

การศึกษาแนวทางการจัดเส้นทางจักรยาน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว
ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

A STUDY ON SETTING BIKEWAYS WITHIN PHRA NAKHON SI AYUTTHAYA
ISLAND FOR PROMOTING TOURISM



ปัญญา ไชยรัตนานนท์
PANAYU CHAIRATANANONDA



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
บัณฑิตวิทยาลัย
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ.2546

ISBN 974-324-786-6

b.....
i.....

เลขหมู่.....
เลขทะเบียน 48897
วัน, เดือน, ปี 12 ส.ค. 2547

สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**A STUDY ON SETTING BIKEWAYS WITHIN PHRA NAKHON SI AYUTTHAYA
ISLAND FOR PROMOTING TOURISM**



PANAYU CHAIRATANANONDA

A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT

OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF

MASTER OF URBAN AND REGIONAL PLANNING IN URBAN AND ENVIRONMENTAL PLANNING

SCHOOL OF GRADUATE STUDIES

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

2003

ISBN 974-324-786-6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



COPYRIGHT 2003

SCHOOL OF GRADUATE STUDIES

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การศึกษาแนวทางการจัดเส้นทางจักรยาน เพื่อส่งเสริม
การท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

นักศึกษา

นายปณายุ ไชยรัตนานนท์

รหัสประจำตัว

43063013

ปริญญา

การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชา

การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม

พ.ศ.

2546

อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์

ผศ.ดร.นิติชาฎ ปลื้มอารมย์

บทคัดย่อ

ในปัจจุบันการท่องเที่ยวโดยใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เริ่มเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยว แต่ก็ยังไม่มี การจัดโครงข่ายเส้นทางจักรยานอย่างเป็นระบบที่ต่อเนื่องกัน ดังนั้นการศึกษาแนวทางการจัดเส้นทางจักรยานที่มีโครงข่ายที่สามารถเข้าไปยังสถานที่สำคัญต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง จึงเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวให้กับจังหวัดพระนครศรีอยุธยาได้อีกทางหนึ่ง

วัตถุประสงค์ของการศึกษามีดังนี้ 1) เพื่อศึกษาทัศนคติของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ในการนำรถจักรยานมาใช้เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ 2) เพื่อศึกษาสภาพทางกายภาพในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เพื่อกำหนดรูปแบบของทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้รถจักรยาน ให้มีความสอดคล้องเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ 3) เพื่อศึกษาโครงข่ายของรูปแบบยานพาหนะเพื่อการท่องเที่ยวรูปแบบอื่นๆที่มีอยู่ภายในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เพื่อกำหนดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวให้มีความสอดคล้องเหมาะสม 4) เพื่อเสนอแนะนโยบายการจัดการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

วิธีการศึกษาประกอบด้วย การเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ คือ การสำรวจภาคสนาม การสัมภาษณ์ และการใช้แบบสอบถามกับนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา จำนวน 280 ชุด โดยแบ่งเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย 168 ชุด และนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ 112 ชุด สถิติที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบไคสแควร์ โดยทดสอบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ เอกสาร แผนที่ และข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ

ผลของการศึกษาสรุปได้ว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ไม่เคยใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว แต่ส่วนใหญ่ก็เห็นด้วยกับการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา และนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีแนวโน้มในการใช้รถจักรยานถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน ในการจัดเส้นทางจักรยานสามารถรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาด้วยยานพาหนะต่างๆได้ทุกจุด เส้นทางจักรยานสามารถเดินทางผ่านสถานที่ท่องเที่ยวทุกแห่งภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา โดยใช้ถนนสายหลักร่วมกับใช้ถนนสายรอง ซึ่งถนนส่วนใหญ่มีความกว้างเพียงพอ และถนนบางสายมีทางเท้าหรือไหล่ทางที่มีศักยภาพในการจัดเส้นทางจักรยาน โดยมีการกำหนดรูปแบบของทางจักรยานให้เหมาะสมกับสภาพถนนที่เส้นทางจักรยานสัญจรผ่าน เพื่อความสะดวกสบายในการใช้รถจักรยาน และมีความปลอดภัยต่อผู้ขี่รถจักรยาน และผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป นอกจากนี้สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ควรจัดให้มีขึ้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการใช้รถจักรยานและตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว ได้แก่ ป้ายบอกทาง คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ป้ายเตือนระวังอันตราย ที่จุดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยว จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ในบริเวณเกาะเมือง ซึ่งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆควรมีรูปแบบที่สอดคล้องกับสิ่งแวดล้อมโดยรวมของพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีความชัดเจนไม่สับสน วัสดุคงทน และมีการจัดการรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางและแหล่งท่องเที่ยวด้วย

จากการสรุปผลการศึกษาทั้งหมด มีข้อเสนอแนะเพื่อการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ดังนี้ ข้อเสนอแนะทางนโยบาย ข้อเสนอแนะทางกายภาพของเส้นทาง ข้อเสนอแนะทางสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน ข้อเสนอแนะการจัดเส้นทางให้สอดคล้องกับระยะเวลาการมาเที่ยวของนักท่องเที่ยว ซึ่งข้อเสนอแนะดังกล่าวจะช่วยให้สามารถจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา และมีความสอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้

Thesis Title	A Study on Setting Bikeways Within Phra Nakhon Si Ayutthaya Island for Tourism Promotion
Student	Mr. Panayu Chairatananonda
Student ID:	43063013
Degree	Master of Urban and Regional Planning
Programme	Urban and Environmental Planning
Year	2003
Thesis Advisor	Assistant Professor. Dr. Nitichan Pluemarom

ABSTRACT

Nowadays, even though, travelling by bicycle around Phra Nakhon Si Ayutthaya Island by a tourist is becoming more popular, there is still lack of a bikeway network within the island. Therefore a study on setting up systematic bikeways, which will easily reach the various important tourist attractions in the island will provide the tourists with the travelling convenience and will also greatly help promotion of tourism.

The objectives of this study are therefore as follows: (1) To study both Thai and foreign tourist opinions regarding the provision of bicycle and needed facilities for them to travel in the island by bicycle. (2) To study the physical environments of the island for designing the types of bikeways and the related facilities that will suit the localities. (3) To study the other forms of transportation currently available in the island and the need to set the bikeways working harmoniously with these transportations. (4) To offer policy guidelines on setting bikeways within Phra Nakhon Si Ayutthaya Island for tourism promotion.

The process of the study consists of collecting primary data such as, field surveying, interviewing and the use of 280 questionnaires dividing into 168 Thais and 112 foreigners. The statistics used in this study were percentage, mean, standard deviation, chi-square test with statistical significance test at the level of 0.05 and collecting secondary data such as, documents, maps and data from other working units.

The study concludes that most of the tourists have never used bicycle for travelling but most of them agree with the use of bicycle in the island and incline to use

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

the bicycle if the bikeways and the needed facilities are available. The bikeways will meet all tourists coming in by all kinds of transportation and by taking advantage of the primary distributors and district distributors, which are capable of supporting the bikeways to send them to every tourist attractions within the island. For the convenience and the comfort of the bicycle riders and for the safety of the riders and non-riders in the streets, the needed facilities will include, street signs, bikeway guide book, warning signs, bicycle parking lot at tourist attraction sites, bike rental and service centers, all of which the materials used should meet the needed standard, the information given should be clear and the designs should suit local environments. To ensure safety and security sufficient security guards should be provided along the bikeways and tourist attractions.

In concluding "The Study on Setting Bikeways Within Phra Nakhon Si Ayutthaya Island for Tourist Promotion", this study offers; policy guidelines, operation guidelines, instructions ensuring both the bikeways and the facilities being suitable for the island's physical environments and the convenience and comfort of the tourists, suggestions on improving tourist attractions, which when all combined will provide great efforts toward promoting the island's tourism.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ด้วยคำแนะนำของ ผศ.ดร.นิติชาญ ปลื้มอารมย์ ซึ่งเป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ ข้าพเจ้ารู้สึกซาบซึ้งในความอนุเคราะห์ที่มีให้ตลอดระยะเวลาทำการศึกษา จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบพระคุณ ผศ.ดร.ยงธนิศร์ ทิมลเสถียร และผศ.ชาญวิทย์ พงษ์ขวัญ ที่สละเวลามาเป็นคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รวมถึงอาจารย์ในภาควิชาการวางแผนภาคและเมืองทุกท่าน ที่ชี้แนะ แก้ไขข้อบกพร่อง และให้คำปรึกษาต่างๆจนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์มากขึ้น

ขอขอบพระคุณ กองอุทยานแห่งชาติ พระนครศรีอยุธยา, การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ภาคกลาง เขต6, เทศบาลนครนครศรีอยุธยา และเจ้าหน้าที่ห้องสมุดต่างๆที่เอื้อเพื่อข้อมูลต่างๆที่นำมาประกอบการศึกษา

ขอขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ พี่สาว พี่ชาย และคุณวิศวภรณ์ ศุขไพบลย์ ที่เป็นกำลังใจให้มาโดยตลอดจนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์

ขอขอบคุณพี่ๆเพื่อนๆ ในภาควิชาการวางแผนภาคและเมืองที่ช่วยเหลือในการเก็บข้อมูล และให้คำแนะนำต่างๆ

สุดท้ายขอขอบคุณนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศทุกท่าน ที่ให้ความร่วมมือสละเวลาในการตอบแบบสอบถาม พร้อมทั้งให้ข้อมูลเพิ่มเติมอันเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาครั้งนี้

ปนายุ ไชยรัตนานนท์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	III
กิตติกรรมประกาศ.....	V
สารบัญ.....	VI
สารบัญตาราง.....	XI
สารบัญรูป.....	XIX
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	3
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	3
1.3.1 ขอบเขตทางด้านพื้นที่.....	3
1.3.2 ขอบเขตทางด้านข้อมูล.....	4
1.4 วิธีการศึกษา.....	5
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม.....	7
2.1 แผนพัฒนาต่างๆที่เกี่ยวข้องภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	7
2.1.1 แผนแม่บทโครงการอนุรักษ์และพัฒนานครประวัติศาสตร์ พระนครศรีอยุธยา และบริเวณใกล้เคียง.....	7
2.1.2 โครงการปรับปรุงแผนแม่บทนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา.....	9
2.1.3 แผนแม่บทระยะที่ 2 โครงการอนุรักษ์และพัฒนานครประวัติศาสตร์ พระนครศรีอยุธยา.....	13
2.1.4 แผนหลักพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และบริเวณใกล้เคียง.....	14
2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว.....	15
2.2.1 ความหมายของการท่องเที่ยว.....	15
2.2.2 ความหมายของทรัพยากรการท่องเที่ยว.....	17
2.2.3 ความหมายของนักท่องเที่ยว.....	18

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

2.2.4	พฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยว.....	19
2.2.5	วัตถุประสงค์ของการเดินทางมาเที่ยว.....	21
2.2.6	แรงจูงใจในการท่องเที่ยว.....	21
2.3	แนวความคิดเกี่ยวกับผลกระทบจากการท่องเที่ยวต่อสภาพพื้นที่ศึกษา.....	23
2.4	แนวความคิดเกี่ยวกับการจัดการคมนาคมทางบก.....	25
2.5	แนวความคิดเกี่ยวกับรถจักรยานและการจัดเส้นทางจักรยาน.....	26
2.5.1	ประวัติการใช้รถจักรยาน.....	26
2.5.2	ประเภทของรถจักรยาน.....	29
2.5.3	ประเภทของผู้ใช้รถจักรยาน.....	31
2.5.4	พฤติกรรมและความต้องการของผู้ใช้รถจักรยาน.....	32
2.5.5	ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้รถจักรยาน.....	33
2.5.6	ประเภทของทางจักรยาน.....	34
2.5.7	มาตรฐานสำหรับทางจักรยาน.....	36
2.5.8	ป้ายบอกทางและป้ายเตือนอันตรายร่วมกับเส้นทางจักรยาน.....	37
2.5.9	ประเภทของที่จอดรถจักรยาน.....	38
2.5.10	มาตรฐานสำหรับที่จอดรถจักรยาน.....	38
2.5.11	การออกแบบเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยาน.....	39
2.5.12	การอำนวยความสะดวกบริเวณทางแยกและทางข้าม.....	41
2.6	แนวความคิดเกี่ยวกับภูมิทัศน์ของเมือง.....	43
2.7	สรุปกรอบแนวความคิดในการศึกษา.....	45
บทที่ 3	ระเบียบวิธีการวิจัย.....	48
3.1	การกำหนดพื้นที่ศึกษา.....	48
3.2	ข้อมูลและแหล่งข้อมูล.....	49
3.2.1	ข้อมูลชั้นปฐมภูมิ.....	49
3.2.2	ข้อมูลชั้นทุติยภูมิ.....	50
3.3	กลุ่มตัวอย่างและวิธีการสุ่มตัวอย่าง.....	50

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้拿去ใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

3.4 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา.....	51
3.4.1 ตัวแปรอิสระ.....	52
3.4.2 ตัวแปรตาม.....	52
3.5 การรวบรวมข้อมูล.....	59
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	66
3.6.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามของนักท่องเที่ยว.....	66
3.6.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อกำหนดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริม การท่องเที่ยว.....	67
3.6.3 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับ ทางจักรยาน.....	68
3.7 การนำเสนอข้อมูล.....	68
บทที่ 4 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา.....	70
4.1 สภาพทั่วไปของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา.....	70
4.1.1 ประวัติความเป็นมาของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา.....	70
4.1.2 สภาพทั่วไปทางกายภาพ.....	71
4.1.3 สภาพสังคมและเศรษฐกิจ.....	73
4.1.4 การท่องเที่ยว.....	76
4.2 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษาเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	79
4.2.1 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่.....	79
4.2.2 สภาพทั่วไปทางกายภาพของพื้นที่.....	80
4.2.3 ทรัพยากรการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว.....	97
4.2.4 สิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาในปัจจุบัน.....	104
4.2.5 ทิศนคติของนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวภายในเกาะเมือง พระนครศรีอยุธยา.....	111
4.2.6 ปัญหาและอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมือง พระนครศรีอยุธยา.....	131

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	137
5.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามของนักท่องเที่ยว.....	137
5.1.1 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพฤติกรรมมาท่องเที่ยวและความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทำ จักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว.....	138
5.1.2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะ และพฤติกรรม การมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับความคิดเห็นเกี่ยวกับ การจัดทำจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว.....	161
5.1.3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะ และพฤติกรรม การมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับความคิดเห็น เกี่ยวกับการจัดทำจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว.....	183
5.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อกำหนดโครงข่ายเส้นทางจักรยาน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว.....	202
5.2.1 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติของนักท่องเที่ยว.....	202
5.2.2 ผลการวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพของเส้นทาง ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	203
5.2.3 ผลการวิเคราะห์ทรัพยากรการท่องเที่ยว.....	210
5.3 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน.....	211
บทที่ 6 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ.....	213
6.1 ทัศนคติของนักท่องเที่ยว.....	213
6.1.1 คุณลักษณะของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวภายในเกาะเมือง พระนครศรีอยุธยา.....	214
6.1.2 พฤติกรรมมาท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ของนักท่องเที่ยว.....	214
6.1.3 ความคิดเห็นต่อการจัดทำจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว.....	215
6.2 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม.....	215

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

6.2.1 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพฤติกรรมการมาท่องเที่ยวและความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทาง จักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว.....	216
6.2.2 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะ และพฤติกรรม การมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับความคิดเห็นเกี่ยวกับ การจัดทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว.....	218
6.2.3 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะ และพฤติกรรม การมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับความคิดเห็น เกี่ยวกับการจัดทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว.....	220
6.3 การจัดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	221
6.4 การกำหนดรูปแบบทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน...	223
6.4.1 การกำหนดรูปแบบทางจักรยาน.....	224
6.4.2 การกำหนดรูปแบบสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน.....	227
6.5 ข้อเสนอแนะ.....	228
6.5.1 ข้อเสนอแนะทางนโยบาย.....	228
6.5.2 ข้อเสนอแนะทางกายภาพของเส้นทาง.....	230
6.5.3 ข้อเสนอแนะทางสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน.....	236
6.5.4 ข้อเสนอแนะการจัดเส้นทางท่องเที่ยวโดยใช้รถจักรยาน ให้สอดคล้องกับระยะเวลาการมาเที่ยวของนักท่องเที่ยว.....	245
6.5.5 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป.....	250
บรรณานุกรม.....	251
ภาคผนวก ก ตัวอย่างแบบสอบถามสำหรับนักท่องเที่ยวชาวไทย.....	256
ภาคผนวก ข ตัวอย่างแบบสอบถามสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ.....	262
ประวัติผู้เขียน.....	268

เอกสารนี้เป็นเอกสารทสจว.นวิสาสำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษานั้น ไม่อนุญาตให้แก้ไขหรือขโมยข้อมูลการค้น

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1 แสดงการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	59
4.1 สรุปข้อมูลผู้เยี่ยมเยียนจังหวัดพระนครศรีอยุธยาปี พ.ศ.2541 – 2544.....	79
4.2 แสดงลักษณะทางกายภาพของถนนสายสำคัญภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	84
4.3 แสดงปริมาณการจราจรบนช่วงถนนภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	88
4.4 แสดงปริมาณความเร็วเฉลี่ยบนช่วงถนนภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	89
4.5 แสดงเพศของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	112
4.6 แสดงระดับอายุของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	112
4.7 แสดงที่อยู่ของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	113
4.8 แสดงอาชีพของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	114
4.9 แสดงประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	114
4.10 แสดงลักษณะการเดินทางมาเที่ยวของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	115
4.11 แสดงลักษณะกลุ่มที่เดินทางมาเที่ยวร่วมกันของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	115
4.12 แสดงจำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวภายในกลุ่มของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	116
4.13 แสดงพาหนะที่ใช้เดินทางมาเที่ยวของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	117
4.14 แสดงการพักค้างคืนของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	117
4.15 แสดงเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	118
4.16 แสดงกิจกรรมที่ทำเมื่อมาที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	119
4.17 แสดงแหล่งท่องเที่ยวที่สนใจของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	120
4.18 แสดงพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	121
4.19 แสดงสถานที่ท่องเที่ยวภายนอกเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เดินทางไปท่องเที่ยว ของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	122
4.20 แสดงความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาภายใน 1 ปี ของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	123
4.21 แสดงการเดินทางมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาในอนาคต ของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	123

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.22 แสดงการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	124
4.23 แสดงทัศนคติต่อการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	124
4.24 แสดงปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	126
4.25 แสดงลำดับของปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมือง พระนครศรีอยุธยาจากมากไปหาน้อยของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	127
4.26 แสดงทัศนคติต่อการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของกลุ่มตัวอย่าง นักท่องเที่ยว.....	128
4.27 แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการของกลุ่มตัวอย่าง นักท่องเที่ยว.....	129
4.28 แสดงทัศนคติต่อการปิดถนนบางสายภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว.....	130
4.29 แสดงแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว....	130
5.1 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของ นักท่องเที่ยว กับพฤติกรรมมาท่องเที่ยวและความคิดเห็นเกี่ยวกับทางจักรยาน.....	138
5.2 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประสบการณ์การมาเที่ยว ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	140
5.3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับลักษณะการเดินทางมาเที่ยว.....	141
5.4 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับกลุ่มที่เดินทางมาเที่ยวด้วยกัน....	142
5.5 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของจำนวนผู้เดินทางมา เที่ยวภายในกลุ่ม จำแนกตามเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว.....	143
5.6 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพาหนะที่ใช้เดินทางมาเที่ยว.....	144
5.7 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการพักค้างคืนของนัก ท่องเที่ยวจำแนกตามเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว.....	145
5.8 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายใน เกาะเมือง (รถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนตัว).....	146

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.9 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง (รถโดยสารสาธารณะ).....	147
5.10 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง (รถบัสของบริษัทนำเที่ยว).....	148
5.11 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง (รถจักรยาน).....	149
5.12 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง (เดิน).....	150
5.13 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว.....	151
5.14 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	152
5.15 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (มุมเลี้ยว ทางโค้งของถนน).....	153
5.16 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความต่อเนื่องของเส้นทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยว).....	154
5.17 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ยานพาหนะที่จอดทิ้งไว้ข้างทาง).....	155
5.18 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ป้ายบอกทาง).....	156
5.19 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ป้ายเตือนระวังอันตราย).....	157
5.20 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน).....	158

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.21 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวก ความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยว).....	159
5.22 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวก ความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ ตามเส้นทาง และแหล่งท่องเที่ยว).....	160
5.23 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็น ในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ของนักท่องเที่ยวชาวไทย.....	161
5.24 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อระดับปัจจัยที่ เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ของนักท่องเที่ยวชาวไทย.....	162
5.25 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่ เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความลาดชันของถนน) ของนักท่องเที่ยวชาวไทย.....	163
5.26 แสดงผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนอุปสรรคใน การใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความเร็วของรถยนต์ และรถจักรยานยนต์บนถนน) จำแนกตามอายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย.....	164
5.27 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวของระดับคะแนนอุปสรรคในการใช้ รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา(ความเร็วของรถยนต์ และรถจักรยานยนต์บนถนน) จำแนกตามอายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย.....	164
5.28 แสดงผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนอุปสรรคใน การใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความลาดชันของถนน) จำแนกตามอายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย.....	165
5.29 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวของระดับคะแนนอุปสรรคในการใช้ รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความลาดชันของถนน) จำแนกตามอายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย.....	165

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.30 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความลาดชัน ของถนน) ของนักท่องเที่ยวชาวไทย.....	166
5.31 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเที่ยวชาวไทย.....	167
5.32 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการของนักท่องเที่ยวชาวไทย.....	168
5.33 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน).....	170
5.34 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ).....	171
5.35 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว).....	172
5.36 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ภายในเกาะเมืองฯ).....	173
5.37 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่ของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว).....	174
5.38 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่ของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (การจัดแสงสว่างตามเส้นทางและสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อการท่องเที่ยวในเวลากลางคืน).....	175
5.39 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ป้ายเตือนระวังอันตราย).....	176

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.40 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน).....	177
5.41 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว).....	178
5.42 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (การจัดแสงสว่างตามเส้นทางจักรยานและสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อการท่องเที่ยวในเวลากลางคืน).....	179
5.43 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ภายในเกาะเมืองฯ).....	180
5.44 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ ปัจจัยที่มีผลต่อแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเที่ยวชาวไทย.....	181
5.45 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ....	182
5.46 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ.....	183
5.47 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อระดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ.....	184

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.48 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน) ของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ....	185
5.49 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ปริมาณของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน) ของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ.....	186
5.50 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความลาดชันของถนน) ของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ.....	187
5.51 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (มุมเลี้ยวทางโค้งของถนน) ของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ.....	188
5.52 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (สภาพพื้นผิวของถนน) ของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ.....	189
5.53 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ระยะทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ) ของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ.....	190
5.54 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ...	191
5.55 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ...	192
5.56 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน).....	194
5.57 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว).....	195

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์อื่นใดเป็นการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.58 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่ของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางทางท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว).....	196
5.59 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ภายในเกาะเมืองฯ).....	197
5.60 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ป้ายเตือนระวังอันตราย).....	198
5.61 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ ปัจจัยที่มีผลต่อแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ.....	199
5.62 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการใช้รถจักรยานท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน.....	201
5.63 แสดงศักยภาพของถนนแต่ละเส้นทางภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ในการจัดทำทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว.....	206

สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
1.1 แสดงแผนที่พื้นที่ศึกษา เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	4
2.1 แสดงการอำนวยความสะดวกผู้ใช้รถจักรยานบริเวณทางแยกและทางข้ามต่างๆ.....	42
2.2 แสดงกรอบแนวความคิดในการศึกษา.....	47
3.1 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (1).....	53
3.2 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (2).....	54
3.3 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (3).....	55
3.4 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (4).....	56
3.5 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (5).....	57
3.6 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (6).....	58
4.1 แสดงที่ตั้งและอาณาเขตของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา.....	72
4.2 แสดงที่ตั้งและอาณาเขตของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	81
4.3 แผนที่แสดงประเภทของถนนภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	83
4.4 แสดงถนนสายสำคัญภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	85
4.5 แผนที่แสดงตำแหน่งของการสำรวจปริมาณของประเภทยานพาหนะบนช่วงถนน ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	87
4.6 แผนที่แสดงปริมาณความเร็วเฉลี่ยบนช่วงถนนภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	90
4.7 แผนที่แสดงการจัดการจราจรภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	91
4.8 แผนที่แสดงถนนที่มีความร่มรื่นจากต้นไม้ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	92
4.9 แสดงภาพถนนที่มีความร่มรื่นจากต้นไม้ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	93
4.10 แผนที่แสดงเส้นทางที่มีการเดินรถโดยสารสาธารณะผ่านให้บริการภายใน เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	95
4.11 แผนที่แสดงตำแหน่งของจุดจอดรถโดยสารสาธารณะที่สำคัญภายในเกาะเมือง พระนครศรีอยุธยา.....	96
4.12 แสดงสภาพของจุดจอดรถโดยสารสาธารณะที่สำคัญภายในเกาะเมือง พระนครศรีอยุธยา.....	97
4.13 แผนที่แสดงตำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	99
4.14 แสดงสภาพแหล่งท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
4.15 แผนที่แสดงตำแหน่งทางเดินเท้าที่ได้รับการปรับปรุงผิวทางภายในเกาะเมือง พระนครศรีอยุธยา.....	105
4.16 แสดงลักษณะทางเดินเท้าที่ได้รับการปรับปรุงผิวทางภายในเกาะเมือง พระนครศรีอยุธยา.....	106
4.17 แผนที่แสดงตำแหน่งของที่จอดรถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	107
4.18 แสดงลักษณะของที่จอดรถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	107
4.19 แสดงที่จอดรถจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	108
4.20 แผนที่แสดงตำแหน่งป้ายบอกเส้นทางภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	109
4.21 แสดงลักษณะป้ายบอกเส้นทางภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	110
4.22 แสดงลักษณะของป้ายเตือนระวังอันตรายภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	111
4.23 แสดงตัวอย่างของปัญหาทางด้านกายภาพภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	132
4.24 แสดงตัวอย่างของปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมควบคู่กับการใช้รถจักรยาน ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	135
5.1 แสดงแผนที่ศักยภาพของถนนเพื่อการจัดทำทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	208
6.1 แสดงการจัดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง พระนครศรีอยุธยา.....	223
6.2 แสดงข้อเสนอแนะการใช้รถจักรยานบริเวณสามแยก.....	233
6.3 แสดงข้อเสนอแนะการใช้รถจักรยานบริเวณสี่แยก.....	234
6.4 แสดงข้อเสนอแนะการใช้รถจักรยานบริเวณวงเวียน.....	235
6.5 แสดงการเสนอแนะตำแหน่งพื้นที่จอดรถจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆภายใน เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	238
6.6 แผนที่แสดงตำแหน่งจุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ ในบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	243
6.7 แสดงสภาพพื้นที่เสนอแนะในการจัดตั้งจุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืน ในจุดบริการใดก็ได้ในบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.....	243
6.8 แสดงการจัดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง พระนครศรีอยุธยาสำหรับกลุ่มที่ใช้เวลาในการท่องเที่ยว 1-4 ชั่วโมง.....	246

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
6.9 แสดงการจัดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง พระนครศรีอยุธยาสำหรับกลุ่มที่ใช้เวลาในการท่องเที่ยวครึ่งวัน.....	247
6.10 แสดงการจัดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง พระนครศรีอยุธยาสำหรับกลุ่มที่ใช้เวลาในการท่องเที่ยวทั้งวัน.....	249



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของปัญหา

การท่องเที่ยวในปัจจุบันถูกใช้ให้เป็นเครื่องมือทางเศรษฐกิจและสังคม ก่อให้เกิดรายได้ในรูปของเงินตราต่างประเทศอย่างมาก ซึ่งเป็นส่วนที่นำมาชดเชยการขาดดุลชำระเงินของประเทศได้ รายได้ที่เกิดจากการท่องเที่ยวจะกระจายออกไปสู่ส่วนต่างๆในระบบเศรษฐกิจของประเทศ และกระจายความเจริญออกไปสู่ส่วนภูมิภาคด้วย ซึ่งประเทศไทยก็มีทรัพยากรทางการท่องเที่ยวอย่างมากไม่ว่าจะเป็นทางศิลปวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณี โบราณคดี ประวัติศาสตร์ และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติมากมาย

จังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่มีความสำคัญในฐานะที่เป็นราชธานีเก่าของประเทศไทย เป็นแหล่งอารยธรรมไทยที่ถ่ายทอดขนบธรรมเนียม ประเพณี และวัฒนธรรมต่างๆมาสู่กรุงรัตนโกสินทร์ ก็ยังคงอยู่ สิ่งก่อสร้าง สถาปัตยกรรม ถนน คูคลองและศิลปะแขนงต่างๆ ก็ยังเป็นหลักฐานที่แสดงถึงความรุ่งเรืองในอดีตได้เป็นอย่างดี สิ่งนี้เองที่เป็นแรงดึงดูดให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศได้เดินทางมาเที่ยวชมและศึกษาหาความรู้เป็นจำนวนมาก และในเดือนธันวาคม พ.ศ.2534 นครประวัติศาสตร์แห่งนี้ก็ได้รับเกียรติให้ประกาศเป็นพื้นที่มรดกโลกทางด้านวัฒนธรรม ในอาณาเขตที่ตั้งตัวเมืองหลวงจากองค์การยูเนสโกแห่งสหประชาชาติ ดังนั้นการที่จะพัฒนาการท่องเที่ยวในเชิงวัฒนธรรม ความเจริญรุ่งเรืองในอดีต ความเป็นไทย ก็เป็นหนทางหนึ่งในการช่วยเพิ่มรายได้ให้แก่ท้องถิ่น เป็นการสร้างงานให้กับคนในท้องถิ่น และเงินก็จะหมุนเวียนอยู่ภายในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ประกอบกับทางกรมศิลปากรได้เห็นถึงความสำคัญของการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ภายในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จึงได้มีการจัดทำแผนแม่บทโครงการอนุรักษ์และพัฒนาานครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ในปีพ.ศ.2530 และได้มีการปรับปรุงแผนแม่บทนี้เพื่อความเหมาะสมในปีพ.ศ.2537 โดยบริษัท เอส เจ เอ ทริตี้ จำกัด โดยขยายขอบเขตจากบริเวณอุทยานประวัติศาสตร์ให้ครอบคลุมเกาะเมืองทั้งเกาะและบริเวณโดยรอบ ตลอดจนพื้นที่บุปพารายกาศของเมืองเก่า ในแง่ของการปรับปรุงสภาพแวดล้อม และภูมิทัศน์ และในแผนแม่บทนี้ก็มีการส่งเสริมทางด้านการบริการวิชาการและการท่องเที่ยว การปรับปรุงเส้นทางสัญจรภายในบริเวณอุทยานประวัติศาสตร์ให้สอดคล้องกับการบริการการท่องเที่ยว เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายแก่นักท่องเที่ยว มีการจัดพื้นที่จอดรถรวมที่เป็นศูนย์กลางภายในพื้นที่อุทยาน และเน้นให้มีการใช้การสัญจรด้วยการเดินเท้า และยานพาหนะควบคุม เช่น รถมราง รถลาก ช้าง รถจักรยาน เป็นต้น ซึ่งการจัดให้มีการใช้ยานพาหนะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้เผยแพร่ให้ผู้อื่นใช้โดยไม่ได้รับอนุญาต

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เบา อันได้แก่ จักรยานสองล้อในการสัญจรนี้ ก็จะทำให้นักท่องเที่ยวมีโอกาสระในการท่องเที่ยวไปตามเส้นทางต่างๆที่จะนำไปสู่โบราณสถาน หรือสถานที่สำคัญต่างๆภายในอุทยานประวัติศาสตร์ และพื้นที่ที่น่าสนใจภายนอกอุทยานได้ ทำให้นักท่องเที่ยวได้เข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆได้อย่างทั่วถึง

การเดินทางท่องเที่ยวในเมืองเก่าแทบทุกแห่งในโลกมีลักษณะที่คล้ายคลึงกัน คือ เป็นการเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่ไม่กว้างขวางนัก เพราะคนในสมัยโบราณใช้เพียงการเดินเท้า พายเรือ ขี่ม้า หรือขี่ช้างในการไปมาหาสู่ ด้วยเหตุนี้สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์จึงตั้งอยู่ห่างกันไม่มากนัก แม้เหน็ดเหนื่อยหากใช้การเดินเท้าแต่ใกล้เกินไปสำหรับการเดินทางด้วยรถยนต์ ไม่เพียงเท่านั้น การเดินทางด้วยรถใหญ่ เช่น รถบัสทัศนศึกษาในเมืองเก่ายังก่อให้เกิดมลภาวะแก่โบราณสถานอันเปราะบางอีกด้วย ดังนั้นการใช้การเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถจักรยานจึงถูกนำมาใช้ เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาดังกล่าว อีกทั้งยังก่อให้เกิดความสนุกสนานในการเดินทางท่องเที่ยวในเมืองเก่าอีกด้วย

ซึ่งกิจกรรมการท่องเที่ยวโดยใช้รถจักรยานก็เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยว ที่มาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา แต่ในปัจจุบันการจัดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อการชมโบราณสถานและสถานที่ต่างๆภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ยังไม่มีการจัดเส้นทางให้นักท่องเที่ยวอย่างเป็นทางการที่เป็นระบบที่ต่อเนื่องกัน ถนนบางสายในพื้นที่อุทยานยังไม่มีทางจักรยานที่แยกออกมาจากการสัญจรของรถยนต์ ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่นักท่องเที่ยวได้ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขี่จักรยานต่างๆ เช่น ที่พัก ที่จอดรถจักรยาน ร่มไม้ตามเส้นทาง ก็ยังไม่มีการจัดสรรขึ้นมาอย่างพอเพียง ให้สอดคล้องกับแผนแม่บทที่ต้องการให้มีการส่งเสริมการขี่ยานพาหนะเบา นอกจากนี้การจัดเส้นทางจักรยานก็จำเป็นต้องศึกษาถึงเส้นทางของยานพาหนะอื่นๆที่จะให้บริการแก่นักท่องเที่ยวภายในพื้นที่อุทยานและพื้นที่โดยรอบด้วย เพื่อก่อให้เกิดความสอดคล้องของเส้นทาง และความต่อเนื่องของการเที่ยวชมของนักท่องเที่ยว

ดังนั้นการจัดให้มีเส้นทางจักรยานที่มีโครงข่ายต่อเนื่องและสามารถนำนักท่องเที่ยวให้เข้าไปยังสถานที่สำคัญต่างๆในพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์และพื้นที่โดยรอบได้อย่างทั่วถึง ก็น่าจะเป็นอีกทางเลือกในการพัฒนาการท่องเที่ยวให้กับจังหวัดพระนครศรีอยุธยาได้อีกทางหนึ่ง และเมื่อนักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยวชมมากขึ้น ก็จะส่งผลให้ท้องถิ่นมีรายได้เพิ่มมากขึ้นกว่าเดิมไม่มากนักน้อย ดังเช่นที่มีนักวิชาการได้กล่าวถึงการส่งเสริมการท่องเที่ยวไว้ดังนี้

“การท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมนันทนาการที่ผู้บริหารประเทศกำหนดเป็นนโยบาย ให้มีการส่งเสริมสนับสนุนและกระตุ้นให้หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนปรับปรุงจัดหาแหล่งท่องเที่ยว พร้อมบริการที่ดีให้แก่นักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ จนสามารถนำรายได้มาสู่ประเทศเป็นลำดับแรกแม้ในยามเศรษฐกิจตกต่ำ” (สมบัติ กาญจนกิจ, 2544)

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

การศึกษานี้ได้จัดทำขึ้นเพื่อหาแนวทางในการใช้จักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เพื่อให้เป็นทางเลือกอีกทางหนึ่งให้กับนักท่องเที่ยวได้ใช้เป็นเส้นทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ซึ่งผู้วิจัยได้สรุปและแสดงวัตถุประสงค์ของการศึกษาเป็นข้อๆ ดังนี้

1.2.1 เพื่อศึกษาทัศนคติของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ในการนำรถจักรยานมาใช้ส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ

1.2.2 เพื่อศึกษาสภาพทางกายภาพในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เพื่อกำหนดรูปแบบของทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้รถจักรยาน ให้มีความสอดคล้องเหมาะสมกับสภาพพื้นที่

1.2.3 เพื่อศึกษาโครงข่ายของรูปแบบยานพาหนะเพื่อการท่องเที่ยวรูปแบบอื่นๆที่มีอยู่ภายในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เพื่อกำหนดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวให้มีความสอดคล้องเหมาะสม

1.2.4 เพื่อเสนอแนะนโยบายการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

ในการศึกษาเรื่องการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา นี้ สามารถแบ่งขอบเขตของการศึกษาตามลักษณะสภาพพื้นที่และข้อมูลได้ดังนี้

1.3.1 ขอบเขตทางด้านพื้นที่

ในการศึกษาเรื่องการจัดเส้นทางจักรยานนี้ เน้นพื้นที่ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เท่านั้น เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีโบราณสถานและสถานที่สำคัญกระจุกตัวกันอยู่มากกว่าภายนอกเกาะเมือง ซึ่งพื้นที่เกาะเมืองนี้จะล้อมรอบด้วยแม่น้ำ 3 สาย อันได้แก่

- ด้านทิศเหนือ ติดกับแม่น้ำลพบุรี
- ด้านทิศใต้ ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา
- ด้านทิศตะวันออก ติดกับแม่น้ำป่าสัก
- ด้านทิศตะวันตกติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา

ด้วยสภาพภูมิศาสตร์เช่นนี้จึงทำให้ตัวเมืองพระนครศรีอยุธยา มีสภาพเป็นเกาะที่มีแม่น้ำล้อมรอบทุกด้าน จึงมีการเรียกขานพื้นที่นี้ว่า เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ซึ่งพื้นที่ในเกาะเมืองทั้งหมดนี้ก็เป็นพื้นที่ภายในเขตปกครองของเทศบาลเมืองพระนครศรีอยุธยาด้วย โดยรายละเอียดของพื้นที่ศึกษาได้แสดงไว้ในรูปที่ 1.1



ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

รูปที่ 1.1 ภาพแสดงพื้นที่ศึกษาเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

1.3.2 ขอบเขตทางด้านเนื้อหา

ในเนื้อหาของการศึกษาเรื่องการจัดเส้นทางจักรยานนี้ จำเป็นต้องศึกษาถึงแผนงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เพื่อดูแนวนโยบายต่างๆที่ได้มีการวางแผนไว้ก่อนหน้านี้ เพื่อให้การศึกษานี้มีความสอดคล้องไปกับนโยบายหลักของพื้นที่ ศึกษาสภาพทางกายภาพทั่วไปของจังหวัดและของพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ในการเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จัดเส้นทางจักรยาน ศึกษาถึงการวางโครงข่ายเส้นทางจักรยานให้มีความสอดคล้องกับโครงข่าย ยานพาหนะอื่นๆที่วิ่งบริการอยู่ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ศึกษาถึงสภาพแหล่งท่องเที่ยว ต่างๆที่มีอยู่ภายในเกาะเมืองเพื่อเป็นปัจจัยในการกำหนดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ศึกษา ถึงทัศนคติและความต้องการของนักท่องเที่ยวในการใช้จักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังศึกษาถึงรูปแบบของทางจักรยาน สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้มีความสอดคล้องกับสภาพ แวดล้อมทางกายภาพของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา และเสนอแนะนโยบายและการจัดเส้นทาง จักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

1.4 วิธีการศึกษา

วิธีการศึกษาประกอบด้วย การเก็บรวบรวมข้อมูลจากการศึกษาค้นคว้า การวิเคราะห์ข้อมูล และสรุปเสนอแนะแนวทาง ดังนี้

1.4.1 เก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิโดยการสำรวจภาคสนาม การสังเกต การสัมภาษณ์ และการใช้แบบสอบถาม และเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ แผนงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์ และพัฒนาภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องจากเอกสารต่างๆ

1.4.2 วิเคราะห์ปัญหา ศักยภาพของพื้นที่ ความต้องการของนักท่องเที่ยว และรูปแบบทาง จักรยาน สิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

1.4.3 สรุปผลและเสนอแนะนโยบาย และการจัดทำเส้นทางจักรยานที่เหมาะสมกับการ ส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ผลจากการศึกษาทำให้ทราบว่ากรท่องเที่ยวโดยใช้ยานพาหนะเบา เช่น จักรยาน เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวหรือไม่

1.5.2 ผลจากการศึกษาสามารถจัดเส้นทางจักรยานให้มีเส้นทางที่หลากหลาย เพื่อให้ นักท่องเที่ยวสามารถเลือกเส้นทางในการขี่จักรยานที่สนใจ ให้เหมาะสมกับช่วงเวลาในการมา ท่องเที่ยวได้

1.5.3 ผลจากการศึกษาสามารถจัดเส้นทางจักรยานที่เหมาะสม และสอดคล้องกับ การสัญจรในรูปแบบอื่นๆภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาได้

1.5.4 ผลจากการใช้รถจักรยานซึ่งเป็นพาหนะเบาในการสัญจร จะช่วยให้ไม่ก่อเกิดผล กระทบกระเทือนต่อโบราณสถาน เหมือนกับยานพาหนะรูปแบบอื่น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.5.5 เป็นแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเชิงวัฒนธรรมในเขตพื้นที่อื่นๆต่อไป



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรม

งานศึกษานี้เป็นการศึกษาถึงแนวทางการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ดังนั้นจึงจำเป็นต้องศึกษาถึงแผนพัฒนาต่างๆที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เกาะเมือง ทฤษฎี และแนวความคิดต่างๆที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความเข้าใจและเป็นพื้นฐานในการศึกษาวิเคราะห์ต่อไป ถึงแนวทางการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวดังกล่าว ซึ่งแผนพัฒนา ทฤษฎี แนวความคิดที่สำคัญ มีดังนี้

- 2.1 แผนพัฒนาต่างๆที่เกี่ยวข้องภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา
- 2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว
- 2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับผลกระทบจากการท่องเที่ยวต่อสภาพพื้นที่ศึกษา
- 2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการจัดการคมนาคมทางบก
- 2.5 แนวความคิดเกี่ยวกับรถจักรยานและการจัดเส้นทางจักรยาน
- 2.6 แนวความคิดเกี่ยวกับภูมิทัศน์ของเมือง
- 2.7 สรุปกรอบแนวความคิดในการศึกษา

2.1 แผนพัฒนาต่างๆที่เกี่ยวข้องภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

เนื่องจากพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาในปัจจุบันเป็นพื้นที่ที่มีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานราชการต่างๆอยู่หลายหน่วยงาน ซึ่งในแต่ละหน่วยงานก็มีการจัดทำแผนแม่บท และแผนพัฒนาอยู่หลายลักษณะ โดยวัตถุประสงค์ก็เพื่อใช้ในการวางแผน การดำเนินงานบริหาร การจัดการ การอนุรักษ์ และพัฒนาพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ดังนั้นในการทำการศึกษานี้จำเป็นต้องศึกษาถึงแผนต่างๆที่มีอยู่ เพื่อดูแนวความคิดที่ทางหน่วยงานราชการต่างๆมีเป้าหมายอย่างไรกับพื้นที่เกาะเมืองนี้ และมีแผนงานใดบ้างที่มีความสอดคล้องกับการทำงานวิจัย ซึ่งแผนพัฒนาต่างๆที่เกี่ยวข้องภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีดังนี้

2.1.1 แผนแม่บทโครงการอนุรักษ์และพัฒนานครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา และบริเวณใกล้เคียง

โดย กองโบราณคดี กรมศิลปากร 2530

จากสภาพปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นภายในเขตอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา เช่น ปัญหาการรुकล้ำของพื้นที่ร้านค้าบริเวณโบราณสถาน ปัญหาราษฎรที่เช่าที่พัสดูไม่มีความแน่ใจว่าเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จะต้องถูกทางราชการขับไล่หรือดำเนินการย้ายออกจากพื้นที่ ปัญหาความขัดแย้งในทางปฏิบัติ ระหว่างหน่วยงานราชการ เป็นต้น กรมศิลปากรตระหนักถึงปัญหาต่างๆเหล่านี้ จึงได้มีการจัดตั้ง คณะกรรมการขึ้นชุดหนึ่งเพื่อทำการศึกษาข้อมูลและปัญหาต่างๆเหล่านี้ และได้จัดทำ โครงการอนุรักษ์และพัฒนานครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยาและบริเวณใกล้เคียง ขึ้น ซึ่งมีเนื้อหาของแผนงานที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาการจัดเส้นทางจักรยานดังนี้

2.1.1.1 แผนพัฒนาและปรับปรุงสาธารณูปโภคและสาธารณูปการหลัก

แผนพัฒนาทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการนี้ ได้จำแนกออกเป็นแผนงานย่อยๆหลายเรื่อง แต่แผนงานที่ต้องศึกษาเพื่อตรวจสอบสอดคล้องและความเป็นไปได้ในการทำวิจัย ได้แก่ แผนงานถนน ทางเดินเท้า และแผนการจัดระบบสัญญาณจราจรทางบก ซึ่งมีเป้าหมายและการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาการจัดเส้นทางจักรยานดังนี้

- 1) เพื่อให้ผู้เดินทางมาชมได้เข้าใจถึงสภาพเมือง และประวัติศาสตร์กรุงศรีอยุธยาจำเป็นต้องมีการฟื้นฟูถนนทางเท้าหลายสาย เพื่อให้มีสภาพเหมือนในอดีตโดยสอดคล้องกับหลักฐานทางโบราณคดี และสอดคล้องกับการใช้งานในปัจจุบัน
- 2) ปรับปรุงสภาพถนนและทางเท้าที่มีอยู่ในอุทยานทั้งหมด เพื่อรองรับผู้มาเที่ยวชม และการปรับปรุงดังกล่าวมีลักษณะที่เป็นการสร้างเสริมคุณค่าของเมือง
- 3) ในบริเวณที่เป็นโบราณสถานที่มีความสำคัญสูงสุด ซึ่งได้แก่บริเวณที่มี โบราณสถานหนาแน่น ห้ามการสัญจรโดยรถยนต์ ยกเว้นรถที่ได้รับอนุญาต เช่น จักรยาน รถลาก รถนำเที่ยว และให้สัญจรด้วยทางเท้าเพื่อให้นักท่องเที่ยวเข้าชมได้ทั่วถึง และปลอดภัย และถนนที่มีอยู่ก็ใช้ประกอบกิจกรรมอื่นๆที่เพิ่มคุณค่าแก่เมืองได้ เช่น การแสดงพระราชพิธีต่างๆ
- 4) จัดพื้นที่จอดรถรวมไว้ใกล้เคียงกับพื้นที่โบราณสถานที่มีความสำคัญสูง

2.1.1.2 แผนบูรณะและปรับปรุงสภาพแวดล้อม และภูมิทัศน์

มีจุดประสงค์สำคัญ คือ เพื่อฟื้นฟูสาระสำคัญของเมืองที่จำเป็น ตามหลักฐานทางโบราณคดีและประวัติศาสตร์ในอดีต เพื่อให้เห็นสาระสำคัญและบรรยากาศของเมืองในสมัยโบราณนั้นชัดเจนขึ้น เพื่อส่งเสริมบรรยากาศ การใช้สอย ความสวยงามของพื้นที่ ซึ่งมีเป้าหมายและการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาการจัดเส้นทางจักรยานดังนี้

- 1) งานภูมิทัศน์ในบริเวณโบราณสถานแต่ละจุด ได้แก่ การฟื้นฟูสภาพภูมิทัศน์โบราณสถานบางส่วน สภาพพื้นที่ พันธุ์ไม้ และการป้องกันการเสื่อมสลายของโบราณสถาน

- 2) งานภูมิทัศน์ในสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ ได้แก่ การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ เพื่อพัฒนาเป็นสวนพักผ่อนทดแทนสวนสาธารณะบึงพระราม
- 3) งานภูมิทัศน์ในสวนบริการวิชาการและการท่องเที่ยว ได้แก่ การปรับปรุงพื้นที่สวนบริการ (ศาลากลางเดิม ด้านหลังคุ้มขุนแผน) ปรับสภาพพื้นที่ ทางเท้า พันธุ์ไม้
- 4) งานภูมิทัศน์ประกอบในพื้นที่อื่นๆ ได้แก่ การปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ตามแนวถนน คู คลอง ทางแยก ฯลฯ

2.1.1.3 แผนงานบริการวิชาการและการท่องเที่ยว

เพื่อให้การมาเที่ยวชมได้รับความรู้ความเข้าใจความซาบซึ้ง และความเพลิดเพลินแผนแม่บทนี้ได้กำหนดให้มีพื้นที่ส่วนหนึ่งในเขตอุทยานกำหนดให้เป็นพื้นที่สวนบริการด้านวิชาการและการท่องเที่ยวโดยอยู่ที่ศาลากลางเดิม อาคารได้รับการปรับปรุงให้เป็นสวนบริการทางด้านวิชาการและการท่องเที่ยว มีการจัดนิทรรศการ มีการบริการด้านเอกสาร อุปกรณ์นำชม แผนที่ ฯลฯ มีการจัดพื้นที่จอดรถใหญ่ เพื่อเป็นจุดที่กระจายนักท่องเที่ยวไปยังจุดต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง มีกิจกรรมประกอบเพื่อบริการการท่องเที่ยว เช่น ร้านอาหาร ห้องน้ำ ที่นั่งพัก ธนาคาร ฯลฯ

จากแผนงานทั้ง 3 พิจารณาแล้วว่ามีส่วนเกี่ยวข้องกับการศึกษา จะเห็นได้ว่าแผนแม่บทดังกล่าวมีการส่งเสริมให้ใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว มีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้สวยงามส่งเสริมคุณค่าให้กับพื้นที่ และมีการส่งเสริมทางการให้ข้อมูลประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว แต่แผนแม่บทดังกล่าวนี้ได้มีการปรับปรุงให้มีความเหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และระยะเวลาในการดำเนินการ ดังนั้นจึงต้องศึกษาเพิ่มเติมถึงการปรับปรุงแผนแม่บทนี้ ดังจะกล่าวในหัวข้อต่อไป

2.1.2 โครงการปรับปรุงแผนแม่บทนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา

โดย บริษัท เอส เจ เอ ทรีดี จำกัด เสนอต่อ กรมศิลปากร 2537

ในปี พ.ศ.2530 กรมศิลปากรได้ดำเนินการจัดทำแผนแม่บทนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา โดยมีระยะของแผนฯ 11 ปี แต่รัฐบาลและสภาพพัฒนาฯ ได้มีมติให้ปรับลดลงเพื่อป้องกันการบุกรุกทำลายโบราณสถาน กรมศิลปากรจึงทำการปรับปรุงแผนฯ โดยลดเวลาเหลือ 6 ปี ซึ่งทางกรมศิลปากรได้ให้บริษัท เอส เจ เอ ทรีดี จำกัด เป็นผู้ทำการปรับปรุงแผนแม่บทดังกล่าว โดยปรับปรุงข้อมูลและรายละเอียดต่างๆ ให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นภายในตัวเมืองพระนครศรีอยุธยาและบริเวณโดยรอบ ซึ่งมีเนื้อหาของแผนงานที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาการเดินทางจักรยานดังนี้

2.1.2.1 แผนพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการหลัก

ปัจจุบันภายในเขตอุทยานฯ ยังต้องคงชุมชนเดิมอยู่หลายพื้นที่ และการสัญจรระหว่างชุมชนต่างๆ ยังต้องผ่านถนนภายในเขตอุทยาน การจัดการสัญจรทางบกจึงสมควรจัดการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จราจรเลี้ยวยานพาหนะที่เคยผ่านเขตอุทยานฯ ไปยังชุมชนอื่นโดยไม่ผ่านเขตอุทยานฯ ซึ่งจะทำให้สามารถจัดระบบการสัญจรภายในเขตอุทยานฯ ให้ใช้เฉพาะยานพาหนะที่ควบคุมได้ ในขณะที่เดียวกันชุมชนเดิมที่ยังคงอยู่ในเขตอุทยานฯ ก็จะสามารถจัดให้มีเส้นทางติดต่อออกไปยังชุมชนต่างๆ โดยผ่านเขตควบคุมของอุทยานฯ ให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาการจัดเส้นทางจักรยานดังนี้

1) ถนนภายในเขตอุทยานฯ เส้นทางหลัก (Main access) ที่จะใช้เข้าออกจากอุทยานฯ กำหนดให้ใช้ถนนโรจนะเป็นหลักไปถึงพื้นที่บริการวิชาการและการท่องเที่ยว หลังจากพื้นที่นี้ไปจะเป็นพื้นที่ควบคุมซึ่งต้องใช้รถยนต์ของอุทยานฯ โดยมีเส้นทางหลัก (Main axis) 3 สาย ของอุทยานฯ ได้แก่ ถนนเลียบบคลองท่อ ถนนป่าไทน และถนนเลียบบคลองแกลบ ซึ่งจะมีถนนสายรองไปตามโบราณสถานและพื้นที่ต่างๆ ในอุทยานฯ หนึ่งได้ให้ความสำคัญกับถนนศรีสรรเพชญ์เพื่อใช้เป็นถนนพระราชพิธี ตามหลักฐานทางโบราณคดีใช้เป็นถนนแห่งราชทูตฝรั่งเศสในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ชุมชนเดิมในเขตอุทยานฯ ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ระหว่างแนวถนนอุทงกับแม่น้ำเจ้าพระยาหรือในพื้นที่ที่ติดต่อกับถนนอุทงได้สะดวก จึงกำหนดให้ถนนอุทงเป็นถนนชุมชน ที่ชุมชนเดิมใช้สัญจรได้ตลอดเวลา

2) การจัดการยานพาหนะควบคุมภายในเขตอุทยานฯ ในพื้นที่เขตอุทยานฯ จำเป็นต้องมีการควบคุมยานพาหนะให้เป็นชนิดที่ไม่ก่อมลพิษ ตลอดจนไม่เกิดลักษณะแปลกแยกต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งในด้านขนาดที่ไม่ควรใหญ่โตเกินไป และรูปลักษณะที่ไม่ขัดกับทัศนียภาพของอุทยานฯ ไม่อนุญาตให้มีการใช้รถส่วนบุคคล และรถรับจ้างทุกชนิดภายในเขตอุทยานฯ การเดินทางเยี่ยมชมอุทยานฯ ต้องเป็นการเดินเท้า หรือใช้ยานพาหนะควบคุมของอุทยานฯ เท่านั้น โดยมีที่จอดรถรวมไว้ให้ในตำแหน่งที่สามารถเปลี่ยนมาใช้ยานพาหนะควบคุมได้สะดวก ในเขตพื้นที่บริการวิชาการและท่องเที่ยว ยานพาหนะควบคุมที่มีความเป็นไปได้ตามข้อกำหนดที่กล่าวถึงแล้ว จะมีจักรยาน สามล้อถีบ รถพ่วงหรืออย่างอื่นในข้อกำหนดเดียวกัน ซึ่งมีการกำหนดเส้นทางและจุดหยุดจอดที่ไม่ทำลายทัศนียภาพโบราณสถานเป็นแห่งๆ ไป โดยมีจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดที่เขตบริการวิชาการและการท่องเที่ยว

2.1.2.2 แผนบูรณะและปรับปรุงสภาพแวดล้อมและภูมิทัศน์

แผนงานบูรณะและปรับปรุงสภาพแวดล้อมและภูมิทัศน์เป็นแผนงานทางภูมิสถาปัตยกรรม เพื่อส่งเสริมคุณค่าของโบราณสถาน และโครงสร้างของโครงการหลักต่างๆ ตลอดทั้งพื้นที่โครงการให้มีภูมิทัศน์ที่กลมกลืนกับบรรยากาศโบราณสถาน ด้วยการจัดบริเวณ การใช้พันธุ์ไม้ และองค์ประกอบภูมิทัศน์ (Site Furniture) แบ่งเป็นแผนงานต่างๆ ดังนี้

1) งานภูมิทัศน์ในบริเวณโบราณสถานแต่ละจุด ได้แก่ การจัดพื้นที่ไว้ปลูกพันธุ์ไม้ให้เหมาะสมแก่การเข้าชม และส่งเสริมมุมมองต่อโบราณสถานให้ดูสวยงาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และให้องค์ประกอบภูมิทัศน์ เพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ ในแต่ละเขตโบราณสถานสมควรมีการจัดแผนงานเฉพาะตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่เป็นแห่งๆ ไป

2) งานภูมิทัศน์ในสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ ซึ่งภายในพื้นที่ที่กำหนดให้จัดเป็นสวนสาธารณะโดยให้มีแนวถนนแนวคลองตามหลักฐานโบราณคดี และคงพื้นที่โบราณสถานที่มีอยู่กระจายทั่วไปในพื้นที่ไว้เพื่อการบูรณะตามแผนงานโบราณคดี พื้นที่โดยรวมให้มีการจัดพื้นที่ปลูกต้นไม้และก่อสร้างองค์ประกอบของสวนสาธารณะตามความจำเป็น เช่น ทางเดิน สะพาน ศาลา และอาคารอำนวยความสะดวกต่างๆ แผนพัฒนาจะเป็นไปตามหลักการเดิม เช่นเดียวกับโครงการระยะที่ 1 และ 2 ที่สำคัญคือเน้นการบูรณะโบราณสถาน แนวคลอง แนวถนนโบราณในพื้นที่สวนโดยมีเนื้อหาส่วนสำคัญที่ต่างออกไป คือ การรื้อฟื้นกำแพงเมืองตามแนวถนนอุทอง พิจารณาตามหลักฐานประวัติศาสตร์จะประกอบด้วยกำแพงเมือง ประตูคลอง ประตูของกุดและป้อม การบูรณะตามแผนงานจะเป็นหลักฐานทางโบราณคดีที่มีคุณค่าทางการศึกษา และนำเสนอใจทางการท่องเที่ยว

3) งานภูมิทัศน์ในส่วนบริการวิชาการและการท่องเที่ยว ได้แก่ การจัดภูมิทัศน์ในบริเวณพื้นที่ส่วนบริการวิชาการและการท่องเที่ยว รวมทั้งบริเวณต่อเนื่องประเภทเดียวกัน

4) งานภูมิทัศน์ตามแนวถนนโรจนะ ได้แก่การปรับปรุงภูมิทัศน์ในแนวถนนโรจนะซึ่งเป็นถนนทางเข้าออก (Main access) ของเขตอุทยานฯ เพื่อเป็นการสร้างบรรยากาศเตรียมตัวโน้มนำเข้าสู่อุทยานฯจึงควรมีการจัดภูมิทัศน์ด้วยการปลูกพันธุ์ไม้ให้ร่มรื่นและจัดองค์ประกอบภูมิทัศน์

5) งานภูมิทัศน์ในพื้นที่อื่นๆ นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น ยังมีงานภูมิทัศน์ตามแนวถนน แนวคลองต่างๆ ในเขตอุทยานฯ ที่ต้องมีการปรับปรุงภูมิทัศน์ให้เป็นเอกภาพกันทั้งพื้นที่อุทยานฯ และยังมีส่วนต่อเนื่องเท่าที่จำเป็นถึงแม้จะอยู่นอกเขตอุทยานฯ ก็จำเป็นต้องปรับปรุงเพื่อให้ความต่อเนื่องกัน

6) ข้อเสนอแนะในการใช้อองค์ประกอบภูมิทัศน์ (Site Furniture) ในการจัดภูมิทัศน์จำเป็นต้องมีสิ่งก่อสร้างที่จำเป็นเพื่ออำนวยความสะดวกและให้ข้อมูลในการเยี่ยมชม เช่น ป้ายบอกทาง ป้ายข้อมูลโบราณสถาน แผนที่ ม้านั่ง ตู้โทรศัพท์ เสาไฟ และเครื่องหมายสัญลักษณ์ต่างๆ เป็นต้น เพื่อให้สิ่งเหล่านี้มีรูปแบบที่สอดคล้องกับสิ่งแวดล้อมโดยรวมของอุทยานฯ และส่งเสริมพื้นที่ให้มีความสวยงาม โดยมีหลักเกณฑ์กว้างๆ ดังนี้ จะต้องมีรูปแบบที่เป็นไทย โดยประยุกต์ให้มีความชัดเจนไม่สับสนกับโบราณวัตถุมีความเป็นเอกภาพกับบรรยากาศโดยรวม จะต้องเป็นวัสดุที่แข็งแรง ทนทานต่อสภาพดินฟ้าอากาศ และการทำให้เสียหายโดยมนุษย์ และจำเป็นที่สุดต้องเป็นวัสดุที่มีผิว สีสรร ต่อเนื่องกับสิ่งแวดล้อมเป็นเอกภาพกันและไม่มีความรู้สึกแปลกแยก และต้องบำรุงรักษาได้ง่าย ในที่นี้ได้เสนอให้ใช้อิฐเป็นวัสดุพื้นฐานเพื่อให้สอดคล้องกับสิ่งแวดล้อม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โบราณสถานที่เป็นอิฐเป็นส่วนใหญ่ ส่วนวัสดุประกอบอื่นๆ เช่น ไม้ เหล็ก หรือโลหะ ตามแต่จะเหมาะสมกับการใช้สอย โดยให้มีสีสรรตามสิ่งแวดล้อมและเครื่องขรม เช่น สีน้ำเงินเข้ม สีดำ สีเทา สีเขียวเข้ม หรือสีขาว เป็นต้น

7) การใช้พันธุ์ไม้ การปลูกพันธุ์ไม้ในโครงการควรใช้พันธุ์ไม้ที่เคยปลูกในอดีต ตามจารึก บันทึก และวรรณคดีต่างๆ โดยพยายามให้ใกล้เคียงกับหลักฐานและมีความเหมาะสม โดยมีเกณฑ์ดังนี้ ใช้พันธุ์ไม้ตามหลักฐานโบราณคดี และมีกำเนิดในประเทศไทย มีความแพร่หลายพอสมควร เพื่อให้ประหยัดและสะดวกต่อการดูแลรักษา ใช้พันธุ์ไม้ท้องถิ่น ที่เป็นของพื้นบ้านสามารถหาได้ในพื้นที่ใกล้เคียง และใช้พันธุ์ไม้ที่นิยมปลูกในปัจจุบัน โดยคัดเลือกรูปทรงและที่มาที่ไม่ขัดกับโบราณสถานในบางกรณี เช่น เมื่อต้องการพันธุ์ไม้โตเร็วเพื่อรักษาสภาพพื้นที่ในระยะเวลาที่รวดเร็ว หรือต้องการสีสรรเพื่อความสวยงามในบางแห่ง

2.1.2.3 แผนงานบริการวิชาการและการท่องเที่ยว

งานบริการวิชาการและการท่องเที่ยวจะมีหน้าที่เป็นจุดเริ่มต้นลำดับแรกของการเยี่ยมชมอุทยานฯ โดยให้ข้อมูลเป็นภาพรวมของพระนครศรีอยุธยา เป็นการเตรียมตัวก่อนการเยี่ยมชมโบราณสถานโดยสามารถเลือกวิธีการเข้าสู่พื้นที่อุทยานฯ ได้ตามบริการการท่องเที่ยวที่จัดให้ และการเยี่ยมชมจะกลับมาสิ้นสุดที่พื้นที่บริการวิชาการและการท่องเที่ยวนี้ในที่สุด พื้นที่บริการวิชาการท่องเที่ยว ประกอบด้วยพื้นที่ใช้สอยและก่อสร้างอาคารดังนี้

- 1) พื้นที่จอดรถรวม ต้องจัดที่จอดรถรวมอย่างพอเพียงสำหรับรถทุกชนิดของผู้มาเยี่ยมชม ให้ผู้เยี่ยมชมใช้บริการและยานพาหนะที่ควบคุมโดยอุทยานฯ เท่านั้นในการท่องเที่ยว
- 2) พื้นที่อาคารบริการวิชาการและการท่องเที่ยว จะใช้พื้นที่และอาคารศาลากลางหลังเดิม ดัดแปลงต่อเติมและก่อสร้างอาคารบริการให้เหมาะสมกับกิจกรรมต่างๆ
- 3) พื้นที่สถานียานพาหนะควบคุมของอุทยานฯ เมื่อผู้มาเยี่ยมชมได้รับข้อมูลวิชาการและการท่องเที่ยวแล้ว สามารถเยี่ยมชมโบราณสถานได้ตามข้อมูลนั้น โดยการเดินเท้าหรือเลือกใช้บริการยานพาหนะต่างๆ ได้แก่ ทางเรือ จักรยาน รถพ่วง หรือยานพาหนะอื่นๆที่จัดไว้ให้

จากแผนงานทั้ง 3 ยังคงยึดหลักการตามแผนแม่บทโครงการอนุรักษ์และพัฒนานครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยาและบริเวณใกล้เคียง แต่มีการปรับปรุงให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันมากขึ้น จะเห็นถึงความสำคัญในการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรี อยุธยา โดยมุ่งเน้นให้ผู้มาเยี่ยมชมได้รับความสะดวกสบายในการเยี่ยมชม มีการปรับปรุงทางด้านการคมนาคม สภาพแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยว และการให้ข้อมูลความรู้ความเข้าใจแก่นักท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีการควบคุมยานพาหนะที่เข้ามาท่องเที่ยวภายในพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เช่น รถจักรยาน เป็นต้น แต่จากแผนงานดังกล่าวยังไม่มีการกำหนดเส้นทางจักรยานอย่างชัดเจน ว่าควรจะมีรูปแบบและโครงข่ายในลักษณะใด ดังนั้นการศึกษาการกำหนดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา จึงมีความจำเป็นเพื่อที่จะสามารถกำหนดโครงข่ายเส้นทางจักรยานให้สอดคล้องกับ ความต้องการของผู้ใช้รถจักรยาน สภาพแวดล้อม และเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆได้อย่างทั่วถึง พร้อมทั้งมีการกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม และเอื้อประโยชน์ต่อการใช้รถจักรยาน

2.1.3 แผนแม่บทระยะที่ 2 โครงการอนุรักษ์และพัฒนามรดกประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา

โดย มหาวิทยาลัยศิลปากร เสนอต่อ กรมศิลปากร 2542

เป็นแผนงานที่ครอบคลุมพื้นที่ที่เหลือนอกเขตอุทยานประวัติศาสตร์ อันได้แก่ พื้นที่ส่วนที่เหลือในเกาะเมืองด้านทิศตะวันออก และพื้นที่รอบนอกเกาะเมืองทั้งหมด ซึ่งพื้นที่ในเกาะเมืองด้านทิศตะวันออกนั้นเป็นพื้นที่ที่อยู่ในขอบเขตของการศึกษาด้วย จึงจำเป็นต้องศึกษาถึงแผนงานต่างๆที่เกี่ยวข้องในพื้นที่นี้ด้วย โดยมหาวิทยาลัยศิลปากร เป็นผู้จัดทำเสนอต่อ กรมศิลปากร

พื้นที่ทางด้านตะวันตกของเกาะเมือง และพื้นที่ทางด้านตะวันออกของเกาะเมืองมีความสัมพันธ์ต่อเนื่องทางกายภาพ แต่มีความต่างในการใช้ที่ดิน ในขณะที่พื้นที่ทางด้านตะวันตกส่วนใหญ่เป็นซากโบราณสถาน แต่พื้นที่ทางด้านตะวันออกเป็นโบราณสถานที่ยังมีชีวิตต่อเนื่อง จากการศึกษาของมหาวิทยาลัยศิลปากรสรุปว่า พื้นที่ทางด้านตะวันออกนี้เป็นส่วนหนึ่งของเกาะเมืองเป็นศูนย์กลางทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของราชอาณาจักร จึงประกอบไปด้วย วัด ศาสนสถาน สิ่งก่อสร้างที่เป็นสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ เช่น ถนนสัญจร คลอง สะพาน ฯลฯ นอกจากนี้ ยังมีย่านพาณิชยกรรม ย่านหัตถกรรม และบ้านเรือนที่พำนักอาศัย กระจายอยู่มากมาย ซึ่งเนื้อหาของแผนงานที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาการกำหนดเส้นทางจักรยานดังนี้

2.1.3.1 แผนแม่บทงานภูมิสถาปัตยกรรม

แนวเชื่อมภูมิทัศน์ทางบก ได้แก่ ทางสัญจรเบา หมายถึง ทางเท้า และทางจักรยานเท่านั้น ซึ่งจะเป็นโครงหลักของแนวเชื่อมทั้งหมดเพราะในแนวเชื่อมหลัก และรองนั้นจะมีทางสัญจรเบานี้คู่ขนานไปตลอด และยังทำให้ลดปริมาณการการใช้ยานพาหนะในพื้นที่โครงการฯลง เพื่อให้มีเวลาในการซึมซับบรรยากาศของเมืองทั้งหมด ซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิดหลักของโครงการที่จะเน้นให้นครประวัติศาสตร์มีบรรยากาศที่เงียบสงบไม่พลุกพล่านไปด้วยรถขนาดใหญ่ในอนาคต

2.1.3.2 แผนการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

ภายในบริเวณพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา นอกเหนือไปจากพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญแล้ว พื้นที่ทางด้านตะวันออกของเกาะเมืองก็มีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อเป็นแหล่งท่องเที่ยวต่อเนื่องจากพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ได้เช่นกัน ซึ่งสถานที่สำคัญในการจัดให้มีเส้นทางท่องเที่ยว ได้แก่ ตลาดเจ้าพรหม พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติจันทรเกษม ตลาดหัวรอ เกาะลอย เจดีย์วัดเขียน วัดขุนแสน ประตูป้อมข้าวเปลือก วัดราชประดิษฐาราม ซึ่งแหล่งท่องเที่ยวเหล่านี้จะให้นักท่องเที่ยวได้สัมผัสกับบรรยากาศของชุมชนและลักษณะวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชนเมืองในปัจจุบันอย่างใกล้ชิด นอกจากนี้ยังเป็นการส่งเสริมให้ชุมชนได้มีส่วนร่วมในกิจกรรมการท่องเที่ยวอีกด้วย ในการจัดเส้นทาง อาจเป็นเส้นทางที่ต่อเนื่องมาจากภายในอุทยานประวัติศาสตร์ นักท่องเที่ยวสามารถเดินชมตลาด การค้า และความเป็นอยู่ในเมือง สลับกับโบราณสถานที่มีคุณค่าที่ยังผสมผสานอยู่กับเมืองในปัจจุบัน และบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งได้รับการปรับปรุงเป็นพื้นที่โล่งบางส่วน

จากแผนงานทั้ง 2 พิจารณาแล้วว่ามีส่วนเกี่ยวข้องกับการศึกษา จะเห็นได้ว่าแผนแม่บทดังกล่าวมีการส่งเสริมให้ใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว และส่งเสริมกิจกรรมท่องเที่ยวของแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ภายนอกเขตอุทยานประวัติศาสตร์ ซึ่งจะทำให้การท่องเที่ยวโดยรถจักรยานมีความต่อเนื่องกันทั้งในพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ และพื้นที่ภายนอกอุทยานประวัติศาสตร์ แต่จากแผนงานดังกล่าวยังไม่มีการกำหนดการศึกษาการจัดเส้นทางจักรยานอย่างชัดเจน ดังนั้นการศึกษาการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อให้นักท่องเที่ยวได้ใช้เส้นทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยวต่างๆที่อยู่ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาได้อย่างทั่วถึง จึงมีความสอดคล้องกับแนวนโยบายของกรมศิลปากร และพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยวในรูปแบบการใช้รถจักรยานที่มีความนิยมในปัจจุบัน

2.1.4 แผนหลักพัฒนาการท่องเที่ยว จังหวัดพระนครศรีอยุธยาและบริเวณใกล้เคียง

โดย สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เสนอต่อ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย 2531

เนื่องจากแผนพัฒนาการท่องเที่ยวฉบับนี้สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้จัดทำขึ้นตั้งแต่ สิงหาคม 2531 เพื่อเสนอต่อการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ซึ่งในขณะนั้นอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยายังไม่ได้ประกาศให้เป็นพื้นที่มรดกโลก ดังนั้นแผนงานต่างๆที่ได้ออกวางไว้จึงเป็นแผนงานขนาดใหญ่ที่จะส่งเสริมพัฒนาการท่องเที่ยว โดยไม่ได้ตั้งแนวความคิดทางด้านการอนุรักษ์เข้ามาพิจารณาเท่าที่ควร ทำให้มีความขัดแย้งกับแผนแม่บทที่กล่าวมาแล้วทั้ง 3 แผนงานของกรมศิลปากรพอสมควร ประกอบกับแผนพัฒนาดังกล่าวได้จัดทำมาเป็นเวลานาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แล้ว จึงมีความเห็นว่าการวิเคราะห์แผนหลักพัฒนาการท่องเที่ยวฉบับนี้ ไม่มีผลต่อการศึกษาทางด้านนโยบายมากเท่ากับแผนแม่บทของกรมศิลปากรที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

จากการศึกษาถึงแผนพัฒนาทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ประวัติศาสตร์ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เพื่อศึกษาถึงความเป็นไปได้ของการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ได้พบว่าแผนแม่บทต่างๆ ที่ศึกษามานี้มีแนวนโยบายที่จะสนับสนุนให้มีเส้นทางสัญจรเบา ทางจักรยานไว้เพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเที่ยวชมได้อย่างทั่วถึง และยังเป็น การรองรับแนวนโยบายที่จะลดจำนวนยานพาหนะหนักที่จะเข้ามาในพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ด้วย เพื่อเป็นการป้องกันการพังทลายของโบราณสถานต่างๆ จากแรงสั่นสะเทือนของยานพาหนะเหล่านั้น และยังช่วยลดมลพิษในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวลงอีกทางหนึ่งด้วยเช่นกัน ดังนั้นการจัดเส้นทางจักรยานจึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดให้มีรูปแบบที่ชัดเจน เพื่อก่อให้เกิดความสะดวกรบาย มีความปลอดภัยในการท่องเที่ยว และมีโครงข่ายเส้นทางที่สามารถเข้าไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง

2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

ในการศึกษาจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเข้าใจกับแนวความคิดและค่านิยมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ซึ่งมีแนวความคิดและค่านิยมที่สำคัญที่ต้องทำความเข้าใจดังต่อไปนี้

2.2.1 ความหมายของการท่องเที่ยว

สำหรับความหมายของคำว่า "การท่องเที่ยว" มีการให้คำจำกัดความอยู่หลายลักษณะ ซึ่งจากการศึกษาพบว่ามีผู้ที่ได้ให้คำจำกัดความไว้ ดังนี้

การท่องเที่ยว (Tourism) เป็นคำที่มีความหมายค่อนข้างกว้างขวางเพราะว่ามีได้หมายความแต่เฉพาะเพียงการเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ หรือ เพื่อความสนุกสนานบันเทิงเริงรมย์ดังที่คนส่วนมากเข้าใจกัน การเดินทางเพื่อการประชุมสัมมนา เพื่อศึกษาหาความรู้ เพื่อการกีฬา เพื่อการติดต่อธุรกิจ ตลอดจนการเยี่ยมเยียนญาติพี่น้องนับว่าเป็นการท่องเที่ยวทั้งสิ้น (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2533 : 19)

การท่องเที่ยวประกอบด้วยองค์ประกอบอย่างน้อย 3 ประการคือ

1. การเดินทางจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว
2. เป็นการเดินทางด้วยความสมัครใจ
3. เดินทางด้วยวัตถุประสงค์ใดๆก็ตาม ที่ไม่ใช่เพื่อการประกอบอาชีพหรือหารายได้ (นิคม จารุมณี, 2535 :1)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การท่องเที่ยว (Tourism) หมายถึง ผลรวมของปรากฏการณ์ต่างๆ และความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นจากปฏิสัมพันธ์ระหว่างนักท่องเที่ยวกับธุรกิจและบริการต่างๆรวมทั้งกับรัฐบาลประเทศเจ้าภาพและประชาชนในท้องถิ่นซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องอยู่ในกิจกรรมหรือกระบวนการในการดึงดูด ด้วยการให้การต้อนรับที่อบอุ่นเปี่ยมไมตรีจิตแก่นักท่องเที่ยวหรือผู้มาเยือน (Mc Intosh and Goeldner. 1980 อ้างโดย สมบัติ กาญจนกิจ. 2544 : 18)

การท่องเที่ยวเป็นกระบวนการนันทนาการ (Recreation) รูปแบบหนึ่งที่เกิดขึ้นระหว่างเวลาว่าง (leisure time) ที่มีการเดินทาง (travel) เข้ามาเกี่ยวข้อง โดยเป็นการเดินทางจากที่หนึ่งที่มีจุดหมายที่อยู่อาศัย ไปยังอีกที่หนึ่งที่มีมักถือเป็นแหล่งท่องเที่ยว เพื่อเปลี่ยนบรรยากาศและสิ่งแวดล้อม โดยมีแรงกระตุ้น (motivator) จากความต้องการในด้านกายภาพ ด้านวัฒนธรรม วิถีชีวิต ประเพณี และด้านสถานะเพื่อการยอมรับนับถือ (สมบัติ กาญจนกิจ. 2544 : 18)

นอกจากนี้จากการทบทวนวรรณกรรมยังพบความหมายของการท่องเที่ยวในรูปแบบอื่นๆ อีก ซึ่งได้มีผู้ให้คำจำกัดความไว้ ดังนี้

การท่องเที่ยวทัศนศึกษา หมายถึง การท่องเที่ยวเพื่อแสวงหาความรู้ การเรียนรู้ด้วยการเห็นหรือเป็นการศึกษานอกสถานที่เพื่อทำกิจกรรมร่วมกัน ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. การท่องเที่ยวทัศนศึกษาระยะสั้น หมายถึง การท่องเที่ยวทัศนศึกษาโดยไม่พักค้างแรม
2. การท่องเที่ยวทัศนศึกษาระยะยาว หมายถึง การท่องเที่ยวทัศนศึกษาโดยพักค้างแรม

การท่องเที่ยวทัศนศึกษาอย่างถูกวิธี หมายถึง การท่องเที่ยวทัศนศึกษาอย่างประหยัด ปลอดภัย ได้ความรู้ สนุกเพลิดเพลิน ไม่ก่อความรำคาญให้ผู้อื่น รวมทั้งไม่ทำลายสภาพแวดล้อมและทรัพยากรการท่องเที่ยว (คณะอนุกรรมการส่งเสริมทัศนศึกษาสำหรับเยาวชน. ม.ป.ป. : 2)

จากการศึกษาถึงคำจำกัดความ แนวความคิด และความหมายของการท่องเที่ยว ก็พอจะสรุปถึงความหมายของการท่องเที่ยวได้ว่า เป็นการเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังอีกที่หนึ่งเป็นการชั่วคราว โดยสมัครใจ ซึ่งมีจุดประสงค์เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ หาความเพลิดเพลิน แสวงหาความรู้ ประชุมสัมมนา ติดต่อธุรกิจ เล่นกีฬา เพื่อเยี่ยมญาติมิตร ฯลฯ ที่ไม่ได้ไปเพื่อประกอบอาชีพและหารายได้ นอกจากนี้การไปทัศนศึกษาหาความรู้นอกสถานที่ก็ถือว่าเป็นการท่องเที่ยวรูปแบบหนึ่งที่นำส่งเสริมและน่าสนใจ เพราะจะก่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจ และความเพลิดเพลินแก่ผู้ไปทัศนศึกษาด้วยเช่นกัน

2.2.2 ความหมายของทรัพยากรการท่องเที่ยว

แหล่งท่องเที่ยวต่างๆเปรียบเสมือนเป็นทรัพยากรสำคัญที่จะดึงดูดให้นักท่องเที่ยวได้เข้ามาเที่ยวชม การศึกษาถึงความหมายของทรัพยากรการท่องเที่ยวจะทำให้ทราบถึงลักษณะต่างๆของทรัพยากรการท่องเที่ยวที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ ซึ่งมีผู้นิยามความหมายและกำหนดลักษณะของทรัพยากรการท่องเที่ยวเอาไว้ดังนี้

ทรัพยากรการท่องเที่ยว (Tourism Resource) หมายถึง สิ่งดึงดูดใจที่ก่อให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวซึ่งนอกจากจะเป็นทั้งวัตถุและเป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ยังเป็นปัจจัยสำคัญที่จะ “ขาย” ให้แก่นักท่องเที่ยว อาจจะถูกกล่าวได้ว่าเป็น “สินค้า” ที่มีคุณลักษณะพิเศษที่สามารถดึงดูดให้ “ลูกค้า” หรือนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามา “ซื้อ” กันถึงที่ตั้งอยู่ของสินค้า ในที่นี้ขอแบ่งประเภททรัพยากรการท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดความเข้าใจในภาพรวมของการท่องเที่ยวโดยยึดเป้าหมายการไปชมของนักท่องเที่ยวเป็นหลัก ดังนี้

1. ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ หมายถึง สภาพทางกายภาพของธรรมชาติที่มีความสวยงาม หรือความน่าสนใจต่อการเดินทางไปเที่ยวชม ได้แก่ ภูเขา ป่าไม้ น้ำตก แม่น้ำ ลำธาร ชายทะเล เกาะแก่ง นอกจากนี้ยังรวมถึงบริเวณซึ่งมนุษย์เราได้เข้าไปปรับปรุงตกแต่งเพิ่มเติมในบางส่วนให้ความงามของธรรมชาติเด่นชัดยิ่งขึ้นได้แก่ อ่างเก็บน้ำ เขื่อน

2. ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ โบราณวัตถุสถานและศาสนา หมายถึง สิ่งต่างๆที่มนุษย์เราได้สร้างสรรค์ขึ้นตามวัตถุประสงค์และเพื่อประโยชน์ของมนุษย์เอง ทั้งที่เป็นมรดกของอดีตและได้สร้างเสริมขึ้นในสมัยปัจจุบัน แต่มีผลดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว ได้แก่ พระราชวัง ศาสนสถาน โบราณวัตถุสถาน อนุสรณ์สถาน และพิพิธภัณฑ

3. ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และกิจกรรม หมายถึง รูปแบบการดำเนินชีวิตของผู้คนในสังคมและการประพฤติปฏิบัติที่ยึดถือและสืบทอดต่อกันมาตลอดจนกิจกรรมต่างๆ ที่มีผลต่อการดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว ได้แก่ สภาพชีวิตไทยริมคลอง ตลาดน้ำ เรือนแพ หมู่บ้านชาวเขา หมู่บ้านประมง งานเทศกาลประเพณี ศูนย์แสดงวัฒนธรรม ประเพณี และสวนสนุก เป็นต้น (วิวัฒน์ชัย บุญยภัคดี. 2533 : 89-90)

ซึ่งจากการศึกษาจะพบว่าในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ทรัพยากรการท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะเป็นทรัพยากรท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ โบราณวัตถุสถานและศาสนา ซึ่งกระจุกตัวอยู่มากภายในพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ ส่วนพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา จะเป็นพื้นที่ที่มีทรัพยากรท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และกิจกรรม เพราะมีรูปแบบการดำเนินชีวิตของผู้คนในสังคม มีตลาดซื้อขายสินค้า มีชุมชนที่อยู่อาศัยอย่างหนาแน่น ดังนั้นภายในพื้นที่ศึกษานี้จะพบว่ามีทรัพยากรท่องเที่ยวถึง 2 ประเภทที่จะดึงดูดให้นักท่องเที่ยวได้เข้ามาเที่ยวชม ศึกษาหาความรู้ และความเพลิดเพลินได้อย่างมาก

2.2.3 ความหมายของนักท่องเที่ยว

องค์การท่องเที่ยวแห่งโลก (World Tourism Organization : WTO) ได้ประกาศใช้คำนิยามเกี่ยวกับนักท่องเที่ยวในปี ค.ศ. 1968 ภายหลังจากการประชุม เรื่อง การเดินทางและท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (International Travel and Tourism) ที่กรุงโรม ประเทศอิตาลี โดยเสนอแนะให้ประเทศสมาชิกใช้คำนิยามที่หมายถึงนักท่องเที่ยวไว้ดังนี้

Travelers หมายถึง ผู้เดินทาง นักเดินทาง นักท่องเที่ยว ซึ่งจะรวมทั้งผู้ที่สามารถนำมาจัดเก็บเป็นข้อมูลสถิติได้ เช่น นักท่องเที่ยว (Tourists) และเก็บรวบรวมเป็นสถิติไม่ได้ เช่น ผู้อพยพ (immigrants) ผู้เร่ร่อน (nomads) ผู้โดยสารที่เดินทางผ่าน (transit passengers) ผู้ทำงานตามชายแดน (border workers) ผู้ปฏิบัติราชการที่ได้รับมอบหมายในประเทศนั้นๆ (Diplomats, representatives of Consulates, Members of Armed Force) และผู้ลี้ภัย (refugees)

Visitors หมายถึง ผู้มาเยือน นักท่องเที่ยว โดยแยกออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. Tourists หมายถึง นักท่องเที่ยวที่ค้างคืน เดินทางมาเยือนและพักอยู่ในประเทศตั้งแต่ 24 ชั่วโมงขึ้นไป โดยใช้บริการสถานที่พักแรม ณ แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ (local accommodation) โดยแยกตามลักษณะของนักท่องเที่ยว ดังนี้

