

แนวทางในการออกแบบระบบสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว
โบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

DESIGN GUIDELINE OF TRANSPORTATION SYSTEM
FOR ENCOURAGING THE HERITAGE AND HISTORICAL TOURISM
IN PHETCHABURI MUNICIPALITY



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2561

KMITL-2018-AR-M-001-028

แนวทางในการออกแบบระบบสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว
โบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

DESIGN GUIDELINE OF TRANSPORTATION SYSTEM
FOR ENCOURAGING THE HERITAGE AND HISTORICAL TOURISM
IN PHETCHABURI MUNICIPALITY



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
พ.ศ. 2561

KMITL-2018-AR-M-001-028

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

DESIGN GUIDELINE OF TRANSPORTATION SYSTEM
FOR ENCOURAGING THE HERITAGE AND HISTORICAL TOURISM
IN PHETCHABURI MUNICIPALITY



A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF
MASTER OF URBAN AND REGIONAL PLANNING PROGRAM IN URBAN AND ENVIRONMENTAL PLANNING
FACULTY OF ARCHITECTURE
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG
2018
KMUTL-2018-AR-M-001-028

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



COPYRIGHT 2018

FACULTY OF ARCHITECTURE

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ใบรับรองวิทยานิพนธ์

หัวข้อวิทยานิพนธ์

แนวทางในการออกแบบระบบสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน
ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
DESIGN GUIDELINE OF TRANSPORTATION SYSTEM FOR ENCOURAGING
THE HERITAGE AND HISTORICAL TOURISM IN PHETCHABURI
MUNICIPALITY

นักศึกษา

นายจักรวิษณ์ พงศ์สิน

รหัสประจำตัว

56602097

ปริญญา

การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

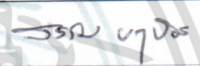

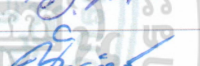
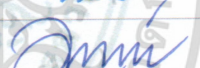

สาขาวิชา

การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

รองศาสตราจารย์ ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์	ลายมือชื่อ
รองศาสตราจารย์ ดร.สรวิศ นฤปิติ	
รองศาสตราจารย์ ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา	
รองศาสตราจารย์ ดร.อมร กฤษณพันธ์	
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณัฐกฤษฐ์ นบนอบ	
ดร.อมร บุญต่อ	

วัน / เดือน / ปี ที่สอบ 20 มิถุนายน 2561

สถานที่สอบ กลุ่มวิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์รับรองแล้ว

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อันธิกา สวัสดิ์ศรี)

คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

วันที่ 31 เดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2561

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อวิทยานิพนธ์

แนวทางในการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริม

การท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

นักศึกษา

นายจักรวิษณ์ พฤฒิสาร

รหัสประจำตัว

56602097

ปริญญา

การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชา

การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม

พ.ศ.

2561

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

รศ.ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา

บทคัดย่อ

เพชรบุรีเป็นเมืองที่มีโบราณสถานที่สำคัญหลายแห่ง พร้อมทั้งยังมีตำแหน่งที่ตั้งที่สำคัญคือ ประตูสุภาคใต้และตั้งอยู่ในเส้นทางท่องเที่ยวชายหาดชะอำ - หัวหิน งานวิจัยนี้จึงมีเป้าหมายเพื่อออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ให้สอดคล้องและเหมาะสมกับพื้นที่เมือง พร้อมทั้งเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจภายในเมือง โดยมีวัตถุประสงค์ คือ (1) ศึกษาสภาพกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมในพื้นที่เทศบาลเมืองเพชรบุรี (2) ศึกษาบทบาทและความสำคัญของโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี (3) ศึกษาความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี (4) ศึกษาความพึงพอใจและความต้องการในการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี (5) เสนอแนะแนวทางในการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล จำนวน 400 ชุด เป็นกลุ่มผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ 200 ชุด และกลุ่มนักท่องเที่ยว 200 ชุด และการสัมภาษณ์ความคิดเห็นเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี จำนวน 3 กลุ่ม

ผลการศึกษาด้านลักษณะประชากร พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย โดยเพศหญิงคิดเป็น ร้อยละ 61.50 เพศชายคิดเป็นร้อยละ 38.50 มีการศึกษาอยู่ในระดับ อนุปริญญา – ปริญญาตรีมากที่สุด อาชีพรับราชการ โดยมีอายุเฉลี่ย 37 ปี มีรายได้เฉลี่ย 19,288 บาทต่อเดือน และพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง โดยเพศชายคิดเป็น ร้อยละ 52.50 เพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 47.50 มีการศึกษาอยู่ในระดับอนุปริญญา – ปริญญาตรีมากที่สุด อาชีพรับราชการ โดยมีอายุเฉลี่ย 35 ปี มีรายได้เฉลี่ย 24,728 บาทต่อเดือน

ผลการศึกษาด้านพฤติกรรมการเดินทาง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่ใช้รูปแบบจักรยานยนต์ในการเดินทางในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี คิดเป็นร้อยละ 63.50 และพบว่า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ใช้รูปแบบรถยนต์ส่วนบุคคลในการท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 85.00 ใช้รูปแบบรถยนต์ส่วนบุคคลในการท่องเที่ยวเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 85.00 ใช้รูปแบบในการท่องเที่ยวเดินทางไป – กลับ ภายในหนึ่งวันเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 46.00 มีการท่องเที่ยวโบราณสถานส่วนใหญ่ 4-6 ครั้งต่อปี ใช้เวลาเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรี 2 ชั่วโมง

ผลการศึกษาด้านความเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีความคิดเห็นว่ารู้จักโบราณสถาน ค่าเฉลี่ยที่ 3.47 (ระดับปานกลาง) มีความคิดเห็นว่โบราณสถานมีความสำคัญ ค่าเฉลี่ยที่ 4.19 (ระดับมาก) มีความคิดเห็นว่ได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยวโบราณสถาน ค่าเฉลี่ยที่ 3.72 (ระดับมาก) มีความคิดเห็นว่ควรมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ค่าเฉลี่ยที่ 4.19 (ระดับมาก) พบว่โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีที่กลุ่มผู้อยู่อาศัยรู้จักมากที่สุด คือ วัดมหาธาตุวรวิหาร พระนครคีรี (เขาวัง) และ วัดพระพุทธไสยาสน์ (วัดพระนอน) ร้อยละ 100.00 พบว่ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นว่รู้จักโบราณสถาน ค่าเฉลี่ยที่ 3.30 (ระดับปานกลาง) มีความคิดเห็นว่โบราณสถานมีความสำคัญ ค่าเฉลี่ยที่ 3.47 (ระดับปานกลาง) มีความคิดเห็นว่ได้รับประโยชน์ จากการท่องเที่ยวโบราณสถาน ค่าเฉลี่ยที่ 4.15 (ระดับมาก) มีความคิดเห็นว่ควรมีการส่งเสริม การท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ค่าเฉลี่ยที่ 4.24 (ระดับมาก) พบว่โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีที่กลุ่มนักท่องเที่ยวรู้จักมากที่สุดคือ พระนครคีรี (เขาวัง) ร้อยละ 88.00 รองลงมาคือ วัดมหาธาตุ-วรวิหาร ร้อยละ 62.50 และวัดพระพุทธไสยาสน์ (วัดพระนอน) ร้อยละ 49.00

ผลการศึกษาด้านระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหา ระดับความต้องการในการพัฒนาหรือปรับปรุงในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว พบว่ ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีระดับความพึงพอใจในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีต่ำที่สุด คือ ด้านค่าบริการ ค่าเฉลี่ยที่ 3.12 (ระดับปานกลาง) และพบว่ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวมีระดับความพึงพอใจในการสัญจร ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีต่ำที่สุด คือ ด้านค่าบริการ ค่าเฉลี่ยที่ 3.30 (ระดับปานกลาง) พบว่ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีปัญหาในการสัญจร ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี มากที่สุด คือ ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง ค่าเฉลี่ยที่ 2.97 (ระดับปานกลาง) และพบว่ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยว มีระดับปัญหาในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีมากที่สุด คือ ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.51 (ระดับมาก) พบว่ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัย มีระดับความต้องการในการพัฒนาหรือปรับปรุงในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี มากที่สุด คือ ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.77 (ระดับมาก) และพบว่ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวมีระดับความต้องการในการพัฒนา หรือปรับปรุงในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีมากที่สุด คือ ด้านความน่าสนใจ ในการเดินทาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.83 (ระดับมาก) ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีระดับความต้องการในการพัฒนาการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีมากที่สุด คือ ที่จอดรถ ค่าเฉลี่ยที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

II

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.90 (ระดับมาก) และพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวมีระดับความต้องการในการพัฒนาการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีมากที่สุด คือ ที่จอดรถ ค่าเฉลี่ยที่ 4.05 (ระดับมาก) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลฝั่งทางเลือกระบบการสัญจรที่เหมาะสมกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่เลือกระบบขนส่งสาธารณะ (รถสองแถว) ร้อยละ 35.50 และพบว่าผู้ตอบแบบสอบถาม กลุ่มนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เลือกระบบถนน-ที่จอดรถ (รถยนต์ส่วนบุคคล) ร้อยละ 38.50 ผลจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบระบบสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี เห็นว่าควรพัฒนาทุกระบบ เพื่อเป็นการกระจายรายได้แก่คนในพื้นที่ พร้อมทั้งเป็นการอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว ควรพัฒนาระบบถนนและที่จอดรถ เพื่อสอดคล้องกับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว และเห็นว่าควรพัฒนาระบบรถสองแถว เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบในเมือง

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งนี้ เพื่อให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว ออกแบบเส้นทางทางท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีควรมีรูปแบบการท่องเที่ยวที่สามารถใช้เวลาท่องเที่ยวภายในหนึ่งวัน มีรูปแบบที่มีความน่าสนใจในการเดินทางท่องเที่ยว และพื้นที่รองรับที่จอดรถในโบราณสถานที่เป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยว คือ พระนครคีรี(เขาวัง) วัดมหาธาตุวรวิหาร และวัดพระพุทธไสยาสน์ โดยมีการออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวรองรับรูปแบบรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อให้เกิดความสะดวกและน่าสนใจในการท่องเที่ยว โดยมีรูปแบบขนส่งสาธารณะควบคู่เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางท่องเที่ยวพร้อมทั้งลดปัญหาการจราจรภายในเมืองเพชรบุรีด้วยเช่นกัน

Thesis	Design Guideline of Transportation System for Encouraging the Heritage and Historical Tourism in Phetchaburi Municipality
Student	Mr.Jukkavit Puttisan
Student ID	56602097
Degree	Master of Urban and Regional Planning
Program	Urban and Environmental Planning
Year	2018
Thesis Advisor	Associate Professor Prapatpong Upala (Ph.D.)

ABSTRACT

Phetchaburi is a city with many important historical sites, and it is a major gateway to the south. Moreover, it is located on the route to Cha-am beach of Hua Hin. This research aimed to design a travel system to promote tourism in a consistent and appropriate with the city area in order to stimulate the urban economy. The objectives were (1) to study of physical, economic and social conditions in Phetchaburi Municipality, (2) to study the role and importance of historical monuments in Phetchaburi Municipality, (3) to study on the opinion about ancient monasteries in Phetchaburi Municipality, (4) to study the satisfaction and need for travel system design to promote tourism in Phetchaburi Municipality, and (5) to propose the guidelines for the design of travel systems to promote the historic sites in Phetchaburi Municipality. The questionnaire was used as a tool to collect 400 sets of data. It was a group of 200 residents and 200 tourists. There was also the interview with 3 groups of the officials involved in the design of the travel system to promote the historic sites in Phetchaburi Municipality.

The results showed that the majority of resident respondents were female than male, with the percentage of 61.50% for female and 38.50% for male with education level between diploma-bachelor degree. The average age of respondents was 37 years old and most of them worked in government service with the salary of 19,288 baht per month. It's also found that the respondents in tourist group were mostly male, accounted for 52.50% of male and 47.50% of female with education level between

diploma - bachelor degree respectively from low to high. Most of the worked in government service with the average age of 35 years old.

The study of travel behavior revealed that most respondents used motorcycle for traveling in Phetchaburi municipality, accounted for 63.50%. The majority of respondents who were tourists used personal cars in tourism, accounted for 85.00%. Most of tourism here was one-day trip, accounted for 46.00%. They would go to historical monument 4-6 times a year, and it took 2 hours for them to travel from their home to Phetchaburi

The study on the history monuments of Phetchaburi Municipality. It was found that the respondents of the residents group had a medium level of knowledge with mean of 3.47(Medium level), thought that historical monuments were important with mean of 4.19 (High level), thought that they had benefits from historical tourism with mean of 3.72 (High level). There was an opinion that tourism should be promoted in Phetchaburi municipality, mean of 4.19 (High level). Most known tourist attractions for residents were Wat Mahathat Worawihan , Phra Nakhon Khiri (Khao Wang) and Wat Saiyat (Wat Phra Non) with 100.00 percent average. It was also found that the respondents of the tourist group knew about historical monuments with mean of 3.30(Medium level), thought that historical monuments were important with mean of 3.47(Medium level), thought that they had benefits from historical tourism with mean of 4.15 (High level). There was an opinion that tourism should be promoted in Phetchaburi municipality, mean was 4.24 (High level). Most of tourists who traveling to Phetchaburi knew Phra Nakhon Khiri (Khao Wang) with average of mean 88.00, Wat Mahathat Worawihan with average of 62.50, and Wat Saiyat (Wat Phra Non) with mean of 49.00.

The study on satisfaction level, problem level, need for development or improvement in travel system in Phetchaburi municipality. It was found that in resident group, service fare aspect had the lowest satisfaction level with the mean of 3.12 (Medium level). In tourist group, service fare aspect also had the satisfaction level with mean of 3.30 (Medium level). In case of problem of traveling in Phetchaburi municipality, it's found that the top problem for resident group of respondents was travel attractiveness with mean of 2.97(Medium level); and in tourist group of respondents, travel attractiveness was also the top problem with mean of 3.51(High level). In terms of the need for development or improvement in travel system in Phetchaburi municipality, it was found that in resident group of respondents, travel attractiveness

was the most needed thing to be developed or improved with mean of 3.77 (High level); as for tourist group of respondents, travel attractiveness was also the most needed thing to be developed or improved with mean of 3.83 (High level). Respondents in the resident group had the highest level of demand for parking lot development to promote tourism in Phetchaburi municipality with mean of 3.90 (High level), and in tourist group, parking lot aspect also had the highest level of demand for development to promote tourism in Phetchaburi municipality with mean of 4.05 (High level) Analytic results of alternative travel system to appropriate historical tourism promotion in Phetchaburi Municipality showed that most respondents selected the public transportation system (minibus) with percentage of 35.50, while in tourist group selected road-parking system with percentage of 38.50. The results of interviews with officials related to the design of the travel system to promote the historic site tourism in Phetchaburi Municipality, all systems should be developed to spread income to the people in the area and for tourists' convenience. Road and parking system should be considered to develop as well to meet the behavior of tourists. In addition, minibus system in the city should be organized.

Recommendation in this research in order to meet the need of tourism, the travel route should be appropriated for one-day trip travel. There should be attractive point in traveling and the parking area should be adequate in famous tourist attraction such as Phra Nakhon Khiri (Khao Wang), Wat Mahathat Worawihan, and Wat Saiyat. Travel routes should be designed to accommodate personal cars to make it convenient and attractive in tourism, together with the development of public transport as an alternative way to travel as well as reduce traffic problems in the city of Phetchaburi.

it's can serve the convenient for tourism, and should be developed road system and parking for consistent with tourism behavior. And should be developed public transport system for regularity of travel in town.

Interview on this research for get along with on need of tourism to design a way tourism on the archaeological Phetchaburi Municipality and could spent a time by one day and should be interests at Pranakornkiri (Khaowang), Wat Mahatatworraviham and Wat Prapootasaiyarsh and design for a private car and public bus, for many way to choose also and decrees a problem of traffic in town.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ประสบความสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อปัญญา - คุณแม่สุวพิทย์ พฤฒิสาร น.ส.ปณิฏฐภัศ พฤฒิสาร น.ส.มนัสนันท์ จันทรเพ็ง และน.ส.นุสรรา อามาตย์มนตรี รวมถึงทุกคนในครอบครัว และคนรอบข้างใกล้ชิด ที่ให้กำลังใจ และสนับสนุนตลอดมา

นอกจากนี้ ด้วยความกรุณา คำแนะนำและคำปรึกษาจาก รศ.ดร. ประพัทธ์พงษ์ อุปลา ซึ่งเป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ ที่ให้ความรู้และติดตามความก้าวหน้าในการดำเนินการวิจัย คอยช่วยเหลือ ให้คำชี้แนะที่เป็นประโยชน์ รวมทั้งตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความครบถ้วนสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความอนุเคราะห์ ความหวังดี และความเอาใจใส่เสมอมา ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอกราบขอบพระคุณ รศ.ดร. สรวิต นฤปิติ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รศ.ดร.อมร กฤษณพันธ์ ผศ.ดร.ณัฐกฤษฐ นบมอบ และดร.อมร บุญต่อ กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่ได้กรุณา สละเวลามาให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ รวมถึงสละเวลาในการมาเป็น กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ ขอกราบขอบพระคุณ คณาจารย์สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมือง และสภาพแวดล้อมคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร ลาดกระบังทุกท่าน ที่ได้ให้ความรู้ ตลอดจนทักษะทางด้านผังเมืองและด้านต่าง ๆ ให้แก่ผู้วิจัยมา โดยตลอด รวมถึงขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่ทุกท่านที่อำนวยความสะดวกและให้ความสนับสนุนด้วยดี เสมอมา

ขอขอบพระคุณ พี่อั้ง พี่กอล์ฟ พี่เอ พี่เอ๋ พี่หญิง น้องกักตุน และพี่ ๆ น้อง ๆ ชาวโยธาธิการ และผังเมืองทุกคนที่ช่วยเหลือ และให้คำแนะนำต่าง ๆ พร้อมทั้ง ยังให้กำลังใจต่อผู้วิจัยอย่างใกล้ชิด ขอขอบพระคุณ เจ้าหน้าที่สำนักการช่างเทศบาลเมืองเพชรบุรี เจ้าหน้าที่กรมศิลปากรที่ 1 ราชบุรี และเจ้าหน้าที่สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี ที่ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูล และทุก ๆ คนที่ให้ความสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือหากมีได้เอ่ยนาม ผู้วิจัยต้องขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

สุดท้ายนี้ขอขอบพระคุณ ท่านผู้อยู่อาศัยในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี และนักท่องเที่ยวทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม และกรุณาให้ข้อมูลกับผู้วิจัยด้วยความตั้งใจ

จักรวิษณ์ พฤฒิสาร

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	IV
กิตติกรรมประกาศ.....	VII
สารบัญ.....	VIII
สารบัญตาราง.....	X
สารบัญภาพ.....	XXIV
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์.....	3
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	3
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
1.5 ขั้นตอนการศึกษา.....	5
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม	
2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับระบบสัญญาณ.....	6
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทาง.....	10
2.3 แนวคิดด้านการท่องเที่ยว.....	13
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับโบราณสถาน.....	17
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	19
2.6 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	22
บทที่ 3 ระเบียบวิธีการวิจัย	
3.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	23
3.2 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	33
3.3 นิยามปฏิบัติการของตัวแปรในการวิเคราะห์.....	34
บทที่ 4 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	
4.1 สภาพทั่วไปของเทศบาลเมืองเพชรบุรี.....	41
4.2 เศรษฐกิจในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี.....	43
4.3 สภาพทางสังคม ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี.....	45
4.4 การคมนาคมในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี.....	46

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต่อ VIII หงอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.5 ถนนในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี	48
4.6 โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี	49
บทที่ 5 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	
5.1 ลักษณะของประชากร	68
5.2 ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง	69
5.3 ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว	71
5.4 ข้อมูลระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี	75
5.5 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม	80
5.6 ข้อมูลความคิดเห็นเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก	184
บทที่ 6 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	
6.1 สรุปผลการวิจัย	188
6.2 สรุปข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึก	194
6.3 ข้อเสนอแนะ	195
บรรณานุกรม	199
ภาคผนวก	201
ภาคผนวก ก ตัวอย่างแบบสอบถาม	202
ภาคผนวก ข หนังสือขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	211
ประวัติผู้เขียน	215

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
3.1	แสดงนิยามปฏิบัติของตัวแปรที่ใช้ในแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัย	34
3.2	แสดงนิยามปฏิบัติของตัวแปรที่ใช้ในแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยว	37
5.1	แสดงข้อมูลความถี่ ร้อยละ ลักษณะประชากรของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว	68
5.2	การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ค่าต่ำสุด (Min) และค่าสูงสุด (Max) ลักษณะประชากรของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว	68
5.3	แสดงความถี่ ร้อยละ ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มผู้อยู่อาศัย	70
5.4	การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ค่าต่ำสุด (Min) และค่าสูงสุด (Max) ข้อมูลการครอบครองพาหนะของกลุ่มผู้อยู่อาศัยและกลุ่มนักท่องเที่ยว	70
5.5	แสดงความถี่ ร้อยละ ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มนักท่องเที่ยว	71
5.6	การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ระดับความคิดเห็นต่อโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว	72
5.7	แสดงข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว	73
5.8	แสดงร้อยละข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว	74
5.9	การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ระดับความพึงพอใจ ในการสำรวจในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว	76
5.10	การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ระดับปัญหาในการสำรวจ ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว	77
5.11	การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ระดับความต้องการ ในการพัฒนา หรือปรับปรุงในการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว	77
5.12	การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ระดับความต้องการในการพัฒนา รูปแบบการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว	78

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
5.13	แสดงความถี่ ร้อยละข้อมูลข้อมูลความคิดเห็นรูปแบบการสัญจรที่เหมาะสมกับการท่องเที่ยวโบราณสถานที่เหมาะสมในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว.....	78
5.14	แสดงความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากรกับความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว.....	80
5.15	แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ (t-test) ระหว่างเพศกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย.....	80
5.16	แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ (t-test) ระหว่างเพศกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....	81
5.17	แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ระหว่างระดับการศึกษากับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย.....	81
5.18	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระดับการศึกษากับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย.....	82
5.19	แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ระหว่างระดับการศึกษา กับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....	83
5.20	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระดับการศึกษา กับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....	83
5.21	แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ระหว่างอาชีพกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย.....	84
5.22	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA)ระหว่างอาชีพ กับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย.....	85
5.23	แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ระหว่างอาชีพกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....	86
5.24	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA)ระหว่างอาชีพ กับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....	87

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.25	แสดงการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ระหว่างอายุ และรายได้กับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย..... 87
5.26	แสดงการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ระหว่างอายุ และรายได้ กับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 88
5.27	แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ (t-test) ระหว่างเพศกับโบราณสถานที่อยู่จัก ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย..... 89
5.28	แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ (t-test) ระหว่างเพศกับโบราณสถานที่อยู่จัก ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 90
5.29	แสดงความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะพฤติกรรมการเดินทาง กับความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย..... 90
5.30	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรี กับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย..... 91
5.31	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรีกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย 91
5.32	แสดงความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะพฤติกรรมการเดินทางกับความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 92
5.33	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถาน กับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 93
5.34	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 94
5.35	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยว กับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว ... 95

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.36	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวเกี่ยวกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 96
5.37	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรี กับข้อมูลความคิดเห็น ต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 96
5.38	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระยะเวลาในการเดินทาง จากบ้านถึงเพชรบุรีกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี กลุ่มนักท่องเที่ยว 97
5.39	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยว ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 98
5.40	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่าง รูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับข้อมูลความคิดเห็น ต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 98
5.41	แสดงความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากร กับระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อาศัย 99
5.42	แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ (t-test) ระหว่างเพศกับระดับความต้องการพัฒนา รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อาศัย 99
5.43	แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ (t-test) ระหว่างเพศกับระดับความต้องการพัฒนา รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 100
5.44	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่าง ระดับการศึกษา กับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อาศัย 100

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.45	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างระดับการศึกษา กับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย 101
5.46	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างระดับการศึกษา กับระดับปัญหา ในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย 102
5.47	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่าง ระดับการศึกษา กับระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย 103
5.48	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างระดับการศึกษา กับระดับความต้องการ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย 104
5.49	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่าง ระดับการศึกษา กับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย 105
5.50	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างระดับการศึกษา กับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 106
5.51	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่าง ระดับการศึกษา กับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 107
5.52	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างระดับการศึกษา กับระดับปัญหา ในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 108
5.53	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่าง ระดับการศึกษา กับระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 109

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.54	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างระดับการศึกษากับระดับความต้องการ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 110
5.55	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่าง ระดับการศึกษากับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 111
5.56	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างอาชีพระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย 112
5.57	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่าง อาชีพกับระดับความพึงพอใจรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย 113
5.58	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างอาชีพกับระดับปัญหาในการสัญจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย..... 114
5.59	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างอาชีพ กับระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย 115
5.60	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างอาชีพกับระดับความต้องการ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย..... 116
5.61	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างอาชีพ กับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย..... 118
5.62	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างอาชีพกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 119

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.63	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างอาชีพ กับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว..... 120
5.64	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างอาชีพกับปัญหารูปแบบการสำรวจ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 121
5.65	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่าง อาชีพกับระดับปัญหาในการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 122
5.66	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างอาชีพกับระดับความต้องการ รูปแบบการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 123
5.67	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่าง อาชีพกับระดับความต้องการรูปแบบการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 125
5.68	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระดับการศึกษากับระดับความต้องการ ในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มอยู่อาศัย 126
5.69	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่าง ระดับการศึกษากับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสำรวจ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มอยู่อาศัย 127
5.70	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระดับการศึกษากับระดับความต้องการ ในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 128
5.71	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างอาชีพกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มอยู่อาศัย..... 130

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.72	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างอาชีพกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มอยู่อาศัย 131
5.73	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างอาชีพกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 132
5.74	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างอาชีพกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 133
5.75	แสดงการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ระหว่างอายุ และรายได้ กับระดับความพึงพอใจระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย 134
5.76	แสดงการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ระหว่างอายุ และรายได้กับระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหา และระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 136
5.77	แสดงการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ระหว่างอายุ และรายได้ กับระดับความต้องการพัฒนารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย 137
5.78	แสดงการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ระหว่างรายได้กับระดับความต้องการพัฒนารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 137

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.79	แสดงการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ระหว่างการครอบครองพาหนะกับระดับความพึงพอใจระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย.....139
5.80	แสดงการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ระหว่างการครอบครองพาหนะกับระดับความพึงพอใจระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....140
5.81	แสดงการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ระหว่างการครอบครองพาหนะกับระดับความต้องการพัฒนารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย141
5.82	แสดงการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ระหว่างการครอบครองพาหนะกับระดับความต้องการพัฒนารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว142
5.83	แสดงความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางกับระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี กลุ่มผู้อยู่อาศัย.....142
5.84	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรีกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย143
5.85	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรีกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย.....144
5.86	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรีกับระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย145

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.87	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรีกับระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย 146
5.88	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรีกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย..... 147
5.89	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรีกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย..... 148
5.90	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรีกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย 149
5.91	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรีกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย..... 150
5.92	แสดงความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางกับระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี กลุ่มนักท่องเที่ยว 151
5.93	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 152
5.94	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว..... 153
5.95	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานกับระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 154

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.96	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA)ระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานกับ ปัญหารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....155
5.97	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....156
5.98	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA)ระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....157
5.99	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....158
5.100	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....159
5.101	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....160
5.103	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....161
5.104	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวกับปัญหารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....162

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.105	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวเกี่ยวกับระดับปัญหาในการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....163
5.106	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวเกี่ยวกับระดับความต้องการรูปแบบการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....164
5.107	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวเกี่ยวกับระดับความต้องการรูปแบบการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....165
5.108	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวเกี่ยวกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มอยู่อาศัย.....166
5.109	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวเกี่ยวกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....167
5.110	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....168
5.111	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....169
5.112	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีกับระดับปัญหาในการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....170

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.113	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีกับระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มนักท่องเที่ยว 171
5.114	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 172
5.115	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มนักท่องเที่ยว 173
5.116	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มอยู่อาศัย 174
5.117	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีกับระดับความต้องการในการพัฒนาปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 175
5.118	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างรูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มนักท่องเที่ยว 176
5.119	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับความพึงพอใจรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว 177

สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.120	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยว ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับ ปัญหารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....178
5.121	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA)ระหว่าง รูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับปัญหา ในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว179
5.122	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยว ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริม การท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว.....180
5.123	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่าง รูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับความต้องการ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว181
5.124	แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบในการเดินทาง ในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับความต้องการ ในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว182
5.125	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่าง รูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี กับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว183

สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
2.1	แสดงกรอบแนวคิดในการวิจัย..... 22
3.1	แสดงเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี..... 24
3.2	แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรในด้านความคิดเห็นต่อโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี..... 30
3.3	แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรในระดับด้านความพึงพอใจ ระดับปัญหา และระดับความต้องการรูปแบบ การสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย..... 30
3.4	แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรในด้านความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาล เมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว..... 31
3.5	แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรในระดับด้านความพึงพอใจ ระดับปัญหา และระดับความต้องการรูปแบบการ สำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว..... 32
4.1	แสดงเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี..... 42
4.2	แสดงประเภทรถโดยสารสาธารณะ..... 47
4.3	แสดงถนนในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี..... 48
4.4	แสดงตำแหน่งโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี..... 49
4.5	แสดงภาพวัดมหาธาตุวรวิหาร..... 51
4.6	แสดงภาพวัดโคก..... 52
4.7	แสดงภาพวัดเพชรพลี..... 52
4.8	แสดงภาพวัดอ้อเจริญธรรม..... 53
4.9	แสดงภาพตำหนักศรเพชรปราสาท (พระรามราชนิเวศน์)..... 54
4.10	แสดงภาพวัดสระบัว..... 55
4.11	แสดงภาพวัดไผ่ล้อม (ร้าง)..... 56
4.12	แสดงภาพวัดมหาสมณารามราชวรวิหาร..... 57
4.13	แสดงภาพหลักเมือง..... 57
4.14	แสดงภาพเสาชิงช้า..... 58
4.15	แสดงภาพวัดเกาะแก้วสุทธาราม..... 59
4.16	แสดงภาพวัดกำแพงแลง..... 60
4.17	แสดงภาพวัดใหญ่สุวรรณาราม..... 61

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
4.18	แสดงภาพพระนครคีรี (เขาวัง) 62
4.19	แสดงภาพสำนักงานที่ดินจังหวัดเพชรบุรี(หลังเก่า)..... 63
4.20	แสดงภาพวัดลาด..... 64
4.21	แสดงภาพวัดสนามปราหมณ์..... 65
4.22	แสดงภาพวัดพระพุทธไสยาสน์(วัดพระนอน) 66
5.1	แสดงผังทางเลือกระบบการสัญจรที่เหมาะสมกับการส่งเสริมท่องเที่ยว โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี 79
5.2	แสดงบรรยากาศการเก็บข้อมูล.....186
6.1	เสนอแนะระบบสัญจรในการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี198



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของงานวิจัย

โบราณสถานถือเป็นแหล่งความรู้ทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญ ไม่ว่าจะเป็นด้านเอกลักษณ์ ที่บอกถึงสถานที่ตั้ง ชนชาติ ความเชื่อ ศาสนา ขนบธรรมเนียมและวัฒนธรรมของชุมชนใดชุมชนหนึ่ง ด้านวิชาการสถานที่สะท้อนเรื่องราวในอดีตเป็นข้อมูลทางด้าน ประวัติศาสตร์ โบราณคดี สถาปัตยกรรมศิลปกรรม ซึ่งเป็นเครื่องแสดงประวัติความเป็นมาอันเก่าแก่ของชุมชนและของชาติ รวมทั้งเป็นแหล่งศึกษาและเรียนรู้ตลอดชีวิต ทางด้านเศรษฐกิจ ก่อให้เกิดรายได้ของชุมชน และของประเทศ ทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยว สร้างกิจกรรมต่าง ๆ เนื่องจากการท่องเที่ยวพร้อม ๆ กับการศึกษาหาความรู้ด้านการใช้สอยสามารถนำมาใช้งานได้ ในปัจจุบัน ซึ่งเป็นการใช้งานที่ไม่ก่อให้เกิดการเสื่อมสภาพ การเปลี่ยนแปลง หรือการรื้อทำลาย โบราณสถานนั้น ทางด้านสังคม เป็นคุณค่าที่เกี่ยวข้องกับขนบธรรมเนียมจารีตประเพณี เป็นความภาคภูมิใจของคนในสังคม เป็นศูนย์รวมจิตใจของคนในสังคม ด้านการเมือง ที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์สำคัญในประวัติศาสตร์ การกำหนดขอบเขตหรือการรักษาอธิปไตย และการสร้างความร่วมมือร่วมใจของคนทั้งชาติ และสุดท้าย ด้านสุนทรียภาพ เป็นคุณค่าความงามของศิลปกรรม และสถาปัตยกรรม เช่น วัดใหญ่สุวรรณาราม จังหวัดเพชรบุรี ในหลายประเทศได้หันฟื้นฟูพร้อมทั้ง สร้างการจัดการเพื่อให้คงอยู่เป็นหลักฐานทางประวัติศาสตร์ เป็นเกียรติและความภาคภูมิใจ พร้อมทั้งเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจ คือการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม สร้างเป็นรายได้ให้กับชุมชน ที่มีมรดก ดังนั้น โบราณสถานจึงถือเป็นสิ่งที่มีค่า

เพชรบุรีเป็นเมืองที่มีประวัติศาสตร์ยาวนานตั้งแต่ยุคก่อนประวัติศาสตร์ สมัยก่อนทวารวดี เคยมีบันทึกว่าเคยคงเหลือเสาชิงช้าและโบสถ์พราหมณ์ อยู่หน้าวัดเพชรพลี แต่ในปัจจุบัน แทบไม่หลงเหลืออยู่แล้ว เคยได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 72 ตอนที่ 2 วันที่ 4 มกราคม 2498 ที่ทรุดโทรมมาก หักพังและสูญหายไปตามกาลเวลา ปัจจุบันได้มีการสร้างเสาชิงช้าขึ้นมาทดแทน ส่วนโบสถ์พราหมณ์นั้น เดิมตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่ต่อเนื่องจากเสาชิงช้า ออกไป แต่ปัจจุบันถูกรื้อทำลายไปแล้ว หลงเหลือเพียงแนวกำแพงอิฐซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโบสถ์ เท่านั้น สมัยทวารวดี พบโบราณวัตถุ คือ พระพุทธรูปที่พบในวัดเพชรพลี และบริเวณใกล้เคียง ซึ่งปัจจุบันนั้นรวบรวมไว้ในวชิระปราสาทพิพิธภัณฑสถาน วัดเพชรพลี และศิลาจำหลัก รูปธรรมจักร วัดเพชรพลีสสมัยเขมรหรือขอม การปรากฏแนวกำแพง หรือวัดกำแพงแลง โดยเมื่อวิเคราะห์ขอบเขต แนวกำแพงและตำแหน่งของวัดกำแพงแลงแล้วสันนิษฐานได้ว่าเป็นศาสนสถานกลางเมือง โดยมีกำแพงเมืองที่มีลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมจัตุรัสล้อมรอบด้านหนึ่งเป็นแม่น้ำเพชรบุรี ส่วนแนวกำแพงเมืองด้านอื่น เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มีความยาวด้านละประมาณ 1,200 เมตร รวมมีเนื้อที่ประมาณ 1.44 ตารางกิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีโบราณสถานอื่นที่สันนิษฐานว่าสร้างขึ้นในสมัยเดียวกันนี้ คือ พระปรางค์เดิมของวัดมหาธาตุวรวิหาร ที่ปรากฏหลักฐานว่าสร้างขึ้นจากศิลาแลงรุ่นเดียวกับวัดกำแพงแลง แต่ในปัจจุบันได้ผ่านการบูรณะมาหลายครั้งจนรูปทรงผิดไปจากวัฒนธรรมแบบขอม สมัยสุโขทัยมีบันทึกชาวจีนสมัยราชวงศ์หยวนที่กล่าวถึงการนำเครื่องราชบรรณาการไปให้แก่เจ้าเมืองเพชรบุรี ประกอบกับพบเครื่องเคลือบในสมัยราชวงศ์หยวนที่แม่น้ำเพชรบุรี ซึ่งเป็นการติดต่อและความสัมพันธ์ด้านการค้ากับจีน แต่ไม่พบหลักฐานทางโบราณที่แสดงถึงศิลปะสมัยสุโขทัย ในสมัยอยุธยาเมืองเพชรบุรีมีบทบาทที่สำคัญในสมัยอยุธยา ประกอบกับการรอดพ้นจากการ ถูกทำลายโดยพม่าเมื่อครั้งเสียกรุงศรีอยุธยาครั้งที่ 2 จึงยังปรากฏหลักฐานทางโบราณสถาน และศาสนสถานฝีมือช่างอยุธยาหลงเหลืออยู่หลายแห่งในเมืองเพชรบุรี ทั้งโบราณสถานและศาสนสถานที่ยังสร้างขึ้นใหม่ เช่น วัดใหญ่สุวรรณาราม วัดเกาะแก้วสุทธาราม วัดสระบัว และโบราณสถานและศาสนสถานที่ได้รับการบูรณะซ่อมแซมในสมัยอยุธยา เช่น ศาลหลักเมือง วัดคงคาราม เป็นต้น ในสมัยกรุงธนบุรีถึงรัตนโกสินทร์ตอนต้น เนื่องจากจากบ้านเมืองยังไม่ค่อยสงบและเกณฑ์ช่างไปปรับปรุงรัตนโกสินทร์ ทำให้ไม่ค่อยมีการก่อสร้างอาคาร ศาสนสถานในเมืองเพชรบุรีในช่วงนี้มากนัก มีเพียงการฟื้นฟูศิลปะและการช่างในสมัยรัชกาลที่ 2 และการรับเอาอิทธิพลของจีนเข้ามาในรัชการที่ 3 เช่นการสร้างแก่งเงินบริเวณหน้าวัดพลับพลาชัย ที่อาจเป็นส่วนหนึ่งที่แสดงถึงการเจริญเติบโตหรือดำรงอยู่ในช่วงสมัยนี้ ในช่วงสมัยรัชการที่ 4 ถึง รัชการที่ 7 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว(รัชกาลที่ 4) โปรดให้สร้างพระราชวังขึ้นบนเขามหาสวรรค์ ซึ่งต่อมาเรียกว่า พระนครคีรี และโปรดให้ตัดถนนขึ้นหลายสาย อีกทั้งยังเสด็จบำเพ็ญสมณธรรมที่ถ้ำเขาย้อย ขณะออกผนวช และเสด็จประพาสเมืองเพชรบุรีอยู่เป็นระยะ ในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้เสด็จประพาสเมืองเพชรบุรีอยู่เสมอ ๆ และโปรดให้สร้างที่ประทับขึ้นใหม่ที่ตำบลบ้านป็นในปี พ.ศ.2453 คือ พระรามราชนิเวศน์ หรือพระราชวังบ้านป็น ซึ่งมาสร้างแล้วเสร็จในสมัยของรัชกาลที่ 6 พ.ศ.2461 นอกจากโบราณสถานและพระราชวังแล้ว ในสมัยรัชการที่ 4 ถึงรัชกาลที่ 7 ยังมีการพัฒนาระบบคมนาคมทางบกที่แสดงให้เห็นการพัฒนาของเมืองได้เป็นอย่างดี และยังมีการพัฒนาต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน

เพชรบุรีมีตำแหน่งที่ตั้งที่สามารถเดินทางได้โดยสะดวกและห่างจากกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นเมืองที่มีประชากรมากที่สุดในประเทศเพียง 2 ชั่วโมง พร้อมทั้งเป็นพื้นที่ที่อยู่ในเส้นทางท่องเที่ยวเนื่องจากเป็นเส้นทางลงสู่ภาคใต้ และเป็นเส้นทางผ่านในการเดินทางไปสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ อย่างชายหาดชะอำ ชายหาดหัวหิน โครงการพระราชดำริชางหัวมัน อุทยานแห่งชาติแก่งกระจาน พร้อมทั้งยังสามารถรองรับรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย ทั้งรูปแบบรถยนต์ส่วนบุคคล รถตู้โดยสารสาธารณะ รถไฟ เป็นต้น

จากข้อมูลดังกล่าวจึงเป็นเหตุผลที่สามารถสนับสนุนได้ว่าเพชรบุรีเป็นเมืองที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ของไทยอีกหนึ่งเมืองโดยสามารถศึกษาจากโบราณสถานที่ยังหลงเหลืออยู่ และมีตำแหน่งที่ตั้งที่สะดวกในการเดินทาง จึงควรมีการออกแบบระบบสัญจรเพื่อส่งเสริมเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การท่องเที่ยวโบราณสถานภายในเทศบาลเมืองเพชรบุรีเพื่อให้มีความเหมาะสมกับระดับความต้องการของพื้นที่ และสะดวกแก่ผู้เข้ามาใช้บริการในพื้นที่ พร้อมทั้งเป็นการชี้้นำการท่องเที่ยวให้ใช้งานได้ง่าย และส่งผลต่อเศรษฐกิจตามมา

1.2 วัตถุประสงค์

- 2.1 เพื่อศึกษาสภาพกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมในพื้นที่เทศบาลเมืองเพชรบุรี
- 2.2 เพื่อศึกษาบทบาทและความสำคัญของโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
- 2.3 เพื่อศึกษาความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
- 2.4 เพื่อศึกษาระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการในการออกแบบระบบสัญญาณการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
- 2.5 เพื่อเสนอแนะแนวทางในการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

ในส่วนขอบเขตการศึกษาแนวทางการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี สามารถแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ คือ ขอบเขตด้านพื้นที่ ขอบเขตด้านเนื้อหา และขอบเขตด้านกลุ่มตัวอย่าง

1.3.1 ขอบเขตด้านพื้นที่

การศึกษาแนวทางการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีมีพื้นที่ศึกษาครอบคลุมเทศบาลเมืองเพชรบุรี เพื่อเป็นการทำความเข้าใจระบบสัญญาณของพื้นที่เทศบาลเมืองเพชรบุรี

1.3.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

1) ศึกษาสภาพกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมในพื้นที่เทศบาลเมืองเพชรบุรี เพื่อให้ทราบถึงปัญหา และระดับความต้องการระบบสัญญาณในปัจจุบันในพื้นที่เทศบาลเมืองเพชรบุรี โดยการสำรวจสภาพทางกายภาพในปัจจุบัน ศึกษาแนวความคิดเกี่ยวกับระบบสัญญาณ และการเก็บข้อมูลแบบสอบถามจากกลุ่มผู้อยู่อาศัยในพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2) ศึกษาบทบาทและความสำคัญของโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี เป็นการศึกษา ความหมายของโบราณสถาน เหนือในการขึ้นทะเบียนโบราณสถาน และกฎหมายโบราณสถาน เพื่อให้ทราบถึง ขอบเขต และข้อจำกัดในการออกแบบ พร้อมทั้งศึกษาประวัติความเป็นมา ความสำคัญ และการเชื่อมโยงโบราณสถานในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี โดยการค้นหาข้อมูลจากแหล่งความรู้ทางโบราณสถาน และสอบถามข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทบสวนเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

3) สืบค้นความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี เพื่อเป็นการตรวจสอบว่าประชาชนและนักท่องเที่ยวในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโบราณสถาน ความคิดเห็นด้านความสำคัญของโบราณสถาน โบราณสถานที่เป็นที่รู้จักภายในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ความคิดเห็นต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน และประโยชน์ที่ได้รับจากการท่องเที่ยวโบราณสถาน โดยใช้วิธีการเก็บข้อมูลแบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการศึกษา

4) สืบค้นความคิดเห็นต่อแนวทางในการออกแบบระบบสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี เป็นการตรวจสอบข้อมูลจากผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ และนักท่องเที่ยว ในด้านรูปแบบการสัญจรที่ใช้ในปัจจุบัน ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทาง ระดับระดับความพึงพอใจในการเดินทางภายในเทศบาลเมืองเพชรบุรี ระดับความต้องการในการพัฒนาระบบสัญจรในเทศบาลเมืองเพชรบุรี โดยการสำรวจหาข้อมูลจาก แบบสอบถามสอบถาม

5) เสนอแนะแนวทางในการออกแบบระบบสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี เป็นการตรวจสอบแนวทางในการออกแบบระบบสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม รวมทั้งการทบทวนทฤษฎีแนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาใช้ในการออกแบบระบบสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.4.1 ทำให้เข้าใจและอธิบายความหมายของโบราณสถาน เหนือในการขึ้นทะเบียนโบราณสถาน และกฎหมายโบราณสถาน เพื่อให้ทราบถึง ขอบเขต และข้อจำกัดในการออกแบบ พร้อมทั้งศึกษาประวัติความเป็นมา ความสำคัญ และการเชื่อมโยงโบราณสถานในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

1.4.2 ทำให้ทราบถึงความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโบราณสถานจากผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ และนักท่องเที่ยว ความคิดเห็นด้านความสำคัญของโบราณสถาน โบราณสถานที่เป็นที่รู้จักภายในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ความคิดเห็นต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน และประโยชน์ที่ได้รับจากการท่องเที่ยวโบราณสถาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.4.3 ทำให้เข้าใจถึงแนวความคิดระบบสัญญาเพื่อให้ทราบถึงความหมายของระบบสัญญา ความสำคัญของระบบสัญญา องค์ประกอบระบบสัญญา วัตถุประสงค์ของการเดินทาง ปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเดินทาง ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทาง ความหมาย การท่องเที่ยว ประเภทของท่องเที่ยว และองค์ประกอบของการท่องเที่ยว

1.4.4 ทำให้ทราบถึงรูปแบบการสัญจรที่ใช้ในปัจจุบัน ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทาง ระดับระดับความพึงพอใจในการเดินทางภายในเทศบาลเมืองเพชรบุรี ระดับความต้องการในการพัฒนาระบบสัญจรในเทศบาลเมืองเพชรบุรี

1.4.5 สามารถแนวทางในการออกแบบระบบสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี เพื่อให้สอดคล้องระดับความต้องการ และพฤติกรรมการใช้งานของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวที่เข้ามาใช้บริการในพื้นที่ และเพื่อวางแผนรองรับในอนาคต

1.5 ขั้นตอนการศึกษา

ในการศึกษาแนวทางในการออกแบบระบบสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี สามารถแบ่งขั้นตอนในการศึกษาเป็นลำดับดังนี้

- 1.5.1 ศึกษาค้นคว้าเอกสารและผลงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวทางในการศึกษา
- 1.5.2 สร้างกรอบแนวความคิดในการวิจัย
- 1.5.3 กำหนดกลุ่มตัวอย่างและสร้างเครื่องมือสำหรับเก็บข้อมูล
- 1.5.4 เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจากพื้นที่ศึกษา
- 1.5.5 วิเคราะห์ข้อมูล
- 1.5.6 สรุปและเสนอแนะงานวิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

เนื้อหาการศึกษาในบทนี้ ผู้ทำการศึกษาได้ทำการทบทวนวรรณกรรมทั้งแนวคิด ทฤษฎี เอกสารต่าง ๆ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการออกแบบระบบสัญญาณ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี และกำหนดตัวแปรในการศึกษา โดยแบ่งสาระสำคัญออกเป็น ส่วน สามารถจำแนกได้ดังนี้

- 2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับระบบสัญญาณ
- 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทาง
- 2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว
- 2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับโบราณสถาน
- 2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.5 กรอบแนวคิดในการวิจัย

2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับระบบสัญญาณและการเดินทาง

2.1.1 ความหมายระบบสัญญาณ

สัญญาณ แปลว่า ก. ผ่านไปมา เช่น ทางสัญญาณ น. ช่องทาง ถนน การผ่านไปมา. (พจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน 2544)

สัญญาณ แปลว่า น. ช่องทาง ถนน การผ่านไปมา. ก. เดินไป เทียบไป ผ่านไป. (พจนานุกรม อ.เปลื้อง ณ นคร 2555)

สัญญาณ (travel) แปลว่า การเดินทาง การท่องเที่ยว (พจนานุกรม แปลไทย - อังกฤษ NECTECs Lexitron Dictionary 2009)

จากการศึกษาความหมาย ของคำว่า “สัญญาณ” สามารถสรุปเพื่อใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้ว่า ระบบสัญญาณ คือ ระบบการเดินทางไป - มายังสถานที่ต่าง ๆ

2.1.2 ความสำคัญของระบบสัญญาณ

Llewelyn – Davies (2007) ได้เขียนในหนังสือ Urban Design Compendium เกี่ยวกับความสำคัญของระบบสัญญาณไว้ว่า เมืองที่มีการสัญญาณ ทำให้เมืองเกิดความเคลื่อนไหวภายในเมือง พื้นที่ทางเท้า หรือบนท้องถนน เกิดการปฏิสัมพันธ์กัน ส่งผลให้ภายในเมืองมีชีวิตชีวา ในทางกลับกัน หากไม่มีระบบสัญญาณเมืองเองก็จะมีปฏิสัมพันธ์กัน ส่งผลยังพื้นที่ในเมือง ไม่ว่าจะป็นอาคาร เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บ้านเรือนต่าง ๆ ให้มีความเงียบเหงาไม่มีชีวิตชีวา ในการพัฒนาเมืองก็เช่นกันสังเกตได้จากมีการวัดประสิทธิภาพ ของเมืองจากระบบสัญจรภายในเมือง เนื่องจากระบบสัญจรนั้นส่งผลต่อคุณภาพ และลักษณะของเมือง ในการเดินทางนั้นต้องมีความชัดเจน ผู้เดินทางมีการรับรู้ได้ถึงสถานที่ ตำแหน่งที่อยู่ ไม่เกิดความสับสน มีความปลอดภัยจากการเดินทางทั้งจากรูปแบบเดียวกัน และต่างรูปแบบ พร้อมทั้งยังอธิบายระบบสัญจรที่ตื้นนั้นจะต้องสามารถรองรับการเดินทางได้โดยง่าย มีรูปแบบที่หลากหลายเพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทาง และตอบสนองวัตถุประสงค์ความต้องการ ในการเดินทางของทุกคน

2.1.3 องค์ประกอบระบบสัญจร

Llewelyn – Davies (2007) ได้กล่าวว่า การออกแบบระบบสัญจร และองค์ประกอบ ของระบบสัญจรภายในเมือง โดยจำแนกออกเป็น 5 ระบบ คือ ทางเดินเท้า ทางจักรยาน ขนส่ง สาธารณะ ถนน และที่จอดรถ

1) **ทางเดินเท้า** ในการออกแบบควรได้รับการศึกษาและวิเคราะห์ถึงความต้องการ ในการใช้งานเป็นอย่างดีในการพัฒนาทางเดินเท้า เพื่อให้มีสภาพแวดล้อมทางเดินเท้าที่ดี มีความสัมพันธ์กัน ระหว่างทางเดินเท้าและถนนกัน เพื่อเป็นประโยชน์ในการออกแบบระบบทางเดินเท้าโดยใช้หลัก 5C ในการพิจารณา

(1) การเชื่อมต่อ (Connections) ควรมีการออกแบบเส้นทางเดินเท้าที่ดีจะต้อง สามารถเชื่อมต่อกับสถานที่ที่สำคัญผู้คนที่ต้องการใช้งาน

(2) สะดวก (Convenience) ควรเป็นเส้นทางที่ตรงไปตรงมาและเป็นเส้นทาง ที่สามารถใช้งานได้ง่าย และคนเดินเท้าต้องรอไม่เกิน 10 วินาทีเพื่อข้ามถนน

(3) สบายใจ (Convivial) ควรเป็นเส้นทางที่มีความน่าสนใจ มีแสงสว่าง ปลอดภัย และมีความหลากหลายตามแนวถนน

(4) สบาย (Comfortable) ในความหมายนี้หมายถึงเป็นเส้นทางที่มีคุณภาพ คือ มีความกว้างของทางเดินเท้าที่ผู้คนที่สามารถเดินสวนทางกันได้ และไม่มีสิ่งกีดขวาง

(5) เด่นชัด (Conspicuousness) เป็นเส้นทางที่ไม่ซับซ้อน และสามารถ ใช้งานได้ง่าย มีผิวทางที่เหมาะสมแก่การเดินเท้า และป้ายบอกทางสำหรับคนเดินเท้า

แต่หากถนนได้รับการออกแบบให้มีการใช้ความเร็วต่ำก็สามารถให้มีการใช้งานร่วมกับคนเดินเท้า และการปั่นจักรยานได้อย่างปลอดภัย โดยทั่วไปแล้วถนนเดิมจะเป็นเส้นทางที่สะดวกที่สุด เนื่องจาก เป็นเส้นทางตรงไปยังที่หมาย และทางเดินเท้าที่ตื้นนั้น ควรมีความปลอดภัยและได้รับการดูแล เป็นอย่างดีเพื่อให้ได้รับการสนใจในการใช้งาน เพื่อจะสามารถกระตุ้นให้ผู้คนที่ใช้ทางเดินเท้าที่มากขึ้น ซึ่งสามารถสังเกตได้ดังนี้ คือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ผู้คนชอบที่จะเดินไปตามถนนที่สามารถมองเห็นรถวิ่ง ผู้อยู่อาศัย และคนเดินเท้าคนอื่น ๆ
- หากมีการแยกเส้นทางเดินเท้าออกจากถนนควรจะมีจุดเชื่อมต่อกันอีกที่ และสามารถมองเห็นผ่านบ้านเรือนและอาคารอื่น ๆ ซึ่งเป็นการเชื่อมต่อกันด้วยสายตา
- เส้นทางเดินเท้าควรนำไปสู่ตำแหน่งที่ผู้คนต้องการไปมากกว่าการทำตามรูปทรงเรขาคณิต
- เส้นทางเดินเท้าในการพัฒนาใหม่ ๆ ควรเป็นทางเลือกที่ดีขึ้นโดยตรง และปราศจากสิ่งกีดขวาง

2) ทางจักรยาน ในการออกแบบเส้นทางสำหรับการปั่นจักรยานที่สะดวกจำเป็นต้องมีเส้นทางที่ชัดเจน ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้จักรยานไปยังที่หมายได้โดยสะดวก ไม่มีสิ่งกีดขวาง ไม่หยุดชะงัก ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังนี้

(1) บนถนนที่มีความเร็วต่ำ (ต่ำกว่า 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) นักปั่นจักรยานสามารถใช้ถนนร่วมกับบรรดารถได้

(2) บนถนนที่วุ่นวายซึ่งอาจมีความเร็วในการรับส่งข้อมูลสูง (30-50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ควรระบุเส้นทางเดินรถที่ชัดเจน

(3) การแยกช่องทางจักรยาน และถนนออกจากกันจะทำให้ผู้ใช้จักรยาน มีความปลอดภัย และมีความมั่นใจในการปั่นจักรยาน

(4) การจัดเตรียมถนนอาจเป็นอุปสรรคต่อผู้ปั่นจักรยาน และอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เส้นทางจักรยานที่ดี ควรเป็นเส้นทางที่มีความปลอดภัยเหมาะสำหรับการปั่นจักรยาน ในกรณีที่ใช้ร่วมกับถนนควรมีการกำหนดความเร็วในการเดินทางหรือในถนนที่มีการจราจรหนาแน่น บริเวณพื้นที่เชื่อมต่อ หรือจุดตัดกับรูปแบบการเดินทางอื่น ควรมีการแยกช่องทางจักรยาน พื้นที่ทางเท้าและทางจักรยานสามารถสามารถใช้ร่วมกันได้ แต่ควรมีการแบ่งพื้นที่ด้วยเส้นหรือระดับ เพื่อความปลอดภัย

