เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

BICYCLE LANE IN PETCHABURI MUNICIPALITY FOR TOURISM

ชินกร กระดังงา
CHINNAKRON KRADANG-NGA

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต
สาขาวิชาสถาปัตยกรรม
บัณฑิตวิทยาลัย
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
พ.ศ. 2549

ISBN 974-15-2610-5

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

BICYCLE LANE IN PETCHABURI MUNICIPALITY FOR TOURISM

ชินกร กระดังงา

CHINNAKRON KRADANG-NGA

เลขหมู่.....
เลขทะเบียน..... 63487
วัน,เดือน,ปี..... 29 ส.ค. 2549

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต
สาขาวิชาสถาปัตยกรรม
บัณฑิตวิทยาลัย
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
พ.ศ.2549

ISBN 974-15-2610-5

BICYCLE LANE IN PETCHABURI MUNICIPALITY FOR TOURISM

CHINNAKRON KRADANG-NGA

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 974-15-2610-5

COPYRIGHT 2006
SCHOOL OF GRADUATE STUDIES
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

หัวข้อวิทยานิพนธ์	เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี
นักศึกษา	นายชินกร กระดังงา
รหัสประจำตัว	44064045
ปริญญา	ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	สถาปัตยกรรม
พ.ศ.	2549
อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สมพล ดำรงเสถียร
อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม

บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่อง เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ในครั้งนี้นั้น เพื่อศึกษาลักษณะและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว และเส้นทางจักรยาน ที่จอดรถจักรยาน และสถานีจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ที่เหมาะสมกับศักยภาพและความเป็นไปได้ในเชิงปฏิบัติ กับสภาพเส้นทางในปัจจุบัน และความต้องการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว

การวิจัยในครั้งนี้ มีเครื่องมือที่ใช้ คือ แบบสอบถาม และแบบสังเกต กลุ่มตัวอย่างในการวิจัย ได้แก่ นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี จำนวนทั้งหมด 100 คน ผลที่ได้จากเครื่องมือใช้หลักวิเคราะห์โดยใช้ค่าร้อยละ

และจากการวิจัยพบว่านักท่องเที่ยวมีความต้องการใช้รถจักรยานในการเดินทางท่องเที่ยวในกรณีที่มีการส่งเสริมและจัดทำทางจักรยานที่ปลอดภัยและมีโครงข่ายที่เชื่อมถึงกัน และพบว่าเส้นทางที่เหมาะสมตามความสำคัญของสถานที่ท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต้องการท่องเที่ยวมากที่สุด เรียงตามลำดับได้ ดังนี้

1. เขาวัง-ถ.บันไดอิฐ-ถ.นอก-ถ.ราชดำเนิน-ถ.ดำรงค์รักษ์-ถ.บริพัตร-ถ.เพชรพลี-ถ.โพธิการ้อง-ถ.พงษ์สุริยา-ถ.ชีพระอินทร์-ถ.คีรีรัฐยา-เขาวัง
2. ด้านหลังเขาวัง-ถ.คีรีรัฐยา-ถ.นอก-ถ.ดำเนินเกษม-ถ.ดำรงค์รักษ์-ถ.บริพัตร-ถ.มาตย์วงษ์-ถ.พงษ์สุริยา-ด้านหลังเขาวัง

ซึ่งผลการวิจัยพบว่าองค์ประกอบที่ต้องมีในเส้นทางจักรยาน ได้แก่ ความปลอดภัย ความสะดวกเช่นป้ายจราจร ป้ายประชาสัมพันธ์ มีสภาพพื้นผิวถนนที่เหมาะสมกับการขี่จักรยาน มีแสงสว่างอย่างเพียงพอ มีที่จอดจักรยานเป็นระยะๆ มีร่มเงาที่ช่วยกำบังแดดและฝนได้ และมีความดึงดูดน่าสนใจในเส้นทาง

ที่จอดจักรยานควรมีองค์ประกอบดังนี้ มีความปลอดภัยและสะดวกสบาย แข็งแรง มีร่มเงาบ้าง มีการใช้งานได้หลายแบบเพื่อประโยชน์สูงสุด และเข้าถึงได้ง่าย

สถานีรถจักรยานควรมีองค์ประกอบดังนี้ มีความปลอดภัย เข้าถึงได้รวดเร็ว การเก็บเงินจ่ายเงินต้องทำได้รวดเร็ว มีห้องน้ำชายและห้องน้ำหญิง จุดประชาสัมพันธ์ ร้านเช่า-ซื้ออุปกรณ์จักรยาน ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก ร้านอินเตอร์เน็ต-คอมพิวเตอร์

มาตรการสนับสนุนส่งเสริมการใช้จักรยาน สามารถทำและส่งเสริมเป็นอันดับแรก คือ

- มาตรการทางด้านกายภาพ เช่น การจัดทำช่องทางจราจร การปรับปรุงผิวทางการขยายพื้นที่ตามแนวไหล่ทาง เพิ่มพื้นที่เปิดโล่งทางจักรยาน การทำป้ายสัญญาณจราจร และสิ่งอำนวยความสะดวก การกำหนดความเร็วในทางจราจร เพิ่มที่จอดจักรยาน

- มาตรการที่ไม่ใช่ด้านกายภาพ เช่น นโยบายส่งเสริมทางด้านการขนส่ง วางแผนงานให้เป็นเมืองที่ขับขี่และใช้จักรยาน การวางแผนการเดินเท้าและการใช้จักรยาน การให้ข้อมูลและการศึกษาแก่ประชาชน

จากผลการวิจัยดังกล่าวสามารถนำไปกำหนดแนวความคิดหรือนำเสนอเพื่อใช้เป็นแนวทางการพัฒนาหรือออกแบบเส้นทางจักรยาน ที่จอดจักรยาน และสถานีจักรยานที่มีศักยภาพที่สามารถตอบสนองผู้ใช้ และสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมอย่างเหมาะสมต่อไป

Thesis Title	Bicycle Lane in Phetchaburi Municipality for Tourism
Student	Mr.Chinnakorn Kradang-nga
Student ID.	44064045
Degree	Master of Industrial Education
Programme	Architecture
Year	2006
Thesis Advisor	Assistant Professor Sompol Dumrongsatian
Thesis Co-advisor	Assistant Professor Dr.Lertlak Klinhom

ABSTRACT

The research title of bicycle lanes for Tourism in Phetchaburi Municipality, was studies of kind and behavior of Tourism and studies of bicycle lanes, parking and station .

The research methods used were questionnaires and recorded observation method. The focus-studied group were local civillians who travel in Phetchaburi Municipality. The total number was one hundred people. The results were expressed empirically in percentage for analytical purpose.

From the research, it also provide information and guidelines about bicycle lanes, an important tourist attraction, with respect to the two routes as follow:

Route 1 : Khaowang to Bandai It Road to Nok Road to Ratchadamnern Road to Dumrongrak Road to Phoribhat Road to Phetplee Road to Photikarong Road to Phongsuriya Road to Sheprain Road to Keereeratya to Khaowang.

Route 2 : Behind Khaowang to Keereerataya Road to Nok Road to Dumnernkasam Road to Dumrongrak Road to Phoribhat Road to Mattayavong Road to Phongsuriya Road to Behind khaowang.

From the research, the results identify the following characteristics and features: safety, comfortable, the road surface should be suitable for biking, adequate lighting in the night and evening period, shelters against natural element like rain and unforeseeable climate conditions, parking for bicycle at certain locations and distance, less slope for roads, interesting and attractive environment.

The bicycle parking lot should have the following features: safe for bicycle and comfortable to use, strong, durable and providing enough shade to protect bicycle from sun, enough quantity and distance on the route, optimal usage and easy access.

The bicycle stations should have these features: safety and accessibility should be quick and fast, if there is fee collection, toilets for men for women, information boots, equipment rental and sales, restaurant and groceries stores, souvenir shops, internet café shop.

Guidelines used in support of bicycle usage should contain the following improvements for implementation:

- Tangible improvement: traffic surface improvement, widening of bicycle lanes, increase the existing bicycle lanes networks, implementation of construction of traffic signage, adequate lighting and facilities, speed limitation signage for vehicles in bicycle zone areas, increase bicycle parking lots and with additions of security offices to them.

- Intangible improvements: motivation of local government in support of transportation and town planning regulations and policies setting used for disseminating of information to populace on bicycle usage benefits through education.

From the research, the information collected could be formulated into specific ideas in the development of potential bicycle lanes, their parking lots and stations, which could support users and sustain environmental issues.

กิตติกรรมประกาศ

การทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จได้ด้วยดีจากความกรุณา อนุเคราะห์ และช่วยเหลือจากหลายๆ ท่านที่เกี่ยวข้องให้คำแนะนำ โดยเฉพาะผู้ช่วยศาสตราจารย์สมพล ดำรงเสถียร อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม

ขอขอบคุณท่านผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่านที่ได้สละเวลาอันมีค่าในการตรวจทานแก้ไขแบบสอบถามในการวิจัยครั้งนี้

นอกจากนี้ผู้วิจัยขอขอบคุณท่านอาจารย์อีกหลายท่าน คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม ภาควิชาสถาปัตยกรรม ฝ่ายการศึกษา เจ้าหน้าที่บัณฑิตวิทยาลัย บัณฑิตศึกษาคณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ตลอดจนผู้ที่ได้ให้คำแนะนำและความอนุเคราะห์ในการให้ข้อมูลและในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยครั้งนี้

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะมีประโยชน์และคุณค่าอยู่บ้าง ผู้วิจัยใคร่ขอขอบคุณความดีเหล่านี้แด่ คุณย่า คุณยาย คุณพ่อ คุณแม่ ตลอดจนผู้ที่มีพระคุณต่อผู้วิจัยทุกท่านที่ได้ให้กำลังใจในการทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้

ชินกร กระดังงา

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....I

บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....III

กิตติกรรมประกาศ.....V

สารบัญ.....VI

สารบัญตาราง.....IX

สารบัญรูป.....XI

บทที่ 1 บทนำ.....1

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....1

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....3

1.3 กรอบแนวความคิดที่ใช้ในการวิจัย.....3

1.4 ขอบเขตการวิจัย.....5

1.5 คำนิยามศัพท์.....7

บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....8

2.1 สัญลักษณ์ประจำจังหวัดเพชรบุรี.....9

2.2 ประวัติความเป็นมา.....10

2.3 สภาพทั่วไป.....14

2.4 การปกครอง.....20

2.5 การเมือง.....21

2.6 การรักษาความสงบเรียบร้อย.....22

2.7 สภาพทางเศรษฐกิจ.....22

2.8 สภาพทางสังคม.....31

2.9 การสาธารณูปโภค.....44

2.10 การชลประทาน.....46

2.11 การคมนาคมขนส่ง.....48

2.12 ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดเพชรบุรี.....51

2.13 การพัฒนาคุณภาพชีวิต.....54

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

2.14 โครงการพระราชดำริ 54
2.15 การท่องเที่ยว 60
2.16 พื้นที่ศึกษา 70
2.17 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดผังเมือง 79
2.18 แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทาง 93
2.19 การเดินทางด้วยรถจักรยาน 94
2.20 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 100

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย 104
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง 104
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย 104
3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล 106
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล 106
3.5 สถิติที่ใช้ในการวิจัย 107

บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล 108
4.1 การเสนอผลวิเคราะห์ข้อมูลของแบบสอบถาม 109

บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ 124
5.1 สรุปผลการวิจัย 124
5.2 อภิปรายผลการวิจัย 126
5.3 ข้อเสนอแนะ 127
5.4 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป 145

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บรรณานุกรม.....146

ภาคผนวก.....149

ภาคผนวก ก หนังสือราชการ.....150

ภาคผนวก ข แบบสอบถามเพื่อการวิจัย.....155

ประวัติผู้เขียน.....163

สารบัญตาราง

ตารางที่ หน้า

2.1 การจำแนกประเภทป่าไม้.....18

2.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินป่าไม้.....18

2.3 แสดงรายละเอียดประชากรแรงงาน..... 20

2.4 แสดงพืชเศรษฐกิจจังหวัดเพชรบุรี..... 23

2.5 มูลค่าปศุสัตว์และผลผลิตปศุสัตว์จังหวัดเพชรบุรี.....26

2.6 จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมจำแนกรายหมวดอุตสาหกรรมที่สำคัญ..... 27

2.7 ข้อมูลการจัดเก็บภาษีจำแนกตามประเภท.....30

2.8 แสดงรายละเอียดการศึกษาก่อนระดับประถม ประถมและมัธยมศึกษา..... 34

2.9 แสดงรายละเอียดการศึกษาในระดับอุดมศึกษา.....35

2.10 แสดงรายละเอียดการศึกษาระดับก่อนประถมและมัธยมศึกษา.....35

2.11 แสดงรายละเอียดการศึกษาระดับอุดมศึกษา.....36

2.12 แสดงจำนวนและอัตราส่วนบุคลากรสาธารณะสุขภาครัฐ/เอกชนต่อประชากร
ที่รับผิดชอบ.....37

2.13 แสดงข้อมูลสถานะสุขภาพ.....37

2.14 แสดงระยะทางถนนที่เข้ามาในพื้นที่ศึกษา..... 51

2.15 ข้อมูลผู้มาเยี่ยมเยือนจังหวัดเพชรบุรี พ.ศ. 2547..... 61

2.16 ข้อมูลค่าใช้จ่ายผู้มาเยี่ยมเยือนจังหวัดเพชรบุรี ปี พ.ศ. 2547..... 62

2.17 เปรียบเทียบผู้มาเยี่ยมเยือนจังหวัดเพชรบุรีระหว่างปี พ.ศ.2546 และ 2547.....62

2.18 การคาดประมาณผู้มาเยี่ยมเยือนจังหวัดเพชรบุรี พ.ศ.2539-2549..... 63

2.19 การคาดประมาณจำนวนนักท่องเที่ยวและนักทัศนาจร พ.ศ.2539-2549.....63

2.20 อัตราการเพิ่มจำนวนประชากร.....72

2.21 การคาดประมาณประชากรในอนาคต.....73

4.1 แสดงจำนวนร้อยละของแบบสังเกตพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว.....109

4.2 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบเกี่ยวกับเส้นทางจักรยาน.....111

4.3 แสดงจำนวนร้อยละของนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับลักษณของทางจักรยาน.....113

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่ หน้า

4.4 แสดงจำนวนร้อยละของนักเที่ยวเกี่ยวกับลักษณะของที่จอดจักรยาน.....115

4.5 แสดงจำนวนร้อยละของนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับลักษณะของสถานีรถจักรยาน.....117

4.6 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้จักรยานในการเดินทาง.....119

4.7 แสดงสถานที่ท่องเที่ยวและเส้นทางที่นักท่องต้องการใช้.....120

4.8 แสดงจำนวนร้อยละการเดินทางท่องเที่ยวในปัจจุบัน.....122

สารบัญรูป

รูปที่ หน้า

1.1 ภาพถ่ายดาวเทียมแสดงพื้นที่ศึกษา 5

1.2 แผนที่แสดงขอบเขตการวิจัยและพื้นที่ศึกษา 6

2.1 เมืองเพชรบุรีในอดีต 10

2.2 เมืองเพชรบุรีในอดีต 12

2.3 เมืองเพชรบุรีในอดีต 14

2.4 แผนที่จังหวัดเพชรบุรี 15

2.5 ที่ตั้งพื้นที่ศึกษาจังหวัดเพชรบุรี 16

2.6 กราฟแสดงพื้นที่ถือครองเพื่อการเกษตร 23

2.7 แสดงวัฒนธรรมของชาวไทยทรงดำ 33

2.8 งานประเพณีพระนครคีรีเมืองเพชร 39

2.9 แสดงวัวลาน 40

2.10 แสดงการจักรสานของชาวไทยทรงดำ 41

2.11 เส้นทางคมนาคมของจังหวัดเพชรบุรีและจังหวัดใกล้เคียง 50

2.12 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดเพชรบุรี 64

2.13 ผังเมืองรวมเพชรบุรี 71

2.14 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา 74

2.15 แสดงพื้นที่สำคัญในพื้นที่ศึกษา 76

2.16 ข้อมูลภาพดาวเทียม Landsat 5 TM Band 4 3 2 ปี 1998 77

2.17 ข้อมูลภาพดาวเทียม Landsat 5 TM Band 4 3 2 ปี 2000 77

2.18 การขยายตัวของชุมชนในเขตผังเมือง 78

5.1 รูปแสดงเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี 125

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เพชรบุรี เป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก และประเทศไทย โดยในปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2547) มีนักท่องเที่ยวเข้ามาจังหวัดเพชรบุรีถึง 3,307,988 คน โดย 3,051,837 คนเป็นคนไทย และ 256,151 เป็นชาวต่างชาติ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2546 ร้อยละ 2.32 และเดินทางมามากกว่า 1 ครั้ง ร้อยละ 44.77 มีรายได้จากการท่องเที่ยวของผู้เยี่ยมเยือนถึง 7,624.49 ล้านบาท โดยเฉลี่ย 1,589.19 บาท/คน/วัน (สรุปข้อมูลผู้เยี่ยมเยือน ปี 2547 :การท่องเที่ยวภาคกลางเขต 2 จังหวัดเพชรบุรี)

จากจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นทำให้ปัญหาด้านต่างๆตามมา เช่น ปัญหาเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ไม่เพียงพอ ปัญหาเรื่องการจราจร เนื่องจากถนนที่สร้างตั้งแต่ในอดีตแคบ เมื่อเทียบกับความต้องการใช้พื้นที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งการท่องเที่ยวแบบผ่านบริษัทนำเที่ยว พบว่ามีจำนวนถึง 689,705 คน แบ่งเป็นชาวไทย 577,547 คนและต่างชาติ 112,158 คน (สรุปข้อมูลผู้เยี่ยมเยือน ปี 2547 :การท่องเที่ยวภาคกลางเขต 2 จังหวัดเพชรบุรี) อีกทั้งสถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม แต่ละแห่งมักไม่ได้เตรียมสถานที่จอดรถไว้ให้ หรือมีแต่ไม่เพียงพอกับปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้นหรือมีขนาดใหญ่ โดยเฉพาะรถบัสขนาดใหญ่ ก่อให้เกิดการสูญเสียพลังงานโดยไร้ประโยชน์ รวมทั้งปัญหามลพิษต่างๆ ที่ตามมาอีกมากมาย ล้วนเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหาการจาจร รวมทั้งการเจริญเติบโตของเมือง ซึ่งทาง สำนักนโยบายและแผนการขนส่งจราจรทางบก ได้ทำการศึกษาแผนแม่บทการจราจรขนส่งเมืองในภูมิภาคจังหวัดเพชรบุรี และสรุปข้อเสนอแนะไว้ว่าควรมีการจัดทำการขนส่งที่ยั่งยืน เช่นเส้นทางจักรยาน เพื่อแก้ปัญหาการจราจรต่างๆ (การศึกษาการจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค:จังหวัดเพชรบุรี, 2544, ค-4)

เพชรบุรีเป็นเมืองเก่า มีถนนหนทางที่เล็กและแคบไม่เหมาะสมกับการจราจรในปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสถานที่สำคัญๆ ทางประวัติศาสตร์ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญจำนวนมาก ล้วนไม่มีความพร้อมในเรื่องที่จอดรถ ทำให้ขาดโอกาสในการที่จะรับนักท่องเที่ยว

จากที่กล่าวมาข้างต้น ปัญหาการจราจรที่เกิดจากรถนำเที่ยว นับว่าเป็นปัญหาที่นับวันจะทวีความรุนแรงมากขึ้น ซึ่งปัญหาการจราจรนี้ส่งผลต่อปัญหาด้านต่าง ๆ ตามมา ได้แก่

1. ปัญหาการท่องเที่ยว เนื่องจากปัญหาการจราจรจะทำให้นักท่องเที่ยวทั้งที่เดินทางผ่านบริษัทนำเที่ยวและไม่ผ่านบริษัทนำเที่ยว ไม่ประทับใจในการท่องเที่ยวดังนั้น อาจทำให้นักท่องเที่ยวไม่กลับมาเที่ยวในประเทศไทยอีก อันจะสงผลถึงความสูญเสียโอกาสที่จะนำเงินตราเข้าสู่ประเทศไทย

2. ปัญหาด้านพลังงานเนื่องจากปัญหาการจราจรนำมา ซึ่งความสูญเสียทางเศรษฐกิจโดยการจราจรที่ติดขัดในแต่ละวันทำให้เกิดการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงโดยสูญเปล่าถึงวันละ 11.79 ล้านลิตร คิดเป็นมูลค่าเฉลี่ยประมาณ 44 ล้านบาทต่อวัน และหากรวมมูลค่าสึกหรอและบำรุงรักษาเครื่องยนต์จะเป็นมูลค่าถึงประมาณ 73 ล้านบาทต่อวัน และเกิดความสูญเปล่าทางด้านเวลาคิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจถึงประมาณ 188 ล้านบาทต่อวัน (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก. 2541 : 72) ทำให้ประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราเพื่อนำเข้าพลังงานเป็นจำนวนมาก โดยประเทศไทยต้องนำเข้า นำมันดิบมากลั่นในปริมาณที่สูงถึง 700,700 บาร์เรลต่อวัน คิดเป็น มูลค่า 110,830 ล้านบาท ทั้งนี้เพื่อให้เพียงพอกับความต้องการที่ไม่จำเป็นที่เพิ่มสูงขึ้น (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ม.ป.ป. 23-27) จะเห็นได้ว่าหากปล่อยให้เหตุการณ์เช่นนี้เกิดขึ้นต่อไปอีก ผนวกกับจำนวนประชากรและการครอบครองรถยนต์เพิ่มสูงขึ้น รวมทั้งการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่อาศัยรถนำเที่ยวมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ยิ่งจะทำให้การสูญเปล่าจากกการใช้พลังงานมีมากขึ้น

3. ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากปัญหาจราจรทำให้เกิดมลพิษทางเสียงและมลพิษทางอากาศ อีกทั้งยังส่งผลถึงสุขภาพของประชาชน เช่น การเกิดโรคทางเดินหายใจ โรคมะเร็ง โรคหัวใจ โรคความดันโลหิตสูง เป็นต้น นอกจากนี้ปัญหาจราจรยังส่งผลไปถึงระดับภูมิภาค ได้แก่ การที่โลกร้อนขึ้นมีสาเหตุมาจากการสันดาบเชื้อเพลิงฟอสซิลเพิ่มสูงขึ้น และส่งผลให้เกิดฝนกรดโดยมีกำมะถันและสารประกอบของไนโตรเจนเจือปนอยู่ ส่วนผลกระทบระดับโลกนั้น เห็นได้จากสภาวะเรือนกระจก การเกิดพายุรุนแรงมากขึ้น การเกิดแผ่นดินไหวและการใช้ทรัพยากรธรรมชาติหมดไปในที่สุด (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ 2539 .41-45)

4. ปัญหาด้านสถานที่ท่องเที่ยวที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ถูกทำลาย เนื่องจากการสั่นสะเทือน มลพิษทางอากาศ และควันพิษจากการจราจร โดยการสั่นสะเทือนจะถูกถ่ายทอดโดยตรงผ่านพื้นดิน ยังผลต่อฐานรากของอาคารได้รับความเสียหาย ผนวกกับมลพิษทางอากาศและควันพิษจากการจราจรจะทำลายอาคารและสิ่งก่อสร้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งอาคารเก่าที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์อันทำให้สถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ที่ทรงคุณค่าถูกทำลาย หรืออาจกล่าวได้ว่าเอกลักษณ์ของชาติถูกทำลาย

5. ปัญหาด้านสังคมเนื่องจากปัญหาการจราจรส่งผลให้การเดินทางเป็นเวลายาวนานขึ้นในแต่ละวัน ทำให้วิถีชีวิตของคนเปลี่ยนไป โดยผู้คนจะใช้ชีวิตอยู่บนท้องถนนมากขึ้น เกิดความเครียด การแย่งชิง เอารัดเอาเปรียบ และทำให้จิตใจเบี่ยงเบนไปทางวัตถุ ก่อให้เกิดปัญหาโจรกรรม อาชญากรรม และปัญหาอื่น ๆ ทางสังคมตามมาอีกมากเนื่องจากปัญหาการจราจร ส่งผลให้เกิดการเดินทางเป็นเวลายาวนานขึ้นแต่ละวัน ทำให้วิถีชีวิตของคนเปลี่ยนไป

ดังนั้น การหาทางเลือกใหม่ คือ การใช้รถจักรยานในการทดแทนรถนำเที่ยวที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรจึงเป็นสิ่งจำเป็น โดยสถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมมีตำแหน่งแน่นอน ทำให้สามารถกำหนดเส้นทาง และจุดจอดที่ตายตัวของรถจักรยานได้ อีกทั้งรถจักรยานยังให้นักท่องเที่ยวรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งกับสภาพแวดล้อม เนื่องจาก รถจักรยานเป็นรถที่เคยมีในอดีต อีกทั้งรถจักรยานเป็นยานพาหนะที่วิ่งไม่เร็วนักทำให้นักท่องเที่ยวได้เห็นถึงสิ่งก่อสร้างและวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนในบริเวณที่รถจักรยานนั้นผ่านไป และสามารถใช้ในการวางแผนการท่องเที่ยวในการส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวให้เป็นที่รู้จักมากยิ่งขึ้น อันจะทำให้นักท่องเที่ยวประทับใจและกลับมาเที่ยวอีกครั้ง ยังผลให้รายได้ของคนในท้องถิ่นและประเทศสูงขึ้น รวมทั้งยังช่วยลดปัญหาเรื่องความต้องการพลังงานน้ำมัน เนื่องจากรถจักยานใช้พลังงานจากมนุษย์ ทำให้ไม่ส่งผลต่อทรัพยากรธรรมชาติหากแหล่งของพลังงานนั้นสามารถมาจากแหล่งพลังงานที่สามารถหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ได้ เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม เป็นต้น อันเป็นการใช้พลังงานอย่างคุ้มค่าและไม่ก่อให้เกิดมลพิษให้แก่สิ่งแวดล้อมอีกด้วย รวมทั้งยังเป็นการป้องกันปัญหาต่าง ๆ ดังที่กล่าวมาแล้ว

ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจทำวิจัยเรื่อง การใช้รถจักรยานทดแทนรถนำเที่ยวในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองเพชรบุรี เพื่อแก้ปัญหาทางด้านการจราจร โดยมีประเด็นในการวิจัย คือ มุ่งเน้นศึกษาการจัดการปัญหาจราจรโดยการนำเอารถจักรยานมาใช้ในการเดินทางร่วมของนักท่องเที่ยว อันเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิง ศิลปะ วัฒนธรรม และการลดพลังงานที่ใช้เกินความจำเป็นในปัจจุบันลง

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาลักษณะและพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว
2. เพื่อกำหนดเส้นทางรถจักรยาน ที่จอดรถจักรยาน สถานีรถจักรยานที่เหมาะสมแก่การเดินทางท่องเที่ยวในเขตพื้นที่ศึกษา

1.3 กรอบแนวความคิดที่ใช้ในการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำหลักการที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่ได้กำหนดไว้เป็นแนวทางการสร้างแนวคิดในการวิจัย ดังนี้

ลักษณะและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว (อภิรัตน์ รองโสภา. 2546 : 62) กล่าวว่าพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆคือ

1. ผู้มาท่องเที่ยวที่มาโดยลำพัง ได้แก่ ผู้มาท่องเที่ยวที่ไม่ได้ใช้บริการของบริษัททท่องเที่ยว แต่มาด้วยตัวเอง ผู้มาท่องเที่ยวประเภทนี้ได้รับคำแนะนำจากเอกสารการท่องเที่ยว จึงไม่คาดหวัง

ในความสะดวกสบายของการเดินทางและการเข้าชมแหล่งท่องเที่ยวมากนัก แต่มักคาดหวังในเรื่องของการกำหนดทิศทางค่อนข้างสูง และต้องการรู้ทิศทางในแหล่งท่องเที่ยวค่อนข้างมาก

2. ผู้มาท่องเที่ยวที่มาเป็นกลุ่ม ได้แก่ ผู้มาท่องเที่ยวที่ใช้บริการของบริษัทท่องเที่ยวมักต้องการรวมกลุ่ม และการได้รับบอกเล่าเกี่ยวกับรายละเอียดของแหล่งท่องเที่ยว และมีความต้องการในเรื่องดังกล่าวค่อนข้างสูง

การเลือกเส้นทางในการเดินทางท่องเที่ยว Trip Assignment concept (นิตยา ประพุทธนิติสาร. 2539 : 54) กล่าวว่าการเลือกใช้เส้นทาง ในการเดินทางท่องเที่ยวมักจะขึ้นอยู่กับองค์ประกอบดังนี้

1. ระยะทางในการเดินทาง
2. เวลาที่ใช้ในการเดินทาง
3. ความสะดวกสบายของเส้นทางนั้น ๆ

ลักษณะของทางจักรยานที่ดี (Hudson.1984 : 55-57) ได้กล่าวถึงทางจักรยานที่ดีต้องมีลักษณะดังนี้ คือ

1. มีความปลอดภัยสูง
2. มีความต่อเนื่องของเส้นทาง
3. มีความสะดวก
4. มีความดึงดูดและความน่าสนใจของเส้นทาง

ที่จอดรถจักรยาน (พรรณนิภา จ่างวิทยา. 2540 :191) ได้กล่าวถึงเกณฑ์ในการเลือกและกำหนดสำหรับที่จอดรถจักรยานไว้ดังนี้ คือ

1. มีความต่อเนื่องได้แก่สามารถหาได้ง่าย เชื่อมต่อระหว่างจุดกำเนิดการเดินทางต่าง ๆ
2. มีระยะทางตรงที่สุด ได้แก่ สามารถเข้าถึงที่จอดรถจักรยานได้รวดเร็ว ถ้ามีการเก็บเงินต้องทำได้รวดเร็ว ใช้เวลาน้อยที่สุด
3. มีความดึงดูด ได้แก่ ผู้ใช้รู้สึกปลอดภัย เป็นสถานที่ไม่ลับตาคน มีแสงสว่างเพียงพอ
4. มีความสะดวกสบาย ได้แก่ ช่วยป้องกันความเสียหายที่จะเกิดต่อจักรยานและควรป้องกันจักรยานจากลม ฟ้า อากาศได้ด้วย

จากกรอบแนวคิดต่างๆ ที่ได้กล่าวข้างต้น ผู้วิจัยได้สรุปเป็นกรอบแนวความคิดในการศึกษาวิจัยเพื่อนำไปสู่การใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ซึ่งสรุปออกมาเป็นรายละเอียดดังนี้

ลักษณะพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว

1. นักท่องเที่ยวที่มาด้วยตนเอง ไม่ต้องการความสะดวกสบายในการเดินทางและการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวมากนัก แต่คาดหวังในเรื่องการบอกตำแหน่งและทิศทาง

2. นักท่องเที่ยวที่มาเป็นกลุ่ม มักต้องการรวมกลุ่มและการบอกเล่ารายละเอียดของแหล่งท่องเที่ยวค่อนข้างสูง

องค์ประกอบของเส้นทางจักรยาน

1. ต้องมีความปลอดภัยในเส้นทาง
2. ต้องมีความดึงดูดน่าสนใจ

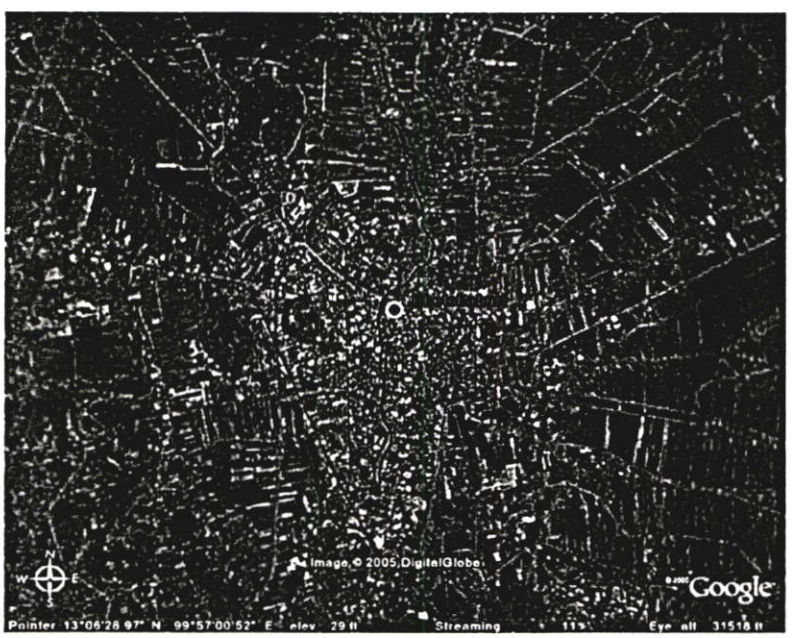
องค์ประกอบของที่จอดรถจักรยานและสถานีจักรยาน

1. ต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวก
2. ต้องมีความปลอดภัย
3. ต้องมีความดึงดูดความสนใจ
4. ต้องมีความสะดวกสบาย

1.4 ขอบเขตการวิจัย

เทศบาลเมืองเพชรบุรี

พื้นที่ศึกษา คือบริเวณในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ที่มีสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญๆ โดยมีพื้นที่ประมาณ 5.4 ตารางกิโลเมตร สองฝั่งแม่น้ำเพชรบุรี ใน ต.ท่าราบ และ ต.คลองกระแชง ซึ่งเชื่อมต่อกันด้วยถนน หลักๆ ดังนี้ 1. ถนนราชวิถี 2. ถนนพงษ์สุริยา 3. ถนนชีสระอินทร 4. ถนนคีรีรัฐยา 5. ถนนบันไดอิฐ 6. ถนนราชดำเนิน 7. ถนนดำรงรักษ์ 8. ถนนราชดำริห์ 9.ถนนบริพัตร 10. ถนนดำเนินเกษม 11. ถนนโพธิการ้อง 12. ถนนท่าหิน ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ของที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยเป็นหลัก (ภาพถ่ายดาวเทียม Google .2005)



รูปที่ 1.1 ภาพถ่ายดาวเทียมแสดงพื้นที่ศึกษา

เนื่องจากย่านพักอาศัยนั้นถือว่าเป็นทั้งจุดกำเนิดและจุดหมายปลายทางไปพร้อมๆ กัน ก่อให้เกิดวัตถุประสงค์ของการเดินทางในบริเวณที่พักอาศัยมีความแน่นอน ไม่สับสนและปริมาณการจราจรไม่สูงมากนัก จนก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดได้ เมื่อเปรียบเทียบกับย่านการค้าและอุตสาหกรรม จึงทำให้ระดับความเหมาะสมในการใช้จักรยาน ในย่านที่พักอาศัยมีความเหมาะสมกว่าย่านอื่นๆ

รูปที่ 1.2 แผนที่แสดงขอบเขตการวิจัยและพื้นที่ศึกษา

1.4.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.4.1.1 ประชากรที่ศึกษาประกอบไปด้วย

1.) นักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

1.4.1.2 กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาประกอบไปด้วย

1.) นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี จำนวน 100 คน ซึ่งได้จากการคำนวณหากลุ่มตัวอย่าง อย่างมีระบบ (Systematic Sampling)

2.) ตัวแปรที่จะศึกษาในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยนำแบบจำลองลักษณะพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว 2 กลุ่ม (วันทนี วุฒิดนัยราษฎร์. 2535 : 29-30) คือ

1. นักท่องเที่ยวที่ไม่คาดหวังเรื่องความสะดวกสบาย
2. นักท่องเที่ยวที่คาดหวังเรื่องความสะดวกสบาย

และแบบจำลองทางกายภาพที่เหมาะสมต่อการใช้จักรยานของ Harkey, Reinfurt และ Knuiman (1998) โดยสามารถนำมาสร้างเป็นตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา คือ

1. เส้นทางแหล่งท่องเที่ยว
2. สิ่งอำนวยความสะดวกที่สนับสนุนการเดินทางโดยใช้รถจักรยาน

1.5 คำนิยามศัพท์

รถจักรยาน (Bicycle)หมายถึงพาหนะที่มีวงล้อที่หมุนได้โดยอิสระ (Free– Wheel) และยางที่สูบลมไว้ภายใน

ทางจักรยาน หมายถึง พื้นที่ในการสัญจรที่ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะใด ๆ ทั้งในเรื่องของเสียง ฝุ่นควันและอากาศเป็นพิษ ควรกว้างพอที่รถจักรยาน 2 คัน สามารถแล่นสวนกันได้อย่างสะดวกปลอดภัย

กิจกรรมการท่องเที่ยว หมายถึง กิจกรรมประเภทต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยว หมายถึง กิจกรรมอย่างหนึ่งของมนุษย์นอกเหนือจากการดำรงชีวิต ประจำวัน

การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ หมายถึง การท่องเที่ยวแนวใหม่ที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรม

นักท่องเที่ยว หมายถึง บุคคลที่เดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งหรือเดินทางจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งที่คนมิได้อาศัยอยู่ประจำด้วยเหตุผลใดๆ ก็ตาม หรือมิใช่ไปประกอบอาชีพหารายได้ ซึ่งบางทีเรียกว่า "ผู้มาเยือนที่ค้างคืน"

เส้นทางนักท่องเที่ยว หมายถึง แนวทางการสัญจรที่กำหนดขึ้นสำหรับนักท่องเที่ยว เพื่อให้สามารถพบเห็นหรือเข้าชมจุดที่น่าสนใจตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ได้ง่าย สะดวก ปลอดภัย

ที่จอดรถจักรยาน หมายถึง พื้นที่สำหรับจอดรถจักรยาน ขนาดประมาณ 0.70 x 1.70 ม. เพื่อป้องกันการสูญหาย ควรอยู่ห่างบริเวณจุดหมายปลายทางของผู้ขับขี่ไม่เกิน100 ม.

บทที่ 2
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยเรื่อง การใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้

2.1 สัญญลักษณ์ประจำจังหวัดเพชรบุรี

2.2 ประวัติความเป็นมาจังหวัดเพชรบุรี

2.3 สภาพทั่วไปของจังหวัดเพชรบุรี

2.4 การปกครอง

2.5 การเมือง

2.6 การรักษาความสงบเรียบร้อย

2.7 สภาพทางเศรษฐกิจ

2.8 สภาพสังคม

2.9 การสาธารณูปโภค

2.10 การชลประทาน

2.11 การคมนาคมขนส่ง

2.12 ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดเพชรบุรี

2.13 สรุปแผนงาน/โครงการที่สำคัญของจังหวัดเพชรบุรี

2.14 การพัฒนาคุณภาพชีวิต

2.15 โครงการพระราชดำริในจังหวัดเพชรบุรี

2.16 การท่องเที่ยว

2.17 พื้นที่ทำการศึกษา

2.18 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดผังเมือง

2.19 แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทาง

2.20 การเดินทางด้วยรถจักรยาน

2.21 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 สัญญลักษณ์ประจำจังหวัดเพชรบุรี

ตราประจำจังหวัดเพชรบุรี

รูปเขาวัง ผืนนา และต้นตาลโตนด

เขาวัง หมายถึง เขาที่ตั้งของพระนครคีรี ซึ่ง ร.4 ทรงสร้างและมีพระธาตุจอมเพชรนับเป็นเจดีย์คู่บ้านคู่เมือง

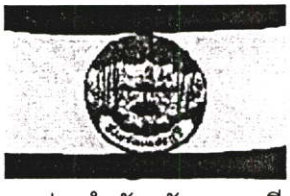
ผืนนา หมายถึง เมืองเกษตรกรรมและความอุดมสมบูรณ์

ต้นตาลโตนด หมายถึงต้นไม้สัญลักษณ์ของจังหวัด

จังหวัดเพชรบุรี ใช้อักษรย่อว่า "พบ"

คำขวัญของจังหวัดเพชรบุรี

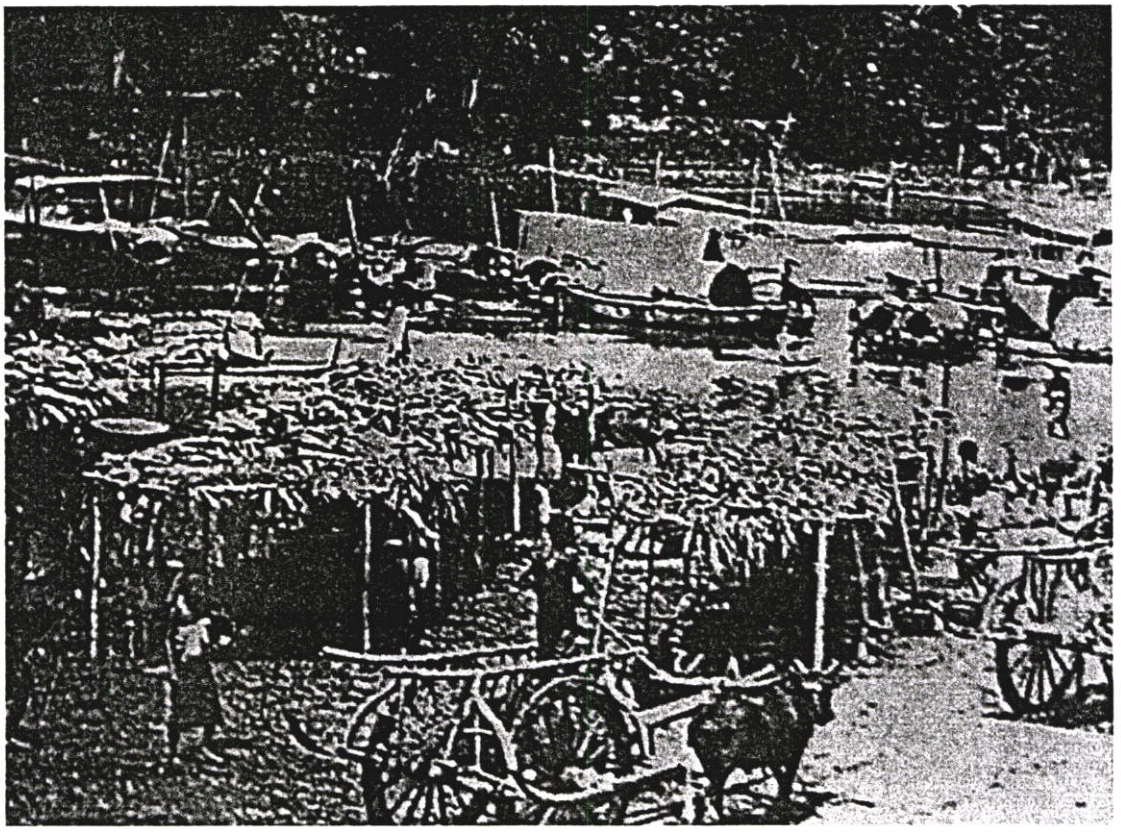
"เขาวังคู่บ้าน ขนมหวานเมืองพระ เลิศล้ำศิลปะ แดนธรรมะ ทะเลงาม"



ธงประจำจังหวัดเพชรบุรี

ต้นไม้ประจำจังหวัด ชื่อพรรณไม้ "หว้า " ชื่อวิทยาศาสตร์ Sysygium cumini

2.2 ประวัติความเป็นมาของจังหวัดเพชรบุรี



รูปที่ 2.1 ชุมชนเมืองเพชรบุรีในอดีต

ร่องรอยในอดีตของผู้คนในจังหวัดเพชรบุรี ปรากฏหลักฐานในรูปของโบราณวัตถุ โบราณสถานแหล่งที่อยู่อาศัย หลงเหลืออยู่ทั่วไป ตั้งแต่ช่วงที่เป็นชุมชนก่อนประวัติศาสตร์ พบหลักฐานแถบภูเขาทางตะวันตกในเขตอำเภอท่ายาง จวบจนสังคมพัฒนาขึ้นภายใต้วัฒนธรรมแบบทราวดีก็พบร่องรอยของชุมชนเหล่านี้ในหลายพื้นที่ เช่น กลุ่มผลิตรูปเคารพหนองปรง ในเขตอำเภอเขาย้อย กลุ่มบ้านหนองพระ เนินโพธิ์ใหญ่ เนินดินแดง วัดป่าแป้นในอำเภอบ้านลาด กลุ่มเขากระจิวในอำเภอท่ายาง กลุ่มทุ่งเศรษฐีในเขตอำเภอชะอำ แต่ในลุ่มน้ำเพชรบุรีไม่พบหลักฐานของเมืองที่มีคูน้ำคันดินล้อมรอบแบบเมืองทราวดีที่พบทั่วไปในลุ่มแม่น้ำสำคัญอื่นๆ ในแถบภาคกลางของไทย พบแต่หลักฐานทางโบราณวัตถุ คือธรรมจักรหินในบริเวณชุมชนเก่าทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเพชรบุรี

เพชรบุรี เป็นเมืองที่เคยรุ่งเรืองมาตั้งแต่สมัยโบราณและเป็นเมืองหน้าด่านที่สำคัญของไทยในกลุ่มหัวเมืองฝ่ายตะวันตก มีชื่อเรียกปรากฏในหนังสือชาวต่างประเทศ เช่น ชาววิลันดาเรียกว่า "พิพรีย์" ชาวฝรั่งเศสเรียกว่า "พิพพีล์" (Pipli) และ "ฟิฟรี" (Piply) จึงสันนิษฐานกันว่าชื่อ "เมืองพริบพรี" คงเป็นชื่อเดิมของเมืองเพชรบุรี

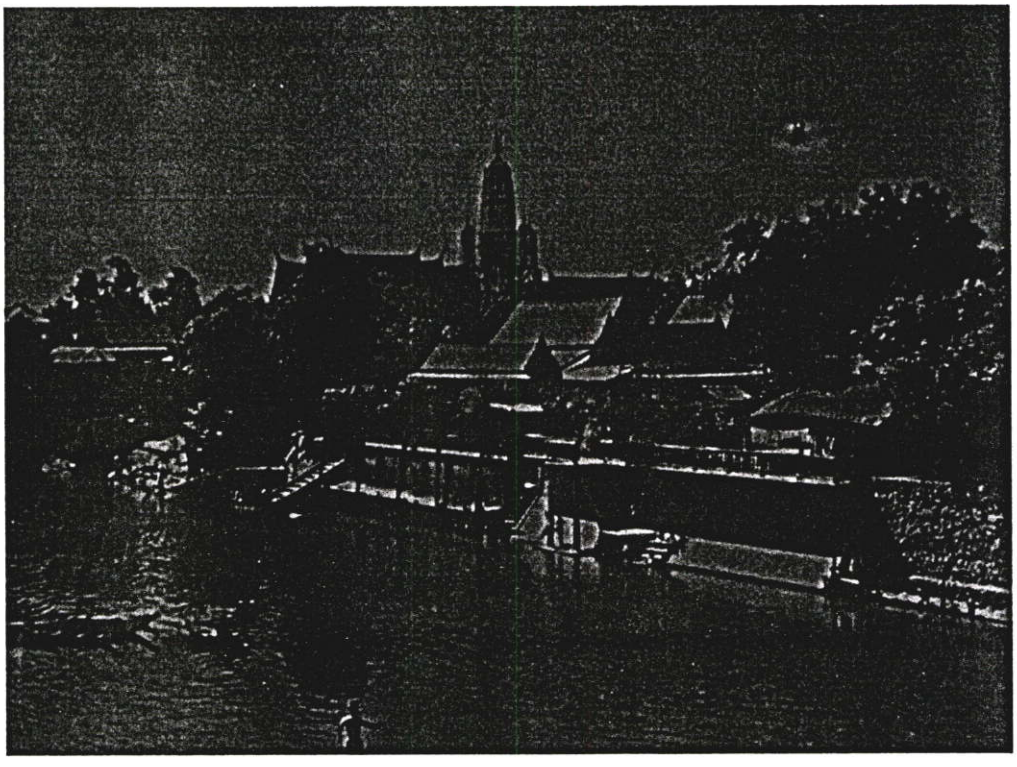
ชื่อ "**เพชรบุรี**" มีปรากฏเป็นหลักฐานมาตั้งแต่สมัยพระเจ้าชัยวรมันที่ 7 ที่มาของชื่อมีที่มาได้ 2 ทาง ทางแรกเป็นการเรียกตามชื่อแม่น้ำเพชรบุรี ส่วนอีกทางหนึ่งเป็นการเรียกตามตำนานที่เล่าสืบกันมาว่าในสมัยโบราณเคยมีแสงระยิบระยับในเวลากลางคืนที่เขาแด่น ทำให้คนเข้าใจว่ามีเพชรพลอยบนเขานั้น

เมืองเพชรบุรีมีศิลปะวัตถุมากมายเป็นหลักฐานที่แสดงว่าเพชรบุรีเคยเป็นบ้านเมืองที่มีผู้คนอาศัยอยู่เป็นชุมชนถาวรมาตั้งแต่สมัยทวารวดี

เพชรบุรีปรากฏหลักฐานแน่ชัด ในศิลาจารึกสุโขทัย2หลัก คือศิลาจารึกหลักที่1 ตอนที่กล่าวถึงเมืองในอาณาเขตของสุโขทัยที่อยู่ทางตอนใต้กล่าวว่า "เบื้องหัวนอน รอดคนที พระบางแพรกสุพรรณภูมิ ราชบุรี เพชรบุรี ศรีธรรมราช ฝั่งทะเลสมุทรเป็นที่แล้ว" และศิลาจารึกในวัดเขากบ ที่กล่าวถึงการแสวงหาพระธาตุจนถึงเมืองอินเดียและลังกาตอนหนึ่ง กล่าวถึงเส้นทางขากลับที่มาขึ้นบกที่ตะนาวศรี แล้วตัดข้ามมาเพชรบุรี ย้อนขึ้นไปราชบุรี และอโยธยาดังนี้ " โสด ผสมสิบข้าว ข้ามมาลุตะนาวศรี เพื่อเลือกเอาฝูงคนดี สิงหลทีป รอดพระพุทธศรี อารยไมตรี เพชรบุรี ราชบุรี อโยธยา ศรีรามเทพนคร"

ที่ตั้งของเมืองในสมัยดังกล่าวไม่ทราบแน่ชัด ซึ่งจากหลักฐานที่หลงเหลืออยู่ในด้านศิลปสถาปัตยกรรมก็ไม่พบอิทธิพลของศิลปะสุโขทัยที่เด่นชัด แต่มีข้อสังเกตคือที่วัดมหาธาตุเมืองเพชรบุรี แม้ว่าไม่ปรากฏหลักฐานแน่ชัดว่าสร้างขึ้นเมื่อใด และมีการบูรณะมาหลายสมัย พบแต่ว่าฐานรากมีอิฐขนาดใหญ่แบบเดียวกับที่ใช้สร้างโบราณสถานในวัฒนธรรมทวาราวดี รูปทรงองค์ปรางค์ก็มีเค้าคล้ายกับองค์มหาธาตุอื่นๆที่ได้รับการบูรณะในสมัยอยุธยา คือทรงเรียวแบบฝักข้าวโพด อย่างไรก็ตามมีหลักฐานบางอย่างเช่น พระพุทธรูปหินทรายแดงขนาดใหญ่ ศิลปะแบบอู่ทอง และยังมีเสมาที่มีลวดลาย ที่นักวิชาการบางท่านเชื่อว่า เป็นศิลปะอู่ทองหรือก่อนอยุธยา จึงกล่าวได้ว่าวัดมหาธาตุเมืองเพชรบุรีนี้ มีมาก่อนสมัยกรุงศรีอยุธยาซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ศาสนาเถรวาทจากลังกา ที่นครศรีธรรมราช แพร่หลายขึ้นมาผ่านเพชรบุรีไปยังสุโขทัย และพบว่าธรรมเนียมของลัทธิลังกาวงศ์ การมีวัดมหาธาตุเป็นหลักของเมือง โดยข้อสนับสนุนจากโบราณสถานที่ปรากฏในปัจจุบัน ในเมืองสำคัญๆ หลายเมือง ไม่ว่าจะเป็นสุโขทัย ลพบุรี พระนครศรีอยุธยา พิษณุโลก สวรรคโลก สุพรรณบุรี ราชบุรี สวรรค์บุรี และสิงห์บุรีเป็นต้น ล้วนมีวัดมหาธาตุเป็นหลักของเมือง ตำแหน่งที่ตั้งของมหาธาตุเพชรบุรีอยู่ริมฝั่งแม่น้ำตะวันตก ซึ่งอยู่คนละฟากกับเมืองในสมัยที่ได้รับอิทธิพลจากวัฒนธรรมเขมร ที่มีศูนย์กลางอยู่ที่ปราสาทวัดกำแพงแลง ทว่าวัดมหาธาตุได้สถาปนาขึ้นในช่วงสมัยสุโขทัย บ้านเมืองทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเพชรบุรี ก็จะมีความสำคัญอาจเป็นศูนย์กลางของเมืองก็ได้ในช่วงเวลาดังกล่าว

2.2.1 เพชรบุรีในวัฒนธรรมเขมรโบราณ



รูปที่ 2.2 วิถีชีวิตเมืองเพชรบุรีในอดีต

ชุมชนในแถบลุ่มน้ำเพชรบุรีช่วงเวลานั้น ได้มีการสร้างเมืองในรูปแบบวัฒนธรรมของเขมรโบราณเป็นรูปสี่เหลี่ยมขึ้นทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเพชรบุรี (ปัจจุบันอยู่ในเขต ต.ช่องสะแก อ.เมืองเพชรบุรี) จากการศึกษาภาพถ่ายทางอากาศ (ผ่องศรี วนาสิน และทิวา ศุภจรรยา. 2547) พบว่าบริเวณเมืองเพชรบุรีมีร่องรอยของแนวคูเมืองและกำแพงเมืองที่มีผังเป็นรูปสี่เหลี่ยม ที่ใกล้จะเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสมากกว่าจะเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีความยาวแต่ละด้านมากกว่า 1 กิโลเมตร และใช้แม่น้ำเพชรบุรีเป็นคูเมืองด้านทิศตะวันตก ลักษณะของผังเมืองที่เป็นรูปสี่เหลี่ยมสม่ำเสมอเป็นเมืองที่มีอายุหลังสมัยทวาราวดี มักพบมากในช่วงเขมรโบราณลงมาจนถึงสมัยอยุธยาตอนต้น หลักฐานที่สนับสนุนความเป็นบ้านเมืองในช่วงเวลานี้คือ โบราณสถานที่วัดกำแพงแลง อันได้แก่ ปรางค์ศิลาแลง 5 องค์ ลักษณะทางสถาปัตยกรรมและรูปเคารพในบริเวณนี้ล้วนมีอิทธิพลศิลปะเขมรโบราณแบบบายน มีอายุในราว ศตวรรษที่18-19 และหากเชื่อว่าเมืองนี้คือเมืองหนึ่งที่พระเจ้าชัยวรมันที่ 7 แห่งราชอาณาจักรกัมพูชาได้ทรงประดิษฐานพระชัยพุทธมหานาถไว้ เมืองนี้ก็คือเมืองศรีชัยวัชรบุรี

2.2.2 เพชรบุรีในสมัยสุโขทัย

อาณาจักรสุโขทัยสมัยพ่อขุนรามคำแหงแม้จะมีอำนาจครอบคลุมเพชรบุรีแต่เพชรบุรีก็ยังมีอิสระอยู่มาก สามารถส่งทูตไปจีนได้ ต้นวงศ์ของกษัตริย์เพชรบุรีในช่วงสมัยสุโขทัยคือ พระพนมทะเลศิริ ผู้เป็นเชื้อสายของพระเจ้าพรหมแห่งเวียงไชยปราการ ราชวงศ์นี้ได้ครองเมืองเพชรบุรีมาจนถึงสมัยพระเจ้าอู่ทองจึงได้เสด็จไปสถาปนากรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี

2.2.3 เพชรบุรีในสมัยอยุธยา

ในสมัยอยุธยาตอนต้น เพชรบุรีขึ้นต่อกรุงศรีอยุธยาในแบบศักดินาสวามิภักดิ์ มีขุนนางควบคุมเป็นชั้น ๆ ขึ้นไป แต่หลังจากการเปลี่ยนแปลงการปกครองในสมัยพระบรมไตรโลกนาถอำนาจในส่วนกลางมีมากขึ้น เพชรบุรียังมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับกรุงศรีอยุธยา ดังนั้น อำนาจจากส่วนกลางจึงมามีส่วนในการปกครองเพชรบุรีมากกว่าเดิม

ในสมัยพระมหาธรรมราชา ทางเขมรได้ให้พระยาจีนจันตุยกทัพมาตีเมืองเพชรบุรีแต่ชาวเพชรบุรีป้องกันเมืองไว้ได้ ต่อมาพระยาละแวกได้ยกทัพมาเองมีกำลังประมาณ 7,000 คน เมืองเพชรบุรีจึงตกเป็นของเขมรจนถึงสมัยสมเด็จพระนเรศวรมหาราชทรงตีเขมรชนะ เพชรบุรีจึงเป็นอิสระ และเนื่องจากทรงโปรดปรานเมืองเพชรบุรีเป็นพิเศษ จึงได้เสด็จมาประทับที่เมืองเพชรบุรีเป็นเวลาถึง 5 ปี ก่อนจะทรงยกทัพใหญ่ไปปราบพม่า และสวรรคตที่เมืองหาง

เจ้าเมืองเพชรบุรีและชาวเมืองเพชรบุรีได้ร่วมเป็นกำลังสำคัญในการต่อสู้กับข้าศึกหลายครั้งนับตั้งแต่สมัยสมเด็จพระนเรศวรมหาราช สมเด็จพระเชษฐาธิราช และสมัยพระเจ้าเอกทัศน์ โดยเฉพาะในสมัยพระเทพราชานั้น การปราบปรามเจ้าเมืองนครศรีธรรมราชซึ่งแข็งเมือง พระยาเพชรบุรีได้เป็นกำลังสำคัญในการส่งเสบียงให้แก่ กองทัพฝ่ายราชสำนักอยุธยา อย่างไรก็ดี เมืองเพชรบุรีถูกตีแตกอีกครั้ง เมื่อพม่าโดยมังมหานรธราได้ยกมาตีไทย จนไทยต้องเสียกรุงศรีอยุธยาแก่พม่าเป็นครั้งที่ 2 นั่นเอง

2.2.4 เพชรบุรีในสมัยกรุงธนบุรีและกรุงรัตนโกสินทร์

ตั้งแต่สมัยพระเจ้าตากสินจนถึงแผ่นดินพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ไทยยังคงทำสงครามกับพม่ามาโดยตลอด ซึ่งเจ้าเมืองและชาวเมืองเพชรบุรีก็ยังคงมีส่วนในการทำสงครามดังกล่าว จนเมื่อพม่าตกเป็นของอังกฤษ บทบาทของเมืองเพชรบุรีที่มีต่อเมืองหลวงและราชสำนักจึงค่อย ๆ เปลี่ยนไป

พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดปรานเมืองเพชรบุรีตั้งแต่ครั้งยังทรงผนวชอยู่ เมื่อขึ้นครองราชย์แล้ว โปรดให้สร้างพระราชวัง วัด และพระเจดีย์ใหญ่ขึ้นบนเขาเตี้ยๆ ใกล้กับตัวเมืองและพระราชทานนามว่า "**พระนครคีรี**" ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงโปรดให้สร้างพระราชวังอีกแห่งหนึ่งในตัวเมืองเพชรบุรี คือ **"พระรามราชนิเวศน์"** หรือ **"วังบ้านปืน"** และด้วยความเชื่อที่ว่าอากาศชายทะเลและน้ำทะเลอาจบรรเทาอาการเจ็บป่วยได้

พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างพระราชวัง "**พระราชนิเวศน์มฤคทายวัน**" ขึ้น ที่ชายหาดชะอำเพื่อใช้เป็นที่ประทับรักษาพระองค์

รูปที่ 2.3 เพชรบุรีในอดีต

2.3 สภาพทั่วไป

2.3.1 ขนาด ที่ตั้งและอาณาเขต

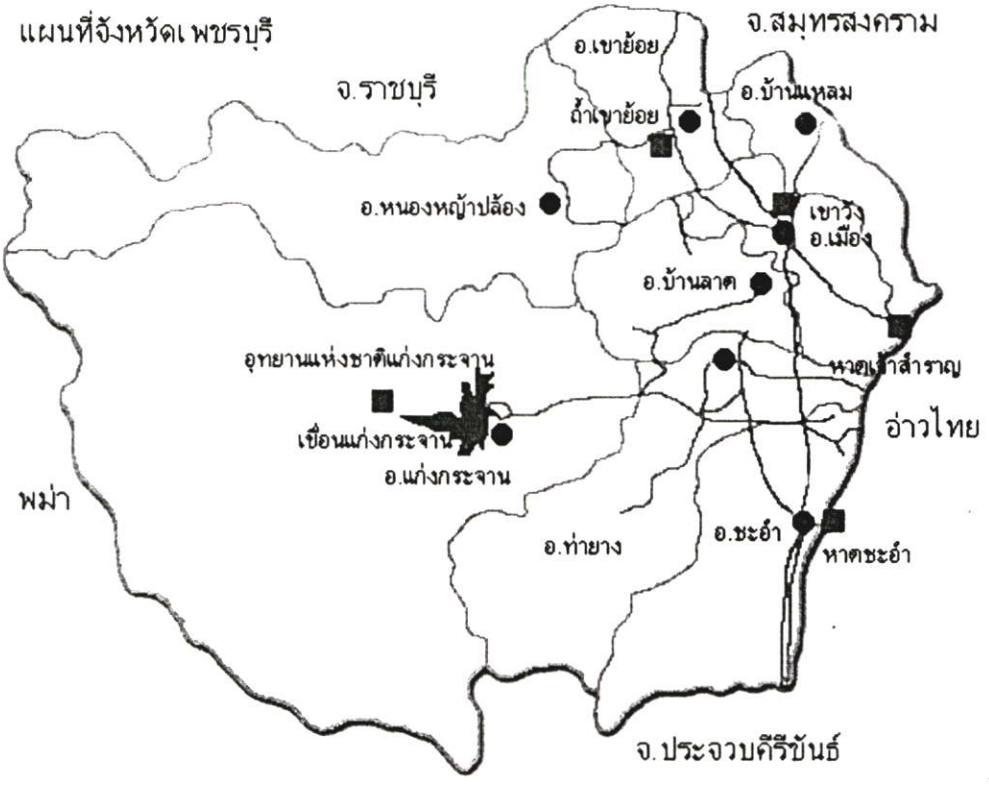
จังหวัดเพชรบุรี มีเนื้อที่ประมาณ 6,225.138 ตารางกิโลเมตร หรือ 3,890,711 ไร่ ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของภาคกลาง มีอาณาเขตติดต่อจังหวัดใกล้เคียงและประเทศเพื่อนบ้าน ดังนี้

