เส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปาง

ROUTE OF HOURSE-DRAWN CARRIAGE SERVICE FOR TOURISM IN LAMPANG

อรรถวร ฉายสินสอน
ATTAWORN CHAISINSORN

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต
สาขาวิชาสถาปัตยกรรม
บัณฑิตวิทยาลัย
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
พ.ศ. 2549

ISBN 974-16-2612-1

สำนักหอสมุดกลาง_พระจอมเกล้าลาดกระบัง

เส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปาง

ROUTE OF HORSE-DRAWN CARRIAGE SERVICE FOR TOURISM IN LAMPANG

อรรถวร ฉายสินสอน

ATTAWORN CHAISINSORN

เลขหมู่.....
63488
เลขทะเบียน.....
วัน,เดือน,ปี 29 ส.ค. 2549

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต

สาขาวิชาสถาปัตยกรรม

บัณฑิตวิทยาลัย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ.2549

ISBN 974-15-2612-1

ROUTE OF HOURSE-DRAWN CARRIAGE SERVICE FOR TOURISM IN LAMPANG

ATTAWORN CHAISINSORN

A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT

OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF

MASTER OF INDUSTRIAL EDUCATION IN ARCHITECTURE

SCHOOL OF GRADUATE STUDIES

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

2006

ISBN 974-15-2612-1

COPYRIGHT 2006

SCHOOL OF GRADUATE STUDIES

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

หัวข้อวิทยานิพนธ์	เส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปาง
นักศึกษา	นายอรรถวร ฉายสินสอน
รหัสประจำตัว	44064042
ปริญญา	ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	สถาปัตยกรรม
พ.ศ.	2549
อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์	ผศ.สมพล ดำรงเสถียร
อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม	ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปาง เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนาเส้นทางรถม้าที่มีอยู่ในปัจจุบัน อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยมีจำนวน 150 คน ประกอบด้วยคนขับรถม้า และนักท่องเที่ยว ผลการวิจัยสรุปได้ว่า การพัฒนาเส้นทางรถม้าเพื่อการนท่องเที่ยวเมืองลำปาง มีดังนี้

1. รูปแบบของเส้นทางรถม้าที่ให้บริการนักท่องเที่ยว ในเขตเมืองลำปาง
2. เส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปาง ได้แก่ สายที่ 1 สายทีร่ 2 สายที่ 3 และสายที่ 4
3. ปัญหาของจุดบริการนักท่องเที่ยว ที่ใช้บริการรถม้าเพื่อการท่องเที่ยว
4. ปัญหาของแหล่งอาหารที่จะนำมาเป็นอาหารสำหรับม้าในเขตพื้นที่เมืองลำปาง
5. ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับเส้นทางรถม้าที่มีอยู่ในปัจจุบัน และคำแนะนำเกี่ยวกับการขยายเส้นทางไปยังสถานที่สำคัญต่าง ๆ ในเมืองลำปาง
6. ความพึงพอใจและข้อเสนอแนะของคนขับรถม้าที่มีต่อการจัดการ และการบริหารของสมาคมที่มีอยู่ในปัจจุบัน รวมถึงความเหมาะสมของสถานีจอดรถม้าที่มีอยู่ในปัจจุบัน

Thesis Title	The Route of Hourse-drawn Carriage Service for Tourism in Lumpang
Student	Mr.Attaworn Chaisinsorn
Student ID	44064042
Degree	Master of Industrail Education
Program	Architecture
Year	2006
Thesis Advisor	Asst. Prof. Sompol Dumrongsatain
Thesis Co-Advisor	Asst. Prof. Dr. Lertlak Klinhom

ABSTRACT

The purpose of research is to studied pattern and horse-drawn carriage service for to proposed guide lines that to developed pattern and horse-drawn carriage service in present day.

Sampling groups to used this research had 150 person which consist of horse-drawn carriage drivers and travelers

Result of Studying to find out that the development of pattern and hourse-drawn Carriage Service for Tourism in Lumpang. These:

1. Pattern of management for hourse-drawn Carriage service for tourist in Lumpang district.
2. Hourse-drawn carriage lines for tourist in Lumpang to consist of small-circle, big-circle and trip-tour service.
3. Problem of food source for hourse in Lumpang district.
4. Behavior and needs of tourist which to used horse-drawn carriage service.
5. Satisfaction of tourist concerned of horse-drawn carriage in present day and suggestion concerned of to expanded the lines to other place in Lumpang district.
6. Satisfaction and suggestion of horse-drawn carriage drivers which have to influenced for management and execution of organization in present day to included suitable existing hourse-drawn carriage park in present day.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จได้ด้วยความอนุเคราะห์จาก ผศ.สมพล ดำรงเสถียร และ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำ ให้ความช่วยเหลือ ให้กำลังใจ และช่วยตรวจสอบแก้ไขเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ตลอดจนการปรับปรุงข้อบกพร่อง ต่าง ๆ จนวิทยานิพนธ์นี้สำเร็จได้อย่างสมบูรณ์ ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาและขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบพระคุณ รศ.ดร.ปรียาพร วงศ์อนุตรโรจน์ ผศ.สุรศักดิ์ กังขาว อาจารย์สันติ วงศ์กวินไพบูรณ์ คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่ให้คำแนะนำในการแก้ไขข้อบกพร่อง เพื่อให้วิทยานิพนธ์นี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณอาจารย์ทุกท่าน ที่ได้ประสิทธิประสาทความรู้ ตลอดจนข้อคิดเห็นต่าง ๆ อันก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการศึกษา ค้นคว้า และเป็นแนวทางในการจัดทำวิทยานิพนธ์ จนประสบความสำเร็จ

ขอขอบพระคุณ อาจารย์ฐปณี รัตนถาวร ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ ที่ให้ความช่วยเหลือให้คำแนะนำ เพื่อการปรับปรุงให้เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยมีคุณภาพสูงสุด

ขอบขอบพระคุณ อาจารย์ศรีสุดา วงษ์ชุ่ม ที่กรุณาให้ความช่วยเหลือ และคำแนะนำต่าง ๆ ในการเรียบเรียงวิทยานิพนธ์

ขอขอบพระคุณ คุณมนัสพี เดชะ หัวหน้ากองช่างเทศบาลนครลำปาง ที่อำนวยความสะดวกในด้านข้อมูลของจังหวัดลำปาง ตลอดจนเจ้าหน้าที่เทศบาลนครลำปางทุกท่านที่ให้ความช่วยเหลือเป็นอย่างดี

ขอขอบพระคุณ บิดามารดา คุณอา ซึ่งเป็นผู้ให้กำลังใจ ให้การสนับสนุน และช่วยเหลือทุกด้านตอลดมา รวมทั้งเพื่อน ๆ ไม่ว่าจะเป็น นัท เดป ปุ๊ ตั้ม พี่แหม่ม กนกอร และบุคคลที่ผู้วิจัยไม่ได้กล่าวไว้ในที่นี้ที่ให้การช่วยเหลือในด้านต่าง ๆ มาโดยตลอด

ผู้วิจัยขอมอบวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้เป็นประโยชน์ต่อสังคม และเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาพื้นที่ท่องเที่ยวโดยรถม้าในเขตเมืองลำปาง ให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความน่าสนใจแก่นักท่องเที่ยว หวังว่าวิยานิพนธ์นี้ จะเป็นประโยชน์ไม่มากก็น้อย

อรรถวร ฉายสินสอน

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....I

บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....II

กิตติกรรมประกาศ.....III

สารบัญ.....IV

สารบัญตาราง.....VI

สารบัญรูป.....VII

บทที่ 1 บทนำ.....1

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ.....1

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย.....3

1.3 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย.....3

1.4 ขอบเขตการวิจัย.....5

1.5 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย.....5

บทที่ 2 ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....6

2.1 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาเส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยว.....6

2.1.1 แนวคิดเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่ง.....6

2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทางและแนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งที่ยั่งยืน.....8

2.2 สภาพทั่วไปและข้อมูลพื้นฐานของท้องถิ่น.....14

2.2.1 สภาพทั่วไป.....14

2.2.2 ข้อมูลพื้นฐานของท้องถิ่น.....17

2.2.3 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน.....18

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....33

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....33

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....33

3.3 การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ.....34

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....34

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล.....34

3.6 สถิติที่ใช้ในการวิจัย.....35

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล....36

4.1 การเสนอผลวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการศึกษา....36

4.1.1 กลุ่มตัวอย่างคนขับรถม้าที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองลำปาง....37

4.1.2 กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในเขตเมืองลำปาง....43

บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ....54

5.1 สรุปผลการวิจัย....54

5.1.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย....54

5.1.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง....54

5.1.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย....54

5.1.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล....55

5.1.5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล....55

5.2 อภิปรายผลการวิจัย....57

5.3 ข้อเสนอแนะ....58

5.3.1 ข้อเสนอแนะในด้านเส้นทางรถม้า....58

5.3.2 ข้อเสนอแนะในด้านรูปแบบและการจัดการ....59

5.3.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป....70

บรรณานุกรม....71

ภาคผนวก....72

ประวัติผู้เขียน....78

สารบัญตาราง

ตารางที่ หน้า

2.1 อาณาเขตและพื้นที่เทศบาลนครลำปาง 16

4.1 แสดงจำนวนตอบกลับของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา 36

4.2 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามสถานภาพทั่วไป 37

4.3 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ของผู้ตอบแบบสอบถาม 39

4.4 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม ทางกายภาพของพื้นที่ 40

4.5 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับ สิ่งอำนวยความสะดวก 42

4.6 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามสถานภาพทั่วไป 43

4.7 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามสภาพทั่วไปของ เมืองลำปาง 45

4.8 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการ ท่องเที่ยวในเขตเมืองลำปาง 46

4.9 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับเส้นทาง โครงข่ายรถม้า และสิ่งอำนวยความสะดวก 48

4.10 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ ในจังหวัดลำปาง 51

5.1 แสดงสิ่งที่ทำการศึกษา 66

5.2 แสดงประเภทสิ่งอำนวยความสะดวก 67

สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
2.1	ขอบเขตและที่ตั้ง อ.เมือง จ.ลำปาง	15
2.2	แสดงเส้นทางสัญจรภายใน อ.เมือง จ.ลำปาง	19
2.3	แสดงเส้นทางสัญจรภายใน อ.เมือง จ.ลำปาง	20
2.4	การสัญจรโดยทางรถไฟ บริเวณสถานีรถไฟ จ.ลำปาง	20
2.5	ลักษณะการใช้ที่ดินภายในตัวเมืองลำปาง	24
2.6	รถม้าด้านหน้า	25
2.7	รถม้าด้านข้าง	25
2.8	ส่วนประกอบของระบบกันสะเทือนล้อหลัง	26
2.9	บริเวณที่นั่งผู้โดยสาร	26
2.10	บริเวณจุดจอดรถม้าเพื่อรอรับผู้โดยสาร	26
2.11	สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญใน จ.ลำปาง “อุทยานแห่งชาติแจ้ซ้อน”	27
2.12	ดอกเสี้ยวบานสะพรั่งในแหล่งท่องเที่ยว “บ้านป่าเหมี้ยง”	27
2.13	แหล่งท่องเที่ยวอักโขชัยคีรี	28
2.14	แหล่งท่องเที่ยวศูนย์อนุรักษ์ช้างไทย	28
2.15	แหล่งท่องเที่ยววัดพระธาตุลำปางหลวง	29
2.16	แหล่งท่องเที่ยววัดปงยางคก	29
2.17	การทำครกหินของชาวบ้านภายในหมู่บ้านครกหิน	30
5.1	เส้นทางที่ 1	60
5.2	เส้นทางที่ 2	61
5.3	เส้นทางที่ 3	62
5.4	เส้นทางที่ 4	63
5.5	เส้นทางที่ 5 (เส้นทางที่มีอยู่เดิม)	64
5.6	เส้นทางรวมทั้งหมด	65

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ

ด้วยระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยการวางแผนพัฒนาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ.2545 กำหนดให้มีการจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของเทศบาล โดยมีลักษณะเป็นการกำหนดนโยบายแผนบ้านโครงการในการพัฒนา หรือแก้ไขปัญหาของหน่วยการบริหารราชการส่วนท้องถิ่น ซึ่งในการจัดทำแผนพัฒนา 5 ปี จะเน้นที่การจัดทำวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องและเน้นการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดทำแผน เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายและแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนพัฒนาที่เป็นกรอบนโยบายหรือแนวทางการพัฒนาล่วงหน้าที่ต้องนำไปปฏิบัติตามแผนที่วางไว้ในอนาคต ให้เกิดการจัดสรรทรัพยากรแต่ละพื้นที่อย่างเหมาะสม แผนระดับประเทศที่เกี่ยวกับการพัฒนาเมืองมีแนวความคิดว่าต้องให้มีการส่งเสริมพัฒนาพื้นที่เมืองให้สอดคล้องเหมาะสมกับบทบาท และความชำนาญของเมือง

เนื่องจากเทศบาลนครลำปางขอรับการสนับสนุนงบประมาณค่าใช้จ่ายสำรองของงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2545 ตามโครงการพัฒนาการท่องเที่ยว เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจจากรัฐบาลผ่านกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย เพื่อดำเนินการก่อสร้างการปรับปรุงภูมิทัศน์ริมแม่น้ำวัง และการก่อสร้างทางวิ่งสำหรับรถม้าเพื่อการท่องเที่ยว เพื่อพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำวังตลอดความยาวทั้ง 2 ฝั่งภายในเขตเทศบาลนครลำปางให้ต่อเนื่องกับการที่ได้ดำเนินการพัฒนาไปบางส่วนแล้วให้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจและสันทนาการของประชาชนในเขตเมืองและนักท่องเที่ยวทั่วไป อีกทั้งจะได้ส่งเสริมเส้นทางรถม้าสำหรับนักท่องเที่ยว เป็นการอนุรักษ์ให้อาชีพรถม้าซึ่งเป็นสัญลักษณ์ของเมืองลำปางให้คงอยู่ตลอดไป

จากแผนพัฒนาและนโยบายข้างต้น ผู้วิจัยจึงได้นำเสนอโครงการวิจัยเรื่อง "เส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปาง" โดยศึกษาเส้นทาง พฤติกรรม และความต้องการของนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการรถม้าในปัจจุบัน เพื่อนำไปสู่การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปางได้อย่างมีประสิทธิภาพในอนาคต

"รถม้าลำปาง" เป็นเสน่ห์และสัญลักษณ์ของเขลางค์นครที่ขึ้นชื่อมานาน และลำปางเป็นจังหวัดเดียวในประเทศไทยที่ยังนิยมใช้รถม้าเป็นพาหนะเดินทางระยะใกล้ ๆ ภายในตัวเมือง รถม้าจึงเป็นสิ่งหนึ่งที่ดึงดูดใจนักท่องเที่ยวและนิยมโดยสารกันเมื่อมาเที่ยวเมืองลำปาง

เสียงเกือกม้าดังกระทบถนนดัง กุบกับ กุบกับ เป็นเสียงที่คุ้นหูของคนลำปางตลอดเส้นทางที่รถม้าวิ่งไป รถม้าลำปางเป็นลักษณะรถเปิดประทุน ที่นั่งผู้โดยสารคล้ายคลึงกับที่นั่งของจักรยานสามล้อแต่มีขนาดใหญ่กว่าอยู่ทางตอนหลังของที่นั่งคนบังคับม้า ซึ่งมีระดับสูงกว่าเล็กน้อย

ปัจจุบันม้าที่ใช้เทียมรถจะตัวเล็กลง ด้วยเหตุผลที่ว่าบังคับง่ายกว่าม้าใหญ่ เหตุเพราะจำนวนรถยนต์ในเมืองมากขึ้น เสียงเครื่องยนต์ที่ดัง จะส่งผลให้ม้าตื่นและตกใจง่าย ถ้าไม่ได้รับการฝึกที่ดีพอ บางตัวโดนรถชน บางตัวก็ไปทำความเสียหายให้กับรถยนต์ที่จอดอยู่ เพราะความเป็นม้าไม่คุ้นกับเสียงเครื่องยนต์และความขวักไขว่ของเมืองนั่นเอง

รถม้าเข้ามาในประเทศไทยครั้งแรกตั้งแต่สมัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว สมัยนั้นถือกันว่ารถม้าเป็นยานพาหนะคู่บ้านคู่เมือง สมัยของพระบาทสมเด็จจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงสั่งรถม้าเข้ามาจำนวนมากโดยให้ใช้เป็นรถราชหลวงและตั้งกรมดูแลขึ้นชื่อว่า "กรมอัศวราช" จนกระทั่งรถยนต์เริ่มเข้ามามีบทบาท รถม้าจึงถูกให้ออกจากกรุงเทพฯ ไปอยู่ตามหัวเมืองพร้อมกับพวกแขกมลายูที่ช่วงหนึ่งเข้ามาหากินในเมืองไทยด้วยการขับรถม้าจนทำรายได้ให้กับพวกเขาเป็นกอบเป็นกำ

ในช่วง พ.ศ. 2458 เมืองไทยได้วางรางรถไฟขึ้นมาถึงลำปาง จึงถือโอกาสขนเองรถม้าจากกรุงเทพฯ ขึ้นรถไฟมาด้วย ทั้งนี้เพราะเป็นโครงการต่อเชื่อมถนนหมายเลข 3 ซึ่งเป็นถนนสายแรกหลังจากสถาปนากรมทางเป็นสายที่ทอดตัวจากลำปางไปถึงเชียงราย รถม้าจึงได้เข้ามามีบทบาทสำคัญด้วยการเป็นพาหนะรับส่งผู้โดยสารจากตัวสถานีรถไฟจังหวัดลำปางเข้าสู่ตัวเมือง โดยมีระยะทาง 2 กิโลเมตร วันแรกที่รถม้าได้รับผู้โดยสารจากขบวนรถไฟจังหวัดลำปางคือ วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2459

ประวัติรถม้าเขลางค์นคร จากบันทึกของ Carl Bock ซึ่งเป็นนักธรรมชาติวิทยาชาวนอร์เวย์ ซึ่งเดินเข้ามาสำรวจดินแดนไทยในด้านภูมิศาสตร์ ได้เขียนเล่าสภาพการเดินทางและการสำรวจในประเทศลงในหนังสือพิมพ์ภาษาเยอรมันเมื่อปี พ.ศ. 2426 ต่อมามีการแปลเป็นภาษาอังกฤษ ใช้ชื่อว่า Temples and Elephants ในหนังสือเล่มนั้น Carl Bock ได้กล่าวถึงรถม้าที่ลำปางไว้ว่า สมัยที่มาศึกษาเรื่องภูมิศาสตร์ทางภาคเหนือมาถึงลำปางนั้น พระยาอุปราชขับรถถ้ารับรอง จากนั้นเขาก็นั่งจากลำพูนไปเชียงใหม่ เมื่อถึงเชียงใหม่ก็ได้นั่งรถม้าอีกครั้งหนึ่ง เขาได้เขียนบันทึกในสมัยนั้นว่าเมืองเหนือน่าจะมีรถมาใช้

รถมาคันแรกของลำปางเป็นของเจ้าบุญวาทย์มานิต เจ้าผู้ครองนครลำปางองค์สุดท้าย ซื้อมาจากกรุงเทพฯ โดยจ้างวานแขกมาเป็นสารถีในการขับ หลังจากที่รถม้าได้เข้ามาวิ่งรับส่งผู้โดยสารจากสถานีรถไฟลำปางเข้าตัวเมืองมานานถึง 39 ปีแล้ว ในปีพ.ศ. 2549 ขุนอุทานคดีซึ่งเป็นทนายความของจังหวัดลำปางในขณะนั้นเป็นผู้ก่อตั้งสมาคมล้อเลื่อนขึ้น โดยใช้ชื่อว่า "สมาคมล้อเลื่อนจังหวัดลำปาง" โดยขุนอุทานคดีได้ดำรงตำแหน่งนายกสมาคมคนแรก โดยร่างกฎและระเบียบของสมาคมขึ้นมารองรับ

ต่อมาเจ้าบุญส่ง ณ ลำปาง ได้เข้ามาบริหารกิจการของสมาคมแทนขุนอุทานคดีและได้เปลี่ยนชื่อเป็น 1 สมาคมรถม้าจังหวัดลำปาง 1 (THE HORSE CARRIAGE IN LAMPANG PROVINCE) ตั้งแต่นั้นรถม้าลำปางมีความเจริญขึ้นอย่างรวมเร็ว จนเมื่อปี พ.ศ.2501 จอมพลสฤษดิ์

ธนะรัชต์ ได้มอบเงินให้แก่เจ้าบุญส่ง ณ ลำปาง และได้ขอรับรถม้าเข้าไว้ในความอุปถัมภ์ของรัฐบาล โดยตั้งกองทุนให้กับสมาคมรถม้าลำปาง

วันที่ 20 เมษายน พ.ศ.2507 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี รวมทั้งสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมงกุฎราชกุมาร เสด็จประพาสจังหวัดลำปาง ในโอกาสนั้นเจ้าบุญส่งจึงได้น้อมเกล้าฯ ถวายรถม้าพร้อมด้วยม้าเทียมรถชื่อ บัลลังก์เพชร แต่สมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอ เจ้าฟ้าวชิราลงกรณ์ในนามของเจ้าบุญส่ง ณ ลำปาง และสมาคมรถม้าลำปาง นับเป็นเกียรติแก่เมืองรถม้ายิ่ง

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษารูปแบบและเส้นทางการใช้รถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปาง

1.2.2 เพื่อศึกษาพฤติกรรม และความต้องการของนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการรถม้าในเขตเมืองลำปาง

1.2.3 เพื่อนำเสนอโครงข่ายเส้นทางรถม้า และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเมืองลำปาง

1.3 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

1.3.1 การเลือกเส้นทางในการเดินทางท่องเที่ยว (พิสมัย จารุวรรณ. 2535 : 150) กล่าวว่า การเลือกใช้เส้นทางในการเดินทาง ท่องเที่ยว มักจะขึ้นอยู่กับองค์ประกอบดังนี้

1. ระยะทางในการเดินทาง
2. รูปแบบเส้นทางที่มีความปลอดภัย
3. เวลาที่ใช้ในการเดินทาง
4. ความสะดวกสบายของเส้นทางนั้นๆ

1.3.2 ปัจจัยที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยว (ชูสิทธิ ชูชาติ. 2538 : 42 – 43) กล่าวถึงปัจจัยที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยว ดังนี้

1. สิ่งดึงดูดใจ ได้แก่ ความน่าสนใจของแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่างๆ
2. สิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ ร้านอาหาร และเครื่องดื่ม
3. สถานบริการ ได้แก่ ร้านขายของใช้ ขายของที่ระลึก
4. ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว

1.3.3 พฤติกรรม และความต้องการของนักท่องเที่ยว สามารถแบ่งเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ

1. ผู้มาท่องเที่ยวที่มาโดยลำพัง

2. ผู้มาท่องเที่ยวมาเป็นกลุ่ม สำหรับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในเมืองที่มีอยู่ในปัจจุบัน พอจำแนกได้ดังนี้

1) การชมเมืองโดยรวม ได้แก่ การเดินหรือนั่งรถไปตามเส้นทางสำคัญๆ ของเมือง

2) การเข้าชมสถานที่สำคัญและสถานที่น่าสนใจ มักเป็นสถาปัตยกรรมในเชิงวัฒนธรรม

3) การขึ้นที่สูงเพื่อชมเมือง อาจเป็นหอคอย ตึกสูง อาจจัดเป็นร้านอาหารหรือจุดชมเมืองในเวลากลางคืนได้ด้วย

4) การชมการละเล่นพื้นเมืองหรือขบวนในงานเทศบาล

5) การจับจ่ายซื้อของ ส่วนใหญ่เป็นการซื้อของที่ระลึกผลิตภัณฑ์พื้นเมือง

6) การนมัสการสิ่งศักดิ์สิทธิ์ มักเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย

1.3.4 รูปแบบการเดินทาง (Model Split)

Michael J. Bruton (1975 : 45 – 49) ได้ให้ความหมายของรูปแบบการเดินทางว่า คือ สัดส่วนของรูปแบบการเดินทางหรือวิธีการเดินทางแบบต่าง ๆ จากจำนวนการเดินทางทั้งหมด สามารถแสดงในรูปเศษส่วน อัตราส่วน หรือเปอร์เซ็นต์ของการเดินทางทั้งหมด โดยที่การตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางจะขึ้นอยู่กับปัจจัย 3 ข้อ คือ

1) ลักษณะการเดินทาง ได้แก่ ระยะทาง เวลา จุดประสงค์ของการเดินทาง

2) ลักษณะของผู้ที่จะเดินทาง ได้แก่ การเป็นเจ้าของรถยนต์ รายได้ สถานภาพทางสังคม

3) ลักษณะของระบบขนส่งที่มีอยู่ ได้แก่ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่าย การเข้าถึงและความสะดวก

จากกรอบแนวคิดต่างๆ ที่ได้กล่าวข้างต้น ผู้วิจัยได้สรุปเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัยเพื่อนำไปสู่แนวทางในการจัดเส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปาง ซึ่งสามารถสรุปออกมาเป็นรายละเอียด ดังนี้

การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ศึกษา เป็นกรณีศึกษาถึง

- วัตถุประสงค์ในการเดินทาง
- ระยะทางการเดินทาง
- ระยะเวลาการเดินทาง
- วิธีการหรือรูปแบบการเดินทาง
- การศึกษาความต้องการในการเดินทางของนักท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษาเป็นกรณีศึกษาถึงความปลอดภัยในการเดินทาง ความน่าสนใจของเส้นทาง สภาพแวดล้อมในการเดินทาง

1.4 ขอบเขตการวิจัย

1.4.1 พื้นที่ศึกษา

บริเวณเขตเทศบาลนครลำปางซึ่งเป็นบริเวณที่มีแหล่งท่องเที่ยว และโบราณสถานที่สำคัญ บริเวณริม 2 ฝั่งแม่น้ำวัง โดยมีระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร และมีพื้นภายในเขตเทศบาลเมืองลำปางประมาณ 22.17 ตารางกิโลเมตร โดยที่บริเวณพื้นที่ที่ทำการศึกษาสามารถใช้รถม้าเพื่อนำนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวได้

1.4.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองลำปางที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการให้บริการและใช้บริการรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวมีจำนวนทั้งสิ้น 23,369 หลังคาเรือน