3) ขนส่งสาธารณะ ขนส่งสาธารณะเป็นทางเลือกในการสัญจรรูปแบบหนึ่งที่รองรับการเดินทางที่มีระยะไกลกว่าระยะการเดินเท้า ถือเป็นทางเลือกในการสัญจรที่ตีรูปแบบหนึ่งภายในเมือง ในการออกแบบการเดินทางรูปแบบขนส่งสาธารณะ ควรมีข้อพิจารณาประกอบดังนี้

(1) ควรมีเส้นทางที่ชัดเจน มีจุดรับ - ส่งผู้โดยสาร มีจุดข้ามถนนสำหรับผู้โดยสาร

(2) ตำแหน่งของจุดจอดรับ - ส่งผู้โดยสาร ควรอยู่ใกล้พื้นที่กิจกรรม ร้านค้า หรือศูนย์กลางของชุมชน

(3) ในบริเวณจุดเชื่อมต่อควรมีการจัดเตรียมขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ

4) ถนน ถนนนั้นเป็นระบบสัญจรพื้นฐานที่สำคัญ รองรับการสัญจรหลายประเภท ไม่เพียงรองรับการสัญจรทางรถส่วนบุคคลเท่านั้น แต่ยังสามารถรองรับการสัญจรขนส่งสาธารณะ หรือในรูปแบบจักรยาน และทางเดินเท้าได้อีกด้วย เป็นพื้นที่รองรับกิจกรรม พบปะผู้คน โดยช่องว่างระหว่างแต่ละอาคารนั้น จะเป็นตัวกำหนดถนน การออกแบบถนนควรเริ่มต้นด้วยการถามว่า " จะเกิดอะไรขึ้นบนถนนสายนี้ ? " ถนนควรได้รับการออกแบบมาเพื่อให้เหมาะสมกับกิจกรรมที่เราต้องการเห็นในเรื่องนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตัวอย่างเช่น ถ้าถนนเรียงรายไปด้วยร้านค้าควรได้รับการออกแบบมาเพื่อให้ผู้คนเดินทางไปร้านค้าข้ามถนน สนทนา และหยุดพักหน้าร้านค้า จึงควรได้รับการออกแบบ

- การออกแบบถนน ควรให้ความสำคัญกับการวิเคราะห์บริบทในท้องถิ่นและบนพื้นฐาน ไม่ควรยึดติดกับรูปทรงเรขาคณิต เส้นตรง นั้นหมายถึงการออกแบบโครงข่ายช่องว่างที่เหมาะสม จะช่วยให้ระดับการเคลื่อนที่มีความสอดคล้องกับพื้นที่เหล่านั้น ซึ่งในเมืองที่พัฒนาแล้วมีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน จะส่งผลต่อการสัญจรภายในเมือง เช่น ย่านที่อยู่อาศัย จะช่วยให้สามารถสร้างการจราจรที่มีความเร็วต่ำ (ต่ำกว่า 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) พร้อมทั้งช่วยถึงการรับรู้ถึงสถานที่

- การออกแบบทางร่วม - ทางแยก ควรมีการกำหนดที่ชัดเจนเพื่อความสะดวกต่อการใช้งาน ไม่ใช่เพียงแค่การออกกฎหมายควบคุมรถยนต์เพียงอย่างเดียว ควรมีการออกแบบเพื่อตอบสนองการใช้งาน เช่น การออกแบบมุมโค้ง ควรมีการวิเคราะห์รัศมีที่รองรับกับรถที่เข้ามาใช้ถนน

5) ที่จอดรถและบริการ พื้นที่จอดรถนั้นเป็นอีกหนึ่งองค์ประกอบของระบบสัญจร ควรจัดให้มีพื้นที่จอดรถให้เพียงพอต่อการใช้กิจกรรมในพื้นที่ เช่น ที่พักอาศัยควรมีการจัดพื้นที่จอดรถให้สามารถรองรับ 1 หน่วย ต่อที่จอดรถ 1 คัน แต่หากที่พักอาศัยอยู่ใกล้กับขนส่งสาธารณะจะมีอัตราที่ลดลง คือที่อยู่อาศัย 4 หน่วย ต่อพื้นที่จอดรถ 1 คัน ไม่เพียงเท่านั้น ในการออกแบบควรวิเคราะห์พื้นที่และกิจกรรมทั้งหมดรวมด้วย ซึ่งจะสามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ อย่างเช่นในช่วงเวลากลางวันเป็นช่วงเวลาที่คนทำงาน สามารถใช้พื้นที่จอดรถร่วมกับโรงหนัง ห้างสรรพสินค้า หรือสระว่ายน้ำ ซึ่งเป็นกิจกรรมในช่วงเวลาหลังเลิกงานเพื่อการใช้ประโยชน์พื้นที่ที่คุ้มค่า หรือแม้กระทั่งพื้นที่ใต้ถุนบ้าน หรือแฟลต สามารถจัดเป็นพื้นที่จอดรถ

- ตำแหน่งที่จอดรถ เนื่องจากลักษณะการจัดที่จอดรถมีผลต่อคุณภาพของสถานที่ พื้นที่จอดรถไม่ควรซ้อนทับพื้นที่ของคนเดินเท้าและทางจักรยาน พื้นที่ที่ดีที่สุดสำหรับที่จอดรถนอกถนนอยู่ในลานด้านหลังอาคาร ซึ่งถือเป็นที่ปลอดภัย สิ่งที่ต้องหลีกเลี่ยง คือ จอดรถภายในบริเวณด้านหน้า

จากการศึกษาแนวความคิดเกี่ยวกับระบบสัญจร ทำให้ผู้ศึกษาทราบถึงความหมายของระบบสัญจร ความสำคัญของระบบสัญจร องค์ประกอบของระบบสัญจร ได้ทราบถึงแนวทางการออกแบบการสัญจรที่ดีของแต่ละระบบ คือ ทางเดินเท้า ทางจักรยาน ขนส่งสาธารณะ ถนน และที่จอดรถ เป็นองค์ประกอบของระบบสัญจรเพื่อใช้ในการออกแบบระบบสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ซึ่งแต่ละระบบการสัญจรนั้น สามารถประเมินคุณภาพในการใช้งานจาก 5 ข้อ คือ (1) การเชื่อมต่อ (Connections) (2) สะดวก (Convenience) (3) สบายใจ (Convivial) (4) สบาย (Comfortable) และ (5) เด่นชัด (Conspicuousness)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการเดินทาง

จากการศึกษาการสัญจร ได้ทราบว่ามีความหมายเช่นเดียวกันกับ การเดินทาง ซึ่งสามารถใช้ได้ในการให้ความหมายเช่นเดียวกัน ขึ้นกับบริบทของแต่ละประโยค ในศึกษาโครงการการออกแบบระบบสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี จึงได้ทำการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับการสัญจรเพื่อให้เนื้อหาครอบคลุมวัตถุประสงค์ในการศึกษาครั้งนี้

การเดินทางเป็นสิ่งกระตุ้นให้เกิดความเจริญ เกิดการพัฒนาของเมือง ซึ่งจะแสดงอยู่ในรูปแบบของการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในการวางแผนคมนาคมและขนส่งของเมือง จำเป็นต้องรู้รูปแบบการเดินทางในแต่ละพื้นที่ และรู้ปริมาณความต้องการของการเดินทางจะต้องเข้าใจและศึกษาถึงพฤติกรรมและองค์ประกอบที่ทำให้เกิดการเดินทาง เพื่อประโยชน์ในการวางแผนคมนาคมขนส่ง ของเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ชัชวาล วัฒนบรรจง 2539 อ้างถึงใน ชนินทร์ เขียวสนั่น 2549 : 5)

2.2.1 วัตถุประสงค์ของการเดินทาง

วัตถุประสงค์ของการเดินทาง ได้แบ่งการเดินทางประจำวันเพื่อทำกิจกรรมต่าง ๆ ด้วยวัตถุประสงค์หนึ่งนั้นว่า เป็นการเคลื่อนที่ที่ใช้ช่วงเวลาสั้นๆ เป็น 3 ประเภท (Martin T. Cadwallador 1985 อ้างถึงใน ชนินทร์ เขียวสนั่น 2549 : 5)

1) การเดินทางไปทำงานสู่ใจกลางเมือง (Downtown Journey to work) มีจุดเริ่มต้นอยู่ในเขตชานเมือง และจุดหมายปลายทางอยู่ในย่านเศรษฐกิจ มีระบบขนส่งมวลชนส่งเสริมการเดินทางเข้าสู่ย่านนี้

2) การเดินทางของคนในเมืองออกไปทำงานในเขตชานเมือง (Reverse Commuting) มีทิศทางตรงกันข้ามกับการเดินทางชนิดแรก การเดินทางชนิดนี้มีความไม่สะดวกในเรื่องของการเดินทางและการขนส่งมวลชน

3) การเดินทางภายในพื้นที่เป็นการเดินทางภายในเมืองหรือชานเมือง (Lateral Commuting) มีระยะการเดินทางทั้งสั้นและยาว มีจุดหมายปลายทางที่กระจายอยู่ทั่วไป การคมนาคมขนส่งสาธารณะยังไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินทางประเภทนี้มากนักเช่นเดียวกับการเดินทางประเภทที่ 2)

การเดินทางเป็นการเคลื่อนที่จากจุดหนึ่งซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นการเดินทาง (Origin) ไปยังอีกจุดหนึ่งซึ่งเป็นจุดหมายปลายทาง (Destination) ด้วยวัตถุประสงค์ใดวัตถุประสงค์หนึ่ง การเดินทางของคนส่วนมากมีจุดเริ่มต้นหรือจุดหมายปลายทางที่บ้าน (ธวัชชัย เหล่าศิริหงส์ทอง 2533 อ้างถึงใน ชนินทร์ เขียวสนั่น 2549 : 6) นักวางแผนวิศวกรจะแบ่งประเภทของการเดินทางออกเป็น 4 กลุ่ม คือ

- 1) การเดินทางจากบ้านเพื่อไปที่ทำงาน หรือการเดินทางจากที่ทำงานเพื่อกลับบ้าน (Home Based Others : HBW) ในเขตเมือง การเดินทางด้วยวัตถุประสงค์นี้จะมีสัดส่วนมากที่สุด
- 2) การเดินทางของนักเรียนจากบ้านเพื่อไปโรงเรียน (Home Based School : HBS) หรือการเดินทางจากโรงเรียนเพื่อกลับบ้าน การเดินทางด้วยวัตถุประสงค์นี้มีส่วนค่อนข้างมากในกรุงเทพมหานคร
- 3) การเดินทางจากบ้านเพื่อไปยังที่อื่น ๆ หรือการเดินทางจากที่อื่น ๆ เพื่อกลับบ้าน (Home Based Others : HBO)
- 4) การเดินทางจากที่อื่น ๆ ที่มีใช้บ้านเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางที่ไม่ใช่บ้าน (Non Home Base : NHB)

2.2.2 ปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเดินทาง

ได้กล่าวว่าการเกิดการเดินทางเป็นขั้นตอนหนึ่งของขบวนการวางแผนการขนส่ง ที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์จำนวนการเดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง และเป็นการศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเดินทาง และสิ่งแวดล้อมโดยอยู่บนข้อสมมติฐานว่า (Bruton M.J. 1935 อ้างถึงใน ชินินทร์ เขียวสนั่น 2549 : 8) การเดินทางเกิดจากปัจจัย 3 ประการ ได้แก่

- 1) รูปแบบการใช้ที่ดิน การพัฒนาในพื้นที่และลักษณะการใช้ที่ดินที่สัมพันธ์กับการเกิดการเดินทาง คือ ความหนาแน่นของการใช้ที่ดิน ลักษณะของการใช้ที่ดิน และการใช้ที่ดินเพื่อเป็นที่ตั้งกิจกรรม โดยความหนาแน่นของการใช้ที่ดิน มักแสดงในรูปของที่อยู่อาศัยต่อพื้นที่ จำนวนลูกจ้างต่อพื้นที่ ส่วนตัวแปรของลักษณะของการใช้ที่ดิน ได้แก่ รายได้ และการครอบครองรถยนต์ของครัวเรือน ซึ่งการศึกษาพบว่า ครัวเรือนที่มีรถยนต์มากกว่า 1 คัน มีแนวโน้มเกิดการเดินทางมากกว่าครัวเรือนที่มีรถยนต์เพียงคันเดียว นอกจากนี้ ความเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนตัวยังสัมพันธ์กับขนาดครัวเรือน โดยครัวเรือนที่มีขนาดใหญ่จะมีระดับของความเป็นเจ้าของรถยนต์สูงกว่า ส่งผลต่อการเดินทางที่มากขึ้นสำหรับตัวแปรของที่ตั้งกิจกรรมการใช้ที่ดิน ได้แก่ การกระจายตัวของการใช้ที่ดิน และลักษณะการใช้ที่ดิน โดยตัวแปรทั้งหมดจะสะท้อนถึงความสัมพันธ์ของการเดินทางที่เกิดขึ้น

- 2) ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทางในพื้นที่นั้น ๆ ได้แก่ อายุ เพศ การศึกษา รายได้ เป้าหมายการเดินทาง เป็นต้น สภาพดังกล่าวจะมีผลต่อการเดินทาง เช่น เมื่อประชากรมีรายได้สูง ส่งผลต่ออัตราการเดินทางที่เพิ่มสูงขึ้น

- 3) ลักษณะขอบเขตและความสามารถในการรับรองของระบบขนส่งที่มีอยู่ในพื้นที่ ได้แก่ จำนวนช่องจราจร จำนวนการจราจร ทิศทางการจราจร ชนิดผิวทาง ความเร็วเฉลี่ยของเส้นทาง ซึ่งมีผลต่อการตัดสินใจในการเดินทางที่แตกต่างกัน

2.2.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง หมายถึง ระบบขนส่งต่าง ๆ ที่ผู้เดินทางเป็นคนตัดสินใจเลือกใช้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความสะดวก และความเหมาะสมต่อการเดินทางในแต่ละครั้ง (จตุพร นนทศิริ 2546 อ้างถึงใน ชนินทร์ เขียวสนั่น 2549 : 8)

การตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง จะขึ้นกับปัจจัยดังต่อไปนี้

1) ลักษณะของการเดินทาง ได้แก่ ระยะทางและวัตถุประสงค์ของการเดินทาง โดยระยะทางสามารถวัดออกมาในรูปของระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง การเดินทางใกล้ ๆ จะมีความแตกต่างของเวลาที่ใช้ไม่มากนัก หากเดินทางระยะไกลย่อมมีผลต่ออัตราของเวลาที่ใช้ในการเดินทางและการเลือกรูปแบบการเดินทาง ส่วนวัตถุประสงค์ของการเดินทางพบว่าการเดินทางที่มีจุดต้นทางที่บ้าน โดยทั่วไปจะใช้การเดินทางด้วยรถยนต์มากกว่าการเดินทางที่ไม่มีจุดเริ่มต้นที่บ้าน ขณะที่การเดินทางจากบ้านไปโรงเรียนและที่ทำงานมีอัตราการใช้รถโดยสารสาธารณะสูงกว่าการเดินทางไปซื้อของ

2) ลักษณะของคนเดินทาง หมายถึง สภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทาง โดยตัวแปรที่เกี่ยวข้องคือ รายได้ การถือครองรถยนต์ ขนาด และโครงสร้างของครัวเรือนความหนาแน่นของที่พักอาศัย ประเภทของงาน และสถานที่ตั้งของแหล่งงาน โดยรายได้จะเป็นตัวกำหนดการเลือกรูปแบบ ส่วนความหนาแน่นของที่พักอาศัย พบว่าพื้นที่ที่มีความหนาแน่นน้อยมีแนวโน้มเป็นเขตที่ที่พักอาศัยของคนรายได้สูง ซึ่งสัมพันธ์กับระดับการครอบครองรถยนต์สูงเช่นกัน ทำให้ระดับความต้องการระบบขนส่งสาธารณะมีน้อย ในทางกลับกันพื้นที่ที่พักอาศัยที่มีความหนาแน่นสูง ความต้องการใช้บริการของระบบขนส่งสาธารณะจะมีสูง ประกอบกับผู้พักอาศัยมีรายได้ไม่สูง ทำให้อัตราการครอบครองรถยนต์ต่ำ

3) ลักษณะของระบบขนส่ง ได้แก่ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่าย การเข้าถึงความสะดวกสบาย โดยจากการศึกษาระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะต่อเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยรถยนต์ พบว่าถ้าอัตราส่วนดังกล่าวสูงเพิ่มขึ้น แสดงว่าเวลาที่ใช้ในการเดินทางด้วยการขนส่งสาธารณะมีสูงกว่า สำหรับค่าใช้จ่ายจากการศึกษาอัตราค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างระบบขนส่งสาธารณะต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยรถยนต์ ถ้าสัดส่วนสูงแสดงว่าค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะสูงกว่ารถยนต์ และจากการเปรียบเทียบปัจจัยค่าใช้จ่ายและเวลา พบว่าผลการลดระยะเวลา มีผลต่อจำนวนผู้มาใช้บริการมากกว่าการลดอัตราค่าโดยสาร สำหรับปัจจัยด้านความสะดวกสบาย ได้แก่ การมีที่นั่ง และการมีระบบปรับอากาศ จะมีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางเช่นกัน

2.3 แนวคิดด้านการท่องเที่ยว

2.3.1 ความหมายของการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยว (Tourism) (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย 2543:44) หมายถึง กิจกรรมที่ผู้ผ่อนคลายความตึงเครียดจากกิจการงานประจำของมนุษย์ ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ 3 ประการ

- 1) เป็นการเดินทางที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว
- 2) การเดินทางต้องเป็นไปด้วยความสมัครใจ
- 3) เป็นการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ใดก็ได้ ที่มีใช้การประกอบอาชีพหรือหารายได้ แต่เป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายๆ อย่างต่อไปนี้เพื่อพักผ่อนในวันหยุด เช่น เพื่อวัฒนธรรมหรือศาสนา เพื่อการศึกษา เพื่อการกีฬาและบันเทิง เพื่อชมประวัติศาสตร์และความสนใจพิเศษ เพื่องานอดิเรก เพื่อนเยี่ยมเยือนญาติมิตร เพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ หรือเพื่อเข้าร่วมประชุมหรือสัมมนา

วรรณ วรชัญญ (2546: 7) กล่าวว่า การท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ หรือเพื่อความสนุก นอกจากนี้แล้วยังเป็นการเคลื่อนย้ายของประชากรจากแหล่งหนึ่งไปสู่อีกแหล่งหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางภายในประเทศ และการเดินทางระหว่างประเทศการท่องเที่ยวเป็นกระบวนการที่มีความสัมพันธ์ต่อกัน มีกิจกรรมร่วมกันมีความสัมพันธ์อันดีต่อกันได้รับรู้สนุกสนานเพลิดเพลินร่วมกัน

ประภาศรี เทิกขุนทด (2551: 7) กล่าวว่า การท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมนันทนาการรูปแบบหนึ่งที่เกิดระหว่างเวลาว่าง ซึ่งมีการเดินทางเข้ามาเกี่ยวข้องโดยเป็นการเดินทางท่องเที่ยวจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่ เพื่อแลกเปลี่ยนบรรยากาศและสิ่งแวดล้อม โดยมีแรงกระตุ้นจากความต้องการในด้านกายภาพวัฒนธรรม การปฏิสัมพันธ์ และด้านสถานะ การท่องเที่ยวทำให้เกิดปฏิสัมพันธ์ระหว่างนักท่องเที่ยวกับธุรกิจและการบริการต่าง ๆ

สมบัติ กาญจนกิจ (2544: 84-85) กล่าวว่า การท่องเที่ยวเป็นกระบวนการนันทนาการที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาและมีการเดินทางเข้ามาเกี่ยวข้องโดยเป็นการเดินทางจากแหล่งท่องเที่ยวที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่ง เพื่อการเปลี่ยนบรรยากาศ และสิ่งแวดล้อม โดยจะมีแรงกระตุ้นจากความต้องการในด้านกายภาพ ด้านวัฒนธรรม ด้านการปฏิสัมพันธ์ และด้านสถานะหรือเกียรติคุณเข้าร่วมด้วย

2.3.2 ประเภทของการท่องเที่ยว

ประเภทของการท่องเที่ยวขึ้นอยู่กับว่าวัตถุประสงค์หรือจุดมุ่งหมายซึ่งเป็นเหตุจูงใจที่ทำให้คนท่องเที่ยวมี 5 ประเภท ดังนี้ (Wahab อ้างถึงพลอยศรี โปราณานนท์ 2544: 8)

1) การท่องเที่ยวเพื่อความเพลิดเพลิน (Recreation Tourism) เป็นการท่องเที่ยว เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นับญาติหากไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการพักผ่อนและความเพลิดเพลิน เป็นการผ่อนคลายความเครียดจากหน้าที่ การงาน หรือต้องการหลีกเลี่ยงจากสิ่งแวดล้อมที่เคยชินไปสักชั่วระยะหนึ่ง กิจกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวประเภทนี้มักอยู่ในรูปแบบของการพักผ่อนจริง ๆ เช่น นอนพักริมชายหาดหรืออาบแดดในเวลากลางวัน มีนันทนาการในช่วงเวลากลางคืน เช่น ไปดื่ม กิน เพื่อความสนุกสนานและผ่อนคลาย

2) การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (Culture Tourism) เป็นการท่องเที่ยวโดยมีวัตถุประสงค์ที่ต้องการมีความรู้ หรือมีประสบการณ์ในวัฒนธรรมด้านต่าง ๆ ของแหล่งท่องเที่ยว นั้น ๆ กิจกรรมท่องเที่ยวประเภทนี้ จะอยู่ในรูปแบบที่ได้รับความรู้หรือประสบการณ์ ด้านวัฒนธรรมจากแหล่งท่องเที่ยวประเภทนี้ จะอยู่ในรูปแบบที่ได้รับความรู้หรือประสบการณ์ด้านวัฒนธรรมจากแหล่งท่องเที่ยวขณะเดียวกันก็มีความเพลิดเพลินอยู่ด้วย เช่น การมีประสบการณ์ด้านดนตรี การละเล่น การฟ้อนรำ ที่เป็นวัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยวที่ไปเยือน เป็นต้น

3) การท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ (Health Tourism) เป็นการท่องเที่ยวโดยมีวัตถุประสงค์ด้านสุขภาพเป็นหลัก การท่องเที่ยวยังแหล่งท่องเที่ยวที่ขึ้นชื่อว่าจะสามารถทำให้สุขภาพร่างกายดีขึ้นตามความเชื่อและความนิยมในสมัยนั้น เช่น การเดินทางไปยังสถานที่ที่มีน้ำแร่ บ่อน้ำแร่ ที่มีชื่อเสียงในอดีตที่บุคคลสำคัญ ๆ ในเวลานั้นนิยมไปท่องเที่ยว เช่น ที่เมืองสปาในประเทศเบลเยียม หรือการเดินทางไปยังสถานที่พิกัดอากาศทางทะเลที่เกิดขึ้นมากมายในอังกฤษช่วงการปกครองของพระนางวิกตอเรีย เป็นต้น

4) การท่องเที่ยวเพื่อเกมกีฬา (Sport Tourism) เป็นการเดินทาง หรือท่องเที่ยวที่มีวัตถุประสงค์ ในด้านการกีฬาเป็นหลักซึ่งอาจจะเป็นการไปชมกีฬาหรือไปเล่นกีฬา เป็นต้น การท่องเที่ยวประเภทนี้ เริ่มมาตั้งแต่สมัยอาณาจักรกรุงศรีอยุธยา และในสมัย นั้นมีการแข่งขันกีฬา

5) การท่องเที่ยวเพื่อการประชุมสัมมนา (Conference Tourism) เป็นการเดินทางโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการประชุมสัมมนา แต่ก่อนหรือหลังหรือระหว่างการประชุมสัมมนานั้น อาจจะมีกิจกรรมเชิงการท่องเที่ยวเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย เช่น การเดินทางไปเที่ยวชมสถานที่สำคัญ ๆ เป็นต้น

2.3.3 องค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยว

องค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยวมีนักวิชาการหลายท่านสรุปไว้ใกล้เคียงกันดังนี้

(Cooper & Boniface 1998) กล่าวว่า แหล่งท่องเที่ยวเป็นสถานที่สำคัญที่จะสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว ซึ่งจะต้องประกอบด้วย 4A คือ

1) สิ่งดึงดูดใจ (Attractions) แหล่งท่องเที่ยวควรมีสิ่งดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวได้ หรือมีลักษณะชวนใจ มีเสน่ห์เฉพาะตัว

2) การเข้าถึง (Accessibility) แหล่งท่องเที่ยวจะต้องดึงดูดความสนใจได้มาก หากมีความสะดวกในการเข้าถึง

3) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) แหล่งท่องเที่ยวควรก่อให้เกิดความประทับใจ สุขใจ และซาบซึ้งในการเที่ยวชม

4) บริการเสริมที่คนในท้องถิ่นเป็นผู้จัดหาขึ้นมาเอง (Ancillary Service) แหล่งท่องเที่ยวควรจัดสรรบริการด้านต่าง ๆ ให้กับนักท่องเที่ยว หน่วยงาน และภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกและดึงดูดนักท่องเที่ยวมายังสถานที่ท่องเที่ยว

Collier & Harraway (1997) กล่าวว่าแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพประกอบด้วย องค์ประกอบหลัก 3 ประการ หรือ 3A ได้แก่

1) สิ่งดึงดูดใจ (Attraction) ที่เกิดจากสถานที่ (Site) หรือเหตุการณ์ (Event) โดยสถานที่อาจเกิดจากธรรมชาติหรือมนุษย์สร้างขึ้นแต่เหตุการณ์ที่น่าประทับใจเกิดจากมนุษย์เป็นผู้สร้างขึ้น

2) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) หมายถึงบริเวณพื้นที่และโครงสร้าง สิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ที่สร้างขึ้นรองรับกิจกรรมของผู้มาเยือนและกิจกรรมในการบริหารจัดการพื้นที่ สิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยว การก่อสร้างปัจจัยพื้นฐาน เช่นระบบขนส่ง ระบบสื่อสาร ระบบสาธารณูปโภค ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับนักท่องเที่ยวเพราะจะช่วยให้นักท่องเที่ยวได้รับความสะดวกสบายและเป็นการสร้างภาพลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยวด้วย

3) การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว (Accessibility) ซึ่งจะต้องมีระบบขนส่ง (Transportation) ประกอบด้วยเส้นทาง ยานพาหนะ และผู้ประกอบการขนส่งเพื่อลำเลียงคน และสิ่งของไปยังจุดหมายปลายทาง

บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2542) ได้สรุปเพิ่มเติมว่าการที่จะให้มีนักท่องเที่ยวไปเยี่ยมชม ทรัพยากรท่องเที่ยวใด ๆ ก็ตาม มักจะขึ้นอยู่กับปัจจัย 3 ประการ ดังที่ คูเปอร์ และฮาราเวย์ ได้กล่าวไว้แล้ว คือ

1) ทรัพยากรท่องเที่ยวจะต้องมีสิ่งดึงดูดใจ เช่น ความสวยงามของธรรมชาติ ศิลปวัฒนธรรม โบราณสถาน สถานที่ทางประวัติศาสตร์ เป็นต้น

2) ทรัพยากรท่องเที่ยวจะต้องมีเส้นทางคมนาคมเข้าถึง เป็นปัจจัยสำคัญของทรัพยากรท่องเที่ยวที่ต้องมีเส้นทางหรือโครงข่ายคมนาคมที่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวนั้น ตลอดจนสามารถเชื่อมโยงกันระหว่างแหล่งท่องเที่ยวกับบริเวณใกล้เคียง

3) ทรัพยากรท่องเที่ยวจะต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นองค์ประกอบ เพื่อให้นักท่องเที่ยวเข้ามายังแหล่งท่องเที่ยวได้ประทับใจ เช่น บริการด้านน้ำประปา ไฟฟ้า การสื่อสาร การขนส่ง ที่พัก อาหาร นำเที่ยว แลกเปลี่ยนเงินตรา สินค้าที่ระลึก เป็นต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เทิดชาย ช่วยบำรุง (2551) กล่าวว่า องค์ประกอบของทรัพยากรท่องเที่ยวควรมีองค์ประกอบหลักอย่างน้อย 5 ประการ หรือ 5A ดังต่อไปนี้

1) Accessibility หมายถึง การเข้าถึง คือ มีความสามารถในการเข้าถึงความสามารถในการคมนาคม ไปยังสถานที่หรือแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างดี เช่น มีถนนคอนกรีตและถนนลาดยาง อยู่ในสภาพที่ดี เข้าถึงง่าย สะดวกสบาย รวมไปถึงการเดินทางโดยวิธีอื่น ๆ

2) Activity หมายถึง กิจกรรม คือ ภายในแหล่งท่องเที่ยวมีสถานที่ ท่องเที่ยวหลายแห่งที่มีกิจกรรมที่ทำให้นักท่องเที่ยวได้เข้ามามีส่วนร่วมในการท่องเที่ยวอย่างสมบูรณ์แบบ เช่น การปั่นจักรยาน เป็นต้น

3. Amenity หมายถึง สิ่งอำนวยความสะดวก คือ แหล่งท่องเที่ยวต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกเตรียมไว้สำหรับนักท่องเที่ยวอย่างครบครันและเพียงพอ เช่น ด้านสาธารณูปโภค น้ำประปา ไฟฟ้า ถนน โทรศัพท์ สถานีตำรวจ โรงพยาบาล รวมถึงที่พัก ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก และจุดบริการนักท่องเที่ยว

4) Attraction หมายถึง สิ่งดึงดูดใจ คือ แหล่งท่องเที่ยวจะต้องมีสิ่งดึงดูดใจ นักท่องเที่ยว เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวยังแหล่งท่องเที่ยวได้ เช่น ทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยว รวมไปถึงกิจกรรมการท่องเที่ยวต่าง ๆ

5) Accommodation หมายถึง ที่พัก คือ ภายในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวหรือบริเวณใกล้เคียงต้องมีที่พักไว้เพื่อบริการนักท่องเที่ยว

ชูสิทธิ์ ชูชาติ (2543) กล่าวว่า การท่องเที่ยวที่จะบรรลุวัตถุประสงค์นั้น แหล่งท่องเที่ยวจะต้องมีองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการ (3A) ได้แก่

1) สิ่งดึงดูดใจ (Attraction) สิ่งดึงดูดใจเกิดจากสถานที่ (Site) และเหตุการณ์ (Event) สถานที่อาจเกิดจากธรรมชาติสร้างหรือมนุษย์สร้างขึ้น แต่เหตุการณ์ที่น่าประทับใจเกิดจากมนุษย์สร้างเพียงอย่างเดียว

2) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) ความสะดวกสบายที่ทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไปยังสถานที่ได้อย่างรวดเร็ว ปลอดภัยและสะดวกสบายยิ่งขึ้น การก่อสร้างปัจจัยพื้นฐาน (Infrastructure) เช่น ระบบขนส่ง ระบบการสื่อสาร ระบบสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา จึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในแหล่งท่องเที่ยว

3) การเข้าไปถึง (Accessibility) การเข้าไปถึงแหล่งท่องเที่ยวต้องมีระบบการขนส่ง (Transportation) ประกอบด้วย เส้นทางยานพาหนะ สถานี และผู้ประกอบการขนส่ง เป็นต้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลำเลียงคนและสิ่งของไปยังจุดหมายปลายทางโดยผ่าน เส้นทาง

ในการศึกษารุ่นนี้เลือกใช้แนวคิดองค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยว ของ Cooper & Boniface (1998) เพื่อต้องการทราบความต้องการของ นักท่องเที่ยว ซึ่งในแนวคิดได้อธิบายสามารถสรุป คือ ประกอบด้วย 4A อันประกอบไปด้วย ด้านความดึงดูดใจ ด้านการเข้าถึง แหล่งท่องเที่ยว เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ด้านความสำคัญจากแหล่งท่องเที่ยว และด้านองค์ประกอบของการบริการ ซึ่งมี ความครอบคลุมมากกว่าแนวคิดองค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยว หรือ 3A อันได้แก่สิ่งดึงดูดใจ สิ่ง อำนวยความสะดวก การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว ผู้วิจัยมีความเห็นว่าเป็นแนวความคิดองค์ประกอบของ แหล่งท่องเที่ยว (4A)

2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับโบราณสถาน

2.4.1 ความหมาย

กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ได้ให้ความหมายไว้ว่า โบราณสถานโดยทั่วไป หมายถึง อาคารหรือสิ่งก่อสร้างที่มนุษย์สร้างขึ้น ที่มีความเก่าแก่ มีประวัติความเป็นมาที่เป็นประโยชน์ทางด้านศิลปะ ประวัติศาสตร์ หรือ โบราณคดี และยังรวมถึงสถานที่หรือเนินดินที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ หรือมีร่องรอย กิจกรรมของมนุษย์ปรากฏอยู่

2.4.2 ความสำคัญ

โบราณสถานทุกแห่งมีคุณค่าและความสำคัญด้านต่าง ๆ ดังนี้

1) ด้านเอกลักษณ์ เป็นคุณค่าของโบราณสถานที่แสดงการรับรู้ หรือความเข้าใจถึงที่มา สถานที่ตั้ง ชนชาติ ความเชื่อ ศาสนา ขนบธรรมเนียมและวัฒนธรรมของชุมชนใดชุมชนหนึ่ง หรือประเทศใดประเทศหนึ่งโดยเฉพาะ ตัวอย่างเช่น พระมหาธาตุเมืองนครศรีธรรมราชเป็นที่รับรู้กันว่าเป็นเอกลักษณ์ของเมืองนครศรีธรรมราช ตลอดจนเป็นความภาคภูมิใจของชาวนครศรีธรรมราชและชาวไทย เป็นต้น

2) ด้านวิชาการ เป็นคุณค่าของโบราณสถานที่สะท้อนเรื่องราวในอดีตเป็นข้อมูลทางด้านประวัติศาสตร์ โบราณคดี สถาปัตยกรรม ศิลปกรรม ซึ่งเป็นเครื่องแสดงประวัติความเป็นมาอันเก่าแก่ของชุมชน ของชาติ รวมทั้งเป็นแหล่งศึกษาและเรียนรู้ตลอดชีวิต เช่น โบราณสถานในเมืองโบราณสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย แสดงเรื่องราวประวัติศาสตร์ชาติไทยและแหล่งเรียนรู้ทางศิลปะ ทางโบราณคดี เป็นต้น

3) ด้านเศรษฐกิจ เป็นคุณค่าของโบราณสถานที่เกิดรายได้ของชุมชนและของประเทศทั้งทางตรงและทางอ้อม จากการที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยว สร้างกิจกรรมต่าง ๆ อันสืบเนื่องจากการท่องเที่ยวพร้อม ๆ กับการศึกษาหาความรู้ ตัวอย่างเช่น อุทยานประวัติศาสตร์เมืองสิงห์ อุทยานประวัติศาสตร์พิมาย อุทยานประวัติศาสตร์พนมรุ้ง เป็นต้น

4) ด้านการใช้สอย เป็นคุณค่าของโบราณสถานที่สามารถนำมาใช้งานได้ ในปัจจุบัน ซึ่งเป็นการใช้งานที่ไม่ก่อให้เกิดการเสื่อมสภาพ การเปลี่ยนแปลง หรือการรื้อทำลาย โบราณสถานนั้น ตัวอย่างเช่น ศาลากลางเก่าจังหวัดราชบุรี หมู่พระวิมานพระราชวังบวรสถานมงคล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์เพื่อการศึกษาค้นคว้า ไม่สามารถเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(วังหน้า) ปัจจุบันใช้เป็นอาคารจัดแสดงพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ พระรามราชนิเวศน์ (วังบ้านปืน) ปัจจุบันเป็นพิพิธภัณฑ์สถาน และจวนเรชดิงก์มปอร์ต จังหวัดตราด เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันเป็นที่ทำการสำนักคุมประพฤติ กระทรวงยุติธรรม เป็นต้น

5) ด้านสังคม เป็นคุณค่าของโบราณสถานที่เกี่ยวข้องกับขนบธรรมเนียมจารีตประเพณี เป็นความภาคภูมิใจของคนในสังคม เป็นศูนย์รวมจิตใจของคนในสังคม เช่น มัสยิดกรือเซะ จังหวัดปัตตานี พระธาตุตอดยสุเทพ จังหวัดเชียงใหม่ พระธาตุพนม จังหวัดนครพนม เป็นต้น

6) ด้านการเมือง เป็นคุณค่าของโบราณสถานที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์สำคัญในประวัติศาสตร์ การกำหนดขอบเขตหรือการรักษาอธิปไตย และการสร้างความร่วมมือร่วมใจของคนทั้งชาติ ตัวอย่างเช่น วัดชลธาราสিংห์ หรือวัดพิทักษ์แผ่นดินไทย อำเภอตากใบ จังหวัดนราธิวาส ซึ่งเป็นโบราณสถานสำคัญในการกำหนดแบ่งเขตแดนระหว่างไทย - อังกฤษ ในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นต้น

7) ด้านสุนทรียภาพ เป็นคุณค่าความงามของศิลปกรรมและสถาปัตยกรรม เช่น วัดพระบรมธาตุไชยา จังหวัดสุราษฎร์ธานี วัดพระสิงห์ จังหวัดเชียงใหม่ วัดใหญ่สุวรรณาราม เป็นต้น

นอกจากนี้ โบราณสถาน อันเป็นมรดกทางวัฒนธรรมที่สูงค่าของชาติ ยังมี ความสำคัญ และมีประโยชน์ต่อชุมชนท้องถิ่นในด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. เป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่นที่แสดงให้เห็นถึงประวัติความเป็นมา ความเชื่อ ศาสนา ขนบธรรมเนียมประเพณี และความเจริญของชุมชนใดชุมชนหนึ่ง รวมไปถึงสิ่งของชาติ
2. เป็นแหล่งเรียนรู้ที่สะท้อนเรื่องราวในอดีตของท้องถิ่น อีกทั้งยังให้ ข้อมูลในการศึกษา ทางวิชาการด้านต่าง ๆ เช่น ประวัติศาสตร์ โบราณคดี ศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ความสัมพันธ์ กับดินแดนอื่น ๆ
3. เป็นทรัพยากรทางวัฒนธรรมที่สำคัญของชุมชนและของประเทศชาติ ที่สามารถก่อให้เกิด รายได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม
4. เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม
5. เป็นศูนย์รวมจิตใจของคนในสังคม

2.4.3 ประเภทของโบราณสถาน

ประเภทของโบราณสถาน ตามที่ระบุไว้ใน “สาระสำคัญของพระราชบัญญัติ โบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 แก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติ โบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535” อาจแยก ได้ 2 วิธีคือ

1) แบ่งแยกโดยพิจารณาตามหลักกรรมสิทธิ์ คือ แบ่งเป็น

- โบราณสถานที่มีเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- โบราณสถานที่ไม่มีเจ้าของ หรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วย กฎหมาย
- 2) แบ่งโดยพิจารณาจากหลักการขึ้นทะเบียน คือ แบ่งเป็น
 - โบราณสถานที่ขึ้นทะเบียน
 - โบราณสถานที่มิได้ขึ้นทะเบียน

อย่างไรก็ตาม ในบางครั้ง กรมศิลปากร ยังแบ่งประเภทโบราณสถาน โดยการใช้เงื่อนไขอื่น ๆ อีก เพื่อให้สอดคล้องกับการบริหารจัดการโบราณสถาน แบ่งตามคุณค่าและความสำคัญ

1) โบราณสถานระดับชาติ ได้แก่

- โบราณสถานที่มีคุณค่าในด้านประวัติศาสตร์ และโบราณคดี ศิลปะ สถาปัตยกรรม วิชาการ สังคมหรือชาติพันธุ์วิทยา ฯลฯ ซึ่งมีความสำคัญ ไม่เฉพาะต่อชุมชนใด ชุมชนหนึ่ง
- โบราณสถานที่มีประวัติความเป็นมาเกี่ยวข้องกับสถาบัน พระมหากษัตริย์ และราชสำนัก โดยมีหลักฐานบ่งชี้อย่างชัดเจน ยกตัวอย่างเช่น พระราชวังโบราณ เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา
- โบราณสถานซึ่งมีลักษณะเด่นเป็นตัวแทนขององค์ประกอบทางสถาปัตยกรรม หรือศิลปกรรมที่มีคุณค่าทางสุนทรียภาพเยี่ยมยอด หรือสามารถบ่งชี้ได้ถึง พัฒนาการทางศิลปะสถาปัตยกรรม
- โบราณสถานที่มีลักษณะที่หาได้ยาก และมีเหลืออยู่น้อยแห่ง เป็นตัวแทนของรูปแบบใด ๆ ที่มีลักษณะเฉพาะ
- โบราณสถานที่ยังมีได้มีการสำรวจ ดำเนินการขุดค้น ขุดแต่ง ทางโบราณคดี หรือขึ้นทะเบียนโบราณสถาน
- ซากโบราณสถานซึ่งเป็นโบราณสถานร้างที่มีความเก่าแก่ และไม่มีการใช้งาน

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ภาณุพงศ์ สิทธิวิฑู (2553) ได้ทำการศึกษาแนวทางการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรสำหรับแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมเมืองเก่าแก่น่าน โดยมียัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและเสนอแนะรูปแบบการสัญจรในเขตเมืองเก่า ซึ่งพื้นที่เมืองเก่าเป็นพื้นที่ที่มีการผสมผสานศิลปวัฒนธรรมดั้งเดิมและศิลปะร่วมสมัย อย่างกลมกลืน จากการศึกษา พบว่า ชาวเมืองปัจจุบันยังคง ใช้ประโยชน์จากเส้นทางสัญจรแบบดั้งเดิม ส่วนเส้นทางในการสัญจรที่ปรับปรุงใหม่ ใช้แนวคิดลัทธิชุมชนเมืองยุคใหม่ เป็นกรอบการศึกษา จึงปรากฏว่า สภาพเส้นทางสัญจรในเมืองเก่า ไม่สามารถรองรับการเดินทางท่องเที่ยวโดยการเดินเท้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องทางเดินเท้าคับแคบ มีสิ่งกีดขวางในเส้นทาง โครงข่ายทางเท้าไม่เชื่อมต่อกัน จึงเสนอแนะให้ขยายทางเดินเท้า และพัฒนาโครงข่ายทางเดินเท้า ทางจักรยาน ให้มีความสมบูรณ์ ครอบคลุมทั้งพื้นที่ซึ่งเป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางท่องเที่ยวชมเมืองและสร้างความหลากหลายของ กิจกรรมในเส้นทางท่องเที่ยวรองรับการเดินทางท่องเที่ยวด้วยเท้าและ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จักรยาน ส่งเสริมคุณภาพชีวิตของชาวเมือง และพัฒนาเศรษฐกิจของชุมชน จากการศึกษา พบว่าโครงการสัญจรในพื้นที่เมืองน่าน สรุปได้คือ

1. มีลักษณะเป็นรูปสี่เหลี่ยม โดยมีถนนสายหลัก ผ่านกลางพื้นที่ และมีถนนสายรอง ถนนสายย่อย รองรับบริการสัญจรและกระจายสู่พื้นที่โดยรอบแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม

2. เส้นทางสัญจรหลัก มีทางเดินเท้าที่เชื่อมต่อกันแบบไม่สมบูรณ์ คับแคบและมีสิ่งกีดขวางบนทางเดินเท้า เช่น ป้ายบอกเส้นทางและสถานที่ ตู้โทรศัพท์ เสไฟฟ้าส่องสว่าง ส่วนในถนนสายรองส่วนใหญ่ไม่มีทางเดินเท้า

3. การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวในเมืองเก่ามีที่ตั้งรวมอยู่เป็นกลุ่มไม่ห่างไกลกัน มากนัก สามารถเข้าถึงได้โดยการเดินเท้า แต่นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะเข้าถึงพื้นที่โดยการใช้รถยนต์ส่วนตัว

4. การขาดทางเลือกในการเดินทาง ในเมืองเก่ามีบริการเฉพาะการเดินทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว หรือรถบริการสาธารณะผ่าน นักท่องเที่ยวต้องใช้บริการรถเช่าเหมาซึ่งมีจำนวนจำกัดในการให้บริการนักท่องเที่ยว ช่วงเทศกาล

5. ไม่มีพื้นที่จอดรถสำหรับแหล่งท่องเที่ยว รถที่นำนักท่องเที่ยวจึงจอดบริเวณ 2 ฝั่งถนนและในบริเวณ แหล่งท่องเที่ยว หรือศูนย์บริการนักท่องเที่ยวของเทศบาลเมืองน่าน ซึ่งในการจอดบริเวณ 2 ฝั่งถนนได้ส่งผล กระทบทำให้เกิดการจราจรติดขัด และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ สำหรับจุดจอดในแหล่งท่องเที่ยวและศูนย์บริการ นักท่องเที่ยว จากการสำรวจพบว่า มีพื้นที่ให้บริการน้อยและไม่รองรับรถโดยสารขนาดใหญ่

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้ทำการศึกษาได้เสนอแนะ

1. การพัฒนาโครงข่ายทางเดินเท้าควรพัฒนาและปรับปรุงให้มีความต่อเนื่อง ตอบสนองความต้องการ ของนักท่องเที่ยวทุกเพศทุกวัย และขยายความกว้างของทางเดินเท้า มีเส้นทางสำหรับคนพิการ และปรับปรุงภูมิทัศน์ทางเดินให้มีความร่มรื่นและสวยงาม

2. การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยาน ควรเพิ่มทางจักรยานในถนนสายหลักและสายรองให้ครอบคลุม พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม

3. การพัฒนาโครงข่ายทางรถบริการสาธารณะ ควรปรับปรุงเส้นทางเดินรถให้ครอบคลุมพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม

4. การพัฒนาทางเลือกในการท่องเที่ยว ควรสนับสนุนให้นักท่องเที่ยวมีทางเลือกในการเดินทางท่องเที่ยว เพื่อลดการใช้รถส่วนตัว เช่น การให้บริการเช่ารถจักรยานในการเดินท่องเที่ยว การบริการนั่งรถสามล้อชมเมือง

5. การเพิ่มจำนวนรถรางบริการนำเที่ยว ปรับปรุงเส้นทางบริการของรถบริการสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว

6. สนับสนุนให้มีสถานที่จอดรถรวมหลายจุด และให้นักท่องเที่ยวเดินเที่ยวให้มากที่สุด

สร้างความ ร่มรื่นในการเดินเที่ยว อาจปิดถนนเป็นทางเดินเท้าบ้าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

7. การเพิ่มกิจกรรมในการเดินทางท่องเที่ยว เพื่อสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยวชมเมือง เช่น การเพิ่มจุดพักในเส้นทางท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยว ส่งเสริมธุรกิจด้านการบริการการท่องเที่ยว บนเส้นทางท่องเที่ยว เช่น ร้านจำหน่ายของที่ระลึก ร้านอาหารเครื่องดื่ม ศูนย์ข้อมูลและแสดงสินค้าพื้นเมือง

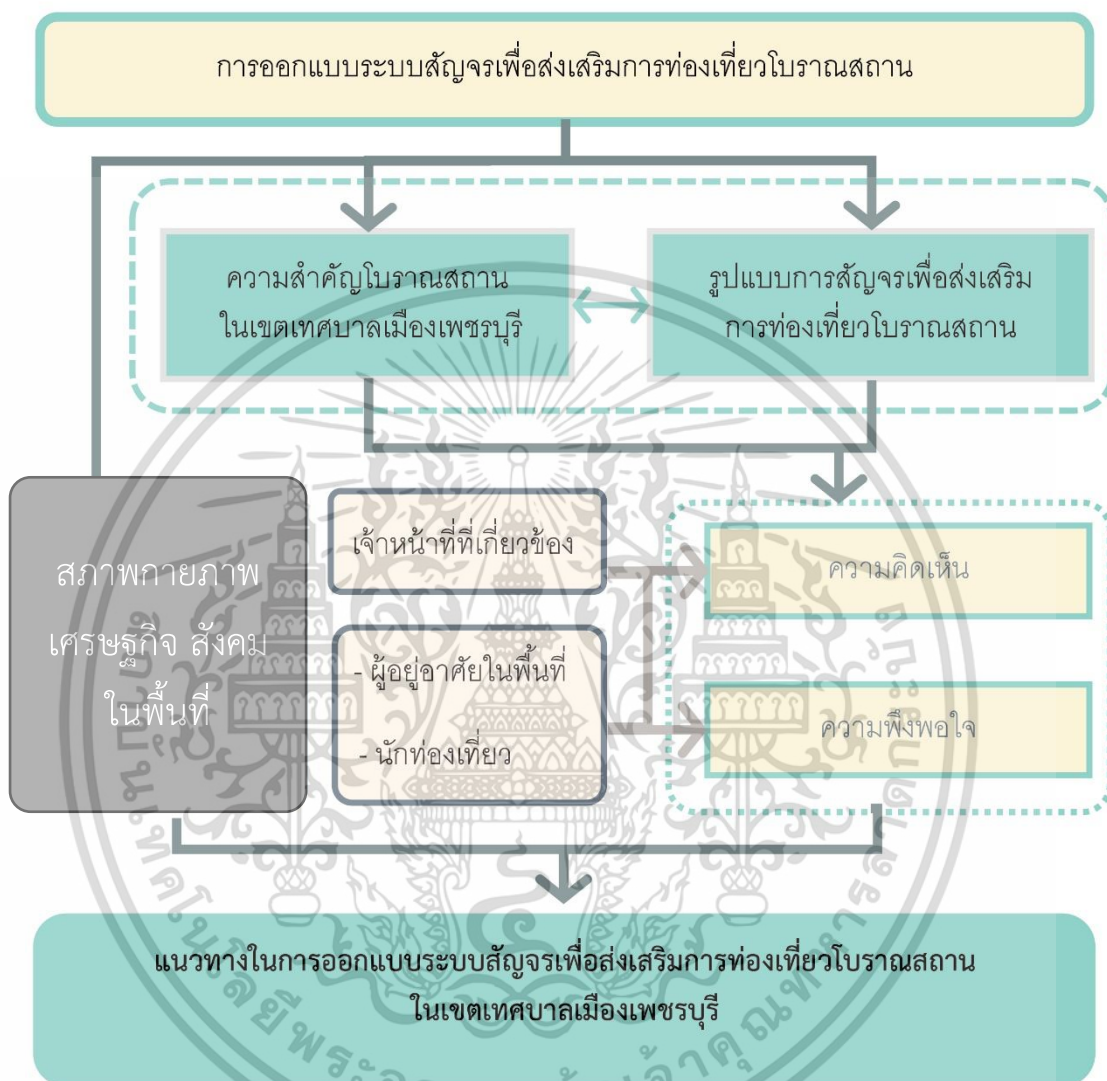
ผู้ทำการศึกษาได้สรุปไว้ว่า

ระบบการสัญจรและทางเลือกในการเดินทางที่เหมาะสมและสอดคล้องกับกิจกรรมการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ ของเมือง บริเวณเมืองเก่าแก่นาน ที่ทำให้โครงข่ายของการสัญจรของเมืองมีความสมบูรณ์ สามารถรองรับการ ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม และเป็นทางเลือกในการเดินทาง และ การเดินชมเมือง ทางเลือกในการเดินทางที่ เหมาะสมต้องส่งเสริมให้เกิดความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่และบริเวณเส้นทางการสัญจร โดยโครงข่ายการ สัญจรที่สมบูรณ์นอกจากจะก่อให้เกิดความน่าสนใจในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวแล้ว ยังช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิตของ ชาวเมือง ช่วยการใช้พลังงานในการเดินทาง สนับสนุนการใช้พื้นที่อย่างคุ้มค่า และช่วยพัฒนาเศรษฐกิจชุมชน



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.5 กรอบแนวคิดในการวิจัย



รูปที่ 2.1 แสดงกรอบแนวคิดในการวิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีรูปแบบงานวิจัยแบบผสมผสานระหว่างเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ (Qualitative research) และเชิงปริมาณ (Quantitation) โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) เพื่อหาความสัมพันธ์ของตัวแปรต่าง ๆ ที่ได้จากการวิเคราะห์แนวทางในการออกแบบระบบสัญญาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ซึ่งในบทนี้ได้นำเสนอวิธีวิจัยโดยมีรายละเอียดดังนี้

- 3.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.2 การวิเคราะห์ข้อมูล
- 3.3 นิยามปฏิบัติการ

3.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.1.1 การกำหนดพื้นที่ศึกษา

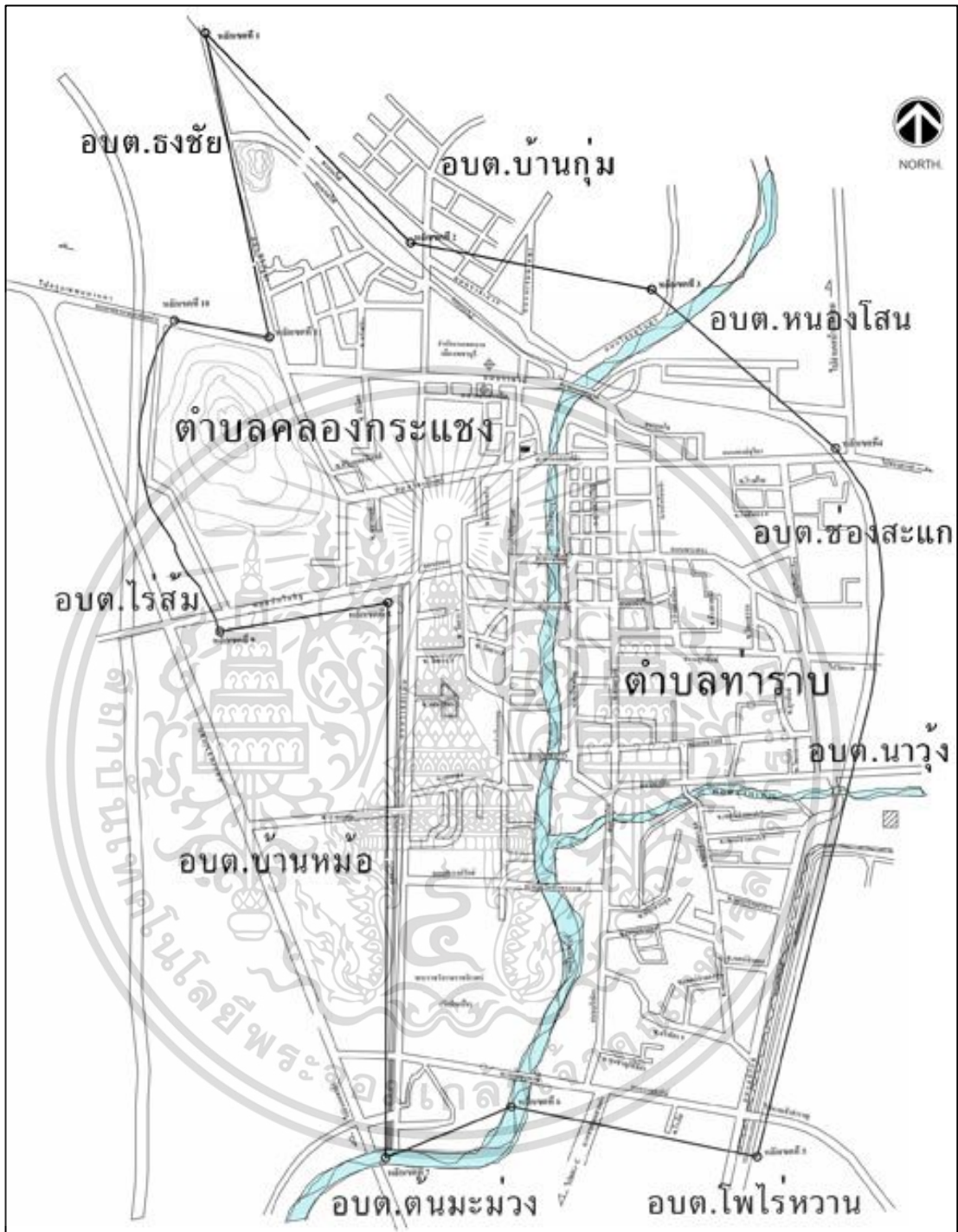
ในการศึกษาเพื่อการออกแบบระบบสัญญาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีนี้ ได้กำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาคือ พื้นที่ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ประกอบด้วย 2 ตำบล คือตำบลคลองกระแซง และตำบลท่าราบ (ดังรูป 3.1)