- International Tourist หมายถึง นักท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่ค้างคืนเดินทางเข้ามาในประเทศ และพำนักอยู่ครั้งหนึ่งๆ ไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง (1 คืน) และไม่มากกว่า 60 วัน

- Domestic Tourist หมายถึง นักท่องเที่ยวภายในประเทศที่ค้างคืนอาจเป็นคนไทย หรือคนต่างด้าวที่อยู่ในประเทศไทยเดินทางมาจากจังหวัดที่อยู่อาศัยปกติของตนไปยังจังหวัดอื่นๆ ระยะเวลาที่พำนักอยู่ไม่เกิน 60 วัน

2. Excursionists หมายถึง นักทัศนาจร นักท่องเที่ยวที่ไม่ค้างคืน (Day Visitor) เดินทางมาเยือนชั่วคราว และอยู่ในประเทศน้อยกว่า 24 ชั่วโมง และไม่ได้ใช้บริการสถานที่พักแรม ณ แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ เช่น ผู้ที่เดินทางมากับเรือสำราญ (cruise) โดยแยกตามลักษณะของนักท่องเที่ยวได้ในทำนองเดียวกัน คือ

- International Excursionist หมายถึง นักทัศนาจรระหว่างประเทศ

- Domestic Excursionist หมายถึง นักทัศนาจรภายในประเทศ

นักท่องเที่ยวยุคใหม่ประเภท Tourists และ Excursionists เป็นกลุ่มนักเดินทาง (Travelers) ที่สามารถติดตามการเดินทางและจัดเก็บเป็นข้อมูลสถิติได้ (ฉลองศรี พิมพ์สมพงศ์. 2542 : III-IV)

2.2.4 พฤติกรรมการท่องเที่ยว

ในการศึกษาเรื่องพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว จะทำให้เราทราบถึงลักษณะของการเดินทางมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว และทำให้ทราบถึงสิ่งที่จะรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่มที่มาได้ ซึ่งพฤติกรรมการมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว อาจจำแนกได้ดังต่อไปนี้

ในด้านพฤติกรรมการท่องเที่ยวอาจแบ่งเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ นักท่องเที่ยวชาวไทย และนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ซึ่งข้อแตกต่างใหญ่ๆของพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว 2 กลุ่มนี้คือ นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศจะมีความกระตือรือร้นในการท่องเที่ยวมากกว่า สนใจในเรื่องศิลปวัฒนธรรมประเพณีเพราะถือว่าเป็นเรื่องแปลกแตกต่างออกไปจากที่ตนเคยรับรู้มา มักสนใจในสิ่งที่พบเห็น และสนใจในการถ่ายภาพเป็นที่ระลึก มีความคาดหวังในเรื่องการกำหนดทิศทาง (Orientation) ของตัวเอง ความสะอาด ความสะดวกสบาย และเอกลักษณ์มากกว่านักท่องเที่ยวชาวไทย กลุ่มนักท่องเที่ยวทั้ง 2 กลุ่มนี้ยังแบ่งออกตามลักษณะการมาท่องเที่ยวได้เป็น 2 กลุ่มคือ

1. นักท่องเที่ยวที่มาโดยลำพัง ได้แก่ นักท่องเที่ยวที่ไม่ได้ใช้บริการของบริษัทนำเที่ยว นักท่องเที่ยวมักได้รับคำแนะนำจากเอกสารการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวประเภทนี้ไม่คาดหวังในเรื่องความสะดวกสบายของการเดินทางและการเข้าชมมากนัก แต่คาดหวังในเรื่องความสะอาดและความสะดวกสบาย ในการกำหนดทิศทางมีความต้องการรู้ทิศทาง และตำแหน่งที่ตนเองอยู่ค่อนข้างสูง

2. นักท่องเที่ยวที่มาเป็นกลุ่ม ได้แก่ นักท่องเที่ยวที่มาอยู่กับบริษัทนำเที่ยว ต้องการการรวมกลุ่มและได้รับการบอกเล่า ต้องการความสะดวกสบาย นักท่องเที่ยวที่มาเป็นกลุ่มในลักษณะนี้จะสร้างความรบกวนให้กับนักท่องเที่ยวอื่นๆ หากมีการจัดเตรียมสถานที่ไม่ดีพอ

สำหรับพฤติกรรมการท่องเที่ยวในเมืองของนักท่องเที่ยวที่มีอยู่ในปัจจุบัน พอจำแนกได้ดังนี้

1. การชมเมืองโดยรวม คือการนั่งยานพาหนะรูปแบบต่างๆชมเมือง ไปตามเส้นทางสำคัญ ที่มีสถานที่ที่มีความสำคัญตั้งอยู่ มีการบรรยายประกอบในระหว่างการชม

2. การเข้าชมสถานที่สำคัญและสถานที่น่าสนใจ นักท่องเที่ยวมักสนใจในรูปแบบสถาปัตยกรรมในเชิงวัฒนธรรม พิพิธภัณฑสถานในลักษณะต่างๆ โรงงานผลิตภัณฑ์พื้นเมือง เป็นต้น ต้องมีการจัดเส้นทางเดินให้เหมาะสมกับกลุ่มนักท่องเที่ยว ผู้นำทาง และมีร้านขายของที่ระลึกด้วย

3. การขึ้นที่สูงเพื่อชมเมือง เช่น หอคอย อาคารสูง ภูเขา เป็นต้น ความสะดวกในการเข้าชมจะอยู่กับการจัดสถานที่นั้นๆ รับกลุ่มนักท่องเที่ยวได้มากพอ บางครั้งหากสถานที่มีความเหมาะสมเพียงพอ อาจจัดเป็นร้านอาหาร หรือจุดชมเมืองในเวลากลางคืนได้ด้วย

4. การชมการละเล่นพื้นเมือง หรือขบวนในงานเทศกาล การจัดสถานที่น่าจะขึ้นกับรูปแบบและขนาดที่ต้องการของการละเล่นโดยการละเล่นนั้นอาจเป็นการจัดถาวรหรือจัดขึ้นเป็นครั้งคราวก็ได้ เช่น เทศกาลลอยกระทง เทศกาลสงกรานต์ เป็นต้น

5. การจำหน่ายชื่อของ ส่วนใหญ่เป็นการชื่อของที่ระลึก ผลิตภัณฑ์พื้นเมืองต่างๆ อาจจัดรวมเป็นบริเวณขายอาหารและจำหน่ายชื่อของไปด้วยกัน

6. การนมัสการสิ่งศักดิ์สิทธิ์ การท่องเที่ยวเช่นนี้มักเป็นลักษณะของนักท่องเที่ยวชาวไทย กิจกรรมที่ทำได้เกี่ยวกับศาสนา เช่น การไหว้พระ ทำบุญทำทาน การแก้บน เป็นต้น (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2531 : 1-8 - 1-9)

นักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยวในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา จะพบว่านักท่องเที่ยวและชาวต่างประเทศ ลักษณะการเดินทางมาเที่ยวโดยลำพัง และมาเป็นกลุ่มคณะ ซึ่งพฤติกรรมที่นักท่องเที่ยวกระทำเมื่อมาเที่ยวในพื้นที่เกาะเมืองมักจะเป็น การเที่ยวชมเมืองโดยรวม เข้าชมสถานที่สำคัญ และน่าสนใจ ประกอบกิจกรรมทางศาสนา นมัสการสิ่งศักดิ์สิทธิ์ และจำหน่ายชื่อของสินค้าพื้นเมืองต่างๆ

นอกจากการศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวแล้ว เพื่อการวางแผนการจัดเส้นทางจักรยานให้มีประสิทธิภาพ ตัวแปรที่สำคัญที่สุดที่ต้องคำนึงถึง คือ ประเทศต้นกำเนิดของนักท่องเที่ยว (Country of Origin) กล่าวคือการเดินทางเข้ามาของนักท่องเที่ยวจากประเทศต้นกำเนิดของนักท่องเที่ยวนั่นเอง เพราะตัวแปรดังกล่าวสามารถระบุถึงขอบเขตแห่งความต้องการของนักท่องเที่ยวเหล่านั้นได้เป็นอย่างดี เช่น นักท่องเที่ยวบางกลุ่มที่มีแรงจูงใจให้เดินทางท่องเที่ยวเพื่อไปดูสิ่งแปลกๆใหม่ๆ ที่แตกต่างไปจากประเทศของตน แต่นักท่องเที่ยวบางกลุ่มต้องการความสะดวกสบายระหว่างการเดินทางท่องเที่ยว เช่นเดียวกับที่พวกเขาเคยมีหรือเคยได้รับภายในประเทศของตนเอง (นิคม จารุมณี. 2535 : 87)

ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีที่กล่าวว่านักท่องเที่ยวที่มาจากวัฒนธรรมของกลุ่มที่มีลักษณะเฉพาะแตกต่างกันในแต่ละกลุ่ม มีรากฐานมาจากเชื้อชาติ ศาสนา ถิ่นที่อยู่ทางภูมิศาสตร์ที่ต่างกัน จะมีพฤติกรรมการบริโภคแตกต่างกัน และในกลุ่มเดียวกันจะมีพฤติกรรมการท่องเที่ยว การซื้อสินค้าและบริการคล้ายคลึงกัน ดังนั้นนักท่องเที่ยวที่มาจากพื้นฐานทางวัฒนธรรมเดียวกันย่อมมีความต้องการและพฤติกรรมการท่องเที่ยวคล้ายคลึงกัน การให้บริการและบริการและสนองความต้องการควรสอดคล้องกับวัฒนธรรมของกลุ่มนั้นๆ (ฉลองศรี พิมพ์สมพงศ์. : 42-43)

ดังนั้นการเก็บข้อมูลจากนักท่องเที่ยวจึงควรที่จะแบ่งกลุ่มของนักท่องเที่ยวออกเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทย และนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ เพื่อทราบข้อมูลคุณลักษณะ ทศนคติ ความต้องการ สำหรับการวางแผนให้มีความสอดคล้องกับความต้องการและพฤติกรรมการท่องเที่ยวของทั้ง 2 กลุ่มที่มีความแตกต่างกัน

2.2.5 วัตถุประสงค์ของการเดินทางท่องเที่ยว

ในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวและนักทัศนศึกษา ย่อมมีเหตุผลที่แตกต่างกันไป เพราะการท่องเที่ยวเป็นความต้องการอย่างหนึ่งของคนที่เกิดขึ้นเมื่อมีความพร้อม ทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ ซึ่งสามารถจำแนกได้ดังนี้

1. ความอยากรู้อยากเห็นในด้านต่างๆ เป็นการท่องเที่ยวเพื่อพบเห็นสิ่งแปลกใหม่ การได้รับรู้เรื่องราวต่างไปจากที่ตนเองเคยรับรู้ เช่น ด้านวัฒนธรรมประเพณีที่แตกต่างกันออกไป ด้านการเมือง และลักษณะพิเศษของธรรมชาติ เป็นต้น
2. การพักผ่อนหย่อนใจ เป็นการท่องเที่ยวเพื่อคลายความเครียดจากภารกิจประจำวัน เช่น การไปเล่นกีฬา ไปเที่ยวชมความงามของธรรมชาติ ศิลปะ ดนตรี หรือการไปเที่ยวในแหล่งบันเทิงอื่นๆ เป็นต้น
3. ความสนใจทางด้านศาสนาและไสยศาสตร์ เป็นการท่องเที่ยวไปตามสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ หรือศาสนา การประชุมรวมกลุ่ม ประกอบกิจกรรมทางศาสนา
4. อาชีพและธุรกิจ เป็นการเดินทางเพื่อสำรวจค้นคว้า ทศนศึกษาหาความรู้ การไปดูงาน ประชุมสัมมนา
5. อื่นๆ เช่น การไปเยี่ยมญาติมิตร เพื่อนฝูง ซึ่งวัตถุประสงค์ข้อนี้มักเกิดขึ้นเมื่อมีวันหยุด วันเทศกาลต่างๆ เป็นการพบปะเพื่อรวมกลุ่มกัน หรือเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2531 : 1-7)

ซึ่งในกรณีของนักท่องเที่ยวที่มายังพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา นักท่องเที่ยวที่มามีจุดประสงค์เพื่อเยี่ยมชมสถานที่ที่มีความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์ ประเพณี วัฒนธรรม ความสนใจทางด้านศาสนา การประกอบกิจกรรมทางศาสนา และมาเที่ยวในงานเทศกาลต่างๆที่จัดขึ้นภายในเกาะเมือง เช่น งานอยุธยาเมืองมรดกโลก งานเทศกาลสงกรานต์ เป็นต้น

2.2.6 แรงจูงใจในการท่องเที่ยว

ในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวแต่ละบุคคล มักเกิดจากความต้องการและความรู้สึกภายใน ประกอบกับปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและสังคมที่ผลักดันให้เกิดการเดินทางได้ ลักษณะของแรงจูงใจในการท่องเที่ยวที่สำคัญๆ และกระตุ้นให้คนเดินทางท่องเที่ยวมากขึ้น มีดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. แรงจูงใจทางด้านกายภาพและจิตวิทยา (Physical and Psychological Motives) ได้แก่ ความต้องการการพักผ่อนทั้งร่างกายและจิตใจ เพื่อหลีกเลี่ยงจากงานจำเจ และความยุ่งยากต่างๆ ไปหามุมสงบเพื่อรักษาสุขภาพ รักษาโรคตามคำแนะนำของแพทย์ เล่นกีฬา การเที่ยวชมธรรมชาติ การซื้อของ การท่องเที่ยวเพื่อแสวงหาความเพลิดเพลิน และได้พักผ่อนจิตใจของตนเองด้วย

2. แรงจูงใจทางด้านวัฒนธรรมและการศึกษา (Cultural / Personal Education Motives) เป็นแรงจูงใจในด้านความอยากรู้อยากเห็น อยากรู้จักผู้คน สถานที่ และประเทศที่ไม่เคยรู้จักมาก่อน สนใจอยากรู้เกี่ยวกับศิลปะ วัฒนธรรม ดนตรี สถาปัตยกรรม นาฏศิลป์ ศิลปะพื้นบ้าน เทศกาล สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ ธรรมชาติและเพื่อศึกษาให้มีความรู้ความเข้าใจว่าเชื้อชาติอื่น ๆ มีความเป็นอยู่อย่างไร

3. แรงจูงใจทางด้านสังคม และความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล (Social / Interpersonal / Ethnic Motives) ได้แก่ การไปพบปะ เยี่ยมญาติหรือเพื่อน เยี่ยมสถานที่เกิด ไปเป็นเพื่อนผู้อื่น การได้พบหรือรู้จักกับมิตรใหม่ ซึ่งอาจจะต่างเชื้อชาติ ศาสนากับตน เป็นการแสวงหามิตรภาพ ประสบการณ์ และสิ่งแวดล้อมใหม่ๆ โดยหลีกเลี่ยงจากสิ่งแวดล้อมที่คุ้นเคยเป็นการชั่วคราว

4. แรงจูงใจทางด้านการทำงานและธุรกิจ (Business / Work Related Motives) ได้แก่ การไปเจรจาติดต่อธุรกิจทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ตลอดจนการติดตามผล การเข้าร่วมประชุม สัมมนา การเดินทางไปโดยมีภาระงานเกี่ยวข้องเป็นบางส่วนด้วย หรือกึ่งทำงานกึ่งเที่ยว

5. แรงจูงใจด้านการบันเทิง และสิ่งเพลิดเพลิน (Entertainment / Amusement / Pleasure / Pastime Motives) ได้แก่ การไปเที่ยวชมสวนสนุก (Theme Parks) สถานที่บันเทิงต่างๆ การได้ดูกีฬา และกิจกรรมบันเทิง ซึ่งให้ความเพลิดเพลิน เช่น ขบวนพาเหรดรถบุปผาชาติ การแสดงแสง – เสียง การแข่งรถ การได้ไปเที่ยวซื้อของยามว่าง การได้ดูชมธรรมชาติ ชีวิตสัตว์

6. แรงจูงใจทางด้านศาสนา (Religious Motives) ได้แก่การมีโอกาสไปร่วมแสวงบุญ ศึกษาธรรมะ ฟังสมานธิ เข้าร่วมพิธีกรรมทางศาสนาที่ตนเคารพนับถือ การได้ไปสักการะสถานที่ศักดิ์สิทธิ์ต่างๆ การทำบุญทำทาน บริจาค ช่วยให้เกิดความสุขทางใจแก่นักท่องเที่ยว และถือว่าได้พักผ่อนทางจิตใจด้วย

7. แรงจูงใจทางด้านสถานภาพและเกียรติภูมิ (Prestige and Status Motives) การเดินทางในบางครั้งอาจสร้างชื่อเสียง ยกฐานะ และเกียรติภูมิของตนให้สูงขึ้น เช่น การเดินทางไปประชุมสัมมนา ติดต่อธุรกิจ หรือ ศึกษาต่อในต่างประเทศ ฯลฯ การได้มีโอกาสเดินทางไปทำกิจกรรมต่างๆ จะทำให้เป็นคนมีเกียรติ และมีสังคมดีขึ้น (ฉลองศรี พิมพ์สมพงศ์. 2542 : 37-39)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การเดินทางท่องเที่ยวอาจไม่ได้เกิดขึ้นเพราะแรงจูงใจอย่างใดอย่างหนึ่งเพียงอย่างเดียว แต่อาจเกิดจากแรงจูงใจหลายอย่างผสมผสานกันไป เช่น การไปศึกษาหาความรู้ และมีโอกาสได้รักษาสุขภาพในเวลาเดียวกัน ดังนั้นจึงไม่มีแรงจูงใจใดเป็นแรงกระตุ้นที่เด่นชัดที่สุด

2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับผลกระทบจากการท่องเที่ยวต่อสภาพพื้นที่ศึกษา

การท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมหนึ่งที่มีประโยชน์มาก นอกจากนักท่องเที่ยวจะได้รับประโยชน์จากการเดินทางท่องเที่ยวแล้ว ก็ยังส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ของประเทศอีกด้วย ซึ่งผลกระทบจากการท่องเที่ยวสามารถแสดงให้เห็นทั้งทางด้านดีและทางด้านเสียได้ดังนี้

1. ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ

เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจให้ดีขึ้น โดยการดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศให้เดินทางเข้ามาใช้จ่ายเงินตราต่างประเทศในประเทศ ซึ่งจะเป็นการช่วยแก้การเสียดุลการเงินระหว่างประเทศ นอกจากนี้ยังส่งผลให้เกิดการสร้างงานสร้างอาชีพแขนงต่างๆ ยิ่งก่อให้เกิดการกระจายได้ในลักษณะทวีคูณ (Multiplier Effect) กล่าวคือ จะไปกระตุ้นให้เกิดการผลิตและการบริการในด้านอื่นๆ อันเป็นผลดีต่อระบบเศรษฐกิจของส่วนรวม (วิวัฒน์ชัย บุญยภัคดี, 2533 : 90)

แต่ส่วนมากการท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมที่เน้นฤดูกาล ในช่วงที่ไม่มีนักท่องเที่ยวธุรกิจต้องสามารถหารายได้มาชดเชยได้ และในทำนองเดียวกันลูกจ้างและพนักงานก็อาจจะไม่มีงานทำในช่วงเวลานอกฤดูกาลท่องเที่ยวทำให้ขาดรายได้ นอกจากนี้การท่องเที่ยวทำให้ค่าที่ดินและทรัพย์สินในท้องถิ่นเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งอาจเป็นผลเสียต่อผู้ซื้อและประชาชนในท้องถิ่น ในบางกรณีโดยเฉพาะในประเทศที่ยังไม่พัฒนา รัฐบาลต้องทุ่มเทงบประมาณให้กับการท่องเที่ยวจำนวนมากซึ่งงบประมาณดังกล่าวจะนำไปใช้บริการทางสังคมแก่ประชาชน เช่น การศึกษา การสาธารณสุข การคมนาคม เป็นต้น (นิคม จารุมณี, 2533 : 219)

2. ผลกระทบทางด้านสังคม

สร้างความเข้าใจอันดีระหว่างผู้คน การเดินทางท่องเที่ยวของผู้คนเป็นโอกาสที่จะได้ไปมาหาสู่ ได้คบค้าสมาคม ได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นและสิ่งต่างๆต่อกัน จึงยังผลให้เกิดสัมพันธภาพที่ดี ภาพพจน์ที่ดี และความเข้าใจอันดีต่อกัน ซึ่งจะเกิดขึ้นได้ในหลายกลุ่มผู้คนที่ต่างชาติต่างภาษา หรือแม้ผู้คนในประเทศเดียวกันแต่ต่างจังหวัดต่างท้องถิ่นกัน

แต่ในบางครั้งก็ก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างนักท่องเที่ยวกับชาวท้องถิ่น เมื่อนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ไม่เข้าใจถึงขนบธรรมเนียมประเพณีของท้องถิ่นที่ไปเยือน จึงไปเผลอเรอปฏิบัติตัวตามความเคยชินจนบางครั้งกลายเป็นการผิดกาลเทศะ หรือการดูหมิ่นดูแคลนเจ้าของท้องถิ่น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ถิ่น นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงค่านิยมของท้องถิ่น เดิมชาวท้องถิ่นเคยมีความเป็นอยู่ในสังคมชนบทที่เรียบง่ายต่อมาเมื่อมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไปเกี่ยวข้องด้วยก็เกิดความชื่นชมและเลียนแบบเอาอย่างตาม ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตและค่านิยมที่มีมาแต่ดั้งเดิม (วิวัฒน์ชัย บุญยภักดี. 2533 : 91)

การสร้างระบบการท่องเที่ยวก่อให้เกิดการสร้างงานใหม่สำหรับชุมชนขึ้น แต่ก็เป็นผลให้เกิดแรงดึงดูดต่อประชาชนจากภายนอกเข้ามาแสวงหางานใหม่ด้วย คนภายนอกที่เข้ามานี้จะแข่งขันกับคนในชุมชนเดิมในการหางานทำ และขณะเดียวกันก็จะสร้างความต้องการทางด้านที่พักอาศัยและการบริการอื่นๆเพิ่มขึ้น ทั้งหมดนี้จะกลายเป็นแรงกดดันทางสังคมที่มีต่อชุมชนไปในที่สุด (นิคม จารุมณี. 2533 : 220)

3. ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

กระตุ้นให้เกิดการรักษาและปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้ดีขึ้น การเดินทางท่องเที่ยวก่อให้เกิดความสนใจในความสวยงามของภูมิทัศน์ ศิลปกรรมและสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมต่อคุณภาพชีวิตทำให้ทั้งนักท่องเที่ยวและชาวท้องถิ่นเจ้าของสถานที่ท่องเที่ยวหันมาสนใจที่จะรักษาและปรับปรุงสภาพแวดล้อมของตนเองให้ดีขึ้น

แต่ในบางครั้งก็ก่อให้เกิดการทำลายสภาพแวดล้อมและโบราณวัตถุสถาน หากการเดินทางท่องเที่ยวที่ไม่ถูกวิธีหรือนักท่องเที่ยวเองไม่มีวินัยในการท่องเที่ยว ก็ก่อให้เกิดการทำลายทรัพยากรการท่องเที่ยวทั้งที่เจตนาและรู้เท่าไม่ถึงการณ์ (วิวัฒน์ชัย บุญยภักดี. 2533 : 91)

หรือในกรณีเมื่อนักท่องเที่ยวมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นจนเกินขีดความสามารถที่แหล่งท่องเที่ยวจะรองรับ และให้บริการได้ ก็ก่อให้เกิดการเสื่อมสลายของทรัพยากรพื้นฐาน เช่น พื้นดิน และแหล่งน้ำต่างๆ หรือก่อให้เกิดปัญหามลภาวะของเสียง ความไม่สงบในชุมชนได้ (นิคม จารุมณี. 2533 : 221)

4. ผลกระทบทางด้านวัฒนธรรม

เกิดความสามัคคีในสังคมและความร่วมมือร่วมใจกันอนุรักษ์ทรัพยากรการท่องเที่ยว เมื่อได้เห็นนักท่องเที่ยวชื่นชมสถานที่ท่องเที่ยวและสมบัติวัฒนธรรมของตน ก็ก่อให้เกิดความรู้สึกภาคภูมิใจ ความรักและความหวงแหนในสิ่งซึ่งแสดงออกถึงความเป็นเอกลักษณ์ของชาติตน นอกจากนี้ความตระหนักในคุณค่าของสถานที่ท่องเที่ยวและสมบัติวัฒนธรรมที่มีอยู่ ทำให้เกิดสำนึกในความจำเป็นที่จะต้องร่วมมือร่วมใจในการอนุรักษ์ให้ทรัพยากรเหล่านั้นคงอยู่สืบไป

แต่ในด้านเสียจะพบว่าความประณีตทางศิลปะเสื่อมลง เกิดการผลิตสินค้าหัตถกรรมเป็ชของที่ระลึกให้แก่ักท่องเที่ยวโดยมุ่งเน้นแต่ปริมาณสินค้าและกำไรเป็นหลัก ทำให้คุณค่าของศิลปหัตถกรรมที่มีแต่ดั้งเดิมลดลง ตลอดจนการแสดงต่างๆ ทางศิลปวัฒนธรรมก็ทำให้

ลักษณะการค้าเพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยว เกิดการประยุกต์และดัดแปลงจนผิดเพี้ยนไปจากของเดิม ทำให้ขาดเอกลักษณ์ของศิลปะดั้งเดิมและด้อยค่าลงไป (วิวัฒน์ชัย บุญยภักดี. 2533 : 91-92)

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการท่องเที่ยวก่อให้เกิดผลกระทบทั้งด้านดี และด้านเสียต่อสภาพเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรมอย่างมาก การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวจึงจำเป็นที่จะต้องไม่สร้างผลกระทบทางด้านเสียต่อพื้นที่ศึกษา และไม่ขัดแย้งต่อสภาพสังคม และวัฒนธรรมของท้องถิ่นด้วย

2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการจัดการคมนาคมทางบก

ถนนคือสิ่งสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการจัดการคมนาคมทางบก และมีอิทธิพลต่อทางจักรยานด้วย ซึ่งถนนเป็นองค์ประกอบสำคัญของเมืองที่จะเชื่อมโยงส่วนต่างๆของเมืองเข้าด้วยกัน ประเภทต่างๆของถนนมีดังต่อไปนี้

ถนนภายในเมืองสามารถแบ่งออกได้เป็นประเภทต่างๆ 5 ประเภท คือ

1. ถนนสายประธาน (High Way) ได้แก่ ถนนเชื่อมระหว่างเมือง เป็นถนนสายใหญ่รถสามารถแล่นได้ด้วยความเร็วสูง มีความกว้างมากกว่าถนนประเภทอื่น ปกติจะมีความกว้างไม่น้อยกว่า 6 ช่องทางจราจร

2. ถนนสายหลัก (Primary Distributor) ได้แก่ ถนนที่เป็นถนนหลักของเมือง ตัดผ่านพื้นที่ส่วนใหญ่ของตัวเมือง มีรถสัญจรไปมามากกว่าสายอื่น มักเป็นถนนที่มีสถานีที่สำคัญของจังหวัดตั้งอยู่ ปกติจะมีความกว้าง 4 – 6 ช่องทางจราจร

3. ถนนสายรอง (District Distributor) ได้แก่ ถนนที่แยกย่อยออกจากถนนสายหลักของเมือง มีการสัญจรหนาแน่นรองลงมาจากถนนสายหลัก ปกติจะมีความกว้าง 3 – 4 ช่องทางจราจร

4. ถนนสายย่อย (Local Distributor) ได้แก่ ถนนที่แยกออกจากถนนสายรอง มีการสัญจรหนาแน่นปานกลางถึงเบาบาง ปกติจะมีความกว้าง 2 – 3 ช่องทางจราจร

5. ถนนทางเข้า (Access Road) ได้แก่ ถนนที่แยกเข้าสู่สถานที่ต่างๆ มีการสัญจรเบาบางกว่าถนนประเภทอื่นๆ

ถนนในระดับสายหลัก และสายรอง สายย่อยและทางเข้าเป็นส่วนของถนนที่อยู่ในเมือง ถนนที่มีความสำคัญมากกับทัศนียภาพของเมืองในสวนรวม คือ ถนนสายหลักและถนนสายรอง เนื่องจากถนน 2 ระดับนี้มักเป็นส่วนเชื่อมโยงจุดสำคัญต่างๆของเมืองเข้าด้วยกัน ซึ่งคนส่วนใหญ่จะใช้กันอยู่เป็นประจำ จึงเป็นถนนที่สื่อความหมายของตัวเมืองได้ดี ที่ผู้มาเยี่ยมชมเยือนจะเกิดความ

ประทับใจในทัศนียภาพในถนนเหล่านี้ (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2531 : 6-10)

2.5 แนวความคิดเกี่ยวกับรถจักรยานและการจัดเส้นทางจักรยาน

ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้ระบุไว้ว่า "รถจักรยาน หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังของผู้ขับที่มีไซ้เป็นการลากเข็น"

ในการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวนั้นเป็นวิธีที่เหมาะสมสำหรับการท่องเที่ยว ภายในเมืองรูปแบบหนึ่ง ซึ่งมีข้อดีคือ การจัดการทำได้ง่าย ใช้พื้นที่ในการสัญจรไม่มาก เป็นการเดินทางที่ไม่ก่อมลภาวะใดๆ ทั้งในเรื่องของเสียง ฝุ่นควัน และอากาศเป็นพิษ รวมทั้งเป็นการประหยัดพลังงาน และยังเป็นเสมือนการออกกำลังกายไปในตัว แต่ก็มีข้อจำกัดในด้านของสภาพอากาศ การใช้งานของเด็กและผู้สูงอายุ อีกทั้งยังอาจเกิดการขัดแย้งกับพาหนะอื่นๆ ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร และเกิดอันตรายได้

นอกจากการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวแล้ว สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่ได้จัดขึ้นมาไม่ว่าจะเป็นทางจักรยาน ที่จอดรถจักรยาน จุดแวะพัก ฯลฯ ก็ยังสามารถใช้รองรับระบบการคมนาคมรูปแบบอื่นๆ ได้ด้วย เช่น ใช้เป็นทางสัญจรของผู้ที่ทั่วไปที่ไม่ใช่นักท่องเที่ยว ใช้เป็นทางลัดหรือทางสัญจรของผู้ที่ไม่ต้องการใช้รถยนต์หรือยานพาหนะอื่น เป็นต้น (Oregon Department of Transportation)

ดังนั้นในการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวจึงมีแนวคิดและมาตรฐานที่ควรศึกษาเพื่อเป็นประโยชน์ต่อการวิจัย ดังนี้

2.5.1 ประวัติการใช้รถจักรยาน

รถจักรยานเป็นยานพาหนะที่ใช้กันอย่างแพร่หลายทั่วโลก และมีประวัติอันยาวนาน ในการศึกษาจะทำให้ทราบถึงวิวัฒนาการของรถจักรยานที่ได้พัฒนามาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และจะทำให้ทราบถึงการใช้งานรถจักรยานในประเทศไทยด้วยว่ามีมาตั้งแต่สมัยใด และมีวิวัฒนาการมาอย่างไร

คนไทยสมัยก่อนเรียกรถจักรยานพาหนะสองล้อที่ต้องใช้แรงคนถีบตามศัพท์ภาษาอังกฤษว่า "ไบซิเคิล" แล้วจึงเปลี่ยนมาเรียกจักรยานเมื่อ 70 – 80 ปีที่ผ่านมา สำหรับในต่างประเทศจักรยานคันแรกกำเนิดขึ้นที่กรุงปารีสเมื่อ ค.ศ. 1810 (พ.ศ. 2353) แต่ลักษณะของรถเป็นเพียงล้อเหล็กสองวง มีท่อนไม้อยู่ระหว่างกลาง และมีหนังรองนั่งติดอยู่ ผู้ใช้ต้องใช้เท้าตะกุยพื้นเพื่อให้รถเคลื่อนตัวไปข้าง

หน้า ถ้าต้องการเลี้ยงก็ต้องหยุดรถและยกรถให้หันไปยังทิศทางที่ต้องการแล้วจึงตะกุกพื้นต่อไป ต่อมาก็เริ่มมีผู้ที่คิดค้นพัฒนาและประดิษฐ์รถจักรยานให้มีการใช้งานที่สะดวกมากขึ้น

แต่สำหรับการใช้จักรยานในประเทศไทยไม่มีปรากฏหลักฐานที่ชัดเจนแน่นอนว่ามีเข้ามาตั้งแต่สมัยใด แต่หลักฐานที่เก่าแก่ที่สุดที่กล่าวถึงจักรยานในประเทศไทยปรากฏอยู่ในหนังสือ “ปญฺญกถาพระประวัติและจดหมายเหตุรายวันของ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาเทวะวงศ์วโรปการ” ซึ่งเป็นบันทึกระหว่างเดือนมกราคม – กุมภาพันธ์ พ.ศ.2425 โดยกล่าวไว้ว่า

“เวลาย่ำค่ำแล้ว เสด็จออกที่สนามหน้าพระที่นั่ง ทรงรถถีบรอบถนนที่ทำด้วยซีเมนต์ และพระเจ้าลูกเธอก็ทรงหลายพระองค์ และสมเด็จพระเจ้าลูกเธอทูลกระหม่อมชายใหญ่ก็ทรงรถถีบที่พญาเกษมฉายเมืองงานฉลองพระที่พระตำหนักนั้น มาทรงถีบที่ถนนนี้ ดูทรงได้ถนัดดีทูลกระหม่อมหญิงใหญ่ท่านไสกันเอง 2 องค์ ได้หลายรอบ ลัก 4 – 5 รอบแล้ว เราเป็นผู้พุงคอยไม่ให้ตก”

พลตรีพระยาอนุภาพไตรภพ ได้กล่าวถึงลักษณะรถจักรยานที่เข้ามาเมืองไทยระยะแรกในหนังสือ “มหานครกรุงเทพฯ ในความทรงจำของคนอายุ 70 ปี” ว่า

“รถจักรยานมีเข้าเมื่อไร ข้าพเจ้าจำไม่ได้ พอจำความได้ก็เห็นมีรถจักรยานเสียแล้ว แต่เป็นชนิดที่ล้อหน้าสูงมาก ล้อหลังเล็กนิดเดียวแต่ก็มีเพียง 2 – 3 คัน แล้วก็เปลี่ยนเป็นรถชนิดสองล้อเท่ากัน อย่างที่เรามีอยู่ทุกวันนี้”

จากบทความของพลตรีอนุภาพไตรภพ แสดงให้เห็นว่ารถจักรยานในสมัยนั้นเป็นรถจิ้งจอกของฮิลล์แมน

เจ้าพระยามหิธร (ละออ ไกรฤกษ์) ได้กล่าวปาฐกถาเรื่อง “เก่าต่อใหม่” ที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เมื่อปีพ.ศ. 2483 กล่าวถึงความนิยมของรถจักรยานเมื่อสมัยประมาณปีพ.ศ. 2441 ไว้ว่า

“สมัยหนึ่งราว ร.ศ. 117 – 118 (พ.ศ. 2441 – 2442) เล่นจักรยานกันมาก จนถึงพระบาทสมเด็จพระพุทธเจ้าหลวง และเจ้าพระยาภาณุวงศ์ซึ่งเป็นคนอ้วนใหญ่ก็ยังถีบรถจักรยาน การเป็นดังนี้จะไม่สนุกอย่างไร เวลานั้นใครเจ็บไข้ไปหาหมอหมอก็มักแนะนำให้ไปถีบจักรยาน เหมือนสมัยเล่นกอล์ฟ หมอก็มักแนะนำให้ไปตีกอล์ฟ การสนุกเป็นมาจนถึงเวลาที่สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลกประชานารถ (สมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอ เจ้าฟ้าจักรพงษ์ภูวนารถ) เสด็จมาเยี่ยมเมืองไทยชั่วคราว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และมึงงานสงครามบุปผชาติแต่งรถจักรยาน คนขี่แต่งแฟนซีรับเสด็จในการนั้น
แล้วต่อมาจึงค่อยซา“

ไม่เพียงแต่เจ้านายชั้นสูงเท่านั้นที่ชอบ บรรดาลูกหลานขุนนาง พ่อค้า ธนบดี ก็ชอบจักรยาน เพราะถือเป็นของแปลกใหม่ในเวลานั้น มีการชุมนุมนักจักรยานเพื่อประกวดประชันความสวยงาม และประลองความเร็ว จนถึงมีการตั้งสโมสรรถจักรยานขึ้นมา และครั้งที่สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงพิษณุโลกประชานารถได้เสด็จมาเยี่ยมเมืองไทยเมื่อกลางปีพ.ศ. 2446 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สโมสรนี้อำนวยความสะดวกให้ข้าราชการแต่งรถจักรยานด้วยดอกไม้สด ประกวดกันในงานสงครามบุปผชาติที่ท้องสนามหลวงนี้เอง

ท่านเจ้าคุณสนิทศักดิ์สนิทวงศ์ (ม.ร.ว. ถัด ชุมสาย) ได้กล่าวเรื่องราวเกี่ยวกับรถจักรยานไว้ใน “โชคชะตาในชีวิตที่พอใจ” ไว้ว่า

“พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนราธิปประพันธ์พงศ์ ทรงสั่งจักรยานเข้ามาจำหน่ายเป็นจำนวนนับร้อย พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงราชบุรี ก็ทรงสั่งเข้ามามากมาย บรรดาข้าราชการกระทรวงยุติธรรมมีรถจักรยานทั่วทุกคน“

จากข้อความของท่านเจ้าคุณสนิทศักดิ์สนิทวงศ์ แสดงให้เห็นว่าครั้งนั้นอาจจะเป็นครั้งแรกที่มีการสั่งซื้อรถจักรยานมาจำหน่ายในเมืองไทยก็ได้

ส่วนพ่อค้าที่สั่งรถจักรยานมาขายให้ประชาชนทั่วไปเป็นคนแรก ได้แก่ นายเลิศ เศรษฐบุตร (พระยาภักตินรเศรษฐ) แต่ไม่นานก็เลิกไป เพราะประสบปัญหาขาดทุน

ครั้งต่อมาจักรยานก็ได้รับความนิยมอย่างแพร่หลาย ไม่ว่าจะเป็นคนในรั้วในวัง หรือกระทั่งประชาชนทั่วไป จึงมีพ่อค้าหลายคนสั่งรถจักรยานเข้ามาจำหน่ายมากขึ้น มีเอเจนต์ของบริษัทผลิตรถจักรยานมาตั้งห้างจำหน่ายด้วย จนรถจักรยานเป็นที่แพร่หลายทั้งในเมืองหลวงและจังหวัดใกล้เคียง จนกระทั่งแพร่หลายไปทั่วประเทศ

ต่อมาในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 รถจักรยานถือเป็นพาหนะที่มีความสำคัญมาก เพราะสมัยนั้นน้ำมันเชื้อเพลิงขาดแคลน การเดินทางจึงใช้จักรยานเป็นหลัก ต่อมาเมื่อสงครามสงบรถจักรยานรุ่นต่างๆ ก็มีเข้ามาจำหน่ายมากขึ้น มีการแบ่งเกรดแบ่งชั้นให้เลือกซื้อมากมาย

พอมาถึงในยุคปัจจุบัน รถจักรยานก็มีหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะจะเป็นแบบประโยชน์ใช้สอย หรือที่เรียกว่า “รถจักรยานบ้าน” หรือที่ให้แข่งขันกีฬาที่เรียกว่า “รถจักรยานเสือหมอบ” และจักรยานรุ่นใหม่ที่กำลังเป็นที่นิยมอยู่ในขณะนี้ ซึ่งเข้ามาในเมืองไทยเมื่อ 5 - 6 ปี ซึ่งเป็นจักรยานอเนก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประสงค์ให้ได้ทั้งแข่งขัน ท่องเที่ยว และจ่ายตลาด ที่เรียกว่า "รถจักรยานเสือภูเขา" (Mountain Bike) (อภิโชค แซ่ไคว้. 2541 : 34-43)

จากการศึกษาทำให้พบว่ารถจักรยานเป็นพาหนะทางบกที่มีมานานมาก และมีการพัฒนา รูปแบบให้มีการใช้งานที่สะดวกสบายขึ้น มีการใช้กันอย่างแพร่หลายทั่วโลก และในประเทศไทยรถจักรยานก็ถือว่าเป็นพาหนะทางบกที่ได้รับความนิยมมายาวนานที่สุดชนิดหนึ่ง ซึ่งจนถึงในยุคปัจจุบันก็ยังเป็นที่นิยมกันอย่างแพร่หลาย เนื่องจากมีความสะดวกในการใช้งาน ซื่อหา้ง่าย ทั้งรุ่นและราคามีหลายระดับให้เลือก เป็นพาหนะที่ไม่ก่อมลพิษ และยังเป็นการออกกำลังกายของผู้ที่ ด้วย

2.5.2 ประเภทของรถจักรยาน

รถจักรยานที่ใช้งานในปัจจุบันมีอยู่หลายประเภท ซึ่งแต่ละประเภทก็มีรูปแบบ และ ลักษณะการใช้งานแตกต่างกันออกไป การศึกษาถึงประเภทของรถจักรยานจะทำให้ทราบถึง ประเภทของรถจักรยานที่เหมาะสมสำหรับนักท่องเที่ยวน เพื่อใช้ขับขี่ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง พระนครศรีอยุธยาได้ ซึ่งรถจักรยานที่มีอยู่ในบ้านเรามีอยู่หลายประเภท ดังนี้

1. รถจักรยานธรรมดา

คือ รถจักรยานที่ใช้จ่ายตลาดทั่วไปที่มีขายพร้อมบังโคลน ไฟหน้า – หลัง ขาดัง บัง ไซ้ อานซ้อนท้าย และบางยี่ห้อก็แถมลูบลมและตะแกรงหน้าให้ด้วย มีเกียร์เดียวไม่สามารถปรับ แต่งน้ำหนักของการถีบให้เข้ากับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนไป เช่น ขึ้นเนิน ทวนลม ตามลม ฯลฯ สามารถนำรถจักรยานชนิดนี้มาขี่เพื่อออกกำลังกายได้ แต่ความสะดวกสบายจะน้อยกว่าและทำความเร็วได้น้อยกว่ารถจักรยานแบบอื่นๆ เพราะน้ำหนักรถที่มากกว่า ทำนั้งถีบต้องนั่งตัวตรงต้าน ลมมากกว่า ฯลฯ แต่ก็เหมาะกับผู้สูงอายุ หรือผู้ที่ไม่สนใจกับการขี่รถจักรยานประเภทอื่น ที่พอใจ จะถีบรถจักรยานไปอย่างช้าๆ กินลมชมวิวไปเรื่อยๆ

2. รถจักรยานแข่งขัน

คือ รถจักรยานแบบเสือหมอบที่ใช้ในการแข่งขันกีฬาจักรยานทั่วไป เรียกว่า ประเภทเรซซิ่ง (Racing) เหมาะสำหรับทำความเร็ว แต่อาจนั่งไม่สบายนัก จะเอามาใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นก็พอได้ แต่คงหาความสบายเท่ารถที่ออกแบบมาเพื่อขี่ออกกำลังกาย หรือท่องเที่ยวไม่ได้ ลักษณะของรถจักรยานแข่งขัน คือ ยางจะมีขนาดหน้าตัดเล็กมาก และรถมีน้ำหนักเบา ตัวถังเพรียวลม มีเกียร์ 12 – 14 เกียร์ มีเบรคที่นุ่มและมีประสิทธิภาพ รถจักรยานแข่งสามารถนำมาใช้ ถีบออกกำลังกายได้ดี โดยเฉพาะถ้าถีบอยู่บนถนนที่พื้นผิวไม่ขรุขระนัก

3. รถจักรยานออกกำลังอื่นๆ

คือ เดิมหมายถึงเฉพาะรถจักรยานที่ต่างประเทศเรียกว่า “รถจักรยานท่องเที่ยว” (Touring Bike) คือรถจักรยานเสือหมอบที่ออกแบบให้แข็งแรงขึ้น รับน้ำหนักได้มากขึ้น บรรทุกสัมภาระได้ ขี่ขีทางไกลได้สะดวกสบายกว่ารถจักรยานแข่งขัน แต่มีน้ำหนักของตัวรถมากกว่า ซึ่งแบ่งออกเป็นประเภทต่างๆได้ดังนี้

3.1 รถจักรยานเสือภูเขา (Mountain Bike หรือ All Terrain Bike – ATB)

คือ รถจักรยานที่พัฒนามาจากจักรยาน BMX ของเด็กๆ โดยขยายให้มีขนาดใหญ่ขึ้นเหมาะสมกับผู้ใหญ่ ติดเกียร์ในแบบจักรยานเสือหมอบเข้าไป ซึ่งมีตั้งแต่ 10 – 24 เกียร์ มีโครงสร้างที่แข็งแรง น้ำหนักไม่มากเกินไป หน้ายางกว้าง ดอกยางใหญ่และหนา ทำให้อาจจักรยานประเภทนี้สามารถใช้ขี่ไปได้ทุกสภาพพื้นที่ และขึ้นเขาลงห้วยได้ แต่มีผู้เสนอให้เรียกว่า ซิตี้ไบค์ (City Bike) มากกว่า เพราะคนส่วนใหญ่นิยมนำมาใช้ในเมืองมากกว่าที่จะไปใช้บนพื้นที่ภูเขา และในการท่องเที่ยวก็มีผู้นำรถจักรยานประเภทนี้ไปใช้กันมากขึ้น ในแง่ออกกำลังกาย รถจักรยานแบบนี้ใช้ออกกำลังกายได้ทั้งแขนและขา โดยเฉพาะเมื่อไปขี่ในสภาพพื้นที่ที่ขรุขระ เช่น ถนนดิน หรือถนนลูกรัง

3.2 รถจักรยานเสือหมอบ

คือ รถจักรยานที่มีลักษณะคล้ายจักรยานแข่งขัน แต่อุปกรณ์และวัสดุต่างๆจะด้อยกว่า มีเกียร์ตั้งแต่ 10 – 12 เกียร์ รถจักรยานแบบนี้เหมาะสำหรับใช้ออกกำลังกายได้มาก หรือใช้ในการท่องเที่ยวก็ได้ คุณภาพและความทนทานพอใช้ได้ แต่เหมาะที่จะขี่บนสภาพทางที่เรียบ หรือไม่ขรุขระมากนัก

3.3 รถจักรยานท่องเที่ยว

คือ รถจักรยานที่ออกแบบมาเพื่อการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ เป็นรถจักรยานเสือหมอบที่ออกแบบให้แข็งแรงขึ้น รับน้ำหนักได้มากขึ้น แต่ก็สามารถนำมาใช้งานนอกประสงค์ได้ มักมีตะแกรงท้ายไว้สำหรับวางสัมภาระ มีเกียร์ตั้งแต่ 10 – 18 เกียร์ ขีทางไกลได้สบายขึ้น

3.4 รถจักรยานลูกผสม (Hybrid Bike)

คือ รถจักรยานที่ประยุกต์ขึ้นมาเพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างสมบุกสมบันอย่างรถจักรยานภูเขา แต่เมื่อเอามาขี่บนถนนธรรมดาก็สามารถวิ่งได้เร็วด้วย นั่นคือการผสมกันระหว่างรถจักรยานภูเขาและรถจักรยานท่องเที่ยว รูปลักษณะไม่มีสูตรตายตัว แขนคอาจเป็นชนิดตั้งอย่างรถจักรยานภูเขา หรือเป็นแฮนด์เสือหมอบก็ได้ หน้ายางจะกว้างกว่ารถจักรยานท่องเที่ยว แต่จะแคบกว่ารถจักรยานภูเขา จำนวนเกียร์จะใกล้เคียงกับรถจักรยานภูเขา คือมีตั้งแต่ 15 เกียร์ขึ้นไป น้ำหนักก็ใกล้เคียงกันด้วย

3.5 รถจักรยาน 2 ตอน (Tandem)

คือ รถจักรยานที่สามารถขี่ไปพร้อมกัน 2 คน อาศัยแรงช่วยกันขี่ มักนิยมใช้เป็นครอบครัวหรือหมู่คณะ แต่ผู้ขี่ก็ต้องมีความชำนาญพอสมควร ในปัจจุบันมีผู้ประดิษฐ์เป็น 3 ตอน ก็มี (มุทิตา ปิ่นสุนทร. 2542 : 23-25 ; กฤษฎา บานชื่น. 2544 : 9-15)

จากการศึกษาทำให้ทราบถึงประเภทของจักรยานที่เหมาะสมสำหรับใช้ในการท่องเที่ยว นั่นคือควรเป็นจักรยานประเภทใช้เพื่อออกกำลังกาย ซึ่งในตอนนี้ก็มีอยู่หลายประเภทสามารถเลือกใช้ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และกลุ่มของนักท่องเที่ยวได้

2.5.3 ประเภทของผู้ใช้รถจักรยาน

ในการศึกษาจำเป็นต้องศึกษาถึงประเภทของผู้ใช้รถจักรยานด้วย เนื่องจากประเภทของผู้ใช้จะแตกต่างกันไปตามความชำนาญ และเป้าหมายในการขี่ ดังนั้นการจัดเส้นทางจักรยานก็ต้องมีความสอดคล้องกับผู้ขี่รถจักรยานประเภทต่างๆด้วย ซึ่งมีผู้แบ่งประเภทไว้ดังนี้

สำหรับผู้ขี่รถจักรยานโดยทั่วไปมีจุดมุ่งหมายในการขี่อยู่ 2 ประเภท คือ

1. การเดินทางเพื่อประโยชน์ใช้สอยประจำวัน (Utilitarian Trip) เช่น การขี่ไปทำงาน ไปโรงเรียน ไปซื้อของ การเดินทางรูปแบบนี้เป็นการเดินทางที่ต้องการให้ถึงจุดหมายเร็วที่สุด และมีการรบกวนน้อยที่สุด
2. การเดินทางเพื่อนันทนาการและการพักผ่อน (Recreational Trip) เป็นการขี่เพื่อหาความเพลิดเพลิน จุดหมายปลายทางมีความสำคัญน้อยลงไป (AASHTO. 1991 อ้างโดย พรรณีภา จ่างวิทยา. 2540 : 13)

สำหรับประเภทของผู้ใช้รถจักรยานได้มีการจัดประเภทต่างๆไว้ 4 ประเภทด้วยกัน คือ

1. นักแข่งจักรยาน , นักกีฬา หรือผู้เชี่ยวชาญในการขี่ กลุ่มผู้ขี่เหล่านี้จะมีทักษะความชำนาญและศิลป์ในการขี่รถจักรยานสูง เพราะมีการฝึกซ้อมอยู่ตลอดเวลา สามารถขี่ได้ระยะทางเป็นร้อยกิโลเมตร / วัน ความเร็วที่สามารถขี่ได้ 29 – 32 กิโลเมตร / ชั่วโมง
2. นักท่องเที่ยว , ผู้ใช้สำหรับการเดินทาง หรือผู้ขี่เพื่อนันทนาการและการพักผ่อน กลุ่มผู้ขี่เหล่านี้จะมีความชำนาญในการขี่ แต่จะไม่มีศิลป์ในการขี่ หรือไม่มีการฝึกซ้อมเท่ากับประเภทที่ 1 จะขี่ขึ้นเพื่อความสนุกสนานเพลิดเพลิน สามารถขี่ได้ 16 – 64 กิโลเมตร / วัน ความเร็วที่สามารถขี่ได้ 19 – 26 กิโลเมตร / ชั่วโมง
3. ผู้ใช้จักรยานขี่ไปซื้อของ ,จ่ายตลาด หรือผู้ขี่ไปในบริเวณใกล้เคียง กลุ่มผู้ขี่เหล่านี้จะไม่จำเป็นต้องมีศิลป์ในการขี่ ไม่ต้องการฝึกฝน สามารถขี่ได้ 1.6 – 3.2 กิโลเมตร ไม่เกิน 8 กิโลเมตร / การเดินทางครั้งหนึ่ง ความเร็วที่สามารถขี่ได้ 13 – 19 กิโลเมตร / ชั่วโมง

4. เด็ก อายุ 4 – 16 ปี กลุ่มผู้ขี่เหล่านี้จะขี่ด้วยความเร็วช้า ซี่เพื่อไปโรงเรียน หรือนันทนาการ เป็นกลุ่มที่ไม่มีส่วนร่วมในการวางแผนจัดเส้นทางจักรยานเลย (AASHTO. 1989 อ้างโดย มุติทา ปิ่นสุนทร. 2542 : 25)

จากการศึกษาทำให้ทราบว่านักท่องเที่ยวโดยทั่วไปและผู้ใช้รถจักรยานกลุ่มอื่น ๆ มีความสามารถในการขับขี่รถจักรยานไม่เท่ากัน ดังนั้นการจัดเส้นทางจักรยานสำหรับนักท่องเที่ยวจึงต้องพิจารณาถึงความสามารถในการขับขี่รถจักรยานของนักท่องเที่ยว เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเลือกเดินทางตามเส้นทางต่างๆได้ตามกำลังความสามารถของตน

2.5.4 พฤติกรรมและความต้องการของผู้ใช้รถจักรยาน

การศึกษาถึงพฤติกรรมและความต้องการของผู้ใช้รถจักรยานจะทำให้ทราบถึงธรรมชาติของผู้ใช้จักรยานว่ามีลักษณะในการขับขี่อย่างไรและมีความต้องการอะไรบ้างที่จะช่วยให้การขับขี่รถจักรยานมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น และเพื่อเป็นข้อมูลในการออกแบบให้สอดคล้องกับความต้องการได้

ผู้ขับขี่รถจักรยานเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎหมาย ใช้พาหนะที่เคลื่อนที่อย่างช้าๆ มีความสมดุลและความมั่นคงน้อยกว่ารถยนต์ และทัศนวิสัยก็จะน้อยกว่าผู้ขับขี่รถยนต์ ผู้ใช้รถจักรยานต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ดีในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นหรือมีความเร็วสูง และบริเวณทางแยกต่างๆ มีความปลอดภัยในการขับขี่ ไม่ต้องการให้มีการสิ่งใดมากีดขวางบนเส้นทางที่ใช้ในการขับขี่ ต้องใช้ความสามารถในการควบคุมรถจักรยานให้มีความสมดุลในการขับขี่ มีโอกาสในการถูกเฉี่ยวชนได้ง่าย และมีปฏิสัมพันธ์กับผู้จักรยานรายอื่นและคนเดินถนนได้ดีกว่าผู้ขับขี่รถยนต์ (Oregon Department of Transportation)

สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกที่ผู้ใช้รถจักรยานต้องการโดยปกติจะสัมพันธ์กับปัจจัยต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆต้องเพิ่มความสะดวกสบาย และความปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่
2. ต้องมีจุดที่รถจักรยาน และรถยนต์ทั่วไปตัดกันน้อยที่สุด เช่น บริเวณทางแยกต่างๆ หรือถนนที่มีปริมาณรถยนต์มาก
3. ต้องทำให้มั่นใจว่าในบริเวณที่มีการใช้รถจักรยานมาก เช่นในพื้นที่พักอาศัย จะต้องมีจราจรที่มีความเร็วต่ำ (G.R. Leake. 1997 : 176)

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานส่วนใหญ่ มีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวก

ตวกที่ทำให้การขับขี่รถจักรยานมีความสะดวกสบาย และมีความปลอดภัยจากยานพาหนะอื่นๆ ดังนั้นในการจัดเส้นทางจักรยานและที่จอดรถจักรยานจำเป็นที่จะต้องคำนึงถึงปัจจัยต่างๆเหล่านี้ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ขับขี่

2.5.5 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้จักรยาน

ปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อการเลือกใช้จักรยานของผู้ขับขี่ สามารถจำแนกออกเป็นประเด็นต่างๆ ดังนี้

1. ระยะทางของการเดินทาง การเดินทางด้วยจักรยานเหมาะสมกับระยะทางที่สั้น
2. การเดินทางส่วนบุคคล เป็นการเดินทางที่เหมาะสมกับการใช้จักรยาน
3. สภาพอากาศแวดล้อมที่มีผลต่อการใช้จักรยาน เช่น อากาศร้อน แห้งแล้ง อากาศหนาวเย็น ฝนตก ลูกเห็บตก หิมะตก ลมแรง เป็นต้น
4. ภูมิประเทศ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้จักรยานของผู้ขับขี่ เนื่องจากถ้าสภาพพื้นที่เป็นที่ลาดชันและมีระยะทางไกล จะต้องใช้พลังงานในการขับขี่ขึ้นเนินมาก และเมื่อขี่ลงเนินก็จะมีความเร็วมากต้องใช้ความสามารถในการบังคับรถ และลักษณะภูมิประเทศที่เป็นเนินเขา ก็จะทำให้ระยะการมองเห็นของผู้ขับขี่จักรยานและผู้ใช้ถนนคนอื่นๆลดลง
5. ปัจจัยอื่นๆ อันได้แก่ ช่วงเวลาของวันและสัปดาห์ สภาพสถานีขนส่งสาธารณะ อายุและรายได้ของผู้ขับขี่ การใช้ที่ดินและความหนาแน่นของประชากร ข้อจำกัดของการเดินทาง โดยรถยนต์ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานที่มีอยู่ ร้านขาย / เช่าจักรยาน ซึ่งปัจจัยเหล่านี้มีอิทธิพลแตกต่างกันไปตามลักษณะพื้นที่ และประชากร

โดยทั่วไปสำหรับการเดินทางของผู้ใช้จักรยาน ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้จักรยานคือ ค่าใช้จ่าย ความสะดวก และเวลาซึ่งสัมพันธ์กับระยะทาง แต่สำหรับการขี่จักรยานไปทำงานปัจจัยที่มีอิทธิพลตามลำดับคือ ค่าใช้จ่าย และความสะดวก ส่วนของเส้นทางที่เลือกใช้จะขึ้นอยู่กับเวลาในการเดินทางและความสะดวก ส่วนผู้ที่ไม่ได้ขับขี่จักรยานเพื่อไปทำงานจะพิจารณาถึงความสะดวก เวลาที่ใช้ในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายตามลำดับ (ASCE, 1980 อ้างโดย พรพนนิภา จ่างวิทยา, 2540 : 14)

นอกจากนี้ยังมีการศึกษาถึงสภาพแวดล้อมและความพึงพอใจในการเลือกใช้เส้นทางจักรยานของผู้ขับขี่ตามแนวคิดของ Bovy และ Bradley (1986) Efrat (1981) Hanson และ Huff (1990) ว่ามีผลมาจาก

1. ลักษณะส่วนบุคคลของผู้ขับขี่ ได้แก่ เพศ อายุ การประกอบอาชีพและประสบการณ์ในการขับขี่จักรยาน

2. อุปกรณ์และข้อจำกัดต่างๆ ได้แก่ ประเภทของจักรยาน การเป็นเจ้าของยานพาหนะ และระยะทางการเดินทาง

3. ปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อม ได้แก่ ความปลอดภัย ปริมาณจราจร ความเร็วของการจราจร คุณภาพของผิวทาง ภูมิประเทศ ความลาดชัน ป้ายหยุดรถ เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง สัญญาณจราจร ความตรงของเส้นทาง เส้นทางลัดและสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้ขับขี่จักรยาน (Antonakos. 1994 อ้างโดย ประพัทธ์พงษ์ อุปลา. 2545 : 18)

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่ามีปัจจัยต่างๆมากมายที่จะทำให้เกิดการตัดสินใจของผู้ขับขี่จักรยานเลือกใช้การเดินทางรูปแบบนี้ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ก็จะมีอิทธิพลต่อการเลือกใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวด้วยเช่นกัน

2.5.6 ประเภทของทางจักรยาน

โดยทั่วไปมีการจัดประเภทของทางจักรยานออกเป็นหลายลักษณะ ซึ่งในแต่ละลักษณะก็ขึ้นอยู่กับพื้นที่ ประโยชน์ใช้สอย และความปลอดภัย ในที่นี้มีอยู่ 3 ประเภทด้วยกัน คือ

1. ทางจักรยานที่แยกออกจากทางเดินเท้าหรือทางรถยนต์โดยสมบูรณ์ (Class I Bikeway หรือ Bike Path) คือ ทางจักรยานที่แยกออกจากการจราจรของยานพาหนะอื่นๆ และทางเดินเท้า โดยมีพื้นที่โล่งกว้างหรือมีสิ่งกีดขวางกั้นอยู่ อาจเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงหรือถนนสายธรรมดา เหมาะสำหรับในบริเวณที่มีการใช้จักรยานค่อนข้างดีและเป็นจำนวนมาก ข้อดีของ Bike Path อีกประการหนึ่งคือ สามารถจัดบนเส้นทางที่ไม่อยู่ในระบบถนนได้ แต่มีข้อเสียในเรื่องของการลงทุนก่อสร้างทางจักรยานจะสูงกว่ารูปแบบอื่น

ความกว้างของทางจักรยาน สำหรับ Bike Path ที่มีการเดินรถสองทาง (two-way) ควรมีความกว้างของทางอย่างน้อย 2.40 เมตร แต่ถ้ามีการเดินรถทางเดียว (one-way) ควรมีความกว้างของทางอย่างน้อย 1.50 เมตร และทั้งสองประเภทจะมีไหล่ทางทั้งสองข้างมีความกว้างข้างละ 0.60 เมตร แต่ถ้าทางจักรยานมีความกว้างมากกว่าความกว้างที่น้อยที่สุดที่ยอมให้ได้ ความกว้างของไหล่ทางในแต่ละข้างก็สามารถลดลงได้อีก ในกรณีที่ทางจักรยานใช้ร่วมกับทางเท้า โดยที่ไม่สามารถแยกออกจากกันได้ ควรมีความกว้างของทางไม่น้อยกว่า 3.00 เมตร แต่มีการทาสีหรือทำสัญลักษณ์ให้มีความแตกต่างกันระหว่างทางจักรยานและทางเดินเท้า

2. ทางจักรยานที่แยกออกจากทางเดินเท้าหรือทางรถยนต์ในระดับปานกลาง (Class II Bikeway หรือ Bike Lane) คือ ทางจักรยานที่มีเครื่องหมายทำขอบซีเมนต์ ติดสัญญาณ หรือทำเครื่องหมายแบ่งพื้นที่ออกจากส่วนของการจราจรของรถยนต์บนถนนหรือของคนบนทางเดินเท้า ในกรณีที่ถนนมีความกว้างเพียงพอที่จะจัดให้เป็นทางจักรยานได้ โดยจุดประสงค์หลักของ Bike Lane ก็เพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้เหมาะสมกับการขี่จักรยาน สามารถคาด

การบริการเคลื่อนที่ของผู้ขี่จักรยานและผู้ขับรถยนต์ได้ และช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ขี่จักรยานบนถนนที่มีรถยนต์จำนวนมากได้ ข้อดีคือการลงทุนจะน้อยกว่าแบบ Bike Path

Bike Lane มักจะจัดการเดินรถทางเดียว (one – way) มากกว่าจะจัดให้เป็นการเดินทางสองทาง (two – way) ความกว้างของทางจักรยานสำหรับ Bike Lane แบ่งออกเป็นลักษณะต่างๆดังนี้

Bike Lane ที่อยู่ในถนนในเมืองที่มีที่จอดรถยนต์อยู่ด้วย โดยทางจักรยานจะอยู่ระหว่างที่จอดรถยนต์กับถนนที่รถยนต์สัญจร ทางสำหรับจักรยานควรมีความกว้างอย่างน้อย 1.50 เมตร

Bike Lane ที่อยู่ในถนนชานเมืองที่ไม่มีที่จอดรถยนต์อยู่ด้วย ทางจักรยานควรมีความกว้างอย่างน้อย 1.20 เมตร แต่ถ้ามีรางระบายน้ำที่มีความกว้างปกติ 0.60 เมตรอยู่ติดกับขอบถนน ทางจักรยานก็ควรจะมี ความกว้างอย่างน้อย 1.50 เมตร แต่ในกรณีที่รางระบายน้ำมีความกว้างมากกว่านี้ ทางจักรยานก็ควรจะมี ความกว้าง 1.80 – 2.40 เมตร

Bike Lane ที่อยู่ติดกับไหล่ทางที่ไม่มีการจอดรถหรือมีรางระบายน้ำ ทางจักรยานจะมีความกว้างอย่างน้อย 1.20 เมตร

3. ทางจักรยานที่ใช้เส้นทางร่วมกับทางเดินเท้าและทางรถยนต์ (Class III Bikeway หรือ Bike Route) คือ ทางจักรยานที่กำหนดให้มีเครื่องหมาย หรือทาสีเพื่อบอกให้ทราบถึงบริเวณที่จัดเป็นทางจักรยาน เป็นการใชทางจักรยานร่วมกับการจราจรประเภทอื่นๆ อันได้แก่ รถยนต์และคนเดินเท้า แต่ถนนที่จะจัดให้มีทางจักรยานประเภทนี้ก็ต้องมีความกว้างมากพอที่จะให้รถจักรยานมาขี่ร่วมด้วย ถึงแม้ว่าจะเป็นทางจักรยานที่ประหยัดที่สุด แต่ในเรื่องความปลอดภัยก็จะมีน้อยที่สุดสำหรับผู้ขับรถยนต์ ผู้ใช้ทางเดินเท้า และผู้ขี่จักรยานด้วยเช่นกัน ความกว้างของทางจักรยานประเภทนี้ไม่มีกำหนดที่แน่นอน แต่ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่างรวมทั้งปริมาณและลักษณะของการจราจรบนถนน ประเภทของความเร็ว ระยะการมองเห็น และสภาพที่จอดรถ (AASHTO. 1991 อ้างโดย พรรณนิภา จ่างวิทยา. 2540 : 10 ; มุทิตา ปิ่นสุนทร. 2542 : 32-35)

แต่การจัดเส้นทางจักรยานให้มีประสิทธิภาพได้ประโยชน์ที่ดี ก็ควรจัดเส้นทางไปตามแนวโครงข่ายถนนที่มีอยู่เดิม โดยไม่จำเป็นต้องสร้างโครงข่ายเส้นทางขึ้นมาใหม่ เนื่องจากโครงข่ายถนนที่มีอยู่เดิมนั้นก็นำพาไปสู่สถานที่ต่างๆที่สำคัญได้อย่างทั่วถึงแล้ว เพียงแค่ลงทุนทำทางจักรยานเพิ่มขึ้นอีกเท่านั้น เป็นการช่วยประหยัดการลงทุนด้วยเช่นกัน (Oregon Department of Transportation)

จากรูปแบบทั้ง 3 ประเภทที่ได้ศึกษามาจะเห็นได้ว่าการจัดเส้นทางจักรยานจำเป็นต้องศึกษาถึงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เส้นทางท่องเที่ยวและปริมาณยานพาหนะที่มีในเกาะเมือง

พระนครศรีอยุธยา เพื่อพิจารณาเลือกรูปแบบของทางจักรยานให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ของเส้นทาง การท่องเที่ยว และคำนึงถึงความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว ผู้ขับรถยนต์ และผู้ใช้ทางเดินเท้า

2.5.7 มาตรฐานสำหรับทางจักรยาน

ในการจัดเส้นทางจักรยานจำเป็นที่จะต้องศึกษาถึงมาตรฐานต่างๆที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เป็นแนวทางในการจัดเส้นทางจักรยานให้มีความเหมาะสม ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัย มาตรฐานต่างๆที่จะต้องศึกษา ได้แก่

1. รัศมีเลี้ยวโค้งสำหรับทางจักรยาน โดยปกติทางจักรยานที่ขนานไปกับถนน จะใช้รัศมีเลี้ยวโค้งของถนนได้ แต่ถ้าเป็นทางจักรยานที่แยกออกมาจากถนนปกติ รัศมีเลี้ยวโค้งจะขึ้นอยู่กับความเร็วของจักรยาน ระยะเอียงหน้าตัดของทางโค้ง และความฝืดของวัสดุพื้นผิว แต่เราสามารถประมาณตัวเลขของรัศมีเลี้ยวโค้งของทางจักรยานไม่ควรต่ำกว่า 3.50 เมตร

2. ความลาดชันของทางจักรยาน ในบริเวณที่มีสภาพภูมิประเทศสูงต่ำ ความลาดเอียงของทางจักรยานที่เหมาะสม คือ 4.5 % แต่ถ้ามีความลาดชันมากกว่านี้ตัวเลขความลาดชันที่ยอมให้ได้ คือ 10 % แต่ควรมีระยะทางที่ไม่ไกลมากนัก

3. ระยะสายตาและการติดตั้งป้ายในทางจักรยาน ระยะมองเห็นและระยะหยุดจักรยาน เป็นระยะที่ต้องไปใช้ในการจัดเส้นทางจักรยานในส่วนที่เป็นทางเลี้ยว ทางแยก การติดตั้งป้ายต่างๆบนเส้นทางจักรยาน ก็เพื่อความปลอดภัย เพื่อบอกเส้นทางให้ชัดขึ้นไปยังจุดหมายได้อย่างราบรื่นและรวดเร็ว ความเร็วของจักรยานโดยเฉลี่ยใช้ความเร็วประมาณ 32 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่สำหรับการขี่เพื่อการท่องเที่ยวอาจใช้ความเร็วที่ต่ำกว่า ขึ้นอยู่กับความต้องการของนักท่องเที่ยวในการขี่ชมสถานที่ต่างๆ

4. วัสดุพื้นสำหรับทางจักรยาน ควรคำนึงถึงสภาพดินเดิม การสั่นสะเทือนของการจราจรใกล้เคียง พื้นที่ใช้ในทางเท้า ได้แก่

4.1 พื้นประเภทพื้นแข็ง (Rigid Paving) เป็นพื้นที่หล่อเป็นพื้นแข็ง เช่น พื้นคอนกรีต มีข้อดีคือ มีความคงทนถาวรสูงหากดินภายใต้ผิวพื้นมีความอยู่ตัวดี สามารถแต่งผิวได้หลากหลาย เช่น เวียนลาย ตีแนว ผิวหินล้าง ทราวล้าง บุวัสดุปูต่างๆ มีข้อเสียคือ มีการแตกร้าวเมื่อได้รับความสั่นสะเทือนสูง ยากที่จะซ่อมแซมให้เหมือนเดิมเมื่อมีการขูดเจาะ

4.2 พื้นประเภทยืดหยุ่น (Flexible Paving) ได้แก่ พื้นที่มีการประสานตัวของผิวพื้นอย่างหลวมๆ ทำให้พื้นมีความหยุ่นตัวเล็กน้อย พื้นประเภทนี้ได้แก่ แอสฟัลท์ ซึ่งเป็นที่นิยมเนื่องจากมีความกลมกลืนกับธรรมชาติดีกว่าวัสดุอื่นๆ พื้นยางสังเคราะห์มีข้อดีในความหยุ่นตัวแต่มีราคาแพงมาก ในบางกรณีอาจใช้พื้นทางเป็นดินซีเมนต์ หรือ ดินลูกรังก็ได้ แต่ควรเป็นระยะสั้นๆ เนื่องจากวัสดุเหล่านี้ชำรุดเสียหายตามสภาพอากาศได้ง่าย

4.3 พื้นประเภทหน่วยย่อย (Unit Paving) ได้แก่ พื้นทีประกอบด้วยวัสดุชั้นย่อยๆ ปูต่อเนื่องกันโดยไม่มีกั้นการประสานรอยต่อ รับน้ำหนักได้ดี ก่อสร้างได้ง่าย ซ่อมแซมได้ง่าย ข้อเสียของพื้นประเภทนี้คือ ไม่สามารถทำผิวให้หลากหลายมาก พื้นประเภทนี้ยังมีรูชนิดเว้นร่องให้ปลูกหญ้าได้ด้วย ซึ่งมีข้อดีคือสวยงาม และไม่สะท้อนความร้อน แต่มีข้อเสียคือต้องมีการบำรุงรักษามากกว่าพื้นผิวธรรมดา

5. ไฟแสงสว่างสำหรับทางจักรยาน ทางจักรยานที่ต้องการไฟส่องสว่าง ในเวลากลางคืน ต้องการ 0.6 ฟุตแคนเดิลในบริเวณทั่วไป 1 ฟุตแคนเดิลในบริเวณที่มีผู้ใช้หนาแน่น และ 2 ฟุตแคนเดิลในบริเวณทางแยกที่มีการจราจรหนาแน่น (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2531: 11-13 – 11-14)

จากการศึกษามาตรฐานของทางจักรยาน ทำให้ทราบถึงลักษณะทางกายภาพที่จำเป็นต่อการจัดทางจักรยานเพื่อก่อให้เกิดความสะดวกสบาย และความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถจักรยานได้

2.5.8 ป้ายบอกทางและป้ายเตือนอันตรายร่วมกับเส้นทางจักรยาน

ความปลอดภัยของการติดตั้งป้ายหรือสัญญาณ เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับความปลอดภัย และประสิทธิภาพของทางจักรยานทุกรูปแบบ ป้ายและสัญญาณเป็นสิ่งที่ช่วยชี้ทางไปยังสถานที่ต่างๆ และเตือนผู้ใช้รถจักรยานถึงอันตรายหรืออุปสรรคต่างๆ ทั้งยังช่วยเตือนผู้ขับขี่รถยนต์ จักรยานยนต์ คนเดินถนนให้ระมัดระวังการสัญจรด้วยรถจักรยาน ตามเส้นทางที่มีการใช้รถจักรยานร่วมอยู่ด้วย ซึ่งหลักการในการจัดป้าย และสัญญาณตามเส้นทางจักรยานมีข้อพิจารณา ดังนี้

1. ป้ายและสัญญาณต่างๆ ต้องจัดให้มีเพียงพอ ในบริเวณที่ผู้ใช้รถจักรยานต้องตัดสินใจในการเลือกใช้เส้นทางทุกแห่ง เช่น ป้ายบอกทางบริเวณที่ต้องมีการเปลี่ยนช่องทาง เป็นต้น
2. ป้ายบอกเส้นทางหรือป้ายแนะนำต่างๆ ต้องจัดให้มีอยู่เป็นระยะๆ เพื่อให้ผู้ใช้รถจักรยานทราบถึงเส้นทางที่กำลังเดินทางอยู่ โดยรูปแบบป้ายต้องมีลักษณะเป็นสากลที่เข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน
3. ป้ายเตือนอันตรายสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์และจักรยานยนต์ ต้องจัดให้มีเพียงพอ ในบริเวณทางแยกที่มีทางจักรยานตัดผ่าน บริเวณจุดเริ่มและจุดสิ้นสุดทางจักรยาน หรือบริเวณพื้นที่ที่มีการใช้รถจักรยานอย่างหนาแน่น
4. ในพื้นที่เมือง ป้ายเตือนอันตรายจะถูกจัดให้มีอยู่ทุกๆ ช่วงสี่กั๊ก หรือทุกๆ ที่ที่มีการพบกันระหว่างรถยนต์ จักรยานยนต์ และจักรยาน
5. ป้ายเตือนอันตรายสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน ต้องจัดให้มีร่วมกับทางจักรยานทุกประเภท และควรจัดให้มีในระยะเวลา 50 ฟุต หรือประมาณ 15 เมตรก่อนถึงบริเวณที่มีอันตรายหรือมีอุปสรรคต่อการใช้รถจักรยาน (AASHTO. 1974 : 28-30)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าการติดตั้งป้ายบอกทางและป้ายเตือนอันตรายอย่างเพียงพอ จะช่วยให้นักท่องเที่ยวที่ใช้รถจักรยานมีความมั่นใจในความปลอดภัยและมีความสะดวกในการใช้รถจักรยานเพิ่มขึ้น

2.5.9 ประเภทของที่จอดรถจักรยาน

ที่จอดรถจักรยานเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่เข้าร่วมกับทางจักรยาน เนื่องจากเป็นที่ที่ผู้ขับขี่ใช้เป็นที่จอดรถจักรยานของตน ในการจัดที่จอดรถจักรยานจำเป็นต้องศึกษาถึงประเภทต่างๆที่มีอยู่ เพื่อจะทำให้ทราบถึงลักษณะที่เหมาะสมในการนำมาใช้ในสภาพการณ์ต่างๆ ซึ่งประเภทของที่จอดรถจักรยานมีดังนี้

1. ที่จอดรถจักรยานแบบเป็นตู้เก็บ (Bike Lockers) ลักษณะเป็นตู้ที่สามารถนำรถจักรยานเก็บเข้าไปภายในได้และมีตัวล็อก ป้องกันรถจักรยานจากสภาพอากาศต่างๆได้ และป้องกันการลักขโมยอุปกรณ์เสริมของจักรยาน เช่น ไฟ ที่สูบลม ตระกร้า ขวดน้ำ ฯลฯ ได้อย่างดี ตู้เก็บจักรยานลักษณะนี้เหมาะสำหรับการจอดเป็นเวลานาน แต่การลงทุนในการจัดที่จอดลักษณะนี้ค่อนข้างสูง

2. ที่จอดรถจักรยานแบบเป็นราวล็อกปลอดภัยสูง (High Security Racks) ลักษณะเป็นราวเหล็กที่สามารถล็อกโครงรถและล้อรถได้ อาจจะล็อกทั้งสองล้อหรือเพียงล้อเดียว ที่จอดรถประเภทนี้จะช่วยป้องกันการขโมยล้อรถได้ แต่จะไม่สามารถป้องกันการขโมยอุปกรณ์เสริมได้ ที่จอดรถลักษณะนี้เหมาะกับการจอดเป็นเวลานานเช่นกัน แต่จะลงทุนต่ำกว่าแบบที่ 1

3. ที่จอดรถจักรยานแบบเป็นราวธรรมดา (Conventional Racks) ลักษณะเป็นโครงไม้หรือเหล็ก มีจุดล็อกเพียง 1 จุด อาจจะเป็นที่ล้อ หรือที่โครงรถจักรยาน เป็นที่จอดรถที่ใช้สะดวก ประหยัดเนื้อที่ และลงทุนต่ำที่สุด เหมาะสำหรับการจอดชั่วคราว แต่มีความเสี่ยงต่อการถูกขโมยมากที่สุด (ASCE, 1980 อ้างโดย พรพนนิภา จ่างวิทยา, 2540 : 10)

สำหรับการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาโดยมากเป็นการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวใช้เวลาไม่นาน สำหรับการเข้าชมสถานที่ท่องเที่ยวแต่ละแห่ง การเลือกที่จอดรถจักรยานแบบชั่วคราวก็เป็นสิ่งที่เหมาะสม เพราะจะทำให้นักท่องเที่ยวสามารถใช้ได้อย่างสะดวกและรวดเร็วในการจอดรถ

2.5.10 มาตรฐานสำหรับที่จอดรถจักรยาน

จากที่ทราบมาแล้วว่าที่จอดรถจักรยานเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างหนึ่งที่ต้องมีร่วมกับทางจักรยาน ซึ่งจะมียุทธศาสตร์ตามสถานที่ต่างๆเพื่อให้ความสะดวกในการจอดรถจักรยานให้แก่ผู้ขับขี่ทั่วไป ซึ่งลักษณะของที่จอดรถจักรยานก็มีมาตรฐานและสิ่งจำเป็น ดังต่อไปนี้

ที่จอดรถจักรยาน ขนาดที่จอดรถจักรยาน 1 คัน ขนาดประมาณเฉลี่ย 0.70 x 1.70 เมตร และเพื่อป้องกันการสูญหาย ควรทำโครงสำหรับจอดจักรยานชนิดที่ผู้ขี่สามารถใช้อุปกรณ์หรือยล่้ามตัวรถไว้ได้ และที่จอดรถจักรยานนี้ควรอยู่ห่างจากจุดหมายปลายทางของผู้ขี่ไม่เกิน 100 เมตร เพราะถ้ามีระยะมากกว่านี้ผู้ขี่จะนำไปจอดยังที่ที่ไกลกว่าที่มีได้เตรียมไว้ ซึ่งจะก่อให้เกิดความไม่ เป็นระเบียบได้ (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2531 : 11-15)

ในการออกแบบที่จอดรถจักรยานควรจะต้องคำนึงถึงสิ่งต่างๆต่อไปนี้

1. ที่จอดรถจักรยานจะต้องไม่ทำความเสียหายให้กับตัวรถจักรยานและล้อรถจักรยาน
2. สามารถล็อกตัวรถจักรยานและล้อทั้งสองข้างได้กับที่จอดรถ เพื่อความปลอดภัยจากการลักขโมย
3. ที่จอดรถจักรยานต้องไม่กีดขวางทางเท้า
4. ต้องมีหลังคาสำหรับสถานที่จอดรถจักรยานที่ผู้ขี่ต้องจอดรถทิ้งไว้เป็นเวลานาน
5. สามารถเข้าถึงได้ง่ายจากถนนหรือทางจักรยาน และปลอดภัยจากรถยนต์

(Oregon Department of Transportation)

2.5.11 การออกแบบเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยาน

อุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานอาจเกิดขึ้นได้จากความประมาท ความเลินเล่อ ไม่รอบคอบ ของผู้ขี่เอง และผู้ที่สัญจรร่วมอยู่บนถนน หรืออาจเกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อมของเส้นทางที่ขี่รถจักรยาน ฉะนั้นการคำนึงถึงความปลอดภัยเพื่อลดอุบัติเหตุแก่ผู้สัญจรสามารถทำได้ดังนี้

การพัฒนาการออกแบบเพื่อที่จะนำไปสู่ความปลอดภัยของผู้ขี่รถจักรยาน

1. จัดเส้นทางจักรยานให้มีความชัดเจน

ถ้ามีพื้นที่พอสำหรับจัดทางจักรยาน ก็ควรทำทางจักรยานให้เป็นสัดส่วน ควรมีความกว้างอย่างน้อย 2 เมตร และมีอยู่ทั้งสองข้างของถนน ตรงบริเวณทางข้ามต่างๆก็ควรออกแบบให้ผู้ขี่รถจักรยานสามารถมองเห็นการจราจรได้อย่างทั่วถึง และผู้ใช้รถใช้ถนนก็สามารถมองเห็นรถจักรยานด้วย

2. ใช้สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆร่วมกับคนเดินเท้า

ในกรณีที่ทางเท้ามีความกว้างไม่น้อยกว่า 3 เมตร ก็สามารถจะใช้ทางจักรยานร่วมไปกับทางเท้าได้ แต่ยกเว้นในบริเวณที่สภาพพื้นที่มีความลาดชันมากก็ไม่ควรจัดทางจักรยานร่วมกับทางเท้า เนื่องจากความเร็วของรถจักรยานจะทำให้คนเดินเท้ารู้สึกไม่ปลอดภัย ควร

ทาสีเพื่อแบ่งสัดส่วนของทางเท้าและทางจักรยานให้ชัดเจน หรือจะทำเป็นขอบกันแยกระหว่างทางเท้ากับทางจักรยานก็ได้ แต่ก็จะทำให้ทางจักรยานนั้นถูกจำกัดพื้นที่เกินไป

3. ลดความเร็ว และการเคลื่อนตัวของยานพาหนะอื่นๆ

การลดความเร็วของรถยนต์เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยาน ในถนนที่รถยนต์มีความเร็วต่ำกว่า 32 กิโลเมตร / ชั่วโมง ผู้ขี่รถจักรยานจะสามารถขับขี่บนถนนได้อย่างปลอดภัย ถ้ารถยนต์มีความเร็ว 48 กิโลเมตร / ชั่วโมง ยังสามารถขับขี่รถจักรยานบนถนนได้ แต่ควรมีการทำทางจักรยานที่มีความกว้างพอเหมาะ ถ้ารถยนต์มีความเร็วมากกว่า 64 กิโลเมตร / ชั่วโมง จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องแยกทางจักรยานออกจากถนน บริเวณทางเลี้ยวหรือแยกต่างๆสามารถลดความเร็วของรถยนต์ได้โดยการทำรัศมีทางเลี้ยวของถนนให้ลดลงก็จะช่วยลดอันตรายของผู้ขับขี่รถจักรยานได้

4. มีการออกแบบและดัดแปลงที่เหมาะสมบริเวณวงเวียนต่างๆ

บริเวณวงเวียนต่างๆควรมีป้ายสัญญาณต่างๆที่เตือนให้ผู้ขับรถลดความเร็วลงเพื่อความปลอดภัย หรือควรแยกทางจักรยานออกจากถนนบริเวณวงเวียน วงเวียนที่มีรัศมีขนาดเล็กจะมีความปลอดภัยมากกว่าวงเวียนขนาดใหญ่

5. มีเครื่องหมายเตือนสำคัญที่สังเกตเห็นได้ง่ายบริเวณแยกต่างๆ

มีเส้นให้หยุดบนทางจักรยานเมื่อถึงบริเวณที่มีทางเลี้ยวหรือทางแยก เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่รถจักรยานให้ระวังรถที่จะมาจากเส้นทางอื่น มีการทาสีให้เป็นเส้นหนาเพื่อแบ่งแยกพื้นที่ทางจักรยานและทางรถยนต์โดยที่รถยนต์ไม่สามารถล้ำเส้นเข้ามาได้ แต่ในบริเวณที่อนุญาตให้รถยนต์แล่นผ่านทางจักรยานได้ก็มีการทาสีให้เป็นเส้นประ

6. มีผิวทางจักรยานที่ดี ไม่ขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ

ทางจักรยานทั่วไปควรมีผิวทางที่เรียบสม่ำเสมอ และมีระบบระบายน้ำที่ดีไม่มีน้ำท่วมขัง

7. มีที่จอดรถจักรยานที่เหมาะสม

การจัดที่จอดจักรยานควรอยู่ใกล้กับจุดหมายปลายทาง มีความสะดวกสบายในการทำงาน เมื่อจอดรถจักรยานแล้วมีความปลอดภัยไม่เสี่ยงต่อการถูกลักขโมย และมีพื้นที่จอดที่พอเพียง (M.Slinn, P. Matthews & P. Guest . 1998)

นอกจากนี้ยังต้องพิจารณาถึงเรื่องปริมาณการจราจรบนถนนร่วมด้วย ซึ่งมีเกณฑ์ในการพิจารณาจาก New Jersey DOT (1996) ดังนี้

1. สำหรับถนนที่มีความเร็วของการจราจรเฉลี่ยไม่เกิน 56 กิโลเมตร / ชั่วโมง

- ถ้ามีปริมาณการจราจรไม่เกิน 1,200 คัน / ชั่วโมง ไม่จำเป็นต้องมีสิ่ง

อำนวยความสะดวก ผู้ใช้รถจักรยานสามารถใช้รถจักรยานร่วมกับผู้ใช้ยานพาหนะอื่นๆบนถนนได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ถ้ามีปริมาณการจราจรระหว่าง 1,200 – 10,000 คัน / ชั่วโมง สามารถใช้รถจักรยานร่วมกับพื้นที่ถนนได้ แต่ต้องมีการจัดทำทางจักรยานโดยมีเครื่องกั้น หรือติดสัญญาณบอกเขตทางให้ชัดเจน

- ถ้ามีปริมาณการจราจรมากกว่า 10,000 คัน / ชั่วโมง ต้องทำทางจักรยานแยกออกจากพื้นที่ถนนโดยสมบูรณ์

2. สำหรับถนนที่มีความเร็วของการจราจรเฉลี่ยตั้งแต่ 64 กิโลเมตร / ชั่วโมง ขึ้นไป

- ถ้ามีปริมาณการจราจรไม่เกิน 1,200 คัน / ชั่วโมง สามารถใช้รถจักรยานร่วมกับพื้นที่ถนนได้ แต่ต้องมีการจัดทำทางจักรยานโดยมีเครื่องกั้น หรือติดสัญญาณบอกเขตทางให้ชัดเจน

- ถ้ามีปริมาณการจราจรมากกว่า 1,200 คัน / ชั่วโมง ต้องทำทางจักรยานแยกออกจากพื้นที่ถนนโดยสมบูรณ์ (M. King. n.d.)

จากการศึกษาถึงการออกแบบเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานดังกล่าว จะทำให้ทราบถึงแนวคิด วิธีการในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ และการจัดสภาพแวดล้อมของเส้นทางที่ช่วยส่งเสริมการใช้รถจักรยานให้มีความปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งการคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นเรื่องสำคัญ เพราะจะทำให้นักท่องเที่ยวมีความมั่นใจในการใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวมากขึ้น

2.5.12 การอำนวยความสะดวกบริเวณทางแยกและทางข้าม

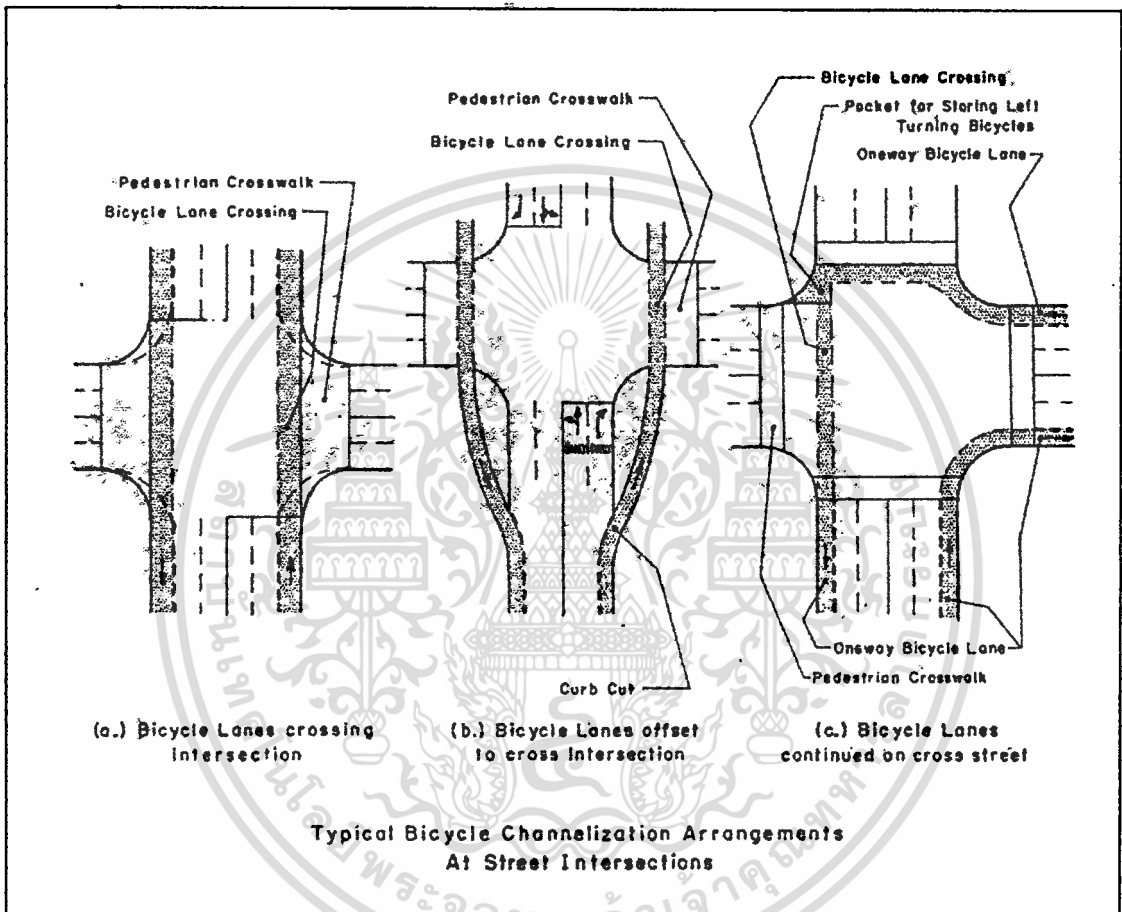
บริเวณทางแยกและทางข้ามต่างๆเป็นจุดที่มีการคมนาคมมาพบกันมากที่สุด ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ คนเดินเท้า และผู้ใช้รถจักรยาน ดังนั้นการมีสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้รถจักรยานบริเวณทางแยกและทางข้ามต่างๆ จะทำให้การสัญจรด้วยรถจักรยานมีความสะดวกยิ่งขึ้น ทั้งมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้รถจักรยาน และผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆด้วย แต่ในสภาพทั่วไปการทำทางจักรยานแยกออกมาจากเส้นทางการสัญจรรูปแบบอื่นโดยเด็ดขาด สามารถทำได้ยากในความเป็นจริงเนื่องจากมีปัญหาพื้นที่ไม่เพียงพอ หรือปัญหาทางด้านงบประมาณการก่อสร้าง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้รถจักรยานได้ใช้เส้นทางจักรยานบริเวณทางแยกและทางข้ามต่างๆได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ลักษณะของการข้ามทางแยกรูปแบบต่างๆมีแสดงไว้ในรูปที่ 2.1

จากภาพรูป (a) ทางจักรยานถูกจัดให้เป็นส่วนหนึ่งของถนน โดยแล่นตรงผ่านทางแยกทั้งสองฝั่งทั้งเที่ยวไป และเที่ยวกลับ

จากภาพรูป (b) ทางจักรยานแล่นผ่านแยกเช่นเดียวกัน เพียงแต่ถูกขยับให้ห่างออกไปจากถนนก่อนถึงทางแยก การแยกทางจักรยานในลักษณะนี้ควรจัดในบริเวณที่มีการเลี้ยวของยาน

พาหนะอื่นมาก เพื่อไม่ให้ทางจักรยานอยู่กระชั้นกับทางเลี้ยวมากเกินไป ทำให้ลดอันตรายจากรถที่กำลังเลี้ยวมาได้

จากภาพรูป (c) ทางจักรยานจัดให้กับผู้ที่ต้องการจะเลี้ยวซ้าย และเลี้ยวขวา ผู้ที่ต้องการเลี้ยวขวาสามารถเลี้ยวไปตามทางได้ ส่วนผู้ที่ต้องการเลี้ยวซ้ายก็สามารถแล่นผ่านถนนไปยังจุดพักรอก่อนที่จะแล่นข้ามถนนไปยังทิศทางที่ต้องการ (AASHTO, 1974 : 25-27)



ที่มา : The American Association of State Highway and Transportation Officials (1974)

(หมายเหตุ : จากภาพเป็นกรณีตัวอย่างในต่างประเทศที่มีการใช้ช่องทางจราจรทางด้านขวา ถ้าปรับใช้ในประเทศไทยช่องทางจราจรต้องเปลี่ยนมาชิดทางช่องจราจรด้านซ้าย)

รูปที่ 2.1 แสดงการอำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้รถจักรยานบริเวณทางแยกและทางข้ามต่างๆ

การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้รถจักรยานบริเวณทางแยก และทางข้ามต่างๆนี้สามารถนำมาประยุกต์ใช้กับทางแยก และทางข้ามที่มีลักษณะเหมือนกันได้ เพื่อเพิ่มความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวผู้ใช้รถจักรยาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.6 แนวความคิดเกี่ยวกับภูมิทัศน์ของเมือง

ภายในเมืองแต่ละเมืองควรจะมีองค์ประกอบหลักที่สามารถมองเห็นได้ และเป็นส่วนสำคัญในการจัดทำเมืองให้ดูสวยงามมีความน่าประทับใจต่อนักท่องเที่ยว และผู้อยู่อาศัย ซึ่งองค์ประกอบต่างๆ เหล่านี้ก็มีการกำหนดไว้ ดังนี้

1. ธรรมชาติ ได้แก่ สิ่งที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติที่ยังคงอยู่ในเมือง เช่น แม่น้ำลำคลอง ภูเขา ป่า ฯลฯ ซึ่งเป็นทรัพยากรที่มีค่าทั้งในแง่ประโยชน์ใช้สอย และความสวยงาม ใช้เป็นที่พักผ่อนของชาวเมือง และช่วยให้เมืองมีบรรยากาศผ่อนคลาย และมีลักษณะเฉพาะที่ดึงดูดใจ
2. อาคารและสวนประกอบอาคาร ได้แก่ อาคารบ้านเรือน ตึกแถว อนุสาวรีย์ รวมถึงสวนประกอบของอาคารต่างๆ เช่น บ้าย กันสาด ลานทางเข้าอาคาร
3. ที่เว้นว่างต่างๆ ได้แก่ สวนสาธารณะภายในเมือง สนามเด็กเล่น สนามกีฬา ลานอเนกประสงค์ภายในเมือง ลานเชื่อมภายในอาคาร
4. ถนน ทางเดิน ทางสัญจรต่างๆ ได้แก่ ถนน ทางเท้า ทางจักรยาน ทางรถไฟ รวมถึงแม่น้ำลำคลองที่ใช้สัญจร เป็นสิ่งที่เชื่อมโยงส่วนต่างๆ เข้าด้วยกัน โดยสามารถเข้าถึงได้จากทางสัญจรเหล่านี้
5. มนุษย์และการประกอบกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ ชาวเมืองที่อาศัยอยู่ภายในเมือง การเคลื่อนไหวประกอบกิจกรรมต่างๆ ภายในส่วนต่างๆ ของเมือง ทำให้เมืองมีชีวิตชีวา กิจกรรมต่างๆ เหล่านี้อาจมีผู้สนใจเข้ามาเยี่ยมชมหรืออยากร่วมในกิจกรรมนั้นด้วย ไม่จำเป็นต้องเป็นกิจกรรมในงานเทศกาลพิเศษ แต่กิจกรรมที่เป็นชีวิตประจำวันของชาวเมืองก็ถือว่าเป็นสิ่งที่น่าสนใจได้เช่นกัน เช่น กิจกรรมค้าขาย กิจกรรมพักผ่อน การพูดคุย เป็นต้น (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531 : 2-1)

โดยส่วนรวมเมืองจะดูสวยงาม และมีความน่าประทับใจต่อผู้มาเที่ยวชมและต่อชาวเมืองเองได้ หากว่าองค์ประกอบต่างๆ ของเมืองอยู่รวมตัวกันภายใต้หลักการดังต่อไปนี้

1. ความเป็นระเบียบ หมายถึง ในด้านความสะอาดในการทำกิจกรรม ได้แก่ การที่มีการสัญจรสะดวก การหาสิ่งที่ต้องการพบได้สะดวก ทำกิจกรรมต่างๆ ได้โดยสะดวก และทั้งในด้านการเห็นภาพที่ดูเป็นระเบียบเรียบร้อย ได้แก่ การที่ส่วนประกอบต่างๆ ของเมืองอยู่รวมกันอย่างกลมกลืน ไม่มีความสับสนวุ่นวาย ส่วนประกอบเหล่านั้นไม่มีความสกปรกรกรุงรัง ข้ำรูดหักหัก จนดูเหมือนไม่ได้รับการเอาใจใส่
2. ความสบาย หมายถึง ความสบายตามอัตภาพ อันได้แก่ ความไม่ร้อนเกินไป ไม่แฉะเกินไป ไม่มีฝุ่นควันมากไป ถึงแม้สภาพแวดล้อมบางอย่างเราไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ แต่

เราสามารถจัดเตรียมบริเวณให้สภาพอากาศนั้นๆบรรเทาลงได้ เช่น การจัดเตรียมร่มเงาสำหรับเมืองที่มีแสงแดดจัด หรือที่หลบฝนสำหรับเมืองที่มีฝนตกบ่อย เป็นต้น

3. การมีสารรูปที่ชัดเจน คำว่าสารรูปตรงกับภาษาอังกฤษว่า image หมายถึง ภาพรวมของสิ่งใดสิ่งหนึ่งที่ปรากฏอยู่ในใจหลังจากที่บุคคลหนึ่งๆ ได้เห็นสิ่งนั้นแล้ว ดังนั้นสารรูปเมืองก็คือภาพรวมของเมืองนั้นๆที่บุคคลจะจำได้ หลังจากที่ได้ไปเยี่ยมชมเมืองนั้นมา ภาพรวมของเมืองจะช่วยให้ผู้ที่มาเยี่ยมชมรู้สึกมั่นใจในการสัญจรภายในเมืองนั้น และช่วยให้เกิดความรู้สึกสัมพันธ์กับเมืองนั้นๆได้ดียิ่งขึ้น ทำให้บุคคลเกิดความประทับใจในประสบการณ์ของการได้อยู่ในเมืองนั้น

4. การมีเอกลักษณ์ที่ชัดเจน เมืองแต่ละเมืองย่อมมีเอกลักษณ์ของตนเอง เช่น เมืองประวัติศาสตร์ เมืองที่มีภูมิประเทศพิเศษ เมืองที่ประกอบอาชีพที่น่าสนใจ เป็นต้น เอกลักษณ์ดังกล่าวนี้หากผู้มาเยี่ยมชมได้รับรู้จะก่อให้เกิดความเข้าใจและรู้จักเมืองนั้นมากขึ้น และมีผลต่อเมืองทำให้เกิดความพึงพอใจในลักษณะเฉพาะนั้น

5. การมีลักษณะเชิงสุนทรียภาพที่ดี หมายถึง การมีลักษณะสวยงามชวนให้ผู้พบเห็นมีความสบายใจและรื่นรมย์ มีสุนทรียภาพที่ดีที่จะเกิดขึ้นในเมือง ได้แก่ การได้เห็นส่วนประกอบต่างๆของเมืองปรากฏในลักษณะที่กลมกลืน สลับสนุนซึ่งกันและกัน มีสีสันที่กลมกลืนหรือตัดกันอย่างเหมาะสม (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2531 : 2-3 -2-5)

ในเรื่องของสารรูปเมืองดังที่กล่าวมาแล้วนั้น การที่จะทำให้ภาพรวมของเมืองเกิดขึ้นได้อย่างชัดเจนต้องเกิดจากการรวมตัวกันขององค์ประกอบ 5 ประการ คือ

1. เส้นทาง (Path) ได้แก่ ถนน แม่น้ำลำคลอง ทางเท้า ทางจักรยาน เส้นทางสัญจรของเมือง เส้นทางเหล่านี้ย่อมจะเป็นระบบโครงข่ายเชื่อมส่วนต่างๆของเมืองเข้าด้วยกัน และระบบโครงข่ายนี้ต้องมีความชัดเจนพอที่บุคคลจะเข้าใจและจำได้อย่างง่ายดาย

2. ขอบเขต (Edge) ได้แก่ แนวเชื่อมต่อระหว่างของที่มีความแตกต่างกันสองสิ่ง เช่น ขอบเขตเมือง ได้แก่แนวที่เห็นได้จากความแตกต่างของความหนาแน่นอาคาร ขอบเขตของย่าน ได้แก่แนวที่เห็นความแตกต่างของบรรยากาศกิจกรรม ขอบเขตบางครั้งเป็นเพียงความรู้สึก กล่าวคือเป็นขอบเขตที่มีลักษณะกลมกลืนแล้วค่อยๆเปลี่ยนจากลักษณะหนึ่งไปเป็นอีกลักษณะหนึ่ง บางครั้งก็เป็นการเปลี่ยนแปลงอย่างทันทีทันใด เช่น กำแพงล้อมรอบเมือง หรือคูน้ำล้อมรอบบริเวณ เป็นต้น

3. ย่าน (District) ได้แก่ บริเวณที่เป็นที่รวมของสิ่งที่คล้ายคลึงกัน เช่นย่านพักอาศัย ย่านธุรกิจ เป็นต้น

4. ที่รวมกิจกรรม (Node) ได้แก่ บริเวณที่มีการรวมตัวของสิ่งหนึ่งสิ่งใดอย่างหนาแน่นกว่าบริเวณอื่นๆ ในขณะที่เดียวกันก็เป็นจุดแยกไปสู่พื้นที่กิจกรรมต่างๆ เช่น ตลาด บริเวณสี่แยก เป็นต้น

5. ที่หมายตา (Landmark) ได้แก่ สิ่งที่มีความเด่นจากสิ่งอื่นๆที่สามารถใช้เป็นจุดอ้างอิงหรือจุดสังเกตได้จากระยะไกล เช่น อนุสาวรีย์ หอคอย ภูเขา เป็นต้น หรืออาจสังเกตได้จากระยะใกล้ เช่น ทะเล ลานกว้าง อาคารที่มีรูปลักษณะแตกต่างออกไปจากอาคารอื่น เป็นต้น (Kevin Lynch. 1960 อ้างโดย ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2531 :2-4 – 2-5)

ดังนั้นสภาพแวดล้อมของเมืองที่จะสร้างความประทับใจที่ดีได้มาจากความเป็นระเบียบ ความสบาย ความมีรูปที่ชัดเจน ความมีเอกลักษณ์ และความมีสุนทรียภาพที่ดีซึ่งคุณสมบัติเหล่านี้มาจากการจัดสวนประกอบย่อยของเมืองเข้าด้วยกัน ได้แก่ สภาพธรรมชาติ อาคาร ที่เว้นว่าง ทางสัญจร และกิจกรรมมนุษย์ในลักษณะที่เหมาะสมกลมกลืนกัน

2.7 สรุปกรอบแนวความคิดในการศึกษา

จากการทบทวนวรรณกรรม นโยบายที่เกี่ยวข้อง ทฤษฎี ข้อมูลจากเอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ทำให้สามารถพิจารณากำหนดกรอบแนวความคิดในการศึกษาได้ โดยในการศึกษาดังการนำจักรยานมาใช้เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวต้องศึกษาประเด็นสำคัญ 4 เรื่องคือ

1 แผนพัฒนาต่างๆที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

ศึกษาถึงแผนงานและนโยบายที่องค์กรต่างๆได้จัดทำขึ้นสำหรับใช้ในพื้นที่ศึกษา เพื่อให้เป็นแนวทางในการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ให้มีความสอดคล้องกับแผนงานต่างๆที่มีอยู่ โดยมุ่งเน้นตอบสนองให้การใช้รถจักรยานเป็นยานพาหนะควบคุมในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา และมีการกำหนดรูปแบบและโครงข่ายของเส้นทางจักรยานอย่างชัดเจน

2 สภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

ศึกษาถึงสภาพการจราจรในพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน สภาพแวดล้อมของเส้นทางในพื้นที่ศึกษา สภาพแหล่งท่องเที่ยว และสภาพแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยว เพื่อทราบถึงศักยภาพของพื้นที่และความพร้อมของพื้นที่ในการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

3 ทักษะคตินักท่องเที่ยว

ศึกษาถึงคุณลักษณะของนักท่องเที่ยว พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวภายในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา และความคิดเห็นต่อการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ นักท่องเที่ยวชาวไทย และนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ เพื่อทราบถึงรูปแบบการท่องเที่ยว พฤติกรรมการท่องเที่ยว และความต้องการของนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่มที่เข้ามาในพื้นที่

4 มาตรฐานของการจัดเส้นทางจักรยาน

ศึกษาถึงประเภทของทางจักรยาน มาตรฐานของทางจักรยาน สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่มีส่วนกับทางจักรยาน เพื่อทราบถึงรูปแบบของทางจักรยานที่เหมาะสมกับพื้นที่ศึกษา

โดยประเด็นสำคัญทั้ง 4 เรื่องนี้ต้องนำมาวิเคราะห์ร่วมกัน เพื่อให้ได้ข้อสรุป แนวนโยบาย และข้อเสนอแนะของการศึกษาเรื่อง การจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา โดยแสดงรายละเอียดของกรอบแนวความคิดในการศึกษาใน รูปที่ 2.2





รูปที่ 2.2 แสดงกรอบแนวความคิดในการศึกษา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

ในการทำการศึกษารื่องการจ้ัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ผู้วิจัยได้ทำการวิจัยโดยยึดถือวิธีการที่จะให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือมากที่สุด โดยแบ่งเป็นหัวข้อต่างๆ อันได้แก่ การกำหนดพื้นที่ศึกษา ข้อมูลและแหล่งข้อมูล กลุ่มตัวอย่าง และการสุ่มตัวอย่าง ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา การรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล และการนำเสนอข้อมูล

3.1 การกำหนดพื้นที่ศึกษา

ในปัจจุบันการใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว เริ่มได้รับความนิยมมากขึ้นอย่างแพร่หลาย มีนักท่องเที่ยวจำนวนมากทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ เดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ หรือแหล่งท่องเที่ยวภายในเมือง และได้ใช้รถจักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางเข้าไปสัมผัสกับบรรยากาศของแหล่งท่องเที่ยวเหล่านั้น สำหรับการเดินทางโดยรถจักรยานนั้นก็จำเป็นที่จะต้องม้ทางสำหรับขี่ได้อย่างปลอดภัย และมีโครงข่ายที่ทั่วถึงชัดเจนด้วยเช่นกัน

สำหรับจังหวัดพระนครศรีอยุธยาในปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายในบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา กิจกรรมการขี่รถจักรยานเพื่อเที่ยวชมแหล่งโบราณสถานและสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ เริ่มเป็นที่นิยมมากขึ้น เนื่องจากช่วยให้เกิดความสุขสนุกสนานในการเดินทางท่องเที่ยวเมืองเก่า อีกทั้งรถจักรยานยังทำให้นักท่องเที่ยวได้สนุกกับการค้นหาแหล่งท่องเที่ยว และมีเวลาให้กับสถานที่สำคัญแต่ละแห่งโดยไม่จำกัดเวลาด้วย

แต่ในปัจจุบันภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ยังไม่มีเส้นทางจักรยานที่ชัดเจนให้นักท่องเที่ยวได้ขี่ไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ได้อย่างปลอดภัย ดังนั้นผู้วิจัยจึงเลือกที่จะทำการศึกษารจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เนื่องจากเป็นสถานที่ที่มีความพร้อมทางด้านแหล่งท่องเที่ยว และความนิยมของกิจกรรมการขี่จักรยานด้วย และนอกจากนี้ผลที่ได้ก็อาจใช้เป็นแนวทางในการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆต่อไป

3.2 ข้อมูลและแหล่งข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา มีข้อมูลอยู่ 2 ประเภทได้แก่

3.2.1 ข้อมูลชั้นปฐมภูมิ

ข้อมูลชั้นปฐมภูมิ คือ ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (Indept Interview) การออกแบบสอบถาม (Structure Interview) จากบุคคลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการสำรวจภาคสนาม (Field Surveying) ได้แก่

3.2.1.1 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก จะเป็นข้อมูลจากกลุ่มต่างๆ ดังนี้

1) กองอุทยานแห่งชาติ พระนครศรีอยุธยา (ผู้ดูแลแผนแม่บทโครงการอนุรักษ์และพัฒนามรดกประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา และบริเวณใกล้เคียง) เพื่อทราบถึงแผนและนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ และพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา อันได้แก่ แผนพัฒนาและปรับปรุงสาธารณูปโภคและสาธารณูปการหลัก แผนบูรณะและปรับปรุงสภาพแวดล้อมและภูมิทัศน์ แผนงานบริการวิชาการและการท่องเที่ยว และความคิดเห็นต่อการจัดทำทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

2) การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ภาคกลาง เขต 6 เพื่อทราบถึงนโยบายและข้อบังคับต่างๆที่มีผลต่อการท่องเที่ยว และความคิดเห็นในการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน รวมถึงการจัดทำทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

3) เทศบาลนครนครศรีอยุธยา เพื่อทราบถึงแผนพัฒนาทางด้านต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ และการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเขตเทศบาล และความคิดเห็นต่อการจัดทำทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

4) กลุ่มผู้ประกอบการเช่ารถจักรยาน เพื่อทราบถึงลักษณะการให้เช่ารถจักรยาน สภาพตลาดในการเช่ารถจักรยานในปัจจุบัน ปัญหาที่พบในการให้เช่ารถจักรยาน ความคิดเห็นต่อการจัดทำทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

3.2.1.2 ข้อมูลจากการออกแบบสอบถาม

ข้อมูลที่ได้จากการออกแบบสอบถามจะเป็นข้อมูลจากกลุ่มนักท่องเที่ยวเพียงอย่างเดียว ซึ่งแบ่งเป็นนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เพื่อทราบถึงทัศนคติ ความพึงพอใจ พฤติกรรมของนักท่องเที่ยว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และความคิดเห็นต่อการจัดทำทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

3.2.1.3 ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนาม จะเป็นข้อมูลทางด้านสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ สภาพแหล่งท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา สภาพการจราจรภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการใช้รถจักรยาน และสภาพแวดล้อมของเส้นทางภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

3.2.2 ข้อมูลชั้นทุติยภูมิ

ข้อมูลทุติยภูมิเป็นข้อมูลที่ได้จาก แผนที่ เอกสาร บทความ หนังสือ สิ่งพิมพ์ งานวิจัย ต่างๆที่เกี่ยวข้องที่มีผู้ทำมาก่อนแล้ว โดยข้อมูลต่างๆเหล่านี้ได้มาจาก

3.2.2.1 หอสมุดแห่งชาติ

3.2.2.2 หอสมุดกลางสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

3.2.2.3 ห้องสมุดภาควิชาภาควางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

3.2.2.4 ห้องสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

3.2.2.5 ห้องสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3.2.2.6 ห้องสมุดกรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

3.2.2.7 ห้องสมุดการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

3.2.2.8 สำนักงานการขนส่ง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

3.2.2.9 เทศบาลนครนครศรีอยุธยา

3.2.2.10 สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก

3.2.2.11 สื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Internet)

3.3 กลุ่มตัวอย่าง และวิธีการสุ่มตัวอย่าง

ในการศึกษานี้มีกลุ่มตัวอย่างที่ต้องใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างอยู่เพียงกลุ่มเดียว คือ กลุ่มนักท่องเที่ยว ซึ่งแบ่งเป็น 2 กลุ่มคือ ชาวไทยและชาวต่างประเทศ เนื่องจากการทบทวนในบทที่ 2 แสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวที่มีความแตกต่างทางด้านวัฒนธรรมเดิม หรือ เชื้อชาติที่ต่างกันจะมีทัศน

นคติ พฤติกรรม และความต้องการในการท่องเที่ยวที่แตกต่างกัน ซึ่งการเก็บข้อมูลใช้วิธีแจกแบบสอบถาม (Questionnaire)

ซึ่งตามสถิติของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ประจำปีพ.ศ. 2544 จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวยังจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีจำนวน 2,801,828 คน แบ่งเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย 1,654,587 คน และเป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ 1,147,241 คน ซึ่งคิดเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยประมาณร้อยละ 60 และเป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศประมาณร้อยละ 40

จำนวนของกลุ่มตัวอย่างที่จะทำการสุ่มในการศึกษานี้ ผู้วิจัยพิจารณาจากข้อจำกัดในเรื่องระยะเวลาในการเก็บข้อมูล งบประมาณ และความเพียงพอในการวิเคราะห์ด้วยวิธีการทางสถิติเป็นหลัก จึงได้ทำการกำหนดจำนวนของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว จากการใช้อัตราส่วนระหว่างจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวภายในเกาะเมืองฯ : 1 ตัวอย่าง โดยกำหนดให้จำนวนนักท่องเที่ยว 10,000 คน ต่อ 1 ตัวอย่าง ดังนี้ จำนวนนักท่องเที่ยว 10,000 คน : 1 ตัวอย่าง

ซึ่งจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาภายในปีพ.ศ. 2544 มีจำนวนนักท่องเที่ยวประมาณ 2.8 ล้านคน ดังนั้นจำนวนของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้สำหรับการศึกษานี้จะมีจำนวน 280 ตัวอย่าง แบ่งเป็น

นักท่องเที่ยวชาวไทยร้อยละ 60 คิดเป็นจำนวน 168 ตัวอย่าง

นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศร้อยละ 40 คิดเป็นจำนวน 112 ตัวอย่าง

ในการสุ่มตัวอย่างเพื่อแจกแบบสอบถามจะใช้กับประชากรนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศที่อยู่ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ซึ่งเป็นพื้นที่ศึกษาเท่านั้น แต่เนื่องจากเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยามีสถานที่ท่องเที่ยวกระจายตัวอยู่ทั่วไปในเกาะเมืองจำนวนมาก ดังนั้นในการสุ่มตัวอย่างจึงทำการสุ่มตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆที่อยู่ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา โดยเป็นการสุ่มตัวอย่างตามพื้นที่ (Area Sampling) โดยแบ่งเป็นพื้นที่ประเภทต่างๆ ดังนี้

1. แหล่งท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ ได้แก่ พระราชวังโบราณ วัดพระศรีสรรเพชญ์ วิหารพระมงคลบพิตร วัดพระราม วัดมหาธาตุ วัดราชบูรณะ พิพิธภัณฑสถานพระราชวังจันทร์เกษม พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเจ้าสามพระยา
2. แหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี กิจกรรม ได้แก่ ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์อยุธยา ตลาดเจ้าพรหม ตลาดหัวรอ
3. สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ภาคกลาง เขต 6 (ศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยว)

โดยเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามในช่วงเดือนพฤศจิกายน ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ.2545

3.4 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

จากการทบทวนวรรณกรรมทำให้ทราบว่า ในการศึกษาเรื่องการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว จะต้องศึกษาถึงสภาพปัจจุบันของพื้นที่ คุณลักษณะและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว และปัจจัยที่เกี่ยวข้องในการจัดเส้นทางจักรยาน สามารถสรุปตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาได้ ดังนี้

3.4.1 ตัวแปรอิสระ

3.4.1.1 คุณลักษณะนักท่องเที่ยว ได้แก่ เพศ อายุ ที่อยู่ อาชีพ เชื้อชาติ

3.4.1.2 พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว ได้แก่ ประสบการณ์การมาท่องเที่ยว ลักษณะการเดินทางมาเที่ยว กลุ่มที่เดินทางมาเที่ยวด้วยกัน จำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวภายในกลุ่ม พาหนะที่ใช้เดินทางมาเที่ยว การพักค้างคืนของนักท่องเที่ยว เวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยว กิจกรรมที่ทำเมื่อมาที่เกาะเมือง แหล่งท่องเที่ยวที่สนใจ พาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง สถานที่ภายนอกเกาะเมืองที่เดินทางไปเที่ยว ความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวภายในเกาะเมือง การเดินทางกลับมาเที่ยวอีกในอนาคต ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว

3.4.1.3 ลักษณะทางกายภาพของเส้นทางในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ได้แก่ ประเภทของถนน ความกว้างของถนน ความเร็วของการจราจรเฉลี่ย ปริมาณการจราจรเฉลี่ย ความลาดชันของถนน มุมเลี้ยวทางโค้งของถนน สภาพพื้นผิวถนน ความต่อเนื่องของเส้นทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยว ระยะทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ การจอดยานพาหนะข้างทาง สภาพแวดล้อมของเส้นทาง ระบบรถโดยสารสาธารณะ

3.4.1.4 ลักษณะทรัพยากรการท่องเที่ยว ได้แก่ ประเภทของแหล่งท่องเที่ยว สภาพของแหล่งท่องเที่ยว สภาพแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยว

3.4.2 ตัวแปรตาม

คือ ความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ระดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ แนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน และเส้นทางที่มีศักยภาพสำหรับจัดทำทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

การเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามแสดงไว้ในรูปที่ 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5 และ 3.6 รูปแสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (1), (2), (3), (4), (5) และ (6) ตามลำดับ

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม

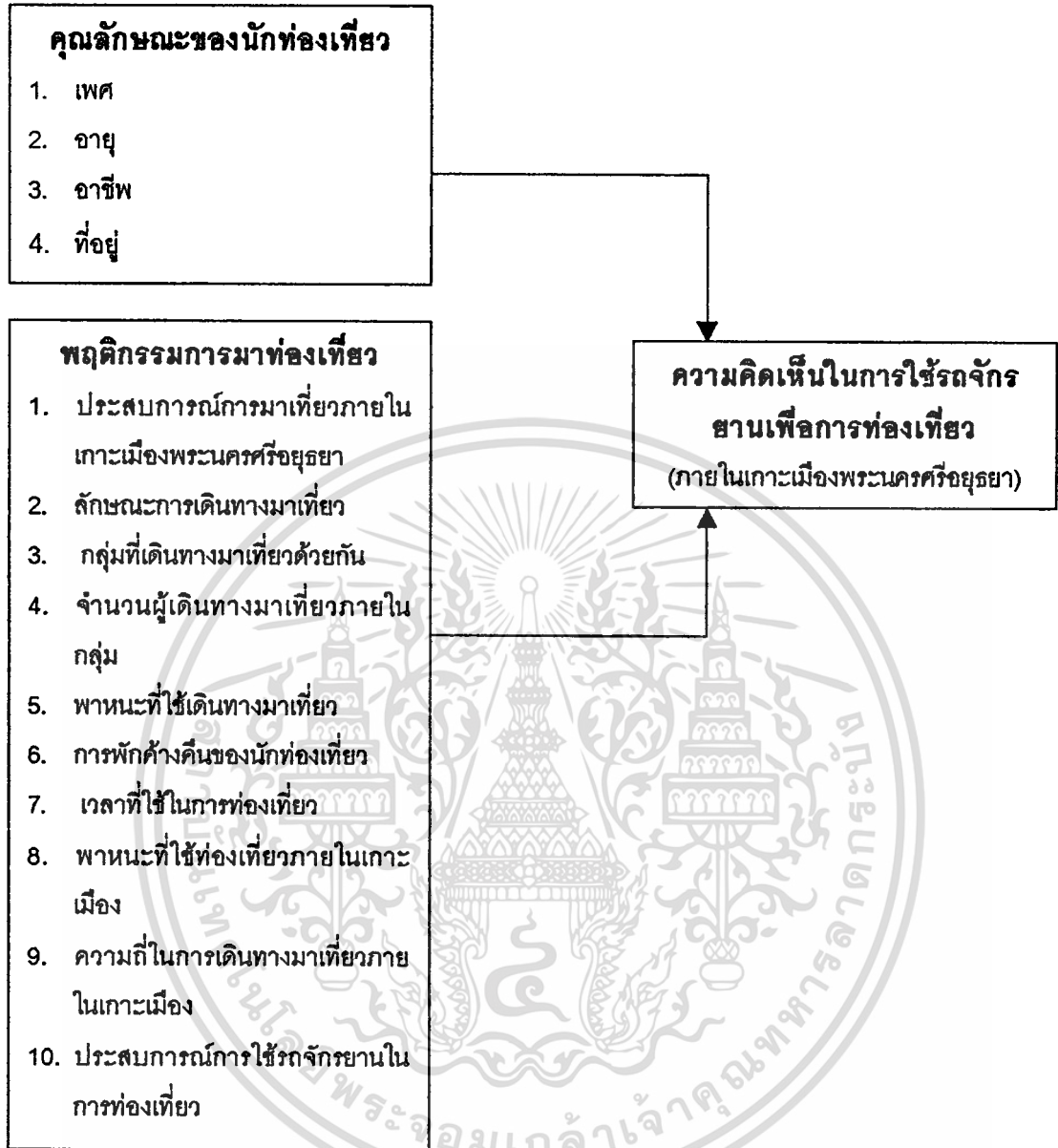


รูปที่ 3.1 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (1)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม

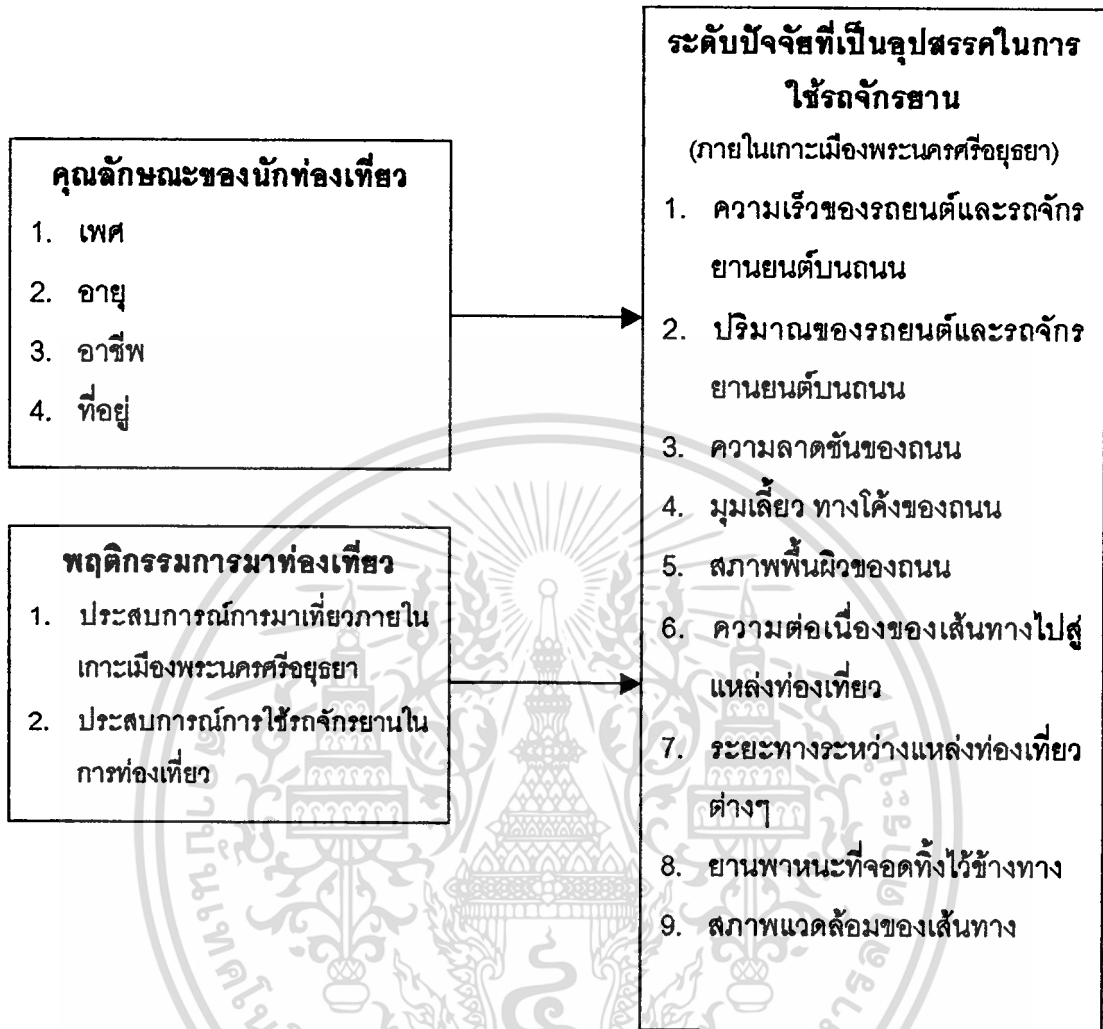


รูปที่ 3.2 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตัวแปรอิสระ

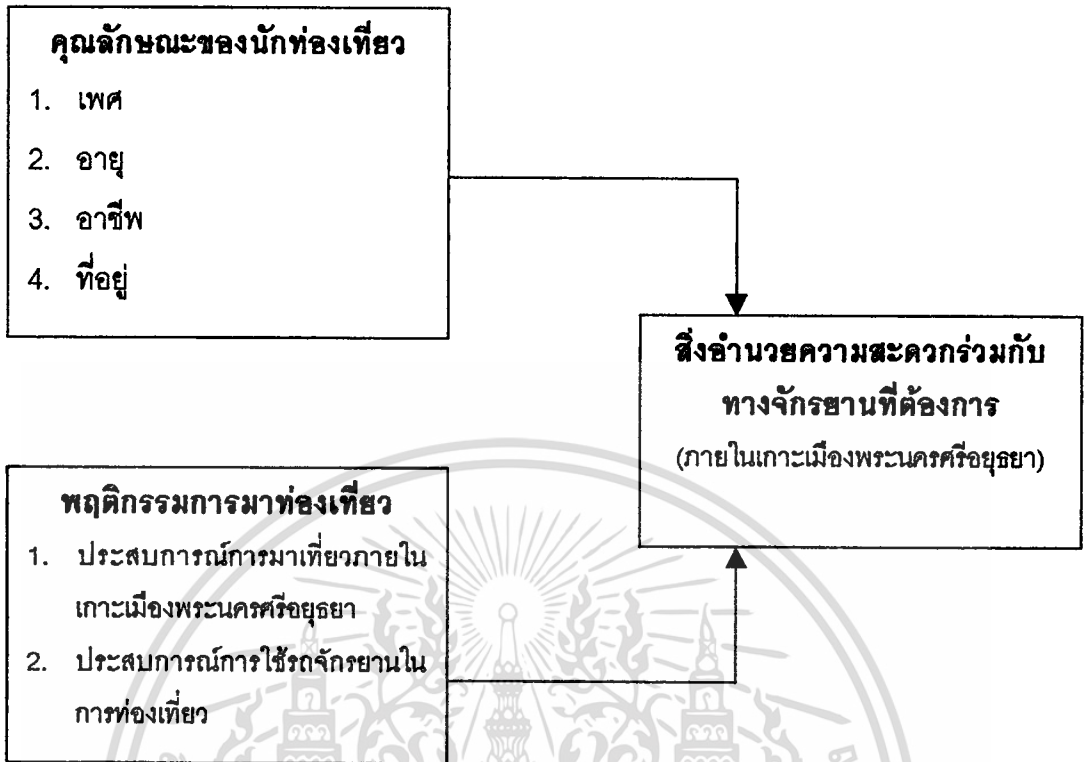
ตัวแปรตาม



รูปที่ 3.3 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (3)

ตัวแปรอิสระ

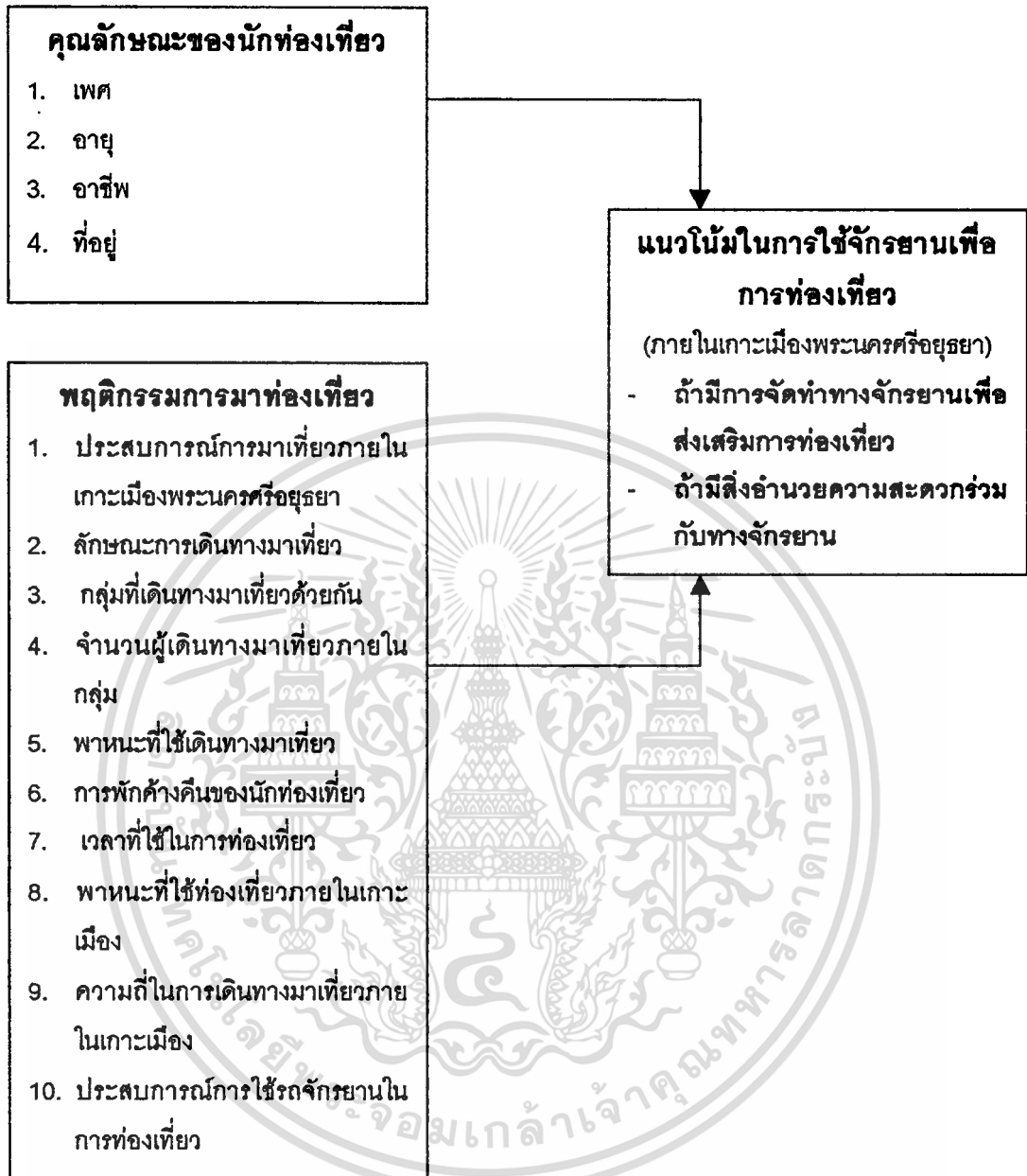
ตัวแปรตาม



รูปที่ 3.4 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (4)

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม



รูปที่ 3.5 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม (5)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



3.5 การรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลตัวแปรต่างๆที่ใช้ในการศึกษานี้ จะใช้เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลแตกต่างกันไปตามประเภทของข้อมูล โดยได้แสดงไว้ในตารางที่ 3.1 ตารางแสดงการเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่ออำนวยความสะดวก ดังนี้

ตารางที่ 3.1 แสดงการเก็บรวบรวมข้อมูล

ตัวแปร	ค่าตัวแปร	ระดับการวัด	เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล		
			แบบสอบถาม	เอกสารแผนที่	การสำรวจ
คุณลักษณะนักท่องเที่ยว					
เพศ	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. ชาย 2. หญิง	นามมาตรา (Nominal)	●		
อายุ	วัดเป็นจำนวน หน่วยเป็น ปี	อัตราส่วน (Ratio)	●		
ที่อยู่	วัดโดยใช้ที่อยู่ปัจจุบันของนักท่องเที่ยวแต่ละคน	นามมาตรา (Nominal)	●		
อาชีพ	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. นักเรียน / นักศึกษา 2. ข้าราชการ / รัฐวิสาหกิจ / พนักงานบริษัทเอกชนหรือลูกจ้างที่มีรายได้ประจำ 3. ประกอบธุรกิจส่วนตัว 4. แม่บ้าน / พ่อบ้าน / เกษียณอายุ 5. อื่นๆ	นามมาตรา (Nominal)	●		
พฤติกรรมการมาท่องเที่ยว					
ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะพะลวยหรือสุราษฏร์ธานี	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. เคย 2. ไม่เคย	นามมาตรา (Nominal)	●		
ลักษณะการเดินทางมาเที่ยว	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. มากับบริษัทนำเที่ยว 2. ไม่ได้มากับบริษัทนำเที่ยว	นามมาตรา (Nominal)	●		

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าตัวแปร	ระดับ การวัด	เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล		
			แบบสอบถาม	เอกสาร แผนที่	การ สำรวจ
กลุ่มที่เดินทางมา เที่ยวร่วมกัน	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. ครอบครัว ญาติพี่น้อง 2. เพื่อนๆ 3. มาโดยลำพัง 4. อื่นๆ	นามมาตรา (Nominal)	●		
จำนวนผู้เดินทางมา เที่ยวภายในกลุ่ม	วัดเป็นจำนวน หน่วยเป็น คน	อัตราส่วน (Ratio)	●		
พาหนะที่ใช้ในการ เดินทางมาเที่ยว	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. รถยนต์ส่วนตัว 2. รถเช่าเหมา 3. รถโดยสารประจำทาง 4. รถบัสของบริษัทนำเที่ยว 5. รถไฟ 6. เรือ 7. รถมอเตอร์ไซด์ 8. รถจักรยาน 9. อื่นๆ	นามมาตรา (Nominal)	●		
การพักค้างคืนของ นักท่องเที่ยว	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. พักค้างคืน 2. ไม่พักค้างคืน	นามมาตรา (Nominal)	●		
เวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยว	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. น้อยกว่า 2 ชม. 2. 2-4 ชม. 3. ครึ่งวัน 4. ทั้งวัน	นามมาตรา (Nominal)	●		
กิจกรรมที่ทำเมื่อมา ที่เกาะเมือง	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. ศึกษาหาความรู้ทางด้านประวัติ ศาสตร์ วัฒนธรรม ประเพณี 2. กราบไหว้พระ / ทำบุญ 3. ประชุม / สัมมนา 4. เยี่ยมเขียนญาติ / พี่น้อง / เพื่อน 5. ติดต่อธุรกิจ / การงาน 6. ซื้อของที่ระลึก สินค้าท้องถิ่น 7. พักผ่อนหย่อนใจ 8. อื่นๆ	นามมาตรา (Nominal)	●		

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าตัวแปร	ระดับ การวัด	เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล		
			แบบสอบถาม	เอกสาร แผนที่	การ สำรวจ
แหล่งท่องเที่ยวที่สนใจ	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. พิพิธภัณฑ์ต่างๆ และศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์ 2. โบราณสถานต่างๆ 3. สถานที่ไหว้พระทำบุญ 4. สถานที่ซื้อของที่ระลึก สินค้าท้องถิ่น 5. สวนสาธารณะที่พักผ่อนหย่อนใจ 6. ตลาด 7. พื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำ 8. อื่นๆ	นามมาตรา (Nominal)	●		
พาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวภายใน เกาะเมือง	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. รถยนต์ส่วนตัว 2. รถเช่าเหมา 3. รถโดยสารประจำทาง 4. รถบัสของบริษัทนำเที่ยว 5. รถจักรยานสามล้อ / รถสามล้อเครื่อง 6. เรือ 7. รถมอเตอร์ไซด์ 8. รถจักรยาน 9. อื่นๆ	นามมาตรา (Nominal)	●		
สถานที่ท่องเที่ยว ภายนอกเกาะเมือง ที่เดินทางไปท่องเที่ยว	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. วัดพนัญเชิง 2. วัดใหญ่ชัยมงคล 3. เขื่อนคดโค้งช้าง 4. พระราชานุสาวรีย์สมเด็จพระสุริโยทัย 5. วัดภูเขาทองและพระราชานุสาวรีย์สมเด็จพระนเรศวรมหาราช 6. วัดไชยวัฒนาราม 7. วัดพุทธโสธรวรค์ 8. วัดหน้าพระเมรุ 9. พระราชวังบางปะอิน 10. หมู่บ้านชาวต่างชาติ 11. อื่นๆ	นามมาตรา (Nominal)	●		

เอกสารนี้เป็นเอกสารลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ จ. สิงคโปร์

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าตัวแปร	ระดับการวัด	เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล		
			แบบสอบถาม	เอกสารแผนที่	การสำรวจ
ความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวภายในเกาะเมือง	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. ไม่ได้มาทุกปี 2. 1-2 ครั้ง 3. 3-4 ครั้ง 4. 5 ครั้งขึ้นไป	นามมาตรา (Nominal)	●		
ประสบการณ์การใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 3. เคย 4. ไม่เคย	นามมาตรา (Nominal)	●		
ความคิดเห็นเกี่ยวกับทางจักรยาน					
ทัศนคติต่อการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. เห็นด้วย 2. ไม่เห็นด้วย 3. ไม่แน่ใจ	นามมาตรา (Nominal)	●		
อุปสรรคในการใช้จักรยานภายในเกาะเมือง (ความเร็วของรถยนต์และมอเตอร์ไซด์ , ปริมาณของรถยนต์และมอเตอร์ไซด์ , ความลาดชันของถนน , มุมเลี้ยวทางโค้งของถนน , สภาพพื้นผิวถนน , ความต่อเนื่องของเส้นทาง , ระยะทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยว , ยานพาหนะที่จอดข้างทาง , สภาพแวดล้อมของเส้นทาง)	วัดโดยแบ่งเป็นอันดับ 1. มากที่สุด 2. มาก 3. ปานกลาง 4. น้อย 5. น้อยที่สุด	อันดับ (Ordinal)	●		

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าตัวแปร	ระดับ การวัด	เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล		
			แบบสอบถาม	เอกสาร แผนที่	การ สำรวจ
สิ่งอำนวยความสะดวก สะดวกร่วมกับทาง จักรยานที่ต้องการ	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. ป้ายบอกทาง 2. ป้ายเตือนระวังอันตราย 3. ที่พักริมทางสำหรับผู้รถจักรยาน 4. ที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ ท่องเที่ยวต่างๆ 5. คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อ การท่องเที่ยว 6. แสงสว่างตามเส้นทางในเวลา กลางคืน 7. แสงสว่างตามแหล่งท่องเที่ยว ต่างๆในเวลากลางคืน 8. จุดบริการเช่าจักรยานที่สามารถ เช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ ภายในเกาะเมือง 9. การรักษาความปลอดภัยของเจ้า หน้าที่ตามเส้นทางท่องเที่ยว และแหล่งท่องเที่ยว 10. อื่นๆ	นามมาตรา (Nominal)	●		
ความคิดเห็นต่อการ ปิดถนนบางสาย ภายในเกาะเมือง	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. เห็นด้วย 2. ไม่เห็นด้วย 3. ไม่แน่ใจ	นามมาตรา (Nominal)	●		
แนวโน้มในการใช้ จักรยานเพื่อการ ท่องเที่ยว	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. มีความสนใจ 2. ไม่มีความสนใจ 3. ไม่แน่ใจ	นามมาตรา (Nominal)	●		

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าตัวแปร	ระดับการวัด	เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล		
			แบบสอบถาม	เอกสารแผนที่	การสำรวจ
ลักษณะทางกายภาพของเส้นทาง					
ประเภทของถนน	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. ถนนสายประธาน 2. ถนนสายหลัก 3. ถนนสายรอง 4. ถนนสายย่อย 5. ถนนทางเข้า	นามมาตรา (Nominal)		●	●
ความกว้างของถนน	วัดโดยจำนวน หน่วยเป็นเมตร	อัตราส่วน (Ratio)		●	●
ปริมาณการจราจรเฉลี่ย	วัดจำนวนรถในเส้นทาง 1 ช่องทาง หน่วยเป็นคัน / ชั่วโมง	อัตราส่วน (Ratio)		●	●
ความเร็วของการจราจรเฉลี่ย	วัดเป็นระยะทางต่อเวลาหน่วยเป็น กิโลเมตร / ชั่วโมง	อัตราส่วน (Ratio)		●	●
ความลาดชันของถนน	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. มีความลาดชัน 2. ไม่มีความลาดชัน	นามมาตรา (Nominal)			●
มุมเลี้ยว ทางโค้งของถนน	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. มีมุมเลี้ยว ทางโค้ง 2. ไม่มีมุมเลี้ยว ทางโค้ง	อัตราส่วน (Ratio)			●
สภาพพื้นผิวถนน	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. ขรุขระทรุดโทรม 2. ไม่ขรุขระทรุดโทรม	นามมาตรา (Nominal)			●
ความต่อเนื่องของเส้นทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยว	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. มีถนนเข้าถึง 2. ไม่มีถนนเข้าถึง	นามมาตรา (Nominal)			●
ระยะทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยว	วัดเป็นจำนวน หน่วยเป็น กิโลเมตร	อัตราส่วน (Ratio)			●
การจอดพาหนะข้างทาง	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. ให้จอดได้ 2. ไม่ให้จอด	นามมาตรา (Nominal)			●

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าตัวแปร	ระดับการวัด	เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล		
			แบบสอบถาม	เอกสารแผนที่	การสำรวจ
สภาพแวดล้อมของเส้นทาง (ความร่มรื่น, ทัศนียภาพสองข้างทางเป็นต้น)	วัดโดยแบ่งเป็นอันดับ 1. ดีมาก 2. ดี 3. ปานกลาง 4. ไม่ดี 5. ไม่ดีมาก	อันดับ (ordinal)			●
ระบบโดยสารสาธารณะ	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. มีผ่านในเส้นทาง 2. ไม่มีผ่านในเส้นทาง	นามมาตรา (Nominal)	●		●
ลักษณะทรัพยากรการท่องเที่ยว					
ประเภทของแหล่งท่องเที่ยว	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ 2. ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ โบราณวัตถุสถานและศาสนา 3. ทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และกิจกรรม	นามมาตรา (Nominal)	●		●
สภาพของแหล่งท่องเที่ยว	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. ทรุดโทรม 2. ไม่ทรุดโทรม	นามมาตรา (Nominal)			●
สภาพแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยว (ความร่มรื่น, ความสะอาด, ทัศนียภาพโดยรวม)	วัดโดยแบ่งเป็นอันดับ 1. ดีมาก 2. ดี 3. ปานกลาง 4. ไม่ดี 5. ไม่ดีมาก	อันดับ (Ordinal)			●

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษานี้แบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 3 ส่วน คือ

3.6.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามของนักท่องเที่ยว

จากการเก็บข้อมูลแบบสอบถามของนักท่องเที่ยวใช้การวิเคราะห์ข้อมูลแบบพรรณนาตามสิ่งที่เกิดขึ้น โดยใช้โปรแกรม SPSS (Statistical Package for The Social Science) ซึ่งมีขั้นตอนการวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

3.6.1.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม คุณลักษณะของนักท่องเที่ยว พฤติกรรมการท่องเที่ยว และความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทำทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว สำหรับข้อมูลที่มีการวัดแบบกลุ่ม (Nominal) จะอธิบายด้วยค่าสถิติแบบร้อยละ (Percentage) ข้อมูลที่มีระดับการวัดแบบอัตราส่วน (Ratio) จะอธิบายด้วยค่าสถิติแบบค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation , SD) ข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ตัวแปรเดียว (Univariate Analysis) ทำให้เราทราบว่าคุณลักษณะของนักท่องเที่ยว พฤติกรรมการท่องเที่ยว ความคิดเห็นเกี่ยวกับการทำทางจักรยานเป็นอย่างไร และข้อมูลต่างๆมีการกระจายอย่างไร มีสัดส่วนของประเภทคำตอบอย่างไร ทำให้เรามองเห็นภาพรวมของข้อมูลได้สะดวกขึ้น

3.6.1.2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพฤติกรรมการมาท่องเที่ยวและความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทำทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ใช้การวิเคราะห์แบบไคสแควร์ (Chi – Square) และการทดสอบแบบที (t-test)

3.6.1.3 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นในการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ใช้การวิเคราะห์แบบไคสแควร์ (Chi – Square)

3.6.1.4 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อระดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ใช้การวิเคราะห์แบบไคสแควร์ (Chi – Square) การทดสอบแบบที (t-test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way-ANOVA)

3.6.1.5 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ ต้อง การ ใช้การวิเคราะห์แบบไคสแควร์ (Chi – Square)

3.6.1.6 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อแนวโน้มในการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดทำทางจักรยาน และมีสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน ใช้การวิเคราะห์แบบไคสแควร์ (Chi – Square)

3.6.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อกำหนดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

จากการเก็บข้อมูลทุติยภูมิและจากการสำรวจภาคสนาม ใช้การวิเคราะห์เปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานต่างๆที่ได้ศึกษามาจากการทบทวนวรรณกรรม 11 ปัจจัย คือ ประเภทของถนน, ทางเท้า, ไหล่ทาง, ปริมาณการจราจร, ความเร็วของการจราจร, สัญญาณไฟจราจร, สภาพผิวทาง, ความลาดชันของถนน, มุมเลี้ยวทางโค้งของถนน, การจอดยานพาหนะข้างทาง และความร่มรื่นของต้นไม้ เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยสภาพแวดล้อมของแต่ละเส้นทางภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ว่ามีปัญหาหรืออุปสรรคใดบ้างที่ต้องแก้ไข และสามารถแบ่งระดับศักยภาพของถนนแต่ละเส้นทาง ว่ามีความเหมาะสมในการจัดเป็นเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในระดับมาก ปานกลาง หรือน้อยเพียงใด โดยการแบ่งระดับศักยภาพของถนนภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา จะเลือกใช้ประเด็นสำคัญที่มีผลต่อการจัดทำทางจักรยานในการวิเคราะห์ 2 ประเด็น คือ ระบบโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทาง ได้แก่ ทางเท้า ไหล่ทาง ความร่มรื่นของต้นไม้ และระบบการจราจรของเส้นทาง ได้แก่ ปริมาณการจราจร ความเร็วของการจราจร ส่วนปัจจัยเกี่ยวกับประเภทของถนน สัญญาณไฟจราจร สภาพผิวทาง การจอดยานพาหนะข้างทาง ถือว่าเป็นปัจจัยรองสามารถแก้ไขได้สะดวกกว่า และพื้นที่โดยรวมของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาเป็นที่ราบลุ่ม จึงไม่มีความลาดชันของเส้นทาง และการทำทางจักรยานร่วมกับถนนสามารถใช้รัศมีมุมเลี้ยวทางโค้งของถนนได้ จึงไม่นำมาเป็นประเด็นในการพิจารณาคัดศักยภาพของเส้นทาง โดยมีเงื่อนไขในการพิจารณาแบ่งระดับศักยภาพของถนนดังนี้

1. ถ้าถนนใดมีปริมาณการจราจร หรือความเร็วของการจราจรที่สูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานจากการทบทวนวรรณกรรม อย่างน้อยถนนเส้นดังกล่าวควรมีทางเท้าที่กว้างไม่ต่ำกว่า 3.00 เมตร เพียงพอสำหรับการจัดเส้นทางจักรยาน เพื่อแยกการสัญจรของรถจักรยานออกจากพื้นที่ถนนได้ ถือได้ว่าถนนเส้นดังกล่าวมีศักยภาพในระดับปานกลาง แต่ถ้าถนนเส้นดังกล่าวมีความร่มรื่นของต้นไม้ด้วย จะถือได้ว่าถนนเส้นดังกล่าวมีศักยภาพในระดับมาก
2. ถ้าถนนใดมีปริมาณการจราจร หรือความเร็วของการจราจรที่ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานจากการทบทวนวรรณกรรม อย่างน้อยถนนเส้นดังกล่าวควรมีไหล่ทางเพียงพอสำหรับการจัดเส้นทางจักรยานได้ ถือได้ว่าถนนเส้นดังกล่าวมีศักยภาพในระดับปานกลาง แต่ถ้าถนนเส้นดังกล่าวมีความร่มรื่นของต้นไม้ด้วย จะถือได้ว่าถนนเส้นดังกล่าวมีศักยภาพในระดับมาก
3. ถ้าถนนใดไม่มีทางเท้าที่กว้างเพียงพอ หรือไม่มีไหล่ทางสำหรับจัดทำทางจักรยานแยกออกจากพื้นที่ถนน ถือได้ว่าถนนเส้นดังกล่าวมีศักยภาพในระดับน้อย เนื่องจากอาจเกิดอันตรายแก่ผู้ใช้รถจักรยานได้ แต่ถ้าถนนเส้นดังกล่าวมีความร่มรื่นของต้นไม้ด้วย จะถือได้ว่าถนนเส้นดังกล่าวมีศักยภาพในระดับปานกลาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เมื่อสามารถจัดระดับศักยภาพของถนนแต่ละเส้นทางแล้ว จะนำมาวิเคราะห์ร่วมกับตำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยวต่างๆที่นักท่องเที่ยวสนใจ เพื่อเลือกเส้นทางที่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวเหล่านั้นได้โดยตรง และทราบถึงปัจจัยที่เป็นความพร้อม รวมทั้งปัจจัยที่ต้องมีการพัฒนาในเส้นทางถนนที่จะจัดให้เป็นโครงข่ายเส้นทางจักรยาน

3.6.3 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน

จากการเก็บข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม และแบบสอบถามที่เน้นถึงความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเที่ยว ใช้การวิเคราะห์ถึงความพอเพียง ปัญหาในปัจจุบัน และความต้องการของนักท่องเที่ยว ร่วมกับเกณฑ์มาตรฐานต่างๆในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ได้ศึกษามาจากการทบทวนวรรณกรรม และพิจารณาถึงรูปแบบที่มีความสอดคล้องเหมาะสมกับสภาพพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

3.7 การนำเสนอข้อมูล

ในการนำเสนอข้อมูลแบ่งออกเป็นสอง โดยให้มีความสอดคล้องตามวัตถุประสงค์ในการศึกษา ได้แก่

3.7.1 คุณลักษณะของนักท่องเที่ยว ทศนคติ และความต้องการของนักท่องเที่ยวในการนำรถจักรยานมาใช้เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา นำเสนอโดยวิธีการบรรยายสรุป

3.7.2 ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพฤติกรรมกรรมมาท่องเที่ยวและความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว นำเสนอโดยวิธีการบรรยายสรุป

3.7.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นในการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ระดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ แนวโน้มในการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดทำทางจักรยาน และมีสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน นำเสนอโดยวิธีการบรรยายสรุป

3.7.4 การกำหนดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และให้มีความสอดคล้องกับโครงข่ายของรูปแบบยานพาหนะเพื่อการท่องเที่ยวรูปแบบอื่นๆ ที่มีอยู่ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา นำเสนอโดยวิธีการบรรยายสรุป พร้อมแสดงแผนที่เส้นทางประกอบ

3.7.5 การกำหนดรูปแบบของทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขี่จักรยานที่เหมาะสมกับสภาพทางกายภาพภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา นำเสนอโดยวิธีการบรรยายสรุป พร้อมภาพประกอบ

3.7.6 การเสนอแนะนโยบาย และการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา นำเสนอโดยวิธีการบรรยายสรุป พร้อมภาพและแผนที่ประกอบ



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 4

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

ในการทำวิจัยเรื่อง การจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ต้องศึกษาถึงสภาพและลักษณะของพื้นที่ สิ่งอำนวยความสะดวก ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว และตลาดการท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อเป็นการทำความเข้าใจในพื้นที่และลักษณะของการท่องเที่ยวที่มีภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

4.1 สภาพทั่วไปของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

4.1.1 ประวัติความเป็นมาของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

สมัยก่อนที่จะเกิดเป็นอาณาจักรอยุธยา บริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยามีบ้านเมืองที่รวมตัวกันเป็นแคว้นต่างๆอยู่มาหลายร้อยปีแล้ว ที่สำคัญคือ แคว้นละโว้ และแคว้นสุพรรณภูมิ เมื่อพระเจ้าอู่ทองแห่งแคว้นละโว้อภิเษกสมรสกับพระราชธิดาแห่งแคว้นสุพรรณภูมิจึงมีการรวมแคว้นทั้งสองเข้าด้วยกัน และเมื่อพระองค์สถาปนากรุงศรีอยุธยาขึ้นในปี พ.ศ. 1893 จึงเกิดราชอาณาจักรที่เป็นศูนย์กลางอำนาจของแคว้นทั้งสอง

กรุงศรีอยุธยามีฐานะเป็นราชอาณาจักรอย่างแท้จริงในสมัยของสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ โดยทรงปฏิรูปการปกครองและการบริหารราชการแผ่นดิน รวมศูนย์อำนาจมาอยู่ที่พระมหากษัตริย์ได้สำเร็จ

อยุธยาเจริญมั่งคั่งด้วยการค้าขายกับต่างประเทศ มีแหล่งผลิตหรือย่านตลาดแลกเปลี่ยนสินค้าตามตำบลต่างๆ ในเมืองและบริเวณรอบเมืองมีผู้ประกอบอาชีพค้าขายจำนวนมาก ทั้งที่เป็นคนพื้นเมือง คนต่างถิ่น และคนต่างชาติ และการติดต่อกับต่างชาตินี้เองที่ทำให้อยุธยาได้รับความเจริญก้าวหน้าในวิทยาการใหม่ๆ มาพัฒนาบ้านเมืองหลายด้าน ไม่ว่าจะเป็นสถาปัตยกรรม วิศวกรรม ศิลปกรรม แพทยศาสตร์ ดาราศาสตร์ ตลอดจนการทหาร ดังปรากฏหลักฐานในสิ่งก่อสร้าง เช่น กำแพงเมือง ปราสาทราชวัง ถนน สะพาน คูคลองระบายน้ำ อ่างเก็บน้ำ การประปา ฯลฯ

ความรุ่งเรืองที่ควบคู่ไปกับความมั่งคั่งคือ ความเจริญทางด้านอักษรศาสตร์ วรรณกรรม ซึ่งเป็นมรดกที่สืบทอดต่อกันมาถึงสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ วรรณกรรมมีชื่อ เช่น ลิลิตโองการแช่งน้ำ ทวาทศมาส อนิรุทธคำฉันท์ สมุทโฆษคำฉันท์ เสือโคคำฉันท์ ภาพยนตร์โคลงเห่เรือ จินตตามณี ฯลฯ ด้านจารีตประเพณีก็พัฒนาขึ้นอย่างมีแบบแผนจนเป็นธรรมเนียมราชพิธีที่สืบทอดมาได้แก่ การจัดขบวนพยุหยาตราทางชลมารค และสถลมารค พระราชพิธีถือน้ำพระพิพัฒน์ของพระมหากษัตริย์ และพระบรมวงศานุวงศ์ เป็นต้น ความรุ่งเรืองของกรุงศรีอยุธยายุติลงเมื่อแพ้สงครามพม่า โดยเสีย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กรุงให้แก่พม่าสองครั้ง ครั้งแรกในปี พ.ศ. 2112 เป็นเวลา 15 ปี สมเด็จพระนเรศวรมหาราชจึงทรง กอบกู้เอกราชได้ และครั้งที่ 2 ในปีพ.ศ. 2310 ซึ่งเป็นการสิ้นสุดวาระของราชธานีอันยิ่งใหญ่ และมี อายุยาวนานถึง 417 ปีลงอย่างสิ้นเชิง เพราะพม่าทำลายเผาพลาญบ้านเมือง วัดวาอาราม และ ปราสาทราชวัง รวมทั้งกวาดต้อนผู้คนและนำทรัพย์สินมีค่ากลับไปพม่า จนบ้านเมืองไม่อยู่ในสภาพ ที่จะบูรณะฟื้นฟูได้อีก

ต่อมาในสมัยกรุงธนบุรีและกรุงรัตนโกสินทร์นั้น แม้อยุธยาจะสิ้นสภาพเมืองราชธานี แต่ก็ ยังมีผู้คนอาศัยอยู่ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่อุดมสมบูรณ์ และยังคงเป็นอู่ข้าวอู่น้ำที่ผลิตข้าวเลี้ยงผู้คนได้ ทั้งในท้องถิ่นและเมืองหลวง

ปีพ.ศ. 2397 รัชกาลที่ 4 โปรดเกล้าฯ ให้สร้าง “พระราชวังจันทรถesm” ขึ้นในบริเวณวัง หน้าเดิม ต่อมาสมัยรัชกาลที่ 5 อยุธยาได้รับการจัดตั้งให้เป็น “มณฑลกรุงเก่า” โดยมีพระราชวัง จันทรถesmเป็นที่ตั้งที่ว่าการมณฑล เมื่อเปลี่ยนแปลงการปกครองในพ.ศ.2475 รัฐบาลได้ยกเลิก การปกครองส่วนภูมิภาคแบบเดิม และเปลี่ยนชื่อเมืองกรุงเก่าเป็น “จังหวัดพระนครศรีอยุธยา” มี ฐานะเป็นเพียงจังหวัดหนึ่งเหมือนจังหวัดอื่นๆ

4.1.2 สภาพทั่วไปทางกายภาพ

สภาพทั่วไปทางกายภาพของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีลักษณะในด้านต่างๆ ดังจะได้ กล่าวต่อไปนี้

4.1.2.1 ที่ตั้งและอาณาเขต

จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ตั้งอยู่ในภาคกลางของประเทศไทย โดยมีระยะห่างจาก กรุงเทพมหานครไปทางทิศเหนือตามเส้นทางรถไฟ 72 กิโลเมตร ตามเส้นทางรถยนต์ 75 กิโลเมตร มีเนื้อที่ทั้งสิ้น 2,556.64 ตารางกิโลเมตร

จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีอาณาเขตติดต่อ ดังนี้

ทิศเหนือ ติดจังหวัดอ่างทอง และจังหวัดลพบุรี

ทิศตะวันออก ติดจังหวัดสระบุรี

ทิศใต้ ติดจังหวัดนครปฐม จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดนนทบุรี

ทิศตะวันตก ติดจังหวัดสุพรรณบุรี

โดยรายละเอียดของที่ตั้งและอาณาเขตแสดงไว้ในรูปที่ 4.1

“เกาะเมือง” คู่กับเกาะที่อยู่ตรงข้ามทางด้านเหนือ ซึ่งเรียกว่า “เกาะลอย” ด้วยเหตุที่มีแม่น้ำสายต่าง ๆ ไหลผ่าน ได้แก่

1. แม่น้ำเจ้าพระยา เป็นแม่น้ำที่มีความสำคัญที่สุดของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในด้านเกษตรกรรมและการคมนาคมขนส่ง ไหลเข้าเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยาทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ผ่านอำเภอบางบาล อำเภอพระนครศรีอยุธยา อำเภอบางปะอิน และอำเภอบางไทร รวมความยาวของแม่น้ำที่ไหลผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประมาณ 55 กิโลเมตร และแม่น้ำนี้มีความยาวทั้งสิ้นประมาณ 360 กิโลเมตร
2. แม่น้ำป่าสัก ไหลเข้าเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่อำเภอท่าเรือ อำเภอนครหลวง แล้วไหลไปรวมกับแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งซ้ายในเขตอำเภอพระนครศรีอยุธยาที่หน้าวัด พันธุ์เชิง รวมความยาวที่ไหลผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยาประมาณ 52 กิโลเมตร และแม่น้ำนี้มีความยาวทั้งสิ้นประมาณ 500 กิโลเมตร
3. แม่น้ำลพบุรี ไหลเข้าเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่อำเภอบ้านแพรก อำเภอมหาสาร อำเภอบางปะหัน และอำเภอพระนครศรีอยุธยา แล้วไหลไปบรรจบกับแม่น้ำป่าสักที่หน้าวัดตองปุในเขตอำเภอพระนครศรีอยุธยา รวมความยาวที่ไหลผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยาประมาณ 62.5 กิโลเมตร และแม่น้ำนี้มีความยาวทั้งสิ้นประมาณ 85 กิโลเมตร
4. แม่น้ำน้อย ไหลเข้าเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่อำเภอผักไห่ อำเภอเสนา แล้วไปบรรจบกับคลองบางบาล ซึ่งเป็นแม่น้ำเจ้าพระยาเดิมที่บ้านสีกุก แล้วไหลไปบรรจบกับแม่น้ำเจ้าพระยาอีกครั้งหนึ่งที่ตำบลราชคราม อำเภอบางไทร รวมความยาวที่ไหลผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยาประมาณ 30 กิโลเมตร และแม่น้ำนี้มีความยาวทั้งสิ้นประมาณ 145 กิโลเมตร

จังหวัดพระนครศรีอยุธยามีสภาพภูมิอากาศเช่นเดียวกับจังหวัดอื่น ๆ ในบริเวณภาคกลางของประเทศไทย คือ รับลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือในฤดูหนาว เริ่มตั้งแต่เดือนพฤศจิกายนถึงเดือนมกราคม อุณหภูมิต่ำสุดเฉลี่ย 24 องศาเซลเซียส รับลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้จากอ่าวไทยโดยตรงในฤดูฝน ทำให้มีฝนตกติดต่อกันเป็นเวลานาน โดยเริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคมถึงเดือนตุลาคม ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยทั้งจังหวัดประมาณ 1342.7 มิลลิเมตร ส่วนในฤดูร้อนมีอุณหภูมิสูงสุดเฉลี่ย 31 องศาเซลเซียส เริ่มตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนเมษายน

4.1.3 สภาพสังคมและเศรษฐกิจ

สภาพทั่วไปของสังคมและเศรษฐกิจของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีลักษณะในด้านต่างๆ ดังจะได้กล่าวต่อไปนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.3.1 การปกครอง

ในปีพ.ศ. 2542 จังหวัดพระนครศรีอยุธยาแบ่งการปกครองออกเป็น 16 อำเภอ 209 ตำบล 1,449 หมู่บ้าน โดยมีอำเภอต่างๆ ดังนี้ อำเภอพระนครศรีอยุธยา อำเภอท่าเรือ อำเภอนครหลวง อำเภอบางซ้าย อำเภอบางไทร อำเภอบางบาล อำเภอบางปะหัน อำเภอบางปะอิน อำเภอบ้านแพรก อำเภอผักไห่ อำเภอมหาราช อำเภอลาดบัวหลวง อำเภอวังน้อย อำเภอเสนา และอำเภออุทัย

การปกครองส่วนท้องถิ่นประกอบไปด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) 1 แห่ง เทศบาลนคร 1 แห่ง เทศบาลเมือง 1 แห่ง เทศบาลตำบล 25 แห่ง องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) 133 แห่ง สภาตำบล 61 แห่ง

4.1.3.2 ประชากร

จำนวนประชากรภายในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จากผลการสำรวจเบื้องต้นสำมะโนประชากรและการเคหะ พ.ศ.2543 โดยสำนักงานสถิติจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีผลดังนี้

- 1) ประชากรรวมทั้งสิ้น 721,641 คน แบ่งเป็นชาย 348,080 คน เป็นหญิง 373,561 คน
- 2) อำเภอที่มีประชากรมากที่สุดคือ อำเภอพระนครศรีอยุธยา มีประชากรทั้งสิ้น 131,184 คน อำเภอที่มีประชากรน้อยที่สุดคือ อำเภอบ้านแพรก มีประชากรทั้งสิ้น 9,424 คน
- 3) ร้อยละของประชากรภายในเขตเทศบาล 33.0
- 4) อัตราการเพิ่มประชากร ต่อ ปี ร้อยละ 0.3
- 5) ความหนาแน่นของประชากร 282.3 คน ต่อ พื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตร
- 6) อัตราส่วนระหว่างเพศ (ชายต่อหญิง 100 คน) 93.2 คน
- 7) ขนาดครัวเรือนเฉลี่ย 3.8 คน ต่อ ครัวเรือน

(ที่มา : สำนักงานสถิติจังหวัดพระนครศรีอยุธยา 2543)

4.1.3.3 ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

ในปีงบประมาณ 2542 จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีการประปา 7 แห่ง ส่วนการใช้ไฟฟ้าของจังหวัด สามารถบริการประชาชนได้ทั่วถึงทุกหมู่บ้าน

การศึกษามีตั้งแต่ระดับอนุบาลจนถึงระดับปริญญาโท สถานศึกษามีจำนวน 485 แห่ง มีนักเรียนและนักศึกษาที่อยู่ในระบบจำนวน 161,534 คน และที่อยู่นอกระบบจำนวน 43,387 คน

การบริการสังคม มีสถานบริการพยาบาลของรัฐ 230 แห่ง ของภาคเอกชน 320 แห่ง มีอัตราส่วนแพทย์ต่อประชากร 1 : 7,515 คน และอัตราส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจต่อประชากร 1 : 452 คน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.1.3.4 สภาพทางเศรษฐกิจ

ชาวจังหวัดพระนครศรีอยุธยามีอาชีพทางเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว มีรายได้ 94,013 บาท ต่อคน ต่อปี (กรมการปกครอง. 2543)

เกษตรกรรม ได้แก่ การทำนาปี นาปรัง ไร่ยลละ 80 ของพื้นที่ทั้งจังหวัด นอกจากนี้มีปลูกพืชไร่ ปลูกไม้ผล ไม้ยืนต้น ปลูกผักและไม้ดอก เลี้ยงปศุสัตว์ เลี้ยงปลา และกึ่งก้ามกราม

ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยามีโรงงานอุตสาหกรรม 634 โรงงานตั้งอยู่ตามอำเภอต่างๆ ก่อให้เกิดการจ้างงาน 63,763 คน (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2543) โรงงานเหล่านี้มีทั้งหมดอุตสาหกรรมบริการ อุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมก่อสร้าง อุตสาหกรรมแปรรูปไม้ อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม อุตสาหกรรมเคมีและพลาสติก โรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญส่วนใหญ่ผลิตเพื่อการส่งออก ได้แก่ โรงงานอุตสาหกรรม อีเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมทำรองเท้า อุตสาหกรรมผลิตนาฬิกา อุตสาหกรรมผลิตของเล่น ฯลฯ

หัตถกรรมพื้นบ้าน ชาวอยุธยาได้มีการปั้นหม้อ ปั้นน้ำตาล ปั้นตุ๊กตาดินเผา จักสาน ปลาตะเพียนใบลาน สานแมลงใบลาน จักสานไม้ไผ่ เครื่องหวาย ทำอบแกะสลักไม้ เรือจำลอง ทำหัวโขน เครื่องมุก เครื่องดนตรีไทย ภาพเขียนจิตรกรรมไทยลงรักปิดทอง ตีมีดอรัญญิก และประเรือไทย เป็นต้น

4.1.3.5 การคมนาคม

การเดินทางเข้าสู่จังหวัดพระนครศรีอยุธยาในปัจจุบันมีความสะดวกสบายมากขึ้น ซึ่งมีการคมนาคมในหลายลักษณะ ดังนี้

1) ทางรถไฟ

ปัจจุบันทางรถไฟที่ผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มี 2 สาย คือ สายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ โดยผ่านเข้ามาที่อำเภอบางปะอิน พระนครศรีอยุธยา แล้วไปแยกออกจากกันที่อำเภอภาชี ตรง "สถานีชุมทางบ้านภาชี" ขบวนรถไฟโดยสารสายเหนือ ผ่านขึ้น - ล่อง รับส่งผู้โดยสารวันละประมาณ 18 ขบวน และขบวนรถไฟโดยสารสายตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านขึ้น - ล่อง รับส่งผู้โดยสารวันละประมาณ 18 ขบวน

2) ทางรถยนต์

ภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 เป็นต้นมา ได้มีการอนุญาตให้ราษฎรเข้าไปตั้งบ้านเรือนอยู่อาศัย ทำมาหากินภายในเกาะเมืองจึงมีการสร้างถนนเป็นเครือข่ายหลายสาย รวมทั้งมีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำป่าสัก คือ สะพานปรีดีธำรง เชื่อมเกาะเมือง กับพื้นที่ด้านนอก แล้วทำถนนเชื่อมต่อไปถึงพหลโยธิน (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 กรุงเทพฯ - วังน้อย - สระบุรี) ระยะทางระหว่างอยุธยา - วังน้อย - กรุงเทพฯ 80 กิโลเมตร นับแต่นั้นเป็นต้นมาอยุธยาก็เปิดเส้นทางกับพื้นที่ภายนอกได้โดยสะดวก ต่อมาได้มีการสร้างถนนสายเอ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เซีย (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 กรุงเทพฯ - บางปะอิน - ออยุธยา - อ่างทอง) ผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ทำให้การเดินทางติดต่อระหว่างอยุธยา - กรุงเทพฯ ด้วยระยะทาง 75 กิโลเมตร ยิ่งสะดวกขึ้นกว่าเดิม ปัจจุบันได้มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำป่าสักเพิ่มขึ้นอีก ทั้งเส้นทางขาเข้าและออกตัวเมืองจังหวัดพระนครศรีอยุธยา คือ สะพานสมเด็จพระนเรศวรมหาราช คู่ขนานไปกับสะพานปรีดีธำรง