ทิศเหนือ ติดกับอำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี และอำเภออัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม

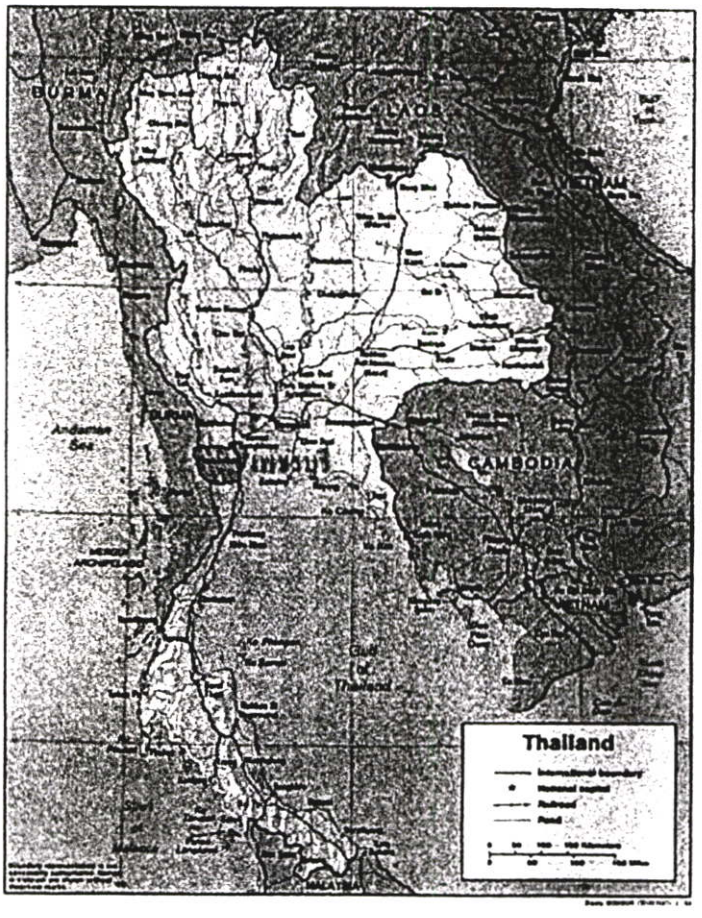
ทิศใต้ ติดกับอำเภอหัวหินจังหวัดระจวบคีรีขันธ์

ทิศตะวันออก ติดกับอ่าวไทย

ทิศตะวันตก ติดกับสาธารณรัฐสังคมนิยมแห่งสหภาพเมียนม่า



รูปที่ 2.4 แผนที่จังหวัดเพชรบุรี



รูปที่ 2.5 ที่ตั้งพื้นที่ศึกษา จังหวัดเพชรบุรี

2.3.2 **ลักษณะภูมิประเทศ**

ทางด้านทิศตะวันตกในเขตอำเภอแก่งกระจานและอำเภอหนองหญ้าปล้อง มีลักษณะเป็นที่ราบสูงและภูเขาสูงชัน แล้วค่อย ๆ ลาดต่ำมาทางทิศตะวันออกเกิดเป็นสันปันน้ำ แบ่งน้ำส่วนหนึ่งให้ไหลลงสู่ประเทศพม่า และอีกส่วนหนึ่งไหลมาทางทิศตะวันออกเป็นต้นน้ำของแม่น้ำเพชรบุรีและแม่น้ำปราณบุรี สภาพเช่นนี้ทำให้ทางทิศตะวันตกของจังหวัดเพชรบุรีอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ ป่าไม้ และแร่ธาตุ แต่มีประชากรอาศัยอยู่น้อยเนื่องจากเป็นแดนกันดาร จะมีเพียงชาวกะเหรี่ยงและชาวกะเหรี่ยงที่อพยพข้ามแดนมาจากพม่าเข้ามาอาศัยเท่านั้น

2.3.3 **ลักษณะภูมิอากาศ** (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี. 2548 : 3)

จังหวัดเพชรบุรีอยู่ติดกับอ่าวไทยจึงได้รับอิทธิพลของลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ในฤดูฝนและอิทธิพล จากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือในช่วงฤดูหนาว จึงทำให้มีอากาศหนาวเย็นในช่วงเวลาดังกล่าว สำหรับช่วงเวลาที่เหมาะสมกับการท่องเที่ยวมากที่สุด คือ ช่วงเดือนธันวาคม – เมษายน แบ่งฤดูกาลออกเป็น 3 ฤดูดังนี้

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่กลางเดือนกุมภาพันธ์ - กลางเดือนพฤษภาคม

ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่กลางเดือนพฤษภาคม - กลางเดือนตุลาคม

ฤดูหนาว เริ่มตั้งแต่กลางเดือนตุลาคม – กลางเดือนกุมภาพันธ์

ในปี 2546 อุณหภูมิเฉลี่ยวันสูงสุด 36.5 องศาเซลเซียส (วันที่ 5 สิงหาคม 2546) วันต่ำสุด 16.5 องศาเซลเซียส (วันที่ 14 มกราคม 2546) อุณหภูมิเฉลี่ยทั้งปี 28.17 องศาเซลเซียส จากสถิติปริมาณน้ำฝนตั้งแต่ปี 2537 - 2546 เฉลี่ยวันฝนตกประมาณปีละ 102 วัน ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ย ในรอบ 10 ปี 957.02 มิลลิเมตรต่อปี มีฝนตกมากในช่วงเดือนกันยายน – ตุลาคม

2.3.4 **ทรัพยากรธรรมชาติ**

2.3.4.1 **ทรัพยากรดิน**

ลักษณะดินของจังหวัดเพชรบุรีสามารถแบ่งตามลักษณะได้ 3 ส่วน คือ

1) ดินเหนียวและดินเหนียวปนทราย พบในบริเวณที่ราบตอนกลางของจังหวัด

2) ดินเหนียวถึงดินร่วนปนกรวดและเศษหิน พบในบริเวณที่ราบสูงทางด้านตะวันตก

3) ดินร่วนเหนียว พบในบริเวณพื้นที่ราบชายฝั่งทะเลตะวันออก

2.3.4.2 **ทรัพยากรน้ำ**

มีแหล่งน้ำตามธรรมชาติที่มีความสำคัญต่อความเป็นอยู่ของประชาชน ประกอบด้วย

- **แม่น้ำเพชรบุรี** ต้นน้ำจากเทือกเขาสูงชันทางด้านตะวันตกของจังหวัด ไหลผ่านอำเภอแก่งกระจาน อำเภอท่ายาง อำเภอบ้านลาด อำเภอเมืองฯ แล้วลงสู่อ่าวไทยที่อำเภอบ้านแหลม มีความยาว 210 กิโลเมตร เป็นแม่น้ำที่มีความสำคัญของจังหวัดเพชรบุรีตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน

- **แม่น้ำบางกลอย** ต้นน้ำจากเทือกเขาอันเมียในเขตอำเภอหนองหญ้าปล้อง ไหลมาบรรจบแม่น้ำเพชรบุรีบริเวณอำเภอท่ายาง มีความยาว 45 กิโลเมตร

- **ห้วยแม่ประโคน** ต้นน้ำเกิดจากเทือกเขาบริเวณเขตติดต่อระหว่างอำเภอหนองหญ้าปล้องกับอำเภอปากท่อจังหวัดราชบุรี และมีสาขาสำคัญ ได้แก่ ห้วยมะเร็ว ห้วยเสือกัดช้าง ห้วยสมุลแว้งและไหลมาบรรจบแม่น้ำเพชรบุรีในบริเวณเขตอำเภอท่ายาง มีความยาว 56 กิโลเมตร

- **ห้วยผาก** ต้นน้ำจากภูเขาอ่างแก้วและภูเขาน้ำหยดในบริเวณเขตอำเภอแก่งกระจาน ไหลมารวมกับแม่น้ำเพชรบุรีที่บริเวณใต้เขื่อนแก่งกระจานในเขตอำเภอแก่งกระจาน มีความยาว 30 กิโลเมตร

- **ห้วยแม่ประจันต์** ต้นน้ำจากเทือกเขาในเขตจังหวัดราชบุรี ไหลผ่านอำเภอหนองหญ้าปล้อง และไหลมาบรรจบแม่น้ำเพชรบุรีบริเวณเขื่อนเพชรบุรีในเขตอำเภอท่ายาง

- **แม่น้ำบางตะบูน** เป็นสาขาของแม่น้ำเพชรบุรีซึ่งไหลย้อนขึ้นไปทางเหนือผ่านอำเภอเขาย้อย อำเภอบ้านแหลม ออกสู่อ่าวไทยที่ปากอ่าวบางตะบูน อำเภอบ้านแหลม มีความยาวประมาณ 13 กิโลเมตร

2.2.4.3 **ทรัพยากรป่าไม้** (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี. 2548 : 5)

จังหวัดเพชรบุรี มีพื้นที่ป่าไม้ ตาม พ.ร.บ.ป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 จำนวน 2,397,600 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 61.62 ของพื้นที่ทั้งหมด (3,890,711 ไร่)

ตารางที่ 2.1 การจำแนกประเภทป่าไม้

การจำแนกประเภทป่าไม้ตามกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรี	**หน่วย : ไร่**
ป่าสงวนแห่งชาติ ตาม พ.ร.บ. ป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507*	2,397,600
ป่าไม้ถาวรตามมติคณะรัฐมนตรี	35,118
อุทยานแห่งชาติแก่งกระจาน	1,548,750
เขตห้ามล่าสัตว์ป่าเขากระปุก	4,850
วนอุทยานเขานางพันธุรัต	1,562
วนอุทยานชะอำ	416

*พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติบางส่วนประกาศเป็นเขตอุทยานแห่งชาติ วนอุทยานและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า

ตารางที่ 2.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินป่าไม้

ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	**ตารางกิโลเมตร**	**ไร่**
รวมพื้นที่จังหวัด	6,220.8	3,888,000.0
ป่าดงดิบ	838.2	523,875.0
ป่าเบญจพรรณ	2,439.7	1,524,812.5
ป่าชายหาด	0.3	187.5
ป่าไผ่	0.9	562.5
ป่าชายเลน	57.8	36,125.0
รวมพื้นที่ป่าธรรมชาติ	3,336.9	2,085,562.5
พื้นที่สวนป่า	25.7	16,062.5
พื้นที่ป่าฟื้นฟูตามธรรมชาติ	27.4	17,125.0
รวมพื้นที่ป่าไม้	3,390.0	2,118,750.0

ตารางที่ 2.2 (ต่อ)

ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	ตารางกิโลเมตร	ไร่
พื้นที่ไม่ใช่ป่า	2,830.8	1,769,250.0
เปอร์เซ็นต์พื้นที่ป่าไม้	54.49%	

ที่มา : สถิติการป่าไม้ของประเทศไทย พ.ศ. 2545 กองแผนงานและสารสนเทศ กรมป่าไม้

2.3.4.4 **ทรัพยากรแร่ธาตุ** (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี. 2548 : 6)

ณ เดือนมิถุนายน 2548 จังหวัดเพชรบุรีมีเหมืองแร่สัมปทานทั้งหมด 14 แปลง และเปิดทำการ 9 แปลง หยุดทำการ 5 แปลง รวมทั้งมีเหมืองแร่ที่ยื่นคำขอประทานบัตรที่อยู่ระหว่างการพิจารณา 18 แปลง มีโรงแต่งแร่ 1 ราย และร้านรับซื้อแร่ 1 ราย ในช่วง 6 เดือนแรกของปีงบประมาณ 2547 มีรายได้จากค่าภาคหลวงแร่และค่าธรรมเนียมรวม 2,233,040 บาท

สำหรับแร่ธาตุที่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่

- แร่หินอุตสาหกรรมชนิดหินปูนเพื่ออุตสาหกรรมก่อสร้าง พื้นที่พบได้แก่ บริเวณเขาอีบิด ตำบลหนองชุมพลเหนือ อำเภอเขาย้อย และ ตำบลนายาง อำเภอชะอำ
- ดินขาว พื้นที่พบ ตำบลพุสวรรค์ อำเภอแก่งกระจาน
- หินปูนเพื่ออุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ พื้นที่พบ ตำบลชะอำ อำเภอชะอำ
- ควอตซ์ พื้นที่พบ ตำบลท่าไม้รวก อำเภอท่ายาง
- หินแกรนิต พื้นที่พบ ตำบลห้วยข้อง อำเภอบ้านลาด
- ดีบุก พื้นที่พบ ตำบลหนองหญ้าปล้อง อำเภอหนองหญ้าปล้อง
- หินอ่อน พื้นที่พบ ตำบลเขากระปุก อำเภอท่ายาง

2.3.5 **ประชากร** (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี. 2548 : 6)

ตามหลักฐานการทะเบียนราษฎร ณ วันที่ 31 มีนาคม 2548 จังหวัดเพชรบุรีมีประชากรจำนวน 451,514 คน เป็นชาย 218,678 คน หญิง 232,836 คน จำนวนบ้าน 146,113 หลังคาเรือน

จากข้อมูลสถิติประชากรจังหวัดเพชรบุรีของสำนักผังเมืองจังหวัดเพชรบุรีในช่วงปี 2535-2540 พบว่าในภาพรวมของจังหวัดเพชรบุรีมีอัตราการขยายตัวเพียง ร้อยละ 0.66 หรือ 2,955 คนต่อปี ขณะที่อัตราการขยายตัวของประชากรอำเภอเมืองเพชรบุรีและบ้านลาดเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.69 และ 0.22 ตามลำดับ สำหรับสัดส่วนประชากรเมืองต่อประชากรจังหวัดจากปี 2535-2540 เพิ่มขึ้นจาก 38 : 100 เป็น 39 :100

2.3.6 **สถานการณ์ด้านแรงงาน** (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี. 2548 : 7)

ข้อมูล ณ เดือนมีนาคม 2547 จังหวัดเพชรบุรีมีสถานประกอบกิจการ จำนวน 2,928 แห่ง ลูกจ้าง 34,678 คน แยกรายละเอียดเป็นรายอำเภอได้ดังนี้

ตารางที่ 2.3 แสดงรายละเอียดประชากรแรงงาน

อำเภอ	สถานประกอบการ (แห่ง)	จำนวนลูกจ้าง (คน)
1. เมืองเพชรบุรี	1,493	10,980
2. ชะอำ	567	7,356
3. ท่ายาง	366	2,515
4. เขาย้อย	233	10,604
5. บ้านแหลม	120	1,854
6. บ้านลาด	93	878
7. หนองหญ้าปล้อง	30	334
8. แก่งกระจาน	26	157

2.4 การปกครอง (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี. 2548 : 7)

จังหวัดเพชรบุรี มีรูปแบบการปกครองและการบริหารราชการแผ่นดิน 3 รูปแบบ คือ

2.4.1 **การบริหารราชการส่วนกลาง** ประกอบด้วยหน่วยงานสังกัดส่วนกลางซึ่งมาตั้งหน่วยปฏิบัติงานในพื้นที่ จำนวน 76 ส่วนราชการ

2.4.2 **การบริหารราชการส่วนภูมิภาค** จัดรูปแบบการปกครองและการบริหารราชการเป็น 2 ระดับ คือ

2.4.2.1 **ระดับจังหวัด** ประกอบด้วยส่วนราชการประจำจังหวัด จำนวน 27 ส่วนราชการ

2.4.2.2 **ระดับอำเภอ**ประกอบด้วย 8 อำเภอ (93 ตำบล 697 หมู่บ้าน)

สำหรับรายชื่ออำเภอทั้ง 8 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองเพชรบุรี อำเภอชะอำ อำเภอท่ายาง อำเภอเขาย้อย อำเภอบ้านแหลม อำเภอบ้านลาด อำเภอหนองหญ้าปล้อง และอำเภอแก่งกระจาน

2.4.3 **การบริหารราชการส่วนท้องถิ่น** ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัดเพชรบุรี เทศบาล 12 แห่ง (เทศบาลเมือง 2 แห่ง และเทศบาลตำบล 10 แห่ง) องค์การบริหารส่วนตำบล 73 แห่ง

2.5 การเมือง (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี. 2548 : 8)

จังหวัดเพชรบุรีแบ่งเขตการเลือกตั้งออกเป็น 3 เขตเลือกตั้ง ดังนี้

เขตเลือกตั้งที่ 1 ประกอบด้วยอำเภอเมืองเพชรบุรี และอำเภอบ้านแหลม (ยกเว้นตำบลบ้านแหลม,บางตะบูน และบางตะบูนออก)

เขตเลือกตั้งที่ 2 ประกอบด้วยอำเภอท่ายาง และอำเภอชะอำ

เขตเลือกตั้งที่ 3 ประกอบด้วยอำเภอแก่งกระจาน,อำเภอ บ้านลาด, อำเภอหนองหญ้าปล้อง , อำเภอเขาย้อย และอำเภอบ้านแหลม (เฉพาะตำบลบ้านแหลม, ตำบลบางตะบูน และตำบลบางตะบูนออก)

2.5.1 การเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (6 กุมภาพันธ์ 2548)

การเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2548 จังหวัดเพชรบุรีมีผู้มาใช้สิทธิเลือกตั้งคิดเป็นร้อยละ 79.96 มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร 3 คน คือ

เขต 1	นายอลงกรณ์ พลบุตร	สังกัด พรรคประชาธิปัตย์
เขต 2	นายธานี ยี่สาร	สังกัด พรรคไทยรักไทย
เขต 3	นายอภิชาติ สุภาแพ่ง	สังกัด พรรคประชาธิปัตย์

2.5.2 การเลือกตั้งสมาชิกวุฒิสภา (4 มีนาคม 2543)

มีผู้มาใช้สิทธิการเลือกตั้งร้อยละ 77.52 มี สมาชิกวุฒิสภา จำนวน 1 คน ได้แก่ นายพิชัย ขำเพชร

2.5.3 การเลือกตั้งสมาชิกสภาจังหวัด (14 มีนาคม 2547)

การเลือกตั้งองค์การบริหารส่วนจังหวัดเพชรบุรี เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2547 มีผู้มาใช้สิทธิเลือกตั้งคิดเป็นร้อยละ 71.06 มีสมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนจังหวัด จำนวน 24 คน มีนายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดที่มาจากการเลือกตั้งโดยตรงจากประชาชน คือ นายชัยยะ อังกินันทน์

2.5.4 คณะกรรมการการเลือกตั้งประจำจังหวัดเพชรบุรี

คณะกรรมการการเลือกตั้งประจำจังหวัดเพชรบุรี ที่ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2546 จำนวน 5 คน ประกอบด้วย

1) ร้อยเอกอรุณ พันธุ์ภักดี ประธานคณะกรรมการฯ
2) ว่าที่ร้อยเอกจิตร์ ศิรธรานนท์
3) นายนิมิตร วีรีรัตน์
4) พันตำรวจเอกพิสิทธิ์ คำแน่น
5) รองศาสตราจารย์ชวน มินศิริ

6) นายจรูญ ศรีสุขใส เป็นผู้อำนวยการการเลือกตั้งประจำจังหวัด

2.6 การรักษาความสงบเรียบร้อย (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี. 2548 : 9)

2.6.1 สถิติคดีอาญา 5 กลุ่ม ของตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรี เปรียบเทียบห้วงเดือนมกราคม – ธันวาคม 2546 และมกราคม – ธันวาคม 2547 มีสถิติการเกิดคดีในปี 2547 ลดลงจากปี 2546 ทุกกลุ่มคดี คือ คดีที่รัฐเป็นผู้เสียหาย (ลดลง 116 คดี) คดีชีวิต ร่างกายและเพศ (ลดลง 113 คดี) คดีประทุษร้ายต่อทรัพย์ (ลดลง 73 คดี) คดีอุกฉกรรจ์และสะเทือนขวัญ (ลดลง 38 คดี) และคดีที่น่าสนใจ (ลดลง 38 คดี) สำหรับผลการจับกุมนั้น สามารถบรรลุเป้าหมาย 2 คดี คือ คดีอุกฉกรรจ์และสะเทือนขวัญ และคดีชีวิต ร่างกายและเพศ

2.6.2 สถิติคดีอาญา 5 กลุ่ม ของตำรวจภูธรจังหวัดเพชรบุรี เปรียบเทียบห้วงเดือนมกราคม – พฤษภาคม 2547 และมกราคม – พฤษภาคม 2548 มีสถิติการเกิดคดีในห้วงเวลาเดียวกันของปี 2548 ลดลงจากปี 2547 1 กลุ่มคดี คือ คดีที่น่าสนใจ (ลดลง 27 คดี) เพิ่มขึ้นจากปี 2547 จำนวน 3 กลุ่มคดี คือคดีที่รัฐเป็นผู้เสียหาย (เพิ่มขึ้น 157 คดี) คดีชีวิต ร่างกายและเพศ (เพิ่มขึ้น 62 คดี) คดีประทุษร้ายต่อทรัพย์(เพิ่มขึ้น 10 คดี) ส่วนคดี อุกฉกรรจ์และสะเทือนขวัญ มีสถิติการเกิดเท่ากับปี 2547 มีผลการจับกุมที่บรรลุเป้าหมาย 2 กลุ่มคดี คือ คดีอุกฉกรรจ์และสะเทือนขวัญ และคดีชีวิต ร่างกายและเพศ สำหรับกลุ่มคดีอื่นๆ ได้แก่ คดีประทุษร้ายต่อทรัพย์ คดีที่น่าสนใจ ผลการจับกุมไม่บรรลุเป้าหมาย

2.7 สภาพทางเศรษฐกิจ

จากสถิติของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในปี 2546 จังหวัดเพชรบุรีมีมูลค่ารวมผลิตภัณฑ์จังหวัด (G.P.P) ตามราคาประจำปี 34,761 ล้านบาท มูลค่าผลิตภัณฑ์เฉลี่ยต่อหัวต่อปี เท่ากับ 78,711 บาท เป็นอันดับที่ 21 ของประเทศ

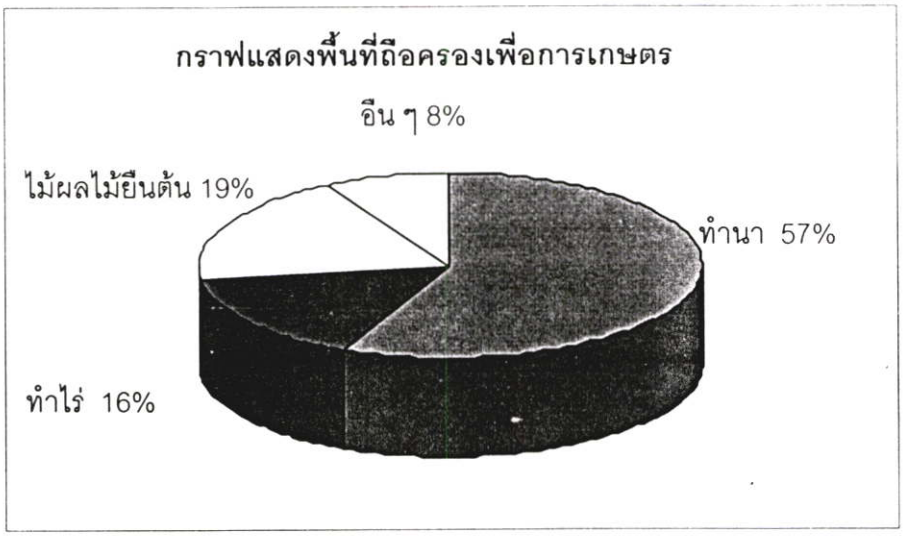
1. ภาคเกษตรกรรม 5,263 ล้านบาท (ร้อยละ 15.14)
2. นอกภาคเกษตรกรรม 29,498 ล้านบาท (ร้อยละ 84.86)

สาขาการผลิตที่สำคัญ

2.7.1 **การเกษตรกรรม** (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี. 2548 : 14)

ในปีการเพาะปลูก 2546 จังหวัดเพชรบุรีมีพื้นที่ถือครองเพื่อการเกษตรทั้งสิ้น 876,095.75 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 22.52 ของพื้นที่ทั้งจังหวัด(พื้นที่ทั้งจังหวัด 3,890,711 ไร่) โดยมีพื้นที่ทำนามากที่สุด คือ 499,645.75 ไร่ (ร้อยละ 57)ของพื้นที่ทำการเกษตรทั้งจังหวัด รองลงมาเป็นพื้นที่ทำไร่

141,008.75 ไร่(ร้อยละ 16) พื้นที่ปลูกไม้ผล ไม้ยืนต้น 167,971 ไร่ (ร้อยละ 19)และพื้นที่ทำการเกษตรอื่น ๆ 67,470.25 ไร่ (ร้อยละ 8)



รูปที่ 2.6 กราฟแสดงพื้นที่ถือครองเพื่อการเกษตร

การปลูกพืชเศรษฐกิจที่สำคัญในจังหวัดเพชรบุรีแบ่งตามลักษณะและฤดูกาลปลูกพืชเป็น 4 ประเภท ได้แก่ ข้าว พืชไร่ พืชผัก และไม้ผลไม้ยืนต้น มีดังนี้

ตารางที่ 2.4 แสดงพืชเศรษฐกิจจังหวัด เพชรบุรี

ชนิดพืช	พื้นที่ปลูก (ไร่)	พื้นที่เก็บเกี่ยว (ไร่)	พื้นที่เสียหาย (ไร่)	ผลผลิตรวม (ตัน)	มูลค่ารวม (ล้านบาท)
ข้าว					
ข้าวนาปี	413,077	249,809	163,268	155,384	707
ข้าวนาปรัง	175,527	175,527	-	127,004	533
พืชไร่					
สับปะรด	134,755	55,711	3,134	360,031	1,620
อ้อยโรงงาน	56,147	42,248	1,015	432,553	199
พืชไร่รวม	219,244	109,473	6,333	807,962	-

ตารางที่ 2.4 (ต่อ)

ชนิดพืช	พื้นที่ปลูก (ไร่)	พื้นที่เก็บเกี่ยว (ไร่)	พื้นที่เสียหาย (ไร่)	ผลผลิตรวม (ตัน)	มูลค่ารวม (ล้านบาท)
พืชผัก					
พืชผักรวม	84,555	57,347	6,647	120,773	-

หมายเหตุ

1. ข้อมูลข้าวนาปีพืชไร่พืชผัก ตัดยอดข้อมูลเดือนพฤษภาคม 2546 – เมษายน 2547
2. ข้อมูลข้าวนาปรัง ตัดยอดข้อมูล มกราคม – เมษายน 2546
   เก็บเกี่ยว พฤษภาคม – สิงหาคม 2546
3. มูลค่ารวม เป็นข้อมูลจากการประมาณการ

ตารางที่ 2.4 (ต่อ)

ชนิดพืช	พื้นที่ปลูก			ผลผลิตรวม (ตัน)	มูลค่ารวม (ล้านบาท)
	พื้นที่ปลูกรวม (ไร่)	พื้นที่ให้ผล (ไร่)	พื้นที่ไม่ให้ผล (ไร่)		
ไม้ผลไม้ยืนต้น					
มะนาว	42,394	34,378	8,016	43,970.14	2,006
มะม่วง	36,950	39,054	2,104	82,085.70	525
กล้วยน้ำว้า	25,543	19,434	6,109	283,210.45	214
ไม้ผลไม้ยืนต้นรวม	158,690	140,820	17,870	385,172.24	4,580

หมายเหตุ : 1. ข้อมูลไม้ผลไม้ยืนต้น ตัดยอดข้อมูล มกราคม – ธันวาคม 2546
2. มูลค่ารวม เป็นมูลค่าจากการประมาณการ

2.7.2 **การประมง** (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี. 2548 : 17)

จังหวัดเพชรบุรีมีพื้นที่ติดต่อกับชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกติดต่อกับอ่าวไทยตั้งแต่อำเภอบ้านแหลมจนถึงอำเภอชะอำ รวมระยะทางประมาณ 82 กิโลเมตร ทำให้อาชีพการประมงเป็น

อาชีพที่มีความสำคัญและสร้างรายได้ให้กับจังหวัดสูงมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ชายฝั่งอำเภอบ้านแหลมเป็นแหล่งเพาะเลี้ยงหอยแครงที่สำคัญของประเทศ

ปริมาณสัตว์น้ำ ทั้งจากการทำประมงในทะเลและประมงน้ำจืด ในปี 2546 - 2547 มีผลผลิตรวมทั้งสิ้น 19,950.03 ตัน มีมูลค่า 808,471,355 บาท แบ่งเป็น

2.7.2.1 **ผลผลิตสัตว์น้ำทะเล**

1. จากการประกอบการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง

- กุ้งทะเลผู้ประกอบการ 635 รายผลผลิต 1,832 ตัน (คิดจากผู้มาขอใบอนุญาตจับกุ้ง)
- หอยแครง ผู้ประกอบการ 189 ราย ผลผลิต 5,848 ตัน
- หอยแมลงภู่ ผู้ประกอบการ 167 ราย ผลผลิต 2,753 ตัน

2. จากการประกอบการด้วยเครื่องมือประมงทะเล

- จำนวนเรือประมงที่ใช้ในการประกอบการจำนวน1,125 ลำผลผลิต 6,320.5 ตัน

3. จำนวนครัวเรือนประมง 1,650 ครัวเรือน

- ท่าเทียบเรือ	11	แห่ง
- โรงงานผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำแช่เยือกแข็ง	1	แห่ง
- โรงงานน้ำแข็ง	5	แห่ง
- โรงงานน้ำปลา	2	แห่ง
- สถานแปรรูปสัตว์น้ำเบื้องต้น	10	แห่ง

2.7.2.2 **ผลผลิตสัตว์น้ำจืด**

ผลผลิตจากการเพาะเลี้ยงและจากการทำการประมงในแหล่งน้ำผลผลิตรวม 3,197.53 ตัน

- ผลผลิตสัตว์น้ำจืดจากการเพาะเลี้ยง 2,933.35 ตัน
- ผลผลิตจากแหล่งน้ำ 264.18 ตัน

2.7.3 **การปศุสัตว์** (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี.2548:17)

ผลผลิตทางด้านปศุสัตว์ของจังหวัดเพชรบุรี มีมูลค่าประมาณ 1,982 ล้านบาท การเลี้ยงปศุสัตว์ที่เป็นรายได้สำคัญ คือ การเลี้ยงโคนม โคเนื้อ สุกร และสัตว์ปีก โดยเป็นการเลี้ยงทั้งในรูปแบบรายย่อยและในรูปแบบฟาร์มพื้นที่เลี้ยงสัตว์ที่สำคัญ ได้แก่ 1) โคนม มีการเลี้ยงมากในพื้นที่ 6 อำเภอ ได้แก่ อำเภอชะอำ แก่งกระจาน เมืองฯ ท่ายาง บ้านแหลม และบ้านลาด 2) โคเนื้อ มีการเลี้ยงทั่วไปในทุกอำเภอ 3) สุกร มีการเลี้ยงทุกอำเภอ 4) สัตว์ปีก มีเกษตรกรเลี้ยงในทุก

อำเภอ ส่วนใหญ่เป็นการเลี้ยงไก่พื้นเมือง ไก่เนื้อ และไก่ไข่ ซึ่งมีฟาร์มไก่เนื้อมาตรฐานเพื่อการส่งออก จำนวน 120 ฟาร์ม ส่งเนื้อไก่ไปจำหน่ายต่างประเทศ ประมาณปีละ 9–10 ล้านตัว มูลค่าประมาณ 500 ล้านบาท

ตารางที่ 2.5 มูลค่าปศุสัตว์และผลผลิตปศุสัตว์จังหวัดเพชรบุรี (ข้อมูล ณ วันที่ 25 มิถุนายน 2548)

ชนิดสัตว์/ผลผลิต	เกษตรกร (ราย)	จำนวนสัตว์ (ตัว)	มูลค่าปศุสัตว์ (บาท)	มูลค่าผลผลิตในรอบปี (บาท)	รวมมูลค่าทั้งสิ้น (บาท)
โคนมและน้ำนมดิบ	551	9,709	210,000,000	150,000,000	360,000,000
โคเนื้อ-โคพื้นเมือง	10,550	10,550	1,150,000,000	560,000,000	1,810,000,000
สุกร	1,285	85,098	72,200,000	497,100,000	551,300,000
ไก่พื้นเมือง	15,831	641,227	29,800,000	89,500,000	119,300,000
ไก่ไข่	121	450,126	32,700,000	136,000,000	168,700,000
ไก่เนื้อ	94	978,584	-	484,000,000	484,000,000
เป็ดเนื้อ,เป็ดเทศและเป็ดไข่	522	47,892	23,000,000	76,000,000	99,000,000
กระบือ	46	441	4,270,000	650,000	4,920,000
แพะ,แกะ	256	7,333	18,300,000	6,910,000	25,210,000
รวม	29,256	2,230,960	1,540,270,000	1,982,160,000	3,622,430,000

ที่มา : สำนักงานปศุสัตว์จังหวัดเพชรบุรี

2.7.4 **การอุตสาหกรรม** (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี. 2548 : 19)

จังหวัดเพชรบุรีอยู่ในเขตส่งเสริมการลงทุนเขตที่ 3 เป็นจังหวัดที่มีศักยภาพเหมาะที่จะเป็นศูนย์กลาง การพัฒนาอุตสาหกรรมในด้านต่าง ๆ ในภูมิภาคตะวันตก เนื่องจากมีความพร้อมทุกด้านไม่ว่าจะเป็นด้านวัตถุดิบ แรงงาน และทำเลที่ตั้ง

ข้อมูล ณ วันที่ 27 เดือนมิถุนายน 2548 จังหวัดเพชรบุรีมีโรงงานอุตสาหกรรมทั้งสิ้น 648 แห่ง จำแนกตามจำพวกโรงงาน ดังนี้

- ในเขตการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จำนวน 0 โรงงาน

- โรงงานจำพวกที่ 1 (นอกเขตฯ) จำนวน 184 โรงงาน

- โรงงานจำพวกที่ 2 (นอกเขตฯ) จำนวน 100 โรงงาน

- โรงงานจำพวกที่ 3 (นอกเขตฯ) จำนวน 364 โรงงาน

เงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 25,908.044 ล้านบาท มีคนงาน 18,436 คน เป็นชาย 8,837 คน หญิง 9,599 คน

ตารางที่ 2.6 จำนวนโรงงานจำแนกรายหมวดอุตสาหกรรมที่สำคัญ

ลำดับที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	จำนวน (โรงงาน)
1	ผลิตภัณฑ์จากพืช	187
2	อุตสาหกรรมอาหาร	87
3	อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม	1
4	สิ่งทอ	12
5	อุตสาหกรรมเครื่องแต่งกายยกเว้นรองเท้า	3
6	ผลิตหนังสัตว์และผลิตภัณฑ์จากหนังสัตว์	1
7	แปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	37
8	เครื่องเรือนหรือเครื่องตบแต่งในอาคารจากไม้แก้ว ยาง หรือโลหะอื่น ๆ	8
9	ผลิตกระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ	6
10	การพิมพ์ การเย็บเล่ม ทำปกหรือทำแม่พิมพ์	5
11	เคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี	12
12	ผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม	5
13	ยางและผลิตภัณฑ์ยาง	3
14	ผลิตภัณฑ์พลาสติก	18
15	ผลิตภัณฑ์อโลหะ	46
16	ผลิตโลหะขั้นมูลฐาน	4
17	ผลิตภัณฑ์โลหะ	37

ตารางที่ 2.6 (ต่อ)

ลำดับที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	จำนวน (โรงงาน)
18	ผลิตเครื่องจักรและเครื่องกล	33
19	ผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์	9
20	ผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์	77
21	การผลิตอื่น ๆ	55

อื่น ๆ

ปริมาณน้ำเสียสูงสุด (MAX FLOW) รวมทั้งสิ้น 2,657 ลบ.ม./วัน

ปริมาณน้ำเสียปัจจุบัน (EXIST FLOW) รวมทั้งสิ้น 1,605 ลบ.ม./วัน

ปริมาณน้ำทิ้งที่ระบายออก (DISCHARGE) รวมทั้งสิ้น 1,004 ลบ.ม./วัน

ประมาณการวัสดุที่ไม่ใช้แล้วจากโรงงานฯ ประเภทไม่อันตราย (ฉ.1) 40,227.14 ตัน/ปี

วัสดุที่ไม่ใช้แล้วที่มีการอนุญาตนำออกนอกโรงงาน ปี 2547

ประเภทอันตราย (ฉ.6) 4,914.78 ตัน/ปี

ประเภทไม่อันตราย (ฉ.1) 431.00 ตัน

2.7.5 **การพาณิชยกรรม** (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี. 2548 : 23)

การประกอบธุรกิจการค้าและบริการทั้งประเภทบุคคลธรรมดาและนิติบุคคลของจังหวัดเพชรบุรี ยอดยกมาจากปี 2546 มีจำนวนผู้จดทะเบียนประกอบธุรกิจการค้าที่คงอยู่ จำนวน 6,290 ราย แบ่งตามประเภทการจดทะเบียน ได้ดังนี้

- จดทะเบียนนิติบุคคลประเภทบริษัท จำนวน 515 ราย
- จดทะเบียนห้างหุ้นส่วนจำกัด จำนวน 803 ราย
- จดทะเบียนห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล จำนวน 6 ราย
- จดทะเบียนพาณิชย์ จำนวน 4,966 ราย

สำหรับปี 2547 ตั้งแต่เดือนมกราคม – มีนาคม 2547 มีสถิติการจดทะเบียน ดังนี้

- จดทะเบียนนิติบุคคลประเภทบริษัท จำนวน 25 ราย
- จดทะเบียนห้างหุ้นส่วนจำกัด จำนวน 15 ราย
- จดทะเบียนพาณิชย์ จำนวน 197 ราย

2.7.6 **การสหกรณ์** (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี.2548:23)

ผลดำเนินงานด้านการสหกรณ์ (ข้อมูล ณ วันที่ 1 มีนาคม 2548) มีสหกรณ์รวมทั้งหมด 6 ประเภท จำนวน 74 สหกรณ์ จำนวนสมาชิก 99,038 คน เงินทุนดำเนินการ 5,154967,387 บาท ทุนเรือนหุ้นรวม 3,639477,673 บาท ผลการดำเนินงานมรกำไรสุทธิรวม 393,405,405 บาท แยกตามประเภทดังนี้

- สหกรณ์การเกษตร 27 แห่ง สมาชิก 39,103 คน ทุนดำเนินการ 649,336,184 บาท
- สหกรณ์ร้านค้า 1 แห่ง สมาชิก 189 คน ทุนดำเนินการ 3,817,984 บาท
- สหกรณ์บริการ 2 แห่ง สมาชิก 285 คน ทุนดำเนินการ 1,695,394 บาท
- สหกรณ์ออมทรัพย์ 40 แห่ง สมาชิก 55,171 คน ทุนดำเนินการ 4,409,721,710 บาท
- สหกรณ์ประมง 2 แห่ง สมาชิก 527 คน ทุนดำเนินการ 32,212,500 บาท
- สหกรณ์นิคม 2 แห่ง สมาชิก 3,763 คน ทุนดำเนินการ 58,193,609 บาท

2.7.7 **การเงินการคลัง**

2.7.7.1 **การเงิน**

จังหวัดเพชรบุรีมีธนาคารต่าง ๆ รวมทั้งสาขาย่อย จำนวน 45 แห่ง ดังนี้

1. ธนาคารกรุงเทพ จำกัด	5 แห่ง	7. ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด	4 แห่ง
2. ธนาคารกรุงไทย จำกัด	4 แห่ง	8. ธนาคารเอเชีย	1 แห่ง
3. ธนาคารกสิกรไทย จำกัด	4 แห่ง	9. ธนาคารไทยธนาคาร จำกัด	1 แห่ง
4. ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด	6 แห่ง	10. ธนาคาร ธ.ก.ส.	6 แห่ง
5. ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด	4 แห่ง	11. ธนาคารออมสิน	7 แห่ง
6. ธนาคารทหารไทย จำกัด	2 แห่ง	12. ธนาคารอาคารสงเคราะห์	1 แห่ง

2.7.7.2 **การคลัง**

2.7.7.2.1 **การจัดเก็บภาษีสรรพากร** (ที่มา : สำนักงานสรรพากรพื้นที่เพชรบุรี)

ในปีงบประมาณ 2547 (ณ ธันวาคม 2547) สามารถจัดเก็บภาษีได้จำนวน 738.408 ล้านบาท ดังนี้

ตารางที่ 2.7 ข้อมูลการจัดเก็บภาษีจำแนกตามประเภท

ประเภทภาษี	การจัดเก็บ (ล้านบาท)
1. ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา	272.354
2. ภาษีเงินได้นิติบุคคล	120.272
3. ภาษีมูลค่าเพิ่ม	256.726
4. ภาษีธุรกิจเฉพาะ	52.568
5. ภาษีเงินได้ปิโตรเลียม	0.000
6. ภาษีการค้า	0.011
7. อากรแสตมป์	35.419
8. รายได้อื่น	1.058
รวม	**738.408**

2.7.7.2.2 **การเก็บภาษีสรรพสามิต** (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี. 2548 : 25) ในปีงบประมาณ 2547(ตุลาคม 2546–กันยายน 2547) จัดเก็บภาษีได้ จำนวน 246.39 ล้านบาท และมีรายได้จากค่าปรับเปรียบเทียบคดี จำนวน 0.52 ล้านบาท

ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บได้เรียงลำดับมากไปหาน้อยตามลำดับ ดังนี้

-	ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน	232,150,579.30	บาท
-	ภาษีสนามกอล์ฟ	9,981,922.04	บาท
-	ภาษีสุรา (แสตมป์สุรา)	1,410,427.51	บาท
-	รายได้เบ็ดเตล็ด (ใบอนุญาต)	1,184,617.24	บาท
-	ภาษีเครื่องดื่ม	1,034,171.00	บาท
-	ภาษีสถานบริการอาบน้ำหรืออบตัว และนวด	575,300.31	บาท
-	ภาษีรถยนต์	50,956.10	บาท
-	ภาษีเครื่องปรับอากาศ	6,450.00	บาท
	รวม	246,394,423.50	บาท

ในปีงบประมาณ 2548 (ตุลาคม 2547–พฤษภาคม 2548) จัดเก็บภาษีได้ จำนวน 12.36 ล้านบาท และมี รายได้จากค่าปรับเปรียบเทียบคดี จำนวน 0.17 ล้านบาท

ภาษีสรรพสามิตที่จัดเก็บได้เรียงลำดับมากไปหาน้อยตามลำดับ ดังนี้

-	ภาษีสนามกอล์ฟ	7,989,332.31	บาท
-	ภาษีสุรา (แสตมป์สุรา)	1,647,997.19	บาท

-	รายได้เบ็ดเตล็ด (ใบอนุญาต)	950,140.00	บาท
-	ภาษีสถานบริการอาบน้ำหรืออบตัว และนวด	832,212.73	บาท
-	ภาษีเครื่องดื่ม	773,437.87	บาท
-	ภาษีเครื่องปรับอากาศ	158,264.17	บาท
-	ภาษีรถยนต์	10,500.00	บาท
-	ภาษีน้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน	216.98	บาท
	รวม	12,362,101.25	บาท

2.8 สภาพสังคม

2.8.1 การศาสนา

ประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ (ร้อยละ 96.87) และศาสนาอื่น ๆ ได้แก่ ศาสนาอิสลาม (ร้อยละ 2.50) และศาสนาคริสต์ (ร้อยละ 0.56) นอกนั้นเป็นศาสนาอื่นๆ

จังหวัดเพชรบุรีมีวัด 241 วัด มัสยิด 16 แห่ง โบสถ์คริสต์ 4 แห่ง พระภิกษุ 3,403 รูปสามเณร 521 รูป

2.8.1.1 จำนวนศาสนาสถาน	**249**	**วัด**
1. จำนวนวัด		
1.1 จำแนกตามฐานะ		
1) พระอารามหลวง	4	วัด
2) วัดราษฎร์	245	วัด
1.2 จำแนกตามนิกาย		
1) มหานิกาย	229	วัด
2) ธรรมยุต	20	วัด
2. จำนวนวัดร้าง	69	วัด
3. จำนวนมัสยิด	14	แห่ง
4. จำนวนโบสถ์คริสต์		
4.1 คาทอลิก	2	แห่ง
4.2 โปรเตสแตนท์	2	แห่ง
2.8.1.2 จำนวนพระภิกษุ	**3,403**	**คน**
1. มหานิกาย	3,276	คน
2. ธรรมยุต	127	คน

2.8.1.3 **จำนวนสามเณร**	521	**รูป**
1. มหานิกาย	497	รูป
2. ธรรมยุต	24	รูป
2.8.1.4 **จำนวนศาสนิกชน**	454,427	**คน**
1. พุทธศาสนิกชน	440,223	คน
2. อิสลามิกชน	11,362	คน
3. คริสต์ศาสนิกชน	2,58	คน
4. พราหมณ์ ฮินดู ซิกซ์	259	คน
2.8.1.5 **การศาสนศึกษา**		
1. โรงเรียนพระปริยัติธรรม แผนกธรรม – บาลี	214	แห่ง
2. ศูนย์ศึกษาพุทธศาสนาวันอาทิตย์	. 13	แห่ง
3. หน่วยอบรมประชาชนประจำตำบล	74	แแห่ง

2.8.2 **ด้านวัฒนธรรม**

2.8.2.1 **หน่วยพิพิธภัณฑ์**

1. พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติพระนครคีรี ตั้งอยู่บนพระนครคีรี

2. พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติรามราชนิเวศน์ ตั้งอยู่บริเวณภายในที่ทำการจังหวัดทหารบกเพชรบุรี

2.8.2.2 **สภาวัฒนธรรม**

1. สภาวัฒนธรรมจังหวัด	1	แห่ง
2. สภาวัฒนธรรมอำเภอ	8	แห่ง
3. สภาวัฒนธรรมตำบล	10	แห่ง

2.8.2.3 **กลุ่มอาสาสมัครท้องถิ่นในการดูแลรักษาทางศิลปวัฒนธรรม (อส.มศ.)**

1. กลุ่ม อส.มศ.ที่จัดตั้ง ปี 2537	3	กลุ่ม
2. กลุ่ม อส.มศ.ที่จัดตั้ง ปี 2546	2	กลุ่ม

2.8.2.4 **ศูนย์วัฒนธรรม**

1. ศูนย์วัฒนธรรมจังหวัดเพชรบุรี	อยู่ที่สถาบันราชภัฏเพชรบุรี
2. ศูนย์วัฒนธรรมท้องถิ่นวัดภาคกลาง	อยู่ที่วัดมหาธาตุวรวิหาร
3. ศูนย์วัฒนธรรมโรงเรียนคงคาราม	อยู่ที่โรงเรียนคงคาราม

รูปที่ 2.7 แสดงวัฒนธรรมของชาวไทยทรงดำ

2.8.2.5 **แหล่งโบราณคดี (โบราณสถาน – โบราณวัตถุ)**

1. ปราสาทหินศิลาแลง วัดกำแพงแลง อำเภอเมืองเพชรบุรี
2. พระปรางค์ 5 ยอด วัดมหาธาตุวรวิหาร อำเภอเมืองเพชรบุรี
3. หอพระไตรปิฎก วัดใหญ่สุวรรณาราม อำเภอเมืองเพชรบุรี
4. บานประตูพระอุโบสถ วัดพลับพลาชัย อำเภอเมืองเพชรบุรี
5. เสาชิงช้า วัดเพชรพลี อำเภอเมืองเพชรบุรี
6. พระพุทธไสยาสน์ วัดพระนอน อำเภอเมืองเพชรบุรี
7. ฝาผนังพระอุโบสถ วัดเกาะแก้วสุทธาราม อำเภอเมืองเพชรบุรี
8. พระตำหนักศรเพชรปราสาท พระราชวังรามราชนิเวศน์ อำเภอเมืองเพชรบุรี
9. พระราชวังมฤคทายวัน ค่ายพระรามหก อำเภอชะอำ
10. พระพุทธรูปปางไสยาสน์ ถ้ำพระเขานางขวาง อำเภอชะอำ
11. โบสถ์ไม้สักจำหลักลาย วัดกุฎิบางเค็ม อำเภอเขาย้อย
12. พระอุโบสถ วัดท่าคอย อำเภอท่ายาง
13. พิพิธภัณฑ์ของโบราณ วัดบรรตาวาส(เขากระจิว) อำเภอท่ายาง

2.8.3 **การศึกษา** (ที่มา : สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาเพชรบุรี เขต 1 และ เขต 2)

จังหวัดเพชรบุรี มีสถาบันการศึกษาทุกระดับ ตั้งแต่ระดับอนุบาลจนถึงระดับอุดมศึกษา ทั้งที่เป็นของรัฐและเอกชน

ข้อมูลปีการศึกษา 2546 จังหวัดเพชรบุรีมีสถานศึกษาระดับก่อนประถมศึกษาประถมศึกษา และมัธยมศึกษา รวม 293 แห่ง จำนวน 3,089 ห้องเรียน จำนวนครู 4,632 คน นักเรียน 82,528 คน สำหรับการศึกษาระดับอาชีวศึกษาและอุดมศึกษาทุกสังกัดนั้น มีจำนวนทั้งสิ้น 9 แห่ง อาจารย์ 677 คน และนักศึกษาจำนวน 11,447 คน จำแนกตามเขตพื้นที่การศึกษาได้ดังนี้

2.8.3.1 **สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาเพชรบุรี เขต 1**

1. การศึกษาระดับก่อนประถมศึกษา ประถมศึกษา และมัธยมศึกษา รวม 139 แห่ง จำนวน 1,816 ห้องเรียน จำนวนครู 2,598 คน และนักเรียน 48,901 คน จำแนกออกตามสังกัดได้ดังนี้

ตารางที่ 2.8 แสดงรายละเอียดการศึกษาระดับก่อนประถม ประถมและมัธยมศึกษา

สังกัด (เดิม)	จำนวน โรงเรียน	จำนวน ห้องเรียน	จำนวนครู	จำนวน นักเรียน	ครู : นักเรียน
สามัญศึกษา	12	352	645	13,446	1 : 20
สปช.	108	1,024	1,262	17,976	1 : 14
การศึกษาเอกชน	15	350	548	13,757	1 : 25
ท้องถิ่น (เทศบาล)	4	90	143	3,722	1 : 26
รวม	139	1,816	2,598	48,901	1 : 18

2. การศึกษาระดับอาชีวศึกษา และอุดมศึกษาทุกสังกัด มีจำนวน 6 แห่ง อาจารย์ 547 คน นักศึกษา 10,468 คน แยกรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 2.9 แสดงรายละเอียดการศึกษาระดับอุดมศึกษา

สังกัด	จำนวน สถานศึกษา	จำนวนอาจารย์	จำนวนนักศึกษา
สนง.คณะกรรมการอุดมศึกษา สถาบันราชภัฏเพชรบุรี	1	296	5,203
กรมอาชีวศึกษา	3	207	4,103
สนง.คณะกรรมการการศึกษาเอกชน	2	44	1,162
รวม	6	547	10,468

2.8.3.2 **สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาเพชรบุรี เขต 2**

1. การศึกษาระดับก่อนประถมศึกษา ประถมศึกษา และมัธยมศึกษา รวม 154 แห่ง จำนวน 1,273 ห้องเรียน จำนวนครู 2,034 คน และนักเรียน 33,627 คน จำแนกออกตามสังกัดได้ ดังนี้

ตารางที่ 2.10 แสดงรายละเอียดการศึกษาระดับก่อนประถม ประถมและมัธยมศึกษา

สังกัด	จำนวน โรงเรียน	จำนวน ห้องเรียน	จำนวนครู	จำนวน นักเรียน	ครู : นักเรียน
สามัญศึกษา	12	266	439	7,573	1 : 17
สปช.	130	853	1,359	20,819	1 : 15
การศึกษาเอกชน	2	27	48	765	1 : 16
ท้องถิ่น (เทศบาล)	9	120	178	4,157	1 : 23
สังกัดอื่น (ตชด.)	1	7	10	313	1 : 31
รวม	154	1,273	2,034	33,627	1 : 17

2. การศึกษาระดับอาชีวศึกษา และอุดมศึกษาทุกสังกัด มีจำนวน 3 แห่ง อาจารย์ 130 คน และมีจำนวนนักศึกษา 979 คน แยกรายละเอียดได้ดังนี้

ตารางที่ 2.11 แสดงรายละเอียดการศึกษาระดับอุดมศึกษา

สังกัด	จำนวน สถานศึกษา	จำนวนอาจารย์	จำนวน นักศึกษา
สนง.คณะกรรมการอุดมศึกษา สถาบันราชภัฏเพชรบุรี	-	-	-
กรมอาชีวศึกษา	2	115	678
สนง.คณะกรรมการการศึกษาเอกชน	-	-	-
สถาบันอุดมศึกษาเอกชน (สังกัดทบวงหาวิทยาลัย)	1	15	301
รวม	3	130	979

2.8.4 **การสาธารณสุข** (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี. 2548 : 31)

ข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2548 มีสถานบริการสาธารณสุขของภาครัฐและเอกชน ดังนี้

2.8.4.1 **สถานพยาบาลภาครัฐ /เอกชน**

1. สถานพยาบาลของรัฐ ประกอบด้วย โรงพยาบาลทั่วไป 1 แห่ง (395 เตียง)

- โรงพยาบาลชุมชน 7 แห่ง (ขนาด 60 เตียง 1 แห่ง ขนาด 30 เตียง 6 แห่ง)
- โรงพยาบาลของรัฐสังกัดอื่น (กระทรวงกลาโหม) 1 แห่ง 10 เตียง
- ศูนย์สุขภาพชุมชน 130 แห่ง
- ศูนย์บริการสาธารณสุขของเทศบาล 2 แห่ง

2. สถานพยาบาลเอกชน แบ่งเป็น 2 ประเภท

2.1 ประเภทรับผู้ป่วยไว้ค้างคืนมี

- โรงพยาบาลเอกชน 3 แห่ง รวม 250 เตียง
- สถานพยาบาล 2 แห่ง รวม 36 เตียง

2.2 ประเภทไม่รับผู้ป่วยไว้ค้างคืน มี

- คลินิกเวชกรรม 67 แห่ง
- คลินิกทันตกรรม 11 แห่ง
- คลินิกการพยาบาลและการผดุงครรภ์ 44 แห่ง
- คลินิกการแพทย์แผนไทย 6 แห่ง

ประเภทบุคลากรสาธารณสุขภาคเอกชน เฉพาะผู้ป่วยที่รับไว้ค้างคืน

แพทย์	26	คน
ทันตแพทย์	2	คน
เภสัชกร	9	คน
พยาบาลวิชาชีพและพยาบาลเทคนิค	73	คน

2.8.4.2 **บุคลากรสาธารณสุข**

บุคลากรสาธารณสุขทั้งภาครัฐและภาคเอกชน มีแพทย์ 104 คน ทันตแพทย์ 23 คน เภสัชกร 62 คน พยาบาลวิชาชีพและพยาบาลเทคนิค 906 คน

ตารางที่ 2.12 แสดงจำนวนและอัตราส่วนของบุคลากรสาธารณสุขภาครัฐ/เอกชนต่อประชากรที่รับผิดชอบ

ประเภทบุคลากร	ภาครัฐ		เอกชน	รวม	อัตราส่วนต่อประชากร
	สังกัด สธ.	สังกัดอื่น			
แพทย์	77	1	26	104	1 : 4,548
ทันตแพทย์	20	1	2	23	1 : 20,564
เภสัชกร	52	1	9	62	1 : 7,629
พยาบาลวิชาชีพ+เทคนิค	829	4	73	906	1 : 522

หมายเหตุ : ใช้ฐานประชากรจากการสำรวจ ณ 30 เมษายน 2548 เท่ากับ 472,982

2.8.4.3 **ข้อมูลสถานะสุขภาพ ปี** 2545 - 2547

ตารางที่ 2.13 แสดงข้อมูลสถานะสุขภาพ

รายการ	พ.ศ.2545		พ.ศ.2546		พ.ศ.2547	
	จำนวน	อัตรา	จำนวน	อัตรา	จำนวน	อัตรา
การเกิดมีชีพ	4,924	10.75	4,759	10.34	4,960	10.75
การตาย	3,343	7.30	3,306	7.18	3,283	7.11
มารดาตาย	-	-	-	-	-	-
ทารกตาย	42	9.95	36	7.56	42	8.47
การเพิ่มตามธรรมชาติ	1,581	0.35	1,453	0.32	1,677	0.36

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลข่าวสาธารณสุข สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์

ประชากรกลางปี 2545 เท่ากับ 457,968

2546 เท่ากับ 460,191

2547 เท่ากับ 461,539

อัตราเกิด = จำนวนเกิด *1000/จำนวนประชากรกลางปี

อัตราตาย = จำนวนตาย *1000/จำนวนประชากรกลางปี

อัตรามารดาตาย = จำนวนมารดาตาย *1000/จำนวนเกิดมีชีพ

อัตราทารกตาย = จำนวนทารกตาย *1000/จำนวนเกิดมีชีพ

อัตราเพิ่มธรรมชาติ = อัตราเกิด – อัตราตาย (คิดเป็นร้อยละ)

2.8.5 **ขนบธรรมเนียมประเพณี วัฒนธรรม และเอกลักษณ์ท้องถิ่น**

จังหวัดเพชรบุรี มีขนบธรรมเนียมประเพณี วัฒนธรรม และการละเล่นพื้นบ้านที่นิยมปฏิบัติสืบทอดกันมาแต่โบราณจนถึงปัจจุบัน รวมทั้งเอกลักษณ์ท้องถิ่น ที่สำคัญ ดังนี้

2.8.5.1 **ขนบธรรมเนียมประเพณีวัฒนธรรม และการละเล่นพื้นบ้าน**

1. **งานพระนครคีรีเมืองเพชร** จัดขึ้นเป็นประจำทุกปี เริ่มในวันศุกร์สัปดาห์แรกของเดือนกุมภาพันธ์ รวม 10 วัน 10 คืน เพื่อรำลึกถึงความสำคัญของประวัติศาสตร์เมืองเพชร ตลอดจนเพื่อเผยแพร่สิ่งที่ดีงามในทุกด้านให้เป็นที่รู้จักกันอย่างแพร่หลาย มีกิจกรรมที่น่าสนใจ เช่น การแสดงและสาธิตงานศิลปวัฒนธรรมพื้นบ้าน การแข่งขันวัวเทียมเกวียน เป็นต้น ในช่วงของจัดงานจะมีการประดับไฟบนเขาวัง สวยงามเป็นอย่างมาก

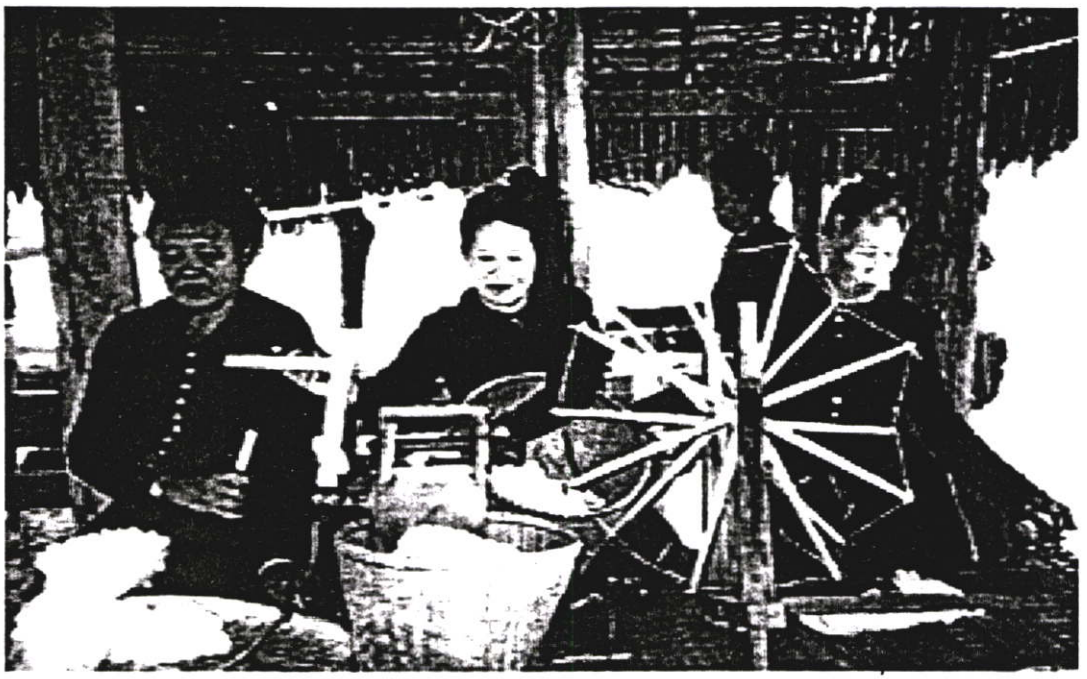
รูปที่ 2.8 งานประเพณีพระนครคีรีเมืองเพชร

