

โครงข่ายทางจักรยานในเมืองประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา



นายเศรษฐพล ประเสริฐผล

สถาบันวิทยบริการ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางแผนผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2549

ISBN 974-14-1819-1

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

BICYCLING NETWORK IN AYUTTHAYA HISTORICAL TOWN .

Mr.Setthapol Prasertpol

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning Program in Urban Planning

Department of Urban and Regional Planning

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2006

ISBN 974-14-1819-1

หัวข้อวิทยานิพนธ์

โครงข่ายทางจักรยานในเมืองประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา

โดย

นายเศรษฐพล ประเสริฐผล

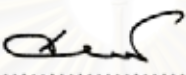
สาขาวิชา

การวางผังเมือง

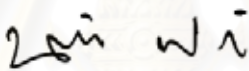
อาจารย์ที่ปรึกษา

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ระห์ตร โรจนประดิษฐ์


คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยานิพนธ์
ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหาร


..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ เลอสม สถาปิตานนท์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นพรัตน์ ตาปนานนท์)


..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ระห์ตร โรจนประดิษฐ์)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. สรวัด นฤปิติ)


..... กรรมการ
(อาจารย์ ดร. พนิด ภูจินดา)

เศรษฐกิจผล ประเสริฐผล : โครงข่ายทางจักรยานในเมืองประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา
(BICYCLING NETWORK IN AYUTTHAYA HISTORICAL TOWN)

อ.ที่ปรึกษา: ผศ. ดร. ระหัตถ์ โรจนประดิษฐ์ 218 หน้า. ISBN 974-14-1819-1

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาลักษณะการเดินทางโดยจักรยาน ระบบคมนาคมขนส่ง และโครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับจักรยานในพื้นที่ศึกษา อีกทั้งยังเสนอโครงข่ายจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางโดยจักรยาน เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและนักท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษานี้ สำหรับวิธีการศึกษา ได้ใช้การศึกษาเอกสาร การสังเกตการณ์ภาคสนาม และการสำรวจประชากรผู้เดินทาง ในเขตเทศบาล

ผลการสำรวจประชากรในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา พบว่า ประชากรในเขตเทศบาลใช้จักรยานประมาณร้อยละ 60 โดยร้อยละ 40 ของผู้ใช้ มีการใช้จักรยานอย่างสม่ำเสมอ โดยวัตถุประสงค์ของการเดินทางคือการไปซื้อของ ทำธุระ พักผ่อนหย่อนใจ และ การเดินทางไปเรียนหนังสือ โดยผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่ใช้จักรยานในระยะทางสั้นไม่เกิน 5 กิโลเมตร และถนนที่ใช้เป็นประจำ ได้แก่ ถนนอุทอง ถนนป่าไท และถนนโรจนะ โดยเหตุผลส่วนใหญ่ที่ใช้จักรยาน เนื่องจากจาก ความสะดวก ประหยัดค่าใช้จ่าย และเป็นการออกกำลังกาย

นอกจากนี้ ผลการสำรวจประชากรนักท่องเที่ยว ในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา พบว่า นักท่องเที่ยวใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว ร้อยละ 50 และส่วนใหญ่นิยมเดินทางเป็นกลุ่มเล็กๆ โดย ระยะทางที่ใช้เดินทางโดยจักรยานส่วนใหญ่ เป็นระยะทางสั้นไม่เกิน 5 กิโลเมตร สถานที่ปลายทางเพื่อการท่องเที่ยว ได้แก่ วัดมงคลบพิตร บึงพระราม พระราชวังโบราณ วัดพระศรีสรรเพชญ์

ข้อเสนอแนะการพัฒนาโครงข่ายจักรยาน จัดทำขึ้นเพื่อรองรับวัตถุประสงค์หลักคือ การไปทำธุระ ซื้อของ พักผ่อนหย่อนใจและท่องเที่ยว พร้อมกับขยายโอกาสในการขี่จักรยานไปเรียนหนังสือเป็นวัตถุประสงค์รอง โดยมีการปรับปรุงถนนหลักสายต่างๆ เพื่อรองรับการขี่จักรยาน อันได้แก่ ถ.อุทอง ถ. ศรีสรรเพชญ์ ถ. ป่าไท ถ.ป่ามะพร้าว และ ถ.บางเอียน ถ.นครสวรรค์ ถ.สีกัน ถ.หอรตันไชย ซึ่งเป็นโครงข่ายที่เชื่อมระหว่างแหล่งกิจกรรมที่สำคัญๆของเมือง อันได้แก่ ย่านพาณิชย์กรรม สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ย่านโบราณสถาน และสถานศึกษา อีกทั้ง ยังมีการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางโดยจักรยาน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง

สาขาวิชา การวางผังเมือง

ปีการศึกษา 2549

ลายมือชื่อนิสิต *10-24*

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา..... *[Signature]*

467 41767 25: MAJOR URBAN PLANNING

KEYWORD: BICYCLING / AYUTTHAYA / NON MOTORIZ ED TRANSPORTATION

SETTHAPOL PRASERTPOL : BICYCLING NETWORK IN AYUTTHAYA HISTORICAL TOWN
MUNICIPALITY. THESIS ADVISOR: ASST. PROF. RAHUTH RODJANAPRADIED, Ph.D.,
218 pp. ISBN 974-14-1819-1

The purpose of this study was to investigate the bicycle routes, transportation system, and transportation network related to bicycles in the area under study. It also aimed at proposing a bicycling network and bicycling-related facilities to serve the needs of both the local population and tourists in the area under study. The study design involved document analysis, field observation, and a population survey of travelers in the Municipality of Ayuthaya Province.

The study findings revealed that approximately 60% of the people residing in the Municipality of Ayuthaya Province traveled by bicycles. Of these, 40% rode a bicycle on a regular basis. The purposes of riding a bicycle included going shopping, running errands, doing recreational activities, and going to classes. In addition, most of the cyclists rode a bicycle for short distances of no more than five kilometers, and the most popular bicycle routes were U-Thong Road, Pa Tone Road, and Rojana Road. Cyclists used bicycles because it was convenient, it was an inexpensive means of transportation, and it gave them a chance to exercise.

Furthermore, the survey of the tourist population in the Municipality of Ayuthaya Province indicated that about 50% of the tourists rode a bicycle for sightseeing purposes, and most preferred to travel in a small group. Most of the time, the bicycle routes were shorter than five kilometers. The destinations for bike rides were Mongkolborpit Temple, Praram Pond, the Ancient Palace, and Prasrisanpetch Temple.

As regards the development of the bicycling network, it is recommended that the bicycling network be established to accommodate the main reasons for bicycle riding going shopping, running errands, doing recreational activities, and traveling. Also, the use of bicycles should be expanded to cover riding bicycles to classes as a second objective. Major bicycling routes should be improved to better accommodate cyclists, including U-Thong Road, Srisanpetch Road, Ta Tone Road, Pa Maprao Road, Bang Ian Road, Naresuan Road, Shegun Road, and Horrattanachai Road, as this would establish a network that connects major points of activities in the city involving commercial areas, recreational areas, archeological sites, and education institutes.

Department Urban and Regional Planning

Field of study Urban Planning

Academic year 2006

Student's signature.....

Advisor's signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะไม่สามารถสำเร็จสมบูรณ์ได้หากไม่ได้คำแนะนำ และคอยชี้แนะแนวทาง ซึ่งผู้วิจัยขอขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ระหัตถ์ โรจนประดิษฐ์ เป็นอย่างสูง ตลอดจนประธานสอบวิทยานิพนธ์ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นพรัตน์ ตาปนานนท์และคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์อาจารย์ รองศาสตราจารย์ ดร. สรวิศ นฤปิติและ ดร พนิตภูจินดา ที่ช่วยให้คำแนะนำและคำวิจารณ์ ที่เป็นประโยชน์ต่อการแก้ไขวิทยานิพนธ์นี้ให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น

ขอขอบพระคุณเทศบาลนครศรีอยุธยา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่ได้กรุณาเอื้อเฟื้อข้อมูลสำคัญในการทำวิทยานิพนธ์ รวมทั้งผู้ที่กรุณากรอกแบบสอบถามทุกท่านที่สละเวลาอันมีค่า และเหนืออื่นใดผู้วิจัยต้องขอขอบพระคุณกำลังใจและความช่วยเหลือต่างๆจาก พ่อ แม่ ที่ให้กำลังใจ และคอยเอาใจช่วย จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงอย่างสมบูรณ์

ขอบคุณพี่ๆ และเพื่อนๆ ที่คอยช่วยเหลือและสนับสนุน ในการทำวิทยานิพนธ์เป็นอย่างดี ที่ช่วยให้กำลังใจและเอื้อเฟื้อข้อมูลต่างๆ และอีกหลายคนที่อยู่เบื้องหลัง ที่ทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เสร็จสมบูรณ์

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฐ
สารบัญแผนที่.....	ณ
สารบัญภาพ.....	ด
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์.....	2
1.3 ขอบเขตการศึกษา.....	3
1.4 ขั้นตอนและวิธีการศึกษา.....	4
1.5 แหล่งที่มาข้อมูล.....	4
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
บทที่ 2 ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	6
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการคมนาคม.....	6
2.1.1 หลักพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง.....	6
2.1.2 ระบบการขนส่งภายในเมือง.....	6
2.1.3 แนวคิดการขนส่งกับการใช้ที่ดิน.....	7
2.1.4 ระบบถนนและการจราจรของเมือง.....	7
2.1.5 ลักษณะของรูปแบบการเดินทางภายในเมือง.....	8
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทาง.....	9
2.2.1 การเดินทางภายในเมือง.....	9
2.2.2 แบบจำลองชนิดต่อเนื่อง 4 ขั้นตอน.....	9
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งยั่งยืน.....	10
2.4 การเดินทางด้วยจักรยาน.....	11

2.4.1	สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน และการเดินทางด้วยจักรยาน.....	12
2.4.2	การวางแผนการเดินทางด้วยจักรยาน	12
2.4.3	ประสบการณ์วางแผนทางจักรยานในประเทศต่างๆ.....	16
2.4.4	การศึกษาโอกาสการใช้จักรยานในกรุงเทพ.....	22
2.4.5	รูปแบบการเดินทางกับการใช้ที่ดิน.....	23
2.4.6	การตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางไปสวนสาธารณะ.....	25
2.4.7	ความปลอดภัยของการเดินทางภายในเมือง.....	26
2.5	แนวทางการพิจารณาและออกแบบโครงข่ายเส้นทางจักรยาน.....	27
2.6	การออกแบบสำหรับทางจักรยาน.....	28
2.6.1	ความกว้างของช่องทางรถจักรยาน.....	28
2.6.2	การออกแบบทางจักรยานสัมพันธ์กับความเร็ว.....	28
2.7	ข้อกำหนดของทางจักรยานประเภทต่างๆ.....	32
2.8	ลักษณะของทางจักรยานที่ดี.....	33
2.9	เกณฑ์ในการกำหนดสถานที่สำหรับที่จอดรถจักรยาน.....	34

บทที่ 3 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

3.1	สภาพทางภูมิศาสตร์	35
3.1.1	สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา.....	35
3.1.2	สภาพภูมิประเทศ.....	36
3.1.3	สภาพภูมิอากาศ.....	37
3.1.4	ลักษณะชั้นดินในพื้นที่ศึกษา.....	37
3.2	ด้านการใช้ที่ดิน	37
3.2.1	สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในอดีตและปัจจุบัน.....	37
3.2.2	ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ที่ดินในอนาคต.....	49
3.2.3	พื้นที่ที่มีปัญหา ในการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร.....	52
3.2.4	การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน และอาคารและแนวโน้มการพัฒนา.....	53
3.3	การคมนาคมขนส่ง.....	54
3.3.1	โครงข่ายคมนาคมและขนส่งของพื้นที่ศึกษา.....	54
3.3.2	โครงข่ายถนนในเขตผังเมืองรวม เมืองพระนครศรีอยุธยา.....	56
3.3.3	ปริมาณการจราจร	58
3.4	ด้านสาธารณูปโภค	62

3.4.1	การใช้น้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค	62
3.4.2	พื้นที่ที่มีปัญหาน้ำท่วมและการระบายน้ำ.....	62
3.4.3	ระบบระบายน้ำ.....	63
3.4.4	พื้นที่ที่มีปัญหาการพังทลายของตลิ่ง.....	63
3.4.5	ขยะมูลฝอย	63
3.4.6	การพลังงาน.....	63
3.4.7	การสื่อสาร.....	64
3.5	ด้านสาธารณสุข.....	64
3.5.1	การบริการด้านสาธารณสุข.....	64
3.5.2	สถานที่ท่องเที่ยวและพักผ่อนหย่อนใจ	64
3.6	ด้านเศรษฐกิจ.....	67
3.6.1	โครงสร้างทางเศรษฐกิจ.....	67
3.7	ด้านสังคมและระบบชุมชน	67
3.7.1	การตั้งถิ่นฐาน.....	67
3.7.2	วัฒนธรรมประเพณี	68
3.8	ด้านประชากร.....	69
3.8.1	โครงสร้างประชากรและสัดส่วนประชากร.....	69
3.8.2	นักท่องเที่ยว.....	70
3.9	ด้านสิ่งแวดล้อม.....	71
3.9.1	ผลกระทบด้านน้ำเสีย.....	71
3.9.2	มลพิษทางเสียง	71
3.9.3	มลพิษทางอากาศ	72
3.9.4	การป้องกันน้ำท่วม	72
3.10	ข้อมูลด้านการวางผังชุมชน สถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม	73
3.10.1	ข้อมูลด้านการวางผังชุมชน	73
3.10.2	ข้อมูลด้านสถาปัตยกรรม.....	73
3.10.3	ข้อมูลด้านภูมิสถาปัตยกรรม.....	74
3.11	ด้านกฎหมาย.....	75
3.11.1	การใช้ประโยชน์ที่ดิน	75
3.11.2	การควบคุม.....	75
3.11.3	การอนุรักษ์โบราณสถาน	76

3.11.4 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535.....76

3.11.5 พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530.....76

บทที่ 4 ลักษณะการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง(ประชากรและนักท่องเที่ยว)

ก. กลุ่มตัวอย่างประชากร ในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา

4.1 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง.....87

4.2 ลักษณะการเดินทางของประชากร ในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา87

4.2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับการเดินทาง.....87

4.2.2 ลักษณะการเดินทางของประชากร ในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา89

4.3 ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานของประชากรในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา95

4.3.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับการใช้จักรยาน95

4.3.2 ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา96

ข. กลุ่มตัวอย่างประชากรนักท่องเที่ยว

4.4 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง.....102

4.5 ลักษณะการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว102

4.5.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม กับ ลักษณะการเดินทาง
มา-กลับ เพื่อท่องเที่ยวในเขตเทศบาล102

4.5.2 ความสัมพันธ์ระหว่าง จุดเริ่มต้นการเดินทาง ท่องเที่ยวกับสถานที่เป้าหมายรูปแบบ
ลักษณะระยะเวลาทางช่วงเวลาและระยะเวลาของการเดินทางของนักท่องเที่ยว105

4.6 ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยาน ของนักท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา.124

4.6.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจ และสังคมกับการใช้จักรยาน.....124

4.6.2 ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา125

บทที่ 5 ทักษะและความต้องการ

5.1 ทักษะและความต้องการของประชากรในพื้นที่131

5.1.1 ความคิดเห็นต่อทางจักรยานประเภทต่างๆ.....131

5.1.2 สถานที่ที่ต้องการจัดให้มีที่จอดจักรยาน.....133

5.1.3 ทักษะดี ต่อประเภทที่จอดจักรยาน.....133

5.1.4 ข้อเสนอแนะเพื่อให้การเดินทางโดยจักรยานมีความสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น
.....134

5.1.5 แนวโน้มการใช้จักรยานในเขตเทศบาลจอดจักรยาน.....134

5.1.6 แนวโน้มการใช้จักรยานจำแนกตามเงื่อนไขและกลุ่มอาชีพ.....	135
5.2 ทักษะคิดและความต้องการของนักท่องเที่ยว.....	136
5.2.1 ความคิดเห็นต่อทางจักรยานประเภทต่างๆ.....	137
5.2.2 สถานที่ที่ต้องการจัดให้มีที่จอดจักรยาน.....	140
5.2.3 ทักษะคิด ต่อประเภทที่จอดจักรยาน.....	141
5.2.4 ข้อเสนอแนะ และแนวโน้ม ของการเดินทางด้วยรถจักรยาน.....	141
5.3 สรุปทัศนคติของประชาชนและนักท่องเที่ยว.....	142
5.3.1 สรุป ทัศนคติของประชาชน	142
5.3.2 สรุป ทัศนคติของนักท่องเที่ยว	142
5.4 ทักษะคิดต่อทางจักรยานของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับทางจักรยาน	143
5.5 ทักษะคิดต่อทางจักรยานของชาวต่างประเทศ.....	147
บทที่ 6 วิเคราะห์โครงข่ายเส้นทางจักรยาน	
6.1 วิเคราะห์และออกแบบโครงข่ายเส้นทางจักรยาน.....	151
6.1.1 แนวคิดในการพิจารณาและออกแบบโครงข่ายเส้นทางจักรยาน.....	151
6.1.2 ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ ที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบโครงข่ายเส้นทางจักรยาน	152
6.1.3 การออกแบบโครงข่ายจักรยานสำหรับประชากรและนักท่องเที่ยว.....	164
6.2 รูปแบบทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อทางจักรยาน.....	172
6.2.1 การออกแบบรูปแบบทางจักรยาน.....	172
6.2.2 การออกแบบจุดจอดรถจักรยานและจุดที่พักรถจักรยาน.....	184
บทที่ 7 สรุปและเสนอแนะ	
7.1 สรุป.....	188
7.2 ข้อเสนอแนะ.....	189
7.2.1 ข้อเสนอแนะการจัดการเดินทางบนถนนที่เสนอทางจักรยาน.....	189
7.2.2 การพิจารณาจุดตัดที่ทางแยกและบนสายทาง.....	190
7.2.3 การรณรงค์และการประชาสัมพันธ์.....	191
7.2.4 การประเมินผลทางจักรยาน.....	191
7.2.5 ระเบียบนโยบาย.....	192
รายการอ้างอิง.....	199

ภาคผนวก.....	203
ภาคผนวก ก.....	204
ภาคผนวก ข.....	206
ภาคผนวก ค.....	212
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	218



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

หน้า

ตาราง 2.1 Local Street Design Guildline	30
ตาราง 2.2 Recomendated On-Street Bike Facility Treatment	31
ตาราง 2.3 ข้อกำหนดทางจักรยานประเภทต่างๆ.....	32
ตาราง 3.1 รายชื่อชุมชนในเทศบาลนครนครศรีอยุธยา	39
ตาราง 3.2 สถานที่ประกอบการธุรกิจการค้า และบริการ.....	41
ตาราง 3.3 สถานที่ประกอบการอุตสาหกรรมและการผลิต.....	42
ตาราง 3.4 สถานศึกษา เขตการศึกษา อ.ย1.....	45
ตาราง 3.5 สถานที่ราชการ	48
ตาราง 3.6 เปรียบเทียบการใช้ที่ดินอนาคตผังเมืองรวมพระนครศรีอยุธยา.....	53
ตาราง 3.7 ถนนและการจราจรในเขตเทศบาล.....	54
ตาราง 3.8 ความเร็วเฉลี่ยบนโครงข่ายถนนในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า	60
ตาราง 3.9 ปริมาณจราจรต่อความจุบนโครงข่ายถนนในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า	60
ตาราง 3.10 ปริมาณจราจร-ระยะทางการเดินทางบนโครงข่ายถนนในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า	60
ตาราง 3.11 ปริมาณจราจร-ชั่วโมง บนโครงข่ายถนนในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า	60
ตาราง 3.12 สรุปข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา.....	65
ตาราง 3.13 การคาดการณ์ประชากรในอนาคต.....	69
ตาราง 3.14 การตรวจวัดคุณภาพเสียง	72
ตาราง 4.1 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการเดินทาง.....	87
ตาราง 4.2 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้และรูปแบบการเดินทาง.....	88
ตาราง 4.3 วัตถุประสงค์ของการเดินทาง.....	89
ตาราง 4.4 ช่วงเวลาที่ใช้เดินทาง.....	89
ตาราง 4.5 รูปแบบการเดินทางส่วนบุคคล.....	90
ตาราง 4.6 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง.....	91
ตาราง 4.7 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง.....	91
ตาราง 4.8 ความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์กับระยะทางการเดินทาง.....	92
ตาราง 4.9 การเดินทางระหว่างโซน.....	93
ตาราง 4.10 การเดินทางระหว่างโซนโดยรถจักรยาน.....	98
ตาราง 4.11 ช่วงเวลาที่เดินทางด้วยจักรยานกับโซนปลายทาง.....	99
ตาราง 4.12 ถนนที่ใช้เดินทางบ่อยที่สุด.....	100

ตาราง 4.13 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการเดินทางมาเขตเทศบาล.....	102
ตาราง 4.14 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการเดินทางกลับเขตเทศบาล.....	103
ตาราง 4.15 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการท่องเที่ยว.....	104
ตาราง 4.16 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดเริ่มต้นกับจุดปลายทางการท่องเที่ยว	105
ตาราง 4.17 แสดงรูปแบบการเดินทางส่วนบุคคลของนักท่องเที่ยว.....	108
ตาราง 4.18 แสดงลักษณะการเดินทางของนักท่องเที่ยวในเขตเทศบาล.....	109
ตาราง 4.19 ระยะทางการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาล.....	110
ตาราง 4.20 ช่วงเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว	110
ตาราง 4.21 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย	111
ตาราง 4.22 จุดเริ่มต้นการออกเดินทางจากแหล่งกำเนิดการเดินทางของนักท่องเที่ยว	112
ตาราง 4.23 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานที่เริ่มต้นและรูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยว.....	112
ตาราง 4.24 จุดเริ่มต้นการเดินทางกับลักษณะการเดินทาง	113
ตาราง 4.25 จุดเริ่มต้นการเดินทางกับระยะทาง.....	114
ตาราง 4.26 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายปลายทางกับรูปแบบการเดินทาง.....	115
ตาราง 4.27 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายปลายทางกับลักษณะการเดินทางของนักท่องเที่ยว.....	118
ตาราง 4.28 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายปลายทางกับช่วงเวลาในการเดินทาง	120
ตาราง 4.29 ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการเดินทางกับลักษณะการเดินทางท่องเที่ยว.....	121
ตาราง 4.30 ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการเดินทางกับระยะทางเดินทางท่องเที่ยว.....	122
ตาราง 4.31 ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการเดินทางกับระยะเวลาในการท่องเที่ยว.....	123
ตาราง 4.32 ระยะทางเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางด้วยจักรยาน	125
ตาราง 4.33 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายปลายทางกับระยะทางในการท่องเที่ยว	126
ตาราง 4.34 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย	127
ตาราง 4.35 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดปลายทางการเดินทางกับระยะเวลาในการท่องเที่ยว.....	127
ตาราง 4.36 เส้นทางที่ใช้ในการเดินทางบ่อยที่สุด	129
ตาราง 5.1 ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน ประเภทต่างๆ ของประชากร	131
ตาราง 5.2 ทศนคติต่อประเภทที่จอดรถจักรยาน.....	133
ตาราง 5.3 ความต้องการใช้ทางจักรยาน (กรณีทำทางจักรยาน)	134
ตาราง 5.4 ความต้องการใช้ทางจักรยาน (เพื่อออกกำลังกาย)	135
ตาราง 5.5 การใช้จักรยานจำแนกตามกลุ่มอาชีพ.....	135
ตาราง 5.6 ความต้องการใช้ทางจักรยานจำแนกตามกลุ่มอาชีพ.....	136
ตาราง 5.7 ความต้องการทางจักรยานของนักท่องเที่ยว	136

ตาราง 5.8	ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน BIKE PATH.....	137
ตาราง 5.9	ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน BIKE LANE.....	137
ตาราง 5.10	ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน BIKE ROUTE.....	137
ตาราง 5.11	ความคิดเห็นต่อทางเฉพาะบนบาทวิถี	138
ตาราง 5.12	ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน ทางร่วมบนบาทวิถี.....	138
ตาราง 5.13	ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน ประเภทปรับปรุงผิวถนน.....	139
ตาราง 5.14	ความคิดเห็นต่อทางจักรยานประเภทต่างๆของนักท่องเที่ยว.....	140
ตาราง 5.15	ทัศนคติต่อประเภทที่จอดรถจักรยาน.....	141
ตาราง 5.16	แบบสอบถาม บุคคลที่มีส่วนร่วมในการวางแผน 1.....	144
ตาราง 5.17	แบบสอบถาม บุคคลที่มีส่วนร่วมในการวางแผน 2.....	145
ตาราง 5.18	แบบสอบถาม บุคคลที่มีส่วนร่วมในการวางแผน 3.....	146
ตาราง 5.19	แบบสอบถาม นักท่องเที่ยวต่างประเทศ 1.(Asia).....	148
ตาราง 5.20	แบบสอบถาม นักท่องเที่ยวต่างประเทศ 2.(Europe).....	149
ตาราง 5.21	แบบสอบถาม นักท่องเที่ยวต่างประเทศ 3.(Asia,U.S.A).....	150
ตาราง 6.1	สภาพการจราจรในเขตเทศบาล.....	157
ตารางที่ 6.2	สรุปแนวทางการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางจักรยาน.....	165
ตารางที่ 6.3	การวิเคราะห์เส้นทางจักรยานสำหรับประชาชน.....	167
ตารางที่ 6.4	การวิเคราะห์เส้นทางจักรยานสำหรับนักท่องเที่ยว.....	169
ตารางที่ 6.5	การวิเคราะห์เส้นทางจักรยานสำหรับประชาชนและนักท่องเที่ยว.....	171
ตารางที่ 6.6	การพิจารณาและออกแบบรูปแบบทางจักรยาน.....	174
ตารางที่ 6.7	สถานที่จัดที่จอดรถจักรยาน.....	185

สารบัญแนบที่

	หน้า
แนบที่ 3.1 เทศบาลนครนครศรีอยุธยา.....	35
แนบที่ 3.2 เขตการปกครองเทศบาลนครนครศรีอยุธยา.....	36
แนบที่ 3.3 ตำแหน่งชุมชนเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา.....	38
แนบที่ 3.4 ย่านพาณิชยกรรม.....	40
แนบที่ 3.5 สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ	43
แนบที่ 3.6 ตำแหน่งที่ตั้งและขนาดของสถานศึกษาในเขตเทศบาล.....	44
แนบที่ 3.7 ตำแหน่งที่ตั้งของสถานที่ราชการในเขตเทศบาล.....	47
แนบที่ 3.8 เส้นทางคมนาคมในเขตเทศบาล.....	55
แนบที่ 3.9 จุดเปลี่ยนการเดินทางทางบก.....	56
แนบที่ 3.10 พื้นที่ผังเมืองรวมจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและโครงข่ายที่ใช้เดินทางเข้า-ออก.....	57
แนบที่ 3.11 พื้นที่บริเวณเกาะเมืองและพื้นที่ใกล้เคียง	58
แนบที่ 3.12 ปริมาณจราจรต่อความจุในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า.....	61
แนบที่ 6.1 เส้นทางคมนาคมในเขตเทศบาล.....	152
แนบที่ 6.2 ตำแหน่งย่านพาณิชยกรรม.....	153
แนบที่ 6.3 สถานศึกษา.....	154
แนบที่ 6.4 สถานที่ราชการ.....	155
แนบที่ 6.5 สถานที่ท่องเที่ยว.....	156
แนบที่ 6.6 ปริมาณจราจรต่อความจุ ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า.....	157
แนบที่ 6.7 ความเร็วเฉลี่ยของการจราจร	158
แนบที่ 6.8 เส้นทางและปริมาณเดินทางโดยจักรยาน	158
แนบที่ 6.9 ความเหมาะสมของเส้นทาง ในการทำทางจักรยาน(ประชากร)	166
แนบที่ 6.10 ความเหมาะสมของเส้นทาง ในการทำทางจักรยาน(นักท่องเที่ยว)	168
แนบที่ 6.11 ความเหมาะสมของเส้นทางในการทำทางจักรยาน(ประชาชนและนักท่องเที่ยว) ..	170
แนบที่ 6.12 จุดที่พักรถและที่จอดรถจักรยาน.....	186

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.1 แบบจำลองชนิดต่อเนื่อง 4 ชั้นตอน.....	10
ภาพที่ 2.2 Typical bicycle lane cross section	33
ภาพที่ 4.1 พื้นที่ที่ทำการศึกษา	82
ภาพที่ 4.2 การแบ่งพื้นที่ศึกษา (24 โซน)	82
ภาพที่ 5.1 รูปแบบทางจักรยานที่นำเสนอ	132
ภาพที่ 6.1 การแบ่งพื้นที่ศึกษาในเขตเทศบาล.....	152
ภาพที่ 6.2 ตลาดสดในเขตเทศบาล.....	153
ภาพที่ 6.3 สถานศึกษาในเขตเทศบาล.....	154
ภาพที่ 6.4 สถานที่ราชการในเขตเทศบาล.....	155
ภาพที่ 6.5 วัดมงคลบพิตร	156
ภาพที่ 6.6 ถนนอุโมงค์.....	159
ภาพที่ 6.7 ถนนป่าโทน.....	159
ภาพที่ 6.8 ถนนศรีสรรเพชญ.....	160
ภาพที่ 6.9 ถนนนเรศวร.....	160
ภาพที่ 6.10 ถนนปามะพร้าว.....	161
ภาพที่ 6.11 ถนนบางเอียน.....	161
ภาพที่ 6.12 ถนนปามะพร้าว.....	162
ภาพที่ 6.13 ถนนบางเอียน.....	162
ภาพที่ 6.14 เส้นทางจักรยานที่นำเสนอ.....	173
ภาพที่ 6.15 เส้นทางจักรยานที่นำเสนอบนถนนป่าโทน.....	175
ภาพที่ 6.16 เส้นทางจักรยานที่นำเสนอบนถนนโรจนะ.....	176
ภาพที่ 6.17 เส้นทางจักรยานที่นำเสนอบนถนนศรีสรรเพชญ.....	177
ภาพที่ 6.18 เส้นทางจักรยานที่นำเสนอบนถนนชีกุน.....	178
ภาพที่ 6.19 เส้นทางจักรยานที่นำเสนอบนถนนอุโมงค์.....	179
ภาพที่ 6.20 เส้นทางจักรยานที่นำเสนอบนถนนปามะพร้าว.....	180
ภาพที่ 6.21 เส้นทางจักรยานที่นำเสนอบนถนนนเรศวร.....	181
ภาพที่ 6.22 เส้นทางจักรยานที่นำเสนอบนถนนหอรตน์ไชย.....	182
ภาพที่ 6.23 เส้นทางจักรยานที่นำเสนอบนถนนบางเอียน.....	183

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

โดยทั่วไปแล้ว เมืองในยุคที่มียานยนต์(Motorization)ประกอบด้วยส่วนสำคัญที่รวมตัวเป็นโครงสร้างเมืองและรูปร่างของตัวเมือง 2 ส่วน คือการใช้ที่ดินและโครงข่ายการขนส่ง(ถนน) โดยโครงข่ายถนนเป็นตัวประสานการใช้ที่ดินประเภทต่างๆเข้าไว้ด้วยกัน เพื่อทำหน้าที่เป็นเส้นทางสัญจรของมนุษย์ในการเดินทางไปยังที่ต่างๆเพื่อทำกิจกรรมในชีวิตประจำวัน อย่างไรก็ตามเมื่อประชากรเพิ่มมากขึ้น เมืองจึงมีการขยายตัวออกไปและส่งผลให้โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ขยายตัวไปตามด้วย โดยส่วนมากเป็นการขยายตัวของถนนเพื่อรองรับปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น แต่ในขณะเดียวกันก็ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต และลดทางเลือกสำหรับคนที่ไม่สามารถใช้รถยนต์ได้ ได้แก่ ผู้มีรายได้น้อย เด็ก และคนพิการ นอกจากนี้รถยนต์ยังก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ และอุบัติเหตุบนท้องถนนซึ่งเป็นภัยต่อสุขภาพและความปลอดภัยของคนเมือง อีกทั้งในเมืองใหญ่ยังต้องเผชิญปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ และสังคมของผู้สัญจรในเมือง ได้แก่ การเผาผลาญน้ำมัน เชื้อเพลิง และการสึกหรอของเครื่องยนต์ ปัญหามลพิษ สูญเสียเวลาการเดินทาง เป็นต้น

ที่ผ่านมาได้มีแนวคิดเกี่ยวกับเรื่อง “การพัฒนาการขนส่งแบบยั่งยืน” เกิดขึ้น โดยที่การขนส่งนั้นตอบสนองความต้องการของสังคมอย่างเท่าเทียม รักษาทรัพยากรธรรมชาติ และระบบนิเวศวิทยา และรักษาระบบเศรษฐกิจให้คงอยู่ มีการเสนอรูปแบบการเดินทางให้หลากหลายมากขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึง โดยเน้นรูปแบบการเดินทางที่ก่อมลพิษ และผลกระทบต่อสุขภาพน้อยที่สุด และส่งเสริมรูปแบบการขนส่งแบบผสมผสาน และลดปริมาณการใช้รถยนต์

การใช้จักรยานเพื่อเป็นการสัญจร จัดเป็นรูปแบบหนึ่งของการพัฒนาการขนส่งแบบยั่งยืน ซึ่งเป็นทางเลือกใหม่ ในการเดินทางในเมืองที่กำลังมีการตื่นตัวให้ความนิยมในหลายๆเมือง หลายๆประเทศ โดยเฉพาะกลุ่มประเทศที่เป็นประเทศผู้นำทางอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจ เช่น กลุ่มประเทศในยุโรป สหรัฐอเมริกา หรือ ญี่ปุ่น เนื่องจากจักรยานถือเป็นพาหนะเดียวที่สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อย และเป็นการอำนวยความสะดวกสำหรับคนส่วนใหญ่ มีความเหมาะสมสำหรับคนทุกระดับรายได้ และทุกวัตถุประสงค์การเดินทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในระยะที่ไกลเกินกว่าจะเดินทำได้ และไกลเกินกว่าจะใช้รถยนต์ส่วนบุคคล หรือบริการขนส่งสาธารณะหรือพื้นที่ที่บริการขนส่งสาธารณะเข้าไม่ถึง

นอกจากนี้การเดินทางด้วยจักรยานยังมีข้อดีอีกหลายด้าน เมื่อเทียบกับการเดินทางรูปแบบอื่นๆ ทั้งในแง่ผลกระทบต่อสังคมโดยรวม ที่พิจารณาตัวแปรด้าน ความจุต่อพื้นที่ (Capacity/Area) การสร้างมลภาวะทางอากาศและเสียง (Air Pollution and Noise) การส่งผลกระทบต่อความสวยงามของเมือง (Aesthetics) ความเสถียรของระบบ (Less Vulnerability of system) ความยั่งยืนของระบบ (Sustainability of System) งบประมาณโดยรวม (Public Expense) ความรุนแรง ของอุบัติเหตุ (Fewer serious accidents) ประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (Energy Efficiency) พบว่าการจักรยานส่งผลกระทบต่อส่วนร่วมน้อยกว่า (Wright, 1992) แต่ด้วยข้อจำกัดในเรื่องระยะทางการเดินทาง ที่มีความเหมาะสมในระยะ 0.50-6.50 กิโลเมตร (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะวิศวกรรมศาสตร์, 2535: ข) จักรยานจึงเหมาะสำหรับเดินทางในระยะสั้น และเป็นการสัญจรในท้องถิ่น ดังนั้นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมที่จะนำจักรยานมาใช้ควรเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ที่ดินอย่างผสมผสาน และมีสาธารณูปการ ตั้งอยู่ในระยะที่ไม่ไกลจากกันมากนัก ซึ่งเอื้อให้เกิดการเดินทางในระยะสั้น นอกจากนี้จักรยานยังสามารถนำไปผสมผสานกับการเดินทางรูปแบบอื่น ได้แก่ ระบบขนส่งมวลชน ซึ่งจะช่วยให้การขนส่งมีประสิทธิภาพ รวดเร็วขึ้น และก่อมลพิษน้อยลง

เทศบาลนครนครศรีอยุธยาเป็นเมืองขนาดเล็ก มีพื้นที่ประมาณ 14 ตารางกิโลเมตร มีการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน ได้แก่ บริเวณโบราณสถาน ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถานที่ราชการ และสาธารณูปการต่างๆ อาทิเช่น โรงเรียน มหาวิทยาลัย พิพิธภัณฑสถาน ตลาด สวนสาธารณะ ซึ่งตั้งอยู่ในระยะใกล้ เอื้อให้เกิดการเดินทางระยะสั้นภายในพื้นที่ ประกอบกับเทศบาลเมืองนครศรีอยุธยา เป็นชุมชนเมืองซึ่งประกอบด้วยบริเวณโบราณสถานเป็นจำนวนมาก เนื่องจากเป็นที่ตั้งของเมืองหลวงไทยในอดีต อาทิเช่น พระราชวัง วัด อาคารบ้านเรือน ซึ่งมีจำนวนถึง 188 แห่ง ในบริเวณเกาะเมือง จึงควรที่จะลดปริมาณรถยนต์ในพื้นที่ เพื่อลดปัญหามลพิษและการสิ้นเปลืองที่จะสร้างผลกระทบต่อสถานที่สำคัญต่างๆ ในบริเวณตัวเมือง

ด้วยเงื่อนไขต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้น จึงมีความเป็นไปได้ที่จะศึกษาในรูปแบบโครงข่ายทางจักรยานที่เหมาะสม เพื่อเป็นทางเลือกของการสัญจรในท้องถิ่น ซึ่งจะมีส่วนช่วยแก้ปัญหาจราจรติดขัด ลดปัญหามลพิษ และลดการสิ้นเปลืองของยานพาหนะขนาดใหญ่ ที่จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่อนุรักษ์เมือง อันจะส่งผลให้นครศรีอยุธยาเป็นเมืองที่สะดวกและเมืองน่าอยู่

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการ เดินทาง ในพื้นที่ศึกษา
2. เพื่อศึกษาลักษณะการเดินทางทางจักรยานในพื้นที่ศึกษา
3. เพื่อศึกษาระบบคมนาคมขนส่งและโครงข่ายของเส้นทางคมนาคม ที่เกี่ยวข้องกับ จักรยานในพื้นที่ศึกษา
4. เสนอเพื่อเสนอโครงข่ายจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทาง ด้วย จักรยานในพื้นที่ศึกษา

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

1. ขอบเขตพื้นที่ศึกษา : เทศบาลนครนครศรีอยุธยาลักษณะพื้นที่ของเทศบาล เป็นเกาะ มีแม่น้ำล้อมรอบ
 ด้านทิศเหนือ : มีแม่น้ำลพบุรี ซึ่งไหลมาจากตอนเหนือบรรจบแม่น้ำป่าสักทางด้านทิศตะวันออก
 ด้านทิศตะวันออก : มีแม่น้ำป่าสักไหลมาจากตอนเหนือ มาบรรจบแม่น้ำเจ้าพระยาตอนใต้
 ด้านทิศตะวันตก : มีแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งต่อเนื่องจากด้านตะวันตกเฉียงเหนือ
 ด้านทิศใต้ : มีแม่น้ำเจ้าพระยาจากทิศตะวันตกวกสู่ตอนใต้และบรรจบแม่น้ำป่าสัก
 นอกจากพื้นที่ที่กล่าวมาข้างต้น เขตเทศบาลยังครอบคลุมพื้นที่ นอกเกาะทางด้านทิศเหนือ ทิศตะวันตกและทิศใต้บางส่วน เขตพื้นที่เทศบาลเมืองพระนครศรีอยุธยาประกอบด้วย 10 ตำบล โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภทดังนี้

1.1 ตำบลที่อยู่ในเขตเทศบาลทั้งหมดประกอบด้วย ตำบลหอรบไชย ตำบลประตูลี้ ตำบลท่าวาสุกรี ตำบลหัวรอและตำบลกระมัง

1.2 ตำบลที่มีพื้นที่อยู่ในเขตเทศบาลบางส่วน ประกอบด้วย ตำบลบ้านเกาะ ตำบล คลองสระบัว ตำบลหันตรา ตำบลสวนพลู และตำบลเกาะเรียน

2. ขอบเขตเนื้อหา : ศึกษาในเชิงเนื้อหาครอบคลุมประเด็นต่างๆดังนี้

- 2.1 ศึกษาข้อมูล ทางทฤษฎี หลักการ แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางด้วยจักรยาน
- 2.2 การศึกษาลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม
 - การใช้ที่ดิน
 - สภาพทางเศรษฐกิจ
 - ประชากร

2.3 การศึกษาลักษณะการเดินทางของประชากร

- แหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญ
- ลักษณะการเดินทางของประชากร
- ลักษณะการเดินทางของประชากรด้วยจักรยาน

2.4 การศึกษาระบบคมนาคมขนส่งและโครงข่ายของเส้นทางคมนาคม ในพื้นที่ศึกษา

- ระบบถนนในเทศบาลนครนครศรีอยุธยา
- ระบบขนส่งสาธารณะ
- สภาพการจราจรในเทศบาลเมืองนครศรีอยุธยา
- โครงการด้านการคมนาคมขนส่ง

2.5 การศึกษาปัจจัยที่จำเป็นต่อการเสนอโครงข่ายทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางด้วยจักรยาน

1.4 วิธีการศึกษา

1. ศึกษาค้นคว้าข้อมูลเอกสารจากห้องสมุด และหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง
2. ศึกษาและสำรวจข้อมูลภาคสนามโดยการสังเกตการใช้แบบสอบถาม และการสัมภาษณ์
3. การวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้อง
4. เสนอเส้นทางจักรยาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน และมาตรการสนับสนุนการใช้จักรยาน
5. สรุปผลการศึกษาและเสนอข้อเสนอแนะสำหรับการเดินทางด้วยจักรยาน ในพื้นที่ศึกษา

1.5 แหล่งที่มาข้อมูล

- 1 ข้อมูลสถิติ เอกสารจากหน่วยงานราชการ เอกชนและสถาบันต่างๆอาทิเช่น
 - เทศบาลนครนครศรีอยุธยา
 - โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดพระนครศรีอยุธยา
 - สำนักงานขนส่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยา
 - กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
 - สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี
- 2 แผนที่จาก โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

3 ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม แบบสอบถามและการสัมภาษณ์

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1 ทราบรูปแบบการเดินทางของประชากรในพื้นที่ศึกษา และความสัมพันธ์ของลักษณะทางกายภาพ การตั้งถิ่นฐาน การใช้ที่ดิน รวมทั้งลักษณะทางเศรษฐกิจ และสังคมกับรูปแบบการเดินทาง ของประชาชนในพื้นที่ศึกษา

2 หน่วยงานราชการต่างๆสามารถนำผลที่ได้จากการศึกษา ไปใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานในเมืองนครศรีอยุธยา อันจะเป็นการลดปัญหาการจราจร ปัญหาที่จอดรถ ปัญหาอุบัติเหตุ และปัญหามลพิษในเมือง

3 เป็นการเผยแพร่ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการนำจักรยานมาใช้ ในเมืองให้แก่หน่วยงานต่างๆ และประชาชนที่สนใจทั่วไป



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ทฤษฎีและแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาครั้งนี้มี 3 แนวคิดที่สำคัญคือ แนวคิดเกี่ยวกับคมนาคมขนส่ง แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทางและแนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งยั่งยืน (Sustainable Transportation) โดยแนวคิดสุดท้ายเป็นแนวคิดที่เกิดขึ้นภายหลังในช่วง 2-3 ทศวรรษที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการเดินทางโดยจักรยานมีลักษณะเฉพาะแตกต่างกับการเดินทางด้วยวิธีการอื่น จึงจำเป็นต้องศึกษาถึงลักษณะและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ การวางแผนการเดินทางด้วยรถจักรยานและประสบการณ์การวางแผนจักรยานในประเทศต่างๆ รวมทั้งงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการคมนาคม

2.1.1 หลักพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง Sir Geoffrey Crowther (1964)

1. การขนส่งเป็นตัวเชื่อมกิจการต่างๆ ของมนุษย์ ได้แก่
 - ก. การขนส่งวัตถุดิบ อาหาร
 - ข. การขนส่งผู้โดยสาร
 - ค. รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อธุรกิจส่วนตัว
 - ง. การบริหารเคลื่อนที่ต่างๆ
2. ความแตกต่างในการเลือกใช้ยานพาหนะเป็นไปเพื่อจุดหมายต่างกัน
3. การจราจรจากบ้านไปทำงานเป็นการจราจรหลัก และส่งผลให้เกิดจราจรติดขัด

ในช่วงโมงเร่งด่วน

4. ศูนย์กลางเมืองเป็นแม่เหล็กใหญ่ที่ดึงดูดให้มีปริมาณการสัญจรในเมืองมากขึ้น

2.1.2 ระบบการขนส่งภายในเมือง

ระบบการขนส่งภายในเมืองมีหลายรูปแบบ แต่ละรูปแบบมีระบบโครงข่ายของตัวเองซึ่งประกอบด้วยเส้นทาง สถานีต้นทางและปลายทาง บางระบบอาจให้บริการเพียงบางส่วนของเมือง บางระบบให้บริการทั้งเมือง ระบบการขนส่งอย่างหนึ่งอาจช่วยเสริมอีกระบบหนึ่งหรือ

ทั้งสองระบบอาจแข่งขันกัน โดยทั่วไปในเมืองต่างๆ จะจัดระบบขนส่งให้เสริมซึ่งกันและกัน รูปแบบของการขนส่งมีดังนี้ (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร, 2517: 143)

1. การขนส่งแบบเดี่ยว ได้แก่ รถยนต์ และพาหนะส่วนตัวอื่นๆ เช่น รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่
2. การขนส่งแบบกลุ่ม ได้แก่ รถประจำทาง รถไฟ

2.1.3 แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งกับการใช้ที่ดิน

(Needham, 1977: 132) กล่าวถึงความสัมพันธ์ระบบการขนส่ง การจราจรและการใช้ที่ดิน ระบบขนส่งและการจราจรเป็นผลมาจากการใช้ที่ดิน กล่าวคือ การใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงลักษณะการเดินทางของประชาชน จุดต้นทางและปลายทางรวมทั้งชนิดของพาหนะที่ใช้ ในทางกลับกัน ถ้าระบบการขนส่งเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจะเปลี่ยนแปลงด้วย ดังนั้นเราจึงสามารถคาดการณ์การเดินทางของประชาชนจากการใช้ที่ดินหรือคาดการณ์การใช้ที่ดิน จากระบบการคมนาคมขนส่งได้

2.1.4 ระบบถนนและการจราจรของเมือง

Kennedy (1965) ได้แบ่งประเภทของส่งออกเป็น ระบบทางหลวง การขนส่งมวลชน สถานีเปลี่ยนการขนส่ง ในที่นี้จะกล่าวถึงระบบทางหลวง ซึ่งแบ่งออกเป็นประเภทต่างๆ ต่อไปนี้

1. ทางด่วน (expressway) คือ ถนนที่มีหน้าที่รับการเคลื่อนไหวกการจราจรเพียงอย่างเดียว มีหน้าที่ให้บริการต่อที่ดินที่อยู่สองข้างเพียงเล็กน้อยหรือไม่ให้เลย โดยมีกฎหมายควบคุมทางเข้าออก แบ่งออกเป็นประเภทต่างๆ ต่อไปนี้

ก. freeway คือ ทางด่วนที่มีการควบคุมทางเข้าออกเต็มที่ และแบ่งแยกการจราจรที่มีข้อขัดแย้งออกจากกัน

ข. parkway คือ ทางด่วนที่ตัดผ่านสวนสาธารณะ

ค. expressway คือ ถนนที่ทางหลวงแบ่งช่องทางสวน (divided highways) โดยมีทางแยกยกระดับถนนที่ตัดผ่าน และทางแยกที่เหลือจะควบคุมด้วยป้ายหยุดหรือสัญญาณ

2. ถนนสายหลัก (major arterial) คือ ถนนที่นำการจราจรต่อจาก expressway ใช้เป็นถนนเชื่อมโยงระหว่างชุมชน และให้บริการต่อที่ดินที่อยู่สองข้างทางได้โดยเจ้าของที่ดินสามารถเชื่อมทางเข้าออกติดถนนประเภทนี้ แต่อาจจะมีการควบคุมหรือห้ามจอดรถหรือส่งสินค้า เพื่อความคล่องตัวของจราจร

3. ถนนสายรอง (collector street) คือ ถนนที่ให้บริการการจราจรภายในท้องถิ่น และมีหน้าที่เชื่อมโยงกับถนนสายหลัก อาจจะมีกฎหมายควบคุมการจราจรเพื่อประโยชน์ของการจราจรบนถนนนี้เท่านั้น

4. ถนนภายในท้องถิ่น (local street) คือ ถนนที่เป็นทางเข้าออกสู่แปลงที่ดินที่อยู่ติดกับถนนเท่านั้น สามารถแบ่งประเภทต่างๆ ตามการใช้ที่ดิน เช่น ถนนในย่านพักอาศัย ถนนในย่านอุตสาหกรรม ถนนในย่านธุรกิจ เป็นต้น

2.1.5 ลักษณะของรูปแบบการเดินทางในเมือง

Spreiregen (1965) ได้สรุปลักษณะของรูปแบบการเดินทางแบบต่างๆ ในเมือง ดังนี้ คือ

1. การเดิน ความเร็วเฉลี่ย 2 1/2 ไมล์/ชั่วโมง เหมาะสำหรับระยะทาง 1/4 - 12 ไมล์ เหมาะกับพื้นที่หนาแน่นต่ำ หนาแน่นปานกลาง และพื้นที่ที่มีกิจกรรมมาก

2. รถยนต์ ความเร็วเฉลี่ย 15-17 ไมล์/ชั่วโมง เป็นการเดินทางที่ดีที่สุดในพื้นที่หนาแน่นต่ำและหนาแน่นปานกลาง และเดินทางไปยังสถานที่เฉพาะ

3. รถประจำทางในท้องถิ่น ความเร็วเฉลี่ย 15-30 ไมล์/ชั่วโมง เหมาะสำหรับพื้นที่หนาแน่นปานกลาง หนาแน่นสูงถ้าเป็นการเดินทางระยะสั้น หรือเวลาการเดินทางไม่เกินครึ่งชั่วโมง

4. รถประจำทางด่วน ความเร็วเฉลี่ย 40-60 ไมล์/ชั่วโมง เหมาะสำหรับการเดินทางระยะกลางและระยะไกลในพื้นที่หนาแน่นสูง และเหมาะสำหรับทางจากพื้นที่หนาแน่นปานกลาง-ต่ำไปยังตัวเมือง

5. รถไฟด่วน ความเร็วเฉลี่ย 40-70 ไมล์/ชั่วโมง เหมาะสำหรับการเดินทางระหว่างพื้นที่หนาแน่นปานกลางหรือหนาแน่นสูงสองพื้นที่ และการเดินทางระยะสั้นที่หนาแน่นสูง

หรือการเดินทางระยะยาวจากพื้นที่หนาแน่นต่ำ-ปานกลางไปยังตัวเมือง หรือที่ที่มีการกระจุกตัวของคนในเวลาเดียวกันหรือสถานที่เดียวกัน

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการเดินทาง

2.2.1 การเดินทางในเมือง

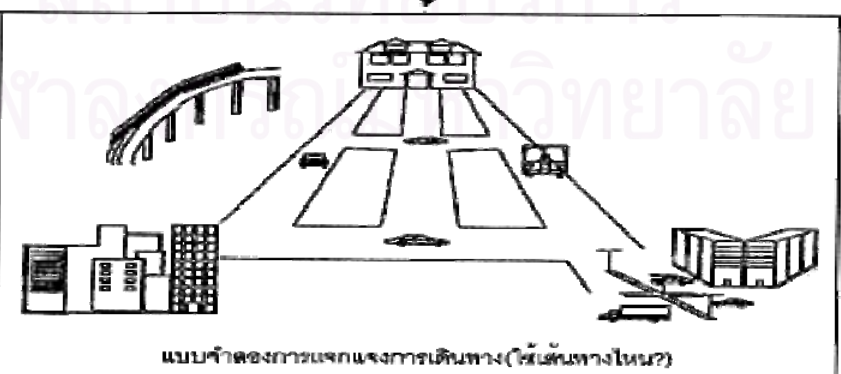
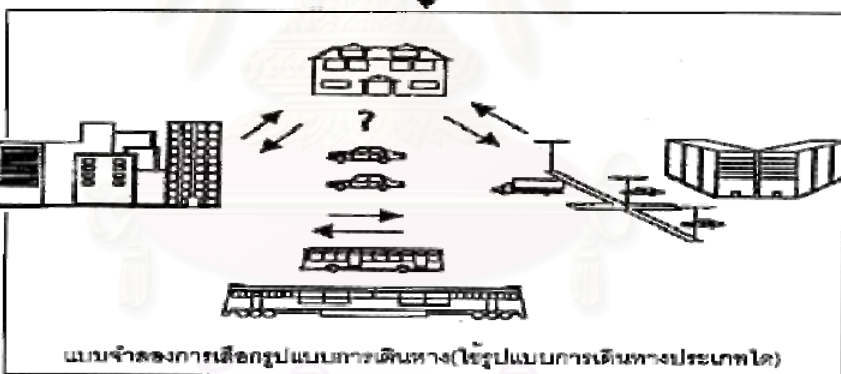
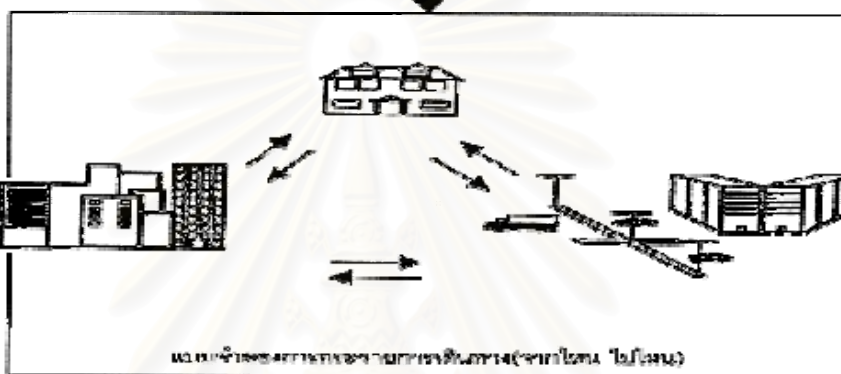
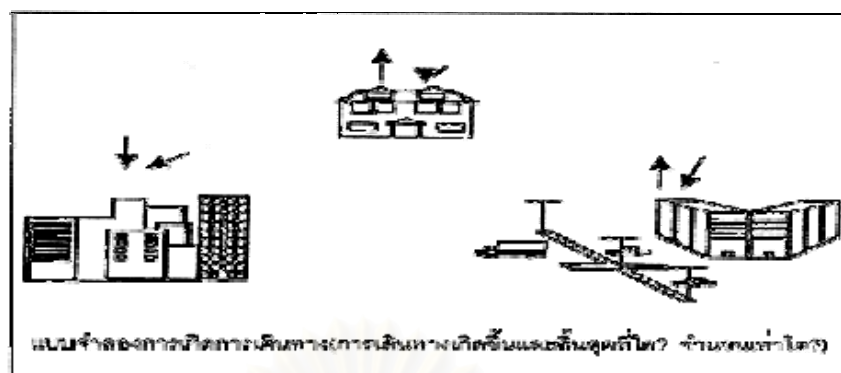
เมื่อพิจารณาจากจุดเริ่มต้นและจุดปลายทาง การเดินทางในเมืองแบ่งเป็น 4 รูปแบบ John Ratcliffe (1974) คือ

1. การเดินทางผ่านเมืองที่ทั้งจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางอยู่นอกเมือง
2. การเดินทางมายังเมือง โดยมีจุดเริ่มต้นอยู่นอกเมืองและจุดปลายทางอยู่ในเมือง
3. การเดินทางออกนอกเมือง โดยมีจุดเริ่มต้นอยู่ในเมืองและจุดปลายทางอยู่นอกเมือง
4. การเดินทางภายในเมือง โดยมีทั้งจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางอยู่ภายในเมือง