3) ทางเรือ

ในปัจจุบันการคมนาคมทางน้ำลดน้อยลงมาก เนื่องจากการคมนาคมทางบกมีความสะดวกสบายมากขึ้นจึงทำให้มีความนิยมมากกว่า การคมนาคมทางน้ำจะมีมากในแม่น้ำป่าสักมากกว่าแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรกรรม เช่น ข้าว ข้าวโพด ข้าวฟ่าง แต่แม่น้ำเจ้าพระยาจะมีการใช้เส้นทางเดินเรือเพื่อการท่องเที่ยวรวมอยู่ด้วย โดยเป็นเรือที่เดินทางมาจากกรุงเทพฯ ซึ่งส่วนใหญ่จะให้บริการไปถึงพระราชวังบางปะอิน ส่วนการสัญจรทางน้ำภายในชุมชนริมแม่น้ำลำคลองมีจำนวนลดน้อยลง

4.1.4 การท่องเที่ยว

เนื่องจากจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นสถานที่ที่ใกล้กับกรุงเทพมหานคร จึงเป็นทางเลือกหนึ่งของนักท่องเที่ยวที่มีเวลาน้อย และจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นจังหวัดขนาดเล็ก สถานที่ท่องเที่ยวส่วนใหญ่อยู่ภายในเกาะเมือง และบริเวณใกล้เคียง นักท่องเที่ยวจึงมุ่งมาที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาเป็นหลัก อาจไปเข้าเียนกลับ หรือมาพักค้างแรมก็ได้

สภาพทั่วไปของการท่องเที่ยวของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีลักษณะในด้านต่างๆ ดังจะได้กล่าวต่อไปนี้

4.1.4.1 ทรัพยากรการท่องเที่ยว

เนื่องจากสภาพทางกายภาพของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นที่ราบลุ่ม ไม่มีภูเขา น้ำตก ป่าเขา ดังนั้นทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติจึงไม่มี จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นเมืองประวัติศาสตร์ เป็นมรดกโลกดังนั้นทรัพยากรการท่องเที่ยวในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่มีอยู่ในปัจจุบัน ส่วนใหญ่แล้วสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ ได้แก่

- 1) ประเภทประวัติศาสตร์ โบราณวัตถุสถาน และศาสนา เป็นบริเวณที่มีความสำคัญในเชิงประวัติศาสตร์ หรือโบราณคดี หรือด้านศาสนา เช่น ปราสาทพระราชวัง วัดวาอารามต่างๆ อนุสรณ์สถาน และพิพิธภัณฑ์ เป็นต้น
- 2) ประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และกิจกรรม เป็นบริเวณที่มีรูปแบบการดำเนินชีวิตของผู้คนในสังคมและการประพฤติปฏิบัติที่ยึดถือและสืบทอดต่อกันมาตลอดจนกิจ

กรรมต่างๆ ที่มีผลต่อการดึงดูดใจทางการท่องเที่ยว ได้แก่ สภาพชีวิตไทยริมคลอง ตลาดการค้า งานเทศกาลประเพณี ศูนย์แสดงวัฒนธรรมประเพณี เป็นต้น

4.1.4.2 แหล่งท่องเที่ยว

จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นจังหวัดที่มีประวัติศาสตร์อันยาวนาน มีแหล่งอารยธรรม วัฒนธรรม ประเพณีต่างๆมากมายให้ได้ท่องเที่ยว และทำการศึกษาหาความรู้ แหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะกระจุกตัวอยู่ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา แต่ก็มีสถานที่ท่องเที่ยวที่อยู่ภายนอกเกาะเมืองที่น่าสนใจอยู่อีกมาก สำหรับแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ในเกาะเมืองจะแสดงข้อมูลอย่างละเอียดในภายหลัง ส่วนรายละเอียดของแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่รอบนอกพื้นที่เกาะเมืองที่สำคัญและน่าสนใจมีดังต่อไปนี้ เพนียดคล้องช้าง วัดไชยวัฒนาราม วัดใหญ่ชัยมงคล วัดกษัตราธิราชวรวิหาร วัดพุทไธสวรรย์ หมู่บ้านโปรตุเกส วัดภูเขาทอง เจดีย์ภูเขาทอง พระบรมราชานุสาวรีย์ สมเด็จพระนเรศวรมหาราช โบสถ์เซ็นต์ยอเซฟ วัดพนัญเชิง วรวิหาร หมู่บ้านญี่ปุ่น วัดกุฎีดาว วัดหน้าพระเมรุ วัดเชิงท่า วัดสมณโกฏฐาราม วัดมเหยงคณ์ วัดแม่นางปลื้ม วัดบรมวงศ์วราราม วัดวรเชษฐเทพบำรุง หมู่บ้านฮอลันดา เจดีย์วัดสามปลื้ม เป็นต้น

4.1.4.3 งานเทศกาลและประเพณี

ประเพณีสำคัญของชาวอยุธยาในอดีตมักเป็นงานประเพณีเนื่องในพระพุทธศาสนา เช่น งานทอดกฐิน งานเข้าพรรษา งานสารท เป็นต้น แต่ปัจจุบันงานประเพณีเหล่านี้ไม่ค่อยคึกคักเท่าใดแล้ว งานประจำปีที่มีชื่อเสียงของอยุธยา ได้แก่

1) งานประเพณีทิ้งกระจาดวัดพนัญเชิง จัดขึ้นเพื่อทำบุญให้แก่บรรดาผีไม่มีญาติ ถือว่าเป็นงานทิ้งกระจาดในชุมชนชาวจีนที่ยิ่งใหญ่กว่าแห่งอื่นๆในประเทศไทย มีผู้ร่วมงานนับหมื่น หน่วยงานบาลซึ่งเชื่อว่าทำหน้าที่ดูแลผีไม่มีญาติที่มารับส่วนบุญสูงกว่า 10 เมตร วันที่จัดงานจะอยู่ในช่วงสามวันสุดท้ายก่อนสิ้นเดือนเจ็ดของชาวจีน (ราวเดือนกันยายน) บริเวณวัดพนัญเชิง

2) งานเทศกาลสงกรานต์ มีขบวนแห่ สรงน้ำพระมณฑลพิตรจำลองและการประกวดนางสงกรานต์ วันที่จัดงาน คือวันสงกรานต์ 13 เมษายนของทุกปี บริเวณหน้าวิหารพระมณฑลพิตร

3) งานแข่งเรือยาว วัดกษัตราธิราชวรวิหาร เป็นงานแข่งเรือในท้องถิ่นเพื่อความสนุกสนานและเชื่อมความสัมพันธ์ของท้องถิ่น วันที่จัดงานจะอยู่ในช่วงเดือนตุลาคม บริเวณหน้าวัดกษัตราธิราชวรวิหาร

4) งานลอยกระทงตามพระประทีป มีการลอยกระทง การประกวดกระทง และประกวดนางนพมาศ วันที่จัดงานอยู่ในช่วงเดือนพฤศจิกายน บริเวณหน้าพระราชวังจันทร์เกษม และบึงพระราม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5) งานประเพณีลอยกระทงตามพระทีป และแข่งเรือยาวประเพณีศูนย์ศิลปาชีพพิเศษบางไทร มีการประกวดนางนพมาศ ขบวนแห่ ประกวดกระทง โคมแขวน การแสดง การละเล่นพื้นบ้าน การแข่งเรือยาวประเพณีและเรือยาวนานาชาติ และมีการจัดจำหน่ายสินค้าของศูนย์ศิลปาชีพ วันที่จัดงานอยู่ในช่วงเดือนพฤศจิกายน บริเวณศูนย์ศิลปาชีพพิเศษบางไทร อำเภอบางไทร

6) งานอยุธยาจรดงโลก เนื่องจากนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ได้รับการประกาศโดยองค์การยูเนสโกให้เป็นมรดกโลกทางวัฒนธรรม เมื่อปีพ.ศ.2534 ทางจังหวัดจึงได้จัดให้มีการเฉลิมฉลองทุกปี มีการแสดงแสงเสียงเกี่ยวกับประวัติศาสตร์ของพระนครศรีอยุธยา รวมทั้งการแสดงทางวัฒนธรรมประเพณี การแสดงวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คน ศิลปหัตถกรรม การออกร้าน วันที่จัดงานอยู่ในช่วงวันที่ 13 - 19 ธันวาคม บริเวณนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา

4.1.4.4 ตลาดการท่องเที่ยว

จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นนครประวัติศาสตร์ที่มีอายุยืนยาวที่สุด แหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่ในจังหวัดจึงเป็นแหล่งท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ โบราณสถาน และศาสนา ซึ่งแหล่งท่องเที่ยวประเภทวัดและพระราชวังได้รับความนิยมจากผู้เยี่ยมเยียนมาก ตามสถิติของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ.2544 คิดเป็นร้อยละ 53.38 และ 28.17 ตามลำดับ

และจากสถิติของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ.2544 จำนวนผู้เยี่ยมเยียนมีทั้งสิ้น 2,801,828 คน ซึ่งมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 14.30 โดยจำนวนนี้ ร้อยละ 78.18 เป็นนักท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้กรุงเทพมหานคร ทำให้การเดินทางมีความสะดวก การเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมมากที่สุด ได้แก่ รถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 58.56 รองลงมา คือ รถโดยสารและรถไฟตามลำดับ

เมื่อพิจารณาถึงลักษณะรวมหน่วยของผู้เยี่ยมเยียนนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เข้าพักในโรงแรมถึงร้อยละ 67.26 รองลงมา ได้แก่ บ้านญาติ / เพื่อน ร้อยละ 32.02 ทั้งนี้นักท่องเที่ยวชาวไทยจะเดินทางมายังพื้นที่นี้ 2.82 ครั้ง / ปี ในขณะที่นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเดินทางมายังพื้นที่นี้ 1.15 ครั้ง / ปี

จากการเดินทางมาเยือนของผู้มาเยี่ยมเยียนจำนวน 2.8 ล้านคน ผู้เยี่ยมเยียนมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย / คน / วัน 877.45 บาท โดยส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับซื้อสินค้าและของที่ระลึก และค่าอาหารและเครื่องดื่ม ตามลำดับ ก่อให้เกิดรายได้หมุนเวียน 3,192.66 ล้านบาท ซึ่งมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 13.88

ในส่วนข้อมูลสถานพักแรม พบว่ามีห้องพักไว้สำหรับบริการนักท่องเที่ยวจำนวน 1,421 ห้อง มีอัตราการเข้าพักเฉลี่ยร้อยละ 65.46 และมีผู้เข้าพักแรมจำนวนทั้งสิ้น 411,164 คน โดยเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน (กองสถิติและวิจัย การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2545)

ตารางที่ 4.1 สรุปข้อมูลผู้เยี่ยมเยือน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ปี พ.ศ. 2541 – 2544

รายการ	ปี 2541	ปี 2542	ปี 2543	ปี 2544
จำนวนโรงแรม (แห่ง)	20	20	21	21
จำนวนห้องพัก (ห้อง)	1,282	1,300	1,403	1,421
จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)	1,566,583	1,789,261	2,093,241	2,190,494
ชาวไทย	1,003,994	1,024,903	1,113,527	1,251,918
ชาวต่างประเทศ	562,589	764,358	979,714	938,576
จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)	459,354	494,694	593,832	611,334
ชาวไทย	338,207	358,979	417,402	402,669
ชาวต่างประเทศ	121,147	135,715	176,430	208,665
จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน (คน)	2,025,937	2,283,955	2,687,073	2,801,828
ชาวไทย	1,342,201	1,383,882	1,530,929	1,654,587
ชาวต่างประเทศ	683,736	900,073	1,156,144	1,147,241

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2545)

4.2 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

4.2.1 ประวัติความเป็นมาของพื้นที่

เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา คือ ศูนย์กลางทางการเมืองการปกครองแห่งราชอาณาจักร ตัวเกาะเมืองแต่เดิมยังไม่มีน้ำล้อมรอบ คงมีเฉพาะแม่น้ำลพบุรีทางด้านเหนือ และแม่น้ำเจ้าพระยาทางด้านทิศตะวันตก ต่อมาในสมัยพระมหาจักรพรรดิจึงมีการขุดคลองขื่อน้ำเชื่อมจากแม่น้ำลพบุรีตรงบริเวณตลาดหัวรอลงมาบรรจบแม่น้ำเจ้าพระยาตรงหน้าป้อมเพชร ทำให้กรุงศรีอยุธยา กลายเป็นเกาะเมือง มีน้ำล้อมรอบทุกด้าน เพิ่มความเข้มแข็งในการป้องกันพระนครมากยิ่งขึ้น

ภายในเกาะเมืองมีสิ่งฐานตั้งเรือสำเภาที่ว่า ตัวพระบรมมหาราชวังและวัดพระศรีสรรเพชญ์อันเป็นจุดศูนย์กลางแห่งราชอาณาจักรตั้งอยู่ตอนกลางเกาะ ด้านหนึ่งประชิดแม่น้ำลพบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ค่อนข้างทิศตะวันตก รอบเกาะมีกำแพงพระนครสร้างด้วยอิฐมีความมั่นคง มีป้อมปราการสำคัญ คือ ป้อมเพชร กันสกัดขวางทางด้านแม่น้ำเจ้าพระยา เรือพ่อค้าจากต่างประเทศต้องแล่นผ่าน ส่วนบริเวณทิศตะวันตก และทิศตะวันออกมีแม่น้ำใหญ่ คือ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำลพบุรีไหลมาจากทางเหนือ นอกเมืองออกไปทางทิศใต้อันเป็นทางออกไปสู่ทะเลผ่านทางแม่น้ำเจ้าพระยา พระเจ้าแผ่นดินโปรตุเกส ให้ชาวต่างประเทศที่เดินทางมายังอยุธยาตั้งหมู่บ้านของตนเอง เช่น หมู่บ้านญี่ปุ่น หมู่บ้านโปรตุเกส หมู่บ้านฮอลันดา

กำแพงพระนครมีป้อมปืน มีประตูพระนครทั้งประตูบกและประตูน้ำ มีการขุดคลองสายต่างๆ เชื่อมโยงต่อกันไปภายในเมืองเป็นร่างแห ชาวเมืองสามารถพายเรือติดต่อกันได้โดยสะดวก จนชาวต่างประเทศขนานนามพระนครแห่งนี้ว่า “เวนิสตะวันออก” บนบกมีถนนเรียงด้วยอิฐกว้างขวางตัดตรงเชื่อมต่อกันไปทุกทิศ ตรงริมแม่น้ำเจ้าพระยาใกล้วัดพุทธโสธรวรยเป็นถนนสายราชทูต พุ่งตรงสู่พระบรมมหาราชวัง ที่ในยามมีคณะทูตจากต่างประเทศเดินทางเข้ามาเจริญพระราชไมตรี ขบวนแห่งราชทูตจะเดินตรงเข้าสู่พระราชวังเป็นริ้วขบวนอย่างสวยงามและยิ่งใหญ่

4.2.2 สภาพทั่วไปทางกายภาพของพื้นที่

สภาพทั่วไปทางกายภาพของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีลักษณะในด้านต่างๆ ดังจะได้อธิบายต่อไปนี้

4.2.2.1 ที่ตั้งและอาณาเขต

เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาตั้งอยู่ตอนกลางของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พื้นที่เกาะเมืองนี้จะล้อมรอบด้วยแม่น้ำ 3 สาย อันได้แก่

ด้านทิศเหนือ ติดกับแม่น้ำลพบุรี

ด้านทิศใต้ ติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา

ด้านทิศตะวันออก ติดกับแม่น้ำป่าสัก (คลองคู่อื่นหน้า)

ด้านทิศตะวันตกติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา

โดยรายละเอียดของที่ตั้งและอาณาเขตได้แสดงไว้ในรูปที่ 4.2



ที่มา : โครงการปรับปรุงแผนแม่บทอุทยานประวัติศาสตร์ พระนครศรีอยุธยา (2537)

รูปที่ 4.2 แสดงที่ตั้งและอาณาเขตของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

4.2.2.2 ลักษณะการใช้ที่ดิน

จากที่ระบบการคมนาคมขนส่งภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลง โดยเฉพาะเมื่อการคมนาคมขนส่งซึ่งเปลี่ยนแปลงจากการคมนาคมทางน้ำไปเป็นการคมนาคมทางบกมากขึ้น มีการก่อสร้างถนน และทางรถไฟเพิ่มขึ้น จึงทำให้การใช้ที่ดินมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมมากเช่นกัน ซึ่งการใช้ที่ดินภายในเกาะเมืองสามารถแบ่งเป็นกลุ่มใหญ่ๆ ได้ดังนี้

1) บริเวณพื้นที่พาณิชย์กรรมภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาจะหนาแน่นอยู่บริเวณต่างๆ ได้แก่ บริเวณตลาดเจ้าพรหม ตลาดหัวรอ และตามแนวถนนคู່ทองรอบเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 2) บริเวณพื้นที่พักอาศัยจะอยู่ร่วมกันกับเขตพาณิชย์กรรม และพื้นที่ภายในเกาะเมืองทางฝั่งตะวันออก นอกจากนี้จะอยู่ตามพื้นที่ริมแม่น้ำ ลำคลอง และถนนซอยต่างๆ
- 3) บริเวณพื้นที่สถาบันการศึกษาจะกระจายตัวอยู่ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาฝั่งตะวันออก
- 4) บริเวณพื้นที่สถาบันราชการจะกระจายตัวอยู่ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาฝั่งตะวันออก แต่มีบางหน่วยราชการได้ย้ายออกไปยังศูนย์ราชการใหม่แล้วบางส่วน ซึ่งเป็นพื้นที่ใหม่บริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32
- 5) บริเวณพื้นที่อนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมไทย จะอยู่ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาฝั่งตะวันตก ซึ่งเป็นพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ พื้นที่โบราณสถาน และได้ขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก ซึ่งอยู่ในความดูแลของกรมศิลปากร

4.2.2.3 การคมนาคมขนส่ง

การคมนาคมขนส่งภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาปัจจุบันนิยมใช้ระบบขนส่งทางถนนมาก เนื่องจากสะดวกและรวดเร็วกว่าการใช้ระบบขนส่งทางน้ำอย่างในอดีต ดังนั้นระบบขนส่งทางถนนจึงเป็นระบบหลักในเขตพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ซึ่งสามารถพิจารณาและจำแนกประเภทของถนนที่ใช้งานอยู่ภายในเกาะเมืองได้ดังนี้

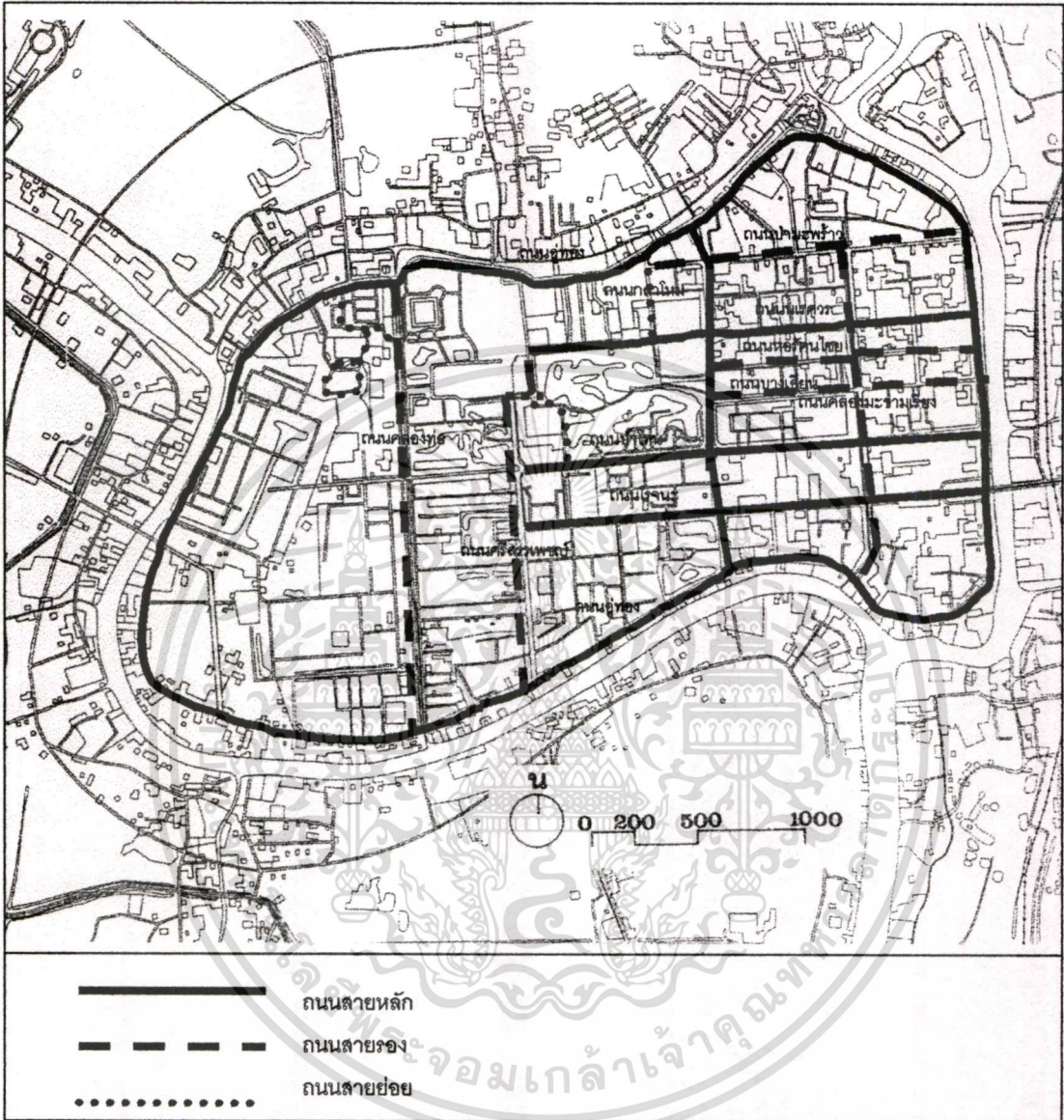
- 1) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่เป็นถนนหลักของเมือง ตัดผ่านพื้นที่ส่วนใหญ่ของตัวเมือง มีรถสัญจรไปมามากกว่าสายอื่น ทำหน้าที่เป็นถนนเชื่อมต่อระหว่างชุมชน และรับการจราจรจากถนนสายประธานเพื่อกระจายไปตามถนนสายรอง ถนนประเภทนี้ได้แก่ ถนนโรจนะ ถนนอุทอง ถนนชีภูม ถนนป่าไท และถนนนเรศวร
- 2) ถนนสายรอง คือ ถนนที่แยกย่อยออกจากถนนสายหลักของเมือง มีการสัญจรหนาแน่นรองลงมาจากถนนสายหลัก ทำหน้าที่เป็นถนนที่รองรับการจราจรจากถนนสายหลัก และกระจายเข้าสู่ถนนสายย่อย ถนนประเภทนี้ได้แก่ ถนนคลองท่อ ถนนศรีสรรเพชญ์ ถนนคลองมะขามเรียง ถนนป่ามะพร้าว ถนนหอรัตนไชย และถนนบางเอียน
- 3) ถนนสายย่อยและตรอกซอย คือ ถนนที่แยกออกจากถนนสายรอง มีการสัญจรหนาแน่นปานกลางถึงเบาบางและมีความเร็วต่ำ ทำหน้าที่ให้บริการการจราจรในพื้นที่ส่วนย่อย เป็นทางเข้า-ออกเชื่อมชุมชนต่างๆกับถนนสายรองและถนนสายหลัก

สำหรับการคมนาคมทางน้ำนั้นปัจจุบันไม่ได้รับความนิยมมากแต่ก็ยังมีมีความสำคัญในการให้บริการการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ในรูปแบบของเรือข้ามฟาก ซึ่งภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยามีท่าเรือข้ามฟากที่สำคัญอยู่ดังนี้ ท่าเรือสถานีรถไฟ ท่าเรือตลาดหัวรอ ท่าเรือป้อมเพชร ท่าเรือเบญจรงค์ ซึ่งท่าเรือสถานีรถไฟจะเป็นทางคมนาคมของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาโดยรถไฟ เพื่อข้ามฝั่งแม่น้ำป่าสักเข้ามาภายในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โดยรายละเอียดของถนนสายต่างๆภายในเขตเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาแสดง

ไว้ในรูปที่ 4.3



ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์ แผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (2545)
รูปที่ 4.3 แผนที่แสดงประเภทของถนนภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

4.2.2.4 ลักษณะกายภาพของถนนภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

ลักษณะถนนภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาจะมีระบบโครงข่ายแบบตาราง (Grid System) ซึ่งมีถนนในแนวตะวันออก - ตะวันตกที่สำคัญ ได้แก่ ถนนโรจนะ ถนนป่าไทน์ และ ถนนนเรศวร และถนนในแนวเหนือ - ใต้ที่สำคัญ ได้แก่ ถนนชีกุน ถนนศรีสรรเพชญ์ ถนนคลองท่อ และถนนคลองมะขามเรียง นอกจากนี้ยังมีถนนอุโมงค์ทำหน้าที่เป็นถนนรอบเมือง ถนนส่วนใหญ่ภายในเขตเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาจะมีสภาพผิวจราจรเป็นถนนลาดยางแอสฟัลท์ มีบางส่วนของเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ในงานเพื่อการศึกษาค้นคว้า เมื่อผู้ใดได้เห็นว่าใช้ประโยชน์ในการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เป็นถนนผิวคอนกรีต ส่วนใหญ่แล้วยังมีสภาพดี ยกเว้นถนนคลองมะขามเรียงที่ปัจจุบันยังมีการปรับปรุงผิวถนนอยู่ตลอดเส้นทาง บริเวณแยกถนนอุทงตัดกับถนนคลองท่อฝั่งทิศใต้มีการเบี่ยงถนนเพื่อทำการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ถนนคลองท่อฝั่งตะวันออกมีการซ่อมแซมพื้นผิวถนน และถนนหอรตน์ไชยมีสภาพผิวทางชำรุดบางช่วง ความลาดชันของถนนภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาไม่มี เนื่องจากเป็นพื้นที่ราบลุ่ม จะมีเพียงเล็กน้อยที่บริเวณถนนอุทงหน้าวัดเชิงท่าซึ่งเกิดจากการถมพื้นที่ทำถนนมีระดับที่ต่างกันเท่านั้น ส่วนมุมเลี้ยวทางโค้งส่วนใหญ่จะมีอยู่บนถนนอุทง เช่น บริเวณหน้าวัดเชิงท่า บริเวณหน้าพระตำหนักสิริยาลัย บริเวณหน้าป้อมเพชร และบริเวณตัดกับถนนคลองท่อด้านทิศเหนือ แต่ถ้าจะทำทางจักรยานร่วมไปกับถนนเหล่านี้ สามารถจัดทำได้เพราะรัศมีการเลี้ยวของรถจักรยานสามารถใช้รัศมีเดียวกับทางโค้งของถนนทั่วไปได้ (ภาควิชามิตสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหา วิทยาลัย. 2531) โดยรายละเอียดของถนนเส้นต่างๆภายในเกาะเมืองพระนคร ศรีอยุธยา แสดงในตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 แสดงลักษณะทางกายภาพของถนนสายสำคัญในเขตเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

ชื่อถนน	ผิวจราจร	ความกว้าง (เมตร)		จำนวนช่องจราจร	ไหล่ทาง
		ถนน (ไม่รวมเกาะกลางถนน)	ทางเท้า		
ถนนโรจนะ	คอนกรีต	18	3	6	ไม่มี
ถนนอุทง	ลาดยางแอสฟัลท์	8.50	2	2	มี
ถนนป่าไทน์	ลาดยางแอสฟัลท์	18	2	6	ไม่มี
ถนนนเรศวร	คอนกรีต	15	2	6	ไม่มี
ถนนชีกุน	ลาดยางแอสฟัลท์	18	2	6	ไม่มี
ถนนศรีสรรเพชญ์	ลาดยางแอสฟัลท์	12	ไม่มี	4	มี
ถนนคลองท่อฝั่งตะวันออก	ลาดยางแอสฟัลท์	6	ไม่มี	2	มี
ถนนคลองท่อฝั่งตะวันตก	ลาดยางแอสฟัลท์	6	ไม่มี	2	มี
ถนนคลองมะขามเรียงฝั่งตะวันออก	ลาดยางแอสฟัลท์	9	ไม่มี	2	มี
ถนนคลองมะขามเรียงฝั่งตะวันตก	ลาดยางแอสฟัลท์	8	ไม่มี	2	มี
ถนนบางเหี้ยน	ลาดยางแอสฟัลท์	14	2	4	ไม่มี
ถนนหอรตน์ไชย	ลาดยางแอสฟัลท์	6	ไม่มี	2	มี
ถนนปามะพร้าว	ลาดยางแอสฟัลท์	12	1.50	4	มี
ถนนกลาโหม	ลาดยางแอสฟัลท์	6	ไม่มี	2	มี

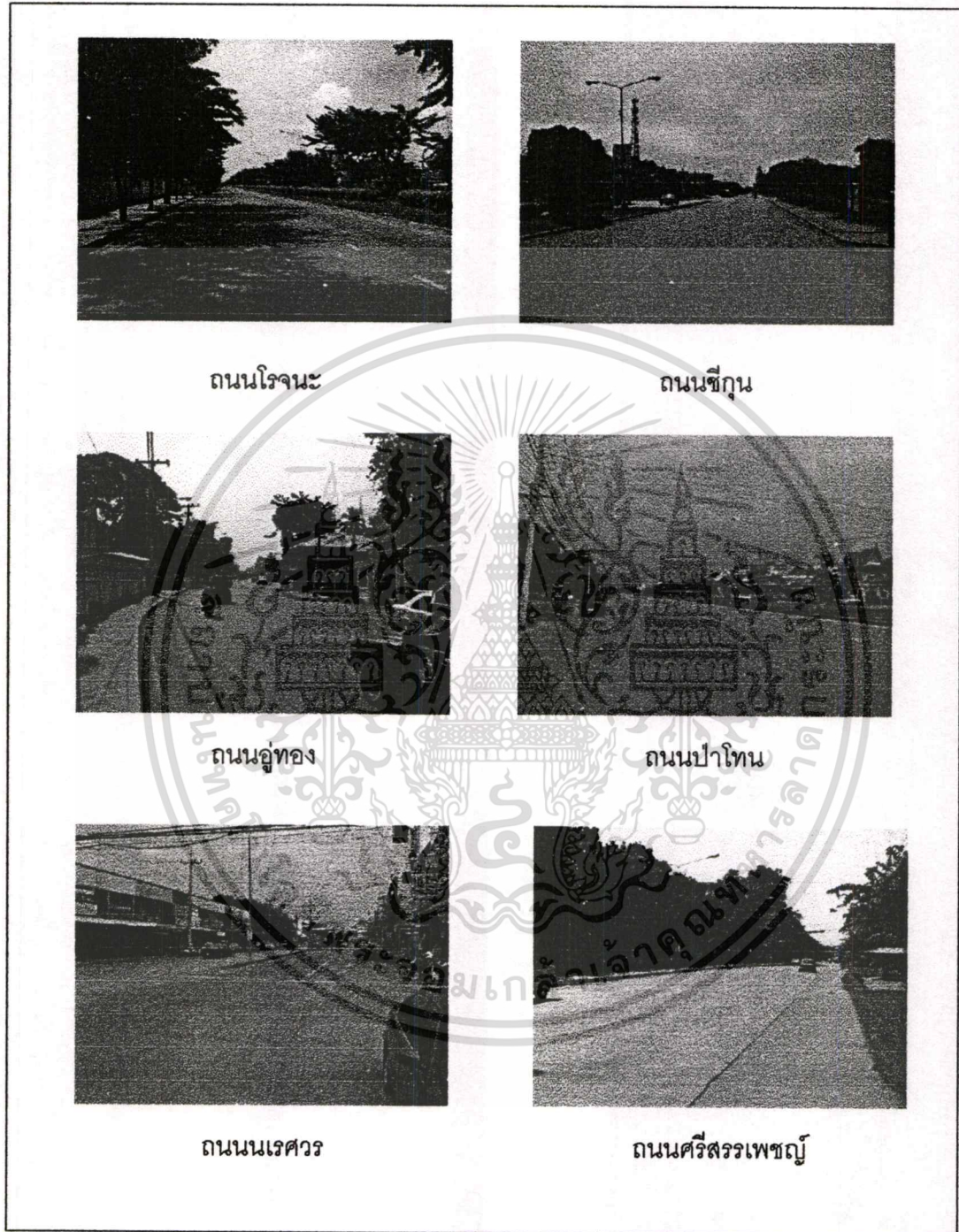
ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์ แผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (2545)

เทศบาลนครนครศรีอยุธยา และการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โดยรายละเอียดของถนนสายสำคัญภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาได้แสดง

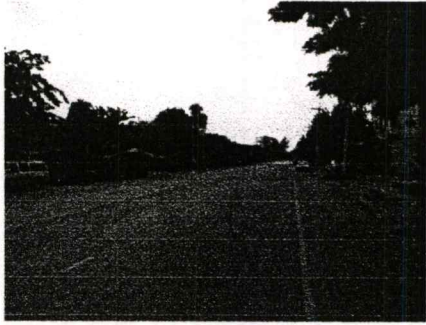
ไว้ในรูปที่ 4.4



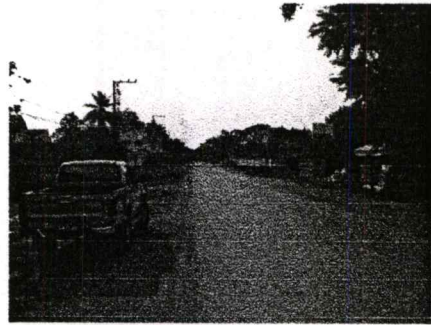
ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.4 แสดงถนนสายสำคัญภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ถนนบางเอียน



ถนนหортันไชย



ถนนป่ามะพร้าว



ถนนกลาไหม



ถนนคลองท่อ



ถนนคลองมะขามเรียง

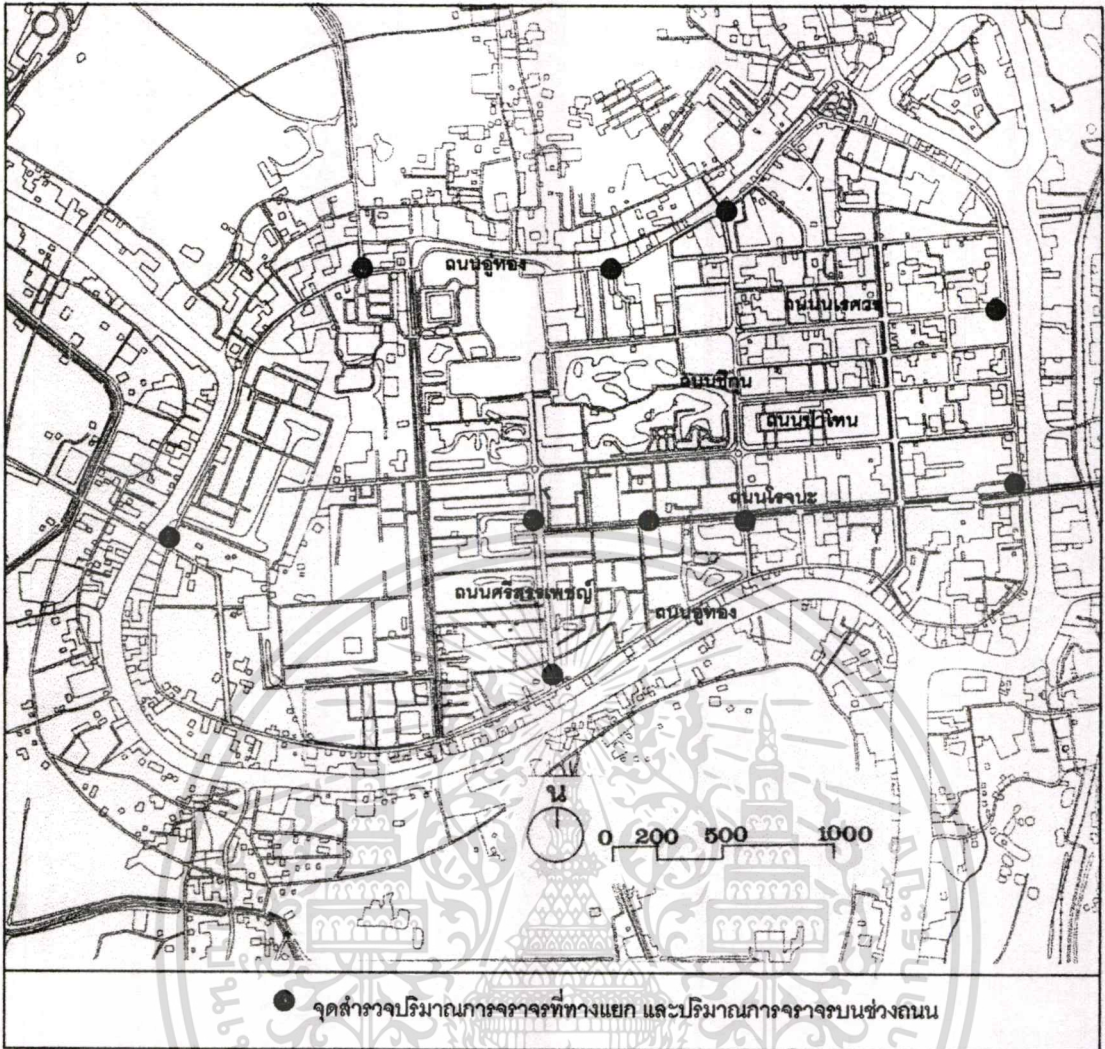
ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.4 (ต่อ)

4.2.2.5 สภาพการจราจรภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

จากแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ได้มีการสำรวจถึงปริมาณรถ และความเร็วของรถ โดยทำการสำรวจตามตำแหน่งที่ได้แสดงรายละเอียดไว้ในรูปที่ 4.5 พอสรุปผลได้ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์ แผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (2545)
รูปที่ 4.5 แผนที่แสดงตำแหน่งของการสำรวจปริมาณของประเภทยานพาหนะบนช่วงถนนภายใน
เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

ปริมาณของประเภทยานพาหนะบนช่วงถนนแยกตามประเภทภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาพบว่า ปริมาณของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีมากที่สุดถึง 51.3% รองลงมาได้แก่ รถจักรยานยนต์ (36.3%) รถสามล้อเครื่อง (5.2%) รถโดยสารขนาดใหญ่ (3.6%) และรถโดยสารขนาดเล็ก (1.6%) ตามลำดับ และจากการสำรวจปริมาณของการจราจรบนช่วงถนนภายในเกาะเมืองพระนคร ศรีอยุธยาพบว่า ปริมาณจราจรที่เข้า - ออกเกาะเมือง บริเวณสะพานปรีดีธำรงค์มีปริมาณสูงสุด 4,539 PCUs/ชั่วโมง ส่วนแนวเส้นทางอื่นๆ จะมีปริมาณจราจรค่อนข้างน้อยอยู่ระหว่าง 300 - 1,000 PCUs/ชั่วโมง ดังแสดงในตารางที่ 4.3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.3 แสดงปริมาณการจราจรบนช่วงถนนภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

จุดสำรวจ	ถนน	ทิศทาง	ชั่วโมงเร่ง	ปริมาณ	ปริมาณ
			ด่วน (PCUs)	จราจร ตลอดทั้งวัน (คัน)	จราจร ตลอดทั้งวัน (PCUs)
1	รร.อยุธยาวิทยาลัย – เจดีย์วัดสามปลื้ม เจดีย์วัดสามปลื้ม – รร.อยุธยาวิทยาลัย	มุ่งตะวันออก	2,326	30,745	24,027
		มุ่งตะวันตก	2,213	28,975	23,994
2	ศาลากลางเก่า – รร.อยุธยาวิทยาลัย รร.อยุธยาวิทยาลัย – ศาลากลางเก่า	มุ่งตะวันออก	845	8,004	5,872
		มุ่งตะวันตก	735	9,709	7,850
3	รร.ประตู่ชัย – ตลาดหัวรอ ตลาดหัวรอ – รร.ประตู่ชัย	มุ่งตะวันออก	644	9,794	6,936
		มุ่งตะวันตก	822	11,923	8,007
4	อ.เสนา – อยุธยา อยุธยา – อ.เสนา	มุ่งตะวันออก	823	11,133	9,440
		มุ่งตะวันตก	919	9,909	8,015

ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์ แผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (2545)

จากการสำรวจความเร็วเฉลี่ยของการจราจรบนถนนสายสำคัญภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาในชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเย็น และนอกเวลาเร่งด่วน พบว่าถนนที่ถนนมีความเร็วเฉลี่ยน้อยที่สุดในชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเย็น คือ น้อยกว่า 20 กม./ชม. ส่วนถนนที่มีความเร็วเฉลี่ยมากที่สุดในชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเย็น ได้แก่ ถนนปามะพร้าวมุ่งตะวันออก มีความเร็วเฉลี่ยประมาณ 41 – 60 กม./ชม. รองลงมาได้แก่ ถนนคูทอง และถนนป่าไทนมุ่งหน้าตะวันตก มีความเร็วเฉลี่ยประมาณ 31 – 40 กม./ชม. ส่วนเส้นทางอื่นๆในชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเย็นภายในเกาะเมืองมีความเร็วเฉลี่ยประมาณ 21 – 30 กม./ชม. ซึ่งสรุปได้ตามรายละเอียดที่แสดงไว้ในตารางที่ 4.4 และรูปที่ 4.6

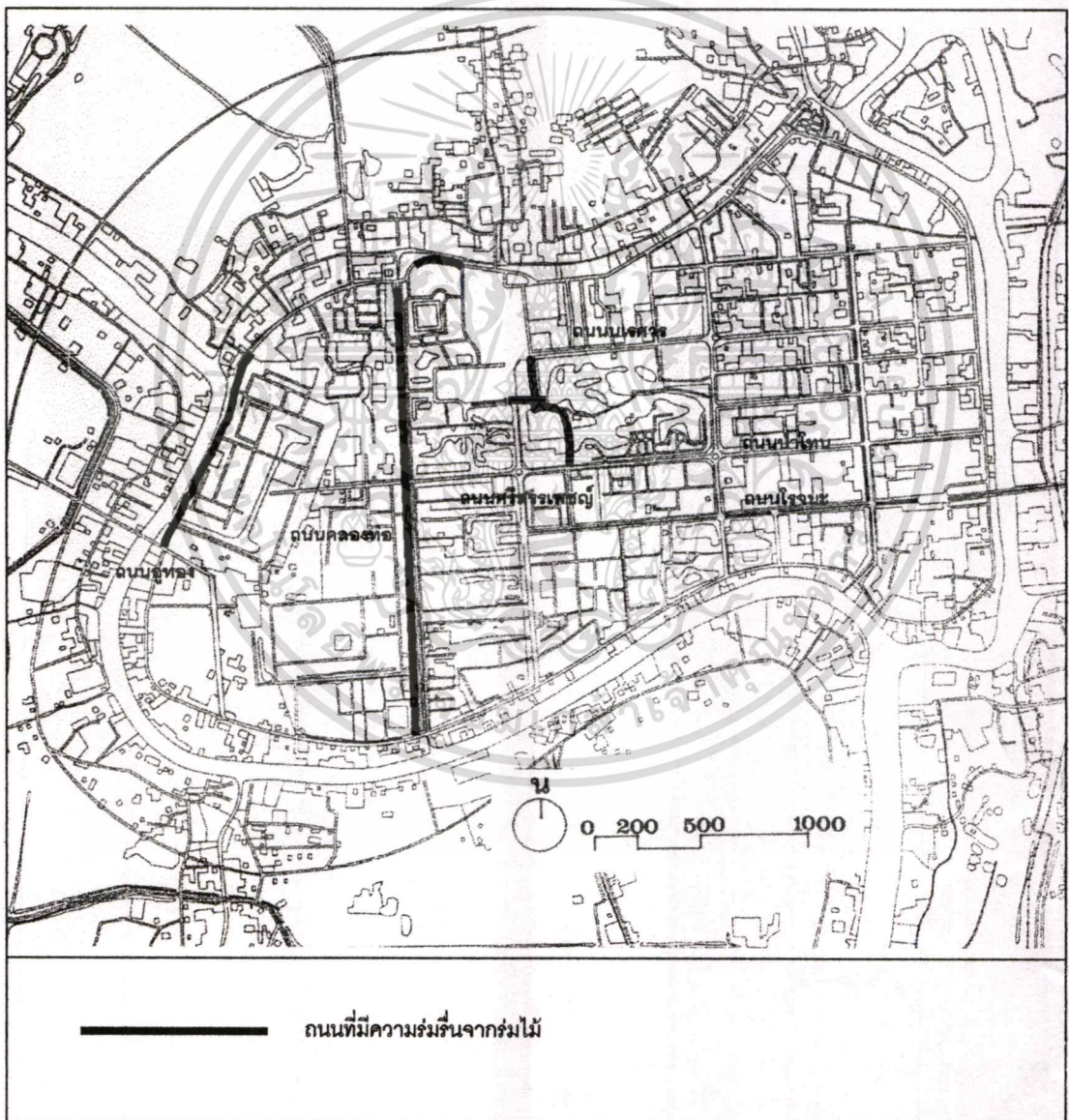
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.4 แสดงปริมาณความเร็วเฉลี่ยบนช่วงถนนภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

ชื่อถนน	ช่วงเวลาที่สำรวจ	ทิศทาง	ความเร็วเฉลี่ย (กม./ชม.)
ถนนโรจนะ	นอกเวลาเร่งด่วน	มุ่งตะวันออก	41 – 60
		มุ่งตะวันตก	41 – 60
ถนนคู່ทอง	ในเวลาเร่งด่วน	วนซ้าย	31 – 40
	ช่วงเย็น	วนขวา	31 – 40
ถนนป่าไทร	ในเวลาเร่งด่วน	มุ่งตะวันออก	21 – 30
	ช่วงเย็น	มุ่งตะวันตก	31 – 40
ถนนนเรศวร	ในเวลาเร่งด่วน	มุ่งตะวันออก	21 – 30
	ช่วงเย็น	มุ่งตะวันตก	21 – 30
ถนนปามะพร้าว	ในเวลาเร่งด่วน	มุ่งตะวันออก	41 – 60
	ช่วงเย็น	มุ่งตะวันตก	31 – 40
ถนนศรีสรรเพชญ์	ในเวลาเร่งด่วน	มุ่งเหนือ	21 – 30
	ช่วงเย็น	มุ่งใต้	21 – 30
ถนนชีกุน	ในเวลาเร่งด่วน	มุ่งเหนือ	21 – 30
	ช่วงเย็น	มุ่งใต้	21 – 30
ถนนคลองมะขามเรียง	ในเวลาเร่งด่วน	มุ่งเหนือ	21 – 30
	ช่วงเย็น	มุ่งใต้	21 – 30

ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์ แผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (2545)

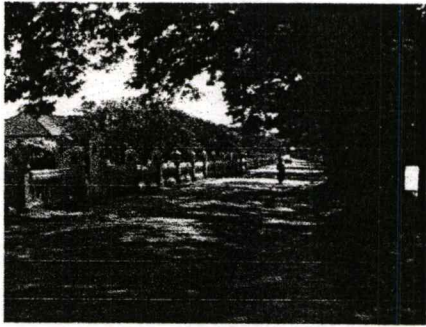
ข้างทาง พบว่าถนนที่มีความร่มรื่นจากร่มเงาไม้อยู่มาก ได้แก่ ถนนคลองท่อฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ถนนอุทงบริเวณทางด้านทิศตะวันตกของเกาะเมือง (บริเวณหน้าเจดีย์ศรีสุริโยทัย) และถนนศรีสรรเพชญ์บริเวณด้านข้างพระราชานุสาวรีย์พระเจ้าอุทง ส่วนทัศนียภาพสองข้างทางพบว่าภายในเขตอุทยานประวัติศาสตร์จะมีทัศนียภาพที่ดีกว่า เพราะตลอดเส้นทางจะเป็นวัด โบราณสถาน พื้นที่โล่ง พื้นที่สีเขียว เป็นต้น ส่วนภายนอกเขตอุทยานประวัติศาสตร์จะมีทัศนียภาพสองข้างทางไม่ค่อยดี เพราะตลอดเส้นทางโดยมากจะเป็นอาคารพาณิชย์ อาคารบ้านเรือนของประชาชน อาคารราชการ โรงเรียน เป็นต้น โดยรายละเอียดของถนนที่มีความร่มรื่นจากร่มไม้ได้แสดงไว้ในรูปที่ 4.8 และ รูปที่ 4.9



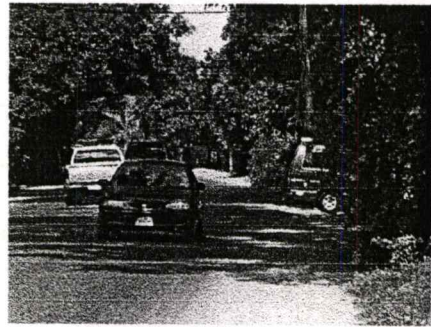
ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.8 แผนที่แสดงถนนที่มีความร่มรื่นจากร่มไม้ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

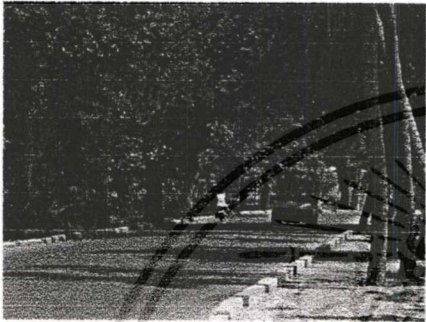
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



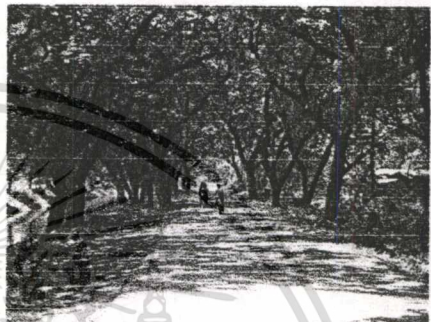
ความร่มรื่นในถนนอุทงด้านทิศตะวันตก



ความร่มรื่นในถนนอุทงด้านทิศเหนือ



ความร่มรื่นในถนนศรีสรรเพชญ์



ความร่มรื่นในถนนคลองท่อ

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.9 แสดงสภาพถนนที่มีความร่มรื่นจากร่มไม้ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

ส่วนทัศนียภาพของสองข้างทางถ้าเป็นถนนที่อยู่ภายในเขตอุทยานประวัติศาสตร์ (พื้นที่ด้านตะวันตกของเกาะเมือง) จะมีทัศนียภาพสองข้างทางเป็นโบราณสถาน วัดวาอาราม พื้นที่โล่งสีเขียว และชุมชนเก่า แต่ถ้าเป็นภายนอกเขตอุทยานประวัติศาสตร์ (พื้นที่ด้านตะวันออกของเกาะเมือง) จะมีทัศนียภาพส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ ร้านค้า สถานับการศึกษา สถานที่ราชการ บ้านพักอาศัย จะมีโบราณสถานหรือวัดวาอารามอยู่บ้างก็เพียงเล็กน้อย

4.2.2.8 ระบบรถโดยสารสาธารณะ

การขนส่งโดยรถโดยสารสาธารณะในจังหวัดพระนครศรีอยุธยามีรูปแบบการเดินทางอยู่ 4 หมวด คือ การเดินทางภายในเขตอำเภอพระนครศรีอยุธยา (หมวด 1) การเดินทางระหว่างอำเภอพระนครศรีอยุธยากับกรุงเทพมหานคร (หมวด 2) การเดินทางระหว่างอำเภอพระนครศรีอยุธยากับจังหวัดอื่นๆ (หมวด 3) และการเดินทางระหว่างอำเภอพระนครศรีอยุธยากับอำเภออื่นๆ (หมวด 4)

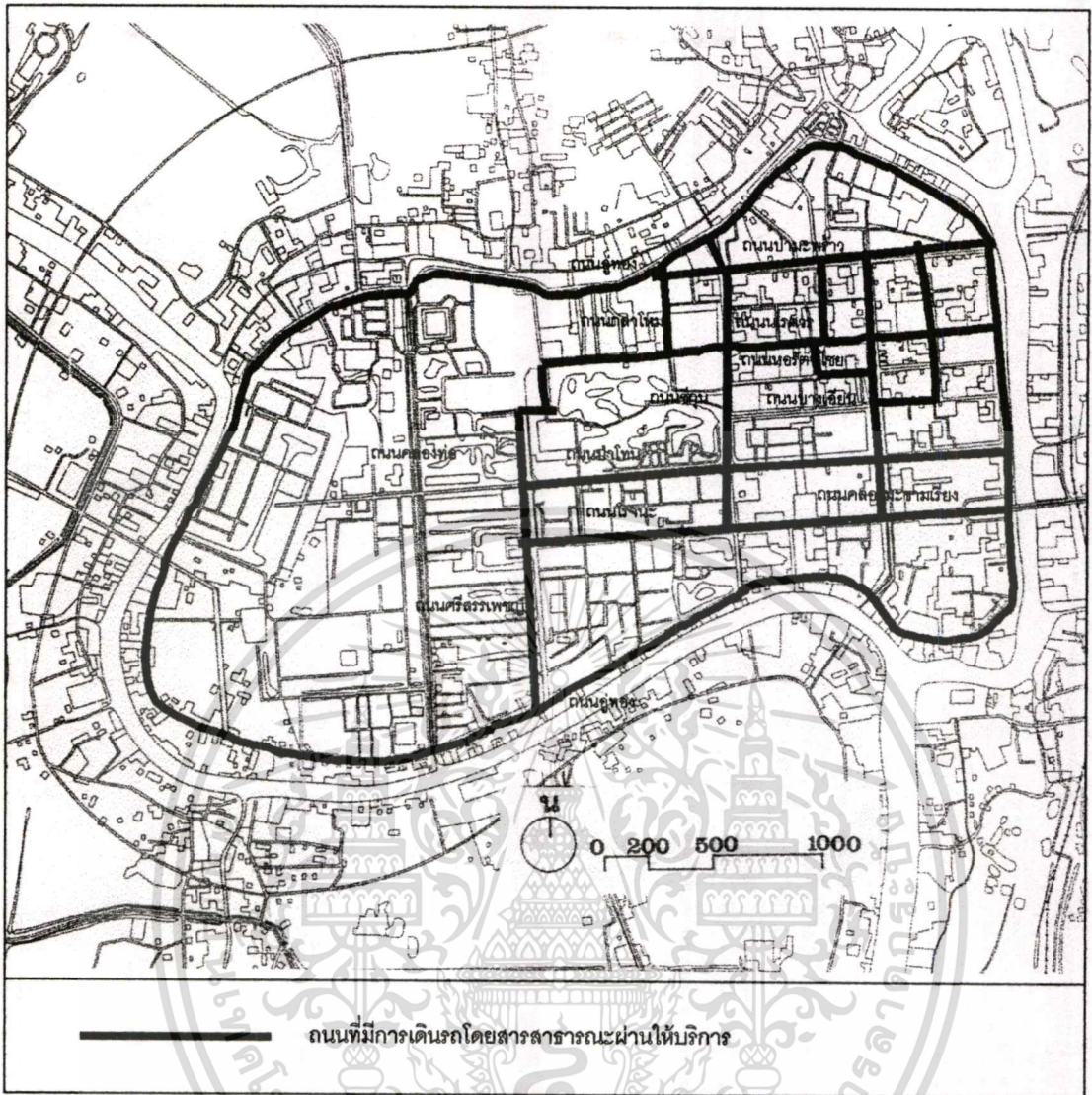
สำหรับการศึกษานี้จะพิจารณาเฉพาะระบบรถโดยสารสาธารณะ หมวด 1 เป็นหลัก เนื่องจากว่าเส้นทางของระบบขนส่งดังกล่าวได้ให้บริการประชาชน และนักท่องเที่ยวภายใต้เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในเขตพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ซึ่งจะใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาการจัดเส้นทางจักรยาน ให้มีความสอดคล้องกับการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะ เพื่อให้เกิดประโยชน์กับการเดินทาง ของนักท่องเที่ยวมากขึ้น

เส้นทางการเดินทางโดยสารสาธารณะ หมวด 1 มีทั้งหมด 6 เส้นทาง ซึ่งแนวการเดินทางอยู่ในลักษณะเชื่อมต่อสถานที่ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา กับสถานที่ภายนอก ได้แก่ ศูนย์ราชการ ตลาด สถานีรถไฟ แหล่งท่องเที่ยวภายนอก ศูนย์การค้า มีประเภทของรถให้บริการ 3 ประเภท คือ รถสองแถว รถโดยสารประจำทางธรรมดา และรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ซึ่งเส้นทางทั้ง 6 เส้นทางมีดังนี้ สาย 1 (ศาลากลาง – รอบเมืองวนซ้าย) สาย 2 (ศาลากลาง – รอบเมืองวนขวา) สาย 3 (สถานีรถไฟ – โรงพยาบาล) สาย 5 (ศาลากลาง – จวนผู้ว่า) สาย 6 (ศาลากลาง – โรงเรียนอนุบาลอยุธยา) สาย 7 (พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติจันทรเกษม – วัดตองปุ) โดยรายละเอียดของเส้นทางที่มีการเดินทางโดยสารสาธารณะผ่านให้บริการได้แสดงไว้ในรูปที่ 4.10



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์ แผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (2545)
รูปที่ 4.10 แผนที่แสดงเส้นทางที่มีการเดินรถโดยสารสาธารณะผ่านให้บริการภายในเกาะเมือง
พระนครศรีอยุธยา

สำหรับสถานที่สำคัญที่เป็นจุดให้รถโดยสารสาธารณะจอดพักรับผู้โดยสาร และมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาได้แก่

- บริเวณตลาดเจ้าพรหม เป็นบริเวณย่านธุรกิจและที่อาศัยของประชาชนอย่างหนาแน่น มีบทบาทหลักเป็นท่ารถโดยสารสาธารณะทุกหมวด ยกเว้นหมวด 2

- บริเวณตลาดหัวรอ เป็นย่านธุรกิจและที่พักอาศัยหนาแน่นเช่นเดียวกับตลาดเจ้าพรหม มีลักษณะการให้บริการเป็นท่ารถโดยสารเช่นเดียวกันกับตลาดเจ้าพรหม แต่มีความสำคัญน้อยกว่า และไม่มีที่จอดพักรับส่งผู้โดยสารชัดเจนเหมือนบริเวณตลาดเจ้าพรหม

- ทางแยกซอย 11 เป็นบริเวณจอดรับผู้โดยสารสำหรับรถโดยสารหมวด 2

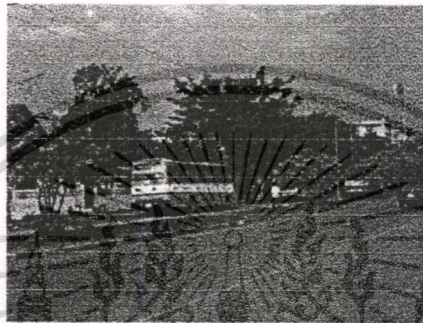
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



จุดจอดรถโดยสารบริเวณตลาดเจ้าพรหม



จุดจอดรถโดยสารบริเวณตลาดหัวรอ



จุดจอดรถโดยสารบริเวณปากซอย 11

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.12 แสดงสภาพของจุดจอดรถโดยสารสาธารณะที่สำคัญภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

4.2.3 ทรัพยากรการท้องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว

ทรัพยากรการท้องเที่ยวสำคัญภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ ทรัพยากรประเภทประวัติศาสตร์ โบราณวัตถุสถาน ได้แก่ ปราสาทราชวัง วัดวาอาราม โบราณสถาน เป็นต้น และทรัพยากรประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และกิจกรรม ได้แก่ ตลาดการค้า ศูนย์แสดงวัฒนธรรมประเพณี เป็นต้น ซึ่งแหล่งท่องเที่ยวต่างๆเหล่านี้จะกระจายตัวอยู่ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา แต่จะอยู่หนาแน่นในพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ทางด้านฝั่งตะวันตกมากกว่าทางด้านพื้นที่ฝั่งตะวันออกของเกาะเมือง แหล่งท่องเที่ยวต่างๆสามารถเดินทางถึงกันได้สะดวก เพราะระยะทางไม่ไกลจากกันมากนัก และในปัจจุบันแหล่งท่องเที่ยวต่างๆสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวก เนื่องจากมีถนนตัดผ่านแหล่งท่องเที่ยวต่างๆอย่างทั่วถึง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2.3.1 แหล่งท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ โบราณวัตถุสถาน

ได้แก่ โบราณสถาน วัดวาอารามต่างๆ ดังนี้

- | | | |
|-----------------------|----------------------------------|----------------------|
| 1. เจดีย์ศรีสุริโยทัย | 9. พระราชานุสาวรีย์พระเจ้าอู่ทอง | 17. วัดราชบูรณะ |
| 2. วัดวรเชษฐาราม | 10. คู่มขุนแผน | 18. วัดมหาธาตุ |
| 3. วัดวรโพธิ์ | 11. ศาลหลักเมือง | 19. วัดขุนเมืองใจ |
| 4. วัดโลกยสุธา | 12. วัดส้ม | 20. วัดขุนแสน |
| 5. พระราชวังโบราณ | 13. วัดบรมพุทธาราม | 21. วัดสุวรรณดาราราม |
| 6. วัดพระศรีสรรเพชญ์ | 14. วัดพระราม | 22. ป้อมเพชร |
| 7. วิหารพระมงคลบพิตร | 15. วัดสุวรรณवास | |
| 8. วัดธรรมิกราช | 16. วัดราชประดิษฐฐาน | |

4.2.3.2 แหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และกิจกรรม

ได้แก่ ตลาดการค้า ศูนย์แสดงวัฒนธรรมประเพณีต่างๆ ดังนี้

- | | | |
|--|--|----------------------------------|
| 23. สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ | 26. พิพิธภัณฑ์เรือไทย | 29. ตลาดเจ้าพรหม |
| 24. อนุสรณ์สถานปรีดีพนมยงค์ | 27. บึงพระราม | 30. ตลาดหัวรอ |
| 25. พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ
เจ้าสามพระยา | 28. พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติจัน-
ทรเกษม | 31. ศูนย์ศึกษาประวัติ-
ศาสตร์ |

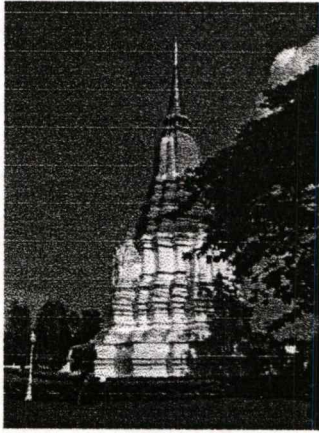
โดยรายละเอียดของตำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่างๆภายในเกาะเมือง
พระนครศรีอยุธยาได้แสดงไว้ในรูปที่ 4.13



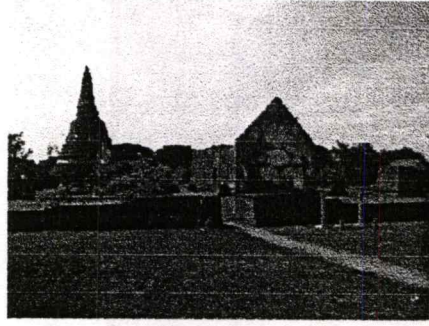
ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.13 แผนที่แสดงตำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

โดยรายละเอียดของสภาพแหล่งท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาได้
แสดงไว้ในรูปที่ 4.14



1. เจดีย์ศรีสุริโยทัย



2. วัดวรเชษฐาราม



3. วัดวรโพธิ์



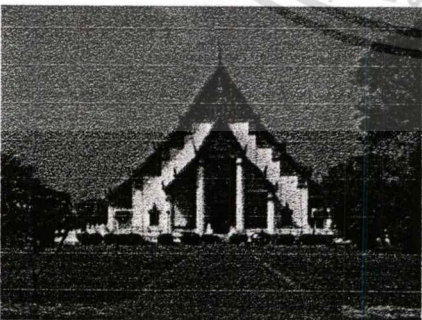
4. วัดโลกยสุธา



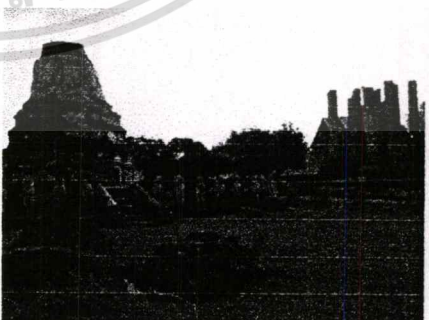
5. พระราชวังโบราณ



6. วัดพระศรีสรรเพชญ์



7. วิหารพระมงคลบพิตร

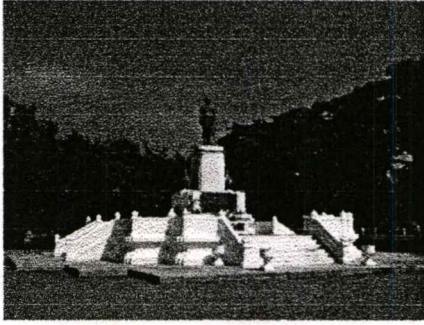


8. วัดธรรมิกราช

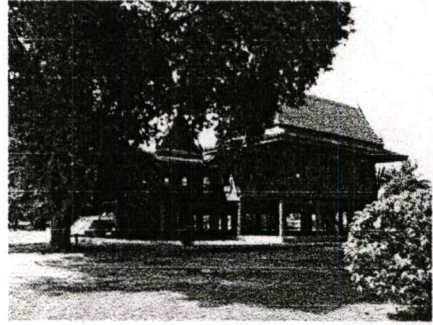
ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.14 แสดงสภาพแหล่งท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



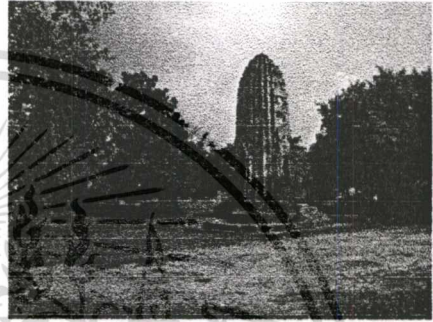
9. พระราชานุสาวรีย์พระเจ้าอู่ทอง



10. คุ้มขุนแผน



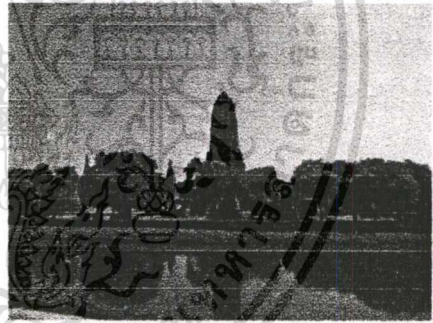
11. ศาลหลักเมือง



12. วัดส้ม



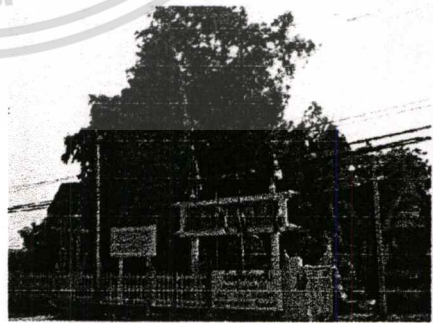
13. วัดบรมพุทธาราม



14. วัดพระราม



15. วัดสุวรรณาวาส

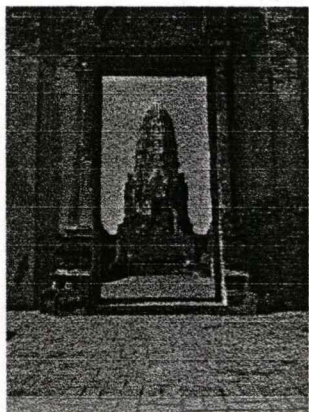


16. วัดราชประดิษฐฐาน

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.14 (ต่อ)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



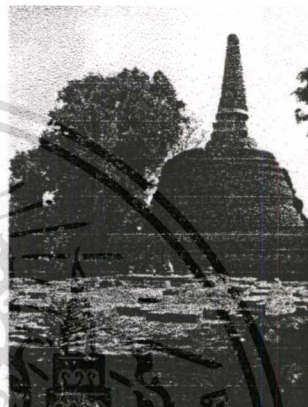
17. วัดราชบูรณะ



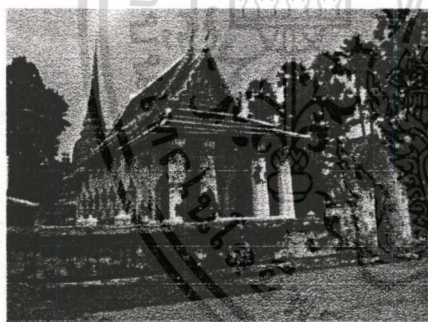
18. วัดมหาธาตุ



19. วัดขุนเมืองใจ



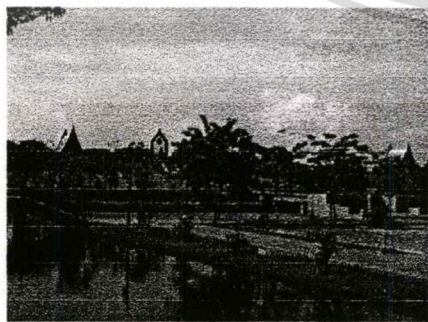
20. วัดขุนแสน



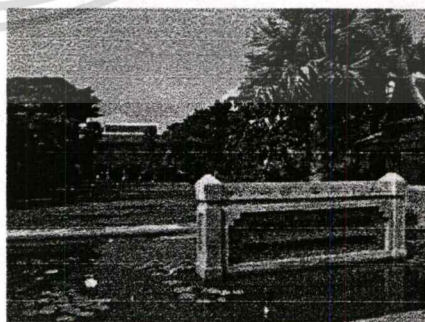
21. วัดสุวรรณดาราราม



22. ป้อมเพชร



23. สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์

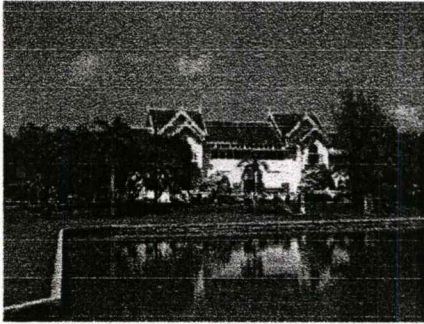


24. อนุสรณ์สถานปรีดีพนมยงค์

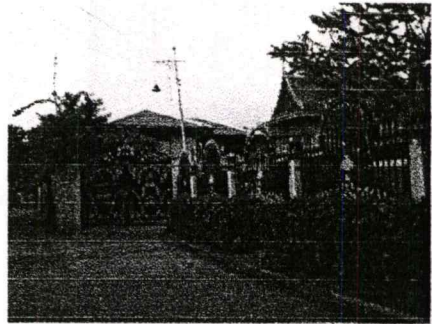
ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.14 (ต่อ)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



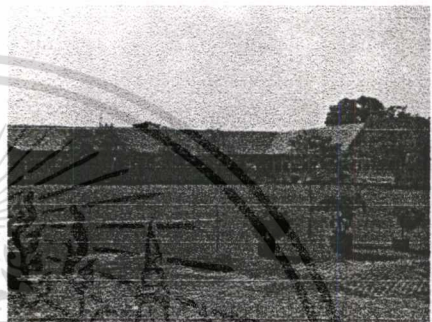
25. พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติเจ้าสามพระยา



26. พิพิธภัณฑ์เรือไทย



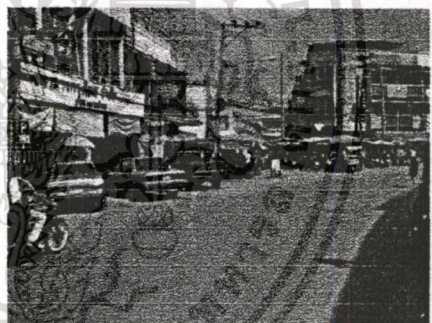
27. บึงพระราม



28. พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติจันทระเกษม



29. ตลาดเจ้าพรหม



30. ตลาดหัวรอ



31. ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.14 (ต่อ)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2.3.3 สภาพแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

จากการสำรวจภาคสนามในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาพบว่า แหล่งท่องเที่ยวต่างๆที่อยู่ภายในเขตอุทยานประวัติศาสตร์ มีการบูรณะและดูแลรักษาสภาพแวดล้อมอยู่เสมอทำให้แหล่งท่องเที่ยวสะอาดและร่มรื่น มีเพียงวัดสัมที่ยังขาดการดูแลรักษาเรื่องความสะอาด และบริเวณวิหารพระมงคลบพิตรที่ยังมีความร่มรื่นจากร่มเงาไม้ผู้น้อยเกินไป นอกจากนี้ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์ และพิพิธภัณฑ์ต่างๆก็มีการดูแลรักษาอยู่เสมอเช่นกัน จะมีเพียงแหล่งท่องเที่ยวภายนอกเขตอุทยานประวัติศาสตร์บางแห่งเท่านั้นที่ยังขาดการดูแลและส่งเสริมทางด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ วัดขุนเมืองใจ ซึ่งปัจจุบันมีการบูรณะซ่อมแซม แต่สภาพแวดล้อมดูรกร้าง มีขยะสกปรก ตลาดเจ้าพรหม และตลาดหัวรอ มีปัญหาด้านการจราจร รกติดขัด และมีการจอดรถกีดขวางพื้นผิวการจราจรมาก

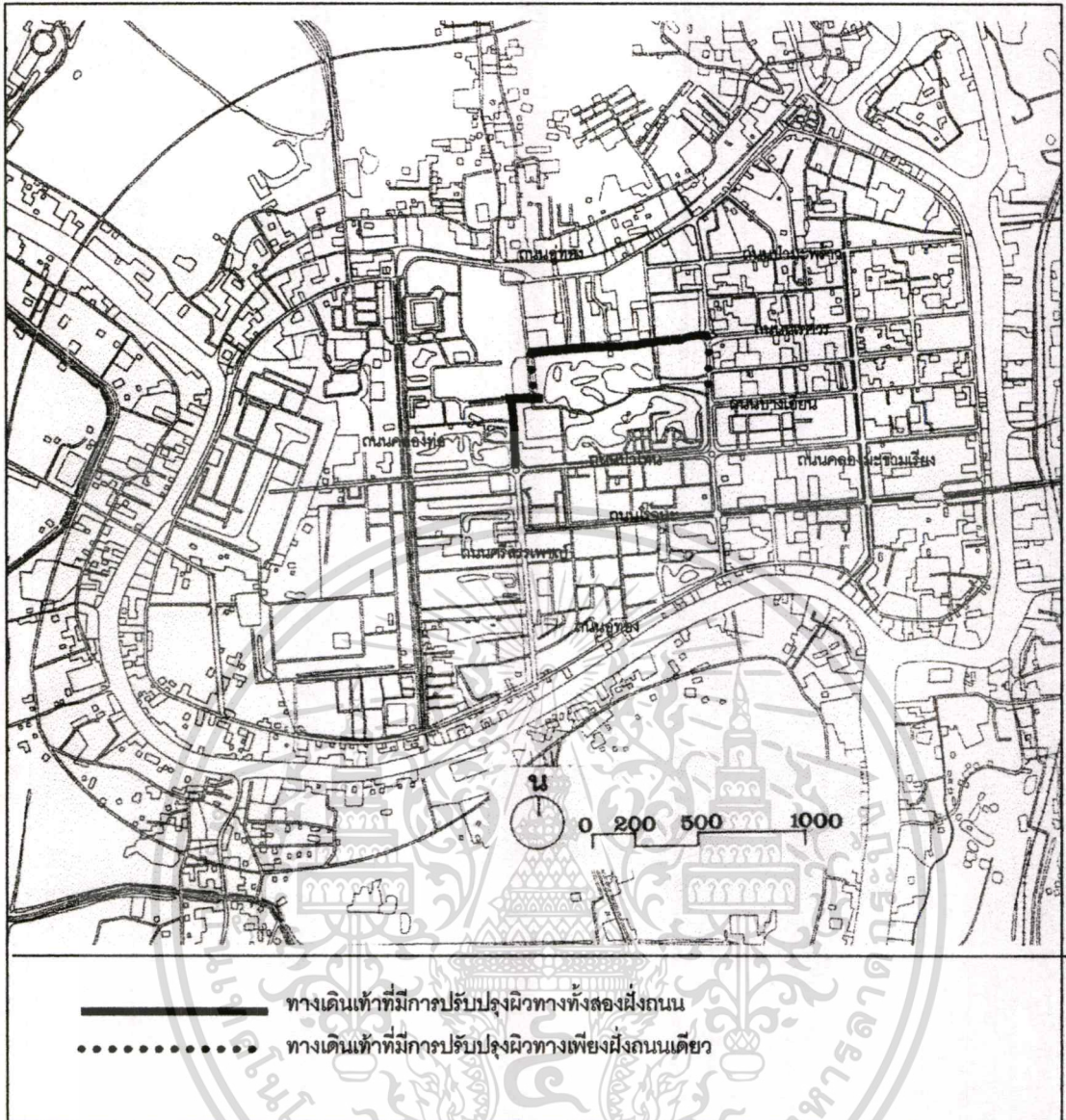
4.2.4 สิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาในปัจจุบัน

จากการสำรวจภาคสนามในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาในปัจจุบันพบว่า มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ช่วยให้นักท่องเที่ยวสามารถใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวได้โดยสะดวกขึ้น ได้แก่

4.2.4.1 ทางจักรยานร่วมกับทางเดินเท้า

ในปัจจุบันภายในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยามีการปรับปรุงทางเท้า ซึ่งสามารถจัดเป็นทางจักรยานร่วมได้ จากการสำรวจพบว่า มีการปรับปรุงผิวทางเท้า และมีการทำขอบซีเมนต์กั้นแบ่งพื้นที่ออกจากถนนอย่างชัดเจน โดยเริ่มที่บริเวณแยกถนนป่าไทนตัดกับถนนศรีสรรเพชญ์ มีการปรับปรุงผิวทางเท้าทั้งสองฝั่งถนนหน้าวัดพระราม คุ้มขุนแผน วัดพระศรีสรรเพชญ์ วิหารมงคลบพิตร พระราชานุสาวรีย์พระเจ้าอู่ทอง แต่บริเวณด้านข้างพระราชานุสาวรีย์พระเจ้าอู่ทองมีการปรับปรุงผิวทางเท้าเพียงฝั่งเดียวอีกฝั่งยังเป็นเพียงพื้นหญ้าอยู่ เมื่อเลี้ยวไปตามถนนนครสวรรค์เริ่มมีทั้งสองฝั่งจนไปสุดที่ถนนชี่กุน และเลี้ยวขวาไปทางหน้าวัดมหาธาตุจนไปสุดที่บริเวณเขตพื้นที่วัดมหาธาตุ โดยทางเท้าฝั่งตรงข้ามวัดมหาธาตุไม่มีการปรับปรุงผิวทางเท้า ซึ่งทางเท้าดังกล่าวควรมีการขยายความกว้างขึ้นอีกเล็กน้อย จะสามารถใช้รถจักรยานร่วมกับทางเดินเท้าได้โดยสะดวก โดยรายละเอียดของทางเดินเท้าที่ได้รับการปรับปรุงได้แสดงไว้ในรูปที่ 4.15 และรูปที่

4.16



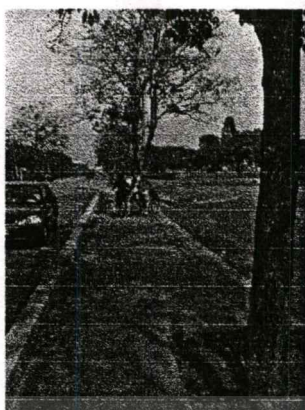
ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.15 แผนที่แสดงตำแหน่งทางเดินเท้าที่ได้รับการปรับปรุงผิวทางภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

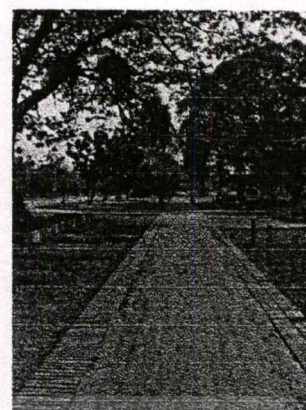
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ทางเดินเท้าที่ได้รับการ
ปรับปรุงบริเวณ
ถนนศรีสรรเพชญ์



ทางเดินเท้าที่ได้รับการ
ปรับปรุงบริเวณ
ถนนนเรศวร



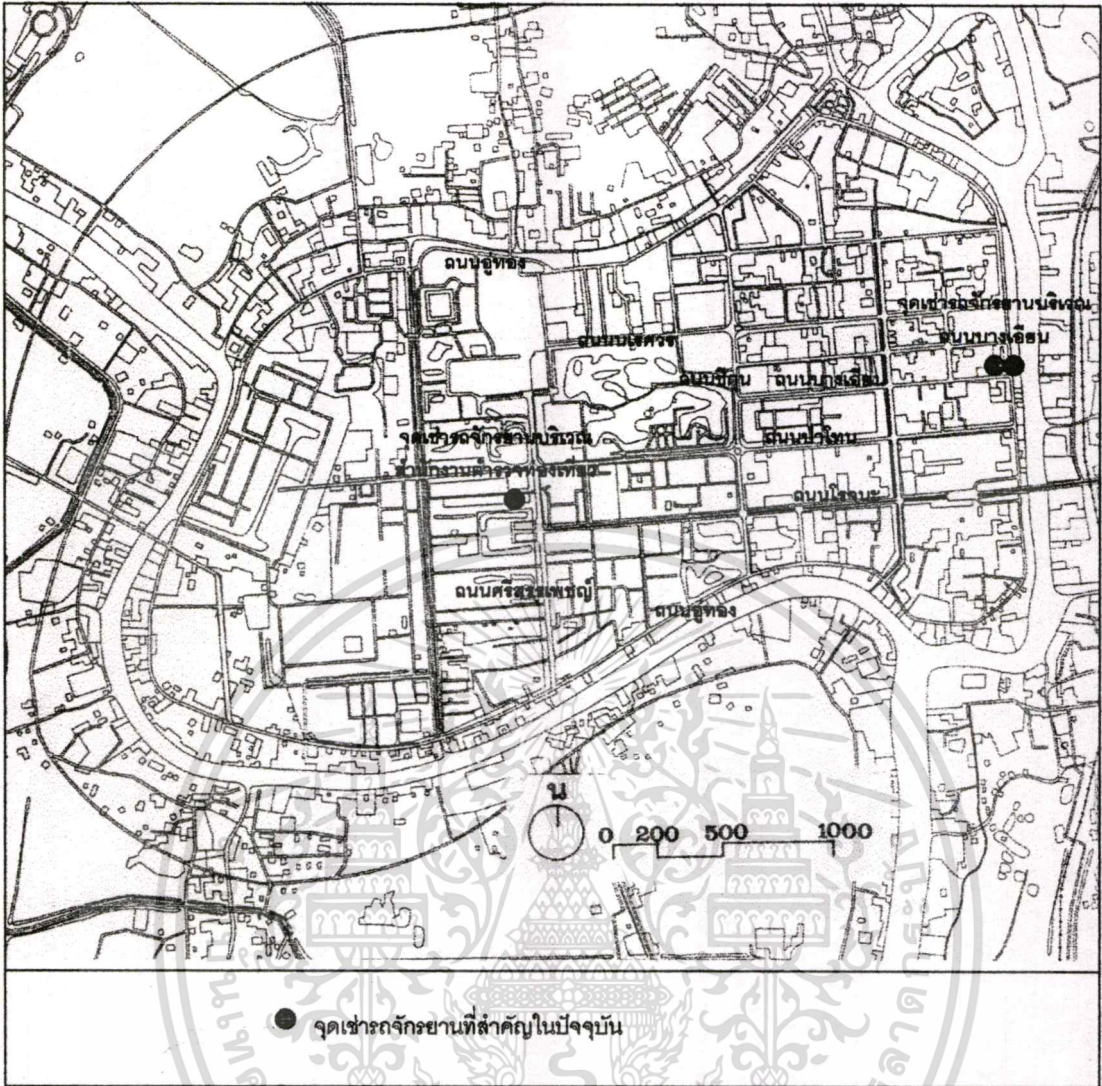
ทางเดินเท้าที่ได้รับการ
ปรับปรุงบริเวณ
ถนนซีกัน

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.16 แสดงลักษณะทางเดินเท้าที่ได้รับการปรับปรุงผิวทางภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