3.1.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ในการศึกษาเพื่อการออกแบบระบบสัญญาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีนี้ จำเป็นต้องศึกษาความคิดเห็นและระดับความต้องการจากประชากรกลุ่มตัวอย่าง สามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม คือ

- 1) กลุ่มผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ คือ ประชากรที่อยู่อาศัยในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
- 2) กลุ่มนักท่องเที่ยว คือ นักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางมาท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
- 3) เจ้าหน้าที่ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง คือ เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการออกแบบระบบสัญญาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูป 3.1 แสดงเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ที่มา : wikipedia

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.1.3 ขนาดและการสุ่มตัวอย่าง

ขนาดของกลุ่มตัวอย่างประชากร คือ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาเพื่อหาระดับความต้องการในการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี จาก 3 กลุ่มตัวอย่าง ซึ่งสามารถแบ่งตามวิธีการสำรวจได้ดังนี้

1) แบบสอบถาม (Questionnaires) ประกอบด้วย

- กลุ่มผู้อยู่อาศัยในพื้นที่เขตพื้นที่เทศบาลเมืองเพชรบุรี มีประชากรทั้งสิ้นรวม 24692 คน เฉลี่ย 3 คนต่อครัวเรือน
- กลุ่มนักท่องเที่ยว ในจังหวัดเพชรบุรี มีจำนวน รวม 2,827,527 คน

ในการศึกษาครั้งนี้มีการคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่าง จากสูตรของยามาเน่ (Yamane, 1973) ดังสมการดังนี้

$$n = \frac{N}{1+N(e^2)}$$

โดยที่ n หมายถึง ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
 N หมายถึง ขนาดของประชากร
 e หมายถึง ขนาดของความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้มีได้

ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้มีได้ของกลุ่มตัวอย่าง (Sampling Error) ครั้งนี้มีค่าเท่ากับ 0.05 สามารถแทนค่าลงสมการได้ดังนี้

$$\begin{aligned} N &= 24,692 + 2,827,527 = 2,852,219 \\ e &= 0.05 \\ n &= \frac{2852219}{1 + 2852,219 (0.05^2)} \\ &= 400 \end{aligned}$$

ดังนั้นจากการคำนวณสูตรของยามาเน่ทำให้ทราบว่าหากต้องการความแม่นยำของการวิเคราะห์ทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 ที่จะเก็บตัวอย่างของกลุ่มผู้อยู่อาศัยในพื้นที่เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ส่งมอบไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และกลุ่มนักท่องเที่ยว ต้องทำการศึกษาเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามรวมทั้งสิ้น 400 ตัวอย่าง และเพื่อให้ค่าน้ำหนักในการวิเคราะห์ข้อมูลมีค่าที่เท่ากัน ผู้วิจัยจึงได้แบ่งแบบสำรวจให้มีขนาดเท่ากัน คือ กลุ่มผู้อยู่อาศัย จำนวน 200 ตัวอย่าง และกลุ่มนักท่องเที่ยว จำนวน 200 ตัวอย่าง

2) สัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) โดยมีการเลือกตัวอย่างการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) เป็นการเลือกใช้สมาชิกที่ตรงกับคุณสมบัติที่ผู้ศึกษาตั้งขึ้นไว้เป็นเกณฑ์ ดำเนินการเก็บข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 3 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดชลบุรี กรมศิลปากรที่ 1 ราชบุรี และสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี รวม 3 ตัวอย่าง

3.1.4 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์เชิงลึก โดยมีรายละเอียดของแต่ละเครื่องมือเพื่อใช้ในการศึกษา มีดังนี้

1) แบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ เพื่อทราบถึงระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหา ระดับความต้องการ และข้อเสนอแนะของระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ตอนที่ 1 ลักษณะประชากร

ตอนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง

ตอนที่ 3 ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ตอนที่ 4 ข้อมูลระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบ

การสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต

2) แบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวเพื่อทราบถึงระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหา ระดับความต้องการ และข้อเสนอแนะของระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ตอนที่ 1 ลักษณะประชากร

ตอนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง

ตอนที่ 3 ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ตอนที่ 4 ข้อมูลระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบ

การสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต

3) แบบสัมภาษณ์เชิงลึก จากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี เพื่อให้ทราบถึงความระดับความต้องการ

ของพื้นที่ศึกษา ความเหมาะสมของรูปแบบการสัญจรกับพื้นที่ศึกษาและข้อเสนอเกี่ยวกับระบบสัญญาณในพื้นที่ศึกษา

ตอนที่ 1 ข้อมูลความต้องการของพื้นที่ในการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ตอนที่ 2 รูปแบบการสัญจรที่เหมาะสมกับพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบสัญญาณในพื้นที่ศึกษา

3.1.5 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการศึกษาเพื่อออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ในครั้งนี้ แบ่งการเก็บรวบรวมข้อมูลออกเป็น 2 ประเภท คือ ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) และข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นวิธีการสำรวจภาคสนาม และศึกษาสภาพปัญหาทางกายภาพ สังคม และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสภาพพื้นที่ แบ่งเป็น 3 ลักษณะ ดังนี้ คือ

1) ทำการสำรวจกายภาพพื้นที่โดยใช้แผนที่ประกอบการสำรวจ และทำการบันทึกข้อมูลด้วยภาพถ่าย เพื่อให้ทราบถึงตำแหน่งและสภาพพื้นที่โบราณสถานแต่ละแห่ง ขนส่งสารธารณะในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี สภาพการจราจร และถนนในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

2) ใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) จำนวน 400 ชุด ในการเก็บข้อมูลโดยใช้สำรวจจากประชากร 2 กลุ่ม ด้วยกันคือ ส่วนแรก เป็นการสำรวจข้อมูลแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี จำนวน 200 ชุด เพื่อให้ทราบถึงข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี และข้อมูลระดับความพึงพอใจระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ผู้วิจัยได้กระจายแบบสอบถามออกเป็น 10 ชุมชน ในเขตพื้นที่ศึกษา เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุมทั้งพื้นที่ศึกษา ส่วนที่สอง เป็นการสำรวจข้อมูลแบบสอบถามนักท่องเที่ยวชาวไทยในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี จำนวน 200 ชุด เพื่อให้ทราบถึงข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี และข้อมูลระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจกระจายแบบสอบถามตามแหล่งโบราณสถานและจุดที่มีนักท่องเที่ยวใช้บริการในเขตพื้นที่ศึกษา เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุมทั้งพื้นที่ศึกษา

3) สัมภาษณ์แบบเชิงลึก (In-Depth Interview) เป็นส่วนการเก็บข้อมูลที่ไม่สามารถวิเคราะห์ด้วยค่าทางสถิติได้เพื่อให้ทราบข้อมูลความคิดเห็น ระดับความต้องการและรูปแบบระบบสัญญาณที่เหมาะสมในการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี โดยการสำรวจข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง 3 หน่วยงาน ได้แก่ เจ้าหน้าที่จากกรมศิลปากรที่ 1 ราชบุรี เจ้าหน้าที่ในสำนักงานช่างจากสำนักงานเทศบาลเมืองเพชรบุรี และเจ้าหน้าที่จากสำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบุรี หน่วยงานละหนึ่งท่าน รวม 3 ท่าน

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ได้จากเอกสาร หนังสือ ตำรา บทความ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ดังนี้

- แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
- บทความและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- ข้อมูลแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับโบราณสถาน
- ข้อมูลแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับเทศบาลเมืองเพชรบุรี
- กฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3.1.6 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

1. ตัวแปรอิสระ (Independent Variable)

- 1) ลักษณะของประชากร ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้
- 2) พฤติกรรมการเดินทาง ในส่วนนี้เนื่องจากมีกลุ่มประชากรผู้อยู่อาศัย และกลุ่มประชากรนักท่องเที่ยวที่มีพฤติกรรมการเดินทาง ผู้ศึกษาจึงแบ่งเป็นสองกลุ่ม คือ กลุ่มผู้อยู่อาศัย ได้แก่ ข้อมูลการครอบครองจักรยานยนต์ การครอบครองจักรยาน การครอบครองรถยนต์ รูปแบบในการเดินทางในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี และกลุ่มนักท่องเที่ยว ได้แก่ ข้อมูลการครอบครองจักรยานยนต์ การครอบครองจักรยาน การครอบครองรถยนต์ ความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถาน รูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยว ระยะเวลาในการเดินทาง จากบ้าน ถึงเทศบาลเมืองเพชรบุรี รูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

2. ตัวแปรตาม (Dependent Variable)

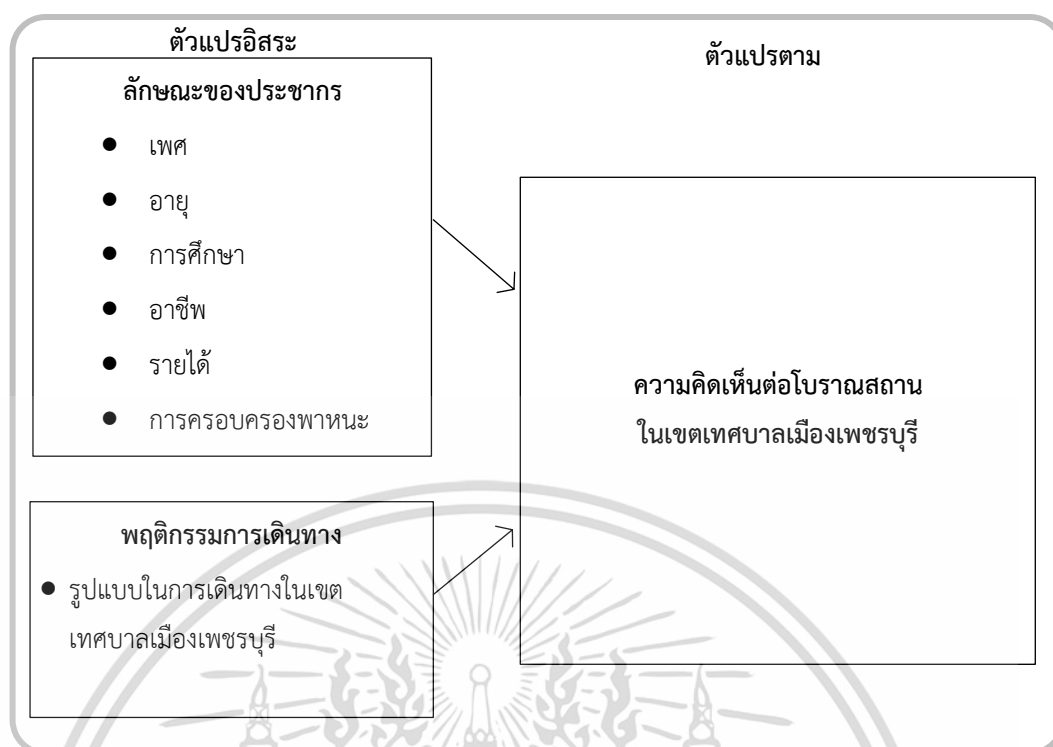
- 1) ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ได้แก่ ข้อมูลระดับในการรู้จักโบราณสถาน โบราณสถานสำคัญเพียงใด ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน ความคิดเห็นในการส่งเสริมการท่องเที่ยว ข้อมูลการรู้จักโบราณสถานในเทศบาลเมืองเพชรบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

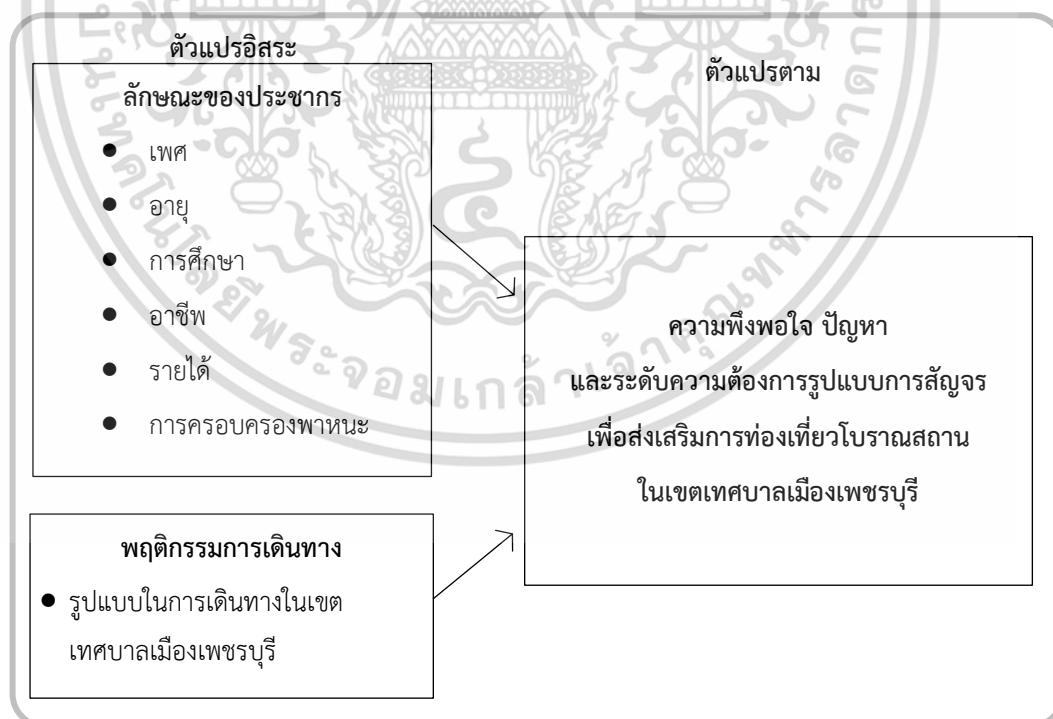
2) ความพึงพอใจ ปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ได้แก่ ข้อมูลความพึงพอใจ ปัญหาและระดับความต้องการด้านความสะดวกสบาย ด้านความปลอดภัย ด้านค่าบริการ ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง และ ความต้องการพัฒนารูปแบบการสัญจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ระบบทางเดินเท้า ระบบทางจักรยาน ระบบขนส่งสาธารณะ ระบบถนน ระบบจอดรถ

3.1.7 การเชื่อมโยงตัวแปร

ในส่วนนี้ผู้ศึกษาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี และความพึงพอใจ ปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ที่ได้จากการเก็บข้อมูลแบบสอบถามทั้งกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว รวม 400 ตัวอย่าง โดยแบ่งออกเป็นตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ซึ่งมีการเชื่อมโยงตัวแปร มีรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 3.2 – 3.5

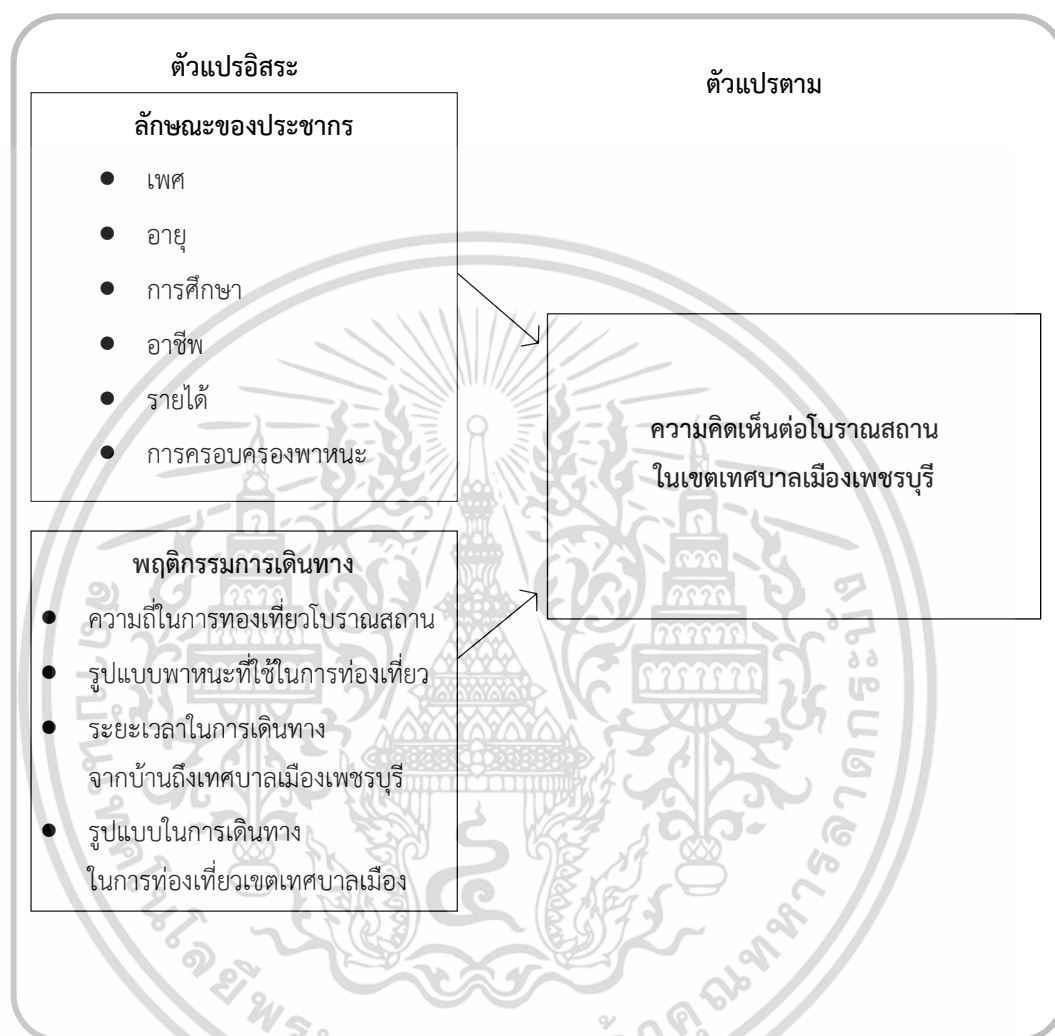


รูป 3.2 แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรในด้านความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย



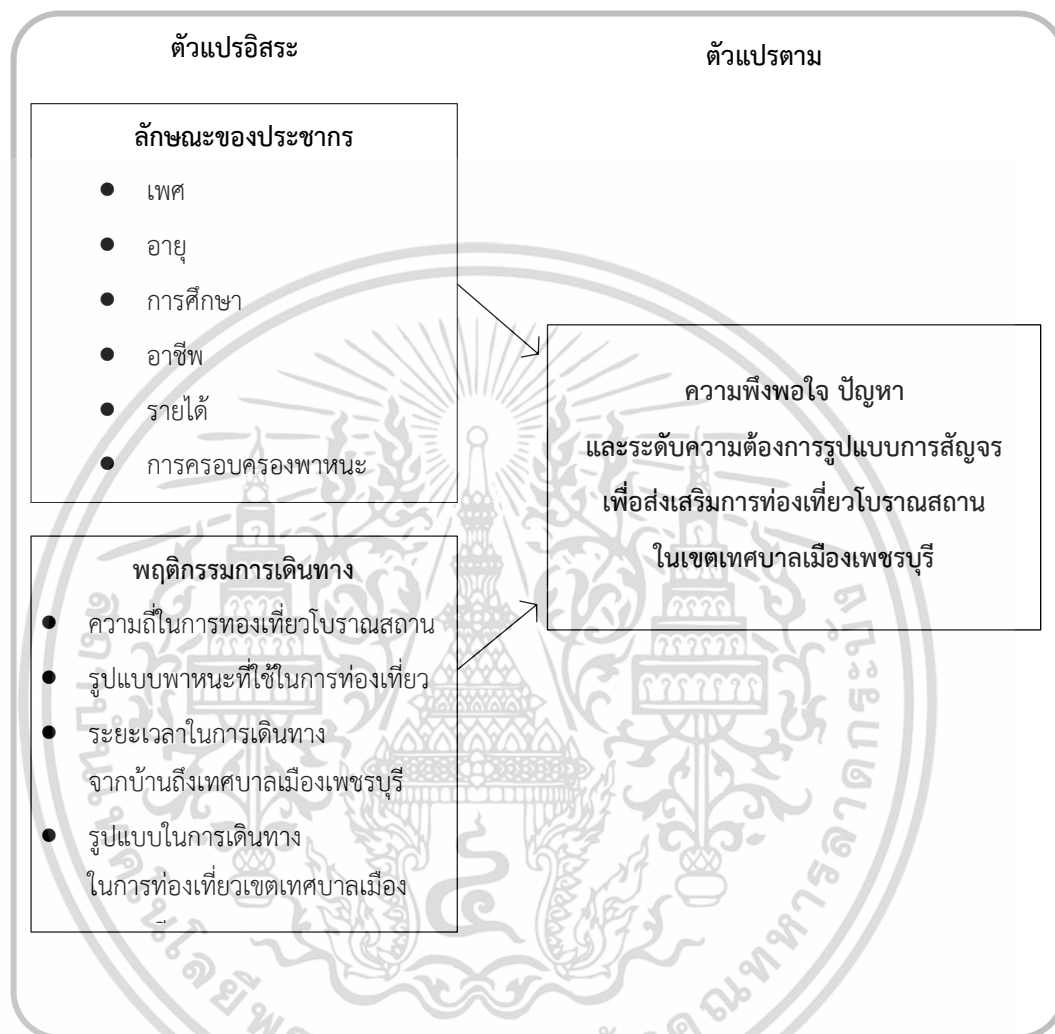
รูป 3.3 แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรในด้านความพึงพอใจ ปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบ
การสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูป 3.4 แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรในด้านความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูป 3.5 แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรในด้านความพึงพอใจ ปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.2.1 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ

การวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูลแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัย จากข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ได้แก่ ระดับในการรู้จักโบราณสถาน รู้จักโบราณสถานใดบ้างในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยวโบราณสถานมากเพียงใด ควรมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ข้อมูลระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต รูปแบบการสัญจรที่ใช้มากในปัจจุบัน ระดับระดับความพึงพอใจด้านความสะดวกสบาย ด้านความปลอดภัย ด้านด้านค่าบริการ ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ด้านความน่าสนใจในการเดินทางภายในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ระดับความต้องการในการพัฒนา หรือปรับปรุง ด้านใดมากที่สุด เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบสัญจรในพื้นที่คือระดับความพึงพอใจในรูปแบบทางเดินเท้า เส้นทางจักรยาน รูปแบบเส้นทางขนส่งสาธารณะ รูปแบบถนน และรูปแบบที่จอดรถ ที่เสนอแนะเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน

3.2.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

ในส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่ศึกษาโดยใช้ตัวแปรที่มาจากการทบทวนแนวคิด เพื่อทราบถึงองค์ประกอบ คือ ทางเดินเท้า ทางจักรยาน ขนส่งสาธารณะภายในเมือง ระบบถนน และที่จอดรถ พร้อมทั้งเกณฑ์ในการวัดเพื่อใช้ในการออกแบบระบบสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ด้านความสะดวกสบาย ด้านความปลอดภัย ด้านประหยัดในการสัญจร ด้านการเดินทางไม่หยุดชะงัก ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง โดยนำมาประเมิน และวิเคราะห์กับสภาพพื้นที่ศึกษา เพื่อออกแบบเป็นแนวทางใช้ในการสัมภาษณ์เชิงลึก กับกลุ่มเจ้าหน้าที่มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวทางในการออกแบบระบบสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีต่อไป

3.3 นิยามปฏิบัติการการของตัวแปรในการวิเคราะห์

ในส่วนนี้กล่าวถึงนิยามปฏิบัติการการของตัวแปรที่ใช้ในแบบสอบถามเก็บข้อมูล โดยแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 3.1 ถึง ตารางที่ 3.8

ตารางที่ 3.1 แสดงนิยามปฏิบัติการการของตัวแปรที่ใช้ในแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ตอนที่ 1 ลักษณะของประชากร		
ตัวแปร	นิยามปฏิบัติการ	ระดับของการวัด
เพศ	1) ชาย 2) หญิง	กลุ่ม (Nominal)
อายุ	จำนวนหน่วยเป็นปี	อัตราส่วน (Ratio)
ระดับการศึกษา	1) ประถมศึกษา 2) มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า 3) อนุปริญญา - ปริญญาตรี 4) สูงกว่าปริญญาตรี	กลุ่ม (Nominal)
อาชีพ	1) นักเรียน - นักศึกษา 2) ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว 3) รับราชการ 4) พนักงานรัฐวิสาหกิจ 5) พนักงานราชการ 6) พนักงานเอกชน 7) รับจ้างทั่วไป 8)ว่างงาน	กลุ่ม (Nominal)
รายได้	จำนวนหน่วยเป็นบาท	อัตราส่วน (Ratio)
การครอบครองจักรยานยนต์	จำนวนหน่วยเป็นคัน	อัตราส่วน (Ratio)
การครอบครองจักรยาน	จำนวนหน่วยเป็นคัน	อัตราส่วน (Ratio)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.1 แสดงนิยามปฏิบัติการของตัวแปรที่ใช้ในแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัย (ต่อ)

ตัวแปร	นิยามปฏิบัติการ	ระดับของการวัด
การครอบครองรถยนต์	จำนวนหน่วยเป็นคัน	อัตราส่วน (Ratio)
ตอนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง		
รูปแบบในการเดินทางในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี	1) รถยนต์ส่วนบุคคล 2) รถจักรยานยนต์ 3) รถจักรยาน 4) โดยสาธารณะ	กลุ่ม (Nominal)
ตอนที่ 3 ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี		
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	1) น้อยมาก 2) น้อย 3) ปานกลาง 4) มาก 5) มากที่สุด	ช่วง (Interval)
โบราณสถานสำคัญเพียงใด	1) น้อยมาก 2) น้อย 3) ปานกลาง 4) มาก 5) มากที่สุด	ช่วง (Interval)
ได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยวโบราณสถานมากเพียงใด	1) น้อยมาก 2) น้อย 3) ปานกลาง 4) มาก 5) มากที่สุด	ช่วง (Interval)
ควรมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน	1) น้อยมาก 2) น้อย 3) ปานกลาง 4) มาก 5) มากที่สุด	ช่วง (Interval)
รู้จักโบราณสถานใดบ้างในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี (18 แห่ง)	1) รู้จัก 2) ไม่รู้จัก	กลุ่ม (Nominal)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.1 แสดงนิยามปฏิบัติการของตัวแปรที่ใช้ในแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัย (ต่อ)

ตอนที่ 4 ระดับความพึงพอใจ ปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี		
ตัวแปร	นิยามปฏิบัติการ	ระดับของการวัด
ระดับความพึงพอใจในการสัญจร ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี 1) ด้านความสะดวกสบาย 2) ด้านความปลอดภัย 3) ด้านค่าบริการ 4) ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง 5) ด้านความน่าสนใจในการ เดินทาง	1) น้อยมาก 2) น้อย 3) ปานกลาง 4) มาก 5) มากที่สุด	ช่วง (Interval)
ระดับปัญหาในการสัญจร ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี 1) ด้านความสะดวกสบาย 2) ด้านความปลอดภัย 3) ด้านค่าบริการ 4) ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง 5) ด้านความน่าสนใจในการ เดินทาง	1) น้อยมาก 2) น้อย 3) ปานกลาง 4) มาก 5) มากที่สุด	ช่วง (Interval)
ระดับความต้องการการพัฒนา หรือปรับปรุงการสัญจร ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี 1) ด้านความสะดวกสบาย 2) ด้านความปลอดภัย 3) ด้านค่าบริการ 4) ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง 5) ด้านความน่าสนใจในการ เดินทาง	1) น้อยมาก 2) น้อย 3) ปานกลาง 4) มาก 5) มากที่สุด	ช่วง (Interval)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.1 แสดงนิยามปฏิบัติการของตัวแปรที่ใช้ในแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัย (ต่อ)

ตัวแปร	นิยามปฏิบัติการ	ระดับของการวัด
ระดับความต้องการพัฒนา รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริม การท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขต เทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต 1) ระบบทางเดินเท้า 2) ระบบทางจักรยาน 3) ระบบขนส่งสาธารณะ 4) ระบบถนน 5) ระบบที่จอดรถ	1) น้อยมาก 2) น้อย 3) ปานกลาง 4) มาก 5) มากที่สุด	ช่วง (Interval)
ผังทางเลือกที่เหมาะสมในการ ส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีใน อนาคต (3 ทางเลือก)	1) ผังทางเลือกที่ 1 2) ผังทางเลือกที่ 2 3) ผังทางเลือกที่ 3	กลุ่ม (Nominal)

ตารางที่ 3.2 แสดงนิยามปฏิบัติการของตัวแปรที่ใช้ในแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยว

ตอนที่ 1 ลักษณะของประชากร		
ตัวแปร	นิยามปฏิบัติการ	ระดับของการวัด
เพศ	1) ชาย 2) หญิง	กลุ่ม (Nominal)
อายุ	จำนวนหน่วยเป็นปี	อัตราส่วน (Ratio)
ระดับการศึกษา	1) ประถมศึกษา 2) มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า 3) อนุปริญญา - ปริญญาตรี 4) สูงกว่าปริญญาตรี	กลุ่ม (Nominal)
อาชีพ	1) นักเรียน - นักศึกษา 2) ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว 3) ราชการ 4) พนักงานรัฐวิสาหกิจ 5) พนักงานราชการ 6) พนักงานเอกชน 7) รับจ้างทั่วไป 8)ว่างงาน	กลุ่ม (Nominal)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.2 แสดงนิยามปฏิบัติการของตัวแปรที่ใช้ในแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยว(ต่อ)

ตัวแปร	นิยามปฏิบัติการ	ระดับของการวัด
รายได้	จำนวนหน่วยเป็นบาท	อัตราส่วน (Ratio)
การครอบครองจักรยานยนต์	จำนวนหน่วยเป็นคัน	อัตราส่วน (Ratio)
การครอบครองจักรยาน	จำนวนหน่วยเป็นคัน	อัตราส่วน (Ratio)
การครอบครองรถยนต์	จำนวนหน่วยเป็นคัน	อัตราส่วน (Ratio)
ตอนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง		
ความถี่ในการท่องเที่ยว โบราณสถาน	1) 1 - 2 ครั้ง/ปี 2) 4 - 6 ครั้ง/ปี 3) 1 - 2 ครั้ง/สัปดาห์ 4) ไม่เคยท่องเที่ยวโบราณสถาน	กลุ่ม (Nominal)
รูปแบบพาหนะ ที่ใช้ในการท่องเที่ยว	1) รถยนต์ส่วนบุคคล 2) รถจักรยานยนต์ 3) รถจักรยาน 4) โดยสาธารณะ	กลุ่ม (Nominal)
ระยะเวลาในการเดินทาง จากบ้านถึงเทศบาล เมืองเพชรบุรี	1) ครึ่งชั่วโมง 2) 1 ชั่วโมง 3) 2 ชั่วโมง 4) อื่น ๆ	กลุ่ม (Nominal)
รูปแบบในการเดินทางในการ ท่องเที่ยวเขตเทศบาล เมืองเพชรบุรี	1) เดินทางผ่าน 2) พักค้างคืน 3) เดินทางไป - กลับ	กลุ่ม (Nominal)
ตอนที่ 3 ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี		
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	1) น้อยมาก 2) น้อย 3) ปานกลาง 4) มาก 5) มากที่สุด	ช่วง (Interval)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.2 แสดงนิยามปฏิบัติการของตัวแปรที่ใช้ในแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยว(ต่อ)

ตัวแปร	นิยามปฏิบัติการ	ระดับของการวัด
โบราณสถานสำคัญเพียงใด	1) น้อยมาก 2) น้อย 3) ปานกลาง 4) มาก 5) มากที่สุด	ช่วง (Interval)
ได้รับประโยชน์จาก การท่องเที่ยวโบราณสถาน มากเพียงใด	1) น้อยมาก 2) น้อย 3) ปานกลาง 4) มาก 5) มากที่สุด	ช่วง (Interval)
ควรมีการส่งเสริม การท่องเที่ยวโบราณสถาน	1) น้อยมาก 2) น้อย 3) ปานกลาง 4) มาก 5) มากที่สุด	ช่วง (Interval)
รู้จักโบราณสถานใดบ้างในเขต เทศบาลเมืองเพชรบุรี (18 แห่ง)	1) รู้จัก 2) ไม่รู้จัก	กลุ่ม (Nominal)
ตอนที่ 4 ระดับความพึงพอใจ ปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี		
ระดับความพึงพอใจในการสัญจร ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี 1) ด้านความสะดวกสบาย 2) ด้านความปลอดภัย 3) ด้านค่าบริการ 4) ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง 5) ด้านความน่าสนใจในการ เดินทาง	1) น้อยมาก 2) น้อย 3) ปานกลาง 4) มาก 5) มากที่สุด	ช่วง (Interval)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.2 แสดงนิยามปฏิบัติการของตัวแปรที่ใช้ในแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยว(ต่อ)

ตัวแปร	นิยามปฏิบัติการ	ระดับของการวัด
ระดับปัญหาในการสัญจร ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี 1) ด้านความสะดวกสบาย 2) ด้านความปลอดภัย 3) ด้านค่าบริการ 4) ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง 5) ด้านความน่าสนใจในการ เดินทาง	1) น้อยมาก 2) น้อย 3) ปานกลาง 4) มาก 5) มากที่สุด	ช่วง (Interval)
ระดับความต้องการการพัฒนา หรือปรับปรุงการสัญจร ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี 1) ด้านความสะดวกสบาย 2) ด้านความปลอดภัย 3) ด้านค่าบริการ 4) ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง 5) ด้านความน่าสนใจในการ เดินทาง	1) น้อยมาก 2) น้อย 3) ปานกลาง 4) มาก 5) มากที่สุด	ช่วง (Interval)
ระดับความต้องการพัฒนา รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริม การท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขต เทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต 1) ระบบทางเดินเท้า 2) ระบบทางจักรยาน 3) ระบบขนส่งสาธารณะ 4) ระบบถนน 5) ระบบที่จอดรถ	1) น้อยมาก 2) น้อย 3) ปานกลาง 4) มาก 5) มากที่สุด	ช่วง (Interval)
ผังทางเลือกที่เหมาะสมในการ ส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ในอนาคต (3 ทางเลือก)	1) ผังทางเลือกที่ 1 2) ผังทางเลือกที่ 2 3) ผังทางเลือกที่ 3	กลุ่ม (Nominal)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 4

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

4.1 สภาพทั่วไปของเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ลักษณะที่ตั้ง

เทศบาลเมืองเพชรบุรี ตั้งอยู่ในพื้นที่ใจกลางของอำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรีอันเป็นจังหวัดหนึ่งในภาคกลางตอนล่างของประเทศที่เป็นประตูสู่ภาคใต้ โดยอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร เมืองหลวงของประเทศเป็นระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร ตามเส้นทางถนนธนบุรี-ปากท่อ และถนนเพชรเกษม

สภาพพื้นที่

เทศบาลเมืองเพชรบุรีมีพื้นที่ 5.4 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 3375 ไร่ มีสภาพเป็นพื้นที่ราบลุ่มริมฝั่งแม่น้ำและที่ราบเชิงเขา มีแม่น้ำเพชรบุรีไหลผ่านกลางเขตเทศบาล จากแนวเขตเทศบาลด้านทิศใต้ไปจรดแนวเขตเทศบาล ด้านทิศเหนือ เป็นระยะทางประมาณ 3.7 กิโลเมตร ความกว้างของแม่น้ำเพชรบุรีช่วงที่ไหลผ่านในเขตเทศบาล โดยเฉลี่ยประมาณ 50 เมตร คิดเป็นพื้นที่ของแม่น้ำเพชรบุรีในส่วนของเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีประมาณ 0.185 ตารางกิโลเมตร

ที่ตั้ง อาณาเขต

เทศบาลเมืองเพชรบุรีมีพื้นที่ครอบคลุมในตำบลคลองกระแชงและตำบลท่าราบ ทิศเหนือติดตำบลหนองโสน ตำบลบ้านกุ่ม และตำบลธงชัย ทิศใต้ติดตำบลต้นมะม่วง ทิศตะวันออกติดตำบลช่องสะแก ทิศตะวันตกติดตำบลไร่ส้ม

อาณาเขต

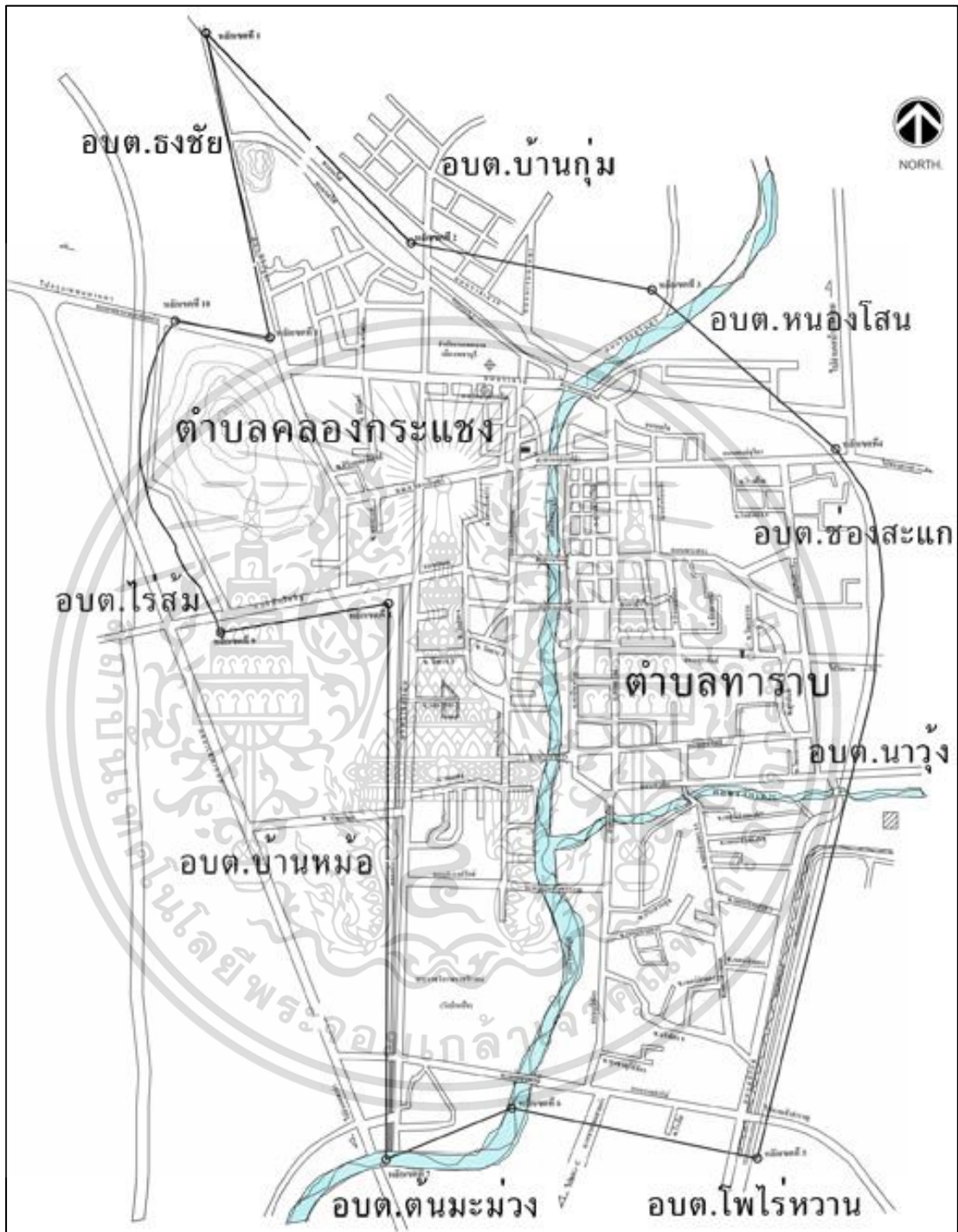
เทศบาลเมืองเพชรบุรี มีอาณาเขตติดต่อกับท้องถิ่นใกล้เคียง ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	อบต.หนองโสน	อบต.บ้านกุ่ม	และอบต.ธงชัย
ทิศใต้	ติดต่อกับ	อบต.ต้นมะม่วง	อบต.โพไร่หวาน	และอบต.บ้านหม้อ
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	อบต.หนองโสน	อบต.ช่องสะแก	และอบต.นาุ้ง
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	อบต.ไร่ส้ม	และอบต.บ้านหม้อ	

เขตการปกครอง

เทศบาลเมืองเพชรบุรี แบ่งเขตการปกครองเป็น 2 ตำบล ได้แก่ ตำบลท่าราบ มีพื้นที่ 3.4 ตารางกิโลเมตร และตำบลคลองกระแชง มีพื้นที่ 2 ตารางกิโลเมตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.1 แสดงเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลักษณะภูมิประเทศ

พื้นที่เขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี เป็นที่ราบลุ่มริมฝั่งแม่น้ำเพชรบุรีและพื้นที่ราบเชิงเขา ในบางส่วน มีแม่น้ำเพชรบุรีไหลผ่านกลางเขตเทศบาลจากทิศใต้ไปทิศเหนือ และแบ่งเขตเทศบาล เป็น 2 ฝั่ง หรือ 2 ตำบลตามแนวฝั่งแม่น้ำ โดยตำบลท่าราบอยู่ทางทิศตะวันออกของแม่น้ำเพชรบุรี เป็นพื้นที่ราบลุ่มทั้งตำบล มีคลองวัดเกาะซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของตำบลเป็นคลองซอยเชื่อมระหว่างแม่น้ำเพชรบุรีกับคลองสาย โปธิ์พระ ในแนวทิศตะวันออกและทิศตะวันตก ส่วนตำบลคลองกระแซงอยู่ทาง ทิศตะวันตกของแม่น้ำเพชรบุรี โดยทางทิศตะวันออกของตำบลเป็นที่ราบลุ่มริมฝั่งแม่น้ำ ทางทิศ เหนือของตำบลเป็นที่ราบเชิงเขาพนมขวิด และทางทิศตะวันตกเป็นที่ราบเชิงเขาสมนหรือภูเขา มโหสิวรรค อันเป็นที่ตั้งของพระนครคีรีซึ่งเป็นสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ของจังหวัด เพชรบุรี

4.2 เศรษฐกิจในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

จากสภาพพื้นที่ของเมืองซึ่งเป็นเขตชุมชนเมืองเป็นศูนย์กลางการค้าขายและการบริการ การธนาคาร การศึกษา การคมนาคมขนส่ง การศึกษาพยาบาล การสื่อสารโทรคมนาคม ประกอบกับ ข้อจำกัดด้านจำนวนพื้นที่และระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทำให้การลงทุนในภาคธุรกิจในพื้นที่ เขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ส่วนใหญ่จะเป็นการลงทุนในด้านการค้าขายและการบริการโดยจะเป็น ลักษณะของการลงทุนทำธุรกิจในระบบครอบครัว จะไม่มีการลงทุนในธุรกิจขนาดใหญ่ที่ต้องใช้เงินทุนมาก เช่น ภาคการก่อสร้างหรือภาคอุตสาหกรรม โดยสินค้าในเชิงพาณิชย์ในเขตเทศบาล แยกได้เป็นสินค้า อุปโภค-บริโภคทั่วไปในชีวิตประจำวันและสินค้าในรูปของการบริการ ซึ่งนอกจากจะเป็นการค้าขาย แก่ประชาชนในเขตเทศบาล ในรูปของการค้าปลีกแล้วยังเป็นการค้าแก่ประชาชนในท้องถิ่น ไกลเคียงทั้งในส่วนที่เป็นการค้าปลีกและค้าส่ง เพื่อนำไปขายต่อในหลายๆ ท้องถิ่นรอบนอกเขต เทศบาล หรือจะเป็นการเข้ามาใช้บริการในธุรกิจบริการต่าง ๆ จากประชาชนในท้องถิ่นรอบนอก สินค้าบริโภคที่สำคัญอันเป็นสินค้าที่ผลิตขึ้นจากภูมิปัญญาท้องถิ่น สืบทอดกันมาแต่บรรพบุรุษจนถึง ปัจจุบันและเป็นสินค้าพื้นเมืองที่ขึ้นชื่อของ เมืองเพชรบุรี ได้แก่ ขนมหม้อแกง และขนมที่ได้จากการ แปรรูปสินค้าเกษตร อาทิ มะตูมเชื่อม จาวตาลเชื่อมและขนมไทยต่าง ๆ ฯลฯ ซึ่งปัจจุบัน เป็นอุตสาหกรรมในครัวเรือนของท้องถิ่น โดยกำลังซื้อสินค้าในส่วนนี้ ได้แก่ นักท่องเที่ยวทั่วไป ประชาชนในท้องถิ่นใกล้เคียงที่ซื้อไปจำหน่ายต่อในลักษณะของพ่อค้าคนกลาง และประชาชนในพื้นที่เอง ที่ซื้อเพื่อเป็นของฝากแก่ญาติมิตรเพื่อนฝูง

ลักษณะการประกอบอาชีพของประชากรในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีนั้น เนื่องจาก เมืองเพชรบุรีเป็นพื้นที่ศูนย์กลางความเจริญในทุก ๆ ด้าน เป็นทำเลทองในด้านธุรกิจการค้า ของจังหวัดเพชรบุรี ทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการประกอบอาชีพที่หลากหลาย ได้แก่ ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานในองค์กรเอกชน ผู้ประกอบการค้า ผู้ประกอบการธุรกิจด้านการ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น เมื่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการศึกษา ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บริการ รวมถึงอาชีพรับจ้างใช้แรงงานในภาคอุตสาหกรรมในครัวเรือนทั่วไป และภาคอุตสาหกรรมในเขตพื้นที่ใกล้เคียง

เศรษฐกิจด้านการเกษตร แม้ว่าภูมิประเทศและลักษณะที่ตั้งของเทศบาลเมืองเพชรบุรีจะเป็นที่ราบลุ่มอุดมสมบูรณ์บริเวณสองฝั่งแม่น้ำเพชรบุรีเหมาะแก่การเกษตร แต่เนื่องด้วยความเป็นชุมชนเมืองอันเป็นศูนย์กลางการค้า การบริการ การธนาคาร การศึกษา การรักษาพยาบาล การคมนาคมขนส่ง ประกอบกับราคาที่ดินในเขตเทศบาล ที่สูงมากทำให้ประชาชนไม่สนใจทำอาชีพเกษตรกรรมแต่กลับมุ่งเน้นไปในการค้าและการบริการ พื้นที่ส่วนใหญ่จึงเป็นการปลูกสร้างอาคารพาณิชย์เพื่อการค้าและการพักอาศัย การเกษตรกรรมในพื้นที่ที่พอจะมีอยู่บ้างเป็นการเกษตรเพื่อการบริโภคในครัวเรือน ประเภทผักสวนครัว รั้วกินได้ เป็นต้น แต่ถึงแม้ว่าในเขตเทศบาลจะไม่มีพื้นที่เกษตรกรรม แต่มีผลผลิตที่สร้างชื่อเสียงที่สำคัญให้แก่จังหวัดเพชรบุรีเป็นอย่างมาก และสามารถหาซื้อได้ทั่วไปในตลาดเพชรบุรี อีกทั้งเป็นที่ต้องการของนักท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก คือ ชมพู่เพชรซึ่งจะมีผลโตรสหวานชื่นใจ โดยมีแหล่งเพาะปลูกอยู่ในพื้นที่รอบเขตเทศบาลเมือง

เศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากพื้นที่เขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีเป็นเมืองเก่า มีประวัติศาสตร์ความเป็นมาแต่อดีต ดังปรากฏภูมิโบราณสถาน โบราณวัตถุ วัด อารามเก่าแก่ และวิถีชีวิตอันเป็นเอกลักษณ์เฉพาะถิ่นของเมืองเพชร เป็นสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวให้เข้ามาเที่ยวชมเมือง นอกจากนี้ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าที่มีสินค้าทั้งผลผลิตทางการเกษตร การประมง สินค้าเพื่อการอุปโภคและบริโภคอื่น ๆ จำหน่ายกันทั่วไป ซึ่งนักท่องเที่ยวและประชาชนทั่วไปได้สามารถซื้อสินค้าส่วนนี้ด้วยเช่นกัน แต่ข้อจำกัดด้านที่พักโรงแรมต่าง ๆ ที่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวและประชาชน ทำให้การท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีเป็นการท่องเที่ยวประเภทแวะชมแวะซื้อ แต่ถึงอย่างไร เงินตราจากการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรียังเป็นเครื่องหมุนเวียนระบบเศรษฐกิจที่สำคัญของท้องถิ่น แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ได้แก่ 1) อุทยานประวัติศาสตร์พระนครคีรี(เขาวัง) ซึ่งประกอบด้วย หมู่ราชมนเฑียร พระธาตุจอมเพชร วัดพระแก้วน้อย พระอุโบสถ และพระสุทศเสลเจดีย์ 2) พระรามราชนิเวศน์ (วังบ้านปืน) ซึ่งมีพระที่นั่งศรเพชรปราสาทภายในบริเวณ 3) วัดพระพุทธไสยาสน์ (วัดพระนอน) ซึ่งมีพระพุทธรูปไสยาสน์ และพระอุโบสถทำจากศิลาแดง 4) วัดมหาธาตุวรวิหาร ซึ่งมีพระปรารค์ห้ายอด พระวิหารหลวง และภาพจิตรกรรมสีฝุ่น

เศรษฐกิจด้านอุตสาหกรรม เนื่องจากข้อจำกัดด้านจำนวนพื้นที่ และการกำหนดประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวม ส่งผลให้ไม่มีการลงทุนในอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองเพชรบุรี ลักษณะการประกอบการอุตสาหกรรมในพื้นที่จึงเป็นการประกอบอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดเล็ก จำนวน 43 แห่ง แบ่งเป็นพื้นที่ตำบลท่าราบ 37 แห่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และตำบลคลองกระแซง 6 แห่ง อย่างโรงงานทำผลไม้กวน ผลไม้เชื่อม โรงงานทำขนมปัง โรงงานทำขนมหวานและขนมอบแห้ง โรงงานทำเส้นก๋วยเตี๋ยว โรงงานทำน้ำพริกแกง เป็นต้น

4.3 สภาพทางสังคม ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ลักษณะชุมชนในท้องถิ่น เทศบาลเมืองเพชรบุรีเป็นชุมชนที่ตั้งขึ้นมาตามนโยบายของการปกครอง (เดิม) ที่กำหนดให้เทศบาล ส่งเสริมให้ประชาชนในเขตเทศบาล ซึ่งเป็นชุมชนเมือง ได้แก่การมีส่วนร่วมกลุ่มเพื่อร่วมกันคิดร่วมกันทำ ร่วมกันแก้ไขปัญหาของกลุ่มในรูปแบบของชุมชนย่อย ซึ่งอาจแบ่งตามสภาพพื้นที่หรือการรวมกลุ่มตามสังคม โดยจัดให้มีแกนนำชุมชนในรูปแบบของกรรมการชุมชน ซึ่งเทศบาลเมืองเพชรบุรีแบ่งชุมชนย่อยตามสภาพพื้นที่โดยพิจารณาถึงการรวมกลุ่มทางสังคมเดิมประกอบกันโดยแบ่งเป็น 17 ชุมชน ซึ่งครอบคลุมพื้นที่เทศบาลทั้งหมด โดยแบ่งเป็นตำบลท่าราบ 10 ชุมชน และตำบลคลองกระแซง 7 ชุมชน

ด้านศาสนา ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ โดยมีวัดในพุทธศาสนาที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาล จำนวน 32 วัด (ตำบลคลองกระแซง จำนวน 17 วัด ตำบลท่าราบ จำนวน 15 วัด) และมีโบสถ์อันเป็นศาสนสถานของศาสนาคริสต์ จำนวน 2 แห่ง

การศึกษา ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองเพชรบุรีมีสถานศึกษาสังกัดต่าง คือ กรมอาชีวศึกษา 2 แห่ง สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาเพชรบุรีเขต 1 มี 4 แห่ง เทศบาลเมืองเพชรบุรี มี 4 แห่ง และโรงเรียนเอกชน มี 15 แห่ง

สาธารณสุข ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองเพชรบุรี มีสถานพยาบาลของรัฐในสังกัดกระทรวงสาธารณสุข คือ โรงพยาบาลพระจอมเกล้าจังหวัดเพชรบุรี เป็นโรงพยาบาลขนาด 365 เตียง

ด้านสวัสดิการ เทศบาลเมืองเพชรบุรี ได้จัดให้มีสวัสดิการด้านการรักษาพยาบาลแก่ประชาชนทั่วไปตามนโยบายของรัฐบาล โดยจัดทำบัตรประกันสุขภาพตามโครงการ 30 บาท รักษาทุกโรคสำหรับผู้สูงอายุ คนพิการและผู้ป่วยเอดส์ เทศบาล ได้ให้การสงเคราะห์ในลักษณะของเบี้ยยังชีพอันเป็นภารกิจที่ได้รับการถ่ายโอนจากกรมพัฒนาสังคมและสวัสดิการ ในปีงบประมาณ 2556 สงเคราะห์เบี้ยยังชีพผู้สูงอายุ จำนวน 2,836 ราย สงเคราะห์เบี้ยยังชีพผู้ป่วยเอดส์ จำนวน 28 ราย สงเคราะห์เบี้ยยังชีพคนพิการ จำนวน 207 ราย นอกจากนี้ยังจัดให้มีศูนย์บริการสาธารณสุขชุมชน จำนวน 17 ศสมช. ในเขตเทศบาล มีจำนวนอาสาสมัครสาธารณสุขมูลฐาน จำนวน 275 คน อาสาสมัครสาธารณสุขมูลฐานจิต จำนวน 200 คน ในส่วนของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก มีศูนย์พัฒนาเด็กเทศบาลเมืองเพชรบุรี ตั้งอยู่ในบริเวณวัดโคก ตำบลคลองกระแซง มีผู้ดูแลเด็กเล็กในศูนย์ และมีศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่อยู่ในความดูแลของสำนักงานพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์จังหวัดเพชรบุรี จำนวน 1 แห่ง มีผู้ดูแลเด็กเล็กในศูนย์ จำนวน 3 คน ตั้งอยู่ที่ทำการชุมชนพระปรารังค์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.4 การคมนาคมในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

เทศบาลเมืองเพชรบุรี เป็นจังหวัดที่มีเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อกับภาคใต้และภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศการเดินทางเข้าสู่จังหวัดทำได้หลายทาง

1. ถนน สามารถเดินทางจากกรุงเทพมหานคร 2 เส้นทางคือ 1) โดยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ผ่านจังหวัดนครปฐม และราชบุรี ระยะทาง 166 กิโลเมตร 2) เดินทางโดยถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 (ถนนธนบุรี - ปากท่อ) ระยะทาง 120 กิโลเมตร

2. รถไฟ สามารถเดินทางโดยใช้รถไฟสายใต้ มีขบวนวิ่งไป - กลับ ผ่านจังหวัดเพชรบุรี ซึ่งมีสถานีตั้งอยู่ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี 17 ขบวน แยกเป็นขบวนโดยสาร 15 ขบวน และขบวนรถสินค้า 4 ขบวน ระยะทางจากสถานีหัวลำโพงกรุงเทพมหานคร ถึงสถานีเพชรบุรี 150 กิโลเมตร

3. รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมือง

รถตู้โดยสารสาธารณะ เทศบาลเมืองเพชรบุรีมีสถานีรถตู้สาธารณะ 1 แห่ง บริเวณวัดถ้ำแกว มีรถตู้ให้บริการตั้งแต่วันที่ 04.00 น. - 21.00 น. มีจำนวน 3 เส้นทาง คือ 1) เพชรบุรี - สถานีขนส่งสายใต้ 2) เพชรบุรี - นครปฐม และ 3) เพชรบุรี - แก่งกระจาน

4. รถโดยสารภายในเมือง

รถสองแถว เป็นรถกระบะโดยสารสาธารณะ วิ่งตามเส้นทางให้บริการภายในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีและพื้นที่ข้างเคียง ให้บริการตั้งแต่วันที่ 06.00 น. - 21.00 น. ของทุกวัน โดยมีเส้นทางผ่านสถานที่สำคัญภายในเมือง คือ ถ้ำเขาหลวง สถานีรถไฟ สถานีรถตู้ ตลาดสด ศาลากลาง สนามกีฬาจังหวัด โรงพยาบาล big-c มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี

รถกระบะป้อ (เมล์เครื่อง) เป็นรถกระบะขนาดเล็ก โดยสารส่วนบุคคล กระจายให้บริการตามจุดชุมชนคนทั้งเมือง อย่างเช่น สถานีรถไฟ หน้าโรงเรียน ศูนย์การค้า สถานีรถตู้โดยสารสาธารณะ

จักรยานยนต์รับจ้าง เป็นจักรยานยนต์โดยสารส่วนบุคคล กระจายให้บริการตามจุดชุมชนคนทั้งเมือง อย่างเช่น สถานีรถไฟ หน้าโรงเรียน ศูนย์การค้า สถานีรถตู้โดยสารสาธารณะ

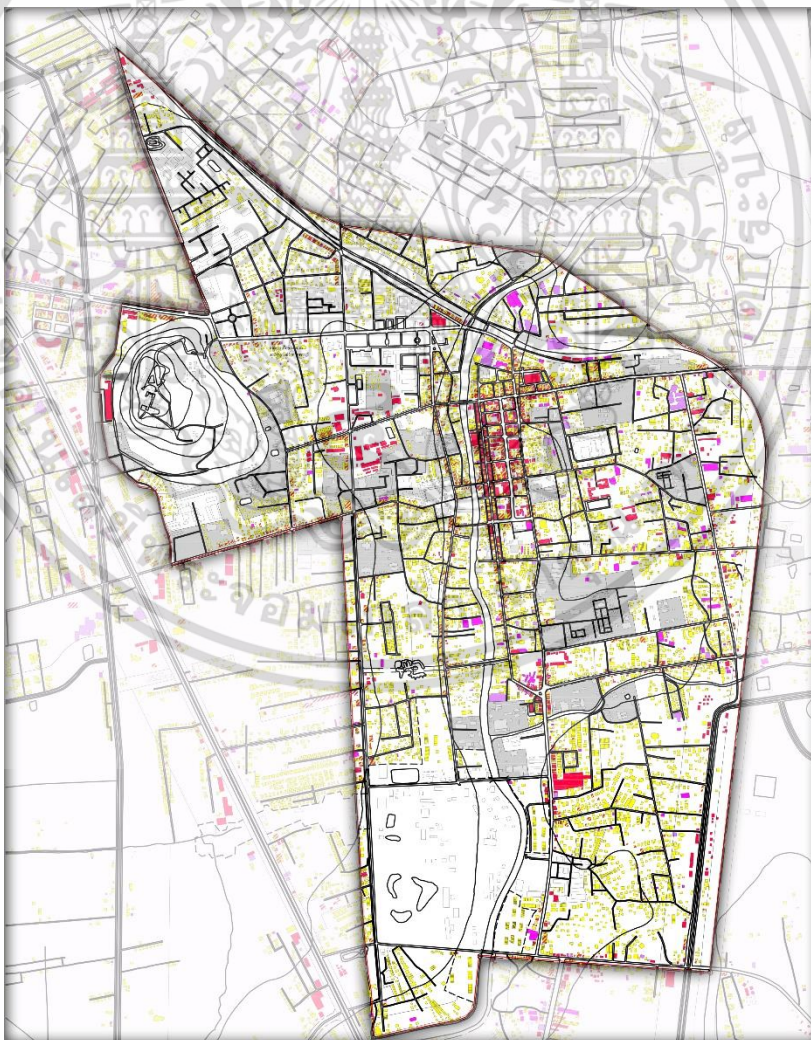


รูปที่ 4.2 แสดงประเภทรถโดยสารสาธารณะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.5 ถนนในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

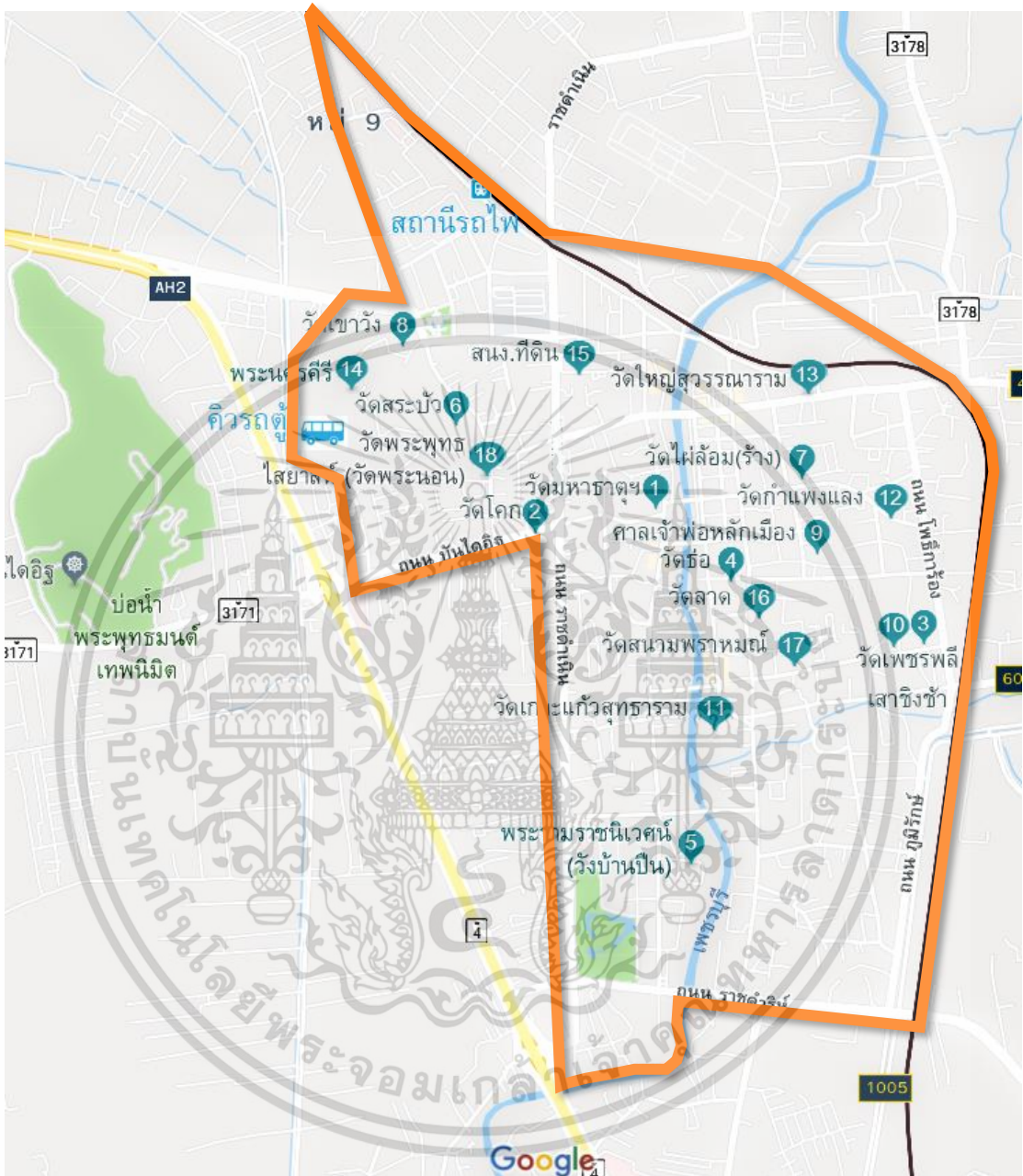
เทศบาลเมืองเพชรบุรี เป็นเมืองเก่าที่มีการตั้งถิ่นฐานมาจากอดีต ซึ่งมีหลักฐานเป็นแหล่งชุมชนริมน้ำมาตั้งแต่สมัยก่อนทวารวดี ขอม สุโขทัย อยุธยา รัตนโกสินทร์ ซึ่งการซ้อนทับกันมานาน จึงส่งผลให้ถนนในย่านพื้นที่ชุมชนเก่าเดิมจึงขนาดเขตทางแคบ มีตรอก และบล็อกอาคารที่มีขนาดเล็กเนื่องจากอดีตมีการสัญจรโดยทางเรือและใช้รูปแบบการเดินทาง อย่างเช่นในย่านตลาดสดเพชรบุรี และบริเวณริมแม่น้ำเพชรบุรี บริเวณพื้นที่ถัดมาจะมีการตั้งถิ่นฐานชุมชนที่กระจายตัวมีความหนาแน่นน้อยลงตามลำดับ เนื่องจากการขยายตัวของชุมชนเมืองเดิมจึงมีโครงสร้างถนนที่มีเขตทางกว้างขึ้นตามลำดับ (ดังภาพ 4.3) แต่ด้วยเมืองเพชรบุรีมีการตั้งถิ่นฐานมานานประกอบกับมีสภาพพื้นที่เป็นที่ราบลุ่มจึงมีจุดตัดระหว่างถนน ทางรถไฟ และแนวคลอง จึงส่งผลให้ถนนมีจุดตัดและทางแยกมากมายและซับซ้อนกัน



รูปที่ 4.3 แสดงถนนในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.6 โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี



รูปที่ 4.4 แสดงตำแหน่งโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

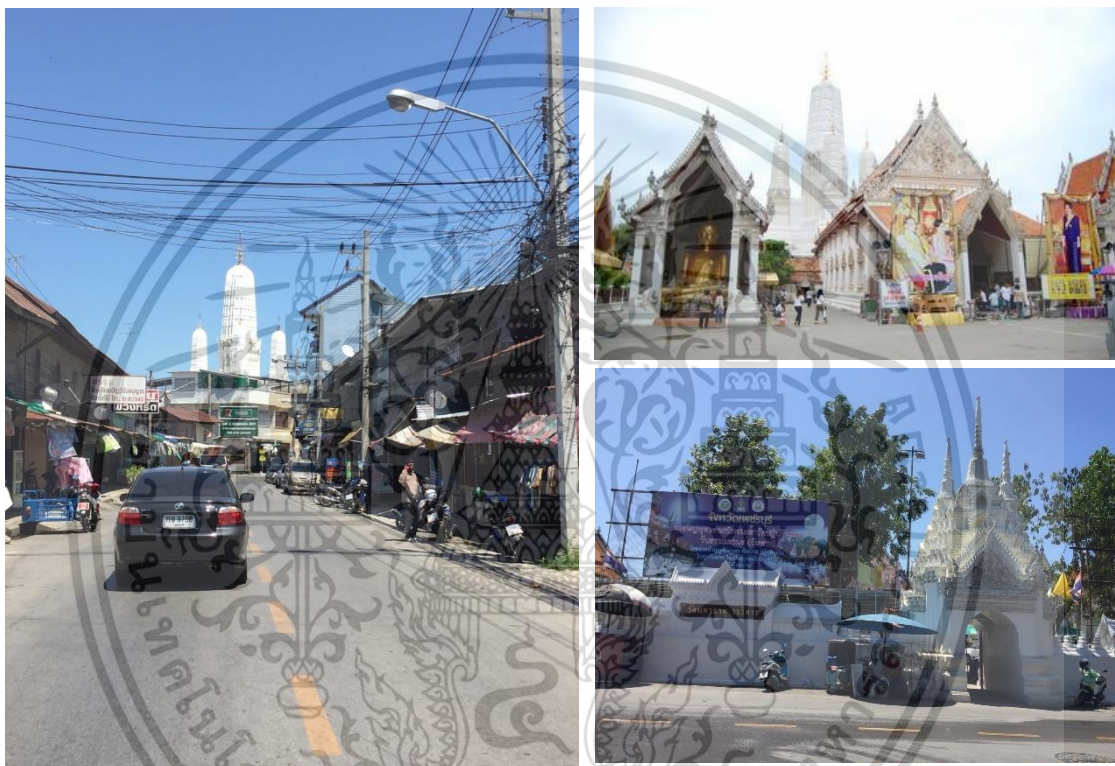
- | | | |
|-------------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| 1. วัดมหาธาตุวรวิหาร | 2. วัดโคก | 3. วัดเพชรพลี |
| 4. วัดอ้อเจริญธรรม | 5. ตำหนักศรเพชรปราสาท | 6. วัดสระบัว |
| 7. วัดไผ่ล้อม (ร้าง) | 8. วัดมหาสมณาราม(วัดเขาวัง) | 9. ศาลเจ้าพ่อหลักเมือง |
| 10.เสาชิงช้า (หน้าวัดเพชรพลี) | 11. วัดเกาะแก้วสุทธาราม | 12. วัดกำแพงแลง |
| 13.วัดใหญ่สุวรรณาราม | 14. พระนครคีรี (เขาวัง) | 15.สำนักงานที่ดินจังหวัด |
| วรวิหาร | 17. วัดสนามพรหมณ์ | เพชรบุรี |
| 16.วัดลาด | | 18. วัดพระพุทธไสยาสน์ |

1. วัดมหาธาตุวรวิหาร

ตั้งอยู่ตำบล คลองกระแซง อำเภอเมืองเพชรบุรีริมฝั่งแม่น้ำเพชรบุรีฝั่งตะวันตก วัดนี้เดิมมีชื่อเรียกว่า *วัดหน้าพระธาตุ วัดพระธาตุ วัดพระศรีรัตนมหาธาตุ* เมื่อ พ.ศ. 2459 สมเด็จพระมหาสมณเจ้า กรมพระยาวชิรญาณวโรรส เสด็จตรวจคณะสงฆ์ในเพชรบุรีได้ทูลขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ยกวัดหน้าพระธาตุขึ้นเป็นพระอารามหลวงชั้นตรีชื่อนามว่า *วัดมหาธาตุ* หลักฐานโบราณสถานและศิลปะโบราณวัตถุภายในวัดมหาธาตุ แสดงให้เห็นถึงรูปแบบศิลปกรรมของแต่ละยุคสมัย อันเป็นเครื่องยืนยันถึงความเจริญรุ่งเรืองของวัดมหาธาตุในการเป็นศูนย์รวมจิตใจของพุทธศาสนิกชน เป็นต้นว่า พระปราสาท สันนิษฐานว่าเดิมคงเป็นปราสาทแบบอิทธิพลศิลปะขอม ต่อมาถูกซ่อมแซมปฏิสังขรณ์หลายครั้ง จนรูปแบบผิดไปจากเดิม ในปี พ.ศ. 2497 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช และสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ เสด็จพระราชดำเนินทรงประกอบพิธีบรรจุพระบรมสารีริกธาตุในบุษบกกลางคูหาปราสาทประธาน สำหรับลักษณะของปราสาท เป็นปราสาทก่อด้วยอิฐฉาบปูน ประกอบด้วยปราสาทประธานและปราสาททิศ 4 องค์ ซึ่งมีความสูงและขนาดเล็กกว่าปราสาทประธานเกือบเท่าตัว พระระเบียงคด ตั้งล้อมรอบองค์ปราสาทเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส มีหน้าบันประดับด้วยลวดลายปูนปั้นงดงามลวดลายไม่ซ้ำกัน สร้างขึ้นในสมัยรัตนโกสินทร์ ภายในพระระเบียงคดประดิษฐานพระพุทธรูป ส่วนใหญ่เป็นพระพุทธรูปสมัยอยุธยาตอนปลายมีพุทธลักษณะงดงาม พระวิหารหลวง หน้าบันพระวิหารหลวงประดับด้วยลวดลายปูนปั้นรูปพระนารายณ์ทรงครุฑชุกตนาคน มีพญาวรรณแบกอยู่อีกชั้นหนึ่ง ภายในวิหารมี พระประธานเป็นพระพุทธรูปทรงเครื่องมหาจักรพรรดิปางมารวิชัย ศิลปะอยุธยา ด้านหน้าพระประธานยังมีพระพุทธรูปปางมารวิชัย ตั้งเรียงลดหลั่นอีก 2 องค์ ที่ผนังพระวิหารมีภาพจิตรกรรม เป็นภาพพุทธประวัติ เทพชุมนุม ทศชาติชาดก ผู้เขียนได้แก่ ครูพิน อินฟ้าแสง ครูเลิศ พ่วงพระเดช ครูหวน ตาละวันนา เขียนขึ้นระหว่าง พ.ศ. 2465–2466 แต่มีประวัติว่าภาพจิตรกรรมในพระวิหารหลวงนี้มีมาแต่เดิม ซึ่งอาจเขียนขึ้นในสมัยอยุธยา เนื่องจากมีรูปแบบเป็นแบบที่นิยมเขียนในสมัยอยุธยาตอนปลาย ได้แก่ การเขียนภาพซุ้มเรือนแก้วหลังองค์พระประธาน พระอุโบสถ หน้าบันประดับลวดลายปูนปั้น ด้านหน้าเป็นภาพจับพระรามกับทศกัณฐ์ แผงแรคอสอง เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เป็นตัวหระ 2 ตัวหันหน้าเข้าหากัน หน้าบันด้านหลังเป็นลายพันธุ์พฤกษา เสมาวัดมหาธาตุเป็นหินทรายแดงสลักลวดลายพันธุ์พฤกษา ประกอบภาพประติมากรรมตรงกลาง ตั้งซ้อนเป็นเสมาคู่ ลวดลายของเสมาน่าจะเก่ากว่าสมัยอยุธยา พระวิหารน้อย ลักษณะของพระวิหารน้อยมีฐานอ่อนโค้งมาก อันเป็นลักษณะทางสถาปัตยกรรมสมัยอยุธยาตอนปลาย มีหน้าบันประดับลายปูนปั้นอย่างงดงาม ด้านหน้าเป็นรูปเทพทรงพระขรรค์ ด้านหลังเป็นรูปเทพทรงสิงห์ ซุ้มประตูหน้าต่างเป็นปูนปั้นลวดลายงดงามเช่นเดียวกัน

ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถานในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 52 ตอนที่ 75 วันที่ 8 มีนาคม 2478



รูปที่ 4.5 แสดงภาพวัดมหาธาตุวรวิหาร

2. วัดโคก

ตั้งอยู่ตำบล คลองกระแซง อำเภอเมืองเพชรบุรี บนศาลาการเปรียญทางวัดได้เก็บรักษาพระพุทธรูปไว้หลายองค์ มี 2 สร้างในสมัยรัตนโกสินทร์ มีจารึกที่ฐานพระพุทธรูป และยังมีพระพุทธรูปปางมารวิชัย พุทธลักษณะงามอีกองค์หนึ่ง โบราณสถานในวัด ได้แก่ หมุกกุฏิสงฆ์ เป็นเรือนไทยโบราณ มีหลายหลังติดต่อกันสร้างด้วยไม้ ฝาปะกนลูกฟัก

ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถานในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 52 ตอนที่ 75 วันที่ 8 มีนาคม 2478

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

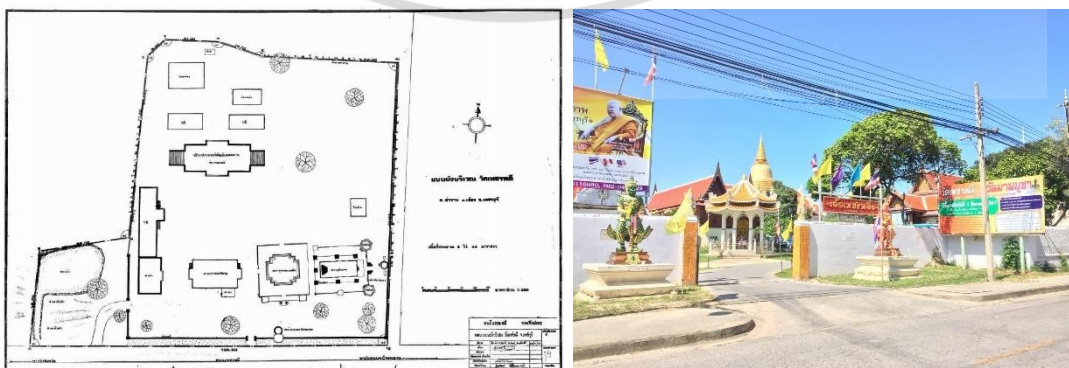


รูปที่ 4.6 แสดงภาพวัดโคก

3. วัดเพชรพลี

ตั้งอยู่ตำบลท่าราบ อำเภอเมืองเพชรบุรี บริเวณนี้เป็นที่ตั้งของเมืองเก่าอย่างน้อยตั้งแต่ช่วงที่ได้รับอิทธิพลเขมรโบราณ จึงมีวัดเก่าแก่อยู่เป็นจำนวนมาก แต่ส่วนใหญ่ร้างไปแล้ว ได้แก่ วัดค้างคาว วัดสามพิหาร วัดสัตตพันพาน วัดวังเป็นต้น สำหรับวัดเพชรพลีไม่ทราบแน่ชัดว่าสร้างขึ้นเมื่อใด หลักฐานทางด้านสิ่งก่อสร้างได้เปลี่ยนไปมาก แต่จากรูปแบบของเสมาของวัดนี้เป็นเสมาขนาดใหญ่ จำหลักลายแบบศิลปะอยุธยาตอนต้น-ตอนกลาง จึงอาจกล่าวได้ว่าวัดนี้ก็เป็นวัดที่มีมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา นอกจากนี้ยังมีเจดีย์ พระสุวรรณเจดีย์ ศาลาการเปรียญศิลปะสมัยรัตนโกสินทร์

ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถานในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 94 ตอนที่ 75 วันที่ 16 สิงหาคม 2520 พื้นที่โบราณสถาน 8 ไร่ 26 ตารางวา



รูปที่ 4.7 แสดงภาพวัดเพชรพลี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. วัดอ้อเจริญธรรม

ตั้งอยู่ตำบลท่าราบ อำเภอเมืองเพชรบุรี ริมแม่น้ำเพชรบุรี ฝั่งทิศตะวันออก ไม่ทราบแน่ชัดว่าสร้างขึ้นเมื่อใด แต่จากสิ่งก่อสร้างที่หลงเหลืออยู่น่าจะมีมาตั้งแต่สมัยอยุธยาตอนปลาย สิ่งสำคัญภายในวัดได้แก่ อุโบสถ เป็นอาคารทรงไทย ฐานอ่อนโค้งเล็กน้อย ผนังด้านในมีภาพจิตรกรรมซึ่งภาพส่วนใหญ่ลบเลือนมาก ที่พอศึกษาได้มีภาพซุ้มเรือนแก้ว ภาพเทวดานั่งประนมมือถือดอกบัว หันหน้าเข้าหาพระประธาน ภาพป่า มีภูเขา ต้นไม้ สัตว์ป่า อาจเป็นภาพป่าหิมพานต์ ภาพพระสงฆ์ และภาพสิ่งก่อสร้างลักษณะคล้ายปราสาท รอบอุโบสถ มีเจดีย์ราย จำนวน 8 องค์ ลักษณะเป็นเจดีย์ย่อมุมไม้สิบหก เจดีย์ทรงกลม เจดีย์ทรงแปดเหลี่ยม นอกจากนี้ ยังมีหอรบซัง

ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถานในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 94 ตอนที่ 75 วันที่ 16 สิงหาคม 2520 พื้นที่โบราณสถาน 6 ไร่ 1 งาน 89 ตารางวา



รูปที่ 4.8 แสดงภาพวัดอ้อเจริญธรรม

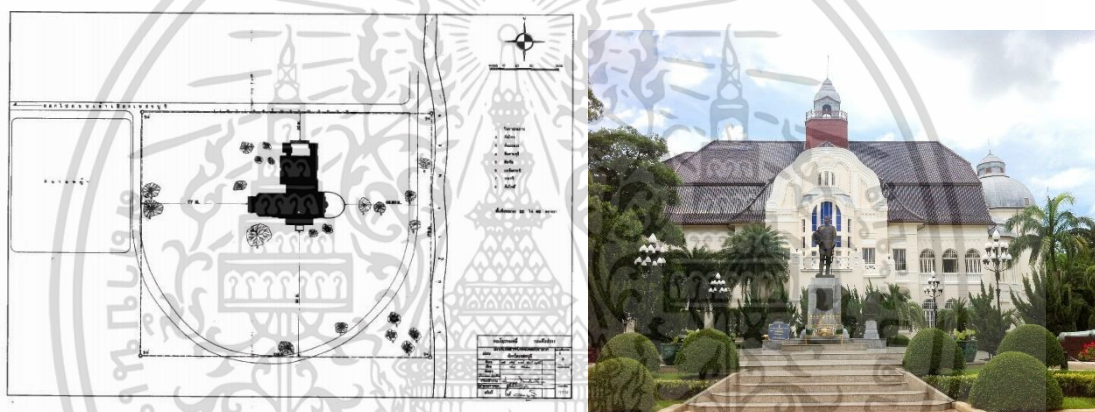
5. ตำหนักศรเพชรปราสาท (พระรามราชนิเวศน์)

ตั้งอยู่บ้านป็น ตำบลบ้านหม้อ อำเภอเมืองเพชรบุรีจังหวัด มักเรียกกันว่า พระราชวังบ้านป็น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดให้สร้างขึ้น ในปีพ.ศ. 2453 เพื่อเป็นที่ประทับแรม มีมิสเตอร์คาลดอลริง นายช่างเยอรมันเป็นผู้คิดเขียนแบบพระตำหนักตามกระแสพระราชดำริ ก่อสร้างพระตำหนักทำตามแบบยุโรป การก่อสร้างพระราชวังบ้านป็นยังไม่ทันแล้วเสร็จ รัชกาลที่ 5 ได้เสด็จสวรรคต พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้โปรดให้ดำเนินการก่อสร้างต่อจนสำเร็จ เมื่อ พ.ศ. 2459 ได้พระราชทานนามใหม่ว่า พระรามราชนิเวศน์ และองค์พระที่นั่งพระราชทานนามว่า ศรเพชรปราสาท ในพ.ศ. 2461 ขณะทรงแปรพระราชฐานประทับ ณ ค่ายหลวงหาดเจ้าสำราญ ได้เสด็จไปประกอบพระราชพิธีเฉลิมฉลองพระรามราชนิเวศน์ และในสมัยของพระองค์ได้เสด็จไปประทับ ณ พระรามราชนิเวศน์ ถึง 9 ครั้ง และทรงใช้เป็นสถานที่พระราชทานเลี้ยงอัครราชทูตฝรั่งเศสและสหรัฐอเมริกา ปัจจุบันอยู่ในความดูแลของกองพันที่ 3 กรมทหารราบที่ 11 รักษาพระองค์ ลักษณะของพระที่นั่งเป็นอาคารแบบสถาปัตยกรรมยุโรป ทั้งระบบโครงสร้าง วัสดุก่อสร้าง การจัดวางผัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตลอดจนลวดลายตกแต่งต่าง ๆ ตัวอาคาร มี 2 ชั้น เมื่อดูตามผังแล้วจะเป็นรูปตรีมุข แต่ละมุขมีฉัตรขนาดใหญ่เป็นทางขึ้น มุขด้านหน้า (ทางด้านทิศตะวันออก) เป็นมุขสำคัญ ทางเข้าหลักจะอยู่ทางด้านนี้ โดยรอบตกแต่งอย่างงดงาม มีลวดลายตามแบบเรขาคณิตและดอกไม้พันธุ์ไม้ผสมกัน อันเป็นรูปแบบของศิลปะ L'art deco ที่กำลังเป็นที่นิยมในประเทศตะวันตกขณะนั้น จากโถงมีบันไดโค้งทั้งสองข้างแยกขึ้นไปบรรจบกันที่มุขชั้นสอง จากโถงทางเข้าชั้นล่าง เป็นห้องโถง ห้องวาราชการ ห้องรับรองต่าง ๆ ตกแต่งด้วยกระเบื้องเคลือบสี ต่างสี และต่างลวดลาย เช่น ลายสัตว์ทะเล พวกกุ้ง หอย ปู ปลา เป็นต้น ส่วนชั้นบนเป็นที่ประทับ มีห้องบรรทมพระเจ้าอยู่และข้าราชการฝ่ายใน พร้อมทั้งเฉลียงด้านทิศใต้ ภายในอาคารชั้นบนก็ตกแต่งประดับประดาอย่างงดงามเช่นกัน ด้วยทองเหลืองดูนลายกระจกสลัก ไม้แกะสลัก เป็นต้น นอกจากนี้ยังตกแต่งด้วยไฟช่อและไฟกิ่งแบบที่นิยมในสมัยนั้น

ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถานในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 98 ตอนที่ 177 วันที่ 27 ตุลาคม 2524 พื้นที่โบราณสถาน 23 ไร่ 40 ตารางวา



รูปที่ 4.9 แสดงภาพตำแหน่งศรีเพชรปราสาท (พระรามราชนิเวศน์)

6. วัดสระบัว

ตั้งอยู่ตำบลคลองกระแซง อำเภอเมืองเพชรบุรี พิจารณาจากหลักฐานที่เหลืออยู่สันนิษฐานว่าเป็นวัดที่มีมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา โบราณสถานที่สำคัญได้แก่ อุโบสถ มีส่วนฐานที่อ่อนโค้งมาก ความสำคัญของวัดนี้อยู่ที่ประติมากรรมปูนปั้นที่ใช้ตกแต่งอุโบสถและฐานเสมาซึ่งมีความงดงามเป็นงานปูนปั้นสำคัญอีกแห่งหนึ่งของเมืองเพชรบุรี หน้าบันอุโบสถด้านหน้ารูปนารายณ์ทรงอสุรยีนย่อเข้าด้านหลังเป็นรูปพระนารายณ์ทรงอสุรซึ่งนั่งขัดสมาธิราบ ฐานเสมาเอกแตกต่างไปจากฐานเสมาอื่น ๆ โดยเป็นฐานแปดเหลี่ยม ปั้นประติมากรรมประดับเป็นชั้นๆ ชั้นล่างปั้นเป็นยักษ์แบก ชั้นที่ 5 เป็นครุฑและนรสิงห์แบก ชั้นที่ 3 เป็นเศากลมปลายเป็นบัวกลุ่ม ฐานเสมาอื่น ๆ อีก 7 ฐานมีลักษณะเหมือนกัน เป็นฐานที่ประดับด้วยลวดลายปูนปั้นจำนวน 4 ชั้น ชั้นล่าง เป็นฐานหน้ากระดานย่อมุมไม้สิบสอง ชั้นที่ 2 เป็นฐานแปดเหลี่ยม ปั้นเป็นยักษ์แบก ฝรั่งเศสหรือจีนแบก ชั้นที่ 3 เป็นฐานย่อมุมไม้สิบสอง ปั้นเป็นครุฑสลักกับนรสิงห์แบกชั้นที่ 4 เป็นเศากลมปลายเสาปั้นเป็นบัวกลุ่มส่วนใบเสมาเป็นเสมา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หินทรายจำหลักลาย เสมอเอกจำหลักรูปยักษ์ถือกระบอง อาจเป็นเทวดาองค์หนึ่งของจตุโลกบาล นอกจากอุโบสถแล้วยังมี **พระปราสาท**จำนวน 2 องค์เป็นปราสาทขนาดเล็กย่อมุมไม่มียี่สิบทรงสูง **ซุ้มประตูกำแพงแก้ว** ยอดซุ้มทรงมงกุฎ ทรวดทรงงดงาม

ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถานในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 71 ตอนที่ 3 วันที่ 5 มีนาคม 2497 และ เล่ม 101 ตอนที่ 27 วันที่ 1 มีนาคม 2527 พื้นที่โบราณสถาน 1 ไร่ 65 ตารางวา



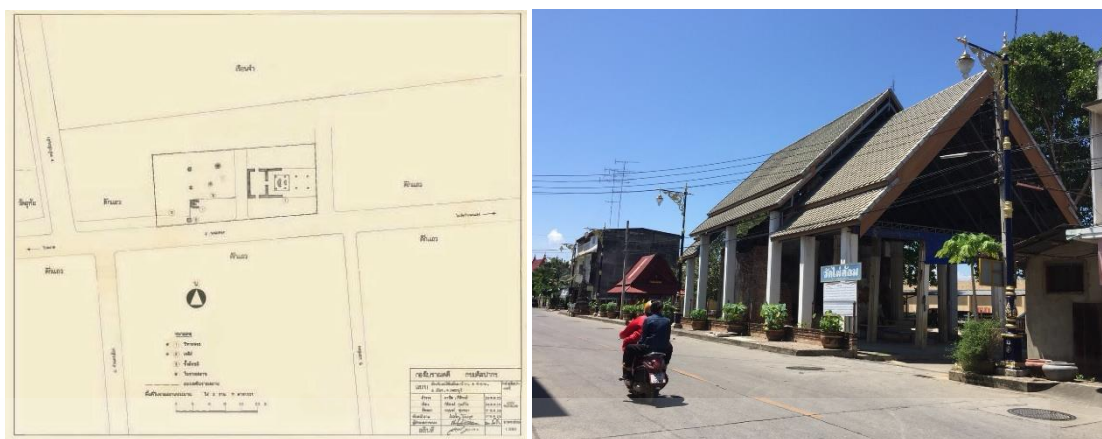
รูปที่ 4.10 แสดงภาพวัดสระบัว

7. วัดไผ่ล้อม (ร้าง)

ตั้งอยู่ตำบลท่าราบ อำเภอเมืองเพชรบุรี วัดไผ่ล้อมเป็นวัดเก่าแก่ในเมืองเพชรบุรี หลักฐานที่เหลืออยู่คือ อุโบสถศิลปะอยุธยา เป็นอาคารทรงไทยก่ออิฐถือฐานอ่อนโค้ง อุโบสถหลังนี้มีลักษณะพิเศษ คือ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ส่วนหน้า ประดิษฐานพระประธาน ส่วนหลังเป็นห้องว่างสันนิษฐานว่าคงทำขึ้นภายหลัง ลักษณะเด่นอยู่ที่ผนังด้านที่กั้นส่วนหน้ากับส่วนหลัง มีประติมากรรมปูนปั้นฝีมือเชิงช่างชั้นสูง บริเวณหน้าบันประดับลายปูนปั้นรูปนารายณ์ทรงครุฑ ถัดลงมามีลวดลายปูนปั้นเต็มผนังเป็นเรื่องราวพระพุทโธษาจารย์เดินทางไปนมัสการพระพุทธรูปที่ลังกา การจัดองค์ประกอบลายปูนปั้นเป็นแบบภาพจิตรกรรม ส่วนบนทำเป็นรูปพระบาทขนาดใหญ่ มีภาพสิ่งก่อสร้าง หลากรูปแบบ มีทั้งวิมาร ปราสาท ราชวัง ที่มีส่วนหลังคาเป็นเส้นอ่อนโค้ง งดงาม ที่สำคัญมีภาพสิ่งก่อสร้างเป็นรูปทรงปราสาท นอกจากนี้ยังมีรูปต้นไม้ใหญ่ ซึ่งเป็นต้นไม้สำคัญในพุทธศาสนา ด้านล่างสุดของผนังมีภาพเรือ ทรงคล้ายเรือในขบวนพยุหยาตรา นับเป็นงานประติมากรรมปูนปั้นชิ้นเอกอีกชิ้นหนึ่งของเมืองเพชรบุรี นอกจากพระอุโบสถแล้วยังมีมณฑปประดิษฐานพระพุทธรูป ภายในประดิษฐานพระพุทธรูปปูนปั้นประทับนั่งห้อยพระบาท เจดีย์ย่อมุมไม้สิบสอง ตกแต่งด้วยลวดลายปูนปั้นที่มีความงดงามเช่นเดียวกัน

ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถานในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 76 ตอนที่ 90 วันที่ 22 กันยายน 2502 และ เล่ม 101 ตอนที่ 27 วันที่ 1 มีนาคม 2527 พื้นที่โบราณสถาน 2 งาน 71 ตารางวา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



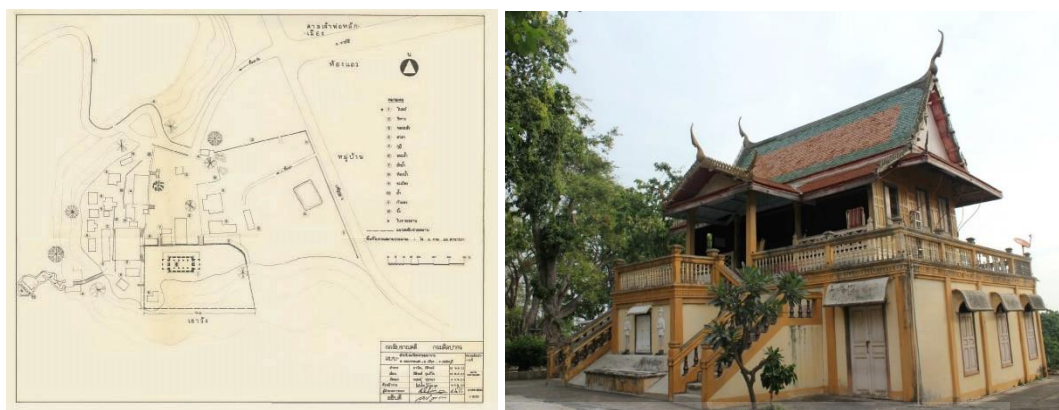
รูปที่ 4.11 แสดงภาพวัดวัดไผ่ล้อม (ร้าง)

8. วัดมหาสมณารามราชวรวิหาร

ตั้งอยู่ตำบลคลองกระแชง อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี บนไหล่เขาเขามไหศวรรย์ (เขาวัง) ด้านทิศตะวันออก เป็นวัดที่มีมาเดิม ชื่อวัดสมณะ หรือวัดมหาสมณ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเคยเสด็จมาพักอยู่เมื่อครองเพศบรรพชิต ดังนั้นเมื่อทรงโปรดฯ ให้สร้างพระนครคีรี แล้วจึงทรงโปรดฯ ให้บูรณะซ่อมแซมวัดนี้ด้วยและพระราชทานนามว่า วัดมหาสมณาราม โบราณสถานสำคัญ ได้แก่ พระอุโบสถ ผังด้านในเขียนภาพจิตรกรรมเรื่องราวต่าง ๆ เช่น ภาพเรื่องราวไปนมัสการพระพุทธบาทสระบุรี เรื่องพระพุทธโฆษาจารย์เดินทางไปแปลคัมภีร์ที่เกาะลังกา ภาพผู้คนเดินทางไปนมัสการพระปฐมเจดีย์ ภาพพระราชวังบนเขามไหศวรรย์ (เขาวัง) เมืองเพชรบุรี พระธาตุจอมเพชร พระสุทธเสลเจดีย์ และอุโบสถวัดพระแก้วน้อย ภาพการไปนมัสการ พระบรมธาตุนครศรีธรรมราช ภาพพระอานันทเจดีย์ในพม่า ภาพเรื่องชีวิตและประเพณีไทย ตั้งแต่เกิดจนกระทั่งตาย ลักษณะของงานจิตรกรรมเป็นสกุลช่างขรัวอินโข่ง นอกจากนี้ยังมีพระวิหาร เป็นอาคารไทยทรงจตุรมุขภายในพระวิหารเป็นที่ประดิษฐานพระพุทธรูปหลวงพ่อด้าวเจ้าวัง พระพุทธบาทจำลอง พระแท่นราชบรรจถรณ์ ในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 (ทรงใช้เป็นแท่นบรรทมครั้งทรงบรรพชาเป็นสามเณร) หอระฆัง เป็นศิลปะประยุกต์ไทย-ตะวันตก พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานระฆังเหล็กใบหนึ่งให้นำมาแขวนไว้ที่หอระฆัง ถ้าพระพุทธโฆษาจารย์ อยู่ทางด้านหลังภายในถ้ำมีพระพุทธรูปไสยาสน์องค์หนึ่งยาวประมาณ 6 เมตร เชื่อว่ามีมาก่อนการสร้างวัด

ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถานในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 71 ตอนที่ 3 วันที่ 5 มีนาคม 2497 และ เล่ม 101 ตอนที่ 27 วันที่ 1 มีนาคม 2527 พื้นที่โบราณสถาน 1 ไร่ 3 งาน 28 ตารางวา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.12 แสดงภาพวัดมหาสมณารามราชวรวิหาร

9. หลักเมือง

ตั้งอยู่ตำบลท่าราบ อำเภอเมืองเพชรบุรี บริเวณที่สร้างหลักเมืองเดิมเป็นใจกลางเมืองเพชรบุรี ต่อมาเมื่อแม่น้ำเพชรบุรีเปลี่ยนทางเดินใหม่ ผู้คนจึงอพยพไปอยู่ริมแม่น้ำ ตรงกลางเมืองผู้คนจึงซบเซาลง ตัวศาลาหลักเมืองของเดิมนั้นชำรุดหักพัง ตำแหน่งที่ตั้งน่าจะเป็นบริเวณหลังศาลาในปัจจุบัน ตัวศาลาที่เห็นอยู่ในปัจจุบัน เป็นอาคารทรงไทยก่ออิฐถือปูน ชาวจีนได้บูรณะในปี พ.ศ. 2472 จึงมีลักษณะบางอย่างเป็นแบบจีน ภายในศาลามีกุฏิเล็ก ๆ ประดิษฐานเทวรูปปูนปั้น ลงรักปิดทอง ทรงเครื่องราชาภรณ์ น่าจะเป็นศิลปะอยุธยา แต่เดิมพระเมาลีหักหายไป สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาดำรงราชานุภาพ เมื่อดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีสยาม เสด็จไปตรวจโบราณสถานที่ยังจังหวัดเพชรบุรี ทรงพบเข้าจึงโปรดฯ ให้ช่างของราชบัณฑิตยสภาซ่อมขึ้นใหม่ เมื่อ พ.ศ. 2471

ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถานในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 52 ตอนที่ 75 วันที่ 8 มีนาคม 2478 และ เล่ม 101 ตอนที่ 27 วันที่ 1 มีนาคม 2527 พื้นที่โบราณสถาน 1 งาน 90 ตารางวา



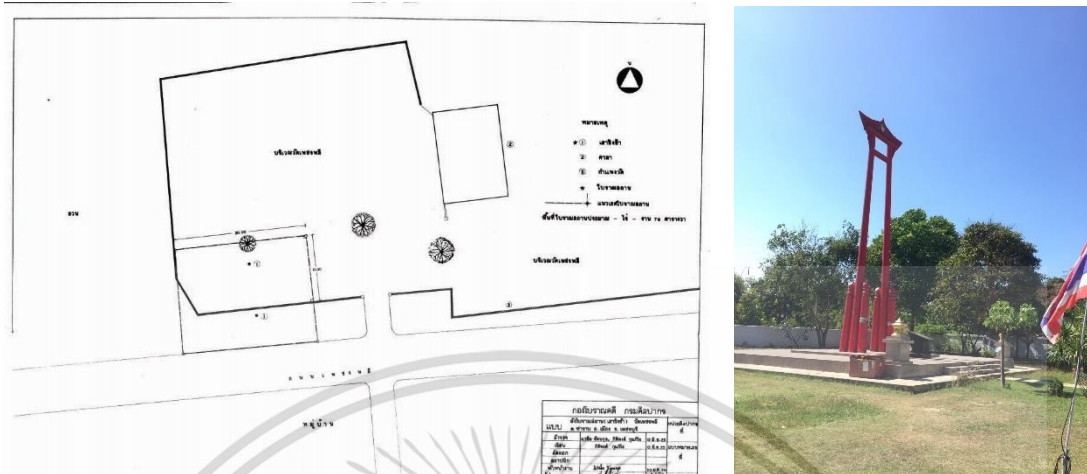
รูปที่ 4.13 แสดงภาพหลักเมือง

10. เสาชิงช้า

ตั้งอยู่ตำบลท่าราบ อำเภอเมือง หน้าวัดเพชรพลี เชื่อกันว่าบริเวณเสาชิงช้านี้เป็นเขตเทวสถานในศาสนาพราหมณ์ โดยเป็นพื้นที่ที่มีการประกอบพิธีสำคัญในเมืองเพชรบุรีสมัยโบราณ บริเวณพื้นที่

ใกล้กับเสาชิงช้า เคยมีโบราณสถานก่ออิฐ ชาวบ้านเรียกว่าโบสถ์พราหมณ์ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการเรียนเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถานในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 72 ตอนที่ 2 วันที่ 4 มกราคม 2498 และ เล่ม 101 ตอนที่ 27 วันที่ 1 มีนาคม 2527 พื้นที่โบราณสถาน 98 ตารางวา



รูปที่ 4.14 แสดงภาพเสาชิงช้า

11. วัดเกาะแก้วสุทธาราม

ตั้งอยู่ในเขตตำบลท่าราบ อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี จากหลักฐานโบราณวัตถุสถานที่พบในวัดสันนิษฐานได้ว่าคงสร้างขึ้นในสมัยกรุงศรีอยุธยาตอนปลาย สถาปัตยกรรมสำคัญของวัด ได้แก่ พระอุโบสถ ภายในมีภาพจิตรกรรมฝาผนัง ด้านหน้าพระอุโบสถเป็นภาพจักรวาลตามคติโบราณ ส่วนผนังด้านหลังเป็นภาพพุทธประวัติตอนมารผจญ ผนังด้านทิศใต้เป็นภาพพุทธประวัติตอนสำคัญที่เกิดขึ้น ณ สถานที่สำคัญ 8 แห่ง เรียกว่า “อัฐมมหาสถาน” แทรกอยู่ระหว่างภาพเจดีย์ใต้ภาพฉัตร ส่วนผนังด้านทิศเหนือเป็นภาพแสดงสถานที่สำคัญที่พระพุทธเจ้าเสด็จประทับหลังตรัสรู้แล้ว 7 แห่ง เรียกว่า “สัตตมหาสถาน” แทรกอยู่ระหว่างภาพเจดีย์ใต้ภาพฉัตรเช่นเดียวกัน เหนือขึ้นไปเป็นภาพนักษัตร วิทยากรและคนธรรม์ ที่มีลักษณะเป็นตัวแทนของชนชาติต่าง ๆ และมีอักษรจารึกระบุ พ.ศ.2277 บอกเวลาที่เขียนภาพจิตรกรรมนี้ซึ่งตรงกับสมัยสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวบรมโกศ (พ.ศ.2275-2301) มรดกทางสถาปัตยกรรมที่สำคัญอื่น ๆ ของวัดเกาะแก้วสุทธาราม ได้แก่ พระวิหาร ซึ่งตั้งอยู่ทางด้านทิศเหนือของพระอุโบสถ เป็นอาคารก่ออิฐถือปูนมีแบบแผนเดียวกันกับพระอุโบสถแต่มีลักษณะเรียบง่ายกว่าเจดีย์ทรงเครื่อง ตั้งอยู่ทางด้านทิศตะวันออกด้านหน้าระหว่างพระอุโบสถและพระวิหาร ลักษณะเป็นเจดีย์ก่ออิฐถือปูนทรงกลมขนาดใหญ่ มีการประดับตกแต่งด้วยกลีบบัว กระฉิ่งปฏิมา และพวงอุษะบริเวณส่วนปากระฆังและองค์เจดีย์ ศาลาการเปรียญ ลักษณะเป็นเรือนโถงทรงไทย เจ้าอธิการโฉมสร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2431 ที่คอสองและฝาปีกนก มีภาพจิตรกรรมสีฝุ่นบนแผ่นไม้ เรื่อง พระปฐมสมโพธิกถา เวสสันดรชาดก และภาพธรรมชาติสัตว์ป่า นอกจากนี้ภายในวัดเกาะแก้วสุทธารามยังมีพิพิธภัณฑ์ของวัดที่จัดแสดงโบราณวัตถุหลายประเภท เช่น พระพุทธรูป สมุดข่อย เครื่องลายคราม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เครื่องเบญจรงค์ และเครื่องสังเคต ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ทรงถวายในงานพระศพพระเจ้าบรมวงศ์เธอพระองค์เจ้าอรุณศรีสมโภช

ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถานในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 71 ตอนที่ 71/3 วันที่ 5 มีนาคม 2502 เล่ม 101 ตอนที่ 27 วันที่ 1 มีนาคม 2527 พื้นที่โบราณสถาน 3 ไร่



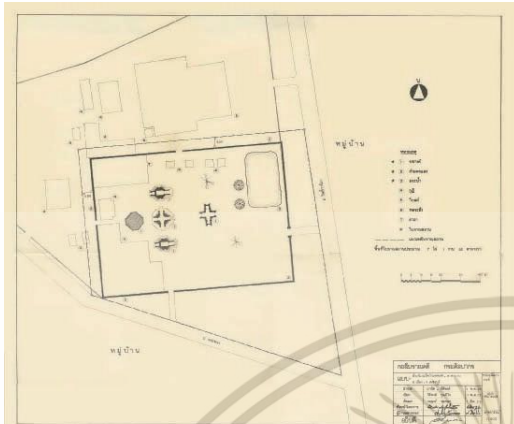
รูปที่ 4.15 แสดงภาพวัดเกาะแก้วสุทธาราม

12. วัดกำแพงแสง

ตั้งอยู่ในเขตตำบลท่าราบ อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี เป็นศาสนสถานในพุทธศาสนาแบบมหายาน ลักษณะเป็นปราสาทแบบขอม 5 หลัง ประกอบด้วย ปราสาทประธาน 1 หลัง และปราสาททิศ 4 หลัง ทุกหลังก่อด้วยศิลาแลงมีการฉาบปูนและตกแต่งด้วยลวดลายปูนปั้น มีทางเดินเชื่อมระหว่างปราสาทด้านทิศตะวันออกกับปราสาทประธาน ตัวอาคารสถาปัตยกรรมทั้งหมดมีกำแพงแก้วศิลาแลง ซึ่งมีผังเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าล้อมรอบ รูปแบบสถาปัตยกรรมของปราสาทวัดกำแพงแสงนี้มีลักษณะเด่นที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะของศิลปกรรมเขมร แบบบายน (ราวพุทธศตวรรษที่ 18) เช่น ใช้ศิลาแลงและปูนปั้นเป็นวัสดุในการก่อสร้าง รูปแบบหน้าต่างหลอกแบบลูกกรงมะหวดที่สลักเพียงครึ่งเดียว และบราลีที่ตกแต่งบนหลังคา นอกจากนี้ยังพบชิ้นส่วนประติมากรรมรูปเคารพ คือ พระโพธิสัตว์อวโลกิเตศวรเปล่งรัศมี มีลักษณะคล้ายคลึงกับที่พบจากโบราณสถานอื่น ๆ ในประเทศไทยอีกจำนวน 4 องค์ คือ โบราณสถานจอมปราสาท จังหวัดราชบุรี 1 องค์ ปราสาทเมืองสิงห์ จังหวัดกาญจนบุรี 1 องค์ และถ้ำคูหาสวรรค์ จังหวัดลพบุรี 2 องค์ นอกจากนี้ยังได้พบพระพุทธรูปนาคปรก พระโพธิสัตว์อวโลกิเตศวร และนางปริชญาปารมิตา ซึ่งล้วนแล้วแต่มีอิทธิพลของศิลปะเขมรแบบบายน ดังนั้นจึงสันนิษฐานได้ว่าปราสาทวัดกำแพงแสงน่าจะสร้างขึ้นในราวพุทธศตวรรษที่ 18 และน่าจะเป็นศาสนสถานประจำเมือง “ศรีชัยวัชรปุระ” ดังปรากฏชื่อในศิลาจารึกปราสาทพระขรรค์ที่พระเจ้าชัยวรมันที่ 7 โปรดให้ส่งพระไชยพุทธมหานาถไปประดิษฐานยังศาสนสถานประจำเมืองพร้อมกับบรรดาเมืองอื่นๆ อีก 22 แห่ง และจารึกบนระเบียงคตของปราสาทบายนในประเทศกัมพูชา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถานในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 52 ตอนที่ 75 วันที่ 8 มีนาคม 2478 และ เล่ม 101 ตอนที่ 27 วันที่ 1 มีนาคม 2527 พื้นที่โบราณสถาน 7 ไร่ 1 งาน 62 ตารางวา



รูปที่ 4.16 แสดงภาพวัดกำแพงแลง

13. วัดใหญ่สุวรรณาราม

ตั้งอยู่ในเขตตำบลท่าราบ อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี แต่เดิมเรียกกันว่า “ วัดน้อยปากใต้ ” หรือ “ วัดนอกปากใต้ ” ส่วนสาเหตุที่ได้ชื่อว่า “ วัดใหญ่ ” คงเป็นเพราะมีบริเวณกว้างขวางใหญ่โต ต่อมาเมื่อพระสุวรรณมุนี (ทอง) ได้มาปฏิสังขรณ์วัดนี้แล้วคงมีการเปลี่ยนชื่อวัดใหม่ตามสมณศักดิ์ของท่านว่า “ วัดสุวรรณาราม ” แต่ชาวบ้านยังคงเรียกวัดใหญ่อยู่อ้างจึงเรียกรวมกันว่า “ วัดใหญ่สุวรรณาราม ” หลักฐานโบราณสถานและโบราณวัตถุในวัดแสดงถึงความเก่าแก่ที่น่าจะมีมาตั้งแต่ครั้งสมัยกรุงศรีอยุธยา เมื่อปี พ.ศ.2452 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้ยกวัดใหญ่สุวรรณารามขึ้นเป็นพระอารามหลวง และเสด็จทอดพระเนตรหลายครั้งพร้อมทั้งพระราชทานเงินสำหรับการปฏิสังขรณ์วัดด้วย แสดงถึงความสำคัญของวัดใหญ่สุวรรณารามที่ได้รับการบูรณะปฏิสังขรณ์มาโดยตลอด โบราณสถานที่ปรากฏอยู่ในวัดใหญ่สุวรรณารามนั้นทรงคุณค่าทางด้านศิลปกรรมและสถาปัตยกรรมโบราณทั้งงดงามสมัยกรุงศรีอยุธยา อันประกอบด้วยพระอุโบสถก่ออิฐถือปูนที่มีฐานปัทมอ่อนโค้งแบบฐานสำเภาภายในมีภาพจิตรกรรมฝาผนัง ภาพพุทธประวัติและเทพชุมนุม เสาและเพดานมีการตกแต่งด้วยลายทองบนพื้นแดงอย่างวิจิตร มีวิหารคดที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 ล้อมรอบพระอุโบสถศาลาการเปรียญ ลักษณะเป็นเรือนไทยขนาดใหญ่ ลักษณะเด่นคือ ฝาผนังเป็นไม้แบบฝาปะกนด้านนอกเดิมเขียนลายทอง มีพริ้งเป็นรูปกระจังปฏิญาณขนาดใหญ่ประดับโดยรอบอาคาร ทางด้านทิศเหนือมีหน้าต่างรูปแบบพิเศษ 2 ช่อง โดยมีกรอบขีดหน้าประดับด้วยซุ้มเรือนแก้วปิดทอง ประตูทางเข้าศาลาการเปรียญด้านทิศตะวันออกมี 3 บาน ตั้งอยู่ในกรอบขีดหน้าทำเป็นรูปซุ้มเรือนแก้ว เน้นเป็นพิเศษที่ประตูกลางซึ่งบานประตูเป็นไม้มีการจำหลักลายอย่างงดงาม ส่วนฝาผนังภายในศาลาการเปรียญมีภาพจิตรกรรมเขียนเป็นภาพเทพชุมนุม ทวารบาล

เอกสารนี้เป็นเอกสารทรัพย์สินทางปัญญาของสำนักงานศิลปวัฒนธรรมแห่งชาติ มีผู้นับถือเห็นชอบและเห็นว่าเป็นประโยชน์
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และภาพสัตว์ชนิดต่าง ๆ เสาศาลาการเปรียญเขียนเป็นลายรดน้ำแตกต่างกันในแต่ละคู่ หอไตรตั้งอยู่กลางสระน้ำ ลักษณะเป็นอาคารไม้ทรงไทยชั้นเดียวมีเสาไม้ 3 เสา ซึ่งเป็นรูปแบบพิเศษ นอกจากนี้ยังมีโบราณสถานที่สำคัญอีกหลายอย่างภายในวัดใหญ่สุวรรณาราม เช่น หมุกุฎิสังฆ์ ศาลาโถง หอระฆัง หอไตรหลังใหม่ พระปรางค์ เจดีย์ ถาน เป็นต้น ซึ่งมีรูปแบบศิลปกรรมในสมัยกรุงศรีอยุธยา และกรุงรัตนโกสินทร์ที่มีคุณค่าเป็นมรดกทางวัฒนธรรมที่สำคัญของชาติ

ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถานในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 52 ตอนที่ 75 วันที่ 8 มีนาคม 2478 และ เล่ม 101 ตอนที่ 27 วันที่ 1 มีนาคม 2527 พื้นที่โบราณสถาน ก. 11 ไร่ 3 งาน 28 ตารางวา พื้นที่โบราณสถาน ข. 3 งาน 99 ตารางวา