กลุ่มตัวอย่าง

- คนขับรถม้า ผู้วิจัยได้กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างตามความคลาดเคลื่อน +- 10% โดยใช้ตารางสำเร็จรูปของ (Yamane) ดังนั้นจึงใช้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 50 คน

- นักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในเขตเมืองลำปาง โดยผู้วิจัยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างตามความคลาดเคลื่อน +- 10% โดยใช้ตารางสำเร็จรูปของ (Yamane) ดังนั้นจึงใช้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 100 คน

1.5 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

1.5.1 เส้นทางรถม้า หมายถึง เส้นทางสัญจรสำหรับรถม้า เพื่อใช้ประโยชน์ในการสัญจรและเกิดความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสาร ผู้ขับขี่และบุคคลโดยรอบ

1.5.2 เพื่อการท่องเที่ยว หมายถึง การที่บุคคลใดหรือคณะใด ได้เดินทางไปในสถานที่ต่างๆ ด้วยความพึงพอใจและสมัครใจ เพื่อความผ่อนคลาย

1.5.3 เมืองลำปาง หมายถึง เมืองที่มีเอกลักษณ์ของเมืองด้านการใช้รถม้าเพื่อการท่องเที่ยวและด้านการผลิตกระเบื้องเซรามิค ตั้งอยู่ในจังหวัดลำปาง ภาคเหนือของประเทศไทย

บทที่ 2
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 2 แนวคิด คือ แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาเส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยว แนวความคิดที่สอง คือ การศึกษาสภาพทั่วไปรวมถึงข้อมูลพื้นฐานของท้องถิ่น เพื่อให้การออกแบบเส้นทางรถม้ามีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่มากที่สุด

2.1 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาเส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยว

ทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาครั้งนี้ มี 2 แนวคิดที่สำคัญ คือ แนวคิดเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่ง แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทางและแนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งที่ยั่งยืน (Sustainable Transportation) โดยแนวคิดสุดท้ายเป็นแนวคิดที่เกิดขึ้นภายหลังในช่วง 2 – 3 ทศวรรษที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการเดินทางโดยจักรยานมีลักษณะเฉพาะแตกต่างกับการเดินทางด้วยวิธีการอื่น จึงจำเป็นต้องศึกษาถึงลักษณะและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางด้วยจักรยาน การวางแผนการเดินทางด้วยรถจักรยานและประสบการณ์การวางแผนทางจักรยานในประทศต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.1.1 แนวคิดเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่ง

2.1.1.1 หลักพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง

1) การขนส่งเป็นตัวเชื่อมกิจการต่างๆ ของมนุษย์ ได้แก่
   - การขนส่งวัตถุดิบ อาหาร
   - การขนส่งผู้โดยสาร
   - รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อธุรกิจส่วนตัว
   - การบริการเคลื่อนที่ต่างๆ
2) ความแตกต่างในการเลือกใช้ยานพาหนะเป็นไปเพื่อจุดหมายต่างกัน
3) การจราจรจากบ้านไปทำงานเป็นการจราจรหลัก และส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดในชั่วโมงเร่งด่วน
4) ศูนย์กลางเมืองเป็นแม่เหล็กใหญ่ที่ดึงดูดให้มีปริมาณการสัญจรในเมืองมากขึ้น

2.1.1.2 ระบบการขนส่งภายในเมือง

ระบบการขนส่งภายในเมืองมีหลายรูปแบบ แต่ละรูปแบบจะมีระบบโครงข่ายของตัวเองซึ่งประกอบด้วยเส้นทาง สถานีต้นทางและปลายทาง บางระบบอาจให้บริการเพียงบางส่วน

ของเมือง บางระบบให้บริการทั่วเมือง ระบบการขนส่งอย่างหนึ่งอาจช่วยเสริมอีกระบบหนึ่งหรือทั้งสองระบบอาจแข่งขันกัน โดยทั่วไปในเมืองต่างๆ จะจัดระบบขนส่งให้เสริมซึ่งกันและกัน รูปแบบของการขนส่ง มีดังนี้ (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. 2517 : 143)

1) การขนส่งแบบเดี่ยว ได้แก่ รถยนต์ส่วนตัว และพาหนะส่วนตัวอื่นๆ เช่น รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่

2) การขนส่งแบบกลุ่ม ได้แก่ รถประจำทาง รถไฟ

2.1.1.3 แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งกับการใช้ที่ดิน

Needhan (1977 : 132) กล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างระบบการขนส่ง การจราจร และการใช้ที่ดินว่า ระบบขนส่งและการจราจรเป็นผลมาจากการใช้ที่ดิน กล่าวคือ การใช้ที่ดินเปลี่ยนลักษณะการเดินทางของประชาชน จุดต้นทางและปลายทางรวมทั้งชนิดของยานพาหนะที่ใช้ในทางกลับกัน ถ้าระบบการขนส่งเปลี่ยนแปลง การใช้ที่ดินจะเปลี่ยนแปลงด้วย ดังนั้น เราจึงสามารถคาดการณ์การเดินทางของประชาชนจากการใช้ที่ดินหรือคาดการณ์การใช้ที่ดินจากระบบการคมนาคมขนส่งได้

2.1.1.4 ระบบถนนและการจราจรของเมือง

Brain (1990 : 75) ได้แบ่งประเภทการขนส่งออกเป็น ระบบทางหลวง การขนส่งมวลชน สถานีเปลี่ยนแปลงการขนส่ง ในที่นี้จะกล่าวถึงระบบทางหลวง ซึ่งแบ่งออกเป็นประเภทต่างๆ ดังต่อไปนี้

1) ทางด่วน (Expressway) คือ ถนนที่มีหน้าที่รับการเคลื่อนไหวการจราจรเพียงอย่างเดียว มีหน้าที่ให้บริการต่อที่ดินที่อยู่สองข้างเพียงเล็กน้อยหรือไม่ให้เลย โดยมีกฎหมายควบคุมทางเข้า – ออก แบ่งออกเป็นประเภทต่างๆ ต่อไปนี้

- Freeway คือ ทางด่วนที่มีการควบคุมทางเข้า – ออกอย่างเต็มที่และแบ่งแยกการจราจรที่มีข้อขัดแย้งออกจากกัน
- Parkway คือ ทางด่วนที่ตัดผ่านสวนสาธารณะ
- Expressway คือ ถนนที่เป็นทางหลวงแบ่งช่องทางสวน (Divided Highways) โดยมีทางแยกยกระดับถนนที่ตัดผ่าน และทางแยกที่เหลือจะควบคุมด้วยป้ายหยุดหรือสัญญาณต่างๆ

2) ถนนสายหลัก (Major Arterial) คือ ถนนที่นำการจราจรต่อจาก Expressway ใช้เป็นถนนเชื่อมโยงระหว่างชุมชน และให้บริการต่อที่ดินที่อยู่สองข้างทางได้โดยเจ้าของที่ดินสามารถเชื่อมทางเข้า – ออกติดถนนประเภทนี้ แต่อาจจะมีการควบคุมหรือห้ามจอดรถหรือขนส่งสินค้าเพื่อความคล่องตัวของการจราจร

3) ถนนสายรอง (Collector Street) คือ ถนนที่ให้บริการการจราจรภายในท้องถิ่นและมีหน้าที่เชื่อมโยงกับถนนสายหลัก อาจมีกฎหมายควบคุมการจราจรเพื่อประโยชน์ของการจราจรบนถนนนี้เท่านั้น

4) ถนนภายในท้องถิ่น (Local Street) คือ ถนนที่เป็นทางเข้า – ออกสู่แปลงที่ดินที่อยู่ติดกับถนนเท่านั้น สามารถแบ่งเป็นประเภทต่างๆ ตามการใช้ที่ดิน เช่น ถนนในย่านพักอาศัย ถนนในย่านอุตสาหกรรม ถนนในย่านธุรกิจ เป็นต้น

2.1.1.5 ลักษณะของรูปแบบการเดินทางในเมือง

Gailion และ Simon (1963 : 55-58) ได้สรุปลักษณะของรูปแบบการเดินทางแบบต่างๆ ในเมือง ดังนี้ คือ

1) การเดินทาง ความเร็วเฉลี่ย 2 ½ ไมล์/ชั่วโมง เหมาะสมสำหรับระยะทาง ¼-½ ไมล์ เหมาะกับพื้นที่หนาแน่นต่ำ หนาแน่นปานกลาง – สูง และพื้นที่ที่มีกิจกรรมมาก

2) รถยนต์ ความเร็วเฉลี่ย 15 – 17 ไมล์/ชั่วโมง เป็นการเดินทางที่ดีที่สุดในพื้นที่หนาแน่นต่ำและหนาแน่นปานกลาง และเดินทางไปยังสถานที่เฉพาะ

3) รถประจำทางในท้องถิ่น ความเร็วเฉลี่ย 15 – 30 ไมล์/ชั่วโมง เหมาะสำหรับพื้นที่หนาแน่นปานกลาง หนาแน่นสูง ถ้าเป็นการเดินทางระยะสั้น หรือเวลาการเดินทางไม่เกินครึ่งชั่วโมง

4) รถประจำทางด่วน ความเร็วเฉลี่ย 40 - 60 ไมล์/ชั่วโมง เหมาะสำหรับการเดินทางระยะกลางและระยะไกล ในพื้นที่หนาแน่นสูง และเหมาะสำหรับเดินทางจากพื้นที่หนาแน่นปานกลางต่ำไปยังตัวเมือง

5) รถไฟด่วน ความเร็วเฉลี่ย 40 – 70 ไมล์/ชั่วโมง เหมาะสำหรับการเดินทางระหว่างพื้นที่หนาแน่นปานกลางหรือหนาแน่นสูงสองพื้นที่ และการเดินทางระยะสั้นในพื้นที่หนาแน่นสูงหรือการเดินทางระยะยาวจากพื้นที่หนาแน่นต่ำ–ปานกลาง ไปยังตัวเมือง หรือที่ที่มีการกระจุกตัวของคนในเวลาเดียวกันหรือสถานที่เดียวกัน

2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทางและแนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งที่ยั่งยืน

2.1.2.1 การเดินทางในเมือง

เมื่อพิจารณาจากจุดเริ่มต้นและจุดปลายทาง การเดินทางในเมือง แบ่งเป็น 4 รูปแบบ (Mozer. 2004) คือ

1) การเดินทางผ่านเมืองมีทั้งจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางอยู่นอกเมือง

2) การเดินทางมายังเมืองโดยมีจุดเริ่มต้นอยู่นอกเมืองและจุดปลายทางอยู่ในเมือง

3) การเดินทางออกนอกเมืองโดยมีจุดเริ่มต้นอยู่ในเมืองและจุดปลายทางอยู่นอกเมือง

4) การเดินทางภายในเมืองโดยมีทั้งจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางอยู่ภายในเมือง

2.1.2.2 การเกิดการเดินทาง (Trip Generation)

การเกิดการเดินทาง หมายถึง การคาดการณ์จำนวนการเดินทางในอนาคต โดยอธิบายถึงความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะของการเดินทางและสภาพแวดล้อม โดยอยู่บนสมมติฐานที่ว่าการเดินทางนั้นเกิดจากปัจจัย 3 อย่าง คือ

1) รูปแบบการใช้ที่ดินและการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา การใช้ที่ดินที่ต่างกันก่อให้เกิดประเภทของการเดินทางต่างกัน ทั้งในด้านความหนาแน่น ลักษณะการใช้ และตำแหน่งที่ตั้งที่สัมพันธ์กับใจกลางเมือง เช่น ที่พักอาศัยชานเมืองจะก่อให้เกิดการเดินทางน้อยกว่าพื้นที่พาณิชยกรรมชานเมือง และพื้นที่ในใจกลางเมืองจะก่อให้เกิดการเดินทางมากกว่าพื้นที่รอบนอกถัดมา (Gailion and Simon. 1963 : 55)

2) ลักษณะทางเศรษฐกิจ และสังคมของประชากรที่จะเดินทางในพื้นที่ศึกษา สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม หมายถึง ลักษณะของประชากร ได้แก่ อายุ เพศ การศึกษา รายได้ การเป็นเจ้าของรถยนต์ ซึ่งประชากรที่มีลักษณะแตกต่างกันจะมีลักษณะการเดินทางที่แตกต่างกัน

3) ชนิด จำนวน และความสามารถในการรองรับของระบบขนส่งที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาการตัดสินใจเลือกรูปแบบและเส้นทางการเดินทางส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากระบบการคมนาคมที่มีอยู่ในพื้นที่นั้นๆ ได้แก่ จำนวนการจราจร จำนวนช่องทาง ทิศทางการจราจร ผิวทางความเร็วเฉลี่ยบนเส้นทางและระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ เป็นต้น

2.1.2.3 รูปแบบการเดินทาง (Model Split)

Michael J. Bruton (1975 : 45 – 49) ได้ให้ความหมายของรูปแบบการเดินทางว่า คือ สัดส่วนของรูปแบบการเดินทางหรือวิธีการเดินทางแบบต่างๆ จากจำนวนการเดินทางทั้งหมดสามารถแสดงในรูปเศษส่วน อัตราส่วน หรือเปอร์เซ็นต์ของการเดินทางทั้งหมด โดยที่การตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางจะขึ้นอยู่กับปัจจัย 3 ข้อ คือ

1) ลักษณะการเดินทาง ได้แก่ ระยะทาง เวลา จุดประสงค์ของการเดินทาง

2) ลักษณะของผู้ที่จะเดินทาง ได้แก่ การเป็นเจ้าของรถยนต์ รายได้ สถานภาพทางสังคม

3) ลักษณะของระบบขนส่งที่มีอยู่ ได้แก่ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่าย การเข้าถึง และความสะดวก

2.1.2.4 พฤติกรรมและความต้องการของนักท่องเที่ยว

พฤติกรรมและความต้องการของนักท่องเที่ยวสามารถแบ่งเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ

1) ผู้มาท่องเที่ยวที่มาโดยลำพัง ได้แก่ ผู้มาท่องเที่ยวที่มิได้ใช้บริการของบริษัททัวร์ท่องเที่ยวแต่มาด้วยตนเอง ผู้มาท่องเที่ยวประเภทนี้ได้รับคำแนะนำจากเอกสารการท่องเที่ยว จึงไม่คาดหวังในเรื่องความสะดวกสบายของการเดินทางและการเข้าชมแหล่งท่องเที่ยวมากนัก แต่มักให้ความคาดหวังในเรื่องของการดำเนินทิศทางค่อนข้างสูง และมีความต้องการรู้ทิศทางในแหล่งท่องเที่ยวอย่างมาก

2) ผู้มาท่องเที่ยวมาเป็นกลุ่ม ได้แก่ ผู้มาท่องเที่ยวใช้บริการของบริษัททัวร์ท่องเที่ยว มักต้องการรวมกลุ่ม และการได้รับการบอกเล่าเกี่ยวกับรายละเอียดของแหล่งท่องเที่ยว และมีความต้องการในเรื่องดังกล่าวค่อนข้างสูง

สำหรับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในเมืองที่มีอยู่ในปัจจุบัน พอจำแนกได้ดังนี้

1. การชมเมืองโดยรวม ได้แก่ การเดินหรือนั่งรถไปตามเส้นทางสำคัญ ๆ ของเมือง
2. การเข้าชมสถานที่สำคัญและสถานที่น่าสนใจ มักเป็นสถาปัตยกรรมในเชิงวัฒนธรรม
3. การขึ้นที่สูงเพื่อชมเมือง อาจเป็นหอคอย ตึกสูง อาจจัดเป็นร้านอาหารหรือจุดชมเมืองในราคากลางคืนได้ด้วย
4. การชมการละเล่นพื้นเมืองหรือขบวนในงานเทศบาล
5. การจับจ่ายซื้อของ ส่วนใหญ่เป็นการซื้อของที่ระลึกผลิตภัณฑ์พื้นเมือง
6. การนมัสการสิ่งศักดิ์สิทธิ์ มักเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย

2.1.2.5 วัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยว

1) การท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นจากความอยากรู้อยากเห็นด้านต่างๆ เป็นการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นเพื่อได้พบเห็นสิ่งแปลกใหม่ ได้แก่ วัฒนธรรมประเพณีที่แตกต่างออกไป ทั้งทางด้านการเมือง ด้านสมาคม และบุคคล ด้านลักษณะพิเศษของสภาพธรรมชาติ ปรากฏการณ์ทางธรรมชาติ กล่าวคือ การได้รับรู้เรื่องราวที่แตกต่างไปจากที่ตนเองเคยได้รับรู้นั่นเอง

2) การท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นจากความต้องการที่จะพักผ่อนหย่อนใจ เพื่อเป็นการผ่อนคลายความเครียดจากภารกิจประจำวัน ได้แก่ การไปเล่นกีฬาประเภทต่างๆ การเดินทางท่องเที่ยวตามแหล่งบริเวณที่มีความสวยงามตามธรรมชาติ งานศิลปะและการดนตรี หรือความบันเทิงอย่างอื่นๆ ซึ่งอาจรวมถึงการท่องเที่ยวตามสวนสนุก สวนสัตว์ ผับ และการจับจ่ายซื้อของไว้ด้วย ทั้งนี้ก็เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจของผู้ท่องเที่ยว

3) การท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นจากความสนใจทางด้านศาสนา และไสยศาสตร์ ซึ่งได้แก่ การจาริกแสวงบุญ การนมัสการศาสนสถานหรือเกจิอาจารย์ที่มีชื่อเสียงที่ผู้มาท่องเที่ยวนับถือรวมถึงการท่องเที่ยวตามสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์หรือศาสนา และกิจกรรมทางศาสนา

4) การท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นจากอาชีพและธุรกิจของผู้ท่องเที่ยว ได้แก่ การเดินทางเพื่อสำรวจค้นคว้า การประชุม การสัมมนา การดูงาน การศึกษา ซึ่งเปรียบเสมือนการเดินทางทัศนศึกษาเพื่อเพิ่มพูนความรู้ หรือเป็นเกียรติและศักดิ์ศรีของผู้ท่องเที่ยวเอง

5) การท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นจากสาเหตุอื่นๆ เช่น การเดินทางมาเพื่อเยี่ยมญาติพี่น้องเพื่อนฝูงในต่างถิ่น มักเกิดขึ้นในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ หรือวันหยุดนักขัตฤกษ์ และวันเทศกาลต่างๆ

ด้วยวัตถุประสงค์ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ผู้มาท่องเที่ยวสามารถเลือกท่องเที่ยวเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ของตนในสถานที่ที่แตกต่างกัน ดังนี้

2.1.2.6 ประเภทของแหล่งนักท่องเที่ยว

แต่แรกนั้นการท่องเที่ยวจะเกิดขึ้นตามแหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่โดยธรรมชาติก่อน ต่อมาก็มีการพัฒนาขึ้นเรื่อยๆ เป็นอุตสาหกรรมชนิดหนึ่ง เรียกว่า อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และมีแหล่งท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นใหม่อย่างมากมาย จนสามารถแบ่งประเภทของแหล่งท่องเที่ยวตามลักษณะกำเนิดระยะเวลาที่แหล่งท่องเที่ยวนั้นๆ มีการท่องเที่ยวเกิดขึ้น และตามลักษณะอันโดดเด่นหรือทรัพยากรการท่องเที่ยวของแหล่งการท่องเที่ยวนั้นๆ ได้ดังนี้

1) ลักษณะการกำเนิดแหล่งท่องเที่ยว

แบ่งแหล่งท่องเที่ยวเป็น 2 ประเภท คือ

- แหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่เดิมเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์มิได้จัดสร้างขึ้น มักจะได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ทางประวัติศาสตร์ โบราณวัตถุ โบราณสถาน ศาสนา และทางศิลปวัฒนธรรมประเพณี กิจกรรมดั้งเดิมของท้องถิ่น เช่น วิถีชีวิตชุมชนท้องถิ่น เป็นต้น

- แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น อาจมีจุดประสงค์เพื่อการศึกษา หรือเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจก็ได้เป็นแหล่งที่ดึงดูดผู้มาท่องเที่ยวได้เช่นกัน ได้แก่ ศูนย์การค้า สถานเริงรมย์ สวนสัตว์ ศูนย์ศิลปวัฒนธรรม และพิพิธภัณฑ์

2) ระยะเวลาที่แหล่งท่องเที่ยวมีการท่องเที่ยวเกิดขึ้น

แบ่งแหล่งท่องเที่ยวเป็น 2 ประเภท คือ

- แหล่งท่องเที่ยวถาวร คือ แหล่งท่องเที่ยวที่มีกิจกรรมการท่องเที่ยวเกิดขึ้นสม่ำเสมอตลอดปี แต่อาจมีช่วงที่ผู้มาท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นมากขึ้น เช่น ในวันหยุดพิเศษ วันนักขัตฤกษ์ ซึ่งเป็นได้ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และประวัติศาสตร์ ฯลฯ

- แหล่งท่องเที่ยวชั่วคราว คือ แหล่งท่องเที่ยวที่มีกิจกรรมการท่องเที่ยวเกิดขึ้นเฉพาะวันหรือเฉพาะชั่วระยะเวลาสั้นๆ มักจะเป็นวันที่มีการเฉลิมฉลอง หรือวันที่มีเทศกาลต่างๆ อาจเป็นทางศาสนา การแข่งขัน การประกวดหรืออื่นๆ เช่น เทศกาลหุ่นฟาง จังหวัดชัยนาท เทศกาลหมูย่าง จังหวัดตรัง

3) ลักษณะอันโดดเด่นหรือทรัพยากรการท่องเที่ยวของแหล่งท่องเที่ยว เดชา บุญค้ำ (2531 : 14) ได้กล่าวถึงแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่างๆ ภายในเมือง สามารถแบ่งตามลักษณะเด่นของความน่าสนใจ และกิจกรรมที่เป็นสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยว อาจแบ่งออกได้เป็น 7 ประเภทดังนี้

- ประเภทโบราณสถาน ได้แก่ พระราชวัง สิ่งก่อสร้างและอาคารที่มีความสำคัญในทางประวัติศาสตร์ ปราสาท ป้อมปราการ
- ประเภทศาสนสถาน ได้แก่ วัด โบสถ์ เจดีย์ ศูนย์กิจกรรมทางศาสนา
ประเภทธรรมชาติ ได้แก่ ทะเล ชายหาด ป่าไม้ แม่น้ำ ลำคลอง ภูเขา น้ำตก น้ำพุ ทะเลสาบ หนอง บึง
- ประเภทศิลปวัฒนธรรมและการศึกษา ได้แก่ พิพิธภัณฑ์ ศูนย์ศิลป-วัฒนธรรม ศูนย์วิจัย หรือย่านที่มีการผลิตสินค้าประจำถิ่น มีประเพณีประจำถิ่น
- ประเภทสถานเริงรมย์ ได้แก่ โรงละคร และการแสดง ร้านอาหาร หรืออาจเป็นย่านที่มีกิจกรรมกลางคืน
- ประเภทอุตสาหกรรมและหัตถกรรม ได้แก่ อุตสาหกรรมขนาดเล็ก
ประเภทอื่นๆ ได้แก่ สวนสัตว์ สวนสาธารณะ สนามกีฬา สวนสนุก

ทั้งนี้การที่สถานที่ใดจะได้ชื่อว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยว มิใช่ว่าจะเป็นสถานที่ที่น่าสนใจในตัวเองเพียงอย่างเดียว แต่จะต้องมีปัจจัยอื่นประกอบให้สามารถดึงดูดผู้คนให้เดินทางมาเยี่ยมชมสถานที่นั้นได้ด้วย ปัจจัยที่กล่าวถึงนั้น คือ

ปัจจัยที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยว

1) สภาพการเข้าถึง หมายถึง สภาพการคมนาคมไปสู่แหล่งท่องเที่ยวนั้นๆ ให้มีความสะดวกสบายเหมาะสมต่อการเดินทางท่องเที่ยว เช่น พิจารณาจากลักษณะการเดินทางว่าเป็นอย่างไร โดยรถยนต์หรือการเดินทางเท้า และสภาพของเส้นทางเหล่านั้นเอื้ออำนวยต่อการเดินทางเพียงพอหรือไม่ สามารถเข้าถึงในทุกฤดูกาลหรือไม่ ในกรณีที่เป็นถนนจะดูว่ามีความกว้าง มีสภาพเป็นคอนกรีต ลาดยาง ลูกรัง หรือถนนดิน ซึ่งเหมาะสมเพียงพอหรือไม่ต่อบริการท่องเที่ยว ถ้าเป็นแม่น้ำลำคลองต้องใช้เรือแพนั้น มีสิ่งกีดขวางหรือไม่ ระยะทางเดินใกล้ไกลเหมาะสมแก่การท่องเที่ยวเพียงใด เป็นต้น โดยที่ถ้าพบว่าเกิดความไม่สะดวกขึ้นในส่วนใดก็จะพัฒนาในส่วนนั้นให้สะดวกเหมาะสมขึ้น เพื่อดึงดูดการท่องเที่ยวให้เข้ามาในพื้นที่ดังกล่าวมากขึ้น ด้วยสภาพการเข้าถึงที่สะดวกสบายต่อการเข้าถึงพื้นที่ท่องเที่ยวนั้นๆ นั่นเอง

2) สิ่งอำนวยความสะดวก และสาธารณูปโภคสาธารณูปการ ซึ่งหมายถึงการบริการพื้นฐานต่างๆ ที่จำเป็นต่อการท่องเที่ยว และระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ ซึ่งมีอยู่ในบริเวณพื้นที่นั้นๆ ที่นักท่องเที่ยวสามารถจะใช้บริการได้ว่ามีมากน้อยเพียงใด เช่น ระบบไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ สถานรักษาพยาบาล สถานีตำรวจ ศูนย์บริการผู้มาท่องเที่ยว ที่นั่งพักผ่อนรอพบกลุ่มของผู้มาท่องเที่ยว ห้องน้ำสาธารณะ ถังขยะ ป้ายบอกทาง ร้านขายอาหาร เป็นต้น ถ้าพบว่าเกิดความไม่สะดวก

หรือความไม่เพียงพอขึ้นมาในส่วนใดก็จะมาพัฒนาในส่วนนั้นให้มีความสะดวกพอเพียงและเหมาะสมขึ้น เพื่อดึงดูดการท่องเที่ยวให้เข้ามาพื้นที่ดังกล่าวมากขึ้น ด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกที่เพียงพอเหมาะสมต่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ท่องเที่ยวนั้นๆ นั่นเอง

