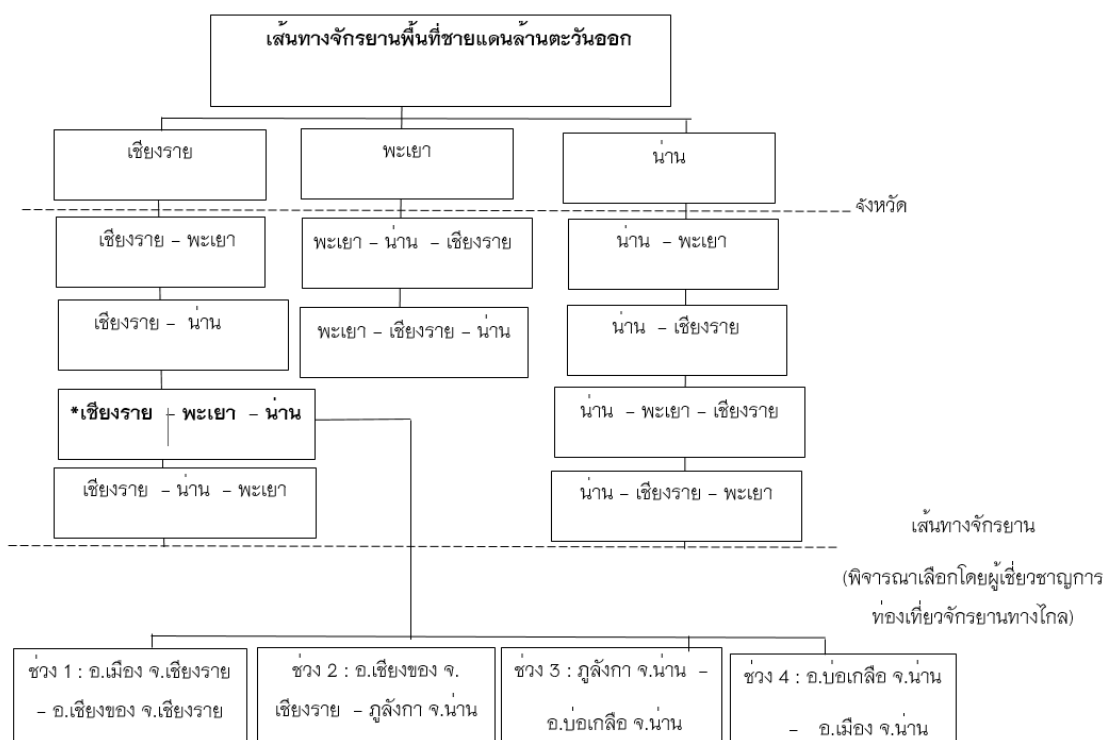
วิเคราะห์เส้นทางปั่นจักรยานตามพฤติกรรมนักท่องเที่ยวและผู้เชี่ยวชาญจักรยานระยะไกล โดยให้ผู้เชี่ยวชาญการปั่นจักรยานท่องเที่ยว ทำการทดลองเส้นทางการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก จากนั้นทำประเมินเส้นทางจักรยานในแต่ละเส้นทาง

มีสิ่งดึงดูดใจ การเข้าถึง ที่พัก สิ่งอำนวยความสะดวก กิจกรรม ความปลอดภัยและการบริหารจัดการแต่ละเส้นทางและสรุปเส้นทางจักรยานการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก ออกมาในแต่ละจังหวัดประกอบไปด้วย จังหวัดพะเยา จังหวัดน่านและจังหวัดเชียงรายทั้งสิ้น 10 เส้นทาง ได้ทำการแยกเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานได้ดังนี้

1. เชียงราย ไป พะเยา
2. เชียงราย ไป น่าน
3. น่าน ไป เชียงราย
4. น่าน ไป พะเยา
5. พะเยา ไป น่าน ไป เชียงราย
6. น่าน ไป พะเยา ไป เชียงราย
7. เชียงราย ไป พะเยา ไป น่าน
8. เชียงราย ไป น่าน ไป พะเยา
9. พะเยา ไป เชียงราย ไป น่าน
10. น่าน ไป เชียงราย ไป พะเยา

หลังจากได้เส้นทางจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออกมาแล้ว ผู้เชี่ยวชาญการท่องเที่ยวจักรยานทางไกลทำการพิจารณาเส้นทางได้ดังต่อไปนี้





**ภาพ 18 แสดงเส้นทางจักรยานพื้นที่ชายแดนล้านนาตะวันออก พิจารณาเลือก  
โดยผู้เชี่ยวชาญท่องเที่ยวจักรยานทางไกล**

ตาราง 80 แสดงธีมเส้นทางจักรยาน 4 ช่วงเส้นทางในจังหวัดเชียงราย จังหวัดพะเยา และจังหวัดน่าน

| เส้นทาง  | ชื่อเส้นทาง  | ลักษณะเด่นของเส้นทาง  | การเสนอรูปแบบกิจกรรม   |
|--|--|---|--|
| ช่วงที่ 1 เส้นทางจังหวัดเชียงราย มุ่งสู่อำเภอเชียงของ ระยะทาง 171 กิโลเมตร ระยะเวลา 12 ชั่วโมง ความสูง +1050ม./-1078ม. | เปิงใจขนาด (very Like) เส้นทางที่มีความสมบูรณ์ทั้งการคมนาคม ธรรมชาติที่สวยงาม และมีความสะดวกสบายในการเดินทาง | 1. ด้านสิ่งดึงดูดใจ เมืองแห่งขุนเขา ธรรมชาติ ในสายลมหนาว สัมผัสความงามแห่งขุนเขา รายล้อมด้วยภูเขาสูง สถานที่ท่องเที่ยวสวยงาม วัฒนธรรม และประเพณีอันล้ำค่า วิถีวิถีทัศน์ของภูเขาทางเขตรอยแดน ตลอดระยะทาง จะมีต้นไม้ใหญ่ที่ยังคงความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติสองข้างทาง<br>2. ด้านการเข้าถึง มีการคมนาคมทางอากาศจังหวัดเชียงรายมีท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ซึ่งสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 600 คน ต่อชั่วโมง ส่วนใหญ่ให้บริการสำหรับประชาชนที่เดินทางทางอากาศเป็นหลัก การคมนาคมทางน้ำเป็นการขนส่งและเดินทางโดยใช้แม่น้ำโขง ในจังหวัดเชียงรายมีท่าเทียบเรือที่อำเภอเชียงแสนและอำเภอเชียงของ ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งระหว่างประเทศและมีความสำคัญมากขึ้น การคมนาคมทางบกจังหวัดเชียงรายสามารถเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงภาคเหนือตอนบน ซึ่งปัจจุบันมีโครงข่ายที่ค่อนข้างสมบูรณ์ รถโดยสารประจำทาง การเดินทางโดย รถโดยสารประจำทาง มีสถานีขนส่งและมีที่สำหรับนั่งรอและอาณานิคมบริเวณกว้างขวาง ส่วนเที่ยวรถมีให้บริการทุกวัน และมีโอเปอเรเตอร์ผู้ให้บริการรถโดยสารประจำทางหลายบริษัท | 1. แวะพักจุดชมวิว ห้วยทรายมาง<br>2. พักค้างคืน (แคมป์)<br>3. ชมความงามของแม่น้ำโขง ตลอดเส้นทาง |

## ตาราง 80 (ต่อ)

| เส้นทาง | ชื่อเส้นทาง | ลักษณะเด่นของเส้นทาง  | การเสนอรูปแบบ<br>กิจกรรม |
|---------|-------------|---|--------------------------|
|         |             | <p>3. ที่พัก ขนย้ายจักรยาน ลานลาดชั้น ลิฟต์ การบริการที่พักชั่วคราว สำหรับ ตั้งเต็นท์นอน เช่น โรงเรียน วัด สะอาดปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน การบริการที่พัก สะอาด สะดวกและปลอดภัย โดยมีมาตรฐานรองรับ จาก สมาคมโรงแรมหรือกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา</p>  |                          |
|         |             | <p>4. ความสะดวกสบาย เส้นทางเป็นถนนทางหลวงมีความกว้างสองเลนแบบ ถนนสายหลัก แต่มีจุดที่ต้องระวัง คือ กิโลเมตรที่ 158 มีการก่อสร้างทางจนถึงกิโลเมตรที่ 166 จะเป็นช่วงเส้นทางที่มีความสูงสลับขึ้นลง เมื่อถึงสามแยกเชียงของ ให้เลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1020 เดินทางต่อจนถึงสิ้นสุดที่ ที่ว่าการอำเภอเชียงของ ระยะทาง 171.000 กิโลเมตร ตลอดเส้นทางจะเห็นวิวทิวทัศน์ของภูเขาและป่าสลับซับซ้อนสีเขียวอุดมสมบูรณ์ของพืชพรรณไม้ต่างๆ เส้นทางมีความเป็นธรรมชาติที่สวยงาม สลับกับบ้านเรือนที่อยู่อาศัยเป็นบางช่วง</p> |                          |
|         |             | <p>5. ด้านกิจกรรม กิจกรรมนันทนาการ มีส่วนร่วมกับชุมชน ลานทำกิจกรรม เพื่อชมการแสดงด้านศิลปวัฒนธรรมในพื้นที่ ตามสภาพของแหล่งท่องเที่ยว การเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ นอกพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยใช้จุดเด่นของทรัพยากรท่องเที่ยว เพื่อเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน</p>  |                          |

## ตาราง 80 (ต่อ)

| เส้นทาง | ชื่อเส้นทาง | ลักษณะเด่นของเส้นทาง  | การเสนอรูปแบบ<br>กิจกรรม |
|---------|-------------|---|--------------------------|
|         |             | <p>6. ด้านความปลอดภัย จัดทำป้ายเตือนจุดอันตรายให้เห็นเด่นชัด โดยใช้ภาษาไทยและภาษาต่างประเทศที่นักท่องเที่ยวเข้าใจได้ เช่น ป้าย ห้ามเข้า ระวังอันตราย เป็นต้น การเปลี่ยนแปลงอะไหล่หรือเพิ่มอุปกรณ์ หากไม่มีการยืนยันความเหมาะสมในการใช้งาน การติดตั้งอย่างถูกต้องใช้งานและดูแลรักษาอะไหล่และอุปกรณ์ หากมีการเปลี่ยนอะไหล่บนจักรยานของท่านด้วยอะไหล่ที่ไม่ใช่ของแท้ อาจจะทำให้จักรยานขาดความปลอดภัย และมีผลต่อการบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ชีวิตได้</p> <p>7. ด้านการบริหารจัดการ การวางแผนผู้รับผิดชอบการท่องเที่ยวจักรยาน จัดตั้งคณะทำงานผู้รับผิดชอบเพื่อการบริหารงานการท่องเที่ยวจักรยาน ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามแผนที่วางไว้อย่างต่อเนื่อง การประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเป็นประจำ การบริหารจัดการพื้นที่ท่องเที่ยวจักรยาน จัดสรรพื้นที่รับผิดชอบการท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ให้สามารถดึงดูดใจแก่นักท่องเที่ยว การจัดภูมิทัศน์ของแหล่งท่องเที่ยวให้เหมาะสมกับทรัพยากรที่มีอยู่ การพัฒนาหรือปรับปรุงบริเวณแหล่งท่องเที่ยวจักรยานอย่างต่อเนื่อง</p> |                          |

## ตาราง 80 (ต่อ)

| เส้นทาง   | ชื่อเส้นทาง   | ลักษณะเด่นของเส้นทาง   | การเสนอรูปแบบกิจกรรม  |
|---|---|--|---|
| ช่วงที่ 2 อำเภอ<br>เชียงของ มุ่งสู่<br>ภูลังกา จังหวัด<br>พะเยา ระยะทาง<br>205.800 กิโลเมตร<br>ระยะเวลา 18 ชั่วโมง<br>ความสูง +3878ม./<br>-3350ม. | เมื่อฉันและเธอ<br>หลงรักเขา<br>(When me and<br>you fall in love<br>with Mountain)<br>เป็นเส้นทางที่มี<br>ความหลากหลาย<br>วิวัฒนาการ มี<br>ภูเขาสูงชันลดหลั่น<br>กันไป และมีอากาศ<br>บริสุทธิ์ ซึ่งถือว่าเป็น<br>เส้นทางที่นัก<br>ปั่นต้องรู้สึกหลงรัก | 1. ด้านสิ่งดึงดูดใจ ตามเส้นทางจะมี<br>แหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เช่น ดอยผาดั้ง<br>ภูชี้ฟ้า มีร้านกาแฟ ร้านขายของ และยังมี<br>มีโรงเรียน รีสอร์ท สภากาชาดโดยรวมมี<br>สภาพดี เส้นทางลาดยางและมีความ<br>กว้างสองเลน เส้นทางมีความชัดเจน<br>ป้ายจราจรตามข้างทางมีความสมบูรณ์<br>และชัดเจน มีไฟถนนตามข้างทาง<br>2. ด้านการเข้าถึงมีเส้นทางหรือ<br>เครือข่ายคมนาคมขนส่งที่สามารถ<br>เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว สามารถติดต่อ<br>เชื่อมโยงกันระหว่างทรัพยากร<br>ท่องเที่ยวหนึ่งกับอีกทรัพยากร<br>ท่องเที่ยวหนึ่งที่อยู่บริเวณใกล้เคียง<br>จากการสำรวจพบว่า สภากาชาด<br>เชื่อมโยงกัน พื้นผิวถนนมีสภาพดี เป็น<br>ถนนลาดยางสะดวกในการสัญจร<br>สามารถเดินทางมาที่จังหวัดนี้ได้ทั้งทาง<br>รถยนต์ รถโดยสารประจำทาง การ<br>เดินทางโดย รถโดยสารประจำทาง มี<br>สถานีขนส่ง ซึ่งมีบริเวณกว้างขวาง และ<br>มีโอเปอเรเตอร์ผู้ให้บริการรถโดยสาร<br>ประจำทางหลายบริษัท ซึ่งจะมีทั้งรถ<br>มอเตอร์ไซด์รับจ้าง และรถตุ๊กตุ๊ก รถ<br>สองแถว รอให้บริการจอดที่สถานีขนส่ง<br>เพื่อการเดินทางต่อไปยังสถานที่ต่าง ๆ<br>การคมนาคมสะดวก อีกทั้งมีขนส่ง<br>สาธารณะให้บริการหลายรูปแบบ และ<br>มีให้บริการทั่วไป | 1. ซ้อมปีนของที่<br>ระลึก<br>2. พักค้างแรม<br>(แคมป์ กลาง<br>เต็นท์)<br>3. แวะดื่มกาแฟ<br>4. ดื่มด่ำ<br>บรรยากาศสอง<br>ข้างที่เป็นทุ่งนา<br>แม่น้ำ<br>5. แวะชม<br>พิพิธภัณฑ์สื่อลาย<br>คำ |

## ตาราง 80 (ต่อ)

| เส้นทาง | ชื่อเส้นทาง | ลักษณะเด่นของเส้นทาง  | การเสนอรูปแบบ<br>กิจกรรม |
|---------|-------------|---|--------------------------|
|         |             | <p>3. ด้านที่พัก มีบริการสถานที่พัก หลากหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็น โรงแรม เกสต์เฮ้าส์ รีสอร์ท ซึ่งสถานที่พักดังกล่าวจัดไว้ได้อย่างเพียงพอ มีสิ่งอำนวยความสะดวก ปลอดภัย</p> <p>4. ด้านบริการและสิ่งอำนวยความสะดวก มีร้านขายของ ร้านขายผลไม้ เมื่อไปถึงอุทยานแห่งชาติดอยภูคา ที่สามารถมองเห็นทะเลหมอก มีร้านกาแฟและเครื่องดื่ม มีห้องน้ำบริการ</p> <p>5. ด้านกิจกรรม มีกิจกรรมหลากหลาย สำหรับนักท่องเที่ยว อาทิ เดินป่าศึกษาธรรมชาติ ดูนก เที่ยวถ้ำธรรมชาติ เที่ยวน้ำตก ดูดาวบนยอดดอยภูลังกา</p> <p>6. ด้านความปลอดภัย ผู้ใช้ยานยนต์ ผู้เดินเท้าและผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ โปรดเคารพสิทธิของผู้อื่น ซึ่งโดยใช้ความระมัดระวัง ให้คิดว่าผู้อื่นไม่สามารถเห็นท่านได้โดยตลอดเวลา การปั่นจักรยานในยามค่ำคืน การปั่นจักรยานในเวลากลางคืนมีอันตราย มากกว่าการปั่นจักรยานในเวลากลางวัน ผู้ใช้ ยานยนต์ และผู้เดินเท้าจะมองเห็นผู้ใช้จักรยานได้ยากมาก ควรเลือกอุปกรณ์ที่เหมาะสมกับการใช้จักรยานในเวลากลางคืน</p> |                          |



## ตาราง 80 (ต่อ)

| เส้นทาง   | ชื่อเส้นทาง  | ลักษณะเด่นของเส้นทาง   | การเสนอรูปแบบกิจกรรม  |
|---|--|--|---|
|   |  | 7. ด้านการบริหารจัดการ มีมาตรการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และวัฒนธรรม จัดให้มีถังขยะ แยกขยะ การใช้วัสดุที่เป็นมิตร การใช้พลังงานทางเลือก การบำบัดขยะ/ของเสีย การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติจะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต  |   |
| ช่วงที่ 3 ภูเก็ต<br>จังหวัดพะเยา มุ่งสู่<br>อำเภอปกเกล้า<br>จังหวัดน่าน<br>ระยะทาง 128<br>กิโลเมตร<br>ระยะเวลา 15<br>ชั่วโมง ความสูง<br>+3483ม./-3653ม. | มาษาแห่งขุนเขา<br>Magic Mountain<br>เป็นเส้นทางลงจาก<br>เขาที่มีถนนลอยฟ้า<br>ซึ่งสามารถมองเห็น<br>วิว ทิวทัศน์ ทะเล<br>หมอก ได้อย่าง<br>ชัดเจนตลอด<br>เส้นทาง เหมือนดั่ง<br>ถูกสะกดด้วย<br>เวทมนต์ | 1. ด้านสิ่งดึงดูดใจในจังหวัดน่าน ส่วนใหญ่จะเป็นประเภทศิลปวัฒนธรรม เช่น โบราณสถาน วัด พระธาตุ ซึ่งเป็นสถาปัตยกรรมแบบไทลื้อ-ล้านนา รวมทั้งมีภาพเขียนฝาผนัง และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น อุทยานแห่งชาติ 8 แห่ง น้ำตก ถ้ำ ล่องแก่ง เสาดิน เป็นต้น มีดอกไม้ที่หายากหนึ่งเดียวในประเทศไทย คือ ดอกชมพูภูคา จังหวัดน่านมีพื้นที่เกษตรและภูเขาอยู่มาก วิวทิวทัศน์ที่สวยงามความเป็นเมืองแห่งขุนเขาและพื้นที่สีเขียว จึงสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี | 1. ชมทะเลหมอกภู<br>ลังกา<br>2. พักค้างคืน กาง<br>เต็นท์ชมทะเล<br>หมอกยามเช้า<br>ภูเก็ต<br>3. สัมผัส<br>บรรยากาศถนน<br>ลอยฟ้าถนนหุบเขา<br>ที่สวยงามที่สุดใน<br>ประเทศไทย |
|   |  | 2. ด้านการเข้าถึง มีถนนลาดยางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกสบาย ระบบโทรคมนาคมสื่อสารเข้าถึงได้ง่าย และรวดเร็วต่อการค้นหาข้อมูลแผนที่เส้นทางบนจักรยานจากสื่ออินเทอร์เน็ต   |   |

## ตาราง 80 (ต่อ)

| เส้นทาง | ชื่อเส้นทาง | ลักษณะเด่นของเส้นทาง   | การเสนอรูปแบบ<br>กิจกรรม |
|---------|-------------|--|--------------------------|
|         |             | <p>3. ด้านที่พัก สำหรับนักท่องเที่ยวเพื่อการค้างแรม มีผู้ให้บริการด้านที่พักหลากหลาย เช่น โรงแรม รีสอร์ท โฮมสเตย์ และมีห้องพักให้เลือกหลายระดับหลายราคา รวมทั้งบริการอาหารที่มี เช่น อาหารพื้นเมือง บุฟเฟต์ อาหารไทย ตามอุทยานแห่งชาติจะมีบ้านพักและเต็นท์ให้บริการ โดยเฉพาะในด้านความเป็นมิตรไมตรีของผู้คน ภาษาพื้นเมืองก็นิยมใช้กันในจังหวัดน่าน</p> <p>4. สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานสำหรับนักท่องเที่ยว ระบบน้ำประปา ไฟฟ้า และการบริการในจังหวัดมีครบถ้วนและค่อนข้างสมบูรณ์ โดยเฉพาะบริเวณในตัวเมือง และบริเวณแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ร้านกาแฟ ร้านอาหารซึ่งจะมีอยู่ทั่วไป ร้านสะดวกซื้อหรือมินิมาร์ท ตลาด มีร้านของฝาก ร้านขายสินค้าที่ระลึกอยู่ตามสถานที่ท่องเที่ยว แหล่งชุมชน และในตัวเมือง วัด ตลาด นักท่องเที่ยวสามารถจับจ่ายสินค้าได้ทั่วไป เอทีเอ็ม โรงพยาบาล คลินิก ไบรชณีย์ ก็มีครบครัน</p> |                          |

## ตาราง 80 (ต่อ)

| เส้นทาง | ชื่อ<br>เส้นทาง | ลักษณะเด่นของเส้นทาง   | การเสนอ<br>รูปแบบ<br>กิจกรรม |
|---------|-----------------|--|------------------------------|
|         |                 | <p>5. กิจกรรมเพื่อทำให้การท่องเที่ยวและช่วงเวลาที่พักผ่อนของนักท่องเที่ยวมาสนใจมากขึ้น กิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ ชม พิพิธภัณฑ์ ชมนานศิลป์ปะที่หอศิลป์ ชมตลาด ตักบาตรข้าวเหนียว ถ่ายรูปบนดอย เดินป่า ชมดอกไม้ เทียววัดและนมัสการสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ไหว้พระขอพร ที่จังหวัดน่าน นวดแผนไทย และการจับจ่ายสินค้าต่าง ๆ เช่น ผักผลไม้ อาหารแห้ง เครื่องเงิน งานหัตถกรรม เครื่องแต่งกายแบบไทลื้อ ผ้าพันคอ สินค้าโอท็อป</p> <p>6. ด้านความปลอดภัยพื้นฐาน สวมหมวกกันน็อคที่ผ่านการรับรองด้วยมาตรฐานล่าสุดและเหมาะกับการใช้งานของท่าน ตลอดเวลา ทำตามคำแนะนำของผู้ผลิตในการปรับ ใช้งานและดูแลหมวกกันน็อคของท่าน ตลอดเวลา ความปลอดภัยสำหรับการปั่นแบบออฟโรด เคารพกฎหมายท้องถิ่นและกฎเกี่ยวกับพื้นที่และวิธีที่ท่านจะสามารถปั่นออฟโรดได้ และให้ความเคารพทรัพย์สินส่วนตัวของผู้อื่น ท่านอาจจะใช้ทางร่วมกับผู้อื่น เช่น นักเดินเขา นักขี่ม้า และผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ</p> |                              |

ตาราง 80 (ต่อ)

| เส้นทาง  | ชื่อเส้นทาง  | ลักษณะเด่นของเส้นทาง  | การเสนอรูปแบบกิจกรรม  |
|--|--|---|---|
|  |  | 7. การจัดการสิ่งแวดล้อม มีมาตรการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และวัฒนธรรม จัดให้มีถังขยะ แยกขยะ การใช้วัสดุที่เป็นมิตร การใช้พลังงานทางเลือก การบำบัดขยะ/ของเสีย การควบคุมจำนวนนักท่องเที่ยว มีการจัดการนักท่องเที่ยว เช่น มีมาตรการจำกัดจำนวน จำกัดช่วงเวลาการกำหนดคุณสมบัติของผู้ที่จะเข้าชม ด้านระเบียบนักท่องเที่ยว การมีกฎระเบียบสำหรับนักท่องเที่ยว การบริหารจัดการด้านการสร้างความสัมพันธ์กับนักท่องเที่ยวและชุมชน สร้างความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกันกับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว                       |   |
| ช่วงที่ 4 อำเภอปอ<br>เกลือ จังหวัดน่าน<br>มุ่งสู่อำเภอเมือง<br>จังหวัดน่าน<br>ระยะทาง 118.750<br>กิโลเมตร<br>ระยะเวลา 13<br>ชั่วโมง<br>ความสูง +2,213ม.<br>/-2,656ม. | โอบกอดฉันที่<br>(HUG ME)<br>เป็นเส้นทางที่มีวิว<br>ทิวทัศน์ของป่า<br>ทุ่งนา หุบเขา ที่มี<br>ความเป็นธรรมชาติ<br>อย่างสมบูรณ์ จน<br>ทำให้ผู้มาเยือน<br>รู้สึกอบอุ่น และ<br>อยากสัมผัส<br>บรรยากาศศานาน ๆ<br>เหมือนดังอยู่ใน<br>อ้อมกอดที่อบอุ่น | 1. ด้านสิ่งดึงดูดใจในจังหวัดน่าน ส่วนใหญ่จะเป็นประเภทศิลปวัฒนธรรม เช่น โบราณสถาน วัด พระธาตุ ซึ่งเป็นสถาปัตยกรรมแบบไทลื้อ-ล้านนา รวมทั้งมี ภาพเขียนฝาผนัง และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น อุทยานแห่งชาติ 8 แห่ง น้ำตก ถ้ำ ล่องแก่งเสาดิน เป็นต้น มีดอกไม้ที่หายากหนึ่งเดียวใน ประเทศไทย คือ ดอกชมพูภูคา จังหวัดน่านมีพื้นที่เกษตรและภูเขาอยู่มาก วิวทิวทัศน์ที่สวยงามความเป็นเมืองแห่งขุนเขาและพื้นที่สีเขียว จึงสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี เส้นทางผ่านวิญญา ป่า ทุ่งนา ผ่านหุบเขาและธรรมชาติที่สมบูรณ์ | 1. แวะชมบ่อเกลือโบราณ 800 ปี<br>2. ซอปปิงสินค้าชุมชน<br>3. พักค้างคืน และชมวิวพระอาทิตย์ขึ้นของพระตำหนัก<br>ภูฟ้ายามเช้า<br>4. ถ่ายภาพ ณ อุทยานแห่งชาติ ดอยภูคา |

## ตาราง 80 (ต่อ)

| เส้นทาง | ชื่อเส้นทาง | ลักษณะเด่นของเส้นทาง  | การเสนอรูปแบบ<br>กิจกรรม |
|---------|-------------|---|--------------------------|
|         |             | <p>มีบ้านเรือนที่อยู่อาศัย ชุมชน และการทำเกษตร ทิวทัศน์สองข้างทางจะได้เห็นธรรมชาติที่สวยงาม</p> <p>2. ด้านที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวเพื่อการค้างแรม มีผู้ให้บริการด้านที่พักหลากหลาย เช่น โรงแรม รีสอร์ท โฮมสเตย์ และมีห้องพักให้เลือกหลายระดับหลายราคา รวมทั้งบริการอาหารที่มี เช่น อาหารพื้นเมือง บุฟเฟต์ อาหารไทย ตามอุทยานแห่งชาติจะมีบ้านพักและเต็นท์ให้บริการ โดยเฉพาะในด้านความเป็นมิตรไมตรีของผู้คน ภาษาพื้นเมืองก็นิยมใช้กันในจังหวัดน่าน</p> <p>3. ด้านการเข้าถึง นักท่องเที่ยวเข้ามายังแหล่งท่องเที่ยวได้สะดวก การขนส่ง นำเที่ยว บริการไฟฟ้า น้ำประปา ถนนลาดยาง บ้ายบอทาง</p> <p>4. สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานสำหรับนักท่องเที่ยว ระบบน้ำประปา ไฟฟ้า และการบริการในจังหวัดมีครบถ้วนและค่อนข้างสมบูรณ์ โดยเฉพาะบริเวณในตัวเมือง และบริเวณแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ร้านกาแฟ ร้านอาหารซึ่งจะมีอยู่ทั่วไป ร้านสะดวกซื้อหรือมินิมาร์ท ตลาด มีร้านของฝาก ร้านขายสินค้าที่ระลึกอยู่ตามสถานที่ท่องเที่ยว แหล่งชุมชน และในตัวเมือง วัด ตลาด นักท่องเที่ยวสามารถจับจ่ายสินค้าได้ทั่วไป เอทีเอ็ม โรงพยาบาล</p> |                          |

## ตาราง 80 (ต่อ)

| เส้นทาง | ชื่อเส้นทาง | ลักษณะเด่นของเส้นทาง  | การเสนอรูปแบบ<br>กิจกรรม |
|---------|-------------|---|--------------------------|
|         |             | <p>คลินิก ไพรชณีย์ มีศูนย์จำหน่ายสินค้า<br/>โอท็อป อีกทั้งยังมีสิ่งอำนวยความสะดวก<br/>สะดวกต่าง ๆ อาทิ ตลาด ธนาคาร<br/>เอทีเอ็ม รวมถึงศูนย์บริการ<br/>นักท่องเที่ยวก็มีครบครัน</p> <p>5. กิจกรรมเพื่อทำให้การท่องเที่ยวและ<br/>ช่วงเวลาพักผ่อนของนักท่องเที่ยว<br/>น่าสนใจมากขึ้น กิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่<br/>ชมพิพิธภัณฑ์ ชมนานศิลป์ที่หอศิลป์<br/>ชมตลาด ดักบาตรข้าวเหนียว ถ่ายรูป<br/>บนดอย เดินป่า ชมดอกไม้ เทียววัดและ<br/>นมัสการสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ไหว้พระขอพร ที่<br/>จังหวัดน่าน นวดแผนไทย และการ<br/>จับจ่ายสินค้าต่าง ๆ เช่น ผักผลไม้<br/>อาหารแห้ง เครื่องเงิน งานหัตถกรรม<br/>เครื่องแต่งกายแบบไทลื้อ ผ้าพันคอ<br/>สินค้าโอท็อป</p> <p>6. ความปลอดภัยพื้นฐาน สวมหมวก<br/>กันแดดที่ผ่านการรับรองด้วยมาตรฐาน<br/>ล่าสุดและเหมาะกับการใช้งานของ<br/>ท่านตลอดเวลา ทำตามคำแนะนำของ<br/>ผู้ผลิตในการปรับ ใช้งานและดูแลหมวก<br/>กันแดดของท่าน ตลอดเวลา ความ<br/>ปลอดภัยสำหรับการปั่นแบบออฟโรด<br/>เคารพกฎหมายท้องถิ่นและกฎเกี่ยวกับ<br/>พื้นที่และวิธีที่ท่านจะสามารถปั่นออฟ<br/>โรดได้ และให้ความเคารพทรัพย์สิน<br/>ส่วนตัวของผู้อื่น ท่านอาจจะใช้ทาง<br/>ร่วมกับผู้อื่น เช่น นักเดินเขา นักขี่ม้า<br/>และผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ</p> |                          |

## ตาราง 80 (ต่อ)

| เส้นทาง | ชื่อเส้นทาง | ลักษณะเด่นของเส้นทาง  | การเสนอรูปแบบกิจกรรม |
|---------|-------------|---|----------------------|
|         |             | 7. ด้านการบริหารจัดการ จัดการ<br>สิ่งแวดล้อม มีมาตรการป้องกัน<br>ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และ<br>วัฒนธรรม จัดให้มีถังขยะ แยกขยะ<br>การใช้วัสดุที่เป็นมิตร การใช้พลังงาน<br>ทางเลือก การบำบัดขยะ/ของเสีย การ<br>ควบคุมจำนวนนักท่องเที่ยว มีการ<br>จัดการนักท่องเที่ยว เช่น มีมาตรการ<br>จำกัดจำนวน จำกัดช่วงเวลาการ<br>กำหนดคุณสมบัติของผู้ที่จะเข้าชม ด้าน<br>ระเบียบนักท่องเที่ยว การมีกฎระเบียบ<br>สำหรับนักท่องเที่ยว การบริหารจัดการ<br>ด้านการสร้างความสัมพันธ์กับ<br>นักท่องเที่ยวและชุมชน สร้าง<br>ความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกันกับ<br>ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว |                      |

แนวทางการท่องเที่ยวจรัญเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก เป็นประสบการณ์ที่จะเปิดประสาทสัมผัสของนักท่องเที่ยวทั้งร่างกาย จิตใจและจิตวิญญาณ ให้นักปั่นสร้างการใส่ใจสิ่งแวดล้อม สร้างประสบการณ์ ด้านการท่องเที่ยวจรัญเมืองชายแดน ทั้งในตลาดต่างประเทศและตลาดในประเทศต่อไป ให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย กระตุ้นการใช้จ่ายนักท่องเที่ยวกลุ่มคุณภาพเพื่อตอบสนองความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย กระจายพื้นที่และช่วงเวลาในการเดินทาง สร้างความเข้มแข็งให้สังคมและรักษาสิ่งแวดล้อม

จากตาราง 80 ได้นำเสนอการสร้างธำมรงค์การท่องเที่ยวของเส้นทางจรัญเมืองชายแดนเพื่อการท่องเที่ยว 4 เส้นทาง ของจังหวัดชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก 3 จังหวัด ซึ่งสามารถอธิบายสรุปถึงการตั้งอัตลักษณ์และลักษณะทางภูมิศาสตร์ของแต่ละเส้นทางมาสร้างแนวทางการท่องเที่ยวจรัญเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออกที่น่าสนใจให้แก่นักท่องเที่ยว ดังนี้

ช่วงที่ 1 “เป็งใจขนาด (very Like)” เป็นภาษาเหนือ แปลว่า ถูกใจมาก เป็นเส้นทางจากจังหวัดเชียงราย มุ่งสู่อำเภอเชียงของ มีจุดเด่นที่มีลักษณะเส้นทางรายล้อมด้วยธรรมชาติที่

สวยงาม ตลอดเส้นทางจะเห็นวิวทิวทัศน์ของภูเขาและป่าสลับซับซ้อนสีเขียวอุดมสมบูรณ์ของพืชพรรณไม้ต่าง ๆ เมื่อนักท่องเที่ยวได้มาปั่นเส้นทางนี้จะถูกใจมีรูสึมน่าสนใจ เส้นทางนี้มีเป็นเส้นทางเรียบแม่น้ำโขงที่ทอดยาวตลอดสาย จึงเสนอการออกแบบกิจกรรมให้นักท่องเที่ยวได้พักผ่อนเดิน (แคมป์) เพื่อชมความงามริมฝั่งแม่น้ำโขง

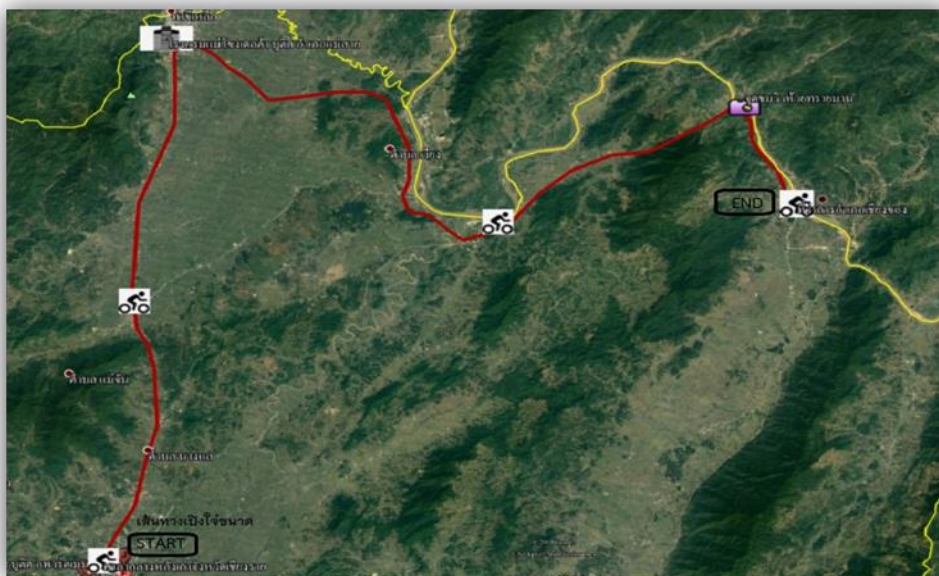
ช่วงที่ 2 “เมื่อฉันและเธอหลงรักเขา” เป็นเส้นทางจากอำเภอเชียงของ มุ่งสู่ภูสิงห์กา จังหวัดพะเยา มีจุดเด่นที่เส้นทางมีความหลากหลายวิวธรรมชาติ มีภูเขาสูงชันลดหลั่นกันไปและมีอากาศบริสุทธิ์ สภาพถนนโดยรวมมีสภาพดี เส้นทางลาดยางและมีความกว้างสองเลน เส้นทางมีความชัดเจน ป้ายจราจรตามข้างทางมีความสมบูรณ์และชัดเจน มีไฟถนนตามข้างทาง ซึ่งถือว่าเป็นเส้นทางที่นักปั่นต้องรู้สึกหลงรักและกลับมาเยือนในครั้งต่อไป ด้วยเส้นทางนี้อยู่ในแวดล้อมของธรรมชาติ และมีจุดเที่ยวชมศิลปวัฒนธรรม และสินค้าภูมิปัญญาท้องถิ่นในระหว่างทาง จึงออกแบบกิจกรรมให้นักท่องเที่ยวได้แวะพักผ่อน (แคมป์ กลางเต็นท์) ผสมผสานกับการแนะนำให้อัปปีงของที่ระลึก แวะดื่มกาแฟริมทุ่ง และแวะชมพิพิธภัณฑ์สื่อลายคำ

ช่วงที่ 3 “มายาแห่งขุนเขา” เป็นเส้นทางจากภูสิงห์กา จังหวัดพะเยา มุ่งสู่ อำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน มีจุดเด่นที่เป็นเส้นทางลงจากเขาที่มีถนนลื่นฟ้าซึ่งสามารถมองเห็นวิว ทิวทัศน์ทะเลหมอก ได้อย่างชัดเจนตลอดเส้นทาง มีสิ่งดึงดูดใจที่สะท้อนความเป็นอัตลักษณ์ของจังหวัดน่าน เช่น ศิลปวัฒนธรรม โบราณสถาน วัด พระธาตุ ซึ่งเป็นสถาปัตยกรรมแบบไทลื้อ-ล้านนา รวมทั้งมี ภาพเขียนฝาผนัง และแหล่งท่องเที่ยวทาง และได้ชมโฉม ดอกชมพูภูคาที่งดงามระหว่างการเดินทางอีกด้วย เมื่อนักท่องเที่ยวได้มาแล้วคงต้องมนต์ความงามของธรรมชาติ สะกดจึงเป็นที่มาของธิมนี้ และในตอนเช้าตรู่จะมีหมอกให้ได้สัมผัส จึงเสนอการออกแบบกิจกรรมให้นักท่องเที่ยวได้พักกางเต็นท์ และชมทะเลหมอกภูสิงห์กา และมีกิจกรรมปั่นไปสัมผัสบรรยากาศถนนลื่นฟ้าถนนหุบเขาที่สวยงามที่สุดในประเทศไทย

ช่วงที่ 4 “โอบกอดฉันที” เป็นเส้นทางจากอำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน มุ่งสู่อำเภอเมือง จังหวัดน่าน มีจุดเด่นที่เป็นเส้นทางที่มีวิวทิวทัศน์ของป่า ทุ่งนา หุบเขา ที่มีความเป็นธรรมชาติอย่างสมบูรณ์ จนทำให้ผู้มาเยือนรู้สึกอบอุ่น และอยากสัมผัสบรรยากาศน่าน ๆ เหมือนตั้งอยู่ในอ้อมกอดที่อบอุ่น เส้นทางนี้จะมุ่งสู่เป้าหมายที่บริเวณตัวเมืองจังหวัดน่าน ที่มีแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมที่สำคัญ เช่น การเที่ยวชมวัดที่มีอยู่รายรอบและมีระยะไม่ไกลกันมากนัก สามารถมีประเพณีตักบาตรข้าวเหนียว รวมทั้งการจับจ่ายสินค้าต่าง ๆ เช่น ผักผลไม้ อาหารแห้ง เครื่องเงิน งานหัตถกรรม เครื่องแต่งกายแบบไทลื้อ ผ้าพันคอ สินค้าโอท็อป และการออกแบบกิจกรรมในระหว่างการท่องเที่ยวจะมุ่งไปที่การแวะชมบ่อเกลือโบราณ 800 ปี การอัปปีงสินค้าชุมชน และกิจกรรมปั่นทำบุญ 9 วัด







ภาพ 20 แสดงการสำรวจเส้นทางจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก

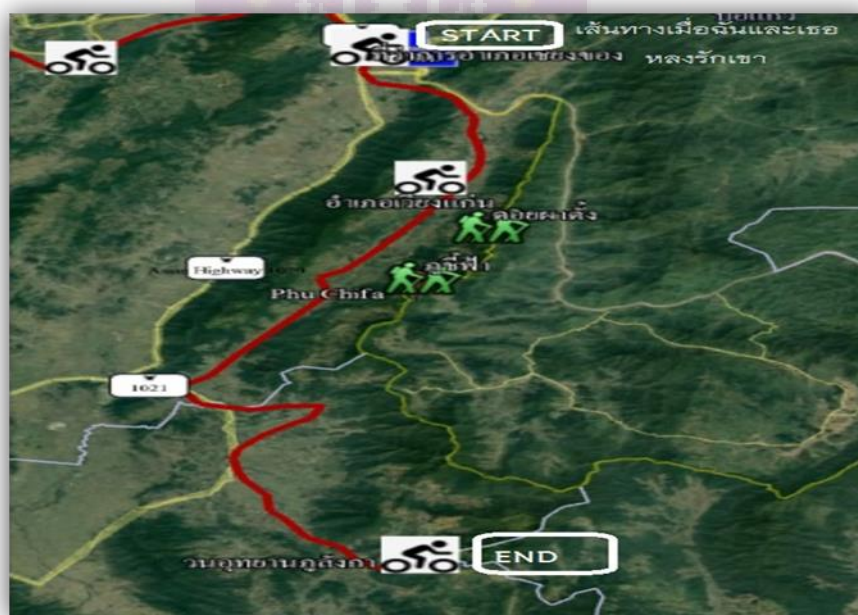
### เส้นทางช่วงที่ 1 เส้นทางจังหวัดเชียงราย มุ่งสู่อำเภอเชียงของ

เส้นทางที่เรียบง่ายและสวยงามแวดล้อมด้วยสีเขียวของพันธุ์ไม้หลากหลาย มีวิว ช้าง ทางเป็นสภาพธรรมชาติที่ยังสมบูรณ์ บางส่วนเป็นพื้นที่สีเขียวธรรมชาติ มองเห็นวิวภูเขา ไปถึงจุดซึ่งอยู่บนภูเขาสูงจะมองเห็นวิวภูเขาและแม่น้ำโขงสวยงามมาก สามารถมองเห็นฝั่งประเทศลาวได้อีกด้วย เส้นทางไปเชียงของเป็นเส้นทางเลาะริมแม่น้ำโขง เมื่อขึ้นไปวิ่งบนเขามองลงมาจะเห็นวิวสวยงาม มีวนอุทยานริมโขง ที่มีสัตว์ป่านานาชนิด และป่าพืชพรรณต่าง ๆ สภาพป่าทั่วไปในพื้นที่บริเวณลำห้วยเป็นป่าที่อุดมสมบูรณ์ บริเวณที่มีความชันสูงบริเวณที่ราบตามหุบเขาหรือตามร่องห้วย จะพบป่าดิบเขา สำหรับบริเวณไหล่เขาจะเป็นป่าเต็งรังเส้นทางไปเชียงของเป็นเส้นทางเลาะริมแม่น้ำโขง มีจุดชมวิวยุทธยาธาราม ตั้งอยู่บนภูเขาสูง มองเห็นวิวภูเขา และแม่น้ำโขงสวยงามมาก อยู่ระหว่างเส้นทางเชียงแสน เชียงของ ทั้งหมดนี้ให้ประสบการณ์ด้าน Esthetic ความงาม กิจกรรมการท่องเที่ยวสถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่งเป็นตัวแทนของประสบการณ์ความงามที่นักท่องเที่ยวได้รับ วัดพระธาตุห้วยกว๊าน มีเจดีย์เก่าอายุกว่า 100 ปีมาแล้ว ยังไม่ได้รับการบูรณะ และอยู่ติดกับแม่น้ำโขง ซึ่งมีทิวทัศน์ที่สวยงามมาก เมื่อก่อนวัดแห่งนี้เป็นวัดร้างองค์พระธาตุยังพอมิให้เห็นอยู่ต่อมาได้พังลงมา และได้มีพระสงฆ์มาอยู่จำพรรษา จึงขอตั้งเป็นวัดท่าเรือเชียงของ ท่าเรือเชียงของตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำโขง ให้ประสบการณ์ด้าน Escapist การหลีกหนี ประสบการณ์ ที่สถานที่ท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมีส่วนร่วมในประสบการณ์ Escapist เมื่อเดินทางไปยังสถานที่ที่เฉพาะเจาะจง และมีส่วนร่วมในกิจกรรมในสถานที่ที่มีบรรยากาศสงบ

และห่างไกลจากกลุ่มคนหนาแน่น โดยทั่วไปการท่องเที่ยวไปยังสถานที่ เช่น วัด หรือภูเขาสูง เป็นการหลีกเลี่ยงจากชีวิตประจำวันของพวกเขา

### จุดอันตรายที่ควรระมัดระวัง

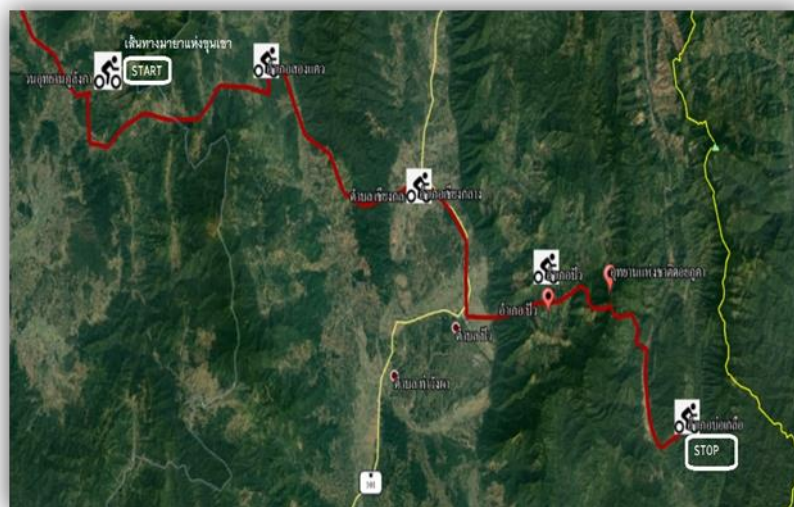
เริ่มตั้งแต่ หัวบ้าน บ้านป่าสักหางเวียง ต.เวียง อ.เชียงแสน จ.เชียงราย ไปถึงบ้านทุ่ง ต.บ้านแซว อ.เชียงแสน จ.เชียงราย จะมีพื้นถนนชำรุดเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายต่อผู้สัญจรไปมาอย่างมาก ที่เห็นได้เด่นชัดจุดต่าง ๆ ก็จะมีทางก่อนเข้าตัวอำเภอเชียงแสน ถ้ามาจาก อ.เชียงของ บริเวณบ้านป่าสักหางเวียง เตียบ่ม หน้าด่านกักกันสัตว์ อำเภอเชียงแสน ระยะก่อนถึงสะพานแม่น้ำคำ บ้านสบคำ ต.เวียง อ.เชียงแสน และก่อนถึงวัดพระธาตุดูผาเงา ระยะทางตลอดบ้านสบคำ ถึงบ้านเชียงแสนน้อย ต.เวียง อ.เชียงแสน จ.เชียงราย ระยะทาง จากหัวบ้าน (ถ้ามาจากเชียงแสน) บ้านแซวกลาง ต.บ้านแซว เลยแยกไปบ้านท่าซันทอง-สวนดอก ไปทางบ้านทุ่ง สายนี้จะเป็นจุด ๆ ทั้งสายจากบ้านแซว มาถึง บ้านทุ่ง หัวบ้านบ้านทุ่ง ระยะทางประมาณ 200-300 เมตร