รูปที่ 4.17 แสดงภาพวัดใหญ่สุวรรณาราม

14. พระนครคีรี

พระนครคีรี หรือชาวบ้านโดยทั่วไปเรียกกันว่า “เขาวัง” ตั้งอยู่ในเขตตำบลคลองกระแซง อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4) โปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นในปี พ.ศ.2402 บนภูเขากลางเมืองซึ่งมีสามยอดแต่เดิมเรียกว่า “เขามหาสมณ” ต่อมาในปี พ.ศ.2404 พระราชทานนามใหม่ว่า “เขามหาสวรรค์” เมื่อการก่อสร้างพระราชวังแล้วเสร็จ พระราชทานนามพระราชวังแห่งนี้ว่า “พระนครคีรี” หมู่อาคารสถาปัตยกรรมของพระนครคีรีตั้งอยู่บนยอดภูเขาทั้งสามยอด ประกอบด้วย ยอดเขาทางด้านทิศตะวันออก โปรดเกล้าฯ ให้สร้างวัดขึ้นเพื่อเป็นวัดประจำพระราชวังพระนครคีรี ทำนองเดียวกับวัดพระศรีรัตนศาสดารามที่เป็นวัดประจำพระบรมมหาราชวังในกรุงเทพมหานคร พระราชทานนามว่า “วัดพระแก้ว” สถาปัตยกรรมภายในวัดประกอบด้วย พระอุโบสถ พระสุทศเสลเจดีย์ ศาลา และพระปรางค์

ยอดกลางของเขามหาสวรรค์แต่เดิมมีพระเจดีย์อยู่องค์หนึ่ง เป็นพระเจดีย์ของวัดอินทรีคีรีซึ่งเป็นวัดร้างสมัยอยุธยา สภาพชำรุดทรุดโทรมมาก จึงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างพระเจดีย์องค์ใหม่ทับและบรรจุพระบรมสารีริกธาตุไว้ภายใน พระราชทานนามว่า “พระธาตุจอมเพชร”

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ยอดเขาทางด้านทิศตะวันตก เป็นส่วนของพระราชวังสำหรับเป็นที่ประทับ ประกอบไปด้วย หมู่พระที่นั่งและอาคารต่างๆ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานนามอาคาร สำคัญๆ ไว้คล้องจองกันทั้งหมด ดังนี้ พระที่นั่งเพชรภูมิไพโรจน์ พระที่นั่งปราโมทย์มไหสวรรย์ พระที่นั่ง เวชยันต์วิเชียรปราสาท พระที่นั่งราชธรรมสภา พระที่นั่งสันถาคารสถาน หอจตุเวทปริตพจน์ หอซิวาลเวียงชัย และหอพิมานเพชรมเหศวร์

หลังจากสร้างพระนครคีรีแล้วเสร็จ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดที่จะมา ประทับพักแรมอยู่ครั้งละนานๆ หลายครั้ง และในสมัยรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า เจ้าอยู่หัว ก็ยังโปรดที่จะมาประทับเป็นครั้งคราวและทรงใช้เป็นที่ต้อนรับแขกบ้านแขกเมือง พระราช อาคันตุกะสำคัญๆหลายพระองค์ หลังจากนั้นพระนครคีรีก็ได้เสื่อมโทรมไปตามกาลเวลา จนกระทั่งปี พ.ศ.2496 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถเสด็จพระราชดำเนิน ยังพระนครคีรีทอดพระเนตรเห็นความชำรุดทรุดโทรมของอาคาร จึงมีพระราชปรารภโปรดเกล้าฯให้ ซ่อมแซมรักษาให้ทรงสภาพไว้ ดังนั้นในปี พ.ศ.2524 กรมศิลปากรจึงได้จัดทำโครงการอุทยาน ประวัติศาสตร์พระนครคีรีดำเนินการบูรณะซ่อมแซมหมู่อาคารต่างๆ สำหรับพระที่นั่งเพชรภูมิ ไพโรจน์ และพระที่นั่งปราโมทย์มไหสวรรย์ ได้จัดตั้งเป็นพิพิธภัณฑ์สถานประเภทแหล่งอนุรักษ์สถาน จัดแสดงเครื่องราชูปโภคของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระ จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และจัดเป็นอุทยานประวัติศาสตร์พระนครคีรีได้เปิดเป็นทางการเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม พ.ศ.2532

ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถานในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 52 ตอนที่ 75 วันที่ 8 มีนาคม 2478 และ เล่ม 109 ตอนที่ 94 วันที่ 28 กรกฎาคม 2535 พื้นที่โบราณสถาน 188 ไร่



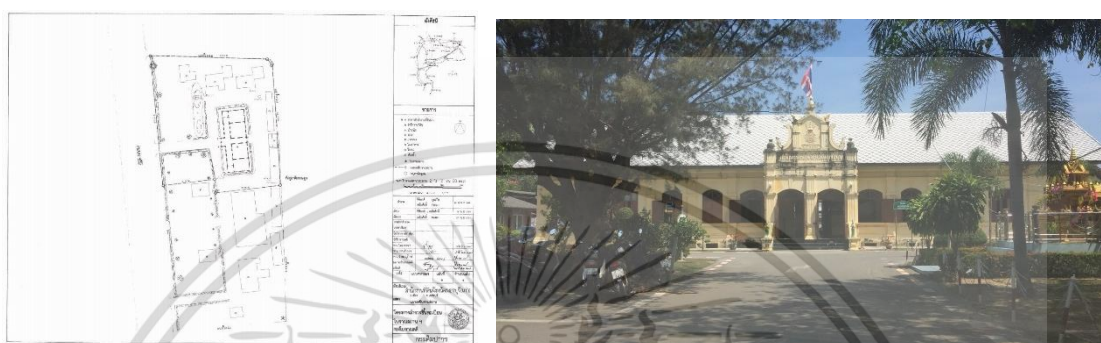
รูปที่ 4.18 แสดงภาพพระนครคีรี (เขาวัง)

15. สำนักงานที่ดินจังหวัดเพชรบุรี(หลังเก่า)

ตั้งอยู่ตำบล คลองกระแซง อำเภอเมืองเพชรบุรี สำนักงานที่ดินหลังนี้สร้างในสมัยรัชกาลที่ 6 ลักษณะ เป็นอาคารก่ออิฐถือปูน ชั้นเดียว รูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า อิทธิพลสถาปัตยกรรมตะวันตก ตัว อาคารแบ่งเป็นปีกซ้ายขวา ด้านหน้ามีประตูอยู่ตรงกลางทำเป็นมุขยื่นออกมาเล็กน้อย เหนือช่องประตู ทำเป็นซุ้ม มีพระปรมาภิไธยย่อ ว.ป.ร. อยู่ใต้ตรามงกุฏ ด้านล่างมีตัวอักษรระบุ พ.ศ. 2454 บาน เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หน้าต่างเป็นบานไม้ เหนือหน้าต่างทำเป็นช่องโค้ง ติดกระจกหลากสี ภายในอาคาร ด้านหน้าเป็นระเบียงยาวตลอด ถัดเข้ามาแบ่งเป็นห้อง จำนวน 4 ห้อง มีประตู เชื่อมต่อกัน เหนือบานประตูประดับด้วยไม้ฉลุลาย หลังคาเป็นเครื่องไม้มุงกระเบื้องซีเมนต์ ผนังอาคารด้านนอกตกแต่งด้วยเสาหลอก ลักษณะเป็นเสาแบบตะวันตก

ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถานในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 112 ตอนที่ พ.39 ง วันที่ 6 ตุลาคม 2538 พื้นที่โบราณสถาน 2 ไร่ 2 งาน 28 ตารางวา



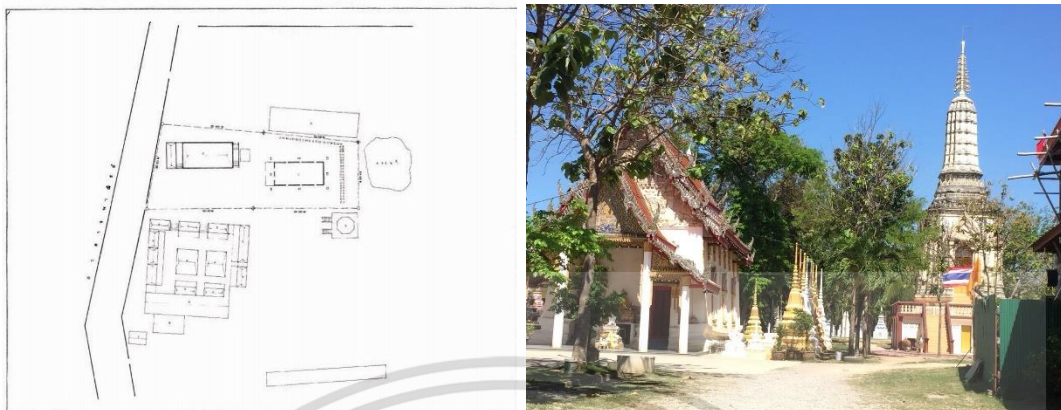
รูปที่ 4.19 แสดงภาพสำนักงานที่จังหวัดเพชรบุรี(หลังเก่า)

16. วัดลาด

ตั้งอยู่ตำบลท่าราบ อำเภอเมืองเพชรบุรี วัดลาดนี้ไม่ทราบแน่ชัดว่าสร้างขึ้นเมื่อใด แต่จากหลักฐานที่พบน่าจะขึ้นมาแล้วตั้งแต่สมัยอยุธยาตอนปลาย โบราณสถานสำคัญ ได้แก่ อุโบสถ หน้าบันตกแต่งด้วยลวดลายปูนปั้นประดับเครื่องถ้วยชามจีน ด้านทิศตะวันตก เป็นรูปนารายณ์ทรงครุฑขุดนาคร ส่วนด้านทิศตะวันออก เป็นรูปเทพทรงอสุรี ด้านหน้าอุโบสถต่อเป็นมุขยื่นออกมาหน้าบันไม้แกะสลักปิดทองรูปราหูอมจันทร์ มีอักษรระบุ พ.ศ. 2465 เสม้าเป็นเสม้าสลักจากหินทรายแดง แบบศิลปะอยุธยา ภายในอุโบสถประดิษฐานพระประธานปูนปั้นปางมารวิชัยขนาดใหญ่ ด้านหน้ามีพระอัครสาวกยืนประคองอัญชุลีอยู่ซ้ายขวา นอกจากนี้ยังมีพระพุทธรูปอีกหลายองค์ประดิษฐานอยู่ในอุโบสถที่สำคัญ เช่น พระพุทธรูปสำริด ปางอุ้มบาตร 1 คู่ นอกจากพระอุโบสถแล้วยังมี ศาลาการเปรียญ ประวัติน่าเดิมอยู่ที่วัดป่าแก้ว ซึ่งเป็นวัดร้างตั้งอยู่ใกล้กับเขาวัง เชื่อกันว่าเป็นตำหนักพระเจ้าตากสิน เป็นอาคารทรงไทยขนาดใหญ่ มุงด้วยกระเบื้องกาบูกี้ เครื่องลายองไม้หน้าบันไม้แกะสลักปิดทอง ด้านหน้าเป็นรูปราหูอมจันทร์และลายกนก ด้านหลังลายกระหนกเปลว ฝาเป็นฝาปะกนภายในศาลามีเสาไม้แปดเหลี่ยมเขียนลายรดน้ำปิดทอง บนศาลาการเปรียญ มีธรรมาสน์ไม้ปิดทองประดับกระจก และยังมีตู้พระธรรมอีก 2 ตู้ ศิลปะสมัยรัตนโกสินทร์ นอกจากนี้ยังมีหมุกุฎิสงฆ์ เป็นเรือนไทย หลังคามุงกระเบื้องดินเผาหลายหลัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถานในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 116 ตอนที่ พ 17ง วันที่ 17 มีนาคม 2542 พื้นที่โบราณสถาน 1 ไร่ 74 ตารางวา



รูปที่ 4.20 แสดงภาพวัดลาด

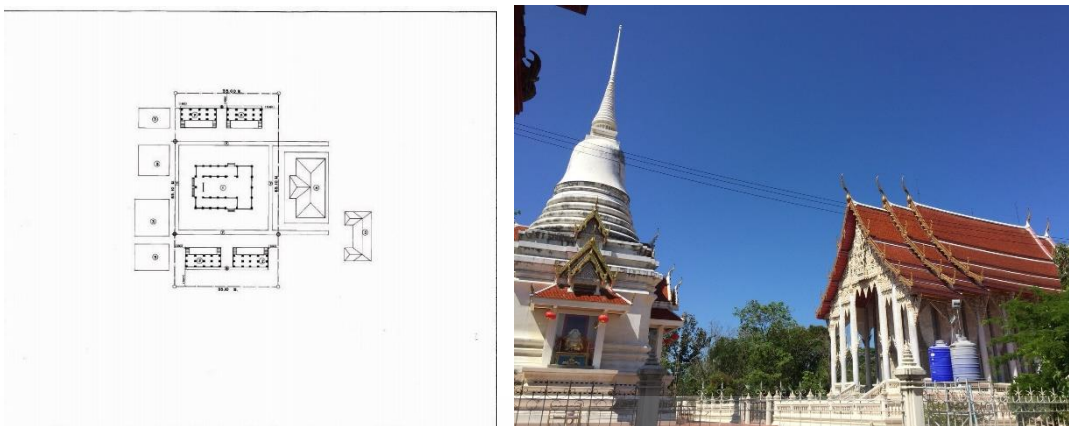
17. วัดสนามพราหมณ์

ตั้งอยู่ ตำบลท่าราบ อำเภอเมืองเพชรบุรี ไม่ทราบแน่ชัดว่าสร้างขึ้นเมื่อใด แต่ได้รับการบูรณะปรับปรุงมาโดยตลอด การบูรณะครั้งใหญ่อยู่ราวสมัยรัชกาลที่ 4 และให้ชื่อว่า ”วัดสามพราหมณ์ปุ๊กมิตดาราม” ต่อมาเปลี่ยนเป็นวัดสนามพราหมณ์ โบราณสถานส่วนใหญ่ที่หลงเหลืออยู่ลักษณะเป็นแบบรัตนโกสินทร์ ได้แก่ พระอุโบสถ ลักษณะเป็นศิลปะไทยผสมผสานกับศิลปะตะวันตก หน้าบันตกแต่งด้วยลวดลายปูนปั้นตรงกลางเป็นรูปสัตว์อยู่ในวงกลม เช่น สิงโตจีน นก เป็นต้น เหนือประตูหน้าต่างตกแต่งด้วยไม้ฉลุลาย เสม้าเป็นเสม้าทรงเหลี่ยมแบบที่นิยมในสมัยรัชกาลที่ 4 สถาปัตยกรรมที่น่าสนใจในวัดสนามพราหมณ์ คือ กุฏิสงฆ์ ซึ่งมี 2 ลักษณะ คือกุฏิสงฆ์ที่เป็นอาคารตึกแฝด 2 ชั้น ลักษณะสถาปัตยกรรมเป็นแบบอิทธิพลตะวันตก ชายคาตกแต่งด้วยไม้ฉลุแบบขนมปังขิง เหนือประตูตกแต่งด้วยไม้ฉลุลวดลาย มีอยู่ 7 หลัง กุฏิแบบเรือนทรงไทย เดิมมีหลายหลังแต่ได้รับการซ่อมแซมตัดแปลงไปแล้วเหลืออีก 1 หลัง เป็นอาคารเรือนไทยฝาสำหรับวัด

ภายในวัดนี้ยังมีพระพุทธรูปปูนปั้นขนาดใหญ่ เป็นพระพุทธรูปปางมารวิชัย สันนิษฐานว่าเป็นพระประธานของวัดร้าง เพราะบริเวณนี้เป็นที่ตั้งของวัด ที่ภายหลังเรียกกันว่า วัดใหม่ร้าง ซึ่งตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของวัดสนามพราหมณ์และอยู่ใกล้กับวัดเพชรลีในปัจจุบัน และยังมีเสม้าหินทรายแดงขนาดใหญ่สลักลวดลายปักไว้จำนวน 4 ชิ้น มีรูปแบบเก๋ากว่าเสม้าที่นิยมในสมัยอยุธยา อีกชิ้นหนึ่งวางทิ้งอยู่ด้านหน้าศาลาเป็นเสม้าที่ยังแกะสลักไม่เสร็จ บางท่านกล่าวว่าเป็นเสม้าของวัดสัตตพินพาน

ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถานในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 118 ตอนที่ พ 117ง วันที่ 29 พฤศจิกายน 2545 พื้นที่โบราณสถาน 1 ไร่ 1 งาน 70 ตารางวา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.21 แสดงภาพวัดสนามพราหมณ์

18. วัดพระพุทธไสยาสน์(วัดพระนอน)

ตั้งอยู่ตำบลคลองกระแชง อำเภอเมืองเพชรบุรี บริเวณเชิงเขาแม่ไทรธรรม (เขาวัง) ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ วัดนี้เป็นวัดเก่าแก่สันนิษฐานว่ามีมาแต่ครั้งสมัยอยุธยา มีพระพุทธไสยาสน์ขนาดใหญ่ ยาวประมาณ 43 เมตร ซึ่งมีประวัติว่าเดิมสร้างไว้กลางแจ้ง ต่อมามีการสร้างวิหารครอบในชั้นหลัง ในการบูรณะองค์พระนอนเมื่อปีพ.ศ. 2540 พบอุโมงค์ภายในองค์พระ มีโบราณวัตถุอยู่เป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นพระพุทธรูปทำจากวัสดุต่าง ๆ ได้แก่ สำริด ดินเผา ปูนปั้น หินทราย และไม้บุงเงิน ส่วนใหญ่เป็นพระพุทธรูปแบบศิลปะอยุธยาตอนปลาย บางส่วนเป็นพระพุทธรูปแบบศิลปะลพบุรีและทวารวดี การพบอุโมงค์ในองค์พระพุทธรูปนี้ นับว่าเป็นหลักฐานสำคัญเกี่ยวกับเทคนิคการก่อสร้าง และคตินิยมในสมัยโบราณรวมทั้งพระพุทธรูปที่พบนั้นมีคุณค่าสูงมากเป็นหลักฐานสำคัญในการศึกษารูปแบบศิลปะสมัยต่าง ๆ ภายในวัดนี้ ยังมีมณฑปพระฉาย พระพุทธรูปทรงเครื่อง ศิลปะสมัยอยุธยาตอนปลายประดิษฐานอยู่ในวิหารขนาดเล็ก หอไตร มีหน้าบันเป็นไม้แกะสลักปิดทองประดับกระจก หอระฆัง ทรงเก๋งจีน ประดับกระเบื้องเคลือบปูลายจีน

ประกาศขึ้นทะเบียนโบราณสถานในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 52 ตอนที่ 75 วันที่ 8 มีนาคม 2478 และ เล่ม 101 ตอนที่ 27 วันที่ 1 มีนาคม 2527 พื้นที่โบราณสถาน ก. 5 ไร่ 75 ตารางวา พื้นที่โบราณสถาน ข. 75 ตารางวา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



รูปที่ 4.22 แสดงภาพวัดพระพุทธไสยาสน์(วัดพระนอน)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

ผลการศึกษาวิจัย

การศึกษาแนวทางการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถามที่ถูกต้องสมบูรณ์ จำนวน 400 ชุด โดยผู้วิจัยได้แบ่งเป็นแบบสอบถามสองกลุ่มตัวอย่าง คือ กลุ่มผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ จำนวน 200 ชุด และกลุ่มนักท่องเที่ยว จำนวน 200 ชุด

พร้อมทำการศึกษาโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก จำนวน 3 ตัวอย่าง ได้แก่ เจ้าหน้าที่ขนส่งจังหวัดเพชรบุรี เจ้าหน้าที่เทศบาลเมืองเพชรบุรี และเจ้าหน้าที่กรมศิลปากรที่ 1 ราชบุรี ซึ่งผลของการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดจะนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบคำบรรยาย โดยแบ่งออกได้เป็น 6 ส่วน ดังนี้

5.1 ลักษณะประชากรของกลุ่มผู้อยู่อาศัยและกลุ่มนักท่องเที่ยว

5.2 ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มผู้อยู่อาศัยและกลุ่มนักท่องเที่ยว

5.3 ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัยและกลุ่มนักท่องเที่ยว

5.4 ข้อมูลระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

5.5 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม

5.6 ข้อมูลความคิดเห็นเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องต่อการสัมภาษณ์เชิงลึก

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกันในการแปลความหมายจากการนำเสนอผลการศึกษาวิจัยและผู้วิจัยจึงกำหนดความหมายของสัญลักษณ์ที่ใช้เพื่อนำเสนอผลการวิจัยดังนี้

n	แทน	จำนวนตัวอย่าง
\bar{X}	แทน	ค่าเฉลี่ย (Mean)
S.D.	แทน	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
t	แทน	ค่าการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม
F	แทน	ค่าการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 กลุ่ม
df	แทน	ชั้นแห่งความเป็นอิสระ (Degree of Freedom)
SS	แทน	ผลโดยรวมกำลังสอง (Sum of Square)
MS	แทน	ค่าเฉลี่ยผลรวมกำลังสอง (Mean Square)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

*	แทน	ค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05
**	แทน	ค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01
Sig.	แทน	ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Significances)
r	แทน	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient)

5.1 ลักษณะประชากรของกลุ่มผู้อยู่อาศัยและกลุ่มนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.1 แสดงข้อมูลความถี่ ร้อยละ ลักษณะประชากรของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว

ตัวแปร	คุณลักษณะ	กลุ่มผู้อยู่อาศัย		กลุ่มนักท่องเที่ยว	
		ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
เพศ	ชาย	77	38.5	105	52.5
	หญิง	123	61.5	95	47.5
ระดับการศึกษา	ประถมศึกษา	8	4.0	10	5.0
	มัธยมศึกษา หรือ เทียบเท่า	57	28.5	35	17.5
	อนุปริญญา ปริญญาตรี	107	53.5	126	63.0
	สูงกว่าปริญญาตรี	28	14.0	29	14.5
อาชีพ	นักเรียน-นักศึกษา	8	4.0	11	5.5
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	29	14.5	37	18.5
	รับราชการ	74	37.0	55	27.5
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	8	4.0	7	3.5
	พนักงานเอกชน	6	3.0	37	18.5
	พนักงานราชการ	28	14.0	13	6.5
	รับจ้างทั่วไป	37	18.5	32	16.5
	ว่างงาน	6	3.0	3	1.5

ตารางที่ 5.2 การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ค่าต่ำสุด (Min) และค่าสูงสุด (Max) ลักษณะประชากรของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว

ตัวแปร	กลุ่มผู้อยู่อาศัย				กลุ่มนักท่องเที่ยว			
	\bar{x}	SD	Min	Max	\bar{x}	SD	Min	Max
อายุ	37.11	11.016	15	75	34.91	10.604	12	62
รายได้	19288.89	10327.633	5000	50000	24728.19	20508.720	7000	200000

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เพศ ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย โดยเพศหญิงคิดเป็น ร้อยละ 61.50 เพศชายคิดเป็นร้อยละ 38.50 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง โดยเพศชายคิดเป็น ร้อยละ 52.50 เพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 47.50 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ระดับการศึกษา ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่มีการศึกษาอยู่ในระดับอนุปริญญา - ปริญญาตรีมากที่สุดของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีการศึกษาอยู่ในระดับอนุปริญญา - ปริญญาตรีมากที่สุดของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

อาชีพ ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่ มีอาชีพรับราชการของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีอาชีพรับราชการ ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

อายุ ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีอายุเฉลี่ย 37 ปี และพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวมีอายุเฉลี่ย 35 ปี

รายได้ ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีรายได้เฉลี่ย 19,288 บาทต่อเดือน และพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวมีรายได้เฉลี่ย 24,728 บาทต่อเดือน

5.2 ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง

รูปแบบที่ใช้ในการเดินทางในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกลุ่มผู้อยู่อาศัย ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่ใช้รูปแบบจักรยานยนต์ในการเดินทาง ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี คิดเป็นร้อยละ 63.50 รองลงมาคือใช้รูปแบบรถยนต์ในการเดินทางในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี คิดเป็นร้อยละ 35.50 และรูปแบบจักรยาน คิดเป็นร้อยละ 1.00 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

รูปแบบพาหนะที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวของกลุ่มนักท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ใช้รูปแบบรถยนต์ส่วนบุคคลในการท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 85.00 รองลงมาคือจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 9.00 โดยสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 5.00 จักรยาน คิดเป็นร้อยละ 1.00 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

รูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มนักท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ใช้รูปแบบในการท่องเที่ยวเดินทางไป - กลับภายในหนึ่งวัน คิดเป็นร้อยละ 46.00 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานของกลุ่มนักท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวมีการท่องเที่ยวโบราณสถาน 4-6 ครั้งต่อปี

ระยะเวลาในการเดินทาง จากบ้านถึงเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มนักท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวใช้เวลาเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรี 2 ชั่วโมง

ข้อมูลการครอบครองพาหนะของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่มีการครอบครองจักรยานยนต์ เฉลี่ย 1.01 คันต่อคน และพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีการครอบครองรถยนต์ เฉลี่ย 0.79 คันต่อคน

ตารางที่ 5.3 แสดงความถี่ ร้อยละข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ตัวแปร	คุณลักษณะ	ความถี่	ร้อยละ
รูปแบบที่ใช้ในการเดินทาง ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี	รถยนต์ส่วนบุคคล	71	35.5
	จักรยานยนต์	127	63.5
	จักรยาน	2	1.0

ตารางที่ 5.4 การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ค่าต่ำสุด (Min) และค่าสูงสุด (Max) ข้อมูลการครอบครองพาหนะของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว

คุณลักษณะ(คัน)	กลุ่มผู้อยู่อาศัย				กลุ่มนักท่องเที่ยว			
	\bar{x}	SD	Min	Max	\bar{x}	SD	Min	Max
จักรยาน	0.13	0.532	0	2	0.23	0.562	0	4
จักรยานยนต์	1.01	0.571	0	3	0.45	0.700	0	4
รถยนต์	0.67	0.695	0	3	0.79	0.520	0	3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.5 แสดงความถี่ ร้อยละข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ตัวแปร	คุณลักษณะ	ความถี่	ร้อยละ
รูปแบบพาหนะในการท่องเที่ยว	รถยนต์ส่วนบุคคล	170	85.0
	จักรยานยนต์	18	9.0
	จักรยาน	2	1.0
	โดยสารสาธารณะ	10	5.0
รูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี	เดินทางผ่าน	31	15.5
	พักค้างคืน	77	38.5
	เดินทางไป-กลับ	92	46.0
ความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถาน	1-2 ครั้ง/ปี	131	65.5
	4-6 ครั้ง/ปี	52	26.0
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	1	0.5
	ไม่เคย	16	8.0
ระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเมืองเพชรบุรี	ครึ่งชั่วโมง	33	16.5
	1 ชั่วโมง	39	19.5
	2 ชั่วโมง	102	51.0
	อื่นๆ	26	13.0

5.3 ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัยและกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความคิดเห็นในการรู้จักโบราณสถานของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยรู้จักโบราณสถานในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.47 และพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวรู้จักโบราณสถานในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.30

ระดับความคิดเห็นความสำคัญของโบราณสถานของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัย มีความคิดเห็นว่าโบราณสถานมีความสำคัญในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 4.19 และพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยว มีความคิดเห็นว่าโบราณสถานมีความสำคัญในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.47

ระดับความคิดเห็นประโยชน์ที่ได้รับจากการท่องเที่ยวโบราณสถานของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัย มีความคิดเห็นว่าได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยวโบราณสถานในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.72 และพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยว มีความคิดเห็นว่าได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 4.15

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระดับความคิดเห็นว่าควรมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัย มีความคิดเห็นว่าการส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 4.19 และพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยว มีความคิดเห็นว่าการส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 4.24

ระดับการรู้จักโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยรู้จักมากที่สุด คือ วัดมหาธาตุวรวิหาร พระนครคีรี (เขาวัง) และ วัดพระพุทธไสยาสน์ (วัดพระนอน) ร้อยละ 100.00 รองลงมาคือวัดใหญ่สุวรรณารามวรวิหาร ร้อยละ 89.00 โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีที่กลุ่มผู้อยู่อาศัยรู้จักน้อยที่สุดคือตำหนักศรเพชรปราสาท ร้อยละ 35.00 และพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวรู้จักมากที่สุด คือ พระนครคีรี (เขาวัง) ร้อยละ 88.00 รองลงมา คือ วัดมหาธาตุ-วรวิหาร ร้อยละ 62.50 และวัดพระพุทธไสยาสน์ (วัดพระนอน) ร้อยละ 49.00 โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีที่กลุ่มนักท่องเที่ยวรู้จักน้อยที่สุด คือ วัดโคก วัดอ้อเจริญธรรม วัดไผ่ล้อม (ร้าง) และวัดสนามพราหมณ์ ร้อยละ 8.50

ตารางที่ 5.6 การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ระดับความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว

ตัวแปร	กลุ่มผู้อยู่อาศัย			กลุ่มนักท่องเที่ยว		
	\bar{x}	SD	ระดับ	\bar{x}	SD	ระดับ
ระดับในการรู้จัก “โบราณสถาน”	3.47	1.017	ปานกลาง	3.30	0.901	ปานกลาง
ท่านคิดว่าโบราณสถานมีความสำคัญเพียงใด	4.19	0.914	มาก	3.47	0.795	ปานกลาง
ประโยชน์จากการท่องเที่ยวโบราณสถาน	3.72	0.999	มาก	4.15	0.861	มาก
ควรมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน	4.19	0.857	มาก	4.24	0.858	มาก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.7 แสดงข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว

สัญลักษณ์ กลุ่มผู้อยู่อาศัย รู้จัก % ไม่รู้จัก % และกลุ่มนักท่องเที่ยว รู้จัก % ไม่รู้จัก %



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.8 แสดงความถี่ ร้อยละข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
กลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว

ตัวแปร	คุณลักษณะ	กลุ่มคนในพื้นที่			กลุ่มนักท่องเที่ยว		
		ความถี่	ร้อยละ	ลำดับที่	ความถี่	ร้อยละ	ลำดับที่
วัดมหาธาตุ	ไม่รู้จักจัก	0	0	1	75	37.5	2
	รู้จัก	200	100		125	62.5	
วัดโคก	ไม่รู้จักจัก	70	35.0	6	183	91.5	14
	รู้จัก	130	65.0		17	8.5	
วัดเพชรพลี	ไม่รู้จักจัก	81	40.5	8	175	87.5	10
	รู้จัก	119	59.5		25	12.5	
วัดอู่เจริญ	ไม่รู้จักจัก	88	44.0	9	183	91.5	14
	รู้จัก	112	56.0		17	8.5	
ตำหนักศรเพชร	ไม่รู้จักจัก	129	64.5	14	170	85.0	9
	รู้จัก	71	35.5		30	15.0	
วัดสระบัว	ไม่รู้จักจัก	64	32.0	5	165	82.5	8
	รู้จัก	136	68.0		35	17.5	
วัดไผ่ล้อม (ร้าง)	ไม่รู้จักจัก	100	50.0	11	183	91.5	14
	รู้จัก	100	50.0		17	8.5	
วัดมหาสมณาราม (วัดเขาวัง)	ไม่รู้จักจัก	90	45.0	10	159	79.5	7
	รู้จัก	110	55.0		41	20.5	
ศาลเจ้าพ่อหลักเมือง	ไม่รู้จักจัก	46	23.0	4	143	71.5	6
	รู้จัก	154	77.0		57	28.5	
เสาชิงช้า (หน้าวัดเพชรพลี)	ไม่รู้จักจัก	102	51.0	12	182	91.0	13
	รู้จัก	98	49.0		18	9.0	
วัดเกาะแก้วสุทธาราม	ไม่รู้จักจัก	103	51.5	13	177	88.5	11
	รู้จัก	97	48.5		23	11.5	
วัดกำแพงแลง	ไม่รู้จักจัก	31	15.5	3	139	69.5	5
	รู้จัก	169	84.5		61	30.5	
วัดใหญ่สุวรรณาราม	ไม่รู้จักจัก	22	11.0	2	109	54.5	4
	รู้จัก	178	89.0		91	45.5	
พระนครคีรี (เขาวัง)	ไม่รู้จักจัก	0	0	1	24	12.0	1
	รู้จัก	200	100		176	88.0	
สำนักงานที่ดินจังหวัดเพชรบุรี	ไม่รู้จักจัก	64	32.0	5	182	91.0	13
	รู้จัก	136	68.0		18	9.0	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.8 แสดงความถี่ ร้อยละข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
กลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว (ต่อ)

ตัวแปร	คุณลักษณะ	กลุ่มคนในพื้นที่			กลุ่มนักท่องเที่ยว		
		ความถี่	ร้อยละ	ลำดับที่	ความถี่	ร้อยละ	ลำดับที่
วัดลาด	ไม่รู้จักจัก	77	38.5	7	181	90.5	12
	รู้จัก	123	61.5		19	9.5	
วัดสนามพราหมณ์	ไม่รู้จักจัก	90	45.0	10	183	91.5	14
	รู้จัก	110	55.0		17	8.5	
วัดพระพุทธไสยา ยาสน์ (วัดพระนอน)	ไม่รู้จักจัก	0	0	1	102	51.0	3
	รู้จัก	200	100		98	49.0	

5.4 ข้อมูลระดับความพึงพอใจ ปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ระดับความพึงพอใจในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีระดับความพึงพอใจในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีด้านความสะดวกสบายในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.27 ด้านความปลอดภัยในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.30 ด้านค่าบริการในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.12 ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่องในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.17 ด้านความน่าสนใจในการเดินทางในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.15

และพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวมีระดับระดับความพึงพอใจในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีด้านความสะดวกสบายในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.53 ด้านความปลอดภัยในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.55 ด้านค่าบริการในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.30 ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่องในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.48 ด้านความน่าสนใจในการเดินทางในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.53

ระดับปัญหาในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีระดับปัญหาในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีด้านความสะดวกสบายในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 2.93 ด้านความปลอดภัยในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 2.91 ด้านค่าบริการในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 2.75 ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่องในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 2.85 ด้านความน่าสนใจในการเดินทางในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 2.97

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวมีระดับปัญหาในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีด้านความสะดวกสบายในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.49 ด้านความปลอดภัยในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.50 ด้านค่าบริการในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.21 ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่องในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.44 ด้านความน่าสนใจในการเดินทางในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.51

ระดับความต้องการในการพัฒนา หรือปรับปรุงในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อาศัย มีระดับความต้องการในการพัฒนา หรือปรับปรุงในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีด้านความสะดวกสบายในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.57 ด้านความปลอดภัยในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.61 ด้านค่าบริการในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.40 ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่องในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.58 ด้านความน่าสนใจในการเดินทางในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.77

และพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวมีระดับความต้องการในการพัฒนา หรือปรับปรุงในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีด้านความสะดวกสบายในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.75 มีระดับความต้องการในการพัฒนา หรือปรับปรุงด้านความปลอดภัยในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.74 ด้านค่าบริการในระดับ มากค่าเฉลี่ยที่ 3.57 ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่องในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.77 ด้านความน่าสนใจในการเดินทางในระดับมาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.83

ตารางที่ 5.9 การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ระดับระดับระดับความพึงพอใจในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความพึงพอใจในการสัญจร	กลุ่มผู้อาศัย			ลำดับที่	กลุ่มนักท่องเที่ยว			ลำดับที่
	\bar{x}	SD	ระดับ		\bar{x}	SD	ระดับ	
ด้านความสะดวกสบาย	3.27	0.948	ปานกลาง	2	3.53	0.722	มาก	2
ด้านความปลอดภัย	3.30	0.862	ปานกลาง	1	3.55	0.721	มาก	1
ด้านค่าบริการ	3.12	0.943	ปานกลาง	5	3.30	0.693	ปานกลาง	4
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	3.17	0.955	ปานกลาง	3	3.48	0.770	ปานกลาง	3
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	3.15	0.971	ปานกลาง	4	3.53	0.795	มาก	2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.10 การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ระดับปัญหาในการสำรวจ
ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับปัญหาในการสำรวจ	กลุ่มผู้อยู่อาศัย			ลำดับที่	กลุ่มนักท่องเที่ยว			ลำดับที่
	\bar{x}	SD	ระดับ		\bar{x}	SD	ระดับ	
ด้านความสะดวกสบาย	2.93	0.997	ปานกลาง	2	3.49	1.056	ปานกลาง	3
ด้านความปลอดภัย	2.91	0.925	ปานกลาง	3	3.50	1.056	มาก	2
ด้านค่าบริการ	2.75	0.906	ปานกลาง	5	3.21	0.877	ปานกลาง	5
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	2.85	0.991	ปานกลาง	4	3.44	1.045	ปานกลาง	4
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	2.97	1.053	ปานกลาง	1	3.51	1.066	มาก	1

ตารางที่ 5.11 การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ระดับความต้องการ
ในการพัฒนา หรือปรับปรุงในการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน
ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการ ในการพัฒนา หรือปรับปรุง	กลุ่มผู้อยู่อาศัย			ลำดับที่	กลุ่มนักท่องเที่ยว			ลำดับที่
	\bar{x}	SD	ระดับ		\bar{x}	SD	ระดับ	
ด้านความสะดวกสบาย	3.57	0.927	มาก	4	3.75	0.986	มาก	3
ด้านความปลอดภัย	3.61	0.982	มาก	2	3.74	0.958	มาก	4
ด้านค่าบริการ	3.40	1.032	ปานกลาง	5	3.57	0.741	มาก	5
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	3.58	0.948	มาก	3	3.77	0.997	มาก	2
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	3.77	0.987	มาก	1	3.83	0.984	มาก	1

รูปแบบการสำรวจที่ต้องการในการพัฒนาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีระดับความต้องการในการพัฒนาการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีระบบทางเดินเท้าในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.84 ระบบทางจักรยานในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.63 ระบบขนส่งสาธารณะ ในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.65 ระบบถนนในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.57 ที่จอดรถ ในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.90

และพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวมีระดับความต้องการในการพัฒนาการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีระบบทางเดินเท้าในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.40 ระบบทางจักรยานในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.45 ระบบขนส่งสาธารณะในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.81 ระบบถนนในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.78 และที่จอดรถ ในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 4.05

ผังทางเลือกระบบการสัญจรที่เหมาะสมกับการส่งเสริมท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่เลือกระบบขนส่งสาธารณะ(รถสองแถว) ร้อยละ 35.50 รองลงมา คือ ระบบทางเดินเท้าและทางจักรยาน ร้อยละ 33.50 และระบบถนน-ที่จอดรถ (รถยนต์ส่วนบุคคล) ร้อยละ 31.00

และพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เลือกระบบระบบถนน-ที่จอดรถ (รถยนต์ส่วนบุคคล) ร้อยละ 38.50 รองลงมา คือ ระบบทางเดินเท้าและทางจักรยาน ร้อยละ 34.50 และระบบขนส่งสาธารณะ(รถสองแถว) ร้อยละ 26.50

ตารางที่ 5.12 การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ระดับความต้องการในการพัฒนารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการ รูปแบบการสัญจร	กลุ่มผู้อยู่อาศัย			ลำดับที่	กลุ่มนักท่องเที่ยว			ลำดับที่
	\bar{x}	SD	ระดับ		\bar{x}	SD	ระดับ	
ทางเดินเท้า	3.84	1.091	มาก	2	3.40	0.844	ปานกลาง	5
ทางจักรยาน	3.63	1.166	มาก	4	3.45	0.861	ปานกลาง	4
ขนส่งสาธารณะ	3.65	1.069	มาก	3	3.81	1.004	มาก	2
ถนน	3.57	1.128	มาก	5	3.78	1.063	มาก	3
ที่จอดรถ	3.90	1.145	มาก	1	4.05	1.019	มาก	1

ตารางที่ 5.13 แสดงความถี่ ร้อยละข้อมูลข้อมูลความคิดเห็นรูปแบบการสัญจรที่เหมาะสมกับการท่องเที่ยวโบราณสถานที่เหมาะสมในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว

ตัวแปร	คุณลักษณะ	กลุ่มผู้อยู่อาศัย		กลุ่มนักท่องเที่ยว	
		ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
ข้อมูลความคิดเห็นรูปแบบการสัญจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ที่เหมาะสมในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี	รถยนต์ส่วนบุคคล	62	31.0	77	38.5
	เดินและทางจักรยาน	67	33.5	69	34.5
	รถสองแถว	71	35.5	53	26.5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.1: แสดงผังทางเลือกระบบการสัญจรที่เหมาะสมกับการส่งเสริมท่องเที่ยวโบราณสถาน
ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
ที่มา: ผู้วิจัย (2560)

แนวความคิดผังทางเลือก

รูปแบบที่ 1 มีการออกแบบเส้นทางส่งเสริมรถยนต์ส่วนบุคคลเข้าถึงโบราณสถานเป็นหลัก โดยขนานไปกับทางเท้า ทางจักรยาน เพื่อให้นักท่องเที่ยวมีความสะดวกในการเข้าถึงโบราณสถาน เป็นการออกแบบเส้นทางให้สามารถเชื่อมต่อโบราณสถานทั้ง 18 แห่งในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี เริ่มต้นจากพระนครคีรี(เขาวัง) เนื่องจาก มีตำแหน่งที่ตั้งติดกับถนนเพชรเกษมง่ายแก่การเข้าถึง พร้อมทั้งยังถือเป็นสัญลักษณ์ของเมืองเพชรบุรี และสิ้นสุดที่ตำหนักศรเพชรปราสาท (วังบ้านปืน) ซึ่งเป็นโบราณสถานที่ไม่ห่างจากถนนเพชรเกษมทางด้านทิศใต้ของเพชรบุรี

รูปแบบที่ 2 เพื่อรองรับรูปแบบการเดินทางและทางจักรยานเป็นหลัก เพื่อเป็นการลดปัญหาการจราจร ภายในเมือง และการปฏิสัมพันธ์กับพื้นที่ภายในเมืองกับนักท่องเที่ยว โดยมีการออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวโบราณสถานทั้ง 18 แห่งเป็น 3 กลุ่มเส้นทาง เพื่อให้เหมาะสมกับระยะเวลาเดินทางของนักท่องเที่ยว แต่ละกลุ่มเส้นทาง มีการออกแบบให้มีจุดจอดรถนักท่องเที่ยว และจุดจอดรถรับ-ส่งของรถขนส่งสาธารณะ พร้อมทั้งเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟ และสถานีรถตุ๊ก

รูปแบบที่ 3 เป็นการออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวโบราณสถานที่มีมุ่งเน้นการใช้ขนส่งสาธารณะภายในเมือง เพื่อให้มีความเป็นระเบียบ ลดปัญหาการจราจรภายในเมือง สะดวกและไม่สับสนในการเดินทางของนักท่องเที่ยว ในการเข้าถึงโบราณสถาน โดยมีการออกแบบเส้นทางรถสองแถวให้เข้าถึงโบราณสถานทั้ง 18 แห่งในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี พร้อมทั้งเชื่อมกับสถานีรถไฟ สถานีรถตุ๊กโดยสารสาธารณะ และจุดจอดรถยนต์ของนักท่องเที่ยว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์เพื่อการเรียนการสอน ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.5 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม

5.5.1 ข้อมูลความสัมพันธ์ของลักษณะประชากร กับความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.14 แสดงความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากร กับความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว

ตัวแปรอิสระ (1)	ตัวแปรตาม (2)
ลักษณะประชากร	ความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
<ul style="list-style-type: none"> ● เพศ ● อายุ ● การศึกษา ● อาชีพ ● รายได้ 	<ul style="list-style-type: none"> ● ระดับในการรู้จักโบราณสถาน ● ระดับความสำคัญของโบราณสถาน ● ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน ● ควรส่งเสริมการท่องเที่ยว ● รู้จักโบราณสถานใดบ้างในเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ตารางที่ 5.15 แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ (t-test) ระหว่างเพศกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี	เพศชาย		เพศหญิง		t	Sig.
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	3.57	1.069	3.41	0.982	1.117	0.265
ระดับความสำคัญของโบราณสถาน	4.39	0.764	4.06	0.978	2.540	0.012*
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน	3.91	1.078	3.59	0.931	2.194	0.029*
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยว	4.30	0.708	4.11	0.934	1.489	0.138

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.15 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางกับเพศชายและเพศหญิง ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์แบบทดสอบ t-test ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า เพศของผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มผู้อยู่อาศัย เพศชาย และเพศหญิง มีความคิดเห็นต่อโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ด้านระดับความสำคัญของโบราณสถาน และประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.16 แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ (t-test) ระหว่างเพศกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน
ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี	เพศชาย		เพศหญิง		t	Sig.
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	3.31	0.974	3.27	0.818	0.317	0.751
ระดับความสำคัญของโบราณสถาน	3.43	0.770	3.52	0.823	-0.774	0.440
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน	4.15	0.841	4.15	0.887	0.041	0.967
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยว	4.29	0.769	4.19	0.949	0.783	0.435

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า เพศของผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยวไม่มีผล
ต่อข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.17 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ระหว่างระดับการศึกษากับข้อมูล
ความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน	ระดับการศึกษา	\bar{X}	S.D.
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	ประถมศึกษา	2.75	0.707
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.23	1.086
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.62	0.876
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.61	1.286
ระดับความสำคัญของโบราณสถาน	ประถมศึกษา	4.50	0.535
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	4.19	0.766
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	4.11	0.839
	สูงกว่าปริญญาตรี	4.36	1.420
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน	ประถมศึกษา	3.13	0.354
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.56	1.053
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.79	0.890
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.93	1.303
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน	ประถมศึกษา	4.13	0.354
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	4.25	0.786
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	4.18	0.750
	สูงกว่าปริญญาตรี	4.11	1.370

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.18 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระดับการศึกษากับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	8.416	4	2.104	4.167	0.003*
	ภายในกลุ่ม	98.459	195	0.505		
	รวม	106.875	199			
ระดับความสำคัญของโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	10.616	4	2.654	5.377	0.000*
	ภายในกลุ่ม	96.259	195	0.494		
	รวม	106.875	199			
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	14.267	4	3.567	7.511	0.000*
	ภายในกลุ่ม	92.608	195	0.475		
	รวม	106.875	199			
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยว	ระหว่างกลุ่ม	7.438	3	2.479	4.887	0.003*
	ภายในกลุ่ม	99.437	196	0.507		
	รวม	106.875	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.17 และ 5.18 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับการศึกษา ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ด้านระดับในการรู้จักโบราณสถาน ระดับความสำคัญของโบราณสถาน ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน และควรส่งเสริมการท่องเที่ยว แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.19 และ 5.20 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับการศึกษา ของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยว มีความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ด้านระดับในการรู้จักโบราณสถาน ระดับความสำคัญของโบราณสถาน ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน และควรส่งเสริมการท่องเที่ยว แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.19 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ระหว่างระดับการศึกษากับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน	ระดับการศึกษา	\bar{x}	S.D.
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	ประถมศึกษา	2.40	1.265
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.14	0.692
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.41	0.822
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.28	1.131
ระดับความสำคัญของโบราณสถาน	ประถมศึกษา	3.00	0.943
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.29	0.519
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.53	0.756
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.59	1.086
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน	ประถมศึกษา	3.50	1.179
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	4.00	0.840
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	4.17	0.849
	สูงกว่าปริญญาตรี	4.45	0.686
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน	ประถมศึกษา	3.90	1.197
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	4.06	0.765
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	4.29	0.847
	สูงกว่าปริญญาตรี	4.38	0.862

ตารางที่ 5.20 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระดับการศึกษา กับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ความคิดเห็นต่อโบราณสถาน	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	6.900	4	1.725	3.589	0.008*
	ภายในกลุ่ม	93.720	195	0.481		
	รวม	100.620	199			
ระดับความสำคัญของโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	7.263	4	1.816	3.793	0.005*
	ภายในกลุ่ม	93.357	195	0.479		
	รวม	100.620	199			
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	5.555	3	1.885	3.890	0.010*
	ภายในกลุ่ม	94.965	196	0.485		
	รวม	100.620	199			
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยว	ระหว่างกลุ่ม	5.724	4	1.431	2.941	0.022*
	ภายในกลุ่ม	94.896	195	0.487		
	รวม	100.620	199			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.21 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ระหว่างอาชีพกับข้อมูลความคิดเห็น
ต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน	ระดับการศึกษา	\bar{x}	S.D.
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	นักเรียน-นักศึกษา	3.50	0.535
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.72	1.066
	รับราชการ	3.73	1.102
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.88	1.246
	พนักงานเอกชน	4.00	0.000
	พนักงานราชการ	2.89	0.956
	รับจ้างทั่วไป	3.14	0.585
	ว่างงาน	3.00	1.095
	ระดับความสำคัญของโบราณสถาน	นักเรียน-นักศึกษา	4.88
ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว		4.24	0.786
รับราชการ		4.26	1.111
พนักงานรัฐวิสาหกิจ		4.38	0.518
พนักงานเอกชน		5.00	0.000
พนักงานราชการ		3.82	0.772
รับจ้างทั่วไป		3.97	0.763
ว่างงาน		4.50	0.548
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน		นักเรียน-นักศึกษา	4.00
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.59	0.907
	รับราชการ	3.85	1.056
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.75	0.463
	พนักงานเอกชน	4.00	1.095
	พนักงานราชการ	3.57	0.997
	รับจ้างทั่วไป	3.65	1.006
	ว่างงาน	3.50	0.548
	ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน	นักเรียน-นักศึกษา	4.88
ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว		4.31	0.850
รับราชการ		4.23	0.973
พนักงานรัฐวิสาหกิจ		4.38	0.518
พนักงานเอกชน		5.00	0.000
พนักงานราชการ		3.86	0.756
รับจ้างทั่วไป		4.03	0.799
ว่างงาน		4.00	0.000

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.22 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างอาชีพ กับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ความคิดเห็นต่อโบราณสถาน	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	25.554	8	3.194	3.385	0.001*
	ภายในกลุ่ม	180.266	191	0.944		
	รวม	205.820	199			
ระดับความสำคัญของโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	16.393	8	2.049	2.613	0.010*
	ภายในกลุ่ม	149.762	191	0.784		
	รวม	166.155	199			
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	6.066	8	0.758	0.752	0.646
	ภายในกลุ่ม	192.689	191	1.009		
	รวม	198.755	199			
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	14.702	8	1.838	2.670	0.008*
	ภายในกลุ่ม	131.453	191	0.688		
	รวม	146.155	199			

นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05*

จากตารางที่ 5.21 และ 5.22 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับอาชีพ ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ด้านระดับในการรู้จักโบราณสถาน ระดับความสำคัญของโบราณสถาน และควรส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.23 และ 5.24 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับอาชีพของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่าอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยวไม่มีผลต่อความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ทั้งด้านระดับในการรู้จักโบราณสถาน ระดับความสำคัญของโบราณสถาน ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน และควรส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน

ตารางที่ 5.23 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ระหว่างอาชีพกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน	ระดับการศึกษา	\bar{x}	S.D.
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	นักเรียน-นักศึกษา	3.36	0.674
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.57	0.801
	รับราชการ	3.38	0.933
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.43	0.535
	พนักงานเอกชน	3.32	1.029
	พนักงานราชการ	2.92	0.760
	รับจ้างทั่วไป	2.97	0.967
	ว่างงาน	2.67	0.577
ระดับความสำคัญของโบราณสถาน	นักเรียน-นักศึกษา	3.45	1.036
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.57	0.765
	รับราชการ	3.65	0.775
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.71	0.488
	พนักงานเอกชน	3.49	0.837
	พนักงานราชการ	3.23	0.832
	รับจ้างทั่วไป	3.09	0.689
	ว่างงาน	3.33	0.577
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน	นักเรียน-นักศึกษา	4.36	0.924
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	4.24	0.723
	รับราชการ	4.27	0.891
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.86	1.345
	พนักงานเอกชน	4.38	0.758
	พนักงานราชการ	3.92	0.494
	รับจ้างทั่วไป	3.75	0.950
	ว่างงาน	3.67	1.155
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน	นักเรียน-นักศึกษา	4.45	0.934
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	4.30	0.777
	รับราชการ	4.24	0.942
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	4.43	0.976
	พนักงานเอกชน	4.35	0.789
	พนักงานราชการ	4.15	0.689
	รับจ้างทั่วไป	4.00	0.916
	ว่างงาน	4.00	1.000

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.24 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างอาชีพ กับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ความคิดเห็นต่อโบราณสถาน	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	9.806	8	1.226	1.542	0.145
	ภายในกลุ่ม	151.789	191	0.795		
	รวม	161.595	199			
ระดับความสำคัญของโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	8.010	8	1.001	1.623	0.120
	ภายในกลุ่ม	117.810	191	0.617		
	รวม	125.820	199			
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	11.285	8	1.411	1.978	0.051
	ภายในกลุ่ม	136.215	191	0.713		
	รวม	147.500	199			
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยว	ระหว่างกลุ่ม	3.457	8	0.432	0.577	0.796
	ภายในกลุ่ม	143.023	191	0.749		
	รวม	146.480	199			

ตารางที่ 5.25 แสดงการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ระหว่างอายุ และรายได้กับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้สูงอายุ

ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี	อายุ		รายได้	
	r	Sig.*	r	Sig.*
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	0.137	0.054	0.255**	0.000
ระดับความสำคัญของโบราณสถาน	0.182**	0.010	0.069	0.337
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน	-0.050	0.485	0.062	0.382
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน	0.112	0.115	0.045	0.529

** นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 5.25 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างระหว่างอายุ และรายได้กับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี โดยใช้สถิติวิเคราะห์โดยหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ พบว่า อายุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับข้อมูลความคิดเห็นระดับความสำคัญของโบราณสถานกลุ่มผู้สูงอายุ อยู่ในระดับต่ำมากในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 รายได้ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับ ข้อมูลความคิดเห็นระดับในการรู้จักโบราณสถานกลุ่มผู้สูงอายุ อยู่ในระดับต่ำมากในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ตารางที่ 5.26 แสดงการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ระหว่างอายุ และรายได้ กับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี	อายุ		รายได้	
	r	Sig.*	r	Sig.*
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	0.098	0.165	-0.098	0.179
ระดับความสำคัญของโบราณสถาน	0.162*	0.022	-0.103	0.159
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน	0.112	0.116	0.141	0.054
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน	0.152*	0.032	0.124	0.091

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.26 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างระหว่างอายุ และรายได้กับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี โดยใช้สถิติวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ พบว่า อายุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับ ข้อมูลความคิดเห็นระดับความสำคัญของโบราณสถาน ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานกลุ่มนักท่องเที่ยว อยู่ในระดับต่ำในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.27 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับรู้จักโบราณสถานใดบ้างในเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้สูงอายุ กับเพศชาย และเพศหญิง โดยใช้สถิติวิเคราะห์แบบทดสอบ t-test ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มผู้สูงอายุ เพศชาย และเพศหญิง รู้จัก วัดโคก วัดใหญ่สุวรรณาราม สรง.ที่ดินหลังเก่า และวัดลาด แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.28 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับรู้จักโบราณสถานใดบ้างในเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว กับเพศชาย และเพศหญิง โดยใช้สถิติวิเคราะห์แบบทดสอบ t-test ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยว เพศชาย และเพศหญิง รู้จักวัดไผ่ล้อม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.27 แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ (t-test) ระหว่างเพศกับโบราณสถานที่รู้จักในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