4.2.4.2 สถานที่เช่ารถจักรยาน

ในปัจจุบันนักท่องเที่ยวสามารถเช่ารถจักรยานได้ 2 แห่งใหญ่ๆ คือ สำนักงานตำรวจท่องเที่ยว (ข้างสำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ภาคกลาง เขต6 ถนนศรีสรรเพชญ์) และบริเวณแยกถนนบางเอียนตัดถนนอุทง (ซึ่งมีอยู่ 2 ร้าน) นอกจากนี้ยังมีเกสต์เฮาส์บางแห่งมีจักรยานไว้คอยบริการให้เฉพาะนักท่องเที่ยวที่มาพักได้เช่า เพื่อขี่ท่องเที่ยวด้วย แต่ก็เป็นส่วนน้อยและไม่ได้มีไว้บริการนักท่องเที่ยวที่มาโดยทั่วไป โดยรายละเอียดของที่เช่ารถจักรยานได้แสดงไว้ในรูปที่ 4.17 และรูปที่ 4.18



ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.17 แผนที่แสดงตำแหน่งของที่เขารถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา



จุดเขารถจักรยานบริเวณ
สำนักงานตำรวจท่องเที่ยว

จุดเขารถจักรยานบริเวณ
ถนนบางลำไย

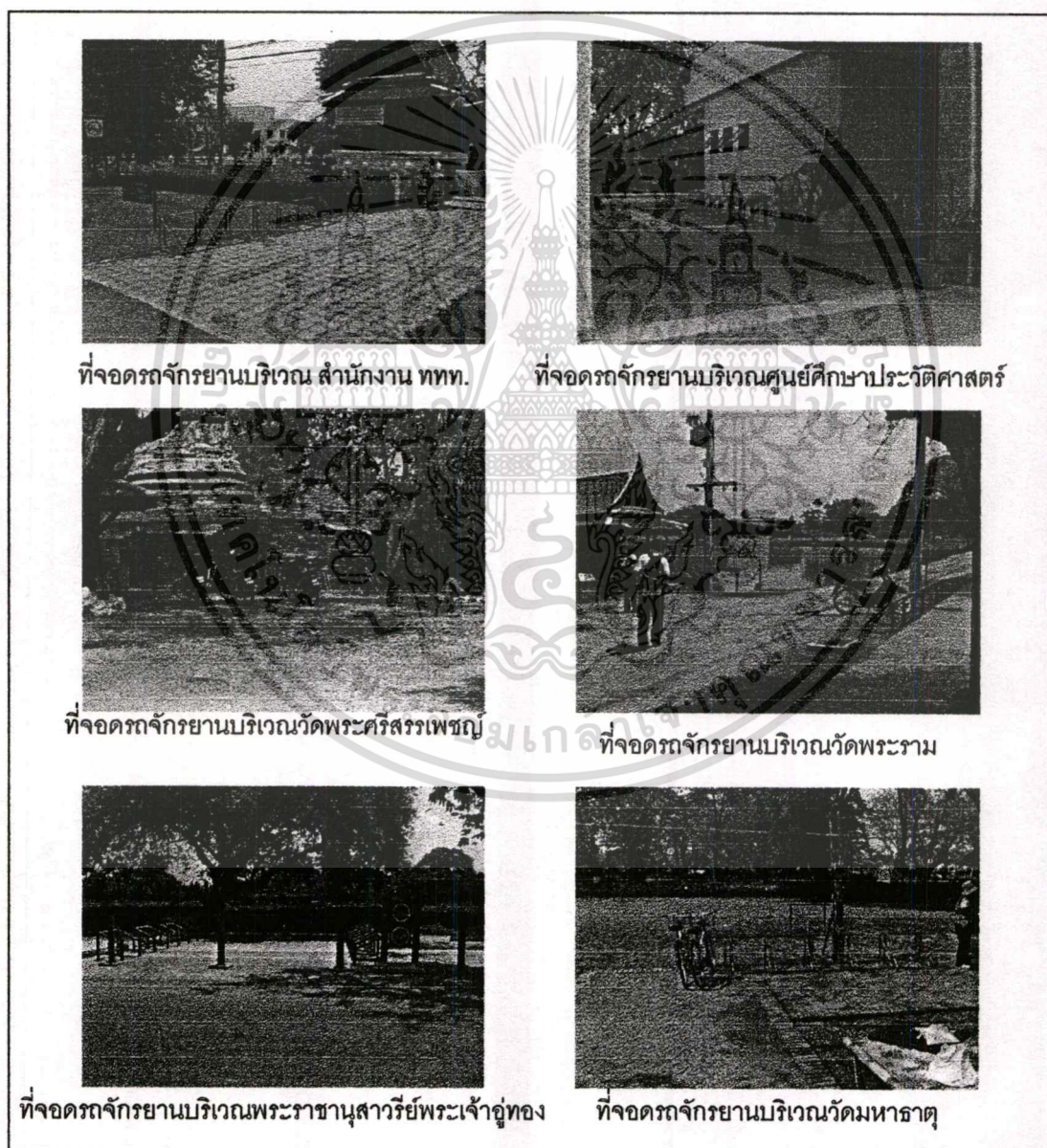
ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.18 แสดงลักษณะของที่เขารถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2.4.3 ที่จอดรถจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยว

ในปัจจุบันที่จอดรถจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาไม่ได้มีอย่างทั่วถึง จากการสำรวจภาคสนามพบว่า มีที่จอดรถจักรยานประเภทที่จอดรถจักรยานแบบราวเหล็กธรรมดาอยู่เพียง 6 แห่ง คือ สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ภาคกลาง เขต6 ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์ วัดพระศรีสรรเพชญ์ วัดพระราม พระราชานุสาวรีย์พระเจ้าอู่ทอง วัดมหาธาตุ ซึ่งในแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆนอกจากนี้ ยังไม่มีการจัดตั้งที่จอดรถจักรยานสำหรับนักท่องเที่ยว ที่ใช้รถจักรยานเป็นพาหนะเพื่อการท่องเที่ยวอย่างครบถ้วน โดยรายละเอียดของที่จอดรถจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยวได้แสดงไว้ในรูปที่ 4.19

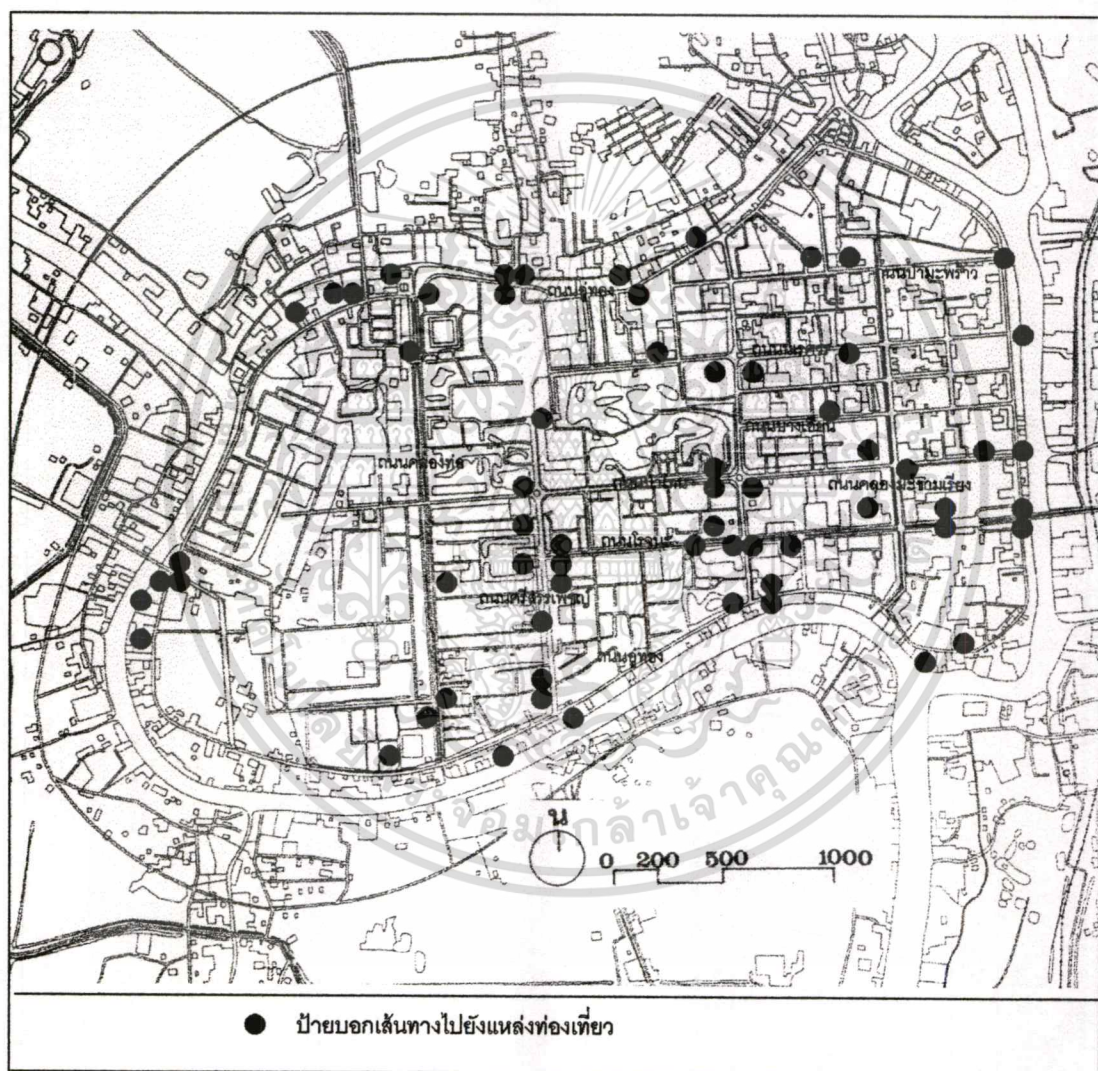


ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.19 แสดงที่จอดรถจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2.4.4 ป้ายบอกเส้นทาง

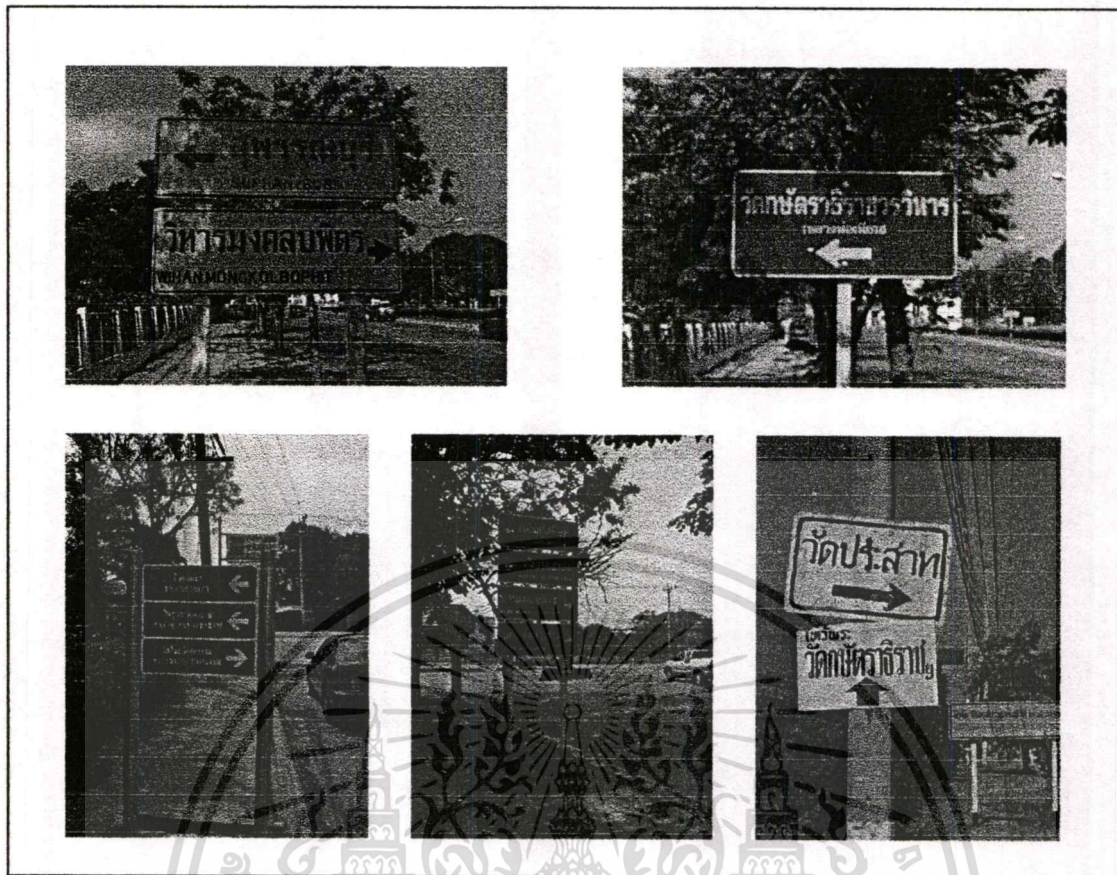
ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีป้ายบอกเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ หลายลักษณะ เช่น ป้ายตัวหนังสือสีขาวพื้นสีน้ำตาล ป้ายตัวหนังสือสีขาวพื้นสีน้ำเงิน ป้ายตัวหนังสือสีขาวพื้นสีเขียว ป้ายตัวหนังสือสีดำพื้นสีขาว เป็นต้น ซึ่งขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่รับผิดชอบเป็นผู้จัดทำป้ายต่างๆ ขึ้น โดยทั่วไปป้ายบอกเส้นทางต่างๆ จะมีอยู่หนาแน่นบริเวณใกล้ทางแยกต่างๆ และมีอยู่เป็นระยะระหว่างเส้นทางต่างๆ โดยรายละเอียดของตำแหน่งและลักษณะของป้ายบอกเส้นทางได้แสดงไว้ในรูปที่ 4.20 และ 4.21 ตามลำดับ



ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.20 แผนที่แสดงตำแหน่งป้ายบอกเส้นทางภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

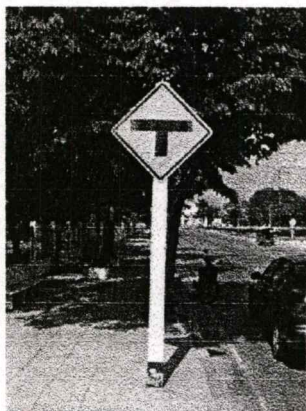


ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

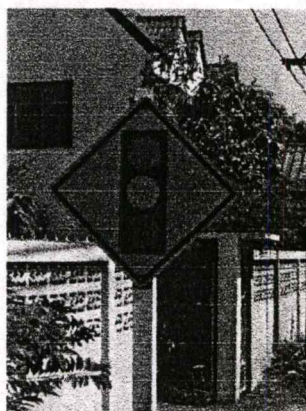
รูปที่ 4.21 แสดงลักษณะป้ายบอกเส้นทางภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

4.2.4.5 ป้ายเตือนระวังอันตราย

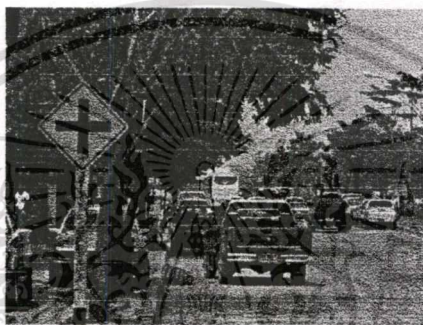
โดยทั่วไปป้ายเตือนระวังอันตรายภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา จะเป็นป้ายจราจรเตือนระวังอันตราย ซึ่งมีพื้นสีเหลืองและมีรูปสัญลักษณ์สีดำ เช่น ป้ายเตือนระวังทางโค้ง ป้ายเตือนบริเวณทางแยก ป้ายเตือนระวังคนข้ามถนน เป็นต้น ซึ่งสามารถใช้เตือนผู้ที่ใช้รถจักรยาน ให้ระมัดระวังอุปสรรคในเส้นทางได้เช่นกัน โดยรายละเอียดของลักษณะป้ายเตือนระวังอันตรายได้แสดงไว้ในรูปที่ 4.22



ป้ายเตือนสามแยกข้างหน้า



ป้ายเตือนสัญญาณไฟจราจรข้างหน้า



ป้ายเตือนสี่แยกข้างหน้า

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.22 แสดงลักษณะของป้ายเตือนระวางอันตรายภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

จะเห็นได้ว่าภายในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ที่ใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว แต่ยังไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ ขาดความเพียงพอ ดังนั้นการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว จำเป็นต้องจัดสิ่งอำนวยความสะดวกด้านอื่นๆเพิ่มเติม เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายและความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวด้วย

4.2.5 ทักษะคตินักท่องเที่ยวที่มาจากเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

จากการสำรวจข้อมูลจากแบบสอบถามโดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มตัวอย่างชาวไทย และกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศ จำนวน 280 ชุด สามารถแสดงผลข้อมูลออกได้เป็น 3 ส่วน ดังนี้

4.2.5.1 คุณลักษณะของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เพศ กลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 64.9) เป็นเพศหญิง ส่วนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 55.4) เป็นเพศชาย เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 56.8) เป็นเพศหญิง โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 แสดงเพศของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	เพศ (คน)		
	หญิง จำนวน (ร้อยละ)	ชาย จำนวน (ร้อยละ)	รวม จำนวน (ร้อยละ)
ชาวไทย	109 (64.9)	59 (35.1)	168 (100.0)
ชาวต่างประเทศ	50 (44.6)	62 (55.4)	112 (100.0)
รวม	159 (56.8)	121 (43.2)	280 (100.0)

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

อายุ กลุ่มตัวอย่างชาวไทยมีอายุเฉลี่ยประมาณ 26 ปี และกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศมีอายุเฉลี่ยประมาณ 31 ปี เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวมีอายุเฉลี่ยประมาณ 28 ปี โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 แสดงระดับอายุของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	อายุ (ปี)			
	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่าสูงสุด	ค่าต่ำสุด
ชาวไทย	25.80	10.57	60	12
ชาวต่างประเทศ	30.74	9.48	67	18
รวม	27.78	10.42	67	12

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

ที่อยู่ กลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 24.4) เดินทางมาจากจังหวัดกรุงเทพมหานคร รองลงมาคือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ร้อยละ 20.8) และจังหวัดทางภาคกลางของประเทศ (ร้อยละ 18.5) ตามลำดับ ส่วนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 60.7) เดินทางมาจากประเทศในทวีปยุโรป รองลงมาคือ ประเทศในทวีปอเมริกากลาง (ร้อยละ 15.2) และทวีปเอเชีย (ร้อยละ 10.7) ตามลำดับ โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 แสดงที่อยู่ของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวนักท่องเที่ยว

ที่อยู่	นักท่องเที่ยว (คน)	
	นักท่องเที่ยวชาวไทย จำนวน (ร้อยละ)	นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ จำนวน (ร้อยละ)
กรุงเทพมหานคร	41 (24.4)	-
พระนครศรีอยุธยา	35 (20.8)	-
ภาคกลาง	31 (18.5)	-
ภาคเหนือ	12 (7.1)	-
ภาคใต้	1 (0.6)	-
ภาคตะวันออก	15 (8.9)	-
ภาคตะวันตก	9 (5.4)	-
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	24 (14.3)	-
ทวีปเอเชีย	-	12 (10.7)
ทวีปยุโรป	-	68 (60.7)
ทวีปอเมริกาเหนือ	-	17 (15.2)
ทวีปอเมริกากลาง	-	1 (0.9)
ทวีปอเมริกาใต้	-	4 (3.6)
ทวีปออสเตรเลีย	-	10 (8.9)
รวม	168 (100.0)	112 (100.0)

ที่มา : จากกาออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 51.8) มีอาชีพเป็นนักเรียน นักศึกษา รองลงมา (ร้อยละ 34.5) เป็นข้าราชการ รัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน หรือลูกจ้างที่มีรายได้ประจำ ส่วนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 48.2) มีอาชีพเป็นข้าราชการ รัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน หรือลูกจ้างที่มีรายได้ประจำ รองลงมา (ร้อยละ 25.0) เป็นนักเรียน นักศึกษา เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นนักเรียน นักศึกษา และข้าราชการ รัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน หรือลูกจ้างที่มีรายได้ประจำ ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 41.1 และร้อยละ 40 ตามลำดับ โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 แสดงอาชีพของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	อาชีพ (คน)					
	1 จำนวน (ร้อยละ)	2 จำนวน (ร้อยละ)	3 จำนวน (ร้อยละ)	4 จำนวน (ร้อยละ)	5 จำนวน (ร้อยละ)	รวม จำนวน (ร้อยละ)
ชาวไทย	87 (51.8)	58 (34.5)	18 (10.7)	4 (2.4)	1 (0.6)	168 (100.0)
ชาวต่างประเทศ	28 (25.0)	54 (48.2)	23 (20.5)	7 (6.3)	0 (0.0)	112 (100.0)
รวม	115 (41.1)	112 (40.0)	41 (14.6)	11 (3.9)	1 (0.4)	280 (100.0)

1 = นักเรียน นักศึกษา

2 = ข้าราชการ รัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน หรือลูกจ้างที่มีรายได้ประจำ

3 = ประกอบธุรกิจส่วนตัว

4 = แม่บ้าน พ่อบ้าน เกษียณอายุ

5 = พระ

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

4.2.5.2 พฤติกรรมการมาท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยว

ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา กลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 75.0) เคยมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาแล้ว ส่วนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 88.4) ยังไม่เคยมาเที่ยว เมื่อคิดรวมกลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มแล้วพบว่า กลุ่มที่เคยมาเที่ยวแล้ว และกลุ่มที่ยังไม่เคยมาเที่ยวมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 49.6 และร้อยละ 50.4 ตามลำดับ โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 แสดงประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (คน)		
	ไม่เคยมา จำนวน (ร้อยละ)	เคยมาแล้ว จำนวน (ร้อยละ)	รวม จำนวน (ร้อยละ)
ชาวไทย	42 (25.0)	126 (75.0)	168 (100.0)
ชาวต่างประเทศ	99 (88.4)	13 (11.6)	112 (100.0)
รวม	141 (50.4)	139 (49.6)	280 (100.0)

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลักษณะการเดินทางมาเที่ยว กลุ่มตัวอย่างชาวไทย และกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 95.2 และร้อยละ 70.5 ตามลำดับ) ไม่ได้มากับบริษัทนำเที่ยว เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 85.4) ไม่ได้มากับบริษัทนำเที่ยว โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 แสดงลักษณะการเดินทางมาเที่ยวของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	ลักษณะการเดินทางมาเที่ยว (คน)		
	มากับบริษัทนำเที่ยว จำนวน (ร้อยละ)	ไม่ได้มากับบริษัทนำเที่ยว จำนวน (ร้อยละ)	รวม จำนวน (ร้อยละ)
ชาวไทย	8 (4.8)	160 (95.2)	168 (100.0)
ชาวต่างประเทศ	33 (29.5)	79 (70.5)	112 (100.0)
รวม	41 (14.6)	238 (85.4)	280 (100.0)

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

กลุ่มที่เดินทางมาเที่ยวร่วมกัน กลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 57.7) เดินทางมาเที่ยวพร้อมกับเพื่อน และรองลงมา (ร้อยละ 41.1) เดินทางมาเที่ยวพร้อมกับครอบครัวและญาติพี่น้อง ซึ่งเหมือนกับกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 66.1) เดินทางมาเที่ยวพร้อมกับเพื่อน และรองลงมา (ร้อยละ 22.3) เดินทางมาเที่ยวพร้อมกับครอบครัวและญาติพี่น้อง เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มแล้วพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 61.1) เดินทางมาเที่ยวพร้อมกับเพื่อน และรองลงมา (ร้อยละ 33.6) เดินทางมาเที่ยวพร้อมกับครอบครัวและญาติพี่น้อง โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 แสดงลักษณะกลุ่มที่เดินทางมาเที่ยวร่วมกันของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	กลุ่มที่เดินทางมาเที่ยวร่วมกัน (คน)			
	มาโดยลำพัง จำนวน (ร้อยละ)	ครอบครัว ญาติพี่น้อง จำนวน (ร้อยละ)	เพื่อน จำนวน (ร้อยละ)	รวม จำนวน (ร้อยละ)
ชาวไทย	2 (1.2)	69 (41.1)	97 (57.7)	168 (100.0)
ชาวต่างประเทศ	13 (11.6)	25 (22.3)	74 (66.1)	112 (100.0)
รวม	15 (5.4)	94 (33.6)	170 (61.1)	279 (100.0)

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

จำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวภายในกลุ่ม กลุ่มตัวอย่างชาวไทยมีจำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวร่วมกัน ภายในในกลุ่มเฉลี่ย 45 คน ส่วนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศมีจำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวร่วมกันภายในกลุ่มเฉลี่ย 5 คน เมื่อคิดรวมกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวทั้งสองกลุ่มพบว่า มีจำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวร่วมกันภายในกลุ่มเฉลี่ย 29 คน โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 แสดงจำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวภายในกลุ่มของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	จำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวภายในกลุ่ม (คน)			
	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่าสูงสุด	ค่าต่ำสุด
ชาวไทย	45.10	97.846	400	1
ชาวต่างประเทศ	5.42	1.353	30	1
รวม	29.23	78.250	400	1

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

พาหนะที่ใช้เดินทางมาเที่ยว กลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 44.6) เดินทางมาเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัว รองลงมาเดินทางมาเที่ยวโดยรถโดยสารสาธารณะ และรถเช่าเหมา (ร้อยละ 23.2 และร้อยละ 20.2 ตามลำดับ) ส่วนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 42.9) เดินทางมาเที่ยวโดยรถไฟ รองลงมาเดินทางมาเที่ยวโดยรถบัสของบริษัทนำเที่ยว และรถโดยสารสาธารณะ (ร้อยละ 24.1 และร้อยละ 13.4 ตามลำดับ) เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 30.7) เดินทางมาเที่ยวโดยรถยนต์ส่วนตัว รองลงมาเดินทางมาเที่ยวโดยรถไฟ และรถโดยสารสาธารณะ (ร้อยละ 20.7 และร้อยละ 19.3 ตามลำดับ) โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 แสดงพาหนะที่ใช้เดินทางมาเที่ยวของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	พาหนะที่ใช้เดินทางมาเที่ยว (คน)								
	1 จำนวน (ร้อยละ)	2 จำนวน (ร้อยละ)	3 จำนวน (ร้อยละ)	4 จำนวน (ร้อยละ)	5 จำนวน (ร้อยละ)	6 จำนวน (ร้อยละ)	7 จำนวน (ร้อยละ)	8 จำนวน (ร้อยละ)	รวม จำนวน (ร้อยละ)
ชาวไทย	75 (44.6)	34 (20.2)	39 (23.2)	7 (4.2)	10 (6.0)	-	2 (1.2)	1 (0.6)	168 (100.0)
ชาวต่างประเทศ	11 (9.8)	10 (8.9)	15 (13.4)	27 (24.1)	48 (42.9)	1 (0.9)	-	-	112 (100.0)
รวม	86 (30.7)	44 (15.7)	54 (19.3)	34 (12.1)	58 (20.7)	1 (0.4)	2 (0.7)	1 (0.4)	280 (100.0)

1 = รถยนต์ส่วนตัว

5 = รถไฟ

2 = รถเช่าเหมา

6 = เรือ

3 = รถโดยสารสาธารณะ

7 = รถจักรยานยนต์

4 = รถบัสของบริษัทนำเที่ยว

8 = รถจักรยาน

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

การพักค้างคืนของนักท่องเที่ยว กลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 89.9) ไม่พักค้างคืน ถ้าพักค้างคืนส่วนใหญ่ (ร้อยละ 4.2) จะพักเพียงคืนเดียว ส่วนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 57.1) ไม่พักค้างคืนเช่นกัน ถ้าพักค้างคืนส่วนใหญ่ (ร้อยละ 26.8) จะพักค้างคืน 2 คืน เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 76.8) ไม่พักค้างคืน โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 แสดงการพักค้างคืนของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	การพักค้างคืน (คืน)			
	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่าสูงสุด	ค่าต่ำสุด
ชาวไทย	0.22	0.769	5	0
ชาวต่างประเทศ	0.77	0.97	3	0
รวม	0.44	0.894	5	0

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

เวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยว กลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 31.5) ใช้เวลาครึ่งวันในการท่องเที่ยว รองลงมาใช้เวลา 2-4 ชั่วโมง และทั้งวัน (ร้อยละ 29.2 และร้อยละ 21.4 ตามลำดับ) ส่วนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 34.8) ใช้เวลาทั้งวันในการท่องเที่ยว รองลงมาใช้เวลา 2-4 ชั่วโมง และครึ่งวัน (ร้อยละ 25.9 และร้อยละ 22.3 ตามลำดับ) เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ใช้เวลาในการท่องเที่ยวมีสัดส่วนเท่ากันคือ ใช้เวลา 2-4 ชั่วโมง และครึ่งวัน (ร้อยละ 27.9) โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 แสดงเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	เวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยว (คน)				
	น้อยกว่า 2 ชม. จำนวน (ร้อยละ)	2-4 ชม. จำนวน (ร้อยละ)	ครึ่งวัน จำนวน (ร้อยละ)	ทั้งวัน จำนวน (ร้อยละ)	รวม จำนวน (ร้อยละ)
ชาวไทย	30 (17.9)	49 (29.2)	53 (31.5)	36 (21.4)	168 (100.0)
ชาวต่างประเทศ	19 (17.0)	29 (25.9)	25 (22.3)	39 (34.8)	112 (100.0)
รวม	49 (17.5)	78 (27.9)	78 (27.9)	75 (26.8)	280 (100.0)

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

กิจกรรมที่ทำเมื่อมาที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา กิจกรรมที่กลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 75.0) ทำเมื่อมาที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา คือ กราบไหว้พระทำบุญ รองลงมาพักผ่อนหย่อนใจ และศึกษาหาความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ประเพณี (ร้อยละ 61.9 และร้อยละ 55.4 ตามลำดับ) ส่วนกิจกรรมที่กลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 91.1) ทำเมื่อมาที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา คือ ศึกษาหาความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ประเพณี รองลงมาพักผ่อนหย่อนใจ และกราบไหว้พระ ทำบุญ (ร้อยละ 51.8 และร้อยละ 27.7 ตามลำดับ) เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า กิจกรรมที่กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 69.6) ทำเมื่อมาที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา คือ ศึกษาหาความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ประเพณี รองลงมาพักผ่อนหย่อนใจ และกราบไหว้พระ ทำบุญ (ร้อยละ 57.9 และร้อยละ 56.1 ตามลำดับ) โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 แสดงกิจกรรมที่ทำเมื่อมาที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	กิจกรรมที่ทำเมื่อมาที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (คน)						
	1 จำนวน (ร้อยละ)	2 จำนวน (ร้อยละ)	3 จำนวน (ร้อยละ)	4 จำนวน (ร้อยละ)	5 จำนวน (ร้อยละ)	6 จำนวน (ร้อยละ)	7 จำนวน (ร้อยละ)
ชาวไทย	93 (55.4)	126 (75.0)	3 (1.8)	13 (7.7)	7 (4.2)	65 (38.7)	104 (61.9)
ชาวต่างประเทศ	102 (91.1)	31 (27.7)	5 (4.5)	3 (2.7)	4 (3.6)	23 (20.5)	58 (51.8)
รวม	195 (69.6)	157 (56.1)	8 (2.9)	16 (5.7)	11 (3.9)	88 (31.4)	162 (57.9)

1 = ศึกษาหาความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ประเพณี

2 = กราบไหว้พระ ทำบุญ

3 = ประชุม สัมมนา

4 = เยี่ยมเยือน ญาติพี่น้อง เพื่อน

5 = ติดต่อธุรกิจ การงาน

6 = ซื้อสินค้าที่ระลึก สินค้าท้องถิ่น

7 = พักผ่อนหย่อนใจ

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

แหล่งท่องเที่ยวที่นิยมไป จากการให้คะแนนของกลุ่มตัวอย่างเมื่อ 1 = ไม่นิยมไปมากที่สุดถึง 5 = นิยมไปมากที่สุดพบว่า กลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่นิยมไปท่องเที่ยวที่โบราณสถาน สถานที่ไหว้พระทำบุญ และพิพิธภัณฑ์ ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์เฉลี่ยประมาณ 3.81 3.33 และ 2.46 คะแนนตามลำดับ ซึ่งเหมือนกับกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่นิยมไปท่องเที่ยวที่โบราณสถาน สถานที่ไหว้พระทำบุญ และพิพิธภัณฑ์ ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์เฉลี่ยประมาณ 4.16 2.57 2.53 คะแนนตามลำดับเช่นกัน เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่นิยมไปท่องเที่ยวที่โบราณสถาน สถานที่ไหว้พระทำบุญ และพิพิธภัณฑ์ ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์เฉลี่ยประมาณ 3.95 3.03 และ 2.49 คะแนนตามลำดับเช่นเดียวกัน โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.17

ตารางที่ 4.17 แสดงแหล่งท่องเที่ยวที่นิยมไปของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	ประเภทของแหล่งท่องเที่ยว	คะแนนเฉลี่ยของแหล่งท่องเที่ยวที่นิยมไป			
		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่าสูงสุด	ค่าต่ำสุด
ชาวไทย	1	2.46	1.801	5	0
	2	3.81	1.435	5	0
	3	3.33	1.632	5	0
	4	1.47	1.344	5	0
	5	1.67	1.569	5	0
	6	0.61	1.248	5	0
	7	1.02	1.524	5	0
ชาวต่างประเทศ	1	2.53	1.781	5	0
	2	4.16	1.386	5	0
	3	2.57	1.789	5	0
	4	0.87	1.248	5	0
	5	1.85	1.538	5	0
	6	2.12	1.654	5	0
	7	1.86	1.604	5	0
รวม	1	2.49	1.790	5	0
	2	3.95	1.423	5	0
	3	3.03	1.734	5	0
	4	1.23	1.338	5	0
	5	1.74	1.556	5	0
	6	1.21	1.603	5	0
	7	1.36	1.607	5	0

1 = พิพิธภัณฑ์ต่างๆ ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์ 5 = สวนสาธารณะ ที่พักผ่อนหย่อนใจ

2 = โบราณสถานต่างๆ

6 = ตลาด

3 = สถานที่ไหว้พระ ทำบุญ

7 = พื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำ

4 = สถานที่ซื้อของที่ระลึก สินค้าท้องถิ่น

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา กลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 48.2) ใช้รถยนต์ในการท่องเที่ยว รองลงมาใช้รถโดยสารสาธารณะ และรถเช่าเหมา (ร้อยละ 25.6 และร้อยละ 22.0 ตามลำดับ) ส่วนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 35.7) ใช้จักรยานในการท่องเที่ยว รองลงมาใช้รถบัสของบริษัทนำเที่ยว และรถจักรยานสามล้อ หรือรถสามล้อเครื่อง (ร้อยละ 22.3 และร้อยละ 17.9 ตามลำดับ) เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 32.1) ใช้รถยนต์ส่วนตัวในการท่องเที่ยว รองลงมาใช้รถโดยสารสาธารณะ และรถเช่าเหมาในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน (ร้อยละ 18.9 และร้อยละ 18.2 ตามลำดับ) โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.18 แสดงพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	พาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (คน)								
	1 จำนวน (ร้อยละ)	2 จำนวน (ร้อยละ)	3 จำนวน (ร้อยละ)	4 จำนวน (ร้อยละ)	5 จำนวน (ร้อยละ)	6 จำนวน (ร้อยละ)	7 จำนวน (ร้อยละ)	8 จำนวน (ร้อยละ)	9 จำนวน (ร้อยละ)
ชาวไทย	81 (48.2)	37 (22.0)	43 (25.6)	8 (4.8)	14 (8.3)	1 (0.6)	16 (9.5)	10 (6.0)	9 (5.4)
ชาวต่างประเทศ	9 (8.0)	14 (12.5)	10 (8.9)	25 (22.3)	20 (17.9)	9 (8.0)	5 (4.5)	40 (35.7)	14 (12.5)
รวม	90 (32.1)	51 (18.2)	53 (18.9)	33 (11.8)	34 (12.1)	10 (3.6)	21 (7.5)	50 (17.9)	23 (8.2)

1 = รถยนต์ส่วนตัว

6 = เรือ

2 = รถเช่าเหมา

7 = รถจักรยานยนต์

3 = รถโดยสารสาธารณะ

8 = รถจักรยาน

4 = รถบัสของบริษัทนำเที่ยว

9 = เดิน

5 = รถไฟ

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

สถานที่ท่องเที่ยวภายนอกเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เดินทางไปท่องเที่ยว กลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 57.1) เดินทางไปเที่ยวที่วัดพนัญเชิง และวัดใหญ่ชัยมงคล ในสัดส่วนที่เท่ากัน รองลงมาเดินทางไปเที่ยวที่พระราชวังบางปะอิน วัดไชยวัฒนาราม และพระราชานุสาวรีย์สมเด็จพระสุริโยทัย (ร้อยละ 47.6 ร้อยละ 36.9 และร้อยละ 31.0 ตามลำดับ) ส่วนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 40.2) เดินทางไปเที่ยวที่วัดใหญ่ชัยมงคล รองลงมาเดินทางไปเที่ยวที่เพนียดคล้องช้าง วัดไชยวัฒนารามในสัดส่วนที่เท่ากัน และวัดพนัญเชิง (ร้อยละ 31.0 และร้อยละ 28.0 ตามลำดับ) โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.19

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ละ 33.9 และร้อยละ 31.3 ตามลำดับ) เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 50.4) เดินทางไปเที่ยวที่วัดใหญ่ชัยมงคล รองลงมาเดินทางไปเที่ยวที่วัดพนัญเชิง และพระราชวังบางปะอิน (ร้อยละ 46.8 และร้อยละ 36.8 ตามลำดับ) โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.19

ตารางที่ 4.19 แสดงสถานที่ท่องเที่ยวภายนอกเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เดินทางไปท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	สถานที่ท่องเที่ยวภายนอกเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่เดินทางไปท่องเที่ยว (คน)									
	1 จำนวน (ร้อยละ)	2 จำนวน (ร้อยละ)	3 จำนวน (ร้อยละ)	4 จำนวน (ร้อยละ)	5 จำนวน (ร้อยละ)	6 จำนวน (ร้อยละ)	7 จำนวน (ร้อยละ)	8 จำนวน (ร้อยละ)	9 จำนวน (ร้อยละ)	10 จำนวน (ร้อยละ)
ชาวไทย	96 (57.1)	96 (57.1)	49 (29.2)	52 (31.0)	47 (28.0)	62 (36.9)	26 (15.5)	36 (21.4)	80 (47.6)	24 (14.3)
ชาวต่างประเทศ	35 (31.3)	45 (40.2)	38 (33.9)	13 (11.6)	25 (22.3)	38 (33.9)	23 (20.5)	21 (18.8)	23 (20.5)	4 (3.6)
รวม	131 (46.8)	141 (50.4)	87 (31.1)	65 (23.2)	72 (25.7)	100 (35.7)	49 (17.5)	57 (20.4)	103 (36.8)	28 (10.0)

1 = วัดพนัญเชิง

6 = วัดไชยวัฒนาราม

2 = วัดใหญ่ชัยมงคล

7 = วัดพุทไธสวรรย์

3 = เหนียยคคลังช้าง

8 = วัดหน้าพระเมรุ

4 = พระราชานุสาวรีย์สมเด็จพระสุริโยทัย

9 = พระราชวังบางปะอิน

5 = วัดกุฎีทองและพระราชานุสาวรีย์

10 = หมู่บ้านชาวต่างชาติ

พระเจ้าอู่ทอง

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

ความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาภายใน 1 ปี กลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 39.3) ไม่ได้มาทุกปี รองลงมาเดินทางมาเที่ยว 5 ครั้งขึ้นไป และ 1-2 ครั้ง (ร้อยละ 23.2 และร้อยละ 20.2 ตามลำดับ) ส่วนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 88.4) ไม่ได้มาทุกปี เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 58.9) ไม่ได้มาทุกปี รองลงมาเดินทางมาเที่ยว 1-2 ครั้ง และ 5 ครั้งขึ้นไป (ร้อยละ 15.7 และร้อยละ 13.9 ตามลำดับ) โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.20

ตารางที่ 4.20 แสดงความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาภายใน 1 ปีของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	ความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาภายใน 1 ปี (คน)				
	ไม่ได้มาทุกปี จำนวน (ร้อยละ)	1-2 ครั้ง จำนวน (ร้อยละ)	3-4 ครั้ง จำนวน (ร้อยละ)	5 ครั้งขึ้นไป จำนวน (ร้อยละ)	รวม จำนวน (ร้อยละ)
ชาวไทย	66 (39.3)	34 (20.2)	29 (17.3)	39 (23.2)	168 (100.0)
ชาวต่างประเทศ	99 (88.4)	10 (8.9)	3 (2.7)	-	112 (100.0)
รวม	165 (58.9)	44 (15.7)	32 (11.4)	39 (13.9)	280 (100.0)

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

การเดินทางมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาในอนาคต กลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 78.6) จะกลับมาเที่ยวอีก ส่วนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 52.7) ไม่แน่ใจว่าจะกลับมาเที่ยวอีกหรือไม่ เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 61.8) จะกลับมาเที่ยวอีก รองลงมา (ร้อยละ 32.9) ไม่แน่ใจว่าจะกลับมาเที่ยวอีกหรือไม่ โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.21

ตารางที่ 4.21 แสดงการเดินทางมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาในอนาคตของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	การเดินทางมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาในอนาคต (คน)			
	ไม่กลับมาอีก จำนวน (ร้อยละ)	กลับมาอีก จำนวน (ร้อยละ)	ไม่แน่ใจ จำนวน (ร้อยละ)	รวม จำนวน (ร้อยละ)
ชาวไทย	3 (1.8)	132 (78.6)	33 (19.6)	168 (100.0)
ชาวต่างประเทศ	12 (10.7)	41 (36.6)	59 (52.7)	112 (100.0)
รวม	15 (5.4)	173 (61.8)	92 (32.9)	280 (100.0)

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

4.2.5.3 ความคิดเห็นต่อการจัดทำทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

การให้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา กลุ่มตัวอย่างชาวไทยและชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 85.1 และร้อยละ 67.0 ตามลำดับ) ไม่เคยใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 77.9) ไม่เคยใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเช่นเดียวกัน โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.22

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**ตารางที่ 4.22 แสดงการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของ
กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว**

นักท่องเที่ยว	การใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (คน)		
	ไม่เคยใช้รถจักรยาน จำนวน (ร้อยละ)	เคยใช้รถจักรยาน จำนวน (ร้อยละ)	รวม จำนวน (ร้อยละ)
ชาวไทย	143 (85.1)	25 (14.9)	168 (100.0)
ชาวต่างประเทศ	75 (67.0)	37 (33.0)	112 (100.0)
รวม	218 (77.9)	62 (22.1)	280 (100.0)

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

ทัศนคติต่อการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา กลุ่มตัวอย่างชาวไทย และชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 87.5 และร้อยละ 75.0 ตามลำดับ) เห็นด้วยกับการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 82.5) เห็นด้วยกับการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาเช่นเดียวกัน โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.23

ตารางที่ 4.23 แสดงทัศนคติต่อการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	ทัศนคติต่อการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (คน)			
	ไม่เห็นด้วย จำนวน (ร้อยละ)	เห็นด้วย จำนวน (ร้อยละ)	ไม่แน่ใจ จำนวน (ร้อยละ)	รวม จำนวน (ร้อยละ)
ชาวไทย	9 (5.4)	147 (87.5)	12 (7.1)	168 (100.0)
ชาวต่างประเทศ	7 (6.3)	84 (75.0)	21 (18.8)	112 (100.0)
รวม	16 (5.7)	231 (82.5)	33 (11.8)	280 (100.0)

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา จากการให้คะแนนคำตอบของกลุ่มตัวอย่างเมื่อ 1 = เป็นอุปสรรคน้อยที่สุด จนถึง 5 = เป็นอุปสรรคมากที่สุดพบว่า อุปสรรคสำหรับกลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 47.6) เห็นว่าปริมาณของรถยนต์และจักรยานยนต์บนถนนเป็นอุปสรรคในระดับมาก โดยมีค่าระดับอุปสรรคเฉลี่ย 3.97 คะแนน เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รองลงมา (ร้อยละ 36.9) เห็นว่าความเร็วของรถยนต์และจักรยานยนต์บนถนนเป็นอุปสรรคในระดับมาก โดยมีค่าระดับอุปสรรคเฉลี่ย 3.94 คะแนน และ(ร้อยละ 38.1 และร้อยละ 29.8 ตามลำดับ) เห็นว่ายานพาหนะที่จอดทิ้งไว้ข้างทางเป็นอุปสรรคในระดับปานกลาง กับสภาพแวดล้อมของเส้นทางเป็นอุปสรรคในระดับปานกลางในสัดส่วนที่เท่ากัน โดยมีค่าระดับอุปสรรคเฉลี่ย 3.40 คะแนน ส่วนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 39.3) เห็นว่าความเร็วของรถยนต์และจักรยานยนต์บนถนนเป็นอุปสรรคในระดับมาก โดยมีค่าระดับอุปสรรคเฉลี่ย 3.80 คะแนน รองลงมา (ร้อยละ 45.5) เห็นว่าปริมาณของรถยนต์และจักรยานยนต์บนถนนเป็นอุปสรรคในระดับมาก โดยมีค่าระดับอุปสรรคเฉลี่ย 3.79 คะแนน และ (ร้อยละ 34.8) เห็นว่าสภาพแวดล้อมของเส้นทางเป็นอุปสรรคในระดับมาก โดยมีค่าระดับอุปสรรคเฉลี่ย 3.60 คะแนนตามลำดับ เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 46.8 และร้อยละ 37.9 ตามลำดับ) เห็นว่าปริมาณของรถยนต์และจักรยานยนต์บนถนนเป็นอุปสรรคในระดับมาก และเห็นว่าคุณภาพของรถยนต์และจักรยานยนต์บนถนนเป็นอุปสรรคในระดับมากในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน โดยมีค่าระดับอุปสรรคเฉลี่ย 3.90 และ 3.89 คะแนนตามลำดับ รองลงมา (ร้อยละ 30.0) เห็นว่าสภาพแวดล้อมของเส้นทางเป็นอุปสรรคในระดับมาก โดยมีค่าระดับอุปสรรคเฉลี่ย 3.48 ตามลำดับ โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.24

ตารางที่ 4.24 แสดงปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา
ของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	ปัจจัย	ระดับอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (คน)							
		มากที่สุด จำนวน (ร้อยละ)	มาก จำนวน (ร้อยละ)	ปานกลาง จำนวน (ร้อยละ)	น้อย จำนวน (ร้อยละ)	น้อยที่สุด จำนวน (ร้อยละ)	รวม จำนวน (ร้อยละ)	ค่า เฉลี่ย	ค่าเบี่ยง เบน มาตรฐาน
ชาวไทย	1	53 (31.5)	62 (36.9)	46 (27.4)	4 (2.4)	3 (1.8)	168 (100.0)	3.94	0.920
	2	45 (26.8)	80 (47.6)	37 (22.0)	5 (3.0)	1 (0.6)	168 (100.0)	3.97	0.815
	3	4 (2.4)	19 (11.3)	91 (54.2)	43 (25.6)	11 (6.5)	168 (100.0)	2.77	0.824
	4	6 (3.6)	34 (20.2)	88 (52.4)	32 (19.0)	8 (4.8)	168 (100.0)	2.99	0.855
	5	20 (11.9)	30 (17.9)	81 (48.2)	30 (17.9)	7 (4.2)	168 (100.0)	3.15	0.991
	6	20 (11.9)	33 (19.6)	74 (44.0)	34 (20.2)	7 (4.2)	168 (100.0)	3.15	1.013
	7	12 (7.1)	38 (22.6)	85 (50.6)	28 (16.7)	5 (3.0)	168 (100.0)	3.14	0.884
	8	19 (11.3)	60 (35.7)	64 (38.1)	20 (11.9)	5 (3.0)	168 (100.0)	3.40	0.943
	9	36 (21.4)	45 (26.8)	50 (29.8)	24 (14.3)	13 (7.7)	168 (100.0)	3.40	1.194
ชาวต่าง ประเทศ	1	34 (30.4)	44 (39.3)	18 (16.1)	10 (8.9)	6 (5.4)	112 (100.0)	3.80	1.130
	2	28 (25.0)	51 (45.5)	19 (17.0)	10 (8.9)	4 (3.6)	112 (100.0)	3.79	1.032
	3	14 (12.5)	23 (20.5)	40 (35.7)	18 (16.1)	17 (15.2)	112 (100.0)	2.99	1.219
	4	6 (5.4)	21 (18.8)	39 (34.8)	25 (22.3)	21 (18.8)	112 (100.0)	2.70	1.138
	5	20 (17.9)	29 (25.9)	30 (26.8)	24 (21.4)	9 (8.0)	112 (100.0)	3.24	1.210
	6	28 (25.0)	24 (21.4)	37 (33.0)	18 (16.1)	5 (4.5)	112 (100.0)	3.46	1.162
	7	18 (16.1)	27 (24.1)	35 (31.3)	19 (17.0)	13 (11.6)	112 (100.0)	3.16	1.227
	8	17 (15.2)	21 (18.8)	40 (35.7)	22 (19.6)	12 (10.7)	112 (100.0)	3.08	1.194
	9	29 (25.9)	39 (34.8)	24 (21.4)	10 (8.9)	10 (8.9)	112 (100.0)	3.60	1.219
รวม	1	87 (31.1)	106 (37.9)	64 (22.9)	14 (5.0)	9 (3.2)	280 (100.0)	3.89	1.010
	2	73 (26.1)	131 (46.8)	56 (20.0)	15 (5.4)	5 (1.8)	280 (100.0)	3.90	0.910
	3	18 (6.4)	42 (15.0)	131 (46.8)	61 (21.8)	28 (10.0)	280 (100.0)	2.86	1.005
	4	12 (4.3)	55 (19.6)	127 (45.4)	57 (20.4)	29 (10.4)	280 (100.0)	2.87	0.986
	5	40 (14.3)	59 (21.1)	111 (39.6)	54 (19.3)	16 (5.7)	280 (100.0)	3.19	1.083
	6	48 (17.1)	57 (20.4)	111 (39.6)	52 (18.6)	12 (4.3)	280 (100.0)	3.28	1.084
	7	30 (10.7)	65 (23.2)	120 (42.9)	47 (16.8)	18 (6.4)	280 (100.0)	3.15	1.033
	8	36 (12.9)	81 (28.9)	104 (37.1)	42 (15.0)	17 (6.1)	280 (100.0)	3.28	1.061
	9	65 (23.2)	84 (30.0)	74 (26.4)	34 (12.1)	23 (8.2)	280 (100.0)	3.48	1.206

1 = ความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน

2 = ปริมาณของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน

3 = ความลาดชันของถนน

4 = มุมเลี้ยว ทางโค้งของถนน

5 = สภาพพื้นผิวของถนน

6 = ความต่อเนื่องของเส้นทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยว

7 = ระยะทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ

8 = ยานพาหนะที่จอดทิ้งไว้ข้างทาง

9 = สภาพแวดล้อมของเส้นทาง

ที่มา: จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

เอกสารนี้เป็นเอกสารทรัพย์สินทางปัญญาของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ ไม่อนุญาตให้拿去ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เมื่อเปรียบเทียบลำดับประเด็นปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาจากมากไปหาน้อย สำหรับกลุ่มตัวอย่างชาวไทยพบว่า ปัจจัยที่เห็นว่าเป็นอุปสรรคต่อการใช้รถจักรยาน 3 ลำดับแรกได้แก่ ปริมาณของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน ความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน ยานพาหนะที่จอดทิ้งไว้ข้างทางและสภาพแวดล้อมของเส้นทางตามลำดับ ส่วนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศพบว่า ปัจจัยที่เห็นว่าเป็นอุปสรรคต่อการใช้รถจักรยาน 3 ลำดับแรกได้แก่ ความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน ปริมาณของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน และสภาพแวดล้อมของเส้นทางตามลำดับ เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า ปัจจัยที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าเป็นอุปสรรคต่อการใช้รถจักรยาน 3 ลำดับแรกได้แก่ ปริมาณของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน ความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน และสภาพแวดล้อมของเส้นทางตามลำดับ โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.25

ตารางที่ 4.25 แสดงลำดับของปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา จากมากไปหาน้อยของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	ลำดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
ชาวไทย	1. ปริมาณของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน	3.97	0.815
	2. ความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน	3.94	0.920
	3. ยานพาหนะที่จอดทิ้งไว้ข้างทาง	3.40	0.943
	4. สภาพแวดล้อมของเส้นทาง	3.40	1.194
	5. สภาพพื้นผิวของถนน	3.15	0.991
	6. ความต่อเนื่องของเส้นทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยว	3.15	1.013
	7. ระยะทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ	3.14	0.884
	8. มุมเลี้ยว ทางโค้งของถนน	2.99	0.855
	9. ความลาดชันของถนน	2.77	0.824
ชาวต่างประเทศ	1. ความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน	3.80	1.130
	2. ปริมาณของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน	3.79	1.032
	3. สภาพแวดล้อมของเส้นทาง	3.60	1.219
	4. ความต่อเนื่องของเส้นทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยว	3.46	1.162
	5. สภาพพื้นผิวของถนน	3.24	1.210
	6. ระยะทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ	3.16	1.227
	7. ยานพาหนะที่จอดทิ้งไว้ข้างทาง	3.08	1.194
	8. ความลาดชันของถนน	2.99	1.219
	9. มุมเลี้ยว ทางโค้งของถนน	2.70	1.138

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.25 (ต่อ)

นักท่อง เที่ยว	ลำดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการใช้รถจักรยานภายในเกาะ เมืองพระนครศรีอยุธยา	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน
รวม	1. ปริมาณของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน	3.90	0.910
	2. ความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน	3.89	1.010
	3. สภาพแวดล้อมของเส้นทาง	3.48	1.206
	4. ยานพาหนะที่จอดทิ้งไว้ข้างทาง	3.28	1.061
	5. ความต่อเนื่องของเส้นทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยว	3.28	1.084
	6. สภาพพื้นผิวของถนน	3.19	1.083
	7. ระยะทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ	3.15	1.033
	8. มุมเลี้ยว ทางโค้งของถนน	2.87	0.986
	9. ความลาดชันของถนน	2.86	1.005

ทัศนคติต่อการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน กลุ่มตัวอย่างชาวไทย และชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 93.5 และร้อยละ 89.3 ตามลำดับ) เห็นด้วยว่าควรมีการจัดทำสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวนส่วนใหญ่ (ร้อยละ 91.8) เห็นด้วยว่าควรมีการจัดทำสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.26

ตารางที่ 4.26 แสดงทัศนคติต่อการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวน

นักท่องเที่ยวน	ทัศนคติต่อการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน (คน)			
	ไม่เห็นด้วย จำนวน (ร้อยละ)	เห็นด้วย จำนวน (ร้อยละ)	ไม่แน่ใจ จำนวน (ร้อยละ)	รวม จำนวน (ร้อยละ)
ชาวไทย	4 (2.4)	157 (93.5)	7 (4.2)	168 (100.0)
ชาวต่างประเทศ	4 (3.6)	100 (89.3)	8 (7.1)	112 (100.0)
รวม	8 (2.9)	257 (91.8)	15 (5.4)	280 (100.0)

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ กลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 88.1) ต้องการให้มีป้ายบอกเส้นทาง รองลงมาต้องการให้มีป้ายเตือนระวังอันตราย คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยว (ร้อยละ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

74.4 ร้อยละ 70.2 และร้อยละ 69.6 ตามลำดับ) ส่วนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 78.6) ต้องการให้มีป้ายบอกเส้นทาง รองลงมาต้องการให้มีคู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ในบริเวณเกาะเมือง และที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยว (ร้อยละ 67.0 ร้อยละ 58.9 และร้อยละ 58.0 ตามลำดับ) เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 84.3) ต้องการให้มีป้ายบอกเส้นทาง รองลงมา (ร้อยละ 68.9) ต้องการให้มีคู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และป้ายเตือนระวังอันตราย กับที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยวในสัดส่วนที่เท่ากัน (ร้อยละ 65.0) โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.27

ตารางที่ 4.27 แสดงสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยวนักท่องเที่ยว	สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน (คน)								
	1 จำนวน (ร้อยละ)	2 จำนวน (ร้อยละ)	3 จำนวน (ร้อยละ)	4 จำนวน (ร้อยละ)	5 จำนวน (ร้อยละ)	6 จำนวน (ร้อยละ)	7 จำนวน (ร้อยละ)	8 จำนวน (ร้อยละ)	9 จำนวน (ร้อยละ)
ชาวไทย	148 (88.1)	125 (74.4)	113 (67.3)	117 (69.6)	118 (70.2)	83 (49.4)	74 (44.0)	106 (63.1)	118 (70.2)
ชาวต่างประเทศ	88 (78.6)	57 (50.9)	35 (31.3)	65 (58.0)	75 (67.0)	56 (50.0)	39 (34.8)	66 (58.9)	53 (47.3)
รวม	236 (84.3)	182 (65.0)	148 (52.9)	182 (65.0)	193 (68.9)	139 (49.6)	113 (40.4)	172 (61.4)	171 (61.1)

1 = ป้ายบอกเส้นทาง

2 = ป้ายเตือนระวังอันตราย

3 = ที่พักริมทางสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยาน

4 = ที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยว

5 = คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

6 = การจัดแสงสว่างตามเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเวลากลางคืน

7 = การจัดแสงสว่างตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆเพื่อการท่องเที่ยวในเวลากลางคืน

8 = จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ในบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

9 = การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางจักรยานท่องเที่ยว และแหล่งท่องเที่ยว

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทัศนคติต่อการปิดถนนบางสายภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา กลุ่มตัวอย่างชาวไทย และชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 58.9 และร้อยละ 79.5 ตามลำดับ) เห็นด้วยต่อการปิดถนนบางสายเพื่อคนเดิน และรถจักรยาน เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 67.1) เห็นด้วยต่อการปิดถนนบางสายเพื่อคนเดิน และรถจักรยาน โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.28

ตารางที่ 4.28 แสดงทัศนคติต่อการปิดถนนบางสายภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	ทัศนคติต่อการปิดถนนบางสายภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (คน)			
	ไม่เห็นด้วย จำนวน (ร้อยละ)	เห็นด้วย จำนวน (ร้อยละ)	ไม่แน่ใจ จำนวน (ร้อยละ)	รวม จำนวน (ร้อยละ)
ชาวไทย	28 (16.7)	99 (58.9)	41 (24.4)	168 (100.0)
ชาวต่างประเทศ	2 (1.8)	89 (79.5)	21 (18.8)	112 (100.0)
รวม	30 (10.7)	188 (67.1)	62 (22.1)	280 (100.0)

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

แนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเมื่อมีการจัดทำเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน กลุ่มตัวอย่างชาวไทย และชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 82.7 และร้อยละ 79.5 ตามลำดับ) มีแนวโน้มในการใช้รถจักรยาน เมื่อคิดรวมทั้งสองกลุ่มพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 81.4) มีแนวโน้มในการใช้รถจักรยาน เมื่อมีการจัดทำเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.29

ตารางที่ 4.29 แสดงแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยว	แนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว (คน)			
	ไม่สนใจ จำนวน (ร้อยละ)	สนใจ จำนวน (ร้อยละ)	ไม่แน่ใจ จำนวน (ร้อยละ)	รวม จำนวน (ร้อยละ)
ชาวไทย	9 (5.4)	139 (82.7)	20 (11.9)	168 (100.0)
ชาวต่างประเทศ	8 (7.1)	89 (79.5)	15 (13.4)	112 (100.0)
รวม	17 (6.1)	228 (81.4)	35 (12.5)	280 (100.0)

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม เดือนพฤศจิกายน 2545

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

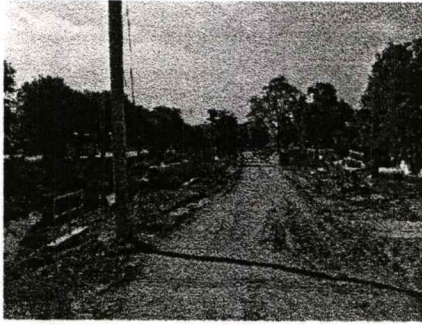
4.2.6 ปัญหาและอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา จากการสำรวจพื้นที่ศึกษา และข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกพบว่า ปัญหาและอุปสรรคของการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ที่ส่งผลต่อการเลือกใช้รถจักรยานเป็นพาหนะของนักท่องเที่ยว โดยทั่วไปจะเป็นปัญหาทางด้านกายภาพ และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับการใช้รถจักรยาน ซึ่งสามารถแบ่งออกได้ดังนี้

4.2.6.1 ปัญหาทางด้านกายภาพ

สามารถสรุปได้ดังนี้

- 1) ปัญหาด้านความไม่ปลอดภัย บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ได้แก่ บริเวณถนนคลองมะขามเรียงทั้ง 2 ฝั่ง ถนนอุททอง (ทางด้านทิศใต้ของเกาะเมืองฯ) ถนนคลองท่อฝั่งตะวันออก
- 2) ปัญหาพื้นผิวถนนชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ ได้แก่ ถนนหอรรัตนไชย ถนนทางเข้าวัดโลกยสุธา
- 3) ปัญหาด้านความไม่ปลอดภัยบริเวณทางโค้ง ได้แก่ ทางโค้งวัดเชิงท่า (ถนนอุททอง) ทางโค้งหน้าตำหนักสิริยาลัย (ถนนอุททอง) ทางโค้งวัดธรรมิกราช (ถนนอุททอง)
- 4) ปัญหาความไม่ปลอดภัยบริเวณทางลาดชัน ได้แก่ ทางลาดชันบริเวณทางโค้งวัดเชิงท่า (ถนนอุททอง)
- 5) ปัญหาด้านความไม่ปลอดภัยเกี่ยวกับอุปกรณ์ควบคุมการจราจร เช่น สัญญาณไฟจราจรชำรุด ป้ายจราจรชำรุด และขาดการบำรุงรักษา อุปกรณ์ควบคุมการจราจรถูกบดบัง ป้ายจราจรติดตั้งไม่ได้มาตรฐาน เครื่องหมายจราจรบนผิวทางเลือนลางมองเห็นไม่ชัดเจน เป็นต้น ซึ่งปัญหาเหล่านี้พบได้ทั่วไปในเขตเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ได้แก่ ถนนอุททอง ถนนนเรศวร ถนนโรจนะ ถนนสีกัน เป็นต้น
- 6) ปัญหาความไม่ปลอดภัยเนื่องจากอุปสรรคข้างทาง เช่น ต้นไม้ใหญ่บนไหล่ทาง เสาไฟฟ้าบนไหล่ทาง ร้านค้าบนไหล่ทาง เป็นต้น ซึ่งพบได้บนถนนบางสาย ได้แก่ ถนนศรีสรรเพชญ์ ถนนอุททอง เป็นต้น
- 7) ปัญหาการเสียพื้นที่ถนนอันเนื่องมาจากมียานพาหนะที่จอดทิ้งไว้ข้างทาง ได้แก่ บริเวณตลาดเจ้าพรหม (ถนนอุททอง) บริเวณตลาดหัวรอ (ถนนอุททอง) ถนนนเรศวร เป็นต้น
- 8) ปัญหาสภาพแวดล้อมของเส้นทาง ขาดความร่วมมือของร่วมไม้ ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง ได้แก่ ถนนโรจนะ ถนนอุททอง ถนนคลองมะขามเรียง ถนนนเรศวร ถนนบางเหียน ถนนสีกัน ถนนป่าไธม เป็นต้น

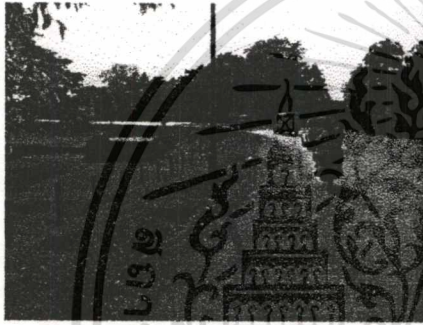
โดยรายละเอียดตัวอย่างของปัญหาทางด้านกายภาพได้แสดงไว้ในรูปที่ 4.23



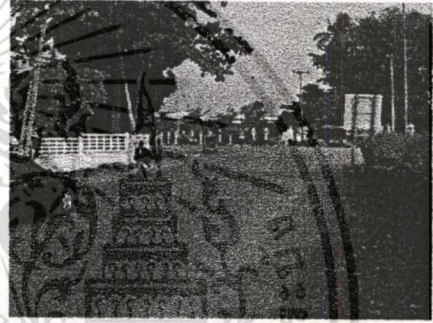
ปัญหาจากการซ่อมแซมถนน ทำให้
เส้นทางการใช้รถจักรยานขาดความ
ต่อเนื่อง



ปัญหาพื้นผิวถนนชำรุด ทำให้การ
ขับใช้รถจักรยานไม่ปลอดภัย และ
ไม่สะดวก ต้องคอยหลบเลี่ยง



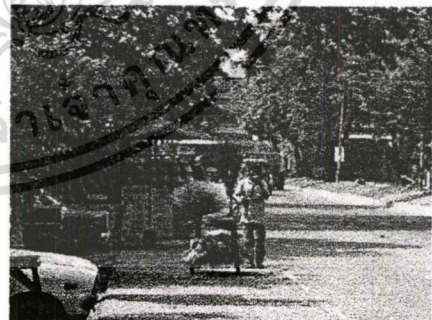
ปัญหาความไม่ปลอดภัยบริเวณทางโค้ง
ผู้ใช้รถจักรยานต้องคอยระวังยานพาหนะ
รูปแบบอื่น



ปัญหาความไม่ปลอดภัยบริเวณทางลาดชัน
ผู้ใช้รถจักรยานต้องคอยระวังยานพาหนะ
รูปแบบอื่น



ปัญหาอุปสรรคกีดขวางข้างทาง
ทำให้การใช้รถจักรยานขาดความ
ต่อเนื่อง

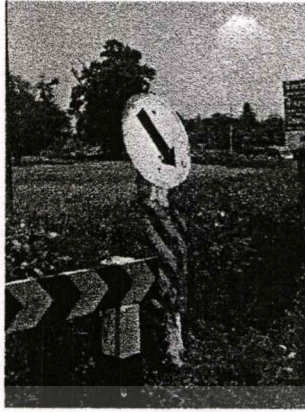


ปัญหาอุปสรรคกีดขวางข้างทาง
ทำให้การใช้รถจักรยานขาดความ
ต่อเนื่อง

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.23 แสดงตัวอย่างของปัญหาทางด้านกายภาพภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

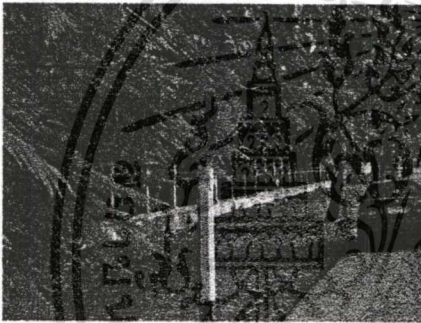
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ปัญหาป้ายจราจรชำรุดทำให้ผู้ใช้
รถจักรยานและยานพาหนะอื่น
มองเห็นไม่ชัดเจน



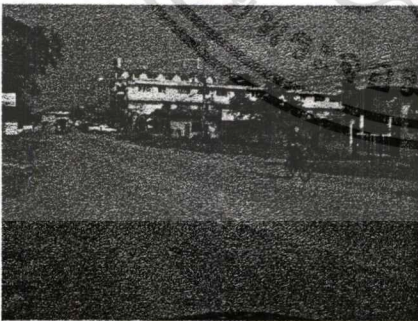
ปัญหาป้ายจราจรสีซีดจางทำให้ผู้ใช้
รถจักรยานและยานพาหนะอื่นมอง
เห็นไม่ชัดเจน



ปัญหาป้ายเตือนจราจรถูกบดบังทำให้ผู้ใช้
รถจักรยานและยานพาหนะอื่นมองเห็นไม่
ชัดเจน



เสียพื้นที่สัญจรเนื่องจากยานพาหนะจอด
กีดขวางข้างทาง ทำให้การใช้รถจักรยาน
ขาดความต่อเนื่อง ต้องคอยหลบเลี่ยง



ปัญหาขาดความร่มรื่นของเส้นทาง
ทำให้สภาพแวดล้อมของการใช้รถ
จักรยานขาดความสะดวกสบาย



ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างทำ
ให้สภาพแวดล้อมของการใช้รถจักร
ยานขาดความสะดวกสบาย

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.23 (ต่อ)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.2.6.2 ปัญหาทางด้านสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับการใช้รถจักรยาน สามารถสรุปได้ดังนี้

1) ปัญหาด้านความไม่ปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานอันเนื่องมาจากไม่มีทางจักรยาน ซึ่งภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ยังไม่ได้มีการจัดเส้นทางสำหรับการขี่รถจักรยานโดยเฉพาะ จึงอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้รถจักรยานได้

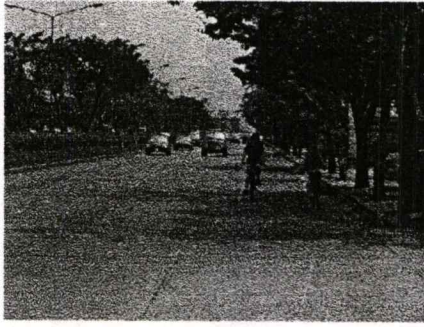
2) ปัญหาความไม่เหมาะสมของป้ายบอกเส้นทาง เช่น ป้ายบอกเส้นทางถูกบดบังจากป้ายโฆษณา ป้ายบอกเส้นทางมีหลายรูปแบบเกินไป ปัญหาป้ายบอกเส้นทางชำรุดซึ่งป้ายเหล่านี้พบได้ทั่วไปภายในเขตเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เช่น ถนนคูทอง ถนนศรีสรรเพชญ์ ถนนโรจนะ ถนนชีกุน เป็นต้น

3) ปัญหาที่จอดรถจักรยานไม่เพียงพอ เช่น ไม่มีที่จอดรถจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆอย่างทั่วถึง มีที่จอดรถจักรยานน้อยเกินไป ปัจจุบันมีที่จอดรถจักรยานบริเวณแหล่งท่องเที่ยวเพียง 4 แห่งเท่านั้น คือ วัดมหาธาตุ วัดพระศรีสรรเพชญ์ วัดพระราม ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์

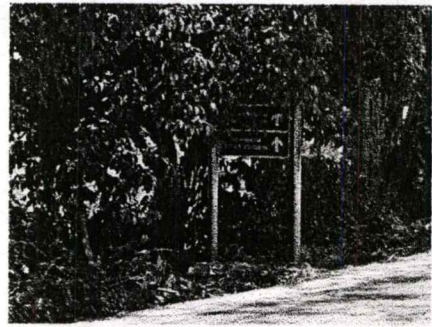
4) ปัญหาที่เช่ารถจักรยานไม่เพียงพอ ปัจจุบันมีที่เช่ารถจักรยานหลักๆเพียง 2 บริเวณ คือ ที่ทำการตำรวจท่องเที่ยว และร้านเช่าจักรยานบริเวณถนนบางเอียน ซึ่งถือได้ว่ายังมีน้อยเกินไป ถ้ามีการส่งเสริมให้มีการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

5) ปัญหาการขาดข้อมูลแนะนำเส้นทางจักรยานสำหรับนักท่องเที่ยว ในปัจจุบันยังไม่มีแผนที่สำหรับแนะนำเส้นทางให้นักท่องเที่ยวได้ใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวโดยตรง ทำให้การเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวยังไม่สะดวก ทำให้เสียเวลากับการค้นหาเพื่อเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ

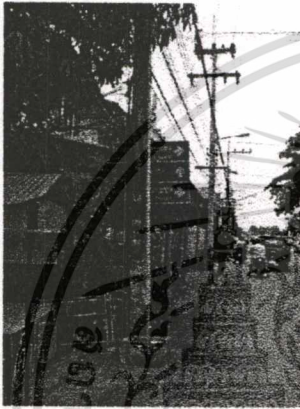
โดยรายละเอียดตัวอย่างของปัญหาทางด้านสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับการใช้รถจักรยานได้แสดงไว้ในรูปที่ 4.24



ปัญหาไม่มีทางจักรยาน ทำให้การใช้
รถจักรยานไม่มีความปลอดภัย



ปัญหาป้ายบอกเส้นทางถูกบดบังทำให้
ผู้ใช้รถจักรยานมองเห็นไม่ชัดเจน



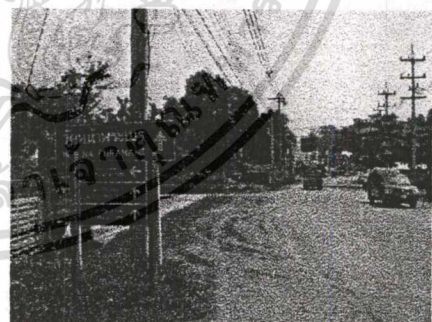
ปัญหาป้ายบอกเส้นทางถูกบดบังทำให้
ผู้ใช้รถจักรยานมองเห็นไม่ชัดเจน



ปัญหาป้ายบอกเส้นทางชำรุดทำให้
ขาดการบอกทิศทางที่ชัดเจน



ปัญหาความหลากหลายของป้ายบอกเส้น
ทาง ทำให้เกิดความสับสนไม่ชัดเจนต่อผู้
ใช้รถจักรยาน และป้ายบดบังกันเอง

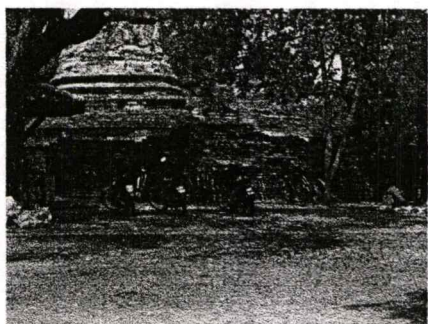


ปัญหาความหลากหลายของป้ายบอกเส้น
ทาง ทำให้เกิดความสับสนไม่ชัดเจนต่อผู้
ใช้รถจักรยาน และป้ายบดบังกันเอง

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.24 แสดงตัวอย่างของปัญหาทางด้านสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

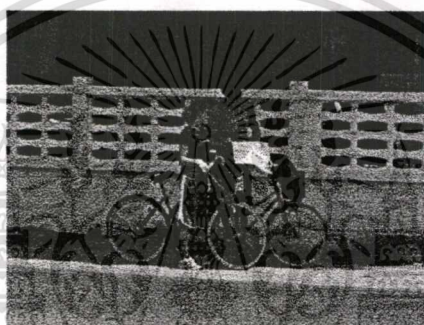
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ปัญหาที่จอดรถจักรยานบริเวณแหล่งท่องเที่ยวไม่เพียงพอ ทำให้ไม่ได้รับความสะดวกในการจอดรถจักรยาน



ปัญหาร้านเช่าจักรยานไม่เพียงพอ มีจำนวนจำกัด ทำให้การหาเช่ารถจักรยานไม่ได้รับความสะดวก



ปัญหาข้อมูลในการใช้รถจักรยานไม่เพียงพอ นักท่องเที่ยวเกิดความสับสนในการเลือกใช้เส้นทาง เพื่อเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ

ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 4.24 (ต่อ)

จะเห็นได้ว่าปัญหาและอุปสรรคส่วนใหญ่ที่พบภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา จะเป็นปัญหาทางด้านกายภาพ สภาพแวดล้อม และสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้รถจักรยาน ซึ่งถ้ามีการปรับปรุง บำรุงรักษา และจัดสิ่งอำนวยความสะดวกให้เหมาะสมกับความต้องการของนักท่องเที่ยวแล้ว ก็อาจจะช่วยให้นักท่องเที่ยวมีความสนใจในการเลือกใช้รถจักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาได้ โดยมีความสะดวกสบายและความปลอดภัยเพิ่มขึ้น

ดังนั้นจากการศึกษาข้อมูลปฐมภูมิ ทฤษฎีภูมิ และจากการสำรวจภาคสนามดังกล่าวข้างต้น ทำให้ทราบข้อมูลพื้นฐานสำหรับการวิเคราะห์ ซึ่งในบทต่อไปจะนำข้อมูลทั้งหมดนี้มาทำการวิเคราะห์หาเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวต่อไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาเรื่อง การจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีการศึกษาในระดับปฐมภูมิ คือ การสำรวจภาคสนาม การสังเกต การสัมภาษณ์ และการออกแบบสอบถาม และการศึกษาในระดับทุติยภูมิ คือ การค้นคว้าจากแหล่งข้อมูลอื่น เช่น เอกสาร แผนที่ ข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ เป็นต้น ในการวิเคราะห์ข้อมูลนี้จะแบ่งผลการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

5.3 การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

5.4 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อกำหนดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

5.3 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน

5.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

จากการสำรวจข้อมูลจากแบบสอบถามจำนวน 280 ชุด โดยสำรวจข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา โดยแบ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทย 168 ชุด (ร้อยละ 60.0) และกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ 112 ชุด (ร้อยละ 40.0) ซึ่งผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามทั้งหมด จะนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบคำบรรยาย โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

5.1.1 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพฤติกรรมมารมาท่องเที่ยวและความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

5.1.2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะและพฤติกรรมมารมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

5.1.3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะและพฤติกรรมมารมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

5.1.1 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพฤติกรรมกรรมการมาท่องเที่ยวและความคิดเห็นเกี่ยวกับทางจักรยาน

ตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพฤติกรรมกรรมการมาท่องเที่ยวและความคิดเห็นเกี่ยวกับทางจักรยาน

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
<p><u>เชื้อชาติของนักท่องเที่ยว</u></p>	<p>1. พฤติกรรมการมาท่องเที่ยว ได้แก่ ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา, ลักษณะการเดินทางมาเที่ยว, กลุ่มที่เดินทางมาเที่ยวด้วยกัน, จำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวภายในกลุ่ม, พาหนะที่ใช้เดินทางมาเที่ยว, การพักค้างคืนของนักท่องเที่ยว, เวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยว, พาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง, ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว</p> <p>2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ได้แก่ ความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา, ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา, ความคิดเห็นในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน, ประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ, แนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ</p>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามดังกล่าว มีวัตถุประสงค์ในการศึกษา คือ ต้องการทราบว่า ระหว่างกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยและกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างประเทศ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการมาท่องเที่ยวและความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว เหมือนหรือแตกต่างกันอย่างไรบ้าง เพื่อให้ทราบถึงรูปแบบของการเดินทางมาท่องเที่ยวและความต้องการในการใช้รถจักรยานในแต่ละกลุ่ม

โดยพบว่าเชื้อชาติของนักท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์กับกลุ่มตัวแปรตาม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนี้

1) พฤติกรรมการมาท่องเที่ยว ได้แก่ ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ($\chi^2 = 108.027$, $C = 0.528$, $Sig = 0.000$), ลักษณะการเดินทางมาเที่ยว ($\chi^2 = 32.808$, $C = 0.324$, $Sig = 0.000$), กลุ่มที่เดินทางมาเที่ยวด้วยกัน ($\chi^2 = 21.412$, $C = 0.267$, $Sig = 0.000$), จำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวภายในกลุ่ม ($t\text{-value} = 5.242$, $Sig = 0.000$), พาหนะที่ใช้เดินทางมาเที่ยว ($\chi^2 = 67.261$, $C = 0.440$, $Sig = 0.000$), การพักค้างคืนของนักท่องเที่ยว ($t\text{-value} = -5.023$, $Sig = 0.000$), พาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง ได้แก่ รถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนตัว ($\chi^2 = 48.553$, $C = 0.384$, $Sig = 0.000$) รถโดยสารสาธารณะ ($\chi^2 = 12.164$, $C = 0.204$, $Sig = 0.000$) รถบัสของบริษัทนำเที่ยว ($\chi^2 = 19.930$, $C = 0.258$, $Sig = 0.000$) รถจักรยาน ($\chi^2 = 40.580$, $C = 0.356$, $Sig = 0.000$) เดิน ($\chi^2 = 4.547$, $C = 0.126$, $Sig = 0.033$) และประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว ($\chi^2 = 12.847$, $C = 0.209$, $Sig = 0.000$)

2) ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ได้แก่ ความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ($\chi^2 = 9.048$, $C = 0.177$, $Sig = 0.011$), ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ได้แก่ มุมเลี้ยวทางโค้งของถนน ($t\text{-value} = 2.313$, $Sig = 0.022$) ความต่อเนื่องของเส้นทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยว ($t\text{-value} = -2.341$, $Sig = 0.020$) ยานพาหนะที่จอดทิ้งไว้ข้างทาง ($t\text{-value} = 2.532$, $Sig = 0.012$), และประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ ได้แก่ ป้ายบอกเส้นทาง ($\chi^2 = 4.602$, $C = 0.127$, $Sig = 0.032$) ป้ายเตือนระวังอันตราย ($\chi^2 = 16.329$, $C = 0.235$, $Sig = 0.000$) ที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน ($\chi^2 = 34.974$, $C = 0.333$, $Sig = 0.000$) ที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยว ($\chi^2 = 3.980$, $C = 0.118$, $Sig = 0.046$) การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว ($\chi^2 = 14.845$, $C = 0.224$, $Sig = 0.000$)

โดยความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยวกับตัวแปรตาม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ได้แสดงไว้ดังนี้

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประสบการณ์การมาเที่ยว
ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 108.027$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.528 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.2

**ตารางที่ 5.2 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประสบการณ์การมาเที่ยว
ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา**

เชื้อชาติของนักท่องเที่ยว	ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (คน)		
	ไม่เคยมา จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	เคยมาแล้ว จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ชาวไทย	42 (25.0) [29.8]	126 (75.0) [90.6]	168 (100.0) [60.0]
ชาวต่างประเทศ	99 (88.4) [70.2]	13 (11.6) [9.4]	112 (100.0) [40.0]
รวม	141 (50.4) [100.0]	139 (49.6) [100.0]	280 (100.0) [100]

$$\chi^2 = 108.027 \quad P < 0.05 \quad C = 0.528 \quad \text{Sig} = 0.000$$

จากตารางที่ 5.2 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 75) เคยมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาแล้ว ในทางกลับกันกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 88.4) ยังไม่เคยมาเที่ยวมาก่อน ทั้งนี้เพราะเป็นแหล่งท่องเที่ยวภายในประเทศไทย ทำให้กลุ่มตัวอย่างชาวไทยมีโอกาสและความสะดวกในการเดินทางมาเที่ยวมากกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศ

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับลักษณะการเดินทางมา
เที่ยว

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 32.808$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.324 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.3

**ตารางที่ 5.3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับลักษณะการเดินทางมา
เที่ยว**

เชื้อชาติของนักท่องเที่ยว	ลักษณะการเดินทางมาเที่ยว (คน)		
	มากับบริษัทนำเที่ยว จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ไม่ได้มากับบริษัทนำเที่ยว จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ชาวไทย	8 (4.8) [19.5]	160 (95.2) [66.9]	168 (100.0) [60.0]
ชาวต่างประเทศ	33 (29.5) [80.5]	79 (70.5) [33.1]	112 (100.0) [40.0]
รวม	41 (14.6) [100.0]	239 (85.4) [100.0]	280 (100.0) [100.0]

$\chi^2 = 32.808$ $P < 0.05$ $C = 0.324$ $\text{Sig} = 0.000$

จากตารางที่ 5.3 แสดงให้เห็นว่า เชื้อชาติมีความสัมพันธ์กับลักษณะการเดินทางมาเที่ยวไปในทิศทางเดียวกัน โดยกลุ่มตัวอย่างชาวไทยและกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 95.2 และร้อยละ 70.5 ตามลำดับ) ไม่ได้มากับบริษัทนำเที่ยว ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการเดินทางมายังเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาสามารถเดินทางมาได้โดยสะดวก และมีข้อมูลสำหรับการเดินทางเผยแพร่ นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางมาท่องเที่ยวได้เองจึงไม่จำเป็นต้องใช้บริการของบริษัทนำเที่ยว

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับกลุ่มที่เดินทางมาเที่ยวด้วยกัน

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 21.412$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.267 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.4

ตารางที่ 5.4 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับกลุ่มที่เดินทางมาเที่ยวด้วยกัน

เชื้อชาติของนักท่องเที่ยว	กลุ่มที่เดินทางมาเที่ยวร่วมกัน (คน)			
	มาโดยลำพัง จำนวน (ร้อยละแถว) [ร้อยละสดมภ์]	ครอบครัวญาติพี่น้อง จำนวน (ร้อยละแถว) [ร้อยละสดมภ์]	เพื่อน จำนวน (ร้อยละแถว) [ร้อยละสดมภ์]	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) [ร้อยละสดมภ์]
ชาวไทย	2 (1.2) [13.3]	69 (41.1) [73.4]	97 (57.7) [56.7]	168 (100.0) [60.0]
ชาวต่างประเทศ	13 (11.6) [86.7]	25 (22.3) [26.6]	74 (66.1) [43.3]	112 (100.0) [40.0]
รวม	15 (5.4) [100.0]	94 (33.6) [100.0]	171 (61.1) [100.0]	280 (100.0) [100.0]