3) สิ่งดึงดูดใจ และการต้อนรับ หมายถึงสภาพภูมิทัศน์เมือง สิ่งแวดล้อม สารูป เอกลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยว และการต้อนรับจากคนพื้นที่ในแหล่งท่องเที่ยวซึ่งเป็นสิ่งที่นับได้ว่ามีความสำคัญต่อแหล่งท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก ในการดึงดูดการท่องเที่ยวเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวนั้นๆ เพราะการท่องเที่ยวนั้นขายความสวยงาม ความแตกต่าง ความพิเศษ ความเป็นตัวของตัวเองของแหล่งท่องเที่ยวเป็นหลัก เนื่องจากสิ่งสำคัญที่สร้างความประทับใจให้แก่ผู้มาเยือน ผู้มาท่องเที่ยวให้จดจำสถานที่ท่องเที่ยวนั้นๆ ว่าแตกต่าง และมีความโดดเด่นกว่าที่อื่นอย่างไร ก็ด้วยคุณค่าในตัวเองของแหล่งท่องเที่ยว และในทางรูปธรรมการดูแลรักษาสภาพภูมิทัศน์สิ่งแวดล้อมที่ดีของแหล่งท่องเที่ยวก็จะช่วยให้แหล่งท่องเที่ยวนั้นคงความสวยงามน่าเข้าชม คงความมีเอกลักษณ์และจะทำให้แหล่งท่องเที่ยวนั้นๆ คงความเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมอย่างยาวนานสืบต่อไป แม้แต่การสร้างระบบการกำจัดขยะหรือระบบระบายน้ำเสียที่ดี การดูแลรักษาต้นไม้ในหญ้าในบริเวณโดยรอบ การจัดกลุ่มของสิ่งอำนวยความสะดวกให้กลมกลืนกันเป็นการพัฒนาการท่องเที่ยวให้มีแก่พื้นที่

ส่วนในทางนามธรรมนั้น สิ่งดึงดูดใจที่สุดของการท่องเที่ยว คือ ความมีเอกลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยวนั่นเอง ด้วยนักท่องเที่ยวเดินมาท่องเที่ยวเพราะต้องการสัมผัสถึงความมีอยู่จริงเป็นอยู่จริงที่มีความแตกต่างจากพื้นที่อื่นของแหล่งท่องเที่ยวนั้นหากมาพบกับสภาพของ “วัฒนธรรมย้อมแมว” ด้วยการพยายามทำทุกอย่างเพื่อเอาใจนักท่องเที่ยวจนลืมนึกถึงความเป็นเอกลักษณ์แล้วนักท่องเที่ยวก็จะไม่หลงเหลือความน่าสนใจให้แก่แหล่งท่องเที่ยวนั้นอีกต่อไป การท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวนั้นๆ ก็จะค่อยๆ เบาบางลงจนหดหายไปในที่สุด ทำให้กระบวนการพัฒนาการท่องเที่ยวเกิดการหยุดชะงัก และไม่ประสบความสำเร็จได้

4) การต้อนรับ ส่วนในเรื่องของการต้อนรับนักท่องเที่ยวของผู้คนพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวนั้นก็มีความสำคัญเช่นเดียวกัน อัธยาศัยไมตรีที่ดี การไม่เอาเปรียบ ความปลอดภัย การช่วยเหลือทัศนคติที่ดี และความเป็นมิตร สิ่งเหล่านี้ล้วนแต่เป็นการสร้างบรรยากาศท่องเที่ยว และภาพพจน์ที่ดีต่อการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวนั้นทั้งสิ้น เนื่องจากความต้องการพื้นฐานทางจิตวิยาของมนุษย์โดยปกติทั่วไปคงไม่มีผู้ใดนิยมไปท่องเที่ยวยังแหล่งที่มีความตรงกันข้ามกับสิ่งเหล่านี้อย่างแน่นอน

จากแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยว ทำให้เห็นถึงความสำคัญในการพัฒนาการท่องเที่ยวจะต้องคำนึงถึงสิ่งต่างๆ เหล่านี้ เพื่อคงคุณค่าการเป็นแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างยาวนานอันจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งสำหรับการผลักดันให้เกิดระบบการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้เกิดรายได้แก่ท้องถิ่นอย่างต่อเนื่องตามมา และผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นในท้องถิ่นในส่วนนี้จะเป็นสิ่งสำคัญในการทำให้ปะชาชนตื่นตัวรักษาสภาพแวดล้อมของชุมชนอนุรักษ์วัฒนธรรมประเพณีเพื่อคงสภาพแหล่งท่องเที่ยวของตนให้เป็นแหล่งรายได้แก่ท้องถิ่น สามารถเกิดขึ้นได้อย่างไม่

รู้จบ ตราบใดที่ยังคงอนุรักษ์คุณค่าของแหล่งท่องเที่ยวไว้ได้ เป็นการหลีกหนีรายได้ที่ฉาบฉวยจากหลักการที่มุ่งพัฒนาต่อการท่องเที่ยวอย่างเดียวโดยมิได้คำนึงถึงการถนอมรักษาแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งหลักแห่งการพัฒนานี้ได้ถูกเรียกว่าเป็นการพัฒนาแบบยั่งยืน

2.2 สภาพทั่วไปและข้อมูลพื้นฐานของท้องถิ่น

2.2.1 สภาพทั่วไป

2.2.1.1 ลักษณะที่ตั้ง/อาณาเขต และเขตการปกครอง

เทศบาลนครลำปาง จังหวัดลำปาง ตั้งอยู่บริเวณภาคเหนือตอนบนของประเทศ ตั้งอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร ตามระยะทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 1 สายพหลโยธิน ประมาณ 602 กิโลเมตร และทางรถไฟ ประมาณ 625 กิโลเมตร (สำนักงานเทศบาลนครลำปาง :2545)

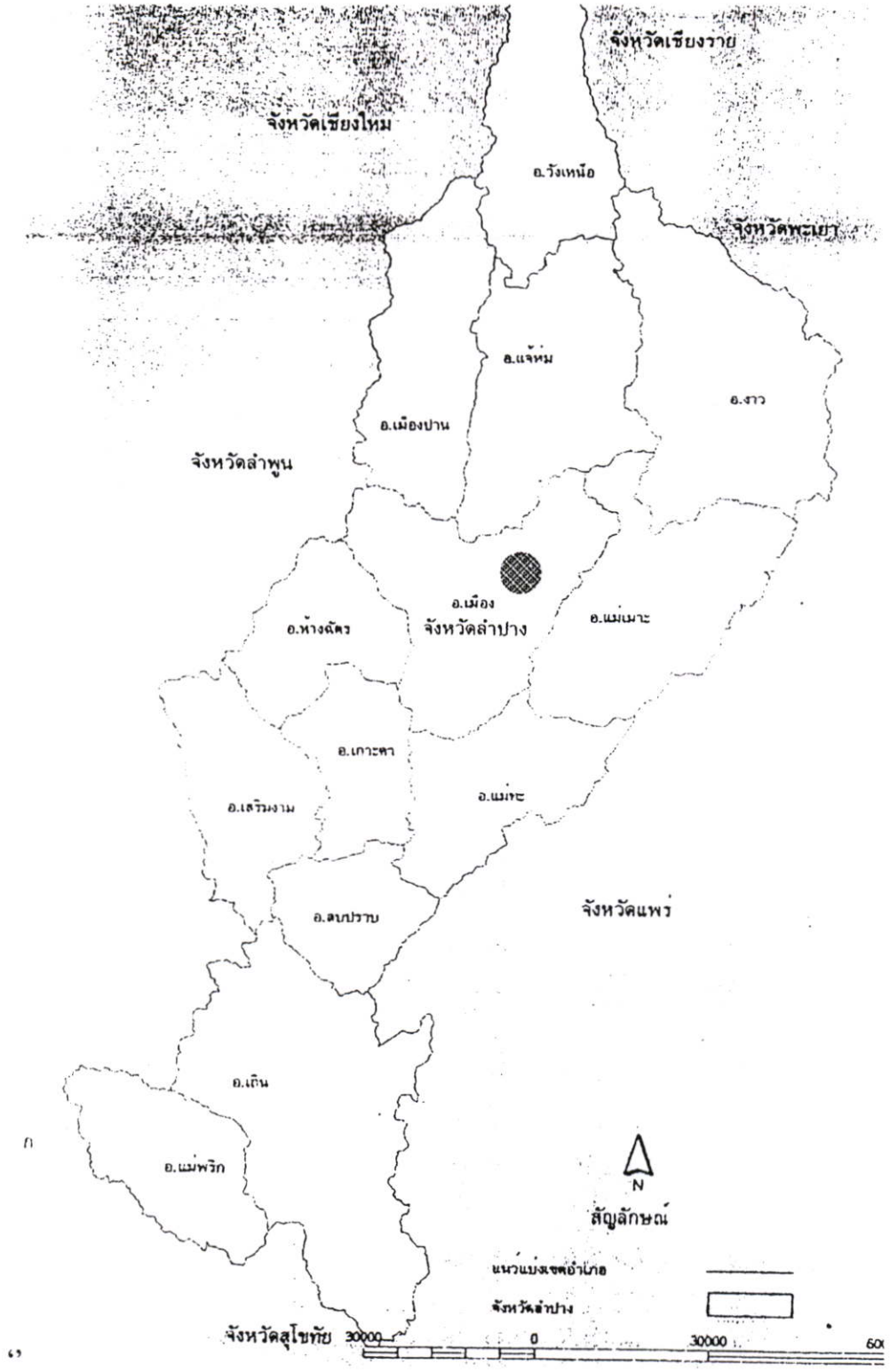
มีจังหวัดใกล้เคียง 7 จังหวัด ดังนี้

ทิศเหนือ	จังหวัดเชียงใหม่ เชียงราย และพะเยา
ทิศใต้	จังหวัดตาก
ทิศตะวันออก	จังหวัดแพร่ และสุโขทัย
ทิศตะวันตก	จังหวัดลำพูน

เทศบาลนครลำปาง อยู่ในท้องที่อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง โดยมีพื้นที่ 22.17 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุม 8 ตำบล โดยมีพัฒนาการและรายละเอียด ดังนี้

1) ตั้งแต่วันที่ 25 มีนาคม 2478 มีพื้นที่ 10.86 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุม 4 ตำบล ได้แก่ ตำบลสวน ดอก ตำบลเวียงเหนือ ตำบลหัวเวียง และตำบลสบตุ๋ย

2) วันที่ 24 ตุลาคม 2534 มีพระราชกฤษฎีการเปลี่ยนแปลงเขตเทศบาลเมืองลำปาง ให้ขยายเขตเทศบาลเมืองลำปางเพิ่มขึ้น 11.31 ตารางกิโลเมตร รวมกับพื้นที่ใหม่เป็น 22.17 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุม 8 ตำบล คือ 4 ตำบลเดิม และบางส่วนของตำบลบ่อแฮ้ว บางส่วนของตำบลชมพู บางส่วนของตำบลพระบาท และบางส่วนของตำบลพิชัย (ตารางที่ 2.1) ดังนี้



รูปที่ 2.1 ขอบเขตและที่ตั้ง อ.เมือง จ.ลำปาง

ตารางที่ 2.1 อาณาเขตและพื้นที่เทศบาลนครลำปาง

พื้นที่ทั้งตำบล (เดิม)	รวมพื้นที่ (ตร.กม.)	พื้นที่บางส่วนของตำบล (ใหม่)	รวมพื้นที่ (ตร.กม.)
1. สวนดอก	10.86	1. บ่อแฮ้ว	1.16
2. เวียงเหนือ		2. ชมพู	3.80
3. หัวเวียง		3. พระบาท	6.13
4. สบตุ๋ย		4. พิชัย	0.22
มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 22.17 ตารางกิโลเมตร			

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	ตำบลพิชัย
ทิศใต้	ติดต่อกับ	ตำบลพระบาทและตำบลพิชัย
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	ตำบลบ่อแฮ้วและตำบลชมพู
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	ตำบลพระบาท

2.2.1.2 สภาพภูมิประเทศและลักษณะภูมิอากาศ

- สภาพภูมิประเทศ

เทศบาลนครลำปาง เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่อยู่ในเขตชุมชนเมือง มีพื้นที่อยู่สูงจากระดับน้ำทะเลโดยเฉลี่ยประมาณ 268.60 เมตร ลักษณะพื้นที่เป็นที่ราบ และที่ราบลุ่มริมฝั่งแม่น้ำ ตั้งอยู่บริเวณตอบกลางของแอ่งกระทะ โดยมีพื้นที่ทางด้านเหนือของแม่น้ำวังมีระดับสูงกว่าพื้นที่ดินด้านทิศใต้ และลาดเอียงสู่แม่น้ำวัง ซึ่งไหลผ่านกลางใจเมือง จากทิศตะวันออกเฉียงเหนือไปยังทิศตะวันตกเฉียงใต้ แบ่งพื้นที่เป็น 2 ฝั่ง ฝั่งซ้ายประกอบด้วย ตำบลสวนดอก ตำบาลหัวเวียง ตำบลสบตุ๋ย ตำบลชมพู ตำบลพิชัย และตำบลพระบาท ฝั่งขวาประกอบด้วย ตำบลเวียงเหนือและตำบลบ่อแฮ้ว พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบดินตะกอนเก่าและที่ระดับตะกอนใหม่ซึ่งมีความอุดมสมบูรณ์และมีคุณภาพเหมาะแก่การเพาะปลูก

เขตตำบลเวียงเหนือและตำบลหัวเวียง ในอดีตเคยเป็นที่ตั้งเมืองเก่า คือ เมืองเขลางค์นคร รุ่นที่ 1- รุ่นที่ 3 มีอายุเก่าแก่กว่า 1,300 ปี ปัจจุบันยังมีร่องรอยซากโบราณสถานให้เห็นทั่วไป เช่น เจดีย์ แนวกำแพงเมืองโบราณ และคูเมืองเก่า เป็นต้น

ลักษณะภูมิอากาศ

เนื่องจากพื้นที่ของจังหวัดลำปางมีลักษณะเป็นแอ่งคล้ายก้นกระทะ จึงทำให้มีอากาศร้อนอบอ้าวเกือบตลอดปี ฤดูร้อนร้อนจัด และหนาวจัดในฤดูหนาว มีอุณหภูมิเฉลี่ยสูงสุด 43.1 องศาเซลเซียส เฉลี่ยต่ำสุด 9.9 องศาเซลเซียส ปริมาณน้ำฝนวัดได้ 893.8 มิลลิเมตรต่อปี (พ.ศ. 2541) ลักษณะภูมิอากาศแบ่งออกได้เป็น 3 ฤดู คือ

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

- **ฤดูร้อน** เริ่มประมาณต้นเดือนมีนาคมจนถึงกลางเดือนพฤษภาคม อากาศจะร้อนอบอ้าวมาก เดือนที่มีอากาศร้อนที่สุด คือ เดือนเมษายน อุณหภูมิสูงสุดวัดได้ 43.1 องศาเซลเซียส
- **ฤดูฝน** เริ่มประมาณกลางเดือนพฤษภาคมจนถึงเดือนตุลาคม เป็นช่วงที่มีฝนตกทั่วไป เดือนที่มีฝนตกมากที่สุด คือ เดือนมิถุนายน ปริมาณน้ำฝนวัดได้ 180.8 มิลลิเมตร
- **ฤดูหนาว** เริ่มประมาณเดือนพฤศจิกายนจนถึงเดือนกุมภาพันธ์ อากาศจะหนาวเย็นมาก เดือนที่มีอากาศหนาวจัด คือ เดือนมกราคม อุณหภูมิต่ำสุดวัดได้ 9.9 องศาเซลเซียส

2.2.2 ข้อมูลพื้นฐานของท้องถิ่น

2.2.2.1 สภาพเศรษฐกิจและสังคมโดยภาพรวม

1) ลักษณะการประกอบอาชีพ

สภาพเศรษฐกิจของชุมชนเทศบาลนครลำปาง โดยทั่วไปเป็นสภาพเศรษฐกิจที่พึ่งพาการผลิตในภาคนอกเกษตรกรรมเป็นสาขานำ โดยเฉพาะการผลิตในสาขาพาณิชยกรรมและบริการการบริหารและอุตสาหกรรม ซึ่งประชากรที่อยู่ในสาขาการผลิตดังกล่าวเท่ากับ 47%, 25% และ 16% ตามลำดับ ทั้งนี้เนื่องจากชุมชนเทศบาลนครลำปางเป็นศูนย์กลางการบริหารราชการ ศูนย์กลางพาณิชยกรรม การบริการ การท่องเที่ยว และเป็นแหล่งพัฒนาอุตสาหกรรมของจังหวัด โดยมีศูนย์กลางทางการค้าและบริการอยู่ในเขตเทศบาลนครลำปาง 2 บริเวณ คือ บริเวณตำบลสบตุ๋ย จะเป็นย่านธุรกิจประเภทค้าส่งสินค้าการเกษตร ของใช้เบ็ดเตล็ด และวัสดุก่อสร้าง เป็นย่านการค้าเก่าของเมือง อีกบริเวณ คือ บริเวณตำบลสวนดอก-หัวเวียง จะเป็นย่านการค้าปลีกใหญ่ของจังหวัด สินค้าทุกชนิดทั้งของใช้เบ็ดเตล็ด ตลาดสด ตลาดเสื้อผ้า เครื่องนุ่งห่มรวมทั้งห้างสรรพสินค้าใหญ่ โรงแรม สถานบันเทิง ธนาคาร เป็นย่านการค้าที่มีการขยายตัวค่อนข้างสูงและมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต ในเขตเทศบาลนครลำปางมีโรงแรม จำนวน 34 แห่ง ศูนย์การค้าและห้างสรรพสินค้า จำนวน 4 แห่ง และมีจำนวนตลาดของเทศบาลและเอกชนรวม 13 แห่ง

2) ลักษณะชุมชนในท้องถิ่น

ประชาชนส่วนใหญ่มีลักษณะการกระจายตัวอยู่ในเขตเทศบาล ลักษณะของชุมชนในเขตเทศบาลนครลำปาง เกาะกลุ่มตามแนวริมฝั่งแม่น้ำวัง และเกาะกลุ่มหนาแน่นใน 4 บริเวณ ได้แก่

- บริเวณภายในแนวคูเมืองฝั่งทิศใต้ เป็นย่านธุรกิจการค้าหลักของชุมชน
- บริเวณหน้าสถานีรถไฟนครลำปาง เป็นย่านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย
- บริเวณฝั่งทิศเหนือของแม่น้ำวัง ภายในคูเมืองบริเวณถนนปงสนุกและถนนรัษฎาภิเษก เป็นเขตที่พักอาศัย

63488

2.2.3 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

2.2.3.1 การคมนาคม/ขนส่ง

1) ทางรถยนต์

การเดินทางโดยรถยนต์จากกรุงเทพฯ ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ถนนพหลโยธิน ระยะทางประมาณ 602 กิโลเมตร มีรถโดยสารปรับอากาศที่ผ่านจังหวัดลำปาง จำนวน 127 เที่ยว/วัน ใช้เวลาเดินทางประมาณ 7 ชั่วโมง ทางหลวงสายหลัก ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 1 เชื่อมจังหวัดพะเยา-ลำปาง-ตาก และทางหลวงหมายเลข 11 เชื่อมจังหวัดเชียงใหม่-ลำพูน-ลำปาง-แพร่

ถนนในเขตเทศบาลนครลำปาง มีทั้งสิ้นจำนวน 162 สาย ระยะทางรวม 140 กิโลเมตร แยกเป็น

- ถนนสายหลัก จำนวน 10 สาย ระยะทาง 35 กิโลเมตร
- ถนนสายรอง จำนวน 45 สาย ระยะทาง 85 กิโลเมตร
- ถนนตรอกและซอย จำนวน 107 สาย ระยะทาง 20 กิโลเมตร

รูปที่ 2.2 แสดงเส้นทางสัญจรภายใน อ.เมือง จ.ลำปาง

รูปที่ 2.3 ลักษณะเส้นทางสัญจรภายใน อ.เมือง จ.ลำปาง

2) ทางรถไฟ

การเดินทางโดยรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงจังหวัดลำปาง ระยะทางประมาณ 625 กิโลเมตร มีขบวนรถไฟจากกรุงเทพฯ ผ่านจังหวัดลำปาง จำนวน 16 ขบวน/วัน

รูปที่ 2.4 การสัญจรโดยทางรถไฟ บริเวณสถานีรถไฟ จ.ลำปาง

3) ทางอากาศ

การเดินทางโดยเครื่องบินสู่ท่าอากาศยานจังหวัดลำปาง อำเภอเมืองลำปาง ระยะทางประมาณ 600 กิโลเมตร มีเส้นทางการบินกรุงเทพฯ –พิษณุโลก-ลำปาง ทุกวัน วันละ 2 เที่ยวบิน

2.2.3.2 การไฟฟ้า

การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดลำปาง เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่จ่ายพลังงานไฟฟ้าให้แก่ประชาชนในเขตเทศบาลนครลำปาง โดยทำการจ่ายไฟฟ้าด้วยระบบแรงดันไฟฟ้าแรงสูง 10 กิโลวัตต์ กำลังผลิต 20 เมกกะวัตต์

ประชาชนในเขตเทศบาลนครลำปาง มีไฟฟ้าใช้ค่อนข้างทั่วถึงเกือบทุกครัวเรือน คิดเป็นผู้มีไฟฟ้าใช้ทั่งที่มีมิเตอร์เองและต่อจากเพื่อนบ้าน มีถึงร้อยละ 98.05 และเป็นผู้ไม่มีไฟฟ้าใช้เพียงร้อยละ 1.95 ของครัวเรือนทั้งหมด

2.2.3.3 การประปา

ปัจจุบันการประปาในเขตเทศบาลนครลำปาง อยู่ในความรับผิดชอบของการประปาส่วนภูมิภาค ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน ตำบลหัวเวียง อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง มีเนื้อที่ประมาณ 8 ไร่ 2 งาน 19 ตารางวา น้ำดิบที่ใช้ผลิตได้จากน้ำผิวดิน จากคลองส่งน้ำชลประทานแม่น้ำวังฝั่งซ้าย ซึ่งรับน้ำมาจากโครงการเขื่อนกิ่วลม โดยมีอ่างเก็บน้ำดิบขนาด 100,000 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งอยู่ห่างจากโรงกรองน้ำประมาณ 400 เมตร จำนวน 1 แห่ง และอีกแห่งอยู่ที่หมู่บ้านพระบาท ตำบลพระบาท ด้านใต้สนามบิน มีเนื้อที่ประมาณ 112 ไร่ สามารถเก็บน้ำได้ 300,000 ลูกบาศก์เมตร

ปัจจุบันมีกำลังความสามารถผลิตได้วันละ 16,400 ลูกบาศก์เมตร จำหน่ายวันละ 15,000 ลูกบาศก์เมตร สามารถให้บริการเพียงพอกับความต้องการของประชาชน ในอนาคตการประปาส่วนภูมิภาคจังหวัดลำปางมีโครงการเพิ่มกำลังผลิตน้ำประปา เพื่อรองรับการขยายตัวของประชาชน และขยายการให้บริการบริเวณศูนย์ราชการของจังหวัด โดยจะเพิ่มกำลังการผลิตเป็นวันละ 48,000 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งโครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายการประปาลำปางดังกล่าวสามารถรองรับปริมารการใช้น้ำของประชาชนอนาคตในเขตเมืองลำปาง และชุมชนใกล้เคียงได้อย่างเพียงพอ

2.2.3.4 การสื่อสารและโทรคมนาคม

1) การไปรษณีย์โทรเลข

ในเขตเทศบาลนครลำปาง มีที่ทำการไปรษณีย์โทรเลข จำนวน 3 แห่ง

- ที่ทำการไปรษณีย์ลำปาง ตั้งอยู่บนถนนทิพย์ช้าง ตำบลหัวเวียง อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง
- ที่ทำการไปรษณีย์แม่วัง ตั้งอยู่บนถนนท่าคราวน้อย ตำบลสบตุ๋ย อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง
- ที่ทำการไปรษณีย์สบตุ๋ย ตั้งอยู่บนถนนสุเรนทร์ ตำบลสบตุ๋ย อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง

และยังมีศูนย์ โทรคมนาคมติดต่อสื่อสารผ่านดาวเทียม ทั้งภายในประเทศและทั่วโลก และบริการอื่นๆ เช่น โทรศัพท์ทางไกลระหว่างประเทศ วิทยุติดตามตัว โทรศัพท์เคลื่อนที่

2.2.3.5 การจราจร

สภาพการจราจรของชุมชนในเขตเทศบาลนครลำปางในปัจจุบันจะมีถนนรวมความยาวประมาณ 85 กิโลเมตร โดยถนนฉัตรไชยจะมีปริมาณจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน นอกจากนี้บริเวณถนนพหลโยธินช่วงระหว่างแยกศรีชุม ไปทางห้าแยกประตูชัยมีปริมาณการจราจรสูงมากเช่นเดียวกัน ทั้งนี้เนื่องจากเป็นถนนที่รองรับการจราจรขาเข้าและขาออกจากเมือง เป็นถนนสายหลักของชุมชน ประกอบกับมีสถานศึกษาหลายแห่ง อาคารร้านค้า และตลาดสดรวมอยู่ด้วย

เส้นทางคมนาคมภายในชุมชนเมืองส่วนใหญ่ยังไม่ได้มาตรฐาน มีขนาดคับแคบ ขาดสะพานเชื่อมโยงระบบถนนบริเวณสองฝั่งแม่น้ำวัง นอกจากนี้ยังมีปัญหาการจราจรที่ไม่เป็นระเบียบ ซึ่งเกิดจากการไม่เคารพกฎจราจร การจอดรถ การหยุดรถ ตลอดจนการจอดรถบรรทุก ผลิตผลทางการเกษตร จำพวกพืช ผัก ผลไม้ ที่จะขายส่งในบริเวณถนนบุญวาทย์เชื่อมโยงกับถนนรอบเวียง บริเวณแยกธนาคารออมสิน และการจอดรถยนต์โดยสารระหว่างอำเภอ บริเวณตลาดสดและมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์ลำปาง (ศาลากลางจังหวัดฯ หลังเก่า)