2. **ประเพณีวัวลานหรือวัวระดอก** การเล่นวัวลานมีวิวัฒนาการมาจากการใช้วันข้าวเพราะลักษณะลานนวดข้าวเป็นวงกลม วิธีการนวดข้าวนั้น วัวที่อยู่ใกล้จุดศูนย์กลาง

รูปที่ 2.9 แสดงวัวลาน

ไม่ต้องใช้กำลังและฝีเท้ามากเพราะอยู่ในช่วงหมุนรอบสั้น แต่วัวตัวที่อยู่นอกสุดอยู่ห่างจากจุดศูนย์กลางมาก ระยะทางที่ต้องหมุนจะยาวกว่าจึงต้องเลือกวัวตัวที่มีกำลังและฝีเท้าดี ด้วยเหตุนี้เกษตรกรจึงคิดการเล่นวัวลานขึ้นมาเพื่อความสนุกสนานประกวดว่าวัวของใครจะมีฝีเท้า และกำลังดีกว่ากันและยังมีผลต่อการค้าขายวัวใช้งานอีกด้วยเพราะวัวที่ชนะการเล่นวัวลานจะมีผู้สนใจซื้อในราคาสูง

3. **วัวเทียมเกวียน** เมืองเพชรบุรีได้จัดให้มีการประกวดวัวเทียมเกวียนขึ้นทุก ๆ ปี ในช่วงของการจัดงานพระนครคีรี – เมืองเพชร เพื่ออนุรักษ์การละเล่นพื้นบ้านและสืบทอดประเพณี ชาวบ้านนิยมนำวัวมาประกวดเพราะมีความหมายว่า วัวที่มีความสมบูรณ์จะเป็นเครื่องบ่งบอกถึงฐานะความเป็นอยู่ของผู้เป็นเจ้าของ ลักษณะการประกวดวัวเทียมเกวียนจะประกวดครั้งละ 1 คู่ กล่าวคือ วัวจำนวน 2 ตัวต่อเกวียน 1 เล่ม หรืออาจจะประกวดทั้งสองคู่ก็มี ขึ้นอยู่กับความเหมาะสม การเดินของวัวในระหว่างที่เดินประกวดจะมีเสาหลักปักไว้เป็นคู่ ๆ วัวเทียมเกวียนจะต้องเดินให้ครบ 3 รอบ และห้ามวัวเดินชนเสาหลัก ในระหว่างที่เดินอาจจะมีดนตรีบรรเลงเพื่อความสนุกสนานด้วย



รูปที่ 2.10 แสดงการจักรสานของชาวไทยทรงดำ

4. **ละครชาตรี** เป็นละครรำที่เก่าแก่ที่สุด ได้รับวัฒนธรรมจากละครของอินเดียเข้ามาสู่เมืองเพชรบุรี ตั้งแต่เมื่อใดไม่ปรากฏหลักฐาน มีเพียงประวัติว่า หม่อมเมืองซึ่งเป็นหม่อมในรัชกาลที่ 5 เป็นคนเพชรบุรี ด้วยเป็น ผู้มีความสามารถในการละเล่นละครชาตรี จึงมักเล่นถวายหน้าพระที่นั่งทุกครั้งที่เสด็จมาจนได้รับพระราชทานบริเวณ "หน้าพระลาน" เพื่อเป็นที่แสดงละครเป็นประจำ ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 มีผู้นำละครนอกมาประสมกับละครชาตรี เรียกว่า ละครเข้าเครื่อง หรือละครชาตรีเครื่องใหญ่ เป็นละครที่รวมศิลปะการร้อง และการรำเข้าด้วยกัน และได้แพร่หลายมาจนถึงปัจจุบัน

5. **ไทยทรงดำ** หรือไทยดำ หรือ ไทยโซ่ง หรือ ลาวโซ่ง เป็นชื่อกลุ่มชนเผ่าไทยกลุ่มหนึ่งในท้องถิ่นจังหวัดเพชรบุรี ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในอำเภอเขาย้อย อาชีพหลักของชาวไทยทรงดำ คือทำนาทำไร่ หาของป่า และจับสัตว์ป่า นอกจากนี้ยังมีความสามารถเป็นพิเศษในการจับปลาตามห้วย หนอง ลำคลอง ส่วนอาชีพรอง คือ อาชีพจักสาน โดยเฉพาะการจักสานหลักหรือเข่ง ภาษาของชาวไทยทรงดำ มีลักษณะคล้ายกับภาษาไทยอื่นๆ ทั่วไป แต่มีลักษณะเฉพาะในการออกเสียงและศัพท์เฉพาะบางคำและมีอักษรเขียนของตนเอง ซึ่งปัจจุบันมีผู้อ่านได้น้อยลง ทรงผมเป็นเอกลักษณ์ อีกอย่างหนึ่งที่น่าสนใจโดยเฉพาะทรงผมของผู้หญิงมีถึง 8 แบบ แต่ละแบบจะบ่งบอกถึงสถานภาพของสตรีผู้นั้น

6. **การแข่งเรือยาว** ประเพณีการแข่งขันเรือยาวของจังหวัดเพชรบุรี นิยมเล่นกันตามวัดต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเพชรบุรี ตั้งแต่กลางเดือน 11 ถึงกลางเดือน 12 ซึ่งในวันแข่ง

เรือยาวจะเป็นวันเดียวกับที่เจ้าภาพนำผ้ากฐินทอด ณ วัดนั้น การแข่งเรือจะมีขึ้นในเวลาประมาณเที่ยง แข่งขันเป็นคู่ ๆ เรื่อยไป เรือยาวลำใดชนะก็จะได้รางวัล สมัยก่อนรางวัลไม่กำหนดแน่นอน ส่วนมากจะเป็นผ้าแถบ ผ้าแพรสีต่าง ๆ โดยจะใช้ผูกหัวเรือหรือมอบกับฝีพายหญิงที่นั่งพายคู่อยู่ส่วนหัวเรือ ซึ่งจะมี 4 คู่ 5 คู่ หรือมากกว่านั้น หรืออาจเป็นผ้าขาวม้า ซึ่งนิยมมอบให้กับฝีพายผู้ชาย ซึ่งอาจมี 8 คู่ 10 คู่ นั่งอยู่ส่วนท้ายเรือ

7. **เห่เรือบก** เป็นการดัดแปลงจากการเห่เรือน้ำซึ่งเป็นประเพณีดั้งเดิมของชาวเพชรบุรี การเห่เรือบกเริ่มมากว่า 20 ปี ต่อมาภายหลังจากสร้างเขื่อนเพชรปิดกั้นแม่น้ำเพชรบุรีที่อำเภอท่ายางเป็นผลให้แม่น้ำเพชรบุรี แห้งขอดลง และส่วนตอนกลางแม่น้ำก็ตื้นเขิน ไม่เหมาะแก่การเห่เรือน้ำเหมือนในอดีต ผู้เคยเล่นเรือน้ำจึงคิดดัดแปลงลักษณะของการเห่เรือน้ำมาเล่นบนบก โดยเอาเนื้อร้องและทำนองมาประยุกต์ให้เหมาะสมกับท่าทางของฝีพายขณะเดินเห่ ผู้เล่นมีทั้งหญิงและชายซึ่งเป็นทั้งฝีพายและลูกคู่ ส่วนเรือที่จำลองจะประดับประดาสวยงามมาก เนื้อความที่ใช้เห่เรือบกจะเริ่มด้วย บทไหว้ครู บทเกริ่น บทเกี้ยวพาราสี บทชมนกชมไม้ มีข้อสังเกตว่าไม่มีบทว่าโต้ตอบกัน ต้นเสียงจะเห่บทเพลงไปเรื่อยๆ เมื่อเห็นว่าสมควรแก่เวลาก็จะเห่บทอำลาและอวยพรให้ผู้ชม

2.8.6 เอกลักษณ์ของท้องถิ่น

1. **เขาวัง** ในสมัยโบราณนิยมเรียกกันว่า "เขาสมน" ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของพระนครคีรีซึ่งเป็นพระราชวังบนเขาสูง นับเป็นเอกลักษณ์ของเมืองเพชรบุรีเช่นเดียวกับต้นตาลโตนด กล่าวได้ว่าหากมีโอกาสมาเมืองเพชรบุรีแล้วไม่ได้ขึ้นเขาวัง ก็ดูเหมือนยังมาไม่ถึงเมืองเพชรบุรี

ในสมัยรัตนโกสินทร์ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จฯมาที่เมืองเพชรบุรีและทรงพอพระราชหฤทัยกับธรรมชาติบนเขาแห่งนี้ จึงโปรดเกล้าฯให้สร้างพระราชวังขึ้นเพื่อเป็นที่สำหรับแปรพระราชฐาน มาประทับพักผ่อน ในครั้งนั้นเจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ (ช่วง บุนนาค) เป็นแม่กองในการก่อสร้าง และเมื่อสำเร็จแล้ว โปรดเกล้าฯ พระราชทานนามว่า "พระราชวังพระนครคีรี" ส่วนเขาลูกนี้ก็พระราชทานชื่อให้ใหม่ว่า "เขามหาสวรรค์"

2. **ต้นตาล** จังหวัดเพชรบุรีมีต้นตาลมากที่สุดในประเทศไทย ดังปรากฏหลักฐานจาก "นิราศเมืองเพชรบุรี" ของสุนทรภู่ ความตอนหนึ่งว่า "ทุกประเทศเขตแคว้นแดนพริบพรี เหมือนจะชี้ไปไม่พ้นแต่ต้นตาล"" ด้วยเหตุนี้ ต้นตาลจึงกลายเป็นเอกลักษณ์ของจังหวัดเพชรบุรี คู่กับเขาวัง หรือพระนครคีรี ปรากฏเป็นตราและธงประจำจังหวัดเพชรบุรี สืบมาจนถึงทุกวันนี้

ต้นตาลเมืองเพชรบุรีให้ผลผลิตน้ำตาลโตนดที่ดีที่สุดมาตั้งแต่สมัยโบราณตราบจนถึงปัจจุบัน จึงมีชื่อเสียงติดปากคนทั่วไปว่า "น้ำตาลเพชรบุรี" เพราะมีรสหวาน หอมอร่อย รสชาติกลมกล่อมชวนรับประทาน จนเป็นที่มาของคำว่า "หวานเหมือนน้ำตาลเมืองเพชร" โดยทั่วไปตามชนบทชาวนาจะปลูกข้าวและทำตาลควบคู่กันไป ส่วนใหญ่จะนิยมปลูกต้นตาลไว้บริเวณคันนา

บริเวณที่มีต้นตาลมากที่สุดของจังหวัดเพชรบุรี ได้แก่ ท้องทุ่งตำบล หนองไม้เหลือง ตำบลโตนดหลาย ตำบลไร่ส้ม ตำบลโรงเข้ เป็นต้น ในท้องที่เหล่านี้เมื่อมองผ่านต้นตาลจะมองไม่เห็นท้องฟ้าอีกด้านหนึ่ง แต่ปัจจุบันเนื่องจากมีการทำนา 2 ครั้ง เป็นผลให้ต้นตาลปรับสภาพไม่ทันเพราะพื้นที่มีน้ำมากเกินไปเนื่องจากกลายเป็นพื้นที่ที่มีน้ำท่วมขัง ต้นตาลไม่ได้พักตัวที่เรียกว่า"แต่งตัว" ในที่สุดก็ต้องยืนตายภายในเวลาไม่นาน ปัจจุบันจำนวนต้นตาลจึงลดลงบ้าง

3. **ชมพู่เพชร** เป็นผลไม้ที่เป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่น ซึ่งชาวเพชรบุรีมีความภาคภูมิใจ โดยเฉพาะรสชาติที่หวานกรอบ อร่อย แตกต่างไปจากชมพู่พันธุ์อื่น ๆ หรือแม้แต่จะนำพันธุ์ของชมพู่เพชรไปปลูกที่อื่นคุณภาพก็จะไม่ดีเท่ากับปลูกที่เมืองเพชรบุรี ดังนั้นการปลูกชมพู่เพชรจึงทำรายได้ให้แก่เกษตรกรจำนวนมากความเป็นมาของการปลูกชมพู่เพชรนั้น ปรากฏเรื่องเล่าต่อกันมาว่า นายหรั่ง แซ่โค้ว เกิดเมื่อปี พ.ศ.2358 ตั้งบ้านเรือนอยู่ริมน้ำเมืองเพชรบุรี ฝั่งตรงข้ามวัดขุนตรา ซึ่งเดิมเรียกกันว่า "บ้านสะพานยายนม" นายหรั่ง มีอาชีพค้าน้ำตาลทางเรือระหว่างจังหวัดเพชรบุรี – กรุงเทพฯ ต่อมานายหรั่งได้นำกิ่งตอนพันธุ์ชมพู่เพชรมา 3 กิ่ง ไม่ปรากฏว่ามาจากสวนแห่งใด ชมพู่เพชรทั้ง 3 กิ่งนี้ เป็นชมพู่เพชรรุ่นแรกที่นำมาปลูกในบริเวณแม่น้ำเพชรบุรี ซึ่งริมน้ำมีดินดี มีความร่วนซุย น้ำท่วมถึง มีปุ๋ยและอินทรีย์วัตถุอุดมสมบูรณ์ที่เรียกว่า "น้ำไหลทรายมูล" มาทับถมอยู่ไม่ขาด เหตุนี้ชมพู่เพชรจึงเจริญเติบโตงอกงามให้ผลดีสีสวยและมีรสชาติอร่อย แตกต่างไปจากชมพู่เขียวที่มีอยู่เดิม ต่อมามีผู้ขอขยายพันธุ์ชมพู่เพชรไปปลูกบ้างแต่เจ้าของไม่ประสงค์จะให้ขยายกิ่งพันธุ์ชมพู่เพชรไปปลูกแพร่หลาย ดังนั้นในระยะแรกชมพู่เพชรทั้งสามต้น จึงยังไม่ได้แพร่พันธุ์ไปปลูกในที่แห่งใด อย่างไรก็ตาม ต่อมาช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้มีการขยายตอนกิ่งชมพู่เพชรออกจำหน่ายให้กับคนที่ต้องการในราคาประมาณกิ่งละ 200 - 250 บาท ซึ่งนับว่าเป็นราคาที่แพงมากในสมัยนั้น และภายหลังจาก พ.ศ.2500 เป็นต้นมา กิ่งชมพู่เพชรก็เป็นที่แพร่หลายไปอย่างกว้างขวางในทุกพื้นที่ของจังหวัดเพชรบุรี

4. **แม่น้ำเพชรบุรี** หรือที่นิยมเรียกกันทั่วไปว่า "น้ำเพชร" เป็นธรรมชาติมีต้นน้ำจากทิวเขาตะนาวศรี ซึ่งแบ่งเขตแดนระหว่างไทยกับประเทศสหภาพพม่า ไหลผ่านพื้นที่ในเขตอำเภอท่ายาง อำเภอบ้านลาด วัดท่าไชย อำเภอเมืองเพชรบุรี และลงสู่ทะเลอ่าวไทยที่อำเภอบ้านแหลมทางด้านทิศเหนือของจังหวัด น้ำเพชร มีความสำคัญในฐานะที่เป็นศักดิ์สิทธิ์ที่ใช้ในการพระราชพิธีสำคัญต่าง ๆ เช่น พระราชพิธีบรมราชาภิเษก พระราชพิธีถือน้ำพระพิพัฒน์สัตยา ฯลฯ ความสำคัญอีกประการหนึ่งคือ เป็นน้ำเสวยในพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวราชกาลที่ 4 สืบมา จนกระทั่งยกเลิกไปใน พ.ศ.2465 ตรงกับรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ในอดีตกล่าวกันว่า น้ำเพชรมีรสอร่อย ใสสะอาด และจืดสนิท จึงถือได้ว่าน้ำเพชรเป็นเอกลักษณ์ของเมืองเพชรบุรีอีกประการที่หนึ่งที่ชาวเพชรบุรีภาคภูมิใจ

2.9 การสาธารณูปโภค

2.9.1 **การประปา** (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี. 2548 : 40)

สำนักงานประปาเพชรบุรีเป็นหน่วยงานในสังกัดการประปาส่วนภูมิภาค กระทรวงมหาดไทยมีสถานีผลิตน้ำ 2 แห่ง และสถานีจ่ายน้ำ 4 แห่ง คือ

2.9.1.1 **สถานีผลิตน้ำ**

1. สถานีผลิตน้ำบ้านลาด อำเภอเมืองเพชรบุรี กำลังผลิต 1,700 ลูกบาศก์เมตร/ชั่วโมง ใช้น้ำในการผลิตจากแม่น้ำเพชรบุรี ซึ่งผลิตจ่ายน้ำให้กับผู้ใช้น้ำอำเภอเมืองเพชรบุรี และอำเภอ บ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี และตำบลยี่สาร อำเภออัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม

2. สถานีผลิตน้ำนายาง อำเภอชะอำ กำลังผลิต 200 ลูกบาศก์เมตร/ชั่วโมง ใช้น้ำในการผลิตจากคลองชลประทาน ผลิตและจ่ายน้ำให้แก่ผู้ใช้น้ำในอำเภอชะอำ และอำเภอท่ายาง

2.9.1.2 **สถานีจ่ายน้ำ**

1. สถานีจ่ายน้ำเพชรบุรีเก่า (วังบ้านปืน) รับน้ำจากสถานีผลิตน้ำบ้านลาด และสูบจ่ายน้ำให้กับอำเภอบ้านแหลม

2. สถานีจ่ายน้ำบ้านแหลม รับน้ำจากสถานีจ่ายน้ำเพชรบุรีเก่า (วังบ้านปืน) และสูบจ่ายน้ำให้กับตำบลยี่สารและตำบลบางตะบูน

3. สถานีจ่ายน้ำบางขุนไทร ไม่ได้ทำการสูบจ่ายน้ำ (รับน้ำโดยตรงจากสถานีจ่ายน้ำบ้านลาด)

4. สถานีจ่ายน้ำหาดเจ้าสำราญ ไม่ได้ทำการสูบจ่ายน้ำ (รับน้ำโดยตรงจากสถานีจ่ายน้ำบ้านลาด)

- มีกำลังการผลิตน้ำเฉลี่ยรวม 98,523 ลูกบาศก์เมตร/เดือน
- อัตราการจ่ายน้ำเฉลี่ยรวม 972,323 ลูกบาศก์เมตร/เดือน
- มีผู้ใช้น้ำรวม 29,289 ราย แยกเป็น
- อำเภอเมืองเพชรบุรี 21,428 ราย
- อำเภอบ้านแหลม 5,507 ราย
- อำเภอชะอำและอำเภอท่ายาง 1,177 ราย
- ให้บริการน้ำประปาดื่มได้ในเขตเทศบาล ตำบลท่าราบ และตำบลคลองกระแชง

2.9.2 **การไฟฟ้า** (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี. 2548 : 41)

สถานะการให้บริการประชาชนด้านสาธารณูปโภคพลังงานไฟฟ้า ในความรับผิดชอบของการไฟฟ้าส่วน ภูมิภาคจังหวัดเพชรบุรี มีรายละเอียดดังนี้

1. จำนวนผู้ใช้ไฟทั้งหมด 123,002 ราย 682 หมู่บ้าน 91 ตำบล 8 อำเภอ มีผู้ใช้ไฟพื้นที่จังหวัดเพชรบุรี รับบริการไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอหัวหิน จำนวน 1 ตำบล 10 หมู่บ้าน

2. ปริมาณหน่วยจำหน่ายประจำเดือนพฤษภาคม 2548 มีจำนวนทั้งสิ้น 74.634 ล้านหน่วย

3. ระบบจำหน่ายแรงสูง 3,037.882 กิโลเมตร

4. ระบบจำหน่ายแรงต่ำ 4,456.886 กิโลเมตร

มีสถานีจ่ายไฟ 5 สถานี ได้แก่ เพชรบุรี,เขาย้อย,แก่งกระจาน,ชำอำ 1 และชะอำ 2

2.9.3 **การสื่อสารไปรษณีย์** (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี. 2548 : 41)

จังหวัดเพชรบุรีมีที่ทำการไปรษณีย์ จำนวน 10 แห่ง ทั้ง 10 แห่งสามารถให้บริการโทรศัพท์สาธารณะระหว่างประเทศได้ นอกจากนี้ยังมีที่ทำการไปรษณีย์อนุญาตรวม 22 แห่ง และมีสำนักงานบริการโทรคมนาคม 2 แห่ง (สาขาเพชรบุรี และสาขาชะอำ)

2.9.4 **สถานีวิทยุ** (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี. 2548 : 41)

จังหวัดเพชรบุรีมีสถานีวิทยุกระจายเสียง 1 แห่ง ตั้งอยู่ที่อำเภอเมืองเพชรบุรี คือ สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัดเพชรบุรี ระบบ FM คลื่นความถี่ 95.75 MHZ สามารถส่งกระจายเสียงครอบคลุมพื้นที่จังหวัดเพชรบุรีและจังหวัดใกล้เคียง

2.9.5 **โทรศัพท์** (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี. 2548 : 42)

ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2548 จังหวัดเพชรบุรีมีสถานะการให้บริการโทรศัพท์ ดังนี้

2.9.5.1 สำนักงานบริการโทรศัพท์ 5 แห่ง ได้แก่ สำนักงานบริการโทรศัพท์เพชรบุรี อำเภอท่ายาง อำเภอชะอำ อำเภอบ้านแหลม และอำเภอเขาย้อย

2.9.5.2 ศูนย์บริการลูกค้า 5 แห่ง ได้แก่ ศูนย์บริการลูกค้าสาขาเพชรบุรี,ศูนย์บริการลูกค้าสาขาท่ายาง, ศูนย์บริการลูกค้าสาขาชะอำ, ศูนย์บริการลูกค้าสาขาบ้านแหลม และศูนย์บริการลูกค้าสาขาเขาย้อย

2.9.5.3 ชุมสายโทรศัพท์ จำนวน 65 แห่ง

ทศท. 35 แห่ง TT&T 30 แห่ง

2.9.5.4 เลขหมายให้บริการ (ผู้ใช้และสาธารณะ) จำนวน 50,238 เลขหมาย

ทศท. 25,552 เลขหมาย TT&T 24,686 เลขหมาย

2.9.5.5 เลขหมายโทรศัพท์ที่มีผู้ใช้ จำนวน 43,894 เลขหมาย

ทศท. 23,816 เลขหมาย TT&T 20,078 เลขหมาย

2.9.5.6 เลขหมายว่าง เพื่อใช้สำรองหรือให้เช่า จำนวน 5,741 เลขหมาย

ทศท. 1,133 เลขหมาย TT&T 4,608 เลขหมาย

2.9.6 **หนังสือพิมพ์** (ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี. 2548 ; 42)

หนังสือพิมพ์ท้องถิ่นในจังหวัดเพชรบุรี มี 3 ฉบับ สำนักงานตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอเมืองเพชรบุรี และออก เดือนละ 2 ครั้ง ได้แก่

1. หนังสือพิมพ์เพชรภูมิ
2. หนังสือพิมพ์สาส์นมวลชน
3. หนังสือพิมพ์ปฏิรูป

2.9.7 **เคเบิ้ลทีวี**

1. หจก.เพชรบุรีเคเบิ้ลทีวี	ตั้งอยู่ที่อำเภอเมืองเพชรบุรี
2. บริษัท เมืองเพชรเคเบิ้ลทีวี จำกัด	ตั้งอยู่ที่อำเภอท่ายาง
3. บริษัท ชาลีชะอำคอมเมอเชียล จำกัด	ตั้งอยู่ที่อำเภอชะอำ

2.9.8 **ผู้สื่อข่าวทีวีประจำจังหวัดเพชรบุรี**

จังหวัดเพชรบุรีมีผู้สื่อข่าวโทรทัศน์ประจำจังหวัดเพชรบุรีครบทุกช่อง ได้แก่ ไทยทีวีสีช่อง 3, สถานีวิทยุโทรทัศน์กองทัพบกช่อง 5 และช่อง 7 , ไอทีวี , ไทยทีวีสีช่อง 9 อ.ส.ม.ท. และสถานีวิทยุโทรทัศน์ช่อง 11

2.10 การชลประทาน

จังหวัดเพชรบุรีมีพื้นที่เกษตรกรรมที่ได้รับประโยชน์จากการชลประทานคิดเป็นร้อยละ 73 ของพื้นที่เกษตรกรรมทั้งหมด มีโครงการชลประทานสำคัญ ๆ ที่ดำเนินการจัดหาน้ำให้กับเกษตรกรเพื่อใช้ประโยชน์ในการประกอบอาชีพและการอุปโภคบริโภค ดังนี้

2.10.1 **อ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่** จำนวน 1 แห่ง ได้แก่

เขื่อนแก่งกระจาน ตั้งอยู่ที่อำเภอแก่งกระจาน สามารถเก็บกักน้ำได้ 710 ล้านลูกบาศก์เมตร

2.10.2 **อ่างเก็บน้ำขนาดกลาง** จำนวน 12 แห่ง ดังนี้

1. อ่างเก็บน้ำห้วยตะแปดตั้งอยู่ที่อำเภอชะอำสามารถเก็บกักน้ำได้ 4.0 ล้านลูกบาศก์เมตร

2. อ่างเก็บน้ำห้วยทรายตั้งอยู่ที่อำเภอชะอำ สามารถเก็บกักน้ำได้ 1.95 ล้านลูกบาศก์เมตร

3. อ่างเก็บน้ำบ้านทุ่งขามตั้งอยู่ที่อำเภอชะอำ สามารถเก็บกักน้ำได้ 8.0 ล้านลูกบาศก์เมตร

4. อ่างเก็บน้ำห้วยพุหวายตั้งอยู่ที่อำเภอชะอำสามารถเก็บกักน้ำได้ 0.8 ล้านลูกบาศก์เมตร

5. อ่างเก็บน้ำโป่งทะลุ ตั้งอยู่ที่อำเภอชะอำ สามารถเก็บกักน้ำได้ 0.81 ล้านลูกบาศก์เมตร

6. อ่างเก็บน้ำหุบกระพงตั้งอยู่ที่อำเภอชะอำ สามารถเก็บกักน้ำได้ 0.26 ล้านลูกบาศก์เมตร

7. อ่างเก็บน้ำห้วยวังยาวตั้งอยู่ที่อำเภอท่ายาง สามารถเก็บกักน้ำได้ 0.265 ล้านลูกบาศก์เมตร

8. อ่างเก็บน้ำห้วยสามเขา ตั้งอยู่ที่อำเภอท่ายาง สามารถเก็บกักน้ำได้ 3.4 ล้านลูกบาศก์เมตร

9. อ่างเก็บน้ำบ้านกระหว่าง3ตั้งอยู่ที่อำเภอแก่งกระจานสามารถเก็บกักน้ำได้ 6.0 ล้านลูกบาศก์ เมตร

10. ฝายทดน้ำห้วยป่าแดงตั้งอยู่ที่อำเภอแก่งกระจานสามารถเก็บกักน้ำได้ 0.03 ล้านลูกบาศก์เมตร

11.อ่างเก็บน้ำห้วยสงสัยตั้งอยู่ที่อำเภอแก่งกระจานสามารถเก็บกักน้ำได้ 4.054 ล้านลูกบาศก์เมตร

12. อ่างเก็บน้ำห้วยพุน้อยตั้งอยู่ที่อำเภอท่ายาง สามารถเก็บกักน้ำได้ 0.315 ล้านลูกบาศก์เมตร

2.10.3 **แหล่งน้ำขนาดเล็ก** จำนวน 6 ประเภท ดังนี้

1. อ่างเก็บน้ำขนาดเล็กตามพระราชดำริ จำนวน 22 แห่ง สามารถเก็บกักน้ำได้ 11.45 ล้านลูกบาศก์เมตร

2. อ่างเก็บน้ำขนาดเล็กตาม พน. หรือ กชช. จำนวน 60 แห่ง สามารถเก็บกักน้ำได้ 21.31 ล้านลูกบาศก์เมตร

3. ศูนย์บริการเกษตรเคลื่อนที่ จำนวน 98 แห่ง สามารถเก็บกักน้ำได้ 0.63 ล้านลูกบาศก์เมตร

4. ขุดลอกหนองน้ำธรรมชาติ จำนวน 26 แห่ง สามารถเก็บกักน้ำได้ 0.52 ล้านลูกบาศก์เมตร

5. แหล่งน้ำในไร่นาตามแผนปกติ จำนวน 589 บ่อ สามารถเก็บกักน้ำได้ 0.74 ล้านลูกบาศก์เมตร

6. แหล่งน้ำในไร่นาตามแผนปรับโครงสร้างและระบบการผลิตการเกษตร จำนวน 308 บ่อ สามารถเก็บกักน้ำได้ 0.74 ล้านลูกบาศก์เมตร

สำหรับโครงการฯหรือหน่วยงานชลประทานที่มีพื้นที่รับผิดชอบในเขตจังหวัดเพชรบุรีมีดังนี้

1. โครงการชลประทานจังหวัดเพชรบุรี ตั้งอยู่ที่ 77/15 หมู่ที่10 ตำบลท่ายาง อำเภอท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี

2. โครงการส่งน้ำและบำรุงรักษาเพชรบุรี ตั้งอยู่ที่ หมู่ที่ 6 ตำบลท่าคอย อำเภอท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี

3. โครงการส่งน้ำและบำรุงรักษาราชบุรีฝั่งขวา ตั้งอยู่ที่ 179 หมู่ที่ 7 ตำบลอ่างทอง อำเภอเมืองราชบุรี จังหวัดราชบุรี

4. โครงการก่อสร้าง 1/14 ตั้งอยู่ที่ หมู่ที่ 5 ตำบลหนองหญ้าปล้อง อำเภอหนองหญ้าปล้อง จังหวัดเพชรบุรี

5. โครงการปฏิบัติคันคูน้ำที่ 14 ตั้งอยู่ที่ 175 หมู่ที่ 6 ตำบลท่าคอย อำเภอท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี

6. สำนักงานจัดรูปที่ดินจังหวัดเพชรบุรี ตั้งอยู่ที่ 76 หมู่ที่4 ตำบลหนองปรุง อำเภอเขาย้อย จังหวัดเพชรบุรี

7. สถานีทดลองการใช้น้ำชลประทานที่ 6 ตั้งอยู่ที่ ตำบลดอนขุนห้วย อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี

8. หมวดปฏิบัติการเครื่องจักรกลสูบน้ำ จังหวัดเพชรบุรี ตั้งอยู่ที่ หมู่ที่ 10 ตำบลท่าแล้ง อำเภอท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี

2.11 การคมนาคมขนส่ง

จังหวัดเพชรบุรี เป็นจังหวัดที่มีเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อกับภาคใต้และภูมิภาคภาคอื่น ๆ ของประเทศการเดินทางเข้าสู่จังหวัดทำได้หลายทาง ดังนี้

2.11.1 **ทางรถยนต์** สามารถเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวได้ 2 เส้นทาง คือ

- เส้นทางกรุงเทพฯ(ปิ่นเกล้า-นครชัยศรี) – นครปฐม – ราชบุรี - เพชรบุรี ระยะทางประมาณ 166 กิโลเมตร

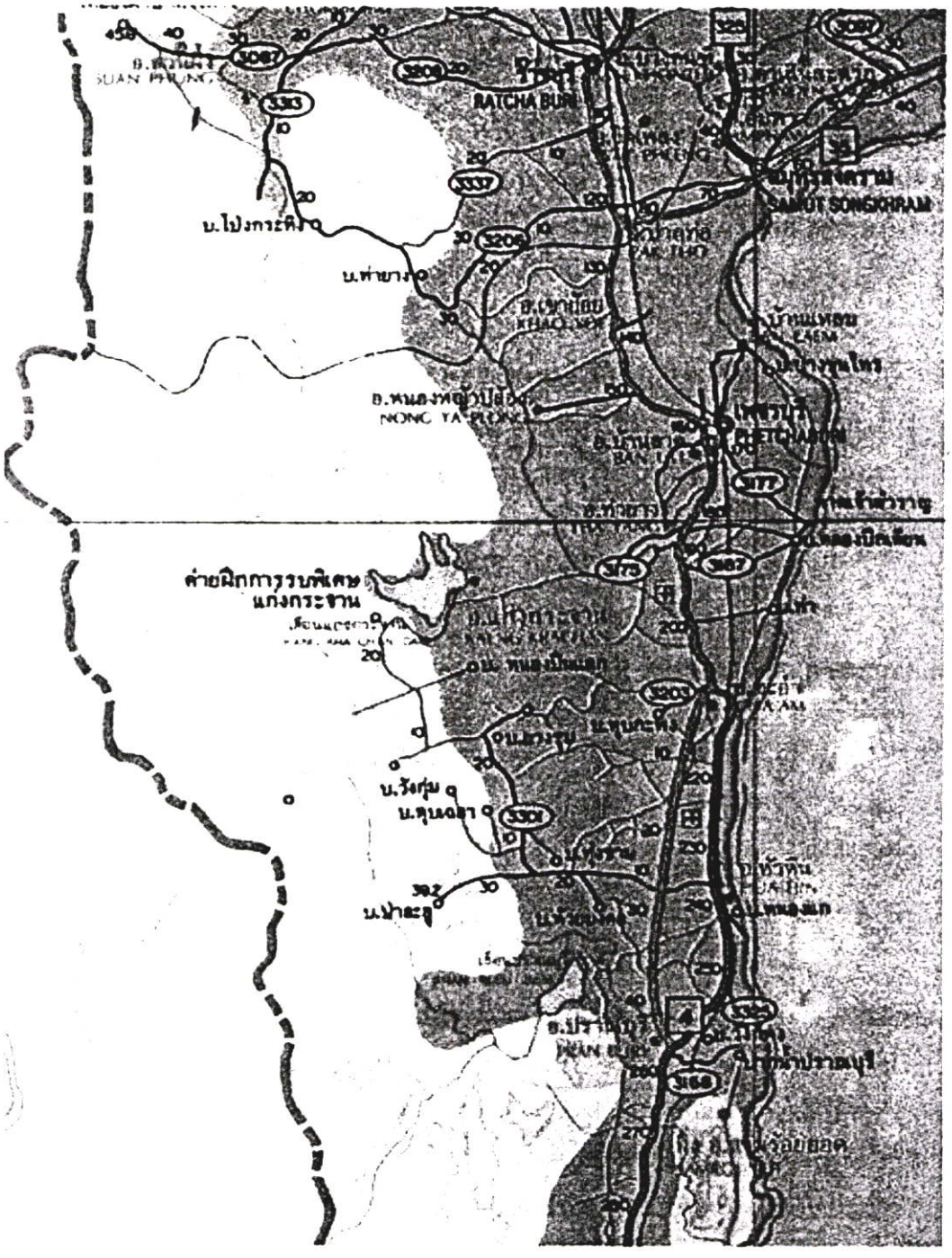
- เส้นทางกรุงเทพฯ (ธนบุรี - ปากท่อ) - สมุทรสาคร - สมุทรสงคราม - เพชรบุรี ระยะทาง ประมาณ 123 กิโลเมตร

สำหรับการเดินทางโดยรถยนต์โดยสารประจำทาง มีรถปรับอากาศชั้น 1 ให้บริการจากสถานีขนส่งสายใต้ ดังนี้

- กรุงเทพฯ – เพชรบุรี เวลา 05.00 – 21.00 น. รถออกทุก 30 นาที ใช้เวลา 2 ชั่วโมง
- กรุงเทพฯ – ชะอำ เวลา 04.20 - 22.20 น. รถออกทุก 40 นาที ใช้เวลา 3 ชั่วโมง
- กรุงเทพฯ – ท่ายาง เวลา 05.00 – 19.00 น.รถออกทุก 1 ชั่วโมง ใช้เวลา 2 ชั่วโมงครึ่ง
- กรุงเทพฯ - บ้านแหลม วันละ 6 เที่ยว ตั้งแต่ 05.45 - 17.45 น. ใช้เวลา 2 ชั่วโมงครึ่ง

นอกจากนี้ยังมีรถยนต์โดยสารปรับอากาศชั้น 2 และรถโดยสารธรรมดา ออกจากสายใต้ใหม่ให้บริการ ตั้งแต่เวลา 05.00 – 20.00 น.

ในส่วนของการเดินทางภายในจังหวัด สามารถใช้รถโดยสารธรรมดาจากอำเภอเมืองฯ ไปยังอำเภอต่าง ๆ ได้ เส้นทางคมนาคมที่สำคัญในจังหวัดที่มีสภาพเป็นถนนลาดยางเชื่อมต่อระหว่างชุมชนต่าง ๆ ของอำเภอในจังหวัดเพชรบุรี มีดังนี้



รูปที่ 2.11 เส้นทางคมนาคมของจังหวัดเพชรบุรีและจังหวัดใกล้เคียง

ตารางที่ 2.14 แสดงระยะทางในพื้นที่ศึกษา

หมายเลข	เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)
3171	เพชรบุรี – เขาบันไดอิฐ	8
3172	ทางแยกอำเภอเขาย้อย – สถานีรถไฟเขาย้อย	4
3173	เพชรบุรี – เขาหลวง	3
3174	เพชรบุรี – บ้านท่า	10
3175	ท่ายาง – เขื่อนเพชร	10
3176	เพชรบุรี – บ้านแหลม (ฝั่งตะวันตก)	15
3177	เพชรบุรี – หาดเจ้าสำราญ	15
3178	เพชรบุรี – บ้านแหลม (ฝั่งตะวันออก)	15
3179	เพชรบุรี – บ้านลาด	6
3187	เพชรบุรี – ปึกเตียน	12
3499	เขื่อนเพชร – แก่งกระจาน	27
3349	แยกหนองควง - หนองหญ้าปล้อง	23

2.11.2 **ทางรถไฟ** มีขบวนรถขึน - ล่องผ่านจังหวัดเพชรบุรีวันละประมาณ 24 ขบวน ระยะทาง 167 กิโลเมตรจากกรุงเทพมหานคร สามารถขึ้นรถไฟได้ที่สถานีรถไฟกรุงเทพฯ (หัวลำโพง) และสถานีธนบุรี (บางกอกน้อย) สถานีรถไฟที่สำคัญในเขตจังหวัดเพชรบุรี คือ สถานีเขาย้อย สถานีเพชรบุรี และสถานีชะอำ

2.11.3 **ทางอากาศ** มีสนามบินบ่อฝ้าย อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากอำเภอชะอำ ประมาณ 20 กิโลเมตร หรือประมาณ 60 กิโลเมตรจากตัวจังหวัดเพชรบุรี

2.11.4 **ทางน้ำ** ด้วยเรือเดินทะเลจะทำให้สามารถติดต่อกับชายฝั่งทะเลตะวันออก เช่น พัทยา และจังหวัดชลบุรีได้ คาดว่าในอนาคตอันใกล้จะมีบริษัทเอกชนลงทุนในกิจการดังกล่าว ซึ่งจะทำให้จังหวัดเพชรบุรีเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งที่สำคัญอย่างยิ่งในภาคตะวันตก

2.12 ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด

2.12.1 ศักยภาพการพัฒนาจังหวัด

จุดแข็งที่สำคัญของจังหวัด คือ มีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่หลากหลายทั่วพื้นที่ (ทะเล ป่า เขา แม่น้ำ วัด วัง โบราณสถาน แหล่งศิลปวัตถุ) อยู่ใกล้กรุงเทพฯ มีโครงข่ายการคมนาคม

เชื่อมแหล่งท่องเที่ยวจุดต่าง ๆ มีแหล่งน้ำและระบบชลประทานครอบคลุมพื้นที่การเกษตร รวมทั้งมีแหล่งการเรียนรู้ที่หลากหลายทั้งที่เป็นสถาบันการศึกษา ภูมิปัญญาท้องถิ่น และโครงการพระราชดำริ อย่างไรก็ตามจุดอ่อนที่สำคัญของจังหวัด คือ ทรัพยากรธรรมชาติ และแหล่งท่องเที่ยวเริ่มเสื่อมโทรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง ขาดการบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ มีเส้นทางการคมนาคมสายหลักที่เชื่อมต่อจังหวัดอื่นเพียงเส้นทางเดียว ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นและมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูง รวมทั้งเกษตรกรส่วนใหญ่ยังขาดความรู้เกี่ยวกับระบบการผลิต การตลาด และการบริหารจัดการ

2.12.2 **วิสัยทัศน์จังหวัดเพชรบุรี**

เพชรบุรีเป็นเมืองประวัติศาสตร์ที่มีชีวิต น่าอยู่และน่าเที่ยว เป็นศูนย์ประชุมสัมมนา-นันทนาการ หลากหลายรูปแบบ เป็นแหล่งผลิตผัก ผลไม้สดปลอดสารพิษ และอุตสาหกรรมที่ไม่เป็นภัยต่อสภาพแวดล้อม

2.12.3 **เป้าประสงค์**

1. ทำให้เพชรบุรีน่าอยู่
2. ทำให้เพชรบุรีน่าเที่ยว
3. เพิ่มรายได้จากผลผลิตทางการเกษตร ประมง และอาหารที่ปลอดภัยจากสารพิษทั้งในและต่างประเทศ
4. เพิ่มสัดส่วนอุตสาหกรรมที่ไม่เป็นภัยต่อสิ่งแวดล้อมและเพิ่มมาตรฐานสินค้า SMEs และ OTOP

2.12.4 **ประเด็นยุทธศาสตร์ และแนวทางการพัฒนา (ยุทธศาสตร์)**

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การทำให้เพชรบุรีสวยสะอาดปลอดภัยชุมชนเข้มแข็งประชาชนได้รับบริการที่ดีจากรัฐ

แนวทางการพัฒนาที่ 1.1 วางแผนการใช้ประโยชน์พื้นที่ให้เหมาะสม

แนวทางการพัฒนาที่ 1.2 พัฒนาสิ่งแวดล้อมเมือง ชายฝั่งและแม่น้ำสายหลัก

แนวทางการพัฒนาที่ 1.3 การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ภายใต้การมีส่วนร่วมของเอกชนและชุมชนท้องถิ่น

แนวทางการพัฒนาที่ 1.4 สร้างสังคมแห่งการเรียนรู้ พัฒนาคนให้มีความรู้คู่คุณธรรมและจริยธรรม เตรียมความพร้อมให้สอดคล้องกับการพัฒนาและการแข่งขันของประเทศ

แนวทางการพัฒนาที่ 1.5 สร้างภูมิคุ้มกันด้านสุขภาพ เสริมสร้างความมั่นคง ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

แนวทางการพัฒนาที่ 1.6 เสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนเชิงบูรณาการ

แนวทางการพัฒนาที่ 1.7 สนับสนุนและส่งเสริมระบบการบริหารจัดการที่ดีและพัฒนาระบบสารสนเทศบริการประชาชน

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาให้เป็นเมืองท่องเที่ยว สถานที่ ประชุม สัมมนานันทนาการ หลากหลายรูปแบบ

แนวทางการพัฒนาที่ 2.1 ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการและบริการด้านการท่องเที่ยว

แนวทางการพัฒนาที่ 2.2 พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ ศิลป วัฒนธรรม ศาสนา ภูมิปัญญาท้องถิ่น สุขภาพ กีฬา และนันทนาการ ควบคู่กับส่งเสริมตลาดนักท่องเที่ยวกลุ่มประชุมสัมมนา

แนวทางการพัฒนาที่ 2.3 สร้างความมั่นใจ สะดวก ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว

แนวทางการพัฒนาที่ 2.4 ประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวเชิงรุก

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรประมงและอาหารที่ปลอดภัยจากสารพิษ เพื่อการส่งออกและบริโภคภายในประเทศ

แนวทางการพัฒนาที่ 3.1 ส่งเสริมผลผลิตทางการเกษตร การประมงที่ปลอดภัยจากสารพิษเพื่อส่งออกและการบริโภคทั้งในและต่างประเทศ

แนวทางการพัฒนาที่ 3.2 ควบคุมมาตรฐานการผลิต ผลผลิตสินค้าทางการเกษตร ประมงและอาหารที่ปลอดภัยจากสารพิษเพื่อการส่งออกและบริโภคภายในประเทศ

แนวทางการพัฒนาที่ 3.3 ส่งเสริม สนับสนุน ควบคุมการผลิตอาหารปลอดภัย (อาหารสด อาหารแปรรูป อาหารปรุงจำหน่าย)

แนวทางการพัฒนาที่ 3.4 กำหนดกลไกทางด้านการบริหารจัดการสินค้าทางการเกษตร การประมง สินค้าแปรรูป เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการจำหน่าย ส่งออก โดยมีตลาดกลางสินค้ารองรับ

แนวทางการพัฒนาที่ 3.5 ส่งเสริมการรวบรวมกลุ่มของเกษตรกรให้เข้มแข็ง โดยพัฒนาองค์ความรู้ และขยายเครือข่ายเพื่อการแข่งขันด้านการตลาดควบคู่กับการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

แนวทางการพัฒนาที่ 3.6 ส่งเสริมและวางระบบชลประทานที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งจัดระบบการใช้ที่ดิน เพื่อกำหนดพื้นที่เกษตรกรรมที่เหมาะสมกับระบบชลประทาน

แนวทางการพัฒนาที่ 3.7 พัฒนาและฟื้นฟูสภาพดิน รวมทั้งกำหนดมาตรการและโครงการเพื่อรักษาสภาพหน้าดิน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางการเกษตร ทั้งในระบบเกษตรอินทรีย์และระบบเกษตรกรรมยั่งยืน

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 ส่งเสริมอุตสาหกรรม SMEs และ OTOP

แนวทางการพัฒนาที่ 4.1 สนับสนุนให้มีนิคมอุตสาหกรรม หรือเขตอุตสาหกรรมที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่

แนวทางการพัฒนาที่ 4.2 สนับสนุนให้โรงงานอุตสาหกรรมใช้เทคโนโลยีการผลิตที่สะอาด สามารถอยู่ได้กับชุมชนและสิ่งแวดล้อม

แนวทางการพัฒนาที่ 4.3 พัฒนาศักยภาพและสมรรถนะหลัก กำลังคนเพื่อเข้าสู่อุตสาหกรรมเป้าหมาย

แนวทางการพัฒนาที่ 4.4 พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐาน SMEs และ OTOP และส่งเสริมการตลาด ทุกระดับ

2.13 การพัฒนาคุณภาพชีวิต

ในปี 2548 จังหวัดเพชรบุรีได้ทำการสำรวจหมู่บ้านชนบท จำนวน 585 หมู่บ้าน สามารถจำแนกระดับการพัฒนาหมู่บ้านได้ดังนี้ (ข้อมูล กชช.2 ค ปี 2548)

- หมู่บ้านเร่งรัดพัฒนาอันดับ 1 (ล้าหลัง) จำนวน 0 หมู่บ้าน
- หมู่บ้านเร่งรัดพัฒนาอันดับ 2 (ปานกลาง) จำนวน 47 หมู่บ้าน
- หมู่บ้านเร่งรัดพัฒนาอันดับ 3 (ก้าวหน้า) จำนวน 538 หมู่บ้าน

ตัวชี้วัดที่เป็นปัญหามาก ได้แก่ น้ำเพื่อการเกษตร การประกอบธุรกิจในหมู่บ้าน การเกษตรฤดูแล้ง สิทธิ์ในที่ดิน การอพยพหางานทำ การประกอบอาชีพอื่น ๆ และการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นต้น

และจากการสำรวจข้อมูลความจำเป็นพื้นฐาน (จปฐ.) ปี 2548 ตามเครื่องชี้วัด 8 หมวด 37 ตัวชี้วัด ของจำนวนครัวเรือนในจังหวัดเพชรบุรี (ยกเว้นเขตเทศบาล) จำนวน 57,925 ครัวเรือน พบว่าคุณภาพชีวิตของคนจังหวัดเพชรบุรี ในภาพรวมบรรลุเป้าหมาย เพียง 19 ตัวชี้วัด เท่านั้น และมีรายได้เฉลี่ย 31,380 บาท/คน/ปี

2.14 โครงการพระราชดำริ

นับเป็นระยะเวลากว่า 50 ปีมาแล้ว ที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้ทรงส่งเสริมการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเกือบทุกพื้นที่ของประเทศ จนเกิดเป็นโครงการพระราชดำริด้านต่างๆ เพื่อช่วยเหลือราษฎรทั่วประเทศกว่า 2,000 โครงการ เฉพาะในจังหวัดเพชรบุรีมีถึง 11

โครงการ นับเป็นพระมหากรุณาธิคุณเป็นล้นพ้นต่อชาวเพชรบุรี ที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ได้พระราชทานพระราชดำริแนวทางการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ และการพัฒนาที่ยั่งยืนเพื่อแก้ไขปัญหาความทุกข์ยากของพสกนิกร

สำหรับโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริในจังหวัดเพชรบุรี จำนวน 11 โครงการ มีดังนี้

2.14.1 **โครงการตามพระราชประสงค์หุบกะพง**

เริ่มดำเนินโครงการเมื่อปี พ.ศ.2509 โดยนำที่ดิน 12,500 ไร่ ซึ่งส่วนใหญ่มีสภาพเป็นดินขาดแคลนน้ำและเป็นป่าคุ้มครอง บริเวณตำบลเขาใหญ่ อำเภอชะอำ มาจัดสรรเป็นที่ดินทำกินให้แก่ราษฎรที่ยากจนไม่มีที่ดินทำกิน การนำที่ดินมาจัดสรรให้เกษตรกรนั้นมิได้ให้กรรมสิทธิ์แต่เป็นในลักษณะ "หมู่บ้านสหกรณ์" โดยนำหลักการวิธีการของสหกรณ์มาพัฒนาช่วยเหลือให้ราษฎรมีที่ทำกิน ในการนี้ รัฐบาลไทยและรัฐบาลอิสราเอลได้ลงนามสัญญาร่วมกันที่จะพัฒนาโครงการตามพระราชประสงค์หุบกะพงให้เป็นโครงการทดลอง เพื่อเป็นแบบอย่างในการพัฒนาพื้นที่ที่สูงกว่าระดับน้ำทะเลและดินที่ขาดความอุดมสมบูรณ์ โดยใช้เทคโนโลยีการเกษตรแผนใหม่เพื่อปรับปรุงสภาพดินให้มีความเหมาะสมต่อการทำเกษตร

โครงการหุบกะพงระยะแรกมีกำหนดเวลา 5 ปี (พ.ศ.2509–2514) ชื่อโครงการว่า "โครงการไทย-อิสราเอลเพื่อการพัฒนาชนบทหุบกะพง" ซึ่งเป็นโครงการแรกตามพระราชประสงค์ในการพัฒนาชนบทของประเทศไทย ดำเนินโครงการโดยเน้นการทดลองด้านการเกษตรและกิจกรรมสหกรณ์ ต่อมาเมื่อวันที่ 12 สิงหาคม 2514 ได้รวบรวมราษฎร 126 ครอบครัว จดทะเบียนเป็นสหกรณ์การเกษตรหุบกระพง จำกัด ซึ่งเป็นการส่งเสริมธุรกิจทางการเกษตรของโครงการหุบกระพง

สถานที่ติดต่อ ศูนย์สาธิตสหกรณ์หุบกะพง อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี โทร. 0–3247-1100 และ 0-3247-1543

2.14.2 **โครงการศูนย์สาธิตสหกรณ์ดอนขุนห้วย**

ดำเนินการสืบเนื่องมาจากโครงการหุบกระพง โดยมีวัตถุประสงค์เดียวกัน คือ จัดหาที่ดินทำกินให้แก่ราษฎรที่ยากจน และจัดระบบหมู่บ้านสหกรณ์สมบูรณ์แบบ พื้นที่โครงการอยู่ในเขตติดต่อระหว่างอำเภอท่ายางและอำเภอชะอำ ชาวบ้านเรียกว่า "ดอนขุนห้วย" เป็นที่สาธารณะของแผ่นดิน พื้นที่ประมาณ 3,990 ไร่ โดยรัฐบาลได้ตราพระราชกฤษฎีกาถอนสภาพที่ดินสาธารณประโยชน์ดอนขุนห้วย และได้ทำการรังวัดจัดสรรที่ดินแบ่งเป็นแปลง ๆ ละ 15 ไร่ รวม 153 แปลง และได้คัดเลือกราษฎรเข้าอยู่อาศัยทำเกษตรกรรมตั้งแต่กลางปี พ.ศ.2515 โดยกรมส่งเสริมสหกรณ์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นผู้รับผิดชอบโครงการ

สถานที่ติดต่อ โครงการศูนย์สาธิตสหกรณ์ดอนขุนห้วย อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี 76120

2.14.3 โครงการจัดพัฒนาที่ดินตามพระราชประสงค์ หนองพลับ - กลัดหลวง

เป็นโครงการจากแนวพระราชดำริในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวที่ทรงตระหนักว่าเกษตรกรไทย มักปลูกพืชกันในช่วงฤดูฝนเท่านั้น ส่วนในฤดูแล้งเชื่อกันว่าขาดแคลนน้ำปลูกพืชไม่ได้โครงการฯ นี้ มีพระราชประสงค์จะทำให้ดูเป็นตัวอย่างว่า หากมีการกักเก็บน้ำไว้แล้วก็จะสามารถเพาะปลูกได้ จึงโปรดให้มีการสร้างอ่างเก็บน้ำเพื่อใช้ในยามที่ฝนทิ้งช่วง

นอกจากนี้ ยังมีเหตุจากการที่มีราษฎรจำนวนมากไม่มีที่ดินทำกินเป็นของตนเอง และได้บุกรุกที่ดินของรัฐ ซึ่งเป็นการทำลายทรัพยากรของชาติอีกทั้งยังไม่สามารถทำกินได้อย่างถาวร ด้วยเหตุนี้จึงมีพระราชประสงค์ที่จะทดลองดำเนินโครงการจัดพัฒนาที่ดินแผนใหม่ โดยให้ราษฎรมีสิทธิครอบครองที่ดินให้คงอยู่ชั่วลูกชั่วหลานแต่ไม่มีกรรมสิทธิ์ในการซื้อขายที่ดินพระองค์ทรงเลือก บริเวณที่มีอาณาเขตติดต่อเป็นผืนเดียวกันในตำบลหนองพลับ อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ตำบลห้วยทรายเหนือ อำเภอชะอำ และตำบลกลัดหลวง อำเภอท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี เป็นแหล่งจัดและพัฒนาที่ดินให้กับราษฎรเข้าอยู่อาศัย โดยได้ทรงโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระราชดำริเกี่ยวกับวิธีดำเนินงานและให้กรมพัฒนาที่ดินเข้าไปดำเนินการสำรวจที่ดิน รวมทั้งสถานภาพทางเศรษฐกิจของราษฎรในท้องที่ดังกล่าวเมื่อปี พ.ศ.2513 ผลการสำรวจปรากฏว่าสามารถดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชประสงค์ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจึงมอบให้กรมพัฒนาที่ดินเป็นเจ้าของเรื่อง ร่วมกับส่วนราชการอื่นที่เกี่ยวข้องทำการพัฒนาความเป็นอยู่ของประชาชน เพื่อให้มีรายได้และความเป็นอยู่ดีขึ้น

2.14.4 โครงการหมู่บ้านสหกรณ์ห้วยสัตว์ใหญ่ ป่าเด็ง - ป่าละอู

เริ่มก่อตั้งตามแนวพระราชดำริ เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2520 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ทรงรับสั่งให้ตำรวจพลร่มค่ายนเรศวรให้การช่วยเหลือราษฎรบริเวณชายแดนโดยการจัดตั้งศูนย์พัฒนาการชาวเขาเผ่ากะเหรี่ยงขึ้น 2 แห่ง คือ ที่ตำบลหนองพลับ อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และที่ตำบลสองพี่น้อง อำเภอท่ายาง จังหวัดเพชรบุรี ซึ่งเป็นเขตติดต่อกัน

2.14.5 โครงการดูแลรักษาป่าไม้บริเวณป่าละอูบนและเขาพะเนินทุ่ง อันเนื่องมาจากพระราชดำริ

ตั้งอยู่ในเขตตำบลป่าเด็ง อำเภอแก่งกระจาน มีพื้นที่ประมาณ 15,000 ไร่ เป็นโครงการดูแลพื้นที่ป่าไม้บริเวณต้นแม่น้ำเพชรบุรีและแม่น้ำปราณบุรีเพื่อป้องกันการบุกรุกป่าสงวนแห่งชาติ

สำหรับความเป็นมาของโครงการ เมื่อประมาณปี พ.ศ.2517–2518 ได้มีราษฎรชาวไทยภูเขา (กะเหรี่ยง - กะหร่าง) เข้าไปบุกรุกพื้นที่ป่าสงวนฯ บริเวณป่ายางน้ำกลัดเหนือ-ยาง

น้ำกลัดใต้ ซึ่งอยู่ทางตอนเหนือของโครงการ หมู่บ้านสหกรณ์ห้วยสัตว์ใหญ่ บริเวณป่าห้วยโสก ท้องที่ตำบลป่าเด็ง อำเภอแก่งกระจาน เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2522 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงมีพระดำริกับนายถนอม เปรมรัศมี อธิบดีกรมป่าไม้ ณ พระราชวังสวนจิตรลดาว่า " เรื่องป่าต้นน้ำลำธารของแม่น้ำเพชรบุรี ขอให้เจ้าหน้าที่ดูแลรักษาอย่าให้มีการลักลอบตัดไม้ ถางป่า ทำไร่ ในป่าต้นน้ำลำธารของแม่น้ำเพชรบุรี เพราะจะทำให้เกิดความแห้งแล้ง แม้จะได้มีการให้สัมปทานป่าแปลงนี้ไปบ้างแล้ว ก็ขอให้เจ้าหน้าที่ตรวจตราดูแลการทำไม้อย่าให้เป็นการทำลายป่าไม้เกิดขึ้น" และต่อมาเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2524 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระราชดำริ กับ นายพงษ์ โสโน อธิบดีกรมป่าไม้ ที่จังหวัดเชียงใหม่ โดยสรุปประเด็นสำคัญได้ว่า "เรื่องป่าเหนือเขื่อนแก่งกระจาน ได้ให้สัมปทานทำไม้ไป 2 หรือ 3 สัมปทาน แต่ป่าไม้ยังเสียหายไปหลาย Block" และเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2533 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระราชดำริ กับ พ.ต.อ. ถาวร จันทร์ยิ้ม ผู้กำกับการ 1 กองบังคับการฝึกรบพิเศษ ตชด. (ค่ายพระรามหก) ณ พระราชวังไกลกังวล อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยสรุปประเด็นสำคัญว่า "ให้ดูแลป่าไม้บริเวณป่าละอูบน และป่าไม้บริเวณเขาพะเนินทุ่ง ครอบคลุมพื้นที่จรดแนวเขตแดนประเทศพม่า อย่าให้มีการลักลอบ ตัดไม้ แผ้วถาง ทำลายป่าไม้เกิดขึ้น"

2.14.6 โครงการพัฒนาห้วยแม่เพรียงตามพระราชดำริ

โครงการพัฒนาห้วยแม่เพรียงตามพระราชดำริ ได้กำเนิดขึ้นเมื่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว พร้อมด้วยสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ และสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จเยี่ยมราษฎรที่ตำบลแก่งกระจาน อำเภอท่ายาง พระองค์ฯ ได้ทรงทราบปัญหาความเดือดร้อนของราษฎรตลอด ทั้งการบุกรุกตัดไม้ทำลายป่าอันเป็นแหล่งต้นน้ำลำธาร จึงมีพระราชดำรัสให้ผู้ว่าราชการจังหวัดเพชรบุรีและผู้บังคับการฝึกรบพิเศษที่ 1 ในขณะนั้น จัดทำโครงการพัฒนาร่วมกับส่วนราชการอื่นๆ โดยพระองค์ทรงรับไว้เป็นโครงการพระราชดำริ ขั้นแรกทำการรวมกลุ่มราษฎรที่กระจัดกระจายมาอยู่รวมกันพร้อมมอบหมายให้เป็นผู้ดูแลรักษาป่า และจัดโครงการให้ราษฎรได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาตนเอง โดยใช้วัสดุในพื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ราษฎรสามารถพึ่งตนเองได้และใช้งบประมาณอย่างประหยัดแต่ได้ผลตอบแทนคุ้มค่าสูงสุด จากกระแสพระราชดำรัสของพระองค์ฯ จึงก่อให้เกิด "โครงการพัฒนาห้วยแม่เพรียงตามพระราชดำริ" ขึ้น โครงการพัฒนาห้วยแม่เพรียงตามพระราชดำริ ตั้งอยู่ที่ตำบลสองพี่น้อง อำเภอแก่งกระจาน มีพื้นที่ประมาณ 15,406 ไร่ มีกองทัพภาคที่ 1 กองร้อยฝึกรบพิเศษที่ 1 แก่งกระจาน เป็นหน่วยรับผิดชอบดูแล