รู้จักโบราณสถานใดบ้าง ในเทศบาลเมืองเพชรบุรี	เพศชาย		เพศหญิง		t	Sig.
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
1. รู้จัก วัดมหาธาตุฯ หรือไม่	1.00	.000 ^a	1.00	.000 ^a		
2. รู้จัก วัดโคก หรือไม่	0.56	0.500	0.71	0.457	-2.118	0.036*
3. รู้จัก วัดเพชรพลี หรือไม่	0.57	0.498	0.61	0.490	-0.535	0.593
4. รู้จัก วัดอ้อเจริญธรรม หรือไม่	0.51	0.503	0.59	0.493	-1.204	0.230
5. รู้จัก วัดตำหนักศรเพชรฯ หรือไม่	0.34	0.476	0.37	0.484	-0.404	0.687
6. รู้จัก วัดสระบัว หรือไม่	0.64	0.484	0.71	0.457	-1.030	0.304
7. รู้จัก วัดไผ่ล้อม หรือไม่	0.58	0.496	0.45	0.499	1.897	0.059
8. รู้จัก วัดเขาวัง หรือไม่	0.49	0.503	0.59	0.495	-1.269	0.206
9. รู้จัก ศาลเจ้าพ่อหลักเมือง หรือไม่	0.83	0.377	0.73	0.445	1.692	0.092
10. รู้จัก เสาชิงช้า หรือไม่	0.49	0.503	0.49	0.502	0.078	0.938
11. รู้จัก วัดเกาะแก้ว หรือไม่	0.52	0.503	0.46	0.501	0.769	0.443
12. รู้จัก วัดกำแพงแลง หรือไม่	0.79	0.408	0.88	0.329	-1.556	0.122
13. รู้จัก วัดใหญ่ฯ หรือไม่	0.82	0.388	0.93	0.248	-2.356	0.020*
14. รู้จัก เขาวัง หรือไม่	0.95	0.223	0.93	0.248	0.378	0.706
15. รู้จัก สรงที่ดินหลังเก่าหรือไม่	0.79	0.408	0.61	0.490	2.884	0.005*
16. รู้จัก วัดลาด หรือไม่	0.52	0.503	0.67	0.470	-2.178	0.031*
17. รู้จัก วัดสนามพราหมณ์ หรือไม่	0.52	0.503	0.57	0.497	-0.684	0.495
18. รู้จัก พระนอน หรือไม่	0.88	0.323	0.90	0.298	-0.432	0.666

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.28 แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ (t-test) ระหว่างเพศกับโบราณสถานที่รู้จักในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

รู้จักโบราณสถานใดบ้าง ในเทศบาลเมืองเพชรบุรี	เพศชาย		เพศหญิง		t	Sig.
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
1. รู้จัก วัดมหาธาตุฯ หรือไม่	0.67	0.474	0.58	0.496	1.275	0.204
2. รู้จัก วัดโคก หรือไม่	0.08	0.267	0.09	0.294	-0.468	0.641
3. รู้จัก วัดเพชรพลี หรือไม่	0.09	0.281	0.17	0.376	-1.746	0.083
4. รู้จัก วัดอ้อเจริญธรรม หรือไม่	0.09	0.281	0.08	0.279	0.038	0.970
5. รู้จัก วัดตำหนักศรเพชรฯ หรือไม่	0.16	0.370	0.14	0.346	0.494	0.622
6. รู้จัก วัดสระบัว หรือไม่	0.15	0.361	0.20	0.402	-0.882	0.379
7. รู้จัก วัดไผ่ล้อม หรือไม่	0.12	0.331	0.04	0.202	2.129	0.035*
8. รู้จัก วัดเขาวัง หรือไม่	0.18	0.387	0.23	0.424	-0.883	0.378
9. รู้จัก ศาลเจ้าพ่อหลักเมืองหรือไม่	0.29	0.454	0.28	0.453	0.023	0.981
10. รู้จัก เสาชิงช้า หรือไม่	0.11	0.320	0.06	0.245	1.277	0.209
11. รู้จัก วัดเกาะแก้ว หรือไม่	0.11	0.320	0.12	0.322	-0.033	0.974
12. รู้จัก วัดกำแพงแลง หรือไม่	0.29	0.454	0.33	0.471	-0.620	0.536
13. รู้จัก วัดใหญ่ฯ หรือไม่	0.49	0.502	0.42	0.496	0.914	0.362
14. รู้จัก เขาวัง หรือไม่	0.87	0.342	0.89	0.309	-0.608	0.544
15. รู้จัก สรงที่ดินหลังเก่าหรือไม่	0.09	0.281	0.09	0.294	-0.222	0.825
16. รู้จัก วัดลาด หรือไม่	0.08	0.267	0.12	0.322	-0.951	0.343
17. รู้จัก วัดสนามพราหมณ์ หรือไม่	0.06	0.233	0.12	0.322	-1.463	0.145
18. รู้จัก พระนอน หรือไม่	0.52	0.502	0.45	0.500	1.003	0.317

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

5.5.2 ข้อมูลความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางกับความความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ตารางที่ 5.29 แสดงความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะพฤติกรรมการเดินทาง กับความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ตัวแปรอิสระ (1)	ตัวแปรตาม (2)
พฤติกรรมการเดินทาง	ความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
<ul style="list-style-type: none"> รูปแบบในการเดินทางในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี 	<ul style="list-style-type: none"> ระดับในการรู้จักโบราณสถานระดับ ความสำคัญของโบราณสถาน ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน ควรส่งเสริมการท่องเที่ยว รู้จักโบราณสถานใดบ้างในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.30 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรี กับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน	รูปแบบการเดินทาง ในเมืองเพชรบุรี	\bar{X}	S.D.
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.68	0.953
	รถจักรยานยนต์	3.36	1.044
	รถจักรยาน	3.00	0.000
โบราณสถานสำคัญเพียงใด	รถยนต์ส่วนบุคคล	4.27	1.146
	รถจักรยานยนต์	4.13	0.756
	รถจักรยาน	5.00	0.000
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.92	1.038
	รถจักรยานยนต์	3.58	0.955
	รถจักรยาน	5.00	0.000
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน	รถยนต์ส่วนบุคคล	4.30	1.006
	รถจักรยานยนต์	4.11	0.758
	รถจักรยาน	5.00	0.000

ตารางที่ 5.31 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรีกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ข้อมูลความคิดเห็นต่อ โบราณสถาน	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	4.932	2	2.466	2.418	0.092
	ภายในกลุ่ม	200.888	197	1.020		
	รวม	205.820	199			
โบราณสถานสำคัญเพียงใด	ระหว่างกลุ่ม	2.255	2	1.128	1.355	0.260
	ภายในกลุ่ม	163.900	197	0.832		
	รวม	166.155	199			
ประโยชน์ที่ได้รับ จากเที่ยวโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	8.380	2	4.190	4.336	0.014*
	ภายในกลุ่ม	190.375	197	0.966		
	รวม	198.755	199			
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยว	ระหว่างกลุ่ม	2.910	2	1.455	2.001	0.138
	ภายในกลุ่ม	143.245	197	0.727		
	รวม	146.155	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เอกสารนี้เป็นเอกสารสงวนลิขสิทธิ์สำหรับการเรียนเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 5.30 และ 5.31 การวิเคราะห์ข้อมูลรูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มอยู่อาศัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีด้านประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

5.5.3 ข้อมูลความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางกับความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.32 แสดงความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะพฤติกรรมการเดินทางกับความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ตัวแปรอิสระ (1)	ตัวแปรตาม (2)
พฤติกรรมการเดินทาง <ul style="list-style-type: none"> ● ความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถาน ● รูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยว ● ระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเมืองเพชรบุรี ● รูปแบบการเดินทางในการท่องเที่ยวเมืองเพชรบุรี 	ความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี <ul style="list-style-type: none"> ● ระดับในการรู้จักโบราณสถาน ● ระดับความสำคัญของโบราณสถาน ● ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน ● ควรส่งเสริมการท่องเที่ยว ● รู้จักโบราณสถานใดบ้างในเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ตารางที่ 5.33 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถาน กับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน	ความถี่ในการท่องเที่ยว โบราณสถาน	\bar{X}	S.D.
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	1-2 ครั้ง/ปี	3.29	0.827
	4-6 ครั้ง/ปี	3.38	0.973
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	4.00	
	ไม่เคย	3.00	1.211
โบราณสถานสำคัญเพียงใด	1-2 ครั้ง/ปี	3.46	0.671
	4-6 ครั้ง/ปี	3.63	1.010
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	4.00	
	ไม่เคย	3.00	0.816
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน	1-2 ครั้ง/ปี	4.12	0.903
	4-6 ครั้ง/ปี	4.37	0.715
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	5.00	
	ไม่เคย	3.63	0.719
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน	1-2 ครั้ง/ปี	4.21	0.883
	4-6 ครั้ง/ปี	4.37	0.715
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	5.00	
	ไม่เคย	4.06	1.063

จากตารางที่ 5.33 และ 5.34 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้ สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นต่อ โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ด้านระดับความสำคัญของโบราณสถาน ประโยชน์ที่ได้รับ จากเที่ยวโบราณสถานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.34 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	2.310	3	0.770	0.948	0.419
	ภายในกลุ่ม	159.285	196	0.813		
	รวม	161.595	199			
โบราณสถานสำคัญเพียงใด	ระหว่างกลุ่ม	5.243	3	1.748	2.841	0.039*
	ภายในกลุ่ม	120.577	196	0.615		
	รวม	125.820	199			
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	7.647	3	2.549	3.572	0.015*
	ภายในกลุ่ม	139.853	196	0.714		
	รวม	147.500	199			
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยว	ระหว่างกลุ่ม	2.050	3	0.683	0.927	0.429
	ภายในกลุ่ม	144.430	196	0.737		
	รวม	146.480	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.35 และ 5.36 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นต่อ ด้านระดับในการรู้จักโบราณสถาน โบราณสถานสำคัญเพียงใด ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน ควรส่งเสริมการท่องเที่ยว แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 คือ

ตารางที่ 5.35 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยว กับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน	รูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยว	\bar{X}	S.D.
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.31	0.871
	รถจักรยานยนต์	3.56	0.984
	รถจักรยาน	1.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.10	0.738
โบราณสถานสำคัญเพียงใด	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.47	0.763
	รถจักรยานยนต์	3.72	0.895
	รถจักรยาน	2.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.30	0.949
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน	รถยนต์ส่วนบุคคล	4.16	0.833
	รถจักรยานยนต์	4.33	0.907
	รถจักรยาน	2.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	4.00	0.816
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน	รถยนต์ส่วนบุคคล	4.25	0.829
	รถจักรยานยนต์	4.39	0.916
	รถจักรยาน	2.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	4.20	0.789

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.36 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	12.156	3	4.052	5.315	0.002*
	ภายในกลุ่ม	149.439	196	0.762		
	รวม	161.595	199			
โบราณสถานสำคัญเพียงใด	ระหว่างกลุ่ม	5.756	3	1.919	3.132	0.027*
	ภายในกลุ่ม	120.064	196	0.613		
	รวม	125.820	199			
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	10.112	3	3.371	4.809	0.003*
	ภายในกลุ่ม	137.388	196	0.701		
	รวม	147.500	199			
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยว	ระหว่างกลุ่ม	10.479	3	3.493	5.034	0.002*
	ภายในกลุ่ม	136.001	196	0.694		
	รวม	146.480	199			

ตารางที่ 5.37 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรี กับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	5.102	3	1.701	2.130	0.098
	ภายในกลุ่ม	156.493	196	0.798		
	รวม	161.595	199			
โบราณสถานสำคัญเพียงใด	ระหว่างกลุ่ม	0.949	3	0.316	0.496	0.685
	ภายในกลุ่ม	124.871	196	0.637		
	รวม	125.820	199			
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	3.019	3	1.006	1.365	0.255
	ภายในกลุ่ม	144.481	196	0.737		
	รวม	147.500	199			
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยว	ระหว่างกลุ่ม	1.651	3	0.550	0.745	0.527
	ภายในกลุ่ม	144.829	196	0.739		
	รวม	146.480	199			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.38 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี กลุ่มนักท่องเที่ยว

ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน	ระยะเวลาในการเดินทาง จากบ้าน ถึง เพชรบุรี	\bar{X}	S.D.
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	ครึ่งชั่วโมง	3.39	1.088
	1 ชั่วโมง	3.33	0.838
	2 ชั่วโมง	3.35	0.875
	อื่น ๆ	2.88	0.766
โบราณสถานสำคัญเพียงใด	ครึ่งชั่วโมง	3.58	0.936
	1 ชั่วโมง	3.41	0.785
	2 ชั่วโมง	3.49	0.754
	อื่น ๆ	3.35	0.797
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน	ครึ่งชั่วโมง	4.24	1.062
	1 ชั่วโมง	4.13	1.031
	2 ชั่วโมง	4.21	0.722
	อื่น ๆ	3.85	0.784
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน	ครึ่งชั่วโมง	4.27	1.098
	1 ชั่วโมง	4.18	0.942
	2 ชั่วโมง	4.30	0.742
	อื่น ๆ	4.04	0.824

จากตารางที่ 5.39 และ 5.40 การวิเคราะห์ข้อมูลรูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยวมีความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ด้านระดับในการรู้จักโบราณสถาน ระดับความสำคัญของโบราณสถาน ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.39 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน	รูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี	\bar{X}	S.D.
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	เดินทางผ่าน	2.87	0.991
	พักค้างคืน	3.35	0.855
	เดินทางไป - กลับ	3.39	0.877
โบราณสถานสำคัญเพียงใด	เดินทางผ่าน	2.90	0.790
	พักค้างคืน	3.65	0.664
	เดินทางไป - กลับ	3.51	0.819
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน	เดินทางผ่าน	3.74	0.930
	พักค้างคืน	4.05	0.841
	เดินทางไป - กลับ	4.37	0.794
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน	เดินทางผ่าน	3.74	0.930
	พักค้างคืน	4.18	0.823
	เดินทางไป - กลับ	4.46	0.790

ตารางที่ 5.40 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระดับในการรู้จักโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	6.666	2	3.333	4.238	0.016*
	ภายในกลุ่ม	154.929	197	0.786		
	รวม	161.595	199			
โบราณสถานสำคัญเพียงใด	ระหว่างกลุ่ม	12.589	2	6.294	10.951	0.000*
	ภายในกลุ่ม	113.231	197	0.575		
	รวม	125.820	199			
ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน	ระหว่างกลุ่ม	10.338	2	5.169	7.424	0.001*
	ภายในกลุ่ม	137.162	197	0.696		
	รวม	147.500	199			
ควรส่งเสริมการท่องเที่ยว	ระหว่างกลุ่ม	12.264	2	6.132	9.000	0
	ภายในกลุ่ม	134.216	197	0.681		
	รวม	146.480	199			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.5.4 ข้อมูลความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร กับระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหา และระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.41 แสดงความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะประชากร กับระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ตัวแปรอิสระ (1)	ตัวแปรตาม (2)
ลักษณะประชากร	ระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
<ul style="list-style-type: none"> ● เพศ ● อายุ ● การศึกษา ● อาชีพ ● รายได้ ● การครอบครองพาหนะ 	<ul style="list-style-type: none"> ● ด้านความสะดวกสบาย ● ด้านความปลอดภัย ● ด้านค่าบริการ ● ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ● ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง

ตารางที่ 5.42 แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ (t-test) ระหว่างเพศกับระดับความต้องการพัฒนารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	เพศชาย		เพศหญิง		t	Sig
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
ระบบทางเดินเท้า	3.61	1.205	3.98	0.992	-2.382	0.018*
ระบบทางจักรยาน	3.32	1.261	3.82	1.064	-2.987	0.003*
ระบบขนส่งสาธารณะ	3.48	1.177	3.76	0.986	-1.713	0.089
ระบบถนน	3.39	1.205	3.67	1.067	-1.749	0.082
ระบบที่จอดรถ	3.84	1.268	3.93	1.065	-0.477	0.634

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.42 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการด้านการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต กับเพศชายและเพศหญิง ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์แบบทดสอบ t-test ผลการวิเคราะห์ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มผู้อยู่อาศัย เพศชายและเพศหญิง มีระดับความต้องการ

การพัฒนา ปรับปรุงระบบทางเดินเท้า และระบบทางจักรยาน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.43 แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ (t-test) ระหว่างเพศกับระดับความต้องการพัฒนา รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการ ในการพัฒนา ปรับปรุง	เพศชาย		เพศหญิง		t	Sig
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
ระบบทางเดินเท้า	3.41	0.917	3.38	0.760	0.225	0.799
ระบบทางจักรยาน	3.40	0.905	3.51	0.810	-0.863	0.389
ระบบขนส่งสาธารณะ	3.89	1.050	3.73	0.950	1.121	0.263
ระบบถนน	3.94	1.055	3.59	1.047	2.375	0.019*
ระบบที่จอดรถ	4.24	0.966	3.83	1.038	2.868	0.005*

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.44 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระดับการศึกษา กับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ระดับความพึงพอใจ ในการสัญจร	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	8.114	4	2.029	4.005	0.004*
	ภายในกลุ่ม	98.761	195	0.506		
	รวม	106.875	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	7.776	4	1.944	3.825	0.005*
	ภายในกลุ่ม	99.099	195	0.508		
	รวม	106.875	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	7.607	4	1.902	3.736	0.006*
	ภายในกลุ่ม	99.268	195	0.509		
	รวม	106.875	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	9.891	4	2.473	4.972	0.001*
	ภายในกลุ่ม	96.984	195	0.497		
	รวม	106.875	199			
ด้านความน่าสนใจในการ เดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	10.015	4	2.504	5.040	0.001*
	ภายในกลุ่ม	96.860	195	0.497		
	รวม	106.875	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.45 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างระดับการศึกษากับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ความพึงพอใจในการสัญจร	ระดับการศึกษา	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	ประถมศึกษา	3.13	0.354
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.23	1.053
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.30	0.838
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.25	1.236
ด้านความปลอดภัย	ประถมศึกษา	3.00	0.000
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.32	0.827
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.37	0.807
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.07	1.184
ด้านค่าบริการ	ประถมศึกษา	2.88	0.354
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.28	0.921
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.17	0.885
	สูงกว่าปริญญาตรี	2.68	1.188
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ประถมศึกษา	3.50	0.535
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.18	0.947
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.22	0.828
	สูงกว่าปริญญาตรี	2.82	1.389
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ประถมศึกษา	3.00	1.069
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.09	0.931
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.27	0.886
	สูงกว่าปริญญาตรี	2.86	1.268

จากตารางที่ 5.44 และ 5.45 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับการศึกษากับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มผู้อยู่อาศัย มีระดับความพึงพอใจด้านความสะดวกสบาย ด้านความปลอดภัย ด้านค่าบริการ ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง และด้านความน่าสนใจในการเดินทาง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.46 และ 5.47 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับการศึกษากับระดับปัญหาในการสัญจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มผู้อยู่อาศัย มีระดับความพึงพอใจด้านความสะดวกสบาย ด้านความปลอดภัย ด้านค่าบริการ ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง และด้านความน่าสนใจในการเดินทาง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีระดับปัญหาในการสัญจรด้านความปลอดภัย และด้านความน่าสนใจในการเดินทาง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.46 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระดับการศึกษา กับ ระดับปัญหา รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ปัญหาในการสัญจร	ระดับการศึกษา	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	ประถมศึกษา	2.25	0.707
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	2.91	1.123
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	2.90	0.910
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.25	1.041
ด้านความปลอดภัย	ประถมศึกษา	2.63	0.518
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	2.91	0.987
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	2.89	0.828
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.07	1.215
ด้านค่าบริการ	ประถมศึกษา	2.38	0.518
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	2.93	0.997
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	2.73	0.896
	สูงกว่าปริญญาตรี	2.57	0.790
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ประถมศึกษา	3.13	0.354
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	2.88	1.226
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	2.83	0.885
	สูงกว่าปริญญาตรี	2.79	0.995
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ประถมศึกษา	2.25	0.707
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.09	1.272
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	2.90	1.009
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.18	0.670

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.47 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระดับการศึกษากับระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ปัญหาในการสัญจร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	3.557	4	0.889	1.678	0.157
	ภายในกลุ่ม	103.318	195	0.530		
	รวม	106.875	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	6.144	4	1.536	2.974	0.021*
	ภายในกลุ่ม	100.731	195	0.517		
	รวม	106.875	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	2.229	4	0.557	1.038	0.389
	ภายในกลุ่ม	104.646	195	0.537		
	รวม	106.875	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	1.384	4	0.346	0.639	0.635
	ภายในกลุ่ม	105.491	195	0.541		
	รวม	106.875	199			
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	9.272	4	2.318	4.631	0.001*
	ภายในกลุ่ม	97.603	195	0.501		
	รวม	106.875	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.48 และ 5.49 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับการศึกษาที่ระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรด้านความสะดวกสบาย และด้านความปลอดภัย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.48 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระดับการศึกษากับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	ระดับการศึกษา	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	ประถมศึกษา	3.00	1.069
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.53	0.868
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.65	1.001
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.46	0.637
ด้านความปลอดภัย	ประถมศึกษา	3.50	1.604
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.56	0.846
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.65	1.001
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.54	0.999
ด้านค่าบริการ	ประถมศึกษา	3.00	1.069
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.46	0.927
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.42	1.150
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.29	0.713
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ประถมศึกษา	3.00	1.069
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.60	0.821
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.63	0.986
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.50	1.000
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ประถมศึกษา	3.13	1.246
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.77	0.964
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.86	0.946
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.57	1.069

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.49 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระดับการศึกษากับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	5.227	4	1.307	2.507	0.043*
	ภายในกลุ่ม	101.648	195	0.521		
	รวม	106.875	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	1.380	4	0.345	0.638	0.636*
	ภายในกลุ่ม	105.495	195	0.541		
	รวม	106.875	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	2.222	4	0.556	1.035	0.390
	ภายในกลุ่ม	104.653	195	0.537		
	รวม	106.875	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	0.930	4	0.232	0.428	0.788
	ภายในกลุ่ม	105.945	195	0.543		
	รวม	106.875	199			
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	0.306	3	0.102	0.187	0.905
	ภายในกลุ่ม	106.569	196	0.544		
	รวม	106.875	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.50 และ 5.51 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับการศึกษาที่ระดับความพึงพอใจรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ในอนาคตของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยวไม่มีผลต่อระดับระดับความพึงพอใจในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต

ตารางที่ 5.50 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระดับการศึกษากับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความพึงพอใจในการสัญจร	ระดับการศึกษา	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	ประถมศึกษา	3.20	0.632
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.43	0.815
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.54	0.712
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.72	0.649
ด้านความปลอดภัย	ประถมศึกษา	3.00	0.471
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.51	0.853
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.60	0.671
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.59	0.780
ด้านค่าบริการ	ประถมศึกษา	3.10	0.568
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.37	0.646
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.26	0.695
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.41	0.780
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ประถมศึกษา	3.20	0.632
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.51	0.781
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.47	0.807
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.59	0.628
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ประถมศึกษา	3.30	0.675
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.60	0.812
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.50	0.817
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.62	0.728

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.51 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระดับการศึกษากับระดับความพึงพอใจรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความพึงพอใจในการสัญจร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	2.617	4	0.654	1.302	0.271
	ภายในกลุ่ม	98.003	195	0.503		
	รวม	100.620	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	2.095	3	0.698	1.389	0.247
	ภายในกลุ่ม	98.525	196	0.503		
	รวม	100.620	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	1.903	4	0.476	0.940	0.442
	ภายในกลุ่ม	98.717	195	0.506		
	รวม	100.620	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	1.588	3	0.529	1.048	0.372
	ภายในกลุ่ม	99.032	196	0.505		
	รวม	100.620	199			
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	0.834	3	0.278	0.546	0.651
	ภายในกลุ่ม	99.786	196	0.509		
	รวม	100.620	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.52 และ 5.53 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับการศึกษาที่ระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยวมีระดับปัญหาในการสัญจรด้านความปลอดภัย ด้านค่าบริการ และด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.52 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระดับการศึกษากับระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ปัญหาในการสัญจร	ระดับการศึกษา	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	ประถมศึกษา	3.40	0.843
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.54	1.146
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.57	1.039
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.10	1.047
ด้านความปลอดภัย	ประถมศึกษา	3.50	0.850
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.60	1.063
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.56	1.047
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.10	1.113
ด้านค่าบริการ	ประถมศึกษา	3.30	0.675
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.31	0.796
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.27	0.852
	สูงกว่าปริญญาตรี	2.79	1.048
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ประถมศึกษา	3.40	0.699
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.69	0.993
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.51	1.064
	สูงกว่าปริญญาตรี	2.86	0.953
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ประถมศึกษา	3.50	0.850
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.74	1.039
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.50	1.086
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.28	1.066

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.53 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระดับการศึกษา กับระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ปัญหาในการสัญจร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	1.075	4	0.269	0.526	0.716
	ภายในกลุ่ม	99.545	195	0.510		
	รวม	100.620	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	5.171	4	1.293	2.641	0.035*
	ภายในกลุ่ม	95.449	195	0.489		
	รวม	100.620	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	6.979	4	1.745	3.633	0.007*
	ภายในกลุ่ม	93.641	195	0.480		
	รวม	100.620	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	4.319	4	1.080	2.186	0.072*
	ภายในกลุ่ม	96.301	195	0.494		
	รวม	100.620	199			
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	1.199	4	0.300	0.588	0.672
	ภายในกลุ่ม	99.421	195	0.510		
	รวม	100.620	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.54 และ 5.55 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับการศึกษา กับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม ของกลุ่มนักท่องเที่ยวไม่มีผลต่อระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต

ตารางที่ 5.54 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างระดับการศึกษากับระดับความต้องการ
รูปแบบการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
ในอนาคตของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการ ในการพัฒนา ปรับปรุง	ระดับการศึกษา	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	ประถมศึกษา	3.80	1.135
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.74	1.010
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.71	0.987
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.90	0.939
ด้านความปลอดภัย	ประถมศึกษา	3.80	1.135
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.83	1.014
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.69	0.959
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.83	0.848
ด้านค่าบริการ	ประถมศึกษา	3.40	0.843
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.60	0.775
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.52	0.690
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.79	0.861
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ประถมศึกษา	3.80	1.135
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.86	0.974
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.77	0.989
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.62	1.049
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ประถมศึกษา	3.90	1.101
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.97	0.985
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.81	0.969
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.69	1.039

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.55 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระดับการศึกษากับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการ ในการพัฒนา ปรับปรุง	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	1.311	4	0.328	0.644	0.632
	ภายในกลุ่ม	99.309	195	0.509		
	รวม	100.620	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	2.187	4	0.547	1.083	0.366
	ภายในกลุ่ม	98.433	195	0.505		
	รวม	100.620	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	0.970	3	0.323	0.636	0.593
	ภายในกลุ่ม	99.650	196	0.508		
	รวม	100.620	199			
ด้านการเดินทาง ที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	1.609	4	0.402	0.792	0.531
	ภายในกลุ่ม	99.011	195	0.508		
	รวม	100.620	199			
ด้านความน่าสนใจในการ เดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	1.801	4	0.450	0.888	0.472
	ภายในกลุ่ม	98.819	195	0.507		
	รวม	100.620	199			

จากตารางที่ 5.56 และ 5.57 การวิเคราะห์ข้อมูลอาชีพกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีระดับระดับความพึงพอใจด้านค่าบริการ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.56 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างอาชีพระดับความพึงพอใจ รูปแบบการ
 สัจจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ระดับความพึงพอใจในการสัจจร	อาชีพ	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	นักเรียน-นักศึกษา	3.50	1.195
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.14	1.187
	รับราชการ	3.30	0.975
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.50	0.926
	พนักงานเอกชน	4.50	0.548
	พนักงานราชการ	3.29	0.937
	รับจ้างทั่วไป	2.97	0.499
	ว่างงาน	3.50	0.548
ด้านความปลอดภัย	นักเรียน-นักศึกษา	2.88	0.641
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.48	0.986
	รับราชการ	3.30	0.932
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.13	0.835
	พนักงานเอกชน	4.00	1.095
	พนักงานราชการ	3.43	0.920
	รับจ้างทั่วไป	3.03	0.499
	ว่างงาน	3.50	0.548
ด้านค่าบริการ	นักเรียน-นักศึกษา	2.75	0.707
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.34	1.111
	รับราชการ	3.01	1.014
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.13	0.835
	พนักงานเอกชน	4.50	0.548
	พนักงานราชการ	3.29	0.810
	รับจ้างทั่วไป	2.86	0.751
	ว่างงาน	3.00	0.000
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	นักเรียน-นักศึกษา	3.25	0.886
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	2.93	0.998
	รับราชการ	3.00	1.147
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.50	0.926
	พนักงานเอกชน	3.50	0.548
	พนักงานราชการ	3.46	0.838
	รับจ้างทั่วไป	3.14	0.585
	ว่างงาน	4.00	0.000

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.56 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างอาชีพระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย (ต่อ)

ระดับความพึงพอใจในการสัญจร	อาชีพ	\bar{X}	S.D.
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	นักเรียน-นักศึกษา	3.38	1.598
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	2.79	0.902
	รับราชการ	3.11	1.041
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	4.00	0.000
	พนักงานเอกชน	3.50	0.548
	พนักงานราชการ	3.18	1.056
	รับจ้างทั่วไป	3.11	0.774
	ว่างงาน	3.50	0.548

ตารางที่ 5.57 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างอาชีพ ระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ระดับความพึงพอใจในการสัญจร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	14.360	8	1.795	2.083	0.039
	ภายในกลุ่ม	164.595	191	0.862		
	รวม	178.955	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	9.219	8	1.152	1.586	0.131
	ภายในกลุ่ม	138.781	191	0.727		
	รวม	148.000	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	18.668	8	2.334	2.813	0.006*
	ภายในกลุ่ม	158.452	191	0.830		
	รวม	177.120	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	12.404	8	1.551	1.751	0.089
	ภายในกลุ่ม	169.151	191	0.886		
	รวม	181.555	199			
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	12.057	8	1.507	1.641	0.116
	ภายในกลุ่ม	175.443	191	0.919		
	รวม	187.500	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.58 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างอาชีพกับระดับปัญหารูปแบบการ
 สัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
 ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ปัญหาในการสัญจร	อาชีพ	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	นักเรียน-นักศึกษา	2.63	1.061
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	2.90	1.012
	รับราชการ	3.07	1.090
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.00	0.756
	พนักงานเอกชน	2.00	1.095
	พนักงานราชการ	3.32	0.905
	รับจ้างทั่วไป	2.78	0.712
	ว่างงาน	2.50	0.548
ด้านความปลอดภัย	นักเรียน-นักศึกษา	3.25	0.463
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	2.79	0.902
	รับราชการ	2.96	1.053
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	2.50	0.535
	พนักงานเอกชน	2.00	1.095
	พนักงานราชการ	3.39	0.832
	รับจ้างทั่วไป	2.92	0.595
	ว่างงาน	2.50	0.548
ด้านค่าบริการ	นักเรียน-นักศึกษา	3.13	0.641
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	2.86	0.875
	รับราชการ	2.65	0.943
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	2.63	0.744
	พนักงานเอกชน	2.00	1.095
	พนักงานราชการ	3.21	0.876
	รับจ้างทั่วไป	2.68	0.818
	ว่างงาน	3.00	0.000
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	นักเรียน-นักศึกษา	4.13	0.991
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	2.79	0.978
	รับราชการ	2.85	1.029
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	2.63	0.744
	พนักงานเอกชน	2.00	1.095
	พนักงานราชการ	2.96	1.036
	รับจ้างทั่วไป	2.92	0.682
	ว่างงาน	2.50	0.548

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.58 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างอาชีพกับ ระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย(ต่อ)

ปัญหาในการสัญจร	อาชีพ	\bar{X}	S.D.
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	นักเรียน-นักศึกษา	4.13	0.991
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	2.93	1.100
	รับราชการ	2.99	0.986
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.13	0.835
	พนักงานเอกชน	1.50	0.548
	พนักงานราชการ	3.18	1.056
	รับจ้างทั่วไป	2.81	0.776
	ว่างงาน	3.50	1.643

ตารางที่ 5.59 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA)ระหว่างอาชีพกับปัญหารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ปัญหาในการสัญจร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	21.771	8	2.721	2.952	0.004*
	ภายในกลุ่ม	176.104	191	0.922		
	รวม	197.875	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	23.308	8	2.913	3.784	0.000*
	ภายในกลุ่ม	147.072	191	0.770		
	รวม	170.380	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	18.614	8	2.327	3.067	0.003*
	ภายในกลุ่ม	144.886	191	0.759		
	รวม	163.500	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	26.405	8	3.301	3.728	0.000*
	ภายในกลุ่ม	169.095	191	0.885		
	รวม	195.500	199			
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	36.374	8	4.547	4.710	0.000*
	ภายในกลุ่ม	184.381	191	0.965		
	รวม	220.755	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 5.58 และ 5.59 การวิเคราะห์ข้อมูลอาชีพกับปัญหารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม ของกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีปัญหาในการสัญจรด้านความสะดวกสบาย ด้านความปลอดภัย ด้านค่าบริการ ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง และด้านความน่าสนใจในการเดินทาง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.60 และ 5.61 การวิเคราะห์ข้อมูลอาชีพกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มผู้อาศัยมีระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรด้านความปลอดภัย ด้านค่าบริการ ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง และด้านความน่าสนใจในการเดินทาง แตกต่างกันอย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.60 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างอาชีพกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	อาชีพ	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	นักเรียน-นักศึกษา	3.63	1.188
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.69	1.039
	รับราชการ	3.46	0.797
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.38	1.188
	พนักงานเอกชน	4.00	1.095
	พนักงานราชการ	3.89	0.832
	รับจ้างทั่วไป	3.27	0.990
	ว่างงาน	4.00	0.000
ด้านความปลอดภัย	นักเรียน-นักศึกษา	3.50	1.309
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.79	0.940
	รับราชการ	3.50	0.954
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.75	1.165
	พนักงานเอกชน	4.00	1.095
	พนักงานราชการ	3.89	0.832
	รับจ้างทั่วไป	3.30	1.024
	ว่างงาน	4.50	0.548

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.60 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างอาชีพกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย (ต่อ)

ความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	อาชีพ	\bar{X}	S.D.
ด้านค่าบริการ	นักเรียน-นักศึกษา	4.00	0.756
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.59	1.053
	รับราชการ	3.20	0.965
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.25	1.165
	พนักงานเอกชน	4.00	1.095
	พนักงานราชการ	3.71	1.049
	รับจ้างทั่วไป	3.11	1.075
	ว่างงาน	3.50	0.548
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	นักเรียน-นักศึกษา	3.75	0.886
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.76	0.872
	รับราชการ	3.41	0.950
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.63	1.188
	พนักงานเอกชน	4.00	1.095
	พนักงานราชการ	4.14	0.756
	รับจ้างทั่วไป	3.22	0.976
	ว่างงาน	4.00	0.000
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	นักเรียน-นักศึกษา	4.13	0.835
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.93	0.799
	รับราชการ	3.58	0.951
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	4.00	1.414
	พนักงานเอกชน	4.00	1.095
	พนักงานราชการ	4.18	0.863
	รับจ้างทั่วไป	3.38	1.063
ว่างงาน	4.50	0.548	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.61 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างอาชีพ กับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ระดับความต้องการ ในการพัฒนา ปรับปรุง	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	10.844	8	1.355	1.615	0.123
	ภายในกลุ่ม	160.311	191	0.839		
	รวม	171.155	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	15.128	8	1.891	2.044	0.043*
	ภายในกลุ่ม	176.667	191	0.925		
	รวม	191.795	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	16.519	8	2.065	2.020	0.046*
	ภายในกลุ่ม	195.276	191	1.022		
	รวม	211.795	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	20.653	8	2.582	3.116	0.002**
	ภายในกลุ่ม	158.222	191	0.828		
	รวม	178.875	199			
ด้านความน่าสนใจในการ เดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	18.895	8	2.362	2.577	0.011*
	ภายในกลุ่ม	175.060	191	0.917		
	รวม	193.955	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.62 และ 5.63 การวิเคราะห์ข้อมูลอาชีพกับระดับระดับความพึงพอใจรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยวไม่มีผลต่อระดับระดับความพึงพอใจในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ตารางที่ 5.62 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างอาชีพกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการ
 สัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความพึงพอใจในการสัญจร	อาชีพ	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	นักเรียน-นักศึกษา	3.45	0.522
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.68	0.580
	รับราชการ	3.58	0.786
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.14	0.900
	พนักงานเอกชน	3.49	0.768
	พนักงานราชการ	3.62	0.768
	รับจ้างทั่วไป	3.38	0.751
	ว่างงาน	3.67	0.577
ด้านความปลอดภัย	นักเรียน-นักศึกษา	3.27	0.647
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.76	0.641
	รับราชการ	3.55	0.765
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	4.00	0.816
	พนักงานเอกชน	3.51	0.768
	พนักงานราชการ	3.54	0.776
	รับจ้างทั่วไป	3.38	0.660
	ว่างงาน	3.33	0.577
ด้านค่าบริการ	นักเรียน-นักศึกษา	3.09	0.302
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.43	0.603
	รับราชการ	3.31	0.767
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.57	0.535
	พนักงานเอกชน	3.19	0.877
	พนักงานราชการ	3.08	0.494
	รับจ้างทั่วไป	3.38	0.609
	ว่างงาน	3.00	1.000
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	นักเรียน-นักศึกษา	3.64	0.674
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.54	0.691
	รับราชการ	3.53	0.790
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.29	1.254
	พนักงานเอกชน	3.41	0.896
	พนักงานราชการ	3.62	0.768
	รับจ้างทั่วไป	3.44	0.619

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.62 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างอาชีพกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว(ต่อ)

ระดับความพึงพอใจในการสัญจร	อาชีพ	\bar{X}	S.D.
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	นักเรียน-นักศึกษา	3.82	0.751
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.49	0.651
	รับราชการ	3.51	0.858
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.57	1.272
	พนักงานเอกชน	3.57	0.835
	พนักงานราชการ	3.54	0.776
	รับจ้างทั่วไป	3.56	0.716
	ว่างงาน	3.33	0.577

ตารางที่ 5.63 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA)ระหว่างอาชีพ กับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความพึงพอใจในการสัญจร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะอาดสบาย	ระหว่างกลุ่ม	3.059	8	0.382	0.725	0.670
	ภายในกลุ่ม	100.761	191	0.528		
	รวม	103.820	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	5.030	8	0.629	1.220	0.289
	ภายในกลุ่ม	98.470	191	0.516		
	รวม	103.500	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	3.246	8	0.406	0.839	0.569
	ภายในกลุ่ม	92.349	191	0.484		
	รวม	95.595	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	2.377	8	0.297	0.491	0.862
	ภายในกลุ่ม	115.543	191	0.605		
	รวม	117.920	199			
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	3.882	8	0.485	0.760	0.639
	ภายในกลุ่ม	121.993	191	0.639		
	รวม	125.875	199			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.64 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างอาชีพกับปัญหารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับปัญหาในการสัญจร	อาชีพ	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	นักเรียน-นักศึกษา	3.64	0.924
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.65	0.978
	รับราชการ	3.51	1.069
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.86	1.345
	พนักงานเอกชน	3.65	0.978
	พนักงานราชการ	3.23	1.013
	รับจ้างทั่วไป	3.44	1.045
	ว่างงาน	1.67	1.155
ด้านความปลอดภัย	นักเรียน-นักศึกษา	3.55	1.036
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.57	1.042
	รับราชการ	3.53	1.069
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.57	1.397
	พนักงานเอกชน	3.57	1.015
	พนักงานราชการ	3.15	1.068
	รับจ้างทั่วไป	3.69	0.931
	ว่างงาน	1.67	1.155
ด้านค่าบริการ	นักเรียน-นักศึกษา	3.00	0.447
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.32	0.915
	รับราชการ	3.18	0.863
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.29	0.951
	พนักงานเอกชน	3.38	0.982
	พนักงานราชการ	2.85	0.689
	รับจ้างทั่วไป	3.38	0.751
	ว่างงาน	1.67	1.155
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	นักเรียน-นักศึกษา	3.55	1.214
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.51	1.044
	รับราชการ	3.45	1.086
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.71	1.254
	พนักงานเอกชน	3.46	0.960
	พนักงานราชการ	3.08	1.038
	รับจ้างทั่วไป	3.69	0.821
	ว่างงาน	1.67	1.155

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.64 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างอาชีพกับปัญหารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว (ต่อ)

ระดับปัญหาในการสัญจร	อาชีพ	\bar{X}	S.D.
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	นักเรียน-นักศึกษา	3.55	1.214
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.62	1.063
	รับราชการ	3.55	1.102
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.71	1.254
	พนักงานเอกชน	3.51	0.989
	พนักงานราชการ	3.23	1.013
	รับจ้างทั่วไป	3.72	0.888
	ว่างงาน	1.67	1.155

ตารางที่ 5.65 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างอาชีพกับปัญหารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ปัญหาในการสัญจร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	22.318	8	2.790	2.669	0.008*
	ภายในกลุ่ม	199.662	191	1.045		
	รวม	221.980	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	17.248	8	2.156	2.011	0.047*
	ภายในกลุ่ม	204.747	191	1.072		
	รวม	221.995	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	13.700	8	1.712	2.345	0.020*
	ภายในกลุ่ม	139.480	191	0.730		
	รวม	153.180	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	19.391	8	2.424	2.339	0.020*
	ภายในกลุ่ม	197.889	191	1.036		
	รวม	217.280	199			
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	19.599	8	2.450	2.267	0.024*
	ภายในกลุ่ม	206.381	191	1.081		
	รวม	225.980	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 5.64 และ 5.65 การวิเคราะห์ข้อมูลอาชีพกับปัญหารูปแบบการสัญจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยวมีปัญหาในการสัญจรด้านความสะดวกสบาย ความปลอดภัย ด้านค่าบริการ ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง และด้านความน่าสนใจในการเดินทาง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.66 และ 5.67 การวิเคราะห์ข้อมูลอาชีพ กับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยวมีระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงด้านความสะดวกสบาย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.66 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างอาชีพกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	อาชีพ	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	นักเรียน-นักศึกษา	3.91	0.944
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.62	0.982
	รับราชการ	3.75	1.058
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.00	1.000
	พนักงานเอกชน	4.08	0.829
	พนักงานราชการ	3.77	0.927
	รับจ้างทั่วไป	3.88	0.976
	ว่างงาน	2.67	0.577
ด้านความปลอดภัย	นักเรียน-นักศึกษา	3.73	1.009
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.57	0.899
	รับราชการ	3.71	1.012
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	4.14	0.900
	พนักงานเอกชน	4.03	0.799
	พนักงานราชการ	3.92	0.862
	รับจ้างทั่วไป	3.75	1.078
	ว่างงาน	2.67	0.577

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.66 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างอาชีพกับระดับความต้องการ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว(ต่อ)

ความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	อาชีพ	\bar{X}	S.D.
ด้านค่าบริการ	นักเรียน-นักศึกษา	3.45	0.522
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.41	0.644
	รับราชการ	3.67	0.747
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.71	1.254
	พนักงานเอกชน	3.70	0.740
	พนักงานราชการ	3.62	0.650
	รับจ้างทั่วไป	3.56	0.801
	ว่างงาน	3.00	0.000
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	นักเรียน-นักศึกษา	3.73	1.104
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.70	0.909
	รับราชการ	3.96	1.036
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.57	1.134
	พนักงานเอกชน	3.78	0.886
	พนักงานราชการ	3.77	0.832
	รับจ้างทั่วไป	3.81	1.091
	ว่างงาน	2.33	1.155
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	นักเรียน-นักศึกษา	3.82	1.079
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.78	0.886
	รับราชการ	3.98	1.027
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.57	1.134
	พนักงานเอกชน	3.92	0.829
	พนักงานราชการ	3.77	0.832
	รับจ้างทั่วไป	3.88	1.100
ว่างงาน	2.33	1.155	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.67 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างอาชีพ กับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการ ในการพัฒนา ปรับปรุง	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	17.421	8	2.178	2.362	0.019*
	ภายในกลุ่ม	176.079	191	0.922		
	รวม	193.500	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	13.652	8	1.706	1.931	0.058
	ภายในกลุ่ม	168.828	191	0.884		
	รวม	182.480	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	6.489	8	0.811	1.509	0.156
	ภายในกลุ่ม	102.666	191	0.538		
	รวม	109.155	199			
ด้านการเดินทาง ที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	13.482	8	1.685	1.745	0.090
	ภายในกลุ่ม	184.473	191	0.966		
	รวม	197.955	199			
ด้านความน่าสนใจ ในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	14.241	8	1.780	1.903	0.062
	ภายในกลุ่ม	178.634	191	0.935		
	รวม	192.875	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.56 และ 5.57 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับการศึกษาที่ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มอยู่อาศัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มอยู่อาศัยมีระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบถนน และระบบจอดรถ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 คือ

ตารางที่ 5.68 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระดับการศึกษากับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มอยู่อาศัย

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	ระดับการศึกษา	\bar{X}	S.D.
ระบบทางเดินเท้า	ประถมศึกษา	4.00	1.069
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.81	1.217
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.75	1.047
	สูงกว่าปริญญาตรี	4.21	0.957
ระบบทางจักรยาน	ประถมศึกษา	2.75	1.035
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.60	1.321
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.64	1.128
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.93	0.900
ระบบขนส่งสาธารณะ	ประถมศึกษา	2.63	0.744
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.51	1.071
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.84	1.011
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.50	1.171
ระบบถนน	ประถมศึกษา	2.63	1.768
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.65	1.044
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.57	1.166
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.64	0.826
ระบบจอดรถ	ประถมศึกษา	4.00	1.069
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.65	1.458
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	4.05	0.985
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.79	0.957

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.69 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระดับการศึกษากับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มอยู่อาศัย

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระบบทางเดินเท้า	ระหว่างกลุ่ม	1.328	4	0.332	0.613	0.653
	ภายในกลุ่ม	105.547	195	0.541		
	รวม	106.875	199			
ระบบทางจักรยาน	ระหว่างกลุ่ม	6.669	4	1.667	3.244	0.013
	ภายในกลุ่ม	100.206	195	0.514		
	รวม	106.875	199			
ระบบขนส่งสาธารณะ	ระหว่างกลุ่ม	2.220	4	0.555	1.034	0.391
	ภายในกลุ่ม	104.655	195	0.537		
	รวม	106.875	199			
ระบบถนน	ระหว่างกลุ่ม	6.105	4	1.526	2.953	0.021*
	ภายในกลุ่ม	100.770	195	0.517		
	รวม	106.875	199			
ระบบจอดรถ	ระหว่างกลุ่ม	6.930	4	1.733	3.380	0.011*
	ภายในกลุ่ม	99.945	195	0.513		
	รวม	106.875	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.69 และ 5.59 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับการศึกษาเกี่ยวกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยวโดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยว มีระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบถนนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.70 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระดับการศึกษากับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	ระดับการศึกษา	\bar{X}	S.D.
ระบบทางเดินเท้า	ประถมศึกษา	3.40	0.843
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.46	0.780
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.31	0.795
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.69	1.072
ระบบทางจักรยาน	ประถมศึกษา	3.50	0.972
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.57	0.739
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.37	0.835
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.66	1.045
ระบบขนส่งสาธารณะ	ประถมศึกษา	3.90	0.994
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	3.94	1.027
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.79	1.014
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.69	0.967
ระบบถนน	ประถมศึกษา	4.10	1.101
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	4.17	0.923
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	3.74	1.037
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.34	1.173
ระบบจอดรถ	ประถมศึกษา	4.20	1.135
	มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า	4.20	0.964
	อนุปริญญา - ปริญญาตรี	4.03	0.963
	สูงกว่าปริญญาตรี	3.86	1.274

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.70 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระดับการศึกษา กับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระบบทางเดินเท้า	ระหว่างกลุ่ม	4.131	4	1.033	2.087	0.084
	ภายในกลุ่ม	96.489	195	0.495		
	รวม	100.620	199			
ระบบทางจักรยาน	ระหว่างกลุ่ม	0.968	4	0.242	0.473	
	ภายในกลุ่ม	99.652	195	0.511		
	รวม	100.620	199			
ระบบขนส่งสาธารณะ	ระหว่างกลุ่ม	0.780	4	0.195	0.381	0.822
	ภายในกลุ่ม	99.840	195	0.512		
	รวม	100.620	199			
ระบบถนน	ระหว่างกลุ่ม	5.922	4	1.481	3.049	0.018*
	ภายในกลุ่ม	94.698	195	0.486		
	รวม	100.620	199			
ระบบจอดรถ	ระหว่างกลุ่ม	3.720	4	0.930	1.871	0.117
	ภายในกลุ่ม	96.900	195	0.497		
	รวม	100.620	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.71 และ 5.72 การวิเคราะห์ข้อมูลอาชีพกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มอยู่อาศัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มอยู่อาศัยมีระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบทางเดินเท้า ระบบขนส่งสาธารณะ และระบบถนนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.71 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างอาชีพกับระดับความต้องการในการพัฒนาปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มอยู่อาศัย

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	อาชีพ	\bar{X}	S.D.
ระบบทางเดินเท้า	นักเรียน-นักศึกษา	3.63	1.302
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.59	1.211
	รับราชการ	3.81	1.143
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.75	0.463
	พนักงานเอกชน	5.00	0.000
	พนักงานราชการ	4.21	0.957
	รับจ้างทั่วไป	3.59	0.985
	ว่างงาน	5.00	0.000
ระบบทางจักรยาน	นักเรียน-นักศึกษา	3.25	1.581
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.52	1.326
	รับราชการ	3.53	1.137
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.75	0.463
	พนักงานเอกชน	4.50	0.548
	พนักงานราชการ	4.00	1.089
	รับจ้างทั่วไป	3.57	1.237
	ว่างงาน	4.00	1.095
ระบบขนส่งสาธารณะ	นักเรียน-นักศึกษา	3.88	1.246
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.52	1.153
	รับราชการ	3.61	1.004
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.75	0.463
	พนักงานเอกชน	4.50	0.548
	พนักงานราชการ	4.36	0.911
	รับจ้างทั่วไป	3.19	1.175
	ว่างงาน	3.50	0.548
ระบบถนน	นักเรียน-นักศึกษา	3.75	1.389
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.59	1.053
	รับราชการ	3.50	1.010
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	4.00	0.756
	พนักงานเอกชน	4.50	0.548
	พนักงานราชการ	3.89	1.066
	รับจ้างทั่วไป	3.05	1.393

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.71 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างอาชีพกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มอยู่อาศัย (ต่อ)

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	อาชีพ	\bar{X}	S.D.
ระบบที่จอดรถ	นักเรียน-นักศึกษา	4.25	1.389
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.72	1.099
	รับราชการ	3.82	1.090
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	4.38	0.916
	พนักงานเอกชน	4.50	0.548
	พนักงานราชการ	4.04	1.170
	รับจ้างทั่วไป	3.70	1.331
	ว่างงาน	5.00	0.000

ตารางที่ 5.72 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างอาชีพ กับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มอยู่อาศัย

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระบบทางเดินเท้า	ระหว่างกลุ่ม	27.486	8	3.436	3.134	0.002*
	ภายในกลุ่ม	209.394	191	1.096		
	รวม	236.880	199			
ระบบทางจักรยาน	ระหว่างกลุ่ม	13.352	8	1.669	1.239	0.278
	ภายในกลุ่ม	257.268	191	1.347		
	รวม	270.620	199			
ระบบขนส่งสาธารณะ	ระหว่างกลุ่ม	29.144	8	3.643	3.508	0.001*
	ภายในกลุ่ม	198.356	191	1.039		
	รวม	227.500	199			
ระบบถนน	ระหว่างกลุ่ม	26.550	8	3.319	2.797	0.006*
	ภายในกลุ่ม	226.605	191	1.186		
	รวม	253.155	199			
ระบบจอดรถ	ระหว่างกลุ่ม	18.717	8	2.340	1.846	0.071
	ภายในกลุ่ม	242.078	191	1.267		
	รวม	260.795	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.73 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างอาชีพกับระดับความต้องการในการพัฒนาปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	อาชีพ	\bar{X}	S.D.
ระบบทางเดินเท้า	นักเรียน-นักศึกษา	3.45	0.688
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.27	0.693
	รับราชการ	3.51	0.858
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.14	0.900
	พนักงานเอกชน	3.62	0.794
	พนักงานราชการ	3.38	1.044
	รับจ้างทั่วไป	3.31	0.931
	ว่างงาน	2.00	1.000
ระบบทางจักรยาน	นักเรียน-นักศึกษา	3.55	0.820
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.35	0.676
	รับราชการ	3.51	0.836
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.43	1.272
	พนักงานเอกชน	3.84	0.688
	พนักงานราชการ	3.23	1.092
	รับจ้างทั่วไป	3.22	0.975
	ว่างงาน	2.33	1.155
ระบบขนส่งสาธารณะ	นักเรียน-นักศึกษา	3.82	0.874
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.57	0.987
	รับราชการ	3.98	0.850
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.29	1.799
	พนักงานเอกชน	4.11	0.936
	พนักงานราชการ	3.77	1.166
	รับจ้างทั่วไป	3.69	1.061
	ว่างงาน	3.67	1.528
ระบบถนน	นักเรียน-นักศึกษา	4.00	0.894
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	3.92	0.954
	รับราชการ	3.60	1.148
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.86	1.345
	พนักงานเอกชน	3.78	1.109
	พนักงานราชการ	3.77	1.166
	รับจ้างทั่วไป	4.00	0.984

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.73 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างอาชีพกับระดับความต้องการในการพัฒนาปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว(ต่อ)

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	อาชีพ	\bar{X}	S.D.
ระบบที่จอดรถ	นักเรียน-นักศึกษา	4.18	0.982
	ค้าขาย-ธุรกิจส่วนตัว	4.05	0.970
	รับราชการ	4.02	1.097
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	3.57	1.813
	พนักงานเอกชน	4.32	0.747
	พนักงานราชการ	3.92	1.115
	รับจ้างทั่วไป	4.09	0.963
	ว่างงาน	3.00	1.000

ตารางที่ 5.74 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA)ระหว่างอาชีพกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระบบทางเดินเท้า	ระหว่างกลุ่ม	10.513	8	1.314	1.912	0.060
	ภายในกลุ่ม	131.282	191	0.687		
	รวม	141.795	199			
ระบบทางจักรยาน	ระหว่างกลุ่ม	12.610	8	1.576	2.232	0.027*
	ภายในกลุ่ม	134.890	191	0.706		
	รวม	147.500	199			
ระบบขนส่งสาธารณะ	ระหว่างกลุ่ม	11.435	8	1.429	1.442	0.181
	ภายในกลุ่ม	189.345	191	0.991		
	รวม	200.780	199			
ระบบถนน	ระหว่างกลุ่ม	10.016	8	1.252	1.113	0.356
	ภายในกลุ่ม	214.859	191	1.125		
	รวม	224.875	199			
ระบบจอดรถ	ระหว่างกลุ่ม	11.821	8	1.478	1.449	0.179
	ภายในกลุ่ม	194.774	191	1.020		
	รวม	206.595	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 5.73 และ 5.74 การวิเคราะห์ข้อมูลอาชีพกับระดับความต้องการในการพัฒนาปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยวโดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยวมีระดับความต้องการในการพัฒนาปรับปรุงระบบทางจักรยาน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.75 แสดงการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ระหว่างอายุ และรายได้ กับระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้สูงอายุ

ระดับระดับความพึงพอใจในการสัญจร	อายุ		รายได้	
	r	Sig.*	r	Sig.*
ด้านความสะดวกสบาย	0.038	0.597	0.109	0.125
ด้านความปลอดภัย	0.150*	0.033	0.220**	0.002
ด้านค่าบริการ	0.126	0.075	0.065	0.361
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	-0.012	0.863	-0.008	0.910
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	0.029	0.684	-0.054	0.447
ปัญหาในการสัญจร				
ด้านความสะดวกสบาย	-0.130	0.066	-0.111	0.121
ด้านความปลอดภัย	-0.205**	0.004	-0.113	0.114
ด้านค่าบริการ	-0.107	0.130	-0.113	0.112
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	-0.123	0.083	-0.078	0.276
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	-0.231**	0.001	-0.046	0.523
ข้อมูลระดับความต้องการในการสัญจร				
ด้านความสะดวกสบาย	-0.043	0.550	0.033	0.643
ด้านความปลอดภัย	0.045	0.523	-0.056	0.432
ด้านค่าบริการ	-0.134	0.059	-0.069	0.337
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	-0.109	0.126	-0.022	0.759
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	-0.178*	0.012	-0.146*	0.040