2.2.3.6 การใช้ที่ดิน

จากการสำรวจการใช้ที่ดินในเขตพื้นที่ผังเมืองรวมลำปาง ซึ่งประกอบด้วย 11 ตำบล คือ หัวเวียง สวนดอก สบตุ๋ย เวียงเหนือ ชมพู พระบาท ต้นธงชัย พิชัย บ่อแฮ้ว ปงแสนทอง และกล้วยแพะ สามารถแยกการใช้ที่ดินได้ ดังนี้

1) ประเภทที่อยู่อาศัย

ส่วนใหญ่อยู่บริเวณถนนพระบาท ถนนศรีชุม มีหมู่บ้านขนาดใหญ่รวมทั้งหมู่บ้านสุขสวัสดิ์ ซึ่งอยู่ริมถนนพหลโยธินสายใหม่ นอกนั้นก็กระจายอยู่รอบๆ เมือง เช่น แถบหมู่บ้านดง บริเวณแถบตำบลเวียงเหนือ สองฝั่งถนนประตูม้า และถนนพระเจ้าทันใจ

2) ประเภทสถานที่ราชการ

สถานที่ราชการประเภทโรงเรียนอยู่บริเวณถนนพหลโยธินตัดกับถนนศรีชุมแถบถนนจามเทวี และถนนฉัตรไชย สถานที่ราชการประเภทอื่นๆ เช่น เทศบาล ศูนย์ดับเพลิง ตั้งอยู่บริเวณห้าแยกหอนาฬิกา โรงพยาบาล การประปา ตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธิน และค่ายทหารอยู่ริมถนนพหลโยธินกับถนนพิชัยพัฒนา เป็นต้น

3) ประเภทที่ใช้ทางศาสนกิจ

การใช้ที่ดินประเภทนี้มีกระจายอยู่ทั่วไป โดยเฉพาะบริเวณถนนพหลโยธินตัดกับถนนศรีชุมจนถึงเรือนจำ มีวัดอยู่ถึง 3 แห่งด้วยกัน นอกจากวัดในศาสนาพุทธแล้วยังมีศาสนสถานของศาสนาอื่นอีกเล็กน้อย

4) ประเภททำการเกษตรกรรม

การใช้ที่ดินประเภทนี้ส่วนใหญ่อยู่แถบชานเมือง เช่น ทางไปหนองกระทิง ทางไปบ้านดง ออกไปทางถนนประตูม้า บริเวณถนนพระบาท เป็นต้น แปลงเกษตรกรรมมีขนาดเล็กเป็นส่วนมาก หากออกนอกเขตพื้นที่ไปแล้วจะพบแปลงเกษตรกรรมขนาดใหญ่ เช่น ไร่สับปะรด เป็นต้น

5) ประเภทสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

การใช้ที่ดินประเภทนี้มีพอแยกได้เป็นแหล่งบันเทิงยามราตรีกับสถานที่พักผ่อนพูดคุยกัน โดยสถานที่บันเทิงยามราตรีนิยมตั้งอยู่บริเวณรอบๆ โรงแรมทิพย์ช้าง ริมถนนท่าคราวน้อย ส่วนที่พักผ่อนพูดคุยกันยามเย็นจะอยู่เลียบฝั่งแม่น้ำทั้ง 2 ฝั่ง โดยเฉพาะบริเวณถนนเจริญประเทศ เป็นต้น

6) การใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม

การใช้ที่ดินประเภทนี้มักตั้งอยู่บริเวณรอบๆ เมืองเป็นส่วนมาก เช่น โรงงานอาหารกระป๋องตั้งอยู่ริมถนนที่จะไปเชียงใหม่ โรงงานทำถ้วยชาม ตั้งอยู่ทางถนนประตูม้า อีกบริเวณหนึ่งที่มีโรงงานมากก็คือ ซอยนาก่วม ถนนนาก่วม มีโรงงานทำถ้วยชาม 2-3 แห่ง นอกจากนั้นยังมีโรงงานฟอกหนังอีกด้วย

7) การใช้ที่ดินประเภทคมนาคม

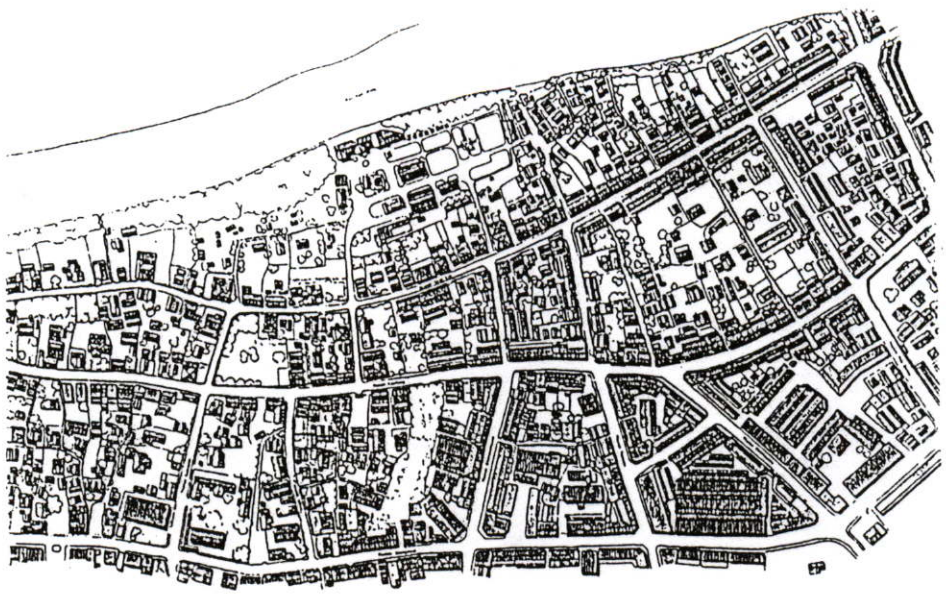
การใช้ที่ดินทำสนามบินอยู่ทางตำบลพระบาท ห่างจากถนนพหลโยธินตัดใหม่ไม่เกิน 1 กิโลเมตร

สถานีขนส่ง ตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธินตัดใหม่ใกล้โรงแรมสากล สถานีรถไฟตั้งอยู่ริมถนนประสานมิตร

8) การใช้ที่ดินประเภทภูเขาและป่าไม้

ในเขตเทศบาลนครลำปางไม่มีการใช้ที่ดินประเภทนี้อยู่เลย นอกจากเป็นที่ตั้งของสำนักงานองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ บริเวณถนนท่ามะโอเท่านั้น

9) อื่นๆ



รูปที่ 2.5 ลักษณะการใช้ที่ดินภายในตัวเมืองลำปาง

2.2.3.7 ด้านเศรษฐกิจ

1) โครงสร้างทางเศรษฐกิจ/รายได้ประชากร การเกษตรกรรม การอุตสาหกรรม การพาณิชย กรรม/

- การบริการ

โครงสร้างทางเศรษฐกิจของเทศบาลเมืองนครลำปาง ส่วนใหญ่เป็นสาขาอุตสาหกรรมมีลักษณะเป็นอุตสาหกรรมขนาดย่อม โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์เซรามิก ซึ่งสามารถพัฒนาให้มีความสำคัญมากขึ้นเป็นลำดับ โดยในเขตเทศบาลนครลำปาง มีโรงงานอุตสาหกรรมจำนวน 173 แห่ง (ที่มา-สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดลำปาง) และยังเป็นที่ตั้งของธนาคารแห่งประเทศไทย ส่วนด้านสาขาพาณิชยกรรม การค้าส่งและค้าปลีก ยังคงเติบโตอย่างสม่ำเสมอ เช่นเดียวกับสาขาบริการที่มีแนวโน้มเติบโตเพิ่มขึ้น อันเนื่องมาจากการประชาสัมพันธ์ของทางราชการมีมากขึ้น ส่วนการพึ่งพิงสาขาการเกษตรมีน้อยมาก เนื่องจากมีพื้นที่ทำการน้อย

ประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อหัว 43,419 บาทต่อปี (เฉลี่ยทั้งจังหวัด) เป็นลำดับที่ 3 ของภาคเหนือตอนบน

- การท่องเที่ยว

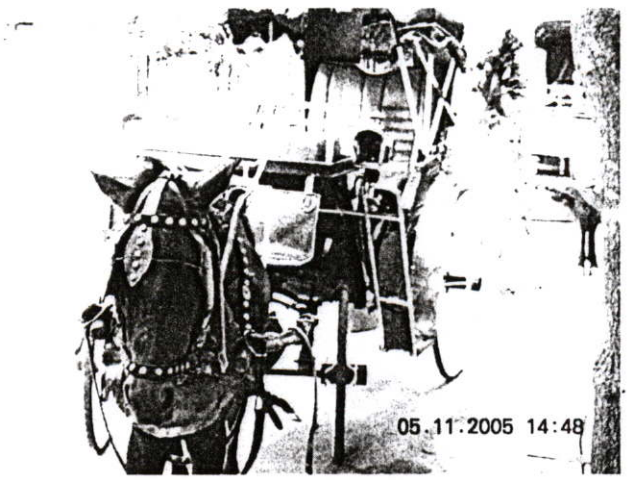
ลำปางเป็นจังหวัดเดียวในประเทศไทย ที่ยังมีรถม้าเป็นพาหนะใช้สำหรับเดินทางระยะใกล้ๆ ภายในตัวเมือง จึงเป็นสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยว รถม้าลำปางเป็นรถเปิดประทุน ที่นั่งผู้โดยสารคล้ายคลึงกับที่นั่งของจักรยานสามล้อ แต่มีขนาดใหญ่กว่า อยู่ทางตอนหลังของที่นั่งคนบังคับม้า ซึ่งมีระดับสูงกว่าเล็กน้อย นั่งได้คันละ 2 คน

รถม้าบริการ ราคา 150-200 บาท หรือ ชั่วโมงละ 300 บาท

a. หน้าศาลากลางเก่าจังหวัดลำปาง เวลา 06.00-16.00 น.

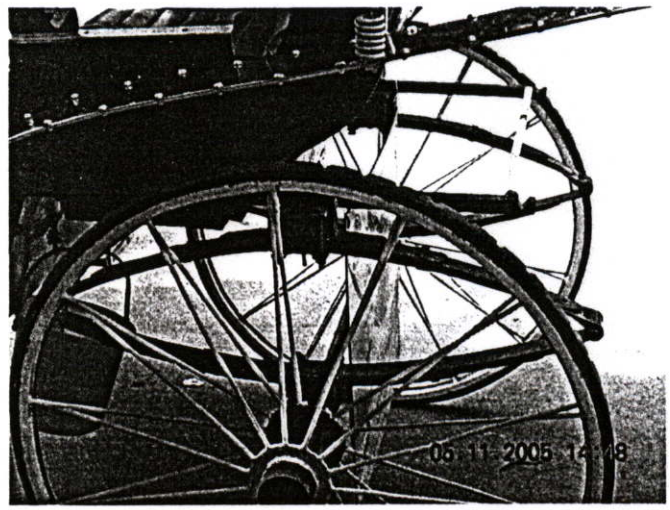
b. หน้าโรงแรมลำปางเวียงทอง เวลา 06.00-23.00 น.

c. หน้าโรงแรมทิพย์ช้าง เวลา 06.00-23.00 น.

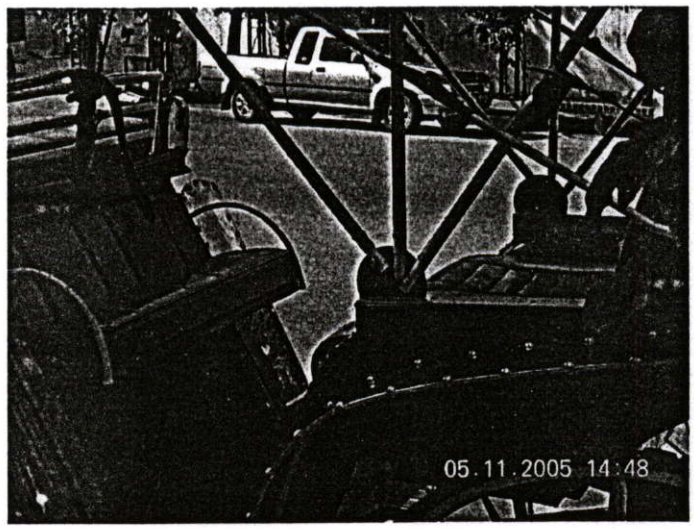


รูปที่ 2.6 รถม้าด้านหน้า

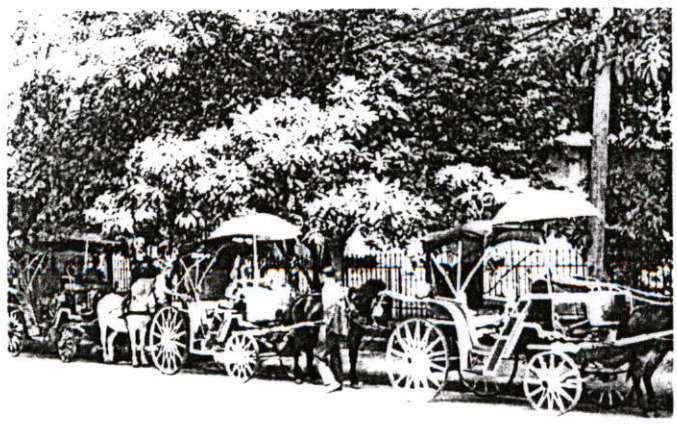
รูปที่ 2.7 รถม้าด้านข้าง



รูปที่ 2.8 ส่วนประกอบของระบบกันสะเทือนล้อหลัง



รูปที่ 2.9 บริเวณที่นั่งผู้โดยสาร



รูปที่ 2.10 บริเวณจุดจอดรถม้าเพื่อรอรับผู้โดยสาร

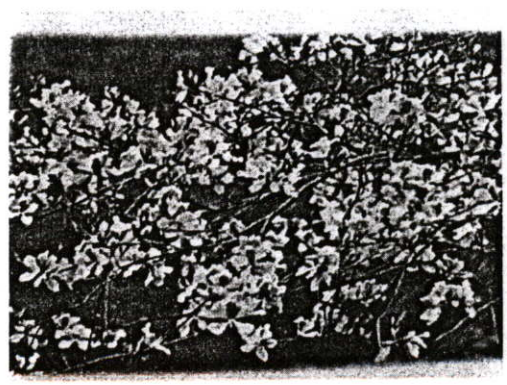
นอกจากจุดดึงดูดการท่องเที่ยวซึ่งได้แก่รถม้านำเที่ยวแล้ว จ.ลำปาง ยังมีสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญที่เป็นจุดดึงดูดการท่องเที่ยวอีกมากมาย ได้แก่

รูปที่ 2.11 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญใน จ.ลำปาง "อุทยานแห่งชาติแจ้ซ้อน"

อุทยานแห่งชาติแจ้ซ้อน

ประกาศเป็นอุทยานแห่งชาติเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2531 ครอบคลุมพื้นที่ 370,000 ไร่ ในอำเภอเมืองปาน อำเภอแจ้ห่ม และอำเภอเมืองฯ นับเป็นอุทยานฯ อีกแห่งที่มีแหล่งท่องเที่ยวที่พิเศษและน่าสนใจเป็นอย่างยิ่ง ประกอบด้วย น้ำพุร้อน น้ำตกแจ้ซ้อน เส้นทางศึกษาธรรมชาติน้ำตกแจ้ซ้อน เส้นทางศึกษาธรรมชาติน้ำตกแม่เปียก

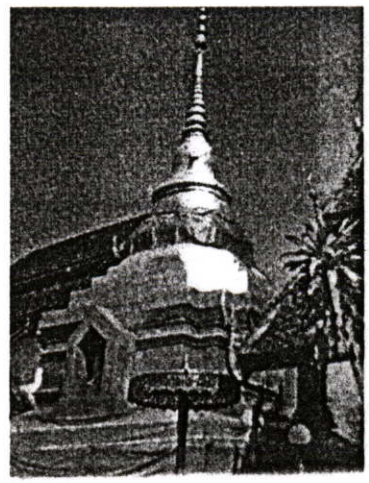
การเดินทาง จากอำเภอเมืองฯ มาตามทางหลวงหมายเลข 1035 (ลำปาง-แจ้ห่ม) ระยะทางประมาณ 58 กิโลเมตร แยกซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข 1287 เข้าอำเภอเมืองปาน แล้วเลี้ยวขวาตรงสามแยกเข้าทางหลวงหมายเลข 1252 อีก 11 กิโลเมตร



รูปที่ 2.12 ดอกเสี้ยวบานสะพรั่งในแหล่งท่องเที่ยว "บ้านป่าเหมี้ยง"

โฮมสเตย์บ้านป่าเหมี้ยง

บ้านป่าเหมี้ยง ซึ่งห่างจากที่ทำการอุทยานแห่งชาติแจ้ซ้อนประมาณ 10 กม. จุดเด่นของบ้านป่าเหมี้ยงคือ ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ของทุกปีจะมีดอกเสี้ยวบานสะพรั่งเหมาะแก่การท่องเที่ยวยิ่งนัก และในช่วงเวลาดังกล่าว ชาวบ้านทำเหมี้ยงยำยอดเหมี้ยง อาหารยอดนิยมของชาวบ้าน และไส้อั่วเห็ดหอม ไว้บริการแก่นักท่องเที่ยว



รูปที่ 2.13 แหล่งท่องเที่ยววัดอักโขชัยคีรี

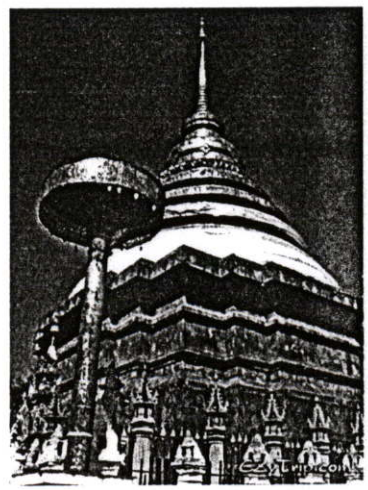
วัดอักโขชัยคีรี

สร้างอยู่บนยอดดอยวิเชวะในเทือกเขาม่อนปูยักษ์ ม่อนผาแดง และม่อนพระบาท ริมถนนสายลำปาง-แจ้ห่ม บริเวณ กม. ที่ 50-51 สิ่งที่น่าสนใจภายในวัดคือ พระธาตุเจดีย์ เป็นเป็นศิลปะล้านนาปนเชียงแสน ซึ่งแต่เดิมน่าจะเป็นศิลปะหริภุญชัย พระธาตุเจดีย์แห่งนี้ นอกจากนี้ภายในโบสถ์ยังประดิษฐานพระพุทธรูปยืนองค์ใหญ่เรียกว่า พระศรีศากยมุนีชัยคีรี ซึ่งเป็นที่เคารพสักการะของชาวเมืองลำปาง

รูปที่ 2.14 แหล่งท่องเที่ยวศูนย์อนุรักษ์ช้างไทย

ศูนย์อนุรักษ์ช้างไทย

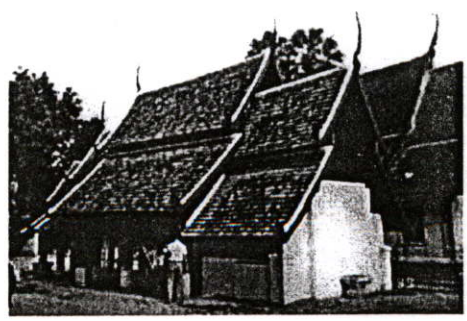
อยู่ริมทางหลวงหมายเลข 11 สายลำปาง-เชียงใหม่ บริเวณหลัก กม. ที่ 28 ตำบลเวียงตาล อำเภอห้างฉัตร เดิมเป็นศูนย์ฝึกลูกช้าง ตั้งอยู่ที่บ้านปางหละ อำเภองาว สถานที่เลี้ยงและฝึกลูกช้างเพื่อให้เชื่อฟังคำสั่งและมีความชำนาญในการทำไม้ขณะที่แม่ช้างไปทำงานในป่า และเนื่องจากนโยบายปิดป่าซึ่งทำให้ช้างต้องว่างงาน จึงทำให้ศูนย์อนุรักษ์ช้างไทยเกิดขึ้น โดยได้รวมเอาศูนย์ฝึกลูกช้างเข้ามาในโครงการด้วย ทุกวันจะมีการแสดงของช้างวันละ 2 รอบ



รูปที่ 2.15 แหล่งท่องเที่ยววัดพระธาตุลำปางหลวง

วัดพระธาตุลำปางหลวง

ห่างจากตัวเมือง 18 กิโลเมตร ตามทางหลวงหมายเลข 1 เป็นวัดคู่บ้านคู่เมืองลำปางมาแต่โบราณ เป็นวัดไม้ที่สมบูรณ์ที่สุดของไทยงดงามด้วยสถาปัตยกรรมเก่าแก่มากมาย ได้แก่ พระธาตุลำปางหลวง วิหารหลวง วิหารพระพุทธ วิหารน้ำแต้ม ซุ้มพระบาท กุฏิพระแก้ว



รูปที่ 2.16 แหล่งท่องเที่ยววัดปงยางคก

วัดปงยางคก

ตั้งอยู่ที่ อ. ห้างฉัตร บนถนนสายห้างฉัตร-เกาะคา มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์อันยาวนาน มีโบราณสถานที่น่าสนใจ คือ พระวิหารเจ้าแม่จามเทวี ภายในวิหารมีศิลปะที่หาชมได้ยาก สถาปัตยกรรมแต่งลายรูปต่างๆ ตามรูปพื้นรองรับด้วยลายเขียนด้วยน้ำรักปิดทองบนพื้นสีแดง ถือว่าเป็นจิตรกรรมเสาวิหารที่สวยงามมากที่สุด ภายในวิหารยังมีโขงพระเจ้าและโบราณวัตถุที่สำคัญ อันล้ำค่าเก็บรวบรวมไว้

รูปที่ 2.17 การทำครกหินของชาวบ้านภายในหมู่บ้านครกหิน

หมู่บ้านทำครกหิน

ตั้งอยู่ที่บ้านไร่ศิลาทอง ตำบลพิชัย อำเภอเมืองลำปาง จะพบการทำครกหินแทบจะทุกหลังคาเรือน ชาวบ้านจะมีอาชีพเสริมหลังจากฤดูทำนา คือการทำครก โม่หิน ใบเสมา และลูกนิมิต หินที่นำมาทำเป็นหินจากอำเภอแม่เมาะ ซึ่งเป็นแหล่งที่มีหินแร่คุณภาพสูง ทนทานต่อการใช้งาน รวมถึงฝีมือผลิตที่มีคุณภาพ สวยงาม นับเป็นอุตสาหกรรมภายในครอบครัวซึ่งส่งไปขายในตัวเมืองลำปาง และจังหวัดใกล้เคียง เช่น เชียงใหม่รวมทั้งเป็นสินค้าส่งออกด้วย

2.2.3.8 ด้านสังคม

1) จำนวนประชากรแยกตามเพศและอายุ และลักษณะโครงสร้างประชากร โดยทั่วไปจำนวน/ความหนาแน่นของครัวเรือน

เขตเทศบาลนครลำปางมีประชากรทั้งสิ้น 70,165 คน แยกเป็น ชาย 33,082 คน หญิง 37,083 คน สัดส่วนเพศชายต่อเพศหญิง เท่ากับ 1 ต่อ 1.12 คน จำนวนครัวเรือนเท่ากับ 23,369 ครัวเรือน ความหนาแน่นของครัวเรือนโดยเฉลี่ยเท่ากับ 3 คนต่อหนึ่งครัวเรือน ความหนาแน่นของประชากรโดยเฉลี่ยเท่ากับ 3,165 คน ต่อตารางกิโลเมตร ตำบลที่มีประชากรมากที่สุด ได้แก่ ตำบลสบตุ๋ย รองลงไปตามลำดับ คือ ตำบลเวียงเหนือ, ตำบลหัวเวียง, ตำบลพระบาท, ตำบลสวนดอก, ตำบลชมพู, ตำบลบ่อแฮ้ว และตำบลพิชัยมีประชากรน้อยที่สุด

ประชากรในเขตเทศบาลนครลำปางส่วนใหญ่ร้อยละ 45.47 มีอายุระหว่าง น้อยกว่า 1 ถึง 30 ปี รองลงมาคืออายุระหว่าง 31-60 ปี คิดเป็นร้อยละ 43.77 และอายุ 61 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 10.76 (ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2543)

2) การศึกษา

ในเขตเทศบาลนครลำปางมีการจัดระบบการศึกษา ตั้งแต่ระดับอนุบาลจนถึงระดับอุดมศึกษา รวมถึงการศึกษาในระดับปริญญาโท ดังนี้

- โรงเรียนเทศบาลสังกัดเทศบาลนครลำปาง จำนวน 6 แห่ง
- สถาบันการศึกษาของรัฐในเขตเทศบาลนครลำปาง จำนวน 13 แห่ง
  - สังกัดทบวงมหาวิทยาลัย จำนวน 1 แห่ง
  - สังกัดกระทรวงศึกษาธิการ จำนวน 1 แห่ง
  - สังกัดกระทรวงสาธารณสุข จำนวน 2 แห่ง
- สถาบันการศึกษาเอกชนในเขตเทศบาลนครลำปาง จำนวน 17 แห่ง

3) ศาสนา

ประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ ส่วนศาสนาคริสต์ และอิสลามมีบ้างเล็กน้อย ศาสนสถานในเขตเทศบาลนครลำปาง แยกเป็น

- วัดในพระพุทธศาสนา จำนวน 52 วัด
- สุเหร่า/มัสยิด จำนวน 2 แห่ง
- คริสตจักร จำนวน 7 แห่ง
- วัดซิก จำนวน 1 แห่ง

4) งานประเพณีท้องถิ่นที่สำคัญ มีดังนี้

- ทำบุญตักบาตรวันขึ้นปีใหม่ 1 มกราคม
- งานพิธีบวงสรวงเสาหลักเมืองและพิธีสืบชะตาเมือง ต้นเดือนกุมภาพันธ์
- งานพิธีบวงสรวงเจ้าพ่อทิพย์ช้าง ต้นเดือนกุมภาพันธ์
- ประเพณีฟ้อนผี ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์- มีนาคม
- งานวันรถไฟรถม้าลำปาง ต้นเดือนเมษายน
- งานขอคุณแม่น้ำวัง ต้นเดือนเมษายน
- งานสลุงหลวง 12 เมษายน
- งานประเพณีปี๋ใหม่เมืองลำปาง 13-15 เมษายน
- ทำบุญตักบาตร เวียนเทียนวันวิสาขบูชา เดือนพฤษภาคม
- ประเพณีฟ้อนผี เดือนมิถุนายน
- ทำบุญตักบาตร เวียนเทียนวันอาสาฬหบูชา เดือนกรกฎาคม
- แห่เทียนพรรษา ถวายเทียนวัดต่างๆ วันเข้าพรรษา เดือนกรกฎาคม