2.14.7 โครงการศูนย์ศึกษาการพัฒนาห้วยทรายอันเนื่องมาจากพระราชดำริ

โครงการศูนย์ศึกษาการพัฒนาห้วยทรายอันเนื่องมาจากพระราชดำริ ตั้งอยู่ในเขตพระราชนิเวศน์มฤคทายวัน ตำบลสามพระยา อำเภอชะอำ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ได้มีประกาศพระบรมราชโองการให้เป็นที่หลวงเมื่อปี พ.ศ.2467 เดิมพื้นที่แห่งนี้มีสภาพป่าไม้ที่อุดมสมบูรณ์ มีสัตว์ป่าประเภทเนื้อทรายอาศัยอยู่มาก จึงได้ชื่อว่า "ห้วยทราย" ต่อมาราษฎรได้เข้าอาศัยทำกินบุกรุกแผ้วถางป่าประกอบอาชีพทางการเกษตร ภายในเวลาไม่ถึง 40 ปี ป่าไม้ได้ถูกทำลายไปเกือบหมด ทำให้ฝนไม่ตกต้องตามฤดูกาล และมีปริมาณลดน้อยลง จนกระทั่งพื้นที่แห่งนี้กลายเป็นพื้นที่อับฝน ดินขาดการบำรุงรักษาจนเกิดความไม่ สมดุลทางธรรมชาติ การพังทลายของดินค่อนข้างสูง ประกอบกับราษฎรส่วนใหญ่ปลูกสับปะรด ซึ่งต้องใช้สารเคมีปริมาณสูงทำให้คุณภาพของดินเสื่อมโทรมพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระกระแสรับสั่งเมื่อครั้งเสด็จพระราชดำเนินทอดพระเนตรพื้นที่ห้วยทรายว่า "หากปล่อยทิ้งไว้ จะกลายเป็นทะเลทรายในที่สุด" และเมื่อวันที่ 5 เมษายน 2526 ได้พระราชทานพระราชดำริแก่หม่อมเจ้าจักรพันธ์เพ็ญศิริ จักรพันธุ์ องคมนตรี และ ดร.สุเมธ ตันติเวชกุล เลขาธิการ กปร. ให้พัฒนาเป็นศูนย์ศึกษาการพัฒนาด้านป่าไม้อเนกประสงค์ เพื่อจัดให้ราษฎรที่เข้าทำกินอยู่เดิมได้มีส่วนร่วมในการรักษาป่าไม้ และรู้จักใช้ประโยชน์จากป่าไม้โดยไม่ทำลายป่าไม้อีกต่อไป ศูนย์ฯ แห่งนี้มุ่งเน้นที่จะศึกษา รูปแบบการพัฒนาเกษตรกรรมควบคู่ไปกับการปลูกป่า จัดหาแหล่งน้ำ ศึกษาวิธีทำระบบป้องกันไฟไหม้ป่าใน "ระบบป่าเปียก" ให้ราษฎรมีรายได้จากการปลูกพืชชนิดต่าง ๆ และให้ราษฎรที่เข้ามาทำกินโดยมิชอบเข้าร่วมกิจกรรมดูแลรักษาป่า ประกอบอาชีพโดยใช้ประโยชน์จากป่าไม้ในลักษณะที่เป็นพิพิธภัณฑ์ธรรมชาติที่มีชีวิต นอกจากนี้ ยังให้การศึกษาแก่ประชาชนทั่วไปเพื่อจะให้ประชาชนผู้ยากไร้อยู่รอด และธรรมชาติอยู่รอดด้วยศูนย์ศึกษาการพัฒนาห้วยทรายฯ เริ่มดำเนินการ ตั้งแต่ พ.ศ.2526 โดยมีกองบัญชาการตำรวจตระเวณชายแดนเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ

2.14.8 โครงการศึกษาวิจัยและพัฒนาสิ่งแวดล้อมแหลมผักเบี้ยอันเนื่องมาจากพระราชดำริ

การเพิ่มของจำนวนประชากรโดยเฉพาะเมืองหรือชุมชนใหญ่ เป็นผลให้มีการใช้น้ำมากขึ้นตามลำดับก่อให้เกิดปัญหาขาดแคลนน้ำและปัญหาน้ำเสีย จังหวัดเพชรบุรีประสบปัญหาสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม เฉพาะอย่างยิ่งปัญหาน้ำเสียจากแหล่งชุมชนในเขตเทศบาลเมืองที่ปล่อยน้ำเสียและสิ่งปฏิกูลต่าง ๆ ลงสู่แม่น้ำเพชรบุรี โดยไม่ผ่านกระบวนการบำบัดน้ำเสียก่อน

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานแนวทางพระราชดำริแก่นายสุเมธ ตันติเวชกุล เลขาธิการ กปร. เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2533 ให้ดำเนินการศึกษาหาวิธีแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับขยะมูลฝอยและน้ำเสีย ตลอดจนการรักษาสภาพป่าชายเลนโดยวิธีธรรมชาติ โดยดำเนินการ

ในรูปแบบโครงการวิจัยและพัฒนา เพื่อหาประสิทธิภาพและเทคโนโลยีที่เหมาะสม ที่จะเป็นต้นแบบสำหรับการพัฒนาในพื้นที่อื่น ๆ ต่อไป ทั้งยังมีพระราชดำริที่จะทำน้ำเสียให้เป็นน้ำดีเพื่อสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้อีกครั้ง

โครงการศึกษาวิจัยและพัฒนาสิ่งแวดล้อมแหลมผักเบี้ยอันเนื่องมาจากพระราชดำริ อยู่ติดกับชายฝั่งทะเล ในเขตตำบลแหลมผักเบี้ย อำเภอบ้านแหลม มีพื้นที่ประมาณ 3,135 ไร่ เป็นสถานที่สำหรับทำการศึกษาวิจัยและพัฒนาควบคู่ไปกับการดำเนินงาน ทั้งนี้ กรมชลประทานเป็นหน่วยงานรับผิดชอบในการศึกษา ออกแบบและก่อสร้างโครงการที่จะนำน้ำเสียและขยะมูลฝอยจากเขตเทศบาลเมืองและพื้นที่ใกล้เคียงไปทำการบำบัดและกำจัดที่โครงการดังกล่าว

หน่วยงานรับผิดชอบโครงการฯ ประกอบด้วย มูลนิธิชัยพัฒนา สำนักงาน กปร. กรมชลประทาน มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล สถาบันราชภัฏเพชรบุรี และเทศบาลเมืองเพชรบุรี

สถานที่ติดต่อ ที่ทำการโครงการศึกษาวิจัยและพัฒนาสิ่งแวดล้อมแหลมผักเบี้ยอันเนื่องมาจากพระราชดำริ หมู่ 1 ตำบลแหลมผักเบี้ย อำเภอบ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี

2.14.9 โครงการที่ดินของมูลนิธิส่งเสริมศิลปาชีพในสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถบ้านสาระเห็ด

มูลนิธิส่งเสริมศิลปาชีพฯ ได้จัดซื้อที่ดิน จำนวน 3 แปลง เนื้อที่รวม 1,358 ไร่ เพื่อจัดทำโครงการปลูกต้นไม้เพื่อจัดทำเป็นสวนป่า เป็นตัวอย่างการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ การสร้างความสมดุลและสิ่งแวดล้อม การรักษาแหล่งต้นน้ำลำธาร จัดสร้างพลับพลาที่ประทับทรงงาน

หน่วยงานรับผิดชอบ กองพันทหารราบที่ 3 กรมทหารราบที่ 11 รักษาพระองค์ อำเภอเมืองเพชรบุรี

2.14.10 โครงการใช้ประโยชน์ที่ดินมูลนิธิชัยพัฒนา

ทายาทโดยธรรมของนายพินิจ สุทธิวนิช ประกอบด้วย นางสาวจิตรา สุทธิวนิช , นางบุญจบ ชิตสุข ,นางลำจวน ฉายะพงศ์ , นายกิตติพงษ์ สุทธิวนิช , นายเจือ สุทธิวนิช ,นางปรียานุช รวรัตน ณ อยุธยา ,นายจำนง สุทธิวนิช และนางดวงนัตน์ จันทรเพ็ญ ได้น้อมเกล้าถวายที่ดิน เนื้อที่ 39 ไร่ 1 งาน 11 ตารางวา ตั้งอยู่ที่ ตำบลท่าแร้ง อำเภอบ้านแหลม ให้แก่มูลนิธิชัยพัฒนา โดยได้โอนที่ดินมาเป็นกรรมสิทธิ์ของมูลนิธิชัยพัฒนาเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2541 สำนักงาน กปร. ได้ร่วมกับส่วนราชการที่เกี่ยวข้องประชุมหารือ เพื่อดำเนินการพัฒนาที่ดินดังกล่าว โดยได้ยึดพระราชกระแสของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ที่ได้พระราชทานไว้เป็นกรอบในการดำเนินการพัฒนาพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียงใช้เป็นแหล่งศึกษาดูงานสำหรับนำไปเป็นแบบอย่างในการปรับปรุงการประกอบอาชีพทางการเกษตรต่อไป

2.14.11 โครงการอนุรักษ์และฟื้นฟูสภาพพื้นที่บริเวณเขานางพันธุรัต (เขาเจ้าลายใหญ่) อันเนื่องมาจากพระราชดำริ

เนื่องจากได้เกิดฝนตกหนักทำให้บริเวณเขาเจ้าลายใหญ่ (เขานางพันธุรัต) ด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ (นักอนุรักษ์ทางวรรณคดี เรียกว่า โกศนางพันธุรัต) เกิดถล่มลงมา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ ทรงมีพระราชดำริให้อนุรักษ์เขานางพันธุรัตไว้ เนื่องจากมีความสำคัญทาง ประวัติศาสตร์และวรรณคดี ให้ฟื้นฟูพื้นที่บริเวณที่มีการทรุดตัวโดยการปลูกต้นไม้เพื่อป้องกันการพังทลายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และอนุรักษ์พื้นที่ลุ่มน้ำตลอดทั้งสัตว์ป่าและพืชพรรณต่าง ๆ อนุรักษ์และพัฒนารักษาพื้นที่ไว้เป็นแหล่งศึกษาธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวสำหรับประชาชนทั่วไป ขณะนี้อยู่ระหว่างจัดทำโครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการฟื้นฟูสภาพพื้นที่

กรมป่าไม้ได้ประกาศจัดตั้ง "วนอุทยานเขานางพันธุรัต" เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2542 มีเนื้อที่ 1,562 ไร่ อยู่ในเขตท้องที่อำเภอชะอำ

หน่วยงานรับผิดชอบ กองกิจการพลเรือน กองทัพภาคที่ 1 สวนมสิกวัน ถนนราชดำเนินนอก เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300 โทร. 0 - 2280 – 7070 และสำนักบริหารจัดการจัดการในพื้นที่ป่าอนุรักษ์ที่ 4 (เพชรบุรี) ถนนเพชรเกษม อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี

2.15 การท่องเที่ยว

จังหวัดเพชรบุรีมีสภาพทางธรรมชาติและภูมิประเทศอันสวยงามหลากหลายทั้งภูเขา ป่าทึบที่ราบลุ่มแม่น้ำ ตลอดจนชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทย จึงส่งผลให้จังหวัดเพชรบุรีมีสถานที่ท่องเที่ยวมากมายและสมบูรณ์กว่าจังหวัดอื่นไม่ว่าจะเป็นชายหาด ทะเลอันสวยงาม น้ำตก ถ้ำ ป่า เขา ที่ยังคงธรรมชาติอันงดงาม ตลอดจนทะเลสาบน้ำจืด ขนาดใหญ่ที่อยู่ท่ามกลางธรรมชาติของแมกไม้ นอกจากนี้จังหวัดเพชรบุรียังมีแหล่งศึกษางานด้านศิลปวัฒนธรรมประเพณีอีกจำนวนมากด้วย

จากสถิติของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ในปี 2547 (มกราคม –ธันวาคม 2547) จังหวัดเพชรบุรีมีผู้มาท่องเที่ยวและทัศนาจร จำนวน 3,307,988 คน เป็นชาวไทย 3,051,837 คน (ร้อยละ 92.26) ชาวต่างประเทศ 256,151 คน (ร้อยละ 7.74) ระยะเวลาพำนักเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 2.07 วัน ใช้จ่ายเฉลี่ยคนละ 1,589.19 บาทต่อวันนำรายได้สู่จังหวัดถึง 7,624.49 ล้านบาท (สำนักงาน ททท. ภาคกลาง เขต 2.2548)

ตารางที่ 2.15 ข้อมูลผู้มาเยี่ยมเยือนจังหวัดเพชรบุรี ปี 2547

รายการข้อมูล	มกราคม - ธันวาคม		
	ไทย	ต่างประเทศ	รวม
จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน	3,051,837	256,151	3,307,988
นักท่องเที่ยว	1,207,421	185,125	1,392,546
นักทัศนาจร	1,844,415	71,026	1,915,442
จำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนจำแนกตามพาหนะการเดินทาง	3,051,837	256,151	3,307,988
	-	-	-
เครื่องบิน	330,684	13,684	344,368
รถไฟ	913,551	79,550	993,101
รถโดยสารประจำทาง	1,807,602	162,917	1,970,519
รถส่วนตัว	-	-	-
อื่น ๆ			
จำนวนนักท่องเที่ยวจำแนกตามประเภทที่พัก	1,207,421	185,125	1,392,546
โรงแรม	555,135	182,833	737,968
เกสท์เฮาส์	60,900	1,421	62,321
บังกะโล/รีสอร์ท	387,926	871	388,797
บ้านญาติ/เพื่อน	189,630	-	189,680
ที่พักในอุทยานฯ	5,532	-	5,532
บ้านรับรองฯ	7,037	-	7,037
อื่น ๆ	1,211	-	1,211

ตารางที่ 2.16 ข้อมูลค่าใช้จ่ายผู้มาเยี่ยมเยือนจังหวัดเพชรบุรี ปี 2547

รายการข้อมูล	มกราคม - ธันวาคม		
	ไทย	ต่างประเทศ	รวม
ระยะเวลาพำนักเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว (วัน)	1.71	4.44	2.07
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย/คน/วัน	1,350.71	2,631.25	1,589.19
นักท่องเที่ยว	1,728.80	2,759.22	2,022.83
นักทัศนาจร	928.46	1,149.44	936.67
รายได้ (ล้านบาท)	5,273.48	2,351.01	7,624.49
นักท่องเที่ยว	3,561.00	2,269.37	5,830.37
นักทัศนาจร	1,712.48	81.64	1,794.12

ที่มา : สำนักงาน ททท. ภาคกลาง เขต 2

ตารางที่ 2.17 เปรียบเทียบข้อมูลการมาเยี่ยมเยือนจังหวัดเพชรบุรี ระหว่างปี 2546 และ 2547

รายการข้อมูล	มกราคม - ธันวาคม		
	2547	2546	อัตราการเพิ่ม-ลด (%)
ผู้มาเยี่ยมเยือนจังหวัดเพชรบุรี	3,307,988	3,233,079	+ 2.32
ไทย	3,051,837	2,994,644	+ 1.91
ต่างประเทศ	256,151	238,435	+ 7.43
นักท่องเที่ยว	1,392,546	1,381,195	+ 0.82
ไทย	1,207,421	1,209,947	- 0.21
ต่างประเทศ	185,125	171,248	+ 8.10
นักทัศนาจร	1,915,442	1,851,884	+ 3.43
ไทย	1,844,415	1,784,697	+ 3.35
ต่างประเทศ	71,026	67,187	+ 5.71
นักท่องเที่ยวที่พักแรมในที่พักจังหวัดเพชรบุรี	1,189,086	1,209,085	- 1.65
ไทย	1,003,961	1,037,837	- 3.26
ต่างประเทศ	185,125	171,248	+ 8.10
ระยะเวลาพำนักเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว(วัน)	2.07	2.01	-
ไทย	1.71	1.70	-
ต่างประเทศ	4.44	4.18	-

ที่มา : สำนักงาน ททท. ภาคกลาง เขต 21

ตารางที่ 2.18 การคาดการประมาณผู้เยี่ยมเยือน พ.ศ.2539-2549

จังหวัด	พ.ศ.2539	พ.ศ.2544	พ.ศ.2549	อัตราเพิ่มเฉลี่ย%
เพชรบุรี	2,992,072	4,059,090	5,638,569	7.96
ชาวไทย	2,827,729	3,926,302	5,451,670	7.77
ชาวต่างประเทศ	94,343	132,788	186,899	8.15

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

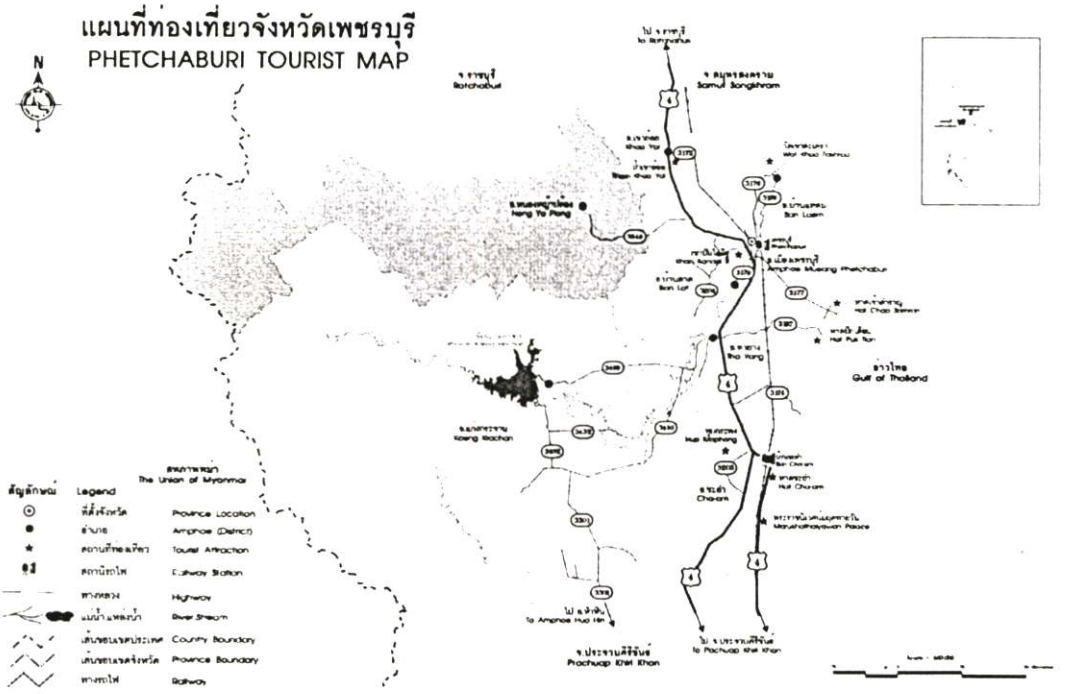
ตารางที่ 2.19 การคาดประมาณจำนวนนักท่องเที่ยว (Tourist) และนักทัศนาจร (Excursionist) พ.ศ.2539-2549

จังหวัด	พ.ศ.2539	พ.ศ.2544	พ.ศ.2549
เพชรบุรี	2,922,072	4,059,090	5,638,569
ชาวไทย	1,263,921	1,755,978	2,439,618
ชาวต่างประเทศ	1,658,151	2,303,112	3,198,951

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดเพชรบุรี สามารถจำแนกได้เป็น 3 ลักษณะ คือ

- สถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ
- สถานที่ท่องเที่ยวทางศิลปวัฒนธรรม
- สถานที่ท่องเที่ยวทางด้านโบราณคดีและประวัติศาสตร์



รูปที่ 2.12 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดเพชรบุรี

2.15.1 **แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ**

ชายหาดชะอำ เป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติอยู่ห่างจากตัวเมืองเพชรบุรี 41 กิโลเมตร แต่เดิมเป็นเพียงตำบลหนึ่งแต่ภายหลังจากที่หัวหินมีชื่อเสียง ที่ดินบริเวณชายทะเลถูกจับจองหมด เจ้านายและขุนนางสมัยนั้นจึงหาที่พักผ่อนแห่งใหม่ สมเด็จฯ กรมพระนราธิปพันธ์พงศ์ ได้เสด็จมาทรงพบว่าชายหาดชะอำ เป็นชายหาดที่สวยงามไม่แพ้หัวหิน จึงทำให้ ชะอำเป็นที่รู้จักตั้งแต่นั้นมา

หาดเจ้าสำราญ อยู่ห่างจากตัวเมืองเพชรบุรีประมาณ 15 กิโลเมตร ในอดีตเป็นหาดที่มีความสะอาด สวยงามและเป็นสถานที่ที่กษัตริย์ในสมัยอยุธยาหลายพระองค์ รวมทั้งสมเด็จพระนเรศวรมหาราช และสมเด็จพระเอกาทศรถเคยเสด็จมาประทับแรม และในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 6 ก็ทรงโปรดปรานที่แห่งนี้มากถึงกับทรงสร้างพระตำหนักเจ้าสำราญขึ้นด้วยเหตุนี้จึงได้ชื่อว่า "หาดเจ้าสำราญ"

หาดปึกเตียน เป็นสถานที่อาจเรียกได้ว่าเป็นเพชรอีกแห่งหนึ่งของจังหวัดเพชรบุรี ที่มีความสวยงามของชายหาดและไม่มีผู้คนพลุกพล่าน หาดปึกเตียนตั้งอยู่ในอำเภอท่ายาง ห่างจากหาดเจ้าสำราญ ไปทางทิศใต้ประมาณ 7 กิโลเมตร เป็นหาดที่ขาวสะอาดและกว้างขวางมาก

เขาทะโมน เป็นสถานที่ที่นักท่องเที่ยวที่ชอบปีนเขาชมถ้ำไม่ควรพลาดไปชมมีลักษณะเป็นลูกเขา ขนาดเล็ก อยู่ในเขตตำบลท่าเสน อำเภอบ้านลาด มีถ้ำที่น่าชมคือ "ถ้ำพระยาแกรก" และถ้ำอื่นๆอีกหลายถ้ำ ที่ยอดเขานั้นมีพระพุทธบาทจำลองประดิษฐานอยู่

เขาย้อย อยู่ก่อนถึงตัวเมืองเพชรบุรีประมาณ 15 กิโลเมตรที่นี่มีถ้ำหลายถ้ำ สิ่งสำคัญที่อยู่ภายในถ้ำคือ พระพุทธไสยาสน์และพระพุทธบาทจำลอง ติดกับเขาย้อยคือบ้านดอนทรายซึ่งมีดอกไม้สวยงามน่าชมมาก

ถ้ำเขาหลวง อยู่ห่างจากเขาวังประมาณ 5 กิโลเมตร เป็นเขาลูกขนาดเล็กยอดสูงเพียง 92 เมตร แต่มีถ้ำขนาดใหญ่สวยงามและสำคัญที่สุดของจังหวัดเพชรบุรีภายในถ้ำเป็นเหมือนห้องโถงใหญ่ มีแสงสว่างจากปากช่องบนเพดานถ้ำ รอบห้องโถงของถ้ำนั้นทีพระพุทธรูปใหญ่น้อยประดิษฐานอยู่มากมาย นอกจากนี้ยังมีหินงอกหินย้อยธรรมชาติสวยงามตระการตาเป็นอย่างยิ่ง

เขื่อนแก่งกระจาน อยู่ในเขตอำเภอแก่งกระจาน ห่างจากตัวเมืองเพชรบุรีประมาณ 53 กิโลเมตร เป็นเขื่อนดินแห่งแรกของประเทศไทย สร้างขึ้นกั้นแม่น้ำเพชรบุรีทำให้เป็นทะเลสาบกว้างใหญ่ และอาจกล่าวได้ว่าเป็นทะเลสาบน้ำจืดที่ใหญ่ ที่สุดของประเทศไทย การเดินทางเส้นทางแรกไปทางอำเภอท่ายาง ต่อไปประมาณ 30 กิโลเมตร ส่วนอีกเส้นทางหนึ่งไปตามทางหลวงหมายเลข 5 ประมาณหลักกิโลเมตรที่ 186 มีทางแยกขวา เข้าไปอีกประมาณ 30 กิโลเมตร

อุทยานแห่งชาติแก่งกระจาน เป็นอุทยานแห่งชาติที่มีพื้นที่กว้างใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ภายในอุทยานฯ นี้ มีจุดที่น่าสนใจหลายแห่ง ทั้งที่เป็นทะเลสาบกว้างใหญ่ประมาณ 45 ตารางกิโลเมตร และความสงบในท่ามกลาง ความงดงามของหินผา บริเวณป่าสนเขาธรรมชาติเป็นจุดชมวิวที่สร้างความประทับใจสำหรับคนที่รัก ธรรมชาติมานักต่อนักแล้ว

เขาพะเนินทุ่ง เป็นยอดเขาสูงจากระดับน้ำทะเล 1,027 เมตร ที่ยอดเขาเป็นทุ่งหญ้า ในตอนเช้าตรู่จะมีทะเลหมอกปกคลุมทั่วไป ห่างจากเขาพะเนินทุ่งออกไปประมาณ 15 กิโลเมตร มีน้ำตกทอทิพย์เป็นน้ำตกที่มีความสูงถึง 9 ชั้น

ชายทะเลอำเภอบ้านแหลม บางตะบูน บางแก้ว บางขุนไทร เป็นชายทะเลอำเภอบ้านแหลม สภาพชายฝั่งเป็นหาดโคลน เป็นแหล่งเพาะเลี้ยงหอยแครงที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทยที่ตำบลบางตะบูน มีการเก็บหอยแมลงภู่และหอยชนิดอื่นๆ ที่ตำบลบางขุนไทร ส่วนที่ชายทะเลตำบลบางแก้วมีเศษเปลือกหอยหรือ "กระเช้า" จำนวนมาก นำไปปนขายเป็นอาหารสัตว์ได้ ชายทะเลอำเภอบ้านแหลมเหมาะสำหรับการพักผ่อนหาประสบการณ์ในสิ่งแปลกใหม่

แหลมหลวง มีลักษณะเป็นปลายแหลมของหาดทราย ยื่นยาวออกไปในทะเลประมาณ 2 กิโลเมตร เป็นชายทะเลภาคใต้แห่งเดียวที่สามารถชมได้ทั้งพระอาทิตย์ขึ้นและพระอาทิตย์ตก เป็นแหลมทรายที่ยาวที่สุดของประเทศ ได้ชื่อว่าเป็นทรายเม็ดแรกของอ่าวไทย ตั้งอยู่ในตำบลแหลมผักเบี้ย อำเภอบ้านแหลม ห่างจาก ตัวเมืองเพชรบุรีไป 15 กิโลเมตร บนเส้นทางเดียวกับหาดเจ้าสำราญ โดยแยกซ้ายก่อนถึงหาดเจ้าสำราญเล็กน้อย

คอกระออม เป็นแหล่งท่องเที่ยวชุมชน เป็นที่พักผ่อนของชุมชนริมแม่น้ำเพชรบุรี บริเวณสะพานข้าม แม่น้ำหน้าเขื่อนเพชร เหมาะสำหรับพาครอบครัว และเพื่อนฝูง ไปนั่งพักผ่อนเด็ก ๆ สามารถเล่นห่วงยางในแม่น้ำได้อย่างปลอดภัย เพราะน้ำตื้น

น้ำตกแม่กระดังลา เป็นน้ำตกที่มีความสมบูรณ์ของระบบนิเวศน์ มีน้ำตลอดทั้งปี การเดินทางเข้า เที่ยวชมสะดวก ห่างจากเส้นทางหลัก (เพชรเกษม) ประมาณ 30 กิโลเมตร ซึ่งใช้เส้นทางเดียวกันกับน้ำพุร้อนหนองหญ้าปล้อง ระยะทางเลยน้ำพุร้อนไป 7 กิโลเมตร ถ้าเดินทางหน้าฝน ต้องใช้รถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ เนื่องจากเส้นทางมีน้ำไหลผ่านถนนเป็นระยะ ๆ

อุทยานสวรรค์แก่งกระจาน เป็นอุทยานทางศาสนา ประกอบด้วย ปฏิมากรรมปูนปั้นพระพุทธรูปปรางค์ต่างๆ โดยเฉพาะองค์เจ้าแม่กวนอิมปางพันมือ ซึ่งแกะสลักจากไม้ ซึ่งเป็นไม้มีกลิ่นหอมจากเมืองจีนและเป็นปรางค์แกะจากไม้หอมใหญ่ที่สุดในโลก อีกทั้งมีประวัติการจุติขององค์พระโพธิสัตว์ อีกหลายพระองค์ ซึ่งมีแสดงไว้ในอุทยาน

บึงปรีดา เป็นบึงน้ำขนาดใหญ่ ตกแต่งพื้นที่เป็นรีสอร์ท พร้อมบ้านพักรับรอง สถานที่สะอาด สวยงาม และร่มเย็น พร้อมรับรองการประชุมสัมมนา และจัดกิจกรรมทั้งทางบกและทางน้ำ การเดินทางไป – มาสะดวกห่างจากตัวเมืองประมาณ 25 กิโลเมตร

2.15.2 **แหล่งศึกษางานด้านศิลปะและวัฒนธรรม**

2.15.2.1 **ด้านสถาปัตยกรรม**

ปรางค์วัดกำแพงแลง อยู่ในเขตอำเภอเมือง เป็นโบราณสถานที่สร้างด้วยศิลาแลงฉาบปูน ประดับด้วยลายปูนปั้นลักษณะทางด้านศิลปกรรมไม่ว่าที่ปรางค์หรือปราสาท ล้วนแต่แสดงถึงรูปทรงและวัตถุของสถาปัตยกรรมแบบบายน ในสมัยพระเจ้าชัยวรมันที่7 ปัจจุบันเป็นที่ประดิษฐานของพระพุทธรูปที่ชื่อว่า "**หลวงพ่อเพชร**"

โบสถ์วัดกุฏิบางเค็ม วัดกุฏิตั้งอยู่เกือบถึงอำเภอเขาย้อย ตัวโบสถ์เป็นไม้มีขนาดใหญ่ที่สุดในบรรดาโบสถ์ไม้ที่มีอยู่ในจังหวัดเพชรบุรี เฉพาะส่วนที่กั้นฝามีขนาดยาว 7 ห้อง กว้าง 3 ห้อง และมีมุขลดยื่นออกไปด้านหน้าและด้านหลังด้านละ 1 ห้องและทำเป็นพาไลอีก 1 ห้อง โดยรอบอาคารหน้าบันจำหลักไม้และฝาแกะสลักไม้ซึ่งมีทั้งหมด 20 แผง ถือว่าเป็นโบสถ์ที่มีฝาแกะสลักไม้ทั้งหลังเพียงแห่งเดียวเท่านั้น

ศาลาการเปรียญวัดใหญ่สุวรรณาราม ลักษณะเป็นอาคารไม้ที่สร้างในสมัยอยุธยามีขนาดใหญ่ประมาณ 10 ห้อง มีเสาแปดเหลี่ยมเรียงกัน 4 แถวๆ ละ 11 ต้น รวม 44 ต้น ในศาลามีธรรมาสน์ยอด 2 หลัง หลังหนึ่งเป็นฝีมือช่างปัจจุบันส่วนอีกหลังหนึ่งมีสภาพชำรุดใช้การไม่ได้แล้วสร้างโดยช่างที่เป็นยอดฝีมือครั้งอยุธยา ซึ่งรัชกาลที่ 5 ทรงชมว่างามเหลือพรรณนา เล่ากันว่าศาลานี้เดิมเป็นพระตำหนักของพระเจ้าเสือ แต่ได้พระราชทานให้สมเด็จพระสังฆราชแตงโมนำมาปลูกสร้างเป็นศาลาการเปรียญของวัด และสิ่งหนึ่งไม่สามารถ หาชมได้ง่ายนักใน

ปัจจุบัน ก็คือ *"หอไตรกลางน้ำ"* เป็นหอไตรสามเสา ปลูกลงในสระน้ำ มีลักษณะเป็นเรือนไทย ฝากระดาน 2 ห้อง หลังคามุงกระเบื้องดินเผา ไม่มีกันสาด ใช้เป็นที่เก็บพระไตรปิฎก

พระอุโบสถวัดมหาสมณาราม วัดมหาสมณารามหรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า " วัดเขาวัง" มีพระอุโบสถเป็นอาคารทรงไทยขนาดกลาง หลังคาซ้อนสองชั้นมุงด้วยกระเบื้องเคลือบ มีช่อฟ้าใบระกาและหางหงส์เป็นที่งดงามยิ่ง หน้าบันมีภาพลายปูนปั้นเป็นสัญลักษณ์ของรัชกาลที่ 4 เป็นรูปพระมหาพิชัยมงกุฎ ตรงด้านหน้าและด้านหลังของพระอุโบสถ ทำเป็นศาลาขวางอยู่ชิดตัวกับตัวโบสถ์ ผนังก่อด้วยอิฐฉาบปูนทำเป็นช่องโค้งแหลม ลักษณะอย่างซุ้มประตู และที่แปลกตาก็คือ ใบเสมาหินอ่อนสลักลวดลายเป็นรูปสี่เหลี่ยม ซึ่งเป็นแบบที่นิยม ในสมัยรัชกาลที่ 4

สถาปัตยกรรมพระนครคีรี เป็นสถาปัตยกรรมตะวันตกแบบนิโอคลาสสิคผสมกับสถาปัตยกรรมแบบจีน

2.15.2.2 **ด้านประติมากรรม**

ปูนปั้นวัดไผ่ล้อม ปูนปั้นหน้าบันโบสถ์วัดไผ่ล้อม มีลวดลายให้ชมด้านเดียวกันสองหน้าบัน ปั้นเป็นภาพปราสาท 7 ชั้น ศาลา เชิงผา ภูเขา ต้นไม้ และภาพพระพุทธรูปปางต่างๆ ฝีมือการปั้นยอดเยี่ยมมาก ภาพปูนปั้นผนังด้านนี้เมื่อต้องแสงจะทำให้เกิดเงาสลับซับซ้อน ดูลุ่มลึกลดหลั่นเป็นชั้นซ่อง แสดงถึงความเป็นเลิศในแนวคิดและฝีมือช่างอย่างหาที่เปรียบมิได้

ปูนปั้นวัดใหญ่สุวรรณาราม เป็นรูปแบบสมัยอยุธยาตอนปลาย สังเกตจากลวดลายกนกอ่อนพริ้วแตกก้านแตกช่อ ออกลายประสานกลมกลืนกัน ภาพประกอบมักนิยมเป็นรูปครุฑ รูปนารายณ์ทรงครุฑและรูปนารายณ์เหยียบบ่าอสูรเป็นส่วนมาก

ปูนปั้นวัดเขาบันไดอิฐ หน้าบันโบสถ์ด้านทิศตะวันออกมีศิลปะปูนปั้นเต็มหน้าบัน ปั้นเป็นรูปครุฑ ประกอบด้วยลายพุ่มปลายสะบัดดังเปลวไฟ ถัดจากลายพุ่มเป็นลายกนกก้านขดช่อหางโต พื้นประดับกระจก

ปูนปั้นฐานเสมาวัดสระบัว ฐานเสมาชั้นล่างเป็นภาพยักษ์แบกไม้มือดันฐานเสมาชั้นบน ส่วนด้านข้างและด้านหลังปั้นเป็นคนพวกสิบสองภาษา สำหรับด้านหน้าโบสถ์ปั้นเป็นรูปพวกอมนุษย์

ปูนปั้นวัดมหาธาตุวรวิหาร ปูนปั้นที่วิหารหลวงวัดนี้งามเด่นสง่าเป็นที่ตื่นตาตื่นใจยิ่งนัก เป็นฝีมือชั้นครูในสมัยรัตนโกสินทร์ของชาวเพชรบุรี

ปูนปั้นวัดพลับพลาชัย มีลายปูนปั้นที่ซุ้มประตูทางซ้ายมือเป็นภาพหนุมานเข้าห้องนางวารินทร์ ส่วนซุ้มทางขวามือเป็นภาพวิรุญจำบังลม

ปูนปั้นวัดปากคลอง เป็นงานปูนปั้นที่แสดงให้เห็นถึงฝีมือและชั้นเชิงของช่าง โดยเฉพาะภาพเทพพนมและลายดอกไม้และที่น่าทึ่งก็คือ การลงสีในงานปูนปั้นซึ่งทำได้งดงามน่าชมยิ่งนัก

ใบเสมาวัดมหาธาตุวรวิหาร เป็นใบเสมาคู่ทำด้วยหินทรายแดง บนแท่นสูง 120 ซ.ม. จำหลักลวดลายเต็มทั้งแผ่น มีซุ้มเสมาแบบกูบช้าง ลายที่ฐานเสมาแกะสลักเป็นรูปดอกไม้เรียงกัน

2.15.2.3 **ด้านจิตรกรรม**

จิตรกรรมฝาผนังวัดใหญ่สุวรรณาราม มีลักษณะเป็นภาพเขียนเต็มผนัง ซึ่งบางส่วนลบเลือน เกือบหมดแต่ยังพอเห็นร่องรอยของความงดงามได้ ศาสตราจารย์ศิลป์ พีระศรี กล่าวว่า "ช่างที่อยู่ในสมัยที่ ภาพเขียนเจริญถึงขีดสุดเท่านั้น จึงจะสามารถวาดภาพจิตรกรรมที่งดงามเช่นนี้ได้"

จิตรกรรมฝาผนังวัดเกาะแก้วสุทธาราม

จิตรกรรมฝาผนังวัดท้ายตลาด ในพระอุโบสถมีภาพจิตรกรรมเต็มผนังด้านหน้าพระประธาน ผนังเหนือบานประตูจรดเพดาน เขียนเป็นภาพวัดพระศรีรัตนศาสดาราม

จิตรกรรมสมุดข่อยวัดพระรูป "สมุดข่อยหรือสมุดไทย" เป็นหนังสือที่ใช้กระดาษแผ่นเดียวยาว ติดต่อกันไปตลอดเล่มด้วยการพันกลับไปกลับมาเป็นเล่ม ซึ่งจะมีความหนา กว้าง หรือบางเท่าใดก็ได้แล้วแต่ความต้องการ สามารถเขียนภาพประกอบทั้งที่เป็นลายเส้นและเป็นภาพระบายสีประเภทจิตรกรรมลงไปด้วย

2.15.3 **แหล่งศึกษาทางโบราณคดีและประวัติศาสตร์**

พระราชวัง

พระราชวังบนพระนครคีรี "เขาวัง"

เป็นพระราชวังที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงโปรดเกล้า ฯ ให้สร้างขึ้น ตั้งอยู่บนเขาที่มียอดสูงประมาณ 92 เมตร ริมถนนเพชรเกษมในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี พระนครคีรีมีพระที่นั่งและกลุ่มอาคารตั้งอยู่บนยอดเขาใหญ่ 3 ยอด ดังนี้

1. ยอดเขาด้านตะวันออก บริเวณไหล่เขาเป็นที่ตั้งของวัดมหาสมณารามส่วนยอดเขาเป็นที่ตั้งของวัด พระแก้ว ซึ่งเป็นวัดที่สร้างใหม่เพื่อเป็นวัดประจำพระราชวังพระนครคีรี

2. เขายอดกลาง เป็นที่ประดิษฐานพระธาตุ จอมเพชร ภายในบรรจุพระบรมสารีริกธาตุ

3. ยอดเขาด้านตะวันตก เป็นที่ตั้งของพระราชวัง ประกอบด้วย พระที่นั่งต่างๆ นอกจากนี้ยังมีโรงรถ โรงม้า ราชวัลลภาคาร ศาลาลูกขุน ศาลาด่าน ศาลาเย็นใจ ทิมดาบ และโรงครัว ที่ตั้งพระราชวังนี้มีป้อมต่างๆ เรียงรายอยู่โดยรอบทั้ง 4 ด้าน

กรมศิลปากรได้บูรณะปรับปรุงอาคารของพระราชวังด้านทิศตะวันตก และจัดตั้งเป็น "พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติพระนครคีรี" และได้ประกาศให้พื้นที่ทั้งหมดเป็น "อุทยานประวัติศาสตร์พระนครคีรี"

พระรามราชนิเวศน์ "วังบ้านปืน" เป็นพระราชวังที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดให้สร้างขึ้นตามแบบสถาปัตยกรรมยุโรป โดยย่อส่วนมาจากพระราชวังฤดูร้อนของพระเจ้าวิลเฮล์มไกเซอร์ แห่งเยอรมนี การก่อสร้างแล้วเสร็จในสมัยสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว และได้พระราชทานนามว่า "พระที่นั่งศรเพ็ชรปราสาท" ต่อมาทรงเปลี่ยนเป็นพระรามราชนิเวศน์

พระราชนิเวศน์มฤคทายวัน

เป็นพระตำหนักที่ประทับริมทะเล ซึ่งพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงโปรดให้รื้อ พระตำหนักหาดเจ้าสำราญมาปลูกขึ้นใหม่ที่อำเภอชะอำ มีลักษณะเป็นอาคารไม้ หลังคาทรงปั้นหยามุงกระเบื้องสี่เหลี่ยม ใต้ถุนสูง ประกอบด้วยพระที่นั่งใหญ่ 3 องค์ ตัวอาคารเป็นไม้หันหน้าเรียงขนานไปกับชายทะเล มีสะพานเป็นทางเดินเชื่อมระหว่างตำหนักแต่ละหลังและทางเดินไปสู่ทะเลได้ ได้รับขนานนามว่า "พระราชนิเวศน์แห่งความรักและความหวัง"

วัด

วัดเขาบันไดอิฐ อยู่ห่างจากเขาวังประมาณ 2 กิโลเมตร เป็นสำนักวิปัสสนากรรมฐานที่มีชื่อเสียง มาตั้งแต่สมัยอยุธยา บนเขาบันไดอิฐมีถ้ำเล็กใหญ่หลายคูหาอยู่ลึกลงไปใต้เขา ได้แก่ ถ้ำประทุน ถ้ำพระเจ้าเสือ และถ้ำพระพุทธไสยาสน์ เป็นต้น

วัดกำแพงแลง วัดนี้เดิมเป็นเทวสถานในสมัยขอมสร้างตามลัทธิศาสนาพราหมณ์ เทวสถานที่สร้างขึ้นเดิมมีปรางค์ 5 หลัง ทำด้วยศิลาแลง ปัจจุบันเหลือเพียง 4 หลัง ต่อมาเมื่ออิทธิพลของศาสนาพุทธแผ่ขยายเข้ามา จึงได้แปลงเทวสถานแห่งนี้เป็นศาสนาสถานในพุทธศาสนา

วัดท่าไชยศิริ เป็นวัดตั้งแต่สมัยอยุธยาเรียกกันว่า "วัดใต้" ตั้งอยู่บนฝั่งแม่น้ำเพชรบุรี น้ำตรงบริเวณ ท่าน้ำของวัดนี้เชื่อกันว่าเป็นน้ำศักดิ์สิทธิ์ และเป็นน้ำที่นำไปใช้ประกอบพระราชพิธีพระบรมราชาภิเษกของพระมหากษัตริย์ตามโบราณราชประเพณี

วัดมหาธาตุวรวิหาร เป็นวัดเก่าแก่ตั้งอยู่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเพชรบุรี มีการแบ่งเขตพุทธวาสออกจากสังฆวาส ภายในวัดมีพระปรางค์ห้ายอดซึ่งสันนิษฐานว่าคงจะเป็นพระเจดีย์ห้ายอดเช่นเดียวกับที่เมืองนครศรีธรรมราช แล้วมาดัดแปลงเป็นพระปรางค์ในสมัยหลัง ที่น่าสนใจคือมีภาพปูนปั้น ซึ่งเป็นฝีมือช่างเมืองเพชร ที่หาดูได้ยาก

วัดใหญ่สุวรรณาราม เป็นวัดเก่าแก่มีศาลาการเปรียญเป็นศาลาหลังยาวเสาแปดเหลี่ยม ประตูจำหลักไม้ลายก้านขดปิดทอง ในพระอุโบสถมีรูปหล่อของสมเด็จพระสังฆราช (แตงโม) ซึ่งเป็นผู้ปฏิสังขรณ์วัดนี้ ประดิษฐานไว้ที่หน้าพระประธาน

วัดกุฏิ เป็นวัดในสมัยอยุธยา มีพระอุโบสถ สร้างด้วยไม้สักทั้งหลัง

วัดเขาตะเครา เป็นวัดอยู่ในอำเภอบ้านแหลมเป็นที่ประดิษฐานพระพุทธรูปปางมารวิชัย สูง 29 นิ้ว หน้าตักกว้าง 21 นิ้ว เรียกกันว่า "**หลวงพ่อเขาตะเครา**"

วัดสระบัว เป็นวัดตั้งอยู่เชิงเขาวังด้านตรงข้ามกับวิหารพระพุทธไสยาสน์

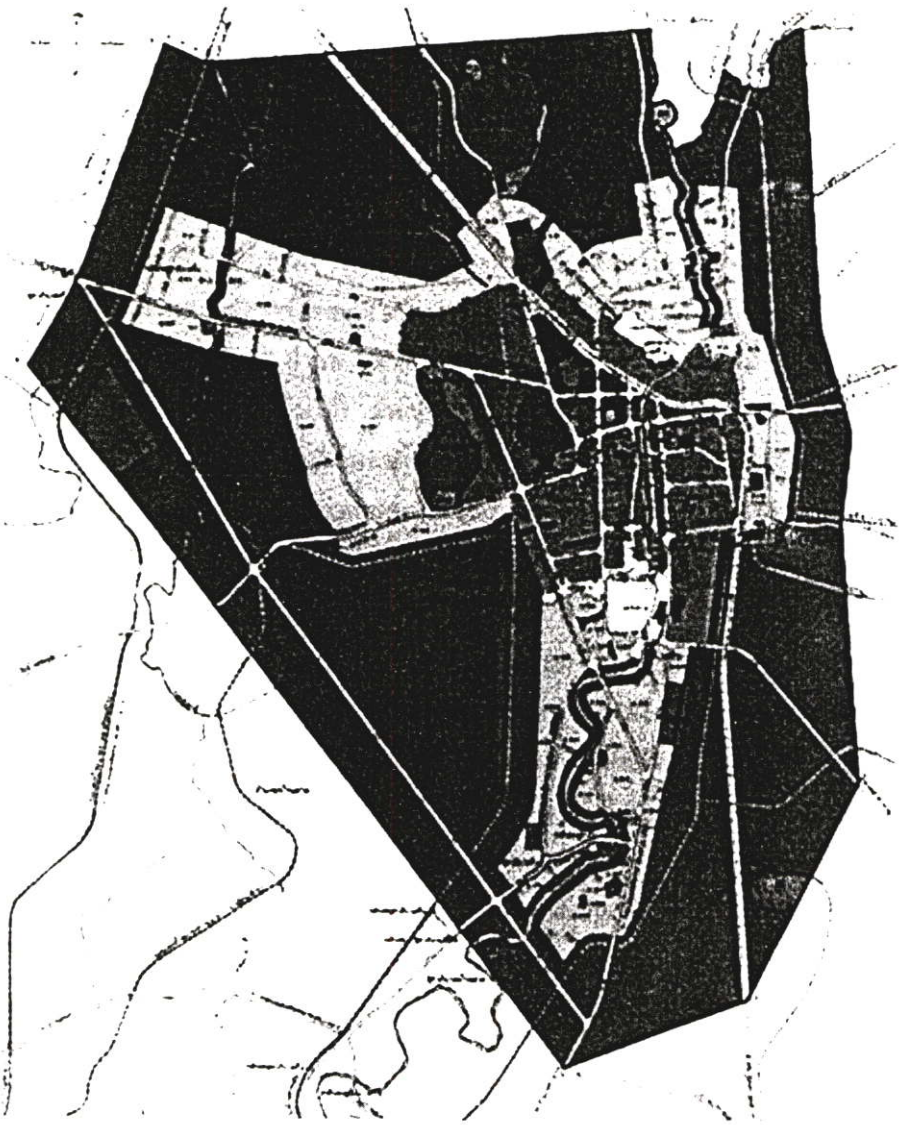
วัดเกาะแก้วสุทธาราม เป็นวัดในสมัยอยุธยาตอนปลาย มีธรรมาสน์ที่เป็นงานไม้แกะสลักชั้นเยี่ยมที่ฝีมือละเอียดประณีตงดงาม

วัดไผ่ล้อม ปัจจุบันเป็นวัดสร้าง ตั้งอยู่ใกล้กับเรือนจำจังหวัดเพชรบุรี เหลือเพียงพระอุโบสถที่อยู่ในสภาพทรุดโทรมมาก

2.16 พื้นที่ศึกษา

ผังเมืองรวมเมืองเพชรบุรีมีพื้นที่ประมาณ 64.29 ตารางกิโลเมตร หรือ 40,180 ไร่ ครอบคลุมพื้นที่ตำบลที่อยู่ในเขตอำเภอเมือง คือ ตำบลท่าราบ ตำบลคลองกระแชง ตำบลบ้านหม้อและตำบลเวียงคอย นอกจากนี้ยังคอบคลุมบางส่วนของตำบลธงชัย ตำบลบ้านกุ่ม ตำบลนาวุ้ง ตำบลต้นมะม่วง ตำบลบางจาก ตำบลไร่ส้ม ตำบลวังตะโก ตำบลหัวสะพาน ตำบลหนองโสน ตำบลโพไร่หวาน ตำบลช่องสะแก และบางส่วนของตำบลในเขตอำเภอบ้านลาด คือ ตำบลบ้านลาด ตำบลลาดโพธิ์ ตำบลบ้านหาด ตำบลสมอพลือ และตำบลท่าเสน (รวม 20 ตำบล ใน 2 อำเภอ คือ อำเภอเมืองและบ้านลาด)

เทศบาลเมืองเพชรบุรี ตั้งอยู่ภายในเขตผังเมืองรวม มีพื้นที่ประมาณ 5.4 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วย 2 ตำบล คือตำบลท่าราบและตำบลคลองกระแชง โดยมีแม่น้ำเพชรบุรีเป็นแนวแบ่งเขตระหว่าง 2 ตำบล



รูปที่ 2.13 ผังเมืองรวมเพชรบุรี

2.16.1 ประชากรในพื้นที่ศึกษา

2.16.1 แนวโน้มการขยายตัวของประชากรระดับตำบลในเขตผังเมืองรวมเพชรบุรี

จากการสำรวจของสำนักงานผังเมืองจังหวัดเพชรบุรีเมื่อปลายปี 2540 กลางปี 2541 พบว่าชุมชนเมืองที่เป็นจุดศูนย์กลางของจังหวัดและจุดศูนย์กลางในเขตผังเมืองรวม คือ ชุมชนในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี มีอัตราเพิ่มของประชากรที่ลดลงในช่วง 5 ปี (2535-2540) โดยลดลงในอัตราร้อยละ 0.09 ในขณะที่ตำบลรอบนอกเทศบาลกลับมีอัตราการเพิ่มของประชากรค่อนข้างสูงถึง 3 ตำบล โดยเพิ่มในอัตราร้อยละ 4.83 ร้อยละ 3.76 และร้อยละ 2.35 ได้แก่พื้นที่ ตำบลต้นมะม่วง(ด้านใต้) ตำบลบ้านหม้อ (ด้านตะวันตก) ตำบลธงชัย (ด้านตะวันตกเฉียงเหนือ)

เนื่องจากเทศบาลเมืองเพชรบุรีมีพื้นที่จำกัดเพียง 5.4 ตารางกิโลเมตร ในขณะที่มีประชากรสูงถึง 32,427 คน(ปี 2547) ความหนาแน่นเฉลี่ยสูงถึง 6,136 คนต่อตารางกิโลเมตร ทำให้ประชากรกระจายตัวออกไปสู่บริเวณรอบนอกเขตเทศบาลที่เป็นพื้นที่เขตติดต่อ โดยมีปัจจัยที่สำคัญคือการมีเส้นทางคมนาคมที่สำคัญอยู่ในพื้นที่หลายเส้นทางและสภาพทำเลที่ตั้ง ได้แก่ตำบลมะม่วงและตำบลบ้านหม้อที่อยู่ทางด้านทิศใต้และทิศตะวันตกของเขตเทศบาลมีถนนเพชรเกษมสายเก่าทางเลี่ยงเมือง (เพชรเกษมสายใหม่) ถนนบันไดอิฐ ถนนบ้านลาด ผ่านพื้นที่ เฉพาะตำบลบ้านหม้อที่มีพื้นที่ติดต่อเขตเทศบาลมีขนาดของจำนวนประชากรมากที่สุด คือ 8,206 คน (ปี 2540) (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกเพชรบุรี, 2544 : 1-13)

ตารางที่ 2.20 อัตราการเพิ่มจำนวนประชากร จำแนกรายตำบลในเขตผังเมืองรวมเพชรบุรี ตามเขตการปกครอง พ.ศ.2535-พ.ศ.2540

ชุมชน	พ.ศ.2535	พ.ศ.2540	อัตราการเพิ่ม
เทศบาลเมืองเพชรบุรี	33,968	33,817	-0.09
ตำบล ธงชัย	5,803	6,527	2.35
ตำบล บ้านกุ่ม	5,215	5,567	1.31
ตำบล หนองโสน	4,628	4,734	0.45
ตำบล ไร่ส้ม	5,494	5,654	0.57
ตำบล ช่องสะแก	5,763	6,082	1.08
ตำบล บ้านหม้อ	6,800	8,206	3.76
ตำบล ต้นมะม่วง	3,105	3,953	4.83
ตำบล นาวุ้ง	2,312	2,292	-0.17
ตำบล โพไร่หวาน	2,169	2,368	1.71
ตำบล หัวสะพาน	4,596	4,639	0.19
ตำบล เวียงคอย	849	1,040	4.06
ตำบล บางจาก	2,294	2,140	-1.39
ตำบล วังตะโก	1,625	1,582	-0.54
ตำบล บ้านลาด	5,404	5,131	-1.04
ตำบล บ้านหาด	2,972	2,952	-0.14
ตำบล สมอพลือ	2,244	2,237	-0.06
ตำบล ท่าเสน	3,489	3,572	0.47
ตำบล ลาดโพธิ์	1,197	1,218	0.35
รวมในเขตผังเมือง	99,927	103,706	0.7

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก เพชรบุรี,รายงานฉบับสมบูรณ์ : 1-14

ส่วนตำบลต้นมะม่วงมีแนวโน้มการขยายตัวของประชากรในช่วง 5 ปีนี้สูงกว่าตำบลอื่นๆ และในตำบลนี้มีห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ (BIG C) ตั้งอยู่ในพื้นที่ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ดึงคนเข้ามาในพื้นที่ทั้งทางด้านแรงงานและที่พักอาศัย สำหรับตำบลไร่ส้ม ตำบลธงชัย ซึ่งเป็นพื้นที่ติดต่อเทศบาลทางด้านเหนือและด้านตะวันตกเฉียงเหนือ ประชากรและสิ่งก่อสร้างที่ขยายตัวมาทางด้านนี้จะขยายตัวไปตามแนวถนนเพชรเกษม ถนนบันไดอิฐและถนนคีรีรัฐยา ส่วนตำบลบ้านกุ่ม ตำบลช่องสะแก ตำบลหนองโสน ทางด้านทิศเหนือและตะวันออกของเทศบาล แนวโน้มการขยายตัวออกไปตามแนวถนนทางไปบ้านแหลมฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออก รวมทั้งริมแม่น้ำเพชรบุรีและถนนไปบางจาน

2.16.2 การคาดประมาณการประชากรในอนาคต

สำนักงานผังเมืองจังหวัดได้ใช้อัตราการการขยายตัวการเจริญเติบโตของประชากรในเขตอำเภอเมือง (ไม่รวมเขตเทศบาล) เนื่องจากขอบเขตผังเมืองรวมครอบคลุมพื้นที่นอกเขตเทศบาลอย่างกว้างขวางและการขยายตัวของประชากรในเขตเทศบาลเป็นไปอย่างจำกัด จึงได้เลือกอัตราการขยายตัวร้อยละ 1.69 ต่อปี ซึ่งคำนวณมาจากประชากรปี 2525 ถึง 2540 โดยใช้จำนวนประชากรจากการสำรวจเพื่อการจัดทำฐานข้อมูลในเขตผังเมืองรวมมาเป็นปีฐานในปี 2541 นั่นคือ 80,021 คน การคาดประมาณจำนวนประชากรในอนาคตในเขตผังเมืองรวมเพชรบุรี สรุปได้ดังนี้

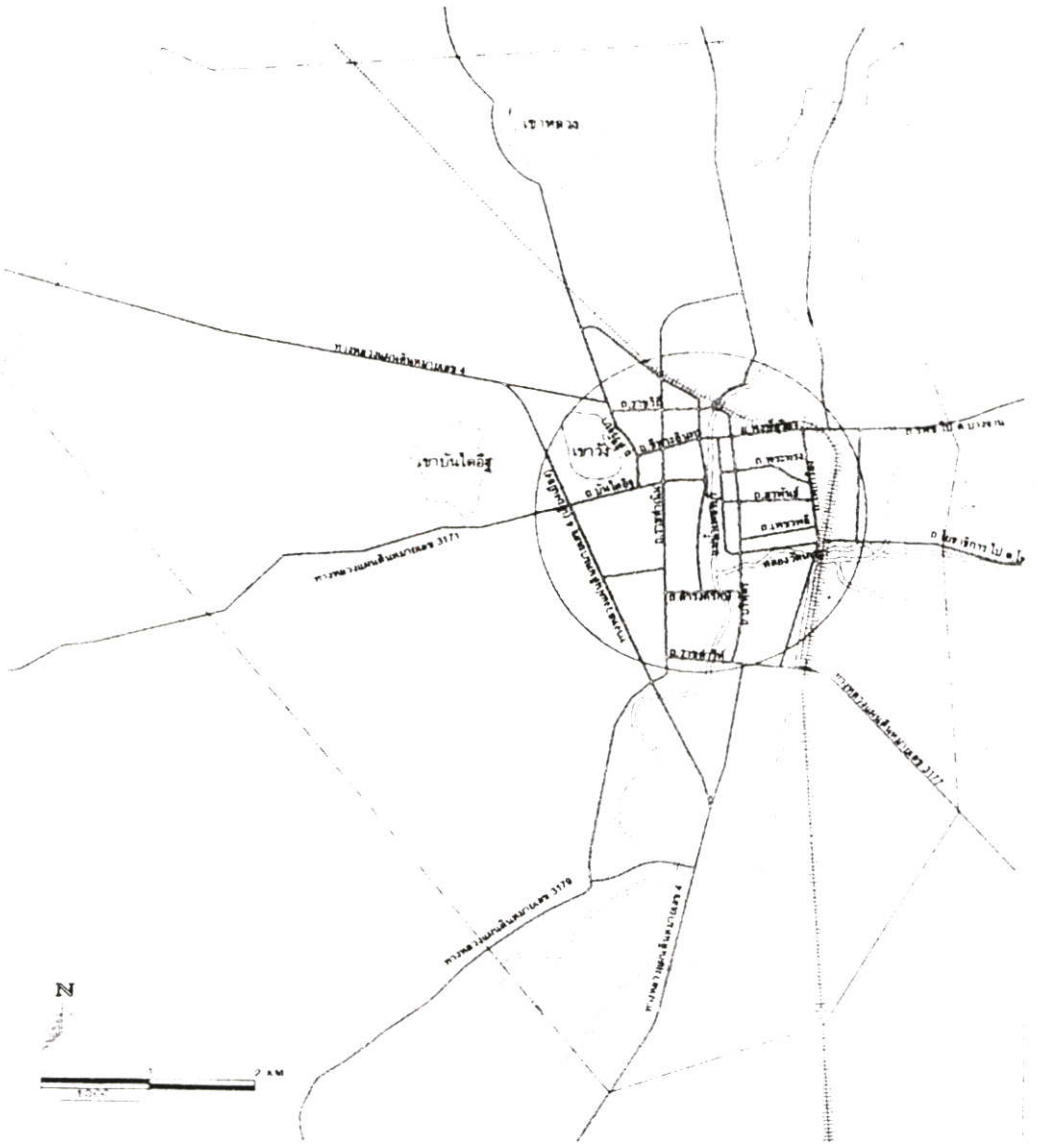
ตารางที่ 2.21 การคาดประมาณการประชากรในอนาคต

ปี พ.ศ.	ประชากร (คน)	
	อัตราเพิ่ม 1.69 % ต่อปี	อัตราเพิ่ม 2.0 %ต่อปี
2544	84,183	84,969
2546	87,076	87,619
2551	94,754	96,833
2556	103,109	107,018
2561	112,200	118,273
2564 (20 ปีข้างหน้า)	118,036	125,596

หมายเหตุ : อัตราการเพิ่ม 1.69 % ต่อปี โดยสำนักงานผังเมืองเพชรบุรี

หรือ 2.0 % ต่อปีกรณีสมมุติว่าประชากรเมืองมีอัตราเพิ่มสูงกว่าปกติ

การคาดการณ์ประชากรใช้สูตร $P_n = P_o e^m$



รูปที่ 2.14 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา

2.16.3 **สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา**

2.16.3.1 **ย่านพาณิชยกรรมหนาแน่น**

ที่จัดว่าเป็นย่านธุรกิจการค้าที่สำคัญของเมืองเพชรบุรี จะอยู่ตามแนวถนนสายสำคัญต่างๆ ได้แก่ ถนนพานิชเจริญ ถนนมาตยาวงษ์ ถนนสุรินทร์ฤาไชย ถนนพงษ์สุริยาฝั่งตำบลท่าราบ และถนนดำเนินเกษม ฝั่งตำบลคลองกระแชง

2.16.3.2 **ย่านพักอาศัย**

กระจายอยู่ทั่วไปตามถนนสายสำคัญ เช่น ถนนสุรพันธ์ ถนนพระทรง ถนนโพธิ์การ้อง ถนนท่าหิน ถนนบริพัตร ถนนราชดำเนิน และถนนบันไดอิฐ เป็นต้น

2.16.3.3 **ย่านอุตสาหกรรม**

อุตสาหกรรมส่วนใหญ่ปะปนอยู่กับพื้นที่ย่านต่างๆ ซึ่งพอจะแยกได้ดังนี้

1. อุตสากรรมบริการ ประเภทซ่อมรถยนต์ ทำเบาะ พ่นสี จะเกาะกลุ่มกันไปตามบริเวณถนนเพชรเกษม เริ่มจากทางเข้าเมืองเขตตำบลไร่ส้มลงมาทางตอนใต้

2.อุตสาหกรรมการผลิต และอุตสาหกรรมอื่นๆส่วนใหญ่จะมีอยู่ทั่วไปในย่านพาณิชยกรรม และย่านพักอาศัย

2.16.3.4 **ย่านสถานที่ราชการ**

ซึ่งเป็นศูนย์กลางของจังหวัดเช่นศาลากลางจังหวัด ศาลจังหวัด.สำนักงานเทศบาลเมืองเพชรบุรี สถานีตำรวจ ที่ว่าการอำเภอเมือง สำนักงานสาธารณะสุขจังหวัด ฯลฯ จะตั้งอยู่บริเวณถนนราชวิถี และถนนราชดำเนิน