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 5.75 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างระหว่างอายุ และรายได้กับระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต โดยใช้สถิติวิเคราะห์โดยหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ พบว่า

อายุ มีความสัมพันธ์กับ ระดับความพึงพอใจในการสัญจรด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับต่ำมากในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีความสัมพันธ์กับ ระดับปัญหาในการสัญจรด้านความปลอดภัย ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง ระดับความต้องการในการสัญจรด้านความน่าสนใจในการเดินทาง อยู่ในระดับต่ำมากในทิศทางตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

รายได้ มีความสัมพันธ์กับ ระดับความพึงพอใจในการสัญจรด้านความปลอดภัย กลุ่มผู้อยู่อาศัย อยู่ในระดับต่ำมากในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.01 และมีความสัมพันธ์กับ ระดับความต้องการในการสัญจรด้านความน่าสนใจ ในการเดินทาง กลุ่มผู้อยู่อาศัย อยู่ในระดับต่ำมากในทิศทางตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.76 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างระหว่างอายุ และรายได้ กับระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต โดยใช้สถิติวิเคราะห์โดยหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ พบว่า

อายุ ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความพึงพอใจ ปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

รายได้ มีความสัมพันธ์กับ ระดับระดับความพึงพอใจในการสัญจรด้านค่าบริการ กลุ่มนักท่องเที่ยว อยู่ในระดับต่ำมากในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.76 แสดงการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ระหว่างอายุ และรายได้กับระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความพึงพอใจในการสัญจร	อายุ		รายได้	
	r	Sig.*	r	Sig.*
ด้านความสะดวกสบาย	0.100	0.159	0.034	0.646
ด้านความปลอดภัย	0.127	0.072	0.052	0.481
ด้านค่าบริการ	0.112	0.115	0.116	0.112
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	0.096	0.177	0.059	0.419
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	0.080	0.259	-0.033	0.657
ระดับปัญหาในการสัญจร				
ด้านความสะดวกสบาย	-0.010	0.884	0.052	0.477
ด้านความปลอดภัย	0.042	0.558	0.035	0.637
ด้านค่าบริการ	0.066	0.351	-0.043	0.559
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	0.106	0.135	-0.016	0.828
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	0.102	0.151	0.021	0.776
ระดับความต้องการในการสัญจร				
ด้านความสะดวกสบาย	0.035	0.620	0.077	0.295
ด้านความปลอดภัย	0.100	0.160	0.104	0.157
ด้านค่าบริการ	0.122	0.086	0.159*	0.029
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	0.075	0.288	0.041	0.575
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	0.077	0.276	-0.007	0.928

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.77 แสดงการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ระหว่างอายุ และรายได้ กับระดับความต้องการพัฒนารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ระดับความต้องการพัฒนารูปแบบการสัญจร	อายุ		รายได้	
	r	Sig.*	r	Sig.*
ทางเดินเท้า	0.022	0.758	-0.017	0.814
ทางจักรยาน	-0.136	0.055	-0.056	0.430
ขนส่งสาธารณะ	-0.109	0.123	-0.015	0.837
ถนนรถยนต์ส่วนบุคคล	-0.008	0.912	0.019	0.787
ที่จอดรถ	0.022	0.761	-0.044	0.538

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.77 การวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างระหว่างอายุ และรายได้ กับระดับความต้องการพัฒนารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต โดยใช้สถิติวิเคราะห์โดยหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ พบว่า

อายุ และรายได้ ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความต้องการพัฒนารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ตารางที่ 5.78 แสดงการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ระหว่างรายได้อับระดับความต้องการพัฒนารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการพัฒนารูปแบบการสัญจร	อายุ		รายได้	
	r	Sig.*	r	Sig.*
ทางเดินเท้า	0.122	0.086	0.154*	0.035
ทางจักรยาน	0.096	0.175	0.186*	0.011
ขนส่งสาธารณะ	0.095	0.180	0.064	0.387
ถนนรถยนต์ส่วนบุคคล	0.101	0.154	-0.012	0.867
ที่จอดรถ	0.052	0.465	0.121	0.097

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.78 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างระหว่างอายุ และรายได้ กับระดับความต้องการพัฒนารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต โดยใช้สถิติวิเคราะห์โดยหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ พบว่า

อายุ ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความต้องการพัฒนารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้สูงอายุ

รายได้ มีความสัมพันธ์กับ ระดับความต้องการพัฒนารูปแบบการสัญจรระบบทางเดินเท้า และระบบทางจักรยาน กลุ่มนักท่องเที่ยว อยู่ในระดับต่ำมากในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.79 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี กับการครอบครองพาหนะ กลุ่มผู้สูงอายุ โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (Pearson's Product Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ พบว่า

การครอบครองจักรยาน มีความสัมพันธ์กับ ข้อมูลความพึงพอใจในการสัญจรด้านความสะดวกสบาย ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง ระดับปัญหาในการสัญจรด้านความสะดวกสบาย ด้านความปลอดภัย อยู่ในระดับต่ำในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีความสัมพันธ์กับ ความพึงพอใจในการสัญจรด้านการเดินทางที่ต่อเนื่องอยู่ในระดับต่ำในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

การครอบครองจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับ ระดับปัญหาในการสัญจรด้านความสะดวกสบาย ด้านความปลอดภัย ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง อยู่ในระดับต่ำมากในทิศทางตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และมีความสัมพันธ์กับ ระดับปัญหาในการสัญจรด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง อยู่ในระดับต่ำในทิศทางตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

การครอบครองรถยนต์ มีความสัมพันธ์กับ ความพึงพอใจในการสัญจรด้านความปลอดภัยความต้องการในการสัญจรด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง อยู่ในระดับต่ำในทิศทาง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.79 แสดงการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ระหว่างการครอบครองพาหนะกับระดับความพึงพอใจระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ระดับความพึงพอใจในการสัญจร	จักรยาน		จักรยานยนต์		รถยนต์	
	r	Sig.*	r	Sig.*	r	Sig.*
ด้านความสะดวกสบาย	0.158*	0.026	-0.077	0.281	0.118	0.096
ด้านความปลอดภัย	0.117	0.099	-0.064	0.366	0.149*	0.035
ด้านค่าบริการ	0.137	0.053	0.045	0.522	0.061	0.393
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	0.286**	0.000	-0.002	0.983	0.029	0.679
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	0.164*	0.020	-0.110	0.121	-0.016	0.826
ระดับปัญหาในการสัญจร						
ด้านความสะดวกสบาย	-0.137	0.054	-0.290**	0.000	0.029	0.680
ด้านความปลอดภัย	-0.148*	0.036	-0.218**	0.002	-0.039	0.588
ด้านค่าบริการ	-0.039	0.583	-0.056	0.433	-0.052	0.466
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	-0.018	0.804	-0.158*	0.025	-0.065	0.361
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	-0.079	0.263	-0.183**	0.009	0.094	0.186
ระดับความต้องการในการสัญจร						
ด้านความสะดวกสบาย	-0.035	0.620	-0.100	0.158	0.135	0.057
ด้านความปลอดภัย	-0.095	0.180	-0.059	0.405	0.103	0.148
ด้านค่าบริการ	-0.065	0.361	0.048	0.502	0.127	0.074
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	-0.070	0.322	-0.015	0.837	0.160*	0.024
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	-0.112	0.116	0.020	0.780	0.048	0.504

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 5.80 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี กับการครอบครองพาหนะ กลุ่มผู้อยู่อาศัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (Pearson's Product Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ พบว่า

การครอบครองจักรยาน ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความพึงพอใจในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

การครอบครองจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับ ระดับปัญหาในการสัญจรด้านความสะดวกสบาย ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง อยู่ในระดับต่ำมากในทิศทางตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

0.01 มีความสัมพันธ์กับ ระดับปัญหาในการสำรวจด้านความน่าสนใจในการเดินทาง ระดับความต้องการในการสำรวจ ด้านความสะดวกสบาย ด้านความปลอดภัย ด้านค่าบริการ ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง อยู่ในระดับต่ำในทิศทางตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

การครอบรถยนต์ ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความพึงพอใจในการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว บริเวณโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.80 แสดงการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ระหว่างการครอบรถยนต์กับระดับความพึงพอใจ ปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสำรวจเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความพึงพอใจในการสำรวจ	จักรยาน		จักรยานยนต์		รถยนต์	
	r	Sig.*	r	Sig.*	r	Sig.*
ด้านความสะดวกสบาย	0.014	0.841	-0.061	0.388	0.024	0.736
ด้านความปลอดภัย	0.003	0.965	0.010	0.883	0.076	0.286
ด้านค่าบริการ	-0.061	0.391	0.008	0.914	-0.004	0.951
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	-0.007	0.922	-0.063	0.378	0.033	0.641
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	-0.018	0.797	-0.016	0.827	-0.090	0.204
ระดับปัญหาในการสำรวจ						
ด้านความสะดวกสบาย	-0.085	0.231	-0.181*	0.010	0.019	0.790
ด้านความปลอดภัย	-0.121	0.088	-0.170	0.016	0.048	0.496
ด้านค่าบริการ	0.016	0.824	-0.071	0.317	-0.066	0.355
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	-0.101	0.155	-0.152*	0.031	0.009	0.905
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	-0.100	0.158	-0.191**	0.007	0.063	0.376
ระดับความต้องการในการสำรวจ						
ด้านความสะดวกสบาย	-0.043	0.545	-0.209**	0.003	-0.007	0.918
ด้านความปลอดภัย	-0.124	0.080	-0.276**	0.000	0.069	0.333
ด้านค่าบริการ	-0.017	0.809	-0.226**	0.001	0.134	0.058
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	-0.102	0.149	-0.217**	0.002	0.115	0.104
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	-0.110	0.121	-0.251**	0.000	0.073	0.302

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.81 แสดงการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ระหว่างการครอบครองพาหนะกับระดับความต้องการพัฒนารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ระดับความต้องการ พัฒนารูปแบบการสัญจร	จักรยาน		จักรยานยนต์		รถยนต์	
	r	Sig.*	r	Sig.*	r	Sig.*
ทางเดินเท้า	-0.071	0.316	-0.120	0.92	0.135	0.056
ทางจักรยาน	-0.093	0.193	-0.095	0.180	0.152*	0.031
ขนส่งสาธารณะ	-0.129	0.068	-0.046	0.514	0.141*	0.046
ถนน	-0.113	0.112	-0.059	0.407	0.098	0.168
ที่จอดรถ	-0.079	0.265	-0.184**	0.009	0.089	0.211

** นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 5.81 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี กับการครอบครองพาหนะ กลุ่มผู้อยู่อาศัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (Pearson's Product Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ พบว่า

การครอบครองจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับที่จอดรถ อยู่ในระดับต่ำมากในทิศทางตรงกันข้ามอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และพบว่าการครอบครองรถยนต์มีความสัมพันธ์กับทางจักรยานขนส่งสาธารณะ อยู่ในระดับต่ำในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.82 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี กับการครอบครองพาหนะ กลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (Pearson's Product Correlation Coefficient) ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ พบว่า

การครอบครองจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับที่จอดรถอยู่ในระดับต่ำมากในทิศทางตรงกันข้ามอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และพบว่าการครอบครองจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับ ทางจักรยาน อยู่ในระดับต่ำในทิศทางตรงกันข้ามอย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.82 แสดงการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Correlation Coefficient) ระหว่างการครอบครองพาหนะกับระดับความต้องการพัฒนารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการ พัฒนารูปแบบการสัญจร	จักรยาน		จักรยานยนต์		รถยนต์	
	r	Sig.*	r	Sig.*	r	Sig.*
ทางเดินเท้า	-0.008	0.908	-0.129	0.069	0.057	0.422
ทางจักรยาน	0.029	0.688	-0.176*	0.013	0.038	0.597
ขนส่งสาธารณะ	-0.084	0.236	-0.251**	0.000	0.075	0.289
ถนน	-0.066	0.351	-0.115	0.106	0.021	0.766
ที่จอดรถ	-0.070	0.322	-0.219**	0.002	0.094	0.184

** นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

5.5.5 ข้อมูลความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางกับระดับความพึงพอใจระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ตารางที่ 5.83 แสดงความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางกับระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี กลุ่มผู้อยู่อาศัย

ตัวแปรอิสระ (1)	ตัวแปรตาม (2)
พฤติกรรมการเดินทาง	ระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
<ul style="list-style-type: none"> รูปแบบในการเดินทางในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี 	<ul style="list-style-type: none"> ด้านความสะดวกสบาย ด้านความปลอดภัย ด้านค่าบริการ ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.84 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรี กับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ความพึงพอใจในการสัญจร	รูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรี	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.39	1.049
	รถจักรยานยนต์	3.21	0.879
	รถจักรยาน	2.00	0.000
ด้านความปลอดภัย	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.42	1.009
	รถจักรยานยนต์	3.25	0.756
	รถจักรยาน	2.00	0.000
ด้านค่าบริการ	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.07	1.019
	รถจักรยานยนต์	3.17	0.898
	รถจักรยาน	2.00	0.000
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.11	1.128
	รถจักรยานยนต์	3.20	0.855
	รถจักรยาน	3.00	0.000
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.04	1.176
	รถจักรยานยนต์	3.18	0.811
	รถจักรยาน	5.00	0.000

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.85 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรีกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ระดับความพึงพอใจ ในการสัญจร	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	4.737	2	2.369	2.678	0.071
	ภายในกลุ่ม	174.218	197	0.884		
	รวม	178.955	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	4.739	2	2.370	3.258	0.041*
	ภายในกลุ่ม	143.261	197	0.727		
	รวม	148.000	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	2.945	2	1.472	1.665	0.192
	ภายในกลุ่ม	174.175	197	0.884		
	รวม	177.120	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	0.378	2	0.189	0.205	0.815
	ภายในกลุ่ม	181.177	197	0.920		
	รวม	181.555	199			
ด้านความน่าสนใจ ในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	7.792	2	3.896	4.271	0.015*
	ภายในกลุ่ม	179.708	197	0.912		
	รวม	187.500	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.84 และ 5.85 การวิเคราะห์ข้อมูลรูปแบบการเดินทางการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีระดับความพึงพอใจในการสัญจรด้านความปลอดภัย ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.86 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรี กับปัญหารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ระดับปัญหาในการสัญจร	รูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรี	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.14	1.162
	รถจักรยานยนต์	2.80	0.882
	รถจักรยาน	3.00	0.000
ด้านความปลอดภัย	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.14	1.125
	รถจักรยานยนต์	2.78	0.776
	รถจักรยาน	3.00	0.000
ด้านค่าบริการ	รถยนต์ส่วนบุคคล	2.86	0.961
	รถจักรยานยนต์	2.69	0.879
	รถจักรยาน	3.00	0.000
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.08	1.079
	รถจักรยานยนต์	2.72	0.925
	รถจักรยาน	3.00	0.000
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.32	1.131
	รถจักรยานยนต์	2.76	0.963
	รถจักรยาน	3.00	0.000

จากตารางที่ 5.86 และ 5.87 การวิเคราะห์ข้อมูลรูปแบบการเดินทางการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับ ระดับปัญหารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีปัญหาในการสัญจรด้านความปลอดภัย ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.87 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรีกับ ปัญหารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ระดับปัญหาในการสัญจร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	5.205	2	2.602	2.661	0.072
	ภายในกลุ่ม	192.670	197	0.978		
	รวม	197.875	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	5.962	2	2.981	3.572	0.030*
	ภายในกลุ่ม	164.418	197	0.835		
	รวม	170.380	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	1.507	2	0.753	0.916	0.402
	ภายในกลุ่ม	161.993	197	0.822		
	รวม	163.500	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	6.212	2	3.106	3.232	0.042*
	ภายในกลุ่ม	189.288	197	0.961		
	รวม	195.500	199			
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	14.292	2	7.146	6.819	0.001*
	ภายในกลุ่ม	206.463	197	1.048		
	รวม	220.755	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.88 และ 5.89 การวิเคราะห์ข้อมูลรูปแบบการเดินทางการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงด้านความสะดวกสบาย ด้านความปลอดภัย ด้านค่าบริการ ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.88 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรี กับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ระดับความต้องการ ในการพัฒนา ปรับปรุง	รูปแบบการเดินทางในเมือง เพชรบุรี	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.86	0.850
	รถจักรยานยนต์	3.43	0.922
	รถจักรยาน	2.00	0.000
ด้านความปลอดภัย	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.89	0.964
	รถจักรยานยนต์	3.47	0.950
	รถจักรยาน	2.00	0.000
ด้านค่าบริการ	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.73	0.894
	รถจักรยานยนต์	3.21	1.066
	รถจักรยาน	3.00	0.000
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.92	0.922
	รถจักรยานยนต์	3.39	0.919
	รถจักรยาน	3.00	0.000
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.97	0.925
	รถจักรยานยนต์	3.66	1.010
	รถจักรยาน	3.00	0.000

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.89 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรีกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	13.524	2	6.762	8.451	0.000*
	ภายในกลุ่ม	157.631	197	0.800		
	รวม	171.155	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	13.043	2	6.521	7.187	0.001*
	ภายในกลุ่ม	178.752	197	0.907		
	รวม	191.795	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	12.620	2	6.310	6.241	0.002*
	ภายในกลุ่ม	199.175	197	1.011		
	รวม	211.795	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	13.067	2	6.534	7.763	0.001*
	ภายในกลุ่ม	165.808	197	0.842		
	รวม	178.875	199			
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	5.570	2	2.785	2.913	0.057*
	ภายในกลุ่ม	188.385	197	0.956		
	รวม	193.955	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.90 และ 5.91 การวิเคราะห์ข้อมูลรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรีกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มผู้อยู่อาศัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีระดับความต้องการในการพัฒนาปรับปรุงด้านระบบทางเดินเท้า ระบบทางจักรยาน ระบบขนส่งสาธารณะ ระบบถนนระบบจอดรถแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.90 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรี กับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มอยู่อาศัย

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	รูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรี	\bar{X}	S.D.
ระบบทางเดินเท้า	รถยนต์ส่วนบุคคล	4.27	0.970
	รถจักรยานยนต์	3.63	1.075
	รถจักรยาน	2.00	0.000
ระบบทางจักรยาน	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.87	1.120
	รถจักรยานยนต์	3.54	1.139
	รถจักรยาน	1.00	0.000
ระบบขนส่งสาธารณะ	รถยนต์ส่วนบุคคล	4.04	1.048
	รถจักรยานยนต์	3.46	1.014
	รถจักรยาน	2.00	0.000
ระบบถนน	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.79	0.955
	รถจักรยานยนต์	3.46	1.194
	รถจักรยาน	2.00	0.000
ระบบจอดรถ	รถยนต์ส่วนบุคคล	4.31	0.855
	รถจักรยานยนต์	3.69	1.212
	รถจักรยาน	2.00	0.000

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.91 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบการเดินทางในเมืองเพชรบุรีกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ในอนาคต ของกลุ่มอยู่อาศัย

ระดับความต้องการ ในการพัฒนา ปรับปรุง	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระบบทางเดินเท้า	ระหว่างกลุ่ม	25.358	2	12.679	11.809	0.000*
	ภายในกลุ่ม	211.522	197	1.074		
	รวม	236.880	199			
ระบบทางจักรยาน	ระหว่างกลุ่ม	19.170	2	9.585	7.510	0.001*
	ภายในกลุ่ม	251.450	197	1.276		
	รวม	270.620	199			
ระบบขนส่งสาธารณะ	ระหว่างกลุ่ม	21.115	2	10.557	10.077	0.000*
	ภายในกลุ่ม	206.385	197	1.048		
	รวม	227.500	199			
ระบบถนน	ระหว่างกลุ่ม	9.733	2	4.867	3.939	0.021*
	ภายในกลุ่ม	243.422	197	1.236		
	รวม	253.155	199			
ระบบจอดรถ	ระหว่างกลุ่ม	24.588	2	12.294	10.253	0.000*
	ภายในกลุ่ม	236.207	197	1.199		
	รวม	260.795	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.5.6 ข้อมูลความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางกับระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.92 แสดงความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามที่ใช้ในการวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางกับระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี กลุ่มนักท่องเที่ยว

ตัวแปรอิสระ (1)	ตัวแปรตาม (2)
<p>พฤติกรรมการเดินทาง</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถาน ● รูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยว ● ระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเมืองเพชรบุรี ● รูปแบบการเดินทางในการท่องเที่ยวเมืองเพชรบุรี 	<p>ระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ด้านความสะดวกสบาย ● ด้านความปลอดภัย ● ด้านค่าบริการ ● ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ● ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง

ตารางที่ 5.93 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยว โบราณสถานกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ความพึงพอใจในการสัญจร	ความถี่ในการท่องเที่ยว โบราณสถาน	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	1-2 ครั้ง/ปี	3.55	0.746
	4-6 ครั้ง/ปี	3.48	0.700
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	4.00	
	ไม่เคย	3.50	0.632
ด้านความปลอดภัย	1-2 ครั้ง/ปี	3.56	0.714
	4-6 ครั้ง/ปี	3.52	0.779
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	4.00	
	ไม่เคย	3.56	0.629
ด้านค่าบริการ	1-2 ครั้ง/ปี	3.19	0.646
	4-6 ครั้ง/ปี	3.63	0.687
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	4.00	
	ไม่เคย	3.00	0.730
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	1-2 ครั้ง/ปี	3.44	0.724
	4-6 ครั้ง/ปี	3.63	0.886
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	4.00	
	ไม่เคย	3.31	0.704
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	1-2 ครั้ง/ปี	3.47	0.778
	4-6 ครั้ง/ปี	3.71	0.825
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	4.00	
	ไม่เคย	3.38	0.806

จากตารางที่ 5.93 และ 5.94 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลความคิดเห็นระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยวมี ระดับความพึงพอใจในการสัญจร ด้านค่าบริการ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.94 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความพึงพอใจ ในการสัญจร	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	0.412	3	0.137	0.260	0.854
	ภายในกลุ่ม	103.408	196	0.528		
	รวม	103.820	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	0.261	3	0.087	0.165	0.920
	ภายในกลุ่ม	103.239	196	0.527		
	รวม	103.500	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	9.308	3	3.103	7.048	0.000*
	ภายในกลุ่ม	86.287	196	0.440		
	รวม	95.595	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	2.226	3	0.742	1.257	0.290
	ภายในกลุ่ม	115.694	196	0.590		
	รวม	117.920	199			
ด้านความน่าสนใจในการ เดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	2.857	3	0.952	1.517	0.211
	ภายในกลุ่ม	123.018	196	0.628		
	รวม	125.875	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.95 และ 5.96 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลความคิดเห็นระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานกับระดับปัญหาในรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยวมี ระดับปัญหาในการสัญจรด้านค่าบริการแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.95 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถาน กับระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับปัญหาในการสัญจร	ความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถาน	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	1-2 ครั้ง/ปี	3.46	1.125
	4-6 ครั้ง/ปี	3.50	0.828
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	4.00	
	ไม่เคย	3.69	1.195
ด้านความปลอดภัย	1-2 ครั้ง/ปี	3.52	1.119
	4-6 ครั้ง/ปี	3.40	0.846
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	4.00	
	ไม่เคย	3.56	1.209
ด้านค่าบริการ	1-2 ครั้ง/ปี	3.10	0.885
	4-6 ครั้ง/ปี	3.54	0.803
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	4.00	
	ไม่เคย	3.00	0.816
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	1-2 ครั้ง/ปี	3.37	1.054
	4-6 ครั้ง/ปี	3.58	0.997
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	3.00	
	ไม่เคย	3.63	1.147
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	1-2 ครั้ง/ปี	3.42	1.088
	4-6 ครั้ง/ปี	3.69	0.961
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	4.00	
	ไม่เคย	3.63	1.204

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.96 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานกับระดับปัญหารูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับปัญหาในการสัญจร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	1.023	3	0.341	0.303	0.823
	ภายในกลุ่ม	220.957	196	1.127		
	รวม	221.980	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	0.836	3	0.279	0.247	0.863
	ภายในกลุ่ม	221.159	196	1.128		
	รวม	221.995	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	8.547	3	2.849	3.861	0.010*
	ภายในกลุ่ม	144.633	196	0.738		
	รวม	153.180	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	2.425	3	0.808	0.738	0.531
	ภายในกลุ่ม	214.855	196	1.096		
	รวม	217.280	199			
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	3.245	3	1.082	0.952	0.417
	ภายในกลุ่ม	222.735	196	1.136		
	รวม	225.980	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.97 และ 5.98 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลความคิดเห็นระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานกับ ความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานไม่มีผลต่อความคิดเห็นต่อระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในทุกด้าน

ตารางที่ 5.97 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถาน กับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	ความถี่ในการท่องเที่ยว โบราณสถาน	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	1-2 ครั้ง/ปี	3.73	1.046
	4-6 ครั้ง/ปี	3.85	0.777
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	5.00	
	ไม่เคย	3.56	1.094
ด้านความปลอดภัย	1-2 ครั้ง/ปี	3.75	1.003
	4-6 ครั้ง/ปี	3.67	0.834
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	5.00	
	ไม่เคย	3.81	0.981
ด้านค่าบริการ	1-2 ครั้ง/ปี	3.50	0.758
	4-6 ครั้ง/ปี	3.73	0.689
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	5.00	
	ไม่เคย	3.44	0.629
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	1-2 ครั้ง/ปี	3.72	1.040
	4-6 ครั้ง/ปี	3.87	0.864
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	5.00	
	ไม่เคย	3.75	1.065
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	1-2 ครั้ง/ปี	3.74	1.057
	4-6 ครั้ง/ปี	4.02	0.754
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	5.00	
	ไม่เคย	3.81	0.981

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.98 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคตของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการ ในการพัฒนา ปรับปรุง ประปรวน	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	2.686	3	0.895	0.920	0.432
	ภายในกลุ่ม	190.814	196	0.974		
	รวม	193.500	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	1.913	3	0.638	0.692	0.558
	ภายในกลุ่ม	180.567	196	0.921		
	รวม	182.480	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	4.239	3	1.413	2.639	0.051
	ภายในกลุ่ม	104.916	196	0.535		
	รวม	109.155	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	2.348	3	0.783	0.784	0.504
	ภายในกลุ่ม	195.607	196	0.998		
	รวม	197.955	199			
ด้านความน่าสนใจในการ เดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	4.281	3	1.427	1.483	0.220
	ภายในกลุ่ม	188.594	196	0.962		
	รวม	192.875	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.99 และ 5.100 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลความคิดเห็นระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานกับ ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยว มีระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงการสัญจรระบบทางเดินเท้า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.99 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถาน กับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	ความถี่ในการท่องเที่ยว โบราณสถาน	\bar{X}	S.D.
ระบบทางเดินเท้า	1-2 ครั้ง/ปี	3.37	0.826
	4-6 ครั้ง/ปี	3.56	0.850
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	5.00	
	ไม่เคย	2.94	0.772
ระบบทางจักรยาน	1-2 ครั้ง/ปี	3.49	0.889
	4-6 ครั้ง/ปี	3.52	0.779
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	3.00	
	ไม่เคย	2.94	0.772
ระบบขนส่งสาธารณะ	1-2 ครั้ง/ปี	3.88	1.023
	4-6 ครั้ง/ปี	3.79	0.915
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	3.00	
	ไม่เคย	3.38	1.088
ระบบถนน	1-2 ครั้ง/ปี	3.73	1.082
	4-6 ครั้ง/ปี	3.87	0.991
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	5.00	
	ไม่เคย	3.81	1.167
ระบบจอดรถ	1-2 ครั้ง/ปี	3.95	1.076
	4-6 ครั้ง/ปี	4.31	0.805
	1-2 ครั้ง/สัปดาห์	5.00	
	ไม่เคย	3.94	1.063

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.100 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างความถี่ในการท่องเที่ยวโบราณสถานกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระบบทางเดินเท้า	ระหว่างกลุ่ม	7.359	3	2.453	3.576	0.015*
	ภายในกลุ่ม	134.436	196	0.686		
	รวม	141.795	199			
ระบบทางจักรยาน	ระหว่างกลุ่ม	4.849	3	1.616	2.221	0.087
	ภายในกลุ่ม	142.651	196	0.728		
	รวม	147.500	199			
ระบบขนส่งสาธารณะ	ระหว่างกลุ่ม	4.311	3	1.437	1.434	0.234
	ภายในกลุ่ม	196.469	196	1.002		
	รวม	200.780	199			
ระบบถนน	ระหว่างกลุ่ม	2.273	3	0.758	0.667	0.573
	ภายในกลุ่ม	222.602	196	1.136		
	รวม	224.875	199			
ระบบจอดรถ	ระหว่างกลุ่ม	5.955	3	1.985	1.939	0.125
	ภายในกลุ่ม	200.640	196	1.024		
	รวม	206.595	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.101 และ 5.102 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลความคิดเห็นต่อระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว กับรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวของกลุ่มนักท่องเที่ยวไม่มีผลต่อความคิดเห็นต่อระดับความพึงพอใจในการสัญจร

ตารางที่ 5.101 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยว กับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ความพึงพอใจในการสัญจร	รูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยว	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.54	0.755
	รถจักรยานยนต์	3.56	0.511
	รถจักรยาน	3.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.40	0.516
ด้านความปลอดภัย	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.55	0.738
	รถจักรยานยนต์	3.67	0.686
	รถจักรยาน	3.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.40	0.516
ด้านค่าบริการ	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.32	0.718
	รถจักรยานยนต์	3.17	0.514
	รถจักรยาน	3.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.10	0.568
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.48	0.808
	รถจักรยานยนต์	3.50	0.514
	รถจักรยาน	3.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.50	0.527
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.52	0.830
	รถจักรยานยนต์	3.56	0.511
	รถจักรยาน	3.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.70	0.675

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.103 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวเกี่ยวกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความพึงพอใจ ในการสัญจร	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	0.764	3	0.255	0.484	0.694
	ภายในกลุ่ม	103.056	196	0.526		
	รวม	103.820	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	1.076	3	0.359	0.687	0.561
	ภายในกลุ่ม	102.424	196	0.523		
	รวม	103.500	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	0.989	3	0.330	0.683	0.563
	ภายในกลุ่ม	94.606	196	0.483		
	รวม	95.595	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	0.473	3	0.158	0.263	0.852
	ภายในกลุ่ม	117.447	196	0.599		
	รวม	117.920	199			
ด้านความน่าสนใจในการ เดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	0.883	3	0.294	0.462	0.709
	ภายในกลุ่ม	124.992	196	0.638		
	รวม	125.875	199			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.104 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยว
กับระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมือง
เพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับปัญหาในการสัญจร	รูปแบบพาหนะ ที่ใช้ในการท่องเที่ยว	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.46	1.072
	รถจักรยานยนต์	3.89	0.832
	รถจักรยาน	3.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.40	1.174
ด้านความปลอดภัย	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.46	1.067
	รถจักรยานยนต์	3.94	0.802
	รถจักรยาน	3.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.30	1.252
ด้านค่าบริการ	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.19	0.877
	รถจักรยานยนต์	3.44	0.705
	รถจักรยาน	3.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.20	1.229
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.43	1.048
	รถจักรยานยนต์	3.78	0.808
	รถจักรยาน	3.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.10	1.370
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.49	1.073
	รถจักรยานยนต์	3.89	0.758
	รถจักรยาน	3.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.20	1.398

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.105 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวเกี่ยวกับระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับปัญหาในการสัญจร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	3.590	3	1.197	1.074	0.361
	ภายในกลุ่ม	218.390	196	1.114		
	รวม	221.980	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	4.662	3	1.554	1.402	0.244
	ภายในกลุ่ม	217.333	196	1.109		
	รวม	221.995	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	1.159	3	0.386	0.498	0.684
	ภายในกลุ่ม	152.021	196	0.776		
	รวม	153.180	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	3.616	3	1.205	1.106	0.348
	ภายในกลุ่ม	213.664	196	1.090		
	รวม	217.280	199			
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	4.108	3	1.369	1.210	0.307
	ภายในกลุ่ม	221.872	196	1.132		
	รวม	225.980	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.104 และ 5.105 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยวกับรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์พบว่า รูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวของกลุ่มนักท่องเที่ยวไม่มีผลต่อความคิดเห็นต่อระดับปัญหาในการสัญจร

ตารางที่ 5.106 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยว กับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	รูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยว	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.74	0.987
	รถจักรยานยนต์	4.00	0.970
	รถจักรยาน	3.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.60	1.075
ด้านความปลอดภัย	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.72	0.962
	รถจักรยานยนต์	4.06	0.938
	รถจักรยาน	3.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.70	0.949
ด้านค่าบริการ	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.58	0.752
	รถจักรยานยนต์	3.56	0.616
	รถจักรยาน	3.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.50	0.850
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.76	1.006
	รถจักรยานยนต์	4.06	0.938
	รถจักรยาน	3.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.50	0.972
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.83	0.991
	รถจักรยานยนต์	4.00	0.970
	รถจักรยาน	3.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.60	0.966

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.107 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวเกี่ยวกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการ ในการพัฒนา ปรับปรุง	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	2.488	3	0.829	0.851	0.468
	ภายในกลุ่ม	191.012	196	0.975		
	รวม	193.500	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	2.988	3	0.996	1.088	0.355
	ภายในกลุ่ม	179.492	196	0.916		
	รวม	182.480	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	0.705	3	0.235	0.425	0.736
	ภายในกลุ่ม	108.450	196	0.553		
	รวม	109.155	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	3.399	3	1.133	1.141	0.334
	ภายในกลุ่ม	194.556	196	0.993		
	รวม	197.955	199			
ด้านความน่าสนใจในการ เดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	2.422	3	0.807	0.831	0.478
	ภายในกลุ่ม	190.453	196	0.972		
	รวม	192.875	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.106 และ 5.107 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว กับรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวของกลุ่มนักท่องเที่ยวไม่มีผลต่อระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงในการสัญจร

ตารางที่ 5.108 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยว กับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มอยู่อาศัย

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	รูปแบบพาหนะ ที่ใช้ในการท่องเที่ยว	\bar{X}	S.D.
ระบบทางเดินเท้า	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.38	0.863
	รถจักรยานยนต์	3.67	0.686
	รถจักรยาน	3.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.30	0.823
ระบบทางจักรยาน	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.43	0.876
	รถจักรยานยนต์	3.78	0.808
	รถจักรยาน	3.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.30	0.675
ระบบขนส่งสาธารณะ	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.82	1.023
	รถจักรยานยนต์	4.00	0.767
	รถจักรยาน	3.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.40	1.075
ระบบถนน	รถยนต์ส่วนบุคคล	3.76	1.091
	รถจักรยานยนต์	4.06	0.802
	รถจักรยาน	3.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.70	1.059
ระบบจอดรถ	รถยนต์ส่วนบุคคล	4.05	1.037
	รถจักรยานยนต์	4.22	0.878
	รถจักรยาน	3.00	0.000
	โดยสารสาธารณะ	3.90	0.994

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.109 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวเกี่ยวกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคตของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบทางเดินเท้า	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระบบทางเดินเท้า	ระหว่างกลุ่ม	1.789	3	0.596	0.835	0.476
	ภายในกลุ่ม	140.006	196	0.714		
	รวม	141.795	199			
ระบบทางจักรยาน	ระหว่างกลุ่ม	2.636	3	0.879	1.189	0.315
	ภายในกลุ่ม	144.864	196	0.739		
	รวม	147.500	199			
ระบบขนส่งสาธารณะ	ระหว่างกลุ่ม	3.674	3	1.225	1.218	0.304
	ภายในกลุ่ม	197.106	196	1.006		
	รวม	200.780	199			
ระบบถนน	ระหว่างกลุ่ม	2.719	3	0.906	0.800	0.495
	ภายในกลุ่ม	222.156	196	1.133		
	รวม	224.875	199			
ระบบจอดรถ	ระหว่างกลุ่ม	2.960	3	0.987	0.950	0.418
	ภายในกลุ่ม	203.635	196	1.039		
	รวม	206.595	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.108 และ 5.109 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลความคิดเห็นต่อระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว กับรูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รูปแบบพาหนะที่ใช้ในการท่องเที่ยวของกลุ่มนักท่องเที่ยวไม่มีผลต่อความคิดเห็นต่อระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงในการสัญจร

ตารางที่ 5.110 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ความพึงพอใจในการสัญจร	ระยะเวลาในการเดินทาง จากบ้าน ถึง เพชรบุรี	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	ครึ่งชั่วโมง	3.61	0.659
	1 ชั่วโมง	3.54	0.822
	2 ชั่วโมง	3.55	0.753
	อื่น ๆ	3.35	0.485
ด้านความปลอดภัย	ครึ่งชั่วโมง	3.61	0.704
	1 ชั่วโมง	3.54	0.756
	2 ชั่วโมง	3.62	0.758
	อื่น ๆ	3.23	0.430
ด้านค่าบริการ	ครึ่งชั่วโมง	3.39	0.704
	1 ชั่วโมง	3.21	0.695
	2 ชั่วโมง	3.37	0.730
	อื่น ๆ	3.00	0.400
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ครึ่งชั่วโมง	3.58	0.708
	1 ชั่วโมง	3.44	0.821
	2 ชั่วโมง	3.53	0.805
	อื่น ๆ	3.23	0.587
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ครึ่งชั่วโมง	3.61	0.788
	1 ชั่วโมง	3.49	0.854
	2 ชั่วโมง	3.58	0.838
	อื่น ๆ	3.27	0.452

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.111 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางจากบ้าน ถึง เพชรบุรีกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคตของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความพึงพอใจ ในการสัญจร	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	1.109	3	0.370	0.706	0.550
	ภายในกลุ่ม	102.711	196	0.524		
	รวม	103.820	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	3.225	3	1.075	2.101	0.101
	ภายในกลุ่ม	100.275	196	0.512		
	รวม	103.500	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	3.514	3	1.171	2.493	0.061
	ภายในกลุ่ม	92.081	196	0.470		
	รวม	95.595	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	2.243	3	0.748	1.267	0.287
	ภายในกลุ่ม	115.677	196	0.590		
	รวม	117.920	199			
ด้านความน่าสนใจในการ เดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	2.265	3	0.755	1.197	0.312
	ภายในกลุ่ม	123.610	196	0.631		
	รวม	125.875	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.110 และ 5.111 การวิเคราะห์ข้อมูลระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคตของกลุ่มนักท่องเที่ยวโดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่าระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีของกลุ่มนักท่องเที่ยวไม่มีผลต่อระดับความพึงพอใจในการสัญจร ในทุกด้าน

ตารางที่ 5.112 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีกับระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับปัญหาในการสัญจร	ระยะเวลาในการเดินทาง จากบ้าน ถึง เพชรบุรี	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	ครึ่งชั่วโมง	3.88	0.927
	1 ชั่วโมง	3.33	1.284
	2 ชั่วโมง	3.60	1.007
	อื่น ๆ	2.81	0.634
ด้านความปลอดภัย	ครึ่งชั่วโมง	3.85	0.939
	1 ชั่วโมง	3.41	1.251
	2 ชั่วโมง	3.58	1.029
	อื่น ๆ	2.85	0.675
ด้านค่าบริการ	ครึ่งชั่วโมง	3.52	0.870
	1 ชั่วโมง	3.03	0.986
	2 ชั่วโมง	3.28	0.849
	อื่น ๆ	2.81	0.634
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ครึ่งชั่วโมง	3.88	0.927
	1 ชั่วโมง	3.38	1.184
	2 ชั่วโมง	3.49	1.022
	อื่น ๆ	2.77	0.710
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ครึ่งชั่วโมง	3.88	0.992
	1 ชั่วโมง	3.38	1.206
	2 ชั่วโมง	3.61	1.036
	อื่น ๆ	2.85	0.732

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.113 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีกับระดับปัญหาในการสัญจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคตของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับปัญหาในการสัญจร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	19.240	3	6.413	6.200	0.000*
	ภายในกลุ่ม	202.740	196	1.034		
	รวม	221.980	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	16.060	3	5.353	5.095	0.002*
	ภายในกลุ่ม	205.935	196	1.051		
	รวม	221.995	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	9.170	3	3.057	4.160	0.007*
	ภายในกลุ่ม	144.010	196	0.735		
	รวม	153.180	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	18.428	3	6.143	6.055	0.001*
	ภายในกลุ่ม	198.852	196	1.015		
	รวม	217.280	199			
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	17.536	3	5.845	5.496	0.001*
	ภายในกลุ่ม	208.444	196	1.063		
	รวม	225.980	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.112 และ 5.113 การวิเคราะห์ข้อมูลระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีกับระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยว มีระดับปัญหาในการสัญจรในทุกด้าน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 ในทุกด้าน

ตารางที่ 5.114 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	ระยะเวลาในการเดินทาง จากบ้าน ถึง เพชรบุรี	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	ครึ่งชั่วโมง	3.97	0.984
	1 ชั่วโมง	4.05	1.025
	2 ชั่วโมง	3.71	1.011
	อื่น ๆ	3.19	0.491
ด้านความปลอดภัย	ครึ่งชั่วโมง	3.88	0.960
	1 ชั่วโมง	3.92	1.010
	2 ชั่วโมง	3.76	0.987
	อื่น ๆ	3.19	0.491
ด้านค่าบริการ	ครึ่งชั่วโมง	3.58	0.708
	1 ชั่วโมง	3.51	0.721
	2 ชั่วโมง	3.68	0.773
	อื่น ๆ	3.19	0.567
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ครึ่งชั่วโมง	3.91	1.011
	1 ชั่วโมง	3.74	1.251
	2 ชั่วโมง	3.87	0.941
	อื่น ๆ	3.19	0.491
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ครึ่งชั่วโมง	4.00	0.968
	1 ชั่วโมง	3.79	1.239
	2 ชั่วโมง	3.93	0.936
	อื่น ๆ	3.23	0.430

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.115 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคตของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	13.418	3	4.473	4.868	0.003*
	ภายในกลุ่ม	180.082	196	0.919		
	รวม	193.500	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	9.804	3	3.268	3.710	0.013*
	ภายในกลุ่ม	172.676	196	0.881		
	รวม	182.480	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	4.989	3	1.663	3.129	0.027*
	ภายในกลุ่ม	104.166	196	0.531		
	รวม	109.155	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	10.410	3	3.470	3.627	0.014*
	ภายในกลุ่ม	187.545	196	0.957		
	รวม	197.955	199			
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	11.381	3	3.794	4.097	0.008*
	ภายในกลุ่ม	181.494	196	0.926		
	รวม	192.875	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.114 และ 5.115 การวิเคราะห์ระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคตของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยว มีระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงในทุกด้าน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในทุกด้าน

ตารางที่ 5.116 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มอยู่อาศัย

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	ระยะเวลาในการเดินทาง จากบ้าน ถึง เพชรบุรี	\bar{X}	S.D.
ระบบทางเดินเท้า	ครึ่งชั่วโมง	3.58	0.751
	1 ชั่วโมง	3.28	0.999
	2 ชั่วโมง	3.45	0.791
	อื่น ๆ	3.12	0.864
ระบบทางจักรยาน	ครึ่งชั่วโมง	3.64	0.822
	1 ชั่วโมง	3.26	0.910
	2 ชั่วโมง	3.56	0.839
	อื่น ๆ	3.08	0.796
ระบบขนส่งสาธารณะ	ครึ่งชั่วโมง	3.82	0.917
	1 ชั่วโมง	3.85	1.182
	2 ชั่วโมง	3.92	0.951
	อื่น ๆ	3.31	0.928
ระบบถนน	ครึ่งชั่วโมง	3.97	1.159
	1 ชั่วโมง	3.82	1.254
	2 ชั่วโมง	3.82	1.009
	อื่น ๆ	3.27	0.667
ระบบจอดรถ	ครึ่งชั่วโมง	4.24	0.969
	1 ชั่วโมง	3.82	1.355
	2 ชั่วโมง	4.23	0.866
	อื่น ๆ	3.42	0.758

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.117 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีกับระดับความต้องการในการพัฒนาปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระบบทางเดินเท้า	ระหว่างกลุ่ม	3.928	3	1.309	1.862	0.137
	ภายในกลุ่ม	137.867	196	0.703		
	รวม	141.795	199			
ระบบทางจักรยาน	ระหว่างกลุ่ม	7.435	3	2.478	3.468	0.017*
	ภายในกลุ่ม	140.065	196	0.715		
	รวม	147.500	199			
ระบบขนส่งสาธารณะ	ระหว่างกลุ่ม	7.883	3	2.628	2.670	0.049*
	ภายในกลุ่ม	192.897	196	0.984		
	รวม	200.780	199			
ระบบถนน	ระหว่างกลุ่ม	8.223	3	2.741	2.480	0.062
	ภายในกลุ่ม	216.652	196	1.105		
	รวม	224.875	199			
ระบบที่จอดรถ	ระหว่างกลุ่ม	16.631	3	5.544	5.720	0.001*
	ภายในกลุ่ม	189.964	196	0.969		
	รวม	206.595	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.116 และ 5.117 การวิเคราะห์ระยะเวลาในการเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรีกับระดับความต้องการในการพัฒนาปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคตของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยวมีระดับความต้องการในการพัฒนาปรับปรุงระบบทางเดินเท้า ระบบทางจักรยาน ระบบขนส่งสาธารณะ ระบบจอดรถแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.118 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างรูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยว เขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ความพึงพอใจในการสัญจร	รูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	เดินทางผ่าน	3.35	0.608
	พักค้างคืน	3.56	0.734
	เดินทางไป - กลับ	3.57	0.746
ด้านความปลอดภัย	เดินทางผ่าน	3.42	0.620
	พักค้างคืน	3.57	0.696
	เดินทางไป - กลับ	3.58	0.774
ด้านค่าบริการ	เดินทางผ่าน	3.16	0.688
	พักค้างคืน	3.23	0.605
	เดินทางไป - กลับ	3.39	0.755
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	เดินทางผ่าน	3.35	0.661
	พักค้างคืน	3.40	0.712
	เดินทางไป - กลับ	3.59	0.841
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	เดินทางผ่าน	3.32	0.653
	พักค้างคืน	3.48	0.754
	เดินทางไป - กลับ	3.63	0.861

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.119 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความพึงพอใจ ในการสัญจร	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	1.128	2	0.564	1.081	0.341
	ภายในกลุ่ม	102.692	197	0.521		
	รวม	103.820	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	0.627	2	0.314	0.600	0.550
	ภายในกลุ่ม	102.873	197	0.522		
	รวม	103.500	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	1.696	2	0.848	1.779	0.171
	ภายในกลุ่ม	93.899	197	0.477		
	รวม	95.595	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	1.999	2	1.000	1.699	0.186
	ภายในกลุ่ม	115.921	197	0.588		
	รวม	117.920	199			
ด้านความน่าสนใจในการ เดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	2.445	2	1.223	1.951	0.145
	ภายในกลุ่ม	123.430	197	0.627		
	รวม	125.875	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.118 และ 5.119 การวิเคราะห์ข้อมูลรูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับความพึงพอใจ รูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีไม่มีผลต่อระดับความพึงพอใจในการสัญจร

ตารางที่ 5.120 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยว
เขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว
โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับปัญหาในการสัญจร	รูปแบบในการเดินทางใน การท่องเที่ยวเขตเทศบาล เมืองเพชรบุรี	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	เดินทางผ่าน	3.29	0.973
	พักค้างคืน	3.44	1.118
	เดินทางไป - กลับ	3.60	1.028
ด้านความปลอดภัย	เดินทางผ่าน	3.32	1.045
	พักค้างคืน	3.43	1.129
	เดินทางไป - กลับ	3.61	0.994
ด้านค่าบริการ	เดินทางผ่าน	2.87	0.806
	พักค้างคืน	3.16	0.844
	เดินทางไป - กลับ	3.37	0.898
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	เดินทางผ่าน	3.23	1.087
	พักค้างคืน	3.29	1.062
	เดินทางไป - กลับ	3.64	0.990
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	เดินทางผ่าน	3.16	1.157
	พักค้างคืน	3.38	1.077
	เดินทางไป - กลับ	3.74	0.982

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.121 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ในอนาคตของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับปัญหาในการสัญจร	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	2.486	2	1.243	1.116	0.330
	ภายในกลุ่ม	219.494	197	1.114		
	รวม	221.980	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	2.451	2	1.225	1.099	0.335
	ภายในกลุ่ม	219.544	197	1.114		
	รวม	221.995	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	6.131	2	3.066	4.107	0.018*
	ภายในกลุ่ม	147.049	197	0.746		
	รวม	153.180	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	6.983	2	3.492	3.271	0.040*
	ภายในกลุ่ม	210.297	197	1.067		
	รวม	217.280	199			
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	9.969	2	4.985	4.546	0.012*
	ภายในกลุ่ม	216.011	197	1.097		
	รวม	225.980	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.120 และ 5.121 การวิเคราะห์ข้อมูลรูปแบบการเดินทางการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับปัญหาในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยวมีปัญหาในการสัญจรด้านค่าบริการ ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.122 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยว
ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริม
การท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	รูปแบบในการเดินทางใน การท่องเที่ยวเขตเทศบาล เมืองเพชรบุรี	\bar{X}	S.D.
ด้านความสะดวกสบาย	เดินทางผ่าน	3.68	0.945
	พักค้างคืน	3.66	1.071
	เดินทางไป - กลับ	3.85	0.925
ด้านความปลอดภัย	เดินทางผ่าน	3.48	0.890
	พักค้างคืน	3.73	1.034
	เดินทางไป - กลับ	3.84	0.905
ด้านค่าบริการ	เดินทางผ่าน	3.32	0.599
	พักค้างคืน	3.51	0.805
	เดินทางไป - กลับ	3.70	0.707
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	เดินทางผ่าน	3.42	1.025
	พักค้างคืน	3.69	1.016
	เดินทางไป - กลับ	3.95	0.942
ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง	เดินทางผ่าน	3.42	1.025
	พักค้างคืน	3.70	1.014
	เดินทางไป - กลับ	4.07	0.887

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.123 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการ ในการพัฒนา ปรับปรุง	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความสะดวกสบาย	ระหว่างกลุ่ม	1.635	2	0.818	0.840	0.433
	ภายในกลุ่ม	191.865	197	0.974		
	รวม	193.500	199			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	2.911	2	1.455	1.597	0.205
	ภายในกลุ่ม	179.569	197	0.912		
	รวม	182.480	199			
ด้านค่าบริการ	ระหว่างกลุ่ม	3.656	2	1.828	3.413	0.035*
	ภายในกลุ่ม	105.499	197	0.536		
	รวม	109.155	199			
ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง	ระหว่างกลุ่ม	7.159	2	3.579	3.696	0.027*
	ภายในกลุ่ม	190.796	197	0.969		
	รวม	197.955	199			
ด้านความน่าสนใจในการ เดินทาง	ระหว่างกลุ่ม	11.588	2	5.794	6.296	0.002*
	ภายในกลุ่ม	181.287	197	0.920		
	รวม	192.875	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.122 และ 5.123 การวิเคราะห์ข้อมูลรูปแบบการเดินทางการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มนักท่องเที่ยวมีระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง ด้านค่าบริการ ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.124 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	รูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี	\bar{X}	S.D.
ระบบทางเดินเท้า	เดินทางผ่าน	3.35	0.839
	พักค้างคืน	3.31	0.907
	เดินทางไป - กลับ	3.48	0.791
ระบบทางจักรยาน	เดินทางผ่าน	3.29	0.739
	พักค้างคืน	3.36	0.916
	เดินทางไป - กลับ	3.58	0.842
ระบบขนส่งสาธารณะ	เดินทางผ่าน	3.61	0.919
	พักค้างคืน	3.74	1.117
	เดินทางไป - กลับ	3.93	0.923
ระบบถนน	เดินทางผ่าน	3.48	0.996
	พักค้างคืน	3.73	0.995
	เดินทางไป - กลับ	3.91	1.126
ระบบจอดรถ	เดินทางผ่าน	3.77	0.990
	พักค้างคืน	3.91	1.041
	เดินทางไป - กลับ	4.25	0.979

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.125 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ระหว่างรูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ระบบทางเดินเท้า	ระหว่างกลุ่ม	1.222	2	0.611	0.856	0.426
	ภายในกลุ่ม	140.573	197	0.714		
	รวม	141.795	199			
ระบบทางจักรยาน	ระหว่างกลุ่ม	2.827	2	1.414	1.925	0.149
	ภายในกลุ่ม	144.673	197	0.734		
	รวม	147.500	199			
ระบบขนส่งสาธารณะ	ระหว่างกลุ่ม	3.011	2	1.506	1.500	0.226
	ภายในกลุ่ม	197.769	197	1.004		
	รวม	200.780	199			
ระบบถนน	ระหว่างกลุ่ม	4.556	2	2.278	2.037	0.133
	ภายในกลุ่ม	220.319	197	1.118		
	รวม	224.875	199			
ระบบจอดรถ	ระหว่างกลุ่ม	7.562	2	3.781	3.742	0.025
	ภายในกลุ่ม	199.033	197	1.010		
	รวม	206.595	199			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5.124 และ 5.125 การวิเคราะห์ข้อมูลรูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีกับระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในอนาคต ของกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยใช้สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า รูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีไม่มีผลต่อระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง

5.6 ข้อมูลความคิดเห็นเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก

1) เจ้าหน้าที่กรมศิลปากรที่ 1 ราชบุรี แสดงความคิดเห็นว่า ในการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีนั้นควรมีการคำนึงถึงสภาพทางกายภาพและข้อจำกัดของพื้นที่เป็นส่วนสำคัญ เนื่องจากในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีนั้นเป็นพื้นที่ที่มีประวัติศาสตร์สำคัญในหลายยุคสมัย มาตั้งแต่อดีต มีการซ้อนทับของวัฒนธรรม รูปแบบเมือง เช่น รูปแบบโครงสร้างเมืองหรือถนน แต่เดิมในอดีตมีการใช้รูปแบบทางเดินเท้าเป็นส่วนมาก และมีเส้นทางที่มุ่งตรงสู่สถานที่สำคัญเป็นแนวแกนเพื่อให้เกิดความโดดเด่นแก่สถานที่ ซึ่งเป็นอาคารหรือสถานที่สาธารณะต่าง ๆ คือวัด สถานที่ราชการ และกลายเป็นโบราณสถานที่ยื่นทะเปียนหรือรอกการขึ้นทะเปียนในปัจจุบัน ประกอบกับมีการสัญจร หรือขนส่งโดยทางน้ำเป็นหลัก พื้นที่ริมน้ำจึงมีความเจริญ ส่งผลให้มีความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน แออัดคับแคบ มีการใช้พื้นที่ที่จำกัดเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่ส่วนอื่นของเมือง ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวทั้งมีโบราณสถานตั้งอยู่เช่นกัน จึงถือเป็นข้อจำกัดของพื้นที่ที่ควรให้ความสำคัญ เพื่อให้เกิดผลสำเร็จในการดำเนินการ หรือไม่ให้เกิดปัญหาตามมาภายหลัง

ดังนั้นรูปแบบการสัญจรที่เหมาะสมในการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีนั้น ควรเป็นรูปแบบที่ไม่เพิ่มปริมาณจราจร เช่น โดยสารสาธารณะ การเดินเท้า หรือทางจักรยาน แต่เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาด้านการจราจรตามมาภายในเมือง ควรเป็นรูปแบบการเดิน หากเป็นรูปแบบโดยสารสาธารณะจำเป็นต้องมีพื้นที่จุดจอดรับส่ง ซึ่งอาจสร้างปัญหาการจราจรได้เช่นกัน

ในการจัดทำโครงการด้านการท่องเที่ยวขึ้นนั้น ควรมีการประชาสัมพันธ์เพื่อเชิญชวน และอธิบายรายละเอียดของโครงการเพื่อให้เกิดความเข้าใจและเป็นระเบียบ พร้อมทั้งมีการร่วมมือทุกภาคส่วนเพื่อให้เกิดความสำเร็จ ทั้งประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ เจ้าหน้าที่หน่วยงานที่มีความรับผิดชอบ เป็นต้น