2.2.2 แบบจำลองด้านการจราจรชนิดต่อเนื่อง 4 ขั้นตอน

(Sequential 4step Model) ประกอบด้วย

1. แบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Generation Model) แบบจำลองนี้จะทำให้ทราบปริมาณการเดินทาง ทั้งหมดในพื้นที่ย่อย ด้วย Regression Model.
2. แบบจำลองการกระจายการเดินทาง (Trip Distribution Model) เป็นแบบจำลองที่ใช้วิเคราะห์ปริมาณการ เดินทางระหว่างพื้นที่ย่อย วิธีที่แพร่หลายที่ใช้คือ Gravity Model ซึ่งมีหลักการคือ การเกิดการเดินทางที่เกิดขึ้นจาก พื้นที่ย่อยหนึ่งจะถูกดูดไปยังพื้นที่ย่อยอื่นๆ ตามความดึงดูดและปริมาณการเดินทาง
3. แบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง (Model Split Model) จะวิเคราะห์รูปแบบการเลือกประเภทของการ ขนส่งในการเดินทาง ซึ่งประกอบด้วย รถยนต์ส่วนบุคคล และรถขนส่งสาธารณะในรูปแบบของความสัมพันธ์ทางคณิตศาสตร์ โดยใช้พื้นฐานความสัมพันธ์ระหว่าง เวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
4. แบบจำลองการแจกแจงเส้นทาง (Trip Assignment Model) แบบจำลองนี้จะทำหน้าที่แจกแจงปริมาณการเดินทางทั้งหมดที่เกิดขึ้นแต่ละประเภทของการขนส่งจากพื้นที่ย่อย ไปบนระบบโครงข่ายถนนที่มีอยู่



ภาพที่ 2.1 : แบบจำลองด้านการจราจรชนิดต่อเนื่อง 4 ขั้นตอน

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งยั่งยืน (Sustainable Transportation)

คำว่า "ยั่งยืน" มีนัยทางด้านสิ่งแวดล้อมซึ่งแสดงถึงการพัฒนาที่ไม่เพียงแต่สนองความต้องการและปรับปรุงคุณภาพชีวิตของคนในรุ่นนี้ แต่ยังรวมถึงคนในรุ่นต่อไปด้วย และยังสามารถรักษาทรัพยากรธรรมชาติและระบบนิเวศวิทยาในขณะเดียวกัน

ดังนั้นการขนส่งยั่งยืน หมายถึง การพัฒนาการขนส่งที่หลีกเลี่ยงการทำลายสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศในระยะยาว และส่งผลกระทบต่อสุขภาพของมนุษย์ให้น้อยที่สุด โดยแนวทางการพัฒนาการขนส่งยั่งยืนมีเกณฑ์ที่ต้องคำนึงถึง 4 ข้อ คือ การเข้าถึง คนและชุมชน สิ่งแวดล้อม และระบบเศรษฐกิจ และมีกลยุทธ์ในการพัฒนาไปสู่การขนส่งยั่งยืน Draft Canadian Government Sustainable Transportation Principles (1996) ดังนี้

1. การเข้าถึง เช่น การสร้างทางเลือกที่หลากหลายในการเข้าถึง การจัดการอุปสงค์ได้แก่ การลดความต้องการเดินทางโดยการเปลี่ยนรูปแบบเมือง
2. คนและชุมชน มีหลายวิธีได้แก่ การเน้นการกระจุกตัวของเมือง ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสม จัดให้มีการเดินเท้าและทางจักรยานเพื่อเป็นทางเลือกแทนการใช้รถยนต์ ส่งเสริมระบบการขนส่งสาธารณะในเมือง ส่งเสริมให้ทั้งภาครัฐและเอกชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมการวางแผนการขนส่งและเป็นกระบวนการที่เปิดสู่สาธารณะมากขึ้น และรวมการตัดสินใจการขนส่งเข้ากับการตัดสินใจเกี่ยวกับการใช้ที่ดิน การพลังงาน สาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การลดปริมาณของเสียที่ปล่อยสู่สภาพแวดล้อม อันเนื่องมาจากการขนส่งให้น้อยที่สุด การใช้ที่ดินให้เน้น รูปแบบเมืองแบบกะทัดรัดเพื่อลดการทำลายถิ่นอาศัยและการสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่นันทนาการรอบๆ เมือง จัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและส่งเสริมการใช้พลังงานรูปอื่นๆ หรือพลังงานที่ทดแทนได้
4. การรักษาระบบเศรษฐกิจ การคิดต้นทุนในการขนส่งควรสะท้อนให้เห็นถึงต้นทุนทางสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม และทุกคนควรมีส่วนร่วมในค่าใช้จ่ายอย่างเท่าเทียมกัน ส่งเสริมการทำวิจัยและการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อปรับปรุงการเข้าถึงและคุ้มครองสภาพแวดล้อม

2.4 การเดินทางด้วยรถจักรยาน

2.4.1 สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานและการเดินทางด้วยจักรยาน

สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน (Bicycle Facilities) หมายถึง การปรับปรุงหรือจัดหาโดยหน่วยงานของรัฐเพื่อสนับสนุนการเดินทางด้วยจักรยาน ซึ่งรวมถึงการหาที่จอดรถจักรยานและทำแผนที่เส้นทางจักรยาน The American Association of State Highway and Transportation Officials (1991) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานที่สำคัญคือ ทางจักรยานที่จอดรถจักรยานโดยทางจักรยานแบ่งออกเป็น 3 ประเภทดังนี้

1. Class I Bikeway หรือ (Bicycle path) คือ ทางจักรยานที่แยกออกจากการจราจรของยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์โดยมีพื้นที่โล่งว่างหรือสิ่งกีดขวางกั้นอยู่ อาจเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงหรือถนนสายธรรมดา (Bike path) นี้เป็นได้ทั้งเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับนันทนาการหรือการเดินทางที่มีวัตถุประสงค์อื่น รูปแบบที่นิยมที่สุดคือ พื้นที่โล่งว่าง สองข้างแม่น้ำลำคลอง ทางรถไฟที่ไม่ใช้แล้ว ภายในมหาวิทยาลัยหรือในสวนสาธารณะหรือในพื้นที่พัฒนาใหม่ ข้อดีของ Bike path อีกประการหนึ่งคือสามารถจัดบนเส้นทางที่ไม่อยู่ในระบบถนน

2. Class II Bikeway หรือ (Bicycle lane) คือ ส่วนของถนนหรือทางเดินเท้าที่แยกออกจากการจราจรของรถยนต์และคนเดินเท้าโดยมีเครื่องกั้นหรือโดยการทาสีตีเส้น ติดสัญญาณ หรือทำเครื่องหมายเพื่อใช้เป็นทางจักรยานโดยเฉพาะ จุดประสงค์หลักของ (Bike lane) คือ เพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้เหมาะสมกับนักขี่ สามารถคาดการณ์การเคลื่อนที่ของผู้ขี่จักรยานและคนขับรถยนต์ได้ และช่วยเพิ่มความปลอดภัยทางกายภาพและเพิ่มความคุ้มครองให้กับคนขี่จักรยานบนถนนที่มีรถมาก

3. Class III bikeways หรือ (Bicycle route) คือ ส่วนหนึ่งของระบบทางจักรยานที่กฎหมายกำหนดโดยทำเครื่องหมายเพื่อให้ข้อมูลหรือบอกทิศทาง อาจมีหรือไม่มีหมายเลขเส้นทางจักรยานกำกับเป็นการใช้ทางจักรยานร่วมกับการจราจรประเภทอื่นๆ ได้แก่ รถยนต์หรือคนเดินเท้า ถึงแม้ว่าทางจักรยานประเภทนี้จะมีราคาถูกที่สุด แต่ก็จะมีความปลอดภัยน้อยที่สุดสำหรับรถยนต์ คนขี่จักรยานและคนเดินเท้า

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

1. ตู้เก็บจักรยาน (Bike lockers) มีลักษณะเป็นตู้เก็บจักรยานและมีตัวล็อก ป้องกันสภาพอากาศและการรังควานอุปกรณ์ต่างๆ เช่น ไฟยาง ที่สูบลม ขวดน้ำ ตะกร้า สามารถจัดให้เข้าเป็นรายเดือน ตู้เก็บจักรยานนี้เหมาะสำหรับการจอดเป็นเวลานาน แต่มีราคาแพง

2. ราวจักรยานที่มั่นคงและแข็งแรง (High security racks) มีแท่งเหล็กที่ยึดกับโครงรถและล้อรถอาจจะหนึ่งหรือสองล้อ ป้องกันการขโมยล้อได้ แต่ไม่สามารถป้องกันอุปกรณ์อื่นๆ ได้ ที่จอดประเภทนี้เหมาะสำหรับการจอดเป็นเวลานาน แต่มีราคาต่ำกว่าแบบแรก

3. ราวกับจักรยานแบบธรรมดา (Conventional racks) เป็นไม้หรือเหล็กและมีจุดล็อก 1 จุด เข้ากับจักรยาน ใช้สะดวก ประหยัดเนื้อที่ มีราคาไม่สูง แต่เสี่ยงต่อการถูกขโมยอุปกรณ์ต่างๆ

ในการวางแผนเพื่อจัดหาหรือปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน นอกจากจะต้องพิจารณาถึงสภาพภูมิประเทศ ปริมาณการใช้จักรยาน การดูแลรักษา งบประมาณ กฎหมายท้องถิ่นแล้ว นักวางแผนควรคำนึงถึงความแตกต่างระหว่างความสามารถ วัตถุประสงค์ของผู้ใช้จักรยาน และปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อการใช้จักรยานด้วย ซึ่งการเดินทางของจักรยานโดยส่วนใหญ่แล้วจะมีหลายวัตถุประสงค์รวมกันและนักขี่จักรยานมีหลายกลุ่ม

วัตถุประสงค์การเดินทางด้วยรถจักรยานโดยปกติสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท หลัก The American Association of State Highway and Transportation Officials (1991) คือ

1. การเดินทางเพื่อประโยชน์ใช้สอย (Utilitarian trip) ได้แก่ การเดินทางไปทำงาน ไปซื้อของเป็น การเดินทางเพื่อให้ถึงจุดหมายที่ต้องการโดยเร็วและถูกรบกวนน้อยที่สุด

2. การเดินทางเพื่อนันทนาการ (Recreational trip) เป็นการขี่จักรยานเพื่อความเพลิดเพลิน จุดหมายปลายทางมีความสำคัญรองลงไป

ส่วนผู้ใช้จักรยานมีลักษณะแตกต่างกัน ทั้งในด้านความสามารถ จุดประสงค์ สภาพแวดล้อมและระยะทางในการขี่ แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม Sorton (1978) ดังนี้

1. ส่วนกลุ่มผู้ใช้ ที่มีทักษะสูง มีความรู้และประสบการณ์ เป็นกลุ่มที่จริงจังและเต็มใจที่จะขึ้นบนถนนที่มีสภาพการจราจรหลากหลาย ส่วนใหญ่เป็นผู้ใช้จักรยานเดินทางไปทำงาน คิดว่าจักรยานเป็นพาหนะประเภทหนึ่ง ชอบขึ้นบนถนนสายหลักที่มีการจราจรหนาแน่นมากกว่าที่จะใช้เส้นทางอื่น เนื่องจากถนนสายหลักที่เป็นเส้นทางที่ดีที่สุดและสั้นที่สุดใน การไปถึงจุดหมาย และมีสภาพพื้นผิวถนนดีกว่าถนนสายที่มีการจราจรน้อย แต่ต้องเผชิญกับปัญหาที่ทางแยกซึ่งจะต้องชะลอความเร็วลง กลุ่มนี้จะเป็นกลุ่มที่เรียกร้องสิทธิของนักขี่จักรยานบนถนนและจะเป็นผู้วิจารณ์การวางแผนสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานที่ดี

2. ผู้ใหญ่ อายุ 16-60 ปี นักขี่ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มนี้ ส่วนใหญ่ขี่เพื่อนันทนาการ และขี่ระยะทางเฉลี่ยประมาณ 2 ไมล์ ชอบขึ้นบนถนนที่มีการจราจรไม่หนาแน่น ซึ่งทำให้ผ่อนคลายในการขี่แม้ว่าจะต้องขี่ไกลขึ้นและใช้เวลามากขึ้น กลุ่มนี้ภายหลังอาจจะหันมานิยมการขี่เพื่อวัตถุประสงค์อื่นๆ เช่น ขี่ไปทำงาน

3. กลุ่มเด็กๆ ได้แก่ เด็กอายุ 7-16 ปี เป็นกลุ่ม ที่มีอายุไม่ถึงเกณฑ์ที่จะได้รับใบขับขี่รถยนต์ ขี่ไปโรงเรียนหรือนันทนาการ เป็นกลุ่มที่ไม่มีส่วนร่วมในการวางแผนทางจักรยาน แต่ผู้ปกครองจะเข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจแทน

โดยปกติแล้วสำหรับผู้ใช้จักรยาน ค่าใช้จ่าย ความสะดวก และเวลาซึ่งสัมพันธ์กับระยะทางเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง แต่สำหรับการเดินทางไปทำงานจะพิจารณาที่ค่าใช้จ่ายเป็นปัจจัยแรกและความสะดวกเป็นปัจจัยรอง ในส่วนของเส้นทางที่เลือกใช้จะขึ้นอยู่กับเวลาในการเดินทางและความสะดวก ในทางตรงกันข้ามสำหรับผู้ที่ไม่ได้ขี่จักรยานไปทำงานจะให้ความสำคัญกับความสะดวก เวลาที่ใช้และค่าใช้จ่าย ตามลำดับ

ASCE (1980) การเดินทางโดยจักรยานเป็นวิธีการเดินทางรูปแบบหนึ่งที่มีทั้งข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบการเดินทางรูปแบบอื่นๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมและองค์ประกอบอื่นๆ

(Lui Dacheng, 1989: 5-6) ได้ทำการศึกษาการขี่จักรยานในประเทศจีน และสรุปถึงข้อดีและข้อเสียของการขี่จักรยาน ดังนี้

ข้อดีของการเดินทางด้วยจักรยาน ได้แก่

- การที่จักรยานมีน้ำหนักเบา มีความยืดหยุ่นในการเดินทาง สามารถวางแผนการเดินทางล่วงหน้าและสามารถจอดใกล้กับปลายทาง จะช่วยให้ผู้เดินทางเดินทางจากบ้านถึงจุดหมายปลายทางได้ตามความต้องการ

- การเดินทางโดยจักรยานทำได้ง่ายและเร็วกว่ารถประจำทางในระยะทางที่จำกัด การใช้จักรยานเดินทางในระยะ 5 กิโลเมตรจะช่วยผู้ที่ขี่และสภาพแวดล้อมเมือง มีคนจำนวนมากที่ใช้จักรยานในการขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่หรือมีน้ำหนักเกินกว่าจะถือด้วยมือ

- จักรยานเป็นการเดินทางส่วนบุคคลที่ใช้พื้นที่ถนนน้อยกว่ายานพาหนะ ชนิดอื่นและด้วยน้ำหนักที่เบา จักรยานจึงทำให้ถนนเสียหายเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ดังนั้นการเดินทางด้วยจักรยานไม่ได้ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาถนนมากเท่ากับพาหนะแบบมีเครื่องยนต์

ในขณะเดียวกัน จักรยานมีข้อเสียดังนี้คือ

- เมื่อขี่จักรยานเป็นกลุ่มใหญ่ๆ จะใช้พื้นที่ผิวจราจรจากรถมากกว่ารถประจำทางและเมื่อเปรียบเทียบกับรถประจำทางที่สามารถจุผู้โดยสารได้ 150 คนในชั่วโมงเร่งด่วนด้วยความเร็วเฉลี่ย 15 กิโลเมตร/ชั่วโมง จักรยาน 150 คันจุผู้โดยสารจำนวนเท่ากันแต่ใช้พื้นที่ถนนมากกว่า 9 เท่าในช่วงเวลาเดียวกันและใช้พื้นที่จอดรถมากกว่ารถประจำทางถึง 3 เท่า ซึ่งการใช้จักรยานจำนวนมากนี้ก่อให้เกิดการจราจรติดขัดในชั่วโมงเร่งด่วนในหลายๆ เมือง

- ความมีเสถียรภาพในการทรงตัวต่ำของจักรยาน โดยเฉพาะในช่วงจังหวะเบรคเลี้ยว หรือเปลี่ยนความเร็วจะทำให้ความปลอดภัยในการเดินทางลดลง

- ประสิทธิภาพของจักรยานมีจำกัด เนื่องจากปัจจัยหลายๆ อย่าง ได้แก่ ระยะเวลาสภาพภูมิประเทศ ภูมิอากาศ อายุและเพศของผู้ขี่ โดยทั่วไปแล้ว จักรยานเหมาะสำหรับคนที่มีอายุระหว่าง 21-40 ปี และผู้ชายจะใช้จักรยานมากกว่าผู้หญิง

สำหรับอุบัติเหตุจักรยานนั้นแม้ว่าจะไม่รุนแรงเท่ากับยานพาหนะชนิดอื่นก็ตาม แต่หากไม่ระมัดระวัง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอาจทำความเสียหายให้แก่ร่างกายและทรัพย์สินได้ โดยอุบัติเหตุจักรยานมีองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการคือ ตัวผู้ใช้รถจักรยาน เส้นทางที่ใช้เดินทางและเวลาที่ขี่รถจักรยาน เช่น ผู้ใช้รถจักรยาน เส้นทางที่ใช้เดินทางและเวลาที่ขี่รถจักรยาน เช่น ผู้ใช้รถ

จักรยาน เช่น ผู้ใช้รถยังไม่ชำนาญ อุบัติเหตุมักเกิดบนเส้นทางที่มีการจราจรคับคั่งและเกิดในเวลาพลบค่ำหรือเวลากลางคืน (พิพัฒน์ ชูรวเวช, 2522: 4 อ้างถึงใน บุญนาค ตีวกุล, 2527:10-10)

การส่งเสริมให้มีการใช้จักรยานมากขึ้นไม่เพียงแต่ทำได้โดยการจัดหาหรือปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานเพิ่มขึ้น แต่ยังสามารถทำได้โดยการวางแผนการใช้ที่ดิน โดยสนับสนุนการใช้ที่ดินแบบผสม (Mixed land use) ไม่ว่าจะเป็นชุมชนในชนบทหรือในเมือง หากมีการวางแผนการใช้ที่ดินแบบเอกลักษณะประสมค์ โดยให้บริเวณหนึ่งๆ มีทั้งที่พักอาศัย ย่านพาณิชยกรรมและย่านอุตสาหกรรมและบริการต่างๆ อาทิ ร้านค้า โรงพยาบาล ธนาคาร ฯลฯ ตั้งอยู่ในระยะทางที่สามารถเดินหรือใช้รถจักรยานได้อย่างสะดวก ซึ่งการวางผังเมืองในลักษณะนี้พบมากในประเทศจีน จึงมีผู้ใช้จักรยานในการเดินทาง และอีกตัวอย่างหนึ่งคือ เมืองใหม่ทุกเมืองในประเทศอังกฤษที่ได้รับการวางผังให้ผู้คนในเมืองสามารถเดินทางต่อกันได้สะดวก โดยรวมกลุ่มอาคารที่ผู้คนต้องไปใช้บริการไว้ด้วยกัน ได้แก่ โรงเรียน สนามเด็กเล่น โบสถ์ สวนสาธารณะ เช่น เมืองสตีเวนนิจ-(ถนนอมวล ณ ป้อมเพชร, 2520:96-99 อ้างถึงใน บุญนาค ตีวกุล, 2527 : 13)

2.4.2 การวางแผนการเดินทางด้วยจักรยาน

การวางแผนการเดินทางจักรยานไม่ใช่เป็นเพียงการวางแผนเส้นทางจักรยาน แต่เป็นการตัดสินใจที่จะสร้าง หารที่ตั้งและจัดหาทุนสำหรับก่อสร้างทางจักรยาน ที่จอดรถจักรยาน และ Bicycle transit route ASCE (1980) รวมทั้งมีการวิเคราะห์ทางเลือกเพื่อให้การเดินทางโดยจักรยานมีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ และดำเนินการร่วมกับการวางแผนการขนส่งประเภทอื่นๆ

(Hamill และ Wise ,1974:3-5 อ้างถึงใน Rao, 1980:15-17) มองว่า การวางแผนระบบทางจักรยานเป็นกระบวนการของทางเลือกของการปฏิบัติการและการตัดสินใจที่สัมพันธ์และต่อเนื่องกันเพื่อให้ได้มาซึ่งระบบทางจักรยานที่ประหยัดและปลอดภัยสำหรับชุมชนใดๆ ก็ตาม ซึ่งกระบวนการวางแผนทางจักรยานมีองค์ประกอบพื้นฐาน 3 อย่าง ได้แก่

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

ในขณะที่กระบวนการวางแผนของ Balshone, Deering and McCarl (1975) ประกอบด้วย "หน่วยจักรยาน" ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะเฉพาะในชุมชนหนึ่ง ๆ ที่มีความต้องการการเดินทาง อาจเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินพาณิชยกรรม การศึกษา นันทนาการและอุตสาหกรรม และคนที่ทำงานและอาศัยในหน่วยนั้นจะเป็นกลุ่มที่มีลักษณะเช่นกัน Balshone เห็นว่าถ้าการวางแผนทางจักรยานต้องตอบสนองต่อความต้องการและความจำเป็นของนักขี่จักรยานแล้ว ควรจะเริ่มต้นที่ระดับหน่วยจักรยาน โดยประสบการณ์ที่ผ่านมาแสดงให้เห็นว่าการวางแผนจักรยานที่เริ่มต้นจากระดับเมืองและการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานที่กระทำโดยเจ้าหน้าที่รัฐแทนที่จะเป็นระดับหน่วยเล็กๆ นั้นต้องเผชิญกับปัญหาในการจัดหาทุน

แต่สำหรับ (Oppenlander และ Corazzini ,1976 อ้างถึงใน Rao, 1980 : 19) ได้แบ่งการวางแผนทางจักรยานออกเป็น 5 ขั้นตอนคือ

1. การเตรียมการศึกษา (Organization)
2. การออกแบบการศึกษา (Study design)
3. การเก็บข้อมูล (Data collection)
4. การพัฒนาระบบ (System development)
5. การออกแบบเส้นทาง (Route design)

โดยที่อุปกรณ์การเดินทางจะพัฒนาจากขั้นตอนการเตรียมการศึกษาและการเก็บข้อมูลและการพัฒนาระบบทางจักรยานที่เป็นไปได้เป็นผลมาจากการพัฒนาระบบและการออกแบบเส้นทางตามลำดับ

ส่วน (Desimone ,1973: 610) เสนอแนะว่า เราจำเป็นต้องทำตามขั้นตอนของการวางแผนการคมนาคมขนส่งเพื่อที่จะกำหนดขอบเขตของการพัฒนาและการลงทุนสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานที่เหมาะสม ถ้าไม่มีการวางแผนที่เพียงพอแล้ว การนำแผนไปปฏิบัติอาจล้มเหลวได้ โดยกระบวนการแผนประกอบด้วยขั้นตอนต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. เก็บข้อมูลสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานและการใช้จักรยานที่มีอยู่ ซึ่งรวมถึงลักษณะการเดินทาง ลักษณะผู้ใช้ การใช้ประโยชน์ที่ดิน และสิ่งอำนวยความสะดวกที่มี

2. คาดการณ์เส้นทางและอุปสงค์การเดินทาง
3. กำหนดเป้าหมายและวัตถุประสงค์
4. พัฒนาข้อเสนอแนะและทางเลือกสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ
5. ประเมินผลข้อเสนอต่างๆ ตามเป้าหมายที่วางไว้
6. จัดทำแผนแม่บทสำหรับทางจักรยาน

นอกจากนี้ Desimone ยังเสนอว่าหน่วยงานวางแผนระดับเทศบาลหรือระดับภูมิภาคจะเป็นผู้ประสานงานได้ดีที่สุดในการจัดทำแผน ในส่วนของการเก็บข้อมูลนั้นจะต้องเก็บข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะผู้ใช้และการเดินทาง การใช้ประโยชน์ที่ดิน สิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ และสถิติอุบัติเหตุข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะผู้ใช้และการเดินทางได้มาจากการสำรวจจุดเริ่มต้น/จุดปลายทางสังคมของผู้ใช้จักรยานและข้อมูลเกี่ยวกับจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดการเดินทาง ระยะทาง วัตถุประสงค์และรูปแบบการเดินทาง ส่วนข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและการคาดการณ์จะทำให้ทราบถึงรูปแบบการเดินทางในอนาคตโดยสอดคล้องกับพื้นที่ที่จะพัฒนาทางจักรยาน

หลังจากการวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆ แล้ว ขั้นตอนต่อไปคือการคาดการณ์การเดินทาง ถ้าผลการวิเคราะห์ในขั้นแรกชี้ให้เห็นว่ามีความต้องการทางจักรยานจึงดำเนินการขั้นตอนต่อไป ซึ่งแผนนี้จะยึดตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้และเกณฑ์ในการออกแบบ ขั้นตอนต่อไปคือการเสนอทางเลือกและการประเมินทางเลือก และขั้นสุดท้ายคือการประเมินผล

ในขณะที่ Rowe (1978) เสนอว่าการวางแผนทางจักรยานที่ดีต้องครอบคลุมประเด็นที่เกี่ยวข้องทั้งหมด (Comprehensive Approach) ได้แก่

- การกำหนดโครงสร้างของขั้นตอนและองค์การในการวางแผน
- การนำแผนโครงข่ายทางจักรยานที่ได้ไปปฏิบัติ
- การจัดทำและติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับที่จอดรถจักรยาน และ
- การจัดให้มีโครงการอบรมและการบังคับใช้ตามกฎหมาย

2.4.3 ประสบการณ์การวางแผนทางจักรยานในประเทศต่างๆ

1. อังกฤษ

High Mcclintock (1987) ได้สรุปถึงการวางแผนทางจักรยานโดยอ้างอิงประสบการณ์จากเมืองใหม่และเมืองเก่าในอังกฤษ

การวางแผนทางจักรยานเกิดขึ้นเนื่องจากในพื้นที่นั้นมีศักยภาพเพียงพอที่จะสนับสนุนการใช้จักรยานในการเดินทางแทนรถยนต์เพื่อวัตถุประสงค์การเดินทางต่างๆ ได้แก่ นันทนาการการศึกษา รวมทั้งมีอุบัติเหตุจักรยานเพิ่มขึ้น มีความต้องการส่งเสริมความเท่าเทียมกันในการวางแผนการขนส่ง และตระหนักถึงข้อดีของการเดินทางด้วยจักรยาน ได้แก่ ต้นทุนในการปฏิบัติงานและการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกต่ำ จักรยานเป็นวิธีการเดินทางที่ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและยังช่วยลดมลภาวะ มีความยืดหยุ่นและเร็ว เหมาะสำหรับการเดินทางระยะสั้น

การวางแผนทางจักรยานในเมืองใหม่ ได้แก่

ในเมืองสติเวนนิจ (Stevenage) มีทางจักรยานสร้างตามถนนที่สร้างใหม่ และมีทางข้ามใต้ดินที่ทางแยกและวงเวียน มีความปลอดภัยสูงมาก

เมืองมิลตัน คีนส์ (Milton Keynes) มีโครงข่ายทาง (roadways) ใช้เป็นทางเท้าและทางจักรยานร่วมกัน ปัญหาที่พบคือ ทักษะนิสัยในการขี่และแสงสว่างไม่ดี มีสิ่งกีดขวางเช่นแปลงดอกไม้กีดขวางทางจักรยาน ป้ายสัญญาณบริเวณทางแยกมีไม่พอเพียง ต้นไม้ขึ้นหนาแน่นเข้าทางเป็นอันตรายแก่คนเดินเท้าและขี่จักรยาน แต่หลังจากนั้นมีการปรับปรุงทางสีแดงในส่วนเมืองที่สร้างภายหลัง

ส่วนการวางแผนทางจักรยานในเมืองเก่า เกิดขึ้นเนื่องจากวิกฤตการณ์พลังงานในทศวรรษที่ 1970 และจักรยานได้รับอันตรายจากปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นและควันพิษ จึงมีโครงการพัฒนาทางจักรยานเกิดขึ้น เช่น กรมการขนส่งให้ทุนสนับสนุนแก่ท้องถิ่นในการวางแผนทางจักรยาน ส่งเสริมให้พนักงานขี่จักรยานทำงาน สร้างเส้นทางจักรยานเพิ่มเมื่อมีการปรับปรุงถนน โครงการพัฒนาเมืองหรือปรับปรุงสภาพแวดล้อม หรือโครงการพัฒนาในพื้นที่เก่าของเมือง

2. สหรัฐอเมริกา

การวางแผนทางจักรยานในเมืองเกนส์วิลล์ (Gainesville) รัฐฟลอริดา ซึ่งมีประชากร 75,000 คน เกิดขึ้นเนื่องจากการใช้จักรยานเพิ่มขึ้นสูงมากในปี 1974 โดยในขณะนั้นในเมืองมีทางจักรยานอยู่แล้ว 48 ไมล์โดยมากดัดแปลงจากทางเดินเท้า คณะกรรมการนโยบายของเมืองจึงร่วมมือกันวางแผนทางจักรยานเพิ่มอีก 54 ไมล์ ซึ่งเป็นผลมาจากการสำรวจการใช้จักรยานและลักษณะของผู้ใช้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการเดินทางไปโรงเรียน การพักผ่อนและการเดินทางไปทำงานหรือติดต่อธุรกิจ ตามลำดับ ปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้จักรยานคือ สภาพภูมิอากาศ ค่าใช้จ่ายในการใช้รถยนต์ อันตรายจากรถยนต์ การออกกำลังกาย ระยะทางและสัมภาระ ในขณะที่เวลา ความเหนื่อยและภูมิประเทศไม่พบว่าเป็นปัจจัยสำคัญต่อการขี่จักรยาน ส่วนปัจจัยที่มีอิทธิพลอย่างมากทำให้การใช้จักรยานเพิ่มขึ้นคือ ทางจักรยานที่ได้รับการออกแบบอย่างดีทำให้การเดินทางต่อเนื่องและรวดเร็ว

เมืองเลควูด (Lakewood) รัฐโคโลราโด ประชากร 130,000 คน ถนนในเมืองประมาณ 10% มีทางจักรยานบนทางเท้า เมืองเลควูดมีการพัฒนาการเปลี่ยนแปลงชนบทเป็นเมือง ชีวิตคนเดินเท้าถูกคุกคามจากอันตรายและควันพิษจากรถยนต์

การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยาน/คนเดินเท้าเกิดขึ้นเนื่องจากความต้องการสร้างทางเลือกของระบบการขนส่งแบบใหม่ที่เป็นรูปแบบการเดินทางที่สำคัญและตรงข้ามกับวิธีการเดินทางที่เน้นการใช้รถยนต์ โดยพัฒนาระบบทางจักรยานเชื่อมต่อระหว่างแหล่งงานและแหล่งกิจกรรมที่สำคัญของชุมชน จัดสร้างโครงข่ายทางจักรยานให้ครอบคลุมพื้นที่สำคัญของชุมชน และพัฒนาทางจักรยานในท้องถิ่นหรือละแวกบ้านโดยในพื้นที่ที่ไม่มีทางเดินเท้า การพัฒนาจะเน้นที่เส้นทางใช้เพื่อเอนกประสงค์และันทนาการ ในการวางแผนนี้จะเน้นการมีส่วนร่วมของประชากร และต้องมีการประสานระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบถนน ทางระบายน้ำและสวนสาธารณะ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความสะดวกของประชาชนเป็นหลัก ยังมีการให้การศึกษาด้านความปลอดภัย และมีการจัดตั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบขึ้นใหม่คือแผนกขนส่งซึ่งอยู่ในกองบริการชุมชน นอกจากนี้ตัวอย่างการวางแผนทางจักรยานข้างต้นแล้ว (Smith , 1976: 3-8 อ้างถึงใน Rao,180:30-32) ศึกษาการวางแผนและการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก

สำหรับจักรยานและได้ชี้ให้เห็นข้อบกพร่องที่พบในการวางแผนและการนำแผนไปปฏิบัติ ได้แก่ การออกแบบและการสร้างทางจักรยานจะทำเมื่อมีโอกาสอำนวยมากกว่าที่จะพิจารณาถึงภาพรวมของระบบทั้งหมดซึ่งทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องในการใช้ และเส้นทางจักรยานที่พัฒนาขึ้นมีความคดเคี้ยวและมักหลีกเลี่ยงพื้นที่พัฒนาเส้นทางได้ยากหรือมีค่าใช้จ่ายสูง โดยสาเหตุของปัญหาที่เกิดขึ้นมาจากการขาดความรู้ความเข้าใจในเชิงเทคนิคในด้านการวางแผนออกแบบทางจักรยาน และการที่งานส่วนใหญ่อยู่ในความรับผิดชอบและการตัดสินใจของนักวางแผนและนักออกแบบแต่เพียงผู้เดียว

3. ไทย

ในประเทศไทยได้มีการใช้จักรยานอย่างแพร่หลายทั้งในเมืองและชนบทเพื่อใช้เป็นพาหนะในการเดินทางและเพื่อการนันทนาการ แต่เนื่องมาจากวิกฤตการณ์น้ำมันในช่วง พ.ศ. 2522-2523 และปัญหาอื่นๆ ที่ต้องเผชิญในขณะนั้น ได้แก่ การจราจรติดขัด สภาพแวดล้อมเป็นพิษ อุบัติเหตุบนท้องถนนและความไม่เพียงพอของบริการขนส่งสาธารณะของรัฐ จึงมีการส่งเสริมให้ใช้จักรยานเป็นพาหนะส่วนบุคคลอย่างจริงจัง ม.ร.ว.ทองใหญ่ ทองใหญ่ (2525) โดยในกรุงเทพมหานครมีการจัดสัปดาห์จักรยานขึ้นระหว่างวันที่ 20-30 กันยายน 2522 (มติชนรายวัน, 2522: 3 อ้างถึงใน บุญนาค ตีวกุล, 2527: 8) ต่อมามีการพัฒนาทางจักรยานขึ้นทดลองใช้ในบางชุมชน ได้แก่ ที่บริเวณถนนรามคำแหง เป็นทางจักรยานที่ใช้พื้นที่บนทางเท้า มีความยาวประมาณ 4 กิโลเมตร แต่ทางจักรยานทดลองนี้ต้องประสบกับปัญหาหลายอย่าง เช่น เกิดอุบัติเหตุในการขับขี่ มีความไม่คล่องตัวเนื่องจากอุปสรรคอำนวยความสะดวก ได้แก่ ตู้โทรศัพท์ ถังขยะ ตั้งกีดขวางบนทางเท้า และมีการเปลี่ยนระดับของทางจักรยานระหว่างทางเท้ากับถนนบ่อยครั้ง ทางจักรยานถูกใช้เป็นทางเท้าและเป็นที่พักจอดรถยนต์และพาหนะอื่น เส้นทางขาดความร่มรื่นและความต่อเนื่อง และขาดแคลนที่จอดรถจักรยาน

ธงชัย พรรณสวัสดิ์ และพรชัย สีสานูภาพ (2538) ได้กล่าวถึงปัญหาและอุปสรรคของการใช้รถจักรยานในประเทศไทยว่าเป็นผลเนื่องมาจากแผนการจราจรที่มุ่งเน้นการสร้างถนนมากยิ่งขึ้น ค่านิยมของสังคมในการวัดฐานะของเจ้าของรถยนต์จากรถยนต์ที่ใช้ มลพิษทางอากาศ

สภาพอากาศ ได้แก่ ฝน แดด และความปลอดภัยในการขับขี่ และนอกจากนี้ยังได้เสนอแนะถึงวิธีการพัฒนาทางจักรยานขึ้นใช้ในประเทศไทย โดยแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 3 ระยะคือ

- ระยะสั้น โดยการดัดแปลงทางเท้าเป็นทางจักรยานและการจัดที่จอดรถจักรยานควบคู่กัน
- ระยะกลาง ในเขตกรุงเทพมหานครควรสนับสนุนให้มีทางจักรยานริมคลองและพื้นที่ใต้ทางด่วน จัดสร้างทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรถจักรยานไปพร้อมๆ กับ โครงการก่อสร้างถนนสายต่างๆ ก่อสร้างทางจักรยานเชื่อมต่อระหว่างสวนสาธารณะ (Greenway)
- ระยะยาว ให้การศึกษาอบรมและรณรงค์การใช้รถจักรยานบนถนนอย่างปลอดภัย และถูกวิธี พัฒนาโครงข่ายทางจักรยานออกสู่ภูมิภาคต่างๆ ตามการขยายตัวของเมืองหลักและบรรจุแผนการจัดการทางจักรยานอย่างเป็นระบบเข้ากับแผนการคมนาคมขนส่งของประเทศ

2.4.4 การศึกษาโอกาสการใช้รถจักรยานในกรุงเทพมหานคร

ผลการศึกษาของหน่วยวิจัยการจราจรและการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2535) พบว่า การใช้จักรยานเพื่อการเดินทางเหมาะสำหรับระยะทางการเดินทาง 0.5-6.5 กิโลเมตร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อไปซื้อของ ไปทำงานและไปโรงเรียน โดยเสนอแนะว่า ทางจักรยานควรแยกจากทางเดินรถแต่ถ้าอยู่ในซอยทางจักรยานอยู่บนถนนได้ และควรมีที่จอดรถจักรยานเป็นจุดๆ ใกล้ปากซอยและศูนย์การค้า

การเดินทางไปทำงานจากชุมชนที่พักอาศัยจะต้องมีความปลอดภัย ตัดเส้นทางจากชุมชนที่พักอาศัยไปยังถนนใหญ่ มีที่จอดบริเวณปากซอยและมีเส้นทางจักรยานตามถนนสายหลักบางสายเพื่อเข้าสู่ใจกลางเมือง ส่วนการเดินทางเพื่อพักผ่อนหรือซื้อของควรจัดทำช่องทางจักรยานจากชุมชนไปตลาด เป็นเส้นทางที่ร่มรื่น ทิวทัศน์ดีและอาจต่อไปยังจุดหมายปลายทางที่เป็นสวนสาธารณะหรือเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อ สวนสาธารณะต่างๆ เข้าด้วยกัน ถ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อการพักผ่อน ควรเป็นเส้นทางที่ผ่านถนนที่มีรถน้อย อ้อมทางได้บ้าง แต่ต้องมีความปลอดภัย

ข้อพิจารณาในการพัฒนาช่องทางเดินรถจักรยาน ได้แก่ ความปลอดภัย แนวเส้นทางต้องสั้นที่สุดซึ่งสัมพันธ์กับเวลาการเดินทางที่สั้นที่สุด สภาพแวดล้อม ค่าใช้จ่าย เช่น ค่าจอดรถจักรยานตามลำดับ

2.4.5 รูปแบบการเดินทงกับการใช้ที่ดินแบบผสม

จากการศึกษาของ Cervero (1996) ถึงอิทธิพลของการใช้ที่ดินแบบผสมต่อการเลือกรูปแบบการเดินทงของคนที่พักอาศัยในพื้นที่มหานคร โดยใช้ข้อมูลการสำรวจการเคหะของอเมริกา ปี 1985 โดยพิจารณาการเดินทงของบุคคลกับรูปแบบเดินทง 3 แบบ ได้แก่ รถยนต์ ขนส่งสาธารณะการเดิน/การใช้จักรยาน และระยะทางกับระดับการเป็นเจ้าของพาหนะของครัวเรือน โดยพิจารณาจากการเดินทงของครัวเรือน

จากการศึกษาพบว่า การใช้ที่ดินแบบผสมมีอิทธิพลต่อการเดินทงด้วยการเดิน/ใช้จักรยาน และระยะทางมีอิทธิพลมากต่อการเลือกรูปแบบการเดินทง กล่าวคือ ถ้ามีร้านค้าในรัศมี 300 ฟุต จากที่พักจะเลือกเดินทงโดยขนส่งสาธารณะ เดินเท้า/ใช้จักรยาน แต่ถ้าไกลกว่านี้มีแนวโน้ม จะเดินทงโดยรถยนต์ ในขณะที่ความหนาแน่นและการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมในละแวกบ้าน (neighborhood) มีแนวโน้มที่จะลดระดับการเป็นเจ้าของรถยนต์และมีความสัมพันธ์กับการเดินทงระยะสั้น เมื่อควบคุมตัวแปรอื่น เช่น รายได้ครัวเรือน ซึ่งส่งผลให้ระยะเดินทงต่อหัวน้อยกว่าพื้นที่อาศัยหนาแน่นต่ำ

นอกจากนี้ยังมีการกำหนด scenarios คือ ไม่มีร้านค้าในระยะ 300 ฟุต -1 ไมล์ จากที่พักคนอาศัยในใจกลางเมือง มีบริการขนส่งสาธารณะเพียงพอและเดินทง 10 ไมล์ สามารถสรุปผลแบบจำลองแบบต่างๆ ได้ดังนี้

1. แบบจำลองการเดินทงโดยรถยนต์

การมีร้านค้าและการใช้ที่ดินที่ไม่ใช่ที่พักอาศัยในรัศมี 300 ฟุต จะลดโอกาสการใช้รถยนต์ ขณะที่เกิน 300 ฟุตแต่อยู่ในรัศมี 1 ไมล์จะเพิ่มการใช้รถยนต์ นอกจากนี้การเดินทงโดยรถยนต์ยังเพิ่มตามระยะทางจากบ้านไปทำงานและระดับการเป็นเจ้าของรถยนต์ แต่จะลดลงในบริเวณศูนย์กลางเมืองที่บริการขนส่งสาธารณะเพียงพอ และในพื้นที่ความหนาแน่นต่ำจะใช้รถมากกว่าพื้นที่ความหนาแน่นสูง และการใช้ที่ดินแบบเดียวจะใช้รถมากกว่าการใช้แบบผสม

2. แบบจำลองการเดินทางโดยขนส่งสาธารณะ

การเดินทางโดยขนส่งสาธารณะจะเพิ่มขึ้นตามความเพียงพอของการให้บริการ และการอาศัยในใจกลางเมืองมากกว่าความหนาแน่นและระดับการใช้ที่ดิน แต่จะลดลงเมื่อมีการเพิ่มระดับการเป็นเจ้าของรถยนต์ และความหนาแน่นมีอิทธิพลต่อการเดินทางโดยขนส่งสาธารณะมากกว่าปรากฏของการใช้ที่ดินแบบผสมพื้นที่อยู่ใกล้ๆ

3. แบบจำลองเดินทางโดยการเดิน/การขี่จักรยาน

ความหนาแน่นของการใช้ที่ดินและการใช้ที่ดินแบบผสมมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกการเดินหรือขี่จักรยานไปทำงาน ถ้าความหนาแน่นต่ำการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ (non-motorized transport) จะลดลง และเมื่อกิจกรรมพาณิชยกรรมหรือกิจกรรมที่ไม่ใช่การพักอาศัยในบริเวณย่านพักอาศัยจะสนับสนุนให้คนเดินหรือขี่จักรยานไปทำงาน โดยให้ตัวแปรระยะทางและอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์คงที่ แต่ระดับการเป็นเจ้าของรถยนต์ ระยะทางเดินทาง และการมีบริการขนส่งสาธารณะที่เพียงพอ จะลดระดับการเดินทางโดยการเดิน/ ขี่จักรยาน

4. แบบจำลองการเป็นเจ้าของรถยนต์และระยะทางการเดินทาง

เมื่อควบคุมตัวแปรรายได้ครัวเรือนและขนาดครอบครัว พบว่าอัตราการเป็นเจ้าของรถเพิ่มตามรายได้และขนาดครัวเรือนเช่นเดียวกับระยะทางการเดินทาง การอยู่อาศัยอยู่ในใจกลางเมืองที่มีบริการขนส่งสาธารณะเพียงพอและการมีบริการภายในชุมชนพักอาศัยจะลดอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์แม้จะเล็กน้อย แต่การใช้แบบผสมมีอิทธิพลต่อการเป็นเจ้าของรถยนต์น้อยกว่าความหนาแน่นมาก

ที่ตั้งมีอิทธิพลอย่างมากต่อระยะทางการเดินทาง (ควบคุมการใช้ที่ดินและอัตราแปรอื่นๆ คนที่อาศัยในใจกลางเมืองเดินทางน้อยกว่าคนที่อาศัยอยู่ที่ชานเมือง และระยะทางการเดินทางมีแนวโน้มว่าจะใกล้ขึ้น ถ้าอาศัยอยู่ในละแวกบ้านที่หนาแน่นและมีการใช้ที่ดินแบบผสมและมีบริการขนส่งสาธารณะ)

2.4.6 การตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางไปยังสวนสาธารณะ

Paul Gregory Corrado (1978) ศึกษาการเดินทางไปยังสวนสาธารณะและพื้นที่ให้บริการนันทนาการ โดยเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทาง 4 แบบ ได้แก่ คนเดินเท้า จักรยาน รถยนต์ และขนส่งสาธารณะ (แท็กซี่ รถประจำทาง รถไฟ) ซึ่งมีความแตกต่างกันในเรื่องความเร็ว เวลาที่ยอมรับได้ในการเดินทางระยะทาง พื้นที่ให้บริการ และความสะดวกสบาย

จากการศึกษาพบว่ารถยนต์ใช้มากในการเดินทางเพื่อนันทนาการ แต่ในระดับท้องถิ่นที่มีระยะเดินทางสั้น รถยนต์ต้องแข่งกับการเดินเท้าและจักรยาน ส่วนขนส่งสาธารณะแม้ว่าจะได้รับการยอมรับในระดับชุมชนและระดับที่ใหญ่กว่าแต่ไม่ได้เป็นวิธีการเดินทางที่มีความสำคัญ ระยะเดินทางที่เหมาะสมของแต่ละวิธีคือ เดินเท้า 0.5 ไมล์ จักรยาน 2 ไมล์ และรถยนต์ส่วนบุคคล 4.17 ไมล์ การเลือกรูปแบบการเดินทางขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ดังนี้

1. การเดินเท้า ได้รับอิทธิพลจากความเร็ว เวลาและระยะทาง การเดินเหมาะสำหรับเดินทางไปยังสวนสาธารณะในพื้นที่หรือในละแวกบ้าน
2. การใช้จักรยานเป็นรูปแบบการเดินทางไปยังพื้นที่นันทนาการจะกำหนดโดยปัจจัยความเร็ว เวลาและระยะทางเช่นเดียวกับการเดิน ข้อจำกัดในการใช้จักรยานคือการขาดแคลนที่จอดรถจักรยานที่ปลอดภัย จักรยานเหมาะสำหรับเดินทางไปยังสวนระดับท้องถิ่น และพื้นที่นันทนาการในพื้นที่ใกล้ๆ ชุมชน
3. รถยนต์ใช้มากในการเข้าถึงสวนสาธารณะและพื้นที่นันทนาการในระดับชุมชน ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้รถยนต์คือ ความเร็ว เวลา ระยะทาง ความสะดวกสบาย รถยนต์ใช้สำหรับเข้าถึงพื้นที่นันทนาการในชุมชนที่มีความหนาแน่นต่ำ การเดินทางในสภาพแวดล้อมที่มีความหนาแน่นต่ำ-ปานกลาง ในช่วงเวลาไม่เร่งด่วนและไม่ใช่ช่วงเวลาเดินทางไปทำงาน ส่วนอุปสรรคในการใช้รถยนต์ ได้แก่ อายุไม่ถึงเกณฑ์ในการขอใบอนุญาตขับขี่ ความพิการทางกายและจิต ต้นทุนสูงในการเป็นเจ้าของและดูแลรักษาและการไม่มีที่จอดรถ
4. ขนส่งสาธารณะ วิธีการเดินทางนี้แทบไม่ปรากฏเลยในการเดินทางไปยังสวนสาธารณะ ระบบขนส่งสาธารณะให้บริการเพื่อการเดินทางไปทำงานในภูมิภาคมหานคร อุปสรรค

ในการเดินทางมายังสวน ได้แก่ เส้นทางของรถประจำทาง เวลาที่รอคอยในการต่อรถ กฎระเบียบเกี่ยวกับสิ่งของที่บรรทุกและขาดความยืดหยุ่น

2.4.7 ความปลอดภัยของการเดินทางในเมือง

การใช้จักรยานเพิ่มขึ้นสามารถสะท้อนได้จากสถิติอุบัติเหตุ จำนวนคนบาดเจ็บและผู้เสียชีวิต ปัญหาที่นักวางแผนนักกฎหมายต้องเผชิญคือ การส่งเสริมการใช้จักรยานโดยไม่เพิ่มอัตราการเกิดอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิต โดย Colin G. Drury (1978) ศึกษารูปแบบการเกิดอุบัติเหตุจักรยาน พบว่า รูปแบบอุบัติเหตุแตกต่างกันไปตามอายุและสัมพันธ์กับรูปแบบการใช้จักรยาน กล่าวคือ ผู้ใช้จักรยานเพื่อนันทนาการ ส่วนใหญ่คือ กลุ่มเด็ก ๆ อุบัติเหตุรุนแรงน้อยกว่า ในขณะที่การใช้จักรยานเพื่อการเดินทาง ชีไกลจากบ้านมากขึ้น ผู้เดินทางคือผู้ใหญ่หรือคนที่อายุมากกว่า อุบัติเหตุรุนแรงกว่า

อุบัติเหตุที่ไม่ร้ายแรงในย่านพักอาศัย ถนนตรง driveway และทางแยก ในสภาพอากาศที่ปลอดโปร่งและถนนแห้ง ในขณะที่อุบัติเหตุร้ายแรงเกิดนอกย่านพักอาศัย บริเวณทางแยก ในสภาพอากาศที่แห้งไม่มีฝนตกแต่เกิดในเวลาากลางคืนบนถนนที่ไม่มีไฟ

นักวางแผนสามารถลดอุบัติเหตุได้ 3 ทาง คือ เปลี่ยนพฤติกรรมมนุษย์ เปลี่ยนกลไกและเปลี่ยนสภาพแวดล้อม และในการปรับปรุงความปลอดภัยของการขี่จักรยานจึงจำเป็นต้องใช้กลยุทธ์ที่ต่างกันซึ่งขึ้นกับปัจจัย 3 ข้อ คือ ทักษะพื้นฐานเกี่ยวกับยานยนต์ ความรู้และการฝึกหัดในเรื่องการขี่จักรยานในเมืองอย่างปลอดภัย และการรับรู้ว่ามีนักขี่จักรยานโดยผู้ใช้ถนนคนอื่น ๆ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2.5 แนวทางพิจารณาและออกแบบโครงข่าย เส้นทางจักรยาน

การพิจารณาและวางแผนเส้นทางจักรยานควรจะต้องศึกษาถึงองค์ประกอบในปัจจัยที่สำคัญคือ

1 กิจกรรมในพื้นที่ที่สนับสนุนให้เกิดการใช้จักรยาน

โดยหลักการทางวิชาการผังเมือง ในพื้นที่ที่มีกิจกรรมเกี่ยวกับการพักผ่อนหย่อนใจหรือกิจกรรมที่มีผู้ใช้งานแน่นในรัศมี 4.8-9.7 กม. จะมีความเหมาะสมกับการเดินทางด้วยจักรยาน ในสถานที่ที่จะเกิดกิจกรรมเหล่านั้นคือ

- โรงเรียน
- สวนสาธารณะ
- ศูนย์กลางชุมชน
- พื้นที่สำนักงานหนาแน่น
- ย่านพาณิชยกรรมหรือศูนย์การค้า

หมายเหตุ ในรัศมี 8 กม. ในเขตพื้นที่เมือง การเดินทางโดยใช้รถยนต์หรือรถจักรยานจะใช้เวลาในการเดินทางไม่แตกต่างกันมากนัก

2 ทัศนียภาพของเส้นทางจักรยาน

เส้นทางจักรยานที่มีการออกแบบให้มีความสัมพันธ์กับสวนสาธารณะหรือมีทัศนียภาพรอบสองเส้นทางที่สวยงาม จะเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดความดึงดูดให้ใช้เส้นทางจักรยานนั้นมากขึ้น

3 ภูมิประเทศ

โดยธรรมชาติ ของผู้ใช้จักรยานจะพยายามหลีกเลี่ยง ที่จะขี่จักรยานในเส้นทางที่มีความลาดชันมากเกินไป เนื่องจากต้องใช้กำลังในการขี่จักรยานมากกว่าปกติ ดังนั้นในการวางแผนสร้างเส้นทางจักรยานควรหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีความลาดชันมากกว่า 5 เปอร์เซ็นต์ หรือเส้นทางที่มีลักษณะภูมิประเทศเป็นเนินลาดชันระยะยาวมากเกินไป

4 ความกว้างของเส้นทางจักรยาน

ความกว้างของเส้นทางจักรยานขึ้นอยู่กับความต้องการพื้นที่ของผู้ขี่จักรยาน พื้นที่ว่างรอบข้างผู้ใช้จักรยานและระยะที่ไม่เป็นอุปสรรคในกรณีขี่จักรยานสวนทางกัน หรือมีผู้ใช้อื่นบนเส้นทางจักรยาน

5 อุปสรรคในการขี่จักรยาน

ไม่ควรเลือกเส้นทางที่มีภูมิประเทศ หรือกิจกรรมที่เป็นอุปสรรคต่อการขี่จักรยาน เช่นพื้นที่ที่มีพื้นผิวขรุขระ มีคันดินสูง พื้นที่ที่เป็นถนนที่รถใช้ความเร็วสูง หรือเส้นทางที่ต้องผ่านทางแยกที่มีการจราจรพลุกพล่าน

2.6 การออกแบบสำหรับทางจักรยาน

2.6.1 ความกว้างของช่องทางรถจักรยาน

ความกว้างของช่องทางจักรยานจะต้องคำนึงถึงสภาพไหล่ทางของถนน ตัวอย่างเช่น บนถนนที่ไม่มีคันหินและGutterความกว้างต่ำสุดของช่องทางรถจักรยานคือ 4ft.(1.20m.) สำหรับถนนที่มีช่องสำหรับจอดรถยนต์ช่องทางจักรยานจะต้องมีความกว้างขึ้นเป็น 5t.(1.5m.) และยิ่งไปกว่านั้นถนนที่มีรถบรรทุกวิ่งหรือ ถนนที่มีรถยนต์วิ่งเกินความเร็ว 35 mph(55km/hr) ก็ควรจะเพิ่มความกว้างของช่องทางจักรยานอีก

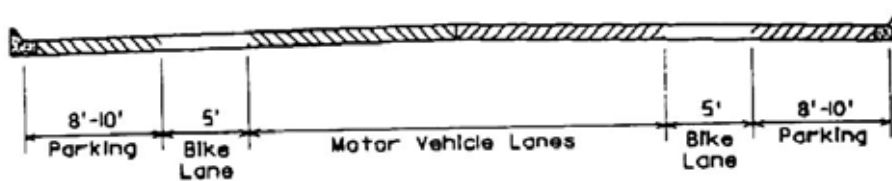
ในการออกแบบช่องทางที่ใช้สำหรับทั้งคนเดินและจักรยาน(Share-usepath)จะต้องคำนึงถึงความกว้างของทางเท้าและการใช้งานเป็นหลัก ความกว้างต่ำสุดสำหรับช่องทางที่จักรยานวิ่งสวนกันคือ 8 ft. (2.40m.) เมื่อคาดว่าจะมีปริมาณจักรยานที่ใช้เป็นจำนวนมาก มีคนเดินหรือมีรถสำหรับซ่อมบำรุง ก็ควรจะเพิ่มความกว้างของช่องทาง (3.00m.) และในกรณีที่มีคนเดินและรถจักรยานมากหรือมีรถสำหรับซ่อมบำรุงใหญ่ที่ต้องเข้าไปใช้ช่องทาง ช่องทางก็ควรจะกว้างประมาณ 12-14 ft. (3.2-4.2 m.) ในการออกแบบความกว้างของทางเท้าควรมีไหล่ทางประมาณ 2ft.(0.60m.) และให้ไหล่ทางลาดเอียงเพื่อที่จะระบายน้ำออกจากทางเท้า

2.6.2 ความเร็วกับการออกแบบทางจักรยาน

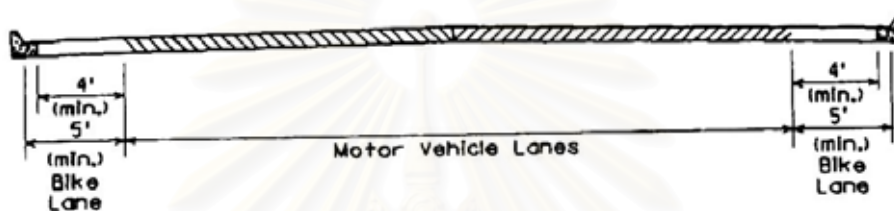
การศึกษาในอดีตแสดงให้เห็นว่าคนทั่วไปขี่จักรยานด้วยความเร็วระหว่าง 11 ถึง 24 กม./ชม. โดยความเร็วเฉลี่ยจะอยู่ที่ 16 ถึง 18 กม./ชม. ความเร็วในการขี่ขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย ซึ่งควรพิจารณาอย่างรอบคอบก่อนที่จะกำหนดความเร็วสำหรับการออกแบบเส้นทางจักรยาน ปัจจัยต่างๆ ได้แก่ ประเภทของจักรยาน สภาพของจักรยาน จุดประสงค์ในการเดินทาง ทิศทางและความเร็วของลม และสภาพของผู้ขับขี่

การออกแบบที่ดีควรออกแบบให้สามารถรองรับการขี่ที่อาจจะใช้ความเร็วมากกว่า 30 กม./ชม. เนื่องจากเมื่ออยู่ในทางลาดเอียง (มากกว่า 4%) ความเร็วจะเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะกรณีพื้นผิวของเส้นทางจักรยานมีลักษณะทั่วไปลาดเอียง เป็นเนินเสียส่วนใหญ่ ควรจะกำหนดการออกแบบเพื่อให้สามารถรองรับความเร็วที่ 50 กม./ชม.