$\chi^2 = 21.412$ $P < 0.05$ $C = 0.267$ $\text{Sig} = 0.000$

จากตารางที่ 5.4 แสดงให้เห็นว่า เชื้อชาติมีความสัมพันธ์กับลักษณะการเดินทางมาเที่ยวไปในทิศทางเดียวกัน โดยกลุ่มตัวอย่างชาวไทยและกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 57.5 และร้อยละ 66.1 ตามลำดับ) เดินทางมาเที่ยวร่วมกับเพื่อน รองลงมาเดินทางมาเที่ยวร่วมกับครอบครัวญาติพี่น้อง โดยกลุ่มตัวอย่างชาวไทยมีมากกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศประมาณ 2 เท่า (ร้อยละ 41.1 และร้อยละ 22.3 ตามลำดับ) และเดินทางมาโดยลำพัง โดยกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศมีมากกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวไทยประมาณ 10 เท่า (ร้อยละ 11.6 และร้อยละ 1.2 ตามลำดับ) แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างชาวไทยเดินทางมาเที่ยวร่วมกับเพื่อนและครอบครัวญาติพี่น้องในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน แต่กลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศเดินทางมาเที่ยวร่วมกับเพื่อนเป็นสัดส่วนมากกว่า ทั้งนี้เป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ที่เดินทางมาเที่ยวมักเป็นนักท่องเที่ยววัยหนุ่มสาวที่เดินทางมาท่องเที่ยวร่วมกับเพื่อนเป็นกลุ่มเล็กๆ ไม่ได้เดินทางมาเที่ยวเป็นกลุ่มครอบครัวเหมือนกลุ่มตัวอย่างชาวไทย ที่มีโอกาสเดินทางมาเที่ยวร่วมกันได้สะดวกกว่า

การวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับจำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวภายในกลุ่ม

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบทดสอบที (t-test) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างชาวไทยมีจำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวร่วมกันภายในกลุ่มโดยเฉลี่ยประมาณ 45 คน ส่วนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศมีจำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวร่วมกันภายในกลุ่มโดยเฉลี่ยประมาณ 5 คน แสดงให้เห็นว่าเชื้อชาติที่ต่างกัน จะมีจำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวภายในกลุ่มที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยรายละเอียดในการวิเคราะห์ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.5

ตารางที่ 5.5 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของจำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวภายในกลุ่ม จำแนกตามเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว

เชื้อชาติของนักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ค่าเฉลี่ย (คน)	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน (คน)	t-value	p-value
ชาวไทย	168	45.10	97.846	5.242	0.000
ชาวต่างประเทศ	112	5.42	5.778		
รวม	280	29.23	78.250		

นอกจากนี้จากตารางที่ 5.5 สามารถสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างชาวไทยจะมีจำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวภายในกลุ่มโดยเฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวต่างชาติ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้เป็นเพราะมีกลุ่มตัวอย่างชาวไทยบางกลุ่ม เดินทางมาท่องเที่ยวในรูปแบบทัศนศึกษา เช่น นักเรียนและนักศึกษา หรือเป็นการเดินทางมาเที่ยวร่วมกันของพนักงานองค์กรต่างๆทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน จึงทำให้มีจำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวภายในกลุ่มโดยเฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวต่างชาติ ที่ส่วนใหญ่เดินทางมาเป็นกลุ่มเล็กๆ

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพาหนะที่ใช้เดินทางมา
เที่ยว

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 67.261$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.440 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.6

ตารางที่ 5.6 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพาหนะที่ใช้เดินทางมาเที่ยว

เชื้อชาติ ของนักท่องเที่ยว	พาหนะที่ใช้เดินทางมาเที่ยว (คน)					รวม
	กลุ่มรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ส่วนตัว จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	กลุ่มรถโดยสาร สาธารณะและ รถไฟ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	กลุ่มรถเช่า เหมาและเรือ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	กลุ่มรถบัสของ บริษัทนำเที่ยว จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	กลุ่มรถจักรยาน ยนต์ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	
ชาวไทย	77 (45.8) [87.5]	49 (29.2) [43.8]	34 (20.2) [75.6]	7 (4.2) [20.6]	1 (0.6) [100.0]	168 (100.0) [60.0]
ชาวต่าง ประเทศ	11 (9.8) [12.5]	63 (56.3) [56.3]	11 (9.8) [24.4]	27 (24.1) [79.4]	0 (0.0) [0.0]	112 (100.0) [40.0]
รวม	88 (31.4) [100.0]	112 (40.0) [100.0]	45 (16.1) [100.0]	34 (12.1) [100.0]	1 (0.4) [100.0]	280 (100.0) [100.0]

$$\chi^2 = 67.261$$

$$P < 0.05$$

$$C = 0.440$$

$$\text{Sig} = 0.000$$

จากตารางที่ 5.6 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 45.8) เดินทางมาเที่ยวโดยกลุ่มรถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนตัว รองลงมาเดินทางมาเที่ยวโดยกลุ่มรถโดยสารสาธารณะและรถไฟ และกลุ่มรถเช่าเหมาและเรือ (ร้อยละ 29.2 และร้อยละ 20.2 ตามลำดับ) ส่วนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 56.3) เดินทางมาเที่ยวโดยกลุ่มรถโดยสารสาธารณะและรถไฟ รองลงมาเดินทางมาเที่ยวโดยกลุ่มรถบัสของบริษัทนำเที่ยว และกลุ่มรถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนตัว กลุ่มรถเช่าเหมาและเรือ ในสัดส่วนที่เท่ากัน (ร้อยละ 24.1 และร้อยละ 9.8 ตามลำดับ) แสดงให้เห็นว่าพฤติกรรมการเดินทางมาเที่ยวของกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศที่ไม่ได้เดินทางมากับบริษัทนำเที่ยว จะนิยมใช้บริการรถขนส่งสาธารณะมากที่สุด ซึ่งต่างจากกลุ่มตัวอย่างชาวไทยที่นิยมนำพาหนะส่วนตัวเดินทางมามากกว่า

การวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยวกับการพักค้างคืนของนักท่องเที่ยว

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบทดสอบที (t-test) ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างชาวไทยจะไม่พักค้างคืน ส่วนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศมีจำนวนวันพักค้างคืนโดยเฉลี่ยประมาณ 1 คืน แสดงให้เห็นว่าเชื้อชาติที่ต่างกัน จะมีจำนวนวันพักค้างคืนที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยรายละเอียดในการวิเคราะห์ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.7

ตารางที่ 5.7 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการพักค้างคืนของนักท่องเที่ยวจำแนกตามเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว

เชื้อชาติของนักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ค่าเฉลี่ย (คืน)	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน (คืน)	t-value	p-value
ชาวไทย	168	0.22	0.769	-5.023	0.000
ชาวต่างประเทศ	112	0.77	0.968		
รวม	280	0.44	0.894		

นอกจากนี้ตารางที่ 5.7 สามารถสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศมีจำนวนวันพักค้างคืนโดยเฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะ กลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศต้องการใช้เวลาท่องเที่ยวในพื้นที่ให้มากขึ้น เพื่อจะได้เดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆได้อย่างทั่วถึง ซึ่งต่างจากกลุ่มตัวอย่างชาวไทยที่มีความสะดวกในการหาโอกาสเดินทางมาเที่ยวได้อีก จึงไม่จำเป็นต้องพักค้างคืนเหมือนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศ

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง (รถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนตัว)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 48.533$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.384 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.8

ตารางที่ 5.8 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง (รถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนตัว)

เชื้อชาติของ นักท่องเที่ยว	รถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนตัว (คน)		
	ไม่ใช้ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ใช้ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ชาวไทย	78 (46.4) [44.3]	90 (53.6) [86.5]	168 (100.0) [60.0]
ชาวต่างประเทศ	98 (87.5) [55.7]	14 (12.5) [13.5]	112 (100.0) [40.0]
รวม	176 (62.9) [100.0]	104 (37.1) [100.0]	280 (100.0) [100.0]

$\chi^2 = 48.533$ $P < 0.05$ $C = 0.384$ $\text{Sig} = 0.000$

จากตารางที่ 5.8 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างชาวไทยมีสัดส่วนของผู้ที่ไม่ใช้ และใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนตัวเพื่อท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองที่ใกล้เคียงกัน (ร้อยละ 46.4 และร้อยละ 53.6 ตามลำดับ) ในทางกลับกันกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 87.5) ไม่ใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนตัวเพื่อท่องเที่ยว ทั้งนี้เป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ เดินทางมาโดยการขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น เช่น รถไฟ รถโดยสารสาธารณะ เป็นต้น และรถบัสของบริษัทนำเที่ยว ประกอบกับกลุ่มตัวอย่างชาวต่างชาติเหล่านี้เดินทางมาเพื่อท่องเที่ยวจึงไม่มีใครนำพาหนะส่วนตัวเดินทางมายังประเทศไทยด้วย ดังนั้นจึงมีการใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนตัวน้อยกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวไทย

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง (รถโดยสารสาธารณะ)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 12.164$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.204 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.9

ตารางที่ 5.9 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง (รถโดยสารสาธารณะ)

เชื้อชาติของ นักท่องเที่ยว	รถโดยสารสาธารณะ (คน)		
	ไม่ใช้ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ใช้ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ชาวไทย	125 (74.4) [55.1]	43 (25.6) [81.1]	168 (100.0) [60.0]
ชาวต่างประเทศ	102 (91.1) [44.9]	10 (8.9) [18.9]	112 (100.0) [40.0]
รวม	227 (81.1) [100.0]	53 (18.9) [100.0]	280 (100.0) [100.0]

$\chi^2 = 12.164$

$P < 0.05$

$C = 0.204$

Sig = 0.000

จากตารางที่ 5.9 แสดงให้เห็นว่า เชื้อชาติของนักท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์กับการใช้รถโดยสารสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองไปในทิศทางเดียวกัน โดยกลุ่มตัวอย่างชาวไทย และชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 74.4 และร้อยละ 91.1 ตามลำดับ) ไม่ใช้รถโดยสารสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง ทั้งนี้เป็นเพราะยังไม่มีบริการประชาสัมพันธ์ ถึงเส้นทางที่รถโดยสารสาธารณะที่วิ่งให้บริการอยู่ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาให้นักท่องเที่ยวได้ทราบอย่างชัดเจนว่า แหล่งท่องเที่ยวต่างๆมีรถโดยสารสาธารณะสายใดวิ่งผ่านบ้าง ทำให้นักท่องเที่ยวขาดข้อมูลในการใช้บริการของรถโดยสารสาธารณะ และอาจเป็นเพราะว่านักท่องเที่ยวไม่ต้องการเสียเวลาในการรอรถโดยสารสาธารณะด้วย จึงเลือกใช้การบริการจากยานพาหนะรูปแบบอื่น

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง (รถบัสของบริษัทนำเที่ยว)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 19.930$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.258 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.10

ตารางที่ 5.10 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง (รถบัสของบริษัทนำเที่ยว)

เชื้อชาติของ นักท่องเที่ยว	รถบัสของบริษัทนำเที่ยว (คน)		
	ไม่ใช้ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ใช้ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ชาวไทย	160 (95.2) [64.8]	8 (4.8) [24.2]	168 (100.0) [60.0]
ชาวต่างประเทศ	87 (77.7) [35.2]	25 (22.3) [75.8]	112 (100.0) [40.0]
รวม	247 (88.2) [100.0]	33 (11.8) [100.0]	280 (100.0) [100.0]

$\chi^2 = 19.930$ $P < 0.05$ $C = 0.258$ $\text{Sig} = 0.000$

จากตารางที่ 5.10 แสดงให้เห็นว่า เชื้อชาติของนักท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์กับการใช้รถบัสของบริษัทนำเที่ยวเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองไปในทิศทางเดียวกัน โดยกลุ่มตัวอย่างชาวไทย และชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 95.2 และร้อยละ 77.7 ตามลำดับ) ไม่ใช้รถบัสของบริษัทนำเที่ยวเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง ทั้งนี้เป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ ไม่ได้เดินทางมากับบริษัทนำเที่ยว จึงใช้ยานพาหนะรูปแบบอื่นเพื่อการท่องเที่ยว

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง (รถจักรยาน)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 40.580$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.356 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.11

ตารางที่ 5.11 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง (รถจักรยาน)

เชื้อชาติของ นักท่องเที่ยว	รถจักรยาน (คน)		
	ไม่ใช้ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ใช้ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ชาวไทย	158 (94.0) [68.7]	10 (6.0) [20.0]	168 (100.0) [60.0]
ชาวต่างประเทศ	72 (64.3) [31.3]	40 (35.7) [80.0]	112 (100.0) [40.0]
รวม	230 (82.1) [100.0]	50 (17.9) [100.0]	280 (100.0) [100.0]

$\chi^2 = 40.580$ $P < 0.05$ $C = 0.356$ $\text{Sig} = 0.000$

จากตารางที่ 5.11 แสดงให้เห็นว่า เชื้อชาติมีความสัมพันธ์กับการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองไปในทิศทางเดียวกัน โดยกลุ่มตัวอย่างชาวไทย และชาวต่างประเทศ ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 94.0 และร้อยละ 64.3 ตามลำดับ) ไม่ใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง แต่เมื่อพิจารณาเชื้อชาติของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวแล้วพบว่า กลุ่มตัวอย่างชาวไทย ไม่ใช้รถจักรยานมากกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างชาวไทย ส่วนใหญ่เดินทางมาโดยรถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนตัว และบางส่วนเดินทางมาโดยรถเช่าเหมา ดังนั้นจึงไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของยานพาหนะในการเดินทางท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองไปสู่รูปแบบอื่น จึงมีการใช้รถจักรยานน้อยกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศที่เดินทางมาโดยระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งมีแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมากกว่า

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง (เดิน)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 4.547$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.126 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.12

ตารางที่ 5.12 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง (เดิน)

เชื้อชาติของ นักท่องเที่ยว	เดิน (คน)		
	ไม่ใช้ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ใช้ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ชาวไทย	159 (94.6) [61.9]	9 (5.4) [39.1]	168 (100.0) [60.0]
ชาวต่างประเทศ	98 (87.5) [38.1]	14 (12.5) [60.9]	112 (100.0) [40.0]
รวม	257 (91.8) [100.0]	23 (8.2) [100.0]	280 (100.0) [100.0]

$\chi^2 = 4.547$ $P < 0.05$ $C = 0.126$ $\text{Sig} = 0.033$

จากตารางที่ 5.12 แสดงให้เห็นว่า เชื้อชาติมีความสัมพันธ์กับการเดินท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองไปในทิศทางเดียวกัน โดยกลุ่มตัวอย่างชาวไทย และชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 94.6 และร้อยละ 87.5 ตามลำดับ) ไม่ใช้การเดินท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะความไม่สะดวกสบายในการเดินเท้าไปสู่แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ เนื่องจากถนนหลายสายไม่มีทางเท้า ขาดร่มเงาของต้นไม้ ถนนบางสายมีการซ่อมบำรุงทำให้มีฝุ่นควันมากและพื้นผิวเป็นหลุมเป็นบ่อ จึงทำให้นักท่องเที่ยวไม่นิยมเดินเท้าเพื่อเที่ยวชมแหล่งท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 12.847$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.209 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.13

ตารางที่ 5.13 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว

เชื้อชาติของ นักท่องเที่ยว	ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว (คน)		
	ไม่เคยใช้รถจักรยาน จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	เคยใช้รถจักรยาน จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ชาวไทย	143 (85.1) [65.6]	25 (14.9) [40.3]	168 (100.0) [60.0]
ชาวต่างประเทศ	75 (67.0) [34.4]	37 (33.0) [59.7]	112 (100.0) [40.0]
รวม	218(77.9) [100.0]	62 (22.1) [100.0]	280 (100.0) [100.0]

$$\chi^2 = 12.847$$

$$P < 0.05$$

$$C = 0.209$$

$$\text{Sig} = 0.000$$

จากตารางที่ 5.13 แสดงให้เห็นว่า เชื้อชาติของนักท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์กับประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวไปในทิศทางเดียวกัน โดยกลุ่มตัวอย่างชาวไทยและชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 85.1 และร้อยละ 67.0 ตามลำดับ) ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เมื่อพิจารณาเชื้อชาติแล้วพบว่ากลุ่มตัวอย่างชาวไทยไม่เคยใช้มากกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่เดินทางมาเที่ยวโดยรถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนตัว รถเช่าเหมา และใช้ยานพาหนะเหล่านั้นเดินทางท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองด้วย ประกอบกับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวยังมีไม่เพียงพอ นักท่องเที่ยวยังไม่มั่นใจในความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานจึงทำให้การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวยังมีจำนวนไม่มาก

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 9.048$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.177 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.14

ตารางที่ 5.14 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

เชื้อชาติของนักท่องเที่ยว	ความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (คน)			
	ไม่เห็นด้วย จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	เห็นด้วย จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ไม่แน่ใจ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ชาวไทย	9 (5.4) [56.3]	147 (87.5) [63.6]	12 (7.1) [36.4]	168 (100.0) [60.0]
ชาวต่างประเทศ	7 (6.3) [43.8]	84 (75.0) [36.4]	21 (18.8) [63.6]	112 (100.0) [40.0]
รวม	16 (5.7) [100.0]	231 (82.5) [100.0]	33 (11.8) [100.0]	280 (100.0) [100.0]

$\chi^2 = 9.048$ $P < 0.05$ $C = 0.177$ $\text{Sig} = 0.011$

จากตารางที่ 5.14 แสดงให้เห็นว่า เชื้อชาติมีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ไปในทิศทางเดียวกัน กลุ่มตัวอย่างชาวไทย และชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 87.5 และร้อยละ 75.0 ตามลำดับ) เห็นด้วยกับการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว แต่เมื่อพิจารณาจากเชื้อชาติของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจะพบว่า กลุ่มตัวอย่างชาวไทยเห็นด้วยมากกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศ ในอีกทางหนึ่งเมื่อพิจารณา กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่ไม่แน่ใจพบว่า กลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศมีความคิดเห็นไม่แน่ใจมากกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวไทย (ร้อยละ 18.8 และร้อยละ 7.1 ตามลำดับ) ทั้งนี้อาจเป็นเพราะ กลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศอาจยังไม่ทราบข้อมูลการท่องเที่ยว หรือสภาพแวดล้อมของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา จึงมีความไม่แน่ใจว่าการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวจะมีความเหมาะสมหรือ

ไม่ ดังนั้นถ้ามีการจัดให้มีเส้นทางจักรยาน ปรับปรุงสภาพแวดล้อมที่ดีขึ้น และมีการประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวทราบ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่อาจจะเห็นด้วยกับการใช้รถจักรยานมากขึ้น

การวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (มุมเลี้ยว ทางโค้งของถนน)

จากแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว ได้กำหนดให้ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา แบ่งเป็นระดับอุปสรรค 5 ระดับให้กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวได้เลือกตอบ ได้แก่ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด แล้วจึงนำมาปรับให้เป็นค่าคะแนนโดยมากที่สุดมีค่าเท่ากับ 5 คะแนน และลดลำดับลงมาจนถึงน้อยที่สุดมีค่าเท่ากับ 1 คะแนน ได้นำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์ โดยใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบทดสอบที (t-test) ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างชาวไทยเห็นว่ามุมเลี้ยว ทางโค้งของถนนมีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 3 คะแนน กลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศมีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 2.7 คะแนน แสดงให้เห็นว่าเชื้อชาติที่ต่างกัน จะมีความเห็นเรื่องอุปสรรคมุมเลี้ยว ทางโค้งของถนนที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยรายละเอียดในการวิเคราะห์ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.15

ตารางที่ 5.15 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (มุมเลี้ยว ทางโค้งของถนน)

เชื้อชาติของนักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ค่าเฉลี่ย (คะแนน)	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน (คะแนน)	t-value	p-value
ชาวไทย	168	2.99	0.855	2.313	0.022
ชาวต่างประเทศ	112	2.70	1.138		
รวม	280	2.87	0.986		

นอกจากนี้ตารางที่ 5.15 สามารถสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างชาวไทยเห็นว่ามุมเลี้ยว ทางโค้งของถนนเป็นอุปสรรคมากกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะถนนบางสายภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยามีทางโค้ง และทางเลี้ยวอยู่บ้าง เช่น ถนนอุททอง ถนนศรีสรรเพชญ์ กลุ่มตัวอย่างชาวไทยรู้จักพื้นที่ของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มากกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศ ซึ่งอาจยังไม่คุ้นเคยกับสภาพพื้นที่มากนัก เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จึงมีความคิดเห็นว่ามีมูลเดียว ทางโค้งของถนนเป็นอุปสรรคต่อการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมากกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศ

การวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความต่อเนื่องของเส้นทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยว)

จากการกำหนดค่าคะแนนตามระดับของอุปสรรคดังกล่าว ได้นำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์โดยใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบทดสอบที (t-test) ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างชาวไทยเห็นว่าความต่อเนื่องของเส้นทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยว มีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 3.1 คะแนน กลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศมีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 3.5 คะแนน แสดงให้เห็นว่าเชื้อชาติที่ต่างกัน จะมีความเห็นเรื่องอุปสรรคความต่อเนื่องของเส้นทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยวที่ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยรายละเอียดในการวิเคราะห์ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.16

ตารางที่ 5.16 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความต่อเนื่องของเส้นทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยว)

เชื้อชาติของนักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ค่าเฉลี่ย (คะแนน)	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน (คะแนน)	t-value	p-value
ชาวไทย	168	3.15	1.013	-2.341	0.020
ชาวต่างประเทศ	112	3.46	1.162		
รวม	280	3.28	1.084		

นอกจากนี้ตารางที่ 5.16 สามารถสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศเห็นว่าความต่อเนื่องของเส้นทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยวเป็นอุปสรรคมากกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่ในปัจจุบันแหล่งท่องเที่ยวต่างๆภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาสามารถเข้าถึงได้ง่ายจากถนนที่ตัดผ่าน ดังนั้นอุปสรรคในเรื่องนี้น่าจะเกิดจากสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ป้ายบอกทาง แผนที่แสดงตำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยวที่ไม่ชัดเจน เป็นต้น จึงทำให้นักท่องเที่ยวไม่สามารถเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่ต้องการไปเที่ยวชมได้โดยสะดวก และทำให้การท่องเที่ยวไม่ต่อเนื่อง เสียเวลาในการค้นหาแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ยานพาหนะที่จอดทิ้งไว้ข้างทาง)

จากการกำหนดค่าคะแนนตามระดับของอุปสรรคดังกล่าว ได้นำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์โดยใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบทดสอบที (t-test) ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างชาวไทยเห็นว่ายานพาหนะที่จอดทิ้งไว้ข้างทาง มีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 3.4 คะแนน กลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศมีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 3.1 คะแนน แสดงให้เห็นว่าเชื้อชาติที่ต่างกัน จะมีความเห็นเรื่องอุปสรรคยานพาหนะที่จอดทิ้งไว้ข้างทางที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยรายละเอียดในการวิเคราะห์ที่ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.17

ตารางที่ 5.17 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ยานพาหนะที่จอดทิ้งไว้ข้างทาง)

เชื้อชาติของนักท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ค่าเฉลี่ย (คะแนน)	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน (คะแนน)	t-value	p-value
ชาวไทย	168	3.40	0.943	2.532	0.012
ชาวต่างประเทศ	112	3.08	1.194		
รวม	280	3.28	1.061		

นอกจากนี้ตารางที่ 5.17 สามารถสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างชาวไทยเห็นว่ายานพาหนะที่จอดทิ้งไว้ข้างทางเป็นอุปสรรคมากกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างชาวไทยคิดว่า การมีรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์จอดกีดขวางทางอยู่บนผิวจราจร อาจทำให้เกิดอันตรายต่อการใช้รถจักรยานได้ และการจอดรถยนต์ รถจักรยานยนต์บริเวณข้างทางภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาก็มีอยู่ทั่วไป ส่วนใหญ่สามารถจอดได้บนถนนทุกสาย บางแห่งก็มีการจอดอย่างไม่ระเบียบทำให้การจราจรติดขัด และกีดขวางการสัญจร เช่น บริเวณตลาดเจ้าพรหม ตลาดหัวรอ เป็นต้น ดังนั้นถ้ามีการกำหนดเขตจอดรถที่ชัดเจน และห้ามจอดในบริเวณที่ผิวจราจรคับแคบ อาจทำให้ช่วยลดอุปสรรคในการใช้รถจักรยานได้

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวก
ความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ป้ายบอกทาง)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 4.602$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.127 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.18

ตารางที่ 5.18 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวก
ความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ป้ายบอกทาง)

เชื้อชาติของ นักท่องเที่ยว	ป้ายบอกทาง (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ชาวไทย	20 (11.9) [45.5]	148 (88.1) [62.7]	168 (100.0) [60.0]
ชาวต่างประเทศ	24 (21.4) [54.5]	88 (78.6) [37.3]	112 (100.0) [40.0]
รวม	44 (15.7) [100.0]	236 (84.3) [100.0]	280 (100.0) [100.0]

$\chi^2 = 4.602$ $P < 0.05$ $C = 0.127$ $\text{Sig} = 0.032$

จากตารางที่ 5.18 แสดงให้เห็นว่า เชื้อชาติมีความสัมพันธ์กับป้ายบอกทางไปในทิศทางเดียวกัน โดยกลุ่มตัวอย่างชาวไทย และชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 88.1 และร้อยละ 78.6 ตามลำดับ) มีความต้องการป้ายบอกทาง เนื่องจากพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ต้องการทราบถึงตำแหน่งและทิศทางของแหล่งท่องเที่ยวที่จะเดินทางไป จึงต้องมีป้ายหรือเครื่องหมายบอกทิศทางที่จะไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆเหล่านั้น

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวก
ความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ป้ายเตือนระวังอันตราย)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 16.329$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.235 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.19

ตารางที่ 5.19 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวก
ความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ป้ายเตือนระวังอันตราย)

เชื้อชาติของ นักท่องเที่ยว	ป้ายเตือนระวังอันตราย (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ชาวไทย	43 (25.6) [43.9]	125 (74.4) [68.7]	168 (100.0) [60.0]
ชาวต่างประเทศ	55 (49.1) [56.1]	57 (50.9) [31.3]	112 (100.0) [40.0]
รวม	98 (35.0) [100.0]	182 (65.0) [100.0]	280 (100.0) [100.0]

$\chi^2 = 16.329$ $P < 0.05$ $C = 0.235$ $\text{Sig} = 0.000$

จากตารางที่ 5.19 แสดงให้เห็นว่า เชื้อชาติมีความสัมพันธ์กับป้ายเตือนระวังอันตรายไปในทิศทางเดียวกัน โดยกลุ่มตัวอย่างชาวไทย และชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 74.4 และร้อยละ 50.9 ตามลำดับ) มีความต้องการป้ายเตือนระวังอันตราย แต่เมื่อพิจารณาเชื้อชาติแล้วพบว่ากลุ่มตัวอย่างชาวไทยมีความต้องการมากกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศประมาณ 1.5 เท่า แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างชาวไทยมีความต้องการเรื่องการเตือนภัย หรือความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานบนท้องถนนมากกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างชาวไทยมีประสบการณ์เกี่ยวกับลักษณะการใช้รถใช้ถนนในประเทศไทยที่ยังขาดความปลอดภัย หรือขาดระเบียบวินัยในการขับขี่ยุทธศาสตร์ จึงทำให้ต้องการป้ายเตือนอันตรายมากกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับการที่กลุ่มตัวอย่างชาวไทยเห็นว่าปัจจัยเรื่องปริมาณรถและจักรยานยนต์บนถนน เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยามากที่สุดด้วย

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวก
ความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 34.974$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.333 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.20

ตารางที่ 5.20 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวก
 ความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน)

เชื้อชาติของ นักท่องเที่ยว	ที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ชาวไทย	55 (32.7) [41.7]	113 (67.3) [76.4]	168 (100.0) [60.0]
ชาวต่างประเทศ	77 (68.8) [58.3]	35 (31.3) [23.6]	112 (100.0) [40.0]
รวม	132 (47.1) [100.0]	148 (52.9) [100.0]	280 (100.0) [100.0]

$\chi^2 = 34.974$ $P < 0.05$ $C = 0.333$ $\text{Sig} = 0.000$

จากตารางที่ 5.20 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 67.3) มีความต้องการที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน ในทางกลับกันกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 68.8) ไม่ต้องการที่พักริมทาง ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีที่กล่าวว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศจะมีความกระตือรือร้นในการท่องเที่ยวมากกว่านักท่องเที่ยวชาวไทย (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531) จึงใช้เวลาไปกับการเดินทางไปเที่ยวชมตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ จึงอาจเป็นเหตุให้ไม่ต้องการที่พักริมทางเหมือนนักท่องเที่ยวชาวไทย

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวก
ความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยว)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 3.980$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.118 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.21

ตารางที่ 5.21 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวก
ความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยว)

เชื้อชาติของ นักท่องเที่ยว	ที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยว (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ชาวไทย	51 (30.4) [52.0]	117 (69.6) [64.3]	168(100.0) [60.0]
ชาวต่างประเทศ	47 (42.0) [48.0]	65 (58.0) [35.7]	112 (100.0) [40.0]
รวม	98 (35.0) [100.0]	182 (65.0) [100.0]	280 (100.0) [100.0]

$\chi^2 = 3.980$

$P < 0.05$

$C = 0.118$

$\text{Sig} = 0.046$

จากตารางที่ 5.21 แสดงให้เห็นว่า เชื้อชาติมีความสัมพันธ์กับที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยวไปในทิศทางเดียวกัน โดยกลุ่มตัวอย่างชาวไทย และชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 69.6 และร้อยละ 58.0 ตามลำดับ) มีความต้องการที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยว เนื่องจากที่จอดรถจักรยานเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกหลักที่ควรมีส่วนร่วมกับทางจักรยาน และเมื่อนักท่องเที่ยวเดินทางด้วยรถจักรยานไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ถ้ามีการจัดที่จอดรถจักรยานอย่างเป็นระเบียบและเป็นสัดส่วน ก็จะทำให้ไม่เกิดการจอดรถจักรยานกีดขวางทาง หรือจอดในที่ไม่เหมาะสมบดบังทัศนียภาพในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวนั้นๆ และจะช่วยให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อยมากขึ้น

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกที่เข้าร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางและแหล่งท่องเที่ยว)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 14.845$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.224 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.22

ตารางที่ 5.22 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกที่เข้าร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางและแหล่งท่องเที่ยว)

เชื้อชาติของ นักท่องเที่ยว	การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทาง และแหล่งท่องเที่ยว (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ชาวไทย	50 (29.8) [45.9]	118 (70.2) [69.0]	168(100.0) [60.0]
ชาวต่างประเทศ	59 (52.7) [54.1]	53 (47.3) [31.0]	112 (100.0) [40.0]
รวม	109 (38.9) [100.0]	171 (61.1) [100.0]	280 (100.0) [100.0]
$\chi^2 = 14.845$ P < 0.05 C = 0.224 Sig = 0.000			

จากตารางที่ 5.22 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 70.2) มีความต้องการในการรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทาง และแหล่งท่องเที่ยว ในทางกลับกัน กลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 52.7) ไม่มีความต้องการ อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่มีความต้องการด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ความสะอาด และการแสดงตำแหน่งทิศทางมากกว่า จึงเป็นไปได้ที่ความต้องการทางด้านการรักษาความปลอดภัยจะน้อยกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวไทย

5.1.2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะและพฤติกรรมมาราท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์จะนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบคำบรรยาย โดยแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

5.1.2.1 ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย

ตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.23

ตารางที่ 5.23 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
<p>1. <u>คุณลักษณะของนักท่องเที่ยว</u> ได้แก่ เพศ, อายุ, ที่อยู่, อาชีพ</p> <p>2. <u>พฤติกรรมมาราท่องเที่ยว</u> ได้แก่ ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา, ลักษณะการเดินทางมาเที่ยว, กลุ่มที่เดินทางมาเที่ยวด้วยกัน, จำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวภายในกลุ่ม, พาหนะที่ใช้เดินทางมาเที่ยว, การพักค้างคืนของนักท่องเที่ยว, เวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยว, พาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง, ความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวภายในเกาะเมือง, ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว</p>	<p><u>ความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา</u></p>

ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามดังกล่าว มีวัตถุประสงค์ในการศึกษา คือ ต้องการทราบว่าปัจจัยอะไรบ้าง ที่มีผลต่อความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทย ซึ่งผลของการวิเคราะห์พบว่า ไม่มีปัจจัยใดที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แสดงให้เห็นว่าปัจจัยทางด้านคุณลักษณะของนักท่องเที่ยวและพฤติกรรมมาราท่องเที่ยวที่ต่างกัน ไม่มีผลต่อ

ความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทย

5.1.2.2 ปัจจัยที่มีผลต่อระดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย

ตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.24

ตารางที่ 5.24 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อระดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
1. <u>คุณลักษณะของนักท่องเที่ยว</u> ได้แก่ เพศ, อายุ, ที่อยู่, อาชีพ	ระดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา
2. <u>พฤติกรรมมาราท่องเที่ยว</u> ได้แก่ ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา, ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว	

ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามดังกล่าว มีวัตถุประสงค์ในการศึกษา คือ ต้องการทราบว่าปัจจัยอะไรบ้างที่มีผลต่อระดับปัจจัยที่กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยเห็นว่าเป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา พบว่าปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนี้

1) คุณลักษณะของนักท่องเที่ยว ได้แก่ เพศ มีความสัมพันธ์กับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา 1 ปัจจัย คือ ความลาดชันของถนน ($t\text{-value} = -2.316$, $\text{Sig} = 0.022$), อายุ มีความสัมพันธ์กับระดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา 2 ปัจจัย คือ ความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน ($F = 4.126$, $\text{Sig} = 0.018$) ความลาดชันของถนน ($F = 3.371$, $\text{Sig} = 0.037$)

2) พฤติกรรมมาราท่องเที่ยว ได้แก่ ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว มีความสัมพันธ์กับระดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา 1 ปัจจัย คือ ความลาดชันของถนน ($t\text{-value} = -2.032$, $\text{Sig} = 0.044$)

ส่วนปัจจัยเรื่องที่อยู่ อาชีพ และประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 กับระดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา แสดงให้เห็นว่าปัจจัยดังกล่าวที่แตกต่างกันไม่มีผลต่อระดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทย โดยรายละเอียดปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ได้แสดงไว้ดังนี้

การวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างเพศของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความลาดชันของถนน)

จากการกำหนดค่าคะแนนตามระดับของอุปสรรค ได้นำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์โดยใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบทดสอบที (t-test) ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างเพศชายเห็นว่าความลาดชันของถนน มีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 2.6 คะแนน ส่วนกลุ่มตัวอย่างเพศหญิงมีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 2.9 คะแนน แสดงให้เห็นว่าเพศที่ต่างกัน จะมีความเห็นเรื่องอุปสรรคความลาดชันของถนนที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยรายละเอียดในการวิเคราะห์ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.25

ตารางที่ 5.25 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความลาดชันของถนน) ของนักท่องเที่ยวชาวไทย

เพศ	จำนวน (คน)	ค่าเฉลี่ย (คะแนน)	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน (คะแนน)	t-value	p-value
ชาย	59	2.58	0.814	-2.316	0.022
หญิง	109	2.88	0.813		
รวม	168	2.77	0.824		

นอกจากนี้ตารางที่ 5.25 สามารถสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างชาวไทยเพศหญิงเห็นว่าความลาดชันของถนนเป็นอุปสรรคมากกว่ากลุ่มตัวอย่างชาวไทยเพศชาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวเพศหญิงยังมีความรู้สึกไม่ปลอดภัยในการใช้รถจักรยาน จึงเห็นว่าบริเวณถนนที่มีความลาดชันจะเป็นอุปสรรคในการขี่รถจักรยานและอาจเกิดอันตรายได้ง่าย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างอายุของนักท่องเที่ยวยุคไทย กับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างแสดงให้เห็นว่า กลุ่มอายุต่ำกว่า 21 ปี เห็นว่าความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนนมีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 3.7 คะแนน ส่วนกลุ่มอายุ 21 – 40 ปี เห็นว่ามีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 4.1 คะแนน และกลุ่มอายุ 41 ปีขึ้นไป เห็นว่ามีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 4 คะแนน โดยรายละเอียดในการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.26 และตารางที่ 5.27

ตารางที่ 5.26 แสดงผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน) จำแนกตามอายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย

อายุ	ค่าเฉลี่ย (คะแนน)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (คะแนน)	จำนวนข้อมูล (คน)
ต่ำกว่า 21 ปี	3.69	0.809	65
21 – 40 ปี	4.12	0.969	85
มากกว่า 41 ปี	4.00	0.907	18
รวม	3.94	0.920	168

ตารางที่ 5.27 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวของระดับคะแนนอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน) จำแนกตามอายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย

แหล่งความแปรปรวน	SS.	Df.	MS.	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	6.735	2	3.368	4.126	0.018
ภายในกลุ่ม	134.670	165	0.816		
รวม	141.405	167			

นอกจากนี้ตารางที่ 5.27 สามารถสรุปได้ว่ากลุ่มตัวอย่างชาวไทยระหว่างกลุ่มอายุต่ำกว่า 21 ปี และกลุ่มอายุ 21-40 ปีมีความคิดเห็นว่าเป็นอุปสรรคเรื่องความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนนแตกต่างกัน

การวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างอายุของนักท่องเที่ยวยุโรป กับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความลาดชันของถนน) ใช้สถิติในการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างแสดงให้เห็นว่า กลุ่มอายุต่ำกว่า 21 ปี เห็นว่าความลาดชันของถนนมีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 2.9 คะแนน ส่วนกลุ่มอายุ 21 – 40 ปี เห็นว่ามีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 2.7 คะแนน และกลุ่มอายุ 41 ปีขึ้นไป เห็นว่ามีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 2.4 คะแนน โดยรายละเอียดในการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.28 และตารางที่ 5.29

ตารางที่ 5.28 แสดงผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความลาดชันของถนน) จำแนกตามอายุของนักท่องเที่ยวยุโรป

อายุ	ค่าเฉลี่ย (คะแนน)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (คะแนน)	จำนวนข้อมูล (คน)
ต่ำกว่า 21 ปี	2.95	0.874	65
21 – 40 ปี	2.71	0.799	85
มากกว่า 41 ปี	2.44	0.616	18
รวม	2.77	0.824	168

ตารางที่ 5.29 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวของระดับคะแนนอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความลาดชันของถนน) จำแนกตามอายุของนักท่องเที่ยวยุโรป

แหล่งความแปรปรวน	SS.	Df.	MS.	F	Sig
ระหว่างกลุ่ม	4.452	2	2.226	3.371	0.037
ภายในกลุ่ม	108.953	165	0.660		
รวม	113.405	167			

นอกจากนี้ตารางที่ 5.29 สามารถสรุปได้ว่ากลุ่มตัวอย่างชาวยุโรประหว่างกลุ่มอายุต่ำกว่า 21 ปี และกลุ่มอายุมากกว่า 41 ปี มีความคิดเห็นว่าเป็นอุปสรรคเรื่องลาดชันของถนนแตกต่างกัน

การวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความลาดชันของถนน)

จากการกำหนดค่าคะแนนตามระดับของอุปสรรค ได้นำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์โดยใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบทดสอบที (t-test) ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวเห็นว่าความลาดชันของถนน มีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 2.7 คะแนน ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวมีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 3.1 คะแนน แสดงให้เห็นว่าประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวที่ต่างกัน จะมีความเห็นเรื่องอุปสรรคความลาดชันของถนนที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยรายละเอียดในการวิเคราะห์นี้ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.30

ตารางที่ 5.30 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความลาดชันของถนน) ของนักท่องเที่ยวชาวไทย

ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ค่าเฉลี่ย (คะแนน)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (คะแนน)	t-value	p-value
ไม่เคยใช้	143	2.72	0.817	-2.032	0.044
เคยใช้	25	3.08	0.812		
รวม	168	2.77	0.824		

นอกจากนี้ตารางที่ 5.30 สามารถสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวเห็นว่าความลาดชันของถนนเป็นอุปสรรคมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว ได้รับรู้ถึงสภาพถนนภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาจากประสบการณ์ที่ได้ใช้รถจักรยานโดยตรง และยังมีความรู้สึกไม่ปลอดภัยในการใช้รถจักรยาน จึงเห็นว่าบริเวณถนนที่มีความลาดชันจะเป็นอุปสรรคในการขี่รถจักรยานและอาจเกิดอันตรายได้ง่าย

5.1.2.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเที่ยวชาวไทย

ในการนำเสนอการวิเคราะห์การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน ได้แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วนคือ

1) ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเที่ยวชาวไทย

ตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.31

ตารางที่ 5.31 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเที่ยวชาวไทย

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
1. <u>คุณลักษณะของนักท่องเที่ยว</u> ได้แก่ เพศ, อายุ, อาชีพ, ที่อยู่	<u>ความคิดเห็นในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน</u>
2. <u>พฤติกรรมมาราท่องเที่ยว</u> ได้แก่ ประสพการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา, ประสพการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว	

ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ และตัวแปรตามดังกล่าว มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาคือ ต้องการทราบว่าปัจจัยอะไรบ้างที่มีผลต่อความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน ซึ่งผลของการวิเคราะห์พบว่า ไม่มีปัจจัยใดที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แสดงให้เห็นว่าปัจจัยของคุณลักษณะของนักท่องเที่ยวและพฤติกรรมมาราท่องเที่ยวที่ต่างกัน ไม่มีผลต่อความคิดเห็นในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทย

2) ปัจจัยที่มีผลต่อประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการของนักท่องเที่ยวชาวไทย

ตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.32

ตารางที่ 5.32 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อประเภทของ
 สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการของนักท่องเที่ยวชาวไทย

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
1. <u>คุณลักษณะของนักท่องเที่ยว</u> ได้แก่ เพศ, อายุ, อาชีพ, ที่อยู่ 2. <u>พฤติกรรมมาราท่องเที่ยว</u> ได้แก่ ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา, ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว	<u>ประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ</u> ป้ายบอกทาง, ป้ายเตือนระวังอันตราย, ที่พักริมทางสำหรับผู้ขี่รถจักรยาน, ที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยว, คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว, การจัดแสงสว่างตามเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเวลากลางคืน, การจัดแสงสว่างตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อการท่องเที่ยวในเวลากลางคืน, จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ในบริเวณเกาะเมือง, การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว

ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามดังกล่าว มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาคือ ต้องการทราบว่าปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อการเลือกประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทย พบว่าปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 มีดังนี้

- คุณลักษณะของนักท่องเที่ยว ได้แก่ อายุ มีความสัมพันธ์กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ 4 ประเภท คือ ที่พักริมทางสำหรับผู้ขี่รถจักรยาน ($\chi^2 = 7.266$, $C = 0.204$, $Sig = 0.026$) ที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยว ($\chi^2 = 7.999$, $C = 0.213$, $Sig = 0.018$) คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ($\chi^2 = 10.488$, $C = 0.242$, $Sig = 0.005$) จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ในบริเวณเกาะเมืองฯ ($\chi^2 = 6.023$, $C = 0.186$, $Sig = 0.049$), ที่อยู่ มีความสัมพันธ์กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ 2 ประเภท คือ คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ($\chi^2 = 6.177$, $C = 0.188$, $Sig = 0.046$) การจัดแสงสว่างตามเส้นทางจักรยานและสถานที่ท่องเที่ยวสำหรับการท่องเที่ยวในเวลากลางคืน ($\chi^2 = 10.691$, $C = 0.245$, $Sig = 0.005$)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- พฤติกรรมการมาท่องเที่ยว ได้แก่ ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีความสัมพันธ์กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ 5 ประเภท คือ ป้ายเตือนระวังอันตราย ($\chi^2 = 4.959$, $C = 0.163$, $Sig = 0.032$), ที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้จักรยาน ($\chi^2 = 3.974$, $C = 0.152$, $Sig = 0.046$) คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ($\chi^2 = 4.594$, $C = 0.163$, $Sig = 0.032$) การจัดแสงสว่างตามเส้นทางจักรยานและสถานที่ท่องเที่ยวสำหรับการท่องเที่ยวในเวลาากลางคืน ($\chi^2 = 7.179$, $C = 0.202$, $Sig = 0.007$) จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ในบริเวณเกาะเมืองฯ ($\chi^2 = 7.669$, $C = 0.209$, $Sig = 0.006$)

ส่วนปัจจัยเรื่องเพศ อาชีพ และประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แสดงให้เห็นว่าปัจจัยดังกล่าวที่แตกต่างกันไม่มีผลต่อประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทย

โดยรายละเอียดปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ได้แสดงไว้ดังนี้



การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวก
ความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 7.266$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.204 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.33

ตารางที่ 5.33 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวก
ความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน)

อายุ	ที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ต่ำกว่า 21 ปี	26 (40.0) [47.3]	39 (60.0) [34.5]	65 (100.0) [38.7]
21 – 40 ปี	20 (23.5) [36.4]	65 (76.5) [57.5]	85 (100.0) [50.6]
41 ปีขึ้นไป	9 (50.0) [16.4]	9 (50.0) [8.0]	18 (100.0) [10.7]
รวม	55 (32.7) [100.0]	113 (67.3) [100.0]	168 (100.0) [100.0]

$\chi^2 = 7.266$ $P < 0.05$ $C = 0.204$ $\text{Sig} = 0.026$

จากตารางที่ 5.33 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างอายุต่ำกว่า 21 ปี และอายุ 21-40ปีส่วนใหญ่ (ร้อยละ 60 และร้อยละ 76.5 ตามลำดับ) มีความต้องการที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน แต่กลุ่มตัวอย่างอายุ 41 ปีขึ้นไปจะมีความต้องการและไม่ต้องการในสัดส่วนที่เท่ากัน (ร้อยละ 50.0) ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างในช่วงอายุต่ำกว่า 41 ปี ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีความสนใจในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไป และส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงซึ่งมีความอดทนในการใช้รถจักรยานไม่เท่ากับเพศชาย จึงมีความต้องการที่พักริมทางเพื่อความสะดวกสบายในการใช้รถจักรยานมากกว่า

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ที่จัดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 7.999$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.213 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.34

ตารางที่ 5.34 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ที่จัดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ)

อายุ	ที่จัดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ต่ำกว่า 21 ปี	24 (36.9) [47.1]	41 (63.1) [35.0]	65 (100.0) [38.7]
21 – 40 ปี	18 (21.2) [35.3]	67 (78.8) [57.3]	85 (100.0) [50.6]
41 ปีขึ้นไป	9 (50.0) [17.6]	9 (50.0) [7.7]	18 (100.0) [10.7]
รวม	51 (30.4) [100.0]	117 (69.6) [100.0]	168 (100.0) [100.0]
$\chi^2 = 7.999$	$P < 0.05$	$C = 0.213$	$\text{Sig} = 0.018$

จากตารางที่ 5.34 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างอายุต่ำกว่า 21 ปี และอายุ 21-40ปีส่วนใหญ่ (ร้อยละ 63.1 และร้อยละ 78.8 ตามลำดับ) มีความต้องการที่จัดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ แต่กลุ่มตัวอย่างอายุ 41 ปีขึ้นไปจะมีความต้องการและไม่ต้องการในสัดส่วนที่เท่ากัน (ร้อยละ 50.0) ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างในช่วงอายุต่ำกว่า 41 ปี ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีความสนใจในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไป จึงมีความต้องการที่จัดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อความสะดวกสบายในการใช้รถจักรยานมากกว่า

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกที่เข้าร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 10.488$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.242 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.35

ตารางที่ 5.35 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกที่เข้าร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว)

อายุ	คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ต่ำกว่า 21 ปี	28 (43.1) [56.0]	37 (56.9) [31.4]	65 (100.0) [38.7]
21 – 40 ปี	16 (18.8) [32.0]	69 (81.2) [58.5]	85 (100.0) [50.6]
41 ปีขึ้นไป	6 (33.3) [12.0]	12 (66.7) [10.2]	18 (100.0) [10.7]
รวม	50 (29.8) [100.0]	118 (70.2) [100.0]	168 (100.0) [100.0]

$\chi^2 = 10.488$ $P < 0.05$ $C = 0.242$ $\text{Sig} = 0.005$

จากตารางที่ 5.35 แสดงให้เห็นว่า อายุมีความสัมพันธ์กับคู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวไปในทิศทางเดียวกัน โดยกลุ่มตัวอย่างอายุต่ำกว่า 21 ปี กลุ่มอายุ 21 – 40 ปี และกลุ่มอายุ 41 ปีขึ้นไปส่วนใหญ่ (ร้อยละ 56.9 ร้อยละ 81.2 และร้อยละ 66.7 ตามลำดับ) มีความต้องการคู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ทั้งนี้เป็นเพราะคู่มือดังกล่าวเป็นเอกสารข้อมูลที่แสดงตำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยวต่างๆภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถใช้เป็นข้อมูลในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สนใจได้ จึงเป็นประโยชน์ทั้งต่อผู้ใช้รถจักรยานและไม่ได้ใช้รถจักรยานด้วย จึงทำให้กลุ่มตัวอย่างในระดับอายุต่างๆมีความต้องการไปในทิศทางเดียวกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกที่เข้าร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ภายในเกาะเมืองฯ)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 6.023$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.186 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.36

ตารางที่ 5.36 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกที่เข้าร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ภายในเกาะเมืองฯ)

อายุ	จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ภายในเกาะเมืองฯ (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ต่ำกว่า 21 ปี	31 (47.7) [50.0]	34 (52.3) [32.1]	65 (100.0) [38.7]
21 – 40 ปี	24 (28.2) [38.7]	61 (71.8) [57.5]	85 (100.0) [50.6]
41 ปีขึ้นไป	7 (38.9) [11.3]	11 (61.1) [10.4]	18 (100.0) [10.7]
รวม	62 (36.9) [100.0]	106 (63.1) [100.0]	168 (100.0) [100.0]
$\chi^2 = 6.023$ $P < 0.05$ $C = 0.186$ $\text{Sig} = 0.049$			

จากตารางที่ 5.36 แสดงให้เห็นว่า อายุมีความสัมพันธ์กับจุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ภายในเกาะเมืองฯไปในทิศทางเดียวกัน โดยกลุ่มตัวอย่างอายุต่ำกว่า 21 ปี กลุ่มอายุ 21 – 40 ปี และกลุ่มอายุ 41 ปีขึ้นไปส่วนใหญ่ (ร้อยละ 52.3 ร้อยละ 71.8 และร้อยละ 61.1 ตามลำดับ) มีความต้องการจุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ภายในเกาะเมืองฯ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการจัดจุดบริการตามสถานที่ต่างๆภายในเกาะเมือง จะช่วยให้นักท่องเที่ยวมีความสะดวกในการเช่าและคืนรถจักรยานมากขึ้น ไม่จำเป็นต้องกลับมาคืนรถจักรยานที่จุดเช่าเดิม ทำให้ไม่เสียเวลาและมีความสะดวกในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมากขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่ของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 6.177$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.188 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.37

ตารางที่ 5.37 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่ของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว)

ที่อยู่	คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
กรุงเทพมหานคร	6 (14.6) [12.0]	35 (85.4) [29.7]	41 (100.0) [24.4]
พระนครศรีอยุธยา	11 (31.4) [22.0]	24 (68.6) [20.3]	35 (100.0) [20.8]
ต่างจังหวัด	33 (35.9) [66.0]	59 (64.1) [50.0]	92 (100.0) [54.8]
รวม	50 (29.8) [100.0]	118 (70.2) [100.0]	168 (100.0) [100.0]

$\chi^2 = 6.177$ $P < 0.05$ $C = 0.188$ $Sig = 0.046$

จากตารางที่ 5.37 แสดงให้เห็นว่า ที่อยู่มีความสัมพันธ์กับคู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวไปในทิศทางเดียวกัน โดยกลุ่มตัวอย่างที่อยู่กรุงเทพมหานคร พระนครศรีอยุธยา และต่างจังหวัดส่วนใหญ่ (ร้อยละ 85.4 ร้อยละ 68.6 และร้อยละ 64.1 ตามลำดับ) มีความต้องการคู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ทั้งนี้เป็นเพราะคู่มือดังกล่าวจะช่วยให้นักท่องเที่ยวทราบถึงข้อมูลและตำแหน่งของสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆภายในเกาะเมืองฯ ทำให้สามารถเดินทางไปได้โดยสะดวก จึงมีประโยชน์ทั้งต่อผู้ใช้รถจักรยาน และไม่ได้ใช้รถจักรยาน

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่ของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (การจัดแสงสว่างตามเส้นทางและสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อการท่องเที่ยวในเวลาากลางคืน)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 10.691$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.245 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.38

ตารางที่ 5.38 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่ของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (การจัดแสงสว่างตามเส้นทางและสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อการท่องเที่ยวในเวลาากลางคืน)

ที่อยู่	การจัดแสงสว่างตามเส้นทางและสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อการท่องเที่ยวในเวลาากลางคืน (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
กรุงเทพมหานคร	12 (29.3) [15.4]	29 (70.7) [32.2]	41 (100.0) [24.4]
พระนครศรีอยุธยา	13 (37.1) [16.7]	22 (62.9) [24.4]	35 (100.0) [20.8]
ต่างจังหวัด	53 (57.6) [67.9]	39 (42.4) [43.3]	92 (100.0) [54.8]
รวม	78 (46.4) [100.0]	90 (53.6) [100.0]	168 (100.0) [100.0]
$\chi^2 = 10.691$ $P < 0.05$ $C = 0.245$ $\text{Sig} = 0.005$			

จากตารางที่ 5.38 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างที่อยู่กรุงเทพมหานคร และพระนครศรีอยุธยาส่วนใหญ่ (ร้อยละ 70.7 และร้อยละ 62.9 ตามลำดับ) มีความต้องการไปในทิศทางเดียวกันในทางกลับกันกลุ่มตัวอย่างที่อยู่ต่างจังหวัดส่วนใหญ่ (ร้อยละ 57.6) ไม่ต้องการการจัดแสงสว่างตามเส้นทางและสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อการท่องเที่ยวในเวลาากลางคืน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะถ้ามีการจัดการท่องเที่ยวในเวลาากลางคืนกลุ่มตัวอย่างที่อยู่พระนครศรีอยุธยาสามารถเดินทางมาเที่ยวชมได้โดยสะดวก และกลุ่มตัวอย่างจากกรุงเทพมหานครก็สามารถเดินทางมาได้ เนื่องจากอยู่ไม่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ไกลจากจังหวัดพระนครศรีอยุธยามากนัก แต่กลุ่มตัวอย่างที่อยู่ต่างจังหวัดที่ไกลจากจังหวัดพระนครศรีอยุธยาอย่างมาก อาจจะไม่สะดวกในการเดินทางมาท่องเที่ยวในเวลากลางคืน จึงมีบางส่วนที่ไม่มีความต้องการการจัดแสงสว่างเพื่อการท่องเที่ยวในเวลากลางคืน

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ป้ายเตือนระวังอันตราย)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 4.595$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.163 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.39

ตารางที่ 5.39 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ป้ายเตือนระวังอันตราย)

ประสบการณ์การมาเที่ยว	ป้ายเตือนระวังอันตราย (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ไม่เคยมา	16 (38.1) [37.2]	26 (61.9) [20.8]	42 (100.0) [25.0]
เคยมา	27 (21.4) [62.8]	99 (78.6) [79.2]	126 (100.0) [75.0]
รวม	43 (25.6) [100.0]	125 (74.4) [100.0]	168 (100.0) [100.0]
$\chi^2 = 4.595$ $P < 0.05$ $C = 0.163$ $\text{Sig} = 0.032$			

จากตารางที่ 5.39 แสดงให้เห็นว่า ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยามีความสัมพันธ์กับป้ายเตือนระวังอันตรายไปในทิศทางเดียวกัน โดยกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยมาเที่ยวและที่เคยมาเที่ยวแล้วส่วนใหญ่ (ร้อยละ 61.9 และร้อยละ 78.6 ตามลำดับ) มีความต้องการป้ายเตือนระวังอันตราย ทั้งนี้เป็นเพราะ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ยังไม่แน่ใจกับความปลอดภัย

ภัยในการใช้รถจักรยาน จึงต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกที่จะช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานมากยิ่งขึ้น

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 3.974$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.152 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.40

ตารางที่ 5.40 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ที่พักริมทาง สำหรับผู้ใช้รถจักรยาน)

ประสบการณ์การมาเที่ยว	ที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ไม่เคยมา	19 (45.2) [34.5]	23 (54.8) [20.4]	42 (100.0) [25.0]
เคยมา	36 (28.6) [65.5]	90 (71.4) [79.6]	126 (100.0) [75.0]
รวม	55 (32.7) [100.0]	113 (67.3) [100.0]	168 (100.0) [100.0]
$\chi^2 = 3.974$ P < 0.05 C = 0.152 Sig = 0.046			

จากตารางที่ 5.40 แสดงให้เห็นว่า ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยามีความสัมพันธ์กับที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยานไปในทิศทางเดียวกัน โดยกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยมาเที่ยวและที่เคยมาเที่ยวแล้วส่วนใหญ่ (ร้อยละ 54.8 และร้อยละ 71.4 ตามลำดับ) มีความต้องการที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างชาวไทยเห็นสภาพแวดล้อมของเส้นทางภายในเกาะเมืองฯ ยังไม่เหมาะสมพอที่จะใช้รถจักรยาน ถ้ามีที่พักริมทางเพื่อหยุดพักขณะท่องเที่ยวจะช่วยให้มีความสะดวกสบายในการใช้รถจักรยานเพิ่มขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 4.594$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.163 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.41

ตารางที่ 5.41 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว)

ประสบการณ์การมาเที่ยว	คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ไม่เคยมา	18 (42.9) [36.0]	24 (57.1) [20.3]	42 (100.0) [25.0]
เคยมา	32 (25.4) [64.0]	94 (74.6) [79.7]	126 (100.0) [75.0]
รวม	50 (29.8) [100.0]	118 (70.2) [100.0]	168 (100.0) [100.0]

$\chi^2 = 4.594$ $P < 0.05$ $C = 0.163$ $\text{Sig} = 0.032$

จากตารางที่ 5.41 แสดงให้เห็นว่า ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยามีความสัมพันธ์กับคู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวไปในทิศทางเดียวกัน โดยกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยมาเที่ยวและที่เคยมาเที่ยวแล้วส่วนใหญ่ (ร้อยละ 57.1 และร้อยละ 74.6 ตามลำดับ) มีความต้องการคู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ทั้งนี้อาจเป็นเพราะคู่มือดังกล่าวจะช่วยให้นักท่องเที่ยวทราบถึงข้อมูลและตำแหน่งของสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆภายในเกาะเมืองฯ ทำให้สามารถเดินทางไปได้โดยสะดวก จึงมีประโยชน์ทั้งต่อผู้ใช้รถจักรยาน และไม่ได้ใช้รถจักรยาน

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (การจัดแสงสว่างตามเส้นทางจักรยานและสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อการท่องเที่ยวในเวลากลางคืน)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 7.179$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.202 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.42

ตารางที่ 5.42 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (การจัดแสงสว่างตามเส้นทางจักรยานและสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อการท่องเที่ยวในเวลากลางคืน)

ประสบการณ์การมาเที่ยว	การจัดแสงสว่างตามเส้นทางจักรยานและสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อการท่องเที่ยวในเวลากลางคืน (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ไม่เคยมา	27 (64.3) [34.6]	15 (35.7) [16.7]	42 (100.0) [25.0]
เคยมา	51 (40.5) [65.4]	75 (59.5) [83.3]	126 (100.0) [75.0]
รวม	78 (46.4) [100.0]	90 (53.6) [100.0]	168 (100.0) [100.0]

$\chi^2 = 7.179$ $P < 0.05$ $C = 0.202$ $Sig = 0.007$

จากตารางที่ 5.42 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยมาเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 64.3) ไม่ต้องการ ในทางกลับกันกลุ่มตัวอย่างที่เคยมาแล้วส่วนใหญ่ (ร้อยละ 59.5) มีความต้องการการจัดแสงสว่างตามเส้นทางจักรยานและสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อการท่องเที่ยวในเวลากลางคืน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างที่เคยมาแล้วเห็นว่าสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยามีความน่าสนใจเที่ยวชมอยู่มาก ถ้ามีการจัดแสงสว่างในเวลากลางคืน จะทำให้สถานที่ท่องเที่ยวมีความน่าสนใจเพิ่มขึ้น และทำให้เกิดรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวในเวลากลางคืนขึ้นด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ภายในเกาะเมืองฯ)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 7.669$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.209 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.43

ตารางที่ 5.43 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ภายในเกาะเมืองฯ)

ประสบการณ์การมาเที่ยว	จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ภายในเกาะเมืองฯ (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ไม่เคยมา	23 (54.8) [37.1]	19 (45.2) [17.9]	42 (100.0) [25.0]
เคยมา	39 (31.0) [62.9]	87 (69.0) [82.1]	126 (100.0) [75.0]
รวม	62 (36.9) [100.0]	106 (63.1) [100.0]	168 (100.0) [100.0]

$\chi^2 = 7.669$ $P < 0.05$ $C = 0.209$ $Sig = 0.006$

จากตารางที่ 5.43 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยมาเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 54.8) ไม่ต้องการ ในทางกลับกันกลุ่มตัวอย่างที่เคยมาแล้วส่วนใหญ่ (ร้อยละ 69.0) มีความต้องการจุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ภายในเกาะเมืองฯ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างที่เคยมาเที่ยวแล้วเห็นว่าสภาพพื้นที่ของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยามีความเหมาะสมในการใช้รถจักรยานท่องเที่ยว จึงจำเป็นที่จะต้องมีการบริการในเรื่องของการเช่ารถจักรยานอย่างทั่วถึง เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเลือกใช้บริการได้โดยสะดวก

5.1.2.4 ปัจจัยที่มีผลต่อแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเที่ยวชาวไทย

ตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.44

ตารางที่ 5.44 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ ปัจจัยที่มีผลต่อแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเที่ยวชาวไทย

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
<p>1. <u>คุณลักษณะของนักท่องเที่ยว</u> ได้แก่ เพศ, อายุ, ที่อยู่, อาชีพ</p> <p>2. <u>พฤติกรรมมาราท่องเที่ยว</u> ได้แก่ ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา, ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว</p>	<p><u>แนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว</u></p> <p><u>ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน</u></p>

ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ และตัวแปรดังกล่าว มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาคือ ต้องการทราบว่าปัจจัยอะไรบ้างที่มีผลต่อความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยที่จะเลือกใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน พบว่ามีปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 มีดังนี้

1) พฤติกรรมมาราท่องเที่ยว ได้แก่ ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ($\chi^2 = 7.384$, $C = 0.205$, $\text{Sig} = 0.025$)

ส่วนปัจจัยเรื่องเพศ อายุ ที่อยู่ อาชีพ และประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แสดงให้เห็นว่าปัจจัยดังกล่าวที่แตกต่างกันไม่มีผลต่อประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทย

โดยรายละเอียดปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ได้แสดงไว้ดังนี้

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 7.384$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.205 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.45

ตารางที่ 5.45 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวไทย กับแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ

ประสบการณ์การมาเที่ยว	แนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (คน)			
	ไม่มีความสนใจ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	มีความสนใจ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ไม่แน่ใจ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ไม่เคยมา	0 (0.0) [0.0]	33 (78.6) [23.7]	9 (21.4) [45.0]	42 (100.0) [25.0]
เคยมา	9 (7.1) [100.0]	106 (84.1) [76.3]	11 (8.7) [55.0]	126 (100.0) [75.0]
รวม	9 (5.4) [100.0]	139 (82.7) [100.0]	20 (11.9) [100.0]	280 (100.0) [100.0]

$\chi^2 = 7.384$ $P < 0.05$ $C = 0.205$ $\text{Sig} = 0.025$

จากตารางที่ 5.45 แสดงให้เห็นว่า ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการไปในทิศทางเดียวกัน โดยกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยมาเที่ยวและที่เคยมาเที่ยวแล้วส่วนใหญ่ (ร้อยละ 78.6 และร้อยละ 84.1 ตามลำดับ) มีความสนใจในการใช้รถจักรยาน รองลงมา (ร้อยละ 21.4 และร้อยละ 8.7 ตามลำดับ) มีความไม่แน่ใจในการใช้รถจักรยาน แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีความสนใจในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้การขับขี่สามารถเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวได้ทั่วถึง มีความปลอดภัย และมีความสะดวกสบายในการใช้รถจักรยาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.1.3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะและพฤติกรรมมาราท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์จะนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบคำบรรยาย โดยแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

5.1.3.1 ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.46

ตารางที่ 5.46 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
<p>1. <u>คุณลักษณะ</u>ของนักท่องเที่ยว ได้แก่ เพศ, อายุ, ที่อยู่, อาชีพ</p> <p>2. <u>พฤติกรรมมาราท่องเที่ยว</u> ได้แก่ ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา, ลักษณะการเดินทางมาเที่ยว, กลุ่มที่เดินทางมาเที่ยวด้วยกัน, จำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวภายในกลุ่ม, พาหนะที่ใช้เดินทางมาเที่ยว, การพักค้างคืนของนักท่องเที่ยว, เวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยว, พาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง, ความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวภายในเกาะเมือง, ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว</p>	<p><u>ความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา</u></p>

ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามดังกล่าว มีวัตถุประสงค์ในการศึกษา คือ ต้องการทราบว่าปัจจัยอะไรบ้าง ที่มีผลต่อความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ซึ่งผลของการวิเคราะห์พบว่า ไม่มีปัจจัยใดที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แสดงให้เห็นว่าปัจจัยทางด้านคุณลักษณะของนักท่องเที่ยวและพฤติกรรมมาราท่องเที่ยวที่ต่างกัน ไม่มีผล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ต่อความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

5.1.3.2 ปัจจัยที่มีผลต่อระดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.47

ตารางที่ 5.47 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อระดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
1. คุณลักษณะของนักท่องเที่ยว ได้แก่ เพศ, อายุ, ที่อยู่, อาชีพ	ระดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา
2. พฤติกรรมการมาท่องเที่ยว ได้แก่ ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา, ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว	

ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามดังกล่าว มีวัตถุประสงค์ในการศึกษา คือ ต้องการทราบว่าปัจจัยอะไรบ้างที่มีผลต่อระดับปัจจัยที่กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเห็นว่าเป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา พบว่าปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนี้

1) พฤติกรรมการมาท่องเที่ยว ได้แก่ ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว มีความสัมพันธ์กับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา 6 ปัจจัย คือ ความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน (t-value = 3.230, Sig = 0.002) ปริมาณของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน (t-value = 2.260, Sig = 0.026) ความลาดชันของถนน (t-value = 2.832, Sig = 0.005) มุมเลี้ยวทางโค้งของถนน (t-value = 2.487, Sig = 0.014) สภาพพื้นผิวของถนน (t-value = 2.718, Sig = 0.008) ระยะทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ (t-value = 2.154, Sig = 0.033)

ส่วนปัจจัยเรื่องเพศ อายุ ที่อยู่ อาชีพ และประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แสดงให้เห็นว่าปัจจัยดังกล่าวที่แตก

ต่างกันไม่มีผลต่อระดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

โดยรายละเอียดปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ได้แสดงไว้ดังนี้

การวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน)

จากการกำหนดค่าคะแนนตามระดับของอุปสรรค ได้นำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์โดยใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบทดสอบที (t-test) ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวเห็นว่าความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน มีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 4.1 คะแนน ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวมีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 3.3 คะแนน แสดงให้เห็นว่าประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวที่ต่างกัน จะมีความเห็นเรื่องอุปสรรคความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน ที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยรายละเอียดในการวิเคราะห์ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.48

ตารางที่ 5.48 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน) ของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ค่าเฉลี่ย (คะแนน)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (คะแนน)	t-value	p-value
ไม่เคยใช้	75	4.05	0.985	3.230	0.002
เคยใช้	37	3.30	1.244		
รวม	112	3.80	1.130		

นอกจากนี้ตารางที่ 5.48 สามารถสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวเห็นว่าความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน เป็นอุปสรรคมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้รถจักรยาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว ยังมีความรู้สึกไม่ปลอดภัยในการใช้รถจักรยาน จึงเห็นว่าความเร็ว

ของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน จะเป็นอุปสรรคในการขับที่รถจักรยานและอาจเกิดอันตรายได้ง่าย

การวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ปริมาณของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน)

จากการกำหนดค่าคะแนนตามระดับของอุปสรรค ได้นำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์โดยใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบทดสอบที (t-test) ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวเห็นว่าปริมาณของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน มีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 4.0 คะแนน ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวมีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 3.5 คะแนน แสดงให้เห็นว่าประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวที่ต่างกัน จะมีความเห็นเรื่องอุปสรรคปริมาณของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน ที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยรายละเอียดในการวิเคราะห์ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.49

ตารางที่ 5.49 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ปริมาณของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน) ของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ค่าเฉลี่ย (คะแนน)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (คะแนน)	t-value	p-value
ไม่เคยใช้	75	3.95	1.064	2.260	0.026
เคยใช้	37	3.49	0.901		
รวม	112	3.79	1.032		

นอกจากนี้ตารางที่ 5.49 สามารถสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวเห็นว่าปริมาณของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน เป็นอุปสรรคมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้รถจักรยาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว ยังมีความรู้สึกไม่ปลอดภัยในการใช้รถจักรยาน จึงเห็นว่าปริมาณของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน จะเป็นอุปสรรคในการขับที่รถจักรยานและอาจเกิดอันตรายได้ง่าย ซึ่งต่างจากผู้ที่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวที่ได้รับรู้สภาพการจราจรภายในเกาะเมืองเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พระนครศรีอยุธยาจากประสบการณ์ที่ได้ใช้รถจักรยานโดยตรง จึงเห็นว่าปัจจัยดังกล่าวเป็นอุปสรรคน้อยกว่า

การวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความลาดชันของถนน)

จากการกำหนดค่าคะแนนตามระดับของอุปสรรค ได้นำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์โดยใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบทดสอบที (t-test) ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงให้เห็นกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวเห็นว่าความลาดชันของถนน มีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 3.2 คะแนน ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวมีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 2.5 คะแนน แสดงให้เห็นว่าประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวที่ต่างกัน จะมีความเห็นเรื่องอุปสรรคความลาดชันของถนนที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยรายละเอียดในการวิเคราะห์ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.50

ตารางที่ 5.50 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความลาดชันของถนน) ของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ค่าเฉลี่ย (คะแนน)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (คะแนน)	t-value	p-value
ไม่เคยใช้	75	3.21	1.142	2.832	0.005
เคยใช้	37	2.54	1.260		
รวม	112	2.99	1.219		

นอกจากนี้ตารางที่ 5.50 สามารถสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวเห็นว่าความลาดชันของถนน เป็นอุปสรรคมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้รถจักรยาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว ไม่ได้รับรู้สภาพเส้นทางภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาโดยตรง จึงเห็นว่าปัจจัยดังกล่าวไม่ปลอดภัยในการใช้รถจักรยาน ซึ่งต่างจากผู้ที่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวที่เห็นว่าความลาดชันของถนนไม่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมากนัก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (มุมมองทางโค้งของถนน)

จากการกำหนดค่าคะแนนตามระดับของอุปสรรค ได้นำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์โดยใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบทดสอบที (t-test) ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงให้เห็นกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวเห็นว่ามุมมองทางโค้งของถนน มีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 2.9 คะแนน ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวมีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 2.3 คะแนน แสดงให้เห็นว่าประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวที่ต่างกัน จะมีความเห็นเรื่องอุปสรรคมุมโค้งของถนนที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยรายละเอียดในการวิเคราะห์ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.51

ตารางที่ 5.51 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (มุมมองทางโค้งของถนน) ของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ประสบการณ์การ ใช้รถจักรยานใน การท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ค่าเฉลี่ย (คะแนน)	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน (คะแนน)	t-value	p-value
ไม่เคยใช้	75	2.88	1.150	2.487	0.014
เคยใช้	37	2.32	1.029		
รวม	112	2.70	1.138		

นอกจากนี้ตารางที่ 5.51 สามารถสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวเห็นว่ามุมมองทางโค้งของถนน เป็นอุปสรรคมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้รถจักรยาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว ไม่ได้รับรู้สภาพเส้นทางภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาโดยตรง จึงเห็นว่าปัจจัยดังกล่าวไม่ปลอดภัยในการใช้รถจักรยาน ซึ่งต่างจากผู้ที่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวที่เห็นว่ามุมมองทางโค้งของถนนไม่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมากนัก

การวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (สภาพพื้นผิวของถนน)

จากการกำหนดค่าคะแนนตามระดับของอุปสรรค ได้นำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์โดยใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบทดสอบที (t-test) ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวเห็นว่าสภาพพื้นผิวของถนน มีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 3.5 คะแนน ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวมีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 2.8 คะแนน แสดงให้เห็นว่าประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวที่ต่างกัน จะมีความเห็นเรื่องอุปสรรคสภาพพื้นผิวของถนนที่ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยรายละเอียดในการวิเคราะห์ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.52

ตารางที่ 5.52 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (สภาพพื้นผิวของถนน) ของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ค่าเฉลี่ย (คะแนน)	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน (คะแนน)	t-value	p-value
ไม่เคยใช้	75	3.45	1.166	2.718	0.008
เคยใช้	37	2.81	1.198		
รวม	112	3.24	1.210		

นอกจากนี้ตารางที่ 5.52 สามารถสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวเห็นว่าสภาพพื้นผิวของถนน เป็นอุปสรรคมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้รถจักรยาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว ไม่ได้รับรู้สภาพเส้นทางภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาโดยตรง จึงเห็นว่าปัจจัยดังกล่าวไม่ปลอดภัยในการใช้รถจักรยาน ซึ่งต่างจากผู้ที่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวที่เห็นว่าสภาพพื้นผิวของถนนไม่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมากนัก

การวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ระยะทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ)

จากการกำหนดค่าคะแนนตามระดับของอุปสรรค ได้นำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์โดยใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบทดสอบที (t-test) ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงให้เห็นกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวเห็นว่าระยะทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ มีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 3.3 คะแนน ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวมีระดับคะแนนอุปสรรคโดยเฉลี่ยประมาณ 2.8 คะแนน แสดงให้เห็นว่าประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวที่ต่างกัน จะมีความเห็นเรื่องอุปสรรคระยะทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยรายละเอียดในการวิเคราะห์ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.53

ตารางที่ 5.53 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับคะแนนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ระยะทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ) ของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ค่าเฉลี่ย (คะแนน)	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (คะแนน)	t-value	p-value
ไม่เคยใช้	75	3.33	1.234	2.154	0.033
เคยใช้	37	2.81	1.151		
รวม	112	3.16	1.227		

นอกจากนี้ตารางที่ 5.53 สามารถสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวเห็นว่าระยะทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ เป็นอุปสรรคมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้รถจักรยาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว เห็นว่าสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆอยู่ห่างกันมาก ถ้าใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวอาจจะทำให้ไม่สะดวกสบาย ซึ่งต่างจากผู้ที่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวที่มีประสบการณ์โดยตรงเห็นว่า ระยะทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวต่างๆไม่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมากนัก

5.1.3.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ในการนำเสนอการวิเคราะห์การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน ได้แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วนคือ

1) ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.54

ตารางที่ 5.54 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
<p>1. <u>คุณลักษณะของนักท่องเที่ยว</u> ได้แก่ เพศ, อายุ, อาชีพ, ที่อยู่</p> <p>2. <u>พฤติกรรมการมาท่องเที่ยว</u> ได้แก่ ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา, ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว</p>	<p><u>ความคิดเห็นในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน</u></p>

ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ และตัวแปรตามดังกล่าว มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาคือ ต้องการทราบว่าปัจจัยอะไรบ้างที่มีผลต่อความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน ซึ่งผลของการวิเคราะห์พบว่า ไม่มีปัจจัยใดที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แสดงให้เห็นว่าปัจจัยของคุณลักษณะของนักท่องเที่ยวและพฤติกรรมการมาท่องเที่ยวที่ต่างกัน ไม่มีผลต่อความคิดเห็นในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

2) ปัจจัยที่มีผลต่อประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.55

ตารางที่ 5.55 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อประเภทของ สิ่งอำนวยความสะดวกที่ทางจักรยานที่ต้องการของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
1. <u>คุณลักษณะของนักท่องเที่ยว</u> ได้แก่ เพศ, อายุ, อาชีพ, ที่อยู่	<u>ประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทางจักรยานที่ต้องการ</u>
2. <u>พฤติกรรมมารมาท่องเที่ยว</u> ได้แก่ ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา, ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว	ป้ายบอกทาง, ป้ายเตือนระวังอันตราย, ที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน, ที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยว, คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว, การจัดแสงสว่างตามเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเวลากลางคืน, การจัดแสงสว่างตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อการท่องเที่ยวในเวลากลางคืน, จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ในบริเวณเกาะเมืองฯ, การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทาง การท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว

ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามดังกล่าว มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาคือ ต้องการทราบว่าปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อการเลือกประเภทของ สิ่งอำนวยความสะดวกที่ทางจักรยานของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ พบว่าปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 มีดังนี้

- คุณลักษณะของนักท่องเที่ยว ได้แก่ เพศ มีความสัมพันธ์กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทางจักรยานที่ต้องการ 2 ประเภท คือ ที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน ($\chi^2 = 6.834, C = 0.240, Sig = 0.009$) การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว ($\chi^2 = 4.132, C = 0.189, Sig = 0.042$), ที่อยู่ มีความสัมพันธ์กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทางจักรยานที่ต้องการ 1 ประเภท คือ การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว ($\chi^2 = 8.276, C = 0.262, Sig = 0.041$)

- พฤติกรรมมารมาท่องเที่ยว ได้แก่ ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีความสัมพันธ์กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเพศของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับประเภทของ
สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 6.834$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.240 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.56

ตารางที่ 5.56 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับประเภทของ
สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถ
จักรยาน)

เพศ	ที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ชาย	49 (79.0) [63.6]	13 (21.0) [37.1]	62 (100.0) [55.4]
หญิง	28 (56.0) [36.4]	22 (44.0) [62.9]	50 (100.0) [44.6]
รวม	77 (68.8) [100.0]	35 (31.3) [100.0]	112 (100.0) [100.0]
$\chi^2 = 6.834$ $P < 0.05$ $C = 0.240$ $\text{Sig} = 0.009$			

จากตารางที่ 5.56 แสดงให้เห็นว่า เพศมีความสัมพันธ์กับที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยานไปในทิศทางเดียวกัน โดยกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศเพศชาย และเพศหญิงส่วนใหญ่ (ร้อยละ 79.0 และร้อยละ 56.0 ตามลำดับ) ไม่ต้องการที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ จะมีความกระตือรือร้นในการท่องเที่ยว ใช้เวลาส่วนใหญ่ไปกับการเดินทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531) และแหล่งท่องเที่ยวต่างๆอยู่ไม่ห่างจากกันมากนัก สามารถหยุดพักตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆได้ จึงเห็นว่าที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยานไม่มีความจำเป็นมากนัก

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเพศของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 4.132$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.189 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.57

ตารางที่ 5.57 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเพศของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว)

เพศ	การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ชาย	38 (61.3) [64.4]	24 (38.7) [45.3]	62 (100.0) [55.4]
หญิง	21 (42.0) [35.6]	29 (58.0) [54.7]	50 (100.0) [44.6]
รวม	59 (52.7) [100.0]	53 (47.3) [100.0]	112 (100.0) [100.0]
$\chi^2 = 4.132$ $P < 0.05$ $C = 0.189$ $Sig = 0.042$			

จากตารางที่ 5.57 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศเพศชายส่วนใหญ่ (ร้อยละ 61.3) ไม่มีความต้องการ ในทางกลับกันกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศเพศหญิงส่วนใหญ่ (ร้อยละ 58.0) มีความต้องการการรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว ทั้งนี้อาจเป็นเพราะ นักท่องเที่ยวหญิงส่วนใหญ่จะถูกคุกคาม และถูกทำร้ายได้ง่ายกว่านักท่องเที่ยวเพศชาย จึงต้องการการดูแลรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากกว่านักท่องเที่ยวเพศชาย

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่ของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางทางท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 8.276$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.262 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.58

ตารางที่ 5.58 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่ของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางทางท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว)

ที่อยู่	การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางทางท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ทวีปเอเชีย	11 (91.7) [18.6]	1 (8.3) [1.9]	12 (100.0) [10.7]
ทวีปยุโรป	33 (48.5) [55.9]	35 (51.5) [66.0]	68 (100.0) [60.7]
ทวีปอเมริกา	10 (45.5) [16.9]	12 (54.5) [22.6]	22 (100.0) [19.6]
ทวีปออสเตรเลีย	5 (50.0) [8.5]	5 (50.0) [9.4]	10 (100.0) [8.9]
รวม	59 (52.7) [100.0]	53 (47.3) [100.0]	112 (100.0) [100.0]

$$\chi^2 = 8.276$$

$$P < 0.05$$

$$C = 0.262$$

$$\text{Sig} = 0.041$$

จากตารางที่ 5.58 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างจากทวีปเอเชียส่วนใหญ่ (ร้อยละ 91.7) ไม่ต้องการการรักษาความปลอดภัย ในทางกลับกันกลุ่มตัวอย่างจากทวีปยุโรป และกลุ่มตัวอย่างจากทวีปอเมริกาส่วนใหญ่ (ร้อยละ 51.5 และร้อยละ 54.5 ตามลำดับ) มีความต้องการรักษาความปลอดภัยในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน ส่วนกลุ่มตัวอย่างจากทวีปออสเตรเลียมีความต้องการและไม่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ต้องการการรักษาความปลอดภัยในสัดส่วนที่เท่ากัน (ร้อยละ 50.0) ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างจากทวีปเอเชียมีความมั่นใจในความปลอดภัย ในการเดินทางมาเที่ยวในประเทศแถบทวีปเอเชียมากกว่ากลุ่มตัวอย่างจากทวีปอื่น จึงไม่มีความต้องการการรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ในบริเวณเกาะเมืองฯ)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 7.810$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.255 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.59

ตารางที่ 5.59 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ภายในเกาะเมืองฯ)

ประสบการณ์การมาเที่ยว	จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ภายในเกาะเมืองฯ (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ไม่เคยมา	36 (36.4) [78.3]	63 (63.6) [95.5]	99 (100.0) [88.4]
เคยมา	10 (76.9) [21.7]	3 (23.1) [4.5]	13 (100.0) [11.6]
รวม	46 (41.1) [100.0]	66 (58.9) [100.0]	112 (100.0) [100.0]
$\chi^2 = 7.810$ P < 0.05 C = 0.225 Sig = 0.005			

จากตารางที่ 5.59 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยมาส่วนใหญ่ (ร้อยละ 63.6) มีความต้องการ ในทางกลับกันกลุ่มตัวอย่างที่เคยมาแล้วส่วนใหญ่ (ร้อยละ 76.9) ไม่มีความต้องการจุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ภายในเกาะเมืองฯ ทั้งนี้อาจเป็นไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เพราะกลุ่มตัวอย่างที่เคยมาแล้วส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางมากับบริษัทนำเที่ยว เดินทางมาโดยรถบัสของบริษัทนำเที่ยว และใช้รถบัสดังกล่าวเดินทางท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา จึงไม่เห็นความจำเป็นในการจัดจุดบริการรถจักรยาน

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ป้ายเตือนระวังอันตราย)

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 5.490$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.216 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.60

ตารางที่ 5.60 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ป้ายเตือนระวังอันตราย)

ประสบการณ์ การใช้รถจักรยานใน การท่องเที่ยว	ป้ายเตือนระวังอันตราย (คน)		
	ไม่ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ต้องการ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ไม่เคยใช้	31 (41.3) [56.4]	44 (58.7) [77.2]	75 (100.0) [67.0]
เคยใช้	24 (64.9) [43.6]	13 (35.1) [22.8]	37 (100.0) [33.0]
รวม	55 (49.1) [100.0]	57 (50.9) [100.0]	112 (100.0) [100.0]

$$\chi^2 = 5.490$$

$$P < 0.05$$

$$C = 0.216$$

$$\text{Sig} = 0.019$$

จากตารางที่ 5.60 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานส่วนใหญ่ (ร้อยละ 58.7) มีความต้องการ ในทางกลับกันกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้รถจักรยานส่วนใหญ่ (ร้อยละ 64.9) ไม่มีความต้องการป้ายเตือนระวังอันตราย ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศที่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวเห็นว่า สภาพกายภาพของถนนภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยายังมีความปลอดภัย ไม่มีเส้นทางที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากนัก จึงมีความต้องการป้ายเตือนระวัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อันตรายน้อยกว่าผู้ที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวมาก่อน ซึ่งสอดคล้องกับการวิเคราะห์เรื่องระดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ที่กลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศที่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวส่วนใหญ่ จะมีความเห็นว่าระดับปัจจัยต่างๆเป็นอุปสรรคน้อยกว่าผู้ที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว

5.1.2.4 ปัจจัยที่มีผลต่อแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน ได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.61