พื้นที่สีขาว (เขตทหาร) มีอยู่ 2 บริเวณคือ ทางตอนเหนือเป็นพื้นที่ของจังหวัดทหารบกเพชรบุรี และทางตอนใต้ของถนนราชดำเนินเป็นของกรมทหารราบที่ 11 รักษาพระองค์ (ค่ายรามราชนิเวศน์) ซึ่งในค่ายนี้มีพระราชวังรามราชนิเวศน์อยู่ด้วย

2.16.3.5 **ย่านสถาบันศาสนา**

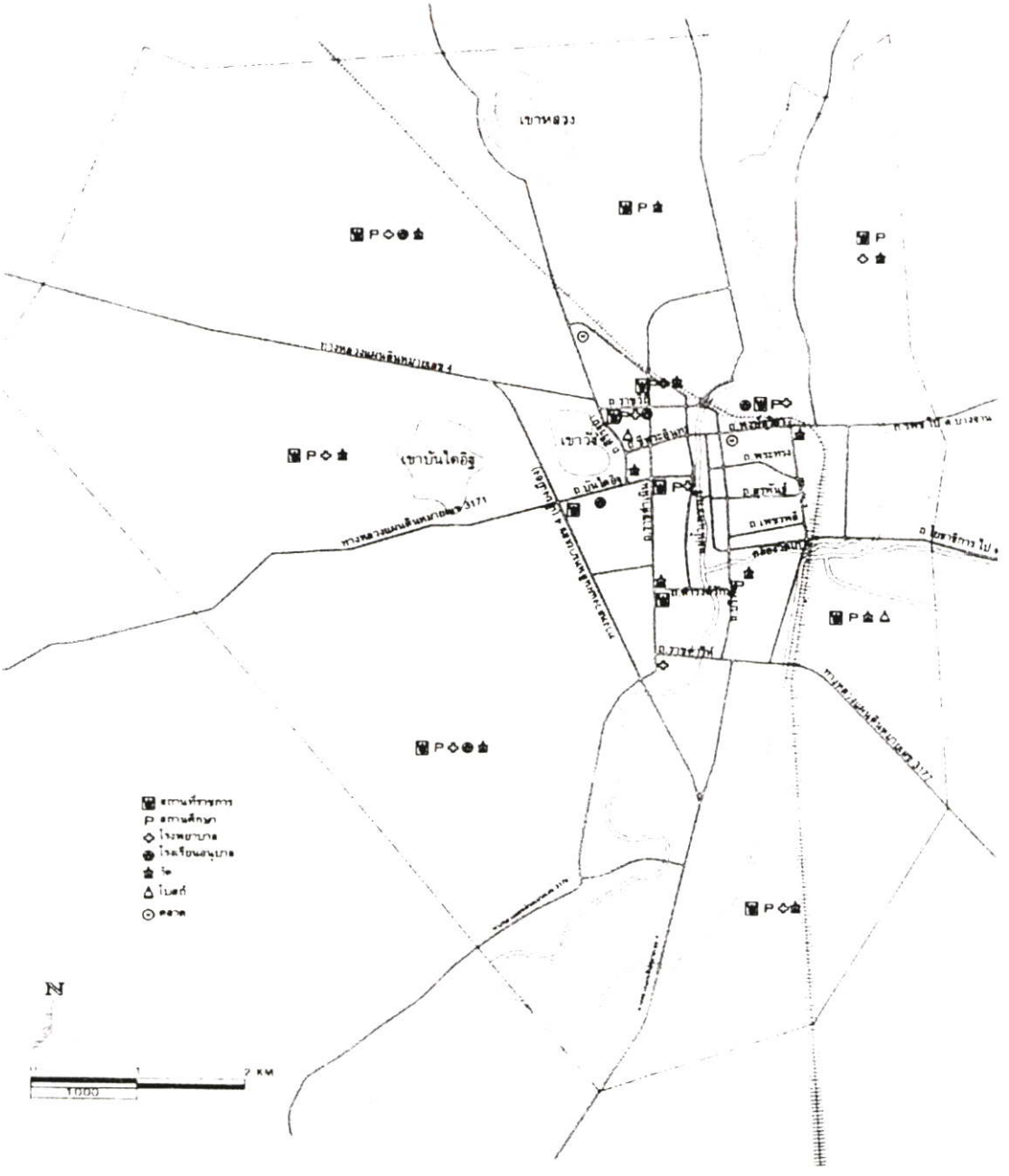
ในเขตเทศบาลมีวัดทางพุทธศาสนาอยู่หลายแห่ง เนื่องจากเป็นเมืองเก่า ทั้งสองฝั่งของแม่น้ำเพชรบุรี จะมีวัดที่มีชื่อเสียงทางด้านศิลปะและความเก่าแก่ เช่น วัดใหญ่สุวรรณาราม วัดกำแพงแลง วัดมหาธาตุ และวัดเกาะเป็นต้น

2.16.3.6 **ย่านสถาบันการศึกษา**

กระจายอยู่ทั่วไป เช่นมหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี วิทยาลัยอาชีวศึกษา วิทยาลัยเทคนิค โรงเรียนมัธยมศึกษาประจำจังหวัด ศูนย์วิทยพัฒนบริการ มหาวิทยาลัย สุโขทัยธรรมาธิราช

2.16.3.7 **ย่านเกษตรกรรม**

จะอยู่บริเวณรอบนอกเขตเทศบาล

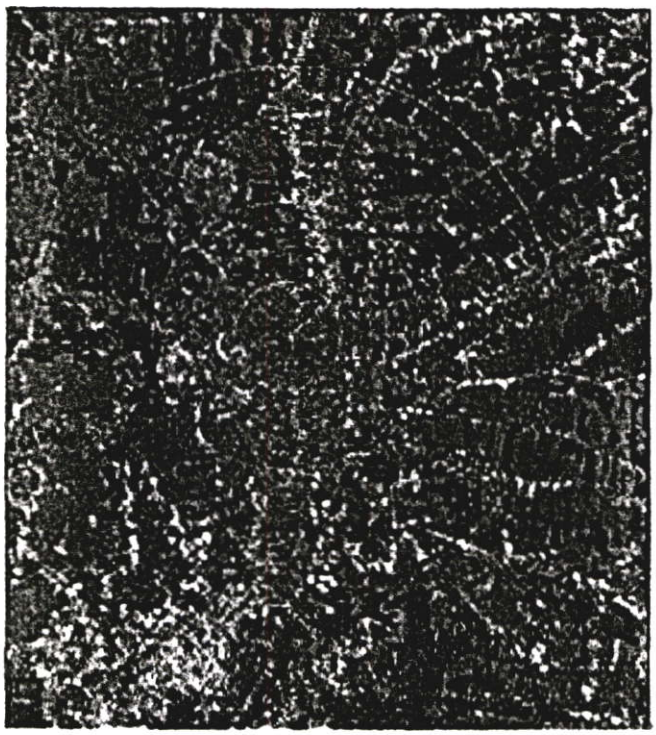


รูปที่ 2.15 แสดงสถานที่สำคัญในพื้นที่ศึกษา

การใช้ภาพดาวเทียม ทำให้ทราบถึงลักษณะการตั้งถิ่นฐานเดิมของเมืองเพชรบุรี ซึ่งเป็นแนวยาวตามลำแม่น้ำเพชรบุรีและคลองสาขา(ดังปรากฏเป็นสีส้มในภาพถ่ายดาวเทียม) โดยมีใจกลางเมือง (พื้นที่สีฟ้า) เป็นศูนย์กลางความเจริญ ที่อยู่อาศัยการค้าและธุรกิจ เมื่อเปรียบเทียบภาพดาวเทียมของปีในอดีตและภาพดาวเทียมเมื่อปีไม่นานมานี้ จะเห็นแนวโน้มที่ชัดเจนของเมืองในการเจริญเติบโต

รูปที่ 2.16 ข้อมูลภาพดาวเทียม Landsat 5TM Band 4 3 2 ปี 1988

รูปที่ 2.17 ข้อมูลภาพดาวเทียม Landsat 5 T M Band 4 3 2 ปี 2000



รูปที่ 2.18 การขยายตัวของชุมชนในเขตผังเมือง

2.16.4 **พาหนะในตัวเมือง**

- รถสี่ล้อเล็ก หรือ รถเล้ง มีวิ่งบริการอยู่ทั่วไปประมาณ 161 คัน และจอดรอผู้โดยสารอยู่ตามหน้าสถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ตลาด การใช้บริการต้องสอบถามคนขับก่อนถึงเส้นทางที่จะไป รวมทั้งค่าโดยสาร อัตราขั้นต่ำคนละ 5 บาท ราคาเหมารวมไปตามแหล่งท่องเที่ยวในตัวเมือง ประมาณ 200-300 บาท หรือตามแต่จะตกลง(สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบกเพชรบุรี. 2544:2-19)

- สามล้อถีบมีบริการอยู่ทั่วไป ประมาณ 50 คัน จอดรอผู้โดยสารเช่นเดียวกับรถเล้ง หนึ่งคันนั่งได้ 2 คน อัตราค่าโดยสาร ระยะทาง 1-2 กม. คนละ 10 บาท ราคาเหมารวมไปตามที่ท่องเที่ยวต่างๆ ประมาณคันละ 100 บาท (สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบกเพชรบุรี. 2544:2-19)

- รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีวิ่งอยู่มากมาย ราคาค่าโดยสารไม่เกิน 2 กม. คนละ 10 บาท (สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบกเพชรบุรี.2544:2-19)

2.17 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดผังเมือง

ทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาครั้งนี้ มี 3 แนวความคิดที่สำคัญ คือ แนวคิดเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่ง แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทางและแนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งที่ยั่งยืน (Sustainble Transportation) โดยแนวคิดสุดท้ายเป็นแนวคิดที่เกิดขึ้นภายหลังในช่วง 2-3 ทศวรรษที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการเดินทางโดยจักรยานมีลักษณะเฉพาะแตกต่างกับการเดินทางด้วยวิธีการอื่น จึงจำเป็นต้องศึกษาถึงลักษณะและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางด้วย

2.17.1 แนวคิดด้านการขนส่ง

2.17.1.1 แนวคิดด้านการจอดรถยนต์

การจอดรถยนต์มีสาเหตุมาจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Mode) ของการเดินทาง การเปลี่ยนเส้นทาง (Route) ของการเดินทาง การเปลี่ยนแปลงจุดหมายปลายทาง (Destinssstion) ของการเดินทางและการเปลี่ยนแปลงเวลา (Time) (คณะกรรมการศึกษาและแก้ไขปัญหาด้านการจราจรขนส่ง. 2536 :14)

การจัดจำนวนที่จอดรถยนต์ควรมีพอเพียงกับจำนวนรถยนต์ที่จะเข้ามายังพื้นที่นั้น ๆ และไม่ควรมีจำนวนมากจนก่อให้เกิดปัญหาการจราจร (อัษฎางค์ โปราณานนท์. 2520 :35-36) โดยที่จอดรถบริเวณชานเมือง จะช่วยให้ผู้คนใช้บริการสาธารณะเข้ามาใจกลางเมือง เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด หาที่จอดรถยาก หรือราคาแพง ซึ่งวิธีนี้จะสามารถลดจำนวนรถยนต์ที่เข้ามาในเมืองได้มาก (รังสรรค์ ต่อสุวรรณ. 2535 : 17-18) และที่จอดรถควรจะสะดวกแก่การเข้าถึงและสะดวกในการเดินทางไปใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Hunnicutt and Neale.1976 : 109-110) โดยระยะทางจากที่จอดรถไปยังจุดหมายปลายทางไม่ควรเกิน 800 ฟุต หรือ 240 เมตร เนื่องจากเป็นระยะทางไกลสุดที่คนจะเดินทางด้วยเท้า (วีรวรรณ ศิติสาร .2530 : 40) โดยปกติคนจะเดินโดยไม่หยุดประมาณ 520 ฟุต หรือ 150 เมตร ในหลายเมืองในยุโรปมีการให้เช่าเก้าอี้ผ้าใบ หรือเก้าอี้ไม้ตลอดทางเดิน และตามจตุรัสสาธารณะต่างๆ มีแผงขายหนังสือและวารสารต่าง ๆ นิทรรศการ และร้านกาแฟริมถนน เนื่องจากทั้งหมดที่ได้กล่าวมาแล้วเป็นจิตวิทยาที่ช่วยให้เดินได้ไกลขึ้น (owen .55-58)

ปรีชา มหัทธนทวี (2538 : 76-77) ได้ศึกษาถึงแนวทางการกำหนดมาตรการควบคุมที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชนที่ย่านศูนย์กลางธุรกิจถนนสีลม พบว่า ความต้องการที่จอดรถยนต์นั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ เช่น สภาพการใช้อาคารและที่ดิน ความเพียงพอของระบบขนส่งสาธารณะที่จะเลือกใช้แทนการเดินทางด้วยรถยนต์ เป็นต้น

Murphy (อ้างในพิษณุโรจน์ พลับรู้การ. ม.ป.ป. : 11-12) เกณฑ์สำหรับการเลือกที่ตั้งของที่จอดรถนอกถนน ประกอบด้วย ควรตั้งอยู่ระหว่างถนนวงแปวนศูนย์กลางเพื่อลดการเดินทางเข้าศูนย์กลาง อยู่ในระยะทางที่สามารถเดินเท้าเพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่งและกิจกรรม โดยอาจใช้พื้นที่

ว่างหรือพื้นที่ที่ไม่ได้ประโยชน์ เช่น ใต้ถนนยกระดับหรือทางด่วน หรืออาจใช้วิธีขอซื้อสิทธิ์บนอากาศหรือใต้ดิน ที่ดินของรัฐบาลหรือเทศบาล ถ้าเป็นไปได้ ควรตั้งอยู่ตรงกลางบล็อกเพื่อลดการจราจรคับคั่งที่ทางแยกและค่าที่ดินที่สูงตรงสี่แยก และพื้นที่ที่ใช้ทำที่จอดรถควรมีความลาดเอียงไม่เกิน 4 เปอร์เซ็นต์ สำหรับที่จอดรถใต้ดินเหมาะสำหรับบริเวณที่ราคาที่ดินสูง

หลายเมืองในต่างประเทศใช้วิธีการจอดรถนอกเมืองแล้วอาศัยระบบขนส่งสาธารณะเข้า London มีการลดค่าธรรมเนียมในการโดยสารรถไฟหากนำรถยนต์มาจอด และสำหรับที่อยู่อาศัยในเขตที่อยู่อาศัยภายในศูนย์กลางจะได้รับสิทธิในการจอดรถ(Richarsd. 1990:63-64) ในParis และOxfard การจอดรถในใจกลางเมืองถูกเปลี่ยนมาเป็นระบบ Park and Ride เช่นกัน Elkin. Et. (1991 : 30-33)

2.17.1.2 **แนวคิดด้านสาเหตุการเกิดการเดินทาง** Trip Generation Concept

การเกิดการเดินทาง คือ การศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างการเดินทางกับตัวแปรต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดการเดินทาง ตัวแปรเหล่านี้ขึ้นอยู่กับที่ตั้งและความหนาแน่นของกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ (ชัชวาล วัฒนบรรจง. 2539 : 82) โดยเป็นปฏิสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ซึ่งเป็นผลมาจากการใช้ที่ดินเนื่องจากการใช้ที่ดินทำให้เกิดความต้องการในการเดินทางเข้าและออกพื้นที่ ซึ่งทำให้ต้องมีการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านการคมนาคมขนส่งเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึงและยังผลให้กิจกรรมจะขยานตัวมากขึ้น (Needham.1977:19-20;Northam.1974 :34-35)

ประเภทของการเดินทางภายในเขตชุมชนเมือง (เสน่ห์ ญาณสาร. 2538 : 16 ; วีรวรรณ ศิติสาร. 2530 : 27) แบ่งได้เป็น

1. การเดินทางเพื่อไปทำงาน Journey to Work Trips

2. การเดินทางที่ไม่ใช่เพื่อไปทำงาน Nonwork Trips หมายถึง การเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ ที่มิใช่เดินทางเพื่อไปทำงาน โดยสามารถแบ่งย่อยได้ดังนี้

การเดินทางด้านสังคม Social Trips ได้แก่ การเดินทางไปเยี่ยมเยือนเพื่อนฝูง การเดินทางติดต่อกับเพื่อนบ้าน และการเดินทางไปเยี่ยมญาติพี่น้อง

การเดินทางไปซื้อสินค้า มีทั้งการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์เดียว (ซื้อสินค้าอย่างหนึ่งโดยตั้งใจ) เพื่อวัตถุประหลายอย่าง และเพื่อวัตถุประสงค์ร่วม

การเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยวทัศนาจร ได้แก่ การเดินทางของนักทัศนาจรเพื่อชมเมือง โดยมีรถบริการพานักท่องเที่ยวชมทัศนีย์ภาพของเมือง ตามถนนและสถานที่ต่างๆ ภายในเมือง การเดินทางประเภทนี้มักมีเส้นทางสัญจรที่แน่นอนตายตัวเป็นประจำในแต่ละช่วงเวลา และมักใช้ถนนเป็นสถานที่จอดรถพักรถเพื่อรับส่งนักท่องเที่ยวเหล่านั้น

มีนักวิชาการหลายทานได้คิดวิธีที่ทำให้การเกิดทางให้น้อยที่สุด โดยทำให้เมืองมีขนาดเล็กและมีการกระจุกตัว หนึ่งในนั้นได้แก่ Paolo Soleri สถาปนิกชาวอิตาลี มีแนวคิดว่า การพัฒนา

แนวคิดจะประหยัดพลังงานและทรัพยากรอื่นๆ จึงได้ออกแบบเมืองในแนวตั้งหรือที่เรียกว่า อาร์โครทางออกนอกเมือง ในอาร์โครโลยี มีสาธารณูปโภค สาธารณูปการ รวมทั้งสถานที่ทำงาน และกิจกรรมต่าง ๆ ครบ ทำให้ไม่ต้องเดินทางไปไหน (Owen.1972 : 11-12) แต่แนวความคิดของ Paolo Soleri ไม่สามารถนำมาประยุกต์ใช้กับการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมได้ เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม เกิดขึ้นในอดีต ไม่สามารถกำหนดให้เกิดในที่ที่ต้องการได้

2.17.1.3 **แนวคิดเกี่ยวกับกระจายการเดินทาง** Trip Distribution

การประมาณการกระจายการเดินทางมีหลายวิธีที่ใช้ แต่ที่ได้รับความนิยมมากที่สุด ได้แก่ แบบจำลองแรงดึงดูด Gravity Model โดยเป็นสัดส่วนโดยตรงกับมวลทั้งสอง และเป็นสัดส่วนผกผันกับระยะทางยกกำลังสอง โดยที่อาจใช้เวลาแทนระยะทางได้ (Bruton.1975 : 13-15)

2.17.1.4 **แนวคิดเกี่ยวกับการเลือกพาหนะในการเดินทาง** Modal Split Concept

ปัจจัยต่างๆ ที่ต้องพิจารณาในการเลือกพาหนะในการเดินทางประกอบด้วย วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเลือกพาหนะ เวลาที่คอยยานพาหนะ เวลาที่เปลี่ยนยานพาหนะ เวลาที่อยู่บนยานพาหนะ ความเที่ยงตรงในเรื่องเวลาของยานพาหนะ ความถี่ของการปล่อยรถ จำนวนการเปลี่ยนถ่ายรถ ความรู้สึกในด้านความปลอดภัย ความสะดวกสบาย ความเป็นส่วนตัว และทัศนคติ เป็นต้น (McFadden and Domeneich. อ้างใน ภูษิต ฉัตรวิริยาวงค์.2537 : 25-26) นอกจากนี้ แนวคิดที่เกี่ยวกับพฤติกรรมการตัดสินใจก็มีผลต่อการเลือกยานพาหนะในการเดินทาง โดยมนุษย์จะตัดสินใจเลือกยานพาหนะเดินทางที่ให้ประโยชน์แก่ตัวเองสูงสุด เมื่อคุณประโยชน์ของการไปถึงจุดหมายเท่ากัน การเดินทางที่เสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่าใช้เวลาในกาเดินทางน้อยกว่า จะให้คุณประโยชน์รวมสูงกว่า เป็นต้น (สุทธิพงษ์ มีใย.2536:45-46) รวมทั้งการตัดสินใจย่อมต้องการความพอใจสูงสุด ไม่ใช่กำไรสูงสุด หรือประหยัดที่สุด (ธีรชัย ภู่ไพบูลย์.2537 :13-14)

2.17.1.5 **แนวคิดเกี่ยวกับการเลือกเส้นทางในการเดินทาง** Trip Assignment Concept

การที่ผู้เดินทางจะเลือกใช้เส้นทางใดในการเดินทางมักจะขึ้นกับองค์ประกอบหลายประการ เช่น ระยะทางในการเดินทาง เวลาที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และความสะดวกสบายของเส้นทางสายนั้น ๆ (นิตยา ประพุทธนิติสาร. 2539 : 15-16;Wardrop.1952 : 28) ดังนั้น การใช้องค์ประกอบเพียงตัวเดียวก็เพียงพอต่อการเป็นตัวแทนของกลุ่มได้ (Dickey. 1983 : 21)

2.17.2 **แนวคิดด้านการท่องเที่ยว**

2.17.2.1 **ลักษณะพื้นฐานของการท่องเที่ยว**

ทรัพยากรการท่องเที่ยว ทรัพยากรการท่องเที่ยวอาจแยกตามลักษณะเด่นและดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยว ทรัพยากรการท่องเที่ยวอาจแยกตามลักษณะและความต้องการของนักท่องเที่ยวได้เป็น 3 ประเภท (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย 2540. 27-28) ได้แก่

1. ประเภทธรรมชาติ หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มีความสวยงามเกิดขึ้นตามธรรมชาติ ได้แก่ ภูเขา น้ำตก ถ้ำ น้ำพุร้อน ทะเล เกาะ แหล่งน้ำจืด (ห้วย หนอง คลอง บึง) เป็นต้น

2. ประเภทประวัติศาสตร์ โบราณวัตถุสถาน และศาสนา หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์โบราณคดีหรือศาสนา ได้แก่ วัด โบรานสถาน พิพิธภัณฑ์ ศาสนสถาน กำแพงเมือง คูเมือง อนุสาวรีย์ และอนุสรณ์สถาน เป็นต้น

3. ประเภทศิลปวัฒนธรรม หมายถึง ทรัพยากรการท่องเที่ยวอีกรูปแบบหนึ่ง ในลักษณะของวัฒนธรรมความเป็นอยู่ และวิถีชีวิต

กลุ่มนักท่องเที่ยวอาจแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ นักท่องเที่ยวแบบไม่ผ่านบริษัทนำเที่ยวและนักท่องเที่ยวที่ผ่านบริษัทนำเที่ยว โดยที่ประเภทหลังมีความคาดหวังในเรื่องความสะดวกสบายของการเดินทางความสะดวกในการติดต่อกับบริการอื่นของธุรกิจท่องเที่ยว และการรับรู้เรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยวอย่างละเอียด แต่มีข้อเสีย คือ ขาดความเข้าใจวิถีชีวิตความเป็นอยู่ ของผู้คน และที่สำคัญ คือการถูกบังคับหรือถูกกำหนดให้เที่ยวยังสถานที่ต่าง ๆ ตามที่บริษัทนำเที่ยวเป็นผู้กำหนดไว้ (วันทนี วุฒิดนัยราษฎร์. 2535 : 29-30)

การท่องเที่ยวแบบไม่ผ่านบริษัทนำเที่ยวไม่ส่งผลต่อปัญหาการจราจรมากนัก เนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ต้องอาศัยรถขนส่งสาธารณะในการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ เช่น รถประจำทาง รถสามล้อเครื่อง เป็นต้น ส่วนการท่องเที่ยวแบบผ่านบริษัทนำเที่ยว มักจะส่งผลต่อปัญหาการจราจร เนื่องจากแต่ละบริษัทนำเที่ยวก็มาการใช้รถนำเที่ยวให้บริการ ทำให้การจราจรเต็มไปด้วยรถนำเที่ยว อีกทั้งการจอดรถเพื่อหยุด รับ – ส่ง นักท่องเที่ยว ก็ยังเป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่กีดขวางการจราจร

2.17.2.2 **สาเหตุที่ทำให้เกิดการท่องเที่ยวและดึงดูดนักท่องเที่ยว**

สาเหตุที่ทำให้เกิดการท่องเที่ยว มีสาเหตุมาจาก เพื่อความสนุกสนาน ความบันเทิง เพื่อการพักผ่อน เพื่อศึกษาพิจารณาชีวิตความเป็นอยู่ในแง่มนุษย์วิทยาและสังคมวิทยา การชมเมืองทางอาจมีการบรรยายถึงประวัติศาสตร์ ภูมิศาสตร์ สังคม และสถานที่สำคัญของเมือง การเข้าชมสถานที่สำคัญและสถานที่ที่น่าสนใจ การขึ้นที่สูงเพื่อชมเมือง การชมการละเล่นพื้นเมืองหรือขบวนในงานเทศการ การจับจ่ายซื้อของที่ระลึก และการนมัสการสิ่งศักดิ์สิทธิ์ โดยทั้งหมดนี้ขึ้นอยู่กับกิจกรรม

และความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในแต่ละกลุ่ม (ปริษฎี เหลืองประเสริฐ. 2538 : 18; Smith.1989 : 35-36 ; Patmore.1983 : 138-139)

สิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวหรือสินมรดก (Heritage) เชิงการท่องเที่ยว (มล.ตุ้ย ชุมสาย และ ญอบพัน พรหมโยธี. 2527 : 56 ; Bhatia .1986 : 87) ได้แก่ สิ่งแปลกๆ น่าดูน่าชม นาสัมผัสของประเทศใดประเทศหนึ่ง หรือท้องถิ่นใดถิ่นหนึ่งที่ชักจูงให้นักท่องเที่ยวอยากมาดูมาชม โดยสินมรดกเชิงการท่องเที่ยว แบ่งเป็น

1. สินมรดกตามธรรมชาติ
2. สินมรดกที่มนุษย์สร้างขึ้น แบ่งออกได้เป็น

ประเภทประวัติศาสตร์ โบราณสถาน และศาสนา ได้แก่ อนุสาวรีย์เชิงประวัติศาสตร์ โบราณสถาน ปราสาท หรือ พระราชวัง ป้อมปราการ เจดีย์อนุสรณ์ สงคราม ศาสนสถาน พิพิธภัณฑ์ กำแพงเมือง และคูเมือง เป็นต้น

ประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และกิจกรรม ได้แก่ เทศกาล ประเพณี งานแสดงนิทัศการ งานรื่นเริงและเฉลิมฉลอง พิธีการต่าง ๆ สถานที่ทรงคุณค่าทางประวัติศาสตร์ โรงละคร หอศิลปะ และร้านขายของที่ระลึก เป็นต้น

3. โครงสร้างของการท่องเที่ยว เพื่อชักจูงให้คนเกิดพิสมัยที่จะมาเที่ยวและเกิดเอนกประโยชน์แก่สถานที่นั้นๆ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อต้อนรับนักท่องเที่ยวด้วยน้ำใจ และอัธยาศัยไมตรี โดยจัดให้มีที่พัก ร้านอาหาร ห้างสรรพสินค้า และบริการอื่นที่นักท่องเที่ยวปรารถนา

นอกจากนี้แล้ว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยยังมีแผนงานในการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศหลายแผนงานด้วยกัน (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย .2540 :23-24) ประกอบด้วย

1. แผนการท่องเที่ยวปี พ.ศ.2541-2546 "เที่ยวไทย ... รักษ์ไทย" ได้มุ่งเน้นการพัฒนาการท่องเที่ยวไทยไปในทิศทางที่ช่วยอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยมีนโยบายปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะในทุกจังหวัดท่องเที่ยวหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรุงเทพมหานคร ควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมแลละลดมลภาวะ และให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการดูแลทรัพยากรท่องเที่ยว และได้ประโยชน์จากกิจกรรมบริการและกิจกรรมต่อเนื่อง โครงการต่าง ๆ ในแผนการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2541-2546 "เที่ยวไทย.....รักษ์ไทย"

2. วิสัยทัศน์และกลยุทธ์ในการพัฒนาการท่องเที่ยวของไทย: วิสัยทัศน์ 2555 เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยมีการปรับปรุง และพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานให้มีความทันสมัยเป็นสากล เพื่อการท่องเที่ยวไทยอยู่ในมาตรฐานสากลทั้งในด้านแหล่งท่องเที่ยว บริการและรักษาสภาพแวดล้อม โดยการทำให้แหล่งท่องเที่ยวที่งดงามไม่อยู่ในสภาพเสื่อมโทรมหรือถูกทำลาย คงประเพณีและวัฒนธรรมอันดีงามไว้ ควบคุมสิ่งแวดล้อมให้ปลอดมลพิษ มีความปลอดภัยจากอาชญากรรมและอุบัติเหตุ มีสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอ รวมทั้งให้คนไทยมีความพร้อมในการ

ให้บริการตามมาตรฐานสากล

2.17.3 **แนวคิดเรื่องการท่องเที่ยว**

2.17.3.1 **ความหมายของการท่องเที่ยว**

การท่องเที่ยว (Tourism) คือ กิจกรรมอย่างหนึ่งของมนุษย์ นอกเหนือจากการดำเนินชีวิตประจำวัน และการกระทำกิจกรรมเพื่อตอบสนองความต้องการพื้นฐานอื่นๆ (Basic Need) เป็นกิจกรรมที่มนุษย์กระทำเมื่อมีเวลาว่าง (Leisure) และจัดอยู่ในประเภทกิจกรรมการนันทนาการ (Recreation) อย่างหนึ่ง ทั้งนี้กิจกรรมส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นจากการท่องเที่ยวมักมีการเดินทาง (Travel) พร้อมกันไปด้วย

แต่เนื่องจากการเดินทางมิได้มีเพียงเพื่อการท่องเที่ยวเทานั้น การที่เราเดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งไม่ว่าจะด้วยจุดประสงค์ใดก็ตาม ถือได้ว่าเป็นการเดินทางเช่นกัน ดังนั้นการแบ่งการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวออกจากการเดินทางในลักษณะอื่น จึงนำหลักเกณฑ์เรื่องจุดประสงค์ของการเดินทางมาพิจารณาคือ การเดินทางท่องเที่ยวจะต้องมิใช่การเดินทางเพื่อการประกอบอาชีพหารายได้ นอกจากนั้นยังได้นำเงื่อนไขเรื่องเวลามาพิจารณาในการแบ่งผู้มาท่องเที่ยวออกเป็นกลุ่มๆ ดังนี้

ประเภทของผู้มาท่องเที่ยว

1. ระยะเวลาการมาท่องเที่ยวของผู้มาท่องเที่ยว สามารถแบ่งเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

ผู้มาท่องเที่ยวที่พักค้างคืน เรียกว่า นักท่องเที่ยว (Tourist)

ผู้มาท่องเที่ยวที่ไม่ได้พักค้างคืน เรียกว่า นักทัศนาจร (Excursion)

2. เชื้อชาติของผู้มาท่องเที่ยว สามารถแบ่งกลุ่มผู้มาท่องเที่ยวเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ

ผู้มาท่องเที่ยวชาวไทย ส่วนมากเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการพักผ่อนหย่อนใจมากกว่าอย่างอื่น มีความสนใจซื้อของที่ระลึกไม่ค่อยสูง และไม่คาดหวังในเรื่องการกำหนดทิศทาง (Orientation) ของตัวเองมากนัก เนื่องจากสามารถสอบถามเองได้โดยง่าย และไม่ค่อยคาหวังในเรื่องของเอกลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยวเท่าใดนัก ซึ่งต่างจากผู้มาท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ผู้มาท่องเที่ยวชาวต่างชาติ มักมีความกระตือรือร้นในการท่องเที่ยว สำหรับวัตถุประสงค์ในด้านการให้ความสำคัญและความสนใจต่อศิลปวัฒนธรรมอย่างมาก เพราะเป็นที่แปลกไปจากที่พวกเขาเคยพบเห็น มีความสนใจในการซื้อของที่ระลึก ความคาดหวังในเรื่องการกำหนดทิศทาง (Orientation) มากกว่าผู้มาท่องเที่ยวชาวไทย เพราะจะอาศัยการสอบถามเองได้ลำบากด้วยติดขัดในเรื่องภาษา ลังมีความคาดหวังในเรื่องของเอกลักษณ์ในแหล่งท่องเที่ยวสูงกว่าผู้มาท่องเที่ยวชาวไทยอีกด้วย

พฤติกรรมการมาท่งเที่ยวของผู้มาท่องเที่ยว สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ใหญ่ๆ คือ

1 ผู้มาท่องเที่ยวที่มาโดยลำพัง ได้แก่ ผู้มาท่องเที่ยวที่มิได้ใช้บริการของบริษัทท่องเที่ยว แต่มาด้วยตนเอง ผู้มาท่องเที่ยวประเภทนี้ไดรับคำแนะนำจากเอกสารการท่องเที่ยว จึงไม่คาดหวังในเรื่องความสะดวกสบายของการเดินทางและการเข้าชมแหล่งท่องเที่ยวมากนัก แต่มักให้ความคาดหวังในเรื่องของการกำหนดทิศทางค่อนข้างสูง และมีความต้องการรู้ทิศทางในแหล่งท่องเที่ยวอย่างมาก

2 ผู้มาท่องเที่ยวที่มาเป็นกลุ่ม ได้แก่ ผู้มาท่องเที่ยวที่ใช้บริการของบริษัททท่องเที่ยว มักต้องการรวมกลุ่ม และการได้รับการบอกเล่าเกี่ยวกับรายละเอียดของแหล่งท่องเที่ยว และมีความต้องการในเรื่องดังกล่าวค่อนข้างสูง

ผู้มาท่องเที่ยวจะเดินทางท่องเที่ยวเพราะมีแรงกระตุ้น(Motivator) 4 ประเภท คือ (R.W.MCINTOSH.1972)

1. แรงกระตุ้นทางกายภาพ (Physical Motivator) เป็นตัวกระตุ้นให้เกิดความปรารถนาในการเดินทางเพื่อผ่อนคลายทางด้านกายภาพ เช่น กิจกรรมทางด้านกีฬา หรือพักฟื้นร่างกาย

2. แรงกระตุ้นทางวัฒนธรรม (Cultural Motivator) เป็นตัวกระตุ้นให้เกิดความปรารถนาในการเดินทางเพื่อเรียนรู้เกี่ยวกับวัฒนธรรมของคนในสถานที่นั้น เช่น ความเป็นอยู่ของชาวพื้นเมือง โบราณสถาน ประเพณี และการละเล่นต่าง ๆ

3. แรงกระตุ้นเฉพาะภายในบุคคล Interpersonal Motivator

4. แรงกระตุ้นทางสถานภาพ และเกียรติยศ Status &Perstige Motivator เป็นตัวกระตุ้นให้เกิดความปรารถนาในการเดินทางเพื่อสถานภาพและเกียรติยศของบุคคล อยู่ในลักษณะเป็นการเดินทางเพื่อการดูงาน ประกอบธุรกิจ และเลื่อนชั้นทางอาชีพ แต่มิใช่เพื่อหารายได้

วัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยว

1. การท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นจากความอยากรู้อยากเห็นด้านต่างๆ เป็นการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นเพื่อได้พบเห็นสิ่งแปลกใหม่ ได้แก่ วัฒนธรรมประเพณีที่แตกต่างออกไป ทั้งทางด้านการเมือง ด้านสมาคม และบุคล ด้านลักษณะพิเศษของสภาพธรรมชาติปรากฏการณ์ทางธรรมชาติ กล่าวคือ การได้รับรู้เรื่องราวที่แตกต่างไปจากที่ตนเองเคยได้รับรู้นั่นเอง

2. การท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นจากความต้องการพักผ่อนหย่อนใจ เพื่อเป็นการผ่อนคลายความเครียดจากภารกิจประจำวัน ได้แก่ การไปเล่นกีฬาประเภทต่าง ๆ การเดินทางท้องเที่ยวตามแหล่งบริเวณที่มีความสวยงามตามธรรมชาติ งานศิลปะ และการดนตรี หรือความบันเทิงอย่างอื่นๆ ซึ่งอาจรวมถึงการท่องเที่ยวตามสวนสนุก สวนสัตว์ ผับ บาร์ และการจับจ่ายซื้อของไว้ด้วย ทั้งนี้ก็เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจของผู้ท่องเที่ยวเอง

3. การท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นจากความสนใจทางด้านศาสนาและไสยศาสตร์ ซึ่งได้แก่ การจาริกแสวงบุญ การนมัสการศาสนาสถานหรือเกจิอาจารย์ที่มีชื่อเสียงที่ผู้มาท่องเที่ยวนับถือ รวมถึงการท่องเที่ยว ตามสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์หรือศาสนาและกิจกรรมทางศาสนา

4. การท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นจากอาชีพและธุรกิจของผู้ท่องเที่ยว ได้แก่ การเดินทางเพื่อสำรวจค้นคว้า การประชุม การสัมมนา การดูงาน การศึกษา ซึ่งเปรียบเสมือนการเดินทางทัศน์ศึกษาเพื่อเพิ่มพูนความรู้หรือเป็นเกียรติและศักดิ์ของผู้ท่องเที่ยวเอง

5. การท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นจากสาเหตุอื่นๆ เช่น การเดินทางมาเพื่อเยี่ยมเยือน ญาติพี่น้อง เพื่อนฝูงในต่างถิ่น มักเกิดขึ้นในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์หรือวันหยุดนักขัตฤกษ์ และวันเทศกาลต่างๆ

ประเภทของแหล่งท่องเที่ยว

แต่แรกนั้น การท่องเที่ยวจะเกิดขึ้นตามแหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่โดยธรรมชาติก่อน ต่อมาก็มีการพัฒนาขึ้นเรื่องๆ เป็นอุตสาหกรรมชนิดหนึ่งเรียกว่า อุสาหกรรมการท่องเที่ยว (Tourist Industry) และมีแหล่งท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นใหม่อย่างมากมาย จนสามารถแบ่งประเภทของแหล่งท่องเที่ยวตามลักษณะกำเนิด ระยะเวลาที่แหล่งท่องเที่ยวนั้นๆ มีการท่องเที่ยวเกิดขึ้น และตาม

1. ลักษณะการกำเนิดแหล่งท่องเที่ยว แบ่งแหล่งท่องเที่ยวเป็น 2 ประเภท คือ

แหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่เดิม เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์มิได้จัดสร้างขึ้น มักจะได้แก่แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติทางประวัติศาสตร์ โบราณวัตถุ โบราณสถาน ศาสนา และทางศิลปวัฒนธรรม ประเพณี กิจกรรมดั้งเดิมของท้องถิ่น เช่น วิถีชีวิตชุมชนท้องถิ่น เป็นต้น

แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น อาจมีจุดประสงค์เพื่อการศึกษาหรือเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจก็ได้ เป็นแหล่งที่ดึงดูดผู้มาท่องเที่ยวได้เช่นกัน ได้แก่ศูนย์การค้า สถานเริงรมย์ สวนสัตว์ ศูนย์ศิลปวัฒนธรรม และพิพิธภัณฑ์

2. ระยะเวลาที่แหล่งท่องเที่ยวมีการท่องเที่ยวเกิดขึ้น แบ่งแหล่งท่องเที่ยว เป็น 2 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวถาวร คือ แหล่งท่องเที่ยวที่มีกิจกรรมการท่องเที่ยวเกิดขึ้นสม่ำเสมอตลอดปี แต่อาจมีช่วงที่ผู้มาท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น เช่น ในวันหยุดพิเศษ วันนักขัตฤกษ์ ซึ่งเป็นได้ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และประวัติศาสตร์ ฯลฯ

แหล่งท่องเที่ยวชั่วคราว คือ แหล่งท่องเที่ยวที่มีกิจกรรมการท่องเที่ยวเกิดขึ้นเฉพาะวันหรือเฉพาะช่วงระยะเวลาสั้นๆ มักจะเป็นวันที่มีการเฉลิมฉลองหรือวันที่เทศกาลต่างๆ อาจเป็นทางศาสนา การแข่งขัน การประกวด หรืออื่นๆ เช่น เทศการหุ่นฟางนก จังหวัดชัยนาทหมูย่างจังหวัดตรัง

3. ลักษณะอันโดดเด่นหรือทรัพยากรการท่องเที่ยวของแหล่งท่องเที่ยว แบ่งแหล่งท่องเที่ยวเป็น 4 ประเภท คือ

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ได้แก่ สถานที่ที่มีความสวยงามตามธรรมชาติ เช่น ภูเขา น้ำตก ถ้ำ บ่อน้ำพุร้อน เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า สวนสัตว์เปิด(Open Zoo) อุทยานแห่งชาติ วนอุทยาน สวนรุกขชาติ ทะเล หาดทราย หาดหิน ทะเลสาบ เกาะ อ่างเก็บน้ำ แหล่งน้ำจืด

แหล่งท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ โบราณวัตถุ โบราณสถาน และศาสนา ได้แก่ วัด โบราณสถาน อุทยานประวัติศาสตร์ ชุมชนโบราณ พิพิธภัณฑ์ คูเมือง กำแพงเมือง อนุสาวรีย์ อนุสรณ์สถาน เป็นต้น

แหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และกิจกรรม ได้แก่ งานประเพณี ความเป็นอยู่ วิถีชีวิต ศูนย์วัฒนธรรม สินค้าพื้นเมือง ไร่ สวน พืชผัก ผลไม้ และเหมือง เป็นต้น

แหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ เช่น สถานเริงรมย์ ศูนย์การค้า และตลาดนัด เป็นต้น

ปัจจัยที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยว

1 สิ่งดึงดูดใจ(Attractions) ได้แก่ ความสนใจของแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่างๆ ที่กล่าวข้างต้น

2 สิงอำนวยความสะดวก (Facilities) (ชูสิทธิ์ ชูชาติ .2538:43-43) ได้แก่ สิ่งต่างๆ ที่ทำให้การเดินทางท่องเที่ยวเป็นไปด้วยความสะดวก มีอยู่ 4 ข้อ คือ

ที่พัก ซึ่งต้องอาศัยอยู่ชั่วคราวในแหล่งท่องเที่ยว เช่น โรงแรม รีสอร์ท

ร้านอาหารและเครื่องดื่ม

สถานบริการ เช่น ร้านขายของใช้ ร้านขายของที่ระลึก ร้านซักรีด

ปัจจัยพื้นฐานทางการท่องเที่ยว เช่น โทรศัพท์ และระบบการสื่อสารต่างๆ

3 การเข้าถึง (Accessibility) แหล่งท่องเที่ยว ได้แก่ การคมนาคมขนส่ง (Transportation) ประเภทต่างๆ

4 การต้อนรับ (Hospitality) ได้แก่ อัธยาศัยไมตรีอันดีของผู้คนพื้นถิ่นในสถานที่ท่องเที่ยว เจ้าของธุรกิจและพนักงาน

ปัจจัยต่างๆ ข้างต้น เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ผู้ที่มาท่องเที่ยวตัดสินใจเลือกไปท่องเที่ยวยังสถานที่ท่องเที่ยวมีความพร้อมในเรื่องปัจจัยเหล่านี้ และยังเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดความประทับใจต้องการที่จะกลับมาเที่ยวอีกในโอกาสต่อไป โดยเฉพาะในข้อที่ 4 การต้อนรับของเจ้าบ้าน เจ้าถิ่นในแหล่งท่องเที่ยว นับว่ามีส่วนสำคัญมาในการเสริมสร้างทัศนคติที่ดีต่อการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวนั้นๆ ของผู้มาเที่ยว

ปัญหาและอุปสรรคในการท่องเที่ยว

จากการรวบรวมความคิดเป็นของผู้มาเที่ยว และผู้นำทางท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ พบว่า การท่องเที่ยวตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในปัจจุบันนั้น ผู้มาท่องเที่ยวมักประสบปัญหา ดังนี้

1. ขาดการบอกทิศทางในแหล่งท่องเที่ยว และส่วนบริการต่าง ๆ ในแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งควรมีการบอกทิศทางที่ชัดเจนขึ้น อาจเป็นในรูปของป้ายบอกทางด้วยอักษร ด้วยแผนที่ รูปภาพ หรือการออกแบบสถานที่ให้สามารถสื่อสารเข้าถึงจุดต่างๆได้โดยง่าย

2. ขาดความสะดวกสบายในบริเวณแหล่งท่องเที่ยว เนื่องจากในกิจกรรมการท่องเที่ยวนั้น ผู้มาท่องเที่ยวต้องการสิ่งบริการอื่นๆ ประกอบในการท่องเที่ยวด้วย เช่น บริการด้านห้องน้ำ ห้องส้วม ศาลา หรือบริเวณที่พักรอคอยกลุ่มท่องเที่ยวของตน เป็นต้น ซึ่งบริการเหล่านี้มักมีจำนวนไม่เพียงพอ หรือไม่ก็คุณภาพไม่ดีพอ

3. การที่แหล่งท่องเที่ยวนั้นขาดเอกลักษณ์ เนื่องจากถูกทำลายเพราะการเข้าชมของผลประโยชน์ของตนเอง จนทำให้เกิดผลเสียต่อแหล่งท่องเที่ยวและสภาพธรรมชาติบริเวณโดยรอบ เช่น การปลูกสร้างอาคารสูงบดบังวัด โบราณสถานที่สวยงาม มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ทำให้เสียทัศนียภาพ หรือการทิ้งขยะเกลื่อนกลาด การขูดขีดผนัง กำแพง หรือต้นไม้ของผู้มาท่องเที่ยว และการปล่อยน้ำเสียจากกจิการของตนลงในแม่น้ำลำคลองของบรรดาผู้ประกอบการทำให้แห่งท่องเที่ยว และบริเวณโดยรอบเสื่อมสภาพ สูญเสียเอกลักษณ์ที่เคยงดงาม เป็นต้น

4. ความไม่สะดวกในการเข้าถึงจุดต่างๆ ในแหลงท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เป็นเพราะถนนนั้นมีความคับแคบเกินไป เกรงจะเกิดอันตรายระหว่างคนเดินเท้ากับผู้ที่ใช้ยวดยานพาหนะขึ้นได้

5. แหล่งท่องเที่ยวมีความแออัด หรือขาดการระบายอากาศที่ดี เนื่องจากมีผู้มาท่องเที่ยวเข้าชมสถานที่ท่องเที่ยวนั้นๆ มากจนเกินไปกว่าที่ความสามารถของสถานที่นั้นๆ จะรองรับได้

6. ขาดความต่อเนื่องของเส้นทางในแหล่งท่องเที่ยว ทำให้การเข้าชมสถานที่ที่น่าสนใจสำหรับผู้มาท่องเที่ยวไม่อาจจะกระทำได้ เนื่องจากไม่มีทางเดินที่ต่อเนื่องกัน หรือบาทวิถีคับแคบเกินไป

7. อากาศร้อนมีฝุ่นมาก และเสียงดังหนวกหูจากยวดยานพาหนะ ทำให้บรรยากาศในแหล่งท่องเที่ยวไม่สงบ ไม่ร่มรื่น ไม่น่าเข้าดูเข้าชม

การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

ค่าว่าการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ (Ecotourism) มาจากการผสมคำในภาษาอังกฤษระหว่างคำว่า Ecology หรือนิเวศน์ กับคำว่า Tourism หรือการท่องเที่ยวแนวใหม่

ในบางทีอาจมีการใช้คำที่หลากหลายกันไป เช่น การท่องเที่ยวแบบยั่งยืน (Sustainable Tourism) การท่องเที่ยวสีเขียว (Green Tourism) การท่องเที่ยวแบบนุ่มนวล (Soft Tourism) การท่องเที่ยวที่มีความรับผิดชอบ (Responsible Tourism) การท่องเที่ยวแนวใหม่ (Alternative Tourism) ล่าสุด ในเดือนธันวาคม ค.ศ. 1994 ANDREW BLAZA ซึ่งเป็นผู้อำนวยการของ Green Globe ได้กล่าวว่าการประชุมครั้งสุดท้ายในบราซิล ตกลงกันว่าจะใช้คำว่า การท่องเที่ยวที่มีความ

รับผิดชอบต่อสภาพแวดล้อม (Emvironmentally Responsible Tourism) (วรรณพร วณิชชานุกร. 2540 :10) ซึ่งล้วนแต่มีหลักการใกล้เคียงกันและยึดหลักการพัฒนาแบบยั่งยืนเช่นเดียวกัน

องค์ประกอบของการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ (สุดาพร วรพล : 2538 : 27-28)

1. จิตสำนึกหรือความรับผิดชอบที่มีต่อระบบนิเวศน์ (EcologicallySensitive) หมายถึง ทั้งด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ และวัฒนธรรมชุมชนที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว ผู้รับผิดชอบได้แก่ ผู้ประกอบการ หน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับพื้นที่ นักท่องเที่ยว

2. เกิดผลกระทบน้อยหรือต่ำ (Low Impact)

หมายถึง วิธีการบริหารและการจัดการท่องเที่ยว ให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด คือในการสร้างหรือจัดการใดๆ ควรยอมรับในข้อจำกัดของสภาพแหล่งท่องเที่ยวมีลักษณะที่เป็นอยู่ หากมีการพัฒนาหรือเปลี่ยนแปลงควรเป็นไปเพื่อให้ทัศนียภาพของท้องถิ่น ทั้งนี้หมายรวมถึงไม่ควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกขนาดใหญ่ ถาวร หรือมีปริมาณค่อนข้างมาก แต่จะเน้นคุณภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกขนาดเล็ก มีความสะดวกสบายพอสมควร สอดคล้องผสมผสานกลมกลืนไปกับธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทางวัฒนธรรม และมีการจำกัดและควบคุมจำนวนนักท่องเที่ยวให้อยู่ระดับเหมาะสม และไม่เดินขีดความสามารถของชุมชน ท้องถิ่น และระบบนิเวศน์องแหล่งท่องเที่ยวรองรับได้

3. บริการข้อมูลข่าวสารเพื่อให้การศึกษา (Educational information Service)

หมายถึง ต้องมีการให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยวหรือผู้เข้าไปใช้ประโยชน์ในแหล่งท่องเที่ยวทั้งทางด้านสภาพธรรมชาติ และวัฒนธรรม ประเพณีของท้องถิ่น ของแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นจุดหมายปลายทางก่อนที่นักท่องเที่ยวจะเดินทางท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวนั้น อาจอยู่ในรูปของกระดานข้อมูล ภาพยนตร์ เทปบันทึกเสียง หรือเอกสารเผยแพร่ ในศูนย์บริการนักท่องเที่ยว พิพิธภัณฑ์ ธรรมชาติและวัฒนธรรมพื้นถิ่น คู่มือในการท่องเที่ยว หรือจากมัคคุเทศก์ผู้นำทางท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ ที่มีความรู้ในระบบนิเวศน์ และวัฒนธรรมของแหล่งท่องเที่ยวอย่างแท้จริง

4. การกระจายรายได้สู่คนท้องถิ่น (Local Benefit)

หมายถึง การเปิดโอกาสให้คนท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการให้บริการท่องเที่ยวตั้งแต่ระบบที่พัก อาหาร สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ จนกระทั่งการเป็นมัคคุเทศก์ในท้องถิ่นผู้นำทางหรือผู้ให้บริการระหว่างที่นักท่องเที่ยวอยู่ในพื้นที่นั้น และหมายรวมถึงในการวางแผนตัดสินใจและดำเนินงาน ตลอดจนการควบคุม ควรให้คนท้องถิ่นมีส่วนร่วมมากที่สุด มิใช่เป็นเพียงเป้าหมายของการท่องเที่ยว และให้บุคคลภายนอกมาคิดและตัดสินใจแทนให้เพียงฝ่ายเดียวนอกจากนั้นคนท้องถิ่นจะต้องได้รับผลประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการท่องเที่ยวด้วย

โดยเฉพาะผู้ประกอบการทางธุรกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทั้งทางตรงและทางอ้อม ควรจะคำนึงถึง "จริยธรรมทางสิ่งแวดล้อม" สำหรับธุรกิจ ซึ่ง Coalition for Environmentally

Responsible Economic หรือ CERES ได้ร่างบทบัญญัติให้ฝ่ายบริหารทางธุรกิจต่างๆ ดำเนินการตามเพื่อวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม เป็นที่รู้จักกันในนามว่า CERES PRINCIPLES หรือ VALDEZPRINCIPLES ซึ่งมีเนื้อหาที่สำคัญ คือ (ปรีชา เปี่ยมพงศ์สานต์ 2538:151)

1. ต้องคุ้มครองสิ่งแวดล้อม
2. ต้องแสวงหาหนทางใหม่ๆ เพื่อใช้พลังงานและทรัพยากรธรรมชาติอย่างประหยัดและยั่งยืน
3. ต้องลดของเสียและสารพิษให้น้อยที่สุดด้วยวิธีการที่ปลอดภัย
4. ต้องศึกษาการศึกษาและการฝึกอบรม เพื่อให้แรงงานและชุมชนมีความปลอดภัยจากอันตรายของระบบการผลิต
5. ต้องทำการฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการกระทำของธุรกิจ และชดใช้ค่าเสียหายแก่ชุมชน
6. ต้องทำการผลิตสินค้าที่ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม
7. ต้องทำการตรวจสอบบัญชีทางสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด และสม่ำเสมอ
8. ควรมีบุคลากรที่คอบดูแลเรื่องสิ่งแวดล้อมอยู่ในคณะบริหารงานของบริษัท

2.17.4 การอนุรักษ์และพัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยว

นิคม จารุมณี (2535 : 48-52) กล่าวถึง การอนุรักษ์และพัฒนาทรัพยากรการทาองเที่ยว หมายถึงขบวนการปรับปรุง แก้ไข และรักษาทรัพยากรการท่องเที่ยวที่มีอยู่ ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ โบราณสถาน ศาสนสถาน ตลอดจนแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม และกิจกรรมต่างๆ ให้คงความงดงามลึคงคุณค่าเป็นทรัพยากรของประเทศชาติสืบต่อไป พร้อมทั้งหาวิธีการให้ทรัพยากรเหล่านั้นดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวให้เดินทางเข้ามาเที่ยวยังท้องถิ่นของตน

ไพฑูรย์ พงศะบุตร (2535 : 52) กล่าวว่า ประชาชนทุกคนจำเป็นต้องร่วมมือกันในการอนุรักษ์และพัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยวซึ่งเป็นสิงที่ทำได้ง่าย เช่น ช่วยกันรักษาสภาพธรรมชาติให้คงความสมบูรณ์ หรือคงสภาพเดิมให้มากที่สุด ช่วยกันปลูกและรักษาต้นไม้ ไม้ดอก ไม่ประดับเพื่อเพิ่มความงดงามของทัศนียภาพและแหล่งท่องเที่ยว บูรณะปฏิสังขรณ์โบราณสถาน โบราณวัตถุอย่างถูกหลักวิชาการเพื่อธำรงรักษาไว้เป็นมรดกของประเทศชาติสืบต่อไป ส่งเสริมและฟื้นฟูขนบธรรมเนียมประเพณีดั้งเดิม รักษาศิลปหัตถกรรมอันเป็นเอกลักษณ์ดั้งเดิม ของท้องถิ่นซึ่งอาจจะกระทำได้โดยส่งเสริมการผลิตเป็นสินค้าพื้นเมืองหรือของที่ระลึกเพื่อจำหน่ายแก่นักท่องเที่ยว ร่วมมือกันปรับปรุงและเสริมสร้างสิ่งสาธารณูปโภคในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวเพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว

วรรณา วงษ์วานิช (2539 : 35) กล่าวว่า การอนุรักษ์และพัฒนาทรัพยากรการท่องเที่ยว หมายถึง การละเว้นการกระทำหรือการประพฤติปฏิบัติบางอย่างต่อแหล่งท่องเที่ยว อันเป็นผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงหรือทำลายสภาพธรรมชาติให้เสื่อมโทรม

การอนุรักษ์สถานที่ท่องเที่ยวมิได้หมายความว่าจะเก็บรักษาสิ่งดังกล่าวไว้ แต่การอนุรักษ์สถานที่ท่องเที่ยว หมายถึง การนำเอาสถานที่ท่องเที่ยวมาใช้อย่างถูกต้อง และก่อให้เกิดประโยชน์ต่อมวลชนมากที่สุด รวมทั้งพยายามที่จะรักษาหรือคงสภาพเดิมของสถานที่ท่องเที่ยวเหล่านั้นไว้ให้นานที่สุดเท่าที่จะทำได้

2.17.4.1 **วัตถุประสงค์ในการอนุรักษ์ทรัพยากรการท่องเที่ยว**

1. เพื่อต้องการใช้สถานที่ท่องเที่ยวเป็นแหล่งพักผ่อนหย่อนใจ เนื่องจากประชากรโลกมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับความเจริญก้าวหน้าทางวิชาการและเทคโนโลยีทำให้มีฐานะทางเศรษฐกิจสูงขึ้น มีเวลาว่างมากขึ้น จึงมีโอกาสที่จะพักผ่อน และใช้เวลาว่างได้มากขึ้น การท่องเที่ยวไปตามสถานที่ต่างๆ เป็นวิธีการพักผ่อนที่นิยมทำกันเมื่อมีเวลาและฐานะทางเศรษฐกิจเอื้ออำนวย ดังนั้น สถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ทั้งทางวัฒนธรรมและธรรมชาติจึงมีประชาชนเข้าไปใช้บริการมากขึ้น เป็นสารเหตุหนึ่งที่ทำให้สถานที่นั้นถูกทำลาย หรือเกิดการเปลี่ยนแปลงได้ จำเป็นต้องมีการอนุรักษ์เพื่อให้สถานที่ท่องเที่ยวนั้นคงอยู่ต่อไป

2. เพื่อใช้สถานที่ท่องเที่ยวเป็นแหล่งสร้างงานให้กับประชาชนในท้องถิ่น ทั้งนี้เพราะการที่สถานที่ท่องเที่ยวมีผู้นิยมเข้าไปใช้บริการมาก ทำให้ประชาชนในท้องถิ่นนั้นมีงานทำ มีรายได้พิเศษเพิ่มขึ้น เช่น เป็นมัคคุเทศก์ เป็นผู้จัดหาพาหนะในการเดินทางเป็นผู้ผลิตและจำหน่ายสินค้าพื้นเมือง ให้บริการด้านที่พักอาศัย ตลอดจนการจำหน่ายอาหาร เป็นต้น

3. เป็นการประชาสัมพันธ์สถานที่ท่องเที่ยวที่แปลกและสวยงาม จะเป็นเครื่องดึงดูดใจนักท่องเที่ยวจากต่างแดนให้เข้ามาท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น

4. เพื่อแสดงถึงความเจริญงอกงามทางด้านวัฒนธรรมของสถานที่ท่องเที่ยว เช่น โบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ ตลอดจนทิวทัศน์ตามธรรมชาติที่สวยงาม

2.17.4.2 **การอนุรักษ์ทรัพยากรการท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น**

แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมซึ่งมนุษย์สร้างขึ้น ทั้งโบราณสถาน สถานที่ทางประวัติศาสตร์ สถานที่ทางวัฒนธรรม พระราชวังและวัด สถานที่ท่องเที่ยวชนิดนี้จะเสื่อมสลายไปตามกาลเวลา และสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ ขณะเดียวกันมนุษย์ยังมีส่วนช่วยทำลาย ทำให้อาจยุการใช้งานของสถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมสั้นหรือเสื่อมสลายเร็วขึ้น จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการอนุรักษ์สถานที่ดังกล่าวให้คงสภาพเดิมไว้ให้นานที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยมีวิธีการอนุรักษ์ดังนี้

1. ออกกฎหมายควบคุมรักษาโบราณสถาน โบราณวัตถุและศิลปวัตถุต่างๆ และกำหนดบทลงโทษผู้กระทำผิดหรือฝ่าฝืนกฎหมาย

2. การจัดเจ้าหน้าที่ดูแลรักษามิให้สถานที่นั้นถูกทำลาย ตลอดจนจัดส่งผู้เชี่ยวชาญไปทำการดูแลและบูรณะให้คงอยู่ในสภาพเดิม

3. บูรณะซ่อมแซมโดยผู้เชี่ยวชาญทางด้านโบราณคดี โดยเฉพาะ และต้องอาศัยเทคนิคและวิธีการที่ทันสมัย เพื่อจะได้คงสภาพเดิมไว้ให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้

4. จัดหางบประมาณหรือเงินทุนมาใช้จ่ายในการบูรณะซ่อมแซม ทั้งนั้นเพราะการบูรณะซ่อมแซมสถานที่ท่องเที่ยวทางด้านวัฒนธรรมโดยเฉพาะโบราณสถานและโบราณวัตถุจะต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงมาก

5. จัดหมาสถานที่สำหรับเก็บรักษาโบราณวัตถุ และสิ่งที่มีคุณค่าทางวัฒนธรรมทางประวัติศาสตร์ให้อยู่ในสถานที่ที่ปลอดภัยมิให้ถูกทำลายหรือถูกโจรกรรม

6. ให้การศึกษาและประชาสัมพันธ์แก่นักท่องเที่ยวและผู้สนใจต่างๆ เกี่ยวกับความจำเป็นด้านการอนุรักษ์สถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม โดยทุกฝ่ายจะต้องให้ความร่วมมือ และมีจิตสำนึกในคุณค่าและหวงแหนทรัพยากรทางวัฒนธรรม รวมทั้งประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบถึงความสำคัญของสถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ช่วยกันดูแลรักษามิให้ถูกทำลาย

2.17.4.3 **การอนุรักษ์ทรัพยากรการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ**