ภาพ 21 แสดงเส้นทางช่วงที่ 2 อำเภอเชียงของ มุ่งสู่ภูสิงห์ จังหวัดพะเยา

เส้นทางที่ผ่านจะมีวิวธรรมชาติช่วงแรกจะเป็นวิวแม่น้ำ ต่อมาวิวภูเขาและช่วงสุดท้ายวิวทุ่งนา เส้นทางเลียบแม่น้ำโขง มีวิวแม่น้ำโขงที่มองเห็นฝั่งประเทศลาวโดยมีแม่น้ำกั้น ไปตามขุนเขาผ่านหมู่บ้าน ผ่านป่า เส้นทางจะขึ้นเขาไปเรื่อย ๆ เส้นทางจะอยู่บนภูเขาสูงตลอด จึงสามารถมองเห็นวิวภูเขาหลายระดับลดหลั่นกันไปตัดกับท้องฟ้าโปร่งและอากาศบริสุทธิ์ โดยภูเขาแถบนี้

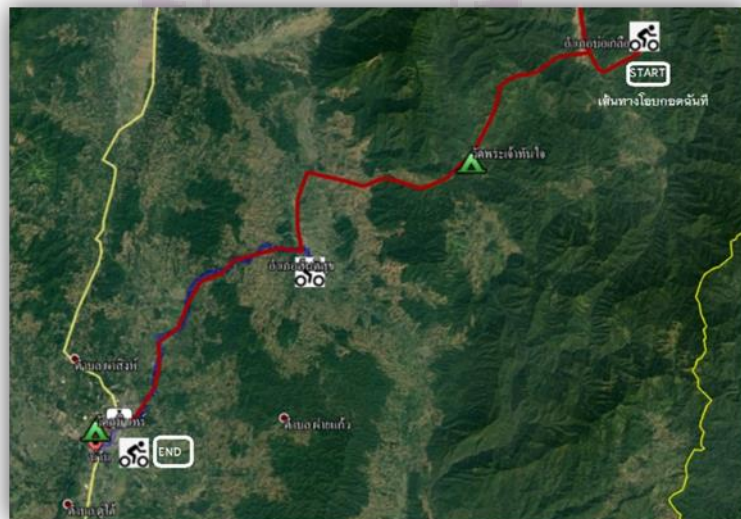
จะปกคลุมด้วยพืชพันธุ์ไม้ต่าง ๆ ทั้งป่าและพื้นที่เกษตร มองเห็นเป็นภูเขาสีเขียวที่มีความอุดมสมบูรณ์ มีถนนที่มองจากด้านบนเป็นรูปตัวเอสที่สองข้างทางเป็นป่า มีปลุกกล้วย ไร่ข้าวโพด ทำแปลงเกษตร อาชีพเกษตรกรรมเป็นอาชีพสำคัญของพื้นที่แถบนี้ พืชที่ปลูก ได้แก่ ข้าว ข้าวโพด และผักผลไม้เมืองหนาว ิวส่วนใหญ่จึงเป็นทุ่งนาสีเขียวที่มองเห็นภูเขาอยู่ด้านหลัง บางช่วงเป็นไร่ข้าวโพดมีความเป็นธรรมชาติที่สวยงาม โดยตามเส้นทางจะมีแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เช่น ดอยผาตั้ง ภูชี้ฟ้า พระธาตุขิงแกง เป็นองค์เจดีย์ที่มีความงามเป็นเอกลักษณ์เฉพาะ มีการผสมผสานระหว่างรูปแบบงานศิลปะของล้านนาและมิกลีนอายของงานศิลปะไทใหญ่ผสมผสานเข้ากันอย่างลงตัว ทั้งหมดนี้ให้ประสบการณ์ด้าน Esthetic ความงาม กิจกรรมการท่องเที่ยวสถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่งเป็นตัวแทนของประสบการณ์ความงามที่นักท่องเที่ยวได้รับ จากวิวแม่น้ำทั้งป่าเขา ถนนรูปตัวเอส พื้นที่สีเขียวของพืชไร่ พืชสวน และภูเขาสูง ดอย และภูชี้ฟ้าให้ประสบการณ์ด้าน Escapist การหลีกหนี ได้แก่ วัด และภูเขาสูงที่ให้ประสบการณ์การหลีกหนี ซึ่งหลีกเลี่ยงความบันเทิงโดยทั่วไป พวกเขาไปยังจุดหมายปลายทางเพื่อเสริมสร้างประสบการณ์ Escapist การหลีกหนีจากการปฏิบัติในชีวิตประจำวันหรือหลีกเลี่ยงชั่วคราว เวียงลอ เป็นเมืองโบราณขนาดใหญ่ เป็นเมืองที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์เมืองหนึ่งในภาคเหนือ ในเขตโบราณสถานเวียงลอ พบซากกำแพงเมืองเก่า พระธาตุ วัดเก่าแก่และวัดร้างอยู่มากมาย และประเพณีที่เบิ่งจะมีประเพณีสงกรานต์พระธาตุขิงแกง ทุกปี มีชุมชนบ้านผาตั้ง วิถีชีวิตทำเกษตรกรรม ศูนย์พัฒนาโครงการหลวงปันคำ อำเภอบง เป็นพื้นที่พัฒนาเกษตรที่สูง มีสิ่งที่น่าสนใจภายในศูนย์คือพืชผักเมืองหนาว ซึ่งมีการปลูกตามไหล่เขา เป็นพืชล้มลุกและยืนต้น นอกจากนี้ยังมีการปลูกดอกไม้หลากสีอีกหลายชนิด ในบริเวณใกล้เคียงมีชุมชนของชาวม้ง และชาวเมี่ยน หรือเฝ้าอยู่ใกล้ ๆ หากไปเยือนในช่วงเทศกาลสำคัญจะได้พบกับวิถีชีวิตและวัฒนธรรมของชนเผ่าอีกด้วย ทั้งหมดนี้ให้ประสบการณ์ด้าน Educational การเรียนรู้ โดยปกติแล้วนักท่องเที่ยวเพิ่มทักษะและความรู้ทั้งทั่วไปหรือเฉพาะ ผ่านประสบการณ์จากการเรียนรู้ ที่สถานที่ที่พวกเขาเยี่ยมชม คือเรียนรู้ประวัติศาสตร์ จากโบราณสถานเมืองโบราณ เรียนรู้ประเพณีที่เบิ่ง เรียนรู้จากชุมชนบ้านผาตั้ง วิถีชีวิตทำเกษตรกรรม ศูนย์พัฒนาโครงการหลวงปันคำ และวิถีชีวิตชนเผ่าต่าง ๆ



ภาพ 22 แสดงเส้นทางช่วงที่ 3 ภูลังกา จังหวัดพะเยา มุ่งสู่อำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน

เส้นทางผ่านชุมชน ยานที่อยู่อาศัย ผ่านป่า ทุ่งนา พืชสวนและพืชไร่ของเกษตรกร และมีวิวภูเขาอยู่ด้านหลัง มองเห็นหมอกขาว ๆ ลอยอยู่ด้านบนภูเขาไกล ๆ จากนั้นใช้เส้นทางจะขึ้นเขาไปเรื่อย ๆ เมื่ออยู่บนถนนที่สูงสุดจะเห็นวิวทิวทัศน์ของภูเขาและป่าสลับซับซ้อนสีเขียวอุดมสมบูรณ์ของพืชพรรณไม้ต่าง ๆ เส้นทางมีความเป็นธรรมชาติที่สวยงาม สลับกับบ้านเรือนที่อยู่อาศัยเป็นบางช่วง เมื่อไปถึงอุทยานแห่งชาติดอยภูคา ที่สามารถมองเห็นทะเลหมอกให้ประสบการณ์ด้าน Esthetic ความงาม จุดแวะมีภูลังการีสอร์ท ตั้งอยู่ในอ.ปง จังหวัดพะเยา เป็นรีสอร์ตหยอดฮิตท่ามกลางธรรมชาติบนเขาของวนอุทยานภูลังกาห้องพักจะเป็นแบบ เรียบง่าย มีวิวด้านล่างเป็นแอ่งและเป็นเขาหินปูนและต้นไม้ใหญ่เรียงรายสลับกัน ไฮไลต์ของการมาเที่ยวภูลังกา คือ การได้ชม พระอาทิตย์ขึ้นหน้ารีสอร์ต ส่องแสงลงมายังทะเลหมอกในแอ่งกระทะ ให้บรรยากาศสวยงามเหมือนภาพวาด จุดชมทะเลหมอกอีก หนึ่งจุดของ คือ ลานช่างภาพ ซึ่งจะอยู่ริมถนนด้านข้างรีสอร์ตก็เป็นจุดชมวิวะทะเลหมอกที่งดงามไม่แพ้กัน นอกจากนี้ที่นี่ยังมีหนังสือ เดินทาง ของชนเผ่าเมี่ยนที่ยาวที่สุดในโลก ที่เรียกว่า “เกีย เซน บ้อง” ด้วย จุดแวะช้อปปิ้ง คือ ร้านลำดวนผ้าทอ ผลิตภัณฑ์ส่วนใหญ่ จะเป็นผ้าทอเมืองน่าน ผ้าไทลื้อ ผ้าทอพื้นเมือง ชุดเสื้อผ้าสำเร็จรูปสไตล์พื้นเมือง และของฝาก ของที่ระลึก ในราคาย่อมเยา มีป้ายบอกราคากำกับไว้ชัดเจน เดินเลือกซื้อเลือกหากันได้ทั้งวัน จากร้านเสื้อผ้าพื้นเมืองธรรมดา มีเพียงอาคารหลักหลังเดียว ชัยบขยายเป็นร้านเสื้อผ้าใหญ่โต เป็นที่รู้จักขึ้นหน้าขึ้นตาของอำเภอบัวและจังหวัดน่าน มาวันนี้ธุรกิจที่ควบคู่ไปกับการท่องเที่ยวที่ผุดขึ้นพอ ๆ กับโรงแรม คือ การทำร้านกาแฟ ใช้ การเพิ่มเติมส่วนที่ขาดหายของร้าน จากกาแฟซอง ในอดีตให้ลูกค้าชงกินเองและฟรี

เป็นร้านกาแฟโฮมสเตย์ มีอุ่นไอร่มอง โฮมสเตย์ ที่นี้เป็นพักแบบเรียบง่ายซ่อนตัวอยู่ในหมู่บ้านสะปัน เห็นข้างหน้าก็อาจจะสงสัยคิดว่าเป็นร้านอาหารข้างทาง แต่พอได้เดินไปด้านหลังเท่านั้นแหละ ก็จะพบกับความใกล้ชิดธรรมชาติมาก ๆ มีลำธารตัดผ่านโฮมสเตย์สลั้กับทิวเขาประกอบกับหมอกจาง ๆ สวยงามมาก เพลิดเพลินกับการเดินเล่น ทั้งหมดนี้ให้ประสบการณ์ด้าน Entertainment ความบันเทิง เป็นหนึ่งในรูปแบบของประสบการณ์ที่เก่าแก่ที่สุด และเป็นหนึ่งในการพัฒนาและแพร่หลายที่สุดในสภาพแวดล้อมทางธุรกิจในปัจจุบัน ความบันเทิงที่ต้องเสนอ เพื่อครอบครองความสนใจของลูกค้า ประสบการณ์ความบันเทิงที่เกิดขึ้นบ่อย เมื่อนักท่องเที่ยวชมกิจกรรมการแสดงของคนอื่น ๆ รวมทั้งการฟังเพลงที่สถานที่ท่องเที่ยว การเที่ยวชมงานเทศกาลท้องถิ่น หรือชมการแสดงต่าง ๆ เป็นตัวอย่างของประสบการณ์ความบันเทิง ส่วนอีกที่หนึ่งคือ บ่อเกลือ ขึ้นชื่อในเรื่องของการทำเกลือสินเธาว์บนภูเขา ซึ่งมีมาแต่โบราณ โดยสมัยก่อนจะนำไปจำหน่ายยังกรุงสุโขทัย เชียงใหม่ เชียงตุง หลวงพระบาง รวมถึงสิบสองปันนา แต่ในปัจจุบันแห้งไปเกือบหมด เกลืออยู่เพียงแค่ 2 บ่อเท่านั้น โดยชาวบ้านและคนพื้นเมืองก็ยังรักษาไว้เป็นมรดก และมีการผลิตเกลืออยู่จนถึงทุกวันนี้ ของฝากขึ้นชื่อของที่นี่ ได้แก่ เกลือสินเธาว์ สปาเกลือซัดผิว ครีมทาผิวจากเกลือ และสินค้าท้องถิ่นอื่น ๆ



ภาพ 23 แสดงเส้นทางที่ 4 อำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน มุ่งสู่อำเภอเมืองจังหวัดน่าน

เส้นทางผ่านวิญญา ป่า ทุ่งนา ผ่านหุบเขาและธรรมชาติที่สมบูรณ์ มีบ้านเรือนที่อยู่อาศัย ชุมชน และการทำเกษตร ทิวทัศน์สองข้างทางจะได้เห็นธรรมชาติที่สวยงาม เห็นวิถีชีวิตชนบท บนเส้นทางถนนหลวง 1081 แทบจะไม่มีรถสัญจรผ่าน อีกทั้งถนนสายนี้วิ่งผ่านยอดเขา

ระหว่างอำเภอปอเกลือไปอำเภอสันติสุข สองข้างทางจึงได้เห็นวิถุเขาสวยงามของจังหวัดน่าน และจะมีร้านกาแฟริมถนน ส่วนร้านกาแฟอีกหนึ่งแห่งอยู่ที่วัด พระเจ้าทันใจ มีศูนย์จำหน่ายสินค้าโอท็อป ร้านขายของที่ระลึก สิ่งน่าสนใจ ได้แก่ ถนนลอยฟ้า เส้นทางในฝัน 1256 ถนนลอยฟ้า ปัว-ปอเกลือ จ.น่าน อีกหนึ่งเส้นทางที่ต้องไปสัมผัสสักครั้งในชีวิต เพลิดเพลินกับเส้นทางสายธรรมชาติที่มีความสูงชัน ไม่ธรรมดาเลยจริง ๆ ต้องลองมาสัมผัส มีวัดภูเก็ด ที่นี่นอกจากเราจะได้เข้ามาไหว้พระขอพรแล้ว ยังมีลานชมวิวที่เราสามารถมองเห็นวิวทุ่งนาได้กว้างไกลสุดสายตา อีกทั้งยังมีลำธารด้านล่าง ที่เราสามารถให้อาหารจากลานด้านบนผ่านท่อไหลลงไปให้กับฝูงปลาได้ วัด ร่องแวง เป็นวัดโบราณอีกแห่งหนึ่งของจังหวัดน่าน มีวิหารที่โดดเด่นด้วยศิลปกรรมแบบไทลื้อ ลักษณะของวิหารหน้าบันเป็นลายพันพุกฤษา วิหาร มีหลังคาคลุมต่ำ ในวิหารมีพระประธานปางมารวิชัย และจิตรกรรมฝาผนังเรื่องพุทธประวัติและเนมิราชชาดก ด้านหน้าวัดมีทางเดินผ่านทุ่งนาไปยัง หอเทพญารินทร์เจ้าหลวงช้างเผือกงาเขียว ซึ่งตั้งอยู่ไม่ไกลกัน ในช่วงฤดูทำนา วิวระหว่างทางเดินเห็นวิวทุ่งนาปลูกแทรกไปกับบ้านของชาวบ้าน รวมถึงด้านหลังหอค้าหลวงสามารถเห็นวิวทุ่งนาได้แบบกว้างไกล ทั้งหมดนี้ให้ประสบการณ์ด้าน Esthetic ความงาม แหล่งท่องเที่ยวอีกแห่งคือ วังน้ำบัว ตั้งอยู่ที่ตำบลบ้านนาฝาง เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจท่ามกลางสายน้ำไหลเย็น มีแพไม้ไผ่และแคร่ให้นั่งเล่น พร้อมบริการอาหารพื้นบ้านอร่อย ๆ และเครื่องดื่มเย็นชื่นใจ ให้นั่งกินไป เอาเท้าหย่อนน้ำไปเพลิน ๆ หรือจะนอนกางเต็นท์เพ้ารอดูดวงดาวยามค่ำ ส่วนใครเป็นสายลุย ชอบอะไรผจญภัย ที่นี้ก็มีกิจกรรมล่องห่วงยางในน่านน้ำบัว ระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร มีอุปกรณ์เซฟตี้อย่างดี ทั้งหมดนี้ให้ประสบการณ์ด้าน Entertainment ความบันเทิง เป็นหนึ่งในรูปแบบของประสบการณ์ที่เก่าแก่ที่สุด และเป็นหนึ่งในการพัฒนาและแพร่หลายที่สุดในสภาพแวดล้อมทางธุรกิจในปัจจุบัน ความบันเทิงที่ต้องเสนอเพื่อครอบครองความสนใจของลูกค้า ประสบการณ์ความบันเทิงที่นักท่องเที่ยวจะได้รับ ได้แก่ การชิมอาหารพื้นบ้าน ดูดาว กางเต็นท์ และกิจกรรมล่องห่วงยางในน่านน้ำบัว ส่วนสถานที่สำคัญอีกแห่ง คือ วัดภูมินทร์ ตั้งอยู่ที่บ้านภูมินทร์ อำเภอเมืองน่าน จังหวัดน่าน ใกล้กับพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติน่าน เดิมชื่อ "วัดพรหมมินทร์" เป็นวัดที่แปลกกว่าวัดอื่น ๆ คือ โบสถ์และวิหารสร้างเป็นอาคารหลังเดียวกันประตูไม้ทั้งสี่ทิศ แกะสลักลวดลายโดยช่างฝีมือล้านนาล้วนมาก นอกจากนี้ฝาผนังยังแสดงถึงชีวิตและวัฒนธรรมของยุคสมัยที่ผ่านมาตามพงศาวดารของเมืองน่าน ให้ประสบการณ์ด้าน Educational การเรียนรู้ โดยปกติแล้วนักท่องเที่ยวเพิ่มทักษะและความรู้ทั้งทั่วไปหรือเฉพาะ ผ่านประสบการณ์จากการเรียนรู้ ที่สถานที่ที่พวกเขาเยี่ยมชม คือ เรียนรู้ประวัติศาสตร์ ผ่านโบสถ์ วิหาร ฝาผนังที่แสดงวิถีชีวิตในอดีต และวัฒนธรรมล้านนา

## กระบวนการวิเคราะห์เส้นทางท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนา ตะวันออก เส้นทางท่องเที่ยวจักรยาน

เส้นทางท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก ประกอบด้วย จังหวัด เชียงราย จังหวัดพะเยา และจังหวัดน่าน เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีเส้นทางท่องเที่ยวที่น่าสนใจ โดดเด่นทางด้านการท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่หลากหลาย มีประเพณีที่เก่าแก่ มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว งดงามและมีคุณค่าเชิงวัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยวที่มีการสืบทอดรุ่นต่อรุ่นมาอย่างยาวนาน ทั้งด้านศาสนา ศิลปะ วัฒนธรรมประเพณี ภูมิปัญญาท้องถิ่น รวมถึงวิถีชีวิตที่เป็นเอกลักษณ์ของกลุ่มในเขตล้านนาตะวันออก ตลอดจนเป็นแหล่งผลิตพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ เช่น ข้าว กาแฟ ชา ผลไม้หลากชนิด สามารถนำมาเป็นสินค้าที่สร้างมูลค่าเพิ่ม สร้างรายได้ให้แก่ชุมชน “ในเขตล้านนาตะวันออก มีแหล่งท่องเที่ยวที่ครบทุกอารมณ์ สามารถเที่ยวได้ทั้งปี ไม่ว่าจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ โดยเฉพาะอุทยานแห่งชาติ โดยเฉพาะอุทยานแห่งชาติที่นับเป็นช่วงที่ภาคเหนือ จะได้รับความนิยมสูงสุดจากนักท่องเที่ยวที่ชื่นชอบความหนาวเย็น อากาศเย็นสดชื่น มักจะขึ้นภูเขา ทั้ง 4 จังหวัดก็มีสถานที่ท่องเที่ยวที่ขึ้นชื่อ เช่น ภูชี้ฟ้า ผาตั้ง ดอยตุง ดอยแม่สลอง ภูชี้ดาว ดอยเสมอดาว ภูลังกา ที่ช่วงหนาวสถานที่เหล่านี้จะมีความสวยงามตามธรรมชาติทั้งทะเลหมอก และดอกไม้เมืองหนาวที่หายากอีกด้วย ส่วนในฤดูฝนก็สามารถล่องแก่งที่อุทยานแห่งชาติแม่ริม หรือล่องเรือแม่น้ำกกชมวิถีชีวิตของชาวเชียงราย หรือจะไปเที่ยวฟาร์มม้า เบอรรี่ที่ อ.เด่นชัย จ.แพร่ แม่แต่วัฒนาที่สิงห์ปาร์ค และไรชาลุยฟง ก็นับเป็นที่ยอดฮิตที่นักท่องเที่ยวจักรยานชื่นชอบ” ก่อให้เกิดรายได้กระจายสู่พื้นที่ และส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในกลุ่มอนุภูมิภาคสุ่มแม่น้ำโขงและกลุ่มประเทศอาเซียน โดยใช้กิจกรรมกีฬาเป็นสื่อกลางเพื่อดึงดูดความสนใจนักท่องเที่ยว

ความสามารถในการปั่นแต่ละวัน นักท่องเที่ยวจักรยานระยะไกล Long-distance cycle routes เส้นทางระยะไกลมีระยะทางตั้งแต่ 100 กิโลเมตรขึ้นไป โดยเกณฑ์สำหรับโครงสร้างพื้นฐาน (Criteria set out by EuroVelo) ในเส้นทางระยะไกลของยูโรเวโล (ECF, 2011 as cited in STRDA, 2014)

ดังนั้นเพื่อสอดคล้องกับผลการศึกษาและพิจารณาภายใต้กรอบแนวคิดการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน จึงสามารถจัดทำเป็นเส้นทางจักรยานจำนวน 4 เส้นทาง โดยใช้ทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อมที่มีศักยภาพในด้านการท่องเที่ยวอยู่แล้วมาเป็นบริการเพื่อการท่องเที่ยวจักรยาน และแบ่งเส้นทางทางจักรยานตามพื้นที่ สรุปผลได้คือ ทั้งสามจังหวัดมีศักยภาพมาก สามารถพัฒนาเป็นเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานได้ เริ่มจากรวบรวมเส้นทางได้ 20 เส้นทาง และคัดเลือกเหลือ 4 เส้นทาง แล้วประเมินศักยภาพ ใช้แบบประเมินที่กำหนดปัจจัย



สำหรับแบบประเมินตามหลัก 5ASM จากนั้นการเตรียมพร้อมเพื่อทดลองจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตในเขตล้านนาตะวันออก ได้แก่

1. โดยเส้นทางที่กำหนดไว้ซึ่งระยะทางจะมากกว่า 100 กิโลเมตรตามหลักของเส้นทางระยะไกล จะแสดงในแผนที่แบ่งเป็น 4 ช่วง แต่ละช่วงเส้นทางจะมีจุดเชื่อมต่อเข้าไปในเมืองของแต่ละจังหวัด ซึ่งเป็นช่องทางให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าไปท่องเที่ยวภายในจังหวัดต่าง ๆ ได้อีกด้วย เริ่มต้นที่จังหวัดเชียงราย และปลายทางสิ้นสุดที่จังหวัดน่าน

2. โดยทำการกำหนดเป็นจุดลงบันที่ระยะทางทุก ๆ 45 กิโลเมตร ตั้งโต๊ะมีเจ้าหน้าที่ดูแลในการจัดบันทึกระยะทาง โดยเป็นจุดแวะพักและมีอาหารว่างและน้ำดื่มเตรียมไว้ให้นักปั่น มีรถเซอร์วิสจักรยานซ่อมดูแล ทีมผู้วิจัยยังได้ทำการพูดคุยร่วมกันกับผู้ประกอบการในการเตรียมสิ่งต่าง ๆ ให้นักท่องเที่ยว เช่น อาหาร ห้องพัก โดยเฉพาะผู้ให้บริการด้านที่พักเกี่ยวกับการเตรียมที่จอดรถจักรยานที่ปลอดภัย ทีมผู้วิจัยมีการติดต่อประสานงานเพื่อขอรถพยาบาลมาประจำอยู่ในงานดังกล่าว รวมถึงการให้บริการตรวจสุขภาพร่างกายของผู้เข้าร่วมปั่นจักรยานก่อนเริ่มงาน ตรวจสุขภาพ สอบถามประวัติ โรคประจำตัว วัดความดัน พร้อมทั้งแจกชุดอุปกรณ์ซ่อมจักรยานแบบพกพาให้นักปั่นทุกคน

ในส่วนของการบริหารจัดการ ทีมผู้วิจัยได้ประสานงานกับตำรวจทางหลวง และฝ่ายปกครองของท้องถิ่น แจ้งให้ทราบถึงการจัดงาน และขอความร่วมมือหรือร่วมพูดคุยเกี่ยวกับการเตรียมเส้นทาง แหล่งท่องเที่ยว การดูแลความปลอดภัยและช่วยเหลือภาวะปัญหาต่าง ๆ รวมทั้งประสานงานกับหน่วยงานราชการในพื้นที่ เพื่อช่วยประชาสัมพันธ์ และให้ข้อมูลกับคนในชุมชนถึงการจัดงาน และขอความร่วมมือในการร่วมเป็นเจ้าบ้านที่ดี กับการต้อนรับนักท่องเที่ยว ไม่ว่าจะในฐานะของผู้เข้าชมงาน หรือในส่วนของร้านค้าปลีกย่อยต่าง ๆ ได้ดังนี้

1. การสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก การกำหนดรูปแบบกิจกรรมและการบริการเพื่อรองรับการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก รวมถึงการเตรียมความพร้อมด้านแหล่งท่องเที่ยวและบริการการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้อง ซึ่งหน้าที่ของผู้ให้บริการการท่องเที่ยว คือ การเตรียมสิ่งต่าง ๆ ที่จะประกอบกันเป็นสิ่งแวดล้อมในการท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวได้สัมผัส และสร้างประสบการณ์ ทีมผู้วิจัยใช้เทคนิคการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group discussion) เพื่อระดมความคิดในการออกแบบกิจกรรมและการบริการ รูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน การรับประทานอาหารท้องถิ่น พร้อมกับการกำหนดกฎระเบียบและข้อปฏิบัติตนสำหรับนักท่องเที่ยวให้เหมาะสมกับชุมชน หลังจากนั้นได้ร่วมกันเตรียมความพร้อมทั้งแหล่งท่องเที่ยวและบริการการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้อง ก่อนที่จะมีการทดลองการให้บริการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนา

ตะวันออก มีการประชุมกับทางภาคบริการถึงความพร้อมทั้งด้านอาหารและที่พัก ซึ่งในการทดลองกิจกรรมนี้ ทีมผู้วิจัยยังได้นำผลการสัมภาษณ์จากชมรมจักรยาน ที่เกี่ยวข้องกับการเตรียมร่างกาย เตรียมอุปกรณ์ และหลักปฏิบัติการบินจักรยานอย่างปลอดภัย นำมาประมวลและพิมพ์เป็นกฎระเบียบการปฏิบัติตนและการเตรียมความพร้อมสำหรับการเข้าร่วมกิจกรรมนี้

2. การประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก การให้ข้อมูลเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก รูปแบบการให้บริการ ข้อมูลข่าวสาร มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง มีการนำนวัตกรรมใหม่ ๆ มาประยุกต์ใช้ในการให้บริการ เช่น การให้บริการข้อมูลผ่านเว็บไซต์และแสดงเส้นทางบนแผนที่ออนไลน์ สามารถดาวน์โหลดจีพีเอสสำหรับใช้ในการเดินทาง เพื่อให้นักท่องเที่ยวพบกับบริการและช่องทางที่หลากหลาย และสามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวอย่างแท้จริง บริการข้อมูลเกี่ยวกับจุดหมายปลายทางและเส้นทาง บริการข้อมูลเกี่ยวกับที่พัก แนะนำอาสาสมัครการท่องเที่ยวจักรยาน บริการรถเซอร์วิสจักรยาน

3. การติดตามผลการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก มีการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากนักท่องเที่ยวต่อกิจกรรมและการบริการผ่านทางหน้าเฟซบุ๊คเพจ เพื่อสามารถนำมาใช้พัฒนาและปรับปรุงการบริหารจัดการกิจกรรมและการบริการ ให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว รวมถึงขีดความสามารถในการรองรับได้ของชุมชน ทั้งทางด้านพื้นที่ สังคมวัฒนธรรม และประชาชนในชุมชน และดำเนินการรับฟังความคิดเห็นผ่านชมรมจักรยาน เพื่อรับทราบผลและปัญหาที่เกิดขึ้นอีกทางหนึ่ง

### **สรุปเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก**

เส้นทางจาก เชียงราย-พะเยา-น่าน ระยะทางทั้งหมด 623.58 กิโลเมตร ระยะเวลา รวม 57 ชั่วโมง มี 4 ช่วง

เส้นทางที่ 1 เส้นทางจังหวัดเชียงราย มุ่งสู่อำเภอเชียงของ

ระยะทาง 171 กิโลเมตร ระยะเวลา 12 ชั่วโมง

ความสูง +1050ม./-1078ม.

ออกเดินทางจากจังหวัดเชียงราย บริเวณศาลากลางจังหวัดหลังเก่า และใช้ทางหลวงหมายเลข 1 มุ่งหน้าสู่อำเภอแม่สาย โดยเส้นทางจะมีวิวทิวทัศน์หลากหลาย ออกจากบริเวณตัวเมือง ผ่านวิเวียง เริ่มเข้าสู่ถนนที่มีการจราจรเบาบาง ถนนทางหลวงมีความกว้างสองเลนแบบถนนสายหลัก ผ่านบ้านเรือนที่อยู่อาศัย วัด เป็นเส้นทางที่เงียบสงบและสวยงามแวดล้อมด้วยสีเขียวของพันธุ์ไม้หลากหลาย มีวิวข้างทางเป็นสภาพธรรมชาติที่ยังสมบูรณ์ บางส่วนเป็น

พื้นที่สีเขียวธรรมชาติ มองเห็นวิวภูเขาไปถึงโรงแรมแม่โขงเดลต้า บุติค อำเภอแม่สาย ที่ระยะทาง 59.400 กิโลเมตร จากนั้นใช้ทางหลวงหมายเลข 1041 ไปจนถึงแยกทุ่งเกลือจากนั้นให้เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1290 จุดที่มีความชันพอสมควร คือ กิโลเมตรที่ 127.850 บนทางหลวงชนบท 4007 ซึ่งสภาพเส้นทางเป็นลักษณะเส้นทางลงเขาและชัน จากนั้นจะผ่านจุดชมวิวดูห้วยทรายฆาณที่สวยงาม ริมถนนมีดอกบัวตองปลูกประดับไว้ตลอดแนว จุดนี้เป็นจุด ซึ่งอยู่บนภูเขาสูงจะมองเห็นวิวภูเขาและแม่น้ำโขงสวยงามมาก สามารถมองเห็นฝั่งประเทศลาวได้อีกด้วย เส้นทางไปเชียงของเป็นเส้นทางเลาะริมแม่น้ำโขง บางช่วงมีขึ้นเขาลงเขา เมื่อขึ้นไปวังบนเขามองลงมาจะเห็นวิวสวยงาม แต่มีจุดที่ต้องระวัง คือ กิโลเมตรที่ 158 มีการก่อสร้างทางจนถึงกิโลเมตรที่ 166 จะเป็นช่วงเส้นทางที่มีความสูงสลับขึ้นลง เมื่อถึงสามแยกเชียงของ ให้เลี้ยวขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1020 เดินทางต่อจนถึงสิ้นสุดที่ ที่ว่าการอำเภอเชียงของ ระยะทาง 171.000 กิโลเมตร ระหว่างเส้นทางมีจุดชมวิวน่าสนใจคือ จุดชมวิวดูห้วยทรายฆาณ และยังมีชุมชน ย่านร้านค้า ย่านบ้านเรือน ร้านอาหาร โรงแรม และสถานที่ราชการ

ระยะเวลาโดยประมาณ

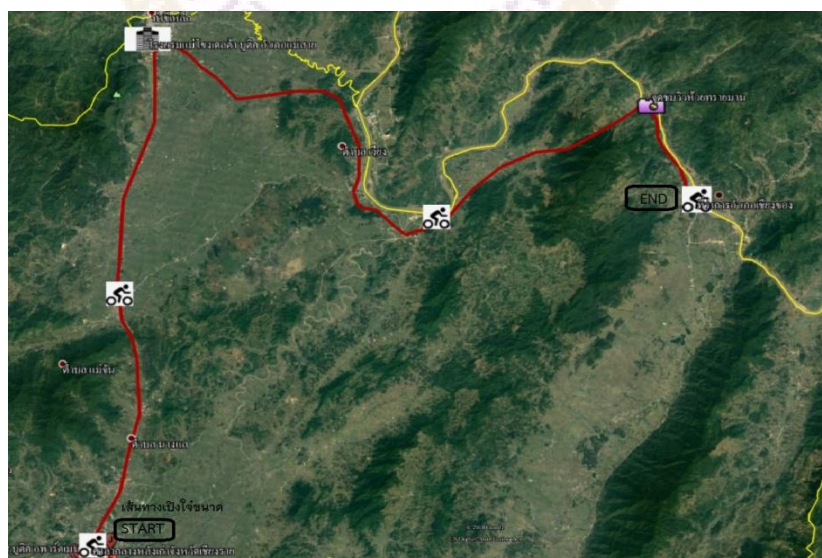
07:30 น. ออกเดินทางจาก ศาลากลางเชียงรายหลังเก่า

10:30 น. จุดที่ 1 โรงแรมแม่โขงเดลต้า บุติค อ.แม่สาย จ.เชียงราย

15:00 น. จุดที่ 2 ที่ว่าการอำเภอเชียงแสน อ.เชียงแสน จ.เชียงราย

17:00 น. จุดที่ 3 สถานีตำรวจบ้านแซว อ.เชียงแสน จ.เชียงราย

19:00 น. จุดที่ 4 ที่ว่าการอำเภอเชียงของ อ.เชียงของ จ.เชียงราย



ภาพ 24 แสดงแนวทางการบริหารจัดการเส้นทางช่วงที่ 1

เส้นทางนี้อยู่ในบริเวณที่เป็นเขตจังหวัดเชียงราย ซึ่งมีการส่งเสริมให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความพร้อมเตรียมยกระดับสู่สากล เนื่องจากมีสนามบิน และท่าเรือ และถนนทางหลวงที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จึงเป็นเมืองที่การคมนาคมสามารถเดินทางมาจากที่ต่าง ๆ ได้ อย่างสะดวก อีกทั้งแม่น้ำโขงถือเป็นไฮไลต์ที่ดีมากสำหรับเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน การบริหารจัดการจึงควรให้ความสำคัญกับการดูแลรักษาทรัพยากรธรรมชาติ ได้แก่ แม่น้ำ และพื้นที่สีเขียว ไม่ว่าจะเป็นป่า หรือ ทุ่งนา สวน ไร่ต่าง ๆ เน้นการดูแลรักษาสภาพให้มีความสมบูรณ์ ดูแล สภาพถนน ความสะอาดของเส้นทางและตามแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ที่ผ่านมา จังหวัดได้ตอบรับนโยบายจากรัฐบาลเป็นอย่างดี ในเรื่องการส่งเสริมการปั่นจักรยานท่องเที่ยว อีกทั้งยังมีชมรมจักรยานในพื้นที่ที่มีการประชาสัมพันธ์กิจกรรม รวมตัวกันอย่างต่อเนื่อง โดยแนวทางบริหารจัดการนั้น ได้แก่

1. จัดเส้นทางนี้ให้เป็นเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานอย่างเป็นรูปแบบ มีการติดป้ายในเส้นทาง มีการบำรุงรักษาสภาพเส้นทาง โดยภาครัฐเป็นคนดูแล
2. จัดสรรงบประมาณสำหรับการทำตามข้อ 1
3. รัฐให้ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวจักรยาน กับทุกภาคส่วน ทั้งผู้ให้บริการ และชมรม และประชาชน
4. ประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง
5. วางแผนการทำงานตรงส่วนนี้ เพื่อให้มีการทำงานอย่างต่อเนื่องต่อไป อาจจะเป็นโครงการส่งเสริมเส้นทางท่องเที่ยวจักรยาน และทำต่อไปในระยะยาว
6. จัดตั้งศูนย์บริการเช่าจักรยาน เพื่อนักท่องเที่ยวที่ไม่ได้นำจักรยานมา

## **เส้นทางที่ 2 อำเภอเชียงของ มุ่งสู่ภูลังกา จังหวัดพะเยา**

ระยะทาง 205.800 กิโลเมตร ระยะเวลา 18 ชั่วโมง

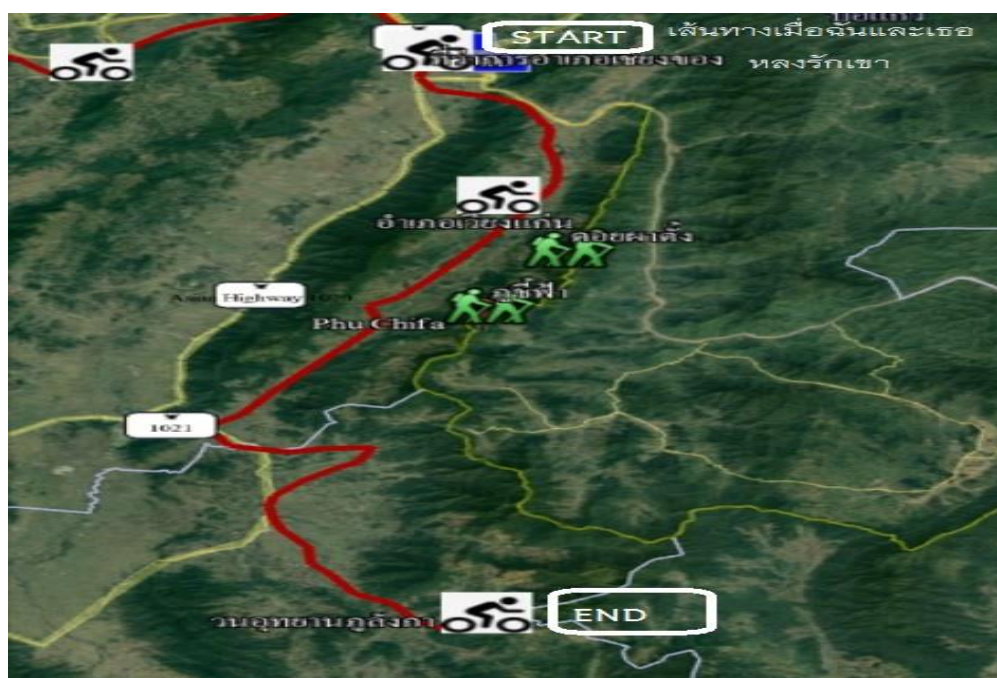
ความสูง +3878ม./-3350ม.

ออกเดินทางจากที่ว่าการอำเภอเชียงของ โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 1020 จากนั้นใช้ทางหลวงหมายเลข 1155 ลัดเลาะตามลำน้ำโขงเข้าสู่อำเภอเวียงแก่น ไปถึงหมวดการทางเวียงแก่นที่ระยะทาง 33.700 กิโลเมตร เส้นทางที่ผ่านจะมีวิวธรรมชาติช่วงแรกจะเป็นวิวแม่น้ำ ต่อมาวิวภูเขาและช่วงสุดท้ายวิวทุ่งนา เส้นทางเลียบแม่น้ำโขง มีวิวแม่น้ำโขงที่มองเห็นฝั่งประเทศลาวโดยมีแม่น้ำกั้น จากกิโลเมตรที่ 53 เส้นทางจะเริ่มชันขึ้นเรื่อย ๆ ไปจนถึงโรงเรียนไตรมิตรวิทยา กิโลเมตรที่ 62.650 ใช้ทางหลวงหมายเลข 1155 ถึงจุดสกัดบ้านแผ่นดินทองให้เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 1093 เส้นทางจะขึ้นภูเขาสูงไปเรื่อย ๆ จนไปถึงภูชี้ฟ้า ที่ระยะทาง 86.820 กิโลเมตร จะมีช่วงที่กำลังทำสะพาน คือ กิโลเมตรที่ 96 เป็นจุดที่ต้องระวังในการสัญจร

ผ่านโรงเรียนบ้านฮวก ต่อไปจนถึงทางตัดทางหลวงหมายเลข 4010 ให้เลี้ยวขวา ไปสามแยกเข้า อำเภอกุซาง จากนั้นเลี้ยวซ้ายใช้ทางหลวงหมายเลข 1021 มุ่งหน้าสู่อำเภอเชียงคำ จากเชียงคำ ลัดเลาะไปตามขุนเขาผ่านหมู่บ้าน ผ่านป่า เส้นทางจะขึ้นเขาไปเรื่อย ๆ เส้นทางจะอยู่บนภูเขาสูง ตลอด จึงสามารถมองเห็นวิวภูเขาหลายระดับลดหลั่นกันไปติดกับท้องฟ้าโปร่งและอากาศบริสุทธิ์ โดยภูเขาแถบนี้จะปกคลุมด้วยพืชพันธุ์ไม้ต่าง ๆ ทั้งป่าและพื้นที่เกษตร มองเห็นเป็นภูเขาสีเขียว ที่มีความอุดมสมบูรณ์ มีถนนที่มองจากด้านบนเป็นรูปตัวเอสที่สองข้างทางเป็นป่า มีปลูกกล้วย ไร่ข้าวโพด ทำแปลงเกษตร อาชีพเกษตรกรรมเป็นอาชีพสำคัญของพื้นที่แถบนี้ พืชที่ปลูก ได้แก่ ข้าว ข้าวโพด และผักผลไม้เมืองหนาว ิวส่วนใหญ่จึงเป็นทุ่งนาสีเขียวที่มองเห็นภูเขาอยู่ด้านหลัง บางช่วงเป็นไร่ข้าวโพดมีความเป็นธรรมชาติที่สวยงาม เมื่อถึงทางตัดทางหลวงหมายเลข 1345 ให้เลี้ยวซ้ายไปจนถึงโรงเรียนปัวที่ระยะทาง 143.659 กิโลเมตร จนถึงกิโลเมตรที่ 151 เส้นทาง จะเริ่มชันขึ้นเรื่อย ๆ ไปจนถึงกิโลเมตรที่ 166 เส้นทางจะเริ่มลาดลงและใช้ทางหลวงหมายเลข 1148 เดินทางไปสิ้นสุดที่วนอุทยานภูลังกา โดยตามเส้นทางจะมีแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เช่น ดอย ผาตั้ง ภูชี้ฟ้า มีร้านค้าแพ ร้านขายของ และยังมีโรงเรียน รีสอร์ท สภาพถนนโดยรวมมีสภาพดี เส้นทางลาดยางและมีความกว้างสองเลน เส้นถนนมีความชัดเจนป้ายจราจรตามข้างทางมีความสมบูรณ์และชัดเจน มีไฟถนนตามข้างทาง

ระยะเวลาโดยประมาณ

- 06:00 น. ออกเดินทางจาก ที่ว่าการอำเภอเชียงของ จ.เชียงราย
- 10:00 น. จุดที่ 1 หมวดยางทางเวียงแก่น อ.เวียงแก่น จ.เชียงราย
- 14:00 น. จุดที่ 2 โรงเรียนไตรมิตรวิทยา อ.เวียงแก่น จ.เชียงราย
- 16:30 น. จุดที่ 3 ภูชี้ฟ้า ต.ตับเต่า อ.เทิง จ.เชียงราย
- 20:00 น. จุดที่ 4 โรงเรียนบ้านฮวก ต.กุซาง อ.กุซาง จ.พะเยา
- 21:00 น. จุดที่ 5 โรงเรียนปัว อ.เชียงคำ จ.พะเยา
- 22:00 น



ภาพ 25 แสดงแนวทางการบริหารจัดการเส้นทางช่วงที่ 2

เส้นทางที่มีการเชื่อมต่อกันระหว่างจังหวัด ต้องอาศัยความเข้าใจที่ว่า นี่ก็คือ พื้นที่ในเขตล้านนาตะวันออก ให้คิดว่าเป็นพื้นที่เดียวกัน จึงต้องร่วมมือกันในการทำงาน ประสานงาน และดูแลรักษาเส้นทางให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ เพราะความสวยงามและธรรมชาติ คือ ทรัพยากรของเส้นทางจักรยานท่องเที่ยว ควรส่งเสริมให้ชมรมกับชุมชน มีส่วนร่วมกันมากขึ้น เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวจักรยาน โดยแนวทางการจัดการนั้น ได้แก่

1. จัดเส้นทางนี้ให้เป็นเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานอย่างเป็นทางการเป็นรูปแบบมีการติดป้ายในเส้นทางมีการบำรุงรักษาสภาพเส้นทาง โดยภาครัฐเป็นคนดูแล
2. จัดสรรงบประมาณสำหรับการทำตามข้อ 1
3. รัฐให้ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับ การท่องเที่ยวจักรยานกับทุกภาคส่วน ทั้งเจ้าหน้าที่รัฐ ทั้งผู้ให้บริการ ชมรม และประชาชน
4. ประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง
5. จัดตั้งศูนย์บริการเช่าจักรยาน เพื่อนักท่องเที่ยวที่ไม่ได้นำจักรยานมา หรือเพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น
6. ผลักดันให้ชมรมกับชุมชนมีการร่วมมือกันมากขึ้น โดยภาครัฐและสมาคมท่องเที่ยวต่าง ๆ เป็นตัวกลางในการจัดกิจกรรมหรือจัดประชุมเสวนาโอเดียดังงานต่าง ๆ

### ช่วงที่ 3 ภูลังกา จังหวัดพะเยา มุ่งสู่ อำเภอป่อเกลือ จังหวัดน่าน

ระยะทาง 128 กิโลเมตร ระยะเวลา 15 ชั่วโมง

ความสูง +3483ม./-3653ม.