- ประเพณีตานก๋วยสลาก (สลากภัตร) เดือนสิงหาคม-กันยายน
- งานหลวงเวียงละกอน (จัดก่อนวันล่องสะเปา 2 วัน) เดือนพฤศจิกายน
- งานประเพณีล่องสะเปาจาวเวียงละกอน (ลอยกระทง) เดือนพฤศจิกายน
- งานฤดูหนาวและงานกาชาด เดือนธันวาคม

5) การสาธารณสุข

- สถานการณ์การเจ็บป่วยของประชาชน

การเจ็บป่วยของประชาชนส่วนใหญ่เป็นโรคที่ประชาชนไม่รู้จักป้องกันรักษาตนเอง ส่วนหนึ่งมาจากพฤติกรรมการบริโภคหรือมีวิถีการดำเนินชีวิตที่ไม่ถูกต้องเหมาะสม การเจ็บป่วยที่สำคัญ ได้แก่

- โรคเอดส์
- ปัญหาสุขภาพประชาชนในเขตเมืองยังไม่บรรลุเกณฑ์สุขภาพดีถ้วนหน้า
- นักเรียนมีน้ำหนักต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน
- โรคระบบหายใจในเด็กอายุต่ำกว่า 5 ปี
- โรคอุจจาระร่วง
- โรคหนอนพยาธิลำไส้
- โรคพยาธิใบไม้ตับ
- การระบาดของโรคไข้เลือดออก
- จำนวนผู้ป่วยด้วยโรควัณโรคเพิ่มสูงขึ้น
- ทันตสุขภาพของประชาชน

- จำนวนสถานพยาบาล

สถานบริการสาธารณสุขรัฐ

- โรงพยาบาลจังหวัด 1 แห่ง 800 เตียง
- โรงพยาบาลค่ายสุรศักดิ์มนตรี 1 แห่ง 150 เตียง
- ศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาล 1 แห่ง

สถานบริการสาธารณสุขเอกชน

- โรงพยาบาล 2 แห่ง 116 เตียง
- คลีนิคแพทย์ 56 แห่ง
- ร้านขายยาแผนปัจจุบัน 25 แห่ง
- ร้านขายยาบรรจุเสร็จ 15 แห่ง
- เทคนิคการแพทย์ 3 แห่ง
- กายภาพบำบัด 1 แห่ง

บทที่ 3
วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง เส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปาง ผู้วิจัยได้กำหนดขั้นตอนการวิจัยดังนี้

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากรที่ศึกษาประกอบด้วย

1) คนขับรถม้า จำนวน 50 คน

2) นักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในเขตเมืองลำปาง จำนวน 100 คน

3.1.2 กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาประกอบด้วย

1) คนขับรถม้า ผู้วิจัยได้กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างตามความคลาดเคลื่อน +- 10% โดยใช้ตารางสำเร็จรูปของ (Yamane) ดังนั้นจึงใช้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 50 คน

2) นักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในเขตเมืองลำปาง โดยผู้วิจัยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างตามความคลาดเคลื่อน +- 10% โดยใช้ตารางสำเร็จรูปของ (Yamane) ดังนั้นจึงใช้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 100 คน

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.2.1 แบบสอบถาม

1. แบบสอบถามพฤติกรรม ความต้องการ และรูปแบบการจัดการท่องเที่ยว ด้วยรถม้าของประชาชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการให้บริการ และใช้บริการในเขตเมืองลำปาง

2. แบบสอบถามพฤติกรม ความต้องการ และรูปแบบการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยวในเขตเมืองลำปาง

3.2.2 แบบสังเกต

1. แบบสังเกตพฤติกรรมของคนขับรถม้า

2. แบบสังเกตพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว

3.2.3 แบบสัมภาษณ์

1. แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นการใช้รถม้าเพื่อการท่องเที่ยวของประชาชนและนักท่องเที่ยว

3.3 การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

1) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จแล้ว นำเสนอต่ออาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์และผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม ทำการตรวจสอบและแก้ไขความถูกต้อง

2) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามเสนอต่อผู้ทรงคุณวุฒิ คือ อาจารย์มาโนชญ์ แตรวงศ์นุกูล ตรวจสอบความเหมาะสมของข้อคำถามและสำนวนภาษาที่ใช้

3) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่เสนอต่ออาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วมและผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาแล้วแก้ไขอีกครั้ง ก่อนนำแบบสอบสอบถามไปทดลองใช้กับกลุ่มตัวอย่าง

4) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามตัวอย่างที่แก้ไขเรียบร้อยแล้วไปใช้กับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 100 ชุด ณ พื้นที่ในเขตเมืองลำปาง เพื่อทราบปัญหาและข้อผิดพลาดจากการตอบแบบสอบถาม แล้วนำมาแก้ไขปรับปรุง

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1) ผู้วิจัยติดต่อขอหนังสือขอความอนุเคราะห์จากงานบัณฑิตศึกษา คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าคุณทหารลาดกระบัง ไปยังกรมผังเมือง เพื่อขอความอนุเคราะห์และความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งหมด รวมทั้งแผนที่ต่างๆ บริเวณที่ทำการศึกษา

2) ผู้วิจัยนำแบบสอบถาม และแบบสังเกต ที่ได้แก้ไขแล้วทั้ง 3 ชุด ไปสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างเพื่อเก็บข้อมูลในการวิจัย ณ บริเวณเขตพื้นที่ศึกษา

3) ผู้วิจัยนำแจกแบบสอบถามให้แก่กลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชน จนครบจำนวนกลุ่มตัวอย่างด้วยตนเอง

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม และแบบสังเกตเพื่อสรุปผลการวิจัยครั้งนี้ มีวิธีการดังนี้

1) การวิเคราะห์ข้อมูลจากคำถามเลือกได้เพียงข้อเดียว โดยใช้เกณฑ์ความต้องการของคนส่วนมาก เสนอผลสรุปเป็นค่าร้อยละของคำตอบ

2) การวิเคราะห์ข้อมูลจากคำถามแบบเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ โดยใช้เกณฑ์ความต้องการของคนส่วนมาก เห็นผลสรุปเป็นค่าร้อยละของคำตอบ

จากข้อมูลแบบสอบถามและแบบสังเกตพฤติกรรมการเดินทางในพื้นที่ศึกษาเขตเทศบาลนครลำปาง ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้มาสังเคราะห์ร่วมกับการสังเกต

3.6 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

สถิติของการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของประชากรและกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาเขตเทศบาลนครลำปาง ใช้ค่าความถี่และร้อยละจำแนกตามพฤติกรรมและความคิดเห็นของผู้เดินทางในเขตพื้นที่ศึกษาเขตเทศบาลนครลำปาง

บทที่ 4
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัย เพื่อศึกษารูปแบบและเส้นทางการใช้รถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปาง รวมถึงพฤติกรรม และความต้องการของนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการรถม้าในเขตเมืองลำปาง โดยนำข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม แบบสังเกต และแบบสัมภาษณ์มาใช้เป็นแนวทางในการเสนอแนวความคิด เพื่อกำหนดเป็นแนวทางในการทำโครงร่างงานออกแบบของรูปแบบและเส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปาง

4.1 การเสนอผลวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการศึกษา

ในการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามในครั้งนี้ ได้แก่ การวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 2 กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างคนขับรถม้า และกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนตอบกลับของคนขับรถม้า

กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา	จำนวนศึกษา (คน)	จำนวนตอบกลับ (คน)	ร้อยละ
คนขับรถม้าบริการนักท่องเที่ยวเมืองลำปาง	50	45	90
นักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในเขตเมืองลำปาง	100	90	90
รวม	**150**	**135**	**90**

จากตารางที่ 4.1 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาได้แก่ กลุ่มคนขับรถม้าที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองลำปาง มีจำนวน 50 คน ได้ตอบกลับแบบสอบถามจำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 90 ส่วนกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในเขตเมืองลำปางมีจำนวน 100 คน ได้ตอบกลับแบบสอบถามจำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 90

กลุ่มตัวอย่างคนขับรถม้าที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองลำปาง ได้แบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลในการตอบแบบสอบถามออกเป็น 3 ตอน ตามลำดับดังนี้

ตอนที่ 1 หาค่าร้อยละของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 หาค่าร้อยละของข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยวของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 3 หาค่าร้อยละของข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่

ตอนที่ 4 หาค่าร้อยละของข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก

กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในเขตเมืองลำปาง ได้แบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลในการตอบแบบสอบถามออกเป็น 5 ตอน ตามลำดับดังนี้

ตอนที่ 1 หาค่าร้อยละของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 หาค่าร้อยละของข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพทั่วไปของเมืองลำปาง

ตอนที่ 3 หาค่าร้อยละของข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยวในเขตเมืองลำปาง

ตอนที่ 4 หาค่าร้อยละของข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงข่ายเส้นทางรถม้า และสิ่งอำนวยความสะดวก

ตอนที่ 5 หาค่าร้อยละของข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ในจังหวัดลำปาง

ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลในเรื่องต่างๆ ข้างต้น ในรูปแบบตารางพร้อมการสรุปผลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง เพื่อให้เป็นแนวทางในการนำเสนอรูปแบบและเส้นทางการใช้รถม้าเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเมืองลำปางอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

4.1.1 กลุ่มตัวอย่างคนขับรถม้าที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองลำปาง

ตอนที่ 1 หาค่าร้อยละของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามสถานภาพทั่วไป

สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	42	93.3
หญิง	3	6.7
รวม	**45**	**100.0**
2. อายุ		
15-20 ปี	2	4.4
21-25 ปี	4	8.9
26-30 ปี	4	8.9
31-35 ปี	6	13.3
36-40 ปี	7	15.6
มากกว่า 40 ปีขึ้นไป	22	48.9
รวม	**45**	**100.0**

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
3. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	28	62.2
มัธยมศึกษา	9	20.0
อาชีวศึกษาหรือเทียบเท่า	5	11.1
ปริญญาตรี	3	6.7
รวม	**45**	**100.0**
4. รายได้ต่อเดือน		
ต่ำกว่า 5,000 บาท	13	28.9
5,000-7,000 บาท	25	55.6
7,000-9,000 บาท	6	13.3
9,000 บาท ขึ้นไป	1	2.2
รวม	**45**	**100.0**

จากตารางที่ 4.2 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 93.3 ส่วนใหญ่มีอายุมากกว่า 40 ปี ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 15.6 การศึกษาอยู่ในระดับประถมศึกษาเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 62.2 มีรายได้ต่อเดือน 5,000-7,000 บาท เป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 55.6

ดังนี้ จึงสรุปได้ว่า คนขับรถม้าบริการนักท่องเที่ยวเมืองลำปาง ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุมากกว่า 40 ปี ขึ้นไป การศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับประถมศึกษา และส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน 5,000-7,000 บาท

ตอนที่ 2 หาค่าร้อยละของข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยวของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยวของผู้ตอบแบบสอบถาม

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. สิ่งที่เป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาเที่ยวในจังหวัดลำปาง		
สถานที่ท่องเที่ยวตามธรรมชาติ	6	13.3
โบราณสถานที่สำคัญของเมือง	16	35.6
เลือกซื้อผลิตภัณฑ์เซรามิค	6	13.3
นั่งรถม้าชมเมืองลำปาง	17	37.8
รวม	**45**	**100.0**
2. การประชาสัมพันธ์ในเรื่องของการท่องเที่ยวที่มีอยู่ในปัจจุบัน		
เพียงพอ	27	60.0
ไม่เพียงพอ	18	40.0
รวม	**45**	**100.0**
3. ทางวิ่งของรถม้าที่มีอยู่ในปัจจุบันควรจะมีการเพิ่มระยะทางหรือลดระยะทางจากเดิมที่มีอยู่		
เพิ่ม	32	71.1
ลด	13	28.9
รวม	**45**	**100.0**
4. ความพอใจของนักท่องเที่ยวปัจจุบันกับอัตราบริการในแต่ละครั้ง		
พอใจ	30	66.7
ไม่พอใจ	15	33.3
รวม	**45**	**100.0**

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยวของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า สิ่งที่เป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาเที่ยวในจังหวัดลำปาง คือ นั่งรถม้าชมเมืองลำปาง เป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 37.8 รองลงมา คือ โบราณสถานที่สำคัญของเมือง คิดเป็นร้อยละ 35.6 สถานที่

ท่องเที่ยวตามธรรมชาติ คิดเป็นร้อยละ 13.3 และเลือกซื้อผลิตภัณฑ์เซรามิค คิดเป็นร้อยละ 13.3 ตามลำดับ

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์ในเรื่องของการท่องเที่ยวที่มีอยู่ในปัจจุบัน พบว่าส่วนใหญ่มีการประชาสัมพันธ์เพียงพอ คิดเป็นร้อยละ 60.0 ความคิดเห็นเกี่ยวกับทางวิ่งของรถม้าที่มีอยู่ในปัจจุบัน พบว่าส่วนใหญ่มีเพียงพอแล้ว คิดเป็นร้อยละ 60.0 และความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริการนักท่องเที่ยวในปัจจุบัน พบว่าส่วนใหญ่พอใจกับอัตราบริการในแต่ละครั้ง คิดเป็นร้อยละ 66.7

ตอนที่ 3 หาค่าร้อยละของข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่

ความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. บริเวณที่ควรจะมีการนำนักท่องเที่ยวเดินทางด้วยรถม้า		
วัดพระธาตุลำปางหลวง	30	66.7
สุสานไตรลักษณ์	10	22.2
วัดพระแก้วดอนเต้า	4	8.9
วัดเจดีย์ซาว	1	2.2
รวม	**45**	**100.0**
2. การมีบริเวณที่จัดให้เป็นสถานีจอดรถม้า		
ควร	30	66.7
ไม่ควร	15	33.3
รวม	**45**	**100.0**
3. บริเวณที่ควรจะจัดให้เป็นสถานีจอดรถม้าที่เป็นศูนย์กลางหลักของเมืองลำปาง		
ห้าแยกหอนาฬิกา	2	4.4
หน้าโรงแรมลำปางเวียงทอง	18	40.0
หน้าโรงเรียนแรมทิพย์ช้าง	5	11.1
หน้าสถานีตำรวจจังหวัดลำปาง	18	40.0
อื่นๆ	2	4.4
รวม	**45**	**100.0**

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
4. ความเหมาะสมของเส้นทางรถม้าที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน		
เหมาะสม	13	28.9
ไม่เหมาะสม	32	71.1
รวม	**45**	**100.0**
5. การมีศูนย์กลางที่จะนำม้าไปพักผ่อนหรือกินหญ้า		
ควรจะมี	44	97.8
ไม่ควรจะมี	1	2.2
รวม	**45**	**100.0**

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่าบริเวณที่ควรจะมีการนำนักท่องเที่ยวเดินทางด้วยรถม้าเป็นส่วนใหญ่ คือวัดพระธาตุลำปางหลวง คิดเป็นร้อยละ 66.7 สุสานไตรลักษณ์ คิดเป็นร้อยละ 22.2 วัดพระแก้วดอนเต้า คิดเป็นร้อยละ 8.9 และวัดเจดีย์ซาว คิดเป็นร้อยละ 2.2 ตามลำดับ ส่วนความคิดเห็นเกี่ยวกับบริเวณที่จัดให้เป็นสถานีจอดรถม้า พบว่าส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าควรให้มีมากขึ้นกว่าที่มีอยู่ คิดเป็นร้อยละ 66.7 บริเวณที่ควรจะจัดให้เป็นสถานีจอดรถม้าที่เป็นศูนย์กลางหลักของเมืองลำปาง พบว่าส่วนใหญ่ เป็นบริเวณหน้าโรงแรมลำปางเวียงทอง และหน้าสถานีตำรวจจังหวัดลำปาง คิดเป็นร้อยละ 40.0 เท่ากัน รองลงมา คือหน้าโรงเรียนแรมทิพย์ช้าง คิดเป็นร้อยละ 11.1 ห้าแยกหอนาฬิกา คิดเป็นร้อยละ 4.4 ตามลำดับ ความคิดเห็นเกี่ยวกับเส้นทางรถม้าที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน พบว่าส่วนใหญ่ไม่เหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 71.1 ความคิดเห็นเกี่ยวกับศูนย์กลางที่จะนำม้าไปพักผ่อนหรือกินหญ้า พบว่าส่วนใหญ่มีความคิดเห็นควรมี คิดเป็นร้อยละ 97.8

ตอนที่ 4 หาค่าร้อยละของข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก

ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. ความสะดวกของสถานที่จอดรถม้าในปัจจุบันแก่นักท่องเที่ยวที่จะมาใช้บริการรถม้า		
สะดวก	27	60.0
ไม่สะดวก	18	40.0
รวม	**45**	**100.0**
2. ความเพียงพอของสถานที่จอดรถม้าในปัจจุบันต่อจำนวนต่อจำนวนรถม้า		
เพียงพอ	23	51.1
ไม่เพียงพอ	22	48.9
รวม	**45**	**100.0**
3. จำนวนจุดบริการให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยว เช่นป้ายบอกประวัติสถานที่สำคัญต่างๆ ในลำปาง		
มากเกินไป	2	4.4
น้อยเกินไป	43	95.6
รวม	**45**	**100.0**
4. การมีสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)		
ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว	27	60.0
ที่พัก	23	51.1
จุดบริการซื้อของฝาก	18	40.0
ป้ายบอกเส้นทางสถานที่ท่องเที่ยวในลำปาง	36	80.0
รวม	**45**	**100.0**
5. ความเหมาะสมของเส้นทางที่ทางเทศบาลกำหนดไว้เป็นเส้นทางรถม้าในปัจจุบัน		
เหมาะสม	11	24.4
ไม่เหมาะสม	34	75.6
รวม	**45**	**100.0**

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่าสถานที่จอดรถม้าในปัจจุบันมีความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวที่จะมาใช้บริการรถม้าเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 60.0 มีสถานที่จอดรถม้าในปัจจุบันเพียงพอต่อจำนวนรถม้าเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 51.1 การมีจุดบริการให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยวสถานที่สำคัญต่างๆ ในลำปาง พบว่าส่วนใหญ่มีน้อยเกินไป คิดเป็นร้อยละ 95.6 ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่ควรมีเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว พบว่าส่วนใหญ่ คือป้ายบอกเส้นทางสถานที่ท่องเที่ยวในลำปาง คิดเป็นร้อยละ 80.0 รองลงมาคือ ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 60.0 ที่พัก คิดเป็นร้อยละ 51.1 และจุดบริการซื้อของฝาก คิดเป็นร้อยละ 40.0 ตามลำดับ ความคิดเห็นเกี่ยวกับเส้นทางที่ทางเทศบาลกำหนดไว้เป็นเส้นทางรถม้าในปัจจุบัน พบว่าส่วนใหญ่มีความเห็นว่าไม่เหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 75.6

4.1.2 กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในเขตเมืองลำปาง

ตอนที่ 1 หาค่าร้อยละของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามสถานภาพทั่วไป

สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	46	51.1
หญิง	44	48.9
รวม	**90**	**100.0**
2. อายุ		
ต่ำกว่า 15ปี	0	0
15-20 ปี	2	2.2
21-25 ปี	14	15.5
26-30 ปี	18	20
31-35 ปี	6	6.7
36-40 ปี	16	17.8
มากกว่า 40 ปีขึ้นไป	34	37.8
รวม	**90**	**100.0**

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
3. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	0	0
มัธยมศึกษา	12	13.3
อาชีวศึกษาหรือเทียบเท่า	24	26.7
ปริญญาตรี	50	55.6
ปริญญาตรีขึ้นไป	2	2.2
อื่นๆ	2	2.2
รวม	**90**	**100.0**
4. อาชีพ		
รับราชการ	4	4.4
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	44	48.9
รับจ้าง	18	20.0
เกษตรกรรม	4	4.4
ค้าขาย	20	22.2
อื่นๆ	0	0
รวม	**90**	**100.0**
5. รายได้		
ต่ำกว่า 3,000 บาท	6	6.7
3,000-6,000 บาท	10	11.1
6,001-9,000 บาท	20	22.2
9,001-12,000 บาท	12	13.3
12,001-15,000 บาท	10	11.1
15,001 บาท ขึ้นไป	32	35.6
รวม	**90**	**100.0**

จากตารางที่ 4.6 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 51.1 ส่วนใหญ่มีอายุมากกว่า 40 ปี ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 37.8 การศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรีเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 55.6 ส่วนใหญ่ มีอาชีพเป็นพนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 48.9 และมีรายได้ต่อเดือน 15,001 บาท ขึ้นไป เป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 35.6

ดังนี้ จึงสรุปได้ว่า นักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในเขตเมืองลำปาง ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุมากกว่า 40 ปี ขึ้นไป การศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรี ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานรัฐวิสาหกิจ และส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน 15,001 บาท ขึ้นไป

ตอนที่ 2 หาค่าร้อยละของข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพทั่วไปของเมืองลำปาง

ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสภาพทั่วไปของเมืองลำปาง

ความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพทั่วไปของเมืองลำปาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. วิธีการรู้จักจังหวัดลำปาง		
เพื่อน/ญาติแนะนำ	54	60.0
วารสาร/เอกสารเผยแพร่/คู่มือท่องเที่ยว	20	22.2
รายการสารคดีท่องเที่ยว	10	11.1
อื่นๆ เช่น อินเตอร์เน็ต	6	6.7
รวม	**90**	**100.0**
2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม และบรรยากาศของเมืองลำปาง (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)		
อากาศร้อนจัดและหนาวจัด	16	18.9
มีสถานที่ท่องเที่ยวมาก ทั้งทางธรรมชาติและโบราณสถาน	13	14.4
บรรยากาศดี สะอาดเรียบร้อย น่าอยู่	26	28.9
คนมีความเป็นมิตรมีอัธยาศัยดี	13	14.4
มีเอกลักษณ์ของวิถีชีวิต	13	14.4
ป้ายต่างๆ มาก ไม่เป็นระเบียบ รถมากจอดไม่เป็นระเบียบ	12	13.3
อื่นๆ เช่น ความทันสมัย	11	12.2
รวม	**90**	**100.0**

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับสภาพทั่วไปของเมืองลำปาง ส่วนใหญ่รู้จักจังหวัดลำปางได้โดยเพื่อน/ญาติแนะนำ คิดเป็นร้อยละ 60.0 รองลงมาคือ วารสาร/เอกสารเผยแพร่/คู่มือท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 22.2 รายการสารคดีท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 11.1 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 6.7 ตามลำดับ

ส่วนความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม และบรรยากาศของเมืองลำปาง ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเห็นว่า บรรยากาศดี สะอาดเรียบร้อย น่าอยู่ คิดเป็นร้อยละ 26.7 รองลงมาคือ อากาศร้อนจัดและหนาวจัด คิดเป็นร้อยละ 15.5 คนมีความเป็นมิตรมีอัธยาศัยดี และมีเอกลักษณ์

ของวิถีชีวิต คิดเป็นร้อยละ 12.5 เท่ากัน ป้ายต่างๆ มาก ไม่เป็นระเบียบ รถมากจอดไม่เป็นระเบียบ คิดเป็นร้อยละ 11.1 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 10 ตามลำดับ

ตอนที่ 3 หาค่าร้อยละของข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยวในเขตเมืองลำปาง

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยวในเขตเมืองลำปาง

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยวในเขตเมืองลำปาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. สิ่งดึงดูดใจที่ทำให้เดินทางมาเที่ยวเมืองลำปาง (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)		
นั่งรถม้าชมเมืองลำปาง	64	71.1
ชมแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติ	52	57.8
ชมโบราณสถาน โบราณวัตถุ	46	51.1
ซื้ออาหารพื้นเมือง และของที่ระลึก	34	37.8
เที่ยวชมทัศนียภาพ และบรรยากาศของเมือง	22	24.4
รวม	**90**	**100.0**
2. วิธีการเดินทางมาท่องเที่ยวที่จังหวัดลำปาง (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)		
รถโดยสารประจำทาง	12	13.3
รถไฟ	8	8.9
รถเช่า/รถเหมา	10	1.1
รถยนต์ส่วนตัว	72	80
อื่นๆ	0	0
รวม	**90**	**100.0**
3. การเดินทางภายในจังหวัดลำปาง		
สะดวก	72	80.0
ไม่สะดวก	18	20.0
รวม	**90**	**100.0**
4. การพักค้างคืนที่จังหวัดลำปาง		
ไม่เคย	38	42.2
เคย	52	57.8
รวม	**90**	**100.0**

ตารางที่ 4.8 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยวในเขตเมืองลำปาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
5. ค่าใช้จ่ายสำหรับการมาท่องเที่ยวของท่านที่จังหวัดลำปางในครั้งนี้ (ประมาณ)		
ต่ำกว่า 1,500 บาท	22	24.4
1,501-3,000 บาท	36	40.0
3,001-4,500 บาท	8	8.9
4,501-6,000 บาท	10	11.1
6,001 บาท ขึ้นไป	14	15.6
รวม	**90**	**100.0**
6. สถานที่ซึ่งท่านเที่ยวชมแล้วรู้สึกประทับใจมากที่สุด (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)		
วัดพระธาตุลำปางหลวง	19	21.1
น้ำตกแจ้ซ้อน	10	11.1
วัดพระแก้วดอนเต้า	3	3.3
เขื่อนกิ่วลม	2	2.2
สุสานไตรลักษณ์	1	1.1
ศูนย์อนุรักษ์ช้างไทย	2	2.2
รถม้า	3	3.3
อื่นๆ	9	10
รวม	**90**	**100.0**
7. การได้รับความรู้จากการท่องเที่ยวในครั้งนี้หรือไม่		
ไม่ได้รับความรู้	18	20.0
ได้รับความรู้	72	80.0
รวม	**90**	**100.0**
8. การไปท่องเที่ยวในพื้นที่อื่นๆ ที่มีการจัดการท่องเที่ยวโดยมีสัตว์เป็นพาหนะด้วย		
ไม่เคย	82	91.1
เคย	8	8.9
รวม	**90**	**100.0**