ในการอนุรักษ์ทรัพยากรการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ มีหลักดังนี้ (ทัศนีย์ ทอดสว่าง และทวีทองสว่าง. 2532 : 90)

1. การป้องกันความเสียหายหรือการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น ซึ่งมีสามเหตุมาจากสิ่งต่างๆ เช่น การลักลอบตัดไม้ทำลายป่า การล่าสัตว์ การขีดเขียนข้อความหรือเครื่องหมายต่างๆของนักท่องเที่ยว การทิ้งขยะมูลฝอย เป็นต้น ซึ่งการกระทำเหล่านี้ล้วนเป็นการทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสถานที่ท่องเที่ยวทำให้บรรยากาศการท่องเที่ยวเกิดความเสียหาย ทำให้ไม่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้าสู่สถานที่ท่องเที่ยวได้ การอนุรักษ์ สามารถทำได้โดยการออกกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ

2. การดูแลความสะอาดสถานที่ท่องเที่ยว

3. ไม่สร้างสิ่งก่อสร้างในสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติโดยไม่จำเป็น ถ้าหากมีความจำเป็น ถ้าหากมีความจำเป็นต้องสร้างควรคำนึงถึงความสอดคล้องกับสภาพธรรมชาติและควรจะก่อสร้างเฉพาะสิ่งที่มีความจำเป็นเท่านั้นทั้งนี้เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้สัมผัสกับธรรมชาติให้มากที่สุด

4. นักท่องเที่ยวควรจะต้องได้รับความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ

5. จัดทำคู่มือเกี่ยวกับข้อบังคับ กฎระเบียบ ของสถานที่ท่องเที่ยว แจกจ่ายให้กับนักท่องเที่ยว

6. สร้างความตระหนักและจิตสำนึกให้กับเจ้าหน้าที่ นักท่องเที่ยว ผู้ประกอบการเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ผู้นำเที่ยว ชุมชน ให้ความรับผิดชอบในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ

2.18 แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทาง

2.18.1 การเดินทางในเมือง

เมื่อพิจารณาจากจุดเริ่มต้นและจุดปลายทาง การเดินทางในเมือง แบ่งเป็น 4 รูปแบบ (John-Ratcliffe. 1974:87-90) คือ

1. การเดินทางผ่านเมืองมีทั้งจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางอยู่นอกเมือง
2. การเดินทางมายังเมือง โดยมีจุดเริ่มต้นอยู่นอกเมืองและจุดปลายทางอยู่ในเมือง
3. การเดินทางออกนอกเมืองโดยมีจุดเริมต้นอยู่ในเมืองและจุดปลายทางอยู่นอกเมือง
4. การเดินทางภายในเมือง โดยมีทั้งจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางอยู่ภายในเมือง

2.18.2 การเกิดการเดินทาง (Trip Generation)

การเดินการเดินทาง หมายถึง การคาดการณ์จำนวนการเดินทางในอนาคตโดยอธิบายถึงความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะของการเดินทางและสภาพแวดล้อม โดยอยู่บนสมมติฐานที่ว่าการเดินทางนั้นเกิดจากปัจจัย 3 อย่าง คือ

1. รูปแบบการใช้ที่ดินและการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา การใช้ที่ดินที่ต่างกันก่อให้เกิดประเภทของการเดินทางต่างกัน ทั้งในด้านความหนาแน่น ลักษณะการใช้ และตำแหน่งที่ตั้งที่สัมพันธ์กับใจกลางเมือง เช่น ที่พักอาศัยชานเมืองจะก่อให้เกิดการเดินทางมากกว่าพื้นที่รอบนอกถัดมา (Spreiregen.1965 : 55)

2. ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของประชากรที่จะเดินทางในพื้นที่ศึกษา สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม หมายถึง ลักษณะของประชากร ได้แก่ อายุ เพศ การศึกษา รายได้ การเป็นเจ้าของรถยนต์ ซึ่งประชากรที่มีลักษณะแตกต่างกันจะมีลักษณะการเดินทางที่แตกต่างกัน

3. ชนิด จำนวน และความสามารถในการรองรับของระบบขนส่งที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาการตัดสินใจเลือกรูปแบบและเส้นทางการเดินทางส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากระบบการคมนาคมที่มีอยู่ในพื้นที่นั้นๆ ได้แก่ จำนวนการจราจร จำนวนช่องทาง ทิศทางการจราจร ผิวทาง ความเร็วเฉลี่ย

2.18.3 รูปแบบการเดินทาง(Modelsplit)

Michale J.bruton (1975 : 45-49) ได้ให้ความหมายของรูปแบบการเดินทางว่า คือ สัดส่วนของรูปแบบการเดินทางหรือวิธีการเดินทางแบบต่างๆ 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 การเข้าถึง และความสะดวก

2.19 การเดินทางด้วยรถจักรยาน

2.19.1 สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานและการเดินทางด้วยจักรายาน

สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน (Bicycle Facilities) หมายถึง การปรับปรุงหรือจัดหาโดยหน่วยงานของรัฐบาลเพื่อสนับสนุนการเดินทางด้วยจักรยาน ซึ่งรวมถึงการจัดหาที่จอดรถจักรยานและทำแผนที่เส้นทางจักรยาน (The American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHOI)1991) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานที่สำคัญ คือ ทางจักรยานและที่จอดจักรยาน โดยทางจักรยานแบ่งออกเป็น 3 ประเภท

1. Class I Bikeway หรือ Bicycle Path คือทางจักรยานที่แยกออกจากการจราจรของยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์โดยพื้นที่โล่งว่างหรือสิ่งกีดขวางกั้นอยู่ อาจเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงหรือถนนสายธรรมดา Bike Path นี้เป็นได้ทั้งเส้นทางที่เหมาะสำหรับนันทนาการหรือเดินทางที่มีวัตถุประสงค์อื่น รูปแบบที่นิยมที่สุด คือ พื้นที่โล่งว่าง สองข้างแม่น้ำลำคลอง ทางรถไฟที่ไม่ใช้แล้ว ภายในมหาวิทยาลัยหรือในสวนสาธารณะหรือในพื้นที่พัฒนาใหม่ ข้อดีของ Bicycle Path อีกประการหนึ่งคือสามารถจัดบนเส้นทางที่ไม่อยู่ในระบบถนน

2. Class II Bikeway หรือ Bicycle Lane คือ ส่วนของถนนหรือทางเดินเท้าที่แยกออกจากการจราจรของรถยนต์และคนเดินเท้าโดยมีเครื่องกั้นหรือโดยการทาสีตีเส้น ติดสัญญาณหรือทำเครื่องหมายเพื่อใช้เป็นทางจักรยานโดยเฉพาะ จุดประสงค์หลักของ Bike Lane คือ เพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้เหมาะสมกับนักขี่ สามารถคาดการณ์การเคลื่อนที่ของคนที่ขี่จักรยานและคนขับรถยนต์ได้ และช่วยเพื่อความปลอดภัยทางกายภาพและเพิ่มความคุ้มครองให้กับคนขี่จักรยาน

3. Class III Bikeway หรือ Bicycle Routeคือ ส่วนหนึ่งของระบบทางจักรยานที่กฎหมายกำหนดโดยทำเครื่องหมายเพื่อให้ข้อมูลหรือบอกทิศทาง อาจมีหรือไม่มีหมายเลขเส้นทางจักรยานกำกับ เป็นการใช้ทางจักรยานร่วมกับการจราจรประเภทอื่น ได้แก่ รถยนต์หรือคนเดินเท้า ถึงแม้ว่าทางจักรยานประเภทนี้จะมีราคาถูกที่สุด และก็จะมีความปลอดภัยน้อยที่สุดสำหรับรถยนต์ คนขี่จักรยานและคนเดินเท้า

ส่วนที่จอดรถจักรยาน โดยทั่วไปแบ่งเป็น 3 ชนิด (American Society of Civil Engineers (ASCE) .1980)

1. ตู้เก็บจักรยาน (Bike Lockers) มีลักษณะเป็นตู้เก็บจักรยานและมีตัวล็อค ป้องกันสภาพอากาศและการงัดอุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น ไฟยาง ที่สูบลม ขวดน้ำ ตะกร้า สามารถจัดให้เช่าเป็นรายเดือน ตู้เก็บจักรยานนี้เหมาะสำหรับการจอดเป็นเวลานาน แต่มีราคาแพง

2. ราวจักรยานปลอดภัยสูง (High Security Racks) มีแท่งเหล็กที่ยึดกับโครงรถและล้อรถอาจจะหนึ่งหรือสองล้อ ป้องกันการขโมยล้อได้ แต่ไม่สามารถป้องกันอุปกรณ์อื่นๆ ได้ ที่จอดประเภทนี้เหมาะสำหรับการจอดเป็นเวลานาน แต่มีราคาต่ำกว่าแบบแรก

3. ราวจักรยานแบบธรรมดา (Conventional Racks) เป็นไม้หรือเหล็กและมีจุดล็อค 1 จุ ด เข้ากับจักรยาน ใช้สะดวก ประหยัดเนื้อที่ มีราคาไม่สูง แต่เสี่ยงต่อการถูกขโมยอุปกรณ์ต่างๆ

ในการวางแผนเพื่อจัดหาหรือปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน นอกจากจะต้องพิจารณาถึงสภาพภูมิประเทศ ปริมาณการใช้จักรยาน การดูแล รักษา งบประมาณ กฎหมายท้องถิ่นแล้ว นักวางแผนควรคำนึงถึงความแตกต่างระหว่างความสามารถ วัตถุประสงค์ของผู้ขี่ จักรยาน และปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อการใช้จักรยานด้วย ซึ่งการเดินทางของจักรยานโดย ส่วนใหญ่แล้วจะมีหลายวัตถุประสงค์รวมกันและนักขี่จักรยานมีหลายกลุ่ม

วัตถุประสงค์ของการเดินทางด้วยรถจักรยาน โดยปกติแล้วสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทหลัก (AASHTO.1991 : 30-48) คือ

1. การเดินทางเพื่อประโยชน์ใช้สอย (Utiltarian Trip) ได้แก่ การเดินทางไปทำงาน ไปซื้อของเป็นการเน้นทางเพื่อให้ถึงจุดหมายที่ต้องการโดยเร็วและถูกรบกวนน้อยที่สุด

2. การเดินทางเพื่อนันทนาการ (Recreational Trip) เป็นการขี่จักรยานเพื่อความเพลิดเพลินจุดหมายปลายทางมีความสำคัญรองลงไป

ส่วนผู้ใช้จักรยานมีลักษณะแตกต่างกัน ทั้งในด้านความสารถ จุดประสงค์ สภาพแวดล้อม และระยะทางในการขี่ แบ่งออกเป็น กลุ่ม (Sorton.1978 : 48) ดังนี้

1. ผู้ใหญ่ อายุ 16-60 ปี นักขี่ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มนี้ ส่วนใหญ่ขี่จักรยานเพื่อนันทนาการและขี่ระยะทางเฉลี่ยประมาณ 2 ไมล์ ชอบขี่บนถนนที่มีการจารจรไม่หนาแน่น ซึ่งทำให้ผ่อนคลายในการขี่ แม้ว่าจะต้องขี่ไกลและใช้เวลามาขึ้น กลุ่มนี้ภายหลังอาจจะหันมานิยมการขี่เพื่อวัตถุประสงค์อื่น เช่น ขี่ไปทำงาน

2. กลุ่มเด็กๆ ได้แก่ เด็ก อายุ 7-16 ปี เป็นกลุ่มที่มีอายุยังไม่ถึงเกณฑ์ที่จะได้รับใบขับขี่รถยนต์ ขี่ด้วยความเร็วช้ามาก ขี่ไปโรงเรียนหรือเพื่อนันทนาการ เป็นกลุ่มที่มีมีส่วนร่วมในการวางแผนทางจักรยาน แต่ผู้ปกครองจะเข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจแทน

จากที่ผ่านมานักวางแผนทางจักรยานส่วนใหญ่มีความคุ้นเคยกับรถยนต์และไม่เคยใช้จักรยาน จึงส่งผลให้แผนนั้นไม่ประสบความสำเร็จ ดังนั้น การวางแผนสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานให้ประสบความสำเร็จควรให้ผู้ตัดสินใจได้รับประสบการณ์จริงเกี่ยวกับจักรยานและสนับสนุนให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผน ดังนั้นนอกจากนักวางแผน วิศวกรและกลุ่มผู้ใช้จักรยานแล้ว ควรส่งเสริมให้บุคคลอื่นเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผน ได้แก่

ผู้ขับขี่ยานยนต์ เป็นตัวแทนของประชากรส่วนใหญ่และเป็นกลุ่มที่มีสิทธิออกเสียงเห็นว่าผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่เป็นผู้ที่ได้รับแรงฝึกฝนน้อย และจาดระเบียบวินัย เสียงต่อความเห็นว่าผู้ใช้จักรยานน้อยและอยากให้ผู้ใช้จักรยานมีทางจักรยานเฉพาะไม่ปนกับการจราจรประเภทอื่น

เจ้าหน้าที่ท้องถิ่น วิศวกรจะช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นด้วยการให้ข้อมูลทางเทคนิคและคำแนะนำต่างๆ โดยเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นจะต้องพิจารณาข้อมูลเหล่านี้ร่วมกับความเห็นของสาธารณชนเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกจักยานและวิเคราะห์ผลประโยชน์กับผลกระทบของการใช้จักรยานที่เกิดขึ้น เช่น ภาษี

ส่วนปัจจัยต่างๆ ที่อิทธิพลต่อการใช้จักรยาน (ASCE. 1980 : 26) ได้แก่

1. ระยะทางการเดินทาง จักรยานเหมาะกับการเดินทางระยะทางสั้น

2. ประเภทของการเดินทางที่เหมาะสมกับจักรยาน คือการเดินทางส่วนบุคคล

3. สภาพอากาศที่มีผลต่อการใช้จักรยาน ได้แก่ อากาศหนาวจัด ฝน หิมะ ลูกเห็บ อากาศร้อนจัดและลมแรง

4. ภูมิประเทศ มีบทบาทสำคัญว่าในการตัดสินใจจะใช้รถจักรยานหรือไม่ ถ้าชันมากและเป็นทางไกล ในการขี่ขึ้นความเร็วจะลดลงและใช้พลังงานในการขี่มาก แต่ถ้าขี่ลงความเร็วจะเพิ่มขึ้น และสภาพภูมิประเทศที่เป็นภูเขาจะลดระยะการมองเห็นของทั้งนักขี่และผู้ใช้จักรยาน

5. ปัจจัยอื่นๆ ได้แก่ ช่วงเวลาของวัน/สัปดาห์ สภาพของสถานีขนส่งสาธารณะ อายุและรายได้ของผู้เดินทาง การใช้ที่ดินและความหนาแน่นของประชากร ข้อจำกัดของการเดินทางโดยรถยนต์ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานที่มีอยู่ ร้านขายจักรยาน ซึ่งปัจจัยเหล่านี้มีอิทธิพลแตกต่างกันไปตามลักษณะพื้นที่และประชากร

โดยปกติแล้วสำหรับผู้ใช้จักรยาน ค่าใช้จ่าย ความสะดวก และเวลาซึ่งสัมพันธ์กับระยะทางเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง แต่สำหรับการเดินทางไปทำงานจะพิจารณาที่ค่าใช้จ่ายเป็นปัจจัยแรกและความสะดวกเป็นปัจจัยรอง ในส่วนของเส้นทางที่เลือกใช้จะขึ้นอยู่กับเวลาในการเดินทางและความสะดวก ในทางตรงกันข้ามสำหรับผู้ที่ไม่ได้ขี่จักรยานไปทำงานจะให้ความสำคัญกับความสะดวก เวลาที่ใช้และค่าใช้จ่าย ตามลำดับ (ASCE.1980 m : m66-80)

ส่วนการเดินทางไปโรงเรียน Papacostas (1983 : 12-15) ได้ทำการศึกษาการใช้จักรยานและโมเพด (Moped) ของนักศึกษาในมหาวิทยาลัยฮาวายและชี้ให้เห็นว่า ความเร็ว ค่าใช้จ่ายและความสะดวกเป็นปัจจัยหลักที่พิจารณาในการเลือกรูปแบบการเดินทาง และการได้ออกกำลังกาย มีความสำคัญเช่นกัน สำหรับระยะทางเดินทางสูงสุดสำหรับจักรยาน คือ 3 ไมค์ และปัญหาที่สำคัญของผู้ใช้จักรยาน ได้แก่ การขาดสิ่งอำนวยความสะดวก สภาพของพื้นผิวถนน และความไม่ตระหนักของผู้ขับขี่ยานยนต์

การเดินทางโดยจักรยานเป็นวิธีการเดินทางรูปแบบหนึ่งที่มีทั้งข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบการเดินทางรูปแบบอื่นๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมและองค์ประกอบอื่นๆ ซึ่ง Min Fengkui (1986 อ้างใน Lui Dachebng.1989 : 5-6) ได้ทำการศึกษาการใช้จักรยานในประเทศจีนและสรุปถึงข้อดีและข้อเสียของการใช้จักรยาน ดังนี้

ข้อดีของการเดินทางด้วยจักรยาน ได้แก่

1. การที่จักรยานมีน้ำหนักเบา มีความยืดหยุ่นในการเดินทาง สามารถวางแผนการเดินทางล่วงหน้าและสามารถจอดใกล้กับปลายทาง จะช่วยให้ผู้เดินทางจากบ้านถึงจุดหมายปลายทางได้ตามความต้องการ

2. การเดินทางโดยจักรยานทำได้ง่ายและเร็วกว่ารถประจำทางในระยะทางที่จำกัด การใช้จักรยานเดินทางในระยะ 5 กิโลเมตร จะช่วยให้ผู้โดยสารประหยัดเวลา 15 นาทีเมื่อเทียบกับรถประจำทาง

3. จักรยานเป็นพาหนะที่ไม่ใช้เชื้อเพลิงหรือปล่อยมลพิษ และส่งเสียงรบกวนน้อยกว่าพาหนะแบบมีเครื่องยนต์ ซึ่งประโยชน์ต่อตัวผู้ขี่และสภาพแวดล้อมเมือง มีคนจำนวนมากที่ใช้จักรยานในการขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่หรือมีน้ำหนักเกินกว่าจะถือด้วยมือ

4. จักรยานเป็นการเดินทางส่วนบุคคลที่ใช้พื้นที่ถนนน้อยกว่ายานพาหนะชนิดอื่น และด้วยน้ำหนักเบา จักรยานจึงทำให้ถนนเสียหายเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ดังนั้น การเดินทางด้วยจักรยานไม่ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายในการดูและรักษาถนนมากเท่ากับพาหนะแบบมีเครื่องยนต์

ในขณะเดียวกัน จักรยานมีข้อเสีย ดังนี้คือ

1. เมื่อขี่จักรยานเป็นกลุ่มใหญ่ๆ จะใช้พื้นผิวการจราจรมากกว่ารถประจำทาง และเมื่อเปรียบเทียบกับรถประจำทางที่สามารถจุผู้โดยสารได้ 150 คนในชั่วโมงเร่งด่วนด้วยความเร็วเฉลี่ย 15 กิโลเมตร/ชั่วโมง จักรยาน 150 คันจุผู้โดยสารจำนวนเท่ากันแต่ใช้พื้นที่ถนนมากกว่า 9 เท่าในช่วงเวลาเดียวกันและใช้พื้นที่จอดรถมากกว่ารถประจำทางถึง 3 เท่า ซึ่งการใช้รถจักรยานจำนวนมากนี้ก่อให้เกิดการจราจรติดขัดในชั่วโมงเร่งด่วนในหลายๆ เมือง

2. ความมีเสถียรภาพต่ำของจักรยาน โดยเฉพาะในช่วงจังหวะเบรค เลี้ยว หรือเปลี่ยนความเร็วจะทำให้ความปลอดภัยในการเดินทางลดลง

3 ประสิทธิภาพของจักรยานมีจำกัด เนื่องจากปัจจัยหลายๆ อย่าง ได้แก่ ระยะทาง สภาพภูมิอากาศ อายุและเพศของผู้ขี่ โดยทั่วไปแล้ว จักรยานเหมาะสำหรับคนที่มีอายุระหว่าง 21-40 ปี และผู้ชายจะใช้จักรยานมากกว่าผู้หญิง

พิพัฒน์ ชูวรเวช (อ้างใน บุญนาค ตีวกุล. 2527 : 10-11) สำหรับอุบัติเหตุจักรยานนั้น แม้ว่าจะไม่รุนแรงเท่ากับยานพาหนะชนิดอื่นก็ตาม แต่หากไม่ระมัดระวัง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอาจทำความเสียหายให้แก่ร่างกายและทรัพย์สินได้ โดยอุบัติเหตุจักรยานมีองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการ คือ ตัวผู้ใช้รถจักรยาน เส้นทางที่ใช้เดินทางและเวลาที่ขี่จักรยาน เช่นผู้ใช้รถยังไม่ชำนาญ อุบัติเหตุมักเกิดบนเส้นทางที่มีการจราจรคับคั่งและเกิดในเวลาพลบค่ำหรือเวลากลางคือ

ถนอมนวล ณ ป้อมเพชร (อ้างใน บุญนาค ตีวกุล. 2527 : 13) การส่งเสริมให้มีการใช้จักรยานมากขึ้น ไม่เพียงแต่ทำได้โดยการจัดหาหรือปรับปรุง สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานเพิ่มขึ้น ไม่เพียงแต่ทำได้โดยการวางแผนการใช้ที่ดิน โดยสนับสนุนการใช้ที่ดินแบบผสม(Mixed Land Use) ไม่ว่าจะเป็นชุมชนในชนบทหรือในเมือง หากมีการวางแผนการใช้ที่ดินแบบเอนกประสงค์ โดยให้บริเวณหนึ่งๆ มีทั้งที่พักอาศัย ย่านพาณิชย์กรรมและย่านอุตสาหกรรมและบริการต่างๆ อาทิ ร้านค้า ธนาคาร ฯลฯ ตั้งอยู่ในระยะทางที่สามารถเดินหรือใช้รถจักรยานได้อย่างสะดวก ซึ่งการวางผังเมืองในลักษณะนี้ พบมากในประเทศจีน ในเมืองสามารถเดินทางติดต่อกันได้สะดวก โดยรวมกลุ่มอาคารที่ผู้คนต้องไปใช้บริการไว้ด้วยกันได้แก่ โรงเรียน สนามเด็กเล่น โบสถ์ สวนสาธารณะ เช่น เมืองสตีเวนนิจ

2.19.2 การวางแผนการเดินทางด้วยรถจักรยาน

การวางแผนการเดินทางด้วยจักรยานไม่ใช่เป็นพียงการวางแผนเส้นทางจักรยาน แต่เป็นการตัดสินใจที่จะสร้าง หนาที่ตั้งและจัดหาทุนสำหรับก่อสร้างทางจักรยาน ที่จอดรถจักรยาน และ Bicycle Transit Route (ASCE.1980 : 100) รวมทั้งมีการวิเคราะห์ทางเลือกเพื่อให้การเดินทางโดยจักรยานมีความปลอดภัยและมีประสิทธิภา และดำเนินการร่วมกับการวางแผนการขนส่งประเภทอื่นๆ

Hamill และ Wise (อ้างใน Rao. 1980 :15-17) มองว่า การวางแผนระบบทางจักรยานเป็นกระบวนการของทางเลือกของการปฏิบัติและการตัดสินใจที่สัมพันธ์ และต่อเนื่องกันเพื่อให้ได้มาซึ่งระบบทางจักรยานที่ประหยัดและปลอดภัยสำหรับชุมชนใดๆ ก็ตาม ซึ่งกระบวนการวางแผนทางจักรยานมีองค์ประกอบพื้นฐาน 3 อย่าง ได้แก่

1. การวางแผนนโยบาย (Policy Planning)
2. การวางแผนหน้าที่ (Functional Planning)
3. การวางแผนการนำไปปฏิบัติ (Implementation Planning)

ในขณะที่กระบวนการวางแผนของวางแผนของ, Balshone, Deering and Mccarl (1975, 30) ประกอบด้วย "หน่วยจักรยาน" ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะเฉพาะในชุมชนหนึ่งๆ ที่มีความต้องการการเดินทาง อาจเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ที่ดินพาณิชยกรรม การศึกษา นันทนาการและอุตสาหกรรม และคนที่ทำงานและอาศัยในหน่วยนั้น จะเป็นกลุ่มที่มีลักษณะเฉพาะเช่นกัน Balshone เห็นว่าถ้าการวางแผนทางจักรยานต้องตอบสนองต่อความต้องการและความจำเป็นของนักขี่จักรยานแล้ว ควรจะเริ่มต้นที่ระดับหน่วยจักรยาน โดยประสบการณ์ที่ผ่านมาแสดงให้เห็นว่าการวางแผนทางจักรยานที่เริ่มต้นจากระดับเมือง และการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานที่กระทำโดยเจ้าหน้าที่แทนที่จะเป็นระดับหน่วยเล็กๆ นั้น ต้องเผชิญกับปัญหาในการจัดหาทุน

แต่สำหรับ Oppenlander และ Coraxxini (อ้างใน Rao.1980 : 19)ได้แบ่งการวางแผนทางจักรยานออกเป็น ขั้นตอน คือ

1. การเตรียมการศึกษา (Organixation)
2. การออกแบบการศึกษา (Study Design)
3. การเก็บข้อมูล (Data Collection)
4. การพัฒนาระบบ (System Development)

โดยที่อุปสงค์การเดินทางจะพัฒนาจากขั้นตอนการเตรียมการศึกษาและการเก็บข้อมูลและการพัฒนาระบบทางจักรยานที่เป็นไปได้เป็นผลมาจากการพัฒนาระบบและการออกแบบเส้นทางตามลำดับ

ส่วน Desimonee (1973 : 610) เสนอแนะว่า เราจำเป็นต้องทำตามขั้นตอนของการวางแผนการคมนาคมขนส่ง เพื่อที่จะกำหนดขอบเขตของการพัฒนาและการลงทุนสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานที่เหมาะสม ถ้าไม่มีการวางแผนที่เพียงพอแล้ว การนำแผนไปปฏิบัติอาจ ล้มเหลวได้ โดยกระบวนการแผนประกอบด้วยขั้นตอนต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. เก็บข้อมูลสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับสำหรับจักรยานและการใช้จักรยานที่มีอยู่ ซึ่งรวมถึงลักษณะการเดินทาง ลักษณะผู้ใช้ การใช้ประโยชน์ที่ดิน และสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่
2. คาดการณ์การเดินทางและอุปสงค์การเดินทาง
3. กำหนดเป้าหมายและวัตถุประสงค์
4. พัฒนาข้อเสนอแนะและทางเลือกสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ
5. ประเมินผลข้อเสนอต่างๆ ตามเป้าหมายที่วางไว้
6. จัดทำแผนแม่บทสำหรับทางจักรยาน

นอกจากนี้ Desimone ยังเสนอว่าหน่วยงานวางแผนระดับเทศบาลหรือระดับภูมิภาคจุเป็นผู้ประสานงานได้ดีที่สุดในการจัดทำแผน ในส่วนของการเก็บข้อมูลนั้นจะต้องเก็บของมูลเกี่ยวกับลักษณะของผู้ใช้และการเดินทาง การใช้ประโยชน์ที่ดิน สิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ และสถิติ

อุบัติเหตุข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะผู้ใช้และการเดินทางได้มาจากการสำรวจจุดเริ่มต้น/จุดปลายทาง (Origin/Destination Survey) ซึ่งเป็นการเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการเป็นเจ้าของจักรยาน ข้อมูลทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้จักรยาน และข้อมูลเกี่ยวกับจุดเริ่มต้นสิ้นสุดการเดินทาง ระยะทาง วัตถุประสงค์ปละรูปแบบการเดินทาง ส่วนข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและการคาดการณ์จะทำให้ทราบถึงรูปแบบการเดินทางในอนาคตโดยสอดคล้องกับพื้นที่ที่จะพัฒนาทางจักรยาน

หลังจากการวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆ แล้ว ขั้นต่อไปคือการคาดการณ์การเดินทาง ถ้าผลการวิเคราะห์ในขั้นแรกชี้ให้เห็นว่ามีความต้องการทางจักรยานจึงดำเนินการขั้นตอนต่อไป ซึ่งแผนนี้จะยึดตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้และเกณฑ์ในการออกแบบ ขั้นต่อไปคือการเสนอทางเลือกและการประเมินทางเลือก และขั้นสุดท้ายคือการประเมินผล

ในขณะที่ Rowe (1978.213) เสนอว่าการวางแผนทางจักรยานที่ดีต้องครอบคลุมประเด็นที่เกี่ยวข้องทั้งหมด (Comprehensive Approach) ได้แก่

1. การกำหนดโครงร่างของขั้นตอนและองค์กรในการวางแผน
2. การนำแผนโครงข่ายทางจักรยานที่ได้ไปปฏิบัติ
3. การจัดให้มีโครงการอบรมและการบังคับใช้ตามกฎหมาย

2.20 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.20.1 การศึกษาโอกาสการใช้รถจักรยานในกรุงเทพมหานคร

ผลการศึกษาของหน่วยวิจัยการจราจรและการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2535 : 55) พบว่า การใช้จักรยานเพื่อการเดินทางเหมาะสำหรับระยะทางการเดินทาง 0.5 – 6.5 กิโลเมตร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อไปซื้อของ ไปทำงานและไปโรงเรียน โดยเสนอแนะว่า ทางจักรยานควรแยกจากทางเดินรถ แต่ถ้าอยู่ซอยทางจักรยานอยู่บนถนนได้ และควรมีที่จัดรถจักรยานเป็นจุดๆ ใกล้ปากซอยและศูนย์การค้า

การเดินทางไปทำงานจากชุมชนนี่พักอาศัยจะต้องมีความปลอดภัยสูง ตัดเส้นทางจากชุมชนที่พักอาศัยไปยังถนนใหญ่ มีที่จอดรถบริเวณปากซอยและมีเส้นทางจักรยานตามถนนสายหลักบางสายเพื่อเข้าสู่ในกลางเมือง ส่วนการเดินทางเพื่อพักผ่อนหรือซื้อของควรจัดทำช่องทางจักรยานจากชุมชนไปตลาด เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อสวนสาธารณะต่างๆ เข้าด้วยกัน ถ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อการพักผ่อน ควรเป็นเส้นทางที่ผ่านถนนที่มีรถน้อย อ้อมทางได้บ้าง แต่ต้องมีความปลอดภัยสูงสุด

ข้อพิจารณาในการพัฒนาช่องทางเดินรถจักรยาน ได้แก่ ความปลอดภัย แนวเส้นทางต้องสั้นที่สุด ซึ่งสัมพันธ์กับเวลาการเดินทางที่สั้นที่สุด สภาพแวดล้อม ค้าใช้จ่าย เช่น ค่าจอดรถจักรยาน ตามลำดับ

2.20.2 การใช้จักรยานเดินทางในเขตเทศบาลเมืองนครปฐม

จากการศึกษา ของบุญนาค ตั่วกุล (2527:45) พบว่า มีผู้เดินทางไปทำงานภายในเขตเทศบาลเมืองนครปฐมด้วยรถจักรยาน 30.77% และมีนักเรียนเดินทางไปโรงเรียนโดยใช้จักรยานถึง 41.23 % สำหรับการศึกษาในเรื่องทัศนคติต่อการเดินทางด้วยรถจักรยานในเชิงนิมาน กล่าวคือ ยอมรับเห็นด้วยกับการเดินทางด้วยรถจักรยาน และเมื่อสอบถามถึงความคิดเห็นต่อโครงการเส้นทางจักรยาน พบว่า ส่วนใหญ่มีความประสงค์จะใช้รถจักรยานเดินทางไปทำงาน ถึง 57.69 % และนักเรียนแสดงความประสงค์ที่จะใช้รถจักรยาน 75.49%

ส่วนความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติต่อการเดินทางด้วยรถจักรยานกับภูมิหลังของประชากรกลุ่มตัวอย่าง พบว่าในกลุ่มผู้ใหญ่ เพศ รายได้ การศึกษา มีความสัมพันธ์กับทัศนคติต่อการเดินทางจักรยาน ศึกษาในระดับต่างกันจะมีทัศนคติต่อการเกนทางไปทำงานด้วยรถจักรยานต่างกัน ส่วนผู้ที่มีอายุห่างกันมีทัศนคติต่อการใช้รถจักรยานไม่แตกต่างกัน

2.20.3 รูปแบบการเดินทางกับการใช้ที่ดินแบบผสม

จากการศึกษาของ Cervero (1996 : 35-37) ถึงอิธิพลของการใช้ที่ดินแบบผสมต่อการเลือกรูปแบบการเดนทางของคนพักอาศัยในพื้นที่มหานคร โดยใช้ข้อมูลการสำรวจการเคหะของอเมริกา ปี 1985 โดยพิจารณาการเดินทางของปัจเจกบุคคลกับรูปแบบการเดินทาง 3 แบบ ได้แก่ รถยนต์ ขนส่งสาธารณะ การเดิน/ การใช้จักรยาน และระยะทางกับระดับการเป็นเจ้าของพาหนะของครัวเรือนโดยพิจารณาจากการเดินทางของครัวเรือน

จากการศึกษา พบว่า การใช้ที่ดินแบบผสมมีอิทธิพลตต่อการเดินทางด้วยการเดิน/ขี่จักรยานและระยะทางมอิทธิพลมากต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง กล่าวคือ ถ้ามีร้านค้าในรัศมี 300 ฟุต จากที่พักอาศัยจะเลือกเดินทางโดยขนส่งสาธารณะ เดินเท้า/ขี่จักรยาน แต่ถ้าไกลกว่านี้มีแนวโน้มที่จะเดินทางโดยรถยนต์ ในขณะที่ความหนาแน่นและการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมในละแวกบ้าน (Neighborhood) มีแนวโน้มที่จะลดระดับการเป็นเจ้าของรถยนต์และมีความสัมพันธ์กับการเดินทางระยะสั้น เมื่อควบคุมตัวแปรอื่น เช่น รายได้ครัวเรือน ซึ่งส่งผลให้ระยะการเดินทางต่อหัวน้อยกว่าพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นต่ำ

นอกจากนี้ยังมีการกำหนด Soenarios คือไม่มีร้านชำในระยะ 300 ฟุต – 1 ไมล์ จากที่พักคนอาศัยอยู่ในใจกลางเมือง มีบริการขนส่งสาธารณะเพียงพอและเดินทาง 10 ไมล์ สามารถสรุปผลแบบจำลองแบบต่างๆ ได้ดังนี้

1. แบบจำลองการเดนทางโดยรถยนต์

การมีร้านค้าและการใช้ที่ดินที่ไม่ใช่ที่พักอาศัย ในรัศมี 300 ฟุต จะลดโอกาสการใช้รถยนต์ขณะที่เกิน 300 ฟุต แต่อยู่ในรัศมี 1 ไมล์ จะเพิ่มการใช้รถยนต์ยังเพิ่มตามระยะทางจากบ้านไปทำงานและระดับการเป็นเจ้าของรถยนต์ แต่จะลดลงในบริเวณศูนย์กลางเมืองที่มีบริการขนส่ง

สาธารณะเพียงพอ และในพื้นที่ความหนาแน่นต่ำจะใช้รถมากกว่าพื้นที่ความหนาแน่นสูง และการใช้ที่ดินแบบเดี่ยวจะใช้รถมากกว่าการใช้ที่ดินแบบผสม

2. การเดินทางโดยขนส่งสาธารณะจะเพิ่มขึ้นตามความเพียงพอของการให้บริการและการอาศัยอยู่ในใจกลางเมืองมากกว่าความหนาแน่นและระดับการใช้ที่ดิน แต่จะลดลงเมื่อมีการเพิ่มระดับการเป็นเจ้าของการใช้ที่ดินแบบผสมที่อยู่ใกล้ๆ

3. แบบจำลองการเดินทางโดยการเดิน/การขี่จักรยานความหนาแน่นของการใช้ที่ดินแบบผสมมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกการเดินหรือขี่จักรยานไปทำงาน ถ้าความหนาแน่นต่ำการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ (NonMotorixed Transport) จะลดลง และเมื่อมีกิจกรรมพาณิชยกรรมหรือกิจกรรมที่ไม่ใช่การพักอาศัยในบริเวณย่านพักอาศัยจะสนับสนุนให้คนเดินหรือขี่จักรยานไปทำงาน โดยให้ตัวแปรระยะทางและอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์คงที่ แต่ระดับการเป็นเจ้าของรถยนต์ ระยะการเดินทาง และการมีบริการขนส่งสาธารณะที่เพียงพอ จะลดระดับการเดินทางโดยการเดิน/ขี่จักรยาน

4. แบบจำลองการเป็นเจ้าของรถยนต์และระยะทางการเดินทาง

เมื่อควบคุมตัวแปรรายได้ครัวเรือนและขนาดครอบครัว พบว่า อัตราการเป็นเจ้าของรถเพิ่มตามรายได้และขนาดครัวเรือน เช่นเดียวกับระยะทางการเดินทาง การอยู่อาศัยอยู่ในใจกลางเมืองที่มีบริการขนส่งสาธารณะเพียงพอ และการมีบริการภาคในชุมชนพักอาศัยจะลดอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์แม้เล็กน้อย แต่การใช้ที่ดินแบบผสมมีอิทธิพลต่อการเป็นเจ้าของรถยนต์น้อยกว่าความหนาแน่นมาก

ที่ตั้งมีอิทธิพลอย่างมากต่อระยะทางการเดินทาง (ควบคุมการใช้ที่ดินและตัวแปรอื่นๆ) คนที่อาศัยอยู่ใจกลางเมืองเดินทางน้อยกว่าคนที่อาศัยอยู่ชานเมือง และระยะทางการเกินทางมีแนวโน้มว่าจะใกล้ขึ้น ถ้าอาศัยอยู่ในละแวกบ้านที่หนาแน่นและมีการใช้ที่ดินแบบผสมและมีบริการขนส่งสาธารณะ

2.20.4 การตัดสินใจเลือกรูแบบการเดินทางไปยังสวนสาธารณะ

Paul Gregory Corrado (1978:21-23) ศึกษาการเดินทางไปยังสวนสาธารณะและพื้นที่ให้บริการนันทนาการ โดยเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทาง 4 แบบ ได้แก่ คนเดินเท้า จักรยาน รถยนต์ และขนส่งสาธารณะ (แท็กซี่ รถเมล์ รถไฟ) ซึ่งมีความแตกต่างกันในเรื่องความเร็ว เวลาที่ยอมรับได้ในการเดินทาง ระยะทาง พื้นที่ให้บริการ และความสะดวกสบาย

จากการศึกษา พบว่า รถยนต์ใช้มาในการเดินทางเพื่อนันทนาการ แต่ในระดับท้องถิ่นที่มีระยะทางการเดินทางสั้น รถยนต์ต้องแข่งกับการเดินทางเท้าและจักรยาน ส่วนขนส่งสาธารณะแม้ว่าจะได้รับการยอกรับในระดับชุมชนและระดับที่ใหญ่กว่าแต่ไม่ได้เป็นวิธีการเดินทางที่มีความสำคัญ

1. การเดินเท้า ได้รับอิทธิพลจากความเร็ว เวลา และระยะทาง การเดินเหมาะสำหรับเกินทางไปยังสวนสาธารณะในพื้นที่หรือในละแวกบ้าน

2. การใช้จักรยานเป็นรูปแบบการเดินทางไปยังพื้นที่นันทนาการจะกำหนดโดยปัจจัยความเร็ว เวลา และระยะทางเช่นเดียวกับการเดิน ข้อจำกัดในการใช้จักรยานคือการขาดแคลนที่จอดรถจักรยานที่ปลอดภัย จักรยานเหมาะสำรับเดินทางไปยังสวนระดับท้องถิ่น และพื้นที่นันทนาการในพื้นที่ใกล้ๆ ชุมชน

3. รถยนต์ใช้มากในการเข้าถึงสวนสาธารณะและพื้นที่นันทนาการในระดับชุมชน ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้รถยนต์ คือ ความเร็ว เวลา ระยะทาง ความสะดวกสบาย รถยนต์ใช้สำหรับเข้าถึงพื้นที่นันทนาการในชุมชนที่มีความหนาแน่นต่ำ การเดินทางในสภาพแวดล้อมที่มีความหนาแน่นต่ำ – ปานกลาง ในช่วงเวลาไม่เร่งด่วนและใช่ช่วงเวลาเกินทางไปทำงาน ส่วนอุปสรรคในการใช้รถยนต์ ได้แก่ อายุไม่ถึงเกณฑ์ในการขอใบอนุญาตขับขี่ ความพิการทางกายและจิต ต้นทุนสูงในการเป็นเจ้าของและดูแลรักษา และการไม่มีที่จอดรถ

4. ขนส่งสาธารณะวิธีการเดินทางนี้แทบไม่ปรากฏเลยในการเดินทางไปยังวนสาธารณะ ระบบขนส่งสาธารณะให้บริการเพื่อการเดินทางไปทำงานในภูมิภาคมหานครอุปสรรคในการเดินทางมายังสวน ได้แก่ เส้นทางของรถประจำทาง เวลาที่รอคอยในการต่อรถ กฎระเบียบเกี่ยวกับสิ่งของที่บรรทุกและขาดความยืดหยุ่น

2.20.5 ความปลอดภัยของการเดินทางโดยจักรยานในเมือง

การใช้จักรยานเพิ่มขึ้นสามรถสะท้อนได้จากสถิติอุบัติเหตุ จำนวนคนบาดเจ็บและผู้เสียชีวิต ปัญหาที่นักวางแผนและนักกฎหมายต้องเผชิญ คือ การส่งเสริมการใช้จักรยานโดยไม่เพิ่มอัตราการเกิดอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิต โดย Colin G. Drury (1978:71-72) ศึกษารูปแบบการเกิดอุบัติเหตุจักรยาน พบว่า รูปแบบอุบัติเหตุแตกต่างกันไปตามอายุและสัมพันธ์กับรูปแบบการใช้จักรยาน กล่าวคือ ผู้ขี่จักรยานเพื่อนันทนาการส่วนใหญ่ คือ กลุ่มเด็กๆ อุบัติเหตุรุนแรงน้อยกว่า ในขณะที่การใช้จักรยานเพื่อการเดินทางขี่ไกลจากบ้านมากขึ้น ผู้เดินทางคือผู้ใหญ่หรือคนที่อายุมากกว่า อุบัติเหตุรุนแรงกว่าอุบัติเหตุที่ไม่ร้ายแรงเกินในย่านพักอาศัย ถนนตรง Driveway และทางแยกในสภาพอากาศที่ปลอดโปร่งและถนนแห้ง ในขณะที่อุบัติเหตุร้ายแรงเกิดนอกย่านพักอาศัย บริเวณทางแยกในสภาพอากาศที่แห้งไม่มีฝนตกแก่เกินในเวลากลางคืนบนถนนที่ไม่มีไฟ

นักวางแผนสามารถลดอุบัติเหตุได้ 3 ทาง คือ เปลี่ยนพฤติกรรมมนุษย์ เปลี่ยนกลไกและเปลี่ยนสภาพแวดล้อม และในการปรับปรุงความปลอดภัยของการขี่จักรยาน

บทที่ 3
วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัย เรื่อง การใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) โดยผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารต่างๆ ทั้งหนังสือเกี่ยวกับเรื่องของการเดินทาง การจราจรในเขตเมือง วิทยานิพนธ์จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง แผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาคจังหวัดเพชรบุรี (สนข.) ความเป็นไปได้การพัฒนาช่องทางเดินรถจักรยาน หน่วยวิจัยการจราจรและการขนส่งคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย วารสารตีพิมพ์ ห้องสมุดต่างๆ ในสถาบันศึกษาทั่วๆ ไป รวมทั้งการสัมภาษณ์ เพื่อนำผลการวิจัยมาเป็นแนวทางในการจัดระบบการเดินทางโดยใช้จักรยาน โดยผู้วิจัยได้กำหนดขั้นตอนในการวิจัย ดังนี้

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.2.1 การสร้างเครื่องมือ

3.2.2 การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.5 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากรที่ศึกษา ประกอบไปด้วย

1. นักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

3.1.2 กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา ประกอบไปด้วย

1. นักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี จำนวน 100 คน

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ผู้วิจัยเลือกใช้ในการวิจัยครั้งนี้ แบ่งออกเป็น

1. แบบสอบถามรูปแบบเส้นทางที่จอดรถจักรยานและสถานีรถจักรยานเพื่อใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมของนักท่องเที่ยวในเขตพื้นที่ศึกษา

2. แบบสังเกตการเดินทางท่องเที่ยวภายในพื้นที่ศึกษาของนักท่องเที่ยว

3.2.1 **การสร้างเครื่องมือ**

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ประกอบไปด้วย

3.2.1.1 แบบสอบถาม

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับรูปแบบเส้นทาง ที่จอดรถจักรยาน สถานีจักรยาน และเส้นทางท่องเที่ยว

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับการใช้จักรยานในการเดินทางท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่าง

3.2.1.2 แบบสังเกตการเดินทางท่องเที่ยวภายในเขตพื้นที่ศึกษาในปัจจุบันของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งจะใช้ประเด็นดังต่อไปนี้

- ระยะทางการเดินทาง
- ระยะเวลาการเดินทาง

3.2.2 **การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ**

1. ผู้วิจัยทำแบบสอบถาม แบบสังเกต ทั้ง 2 ชุด ที่สร้างขึ้นแล้วเสร็จนำเสนอต่ออาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม ทำการตรวจแบบสอบถามและแก้ไขความถูกต้องของเนื้อหาและความเหมาะสมของถ้อยคำและสำนวนภาษาและความชัดเจนในแบบสอบถามและแบบสังเกต

2. ผู้วิจัยดำเนินการแก้ไขแบบสอบถาม และ แบบสังเกต ปรับปรุงแก้ไขแล้วมาจัดทำขึ้นใหม่เพื่อเป็นมาตรฐาน แล้วนำไปให้ผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องตรวจทานแก้ไข ดังต่อไปนี้

1.นายณรงค์ อินทร์พันธ์	นักบริหารงานช่าง 7 กองช่างองค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรปราการ
2.นายชัยยศ ตั้งจิตดำรงรัตน์	นักบริหารงานช่าง 8 กองช่างองค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรปราการ
3. ดร.อรพิมพ์ พิมพ์เจริญ	อาจารย์ประจำคณะมนุษย์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทร์วิโรฒประสานมิตร

หลังจากนั้นผู้วิจัยจะได้รวบรวมคำแนะนำจากผู้ทรงคุณวุฒิมาพิจารณาดำเนินการแก้ไขแบบสอบถาม และแบบสังเกต รวมกับอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม ก่อนนำแบบสอบถาม และแบบสังเกต ไปทดลองใช้เพื่อหาปัญหาและข้อผิดพลาดในการตอบแบบสอบถาม

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1. ผู้วิจัยติดต่อขอหนังสือขอความอนุเคราะห์จากงานบัณฑิตศึกษา คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ไปยังกรมผังเมือง เพื่อขอความอนุเคราะห์และความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งหมด รวมทั้งแผนที่ต่าง ๆ บริเวณที่ทำการศึกษา

2. ผู้วิจัยนำแบบสอบถาม และ แบบสังเกต ที่ได้แก้ไข แล้วทั้ง 2 ชุด ไปสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างเพื่อเก็บข้อมูลในการวิจัย บริเวณเขตพื้นที่ศึกษา

3. ผู้วิจัยนำแจกแบบสอบถามให้แก่กลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักท่องเที่ยว จนครบจำนวนกลุ่มตัวอย่าง

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

1. การใช้แบบสอบถถาม ที่ใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ ดังนี้

- ใช้สำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี จำนวน 100 ชุด

โดยแบบสอบถามให้เลือกตอบเป็น 2 ลักษณะ คือ เลือกตอบได้เพียงข้อเดียวและเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ แบบสอบถามเป็นลักษณะแบบสอบถามปลายเปิดเพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดงความคิดเห็นอื่นๆ นอกเหนือคำตอบที่เลือกเกณฑ์ในการพิจารณาวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามเพื่อนำข้อมูลมาเป็นเกณฑ์ในการนำเสนอเส้นทางจักรยาน ดังต่อไปนี้

1.1 ข้อที่เลือกตอบเพียงข้อเดียวใช้เกณฑ์ความคิดเห็นเป็นส่วนใหญ่ โดยข้อใดมีค่าร้อยละสูงที่สุด คือ เอาข้อนั้นมาเป็นเกณฑ์ในการออกแบบ

1.2 ข้อที่เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ ใช้เกณฑ์ร้อยละ 50 ขึ้นไป หรือข้อใดที่มีเกณฑ์เฉลี่ยไม่ถึงร้อยละ 50 จะใช้ข้อมูลที่มีค่าร้อยละสูงสุด เพราะถือว่าข้อนั้นมีผู้ตอบได้มากกว่า

2. แบบสังเกตที่ใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ได้ใช้แบบสังเกต

ค่าความถี่ในการเข้าใช้พื้นที่ท่องเที่ยวและระบบการสัญจร เป็นการเลือกเก็บข้อมูลเฉพาะบริเวณที่มีความสำคัญและมีผู้ใช้บริการมาก ตลอดรวมจนถึงเส้นทางสัญจรที่มีผู้ใช้มากที่สุด แล้วทำการบันทึกลงในแบบสังเกตที่ได้จัดทำขึ้น แล้วคำนวณหาอัตราค่าเฉลี่ยการเข้าใช้พื้นที่และเส้นทางสัญจรและใช้ข้อมูลดังกล่าวเป็นแนวทางในการนำเสนอเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางท่องเที่ยวโดยใช้เกณฑ์ ดังต่อไปนี้

2.1 ศึกษาช่วงเวลาการเข้าใช้พื้นที่ของแต่ละกลุ่มตัวอย่างเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการนำเสนอเส้นทางจักรยานสำหรับการเดินทางท่องเที่ยวภายในเขตพื้นที่ศึกษา

2.2 ศึกษาวิธีหรือรูปแบบการเดินทางของแต่ละกลุ่มตัวอย่าง เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการเสนอเส้นทางจักรยานเพื่อให้สอดคล้องกับระบบสัญจรในพื้นที่ศึกษา

2.3 ศึกษาระยะทางการเดินทางของแต่ละกลุ่มตัวอย่าง เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการนำเสนอเส้นทางจักรยานสำหรับการเดินทางท่องเที่ยวภายในพื้นที่ศึกษา

3.5 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

สถิติของการศึกษาการเดินทางท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ใช้ค่าร้อยละจำแนกตามความคิดเห็นของผู้เดินทางในเขตพื้นที่ศึกษาเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

บทที่ 4
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเพื่อการศึกษาหาเส้นทางจักรยาน ที่จอดจักรยานและสถานีจักรยานที่นักท่องเที่ยวต้องการใช้เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว ทั้งนักท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษาและนอกพื้นที่ศึกษา เพื่อที่จะนำข้อมูลจากแบบสอบถามและแบบสังเกตมาใช้เป็นขอมูลเพื่อนำเสนอเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ตลอดจนมาตรการที่จะสนับสนุนให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

ในการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยนำเสนอเป็น 2 ลักษณะ คือ

1. การใช้แบบสอบถามที่ใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ ใช้สำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี จำนวน 100 ชุด

โดยแบบสอบถามให้เลือกตอบเป็น 2 ลักษณะ คือ เลือกตอบได้เพียงข้อเดียว และเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ แบบสอบถามเป็นลักษณะแบบสอบถามปลายเปิดเพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดงความคิดเห็นอื่นๆ นอกเหนือคำตอบที่ให้เลือก โดยเกณฑ์ในการพิจารณาวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามเพื่อนำมาเป็นเกณฑ์ในการนำเสนอเส้นทางจักรยาน ดังต่อไปนี้

1.1 ข้อที่เลือกตอบได้เพียงข้อเดียว ใช้เกณฑ์ความคิดเห็นเป็นส่วนใหญ่ โดยข้อใดมีค่าร้อยละสูงที่สุด คือ ถือเอาข้อนั้นมาเป็นเกณฑ์ในการออกแบบ

1.2 ข้อที่เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ ใช้เกณฑ์ร้อยละ 50 ขึ้นไป หรือข้อใดที่มีเกณฑ์เฉลี่ยไม่ถึงร้อยละ 50 จะใช้ข้อมูลที่มีค่าร้อยละสูงสุด เพราะถือว่าข้อนั้นมีผู้ตอบได้มากกว่าครึ่งหนึ่งของผู้ตอบทั้งหมด หรือข้อนั้นมีผู้เลือกตอบมากที่สุดในเกณฑ์ที่คะแนนเฉลี่ยไม่ถึงร้อยละ 50

2.แบบสังเกตที่ใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ได้ใช้แบบสำรวจค่าความถี่ในการเข้าใช้พื้นที่ท่องเที่ยว และวิธีการสัญจรเป็นการเลือกเก็บข้อมูลเฉพาะบริเวณที่มีความสำคัญและมีผู้ใช้บริการมาก ตลอดรวมจนถึงเส้นทางที่มีผู้ใช้มากที่สุด แล้วทำการบันทึกลงในแบบสังเกตที่ได้จัดทำขึ้น แล้วคำนวณหาอัตราค่าเฉลี่ยการเข้าใช้พื้นที่และทางสัญจรและใช้ข้อมูลดังกล่าวเป็นแนวทางในการนำเสนอเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางท่องเที่ยวโดยใช้เกณฑ์ ดังต่อไปนี้

2.1 ศึกษาช่วงเวลาการเข้าใช้พื้นที่ของกลุ่มตัวอย่างเพื่อนำมาเป็นแนวทาง ในการวิเคราะห์สภาพการเข้าใช้บริการและปริมาณการสัญจร

2.2 ศึกษาวิธีหรือรูปแบบการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการนำเสนอทางจักรยานเพื่อให้สอดคล้องกับระบบการสัญจรในพื้นที่ศึกษา

2.3 ศึกษาการใช้เส้นทางในการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการนำเสนอเส้นทางจักรยานสำหรับการเดินทางท่องเที่ยวภายในเขตพื้นที่ศึกษา

4.1 การนำเสนอผลวิเคราะห์ข้อมูลของแบบสอบถาม

ในการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามในครั้งนี้ ได้แก่

1. กลุ่มตัวอย่าง นักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยว ในเขตพื้นที่ศึกษา ได้แบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลในการตอบแบบสอบถามออกเป็น 3 ตอน ตามลำดับ ดังนี้

ตอนที่ 1 หาค่าร้อยละของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 หาค่าร้อยละของข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบเส้นทางจักรยานที่จอดจักรยานและสถานีรถจักรยานในการเดินทางท่องเที่ยว

ตอนที่ 3 หาค่าร้อยละของข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวและเส้นทางในการท่องเที่ยว

ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลในเรื่องต่างๆ ข้างต้น ในรูปแบบตารางพร้อมการสรุปผลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการนำเสนอเส้นทางจักรยานที่จอดจักรยานและสถานีจักรยานต่อไป

1. กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

ตอนที่ 1 หาค่าร้อยละของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานภาพทั่วไป

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบ

สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
หญิง	48	48
ชาย	52	52
รวม	100	100.00
2. อายุ		
15-25 ปี	34	34
26-35 ปี	32	32
36-45 ปี	20	20
46-55 ปี	8	8
56-65 ปี	3	3
มากกว่า 65 ปีขึ้นไป	-	-
รวม	100	100.00

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
3. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	4	4
มัธยมศึกษา	24	24
อาชีวศึกษา	10	10
ปริญญาตรี	48	48
สูงกว่าปริญญาตรี	12	12
ไม่ได้ศึกษา	2	2
รวม	100	100.00
4.อาชีพ		
นักเรียน/นักศึกษา	20	20
ข้าราชการ	12	12
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	18	18
ลูกจ้าง	24	24
ธุรกิจส่วนตัว	12	12
แม่บ้าน/พ่อบ้าน	10	10
รับจ้าง	4	4
รวม	100	100.00
5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
ไม่มีรายได้	16	16
ต่ำกว่า 3,000 บาท	2	2
3,001 - 6,000 บาท	12	12
6,001 - 9,000 บาท	8	8
9,001 - 12,000 บาท	18	18
12,001 บาทขึ้นไป	44	44
รวม	100	100.00
6.ยานพาหนะในครัวเรือนของท่าน		
รถยนต์/รถกระบะ	50	35.71
รถจักรยานยนต์	60	42.85
รถจักรยาน	30	21.42
ไม่มียานพาหนะ	-	-
รวม	140	100.00

จากตารางที่ 4.1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 48 เพศชายคิดเป็นร้อยละ 52 นักท่องเที่ยวอายุ 15-25 ปี คิดเป็นร้อยละ 34 อายุ 26-35 ปี คิดเป็นร้อยละ 32 อายุ 36-45 ปี คิดเป็นร้อยละ 20 อายุ 46-55 ปี คิดเป็นร้อยละ 8 อายุ 56-65 ปี คิดเป็นร้อยละ 3 ส่วนอายุต่ำกว่า 15 ปี และ มากกว่า 65 ปีไม่พบผู้ตอบแบบสอบถาม ระดับการศึกษาของนักท่องเที่ยว ประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 4 มัธยมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 24 อาชีวศึกษา คิดเป็นร้อยละ 10 ปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 48 สูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 12 และไม่มีการศึกษา คิดเป็นร้อยละ 2 อาชีพของนักท่องเที่ยวมีเป็นลูกจ้างมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 24 และถัดไปเป็นนักเรียน-นักศึกษาคิดเป็นร้อยละ 20 พนักงานรัฐวิสาหกิจคิดเป็นร้อยละ 18 ส่วนข้าราชการและธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 12 เท่ากัน แม่บ้าน-พ่อบ้านคิดเป็นร้อยละ 10 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 4 รายได้ต่อเดือนของนักท่องเที่ยวมากกว่า 12,001 บาทขึ้นไป มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 44 มีรายได้ 9,001-12,000 คิดเป็นร้อยละ 18 ไม่มีรายได้คิดเป็นร้อยละ 16 มีรายได้ 3,000-6,000 คิดเป็นร้อยละ 12 และมีรายได้ 6,000-9,000 คิดเป็นร้อยละ 8 ส่วนยานพาหนะในครัวเรือนมีจักรยานยนต์มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 42.85 รถยนต์/รถกระบะ คิดเป็นร้อยละ 35.71 ส่วนจักรยานคิดเป็นร้อยละ 21.42 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ตอนที่ 2 หาค่าร้อยละของข้อมูลความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม เกี่ยวกับรูปแบบเส้นทางจักรยาน ที่จอดจักรยาน และสถานีรถจักรยาน

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบเกี่ยวกับเส้นทางจักรยาน

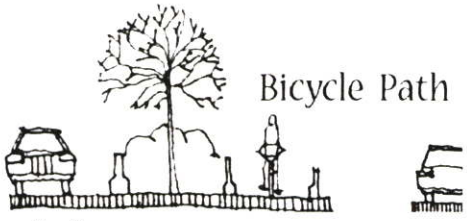
ความคิดเห็นเกี่ยวกับเส้นทางจักรยาน	จำนวน(คน)	ร้อยละ
1. จำนวนครั้งของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามา		
ครั้งแรก	14	14
ครั้งที่ 2	12	12
ครั้งที่ 3	18	18
มากกว่า 3 ครั้ง	10	10
อาศัยอยู่ ในพื้นที่	12	12
อื่นๆ	34	34
รวม	100	100.00

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

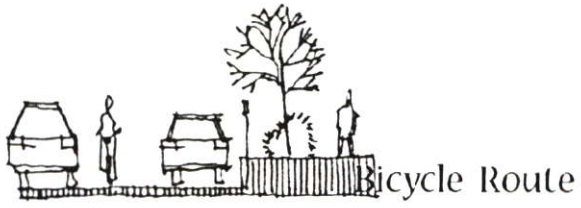
ความคิดเห็นเกี่ยวกับเส้นทางจักรยาน	จำนวน(คน)	ร้อยละ
2.พาหนะที่ใช้ในการเดินทาง		
รถยนต์ส่วนตัว	58	58
รถโดยสารประจำทาง/บริษัททัวร์	30	30
รถจักรยานยนต์	12	12
อื่นๆ	-	-
รวม	100	100.00
3.เวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยว		
30 นาที	6	6
1-2 ชม.	28	28
2-3 ชม.	16	16
3-4 ชม.	12	12
4 ชม.ขึ้นไป	16	16
อื่นๆ	22	22
รวม	100	100.00

จากตารางที่ 4.2 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ถึง 3 ครั้งแล้วมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 18 รองลงไป เป็นครั้งแรก คิดเป็นร้อยละ14 เข้ามาเป็นครั้งที่สอง คิดเป็นร้อยละ 12 เท่ากับ นักท่องเที่ยวที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ และมามากกว่า 3 ครั้งคิดเป็นร้อยละ 10 ไม่แจงข้อมูล คิดเป็นร้อยละ 34 และพบว่าพาหนะที่ใช้เดินทางมากที่สุด คือรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 58 รองลงมาเป็นการเดินทางโดยรถบัส/รถตู้นำเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 30 รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 11 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 1 ทั้งนี้ใช้เวลาในการท่องเที่ยวดังนี้ 1-2 ชม.คิดเป็นร้อยละ 28 2-3 ชม.คิดเป็นร้อยละ 16 เท่ากับ มากกว่า 4 ชม.3-4 ชม. คิดเป็นร้อยละ 12 ½ ชม.คิดเป็นร้อยละ 10 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 22

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนร้อยละของนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับลักษณะของ ทางจักรยาน