เดินทางออกจากวนอุทยานภูลังกาโดยใช้ทางหลวงหมายเลข 1148 ผ่านที่ว่าการอำเภอสองแคว ที่กิโลเมตรที่ 37.790 จากนั้นเส้นทางจะชันขึ้นเรื่อย ๆ เมื่อถึงสามแยกตัดทางหลวง 1097 จึงเลี้ยวซ้าย มุ่งหน้าสู่อำเภอเชียงกลาง เส้นทางผ่านชุมชน ย่านที่อยู่อาศัย ผ่านป่า ทุ่งนา พืชสวนและพืชไร่ของเกษตรกร และมีวิวเขาอยู่ด้านหลัง มองเห็นหมอกขาว ๆ ลอยอยู่ด้านบนภูเขาไกล ๆ จากนั้นใช้ทางหลวงหมายเลข 101 มุ่งหน้าสู่อำเภอบัว จนถึงกิโลเมตรที่ 81.200 เลี้ยวซ้ายผ่านบ้านดอนแก้วที่ระยะทาง 85.270 กิโลเมตร จากนั้นใช้ทางหลวงหมายเลข 1256 เส้นทางจะชันเขาไปเรื่อย ๆ เมื่ออยู่บนถนนที่ชันสุดจะเห็นวิวทิวทัศน์ของภูเขาและป่าสลับซับซ้อน สีเขียวอุดมสมบูรณ์ของพืชพรรณไม้ต่าง ๆ เส้นทางมีความเป็นธรรมชาติที่สวยงาม สลับกับบ้านเรือนที่อยู่อาศัยเป็นบางช่วง มีร้านขายของ ร้านขายผลไม้ เมื่อไปถึงอุทยานแห่งชาติดอยภูคา ที่สามารถมองเห็นทะเลหมอก มีร้านกาแฟและเครื่องดื่ม มีห้องน้ำบริการ จากนั้นเส้นทางจะลงจากเขา และเดินทางไปจนถึงอำเภอป่อเกลือที่ระยะทาง 128.000 กิโลเมตร สภาพถนนมีความสมบูรณ์ มีป้ายจราจรที่มีความชัดเจน

ระยะเวลาโดยประมาณ

06:00 น. ออกเดินทางจาก วนอุทยานภูลังกา ต.ผาช้างน้อย อ.ปง จ.พะเยา

10:00 น. จุดที่ 1 ที่ว่าการอำเภอสองแคว จ.น่าน

14:00 น. จุดที่ 2 ที่ว่าการอำเภอเชียงกลาง จ.น่าน

16:00 น. จุดที่ 3 บ้านดอนแก้ว อ.บัว จ.น่าน

19:00 น. จุดที่ 4 อุทยานแห่งชาติดอยภูคา อ.บัว จ.น่าน

21:00 น. จุดที่ 5 อ.ป่อเกลือ จ.น่าน





28.260 บนเส้นทางถนนหลวง 1081 แทบจะไม่มีรถสัญจรผ่าน อีกทั้งถนนสายนี้วิ่งผ่านยอดเขา ระหว่างอำเภอปอเกลือไปอำเภอสันติสุข สองข้างทางจึงได้เห็นวิวกุเขาสวยงามของจังหวัดน่าน และจะมีร้านค้าแฟริมถนน ส่วนร้านค้าแฟอีกหนึ่งแห่งอยู่ที่วัดพระเจ้าทันใจ มีศูนย์จำหน่ายสินค้า โอท็อป ร้านขายของที่ระลึก ห้างน้ำ พอถึงกิโลเมตรที่ 46.800 ให้เลี้ยวซ้ายและใช้ทางหลวง หมายเลข 1169 ตรงไปอำเภอสันติสุข และจะไปสิ้นสุดที่วัดภูมินทร์ จังหวัดน่าน ที่ระยะทาง 118.750 กิโลเมตร และที่อำเภอเมือง จังหวัดน่าน ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ อาทิ ตลาด ธนาคาร เอทีเอ็ม มินิมาร์ท ร้านอาหาร โรงแรม รวมถึงศูนย์บริการนักท่องเที่ยวตั้งอยู่ใกล้ ๆ กับวัดภูมินทร์

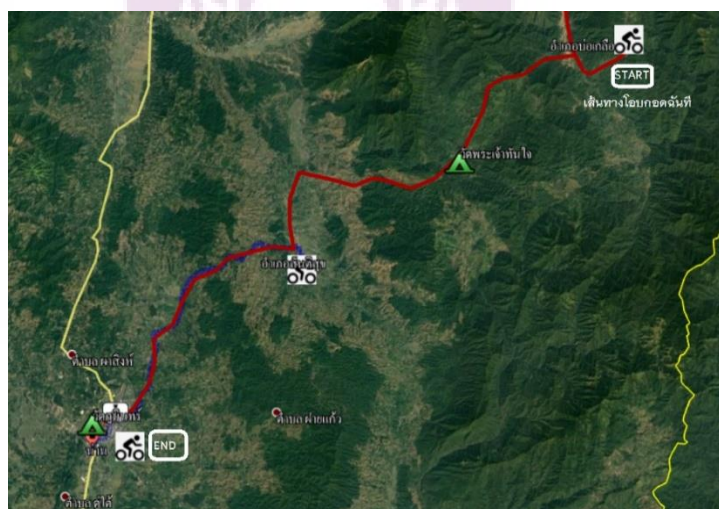
ระยะเวลาโดยประมาณ

07:00 น. ออกเดินทางจาก อ.ปอเกลือ จ.น่าน

12:00 น. จุดที่ 1 ศาลา พระเจ้าทันใจ อ.ปอเกลือ จ.น่าน

16:00 น. จุดที่ 2 องค์การบริหารส่วนตำบลพงษ์ อ.สันติสุข จ.น่าน

20:00 น. จุดที่ 3 วัดภูมินทร์ อ.เมือง จ.น่าน



ภาพ 27 แสดงแนวทางการบริหารจัดการเส้นทางช่วงที่ 4

เส้นทางนี้มีความสวยงามของเส้นทางลอยฟ้า และไปปลายทางที่เข้าสู่เมือง การบริหารจัดการควรเน้น การดูแลรักษาความสะอาด และสภาพถนนให้มีสภาพดี เพื่อความปลอดภัย คือ การรักษาเส้นทางที่ดีอยู่แล้ว ให้มีสภาพดีต่อไป การบริหารจัดการเส้นทางช่วงนี้ที่อยู่ในเขต จังหวัดน่าน ก็ควรจะสอดคล้องกับความเป็นเมืองน่าน แวดล้อมด้วยธรรมชาติที่มีความสงบ

และอุดมสมบูรณ์ ส่งเสริมผู้ประกอบการให้ไปได้ดีกับ เส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ให้ความรู้ และสนับสนุนผู้ประกอบการ โดยแนวทางบริหารจัดการนั้น ได้แก่

1. จัดเส้นทางนี้ให้เป็นเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานอย่างเป็นรูปแบบ มีการติดป้ายในเส้นทาง มีการบำรุงรักษาสภาพเส้นทาง โดยภาครัฐเป็นคนดูแล
2. จัดสรรงบประมาณสำหรับการทำตามข้อ 1
3. รัฐให้ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับ การท่องเที่ยวจักรยาน กับทุกภาคส่วน ทั้งเจ้าหน้าที่รัฐ ทั้งผู้ให้บริการ ชุมชน และประชาชน
4. ประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง
5. จัดตั้งศูนย์บริการเช่าจักรยาน เพื่อนักท่องเที่ยวที่ไม่ได้นำจักรยานมา หรือเพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น
6. ส่งเสริมผู้ประกอบการ

**เส้นทางปั่นจักรยานระยะสั้นจังหวัดเชียงราย** มีศักยภาพใน การจัดกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์ จัดการแข่งขันกีฬาที่มาตรฐาน และเป็นการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว วิถีชีวิต ชื่นชมธรรมชาติ วัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ของจังหวัดเชียงราย ให้เป็นที่รู้จักมากยิ่งขึ้นให้นักท่องเที่ยว ได้รับประสบการณ์ในการเดินทางท่องเที่ยวตามเส้นทางจักรยาน และร่วมทำกิจกรรม CSR ที่เป็นประโยชน์ สร้างสรรค์สังคม และวิถีวัฒนธรรม อันเป็นเฉพาะตัวของจังหวัดเชียงราย เพื่อเป็นการสร้างรายได้ กระตุ้น การท่องเที่ยว และเศรษฐกิจด้านกีฬา การปั่นจักรยานริมแม่น้ำโขงจะทำให้คนปั่นมีโอกาสได้สัมผัสวิถีชีวิตที่เรียบง่ายของชุมชน เช่น การเลี้ยงปลาในกระชังการเกษตรตลอดเส้นทางที่เดินตามถนนเลียบชายฝั่งแม่น้ำโขงยังมีวิถีชีวิตพื้นบ้านที่งดงาม

**เส้นทางปั่นจักรยานระยะสั้นจังหวัดพะเยา** นักท่องเที่ยวสามารถสัมผัสกับการรับประทานอาหารเช้าของคนไทลื้อ อาทิ

1. จอผักกาดลื้อ ที่แตกต่างจากจอผักกาดธรรมดา เพราะจอผักกาดชาวไทลื้อจะใส่กะทิ
2. แกงผักกาดลื้อ รสชาติดีแบบบอกไม่ถูกจริง ๆ สำหรับจานนี้ รู้แต่มีหมู ที่อร่อยไม่ธรรมดา
3. แกงขนมเส้นแห้ง ที่มีส่วนผสมของขนมจีนเส้นแห้ง เส้นแห้งคือต้องเอาไปตากแดดก่อน แล้วจึงนำมาปรุงเป็นอาหาร เพื่อยืดระยะเวลาการเก็บรักษา

4. แอ่งและ มีให้รับประทานเฉพาะที่ไหลเชี่ยวเชิงค้ำ ถ้าเป็นภาคอื่น เช่น ภาคอีสาน จะเรียกวัตถุติบที่นำมาปรุงว่า ใบเครือหมาน้อย สมัยก่อนหากินได้เฉพาะในป่าฤดูหนาวเท่านั้น โดยคนไทลื้อนำมาคั้นเป็นวุ้น แต่สมัยนี้เอามาปลูกที่บ้านกินได้ตลอดทุกฤดูกาล

5. จินซั่มพริก คือ เนื้อหมูย่างไฟ แล้วนำมาทุบหรือตำ เพื่อให้มันยุ่ยฟู จากนั้นใส่เครื่องเคียง ได้แก่ พริก ชিং ข่า คลุกผสมลงไป ได้รสชาติดีไม่น้อยเลยจານี้

6. ปลาบั้งอบ ปลาตะเพียนที่ใส่เครื่องเคียงสมุนไพรลงในข้างในตัวปลา ก่อนจะนำไปมัด แล้วย่างไฟเพื่อให้สุก แต่ได้รสชาติดีสุดๆ ๆ บอกไม่ได้ว่าทำไ่มอร่อย ต้องลองไปกินเอง

7. ขนมปาดลื้อ คือ ขนมหวานไหลที่ทางภาคกลางเรียกว่า ขนมเปียกปูน แต่แตกต่างกันตรงกรรมวิธี ทำให้รสชาติแตกต่างกันไปด้วย โดยขนมจะออกรสหวานต้องกินกับข้าวแคบ คล้าย ๆ ข้าวเกรียบที่มีรสเค็ม แต่พอกินด้วยกัน รสชาติจะตัดกันอย่างลงตัว

**เส้นทางปั่นจักรยานระยะสั้นจังหวัดน่าน** อำเภอเวียงสาได้ชื่อว่าเป็น "ประตูสู่น่าน" เพราะการมาตัวเมืองน่านไม่ว่าจากสถานีรถไฟเด่นชัย ขั้บรถมาทางแพร่ หรือนั่งเรือมาตามลำน้ำ น่าน ต้องผ่านเวียงสา ก่อนเสมอ แต่ด้วยเป็นอำเภอเล็ก คนส่วนใหญ่ไม่รู้ว่ามียะไรดี จึงเหยียบคันเร่งผ่านไป ต่อเมื่อใครสักคนตั้งใจมาจริง ๆ จึงจะได้พบกับเมืองเล็กซึ่งเก็บบรรยากาศน่านแบบดั้งเดิมไว้ได้ครบครัน เมืองที่มีสายน้ำไหลผ่านถึง 7 สาย การเกษตรอุดมสมบูรณ์ มีทุ่งนาเขียวขจีตลอด 2 ข้างทาง เมืองที่มีวัฒนธรรมประเพณีที่งดงาม ทั้งผู้คนที่จิตใจดีอารี ต่อผู้มาเยือน เหล่านี้ทำให้เวียงสาไม่แพ้เมืองไหน ๆ ใครบางคนยังบอกอีกว่า เมืองนี้คือเมืองของคนรักจักรยาน นอกจากมีพิพิธภัณฑ "เฮือนรถถีบ" แล้ว คนเวียงสายังใช้รถถีบหรือจักรยานในชีวิตประจำวันอยู่เสมอ ดังนั้นพาหนะสำคัญที่จะพาเราไปรู้จักเวียงสาคงไม่มีอะไรดีไปกว่าเจ้า 2 ล้อ ที่พาชอกแซกไปยังทุกมุมของเมืองเล็กนี้ได้อย่างกลมกลืน

การจัดการท่องเที่ยวจักรยานที่จะสามารถพัฒนาจุดเด่นของเมืองชายแดน ในเขตล้านนา ตะวันออก ที่มีเส้นทางที่มีความสวยงามของธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ และวิวของทุ่งนาป่าเขา แม่น้ำ และอุทยานแห่งชาติต่าง ๆ รวมถึง ความมีวัฒนธรรมอันยาวนาน วัฒนธรรมล้านนา เมื่อพิจารณาและจัดเส้นทางที่เหมาะสมกับนักท่องเที่ยวจักรยานที่มีอยู่สามกลุ่ม ซึ่งได้แก่

1. Independent Bicycle Tourist หมายถึง นักท่องเที่ยวอิสระ ที่มีการใช้จักรยานในการเดินทางเป็นหลัก นักท่องเที่ยวที่อยู่ห่างจากบ้าน ไม่น้อยกว่า 24 ชม. กิจกรรมการปั่นจักรยานเป็นองค์ประกอบหลักของประสบการณ์การท่องเที่ยว ปกติจะไม่ใช้เพื่อการแข่งขัน ยกเว้นการปั่นจักรยานในงานแข่งอีเว้นท์ มีการใช้บริการต่าง ๆ เช่น การขนส่งสาธารณะ บริการเช่า/ซ่อมจักรยาน บริการที่พัก ร้านอาหาร แหล่งท่องเที่ยว และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ และอาจจะเป็นผู้ใช้บริการของทัวร์

2. Recreational Cyclist หมายถึง นักท่องเที่ยวที่อยู่ห่างจากบ้าน น้อยกว่า 24 ชม. และอาจเดินทางด้วยจักรยานเป็นหลัก หรือการขี่จักรยานเป็นกิจกรรมเสริมที่แหล่งท่องเที่ยว กิจกรรมการปั่นจักรยานเป็นองค์ประกอบหลักของประสบการณ์การท่องเที่ยว ปกติจะไม่ใช้เพื่อการแข่งขัน ยกเว้นการปั่นจักรยานในงานแข่งอีเว้นท์ มีการใช้บริการต่าง ๆ เช่น การขนส่งสาธารณะ บริการเช่า/ซ่อม จักรยาน บริการที่พัก ร้านอาหาร แหล่งท่องเที่ยว และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ และอาจจะเป็นผู้ใช้บริการของทัวร์

3. Event หมายถึง ผู้เข้าร่วมงานอีเว้นท์ทั้งงานการกุศลและงานเพื่อการค้า ระยะเวลาตั้งแต่ครึ่งวัน เต็มวัน หรือระยะเวลาหลายวัน กิจกรรมการปั่นจักรยานเป็นองค์ประกอบหลักของประสบการณ์การท่องเที่ยว ปกติจะไม่ใช้เพื่อการแข่งขัน ยกเว้นการปั่นจักรยานในงานแข่งอีเว้นท์ มีการใช้บริการต่าง ๆ เช่น การขนส่งสาธารณะ บริการเช่า/ซ่อม จักรยาน บริการที่พัก ร้านอาหาร แหล่งท่องเที่ยว และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ และอาจจะเป็นผู้ใช้บริการของทัวร์ ทั้งสามกลุ่มนี้ ไม่ใช่ผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

อีกทั้งเมื่อพิจารณาจากผลสำรวจพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก ซึ่งผลสำรวจจากนักท่องเที่ยวจักรยานชาวไทยและชาวต่างประเทศ จำนวน 200 คน ส่วนใหญ่อยู่ในวัยทำงาน มีรายได้สูง มีประสบการณ์ปั่นจักรยานมาแล้ว 2-5 ปี วัตถุประสงค์ในการปั่นจักรยานมีหลากหลาย ได้แก่ ปั่นเพื่อท่องเที่ยว หาประสบการณ์ตามเส้นทาง ปั่นเพื่อรางวัลตามจังหวัดต่าง ๆ พร้อมกับไปได้ท่องเที่ยวไปด้วย ได้เพื่อนร่วมเดินทางใหม่พบเจอเพื่อนใหม่ที่มีความชอบเดียวกัน ความหมายของการท่องเที่ยว ในทรรศนะของกลุ่มตัวอย่าง หมายถึง การพักผ่อน การเดินทาง ได้ความสนุกสนานตื่นเต้น ส่วนจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวจักรยานที่เป็นมิตรกับนักปั่น (bicycle-friendly tourism destination) กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นว่า คือ การมีสิ่งที่น่าสนใจ มีสิ่งอำนวยความสะดวก มีโครงสร้างพื้นฐานครบวงจร บริการข้อมูลข่าวสาร บริการขนส่งสาธารณะ ประสบการณ์ในแหล่งท่องเที่ยว มีการดูแลเกี่ยวกับความปลอดภัย ราคาที่พัก ราคาอาหารมีความเหมาะสมกับคุณภาพ มีที่จอดจักรยาน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางคนเดียว การพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก กลุ่มตัวอย่างให้คำแนะนำว่า ควรมีโอกาสกิจกรรมการท่องเที่ยว และดูแลเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน มีบริการข้อมูลท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวในการหาข้อมูล

จะเห็นได้ว่า ทั้งสามกลุ่มมีความต้องการในการท่องเที่ยวจักรยาน และกิจกรรมการปั่นจักรยานเป็นส่วนสำคัญของ ประสบการณ์การท่องเที่ยว และรวมถึงความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ดังนั้น เส้นทางจักรยานที่สำรวจมาได้นั้น จึงสามารถรองรับนักท่องเที่ยวทั้งสามกลุ่ม โดยที่นักท่องเที่ยวเชิงนันทนาการ จะมีระยะของการใช้เส้นทางที่สั้นกว่า เนื่องจากใช้

เวลาท่องเที่ยวน้อยกว่า และจะเป็นเส้นทางที่ไม่ชันมากนัก เส้นทางที่เหมาะสมจึงเป็นช่วงต้น ๆ ของเส้นทาง เนื่องจากความชำนาญในการปั่นจักรยานอาจจะยังมีไม่มากและเวลาที่น้อย จึงสามารถปั่นจักรยานได้โดยไม่ต้องใช้ทักษะมากนัก ส่วนนักท่องเที่ยวจักรยานอิสระ และกลุ่มอีเว้นท์นั้น มีความชำนาญในการปั่นจักรยานมากแล้ว จึงสามารถปั่นจักรยานได้ทั้งเส้นทาง โดยเลือกช่วงของเส้นทางที่ชอบ และเหมาะกับตัวเอง

สรุปการจัดเส้นทางสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน เมื่อพิจารณากลุ่มนักท่องเที่ยวแล้ว ควรจะมีสิ่งต่าง ๆ

1. เส้นทางมีสิ่งน่าสนใจ มีความสวยงาม
2. มีการใช้บริการต่าง ๆ เช่น การขนส่งสาธารณะ บริการเช่า/ซ่อม จักรยาน บริการที่พัก ร้านอาหาร แหล่งท่องเที่ยว และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ
3. มีโครงสร้างพื้นฐาน
4. มีบริการข้อมูลข่าวสาร
5. ประสบการณ์ในแหล่งท่องเที่ยว การพักผ่อน การเดินทาง
6. มีการดูแลเกี่ยวกับความปลอดภัย

จากผลการวิเคราะห์ลักษณะเส้นทางชายแดนล้านนาตะวันออกที่มีลักษณะเส้นทางแต่ละช่วงระยะไกลเกิน 100 กิโลเมตร ผู้วิจัยจึงนำเหตุผลนี้มาใช้ในการกำหนด ลักษณะจักรยานที่เหมาะสมในการปั่น คือ Touring Bike ซึ่งเป็นจักรยานที่เหมาะสมสำหรับการขี่ท่องเที่ยวในระยะไกล โดยเฉพาะลักษณะจะคล้ายกับจักรยานเสือหมอบแต่ Touring Bike จะเป็นจักรยานที่มีจุดยึดเพื่อให้อุปกรณ์เสริมที่จำเป็นในการเดินทางเพิ่มเติมได้ เช่น กระเป๋าสัมภาระ กระบอกน้ำ และอุปกรณ์ที่จำเป็นในการเดินทางไกล ดังนั้น จักรยานประเภทนี้จำเป็นต้องมีความแข็งแรง ทำให้มีน้ำหนักมากขึ้นตามไปด้วย

#### **ประเด็นที่ 4 เสนอรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก**

ผู้วิจัยได้จัดสนทนากลุ่ม (Focus group discussion) ด้วยวิธี SWOT Analysis โดยมีผู้เข้าร่วม คือ ผู้เชี่ยวชาญจากหลายภาคส่วน ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว ด้านจักรยาน ด้านการพัฒนาการปกครอง และร่วมกันเสนอรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน

จากนั้นผู้วิจัยจึงใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) ใช้โมเดลองค์ประกอบ การท่องเที่ยวจักรยาน และเสนอรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก ได้ดังนี้

### สิ่งดึงดูดใจ A (Attraction)

พื้นที่ที่มีศักยภาพที่ดีในการจัดการเส้นทางการท่องเที่ยวเป็นแบบวงกลม มีแหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และสะท้อนให้เห็นถึงวิถีชีวิตคนในพื้นที่ ในระหว่างเส้นทางการเดินทางอยู่แล้ว หากนำแนวคิด Ecosystem มาใช้ จะช่วยทำให้เกิดความน่าสนใจ และช่วยส่งเสริมการดูแล อนุรักษ์ และฟื้นฟูธรรมชาติรอบ ๆ เส้นทางการเดินทาง ซึ่งอาจทำได้ด้วยการเพิ่มพื้นที่สวนสาธารณะ เพิ่มจำนวนต้นไม้ใหญ่ และพื้นที่ชุ่มน้ำธรรมชาติให้นักปั่นจักรยานได้ซึมซับธรรมชาติ และเพื่อสุขภาพที่ดีรายรอบเส้นทาง รวมทั้งอาจเชื่อมโยงกับมีส่วนร่วมจากชุมชนและหน่วยงานส่งเสริมการท่องเที่ยว เพื่อการพัฒนากิจกรรมในลักษณะฐานการเรียนรู้ในระหว่างการเดินทาง ในการส่งเสริมความรู้นิเวศวิทยา และกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวเกิดความรักธรรมชาติเสมือนถิ่นอาศัยของตนเอง รวมทั้งการสร้างระบบนิเวศที่ดีนั้น จะช่วยส่งเสริมให้เส้นทางจักรยานมีความน่าสนใจ และสร้างความเพลิดเพลินไปให้นักท่องเที่ยวได้อีกด้วยการดูแลสภาพแหล่งท่องเที่ยว สิ่งดึงดูดใจตามเส้นทาง ซึ่งอาจจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ วัฒนธรรม ชุมชน ตลาด หรือสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น ควรจะมีการบำรุงรักษาสภาพแวดล้อมที่ดีอยู่แล้ว ให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ต่อไป ไม่ว่าจะเป็นทุ่งนาป่าเขา แม่น้ำ รวมถึงพันธุ์พืชและสัตว์ต่าง ๆ ภาครัฐควรส่งเสริมการดูแลสถานที่ทางประวัติศาสตร์ต่าง ๆ และวัฒนธรรม ส่งเสริมให้ชุมชนและนักท่องเที่ยว มีความเข้าใจและจิตสำนึกที่ดีในการท่องเที่ยว

### การเข้าถึง A (Accessibility)

เป็นการบริการคมนาคมขนส่งสาธารณะและบริการการขนสัมภาระ Public Transport and luggage transport service

### การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow)

โดยภาคเอกชนควรเข้ามาดูแลรับผิดชอบในการจัดระบบจักรยาน ให้บริการจักรยานเช่า ศูนย์บริการจักรยาน เพื่อความสะดวกสบายในการเดินทาง ในการท่องเที่ยว สำหรับนักท่องเที่ยวที่อาจไม่ได้นำจักรยานมาเองผลักดันให้เยาวชนมีบทบาทส่งเสริมการจัดระบบโครงสร้างพื้นฐานในการปั่นจักรยาน

### การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow)

โดยการสร้างความร่วมมือจากสำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬา ภาคธุรกิจ และชุมชน ในการพัฒนาระบบสื่อสารสนเทศที่เข้าถึงได้ในหลายช่องทาง มีบริการแผนที่ และรวมถึงป้ายในเส้นทางที่สมบูรณ์ แต่สิ่งที่ควรเพิ่มเติมคือ ควรมีฐานข้อมูลเส้นทางจักรยานในแต่ละอำเภอที่แสดงแผนที่เส้นทาง จุดพักจักรยาน ร้านอาหาร การประชาสัมพันธ์ พัฒนา Web-site เกี่ยวกับการท่องเที่ยวจักรยาน ศูนย์ให้ข้อมูลการท่องเที่ยวในพื้นที่ควรมีการพัฒนา เช่น แผ่นพับข้อมูล

ท่องเที่ยวที่มีไม่ครบ หรือมีแล้วหมดไป ซึ่งเจ้าหน้าที่อาจจะต้องคอยตรวจดูในสำนักงานว่ามีสิ่งใดหมด หรือต้องการการอุปถัมภ์หรือไม่ ป้ายบอกประวัติความเป็นมาของแหล่งท่องเที่ยวและสถานที่ต่าง ๆ มีชำรุดหรือไม่ อาจจะต้องคอยตรวจดูในเรื่องนี้ด้วย

### การเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow)

ความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการ และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ ระบบการจองต่าง ๆ การรักษาระบบนิเวศน์ที่ดีเอาไว้ อาจสวนกระแสกับการมุ่งพัฒนาความเจริญในพื้นที่ และเส้นทางเพื่อให้เข้าถึงได้โดยง่าย ทั้งนี้การใช้แนวคิด Ecosystem มาใช้ควรให้เกิดความสมดุล และควรมีการประเมินผลกระทบและความเสี่ยงของสิ่งมีชีวิต พืช และสภาพแวดล้อมโดยรอบเส้นทางจักรยานอย่างรอบคอบ หากจำเป็นต้องมีการขยายหรือปรับเส้นทาง เพื่อให้ความเจริญเข้าถึง รวมทั้งการมีระบบให้บริการสาธารณะเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว เช่น รถโดยสาร รถรับจ้าง แท็กซี่ รวมทั้งมีบริการให้นำจักรยานเข้าไปในพื้นที่ต่าง ๆ ได้ ก็ควรมีการกำหนดระเบียบข้อบังคับ และมีระบบการบริหารจัดการและฟื้นฟูที่ดีด้วย

### ที่พัก A (Accommodation)

ผู้ประกอบการต่าง ๆ ให้รักษาระดับของการให้บริการและคุณภาพ มีที่จอดที่ปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่อาจไปกลับ หรือพักค้างคืน และในระหว่างการเดินทางอาจมีการแวะพักตามจุดพักต่าง ๆ เช่น โรงแรม รีสอร์ท ร้านอาหาร ลานจอดจักรยาน ลานล้างรถจักรยาน และร้านอาหาร เป็นต้น ทั้งนี้ที่พักและสถานบริการต่าง ๆ ควรช่วยกันอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น การส่งเสริมให้ปิดไฟ-ปิดแอร์ทุกครั้งที่ออกจากห้องพัก มีระบบตัดไฟทันทีที่ประตูห้องปิดจากด้านนอก (ลูกค้ายอกจากห้องพัก) การให้ผู้เข้าพักแจ้งความประสงค์ในการเปลี่ยนผ้าปูที่นอนและผ้าเช็ดตัว แทนที่จะเปลี่ยนทุกวัน มีระบบการคัดแยกขยะ เพื่อให้นำขยะที่สามารถนำไปรีไซเคิลไปใช้ประโยชน์ต่อได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว รวมทั้งมีระบบการจัดการน้ำเสียหรือน้ำทิ้งอย่างมีประสิทธิภาพ

### สิ่งอำนวยความสะดวก A (Amenity)

ภาครัฐควรมุ่งส่งเสริม ป้องกัน และแก้ไขปัญหาผลกระทบจากเทคโนโลยีที่เป็นปัญหาสำคัญของการทำลายระบบนิเวศน์ ทั้งในรูปแบบการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก และมีการควบคุมการปลูกสร้างทั้งแบบชั่วคราวและถาวรในพื้นที่หวงห้าม ทั้งนี้ได้เสนอแนวทางการส่งเสริมและพัฒนาให้นักท่องเที่ยวได้รู้จักคุณค่า และปริมาณจำกัดของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การพัฒนาให้ชุมชนในแหล่งท่องเที่ยวและนักท่องเที่ยวร่วมมือกันอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ การใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างประหยัด การพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติ อีกทั้งภาคธุรกิจควรมีระบบการติดตามและควบคุม (ใช้เทคโนโลยีกล้องวงจรปิดช่วยตรวจจับการกระทำ

ผิด) และปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และกฎเกณฑ์ต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด รักษาคุณภาพของสินค้า บริการ ให้คงอยู่ในระดับที่น่าพอใจ ภาคเอกชนควรเข้ามาศึกษาเกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์กับชมรมจักรยาน และเพื่อการร่วมมือกันในกิจกรรมต่าง ๆ ผู้ประกอบการต่าง ๆ ให้รักษาระดับของการให้บริการและคุณภาพ มีที่จอดที่ปลอดภัย ผู้ประกอบการด้านที่พัก หรืออาหาร ร้านขายสินค้า หรือร้านซ่อม/เช่าจักรยาน มีความเข้าใจในระดับหนึ่ง เกี่ยวกับ Bicycle-friendly สภาพแวดล้อมที่ออกแบบเพื่อรองรับนักปั่น ในการพัฒนาการบริการในขอบข่ายของตนให้สอดคล้องกับการท่องเที่ยวจักรยาน ทั้งนี้ถ้ามีไอเดียใหม่ ๆ หรือแนวคิดสินค้า หรือต้องการศึกษาข้อมูลธุรกิจเพิ่มหรือหาแหล่งทุนเพิ่ม ก็สามารถเข้าปรึกษาหรือขอความร่วมมือกับองค์กรเกี่ยวกับการค้าในท้องถิ่น เช่น สภาอุตสาหกรรม สมาคมธุรกิจการค้า หอการค้าจังหวัด เป็นต้น ภาคเอกชนควรเข้ามาศึกษาเกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์กับชมรมจักรยาน และเพื่อเข้าร่วมกิจกรรม

#### กิจกรรม งานอีเว้นท์ A (Activity)

โครงการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ไม่ต่อเนื่องเป็นประจำ ภาครัฐและภาคเอกชนควรมีการส่งเสริมให้มีอย่างต่อเนื่อง ไม่ควรจัดกิจกรรมกระจุกตัวช่วง High season เพราะจะทำให้คนมาร่วมงานน้อย งานปั่นตรงกัน ส่งเสริมการปั่นจักรยานดูแลสิ่งแวดล้อม เช่น ปั่นปลูกป่า กิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์ Corporate Social Responsibility (CSR) หมายถึง ความรับผิดชอบต่อสังคมและ สิ่งแวดล้อมขององค์กร ซึ่งคือการดำเนินกิจการภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี โดยรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกองค์กร อันนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน การส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวเกิดความสำนึกรักษ์ในธรรมชาติและระบบนิเวศน์ เสมือนเป็นถิ่นของตนเป็นสิ่งสำคัญ ทั้งนี้การส่งเสริมดังกล่าวอาจสอดแทรกอยู่ในกิจกรรมระหว่างทริปการปั่น เพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมการเรียนรู้วัฒนธรรมประเพณี เข้ากับการสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การทำกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์เพื่อการพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อม ในลักษณะการสร้างการมีส่วนร่วมในชุมชน และนักท่องเที่ยว

#### ความปลอดภัย S (Safety)

การรักษาความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวเป็นสิ่งสำคัญลำดับแรกในการท่องเที่ยวโดยจักรยานและการท่องเที่ยวทุกรูปแบบ ในระหว่างการเดินทางไปในพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ทางระบบนิเวศน์ อาจพบกับสัตว์ป่าเข้ามาทำร้ายนักท่องเที่ยว ทั้งนี้ควรมีเขตแดนหรือรั้วป้องกันที่มีความแข็งแรง และครอบคลุมพื้นที่อันตราย แต่อุปกรณ์ดังกล่าวต้องไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสัตว์ ภาครัฐควรมีการปรับปรุงสภาพแวดล้อม ถนนหนทาง ที่ช่วยส่งเสริมการเดินทางอย่างปลอดภัย รวมทั้งมีมาตรการเตรียมความพร้อมในการรักษาความปลอดภัย อำนวยความสะดวก



และลดอุบัติเหตุ เช่น มีอุปกรณ์กู้ชีพ กู้ภัย เบอร์โทรคัพที่ติดต่อเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ รวมถึงการสำรวจจุดเสี่ยงอันตรายของแหล่งท่องเที่ยว วางแผนกำหนดมาตรการป้องกันและการกู้ภัยในอุทยานแห่งชาติ การสำรวจ ซ่อมแซมวัสดุอุปกรณ์ให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ ควรฝึกอบรมวิทยากร บำบัดบอทางสำหรับจักรยาน ชมรมจักรยานผู้หญิง จัดอบรมให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับอุปกรณ์จักรยาน การปฐมพยาบาลเบื้องต้น เพื่อผู้หญิงจะได้รู้จักวิธีซ่อมจักรยาน เมื่อเดินทางคนเดียวหรือไปกับกลุ่มผู้หญิง หลักสูตรอบรมเกี่ยวกับ Cycling class สอนการปั่นจักรยาน เทคนิควิธีการใช้ มีเอกสารประกอบ ภาครัฐ การเตรียมเกี่ยวกับสาธารณูปโภคพื้นฐานต่าง ๆ เช่น ที่ปิกนิก ม้านั่ง ส่งเสริมให้มีการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานให้เด็กและเยาวชนมีส่วนร่วมอย่างสม่ำเสมอ หน่วยงานราชการให้ความสำคัญกับชมรมจักรยาน ส่งเสริมจักรยานสำหรับการท่องเที่ยว ควรฝึกอบรม วิทยากร บำบัดบอทางสำหรับจักรยาน หน่วยงานในชุมชนมีงบประมาณสนับสนุน เช่น โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล มีงบประมาณส่งเสริมการพัฒนาสุขภาพ ชมรมจักรยานสามารถเขียนโครงการนำเสนอเพื่อพิจารณาได้ เช่น องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงราย เห็นชอบกับกิจกรรมปั่นจักรยาน ช่องทางงบประมาณฟื้นฟูสุขภาพ ส่งเสริมการปั่นจักรยานดูแลสิ่งแวดล้อม เช่น ปั่นปลูกป่า กิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์ Corporate Social Responsibility (CSR) หมายถึง ความรับผิดชอบต่อสังคมและ สิ่งแวดล้อมขององค์กร ซึ่งคือการดำเนินกิจการภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี โดยรับผิดชอบต่อสังคมและ สิ่งแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกองค์กร อันนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน ชมรมจักรยานผู้หญิง จัดอบรมให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับอุปกรณ์จักรยาน การปฐมพยาบาลเบื้องต้น เพื่อผู้หญิงจะได้รู้จักวิธีซ่อมจักรยาน เมื่อเดินทางคนเดียวหรือไปกับกลุ่มผู้หญิง หลักสูตรอบรมเกี่ยวกับ Cycling class สอนการปั่นจักรยาน เทคนิควิธีการใช้ มีเอกสารประกอบ โครงการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ไม่ต่อเนื่องเป็นประจำ ควรมีการส่งเสริมให้ต่อเนื่อง ไม่ควรจัดกิจกรรมกระจุกตัวช่วง High season เพราะจะทำให้คนมาร่วมงานน้อย งานปั่นตรงกัน

### **การบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน M (Management)**

การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม กิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติจะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย ควรมุ่งเน้นการจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ ที่ควรต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก มีระบบการประเมิน และจัดการสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสร้างมาตรการป้องกันผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อม สังคม และวัฒนธรรม จัดให้มีถังขยะ แยกขยะ การใช้วัสดุที่เป็นมิตร การใช้พลังงานทางเลือก การบำบัดขยะ/ของเสีย เป็นต้น

### นโยบายรัฐ G (Government policy)

1. ส่งเสริมให้มีการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานให้เด็กและเยาวชนมีส่วนร่วมอย่างสม่ำเสมอ
2. หน่วยงานราชการให้ความสำคัญกับชมรมจักรยาน
3. ส่งเสริมจักรยานสำหรับการท่องเที่ยว
4. ผลักดันให้เยาวชนมีบทบาทส่งเสริมการจัดระบบโครงสร้างพื้นฐานในการปั่นจักรยาน
5. หน่วยงานในชุมชนมีงบประมาณสนับสนุน เช่น โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล มีงบประมาณส่งเสริมการพัฒนาสุขภาพ ชมรมจักรยานสามารถเขียนโครงการนำเสนอเพื่อพิจารณาได้ เช่น องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงราย เห็นชอบกับกิจกรรมปั่นจักรยาน ช่องทางงบประมาณฟื้นฟูสุขภาพ

### เส้นทาง R (Route)

1. การดูแลสภาพถนนให้มีสภาพสมบูรณ์ เป็นส่วนหนึ่งที่จะทำให้การท่องเที่ยวจักรยานเป็นที่นิยมต่อไปได้ในระยะยาว
2. การพัฒนาเลนจักรยานที่เหมาะสม

### ข้อมูล I (Information)

1. ควรมีฐานข้อมูลเส้นทางจักรยานในแต่ละอำเภอ
2. พัฒนา Web-site เกี่ยวกับการท่องเที่ยวจักรยาน
3. แผนที่เส้นทาง จุดพักจักรยาน ร้านอาหาร การประชาสัมพันธ์
4. ควรมีป้ายอำนวยความสะดวกให้นักปั่นจักรยาน ป้ายปั่นร่วมทางจักรยาน

### บริการซ่อม/เช่าจักรยาน R (Rental/Repair)

1. มีร้านให้บริการ จักรยานเช่า ซ่อม อะไหล่ต่าง ๆ
2. ศูนย์บริการจักรยาน

### เพิ่มเติมอื่น ๆ A (Additional)

1. การเตรียมเกี่ยวกับสิ่งอื่น ๆ เช่น ที่ปิกนิก ม้านั่ง
2. ศูนย์ให้ข้อมูลการท่องเที่ยวในพื้นที่ควรมีการพัฒนา

**กลไกการนำ Ecosystem และการท่องเที่ยวสีเขียว มาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาศักยภาพของเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก**

การสร้างและยกระดับกลไกสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวสีเขียว มีองค์ประกอบที่สำคัญ แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้ (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560)

1. การพัฒนาบุคลากรและกำหนดหน่วยงานผู้รับผิดชอบ ซึ่งครอบคลุมทั้งผู้ประกอบการ ผู้บริหาร พนักงานที่ปฏิบัติงานภาคการท่องเที่ยว ทั้งกลุ่มที่สังกัดองค์กรและกลุ่มผู้ประกอบการ อาชีพอิสระ ตลอดจนชนสมาชิกในชุมชน และร้านค้าในเขตพื้นที่ท่องเที่ยว เพื่อให้มีจิตสำนึกที่ใส่ใจ และรับผิดชอบต่อผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มีความเข้าใจและขีดความสามารถในการลดผลกระทบ และรักษาสีสิ่งแวดล้อม มีความคิดสร้างสรรค์ในการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจจากภาคการท่องเที่ยวท่องเที่ยวไปพร้อมกัน รวมทั้งการมีองค์กรที่ทำหน้าที่เป็นเจ้าภาพในการขับเคลื่อนการท่องเที่ยวสีเขียวทั้งในระดับประเทศและระดับจังหวัด โดยอาจมอบหน้าที่ให้กับคณะกรรมการการท่องเที่ยวแห่งชาติ คณะกรรมการการท่องเที่ยวจังหวัด ในการสั่งการ กำกับ และติดตาม และอาจมีการตั้งชมรมจักรยานแต่ละกลุ่มในจังหวัด และเชื่อมโยงเครือข่ายระหว่างจังหวัดเพื่อช่วยกันขับเคลื่อน เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้ นอกจากนี้การดำเนินการควรเชื่อมประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติในระดับท้องถิ่น เพื่อให้เกิดการทำงานเชิงบูรณาการ โดยมีตัวชี้วัดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นเข็มทิศในการพัฒนา

2. การสนับสนุนและส่งเสริมให้ธุรกิจบริการปรับตัวเข้าสู่การท่องเที่ยวสีเขียวที่มีการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมพร้อมกับการรักษาทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งในกิจการประเภทที่พัก การขนส่ง ร้านอาหาร และธุรกิจเพื่อความผ่อนคลายและความบันเทิง โดยส่งเสริมให้ธุรกิจลดการใช้น้ำ พลังงานไฟฟ้า และน้ำมัน โดยการปรับเปลี่ยนมาใช้พลังงานจากแหล่งพลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ลดการปลดปล่อยขยะผ่านการระบบการจัดการขยะที่มีประสิทธิภาพ การนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้เพื่อลดการทำงานและการใช้ทรัพยากรที่ไม่จำเป็น การปรับเปลี่ยนไปใช้เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น และการเข้าสู่มาตรฐานรับรองที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวสีเขียว

3. การปรับปรุงกฎหมายและการควบคุมที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม เพื่อให้กฎหมายเหล่านั้นมีขอบข่ายการบังคับใช้อย่างทั่วถึงกับทุกกลุ่มที่เกี่ยวข้องและทุกด้านผลกระทบที่สำคัญต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงการปรับปรุงแก้ไขข้อจำกัดต่าง ๆ ให้มีความทันต่อสถานการณ์และสภาพปัญหาในปัจจุบัน รวมทั้งหาวิธีการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการมีความใส่ใจและรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมโดยจิตสำนึก มากกว่าการที่จะปฏิบัติ เนื่องจากเกรงกลัวต่อกฎหมายเพียงอย่างเดียว รวมทั้งการควบคุมเส้นทางจักรยานในปัจจุบัน ไม่เน้นการสร้างเส้นทางใหม่ ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มีการควบคุมจำนวนของนักปั่นจักรยาน และขยะที่เกิดขึ้นจากการมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวกลุ่มต่าง ๆ

4. การใช้เครื่องมือในการสื่อสารการตลาดในผลิตภัณฑ์หรือพื้นที่การท่องเที่ยวสีเขียวสู่กลุ่มเป้าหมายนักท่องเที่ยว เพื่อช่วยกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวได้รับรู้และเข้าใจในการเลือกใช้

ผลิตภัณฑ์ รวมทั้งอุปกรณ์และเครื่องมือในการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม หรือไม่ทำลายธรรมชาติ ซึ่งอาจดำเนินการผ่านการจัดกิจกรรมหรือนิทรรศการ และการใช้สื่อประชาสัมพันธ์ ดิจิทัลผ่านสื่อสังคมออนไลน์และมัลติมีเดีย เป็นเครื่องมือแพร่กระจายความรู้ไปยังกลุ่มนักท่องเที่ยว และธุรกิจที่เกี่ยวข้องมีการวางแผนการส่งเสริมทางการตลาดบริการ และบริการให้ความรู้เกี่ยวกับจักรยานและความรู้เชิงนิเวศตามความต้องการของนักท่องเที่ยว เป็นต้น

5. การจัดให้มีกิจกรรมที่หลากหลายเพิ่มเติมจากการมาท่องเที่ยวด้วยจักรยานเพียงอย่างเดียว เช่น การปลูกต้นไม้ การทำฝายชะลอน้ำ กิจกรรมส่องนก และกิจกรรมปั่นจักรยานท่องเที่ยวป่าในตอนกลางคืน เป็นต้น และควรมีการนำสินค้าจากชุมชนท้องถิ่น มาจัดจำหน่ายแก่ผู้มาทำกิจกรรม เพื่อเป็นการสร้างรายได้ให้แก่ชุมชนท้องถิ่น

### **การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานด้านการท่องเที่ยวเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพของเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก**

การเสนอแนวทางการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานด้านการท่องเที่ยวเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพของเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก แบ่งออกได้ 2 ระยะ คือ ก่อนการท่องเที่ยวและระหว่างการท่องเที่ยว โดยสามารถนำเสนอรายละเอียดการพัฒนาดังนี้

1. ระยะก่อนท่องเที่ยว จะมุ่งเน้นการเสนอแนวทางการจัดทริป และการประชาสัมพันธ์ทริปจักรยานไปยังนักท่องเที่ยว ให้ได้เข้ามาท่องเที่ยวตามความชอบและสนใจ ผ่านการเข้าถึงข้อมูลสารสนเทศและการบริการผ่านเว็บไซต์ ตัวแทนผู้ให้บริการ และบริษัทนำเที่ยว ซึ่งการดำเนินงานให้เกิดประสิทธิภาพ ควรดำเนินการพัฒนาเพื่อให้รองรับกับความต้องการของนักท่องเที่ยวดังนี้

1.1 Website ของธุรกิจต้องดูดีและใช้งานง่าย เพื่อเป็นช่องทางจำหน่ายโปรแกรมการท่องเที่ยว และยังถือเป็นการสร้างความน่าเชื่อถือให้ธุรกิจท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นด้วย รวมทั้งจำเป็นต้องมีการใช้เทคนิคต่าง ๆ เช่น การโฆษณาออนไลน์ หรือการทำ Search Engine Optimization (SEO) เพื่อให้เว็บไซต์ของธุรกิจสามารถหาได้ง่าย ซึ่งปัจจุบันมีเว็บไซต์ที่ให้บริการข้อมูลการท่องเที่ยวจักรยาน เช่น <https://www.bkkwheels.com>, <https://rider.in.th/> เป็นต้น

1.2 Social commerce เป็นช่องทางที่ดีช่องทางหนึ่งที่มาแรง เข้าถึงได้ง่าย และเป็นที่ยอมรับแก่นักท่องเที่ยวทุกเพศวัย และใช้ต้นทุนในการพัฒนาไม่มากนัก โดยจะใช้การขายทริปผ่านช่องทางเครือข่ายสังคม online เช่น facebook Line และ Instagram เป็นต้น ซึ่งสื่อสังคมออนไลน์ต่าง ๆ ควรให้ความรู้และข่าวสารกิจกรรมการท่องเที่ยวจักรยานสอดแทรกกับการประชาสัมพันธ์ทางการขาย เพื่อให้ นักท่องเที่ยวเข้ามาชมและแบ่งปันข้อมูลไปยังเพื่อนในเครือข่ายสังคม ซึ่งจะ

ช่วยทำให้แผนเพจเป็นที่รู้จักและกระตุ้นการประชาสัมพันธ์ไปยังกลุ่มนักท่องเที่ยวที่สนใจในทริปได้อย่างรวดเร็ว

1.3 Online travel agencies (OTA) และ Online marketplace ถือเป็นรูปแบบของ Travel Agency ที่เน้นขายผ่านช่องทาง online ของผู้ให้บริการด้านการจองที่พักโรงแรม รวมถึงบริการด้านการท่องเที่ยวต่าง ๆ โดยทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการให้บริการให้สมาชิกได้เจอกับผู้ให้บริการที่พัก ตัวเครื่องบิน บริการท่องเที่ยวต่าง ๆ และจัดแจงจองที่พักโรงแรมให้ โดยนำเสนอสิทธิพิเศษ และราคาสุดพิเศษให้กับสมาชิก รวมทั้งบริการเสริมเพื่ออำนวยความสะดวกเกี่ยวกับอุปกรณ์ และร้านซ่อมบำรุงจักรยานที่มีให้บริการในระหว่างเส้นทางการท่องเที่ยวหรืออยู่ในที่พักใกล้ที่พัก เพื่อช่วยสนับสนุนการตัดสินใจแก่ลูกค้า