(a) CURBED STREET WITH PARKING



(b) CURBED STREET WITHOUT PARKING



(c) STREET OR HIGHWAY WITHOUT CURB OR CUTTER



ภาพที่ 2.2 : Typical bicycle lane cross sections.

ที่มา: Guide for the development of bicycle facilities, American Association of State Highway and Transportation Officials, Washington, DC.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.1: Local street design guidelines

Development Density	Terrain Classification								
	Level			Rolling			Hilly		
	Low	Med	High	Low	Med	High	Low	Med	High
Right-of-way width (ft)	50	60	60	50	60	60	50	60	60
Pavement width (ft)	20-28	28-34	36	20-28	28-34	36	28	28-34	36
Type of curb*	O/R	V	V	V	V	V	V	V	V
Side walks and bicycle paths	0	4-6	5-6	0	4-6	5-6	0	4-6	5-6
Side walk Distance from curb Face (ft)	-	5-6	5-6	-	5-6	5-6	-	5-6	5-6
Minimum sight Distance (ft)	200	200	200	150	150	150	125	125	125
Maximum grade%	4	4	4	8	8	8	15	15	15
Maximum cul-de-sac-length (ft)	1500	1000	700	1500	1000	700	1500	1000	700
Maximum cul-de-sac-radius(ft)	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Design Speed (mph)	30	30	30	25	25	25	20	20	20
Minimum centerline radius of Curve (ft)	300	300	300	180	180	180	100	100	100
Minimum tangent between Reverse curve (ft)	300	300	300	180	180	180	100	100	100

* Type of curb: V=vertical face ;R=roll-type ;O=none , 1mph=1.61 km/hr.

Source ; Guidelines for Residential Subdivision Street Design :A Recommended Practice ,Institute ofTransportation Engineer,Washington,DC.(1997)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.2: Collector street design guidelines

Development Density	Terrain Classification								
	Level			Rolling			Hilly		
	Low	Med	High	Low	Med	High	Low	Med	High
Right-of-way width (ft)	70	70	80	70	70	80	70	70	80
Pavement width (ft)	24-36	24-36	40	24-36	24-36	40	24-36	24-36	40
Type of curb*	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Side walks and bicycle paths	4-6	4-6	4-6	4-6	4-6	4-6	4-6	4-6	4-6
Side walk Distance from curb Face (ft)	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Minimum sight Distance (ft)	250	250	250	200	200	200	150	150	150
Maximum grade%	4	4	4	8	8	8	12	12	12
Maximum spacing along Major traffic route(ft)	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300
Design Speed (mph)	35	35	35	30	30	30	25	25	25
Minimum centerline radius Of curve if no superelevation Is required (ft)	480	480	480	300	300	300	180	180	180
Minimum tangent between Reverse curve (ft)	100	100	100	100	100	100	100	100	100

* Type of curb: V=vertical face

Source ; Guidelines for Residential Subdivision Street Design :A Recommended Practice ,Institute ofTransportation Engineer,Washington,DC.(1997)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2.7 ข้อกำหนดของทางจักรยานประเภทต่างๆ

ประเภททางจักรยาน	ที่ตั้ง	ความกว้าง	ความเหมาะสม
1 Bike path	ในเมือง ในชนบท	อย่างน้อย 3.00 เมตร อย่างน้อย 2.50 เมตร 3.65 เมตร สำหรับทางอเนกประสงค์	1 ใช้เป็นทางอเนกประสงค์ใช้ขี่เพื่อเดินทาง ไปทำงานและนันทนาการ 2 เหมาะกับนักขี่ที่มีทักษะน้อย 3 บริเวณที่ไม่มีถนนเช่น ทางรถไฟ สวน สาธารณะ 4 ไม่แนะนำให้ใช้ทางเดินเท้าที่ติดกับถนน เป็น Bike path
2 Bike lane	ถนนในเมือง ไหล่ทาง Wide curb lane	อย่างน้อย 1.20 เมตร 1.50 เมตร ถ้าติดกับเลนจอดรถ 3.65 เมตร ถ้ารวมเลนจอดรถด้วยหรือ ขึ้นอยู่กับปริมาณจราจรและความเร็ว อย่างน้อย 1.20 เมตร > 1.20 เมตร ถ้าความเร็วมากกว่า 56 กม/ชมหรือขึ้นอยู่กับปริมาณจราจร และความเร็ว อย่างน้อย 4.26 เมตร ไม่รวมขอบและ รางน้ำหรือขึ้นอยู่กับปริมาณจราจรและ ความเร็ว	1. นักขี่ที่มีประสบการณ์น้อยหรือขี่เพื่อ นันทนาการ 2. Demand การใช้จักรยานสูง 3. บนถนนสายหลักที่มีปริมาณจราจรมาก กว่า 10,000 ADT หรือความเร็วมากกว่า 48 กม/ชม 4. มีปริมาณการจราจรของจักรยานมากและ มีการแข่งของนักขี่บ่อยครั้ง 5. บนถนนที่การออกแบบไม่ยุ่งยากและมี ทางแยกไม่มากนัก 1. บนถนนที่มีความเร็วสูง ในชนบท 1. ปริมาณการจราจรของจักรยานสูง 2. เป็นเส้นทางตรง 3. เหมาะกับผู้ใช้ที่มีประสบการณ์สูง ขี่บน ถนนที่มีปริมาณจราจรสูง 4. ในย่านพาณิชยกรรม
3 Bike route		อย่างน้อย 3.65 เมตร	1. ย่านพักอาศัย 2. ปริมาณจราจรน้อยกว่า 1,000 ADT 3. ความเร็วต่ำ

AASHTO ,Guide for the development of Bicycle Route (1991)

2.8 ลักษณะของเส้นทางจักรยานที่ดี

1. ความปลอดภัย(Safety) มีความสำคัญมากที่สุด ซึ่งอันตรายที่จะเกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากการขัดแย้งการเดินทางรูปแบบอื่นๆ
2. ความต่อเนื่องของเส้นทาง(Continuity) ในการสร้างความต่อเนื่องของเส้นทางนั้นจำเป็นต้องหาเส้นทางเชื่อมรวมทั้งพิจารณาถึงข้อจำกัดทางกายภาพเช่น ทางแยกขนาดใหญ่หรือโอกาสในการหาเส้นทางเชื่อม เช่น เส้นทางในสวนสาธารณะ
3. ความตรงของเส้นทาง(Directness) เส้นทางตัดตรงไปสู่จุดหมายปลายทางเป็นสิ่งสำคัญอันดับแรกสำหรับนักขี่เพื่อประโยชน์ใช้สอย (Utilitarian cyclists) ในขณะที่นักขี่เพื่อความเพลิดเพลินจะให้ความสำคัญน้อยกว่า โดยทั่วไปไม่ควรเกิน 10% ของระยะทางที่เดินทางประจำ
4. ความสะดวก(Convenience) โครงข่ายทางจักรยานต้องมีการเข้าถึงยังปลายทางต่างๆที่สำคัญได้สะดวก รวมถึงการจัดหาที่จอดรถจักรยานที่ปลอดภัยและอยู่ในทำเลที่เหมาะสม
5. ความชัดเจน (Clarity) โครงข่ายทางจักรยานต้องไม่สร้างความสับสนให้แก่ผู้ใช้และง่ายที่จะเข้าใจ ข้อนี้สำคัญมากในการออกแบบบริเวณทางแยก การทำป้ายสัญญาณสำหรับจักรยานและยานพาหนะชนิดอื่นๆ
6. ความมั่นใจ (Security) ทางจักรยานต้องสร้างความรู้สึกเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้ทั้งในความปลอดภัยของตนเองและทรัพย์สิน
7. ความลาดเอียง(Acceptable Grade) ระยะและความชันจะมีอิทธิพลต่อการเลือกเส้นทางของนักขี่จักรยาน
8. พื้นผิวถนน(Road surface) มีสภาพที่เหมาะสมสำหรับจักรยาน
9. คุณภาพอากาศ (Air quality) สภาพการจราจรบนถนนที่แตกต่างกันจะมีผลต่อคุณภาพอากาศแตกต่างกัน
10. เสียง (Noise) เนื่องจากจักรยานเป็นการเดินทางที่ก่อให้เกิดเสียงน้อยมาก ดังนั้นเสียงจึงสร้างความรำคาญให้แก่ผู้ใช้ไม่น้อยโดยเฉพาะบนถนนที่มีรถบรรทุกขนาดใหญ่
11. ที่กำบัง(Shelter)ควรกำหนดเส้นทางจักรยานในที่ที่สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติหรือที่มนุษย์สร้างขึ้นสามารถช่วยป้องกันฝนและลมได้
12. ความดึงดูดและความน่าสนใจของเส้นทาง(Attractiveness and interest) ความเพลิดเพลินในการขี่จักรยานเพิ่มขึ้นเมื่อสภาพแวดล้อมมีความดึงดูดและน่าสนใจ ซึ่งนักขี่เพื่อความเพลิดเพลิน จะให้ความสำคัญกับส่วนนี้มากกว่านักขี่เพื่อประโยชน์ใช้สอย

2.9 เกณฑ์ในการกำหนดสถานที่สำหรับที่จอดรถจักรยาน

ที่จอดรถจักรยานเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับผู้ใช้จักรยาน นอกจากจะช่วยป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับจักรยาน ยังช่วยเพิ่มความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้ที่กลัวเรื่องจักรยานหายและยังช่วยกระตุ้นการเป็นเจ้าของรถจักรยานและการใช้รถจักรยานมากขึ้นด้วย เกณฑ์ในการจัดหาที่จอดรถจักรยานมีสิ่งที่จะต้องคำนึงถึง 5 ข้อคือ

1. ความต่อเนื่อง (Coherence) ได้แก่ สามารถหาได้ง่ายเชื่อมต่อระหว่างจุดกำเนิดการเดินทางต่างๆและที่จอดรถจักรยานมีความสอดคล้องกับระยะเวลาในการจอด
 2. ระยะเวลาตรงที่สุด (Directness) ได้แก่ สามารถเข้าถึงที่จอดรถจักรยานได้เร็ว ระยะเดินเท้า จากจุดที่จอดรถจักรยานไปสู่ปลายทางสั้นถ้ามีการเก็บเงิน การจ่ายเงินกระทำได้เร็ว ใช้เวลาน้อย
 3. ความดึงดูด (Attractiveness) ผู้ใช้รู้สึกปลอดภัย เมื่อนำรถเข้ามาเก็บหรือนำรถออกไป เช่นเป็นสถานที่ที่ไม่ลำบากคนมีแสงสว่างเพียงพอ
 4. ความปลอดภัย (Safety) ที่จอดรถจักรยานต้องไม่สร้างอันตรายให้แก่คนใช้ถนนหรือแม้กระทั่งคนขี่จักรยานเอง
 5. ความสะดวกสบาย (Comfort) ที่จอดรถจักรยานนั้นช่วยป้องกันความเสียหายที่จะเกิดต่อจักรยานและถ้าต้องจอดเป็นเวลานานขึ้นควรจะป้องกันจักรยานจากสภาพลมฟ้าอากาศ
- การจัดเตรียมที่จอดรถจักรยานให้สอดคล้องกับความต้องการที่จะใช้นั้น จะต้องพิจารณาจากการเพิ่มขึ้นของอัตราการเป็นเจ้าของจักรยานการใช้จักรยาน สภาพแวดล้อมได้แก่โอกาสในการขโมยรถจักรยาน ระยะเวลาในการจอด และรูปแบบที่นิยม พร้อมกับพิจารณางบประมาณร่วมด้วยแต่การจัดเตรียมที่จอดรถจักรยานให้มีความเพียงพอต่อความต้องการใช้ เป็นสิ่งที่คาดการณ์ได้ยาก แต่สิ่งนี้ไม่ใช่ปัญหาสำคัญมากนัก ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะที่จอดรถจักรยานต้องการพื้นที่น้อยและมีค่าใช้จ่ายน้อย ถ้าในกรณีที่มีไม่พอ สามารถทำการขยายจักรยานได้ง่าย

The Netherlands: The Center For Reserch and Contract Standardization in Civil Engineering (1994)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

3.1 สภาพทางภูมิศาสตร์

3.1.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาประกอบ ได้แก่ พื้นที่เทศบาลนครศรีอยุธยา ลักษณะที่ตั้ง เทศบาลนครศรีอยุธยา ตั้งอยู่บนพื้นที่ที่มีสภาพเป็นเกาะและเคยเป็นที่ตั้งของเมืองหลวงเก่าภายหลังจากย้ายจากอโยธยา มีแม่น้ำไหลผ่าน 3 สาย คือ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำลพบุรี เมื่อก่อสร้างกรุงศรีอยุธยาได้มีการขุดคูเขื่อนจากหัวรอไปบรรจบแม่น้ำบางกะจะที่ตำบลหอรัตนไชย ทำให้ที่ตั้งของตัวเมืองและเทศบาลมีสภาพเป็นเกาะมีแม่น้ำล้อมรอบ

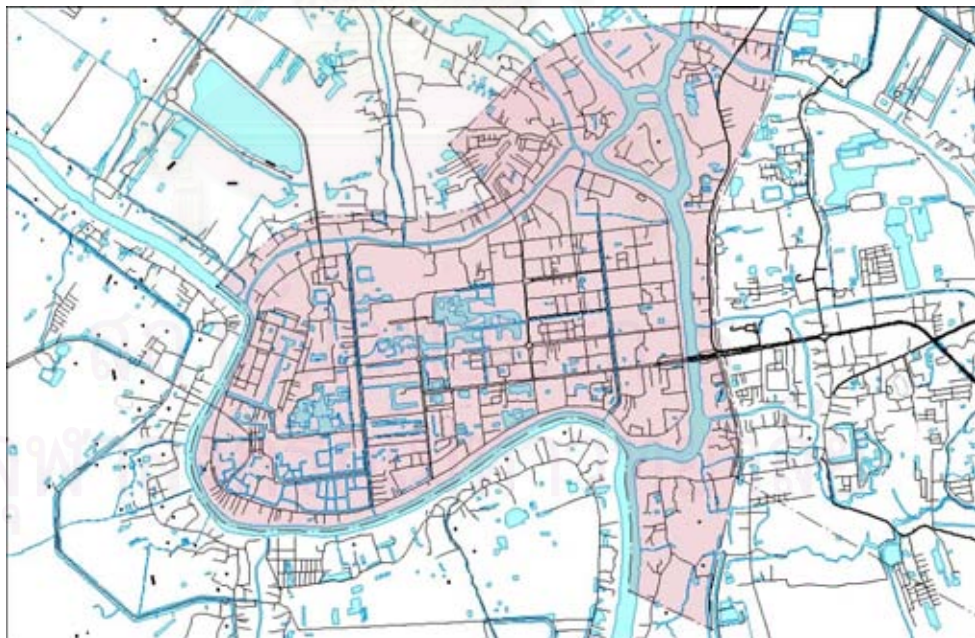
อาณาเขต เทศบาลนครศรีอยุธยามีพื้นที่ติดต่อกับพื้นที่ภายในจังหวัด ดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับ ตำบลคลองสระบัวและตำบลสวนพริก

ทิศใต้ ติดต่อกับ ตำบลเกาะเรียน

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ตำบลหันตรา

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ ตำบลบ้านป้อม



แผนที่ 3.1 : พื้นที่เทศบาลนครศรีอยุธยา

เขตการปกครอง ปัจจุบันเทศบาลนครศรีอยุธยา มีพื้นที่ 14.84 ตารางกิโลเมตร มีเขตการปกครองในความรับผิดชอบ 10 ตำบล ประกอบด้วย

- 1) ตำบลประตูชัย
- 2) ตำบลหอรัตนไชย
- 3) ตำบลท่าवासูกกรี
- 4) ตำบลหัวรอ
- 5) ตำบลกะมัง (หมู่ 10 หมู่ 11 และหมู่ 12)
- 6) ตำบลบ้านเกาะ (หมู่ 1 หมู่ 4 และหมู่ 5)
- 7) ตำบลคลองสระบัว (หมู่ 1)
- 8) ตำบลหันตรา (หมู่ 7)
- 9) ตำบลคลองสวนพลู (หมู่ 4 หมู่ 5 และหมู่ 6)
- 10) ตำบลเกาะเรียน (หมู่ 7)



แผนที่ 3.2 :เขตการปกครองในเทศบาลนครศรีอยุธยา

3.1.2 สภาพภูมิประเทศ

บริเวณพื้นที่ศึกษาเป็นเกาะและมีแม่น้ำล้อมรอบ ลักษณะดินเป็นดินปนทรายน้ำซึมได้ง่าย คูคลองในเขตเทศบาลจึงเก็บน้ำได้ไม่นาน ในฤดูร้อนน้ำจะแห้ง สภาพภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็นที่ราบลุ่ม เส้นชั้นระดับความสูงประมาณ 5 เมตรเหนือระดับน้ำทะเลเฉลี่ยปานกลาง ความลาดชัน

ของพื้นที่จะค่อยๆ ลาดเทลงสู่แม่น้ำและคลองที่มีอยู่ในพื้นที่ ภายในพื้นที่ศึกษาไม่มีทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ

3.1.3 สภาพภูมิอากาศ

ลักษณะทางภูมิอากาศ เป็นแบบมรสุม 3 ฤดู คือ

- ฤดูร้อน เริ่มตั้งแต่ เดือนกุมภาพันธ์ – พฤษภาคม
- ฤดูฝน เริ่มตั้งแต่ เดือนพฤษภาคม – ตุลาคม
- ฤดูหนาว เริ่มตั้งแต่ เดือนพฤศจิกายน – มกราคม

3.1.4 ลักษณะชั้นดินในพื้นที่ศึกษา

จากการทบทวนการศึกษาสภาพชั้นดินของโครงการต่างๆ ในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นและเป็นแนวทางในการวางแผน พบว่าสภาพชั้นดินโดยทั่วไปในพื้นที่ศึกษามีลักษณะเป็นชั้นดินเหนียวแข็งถึงแข็งมาก ความหนาประมาณ 5 ถึง 8 เมตร และเบื้องลึกลงไปเป็นชั้นดินเหนียวแข็งมากอีกชั้นหนึ่ง โดยที่ชั้นดินดังกล่าวมีความสามารถในการรับแรงเค้นได้สูงและมีการยุบตัวน้อย ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับงานดิน เช่น ความมั่นคงของคันดิน การทรุดตัวและแผ่นดินทรุดจึงไม่เป็นปัญหาที่น่าเป็นห่วงนัก

3.2 ด้านการใช้ที่ดิน

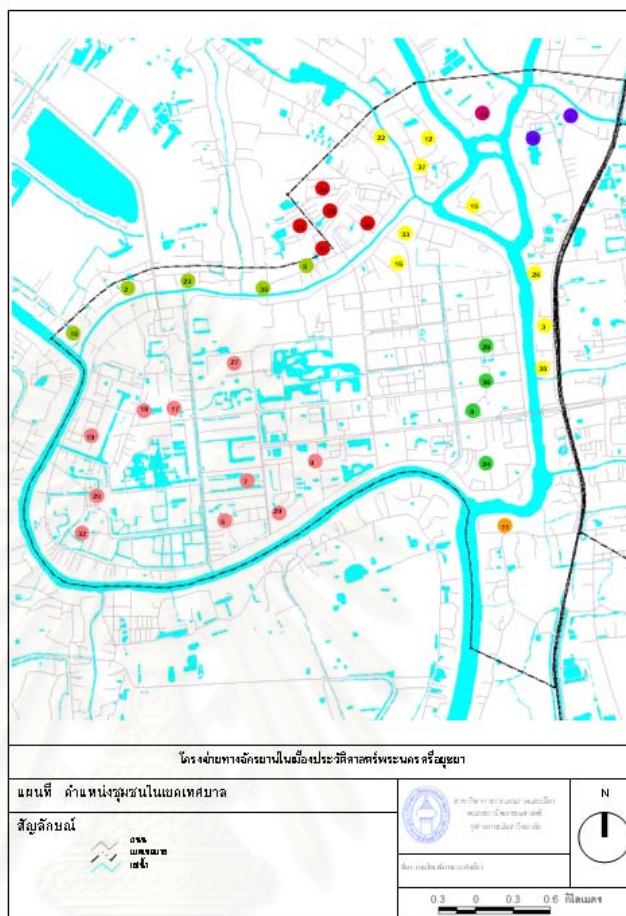
3.2.1 สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในอดีตและปัจจุบัน

3.2.1.1 การใช้ที่ดินปัจจุบัน

พื้นที่เมืองส่วนใหญ่รวมตัวอยู่บนเกาะเมือง ซึ่งมีแม่น้ำและคลองเมืองล้อมรอบและบริเวณฝั่งตะวันออกของแม่น้ำป่าสักโดยรอบสถานีรถไฟกับบริเวณสองฝั่งถนนโรจนะ ส่วนที่เหลือกระจายอยู่เป็นแนวยาวบนคันดินริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำลพบุรี แม่น้ำป่าสักและลำคลองสำคัญได้แก่ คลองเมือง คลองบางขวด คลองหันตรา คลองข้าวเม่า คลองปากข้าวสาร และคลองตะเคียน พื้นที่ที่เหลือส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม เช่น ทุ่งมะขามหย่อง ทุ่งแก้ว และทุ่งขวัญทางด้านทิศเหนือ ทุ่งประเช็ดและทุ่งปากกระวานทางด้านทิศตะวันตก เป็นต้น

การใช้ที่ดินในพื้นที่ปลูกสร้างรวมทั้งสิ้น 9,664 ไร่ คิดเป็นส่วนแบ่งร้อยละ 27.6 ของพื้นที่ในเขตที่ศึกษา ส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัย 4,039 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 11.5 รองลงมาได้แก่ สถาบันการศึกษา 1,300 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 3.9 สถาบันศาสนา 1,027 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 2.9 ตามลำดับ

1) การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย



แผนที่ 3.3 : ตำแหน่งชุมชนในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา

การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่จะรวมตัวอยู่บนเกาะเมืองในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยาและในเทศบาลเมืองอโยธยาริมสองฝั่งถนนโรจนะ โดยหนาแน่นมากบริเวณหัวรอ ตลาดเจ้าพรหม ส่วนที่เหลือกระจายตัวอยู่เป็นแนวยาวตามริมสองฝั่งแม่น้ำและลำคลองที่สำคัญ ที่อยู่อาศัยรุ่นเก่าในเขตชุมชนและในเขตชนบทมักเป็นบ้านพักอาศัยก่อสร้างด้วยไม้ชั้นเดียวยกใต้ถุนสูง ทั้งนี้เพื่อไม่ให้ถูกน้ำท่วมในฤดูฝน ขณะที่ที่อยู่อาศัยรุ่นใหม่เป็นอาคารก่ออิฐถือปูนมีทั้งแบบที่เป็นบ้านเดี่ยว บ้านแถว และอาคารชุด ซึ่งก่อนที่จะก่อสร้างอาคารจะถมดินจนสูงพ้นระดับน้ำท่วม เนื่องจากเกาะเมืองมีที่ว่างซึ่งยังมีได้พัฒนาคงเหลืออยู่น้อยมาก ประกอบกับการกำหนดนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยาให้เป็นพื้นที่อนุรักษ์ เพื่อส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมไทย ทำให้การขยายตัวของที่อยู่อาศัยมีมากในเขตเทศบาลเมืองอโยธยา และบริเวณชานเมืองโดยรอบริมทางหลวงสายสำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 (สายเอเชีย) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 (อยุธยา-อ่างทอง ถนนโรจนะ) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3053 ซึ่งจะไปเชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32

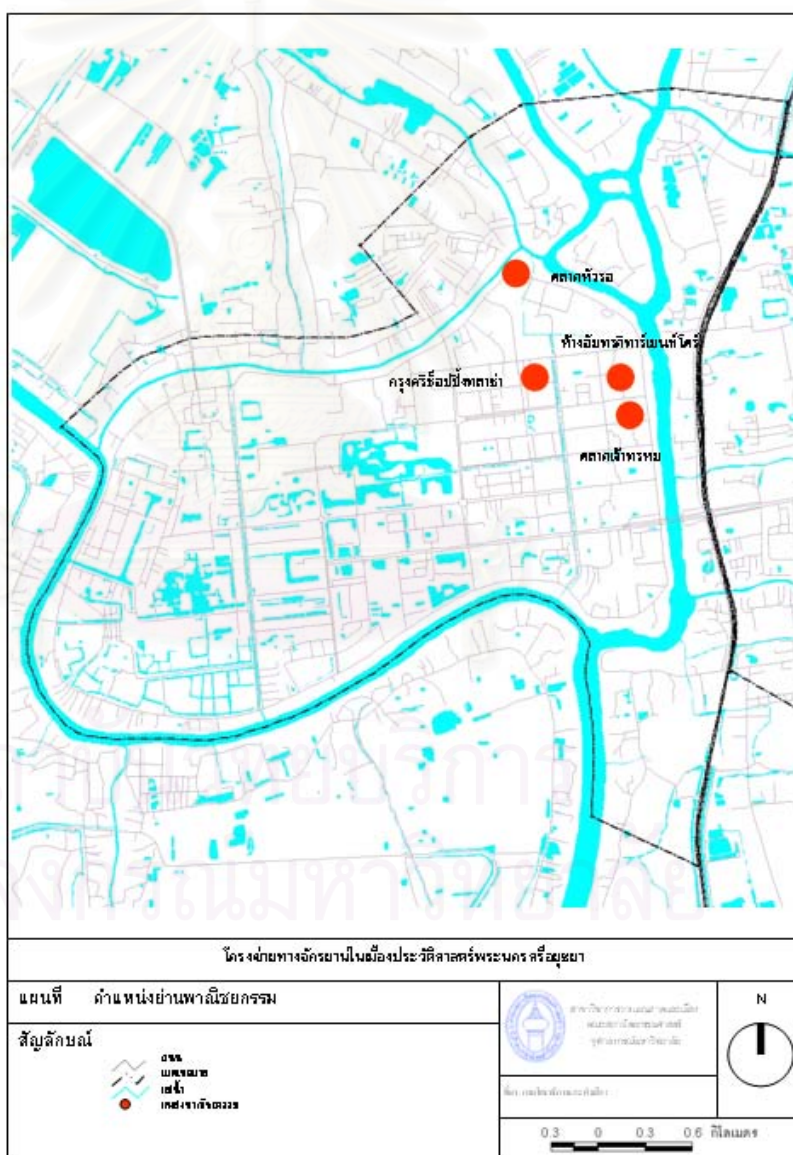
ตารางที่ 3.1 : รายชื่อชุมชนในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

	ชื่อชุมชน	หลังคา เรือน	ประชากร
1	อาคารสงเคราะห์	67	265
2	วัดศาลาปูน	98	530
3	วัดธรรมนิยม	80	504
4	วัดป่าโค	124	766
5	วัดวงศ์ช้าง	41	184
6	สวนสมเด็จ	212	971
7	ศรีสรรเพชญ์	102	445
8	ศาลเจ้าแม่ทับทิม	80	289
9	ป่าตอง	144	781
10	หัวแหลม	72	385
11	วัดพนัญเชิง	343	2759
12	วัดมหาโลก	60	470
13	คลองทราย	61	250
14	วัดตองปุ	150	550
15	เกาะลอย	127	748
16	วัดขุนแสน	95	475
17	สรรพสามิต	114	475
18	โรงงานสุรา	206	1041
19	.ท้ายกรม	95	544
20	หน้าพระตำหนัก	100	520
21	วัดอินทาราม	250	1300
22	สุเหร่าถนนะตุลนา	45	297
23	วัดเชิงท่า.	80	500
24	ป้อมเพชร	190	977
25	วังแก้ว	299	1495
26	ทำน้ำวัดประดู่	96	460
27	คลองท่อ	133	828
28	เจ้าพรหม		
29	บ้านประดู่ชัย	100	500
30	วัดแม่นางปลื้ม	206	806
31	ทุ่งแก้ว-กรุงเก่า	101	314
32	วังไชยพัฒนา	137	814
33	หัวรอพัฒนา	118	486
34	มงคลทรัพย์	50	139
35	กุฎีทอง	110	758

	ชื่อชุมชน	หลังคา เรือน	ประชากร
36	.เจ้าพ่อจ้อย	86	440
37	สามวิหาร	100	536
38	สถานีรถไฟ	217	78-
39	ปามะพร้าว	139	747
40	ประตูลิ้น	107	457
41	ริมวัง	100	321

ที่มา:เทศบาลนครนครศรีอยุธยา (2546)

2) การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม



แผนที่ 3.4 : ตำแหน่งย่านพาณิชยกรรม

ย่านพาณิชย์กรรมในพื้นที่ศึกษากระจายตัวอยู่ใน 4 บริเวณ คือ บริเวณตลาดหัวแหลมเป็นย่านพาณิชย์กรรมเก่าแก่แต่ปัจจุบันถูกล้อมรอบด้วยพื้นที่โครงการนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ทำให้ยากต่อการขยายตัวทั้งในแนวนอนและแนวตั้ง ย่านพาณิชย์กรรมจึงมาขยายตัวที่ตลาดหัวรอและตลาดเจ้าพรหม ทางด้านตะวันออกของเกาะเมือง และอีกบริเวณหนึ่งได้แก่ ศูนย์การค้าศรีอยุธยากับบริเวณริมสองฝั่งถนนโรจนะในเขตเทศบาลเมืองอยุธยา

ย่านพาณิชย์กรรมดังกล่าว มีลักษณะเป็นธุรกิจการค้าและบริการขนาดเล็กที่ให้บริการแก่ชุมชนในพื้นที่ศึกษาและชุมชนโดยรอบ การขยายตัวของย่านพาณิชย์กรรมในระยะเวลาที่ผ่านมาจะเกิดขึ้นโดยรอบตลาดหัวรอและตลาดเจ้าพรหมกับพื้นที่ต่อเนื่อง และบริเวณสองฝั่งถนนโรจนะเป็นเส้นทางสำคัญที่จะเข้าออกเมืองพระนครศรีอยุธยา

ตารางที่ 3.2 : จำนวนสถานประกอบการธุรกิจทางการค้าและธุรกิจทางการบริการ
จำแนกตามขนาด (จำนวนคนทำงาน) ประเภทธุรกิจ (2546)

เขตการปกครอง/ ประเภทธุรกิจ	รวม ทุกสถานประกอบการ	ขนาด (จำนวนคนทำงาน)				
		1 - 4	5 - 9	10 - 19	20 - 49	ตั้งแต่ 50 คน ขึ้นไป
1	2	3	4	5	6	7
ในเขตเทศบาล	1,956	1,858	64	23	8	3
การขายส่ง	80	68	8	2	1	1
การขายปลีก	1,100	1,075	15	5	4	1
ภัตตาคาร/โรงแรม	297	263	24	8	1	1
การบริการ	479	452	17	8	2	-

ที่มา: เทศบาลนครนครศรีอยุธยา (2546)

3) การใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า

อุตสาหกรรมการผลิตที่มีความสำคัญได้แก่ โรงเลื่อยไม้และโรงสีข้าว ซึ่งเป็นโรงงานขนาดใหญ่มีคนงานมากกว่า 100 คนขึ้นไป ตั้งกระจายอยู่ริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก นอกจากนั้นยังได้แก่ โรงงานสุราขององค์การสุรารบเกาะเมืองด้านทิศตะวันตกและโรงงานผลิตชิ้นส่วน อิเล็กทรอนิกส์กับตลับลูกปืนซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน ตั้งอยู่ที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ในเขตตำบลธนู อำเภออุทัย โรงงานแห่งนี้นับเป็นโรงงานที่มีจำนวนคนงานมากที่สุด คือมากกว่า 2,000 คน โรงงานส่วนที่เหลือเป็นโรงงานอุตสาหกรรมการผลิตและอุตสาหกรรมบริการซึ่งมีขนาดเล็กและกระจายตัวอยู่ทั่วไปในพื้นที่ใกล้เคียง การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินประเภทนี้มีน้อยมาก เนื่องจากถูกจำกัดโดยข้อกำหนดการใช้ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงบังคับใช้ผัง

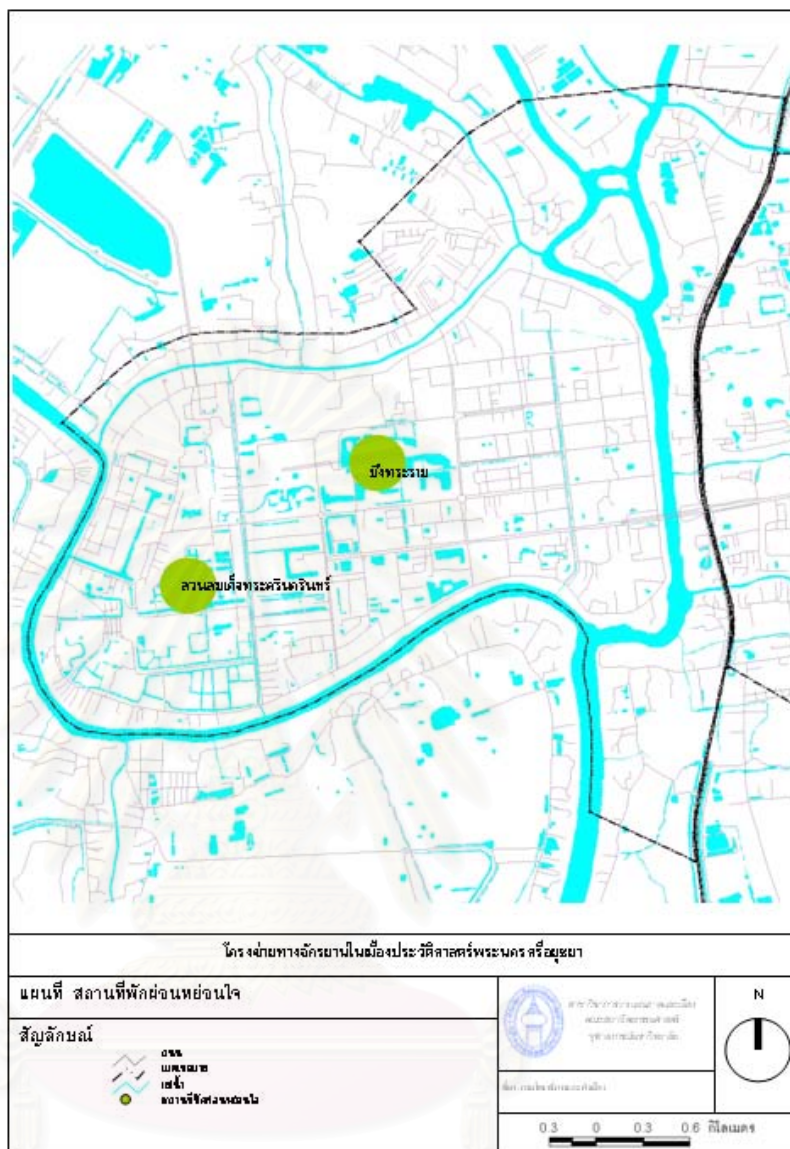
เมืองรวมพระนครศรีอยุธยา ย่านอุตสาหกรรมใหม่ที่เกิดขึ้นในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเลือกที่จะตั้งอยู่ในอำเภอโดยรอบอำเภอพระนครศรีอยุธยาเสียเป็นส่วนใหญ่

ตารางที่ 3.3: จำนวนสถานประกอบการอุตสาหกรรมการผลิต จำแนกตามขนาด (จำนวนคนทำงาน) ประเภทอุตสาหกรรม และเขตการปกครอง พ.ศ.2545

เขตการปกครอง/1 ประเภทอุตสาหกรรม	รวม ทุกสถาน ประกอบการ	ขนาด (จำนวนคนทำงาน)							
		1 - 4	5 - 9	10 - 19	20 - 49	50 - 99	100 - 199	200 - 499	500 ขึ้นไป
ในเขตเทศบาล	405	333	25	33	9	3	1	1	-
การผลิตอาหาร เครื่องดื่ม ยาสูบ	90	55	12	14	6	1	1	1	-
การผลิตสิ่งทอสิ่งถัก เครื่อง แต่งกาย หนังสือพิมพ์ และผลิตภัณฑ์หนังสือพิมพ์	136	135	-	1	-	-	-	-	-
การผลิตไม้และผลิตภัณฑ์จาก ไม้ รวมทั้ง เครื่องเรือน	52	40	5	2	3	2	-	-	-
การผลิตกระดาษและผลิต ภัณฑ์กระดาษ การพิมพ์ และการพิมพ์ โฆษณา	13	10	1	2	-	-	-	-	-
การผลิตเคมีภัณฑ์และผลิต ภัณฑ์เคมี น้ำมันปิโตรเลียม ถ่านหิน ยาง และพลาสติก	2	2	-	-	-	-	-	-	-
การผลิตผลิตภัณฑ์จากแร่ โลหะ ยกเว้น ผลิตภัณฑ์จาก น้ำมัน ปิโตรเลียมและถ่านหิน	24	19	1	4	-	-	-	-	-
อุตสาหกรรมโลหะขั้น มูลฐาน	4	4	-	-	-	-	-	-	-
การผลิตผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์	60	49	2	9	-	-	-	-	-

ที่มา: เทศบาลนครนครศรีอยุธยา (2545)

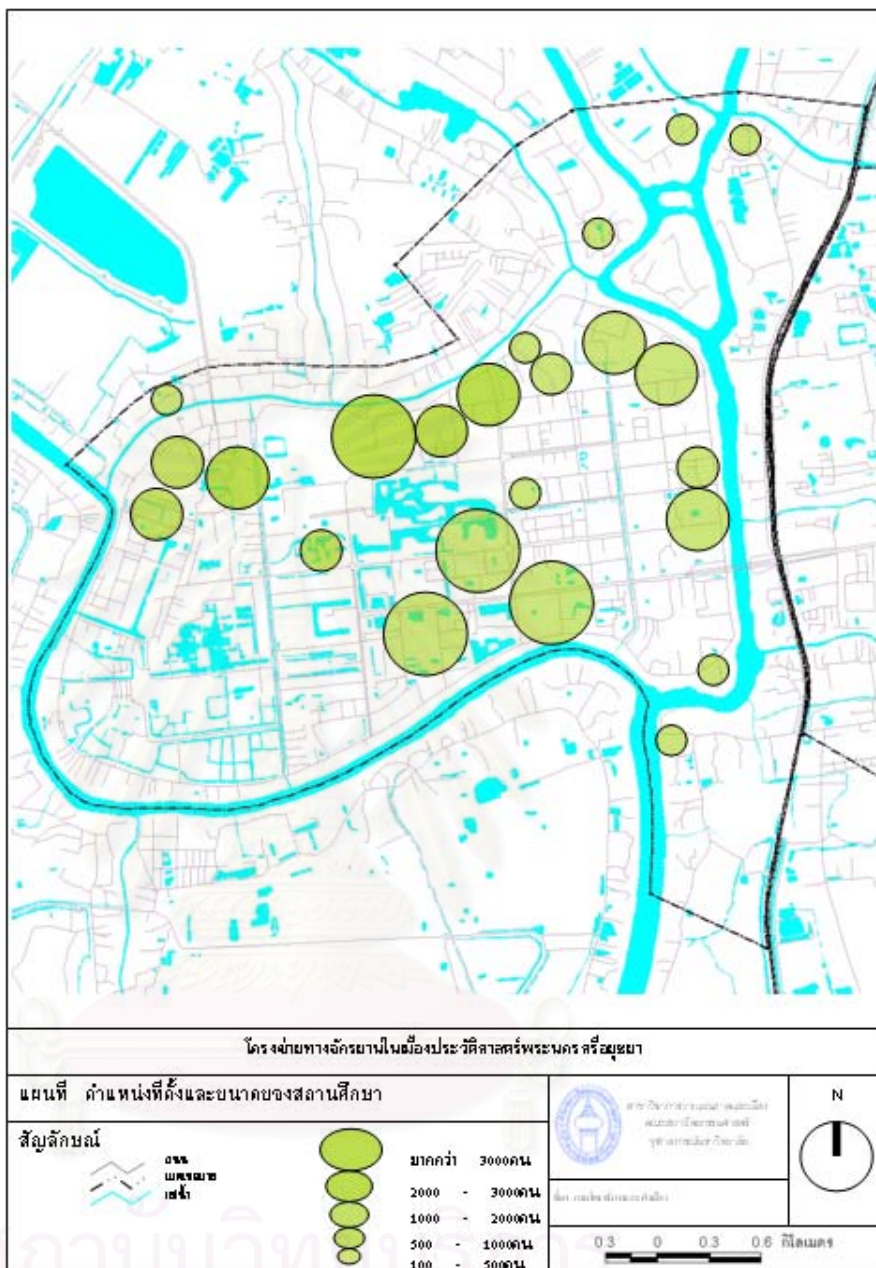
4) การใช้ที่ดินประเภทสถานที่พักผ่อนหย่อนใจและสนามกีฬา



แผนที่ 3.5 :สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

พื้นที่ศึกษามีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจและสนามกีฬา 4 แห่ง คือ สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ ตำบลประตูลี้ ในความรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนจังหวัดพื้นที่ประมาณ 678 ไร่ สวนสาธารณะบึงพระราม ตำบลประตูลี้ ในความรับผิดชอบของเทศบาลนครศรีอยุธยา พื้นที่ประมาณ 274 ไร่ และสนามเด็กเล่นตำบลหอรบพื้นที่ประมาณ 1 ไร่ 50 ตารางวา ทั้งสามแห่งนี้อยู่บนเกาะเมือง ส่วนอีกแห่งหนึ่งคือ สนามกีฬากลางจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พื้นที่ประมาณ 16 ไร่ อยู่ในเขตเทศบาลเมืองอยุธยา

5) การใช้ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา



แผนที่ 3.6 : ตำแหน่งที่ตั้งและขนาดของสถานศึกษา

การใช้ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษามีพื้นที่มากเป็นอันดับที่สอง รองจากที่อยู่อาศัย นอกจากโรงเรียนในระดับชั้นประถมและมัธยมทั้งที่เป็นของรัฐและของเอกชนแล้ว พื้นที่ศึกษายังเป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษาในระดับอุดมศึกษาของจังหวัด ได้แก่ สถาบันเทคโนโลยีราชมงคลวิทยาเขตพระนครศรีอยุธยา สถาบันราชภัฏพระนครศรีอยุธยา วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือ อยุธยา วิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา และวิทยาลัยอาชีวศึกษาพระนครศรีอยุธยา สถาบันการศึกษาส่วนใหญ่จะรวมตัวอยู่ในเกาะเมือง และริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ในตำบลหันตรา ส่วนที่เหลือจะกระจายอยู่ทั่วไปตามชุมชนต่างๆ การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินประเภทนี้ในระยะเวลาที่ผ่านมาเป็นการเปลี่ยนแปลงบนพื้นที่ดินเดิม

ตารางที่ 3.4: ข้อมูลพื้นฐาน สถานศึกษา สังกัด เขตพื้นที่การศึกษา อย. 1 จำแนกตามที่ตั้ง 3 สังกัดเดิม

สังกัดเดิม	ที่	ชื่อสถานศึกษา	ที่ตั้ง	ระดับที่เปิดสอน
สปอ.	1	โรงเรียนวัดประดู่ทรงธรรม	ม. 4 ต. ไผ่ลิง	ก่อนประถม - มัธยมศึกษาต้น
สปอ.	2	โรงเรียนวัดใหญ่ชัยมงคล	ม. 2 ต. ไผ่ลิง	ก่อนประถม - มัธยมศึกษาต้น
สปอ.	3	โรงเรียนวัดพนัญเชิง	ม. 4 ต. คลองสวนพลู	ก่อนประถม - มัธยมศึกษาต้น
สปอ.	4	โรงเรียนวัดทรงกฐล	ม. 6 ต. เกาะเรียน	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	5	โรงเรียนวัดช่างทอง	ม. 1 ต. เกาะเรียน	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	6	โรงเรียนวัดพุทไธสวรรย์	ม. 8 ต. สำเภาลม	ก่อนประถม - มัธยมศึกษาต้น
สปอ.	7	โรงเรียนพรพิณฑพิทยาคาร	ม. 4 ต. สำเภาลม	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	8	โรงเรียนวัดทำใหม่	ม. 6 ต. ปากกราน	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	9	โรงเรียนวัดช้าง	ม. 1 ต. ปากกราน	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	10	โรงเรียนวัดปากกราน	ม. 10 ต. ปากกราน	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	11	โรงเรียนประชาสามัคคี	ม. 8 ต. คลองตะเคียน	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	12	โรงเรียนบ้านคลองตะเคียน ฯ	ม. 2 ต. คลองตะเคียน	ก่อนประถม - มัธยมศึกษาต้น
สปอ.	13	โรงเรียนวัดไก่อ๊ต	ม. 2 ต. บ้านรุน	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	14	โรงเรียนวัดกลาง	ม. 13 ต. ปากกราน	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	15	โรงเรียนวัดกษัตริราช	ม. 7 ต. บ้านป้อม	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	16	โรงเรียนวัดพระงาม	ม. 3 ต. บ้านป้อม	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	17	โรงเรียนสุคินสหราษฎร์	ม.2 ต. ภูเขาทอง	ก่อนประถม - มัธยมศึกษาต้น
สปอ.	18	โรงเรียนวัดเกตุ	ม. 3 ต. บ้านใหม่	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	19	โรงเรียนปทุมพิทยาคาร	ม. 4 ต. บ้านใหม่	ก่อนประถม - มัธยมศึกษาต้น
สปอ.	20	โรงเรียนวัดกุฎีลาย	ม. 7 ต. บ้านใหม่	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	21	โรงเรียนวัดช้างใหญ่	ม. 1 ต. วัดตูม	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	22	โรงเรียนวัดตูม	ม. 3 ต. วัดตูม	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	23	โรงเรียนประดู่ชัย	ม. 2 ต. ท่าวาสูกรี	ก่อนประถม - มัธยมศึกษาต้น
สปอ.	24	โรงเรียนวัดไผ่	ม. 2 ต. บ้านเกาะ	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	25	โรงเรียนวัดหันตรา	ม. 2 ต. หันตรา	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	26	โรงเรียนวัดคูสิดาราม	ม. 5 ต. หันตรา	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	27	โรงเรียนวัดพระญาติการาม	ม. 5 ต. ไผ่ลิง	ก่อนประถม - มัธยมศึกษาต้น
สปอ.	28	โรงเรียนวัดสว่างอารมณ์	ม. 1 ต. สวนพริก	ก่อนประถม - มัธยมศึกษาต้น
สปอ.	29	โรงเรียนอนุบาพระนครศรีอยุธยา	ม. 3 ต. ท่าวาสูกรี	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	30	โรงเรียนวัดกลางคลองสระบัว	ม. 3 ต. คลองสระบัว	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	31	โรงเรียนลุมพลีชนูปถัมภ์	ม. 3 ต. ลุมพลี	ก่อนประถม - มัธยมศึกษาต้น
สปอ.	32	โรงเรียนวัดบ่อมรามัญ	ม. 4 ต. สวนพริก	ก่อนประถม - ประถม
สปอ.	33	โรงเรียนตำหนักเพ็ญ	ม. 3 ต. สวนพริก	ก่อนประถม - ประถม

สังกัด	ที่	ชื่อสถานศึกษา	ที่ตั้ง	ระดับที่เปิดสอน
สศ	34	โรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย	ต. ประตู่ชัย	มัธยมศึกษา - มัธยมศึกษาปลาย
สศ	35	โรงเรียนจอมสุรางค์อุปถัมภ์	ต. หอรัตนไชย	มัธยมศึกษา - มัธยมศึกษาปลาย
สศ	36	โรงเรียนอยุธยานุสรณ์	ต. หัวรอ	มัธยมศึกษา - มัธยมศึกษาปลาย
สศ	37	โรงเรียนปากกกรานพิทยาศาสตร์	ต. ปากกกราน	มัธยมศึกษา - มัธยมศึกษาปลาย
อช	38	โรงเรียนศิริเสนา	ต.ประตู่ชัย	ก่อนประถม-ประถม
อช	39	โรงเรียนสุนทรพิทยาศาสตร์	ต.หอรัตนไชย	ก่อนประถม-มัธยมศึกษาต้น
อช	40	โรงเรียนจิระศาสตร์วิทยา	ต.ประตู่ชัย	ก่อนประถม-มัธยมศึกษาต้น
อช	41	โรงเรียนอิสลามศรีอยุธยามูลนิธิ	ต.คลองตะเคียน	ก่อนประถม-ม.ปลาย
อช	42	โรงเรียนยอแซฟอยุธยา	ต.สำเภาล่ม	ก่อนประถม-มัธยมศึกษาต้น
อช	43	โรงเรียนประชาศึกษา	ต.หัวรอ	ก่อนประถม-ประถม
อช	44	โรงเรียนอรุณประเสริฐ	ต.หอรัตนไชย	ก่อนประถม-ประถม
อช	45	โรงเรียนวัดธรรมมิกษัตริย์วิทยา	ต.ท่าवासูกกรี	ประถม
อช	46	โรงเรียนอนุบาลธรรมมิกษัตริย์วิทยา	ต.วัดตูม	ก่อนประถม
อช	47	เทคนิคพิชฌายการอยุธยา	ต.ไผ่ลิง	ปวช-ปวส
อช	48	เทคโนโลยีอยุธยา	ต.ท่าवासูกกรี	ปวช-ปวส
อช	49	บริหารธุรกิจอยุธยา	ต.ท่าवासูกกรี	ปวช-ปวส

ที่มา: สำนักงาน ศึกษาธิการจังหวัดพระนครศรีอยุธยา (2545)

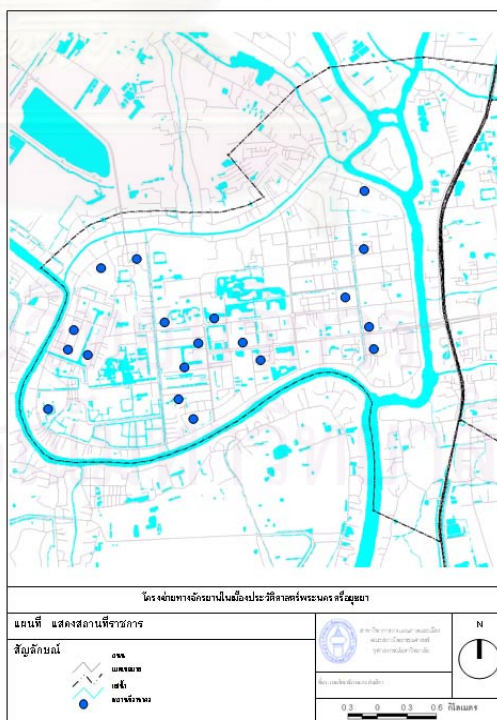
6) การใช้ที่ดินประเภทพื้นที่อนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย ได้แก่ พื้นที่โบราณสถานขึ้นทะเบียนทั้งหมด ที่มีอยู่บนเกาะเมืองและพื้นที่นอกเกาะเมืองทางด้านทิศตะวันออกหรือฝั่งอโยธยา ทางด้านทิศเหนือ ด้านทิศตะวันตก และด้านทิศใต้ฝั่งขวาของแม่น้ำเจ้าพระยา โบราณสถานส่วนใหญ่จะรวมตัวอยู่บนเกาะเมือง ที่สำคัญได้แก่ พระราชวังโบราณ วัดพระศรีสรรเพชญ์ วัดมณฑลพิตร วัดพระราม วัดมหาธาตุ พระราชวังจันทน์เกษม วัดราชบูรณะ และวัดสุวรรณดาราม เป็นต้น รองลงไปได้แก่ นอกเกาะเมืองทางเหนือด้านทิศเหนือมีโบราณสถานที่สำคัญ เช่น วัดหน้าพระเมรุราชิการาม พระเจดีย์ภูเขาทอง และพะเนียดคล้องช้าง และนอกเกาะเมืองทางด้านทิศตะวันออกมีโบราณสถานที่สำคัญ เช่น วัดเจ้าพญาไท (วัดใหญ่ชัยมงคล) วัดพนัญเชิง บ้านญี่ปุ่น เป็นต้น

7) การใช้ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา

ประชากรในพื้นที่ศึกษาประกอบด้วยศาสนิกชนหลายศาสนา ศาสนสถานที่มีจำนวนมากที่สุดคือ วัดในพระพุทธศาสนาจำนวน 33 แห่ง ส่วนใหญ่รวมตัวกันอยู่ในเทศบาลนครนครศรีอยุธยา 29 แห่ง และเทศบาลเมืองอโยธยาอีก 4 แห่ง ส่วนที่เหลือกระจัดกระจายแทรกอยู่ตามชุมชนต่างๆ ศาสนสถานที่มีจำนวนมากรองลงมาได้แก่ มัสยิดจำนวน 20 แห่ง ส่วนใหญ่อยู่นอกเกาะเมืองทางด้านทิศใต้และทิศตะวันตก การใช้ที่ดินประเภทศาสนสถานมีส่วนแบ่งในพื้นที่เมืองมากเป็นอันดับที่ 3 สำหรับวัดในพุทธศาสนา นอกจากจะเป็นศาสนสถานแล้วยังเป็นสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรมและศิลปกรรมของชาติอีกด้วย นับเป็นจุดดึงดูดทางการท่องเที่ยวประการหนึ่ง อาทิ พระวิหารมงคลปิตร วัดหน้าพระเมรุราชิการาม วัดใหญ่ชัยมงคลและวัดพนัญเชิง เป็นต้น

8) การใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการ

จากการที่พื้นที่ศึกษาเป็นศูนย์กลางการบริหารราชการแผ่นดินของจังหวัด จึงมีส่วนราชการทั้งหน่วยราชการส่วนกลางและส่วนภูมิภาคตั้งอยู่จำนวนมาก หน่วยราชการบางส่วนยังคงอยู่บนเกาะเมือง ทั้งถนนศรีสรรเพชญ์ ถนนโรจนะ ถนนนเรศวร และถนนอุททอง แต่ส่วนใหญ่ได้ย้ายมาอยู่ในศูนย์ราชการใหม่ ริมหางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ในเขตเทศบาลเมืองอโยธยา ริมหางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ในตำบลหันตรา



แผนที่ 3.7 :ตำแหน่งที่ตั้งสถานที่ราชการ

ตาราง 3.5: สถานราชการในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

ลำดับ	สถานที่ราชการ	ตำบล	ถนน
1	ที่ว่าการอำเภอพระนครศรีอยุธยา	หอรัตนไชย	ถนนโรจนะ
2	สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินภูมิภาคที่1	หอรัตนไชย	ถนนโรจนะ
3	สำนักงานตรวจบัญชีสหกรณ์ภูมิภาคที่1	ประตูชัย	ถนนโรจนะ
4	สำนักงานคลังเขต1	หอรัตนไชย	ถนนโรจนะ
5	ศาลจังหวัดพระนครศรีอยุธยา	ประตูชัย	ถนนโรจนะ
6	ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา	ประตูชัย	ถนนโรจนะ
7	ตำรวจท่องเที่ยวการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	ประตูชัย	ถนนศรีสรรเพชญ์
8	ศูนย์บริการวิชาการและข้อมูลการท่องเที่ยวพระนครศรีอยุธยา	ประตูชัย	ถนนศรีสรรเพชญ์
9	ทัณฑ์สถานบำบัดพิเศษพระนครศรีอยุธยา	ประตูชัย	ถนนศรีสรรเพชญ์
10	ที่ทำการไปรษณีย์	ประตูชัย	ถนนอุททอง
11	สำนักงานที่ดินจังหวัดพระนครศรีอยุธยา	หอรัตนไชย	ถนนอุททอง
12	สำนักงานประถมศึกษาอำเภอพระนครศรีอยุธยา	ประตูชัย	ถนนอุททอง
13	ศูนย์แพทย์ชุมชนเมืองพระนครศรีอยุธยา	ประตูชัย	ถนนอุททอง
14	สำนักงานโบราณคดีและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติที่3 พระนครศรีอยุธยา	ประตูชัย	ถนนอุททอง
15	ห้องสมุดประชาชนอำเภอพระนครศรีอยุธยา	ประตูชัย	ถนนอุททอง
16	ศูนย์ชุดและรักษาแม่น้ำที่1 กรมเจ้าท่า	ประตูชัย	ถนนอุททอง
17	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคโรงจักรพระตำหนักศิริยาลัย	ประตูชัย	ถนนอุททอง
18	สาธารณสุขจังหวัดพระนครศรีอยุธยา	หอรัตนไชย	ถนนอุททอง
19	ที่ทำการตำรวจรถไฟ	ประตูชัย	ถนนอุททอง
20	ประปาเทศบาลนครศรีอยุธยา	ประตูชัย	ถนนอุททอง
21	โรงพยาบาลพระนครศรีอยุธยา	ประตูชัย	ถนนอุททอง
22	หน่วยกามโรคพระนครศรีอยุธยา	ประตูชัย	ถนนอุททอง
23	สถานีตำรวจภูธรจังหวัดพระนครศรีอยุธยา	ประตูชัย	ถนนป่าไทร
24	ศูนย์หัตถกรรมอยุธยา	ประตูชัย	ถนนป่าไทร
25	สำนักงานบริการโทรศัพท์	ประตูชัย	ถนนบางเอียน
26	สำนักงานการสื่อสาร	ประตูชัย	ถนนเดชาวุธ
27	สำนักงานเทศบาลนครศรีอยุธยา	หอรัตนไชย	ถนนนเรศวร
28	กองอนามัยและสิ่งแวดล้อม	ประตูชัย	ถนนนเรศวร
29	สำนักงานปศุสัตว์เขต1	ประตูชัย	ถนนคลองท่อ
30	สำนักงานราชพัสดุ	ประตูชัย	ถนนคลองมะขาม