ความคิดเห็นเกี่ยวกับลักษณะเส้นทางจักรยาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1.ลักษณะที่1 (Bicycle Path)  		
เห็นด้วย	-	-
ไม่เห็นด้วย	100	100
รวม	100	100.00
2.ลักษณะที่ 2 (Bicycle Lane) Bicycle Lane		
เห็นด้วย	85	85
ไม่เห็นด้วย	15	15
รวม	100	100.00

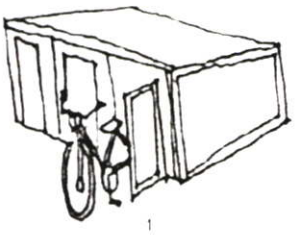
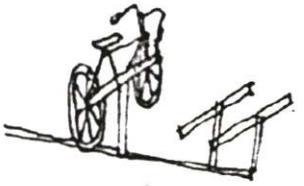
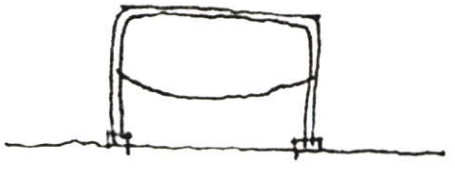
ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับลักษณะเส้นทางจักรยาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
3.ลักษณะที่ 3 (Bicycle Route) 		
เห็นด้วย	8	8
ไม่เห็นด้วย	92	92
รวม	100	100.00

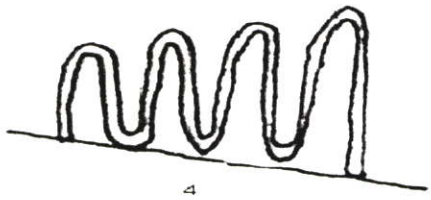
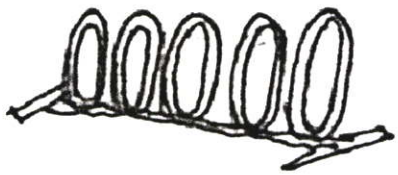
จากตารางที่ 4.3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบเส้นทางจักรยานทั้ง 3 แบบ พบว่า แบบ Bicycle Path ไม่เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 100 ด้วยเหตุผลศักยภาพถนนในสภาพปัจจุบันไม่เหมาะสม แบบ Bicycle Lane เห็นด้วยในการที่จะจัดทำคิดเป็นร้อยละ 85 เนื่องจากสามารถทำได้ง่ายและศักยภาพของพื้นที่ปัจจุบันพอที่จะทำได้ ไม่เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 15 ด้วยเห็นผลทางด้านความปลอดภัย แบบ Bicycle Routh ไม่เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 92 เนื่องจากอันตราย และคิดว่าคงทำได้ยากเพราะอันตราย เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 8 คิดว่าน่าจะลงทุนน้อย

ซึ่งสรุปได้ว่ารูปแบบเส้นทางที่นักท่องเที่ยวเห็นว่าเหมาะสมที่จะทำมากที่สุดคือแบบ Bicycle Lane

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนร้อยละของนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับลักษณะของ ที่จอดจักรยาน

ความคิดเห็นเกี่ยวกับลักษณะของที่จอดจักรยาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1.ลักษณะที่1  ปลอดภัยทั้งวัน ราคาแพงเหมาะกับการจอด เป็นเวลานาน 1		
เห็นด้วย	20	20
ไม่เห็นด้วย	80	80
รวม	100	100.00
2.ลักษณะที่ 2  ป้องกันอุปกรณ์ได้บางส่วน เหมาะกับการจอดเป็นเวลานาน แต่น้อยกว่าแบบที่ 1 2		
เห็นด้วย	15	15
ไม่เห็นด้วย	85	85
รวม	100	100.00
3.ลักษณะที่ 3  3		
เห็นด้วย	30	30
ไม่เห็นด้วย	70	70
รวม	100	100.00

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับลักษณะของที่จอดจักรยาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
4.ลักษณะที่ 4  4		
เห็นด้วย	70	70
ไม่เห็นด้วย	30	30
รวม	100	100.00
5.ลักษณะที่ 5  5		
เห็นด้วย	80	80
ไม่เห็นด้วย	20	20
รวม	100	100.00
6.บริเวณที่ต้องการให้มีที่จอดรถจักรยาน		
ป้ายรถประจำทาง	15	15
ตลาด	22	22
สวนสาธารณะ	24	24
สถานที่ท่องเที่ยว	44	44
อื่นๆ	2	2
รวม	107	100.00
7. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีที่จอดรถจักรยานเป็นระยะระหว่างเส้นทาง		
ควร	96	96
ไม่ควร	4	4
รวม	100	100.00

จากตารางที่ 4.4 พบว่าที่จอดรถที่ผู้ตอบแบบสอบถามต้องการมากที่สุดคือแบบที่ 5 โดยมีผู้ตอบแบบสอบถามต้องการมากถึงร้อยละ 80 ส่วนรองลงมาคือแบบที่ 4 ผู้ตอบแบบสอบถามต้องการถึงร้อยละ 70 ส่วนแบบที่ 1,2 และ 3 ผู้ตอบแบบสอบถามไม่ต้องการมากกว่าผู้ที่ตอบว่าต้องการ ส่วนสถานที่ต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 44 คือบริเวณสถานที่ท่องเที่ยว รองลงมาคิดเป็นร้อยละ 24 คือบริเวณสวนสาธารณะ ถัดไปเป็นตลาดคิดเป็นร้อยละ 22 ป้ายรถประจำทางคิดเป็นร้อยละ 15 อื่นๆ ร้อยละ 2 และผู้ตอบแบบสอบถามต้องการให้มีที่จอดจักรยานระหว่างเส้นทางเป็นระยะคิดเป็นร้อยละ 96 ไม่ต้องการคิดเป็นร้อยละ 4

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนร้อยละของนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับลักษณะของ สถานีรถจักรยาน

ความคิดเห็นเกี่ยวกับสถานีรถจักรยาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. มีความคิดเห็นเกี่ยวกับสถานีรถจักรยาน		
ก. การมีสถานีรถจักรยาน		
ควร	92	92
ไม่ควร	8	8
รวม	100	100.00
ข. องค์ประกอบที่ควรมีในสถานีรถจักรยาน		
ความปลอดภัย	30	26.31
ความสะอาด	10	8.77
ความทันสมัย	4	3.50
ร้านขายของที่ระลึก	3	2.63
จุดบริการโทรศัพท์	2	1.75
ห้องน้ำชาย-หญิง	20	17.54
ร้านจักรยาน	18	15.78
จุดบริการทั่วไป	5	4.38
ร้านอาหาร	5	4.38
จุดพักคอย	2	1.75
ประชาสัมพันธ์	15	13.15
รวม	114	100.00

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับสถานีรถจักรยาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ค. หน่วยงานที่ควรเข้ามาดำเนินงานและดูแลสถานี		
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	27	27
บริษัทขนส่งมวลชน	4	4
เอกชนทั่วไป	5	5
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อ.บ.จ.,เทศบาล)	64	64
รวม	100	100.00
ง. ความเหมาะสมในการจัดทำสถานีรถจักรยานบริเวณสถานที่ท่องเที่ยว		
เหมาะสม	92	92
ไม่เหมาะสม	8	8
รวม	100	100.00

จากตารางที่ 4.5 พบว่าควรมีสถานีรถจักรยานคิดเป็นร้อยละ 92 ไม่ควรมีเพียงร้อยละ 8 และองค์ประกอบที่ควรมีมากที่สุดในสถานีรถจักรยานคือ ความปลอดภัยคิดเป็นร้อยละ 26.31 ห้องน้ำชาย-หญิงคิดเป็นร้อยละ 17.54 ร้านจักรยานคิดเป็นร้อยละ 15.78 ประชาสัมพันธ์คิดเป็นร้อยละ 13.15 ความสะอาดคิดเป็นร้อยละ 8.77 จุดบริการทั่วไป/ร้านอาหารคิดเป็นร้อยละ 4.38 ความทันสมัยคิดเป็นร้อยละ 3.50 ร้านขายของที่ระลึกคิดเป็นร้อยละ 2.63 จุดบริการโทรศัพท์และพักคอยคิดเป็นร้อยละ 1.75 ส่วนหน่วยงานที่ผู้ตอบแบบสอบถามต้องการให้เข้ามาดูแลและดำเนินมากที่สุดคือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น คิดเป็นร้อยละ 64 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยคิดเป็นร้อยละ 27 เอกชนทั่วไปคิดเป็นร้อยละ 5 บริษัทขนส่งมวลชนคิดเป็นเพียงร้อยละ 4 เท่านั้น ส่วนเรื่องความเหมาะสมในการจัดทำสถานีรถจักรยานบริเวณสถานที่ท่องเที่ยว มีผู้เห็นด้วยถึงร้อย 92 และไม่เห็นด้วยเพียงร้อยละ 8 เท่านั้น

ตอนที่ 3 หาค่าร้อยละของข้อมูลการเดินทางโดยใช้จักรยานของนักท่องเที่ยว เส้นทาง และสถานที่ท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต้องการท่องเที่ยว

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนร้อยละของนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับ การใช้รถจักรยาน

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้รถจักรยาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้จักรยานและที่จอดจักรยาน		
ใช้	80	80
ไม่ใช้	16	16
ไม่แน่ใจ	4	4
รวม	100	100.00
2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้จักรยานในการเดินทางท่องเที่ยว กรณีไม่มีทางจักรยานแต่มีการจัดระเบียบการจราจรเพื่อการเดินทางโดยรถจักรยาน		
ใช้	30	30
ไม่ใช้	50	50
ไม่แน่ใจ	20	20
รวม	100	100.00
3. ข้อเสนอแนะเพื่อการเดินทางโดยรถจักรยาน		
- ลดความเร็วของรถยนต์ในบางพื้นที่	5	5
- จัดเขตทางเฉพาะรถจักรยานและคนเดินเท้า	30	30
- ปรับบริเวณทางขึ้น-ลงทางเท้าให้มีความลาดเอียง	10	10
- ขยายไหล่ทางให้กว้างขึ้น	20	20
- ติดป้ายเตือนให้ระวังจักรยาน/คนเดินเท้า	15	15
- ปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาในเส้นทางจักรยาน	10	10
- รณรงค์ให้เคารพสิทธิของจักรยานและคนเดินเท้า	10	10
รวม	100	100.00
4. จักรยาน กรณีไม่มีการปรับปรุงใดๆ ท่านจะใช้หรือไม่		
ใช้	10	10
ไม่ใช้	70	70
ไม่แน่ใจ	20	20
รวม	100	100.00

จากตารางที่ 4.6 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามต้องการใช้รถจักรยานมากถึงร้อยละ 80 ไม่ใช้ร้อยละ 16 และไม่แน่ใจคิดเป็นร้อยละ 4 ส่วนในกรณีไม่มีการจัดทำทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวแต่มีการจัดระเบียบการจราจรเพื่อการเดินทางโดยจักรยาน พบว่ามีผู้ต้องการใช้คิดเป็นร้อยละ 30 ไม่ใช้ร้อยละ 50 และไม่แน่ใจร้อยละ 20 ข้อเสนอแนะในการเดินทางผู้ตอบแบบสอบถามต้องการดังนี้ จัดเขตทางเฉพาะทางจักรยานและคนเดินเท้ามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 30 ขยายไหล่ทางให้กว้างขึ้นคิดเป็นร้อยละ 20 ติดป้ายเตือนให้ระวังจักรยาน/คนเดินเท้า คิดเป็นร้อยละ 15 ปรับบริเวณทางขึ้น-ลงทางเท้าให้มีความลาดเอียง คิดเป็นร้อยละ 10 ปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาในเส้นทางจักรยาน คิดเป็นร้อยละ 10 รณรงค์ให้เคารพสิทธิของจักรยานและคนเดินเท้า คิดเป็นร้อยละ 10 เท่ากัน ลดความเร็วของรถยนต์ในบางพื้นที่ คิดเป็นเพียงร้อยละ 5 และกรณีไม่มีการปรับปรุงใดๆ พบว่าไม่ใช้คิดเป็นร้อยละ 70 ไม่แน่ใจร้อยละ 20 และ ใช้คิดเป็นเพียงร้อยละ 10 เท่านั้น

ตารางที่ 4.7 แสดงสถานที่ท่องเที่ยวและเส้นทางที่นักท่องเที่ยวต้องการใช้

ความคิดเห็นเกี่ยวกับเส้นทางท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1.สถานที่ท่องเที่ยวที่ต้องการไป		
พระนครคีรี	40	40
วัดมหาสมณาราม	-	-
วัดสระบัว	-	-
วัดพุธไสยาสน์	3	3
วัดมหาธาตุ	13	13
วัดพลับพลาชัย	2	2
วัดอุทัย	2	2
วัดไผ่ล้อม	4	4
วัดใหญ่สุวรรณาราม	5	5
วัดพระทรง	1	1
วัดกำแพงแลง	9	9
วัดชีวประเสริฐ	-	-
วัดเกาะแก้วสุทธาราม	1	1
พระรามราชนิเวศน์	20	20
รวม	100	100.00

ตารางที่ 4.7 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับเส้นทางท่องเที่ยว	จำนวน (คน)	ร้อยละ
2. เส้นทางการท่องเที่ยวที่เลือกใช้เพื่อไปยังสถานที่ท่องเที่ยวที่ต้องการ		
1. เขาวัง-วัดมหาธาตุ-พระรามราชนิเวศน์-วัดไผ่ล้อม-วัดใหญ่สุวรรณาราม... อื่นๆ..	30	30
2. เขาวัง-พระรามราชนิเวศน์-วัดมหาธาตุ-วัดไผ่ล้อม-วัดกำแพงแลง-วัดใหญ่สุวรรณาราม-วัดพลับพลาชัย-เขาวัง..อื่นๆ...	20	20
3. พระรามราชนิเวศน์-วัดมหาธาตุ-เขาวัง...อื่นๆ...	30	30
4. พระรามราชนิเวศน์-วัดเกาะแก้วสุทธาราม-วัดชีวประเสริฐ-วัดกำแพงแลง-วัดไผ่ล้อม-วัดมหาธาตุ-เขาวัง...อื่นๆ...	20	20
รวม	100	100.00

จากตารางที่ 4.7 สถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญที่นักท่องเที่ยวนิยมไปเที่ยวมากที่สุดและรองๆ ลงไปดังนี้ พระนครคีรี คิดเป็นร้อยละ 40 อันดับสอง พระรามราชนิเวศน์คิดเป็นร้อยละ 20 อันดับสาม วัดมหาธาตุ คิดเป็นร้อยละ 13 วัดกำแพงแลง คิดเป็นร้อยละ 9 วัดใหญ่สุวรรณารามคิดเป็นร้อยละ 5 วัดไผ่ล้อมคิดเป็นร้อยละ 4 วัดพุทธไสยาสน์คิดเป็นร้อยละ 3 วัดอุทัยและวัดพลับพลาชัย คิดเป็นร้อยละ 2 เท่ากัน วัดพระทรงเท่ากับวัดเกาะแก้วสุทธาราม คิดเป็นร้อยละ 1 โดยเส้นทางที่นักท่องเที่ยวเลือกใช้มากที่สุดคือ

2. กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวในเขตพื้นที่ศึกษา(โดยการสังเกต)

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวนร้อยละการเดินทางท่องเที่ยวในปัจจุบัน

การเดินทางท่องเที่ยวในปัจจุบัน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. พาหนะที่ใช้ในการเดินทาง		
รถยนต์ส่วนตัว	40	40
รถบัส	30	30
รถตู้	20	20
รถไฟ	5	5
รถจักรยานยนต์	5	5
รวม	100	100.00
2. จำนวนคนที่มา		
มาคนเดียว	5	5
2 คน	60	60
3-10 คน	25	25
มากกว่า 10 คน	10	10
รวม	100	100.00
3. ลักษณะหรือประเภทของคนที่มาท่องเที่ยว		
กลุ่มทัวร์ต่างประเทศ	20	20
นักศึกษามาทัศน์ศึกษา	10	10
กลุ่มทัวร์ในประเทศ	70	70
รวม	100	100.00
4. ช่วงอายุโดยประมาณ		
เด็ก-วัยรุ่น	15	15
ผู้ใหญ่	65	65
ชรา	20	20
รวม	100	100.00

ตารางที่ 4.8 (ต่อ)

การเดินทางท่องเที่ยวในปัจจุบัน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
5. ช่วงเวลาที่มาท่องเที่ยว		
08.30-09.30	10	10
09.31-10.00	20	20
10.01-12.00	25	25
12.01-13.00	10	10
13.01-14.00	15	15
14.01-15.00	5	5
15.01-16.00	5	5
16.01-17.00	5	5
มากกว่า 17.00	5	5
รวม	100	100.00
6. เดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟเมื่อลงสถานีเพชรบุรีแล้วจะไปยังที่ใดเป็นอันดับแรก และต่อๆ ไป		
พระนครคีรี	50	50
วัดมหาธาตุ	20	20
พระรามราชนิเวศน์	25	25
อื่นๆ จากการสังเกต...วัดกำแพงแลง...วัดใหญ่สุวรรณารามฯ	5	5
รวม	100	100.00
7. เดินทางโดยรถส่วนตัวสถานที่ท่องเที่ยวอันดับแรกที่จะเข้าชมและต่อๆ ไป		
พระนครคีรี	50	50
พระรามราชนิเวศน์	30	30
อื่นจากการสังเกต.....วัดมหาธาตุ.....	20	20
รวม	100	100.00
8. เดินทางโดยรถนำเที่ยวของบริษัททัวร์อันดับแรกที่จะเข้าชมและต่อๆ ไป		
พระนครคีรี	60	60
วัดมหาธาตุ	10	10
พระรามราชนิเวศน์	30	30
รวม	100	100.00

บทที่ 5
สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาเส้นทางจักรยาน ที่จอดจักรยานและสถานีรถจักรยานที่มีศักยภาพพอที่จะใช้เป็นเส้นทางเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.1.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อการศึกษาหาลักษณะและพฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว

2. เพื่อกำหนดเส้นทางจักรยานที่จอดรถจักรยาน สถานีรถจักรยานที่เหมาะสมแก่การเดินทางท่องเที่ยวในเขตพื้นที่ศึกษา

5.1.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

5.1.2.1 ประชากร

1.นักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยวในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองเพชรบุรี

5.1.2.2 กลุ่มตัวอย่าง

1.นักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี จำนวน 100 คน

5.1.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

5.1.3.1 แบบสอบถามรูปแบบเส้นทางที่จอดรถจักรยานและสถานีรถจักรยานเพื่อใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมของนักท่องเที่ยวในเขตพื้นที่ศึกษา

5.1.3.2 แบบสังเกตการเดินทางท่องเที่ยวภายในพื้นที่ศึกษาของนักท่องเที่ยว

5.1.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยสร้างแบบสอบถาม แบบสำรวจ ตามเกณฑ์ที่กำหนดแล้วจึงนำมาใช้กับกลุ่มตัวอย่างตามขั้นตอนดังนี้

5.1.4.1 นำแบบสอบถามแบบสำรวจทั้ง 2 ชุด ไปทำการสอบถามและทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่างเพื่อเก็บข้อมูลในการวิจัย

5.1.4.2 นำข้อมูลที่ได้มารวบรวมแล้วทำการวิเคราะห์โดยใช้ค่าร้อยละ (percentage) เพื่อกำหนดโครงสร้างในการกำหนดเส้นทางจักรยาน

5.1.5 **ผลการวิเคราะห์ข้อมูล**

1. เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

จากแบบสอบถามความต้องการท่องเที่ยวของกลุ่มตัวอย่างสามารถกำหนดเส้นทางท่องเที่ยวได้ 2 เส้นทางดังนี้

5.1.5.1 เส้นทางที่ 1 คือ

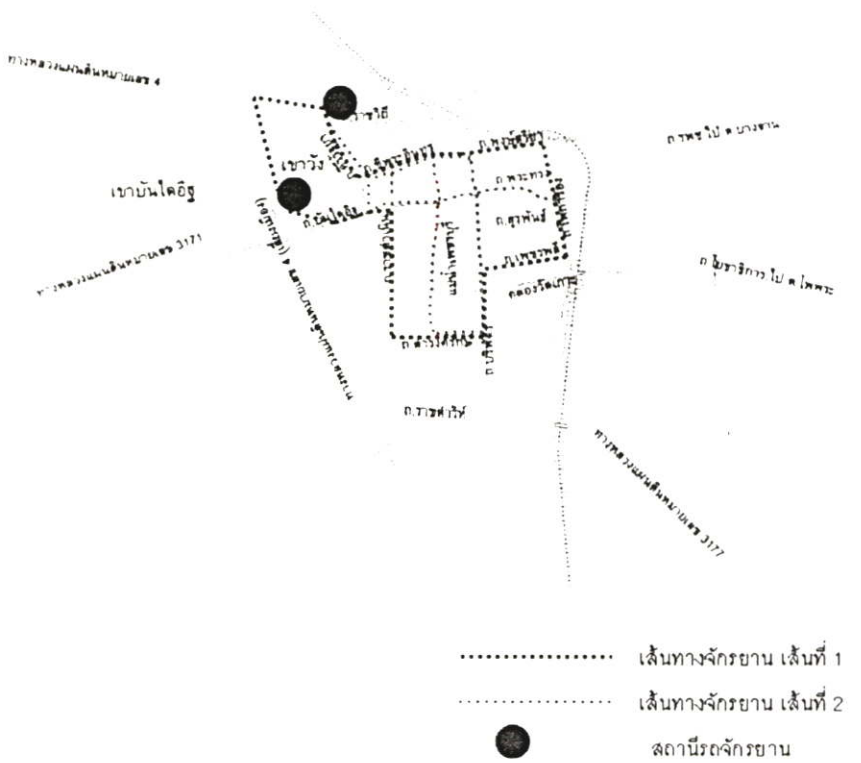
เขาวัง-ถ.บันไดอิฐ-ถ.นอก-ถ.ราชดำเนิน-ถ.ดำรงค์รักษ์-ถ.บริพัตร-ถ.เพชรพลี-ถ.โพธิการ้อง-ถ.พงษ์สุริยา-ถ.ซีพระอินทร์-ถ.คีรัฐยา-เขาวัง ระยะทาง 8,450 เมตร

5.1.5.2 เส้นทางที่ 2 คือ

ด้านหลังเขาวัง-ถ.คีรีรัฐยา-ถ.นอก-ถ.ดำเนินเกษม-ถ.ดำรงค์รักษ์-ถ.บริพัตร-ถ.มาตย์วงษ์-ถ.พงษ์สุริยา-ด้านหลังเขาวัง ระยะทาง 7,600 เมตร

โดยมีถนนเชื่อมโครงข่าย คือ

- ถ.พระทรง ระหว่าง ถ.ดำเนินเกษม กับ ถ.โพธิการ้อง
- ถ.ดำเนินเกษม ระหว่าง ถ.นอก กับ ถ.พงษ์สุริยา
- ถ.ราชดำเนิน ระหว่าง ถ.นอก กับ ถ.พงษ์สุริยา



รูปที่ 5.1 แสดงเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

รูปแบบการเดินทาง

การเดินทางโดยรถจักรยานเป็นไปได้หลายรูปแบบเส้นทางภายในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ซึ่งขึ้นอยู่กับความต้องการที่จะไปท่องเที่ยวยังสถานที่ใดของนักท่องเที่ยวในรัศมีพื้นที่ 3.0 ตารางกิโลเมตร

2.สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ สำหรับเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ได้แก่ แบบเส้นทาง Bicycle Lane ที่จอดรถจักรยาน ป้ายและสัญลักษณ์ต่างๆ ที่อำนวยความสะดวกและบอกทิศทางหรือตำแหน่งที่ตั้ง

สถานีรถจักรยาน โดยมีองค์ประกอบง่ายๆไม่ซับซ้อนมากนัก ได้แก่ ความปลอดภัย ห้องน้ำชาย-หญิง ร้านอาหาร ร้านเช่าจักรยานและอุปกรณ์ ที่พักคอย เป็นต้น

5.2 อภิปรายผล

จากสรุปผลการวิจัยสามารถนำมาอภิปรายผลได้ดังต่อไปนี้

5.2.1 เส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี สามารถไปถึงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญหลายแห่ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นโบราณสถาน และวัฒนธรรมที่มีความสำคัญในอดีต เช่น พระนครคีรี พระรามราชนิเวศน์ วัดมหาธาตุ วัดใหญ่สุวรรณาราม วัดกำแพงแลง ฯลฯ นอกจากระยะทางการเดินทางที่สั้นแล้ว สภาพอากาศที่แวดล้อมก็มีผลต่อการใช้รถจักรยานเช่น อากาศร้อนจัด ลมแรง ส่วนค่าใช้จ่าย/ความสะดวกและระยะทางมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบในการเดินทาง

5.2.2 พฤติกรรมและการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว พบว่ามีทั้งประเภทที่มาเพียงลำพังหรือไม่ได้ใช้บริการของบริษัทท่องเที่ยว และมักได้รับคำแนะนำจากเอกสารการท่องเที่ยว ซึ่งมักไม่ต้องการความสะดวกสบายในการเดินทางมากนัก แต่คาดหวังในเรื่องความสะอาดและความสะดวกสบายในการกำหนดทิศทาง ต้องการรู้ทิศทางและตำแหน่งตนเองที่ชัดเจน ส่วนนักท่องเที่ยวที่มาเป็นกลุ่มหรือใช้บริการบริษัทนำเที่ยว ต้องการความสะดวกสบายในทุกๆเรื่องในการท่องเที่ยว

5.2.3 เส้นทางและองค์ประกอบในการท่องเที่ยว

จากแบบสอบถามพบว่า นักท่องเที่ยวมักประสบปัญหาต่างๆ ดังนี้

- ขาดการบอกทิศทางในจุดที่สำคัญต่อการท่องเที่ยว ซึ่งควรมีการบอกทิศทางอย่างเพียงพอและชัดเจน อาจจะเป็นในรูปแบบใดๆ ก็ได้ ที่สามารถสื่อการเข้าถึงจุดท่องเที่ยวได้โดยง่าย ซึ่งสำคัญมากสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่มีปัญหาเรื่องภาษา ซึ่งควรมีการวางแผนโดยรวมและกำหนดจุดให้มีตำแหน่งที่เหมาะสมและปริมาณที่พอเหมาะ

- ขาดความสะดวกสบาย ซึ่งเป็นสิ่งบริการ เช่น บริเวณที่พักคอย บริการด้านห้องน้ำ-ห้องส้วม ที่ขาดการดูแลรักษา และมีปริมาณที่ไม่เพียงพอ

- เอกลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยวถูกทำลาย อันเป็นเหตุมาจากการยอมให้นักท่องเที่ยวนั้นประพฤติตามใจชอบ ซึ่งอาจจะเกิดการทำลายบรรยากาศการท่องเที่ยวได้

- ความไม่สะดวกในการเข้าถึง จากปัญหาถนนแคบ หาที่จอดรถยากและก่อให้เกิดอันตราย

- ความแออัด จากการแย่งกันเข้าชมในพื้นที่เดียวกัน

- ขาดความต่อเนื่องของเส้นทางในการเข้าชม เนื่องจากปัญหาต่าง ๆ เช่นทางเดินไม่ต่อเนื่อง ทางเท้าคับแคบเกินไป

- สภาพอากาศที่ร้อนชื้นมีฝุ่นมาก เสียงรบกวนจากยวดยานตามเส้นทางการท่องเที่ยวต่างๆ

5.3 ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยข้อมูลจากการศึกษาเส้นทางและการใช้รถจักรยานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ผู้วิจัยนำมาเสนอเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวดังนี้

5.3.1 ข้อเสนอแนะสำหรับเส้นทางเพื่อการท่องเที่ยว

1. จัดทำช่องทางเฉพาะสำหรับรถจักรยาน BICYCLE LANE เพื่อความปลอดภัยบนส่วนของถนนหรือทางเท้าที่แยกออกจากการจราจรของรถที่มีเครื่องยนต์และคนเดินเท้า ซึ่งอาจเป็นไปในรูปแบบ การทาสีตีเส้น ติดสัญญาณบอก มีเครื่องกั้น หรือทำเครื่องหมายแสดงเส้นทาง ซึ่งเป็นการเพิ่มความมั่นใจในการขับขี่จักรยานและป้องกันการรบกวนและคุ้มครองให้กับคนขี่จักรยาน บนถนนที่มีการจราจรหนาแน่น

2. สิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้จักรยานที่สำคัญคือที่จอดจักรยานตามจุดต่างในเส้นทางซึ่งมีที่ล็อคสำหรับการจอดรถจักรยานเพื่อทำกิจกรรมอย่างอื่น 5 - 10 นาที

3. โครงข่ายทางจักรยาน ต้องมีการเชื่อมโยงสอดคล้องกัน สามารถใช้จักรยานเดินทางไปได้อย่างต่อเนื่อง โดยอาศัยแผนที่แสดงเส้นทาง และโครงข่าย เส้นทางสำหรับผู้ขับขี่จักรยาน

4. การจัดกิจกรรมและส่งเสริมทัศน์คติในการใช้จักรยานในการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว เช่นการให้คูปองสวนลดราคาค่าอาหารหรือการซื้อสินค้าต่างๆ เป็นต้น

5.3.2 ข้อเสนอแนะด้านสภาพแวดล้อมการท่องเที่ยว

การจัดภูมิทัศน์และการประชาสัมพันธ์เรื่องสถานที่ท่องเที่ยวเพื่อให้มีการท่องเที่ยวโดยจักรยาน ได้แก่

1. ปรับปรุงภูมิทัศน์และคุณภาพน้ำในแม่น้ำเพชรบุรีให้สะอาดหน้ามอง

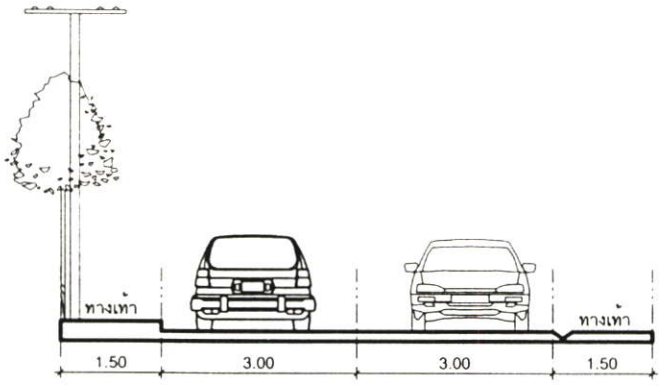
2. ปรับปรุงและจัดระเบียบร้านค้า แผงลอย บริเวณถนนพานิชเจริญ, ถนนพระทรง, ถนนพงษ์สุริยา ให้เรียบร้อยสวยงาม

3. จัดระเบียบการจราจรใหม่ บริเวณ ถนนพานิชเจริญ ถนนพระทรง ถนนพงษ์สุริยา ให้เป็นการเดินรถแบบ ONE WAY ในลักษณะทวนเข็มนาฬิกา ซึ่งปัจจุบันมีทั้งแบบสวนทางและเดินรถทางเดียวทำให้นักท่องเที่ยวสับสน

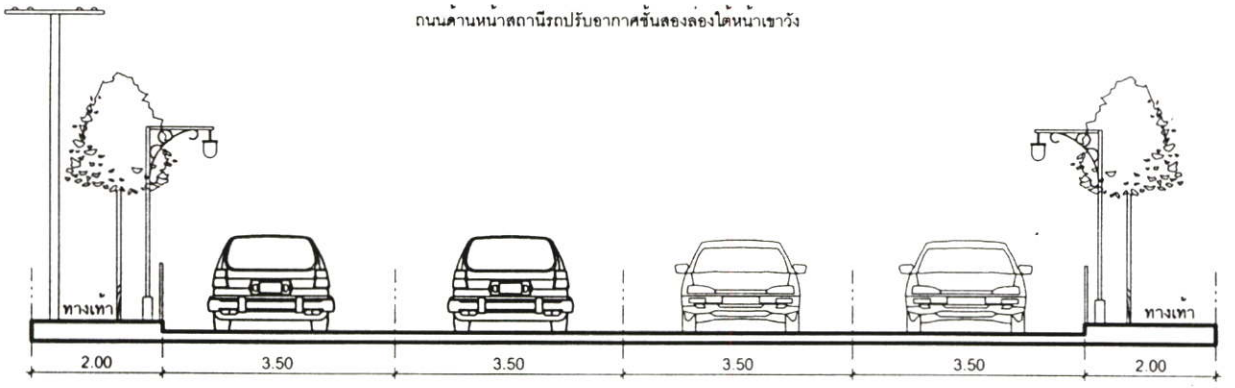
4. สร้างสื่อโฆษณา ป้ายบอกทาง และความสำคัญของสถานที่ต่างๆ รวมถึง Street Furniture. ให้สอดคล้องกับการเดินทางท่องเที่ยว

5. ปรับปรุงภูมิทัศน์ด้านหน้าเขาวังและหลังเขาวัง ให้เหมาะสมเพื่อรองรับการจัดทำสถานีจักรยาน

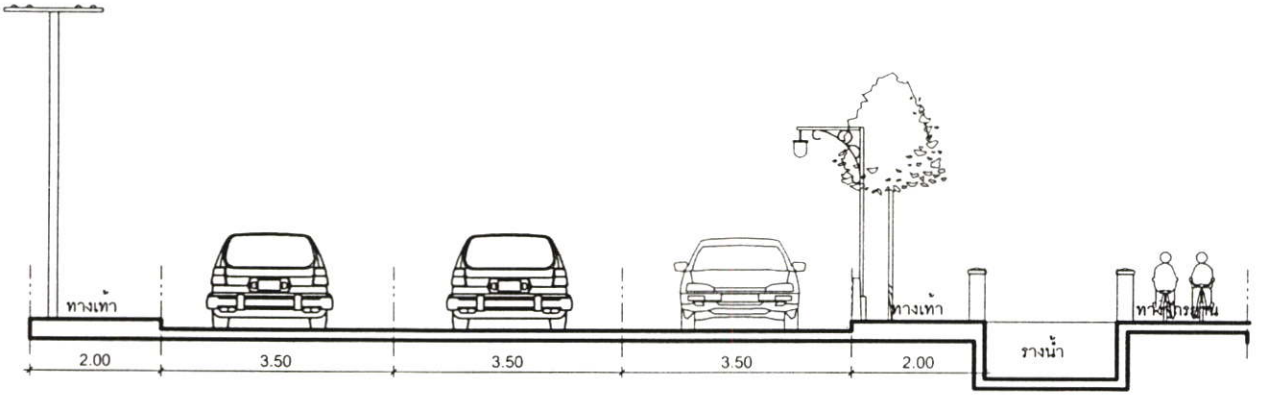
ลักษณะทางกายภาพปัจจุบันสภาพถนนในปัจจุบัน



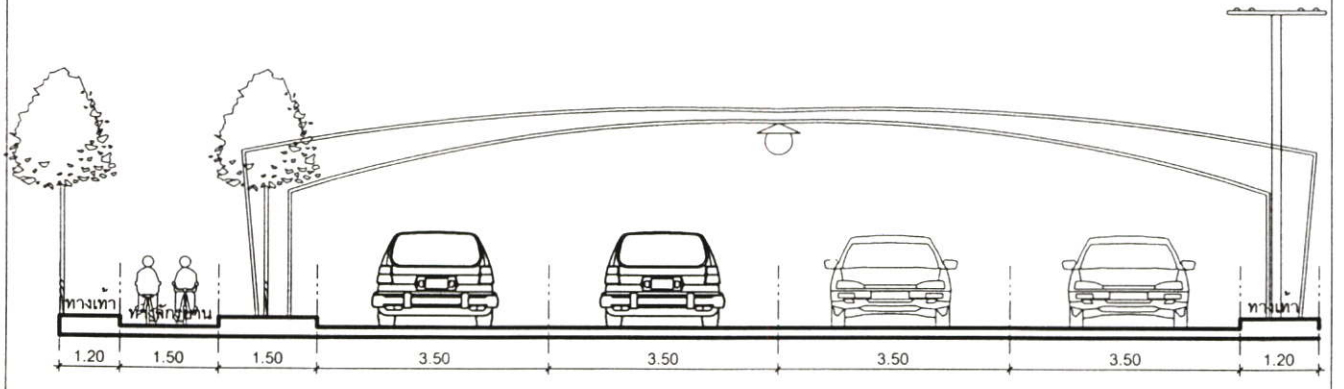
ถนนด้านหน้าสถานีรถปรับอากาศชั้นสองล่องใต้หน้าเขาวัง



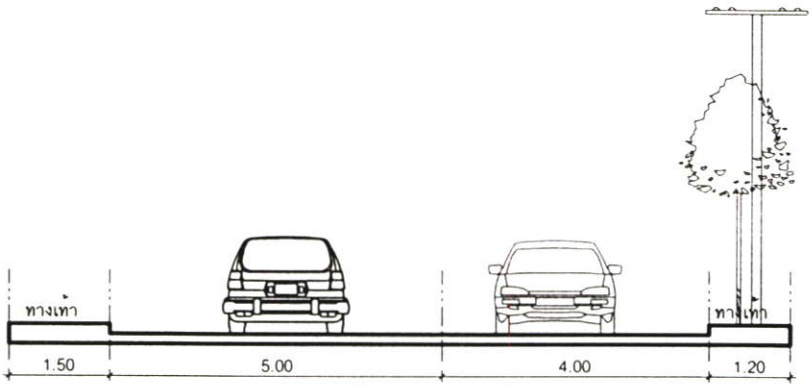
ถนนบันไดอิฐ



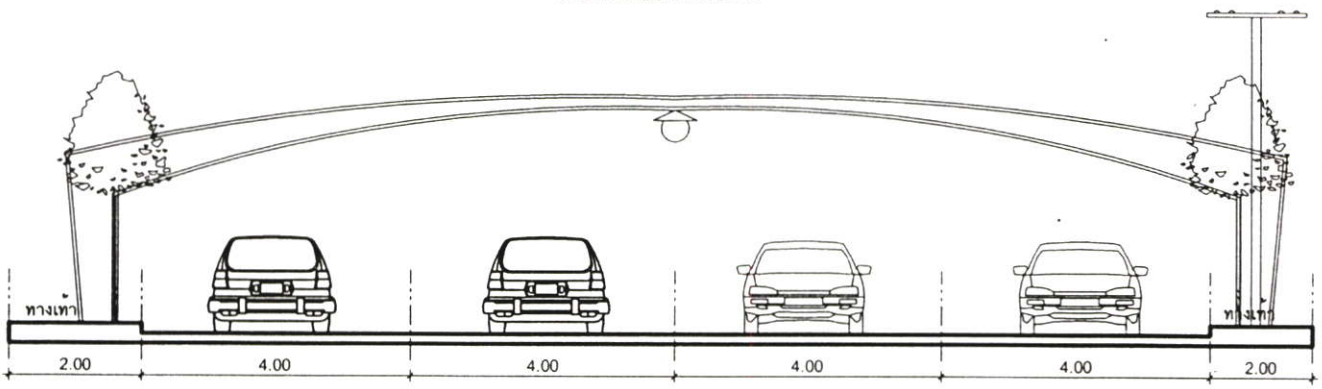
ถนนราชดำเนิน



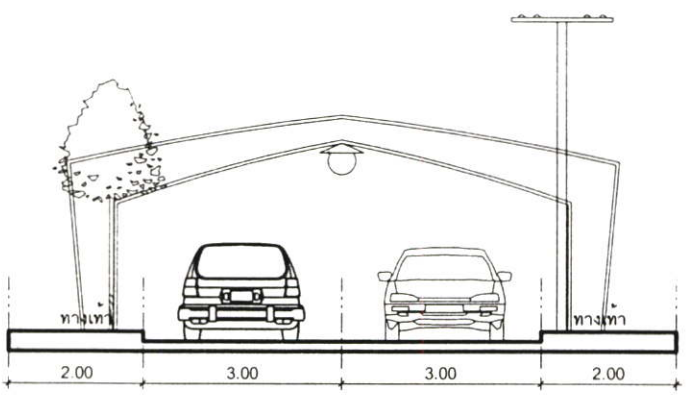
ถนนดำรงรักษ์ช่วงก่อนถึงสะพาน



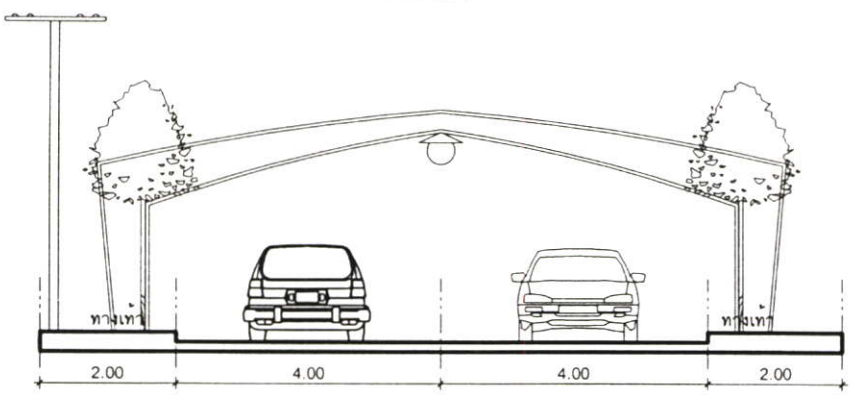
ถนนดำรงรักษ์ช่วงหลังสะพาน



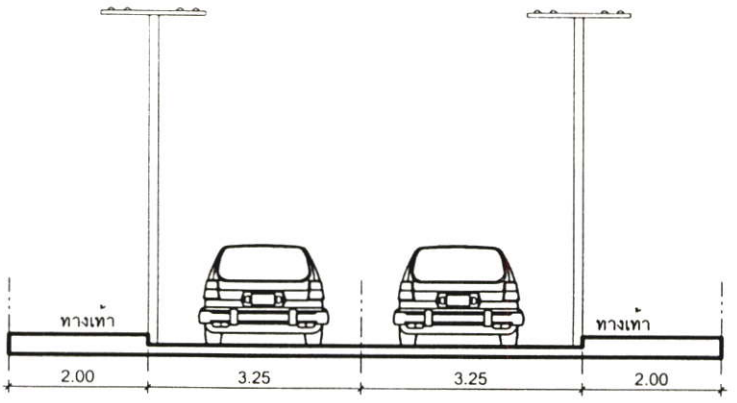
ถนนบริพัตร



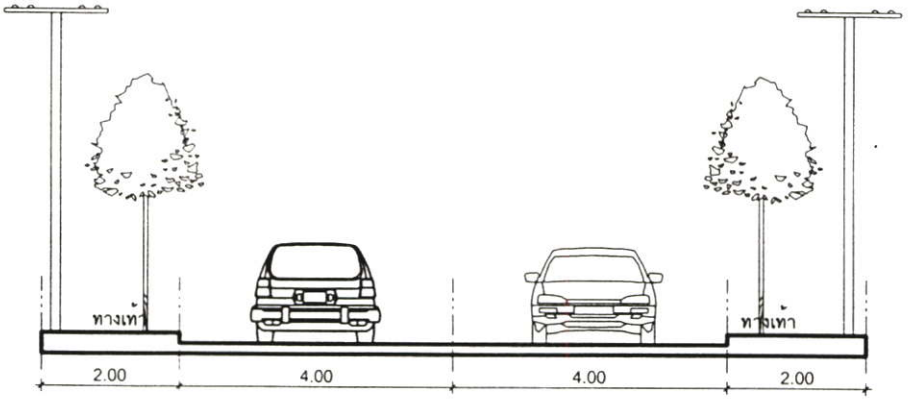
ถนนเพชรพลี



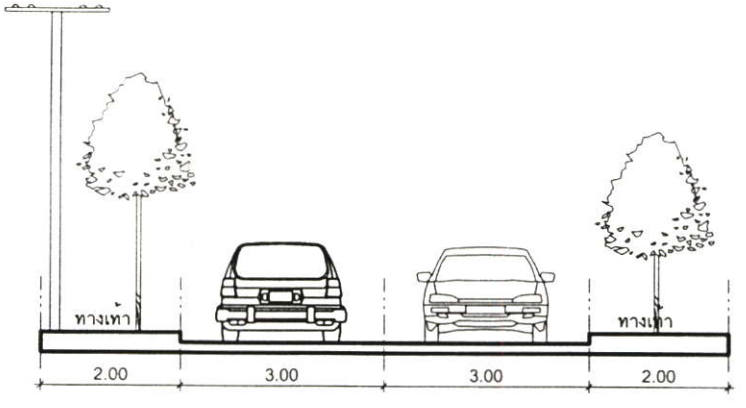
ถนนโพธิการ้อง



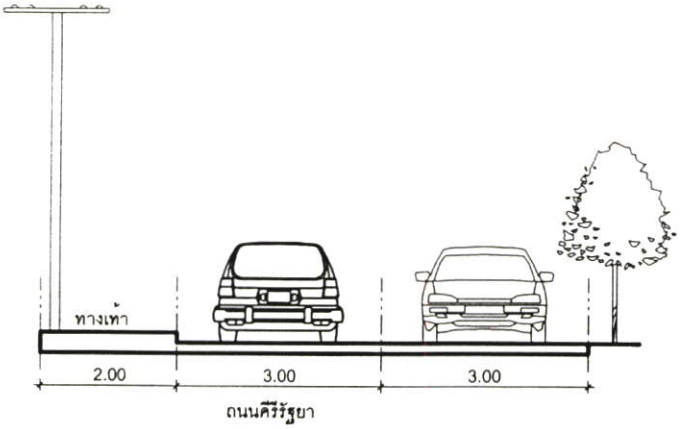
ถนนพงษ์สุริยาระหว่าง ถ.มาตยวงษ์กับถ.ดำเนินเกษม



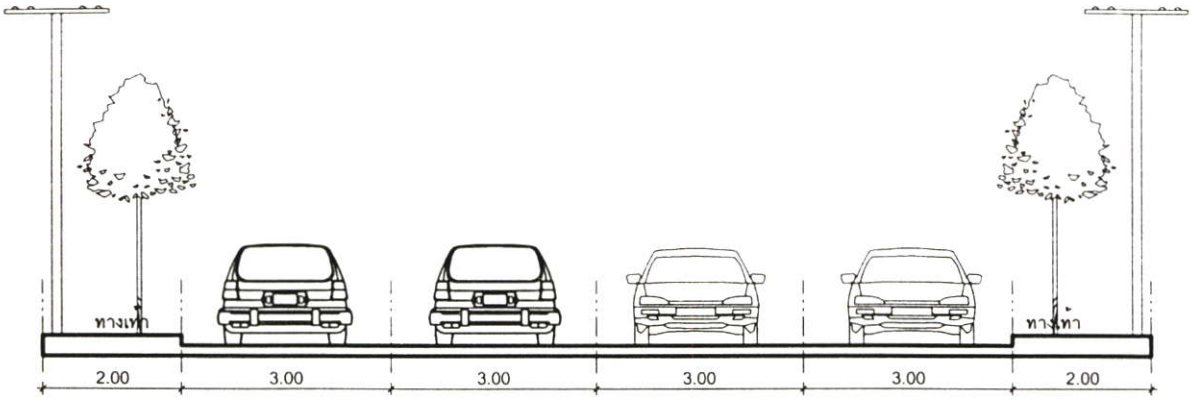
ถนนพงษ์สุริยาระหว่าง ถ.มาตยวงษ์กับถ.โพธิการ้อง



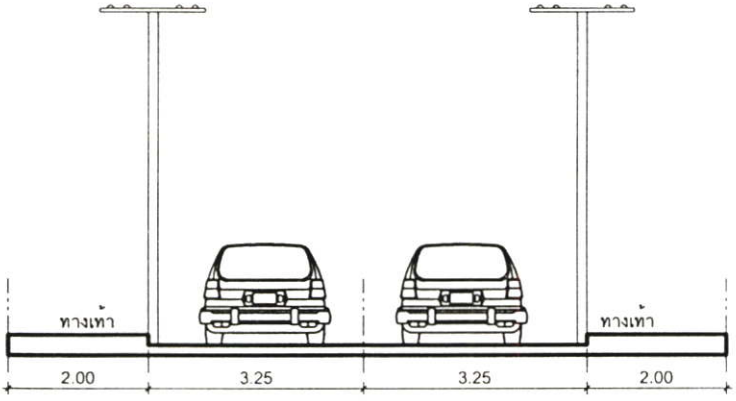
ถนนซีสระอินทร์



ถนนศิริรัฐยา

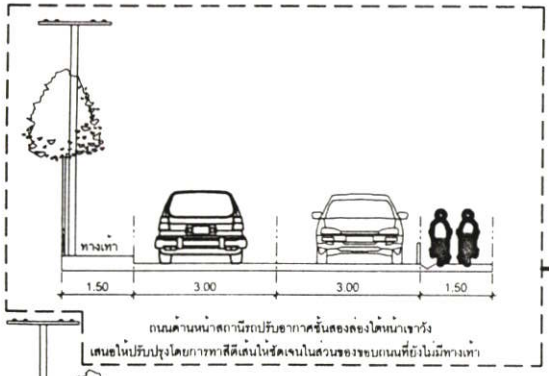


ถนนตำเนินเกษม

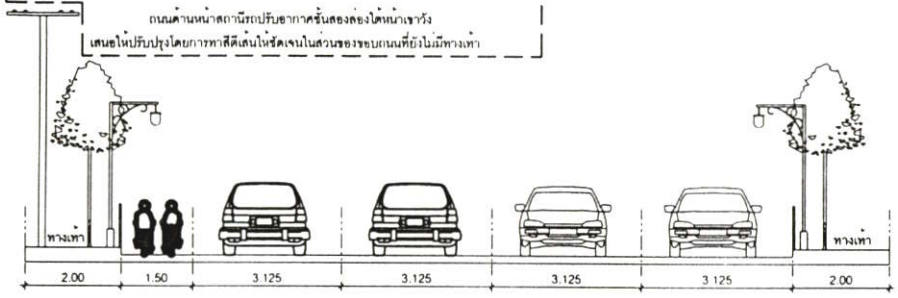


ถ.มาตยวงษ์

เสนอแนะแนวทางปรับปรุง

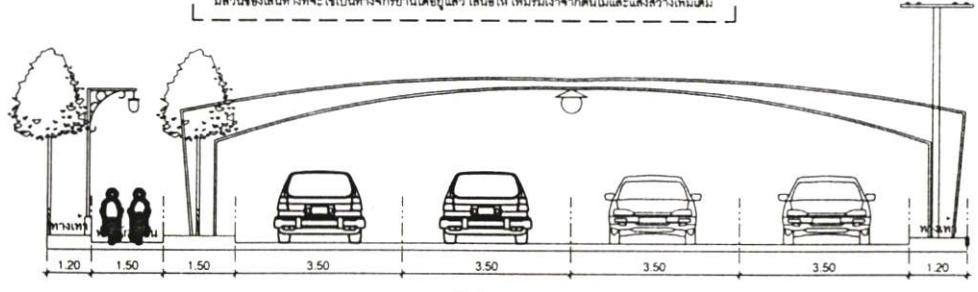


ถนนด้านหน้าสถานีรถปรับอากาศชั้นสองล่องใต้หน้าเขาวัง
เสนอให้ปรับปรุงโดยการทาสีตีเส้นให้ชัดเจนในส่วนของขอบถนนที่ยังไม่มีทางเท้า

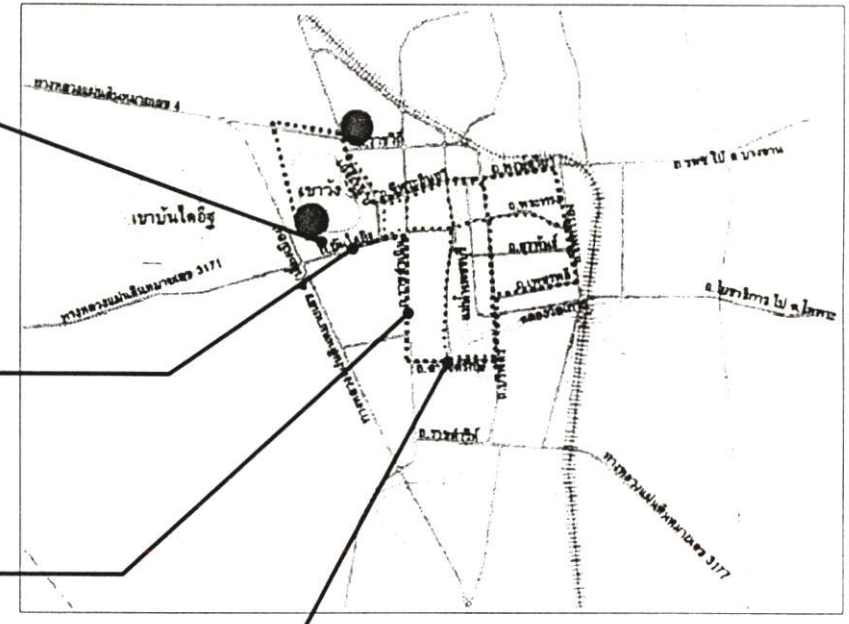


ถนนบันไดอิฐ
เสนอให้ปรับปรุงโดยการทาสีตีเส้นให้ชัดเจนในส่วนของถนนด้านซ้ายที่มุ่งหน้าไปยังถนนราชดำเนิน รวมถึงการแบ่งช่องทางจราจรที่ชัดเจน

ถนนราชดำเนิน
มีส่วนของเส้นทางที่จะใช้เป็นทางจักรยานได้อยู่แล้ว เสนอให้ เพิ่มร่มเงาจากต้นไม้และแสงสว่างเพิ่มเติม



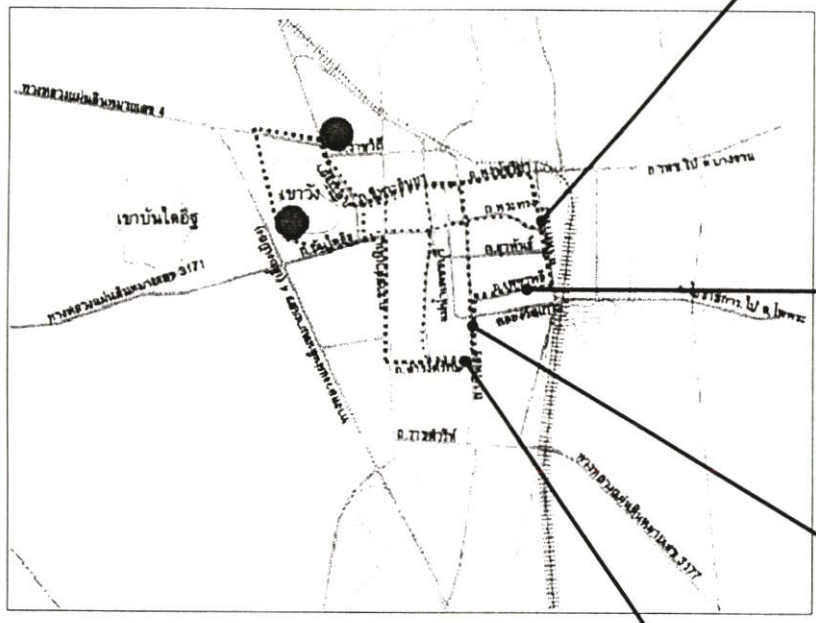
ถนนคำรงรักษ์ช่วงก่อนถึงสะพาน
มีส่วนของเส้นทางที่จะใช้เป็นทางจักรยานได้อยู่แล้ว เสนอให้ติดตั้ง แสงสว่างเพิ่มเติม



เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

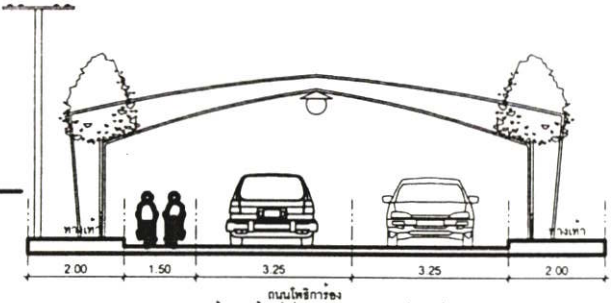
เส้นทางที่1
เส้นทางที่2
สถานีรถจักรยาน 1
สถานีรถจักรยาน 2

เสนอแนะแนวทางปรับปรุง

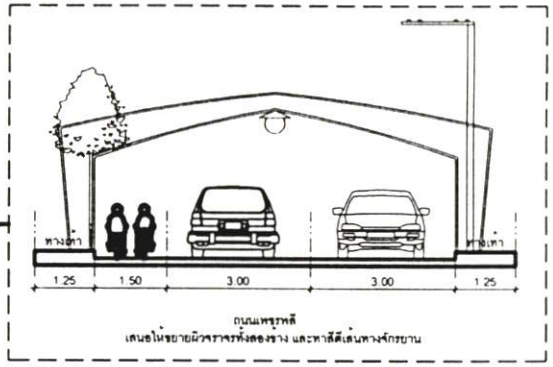


เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

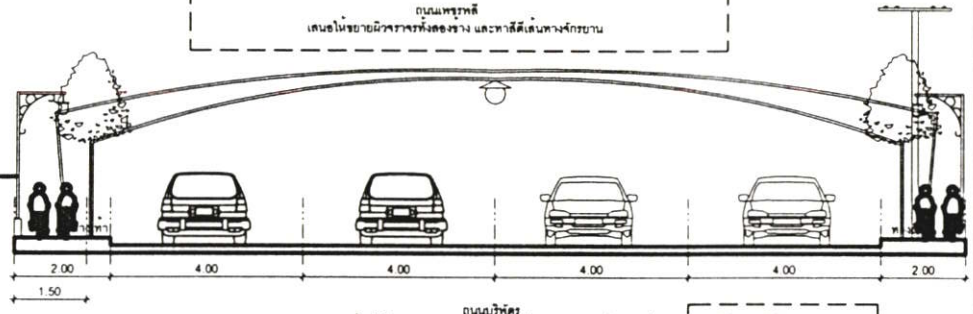
- เส้นทางที่1
- เส้นทางที่2
- สถานีรถจักรยาน 1
- สถานีรถจักรยาน 2



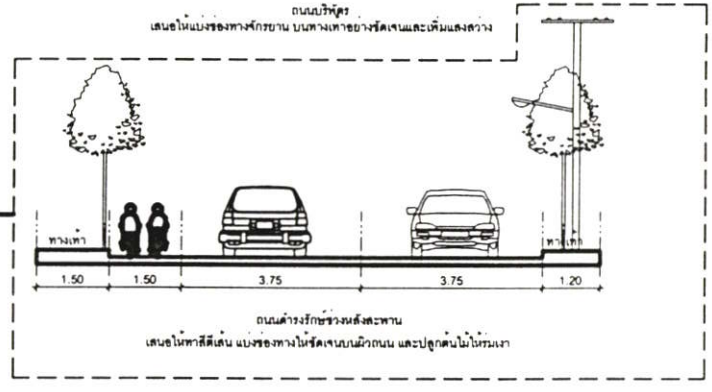
ถนนโพธิการ้อง
เสนอให้ทาสีตีเส้นแบ่งรองทางจักรยานและรถยนต์ๆในม



ถนนเพชรเกษ
เสนอให้ขยายผิวจราจรทั้งสองข้าง และทาสีตีเส้นทางจักรยาน

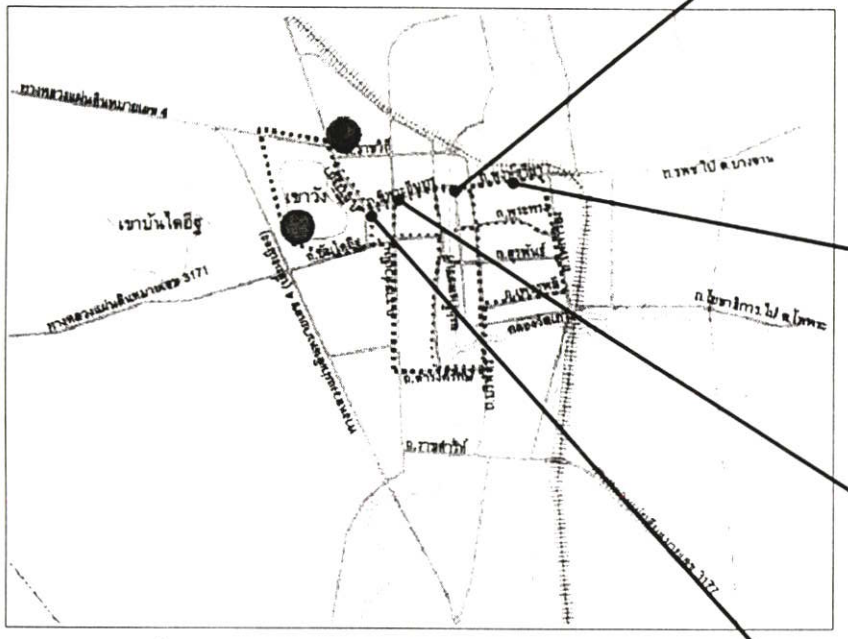


ถนนบริพัตร
เสนอให้แบ่งรองทางจักรยาน บนทางเท้ายางรัดเจนและเพิ่มแสงสว่าง



ถนนค่ายรักษ์ร่วมสังสะหาน
เสนอให้ทาสีตีเส้น แบ่งรองทางให้รัดเจนบนผิวถนน และปลูกต้นไม้ให้รมเงา

เสนอแนะแนวทางปรับปรุง



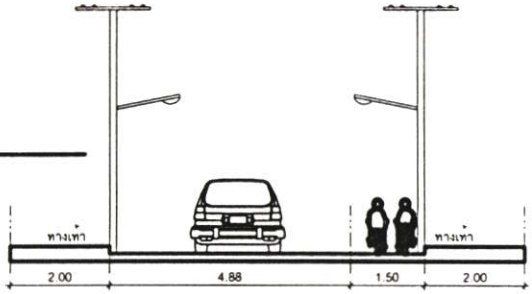
เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