2) เจ้าหน้าที่จากสำนักงานช่าง เทศบาลเมืองเพชรบุรี แสดงความคิดเห็นว่า ในปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาภายในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในปริมาณมากเช่นกัน ส่วนมากเป็นกลุ่มคนที่เดินทางมาจากกรุงเทพมหานคร โดยมีจุดประสงค์เพื่อแวะทานข้าว ขนม ซื้อของฝากในย่านที่ไม่ไกลจากถนนเพชรเกษม ซึ่งมีจุดประสงค์ในการเดินทางเพื่อท่องเที่ยวที่ชะอำ - หัวหิน หรือเดินทางลงสู่ภาคใต้ นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ไม่ได้เดินทางเข้าในใจกลางเมืองเพชรบุรี ใช้เวลาในพื้นที่เมืองเพชรบุรีเพียงชั่วคราว หากโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีได้สำเร็จ ถือเป็นโอกาสดี เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว เนื่องจากมีความน่าสนใจ มีเรื่องราวในทางประวัติศาสตร์ และควรเพิ่มความสะดวก และมีการประชาสัมพันธ์ จะช่วยเชิญชวนนักท่องเที่ยวให้ใช้เวลาในพื้นที่เทศบาลเมืองเพชรบุรีได้ยิ่งขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อเศรษฐกิจภายในเมือง ซึ่งถือเป็นโอกาสดีตามมา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รูปแบบที่เหมาะสมกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีนั้น ควรเป็นรูปแบบที่มีความสะดวกสบายแก่นักท่องเที่ยว ถือเป็น การเชิญชวน และประชาสัมพันธ์ ให้นักท่องเที่ยวมีความคุ้นชิน รู้จักสถานที่ให้มากขึ้น คือ รูปแบบรถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อสะดวก แก่การเดินทางของนักท่องเที่ยว เมื่อหลังจากเป็นที่รู้จักของคนในปริมาณมากขึ้นแล้วจึงนำรูปแบบ การท่องเที่ยวแบบอื่นมาสอดแทรกเพิ่มเติม เช่น ทางเดินเท้า ที่สามารถเชื่อมจุดสำคัญของย่าน ในบริเวณใกล้เคียง เนื่องจากคนไทยนั้นมีความคุ้นเคยกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ต่างจาก นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ใช้บริการขนส่งสาธารณะและการเดิน ประกอบกับบริการสาธารณะ ในเมืองไทยมีการบริการที่ดีกว่าต่างประเทศ เมืองเทียบกับประเทศที่ใช้ขนส่งสาธารณะ ในการบริการการท่องเที่ยว

3) เจ้าหน้าที่จากขนส่งจังหวัดเพชรบุรี แสดงความคิดเห็นว่า เพชรบุรีเป็นเมืองที่มีตำแหน่ง ที่ตั้งที่ดี เนื่องจากเป็นเมืองที่ใช้เวลาเดินทางจากกรุงเทพมหานครเพียงแค่สองชั่วโมง รองรับการเดินทาง หลากหลายรูปแบบ ทั้ง รถไฟ รถตู้ รถยนต์ส่วนบุคคลที่เป็นเมืองที่ติดกับถนนเพชรเกษม ซึ่งเพชรบุรี ถือเป็นประตูสู่ภาคใต้ จึงถือได้ว่าเป็นเมืองที่มีความหลากหลายในการเดินทาง และสะดวกในการเดินทาง ในขณะที่เดียวกันพื้นที่ภายในเมืองมีถนนที่แคบ โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณโบราณสถานภายในเมืองที่เป็น ย่านตัวเมืองเดิมเพชรบุรีถือเป็นศูนย์กลางการค้าบริการ จึงมีการจราจรที่คับคั่งอยู่แล้ว หากมี โครงการออกแบบระบบสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน จึงควรส่งเสริมระบบขนส่ง สาธารณะภายในเมือง เพื่อรองรับทั้งกลุ่มคนผู้ที่อยู่อาศัยภายในเมืองและกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินเข้า มายังพื้นที่ ซึ่งปัจจุบันมีการให้บริการรถสองแถวภายในเมืองรวมทั้งขานเมือง โดยออกแบบเส้นทาง ให้ครอบคลุมโบราณทุกแห่ง พื้นที่การให้บริการ สถานที่ท่องเที่ยว ร้านอาหาร ที่พัก สถานีขนส่ง ภายในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

รถสองแถว หรือขนส่งสาธารณะภายในเมืองนั้นเป็นบริการสาธารณะที่ส่งผลต่อสภาพ การจราจรภายในเมืองไม่ติดขัด มีความเป็นระเบียบในด้านการจราจร พร้อมทั้งสะดวก ต่อการเดินทางท่องเที่ยวไม่เกิดความสับสนในการท่องเที่ยว

หากมีการดำเนินการโครงการจริง ควรมีการศึกษาสภาพเส้นทางเดินทางภายในเขต พื้นที่เทศบาลเมืองเพชรบุรีเพื่อให้มีการสอดคล้องกับสภาพถนนภายในเมือง ควรมีการออกแบบ รองรับการใช้งานอื่นที่ตามมา คือ พื้นที่จอดรถ จุดจอดรถ-ส่ง พื้นที่สถานีชั่วคราว เป็นต้น



รูปที่ 5.2 แสดงบรรยากาศการเก็บข้อมูล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 6

สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะผลการวิจัย

การสรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะจากการศึกษาแนวทางการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี มีวัตถุประสงค์ 5 ข้อ

- 1 ศึกษาสภาพกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมในพื้นที่เทศบาลเมืองเพชรบุรี
- 2 ศึกษาบทบาทและความสำคัญของโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
- 3 ศึกษาความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
- 4 ศึกษาระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการในการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
- 5 เสนอแนะแนวทางในการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ประชากรในการศึกษาในครั้งนี้มีทั้งหมด 3 กลุ่ม โดยสามารถแบ่งตามวิธีการเก็บข้อมูล คือ

- 1) เก็บข้อมูลโดยการสำรวจจากแบบสอบถาม จากกลุ่มผู้อยู่อาศัยในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี และกลุ่มนักท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี จำนวน 400 ชุด และได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลและนำเสนอผลการวิจัย แบ่งเป็น 4 ขั้นตอน คือ (1) ลักษณะประชากร (2) พฤติกรรมการเดินทาง (3) ความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี และ (4) ระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ SPSS/PC คำนวณหาค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และการเปรียบเทียบโดยใช้ค่า t-test ค่า F จากการวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน

- 2) เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก จากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 3 ตัวอย่าง จาก 3 หน่วยงาน ในการวิจัยครั้งนี้ผู้ศึกษาได้เลือกเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานกรมศิลปากรที่ 1 ราชบุรี สำนักงานเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี และขนส่งจังหวัดเพชรบุรี เพื่อทราบความคิดเห็นรูปแบบที่เหมาะสมในการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

6.1 สรุปผลการวิจัย

6.1.1 ข้อมูลลักษณะประชากร

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย โดยเพศหญิงคิดเป็น ร้อยละ 61.50 เพศชายคิดเป็นร้อยละ 38.50 มีการศึกษาอยู่ในระดับ อนุปริญญา - ปริญญาตรี มากที่สุดอาชีพรับราชการ โดยมีอายุเฉลี่ย 37 ปี มีรายได้เฉลี่ย 19,288 บาทต่อเดือน และพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง โดยเพศชายคิดเป็น ร้อยละ 52.50 เพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 47.50 มีการศึกษาอยู่ในระดับอนุปริญญา - ปริญญาตรีมากที่สุดอาชีพรับราชการ โดยมีอายุเฉลี่ย 35 ปี มีรายได้เฉลี่ย 24,728 บาทต่อเดือน

6.1.2 ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่ใช้รูปแบบจักรยานยนต์ในการเดินทางในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี คิดเป็นร้อยละ 63.50 และพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ใช้รูปแบบรถยนต์ส่วนบุคคลในการท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 85.00 ใช้รูปแบบในการท่องเที่ยวเดินทางไป - กลับ ภายในหนึ่งวันเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 46.00 มีการท่องเที่ยวโบราณสถานส่วนใหญ่ 4-6 ครั้งต่อปี ใช้เวลาเดินทางจากบ้านถึงเพชรบุรี 2 ชั่วโมง

6.1.3 ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยรู้จักโบราณสถานในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.47 มีความคิดเห็นว่าโบราณสถานมีความสำคัญในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 4.19 มีความคิดเห็นว่าได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยวโบราณสถานในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.72 มีความคิดเห็นว่าควรมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 4.19 พบว่าโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีที่กลุ่มผู้อยู่อาศัยรู้จักมากที่สุดคือ วัดมหาธาตุวรวิหาร พระนครคีรี (เขาวัง) และ วัดพระพุทธไสยาสน์ (วัดพระนอน) ร้อยละ 100.00

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวรู้จักโบราณสถานในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.30 มีความคิดเห็นว่าโบราณสถานมีความสำคัญในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.47 มีความคิดเห็นว่าได้รับประโยชน์ จากการท่องเที่ยวโบราณสถานในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 4.15 มีความคิดเห็นว่าควรมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 4.24 พบว่า โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีที่กลุ่มนักท่องเที่ยวรู้จักมากที่สุด คือ พระนครคีรี

(เขาวัง) ร้อยละ 88.00 รองลงมาคือ วัดมหาธาตุ-วรวิหาร ร้อยละ 62.50 และวัดพระพุทธไสยาสน์ (วัดพระนอน) ร้อยละ 49.00 โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีที่กลุ่มนักท่องเที่ยวรู้จักน้อยที่สุด คือ วัดโคก วัดอ้อเจริญธรรม วัดไผ่ล้อม (ร้าง) และวัดสนามพราหมณ์ ร้อยละ 8.50

6.1.4 ข้อมูลระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ระดับความพึงพอใจในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีระดับความพึงพอใจในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีต่ำที่สุด คือ ด้านค่าบริการอยู่ในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.12 และพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวมีระดับความพึงพอใจในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีต่ำที่สุด คือ ด้านค่าบริการ อยู่ในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 3.30

ระดับปัญหาในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย และกลุ่มนักท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีปัญหาในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีมากที่สุด คือ ด้านความน่าสนใจในการเดินทางอยู่ในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยที่ 2.97 และพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวมีระดับปัญหาในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีมากที่สุด คือ ด้านความน่าสนใจในการเดินทางอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.51

ระดับความต้องการในการพัฒนา หรือปรับปรุงในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัย มีระดับความต้องการในการพัฒนา หรือปรับปรุงในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี มากที่สุด คือ ด้านความน่าสนใจในการเดินทางอยู่ในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.77 และพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวมีระดับความต้องการในการพัฒนา หรือปรับปรุงในการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีมากที่สุดคือ ด้านความน่าสนใจในการเดินทางอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.83

รูปแบบการสัญจรที่ต้องการในการพัฒนาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีระดับความต้องการในการพัฒนาการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีมากที่สุดที่จอดรถ อยู่ในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 3.90 และพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนักท่องเที่ยวมีระดับความต้องการในการพัฒนาการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีมากที่สุด คือ ที่จอดรถอยู่ในระดับ มาก ค่าเฉลี่ยที่ 4.05

ผังทางเลือกระบบการสัญจรที่เหมาะสมกับการส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ผลการวิเคราะห์ข้อมูลผังทางเลือกระบบการสัญจรที่เหมาะสมกับการส่งเสริมท่องเที่ยว

โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มผู้อาศัยส่วนใหญ่ เลือกระบบขนส่งสาธารณะ(รถสองแถว) ร้อยละ 35.50 และพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่ม นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เลือกระบบระบบถนน-ที่จอดรถ (รถยนต์ส่วนบุคคล) ร้อยละ 38.50

6.1.5 ผลการวิเคราะห์การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี จำแนกตามตัวแปร เพศ การศึกษา อาชีพ อายุ และรายได้

1. การเปรียบเทียบข้อมูลลักษณะประชากรต่อข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อาศัย ผลการวิเคราะห์ พบว่า

(1) เพศ กับข้อมูลความคิดเห็นความสำคัญโบราณสถาน และประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

(2) ระดับการศึกษา ไม่แตกต่างกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

(3) อาชีพ ที่กับข้อมูลระดับในการรู้จักโบราณสถาน โบราณสถานสำคัญเพียงใด และความคิดเห็นควรส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

(4) อายุ กับข้อมูลความคิดเห็นโบราณสถานสำคัญเพียงใด มีความสัมพันธ์กัน ในระดับต่ำมากในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

(5) รายได้ กับข้อมูลความคิดเห็นระดับในการรู้จักโบราณสถานกลุ่มผู้อาศัย มีความสัมพันธ์กัน ในระดับต่ำมากในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

2. การเปรียบเทียบข้อมูลลักษณะประชากรต่อข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มนักท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์ พบว่า

(1) เพศ ไม่แตกต่างกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

(2) ระดับการศึกษา กับข้อมูลระดับในการรู้จักโบราณสถาน ระดับความสำคัญโบราณสถาน ประโยชน์ที่ได้รับจากเที่ยวโบราณสถาน และความคิดเห็นควรส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

(3) อาชีพ ไม่แตกต่างกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

(4) อายุ กับข้อมูลความคิดเห็นโบราณสถานสำคัญเพียงใด และข้อมูลความคิดเห็นควรส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน มีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำมาก ในระดับต่ำในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

(5) รายได้ ไม่แตกต่างกับข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

6.1.7 ผลการวิเคราะห์การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลข้อมูลระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี จำแนกตามตัวแปร เพศ การศึกษา อาชีพ อายุ และรายได้

1. การเปรียบเทียบข้อมูลลักษณะประชากรต่อข้อมูลข้อมูลระดับความพึงพอใจ ระดับ ปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขต เทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัยผลการวิเคราะห์ พบว่า

(1) เพศ กับข้อมูลความพึงพอใจด้านความน่าสนใจในการเดินทาง ความต้องการในการ พัฒนา ปรับปรุงระบบทางเดินเท้า และระบบทางจักรยาน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ 0.05

(2) ระดับการศึกษา กับข้อมูลความพึงพอใจในการสัญจรด้านความสะดวกสบาย ความพึงพอใจในการสัญจรด้านความปลอดภัย ความพึงพอใจในการสัญจรด้านค่าบริการ ระดับความพึง พื่อใจ ในการสัญจรด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ความพึงพอใจในการสัญจรด้านความน่าสนใจในการ เดินทาง ระดับปัญหาในการสัญจรด้านความปลอดภัย ระดับปัญหาในการสัญจรด้านความน่าสนใจ ในการเดินทาง ความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงด้านความสะดวกสบาย ความต้องการในการ พัฒนา ปรับปรุงด้านความปลอดภัย ความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบถนน และความ ต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบจอดรถ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

(3) อาชีพ กับข้อมูลความพึงพอใจด้านค่าบริการ ระดับปัญหาในการสัญจร ด้านความ ความสะดวกสบาย ระดับปัญหาในการสัญจรด้านความปลอดภัย ระดับปัญหาในการสัญจรด้านค่าบริการ ระดับปัญหาในการสัญจรด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ระดับปัญหาในการสัญจรด้านความน่าสนใจใน การเดินทาง ความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงด้านความปลอดภัย ความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง ด้านค่าบริการ ความต้องการ ในการพัฒนา ปรับปรุงด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ความ ต้องการ ในการพัฒนา ปรับปรุงด้านความน่าสนใจในการเดินทาง ความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบทางเดินเท้า ความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะ และความ ต้องการ ในการพัฒนา ปรับปรุงระบบถนน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

(4) อายุ กับข้อมูลความพึงพอใจในการสัญจรด้านความปลอดภัยระดับปัญหาในการ สัญจรด้านความปลอดภัย ระดับปัญหาในการสัญจรด้านความน่าสนใจในการเดินทาง มีความสัมพันธ์ กันในระดับต่ำมาก ในทิศทางตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และข้อมูลความ ต้องการในการสัญจรด้านความน่าสนใจในการเดินทาง มีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำ ในทิศทาง ตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

(5) รายได้ กับข้อมูลความต้องการในการสัญจรด้านความน่าสนใจในการเดินทาง มีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำ ในทิศทางตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

(6) การครอบครองจักรยาน มีความสัมพันธ์ทางบวกกับข้อมูลความพึงพอใจในการสัญจรด้านความสะดวกสบาย ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง ปัญหาในการสัญจรด้านความปลอดภัย อยู่ในระดับต่ำในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีความสัมพันธ์ กับความพึงพอใจในการสัญจรด้านการเดินทางที่ต่อเนื่องอยู่ในระดับต่ำในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

(7) การครอบครองจักรยานยนต์ กับระดับปัญหาในการสัญจรด้านความสะดวกสบาย ด้านความปลอดภัย ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง อยู่ในระดับต่ำมากในทิศทางตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 มีความสัมพันธ์กับปัญหาในการสัญจรด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง อยู่ในระดับต่ำในทิศทางตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

(8) การครอบครองยนต์ กับระดับความพึงพอใจในการสัญจรด้านความปลอดภัย ความต้องการในการสัญจรด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง อยู่ในระดับต่ำในทิศทาง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2. การเปรียบเทียบข้อมูลลักษณะประชากรต่อข้อมูลระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มนักท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์พบว่า

(1) เพศ กับข้อมูลความพึงพอใจในการสัญจรด้านความสะดวกสบายระดับปัญหาในการสัญจรด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ระดับปัญหาในการสัญจรด้านความน่าสนใจในการเดินทาง ความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงด้านความปลอดภัย ความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงด้านค่าบริการ ความต้องการ ในการพัฒนาปรับปรุงด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ความต้องการในการพัฒนาปรับปรุงระบบถนน และความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบที่จอดรถแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

(2) ระดับการศึกษา กับข้อมูลระดับปัญหาในการสัญจรด้านความปลอดภัยระดับปัญหาในการสัญจรด้านค่าบริการ ระดับปัญหาในการสัญจรด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง และความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบถนน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

(3) อาชีพ กับข้อมูลระดับปัญหาในการสัญจรด้านความสะดวกสบายระดับปัญหาในการสัญจรความปลอดภัย ระดับปัญหาในการสัญจรด้านค่าบริการ ระดับปัญหาในการสัญจรด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ระดับปัญหาในการสัญจรด้านความน่าสนใจในการเดินทาง ความต้องการ

ในการพัฒนา ปรับปรุงด้านความสะดวกสบาย และความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบทางจักรยานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

(4) อายุ ไม่แตกต่างกันกับข้อมูลข้อมูลระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

(5) รายได้ กับข้อมูลระดับความต้องการในการสัญจรด้านค่าบริการ ความต้องการในการพัฒนารูปแบบทางเดินเท้า ความต้องการในการพัฒนารูปแบบทางจักรยาน มีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

(6) การครอบครองจักรยานยนต์ กับข้อมูลระดับปัญหาในการสัญจรด้านความน่าสนใจในการเดินทาง ความต้องการในการสัญจรด้านความสะดวกสบาย ด้านความปลอดภัย ด้านค่าบริการ ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง อยู่ในระดับต่ำมากในทิศทางตรงกันข้าม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

6.1.8 ผลการวิเคราะห์การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลข้อมูลระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี จำแนกตามตัวแปร การครอบครองพาหนะรูปแบบพาหนะในการเดินทางของกลุ่มผู้อยู่อาศัย ความถี่ในการท่องเที่ยว รูปแบบพาหนะในการท่องเที่ยว ระยะเวลาเดินทางในการเดินทางจากบ้านถึงเทศบาลเมืองเพชรบุรี และรูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยวในเพชรบุรี ของกลุ่มนักท่องเที่ยว

1. การเปรียบเทียบข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางต่อข้อมูลระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มผู้อยู่อาศัย ผลการวิเคราะห์พบว่า

(1) รูปแบบพาหนะในการเดินทาง กับข้อมูลระดับความพึงพอใจในการสัญจรด้านความปลอดภัย ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง ระดับปัญหาในการสัญจรด้านความปลอดภัย ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงด้านความสะดวกสบาย ด้านความปลอดภัย ด้านค่าบริการ ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง และระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบทางเดินเท้า ระบบทางจักรยาน ระบบขนส่งสาธารณะ ระบบถนน ระบบจอดรถ

2. การเปรียบเทียบข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางต่อข้อมูลระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหา และระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีของกลุ่มนักท่องเที่ยว ผลการวิเคราะห์พบว่า

(1) ความถี่ในการท่องเที่ยว กับข้อมูลระดับความพึงพอใจในการสัญจรด้านค่าบริการ ระดับปัญหาในการสัญจรด้านค่าบริการ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

(2) รูปแบบพาหนะในการท่องเที่ยว ไม่แตกต่างกันกับข้อมูลข้อมูลระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

(3) ระยะเวลาเดินทางในการเดินทางจากบ้านถึงเทศบาลเมืองเพชรบุรี ที่กับข้อมูลระดับปัญหาด้านความสะดวกสบาย ด้านความปลอดภัย ด้านค่าบริการ ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง ระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงด้านความสะดวกสบาย ด้านความปลอดภัย ด้านค่าบริการ ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง และระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุงระบบทางเดินเท้า ระบบทางจักรยาน ระบบขนส่งสาธารณะ ระบบจอดรถ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

(4) รูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยวในเพชรบุรี กับข้อมูลระดับปัญหาด้านค่าบริการ ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง และระดับความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง ด้านค่าบริการ ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง ด้านความน่าสนใจในการเดินทางแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

6.2 สรุปข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึก

ผลจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสามหน่วยงาน คือ

1) เจ้าหน้าที่กรมศิลปากรที่ 1 ราชบุรี แสดงความคิดเห็นว่า เนื่องจากในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีนั้นเป็นพื้นที่รูปแบบโครงสร้างเมืองหรือถนน มีความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน แออัดคับแคบ มีการใช้พื้นที่ที่จำกัด รูปแบบการสัญจรที่เหมาะสม ควรเป็นรูปแบบการเดินทางเท้า

2) เจ้าหน้าที่จากสำนักงานช่าง เทศบาลเมืองเพชรบุรี แสดงความคิดเห็นว่า ในปัจจุบัน มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาภายในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี มีจุดประสงค์เพื่อแวะทานข้าว ขนม ซื้อของฝาก ใช้เวลาในพื้นที่เพียงชั่วคราว รูปแบบที่เหมาะสมควรดึงดูดนักท่องเที่ยว มีความสะดวกสบายแก่นักท่องเที่ยว คือ รูปแบบรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อสะดวกแก่การเดินทางของนักท่องเที่ยว เมื่อหลังจากเป็นที่รู้จักของคนในปริมาณมากขึ้นแล้วจึงนำรูปแบบการท่องเที่ยวแบบอื่นมาสอดแทรกเพิ่มเติม

3) เจ้าหน้าที่จากขนส่งจังหวัดเพชรบุรี แสดงความคิดเห็นว่า เพชรบุรีเป็นเมืองที่มีตำแหน่งที่ตั้งที่รองรับการเดินทางหลากหลายรูปแบบ ทั้ง รถไฟ รถตู้ รถยนต์ส่วนบุคคล หากมี

โครงการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน จึงควรส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะภายในเมือง เพื่อรองรับทั้งกลุ่มคนผู้ที่อยู่อาศัยในเมืองและกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่

6.3 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาแนวทางการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ทำให้ทราบถึงข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง ความพึงพอใจ ปัญหาและความต้องการของประชากรที่ศึกษากลุ่มผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ และกลุ่มนักท่องเที่ยว ทางผู้วิจัยจึงนำเสนอแนะได้ดังนี้

6.3.1 ด้านการเดินทางในการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

- 1) ควรมีการออกรองรับการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล เนื่องจากผลการวิเคราะห์พบว่านักท่องเที่ยวโดยส่วนมากมีการใช้รูปแบบรถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง
- 2) สร้างรูปแบบการท่องเที่ยวโบราณสถานภายใน 1 วัน เพื่อให้สอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ซึ่งพบว่ามีรูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีรูปแบบการท่องเที่ยวในพื้นที่เทศบาลเมืองเพชรบุรีในรูปแบบไป - กลับ ภายในหนึ่งวัน
- 3) จัดให้มีเส้นทางท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี โดยให้มีพระนครคีรี(เขาวัง) วัดมหาธาตุวรวิหาร และวัดพระพุทธไสยาสน์(วัดพระนอน) เป็นสถานที่หลักในการท่องเที่ยวเนื่องจากผลการวิเคราะห์พบว่าเป็นโบราณสถานที่เป็นที่รู้จักมาก ในกลุ่มนักท่องเที่ยวและกลุ่มผู้อยู่อาศัย เพื่อสร้างความน่าสนใจในการเดินทาง

6.3.2 ด้านความพึงพอใจในการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ควรมีการพัฒนาปรับปรุงในด้านค่าบริการในการเดินทางท่องเที่ยว เนื่องจากผลการวิเคราะห์พบว่ากลุ่มนักท่องเที่ยว และกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีความพึงพอใจในด้านค่าบริการในการท่องเที่ยวน้อยที่สุด

- 1) จัดให้มีพื้นที่สำหรับบริการที่จอดรถโดยไม่คิดค่าบริการเพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว เพื่อเป็นการกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวมีความสนใจในการเดินทางมาท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรีมากขึ้น

2) ออกแบบเส้นทางการเดินเท้าเพื่อเชื่อมระหว่างโบราณสถานแต่ละแห่งในบริเวณใกล้เคียงกัน พร้อมทั้งให้มีจุดแวะพักในระยะไม่เกิน 500 เมตร ซึ่งเป็นระยะที่คนเดินได้โดยสะดวก เพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง พร้อมทั้งสร้างปฏิสัมพันธ์กับพื้นที่ด้วยเช่นกัน

3) จัดให้มีบริการสาธารณะบริการ เพื่อเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เนื่องจากการเดินทางในรูปแบบรวมกลุ่ม

6.3.3 ด้านปัญหาในการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ควรมีการพัฒนาปรับปรุงในด้านความน่าสนใจในการเดินทางท่องเที่ยว เนื่องจากผลการวิเคราะห์พบว่ากลุ่มนักท่องเที่ยว และกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีระดับปัญหามากที่สุด

1) ออกแบบเส้นทางการท่องเที่ยวที่เข้าถึงได้ง่าย ใช้เวลาในการเดินทางสั้น และสามารถคาดการณ์ระยะเวลาในการเดินทางได้ เพื่อเป็นการสร้างความน่าสนใจในการท่องเที่ยวโบราณสถาน

2) จัดให้มีป้ายให้ข้อมูลในด้านเส้นทางท่องเที่ยว ตำแหน่งที่ตั้ง และรายละเอียดโบราณสถาน เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทางและสร้างความน่าสนใจแก่นักท่องเที่ยว

3) จัดให้มีรูปแบบทางเลือกในการเดินทางท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ที่หลากหลาย เพื่อเป็นทางเลือกในการตัดสินใจในการเดินทางเที่ยว

6.3.4 ด้านความต้องการในการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ควรมีการพัฒนาปรับปรุงในด้านความน่าสนใจในการเดินทางท่องเที่ยว และที่จอดรถ เนื่องจากผลการวิเคราะห์พบว่ากลุ่มนักท่องเที่ยว และกลุ่มผู้อยู่อาศัยมีระดับความต้องการมากที่สุด

1) ควรมีการจัดพื้นที่ที่จอดรถรองรับนักท่องเที่ยว บริเวณพระนครคีรี(เขาวัง) วัดมหาธาตุวรวิหาร และวัดพระพุทธไสยาสน์(วัดพระนอน) เนื่องจากผลการวิเคราะห์พบว่าเป็นโบราณสถานที่เป็นที่รู้จักมาก ในกลุ่มนักท่องเที่ยว และกลุ่มผู้อยู่อาศัย เพื่ออำนวยความสะดวกและสร้างให้เกิดความน่าสนใจในการท่องเที่ยวโบราณสถาน

2) จัดรูปแบบการท่องเที่ยวที่ผลัดเปลี่ยนการเข้าชมโบราณสถานตามช่วงเวลาภายในหนึ่งวันเพื่อเป็นการลดการกระจุกตัวของนักท่องเที่ยว

3) ออกแบบให้มีรูปแบบการสัญจรที่หลากหลายในการเชื่อมต่อมายังโบราณสถานแห่งอื่น เช่น รูปแบบทางเดินเท้า บริการสาธารณะ เพื่อเป็นการลดปัญหาในด้านที่จอดรถไม่เพียงพอ

6.3.5. เสนอแนะระบบสัญจรในการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

จากการสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถามกลุ่มผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ กลุ่มนักท่องเที่ยว และการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ทำให้ทราบถึงความต้องการของผู้ใช้งาน พร้อมทั้งเป็นรูปแบบที่เหมาะสมกับพื้นที่ จึงได้เสนอแนวทางการออกแบบระบบสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี (รูปที่ 6.1) คือ

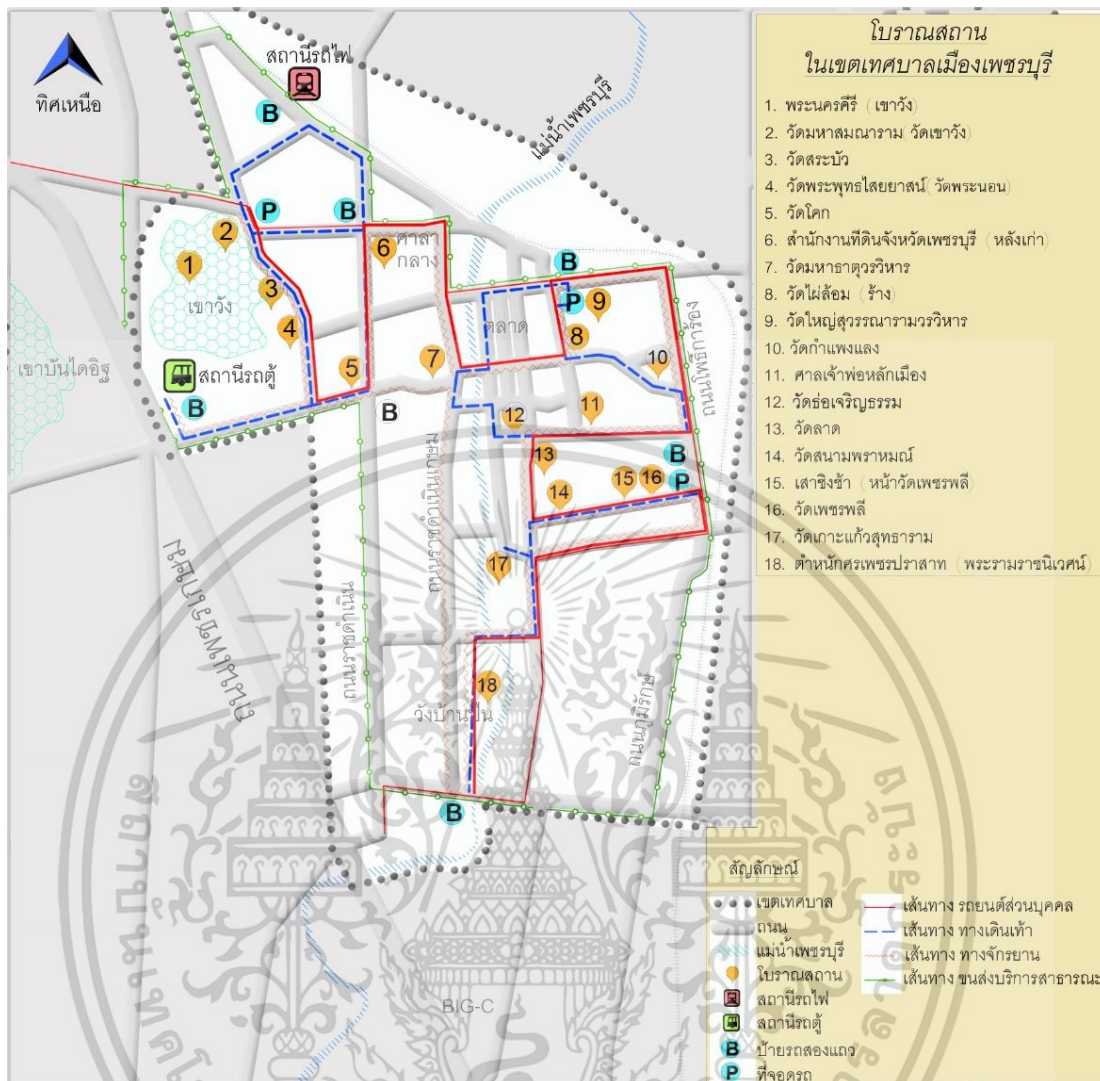
1) ออกแบบเส้นทางให้รถยนต์ส่วนบุคคลสามารถเข้าถึงโบราณสถานเนื่องจากเป็นรูปแบบที่นักท่องเที่ยวส่วนมากใช้ในการเดินทาง เพื่อเป็นการสร้างรูปแบบที่น่าสนใจแก่นักท่องเที่ยว ให้เป็นที่รู้จักแก่นักท่องเที่ยวที่มากขึ้น

2) เพื่อเป็นการลดปัญหาด้านที่จอดรถและความน่าสนใจในการเดินทาง ในการศึกษาครั้งนี้จึงได้เสนอให้มีจุดจอดรถนักท่องเที่ยว และเส้นทางเดินเชื่อมต่อยังโบราณสถานในแต่ละแห่ง ภายในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี โดยแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มเส้นทาง เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบการเดินทางของคน และเพื่อเป็นการกระจายนักท่องเที่ยวไม่ให้กระจุกตัวอยู่บริเวณเดียว พร้อมทั้งเป็นการบริการนักท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดความสะดวกในการท่องเที่ยว ช่วยลดปัญหาการจราจรภายในเมืองเพชรบุรี

3) ออกแบบเส้นทางรถขนส่งสาธารณะและจุดจอดรถรับ-ส่ง เพื่อเป็นรูปแบบทางเลือกในการเดินทางท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

6.3.6. ข้อเสนอแนะเพื่อศึกษาครั้งต่อไป

เนื่องจากงานวิจัยชิ้นนี้มีเนื้อหาเป็นการสำรวจความคิดเห็น ด้านพฤติกรรมการเดินทาง ความพึงพอใจ ปัญหา และความต้องการ จากกลุ่มผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ นักท่องเที่ยว และเจ้าหน้าที่ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการออกแบบระบบสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน หากเป็นโครงการที่ดำเนินการจริง ควรมีการศึกษาสภาพพื้นที่เพิ่มเติมเพื่อให้การออกแบบมีประสิทธิภาพ และเหมาะสมกับการใช้งานในสภาพพื้นที่



รูปที่ 6.1 เสนอแนะระบบสัญจรในการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม

- กรมศิลปากร. 2560. ประวัติโบราณสถานหรือข้อมูลแหล่งโบราณสถาน. เข้าถึงเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม. เข้าถึงได้จาก <http://www.finearts.go.th>
- กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น. 2561. ความหมายและความสำคัญของโบราณสถาน โบราณวัตถุ. เข้าถึงเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม. เข้าถึงได้จาก: <http://dla.go.th/index.jsp>
- เกตุสิณี ดวงประสาท. 2552. ปัญหาอุปสรรคและความพึงพอใจการบริหารงานคลัง ของเทศบาล ตำบลใน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา. วิทยานิพนธ์วิทยาลัยการจัดการมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลสุวรรณภูมิ ศูนย์วาสุกรี.
- คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร. 2559. โครงการจัดทำแผนอนุรักษ์และพัฒนา เมืองเก่าเพชรบุรี อำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศิลปากร
- ชินินทร์ เขียวสนั่น. 2549. การส่งเสริมระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองชั้นใน กรณีศึกษา พฤติกรรม การเดินทางของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในย่านธุรกิจ ถนนสีลม. หลักสูตรการวางแผนภาคและ เมืองมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร ลาดกระบัง
- ชิตวร ประดิษฐ์รอด. 2557. ปัจจัยองค์ประกอบของแหล่งท่องเที่ยว ปัจจัยแรงจูงใจในการท่องเที่ยวที่ ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกท่องเที่ยวบริเวณทลของคนวัยทำงานในเขตกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- ชูสิทธิ์ ชูชาติ. 2543. อุตสาหกรรมท่องเที่ยว (พิมพ์ครั้งที่ 2). เชียงใหม่: สถาบันราชภัฏเชียงใหม่. เทศบาลเมืองเพชรบุรี. 2558. แผนที่เมืองเพชรบุรี. เข้าถึงเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม. เข้าถึงได้จาก: [http:// th.wikipedia.org/wiki/เทศบาลเมืองเพชรบุรี](http://th.wikipedia.org/wiki/เทศบาลเมืองเพชรบุรี)
- เทิดชาย ช่วยบำรุง. 2551. การท่องเที่ยวไทยนานาชาติปี พ.ศ. 2551. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัย เพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวไทย.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. 2542. การพัฒนาการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัย เชียงใหม่.
- ประกาศรี เขิกขุนทด. 2551. ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีต่อการท่องเที่ยววัดพระเชตุ พลวิมลมังคลาราม (วัดโพธิ์). วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัย รามคำแหง
- พจนานุกรม แปลไทย - อังกฤษ NECTECs Lexitron Dictionary. 2009. ความหมาย คำว่า “สำญจร”. เข้าถึงเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม. เข้าถึงได้จาก: <http://dictionary.sanook.com>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม (ต่อ)

- พจนานุกรม ราชบัณฑิตยสถาน. 2544. ความหมาย คำว่า “สัญจร”. เข้าถึงเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม. เข้าถึงได้จาก: <http://dictionary.sanook.com>
- พลอยศรี โปราณนนท์. 2544. การท่องเที่ยวเบื้องต้น. เชียงใหม่: โรงพิมพ์มีงเมือง
- ภาณุพงศ์ สิทธิวิฑู. 2554. แนวทางการพัฒนาโครงการสัญจรสำหรับแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมเมืองเก่า. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต สาขาการวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- เมืองเพชร.คอม. 2560. ศิลปะ วัฒนธรรม ประเพณี จังหวัดเพชรบุรี. เข้าถึงเมื่อวันที่ 9 สิงหาคม. เข้าถึงได้จาก <http://www.muangphet.com/custom.html>
- วรรณภา วงศ์วานิช. 2546. ภูมิศาสตร์การท่องเที่ยว. (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ : วิรัตน์ เอ็ดดุกะเซ็น
- วิคินีย์ มายอร์. 2555. การศึกษาแรงจูงใจการท่องเที่ยวและความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางมาท่องเที่ยวบ่อน้ำร้อนรักษะวารินและบ่อน้ำร้อนพรัง จังหวัดระยอง. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะศิลปศาสตร์และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.
- ศักดิ์ ศิริพันธุ์. 2543. เพชรบุรี ประวัติศาสตร์ ศิลปะ และวัฒนธรรม. กรุงเทพฯ : ด้านสุทธาการพิมพ์
- สมบัติ กาญจนกิจ. 2544. นันทนาการและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อัสนี ชูเดช. 2558. การมีส่วนร่วมของชุมชนมอญในการพัฒนาภูมิทัศน์วัฒนธรรมแหล่งท่องเที่ยว : กรณีศึกษา วัดสุทธาโภชน์ เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร. หลักสูตรการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- Collier, A., & Harraway, S. 1997. *Principles of tourism*. Auckland: Longman.
- Cooper, C., & Boniface, B. G. 1998. *Geography of travel and tourism*. UK: Butterworth Heinemann.
- Llewelyn – Davies. 2007. *Urban Design Compendium*. English Partnerships, UK: The Housing Corporation.
- Yamane, Taro. 1973. *Statistics : An Introductory Analysis*. 3rd Ed. New York : Harper & Row, Publishers, Inc.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสอบถามเรื่อง แนวทางในการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน
ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี (กลุ่มผู้อยู่อาศัยในพื้นที่)

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์ระดับมหาบัณฑิต จึงขอความอนุเคราะห์ตอบคำถามที่ตรงกับความป็นจริง
ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่การศึกษาเป็นอย่างยิ่ง
หากมีข้อสงสัยกรุณาติดต่อได้ที่ นายจักรวิชัย พุฒิสาร โทร. 061-1922-663

คำชี้แจง แบบสอบถามฉบับนี้แบ่งออกเป็น 4 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 ลักษณะของประชากร

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการเดินทาง

ตอนที่ 3 ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ตอนที่ 4 ข้อมูลระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน
ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

โปรดทำเครื่องหมาย ลงใน ตามความเป็นจริงเกี่ยวกับข้อมูลของท่าน

ตอนที่ 1 ลักษณะของประชากร

1) เพศ

ชาย

หญิง

2) อายุปี

3) ระดับการศึกษา

ประถมศึกษา

มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า

อนุปริญญา – ปริญญาตรี

สูงกว่าปริญญาตรี

4) อาชีพ

นักเรียน – นักศึกษา

ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว

รับราชการ

พนักงานรัฐวิสาหกิจ

พนักงานเอกชน

พนักงานเอกชน

รับจ้างทั่วไป

ว่างงาน

อื่น ๆ ระบุ.....

5) รายได้ บาท / เดือน

6) ท่านเป็นเจ้าของพาหนะประเภทใด

จักรยาน.....คัน

จักรยานยนต์.....คัน

รถยนต์.....คัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง

1. ท่านใช้รูปแบบใดในการเดินทางในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

- รถยนต์ส่วนบุคคล จักรยานยนต์ จักรยาน โดยสาธารณะ

ตอนที่ 3 ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ระดับความคิดเห็น (น้อยที่สุด : 1 , น้อย : 2 , ปานกลาง : 3 , มาก : 4 , มากที่สุด : 5)

	หัวข้อ	ระดับความคิดเห็น				
		1	2	3	4	5
1.	ระดับในการรู้จัก “โบราณสถาน”					
2.	ท่านคิดว่าโบราณสถานมีความสำคัญเพียงใด					
3.	ได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยวโบราณสถานมากเพียงใด					
4.	ท่านคิดว่าควรมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน					

5. ท่านรู้จักโบราณสถานใดบ้างในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี (เลือกได้มากกว่า 1 ตัวเลือก)

- วัดมหาธาตุวรวิหาร วัดโคก วัดเพชรพลี
 วัดอู่เจริญธรรม ตำหนักศรเพชรปราสาท วัดสระบัว
 วัดไผ่ล้อม (ร้าง) วัดมหาสมณาราม (วัดเขาวัง) ศาลเจ้าพ่อหลักเมือง
 เสาชิงช้า (หน้าวัดเพชรพลี) วัดเกาะแก้วสุทธาราม วัดกำแพงแลง
 วัดใหญ่สุวรรณารามวรวิหาร พระนครคีรี (เขาวัง) สำนักงานที่ดินจังหวัดเพชรบุรี (หลังเก่า)
 วัดลาด วัดสนามพราหมณ์ วัดพระพุทธไสยาสน์ (วัดพระนอน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 4 ข้อมูลระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจร
เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ระดับความคิดเห็น (น้อยที่สุด : 1 , น้อย : 2 , ปานกลาง : 3 , มาก : 4 , มากที่สุด : 5)

	หัวข้อ	ระดับความพึงพอใจ				
		1	2	3	4	5
	1. ระดับความพึงพอใจ ในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี					
1.1.	ด้านความสะดวกสบาย					
1.2.	ด้านความปลอดภัย					
1.3.	ด้านราคาค่าบริการ					
1.4.	ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง					
1.5.	ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง					

	หัวข้อ	ระดับปัญหา				
		1	2	3	4	5
	2. ระดับปัญหา ในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี					
2.1.	ด้านความสะดวกสบาย					
2.2.	ด้านความปลอดภัย					
2.3.	ด้านราคาค่าบริการ					
2.4.	ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง					
2.5.	ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง					

	หัวข้อ	ระดับความต้องการ				
		1	2	3	4	5
	3. ระดับความต้องการในการพัฒนา หรือปรับปรุง ระบบสัญจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี					
3.1.	ด้านความสะดวกสบาย					
3.2.	ด้านความปลอดภัย					
3.3.	ด้านราคาค่าบริการ					
3.4.	ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง					
3.5.	ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง					

	หัวข้อ	ระดับความต้องการ				
		1	2	3	4	5
	4. ท่าน ต้องการให้มีการพัฒนารูปแบบใด เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี					
4.1.	ทางเดินเท้า					
4.2.	ทางจักรยาน					
4.3.	ขนส่งสาธารณะ					
4.4.	รถยนต์ส่วนบุคคล (ถนน)					
4.5.	ที่จอดรถ					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสอบถามเรื่อง แนวทางในการออกแบบระบบสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน
ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี (กลุ่มนักท่องเที่ยว)

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์ระดับมหาบัณฑิต จึงขอความอนุเคราะห์ตอบคำถามที่ตรงกับความ เป็นจริง
ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่การศึกษาเป็นอย่างยิ่ง และขอรับรองว่าการให้ข้อมูลของท่านจะไม่เกิดผลกระทบใด ๆ ทั้งสิ้น
หากมีข้อสงสัยกรุณาติดต่อได้ที่ นายจักรวิชัย พงษ์นิสาร โทร. 061-1922-663

คำชี้แจง แบบสอบถามฉบับนี้แบ่งออกเป็น 4 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 ลักษณะของประชากร

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการเดินทาง

ตอนที่ 3 ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ตอนที่ 4 ข้อมูลระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญญาณเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว
โบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ตามความเป็นจริงเกี่ยวกับข้อมูลของท่าน

ตอนที่ 1 ลักษณะของประชากร

1) เพศ

ชาย

หญิง

2) อายุปี

3) ระดับการศึกษา

ประถมศึกษา

มัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า

อนุปริญญา – ปริญญาตรี

สูงกว่าปริญญาตรี

4) อาชีพ

นักเรียน – นักศึกษา

ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว

รับราชการ

พนักงานรัฐวิสาหกิจ

พนักงานเอกชน

พนักงานเอกชน

รับจ้างทั่วไป

ว่างงาน

อื่น ๆ ระบุ.....

5) รายได้ บาท / เดือน

6) ท่านเป็นเจ้าของพาหนะประเภทใด

จักรยาน.....คัน

จักรยานยนต์.....คัน

รถยนต์.....คัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง

1. ท่านเที่ยวโบราณสถานบ่อยเพียงใด

- 1 – 2 ครั้ง / ปี 4 – 6 ครั้ง / ปี 1 – 2 ครั้ง / สัปดาห์ ไม่เคย

2. ท่านใช้รูปแบบใดในการท่องเที่ยว

- รถยนต์ส่วนบุคคล จักรยานยนต์ จักรยาน โดยสาธารณะ

3. ท่านใช้เวลาเท่าใดในการเดินทาง จากบ้านถึงเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

- ครึ่งชั่วโมง หนึ่งชั่วโมง สองชั่วโมง ระบุ.....

4. รูปแบบในการเดินทางในการท่องเที่ยวเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

- เดินทางผ่าน พักค้างคืน เดินทางไป - กลับ

ตอนที่ 3 ข้อมูลความคิดเห็นต่อโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ระดับความคิดเห็น (น้อยที่สุด : 1 , น้อย : 2 , ปานกลาง : 3 , มาก : 4 , มากที่สุด : 5)

	หัวข้อ	ระดับความคิดเห็น				
		1	2	3	4	5
1.	ระดับในการรู้จัก “โบราณสถาน”					
2.	ได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยวโบราณสถานมากเพียงใด					
3.	ท่านคิดว่าควรมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน					
4.	ท่านคิดว่าโบราณสถานมีความสำคัญเพียงใด					

ท่านรู้จักโบราณสถานใดบ้างในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี (เลือกได้มากกว่า 1 ตัวเลือก)

- วัดมหาธาตุวรวิหาร วัดโคก วัดเพชรลิ้น
 วัดอู่เจียรธรรม ตำหนักศรเพชรปราสาท วัดสระบัว
 วัดไผ่ล้อม (ร้าง) วัดมหาสมณาราม (วัดเขาวัง) ศาลเจ้าพ่อหลักเมือง
 เสาชิงช้า (หน้าวัดเพชรลิ้น) วัดเกาะแก้วสุทธาราม วัดกำแพงแลง
 วัดใหญ่สุวรรณารามวรวิหาร พระนครคีรี (เขาวัง) สำนักงานที่ดินจังหวัดเพชรบุรี (หลังเก่า)
 วัดลาด วัดสนามพราหมณ์ วัดพระพุทธไสยาสน์ (วัดพระนอน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 4 ข้อมูลระดับความพึงพอใจ ระดับปัญหาและระดับความต้องการรูปแบบการสัญจร
เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ระดับความคิดเห็น (น้อยที่สุด : 1 , น้อย : 2 , ปานกลาง : 3 , มาก : 4 , มากที่สุด : 5)

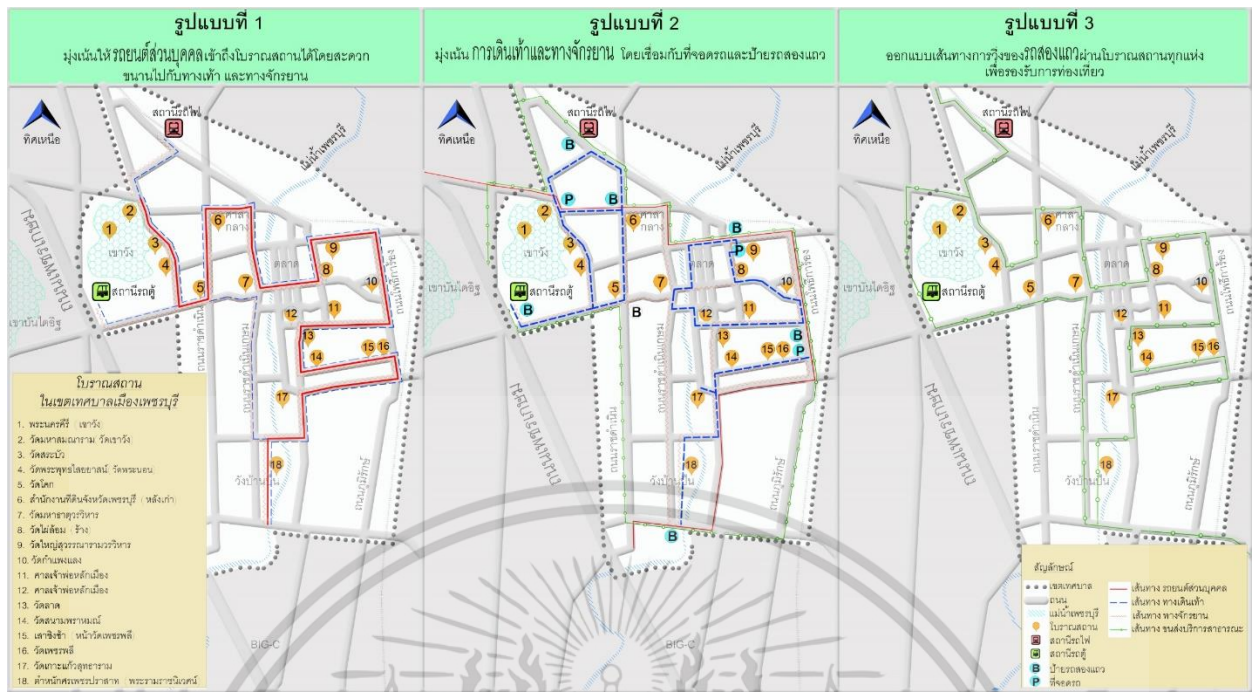
	หัวข้อ	ระดับความพึงพอใจ				
		1	2	3	4	5
	1. ระดับความพึงพอใจ ในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี					
1.1.	ด้านความสะดวกสบาย					
1.2.	ด้านความปลอดภัย					
1.3.	ด้านราคาค่าบริการ					
1.4.	ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง					
1.5.	ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง					

	หัวข้อ	ระดับปัญหา				
		1	2	3	4	5
	2. ระดับปัญหา ในการสัญจรในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี					
2.1.	ด้านความสะดวกสบาย					
2.2.	ด้านความปลอดภัย					
2.3.	ด้านราคาค่าบริการ					
2.4.	ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง					
2.5.	ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง					

	หัวข้อ	ระดับความต้องการ				
		1	2	3	4	5
	3. ระดับความต้องการในการพัฒนา หรือปรับปรุง ระบบสัญจร เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี					
3.1.	ด้านความสะดวกสบาย					
3.2.	ด้านความปลอดภัย					
3.3.	ด้านราคาค่าบริการ					
3.4.	ด้านการเดินทางที่ต่อเนื่อง					
3.5.	ด้านความน่าสนใจในการเดินทาง					

	หัวข้อ	ระดับความต้องการ				
		1	2	3	4	5
	4. ท่าน ต้องการให้มีการพัฒนารูปแบบใด เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี					
4.1.	ทางเดินเท้า					
4.2.	ทางจักรยาน					
4.3.	ขนส่งสาธารณะ					
4.4.	รถยนต์ส่วนบุคคล (ถนน)					
4.5.	ที่จอดรถ					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



5. ท่านคิดว่ารูปแบบใดเหมาะสมการท่องเที่ยวโบราณสถานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

- รูปแบบที่ 1 รูปแบบที่ 2 รูปแบบที่ 3

แนวความคิดผังทางเลือก

รูปแบบที่ 1 มีการออกแบบเส้นทางส่งเสริมรถยนต์ส่วนบุคคลเข้าถึงโบราณสถานเป็นหลัก โดยขนานไปกับทางเท้า ทางจักรยาน เพื่อให้นักท่องเที่ยวมีความสะดวกในการเข้าถึงโบราณสถาน เป็นการออกแบบเส้นทางให้สามารถเชื่อมต่อโบราณสถานทั้ง 18 แห่งในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี เริ่มต้นจากพระนครคีรี(เขาวัง) เนื่องจากมีตำแหน่งที่ตั้งติดกับถนนเพชรเกษมง่ายแก่การเข้าถึง พร้อมทั้งยังถือเป็นสัญลักษณ์ของเมืองเพชรบุรี และสิ้นสุดที่ตำหนักศรเพชรปราสาท (วังบ้านปืน) ซึ่งเป็นโบราณสถานที่ไม่ห่างจากถนนเพชรเกษมทางด้านทิศใต้ของเพชรบุรี

รูปแบบที่ 2 เพื่อรองรับรูปแบบการเดินทางเท้าและทางจักรยานเป็นหลัก เพื่อเป็นการลดปัญหาการจราจรภายในเมือง และการปฏิสัมพันธ์กับพื้นที่ภายในเมืองกับนักท่องเที่ยว โดยมีการออกแบบเส้นทางท่องเที่ยวโบราณสถานทั้ง 18 แห่งเป็น 3 กลุ่มเส้นทาง เพื่อให้เหมาะสมกับระยะเวลาการเดินทางของนักท่องเที่ยว แต่ละกลุ่มเส้นทางมีการออกแบบให้มีจุดจอดรถนักท่องเที่ยว และจุดจอดรถรับ-ส่ง ของรถขนส่งสาธารณะ พร้อมทั้งเชื่อมต่อสถานีรถไฟและสถานีรถตู้

รูปแบบที่ 3 เป็นการออกแบบเส้นทางมีการท่องเที่ยวโบราณสถานที่มีมุ่งเน้นการใช้ขนส่งสาธารณะภายในเมือง เพื่อให้มีความเป็นระเบียบ ลดปัญหาการจราจรภายในเมือง สะดวกและไม่สับสนในการเดินทางของนักท่องเที่ยวในการเข้าถึงโบราณสถาน โดยมีการออกแบบเส้นทางรถสองแถวให้เข้าถึงโบราณสถานทั้ง 18 แห่งในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี พร้อมทั้งเชื่อมกับสถานีรถไฟ สถานีรถตู้ และจุดจอดรถยนต์ของนักท่องเที่ยว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล	จักรวิษณ์ พฤฒิสาร
วัน - เดือน - ปีเกิด	10 กันยายน 2530
ที่อยู่	416 หมู่ 15 ตำบลในเมือง อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย 46000
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2555 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี สถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาสถาปัตยกรรมเมืองและชุมชน คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ผังเมืองและนฤมิตศิลป์
ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง	พนักงานวางผังเมือง กลุ่มงานวิชาการผังเมือง สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดเพชรบุรี
E-mail address	thetoppie@gmail.com



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้