เทศบาลนครศรีอยุธยา (2545)

3.2.1.2 สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในอดีตและปัจจุบัน

จากแผนที่การใช้ที่ดินในเขตผังเมืองรวมเมืองพระนครศรีอยุธยา ซึ่งทำการสำรวจโดยสำนักงานผังเมืองจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในปี พ.ศ. 2539 เปรียบเทียบกับแผนที่การใช้ที่ดินในเขตผังเมืองรวมเมืองพระนครศรีอยุธยาซึ่งทำการสำรวจโดยกรมโยธาธิการและผังเมือง เมื่อปี พ.ศ. 2533 พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงไปเพียงเล็กน้อย ลักษณะโครงสร้างและการกระจายตัวของการใช้ที่ดินส่วนใหญ่ยังคงเดิม นอกจากการใช้ที่ดินบางประเภท ที่มีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย และการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม

การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยเป็นการใช้ที่ดินที่มีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นมากที่สุด บริเวณที่มีที่อยู่อาศัยใหม่เกิดขึ้นมากได้แก่ บริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3053 ในเขตตำบลบ้านเกาะ บริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ในเขตตำบลธนู และบริเวณริมถนนเชื่อมระหว่างศูนย์ราชการใหม่ ริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3059 ที่ริมวัดพญูเชิง นอกจากนี้ยังได้แก่ บริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 (อยุธยา-อ่างทอง) นอกเขตผังเมืองรวมออกไปทางด้านทิศเหนือ

การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมมีการขยายตัวรองลงมา การใช้ที่ดินประเภทนี้มีการขยายตัวออกมาจากย่านพาณิชยกรรมเดิม เช่น ที่ตลาดหัวรอ ตลาดเจ้าพรหม และบริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ในเขตเทศบาลเมืองอโยธยา อำเภอพระนครศรีอยุธยา และในเขตตำบลธนู อำเภออุทัยส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่นนั้นมีการเปลี่ยนแปลงน้อยมาก หรือเป็นการเปลี่ยนแปลงเฉพาะภายในพื้นที่เดิม การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญได้แก่ การย้ายศูนย์ราชการจากเดิมที่ตั้งอยู่บนเกาะเมือง มาอยู่ที่ศูนย์ราชการแห่งใหม่บริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ในเขตตำบลคลองสวนพลู ส่วนพื้นที่เดิมนั้นได้คืนให้กับโครงการนครประวัติศาสตร์เมืองพระนครศรีอยุธยา การย้ายศูนย์ราชการมาตั้งริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 นี้ ดึงดูดให้เริ่มมีการพัฒนาที่ดินบริเวณโดยรอบ เป็นย่านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยจะเห็นได้ว่าการพัฒนาที่ดินที่เกิดขึ้น นอกจากจะเป็นการพัฒนาบนพื้นที่ดินที่มีการใช้ประโยชน์เดิมให้มีความหนาแน่นขึ้นแล้วยังมีการพัฒนาที่ดินเกษตรกรรมบริเวณชานเมืองที่อยู่บนเส้นทางสายสำคัญที่เข้าและออกชุมชนหรือบริเวณที่มีความสะดวกในการเข้าถึงสามารถเชื่อมโยงกับที่ทำงานได้ง่ายมาเป็นที่อยู่อาศัยหรือการใช้ประโยชน์ที่ดินอื่นนอกจากการเกษตร โดยมีทิศทางมุ่งไปทางด้านทิศตะวันออกและทางด้านทิศเหนือของเกาะเมือง

3.2.2 ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ที่ดินในอนาคต

ทิศทางการขยายตัวของชุมชนในอนาคตเป็นผลมาจากปัจจัยที่สำคัญ ได้แก่ การดำเนินการโครงการนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยาการใช้บังคับผังเมืองรวมเมือง

พระนครศรีอยุธยา นอกจากนี้จะเป็นการดำเนินโครงการต่างๆ ในเขตผังเมืองรวม อาทิ โครงการพระบรมราชานุสาวรีย์สมเด็จพระนเรศวรมหาราช ดังนี้

1) โครงการนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา

กรุงศรีอยุธยาเป็นอาณาจักรที่มีความเจริญรุ่งเรืองมากในบริเวณลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตั้งแต่ปลายพุทธศตวรรษที่ 19 จนกระทั่งถึงต้นพุทธศตวรรษที่ 24 รวมระยะเวลา 417 ปี ร่องรอยที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบันแสดงถึงอารยธรรมความเจริญต่างๆ ในยุคนั้นได้เป็นอย่างดี ซึ่งมีจำนวนถึง 394 แห่ง เป็นโบราณสถานที่ยังปรากฏสภาพ 330 แห่ง โบราณสถานที่มีเรื่องราวประเภทประวัติศาสตร์ แต่ยังไม่ปรากฏสภาพอีก 54 แห่ง และโบราณสถานประเภทสาธารณูปการอีก 10 แห่ง แบ่งเป็นกลุ่มตามแผนแม่บทโครงการอนุรักษ์และพัฒนานครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา 2533 ดังนี้

เขตที่ 1 เขตอุทยานประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา มีโบราณสถานที่ยังปรากฏสภาพ

จำนวน 95 แห่ง

เขตที่ 2 โบราณสถานในเกาะเมืองนอกเขตอุทยาน ประกอบด้วย โบราณสถานที่ยังปรากฏสภาพ จำนวน 30 แห่ง โบราณสถานที่มีเรื่องราวประเภทประวัติศาสตร์แต่ไม่ปรากฏสภาพ จำนวน 54 แห่ง และโบราณสถานประเภทสาธารณูปการอีก 10 แห่ง รวม 94 แห่ง

เขตที่ 3 โบราณสถานในพื้นที่นอกเกาะเมืองด้านตะวันออกประกอบด้วย โบราณสถานที่ยังปรากฏสภาพ จำนวน 74 แห่ง

เขตที่ 4 โบราณสถานในพื้นที่นอกเกาะเมืองด้านตะวันตก ประกอบด้วย โบราณสถานที่ยังไม่ปรากฏสภาพ จำนวน 17 แห่ง

เขตที่ 5 โบราณสถานในพื้นที่นอกเกาะเมืองด้านเหนือ ประกอบด้วย โบราณสถานที่ยังไม่ปรากฏสภาพ จำนวน 73 แห่ง

เขตที่ 6 โบราณสถานในพื้นที่นอกเกาะเมืองด้านใต้ ประกอบด้วย โบราณสถานที่ยังปรากฏสภาพ จำนวน 41 แห่ง

นครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก ในปี พ.ศ. 2534 เนื่องจากเป็นเมืองสำคัญทางประวัติศาสตร์ทางแหลมอินโดจีน และสำคัญต่อประวัติศาสตร์ชนชาติไทย พื้นที่ประวัติศาสตร์ของเมืองพระนครศรีอยุธยาแบ่งการจัดการพื้นที่ออกเป็น 2 ส่วน คือ

- พื้นที่ดีเด่น (Nucleus Zone) ซึ่งมีกายภาพและบรรยากาศที่ดีที่สุด เป็นเขตที่ขึ้นทะเบียนมรดกโลก ซึ่งจำเป็นต้องสงวนรักษา และปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้คงเป็นเขตประวัติศาสตร์ที่บริสุทธิ์เท่าที่จะทำได้ มีพื้นที่รวม 1,810 ไร่

- พื้นที่โบราณสถานที่มีความสำคัญสูงสุด ประกอบด้วย พระบรมมหาราชวัง พระอารามหลวง และซากอาคารสถานที่ที่สำคัญในอดีตมากมาย ให้ดำเนินการโยกย้ายหรือรื้อถอนอาคารที่ไม่เกี่ยวข้องออกไป
- พื้นที่สวนสาธารณะในสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ เป็นโบราณสถานอันดีบรองที่จะปรับปรุงการพัฒนาเชิงกายภาพของสวนสาธารณะ
- พื้นที่ส่วนบริหารราชการและการท่องเที่ยว ได้แก่ บริเวณศาลากลางเดิมจนถึงหลังคุ้มขุนแผน จะปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกของรับนักท่องเที่ยวด้านต่างๆ
- พื้นที่หมู่บ้านศิลปหัตถกรรมบริเวณวิทยาลัยเกษตรกรรมเดิม จะรวบรวมพื้นที่หมู่บ้านผลิตสินค้าพื้นเมืองต่างๆ มารวมกัน เพื่อการอนุรักษ์และฟื้นฟูศิลปวัฒนธรรมของอยุธยาและเป็นรายได้แก่ผู้ผลิตด้วย
- พื้นที่ส่วนบริหารอุทยานประวัติศาสตร์ฯ เป็นสำนักงาน ห้องปฏิบัติการของเจ้าหน้าที่
- พื้นที่ชุมชนใหม่ เป็นพื้นที่จัดสรรรองรับบ้านพักอาศัยที่ถูกโยกย้ายมาจากการพัฒนา ได้แก่ ด้านตะวันตกของสวนสมเด็จพระฯ
- พื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ฯ ในอนาคต เป็นการเตรียมการขยายเขตอุทยานประวัติศาสตร์ด้านโรงงานสุราอยุธยา

ต่อมาเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2540 กรมศิลปากรได้มีประกาศกำหนดเขตที่ดินโบราณสถานเพิ่มเติมครอบคลุมเกาะเมืองอยุธยา เพื่อความเหมาะสมต่อการอนุรักษ์และพัฒนานครประวัติศาสตร์ รวมพื้นที่ประมาณ 3,000 ไร่

ผังเมืองรวมพระนครศรีอยุธยา

ผังเมืองรวมเป็นเครื่องมือทางกฎหมายที่จะใช้ควบคุมให้เมืองมีการขยายตัว และการใช้ที่ดินให้เป็นไปตามแผนผังที่ได้วางไว้ ผังเมืองรวมพระนครศรีอยุธยาเริ่มประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับที่ 23 เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2529 โดยมีพื้นที่ครอบคลุม 18 ตำบล มีพื้นที่ 39 ตารางกิโลเมตร ต่อมาจึงได้ประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับที่ 264 วันที่ 13 มิถุนายน 2539 ซึ่งได้ขยายพื้นที่ครอบคลุมเพิ่มขึ้นเป็น 20 ตำบล มีพื้นที่ 56 ตารางกิโลเมตร และต่อมาได้ขยายพื้นที่ครอบคลุมออกเป็น 71 ตารางกิโลเมตร ตามประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับที่ 396 พ.ศ.2542 และฉบับที่ 476 พ.ศ.2546

ผังเมืองรวมเมืองพระนครศรีอยุธยา มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ที่ดินให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต ส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจและโครงสร้างบริการสาธารณะ โดยมีสาระที่สำคัญคือ

- (1) ให้ชุมชนเมืองเป็นศูนย์กลางบริหารการปกครอง และการศึกษาของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา
- (2) พัฒนาและส่งเสริมให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวด้านประวัติศาสตร์ที่สำคัญ

- (3) ส่งเสริมและอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรม และสภาพแวดล้อมซึ่งมีคุณค่าทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์และโบราณคดี ให้เป็นเอกลักษณ์ของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา
- (4) พัฒนาบริการสังคม การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน
- (5) อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

การใช้ประโยชน์ที่ดินตามแผนผังกำหนดการใช้ที่ดิน ซึ่งได้กำหนดกิจการที่อนุญาตให้ใช้ประโยชน์ และกิจการที่ห้ามใช้ประโยชน์ไว้ ตามกฎกระทรวงจำแนกเป็น 11 ประเภท ดังนี้

- (1) ประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
- (2) ประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- (3) ประเภทพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
- (4) ประเภทชนบทและเกษตรกรรม
- (5) ประเภทการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม
- (6) ประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการ และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- (7) ประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม
- (8) ประเภทอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย
- (9) ประเภทสถาบันการศึกษา
- (10) ประเภทสถาบันศาสนา
- (11) ประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ

3.2.3 พื้นที่ที่มีปัญหาในการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

จากลักษณะการกระจายตัวของการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต ตามที่ได้จำแนกทำให้สามารถสรุปได้ดังนี้

ภายในเกาะเมือง พื้นที่ในเขตโครงการนครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา กำหนดให้เป็นพื้นที่อนุรักษ์และส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมไทย ส่วนพื้นที่เกาะเมืองด้านตะวันออกกำหนดให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก โดยมีพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางและหนาแน่นน้อยคั่นไว้จากพื้นที่อนุรักษ์

ย่านพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากให้ขยายตัวออกไปทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำป่าสัก บริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 หรือถนนโรจนะ ล้อมรอบด้วยที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และที่อยู่อาศัยหนาแน่นต่ำ ตามลำดับ และพื้นที่โดยรอบศูนย์ราชการใหม่

ฝั่งตะวันตกของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 กำหนดให้เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง พื้นที่ด้านทิศเหนือ ทิศใต้ และทิศตะวันตกของเกาะเมือง ให้เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นต่ำ

พื้นที่อุตสาหกรรมนั้นตามผังเมืองรวมเมืองพระนครศรีอยุธยา พ.ศ.2533

(ปรับปรุงครั้งที่ 1) กำหนดให้มีเพียงอุตสาหกรรมเฉพาะกิจที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม เว้นแต่อุตสาหกรรมที่มีมาก่อนการใช้บังคับผังเมืองรวม เขตอุตสาหกรรมนี้กำหนดให้อยู่ที่ตำบลบ้านเกาะ ระหว่างทางรถไฟสายเหนือกับแม่น้ำป่าสัก แต่ในผังเมืองรวมเมืองพระนครศรีอยุธยา (ปรับปรุงครั้งที่ 2) มิได้กำหนดพื้นที่อุตสาหกรรมไว้

ตารางที่ 3.6 เปรียบเทียบการใช้ที่ดินอนาคตผังเมืองรวมเมืองพระนครศรีอยุธยา

ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	ผังปรับปรุงครั้งที่ 1	ผังปรับปรุงครั้งที่ 2	เพิ่ม + ลด -
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย	9,465	11,650	+ 2,185
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง	1,258	1,560	+ 302
พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก	825	815	- 10
อุตสาหกรรมเฉพาะกิจ	644	-	- 644
ชนบทและเกษตรกรรม	-	850	-
การปฏิรูปเพื่อการเกษตร	523	523	-
ที่โล่งเพื่อนันทนาการ	-	7,680	-
ที่ดินอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม	2,362	4,020	+1,658
ที่ดินอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมไทย	1,360	1,420	+ 60
สถาบันการศึกษา	1,027	1,102	+ 75
สถาบันการศาสนา	895	820	+ 75
สถาบันราชการ	2,402	2,650	+ 248
แม่น้ำ และลำคลอง	1,300	610	- 690
ถนน ซอย			
รวม	35,000	44,650	

ที่มา : กรมการผังเมือง ผังเมืองรวมเมืองพระนครศรีอยุธยา

3.2.4 การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินอาคารและแนวโน้มการพัฒนา

ผังเมืองรวมยังได้กำหนดผังโครงการคมนาคมและขนส่งสำหรับปรับปรุงถนนเดิมหรือก่อสร้างถนนใหม่ให้เกิดโครงข่ายเชื่อมโยงกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งกำหนดเขตทาง และลักษณะการออกแบบถนน ลักษณะที่สำคัญของโครงข่ายถนนตามผังเมืองรวมฯ ก็คือ มีถนนวงแหวน 2 วง โดยวงในเป็นถนนวงแหวนรอบเกาะเมืองตามแนวถนนอุทอง และถนนวงแหวนรอบนอกเกาะเมือง ซึ่งจะเชื่อมโยงพื้นที่ฝั่งทิศเหนือ ตะวันออก ใต้ และตะวันตกเข้าด้วยกัน ไปบรรจบกันที่ย่านพาณิชยกรรมบริเวณถนนโรจนะ ทั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อลดปริมาณการจราจรที่จะผ่านเกาะเมือง และป้องกันแรงสั่นสะเทือนที่จะมีผลต่อโบราณสถานในเกาะเมือง ซึ่งโครงการคมนาคมและขนส่งเหล่านี้จะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารและแนวโน้มการพัฒนาในอนาคต

3.3 การคมนาคมและขนส่ง

3.3.1 โครงข่ายการคมนาคมและขนส่งของพื้นที่ศึกษา

ในปัจจุบันการติดต่อรวมทั้งการเดินทางนิยมใช้การคมนาคมทางบกเนื่องจากสะดวกรวดเร็วทั้งการคมนาคมขนส่งทางรถยนต์และทางรถไฟ ส่วนการคมนาคมขนส่งทางน้ำใช้ในระยะเวลาใกล้ๆ

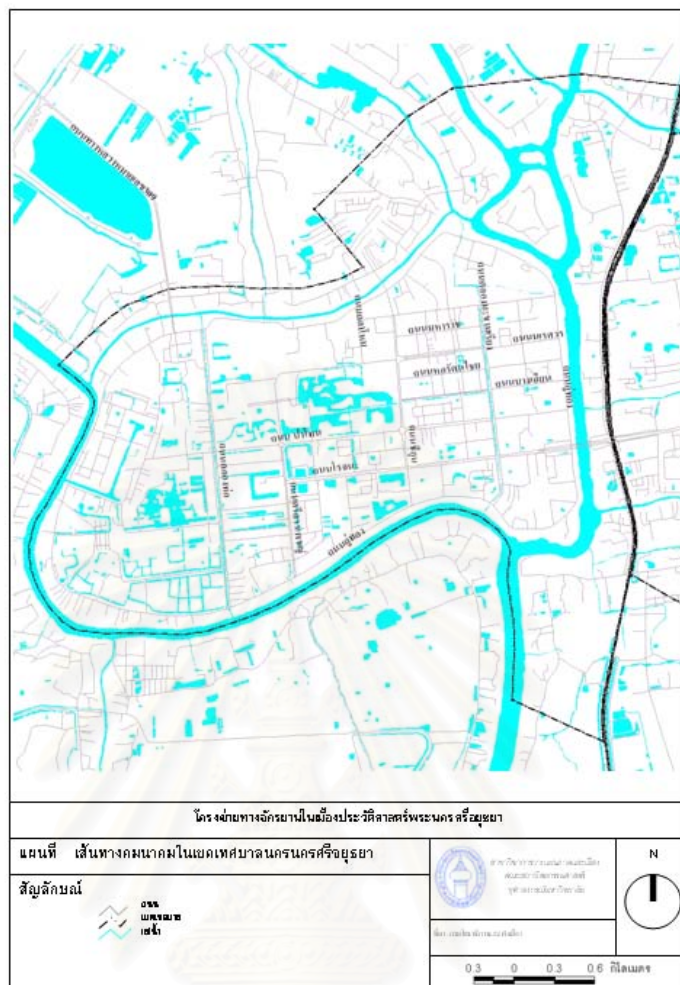
3.3.1.1 ทางบก แบ่งออกเป็น

3.3.1.1.1 รถยนต์ส่วนบุคคล

ถนนในบริเวณเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราชมีดังนี้

ตารางที่ 3.7 : ถนนและการจราจรในเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราช

ถนน	การจราจร		
	ประเภทถนน	ช่องจราจร	ความเร็วเฉลี่ย
ป่าโทน	สายรอง	6	31-40 km/hr.
โรจนะ	สายหลัก	6	41-60 km/hr.
คลองท่อ	สายรอง	2	21-30 km/hr.
ศรีสรรเพชญ์	สายรอง	4	21-30 km/hr.
สีกุน	สายหลัก	6	21-30 km/hr.
อุ่ทอง	สายหลัก	2	31-40 km/hr.
ป่ามะพร้าว	สายรอง	4	31-40 km/hr.
นเรศวร	สายหลัก	6	21-30 km/hr.
หอรตันไชย	สายรอง	4	41-60 km/hr.
บางเอียน	สายรอง	4	41-60 km/hr.
คลองมะขามเรียง	สายรอง	4	21-30 km/hr.

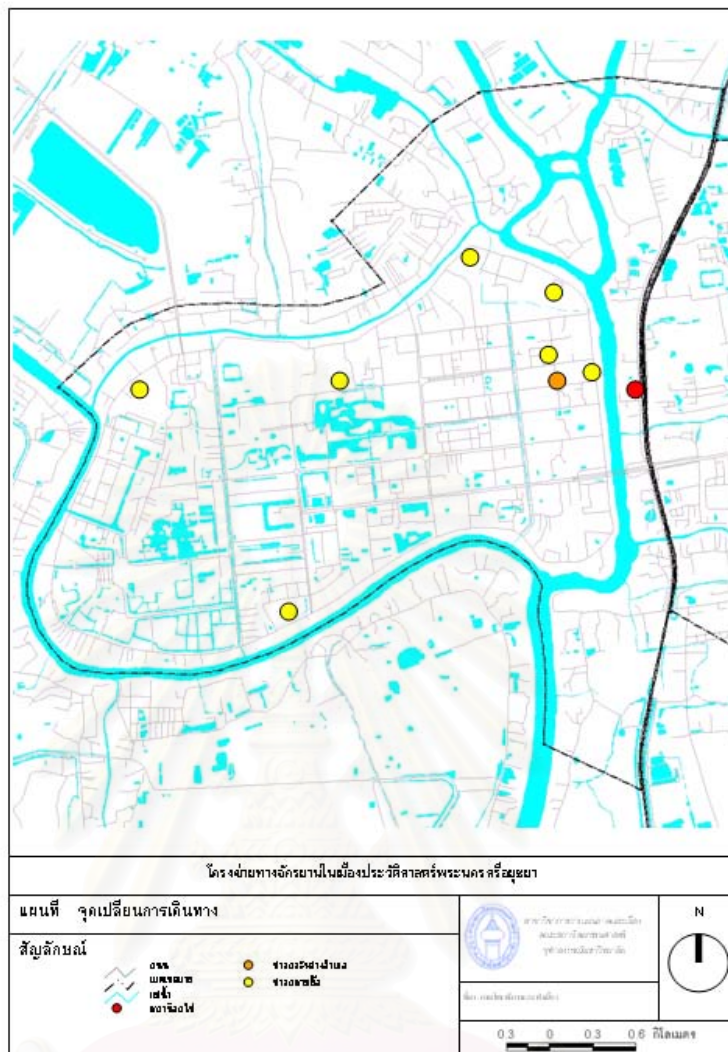


แผนที่ 3.8: เส้นทางคมนาคมในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา

3.3.1.1.2 รถโดยสารประจำทาง

- 1) กรุงเทพฯ - พระนครศรีอยุธยา
- 2) สระบุรี - พระนครศรีอยุธยา
- 3) อ่างทอง - พระนครศรีอยุธยา
- 4) สุพรรณบุรี - พระนครศรีอยุธยา
- 5) ลพบุรี - พระนครศรีอยุธยา

3.3.1.1.3 รถไฟ สามารถใช้ขบวนโดยสารที่มีปลายทางสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งจะผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในเขตอำเภอบางปะอิน อำเภอพระนครศรีอยุธยา อำเภอภาชีและสถานีชุมทางบ้านภาชีเป็นจุดแยกไปสายเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เส้นทางสายเหนือจะผ่านอำเภอท่าเรือด้วย ในแต่ละวันจะมีรถไฟบริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารขึ้นล่องหลายขบวน



แผนที่ 3.9 : จุดเปลี่ยนการเดินทางทางบก

3.3.1.2 ทางเรือ ปัจจุบันการคมนาคมทางน้ำเหลือน้อย เนื่องจากใช้การสัญจรทางบกเป็นส่วนใหญ่ คงมีการสัญจรทางน้ำในชุมชนที่อยู่ริมแม่น้ำลำคลอง การขนส่งผลผลิตทางการเกษตรบางแห่งยังคงใช้การขนส่งทางน้ำเนื่องจากสะดวกและอัตราค่าขนส่งถูก แต่ทั้งนี้การขนส่งทางเรือกลับเป็นที่นิยมของชาวต่างประเทศมาก

3.3.2 โครงข่ายถนนในเขตผังเมืองรวมเมืองพระนครศรีอยุธยา

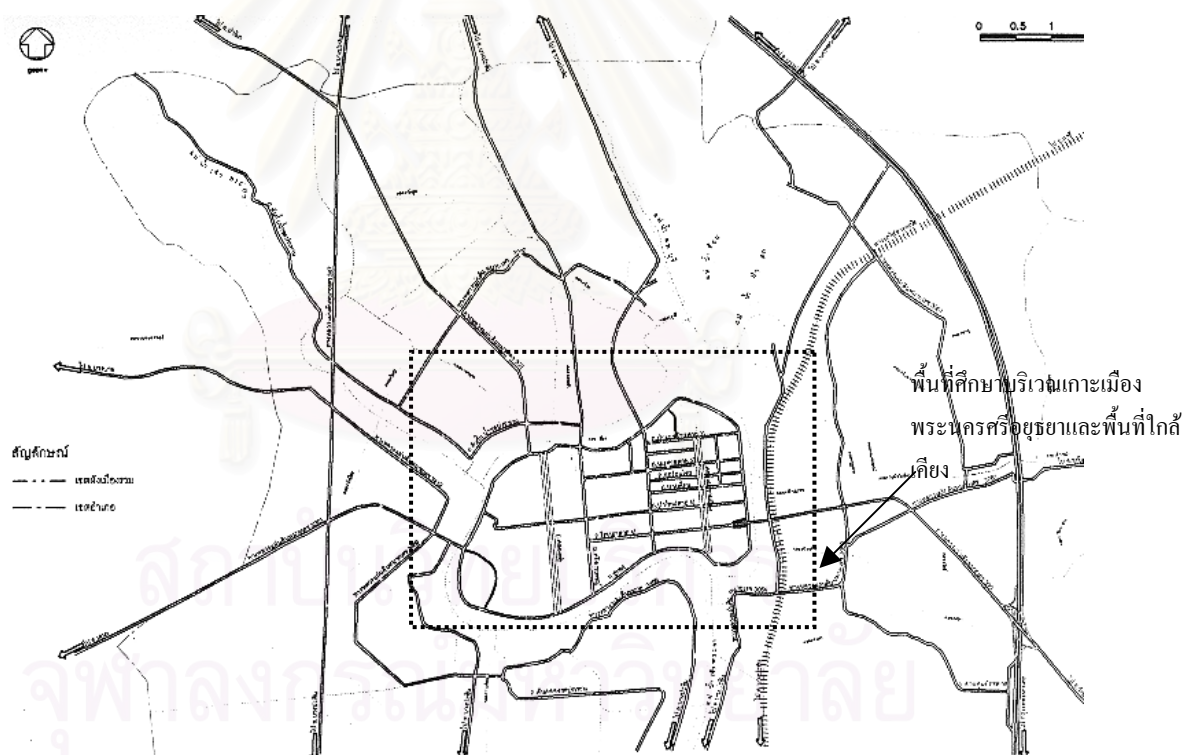
ในเขตผังเมืองรวมเมืองพระนครศรีอยุธยา มีโครงข่ายถนนแสดง เมื่อพิจารณาสายถนนต่าง ๆ โดยจำแนกระบบถนนตามหน้าที่การใช้งาน สามารถจำแนกได้ ดังนี้

1) ถนนสายประธาน ทำหน้าที่เป็นถนนสายสำคัญที่เชื่อมต่อชุมชนต่างๆ ในระดับภาคและระหว่างจังหวัดกับจังหวัด รองรับการจราจรชนิดผ่านเมือง ซึ่งมีปริมาณจราจรและความเร็วสูง ถนนประเภทนี้ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 32 ทางหลวงหมายเลข 347 ทางหลวงหมายเลข 309 และทางหลวงหมายเลข 3263

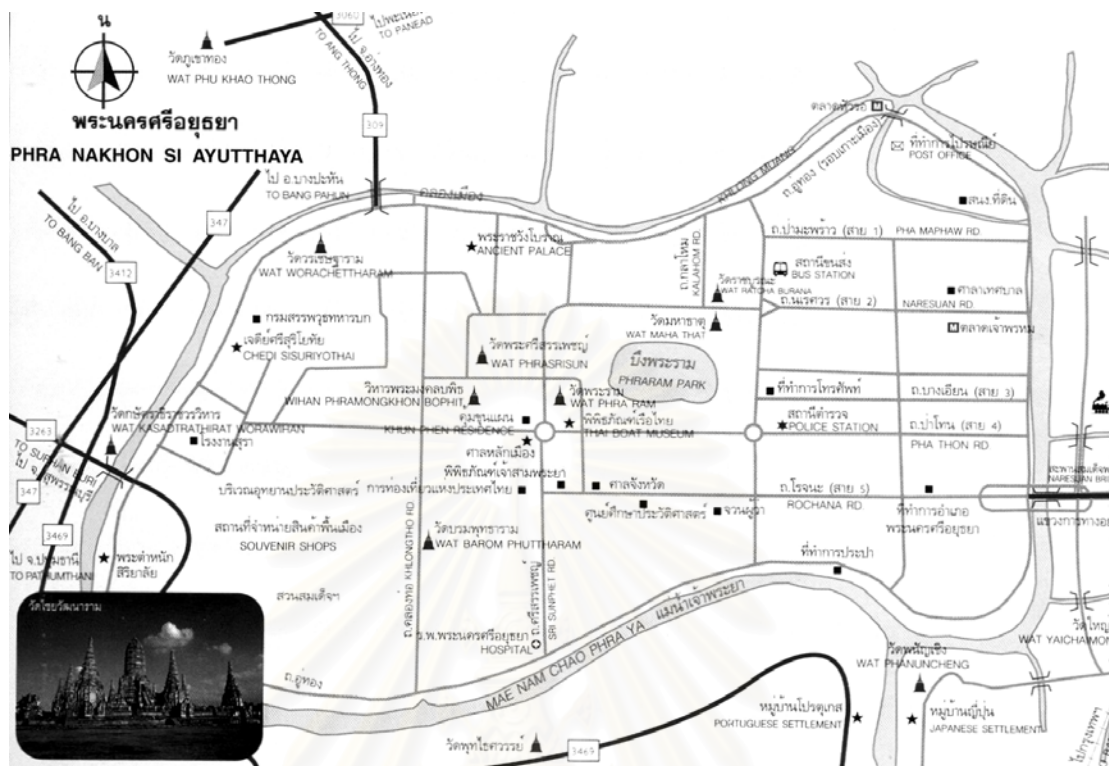
2) ถนนสายหลัก ทำหน้าที่เป็นถนนเชื่อมต่อระหว่างชุมชน และรับการจราจรจาก ถนนสายประธาน เพื่อกระจายไปตามถนนสายรอง อาจจะมีการจราจรชนิดผ่านเมืองผสมอยู่ด้วย ถนนประเภทนี้ ได้แก่ ถนนโรจนะ ถนนอุทอง ถนนซีกุน และถนนนเรศวร

3) ถนนสายรอง ทำหน้าที่เป็นถนนที่รองรับการจราจรจากถนนสายหลัก และกระจายเข้าสู่ถนนสายย่อย ถนนประเภทนี้ ได้แก่ ถนนคลองท่อ ถนนศรีสรรเพชญ ถนนริมคลองมะขามเรียง ถนนบางเอียนและถนนปามะพร้าว

4) ถนนสายย่อยตรอกซอยต่างๆ ทำหน้าที่เชื่อมชุมชนต่างๆ กับถนนสายรอง และสายหลัก โดยทั่วไปรองรับการจราจรที่มีความเร็วต่ำ เนื่องจากเป็นถนนที่ให้บริการแก่การจราจรของพื้นที่ส่วนย่อยของชุมชนให้สามารถเข้า – ออก เชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบถนนได้โดยสะดวก



แผนที่ 3.10 : พื้นที่ผังเมืองรวมจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและโครงข่ายที่ใช้เดินทางเข้าออก
ที่มา : แผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค จังหวัดพระนครศรีอยุธยา, 2545



แผนที่ 3.11 : พื้นที่ศึกษาบริเวณเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาและพื้นที่ใกล้เคียง
ที่มา : แผนที่ทางหลวงประเทศไทย, สมุดคัมภีร์ทางหลวงแห่งประเทศไทย, 2547

3.3.3 ปริมาณการจราจร

3.3.3.1 ลักษณะการเดินทางและสภาพการจราจร

อาศัยข้อมูลจากรายงานสรุปแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ซึ่งสำรวจ ลักษณะการเดินทางและสภาพการจราจรในพื้นที่ศึกษาในระหว่างปี พ.ศ.2544-2545 แสดงรายละเอียดได้ดังนี้

- 1) การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน พบว่า ปริมาณจราจรที่เข้า-ออกเกาะเมืองบริเวณสะพานปรีดีธำรงค์มีปริมาณสูงสุด โดยมีปริมาณจราจร 4,539 PCUs/ชั่วโมง ในชั่วโมงเร่งด่วน รองลงมาได้แก่ ปริมาณจราจรบนทางหลวงหมายเลข 32 มีปริมาณจราจร 3,778 PCUs/ชั่วโมง ส่วนแนวเส้นทางอื่น ๆ จะมีปริมาณจราจรค่อนข้างน้อยอยู่ระหว่าง 300 – 1,000 PCUs/ชั่วโมง
- 2) การสำรวจปริมาณจราจรบริเวณทางแยก พบว่าทางแยกที่มีปัญหาการจราจรมากที่สุด คือทางแยกเจดีย์วัดสามปลื้ม โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นจะมีการติดขัด

เป็นอย่างมาก โดยมีปริมาณจราจรเข้าสู่ทางแยก 4,871 PCUs/ชั่วโมง และมีความยาวแถวคอยเฉลี่ย 80-100 เมตร

3) การสำรวจความเร็วในการเดินทาง พบว่าในเขตเกาะเมืองในชั่วโมงเร่งด่วน ถนนที่มีความเร็วในการเดินทางน้อยที่สุด ได้แก่ ถนนสีกัน โดยมีความเร็วเฉลี่ยประมาณ 18 กม./ชั่วโมง เนื่องจากความล่าช้าและการจัดระบบสัญญาณไฟบนถนนสีกันไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจร อีกทั้งยังมีโรงเรียนตั้งอยู่บริเวณนั้น ส่วนนอกเขตเกาะเมือง ถนนที่มีความเร็วในการเดินทางน้อยที่สุด ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 309 โดยมีความเร็วเฉลี่ยประมาณ 48 กม./ชั่วโมง ทั้งนี้เนื่องจากทางหลวงหมายเลข 309 เป็นเส้นทางสายหลักที่ใช้ในการผ่านเมืองและเข้าออกเกาะเมือง ปริมาณจราจรบนถนนสายนี้จึงมาก ทั้งในช่วงเร่งด่วนเช้า-เย็น จึงทำให้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางน้อย

4) การสำรวจข้อมูลลักษณะการเดินทางของครัวเรือน พบว่าวัตถุประสงค์การเดินทางคนส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางไปทำงาน คือร้อยละ 52.2 รองลงมาได้แก่ การเดินทางไปเพื่อการซื้อสินค้า/พักผ่อน (25.1) และการเดินทางไปเรียนหนังสือ (ร้อยละ 11.2) ตามลำดับ และพบว่า รายได้เฉลี่ยของคนในพื้นที่เขตผังเมืองรวมส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับ 10,000-15,000 บาทต่อคนต่อเดือน โดยที่กลุ่มคนที่มีรายได้เฉลี่ย 20,000 บาทขึ้นไปจะมีร้อยละ 8 สำหรับการครอบครองยานพาหนะ พบว่า ครอบครัวยที่มีการครอบครองยานพาหนะมากกว่า 1 คัน (ร้อยละ 35.5) มีการครอบครองรถจักรยานยนต์ 1 คัน (ร้อยละ 49.9) และไม่มียานพาหนะในครอบครอง (ร้อยละ 14.6)

5) จากข้อมูลการสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนนแยกตามประเภทของยานพาหนะ พบว่า ปริมาณการจราจรในเขตเกาะเมือง ส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลสูงถึงร้อยละ 51.3 รองลงมาได้แก่ รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 36.3) รถสามล้อเครื่อง (ร้อยละ 5.2) รถโดยสารขนาดใหญ่ (ร้อยละ 3.6) รถโดยสารขนาดเล็ก (ร้อยละ 1.6) ตามลำดับ ในขณะที่ปริมาณการจราจรนอกเขตเกาะเมือง ส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลถึงร้อยละ 71.5 รองลงมาได้แก่ รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 12.1) รถโดยสารขนาดใหญ่ (ร้อยละ 5.7) ตามลำดับ

3.3.3.2 ปริมาณการเดินทางและสภาพการจราจรในอนาคต

จากการตรวจสอบและประเมินสภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา โดยใช้แบบจำลองดังกล่าวเพื่อให้เข้าใจสภาพการจราจรในปี พ.ศ.2544 และทำการคาดการณ์สภาพการจราจรในปี พ.ศ. 2549 พ.ศ. 2554 พ.ศ.2559 และ พ.ศ.2564 ภายใต้เงื่อนไขที่ว่า “ปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้นในปีอนาคตบนโครงข่ายถนนในปีปัจจุบัน” ทั้งนี้เพื่อให้เข้าใจสภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนที่ปีอนาคตในกรณีที่ไม่มีกรก่อสร้างหรือปรับปรุงโครงข่ายถนนเพิ่มเติม (Do Nothing) โดยพิจารณาดัชนีทางด้านวิศวกรรมจราจร อันประกอบด้วยความเร็วในการ

เดินทาง อัตราส่วนระหว่างปริมาณการจราจรต่อความจุ ปริมาณการจราจร-ระยะทางการเดินทาง (PCU-กิโลเมตร) และปริมาณการจราจร-เวลาการเดินทาง (PCU-ชั่วโมง)

ตารางที่ 3.8 ความเร็วเฉลี่ย (กิโลเมตร/ชั่วโมง) บนโครงข่ายถนนที่ปีต่าง ๆ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า

พื้นที่	พ.ศ.2544	พ.ศ.2549	พ.ศ.2554	พ.ศ.2559	พ.ศ.2564
เขตเทศบาล	32.8	32.0	30.1	26.0	19.8
เขตผังเมืองรวม	41.2	39.3	36.5	31.8	25.0

ที่มา : แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งของโครงการศึกษาการจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและการขนส่งเมืองในภูมิภาค จังหวัดพระนครศรีอยุธยา, สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก, 2545

ตารางที่ 3.9 ปริมาณการจราจรต่อความจุ (V/C) บนโครงข่ายถนนที่ปีต่าง ๆ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า

พื้นที่	พ.ศ.2544	พ.ศ.2549	พ.ศ.2554	พ.ศ.2559	พ.ศ.2564
เขตเทศบาล	0.19	0.23	0.27	0.33	0.40
เขตผังเมืองรวม	0.24	0.30	0.35	0.42	0.49

ที่มา : แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งของโครงการศึกษาการจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและการขนส่งเมือง ในภูมิภาค จังหวัดพระนครศรีอยุธยา, สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก, 2545

ตารางที่ 3.10 ปริมาณการจราจร-ระยะทางการเดินทาง (PCU-กิโลเมตร) บนโครงข่ายถนนที่ปีต่าง ๆ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า

พื้นที่	พ.ศ.2544	พ.ศ.2549	พ.ศ.2554	พ.ศ.2559	พ.ศ.2564
เขตเทศบาล	27,613	32,782	39,464	47,700	56,877
เขตผังเมืองรวม	90,878	110,116	130,341	154,902	183,271

ที่มา : แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งของโครงการศึกษาการจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและการขนส่งเมือง ในภูมิภาค จังหวัดพระนครศรีอยุธยา, สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก, 2545

ตารางที่ 3.11 ปริมาณการจราจร-ชั่วโมง (PCU) บนโครงข่ายถนนที่ปีต่าง ๆ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า

พื้นที่	พ.ศ.2544	พ.ศ.2549	พ.ศ.2554	พ.ศ.2559	พ.ศ.2564
เขตเทศบาล	841	1,026	1,311	2,837	2,878
เขตผังเมืองรวม	2,205	2,804	3,574	4,866	7,323

ที่มา : แบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งของโครงการศึกษาการจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและการขนส่งเมืองในภูมิภาค จังหวัดพระนครศรีอยุธยา, สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก, 2545



แผนที่ 3.12: ปริมาณจราจรต่อความจุในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า

3.4 ด้านสาธารณูปโภค

3.4.1 การใช้น้ำเพื่อการอุปโภค บริโภค

กิจการประปาเริ่มสร้างเมื่อปี พ.ศ. 2481 ได้รับสัมปทานประกอบกิจการประปาครั้งแรกเมื่อวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2489 และได้รับสัมปทานใหม่เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2540 โดยมีการผลิตน้ำประปาเพื่อให้บริการประชาชนในพื้นที่ศึกษาอยู่ในความรับผิดชอบของเทศบาลนครนครศรีอยุธยา โดยอาศัยแหล่งน้ำดิบจากแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณตำบลป้อมเพชร ซึ่งใช้ระบบผลิตน้ำประปา 2 ระบบ คือ

- ระบบน้ำประปาผิวดิน มีกำลังผลิตรวม 460 ลบ.ม./ชม.
- ระบบน้ำประปาใต้ดิน (น้ำบาดาล) ซึ่งมีแหล่งน้ำดิบจากน้ำบาดาล 7 บ่อ (ปิดแล้ว 1 บ่อ) เหลือบ่อบาดาลที่ใช้น้ำได้ 6 บ่อ มีกำลังการผลิตบ่อละ 120 ลบ.ม./ชม. กำลังการผลิตรวม 720 ลบ.ม./ชม. 11,570 ลบ.ม./วัน ให้บริการน้ำแก่ประชาชนจำนวน 12,175 ราย

3.4.2 พื้นที่ที่มีปัญหาน้ำท่วมและการระบายน้ำ

จากพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นพื้นที่ครอบคลุมบริเวณเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา และเทศบาลเมืองอยุธยาและชุมชนโดยรอบ ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษาประกอบด้วยพื้นที่บริเวณเกาะเมืองซึ่งเป็นที่ย่านธุรกิจ การค้า สถานที่ราชการ และโบราณสถาน ระดับดินสูงระหว่าง +3.50 ถึง +5.00 ม.รทก. มีถนนอุทกทำหน้าที่คั่นกั้นน้ำล้อมรอบเกาะสูงระหว่าง +4.00 ถึง +5.50 ม.รทก. ในขณะที่พื้นที่ชุมชนโดยรอบยังคงเป็นพื้นที่ชุมชนขยายและสภาพทุ่งนา รวมทั้งโบราณสถานบางแห่งยังไม่มีระบบป้องกันน้ำท่วมที่แท้จริงทั้งนี้ ในสภาพปกติที่ปริมาณน้ำที่ไหลลงมาตามแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำลพบุรี และแม่น้ำป่าสัก ซึ่งจะบรรจบกันบริเวณพื้นที่เกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา และไหลผ่านตัวเมืองไปทางตอนใต้ของพื้นที่ ระดับน้ำในแม่น้ำมีความสูงไม่เกิน +4.00 ม.รทก. เขตพื้นที่เกาะเมืองจึงไม่ประสบกับปัญหาน้ำท่วมแต่จะมีปัญหาต่อการระบายน้ำจากพื้นที่ภายในเกาะเมือง ส่วนบริเวณย่านชุมชนโดยรอบเริ่มมีปัญหาน้ำท่วมขัง ซึ่งในกรณีเช่นนี้จากการตรวจสอบปริมาณน้ำท่าที่ไหลมาจากแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสักแล้ว จะสอดคล้องกับปริมาณน้ำไหลรวมกันประมาณ 2,500 ลบ.ม./วินาที ดังนั้นถ้าจะติดตามเหตุการณ์บ่งชี้ว่าระดับน้ำเหนือจะมีผลกระทบต่อสภาวะน้ำท่วมเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา หรือไม่ก็จะติดตามได้จากปริมาณน้ำที่ระบายจากเขื่อนเจ้าพระยา จังหวัดชัยนาท และเขื่อนพระรามหก จังหวัดพระนครศรีอยุธยาได้ ถ้าปริมาณน้ำรวมกันไม่เกิน 2,500 ลบ.ม./วินาที แสดงว่าจะไม่มีผลกระทบต่อสภาวะน้ำท่วมในเขตเมืองพระนครศรีอยุธยามากนัก แต่ถ้ามีแนวโน้มเกินปริมาณดังกล่าว สามารถเตรียมแผนป้องกันได้ล่วงหน้า อย่างไรก็ตามในการวิเคราะห์สภาพน้ำท่วมครั้งนี้จะทำ

การวิเคราะห์ระดับน้ำสูงสุดที่เกิดขึ้นในอดีต เพื่อหาความสูงระดับคันกันน้ำให้สามารถป้องกันระดับน้ำหลากได้ในคาบอุบัติการณ์เกิดของน้ำไม่น้อยกว่า 100 ปี

3.4.3 ระบบการระบายน้ำ

การระบายน้ำปัจจุบันคงมีเฉพาะในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา (เกาะเมือง) ส่วนพื้นที่ชุมชนโดยรอบยังไม่มีโดยแนวการป้องกันในปัจจุบันบริเวณเกาะเมืองจะใช้ถนนคูทอซึ่งเป็นถนนรอบเกาะเมืองเป็นถนนและแนวป้องกันน้ำไปด้วย และมีระบบประตูลระบายน้ำและท่อระบายน้ำปิดกั้นบริเวณปากคลองระบายต่างๆ เช่น คลองมหาไชย คลองมะขามเรียงและคลองท่อ แต่ยังไม่มีส่วนสูบน้ำใดๆ ทั้งสิ้น คงใช้เครื่องสูบน้ำเคลื่อนที่คอยสูบน้ำออกในฤดูฝน ระดับหลังถนนคูทอที่ใช้เป็นแนวคันกันน้ำท่วมจะสูงบริเวณตลาดเจ้าพรหมและบริเวณหัวแหลม (เกิน+5.00 ม.รทก.) ส่วนบริเวณที่ต่ำจะอยู่บริเวณหน้าโรงพยาบาลและตลาดหัวรอ (+ 4.20 ม.รทก.) ส่วนอาคารประตูลระบายน้ำที่ได้ก่อสร้างไว้แล้ว มีดังนี้

- ประตูระบายน้ำมหาไชย
- ประตูระบายน้ำคลองท่อ
- ท่อระบายน้ำคลองมะขามเรียง
- ท่อระบายน้ำคลองท่อ

3.4.4 พื้นที่ที่มีปัญหาการพังทลายของตลิ่ง

พื้นที่ที่ประสบกับปัญหาการพังทลายของตลิ่ง ได้แก่ พื้นที่ตามแนวริมน้ำรอบเกาะเมืองจากแรงกระแทกของคลื่นที่เกิดจากเรือและการกัดเซาะของน้ำโดยเฉพาะฤดูน้ำหลากซึ่งปริมาณน้ำจะมีมากและกระแสน้ำไหลแรงทำให้เกิดการพังทลายของตลิ่งได้

3.4.5 ขยะมูลฝอย

ปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษาพบมากที่สุดที่เทศบาลนครศรีอยุธยา ซึ่งมีปริมาณขยะมูลฝอยมากที่สุดประมาณ 50 ตัน/วัน รองลงมา ได้แก่ เทศบาลตำบลอโยธยา ประมาณ 15 ตัน/วัน ซึ่งการกำจัดขยะมูลฝอยของเทศบาลส่วนใหญ่จะใช้วิธีการเผาเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งยังไม่ถูกต้องตามหลักสุขภาพีบาล ทั้งนี้มีระบบการจัดการขยะมูลฝอยที่ถูกสุขลักษณะเพียง 1 แห่ง ได้แก่ ระบบกำจัดขยะมูลฝอยสิ่งปฏิกูลของเทศบาลนครศรีอยุธยา ขนาดพื้นที่ 30 ไร่ รองรับปริมาณขยะวันละประมาณ 45 ตัน/วัน

3.4.6 การพลังงาน

มีหน่วยบริการผู้ใช้ไฟฟ้า สังกัดการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดจำนวน 1 แห่ง

3.4.7 การสื่อสาร

3.4.7.1 วิทยุกระจายเสียง จากการศึกษาที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นจังหวัดที่อยู่ห่างไกลจากกรุงเทพมหานครไม่มากนัก และภูมิประเทศเป็นที่ราบพื้นใหญ่ ไม่มีภูเขาและเนินเขา เป็นอุปสรรคในการแพร่กระจายเสียง จึงทำให้สามารถรับฟังรายการวิทยุจากกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง อาทิ จังหวัดสุพรรณบุรี ชัยนาท สิงห์บุรี ลพบุรี สระบุรี และจังหวัดนครนายกได้

3.4.7.2 โทรทัศน์ สำหรับการแพร่ภาพ สามารถรับชมรายการสถานีโทรทัศน์ที่แพร่ภาพออกอากาศจากกรุงเทพฯ ได้ทุกช่อง ทั้งนี้เพราะอยู่ไม่ห่างไกลจากรัศมีการส่งสัญญาณ เพื่อแพร่ภาพออกอากาศภาพและเสียงที่ได้รับจากการถ่ายทอดจึงมีความคมชัด

3.4.7.3 หนังสือพิมพ์การรับข่าวสารจากหนังสือพิมพ์ส่วนกลาง จัดว่าอยู่ในสภาพแพร่กระจายได้อย่างทั่วถึงในทุกพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีหนังสือพิมพ์ท้องถิ่น ได้แก่ หนังสือพิมพ์ฐานอยุธยา กรุงเทพธุรกิจ เสียงกรุงเทพฯ มวลชน และประชาชาติ

3.5 ด้านสาธารณสุข

3.5.1 การบริการด้านสาธารณสุข

หน่วยงานที่ดำเนินงานด้านสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษามีดังนี้คือ

- ศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลนครศรีอยุธยา 2 แห่ง บริเวณกองสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม และบริเวณวัดกล้วย
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพระนครศรีอยุธยา
- โรงพยาบาลจังหวัดพระนครศรีอยุธยา
- ศูนย์แพทย์ชุมชนเทศบาล 4 แห่ง คือ บริเวณวัดอินทาราม บริเวณชุมชนป้อมเพชร บริเวณชุมชนหัวแหลม (วัดตึก) และบริเวณวัดศาลาปูน
- คลินิกตรวจโรค / ทันตกรรม / คลินิกตา / และอื่นๆ อีกประมาณ 45 แห่ง

3.5.2 สถานที่ท่องเที่ยวและที่พักผ่อนหย่อนใจ

พื้นที่ศึกษามีข้อได้เปรียบจากการที่พื้นที่ได้ถูกประกาศให้เป็นเมืองมรดกโลก จึงมีสถานที่ท่องเที่ยว รวมทั้งแหล่งพักผ่อนเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีการจัดงานตามเทศกาลโดยสามารถแบ่งได้ดังนี้

ก.) สถานที่ท่องเที่ยว

ตารางที่ 3.12 สรุปข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา

สถานที่ท่องเที่ยว	ที่ตั้ง	วันเวลาเปิดให้ชม	ค่าเข้าชม
บริเวณเกาะเมืองและพื้นที่โดยรอบ			
- พระราชวังหลวง,	เกาะเมือง อ. พระนครศรีอยุธยา	ทุกวัน 8.30 – 17.30	ชาวไทย 10 บาท
พระราชวังโบราณ	โทร. (035) 242502 ใกล้ตลาด		ชาวต่างประเทศ 30 บาท
- วัดจันทร์เกษม (วังหน้า)	หัวรอ อ.พระนครศรีอยุธยา (035) 251586	ทุกวันจันทร์, อังคาร และวันหยุดนักขัตฤกษ์ เวลา 9.00 – 16.00 น.	ชาวไทย 10 บาท ชาวต่างประเทศ 30 บาท
- วัดหลัง	ริมกำแพงพระนครศรีอยุธยา ด้านตะวันตกเขตโรงงานสุรากรมสรรพสามิต	ทุกวัน	-
- สวนศรีสุริโยทัย	ในบริเวณโรงงานสุราอยุธยา	ทุกวัน	-
- ศาลหลักเมือง	สี่แยกตะแลงแกง	ทุกวัน	-
- คู่มุขมณเฑียร	ถ. ศรีสรรเพชญ์ ต. ประตูชัย	ทุกวัน	-
- สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ พระนครศรีอยุธยา	อุทยานประวัติศาสตร์	ทุกวัน	-
- พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ เจ้าสามพระยา	ต. ประตูชัย ใกล้กับศาลากลางเก่า โทร. (035) 241578	ทุกวัน เว้นวันจันทร์, อังคาร และวันหยุดนักขัตฤกษ์ เวลา 9.00 – 16.00 น.	ผู้ใหญ่ 10 บาท เด็ก 5 บาท ชาวต่างประเทศ 30บ
- ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์อยุธยา	ถ. โจนะ ใกล้สถาบันราชภัฏพระนครศรีอยุธยา โทร. (035) 245123-4	ทุกวัน เว้นวันจันทร์, อังคาร และวันหยุดนักขัตฤกษ์ เวลา 9.00 – 16.30 น.	นร./นศ. 4 บาท ชาวไทย 20 บาท ชาวต่างประเทศ 100 บาท
- สวนสาธารณะบึงพระราม	ต. ประตูชัย อ. พระนครศรีอยุธยา	ทุกวัน	-
- พระที่นั่งเพ็ญยอด	ต. สวนพริก ข้างวัดบรมวงศ์	ทุกวัน	-
- หมู่บ้านโปรตุเกส	ต. สำเภาล่ม อ.พระนครศรีอยุธยา	ทุกวัน	-
- หมู่บ้านญี่ปุ่น	ต. เกาะเรียน อ.พระนครศรีอยุธยา	ทุกวัน	-
- วัดพระศรีสรรเพชญ์	บริเวณพระราชวังหลวง	ทุกวัน 8.30 – 17.30 น.	ชาวไทย 10 บาท

สถานที่ท่องเที่ยว	ที่ตั้ง	วันเวลาเปิดให้ชม	ค่าเข้าชม
- วัดพุทธไสยาสน์	ต. เวียงเหล็ก	ทุกวัน	-
- วัดใหญ่ชัยมงคล	ต. คลองสวนพูล	ทุกวัน 8.00 – 17.00 น.	ชาวต่างประเทศ 30 บาท
- วัดพระราม	ใกล้อนุสาวรีย์พระเจ้าอู่ทอง ทิศตะวันออกของวัดมณฑล บพิตร	ทุกวัน 8.30 – 17.30 น.	ชาวไทย 10 บาท ชาวต่างประเทศ 30 บาท
- วัดมหาธาตุ	เชิงสะพานป่าถ่าน ฟากถนน ช้างใต้	ทุกวัน 8.30 – 17.00 น.	ชาวไทย 10 บาท ชาวต่างประเทศ 30 บาท
- วัดกุเฆาทอง	ทางหลวงหมายเลข 309 ทิศตะวันออกเฉียงเหนือของ พระราชวังหลวง	ทุกวัน 8.00 – 17.30 น.	-
- วัดราษฎร์บูรณะ	เชิงสะพานป่าถ่านฟากช้างใต้ ตรงข้ามวัดมหาธาตุ	ทุกวัน 8.30 – 17.30 น.	ชาวไทย 10 บาท ชาวต่างประเทศ 30 บาท
- วัดหน้าพระเมรุ	ริมคลองสระบัว ด้านหลังคู เมือง	ทุกวัน 8.00 – 17.00 น.	-
- วิหารพระมงคลบพิตร	ด้านใต้เจดีย์พระศรีสรรเพชญ์	ทุกวัน 8.00 – 16.30 น.	-
		วันเสาร์-อาทิตย์ 8.00- 17.30 น.	
- วัดไชยวัฒนาราม	ฝั่งตะวันตกของเกาะเมือง	ทุกวัน 8.00 – 18.30 น.	ชาวไทย 10 บาท ชาวต่างประเทศ 30 บาท
- วัดบรมพุทธาราม	ย่านป่าตอง	ทุกวัน	-
- วัดกุฎีดาว	นอกเกาะเมือง		
	เหนือ	ทุกวัน	-
- วัดพนัญเชิง	ริมแม่น้ำป่าสัก ฝั่งตรงข้าม	ทุกวัน 8.00 – 16.30 น.	ชาวต่างประเทศ 30 บาท
	เกาะเมือง ถัดจากวัดใหญ่ชัย มงคล		
- วัดธรรมิกราช	กำแพงพระราชวังหลัง	ทุกวัน	-
- วัดสุวรรณดาราราม	ริมป้อมเพชร	ทุกวัน	-
- พระราชานุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช	ต. ทุ่งมะขามหย่อง		
พระสุริโยทัย	อ. พระนครศรีอยุธยา	ทุกวัน	-
- ท้องฟ้าจำลอง	อ. พระนครศรีอยุธยา	เป็นกรณี (หมู่คณะ)	เด็กนักเรียน 17 บาท