ตารางที่ 5.61 แสดงตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ ปัจจัยที่มีผลต่อแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
1. <u>คุณลักษณะของนักท่องเที่ยว</u> ได้แก่ เพศ, อายุ, ที่อยู่, อาชีพ 2. <u>พฤติกรรมมารมาท่องเที่ยว</u> ได้แก่ ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา, ลักษณะการเดินทางมาเที่ยว, กลุ่มที่เดินทางมาเที่ยวด้วยกัน, จำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวภายในกลุ่ม, พาหนะที่ใช้เดินทางมาเที่ยว, การพักค้างคืนของนักท่องเที่ยว, เวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยว, พาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง, ความถี่ในการเดินทางมาเที่ยวภายในเกาะเมือง, ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว	<u>แนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว</u> <u>ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน</u>

ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ และตัวแปรดังกล่าว มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาคือ ต้องการทราบว่าปัจจัยอะไรบ้างที่มีผลต่อความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่จะเลือกใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน พบว่าปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 มีดังนี้

- พฤติกรรมการมาท่องเที่ยว ได้แก่ การใช้รถจักรยานท่องเที่ยว ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ($\chi^2 = 9.607$, $C = 0.281$, $\text{Sig} = 0.008$)

ส่วนปัจจัยเรื่องคุณลักษณะ และพฤติกรรมการท่องเที่ยวอื่นๆของนักท่องเที่ยวไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แสดงให้เห็นว่าปัจจัยดังกล่าวที่แตกต่างกันไม่มีผลต่อแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน

โดยรายละเอียดปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ได้แสดงไว้ดังนี้



การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้รถจักรยานท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนคร
ศรียุทธยานักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามี
การจัดเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน

ใช้สถิติในการวิเคราะห์แบบไคสแควร์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน ($\chi^2 = 9.607$) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีขนาดความสัมพันธ์เท่ากับ 0.281 โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.62

ตารางที่ 5.62 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการใช้รถจักรยานท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนคร
ศรียุทธยานักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อ
การท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทาง
จักรยาน

การใช้รถจักรยาน ท่องเที่ยวภายใน เกาะเมืองฯ	แนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน (คน)			
	ไม่สนใจ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	สนใจ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	ไม่แน่ใจ จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)	รวม จำนวน (ร้อยละแถว) (ร้อยละสดมภ์)
ไม่ใช้	8 (11.1) [100.0]	51 (70.8) [57.3]	13 (18.1) [86.7]	72 (100.0) [64.3]
ใช้	0 (0.0) [0.0]	38 (95.0) [42.7]	2 (5.0) [13.3]	40 (100.0) [35.7]
รวม	8 (7.1) [100.0]	89 (79.5) [100.0]	15 (13.4) [100.0]	112 (100.0) [100.0]

$\chi^2 = 9.607$ $P < 0.05$ $C = 0.281$ $\text{Sig} = 0.008$

จากตารางที่ 5.62 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่ใช้รถจักรยานและที่ใช้รถจักรยานใน
การท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรียุทธยานักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 70.8 และร้อยละ 95.0 ตาม
ลำดับ) มีแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวก
ร่วมกับทางจักรยาน แต่ในทางกลับกันสำหรับผู้ที่ไม่มีความสนใจในการใช้รถจักรยาน
พบว่า มีเพียงผู้ที่ไม่ได้ใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรียุทธยานักท่องเที่ยวเพียงเล็กน้อย
เท่านั้น (ร้อยละ 11.1) ที่ไม่มีความสนใจ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยาน และ
สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆแล้ว จะทำให้นักท่องเที่ยวมีความรู้สึกปลอดภัย สะดวกสบายมากขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในการเลือกใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ดังนั้นถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยานอย่างมีระบบ และมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม ก็จะส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยการใช้รถจักรยานเป็นนิตินิยมเพิ่มขึ้น

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆข้างต้นจากข้อมูลแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ปัจจัยที่มีผลต่อระดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน ปัจจัยที่มีผลต่อแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน ซึ่งข้อมูลต่างๆเหล่านี้จะนำมาวิเคราะห์ร่วมกับนโยบายแผนพัฒนาต่างๆที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา สภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา ทัศนคติของนักท่องเที่ยว และมาตรฐานของการจัดเส้นทางจักรยาน เพื่อหาแนวทางการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาต่อไป

5.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อกำหนดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

ในการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อกำหนดโครงข่ายเส้นทางจักรยานส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ได้นำข้อมูลที่สำคัญ ได้แก่ ทัศนคติของนักท่องเที่ยว ลักษณะทางกายภาพของเส้นทางในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ทรัพยากรการท่องเที่ยว รวมทั้งพิจารณาถึงแผนพัฒนาต่างๆที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาประกอบการวิเคราะห์ เพื่อหาเส้นทางที่เหมาะสมกับความต้องการของนักท่องเที่ยว สอดคล้องกับสภาพทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา และเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่างๆได้อย่างทั่วถึง โดยการวิเคราะห์ข้อมูลด้านต่างๆมีรายละเอียดดังนี้

5.2.1 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติของนักท่องเที่ยว

จากการเก็บข้อมูลโดยแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ได้แก่ คุณลักษณะของนักท่องเที่ยว พฤติกรรมการมาท่องเที่ยว และความคิดเห็นเกี่ยวกับทางจักรยาน ดังรายละเอียดในบทที่ 4 สามารถวิเคราะห์หาเส้นทางที่เหมาะสมกับการใช้รถจักรยานของนักท่องเที่ยวได้ดังนี้

1) เส้นทางจักรยานต้องรองรับนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่เดินทางเข้ามาภายในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาทางรถยนต์ รถไฟ และรถโดยสารสาธารณะได้ โดยมีเส้นทางผ่านบริเวณที่จอดรถยนต์รวม ซึ่งตามแผนแม่บทโครงการอนุรักษ์และพัฒนานครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ได้จัดไว้บริเวณศาลากลางเก่าถนนศรีสรรเพชญ์ นอกจากนี้เส้นทางจักรยานสามารถผ่านบริเวณลานจอดรถบริเวณด้านหน้าพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติจันทรเกษม ที่จอดรถบริเวณสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ซึ่งมีพื้นที่จอดรถเช่นกัน ท่าเรือข้ามฟากซึ่งรองรับผู้ที่เดินทางมาโดยรถไฟ จะสามารถข้ามเรือจากสถานีรถไฟเข้ามาสู่พื้นที่เกาะเมืองบริเวณถนนบางเอียนได้ และจุดจอดรถโดยสารสาธารณะที่สำคัญภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา บริเวณตลาดเจ้าพรหม ตลาดหัวรอ และทางแยกซอย 11

2) เส้นทางจักรยานควรมีโครงข่ายที่นักท่องเที่ยวสามารถเลือกเดินทางได้โดยให้สอดคล้องกับเวลาในการมาเที่ยวของตนเอง เช่น มีการจัดเส้นทางสำหรับผู้ที่มาเที่ยว 1-4 ชั่วโมง ครึ่งวัน หรือทั้งวัน เป็นต้น

3) เส้นทางจักรยานต้องสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่างๆได้อย่างทั่วถึง โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ โบราณวัตถุสถาน ได้แก่ โบราณสถาน วัดวาอารามต่างๆ เป็นต้น และแหล่งท่องเที่ยวประเภทศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์ และพิพิธภัณฑสถาน เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้ศึกษาหาความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ประเพณี กราบไหว้พระทำบุญ หรือทำกิจกรรมอื่นๆที่ต้องการได้

4) เส้นทางจักรยานควรจัดให้อยู่ในเส้นทางที่มีปริมาณและความเร็วของรถยนต์ จักรยานยนต์ค่อนข้างต่ำ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการใช้รถจักรยานของนักท่องเที่ยว และสภาพแวดล้อมของเส้นทางก็ควรส่งเสริมให้การใช้รถจักรยานมีความสะดวกสบายขึ้น เช่น มีร่มไม้ตามเส้นทาง หรือถ้าไม่มีก็ควรจะมีการเสนอแนะให้มีการจัดสภาพแวดล้อมให้เหมาะสมกับการใช้รถจักรยานต่อไป

จากผลการวิเคราะห์นี้จะช่วยให้การจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวสอดคล้องกับความต้องการใช้รถจักรยาน พฤติกรรมการมาท่องเที่ยว และสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวสนใจได้อย่างทั่วถึง

5.2.2 ผลการวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพของเส้นทางในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

จากข้อมูลทุติยภูมิ และการสำรวจภาคสนามเกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพของเส้นทางในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาตั้งรายละเอียดในบทที่ 4 ได้แก่ ประเภทของถนน, ทางเดินเท้าและไหล่ทาง, ความเร็วและปริมาณของการจราจร, สัญญาณไฟจราจร, สภาพผิวทาง, ความลาดชันและมุม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เลี้ยวทางโค้งของถนน, ยานพาหนะที่จอดทิ้งไว้ข้างทาง และความร่มรื่นของต้นไม้ สามารถวิเคราะห์หาเส้นทางที่เหมาะสมกับการใช้รถจักรยานของนักท่องเที่ยวได้ โดยการวิเคราะห์เปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานที่ได้ศึกษาจากการทบทวนวรรณกรรม ซึ่งสามารถแบ่งเกณฑ์ในการวิเคราะห์เป็นปัจจัยต่างๆ ดังต่อไปนี้

ประเภทของถนน

ถนนในระดับสายหลักและสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงจุดสำคัญต่างๆของเมืองเข้าด้วยกัน ซึ่งคนส่วนใหญ่ใช้อยู่เป็นประจำ จึงเป็นถนนที่สื่อความหมายของตัวเมืองได้ดี ผู้มาเยี่ยมเยือนจะเกิดความประทับใจในทัศนียภาพของถนนเหล่านี้ (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2531 : 6-10)

ทางเดินเท้า และไหล่ทาง

ทางเดินเท้าและไหล่ทางเป็นบริเวณที่สามารถจัดทำเป็นทางจักรยานได้ ถ้าการจราจรบนถนนมีความเร็วสูงหรือมีความหนาแน่นมาก โดยทางเท้าที่สามารถจัดทำเป็นทางจักรยานร่วมควรมีความกว้างอย่างน้อย 3.00 เมตร (AASHTO. 1991 อ้างโดย พรรณนิภา จ่างวิทยา. 2540 : 10 ; มุทิตา ปิ่นสุนทร. 2542 : 32-35)

ความเร็วของการจราจร และปริมาณการจราจร

ในการวิเคราะห์จำเป็นต้องพิจารณาควบคู่กันไประหว่างปริมาณและความเร็วของการจราจร สำหรับความเร็วที่ยังมีความเหมาะสมในการจัดทำทางจักรยานร่วมกับพื้นที่ถนน คือ ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 64 กิโลเมตร/ชั่วโมง ถ้าความเร็วเกินกว่านี้ควรแยกทางจักรยานออกจากพื้นที่ถนนโดยสมบูรณ์ (M.Slinn,P.Matthews & P.Guest. 1998) สำหรับปริมาณการจราจรสามารถพิจารณาได้ 2 กรณี คือ

- ถ้าถนนเส้นใดมีความเร็วไม่เกิน 56 กิโลเมตร/ชั่วโมง และมีปริมาณการจราจรมากกว่า 10,000 คัน/ชั่วโมง ควรแยกทางจักรยานออกจากพื้นที่ถนนโดยสมบูรณ์
- ถ้าถนนเส้นใดมีความเร็วเกิน 64 กิโลเมตร/ชั่วโมง และมีปริมาณการจราจรมากกว่า 1,200 คัน/ชั่วโมง ควรแยกทางจักรยานออกจากพื้นที่ถนนโดยสมบูรณ์ (M.King)

สัญญาณไฟจราจร

การจัดให้มีสัญญาณไฟจราจรในบริเวณที่เป็นทางแยกสำคัญที่ปริมาณการจราจรมาก จะช่วยให้การใช้รถจักรยานบริเวณทางแยกสะดวกขึ้น นักท่องเที่ยวสามารถขับขี่ข้ามทางแยกได้โดยปลอดภัย ตามจังหวะสัญญาณไฟ

สภาพผิวทาง

ผิวทางที่จะจัดทำเป็นเส้นทางจักรยานโดยทั่วไปควรมีผิวทางเรียบสม่ำเสมอ ไม่ขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ ไม่มีน้ำท่วมขัง (M.Slinn,P.Matthews & P.Guest. 1998)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ความลาดชันและมุมเลี้ยวทางโค้งของถนน

ความลาดชันของทางจักรยานที่ยอมให้ได้ คือ 10% แต่ควรมีระยะทางที่ไม่ไกลมากนัก และรัศมีเลี้ยวโค้งของรถจักรยานไม่ควรต่ำกว่า 3.50 เมตร แต่ถ้าเป็นทางจักรยานที่ขนานไปกับถนนจะสามารถใช้รัศมีเลี้ยวโค้งของถนนได้ (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2531 : 11-13 – 11-14) แต่ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีสภาพภูมิศาสตร์เป็นที่ราบลุ่มจึงไม่มีอุปสรรคทางด้านความลาดชัน

ยานพาหนะที่จอดทิ้งไว้ข้างทาง

เส้นทางที่มียานพาหนะจอดทิ้งไว้ข้างทางจะก่อให้เกิดอุปสรรคในการใช้รถจักรยาน อาจก่อปัญหาขาดความต่อเนื่องของการใช้เส้นทางจักรยาน

ความร่มรื่นของต้นไม้

ในเส้นทางที่มีร่มเงาของต้นไม้จะช่วยบรรเทาความร้อนจากแสงแดด หรือใช้ป้องกันเป็นที่หลบฝนในขณะที่ใช้รถจักรยานได้ (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2531 : 2-3 –2-5)

จากปัจจัยต่างๆเหล่านี้เมื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับข้อมูลทางด้านกายภาพของเส้นทางภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา สามารถแสดงศักยภาพในการจัดเส้นทางจักรยานของถนนแต่ละเส้นทางได้ โดยการแบ่งระดับศักยภาพของเส้นทางภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เลือกใช้เกณฑ์ในการพิจารณาถึงประเด็นสำคัญ 2 ประเด็น คือ

- 1) ระบบโครงสร้างของเส้นทาง แบ่งเป็น ลักษณะทางเท้า ไหล่ทาง และความร่มรื่นของต้นไม้
- 2) ระบบการจราจรของเส้นทาง แบ่งเป็น ปริมาณการจราจร และความเร็วของการจราจร

ส่วนปัจจัยเกี่ยวกับประเภทของถนน, สัญญาณไฟจราจร, สภาพผิวทาง และการจอดยานพาหนะข้างทาง ถือว่าเป็นปัจจัยรองสามารถแก้ไขได้สะดวกกว่า รวมถึงพื้นที่โดยรวมของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาเป็นที่ราบลุ่ม จึงไม่มีความลาดชันของเส้นทาง และการทำทางจักรยานร่วมกับถนนสามารถใช้รัศมีมุมเลี้ยวทางโค้งของถนนได้ จึงไม่นำมาเป็นประเด็นในการพิจารณาหาศักยภาพของเส้นทาง โดยเงื่อนไขในการพิจารณาเพื่อแบ่งระดับศักยภาพของถนนสามารถแสดงได้ดังนี้

1. ถ้าถนนใดมีปริมาณการจราจร หรือความเร็วของการจราจรที่สูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานจากการทบทวนวรรณกรรม อย่างน้อยถนนเส้นดังกล่าวควรมีทางเท้าที่กว้างไม่ต่ำกว่า 3.00 เมตร เพียงพอสำหรับการจัดเส้นทางจักรยาน เพื่อแยกการสัญจรของรถจักรยานออกจากพื้นที่ถนนได้ ถือได้ว่าถนนเส้นดังกล่าวมีศักยภาพในระดับปานกลาง แต่ถ้าถนนเส้นดังกล่าวมีความร่มรื่นของต้นไม้ด้วย จะถือได้ว่าถนนเส้นดังกล่าวมีศักยภาพในระดับมาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. ถ้าถนนใดมีปริมาณการจราจร หรือความเร็วของการจราจรที่ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานจากการทบทวนวรรณกรรม อย่างน้อยถนนเส้นดังกล่าวควรมีไหล่ทางเพียงพอสำหรับการจัดเส้นทางจักรยานได้ ถือได้ว่าถนนเส้นดังกล่าวมีศักยภาพในระดับปานกลาง แต่ถ้าถนนเส้นดังกล่าวมีความร่มรื่นของต้นไม้ด้วย จะถือได้ว่าถนนเส้นดังกล่าวมีศักยภาพในระดับมาก

3. ถ้าถนนใดไม่มีทางเท้าที่กว้างเพียงพอ หรือไม่มีไหล่ทางสำหรับจัดทำทางจักรยานแยกออกจากพื้นที่ถนน ถือได้ว่าถนนเส้นดังกล่าวมีศักยภาพในระดับน้อย เนื่องจากอาจเกิดอันตรายแก่ผู้ใช้รถจักรยานได้ แต่ถ้าถนนเส้นดังกล่าวมีความร่มรื่นของต้นไม้ด้วย จะถือได้ว่าถนนเส้นดังกล่าวมีศักยภาพในระดับปานกลาง

โดยรายละเอียดสามารถสรุปและแสดงไว้ในตารางที่ 5.63

ตารางที่ 5.63 แสดงศักยภาพของถนนแต่ละเส้นทางภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ในการจัดทำทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

1 = ทางเท้ากว้างอย่างน้อย 3.00 เมตร

4 = ความเร็วของการจราจรสูงหรือต่ำกว่า

2 = ไหล่ทาง

64 กิโลเมตร/ชั่วโมง

3 = ปริมาณของการจราจรสูงหรือต่ำกว่า

5 = ความร่มรื่นของต้นไม้

1200 PCUs/ชั่วโมง

ชื่อถนน	1	2	3	4	5	ระดับศักยภาพในการจัดเส้นทางจักรยาน
ก.โรจนะ	มี	ไม่มี	สูงกว่า	ต่ำกว่า	ไม่มี	ปานกลาง
ก.คูทอง (ฝั่งทิศตะวันตกของเกาะเมืองฯ)	ไม่มี	มี	ต่ำกว่า	ต่ำกว่า	มี	มาก
ก.คูทอง (ฝั่งทิศตะวันออกของเกาะเมืองฯ)	ไม่มี	ไม่มี	ต่ำกว่า	ต่ำกว่า	ไม่มี	น้อย
ก.คูทอง (ฝั่งทิศเหนือและทิศใต้ของเกาะเมืองฯ)	ไม่มี	มี	ต่ำกว่า	ต่ำกว่า	ไม่มี	ปานกลาง
ก.ป่าไทร (ช่วงระหว่างถนนชีกุนและถนนคูทอง)	ไม่มี	ไม่มี	ต่ำกว่า	ต่ำกว่า	ไม่มี	น้อย
ก.ป่าไทร (ช่วงระหว่างถนนชีกุนและถนนศรีสรรเพชญ์)	ไม่มี	มี	ต่ำกว่า	ต่ำกว่า	ไม่มี	ปานกลาง
ก.นครสวรรค์ (ช่วงระหว่างถนนชีกุนและถนนคูทอง)	ไม่มี	ไม่มี	ต่ำกว่า	ต่ำกว่า	ไม่มี	น้อย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.63 (ต่อ)

ชื่อถนน	1	2	3	4	5	ระดับศักยภาพในการ จัดเส้นทางจักรยาน
ถ.นเรศวร (ช่วงระหว่าง ถนนสีกันและถนนศรีสรร เพชร)	ไม่มี	มี	ต่ำกว่า	ต่ำกว่า	ไม่มี	ปานกลาง
ถ.สีกัน (เฉพาะช่วงระ หว่างถนนนเรศวรและ ถนนปาดิน ฝั่งหน้าวัด มหาธาตุ)	มี	ไม่มี	ต่ำกว่า	ต่ำกว่า	ไม่มี	ปานกลาง
ถ.สีกัน (ช่วงอื่นๆ)	ไม่มี	ไม่มี	ต่ำกว่า	ต่ำกว่า	ไม่มี	น้อย
ถ.ศรีสรรเพชร	ไม่มี	มี	ต่ำกว่า	ต่ำกว่า	มี	มาก
ถ.คลองท่อฝั่งตะวันออก	ไม่มี	มี	ต่ำกว่า	ต่ำกว่า	มี	มาก
ถ.คลองท่อฝั่งตะวันตก	ไม่มี	มี	ต่ำกว่า	ต่ำกว่า	มี	มาก
ถ.คลองมะขามเรียงฝั่ง ตะวันออก)	ไม่มี	มี	ต่ำกว่า	ต่ำกว่า	ไม่มี	ปานกลาง
ถ.คลองมะขามเรียงฝั่ง ตะวันตก)	ไม่มี	มี	ต่ำกว่า	ต่ำกว่า	ไม่มี	ปานกลาง
ถ.บางเขิน	ไม่มี	ไม่มี	ต่ำกว่า	ต่ำกว่า	ไม่มี	น้อย
ถ.หอรัตนไชย	ไม่มี	มี	ต่ำกว่า	ต่ำกว่า	ไม่มี	ปานกลาง
ถ.ปามะพร้าว	ไม่มี	มี	ต่ำกว่า	ต่ำกว่า	ไม่มี	ปานกลาง
ถ.กลางใหม่	ไม่มี	มี	ต่ำกว่า	ต่ำกว่า	ไม่มี	ปานกลาง

ที่มา : รายงานฉบับสมบูรณ์แผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (2545)
และจากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

จากผลของการวิเคราะห์เปรียบเทียบเพื่อหาศักยภาพของถนนเพื่อการจัดทำทางจักรยาน
เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา สามารถสรุปได้ดังนี้

ถนนที่มีศักยภาพในระดับมาก ได้แก่ ถนนอุททอง(ฝั่งทิศตะวันตกของเกาะเมืองฯ), ถนนศรี
สรรเพชร, ถนนคลองท่อฝั่งตะวันออก และถนนคลองท่อฝั่งตะวันตก

ถนนที่มีศักยภาพในระดับปานกลาง ได้แก่ ถนนโรจนะ, ถ.อุททอง(ฝั่งทิศเหนือและทิศใต้ของ
เกาะเมืองฯ), ถ.ปาดิน(ช่วงระหว่างถนนสีกันและถนนศรีสรรเพชร), ถ.นเรศวร(ช่วงระหว่างถนนสี
กันและถนนศรีสรรเพชร), ถ.สีกัน(เฉพาะช่วงระหว่างถนนนเรศวรและถนนปาดิน ฝั่งหน้าวัด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากผลของการวิเคราะห์เปรียบเทียบเพื่อหาระดับศักยภาพของเส้นทางเพื่อการจัดทำทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ทำให้ทราบว่าถนนเส้นใดมีความพร้อมในด้านปัจจัยเกี่ยวกับระบบโครงสร้างของเส้นทาง และระบบการจราจรของเส้นทางสำหรับการจัดทำทางจักรยาน ดังนั้นการเลือกเส้นทางเพื่อจัดทำทางจักรยานจึงควรพิจารณาถนนสายที่มีศักยภาพในระดับสูงเป็นหลัก และใช้เกณฑ์ในการตัดสินใจอื่น ๆ จากการทบทวนวรรณกรรมประกอบการวิเคราะห์ด้วย ซึ่งสามารถวิเคราะห์หาเส้นทางที่มีความเหมาะสมกับการจัดเส้นทางจักรยานได้ดังนี้

1) เส้นทางจักรยานควรจัดให้อยู่ร่วมกับถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนโรจนะ ถนนอุทอง ถนนซีกัน ถนนนครสวรรค์ และถนนสายรอง ได้แก่ ถนนคลองท่อ ถนนศรีสรรเพชญ์ ถนนคลองมะขามเรียง ถนนปามะพร้าว ถนนหอรตน์ไชย ถนนบางเอียน เนื่องจากเส้นทางเหล่านี้เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา และสามารถเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆได้อย่างทั่วถึง โดยพิจารณาถึงเส้นทางที่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้โดยตรง ไม่อ้อมหรือวกวน

2) เส้นทางจักรยานควรจัดให้อยู่ร่วมกับถนนที่มีความกว้างมากพอที่จะแบ่งพื้นที่เพื่อจัดทำทางจักรยานได้ หรืออย่างน้อยควรมีไหล่ทางหรือทางเท้าไว้จัดเป็นทางจักรยานร่วมกับคนเดินเท้าได้ เพื่อความปลอดภัยในการใช้จักรยานของนักท่องเที่ยว โดยทั่วไปถนนสายหลักภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาจะมีความกว้างประมาณ 8.50-18.00 เมตรและถนนสายรองจะความกว้างประมาณ 6.00-14.00 เมตร

3) เส้นทางจักรยานควรจัดให้อยู่ร่วมกับเส้นทางที่มีการปรับปรุงให้สามารถใช้รถจักรยานร่วมได้ เพื่อประหยัดงบประมาณในการก่อสร้าง เช่น บริเวณถนนศรีสรรเพชญ์ และถนนซีกัน ที่มีการปรับปรุงสภาพทางเท้าที่สามารถจัดให้มีการใช้รถจักรยานร่วมได้ เป็นต้น

4) เส้นทางจักรยานควรจัดให้อยู่ในถนนที่มีปริมาณการจราจรไม่หนาแน่น เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานของนักท่องเที่ยว ซึ่งภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยามีเพียงถนนโรจนะที่มีปริมาณการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนสูงสุด (4,539 PCUs/ชม.) ส่วนถนนสายอื่นๆจะมีปริมาณการจราจรค่อนข้างน้อยอยู่ระหว่าง 300-1,000 PCUs/ชม. ดังนั้นในการจัดเส้นทางจักรยานถ้าต้องใช้เส้นทางร่วมกับถนนที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น ควรจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อให้ผู้ใช้รถจักรยานสามารถใช้รถจักรยานได้โดยสะดวกและปลอดภัย

5) เส้นทางจักรยานควรจัดให้อยู่ในถนนที่มีความเร็วเฉลี่ยของการจราจรไม่สูงมากนัก เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานโดยปกติถ้าถนนที่มีความเร็วเฉลี่ยต่ำกว่า 32 กม./ชม. ผู้ใช้จักรยานจะสามารถใช้รถจักรยานบนถนนได้อย่างปลอดภัย ถ้าถนนที่มีความเร็วเฉลี่ย 48 กม./ชม. ยังสามารถใช้รถจักรยานบนถนนได้แต่ควรมีการทำทางจักรยานที่มีความกว้างพอเหมาะ ถ้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ถนนที่มีความเร็วเฉลี่ยมากกว่า 64 กม./ชม. จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องแยกทางจักรยานออกจากถนน (M.Slinn, P. Matthews & P. Guest. 1988) ซึ่งถนนภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาส่วนใหญ่จะมีความเร็วเฉลี่ยของการจราจรประมาณ 20-60 กม./ชม. ถือได้ว่ามีความเร็วเฉลี่ยของการจราจรไม่สูงเกินไปต่อการใช้รถจักรยาน

6) เส้นทางจักรยานควรจัดให้อยู่ในถนนที่มีสัญญาณไฟจราจร เนื่องจากรถจักรยานสามารถเคลื่อนตัวไปตามจังหวะสัญญาณไฟเช่นเดียวกับยานพาหนะอื่นๆ เพื่อให้การใช้รถจักรยานผ่านแยกต่างๆ มีความสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น

7) เส้นทางจักรยานควรจัดให้อยู่ในถนนที่มีสภาพผิวทางดี ไม่ชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ แต่ในกรณีที่ต้องใช้เส้นทางที่มีการชำรุดต้องมีการซ่อมแซมให้มีสภาพดี และเส้นทางควรจัดให้อยู่ในถนนที่ไม่มีความลาดชัน หรือมีทางโค้งที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ แต่ในกรณีที่ต้องใช้เส้นทางที่มีความลาดชันหรือทางโค้ง จำเป็นต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อช่วยให้ผู้ใช้รถจักรยานมีความปลอดภัย และมีความสะดวกสบายในการใช้รถจักรยาน

8) เส้นทางจักรยานควรจัดให้อยู่ในถนนที่ไม่มีการจอดยานพาหนะทิ้งไว้ข้างทาง เนื่องจากจะทำให้การใช้รถจักรยานขาดความต่อเนื่อง และเกิดความไม่สะดวก ไม่ปลอดภัย

9) เส้นทางจักรยานควรจัดให้อยู่ร่วมกับเส้นทางที่มีความร่มรื่นจากต้นไม้ตัดลดระยะทาง เพื่อช่วยลดความร้อนให้แก่นักท่องเที่ยวขณะใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และช่วยลดงบประมาณในการปรับปรุงสภาพแวดล้อมของเส้นทางอีกทางหนึ่งด้วย แต่จากการสำรวจพื้นที่พบว่า มีเพียงถนนคลองท่อ ถนนอุทงด้านทิศตะวันตก และถนนศรีสรรเพชญ์ด้านข้างพระราชานุสาวรีย์พระเจ้าอุทง ที่มีความร่มรื่นจากเงาไม้ ดังนั้นควรจะต้องมีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมตามเส้นทางอื่นๆ เพิ่มขึ้นอีก เพื่อความสะดวกสบายของนักท่องเที่ยวที่ใช้รถจักรยาน และเป็นการสร้างความร่มรื่นให้กับพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ช่วยให้เกิดภูมิทัศน์ที่ดีด้วย

จากผลการวิเคราะห์นี้จะช่วยให้การจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวสอดคล้องกับลักษณะกายภาพของเส้นทางภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา และช่วยให้การใช้รถจักรยานมีความปลอดภัย สะดวกสบายยิ่งขึ้น

5.2.3 ผลการวิเคราะห์ทรัพยากรการท่องเที่ยว

จากข้อมูลทุติยภูมิ และการสำรวจภาคสนามเกี่ยวกับทรัพยากรการท่องเที่ยว ได้แก่ ประเภทของแหล่งท่องเที่ยว ตำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยว สภาพแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยว ดังรายละเอียดในบทที่ 4 สามารถวิเคราะห์หาเส้นทางที่เหมาะสมกับการใช้รถจักรยานของนักท่องเที่ยวได้ดังนี้

- 1) เส้นทางจักรยานควรจัดให้เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่างๆได้อย่างทั่วถึง เพื่อเป็นทางเลือกของนักท่องเที่ยวให้สามารถเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สนใจได้
 - 2) ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีการจัดศูนย์กลางการให้ข้อมูลข่าวสาร และประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยว บริเวณศาลากลางเก่า ถนนศรีสรรเพชญ์ และใช้เป็นจุดจอดรถรวมตามแผนแม่บทโครงการอนุรักษ์และพัฒนานครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยาด้วย ดังนั้นบริเวณศูนย์บริการนี้จะมีศักยภาพเป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทางจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาได้ นอกจากนี้ยังมีสถานที่ที่สามารถจัดเป็นจุดจอดรถรวมได้อีก คือ บริเวณลานโล่งหน้าพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติจันทรเกษม ถนนคู່ทอง
 - 3) เส้นทางจักรยานควรเป็นทางที่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้โดยสะดวกไม่ อ้อมหรือวกวน นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้หลายแห่งตามเส้นทางที่จัดไว้
- จากผลการวิเคราะห์นี้จะช่วยให้การจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวสอดคล้องกับตำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่างๆ และเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆได้โดยสะดวก

5.3 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน

จากการเก็บข้อมูลโดยแบบสอบถามของนักท่องเที่ยว และการสำรวจภาคสนามเกี่ยวกับ สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่นักท่องเที่ยวต้องการ สิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในปัจจุบัน ปัญหา ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับการขี่จักรยาน ดังรายละเอียดในบทที่ 4 สามารถวิเคราะห์หา ปัจจัยที่เหมาะสมในการกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน โดยใช้มาตรฐานที่ได้ จากการทบทวนวรรณกรรมมาพิจารณารวม ดังนี้

- 1) สิ่งอำนวยความสะดวกที่นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ต้องการเป็นอันดับแรก จะเน้น เกี่ยวกับการบอกทิศทาง และตำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยว รองลงมาเกี่ยวกับความปลอดภัย และ ความสะดวกในการใช้รถจักรยานตามลำดับ จะเห็นได้ว่านักท่องเที่ยวต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการบอกทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว เพื่อที่จะสามารถเดินทางไปได้โดยสะดวกไม่เสีย เวลาในการค้นหาตำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยว และในการเดินทางก็ต้องมีการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่ช่วยให้การเดินทางมีความปลอดภัย เช่น การจัดเส้นทางให้มีความชัดเจน หรือการลด ความเร็วและปริมาณการจราจรในเส้นทางที่นักท่องเที่ยวต้องใช้ร่วมกับยานพาหนะอื่นๆ การเตือน อันตรายถึงอุปสรรคในเส้นทางต่างๆที่ต้องสัญจรผ่าน และต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้รถ จักรยานที่เพียงพอ เช่น มีที่จอดรถจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ มีศูนย์บริการให้เช่าและคืนรถ

จักรยานตามจุดต่างๆที่นักท่องเที่ยวจะสามารถเลือกใช้บริการได้โดยสะดวก เช่น บริเวณที่จอดรถรวม บริเวณท่ารถโดยสารสาธารณะ บริเวณท่าเรือ บริเวณศูนย์บริการการท่องเที่ยว เป็นต้น

2) ในปัจจุบันสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่มีอยู่ยังไม่เพียงพอ หรือที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย เช่น ตำแหน่งของป้ายบอกทางมีกระจายอยู่ทั่วไปตามเส้นทางและทางแยกต่างๆ แต่มีรูปแบบที่แตกต่างกันหลายลักษณะ หรือในบางตำแหน่งก็ถูกบดบังจากป้ายโฆษณา เสาไฟฟ้า ต้นไม้ อาจก่อให้เกิดความสับสนแก่นักท่องเที่ยวได้ ที่จอดรถจักรยานในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวมีเพียงบริเวณแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งเท่านั้น ยังมีไม่ครบถ้วนทุกแห่ง และที่เช่ารถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยายังมีน้อยเกินไป เป็นต้น

3) การติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกประเภทป้ายสัญญาณบอกทิศทาง ควรติดตั้งตามเส้นทางเป็นระยะๆ เพื่อให้ผู้ที่เดินทางทราบถึงทิศทางที่กำลังเดินทางอยู่ และต้องให้มีเพียงพอในบริเวณที่ผู้ใช้รถจักรยานต้องตัดสินใจในการเลือกใช้เส้นทางทุกจุด และมองเห็นได้ชัดเจนไม่ถูกบดบัง (AASHTO. 1974)

4) การติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกประเภทเตือนอันตราย หรืออุปสรรคบนเส้นทางต้องติดตั้งในระยะประมาณ 15 เมตรก่อนถึงบริเวณที่มีอันตรายหรืออุปสรรคในทุกเส้นทาง เช่น ทางแยก ทางโค้งอันตราย ทางลาดชัน เป็นต้น (AASHTO. 1974)

5) การจัดที่จอดรถจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆจากการสำรวจพบว่า แหล่งท่องเที่ยวหลายแห่งยังไม่มีกำหนดหรือติดตั้งที่จอดรถจักรยานอย่างเป็นระเบียบ ทำให้นักท่องเที่ยวไม่ได้รับความสะดวก และทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยในบริเวณแหล่งท่องเที่ยว เนื่องจากนักท่องเที่ยวจอดรถจักรยานไม่เป็นที่เป็นทางทำให้เกิดขวางการสัญจร และก่อให้เกิดภาพที่ไม่น่ามอง

6) สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานทุกประเภท ต้องคำนึงถึงสภาพแวดล้อมของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ควรมีรูปแบบที่สอดคล้องกับสิ่งแวดล้อมโดยรวม เช่น มีรูปแบบที่เป็นไทย วัสดุแข็งแรงทนทาน มีสีสรรที่ไม่แปลกแยกออกจากสภาพแวดล้อม เป็นต้น

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อกำหนดแนวทางการจัดเส้นทางจักรยาน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา จะทำให้สามารถสรุปถึงทัศนคติความต้องการของนักท่องเที่ยว การกำหนดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่มีความสอดคล้องกับโครงข่ายรูปแบบยานพาหนะเพื่อการท่องเที่ยวรูปแบบอื่นในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา รูปแบบทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่เหมาะสมกับสภาพทางกายภาพของพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ซึ่งจะสรุปผลของการศึกษาและข้อเสนอแนะในบทต่อไป

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ

ในปัจจุบันการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาเริ่มได้รับความนิยมมากขึ้น แต่ยังไม่มีการจัดเส้นทางจักรยานที่เป็นโครงข่ายอย่างทั่วถึง ดังนั้นการศึกษาแนวทางการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีจุดมุ่งหมายที่จะช่วยให้การใช้รถจักรยาน ซึ่งเป็นยานพาหนะเบาที่มีบทบาทในการส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยว และไม่ก่อมลพิษกับสภาพแวดล้อม โดยมีวัตถุประสงค์ 1. เพื่อศึกษาทัศนคติของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ในกานำรถจักรยานมาใช้ส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ 2. เพื่อศึกษาสภาพทางกายภาพในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เพื่อกำหนดรูปแบบของทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้รถจักรยาน ให้มีความสอดคล้องเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ 3. เพื่อศึกษาโครงข่ายของรูปแบบยานพาหนะเพื่อการท่องเที่ยวรูปแบบอื่นๆที่มีอยู่ภายในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เพื่อกำหนดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวให้มีความสอดคล้องเหมาะสม 4. เพื่อเสนอแนะนโยบายการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

การศึกษาได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากข้อมูลทุติยภูมิ และข้อมูลปฐมภูมิ ได้แก่ การสำรวจภาคสนาม การสัมภาษณ์ และการใช้แบบสอบถามสำหรับกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ จำนวน 280 ชุด จากการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถสรุปผลการศึกษาโดยแบ่งออกเป็นหัวข้อได้ดังนี้

- 6.1 ทัศนคติของนักท่องเที่ยว
- 6.2 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม
- 6.3 การจัดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา
- 6.4 การกำหนดรูปแบบทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน
- 6.5 ข้อเสนอแนะ

6.1 ทัศนคติของนักท่องเที่ยว

จากการรวบรวมข้อมูลกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ โดยใช้แบบสอบถามจำนวน 280 ชุด สามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษานั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.1.1 คุณลักษณะของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุโดยเฉลี่ยประมาณ 26 ปี เดินทางมาจากจังหวัดกรุงเทพมหานคร รองลงมาเดินทางมาจากจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นนักเรียนนักศึกษา รองลงมาเป็นข้าราชการ รัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชนหรือลูกจ้างที่มีรายได้ประจำ ส่วนกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุโดยเฉลี่ยประมาณ 31 ปี เดินทางมาจากทวีปยุโรป รองลงมาเดินทางมาจากทวีปอเมริกากลาง ส่วนใหญ่มีอาชีพข้าราชการ รัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชนหรือลูกจ้างที่มีรายได้ประจำ รองลงมาเป็นนักเรียนนักศึกษา

6.1.2 พฤติกรรมการมาท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเที่ยว

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่เคยเดินทางมาเที่ยวแล้ว ไม่ได้เดินทางมากับบริษัทนำเที่ยว โดยมาเดินทางมากับเพื่อนๆ จำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวร่วมกันภายในกลุ่มส่วนใหญ่ 5 คน การเดินทางมายังเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ส่วนตัว ไม่พักค้างคืน ใช้เวลาในการท่องเที่ยวประมาณครึ่งวัน กิจกรรมที่กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยนิยมทำเมื่อมาที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาคือ กราบไหว้พระทำบุญ ส่วนแหล่งท่องเที่ยวที่นิยมไปคือ โบราณสถานต่างๆ ส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นพาหนะในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา แหล่งท่องเที่ยวภายนอกเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยนิยมไปคือ วัดพนัญเชิงและวัดใหญ่ชัยมงคล ส่วนใหญ่ไม่ได้เดินทางมาเที่ยวทุกปี แต่มีความเห็นว่าจะกลับมาเที่ยวอีกในอนาคต ส่วนกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ยังไม่เคยเดินทางมาเที่ยวมาก่อน ไม่ได้เดินทางมากับบริษัทนำเที่ยว โดยมาเดินทางมากับเพื่อนๆ จำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวร่วมกันภายในกลุ่มส่วนใหญ่ 2 คน การเดินทางมายังเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาส่วนใหญ่ใช้รถไฟ ไม่พักค้างคืน ใช้เวลาทั้งวันในการท่องเที่ยว กิจกรรมที่กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศนิยมทำเมื่อมาที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาคือ ศึกษาหาความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ประเพณี ส่วนแหล่งท่องเที่ยวที่นิยมไปคือ โบราณสถานต่างๆ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานเป็นพาหนะในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา แหล่งท่องเที่ยวภายนอกเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาที่กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศส่วนใหญ่นิยมไปคือ วัดใหญ่ชัยมงคล ส่วนใหญ่ไม่ได้เดินทางมาเที่ยวทุกปี แต่มีความเห็นไม่แน่ใจว่าจะกลับมาเที่ยวอีกในอนาคตหรือไม่

6.1.3 ความคิดเห็นต่อการจัดทำทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ไม่เคยใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระ นครศรีอยุธยา แต่ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคสำคัญในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาส่วนใหญ่เห็นว่า ปริมาณของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนนเป็นอุปสรรค รองลงมาเห็นว่าความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน และยานพาหนะที่จอดทิ้งไว้ข้างทางเป็นอุปสรรคตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน โดยมากต้องการให้มีป้ายบอกเส้นทาง ป้ายเตือนระวังอันตราย และคู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่มีแนวโน้มในการใช้รถจักรยาน ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ ส่วนกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ไม่เคยใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา แต่ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคสำคัญในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาส่วนใหญ่เห็นว่า ความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนนเป็นอุปสรรค รองลงมาเห็นว่าปริมาณของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนนและสภาพแวดล้อมของเส้นทางเป็นอุปสรรคตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน โดยมากต้องการให้มีป้ายบอกเส้นทาง คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และจุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ในบริเวณเกาะเมืองฯตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศส่วนใหญ่มีแนวโน้มในการใช้รถจักรยาน ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ

6.2 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยการทดสอบไคสแควร์ (Chi-Square) การวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยด้วยการทดสอบแบบที (t-test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way-ANOVA) โดยทดสอบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ได้ดังนี้

6.2.1 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว กับพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยว และความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเชื้อชาติของนักท่องเที่ยวกับพฤติกรรมกรรมการท่องเที่ยว และความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว พบว่ามีความสัมพันธ์ดังนี้ **ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา** พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 75.0) เคยเดินทางมาเที่ยวแล้วมากกว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ (ร้อยละ 11.6) **ลักษณะการเดินทางมาเที่ยว** พบว่าทั้งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 95.2 และร้อยละ 70.5 ตามลำดับ) ไม่ได้เดินทางมากับบริษัทนำเที่ยว **กลุ่มที่เดินทางมาเที่ยวด้วยกัน** พบว่าทั้งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 57.5 และร้อยละ 66.1 ตามลำดับ) เดินทางมาเที่ยวร่วมกับเพื่อน **จำนวนผู้เดินทางมาเที่ยวภายในกลุ่ม** พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยมีจำนวนโดยเฉลี่ยประมาณ 45 คน ส่วนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมีจำนวนโดยเฉลี่ยประมาณ 5 คน **พาหนะที่ใช้เดินทางมาเที่ยว** พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 45.8) เดินทางมาเที่ยวโดยรถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนตัว ส่วนกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 56.3) เดินทางมาเที่ยวโดยรถโดยสารสาธารณะและรถไฟ **การพักค้างคืนของนักท่องเที่ยว** พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยไม่พักค้างคืน ส่วนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมีจำนวนวันพักค้างคืนโดยเฉลี่ยประมาณ 1 คืน **พาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง (รถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนตัว)** พบว่าทั้งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 53.6 และร้อยละ 87.5 ตามลำดับ) ไม่ใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนตัวในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง **พาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง (รถโดยสารสาธารณะ)** พบว่าทั้งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 74.7 และร้อยละ 91.1 ตามลำดับ) ไม่ใช้รถโดยสารสาธารณะในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง **พาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง (รถบัสของบริษัทนำเที่ยว)** พบว่าทั้งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 95.2 และร้อยละ 77.7 ตามลำดับ) ไม่ใช้รถบัสของบริษัทนำเที่ยวในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง **พาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง (รถจักรยาน)** พบว่าทั้งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 94.0 และร้อยละ 64.3 ตามลำดับ) ไม่ใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง **พาหนะที่ใช้ท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง (เดิน)** พบว่าทั้งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 94.6 และร้อยละ 87.5 ตามลำดับ) ไม่ใช้การเดินในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง **ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว** พบว่าทั้งกลุ่มตัวอย่าง

นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 85.1 และร้อยละ 67.0 ตามลำดับ) ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง **ความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา** พบว่าทั้งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 87.5 และร้อยละ 75.0 ตามลำดับ) เห็นด้วยกับการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว **ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (มุมเลี้ยวทางโค้งของถนน)** พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยเห็นว่ามุมเลี้ยวทางโค้งของถนนเป็นอุปสรรคมากกว่ากลุ่มนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ **ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ความต่อเนื่องของเส้นทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยว)** พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเห็นว่าความต่อเนื่องของเส้นทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยวเป็นอุปสรรคมากกว่ากลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทย **ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา (ยานพาหนะที่จอดทิ้งไว้ข้างทาง)** พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยเห็นว่ายานพาหนะที่จอดทิ้งไว้ข้างทางเป็นอุปสรรคมากกว่ากลุ่มนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ **ประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ป้ายบอกทาง)** พบว่าทั้งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 88.1 และร้อยละ 78.6 ตามลำดับ) มีความต้องการป้ายบอกทาง **ประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ป้ายเตือนระวังอันตราย)** พบว่าทั้งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 74.4 และร้อยละ 50.9 ตามลำดับ) มีความต้องการป้ายเตือนระวังอันตราย **ประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน)** พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 67.3) มีความต้องการที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน ส่วนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 68.8) ไม่มีความต้องการ **ประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (ที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยว)** พบว่าทั้งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 69.6 และร้อยละ 58.0 ตามลำดับ) มีความต้องการที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยว **ประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการ (การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางและแหล่งท่องเที่ยว)** พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่ (ร้อยละ 70.2) มีความต้องการการรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางและแหล่งท่องเที่ยว ส่วนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างประเทศส่วนใหญ่ (ร้อยละ 52.7) ไม่มีความต้องการ

6.2.2 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะและพฤติกรรมมาราทองเทีษของนักท่องเทีษชาวไทย กับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเทีษ

ผลของการวิเคราะห์แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

6.2.2.1 ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเทีษภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเทีษชาวไทย

ไม่มีปัจจัยใดที่มีผลต่อความคิดเห็นในการใช้รถจักรยาน เพื่อการท่องเทีษภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเทีษชาวไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

6.2.2.2 ปัจจัยที่มีผลต่อระดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเทีษภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาของนักท่องเทีษชาวไทย

เพศ พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเทีษชาวไทยเพศหญิง เห็นว่าปัจจัยเรื่องความลาดชันของถนนเป็นอุปสรรคมากกว่านักท่องเทีษชาวไทยเพศชาย อายุ พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเทีษชาวไทยอายุต่ำกว่า 21 ปี เห็นว่าปัจจัยเรื่องความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนนเป็นอุปสรรคน้อยกว่ากลุ่มอายุ 21 ปีขึ้นไป ,กลุ่มตัวอย่างนักท่องเทีษชาวไทยอายุต่ำกว่า 21 ปี เห็นว่าปัจจัยเรื่องความลาดชันของถนนเป็นอุปสรรคมากกว่ากลุ่มอายุ 21 ปีขึ้นไป ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเทีษ พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเทีษชาวไทยที่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเทีษ เห็นว่าปัจจัยเรื่องความลาดชันของถนนเป็นอุปสรรคมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเทีษ

6.2.2.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเทีษชาวไทย

แบ่งเป็น 2 ส่วนดังนี้

1) ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเทีษชาวไทย

ไม่มีปัจจัยใดที่มีผลต่อความคิดเห็นในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเทีษชาวไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2) ปัจจัยที่มีผลต่อประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการของนักท่องเทีษชาวไทย

อายุ พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเทีษชาวไทยอายุต่ำกว่า 21 ปี และ 21-40 ปีส่วนใหญ่ (ร้อยละ 60.0 และร้อยละ 76.5 ตามลำดับ) มีความต้องการที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน ,กลุ่มตัวอย่างนักท่องเทีษชาวไทยอายุต่ำกว่า 21 ปี และ 21-40 ปีส่วนใหญ่ (ร้อยละ

63.1 และร้อยละ 78.8 ตามลำดับ) มีความต้องการที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยว, กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยอายุต่ำกว่า 21 ปี 21-40 ปี และ 41 ปีขึ้นไปส่วนใหญ่ (ร้อยละ 56.9 ร้อยละ 81.2 และร้อยละ 66.7 ตามลำดับ) มีความต้องการคู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยอายุต่ำกว่า 21 ปี 21-40 ปี และ 41 ปีขึ้นไปส่วนใหญ่ (ร้อยละ 52.3 ร้อยละ 71.8 และร้อยละ 61.1 ตามลำดับ) มีความต้องการจุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ในบริเวณเกาะเมืองฯ **ที่อ้อย** พบว่าทั้งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยที่อยู่กรุงเทพมหานคร พระนครศรีอยุธยา และต่างจังหวัดส่วนใหญ่ (ร้อยละ 85.4 ร้อยละ 68.6 และร้อยละ 64.1 ตามลำดับ) มีความต้องการคู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว, กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยที่อยู่กรุงเทพมหานคร และพระนครศรีอยุธยาส่วนใหญ่ (ร้อยละ 70.7 และร้อยละ 62.9 ตามลำดับ) มีความต้องการการจัดแสงสว่างตามเส้นทางจักรยานและสถานที่ท่องเที่ยวสำหรับการท่องเที่ยวในเวลาากลางคืน **ประสพการณ์การมาท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา** พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ไม่เคยมาเที่ยวและเคยมาเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 61.9 และร้อยละ 78.6 ตามลำดับ) มีความต้องการป้ายเตือนระวังอันตราย, กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ไม่เคยมาเที่ยวและเคยมาเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 54.8 และร้อยละ 71.4 ตามลำดับ) มีความต้องการที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน, กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ไม่เคยมาเที่ยวและเคยมาเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 57.1 และร้อยละ 74.6 ตามลำดับ) มีความต้องการคู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว, กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ไม่เคยมาส่วนใหญ่ (ร้อยละ 64.3) ไม่ต้องการการจัดแสงสว่างตามเส้นทางจักรยานและสถานที่ท่องเที่ยวสำหรับการท่องเที่ยวในเวลาากลางคืน ส่วนกลุ่มที่เคยมาส่วนใหญ่ (ร้อยละ 59.9) มีความต้องการ, กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ไม่เคยมาส่วนใหญ่ (ร้อยละ 54.8) ไม่ต้องการจุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ในบริเวณเกาะเมืองฯ ส่วนกลุ่มที่เคยมาส่วนใหญ่ (ร้อยละ 69.0) มีความต้องการ

6.2.2.4 ปัจจัยที่มีผลต่อแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเที่ยวชาวไทย

ประสพการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ไม่เคยมาเที่ยวและเคยมาเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 78.6 และร้อยละ 84.1 ตามลำดับ) มีความสนใจในการใช้รถจักรยาน

6.2.3 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะและพฤติกรรมมาราทองเที๋ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ กับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

ผลของการวิเคราะห์แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

6.2.3.1 ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครหรืออยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ไม่มีปัจจัยใดที่มีผลต่อความคิดเห็นในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครหรืออยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

6.2.3.2 ปัจจัยที่มีผลต่อระดับปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครหรืออยุธยาของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว เห็นว่าปัจจัยเรื่องความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน, ปริมาณของรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนถนน, ความลาดชันของถนน, มุมเลี้ยวทางโค้งของถนน, สภาพพื้นผิวของถนน และระยะทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ เป็นอุปสรรคมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว

6.2.3.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

แบ่งเป็น 2 ส่วนดังนี้

1) ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ไม่มีปัจจัยใดที่มีผลต่อความคิดเห็นในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2) ปัจจัยที่มีผลต่อประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ต้องการของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

เพศ พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเพศชาย และเพศหญิงส่วนใหญ่ (ร้อยละ 79.0 และร้อยละ 56.0 ตามลำดับ) มีความต้องการที่พักริมทางสำหรับผู้ใช้รถจักรยาน และกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเพศหญิงส่วนใหญ่ (ร้อยละ 58.0) มีความต้องการการรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางการท่องเที่ยว และแหล่งท่องเที่ยว ส่วนกลุ่มตัวอย่างเพศชายส่วนใหญ่ (ร้อยละ 61.3) ไม่มีความต้องการ **ที่จอดรถ** พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่อยู่ทวีปยุโรปและทวีปอเมริกาส่วนใหญ่ (ร้อยละ 51.5 และร้อยละ

ละ 54.5 ตามลำดับ) มีความต้องการการรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางทางท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่อยู่ทวีปเอเชียส่วนใหญ่ (ร้อยละ 91.7) ไม่มีความต้องการ **ประสบการณ์การมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา** พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่ไม่เคยเดินทางมาเที่ยวแล้วส่วนใหญ่ (ร้อยละ 63.6) มีความต้องการจุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ในบริเวณเกาะเมืองฯ ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่เคยเดินทางมาเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 76.9) ไม่มีความต้องการ **ประสบการณ์การใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยว** พบว่ากลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่ไม่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 58.7) มีความต้องการป้ายเตือนระวังอันตราย ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 64.9) ไม่มีความต้องการ

6.2.3.4 ปัจจัยที่มีผลต่อแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

การใช้รถจักรยานท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา พบว่าทั้งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่ไม่ใช้รถจักรยาน และที่ใช้รถจักรยานในการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาส่วนใหญ่ (ร้อยละ 70.8 และร้อยละ 95.0 ตามลำดับ) มีแนวโน้มในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ถ้ามีการจัดเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน

6.3 การจัดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อกำหนดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยพิจารณาจากการเข้าถึงตำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยวต่างๆให้ทั่วถึง และระดับศักยภาพของถนนสายต่างๆในการจัดเส้นทางจักรยาน สามารถสรุปผลการจัดโครงข่ายเส้นทางได้ดังนี้

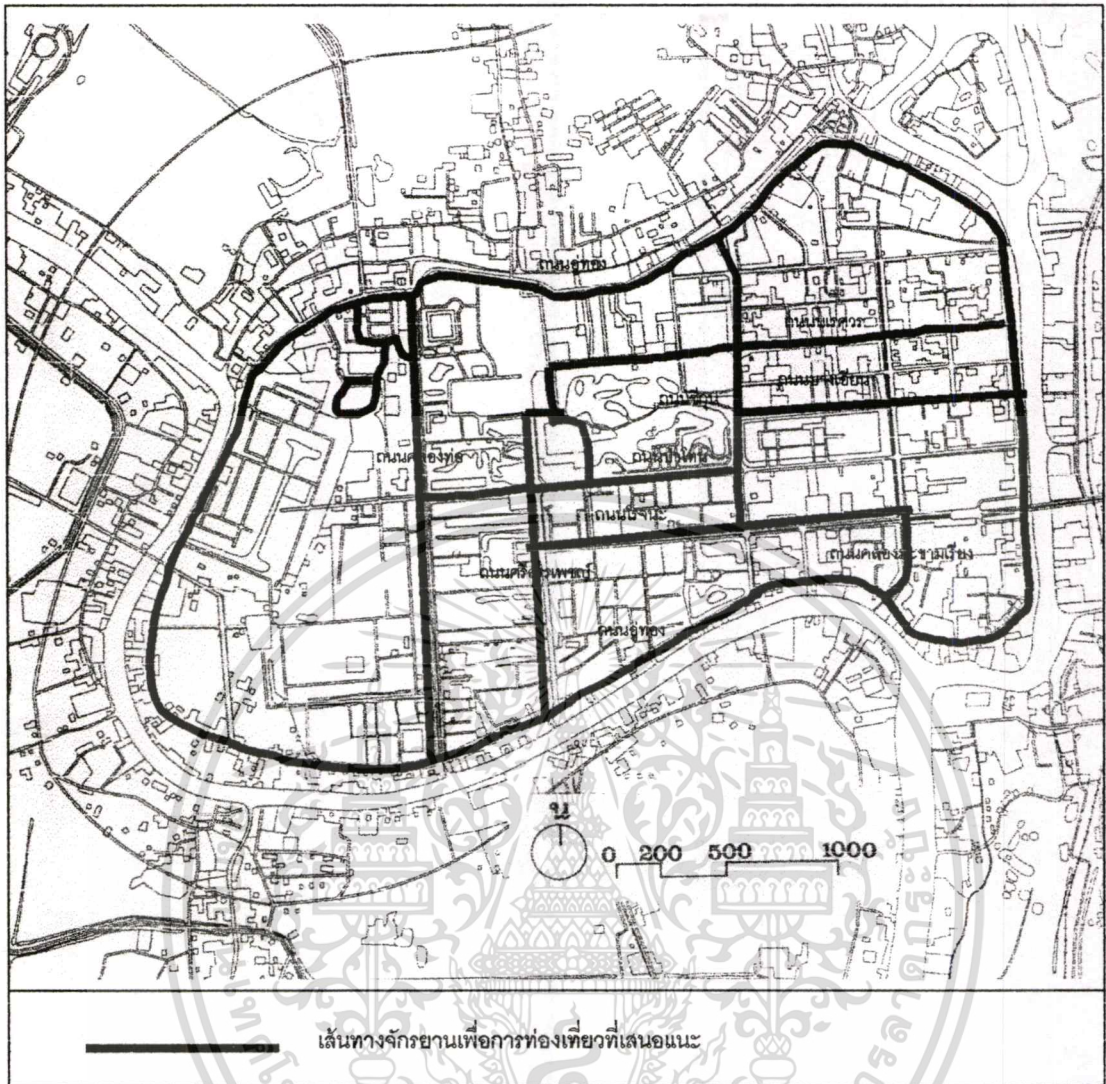
จุดเริ่มต้นหลักของเส้นทางเริ่มต้นที่ศูนย์บริการข้อมูลวิชาการและการท่องเที่ยว บริเวณศาลากลางเก่าถนนศรีสรรเพชญ์ ซึ่งเป็นที่จอดรถรวมตามแผนแม่บทโครงการอนุรักษ์และพัฒนาานครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยาของกรมศิลปากร นอกจากนี้ยังรองรับจุดจอดรถรวมบริเวณลานจอดรถบริเวณด้านหน้าพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติจันทรเกษม ลานจอดรถบริเวณสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ และยังสามารถรองรับจุดที่นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาด้วยยานพาหนะอื่นๆ ได้แก่ บริเวณท่าเรือแยกถนนอุททองตัดถนนบางเอียน เพื่อรองรับผู้ที่เดินทางมาโดยรถไฟ บริเวณท่ารถตลาดเจ้าพรหม ถนนนเรศวร บริเวณท่ารถปากซอย 11 ถนนนเรศวร บริเวณท่ารถตลาดหัวรอ ถนนอุททอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เพื่อรองรับผู้เดินทางมาโดยรถโดยสารสาธารณะ และบริเวณที่จอดรถหน้าพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติจันทรมณฑล ถนนอุทอง เส้นทางจักรยานสามารถเดินทางผ่านสถานที่ท่องเที่ยวทุกแห่งภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาได้ โดยใช้ถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนโรจนะ ถนนอุทอง ถนนชีกุน ถนนป่าไทน์ และถนนนเรศวร ร่วมกับใช้ถนนสายรอง ได้แก่ ถนนคลองท่อ ถนนศรีสรรเพชญ์ ถนนบางเอียน โดยเป็นถนนที่มีศักยภาพทั้งในระดับมาก ระดับปานกลาง และระดับน้อย ถนนดังกล่าวทุกสายมีความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ไม่เกิน 60 กม./ชม. ซึ่งไม่สูงเกินไปต่อการใช้รถจักรยานของนักท่องเที่ยว ถนนส่วนใหญ่มีปริมาณการจราจรค่อนข้างน้อยอยู่ระหว่าง 300-1,000 PCUs/ชม. ยกเว้นถนนโรจนะที่มีปริมาณการจราจรสูงถึง 4539 PCUs/ชม. ในเวลาเร่งด่วน และถนนบางสายไม่มีไหล่ทางซึ่งต้องใช้ในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน เพื่อช่วยให้การเดินทางมีความปลอดภัยและสะดวกขึ้น เส้นทางจักรยานเลือกที่จะใช้เส้นทางที่มีสภาพร่มรื่นจากต้นไม้ เพื่อความสะดวกสบายในการขี่รถจักรยานของนักท่องเที่ยว และช่วยลดงบประมาณในการปรับปรุงสภาพแวดล้อมของเส้นทางอีกทางหนึ่งด้วย โดยรายละเอียดของการจัดโครงการขยายเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาได้แสดงไว้ในรูปที่ 6.1



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 6.1 แสดงการจัดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

6.4 การกำหนดรูปแบบทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน

การกำหนดรูปแบบทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน สามารถสรุปผลการศึกษาโดยแบ่งออกเป็น 2 หัวข้อได้ดังนี้

6.4.1 การกำหนดรูปแบบทางจักรยาน

6.4.2 การกำหนดรูปแบบสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.4.1 การกำหนดรูปแบบทางจักรยาน

จากการจัดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ตามถนนสายหลัก และถนนสายรองดังรายละเอียดในหัวข้อที่ 6.3 ต้องมีการกำหนดรูปแบบของทางจักรยานให้สอดคล้องกับสภาพถนนที่เส้นทางจักรยานสัญจรผ่าน เพื่อให้การจัดเส้นทางจักรยานมีความเหมาะสมกับขนาด สภาพของถนน และก่อให้เกิดความสะดวกสบายในการใช้รถจักรยาน มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้รถจักรยานและผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป และสภาพของทางจักรยานทุกเส้นทางควรมีความเรียบสม่ำเสมอ เป็นพื้นแข็ง (Rigid Paving) และวัสดุปูเช่นเดียวกับบริเวณที่มีการปรับปรุงผิวทางของถนนศรีสรรเพชญ์ และถนนนเรศวร ในกรณีที่ทำทางจักรยานแยกออกมาจากพื้นที่ถนน เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและมีลักษณะที่เป็นเอกภาพตลอดเส้นทางจักรยาน ซึ่งเส้นทางจักรยานที่จัดทำขึ้นจะใช้รูปแบบการเดินรถทางเดียวไม่มีการสวนทางกันภายในทางจักรยาน (One-Way) โดยใช้การขับเข้าไปในทิศทางเดียวกันกับการใช้รถใช้ถนนโดยทั่วไปภายในเกาะเมือง โดยรูปแบบของทางจักรยานในถนนสายต่างๆมีรูปแบบและรายละเอียดดังนี้

ถนนโรจนะ

เป็นถนนที่มีศักยภาพในระดับปานกลาง มีความเร็วเฉลี่ยของการจราจร และปริมาณการจราจรสูงที่สุดในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เนื่องจากเป็นถนนสายหลักที่จะนำนักท่องเที่ยวเข้าสู่พื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา รูปแบบของทางจักรยานจึงควรอยู่ในที่ที่มีความปลอดภัยจากการจราจร โดยจากสภาพปัจจุบันมีทางเท้าที่กว้างสามารถจัดให้ทางจักรยานใช้ร่วมกับคนเดินเท้าได้ แต่ก็มีอุปสรรคจากเสาไฟฟ้า และกระยะต้นไม้ที่ปลูกบนทางเท้าอยู่บ้างตลอดแนวถนน แต่จากการสำรวจภาคสนามพบว่าเมื่อตรวจสอบระยะที่เหลื่อระหว่างขอบกระยะต้นไม้กับแนวเขตที่ดินของอาคารริมถนนยังมีความกว้างอีกประมาณ 2.40 เมตร ดังนั้นรูปแบบทางจักรยานที่เหมาะสมควรเป็นรูปแบบ BIKE LANE ที่อยู่บนทางเท้ามีความกว้างอย่างน้อย 1.20 เมตรมีเครื่องกั้น เช่น ทาสีตีเส้น ปรับเปลี่ยนสภาพผิวทางให้แตกต่างกัน ปลูกแนวต้นไม้เดี่ยวแบ่งพื้นที่ระหว่างทางจักรยานกับทางเท้าให้ชัดเจน นอกจากนี้มีข้อเสนอแนะร่วมในเรื่องการย้ายที่ตั้ง ตู้โทรศัพท์ ตู้ไปรษณีย์ เสาไฟฟ้า และป้ายประชาสัมพันธ์ต่างๆ ให้อยู่ในแนวเดียวกันกับกระยะต้นไม้ และขอความร่วมมือจากประชาชนที่อยู่สองข้างทางไม่ให้นำสิ่งของหรือจอดรถกีดขวางบนทางจักรยานและทางเท้าด้วย เพื่อให้พื้นที่ในการจัดทำเป็นทางจักรยานและทางเท้า มีความต่อเนื่องและไม่มีอุปสรรคมาขวางในการเดินทาง

ถนนอุทอง

เป็นถนนที่มีศักยภาพทั้งในระดับมาก ปานกลาง และน้อย วิ่งอยู่รอบเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา บางช่วงมีไหล่ทาง แต่ในบางช่วงไม่มี ดังนั้นการจัดเส้นทางจักรยานที่เหมาะสมควรเป็นรูปแบบ BIKE LANE ที่สอดคล้องกับลักษณะของถนน โดยบริเวณถนนด้านทิศตะวันตก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เหนือ และได้ของเกาะเมืองฯที่มีไหล่ทางควรจัดเส้นทางจักรยานให้อยู่บนไหล่ทางมีความกว้างอย่างน้อย 1.20 เมตรมีเครื่องหมาย เช่น ทาสีตีเส้น ปรับเปลี่ยนสภาพผิวทางให้แตกต่างกัน ทำขอบซีเมนต์แบ่งพื้นที่ระหว่างทางจักรยานกับทางรถยนต์และทางเท้าให้ชัดเจน ส่วนถนนทางด้านทิศตะวันออกของเกาะเมืองฯในบริเวณที่ไม่มีไหล่ทางควรจัดเส้นทางจักรยานเป็นรูปแบบ BIKE ROUTE ใช้ร่วมกับทางรถยนต์ แต่มีการกำหนดเครื่องหมาย ทาสีตีเส้น บอกให้ทราบถึงบริเวณที่จัดให้เป็นเส้นทางจักรยานอย่างชัดเจน เพื่อให้ผู้ที่ขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ระมัดระวังผู้ที่ใช้รถจักรยานที่ใช้ถนนอยู่ร่วมกัน

ถนนที่ถนน

เป็นถนนที่มีศักยภาพทั้งในระดับปานกลาง และน้อย สามารถจัดรูปแบบทางจักรยานตามสภาพแวดล้อมของถนนได้ดังนี้

บริเวณเส้นทางช่วงระหว่างแยกถนนนเรศวรกับถนนคูทองควรจัดทางจักรยานรูปแบบ BIKE LANE ที่อยู่บนถนนมีความกว้างอย่างน้อย 1.20 เมตรมีเครื่องหมาย เช่น ทาสีตีเส้น ติดสัญญาณแบ่งพื้นที่ระหว่างทางจักรยานกับทางรถยนต์ให้ชัดเจน

บริเวณเส้นทางช่วงระหว่างแยกถนนนเรศวรกับบริเวณหน้าวัดมหาธาตุ ทางฝั่งวัดมหาธาตุมีการปรับปรุงทางเท้า ซึ่งสามารถจัดให้เป็นทางจักรยานร่วมได้ แต่ควรขยายให้มีความกว้างเพิ่มขึ้นอีก และขยายเส้นทางจากเดิมออกไปจนถึงวงเวียนถนนป่าไทน์ เพื่อนักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยววังพระรามได้โดยสะดวก โดยทางจักรยานควรมีความกว้างอย่างน้อย 1.20 เมตรมีเครื่องหมาย เช่น ทาสีตีเส้น ปรับเปลี่ยนสภาพผิวทางให้แตกต่างกัน ปลุกแวนตันไม้เดี่ยวแบ่งพื้นที่ระหว่างทางจักรยานกับทางเท้าให้ชัดเจน ส่วนทางจักรยานฝั่งตรงข้ามวัดมหาธาตุควรจัดทางจักรยานรูปแบบ BIKE LANE ที่อยู่บนถนนมีความกว้างอย่างน้อย 1.20 เมตรมีเครื่องหมาย เช่น ทาสีตีเส้น ติดสัญญาณแบ่งพื้นที่ระหว่างทางจักรยานกับทางรถยนต์ให้ชัดเจน

ถนนป่าไทน์

เป็นถนนที่มีศักยภาพในระดับน้อยและปานกลาง ในบริเวณที่จัดให้เป็นเส้นทางจักรยานเป็นถนนที่มีไหล่ทาง สามารถจัดเส้นทางจักรยานรูปแบบ BIKE LANE บริเวณไหล่ทางได้โดยมีความกว้างอย่างน้อย 1.20 เมตรมีเครื่องหมาย เช่น ทาสีตีเส้น ปรับเปลี่ยนสภาพผิวทางให้แตกต่างกัน ทำขอบซีเมนต์แบ่งพื้นที่ระหว่างทางจักรยานกับทางรถยนต์และทางเท้าให้ชัดเจน

ถนนนเรศวร

เป็นถนนที่มีศักยภาพทั้งในระดับปานกลาง และน้อยสามารถจัดรูปแบบทางจักรยานตามสภาพแวดล้อมของถนนได้ดังนี้

บริเวณตลาดเจ้าพรหมมีปัญหาการจอดรถบนพื้นที่ถนนมาก เนื่องจากขาดแคลนพื้นที่จอดรถยนต์ทำให้การจราจรติดขัด และเสียช่องทางการจราจร ดังนั้นการจัดเส้นทางจักรยานเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในบริเวณนี้ควรมีมาตรการเรื่องการจัดระเบียบการจอดยานพาหนะร่วมด้วย เพื่อเอื้อประโยชน์แก่ผู้ใช้รถจักรยาน ผู้ใช้รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ รูปแบบทางจักรยานที่เหมาะสมควรเป็นแบบ BIKE LANE ที่อยู่ระหว่างที่จอดรถยนต์กับถนนที่รถยนต์สัญจร มีความกว้างอย่างน้อย 1.50 เมตร และมีเครื่องกั้นเช่น ทาสีตีเส้น ติดสัญญาณแบ่งพื้นที่ระหว่างทางจักรยานกับทางรถยนต์ และที่จอดรถให้ชัดเจน

บริเวณเส้นทางช่วงระหว่างถนนคลองมะขามเรียงกับถนนชีกุน เป็นถนนที่มีถนนคู่ขนานทั้งสองฝั่ง สามารถใช้ถนนคู่ขนานจัดเป็นเส้นทางจักรยานได้ เนื่องจากปัจจุบันถนนคู่ขนานไม่ได้ใช้เป็นทางสัญจรหลัก ส่วนใหญ่เป็นที่จอดรถยนต์ รถโดยสารสาธารณะ รูปแบบทางจักรยานที่เหมาะสมในบริเวณนี้ควรเป็นรูปแบบ BIKE LANE ที่อยู่บนถนนมีความกว้างอย่างน้อย 1.20 เมตร มีเครื่องกั้น เช่น ทาสีตีเส้น ติดสัญญาณแบ่งพื้นที่ระหว่างทางจักรยานกับทางรถยนต์ให้ชัดเจน

บริเวณเส้นทางช่วงระหว่างถนนชีกุน กับถนนศรีสรรเพชญ์มีการปรับปรุงทางเท้าทั้งสองฝั่งถนน ซึ่งสามารถจัดให้เป็นทางจักรยานร่วมได้ แต่ควรขยายให้มีความกว้างเพิ่มขึ้นอีกเพื่อการใช้งานที่สะดวกทั้งผู้ใช้รถจักรยานและคนเดินเท้า โดยทางจักรยานควรมีความกว้างอย่างน้อย 1.20 เมตรมีเครื่องกั้น เช่น ทาสีตีเส้น ปรับเปลี่ยนสภาพผิวทางให้แตกต่างกัน ปลุกแนวต้นไม้เดี่ยวแบ่งพื้นที่ระหว่างทางจักรยานกับทางเท้าให้ชัดเจน

ถนนคลองท่อ

เป็นถนนที่มีศักยภาพในระดับมาก ถนนคลองท่อทั้งฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกเป็นถนนที่มีไหล่ทาง และมีความร่มรื่นที่สุดภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา สามารถจัดเส้นทางจักรยานรูปแบบ BIKE LANE บริเวณไหล่ทางได้ โดยมีความกว้างอย่างน้อย 1.20 เมตรมีเครื่องกั้น เช่น ทาสีตีเส้น ปรับเปลี่ยนสภาพผิวทางให้แตกต่างกัน ทำขอบซีเมนต์แบ่งพื้นที่ระหว่างทางจักรยานกับทางรถยนต์ให้ชัดเจน

ถนนศรีสรรเพชญ์

เป็นถนนที่มีศักยภาพในระดับมาก สามารถจัดรูปแบบทางจักรยานตามสภาพแวดล้อมของถนนได้ดังนี้

บริเวณเส้นทางช่วงระหว่างแยกถนนป่าไทน์กับถนนนเรศวรมีการปรับปรุงทางเท้าทั้งสองฝั่งถนน ยกเว้นบริเวณด้านข้างพระราชานุสาวรีย์พระเจ้าอู่ทองยังมีการปรับปรุงเพียงฝั่งเดียวของถนน ซึ่งทางดังกล่าวนี้สามารถจัดให้เป็นทางจักรยานร่วมได้ แต่ควรขยายให้มีความกว้างเพิ่มขึ้นอีก และขยายเส้นทางฝั่งด้านข้างพระราชานุสาวรีย์พระเจ้าอู่ทองจากเดิมออกไปจนถึงถนนนเรศวรให้สามารถใช้งานได้ทั้งสองฝั่งถนนเหมือนกับบริเวณหน้าวัดพระราม วิหารมงคลพิตร วัดพระศรีสรรเพชญ์ เพื่อการใช้งานที่สะดวกทั้งผู้ใช้รถจักรยานและคนเดินเท้า โดยทางจักรยานควรมี

ความกว้างอย่างน้อย 1.20 เมตรมีเครื่องหมาย เช่น ทาสีตีเส้น ปรับเปลี่ยนสภาพผิวทางให้แตกต่างกัน
ปลูกแนวต้นไม้เตี้ยๆแบ่งพื้นที่ระหว่างทางจักรยานกับทางเท้าให้ชัดเจน

บริเวณเส้นทางช่วงระหว่างแยกป่าโทนกับถนนอุทงเป็นถนนที่มีไหล่ทาง
สามารถจัดเส้นทางจักรยานรูปแบบ BIKE LANE บริเวณไหล่ทางได้ โดยมีความกว้างอย่างน้อย
1.20 เมตรมีเครื่องหมาย เช่น ทาสีตีเส้น ปรับเปลี่ยนสภาพผิวทางให้แตกต่างกัน ทำขอบซีเมนต์แบ่ง
พื้นที่ระหว่างทางจักรยานกับทางรถยนต์ให้ชัดเจน

ถนนบางเอียน

เป็นถนนที่มีศักยภาพในระดับน้อย เนื่องจากเป็นถนนที่มีการจอดยานพาหนะริม
ถนน รูปแบบทางจักรยานที่เหมาะสมควรเป็นแบบ BIKE LANE ที่อยู่ระหว่างที่จอดรถยนต์กับถนน
ที่รถยนต์สัญจร มีความกว้างอย่างน้อย 1.50 เมตร และมีเครื่องหมาย เช่น ทาสีตีเส้น ติดสัญญาณแบ่ง
พื้นที่ระหว่างทางจักรยานกับทางรถยนต์ และที่จอดรถให้ชัดเจน

ถนนทางเข้าวัดโลกยสุธา

เป็นถนนที่มีศักยภาพในระดับน้อย ลักษณะเป็นถนนสายย่อย ค่อนข้างแคบ ไม่มี
ทางเท้าและไหล่ทาง แต่มีปริมาณการจราจรน้อยมาก จึงควรใช้เส้นทางจักรยานรูปแบบ BIKE
ROUTE โดยจัดให้อยู่ร่วมกับถนน แต่มีการกำหนดเครื่องหมาย หรือทาสี บอกให้ทราบถึงบริเวณที่
จัดให้เป็นเส้นทางจักรยานอย่างชัดเจน เพื่อให้ผู้ที่ขับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ระมัดระวังผู้ใช้
รถจักรยานที่ใช้ถนนอยู่ร่วมกัน

ถนนหลังวัดพระราม

เป็นถนนที่มีศักยภาพในระดับปานกลาง ลักษณะเป็นถนนสายย่อยค่อนข้างแคบ
มีไหล่ทาง สามารถจัดเส้นทางจักรยานรูปแบบ BIKE LANE บริเวณไหล่ทางได้ โดยมีความกว้าง
อย่างน้อย 1.20 เมตรและมีเครื่องหมาย เช่น ทาสีตีเส้น ปรับเปลี่ยนสภาพผิวทางให้แตกต่างกัน ทำ
ขอบซีเมนต์แบ่งพื้นที่ระหว่างทางจักรยานกับทางรถยนต์ให้ชัดเจน

6.4.2 การกำหนดรูปแบบสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน

สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่ควรจัดให้มีขึ้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการใช้รถ
จักรยาน โดยพิจารณาจากข้อมูลความต้องการที่ได้จากแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว
เที่ยว ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ได้แก่ ป้ายบอกทาง คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการ
ท่องเที่ยว ป้ายเตือนระวังอันตราย ที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยว จุดบริการเช่ารถจักรยาน
ที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ในบริเวณเกาะเมือง ซึ่งสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีการจัด
สร้างขึ้น หรือติดตั้งทั้งหมดควรมีรูปแบบที่สอดคล้องกับสิ่งแวดล้อมโดยรวมของพื้นที่เกาะเมือง
พระนครศรีอยุธยา มีความเป็นไทย มีความชัดเจนไม่สับสน วัสดุคงทน เลือกใช้สีสรรที่ต่อเนื่องกับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สภาพแวดล้อม และมีการจัดการรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางและแหล่งท่องเที่ยวด้วย เพื่อสร้างความมั่นใจและความปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว ส่วนที่พักริมทางของผู้ใช้รถจักรยานเห็นว่าไม่มีความจำเป็นที่จะจัดให้มีขึ้น เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาอยู่ไม่ไกลจากกันมากนัก การเดินทางด้วยรถจักรยานไม่เห็น้อยลำบากเกินไป นักท่องเที่ยวสามารถหยุดพักที่สถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ แทนได้ ประกอบกับความต้องการของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีไม่มากด้วย ส่วนการจัดแสงสว่างตามเส้นทางในเวลากลางคืน และการจัดแสงสว่างตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในเวลากลางคืน ยังไม่มีความจำเป็นมากพอ เนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ยังไม่มีความต้องการมากนัก

6.5 ข้อเสนอแนะ

จากการสรุปผลการศึกษาทั้งหมด สามารถแบ่งประเด็นของการเสนอแนะได้ดังนี้

6.5.1 ข้อเสนอแนะทางนโยบาย

6.5.2 ข้อเสนอแนะทางกายภาพของเส้นทาง

6.5.3 ข้อเสนอแนะทางสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน

6.5.4 ข้อเสนอแนะการจัดเส้นทางให้สอดคล้องกับระยะเวลาการมาเที่ยวของนัก

ท่องเที่ยว

6.5.5 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

6.5.1 ข้อเสนอแนะทางนโยบาย

มีข้อเสนอแนะดังนี้

1) ในการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว กำหนดแผนงานออกเป็น 3 ระยะเพื่อให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว การจัดสรรงบประมาณสามารถประเมินผลเพื่อดูแนวโน้มการใช้รถจักรยานของนักท่องเที่ยว และสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นได้ ดำเนินงานโดยความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานส่วนกลาง และหน่วยงานในระดับท้องถิ่น เช่น กรมศิลปากร กองอุทยานแห่งชาติพระนครศรีอยุธยา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เทศบาลนครนครศรีอยุธยา และชุมชน เป็นต้น โดยแบ่งแผนงานออกเป็น 3 ระยะดังนี้

แผนระยะสั้น

- มีการประชาสัมพันธ์ ส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้รถจักรยานให้มีความแพร่หลาย ให้นักท่องเที่ยวได้ทราบถึงกิจกรรมที่จัดขึ้น เส้นทางที่จัดขึ้น สิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้รถจักรยาน และข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- จัดเส้นทางจักรยานบางเส้นทางเป็นโครงการนำร่องภายในพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ ได้แก่ ถนนศรีสรรเพชญ์ ถนนนเรศวร ถนนช็กุน ถนนป่าไทน และถนนโรจนะ ในบริเวณช่วงถนนที่มีศักยภาพในระดับมาก และระดับปานกลาง เนื่องจากเป็นถนนที่มีสภาพความพร้อมทางด้านปัจจัยสภาพแวดล้อมพอสมควร และเป็นเส้นทางที่ผ่านสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญหลายแห่ง เพื่อดูแนวโน้มการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

- จัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน เช่น ป้ายบอกเส้นทาง คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ป้ายเตือนระวังอันตราย ที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยว จุดบริการเช่ารถจักรยาน และการรักษาความปลอดภัยให้พอเพียงกับเส้นทางจักรยานที่จัดขึ้น

แผนระยะกลาง

- ขยายเส้นทางจักรยานภายในเขตอุทยานประวัติศาสตร์ให้สามารถเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวภายในเขตอุทยานประวัติศาสตร์ได้อย่างทั่วถึง ได้แก่ ถนนคลองท่อ ถนนอุทงทางด้านทิศตะวันตก

- จัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานให้พอเพียงกับเส้นทางที่เพิ่มขึ้น

แผนระยะยาว

- ขยายเส้นทางจักรยานออกไปสู่พื้นที่ภายนอกเขตอุทยานประวัติศาสตร์ทางด้านฝั่งตะวันออกของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ได้แก่ ถนนบางเขียน ถนนนเรศวร ถนนอุทง ถนนโรจนะ

- จัดสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานให้พอเพียงกับเส้นทางที่เพิ่มขึ้น

- มีแผนงานดำเนินการทางด้านทำนุบำรุงรักษาเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน โดยหาแหล่งเงินทุนในการปฏิบัติ เช่น การจัดสรรงบประมาณกลาง การนำเงินที่ได้จากการบริการเช่ารถจักรยาน การบริจาค เป็นต้น โดยร่วมมือกับหน่วยงานในระดับท้องถิ่น และภาคเอกชน

2) มีการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวได้รับรู้ถึงการท่องเที่ยวด้วยจักรยานผ่านทางสื่อต่างๆอย่างต่อเนื่อง ส่งเสริมให้มีกิจกรรมท่องเที่ยวโดยการใช้รถจักรยาน เช่น การจัดงานเทศกาลจักรยาน การจัดกิจกรรมท่องเที่ยวกับครอบครัวด้วยรถจักรยาน เป็นต้น เพื่อจูงใจให้นักท่องเที่ยวได้เข้ามาท่องเที่ยวภายในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา และใช้เวลาอยู่ในพื้นที่มากขึ้น จะช่วยให้เกิดการใช้จ่ายมากขึ้นได้

3) มีการให้ความรู้และความเข้าใจวิธีการ และกฎระเบียบในการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และส่งเสริมให้มีการป้องกันภัยต่างๆ เช่น การสาธิตการใช้จักรยานอย่างถูกวิธี การใช้ทางจักรยาน สวมหมวกนิรภัย สวมสนับเข่า เป็นต้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว และผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป

4) มีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ที่ใช้ยานพาหนะรูปแบบอื่นให้ทราบถึงพื้นที่ที่มีการใช้รถจักรยาน เพื่อเพิ่มความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น

5) กำหนดการใช้ยานพาหนะภายในเขตอุทยานประวัติศาสตร์เพื่อช่วยลดปริมาณการจราจรภายในพื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ โดยจัดที่จอดรถรวมไว้ที่ศาลากลางเก่า ลานจอดรถด้านหน้าพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติจันทรเกษม และที่จอดรถบริเวณสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ แล้วสนับสนุนให้นักท่องเที่ยวใช้รถจักรยาน หรือยานพาหนะเบาอื่นๆ เช่น รถจักรยานสามล้อ เป็นต้น

6) มีการปรับปรุงซ่อมแซม และพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ไม่ให้ชำรุดทรุดโทรม ดูแลรักษาให้มีระเบียบเรียบร้อยอยู่เสมอ โดยขอความร่วมมือจากกรมศิลปากร หน่วยงานในระดับท้องถิ่น และภาคเอกชน เป็นต้น เพื่อทำให้แหล่งท่องเที่ยวมีศักยภาพดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาเที่ยวชมมากยิ่งขึ้น

7) ขอความร่วมมือจากตำรวจท่องเที่ยว ตำรวจในพื้นที่ และอาสาสมัครรักษาความปลอดภัยต่างๆ ให้ดูแลความปลอดภัยตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ และการตรวจตราตามเส้นทางท่องเที่ยว และบริเวณทางแยกหรือถนนที่มีปริมาณการจราจรมาก เพื่อสร้างความมั่นใจ และตอบสนองความต้องการในเรื่องความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และการใช้รถจักรยานของนักท่องเที่ยว