2. ระยะระหว่างการท่องเที่ยว จะมุ่งเน้นการเสนอแนวทางการบริหารจัดการในปัจจุบัน นำเข้าส่วนผู้ให้บริการ (Input provider) ผู้ให้บริการท่องเที่ยว (Tourism service provider) และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stake holder) ต่าง ๆ ซึ่งการดำเนินงานให้เกิดประสิทธิภาพ ควรดำเนินการพัฒนาแบบบูรณาการและประสานความร่วมมือในทุกส่วนต่าง ๆ ให้รองรับกับความต้องการของนักท่องเที่ยว ดังนี้

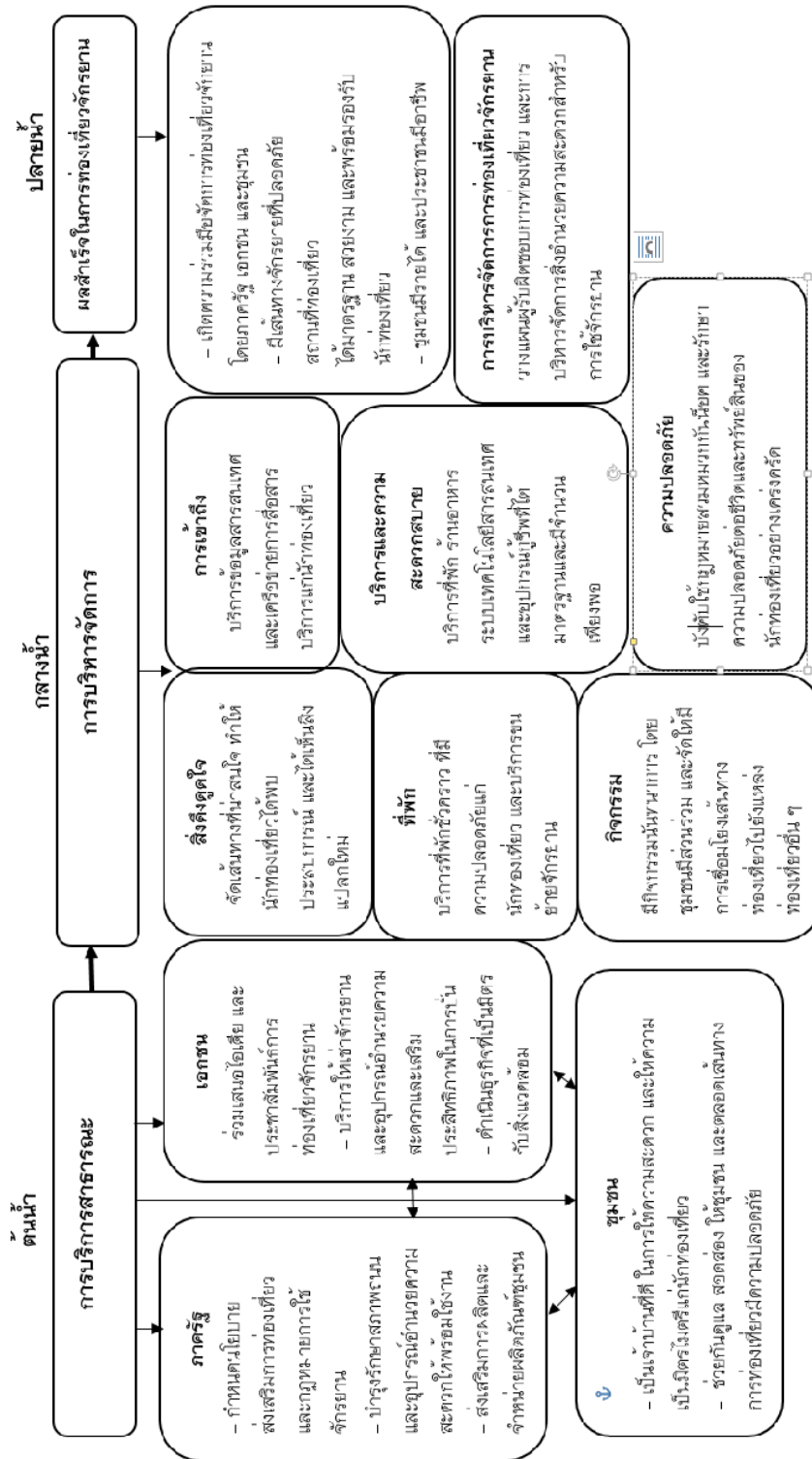
2.1 ปัจจุบันนำเข้าส่วนผู้ให้บริการ (Input provider) ควรเน้นการสร้างการมีส่วนร่วมในส่วนของกลุ่มธุรกิจผู้ให้บริการอาหารและเครื่องดื่มในสถานที่ท่องเที่ยว และระหว่างเส้นทางการเดินทาง เพื่อสร้างความตระหนักในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม มีการส่งเสริมการท่องเที่ยวสีเขียว โดยมีการใช้บรรจุภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีระบบจัดการและคัดแยกขยะ ส่วนกลุ่มผู้บริหารด้านโครงข่ายสาธารณะและระบบการขนส่งจากเส้นทางต่าง ๆ สู่อุตสาหกรรมที่ท่องเที่ยว ควรให้ความสำคัญในการพัฒนาอุปกรณ์และเทคโนโลยีที่ช่วยเหลือนักท่องเที่ยวจักรยานที่อาจเกิดเหตุฉุกเฉิน เช่น การติดตั้งจุดให้บริการไวไฟที่ครอบคลุมและเข้าถึงได้แบบสาธารณะ เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงข้อมูลสารสนเทศ พิกัดเส้นทาง เมื่อเกิดการพลัดหลงจากกลุ่ม รวมทั้งการสร้างจุดซ่อมบำรุงจักรยานด้วยตนเอง และอุปกรณ์แพทย์ฉุกเฉินเพื่อการพยาบาลเบื้องต้น เพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยวที่อาจเกิดปัญหาทางสุขภาพระหว่างการเดินทาง รวมทั้งมีจุดให้บริการไฟรายทาง และจุดชาร์ตแบตเตอรี่ จากแหล่งพลังงานทางธรรมชาติ เป็นต้น

2.2 ผู้ให้บริการท่องเที่ยว (Tourism service provider) ควรเน้นการควบคุมการสร้างธรรมเนียม และข้อปฏิบัติในส่วนที่พักและสถานบริการต่าง ๆ ควรช่วยกันอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และลดการใช้พลังงานสิ้นเปลืองจากระบบการควบคุมพลังงานของห้องพัก รวมทั้งมีระบบการจัดการขยะและของเสีย ที่ไม่ปล่อยทิ้งลงในแหล่งน้ำและเผาทำลาย จนทำให้เกิดฝุ่น

พิษ ซึ่งอาจจะส่งผลต่อสุขภาพของนักท่องเที่ยวและประชาชนในบริเวณนั้นได้ และที่พักรวมกิจกรรมในลักษณะแคมป์ เพื่อบริการแก่นักท่องเที่ยวได้ทำอาหารรับประทานเอง

การให้บริการแก่นักท่องเที่ยวจากรยาน ควรต้องสร้างสิ่งดึงดูดใจ ซึ่งควรมุ่งเน้นการดูแลธรรมชาติตลอดเส้นทางให้มีความอุดมสมบูรณ์ด้วยระบบนิเวศน์ มีการปลูกต้นไม้ และมีจุดพักริมทาง การเชื่อมโยงความน่าสนใจของวัฒนธรรมภูมิปัญญาท้องถิ่นตลอดเส้นทาง การเดินทาง และการจัดลานกิจกรรมและจัดแสดงสินค้าชุมชนท้องถิ่นในระหว่างจุดพักรถ มีการให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว บ้ายบอกทาง บ้ายแนะนำสถานที่ คำแนะนำเรื่องข้อควรปฏิบัติในสถานที่ และคำเตือนให้ระวังภัย เป็นต้น และควรมีระบบการให้บริการขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางท่องเที่ยวทั้งทางน้ำ ทางบก และทางอากาศ มีการอำนวยความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ ก็มีความสำคัญต่อการท่องเที่ยวจากรยานอีกด้วย

2.3 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stake holder) ได้แก่ นักท่องเที่ยว บริษัทจัดนำเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ควรเข้ามามีส่วนร่วมในการรับรู้และกระจายข้อมูลข่าวสารด้านการท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวรายใหม่ได้รับรู้ข่าวสารและเข้ามาท่องเที่ยว การมีส่วนร่วมในการวางแผนและตัดสินใจ ในการพัฒนาระบบบริหารจัดการท่องเที่ยวจากรยาน ช่วยติดตามและสอดส่องเส้นทางจักรยานที่ชำรุด และแบ่งปันข้อมูลผ่านสื่อสังคมไปยังนักท่องเที่ยวให้ได้ทราบและระมัดระวัง รวมทั้งการปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับในการท่องเที่ยวในเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน และการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม



ภาพ 28 แสดงโมเดลการบริหารจัดการท่องเที่ยวตามแนวคิด Supply chain management

ประเด็นที่ 5 การบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน ประกอบไปด้วย การวางแผน การจัดพื้นที่ การจัดการสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมของท้องถิ่น การจัดการบุคลากรทางการท่องเที่ยว การจัดการรายได้ ด้านการประชาสัมพันธ์ ด้านการสร้างความสัมพันธ์กับนักท่องเที่ยวและชุมชน (Bicycle Tourism Management)

### 1. การบริหารจัดการด้านสิ่งดึงดูดใจ

- 1.1 มีการจัดสรรพื้นที่ความรับผิดชอบของแหล่งท่องเที่ยวระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ชุมชน
- 1.2 มีการจัดการทรัพยากรทางการท่องเที่ยวในพื้นที่ให้สามารถดึงดูดใจแก่นักท่องเที่ยว
- 1.3 มีการให้ชุมชน สมาคม และชมรม มีส่วนร่วมในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้เหมาะสม
- 1.4 มีการจัดภูมิทัศน์ของแหล่งท่องเที่ยวให้เหมาะสมกับทรัพยากรที่มีอยู่
- 1.5 มีการพัฒนา หรือปรับปรุงบริเวณแหล่งท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง
- 1.6 มีข้อบังคับของแหล่งท่องเที่ยววันนั้น ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ
- 1.7 มีการบันทึกภาพของแหล่งท่องเที่ยวไว้เป็นข้อมูลเพื่อความสะดวกของแหล่งท่องเที่ยวประจำปี
- 1.8 กำหนดจุดคุณค่าของแหล่งท่องเที่ยวในด้านต่าง ๆ ไว้อย่างชัดเจน เช่น ด้านประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม ธรรมชาติสิ่งแวดล้อม วิถีชีวิต อาหาร และกิจกรรมต่าง ๆ

### 2. การบริหารจัดการด้านความสามารถในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว

- 2.1 การจัดเตรียมเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างปลอดภัย
- 2.2 กำหนดช่วงเวลาในการเข้าถึงพื้นที่ที่เหมาะสม ตามช่วงเวลาหรือตามฤดูกาล
- 2.3 แสดงข้อมูลข่าวสารในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกสบาย
- 2.4 เส้นทางขนส่งเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ สภาพถนน ความลาดชันและความคดเคี้ยวของเส้นทางเข้าถึง และความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ
- 2.5 ทางบก มีการตัดและสร้างถนน การขยายเส้นทางเข้าไปสู่แหล่งท่องเที่ยว การจัดบริการสำหรับนักท่องเที่ยว รถเช่า รถนำเที่ยว รถจักรยาน
- 2.6 บริการที่อำนวยความสะดวกให้แก่ยานพาหนะ มีลานจอดยานพาหนะที่ปลอดภัย
- 2.7 แบบแผนการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมีการศึกษาหาข้อมูลเข้าใจในแหล่งท่องเที่ยวที่กำลังเดินทางไป



2.8 เส้นทางปั่นจักรยานมีแสงสว่างจากไฟฟ้า เส้นทางที่ปั่นจักรยานไฟฟ้าส่องสว่าง

### 3. การบริหารจัดการด้านที่พัก

3.1 จัดให้มีที่พักแรมประเภทอื่น ๆ

3.2 จัดให้มีโรงแรม สถานที่ประกอบการเชิงการค้าที่นักธุรกิจตั้งขึ้น เพื่อบริการผู้เดินทางในเรื่องของที่พักอาศัย อาหาร และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3.3 จัดให้มีห้องพัก ที่แขวนจักรยานในห้องพัก

3.4 จัดให้มีลานจักรยาน ที่จอดจักรยาน ลานล้างรถจักรยาน ที่สุขุม

3.5 จัดให้มีขนย้ายจักรยาน ลานลาดชัน ลิฟท์ ให้บริการ

### 4. การบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

4.1 จัดให้มีร้านอาหารและภัตตาคาร ร้านจำหน่ายอาหารให้นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้นักท่องเที่ยวจักรยาน

4.2 จัดให้มีจุดแวะพักนักท่องเที่ยวจักรยาน บัมม่าน้ำมัน ศาลาริมทาง ม้านั่ง จุดชมวิว

4.3 สิ่งอำนวยความสะดวกประเภทความปลอดภัย มีระบบป้องกันและรักษาความปลอดภัย มีประกาศเตือน

4.4 สิ่งอำนวยความสะดวกประเภทโครงสร้างพื้นฐาน น้ำประปา ไฟฟ้า ถนน สัญญาณโทรศัพท์ ที่สามารถอำนวยความสะดวกรองรับนักท่องเที่ยวได้

4.5 ป้ายสัญลักษณ์ ป้ายเส้นทางจักรยาน ป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ เช่น ทางชำรุด ทางตัน ในระหว่างเส้นทาง เพื่อบอกทิศทางให้นักท่องเที่ยว นำทางไปแหล่งท่องเที่ยว

4.6 จัดให้มีการปฐมพยาบาลเบื้องต้น

4.7 อุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานผู้พิการ

4.8 จัดจำหน่ายสินค้าที่ระลึกให้นักท่องเที่ยว

4.9 พัฒนาบุคลากรด้านการบริการการท่องเที่ยวจักรยาน

4.10 ช่องทางการประชาสัมพันธ์อย่างสม่ำเสมอ

4.11 จัดให้มีพนักงานบริการข้อมูลข่าวสารที่เพียงพอต่อนักท่องเที่ยวจักรยาน

4.12 อบรมด้านภาษาต่างประเทศให้กับเจ้าหน้าที่และผู้เกี่ยวข้องในแหล่งท่องเที่ยว

### 5. การบริหารจัดการกิจกรรมทางการท่องเที่ยวจักรยาน

5.1 กิจกรรมการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวที่มีกิจกรรมหลากหลายจะทำให้นักท่องเที่ยวมีโอกาสเลือกกิจกรรมที่ตนพอใจได้มากขึ้นและความเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง

5.2 การเรียนรู้ จัดให้มีการเรียนรู้ โดยปกติแล้วนักท่องเที่ยวเพิ่มทักษะและความรู้ ทั้งทั่วไปหรือเฉพาะ ผ่านประสบการณ์จากการเรียนรู้ ที่สถานที่ที่พวกเขาเยี่ยมชม เช่น การเรียนรู้ เรื่องราวประวัติศาสตร์ของพื้นที่นั้น ๆ ในพิพิธภัณฑ์ วัด เรียนรู้ศิลปะต่าง ๆ จากแกลเลอรีแสดง งานศิลปะ บ้านศิลปิน เรียนรู้เกี่ยวกับธรรมชาติ จากการเที่ยวฟาร์มหรือไร้ชา สวนสมุนไพร เป็นต้น

5.3 การแสดง จัดให้มีกิจกรรมบริการเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจหรือนันทนาการ บันเทิง สนุกสนาน การแสดงที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น เช่น รำวงย้อนยุค ถนนคนเดิน การพักผ่อนริมน้ำ เป็นต้น

5.4 การดำเนินงานของบริษัท มีรถตู้เซอร์วิสบริการช่วยเหลือนักท่องเที่ยวจากรยาน มีอุปกรณ์ซ่อมบำรุงครบครัน

5.5 ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เป็นการปั่นจักรยานทำกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์มุ่งมั่นเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมสร้างการมีส่วนร่วมในชุมชน

5.6 การประชุมระหว่างผู้รับผิดชอบกับเครือข่ายการท่องเที่ยวเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการท่องเที่ยวจักรยาน

5.7 ควบคุมดูแลกิจกรรมการท่องเที่ยวจักรยานไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านลบต่อท้องถิ่น

5.8 สนับสนุนให้กิจกรรมการท่องเที่ยวจักรยานเกิดรายได้กับชุมชนในท้องถิ่น

5.9 กิจกรรมการท่องเที่ยวจักรยานสร้างความสัมพันธ์ระหว่างนักท่องเที่ยวผู้ประกอบการ และชุมชนในท้องถิ่น

## 6. การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยการท่องเที่ยวจักรยาน

6.1 ความปลอดภัยในการขับขี่ เคารพกฎแห่งท้องถนนและกฎหมายจราจรท้องถิ่น ทั้งหมด ท่านกำลังใช้ถนนหรือทางร่วมกับผู้อื่น ทั้งผู้ใช้งานยนต์ ผู้เดินเท้าและผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ โปรดเคารพสิทธิ์ของผู้อื่น ซึ่งโดยใช้ความระมัดระวัง ให้คิดว่าผู้อื่นไม่สามารถเห็นท่านได้โดยตลอดเวลา

6.2 การปั่นจักรยานในยามค่ำคืน การปั่นจักรยานในเวลากลางคืนมีอันตรายมากกว่าการปั่นจักรยานในเวลากลางวัน ผู้ใช้งานยนต์และผู้เดินเท้าจะมองเห็นผู้ใช้จักรยานได้ยากมาก ควรเลือกอุปกรณ์ที่เหมาะสมกับการใช้จักรยานในเวลากลางคืน

6.3 การเปลี่ยนแปลงอะไหล่หรือเพิ่มอุปกรณ์ หากไม่มีการยืนยันความเหมาะสมในการใช้งาน การติดตั้งอย่างถูกต้องใช้งานและดูแลรักษาอะไหล่และอุปกรณ์ หากมีการเปลี่ยน

อะไหล่บนจักรยานของท่านด้วยอะไหล่ที่ไม่ใช่ของแท้ อาจจะทำให้จักรยานขาดความปลอดภัย และมีผลต่อการบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ชีวิตได้

6.4 ความปลอดภัยพื้นฐาน สวมหมวกกันน็อคที่ผ่านการรับรองด้วยมาตรฐานล่าสุดและเหมาะกับการใช้งานของท่านตลอดเวลา ทำตามคำแนะนำของผู้ผลิตในการปรับใช้งานและดูแลหมวกกันน็อคของท่าน ตลอดเวลา

6.5 ความปลอดภัยสำหรับการปั่นแบบออฟโรด เคารพกฎหมายท้องถิ่นและกฎเกี่ยวกับพื้นที่และวิธีที่ท่านจะสามารถปั่นออฟโรดได้ และให้ความเคารพทรัพย์สินส่วนตัวของผู้อื่น ท่านอาจจะใช้ทางร่วมกับผู้อื่น เช่น นักเดินเขา นักขี่ม้า และผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ

## 7. การบริหารจัดการพื้นที่ท่องเที่ยวจักรยาน

7.1 จัดสรรพื้นที่รับผิดชอบท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ที่สามารถดึงดูดใจแก่นักท่องเที่ยว

7.2 การให้ชุมชน สมาคม และชมรม มีส่วนร่วมในการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานที่เหมาะสม

7.3 การจัดภูมิทัศน์ของแหล่งท่องเที่ยวให้เหมาะสมกับทรัพยากรที่มีอยู่

7.4 การพัฒนาหรือปรับปรุงบริเวณแหล่งท่องเที่ยวจักรยานอย่างต่อเนื่อง

7.5 มีข้อบังคับในการปั่นจักรยานอย่างมีประสิทธิภาพ

7.6 เส้นทางจักรยานที่ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบประสบการณ์และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ที่เกิดการรับรู้และความเพลิดเพลินไป

7.7 สิ่งดึงดูดด้านสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ความสวยงามของสถานที่พักผ่อน จัดให้มีที่พักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น โต๊ะ เก้าอี้ ม้านั่ง ชุมนพักผ่อน ที่จอดจักรยาน

7.8 ทางจักรยานแบบปันส่วน (Share Bikeway) แบ่งส่วนมาจากช่องจราจรของรถยนต์ โดยการตีเส้นบนผิวจราจรของช่องจราจรที่ได้ออกแบบเพื่อไว้ สำหรับให้รถจักรยานไว้ก่อนแล้ว นั่นคือ ความกว้างของช่องจราจรจะต้องกว้างกว่าช่องจราจรทั่วไปอีกประมาณหนึ่งเมตร

จากนั้นผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา และสรุปเป็นการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานสำหรับแต่ละฝ่าย ว่าควรมีหน้าที่ต่าง ๆ ได้แก่

### หน้าที่ของภาครัฐ

มีนโยบายส่งเสริมให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวในการใช้จักรยานเพื่อการสร้างเสริมสุขภาพและส่งเสริมการท่องเที่ยว ซึ่งถือเป็นกิจกรรมที่ดีต่อสุขภาพ การดูแลสุขภาพถนนที่เป็นเส้นทางท่องเที่ยวให้มีสภาพสมบูรณ์ และมีความปลอดภัย เตรียมสำหรับการจัดกิจกรรมดูแล

สภาพแหล่งท่องเที่ยว สิ่งดึงดูดใจตามเส้นทาง ซึ่งอาจจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ วัฒนธรรม ชุมชน ตลาด หรือสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น ดูแลสถานที่ทางประวัติศาสตร์ต่าง ๆ และ วัฒนธรรม ส่งเสริมให้ชุมชนและนักท่องเที่ยว มีความเข้าใจและจิตสำนึกที่ดีในการท่องเที่ยว ดูแลเรื่องป้ายในเส้นทาง และป้ายตามจุดท่องเที่ยว ป้ายมีสภาพสมบูรณ์และถูกต้องประสานงาน กับชมรมจักรยาน ภาคบริการ และชุมชน ดูแลโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ต่าง ๆ เช่น ถนน ม้านั่ง สวนสาธารณะ ถังขยะ เจ้าหน้าที่ทางหลวง ดูแลเรื่องความปลอดภัย และความเรียบร้อยของเส้นทางกิจกรรม

### **หน้าที่ของชมรมจักรยาน**

ส่งเสริมให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวในการใช้จักรยานเพื่อการสร้างเสริมสุขภาพและ ส่งเสริมการท่องเที่ยว ซึ่งถือเป็นกิจกรรมที่ดีต่อสุขภาพในการเตรียมเส้นทาง มีการทดลองใช้ เส้นทาง ซึ่งชมรมได้มีการตรวจสอบสภาพแหล่งท่องเที่ยว สิ่งดึงดูดใจตามเส้นทาง รวมถึงป้าย และ ไฟฟ้าว่ามีสภาพสมบูรณ์ หรือชำรุดหรือไม่ประสานงานกับภาครัฐ ภาคบริการและชุมชน อำนวยความสะดวก และให้ความรู้เกี่ยวกับการขี่จักรยานอย่างปลอดภัยช่วยประชาสัมพันธ์ กิจกรรมผ่านทางสื่อต่าง ๆ เป็นที่ปรึกษา เกี่ยวกับการปั่นจักรยาน การเตรียมความพร้อมร่างกาย การเตรียมเซอร์วิสจักรยานต่าง ๆ

### **หน้าที่ของภาคบริการ**

เตรียมบริการต่าง ๆ ที่รองรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น ที่จอด จัดเตรียมที่พัก หรือ อาหารในการบริการของตนให้มีมาตรฐาน ให้มีคุณภาพ ให้ความร่วมมือประชุมปรึกษาหารือ กับทีมงาน และร่วมเสนอไอเดีย ของการจัดเซ็ทอาหาร กิจกรรมนันทนาการต่าง ๆ ประสานงาน กับสมาคมธุรกิจท่องเที่ยวอบรมพนักงานในการเตรียมความพร้อมสำหรับการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวช่วยประชาสัมพันธ์ ทั้งร้านอาหาร โรงแรม ร้านจักรยาน

### **หน้าที่ของสมาคมธุรกิจท่องเที่ยว**

ให้ความร่วมมือประชุมปรึกษาหารือกับทีมงาน และร่วมเสนอไอเดีย ของการจัดเซ็ทอาหาร กิจกรรมนันทนาการต่าง ๆ ประสานงานกับผู้ประกอบการ ผู้ให้บริการที่พัก และอาหาร ผู้ขายสินค้าต่าง ๆ ให้ความรู้กับผู้ประกอบการ ในการที่จะอบรมพนักงานในการเตรียมความพร้อมสำหรับการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวประสานงานกับภาครัฐ และทีมงานผู้จัด และชมรม จักรยาน ในการเป็นที่ปรึกษา และเสนอความคิดเห็นในการประชุม เกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์ และการรักษามาตรฐานของภาคบริการโดยรวม

### หน้าที่ของชุมชน

เป็นเจ้าของที่ดี ในการให้ความสะดวก ให้ความเป็นมิตรไมตรีแก่นักท่องเที่ยว ช่วยกันดูแลสภาพแหล่งท่องเที่ยว ให้สะอาด สิ่งดึงดูดใจตามเส้นทาง ซึ่งอาจจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ วัฒนธรรม ชุมชน ตลาด ช่วยกันดูแลสถานที่ทางประวัติศาสตร์ต่าง ๆ และวัฒนธรรม มีความเข้าใจและจิตสำนึกที่ดีต่อการท่องเที่ยว ช่วยกันดูแล สอดส่อง ให้ชุมชนมีความปลอดภัย เป็นผู้ชมการจัดกิจกรรมอีเว้นท์ที่ดีช่วยกันประชาสัมพันธ์

### การจัดทำยุทธศาสตร์

จากการจัดประชุมกลุ่ม และวิเคราะห์ด้วย SWOT Analysis ประกอบกับการนำผลการสัมภาษณ์ เกี่ยวกับจุดเด่นของแต่ละจังหวัดมาประกอบ สรุปเป็นยุทธศาสตร์สำหรับ การท่องเที่ยว จักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก ได้ดังนี้

#### Strength จุดแข็ง

พื้นที่ล้านนาตะวันออกเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์และอุดมไปด้วยทรัพยากรทางวัฒนธรรมที่มีคุณค่าทางทั้งทางด้านประวัติศาสตร์ ศิลปะ จิตวิญญาณและคุณค่าต่อวิถีชีวิตชุมชน ทำให้เป็นพื้นที่ ที่มีศักยภาพทางการท่องเที่ยวสูง อีกทั้งยังพร้อมไปด้วยบุคลากรทางการท่องเที่ยวที่มีความรู้ความเข้าใจและมีประสบการณ์ด้านการท่องเที่ยว ที่ประกอบกับการมีส่วนร่วมของชุมชนและความพร้อมด้านเส้นทางจักรยานอีกด้วย

#### Weakness จุดอ่อน

การท่องเที่ยวทางเรือที่มีอยู่เดิมยังไม่สามารถเข้าถึงทรัพยากรวัฒนธรรมในพื้นที่ได้อย่างทั่วถึง ด้วยความพร้อมทางด้านเส้นทางที่มีโครงข่ายถนน เชื่อมต่อกับถนนหลักทำให้เหมาะสมกับการปั่น จักรยานท่องเที่ยวได้ แต่ยังไม่มีความพร้อมทางด้านบุคลากรที่มีประสบการณ์ทางด้านการจัดการเส้นทางจักรยาน เพื่อการท่องเที่ยวมาดำเนินการ อีกทั้งยังไม่พบสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน ได้แก่ ซ่องทางจักรยาน และที่จอดจักรยานซึ่งเป็นสิ่งสำคัญทางด้านความปลอดภัยของผู้ปั่นจักรยาน และการท่องเที่ยวโดยจักรยานในพื้นที่ยังไม่ได้รับความนิยม เนื่องจากการขาดการประชาสัมพันธ์

#### Opportunity โอกาส

การเสนอเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานถือว่าเป็นโอกาสในการส่งเสริมการท่องเที่ยวให้กับพื้นที่ล้านนาตะวันออกและเป็นการทำให้พื้นที่ล้านนาตะวันออกมีกิจกรรมการท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่เกิดขึ้น อีกทั้งยังเป็นการก่อให้เกิดการกระจายรายได้เข้าสู่ชุมชนที่แท้จริงและการเข้าถึงทรัพยากรวัฒนธรรมในพื้นที่มากขึ้น เปิดโอกาสให้นักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่ตระหนักถึง

ความสำคัญของทรัพยากรในพื้นที่ และจะทำให้เกิดการผลักดันเรื่องการอนุรักษ์ทรัพยากรในพื้นที่ลุ่มนาตะวันออกต่อไป

1. ความสะดวกสบายการท่องเที่ยวเชิงนิเวศและบริโภคสินค้าปลอดสารพิษมีแนวโน้มที่สูงขึ้น จึงส่งผลให้ นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว และบริโภคสินค้ามากยิ่งขึ้น

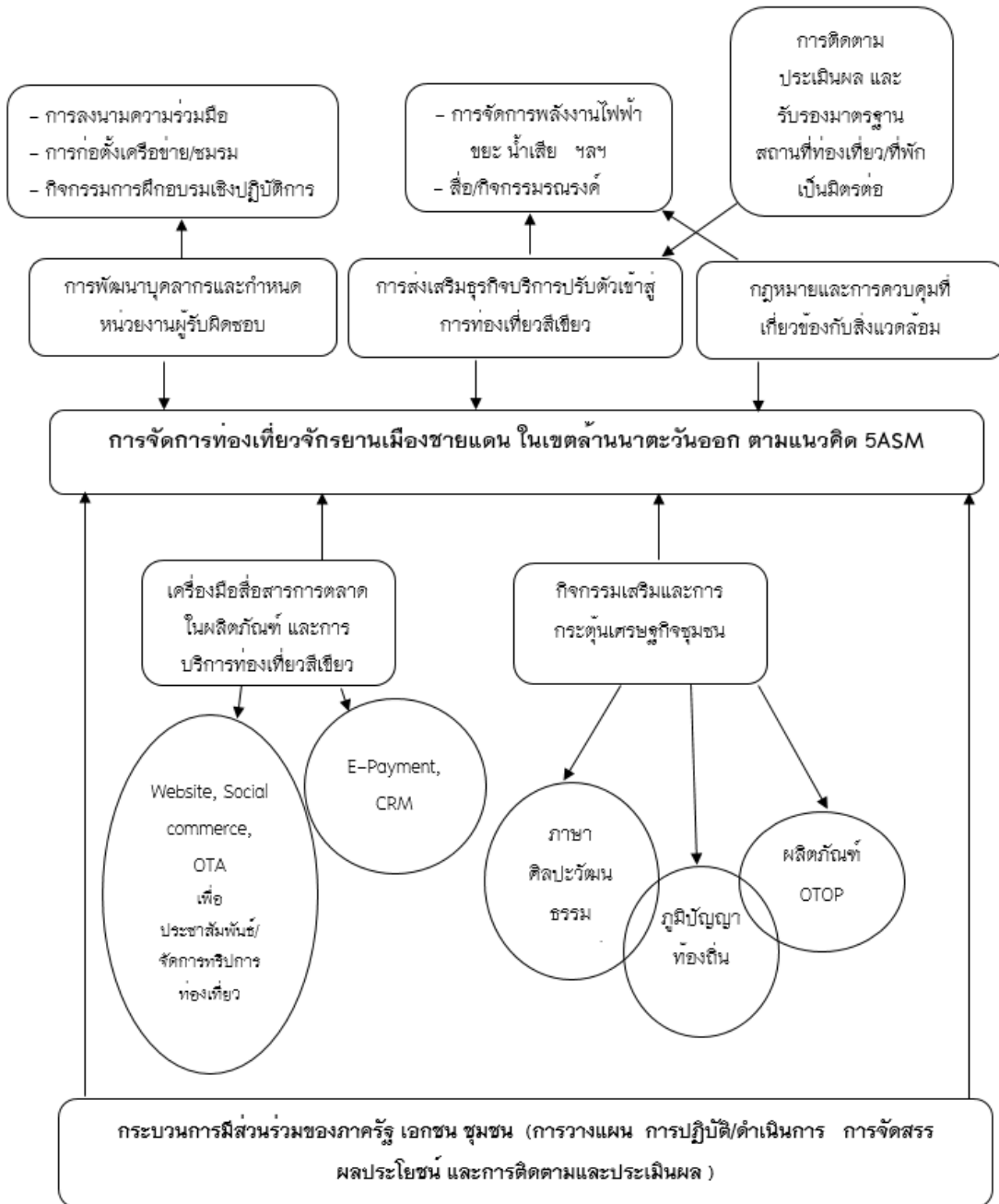
2. ถนนทางหลวง R3A เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน และเส้นทางตามลำน้ำโขงมีท่าเรือที่สำคัญ และท่าเรือย่อยรวมถึงสาธารณูปโภคครบครัน

3. การเปิดด่านชายแดน

พื้นที่ มีจุดผ่อนปรนชายแดนที่บ้านฮวก อำเภอภูซาง ติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สามารถใช้เป็นช่องทางในการค้า กิจกรรมการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นการสนับสนุนการท่องเที่ยว การค้าและการลงทุน

### Threat อุปสรรค

เนื่องจากปัญหาในการจัดทำเส้นทางจักรยานที่ผ่านมา บทบาทหลักอยู่ที่หน่วยงานของภาครัฐอย่างการท่องเที่ยวและกีฬา ซึ่งในการดำเนินงานขึ้นอยู่กับทัศนของผู้บริหาร จึงทำให้การจัดทำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวจึงอยู่ในสถานการณ์สุ่มเสี่ยงมาโดยตลอด ถ้าผู้บริหารท่านใดไม่ให้ความสำคัญในเรื่องนี้ ก็จะทำให้เกิดการขาดช่วงในการพัฒนาต่อไป



ภาพ 29 แสดงกระบวนการมีส่วนร่วมของภาครัฐ เอกชน ชุมชน

ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการการท่องเที่ยวจากรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก เป็นการวิเคราะห์ และสังเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยว และองค์ประกอบของการท่องเที่ยว สำหรับเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก พฤติกรรมนักท่องเที่ยวจากรยานเมืองชายแดน การวิเคราะห์และเสนอเส้นทางจักรยานเมือง

ชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก และประกอบกับการศึกษาบนแผนแม่บทต่าง ๆ และแผนยุทธศาสตร์ชาติ พบ 5 ด้าน ที่นำไปสู่การกำหนดแผนยุทธศาสตร์ คือ

1. ด้านการตลาด Marketing
2. ด้านการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย Safety Management
3. ด้านทรัพยากรบุคคล Human Resource
4. ด้านกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์ Creative Activities
5. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และโครงสร้างพื้นฐาน Amenities and Infrastructure
6. ด้านการเชื่อมโยง Connectivity โดยมีผลการศึกษาดังนี้

ตาราง 81 แสดงการกำหนดแผนยุทธศาสตร์

| ปัจจัย           | ยุทธศาสตร์   | กลยุทธ์   |
|------------------|--|---|
| การตลาดMarketing | 1. การส่งเสริมการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวบนพื้นฐานของบริบททางวัฒนธรรมดั้งเดิมชุมชน | 1. ดำเนินการตลาดเชิงรุกเพื่อประมวลสิทธิการจัดงานระดับโลกระดับภูมิภาค รวมถึงการจัดงาน ประชุมงาน Event ระหว่างประเทศและการจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ<br>2. ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในเส้นทางท่องเที่ยวทางจักรยานในแต่ละพื้นที่โดยการจัดกิจกรรมด้านจักรยานนำร่อง และการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมการถ่ายภาพยนตร์ต่างประเทศในประเทศไทย<br>3. มุ่งเน้นการส่งเสริมการส่งต่อประสบการณ์ของนักท่องเที่ยวจักรยานที่นำมาสู่การช่วยประชาสัมพันธ์บนพื้นฐานเทคโนโลยี และสื่อสังคมออนไลน์ |



ตาราง 81 (ต่อ)

| ปัจจัย   | ยุทธศาสตร์  | กลยุทธ์  |
|--|---|--|
|  | 2. การกำหนด<br>ภาพลักษณ์เส้นทาง<br>การท่องเที่ยวจากรยาน<br>ในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว<br>บนความแตกต่างทาง<br>วัฒนธรรม หรือ<br>อัตลักษณ์ร่วม | 1. การกำหนดคัลล์ลักษณะ หรือ Banding<br>ในเส้นทางท่องเที่ยวจากรยานในแต่ละพื้นที่<br>ให้มีความแตกต่างบนวัฒนธรรมที่มี<br>ความเชื่อมโยง<br>2. การกำหนดกลุ่มเป้าหมายนักท่องเที่ยว<br>จากรยานให้ชัดเจนในเส้นทางที่เหมาะสม<br>ทั้งกลุ่มที่เป็นนักแข่งขัน และกลุ่ม<br>นักท่องเที่ยวปั่นจักรยานทั่วไป<br>3. การสร้างความรู้ ความเข้าใจใน<br>เครือข่ายอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวใน<br>ภูมิภาคด้านกาส่งเสริมการท่องเที่ยว<br>จากรยานในพื้นที่ เพื่อการพัฒนา<br>ภาพลักษณ์เส้นทางท่องเที่ยวจากรยานให้<br>มีความสอดคล้อง และมีมาตรฐาน<br>เดียวกัน |
| <b>การบริหารจัดการ<br/>ด้านความปลอดภัย<br/>Safety<br/>Management</b> | 1. การสร้าง<br>เชื่อมั่นด้าน<br>ความปลอดภัย<br>ในเส้นทาง<br>การท่องเที่ยว<br>จากรยาน  | 1. ฟื้นฟูและปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวที่<br>เสื่อมโทรมและพัฒนาสร้างแหล่ง<br>ท่องเที่ยวที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อ<br>รองรับนักท่องเที่ยวคุณภาพ<br>2. การพัฒนามาตรฐานสินค้าและการ<br>ให้บริการในสถานประกอบการให้ได้<br>มาตรฐานด้านการบริการท่องเที่ยว<br>ประเภทจักรยาน โดยมีหน่วยงานด้าน<br>การท่องเที่ยวคอยตรวจสอบ<br>3. พัฒนาคู่มือสำหรับนักท่องเที่ยว<br>จากรยานในเส้นทางท่องเที่ยวแต่ละแห่ง<br>เพื่อการเตรียมความพร้อม และป้องกัน<br>ความเสี่ยง   |

## ตาราง 81 (ต่อ)

| ปัจจัย | ยุทธศาสตร์   | กลยุทธ์  |
|--------|--|--|
|        | 2. การบริหารจัดการความเสี่ยง และการให้บริการเหตุฉุกเฉินในเส้นทางท่องเที่ยว จักรยานบนพื้นฐานเทคโนโลยี | <p>1. การสร้างเครือข่ายชุมชนท่องเที่ยวที่ดูแลความปลอดภัยที่อยู่ในเส้นทางท่องเที่ยวหากเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน โดยแจ้งช่องทางการติดต่อไว้ในคู่มือหรือ Application ต่าง ๆ</p> <p>2. การพัฒนา Application ที่เหมาะสมกับกลุ่มนักท่องเที่ยวจักรยานที่สามารถตอบโต้ความต้องการของกลุ่มนักท่องเที่ยวได้ทัน่วงที่</p> <p>3. การพัฒนาโครงข่ายการสื่อสารในจุดอับสัญญาณในเส้นทางท่องเที่ยว จักรยาน โดยเฉพาะเส้นทางธรรมชาติ</p> |
|        | 3. การสร้างมาตรฐานความพร้อมของกลุ่มนักท่องเที่ยวจักรยานในเส้นทางที่มีความเสี่ยงสูง                   | <p>1. การกำหนด สร้างมาตรฐานอุปกรณ์และยานพาหนะในเส้นทางท่องเที่ยว จักรยาน โดยมีหน่วยงานด้านการท่องเที่ยว และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาตรวจสอบ และพร้อมช่วยเหลือในกรณีเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน</p> <p>2. การสร้างการรับรู้ให้กับกลุ่มนักท่องเที่ยวจักรยานกลุ่มใหม่ หรือยังไม่มีประสบการณ์ท่องเที่ยวประเภท จักรยานให้มีความพร้อม และเข้าใจในลักษณะสภาพแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยว</p>                                  |

## ตาราง 81 (ต่อ)

| ปัจจัย  | ยุทธศาสตร์   | กลยุทธ์   |
|---|--|---|
|   |  | <p>3. การส่งเสริมสนับสนุนในการเตรียมทีม การเก็บตัวฝึกซ้อมการเข้าร่วมการแข่งขันในกลุ่มนักทองเที่ยวประเภทแข่งขัน เพื่อให้ให้นักทองเที่ยวเข้าใจ และสามารถปรับสภาพความพร้อมทางด้านจิตใจ และร่างกายเข้ากับพื้นที่ได้เหมาะสม</p>  |
| <p><b>ทรัพยากรบุคคล</b><br/><b>Human Resource</b></p> | <p>1. การพัฒนาบุคลากรด้านการกีฬาและนันทนาการเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมกีฬาจักรยาน</p> | <p>1. ส่งเสริม และพัฒนาความรู้ความสามารถเยาวชนในพื้นที่แหล่งทองเที่ยวจักรยานให้ตระหนักถึงประโยชน์ด้านการทองเที่ยวจักรยาน โดยให้ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานด้านการทองเที่ยว และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p> <p>2. ส่งเสริม และสนับสนุนกลุ่ม หรือชมรมจักรยานภายในประเทศ และต่างประเทศ ให้มีโอกาสเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดกิจกรรม เทศกาล Event หรือการหารื้อเพื่อพัฒนาแหล่งทองเที่ยว</p> <p>3. ผลักดันให้คนในพื้นที่ตระหนักถึงประโยชน์ของการใช้จักรยาน และกระตุ้นให้คนในพื้นที่ใช้จักรยานแทนยานพาหนะอื่น ๆ เพื่อเป็นการสร้างจุดเริ่มต้นของการทองเที่ยวเชิงจักรยาน</p> |

ตาราง 81 (ต่อ)

| ปัจจัย | ยุทธศาสตร์  | กลยุทธ์  |
|--------|---|--|
|        | <p>2. การพัฒนาองค์ความรู้ด้านการท่องเที่ยวรูปแบบกิจกรรมในกลุ่มผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในผลประโยชน์ ทั้งทางตรงและทางอ้อม ให้เข้าใจ และพร้อมต้อนรับนักท่องเที่ยว</p> | <p>1. การสร้างความตระหนัก และความรู้ด้านการท่องเที่ยวจรรยาบรรณให้กับผู้นำชุมชน และชมรมที่เกี่ยวข้องกับการปั่นจักรยานภายในภูมิภาคให้สามารถเข้าใจ และเกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และนำไปสู่การพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานไปพร้อม ๆ กัน</p> <p>2. ส่งเสริมให้คนในชุมชนท่องเที่ยวจักรยานที่มีนักท่องเที่ยวเข้าไปท่องเที่ยวแล้ว มีโอกาสไปศึกษาเรียนรู้แหล่งท่องเที่ยวต้นแบบภายในประเทศ หรือต่างประเทศ เพื่อนำความรู้มาพัฒนาพื้นที่ตนเอง โดยเฉพาะผู้นำชุมชนในแหล่งท่องเที่ยว</p> <p>3. กระตุ้นให้ผู้ที่ได้ประโยชน์จากการท่องเที่ยวทางอ้อมเข้ามามีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนเวทีเสวนา หรือกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อให้บุคคลเหล่านี้เกิดความตระหนัก และลดความเสื่อมล้ำทางด้านผลประโยชน์</p> |
|        | <p>3. การพัฒนาบุคลากรในธุรกิจทางการท่องเที่ยวให้สามารถพัฒนาสินค้าและบริการที่สอดคล้องกับเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานในแต่ละพื้นที่ได้อย่างยั่งยืน</p>                 | <p>1. ส่งเสริมให้ธุรกิจนำเที่ยวสร้างมาตรฐานของรายการนำเที่ยวในเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานที่ช่วยกระจายผลประโยชน์ และลดผลกระทบเชิงลบแก่ชุมชนท่องเที่ยว อาทิ การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวนำร่องโดยผู้ที่มีความเชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวมาช่วยเสนอแนะความคิดเห็น เป็นต้น</p>  |

## ตาราง 81 (ต่อ)

| ปัจจัย  | ยุทธศาสตร์  | กลยุทธ์   |
|---|---|---|
|   |   | <p>2. ผลักดันให้บุคลากรทางการท่องเที่ยว โดยเฉพาะผู้นำเที่ยวทั้งในรูปแบบบริษัท นำเที่ยว และในรูปแบบหัวหน้าทีมชมรม ต่าง ๆ เตรียมความพร้อมทางด้าน ความรู้ และความชำนาญในเส้นทางท่องเที่ยวจรัญาน โดยเฉพาะเส้นทางบนภูเขา หรือเส้นทางที่มีลักษณะทาง กายภาพเฉพาะ</p>   |
| <p>กิจกรรมเชิง<br/>สร้างสรรค์<br/>Creative Activities</p> | <p>1. ส่งเสริมการพัฒนา กิจกรรมทางการ ท่องเที่ยวจรัญานที่ ช่วยลดผลกระทบต่อ สภาพวิถีชีวิตของคนใน ชุมชน และสิ่งแวดล้อม</p> | <p>1. ภาคธุรกิจนำเที่ยวควรมีการออกแบบ รายการนำเที่ยวที่มีการบรรจุกิจกรรม ทางการท่องเที่ยวที่เปิดโอกาสให้ นักท่องเที่ยวเข้ามามีโอกาสแลกเปลี่ยน พุดคุยกัน อันนำไปสู่การสร้างทัศนคติที่ดี ระหว่างกัน</p> <p>2. ผลักดัน และพัฒนาคนในชุมชนใน เส้นทางจรัญานให้มีความรู้ ความเข้าใจ ด้านการท่องเที่ยวบนพื้นฐานวัฒนธรรม ดั้งเดิมที่มีอยู่ในชุมชน โดยเฉพาะ หน่วยงานด้านการท่องเที่ยวควรเข้ามา สนับสนุน อาทิ กรมการท่องเที่ยว อพท. สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬา เป็นต้น</p> |

## ตาราง 81 (ต่อ)

| ปัจจัย | ยุทธศาสตร์   | กลยุทธ์   |
|--------|--|---|
|        |  | <p>3. การกำหนดขีดความสามารถในการรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวต่อครั้ง เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับสภาพวิถีชีวิตดั้งเดิมของพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว และสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ โดยเฉพาะกิจกรรมการแข่งขันที่อาจมีปริมาณนักท่องเที่ยวที่สูง ซึ่งจำเป็นต้องมีกระบวนการจัดการการกระจายนักท่องเที่ยว</p>   |
|        | <p>2. กระตุ้นการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเส้นทางท่องเที่ยวจักรยาน เพื่อสร้างประสบการณ์เชิงลึกแก่นักท่องเที่ยว และกระจายรายได้แก่คนในพื้นที่</p> | <p>1. สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับวัฒนธรรมท้องถิ่นที่มีอยู่เดิมในพื้นที่ชุมชนท้องถิ่นให้สามารถนำมาปรับใช้เป็นกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่สามารถสร้างความรู้และเกิดการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมระหว่างนักท่องเที่ยวกับคนในพื้นที่ได้</p> <p>2. กำหนดกลุ่มเป้าหมายนักท่องเที่ยวจักรยานที่สามารถร่วมทำกิจกรรมทางการท่องเที่ยวในพื้นที่ชุมชนได้ โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ไม่ได้แข่งขัน หรือกลุ่มนักท่องเที่ยวปั่นเพื่อสุขภาพ และมีเวลาอยู่ในพื้นที่ได้อิสระกว่านักปั่นประเภทอื่น ๆ</p> <p>3. ผลักดันการพัฒนาที่พัก ประเภท Home stays ในเส้นทางท่องเที่ยวจักรยาน โดยเฉพาะในเส้นทางระยะยาวที่จำเป็นต้องพักระหว่างทาง และมีความห่างไกลตัวเมือง เพื่อให้นักท่องเที่ยวมีโอกาสได้สัมผัส</p> |