3.6 ด้านเศรษฐกิจ

3.6.1 โครงสร้างเศรษฐกิจ

ภาคอุตสาหกรรม สาขาการผลิตในระบบเศรษฐกิจของพื้นที่ศึกษาพบว่าการผลิตในภาคอุตสาหกรรมมีบทบาทต่อการผลิตในระบบเศรษฐกิจของชุมชนเพิ่มมากขึ้นทั้งนี้เนื่องจากสภาพสังคมได้เริ่มเปลี่ยนจากสังคมเกษตรกรรมเป็นสังคมอุตสาหกรรมมากขึ้นเพราะว่าชุมชนมีศักยภาพและปัจจัยที่เอื้ออำนวยในการประกอบอุตสาหกรรมเช่นระยะทางใกล้กรุงเทพมหานคร ระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการมีความสมบูรณ์แบบ รวมทั้งได้รับการส่งเสริมให้เป็นนิคมอุตสาหกรรม

ภาคพาณิชยกรรม / การบริการ

-ด้านธุรกิจการค้าและการบริการธุรกิจการค้าและการบริการในพื้นที่ศึกษาโดยทั่วไปเป็นสภาพเศรษฐกิจที่พึ่งพาในการผลิตในสาขาการค้าและการบริการของจังหวัดเป็นหลัก ซึ่งจะเห็นได้ว่าประชากรส่วนใหญ่จะประกอบอาชีพการค้าและบริการ

- ด้านพาณิชยกรรม

นอกจากในพื้นที่ศึกษาจะมีตลาดหลายแห่งแล้วยังมีสถาบันการเงิน และธนาคาร สถาบันการเงิน และบริษัทประกันภัยกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ศึกษา

3.7 ด้านสังคมและระบบชุมชน

3.7.1 การตั้งถิ่นฐาน

พื้นที่ศึกษาเป็นอดีตราชธานีของไทย ปรากฏหลักฐานของการเป็นเมืองในลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ประมาณพุทธศตวรรษที่ 16-18 โดยมีร่องรอยของที่ตั้งเมือง โบราณสถาน โบราณวัตถุ และเรื่องราวเหตุการณ์ในลักษณะตำนาน พงศาวดารไปจนถึงศิลาจารึกซึ่งถือว่าเป็นหลักฐานร่วมสมัยที่ใกล้เคียงเหตุการณ์มากที่สุด ก่อนการสถาปนากรุงศรีอยุธยาในปี พ.ศ.1893 นั้น ทางด้านตะวันออกของเกาะเมืองได้มีบ้านเมืองตั้งอยู่ก่อนแล้ว มีชื่อเรียกว่า เมืองอโยธยา หรือ อโยธยาศรีรามเทพนคร หรือเมืองพระราม เป็นบ้านเมืองที่ความเจริญทางการเมือง การปกครอง และวัฒนธรรมที่รุ่งเรืองแห่งหนึ่ง

แต่เดิมนั้นตัวเกาะเมืองแต่เดิมยังไม่มีน้ำล้อมรอบคงมีเฉพาะแม่น้ำลพบุรีทางด้านเหนือ และแม่น้ำเจ้าพระยาทางด้านทิศตะวันตก ต่อมาในสมัยพระมหากษัตริย์ได้มีการขุดคลองคู ชื่อหน้าเชื่อมจากแม่น้ำลพบุรี ตรงบริเวณตลาดหัวรอลงมาบรรจบแม่น้ำเจ้าพระยาตรงป้อมเพชร ทำให้กรุงศรีอยุธยาสภาพเป็นเกาะเมืองมีน้ำล้อมรอบทุกด้านเพิ่มความเข้มแข็งในการป้องกัน

กันพระนคร และเป็นศูนย์กลางของการปกครองสืบต่อมา และปัจจุบันก็ยังมี การตั้งถิ่นฐานอย่างหนาแน่นบริเวณเกาะเมือง

3.7.2 วัฒนธรรมประเพณี

จากลักษณะที่ตั้งของพื้นที่ศึกษาที่ถือว่าเป็น “เมืองน้ำ” และเป็นที่ตั้งของเทศบาลนคร นครศรีอยุธยาในปัจจุบัน และจากอิทธิพลของศาสนาทำให้วัฒนธรรมประเพณีของเมืองอยุธยามีความสัมพันธ์กับน้ำและศาสนา สังเกตได้จากวิถีชีวิตและประเพณีที่สืบเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน ได้แก่

- เดือนสิบสอง และเดือนอ้าย ได้แก่ การเล่นเพลงเรือในเทศกาลทอดผ้าป่า ทอดกฐิน
- เดือนอ้าย เดือนยี่ ได้แก่ การแข่งเรือยาวตามวัดที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำในวันไหว้พระ
- เดือนสาม ได้แก่ การทำบุญตักบาตรและเวียนเทียนในวันเพ็ญเดือนมาฆบูชา
- เดือนสี่ ได้แก่ การกวนขนม กะละแม ข้าวเหนียวแก้ว ข้าวเหนียวแดง เพื่อทำ
บุญและแจกจ่ายญาติพี่น้องและเพื่อนบ้านในวันตรุษจีนเดือน
- เดือนห้า ได้แก่ การทำบุญอุทิศส่วนกุศลให้บรรพบุรุษ ขนทรายเข้าวัดก่อเจดีย์ทราย รดน้ำดำหัว และสาดน้ำในเทศกาลสงกรานต์หรือวัน ขึ้นปีใหม่ไทย
- เดือนหก ได้แก่ การกวนข้าวทิพย์ถวายพระภิกษุสงฆ์ในเทศกาลวันวิสาขบูชา วันเพ็ญเดือนหก
- เดือนเจ็ด เตรียมตัวทำนาเมื่อเข้าฤดูฝน
- เดือนแปด ได้แก่ ประเพณีบวชนาค ให้เทียนเข้าพรรษาทำบุญตักบาตรและถวาย
ผ้าอาบน้ำฝนแก่พระภิกษุ
- เดือนเก้า ได้แก่ ประเพณีทิ้งกระจาดวัดพนัญเชิง
- เดือนสิบ ได้แก่ การทำบุญตักบาตร กวนกระยาสารทในเทศกาลวันสารท
- เดือนสิบเอ็ด ได้แก่ การตัดบาตรเทโว งานเทศน์มหาชาติ เทศกาลออกพรรษา
- เดือนสิบสอง ได้แก่ การลอยกระทงในวันลอยกระทง

3.8 ด้านประชากร

3.8.1 โครงสร้างประชากรและสัดส่วนประชากร

จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีจำนวนประชากรในปี พ.ศ.2546 จำนวนทั้งสิ้น 751,259 คน เป็นชาย 365,629 คน และหญิง 385,630 คน หรือเท่ากับร้อยละ 48.70 และ 51.30 ตามลำดับ และมีความหนาแน่นเฉลี่ยของประชากรเท่ากับ 294 คนต่อตารางกิโลเมตร ระหว่างปี พ.ศ. 2525-2545 จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีอัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรในภาคกลางและทั้งประเทศซึ่งเท่ากับร้อยละ 1.20 และ 1.26 ต่อปีตามลำดับ

การกระจายตัวของประชากรในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลในปี พ.ศ.2546 จำนวน 239,824 คน และอาศัยอยู่นอกเขตเทศบาลจำนวน 511,435 คน หรือเท่ากับร้อยละ 31.90 และ 68.10 ตามลำดับ อำเภอพระนครศรีอยุธยา (รวมเขตเทศบาล) มีจำนวนประชากรมากที่สุดเท่ากับ 140,659 คน และมีความหนาแน่นเฉลี่ยของประชากรเท่ากับ 1,077 คนต่อตารางกิโลเมตร โดยระหว่างปี พ.ศ.2525-2545 อำเภอที่มีอัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรสูงที่สุดได้แก่อำเภอน้อย อำเภอบางปะอิน และอำเภอพระนครศรีอยุธยา โดยมีอัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรเท่ากับร้อยละ 2.40 , 1.54 และ 1.33 ต่อปีตามลำดับ

ตาราง 3.13 การคาดการณ์ประชากร ในอนาคต 20 และ 50 ปี

จำแนกรายตำบล ในพื้นที่อำเภอพระนครศรีอยุธยา

อำเภอ \ ตำบล	พ.ศ.2535	พ.ศ.2545	อัตราเพิ่มของประชากร 10 ปี	พ.ศ.2575	พ.ศ. 2595
อำเภอพระนครศรีอยุธยา	123,849	136,434	1.08	169,170	233,573
ต.ไผ่ลิง	14,139	16,677	1.85	24,069	41,730
ต.ปากกราน	5,001	5,408	0.87	6,435	8,352
ต.ภูเขาทอง	2,760	2,744	-0.06	2,709	2,657
ต.สำเภาล่ม	5,392	6,167	1.50	8,312	13,005
ต.สวนพริก	3,313	3,647	1.07	4,515	6,218
ต.คลองตะเคียน	4,287	4,575	0.73	5,286	6,565
ต.วัดตูม	1,907	3,255	6.12	10,680	63,468

อำเภอ \ ตำบล	พ.ศ.2535	พ.ศ.2545	อัตราเพิ่มของประชากร 10 ปี	พ.ศ.2575	พ.ศ. 2595
ต.หันตรา	4,014	6,184	4.92	16,157	68,234
ต.ลุมพินี	4,386	4,860	1.15	6,105	8,595
ต.บ้านใหม่	4,225	4,405	0.46	4,833	5,554
ต.บ้านเกาะ	4,176	4,098	-0.21	3,930	3,690
ต.คลองสวนพูล	4,053	2,669	-4.54	1,055	262
ต.คลองสระพูล	3,315	4,085	2.35	6,498	13,036
ต.เกาะเจียน	2,344	2,532	0.86	3,006	3,887
ต.บ้านป้อม	5,118	5,972	1.73	8,415	14,075
ต.บ้านรุน	1,309	1,358	0.41	1,474	1,666
ต.ประตู่ชัย	18702	20064	0.78	23,456	29,650
ต.กะมัง	1680	1520	-1.11	1,217	872
ต.หอรัตนไชย	14054	14819	0.59	16,671	19,893
ต.หัวรอ	12589	12480	-0.10	12,241	11,891
ต.ท่าวาสุกรี	7085	8915	2.59	14,854	31,949

ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง

3.8.2 นักท่องเที่ยว

จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนที่เดินทางมายังจังหวัดพระนครศรีอยุธยาในปี พ.ศ. 2546 มีจำนวนทั้งสิ้น 2,711,607 คน เป็นชาวไทย 1,726,132 คน และชาวต่างประเทศ 985,475 คน ในจำนวนนี้เป็นนักท่องเที่ยวที่พักค้างคืน 47,412 คน และเป็นนักท่องเที่ยวที่ไม่ค้างคืนจำนวน 2,264,195 คน ผู้มาเยี่ยมชมเยือนจังหวัดพระนครศรีอยุธยามีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538-2545 แต่ได้ลดลงในปี พ.ศ.2546 เท่ากับร้อยละ 4.31 อย่างไรก็ตามรายได้จากการท่องเที่ยวในปีดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.94

วัตถุประสงค์ในการเยี่ยมชมเยือนของชาวไทยอาจจำแนกได้เป็นการทำบุญสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ตามวัดสำคัญเป็นจำนวนมากที่สุด รองลงไปได้แก่การท่องเที่ยวชมโบราณสถาน การรับประทานอาหาร ซื้อสินค้าพื้นเมือง ชมพิพิธภัณฑ์/ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์ และล่องเรือชมบรรยากาศริมน้ำ ตามลำดับ ผู้มาเยี่ยมชมเยือนชาวต่างชาติที่มีจำนวนมากที่สุดได้แก่ญี่ปุ่น เยอรมัน ฝรั่งเศส อังกฤษ สหรัฐอเมริกา ตามลำดับ จะวัตถุประสงค์ในการเที่ยวชมโบราณสถาน มรดกโลกมากที่สุด รองลงไปได้แก่การชมพิพิธภัณฑ์/ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์ ล่องเรือชมบรรยากาศริมน้ำ รับประทานอาหาร และซื้อสินค้าพื้นเมืองตามลำดับ

3.9 ด้านสิ่งแวดล้อม

3.9.1 ผลกระทบด้านน้ำเสีย

สภาพปัญหาน้ำเสียชุมชนในเขตพื้นที่ศึกษาในปัจจุบันจะเห็นได้ค่อนข้างชัดเจน โดยเฉพาะในชุมชนขนาดใหญ่ที่มีจำนวนประชากรมาก เช่น ชุมชนในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา เทศบาลเมืองอยุธยา ซึ่งชุมชนดังกล่าวเป็นชุมชนที่มีประชากรอาศัยอยู่ค่อนข้างหนาแน่น และมีระบบระบายน้ำฝนและน้ำเสียลงสู่คลองสาธารณะหรือแม่น้ำทำให้ลักษณะน้ำเสียที่ลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติมีลักษณะเป็นจุด (Point Load) ที่มีปริมาณน้ำเสียและความสกปรกในรูป BOD มาก จึงอาจเป็นสาเหตุหนึ่งในการทำให้คุณภาพลักษณะของแม่น้ำในแม่น้ำหรือลำคลองในช่วงนั้นมีคุณลักษณะ เปลี่ยนแปลงไป เช่น มีค่า DO ต่ำลงและมีค่า BOD สูงขึ้น เป็นต้น ในสภาพธรรมชาติแม่น้ำหรือลำคลองก็จะมี การฟื้นตัวของลำน้ำเองได้ แต่เป็นไปในลักษณะอย่างช้าๆ และถ้าไม่มีการทิ้งน้ำเสียจากชุมชนอื่นตลอด ลำน้ำก็จะสามารถกลับสู่สภาพปกติได้

สำหรับชุมชนอื่น ๆ ที่มีประชากรอาศัยอยู่ไม่หนาแน่น ปัญหาน้ำเสียที่เกิดขึ้นจะสภาพไม่ชัดเจน เมื่อเปรียบเทียบกับชุมชนขนาดใหญ่ที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่น ลักษณะของน้ำเสียที่ลงสู่แหล่งน้ำก็จะมีการกระจายซึ่งขึ้นอยู่กับการตั้งบ้านเรือนและปริมาณน้ำเสียที่ลงสู่แหล่งน้ำ ก็จะน้อยทำให้ให้ลำน้ำ มีการฟื้นสภาพได้เร็ว

3.9.2 มลพิษทางเสียง

จากการตรวจวัดคุณภาพเสียงในเขตพื้นที่ศึกษาโดยกรมควบคุมมลพิษปี พ.ศ.2542 บริเวณสถานีตรวจวัดโรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย พบว่าระดับเสียงไม่เป็นอันตรายต่อการได้ยินของประชาชนหากได้รับฟังเป็นเวลานาน โดยระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 55.3-61.3 dB(A) ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ตารางที่ 3.14 การตรวจวัดคุณภาพเสียง

สถานที่ตั้งสถานี	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (เดซิเบลเอ)	ระดับเสียงกลางวัน - กลางคืน (เดซิเบลเอ)
โรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย อ.พระนครศรีอยุธยา	55.3 - 61.3	60.1 - 67.5
ค่ามาตรฐาน 70		

ที่มา: กรมควบคุมมลพิษ, 2542

3.9.3 มลพิษทางอากาศ

แหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศที่สำคัญ ได้แก่ แหล่งกำเนิดจากอุตสาหกรรมและยานพาหนะ ซึ่งกรมควบคุมมลพิษได้ติดตั้งสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณโรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย ซึ่งผลการตรวจสอบล่าสุดในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2547 พบว่า ค่าเฉลี่ยสารมลพิษที่ตรวจวัดแต่ละค่าอยู่ใน เกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้น สารมลพิษประเภท ฝุ่นขนาดเล็ก พบว่ามีค่าเฉลี่ยเกินมาตรฐานและมีค่าเกิน มาตรฐานถึง 6 ครั้ง จากการตรวจวัดทั้งสิ้น 19 ครั้ง โดยมีค่าสูงสุดที่ 264.3 ug/m ซึ่งเกินค่ามาตรฐานค่อนข้างมาก

3.9.4 การป้องกันน้ำท่วม

ในส่วนการป้องกันน้ำท่วมทางกรมโยธาธิการได้ทำการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบป้องกันน้ำท่วมในพื้นที่ฝั่งเมืองรวมเมืองพระนครศรีอยุธยา รวม 56 ตารางกิโลเมตร โดยกำหนดให้ระบบป้องกันเป็นพื้นที่ปิดล้อมด้วยระบบคันกันน้ำ (polder system) ในแต่ละพื้นที่ย่อย โดยแบ่งพื้นที่ปิดล้อมเป็น 7 พื้นที่ย่อยได้แก่

พื้นที่ปิดล้อมที่ 1 เกาะเมือง-ภูเขาทอง	พื้นที่	13 ตารางกิโลเมตร
พื้นที่ปิดล้อมที่ 2 อโยธยา	พื้นที่	6.8 ตารางกิโลเมตร
พื้นที่ปิดล้อมที่ 3 หันตรา	พื้นที่	5.4 ตารางกิโลเมตร
พื้นที่ปิดล้อมที่ 4 มเหยงค์	พื้นที่	3.5 ตารางกิโลเมตร
พื้นที่ปิดล้อมที่ 5 บ้านป้อม	พื้นที่	1.8 ตารางกิโลเมตร
พื้นที่ปิดล้อมที่ 6 วัดไชยวัฒนาราม	พื้นที่	1.5 ตารางกิโลเมตร
พื้นที่ปิดล้อมที่ 7 วัดไชยวัฒนาราม	พื้นที่	5.0 ตารางกิโลเมตร

รวมพื้นที่ป้องกันน้ำท่วมทั้งสิ้น 37.0 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณร้อยละ 66 ของพื้นที่ฝั่งเมืองรวม ปัจจุบันได้ดำเนินการสร้างพื้นที่ปิดล้อมในส่วนที่ 1 และส่วนที่ 2 เสร็จแล้ว โดยแนวคันป้องกันน้ำท่วมกำหนดโดยใช้แนวถนนเป็นหลัก มีการยกระดับถนนจากระดับเดิมให้ได้ระดับป้องกันที่ +6.00 ม.รทก.

3.10 ข้อมูลด้านการวางผังชุมชน สถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม

ในการจัดทำผังเมืองเฉพาะ ข้อมูลด้านกายภาพเป็นส่วนสำคัญเพื่อให้การวาง จัดทำผังเมืองเฉพาะสามารถกระทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการผังเมืองได้ ทั้งนี้ข้อมูลด้านกายภาพประกอบด้วย

3.10.1 ข้อมูลด้านการวางผังชุมชน

พื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่เดียวกับพื้นที่เขตผังเมืองเมืองพระนครศรีอยุธยา ครอบคลุมเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา และเขตเทศบาลเมืองอโยธยา รวม 21.33 ตารางกิโลเมตร ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เป็นที่ราบลุ่มมีน้ำท่วมถึง (flood plain) อยู่สูงจากระดับน้ำทะเลเฉลี่ยปานกลางประมาณ 3.0-5.0 เมตร เป็นส่วนหนึ่งของที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาเกิดจากตะกอนจำพวกน้ำพา (alluvium) มีแม่น้ำสำคัญไหลผ่าน 3 สาย คือ แม่น้ำเจ้าพระยา เป็นแนวเขตเทศบาลทางด้านทิศตะวันตกและทิศใต้ แม่น้ำลพบุรีและแม่น้ำป่าสักไหลมาบรรจบกันที่ตำบลหัวรอทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของเกาะเมืองผ่านเขตเทศบาลทางทิศตะวันออกไปบรรจบกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่หน้าป้อมเพชร ผังตรงข้ามกับวัดพนัญเชิง นอกจากนี้ยังมีลำคลองสำคัญทั้งที่เป็นคลองขุดและคลองธรรมชาติได้แก่ คลองเมือง เชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำลพบุรีทางด้านทิศเหนือของเกาะเมือง คลองหัวรอ คลองหันตรา คลองโพธิ์ คลองบ้านบาตร คลองกะมัง คลองไผ่ลิง คลองปากข้าวสารและคลองตะเคียน การคมนาคมขนส่งนอกจากเส้นทางน้ำตามแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก ยังได้แก่ทางรถไฟสายเหนือผ่านพื้นที่ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำป่าสัก ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ผ่านพื้นที่ทางด้านตะวันออก ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 309 ตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ข้ามทางรถไฟและแม่น้ำป่าสักผ่านเกาะเมืองไปยังจังหวัดอ่างทอง

3.10.2 ข้อมูลด้านสถาปัตยกรรม

พื้นที่ศึกษาเป็นส่วนหนึ่งของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาซึ่งเป็นศูนย์กลางของเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมของราชอาณาจักรจึงประกอบไปด้วยวัง ศาสนสถาน สิ่งก่อสร้างที่เป็นสาธารณูปโภค-สาธารณูปการ เช่น ถนน คลอง สะพาน นอกจากนี้ยังมีย่านพาณิชยกรรมย่านหัตถกรรม และบ้านเรือนกระจายอยู่มากมาย ในอดีตเกาะเมืองมีกำแพงเมืองล้อมรอบยาวประมาณ 12.5 กิโลเมตร มีป้อมปืนประจำอยู่โดยรอบ นอกจากนี้ยังมีประตูเมือง ประตูช่องกุด และประตูน้ำจำนวนมาก ในตัวเมืองนั้นมีคูคลองสายหลักหลายสายขุดขึ้นในแนวเหนือใต้ และตะวันออก-ตะวันตก แบ่งพื้นที่ออกเป็นแปลงสี่เหลี่ยมขนาดเล็กจำนวนมาก แต่ละแปลงใช้เป็นเขตวัด วัง และที่อยู่อาศัยอย่างเป็นระบบ นอกจากนี้ยังมีการสร้างถนนดินและถนนอิฐขนานไปกับแนวคูคลอง และสะพานข้ามคลองจำนวนมาก ปัจจุบันสภาพทางกายภาพของเมืองได้ถูกเปลี่ยน

แปลงไปจนกระทั่งร่องรอยของสิ่งก่อสร้างสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์ และโบราณคดีสูญหายไปจำนวนมาก โดยเฉพาะสิ่งก่อสร้างที่เป็นระบบสาธารณูปโภค-สาธารณูปการโบราณ

ในการวางแผนเพื่อการพัฒนาและอนุรักษ์ศักยภาพด้านโบราณคดีในพื้นที่ จำเป็นจะต้องนำมาใช้เป็นส่วนหนึ่งของการตัดสินใจเรื่องแนวทางการวางแผนด้วย กลุ่มที่มีความสำคัญทางด้านโบราณคดีในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ : กลุ่มพระราชวังจันทร์เกษม กลุ่มป้อมประตูข้าวเปลือก และปริมาตรของป้อม กลุ่มวัดขุนเมืองใจ กลุ่มวัดกระเจี กลุ่มวัดสุวรรณาดาราราม กลุ่มป้อมเพชร-ประตูช่องกุด-ป้อมหอราชคฤห์ ระบบคลอง-ระบบการสัญจรทางบกและสะพาน

ส่วนโบราณสถานที่ยังปรากฏสภาพในพื้นที่ศึกษาสามารถแบ่งออกเป็นกลุ่มย่อยได้ดังนี้

กลุ่มโบราณสถานแถบหัวรอ ประกอบด้วยโบราณสถานที่มีระดับความต่างๆ กัน มีทั้งโบราณสถานที่ยังคงใช้งานอยู่ เช่น วัด สถานที่ราชการ และซากโบราณสถาน รวมทั้งแนวคลองโบราณที่ยังคงปรากฏสภาพโบราณสถานในกลุ่มนี้ ประกอบด้วย วังจันทร์เกษม วัดเสนาสนาราม (รวมทั้งกุฏิทรงไทย และอาคารไม้สมัย ร.5-7) เจดีย์วัดเขียน วัดขุนแสน (บูรณะแล้ว) วัดราชประดิษฐฐาน วัดปราสาท ป้อมประตูข้าวเปลือก (กำแพงและป้อม) วัดมณฑปและวัดแคบนเกาะหัวรอ สำนักงานที่ดินจังหวัด (อาคารสมัยรัชกาลที่ 5)

โบราณสถานกลุ่มป้อมเพชร ประกอบด้วย ป้อมเพชร (บูรณะแล้ว) ซากกำแพงเมืองวัดสุวรรณาดาราราม (และหมู่กุฏิทรงไทย) และโบราณสถานที่กระจายตัวอยู่ในพื้นที่ ได้แก่ บริเวณริมคลองมะขามเรียง เช่น วัดลังกา วัดขุนเมืองใจ วัดสะพานนาค สะพานซีกุน ฯลฯ

นอกจากโบราณสถานสิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมแล้ว ในพื้นที่ศึกษายังประกอบด้วยสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าด้านสังคม วัฒนธรรม ท้องถิ่น และเศรษฐกิจ เป็นอาคารพักอาศัย และพาณิชยกรรม ซึ่งเกิดขึ้นในช่วงไม่เกิน 100 ปี

3.10.3 ด้านภูมิสถาปัตยกรรม

จากพื้นฐานความเป็นมาของภูมิทัศน์เมืองอยุธยา ความเป็น “เมืองน้ำ” เป็นลักษณะเด่นของกรุงศรีอยุธยาในอดีต ความรุ่งเรืองของอยุธยาเป็นผลจากการเป็นเมืองท่าค้าขายอันเนื่องมาจากทำเลที่เป็นจุดบรรจบของแม่น้ำสำคัญ 3 สาย คือ แม่น้ำเจ้าพระยาจากทิศเหนือ ยาวตลอดลงไปทางด้านทิศใต้ แม่น้ำป่าสักจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ และ แม่น้ำลพบุรีจากเมืองละโว้เมืองสำคัญในอดีต ชาวกรุงศรีอยุธยาใช้ชีวิตเป็นอันหนึ่งอันเดียวกับสายน้ำ ทั้งด้านการบริโภค การสัญจร การเพาะปลูก และการปรับตัวให้เข้ากับปริมาณน้ำที่เปลี่ยนแปลงตามฤดูกาล คลองขุดภายในกำแพงเมืองเป็นผลงานสำคัญของชาวกรุงศรีอยุธยาที่บอกถึงวิถีชีวิตและอารยธรรมการใช้น้ำ เพื่อความเป็นอยู่ของมนุษย์อย่างชาญฉลาด เอกสารแผนที่กรุงศรีอยุธยาในอดีต บอกถึงความเป็นอยู่อย่างหนาแน่นแบบชีวิตชาวเมืองเช่นเดียวกับเมืองใหญ่

ปัจจุบัน เพียงแต่ขนาดอาคารเป็นขนาดส่วนเล็กๆ และมียอดเจดีย์ปรากฏทั่วทั้งเมือง บันฑ์ทักของชาวต่างชาติกล่าวถึงวัดจำนวนกว่า 400 วัด และตลาดบกกว่า 40 แห่ง ภายในกำแพงเมือง แม่น้ำรอบกรุงศรีอยุธยามีตลาดเรือ (ตลาดน้ำ) ใหญ่ 4 ตลาด และเต็มไปด้วยเรือสินค้าต่างชาติเป็นจำนวนมาก ภาพเหล่านี้บอกถึงความเป็นเมืองที่มีชีวิตชีวาอันยิ่งใหญ่ของกรุงศรีอยุธยาเมื่อกว่า 300-500 ปีที่แล้ว

ช่วงเวลาของการเปลี่ยนแปลงของเมือง หลังการล่มสลายของกรุงศรีอยุธยามาถึงปัจจุบันเป็นการเปลี่ยนแปลงที่ยาวนาน ภูมิทัศน์เมืองอยุธยาปัจจุบันแตกต่างออกไปจากอดีตจากการมอสงายน้ำเป็นสายเลือดสำคัญของชีวิต มาเป็นการมอสงายน้ำเป็นสินค้าจากวัฒนธรรมคลองมาเป็นวัฒนธรรมถนน จากเมืองการค้ามาเป็นเมืองบริการ และจากภาพรวมของเมืองอาคารเล็กๆ มาเป็นภาพอาคารหลังใหญ่ ลำน้ำที่เต็มไปด้วยเรือสินค้ามาเป็นเรือท่องเที่ยว

โดยภูมิทัศน์ปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาในเมืองอยุธยาประกอบด้วยองค์ประกอบหลายอย่างรวมเข้าด้วยกัน การศึกษาวิเคราะห์จะแยกพิจารณาเป็นประเภทดังนี้ อาคาร บ้านเรือน ซากโบราณสถานเก่าแก่ วัด ถนน ย่านกิจกรรม เป็นต้น

3.11 ด้านกฎหมาย

3.11.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

กฎกระทรวง ฉบับที่ 396 (พ.ศ.2542) และฉบับที่ 475 (พ.ศ.2546) ออกตามความในพระราชบัญญัติผังเมือง พ.ศ. 2518 หรือเรียกว่าผังเมืองรวมเมืองพระนครศรีอยุธยา (ปรับปรุงครั้งที่ 2) เป็นกฎหมายกำหนดแนวทางการพัฒนาเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดิน และโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง ซึ่งครอบคลุมทั้งในพื้นที่เกาะเมือง และพื้นที่โดยรอบในเขตอำเภอเมืองทั้งนี้ เพื่อเป็นการแก้ปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการอนุรักษ์และพัฒนาในอดีตจนถึงปัจจุบันที่เกิดขึ้นจากการใช้ประโยชน์ที่ดินจะไม่ได้รับการแก้ไขได้หมดสิ้น และอาจจะเป็นการเพิ่มขึ้นของปัญหาใหม่ๆ ได้ถ้าปราศจากมาตรการควบคุม กำกับดูแลที่มีประสิทธิภาพ

3.11.2 การควบคุมอาคาร

- พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม(ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 ประกาศกระทรวงมหาดไทย และกฎกระทรวงต่างๆ ที่ออกตามกฎหมายฉบับนี้ถึงอำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ในการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน เคลื่อนย้าย และใช้หรือเปลี่ยนการใช้อาคาร อำนาจท้องถิ่นในการออกข้อบัญญัติท้องถิ่นเพื่อควบคุมอาคาร อาทิ เทศบาลเพื่อการจัดระเบียบการก่อสร้างอาคาร การอนุรักษ์โบราณสถาน และการรักษาสภาพแวดล้อมของเมือง องค์การบริหารส่วนจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในการกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลงหรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิด บางประเภท

-ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลงหรือเปลี่ยนแปลงใช้อาคารบางชนิด บางประเภท ในพื้นที่เกาะเมือง และบริเวณโดยรอบ พ.ศ. 2541

-เทศบัญญัติของเทศบาลเมืองพระนครศรีอยุธยา เรื่อง ควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2479

3.11.3 การอนุรักษ์โบราณสถาน

พระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 ในการประกาศกำหนดเขตที่ดินโบราณสถานครอบคลุมพื้นที่ภายในเกาะเมืองทั้งหมดเมือง ประกาศกรมศิลปากร เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการยื่นเรื่องขออนุญาตปลูกสร้างอาคารภายในเขตโบราณสถาน

3.11.4 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535

พระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมายควบคุมดูแลด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะการควบคุมมลพิษ ทางน้ำ ทางอากาศ และเสียง พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 มีข้อบัญญัติเกี่ยวกับการออกกฎในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ดังนี้ พื้นที่ต้นน้ำลำธารหรือมีระบบนิเวศตามธรรมชาติที่แตกต่างจากพื้นที่อื่นโดยทั่วไป หรือมีระบบนิเวศตามธรรมชาติที่อาจถูกทำลายหรืออาจได้รับผลกระทบกระเทือนจากกิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ได้โดยง่ายหรือเป็นพื้นที่ที่มีคุณค่าทางธรรมชาติหรือศิลปกรรมอันควรแก่การอนุรักษ์ และพื้นที่นั้นยังมีได้ถูกประกาศกำหนดให้เป็นเขตอนุรักษ์ ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดให้พื้นที่นั้นเป็นเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม

3.11.5 พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2530 พระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2530 เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืนที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ ทั้งนี้ บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องในเมื่อรัฐมีความจำเป็นที่จะต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการใดๆ อันจำเป็น เพื่อการอันเป็นสาธารณูปโภคหรือการอันจำเป็นในการป้องกันประเทศ หรือการได้มาซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ หรือเพื่อการผังเมือง หรือเพื่อการพัฒนาการเกษตร หรือการอุตสาหกรรม หรือเพื่อการปฏิรูปที่ดิน หรือเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น ถ้ามิได้ตกลงในเรื่องการโอนไว้เป็นอย่างอื่นให้ดำเนินการเวนคืนตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้

บทที่ 4

ลักษณะการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง

ในส่วนนี้เป็นการศึกษาถึงแหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญ ลักษณะการเดินทางทั่วไป รวมทั้งลักษณะการเดินทางของประชากรและนักท่องเที่ยวในพื้นที่ ซึ่งเป็นการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางทั่วไปและพฤติกรรมการใช้จักรยานเพื่อเสนอโครงข่ายจักรยานมารองรับได้อย่างเหมาะสม และพิจารณาถึงโอกาสที่จะสนับสนุนให้คนมาใช้จักรยานมากขึ้น การศึกษาโครงข่ายจักรยานในเขตเทศบาลนครอยุธยาจะศึกษาจากกลุ่มตัวอย่าง 2 ประเภท คือกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครอยุธยา และกลุ่มตัวอย่างที่เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวทั้งจากในเขตอำเภอต่างๆ ของจังหวัดอยุธยาและจากจังหวัดอื่น โดยมีรายละเอียดดังนี้

วิธีการเก็บข้อมูล

สำหรับข้อมูลลักษณะการเดินทางและลักษณะการเดินทางของจักรยานได้มาจากการเก็บข้อมูลแบบสอบถามการเดินทาง(Origin- Destination Survey) ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลส่วนตัว ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางและข้อมูลเกี่ยวกับการใช้จักรยาน และทัศนคติต่อการใช้จักรยานและเพื่อให้เข้าใจถึงการเดินทางในพื้นที่ศึกษา ก่อนทำการเก็บแบบสอบถามจึงมีการจัดแบ่งเขตเทศบาลออกเป็น 24 พื้นที่ย่อย (Zone) โดยยึดหลักการแบ่งพื้นที่ตามการศึกษาของสำนักผังเมืองปี พ.ศ.2533 โดยกลุ่มตัวอย่างแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มคือ

- 1 กลุ่มประชากรในพื้นที่เทศบาลนครนครศรีอยุธยา
- 2 กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว ในพื้นที่เทศบาลนครนครศรีอยุธยา

เมื่อพิจารณาแหล่งกำเนิดการเดินทางร่วมกับการเดินทางในพื้นที่ย่อยแล้วพบว่า โซน A1-A5,A6-A8 โซน A9,B1,B2 อยู่ในเขตตำบลท่าวาสุกรี โซน A10-A15 อยู่ในเขตตำบลหอรบไชย โซน B3 ตำบลคลองสระบัว โซน B4,B5,B6 อยู่ในเขตตำบลหัวรอ โซน B7 ตำบลกระมัง และโซน B8 ตำบลเกาะเรียน และสุดท้ายโซน C คือนอกเขตเทศบาล โดยสามารถทำการวิเคราะห์ลักษณะสำคัญของแต่ละพื้นที่ย่อยได้ดังนี้

โซน B1และB2 เป็นพื้นที่ขนาดเล็กด้านตอนเหนือของเขตเทศบาลและอยู่รอบนอกของเกาะเมือง อยู่ด้านเหนือของคลองเมือง ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของเขตชุมชนที่อยู่อาศัย โซน B1จะมีการตั้งชุมชนตามแนวลำคลอง โซน B2จะมีการตั้งชุมชนกระจายอยู่ทั่วบริเวณ การเดินทางส่วนใหญ่เป็นการเดินทางจากแหล่งที่พักอาศัยทางด้านเหนือไปใช้บริการต่างๆภายในชุมชน

โซน B3-B6 เป็นพื้นที่ด้านตอนเหนือของเขตเทศบาลและอยู่รอบนอกของเกาะเมืองอยู่บริเวณแม่น้ำลำพบุรีและแม่น้ำป่าสัก โซน B3-B5 การใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัย และ โซน B6 ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมประเภทโรงสี ตั้งอยู่ริมแม่น้ำป่าสักและมีชุมชนตั้งอยู่

โซน A10 เป็นย่านพาณิชยกรรมและโรงเรียน มีโรงเรียนระดับก่อนประถม-มัธยมปลายหลายโรงเรียน และมีตลาดหัวรออยู่ในบริเวณนั้น ทำให้มีปัญหาการจราจรเกิดขึ้นเนื่องจากการจอดรถข้างบาทวิถี และมีปัญหาการจราจรติดขัดหน้าโรงเรียน อนุบาลทั้งในช่วงเช้าและช่วงเย็น ถนนในพื้นที่คือถนนอุทง ซึ่งเป็นถนนที่วิ่งรอบเกาะเมือง

โซน A11-A13 เป็นย่านพาณิชยกรรมที่สำคัญของเมือง โซน A12 เป็นที่ตั้งของ ตลาดเจ้าพรหม1-2 ห้างอัมพร ตลอดจนอาคารพาณิชย์ ธนาคารและสำนักงานต่างๆมากมาย อีกทั้งยังเชื่อมต่อกับจุดแลกเปลี่ยนการเดินทางทางรถไฟที่ตั้งอยู่โซน B6 ด้วย อีกทั้งมีท่ารถบัสและรถสามล้อเครื่องอีกหลายจุด และโซน A11 เป็นที่ตั้งของกรุงศรีช้อปปิ้งพลาซ่า ตลอดจนอาคารพาณิชย์ โดยการจราจรจะติดขัดในบริเวณถนนนเรศวรเนื่องจากติดกับตลาดเจ้าพรหม ถนนในเขตประกอบด้วย ทิศตะวันออก คือถนนอุทง ทิศตะวันตกคือถนนสีกันและทิศใต้คือถนนป่าไทร

โซน A8,A2 เป็นที่ตั้งของสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ โซน A8 เป็นที่ตั้งของบึงพระราม โซน A2 เป็นที่ตั้งของสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ จึงมีประชากรมาพักผ่อนหย่อนใจในบริเวณนี้ ส่วนมากจะมาใช้บริการในตอนเย็นและวันเสาร์-อาทิตย์

โซน A5,A6,A7,A9,A10,A11,A14,A15 ส่วนใหญ่มีสถานศึกษาและสถานที่ราชการตั้งอยู่ การเข้า-ออกโซนนี้ใช้ถนนอุทงซึ่งเป็นถนนที่ล้อมรอบเกาะเมือง โดยโซน A9,A10 จะเป็นที่ตั้งของวิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยาและสถาบันเทคโนโลยีราชมงคลวิทยาเขตท่าवासูกกรี และมีสถานศึกษาในระดับอนุบาล-ประถม ตั้งอยู่หลายแห่งอีกทั้งยังเป็นที่ตั้งของโบราณสถานที่สำคัญได้แก่ วัดพระศรีสรรเพชญ์ วัดพระราม คุ้มขุนแผน ปางช้าง พระที่นั่งบรมยงค์รัตนานันท์

โซน A3 ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการและที่ตั้งชุมชนบางส่วน

โซน A1 ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการคือโรงพยาบาลพระนครศรีอยุธยา โดยมีชุมชนที่อาศัยอยู่โดยรอบ นอกจากนั้นยังมีท่ารถสามล้อเครื่องให้บริการอยู่ในบริเวณนั้นโดยการเดินทางจะเดินทางผ่านถนนอุทง และด้านถนนศรีสรรเพชญ์เป็นที่ตั้งของศูนย์ข้อมูลบริการการท่องเที่ยว และตำรวจท่องเที่ยวการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

โซน A6,A7 มีถนนโรจนะซึ่งเชื่อมต่อมาจากด้านตะวันออกของเมือง ตัดผ่านพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการและสถานศึกษา สถานที่ราชการอาทิเช่น ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานตรวจสอบบัญชี และสถานศึกษาอาทิเช่น โรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา เป็นต้น และส่วนหนึ่งเป็นการเดินทางผ่านโซนนี้เข้า-ออกเมือง

โซน B6, B7, B8 เป็นพื้นที่ด้านตอนใต้ของเขตเทศบาลและอยู่รอบนอกของเกาะเมือง อยู่ด้านใต้ของคลองเมือง ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของเขตชุมชนที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม โซน B6 ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของโรงแรมซึ่งติดกับแม่น้ำป่าสักและยังเป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางโดยรถไฟ

สำหรับการเก็บแบบสอบถามได้ทำการเก็บตัวอย่างจากผู้เดินทางในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยาทั้งผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลและผู้อยู่อาศัยอยู่นอกเขตเทศบาล แต่เดินทางเข้ามาใช้บริการในเขต แต่เนื่องจากแบบสอบถามชุดหนึ่งใช้เวลาประมาณ 15 นาที จึงเลือกเก็บข้อมูลที่แหล่งกำเนิดการเดินทางโดยสอบถามถึงเที่ยวการเดินทางสุดท้ายที่ผ่านมา เพื่อให้ทุกเที่ยวการเดินทางมีโอกาสได้รับเลือกเท่ากัน เพราะจุดเริ่มต้นการเดินทาง มีทั้งเริ่มต้นที่บ้าน และไม่ได้เริ่มต้นที่บ้าน และวัตถุประสงค์ระยะทาง ระยะเวลา และรูปแบบที่เลือกใช้แตกต่างกัน

ส่วนการเลือกกลุ่มตัวอย่างประชากรในเทศบาลนครนครศรีอยุธยา เป็นบุคคลใดก็ได้ที่เดินทางเข้ามาในบริเวณนั้น และเน้นให้มีความแตกต่างของสถานภาพทางสังคม ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ และรายได้ให้มากที่สุด สำหรับช่วงเวลาที่จัดเก็บนั้นจะเป็นเวลาที่สะดวกสำหรับการให้ข้อมูลและพบกลุ่มตัวอย่างให้ได้มากที่สุด โดยขึ้นอยู่กับสถานที่ที่ไปเก็บข้อมูล เช่นสถานที่ราชการจะทำการจัดเก็บในช่วงทำงาน โรงเรียนจะเก็บเวลาหลังเลิกเรียน เป็นต้น

สำหรับกลุ่มประชากรนักท่องเที่ยวจะเป็นบุคคลที่เดินทางมาท่องเที่ยวในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ โดยทราบได้จากการสอบถามและเน้นให้มีความแตกต่างของสถานภาพทางสังคม ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ และภูมิลำเนาให้มากที่สุดสำหรับช่วงเวลาที่จัดเก็บนั้นจะเป็นเวลาที่สะดวกสำหรับการให้ข้อมูลและพบกลุ่มตัวอย่างให้ได้มากที่สุด โดยขึ้นอยู่กับสถานที่ที่ไปเก็บข้อมูล ส่วนใหญ่จะจัดเก็บในสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญและย่านโบราณสถาน ดังนี้

โบราณสถานที่สำคัญเกาะกลุ่มกันอยู่บริเวณบึงพระราม มากมายอาทิเช่น พระราชวังหลวง วิหารพระมงคลบพิตร วัดพระศรีสรรเพชญ์ วัดมหาธาตุ วัดราชบูรณะ วัดพระราม คู่มขุนแผน เป็นต้น สถานที่พักผ่อนหย่อนใจได้แก่ บริเวณบึงพระราม ตั้งอยู่ภายในเกาะเมือง ตำบลประตูชัย และ สวนสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ตั้งอยู่ภายในเกาะเมือง ตำบลประตูชัย

ส่วนการกำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่าง(ประชากรในพื้นที่)นั้นใช้วิธีของYamane(1973) คือ

$$n = N/(1+NE^2)$$

โดยที่

n. = กลุ่มตัวอย่าง

N = จำนวนประชากร

E = ความคลาดเคลื่อน

ประชากรในเทศบาลนครนครศรีอยุธยา ปีพ.ศ. 2546 มีจำนวน 61,162 คน และกำหนดความคลาดเคลื่อน 0.08 (ความเชื่อมั่น 90%) ดังนั้นกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 140 ชุด

ตารางวิธีการเก็บข้อมูลและการเลือกกลุ่มตัวอย่างประชากร ในเขตเทศบาล

ประชากร	แหล่งกำเนิดการเดินทาง		ประชากร (%)	ขนาดพื้นที่ (ตร.กม.)	พื้นที่ย่อย
ผู้เดินทางในเขตเทศบาล	ที่พักอาศัย	ชุมชนย่อย	15	8.05	A1-A5,B1-B6
	ย่านพาณิชยกรรม	ตลาด	10	1.10	A11-A13
		ห้างสรรพสินค้า	5	0.41	A11
		อุตสาหกรรม	สถานประกอบการ	5	3.04
	อุตสาหกรรม	ย่านอุตสาหกรรม	10	1.81	B7,B8
	สถานที่ราชการ	สถานที่ราชการ	10	4.47	A4-A8,A11-A14
	สถานศึกษา	โรงเรียน วิทยาลัย	15	1.58	A6,A7,A10
		มหาวิทยาลัย	15	1.38	A6,A7,A9
	สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ	สวนสาธารณะ	5	1.25	A2,A8
	โบราณสถาน	โบราณสถาน	5		
จุดเปลี่ยนการเดินทาง	สถานีรถไฟ/ท่ารถ	5	2.37	B6,A10,A11	
รวม			100		

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การกำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่าง(นักท่องเที่ยว) นั้นใช้วิธีของ Yamane (1973) คือ

$$n. = N/(1+NE^2)$$

โดยที่

n. = กลุ่มตัวอย่าง

N = จำนวนประชากร

E = ความคลาดเคลื่อน

จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังจังหวัดพระนครศรีอยุธยาในปี พ.ศ. 2546 มีจำนวนทั้งสิ้น 2,711,607 คน เป็นชาวไทย 1,726,132 คน และกำหนดความคลาดเคลื่อน 0.08 (ความเชื่อมั่น 90%) ดังนั้นกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 140 ชุด และชาวต่างประเทศ 985,475 คน

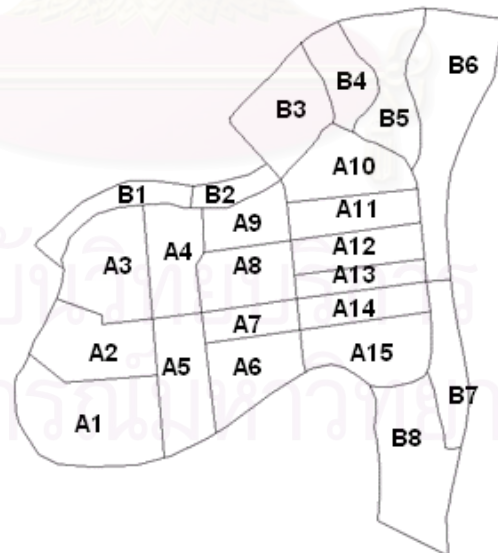
กลุ่มตัวอย่าง 9 ชุด

ตารางวิธีการเก็บข้อมูลและการเลือกกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

ประชากร	แหล่งกำเนิดการเดินทาง	ประชากร (%)	พื้นที่ย่อย
นักท่องเที่ยว ชาวไทย	กลุ่มที่1 บริเวณมิ่งพระราม ประกอบด้วย - วัดมงคลบพิตร - วัดพระศรีสรรเพชญ์ - วัดมหาธาตุ - วัดพระราม - อื่นๆ	65%	A3,A4,A8,A9
	กลุ่มที่2 บริเวณศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ	10%	A6,A7
	กลุ่มที่3 บริเวณสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์	5%	A2
	กลุ่มที่ 4 สถานีรถไฟ /ท่ารถทัวร์ /ท่ารถสองแถว	10%	A3,A5,A10-12
	กลุ่มที่ 5 ย่านตลาด/ห้างสรรพสินค้า	5%	A10-12
	กลุ่มที่ 6 โรงแรม	5%	A11
รวม		100	



ภาพที่ 4.1 : พื้นที่ที่ทำการศึกษา



A1-A15; ไนซ์เขตเกาะเมือง (เขตเทศบาล)
 B1-B8; นอกเขตเกาะเมือง (เขตเทศบาล)
 C; นอกเขตเกาะเมือง (นอกเขตเทศบาล)

ภาพที่ 4.2 : การแบ่งพื้นที่ที่ทำการศึกษา (24 โซน)

แหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญ

แหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญได้แก่ ที่พักอาศัย ย่านพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม สถานที่ราชการ สถานศึกษา สถานที่พักผ่อนและท่องเที่ยว และจุดเปลี่ยนการเดินทางดังนี้

ที่พักอาศัย

ลักษณะของที่พักอาศัย ได้แก่การใช้ที่ดินแบบผสม ที่ตั้ง รวมทั้งลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม ของย่านที่พักอาศัยต่างกัน ก่อให้เกิดความต้องการเดินทางที่ต่างกัน การใช้ที่ดินในเขตเทศบาลมีการใช้ที่ดินประเภทพักอาศัยมากเป็นอันดับสองรองจากการใช้ที่ดินเพื่ออนุรักษ์โบราณสถาน ย่านชุมชนส่วนใหญ่กระจายตัวอยู่ริมสองฝั่งคลองและริมถนนอุทง โดยชุมชนในเขตเทศบาลมีทั้งสิ้น 43 ชุมชน(ตารางที่ 3.1) ในบริเวณเกาะเมือง 17 ชุมชนและนอกเกาะเมือง 26 ชุมชน ตำบลที่มีชุมชนมากที่สุดคือ ตำบลประตูลี้ รองลงมาคือตำบลหัวรอ โดยที่อยู่อาศัยตอนในของเมืองมีบ้านพักของหน่วยงานราชการต่างๆ ที่อยู่อาศัยด้านทิศตะวันออกของเกาะเมืองจะปะปนกับย่านพาณิชยกรรม มีความหนาแน่นและระดับการใช้ที่ดินแบบผสมสูง มีร้านค้าและสาธารณูปการจำนวนมาก ได้แก่บริเวณ ถนนอุทง ถนนนเรศวรด้านทิศตะวันออก ถนนหอรดไนไฮ ถนนบางเอียน และถนนคลองมะขามเรียงเป็นต้น การขยายตัวของที่พักอาศัยนั้นขยายตัวออกมาด้านเหนือของถนนอุทง ตำบลท่าवासกรี คลองสระบัว และตำบลประตูลี้ บริเวณนอกเขตเทศบาล ชุมชนหนาแน่นอยู่บริเวณริมถนนโรจนะทั้งที่เป็นชุมชนดั้งเดิมและชุมชนใหม่ ประเภทบ้านจัดสรร

ย่านพาณิชยกรรม

เทศบาลนครนครศรีอยุธยา มีย่านการค้าและบริการที่สำคัญจำนวน 1956 แห่ง กระจายตัวอยู่ตามถนนสายต่างๆในเขตเทศบาล หากแบ่งตามประเภทของธุรกิจเป็นดังนี้

- สถานประกอบการธุรกิจประเภทขายส่ง มีจำนวน 80 แห่ง
- สถานประกอบการธุรกิจประเภทขายปลีก มีจำนวน 1100 แห่ง
- สถานประกอบการธุรกิจประเภทภัตตาคารและโรงแรม มีจำนวน 297 แห่ง
- สถานประกอบการธุรกิจประเภทการบริการ มีจำนวน 479 แห่ง

โดยขนาดของธุรกิจจำแนกตามจำนวนคนงาน พบว่าส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดเล็ก

- มีจำนวนคนงาน 1-4 คน สถานประกอบการ 1858 แห่ง
- มีจำนวนคนงาน 5-9 คน สถานประกอบการ 64 แห่ง
- มีจำนวนคนงาน 10-19 คน สถานประกอบการ 23 แห่ง
- มีจำนวนคนงาน 20-49 คน สถานประกอบการ 8 แห่ง และ

- ตั้งแต่ 50 คนขึ้นไป จำนวน 3 แห่ง

โดยย่านที่มีกิจกรรมร้านค้าหนาแน่นอยู่บริเวณตลาดหัวรอ ไปตามแนวถนนอุทงและตลาดเจ้าพรหมไปตามถนนนเรศวร ถนนอุทง ถนนหортันไชย ตลาดหัวรอเป็นตลาดสด มีการขายปลีกและขายส่ง มีการบริหารจัดการโดยสำนักทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ตลาดเจ้าพรหม 1-2 เป็นตลาดขายปลีกและขายส่ง มีร้านค้าประกอบการประมาณ 200 แห่ง รับผิดชอบการจัดเก็บภาษีโดยเทศบาลนครนครศรีอยุธยา

อุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมที่รองรับการเกษตร รวมทุกสถานประกอบการในเขตเทศบาลจำนวน 405 แห่ง จำแนกตามจำนวนสถานประกอบการพบว่า จำนวนสถานประกอบการที่มากที่สุดคือ อุตสาหกรรมการผลิตสิ่งทอและสิ่งถัก เครื่องแต่งกาย หนังสือพิมพ์ และผลิตภัณฑ์จากหนังสือพิมพ์ จำนวน 136 แห่ง รองลงมาคืออุตสาหกรรมผลิตอาหาร เครื่องดื่ม ยาสูบ จำนวน 90 แห่ง อุตสาหกรรมการผลิตโลหะ เครื่องจักร อุปกรณ์ จำนวน 60 แห่ง อุตสาหกรรมการผลิตไม้และอุปกรณ์จากไม้จำนวน 52 แห่ง อุตสาหกรรมการผลิต ผลิตภัณฑ์จากอโลหะจำนวน 24 แห่ง อุตสาหกรรมการผลิตกระดาษการพิมพ์โฆษณา จำนวน 13 แห่ง และน้อยที่สุดคือ อุตสาหกรรมการผลิตภัณฑ์เคมีภัณฑ์ น้ำมันปิโตรเลียม ถ่านหิน ยาง พลาสติกจำนวน 2 แห่ง เมื่อพิจารณาในภาพรวมจำแนกตามขนาด (จำนวนคนงาน) พบว่าอุตสาหกรรมในเขตเทศบาลส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็ก มีจำนวนคนงาน 1-4 คนคิดเป็นร้อยละ 82 คือมีจำนวน 333 แห่ง จำนวนคนงานไม่เกิน 100 คน คิดเป็นร้อยละ 17 และตั้งแต่ 100 คนขึ้นไป ร้อยละ 1

สถานที่ราชการ

ในเขตเทศบาลมีสถานที่ราชการทั้งสิ้น 30 แห่ง (ตารางที่ 3.5) หน่วยราชการส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตตำบลประตูลี้ รองลงมาตำบลหортันไชย ซึ่งอยู่ในบริเวณเกาะเมือง โดยส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในบริเวณถนนอุทงมากที่สุด เนื่องจากเป็นถนนที่ล้อมรอบเกาะเมือง อีกบริเวณคือถนนโรจนะ เนื่องจากเป็นถนนสายหลักที่เชื่อมโยงมาจากด้านตะวันออกของเกาะเมือง

สถานศึกษา

เทศบาลนครนครศรีอยุธยา เป็นศูนย์กลางการศึกษาของจังหวัด มีสถานศึกษาตั้งอยู่หลายแห่ง ตั้งแต่ระดับอนุบาลจนถึงระดับอุดมศึกษา มีโรงเรียนที่เปิดสอนระดับ อนุบาล-ประถมศึกษา จำนวน 7 แห่ง ระดับประถมศึกษาจำนวน 16 แห่ง ระดับมัธยมต้น-ปลายจำนวน 3 แห่ง ระดับอาชีวศึกษาจำนวน 4 แห่ง ระดับปริญญาตรีขึ้นไปจำนวน 2 แห่ง

เมื่อพิจารณาขนาดของโรงเรียนแล้วพบว่า มีความแตกต่างกันตั้งแต่ประมาณ 100-4000 คน โดยโรงเรียนที่มีจำนวนนักเรียนน้อยนั้น เป็นโรงเรียนที่เปิดสอนในระดับก่อนประถม - มัธยมต้น ในขณะที่โรงเรียนบางแห่งที่เป็นเด็กเล็ก แต่มีนักเรียนมากกว่า 1000 คนขึ้นไป จัดเป็นโรงเรียน

ขนาดใหญ่เช่น โรงเรียนอนุบาล พระนครศรีอยุธยา โรงเรียนวัดธรรมิกราชวิทยา ส่วนโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาเกือบทุกแห่งมีนักเรียนมากกว่า 1000 คนขึ้นไป ยกเว้นโรงเรียน สุนทรวิทยา สอนระดับก่อนประถม-มัธยมต้น มีจำนวน 398 คน และโรงเรียนวัดพนัญเชิงสอนระดับ ก่อนประถม-มัธยมศึกษาจำนวน 305 คน และโรงเรียนที่มีนักเรียนน้อยที่สุดคือ โรงเรียนเทศบาลวัดตองปุ เปิดสอนระดับชั้นก่อนประถม-มัธยมต้น และสถานศึกษาที่มีนักเรียนมากที่สุดคือ วิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา จำนวน 3960 คน เมื่อพิจารณาที่ตั้งโรงเรียนพบว่า โรงเรียนส่วนใหญ่ตั้งอยู่บนถนนคู່ทอง โดยจะเป็นโรงเรียนทุกระดับตั้งแต่ ก่อนประถม-ประถม , ประถม,มัธยมต้น-มัธยมปลาย, ปวส-ปริญญาตรี

สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

ในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยามีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ 2 แห่งคือ

- บริเวณบึงพระราม ตั้งอยู่ภายในเกาะเมือง ตำบลประตู่ชัย
- สวนสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ตั้งอยู่ภายในเกาะเมือง ตำบลประตู่ชัย

ย่านโบราณสถานและสถานที่ท่องเที่ยว

ในพื้นที่เขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา มีพื้นที่ 14 ตารางกิโลเมตร มีโบราณสถานทั้งหมด 166 แห่ง ในเกาะเมืองกระจายอยู่ทั่วบริเวณ อาจกล่าวได้ว่าไม่ว่าจะยืนอยู่จุดไหนในตัวเมืองพระนครศรีอยุธยาจะต้องมองเห็นโบราณสถาน โดยมีโบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนแล้ว จำนวน 62 แห่ง โบราณสถานที่ไม่ได้ขึ้นทะเบียนจำนวน 26 แห่งและได้มีโบราณสถานที่สูญหายไปจำนวน 78 แห่ง ในบริเวณเกาะเมืองพบว่าโบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนแล้ว ส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณอุทยานประวัติศาสตร์ โดยมีการเกาะกลุ่มเป็น 2 กลุ่มคือ

กลุ่มที่ 1 บริเวณบึงพระราม มีโบราณสถานที่สำคัญเกาะกลุ่มกันอยู่มากมายอาทิเช่น พระราชวังหลวง วิหารพระมงคลบพิตร วัดพระศรีสรรเพชญ์ วัดมหาธาตุ วัดราชบูรณะ วัดพระราม คู่มุขแผน เป็นต้น บริเวณนี้ถือเป็นจุดเด่นของเมืองเป็นศูนย์กลางของโบราณสถาน

กลุ่มที่ 2 บริเวณตอนใต้ของอุทยานประวัติศาสตร์อยุธยา เป็นโบราณสถานที่อยู่บริเวณสถาบันราชภัฏพระนครศรีอยุธยา โบราณสถานกลุ่มนี้ได้แก่ วัดเจ้าปราบ วัดส้ม วัดสังขทาแท้ วัดบรมพุทธาราม วัดสวนหลวงค้างคาว วัดสิงหาราม เป็นต้น

การกระจายตัวของโบราณสถานที่สูญหาย

จากการสำรวจพบว่า มีโบราณสถานสูญหายจำนวน 78 แห่ง โดยสามารถแบ่งกลุ่มของโบราณสถานที่สูญหายได้ 5 กลุ่มดังนี้

กลุ่มที่ 1 บริเวณโรงงานสุรา ขององค์การสุรา กรมสรรพสามิต เฉพาะบริเวณโรงงานสุรา(เดิม) ได้ทำให้โบราณสถานสูญหายได้แก่ วัดโคกฉาง วัดจอมทอง วัดน้อย วัดสพวรรค์ และบริเวณใกล้เคียงวัดที่สูญหายคือ วัดสิงห์และวัดโคก

กลุ่มที่ 2 บริเวณ ของอุทยานประวัติศาสตร์ด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ บริเวณนี้ปัจจุบันเป็นบริเวณ บ้านพักอาศัย และบริเวณที่ถูกปล่อยละเลยเป็นต้นไม้ขนาดย่อม วัดที่สูญหายในแถบนี้ได้แก่ วัด ปาทราย วัดสารทสี่ชน วัดป่าสะท้อน วัดพระงาม วัดเกาะ วัดตึกนางรำและวัดโชน

กลุ่มที่ 3 บริเวณศาลากลางจังหวัดพระนครศรีอยุธยา กลุ่มนี้เป็นกลุ่มใหญ่ที่มีโบราณสถานสูญ หายไปจำนวนมาก ดังเช่น

บริเวณศาลากลางจังหวัด เดิมเป็นที่ตั้งของวัดปาทราย วัดป่ามอ และวัด บรมจักรวรวิ

บริเวณสถาบันราชภัฏ ในบริเวณที่มีวัดสูญหายได้แก่ วัดพระงาม วัดอัมเม วัดป่าจาน

บริเวณโรงพยาบาลพระนครศรีอยุธยา ได้แก่ วัดหีบ วัดโคกเคยมี่ วัดยายมี วัดโคกเคยมมา

กลุ่มที่ 4 บริเวณถนนโรจนะตอนเกาะเมือง โบราณสถานที่สูญหายไปส่วนใหญ่เกิดจากการบุกรุก ทำลายของบริเวณบ้านพักอาศัยและสะพานพานิชย์ เชิงสะพานปรีดี ตัวอย่างเช่น วัดท่าจีน วัด สามจีน วัดช่อแฉ่ วัดนางชี วัดกระบือ วัดโค วัดโคกขมิ้น เป็นต้น

กลุ่มที่ 5 โบราณสถานที่สูญหายกระจายอยู่ทั่วไป โดยเฉพาะบริเวณหัวรอ ซึ่งเป็นย่านการค้า ของเมือง มีโบราณสถานสูญหายไปจำนวนมาก ได้แก่ วัดขมิ้น วัดชอง วัดหนึ่ง วัดสี่จำปา เป็นต้น สาเหตุใหญ่ของการใช้ที่ดินที่ทำให้โบราณสถานสูญหายไปคือ ที่พักอาศัย ที่สาธารณะ รวมถึงการ ตัดถนนและสถานที่ราชการส่วนใหญ่

ความหนาแน่นของบริเวณโบราณสถาน

พิจารณาบริเวณที่จำนวนโบราณสถานสูงสุดคือ บริเวณบึงพระราม มีจำนวน 24 แห่ง รองลงมา ได้แก่ โรงงานสุรา 22 แห่ง เขตบ้านสวน 14 แห่ง ถนนโรจนะ 7 แห่ง สะพานปรีดี 4 แห่ง หัวรอ 2 แห่ง พิจารณาความหนาแน่นบริเวณโบราณสถาน บริเวณบึงพระรามร้อยละ 56.37 เขตบ้าน สวน ร้อยละ 7.71 ศาลากลาง ร้อยละ 6.29 สะพานปรีดีร้อยละ 4.46 โรงงานสุราร้อยละ 3.47

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การศึกษาโครงข่ายจักรยานในเขตเทศบาลนครอยุธยา จะศึกษาจากกลุ่มตัวอย่าง 2 ประเภท คือกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครอยุธยา และกลุ่มตัวอย่างที่เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เกี่ยวทั้งจากในเขตอำเภอต่างๆ ของจังหวัดอยุธยาและจากจังหวัดอื่น

ก. กลุ่มตัวอย่างประชาชนในเขตเทศบาลนครอยุธยา(แบบสอบถามชุดที่ 1)

4.1 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง (ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ค.)