8) มีมาตรการในการทำนุบำรุงเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานที่จัดขึ้น เพื่อไม่ให้ชำรุดทรุดโทรม สามารถใช้งานได้ในช่วงเวลาที่ยาวนาน

6.5.2 ข้อเสนอแนะทางสภาพของเส้นทาง

มีข้อเสนอแนะดังนี้

1) การจัดเส้นทางจักรยานควรแยกช่องทางจากทางรถยนต์และทางเท้าให้ชัดเจน เพื่อผู้ใช้รถจักรยานใช้ถนน และใช้ทางเท้าสามารถสังเกตเห็นได้อย่างเด่นชัด เช่น การทำลักษณะพื้นผิวให้แตกต่างกัน การติดสัญญาณหรือทาสีลงบนทางจักรยาน ทำขอบซีเมนต์ หรือปลูกแนวต้นไม้เพื่อแสดงขอบเขตอย่างชัดเจน เป็นต้น

2) ทางจักรยานที่ใช้ร่วมกับถนนควรมีการปรับปรุงสภาพผิวทางที่ชำรุด เช่น เป็นหลุมเป็นบ่อ ไหล่ทางต่างระดับ เป็นต้น ให้มีความเรียบสม่ำเสมอ และมีการดูแลรักษาต่อไปในอนาคต เพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในการใช้รถจักรยาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3) ทางจักรยานที่ใช้ร่วมกับทางเท้า ควรมีการปรับปรุงในบริเวณที่ทางจักรยานตัดผ่านถนนสายหลัก ถนนสายรอง หรือทางเข้าอาคารสถานที่ต่างๆ โดยปรับสภาพทางจักรยานบนทางเท้าให้มีทางลาดลงไปในระดับพื้นผิวถนน เพื่อช่วยให้การใช้รถจักรยานมีความต่อเนื่อง นักท่องเที่ยวไม่ต้องลำบากในการยกรถจักรยานขึ้นและลงบริเวณระหว่างทางเท้ากับถนน

4) เส้นทางจักรยานควรมีที่กำบังแดด ฝน เพื่อให้ผู้ใช้รถจักรยานไม่เหนียวล้าเกินไป ซึ่งปัจจุบันสภาพแวดล้อมของถนนภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยายังมีร่มเงาจากต้นไม้ไม่มากนัก จึงควรส่งเสริมให้มีการปลูกต้นไม้ตามถนนสายต่างๆ เพื่อให้ร่มเงาแก่ผู้ใช้รถจักรยาน และยังช่วยส่งเสริมในเรื่องภูมิทัศน์เมืองด้วย โดยถนนที่ควรมีการส่งเสริมให้ปลูกต้นไม้ ได้แก่ ถนนอุททอง ถนนบางเอียน ถนนนเรศวร ถนนชื่อกุณ ถนนป่าไททอน เป็นต้น ส่วนพันธุ์ไม้ที่นำมาปลูกควรเลือกพันธุ์ไม้ที่มีหลักฐานทางโบราณคดีและมีกำเนิดในประเทศไทย หรือพันธุ์ไม้ท้องถิ่นเพื่อสะดวกต่อการดูแลรักษา และเป็นการเสริมสร้างบรรยากาศให้กับพื้นที่ประวัติศาสตร์

5) ควรมีมาตรการในการจอดรถยนต์ และยานพาหนะอื่นๆ เพื่อช่วยให้การใช้รถจักรยานมีความสะดวกและปลอดภัยยิ่งขึ้น เช่น มีการกำหนดบริเวณที่จอดรถยนต์ และยานพาหนะอื่นๆ อย่างชัดเจน และห้ามจอดในบริเวณถนนแคบ ทางเลี้ยว ทางโค้ง ทางลาดชัน หรือจอดกีดขวางทางจักรยาน เป็นต้น

6) ห้ามมิให้มีการตั้งสิ่งกีดขวางบนทางจักรยาน เช่น หาบเร่แผงลอย หรือการนำสิ่งของมาวางตั้งหน้าร้านค้า เพราะจะทำให้การใช้ทางจักรยานไม่สะดวกและอาจเกิดความไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้รถจักรยานได้ ส่วนในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางอยู่บริเวณที่ทางจักรยานสัญจรผ่าน เช่น ต้นไม้ใหญ่ หรือสิ่งก่อสร้างที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายออกไปได้ ควรทำทางจักรยานหลบเลี่ยงออกไปบริเวณไหล่ทาง ทางเท้า หรือพื้นที่ด้านข้างของถนน และทำช่องทางให้เห็นอย่างชัดเจนโดยทาสีตีเส้น ติดสัญญาณ เป็นต้น ส่วนในกรณีที่สิ่งกีดขวางสามารถเคลื่อนย้ายได้ เช่น ป้ายบอกทาง ป้ายจราจร ตู้ไปรษณีย์ ตู้โทรศัพท์สาธารณะ เสาไฟฟ้า เป็นต้น ควรย้ายออกไปติดตั้งด้านข้างของแนวเส้นทางจักรยาน

7) บริเวณที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถจักรยาน เช่น ทางเลี้ยว ทางโค้ง ทางลาดชัน บริเวณถนนแคบ เป็นต้น ควรมีป้ายเตือนอันตราย ป้ายจำกัดความเร็ว ติดสัญญาณการจราจรบนผิวถนน และติดตั้งเครื่องเตือนให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รถจักรยานยนต์ลดความเร็วซึ่งมีลักษณะเป็นเนินเตี้ยๆ บนผิวทางจราจรก่อนถึงบริเวณที่เป็นอุปสรรค เพื่อให้การจราจรที่ผ่านในบริเวณนั้นลดความเร็วลง เพื่อความปลอดภัยต่อผู้ใช้รถจักรยานและผู้ใช้รถจักรยานยนต์ รถจักรยานยนต์เองด้วย

8) บริเวณทางแยกหรือวงเวียนต่างๆ ต้องมีการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ติดป้ายเตือนผู้ใช้รถใช้ถนนให้ทราบว่ามีทางจักรยานตัดผ่าน ทาสีช่องทางจักรยานที่ตัดผ่านบริเวณแยกให้เด่นชัด เป็นต้น

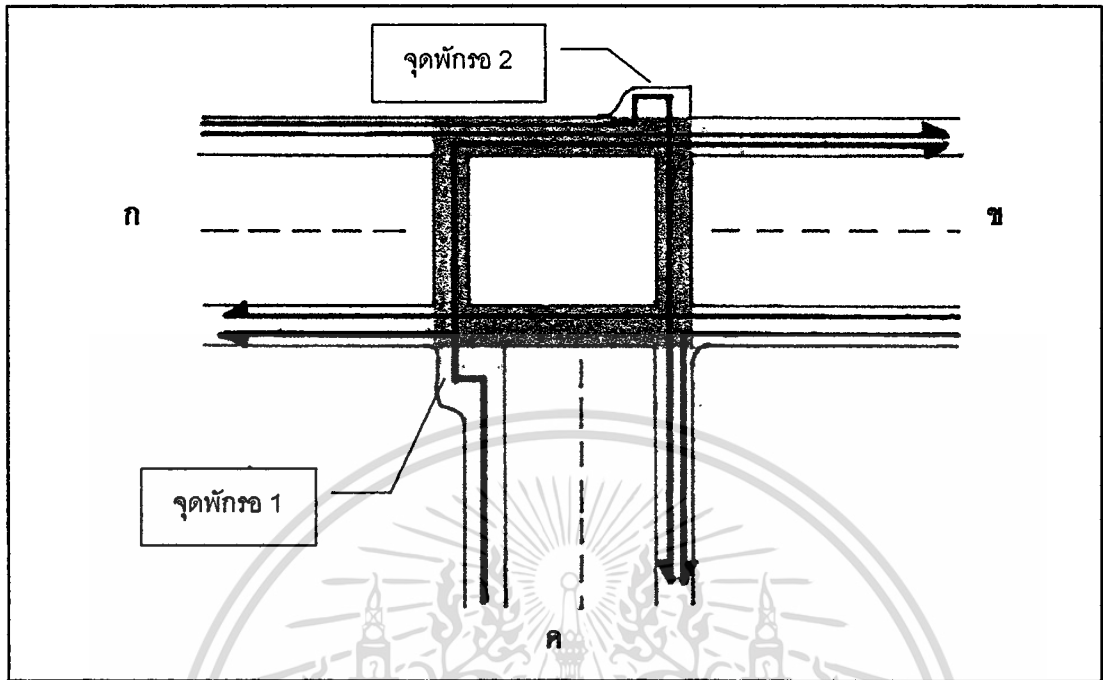
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

9) ปัจจุบันทางแยกสำคัญต่างๆภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรไว้แล้ว แต่มีบางจุดที่มีการชำรุดเสียหาย ควรมีการบำรุงซ่อมแซมให้สามารถใช้งานได้ โดยอาจเปิดเป็นสัญญาณไฟในแยกที่มีปริมาณรถหนาแน่น และเปิดเป็นสัญญาณไฟกระพริบในแยกที่ไม่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น

10) ในปัจจุบันภายในถนนคลองท่อฝั่งตะวันตก และฝั่งตะวันออกมีการเดินรถสวนทางกันได้ (Two-Way) แต่สภาพถนนค่อนข้างแคบอาจเป็นอุปสรรคและไม่มีความปลอดภัยในการใช้รถจักรยาน จึงมีข้อเสนอแนะให้จัดการจราจรเป็นการเดินรถทางเดียว (One-Way) โดยให้ถนนคลองท่อฝั่งตะวันออกมีเฉพาะการเดินรถจากทางทิศเหนือลงมาทางทิศใต้ และให้ถนนคลองท่อฝั่งตะวันตกมีเฉพาะการเดินรถจากทางทิศใต้ขึ้นไปทางทิศเหนือ

สำหรับผู้ใช้รถจักรยานที่ต้องการเลี้ยว หรือข้ามถนน บริเวณทางแยกและวงเวียนอย่างปลอดภัย ในที่นี้จะเสนอแนะวิธีอำนวยความสะดวกในการใช้รถจักรยานบริเวณทางแยกและวงเวียน 3 ลักษณะ คือ การใช้รถจักรยานบริเวณสามแยก การใช้รถจักรยานบริเวณสี่แยก การใช้รถจักรยานบริเวณวงเวียน ซึ่งดัดแปลงมาจากการทบทวนวรรณกรรมเรื่องการอำนวยความสะดวกบริเวณทางแยกและทางข้าม (AASHTO, 1974 : 25-27) ซึ่งในกรณีนี้เป็นเพียงการเสนอแนวคิดเท่านั้น ถ้ามีการจัดทำควรมีการสำรวจข้อมูลสภาพพื้นที่ทางแยกให้ชัดเจน

บริเวณสามแยก



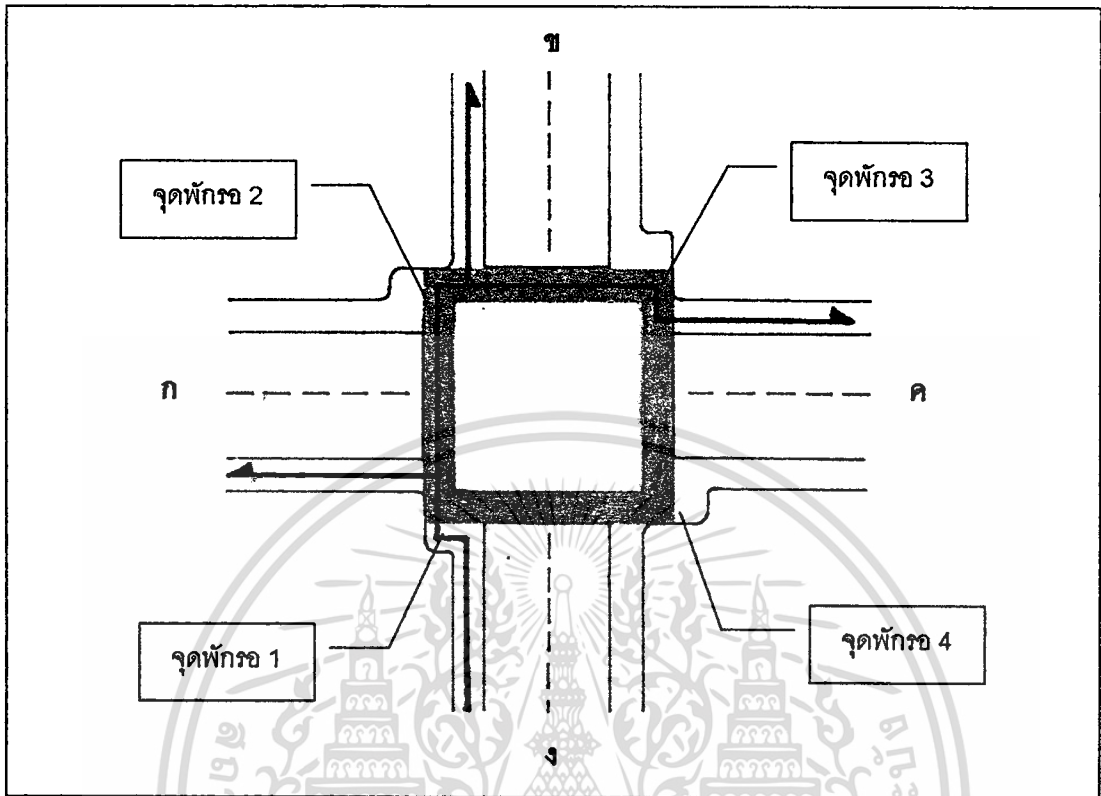
รูปที่ 6.2 แสดงข้อเสนอแนะการใช้รถจักรยานบริเวณสามแยก

จากรูปที่ 6.2 แสดงให้เห็นว่า

- รถจักรยานที่มาจากทิศทาง ค. สามารถเลี้ยวซ้ายไปยังทิศทาง ก. ได้เมื่อปลอดภัย
- รถจักรยานที่มาจากทิศทาง ก. สามารถแล่นตรงไปยังทิศทาง ข. โดยใช้ช่องทางจักรยานที่มีการทำสื้ออย่างเด่นชัดได้เมื่อปลอดภัย
- รถจักรยานที่มาจากทิศทาง ข. สามารถแล่นตรงไปยังทิศทาง ก. โดยใช้ช่องทางจักรยานที่มีการทำสื้ออย่างเด่นชัดได้เมื่อปลอดภัย
- รถจักรยานที่มาจากทิศทาง ข. สามารถเลี้ยวซ้ายไปยังทิศทาง ค. ได้เมื่อปลอดภัย
- รถจักรยานที่มาจากทิศทาง ค. เมื่อต้องการจะเลี้ยวขวาไปยังทิศทาง ข. ให้หยุดบริเวณพักรอ 1.ก่อน เมื่อปลอดภัยแล้วให้ข้ามถนนไปยังฝั่งตรงข้าม แล้วจึงแล่นตรงไปยังทิศทาง ข.
- รถจักรยานที่มาจากทิศทาง ก. เมื่อต้องการจะเลี้ยวขวาไปยังทิศทาง ค. ให้หยุดบริเวณพักรอ 2.ก่อน เมื่อปลอดภัยแล้วให้ข้ามถนนไปยังฝั่งตรงข้าม แล้วจึงแล่นตรงไปยังทิศทาง ค.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บริเวณสี่แยก



รูปที่ 6.3 แสดงข้อเสนอแนะการใช้รถจักรยานบริเวณสี่แยก

จากรูปที่ 6.3 แสดงให้เห็นว่า

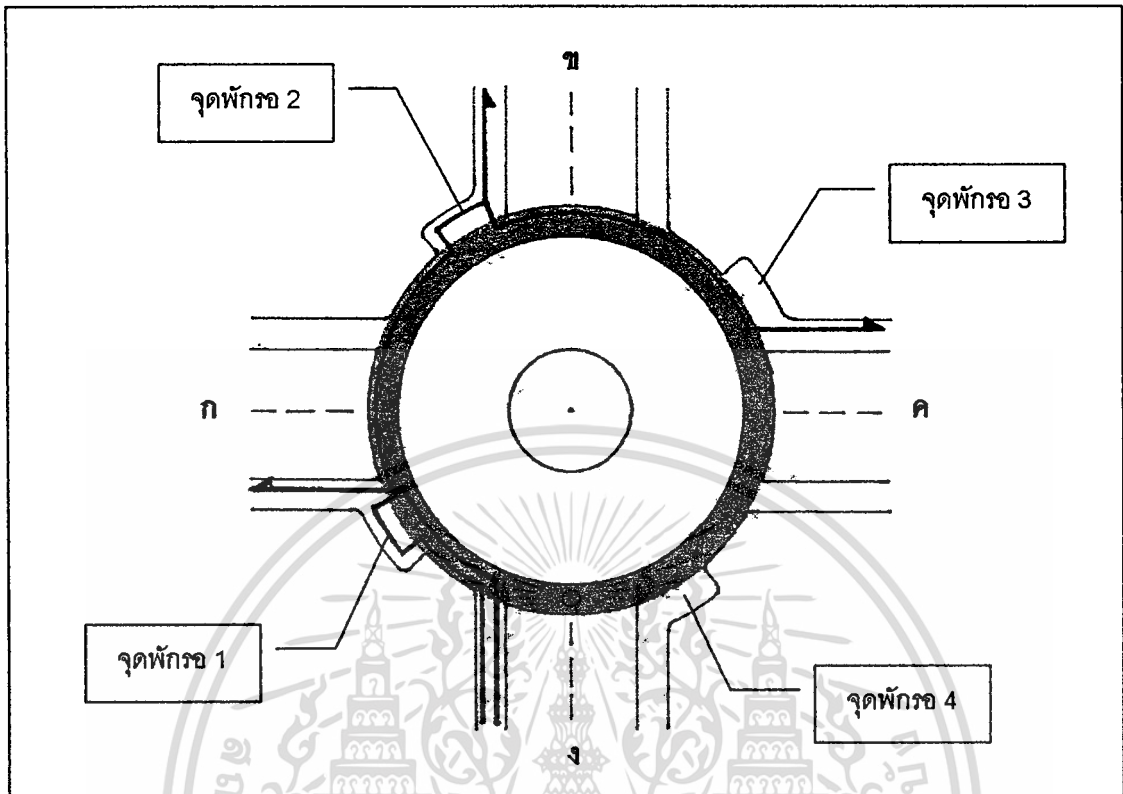
- รถจักรยานที่มาจากทิศทาง ง. สามารถเลี้ยวซ้ายไปยังทิศทาง ก. ได้เมื่อปลอดภัย

- รถจักรยานที่มาจากทิศทาง ง. เมื่อต้องการแล่นตรงไปยังทิศทาง ข. ให้หยุดบริเวณพักรถ 1 .ก่อน เมื่อปลอดภัยแล้วจึงข้ามถนนไปยังฝั่งตรงข้ามโดยใช้ช่องทางจักรยานที่มีการทำสื่อย่างเด่นชัด แล้วจึงแล่นตรงไปยังทิศทาง ข.

- รถจักรยานที่มาจากทิศทาง ง. เมื่อต้องการจะเลี้ยวขวาไปยังทิศทาง ค. ให้หยุดบริเวณพักรถ 1.ก่อน เมื่อปลอดภัยแล้วให้ข้ามไปยังถนนฝั่งตรงข้ามหยุดรอที่พื้นที่พักรถ 2. เมื่อปลอดภัยแล้วให้ข้ามถนนไปยังฝั่งตรงข้าม แล้วจึงแล่นตรงไปยังทิศทาง ค.

- รถจักรยานที่วิ่งมาจากทิศทาง ก. ข. ค. ให้ปฏิบัติตามวิธีเดียวกัน

บริเวณวงเวียน



รูปที่ 6.4 แสดงข้อเสนอแนะการใช้รถจักรยานบริเวณวงเวียน

จากรูปที่ 6.4 แสดงให้เห็นว่า

- รถจักรยานที่มาจากทิศทาง ง. สามารถเลี้ยวซ้ายไปยังทิศทาง ก. ได้เมื่อปลอดภัย
- รถจักรยานที่มาจากทิศทาง ง. เมื่อต้องการแล่นตรงไปยังทิศทาง ข. ให้หยุดบริเวณพักรถ 1 ก่อน เมื่อปลอดภัยแล้วจึงข้ามถนนไปยังฝั่งตรงข้ามโดยใช้ช่องทางจักรยานที่มีการทำสื้ออย่างเด่นชัด แล้วจึงแล่นตรงไปยังทิศทาง ข.
- รถจักรยานที่มาจากทิศทาง ง. เมื่อต้องการจะเลี้ยวขวาไปยังทิศทาง ค. ให้หยุดบริเวณพักรถ 1.ก่อน เมื่อปลอดภัยแล้วให้ข้ามไปยังถนนฝั่งตรงข้ามหยุดรอที่พื้นที่พักรถ 2. เมื่อปลอดภัยแล้วให้ข้ามถนนไปยังฝั่งตรงข้าม แล้วจึงแล่นตรงไปยังทิศทาง ค.
- รถจักรยานที่วิ่งมาจากทิศทาง ก. ข. ค. ให้ปฏิบัติตามวิธีเดียวกัน

6.5.3 ข้อเสนอแนะทางสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน

จากข้อมูลแบบสอบถามความต้องการของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว ซึ่งสรุปได้ว่านักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศมีความต้องการในสิ่งที่จะแสดงทิศทาง ตำแหน่ง และการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวเป็นหลัก จึงสามารถแบ่งข้อเสนอแนะทางสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับทางจักรยานออกเป็นประเภท โดยสอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ดังนี้

ป้ายบอกทาง

ทั้งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศมีความต้องการมากที่สุด จึงควรมีความเป็นเอกภาพทั้งพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ไม่มีความหลากหลายเหมือนในปัจจุบัน มีความชัดเจนไม่มีสิ่งใดบดบัง มีความต่อเนื่องอยู่ตามเส้นทางจักรยาน และบริเวณทางแยกต่างๆ ขนาดของป้ายไม่เล็กและไม่ใหญ่จนเกินไป การติดตั้งไม่ควรบดบังโบราณสถาน วัสดุต้องมีความแข็งแรงทนทานต่อดินฟ้าอากาศ และการทำให้เสียหายโดยมนุษย์ เช่น เหล็ก โหละ เป็นต้น มีสีสรรที่ต่อเนื่องกับสภาพแวดล้อม เช่น สีพื้นของป้ายเป็นสีน้ำตาล หรือสีเขียวเข้ม มีตัวหนังสือสีขาวมีทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เป็นต้น ซึ่งป้ายบอกทางนี้สามารถใช้ร่วมกันทั้งผู้ใช้รถจักรยาน และผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป

คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

ทั้งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศมีความต้องการมากเช่นกัน จึงควรมีคู่มือแสดงแผนที่ทางจักรยานทั้งหมดพร้อมที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยว สถานที่ประชาสัมพันธ์สอบถามข้อมูลการท่องเที่ยว สถานีตำรวจ โรงพยาบาล และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นอย่างถูกต้องชัดเจน มีข้อมูลประวัติของแหล่งท่องเที่ยวต่างๆพอสังเขป โดยมีทั้งภาษาไทย และภาษาอังกฤษ อาจจัดทำเป็นแผ่นพับขนาดกะทัดรัด สามารถพกพาได้สะดวก มีรูปแบบที่น่าสนใจ และมีความสวยงาม เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเก็บไว้เป็นที่ระลึกได้ ควรมีให้บริการที่ศูนย์บริการข้อมูลวิชาการการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ภาคกลาง เขต 6 และสถานที่เช่ารถจักรยานทั่วไป ซึ่งการลงทุนจัดพิมพ์อาจขอความร่วมมือจากเอกชนให้ลงโฆษณาภายในคู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว เพื่อลดค่าใช้จ่ายจากส่วนกลางได้

ป้ายเตือนระวังอันตราย

เป็นสิ่งที่กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยต้องการมากกว่า แต่เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยาน จึงควรจัดให้มีไว้อย่างเพียงพอ มีความชัดเจน ไม่มีสิ่งใดบดบัง มีติดตั้งอยู่ในระยะอย่างน้อย 15 เมตรก่อนถึงบริเวณที่มีอันตรายหรือมีอุปสรรคในการใช้รถจักรยาน เช่น บริเวณทางแยก วงเวียน ทางเลี้ยว ทางโค้ง ทางเบี่ยง บริเวณถนนแคบ เป็นต้น รูปแบบของป้ายควรเป็นรูปแบบสากลที่สามารถเข้าใจได้ทั้งผู้ใช้รถจักรยานและผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป โดยอาจจะใช้ร่วมกันกับป้ายเตือนจราจรได้

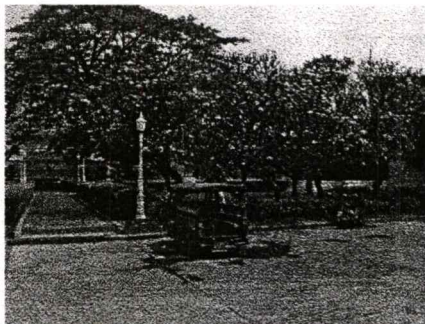
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยว

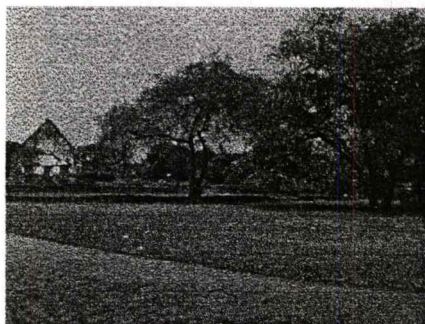
ทั้งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศมีความต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยวทุกแห่ง จึงควรจัดให้มีที่จอดรถจักรยานแบบราวรธรรมดา เพราะเป็นที่จอดรถที่ใช้สะดวก ประหยัดเนื้อที่และลงทุนต่ำ เหมาะสำหรับการจัดชั่วคราว วัสดุที่ใช้ทำราวควรมีความคงทนต่อสภาพอากาศ และการทำให้เสียหายโดยมนุษย์ เช่น เหล็ก โลหะ เป็นต้น มีป้ายสัญลักษณ์ที่จอดรถจักรยานติดตั้ง เพื่อบอกให้ผู้จอดรถจักรยานทราบถึงตำแหน่งที่จอดรถจักรยาน และห้ามมิให้ยานพาหนะชนิดอื่นเข้ามาจอดร่วมด้วย พื้นที่จอดรถจักรยานควรอยู่ในบริเวณที่เข้าถึงสะดวก แต่ไม่บดบังทัศนียภาพของแหล่งท่องเที่ยว และควรมีรั้วไม้เป็นกั้นบังแดดฝน เช่น การปลูกต้นไม้ หรือจัดเป็นซุ้มไม้เลื้อยให้ร่มเงา เป็นต้น โดยการเสนอแนะตำแหน่งพื้นที่จอดรถจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ได้เสนอรายละเอียดไว้ในรูปที่ 6.5



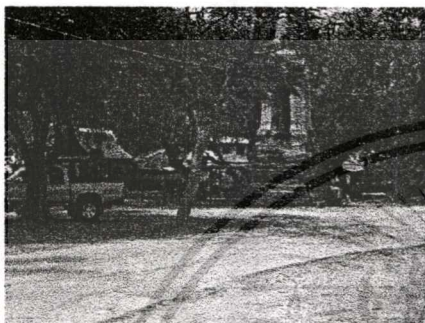
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



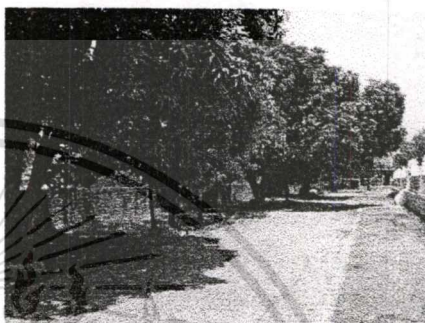
1. พื้นที่ด้านหลังของเจดีย์ศรีสุริโยทัย



2. พื้นที่ด้านหน้าของวัดวรเชษฐาราม



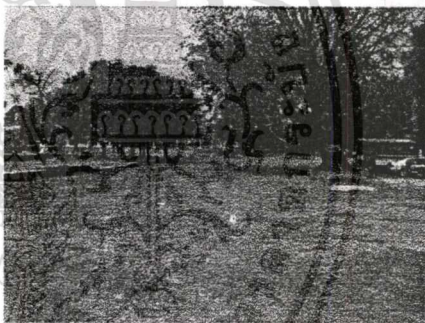
3. พื้นที่ด้านหลังของวัดโลกยสุธา



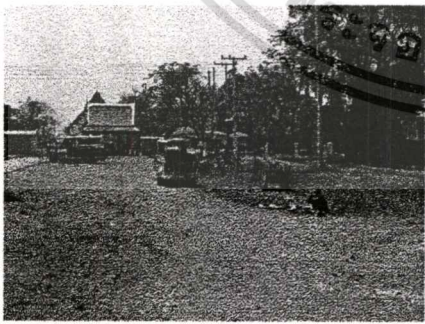
4. พื้นที่ด้านหลังของวิหารมงคลบพิตร



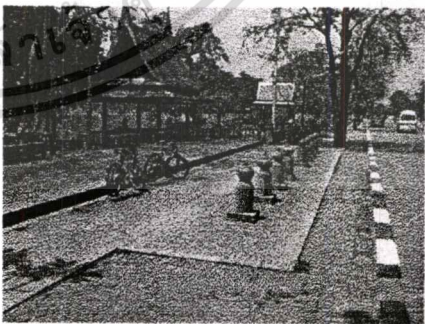
5. พื้นที่ด้านหลังของวิหารมงคลบพิตร บริเวณร้านขายของที่ระลึก



6. พื้นที่ด้านหน้าภายในวัดธรรมิกราช



7. พื้นที่ด้านหน้าของพระราชนุสาวรีย์ พระเจ้าอู่ทอง

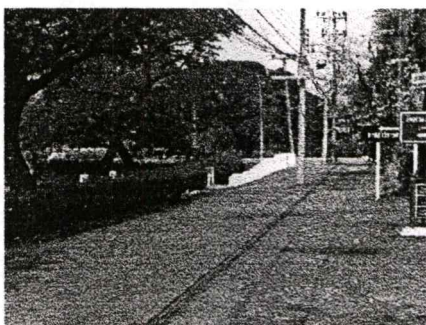


8. พื้นที่ด้านหน้าของคุ่มขุนแผน

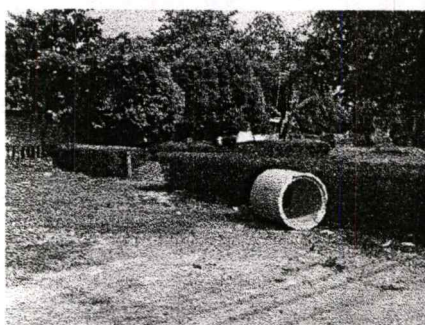
ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 6.5 แสดงการเสนอแนะตำแหน่งพื้นที่จอดรถจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

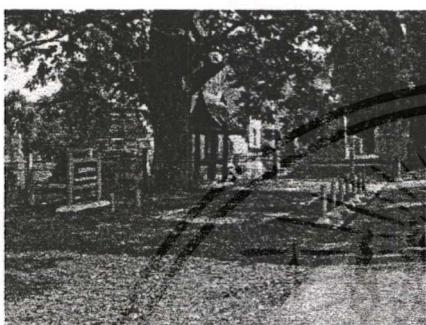
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



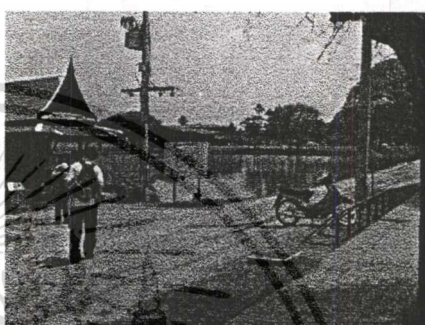
9. พื้นที่ด้านหน้าของศาลหลักเมือง



10. พื้นที่ด้านหน้าของวัดสี่ม



11. พื้นที่ด้านหน้าของวัดบรมพุทธาราม



12. พื้นที่ด้านหน้าของวัดพระราม



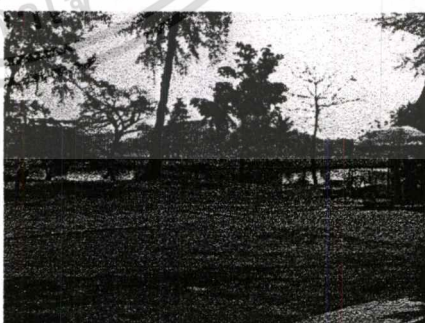
13. พื้นที่ด้านหน้าวัดสุพรรณาวาส



14. พื้นที่ด้านหน้าภายในวัดราชประดิษฐาราม



15. พื้นที่ด้านหน้าของวัดราชบูรณะ



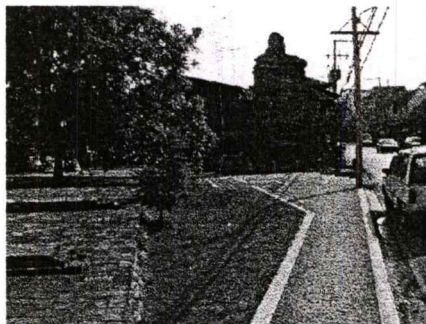
16. พื้นที่ด้านข้างภายในวัดมหาธาตุ

รูปที่ 6.5 (ต่อ)

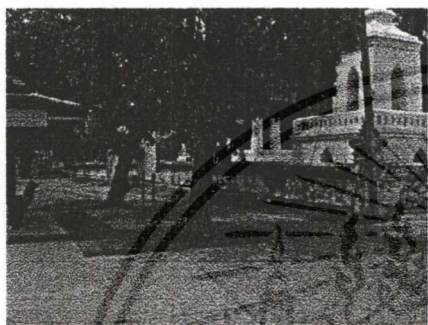
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



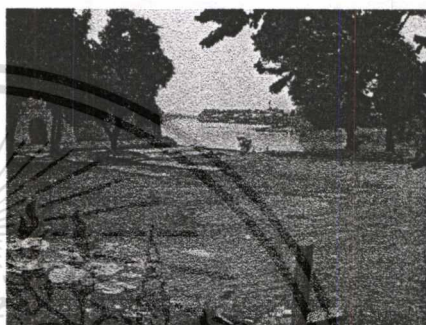
17. พื้นที่ด้านหน้าของวัดขุนเมืองใจ



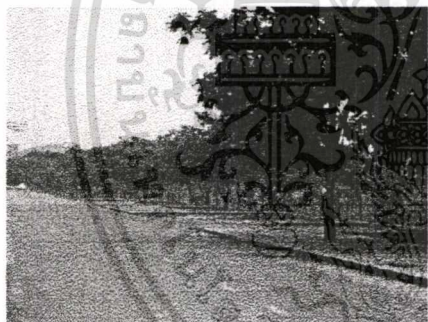
18. พื้นที่ด้านหน้าของวัดขุนแสน



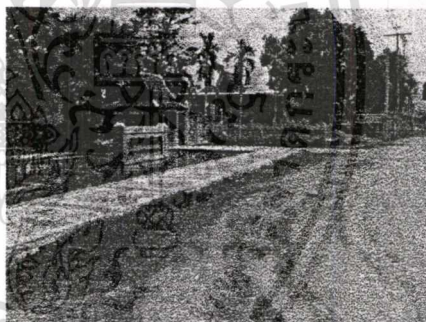
19. พื้นที่ด้านข้างภายในวัดสุวรรณดาราราม



20. พื้นที่ด้านข้างของป้อมเพชร



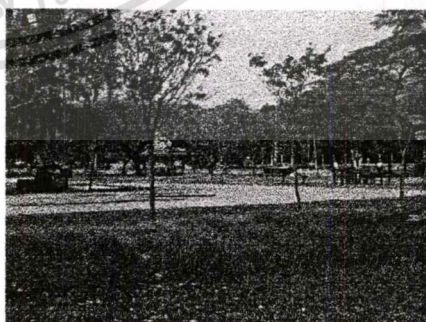
21. พื้นที่ภายในสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์



22. พื้นที่ด้านหน้าอนุสรณ์สถานปรีดีพนมยงค์



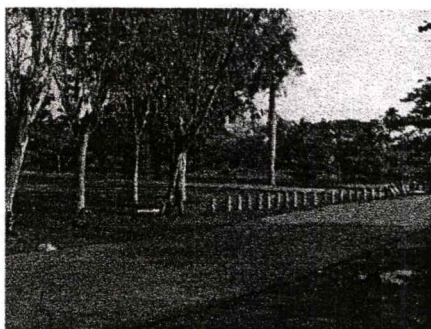
23. พื้นที่ด้านข้างภายในพิพิธภัณฑสถาน
แห่งชาติเจ้าสามพระยา



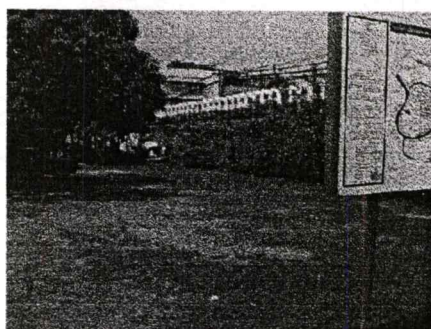
24. พื้นที่ด้านหน้าบึงพระราม
ฝั่งมุกถนนช็ุกุน

รูปที่ 6.5 (ต่อ)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



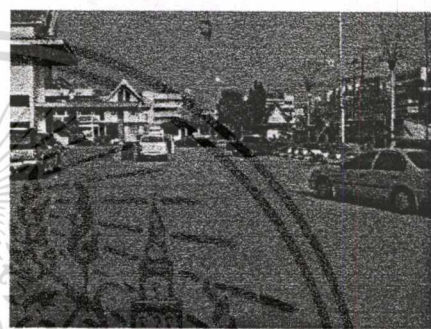
25. พื้นที่ด้านหน้าบึงพระราม
ฝั่งถนนหลังวัดพระราม



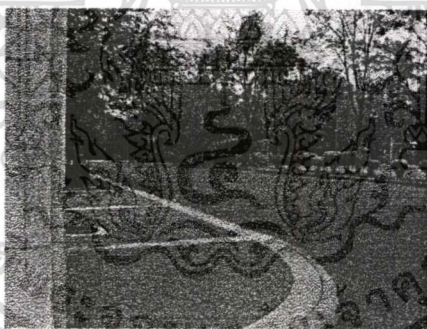
26. พื้นที่ด้านหน้าภายในพิพิธภัณฑ์สถาน
แห่งชาติจันทระเกษม



27. พื้นที่ด้านหน้าฝั่งตรงข้าม
พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติจันทระเกษม



28. พื้นที่ด้านหน้าภายใน
เทศบาลนครนครศรีอยุธยา



29. พื้นที่ด้านหลังภายใน
ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์

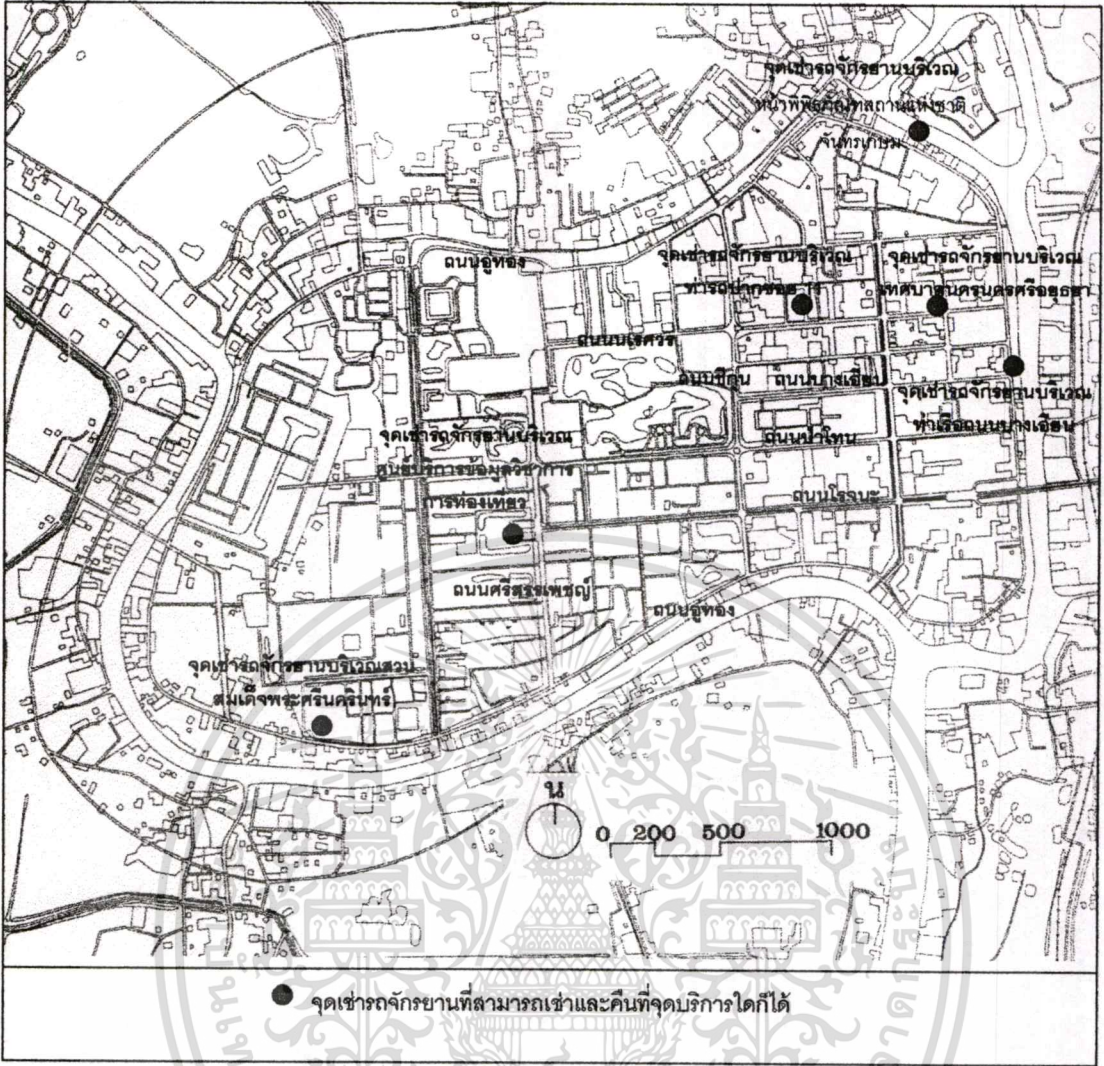
รูปที่ 6.5 (ต่อ)

จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ในบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

ทั้งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศมีความต้องการ จึงควรจัดจุดบริการเช่ารถจักรยานไว้ใกล้กับบริเวณที่นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาสู่พื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ซึ่งสถานที่เสนอแนะให้มีการจัดจุดบริการ ได้แก่ บริเวณศูนย์บริการข้อมูลวิชาวเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การการท่องเที่ยวที่ใช้เป็นที่จอดรถรวม (ศาลากลางเก่า ถนนศรีสรรเพชญ์) บริเวณลานโล่งหน้า พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติจันทรเกษม และที่จอดรถบริเวณสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์สำหรับรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาโดยรถยนต์ รถเช่าเหมา รถบัสนำเที่ยว รถจักรยานยนต์ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย, บริเวณท่าเรือข้ามฟาก แยกถนนบางเขินตัดกับถนนอุโมงค์ สำหรับรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาโดยรถไฟ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวต่างประเทศ, บริเวณเทศบาลนครนครศรีอยุธยา สำหรับรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาโดยรถโดยสารสาธารณะ สูดปลายทางที่ตลาดเจ้าพรหม, บริเวณปากซอย 11 สำหรับรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาโดยรถโดยสารสาธารณะ สูดปลายทางที่ปากซอย 11, และบริเวณลานโล่งหน้า พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติจันทรเกษม (ใช้พื้นที่เดียวกันกับผู้เดินทางมาโดยรถยนต์ข้างต้น) สำหรับรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาโดยรถโดยสารสาธารณะ สูดปลายทางที่ตลาดหัวรอ โดยจุดบริการทั้งหมดนี้นักท่องเที่ยวสามารถเช่าและคืนรถจักรยานในจุดบริการใดก็ได้ ไม่จำเป็นต้องคืนรถจักรยานที่จุดบริการที่ยืมมาเพื่อให้เกิดความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวยิ่งขึ้น นอกจากนี้รถจักรยานที่ให้บริการควรมีสภาพความพร้อมในการใช้งาน เช่น มีกระดิ่งสัญญาณ โคมไฟหน้า-หลัง เบรกหน้า-หลัง ตะกร้าใส่ของหน้ารถ ยางมีแรงดันลมพอเหมาะ โชติ่งพอเหมาะไม่หย่อนยาน และควรมีหมวกนิรภัยไว้บริการเพื่อความปลอดภัย เป็นต้น (กรมวิชาการ กระทรวงศึกษาธิการ. 2542 : 9-12) และจุดบริการดังกล่าวทั้งหมดนี้ควรให้หน่วยงานระดับท้องถิ่นหรือภาคเอกชนร่วมกันดูแล เพื่อนำรายได้ที่ได้จากการเช่ารถจักรยานมาช่วยในงบประมาณการบำรุงรักษารถจักรยาน เส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยานอีกทางหนึ่ง โดยรายละเอียดของพื้นที่จัดทำจุดบริการเช่ารถจักรยานได้แสดงไว้ในรูปที่ 6.6 และ 6.7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 6.6 แผนที่แสดงตำแหน่งจุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้
ในบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

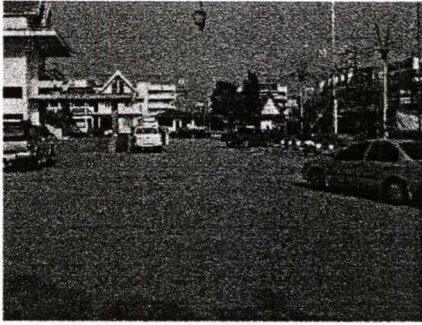


1. พื้นที่บริเวณศูนย์ข้อมูลวิชาการการท่องเที่ยว
2. พื้นที่บริเวณท่าเรือข้ามฟากถนนชีกุน

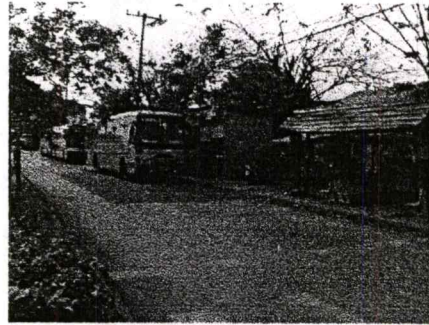
ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม เดือนธันวาคม 2545

รูปที่ 6.7 แสดงสภาพพื้นที่เสนอแนะในการจัดตั้งจุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนใน
จุดบริการใดก็ได้ในบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



3. พื้นที่บริเวณเทศบาลนครศรีอยุธยา



4. พื้นที่บริเวณท่ารถปากซอย 11

5. พื้นที่บริเวณหน้าพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ
จันทระเกษม

6. พื้นที่บริเวณสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์

รูปที่ 6.7 (ต่อ)

การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางทางท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว

ทั้งกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศมีความต้องการ ในแหล่งท่องเที่ยวต่างๆควรจัดให้มีป้อมยามรักษาความปลอดภัย เพื่อดูแลความเรียบร้อยและป้องกันภัยให้กับนักท่องเที่ยว โดยอาจจะเป็นความร่วมมือจากตำรวจท่องเที่ยว ตำรวจในพื้นที่ และอาสาสมัครป้องกันภัยต่างๆ ถ้าแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกันมากก็อาจจัดให้มีป้อมยามรักษาความปลอดภัยเพียงแห่งเดียว แต่ดูแลพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวในบริเวณนั้นทั้งหมด เพื่อช่วยลดงบประมาณในการจัดสร้างป้อมยามรักษาความปลอดภัย ส่วนตามเส้นทางต่างๆควรจัดให้มีสายตรวจออกตรวจดูความเรียบร้อยตามเส้นทางต่างๆ และจัดให้มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณทางแยกสำคัญที่มีปริมาณการจราจรมาก เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวที่ใช้รถจักรยานเดินทาง รูปแบบของป้อมยามรักษาความปลอดภัยดังกล่าวควรมีรูปแบบที่เป็นไทย ประยุกต์ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมทั้งในแง่รูปร่าง ขนาด วัสดุ และสีสรร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.5.4 ข้อเสนอแนะการจัดเส้นทางทางท่องเที่ยวโดยใช้รถจักรยานให้สอดคล้องกับระยะเวลาการมาเที่ยวของนักท่องเที่ยว

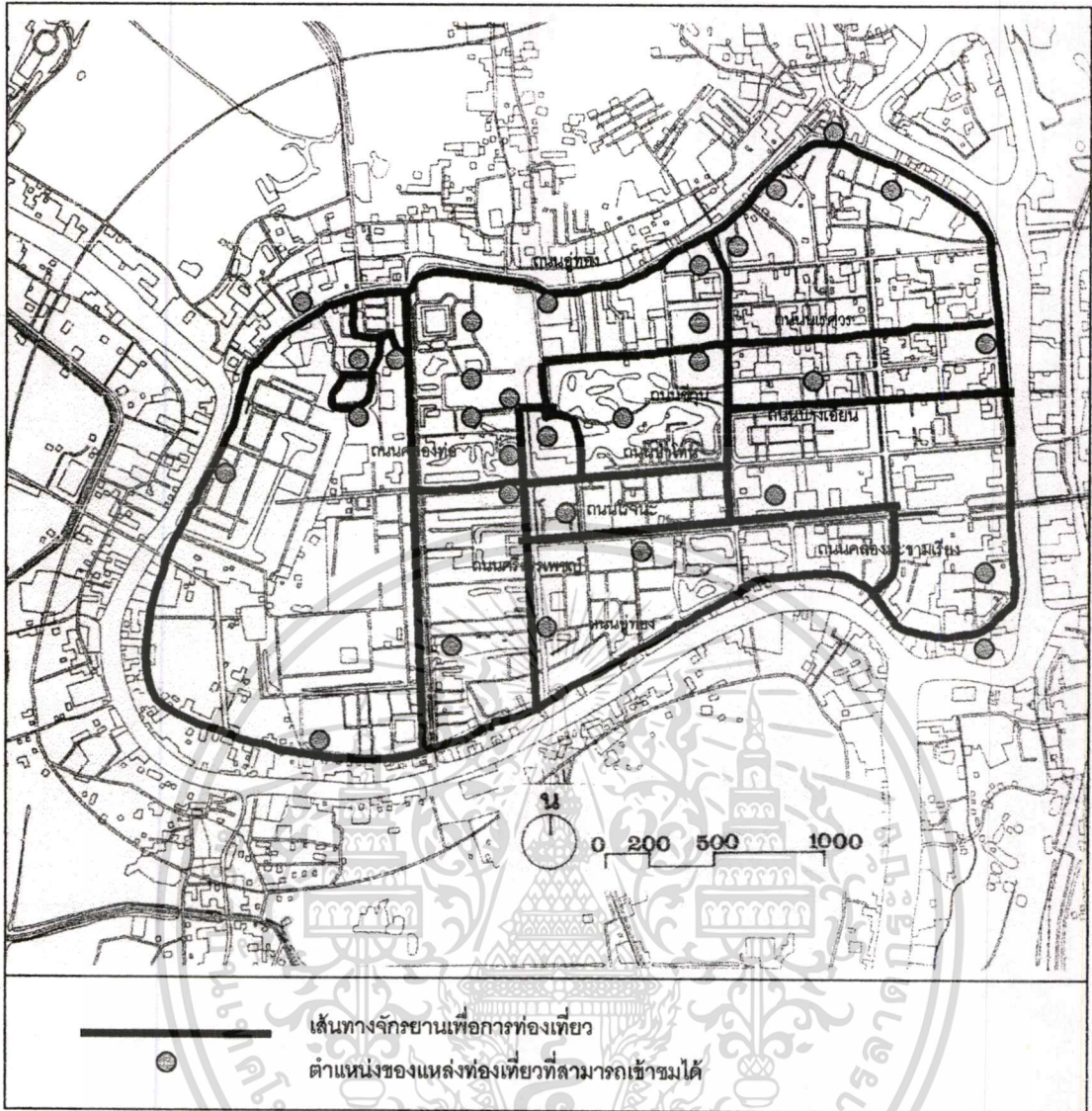
โครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา สามารถแบ่งออกเป็นเส้นทางระยะต่างๆได้ เพื่อให้สอดคล้องกับระยะเวลาในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวแต่ละกลุ่ม โดยการพิจารณาถึงแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวนิยมเดินทางไปท่องเที่ยวเป็นหลัก รวมถึงการพิจารณาร่วมกับผลการวิเคราะห์ระดับศักยภาพของถนนในบทที่ 5 เพื่อทราบถึงปัจจัยที่ควรปรับปรุงพัฒนาเส้นทางที่กำหนดขึ้น ให้มีความเหมาะสมต่อการใช้รถจักรยาน ซึ่งแบ่งเป็นเส้นทางตามระยะเวลาในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวได้ดังนี้

กลุ่มที่ใช้เวลาในการท่องเที่ยว 1-4 ชั่วโมง

ระยะทางประมาณ 4.5 กิโลเมตร เริ่มต้นเส้นทางที่บริเวณศูนย์ข้อมูลวิชาการการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นสถานที่ที่นักท่องเที่ยวสามารถสอบถามข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สนใจได้ จากนั้นใช้เส้นทางถนนโรจนะ ถนนชี่กุน ถนนนเรศวร ถนนป่าไทน ถนนศรีสรรเพชญ์ และถนนย่อยหลังวัดพระราม นักท่องเที่ยวสามารถเลือกชมสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจโดยให้สอดคล้องกับระยะเวลาที่ตนเองเดินทางมาเที่ยวได้ดังนี้ พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติเจ้าสามพระยา ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์ บึงพระราม วัดมหาธาตุ พระราชานุสาวรีย์พระเจ้าอู่ทอง วัดพระศรีสรรเพชญ์ พระราชวังโบราณ วิหารมงคลบพิตร วัดพระราม คุ้มขุนแผน ศาลหลักเมือง โดยเส้นทางที่กำหนดขึ้นนี้ใช้ถนนที่มีศักยภาพในการจัดเส้นทางจักรยานในระดับมาก คือ ถนนศรีสรรเพชญ์ สามารถจัดเส้นทางจักรยานได้โดยไม่ต้องปรับปรุงสภาพกายภาพมากนัก ส่วนถนนนเรศวร ถนนโรจนะ ถนนป่าไทน และถนนย่อยหลังวัดพระราม มีศักยภาพในการจัดเส้นทางจักรยานในระดับปานกลาง ต้องมีการปรับปรุงทางด้านความร่มรื่นของต้นไม้ตามเส้นทาง เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้กับการใช้รถจักรยานมากขึ้น ส่วนถนนชี่กุนมีศักยภาพในการจัดเส้นทางจักรยานในระดับน้อย ต้องมีการจัดเส้นทางจักรยานบนพื้นที่ถนนให้มีชัดเจน และปรับปรุงทางด้านความร่มรื่นของต้นไม้ตามเส้นทาง โดยรายละเอียดของเส้นทางได้แสดงไว้ในรูปที่ 6.8

กลุ่มที่ใช้เวลาในการท่องเที่ยวทั้งวัน

ระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตร เริ่มต้นเส้นทางที่บริเวณศูนย์ข้อมูลวิชาการการท่องเที่ยวเช่นกัน และใช้เส้นทางเดียวกันกับกลุ่มที่ใช้เวลาในการท่องเที่ยวครึ่งวัน จากนั้นเพิ่มระยะทางโดยใช้เส้นทาง ถนนอุททอง ถนนโรจนะ ถนนนเรศวร และถนนบางเอียน นักท่องเที่ยวสามารถเลือกชมสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจ โดยให้สอดคล้องกับระยะเวลาที่ตนเองเดินทางมาเที่ยวได้ดังนี้ แหล่งท่องเที่ยวเช่นเดียวกับกลุ่มที่ใช้เวลาในการท่องเที่ยวครึ่งวันทุกแห่ง อนุสรณ์สถานปรีดีพนมยงค์ เจดีย์ศรีสุริโยทัย สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ วัดราชประดิษฐฐาน วัดขุนแสน ตลาดหัวรอ พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติจันทรเกษม สวนรมิมน้ำบริเวณแยกป่ามะพร้าว ตลาดเจ้าพรหม พิพิธภัณฑ์เรือไทย วัดขุนเมืองใจ สวนรมิมน้ำใต้สะพานปรีดีธำรงค์ วัดสุวรรณดาราราม และป้อมเพชร โดยเส้นทางที่กำหนดเพิ่มเติมจากกลุ่มที่ใช้เวลาครึ่งวัน มีถนนที่มีศักยภาพในการจัดเส้นทางจักรยานในระดับมาก คือ ถนนอุททองฝั่งทิศตะวันตก สามารถจัดเส้นทางจักรยานได้โดยไม่ต้องปรับปรุงสภาพกายภาพมากนัก ส่วนถนนอุททองฝั่งทิศเหนือและใต้ ถนนโรจนะมีศักยภาพในการจัดเส้นทางจักรยานในระดับปานกลาง ต้องมีการปรับปรุงทางด้านความร่มรื่นของต้นไม้ตามเส้นทาง เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการใช้รถจักรยานมากขึ้น ส่วนถนนนเรศวร ถนนบางเอียน ถนนอุททองฝั่งทิศตะวันออกมีศักยภาพในการจัดเส้นทางจักรยานในระดับน้อย ต้องมีการจัดเส้นทางจักรยานบนพื้นที่ถนนให้มีชัดเจน และปรับปรุงทางด้านความร่มรื่นของต้นไม้ตามเส้นทาง โดยรายละเอียดของเส้นทางได้แสดงไว้ในรูปที่ 6.10



รูปที่ 6.10 แสดงการจัดโครงข่ายเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา สำหรับกลุ่มที่ใช้เวลาในการท่องเที่ยวทั้งวัน

จากการจัดเส้นทางที่มีความสอดคล้องกับระยะเวลาในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวดังกล่าวนี้ จะมีส่วนช่วยให้นักท่องเที่ยวสามารถเลือกเส้นทางที่เหมาะสมกับระยะเวลาในการท่องเที่ยวของตนเองได้ แต่การกำหนดเส้นทางดังกล่าวนี้เป็นเพียงทางเลือกสำหรับนักท่องเที่ยวเท่านั้น นักท่องเที่ยวแต่ละกลุ่มอาจเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สนใจนอกเหนือจากเส้นทางที่กำหนดไว้ก็ได้ ซึ่งขึ้นอยู่กับความสนใจและความต้องการของนักท่องเที่ยวเหล่านั้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6.5.7 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

ในการศึกษาครั้งนี้เป็นเพียงการศึกษาเพื่อดูแนวโน้มทัศนคติความต้องการของนักท่องเที่ยวว่ามีความเห็นด้วย และมีความต้องการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาหรือไม่ โครงข่ายของเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับทางจักรยาน ควรมีรูปแบบอย่างไรที่สามารถรองรับความต้องการ และพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวได้ ดังนั้น การศึกษาในครั้งต่อไปควรศึกษาถึงประเด็นต่างๆดังนี้

- 1) ศึกษาผลกระทบของการใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ว่ามีผลกระทบต่อปัจจัยใดบ้างในพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา
- 2) ศึกษาการต่อเชื่อมโครงข่ายเส้นทางจักรยานออกไปสู่แหล่งท่องเที่ยวต่างๆภายนอกเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเลือกเดินทางท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆได้

ซึ่งการศึกษาดังกล่าวจะทำให้การใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมีประสิทธิภาพ และส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยเฉพาะบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา และบริเวณใกล้เคียงให้ดียิ่งขึ้นต่อไป



บรรณานุกรม

- กัลยา วานิชย์บัญชา. 2545. การใช้ SPSS for Windows ในการวิเคราะห์ข้อมูล.
พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ : หจก. ซี เค แอนด์ เอส โฟโต้สตูดิโอ.
- กัลยา วานิชย์บัญชา. 2545. การวิเคราะห์สถิติ : สถิติสำหรับการบริหารและการวิจัย.
พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2539. "การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา."
วารสารทางวิชาการ ราชภัฏกรุงเทพฯ. 3(6) : 73-77.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2543. เข้าใจดินเข้าใจเทีซวอยุธยา. กรุงเทพฯ : แปลน
โมทีฟ.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2533. "ความหมายและความสำคัญของการท่องเที่ยว."
19-23. ใน การฝึกหัดครู, กรม, (ผู้รวบรวม). การท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ : กรมการ
ศาสนา.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2542. คู่มือจักรยานท่องเที่ยวมรดกโลก พระนครศรีอยุธยา.
ม.ป.ท.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2543. คู่มือนำชมพระนครศรีอยุธยา นครประวัติศาสตร์
พ.ศ.1893-2310. กรุงเทพฯ : ด้านสุทธาการพิมพ์.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2545. "โรจน์เรื่อง เมืองศิลป์ บนผืนดินไทย." ธุรกิจท่องเที่ยว.
15(7) : 31-33.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2545. สถิติการท่องเที่ยวภายในประเทศภาคกลาง ปี2544.
กรุงเทพฯ : กองสถิติและวิจัย.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา, สำนักงาน. 2539.
"การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา." ราชภัฏกรุงเทพฯ. 3(6) : 73-77.
- กฤษฎา บานชื่น. 2544. คู่มือจักรยานเพื่อสุขภาพ. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพฯ : หมอชาวบ้าน.
- คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, สำนักงาน. 2545. แผนแม่บทด้านการจราจรและ
ขนส่งเมืองภูมิภาค จังหวัดพระนครศรีอยุธยา รายงานฉบับสมบูรณ์. กรุงเทพฯ:
คณะอนุกรรมการการส่งเสริมทัศนศึกษาสำหรับเยาวชน และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.
ม.ป.ป. แผนส่งเสริมการท่องเที่ยวทัศนศึกษาสำหรับเยาวชนระยะ 5 ปี(พ.ศ.2540-
2545). ม.ป.ท.
- จังหวัดพระนครศรีอยุธยา, สำนักงาน ฝ่ายข้อมูลและติดตามผล. 2545. ข้อมูลทั่วไป.

[Online]. เข้าถึงได้จาก : <http://WWW.ayutthaya.go.th/general.htm>.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น เมื่อผู้ใดเห็นหน้าไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จังหวัดพระนครศรีอยุธยา, สำนักงาน ฝ่ายข้อมูลและติดตามผล. 2545. **ข้อมูลสถิติสำคัญ.**

[Online]. เข้าถึงได้จาก : <http://WWW.ayutthaya.go.th/statistics.htm>.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2531. **คู่มือพัฒนาภูมิทัศน์เมืองเพื่อการท่องเที่ยว.** กรุงเทพฯ :

ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตร์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2531. **แผนหลักพัฒนาการท่องเที่ยวจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และบริเวณใกล้เคียง.** กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยสังคม.

ฉลองศรี พิมลสมพงศ์. 2542. **การวางแผนและพัฒนาตลาดการท่องเที่ยว.** กรุงเทพฯ :

ภาควิชาศิลปอาชีพ คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ชลาสินธุ์ จันทรวงษา, พ.ศ.ท. 2544. **พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ปรับปรุง**

พ.ศ.2545. กรุงเทพฯ : สุตรไพศาล.

ดุษฎี ชุมสาย, ม.ล. และญิบพัน พรหมโยธี. 2527. **ปฐมบทแห่งวิชาการท่องเที่ยว.** กรุงเทพฯ :

ไทยวัฒนาพานิช.

นิคม จารุมณี. 2535. **การท่องเที่ยวและการจัดอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว.** กรุงเทพฯ :

ภาคพัฒนาตำราและเอกสารวิชาการ หน่วยงานพิเศษ กรมการฝึกหัดครู.

นิคม จารุมณี. 2533. "ผลกระทบจากอุตสาหกรรมท่องเที่ยว." หน้า 217-224. ใน

การฝึกหัดครู, กรม(ผู้รวบรวม). **การท่องเที่ยว.** กรุงเทพฯ : กรมการศาสนา.

บุญเรียง ขจรศิลป์. 2533. **การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS.**

กรุงเทพฯ : ฟิสิกส์เซ็นเตอร์การพิมพ์.

ประพัทธ์พงษ์ อุปลา. 2545. "การศึกษาแนวทางการใช้จักรยานเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า บีทีเอส กรณี

ศึกษาสถานีอารีย์." วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผน

ชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า

เจ้าคุณทหาร ลาดกระบัง.

ประสงค์ เอี่ยมอนันต์. 2539. "การดูแลรักษาโบราณสถานและสภาพแวดล้อม." 55-69. ใน

สาระความรู้เกี่ยวกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมศิลปกรรมท้องถิ่น. : เสมาธรรม.

พรรณนิภา จ่างวิทยา. 2540. "การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเทศบาลเมืองนครปฐม."

วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนผังเมือง

บัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

มหาวิทยาลัยศิลปากร. 2542. **แผนแม่บทระยะที่ 2 โครงการอนุรักษ์และพัฒนานครประวัติศาสตร์**

ศาสตร์พระนครศรีอยุธยา. กรุงเทพฯ : ม.ป.ท.

- มูทิตา ปิ่นสุนทร. 2542. "การวางแผนเส้นทางจักรยานที่เหมาะสมเพื่อการท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานครโกสินทร์." วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเทคโนโลยีที่เหมาะสมเพื่อการพัฒนาทรัพยากร บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- วรัญญา ภัทรสุข. 2545. **ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์.** กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วิชาการ, กรม กระทรวงศึกษาธิการ. 2542. **จราจรเมืองไทย.** กรุงเทพฯ : ม.ป.ท.
- วิวัฒน์ชัย บุญยภักดี. 2533. "ทรัพยากรการท่องเที่ยวและผลกระทบของการท่องเที่ยว." หน้า 89-92. ใน การฝึกหัดครู, กรม, (ผู้รวบรวม). **การท่องเที่ยว.** กรุงเทพฯ : กรมการศาสนา.
- ศิริชัย กาญจนวาสี และคณะ. 2544. **การเลือกใช้สถิติที่เหมาะสมสำหรับการวิจัย.** พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : บุญศิริการพิมพ์.
- ศิลปากร, กรม. 2530. **โครงการอนุรักษ์และพัฒนามรดกประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา.** กรุงเทพฯ : กองโบราณคดี.
- สถิติจังหวัดพระนครศรีอยุธยา, สำนักงาน. 2545. **โครงการสำมะโนประชากรและการเคหะ พ.ศ.2543.** [Online]. เข้าถึงได้จาก : <http://WWW.nso.go.th/provweb/cwdweb/ayutthaya/cproj1.htm>.
- สมบัติ กาญจนกิจ. 2544. **นันทนาการและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว.** กรุงเทพฯ : สำนักวิชาวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สารคดี, สำนักพิมพ์. 2538. **อยุธยา.** กรุงเทพฯ : ด้านสุทธาการพิมพ์.
- สารคดี, สำนักพิมพ์. 2544. **อยุธยา เที่ยวทั่วไทยไปกับนาสรอบรู้.** พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : กรุงเทพฯ.
- สุรพล ปธานวนิช และคณะ. ม.ป.ป. **แนวทางการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อสวัสดิการสังคมของผู้ใช้แรงงาน.** กรุงเทพฯ : สาขาพัฒนาแรงงานและสวัสดิการ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- "อยุธยา." Trips Magazine. 7(73) : 40-41.
- อภิโชค แซ่ไคว้ว. 2541. **วิวัฒนาการขนพาหนะทางบกของไทย.** กรุงเทพฯ : ม.ป.ท.
- "อุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา." Trips Magazine. 6(67) : 85-98.
- อุทัย วิสูตรธนาวิทย์. 2544. **คู่มือกฏจราจร.** พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ : ไทยมิตรการพิมพ์.
- เอส เจ เอ ทรีดี จำกัด, บริษัท. 2537. **โครงการปรับปรุงแผนแม่บทนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา.** กรุงเทพฯ : ม.ป.ท.

- Alexandra, C. et. al. 1981. **A Pattern Language**. 5th ed. USA.
- American Association of Stage Highway and Transportation Officials (ASSHTO). 1989. **Bicycle Transportation**. Washington : ASSHTO.
- American Association of Stage Highway and Transportation Officials (ASSHTO). 1991. **Guide for The Development of Bicycle Facilities**. Washington : ASSHTO.
- American Society of Civil Engineers (ASCE). 1980. **Bicycle Transportation : A Civil Engineer's Note Book for Bicycle Facilities**. New York : ASCE.
- Broadhurst, R. 2001. **Managing Environments for Leisure and Recreation**. London : Routledge.
- Burns, M.P. 1995. **Tourism a New Perspective**. Great Britain : Prentice Hall.
- De Chiara, J. and Koppelman, L.E. 1984. **Time Saver Standards for Site Planning**. USA : Mc Graw – Hill Book Company.
- Herbert, D.T., editor. 1995. **Heritage, Tourism and Society**. Mansell Publishing Limited. A Cassell Imprint.
- Hough, M. 1995. **Cities and Natural Process**. London : Routledge.
- King, M. n.d. **Bicycle Facility Selection A Comparison of Approaches**. n.p.
- Lynch, K. 1973. **The Image of The City**. Cambridge : The M.I.T Press.
- Mathieson, A. and Wall, G. 1982. **Tourism Economic, Physical and Social Impacts**. USA : Longman Group.
- O'Flaherty, C., editor. 1997. **Transport Planning and Traffic Engineering**. n.p.
- Oregon Department of Transportation. 2002. **Bicycle Parking**. [Online]. Available : <http://WWW.odot.state.or.us/techserv/bikewalk/planimag/parking.htm>.
- Oregon Department of Transportation. 2002. **Bicyclists & Pedestrians : Similarities & Differences**. [Online]. Available : <http://WWW.odot.state.or.us/techserv/bikewalk/planimag/secondpt.htm#simdif>.
- Oregon Department of Transportation. 2002. **The Importance of Bicycling & Walking**. [Online]. Available : <http://WWW.odot.state.or.us/techserv/bikewalk/planimag/importbw.htm>.
- Pearce, D. 1992. **Tourist Organizations**. UK : Longman Group.
- Prentice, R.C. 1993. **Tourism and Heritage Places**. London : Routledge.
- Slinn, M. et. al. 1998. **Traffic Engineering Design Principles and Practice**. n.p.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

The Architects' Journal Technical Section, editor. 1981. Handbook of Urban Landscape.

London : The Architectural Press.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาคผนวก ก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสอบถามชุดที่.....



**แบบสอบถามสำหรับนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวภายในเกาะเมือง
พระนครศรีอยุธยา**

เรียนท่านผู้ตอบแบบสอบถาม

เนื่องด้วยข้าพเจ้า นายปนายุ ไชยรัตนานนท์ นักศึกษาปริญญาโท สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลังทำวิทยานิพนธ์เรื่อง " การจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา " ซึ่งมีจุดมุ่งหมายเพื่อสอบถามทัศนคติของนักท่องเที่ยวต่อกิจกรรมการขี่จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และเพื่อที่จะได้นำข้อมูลไปทำการวิเคราะห์หาแนวทางในการจัดเส้นทางจักรยานต่อไป

ดังนั้น ข้าพเจ้าจึงใคร่ขอความกรุณาให้ผู้ตอบแบบสอบถาม ตอบโดยความเป็นจริง เพื่อประโยชน์ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ และข้อมูลที่ได้รับจากแบบสอบถามนี้จะไม่เปิดเผยต่อสาธารณะหรือหน่วยงานราชการอื่นใด โดยจะเป็นข้อมูลทางวิชาการที่จะนำไปใช้ในการศึกษาเท่านั้น

ขอขอบพระคุณอย่างสูง

นายปนายุ ไชยรัตนานนท์

แบบสอบถามสำหรับนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

กรุณาทำเครื่องหมาย X หน้าคำตอบที่ท่านต้องการหรือเติมข้อความในช่องว่างตามความเป็นจริง

1. คุณลักษณะนักท่องเที่ยว

1. เพศ

() ชาย () หญิง

2. อายุ.....ปี

3. ที่อยู่: ระบุจังหวัด

4. อาชีพ

() นักเรียน / นักศึกษา

() ข้าราชการ / รัฐวิสาหกิจ / พนักงานบริษัทเอกชนหรือลูกจ้างที่มีรายได้ประจำ

() ประกอบธุรกิจส่วนตัว

() แม่บ้าน / พ่อบ้าน / เกษียณอายุ

() อื่นๆ (ระบุ).....

2. พฤติกรรมของนักท่องเที่ยว

5. ท่านเคยเดินทางมาท่องเที่ยวที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยามาก่อนหรือไม่

() เคย () ไม่เคย

6. ท่านเดินทางมาท่องเที่ยวที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาอย่างไร

() มากับบริษัทนำเที่ยว () ไม่ได้มากับบริษัทนำเที่ยว

7. ท่านเดินทางมาที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาพร้อมกับ

() ครอบครัว ญาติพี่น้อง

() เพื่อนๆ

() มาโดยลำพัง

() อื่นๆ ระบุ.....

8. กลุ่มของท่านเดินทางมาที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาจำนวน.....คน

9. ท่านเดินทางมาที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาโดย

() รถยนต์ส่วนตัว

() รถเช่าเหมา

() รถโดยสารประจำทาง

() รถบัสของบริษัทนำเที่ยว

() รถไฟ

() เรือ

() รถมอเตอร์ไซด์

() รถจักรยาน

() อื่นๆ (ระบุ).....

10. ท่านพักค้างคืนหรือไม่ เมื่อเดินทางมาเที่ยวที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา

() พักค้างคืน จำนวน.....คืน

() ไม่พักค้างคืน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

11. ท่านใช้เวลาท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาประมาณเท่าใด
- () น้อยกว่า 2 ชั่วโมง () 2 – 4 ชั่วโมง
 () ครึ่งวัน () ทั้งวัน
12. กิจกรรมที่ท่านได้ทำเมื่อมาถึงเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีอะไรบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- () ศึกษาหาความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ประเพณี
 () กราบไหว้พระ / ทำบุญ () ประชุม / สัมมนา
 () เยี่ยมเยียนญาติพี่น้อง / เพื่อน () ติดต่อธุรกิจ / การงาน
 () ซื้อของที่ระลึก สินค้าท้องถิ่น () พักผ่อนหย่อนใจ
 () อื่นๆ ระบุ.....
13. แหล่งท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาประเภทใดที่ท่านนิยมไปมากที่สุด (เรียงตามลำดับความนิยม โดยเขียนหมายเลข 1 ถึง 5 เมื่อ 1 = นิยมไปมากที่สุด 2,3,4,5 รองลงมาตามลำดับ)
-พิพิธภัณฑ์ต่างๆ ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์
โบราณสถานต่างๆ
สถานที่ไหว้พระ ทำบุญ
สถานที่ซื้อของที่ระลึก สินค้าท้องถิ่น
สวนสาธารณะ ที่พักผ่อนหย่อนใจ
ตลาด
พื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำ
อื่นๆ (ระบุ).....
14. การเดินทางท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาท่านใช้ยานพาหนะใดในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- () รถยนต์ส่วนตัว () รถเช่าเหมา
 () รถโดยสารประจำทาง () รถบัสของบริษัทนำเที่ยว
 () รถจักรยานสามล้อ / รถสามล้อเครื่อง () เรือ
 () รถมอเตอร์ไซด์ () รถจักรยาน
 () อื่นๆ (ระบุ).....
15. เมื่อท่านเดินทางมาเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาแล้ว ท่านคิดว่าจะไปเที่ยวที่สถานท่องเที่ยวใดภายนอกเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาอีกบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- () วัดพนัญเชิง () วัดใหญ่ชัยมงคล
 () เสนีย์ดุสิตช้าง () พระราชานุสาวรีย์สมเด็จพระสุริโยทัย
 () วัดภูเขาทองและพระราชานุสาวรีย์สมเด็จพระนเรศวรมหาราช
 () วัดไชยวัฒนาราม () วัดพุทไธสวรรค์
 () วัดหน้าพระเมรุ () พระราชวังบางปะอิน
 () หมู่บ้านชาวต่างชาติ () อื่นๆ ระบุ.....

16. ภายใน 1 ปี ท่านเดินทางมาเที่ยวยังเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาบ่อยครั้งเท่าใด
 ไม่ได้มาทุกปี 1-2 ครั้ง
 3-4 ครั้ง 5 ครั้ง ขึ้นไป
17. ท่านจะกลับมาเที่ยวที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาอีกหรือไม่
 จะกลับมาอีก จะไม่กลับมาอีก ไม่แน่ใจ

3. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

18. ท่านเคยขี่จักรยานท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาหรือไม่
 เคย ไม่เคย
19. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ในการใช้จักรยาน เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้ขี่ไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา
 เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย ไม่แน่ใจ
20. ท่านคิดว่าปัจจัยต่อไปนี้เป็นอุปสรรคในการขี่จักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาหรือไม่ (ให้เขียนเครื่องหมาย X ในช่องที่ท่านเห็นสมควร)

ท่านคิดว่าปัจจัยต่อไปนี้เป็นอุปสรรคในการขี่จักรยานภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาหรือไม่	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. ความเร็วของรถยนต์และมอเตอร์ไซด์บนถนน					
2. ปริมาณของรถยนต์และมอเตอร์ไซด์บนถนน					
3. ความลาดชันของถนน					
4. มุมเลี้ยว / ทางโค้งของถนน					
5. สภาพพื้นผิวของถนน					
6. ความต่อเนื่องของเส้นทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยว					
7. ระยะทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ					
8. ยานพาหนะที่จอดทิ้งไว้ข้างทาง					
9. สภาพแวดล้อมของเส้นทาง เช่น ขาดความร่มรื่นของร่มไม้ , ไม่มีที่กำบังแดด ฝน , ทัศนียภาพ 2 ข้างทางไม่สวยงาม เป็นต้น					

21. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าการจัดทำทางจักรยาน ควรมีสื่ออำนวยความสะดวกอย่างอื่นร่วมด้วย เช่น ป้ายบอกทาง ป้ายเตือนอันตราย เป็นต้น
 เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย ไม่แน่ใจ

22. ท่านคิดว่าสิ่งใดต่อไปนี่ที่ควรจัดให้มีร่วมกับทางจักรยาน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- () ป้ายบอกเส้นทาง
- () ป้ายเตือนระวังอันตราย
- () ที่พักริมทางสำหรับผู้ขี่จักรยาน
- () ที่จอดรถจักรยานตามสถานที่ท่องเที่ยว
- () คู่มือแนะนำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว
- () การจัดแสงสว่างตามเส้นทางจักรยานเพื่อท่องเที่ยวในเวลากลางคืน
- () การจัดแสงสว่างตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆเพื่อท่องเที่ยวในเวลากลางคืน
- () จุดบริการเช่ารถจักรยานที่สามารถเช่าและคืนในจุดบริการใดก็ได้ในบริเวณเกาะเมืองฯ
- () การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทางท่องเที่ยว และแหล่งท่องเที่ยว
- () อื่นๆ ระบุ.....

23. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าควรจะมีการปิดถนนบางสายภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาไม่ให้นักยนต์แล่นเข้ามา เพื่อให้คนเดินเท้า และรถจักรยานได้ใช้การสัญจรอย่างปลอดภัย

- () เห็นด้วย () ไม่เห็นด้วย () ไม่แน่ใจ

24. ถ้าภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา มีการจัดทำเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว และมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการขี่จักรยาน ท่านจะมีความสนใจในการขี่รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว หรือไม่

- () มีความสนใจ () ไม่มีความสนใจ () ไม่แน่ใจ

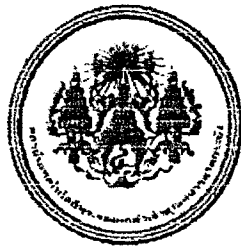
ขอขอบคุณเป็นอย่างสูงที่สละเวลาให้มีส่วนร่วมในการตอบแบบสอบถามนี้
โดยข้อมูลนี้จะถูกเก็บเป็นความลับเพื่อการศึกษาครั้งนี้อย่างแน่นอน



ภาคผนวก ข

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสอบถามชุดที่.....



Questionnaire for a survey on opinions of tourists travelling in Phra Nakhon
Si Ayutthaya Island

To tourists :

My name is Panayu Chairatananonda. I am studying for a Master of Urban and Regional Planning in Urban and Environmental Planning at The Department of Urban and Regional Planning , The Faculty of Architecture KMIT'L.

I am conducting this questionnaire survey in order to gather information needed for “ A Study on Setting Bikeways within Phra Nakhon Si Ayutthaya Island for Tourism Promotion “ for my master thesis. Your cooperation is essential to the study and will be gratefully appreciated.

Sincerely yours ,

Mr.Panayu Chairatananonda

**Questionnaire for a survey on opinions of tourists travelling in Phra Nakhon
Si Ayutthaya Island**

Please mark (X) in the appropriate place corresponding to your answers or fill in the blanks.

1. Personal Data of Tourist

1. Sex

() male () female

2. Age.....years old

3. Country of permanent residence.....

4. career

() student

() government official / state enterprise employee / employee

() own business

() unemployed / retirement

() others, please specify.....

2. Behavior of Tourist

5. Have you ever been to Phra Nakhon Si Ayutthaya Island before?

() Yes

() No

6. How did you come here?

() with a tour agency

() not with a tour agency

7. You come here with...

() family , cousins

() friends

() alone

() others, please specify

8. How many people are there in your travel group? Please specify.....

9. You came here by...

() private car

() hired car

() public bus

() tour agency's bus

() train

() boat

() motorcycle

() bicycle

() others, please specify.....

10. Do you stay over night here?

() Yes, for the amount of.....night(s)

() No

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

11. The approximate time you plan to spend here is...

- () less than 2 hours () 2 – 4 hours
 () half day () all day

12. What activities did you do when you came here? (you can choose more than one answer)

- () learnt about the history of place , cultures and traditions
 () paid respect to the Buddha image / made merit
 () attended a meeting / seminar
 () visit cousins / friends () had a business contact / worked
 () bought some souvenirs / local's goods () relaxed
 () others, please specify.....

13. What are your favorite tourist attractions? (please arrange there in the order of your favorite from 1 to 5 ,1 = the most favorite 2,3,4,5 is less favorite respectively)

-museums / historical study center
ruins of the ancient edifices : places , temples , etc.
places of warship to the Lord Buddha and of merit making
souvenir shops / local's goods shops
public parks / recreation areas
markets
river fronts
 others, please specify.....

14. While on the Island , you travel around this area by... (you can choose more than one answer)

- () private car () hired car
 () public bus () tour agency's bus
 () tricycle / motor tricycle () boat
 () motorcycle () bicycle
 () others, please specify.....

15. Besides Phra Nakhon Si Ayutthaya Island where else did you visit or do you plan to visit? (you can choose more than one answer)

- () Wat Phananchong () Wat Yai Chiyamonghkon
 () Elephant Kraal () Queen Suri Yothai Memorial
 () Wat Phu – Khao Thong and King Naresuan Memorial
 () Wat Chaiwatthanaram () Wat Phutthaisawan
 () Wat Na Phra Men () Bang Pa – In Palace
 () Foreigner Settlements () others, please specify.....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

16. In 1 year , how many times do you visit Phra Nakhon Si Ayutthaya Island?

- () not every year () 1 – 2 times
 () 3 – 4 times () 5 times or more than

17. Will you return to this place again?

- () yes () No () Not sure

3. Your Opinions about Setting Bikeways to Promote Tourism

18. Have you ever traveled around the Island by bicycle?

- () Yes () No

19. Do you agree that tourists should use a bicycle to visit various tourist attraction while on the Island?

- () yes () No () Not sure

20. In your opinion what are obstacles for riding a bicycle around Phra Nakhon Si Ayutthaya Island?

(please mark (X) under the column that best represents your opinion of each statement)

<u>Obstacles</u> for riding a bicycle around Phra Nakhon Si Ayutthaya Island?	Strongly agree	Quite agree	Neutrally agree	Neutrally disagree	Strongly disagree
1. Speed of vehicles on the roads					
2. Quantity of vehicles on the roads					
3. Slope of the roads					
4. Curve of the roads					
5. Condition of surface of the roads					
6. link of the way to all of the tourist attractions					
7. Distance from one tourist attractions to the others					
8. Vehicles parked along the roads					
9. Environment of routes (Ex: lack of shade of the trees , lack of protection from the sunshine and the rain , lack of good views along the routes, etc.)					

21. Do you agree that constructing bikeways should go together with the construction of other facilities? (Ex : street signs , warning signs etc.)

- () Yes () No () Not sure

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติผู้เขียน

นายปนาย ไชยรัตนานนท์ เกิดเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ.2517 ที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาสถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์ ภาควิชาสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2541

เข้าศึกษาต่อในระดับปริญญาโทการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม คณะบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2543

ได้รับทุนโครงการพัฒนาอาจารย์ สาขาขาดแคลนที่ศึกษาในประเทศ สาขาผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จากทบวงมหาวิทยาลัย ในระดับปริญญาโท - เอก ในปีการศึกษา 2544



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้