จากตารางที่ 4.8 พบว่า ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการท่องเที่ยวในเขตเมืองลำปาง สิ่งดึงดูดใจให้เดินทางมาเที่ยวเมืองลำปางส่วนใหญ่ คือ นั่งรถม้าชมเมืองลำปาง คิดเป็นร้อยละ 71.1 รองลงมาคือ ชมแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติ คิดเป็นร้อยละ 57.8 ชมโบราณสถาน โบราณวัตถุ คิดเป็นร้อยละ 51.1 ซื้ออาหารพื้นเมือง และของที่ระลึก คิดเป็นร้อยละ 37.8 เที่ยวชมทัศนียภาพ และบรรยากาศของเมือง คิดเป็นร้อยละ 24.4 ตามลำดับ การเดินทางมาท่องเที่ยวที่จังหวัดลำปางส่วนใหญ่ คือรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 80.0รองลงมาคือ รถโดยสารประจำทาง คิดเป็นร้อยละ 13.3 รถไฟ คิดเป็นร้อยละ 1.1 และรถเช่า/รถเหมา คิดเป็นร้อยละ 8.9 ตามลำดับ การเดินทางภายในจังหวัดลำปางมีความสะดวกเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 80.0 ส่วนใหญ่เคยพักค้างคืนที่จังหวัดลำปาง คิดเป็นร้อยละ 57.8 ค่าใช้จ่ายสำหรับการมาท่องเที่ยวที่จังหวัดลำปางในครั้งนี้ส่วนใหญ่ 1,501-3,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 40.0 รองลงมา ต่ำกว่า 1,500 บาท คิดเป็นร้อยละ 24.4สถานที่ซึ่งเที่ยวชมแล้วรู้สึกประทับใจมากที่สุด ส่วนใหญ่คือ วัดพระธาตุลำปางหลวง คิดเป็นร้อยละ 21.1 รองลงมาคือ น้ำตกแจ้ซ้อน คิดเป็นร้อยละ 11.1 อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 10 วัดพระแก้วดอนเต้าและรถม้า คิดเป็นร้อยละ 3.3 เท่ากัน เขื่อนกิ่วลมและศูนย์อนุรักษ์ช้างไทย คิดเป็นร้อยละ 2.2 เท่ากันและสุสานไตรลักษณ์ คิดเป็นร้อยละ 1.1 ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ได้รับความรู้จากการท่องเที่ยวในครั้งนี้ คิดเป็นร้อยละ 80.0 และส่วนใหญ่ไม่เคยไปท่องเที่ยวในพื้นที่อื่นๆ ที่มีการจัดการท่องเที่ยวโดยมีสัตว์เป็นพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 91.1

ตอนที่ 4 หาค่าร้อยละของข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงข่ายเส้นทางรถม้า และสิ่งอำนวยความสะดวก

ตารางที่ 4.9 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงข่ายเส้นทางรถม้า และสิ่งอำนวยความสะดวก

ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงข่ายเส้นทางรถม้าและสิ่งอำนวยความสะดวก	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. ความเหมะสมของเส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปางในปัจจุบัน โดยภาพรวม		
เหมาะสม	74	82.2
ไม่เหมาะสม	16	17.8
รวม	**90**	**100.0**
2. ความเหมาะสมของระยะเวลาการให้บริการรถม้า		
เหมาะสม	58	64.4
ไม่เหมาะสม	32	35.6
รวม	**90**	**100.0**

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงข่ายเส้นทางรถม้าและสิ่งอำนวยความสะดวก	จำนวน (คน)	ร้อยละ
3. ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายในการใช้บริการรถม้ามี		
เหมาะสม	58	64.4
ไม่เหมาะสม	32	35.6
รวม	**90**	**100.0**
4. ความคิดเห็นอย่างไร หากมีการจัดการท่องเที่ยวโดยรถม้ามากกว่า 1 เส้นทาง		
เห็นด้วย	80	88.9
ไม่เห็นด้วย	10	11.1
รวม	**90**	**100.0**
5. ระยะเวลาที่ควรใช้ หากมีการจัดการเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถม้าในเมืองลำปาง		
1-2 ชั่วโมง	36	40.0
2-3 ชั่วโมง	36	40.0
ครึ่งวัน	16	17.8
1 วัน	2	2.2
1 วัน 1 คืน	0	0
2 วัน 1 คืน	0	0
มากกว่า 2 วัน	0	0
รวม	**90**	**100.0**
6. ความเหมาะสมของสถานที่ท่องเที่ยวโดยรถม้าในเมืองลำปางซึ่งดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน		
เหมาะสม	60	66.7
ไม่เหมาะสม	30	33.3
รวม	**90**	**100.0**
7. ความเหมาะสมของการให้บริการรถม้าในปัจจุบัน		
เหมาะสม	74	82.2
ไม่เหมาะสม	16	17.8
รวม	**90**	**100.0**

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงข่ายเส้นทางรถม้า และสิ่งอำนวยความสะดวก	จำนวน (คน)	ร้อยละ
8. การมีสถานีจอดรถม้า เพื่อหยุดชมสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญๆ ที่รถม้าวิ่งผ่าน		
ไม่ควร	10	11.1
ควร	80	88.9
รวม	**90**	**100.0**
9. ความประทับใจเกี่ยวกับการใช้รถม้าเมืองลำปาง (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)		
การบริการรถม้า	24	26.7
คนขับสุภาพมีความเป็นกันเองและการแนะนำให้ข้อมูลของเมือง	19	21.1
ทัศนียภาพรอบเมือง	21	23.3
สถานที่สำคัญ	16	17.8
ตัวม้า	18	20
ได้ถ่ายรูปเป็นที่ระลึก	16	17.8
รถม้าซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของจังหวัดลำปาง	19	21.1
รวม	**90**	**100.0**
10. สถานที่ท่องเที่ยวซึ่งท่านประทับใจ (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)		
วัดพระธาตุลำปางหลวง	58	64.4
สุสานไตรลักษณ์	4	4.4
วัดพระแก้วดอนเต้า	16	17.8
อื่น ๆ	26	28.9
รวม	**90**	**100.0**

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงข่ายเส้นทางรถม้า และสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าเส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปางในปัจจุบัน โดยภาพรวมมีความเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 82.2 ระยะเวลาการให้บริการรถม้าส่วนใหญ่มีความเห็นว่ามีความเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 64.4 ค่าใช้จ่ายในการใช้บริการรถม้าส่วนใหญ่มีความเห็นว่ามีความเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 64.4 การจัดการท่องเที่ยวโดยรถม้า มากกว่า 1

เส้นทางส่วนใหญ่มีความเห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 88.9 จำนวนระยะเวลาการจัดการเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถม้าในเมืองลำปาง ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าระยะเวลา 1-2 ชั่วโมงและ 2-3 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 40.0 รองลงมาคือ ครึ่งวัน คิดเป็นร้อยละ 17.8 สถานที่ท่องเที่ยวโดยรถม้าในเมืองลำปางซึ่งดำเนินการอยู่ในปัจจุบันมีความเหมาะสมเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 66.7 ระยะทางในการให้บริการรถม้าในปัจจุบันส่วนใหญ่มีความเห็นว่ามีความเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 82.2 สถานีจอดรถม้า เพื่อหยุดชมสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญๆ ที่รถม้าวิ่งผ่านส่วนใหญ่มีความเห็นว่าควรมี คิดเป็นร้อยละ 88.9 การใช้บริการรถม้าเมืองลำปางแล้ว มีความประทับใจส่วนใหญ่ในเรื่อง การบริการรถม้า คิดเป็นร้อยละ 26.7 รองลงมาคือ ทัศนียภาพรอบเมือง คิดเป็นร้อยละ 23.3 คนขับสุภาพความเป็นกันเอง การแนะนำให้ข้อมูลของเมือง และรถม้าซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของจังหวัดลำปาง คิดเป็นร้อยละ 21.1 เท่ากัน ตัวม้า คิดเป็นร้อยละ 20 สถานที่สำคัญ และได้ถ่ายรูปเป็นที่ระลึก คิดเป็นร้อยละ 17.8 เท่ากัน ตามลำดับ สถานที่ท่องเที่ยวซึ่งประทับใจ ส่วนใหญ่คือ วัดพระธาตุลำปางหลวง คิดเป็นร้อยละ 64.4 รองลงมาคือ การนั่งรถม้าชมเมืองลำปาง คิดเป็นร้อยละ 28.9 วัดพระแก้วดอนเต้า คิดเป็นร้อยละ 17.8 และสุสานไตรลักษณ์ คิดเป็นร้อยละ 4.4 ตามลำดับ

ตอนที่ 5 หาค่าร้อยละของข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ในจังหวัดลำปาง

ตารางที่ 4.10 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ในจังหวัดลำปาง

ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ในจังหวัดลำปาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกใดบ้าง ในการท่องเที่ยวเมืองลำปาง (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)		
โรงแรม/ที่พัก	34	37.8
ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว	58	64.4
ร้านจำหน่ายของที่ระลึก	48	53.3
สถานีจอดพักรถม้า	16	17.8
ร้านอาหาร	38	42.2
ป้ายแนะนำสถานที่	44	48.9
อื่นๆ เช่น ห้องน้ำ ถังขยะ	4	4.4
รวม	**90**	**100.0**

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ในจังหวัดลำปาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
2. สิ่งที่จะเป็นประโยชน์ให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยว (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)		
ป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว	70	77.8
แผ่นพับ/เอกสารประชาสัมพันธ์	54	60.0
มัคคุเทศก์นำเที่ยว	30	33.3
อื่นๆ	2	2.2
รวม	**90**	**100.0**
3. การสร้างเส้นทาง (ถนน) โดยเฉพาะสำหรับรถม้าเพื่อการท่องเที่ยว		
ควร	88	97.8
ไม่ควร	2	2.2
รวม	**90**	**100.0**
4. ความเหมาะสมของขนาดของรถม้าที่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวในปัจจุบัน		
เหมาะสม	86	95.6
ไม่เหมาะสม	4	4.4
รวม	**90**	**100.0**
5. ความจำเป็นที่ต้องมีสถานีจอดรถม้าสำหรับจอดพักรถม้าและให้นักท่องเที่ยวหยุดพัก		
จำเป็น	90	100.0
ไม่จำเป็น	0	0
รวม	**90**	**100.0**

จากตารางที่ 4.10 พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ในจังหวัดลำปางของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวเมืองลำปาง ส่วนใหญ่คือ ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 64.4 รองลงมาคือ ร้านจำหน่ายของที่ระลึก คิดเป็นร้อยละ 53.3 ป้ายแนะนำสถานที่ คิดเป็นร้อยละ 48.9 ร้านอาหาร คิดเป็นร้อยละ 42.2 โรงแรม/ที่พัก คิดเป็นร้อยละ 37.8 สถานีจอดพักรถม้า คิดเป็นร้อยละ 17.8 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ

4.4 ตามลำดับ สิ่งซึ่งเป็นประโยชน์ให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยว ส่วนใหญ่คือ ป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 77.8 รองลงมาคือ แผ่นพับ/เอกสารประชาสัมพันธ์ คิดเป็นร้อยละ 60.0 มัคคุเทศก์นำเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 33.3 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 2.2 การสร้างเส้นทาง (ถนน) โดยเฉพาะสำหรับรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีความเห็นว่าควรสร้าง คิดเป็นร้อยละ 97.8 ขนาดของรถม้าที่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวในปัจจุบันส่วนใหญ่มีความเห็นว่าเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 95.6 ความจำเป็นของการมีสถานีจอดรถม้าสำหรับจอดพักรถม้า และให้นักท่องเที่ยวหยุดพัก ส่วนใหญ่มีความเห็นว่ามีความจำเป็น คิดเป็นร้อยละ 100.0

บทที่ 5
สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัย เพื่อศึกษารูปแบบและเส้นทางการใช้รถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปาง รวมถึงพฤติกรรม และความต้องการของนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการรถม้าและคนขับรถม้าบริการนักท่องเที่ยวในเขตเมืองลำปาง เพื่อกำหนดเป็นแนวทางในการทำโครงร่างงานออกแบบของรูปแบบและเส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปาง

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.1.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

5.1.1.1 เพื่อศึกษาเส้นทางการใช้รถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปาง

5.1.1.2 เพื่อศึกษาพฤติกรรม และความต้องการของนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการรถม้าในเขตเมืองลำปาง

5.1.1.3 เพื่อนำเสนอโครงข่ายเส้นทางรถม้า และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเมืองลำปาง

5.1.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

5.1.2.1 ประชากร

1) คนขับรถม้าที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองลำปาง

2) นักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในเขตเมืองลำปาง

5.1.2.2 กลุ่มตัวอย่าง

1) คนขับรถม้าที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองลำปาง ผู้วิจัยได้กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 50 คน

2) นักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในเขตเมืองลำปาง ผู้วิจัยได้กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 100 คน

5.1.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

5.1.3.1 แบบสอบถามพฤติกรรม ความต้องการ และรูปแบบการจัดการท่องเที่ยวด้วยรถม้าของคนขับรถม้าในการให้บริการ และแบบสอบถามพฤติกรรม ความต้องการ และรูปแบบการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยวในเขตเมืองลำปาง

5.1.3.2 แบบสังเกตพฤติกรรมของคนขับรถม้า และพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว

5.1.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

5.1.4.1 แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นการใช้รถม้าเพื่อการท่องเที่ยวของคนขับรถม้า และผู้วิจัยได้สร้างแบบสอบถาม แบบสังเกตและแบบสัมภาษณ์ตามเกณฑ์ที่กำหนดแล้ว จึงนำมาใช้กับกลุ่มตัวอย่างตามขั้นตอนดังนี้

1. ผู้วิจัยติดต่อขอหนังสือขอความอนุเคราะห์จากงานบัณฑิตศึกษา คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าคุณทหารลาดกระบัง ไปยังกรมผังเมือง เพื่อขอความอนุเคราะห์และความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งหมด รวมทั้งแผนที่ต่างๆ บริเวณที่ทำการศึกษา

2. ผู้วิจัยนำแบบสอบถาม และแบบสังเกต ที่ได้แก้ไขแล้วทั้ง 3 ชุด ไปสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างเพื่อเก็บข้อมูลในการวิจัย ณ บริเวณเขตพื้นที่ศึกษา

3. ผู้วิจัยนำแจกแบบสอบถามให้แก่กลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชน จนครบจำนวนกลุ่มตัวอย่างด้วยตนเอง

5.1.5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

5.1.5.1 กลุ่มตัวอย่างคนขับรถม้าที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองลำปางส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุมากกว่า 40 ปี ขึ้นไป การศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับประถมศึกษา และส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน 5,000-7,000 บาท ความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยว พบว่าสิ่งที่เป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาเที่ยวในจังหวัดลำปาง คือ นั่งรถม้าชมเมืองลำปาง คิดเป็นร้อยละ 37.8 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์ในเรื่องของการท่องเที่ยวที่มีอยู่ในปัจจุบัน พบว่า ส่วนใหญ่มีความเพียงพอแล้ว คิดเป็นร้อยละ 60.0 และความคิดเห็นเกี่ยวกับการบริการนักท่องเที่ยวในปัจจุบัน พบว่าส่วนใหญ่พอใจกับอัตราบริการในแต่ละครั้ง คิดเป็นร้อยละ 66.7 ความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ พบว่าบริเวณที่ควรจะมีการนำนักท่องเที่ยวเดินทางด้วยรถม้าเป็นส่วนใหญ่ คือ วัดพระธาตุลำปางหลวง คิดเป็นร้อยละ 66.7 ส่วนความคิดเห็นเกี่ยวกับบริเวณที่จัดให้เป็นสถานีจอดรถม้า พบว่าส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าควรให้มีมากขึ้นกว่าที่มีอยู่ คิดเป็นร้อยละ 66.7 บริเวณที่ควรจะจัดให้เป็นสถานีจอดรถม้าที่เป็นศูนย์กลางหลักของเมืองลำปาง พบว่าส่วนใหญ่ เป็นบริเวณหน้าโรงแรมลำปางเวียงทอง และหน้าสถานีตำรวจจังหวัดลำปาง คิดเป็นร้อยละ 40.0 เท่ากัน ความคิดเห็นเกี่ยวกับเส้นทางรถม้าที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน พบว่าส่วนใหญ่ไม่เหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 71.1 ความคิดเห็นเกี่ยวกับศูนย์กลางที่จะนำม้าไปพักผ่อนหรือกินหญ้า พบว่าส่วนใหญ่มีความคิดเห็นควรมี คิดเป็นร้อยละ 97.8 ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก พบว่าสถานที่จอดรถม้าในปัจจุบันมีความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวที่จะมาใช้บริการรถม้าเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 60.0 สถานที่จอดรถม้าในปัจจุบันมีเพียงพอต่อจำนวนรถม้าเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 51.1 จุดบริการให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยวสถานที่สำคัญต่างๆ ในลำปาง พบว่าส่วนใหญ่มีน้อยเกินไป คิดเป็นร้อยละ 95.6 ความ

คิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่ควรมีเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว พบว่าส่วนใหญ่ คือ ป้ายบอกเส้นทางสถานที่ท่องเที่ยวในลำปาง คิดเป็นร้อยละ 80.0 ความคิดเห็นเกี่ยวกับเส้นทางที่ทางเทศบาลกำหนดไว้เป็นเส้นทางรถม้าในปัจจุบัน พบว่าส่วนใหญ่มีความเห็นว่าไม่เหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 75.6

5.1.5.2 กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในเขตเมืองลำปางส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุมากกว่า 40 ปี ขึ้นไป การศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรี ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานรัฐวิสาหกิจ และส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน 15,001 บาท ขึ้นไป ความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพทั่วไปของเมืองลำปาง ส่วนใหญ่รู้จักจังหวัดลำปางได้โดยเพื่อน/ญาติแนะนำ คิดเป็นร้อยละ 60.0 ความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม และบรรยากาศของเมืองลำปาง พบว่า ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าบรรยากาศดี สะอาดเรียบร้อย น่าอยู่ มีอากาศร้อนจัดและหนาวจัด คนมีความเป็นมิตรมีอัธยาศัยดีมีเอกลักษณ์ของวิถีชีวิต ตามถนนมีป้ายต่างๆ มาก ไม่เป็นระเบียบและมีรถมากจอดไม่เป็นระเบียบ ความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยวในเขตเมืองลำปางนั้น สิ่งดึงดูดใจที่ทำให้เดินทางมาเที่ยวเมืองลำปางส่วนใหญ่ คือ นั่งรถม้าชมเมืองลำปาง คิดเป็นร้อยละ 71.1 การเดินทางมาท่องเที่ยวที่จังหวัดลำปางส่วนใหญ่ คือรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 80.0 การเดินทางภายในจังหวัดลำปางมีความสะดวกเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 80.0 ส่วนใหญ่เคยพักค้างคืนที่จังหวัดลำปาง คิดเป็นร้อยละ 57.8 ค่าใช้จ่ายสำหรับการมาท่องเที่ยวที่จังหวัดลำปางในครั้งนี้ส่วนใหญ่ 1,501-3,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 40.0 สถานที่ซึ่งเที่ยวชมแล้วรู้สึกประทับใจมากที่สุด ส่วนใหญ่คือ วัดพระธาตุลำปางหลวง คิดเป็นร้อยละ 21.1 นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ได้รับความรู้จากการท่องเที่ยวในครั้งนี้ คิดเป็นร้อยละ 80.0 และส่วนใหญ่ไม่เคยไปท่องเที่ยวในพื้นที่อื่นๆ ที่มีการจัดการท่องเที่ยวโดยมีสัตว์เป็นพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 91

ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงข่ายเส้นทางรถม้า และสิ่งอำนวยความสะดวก ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าเส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปางในปัจจุบัน โดยภาพรวมมีความเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 82.2 ระยะเวลาการให้บริการรถม้าส่วนใหญ่มีความเห็นว่ามีความเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 64.4 ค่าใช้จ่ายในการใช้บริการรถม้าส่วนใหญ่มีความเห็นว่ามีความเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 64.4 การจัดการท่องเที่ยวโดยรถม้า มากกว่า 1 เส้นทางส่วนใหญ่มีความเห็นด้วย คิดเป็นร้อยละ 88.9 จำนวนระยะเวลาการจัดการเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถม้าในเมืองลำปาง ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าระยะเวลา 1-2 ชั่วโมงและ 2-3 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 40.0 สถานที่ท่องเที่ยวโดยรถม้าในเมืองลำปางซึ่งดำเนินการอยู่ในปัจจุบันมีความเหมาะสมเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 66.7 ระยะทางในการให้บริการรถม้าในปัจจุบันส่วนใหญ่มีความเห็นว่ามีความเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 82.2 สถานีจอดรถม้า เพื่อหยุดชมสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญๆ ที่รถม้าวิ่งผ่านส่วนใหญ่มีความเห็นว่าควรมี คิดเป็นร้อยละ 88.9 การใช้บริการรถม้าเมืองลำปางแล้ว มีความประทับใจส่วนใหญ่ในเรื่อง การบริการรถม้า คิดเป็นร้อยละ 26.7 สถานที่ท่องเที่ยวซึ่งประทับใจ ส่วนใหญ่คือ วัดพระธาตุลำปางหลวง คิด

เป็นร้อยละ 64.4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวเมืองลำปาง ส่วนใหญ่คือ ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 64.4 สิ่งซึ่งเป็นประโยชน์ให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่คือ ป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 77.8 สำหรับรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีความเห็นว่าควรสร้าง คิดเป็นร้อยละ 97.8 ขนาดของรถม้าที่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวในปัจจุบันส่วนใหญ่มีความเห็นว่าเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 95.6 ความจำเป็นของการมีสถานีจอดรถม้าสำหรับจอดพักรถม้า และให้นักท่องเที่ยวหยุดพัก ส่วนใหญ่มีความเห็นว่ามีความจำเป็น คิดเป็นร้อยละ 100.0

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

จากสรุปผลการวิจัยสามารถนำมาอภิปรายผลได้ดังต่อไปนี้

5.2.1 เส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปาง สรุปได้ว่า เส้นทางที่ใช้อยู่ในปัจจุบันควรจะมีการปรับปรุงเส้นทางให้ครอบคลุมสถานที่สำคัญต่างๆ ในเมืองลำปางให้มารยิ่งขึ้น รวมทั้งป้ายสำหรับบอกเส้นทางการวิ่งของรถม้า สถานีจอดรถม้า และป้ายแนะนำประวัติสถานที่ท่องเที่ยวในเมืองลำปางควรจะมีการปรับปรุงและเพิ่มเติมให้พอเพียงกับความต้องการของนักท่องเที่ยว

5.2.2 พฤติกรรมและความต้องการของนักท่องเที่ยวโดยส่วนมากจะมีการเดินทางมาเป็นครอบครัวหรือหมู่คณะหรือโดยการจัดกรุ๊ปทัวร์และส่วนใหญ่จะต้องการนั่งรถม้าเพื่อชมทัศนียภาพโดยรอบของเมืองลำปางและชมโบราณสถานที่สำคัญของเมือง แต่ละกลุ่มแต่ละคนก็จะมีความต้องการแตกต่างกันออกไป โดยจะแยกได้ตามกลุ่มอายุและลักษณะของการเดินทาง เช่น ในกลุ่มผู้สูงอายุ จุดมุ่งหมายก็จะไปท่องเที่ยวในจุดที่เป็นโบราณสถานและสถานที่ศักดิ์สิทธิ์ของเมืองเป็นส่วนใหญ่ ส่วนในกลุ่มที่อยู่ในวัยกลางคนก็จะอยู่บริเวณชุมชนเมือง ร้านของฝาก และสถานที่ท่องเที่ยวตามธรรมชาติ เป็นต้น และความต้องการหลักในทุกกลุ่มอายุที่มีความต้องการเหมือนกันคือ การได้นั่งรถม้า ชมทัศนียภาพของเมือง

5.2.3 โครงข่ายและเส้นทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเมืองลำปาง สรุปได้ดังต่อไปนี้

5.2.3.1 ขาดการแนะนำข้อมูลให้แก่นักท่องเที่ยวและส่วนบริการต่างๆ ในแหล่งท่องเที่ยวควรมีการบอกประวัติของสถานที่และตำแหน่งที่ชัดเจน การบอกประวัติของสถานที่และตำแหน่งอาจจะเป็นในรูปของป้ายตัวอักษร ด้วยรูปแผนที่ รูปภาพหรือการออกแบบสถานที่ให้สามารถสื่อสารเข้าถึงจุดต่างๆ ได้รวดเร็ว มีความคล่องตัวในการทำกิจกรรมต่างๆ และอาจสร้างความประทับใจได้

5.2.3.2 ขาดความสะดวกสบายในการเข้าไปใช้บริการรถม้า ไม่มีที่สำกรับนั่งรอหรือพักคอยและขาดกิจกรรมในขณะที่คอยรถม้า เช่น ป้ายบอกตำแหน่งบริเวณที่ตัวของนักท่องเที่ยวอยู่หรือจุดบริการข้อมูลแก่นักท่องเที่ยว เป็นต้น

5.2.3.3 ขาดความต่อเนื่องของเส้นทางสำหรับบางเส้นทางที่มีจุดที่น่าสนใจ แต่ไม่สามารถนั่งรถม้าต่อไปได้ เนื่องจากเส้นทางถูกกำหนดไว้โดยสมาคมหรือเทศบาลก่อนหน้านี้แล้ว ถ้าต้องการเดินทางไปนอกเหนือจากที่กำหนดจะต้องมีการตกลงกับคนขับรถม้าเองโดยจะต้องมีการเพิ่มอัตราค่าโดยสาร

5.2.3.4 เนื่องจากข้อจำกัดของม้าซึ่งเป็นสิ่งมีชีวิต ในกรณีที่ต้องการเดินทางโดยรถม้าในระยะทางไกลๆ อาจจะต้องมีการปรับปรุงจุดแวะพักให้จำนวนมากขึ้น รวมถึงสภาพอากาศก็มีผลต่อการเดินทางท่องเที่ยวโดยรถม้าจะมีการปรับปรุงให้ปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาแก่ม้าและนักท่องเที่ยว