กลุ่มตัวอย่างเป็นหญิงมากกว่าชายเล็กน้อย ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงวัยรุ่นและเป็นนักเรียน/นักศึกษาที่ยังไม่มีรายได้ กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ตั้งแต่ 12,001 บาทขึ้นไปมีจำนวนมากเป็นอันดับ 3 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่กำลังศึกษาและจบการศึกษาในระดับมัธยมศึกษา ส่วนกลุ่มที่ไม่ได้รับการศึกษามีจำนวนน้อยที่สุด กลุ่มตัวอย่างมียานพาหนะไว้ใช้อย่างน้อย 1 คัน ครั้วเรือนที่ไม่มีรถจักรยานมีจำนวนใกล้เคียงกับครั้วเรือนที่ไม่มีรถยนต์หรือรถกระบะ และครั้วเรือนมีพาหนะเป็นรถจักรยานยนต์มากที่สุด

4.2 ลักษณะการเดินทางของประชากรในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

ลักษณะการเดินทางของประชากรในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาพิจารณาจากข้อมูลการเดินทางที่เร็วสุดทำที่ผ่านมาของผู้รับการสัมภาษณ์ โดยสอบถามจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางของการเดินทาง (โซน) วัตถุประสงค์ รูปแบบการเดินทาง ระยะทางและเวลาที่ใช้ในการเดินทาง นอกจากนี้ยังวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับลักษณะการเดินทาง

4.2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับลักษณะ

การเดินทาง

4.2.1.1 อาชีพกับรูปแบบการเดินทาง

ตารางที่ 4.1 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการเดินทาง

อาชีพ	เดินเท้า	รถจักรยาน	รถจักรยานยนต์	รถส่วนตัว	รถสองแถว	สามล้อถีบ	รวม
นักเรียน/นักศึกษา	9.5%	5.8%	19.7%	8.0%	8.0%	0.7%	51.8%
ข้าราชการ	2.2%	0.7%	2.2%	5.1%	2.9%		13.1%
พนักงานรัฐวิสาหกิจ				.7%			0.7%
ลูกจ้าง	0.7%	0.7%	5.1%	1.5%	2.2%		10.2%

อาชีพ	เดินเท้า	รถจักรยาน	รถจักรยานยนต์	รถส่วนตัว	รถสองแถว	สามล้อถีบ	รวม
ธุรกิจส่วนตัว	0.7%		1.5%	5.1%			7.3%
แม่บ้าน	0.7%	0.7%	.7%		1.5%		3.6%
รับจ้าง	1.5%		5.8%	1.5%	1.5%	1.5%	11.7%
อื่นๆ	0.7%				0.7%		1.5%
Total	16.1%	8.0%	35.0%	21.9%	16.8%	2.2%	100.0%

จากตาราง 4.1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการเดินทาง พบว่านักเรียน/นักศึกษา นิยมใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุด รองลงมาคือการเดินทางด้วยเท้า ใช้รถส่วนตัวและรถสองแถวในจำนวนที่เท่ากัน ที่เหลือเป็นการใช้รถจักรยานและสามล้อถีบตามลำดับ กลุ่มข้าราชการ นิยมเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด รองลงมาเป็นการเดินทางด้วยรถสองแถว ขณะที่เดินเท้า และใช้รถจักรยานยนต์มีจำนวนเท่ากัน ใช้รถจักรยานยนต์น้อยที่สุด และไม่มีกลุ่มตัวอย่างที่เป็นข้าราชการใช้รถสามล้อถีบ ผู้ประกอบอาชีพรับจ้างนิยมเดินทางด้วยจักรยานยนต์มากที่สุด ที่เหลือเดินทางด้วยเท้า รถยนต์ส่วนตัว รถสองแถวและรถสามล้อถีบ แต่ไม่พบกลุ่มผู้รับจ้างเดินทางด้วยรถจักรยาน สำหรับกลุ่มลูกจ้างพนักงานบริษัทนิยมเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์มากที่สุด รองลงมาเดินทางด้วยรถสองแถว และรถส่วนตัว สำหรับกลุ่มแม่บ้านนิยมใช้รถสองแถวมากที่สุด ส่วนกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจส่วนตัวนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด และไม่มีผู้ใช้รถจักรยานเลย

4.2.1.2 รายได้กับรูปแบบการเดินทาง

ตารางที่ 4.2 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้และรูปแบบการเดินทาง

รายได้ต่อเดือน	เดินเท้า	รถจักรยาน	จักรยานยนต์	รถส่วนตัว	รถสองแถว	สามล้อถีบ	รวม
	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ
ไม่มีรายได้	5.1%	5.8%	14.6%	4.4%	4.4%		34.3%
ต่ำกว่า3,000 บาท	3.6%	0.7%	2.9%	2.2%	2.9%		12.4%
3,001-6,000 บาท	2.9%		10.9%	2.9%	3.6%	0.7%	21.2%
6,001-9,000 บาท	1.5%	1.5%	3.6%	4.4%	2.9%	1.5%	15.3%
9,001-12,000 บาท	2.2%			2.9%	2.2%		7.3%
12,001 บาท ขึ้นไป	0.7%		2.9%	5.1%	0.7%		9.5%
รวม	16.1%	8.0%	35.0%	21.9%	16.8%	2.2%	100.0%

จากตารางที่ 4.2 พบว่ามีการเดินทางเกิดขึ้นกับกลุ่มรายได้ทุกกลุ่ม โดยกลุ่มที่ไม่มีรายได้ใช้รูปแบบการเดินทางด้วยเท้ามากที่สุด สำหรับรูปแบบการเดินทางด้วยจักรยานพบว่ากลุ่มผู้ไม่มีรายได้นิยมใช้มากที่สุด แต่กลุ่มที่มีรายได้น้อยระหว่าง 3,001-6,000 บาท และรายได้ตั้งแต่ 9,001 บาทขึ้นไปไม่ใช้รูปแบบการเดินทางด้วยรถจักรยานเลย สำหรับรูปแบบการเดินทางด้วย

รถจักรยานยนต์ยังเป็นรูปแบบที่นิยมมากที่สุดในกลุ่มผู้ไม่มีรายได้และผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 3,001-6,000 บาท แต่กลุ่มผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 9,001-12,000 บาท ไม่ใช้รูปแบบการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เลย สำหรับรถยนต์ส่วนตัวพบว่าผู้ที่มีรายได้มากกว่า 12,001 บาท ใช้รถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด รถส่วนตัวยังใช้มากในกลุ่มผู้ที่มีรายได้เนื่องจากผู้ไม่มีรายได้บางส่วนอาศัยอยู่ในครัวเรือนที่มีรถยนต์ส่วนตัวอยู่แล้ว สำหรับรูปแบบการเดินทางด้วยรถสองแถวพบว่ากลุ่มผู้ไม่มีรายได้ใช้การเดินทางด้วยรูปแบบนี้มากที่สุด สามล้อถีบใช้ในกลุ่มผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 3,001-9,000 บาท

4.2.2 ลักษณะการเดินทางของประชากรในเขตเทศบาลนครอยุธยา

การศึกษาลักษณะการเดินทางของประชากรในส่วนนี้เป็นการศึกษาว่าประชากรในเขตเทศบาลนครอยุธยามีลักษณะการเดินทางอย่างไรในเรื่องวัตถุประสงค์ รูปแบบการเดินทาง ระยะทางและระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทาง การเดินทางรวมถึงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของลักษณะต่างๆ ดังกล่าว

4.2.2.1 วัตถุประสงค์การเดินทาง

ตารางที่ 4.3 วัตถุประสงค์ของการเดินทาง

วัตถุประสงค์	เดินเท้า	รถจักรยาน	รถจักรยานยนต์	รถส่วนตัว	รถสองแถว	สามล้อถีบ	รวม
เรียนหนังสือ	2.2%	4.4%	14.7%	6.6%	5.9%	.7%	34.6%
ทำงาน	2.9%	0.7%	15.4%	9.6%	3.7%	1.5%	33.8%
ซื้อของ	.7%	0.7%	1.5%	2.2%	1.5%		6.6%
ทำธุระ	6.6%	1.5%	0.7%	2.2%	2.2%		13.2%
พักผ่อนหย่อนใจ	3.7%	0.7%	2.9%	1.5%	2.9%		11.8%
	16.2%	8.1%	35.3%	22.1%	16.2%	2.2%	100.0%

หมายเหตุ: มีผู้ตอบแบบสอบถามข้อวัตถุประสงค์การเดินทาง 136 ราย จาก 140 ราย

ตารางที่ 4.4 ช่วงเวลาที่ใช้ในการเดินทาง

ช่วงเวลา	เคยใช้	ไม่เคยใช้	รวม
5.00-7.00 น.	6.1%	6.1%	12.2%
7.00-10.00 น.	30.5%	19.8%	50.4%
10.00-15.00 น.	13.0%	8.4%	21.4%
15.00-17.00 น.	5.3%	2.3%	7.6%
17.00-19.00 น.	3.1%	0.8%	3.8%
หลัง 19.00 น.	1.5%	3.1%	4.6%
Total	59.5%	40.5%	100.0%

จากตารางที่ 4.3 การเดินทางของกลุ่มตัวอย่างประชากรในเขตเทศบาลนครอุทัยธานีส่วนใหญ่เป็นการเดินทางไปเรียนหนังสือมากที่สุดซึ่งมีจำนวนใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างที่มีเป้าหมายการเดินทางเพื่อไปทำงาน ขณะที่เป้าหมายการเดินทางเพื่อไปซื้อของมีจำนวนน้อยที่สุดและเมื่อพิจารณาช่วงเวลาที่ใช้ในการเดินทางซึ่งมีผู้ไม่ตอบแบบสอบถามในข้อที่ระบุช่วงเวลากการเดินทาง 9 คน จาก 140 คน พบว่าช่วงเวลาเร่งด่วน ระหว่าง 7.00-10.00 เป็นช่วงที่ใช้เส้นทางการเดินทางมากที่สุด หรือ 66 ราย รองลงมาเป็นช่วงการเดินทางระหว่าง 10.00-15.00 น.

4.2.2.2 รูปแบบการเดินทาง

เมื่อกำหนดให้การเดินทางโดยรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยานเป็นการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคล และเปรียบเทียบกับระบบการขนส่งสาธารณะเช่นรถสองแถว ในการวิจัยนี้พบว่าการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคลคิดเป็นร้อยละ 63.9 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะคิดเป็นร้อยละ 19 หรือมีสัดส่วนการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคลต่อการเดินทางด้วยระบบสาธารณะประมาณ 60:20 การเดินทางด้วยรถส่วนบุคคลมีจำนวนมากกว่าการขนส่งสาธารณะประมาณ 3 เท่า ทั้งนี้เพราะบริการขนส่งสาธารณะยังมีข้อจำกัดด้านจำนวนรถที่ให้บริการ สภาพรถ ประกอบกับเส้นทางรถขนส่งสาธารณะยังไม่ทั่วถึง ประชาชนประสบปัญหาความแออัดในการโดยสารรถสาธารณะเนื่องจากนิยมเดินทางในช่วงเวลาใกล้เคียงกันเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงโมงเร่งด่วน โดยรูปแบบการเดินทางส่วนบุคคลที่นิยมมากที่สุด คือรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นรูปแบบที่นิยมใช้ทั่วไปในต่างจังหวัดเนื่องจาก เดินทางคล่องตัว และราคาไม่สูงมาก รองลงมาคือรถยนต์ส่วนตัว รถสองแถวและเดินเท้าตามลำดับ ขณะที่การเดินทางด้วยรถจักรยานและสามล้อถีบ ตามลำดับ ทั้งนี้เมื่อพิจารณาการเดินทางเท้า รถจักรยาน และสามล้อถีบ พบว่าคิดเป็นประมาณ 1 ใน 4 ของรูปแบบการเดินทางทั้งหมด ทำให้เห็นว่าประชาชนยังคงนิยมการเดินทางด้วยรูปแบบที่ประหยัด ขณะที่การเดินทางในเขตเทศบาลนครอุทัยธานีเป็นการเดินทางระยะสั้น สถานที่ต่างๆ ในตัวเมืองอยู่ไม่ห่างกันนัก ทำให้สะดวกในการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์

ตารางที่ 4.5 รูปแบบการเดินทางส่วนบุคคลในเขตเทศบาลนครอุทัยธานี

รูปแบบการเดินทาง	เคยใช้	ไม่เคยใช้	รวม
เดินเท้า	8.0%	8.0%	16.0%
รถจักรยาน	7.3%	.7%	8.0%
รถจักรยานยนต์	20.4%	14.6%	35.0%
รถส่วนตัว	13.1%	8.8%	21.9%
รถสองแถว	9.5%	7.3%	16.8%
สามล้อถีบ	.7%	1.5%	2.2%
รวม	59.1%	40.9%	100.0%

4.2.2.3 ระยะทางการเดินทาง

ตารางที่ 4.6 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง

ระยะทาง	เดินเท้า	รถจักรยาน	รถจักรยานยนต์	รถส่วนตัว	รถสองแถว	สามล้อถีบ	รวม
น้อยกว่า 3.0 กม.	7.5%	.7%	9.0%	8.2%	2.2%		27.6%
3.1-5 กม.	3.0%	2.2%	9.0%	6.7%	1.5%	.7%	23.1%
5.1-10 กม.	4.5%	2.2%	11.2%	2.2%	6.7%	.7%	27.6%
มากกว่า 10 กม.	1.5%	3.0%	6.0%	4.5%	6.0%	.7%	21.6%
	16.4%	8.2%	35.1%	21.6%	16.4%	2.2%	100.0%

จากตารางที่ 4.6 พบว่าการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างในเขตเทศบาลนครอยุธยา ทุกระยะมีจำนวนใกล้เคียงกัน อย่างไรก็ตามการเดินทางระยะสั้นน้อยกว่า 3 กม. และการเดินทางระหว่าง 5.1-10 กม. มีจำนวน รองลงมาเป็นการเดินทางระยะกลางระหว่าง 3.1-5 กม. และการเดินทางระยะไกลมากกว่า 10 กม. แสดงให้เห็นว่าแม้ประชาชนเดินทางในเขตเทศบาลส่วนใหญ่ซึ่งเป็นการเดินทางระยะสั้นๆ แต่ยังมีนิยมเดินทางไปยังเส้นทางระยะกลาง

4.2.2.4 ระยะเวลาการเดินทาง

ตารางที่ 4.7 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง

ระยะเวลา	เดินเท้า	รถจักรยาน	รถจักรยานยนต์	รถส่วนตัว	รถสองแถว	สามล้อถีบ	รวม
ไม่เกิน 15 นาที	5.1%	1.5%	12.5%	8.8%	2.2%		30.1%
15-30 นาที	4.4%	2.9%	14.7%	10.3%	5.9%	1.5%	39.7%
31-45 นาที	2.9%	2.2%	3.7%		1.5%		10.3%
45-60 นาที	1.5%	.7%	2.2%	.7%	5.9%	.7%	11.8%
มากกว่า 1 ชั่วโมง	2.2%	.7%	2.2%	1.5%	1.5%		8.1%
	16.2%	8.1%	35.3%	21.3%	16.9%	2.2%	100.0%

ระยะเวลาในการเดินทางส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 15-30 นาที รองลงมาเป็นระยะเวลาที่ในการเดินทางน้อยกว่า 15 นาที การเดินทางระหว่าง 45-60 นาที การเดินทางระหว่าง 30-45 นาที ตามลำดับ ทั้งนี้ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางยังขึ้นอยู่กับระยะทางและรูปแบบการเดินทางที่ใช้ ขณะเดียวกันช่วงเวลาในการเดินทางเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มหรือลดช่วงเวลาในการเดินทาง

4.2.2.5 ความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์การเดินทางและระยะทาง (กิโลเมตร)

ตารางที่ 4.8 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์กับระยะทางการเดินทาง

วัตถุประสงค์ / ระยะทาง	น้อยกว่า 3.0 กม.	3.1-5 กม.	5.1-10 กม.	มากกว่า 10 กม.	รวม
เรียนหนังสือ	8.9%	5.2%	13.3%	5.9%	33.3%
ทำงาน	7.4%	11.1%	8.9%	8.1%	35.6%
ซื้อของ	1.5%	1.5%	2.2%	1.5%	6.7%
ทำธุระ	6.7%	3.7%	.7%	2.2%	13.3%
พักผ่อนหย่อนใจ	3.0%	.7%	3.0%	4.4%	11.1%
	27.4%	22.2%	28.1%	22.2%	100.0%

จากตาราง 4.8 พบว่าการเดินทางทุกระยะมีความใกล้เคียงกัน การเดินทางไปเรียนหนังสือส่วนใหญ่ เป็นการเดินทางที่มีระยะทางระหว่าง 5.1-10 กม. รองลงมาเป็นการเดินทางน้อยกว่า 3 กม. ส่วนการเดินทางไปทำงานส่วนใหญ่ระยะทางระหว่าง 3.1-5 กม. รองลงมาเป็นการเดินทางระยะทางระหว่าง 5.1-10 และมากกว่า 10 กม. ตามลำดับ สำหรับการเดินทางในระยะทางน้อยกว่า 3 กม. มีจำนวนน้อยที่สุด สะท้อนว่าระยะทางระหว่างที่ทำงานกับที่พักส่วนใหญ่ไม่เกิน 5 กม. และทำให้เห็นว่าการเดินทางในระยะใกล้เป็นการเดินทางไปเรียนหนังสือและทำงาน ส่วนการเดินทางระยะกลางเป็นการเดินทางไปทำงาน สำหรับการเดินทางในระยะไกลขึ้นยังเป็นการเดินทางไปเรียนหนังสือ และไปทำงาน

4.2.2.9 จุดเริ่มต้น-จุดหมายปลายทางของการเดินทาง

ตารางที่ 4.9 การเดินทางระหว่างโซน เดินทางจากโซน

O/D		A2	A1	A10	A11	A12	A13	A15	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	B1	B3	B4	B5	B7	B8	c	รวม
ไม่ตอบ	7.1																							7.1
a10									0.7			0.7	1.4	2.1	0.7	0.7			0.7				0.7	7.9
a11			1.4						0.7			0.7							0.7	0.7			3.6	7.9
a12				1.4	.7			.7				2.1			.7						0.7	0.7		7.1
a13					.7			.7	.7	1.4			1.4	.7				.7						6.4
a14				.7	.7											1.4							.7	3.6
a15			1.4	1.4									.7											3.6
a2				.7																				.7
a4			1.4																				.7	2.1
a6								.7	2.1	.7					.7	.7		.7						5.7
a7		.7	.7	1.4	1.4	.7		.7	.7					.7									.7	7.9
a8			1.4	.7		.7		.7	1.4									.7				.7	1.4	7.9
a9					.7	.7	1.4	.7	.7	1.4	.7	.7	1.4		.7							.7	3.6	13.6
b1			2.9										.7						.7		.7			5.0
b2			.7	.7																				1.4
b3			.7																					.7
b4												.7												.7
b6																		.7	.7					1.4
b8				.7																			.7	1.4
c			.7	1.4		1.4			1.4	1.4					1.4									7.9
	7.1	.7	11.4	9.3	4.3	3.6	1.4	4.3	8.6	3.6	2.1	5.0	3.6	5.0	4.3	2.1	1.4	2.1	2.1	1.4	1.4	2.1	12.9	100.0

หมายเหตุ : O =origin เดินทางจากจุดเริ่มต้น

D= destination ปลายทาง

ในส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์จุดเริ่มต้น-จุดปลายทางของการเดินทาง (ตารางที่ 4.9) จากการเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างในเขตเทศบาลอยุธยาทั้งหมด 140 ชุด มีผู้ตอบเกี่ยวกับการเดินทางทั้งหมด 130 เที่ยว ไม่ระบุโซน 10 เที่ยว เมื่อเปลี่ยนจำนวนเที่ยวการเดินทางระหว่างโซนต่างๆ เป็นร้อยละ พบว่ามีการเดินทางจากนอกเขต (โซน C) เข้ามาในเขตคือโซน A และ โซน B รวมทั้งหมดคิดเป็นร้อยละ 7.9 โดยส่วนใหญ่เดินทางไปโซน A ซึ่งเป็นตลาด สถานที่ราชการ โรงเรียนเทศบาล สวนสาธารณะ สถานที่ท่องเที่ยวและวัด โซน A มีสถานที่ราชการ ตลาด ห้างสรรพสินค้า และสถานศึกษา ทำให้มีการเดินทางเข้ามายังโซนนี้มากกว่าโซนอื่น ขณะที่ในโซนอื่นๆ ไม่พบการเดินทางไป การเดินทางดังกล่าวอาจสรุปได้ว่าโซน A เป็นชุมชนที่มีสถานที่ราชการ ตลาด ห้างร้านและโรงเรียน ที่มีประชาชนเดินทางจากนอกเขตเข้ามาทำธุระ ซื้อของ ทำงานและเรียนหนังสือ

ส่วนการเดินทางในเขตเทศบาลพบว่าเป็นการเดินทางในแนวตะวันออกเฉียงเหนือกับ ตะวันตกเฉียงใต้ ร้อยละ 56 เกินกว่าครึ่งหนึ่งของการเดินทางทั้งหมด แสดงให้เห็นว่าประชาชน นิยมเดินทางระยะสั้น โซน A เป็นโซนที่มีการเดินทางภายในโซนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 53.2 ของการเดินทางทั้งหมด ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางของนักเรียนและนักศึกษา รองลงมาเป็นกลุ่มข้าราชการ พื้นที่ที่มีการเดินทางภายในโซนมากที่สุดรองลงมาเป็นการเดินทางในโซน B ส่วนการเดินทางระหว่างโซนจะหนาแน่นระหว่างโซน B กับ A และโซน C กับ A และพบว่าจากโซน C ไปโซน B มีน้อยมาก

เมื่อพิจารณาจากจุดเริ่มต้นการเดินทางพบว่า ส่วนใหญ่เดินทางมาจากโซน a โซนย่อย a9 ซึ่งเป็นที่ตั้งของวัดสำคัญ 3 แห่ง และสถานศึกษา 2 แห่ง รองลงมาเป็นจุดเริ่มต้นจากโซน a10 a11 a8 และ a7 (ร้อยละ 7.9 เท่ากัน) ซึ่งเป็นพื้นที่แหล่งชุมชนในตลาดหัวรอ ตลาดเจ้าพรหม และบริเวณห้างสรรพสินค้าอัมพร โดยปลายทางของผู้ที่เดินทางจากโซนดังกล่าวส่วนใหญ่ไปพื้นที่นอกเขตเทศบาล ขณะที่บางส่วนเดินทางไปยังพื้นที่อื่นๆ เฉพาะอย่างยิ่งโซนที่มีสถานศึกษาและวัด ผู้ที่ปลายทางการเดินทางไปสิ้นสุดที่นอกเขตเทศบาลส่วนใหญ่ระบุว่าเป็นการเดินทางเพื่อไปทำงานมากที่สุดเนื่องจากพื้นที่นอกเขตเทศบาลนครอุตรดิตถ์มีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่หลายแห่ง ประชาชนในเขตเทศบาลเดินทางไปทำงานนอกเขตเทศบาลส่วนใหญ่ ขณะที่บางส่วนเดินทางไปนอกเขต เพื่อพักผ่อนหย่อนใจ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.3 ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานของประชาชนในเขตเทศบาลนครอยุธยา

ข้อมูลการเดินทางด้วยจักรยานในงานวิจัยฉบับนี้ได้มาจากการสอบถามพฤติกรรมการใช้จักรยานทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้จักรยาน ได้แก่ วัตถุประสงค์ ความถี่ในการใช้ เวลาที่ใช้ จุดเริ่มต้น-ปลายทางในการขี่จักรยาน เส้นทางที่ใช้ ระยะทางและระยะเวลาในการขี่จักรยาน นอกจากนี้ยังสอบถามทัศนคติเกี่ยวกับเหตุผลที่เลือกใช้จักรยาน และปัญหาที่ผู้ใช้จักรยานพบ

กลุ่มตัวอย่างในเขตเทศบาลนครอยุธยา มีผู้ใช้จักรยาน คิดเป็นร้อยละ 60 และประมาณร้อยละ 40 ของกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ที่ใช้จักรยานอย่างสม่ำเสมอหรือเกือบสม่ำเสมอ (ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ค.)

4.3.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับการใช้จักรยาน

ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมที่สำคัญได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพและรายได้เป็นปัจจัยสำคัญที่จะนำมาพิจารณาประกอบการใช้จักรยานว่าปัจจัยดังกล่าวมีความเกี่ยวข้องกับ การใช้จักรยาน (ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ค.)

4.3.1.1 เพศ

จากการสำรวจพบว่าในจำนวนผู้ใช้จักรยาน เพศชายเคยใช้จักรยาน น้อยกว่าเพศหญิง ส่วนจำนวนผู้ที่ไม่เคยใช้จักรยานพบว่าเพศหญิงมีจำนวนมากกว่าเพศชายเล็กน้อย เนื่องจากการเดินทางส่วนใหญ่ซึ่งเป็นระยะทางสั้นๆ ผู้หญิงสามารถขี่ได้ไม่เหน็ดเหนื่อย ผู้หญิงบางคนขับรถมอเตอร์ไซด์ไม่เป็น และไม่นิยมความเร็ว ส่วนผู้ชายนิยมหันไปขี่รถมอเตอร์ไซด์มากกว่าเนื่องจากสะดวกรวดเร็วและไม่ร้อนหรือเหน็ดเหนื่อย

4.3.1.2 อายุ

กลุ่มอายุน้อยเคยใช้จักรยานมาก อายุ 14-25 ปี ทั้งนี้เพราะเป็นวัยเรียน ยังไม่สามารถทำไปขี่ได้ แต่ใช้จักรยานขี่เล่นเพื่อความเพลิดเพลิน และเพิ่มการเดินทางไปในสถานที่ต่างๆ ได้ง่าย กลุ่มนักเรียน-นักศึกษาใช้จักรยานสำหรับเดินทางไปเรียนหนังสือระหว่างที่พักกับสถานที่เรียน กลุ่มที่ใช้จักรยานรองลงมาคือกลุ่มอายุ 26-37 ปี แต่มีจำนวนน้อยกว่ากลุ่มแรกกว่าครึ่งหนึ่ง สำหรับกลุ่มอายุ 38-49 มีการใช้จักรยานใกล้เคียงกับกลุ่มอายุระหว่าง 26-37 ปี ส่วนกลุ่มอายุ 50-61 ปี มีจำนวนการใช้จักรยานน้อยกว่ากลุ่มอื่น เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านสุขภาพ อย่างไรก็ตามบางส่วนยังใช้จักรยานเพื่อเดินทางไปซื้อของ

4.3.1.3 ระดับการศึกษา

ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับการใช้จักรยานพบว่าทุกระดับการศึกษาเคยใช้จักรยาน ยกเว้นระดับที่สูงกว่าปริญญาตรีซึ่งไม่เคยใช้จักรยานเลย ขณะที่ระดับอาชีวศึกษามีร้อยละการใช้จักรยานมากที่สุด

4.3.1.4 อาชีพ

กลุ่มอาชีพที่ใช้จักรยานมากที่สุดคือนักเรียน รองลงมาเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา และกลุ่มผู้ที่ศึกษาในระดับปริญญาตรีใช้จักรยาน สำหรับอาชีพที่ใช้จักรยานรองลงมาเป็นกลุ่มลูกจ้างและเจ้าหน้าที่รัฐ และผู้ประกอบการอาชีพรับจ้าง

4.3.1.5 รายได้

เมื่อพิจารณาจากรายได้ พบว่ากลุ่มผู้ที่ไม่มียาได้ใช้จักรยานมากที่สุดเนื่องจากกลุ่มที่ไม่มียาได้ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มนักเรียน-นักศึกษาใช้จักรยานเพราะประหยัดค่าใช้จ่าย กลุ่มผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า 6,000 บาท เป็นกลุ่มที่ใช้จักรยานรองลงมา ขณะที่กลุ่มผู้ที่มีรายได้สูงกว่า 9,001 บาทขึ้นไปใช้จักรยานน้อยที่สุด ทำให้เห็นว่าจักรยานยังคงเป็นพาหนะสำหรับผู้มีรายได้น้อย ขณะที่กลุ่มข้าราชการที่มีรายได้สูงขึ้นนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น

4.3.2 ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี

ในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์ถึงลักษณะทั่วไปของการเดินทางด้วยจักรยาน ได้แก่ วัตถุประสงค์การเดินทาง ระยะทางในการเดินทาง ระยะเวลาในการขับขี่ ความถี่ในการใช้ ช่วงเวลาที่ใช้บ่อย เส้นทางที่ใช้บ่อย เหตุผลที่เลือกใช้และปัญหาที่พบ โดยจะพิจารณาเฉพาะผู้ใช้จักรยานในเขตเทศบาลเท่านั้น

4.3.2.1 วัตถุประสงค์การเดินทาง

พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่จะใช้จักรยานเพื่อไปซื้อของ รองลงมาเป็นการใช้จักรยานเพื่อทำธุระ ใช้จักรยานเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ เพื่อเรียนหนังสือ 6 และทำงานตามลำดับ

4.3.2.2 ระยะทางการเดินทาง

ผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่ใช้จักรยานในระยะสั้นๆ น้อยกว่า 5 กม. ในจำนวนนี้เป็นการเดินทางในระยะไม่เกิน 3 กม. และเป็นการเดินทางระหว่าง 3.1 – 5 กม. สิ่งที่ช่วยให้การเดินทางด้วยจักรยานในระยะสั้นๆ ได้คือการใช้เมืองที่มีขนาดไม่ใหญ่มาก มีสถานบริการและสถานที่สำคัญไม่ห่างกันมากนัก

4.3.2.3 วัตถุประสงค์กับระยะทาง

การขับขี่จักรยานเป็นการขับขี่ในระยะสั้นไม่เกิน 3 กม. ซึ่งมีจำนวนมากที่สุด เพื่อไปซื้อของ รองลงมาเป็นการขับขี่จักรยานระยะสั้นเพื่อไปทำธุระ และพักผ่อนหย่อนใจ ขณะที่ระยะทางไกลปานกลางขนาด 3.1-5 กม. ผู้ขับขี่นิยมขับไปซื้อของมากที่สุด แต่ไปเรียนหนังสือน้อยที่สุด สำหรับผู้ที่มีเป้าหมายขับขี่จักรยานในระยะทางไกลระหว่าง 5.1-10 กม. ส่วนใหญ่เพื่อทำธุระและพักผ่อนหย่อนใจ บางส่วนเดินทางระยะที่ไกลกว่า 10 กม. มีเป้าหมายเพื่อออกกำลังกาย

4.3.2.4 ระยะเวลาการเดินทาง

ระยะเวลาที่ใช้ในการขับขี่จักรยานส่วนใหญ่คือระหว่าง 11-20 นาที รองลงมาเป็นการขับขี่จักรยานน้อยกว่า 10 นาที สภาพร่างกายของผู้ขับขี่ วัตถุประสงค์ของการขับขี่จักรยาน และระยะทางเป็นปัจจัยสำคัญที่กำหนดระยะเวลาในการขับขี่ ทั้งนี้หากเป้าหมายของการขี่จักรยานเพื่อเป็นการออกกำลังกายจะใช้เวลานานในการขับขี่เพื่อวัตถุประสงค์อื่น

4.3.2.5 ช่วงเวลาที่ใช้

ผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่นิยมใช้จักรยานในช่วงเย็นระหว่างเวลา 17.00-19.00 เป็นช่วงที่อากาศไม่ร้อน สำหรับช่วงเวลาเร่งวันระหว่าง 7.00-10.00 น. มีผู้ใช้จักรยาน ใกล้เคียงกับผู้ใช้จักรยานในช่วง 5.00-7.00 น. แต่น้อยกว่าช่วงเวลาระหว่าง 10.00-15.00 น. ทั้งนี้เพราะเป็นช่วงเวลาทำการราชการ และการทำงานในภาคเอกชน ประชาชนบางส่วนใช้จักรยานเป็นพาหนะเดินทางทำกิจกรรมในเขตเทศบาล

4.3.2.6 บริเวณที่ใช้จักรยานและที่จอดรถจักรยาน

ก. จุดเริ่มต้น-จุดปลายทางการเดินทาง (ตารางที่ 4.10)

ในส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์จุดเริ่มต้นและจุดปลายทางของผู้ใช้จักรยาน มีผู้ให้ข้อมูล 85 ราย เปรียบเทียบความถี่เป็นร้อยละ เช่นเดียวกับการวิเคราะห์การเดินทางระหว่างโซนเพื่อให้เข้าใจง่ายขึ้น เนื่องจาก การวิเคราะห์นี้มีข้อจำกัดที่จุดเริ่มต้นและจุดปลายทางของผู้ใช้จักรยาน ตามแบบสอบถามไม่สามารถระบุได้อย่างแท้จริงว่าโซนที่ผู้ตอบระบุจะเป็นการเดินทางด้วยจักรยานหรือไม่ เพราะในแบบสอบถามต้องการทราบโซนการเดินทางที่วิ่งสุดท้ายที่ผ่านมา ขณะที่ไม่สามารถระบุจุดเริ่ม-สิ้นสุดของการเดินทางด้วยจักรยานของผู้ตอบแบบสอบถาม เนื่องจากผู้ตอบแบบสอบถามไม่สามารถระบุจุดเริ่ม-สิ้นสุดของการขี่จักรยาน บางคนนานๆ ครั้งขี่จักรยาน และไม่สามารถจำได้ว่าการขี่จักรยานครั้งล่าสุดเกิดระหว่างโซนใด กับโซนใด ดังนั้นเพื่อให้การค้นหาที่ใกล้เคียงที่สุดการวิเคราะห์ส่วนนี้จึงเปรียบเทียบผู้ตอบแบบสอบถามที่ระบุว่าเคยขี่จักรยานกับโซนที่ตอบ

จากการวิเคราะห์พบว่าผู้ที่เดินทางด้วยจักรยานเดินทางไปยังโซน c ซึ่งอยู่นอกเขตเทศบาลมีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 17.6 โดยเดินทางจากโซน a11 และ b1 เพื่อไปโซน c จำนวนเท่ากันคือร้อยละ 4.7 ทั้งนี้เพราะโซน C เป็นพื้นที่ที่มีโรงงานอุตสาหกรรมและบริษัทเอกชน ประชาชนจากในเขตเทศบาลเดินทางไปทำงานในพื้นที่ใกล้เคียงซึ่งอยู่นอกเขตเทศบาล ขณะเดียวกันประชาชนบางส่วนใช้ช่วงเวลายื่นในการเดินทางเพื่อความเพลิดเพลิน สำหรับการเดินทางด้วยจักรยานรองลงมาเป็นโซน a1 ซึ่งเป็นที่ตั้งของสวนสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 12.9 รองลงมาเป็นการเดินทางด้วยจักรยานไปยังโซน a10 ซึ่งเป็นตลาดหัวรอ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการขี่จักรยานเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ และซื้อของ รองลงมาเป็นการเดินทางไปยังโซน a6 ซึ่งเป็นวิทยาลัยครูและศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์ ร้อยละ 5.9 และมีจำนวนใกล้เคียงกับการเดิน

ทางด้วยจักรยานไปโซน a11 (ตลาดเจ้าพรหมและห้างสรรพสินค้าอัมพร) a12 a15 a7 a8 ซึ่งเป็นที่ตั้งของหน่วยราชการเช่นองค์การโทรศัพท์ สถานที่ท่องเที่ยวเช่นบึงพระราม รวมถึงสถานศึกษาสำคัญเช่นอยุธยาวิทยาลัย โรงเรียนวัดธรรมมิกราช โรงเรียนจิระศาสตร์ และวัดสำคัญในเขตเทศบาลเช่นวัดสุวรรณดาราราม และวัดพระราม รวมถึงศาลเจ้าแม่ทับทิม

ตารางที่ 4.10 การเดินทางระหว่างโซน โดยรถจักรยาน

O/D	ไม่ตอบ	a1	a10	a11	a12	a13	a15	a2	a3	a4	a5	a6	a7	A8	A9	B3	B4	B5	B7	B8	C	รวม
ไม่ตอบ	4.7																					4.7
a10								1.2			1.2	2.4	2.4				1.2				1.2	9.4
a11		2.4						1.2										1.2			4.7	9.4
a12			2.4	1.2			1.2				1.2				1.2				1.2		1.2	9.4
a13							1.2		1.2				2.4	1.2		1.2						7.1
a14				1.2																	1.2	2.4
a15		2.4	2.4																			4.7
a4		2.4																			1.2	3.5
a6														1.2	1.2	1.2						3.5
a7			1.2	2.4	1.2		1.2														1.2	7.1
a8		1.2			1.2																1.2	4.7
a9						1.2	1.2		2.4	1.2	1.2	2.4	1.2								4.7	15.3
b1		4.7										1.2							1.2	1.2		8.2
b2			1.2																			1.2
b6															1.2							1.2
b8																					1.2	1.2
c			2.4		2.4					1.2				1.2								7.1
	4.7	12.9	9.4	4.7	4.7	1.2	4.7	2.4	3.5	2.4	3.5	5.9	4.7	4.7	2.4	3.5	1.2	2.4	1.2	2.4	17.6	100.0

O=จุดเริ่มต้น

D=ปลายทาง

ข. โชนการเดินทางกับช่วงเวลาที่ใช้ (ตารางที่ 4.11)

ความสัมพันธ์ระหว่างโชนการเดินทางกับช่วงเวลา พบว่าในช่วงเวลา 17.00-19.00 น ซึ่งเป็นช่วงที่มีผู้ใช้จักรยานเดินทางมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 39.7 รองลงมาเป็นช่วงเวลากการใช้จักรยานระหว่าง 10.00-15.00 น. และช่วง 15.00-17.00 เท่ากับช่วงเวลาหลัง 19.00 น.

ในช่วงเวลาที่มีผู้ใช้จักรยานมากที่สุดคือ 17.00-19.00 น. ดังกล่าว มีผู้ที่เดินทางไปยังโซน a9 มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 11 ของการเดินทางทั้งหมด เนื่องจาก a9 เป็นที่ตั้งของโรงเรียนเทคนิคพาณิชย์โน และพบว่าประชาชนที่เลือกเดินทางไป a9 นิยมไปซื้อของในพื้นที่ดังกล่าวเท่ากับเดินทางไปพักผ่อนหย่อนใจ เนื่องจากพื้นที่ใน a9 มีร้านค้าอยู่ใกล้กับบริเวณโรงเรียนเทคนิค และเป็นชุมชน ประชาชนนิยมเดินทางไป a12 ซึ่งเป็นที่ตั้งของพระพรหม และองค์การโทรศัพท์ รองจาก a9 โดยคิดเป็นร้อยละ 5.5 ของจำนวนผู้ตอบโชนการเดินทางด้วยจักรยานทั้งหมด สำหรับโซน a10 ซึ่งเป็นที่ตั้งของตลาดหัวรอ ประชาชนนิยมเดินทางไปซื้อของมากกว่า โซน a11 ซึ่งเป็นที่ตั้งของตลาดเจ้าพรหม สำหรับโซน a15 เป็นที่ตั้งศาลเจ้าแม่ทับทิม และโรงเรียนสำคัญ 2 แห่ง มีผู้

เดินทางไปในช่วงเย็นเพื่อพักผ่อนหย่อนใจมากกว่าโซน a7 ซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย ส่วนการเดินทางไปที่โซน C พบว่ามีผู้เดินทางด้วยจักรยานร้อยละ 10.3 เท่ากับผู้เดินทางไปในโซน a7 และ a10 เหตุผลส่วนใหญ่เพื่อไปซื้อของ การเดินทางระหว่าง 10.00-15.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาทำงานส่วนใหญ่ของทั้งภาคราชการและเอกชน ประชาชนที่ใช้จักรยานนิยมเดินทางไปซื้อของมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 45.5 รองลงมาเป็นการเดินทางเพื่อทำธุรกิจส่วนตัว ทั้งนี้ประชาชนนิยมเดินทางไปโซน a10 a12 a6 เพื่อไปซื้อของและทำธุระมากที่สุด ส่วนการเดินทางระหว่าง 15.00-17.00 น. ส่วนใหญ่เดินทางไปโซน b1 ซึ่งเป็นที่ตั้งของวัดต่างๆ 4 แห่ง (วัดพนมยงค์ วัดศาลาปูน วัดเชิงท่า วัดช้าง) มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 37.3 ของผู้ที่เดินทางในช่วงเวลาดังกล่าว เมื่อพิจารณาวัตถุประสงค์ของการเดินทางไปยังโซนต่างๆ ในช่วงเวลาดังกล่าวพบว่าประชาชนเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจมากที่สุด

ตารางที่ 4.11 ช่วงเวลาที่เดินทางด้วยจักรยานกับโซนปลายทาง

โซน/เวลา	5.00-7.00 น.	7.00-10.00 น.	10.00-15.00 น.	15.00-17.00 น.	17.00-19.00 น.	หลัง 19.00 น.	รวม
ไม่ระบุโซน		1.4%		1.4%	2.7%		5.5%
a10		2.7%	2.7%	1.4%	4.1%		11.0%
a11	1.4%		1.4%		1.4%		4.1%
a12			2.7%		5.5%	1.4%	9.6%
a13	1.4%			1.4%		5.5%	8.2%
a14			1.4%				1.4%
a15		1.4%			4.1%		5.5%
a4		1.4%	1.4%				2.7%
a6			2.7%			1.4%	4.1%
a7		2.7%		1.4%	4.1%		8.2%
a8	2.7%		1.4%		1.4%		5.5%
a9	1.4%				11.0%	1.4%	13.7%
b1	1.4%	1.4%		5.5%			8.2%
b2					1.4%		1.4%
b6			1.4%				1.4%
b8					1.4%		1.4%
c			1.4%	1.4%	4.1%	1.4%	8.2%
	8.2%	11.0%	16.4%	12.3%	39.7%	12.3%	100.0%

ค. ถนนที่ใช้บ่อย

ในส่วนนี้จะพิจารณาถนนที่ประชาชนใช้จักรยานในการเดินทางบ่อยที่สุด โดยถนนคู้ทองเป็นเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางมากที่สุด รองลงมาเป็นการเดินทางบนถนนนครสวรรค์ สำหรับถนนป่าไทน์และถนนโรจนะ มีผู้ใช้จักรยานเท่ากัน

ตารางที่ 4.12 เส้นทางหรือถนนที่ใช้ในการเดินทางบ่อยที่สุด

เส้นทางหรือถนนที่ใช้ในการเดินทาง	ท่านเคยใช้จักรยานหรือไม่		Total
	เคยใช้	ไม่เคยใช้	
ถ.คู้ทอง	23.1%	17.3%	40.4%
ถ.นครสวรรค์	15.4%	3.8%	19.2%
หอรตน์ไชย	1.9%	1.9%	3.8%
ถ.บางเขียน	1.9%		1.9%
ถ.ป่าไทน์	7.7%	5.8%	13.5%
ถ.โรจนะ	7.7%	7.7%	15.4%
คลองท่อ	1.9%	3.8%	5.8%
รวม	59.6%	40.4%	100.0%

4.3.2.8 เหตุผลที่เลือกใช้จักรยาน

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นว่าการใช้จักรยานสะดวก รวดเร็วและประหยัด โดยมีจำนวนใกล้เคียงกันคือร้อยละ 27.9 และร้อยละ 26.4 รองลงมาเป็นการออกกำลังกาย ร้อยละ 22.9 ขณะที่ต้องการเลี่ยงรถติดร้อยละ 14.3 และมีบางส่วนคิดเป็นร้อยละ 5 และ 2.9 ที่เห็นว่าการใช้จักรยานสามารถวางแผนการเดินทางได้แน่นอน และตัดปัญหาที่จอดรถ ดังตาราง 4-ซ เหตุผลสำคัญในการใช้จักรยานเพราะสะดวก รวดเร็ว เป็นเพราะเป็นการเดินทางส่วนตัวสามารถเลือกเวลาใช้ในการเดินทาง มีความคล่องตัว ขณะเดียวกันก็ประหยัดไม่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ประกอบกับมีราคาไม่แพงมาก สามารถซื้อหาใช้ได้ง่าย เหตุผลของความสะดวก รวดเร็วและการประหยัดเมื่อรวมกันคิดเป็นสัดส่วนเกินร้อยละ 50 ของเหตุผลที่ใช้ในการเดินทางด้วยจักรยาน แสดงให้เห็นว่าประชาชนมุ่งเน้นความเป็นส่วนตัวในการใช้พาหนะและเพื่อประหยัดต้นทุนการเดินทาง ขณะเดียวกันเหตุผลการเดินทางเพื่อสุขภาพซึ่งมีจำนวนเกือบ 1 ใน 4 ของเหตุผลการเดินทางด้วยจักรยานสะท้อนว่าประชาชนตระหนักในเรื่องสุขภาพเป็นการบริหารร่างกาย

4.3.2.9 ปัญหาที่พบ

ผู้ใช้จักรยานร้อยละ 13.6 ไม่พบปัญหาในการขี่จักรยาน ขณะที่ปัญหาแดดร้อน/ฝุ่นละออกเป็นปัญหาใหญ่ที่สุดสำหรับผู้ขี่จักรยาน คิดเป็นร้อยละ 26.4 หรือ กว่า 1 ใน 4

ของปัญหา รองลงมาเป็นปัญหาเรื่องความไม่ปลอดภัย เนื่องจากจักรยานส่วนใหญ่ไม่มีไฟ และไม่ใช้ความเร็วสูงในการขับขี่อาจทำให้รถที่สัญจรในเส้นทางเดียวกับจักรยานมองไม่เห็นและถนนที่ใช้จักรยานส่วนใหญ่มีรถสัญจรคับคั่งจึงเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ประชาชนบางส่วนเห็นว่าการใช้จักรยานเพื่อไปทำธุระอาจไม่เหมาะสมเพราะทำให้เหงื่อออกเมื่อถึงที่หมาย และรู้สึกไม่สบายตัว

สรุป การเดินทางด้วยจักรยานของประชาชนในเขตเทศบาล

จักรยานเป็นพาหนะที่วัยเด็กนิยมใช้มากกว่าวัยผู้ใหญ่ และแม้ว่าวัยรุ่นนิยมใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุด แต่ผู้ใช้จักรยานมากที่สุดยังคงเป็นกลุ่มเด็กวัยรุ่นและอายุไม่เกิน 25 ปี โดยมีวัตถุประสงค์ซื้อของ ทำธุระ และพักผ่อนหย่อนใจ แต่ใช้จักรยานเพื่อเรียนหนังสือจำนวนน้อย ขณะที่กลุ่มที่ไม่มีรายได้ได้แก่นักเรียนและนักศึกษาใช้จักรยานมากที่สุด รองลงมาเป็นกลุ่มที่มีรายได้น้อย ปัญหาส่วนใหญ่ของการใช้จักรยานคือสภาพแวดล้อมด้านอากาศ มลพิษ และการขาดแคลนสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางด้วยจักรยานทำให้คิดว่าจะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการใช้ สำหรับแหล่งกำเนิดการเดินทางด้วยจักรยานส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณชุมชนที่มีวัด และใกล้กับสถานศึกษา ส่วนปลายทางส่วนใหญ่เป็นตลาด และพื้นที่นอกเขตซึ่งมีโรงงานอุตสาหกรรม การเดินทางในพื้นที่เขตเทศบาลนครอยุธยาเป็นการเดินทางแนวเฉียงจากตะวันออกไปเฉียงเหนือไปตะวันตกเฉียงใต้ และจากตะวันตกเฉียงเหนือไปตะวันออกเฉียงใต้ รวมทั้งเป็นการเดินทางระยะสั้นถึงระยะกลาง ไม่เกิน 5 กิโลเมตร โดยกว่าครึ่งหนึ่งเดินทางน้อยกว่า 5 กิโลเมตร ความหนาแน่นในการเดินทางอยู่ในโซนระหว่างตลาดกับสถานศึกษาและชุมชน ประชากรในเขตเทศบาลประมาณร้อยละ 17 ใช้จักรยานอย่างสม่ำเสมอทุกวัน ขณะที่ร้อยละ 10 ใช้จักรยานค่อนข้างสม่ำเสมอสัปดาห์ละ 2-3 ครั้ง ถ้านับรวมการใช้จักรยานอย่างสม่ำเสมอทุกวันกับใช้ค่อนข้างสม่ำเสมอในสัปดาห์หรือในช่วงเสาร์-อาทิตย์ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามใช้รถจักรยานถึงร้อยละ 58 ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญหนึ่งที่จะช่วยสนับสนุนการพัฒนาโครงข่ายจักรยานในพื้นที่ศึกษา

ข้อจำกัดสำคัญ ผู้ตอบแบบสอบถามสับสนกรณีให้ตอบแบบสอบถามว่าเคยใช้จักรยานหรือไม่ ส่วนใหญ่ใช้เส้นทางใด บางรายตอบว่าไม่เคยใช้ แต่สามารถใส่เส้นทางที่ใช้เดินทางด้วยจักรยาน ทำให้ข้อมูลมีความสับสน ทางแก้ไข เมื่อผู้ตอบแบบสอบถามแจ้งว่าไม่เคยใช้จักรยาน ก็ตัดในส่วนที่เป็นการระบุเส้นทางออก ไม่นำมาคำนวณในการหาค่า SPSS ในการตอบแบบสอบถามนี้ต้องตัดคำตอบ 21 คน

ข. กลุ่มตัวอย่างประชากรนักท่องเที่ยว (แบบสอบถามชุดที่ 2)

4.4 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง(ดูรายละเอียดภาคผนวก ค.)