ตาราง 81 (ต่อ)

| ปัจจัย   | ยุทธศาสตร์  | กลยุทธ์  |
|--|---|--|
|  | 3. ส่งเสริมรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในเส้นทางท่องเที่ยวจักรยาน บนพื้นฐานของวัฒนธรรมชุมชนท้องถิ่น                    | <p>1. การผลักดันให้ชุมชนท่องเที่ยวแนววิถีชีวิตธรรมชาติที่มีอยู่ในชุมชนมาเสนอขายในรูปแบบอาหารท้องถิ่นที่ส่งเสริมสุขภาพ และเปิดโอกาสให้นักท่องเที่ยวได้มีโอกาสเรียนรู้ไปพร้อม ๆ กัน</p> <p>2. พัฒนาสภาพแวดล้อมของเส้นทางท่องเที่ยวให้มีลักษณะทางกายภาพที่สอดคล้องกับสภาพบริบทของชุมชนท้องถิ่น เพื่อความเพลิดเพลิน และทำให้นักท่องเที่ยวได้ผ่อนคลายในระหว่างการปั่นจักรยานท่องเที่ยว</p> <p>3. พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานทางธรรมชาติที่มีบรรยากาศสดชื่น หรือมีภูมิอากาศที่ส่งผลดีต่อสุขภาพในระหว่างการปั่นจักรยาน ซึ่งเป็นการนำลักษณะเด่นของสภาพแวดล้อมกระตุ้นทำให้นักท่องเที่ยวจักรยานโยยหาความรู้ลึกเหล่านี้</p> |
| สิ่งอำนวยความสะดวก และ โครงสร้างพื้นฐาน Amenities and Infrastructure | 1. การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทาง การท่องเที่ยวจักรยานบนพื้นฐานเทคโนโลยีและความสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมในเส้นทางท่องเที่ยว | 1. พัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวให้มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมชุมชน อาทิ บ้ายบอกทาง บ้ายสื่อความหมาย เป็นต้น โดยมุ่งเน้นการนำของใช้ที่มีอยู่เดิมในท้องถิ่นมาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์  |

## ตาราง 81 (ต่อ)

| ปัจจัย | ยุทธศาสตร์  | กลยุทธ์  |
|--------|---|--|
|        |   | <p>2. พัฒนา และปรับปรุงจุดจอดรถจักรยานในพื้นที่ให้สามารถใช้งานได้จริง โดยมุ่งเน้นการตรวจสอบ ประเมินผลหลังใช้งานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อลดปัญหาที่อาจเกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยว</p> <p>3. มุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีเข้ามาปรับใช้เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว จักรยาน โดยเฉพาะ Applications อาทิ แผนที่ท่องเที่ยว ช่องทางติดต่อสื่อสาร ประวัติแหล่งท่องเที่ยว จุดให้บริการต่าง ๆ เป็นต้น</p>   |
|        | <p>2. สนับสนุนการพัฒนา และปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานให้สามารถใช้งานได้จริง และปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยว</p> | <p>1. พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในเส้นทางจักรยานให้สามารถใช้งานได้จริง และเกิดความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวทั้งกลางวัน และกลางคืน โดยเฉพาะไฟส่องสว่าง ช่องจราจรสำหรับจักรยาน สิ่งขีดขวาง สภาพผิวถนน เป็นต้น</p> <p>2. ผลักดันการสร้างจุดบริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน โดยเฉพาะจุดซ่อม เปลี่ยนอุปกรณ์ และตรวจเช็คสภาพจักรยาน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวได้ทุกกลุ่ม</p> <p>3. พัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุมทุกเส้นทาง โดยเฉพาะเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มจังหวัดล้านนา เพื่อบริการแก่กลุ่มนักท่องเที่ยวจักรยานที่นิยมเดินทางมาท่องเที่ยวด้วยตนเอง</p> |



## ตาราง 81 (ต่อ)

| ปัจจัย                       | ยุทธศาสตร์   | กลยุทธ์   |
|------------------------------|--|---|
|                              | 3. การสร้างมาตรฐาน<br>ในธุรกิจท้องถิ่นใน<br>เส้นทางท่องเที่ยว<br>จักรยานอย่าง<br>สร้างสรรค์  | 1. ส่งเสริมให้คนในชุมชนที่ทำธุรกิจ<br>ร้านอาหาร ที่พักHomestays ธุรกิจสินค้า<br>ที่ระลึก และอื่น ๆ ปรับปรุงสภาพแวดล้อม<br>ทางกายภาพให้สอดคล้องกับสภาพ<br>บริบทของชุมชน และมุ่งเน้นการนำ<br>ทรัพยากรในท้องถิ่นมาเสนอขาย พร้อม<br>สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับนักท่องเที่ยว<br>2. ผลักดันการสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์<br>ชุมชนในเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานให้มี<br>คุณค่า และแปลกใหม่มากขึ้น เพื่อกระตุ้น<br>เศรษฐกิจ โดยเฉพาะการปรับปรุงสินค้า<br>ที่ระลึกให้นักท่องเที่ยวสามารถพกพาได้<br>สะดวก โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้า<br>มาช่วยสนับสนุน พร้อมให้ความรู้ |
| การเชื่อมโยง<br>Connectivity | 1. ส่งเสริมการกระจาย<br>การเดินทางท่องเที่ยว<br>เชื่อมโยงระหว่างกลุ่ม<br>จังหวัดยุทธศาสตร์<br>เพื่อการกระจายรายได้<br>และกระตุ้นเศรษฐกิจ<br>ในระดับภูมิภาค | 1. การสร้างเรื่องราวทางประวัติศาสตร์<br>ในเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานที่เหมาะสม<br>บนพื้นฐานของอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรม<br>ร่วมกัน โดยเฉพาะการเชื่อมโยงเรื่องราว<br>ทางศาสนาสถาน<br>2. การส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยว<br>จักรยานในระยะยาว จากจังหวัด<br>เชียงราย พะเยา และน่าน โดยมุ่งเน้นให้<br>นักท่องเที่ยวได้สัมผัสวัฒนธรรมชาติพันธุ์<br>ท้องถิ่น และธรรมชาติที่มีความแตกต่าง<br>กันทางกายภาพ โดยเฉพาะกลุ่มบริษัท<br>นำเที่ยวในภาคเหนือควรนำเสนอ  |

## ตาราง 81 (ต่อ)

| ปัจจัย | ยุทธศาสตร์  | กลยุทธ์  |
|--------|---|--|
|        |   | <p>3. การจัด FAM TRIP เพื่อทดลองเส้นทางท่องเที่ยวจรัญยานที่น่าสนใจ โดยนำผู้เชี่ยวชาญ และชมรมจรัญยานต่าง ๆ ทั้งในประเทศ และต่างประเทศเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเส้นทางร่วมกัน</p> <p>4. การกระตุ้นการท่องเที่ยวในเมืองรอง โดยใช้เมืองหลักเพื่อกระจายกลุ่มนักท่องเที่ยวจรัญยานเดินทางมาท่องเที่ยว และใช้เวลาในกลุ่มจังหวัดล้านนาได้มากขึ้น</p>   |
|        | <p>2. การสร้างเส้นทางท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงทั้งแหล่งท่องเที่ยวเดิม และแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ เพื่อสร้างความแปลกใหม่ และสามารถกระจายนักท่องเที่ยวได้นานขึ้น</p> | <p>1. ค้นหา และพัฒนาทรัพยากรทางวัฒนธรรมที่น่าสนใจในเส้นทางท่องเที่ยวจรัญยานที่สามารถเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวหลักได้ โดยสร้างความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยว และกระตุ้นการกระจายรายได้ไปยังชุมชนพื้นที่อื่นได้เพิ่มขึ้น</p> <p>2. กำหนดกลุ่มเป้าหมายกลุ่มนักท่องเที่ยวจรัญยานที่ชอบเดินทางท่องเที่ยวเพื่อหาความแปลกใหม่ และการได้สัมผัสวัฒนธรรม โดยไม่มีข้อจำกัดด้านเวลา โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวยุโรป</p> |

จากตาราง 81 การกำหนดแผนยุทธศาสตร์ ที่มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ แบ่งออกเป็น 6 ด้าน ที่ คือ 1) ด้านการตลาด 2) ด้านการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย 3) ด้านทรัพยากรบุคคล 4) ด้านกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์ 5) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และโครงสร้างพื้นฐาน และ 6) ด้านการเชื่อมโยง โดยการกำหนดยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ของปัจจัยในแต่ละด้าน สรุปได้ดังนี้

1. ด้านการตลาด ควรกำหนดกลยุทธ์ในการส่งเสริมการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวบนพื้นฐานของบริบททางวัฒนธรรมดั้งเดิมชุมชน และกำหนดภาพลักษณ์เส้นทางท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวบนความแตกต่างทางวัฒนธรรม หรืออัตลักษณ์ร่วม

2. ด้านการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย ควรกำหนดกลยุทธ์ในการสร้างความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยในเส้นทางท่องเที่ยวจักรยาน การบริหารจัดการความเสี่ยง และการให้บริการเหตุฉุกเฉินในเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานบนพื้นฐานเทคโนโลยี และสร้างมาตรฐานความพร้อมของกลุ่มนักท่องเที่ยวจักรยานในเส้นทางที่มีความเสี่ยงสูง

3. ด้านทรัพยากรบุคคล ควรกำหนดกลยุทธ์ในการพัฒนาบุคลากรด้านการกีฬาและนันทนาการเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมกีฬาจักรยาน พัฒนาองค์ความรู้ด้านการท่องเที่ยวรูปแบบจักรยานในกลุ่มผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในผลประโยชน์ ทั้งทางตรงและทางอ้อมให้เข้าใจ และพร้อมต้อนรับนักท่องเที่ยว และพัฒนาบุคลากรในธุรกิจทางการท่องเที่ยวให้สามารถพัฒนาสินค้าและบริการที่สอดคล้องกับเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานในแต่ละพื้นที่ได้อย่างยั่งยืน

4. ด้านกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์ ควรกำหนดกลยุทธ์ในการส่งเสริมการพัฒนากิจกรรมทางการท่องเที่ยวจักรยานที่ช่วยลดผลกระทบต่อสภาพวิถีชีวิตของคนในชุมชน และสิ่งแวดล้อม การกระตุ้นการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเส้นทางท่องเที่ยวจักรยาน เพื่อสร้างประสบการณ์เชิงลึกแก่นักท่องเที่ยว และกระจายรายได้แก่คนในพื้นที่ และส่งเสริมรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในเส้นทางท่องเที่ยวจักรยาน บนพื้นฐานของวัฒนธรรมชุมชนท้องถิ่น

5. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ควรกำหนดกลยุทธ์ในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวจักรยานบนพื้นฐานเทคโนโลยีและความสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมในเส้นทางท่องเที่ยว สนับสนุนการพัฒนา และปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานให้สามารถใช้งานได้จริง และปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยว และการสร้างมาตรฐานในธุรกิจท้องถิ่นในเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานอย่างสร้างสรรค์

6. ด้านการเชื่อมโยง ควรกำหนดกลยุทธ์การส่งเสริมการกระจายการเดินทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มจังหวัดยุทธศาสตร์ เพื่อการกระจายรายได้ และกระตุ้นเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคการสร้างเส้นทางท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงทั้งแหล่งท่องเที่ยวเดิม และแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ เพื่อสร้างความแปลกใหม่ และสามารถกระจายนักท่องเที่ยวได้นานขึ้น

## บทที่ 5

### บทสรุป

งานวิจัยเรื่อง รูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขต  
ล้านนาตะวันออก เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Method) ซึ่งสามารถสรุปและอภิปราย  
ผลการวิจัยที่มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้

#### สรุปผลการวิจัย

1. ผลการศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยวและองค์ประกอบของการท่องเที่ยว  
สำหรับเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก สามารถสรุปผลการศึกษา  
ในรายละเอียดต่าง ๆ ดังหัวข้อต่อไปนี้ 1) ผลการประเมินศักยภาพทางการท่องเที่ยวจักรยาน  
โดยผู้เชี่ยวชาญด้านจักรยาน 2) ผลการศึกษาศักยภาพเส้นทางจักรยานจังหวัดเชียงราย จังหวัด  
พะเยา และจังหวัดน่าน โดยนักท่องเที่ยวยุโรป 3) ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเพื่อตัดสินใจ  
ในเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวโดยใช้เทคนิค AHP และ 4) ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกจาก  
ชมรมจักรยานในพื้นที่ (Bicycle Advocacy) ภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการ

1.1 ผลการประเมินศักยภาพทางการท่องเที่ยวจักรยานโดยผู้เชี่ยวชาญด้านจักรยาน  
สรุปตามองค์ประกอบ ได้ดังนี้ ด้านสิ่งดึงดูดใจ ในภาพรวมมีศักยภาพระดับมาก และข้อที่มี  
ค่าเฉลี่ยระดับศักยภาพสูงสุด คือ เส้นทางเป็นแบบวงกลม ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบประสบการณ์  
และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ เกิดการรับรู้และความเพลิดเพลินไปตลอดทาง โดยไม่ต้องกลับเส้นทาง  
เดิม และมีแหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ชีวิตความเป็นอยู่ วิถีชีวิตคนในพื้นที่  
และข้อที่มีค่าเฉลี่ยศักยภาพในระดับต่ำที่สุด คือ เส้นทางจักรยานที่ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบ  
ประสบการณ์และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ที่เกิดการรับรู้และความเพลิดเพลินไป ด้านการเข้าถึง ใน  
ภาพรวมมีศักยภาพระดับปานกลาง และข้อที่มีค่าเฉลี่ยระดับศักยภาพสูงสุด คือ แบบแผน  
การเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมีการศึกษาหาข้อมูลเข้าใจใน  
แหล่งท่องเที่ยวที่กำลังเดินทางไป และข้อที่มีค่าเฉลี่ยศักยภาพในระดับต่ำที่สุด คือ พาหนะโดยสาร  
สาธารณะเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว เช่น รถโดยสาร รถรับจ้าง แท็กซี่ มีระบบความปลอดภัยและ  
อุปกรณ์อำนวยความสะดวก สำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานสามารถนำจักรยานขึ้นไปได้ ด้านที่พัก  
ในภาพรวมมีศักยภาพในระดับปานกลาง และข้อที่มีค่าเฉลี่ยระดับศักยภาพสูงสุด คือ การบริการ  
ที่พักชั่วคราว สำหรับตั้งเต็นท์นอน เช่น โรงเรียน วัด สะอาด ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน

และข้อที่มีค่าเฉลี่ยศักยภาพในระดับต่ำที่สุด คือ ร้านจำหน่ายอาหารให้นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้นักท่องเที่ยวจากรยานด้านบริการและความสะดวกสบาย ในภาพรวมมีศักยภาพระดับมาก และข้อที่มีค่าเฉลี่ยระดับศักยภาพสูงสุด คือ ร้านอาหารและภัตตาคาร ร้านจำหน่ายอาหารให้นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้นักท่องเที่ยวจากรยาน และข้อที่มีค่าเฉลี่ยศักยภาพในระดับต่ำที่สุด คือ จัดให้มีที่พักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยวจากรยาน เช่น โต๊ะ เก้าอี้ ม้านั่ง ชุมนพักผ่อน ด้านกิจกรรมในภาพรวมมีศักยภาพในระดับมาก และข้อที่มีค่าเฉลี่ยระดับศักยภาพสูงสุด คือ กิจกรรมนันทนาการ มีส่วนร่วมกับชุมชน และข้อที่มีค่าเฉลี่ยศักยภาพในระดับต่ำที่สุด คือ กิจกรรมการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวที่มีกิจกรรมหลากหลายจะให้นักท่องเที่ยวมีโอกาสเลือกกิจกรรมที่ตนพอใจได้มากขึ้นและความเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวใกล้เคียง และความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เป็นการปั่นจักรยานทำกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์มุ่งมั่นเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมสร้างการมีส่วนร่วมในชุมชน ด้านความปลอดภัย ในภาพรวมมีศักยภาพในระดับมาก และข้อที่มีค่าเฉลี่ยระดับศักยภาพสูงสุด คือ ความปลอดภัยพื้นฐาน สวมหมวกกันน็อคที่ผ่านการรับรองด้วยมาตรฐานล่าสุด และเหมาะกับการใช้งานของท่านตลอดเวลา ทำตามคำแนะนำของผู้ผลิตในการปรับใช้งานและดูแลหมวกกันน็อคของท่านตลอดเวลา และข้อที่มีค่าเฉลี่ยศักยภาพในระดับต่ำที่สุด คือ จัดให้มีเครื่องมือสื่อสารให้กับเจ้าหน้าที่เมื่อเกิดเหตุร้าย เจ็บป่วย หรือกรณีนักท่องเที่ยวจากรยานบาดเจ็บ และป้ายสัญลักษณ์ ป้ายเส้นทางจักรยาน ป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ เช่น ชำรุด ทางตัน ในระหว่างเส้นทาง เพื่อบอกทิศทางให้นักท่องเที่ยว นำทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว และด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจากรยาน ในภาพรวมมีศักยภาพระดับมาก และข้อที่มีค่าเฉลี่ยระดับศักยภาพสูงสุด คือ การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติจะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย และข้อที่มีค่าเฉลี่ยศักยภาพในระดับต่ำที่สุด คือ การจัดการสิ่งแวดล้อม มีมาตรการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และวัฒนธรรม จัดให้มีถังขยะ แยกขยะ การใช้วัสดุที่เป็นมิตร การใช้พลังงานทางเลือก การบำบัดขยะ/ของเสีย

1.2 ผลการศึกษาศักยภาพเส้นทางจักรยานจังหวัดเชียงราย จังหวัดพะเยา และจังหวัดน่าน โดยนักท่องเที่ยวจากรยาน สรุปได้ว่า นักท่องเที่ยวมีการประเมินว่าจังหวัดน่านมีศักยภาพมากที่สุด รองลงมาคือ จังหวัดพะเยา และจังหวัดเชียงราย หากประเมินเป็นรายตัวชี้วัดสรุปผลได้ดังนี้ 1) ด้านสิ่งดึงดูดใจ จังหวัดน่านมีศักยภาพสูงสุด และจังหวัดเชียงรายมีศักยภาพ

ต่ำสุด 2) ด้านการเข้าถึง จังหวัดเชียงราย และจังหวัดพะเยา มีศักยภาพสูงสุดเท่ากัน 3) ด้านที่พัก จังหวัดน่านมีศักยภาพสูงสุด และจังหวัดพะเยามีศักยภาพต่ำสุด 4) ด้านบริการและความ สะดวกสบาย จังหวัดน่านมีศักยภาพสูงสุด และจังหวัดเชียงรายมีศักยภาพต่ำสุด 5) ด้านกิจกรรม จังหวัดน่านมีศักยภาพสูงสุด และจังหวัดพะเยามีศักยภาพต่ำสุด 6) ด้านความปลอดภัย จังหวัด น่านมีศักยภาพสูงสุด และจังหวัดเชียงรายมีศักยภาพต่ำสุด และ 7) ด้านการบริหารจัดการ การท่องเที่ยวจรักรยาน จังหวัดน่านมีศักยภาพสูงสุด และจังหวัดเชียงรายมีศักยภาพต่ำสุด

1.3 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเพื่อตัดสินใจในเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว โดยใช้เทคนิค AHP สรุปได้ว่า การแนะนำเส้นทางจักรยานตามความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ และนักท่องเที่ยว ได้ผลสอดคล้องกันดังนี้ อันดับ 1 จังหวัดน่าน อันดับ 2 จังหวัดพะเยา และ อันดับ 3 จังหวัดเชียงราย ทั้งนี้จังหวัดน่าน มีค่าคะแนนที่สูงกว่าจังหวัดเชียงรายและพะเยาใน 6 ด้าน ได้แก่ ด้านสิ่งดึงดูดใจ มีแหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ชีวิตความเป็นอยู่ วิถีชีวิตคนในพื้นที่ และมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น อุทยานแห่งชาติ 8 แห่ง น้ำตก ถ้ำ ล่องแก่ง เสาหิน เป็นต้น ด้านที่พัก มีที่พักมีบริการที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวจรักรยาน เช่น ที่แขวน จักรยานในห้องพัก ที่พักมีความหลากหลายทั้งโรงแรม รีสอร์ท โฮมสเตย์ และมีห้องพักให้เลือก หลายระดับ หลายราคา ด้านบริการและความสะดวกสบาย มีร้านอาหารและภัตตาคาร ร้านอาหารจำหน่ายอาหารให้นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่ม ความปลอดภัยให้นักท่องเที่ยวจรักรยาน รวมทั้งบริการหลากหลายทั้ง อาหารพื้นเมือง บุฟเฟ่ต์ อาหารไทย ด้านความปลอดภัย มีความปลอดภัยสำหรับการปั่นแบบออฟโรด ประชาชนและ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เคารพกฎหมายท้องถิ่น กฎเกี่ยวกับพื้นที่ และให้ความเคารพทรัพย์สิน ส่วนตัวของผู้อื่น ด้านกิจกรรม มีลานทำกิจกรรม เพื่อชมการแสดงด้านศิลปวัฒนธรรมในพื้นที่ และในแหล่งท่องเที่ยว และด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจรักรยาน มีการวางแผน มีแผนงาน/ โครงการ แนวทางการพัฒนา/ปฏิทินกิจกรรม เป็นต้น

1.4 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกจากชมรมจักรยานในพื้นที่ (Bicycle Advocacy) ภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการ สรุปได้ว่า

สมาชิกชมรมจักรยานเน้นการปั่นจักรยานเพื่อสุขภาพ พิชิตโรค และการได้พบ เพื่อนใหม่ ๆ เวลาในการปั่นจักรยาน มีข้อเสนอแนะในการพัฒนาเส้นทางจักรยาน คือ ควรจะมี วิวสวยงาม มีสิ่งดึงดูดความสนใจ และมีการรักษาความปลอดภัยต่ออุบัติเหตุ รวมทั้งควรมีป้าย บอกรoad เช่น ป้ายทางโค้งอันตราย ป้ายลงเขา แผนที่เส้นทางจักรยาน ป้ายเตือนบอกรoad ชำรุด มีแสงสว่างข้างทางเป็นระยะ มีที่จอดจักรยานมากเพียงพอ สามารถจอดจักรยานได้จุต่อละ 10 คัน และมีที่ล็อกจักรยาน บทบาทของชมรมจักรยานจังหวัดพะเยา ได้มีการบูรณาการร่วมกับ

กิจกรรมอื่น ๆ โดยใช้จักรยานเป็นสื่อ เช่น ปั่นปลูก ปั่นปรับปรุง ปั่นเก็บขยะ และมีจัดแข่งขันจักรยานพิชิตจุดชมวิวกว๊านพะเยา ตัวแทนชมรมจากน่าน กล่าวว่า มีกิจกรรม “ปั่นร่วมใจให้เยาวชนน่าน” เพื่อหารายได้เป็นกองทุนทำกิจกรรมฝ่ายกีฬาจักรยาน เตรียมความพร้อมในการเป็นเจ้าภาพจัดแข่งขันกีฬาเยาวชนแห่งชาติ ปี 2561 และอีกกิจกรรม คือ การแข่งขันครั้งหนึ่งในชีวิตพิชิตดอยภูคา เพื่อสมทบทุนจัดซื้อเครื่องช่วยหายใจให้กับโรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราชปัว

การส่งเสริมการท่องเที่ยวจักรยานหรือการท่องเที่ยวเชิงกีฬาของภาครัฐ ตามนโยบายจากรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้กล่าวถึง “นโยบายการส่งเสริมการใช้จักรยาน” โดยจะเร่งส่งเสริมให้มีเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัยให้ผู้ขี่มากขึ้นให้ทั่วถึงทุกภูมิภาค และเชื่อมโยงให้เกิดเส้นทางจักรยานเพื่อการสัญจรและการท่องเที่ยว อีกทั้งยังส่งเสริมให้ ประชาชนมีกิจกรรมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างสม่ำเสมอ เช่น การปั่นจักรยานไปจับจ่ายซื้อของที่ร้านค้าชุมชนหรือหมู่บ้าน การเดินหรือการปั่นจักรยานไปโรงเรียน การเดินหรือการปั่นจักรยานไปสวนสาธารณะใกล้บ้าน

แนวทางการส่งเสริมการปั่นจักรยานของจังหวัดเชียงราย มุ่งเน้นส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ตามแนวคิด “มหานครเชียงราย เมืองจักรยาน ห่วงโซ่ความสุข” เพื่อเป็นการส่งเสริมการให้ประชาชนใช้จักรยานทั้งเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวันตลอดจนเพื่อสุขภาพ สิ่งแวดล้อม นันทนาการ และการท่องเที่ยว

แนวทางการส่งเสริมการปั่นจักรยานของจังหวัดพะเยา มุ่งเน้นส่งเสริมการท่องเที่ยวจักรยานหรือการท่องเที่ยวเชิงกีฬาของภาครัฐ ทางจังหวัดมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องสนับสนุนการปั่นจักรยานสอดคล้องกับนโยบายของส่วนกลาง ได้แก่ กิจกรรมสร้างถนนสำหรับปั่นจักรยานบ่อสิบสองจังหวัดพะเยา เพื่อเป็นการสร้างรายได้สู่ชุมชนอย่างยั่งยืน และโครงการส่งเสริมการใช้จักรยาน เมืองปั่นได้ เมืองปั่นดี เป็นการส่งเสริมและสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพด้วยการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ตามแนวทางยุทธศาสตร์จักรยาน 3 ส “1 สวน 1 เส้นทาง 1 สนาม”

แนวทางการส่งเสริมการปั่นจักรยานของจังหวัดน่าน มุ่งเน้นส่งเสริมการท่องเที่ยวจักรยานหรือการท่องเที่ยวเชิงกีฬาของภาครัฐ ได้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ร่วมกับจังหวัดน่าน เปิดเส้นทางนักปั่น เมืองต้องห้ามพลาด โดยใช้จักรยานในการท่องเที่ยวเพิ่มความประทับใจให้นักปั่นจักรยานผ่านเส้นทางสวยงามและชมคามงดงามของศิลปวัฒนธรรม โดยเส้นทางนั้นจะเริ่มต้นจาก วัดพระธาตุแช่แห้ง อารามหลวง ตำบลม่วงตึ๊ด อำเภอภูเพียง จังหวัดน่าน ปั่นผ่านตำบลม่วงตึ๊ด ไปจุดพักนักปั่นจุดแรกที่วัดภูมินทร์ และมีเส้นทางท่องเที่ยวโดยจักรยาน “Bike Green love แพร่-น่าน” โดยได้คัดเลือกเส้นทางปั่นจักรยานท่องเที่ยวชม

ธรรมชาติ วิถีชีวิต วัฒนธรรม ในพื้นที่จังหวัดแพร่และน่าน จำนวน 8 เส้นทาง (แพร่ 4 เส้นทาง น่าน 4 เส้นทาง)

สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว หอการค้า สมาคมการท่องเที่ยว ภาคเอกชน ในจังหวัดเชียงราย ให้ความคิดเห็นว่า จังหวัดเชียงรายมีการจัดกิจกรรมปั่นแต่แม่สาย กิจกรรมการปั่นจักรยานขึ้นดอยตุงและดอยจ้องเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและกีฬา พร้อมกับแนะนำสถานที่ต่าง ๆ ที่แปลกและสวยงาม เช่น ถ้ำหลวงนางนอนเนินกุเตงนาโงง กิจกรรมดนตรีชิงดอยแม่สาย กิจกรรมจ้องดอยดอยจ้องแม่สาย กิจกรรมปลูกป่าและวาดภาพดอยจ้อง เป็นต้น

สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว หอการค้า สมาคมการท่องเที่ยว ภาคเอกชน ในจังหวัดน่าน ให้ความคิดเห็นว่า จังหวัดน่านเหมาะแก่การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานชมธรรมชาติ ศิลปวัฒนธรรม รับประทานอาหารท้องถิ่น รวมทั้งเน้นการท่องเที่ยวแบบ Traveling Experience และ CSR ซึ่งเป็นการท่องเที่ยวในรูปแบบ Sport Tourism โดยเน้นไปที่กรุ๊ปทัวร์จีนที่มาเที่ยวประเทศไทยในการปั่นจักรยานท่องเที่ยวและทำกิจกรรมที่ชาวจีนมีความสนใจ

สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว หอการค้า สมาคมการท่องเที่ยว ภาคเอกชน ในจังหวัดพะเยา ให้ความคิดเห็นว่า จังหวัดพะเยา มีการจัดกิจกรรมปั่นไปกอดพะเยา TOUR DE PHAYAO เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดพะเยาโดยสมาคมจักรยานทัวร์ริง ประเทศฝรั่งเศส (La federation Francaise de Cyclotourisme: FFCT) ได้นำคณะนักปั่นจักรยานชาวฝรั่งเศส และนักปั่นจักรยานชาวไทยปั่นจักรยานท่องเที่ยวชมสถานที่สำคัญในจังหวัดพะเยา และมีการปั่นจักรยานท่องเที่ยวชมสถานที่สำคัญในจังหวัดพะเยาเพื่อสร้างสุขภาพ ชมหัตถ์นิยภาพของชุมชนรอบกว๊านพะเยา

ผู้ประกอบการจังหวัดเชียงราย มีการปรับตัวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ การบริการร้านค้าแพที่มีซ็อกจักรยานรวมอยู่ด้วย มีกิจกรรมการท่องเที่ยวร่วมกับชุมชน โปรแกรมการท่องเที่ยว แผนที่เส้นทางจักรยาน ลานจอดจักรยาน และราวแขวนจักรยาน ที่มีจำนวนเพียงพอต่อนักท่องเที่ยว

ผู้ประกอบการจังหวัดพะเยา มีการปรับตัวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ การบริการสิ่งอำนวยความสะดวก ลานจอดจักรยาน ที่เก็บจักรยาน บริการเช่าจักรยาน รวมทั้งข้อมูลข่าวสาร ประชาสัมพันธ์ แผ่นพับแผนที่ เป็นต้น

ผู้ประกอบการจังหวัดน่าน มีการปรับตัวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ การบริการลานจอดจักรยาน ราวแขวนจักรยาน ลานล้างรถจักรยาน ตรวจเช็คสภาพรถจักรยาน รวมทั้งมีข้อมูลการประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการท่องเที่ยว เช่น แผนที่ แผ่นพับสถานที่ท่องเที่ยว โปรแกรมการท่องเที่ยว และแผนที่เส้นทางจักรยาน เป็นต้น



นักปั่นจักรยาน เข้าถึงข้อมูลการท่องเที่ยวผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต จากเฟซบุ๊ก อินสตราแกรม ทวิตเตอร์ ทริปแอดไวเซอร์ ฟันทิป และมีการใช้เครื่องมือทางเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยในการปั่น ได้แก่ SmartHalo เป็นทั้งเนวิเกเตอร์ และ ไฟนำทาง ตัววัดชีพจร เข็มทิศ รวมทั้งติดตั้งแอปพลิเคชัน LeEco smartbike บนสมาร์ตโฟน เป็นต้น

## 2. ผลการศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนา ตะวันออก สามารถสรุปผลได้ดังนี้

สำหรับพฤติกรรมการท่องเที่ยวจักรยาน สรุปได้ดังนี้ ส่วนใหญ่เป็นผู้หญิงต่างประเทศ มากถึง 143 คน รองลงมาคือ ผู้ชายชาวไทยจำนวน 105 คน ส่วนใหญ่อายุ 40-49 ปี รองลงมา อายุ 30-34 ปี มีภูมิลำเนา พม่า ผู้ชาย 8 คน มาเลเซีย ผู้ชาย 7 คน ผู้หญิง 21 คน อเมริกา ผู้ชาย 12 คน ผู้หญิง 26 คน ออสเตรเลีย ผู้หญิง 27 คน ออสเตรเลีย ผู้ชาย 5 คน ผู้หญิง 25 คน ลาว ผู้ชาย 3 คน สิงคโปร์ ผู้ชาย 7 คน ผู้หญิง 20 คน ญี่ปุ่น ผู้ชาย 6 คน ผู้หญิง 24 คน จีน ผู้ชาย 9 คน การศึกษาส่วนใหญ่ปริญญาตรี โดยมีอาชีพส่วนใหญ่ทำธุรกิจส่วนตัวรองลงมาเป็น พนักงานเอกชน มีรายได้เฉลี่ยต่ำกว่า 10,000 บาท รองลงมาคือ 15,001-20,000 บาท ส่วนใหญ่ ทำอาชีพธุรกิจส่วนตัว มีสถานภาพส่วนใหญ่แต่งงานแล้ว มาปั่นจักรยานเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ หาประสบการณ์และความเพลิดเพลินสนุกสนาน มีการจัดท่องเที่ยวเองและใช้ นำจักรยาน เดินทางติดตัวมาด้วย ส่วนใหญ่เดินทางมาคนเดียวแล้วมาพบเจอเพื่อนใหม่ระหว่างทาง ลักษณะ ความสัมพันธ์ของกลุ่มบุคคลที่ร่วมเดินทางเป็นชมรมจักรยาน โดยมีค่าใช้จ่าย 2,000-3,000 บาท ระยะเวลาในการปั่น 4-5 วัน และใช้พาหนะอื่นในการเดินทางคือรถโดยสารประจำทาง ประสบการณ์การปั่นจักรยาน ท่องเที่ยว ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ปั่นจักรยานมาแล้วส่วนใหญ่ คือ 2 ปี โดยนำจักรยานติดตัวมาท่องเที่ยวเอง ส่วนใหญ่พักโรงแรม สื่อที่ใช้ในการค้นหาข้อมูล ของนักท่องเที่ยวโดยภาพรวมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ พบว่า สื่อที่ใช้ในการค้นหาข้อมูลอันดับแรกคือเฟซบุ๊ก ปัจจัยในการเลือกจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวจักรยาน โดยภาพรวมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ปัจจัยในการเลือกจุดหมายปลายทาง การท่องเที่ยวจักรยานส่วนใหญ่เลือกวิวทัศนสวยงาม มีป้ายบอกทาง ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยว แผนที่ออนไลน์การบริการเช่าจักรยานไม่จำเป็นเนื่องจากนักท่องเที่ยวนำจักรยานติดตัวมาด้วย มีบริการขนส่งจักรยานระหว่างพื้นที่ และให้บริการมัคคุเทศน์ในสถานที่ท่องเที่ยว

จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ทั้งนี้ เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่ละเอียดมากขึ้น ผู้วิจัยจึง ได้ใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) โดยเก็บข้อมูลจากกลุ่มนักท่องเที่ยวจักรยาน ที่มาร่วมงานอีเว้นท์ ที่มิวิจัยทำการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวจักรยาน

1. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยวจักรยานของกลุ่มเป้าหมาย พบว่า การปั่นจักรยานท่องเที่ยวมีหลากหลายระดับหลากหลายรูปแบบ เริ่มจากระยะทางใกล้ ๆ ใช้เวลาไม่นาน ยกกระดับไปถึง ระยะทางไกล ๆ ข้ามจังหวัด ข้ามประเทศ หรือเดินทางทั่วโลก กินเวลา 3-4 วัน และยาวนานไปอย่างไม่มีที่สิ้นสุด-ปั่นจักรยานท่องเที่ยวนั้นมีดีอย่างไร ทำไมคนทั่วโลกจึงชื่นชอบหลงใหล ติดงอมแงม เดินทางท่องเที่ยว ด้วยจักรยาน อย่างไม่หยุดหย่อน ช้า ๆ ไม่รู้จักเหน็ดเหนื่อย ไม่รู้จักจบสิ้น การปั่นจักรยานท่องเที่ยว ไม่ใช่เพียงแค่เป็นการออกกำลังกาย ไม่ใช่แค่การเคลื่อนที่จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งด้วยแรงของเรา มันทำให้เรามีความสุขเพิ่มขึ้นด้วย

2. ปัจจัยในการตัดสินใจเลือกจุดหมายปลายทางที่สำคัญได้แก่ แรงจูงใจในการปั่นจักรยาน หาประสบการณ์ได้เพื่อนใหม่ พัฒนาทักษะการปั่นจักรยานของตนเอง การตลาดการสื่อสารโฆษณาประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว ประเภทแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เหตุผลในการเดินทาง คือ พักผ่อน เหตุผลที่ไปประเทศนั้น ๆ คือ ความสะดวกในการเดินทาง สถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจเป็นสิ่งดึงดูดใจในการเดินทาง มีความถี่ในการ เดินทางแล้วแต่โอกาสใช้ระยะเวลาการท่องเที่ยวโดยส่วนใหญ่ใช้เวลา 5 วัน สามารถสัมผัสเส้นทางวิถีชีวิตชุมชนได้ อย่างไม่เร่งรีบ และมีส่วนเข้าไปสนับสนุนสินค้าท้องถิ่นต่าง ๆ ได้ด้วยตนเอง จึงถือว่าช่วยสร้างรายได้พร้อมกับลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ เพราะเม็ดเงินได้ลงไปชุมชนโดยตรง นอกจากนี้ ข้อมูลจากนักปั่นยังสามารถสะท้อนให้เห็นช่องว่างต่าง ๆ ในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวของชุมชน รวมถึงสามารถส่งต่อการชื่นชมและเผยแพร่สิ่งดีงามที่นักปั่นได้พบเจอได้อีกด้วย

3. สถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นมิตรกับนักปั่นจักรยานกลุ่มเป้าหมายมีความเห็นสอดคล้องกันว่าการท่องเที่ยวแบบเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สร้างการเรียนรู้จากการท่องเที่ยว ความเพลิดเพลิน เรียนรู้กิจกรรมการท่องเที่ยวแบบเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตลอดเส้นทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานร้านจำหน่ายจักรยาน ร้านซ่อมจักรยาน จุดจอดจักรยาน และอะไหล่รถแต่งแพชชั่นเสื้อผ้า ตลอดจนกิจกรรมอื่น ๆ อาทิ การถ่ายภาพ การจำหน่ายของที่ระลึก รวมไปถึงสินค้าชุมชน และสินค้า OTOP เป็นต้น

4. แหล่งข้อมูลใดที่เป็นแหล่งสำคัญในการสืบค้นหาข้อมูล ได้แก่ อินเทอร์เน็ต เฟสบุ๊ค อินสตราแกรม ทวิตเตอร์ ทริปแอดไวเซอร์ ฟันทิป

5. ข้อมูลเกี่ยวกับเทคโนโลยีในการท่องเที่ยวจักรยานพบว่า นักปั่นจักรยานส่วนใหญ่ใช้ SmartHalo เป็นทั้งเนวิเกเตอร์ ให้นำทาง และตัววัดชีพจร และอื่น ๆ อีกมากที่ติดอยู่บนด้ามจับ นอกเหนือจากนี้ยังมีแผนที่บนหน้าจอเล็ก ๆ และยังสามารถใช้ SmartHalo ในการเปิดสัญญาณไฟเลี้ยวซ้ายขวา อีกทั้งยังสามารถใช้เป็นเข็มทิศนำทางขณะออกท่องเที่ยว หลังจากใส่จุดหมายปลายทางลง App ในสมาร์ตโฟนแล้ว LeEco smartbike สามารถเป็นได้ทุกอย่างด้วยระบบ

ปฏิบัติการ Android เเนวเเกเตอร์ ด้ามจับแบบ LED ที่สามารถเปิดเลนส์ส่วนตัว ไฟนำทางและวัดความสามารถในการปั่นจักรยานของนักปั่นได้

6. การบริการขนส่งสาธารณะในการเคลื่อนย้ายรถจักรยาน เช่น รถไฟ รถบัส เครื่องบิน ถือว่ามีความจำเป็น โดยอธิบายว่า มีความสะดวกมากขึ้น รถไฟสามารถนำจักรยานขึ้นไปและแขวนบนรถไฟได้ มีที่แขวนเฉพาะจักรยาน รถบัส สามารถนำจักรยานแขวนไว้ที่ห้องรถได้ เครื่องบิน มีบริการนำจักรยานขึ้นเครื่องได้ แต่ต้องแยกขึ้นไปซึ่งเสียเวลาในการประกอบอยากให้มีที่แขวนจักรยาน จะได้ง่ายต่อการเดินทาง

7. สิ่งอำนวยความสะดวกที่นักท่องเที่ยวจักรยานคาดหวัง คือ ที่พัก อาหารและเครื่องดื่ม ป้ายบอกทาง ข้อมูลเมืองชายแดน บริการรับส่งสัมภาระระหว่างเมือง ความปลอดภัย กิจกรรม มีการดูแลเกี่ยวกับความปลอดภัย ราคาที่พัก ราคาอาหารมีความเหมาะสมกับคุณภาพ มีที่จอดจักรยาน ที่ล้างรถจักรยาน ข้อมูลประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยว ประกอบกับกิจกรรมที่จัดขึ้นมีการกระจายข่าวสารอย่างทั่วถึง ป้ายบอกทางที่มีความเป็นสากลมากขึ้น ไฟฟ้าส่องสว่างตลอดการเดินทาง

8. แนวทางการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนา ตะวันออก การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติจะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย

สำหรับพฤติกรรมการท่องเที่ยว สรุปได้ดังนี้ ประสพการณ์การปั่นจักรยานท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีประสพการณ์ปั่นจักรยานมาแล้ว 2-5 ปี วัตถุประสงค์ในการปั่นจักรยานมีหลากหลาย ได้แก่ ปั่นเพื่อท่องเที่ยว หาประสพการณ์ตามเส้นทาง ปั่นเพื่อรางวัลตามจังหวัดต่าง ๆ พร้อมกับ การได้ท่องเที่ยวไปด้วย ได้เพื่อนร่วมเดินทางใหม่พบเจอเพื่อนใหม่ที่มีความชอบเดียวกัน ความหมายของการท่องเที่ยว ในทัศนระของของกลุ่มตัวอย่าง หมายถึง การพักผ่อน การเดินทาง ได้ความสนุกสนานตื่นเต้น ส่วนจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวจักรยานที่เป็นมิตรกับนักปั่น (bicycle-friendly tourism destination) กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นว่า คือ การมีสิ่งที่น่าสนใจ มีสิ่งอำนวยความสะดวก มีโครงสร้างพื้นฐานครบวงจร บริการข้อมูลข่าวสาร บริการขนส่งสาธารณะ ประสพการณ์ในแหล่งท่องเที่ยว มีการดูแลเกี่ยวกับความปลอดภัย ราคาที่พัก ราคาอาหารมีความเหมาะสมกับคุณภาพ มีที่จอดจักรยาน ปกติเดินทางไปท่องเที่ยวกับใคร กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางคนเดียว ส่วนน้อยที่เดินทางเป็นกลุ่ม ในการท่องเที่ยวแต่ละครั้งกลุ่มตัวอย่างมีการวางแผนก่อนเดินทาง โดยหาข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต หาข้อมูลรีวิวในเฟสบุคเพจเกี่ยวกับจักรยาน เมื่อวางแผนการท่องเที่ยว จากหนังสือท่องเที่ยวต่างๆ ปัจจัยที่มีอิทธิพลที่สุดต่อการ

ตัดสินใจเลือกสถานที่ท่องเที่ยวจากรายาน อันดับ 1 เงิน อันดับ 2 เวลา อันดับ 3 ฤดูกาล ในการท่องเที่ยวแต่ละครั้ง กลุ่มตัวอย่างมักจะเลือกที่พักแบบต่าง ๆ ดังนี้ โรงแรม โฮมสเตย์ เกสเฮ้าส์ ทางเดินที่นอน โดยที่นักท่องเที่ยวที่มีที่จอดรถยนต์หรือนำจักรยานไปเก็บในห้องใต้ สำหรับการวางแผนท่องเที่ยวไปยังจุดหมายปลายทางที่ยังไม่เคยไปเยี่ยมชม แหล่งข้อมูลที่เป็นแหล่งสำคัญในการหาข้อมูลท่องเที่ยว ได้แก่ เฟสบุ๊ค เว็บพันทิป เว็บเพจคนปั่นจักรยาน โทรถามเพื่อนที่อาศัยอยู่ในจังหวัดที่เราจะเดินทางไป มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ กามินสำหรับบอกเส้นทาง ใช้จีพีเอสสำหรับนำทาง โทรศัพท์มือถือเพื่อนำทาง กลุ่มตัวอย่างแสดงความคิดเห็นต่อระบบขนส่งสาธารณะกับการนำจักรยานขึ้นไปด้วย โดยอธิบายว่า มีความสะดวกมากขึ้น รถไฟสามารถนำจักรยานขึ้นไปและแขวนบนรถไฟได้ มีที่แขวนเฉพาะจักรยาน รถบัส สามารถนำจักรยานแขวนไว้ที่รถได้ เครื่องบิน มีบริการนำจักรยานขึ้นเครื่องได้ แต่ต้องแยกขึ้นไปซึ่งเสียเวลาในการประกอบ อยากให้มีที่แขวนจักรยาน จะได้ง่ายต่อการเดินทาง ถ้ากำลังจะไปทริปท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ต่อไปนี้ในความคาดหวังเป็นอย่างไร กลุ่มตัวอย่างอธิบายว่า ด้านที่พัก มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ มีที่จอดรถจักรยาน ที่ล้างรถจักรยาน ที่แขวนจักรยาน อาหาร เครื่องดื่ม ราคาเหมาะสม มีให้เห็นตลอดข้างทาง อาหารสะอาด ด้านข้อมูล (เช่น ป้าย แผนที่) ป้ายบอกทางควรชัดเจน มีระยะในการบอก เช่น หลุม งานก่อสร้าง ไฟแจ้งเตือน ด้านบริการการขนส่งสาธารณะ มีรถโดยสารรถไฟ รถเมล์ รถสองแถว เกี่ยวกับการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก กลุ่มตัวอย่างให้คำแนะนำว่า ควรมิกิจกรรมการท่องเที่ยว และดูแลเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน มีบริการข้อมูลท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวในการหาข้อมูล การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติจะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย

**3. ผลการวิเคราะห์และเสนอเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก** สามารถสรุปผลการศึกษาในรายละเอียดต่าง ๆ ดังหัวข้อต่อไปนี้ 1) ผลการออกแบบเส้นทางจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก และ 2) ผลการวิเคราะห์เส้นทางท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก

3.1 ผลการออกแบบเส้นทางจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก การออกแบบเส้นทาง 4 ช่วงเส้นทางในจังหวัดเชียงราย จังหวัดพะเยา และจังหวัดน่าน ที่มีความสอดคล้องกับอัตลักษณ์และลักษณะทางภูมิศาสตร์ของแต่ละเส้นทาง ดังนี้

ช่วงที่ 1 ธีมเปิงใจขนาด (very Like) เป็นภาษาเหนือ แปลว่า ถูกใจมาก เป็นเส้นทางจากจังหวัดเชียงราย มุ่งสู่อำเภอเชียงของ มีจุดเด่นที่มีลักษณะเส้นทางรายล้อมด้วยธรรมชาติที่สวยงาม ตลอดเส้นทางจะเห็นวิวทิวทัศน์ของภูเขาและป่าสลับซับซ้อนสีเขียวอุดมสมบูรณ์ของพืชพรรณไม้ต่าง ๆ เมื่อนักท่องเที่ยวได้มาปั่นเส้นทางนี้จะถูกใจไม่รู้ลืม