5.3 ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยข้อมูลจากการศึกษารูปแบบและเส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปาง

5.3.1 ข้อเสนอแนะในด้านเส้นทางรถม้า

5.3.1.1 เส้นทางสำหรับรถม้าควรกำหนดอย่างชัดเจนในกรณีที่จะต้องวิ่งผ่านไปยังสถานที่ชุมชน ควรจะอยู่ในช่องทางด้านซ้ายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยมากที่สุด ในส่วนของเส้นทางสำหรับรถม้าโดยเฉพาะควรจะให้มีขวดยานพาหนะที่นอกเหนือจากรถม้าใช้สัญจรได้บางเวลา โดยทำเครื่องหมายหรือสัญญาณให้เห็นได้อย่างชัดเจน และในบางเส้นทางที่อยู่นอกเหนือจากที่มีอยู่เดิมควรจะมีการกำหนดราคาที่เป็นมาตรฐานเพื่อไม่ให้เกิดการเอาเปรียบนักท่องเที่ยว และในจุดที่พักของรถม้าและนักท่องเที่ยวต้องมีการจัดให้เป็นสัดส่วนมากกว่าที่เป็นอยู่

5.3.1.2 สิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้บริการรถม้า สิ่งที่สำคัญที่จะต้องจัดเตรียมไว้คือ ที่สำหรับจอดรถม้าและที่สำหรับพักคอยของนักท่องเที่ยวจะต้องมีอย่างเหมาะสมและเพียงพอ ได้แก่ ตามสถานที่สำคัญของเมืองและบริเวณที่ซื้อของฝาก สามารถใช้ได้อย่างสะดวกสบายมีความคล่องตัวในการสัญจรหรือจัดให้นักท่องเที่ยวเข้าไปใช้บริเวณดังกล่าวได้อย่างคล่องตัวที่สุด

5.3.1.3 โครงข่ายของเส้นทางรถม้าจะต้องสร้างความเชื่อมต่อถึงกันเป็นโครงข่ายที่สามารถใช้รถม้าในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ได้โดยไม่ติดขัดโดยมีแผนที่แสดงเส้นทางและโครงข่ายสำหรับผู้คนขับรถม้าและนักท่องเที่ยว

5.3.1.4 การจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยการใช้รถม้าเป็นการสร้างแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยวและอาจรวมถึงประชาชนในท้องถิ่นให้หันมาใช้รถม้ามากยิ่งขึ้น เช่น การจัดให้มีการตบแต่งรถม้าด้วยดอกไม้และวาดลวดลายลงบนรถม้าให้ดูสวยงาม จัดให้มีการประกวดการตบแต่งรถม้ารวมถึงการแต่งกายของคนขับรถม้าและเครื่องประดับบนตัวม้าในบางโอกาสหรือเทศกาลต่างๆ เพื่อให้เกิดความสนใจแก่นักท่องเที่ยวและประชาชนมากยิ่งขึ้น

5.3.2 ข้อเสนอแนะในด้านรูปแบบและการจัดการ

จากการได้ลงสำรวจข้อมูลในพื้นที่ก็ทำให้ทราบถึงประเด็นปัญหาที่มีอยู่ในปัจจุบัน จึงได้เกิดแนวคิดที่จะดำเนินการให้เป็นระบบระเบียบง่ายและสะดวกต่อการควบคุมดูแล

5.3.2.1 เรื่องระยะเวลาในการให้บริการของรถม้าในแต่ละรอบ มีตัวกำหนดอยู่ที่ระยะทางซึ่งระยะที่มีอยู่เดิมยังขาดความหลากหลายและน่าสนใจ ควรจะมีการจัดให้เกิดทริปท่องเที่ยว มีการกำหนดระยะทาง ระยะเวลาที่มีมาตรฐานโดยที่แยกประเภทท่องเที่ยวจากที่มีอยู่เดิมและกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางอย่างชัดเจนซึ่งจะเป็นตัวกำหนดทั้งระยะเวลาและอัตราค่าโดยสารในแต่ละทริป เช่น

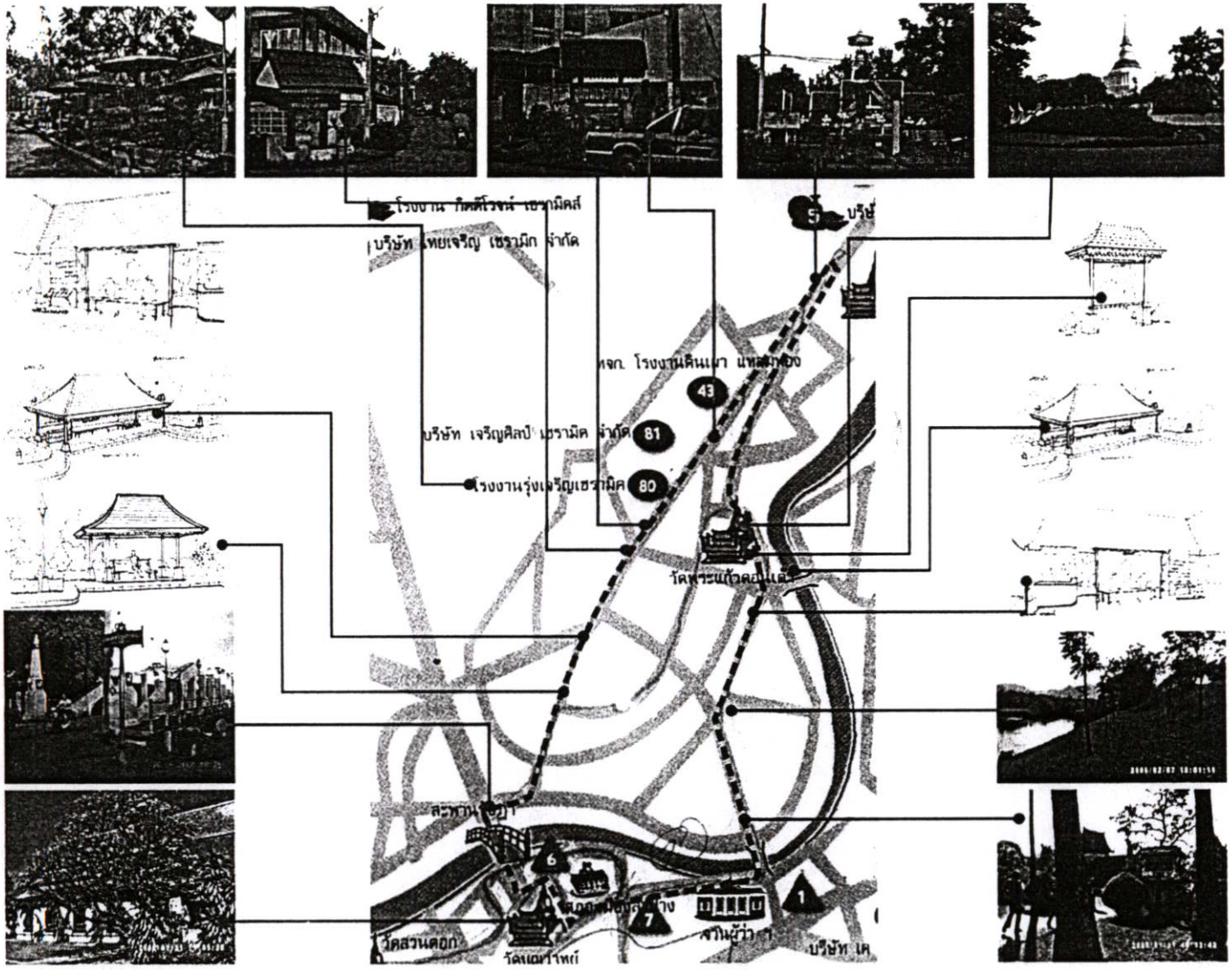
1) โรงแรมลำปางเวียงทอง ➡ สุสานไตรลักษณ์ 1 ชั่วโมง
อัตราค่าโดยสาร 500 บาท ระยะทาง 7 กิโลเมตร
2) สถานีตำรวจ ➡ เขื่อนยาง 45 นาที
อัตราค่าโดยสาร 400 บาท ระยะทาง 7 กิโลเมตร
3) โรงแรมทิพย์ช้าง ➡ วัดเจดีย์ซาว 45 นาที
อัตราค่าโดยสาร 400 บาท ระยะทาง 7 กิโลเมตร เป็นต้น

ในกรณีที่ต้องการที่จะใช้บริการทริป 2 ชั่วโมง ก็จะอยู่ในระยะทางที่ไกลขึ้น ผ่านสถานที่สำคัญมากขึ้น และมีจุดแวะพักมีมากขึ้นตามลำดับ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวได้มาจากการสัมภาษณ์คนขับรถม้า

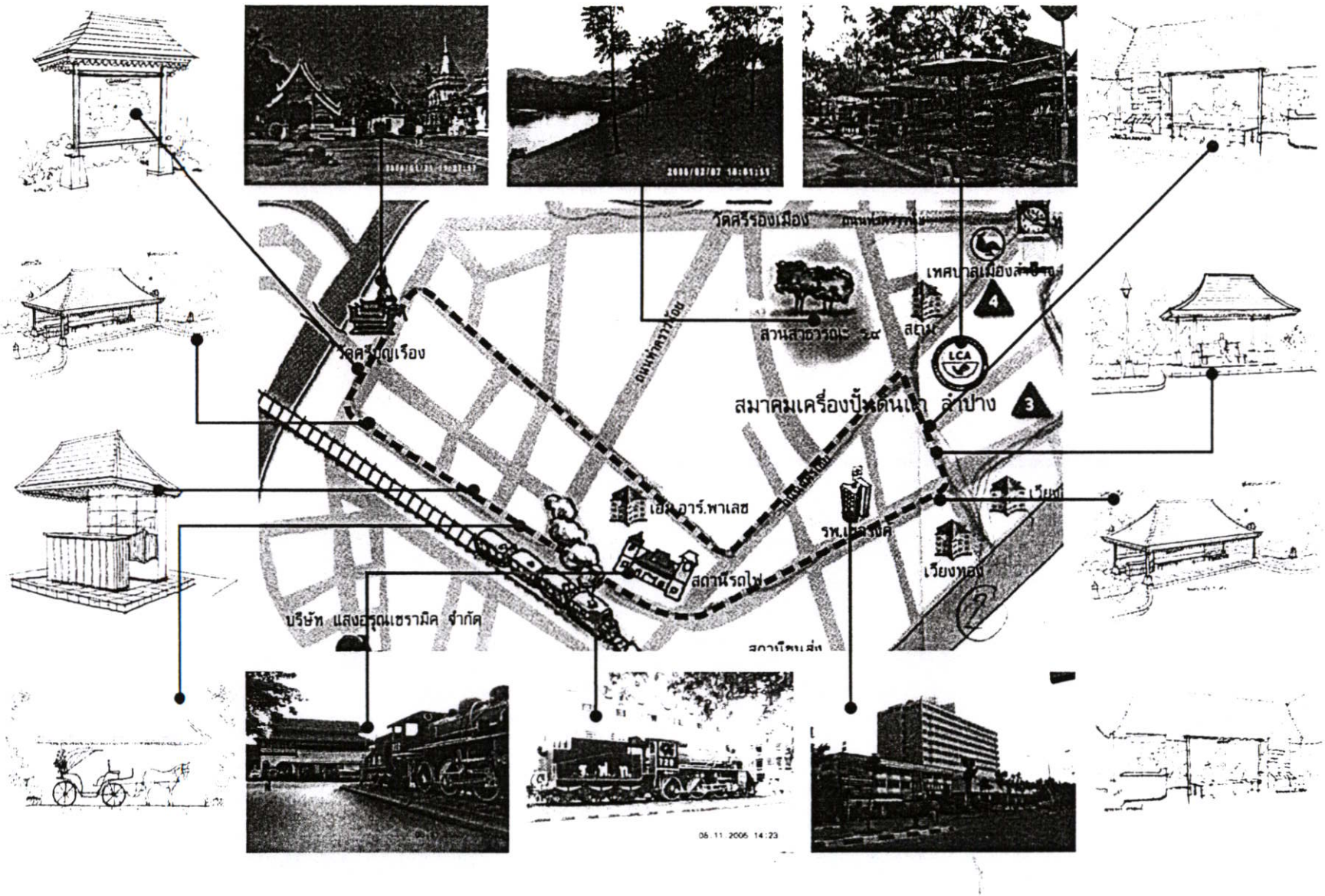
5.3.2.2 เรื่องการควบคุมดูแลให้เกิดระบบระเบียบในขณะนี้จะมีหน่วยงานอยู่ 2 ที่เข้ามาดูแลรถม้าและเส้นทางที่มีอยู่ในปัจจุบัน คือ

1) เทศบาล
2) สมาคมรถม้าจังหวัดลำปาง

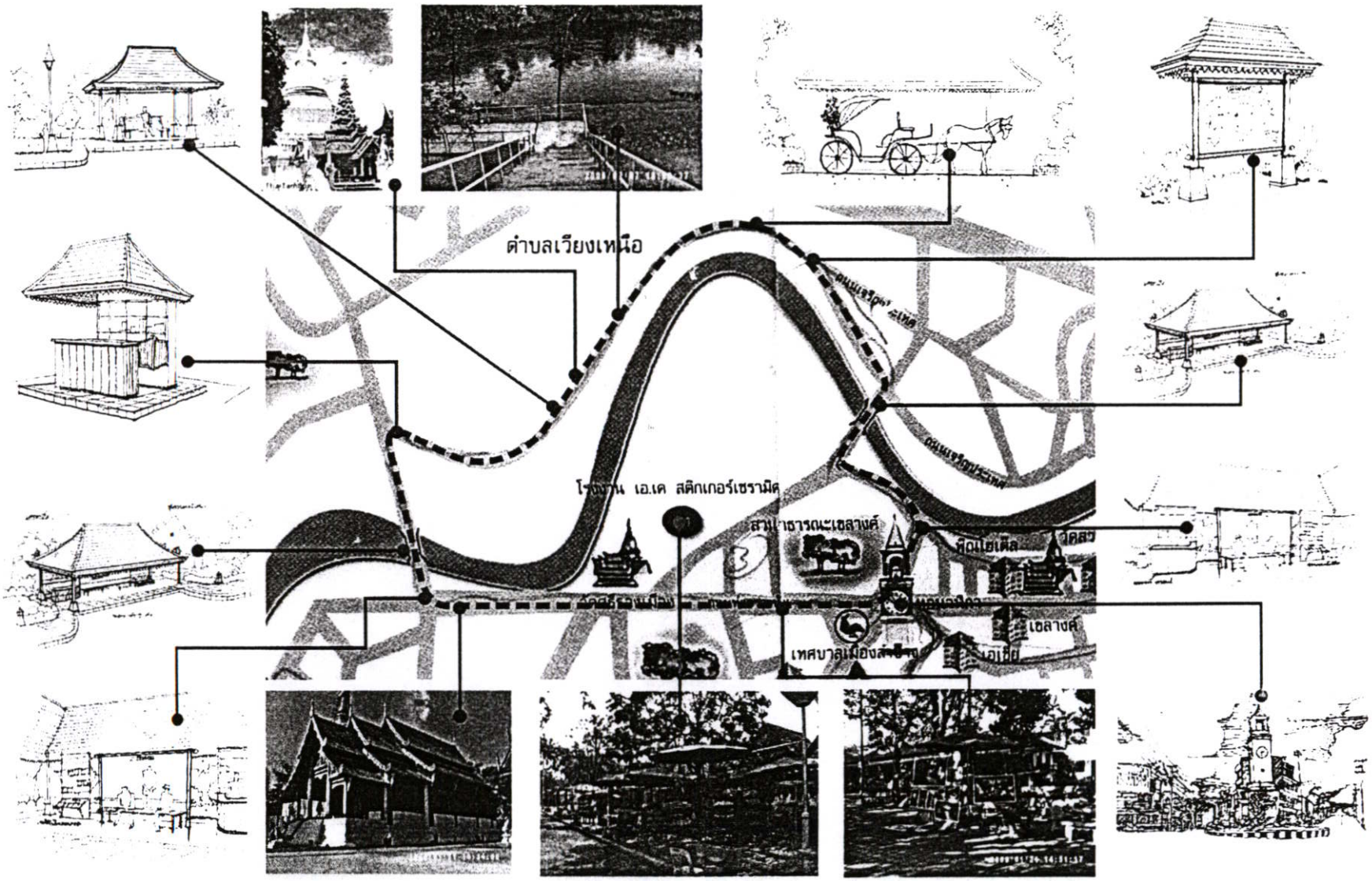
การควบคุมดูแลในปัจจุบันทางสมาคมรถม้าจะทำหน้าที่เป็นแกนหลักเป็นตัวกำหนดระยะทาง อัตราค่าบริการเป็นการบริหารที่ยังไม่ได้มาตรฐานเท่าที่ควร โดยสังเกตได้จากการควบคุมจำนวนรถม้า การแต่งกายของคนขับรถม้า เป็นต้น จากการสำรวจทางเทศบาลได้ขาดการดูแลเอาใจใส่ปล่อยให้บริหารกันแบบขาดกฎ ข้อบังคับ ทำให้เกิดการแบ่งแยกของคนขับรถม้า มีผลทำให้ไม่ดึงดูดใจนักท่องเที่ยวมากกว่าที่เป็นอยู่ เทศบาลควรมีการวางกฎข้อบังคับอย่างชัดเจนโดยให้อำนาจการควบคุมดูแลอยู่กับทางเทศบาลเป็นหลัก โดยทางเทศบาลอาจจะมีการดึงดูดใจให้คนขับรถม้านำม้าเข้ามาฉีดวัคซีน ตรวจรักษาโรค และจัดบริเวณพักผ่อนส่วนกลางสำหรับม้าเพื่อที่คนขับรถม้าจะได้นำม้าของตนเข้ามาใช้บริการ และสิ่งสำคัญอีกอย่างที่ทางเทศบาลควรจะจัดหาให้กับคนขับรถม้าคือ บริเวณที่สามารถนำม้าเข้ามากินหญ้าหรือเก็บเกี่ยวหญ้าให้ม้ากินได้ โดยบริเวณดังกล่าวต้องปราศจากยาฆ่าหญ้า ซึ่งในขณะนี้อาหารหลักของม้าซึ่งได้มาจากหญ้ากำลังเป็นปัญหาของผู้เลี้ยงมากที่สุด จึงเป็นปัญหาที่ละเลยไม่ได้



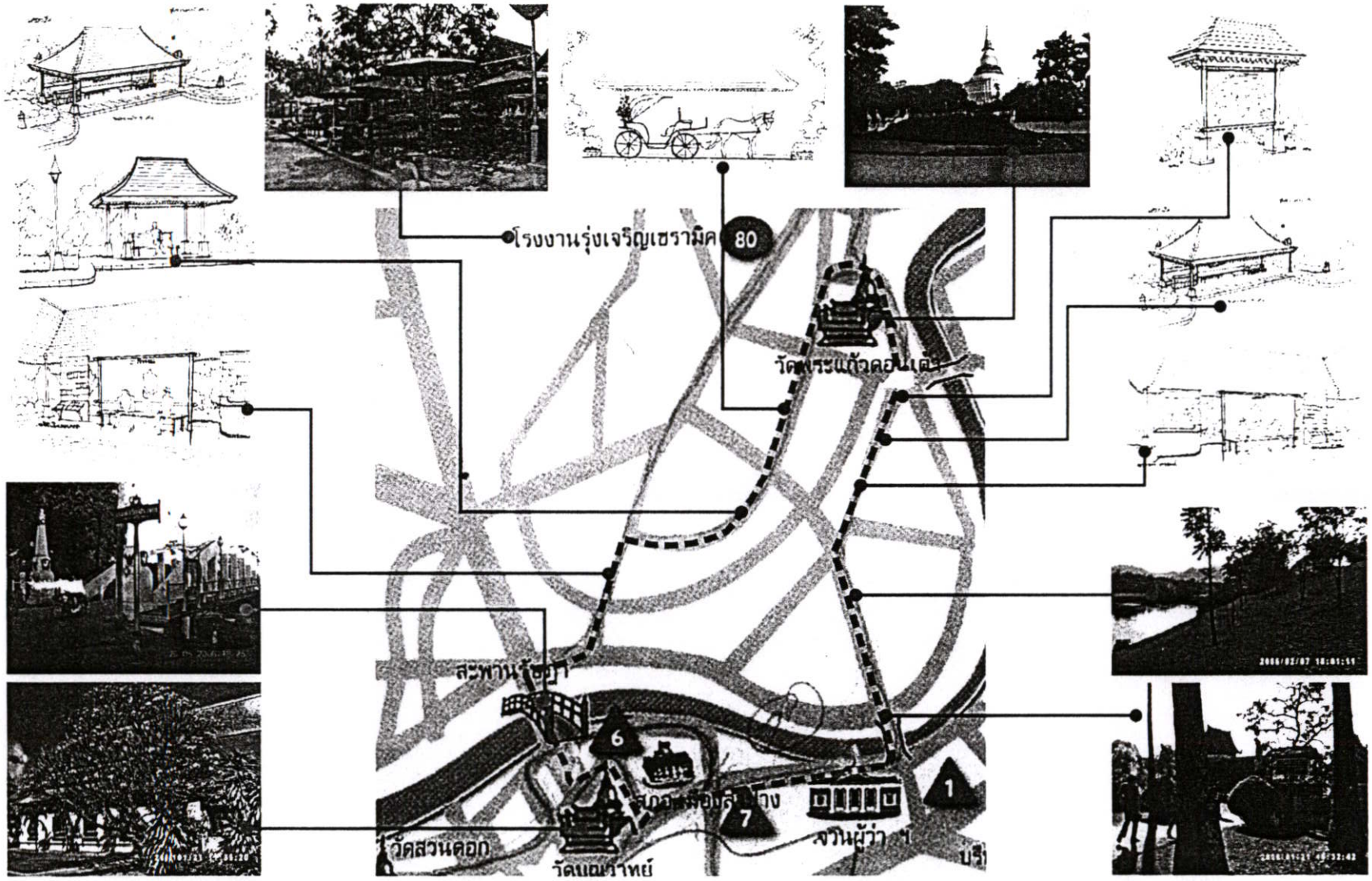
รูปที่ 5.1 เส้นทางที่ 1



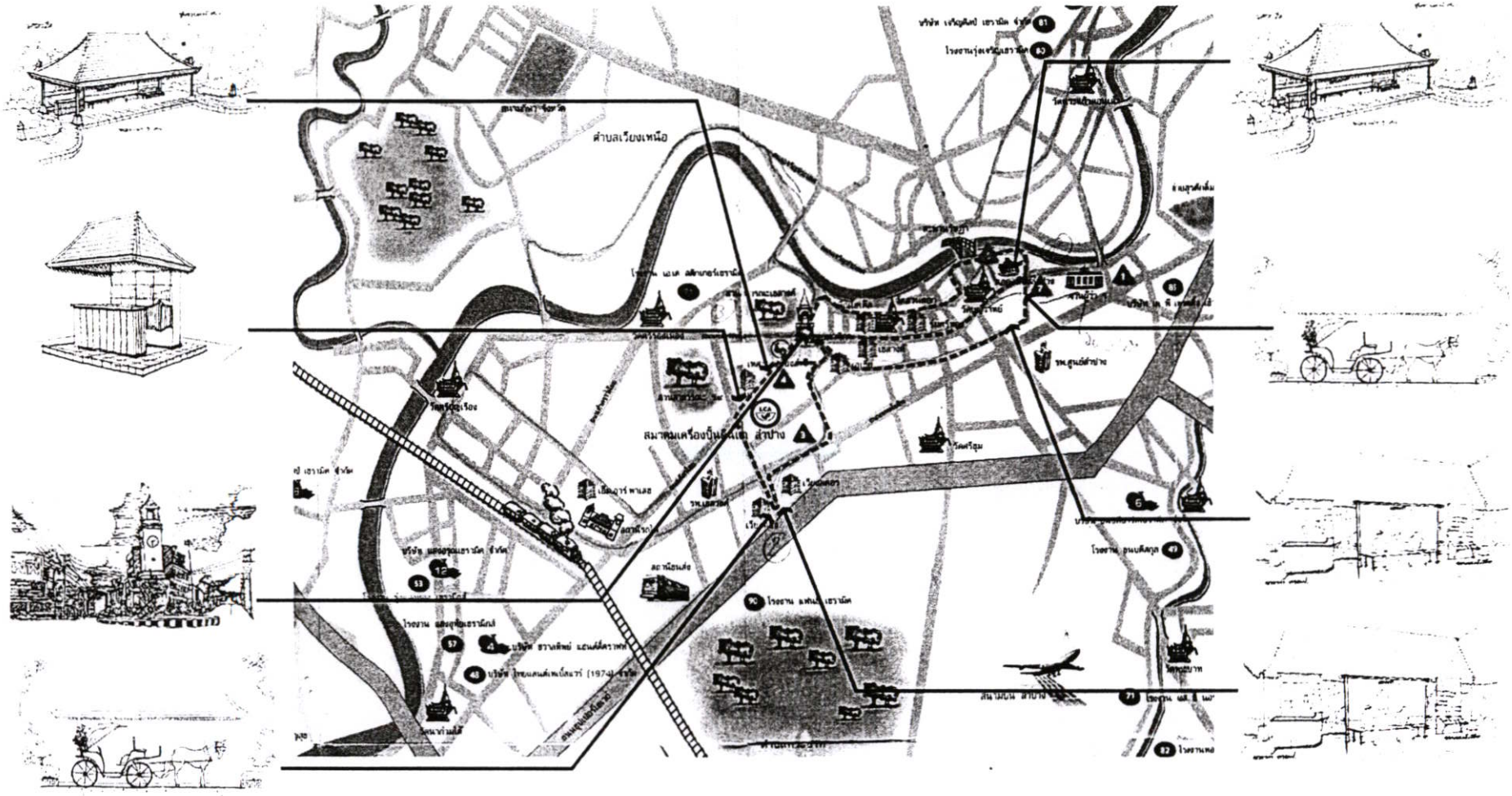
รูปที่ 5.2 เส้นทางที่ 2



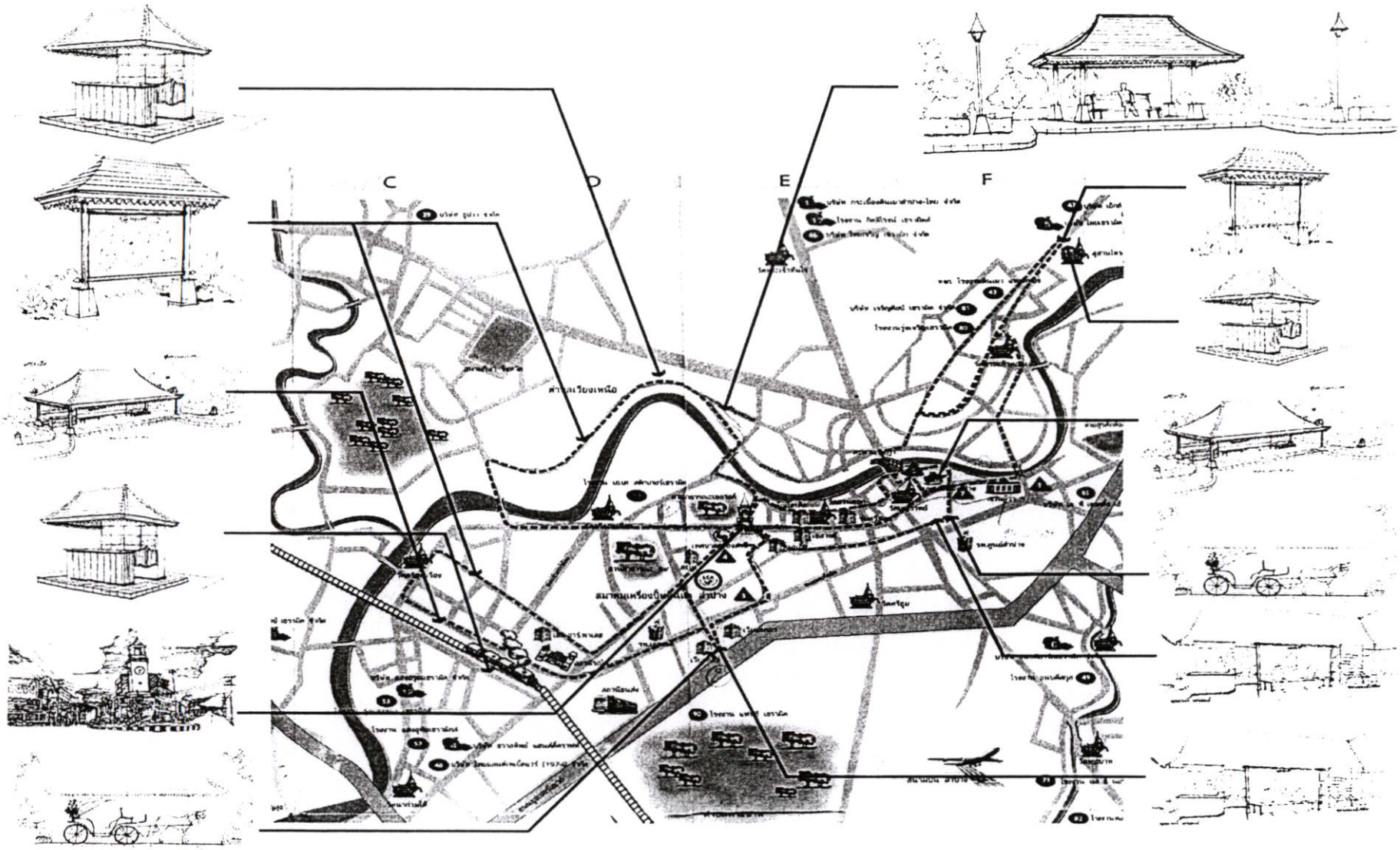
รูปที่ 5.3 เส้นทางที่ 3



รูปที่ 5.4 เส้นทางที่ 4



รูปที่ 5.5 เส้นทางที่ 5 (เส้นทางที่มีอยู่เดิม)