กลุ่มตัวอย่างจากประชากรนักท่องเที่ยวจะมาจากอำเภอต่างๆ นอกเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา และมาจากจังหวัดอื่นๆ โดยเป็นหญิงมากกว่าชาย กลุ่มตัวอย่างมีอายุระหว่าง 14-25 ปี มากที่สุด รองลงมาคือกลุ่มที่มีอายุระหว่าง 26-37 ปี และกลุ่มอายุ 38-49 ปี ตามลำดับ สำหรับภูมิฐานะของกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดอยุธยา พบว่าส่วนใหญ่มาจากภาคกลาง ทั้งนี้เป็นเพราะพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยาอยู่ในบริเวณภาคกลาง และเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงส่วนต่างๆ ของประเทศ ทำให้กลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักท่องเที่ยวจากภาคกลางสามารถเดินทางมาท่องเที่ยวได้ง่ายจึงทำให้มีจำนวนมากที่สุด

4.5 ลักษณะการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

ลักษณะการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา พิจารณาจากข้อมูลการเดินทางเที่ยวสุดท้ายที่ผ่านมาของผู้รับการสัมภาษณ์โดยสอบถามวิธีการเดินทางมาและกลับจังหวัดพระนครศรีอยุธยา แหล่งกำเนิดการเดินทางซึ่งแบ่งเป็นสถานที่พักหรือโรงแรมที่พัก ท่ารถปรับอากาศ สถานีรถไฟ ท่าจอดรถสองแถว และอื่นๆ จุดหมายปลายทางของการเดินทางเพื่อไปสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ พิจารณาจากช่วงเวลา ลักษณะการเดินทางไปตามสถานที่ท่องเที่ยว

4.5.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับลักษณะการเดินทางมา-กลับ เพื่อท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

4.5.1.1 อาชีพกับรูปแบบการเดินทางมาเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

ตารางที่ 4.13 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการเดินทางมาเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

อาชีพ/รูปแบบ	นักเรียน/นักศึกษา	ข้าราชการ	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ลูกจ้าง	ธุรกิจส่วนตัว	อื่นๆ	รวม
	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	
รถยนต์ส่วนตัว	7.6	8.3	0.7	2.1	5.5	0.7	24.8
รถไฟ	12.4	0.7		5.5	2.1		20.7
รถทัวร์	9.0	2.1		3.4	.7		15.2
รถโดยสารประจำทาง	17.9	2.1	1.4	6.2	2.1	0.7	30.3
เช่ารถโดยสาร	0.7	0.7					1.4
อื่นๆ	2.1	0.7		1.4	1.4	2.1	7.6
	49.7	14.5	2.1	18.6	11.7	3.4	100

จากตารางที่ 4.13 กลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามในส่วนของวิธีการเดินทางมาท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาที่อาศัยที่อาศัย ปรากฏว่ากลุ่มตัวอย่างนิยมเดินทางมาท่องเที่ยวในเขตอยุธยาด้วยรถโดยสารประจำทางมากที่สุด รองลงมาเป็นรถยนต์ส่วนตัว รถไฟ และรถทัวร์ โดยนักเรียน/นักศึกษาเดินทางมาท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยามากที่สุด นิยมใช้วิธีการเดินทางมาเขตเทศบาลอยุธยาด้วยรถโดยสารประจำทางมากที่สุด รองลงมาเป็นการเดินทางมาท่องเที่ยวในเขตอยุธยาด้วยรถไฟ ขณะที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวและรถทัวร์มีจำนวนใกล้เคียงกัน

สำหรับกลุ่มข้าราชการเดินทางมาอยุธยาด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด รองลงมาเป็นการเดินทางด้วยรถทัวร์และรถโดยสารประจำทางได้แก่รถสองแถวและรถบัสประจำทาง เท่ากัน ข้าราชการที่ไม่นิยมเดินทางมาด้วยรถไฟหรือเช่ารถโดยสาร ส่วนพนักงานรัฐวิสาหกิจเดินทางมาอยุธยาด้วยรถโดยสารประจำทางมากที่สุด ขณะที่กลุ่มลูกจ้างเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางมากที่สุด รองลงมาเป็นรถไฟ สำหรับกลุ่มที่มีธุรกิจส่วนตัวนิยมเดินทางมาอยุธยาด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด เพราะมีความคล่องตัวในการเดินทาง รองลงมาเป็นการเดินทางมาด้วยรถไฟและรถโดยสารประจำทาง ขณะที่นิยมรถทัวร์น้อยที่สุด

4.5.1.2 อาชีพกับรูปแบบการเดินทางกลับออกจากเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

ตารางที่ 4.14 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับการเดินทางกลับออกจากเขตเทศบาลอยุธยา

อาชีพ/รูปแบบการเดินทาง	นักเรียน/นักศึกษา	ข้าราชการ	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ลูกจ้าง	ธุรกิจส่วนตัว	อื่นๆ	รวม
	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนตัว	6.9	8.3	0.7	2.1	6.2	0.7	24.8
รถไฟ	6.9	0.7		4.1	0.7		12.4
รถทัวร์	11.7	1.4		2.1	0.7		15.9
รถโดยสารประจำทาง	20.0	2.8	1.4	8.3	2.8	1.4	36.6
เช่ารถโดยสาร	1.4	0.7					2.1
เรือ				0.7			0.7
อื่นๆ	2.8	0.7		1.4	1.4	1.4	7.6
รวม	49.7	14.5	2.1	18.6	11.7	3.4	100

จากตารางที่ 4.14 นักท่องเที่ยวที่เป็นนักเรียนนักศึกษาซึ่งมีจำนวนมากที่สุด นิยมเดินทางกลับออกจากเขตเทศบาลอยุธยาด้วยรถโดยสารประจำทางร้อยละ 20.0 รองลงมาเป็นการเดินทางด้วยรถทัวร์ร้อยละ 11.7 และรถยนต์ส่วนตัวร้อยละ 6.9 และอื่นๆ เช่นเรือ สำหรับข้าราชการที่นิยมเดินทางกลับออกจากอยุธยาด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 8.3 เช่นเดียวกับกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจส่วนตัว และข้าราชการบางส่วนยังนิยมรถโดยสารประจำทางเช่นเดียวกับนัก

ธุรกิจส่วนตัว แต่รถไฟไม่เป็นที่นิยมในกลุ่มข้าราชการและนักธุรกิจในการเดินทางมาท่องเที่ยว
อยุธยาขณะที่กลุ่มลูกจ้างนิยมเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 8.3 รอง
ลงมาเป็นรถไฟ (ร้อยละ 4.1) เนื่องจากมีราคาประหยัด ลูกจ้างบางส่วนเดินทางพร้อมกับรถของ
โรงงานเพื่อมาทำงานในเขตอยุธยา

4.5.1.3 อาชีพกับรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา
ตารางที่ 4.15 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

อาชีพ/รูปแบบ การเดินทาง	นักเรียน/นัก ศึกษา	ข้าราชการ	พนักงานรัฐ วิสาหกิจ	ลูกจ้าง	ธุรกิจส่วน ตัว	อื่นๆ	รวม
	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ
เดินเท้า	14.6	0.7		5.6	4.2		25.0
รถจักรยาน	0.7	1.4		0.7	0.7		3.5
รถจักรยานยนต์	2.8						2.8
รถส่วนตัว	9.0	8.3	1.4	1.4	4.2	0.7	25.0
รถสองแถว	15.3	4.2	0.7	6.9	2.1	1.4	30.6
สามล้อ						0.7	0.7
อื่นๆ	6.9			4.2	0.7	0.7	12.5
	49.3	14.6	2.1	18.8	11.8	3.5	100

ตารางที่ 4.15 แสดงอาชีพกับรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวในเขต
พระนครศรีอยุธยา พบว่ามีผู้ตอบแบบสอบถามในส่วนนี้ 144 คน จากแบบสอบถามที่ได้กลับคืน
145 ฉบับ ในจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามพบว่านักท่องเที่ยวนิยมใช้รถโดยสารประจำทางประเภท
รถสองแถวมากที่สุด รองลงมาเป็นการท่องเที่ยวด้วยรถยนต์ส่วนตัวและการเดินเท้าในอัตราส่วน
เท่ากัน และใช้การเดินทางท่องเที่ยวด้วยวิธีอื่นๆ เช่น เรือ อย่างไรก็ดี นักท่องเที่ยวบางส่วนใช้จ้กร
ยานเดินทางท่องเที่ยว

นักเรียนและนักศึกษานิยมเดินเท้าท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครอยุธยาโดยใช้รถ
สองแถวมากที่สุด รองลงมาเป็นการเดินเท้าและใช้รถยนต์ส่วนตัวนอกจากนี้ยังนิยมเดินทางด้วย
เรือ ขณะที่ข้าราชการนิยมเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด มากที่สุด
รองลงมาเป็นการใช้รถสองแถวเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอยุธยาในกลุ่มลูกจ้างนิยมการเดินทางมาก
เป็นอันดับสองรองจากการใช้รถสองแถว และนิยมเดินทางรองจากกลุ่มนักเรียน/นักศึกษา ซึ่ง
พนักงานรัฐวิสาหกิจไม่พบว่ามีการเดินทางเท้า กลุ่มนักธุรกิจส่วนตัวนิยมเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว
เท่ากับการเดินเท้า

สำหรับการเดินทางด้วยรถจักรยาน กลุ่มข้าราชการนิยมใช้วิธีการเดินทางด้วยรถจักรยานมากที่สุด ขณะที่นักเรียน/นักศึกษา ลูกจ้าง และกลุ่มทำธุรกิจส่วนตัวใช้จักรยานเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวในเขตจังหวัดอยุธยาเท่ากัน สำหรับรถยนต์ส่วนตัว กลุ่มนักเรียนและนักศึกษาใช้รถยนต์ส่วนตัวเพื่อเดินทางท่องเที่ยวในเขตอยุธยามากที่สุดเนื่องจากส่วนใหญ่ที่ยังไม่มีรายได้ เดินทางท่องเที่ยวในเขตอยุธยากับญาติผู้ใหญ่หรือผู้ปกครองจึงใช้รถยนต์ส่วนตัวของผู้ที่พามาท่องเที่ยว รูปแบบการใช้รถยนต์ส่วนตัวยังนิยมในกลุ่มข้าราชการและนักธุรกิจโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวคิดตามลำดับ ส่วนการเดินทางท่องเที่ยวในเขตอยุธยาด้วยรถสองแถว พบว่ากลุ่มนักเรียน/ศึกษานิยมใช้รูปแบบการเดินทางด้วยวิธีนี้มากที่สุด เนื่องจากมีราคาประหยัด รองลงมาเป็นกลุ่มลูกจ้าง และกลุ่มข้าราชการ

4.5.2 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดเริ่มต้นการเดินทางท่องเที่ยวกับสถานที่เป้าหมาย รูปแบบ การเดินทางของนักท่องเที่ยว

ในส่วนนี้เป็นการศึกษาว่านักท่องเที่ยวในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีจุดเริ่มต้นการเดินทางจากที่ใด มีวัตถุประสงค์คือเป้าหมายในการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยว ลักษณะการเดินทาง รูปแบบการเดินทาง ระยะทาง และระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง อย่างไรก็ตามโดยพิจารณาจุดเริ่มต้นการเดินทาง จุดหมายปลายทางการเดินทางรวมถึงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของลักษณะต่างๆ ดังนี้

4.5.2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดเริ่มต้นกับจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว ตารางที่ 4.16 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดเริ่มต้นกับจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว

จุดเริ่มต้น/จุดปลายทาง	โรงแรม 1	ท่ารถทัวร์ 2	สถานีรถไฟ 3	ท่ารถสองแถว 4	อื่นๆ 5	จำนวนคำตอบ	ร้อยละ
พระราชวังโบราณ	6	10	18	9	4	47	9.6
วัดพระศรีสรรเพชญ์	6	10	14	7	6	43	8.8
วัดมงคลบพิตร	8	23	26	21	9	87	17.8
วัดธรรมิกราช	6	6	9	2	3	26	5.3
วัดมหาธาตุ	5	8	7	3	4	27	5.5
วัดราชบูรณะ	5	7	10	3	3	28	5.7
คุ้มขุนแผน	6	7	12	6	3	34	7.0

จุดเริ่มต้น/จุด ปลายทาง	โรงแรม 1	ท่ารถ ทัวร์ 2	สถานี รถไฟ 3	ท่ารถสอง แถว 4	อื่นๆ 5	จำนวน คำตอบ	ร้อยละ
วัดพระราม	5	9	8	11	5	38	7.8
บึงพระราม	9	16	18	12	9	64	13.1
ศาลหลักเมือง	5	6	5	2	2	20	4.1
พิพิธภัณฑสถานแห่ง ชาติ	6	4	4	2	1	17	3.5
สวนสมเด็จพระศรี นครินทร์	5	2	9	8	3	27	5.5
ศูนย์ศึกษาประวัติ ศาสตร์	6	8	7	4	5	30	6.1
รวมร้อยละ							100.0

จากตารางข้างต้น ร้อยละของจำนวนคำตอบซึ่งให้เลือกได้มากกว่า 1 คำตอบ โดยแยกตามจุดเริ่มต้นการเดินทาง พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามในส่วนนี้มีทั้งหมด 137 คน ไม่ตอบ 8 คน จากทั้งหมด 145 คน โดยมีจำนวนคำตอบทั้งหมด การเดินทางจากจุดเริ่มต้นต่างๆ (โรงแรม ท่ารถทัวร์ สถานีรถไฟ ท่ารถสองแถว และอื่นๆ) 488 คำตอบ เพื่อทราบความหนาแน่นของเส้นทางที่นักท่องเที่ยวใช้ในการเดินทางไปยังสถานที่ปลายทางต่างๆ

จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามในส่วนนี้มีทั้งหมด 137 คน ผู้ตอบแบบสอบถามเดินทางจากจุดเริ่มต้นสถานีรถไฟมากที่สุด (จำนวน 147 คำตอบ) หรือคิดเป็นร้อยละ 30.1 รองลงมาเป็นการเริ่มต้นจากท่ารถทัวร์ (116 คำตอบ) คิดเป็นร้อยละ 23.8 และท่ารถสองแถว (90 คำตอบ) คิดเป็นร้อยละ 18.4 ขณะที่เดินทางจากที่พักโรงแรมคิดเป็นอันดับ 4 มีจำนวน 78 คำตอบ คิดเป็นร้อยละ 16) นักท่องเที่ยวเดินทางไปยังปลายทางวัดมงคลปิตรมากที่สุด (87 คำตอบ) คิดเป็นร้อยละ 17.8 รองลงมาเป็นการเดินทางไปยังบึงพระราม (64 คำตอบ) คิดเป็นร้อยละ 13.1 พระราชวังโบราณ (47 คำตอบ) คิดเป็นร้อยละ 9.6 วัดพระศรีสรรเพชญ์ (43 คำตอบ) คิดเป็นร้อยละ 8.8 วัดพระราม (38 คำตอบ) คิดเป็นร้อยละ 7.8 และคุ้มขุนแผน (34 คำตอบ) คิดเป็นร้อยละ 7.0 ตามลำดับ ส่วนสถานที่ที่นักท่องเที่ยวนิยมเดินทางอย่างน้อยที่สุดได้แก่พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ซึ่งมีเพียง 17 คำตอบ หรือคิดเป็นร้อยละ 3.5

เมื่อแยกตามสถานที่ปลายทางการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวที่เดินทางไปยังพระราชวังโบราณนิยมเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถไฟมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.3 ของจำนวนผู้ที่เดิน

ทางไปพระราชวังโบราณทั้งหมด รองลงมาเป็นการเดินทางจากสถานีรถทัวร์ (ร้อยละ 21.3) ท่ารถสองแถว (ร้อยละ 19.1) และจากโรงแรมที่พัก (ร้อยละ 12.8)

นักท่องเที่ยวที่เดินทางไปยังวัดพระศรีสรรเพชญ์ทั้งหมดนิยมเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถไฟมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 32.6 รองลงมาเป็นการเริ่มต้นเดินทางจากท่ารถทัวร์ (ร้อยละ 23.3) และท่ารถสองแถว (ร้อยละ 16.3) ขณะที่เดินทางจากโรงแรมคิดเป็นร้อยละ 14.0 เท่ากับการเดินทางจากจุดเริ่มต้นอื่นๆ เช่นจากบ้านพักส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 14.0

สำหรับการเดินทางไปยังวัดมงคลบพิตร ซึ่งนักท่องเที่ยวให้ความนิยมเดินทางไปมากที่สุด ในจำนวนสถานที่ท่องเที่ยวทั้งหมดในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา พบว่าเริ่มต้นการเดินทางจากสถานีรถไฟมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 29.9 รองลงมาเป็นการเดินทางเริ่มต้นจากท่ารถทัวร์ และท่ารถสองแถว คิดเป็นร้อยละ 26.4 และ 24.1 ตามลำดับ ขณะที่นักท่องเที่ยวเดินทางจากโรงแรมที่พักเพื่อไปวัดมงคลบพิตรมีเพียงร้อยละ 9.2 น้อยกว่าการเริ่มต้นเดินทางจากแหล่งอื่นๆ เช่นบ้านพัก ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 10.3

นักท่องเที่ยวที่เดินทางไปวัดธรรมิกราชเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถไฟมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 34.6 รองลงมาเป็นการเริ่มต้นเดินทางจากโรงแรมซึ่งเท่ากับการเริ่มต้นเดินทางจากท่ารถทัวร์ (ร้อยละ 23.1) นักท่องเที่ยวที่เดินทางไปวัดมหาธาตุซึ่งมีเพียงร้อยละ 5.5 ของนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ทั้งหมด เริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถทัวร์มากที่สุด (ร้อยละ 29.6) ใกล้เคียงกับสถานีรถไฟ (ร้อยละ 25.9) และเริ่มต้นเดินทางจากโรงแรมร้อยละ 18.5 ขณะที่นักท่องเที่ยวที่เดินทางไปวัดราชบูรณะนิยมเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถไฟมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 35.7 รองลงมาเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถทัวร์ และโรงแรมที่พัก

คุ้มขุนแผนเป็นหนึ่งในสถานที่ปลายทางที่มีนักท่องเที่ยวนิยมเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถไฟมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 35.3 ของจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปคุ้มขุนแผนทั้งหมด รองลงมาเป็นการเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถทัวร์ (ร้อยละ 20.6) โดยการเริ่มต้นเดินทางจากโรงแรมมีจำนวนเท่ากับเริ่มต้นเดินทางจากท่ารถสองแถว (ร้อยละ 17.6) สำหรับปลายทางการท่องเที่ยวที่วัดพระราม ปรากฏว่านักท่องเที่ยวเริ่มต้นเดินทางจากท่ารถสองแถวมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 28.9 รองลงมาเป็นการเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถทัวร์ (ร้อยละ 23.7) และสถานีรถไฟ (ร้อยละ 21.1)

ส่วนบึงพระรามซึ่งมีนักท่องเที่ยวเดินทางมากที่สุดเป็นอันดับสองรองจากวัดมงคลบพิตร มีนักท่องเที่ยวเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถไฟมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 28.1 รองลงมาเป็นการเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถทัวร์ คิดเป็นร้อยละ 25.0 และ เริ่มต้นเดินทางจากท่ารถสองแถวร้อยละ 18.8 ส่วนการเริ่มต้นเดินทางจากโรงแรมที่พักและจากสถานที่อื่นๆ เช่นบ้านพัก มีจำนวนเท่ากันคิดเป็นร้อยละ 14.1

นักท่องเที่ยวเดินทางไปศาลหลักเมืองโดยเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถทัวร์มากที่สุด (6 คำตอบ คิดเป็นร้อยละ 30.0 ของจำนวนผู้ที่ตอบว่าเดินทางไปศาลหลักเมืองทั้งหมด) รองลงมาเป็นการเดินทางเริ่มต้นจากโรงแรมที่พักซึ่งเท่ากับจำนวนผู้ที่เดินทางเริ่มต้นจากสถานีรถไฟ (ร้อยละ 25.0) สำหรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติซึ่งมีจำนวนน้อยที่สุดในจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา ส่วนใหญ่ ร้อยละ 35.3 เริ่มต้นเดินทางจากโรงแรมที่พัก รองลงมาเป็นการเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถไฟและรถทัวร์

นักท่องเที่ยวที่เดินทางไปยังสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์นิยมเริ่มต้นการเดินทางจากสถานีรถไฟมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 33.3 รองลงมาเป็นการเริ่มต้นเดินทางจากท่ารถสองแถว (ร้อยละ 29.6) และเริ่มต้นเดินทางจากโรงแรมคิดเป็นร้อยละ 18.5 ส่วนนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปยังศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์พบว่าเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถทัวร์มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 26.7 รองลงมาเป็นสถานีรถไฟ (ร้อยละ 23.3) และเริ่มต้นเดินทางจากโรงแรมที่พัก (ร้อยละ 20.0)

สรุป นักท่องเที่ยวนิยมเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถไฟมากที่สุด รองลงมาเป็นการเดินทางท่ารถทัวร์ ท่ารถสองแถวและจากโรงแรมที่พัก โดยสถานที่ที่นักท่องเที่ยวนิยมเดินทางไปมากที่สุดคือวัดมงคลบพิตรและบึงพระราม ดังนั้นต่อไปจะศึกษาว่านักท่องเที่ยวนิยมใช้การเดินทางรูปแบบใดในการท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่างๆ เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์เส้นทางการเดินทางด้วยจักรยานที่สามารถเป็นไปได้ในอนาคต

4.5.2.2 รูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

ตารางที่ 4.17 รูปแบบการเดินทางส่วนบุคคลของนักท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

รูปแบบการเดินทาง	นักท่องเที่ยว ในเขตเทศบาล		รวม
	ไม่เคยใช้จักรยาน	เคยใช้จักรยาน	
	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ
เดินเท้า	9.7	15.3	25.0
รถจักรยาน		3.5	3.5
รถจักรยานยนต์	0.7	2.1	2.8
รถส่วนตัว	13.9	11.1	25.0
รถสองแถว	17.4	13.2	30.6
สามล้อ		0.7	0.7
อื่นๆ	6.3	6.3	12.5
	48.6	51.4	100.0

จากตารางข้างต้น นักท่องเที่ยวตอบแบบสอบถามในส่วนนี้ทั้งสิ้น 144 ราย จากแบบสอบถามที่ได้รับคืนมาทั้งหมด 145 ฉบับ และพบว่านักท่องเที่ยวที่เคยใช้จักรยานและไม่เคยใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวนิยมเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาด้วยรถสองแถว

มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 30.6 รองลงมาเป็นการเดินทางท่องเที่ยวด้วยการเดินเท้าและรถยนต์ส่วนตัวในจำนวนเท่ากัน (ร้อยละ 25.0) ขณะที่การเดินทางด้วยรถจักรยานเพื่อท่องเที่ยวมีจำนวนรวมร้อยละ 3.5 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ทั้งนี้ผู้ที่เคยใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมีจำนวนทั้งสิ้น 74 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 51.4 เดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาด้วยการเดินเท้ามากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 15.3 รองลงมาเป็นการท่องเที่ยวด้วยรถสองแถว (ร้อยละ 13.2) และรถยนต์ส่วนตัว (ร้อยละ 11.1) ขณะที่ใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวร้อยละ 3.5 สำหรับผู้ที่ไม่เคยใช้จักรยานเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาด้วยรถสองแถวมากที่สุด (ร้อยละ 17.4) รองลงมาเป็นการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว (ร้อยละ 13.9) และการเดินเท้า (ร้อยละ 9.7)

4.5.2.3 ลักษณะการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

ตารางที่ 4.18 ลักษณะการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

ลักษณะการเดินทาง	นักท่องเที่ยว ในเขตเทศบาล		รวม
	ไม่เคยใช้จักรยาน	เคยใช้จักรยาน	
	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ
ตามลำพัง	14.0	13.3	27.3
กลุ่มเล็ก 2-5 คน	27.3	16.1	43.4
กลุ่มใหญ่ 5 คนขึ้นไป	7.7	11.2	18.9
ครอบครัว	4.2	5.6	9.8
อื่นๆ		0.7	0.7
	53.1	49.9	100.0

จากตารางข้างต้น นักท่องเที่ยวตอบแบบสอบถามในส่วนนี้ 143 คน คิดเป็นร้อยละ 98.6 ของแบบสอบถามที่ได้รับคืนมา 145 ฉบับ โดยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 43.4 นิยมเดินทางท่องเที่ยวเป็นกลุ่มเล็กๆ 2-5 คน รองลงมาเป็นลักษณะการเดินทางท่องเที่ยวตามลำพัง (ร้อยละ 27.3) และเดินทางเป็นกลุ่มใหญ่ หรือหมู่คณะตั้งแต่ 5 คนขึ้นไป (ร้อยละ 18.9) สำหรับการเดินทางเป็นครอบครัวคิดเป็นร้อยละ 9.8

เมื่อพิจารณาแยกระหว่างผู้ที่เคยใช้จักรยานและไม่เคยใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวพบว่า นักท่องเที่ยวที่เคยใช้จักรยานนิยมเดินทางเป็นกลุ่มเล็กๆ 2-5 คน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 27.3 ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาเป็นการเดินทางตามลำพัง (ร้อยละ 14.0) และเดินทางเป็นกลุ่มใหญ่ 5 คนขึ้นไป (ร้อยละ 7.7) เช่นเดียวกับผู้ที่ไม่เคยใช้จักรยานซึ่งนิยมเดินทางเป็นกลุ่มเล็ก 2-5 คน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 16.1 รองลงมาเป็นการเดินทางตามลำพังและเดินทางเป็นกลุ่มใหญ่ 5 คน ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 13.3 และ 11.2 ตามลำดับ

4.5.2.4 ระยะทางการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

ตารางที่ 4.19 ระยะทางการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

ระยะทางการเดินทาง	นักท่องเที่ยว ในเขตเทศบาล		รวม
	ไม่เคยใช้จักรยาน	เคยใช้จักรยาน	
	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ
น้อยกว่า 3.0 กม.	7.6	5.5	13.1
3.1-5 กม.	17.9	12.4	30.3
5.1-10 กม.	10.3	14.5	24.8
มากกว่า 10 กม.	16.6	15.2	31.7
	52.4	47.6	100.0

ตารางที่ 4.19 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 145 คน เดินทางท่องเที่ยวมากกว่า 10 กม. มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.7 ใกล้เคียงกับการเดินทางที่ระยะทางระหว่าง 3.1-5 กม. ซึ่งมีจำนวน 44 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 30.3 ขณะที่การเดินทางน้อยกว่า 3.0 กม. มีจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 13.1 เมื่อพิจารณาเฉพาะผู้ที่เคยใช้จักรยานในการเดินทางพบว่าเดินทางเป็นระยะทางระหว่าง 3.1-5 กม.มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 17.9 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมด รองลงมาเป็นการเดินทางมากกว่า 10 กม. (ร้อยละ 16.6) ส่วนผู้ที่ไม่เคยใช้จักรยานเดินทางด้วยระยะทางที่มากกว่า 10 กม.มากที่สุด (ร้อยละ 15.2) รองลงมาเป็นการเดินทางระหว่าง 5.1-10 กม. ทั้งนี้เพราะผู้ที่ไม่เคยใช้จักรยานอาจใช้พาหนะที่มีความสามารถเดินทางท่องเที่ยวได้ไกลกว่าเช่นรถยนต์ส่วนตัว รถสองแถว หรือรถมอเตอร์ไซค์ในการท่องเที่ยวจึงนิยมเดินทางด้วยระยะทางที่ไกลกว่า

4.5.2.5 ช่วงเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

ตารางที่ 4.20 ช่วงเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวตามสถานที่ต่างๆ

ช่วงเวลา	ร้อยละ
ช่วง 5.00-7.00 น.	6.7
ช่วงเวลา 7.00-10.00 น.	40.7
ช่วงเวลา 10.00-15.00 น.	37.3
ช่วงเวลา 15.00-17.00 น.	7.3
ช่วงเวลา 17.00-19.00 น.	6.0
หลัง 19.00 น.	2.0
รวมจำนวนคำตอบ	
รวมร้อยละ	100.00

จากตาราง 4.20 ผู้ตอบแบบสอบถาม 145 คน ตอบ 142 คน ไม่ตอบ 3 คน ในจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามมีทั้งหมด 150 คำตอบ ช่วงเวลาที่นักท่องเที่ยวเดินทางมากที่สุดคือ

ช่วง 7.00-10.00 น. (ร้อยละ 40.7) รองลงมาเป็นช่วง 10.00-15.00 น. (ร้อยละ 37.3) โดยช่วงเวลาหลัง 19.00 น. มีนักท่องเที่ยวเดินทางน้อยที่สุด (ร้อยละ 2.0) แต่เป็นผู้ที่เคยใช้จักรยานทั้งหมด เมื่อแยกรายละเอียดพบว่าผู้ที่เคยใช้จักรยานนิยมเดินทางในช่วงเวลา 7.00-10.00 น. มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.2 ของผู้ที่ใช้จักรยานทั้งหมด รองลงมาเป็นการเดินทางระหว่าง 10.00-15.00 น. (ร้อยละ 29.5) สำหรับผู้ที่ไม่เคยใช้จักรยานพบว่านิยมเดินทางในช่วงเวลา 10.00-15.00 น. มากที่สุด (ร้อยละ 45.8) รองลงมาเป็นการเดินทางในช่วง 7.00-10.00 น. (ร้อยละ 34.7) และไม่พบผู้ที่เดินทางหลังช่วงเวลา 19.00 น.เลย

4.5.2.6 ระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวในอยุธยา

ตารางที่ 4.21 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย

ระยะเวลา	รวม
	ร้อยละ
ไม่เกิน 15 นาที	11.7
15-30 นาที	37.2
31-45 นาที	13.1
45-60 นาที	16.6
มากกว่า 1 ชั่วโมง	21.4
	100.0

จากตารางที่ 4.21 นักท่องเที่ยวตอบแบบสอบถาม 145 ราย ใช้เวลาเดินทางท่องเที่ยวเฉลี่ย 15-30 นาที มากที่สุด (ร้อยละ 37.2) รองลงมาใช้เวลาท่องเที่ยวมากกว่า 1 ชั่วโมง (ร้อยละ 21.4) และระหว่าง 45-60 นาที (ร้อยละ 16.6) โดยช่วงเวลาที่ท่องเที่ยวไม่เกิน 15 นาทีมีเพียงร้อยละ 11.7 เช่นเดียวกับผู้ที่ใช้จักรยานซึ่งใช้เวลาท่องเที่ยวระหว่าง 15-30 นาที มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 17.9 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมด รองลงมาเป็นการเดินทางท่องเที่ยวมากกว่า 1 ชั่วโมง (ร้อยละ 13.8) และระหว่าง 45-60 นาที ผู้ที่ไม่เคยใช้จักรยานในการท่องเที่ยวใช้เวลาในการเดินทางท่องเที่ยวมากที่สุดระหว่าง 15-30 นาที คิดเป็นร้อยละ 19.3 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมด รองลงมาเป็นช่วงเวลาระหว่าง 45-60 นาที ขณะที่เดินทางมากกว่า 1 ชั่วโมงคิดเป็นอันดับสาม (ร้อยละ 7.6)

4.5.2.7 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดเริ่มต้นกับรูปแบบการเดินทาง ลักษณะ ระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยว

ตารางที่ 4.22 จุดเริ่มต้นการออกเดินทางจากแหล่งกำเนิดการเดินทางของนักท่องเที่ยว

แหล่งกำเนิด	ร้อยละ
สถานีรถไฟ	24.1
ท่ารถทัวร์	23.4
D3	21.4
อื่นๆ	14.5
โรงแรม	8.3
D4	2.8
D อื่นๆ	2.8
D2	2.1
D1	.7
Total	100.0

จากตารางที่ 4.22 พบว่ากลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถาม 145 ราย เดินทางออก จากแหล่งกำเนิดการเดินทางเพื่อไปท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาจากหลายช่องทาง โดย เลือกเดินทางจากสถานีรถไฟมากที่สุดเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 24.1 รองลงมาเป็นกลุ่มตัว อย่างเลือกเดินทางจากจุดเริ่มต้นที่ท่ารถทัวร์คิดเป็นร้อยละ 23.4 และจากท่ารถสองแถว D3 คิด เป็นร้อยละ 21.4 ขณะที่เดินทางออกจากพื้นที่อื่นๆร้อยละ 14.5 และเดินทางออกจากโรงแรมร้อย ละ 8.3 นอกจากนี้นักท่องเที่ยวเลือกเดินทางออกจากท่ารถสองแถวอื่นๆ คือ D1 D2 D4 และ D อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 8.5 มากกว่าการเลือกเดินทางออกจากโรงแรมเป็นอันดับแรก

ตารางที่ 4. 23 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานที่เริ่มต้น (จุดกำเนิดในการเดินทาง) และรูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

สถานที่/รูปแบบ	เดินเท้า (ร้อยละ)	รถจักรยาน (ร้อยละ)	รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ)	รถส่วนตัว (ร้อยละ)	รถสองแถว (ร้อยละ)	สามล้อ (ร้อยละ)	อื่นๆ (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
โรงแรม	0.7			6.3			0.7	7.6
ท่ารถทัวร์	6.3	0.7	0.7	4.2	6.3		5.6	23.6
สถานีรถไฟ	9.0	1.4		4.2	6.9		2.8	24.3
D1					0.7			0.7
D2				0.7			1.4	2.1
D3	4.9	0.7		1.4	14.6			21.5
D4	.7				2.1			2.8
D อื่นๆ	2.1		0.7					2.8
อื่นๆ	1.4	.7	1.4	8.3		0.7	2.1	14.6
รวม	25.0	3.5	2.8	25.0	30.6	0.7	12.5	100

จากตารางที่ 4.23 นักท่องเที่ยวเดินทางจากโรงแรมที่พักเพื่อท่องเที่ยวในเขตอุทยานด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 6.3 และมีเพียงร้อยละ 0.7 ที่เดินทางท่องเที่ยวด้วยรถจักรยานและอื่นๆ เช่นเรือ ส่วนนักท่องเที่ยวที่เริ่มเดินทางจากจุดกำเนิดท่ารถทัวร์ เดินทางท่องเที่ยวด้วยรถสองแถวและการเดินเท้าเท่ากันคิดเป็นร้อยละ 6.3 ขณะที่เดินทางด้วยวิธีอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 5.6 และเดินทางจากท่ารถทัวร์ต่อไปด้วยรถยนต์ส่วนตัวร้อยละ 4.2 เนื่องจากนักท่องเที่ยวบางส่วนมีญาติพี่น้องในอุทยานและให้ใช้รถยนต์ส่วนตัวเพื่อมารับในการเดินทางท่องเที่ยว

นอกจากนี้ยังมีนักท่องเที่ยวที่เดินทางจากท่ารถทัวร์บางส่วนใช้การเดินทางด้วยรถจักรยานและรถจักรยานยนต์ในอัตราส่วนเท่ากัน (ร้อยละ 0.7) สำหรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางจากสถานีรถไฟพบว่านิยมใช้การเดินทางเท้ามากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 9.0 รองลงมาเป็นการเดินทางต่อไปด้วยรถสองแถว (ร้อยละ 6.9) และรถยนต์ส่วนตัว (ร้อยละ 4.2) และอื่นๆ (ร้อยละ 2.8) ขณะที่ผู้ใช้จักรยานเดินทางท่องเที่ยวต่อร้อยละ 1.4 สำหรับผู้ที่เดินทางเริ่มจากท่ารถสองแถว D3 ซึ่งเป็นท่ารถสองแถวที่มีขนาดใหญ่และมีประชาชนเดินทางใช้บริการมากที่สุด นิยมเดินทางท่องเที่ยวในอุทยานต่อเนื่องด้วยรถสองแถวมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 14.6 รองลงมาเป็นการเดินทางเท้าร้อยละ 4.9 สำหรับนักท่องเที่ยวที่เริ่มเดินทางจากท่ารถสองแถวอื่นๆ พบว่านิยมเดินทางต่อด้วยการเดินเท้าและรถสองแถวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.8 รองลงมาเป็นการเดินทางท่องเที่ยวอื่นๆ เช่นรถตุ๊กๆ หรือเรือ และเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ตามลำดับ โดยสรุป พบว่าผู้ที่เดินทางออกจากจุดกำเนิดเพื่อไปท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยานิยมเดินทางด้วยรถสองแถวมากที่สุด (ร้อยละ 30.6) รองลงมาเป็นการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว และเดินเท้า โดยมีการใช้รถจักรยานจากจุดกำเนิดการเดินทางท่องเที่ยวมากเป็นอันดับ 4 คิดเป็นร้อยละ 3.5 มากกว่าการเดินทางต่อด้วยรถจักรยานยนต์

ตารางที่ 4.24 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจุดเริ่มต้นการเดินทางท่องเที่ยวกับลักษณะการเดินทาง

สถานที่/รูปแบบ	ตามลำพัง (ร้อยละ)	กลุ่มเล็ก 2-5 คน (ร้อยละ)	กลุ่มใหญ่ 5 คนขึ้นไป (ร้อยละ)	ครอบครัว (ร้อยละ)	อื่นๆ (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
โรงแรม	2.1	3.5		2.1	0.7	8.4
ท่ารถทัวร์	7.7	7.7	5.6	2.8		23.8
สถานีรถไฟ	4.2	11.2	7.0	0.7		23.1
D1		0.7				0.7
D2		0.7	0.7	0.7		2.1
D3	7.0	11.9	2.1	0.7		21.7
D4	0.7	1.4		0.7		2.8
D อื่นๆ	0.7	2.1				2.8
อื่นๆ	4.9	4.2	3.5	2.1		14.7
	27.3	43.4	18.9	9.8	0.7	100.0

จากตารางที่ 4.24 เมื่อเปรียบเทียบกับลักษณะการเดินทางท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวที่เริ่มต้นเดินทางจากท่ารถทัวร์ซึ่งมีจำนวนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 23.8 นิยมเดินทางตามลำพังหรือกลุ่มเล็ก 2-5 คน ในสัดส่วนที่เท่ากัน (ร้อยละ 7.7) รองลงมาเป็นการเดินทางเป็นกลุ่มใหญ่ 5 คนขึ้นไป (ร้อยละ 5.6) ขณะที่นักท่องเที่ยวที่เริ่มเดินทางมาจากสถานีรถไฟนิยมเดินทางในลักษณะกลุ่มเล็ก 2-5 คน มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 11.2 ขณะที่เดินทางแบบครอบครัวมีเพียงร้อยละ 0.7 ส่วนนักท่องเที่ยวที่เริ่มเดินทางจากโรงแรมที่พักนิยมเดินทางในลักษณะกลุ่มเล็ก 2-5 คน มากที่สุด (ร้อยละ 3.5) รองลงมาเป็นการเดินทางตามลำพังหรือครอบครัว (ร้อยละ 2.1 เท่ากัน) เมื่อพิจารณานักท่องเที่ยวที่เริ่มต้นเดินทางจากท่ารถสองแถว พบว่าท่ารถสองแถว D3 เป็นท่ารถที่มีผู้นิยมเริ่มต้นเดินทางท่องเที่ยวมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 21.7 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมด โดยเดินทางในลักษณะกลุ่มเล็ก 2-5 คน (ร้อยละ 11.9) ขณะที่เดินทางตามลำพังออกจากท่ารถสองแถว D3 ยังมีจำนวนสูงคิดเป็นร้อยละ 7.0 สำหรับการเดินทางจากจุดเริ่มต้นอื่นๆ เช่นท่าเรือ หรือโรงงานคิดเป็นร้อยละ 14.7 ส่วนใหญ่นิยมเดินทางตามลำพัง (ร้อยละ 4.9) รองลงมาเป็นการเดินทางเป็นกลุ่มเล็ก 2-5 คน (ร้อยละ 4.2) และกลุ่มใหญ่ 5 คนขึ้นไป (ร้อยละ 3.5)

ตารางที่ 4.25 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดเริ่มต้นการเดินทางกับระยะทาง

สถานที่/ ระยะทาง	น้อยกว่า 3.0 กม.	ระหว่าง 3.1-5 กม.	ระหว่าง 5.1-10 กม.	มากกว่า 10 กม.	รวม
โรงแรม	0.7	0.7	3.4	3.4	8.3
ท่ารถทัวร์	0.7	8.3	3.4	11.0	23.4
สถานีรถไฟ	2.1	9.0	6.2	6.9	24.1
D1		0.7			0.7
D2		1.4	0.7		2.1
D3	4.1	5.5	5.5	6.2	21.4
D4		1.4	1.4		2.8
D อื่นๆ		2.1		0.7	2.8
อื่นๆ	5.5	1.4	4.1	3.4	14.5
	13.1	30.3	24.8	31.7	100.0

จากตารางที่ 4.25 ผู้ที่เริ่มต้นเดินทางออกจากสถานีรถไฟซึ่งมีจำนวนมากที่สุดเดินทางเป็นระยะทางระหว่าง 3.1-5 กม. มากที่สุด (ร้อยละ 9.0) รองลงมาเดินทางด้วยระยะทางมากกว่า 10 กม. (ร้อยละ 6.9) และระหว่าง 5.1-10 กม. โดยเดินทางน้อยกว่า 3.0 กม. มีเพียงร้อยละ 2.1 สำหรับผู้ที่เริ่มเดินทางจากท่ารถทัวร์นิยมเดินทางเป็นระยะทางมากกว่า 10 กม. ในการท่องเที่ยวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 11.0 รองลงมาเป็นการเดินทางระหว่าง 3.1-5 กม. และระหว่าง 5.1-10

จากตารางข้างต้น เพื่อศึกษาว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ใช้รูปแบบการเดินทางใดไปยังสถานที่ท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา โดยมีผู้ตอบแบบสอบถาม 136 คน ไม่ตอบ 9 คน จากจำนวนแบบสอบถามที่ได้รับคืนมาทั้งหมด 145 ฉบับ และมีจำนวนคำตอบในส่วนนี้ 485 คำตอบ

จากรูปแบบการท่องเที่ยวทั้งหมด นักท่องเที่ยวนิยมเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางสถานที่ท่องเที่ยวด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด ซึ่งมีจำนวน 180 คำตอบ คิดเป็นร้อยละ 37.1 ของคำตอบทั้งหมด รองลงมาเป็นการเดินทางด้วยรถสองแถวจำนวน 103 คำตอบ คิดเป็นร้อยละ 21.1 การเดินเท้าไปสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ มีจำนวนคำตอบรองลงมาเป็น 96 คำตอบ หรือร้อยละ 19.8 สำหรับการใช้รถจักรยานมีจำนวน 31 คำตอบ คิดเป็นร้อยละ 6.4 และเป็นการเดินทางที่นิยมเป็นลำดับที่ 5 รองจากการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว รถสองแถว เดินเท้า และการเดินทางด้วยพาหนะอื่นๆ เช่น เรือและรถโรงงาน

เมื่อพิจารณาจากสถานที่ปลายทางการท่องเที่ยว ผู้ตอบแบบสอบถามนิยมเดินทางไปท่องเที่ยวที่วัดมงคลบพิตรมากที่สุด โดยมีจำนวนคำตอบ 86 คำตอบ คิดเป็นร้อยละ 17.7 ของคำตอบทั้งหมด 485 คำตอบ รองลงมาเป็นความนิยมเดินทางท่องเที่ยวที่บึงพระราม (64 คำตอบ คิดเป็นร้อยละ 13.2) พระราชวังโบราณ (46 คำตอบ คิดเป็นร้อยละ 9.5) และวัดพระศรีสรรเพชญ์ (42 คำตอบ คิดเป็นร้อยละ 8.7) ตามลำดับ ส่วนปลายทางการท่องเที่ยวที่นิยมเดินทางไปน้อยที่สุดได้แก่ศาลหลักเมือง (20 คำตอบ ร้อยละ 4.1)

สำหรับความสัมพันธ์ของรูปแบบการเดินทางแต่ละชนิดกับจุดหมายปลายทาง ในส่วนของการเดินเท้านักท่องเที่ยวนิยมใช้การเดินทางไปยังวัดมงคลบพิตรมากที่สุด โดยมีจำนวน 23 คำตอบ คิดเป็นร้อยละ 24.0 ของจำนวนผู้ที่ตอบว่าเดินเท้าเดินทางไปยังปลายทางทั้งหมด รองลงมาเป็นการเดินทางไปวัดพระศรีสรรเพชญ์ พระราชวังโบราณและบึงพระราม โดยมีจำนวนคำตอบ 13 และ 11 หรือคิดเป็นร้อยละ 13.5 12.5 และ 11.5 ตามลำดับ

การเดินทางด้วยรถจักรยาน นักท่องเที่ยวนิยมใช้จักรยานไปยังพระราชวังโบราณและวัดมงคลบพิตรในจำนวนเท่ากัน (4 คำตอบ) คิดเป็นร้อยละ 12.9 ของการเดินทางด้วยรถจักรยานทั้งหมด รองลงมาเป็นการเดินทางไปวัดพระศรีสรรเพชญ์ วัดพระรามและบึงพระราม โดยคิดเป็นร้อยละ 9.7 เท่ากัน

สำหรับการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ พบว่านักท่องเที่ยวนิยมเดินทางด้วยจักรยานยนต์ไปวัดมงคลบพิตรและบึงพระรามมากที่สุดจำนวนเท่ากันคือคิดเป็นร้อยละ 30.0 ของผู้ที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ทั้งหมด ขณะที่ไม่มีผู้ตอบแบบสอบถามใดใช้จักรยานยนต์เดินทางไปพระราชวังโบราณ วัดพระศรีสรรเพชญ์ วัดธรรมิกราช วัดมหาธาตุ ศาลหลักเมือง พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ และศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์

การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวซึ่งได้รับความนิยมมากที่สุด ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางไปบึงพระราม โดยมีจำนวนคำตอบ 25 คำตอบ คิดเป็นร้อยละ 13.9 ของจำนวนคำตอบที่ระบุว่าใช้รูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว รองลงมาเป็นการเดินทางไปวัดมงคลบพิตร วัดพระศรีสรรเพชญ์ คู่มขุนแผนและพระราชวังโบราณ ซึ่งมีจำนวน 23 คำตอบ และคิดเป็นร้อยละ 12.8 ของรูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว

ส่วนรูปแบบการเดินทางด้วยรถสองแถว นักท่องเที่ยวนิยมใช้รถสองแถวเดินทางไปยังวัดมงคลบพิตรมากที่สุด โดยมีจำนวนคำตอบ 21 คำตอบ หรือคิดเป็นร้อยละ 20.4 ของจำนวนคำตอบที่เดินทางด้วยรถสองแถวทั้งหมด รองลงมาเป็นการเดินทางไปบึงพระราม พระราชวังโบราณ คู่มขุนแผน วัดพระราม วัดราชบูรณะและสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ ซึ่งมีจำนวน 14 10 9 9 8 และ 8 คำตอบ หรือคิดเป็นร้อยละ 13.6 9.7 8.7 8.7 7.8 และ 7.8 ตามลำดับ นักท่องเที่ยวที่ไม่นิยมเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางด้วยรถสามล้อ ขณะที่การเดินทางด้วยรูปแบบอื่นๆ เฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางด้วยเรือ เป็นรูปแบบที่นิยมในกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปวัดมงคลบพิตร และบึงพระราม

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ของจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวแต่ละแห่งกับรูปแบบการเดินทางพบว่านักท่องเที่ยวที่เดินทางไปพระราชวังโบราณนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 28.3 (จำนวน 13 ราย) รองลงมาเป็นการเดินเท้าซึ่งคิดเป็นร้อยละ 26.1 ของจำนวนผู้ที่เดินทางไปพระราชวังโบราณทั้งหมด ขณะที่การเดินทางด้วยจักรยานได้รับความนิยมเป็นลำดับที่ 4 รองจากการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว เดินเท้า และรถสองแถว

นักท่องเที่ยวที่เดินทางไปวัดพระศรีสรรเพชญ์ส่วนใหญ่นิยมเดินทางไปด้วยรถยนต์ส่วนตัว ซึ่งมีจำนวน 17 คำตอบ คิดเป็นร้อยละ 40.5 ของของผู้เดินทางไปวัดพระศรีสรรเพชญ์ทั้งหมด และคิดเป็นร้อยละ 9.4 ของคำตอบที่ระบุว่าเดินทางไปสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ด้วยรถยนต์

ส่วนนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปวัดมงคลบพิตรนิยมเดินทางด้วยการเดินเท้าเท่ากับรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 26.7 ของจำนวนผู้ที่เดินทางไปวัดมงคลบพิตรทั้งหมด รองลงมาเป็นการเดินทางด้วยรถสองแถว (ร้อยละ 24.4) และอื่นๆ (ร้อยละ 14.0) ส่วนนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปวัดมงคลบพิตรด้วยจักรยานคิดเป็นร้อยละ 4.7

สำหรับวัดธรรมิกราช นักท่องเที่ยวนิยมใช้การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.2 รองลงมาเป็นรถสองแถว (ร้อยละ 19.2) และด้วยวิธีการอื่นๆ ส่วนจักรยานนิยมใช้ร้อยละ 7.7 ของจำนวนผู้ที่เดินทางไปวัดธรรมิกราชทั้งหมด

นักท่องเที่ยวที่เดินทางไปวัดมหาธาตุ วัดราชบูรณะ คู่มขุนแผนและวัดพระราม นิยมใช้การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 37.0 39.3 41.2 และ 36.8 ของจำนวนผู้ที่เดินทางไปสถานที่ท่องเที่ยวแต่ละแห่ง ตามลำดับ โดยผู้ที่เดินทางไปวัดมหาธาตุใช้การเดินทาง

ด้วยรถสองแถวเป็นพาหนะรองลงมาจากรถยนต์ส่วนตัว เช่นเดียวกับผู้เดินทางไปวัดราชบูรณะ คุ่มขุนแผน และวัดพระราม สำหรับการเดินทางด้วยจักรยาน นักท่องเที่ยวใช้จักรยานไปวัดมหาธาตุคิดเป็นร้อยละ 7.4 ของผู้เดินทางไปวัดมหาธาตุทั้งหมด ขณะที่เดินทางไปวัดราชบูรณะด้วยจักรยานคิดเป็นร้อยละ 7.1 คุ่มขุนแผนร้อยละ 5.9 และวัดพระรามร้อยละ 7.9

ส่วนนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปยังบึงพระรามซึ่งมีจำนวนมากเป็นอันดับสองรองจากวัดมงคลปิตร ใช้รูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 39.1 ของจำนวนผู้เดินทางมาบึงพระรามทั้งหมด รองลงมาเป็นการเดินทางด้วยรถสองแถว (ร้อยละ 21.9) การเดินเท้า (ร้อยละ 17.2) และการเดินทางด้วยวิธีอื่นๆ (ร้อยละ 12.5) ส่วนการเดินทางด้วยรถจักรยานไปบึงพระรามมีจำนวนถึงร้อยละ 4.7 เท่ากับการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์

สำหรับจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวที่ศาลหลักเมือง พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ สอนสมเด็จพระศรีนครินทร์ และศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์ นักท่องเที่ยวที่เดินทางไปแต่ละแห่งดังกล่าวนิยมเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด โดยนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปศาลหลักเมืองเดินเท้าเป็นลำดับสอง คิดเป็นร้อยละ 15.0 ของผู้ไปศาลหลักเมืองทั้งหมดเท่ากับจำนวนผู้เดินทางด้วยวิธีอื่นๆ เช่นเดียวกับนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์และศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์ที่นิยมใช้การเดินเท้าเป็นลำดับที่ 2 คิดเป็นร้อยละ 14.8 และ 23.3 ของจำนวนผู้เดินทางไปในสถานที่ทั้งสอง เป็นที่น่าสังเกตว่า การเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ยังนิยมการใช้จักรยานควบคู่ไปกับการท่องเที่ยวทุกแห่งแม้ว่าสถานที่ท่องเที่ยวปลายทางบางแห่งมีนักท่องเที่ยวน้อย เช่นที่พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ศาลหลักเมือง และสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ สถานที่บางแห่งซึ่งมีนักท่องเที่ยวนิยมเดินทางด้วยรูปแบบการท่องเที่ยวบางชนิดเช่นรถยนต์ส่วนตัวจำนวนมาก ก็ยังปรากฏว่ามีผู้ใช้จักรยาน

ตารางที่ 4.27 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายปลายทางกับลักษณะการเดินทางของนักท่องเที่ยว

สถานที่/ลักษณะการเดินทาง	ตามลำพัง	กลุ่มเล็ก 2-5 คน	กลุ่มใหญ่ 5 คนขึ้นไป	ครอบครัว	อื่นๆ	จำนวนคำตอบ	ร้อยละ
พระราชวังโบราณ	10	18	12	6	0	46	9.7
วัดพระศรีสรรเพชญ์	7	17	11	7	0	42	8.9
วัดมงคลปิตร	17	38	18	12	1	86	18.1
วัดธรรมิกราช	5	11	5	4	0	25	5.3
วัดมหาธาตุ	5	9	6	6	0	26	5.5

สถานที่/ลักษณะ การเดินทาง	ตาม ลำพัง	กลุ่มเล็ก 2-5 คน	กลุ่มใหญ่ 5 คนขึ้นไป	ครอบครัว	อื่นๆ	จำนวน คำตอบ	ร้อยละ
วัดราชบูรณะ	5	12	5	5	0	27	5.7
คุ้มขุนแผน	7	14	7	5	0	33	7.0
วัดพระราม	8	19	5	5	0	37	7.8
บึงพระราม	12	31	11	8	1	63	13.3
ศาลหลักเมือง	4	7	3	5	0	19	4.0
พิพิธภัณฑ์สถาน แห่งชาติ	3	6	3	4	0	16	3.4
สวนสมเด็จพระศรี นครินทร์	6	13	3	4	0	26	5.5
ศูนย์ศึกษาประวัติ ศาสตร์	8	10	5	5	0	28	5.9
							100.0

จากตารางที่ 4.27 นักท่องเที่ยวเดินทางเป็นกลุ่มเล็ก 2-5 คน มากที่สุด โดยมีจำนวนคำตอบ 205 คำตอบ คิดเป็นร้อยละ 43.2 ในจำนวนนี้จุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวกลุ่มเล็กส่วนใหญ่เดินทางไปยังวัดมงคลปิตรมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 18.5 ของนักเดินทางกลุ่มเล็ก รองลงมาเป็นปลายทางที่บึงพระราม (ร้อยละ 15.1) เช่นเดียวกับนักเดินทางท่องเที่ยวตามลำพังซึ่งคิดเป็นร้อยละ 20.5 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมด (มากเป็นอันดับสอง) นิยมเดินทางวัดมงคลปิตรมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 17.5 ของผู้ที่เดินทางท่องเที่ยวตามลำพัง รองลงมาเป็นการเดินทางท่องเที่ยวไปยังบึงพระราม (ร้อยละ 12.4) พระราชวังโบราณ (ร้อยละ 10.3) สำหรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางเป็นกลุ่มใหญ่ 5 คนขึ้นไป นิยมเดินทางไปยังวัดมงคลปิตร มากที่สุด (ร้อยละ 19.1) รองลงมาเป็นบึงพระราม (ร้อยละ 12.7) ส่วนกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางในลักษณะครอบครัวนิยมเดินทางไปบึงพระรามมากเป็นอันดับสองรองจากวัดมงคลปิตรเช่นกัน

เมื่อพิจารณารายสถานที่ปลายทาง นักท่องเที่ยวที่เดินทางไปยังวัดมงคลปิตรส่วนใหญ่เดินทางเป็นกลุ่มเล็ก 2-5 คน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 44.2 ของนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปวัดมงคลปิตรทั้งหมด รองลงมาเป็นการเดินทางเป็นกลุ่มใหญ่ 5 คนขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 20.9 และเดินทางตามลำพัง คิดเป็นร้อยละ 19.8 ส่วนบึงพระราม ซึ่งเป็นสถานที่ปลายทางอันดับสองของนักท่องเที่ยว มีนักท่องเที่ยวเดินทางเป็นกลุ่ม 2-5 คน มากที่สุดคิดเป็นเกือบครึ่งหนึ่งของนักท่องเที่ยว

ที่เดินทางไปบึงพระรามทั้งหมด ขณะที่ร้อยละ 19.0 เดินทางตามลำพังเพื่อไปบึงพระราม และร้อยละ 17.5 เป็นการเดินทางตั้งแต่ 5 คนขึ้นไป สำหรับสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจตามธรรมชาติเช่นสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ นักท่องเที่ยวนิยมเดินทางเป็นกลุ่มเล็กระหว่าง 2-5 คน มากที่สุดเช่นกัน คิดเป็นร้อยละ 50 ของจำนวนผู้เดินทางไปสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ทั้งหมด รองลงมาเป็นการเดินทางตามลำพัง (ร้อยละ 23.1) และเดินทางเป็นครอบครัว (ร้อยละ 15.4) ทั้งนี้ เส้นทางการท่องเที่ยวไปวัดมงคลบพิตร บึงพระราม และพระราชวังโบราณควรมีขนาดใหญ่ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่มีขนาดกลุ่มเล็ก 2-5 คน ขึ้นไป และอาจจัดช่องทางสำหรับการเดินจักรยานให้กับนักท่องเที่ยวไปยังสถานที่ดังกล่าว

ตารางที่ 4.28 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายปลายทางกับช่วงเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