ช่วงที่ 2 ธีมเมื่อฉันและเธอหลงรักเขา เป็นเส้นทางจากอำเภอเชียงของ มุ่งสู่ภูลังกา จังหวัดพะเยา มีจุดเด่นที่เส้นทางมีความหลากหลายวิวธรรมชาติ มีภูเขาสูงชันลดหลั่นกันไปและมีอากาศบริสุทธิ์ สภาพถนนโดยรวมมีสภาพดี เส้นทางลาดยางและมีความกว้างสองเลน เส้นทางมีความชัดเจน ป้ายจราจรตามข้างทางมีความสมบูรณ์และชัดเจน มีไฟถนนตามข้างทาง ซึ่งถือว่าเป็นเส้นทางที่นักปั่นต้องรู้สึกหลงรักและกลับมาเยือนในครั้งต่อไป

ช่วงที่ 3 ธีมมาหาแห่งขุนเขา เป็นเส้นทางจากภูลังกา จังหวัดพะเยา มุ่งสู่อำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน มีจุดเด่นที่เป็นเส้นทางลงจากเขาที่มีถนนลอยฟ้าซึ่งสามารถมองเห็นวิวทิวทัศน์ ทะเลหมอก ได้อย่างชัดเจนตลอดเส้นทาง มีสิ่งดึงดูดใจที่สะท้อนความเป็นอัตลักษณ์ของจังหวัดน่าน เช่น ศิลปวัฒนธรรม โบราณสถาน วัด พระธาตุ ซึ่งเป็นสถาปัตยกรรมแบบไทลื้อ-ล้านนา รวมทั้งมีภาพเขียนฝาผนัง และแหล่งท่องเที่ยวทาง และได้เยี่ยมชม ดอกชมพูภูคา ที่งดงามระหว่างการเดินทางอีกด้วย เมื่อนักท่องเที่ยวได้มาแล้วต้องตั้งตาคอยความงามของธรรมชาติสะกดจึงเป็นที่มาของธีมนี้

ช่วงที่ 4 ธีมโอบกอดฉันที เป็นเส้นทางจากอำเภอบ่อเกลือ จังหวัดน่าน มุ่งสู่อำเภอเมืองจังหวัดน่าน มีจุดเด่นที่เป็นเส้นทางที่มีวิวทิวทัศน์ของป่า หุบเขา ที่มีความเป็นธรรมชาติอย่างสมบูรณ์ จนทำให้ผู้มาเยือนรู้สึกอบอุ่น และอยากสัมผัสบรรยากาศน่าน ๆ เหมือนตั้งอยู่ในอ้อมกอดที่อบอุ่น

3.2 ผลการวิเคราะห์เส้นทางท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก สรุปได้ว่า การจัดเส้นทางควรต้องสามารถรองรับนักท่องเที่ยว ทั้งในเชิงนันทนาการ ที่มีระยะของการใช้เส้นทางที่สั้นกว่า เนื่องจากใช้เวลาท่องเที่ยวสั้นกว่า และจะเป็นเส้นทางที่ไม่ชันมากนัก เส้นทางที่เหมาะสมจึงเป็นช่วงต้น ๆ ของเส้นทาง เนื่องจากความชำนาญในการปั่นจักรยานอาจจะยังมีไม่มาก และเวลาที่น้อย จึงสามารถปั่นจักรยานได้โดยไม่ต้องใช้ทักษะมากนัก ส่วนนักท่องเที่ยวจักรยานอิสระ และกลุ่มอีเว้นท์นั้น มีความชำนาญในการปั่นจักรยานมากแล้ว จึงสามารถปั่นจักรยานได้ทั้งเส้นทาง โดยเลือกช่วงของเส้นทางที่ชอบและเหมาะกับตัวเอง ซึ่งการจัดเส้นทางสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน เมื่อพิจารณากลุ่มนักท่องเที่ยวแล้วควรจะมีสิ่งต่าง ๆ ดังนี้คือ เส้นทางมีสิ่งน่าสนใจ มีความสวยงาม มีการให้บริการต่าง ๆ เช่น การขนส่งสาธารณะ บริการเช่า/ซ่อม จักรยาน บริการที่พัก ร้านอาหาร แหล่งท่องเที่ยว และ

สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ มีโครงสร้างพื้นฐาน มีบริการข้อมูลข่าวสาร ประสิทธิภาพในแหล่งท่องเที่ยว การพักผ่อนในระหว่างการเดินทาง และมีการดูแลเกี่ยวกับความปลอดภัย รวมทั้งลักษณะจักรยานที่เหมาะสมในการปั่น คือ จักรยานท่องเที่ยว (Touring Bike) เนื่องจากระยะทางในแต่ละช่วงมีระยะไกลถึง 70-100 กิโลเมตร

#### 4. ผลการเสนอรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก สรุปได้ดังนี้

##### 4.1 สิ่งดึงดูดใจ A (Attraction)

มีการดูแลสภาพแหล่งท่องเที่ยว สิ่งดึงดูดใจตามเส้นทาง มีการบำรุงรักษาสภาพแวดล้อมที่ดีอยู่แล้ว และส่งเสริมให้ชุมชนและนักท่องเที่ยว มีความเข้าใจและจิตสำนึกที่ดีในการท่องเที่ยว

##### 4.2 การเข้าถึง A (Accessibility)

ควรมีจักรยานเช่า ศูนย์บริการจักรยาน เพื่อความสะดวกสบายในการเดินทางในการท่องเที่ยว สำหรับนักท่องเที่ยวที่อาจไม่ได้นำจักรยานมาเอง ผลักดันให้เยาวชนมีบทบาทส่งเสริมการจัดระบบโครงสร้างพื้นฐานในการปั่นจักรยาน มีบริการแผนที่ และรวมถึงป้ายในเส้นทางที่สมบูรณ์ แต่มีฐานข้อมูลเส้นทางจักรยานในแต่ละอำเภอที่แสดงแผนที่เส้นทาง จุดพักจักรยาน ร้านอาหาร การประชาสัมพันธ์ และการพัฒนา Web-site เกี่ยวกับการท่องเที่ยวจักรยาน

##### 4.3 ที่พัก A (Accommodation)

ผู้ประกอบการต่าง ๆ ให้รักษาระดับของการให้บริการและคุณภาพและมีที่จอดจักรยานที่มีความปลอดภัย

##### 4.4 สิ่งอำนวยความสะดวก A (Amenity)

รักษาคุณภาพของสินค้าบริการให้คงอยู่ในระดับที่น่าพอใจ ภาคเอกชนควรเข้ามาปรึกษาเกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์กับชมรมจักรยาน และเพื่อการร่วมมือกันในงานกิจกรรมต่าง ๆ และผู้ประกอบการต่าง ๆ ให้รักษาระดับของการให้บริการและคุณภาพด้านที่พัก หรืออาหาร ร้านขายสินค้า หรือร้านซ่อม/เช่าจักรยาน และร่วมเสนอไอเดียใหม่ ๆ ในการพัฒนา

##### 4.5 กิจกรรม งานอีเว้นท์ A (Activity)

ไม่ควรจัดกิจกรรมกระจุกตัวช่วง High season เพราะจะทำให้คนมาร่วมงานน้อย งานปั่นตรงกัน ส่งเสริมการปั่นจักรยานดูแลสิ่งแวดล้อม เช่น ปั่นปลูกป่า กิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์ Corporate Social Responsibility (CSR) ทั้งนี้การส่งเสริมดังกล่าวอาจสอดแทรกอยู่ในกิจกรรมระหว่างทริปการปั่น เพื่อเชื่อมโยงกิจกรรม การเรียนรู้วัฒนธรรมประเพณี เข้ากับการ

สร้างความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การทำกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์เพื่อการพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อม ในลักษณะการสร้างการมีส่วนร่วมในชุมชน และนักท่องเที่ยว

#### 4.6 ความปลอดภัย S (Safety)

ควรมีกฎระเบียบ สัญญาณจราจร ป้ายบอกทางสำหรับจักรยาน มีชมรมจักรยานผู้หญิง จัดอบรมให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับอุปกรณ์จักรยาน การปฐมพยาบาลเบื้องต้น เพื่อให้ผู้หญิงจะได้รู้จักวิธีซ่อมจักรยานเมื่อเดินทางคนเดียวหรือไปกับกลุ่มผู้หญิง มีหลักสูตรอบรมเกี่ยวกับ Cycling class สอนการปั่นจักรยาน เทคนิควิธีการใช้ มีเอกสารประกอบภาคีรัฐ การเตรียมเกี่ยวกับสาธารณูปโภคพื้นฐานต่าง ๆ เช่น ที่ปิกนิก ม้านั่ง ส่งเสริมให้มีการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานให้เด็กและเยาวชนมีส่วนร่วมอย่างสม่ำเสมอ

#### 4.7 การบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน M (Management)

การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติจะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย

### อภิปรายผล

**ศักยภาพการท่องเที่ยวและองค์ประกอบของการท่องเที่ยว สำหรับเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก**

ด้านสิ่งดึงดูดใจ พบว่า เส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก มีศักยภาพสูงสำหรับการออกแบบเส้นทาง ทำให้นักท่องเที่ยวได้พบประสบการณ์และได้เห็นสิ่งแปลกใหม่ เกิดการรับรู้และความเพลิดเพลินไปตลอดทาง โดยไม่ต้องกลับเส้นทางเดิม โดยนักท่องเที่ยวจะได้สัมผัสกับแหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ชีวิตความเป็นอยู่ วิถีชีวิตคนในพื้นที่ และแหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ ภูเขา น้ำตก ลำธาร แก่ง น้ำพุร้อน บ่อน้ำร้อน หนอง คลอง บึง สอดคล้องกับ STRDA (2014) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง Cross-border bike “Cycling tourism in the Hungary-Croatia border area” เส้นทางจักรยานท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยว สิ่งดึงดูดใจ จะมีด้วยกันหลากหลาย ได้แก่ สถานที่ทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ธรรมชาติ ป่า กับจุดชมวิว หรืออาจเป็นสถานที่ที่มนุษย์สร้างขึ้น สวนน้ำ หรือสถานที่สำคัญในท้องถิ่น สอดคล้องกับ Chang and Chang (2003) ทำการศึกษาเรื่อง A Strategic Study of Bicycle Tourism in Taiwan ออกแบบพัฒนาระบบทางจักรยานในไต้หวัน Kwanshan Town เป็นเมืองที่มีวิวพระอาทิตย์ตกที่สวยงาม มีประชากร 120,000 คน ประกอบอาชีพหลัก คือ เกษตรกรรม ผลผลิตเด่น ที่มีชื่อเสียง คือ ข้าว โดยโครงการมีจุดมุ่งหมายใช้จุดเด่นของเมือง เพื่อพัฒนาพื้นที่สีเขียว ผ่านการพัฒนาการท่องเที่ยว

ด้านการเข้าถึง พบว่า มีศักยภาพมาก นักท่องเที่ยวในปัจจุบันมีแบบแผนการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว โดยมีการศึกษาหาข้อมูลเข้าใจในแหล่งท่องเที่ยวที่กำลังเดินทางไป การบริการติดต่อสื่อสาร เช่น โทรศัพท์ Wi-Fi, Internet บริการนักท่องเที่ยวจักรยาน ตลอดจนแหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีการปรับปรุงทัศนียภาพในสถานที่ท่องเที่ยวโดยเน้นความสะดวกในการเข้าถึงโดยเส้นทางจักรยาน เพื่อคงสภาพเดิมของแหล่งท่องเที่ยว เหมาะแก่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวของท้องถิ่น มีการสร้างถนน การขยายเส้นทางเข้าไปสู่แหล่งท่องเที่ยว การจัดบริการสำหรับนักท่องเที่ยว รถเช่า รถนำเที่ยว รถจักรยาน การบริการที่อำนวยความสะดวกให้แก่ยานพาหนะ โดยเฉพาะลานจอดยานพาหนะที่ปลอดภัย

ด้านที่พัก พบว่า มีศักยภาพมากในสิ่งต่าง ๆ อาทิ การบริการที่พักชั่วคราว สำหรับตั้งเต็นท์นอน เช่น โรงเรียน วัด สะอาด ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวจักรยาน ขนย้ายจักรยาน ลานลาดชัน ลิฟท์ การบริการที่พัก สะอาด สะดวกและปลอดภัย โดยมีมาตรฐานรองรับ จากสมาคมโรงแรมหรือกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ที่พักมีบริการที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวจักรยาน เช่น ที่แขวน จักรยานในห้องพัก ลานจอดจักรยาน ลานล้างรถจักรยาน ที่สูบลม โรงแรม สถานที่ประกอบการเชิงการค้าที่สร้างขึ้นเพื่อบริการนักท่องเที่ยวในเรื่องของที่พักราค่าดี อาหาร และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ด้านบริการและความสะดวกสบาย พบว่ามีศักยภาพสูง มีร้านอาหารและภัตตาคารร้านจำหน่ายอาหารให้แก่นักท่องเที่ยว ส่วนใหญ่ได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยาน รวมถึงป้ายบอกทางที่ติดตั้งในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน ได้มาตรฐานและมีจำนวนเพียงพอ โดยเฉพาะการบริการข้อมูลด้านการท่องเที่ยวต่าง ๆ เอกสารแผ่นพับ ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว เพื่อให้ให้นักท่องเที่ยวใช้ประกอบในการพิจารณาและตัดสินใจวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวจักรยาน อีกทั้งนักท่องเที่ยวสามารถทำธุรกรรมทางการเงินสำหรับการจองตั๋วรถโดยสารสาธารณะ และการจองห้องพักได้อย่างครอบคลุม ทั้งระบบออนไลน์และออฟไลน์ สอดคล้องกับ European Parliament (2009) รายงานการศึกษาเรื่อง Structural and Cohesion Policies, The European Cycle Route Network EuroVelo, Challenges and opportunities for sustainable tourism study ประเมินโอกาสของการพัฒนาเครือข่ายการท่องเที่ยวจักรยานข้ามยุโรป เครือข่ายยุโรป เครือข่ายเส้นทางระยะไกลที่จัดการโดย the European Cyclists' Federation ที่พัฒนาในประเทศต่าง ๆ และรื้อฟื้นเกี่ยวกับ การผสมผสานระบบขนส่งสาธารณะในการท่องเที่ยว เช่น รถไฟ เรือ เครื่องบิน ซึ่งมีการพูดถึงระบบการจองตั๋วออนไลน์ ออฟไลน์ที่มีประสิทธิภาพ



ด้านกิจกรรม พบว่า มีศักยภาพมาก กิจกรรมนันทนาการส่วนใหญ่มุ่งเน้นการมีส่วนร่วมร่วมกับชุมชน ผ่านวัฒนธรรมท้องถิ่นที่สามารถเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ นอกพื้นที่ได้อย่างมีศักยภาพ โดยใช้จุดเด่นของทรัพยากรท่องเที่ยว เพื่อเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน บางแห่งมีลานทำกิจกรรม เพื่อชมการแสดงด้านศิลปวัฒนธรรมในพื้นที่ ตามสภาพของแหล่งท่องเที่ยว แสดงให้เห็นถึงเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น เช่น รำวงย้อนยุค ถนนคนเดิน การรำฟ้อน เป็นต้น ตลอดจนกิจกรรมการท่องเที่ยวมีความหลากหลาย สามารถสร้างการเรียนรู้เพิ่มทักษะและความรู้ทั่วไปหรือเฉพาะ ผ่านประสบการณ์จากการเยี่ยมชม และปฏิบัติจริง สอดคล้องกับ Arnold (2012) ที่ศึกษาเรื่อง Impacts of Cycle Tourism in Ontario ประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจของการท่องเที่ยวจักรยาน ช่องทางการตลาด ช่องทางการเข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย โดยทำการสำรวจนักท่องเที่ยวจักรยานใน Ontario 256 ราย พบว่า ในวันหยุดกลุ่มตัวอย่างจะใช้เวลาในแหล่งท่องเที่ยวและมีกิจกรรมอื่นที่ไม่เกี่ยวกับการปั่นจักรยานอย่างน้อย 1 กิจกรรม ดังนั้นจึงทำให้กลุ่มตัวอย่างใช้เวลามากขึ้นเมื่ออยู่ในจุดหมายปลายทาง

การบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน พบว่า การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวมีความเหมาะสม ที่คำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย รวมถึงการวางแผน ผู้รับผิดชอบการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวจักรยาน ตลอดจนเส้นทางจักรยานมีการดำเนินการประสานงานความปลอดภัยให้ผู้ขับขี่ ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพความสามารถในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว และเกิดความปลอดภัยมากขึ้น สอดคล้องกับ Pucher, Dill and Handy (2010) Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review ศึกษารวบรวมต่างประเทศเกี่ยวกับสาธารณูปโภครองรับ และการจัดการเกี่ยวกับการท่องเที่ยวจักรยาน รวมถึงโปรแกรม นโยบายภาครัฐเกี่ยวกับการท่องเที่ยวจักรยาน และการอำนวยความสะดวกของการเข้าชมงานอีเวนต์ต่าง ๆ เช่น การจัดที่จอดจักรยานที่เพียงพอในช่วงเวลาของการจัดงาน การจัดโซนถนนคนเดิน เพื่อสนับสนุนให้คนมาเที่ยวด้วยจักรยาน เป็นต้น

แตกต่างจาก Faulks, Ritchie and Dodd, (n.d.) ที่ศึกษานักท่องเที่ยวจักรยานที่เป็นผู้เข้าร่วมงานอีเวนต์ 749 ราย จากงานกิจกรรม Great Victorian Bike Ride โดยเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 64 เป็นเพศชาย ส่วนใหญ่อายุมากกว่า 44 ร้อยละ 67 ร้อยละ 32 มีประสบการณ์การปั่นจักรยาน 1-5 ปี ร้อยละ 16 มีประสบการณ์ 6-10 ปี ร้อยละ 32 มีมากกว่า 10 ปี ร้อยละ 20 น้อยกว่า 1 ปี พื้นฐานการขี่จักรยานเพื่อออกกำลังกายและสุขภาพ ร้อยละ 88 เพื่อนันทนาการ ร้อยละ 75 เพื่อปฏิสัมพันธ์ทางสังคม ร้อยละ 44 ใช้จักรยานในการเดินทาง ร้อยละ 36 เพื่อท่องเที่ยว ร้อยละ 25 และเพื่อการแข่งขัน ร้อยละ 5 แรงจูงใจที่มีคะแนน

เฉลี่ยสูงที่สุดคือ ด้าน Competence mastery ด้านเกี่ยวกับร่างกาย เช่น เพื่อสุขภาพ เพื่อพัฒนาทักษะการขี่จักรยาน สำหรับกลุ่มตัวอย่างเพศหญิงและผู้ที่ยังเพิ่งเข้าร่วมกิจกรรมเป็นครั้งแรกมีแรงจูงใจด้าน Intellectual ความสงสัยและการเรียนรู้ เช่น การค้นพบสิ่งใหม่ ๆ

ความหมายของการท่องเที่ยว ในทรรศนะของนักท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก หมายถึง การพักผ่อน การเดินทาง ได้ความสนุกสนานตื่นเต้น ส่วนจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวจักรยานที่เป็นมิตรกับนักปั่น (bicycle-friendly tourism destination) กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นว่า คือ การมีสิ่งที่น่าสนใจ มีสิ่งอำนวยความสะดวก มีโครงสร้างพื้นฐานครบวงจร บริการข้อมูลข่าวสาร บริการขนส่งสาธารณะ ประสิทธิภาพในแหล่งท่องเที่ยว มีการดูแลเกี่ยวกับความปลอดภัย ราคาที่พัก ราคาอาหารมีความเหมาะสมกับคุณภาพ มีที่จอดจักรยานปกติเดินทางไปท่องเที่ยวกับใคร กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางคนเดียว ส่วนน้อยที่เดินทางเป็นกลุ่ม ในการท่องเที่ยวแต่ละครั้งกลุ่มตัวอย่างมีการวางแผนก่อนเดินทาง โดยหาข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต จากหนังสือท่องเที่ยวต่าง ๆ หาข้อมูลรีวิวในเฟสบุคเพจเกี่ยวกับจักรยาน เมื่อวางแผนการท่องเที่ยว ปัจจัยที่มีอิทธิพลที่สุดต่อการตัดสินใจเลือกสถานที่ท่องเที่ยวจักรยาน อันดับ 1 เงิน อันดับ 2 เวลา อันดับ 3 ฤดูกาล ในการท่องเที่ยว แต่ละครั้ง กลุ่มตัวอย่างมักจะเลือกที่พักแบบต่าง ๆ ดังนี้ โฮมสเตย์ เกสต์เฮาส์ กางเต็นท์นอน โดยที่พักรับรองที่มีที่จอดจักรยานหรือนำจักรยานไปเก็บในห้องได้ สอดคล้องกับ Ritchie (1998) งานวิจัยเรื่อง Bicycle Tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues สัมภาษณ์นักท่องเที่ยวอิสระ (Independent bicycle tourist) ด้วยแบบสอบถาม ศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวจักรยานในเกาะทางใต้ของนิวซีแลนด์ พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่มีประสบการณ์ อายุเฉลี่ยส่วนใหญ่ท่องเที่ยวคนเดียว หรือมีคู่เดินทาง ระยะเวลาอยู่ในนิวซีแลนด์ 50 วัน การเดินทางของนักท่องเที่ยวจักรยานอิสระมักจะไม่วนกลับเส้นทางเดิม และการท่องเที่ยวในทัศนคติเหมือนเป็นการสำรวจ การค้นพบ สอดคล้องกับ Lamont (2009) ศึกษาเรื่อง Independent bicycle tourism in Australia: a whole tourism systems analysis โดยใช้แบบสอบถามและการสัมภาษณ์ นักท่องเที่ยวจักรยานอิสระในออสเตรเลีย เกี่ยวกับความคิดเห็น ความต้องการ ความชอบของนักท่องเที่ยว เกี่ยวกับการใช้สาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น เส้นทาง ที่พัก ผลการสำรวจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ อายุ 45-59 ปี จัดเป็นกลุ่ม Baby Boomer ซึ่งมีวุฒิการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป และมีรายได้ที่ดี 56.8% ประกอบอาชีพในกลุ่ม Professional การท่องเที่ยวในความหมายของตน ซึ่งมีความหมายของการออกเดินทาง (Journey) ให้ความสำคัญกับการเดินทาง ไม่ได้มุ่งที่จุดหมายปลายทางเพียงอย่างเดียว

นักท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก สำหรับการวางแผนท่องเที่ยวไปยังจุดหมายปลายทางที่ยังไม่เคยไปเยี่ยมชม แหล่งข้อมูลที่เป็นแหล่งสำคัญในการหาข้อมูลท่องเที่ยว ได้แก่ เว็บไซต์ททท เว็บไซต์คนปั่นจักรยาน โทรgrams เพื่อนที่อาศัยอยู่ในจังหวัด มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวจักรยาน ได้แก่ กามินสำหรับบอกเส้นทาง ใช้จีพีเอสสำหรับนำทาง โทรศัพท์มือถือเพื่อนำทาง ความคิดเห็นต่อระบบขนส่งสาธารณะกับการนำจักรยานขึ้นไปได้ โดยอธิบายว่า มีความสะดวกมากขึ้น รถไฟสามารถนำจักรยานขึ้นไปได้และแขวนบนรถไฟได้ มีที่แขวนเฉพาะจักรยาน รถบัส สามารถนำจักรยานแขวนไว้ที่ช่องรถใต้เครื่องบิน มีบริการนำจักรยานขึ้นเครื่องได้ แต่ต้องแยกขึ้นไปซึ่งเสียเวลาในการประกอบ อยากให้มีที่แขวนจักรยาน จะได้ง่ายต่อการเดินทาง ถ้ากำลังจะไปทริปท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ต่อไปนี้ ในความคาดหวัง กลุ่มตัวอย่างอธิบายว่า ด้านที่พัก มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ มีที่จอดรถจักรยาน ที่ล้างรถจักรยาน ที่แขวนจักรยาน อาหาร เครื่องดื่ม ราคาเหมาะสม มีให้พบเห็นตลอดข้างทาง อาหารสะอาด ด้านข้อมูล (เช่น บ้าย แผนที่) บ้ายบอกทางควรชัดเจน มีระยะในการบอก เช่น หลุม งานก่อสร้าง ไฟแจ้งเตือน ด้านบริการการขนส่งสาธารณะ มีรถโดยสาร รถไฟ รถเมล์ รถสองแถว เกี่ยวกับการพัฒนาการท่องเที่ยวเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก กลุ่มตัวอย่างให้คำแนะนำว่า ควรมีการจัดการท่องเที่ยวและดูแลเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน มีบริการข้อมูลท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวในการหาข้อมูล

**การวิเคราะห์และเสนอเส้นทางที่เหมาะสม สำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก** คือ การพิจารณาจาก พฤติกรรมนักท่องเที่ยว ร่วมกับหลัก 5ASM คือ สิ่งดึงดูดใจ (Attraction) การเข้าถึง (Accessibility) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) ที่พัก (Accommodation) และกิจกรรม (Activities) ความปลอดภัย (Safety) การบริหารจัดการ (Management) เส้นทางระยะไกลมีระยะทางตั้งแต่ 100 กิโลเมตร ขึ้นไป โดยเกณฑ์สำหรับโครงสร้างพื้นฐานในเส้นทางระยะไกลของยูโรเวโล (Criteria set out by EuroVelo) มีดังนี้ (ECF, 2011 อ้างถึงใน STRDA, 2014)

1. การเชื่อมต่อกับขนส่งสาธารณะจะต้องอยู่ในระยะไม่เกิน 150 กิโลเมตร รถไฟปกติจะต้องสามารถนำจักรยานขึ้นไปได้ สามารถจองล่วงหน้าและที่สถานีขนส่งจะต้องมี ที่จอด ที่เก็บจักรยานที่ปลอดภัย
2. มีที่พักทุก ๆ ไม่เกิน 90 กิโลเมตร หรือในระยะรัศมี 30 กิโลเมตร
3. มีร้านอาหาร/เครื่องดื่มทุก ๆ 45 กิโลเมตร
4. มีที่นั่งพัก บริเวณพักผ่อน ปริมาณเพียงพอ อย่างเหมาะสม
5. ร้านซ่อมจักรยานทุก ๆ 150 กิโลเมตร

6. บริการอื่น ๆ เพิ่มเติม เช่น ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยว สายด่วน ร้านเช่าจักรยาน เป็นต้น ผู้วิจัยได้ดำเนินการต่าง ๆ ตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. ศึกษาศักยภาพเส้นทาง โดยผลการศึกษาศักยภาพ คือ ทั้งสามจังหวัดมีศักยภาพมาก

2. การเตรียมพร้อมเพื่อทดลองจัดกิจกรรม การท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก

2.1 โดยเส้นทางที่กำหนดไว้เป็นเส้นทางระยะไกล จะแสดงในแผนที่แบ่งเป็น 4 ช่วง

2.2 กำหนดทุก ๆ 45 กิโลเมตร เป็นจุดแวะพักและมีอาหารว่างและน้ำดื่มเตรียมไว้ให้กับนักปั่น มีรถเซอร์วิสจักรยานซ่อมดูแล

2.3 การสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก การกำหนดรูปแบบกิจกรรมและบริการ สอดคล้องกับ การศึกษาของ Canada's Minister's Roundtable on Parks Canada (2005) อ้างถึงใน Smith (2000) ที่ให้คำนิยามของ “การท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์” การท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ วิวัฒนาการของการตอบสนองลูกค้าที่หลากหลาย (Mass Customization) และเศรษฐกิจเชิงประสบการณ์ สำหรับผู้ให้บริการที่ก้าวข้าม “บริการ” ไปสู่ “ประสบการณ์” สำหรับนักท่องเที่ยว ประสบการณ์อาจอยู่ในด้านต่าง ๆ เช่น ผู้คนที่ได้พบกับสถานที่ที่พวกเขาเยี่ยมชม ความทรงจำที่ถูกสร้างขึ้น สำหรับผู้ให้บริการการท่องเที่ยวจะรวมทุกด้านของประสบการณ์ของผู้เข้าชม

3. การประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก

4. การทดลองจัดการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก

5. การติดตามผลการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก มีการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากนักท่องเที่ยวผ่านทางหน้าเฟซบุ๊คแฟนเพจ

**รูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก** สรุปลงจากการจัดสนทนากลุ่ม (Focus group discussion) ด้วยวิธี SWOT Analysis โดยมีผู้เข้าร่วม คือ ผู้เชี่ยวชาญจากหลายภาคส่วน และร่วมกันเสนอเป็นรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน จากนั้นผู้วิจัยจึงใช้โมเดลองค์ประกอบการท่องเที่ยวจักรยานเป็นกรอบและสรุปรูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออกเป็นหมวดต่าง ๆ ได้ดังนี้

### สิ่งดึงดูดใจ A (Attraction)

1. การดูแลสภาพแหล่งท่องเที่ยว สิ่งดึงดูดใจตามเส้นทาง ซึ่งอาจจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ วัฒนธรรม ชุมชน ตลาด หรือสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น ควรจะมีการบำรุงรักษาสภาพแวดล้อมที่ดีอยู่แล้ว ให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ต่อไป ไม่ว่าจะเป็น พุงนาป่าเขา แม่น้ำ รวมถึงพันธุ์พืชและสัตว์ต่าง ๆ
2. ส่งเสริมการดูแลสถานที่ทางประวัติศาสตร์ต่าง ๆ และวัฒนธรรม ส่งเสริมให้ชุมชนและนักท่องเที่ยว มีความเข้าใจและจิตสำนึกที่ดีในการท่องเที่ยว

### การเข้าถึง A (Accessibility)

เป็นการบริการคมนาคมขนส่งสาธารณะและบริการการขนสัมภาระ Public Transport and luggage transport service

#### 1. การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow)

ควรมีระบบจักรยาน จักรยานเช่า ศูนย์บริการจักรยาน เพื่อความสะดวกสบายในการเดินทาง ในการท่องเที่ยว สำหรับนักท่องเที่ยวที่อาจไม่ได้นำจักรยานมาเองผลักดันให้เยาวชนมีบทบาทส่งเสริมการจัดระบบโครงสร้างพื้นฐานในการปั่นจักรยาน

#### 2. การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow)

2.1 สภาพปัจจุบันมีข้อมูลแสดงในหลายช่องทาง มีบริการแผนที่ และรวมถึงป้ายในเส้นทางที่สมบูรณ์ แต่สิ่งที่ควรเพิ่มเติม คือ ควรมีฐานข้อมูลเส้นทางจักรยานในแต่ละอำเภอที่แสดงแผนที่เส้นทาง จุดพักจักรยาน ร้านอาหาร การประชาสัมพันธ์

#### 2.2 พัฒนา Web-site เกี่ยวกับการท่องเที่ยวจักรยาน

2.3 ศูนย์ให้ข้อมูลการท่องเที่ยวในพื้นที่ควรมีการพัฒนา เช่น แผนที่ข้อมูลท่องเที่ยวที่มีไม่ครบ หรือมีแล้วหมดไป ซึ่งเจ้าหน้าที่อาจจะต้องคอยตรวจดูในสำนักงานว่ามีสิ่งใดหมดหรือต้องการการอัพเดทหรือไม่ ป้ายบอกประวัติความเป็นมาของแหล่งท่องเที่ยวและสถานที่ต่าง ๆ มีชำรุดหรือไม่ อาจจะต้องคอยตรวจดูในเรื่องนี้ด้วย

#### 3. การเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow)

ความสะดวกเรื่อง การจองชำระค่าสินค้าหรือบริการ และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ ระบบการจองต่าง ๆ

### ที่พัก A (Accommodation)

ผู้ประกอบการต่าง ๆ ให้รักษาระดับของการให้บริการและคุณภาพ มีที่จอดที่ปลอดภัย

### สิ่งอำนวยความสะดวก A (Amenity)

รักษาคุณภาพของสินค้า บริการ ให้คงอยู่ในระดับที่น่าพอใจ ภาคเอกชนควรเข้ามาปรึกษาเกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์กับชมรมจักรยาน และเพื่อการร่วมมือกันในกิจกรรมต่าง ๆ ผู้ประกอบการต่าง ๆ ให้รักษาระดับของการให้บริการและคุณภาพ มีที่จอดที่ปลอดภัย ผู้ประกอบการด้านที่พัก หรืออาหาร ร้านขายสินค้า หรือร้านซ่อม/เช่าจักรยาน มีความเข้าใจในระดับหนึ่ง เกี่ยวกับ Bicycle-friendly สภาพแวดล้อมที่ออกแบบเพื่อรองรับนักปั่น ในการพัฒนาการบริการในขอบข่ายของตนให้สอดคล้องกับการท่องเที่ยวจักรยาน ทั้งนี้ถ้ามีไอเดียใหม่ ๆ หรือแนวคิดสินค้า หรือต้องการศึกษาข้อมูลธุรกิจเพิ่ม หรือหาแหล่งทุนเพิ่ม ก็สามารถเข้าปรึกษาหรือขอความร่วมมือกับองค์กรเกี่ยวกับการค้าในท้องถิ่น เช่น สภาอุตสาหกรรม สมาคมธุรกิจการค้า หอการค้าจังหวัด เป็นต้น ภาคเอกชนควรเข้ามาปรึกษาเกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์กับชมรมจักรยาน และเพื่อเข้าร่วมกิจกรรม

### กิจกรรมงานอีเวนต์ A (Activity)

โครงการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ไม่ต่อเนื่องเป็นประจำเป็นประเพณี ควรมีการส่งเสริมให้มืออย่างต่อเนื่อง ไม่ควรจัดกิจกรรมกระจุกตัวช่วง High season เพราะจะทำให้คนมาร่วมงานน้อย งานปั่นตรงกันส่งเสริมการปั่นจักรยานดูแลสิ่งแวดล้อม เช่น ปั่นปลูกป่า กิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์ Corporate Social Responsibility (CSR) หมายถึง ความรับผิดชอบต่อสังคมและ สิ่งแวดล้อมขององค์กร ซึ่งคือการดำเนินกิจการภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี โดยรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกองค์กร อันนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน

### ความปลอดภัย S (Safety)

ควรมีกฎระเบียบ สัญญาณจราจร บ้ายบอกทางสำหรับจักรยาน ชมรมจักรยานผู้หญิง จัดอบรมให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับอุปกรณ์จักรยาน การปฐมพยาบาลเบื้องต้น เพื่อผู้หญิงจะได้รู้จักวิธีซ่อมจักรยานเมื่อเดินทางคนเดียวหรือไปกับกลุ่มผู้หญิง หลักสูตรอบรมเกี่ยวกับ Cycling class สอนการปั่นจักรยาน เทคนิควิธีการใช้ มีเอกสารประกอบ ภาครัฐ การเตรียมเกี่ยวกับสาธารณูปโภคพื้นฐานต่าง ๆ เช่น ที่ปิกนิก ม้านั่ง

ส่งเสริมให้มีการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานให้เด็กและเยาวชนมีส่วนร่วมอย่างสม่ำเสมอ หน่วยงานราชการให้ความสำคัญกับชมรมจักรยาน ส่งเสริมจักรยานสำหรับการท่องเที่ยว ควรมีกฎระเบียบ สัญญาณจราจร บ้ายบอกทางสำหรับจักรยาน หน่วยงานในชุมชนมีงบประมาณสนับสนุน เช่น โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล มีงบประมาณส่งเสริมการพัฒนาสุขภาพ ชมรมจักรยานสามารถเขียนโครงการนำเสนอเพื่อพิจารณาได้ เช่น องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงราย เห็นชอบกับกิจกรรมปั่นจักรยาน ช่องทางงบประมาณฟื้นฟูสุขภาพ ส่งเสริมการปั่นจักรยาน

ดูแลสิ่งแวดล้อม เช่น ปั่นปลูกป่า กิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์ Corporate Social Responsibility (CSR) หมายถึง ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมขององค์กร ซึ่งคือการดำเนินกิจการภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี โดยรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกองค์กร อันนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน หลักสูตรอบรมเกี่ยวกับ Cycling class สอนการปั่นจักรยาน เทคนิควิธีการใช้ มีเอกสารประกอบ ชมรมจักรยานผู้หญิง จัดอบรมให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับอุปกรณ์จักรยาน การปฐมพยาบาลเบื้องต้น เพื่อให้ผู้หญิงจะได้รู้จักวิธีซ่อมจักรยานเมื่อเดินทางคนเดียวหรือไปกับกลุ่มผู้หญิง โครงการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวไม่ต่อเนื่องเป็นประจำ ควรมีการส่งเสริมให้อย่างต่อเนื่อง ไม่ควรจัดกิจกรรมกระจุกตัวช่วง High season เพราะจะทำให้คนมาร่วมงานน้อย งานปั่นตรงกัน

### **การบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยาน M (Management)**

การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสม การจัดการกิจกรรมการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติจะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสภาพธรรมชาติเป็นหลัก รวมทั้งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ประเพณี และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย

### **นโยบายรัฐ G (Government policy)**

ส่งเสริมให้มีการจัดกิจกรรมปั่นจักรยานให้เด็กและเยาวชนมีส่วนร่วมอย่างสม่ำเสมอ หน่วยงานราชการให้ความสำคัญกับชมรมจักรยาน ส่งเสริมจักรยานสำหรับการท่องเที่ยว ผลักดันให้เยาวชนมีบทบาทส่งเสริมการจัดระบบโครงสร้างพื้นฐานในการปั่นจักรยาน หน่วยงานในชุมชนมีงบประมาณสนับสนุน เช่น โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล มีงบประมาณส่งเสริมการพัฒนาสุขภาพ ชมรมจักรยานสามารถเขียนโครงการนำเสนอเพื่อพิจารณาได้ เช่น องค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงราย เห็นชอบกับกิจกรรมปั่นจักรยาน ช่องทางงบประมาณฟื้นฟูสุขภาพ

### **เส้นทาง R (Route)**

การดูแลสภาพถนนให้มีสภาพสมบูรณ์ เป็นส่วนหนึ่งที่จะทำให้การท่องเที่ยวจักรยานเป็นที่นิยมต่อไปได้ในระยะยาว การพัฒนาเลนจักรยานที่เหมาะสม

### **ข้อมูล I (Information)**

ควรมีฐานข้อมูลเส้นทางจักรยานในแต่ละอำเภอ พัฒนา Web-site เกี่ยวกับการท่องเที่ยวจักรยาน แผนที่เส้นทาง จุดพักจักรยาน ร้านอาหาร การประชาสัมพันธ์ ควรมีป้ายอำนวยความสะดวกให้นักปั่นจักรยาน ป้ายปั่นร่วมทางจักรยาน

### **บริการซ่อม/เช่าจักรยาน R (Rental/Repair)**

มีร้านให้บริการ จักรยานเช่า ซ่อม อะไหล่ต่าง ๆ ศูนย์บริการจักรยาน

### เพิ่มเติมอื่น ๆ A (Additional)

การเตรียมเกี่ยวกับสิ่งอื่น ๆ เช่น ที่ปิกนิก ม้านั่ง ศูนย์ให้ข้อมูลการท่องเที่ยวในพื้นที่ควรมีการพัฒนา

จากนั้นผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา และสรุปเป็นการบริหารจัดการ การท่องเที่ยวจากรยานสำหรับแต่ละฝ่าย ว่าควรมีหน้าที่ต่าง ๆ ได้แก่

#### หน้าที่ของภาครัฐ

มีนโยบายส่งเสริมให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวในการใช้จักรยานเพื่อการสร้างเสริมสุขภาพและส่งเสริมการท่องเที่ยว ซึ่งถือเป็นกิจกรรมที่ดีต่อสุขภาพ การดูแลสภาพถนนที่เป็นเส้นทางท่องเที่ยวให้มีสภาพสมบูรณ์ และมีความปลอดภัย เตรียมสำหรับการจัดกิจกรรม ดูแลสภาพแหล่งท่องเที่ยว สิ่งดึงดูดใจตามเส้นทาง ซึ่งอาจจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ วัฒนธรรม ชุมชน ตลาด หรือสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น ดูแลสถานที่ทางประวัติศาสตร์ต่าง ๆ และ วัฒนธรรม ส่งเสริมให้ชุมชนและนักท่องเที่ยว มีความเข้าใจและจิตสำนึกที่ดีในการท่องเที่ยว ดูแลเรื่องป้ายในเส้นทาง และป้ายตามจุดท่องเที่ยว ป้ายมีสภาพสมบูรณ์และถูกต้อง ประสานงานกับชมรมจักรยาน ภาครัฐบริการ และชุมชน ดูแลโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ถนน ม้านั่ง วนสาธารณะ ถังขยะ เจ้าหน้าที่ทางหลวง ดูแลเรื่องความปลอดภัย และความเรียบร้อยของเส้นทางกิจกรรม

#### หน้าที่ของชมรมจักรยาน

ส่งเสริมให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวในการใช้จักรยานเพื่อการสร้างเสริมสุขภาพและส่งเสริมการท่องเที่ยว ซึ่งถือเป็นกิจกรรมที่ดีต่อสุขภาพ ในการเตรียมเส้นทาง มีการทดลองใช้เส้นทาง ซึ่งชมรมได้มีการตรวจสอบสภาพแหล่งท่องเที่ยว สิ่งดึงดูดใจตามเส้นทาง รวมถึงป้าย และไฟฟ้าว่ามีสภาพสมบูรณ์ หรือชำรุดหรือไม่ ประสานงานกับภาครัฐ ภาครัฐบริการและชุมชน อำนวยความสะดวก และให้ความรู้เกี่ยวกับการขี่จักรยานอย่างปลอดภัย ช่วยประชาสัมพันธ์กิจกรรมผ่านทางสื่อต่าง ๆ เป็นที่ปรึกษา เกี่ยวกับการปั่นจักรยาน การเตรียมความพร้อมร่างกาย การเตรียมเซอร์วิสจักรยานต่าง ๆ

#### หน้าที่ของภาครัฐบริการ

เตรียมบริการต่าง ๆ ที่รองรับนักท่องเที่ยวจากรยาน เช่น ที่จอด จัดเตรียมที่พัก หรืออาหารในการบริการของตนให้มีมาตรฐาน ให้มีคุณภาพ ให้ความร่วมมือประชุมปรึกษาร้านอาหารกับทีมงาน และร่วมเสนอไอเดีย ของการจัดเซ็ทอาหาร กิจกรรมนันทนาการต่าง ๆ ประสานงานกับสมาคมธุรกิจท่องเที่ยว อบรมพนักงานในการเตรียมความพร้อมสำหรับการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยว ช่วยประชาสัมพันธ์ ทั้งร้านอาหาร โรงแรม ร้านจักรยาน



### หน้าที่ของสมาคมธุรกิจท่องเที่ยว

ให้ความร่วมมือประชุมปรึกษาหารือกับทีมงาน และร่วมเสนอไอเดีย ของการจัดเซ็ทอาหาร กิจกรรมนันทนาการต่าง ๆ ประสานงานกับผู้ประกอบการ ผู้ให้บริการที่พัก และอาหาร ผู้ขายสินค้าต่าง ๆ ให้ความรู้กับผู้ประกอบการ ในการที่จะอบรมพนักงานในการเตรียมความพร้อมสำหรับการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยว ประสานงานกับภาครัฐ และทีมงานผู้จัด และชมรมจักรยาน ในการเป็นที่ปรึกษา และเสนอความคิดเห็นในการประชุม เกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์ และการรักษามาตรฐานของภาคบริการโดยรวม

### หน้าที่ของชุมชน

เป็นเจ้าของที่ดี ในการให้ความสะดวก ให้ความเป็นมิตรไมตรีแก่นักท่องเที่ยว ช่วยกันดูแลสภาพแหล่งท่องเที่ยว ให้สะอาด สิ่งดึงดูดใจตามเส้นทาง ซึ่งอาจจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ วัฒนธรรม ชุมชน ตลาด ช่วยกันดูแลสถานที่ทางประวัติศาสตร์ต่าง ๆ และวัฒนธรรม มีความเข้าใจและจิตสำนึกที่ดีต่อการท่องเที่ยว ช่วยกันดูแล สอดส่อง ให้ชุมชนมีความปลอดภัย เป็นผู้ชมการจัดกิจกรรมอื่นที่ดี ช่วยกันประชาสัมพันธ์

สอดคล้องกับ งานของ STRDA (2014) Cross-border bike “Cycling tourism in the Hungary-Croatia border area” ที่ศึกษา รายงานการท่องเที่ยวจักรยานพื้นที่ชายแดน ฮังการี-โครเอเชีย เกี่ยวกับนโยบายการพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานชายแดน วิสัยทัศน์ ผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว และนวัตกรรมทางการท่องเที่ยวจักรยาน ซึ่งมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศร่วมด้วย เป็นเครื่องมือการสื่อสารสมัยใหม่ ที่ทำให้เกิดความเฉพาะตัวมากขึ้น มีการออกแบบร่วมกับการใช้เทคโนโลยี ฮังการีมีการใช้เว็บและแอปพลิเคชัน โดยโปรเจกต์การท่องเที่ยวจักรยานข้ามพรมแดนที่กำลังมีการพัฒนากันอยู่

สถานการณ์ในปัจจุบัน ทิศทางของการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศนับจากยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ. 2558 -2560 (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2558) ซึ่งมีวิสัยทัศน์ เพื่อวางรากฐานการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว ให้ประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน ที่ให้ความสำคัญกับมิติของการพัฒนาการท่องเที่ยวในด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนความสมดุลของการพัฒนาการท่องเที่ยว พัฒนาเชื่อมโยงสินค้าทางการเกษตร ผลิตภัณฑ์ชุมชน (OTOP) เข้าสู่ภาคธุรกิจบริการท่องเที่ยว ตลอดจนการพัฒนาอัตลักษณ์ของท้องถิ่น เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมในการกระจายรายได้สู่ท้องถิ่นชุมชนและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยเขตพัฒนาการท่องเที่ยวอารยธรรมล้านนา มีเป้าหมายหลักในการพัฒนาไปสู่การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาล้านนา เชิงสร้างสรรค์เชื่อมโยงอนุภาคลุ่มน้ำโขง ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและส่งเสริมเส้นทาง

ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และวัฒนธรรม ส่งเสริมการสร้างสรรคสินค้าและบริการชุมชนให้โดดเด่น และมีคุณค่า

ทำไมถึงต้องเป็นสามจังหวัดในเขตล้านนาตะวันออก เนื่องจากสามจังหวัด ได้แก่ เชียงราย พะเยา น่าน เป็นดินแดนที่เรียกว่า ล้านนา มีวัฒนธรรมล้านนาเป็นรากฐาน และยังคงมีอยู่ ไม่ว่าจะ เป็นสถานที่ประวัติศาสตร์ อาหาร ภาษา ขนบธรรมเนียมประเพณีพื้นบ้านต่าง ๆ ล้วนยังคงมีอยู่และมีความเป็นเอกลักษณ์ที่ยังดำรงอยู่และสัมผัสได้ ในด้านของภูมิประเทศสามจังหวัด มีความใกล้เคียงกัน คือ มีพื้นที่สีเขียวและป่า ภูเขา อุคตสมบูรณ์ อีกทั้งสภาพภูมิอากาศ ใกล้เคียงกัน จึงเหมาะสมที่จะพัฒนาเส้นทางจักรยาน จากงานวิจัย เมื่อเราเลือกการท่องเที่ยว จักรยานเป็นผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว การนำเสนอ นั้น ประกอบด้วยองค์ประกอบต่าง ๆ ของ เส้นทางจักรยาน ทั้งสภาพวิวทิวทัศน์ สภาพถนน และอื่น ๆ ดังที่ได้กำหนดไว้ เป็นองค์ประกอบ การท่องเที่ยวจักรยาน เมื่อได้เก็บข้อมูล และทดลองจัดการท่องเที่ยวแล้วนั้น ทำให้เห็นถึง สถานการณ์การท่องเที่ยวที่ชัดเจนขึ้น กล่าวได้ดังนี้