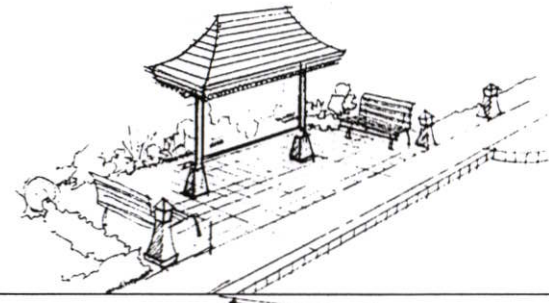


รูปที่ 5.6 เส้นทางรวมทั้งหมด

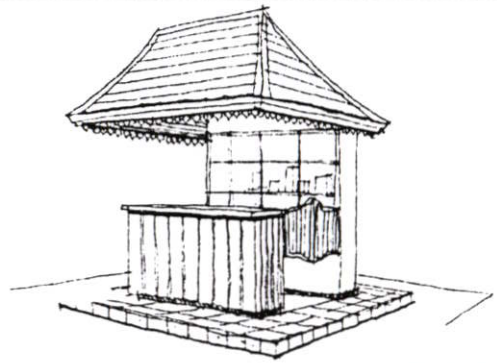
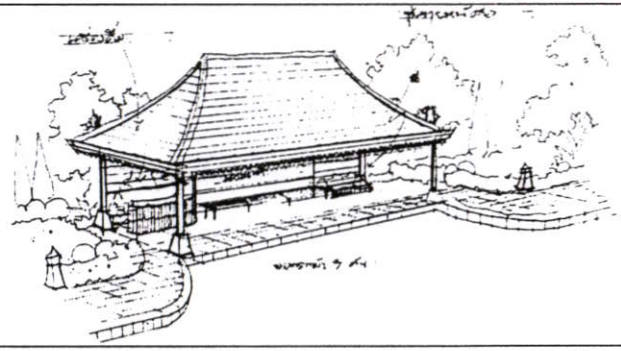
ตารางที่ 5.1 แสดงสิ่งที่ทำการศึกษา

ประเภทสิ่งที่ทำการศึกษา	สภาพปัจจุบัน	แนวทางการเสนอแนะ
1. เส้นทางรถม้าสายเก่า เส้นที่ 1	มีระยะทางสั้น ไม่ผ่านสถานที่สำคัญ ไม่มีจุดน่าสนใจ	-
2. เส้นทางรถม้าสายเก่า เส้นที่ 2	มีระยะทางสั้น ไม่ผ่านสถานที่สำคัญ ไม่มีจุดน่าสนใจ	-
3. เส้นทางรถม้าสายเก่า เส้นที่ 3	มีระยะทางสั้น ไม่ผ่านสถานที่สำคัญ ไม่มีจุดน่าสนใจ	-
4. เส้นทางรถม้าสายใหม่ เส้นที่ 1	-	ผ่านสถานที่สำคัญของเมือง มีระยะทางในการเดินทางมาก
		ขึ้นกว่าทางรถม้าสายเก่า ใช้เวลาเดินทาง 30-35 นาที่
5. เส้นทางรถม้าสายใหม่ เส้นที่ 2	-	ผ่านสถานที่สำคัญของเมือง มีระยะทางในการเดินทางมาก
		ขึ้นกว่าทางรถม้าสายเก่า ใช้เวลาเดินทาง 35-40 นาที
6. เส้นทางรถม้าสายใหม่ เส้นที่ 3	-	ผ่านสถานที่สำคัญของเมือง มีระยะทางในการเดินทางมาก
		ขึ้นกว่าทางรถม้าสายเก่า ใช้เวลาเดินทาง 30-35 นาที
7. เส้นทางรถม้าสายใหม่ เส้นที่ 4	-	ผ่านสถานที่สำคัญของเมือง มีระยะทางในการเดินทางมาก
		ขึ้นกว่าทางรถม้าสายเก่า ใช้เวลาเดินทาง 50-60 นาที

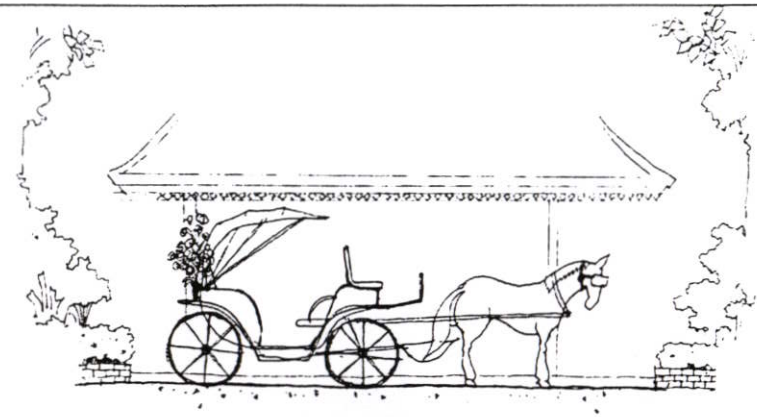
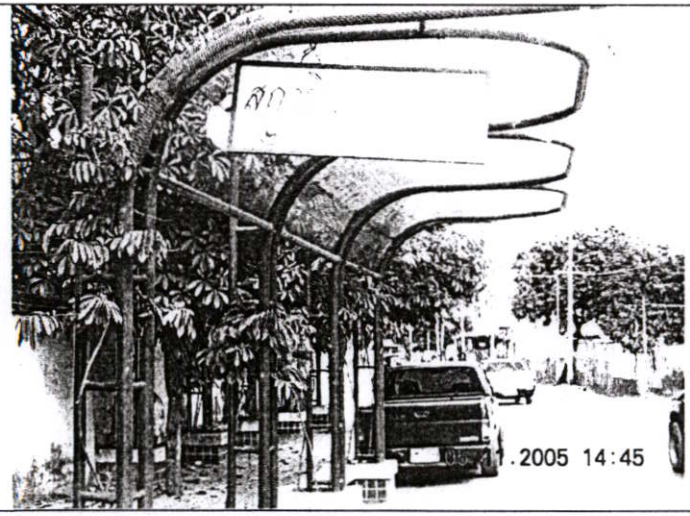
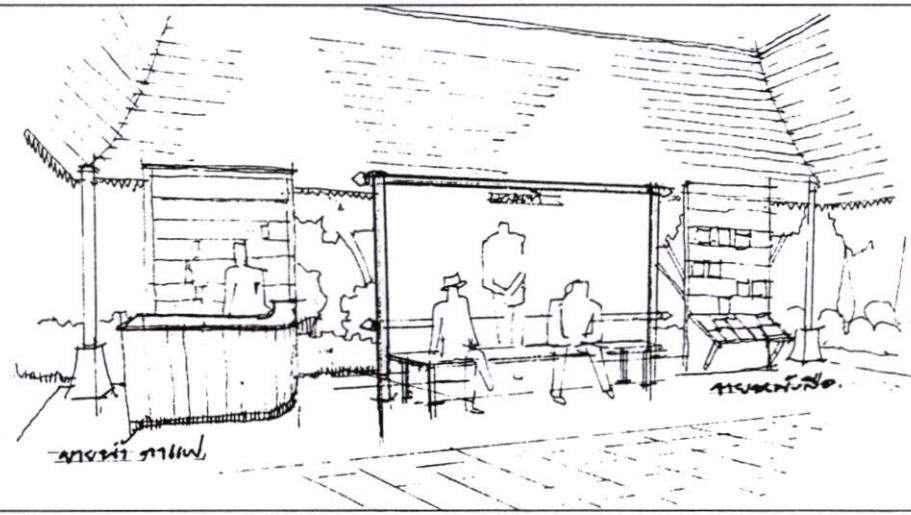
ตารางที่ 5.2 แสดงประเภทสิ่งอำนวยความสะดวก

ประเภทสิ่งอำนวยความสะดวก	สภาพปัจจุบัน	แนวทางการเสนอแนะ
1. ป้ายบอกทาง หรือแผนที่เส้นทางรถม้า	-	

ตารางที่ 5.2 (ต่อ)

ประเภทสิ่งอำนวยความสะดวก	สภาพปัจจุบัน	แนวทางการเสนอแนะ
2. ซุ้มขายเครื่องดื่ม	-	
3. ศาลาพักคอยรถม้า	-	

ตารางที่ 5.2 (ต่อ)

ประเภทสิ่งอำนวยความสะดวก	สภาพปัจจุบัน	แนวทางการเสนอแนะ
4. จุดจอดรถม้า		
5. จุดพักผู้โดยสาร		

5.3.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

5.3.3.1 จากข้อมูลที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้ ทำให้ทราบถึงปัญหาในการศึกษารูปแบบและเส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปางในหลายๆ ประเด็นด้วยกัน อาทิเช่น ปัญหาเส้นทางกับสถานที่สำคัญของเมือง ปัญหาเรื่องข้อมูลในการท่องเที่ยว ปัญหาการจัดการควบคุมดูแลรถม้า ปัญหาเรื่องแหล่งอาหารของม้า เพื่อหาแนวทางการแก้ปัญหาดังกล่าวซึ่งจะทำให้เกิดประโยชน์ได้สูงสุด และแนวความคิดในการจัดการให้เหมาะสมกับสภาพที่เป็นอยู่

5.3.3.2 เนื่องจากเมืองลำปางเป็นพื้นที่ที่มีชุมชนเก่าแก่อาศัยอยู่ตามส่วนต่างๆ ของเมืองมีรายละเอียดความซับซ้อนและมีความหลากหลายจึงเป็นประเด็นที่น่าได้รับการวิจัยครั้งนี้ จึงเป็นเรื่องที่น่าสนใจยิ่งหากมีการศึกษาเฉพาะกลุ่มพื้นที่แต่ละเขต จะส่งผลทำให้เกิดความน่าสนใจในการท่องเที่ยวเมืองลำปางอีกประเภทหนึ่ง

5.3.3.3 ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ เป็นข้อมูลที่ได้จากการศึกษารูปแบบและเส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปาง ซึ่งภายในจังหวัดลำปางยังมีการขี่ช้างท่องเที่ยวอีกประเภทหนึ่ง จึงเป็นเรื่องที่น่าสนใจยิ่งหากได้มีการศึกษาในระบบการเดินทางท่องเที่ยวประเภทนี้ต่อไป

5.3.3.4 ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ เป็นข้อมูลที่ได้จากการศึกษารูปแบบและเส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปางซึ่งผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะมีผู้ทำการวิจัยเพิ่มเติมในเรื่องรูปแบบและเส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปาง ในรูปแบบอื่นนอกเหนือจากการท่องเที่ยวเพื่อหาข้อแตกต่างและเพิ่มเติมเปรียบเทียบกับงานวิจัยในครั้งนี้

บรรณานุกรม

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร. 2526. การวางแผนกับการวางผังเมือง. กรุงเทพฯ.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2531. คู่มือพัฒนาภูมิทัศน์เมืองเพื่อการท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. 2517. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

พิษณุโรจน์ พลับรู้การ. 2530. การจราจรและการขนส่ง. กรุงเทพฯ : คณะสถาปัตรยกรรมศาสตร์.

ภาควิชาสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิยาลัย. 2531. คู่มือพัฒนาภูมิทัศน์เมืองเพื่อการท่องเที่ยว.

สมพล ดำรงเสถียร. 2544. การออกแบบชุมนุมเมือง. เอกสารประกอบการสอน. กรุงเทพฯ. ภาควิชาครุศาสตร์สถาปัตยกรรม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้า คุณทหารลาดกระบัง.

สำนักงานเทศบาลนครลำปาง. 2545. แผนพัฒนาเทศบาลนครลำปาง 5 ปี (พ.ศ. 2545 – 2549) ลำปาง : กองวิชาการและแผนงานการศึกษา เพื่อเสนอแนวทางการอนุรักษ์ชุมชนเมืองลำปาง วิทยานิพนธ์ ปริญญาการผังเมือง มหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

American Association of State Highway and Transportation Officiais (ASSHTO). 1991. Guide For the Dvevlopment of Bicycle Facilities. Washington, D.C. : ASSHTO.

Brian, Richards. 1990. Transport in cities. London : Architecture Design and Technology.

Bruton, Michael J.1975. Introduction to Transportation Planning. London : Hutchinson.

Gailion Arthur B. and Simon Eisner. 1963.The urban pattern: City Planning and Design. Canada. Simultaheansly.

Mozer, David. Calculating Multi-Mode Level-of-Service. International Bicycle Fund. available at http//:www.ibike.org/engineering/glossary.htm.

Northam, R.M. 1974. Urban Geography. 2nd ed. New York : John Wiley and Sons.

National Committee on Urban transportation. Standard for Street Facilities and Service. Procedure Manual 7 A, Chicago.

Hudson, Mike. 1984. "What Future for the Bicycle". Process : Architecture New Transportatin System Worldwide. Part II47 : 55 -74.

Http://www.yes.wedo.com/dreambank/article/rodma.htm

ภาคผนวก

หน้านี้ไม่มีในต้นฉบับ

แบบสัมภาษณ์ประกอบการวิจัย
เรื่อง
รูปแบบและเส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปาง
สำหรับนักท่องเที่ยวผู้เดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดลำปาง

วันที่.....เดือน.....พ.ศ. 254...

กรุณาใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ☐ และเติมข้อความลงในช่องว่าง

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1) เพศ

☐ ชาย ☐ หญิง

2) อายุ

☐ ต่ำกว่า 15 ปี ☐ 15-20 ปี
☐ 21-25 ปี ☐ 26-30 ปี
☐ 31-35 ปี ☐ 36-40 ปี
☐ มากกว่า 40 ปี ขึ้นไป

3) ระดับการศึกษา

☐ ประถมศึกษา ☐ มัธยมศึกษา
☐ อาชีวศึกษาหรือเทียบเท่า ☐ ปริญญาตรี
☐ ปริญญาตรีขึ้นไป ☐ อื่นๆ

4) อาชีพ

☐ รับราชการ ☐ พนักงานรัฐวิสาหกิจ
☐ รับจ้าง ☐ เกษตรกรม
☐ ค้าขาย ☐ อื่นๆ

5) รายได้ต่อเดือน

☐ ต่ำกว่า 3,000 บาท ☐ 3,001-6,000 บาท
☐ 6,001-9,000 บาท ☐ 9,001-12,000 บาท
☐ 12,001-15,000 บาท ☐ 15,001 บาท ขึ้นไป

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพทั่วไปของเมืองลำปาง

1) ท่านรู้จักจังหวัดลำปางได้อย่างไร

☐ เพื่อน/ญาติแนะนำ ☐ วารสาร/เอกสารเผยแพร่/คู่มือท่องเที่ยว

☐ รายการสารคดีท่องเที่ยว ☐ อื่นๆ

2) ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม และบรรยากาศของเมืองลำปาง (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ อากาศร้อนจัดและหนาวจัด

☐ มีสถานที่ท่องเที่ยวมาก ทั้งทางธรรมชาติและโบราณสถาน

☐ บรรยากาศดี สะอาดเรียบร้อย น่าอยู่

☐ คนมีความเป็นมิตรมีอัธยาศัยดี

☐ มีเอกลักษณ์ของวิถีชีวิต

☐ ป้ายต่างๆ มาก ไม่เป็นระเบียบ รถมากจอดไม่เป็นระเบียบ

☐ อื่นๆ

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่องเที่ยวในเขตเมืองลำปาง

1) สิ่งดึงดูดใจให้ท่านเดินทางมาเที่ยวเมืองลำปาง (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ นั่งรถม้าชมเมืองลำปาง ☐ ชมแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติ

☐ ชมโบราณสถาน โบราณวัตถุ ☐ ซื้ออาหารพื้นเมือง และของที่ระลึก

☐ เที่ยวชมทัศนียภาพ และบรรยากาศของเมือง

2) ท่านเดินทางมาท่องเที่ยวที่จังหวัดลำปางโดยวิธีใด (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ รถโดยสารประจำทาง ☐ รถไฟ ☐ รถเช่า/รถเหมา

☐ รถยนต์ส่วนตัว ☐ อื่นๆ

3) การเดินทางภายในจังหวัดลำปาง

☐ สะดวก ☐ ไม่สะดวก

4) ท่านเคยพักค้างคืนที่จังหวัดลำปางหรือไม่

☐ ไม่เคย ☐ เคย

5) ค่าใช้จ่ายสำหรับการมาท่องเที่ยวของท่านที่จังหวัดลำปางในครั้งนี้

☐ ต่ำกว่า 1,500 บาท ☐ 1,501-3,000 บาท

☐ 3,001-4,500 บาท ☐ 4,501-6,000 บาท ☐ 6,001 บาท ขึ้นไป

6) สถานที่ซึ่งท่านเที่ยวชมแล้วรู้สึกประทับใจมากที่สุด (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ วัดพระธาตุลำปางหลวง ☐ น้ำตกแจ้ซ้อน
☐ วัดพระแก้วดอนเต้า ☐ เขื่อนกิ่วลม
☐ สุสานไตรลักษณ์ ☐ ศูนย์อนุรักษ์ช้างไทย
☐ รถม้า ☐ อื่นๆ

7) ท่านได้รับความรู้จากการท่องเที่ยวของท่านในครั้งนี้บ้างหรือไม่
☐ ไม่ได้รับความรู้ ☐ ได้รับความรู้

8) ท่านเคยไปท่องเที่ยวในพื้นที่อื่นๆ ที่มีการจัดการท่องเที่ยวโดยมีสัตว์เป็นพาหนะด้วยหรือไม่
☐ ไม่เคย ☐ เคย

ตอนที่ 4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงข่ายเส้นทางรถม้า และสิ่งอำนวยความสะดวก

1) ท่านคิดว่าเส้นทางรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวเมืองลำปางในปัจจุบัน โดยภาพรวมมีความเหมาะสมหรือไม่
☐ เหมาะสม ☐ ไม่เหมาะสม

2) ท่านคิดว่าระยะเวลาการให้บริการรถม้า มีความเหมาะสมหรือไม่
☐ เหมาะสม ☐ ไม่เหมาะสม

3) ท่านคิดว่าค่าใช้จ่ายในการใช้บริการรถม้ามีความเหมาะสมหรือไม่
☐ เหมาะสม ☐ ไม่เหมาะสม

4) ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร หากมีการจัดการท่องเที่ยวโดยรถม้า มากกว่า 1 เส้นทาง
☐ เห็นด้วย ☐ ไม่เห็นด้วย

5) ท่านคิดว่าหากมีการจัดการเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถม้าในเมืองลำปาง ควรใช้เวลาเท่าไร จึงจะเหมาะสม
☐ 1-2 ชั่วโมง ☐ 2-3 ชั่วโมง ☐ ครึ่งวัน ☐ 1 วัน
☐ 1 วัน 1 คืน ☐ 2 วัน 1 คืน ☐ มากกว่า 2 วัน

6) ท่านคิดว่าสถานที่ท่องเที่ยวโดยรถม้าในเมืองลำปางซึ่งดำเนินการอยู่ในปัจจุบันมีความเหมาะสมหรือไม่
☐ เหมาะสม ☐ ไม่เหมาะสม

7) ระยะทางในการให้บริการรถม้าในปัจจุบัน มีความเหมาะสมหรือไม่
☐ เหมาะสม ☐ ไม่เหมาะสม

8) ท่านคิดว่าควรมีสถานีจอดรถม้า เพื่อหยุดชมสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญๆ ที่รถม้าวิ่งผ่านหรือไม่
☐ ไม่ควร ☐ ควร

9) ท่านคิดว่าใช้บริการรถม้าเมืองลำปางแล้ว มีความประทับใจในเรื่องใดมากที่สุด (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ การบริการรถม้า

☐ คนขับสุภาพมีความเป็นกันเองและการแนะนำให้ข้อมูลของเมือง

☐ ทัศนียภาพรอบเมือง ☐ สถานที่สำคัญ

☐ ตัวม้า ☐ ได้ถ่ายรูปเป็นที่ระลึก

☐ รถม้าซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของจังหวัดลำปาง

10) ขอให้ท่านเลือกสถานที่ท่องเที่ยวซึ่งท่านประทับใจ (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ วัดพระธาตุลำปางหลวง ☐ สุสานไตรลักษณ์

☐ วัดพระแก้วดอนเต้า ☐ การนั่งรถม้าชมเมืองลำปาง

ตอนที่ 5 สิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ในจังหวัดลำปาง

1) ท่านมีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกใดบ้าง ในการท่องเที่ยวเมืองลำปาง (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ โรงแรม/ที่พัก ☐ ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว

☐ ร้านจำหน่ายของที่ระลึก ☐ สถานีจอดพักรถม้า

☐ ร้านอาหาร ☐ ป้ายแนะนำสถานที่ ☐ อื่นๆ

2) ท่านคิดว่าสิ่งใดต่อไปนี้จะเป็นประโยชน์ให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยว (เลือกได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ ป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว ☐ แผ่นพับ/เอกสารประชาสัมพันธ์

☐ มัคคุเทศก์นำเที่ยว ☐ อื่นๆ

3) ท่านคิดว่าควรมีการสร้างเส้นทาง (ถนน) โดยเฉพาะสำหรับรถม้าเพื่อการท่องเที่ยวหรือไม่

☐ ควร ☐ ไม่ควร

4) ท่านคิดว่าขนาดของรถม้าที่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวในปัจจุบันเหมาะสมหรือไม่

☐ เหมาะสม ☐ ไม่เหมาะสม

5) ท่านคิดว่าสถานีจอดรถม้าสำหรับจอดพักรถม้า และให้นักท่องเที่ยวหยุดพัก มีความจำเป็นหรือไม่

☐ จำเป็น ☐ ไม่จำเป็น

6) ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับการขยายขนาดรถม้าจากนั่งได้ 4 คน เป็น 8 คน และเพิ่มจำนวนม้าที่ใช้ลากรถจาก 1 ตัว เป็น 2 ตัว

☐ เห็นด้วย เพราะจะได้นั่งกันเป็นหมู่คณะใหญ่

☐ ไม่เห็นด้วย เพราะขาดความเป็นเอกลักษณ์และยากต่อการบังคับม้า ฯลฯ

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ – สกุล	นายอรรวร ฉายสินสอน
วัน เดือน ปีเกิด	14 พฤษภาคม 2516
สถานที่เกิด	จังหวัดกรุงเทพมหานคร
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	70 ลาดพร้าว ซอย 64 (แยก 12) วังทองหลาง กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	ปีการศึกษา 2543 สำเร็จการศึกษาวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาเทคโนโลยีสถาปัตยกรรม จากสถาบันราชภัฏจันทรเกษม ปีการศึกษา 2548 สำเร็จการศึกษาครุศาสตรอุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาสถาปัตยกรรม จากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร ลาดกระบัง