---------- เส้นทางที่1

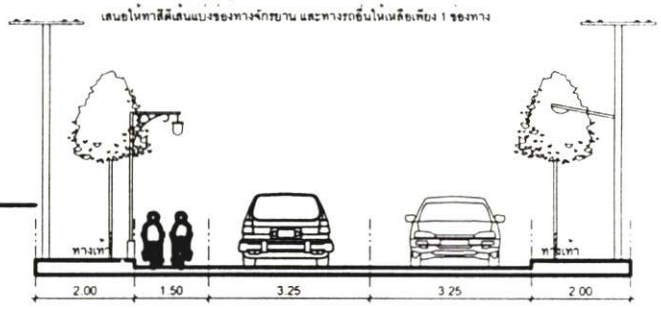
---------- เส้นทางที่2

● สถานีรถจักรยาน 1

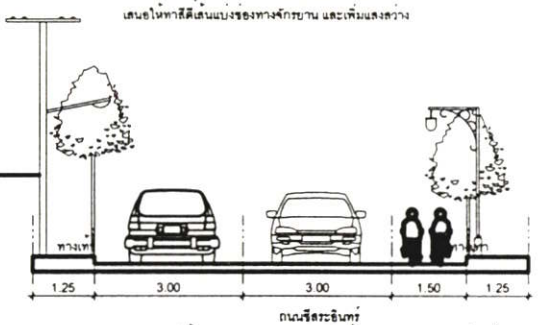
● สถานีรถจักรยาน 2



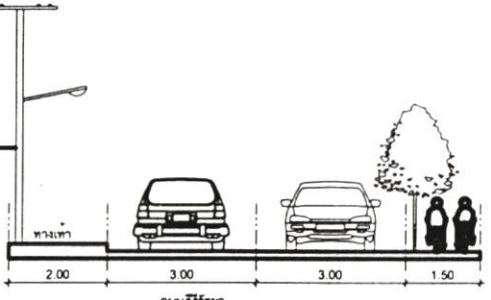
ถนนพงษ์สุริยาระหว่าง ถ.มาตยวงษ์กับถ.คำเนินเกษม
เสนอให้ทาสีตีเส้นแบ่งช่องทางจักรยาน และทางรถยนต์ให้เหลือเพียง 1 ช่องทาง



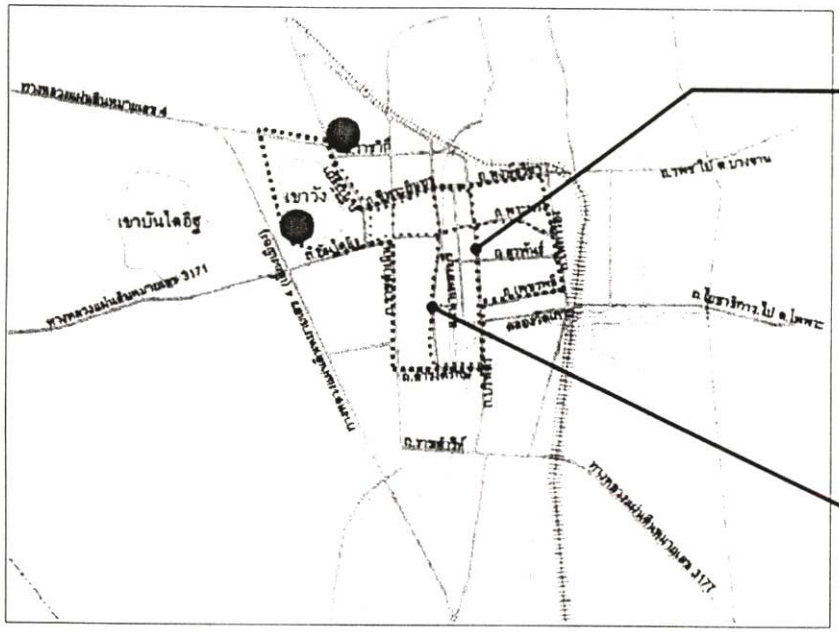
ถนนพงษ์สุริยาระหว่าง ถ.มาตยวงษ์กับถ.โพธิการโรง
เสนอให้ทาสีตีเส้นแบ่งช่องทางจักรยาน และเพิ่มแสงสว่าง



ถนนรีสระอินทร์
เสนอให้ขยายผิวทางจราจร และทาสีตีเส้นทางจักรยานและไฟส่องสว่าง



ถนนศิริรัฐยา
เสนอให้ทำทางจักรยานที่ชัดเจนโดยมีริ้วเส้นๆแบ่งช่องจราจร



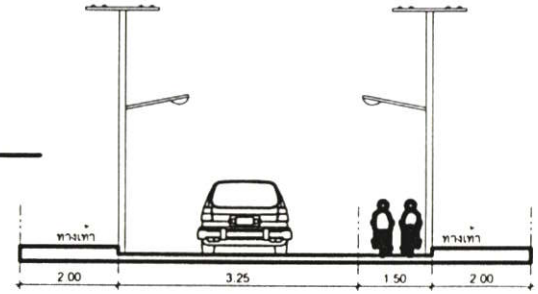
เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

---------- เส้นทางที่1

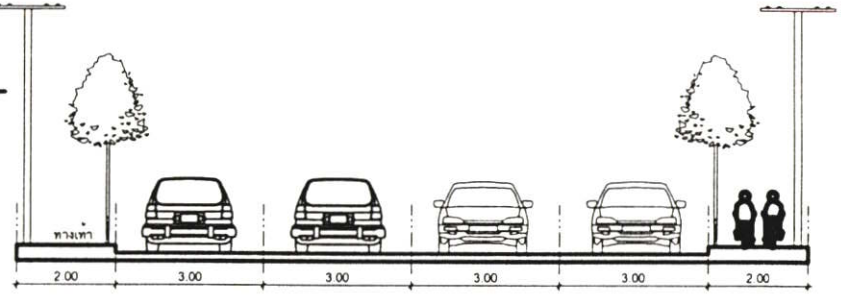
---------- เส้นทางที่2

● สถานีรถจักรยาน 1

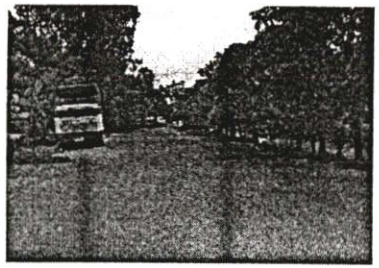
● สถานีรถจักรยาน 2



ถ.มาตยาวงษ์
เสนอให้แบ่งช่องจราจรใหม่ และทาสีตีเส้นให้ชัดเจน



ถนนคำเนินเกษม
เสนอให้แบ่งช่องทางจักรยานให้ชัดเจน

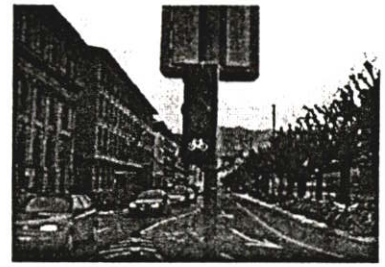


ถนนทางเข้าหน้าเขาวัง

ในถนนที่ยังไม่มีทางเท้า และขอบทางยังไม่เรียบร้อย สภาพถนน น่าจะมีการตีเส้นแบ่งช่องทางการจราจรและแบ่งช่องทางจักรยาน และปรับสภาพขอบทางให้เรียบร้อยโดยการปลูกไม้ดอก ไม้ประดับ รวมทั้งที่นั่งพัก ให้อยู่ในแนวเขตทางเดิม

ลักษณะทางจักรยาน

ช่องทางจักรยานทุกเส้นทางระหว่างช่องจราจรปกติ ให้ใช้สี EPOXY สีขาวหรือเหลืองตีเส้นแบ่งช่องทางให้ชัดเจน

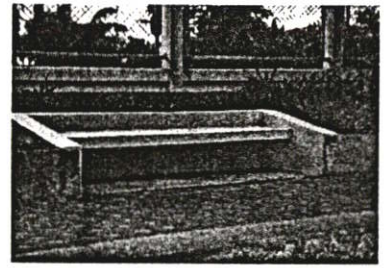


สัญญลักษณ์และเครื่องหมาย

ปรับปรุง,แก้ไข,เพิ่มเติมป้าย/สัญญาณต่างๆสำหรับจักรยานให้เพียงพอ

ใช้สี EPOXY ตีเส้นแบ่งช่องขนานกับทางเดินเท้า

ใช้สี EPOXY ตีเส้นแบ่งช่องทางสำหรับจักรยาน ระหว่างช่องจอดและทางจราจรปกติ



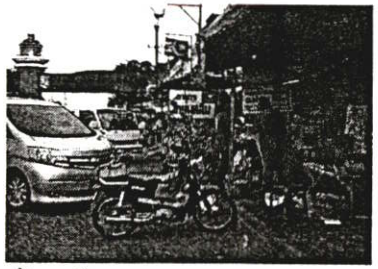
ทางจักรยาน

ในเส้นทางจักรยานควรมีที่พักเป็นระยะๆ พร้อมทั้ง Street Furniture

ถนนราชดำเนิน

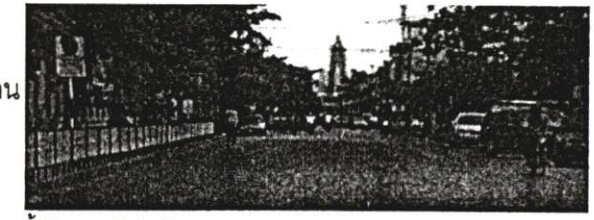
ปรับสภาพผิวทางให้ปลอดภัย มีร่มเงาและแสงสว่างที่เพียงพอ

ทางจักรยานในสวนสาธารณะ



เส้นทางจักรยาน ถนนเพชรเกษม

จัดระเบียบการจอดรถ และมาตรการด้านความปลอดภัย ความสะดวก ในย่านการค้าที่มีคนพลุกพล่าน และต้องมีการกำหนดเขตพื้นที่สำหรับแผงลอยหรือป้ายต่างๆไม่ให้ยื่นล้ำเข้ามา



รั้วริมถนนบันไดอิฐ

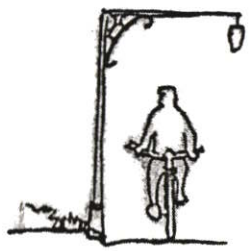
เป็นการควบคุมการข้ามถนน แต่บางครั้งการออกแบบที่ไม่ถูกต้องก็ทำให้เกิดความรู้สึกที่ไม่น่ามอง

ถนนในย่านการค้าที่แคบ

จัดระเบียบการจราจรและป้าโฆษณาต่างๆให้เป็นระเบียบเรียบร้อย ไม่บดบังมุมมองและทัศนียภาพที่สวยงาม

ใช้วิธีการทาสีตีเส้น

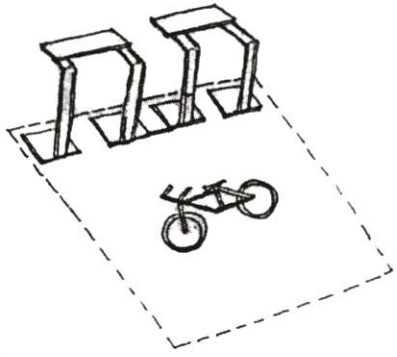
แนวคิดในการปรับสภาพแวดล้อมทางจักรยาน



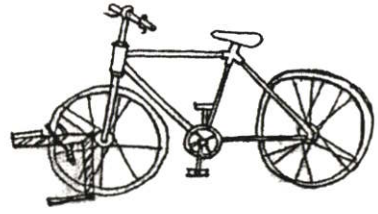
เส้นทางจักรยาน ต้องมีไฟส่องสว่างอย่างเพียงพอ

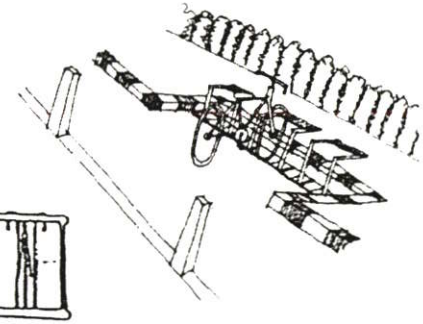
ถังขยะทุกจุดที่มีที่พักคอย ตู้น้ำดื่ม หรือ ที่จอด
จักรยานแต่ไม่เกินระยะ 100 เมตร

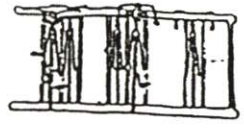
ป้ายหรือแผนที่เส้นทางจักรยาน/สถานที่ท่องเที่ยว
เสนอให้มีตามสถานที่สำคัญและทุกทางร่วมทางแยก



ที่จอดรถจักรยาน สร้างแบบง่ายๆ แข็งแรงใช้ประโยชน์ได้หลาย
รูปแบบ ดูแลรักษาง่าย ประหยัดสามารถใช้เป็นที่นั่งพักได้

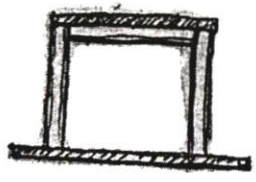


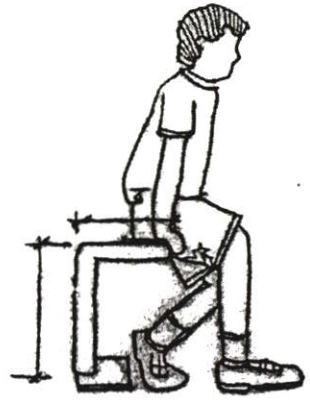


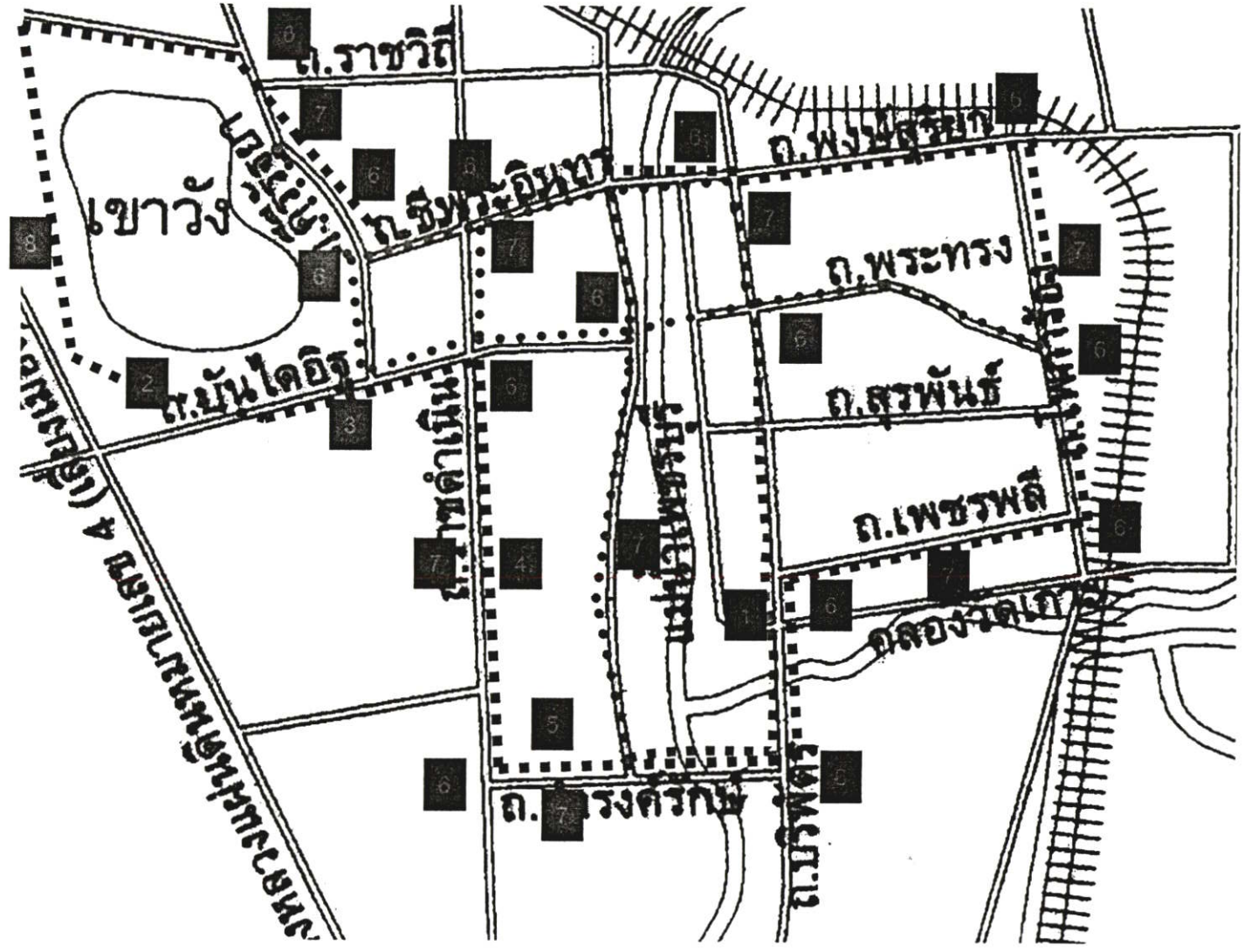


จุดจอดจักรยานที่เหมาะสม

จุดจอดชั่วคราวเสนอให้มีตามจุดสำคัญๆเท่านั้นหรือ
ทุกระยะห่างกัน 500 เมตร ตลอดแนวเส้นทาง
จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

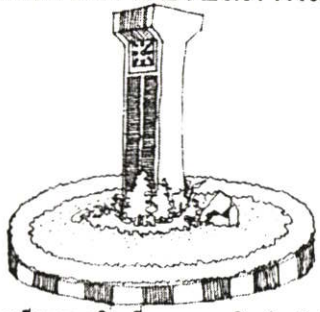




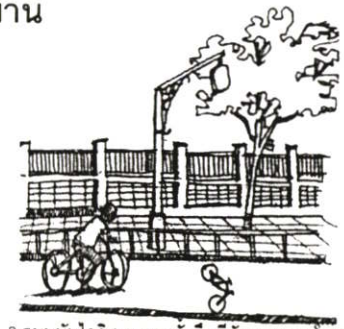


ตำแหน่งองค์ประกอบเส้นทางจักรยาน

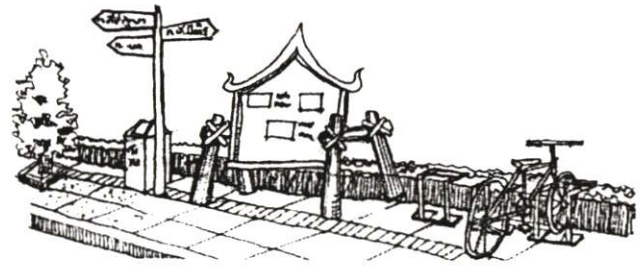
แนวคิดในการปรับสภาพแวดล้อมทางจักรยาน



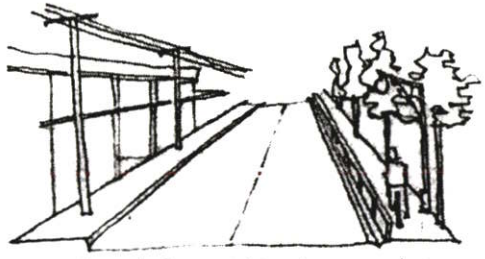
1. วงเวียนหอนาฬิกา สี่แยกถนนพาณิชเจริญตัดกับถนนบริพัตร ใช้เป็นที่หมายตาได้และปรับปรุงโดยการรื้อย้ายป้อมตำรวจออก และปลูกไม้ประดับแทนรวมทั้งติดตั้งป้ายจราจรให้ชัดเจน



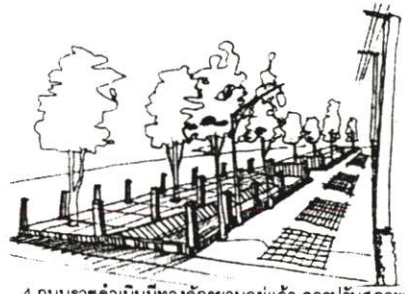
3.ถนนบันไดอิฐ ควรเอารั้วทึบที่กันถนนออกโดยทำรั้วโปร่งแทน เพื่อมุมมองที่สวยงาม และทำให้รู้สึกว่าทางเท้ากว้างขึ้นและตัดแต่งต้นไม้ให้สวยงาม



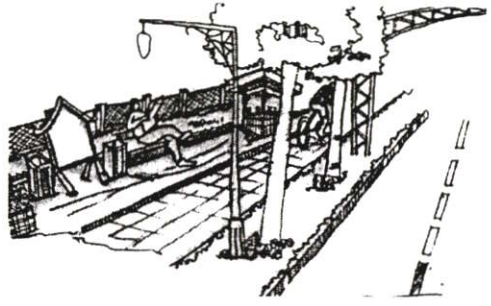
6.บริเวณทางร่วม ทางแยก และสถานที่สำคัญต่างๆ ต้องมีที่ติดตั้งป้าย หรือแผนที่ทางจักรยาน ในระยะที่เห็นได้อย่างชัดเจน



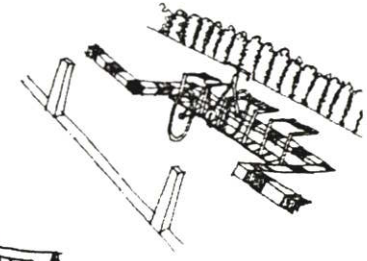
2.ถนนหน้า สถานีรถโดยสารล่องใต้ ปรับไหล่ทางด้านที่ยังไม่มีทางเท้าให้เรียบร้อย และใช้รั้วเตี้ยป้องกันรถอื่นรุกล้ำ และปลูกต้นไม้ให้ความร่มรื่น

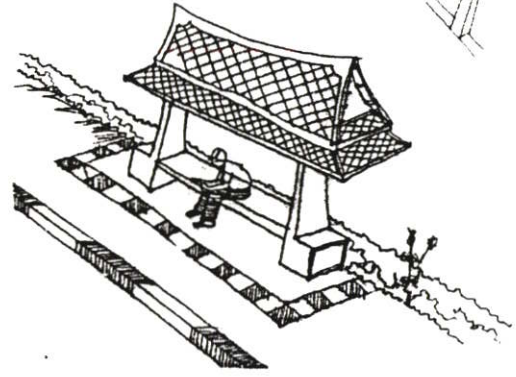


4.ถนนราชดำเนินมีทางจักรยานอยู่แล้ว ควรปรับสภาพผิวทางให้ปลอดภัยและเพิ่มแสงสว่างกับร่มเงาจากต้นไม้ รวมทั้งการจัดสวนหย่อมด้วยไม้ประดับบนกระถาง



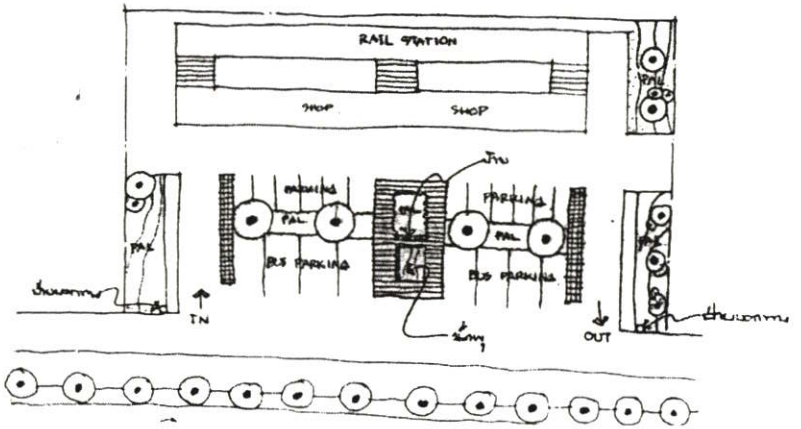
5.ถนนดำรงค์รักษ์มีพื้นที่ทางเท้าที่กว้าง น่าจะมีการเพิ่มกิจกรรมอื่นๆที่ไม่กีดขวางการจราจร เป็นการเพิ่มความสดใสให้กับเส้นทาง

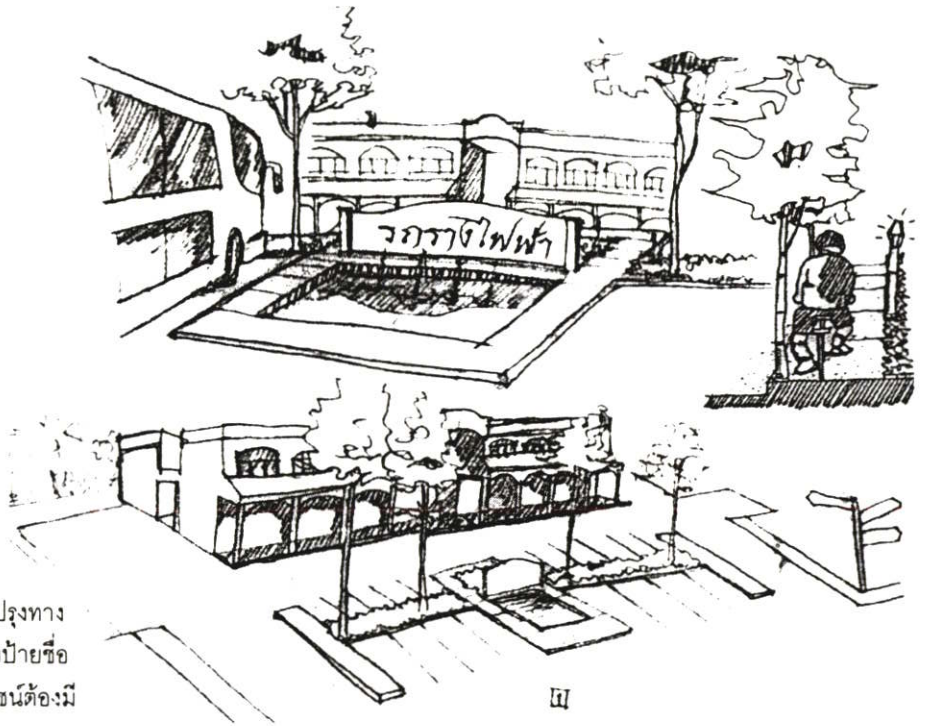




7.ศาลาพักคอย ควรที่จะสามารถหลบแดดหลบฝนได้ รวมทั้งเป็นจุดนัดพบในเส้นทาง และมีองค์ประกอบอื่นๆ ด้วย เช่น ถังขยะ ที่ดื่มน้ำ และที่จอดจักรยาน

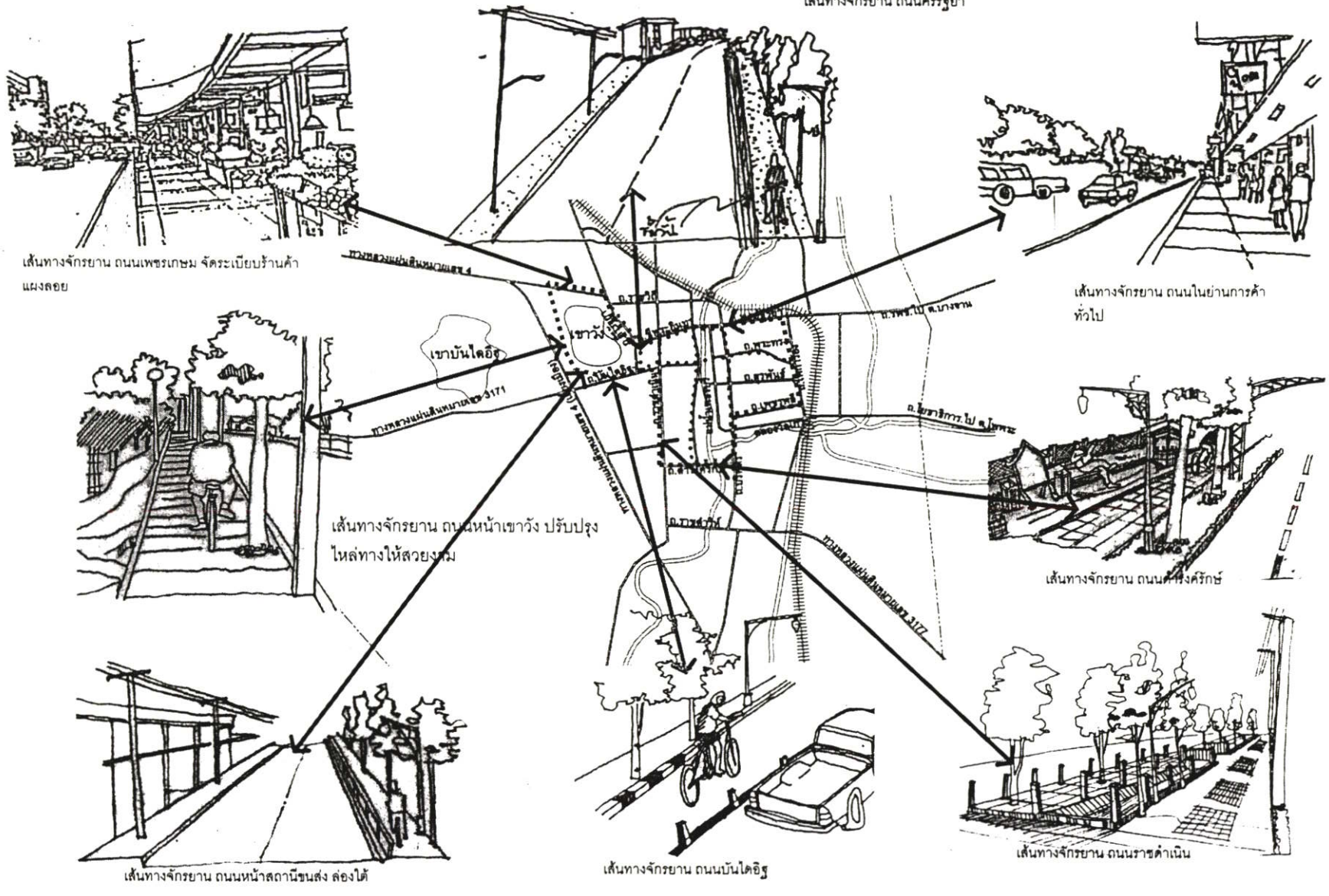
แนวคิดในการปรับสภาพแวดล้อมทางจักรยาน

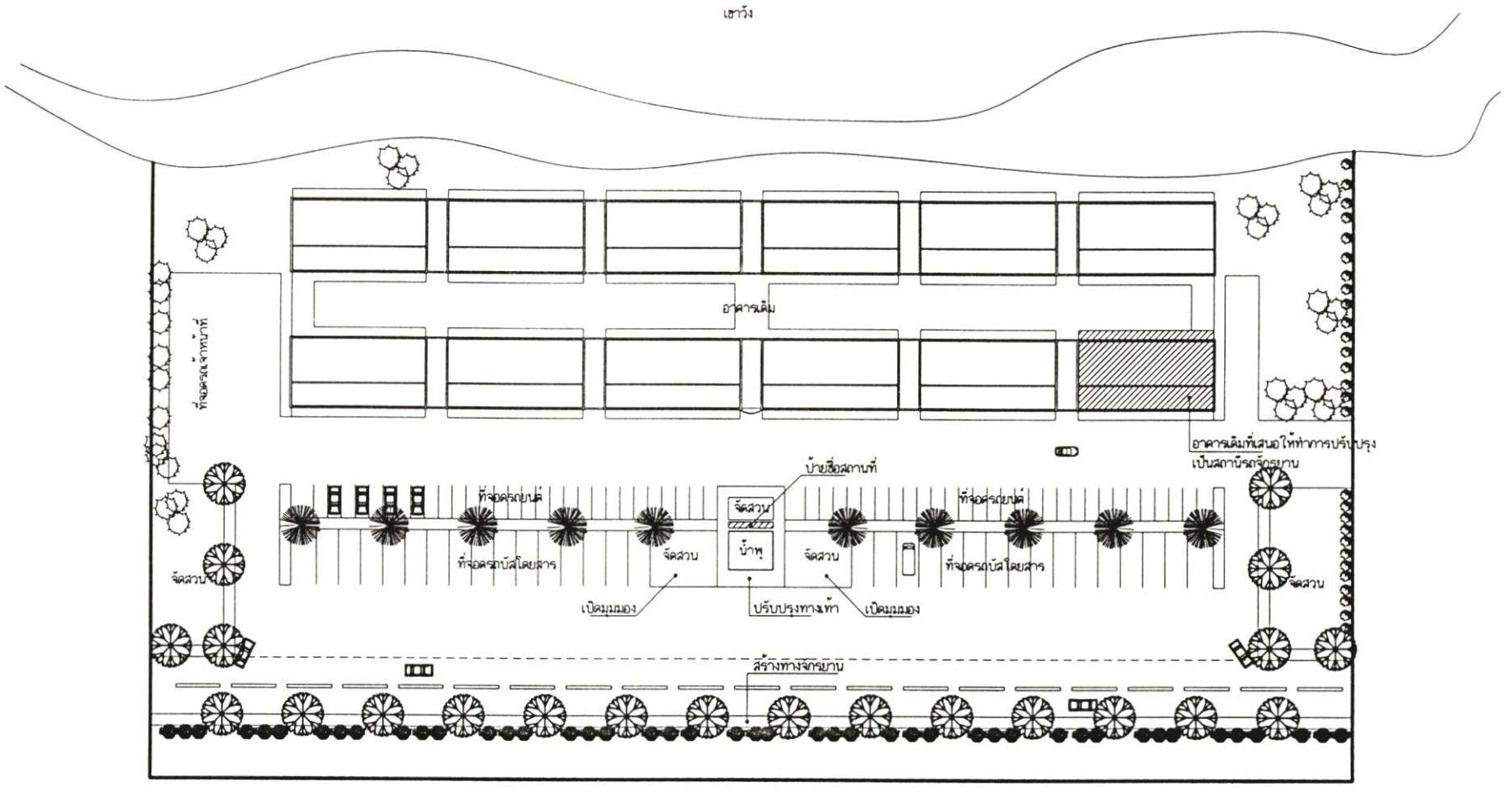




8. บริเวณสถานีรถไฟฟ้าปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้เรียบร้อยสวยงาม ปรับปรุงทางเท้า โดยการจัดสวนหย่อมใหม่และแบ่งช่องการจอดรถใหม่ โดยไม่ให้บดบังป้ายชื่อของสถานที่เพราะทำให้ขาดความสง่างาม และอาคารส่วนที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ต้องมีการปรับปรุงให้เกิดกิจกรรมต่างๆขึ้น

แนวคิดในการสร้างทางจักรยาน





ผังบริเวณสถานีรถไฟฟ้าที่เสนอให้มีสถานีรถจักรยาน

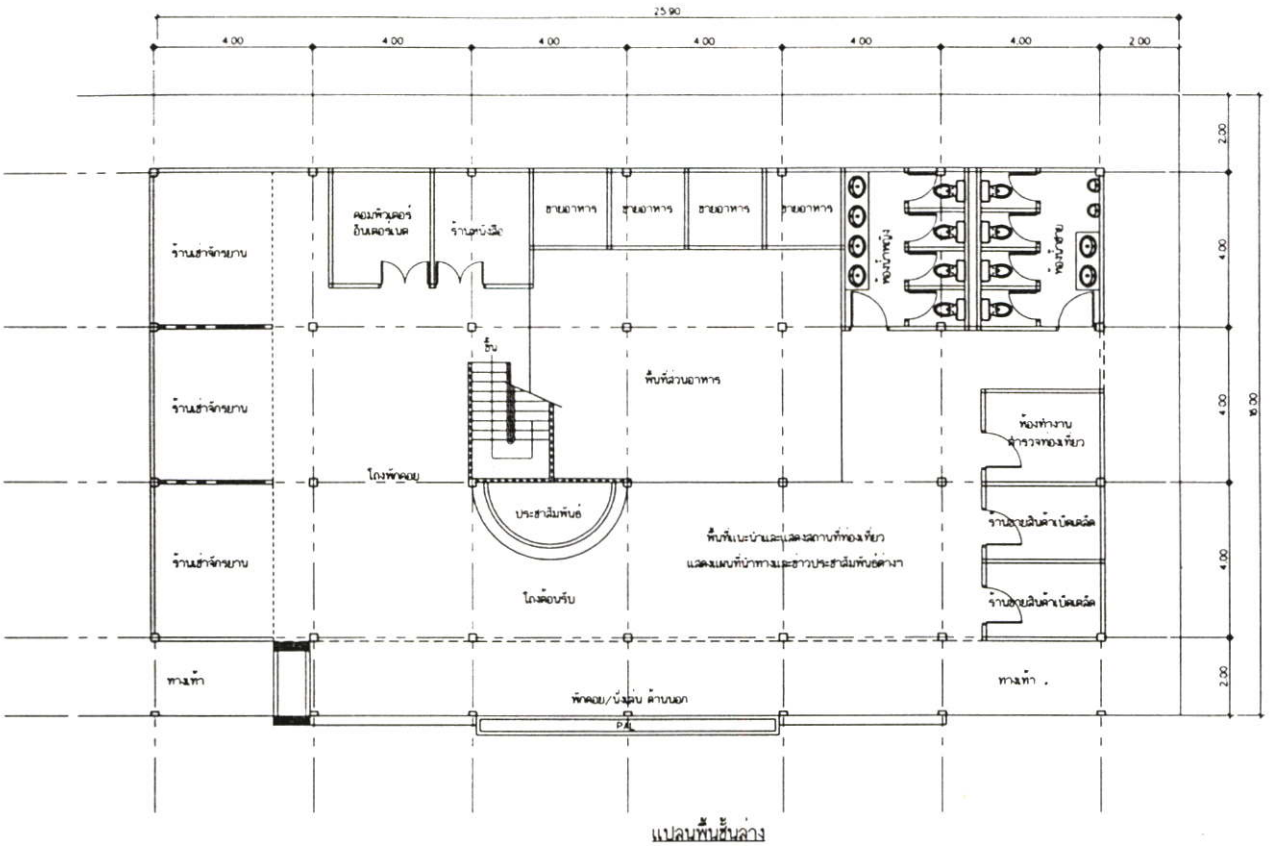
SCALE 1:NTS

1.สถานีด้านหน้าเขาวัง

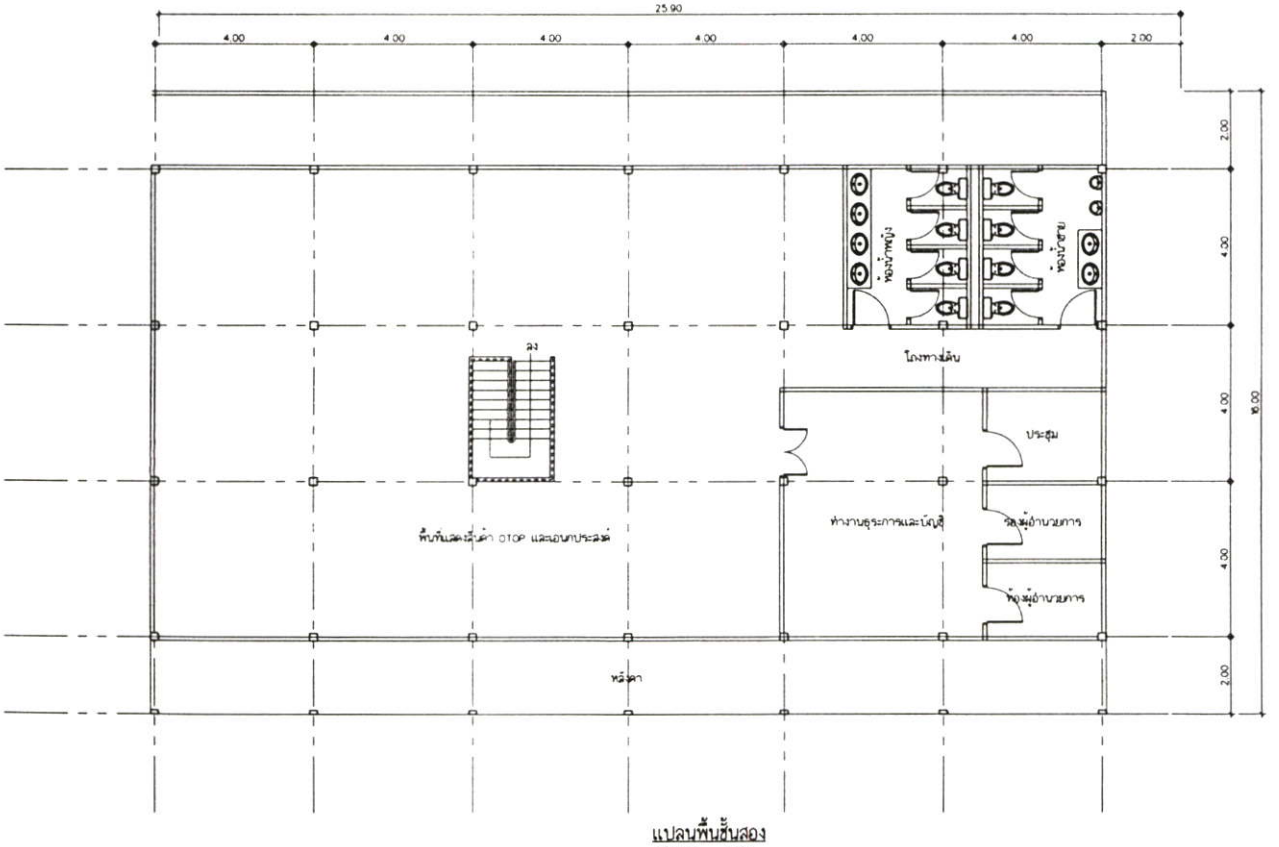
อาคารเดิมมีพื้นที่ว่างอยู่มากเนื่องจากไม่มีการสร้างกิจกรรมให้เกิดการใช้พื้นที่
จะมีการใช้อยู่เพียงบริเวณใกล้ทางขึ้นรถไฟฟ้าเท่านั้น
จึงน่าจะมีการปรับปรุงเพื่อ จะได้ไม่ทิ้งร้าง และให้เกิดกิจกรรมอื่นตามมา
เช่นการให้เช่าพื้นที่ทำร้านอาหาร หรือขายสินค้าที่ไม่เฉพาะแก่นักท่องเที่ยว
แต่ต้องไม่รบกวนกิจกรรมทางด้านท่องเที่ยวซึ่งเป็นวัตถุประสงค์หลัก
การปรุบปรุงสภาพภูมิทัศน์และการดูแลรักษาต้องมีอย่างต่อเนื่อง

2.สถานีด้านหลังเขาวัง

บริเวณศาลหลักเมือง และศูนย์บริการนักท่องเที่ยว ซึ่งมีที่ว่างสำหรับที่จอดรถและสร้าง
สถานีรถจักรยาน ได้ ตามองค์ประกอบต่างๆที่ควรมี อย่างเพียงพอ แต่ไม่ควรให้มากเกินจนดู
เกินความจำเป็นซึ่ง จะทำให้ขาดความมีชีวิตชีวา
สวนหย่อมปรับปรุงและดูแลรักษาให้สวยงามอยู่เสมอ



แปลนพื้นชั้นล่าง
SCALE 1 : NTS



แปลนพื้นชั้นสอง
SCALE 1 : NTS

5.4 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

5.4.1 จากการศึกษาวิจัยพบว่า การรุกล้ำทางเท้า ทำให้การเดินเท้าหรือการเดินทางด้วยจักรยานเป็นไปได้อย่างลำบาก จึงน่าจะมีการเอาจริงเอาจังกับการจัดระเบียบบนทางเดินเท้า เช่น การห้ามวางป้ายโฆษณา หรือกระถางต้นไม้ต่างๆ บนทางเท้าเป็นต้น จะทำให้เกิดความสวยงาม ปลอดภัยและมีการใช้จักรยานในการเดินทางมากขึ้น

5.4.2 การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเพียงการใช้รถจักรยานและทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเท่านั้น แต่ยังมียานพาหนะที่เป็นล้อเลื่อนแบบไม่มีเครื่องยนต์อีกหลายประเภทที่น่าจะมีการศึกษาหาแนวทางในการเดินทางหรือใช้ทางร่วมกันได้ เช่น สามล้อถีบ รถคันโยกของคนพิการ ล้อเลื่อน ฯลฯ

5.4.3 การวิจัยครั้งนี้เป็นข้อมูลจากการศึกษาเส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี ซึ่งการเก็บข้อมูลเป็นไปได้ไม่ง่ายนักเนื่องจากกลุ่มตัวอย่าง ต้องเสียเวลาในการตอบแบบสอบถามหลายหน้า ถ้าเป็นไปได้จึงอยากให้ผู้ที่จะทำการวิจัยในครั้งต่อไปใช้แบบสอบถามที่กะทัดรัดมากขึ้น

บรรณานุกรม

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2540. **สถิติการท่องเที่ยว**.

การท่องเที่ยวส่วนภูมิภาค เขต 2 จ.เพชรบุรี. 2548. **จุลสารการท่องเที่ยว**.

กองวิศวกรรมการจราจรกรุงเทพมหานคร. 2540. **ความเป็นไปได้ของการพัฒนาช่องทางทางบก**. กรุงเทพฯ : สำนักงานกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก.

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, รายงานฉบับสมบูรณ์. 2544, **แผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค** เพชรบุรี : สำนักงานกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก.

งานพัฒนาระบบจราจร สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.). 2544. **การพัฒนาระบบการเดินทางที่ใช้เครื่องยนต์ในเขตเมือง**. กรุงเทพฯ : สำนักงานกรรมการ.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, หน่วยวิจัยการจราจรและขนส่ง. 2535. **รายงานฉบับสมบูรณ์ : ความเป็นไปได้ของการพัฒนาช่องทางเดินรถจักรยาน**. กรุงเทพฯ : กองวิศวกรรมจราจร.

ชูสิทธิ์ ชูชาติ. 2538. **องค์ประกอบพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว**. "จุลสารการท่องเที่ยว" กรุงเทพฯ : ม.ป.ท. 4(14).

จัดระบบการจราจรทางบก.

ชัชวาล วัฒนบรรจง. 2539. "**แนวทางการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาจราจรด้วยการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษในย่านสีลม**." วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางผังเมือง บัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ทัศนีย์ ทองสว่าง และ ทวี ทองสว่าง. 2532 : 90

ธีรชัย ภู่ไพบูลย์. 2537 : 13-14.

นิคม จารุมณี. 2535. (บทที่ 2) ข้อ 2,6,4.

นิตยา ประพุทธ **นิติสาร** .2539:54

บุญนาค ตี่วกุล . 2527:10-11,13,45

ปริษฎี เหลืองประเสริฐ. 2538 :18

ปรีชา เปี่ยมพงศ์สานต์. 2538. **สิ่งแวดล้อมและการพัฒนา**. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พรรณนิภา จ่างวิทยา. 2540 : 191

เพชรบุรี. 2548. **ข้อมูลจังหวัดเพชรบุรี**. เพชรบุรี.

พิษนุโรจน์ พลับรู้การ. 2530. **การจราจรและการขนส่ง**. กรุงเทพฯ : คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

พิษณุโรจน์ พลับรู้การ. 2540. Urban Transport. ม.ป.ท.

ไพฑูรย์ พงศะบุตร. 2535. (บทที่ 2) ข้อ 2.6.4

ภาควิชาสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรมศาสตร์. 2534. **คู่มือพัฒนาภูมิทัศน์เมืองเพื่อการท่องเที่ยว**. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

มล.ตุ้ย ชุมสาย และญอบพัน พรหมโยธี .2527: 56.

รังสรรค์ ต่อสุวรรณ. 2535 : 17-18.

วรรณพร วิณิชชานุกรม. 2540. **การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์** : ECOTOURISM. **กรุงเทพฯ** : ซีเอ็ดยูเคชั่น.

วรรณา วงษ์วานิช. 2539. (บทที่ 2) ข้อ 2.6.4

วันทนี วุฒิมิดนัยราษฎร์. 2535 : 29-30

วีรวรรณศิติสาร. 2530 : 27,40

สุดาพร วรพล. 2538. **การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ : วิถีสู่การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน**. "จุลสารการท่องเที่ยว." กรุงเทพฯ : ซีเอ็ดยูเคชั่น.

สุทธิพงศ์ มีไย. 2536. "**การประยุกต์แบบจำลองโลจิตในขั้นตอนการเลือกยานหานะเดินทางสำหรับเขตเมืองเชียงใหม่**." วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา บัณฑิตวิทยาลัย,มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

เสน่ห์ ญาณสาร. 2538 : 16

อภิรัตน์ รองโสภา.2546. **วิทยานิพนธ์ เรื่องเส้นทางจักรยานในจังหวัดนครปฐม**.

อัษฎางค์ โปราณานนท์. 2520. "รายงานการศึกษาและวิจัยการจราจรกรุงเทพฯ และการวางแผนทางกายภาพ." วารสารมหาวิทยาลัยศิลปากร1 (ตุลาคม – ธันวาคม) : 128.

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

American Public Transit Association. 1976. Transit Fact Book, 1975 – 1976 ed. Washington,D.C. : American Public Transit Association.

American Society of Civil Engineers. 1980. Bicycle Transportation : A Civil Engineer's Notebook for Bicycle Facilities . New York: ASCE.

Balshone, Bruce L., Paul L. Deering and Brian D.McCarl. 1975. Bicycle Transit It's Planning and Design. New York : Praeger.

Berngoft, lager Marie. 1999. "How to substitute short car trips by cycling and walking" LATSS Research. Tokyo : Hideo KUNIEDA. 23 : 26 – 35.

Draft Canadian Government Sustainable Transportation Principles. 1996. Towards Sustainable Transportation.

Kraft-Oliver, T.V. 1995. "Transportation and Energy Efficiency : Promised Potentials, Serious Roadblocks." Transport Growht in Bangkok : Energy,Environment And Traffic Congestion. 31 March.

R.W.MCINTOSH. 1972. Tourism : Principles, Philosophies. Ohio : Grid.

Lynch, K. 1960. The image of the City. USA : The MIT Press.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.
หนังสือราชการ

ประกาศบัณฑิตวิทยาลัย
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
เรื่อง ผลการพิจารณาหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์

.....

บัณฑิตวิทยาลัย โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการพิจารณาหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์ คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม ขอประกาศรายชื่อหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์ หลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการดังนี้

นายชินกร กระดังงา รหัสประจำตัว 44064045 ให้ทำวิทยานิพนธ์เรื่อง "เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี (BICYCLE LANE IN PETCHABURI MUNICIPALITY)" โดยมี ผศ.สมพล ดำรงเสถียร เป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม เป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม

ซึ่งได้รับอนุมัติเมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2548

ทั้งนี้ให้นักศึกษาค้นคว้าและเขียนวิทยานิพนธ์ โดยปรึกษากับอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ให้เสร็จสิ้นภายในเวลาที่กำหนดในระเบียบของบัณฑิตวิทยาลัย

ประกาศ ณ วันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ.2548

(รศ.ดร.อิทธิพล แจ้งชัด)
รองคณบดี ปฏิบัติราชการแทน
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

ที่ อว 0524.04 1373

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

27 มีนาคม 2549

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน นายณรงค์ อินทพันธ์

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ด้วย นายชินกร กระดังงา นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง "เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาล เมืองเพชรบุรี" โดยมี ผศ.สมพล ดำรงเสถียร เป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม เป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของนายชินกร กระดังงา มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม)
รองคณบดี กำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา
ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา
โทร. 02-737-3000 ต่อ 3692
โทรสาร. 02-326-4325

ที่ ศธ 0524.04 1373

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

27 มีนาคม 2549

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน นายชัยยศ ตั้งจิตดำรงรัตน์

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ด้วย นายชินกร กระดังงา นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง "เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาล เมืองเพชรบุรี" โดยมี ผศ.สมพล ดำรงเสถียร เป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม เป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของนายชินกร กระดังงา มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม)
รองคณบดี กำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา
ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา
โทร. 02-737-3000 ต่อ 3692
โทรสาร. 02- 326-4325

ที่ ทธ 0524.04 1379

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

25 มีนาคม 2549

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน ดร.อรพิมพ์ พิมพ์เจริญ

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ด้วย นายชินกร กระดังงา นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง "เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาล เมืองเพชรบุรี" โดยมี ผศ.สมพล ดำรงเสถียร เป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม เป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของนายชินกร กระดังงา มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม)
รองคณบดี กำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา
ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา
โทร. 02-737-3000 ต่อ 3692
โทรสาร. 02- 326-4325

ภาคผนวก ข.

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

แบบสอบถามสำหรับนักท่องเที่ยว
แนวทางในการจัดระบบการเดินทางโดยใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว
ในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

ผู้สอบถาม.....สถานที่ .....
วันที่.....เวลา .....

ตอนที่ 1 ข้อมูลลักษณะของนักท่องเที่ยวทั่วไป
คำชี้แจงกรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ หน้าคำตอบที่ท่านต้องการหรือข้อความในช่องว่าง

1. เพศ

☐ ชาย
☐ หญิง

2. อายุ.....ปี

3. ระดับการศึกษา

☐ ประถมศึกษา ☐ มัธยมศึกษา
☐ อาชีวศึกษา ☐ ปริญญาตรี
☐ สูงกว่าปริญญาตรี ☐ ไม่ได้ศึกษา

4. อาชีพ

☐ นักเรียน/นักศึกษา ☐ ข้าราชการ
☐ พนักงานรัฐวิสาหกิจ ☐ ลูกจ้าง
☐ ธุรกิจส่วนตัว ☐ แม่บ้าน/พ่อบ้าน
☐ รับจ้าง ☐ อื่น.....

5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของท่าน

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

6. ยานพาหนะในครัวเรือนของท่าน

☐ รถยนต์ ☐ รถจักรยาน

☐ รถจักรยานยนต์ ☐ ไม่มี

ตอนที่ 2 ข้อมูลลักษณะเส้นทางที่จอดรถจักรยานและสถานีจักรยาน

7. ท่านเดินทางมาจังหวัดเพชรบุรี กี่ครั้งแล้ว

☐ ครั้งแรก ☐ ครั้งที่ 2

☐ ครั้งที่ 3 ☐ ครั้งที่ 4

☐ เป็นชาวเพชรบุรี ☐ อื่น ๆ.....

8. ท่านเดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดเพชรบุรี ด้วยพาหนะประเภทใด

☐ รถยนต์ ☐ รถโดยสารประจำทาง/บริษัททัวร์

☐ รถจักรยาน ☐ อื่น ๆ.....

9. ระยะเวลาที่ใช้ในการท่องเที่ยวในจังหวัดเพชรบุรี โดยเฉลี่ย

☐ 30 นาที ☐ 1 – 2 ชั่วโมง

☐ 2 – 3 ชั่วโมง ☐ 3 – 4 ชั่วโมง

☐ 4 ชั่วโมงขึ้นไป ☐ อื่น ๆ ระบุ.....

10. กรณีมีการสร้างทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ท่านคิดว่าทางจักรยาน ลักษณะใดที่เหมาะสมที่สุด (รูปด้านล่าง)

1.

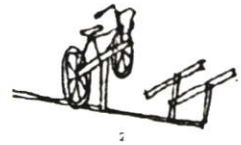
2.

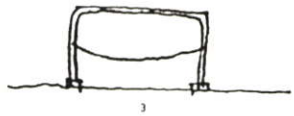
3.

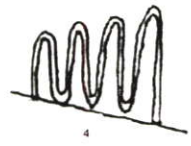
icycle Route

แบบที่ท่านเลือกคือ.....

11. ลักษณะที่จอดรถจักรยานที่ท่านคิดว่าเหมาะสมคือ







ภาพ 1.....เพราะ.....

ภาพ 2.....เพราะ.....

ภาพ 3.....เพราะ.....

ภาพ 4.....เพราะ.....

ภาพ 5.....เพราะ.....

12. ท่านต้องการให้มีสถานที่จอดรถจักรยานบริเวณใดบ้าง

☐ ป้ายรถประจำทาง

☐ ตลาด

☐ สวนสาธารณะ

☐ สถานที่ท่องเที่ยว

☐ อื่น ๆ.....

13. ท่านคิดว่าตามเส้นทางจักรยานควรมีที่จอดรถจักรยานเป็นระยะๆ หรือไม่

☐ ควร ☐ ไม่ควร

14. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับสถานีรถจักรยาน

ก. ท่านคิดว่าควรมีสถานีรถจักรยานหรือไม่

☐ ควร ☐ ไม่ควร

ข. ถ้าท่านคิดว่าควรมีสถานีรถจักรยานในความคิดของท่านควรจะมีองค์ประกอบใดบ้างในสถานีรถจักรยาน (เรียงลำดับความสำคัญโดยการใส่หมายเลข)

☐ ความปลอดภัย
☐ ความสะอาด
☐ ความทันสมัย
☐ ร้านขายของที่ระลึก
☐ จุดบริการโทรศัพท์
☐ ห้องน้ำชาย/หญิง
☐ ร้านจักรยาน
☐ จุดบริการทั่วไป
☐ ร้านอาหาร
☐ จุดพักคอย
☐ ประชาสัมพันธ์

ค. ท่านคิดว่าหน่วยงานใดควรจะเข้ามาเป็นผู้ดำเนินการดูแลและบริการมีสถานีรถจักรยาน

☐ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
☐ บริษัทขนส่งมวลชน
☐ เอกชนทั่วไป
☐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อบจ.เทศบาล.อบต.)

ง. ถ้าจัดทำสถานีรถจักรยานในบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ ท่านคิดว่ามีความเหมาะสมหรือไม่

☐ เหมาะสม ☐ ไม่เหมาะสม

ตอนที่ 3. ข้อมูลลักษณะความคิดเกี่ยวกับการใช้จักรยานและเส้นทางการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

15. ท่านคิดว่าท่านจะใช้รถจักรยานในการเดินทางหรือไม่ อย่างไร

☐ ใช้ ☐ ไม่ใช้ ☐ ไม่แน่ใจ

16. ในกรณีไม่มีทางจักรยาน แต่มีการจัดระเบียบการจราจร เพื่อการเดินทาง ท่องเที่ยวโดยจักรยานท่านคิดว่า

☐ ใช้ ☐ ไม่ใช้ ☐ ไม่แน่ใจ

17. ท่านเห็นว่าจะใช้รถจักรยานในการเดินทางหรือไม่ อย่างไร

- ☐ ลดความเร็วของรถยนต์ในบางพื้นที่
- ☐ จัดเขตทางเฉพาะรถจักรยานและทางเดินเท้า
- ☐ ปรับบริเวณทางขึ้นลงทางเท้าให้ลาดเอียง
- ☐ ขยายไหล่ทางให้กว้างขึ้น
- ☐ ติดป้ายเตือนให้ระวังจักรยาน/คนเดินเท้า
- ☐ ปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาในเส้นทางจักรยาน
- ☐ รณรงค์ให้เคารพสิทธิ์ของรถจักรยาน/คนเดินเท้า

18. กรณีไม่มีการปรับปรุงใดๆ ท่านจะใช้จักรยานหรือไม่

☐ ใช้ ☐ ไม่ใช้ ☐ ไม่แน่ใจ

19. สถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ ที่ท่านต้องการเดินทางไปท่องเที่ยว

☐ พระนครคีรี	☐ วัดมหาสมณาราม
☐ วัดสระน้ำ	☐ วัดพุทธไสยาสน์
☐ วัดมหาธาตุ	☐ วัดพลับพลาชัย
☐ วัดอุทัย	☐ วัดไผ่ล้อม
☐ วัดใหญ่สุวรรณาราม	☐ วัดพระทรง
☐ วัดกำแพงแลง	☐ วัดชีวประเสริฐ
☐ วัดเกาะแก้วสุทธาราม	☐ พระรามชาชนิเวศน์

20. เส้นทางการท่องเที่ยวที่ท่านคิดว่าจะเลือกใช้และเหมาะสมคือ

- ☐ .....
- ☐ .....
- ☐ .....
- ☐ .....

แบบสังเกตประกอบการวิจัย

แบบสำรวจเพื่อศึกษาการเดินทางท่องเที่ยว ภายในเขตเทศบาลเมืองเพชรบุรี

สถานที่ท่องเที่ยว ☐ พระนครคีรี ☐ วัดมหาธาตุ

☐ พระรามราชนิเวศน์

1. พาหนะที่ใช้ในการเดินทาง

☐ รถยนต์ส่วนตัว ☐ รถบัส

☐ รถตู้ ☐ รถไฟ

☐ รถจักรยานยนต์ ☐ อื่นๆ.....

2. จำนวนคนที่มา

☐ 1 คน ☐ 3 - 10 คน

☐ 2 คน ☐ อื่นๆ.....

3. ลักษณะหรือประเทของการมา

☐ ทัวร์ต่างประเทศ ☐ นักศึกษามาทัศน์ศึกษา

☐ ทัวร์ในประเทศ ☐ อื่นๆ.....

4. ช่วงวัยโดยประมาณ

☐ วัยเด็ก – วัยรุ่น ☐ วัยผู้ใหญ่

☐ วัยชรา

5. เวลาที่มาท่องเที่ยว

☐ 8.30.น - 9.30.น ☐ 13.01.น -14.00.น

☐ 9.31.น – 10.00.น ☐ 14.01.น – 15.00.น

☐ 10.01.น – 11.00.น ☐ 15.01.น – 16.00.น

☐ 11.01.น -12.00.น ☐ 16.01.น – 17.00.น

☐ 12.01.น – 13.00น. ☐ 17.07.น – 18.00.น.

6. นักท่องเที่ยวจากสถานีรถไฟ เดินทางไปยังที่ใดอันดับแรก และต่อไป

1.....

2.....

3.....

4.....

7. นักท่องเที่ยวเดินทางโดยรถส่วนตัวจะไปที่ใดเป็นอันดับแรกและต่อไป

   1.....

   2.....

   3.....

8. นักท่องเที่ยวเดินทางโดยรถนำเที่ยวของบริษัททัวร์เป็นอันดับแรกและต่อไป

   1.....

   2.....

   3.....

   4.....