นักท่องเที่ยวจักรยานที่มากในพื้นที่ส่วนใหญ่ คือ กลุ่มอีเว้นท์ เนื่องจาก การแบ่งกลุ่มนั้น เป็นการแบ่งกลุ่มตามพฤติกรรม ดังนั้น ในที่นี้ ถือเป็นกลุ่มอีเว้นท์ และเมื่อพิจารณาจาก ความสามารถในการปั่นจักรยานผ่านเส้นทางที่มีความลาดชัน และระยะทางไกล มีทักษะในการปั่น จักรยาน ทำให้ทราบได้ว่าเป็นนักท่องเที่ยวจักรยานที่ active การจะโปรโมทนั้นสามารถทำได้ โดยสโคปไปที่การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จะเห็นได้ว่านักท่องเที่ยวกลุ่มหลักในที่นี้ คือ กลุ่มอีเว้นท์ จากการสุ่มเก็บข้อมูลมาได้ เป็นนักท่องเที่ยวจักรยานชาวต่างประเทศ 200 คน และนักท่องเที่ยว จักรยานชาวไทย จำนวน 200 คน โดยนักท่องเที่ยวจักรยานชาวต่างประเทศ มาจากหลากหลาย ประเทศ และไม่ใช่แค่เพียงในเอเชีย แต่ยังมีมาจากอเมริกา ออสเตรเลีย และออสเตรเลียอีกด้วย ดังนั้นจึงทำให้ทราบว่า ถ้าเราเพิ่มการประชาสัมพันธ์ให้มากขึ้น เป็นไปได้ว่าจะสามารถดึงดูด นักท่องเที่ยวในพื้นที่ต่าง ๆ มากมากขึ้นด้วย

ปัจจุบันเรามาถึงยุคที่ผู้คนใช้เทคโนโลยีเกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันมากขึ้น ในการจัดอีเว้นท์ครั้งนี้จึงมีการใช้ Digital logistic เช่น การมีจีพีเอสดาวเทียมไหลด การทำแผนที่ออนไลน์ การใช้อุปกรณ์ดิจิทัลติดตามตัวเก็บวัฏระยะทาง ระบบการจองต่าง ๆ ทั้งหมดนี้ คือ การทำโลจิสติกส์การท่องเที่ยวให้มีประสิทธิภาพโดยใช้เทคโนโลยีมาประยุกต์ เพื่อการนำไปสู่การเพิ่มคุณค่า (Value chain smart city) ซึ่งเมื่อมองไปข้างหน้าในอนาคต จะสามารถคาดการณ์โลกข้างหน้าหรือ scenario ทางการท่องเที่ยว ได้ดังนี้

1. ดิจิทัลทำให้ข้อมูลข่าวสารมีการขยายขอบเขตไปได้กว้างมากขึ้นและเร็วขึ้น ไปในหลาย ๆ ประเทศ ดึงดูดคนจากที่ต่าง ๆ ได้มากขึ้น ดิจิทัลจะเกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันมากขึ้น

2. ในอนาคต ผู้คนจะเดินทางท่องเที่ยวไกลขึ้น
3. ผู้คนจะมองหาการท่องเที่ยวที่เป็น sustainable มากขึ้น และคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและคำนึงถึงสุขภาพมากขึ้น
4. Destination ทางการท่องเที่ยวจะเปลี่ยนไป ความมีเอกลักษณ์ของวัฒนธรรม อัตลักษณ์ วิถีชีวิต ประวัติศาสตร์ จะกลายเป็นทรัพยากรการท่องเที่ยวที่มีค่า เพราะช่วยสร้างประสบการณ์ ที่นำไปสู่การสร้างความทรงจำ
5. การท่องเที่ยวจะมีความเฉพาะตัวมากขึ้น การท่องเที่ยวแนวใหม่
6. สินค้าเกษตร ผักผลไม้ สินค้าเพื่อสุขภาพ จะเป็นที่ต้องการ เพราะผู้คนดูแลสุขภาพมากขึ้น

ดังนั้น การเป็นล้านนาและคงความเป็นอัตลักษณ์ของล้านนาไว้ โดยมีการประยุกต์ใช้ดิจิทัล จะช่วยเพิ่มประสบการณ์ เพิ่มคุณค่า และเสริมด้วยสินค้าต่าง ๆ ในพื้นที่ สินค้าเกษตรพืชผักผลไม้ที่เข้ากันได้ดีกับการท่องเที่ยวจักรยาน จึงเป็นแนวทางของการท่องเที่ยวจักรยาน การที่คนจะมองหาจุดหมายปลายทางใหม่ ๆ จึงเป็นโอกาสของไทยที่จะเตรียมตัว เพื่อการเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวจักรยาน ส่วนการรองรับนักท่องเที่ยวให้เตรียมในส่วนของการบำรุงรักษา สภาพเส้นทาง สภาพป่า และแหล่งธรรมชาติข้างทาง รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ และเตรียมพร้อมโลจิสติกส์การท่องเที่ยว ในด้านผู้ประกอบการให้เตรียมในเรื่องคุณภาพและบริการต่าง ๆ ให้ได้มาตรฐานรวมถึงชุมชน ให้มีสำนึกของเจ้าบ้านที่ดี เป็นมิตรและไม่เอาเปรียบนักท่องเที่ยว ภาครัฐให้เตรียมพร้อมเรื่องความปลอดภัยของแหล่งท่องเที่ยว สอดคล้องกับที่ มิ่งสรรพ์ และคมสัน, 2551 อ้างถึงใน มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, (2554) อธิบายไว้ว่า โลจิสติกส์การท่องเที่ยวในระดับเมืองท่องเที่ยวการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว (Tourism Supply Chain Operation) เกี่ยวข้องกับการไหลหรือการเคลื่อนที่ (Flow) สามส่วน คือ การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) และการเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) ดังนี้

1. การเคลื่อนที่ทางกายภาพ (Physical Flow) หมายถึง การเดินทางของนักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการเดินทาง เป็นต้น
2. การเคลื่อนที่ของข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) หมายถึง การให้ข้อมูลข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว บ้ายบอกทาง บ้ายแนะนำสถานที่ คำแนะนำข้อควรปฏิบัติในสถานที่ และคำเตือนให้ระวังภัย เป็นต้น

3. การเคลื่อนที่ด้านการเงิน (Financial Flow) หมายถึง การอำนวยความสะดวกเรื่อง การจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ

แนวทางการโปรโมท คือ การเป็นเจ้าของภาพจัดงานแข่งขันจักรยาน คือ การสร้าง รายได้จากการท่องเที่ยวในรูปแบบของ การท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sport Tourism) ซึ่งครอบคลุมทั้ง การท่องเที่ยวงานหรือมหกรรมกีฬา (Sport event tourism) ซึ่งเป็นงานที่มีกิจกรรม ลักษณะเฉพาะ

การท่องเที่ยวเพื่อเล่นกีฬา (Active Sport Tourism) การเข้าร่วมกิจกรรมที่มีการ เล่นกีฬา หรือเพื่อเข้าร่วมแข่งขันกีฬา

การท่องเที่ยวกีฬาเพื่อความทรงจำ (Nostalgia Sport Tourism) การเดินทางไปยัง สถานที่ที่เกี่ยวข้องกับกีฬาที่มีชื่อเสียง และการเข้าค่ายกีฬากับนักกีฬาที่มีชื่อเสียง

### อุปสงค์

1. กลุ่มนักท่องเที่ยวที่เล่นกีฬา และไม่ได้เล่นกีฬา
2. กลุ่มนักกีฬาระดับสูง
3. กลุ่มกีฬามวลชน
4. กลุ่มการเล่นกีฬาเป็นครั้งคราว
5. ผู้ชมกีฬาในงานหรือมหกรรมกีฬา
6. ผู้ฝึกสอน Coaches ผู้สื่อข่าวและสื่อมวลชน

### อุปทาน

1. ผู้ประกอบการต่าง ๆ
2. ผู้ให้บริการเกี่ยวกับกีฬา
3. สภาพพื้นที่ เส้นทางจักรยาน
4. การบริหารจัดการ ชมรม ภาครัฐ

เชียงราย พะเยา น่านมีศักยภาพของการเป็น Destination เนื่องจากมีสนามบิน มีการ คมนาคมที่สะดวก รองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาได้ทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ เพื่อ เป้าหมายระยะยาว คือ การเป็นจุดหมายปลายทาง การท่องเที่ยวจักรยานในภูมิภาคอาเซียน รายได้จากการท่องเที่ยวเชิงกีฬาของไทย กิจกรรมปี 2559 การจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ รายได้ 527 ล้านบาท การเล่นกิจกรรมกีฬา รายได้ 18,395 บาท การเข้าชมกิจกรรมกีฬา รายได้ 2,080 บาท รายได้รวมทั้งสิ้น 21,003 บาท ศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงกีฬาในพื้นที่ เชียงราย พะเยา น่าน มีศักยภาพจัดกิจกรรมกีฬาระดับนานาชาติ และกีฬาเป็นกิจกรรมเชื่อมโยงประเทศ เพื่อนบ้าน จะเห็นได้ว่า รายได้จากการจัดงานกิจกรรมกีฬา งานใหญ่ ๆ ก่อให้เกิดรายได้จำนวน

มาก สอดคล้องกับงานวิจัยของ Faulks, Ritchie and Fluker (2007) ที่ศึกษา การท่องเที่ยว จักรยานในประเทศออสเตรเลีย อธิบายตลาดการท่องเที่ยวจักรยานออสเตรเลีย โดยเฉพาะ การจัดงานกิจกรรมจักรยานใหญ่ ๆ ซึ่งส่งผลให้เกิดการใช้จ่าย ทั้งในระดับท้องถิ่นและในระดับ ภูมิภาค โดยจากการประมาณการ มีการใช้จ่าย 1.2 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย และ 4.5 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย เกิดขึ้นงานที่จัดขึ้นสำหรับกิจกรรมต่าง ๆ เกี่ยวกับการขี่จักรยาน เป็นส่วน ประกอบหนึ่งของ การท่องเที่ยวจักรยาน เพื่อกระตุ้นให้เกิดความสนใจ เกิดการพบปะกันของ กลุ่มผู้สนใจ

แนวโน้มตลาดท่องเที่ยวเชิงกีฬาที่ควรพัฒนา การท่องเที่ยวเชิงกีฬาในรูปแบบกีฬาที่เล่น คนเดียว Individual Sport การผสมผสานธรรมชาติ Natural เข้าไว้กับกีฬา สื่อดิจิทัลจะมีบทบาท มากขึ้น พัฒนาโดยเน้นเครือข่ายความร่วมมือตามห่วงโซ่อุปทาน Supply Chain ด้านการท่องเที่ยว เชิงกีฬา การนำนวัตกรรมสมัยใหม่ มาใช้กับกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬา เพื่อให้เกิดประสบการณ์ Experience ที่ดีแก่นักท่องเที่ยว การคาดการณ์นี้เป็นแนวทางที่เข้ากันกับการพัฒนา การท่องเที่ยว จักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก ที่จะโปรโมทเส้นทางจักรยานและอีเว้นท์ การจัด งานกีฬาในระดับสากล ดังที่ได้ทดลองจัดไปแล้ว ทำให้เห็นถึงศักยภาพของการจะเป็นเจ้าภาพ จัดงานได้ เพื่อโอกาสของการท่องเที่ยวกีฬาแบบใหม่ และเพื่อเป้าหมายการเป็นจุดหมายปลายทาง การท่องเที่ยวจักรยานในภูมิภาคอาเซียน

จากนั้นผู้วิจัยได้ทำสรุปเป็นยุทธศาสตร์สำหรับเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก ดังนี้ ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก เป็นการวิเคราะห์ และสังเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาศักยภาพการท่องเที่ยวและองค์ประกอบ ของการท่องเที่ยว สำหรับเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ในเขตล้านนาตะวันออก พฤติกรรม นักท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน การวิเคราะห์และเสนอเส้นทางจักรยานเมืองชายแดน ใน เขตล้านนาตะวันออก และประกอบกับการศึกษาบนแผนแม่บทต่าง ๆ และแผนยุทธศาสตร์ชาติ พบ 5 ด้าน ที่นำไปสู่การกำหนดแผนยุทธศาสตร์ คือ 1) ด้านการตลาด Marketing 2) ด้านการ บริหารจัดการด้านความปลอดภัย Safety Management 3) ด้านทรัพยากรบุคคล Human Resource 4) ด้านกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์ Creative Activities 5) ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และโครงสร้างพื้นฐาน Amenities and Infrastructure และ 6) ด้านการเชื่อมโยง Connectivity โดยมีผลการศึกษาดังนี้

ตาราง 82 แสดงสรุปเป็นยุทธศาสตร์สำหรับเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก

| ปัจจัย               | ยุทธศาสตร์   | กลยุทธ์   |
|----------------------|--|---|
| การตลาด<br>Marketing | 1. การส่งเสริมการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวบนพื้นฐานของบริบททางวัฒนธรรมดั้งเดิมชุมชน               | 1. ดำเนินการตลาดเชิงรุกเพื่อประมุขสิทธิ์<br>การจัดงานระดับโลกระดับภูมิภาค รวมถึง<br>การจัดงาน ประชุมงาน Event ระหว่าง<br>ประเทศและการจัดการแข่งขันกีฬาระดับ<br>นานาชาติ<br>2. ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเชื่อมั่นใน<br>เส้นทางท่องเที่ยวทางจักรยานในแต่ละพื้นที่<br>โดยการจัดกิจกรรมด้านจักรยานนำร่อง<br>และการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรม<br>การถ่ายทำภาพยนตร์ต่างประเทศใน<br>ประเทศไทย<br>3. มุ่งเน้นการส่งเสริมการส่งต่อประสบการณ์<br>ของนักท่องเที่ยวจักรยานที่นำมาสู่การช่วย<br>ประชาสัมพันธ์บนพื้นฐานเทคโนโลยี และสื่อ<br>สังคมออนไลน์ |
|                      | 2. การกำหนดภาพลักษณ์เส้นทางจักรยานในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวบนความแตกต่างทางวัฒนธรรม หรืออัตลักษณ์ร่วม | 1. การกำหนดสัญลักษณ์ หรือ Banding ใน<br>เส้นทางท่องเที่ยวจักรยานในแต่ละพื้นที่ให้มี<br>ความแตกต่างบนวัฒนธรรมที่มีความเชื่อมโยง<br>2. การกำหนดกลุ่มเป้าหมายนักท่องเที่ยว<br>จักรยานให้ชัดเจนในเส้นทางที่เหมาะสม ทั้ง<br>กลุ่มที่เป็นนักแข่งขัน และกลุ่มนักท่องเที่ยว<br>ปั่นจักรยานทั่วไป<br>3. การสร้างความรู้ ความเข้าใจในเครือข่าย<br>อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในภูมิภาคด้านกา<br>ส่งเสริมการท่องเที่ยวจักรยานในพื้นที่ เพื่อ<br>การพัฒนาภาพลักษณ์เส้นทางท่องเที่ยว<br>จักรยานให้มีความสอดคล้อง และมี<br>มาตรฐานเดียวกัน                        |

ตาราง 82 (ต่อ)

| ปัจจัย   | ยุทธศาสตร์  | กลยุทธ์   |
|--|---|---|
| การบริหารจัดการ<br>ด้านความปลอดภัย<br>Safety<br>Management | 1. การสร้างความปลอดภัย<br>เชื่อมั่นด้านความปลอดภัย<br>ในเส้นทาง<br>การท่องเที่ยว<br>จักรยาน         | 1. พื้นฟูและปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวที่เสื่อมโทรมและพัฒนาสร้างแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวคุณภาพ<br>2. การพัฒนามาตรฐานสินค้าและการให้บริการในสถานประกอบการให้ได้มาตรฐานด้านการบริการท่องเที่ยวประเภทจักรยาน โดยมีหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวคอยตรวจสอบ<br>3. พัฒนาคู่มือสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานในเส้นทางท่องเที่ยวแต่ละแห่ง เพื่อการเตรียมความพร้อม และป้องกันความเสี่ยง |
|  | 2. การบริหารจัดการความเสี่ยง และการให้บริการเหตุฉุกเฉินในเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานบนพื้นฐานเทคโนโลยี | 1. การสร้างเครือข่ายชุมชนท่องเที่ยวที่ดูแลความปลอดภัยที่อยู่ในเส้นทางท่องเที่ยวหากเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน โดยแจ้งช่องทางติดต่อไว้ในคู่มือ หรือ Application ต่าง ๆ<br>2. การพัฒนา Application ที่เหมาะสมกับกลุ่มนักท่องเที่ยวจักรยานที่สามารถตอบโต้ความต้องการของกลุ่มนักท่องเที่ยวได้ทันที<br>3. การพัฒนาโครงข่ายการสื่อสารในจุดอับสัญญาณในเส้นทางท่องเที่ยวจักรยาน โดยเฉพาะเส้นทางธรรมชาติ                      |

ตาราง 82 (ต่อ)

| ปัจจัย                                 | ยุทธศาสตร์   | กลยุทธ์   |
|--|--|---|
|  | 3. การสร้างมาตรฐานความพร้อมของกลุ่มนักท่องเที่ยวจักรยานในเส้นทางที่มีความเสี่ยงสูง     | <p>1. การกำหนด สร้างมาตรฐานอุปกรณ์ และยานพาหนะในเส้นทางท่องเที่ยวจักรยาน โดยมีหน่วยงานด้านการท่องเที่ยว และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาตรวจสอบ และพร้อมช่วยเหลือในกรณีเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน</p> <p>2. การสร้างการรับรู้ให้กับกลุ่มนักท่องเที่ยวจักรยานกลุ่มใหม่ หรือยังไม่มีประสบการณ์ท่องเที่ยวประเภทจักรยานให้มีความพร้อม และเข้าใจในลักษณะสภาพแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยว</p> <p>3. การส่งเสริมสนับสนุนในการเตรียมทีม การเก็บตัวฝึกซ้อมการเข้าร่วมการแข่งขันในกลุ่มนักท่องเที่ยวประเภทแข่งขัน เพื่อให้ นักท่องเที่ยวเข้าใจ และสามารถปรับสภาพความพร้อมทางด้านจิตใจ และร่างกายเข้ากับพื้นที่ได้เหมาะสม</p> |
| <b>ทรัพยากรบุคคล</b><br>Human Resource | 1. การพัฒนาบุคลากรด้านการกีฬาและนันทนาการ เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมกีฬาจักรยาน | <p>1. ส่งเสริม และพัฒนาความรู้ความสามารถเยาวชนในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวจักรยานให้ตระหนักถึงประโยชน์ด้านการท่องเที่ยวจักรยาน โดยให้ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานด้านการท่องเที่ยว และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p> <p>2. ส่งเสริม และสนับสนุนกลุ่ม หรือชมรมจักรยานภายในประเทศ และต่างประเทศให้มีโอกาสเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดกิจกรรมเทศกาล Event หรือการหารือเพื่อพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว</p>   |



ตาราง 82 (ต่อ)

| ปัจจัย   | ยุทธศาสตร์   | กลยุทธ์  |
|--|--|--|
| 2. การพัฒนาองค์ความรู้ด้านการท่องเที่ยวรูปแบบจักรยานในกลุ่มผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในผลประโยชน์ ทั้งทางตรงและทางอ้อม ให้เข้าใจ และพร้อมต้อนรับนักท่องเที่ยว | 3. ผลักดันให้คนในพื้นที่ตระหนักถึงประโยชน์ของการใช้จักรยาน และกระตุ้นให้คนในพื้นที่ใช้จักรยานแทนยานพาหนะอื่น ๆ เพื่อเป็นการสร้างจุดเริ่มต้นของการท่องเที่ยวเชิงจักรยาน | <p>1. การสร้างความตระหนัก และความรู้ด้านการท่องเที่ยวจักรยานให้กับผู้นำชุมชน และชมรมที่เกี่ยวข้องกับการปั่นจักรยานภายในภูมิภาคให้สามารถเข้าใจ และเกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และนำไปสู่การพัฒนาการท่องเที่ยวจักรยานไปพร้อม ๆ กัน</p> <p>2. ส่งเสริมให้คนในชุมชนท่องเที่ยวจักรยานที่มีนักท่องเที่ยวเข้าไปท่องเที่ยวแล้ว มีโอกาสไปศึกษาเรียนรู้แหล่งท่องเที่ยวต้นแบบภายในประเทศ หรือต่างประเทศ เพื่อนำความรู้มาพัฒนาพื้นที่ตนเอง โดยเฉพาะผู้นำชุมชนในแหล่งท่องเที่ยว</p> <p>3. กระตุ้นให้ผู้ที่ได้ประโยชน์จากการท่องเที่ยวทางอ้อมเข้ามามีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนเวทีเสวนา หรือกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อให้บุคคลเหล่านี้เกิดความตระหนัก และลดความเลื่อมล้ำทางด้านผลประโยชน์</p> |

ตาราง 82 (ต่อ)

| ปัจจัย                                       | ยุทธศาสตร์   | กลยุทธ์  |
|--|--|--|
|  | 3. การพัฒนาบุคลากรในธุรกิจทางการท่องเที่ยวให้สามารถพัฒนาสินค้าและบริการที่สอดคล้องกับเส้นทางท่องเที่ยวจากรายงานในแต่ละพื้นที่ได้อย่างยั่งยืน | 1. ส่งเสริมให้ธุรกิจนำเที่ยวสร้างมาตรฐานของรายการนำเที่ยวในเส้นทางท่องเที่ยวจากรายงานที่ช่วยกระจายผลประโยชน์ และลดผลกระทบเชิงลบแก่ชุมชนท่องเที่ยว อาทิ การจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวนำร่องโดยผู้ที่มีความเชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวมาช่วยเสนอแนะความคิดเห็น เป็นต้น<br>2. ผลักดันให้บุคลากรทางการท่องเที่ยว โดยเฉพาะผู้นำเที่ยวทั้งในรูปแบบบริษัทนำเที่ยว และในรูปแบบหัวหน้าทีมชมรมต่าง ๆ เตรียมความพร้อมทางด้านความรู้ และ ความชำนาญในเส้นทางท่องเที่ยวจากรายงาน โดยเฉพาะเส้นทางบนภูเขา หรือเส้นทางที่มีลักษณะทางกายภาพเฉพาะ |
| กิจกรรมเชิงสร้างสรรค์<br>Creative Activities | 1. ส่งเสริมการพัฒนากิจกรรมทางการท่องเที่ยวจากรายงานที่ช่วยลดผลกระทบต่อสภาพวิถีชีวิตของคนในชุมชน และสิ่งแวดล้อม                               | 1. ภาคธุรกิจนำเที่ยวควรมีการออกแบบรายการนำเที่ยวที่มีการบรรจุกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่เปิดโอกาสให้นักท่องเที่ยวเข้ามามีโอกาสแลกเปลี่ยนพูดคุยกัน อันนำไปสู่การสร้างทัศนคติที่ดีระหว่างกัน<br>2. ผลักดัน และพัฒนาคนในชุมชนในเส้นทางจากรายงานให้มีความรู้ ความเข้าใจด้านการท่องเที่ยวบนพื้นฐานวัฒนธรรมดั้งเดิมที่มีอยู่ในชุมชน โดยเฉพาะหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวควรเข้ามาสนับสนุน อาทิ กรมการท่องเที่ยว อพท. สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬา เป็นต้น  |

ตาราง 82 (ต่อ)

| ปัจจัย   | ยุทธศาสตร์ | กลยุทธ์   |
|--|------------|---|
|  |            | <p>3. การกำหนดขีดความสามารถในการรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวต่อครั้ง เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับสภาพวิถีชีวิตดั้งเดิมของพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว และสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ โดยเฉพาะกิจกรรมการแข่งขันที่อาจมีปริมาณนักท่องเที่ยวที่สูง ซึ่งจำเป็นต้องมีกระบวนการจัดการการกระจายนักท่องเที่ยว</p>   |
| <p>2. กระตุ้นการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ในเส้นทางท่องเที่ยวจักรยาน เพื่อสร้างประสบการณ์เชิงลึกแก่นักท่องเที่ยว และกระจายรายได้แก่คนในพื้นที่</p> |            | <p>1. สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับวัฒนธรรมท้องถิ่นที่มีอยู่เดิมในพื้นที่ชุมชนท้องถิ่นให้สามารถนำมาปรับใช้เป็นกิจกรรมทางการท่องเที่ยวที่สามารถสร้างความรู้ และเกิดการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมระหว่างนักท่องเที่ยวกับคนในพื้นที่ได้</p> <p>2. กำหนดกลุ่มเป้าหมายนักท่องเที่ยวจักรยานที่สามารถร่วมทำกิจกรรมทางการท่องเที่ยวในพื้นที่ชุมชนได้ โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ไม่ได้แข่งขัน หรือกลุ่มนักท่องเที่ยวปั่นเพื่อสุขภาพ และมีเวลาอยู่ในพื้นที่ได้อิสระกว่านักปั่นประเภทอื่น ๆ</p> <p>3. ผลักดันการพัฒนาที่พัก ประเภท Home stays ในเส้นทางท่องเที่ยวจักรยาน โดยเฉพาะในเส้นทางระยะยาวที่จำเป็นต้องพักระหว่างทาง และมีความห่างไกลตัวเมือง เพื่อให้นักท่องเที่ยวมีโอกาสได้สัมผัสวัฒนธรรมวิถีชีวิตภายในแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงช่วยให้ชุมชนมีรายได้เสริมจากการท่องเที่ยว</p> |

ตาราง 82 (ต่อ)

| ปัจจัย   | ยุทธศาสตร์  | กลยุทธ์  |
|--|---|--|
|  | 3. ส่งเสริมรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพในเส้นทางท่องเที่ยวจรัญยานบนพื้นฐานของวัฒนธรรมชุมชนท้องถิ่น                     | <p>1. การผลักดันให้ชุมชนท่องเที่ยวนำวิถีศิลปวัฒนธรรมที่มีอยู่ในชุมชนมาเสนอขายในรูปแบบอาหารท้องถิ่นที่ส่งเสริมสุขภาพ และเปิดโอกาสให้นักท่องเที่ยวได้มีโอกาสเรียนรู้ไปพร้อม ๆ กัน</p> <p>2. พัฒนาสภาพแวดล้อมของเส้นทางท่องเที่ยวให้มีลักษณะทางกายภาพที่สอดคล้องกับสภาพบริบทของชุมชนท้องถิ่น เพื่อความเพลิดเพลิน และทำให้นักท่องเที่ยวได้ผ่อนคลายในระหว่างการปั่นจักรยานท่องเที่ยว</p> <p>3. พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวจรัญยานทางธรรมชาติที่มีบรรยากาศสดชื่น หรือมีภูมิอากาศที่ส่งผลดีต่อสุขภาพในระหว่างการปั่นจักรยาน ซึ่งเป็นการนำลักษณะเด่นของสภาพแวดล้อมกระตุ้นทำให้นักท่องเที่ยวจรัญยานโหยหาความรู้สึกเหล่านี้</p> |
| สิ่งอำนวยความสะดวก และ โครงสร้างพื้นฐาน Amenities and Infrastructure | 1. การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว จักรยานบนพื้นฐานเทคโนโลยีและความสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมในเส้นทางท่องเที่ยว | <p>1. พัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวให้มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมชุมชน อาทิ ป้ายบอกทาง ป้ายสื่อความหมาย เป็นต้น โดยมุ่งเน้นการนำของใช้ที่มีอยู่เดิมในท้องถิ่นมาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์</p> <p>2. พัฒนา และปรับปรุงจุดจอดรถจักรยานในพื้นที่ให้สามารถใช้งานได้จริง โดยมุ่งเน้นการตรวจสอบ ประเมินผลหลังใช้งานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อลดปัญหาที่อาจเกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยว</p>   |

## ตาราง 82 (ต่อ)

| ปัจจัย | ยุทธศาสตร์   | กลยุทธ์  |
|--------|--|--|
|        |  | 3. มุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีเข้ามาปรับใช้เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว จักรยาน โดยเฉพาะ Applications อาทิ แผนที่ท่องเที่ยว ช่องทางติดต่อสื่อสาร ประวัติแหล่งท่องเที่ยว จุดให้บริการต่าง ๆ เป็นต้น  |
|        | 2. สนับสนุนการพัฒนา และปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานให้สามารถใช้งานได้จริง และปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยว | 1. พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในเส้นทางจักรยานให้สามารถใช้งานได้จริง และปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวทั้งกลางวันและกลางคืน โดยเฉพาะไฟส่องสว่าง ช่องจราจรสำหรับจักรยาน สิ่งขีดขวาง สภาพผิวถนน เป็นต้น<br>2. ผลักดันการสร้างจุดบริการสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน โดยเฉพาะจุดซ่อม เปลี่ยนอุปกรณ์ และตรวจเช็คสภาพจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวได้ทุกกลุ่ม<br>3. พัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุมทุกเส้นทาง โดยเฉพาะเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มจังหวัดล้านนา เพื่อบริการแก่นักท่องเที่ยวจักรยานที่นิยมเดินทางมาท่องเที่ยวด้วยตนเอง |
|        | 3. การสร้างมาตรฐานในธุรกิจท้องถิ่นในเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานอย่างสร้างสรรค์  | 1. ส่งเสริมให้คนในชุมชนที่ทำธุรกิจร้านอาหาร ที่พัก Homestays ธุรกิจสินค้าที่ระลึก และอื่น ๆ ปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพให้สอดคล้องกับสภาพบริบทของชุมชน และมุ่งเน้นการนำทรัพยากรในท้องถิ่นมาเสนอขายพร้อมสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับนักท่องเที่ยว  |

ตาราง 82 (ต่อ)

| ปัจจัย                       | ยุทธศาสตร์  | กลยุทธ์   |
|------------------------------|---|---|
|                              |   | 2. พลักดันการสร้างสรรคผลิิตภัณฑ์ชุมชนในเส้นทางท่องเที่ยวจกรยานให้มีคุณค่า และแปลกใหม่มากขึ้น เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการปรับปรุงสินค้าที่ระลึกให้นักท่องเที่ยวสามารถพกพาได้สะดวก โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาช่วยสนับสนุนพร้อมให้ความรู้  |
| การเชื่อมโยง<br>Connectivity | 1. ส่งเสริมการกระจายการเดินทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มจังหวัดยุทธศาสตร์ เพื่อการกระจายรายได้และกระตุ้นเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค | 1. การสร้างเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ในเส้นทางท่องเที่ยวจกรยานที่เหมาะสม บนพื้นฐานของอัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมร่วมกัน โดยเฉพาะการเชื่อมโยงเรื่องราวทางศาสนาสถาน<br>2. การส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวจกรยานในระยะยาว จากจังหวัดเชียงราย พะเยา และน่าน โดยมุ่งเน้นให้นักท่องเที่ยวได้สัมผัสวัฒนธรรมชาติพันธุ์ท้องถิ่น และธรรมชาติที่มีความแตกต่างกันทางกายภาพ โดยเฉพาะกลุ่มบริษัทนำเที่ยวในภาคเหนือควรนำร่อง<br>3. การจัด FAM TRIP เพื่อทดลองเส้นทางท่องเที่ยวจกรยานที่น่าสนใจ โดยนำผู้เชี่ยวชาญ และชมรมจักรยานต่าง ๆ ทั้งในประเทศ และต่างประเทศเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเส้นทางร่วมกัน<br>4. การกระตุ้นการท่องเที่ยวในเมืองรอง โดยใช้เมืองหลักเพื่อกระจายกลุ่มนักท่องเที่ยวจักรยานเดินทางมาท่องเที่ยว และใช้เวลาในกลุ่มจังหวัดล้านนาได้มากขึ้น |

## ตาราง 82 (ต่อ)

| ปัจจัย | ยุทธศาสตร์   | กลยุทธ์  |
|--------|--|--|
|        | 2. การสร้างเส้นทางท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงทั้งแหล่งท่องเที่ยวเดิม และแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ เพื่อสร้างความแปลกใหม่ และสามารถกระจายนักท่องเที่ยวได้นานขึ้น | 1. ค้นหา และพัฒนาทรัพยากรทางวัฒนธรรมที่น่าสนใจในเส้นทางท่องเที่ยวจรัญที่ สามารถเชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวหลักได้ โดยสร้างความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยว และกระตุ้นการกระจายรายได้ไปยังชุมชนพื้นที่อื่นได้เพิ่มขึ้น<br>2. กำหนดกลุ่มเป้าหมายกลุ่มนักท่องเที่ยวจรัญที่ชอบเดินทางท่องเที่ยวเพื่อหาความแปลกใหม่ และการได้สัมผัสวัฒนธรรม โดยไม่มีข้อจำกัดด้านเวลา โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวยุโรป |

## ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

## ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ผู้บริหารของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในการวางแผนและพัฒนาการท่องเที่ยวของการเชื่อมโยงเส้นทางจรัญเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก ควรกำหนดนโยบายเพื่อให้ส่วนราชการหรือภาคส่วนต่าง ๆ นำไปปฏิบัติเพื่อเกิดความสัมฤทธิ์ผล
2. ผู้บริหารควรสร้างการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการมีความสามัคคีสร้างความเข้มแข็งเพื่อนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน

## ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1. ภาครัฐ และภาคเอกชน หัวหน้าภาคส่วนสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ร่วมงานด้านการท่องเที่ยวในรูปแบบต่าง ๆ จะทำให้บุคคลากรเกิดความรู้สึกกระตือรือร้นมีความมุ่งมั่นตั้งใจทำงาน มีขวัญกำลังใจที่ดี ซึ่งจะมีผลต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการทำงานในองค์กร
2. การสร้างความสัมพันธ์ระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคสังคมในด้านการท่องเที่ยว ในการสื่อสารเพื่อหาความร่วมมือประสานงานแก้ไขระดมความคิดในการมีส่วนร่วมร่วมกัน
3. จัดประชุมเพื่อชี้แจงให้ทุกภาคส่วนได้เข้าใจนโยบายและแนวทางการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน

4. การพัฒนาและอำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยว มีระบบการเดินทางท่องเที่ยว ปั่นจักรยาน ถนนมีความสะดวกสบายในการเข้าถึง มีป้ายบอกทางตลอดเส้นทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว รวมไปถึงระบบสาธารณูปโภค ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก

5. การร่วมมือในการพัฒนาประชาชนในชุมชนกับเจ้าหน้าที่ภาครัฐ ในการประสานงาน ขอสนับสนุนงบประมาณในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเพื่อให้สอดคล้องกับนักท่องเที่ยวจักรยาน มีการสนับสนุนส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวเกิดการอนุรักษ์ในทรัพยากรทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

#### **ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป**

1. ควรมีการศึกษาวิจัยอย่างต่อเนื่อง มีการศึกษาเชิงคุณภาพ สัมภาษณ์เชิงลึกควบคู่ไปกับการศึกษาเชิงปริมาณซึ่งจะเป็นการศึกษาที่ครอบคลุมในหลากหลายมิติ

2. ควรมีการศึกษากระบวนการพัฒนาเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวจักรยานในภูมิภาคใกล้เคียงในมิติของพฤติกรรมนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มีความสนใจมาปั่นท่องเที่ยวจักรยานในประเทศไทย

3. ข้อจำกัดของการศึกษาครั้งนี้กำหนดขอบเขตเป็นจักรยานระยะไกล (100 กิโลเมตรขึ้นไป) ดังนั้น หากมีการศึกษาครั้งต่อไปควรมีการศึกษาการท่องเที่ยวจักรยานระยะใกล้ หรือกลุ่มนักท่องเที่ยวที่นิยมการปั่นชมเมืองซึ่งพบว่ามีความนิยมสูงขึ้น





บรรณานุกรม

## บรรณานุกรม

- กัลยา วานิชย์บัญชา 2550. การวิเคราะห์ข้อมูลหลายตัวแปร. กรุงเทพฯ: คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กนกรัตน์ เพ็ชรกอ. (2555). การจัดการเชิงกลยุทธ์ในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมอย่างสร้างสรรค์เพื่อส่งเสริมอัตลักษณ์การท่องเที่ยวชายแดน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย. วิทยานิพนธ์ บธ.ม., มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ขอนแก่น.
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. 2554. แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2555-2559. กรุงเทพฯ: ม.ป.พ.
- กรมการค้าต่างประเทศ. (2562). ปริมาณการออกหนังสือรับรองผลการตรวจคุณสมบัติของสินค้าทางด้านถิ่นกำเนิด (ม.ค.-เม.ย. 2562). กรุงเทพฯ: กรมการค้าต่างประเทศ.
- กรมการท่องเที่ยว. (2558). ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวและกีฬา 2558. กรุงเทพฯ: กรมการท่องเที่ยว.
- กรรณิกา พิมพ์ศรี และอดิสร เรือลม. (2556). ศักยภาพทางการท่องเที่ยวเมืองชายแดนภูซาง จังหวัดพะเยา ในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านอนุภูมิภาคสุ่มน้ำโขง. วารสารการพัฒนาชุมชนและคุณภาพชีวิต, 1(2), 7-19
- กองวิจัยการตลาดการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2558). ท่องเที่ยววิถีไทย เก๋ไก๋ไม่เหมือนใคร. กรุงเทพฯ: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.
- เกศกนก ชุ่มประดิษฐ์ และจิราพร ชุนศรี. (2560). การวิเคราะห์อัตลักษณ์เพื่อเพิ่มมูลค่าให้แก่แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดเชียงราย. วารสารวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย, 12(2), 121-143.
- แก้วประเสริฐ สอนมณี. (2556). การพัฒนาระบบจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวสำหรับเมืองหลวงพระบาง. วิทยานิพนธ์ วศ.ม., มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่.
- ข่าวสด 22 กุมภาพันธ์. (2558). ย้อยรอย 2 คดี (3ชีวิต) นักปั่นจักรยานรอบโลก ถูกรถชนตายในไทย!! สืบค้นเมื่อ 5 มีนาคม 2558, จาก [https://www.khaosod.co.th/view\\_newsonline.php?newsid=TVRReU5EVTNPVFI4TWc9PQ=](https://www.khaosod.co.th/view_newsonline.php?newsid=TVRReU5EVTNPVFI4TWc9PQ=)
- คมสัน สุริยะ. (1 ธันวาคม 2551). กรอบแนวคิดโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว. สืบค้นเมื่อ 10 ตุลาคม 2559, จาก <http://tourismlogistics.com>

- คมสัน สุริยะ. (ม.ป.ป.). **โลจิสติกส์การท่องเที่ยวในระดับเมืองท่องเที่ยว**. สืบค้นเมื่อ 30 ธันวาคม 2561, จาก <http://www.tourismlogistics.com/>.
- จักรี เตชะวารี. (2553). **โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว**. กรุงเทพฯ: ลีดอินดีไซน์เวิร์ค.
- จรรยา โกเมนต์. (2557). **การปรับตัวและการจัดการเชิงกลยุทธ์ของโรงแรมและที่พักในจังหวัดเชียงใหม่ ต่อข้อตกลงร่วมกันในคุณสมบัติของบุคลากรวิชาชีพท่องเที่ยวแห่งอาเซียน**. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยแม่โจ้.
- จุฬาลักษณ์ กองเพชร. (2559). **การประยุกต์ใช้กระบวนการลำดับขั้นเชิงวิเคราะห์ในการคัดเลือกบรรจุกฎหมายของบริษัทผลิตเลนส์และกล้องถ่ายรูป**. การค้นคว้าอิสระ วศ.ม., มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- ชวัลนุช อุทยาน. (ม.ป.ป.). **พฤติกรรมนักท่องเที่ยว**. สืบค้นเมื่อ 1 พฤศจิกายน 2559, จาก <http://touristbehaviour.wordpress.com/1/>
- ชิตพงษ์ อัยसानนท์. (2011). **มองรอบทิศคิดอย่าง Supply Chain โลจิสติกส์ท่องเที่ยว (Tourism Logistics) ของบ้านเรา...ถึงไหนแล้ว**. สืบค้นเมื่อ 13 มีนาคม 2559, จาก, <https://piboonrunroj.files.wordpress.com/2011/07/slide03.jpg>
- ณัฐกร อินทุยศ. (2556). **จิตวิทยาทั่วไป**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เถลิงศักดิ์ ชัยชาญ. (2556). **การพัฒนาคุณภาพการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ**. นครราชสีมา: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- ทวีพล ไชยพงษ์. (ม.ป.ป.). **แนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงนิเวศด้วยจักรยาน**. **วนพุทธอุทยานน้ำตกเขาอีโต้ จังหวัดปราจีนบุรี**. วิทยานิพนธ์ วท.ม., มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.
- เทิดชาย ช่วยบำรุง. (2558). **โครงการวิจัยเพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์การวิจัยการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ.2560-2564**. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- ไทยรัฐออนไลน์. (26 กุมภาพันธ์ 2558). **สยามสุสานนักปั้น EP.2 Thailand Only ต่างชาติยกไทยที่สุดแห่งความมันส์**. สืบค้นเมื่อ 20 ก.พ. 2559, จาก <http://tr-online.phalcon.ni11.pw/content/483496>

- ธัญญา พรหมบุรุษย์ และนฤมล กิมภากรณ์. (2558). ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพของนักท่องเที่ยวเชิงนิเวศ วัฒนธรรม และสุขภาพในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ของประเทศไทย: เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แม่ฮ่องสอน. วารสารการบริการและการท่องเที่ยวไทย, 10(1), 71-87.
- นพรัตน์ แสงจันทร์. (2556). พันธกรณีของประเทศไทยต่อความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว ของอาเซียน: ศึกษากรณีการให้บริการด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์แบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวภายใต้การดำเนินการของกรมศุลกากร. การค้นคว้าอิสระ น.ม., มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, กรุงเทพฯ.
- นฤพนธ์ เลิศกาญจนภาพร. (2558). โครงการย่อยที่ 3 กลยุทธ์การจัดการพฤติกรรมบริการภาคผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวชุมชนของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยและประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยแม่โจ้.
- ปัญญา เทียนนาวา. (2554). การจัดการท่องเที่ยวผจญภัยด้วยจักรยานเสือภูเขาโดยชุมชน. เพชรบูรณ์: แผนงานวิจัยชุดการพัฒนาเครือข่ายการท่องเที่ยวโดยชุมชนบนพื้นที่สูง จังหวัดเพชรบูรณ์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบูรณ์.
- ปนัดดา จีนประชา. (2557). การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมไทลื้อสองฝั่งโขงโดยเส้นทางจักรยาน. วิทยานิพนธ์ ปริญญาตรี, มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่, เชียงใหม่.
- ปรีษา มณีธนโชค. (2555). การบริหารยุทธศาสตร์ของเทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์. วิทยานิพนธ์ วิทยาศาสตรบัณฑิต, มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, นนทบุรี.
- ประกอบศิริ ภัคดีพิณีจ และกรรณิกา พิมพ์ศรี. (2554). การศึกษาศักยภาพทางการท่องเที่ยวเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาท่องเที่ยวเมืองชายแดนภูซาง. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนวิจัย.
- ประชาชาติธุรกิจ. (2558). 9 เทรนด์ท่องเที่ยวโลกรับปี"58 (ต๋อง) เปิดประสบการณ์แปลกใหม่. สืบค้นเมื่อ 21 กันยายน 2558,  
จาก [http://m.prachachat.net/news\\_detail.php?newsid=1420031155](http://m.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1420031155)
- พนกฤษ อุดมกิตติ. (2556). การจัดการเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวยั่งยืนในพื้นที่เขตตลิ่งชัน กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม., มหาวิทยาลัยศิลปากร, กรุงเทพฯ.

- พรพิษณู พรหมศิระพัลลภ, กุลดา เพ็ชรวรคุณ และชัชวาล แพนกุดเรือ. (2548). **ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว ต่อผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ต พังงา และกระบี่**. สงขลา: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- พวงรัตน์ ทวีรัตน์. (2540). **วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์** (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
- ภาณุรังษี เตือนไธสง. (2550). **การศึกษาแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดมุกดาหาร ให้เป็นเมืองท่องเที่ยวชายแดน**. วิทยานิพนธ์ วท.ม., มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, กรุงเทพฯ.
- ยุพาวดี สมบูรณ์กุล. (2556). **รูปแบบระบบการจัดการด้านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา**. สงขลา: คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- รำไพพรรณ แก้วสุริยะ. (2547). **หลักการจัดการการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน**. สืบค้นเมื่อ 30 ธันวาคม 2561, จาก <http://lib.dtc.ac.th/article/tourism/0007.pdf>.
- ลลิตา ศิริไพบูลย์. (2562). **เที่ยวเมืองไทยเหมือนไปเมืองนอก**. กรุงเทพฯ: แพรวาท่องโลก.
- วรรษมล จันทดิษฐ์. (2552). **พฤติกรรมและความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวไทยศึกษากรณีตลาดน้ำอัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม**. วิทยานิพนธ์ บค.ม., มหาวิทยาลัย กรุงเทพฯ, กรุงเทพฯ.
- วลัยพร รวีตระกูลไพบูลย์. (2553). **พฤติกรรมนักท่องเที่ยว**. ปทุมธานี: สำนักพิมพ์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- ศูนย์ข้อมูลความรู้ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. (2559). **ผลกระทบต่อประเทศไทยหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)**. กรุงเทพฯ: ศูนย์ข้อมูลความรู้อาเซียน.
- ศูนย์วิจัยท่องเที่ยวภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง มหาวิทยาลัยขอนแก่น. (2548). **การพัฒนาศักยภาพภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางสู่ความยั่งยืน และการเป็นแหล่งท่องเที่ยวหนึ่งเดียวอาเซียน**. ขอนแก่น: ศูนย์วิจัยท่องเที่ยวภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- สินชัย หอมจันทร์, ดร.ชณี เอมพันธุ์ และสันต์ เกตุประณีต. (2557). **การพัฒนาโปรแกรมสื่อความหมายในเส้นทางจักรยานพื้นที่บางกะเจ้า อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ**. *วารสารวนศาสตร์*, 33(1), 97-107

- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2555). **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555–2559**. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2552). **ผลิตภัณฑ์ภาคและจังหวัด 2536–2550**. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2555). **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555–2559**. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม 2015. **ระเบียบเศรษฐกิจอาเซียน: การคมนาคมขนส่งและอุตสาหกรรมโลจิสติกส์**. กรุงเทพฯ: สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
- อดิเรก อุ่นเจริญ และพลเดช เซาว์รัตน์ (ผู้บรรยาย). (18–19 มิถุนายน 2558). ระบบจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว กรณีศึกษา: อำเภอคำม่วง จังหวัดกาฬสินธุ์. ใน **การประชุมวิชาการและเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ “สร้างสรรค์และพัฒนา เพื่อก้าวหน้าสู่ประชาคมอาเซียน” (ครั้งที่ 2)** (หน้า 234–241). นครราชสีมา: วิทยาลัยนครราชสีมา.
- อภิชนา ณัฐพงศ์พฤทธิ. (2559). **รูปแบบการดำเนินชีวิต การรับรู้ข้อมูลการท่องเที่ยวจากสื่อออนไลน์ ความน่าเชื่อถือและพฤติกรรมการตัดสินใจท่องเที่ยวต่างประเทศ**. กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- Andy, B. (2013). **Cycle tourism for sustainable rural development: understanding and interpreting lessons from Europe**. London: Winston Churchill Travelling Fellowship.
- Arnold, L. (2012). **Impacts of Cycle Tourism in Ontario: Research and Data Analysis**. Toronto: Ryerson University.
- Arnold, R., Boonen, K., Sun, M. and Kim, P. M. (2012). Computational analysis of interactomes: current and future perspectives for bioinformatics approaches to model the host–pathogen interaction space. **Methods**, 57, 508–518.
- Arundell, L. (2007). **Thinking on Two Wheels Cycling Conferences: The Cost of Cycling**. Adelaide: University of South Australia.

- Beierle, H. (2011). **Bicycle Tourism as a Rural Economic Development Vehicle**. Oregon: University of Oregon.
- Boufous, S., De Rome, L., Senserrick, T. and Lvers, R. Q. (2012). Single versus multi vehicle bicycle road crashes in Victoria, Australia. **Injury Prevention**, 19, 358–362.
- Chang, W. and Chang, L., (2003) A Strategic Study of Bicycle Tourism in Taiwan. **Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies**, 5, 1675–1677.
- Collier A, and Harraway S. (1997). **The New Zealand Tourism Industry** (5<sup>th</sup> ed.). Auckland: New Zealand.
- Connexasean. (2559). การจราจรทางอากาศและโครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงประเทศในภูมิภาคนี้กำลังคึกคักด้วยขบวนและฝูงชนที่ช่วยกันขับเคลื่อนการท่องเที่ยวไทย หลังนโยบายอาเซียนคอนเน็กต์ผลักดัน. Retrieved February 20, 2016, from <https://forbesthailand.com/news/travel/asean-connect84.html>
- Culturedcreatures. (2560). สุขสี่เขี้ยวที่ใจกลางสุขุมวิท. Retrieved February 22, 2017, from <https://www.culturedcreatures.co>
- Cycling Safety Panel. (2014). **Safer Journey for People who Cycle– Cycling Safety Panel Final Report and Recommendations**. Retrieved September 11, 2006, from <http://www.SaferJourneys.govt.nz/assets/Panel-Report-Safer-cycling.pdf>.
- Deenihan, G., Caulfield, B. and O’Dwyer, D. (2013). Measuring the success of the Great Western Greenway in Ireland Department of Civil, Structural and Environmental Engineering Trinity College Dublin Ireland. **Tourism Management Perspectives**, 7, 73–82.
- Derome, N., Chen, W. J., Dettai, A., Bonillo, C. E. and Lecointre, G. (2011). Phylogeny of Antarctic Dragonfishes (Bathydraconidae, Notothenioidae, Teleostei) and related families based on their anatomy and two mitochondrial genes. **Mol Phylogenet Evol**, 24, 139–152.
- Downward, P. and Lumsdon, L. (2001), The development of recreational cycle routes: An evaluation of user needs. **Managing Leisure**, 6, 50–60.

- E TAT TOURISM JOURNAL. (2011). **CREATIVE ECONOMY & Tourism Innovation** สรุป  
**สถานการณ์ท่องเที่ยว ปี 2553** ITB Berlin ConventioneTATjournal.com (9–11  
 March 2011) European Parliament (2009) Directorate–General FOR  
 Internal Policies POLICY DEPARTMENT B: Structural and Cohesion  
 Policies, The European Cycle Route Network EuroVelo, Challenges and  
 opportunities for sustainable tourism study. สืบค้นเมื่อ 19 มกราคม 2559,  
 จาก <http://www.europarl.europa.eu/studies>
- European Parliament. (2009). **European Parliament election in the United Kingdom**.  
 Brussels: European Parliament.
- Faulks, P., Ritchie, B. and Dodd, J. (2008). **Bicycle tourism as an opportunity for re-  
 creation and restoration Investigating the motivations of bike ride  
 participants**. New Zealand: New Zealand Tourism.
- Faulks, P., Ritchie, B. and Fluker, M. (2007). **Cycle Tourism in Australia: An  
 Investigation into Size and Scope**. Australia: CRC for Sustainable Tourism.
- Fayossy. (2015). **เทรนด์ Mobile Marketing 2015**. Retrieved November 25, 2019,  
 form [https://www.marketingoops.com/media-ads/mobile/mobile-marketing-  
 trends-2015/](https://www.marketingoops.com/media-ads/mobile/mobile-marketing-trends-2015/)
- Garrard, J., Greaves, S. and Ellison, A. (2010). Cycling injuries in Australia: Road safety's  
 blind spot. **Journal of the Australasian college of Road Safety**, 21(3), 37–  
 43.
- Gretzel, U. and Jamal, T. (2009) Conceptualizing the Creative Tourist Class: Technology,  
 Mobility, and Tourism Experiences. **Tourism Analysis**, 14(4), 471–482.
- Hoch, J. S. and Deighton, J. (1989). Managing what consumers learn from experience.  
**Journal of Marketing**, 11(2), 1–20.
- Huang, T., Liu, L., Qian, Z., Tu, K., Li, Y. and Xie, L. (2010) Using GeneReg to construct  
 time delay gene regulatory networks. **BMC Res. Notes**, 3(1), 142.
- Jnto. (2017). **เส้นทางสำหรับนักปั่น ชิมาเนะมิไคโด**. Retrieved March 20, 2010,  
 form <https://www.jnto.or.th/newsletter/shimanami-kaido-cycling/>



- Johnson, K. J., Waugh, C. E. and Fredrickson, B. L. (2010). Smile to see the forest: facially expressed positive emotions broaden cognition. **Cogn. Emot.**, 24, 299–321.
- Joseph, B. P. and James, h. G. (1999). **The Experience Economy**. Massachusetts: Harvard Business Review.
- Jurowski, C. (2009). **An examination of the four realms of tourism experience theory**. Massachusetts: University of Massachusetts.
- Kahraman, S., Findikli, N., Kumtepe, Y., Donmez, E., Biricik, A., Sertyel, S., et al. (2003). Embryo development characteristics in Robertsonian and reciprocal translocations: a comparison of the results with non–translocation cases. **Reproductive BioMedicine Online**, 7, 563–571.
- Koblun, C. (2011). **The Influence of Culture in Tourism Supply Chain Management**. Netherlands: Utrecht University.
- Komson, S., Hathaipun, S. and Sirirat, O., (2010) **The study of community potential in tourism development**. Retrieved October 23, 2016, from [www.ssru.ac.th](http://www.ssru.ac.th)
- Koorey, G. F. (2014). **Investigating common patterns in New Zealand cycling fatalities**. Wellington: IPENZ Transportation Group.
- Lamont, M.J. (2009). **Independent bicycle tourism in Australia: a whole tourism systems analysis**, Doctoral Dissertation, Southern Cross University, Lismore, NSW.
- Lumsdon, L. and Page, S. (2004). **Tourism and Transport: Issues and Agenda for the New Millennium**. London: Elsevier.
- Marketeer online. (June 3, 2015). **International Bangkok Bike 2015**. Retrieved July 17, 2015, from <https://marketeeronline.co/archives/43354>.
- Ministry of Tourism (MOT). (2015). **Tourism yearbook 2015**. Maldives: Ministry of Tourism.
- Mrnjavac, E., Kovacic, N., and Topolšek, D. (2014) the Logistic Product of Bicycle Destinations. **Tourism and Hospitality Management**, 20(2), 171–184.

- Neuhofer, B. and Buhalis, D. (May 31–June 3, 2008) Understanding and managing Technology–Enabled Enhanced Tourist Experiences. In **the 2 nd Advances in Hospitality and Tourism Marketing and Management conference**, Corfu, Greece.
- Palmer, C. S., Ostrowski, M., Gouillou, M., Tsai, L., Yu, D., Zhou, J., et. al. (2014). Increased glucose metabolic activity is associated with CD4+ T-cell activation and depletion during chronic HIV infection. **AIDS**, 28(3), 297–309.
- Piboonrunroj, P. and Disney, S.M. (2009). Tourism Supply Chains: A Conceptual Framework. In **PhD Network Conference**, Nottingham, UK.
- Pine, J. and Gilmore, J. H. (1999). **The Experience Economy: Work is theatre and every Business a stage**. Boston: Harvard Business School Press.
- Pucher, J., Dill, J. and Handy, S. (2010). **Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review**. Retrieved October 23, 2016, from [www.elsevier.com/locate/ypmed](http://www.elsevier.com/locate/ypmed)
- Ritchie, B. (1998) Bicycle Tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues *Tourism Management*. **Elsevier Science**, 19(6), 567–582.
- Robinson, W. (2005). **Emotion**. Cambridge: Cambridge University.
- Roman, M. and Roman, M., (2014). Bicycle Transport as an Opportunity to Develop Urban Tourism–Warsaw Example. **Procedia–Social and Behavioral Sciences**. 151(2014), 295–301. Retrieved October 23, 2016, from [www.sciencedirect.com](http://www.sciencedirect.com)
- Sigvaldadóttir. (2003). Advances in Polychaete Research. **Development in Hydrobiology**, 170, 225–239.
- Smith, R. (2000). Country Music Battles Religion in Lee Smith’s the Devil’s Dream. **Country Music Annual**, 57–74.
- STRDA. (2014). **South Transdanubian Regional Development Agency Nonprofit Ltd. Cross–border Bike “Cycling tourism in the Hungary–Croatia border area”**. Summary report on the workshop series: STRDA.

- Tapper, R., and Font, X. (2004). **Tourism supply chains: Report of a desk research project for the travel foundation**. Retrieved September 11, 2006, from <http://www.lmu.ac.uk/Isif/the/Tourism-Supply-Chains.pdf>.
- Tin Tin, S., Woodward, A. and Ameratunga, S. (2010). Injuries to pedal cyclists on New Zealand roads, 1988–2007. **BMC Public Health**, 10, 655.
- Turner, N. W., Subrahmanyam, S. and Piletsky, S. A. (2009). Analytical methods for determination of mycotoxins: A review. **Analytica Chimica Acta**, 632, 168–180.
- Yong, H. C., Youcheng, W. and Daniel, R. (2002). **Fesenmaier Searching for Experiences The Web-Based Virtual Tour in Tourism Marketing National Laboratory for Tourism and eCommerce Department of Leisure Studies, University of Illinois at Urbana-Champaign**. Illinois: University of Illinois at Urbana-Champaign.
- Zhang, Y. and Murphy, P. (2009). Supply-chain considerations in marketing underdeveloped regional destinations: A case study of Chinese to Goldfields region of Victoria. **Tourism Management**, 30(2), 278–287.



ภาคผนวก

ภาคผนวก ก แบบสอบถามตัวชี้วัดศักยภาพการท่องเที่ยวสำหรับเส้นทางจักรยานเมือง  
ชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก

| เกณฑ์การ<br>ประเมิน                      | ลำดับ | ตัวชี้วัด   | ค่าคะแนน           |          |                  |           |                  | ข้อเสนอแนะ |
|--|-------|---|--------------------|----------|------------------|-----------|------------------|------------|
|  |       |   | 5<br>มาก<br>ที่สุด | 4<br>มาก | 3<br>ปาน<br>กลาง | 2<br>น้อย | 1<br>น้อย<br>มาก |            |
| 1. สิ่งดึงดูด<br>ความสนใจ<br>Attractions |       | แหล่งท่องเที่ยวที่ดึงดูด<br>ความสนใจ  |                    |          |                  |           |                  |            |
|  | 1.1   | การจัดเส้นทางเป็นแบบ<br>วงกลม ทำให้นักท่องเที่ยวได้<br>พบประสบการณ์และได้เห็น<br>สิ่งแปลกใหม่ เกิดการรับรู้<br>และความเพลิดเพลินไป<br>ตลอดทาง โดยไม่ต้องกลับ<br>เส้นทางเดิม                   |                    |          |                  |           |                  |            |
|  | 1.2   | เส้นทางให้มีความแตกต่าง<br>ภายในเมือง การกำหนด<br>เส้นทางโดยจัดทำขึ้นหลาย<br>เส้นทาง หรือหลายระบบ<br>เพื่อมุมมองทางวัฒนธรรม<br>พื้นบ้านและวิถีชีวิตชุมชน                                      |                    |          |                  |           |                  |            |
|  | 1.3   | การจัดให้มีเส้นทางจักรยาน<br>เข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว เพื่อ<br>นักท่องเที่ยวสามารถใช้เดิน<br>ทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวได้<br>รวมถึงควบคุมเส้นทางและ<br>รูปแบบของการสัญจรไม่ให้<br>เกิดความสับสน |                    |          |                  |           |                  |            |
|  | 1.4   | เส้นทางจักรยานที่ทำให้<br>นักท่องเที่ยวได้พบ<br>ประสบการณ์และได้เห็นสิ่ง<br>แปลกใหม่ที่เกิดการรับรู้และ<br>ความเพลิดเพลิน   |                    |          |                  |           |                  |            |
|  | 1.5   | แหล่งท่องเที่ยวประเภท<br>ธรรมชาติ ภูเขา น้ำตก ลำ<br>ธาร แก่ง น้ำพุร้อน บ่อน้ำ<br>ร้อน หนอง คลอง บึง   |                    |          |                  |           |                  |            |

| เกณฑ์การประเมิน                    | ลำดับ | ตัวชี้วัด  | ค่าคะแนน           |          |                  |           |                  | ข้อเสนอแนะ |
|------------------------------------|-------|--|--------------------|----------|------------------|-----------|------------------|------------|
|                                    |       |  | 5<br>มาก<br>ที่สุด | 4<br>มาก | 3<br>ปาน<br>กลาง | 2<br>น้อย | 1<br>น้อย<br>มาก |            |
|                                    | 1.6   | แหล่งท่องเที่ยวประเภท ศิลปวัฒนธรรม ประเพณี ชีวิตความเป็นอยู่ วิถีชีวิตคนในพื้นที่  |                    |          |                  |           |                  |            |
|                                    | 1.7   | สิ่งดึงดูดด้านสถานที่พักผ่อน หย่อนใจ ความสวยงามของสถานที่พักผ่อน จัดให้มีที่พักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น โต๊ะ เก้าอี้ ม้านั่ง ชุมนพักผ่อน ที่จอดจักรยาน  |                    |          |                  |           |                  |            |
|                                    | 1.8   | ทางจักรยานแบบปันส่วน (Share Bikeway) แบ่งส่วนมาจากช่องทางจราจรของรถยนต์ โดยการตีเส้นบนผิวจราจรของช่องทางจราจรที่ได้ ออกแบบเผื่อไว้ สำหรับให้รถจักรยานไว้ก่อนแล้ว นั่นคือ ความกว้างของช่องทางจราจรจะต้องกว้างกว่าช่องทางจราจรทั่วไปอีกประมาณหนึ่งเมตร |                    |          |                  |           |                  |            |
| <b>2. การเข้าถึง Accessibility</b> |       | <b>การคมนาคมขนส่งที่จะให้บริการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว</b>  |                    |          |                  |           |                  |            |
|                                    | 2.1   | โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งมีการเชื่อมต่อกันโดยสะดวก เช่น รถไฟ รถเมล์ เรือ เครื่องบิน อยู่ในระยะไม่เกิน 150 กิโลเมตร  |                    |          |                  |           |                  |            |
|                                    | 2.2   | พาหนะโดยสารสาธารณะ เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว เช่น รถโดยสาร รถรับจ้าง แท็กซี่ มีระบบความปลอดภัยและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวจักรยานสามารถนำจักรยานขึ้นไปได้  |                    |          |                  |           |                  |            |

| เกณฑ์การประเมิน | ลำดับ | ตัวชี้วัด  | ค่าคะแนน       |          |              |           |              | ข้อเสนอแนะ |
|-----------------|-------|--|----------------|----------|--------------|-----------|--------------|------------|
|                 |       |  | 5<br>มากที่สุด | 4<br>มาก | 3<br>ปานกลาง | 2<br>น้อย | 1<br>น้อยมาก |            |
|                 | 2.3   | การเคลื่อนที่ทางกายภาพ ความราบรื่นโดยรวม การเดินทางของนักท่องเที่ยว การขนส่งนักท่องเที่ยว การอำนวยความสะดวกของนักท่องเที่ยว และความสะดวกสบายในการเดินทาง เป็นต้น                           |                |          |              |           |              |            |
|                 | 2.4   | การบริการติดต่อสื่อสาร เช่น โทรศัพท์ Wi-Fi, Internet บริการนักท่องเที่ยวจักรยาน  |                |          |              |           |              |            |
|                 | 2.5   | การให้ข้อมูลข่าวสารในเส้นทางจักรยาน จัดทำสารประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลกับนักท่องเที่ยวตลอดทางอย่างสม่ำเสมอ   |                |          |              |           |              |            |
|                 | 2.6   | การปรับปรุงทัศนียภาพในสถานที่ท่องเที่ยวให้มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว เน้นความสะดวกในการเข้าถึง โดยเส้นทางจักรยานเพื่อคงสภาพเดิมของแหล่งท่องเที่ยว เหมาะแก่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวของท้องถิ่น |                |          |              |           |              |            |
|                 | 2.7   | เส้นทางการขนส่งเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ความสะดวกในการเข้าถึง ได้แก่ สภาพถนน ความลาดชันและความคดเคี้ยวของเส้นทางเข้าถึง และความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ  |                |          |              |           |              |            |
|                 | 2.8   | ทางบก มีการตัดและสร้างถนน การขยายเส้นทางเข้าไปสู่แหล่งท่องเที่ยว การจัดบริการสำหรับนักท่องเที่ยว รถเช่า รถนำเที่ยว รถจักรยาน   |                |          |              |           |              |            |

| เกณฑ์การประเมิน                | ลำดับ | ตัวชี้วัด  | ค่าคะแนน       |          |              |           |              | ข้อเสนอแนะ |
|--------------------------------|-------|--|----------------|----------|--------------|-----------|--------------|------------|
|                                |       |  | 5<br>มากที่สุด | 4<br>มาก | 3<br>ปานกลาง | 2<br>น้อย | 1<br>น้อยมาก |            |
|                                | 2.9   | บริการที่อำนวยความสะดวกให้แก่ยานพาหนะ มีลานจอดยานพาหนะที่ปลอดภัย   |                |          |              |           |              |            |
|                                | 2.10  | แบบแผนการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมีการศึกษาหาข้อมูลเข้าใจในแหล่งท่องเที่ยวที่กำลังเดินทางไป     |                |          |              |           |              |            |
| <b>3. ที่พัก Accommodation</b> |       | <b>ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยว ราคาประหยัดที่มีเพียงสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน</b>  |                |          |              |           |              |            |
|                                | 3.1   | การบริการที่พักชั่วคราวสำหรับตั้งเต็นท์นอน เช่น โรงเรียน วัด สะอาด ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว จักรยาน                                 |                |          |              |           |              |            |
|                                | 3.2   | การบริการที่พัก สะอาด สะดวกและปลอดภัย โดยมีมาตรฐานรองรับ จากสมาคมโรงแรมหรือกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา                             |                |          |              |           |              |            |
|                                | 3.3   | ร้านอาหารที่สะอาด ปลอดภัยถูกสุขลักษณะ ให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยาน อย่างพอเพียง  |                |          |              |           |              |            |
|                                | 3.4   | ร้านจำหน่ายอาหารให้แก่ นักท่องเที่ยวได้รับการรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวจักรยาน |                |          |              |           |              |            |



| เกณฑ์การประเมิน                            | ลำดับ | ตัวชี้วัด  | ค่าคะแนน       |          |              |           |              | ข้อเสนอแนะ |
|--|-------|--|----------------|----------|--------------|-----------|--------------|------------|
|  |       |  | 5<br>มากที่สุด | 4<br>มาก | 3<br>ปานกลาง | 2<br>น้อย | 1<br>น้อยมาก |            |
|  | 3.5   | โรงแรม สถานที่ประกอบการเชิงการค้าที่นักท่องเที่ยวตั้งขึ้น เพื่อบริการผู้เดินทางในเรื่องของที่พัก อาศัย อาหาร และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง   |                |          |              |           |              |            |
|  | 3.6   | ลานจอดรถจักรยาน ลานล้างรถจักรยาน ที่สุบลม  |                |          |              |           |              |            |
|  | 3.7   | ขนย้ายจักรยาน ลานลาดชั้นลิฟท์  |                |          |              |           |              |            |
|  | 3.8   | ที่พักมีบริการที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวจักรยาน เช่น ที่แขวน จักรยานในห้องพัก  |                |          |              |           |              |            |
| <b>4. บริการและความสะดวกสบาย Amenities</b> |       | <b>สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยว</b>  |                |          |              |           |              |            |
|  | 4.1   | ป้ายบอกทางที่ติดตั้งในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจน แนะนำแหล่งท่องเที่ยว ป้ายมีเนื้อหาถูกต้อง ได้มาตรฐาน และมีจำนวนเพียงพอ   |                |          |              |           |              |            |
|  | 4.2   | จุดแวะพัก จุดที่นักท่องเที่ยวจอดจักรยานแวะเพื่อหยุดพัก เหนื่อยระหว่างการเดินทาง เพราะนักท่องเที่ยวจักรยานจะมีการเดินทางไกล จึงควรมีแหล่งแวะเติมพลัง เช่น แหล่งที่มีร้านแวะนั่งอยู่รวมกัน อาจจะเป็นร้านกาแฟ ร้านเบเกอรี่ ยานชุมชน เป็นต้น |                |          |              |           |              |            |
|  | 4.3   | ห้องนำสารอาหารที่สะอาด และมีปริมาณเพียงพอับความต้องการของนักท่องเที่ยวจักรยาน  |                |          |              |           |              |            |

| เกณฑ์การประเมิน | ลำดับ | ตัวชี้วัด   | ค่าคะแนน           |          |                  |           |                  | ข้อเสนอแนะ |
|-----------------|-------|---|--------------------|----------|------------------|-----------|------------------|------------|
|                 |       |   | 5<br>มาก<br>ที่สุด | 4<br>มาก | 3<br>ปาน<br>กลาง | 2<br>น้อย | 1<br>น้อย<br>มาก |            |
|                 | 4.4   | ถึงขยะ ปริมาณเพียงพอ  |                    |          |                  |           |                  |            |
|                 | 4.5   | ที่พักผ่อนสำหรับ<br>นักท่องเที่ยวจักรยาน เช่น<br>โต๊ะ เก้าอี้ ม้านั่ง ชูมพักผ่อน  |                    |          |                  |           |                  |            |
|                 | 4.6   | การเคลื่อนที่ของข้อมูล<br>ข่าวสาร เป็นการให้ข้อมูล<br>ข่าวสารแก่นักท่องเที่ยว<br>ความสับสนของข้อมูล<br>ท่องเที่ยวโดยรวม ทั้งระบบ<br>ออนไลน์และออฟไลน์ และ<br>ข้อมูลในจุดสถานที่ท่องเที่ยว<br>สำคัญ รวมถึงป้ายเตือน<br>คำแนะนำข้อควรปฏิบัติใน<br>สถานที่ เป็นต้น |                    |          |                  |           |                  |            |
|                 | 4.7   | การเคลื่อนที่ด้านการเงิน<br>เป็นการอำนวยความสะดวก<br>เรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้า<br>หรือบริการท่องเที่ยว และ<br>การซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ   |                    |          |                  |           |                  |            |
|                 | 4.8   | เอกสารแผ่นพับ ข้อมูลด้าน<br>การท่องเที่ยวเพื่อบริการแก่นัก<br>ท่องเที่ยวจักรยาน ในสื่อ<br>ต่าง ๆ  |                    |          |                  |           |                  |            |
|                 | 4.9   | มีข้อมูลด้านการท่องเที่ยว<br>ต่าง ๆ เพื่อให้นักท่องเที่ยวใช้<br>ประกอบในการพิจารณา<br>และตัดสินใจวางแผนการ<br>เดินทางท่องเที่ยวจักรยาน  |                    |          |                  |           |                  |            |
|                 | 4.10  | ร้านอาหารและภัตตาคาร<br>ร้านจำหน่ายอาหารให้แก่<br>นักท่องเที่ยวได้รับการ<br>รับรองมาตรฐานจาก<br>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อ<br>เพิ่มความปลอดภัยให้แก่<br>นักท่องเที่ยวจักรยาน   |                    |          |                  |           |                  |            |

| เกณฑ์การประเมิน            | ลำดับ | ตัวชี้วัด  | ค่าคะแนน       |          |              |           |              | ข้อเสนอแนะ |
|----------------------------|-------|--|----------------|----------|--------------|-----------|--------------|------------|
|                            |       |  | 5<br>มากที่สุด | 4<br>มาก | 3<br>ปานกลาง | 2<br>น้อย | 1<br>น้อยมาก |            |
| 5. กิจกรรม<br>Activity     |       |  |                |          |              |           |              |            |
|                            | 5.1   | กิจกรรมการท่องเที่ยว   |                |          |              |           |              |            |
|                            | 5.2   | การเรียนรู้  |                |          |              |           |              |            |
|                            | 5.3   | การแสดง  |                |          |              |           |              |            |
|                            | 5.4   | ผลักดันให้เยาวชนมีบทบาทในการท่องเที่ยวจรัญาน   |                |          |              |           |              |            |
|                            | 5.5   | Corporate Social Responsibility (CSR) หมายถึง ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมขององค์กร   |                |          |              |           |              |            |
| 6. ความปลอดภัย<br>Security | 6.1   | ระบบไฟฟ้าแสงสว่างในจุดต่าง ๆ เพื่อส่องสว่างในตอนกลางคืน โดยเน้นจุดสำคัญที่โดดเด่นและจุดเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่นักท่องเที่ยวจรัญาน   |                |          |              |           |              |            |
|                            | 6.2   | ศูนย์บริการนักท่องเที่ยวจรัญานในจังหวัด เช่น ตรววจดูลมยาง ซ่อมจรัญาน อะไหล่ เป็นต้น  |                |          |              |           |              |            |
|                            | 6.3   | ป้ายแสดงข้อมูลเฉพาะของแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ โดยแสดงข้อมูล ที่มาของแหล่งท่องเที่ยว มีแผนที่แสดงจุดท่องเที่ยวและเบอร์โทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้ |                |          |              |           |              |            |
|                            | 6.4   | เครื่องมือสื่อสารให้กับเจ้าหน้าที่ เมื่อเกิดเหตุร้ายเจ็บป่วย หรือกรณีนักท่องเที่ยวจรัญานบาดเจ็บ  |                |          |              |           |              |            |
|                            | 6.5   | ป้ายเตือนจุดอันตรายให้เห็นเด่นชัด โดยใช้ภาษาไทยและภาษาต่างประเทศที่นักท่องเที่ยวเข้าใจได้ เช่น ป้ายห้ามเข้า ระวังอันตราย เป็นต้น             |                |          |              |           |              |            |

| เกณฑ์การประเมิน | ลำดับ | ตัวชี้วัด   | ค่าคะแนน       |          |              |           |              | ข้อเสนอแนะ |
|-----------------|-------|---|----------------|----------|--------------|-----------|--------------|------------|
|                 |       |   | 5<br>มากที่สุด | 4<br>มาก | 3<br>ปานกลาง | 2<br>น้อย | 1<br>น้อยมาก |            |
|                 | 6.6   | ป้ายสัญลักษณ์ ป้ายเส้นทาง จักรยาน ป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ เช่น ชำรุด ทางตัน ในระหว่างเส้นทาง เพื่อบอกทิศทางให้แก่ นักท่องเที่ยว นำทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว  |                |          |              |           |              |            |
|                 | 6.7   | ความปลอดภัยในการขับขี่ เคารพกฎแห่งท้องถนนและกฎหมายจราจรท้องถิ่นทั้งหมด ท่านกำลังใช้ถนนหรือทางร่วมกับผู้อื่น ทั้งผู้จักรยานยนต์ ผู้เดินเท้าและผู้จักรยานอื่น ๆ โปรดเคารพสิทธิ์ของผู้อื่น ซึ่งโดยใช้ความระมัดระวัง ให้คิดว่าผู้อื่นไม่สามารถเห็นท่านได้ โดยตลอดเวลา                       |                |          |              |           |              |            |
|                 | 6.8   | การปั่นจักรยานในยามค่ำคืน การปั่นจักรยานในเวลา กลางคืนมีอันตราย มากกว่า การปั่นจักรยานในเวลา กลางวัน ผู้ใช้ ยานยนต์และผู้เดินเท้าจะมองเห็นผู้ใช้จักรยาน ได้ยากมาก ควรเลือกอุปกรณ์ที่เหมาะสมกับการใช้จักรยานในเวลากลางคืน  |                |          |              |           |              |            |
|                 | 6.9   | การเปลี่ยนแปลงอะไหล่หรือเพิ่มอุปกรณ์ หากไม่มีการ ยืนยันความเหมาะสมในการใช้ งาน การติดตั้งอย่างถูกต้องใช้ งานและดูแลรักษาอะไหล่และ อุปกรณ์ หากมีการเปลี่ยน อะไหล่บนจักรยานของท่านด้วย อะไหล่ที่ไม่ใช่ของแท้ อาจจะทำให้จักรยานขาดความปลอดภัย และมีผลต่อการบาดเจ็บสาหัส หรือถึงแก่ชีวิตได้ |                |          |              |           |              |            |

| เกณฑ์การประเมิน  | ลำดับ | ตัวชี้วัด   | ค่าคะแนน       |          |              |           |              | ข้อเสนอแนะ |
|--|-------|---|----------------|----------|--------------|-----------|--------------|------------|
|  |       |   | 5<br>มากที่สุด | 4<br>มาก | 3<br>ปานกลาง | 2<br>น้อย | 1<br>น้อยมาก |            |
|  | 6.10  | ความปลอดภัยพื้นฐาน สวมหมวกกันน็อคที่ผ่านการรับรองด้วยมาตรฐานล่าสุดและเหมาะสมกับการใช้งานของท่าน ตลอดเวลา ทำตามคำแนะนำของผู้ผลิตในการปรับ ใช้งาน และดูแลหมวกกันน็อคของท่าน ตลอดเวลา  |                |          |              |           |              |            |
|  | 6.11  | ความปลอดภัยสำหรับการปั่นแบบออฟโรด เคารพกฎหมายท้องถิ่นและกฎเกี่ยวกับพื้นที่ และวิธีที่ท่านจะสามารถปั่นออฟโรดได้ และให้ความเคารพทรัพย์สินส่วนตัวของผู้อื่น ท่านอาจจะใช้ทางร่วมกับผู้อื่น เช่น นักเดินเขา นักขี่ม้า และผู้ใช้จักรยานอื่น ๆ |                |          |              |           |              |            |
| 7. การบริหารจัดการการท่องเที่ยว จักรยาน Tourism Management |       |   |                |          |              |           |              |            |
|  | 7.1   | การบริหารจัดการกับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการใช้จักรยาน   |                |          |              |           |              |            |
|  | 7.2   | การวางแผนผู้รับผิดชอบการท่องเที่ยวจักรยาน จัดตั้งคณะทำงานผู้รับผิดชอบเพื่อการบริหารงานการท่องเที่ยวจักรยาน ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามแผนที่วางไว้อย่างต่อเนื่อง การประเมินผลความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเป็นประจำ                   |                |          |              |           |              |            |

| เกณฑ์การประเมิน | ลำดับ | ตัวชี้วัด   | ค่าคะแนน       |          |              |           |              | ข้อเสนอแนะ |
|-----------------|-------|---|----------------|----------|--------------|-----------|--------------|------------|
|                 |       |   | 5<br>มากที่สุด | 4<br>มาก | 3<br>ปานกลาง | 2<br>น้อย | 1<br>น้อยมาก |            |
|                 | 7.3   | การบริหารจัดการพื้นที่<br>ท่องเที่ยวจรัญยาน จัดสรรพื้นที่<br>รับผิดชอบท่องเที่ยวจรัญยานใน<br>พื้นที่ให้สามารถดึงดูดใจแก่นัก<br>ท่องเที่ยว การจัดภูมิทัศน์<br>ของแหล่งท่องเที่ยวให้เหมาะสม<br>กับทรัพยากรที่มีอยู่ การพัฒนา<br>หรือปรับปรุงบริเวณแหล่ง<br>ท่องเที่ยวจรัญยานอย่าง<br>ต่อเนื่อง  |                |          |              |           |              |            |
|                 | 7.4   | นโยบายการส่งเสริมการใช้<br>จรัญยาน โดยจะเร่งส่งเสริมให้มี<br>เส้นทางจรัญยานที่ปลอดภัยให้<br>ผู้ขับขี่มากขึ้นให้ทั่วถึงทุก<br>ภูมิภาค และเชื่อมโยงให้เกิด<br>เส้นทางจรัญยานเพื่อการสัญจร<br>และการท่องเที่ยว   |                |          |              |           |              |            |
|                 | 7.5   | การบริหารจัดการด้าน<br>ความสามารถในการเข้าถึง<br>แหล่งท่องเที่ยว การจัดเตรียม<br>เส้นทางที่เหมาะสมสำหรับการ<br>เข้าถึงยังแหล่งท่องเที่ยวได้<br>อย่างปลอดภัย กำหนด<br>ช่วงเวลาในการเข้าถึงพื้นที่ที่<br>เหมาะสม ตามช่วงเวลาหรือ<br>ตามฤดูกาล เส้นทางขนส่ง<br>เข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ความ<br>สะดวกในการเข้าถึง ได้แก่<br>สภาพถนน ความลาดชันและ<br>ความคดเคี้ยวของเส้นทาง<br>เข้าถึง และความปลอดภัยจาก<br>อุบัติเหตุ |                |          |              |           |              |            |
|                 | 7.6   | การบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวก<br>ต่างๆ จัดให้มีการ<br>ปฐมพยาบาลเบื้องต้น อุปกรณ์<br>อำนวยความสะดวกสำหรับ<br>นักท่องเที่ยวจรัญยานผู้พิการ<br>ช่องทางการประชาสัมพันธ์<br>อย่างสม่ำเสมอ  |                |          |              |           |              |            |



## ภาคผนวก ข แบบสัมภาษณ์ชมรมจักรยาน



### คำถามสำหรับการสัมภาษณ์ ชมรมจักรยาน

#### นิยามศัพท์

**การท่องเที่ยวจักรยาน (Bicycle Tourism)** หมายถึง การท่องเที่ยวในวันหยุด เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ที่มีการเดินทางจากที่พักอาศัยปกติในเวลาไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง และเกี่ยวข้องกับการขี่จักรยาน ซึ่งจักรยานเป็นพื้นฐานและสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยว

**การท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ล้านนาตะวันออก** หมายถึง การท่องเที่ยวจักรยานในเส้นทางระหว่างจังหวัดน่าน พะเยา เชียงราย

**การบริการที่เป็นมิตรกับผู้ใช้จักรยาน (Bicycle-friendly service)** หมายถึง การบริการที่เข้าใจความต้องการของนักปั่นจักรยาน หรือการออกแบบเพื่อรองรับนักปั่นมีจุดมุ่งหมายเพื่ออำนวยความสะดวก ให้รู้สึกได้ถึงการต้อนรับและรู้สึกได้ถึงความเป็นมิตร

ลิลลาลี ศิริวิไลเลิศอนันต์  
ผู้วิจัย







## ภาคผนวก ค แบบสัมภาษณ์สมาคมธุรกิจ



### คำถามสำหรับการสัมภาษณ์

#### ชมรมจักรยาน

#### นิยามศัพท์

**การท่องเที่ยวจักรยาน (Bicycle Tourism)** หมายถึง การท่องเที่ยวในวันหยุด เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ที่มีการเดินทางจากที่พักอาศัยปกติในเวลาไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง และเกี่ยวข้องกับการขี่จักรยาน ซึ่งจักรยานเป็นพื้นฐานและสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยว

**การท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ล้านนาตะวันออก** หมายถึง การท่องเที่ยวจักรยานในเส้นทางระหว่างจังหวัดน่าน พะเยา เชียงราย

**การบริการที่เป็นมิตรกับผู้ใช้จักรยาน (Bicycle-friendly service)** หมายถึง การบริการที่เข้าใจความต้องการของนักปั่นจักรยาน หรือการออกแบบเพื่อรองรับนักปั่นมีจุดมุ่งหมายเพื่ออำนวยความสะดวก ให้รู้สึกได้ถึง การต้อนรับและรู้สึกได้ถึงความเป็นมิตร

ลิลลาลี ศิริวิไลเลิศอนันต์

ผู้วิจัย





6. ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....





แบบสอบถาม

เรื่อง รูปแบบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน  
ในเขตล้านนาตะวันออก

แบบสอบถามนี้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวิจัย เรื่อง รูปแบบการบริหารจัดการ  
การท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่กรุณาให้ความอนุเคราะห์ และโปรดสละเวลาในการตอบ  
แบบสอบถามมา ณ โอกาสนี้

นิยามศัพท์

**การท่องเที่ยวจักรยาน (Bicycle Tourism)** หมายถึง การท่องเที่ยวในวันหยุด  
เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ที่มีการเดินทางจากที่พักอาศัยปกติในเวลาไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง และ  
เกี่ยวข้องกับการขี่จักรยาน ซึ่งจักรยานเป็นพื้นฐานและสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยว

**การท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน ล้านนาตะวันออก** หมายถึง การท่องเที่ยว  
จักรยานในเส้นทางระหว่างจังหวัดน่าน พะเยา เชียงราย

**การบริการที่เป็นมิตรกับผู้ใช้จักรยาน (Bicycle-friendly service)** หมายถึง การ  
บริการที่เข้าใจความต้องการของนักปั่นจักรยาน หรือการออกแบบเพื่อรองรับนักปั่นมีจุดมุ่งหมาย  
เพื่ออำนวยความสะดวก ให้รู้สึกได้ถึง การต้อนรับและรู้สึกได้ถึงความเป็นมิตร

ลิลลาลี ศิริวิไลเลิศอนันต์

ผู้วิจัย

**คำชี้แจง** กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างที่ตรงกับความเป็นจริง หรือตรงกับข้อคิดเห็นมากที่สุด

**ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวน**

1. เพศ

- 1) ชาย  2) หญิง

2. อายุ

- 1) 20-24 ปี  2) 25-29 ปี  
 3) 30-34 ปี  4) 35-39 ปี  
 5) 40-49 ปี  6) 50-59 ปี  
 7) 60 ปี ขึ้นไป

3. ระดับการศึกษา

- 1) ต่ำกว่าปริญญาตรี  2) ปริญญาตรี  
 3) ปริญญาโท

4. อาชีพ

- 1) ธุรกิจส่วนตัว  2) พนักงานเอกชน  
 3) ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ  4) อื่น ๆ โปรดระบุ.....

5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

- 1) ต่ำกว่า 10,000 บาท  2) 10,001-15,000 บาท  
 3) 15,001-20,000 บาท  4) 20,001-25,000 บาท  
 5) 25,001-ขึ้นไป

6. คุณมาจากไหน

.....

7. สถานภาพสมรส

- 1) โสด  2) แต่งงานแล้ว  
 3) อื่น ๆ โปรดระบุ.....



## ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการท่องเที่ยวจักรยาน

1. ท่านท่องเที่ยวโดยจักรยาน เพื่อวัตถุประสงค์ใด (เลือกคำตอบเดียว)
 

|  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 1) เพื่อส่งเสริมสุขภาพ          | <input type="checkbox"/> 2) เพื่อพักผ่อนหย่อนใจ |
| <input type="checkbox"/> 3) เพื่อพบเจอเพื่อนใหม่         | <input type="checkbox"/> 4) เพื่อการเรียนรู้    |
| <input type="checkbox"/> 5) เพื่อความเพลิดเพลิน สนุกสนาน | <input type="checkbox"/> 6) เพื่อประสบการณ์ใหม่ |
| <input type="checkbox"/> 7) เพื่อเพิ่มทักษะการขี่จักรยาน |   |
  
2. ลักษณะการจัดการท่องเที่ยว
 

|  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1) จัดท่องเที่ยวเอง | <input type="checkbox"/> 2) จัดโดยบริษัทนำเที่ยว |
|--|--|
  
3. พาหนะที่ใช้ในการเดินทางมาท่องเที่ยว
 

|  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1) จักรยาน              | <input type="checkbox"/> 2) รถส่วนตัว        |
| <input type="checkbox"/> 3) รถโดยสารประจำทาง     | <input type="checkbox"/> 4) รถบริษัทนำเที่ยว |
| <input type="checkbox"/> 5) เครื่องบิน           | <input type="checkbox"/> 6) รถไฟ             |
| <input type="checkbox"/> 7) อื่น ๆ โปรดระบุ..... |  |
  
4. จำนวนสมาชิกที่ร่วมเดินทางมาท่องเที่ยว
 

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> 1) มาคนเดียว | <input type="checkbox"/> 2) 2-3 คน      |
| <input type="checkbox"/> 3) 4-5 คน    | <input type="checkbox"/> 4) 6 คน ขึ้นไป |
  
5. ลักษณะความสัมพันธ์ของกลุ่มบุคคลที่ร่วมเดินทาง
 

|  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1) ครอบครัว             | <input type="checkbox"/> 2) เพื่อน    |
| <input type="checkbox"/> 3) ชมรมจักรยาน          | <input type="checkbox"/> 4) แฟน/คนรัก |
| <input type="checkbox"/> 5) อื่น ๆ โปรดระบุ..... |                                       |
  
6. คุณมาจากที่ไหน  
 .....
  
7. ค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการท่องเที่ยว (เฉลี่ยต่อครั้ง ต่อ 1 คน)
 

|   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> 1) ไม่เกิน 1,000 บาท | <input type="checkbox"/> 2) 1,001-2,000 บาท  |
| <input type="checkbox"/> 3) 2,001-3,000 บาท   | <input type="checkbox"/> 4) 3,001-4,000 บาท  |
| <input type="checkbox"/> 5) 4,001-5,000 บาท   | <input type="checkbox"/> 6) 5,000 บาท ขึ้นไป |

## 8. ระยะเวลาในการท่องเที่ยว

- 1) 1 วัน  2) 2-3 วัน
- 3) 4-5 วัน  4) 6-7 วัน
- 5) มากกว่า 7 วัน

## 9. พาหนะอื่นที่ใช้ระหว่างการท่องเที่ยว

- 1) รถโดยสารประจำทาง  2) รถยนต์ส่วนตัว
- 3) บริการขนส่งสาธารณะท้องถิ่น

## 10. ประสบการณ์ในการซื้อจักรยานท่องเที่ยว

- 1) ไม่ถึง 1 ปี  2) 1-2 ปี
- 3) 3-5 ปี  4) 5-10 ปี
- 5) มากกว่า 10 ปี

## 11. ในการท่องเที่ยว ท่านนำจักรยานมาเองหรือไม่

- 1) ใช่  2)เช่า ณ สถานที่ท่องเที่ยว

## 12. ลักษณะที่พัก

- 1) โรงแรม  2) บ้านเพื่อน/ญาติ
- 3) เกสต์เฮาส์  4) โฮมสเตย์
- 5) แคมป์  6) อื่น ๆ โปรดระบุ.....

## 13. สื่อที่ใช้ในการค้นหาข้อมูล รับทราบข้อมูลการท่องเที่ยวมาจากแหล่งใด (เรียงลำดับ 1-3)

- 1) เว็บไซต์  2) เฟสบุ๊ก
- 3) ยูทูบ  4) บล็อก
- 5) หนังสือท่องเที่ยวจักรยาน  6) โบรชัวร์ท่องเที่ยว
- 7) ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยว  8) เพื่อน

ความคิดเห็น / ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....





2. When planning for a bicycle tour, which attributes of a destination are most influential for you in selecting where you go touring?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

3. How would you describe a bicycle-friendly tourism destination?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

4. Which sources of information would you consult if you were planning a bicycle tour to a destination you have never visited before?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

5. Have you use any of Information Technology concerned with bicycle tour? And how?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

6. Please provide any opinions you may have regarding the Public Transportation with the carriage of bicycle (eg. Train, Bus, Airplane).

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

7. Suppose you were going to go on a cross-border bike tour, what is your expectation regarding the following services.

7.1 Accommodation

.....

.....

.....

.....

7.2 Food and beverage

.....

.....

.....

7.3 Interpretation system (eg. sign, map)

.....

.....

.....

7.4 Border Control and Information

.....

.....

.....

7.5 Luggage transfer between town

.....

.....

.....

8. Please provide any recommendations for the bicycle tourism development of cross-border town, Eastern Lanna Area to link with Laos People's Democratic Republic.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

9. Any you have other suggestions, please notify.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....







ประวัติผู้วิจัย

## ประวัติผู้วิจัย

**ชื่อ นามสกุล** ลิลลาลี ศิริวิไลเลิศอนันต์  
**วัน เดือน ปี เกิด** 3 พฤศจิกายน 2531  
**ที่อยู่ปัจจุบัน** 339 หมู่ที่ 3 ซอยวนานาลี ตำบลท่าวังทอง อำเภอเมืองพะเยา  
จังหวัดพะเยา 56000

### ประสบการณ์การทำงาน

พ.ศ. 2557 อาจารย์ประจำสาขาวิชาการท่องเที่ยว  
มหาวิทยาลัยพิษณุโลก พิษณุโลก  
พ.ศ. 2556 อาจารย์ประจำสาขาวิชาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว  
วิทยาลัยเทคโนโลยีพาย์ัพและบริหารธุรกิจ เชียงใหม่  
พ.ศ. 2555 อาจารย์ประจำสาขาวิชาการท่องเที่ยวและโรงแรม  
วิทยาลัยเทคโนโลยีแพซิฟิก พะเยา  
พ.ศ. 2554 ผู้ช่วยผู้จัดการโรงแรม  
Mixay Paradise Vientiane Laos

### ประวัติการศึกษา

พ.ศ. 2556 ศศ.ม. (การจัดการโรงแรมและการท่องเที่ยว),  
มหาวิทยาลัยพะเยา พะเยา  
พ.ศ. 2554 บธ.บ. (การท่องเที่ยว),  
มหาวิทยาลัยนเรศวร พะเยา

### ผลงานตีพิมพ์

ที่เกี่ยวข้องกับวิทยานิพนธ์

ลิลลาลี ศิริวิไลเลิศอนันต์. (2562). ศึกษาศักยภาพ: ตามองค์ประกอบของ  
การท่องเที่ยวสำหรับเส้นทางจักรยานเมืองชายแดนในเขตล้านนาตะวันออก.  
วารสารบัณฑิตศึกษาปริทรรศน์ มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์ราชวิทยาลัย  
วิทยาเขตแพร่, 5(1), 277-290.

ลิลลาลี ศิริวิไลเลิศอนันต์. (2562). พฤติกรรมนักท่องเที่ยวจักรยานเมืองชายแดน  
ในเขตล้านนาตะวันออกประเทศไทย. วารสารเอเชียพิจาร มหาวิทยาลัย  
รามคำแหง, 6(11), 155-172.

## ประวัติผู้วิจัย (ต่อ)

Linlalee Siriwilailerdanun. (2018). Bicycle Touring Behavior Border Town In Eastern Lanna Thailand, in **The 1<sup>st</sup> international Conference in Tourism, Business, and Social Sciences (ICTBS 2018)** “A Changing World and Business Adaptation” (pp. 29–30). Bangkok: Dhurakij Pundit University.

ผลงานตีพิมพ์อื่น ๆ

ลิลลาลี ศิริวิไลเลิศอนันต์. (2562). แนวทางการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในชุมชนคอยผาหมี อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย. **วารสารบัณฑิตศึกษาปริทรรศน์ มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย วิทยาเขตแพร่**, 5(2), 240–252.