สถานที่/ช่วงเวลา	5.00- 7.00 น.	7.00- 10.00 น.	10.00- 15.00 น.	15.00- 17.00 น.	17.00- 19.00 น.	ห ลั ง 19.00 น.	จำนวน คำตอบ	ร้อย ละ
พระราชวังโบราณ	2	20	25	5	3	0	55	9.6
วัดพระศรีสรรเพชญ์	2	24	18	3	3	0	50	8.9
วัดมงคลบพิตร	4	36	41	11	3	0	95	16.9
วัดธรรมิกราช	1	15	7	6	3	0	32	5.7
วัดมหาธาตุ	1	14	8	4	3	3	33	5.9
วัดราชบูรณะ	2	15	9	5	3	0	34	6.0
คู่มขุนแผน	2	16	13	6	3	0	40	7.1
วัดพระราม	2	24	12	3	3	0	44	7.8
บึงพระราม	4	28	20	9	7	0	68	12.1
ศาลหลักเมือง	2	11	7	3	3	0	26	4.6
พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ	1	10	6	3	3	0	23	4.1
สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์	3	10	8	2	5	0	28	5.0

สถานที่/ช่วงเวลา	5.00-7.00 น.	7.00-10.00 น.	10.00-15.00 น.	15.00-17.00 น.	17.00-19.00 น.	หลัง 19.00 น.	จำนวนคำตอบ	ร้อยละ
ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์	2	17	10	3	3	0	35	6.2
รวมร้อยละ								100.0

จากตารางที่ 4.28 ข้างต้น นักท่องเที่ยวตอบแบบสอบถาม 134 คน ไม่ตอบ 11 คน และตอบคำถามในส่วนนี้ 563 คำตอบ ช่วงเวลาที่เดินทางมากที่สุดคือช่วงระหว่าง 7.00-10.00 น. (ร้อยละ 42.6) คิดเป็นเกือบครึ่งหนึ่งของช่วงเวลาที่นักท่องเที่ยวเดินทางทั้งหมด โดยเดินทางไปยังวัดมณฑลพิตรมากที่สุด (ร้อยละ 15.0) รองลงมาเป็นการเดินทางไปยังบึงพระราม (ร้อยละ 11.7) วัดพระราม (ร้อยละ 10.0) และพระราชวังโบราณ (ร้อยละ 8.3) ขณะเดียวกันนักท่องเที่ยวเดินทางช่วงเวลา 10.00-15.00 น. ซึ่งมีจำนวนมากที่สุดเป็นอันดับสอง คิดเป็นร้อยละ 32.7 ยังคงเดินทางไปยังวัดมณฑลพิตรมากที่สุด (ร้อยละ 22.3) รองลงมาเป็นพระราชวังโบราณ (ร้อยละ 13.6) และบึงพระราม (ร้อยละ 10.9) ซึ่งอาจเป็นเพราะช่วงเวลาดังกล่าวอากาศเริ่มร้อนในบริเวณบึงพระราม

สำหรับช่วงเวลาเช้า 5.00-7.00 น. และช่วงเย็น ระหว่าง 17.00-19.00 แม้ว่าจะมีนักท่องเที่ยวเดินทางไปสถานที่ท่องเที่ยวที่น้อยมาก คิดเป็นร้อยละ 5.0 และ 8.0 ตามลำดับ แต่นักท่องเที่ยวนิยมเดินทางไปสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นแหล่งธรรมชาติมากกว่า เช่น บึงพระรามและสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ โดยในช่วงเช้าตรู่ นักท่องเที่ยวเดินทางไปยังบึงพระรามเท่ากับวัดมณฑลพิตรคิดเป็นร้อยละ 14.3 รองลงมาเป็นสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ (ร้อยละ 10.7) ขณะที่ในช่วงเย็นนักท่องเที่ยวเดินทางไปยังบึงพระรามมากที่สุด (ร้อยละ 15.6) รองลงมาเป็นสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 11.1

4.5.2.9 ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการเดินทางกับลักษณะการเดินทาง ระยะทาง และระยะเวลาของการเดินทางท่องเที่ยวในอยุธยา

ตารางที่ 4.29 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบการเดินทางกับลักษณะการเดินทางท่องเที่ยว

รูปแบบ/ลักษณะการเดินทาง	ตามลำพัง	กลุ่มเล็ก 2-5 คน	กลุ่มใหญ่ 5 คนขึ้นไป	ครอบครัว	อื่นๆ	รวมร้อยละ
เดินเท้า	8.5	11.3	4.2	0.7		24.6
รถจักรยาน	3.5					3.5
รถจักรยานยนต์		1.4	1.4			2.8
รถส่วนตัว	6.3	9.9	2.8	4.9	0.7	24.6
รถสองแถว	6.3	18.3	3.5	2.8		31.0
สามล้อ			0.7			0.7

รูปแบบ/ลักษณะ การเดินทาง	ตามลำพัง	กลุ่มเล็ก 2-5 คน	กลุ่มใหญ่ 5 คนขึ้นไป	ครอบครัว	อื่นๆ	รวมร้อยละ
อื่นๆ	2.8	2.8	6.3	0.7		12.7
รวมร้อยละ	27.5	43.7	19.0	9.2	0.7	100.0

จากตารางที่ 4.29 มีผู้ตอบแบบสอบถาม 142 คน ไม่ตอบ 3 คน พบว่าลักษณะการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาที่นิยมใช้รถสองแถวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 18.3 ขณะที่กลุ่มที่เดินทางเป็นครอบครัวนิยมใช้รถส่วนตัวในการเดินทางท่องเที่ยว (ร้อยละ 4.9) โดยมีสัดส่วนห่างจากกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ใช้รถสองแถวในการเดินทางเกือบเท่าตัว (ร้อยละ 2.8) สำหรับนักท่องเที่ยวกลุ่มใหญ่ขนาด 5 คนขึ้นไป นิยมการเดินทางท่องเที่ยวด้วยวิธีอื่นๆ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 6.3 เช่นการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ หรือใช้รถตุ๊กตุ๊ก รongลงมาเป็นการเดินเท้า (ร้อยละ 4.2) และการใช้รถสองแถว (ร้อยละ 3.5) ขณะที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวคิดเป็นร้อยละ 2.8 สำหรับการท่องเที่ยวตามลำพัง นักท่องเที่ยวนิยมเดินทางด้วยการเดินเท้ามากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 8.5 รongลงมาเป็นการใช้รถส่วนตัวและรถสองแถวในจำนวนที่เท่ากัน (ร้อยละ 6.3) ขณะที่เดินทางด้วยรถจักรยานคิดเป็นร้อยละ 3.5 ซึ่งสังเกตได้ว่าลักษณะการเดินทางตามลำพังนิยมใช้จักรยานมาก และเป็นลักษณะการเดินทางแบบเดียวที่ใช้จักรยาน

ตารางที่ 4.30 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการเดินทางกับระยะทางการเดินทางท่องเที่ยว

รูปแบบ/ระยะทาง	น้อยกว่า 3.0 กม.	3.1-5 กม.	5.1-10 กม.	มากกว่า 10 กม.	รวม
เดินเท้า	2.8	9.7	4.2	8.3	25.0
รถจักรยาน		0.7	0.7	2.1	3.5
รถจักรยานยนต์	0.7	1.4	0.7		2.8
รถส่วนตัว	3.5	5.6	8.3	7.6	25.0
รถสองแถว	4.2	9.0	9.0	8.3	30.6
สามล้อ	0.7				0.7
อื่นๆ	1.4	3.5	2.1	5.6	12.5
	13.2	29.9	25.0	31.9	100.0

จากตารางข้างต้น นักท่องเที่ยวนิยมเดินทางด้วยรถสองแถวมากที่สุด รongลงมาเป็นการใช้รถส่วนตัวเท่ากับการเดินเท้า ส่วนรถจักรยานใช้มากกว่ารถจักรยานยนต์ นักท่องเที่ยวที่เดินทางระยะทางน้อยกว่า 3 กม. นิยมใช้การเดินทางด้วยรถสองแถวมากที่สุด (ร้อยละ 4.2) รongลงมาเป็นรถส่วนตัว (ร้อยละ 3.5) และการเดินเท้า (ร้อยละ 2.8) โดยไม่มีการใช้จักรยาน ขณะที่นักท่องเที่ยวที่เดินทางไปสถานที่ต่างๆ เพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาล ด้วยระยะทางมากกว่า 10

กม.นิยมใช้ทั้งรถสองแถวและเดินเท้าในสัดส่วนเท่ากัน (ร้อยละ 8.3) รองลงมาเป็นการเดินทางด้วยรถส่วนตัว (ร้อยละ 7.6) และพบว่ามีผู้ใช้จักรยานในการเดินทางร้อยละ 2.1 ซึ่งมีจำนวนมากที่สุดในกลุ่มผู้ใช้จักรยานเดินทางด้วยระยะทางต่างๆ นอกจากนี้ รูปแบบการเดินทางด้วยระยะทาง 3.1-5 กม. พบว่านักท่องเที่ยวนิยมใช้การเดินทางด้วยเท้า รองลงมาเป็นรถสองแถว และรถยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 9.7 9.0 และ 8.3 ตามลำดับ ส่วนผู้ที่เดินทางด้วยระยะทาง 5.1-10 กม. นิยมใช้รถสองแถวมากที่สุด (ร้อยละ 9.0) รองลงมาเป็นรถส่วนตัว (ร้อยละ 8.3) และการเดินเท้า (ร้อยละ 4.2) เป็นที่น่าสังเกตว่าการเดินเท้าเป็นที่นิยมในกลุ่มนักท่องเที่ยว แม้ว่าจะต้องเดินทางท่องเที่ยวในระยะทางไกล เนื่องจากสถานที่ท่องเที่ยวแต่ละแห่งมีความกว้างขวาง อาจเป็นเพราะสถานที่ท่องเที่ยวบางแห่งใช้วิธีการเดินเท้าจะมีความสะดวกและคล่องตัวมากกว่า ขณะที่การใช้รถยนต์ส่วนตัวมีความจำเป็นในกรณีที่ต้องเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวที่อยู่ห่างกัน นอกจากนี้รถสองแถวซึ่งมีผู้ให้ความนิยมมากในการเดินทางท่องเที่ยวตั้งแต่ระยะทาง 3.1 กม. ขึ้นไป เนื่องจากค่าโดยสารต่ำและให้ความรวดเร็วในการเดินทางใกล้เคียงกับรถยนต์ส่วนตัว

ตารางที่ 4.31 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการเดินทางกับระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยว

รูปแบบ/ระยะ เวลา	ไม่เกิน 15 นาที	15-30 นาที	31-45 นาที	45-60 นาที	มากกว่า 1 ชั่วโมง	รวม
เดินเท้า	2.1	8.3	3.5	2.8	8.3	25.0
รถจักรยาน			0.7	0.7	2.1	3.5
รถจักรยานยนต์	0.7	1.4	0.7			2.8
รถส่วนตัว	4.2	6.9	5.6	2.8	5.6	25.0
รถสองแถว	4.2	14.6	2.1	7.6	2.1	30.6
สามล้อ		0.7				0.7
อื่นๆ	0.7	5.6		2.8	3.5	12.5
	11.8	37.5	12.5	16.7	21.5	100.0

จากตารางที่ 4.31 นักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยระยะเวลาไม่เกิน 15 นาที ใช้รูปแบบการเดินทางด้วยรถส่วนตัวและรถสองแถวมากที่สุดในสัดส่วนที่เท่ากัน (ร้อยละ 4.2) รองลงมาเป็นการเดินเท้า (ร้อยละ 2.1) ขณะที่นักท่องเที่ยวที่ใช้เวลาเดินทางท่องเที่ยวมากกว่า 1 ชั่วโมงใช้การเดินทางเท้ามากที่สุด (ร้อยละ 8.3) รองลงมาเป็นการใช้รถส่วนตัวและอื่นๆ เช่น เรือ ขณะที่นักท่องเที่ยวใช้จักรยานร้อยละ 2.1 ส่วนนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยระยะเวลา 15-30 นาที ใช้รูปแบบการเดินทางด้วยรถสองแถวมากที่สุด (ร้อยละ 14.6) รองลงมาเป็นการเดินเท้า และรถส่วนตัวตามลำดับ เช่นเดียวกับนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยระยะเวลา 45-60 นาที ใช้รูปแบบการเดินทางด้วยรถสองแถวมากที่สุด รองลงมาเป็นการใช้รถส่วนตัวและการเดินเท้าในสัดส่วนเท่ากัน

สรุป นักท่องเที่ยวเริ่มต้นเดินทางท่องเที่ยวจากสถานที่ต่างกัน ส่วนใหญ่เป็นท่ารถสองแถว สถานีรถไฟและสถานีรถทัวร์ โดยเป้าหมายการท่องเที่ยวส่วนใหญ่คือวัดมงคลปิตรและบึงพระราม ขณะที่ใช้รูปแบบการเดินทางหลากหลาย และเป็นสิ่งที่สังเกตว่านักท่องเที่ยวให้ความสำคัญกับการเดินเท้าเพื่อท่องเที่ยวแม้ว่าระยะทางที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวมีระยะทางไกลถึง 10 กม. ขณะที่จักรยานก็ได้รับความนิยมแม้ว่าการเดินทางท่องเที่ยวมีระยะทางมากกว่า 10 กม. ส่วนช่วงเวลาการเดินทางท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวไม่นิยมเดินทางในช่วงเวลาเย็นและค่ำ

4.6 ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานของนักท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

ในส่วนนี้ข้อมูลการวิจัยได้มาจากการสอบถามพฤติกรรมการใช้จักรยานทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่เคยใช้จักรยาน โดยสอบถามเกี่ยวกับสถานที่ปลายทางการเดินทาง เวลาที่ใช้ในการเดินทาง จุดเริ่มต้น-ปลายทางในการขี่จักรยาน เส้นทางที่ใช้ ระยะทางและระยะเวลาที่ใช้ในการขี่จักรยาน รวมถึงทัศนคติเกี่ยวกับเหตุผลที่เลือกใช้จักรยานและปัญหาที่ผู้ใช้จักรยานพบ โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นนักท่องเที่ยวทั้งจากนอกเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาและจากจังหวัดอื่น รวม 145 คน มีผู้ใช้จักรยาน 76 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 52.4

4.6.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับการใช้จักรยาน

ปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคมที่สำคัญได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพและรายได้เป็นปัจจัยหลักในการพิจารณาประกอบการใช้จักรยานว่าปัจจัยดังกล่าวมีความเกี่ยวข้องกับไรกับการใช้จักรยาน

4.6.1.1 เพศ นักท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาที่เคยใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเป็นหญิงมากกว่าชาย

4.6.1.2 อายุ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 14-25 ปี และเป็นกลุ่มที่เคยใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมากที่สุด รองลงมาเป็นกลุ่มอายุระหว่าง 26-37 ปี ,อายุ 38-49 ปี และอายุตั้งแต่ 50 ปี ขึ้นไป ตามลำดับ

4.6.1.3 ภูมิลำเนา กลุ่มตัวอย่างไม่ค่อยมีความแตกต่างในด้านนี้ เนื่องจากจำนวนกลุ่มตัวอย่างเกือบทั้งหมดเป็นผู้ที่เดินทางมาจากภาคกลาง ผลการสำรวจพบว่าผู้ที่อาศัยอยู่ในภาคกลางเข้ามาท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาใช้จักรยาน รองลงมามาจากกรุงเทพฯ

4.6.1.4 ระดับการศึกษา นักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานส่วนใหญ่กำลังศึกษาและจบการศึกษาระดับปริญญาตรีมาก รองลงมาเป็นกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยม ,นักเรียนในชั้นอาชีวศึกษา ประถมศึกษา และสูงกว่าปริญญาตรี ตามลำดับ

4.6.1.5 อาชีพ นักเรียน/นักศึกษาเป็นกลุ่มที่ใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมากที่สุด รองลงมาเป็นกลุ่มลูกจ้างพนักงานบริษัท ,ข้าราชการ, นักธุรกิจ ตามลำดับ

4.6.2 ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

งานวิจัยส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ลักษณะทั่วไปของการเดินทางด้วยจักรยานของนักท่องเที่ยว ได้แก่เป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ของการเดินทาง ระยะทางในการเดินทาง ระยะเวลาในการขับขี่ ความถี่ในการใช้รถจักรยาน ช่วงเวลาที่ใช้บ่อย เส้นทางที่ใช้บ่อย เหตุผลที่เลือกใช้และปัญหาโดยพิจารณาเฉพาะนักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานในเขตเทศบาลเท่านั้น

4.6.2.1 สถานที่ปลายทาง จากจำนวนนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 145 คน ตอบว่าเคยใช้จักรยาน 76 คน สถานที่ปลายทางการท่องเที่ยวของผู้ที่เคยใช้จักรยานส่วนใหญ่คือวัดมงคลปิตรคิดเป็นร้อยละ 18.1 ของผู้ที่ใช้จักรยานทั้งหมด รองลงมาเป็นบึงพระราม (ร้อยละ 15.6) พระราชวังโบราณ (ร้อยละ 9.5) และวัดพระศรีสรรเพชญ์ (ร้อยละ 9.1) ส่วนสถานที่ปลายทางที่ผู้ใช้จักรยานเดินทางไปน้อยที่สุดคือพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ (ร้อยละ 3.3)

4.6.2.2 ระยะทางที่ใช้ในการเดินทางด้วยจักรยาน

ตารางที่ 4.32 ระยะทางเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางด้วยจักรยาน

ระยะทาง	ความถี่	ร้อยละ
น้อยกว่า 3.0 กม.	38	50.0
3.1-5 กม.	25	32.9
5.1-10 กม.	7	9.2
มากกว่า 10 กม.	4	5.3
Total	74	97.4
รวม	76	100.0

จากตารางข้างต้น ระยะทางเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวที่เคยใช้จักรยานส่วนใหญ่น้อยกว่า 3 กม. คิดเป็นร้อยละ 50.0 รองลงมาเป็นระยะทางระหว่าง 3.1-5 กม.(ร้อยละ 32.9) และ 5.1-10 กม. (ร้อยละ 9.2) ตามลำดับ มีผู้ไม่ตอบ 2 ราย ขณะที่มียกท่องเที่ยวที่เดินทางมากกว่า 10 กม. จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 5.3 กล่าวคือนักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานส่วนใหญ่จะขับขี่ในระยะไม่เกิน 5 กม.

4.6.2.3 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายกับระยะทางการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

ตารางที่ 4.33 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายปลายทางกับระยะทางในการท่องเที่ยว

สถานที่/ระยะทาง	น้อยกว่า 3.0 กม.	ระหว่าง 3.1-5 กม.	ระหว่าง 5.1- 10 กม.	มากกว่า 10 กม.	จำนวนคำ ตอบ	ร้อยละ
พระราชวังโบราณ	6	9	4	3	22	9.2
วัดพระศรีสรรเพชญ์	5	11	3	3	22	9.2
วัดมงคลปิตร	17	16	7	4	44	18.5
วัดธรรมิกราช	5	2	2	2	11	4.6
วัดมหาธาตุ	7	2	2	2	13	5.5
วัดราชบูรณะ	4	3	2	2	11	4.6
คุ้มขุนแผน	4	4	2	3	13	5.5
วัดพระราม	8	5	3	2	18	7.6
บึงพระราม	19	12	3	2	36	15.1
ศาลหลักเมือง	2	3	2	2	9	3.8
พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ	2	2	2	2	8	3.4
สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์	10	4	1	2	17	7.1
ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์	6	5	2	1	1	5.9
รวม						100.0

จากตารางที่ 4.33 คำตอบของนักท่องเที่ยวที่เคยใช้จักรยานทั้งหมด 238 คำตอบ เดินทางไปยังวัดมงคลปิตรมากที่สุด (44 คำตอบ) รองลงมาเป็นบึงพระราม (36 คำตอบ) ผู้ที่เดินทางด้วยจักรยานน้อยกว่า 3.0 กม. มีจำนวนมากที่สุด โดยตอบว่าเดินทางไปสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ จำนวน 95 คำตอบ คิดเป็นร้อยละ 39.9 (95/238) ของคำตอบทั้งหมด ในจำนวนผู้ที่เดินทางน้อยกว่า 3 กม. ดังกล่าว เดินทางไปบึงพระรามมากที่สุด (19 คน) คิดเป็นร้อยละ 20 (19/95)

ของคำตอบผู้ที่เดินทางน้อยกว่า 3 กม.ทั้งหมด รองลงมาเป็นการเดินทางไปวัดมงคลบพิตร (17 คน) คิดเป็นร้อยละ 17.9 และสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ (10 คน) คิดเป็นร้อยละ 10.5

ในจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางระหว่าง 3.1-5 กม.ซึ่งมีจำนวนรองลงมา เดินทางไปวัดมงคลบพิตรมากที่สุด จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 20.5 ของคำตอบผู้ที่เดินทางด้วยระยะทางดังกล่าว รองลงมาเป็นบึงพระราม และวัดพระศรีสรรเพชญ์ โดยมีนักท่องเที่ยว 12 คน และ 11 คน คิดเป็นร้อยละ 15.4 และ 14.1 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวที่เดินทางระหว่าง 5.1-10 กม. เดินทางไปยังวัดมงคลบพิตรมากที่สุด 7 คน คิดเป็นร้อยละ 20.0 รองลงมาเป็นการเดินทางไปพระราชวังโบราณ (ร้อยละ 11.4) วัดพระศรีสรรเพชญ์และบึงพระราม (ร้อยละ 8.6) เท่ากัน ขณะที่นักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยจักรยานมากกว่า 10 กม. ส่วนใหญ่เดินทางไปวัดมงคลบพิตร คิดเป็นร้อยละ 13.3 พระราชวังโบราณและวัดพระศรีสรรเพชญ์ (ร้อยละ 10.0) เท่ากัน

4.6.2.4 ระยะเวลาในการเดินทาง

ตารางที่ 4.34 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย

ระยะเวลา	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 10 นาที	10	13.2
11-20 นาที	44	57.9
มากกว่า 30 นาที	21	27.6
รวม	75	98.7
Missing System	1	1.3
	76	100.0

จากตารางข้างต้น นักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานเดินทาง 76 คน ไม่ตอบ 1 คน เดินทางเฉลี่ย 11-20 นาที มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 57.9 รองลงมาเป็นการเดินทางมากกว่า 30 นาที คิดเป็นร้อยละ 27.6 และน้อยกว่า 10 นาที คิดเป็นร้อยละ 13.2

4.6.2.5 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายปลายทางกับระยะเวลาในการเดินทาง
ตารางที่ 4.35 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายกับระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

สถานที่/ระยะเวลา	น้อยกว่า 10 นาที	11-20 นาที	มากกว่า 30 นาที	จำนวน คำตอบ	ร้อยละ
พระราชวังโบราณ	3	8	11	22	9.2
วัดพระศรีสรรเพชญ์	1	10	11	22	9.2
วัดมงคลบพิตร	6	22	16	44	18.3
วัดธรรมิกราช	2	4	5	11	4.6

วัดมหาธาตุ	1	7	5	13	5.4
วัดราชบูรณะ	2	4	5	11	4.6
คุ้มขุนแผน	2	4	7	13	5.4
วัดพระราม	3	7	9	19	7.9
บึงพระราม	4	20	13	37	15.4
ศาลหลักเมือง	1	3	5	9	3.8
พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ	1	2	5	8	3.3
สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์	2	10	5	17	7.1
ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์	2	6	6	14	5.8
รวม					100.0

จากตารางข้างต้น นักท่องเที่ยวที่เคยใช้จักรยานตอบแบบสอบถามในส่วนนี้ 75 คน ไม่ตอบ 1 คน มีจำนวนคำตอบทั้งหมด 240 คำตอบ เป็นการเดินทางโดยใช้เวลาระหว่าง 11-20 นาที มากที่สุด 107 คำตอบ คิดเป็นร้อยละ 44.6 รองลงมาเป็นการเดินทางที่ใช้เวลานานกว่า 30 นาที ขณะที่เดินทางน้อยกว่า 10 นาทีมีเพียง 30 คำตอบ เมื่อพิจารณาการเดินทางไปสถานที่ท่องเที่ยวปลายทางพบว่าในจำนวนผู้ใช้จักรยานเดินทางไปวัดมงคลบพิตรมากที่สุด ส่วนใหญ่ใช้เวลาเดินทางระหว่าง 11-20 นาที รองลงมาใช้เวลามากกว่า 30 นาที เช่นเดียวกับบึงพระรามซึ่งมีผู้เดินทางไปมากที่สุดเป็นอันดับสองรองจากวัดมงคลบพิตร นักท่องเที่ยวใช้เวลาเดินทางด้วยจักรยานระหว่าง 11-20 นาที มากที่สุด ซึ่งมีจำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 54.1 ของจำนวนนักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานเดินทางไปบึงพระรามทั้งหมดเป็นที่น่าสังเกตว่าการเดินทางด้วยจักรยานที่มีระยะเวลาเดินทางมากกว่า 30 นาที คิดเป็นร้อยละ 42.9 ของคำตอบทั้งหมด 240 คำตอบ ใกล้เคียงกับช่วงเวลาการเดินทาง 11-20 นาที ทั้งนี้เพราะนักท่องเที่ยวใช้จักรยานเดินทางตามสถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่ง ต่อเนื่องกัน และในจำนวนนักท่องเที่ยวที่ใช้เวลามากกว่า 30 นาที นี้ยังคงเดินทางไปวัดมงคลบพิตรมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 15.5 รองลงมาเป็นบึงพระราม (ร้อยละ 12.0)

4.6.2.6 ช่วงเวลาที่ใช้ โดยช่วงเวลาที่นักท่องเที่ยวใช้ในการท่องเที่ยวด้วยจักรยานมากที่สุดได้แก่ช่วง 7.00-10.00 น. คิดเป็นร้อยละ 28.9 ของจำนวนผู้ใช้จักรยานในช่วงต่างๆ

ทั้งหมด รองลงมาเป็นช่วง 17.00-19.00 น. คิดเป็นร้อยละ 21.1 และช่วงเวลา 15.00-17.00 น. คิดเป็นร้อยละ 19.7 เนื่องจากเป็นช่วงที่แดดไม่ร้อนจัด นักท่องเที่ยวสามารถขี่จักรยานตามสถานที่ต่างๆ ได้สะดวก ขณะที่การเดินทางช่วง 5.00-7.00 มีจำนวนน้อยที่สุด เพียง ร้อยละ 5.3 ทั้งนี้ เพราะเป็นช่วงที่นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เพิ่งเริ่มเดินทางมาถึงอยุธยา หรือบางส่วนยังอยู่ในที่พัก ส่วนช่วงเวลาหลัง 19.00 น. มีเพียงร้อยละ 6.6 เนื่องจากนักท่องเที่ยวเดินทางกลับออกจากอยุธยา หรือที่พัก ประกอบกับการเดินทางด้วยรถจักรยานอาจไม่สะดวกเพราะจักรยานส่วนใหญ่ไม่มีไฟในการส่องนำทาง

4.6.2.7 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายปลายทางที่เดินทางกับช่วงเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานในส่วนนี้ต้องการศึกษาว่าในช่วงเวลาต่างๆกัน

นักท่องเที่ยวที่เคยใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเป็นเพศหญิงมากกว่าชาย ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 14-25 ปี มีภูมิลำเนาจากภาคกลาง เฉพาะอย่างยิ่งจากจังหวัดอยุธยา และกรุงเทพฯ เป็นกลุ่มนักศึกษาที่กำลังศึกษาและจบการศึกษาระดับปริญญาตรี และเป็นนักเรียนและนักศึกษามากที่สุด โดยเป็นกลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า 6,000 บาท ระยะทางที่นิยมเดินทางไม่เกิน 5 กม. แต่ใช้เวลาในการขี่จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวระหว่าง 11-20 นาที นักท่องเที่ยวเดินทางไปวัดมงคลพิตรมากที่สุด ใกล้เคียงกับการเดินทางไปบึงพระราม โดยช่วงเวลาที่ใช้เดินทางส่วนใหญ่เป็นเวลา 7.00-10.00 น. และ 17.00-19.00 น. สถานที่ที่เป็นแหล่งประวัติศาสตร์ เช่น วัดพระศรีสรรเพชญ์ และพระราชวังโบราณ นิยมท่องเที่ยวในช่วงเวลาเช้าก่อน 10.00 น. เนื่องจากแดดไม่ร้อนจัดเช่นเดียวกับบึงพระราม

4.6.2.8 ถนนที่นักท่องเที่ยวใช้จักรยานบ่อย

ตารางที่ 4.36 เส้นทางหรือถนนที่ใช้ในการเดินทางบ่อยที่สุด

ถนน	ความถี่	ร้อยละ
ถ.อุททอง	27	35.5
ถ.ป่าไทร	11	14.5
ถ.นเรศวร	10	13.2
คลองท่อ	10	13.2
ถ.ศรีสรรเพชญ์	10	13.2
ถ.เดชาวุธ	5	6.6
ถ.โรจนะ	2	2.6
Total	75	98.7
	76	100.0

จากตารางที่ 4.36 นักท่องเที่ยวที่เคยใช้จักรยาน เดินทางบนถนนอุททองมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 35.5 รองลงมาเป็นถนนป่าไทร (ร้อยละ 14.5) ถนนนเรศวร คลองท่อ และถนนศรีสรรเพชญ์ (ร้อยละ 13.2 เท่ากัน) ส่วนถนนที่ไม่ค่อยมีผู้นิยมใช้คือถนนโรจนะ

4.6.2.9 เหตุผลที่เลือกใช้จักรยาน เหตุผลที่เลือกใช้จักรยานพบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เลือกใช้จักรยานเพราะสะดวกรวดเร็วและหลีกเลี่ยงรถติดในสัดส่วนที่เท่ากัน (ร้อยละ 25.2) ใกล้เคียงกับเหตุผลการใช้จักรยานเพื่อเป็นการออกกำลังกาย (ร้อยละ 24.4) ขณะที่ใช้จักรยานเพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย มีจำนวนมากเป็นอันดับ 3 คิดเป็นร้อยละ 20.5 ส่วนเหตุผลการใช้จักรยานเพื่อตัดปัญหาที่จอดรถไม่เพียงพอ วางแผนการเดินทางได้แน่นอน หรืออื่นๆ ไม่เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้นักท่องเที่ยวใช้จักรยาน สะท้อนว่าการใช้จักรยานไม่พบปัญหาที่จอดรถ ขณะเดียวกันไม่สามารถวางแผนการเดินทางได้แน่นอน แต่สามารถบรรเทาปัญหาการติด และเป็นการออกกำลังกาย เป็นที่น่าสังเกตว่านักท่องเที่ยวให้เหตุผลการใช้จักรยานเนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วมากเป็นอันดับแรกอาจเป็นเพราะจักรยานที่ใช้ในการท่องเที่ยวปัจจุบันมีการปรับปรุงให้สามารถเบาแรงในการขับทำให้สามารถเพิ่มความเร็วได้ใกล้เคียงกับรถจักรยานยนต์ ขณะที่ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงจึงทำให้สะดวกในการท่องเที่ยว

4.6.2.10 ปัญหาที่พบ ส่วนใหญ่เห็นว่าปัญหาสำคัญคือเหนื่อย เหงื่อออกเมื่อถึงที่หมาย ของปัญหาในการขี่จักรยานทั้งหมด รองลงมาเป็นปัญหาจากสภาพแดดร้อนและฝุ่นละออง และปัญหาความไม่ปลอดภัย ขณะที่ไม่มีผู้ไม่พบปัญหาขณะขี่จักรยาน ส่วนปัญหาที่จอดรถจักรยานเป็นปัญหารองอันดับ 4 และปัญหากลางคืนไม่มีแสงไฟเป็นปัญหาย่อย ทั้งนี้เพราะถนนในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาส่วนใหญ่มีไฟติดให้แสงสว่างเพียงพอกับการขี่จักรยาน

บทที่ 5

ทัศนคติและความต้องการของท้องถิ่น

ทัศนคติของประชาชนในท้องถิ่นเป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งนอกเหนือจากการเข้าใจหลักการออกแบบทางจักรยาน และเข้าใจปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่จักรยาน เพื่อการสร้างทางจักรยานให้ประโยชน์ต่อผู้ขับขี่สูงสุด ทั้งนี้อยุธยาเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีสถานที่ท่องเที่ยวจำนวนมาก จึงควรให้ประชาชนจากนอกเขตจังหวัดอยุธยาและจากจังหวัดอื่นที่เข้ามาในฐานะนักท่องเที่ยวมีส่วนในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้จักรยานนอกเหนือจากประชาชนในพื้นที่ที่ควรมีส่วนร่วมในการวางแผน

การศึกษานี้จึงแบ่งการสอบถามความคิดเห็นและทัศนคติเกี่ยวกับการใช้จักรยานเป็น 2 ส่วน คือการสอบถามประชาชนในพื้นที่ และประชาชนนอกเขตเทศบาลนครอยุธยาหรือประชาชนจากจังหวัดอื่นที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในเขตเทศบาลในฐานะนักท่องเที่ยว

5.1 ทัศนคติและความต้องการของประชาชนในพื้นที่

ข้อมูลสำหรับศึกษาทัศนคติในส่วนนี้ใช้ข้อมูลจากแบบสอบถามในส่วนที่ 4 (ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติต่อการใช้จักรยาน) โดยแบ่งเป็นความเห็นต่อทางจักรยานในรูปแบบต่างที่เห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจัดสร้างทัศนคติที่สนับสนุนให้ใช้จักรยานเส้นทางที่ควรสร้างทางจักรยานมากที่สุด สอบถามเกี่ยวกับสถานที่จอดรถจักรยานที่ควรสร้างตามสถานที่ราชการ โรงเรียน หรือสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามเป็นประชากรในพื้นที่ที่มีจำนวน 140 ตัวอย่างซึ่งรวมกลุ่มผู้ใช้จักรยานและไม่ใช้จักรยาน และเป็นผู้ที่อาศัยในเขตและนอกเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

5.1.1 ความคิดเห็นต่อทางจักรยานประเภทต่างๆ

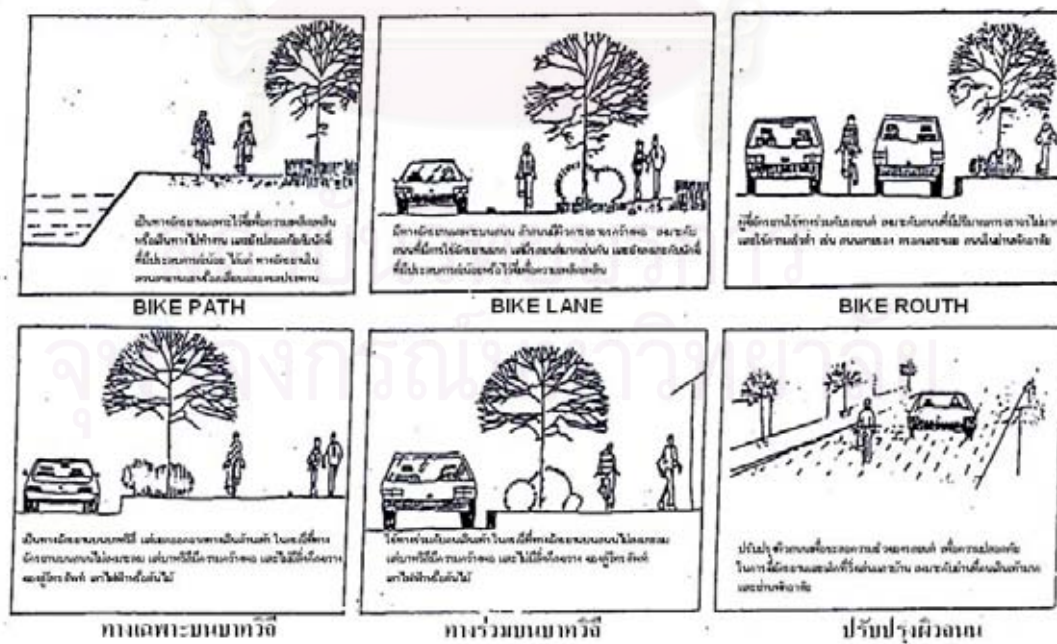
ตารางที่ 5.1 ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน ประเภทต่างๆ ของประชากร

	ประเภททางจักรยาน	เห็นด้วย (ร้อยละ)	ไม่เห็นด้วย (ร้อยละ)	ไม่แน่ใจ (ร้อยละ)	ไม่ตอบ	รวม
1	Bike path	58.6	9.2	4.3	27.9	100
2	Bike lane	56.4	12.2	5.0	26.4	100
3	Bike Route	41.4	29.3	4.3	25.0	100
4	ทางเฉพาะบนบาทวิถี	64.3	10	5.0	20.7	100
5	ทางร่วมบนบาทวิถี	47.9	21.4	4.3	26.4	100
6	ปรับปรุงผิวถนน	43.6	22.8	5.7	27.9	100

ในส่วนนี้เป็นการสอบถามทัศนคติต่อทางจักรยานประเภทต่างๆ 6 ประเภท ที่จะนำมาใช้ในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา ได้แก่ 1. Bike path 2. Bike lane หรือทางจักรยานเฉพาะบนถนน 3. Bike route 4. ทางจักรยานเฉพาะบนบาทวิถี 5. ทางจักรยานร่วมบนบาทวิถี และ 6 .การปรับปรุงผิวถนนเพื่อทำทางจักรยาน การศึกษาพบว่าประชาชนที่อาศัยในพื้นที่เขตจังหวัดอยุธยาส่วนใหญ่เห็นด้วยกับทางจักรยานเฉพาะบนบาทวิถี คิดเป็นร้อยละ 64.3 รองลงมาเป็นทางจักรยานแบบ Bike path ร้อยละ 58.6 และ Bike lane ร้อยละ 56.4 โดย Bike Route มีผู้เห็นด้วยน้อยที่สุด (ร้อยละ 41.4) และไม่เห็นด้วยมากที่สุด (ร้อยละ 29.3)

สาเหตุที่ประชาชนในจังหวัดอยุธยาเห็นด้วยอย่างมากกับทางจักรยานเฉพาะบนบาทวิถีเพราะเห็นว่ามีความปลอดภัยมากกว่าทางจักรยานประเภทอื่นๆ โดยมีเส้นทางจราจรแยกเป็นสัดส่วนบนบาทวิถี ซึ่งไม่อันตราย ขณะเดียวกันก็ไม่สร้างความรำคาญให้กับคนเดินเท้าหรือรถยนต์ในถนนที่ใช้จราจรเมื่อพิจารณาเหตุผลของผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับทางจักรยานต่างๆ พบว่า Bike route ซึ่งมีผู้ไม่เห็นด้วยมากที่สุดเป็นเพราะเห็นว่าไม่ปลอดภัยบางส่วนเห็นว่าทางจักรยานดังกล่าวกีดขวางรถหรือคนเดินเท้าส่วนเหตุผลที่ไม่เห็นด้วยกับการปรับปรุงผิวถนนส่วนใหญ่เห็นว่าไม่ปลอดภัยกับการขับขี่จักรยานบางส่วนเห็นว่าสภาพแฉกแฉิมไม่เอื้ออำนวยและไม่ปลอดภัยจากการปรับปรุงผิวจราจรใหม่สำหรับBikelaneผู้ที่ไม่เห็นด้วยส่วนใหญ่เห็นว่าBikelaneยังไม่ปลอดภัย รองลงมาเห็นว่าพื้นที่บนบาทวิถีหรือถนนไม่เพียงพอสำหรับการแบ่งการจราจรเป็น Bike lane

ภาพที่ 5.1 รูปแบบทางจักรยานที่น่าสนใจ



5.1.2 สถานที่ที่ต้องการจัดให้มีที่จอดรถจักรยาน

สถานที่ที่ต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานมากที่สุด เรียงลำดับตามสถานที่เป้าหมาย โดยสถานที่ท่องเที่ยวพบว่าประชาชนที่มีภูมิลำเนาในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานในวัดมงคลปิตรมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 10.3 รองลงมาเป็นวัดพระศรีสรรเพชญ์ บึงพระราม วัดธรรมิกราชและพระราชวังโบราณ ร้อยละ 8.8 8.5 8.0 และ 7.9 ตามลำดับ ขณะที่สถานศึกษาไปยังโรงเรียนอนุบาลพระนครศรีอยุธยามีผู้ต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานมากที่สุดในกลุ่มสถานศึกษา คิดเป็นร้อยละ 15.9 รองลงมาเป็นโรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย (ร้อยละ 15.3) และวิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา สำหรับตลาด กลุ่มตัวอย่างในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา ต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานในตลาดเจ้าพรหมมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 91.4 สำหรับสถานที่ราชการ ผู้ตอบแบบสอบถามต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานที่สำนักงานเทศบาลมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 22.6 รองลงมาเป็นที่ว่าการอำเภอ ร้อยละ 21.9 และสำนักงานตำรวจท่องเที่ยว ร้อยละ 20.7 ส่วนท่ารถโดยสาร ผู้ตอบแบบสอบถามต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานบริเวณถนนนครสวรรค์มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 12.9 รองลงมาเป็นถนนคู่งทอง ร้อยละ 7.9

5.1.3 ทิศนคติต่อประเภทที่จอดรถจักรยาน

ตารางที่ 5.2 ทิศนคติต่อประเภทที่จอดรถจักรยาน

ที่จอดรถจักรยาน	Percent
จักรยานทั้งคันปลอดภัย	8.6
ป้องกันการขโมยอุปกรณ์ได้บางส่วน	31.4
รูปที่3	7.9
รูปที่4	3.6
รูปที่5	11.4
ไม่จำเป็นต้องมี	3.6
รวม	66.4
Missing System	33.6
	100.0

ที่จอดรถจักรยานประเภทต่างๆ ในภาคผนวกแบบสอบถาม ประชาชนในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาตอบแบบสอบถามส่วนนี้ร้อยละ 66.4 ไม่ตอบร้อยละ 33.6 ส่วนใหญ่นิยมที่จอดรถจักรยานแบบราวจักรยานปลอดภัยสูงที่สามารถป้องกันการขโมยอุปกรณ์ได้บางส่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.4 รองลงมาเป็นราวจักรยานแบบธรรมดาในรูปที่ 5 ร้อยละ 11.4 และตู้เก็บจักรยานซึ่งสามารถเก็บรักษาจักรยานให้ปลอดภัยทั้งคัน ร้อยละ 8.6 สำหรับราวจักรยานในรูปที่ 4 มีผู้เห็นด้วยน้อยมากเพียงร้อยละ 3.6

5.1.4 ข้อเสนอแนะเพื่อให้การเดินทางโดยจักรยานมีความสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น

ประชาชนในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาต้องการให้มีการปรับปรุงถนนอุทงมากที่สุด โดยเฉพาะการเสนอให้ลดความเร็ว การขยายถนน การติดป้ายจราจร การปลูกต้นไม้ การรณรงค์เรื่องการเคารพกฎจราจรและการปรับทางขึ้นลงถนนโดยมีความถี่ต่างกันทั้งนี้ ประชาชนต้องการให้ปลูกต้นไม้และรณรงค์ด้านวินัยจราจรมากที่สุดจำนวน45และ44คน ตามลำดับรองลงมาเป็นการเสนอให้ติดป้ายจราจรและลดความเร็วของรถยนต์แลรถจักรยานยนต์บนถนน โดยมีจำนวน 40 และ 41 คน ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีบางส่วน คือประชากร 34 คน ต้องการให้มีการปรับทางขึ้นลงถนนอุทง ขณะที่ถนนอื่นๆ มีข้อเสนอแนะน้อยมาก

5.1.5 แนวโน้มการใช้จักรยานในเขตเทศบาลนครอยุธยา

แนวโน้มการใช้จักรยาน จากตารางข้างล่าง เมื่อสอบถามเกี่ยวกับความน่าจะเป็นในอนาคตหากมีทางจักรยาน เป็นสัดส่วนแยกออกอย่างชัดเจน ประชาชนในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาคงยินดีจะใช้ทางจักรยานดังกล่าวถึงร้อยละ 59.3 ขณะที่มีผู้ที่ไม่แน่ใจร้อยละ 20.0 ส่วนใหญ่เป็นเพราะไม่แน่ใจว่าจะใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางโดยตลอดหรือไม่ สำหรับคำถามเกี่ยวกับการใช้จักรยานเพื่อออกกำลังกาย กลุ่มตัวอย่างจะใช้จักรยานออกกำลังกายถึงร้อยละ 60.7 โดยมีผู้ไม่ใช้เพียงร้อยละ 8.6 ทั้งนี้เพราะบางส่วนเห็นว่าสามารถใช้การวิ่งหรือเดินแทนการใช้จักรยานออกกำลังกาย ขณะที่บางส่วนไม่มีรถจักรยานและไม่มีเวลาออกกำลังกาย ส่วนคำถามที่สอบถามว่าหากไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดๆเลย กลุ่มตัวอย่างจะหันมาใช้จักรยานต่อหรือไม่ กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 41.4 ยังคงยินดีที่จะใช้จักรยาน ขณะที่ร้อยละ 25.7 ไม่แน่ใจ เพราะยังมีทางเลือกอื่นในการเดินทาง

ตารางที่ 5.3 ความต้องการใช้ทางจักรยาน (กรณีทำทางจักรยาน)

ทำทางจักรยาน	Percent
ใช้	59.3
ไม่ใช้	7.9
ไม่แน่ใจ	20.0
Total	87.1
Missing System	12.9
	100.0

ตารางที่ 5.4 ความต้องการใช้ทางจักรยาน (เพื่อออกกำลังกาย)

ใช้ทางจักรยานเพื่อ ออกกำลังกาย	Percent
ใช้	60.7
ไม่ใช้	8.6
ไม่แน่ใจ	19.3
Total	88.6
	100.0

5.1.6 แนวโน้มการใช้จักรยานจำแนกตามเงื่อนไขและกลุ่มอาชีพ

เพื่อศึกษาว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพต่างกัน จะมีแนวโน้มการใช้จักรยานอย่างไร โดยเปรียบเทียบกับการใช้จักรยานในปัจจุบันกับแนวโน้มการใช้จักรยานถ้ามีทางจักรยานไม่มีทางจักรยานแต่ปรับปรุงด้านจราจร และหากไม่มีการปรับปรุงอะไรเลย

ตารางที่ 5.5 การใช้จักรยานจำแนกตามกลุ่มอาชีพ

อาชีพ	ท่านเคยใช้จักรยานหรือไม่		Total
	เคยใช้	ไม่เคยใช้	
นักเรียน/นักศึกษา	30.0%	20.7%	50.7%
ข้าราชการ	8.6%	4.3%	12.9%
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	0%	0.7%	0.7%
ลูกจ้าง	7.9%	2.1%	10.0%
ธุรกิจส่วนตัว	5.0%	3.6%	8.6%
แม่บ้าน	1.4%	2.1%	3.6%
รับจ้าง	6.4%	5.7%	12.1%
อื่นๆ	1.4%		1.4%
	60.7%	39.3%	100.0%

ตารางที่ 5.6 ความต้องการใช้ทางจักรยานจำแนกตามกลุ่มอาชีพ

อาชีพ	ถ้ามีทางจักรยานท่านจะ			Total
	ใช้	ไม่ใช้	ไม่แน่ใจ	
นักเรียน/นักศึกษา	37.7%	3.3%	11.5%	52.5%
ข้าราชการ	4.9%	1.6%	4.9%	11.5%
ลูกจ้าง	7.4%		1.6%	9.0%
ธุรกิจส่วนตัว	4.9%	1.6%	2.5%	9.0%
แม่บ้าน	3.3%	.8%		4.1%
รับจ้าง	9.0%	1.6%	2.5%	13.1%
อื่นๆ	.8%			.8%
	68.0%	9.0%	23.0%	100.0%

จากตารางข้างต้น กลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้จักรยานมากที่สุดเป็นกลุ่มนักเรียน/นักศึกษา เคยใช้จักรยานร้อยละ 30.0 รองลงมาเป็นกลุ่มข้าราชการ (ร้อยละ 8.6) และเมื่อสอบถามเกี่ยวกับทางจักรยานกรณีที่มีการจัดสร้างขึ้นใหม่ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักเรียน/นักศึกษาระบุว่าจะใช้จักรยานร้อยละ 37.7 ซึ่งเพิ่มขึ้นจากเดิมที่เคยใช้จักรยานร้อยละ 30.0 ขณะที่กลุ่มข้าราชการกลับมีแนวโน้มการใช้จักรยานลดลงโดยตอบว่าจะใช้จักรยานเพียงร้อยละ 4.9 จากเดิมที่ระบุว่าเคยใช้จักรยานร้อยละ 8.6 อย่างไรก็ตามกลุ่มลูกจ้างบริษัท และกลุ่มที่มีอาชีพรับจ้างจะใช้จักรยานเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 7.4 และ ร้อยละ 9.0 ตามลำดับ

5.2 ทศนคติและความต้องการของนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.7 ความต้องการทางจักรยานของนักท่องเที่ยว

ความต้องการทางจักรยานของนักท่องเที่ยว	Percent
ต้องการ	89.0
ไม่ต้องการ	11.0
Total	100.0

5.2.1 ความคิดเห็นต่อทางจักรยานประเภทต่างๆของนักท่องเที่ยว

BIKE PATH

ตารางที่ 5.8 ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน BIKE PATH

ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน BIKE PATH	Percent
เห็นด้วย	73.8
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย	8.3
ไม่เห็นด้วย เพราะพื้นที่บนบาทวิถี/ถนนไม่พอ	3.4
ไม่เห็นด้วย เพราะสภาพแวดล้อมไม่เหมาะสม	2.8
ไม่เห็นด้วย เพราะ อื่นๆ	1.4
ไม่แน่ใจ	10.3
Total	100.0

BIKE LANE

ตารางที่ 5.9 ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน BIKE LANE

ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน BIKE LANE	Percent
เห็นด้วย	73.8
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย	4.1
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย +จักรยานกีดขวางรถ/คนเดินเท้า	0.7
ไม่เห็นด้วย เพราะ อื่นๆ	1.4
ไม่แน่ใจ	17.9
Total	97.9
	100.0

BIKE ROUTE

ตารางที่ 5.10 ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน BIKE ROUTE

ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน BIKE ROUTE	Percent
เห็นด้วย	64.1
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย	8.3
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย+พื้นที่บนบาทวิถี/ ถนนไม่พอ	0.7
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย+พื้นที่บนบาทวิถี/ ถนนไม่พอ+จักรยาน	0.7
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย+จักรยานกีดขวาง รถ/คนเดินเท้า	6.2
ไม่เห็นด้วย เพราะ อื่นๆ	0.7
ไม่แน่ใจ	16.6
	100.0

ทางเฉพาะบนบาทวิถี

ตารางที่ 5.11 ความคิดเห็นต่อทางเฉพาะบนบาทวิถี

ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน ประเภท ทางเฉพาะบนบาทวิถี	Percent
เห็นด้วย	76.6
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย	4.8
ไม่เห็นด้วยเพราะพื้นที่บนบาทวิถี/ถนนไม่พอ	0.7
ไม่เห็นด้วยเพราะจักรยานกีดขวางรถ/คนเดินเท้า	0.7
ไม่เห็นด้วยเพราะสภาพแวดล้อมไม่เหมาะสม	0.7
ไม่เห็นด้วยเพราะ อื่นๆ	1.4
ไม่แน่ใจ	12.4
Total	97.2
System	2.8
	100.0

ทางร่วมบนบาทวิถี

ตารางที่ 5.12 ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน ทางร่วมบนบาทวิถี

ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน ประเภท ทางร่วมบนบาทวิถี	Percent
เห็นด้วย	58.6
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย	11.0
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย+พื้นที่บนบาท วิถี/ถนนไม่พอ	0.7
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย+พื้นที่บนบาท วิถี/ถนนไม่พอ+สภาพ	0.7
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย+จักรยานกีด ขวางรถ/คนเดินเท้า	4.1
ไม่เห็นด้วยเพราะพื้นที่บนบาทวิถี/ถนนไม่พอ	0.7
ไม่เห็นด้วยเพราะจักรยานกีดขวางรถ/คนเดิน เท้า	0.7
ไม่แน่ใจ	18.6
Total	95.9
Missing System	4.1
	100.0

ปรับปรุงผิวถนน

ปรับปรุงผิวถนน

ตารางที่ 5.13 ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน ประเภทปรับปรุงผิวถนน

ความคิดเห็นต่อทางจักรยาน ประเภทปรับปรุงผิวถนน	Percent
เห็นด้วย	57.9
ไม่เห็นด้วย เพราะไม่ปลอดภัย	11.7
ไม่เห็นด้วยเพราะไม่ปลอดภัย+จักรยานกีดขวางรถ/คนเดินเท้า	0.7
ไม่เห็นด้วยเพราะไม่ปลอดภัย+สภาพแวดล้อมไม่เหมาะสม	3.4
ไม่เห็นด้วยเพราะจักรยานกีดขวางรถ/คนเดินเท้า	0.7
ไม่เห็นด้วยเพราะสภาพแวดล้อมไม่เหมาะสม	2.1
ไม่แน่ใจ	20.0
Total	96.6
Missing System	3.4
	100.0

จากตารางข้างต้น กลุ่มนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 145 คน เห็นด้วยกับเส้นทางจักรยานแบบ Bike Path ถึง 107 คน โดยมีผู้ไม่เห็นด้วย 23 คน และไม่แน่ใจ 15 คน คิดเป็นร้อยละ 73.8 ไม่เห็นด้วยร้อยละ 15.9 และไม่แน่ใจร้อยละ 10.3 เช่นเดียวกับ Bike lane มีผู้เห็นด้วย 107 คน คิดเป็นร้อยละ 73.8 ไม่เห็นด้วย 9 คน คิดเป็นร้อยละ 8.3 และไม่แน่ใจ 26 คน คิดเป็นร้อยละ 17.9 ขณะที่ผู้เห็นด้วยกับ Bike route 93 คน คิดเป็นร้อยละ 64.1 ไม่เห็นด้วย 24 คน คิดเป็นร้อยละ 19.3 และไม่แน่ใจร้อยละ 16.6

ทางจักรยานเฉพาะบนบาทวิถีมีผู้เห็นด้วย 111 คน คิดเป็นร้อยละ 76.6 ไม่เห็นด้วย 12 คน คิดเป็นร้อยละ 11 และไม่แน่ใจ 18 คน คิดเป็นร้อยละ 12.4 ทางจักรยานร่วมบนบาทวิถีมีผู้เห็นด้วยเพียง 85 คน คิดเป็นร้อยละ 58.6 ขณะที่ผู้ไม่เห็นด้วย 27 คน คิดเป็นร้อยละ 22.8 และไม่แน่ใจ 27 คน คิดเป็นร้อยละ 18.6 สำหรับการปรับปรุงผิวถนน ผู้ไม่เห็นด้วยมีจำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 57.9 ไม่เห็นด้วย 27 คน คิดเป็นร้อยละ 22.1 และไม่แน่ใจ 29 คน คิดเป็นร้อยละ 20

ตารางที่ 5.14 ความคิดเห็นต่อทางจักรยานประเภทต่างๆของนักท่องเที่ยว

ลำดับ	ประเภททางจักรยาน	เห็นด้วย (ร้อยละ)	ไม่เห็นด้วย (ร้อยละ)	ไม่แน่ใจ (ร้อยละ)	รวม
1	Bike path	73.8	15.9	10.3	100
2	Bike lane	73.8	8.3	17.9	100
3	Bike Route	64.1	19.3	16.6	100
4	ทางเฉพาะบนบาทวิถี	76.6	11	12.4	100
5	ทางร่วมบนบาทวิถี	58.6	22.8	18.6	100
6	ปรับปรุงผิวถนน	57.9	22.1	20	100

จากตารางข้างต้น นักท่องเที่ยวเห็นด้วยกับการสร้างทางเฉพาะบนบาทวิถีมากที่สุด เนื่องจากเป็นสัดส่วนต่างหาก ไม่กีดขวางคนเดินบนบาทวิถีขณะเดียวกันก็มีความปลอดภัยสูง เนื่องจากไม่อยู่ในเลนถนนที่รถยนต์อื่น ๆ ใช้สัญจร ส่วนทางจักรยานร่วมบนบาทวิถีมีผู้เห็นด้วยน้อยที่สุด และไม่เห็นด้วยมากที่สุดส่วนใหญ่เพราะเห็นว่าไม่ปลอดภัยสำหรับจักรยานและคนเดินบนบาทวิถี ทั้งทั้งเป็นการกีดขวางการจราจรของคนเดินเท้า สำหรับ Bike path และ Bike lane ผู้เห็นด้วยมีจำนวนรองลงมาจากทางเฉพาะบนบาทวิถี แต่บางส่วนที่ไม่เห็นด้วยซึ่งมีจำนวนมากกว่าผู้ที่ไม่เห็นด้วยในการสร้างทางจักรยานเฉพาะบนบาทวิถีส่วนใหญ่เห็นว่า Bike path และ Bike lane ยังไม่มีความปลอดภัยเพียงพอ

5.2.2 สถานที่ที่ต้องการจัดให้มีที่จอดรถจักรยาน(นักท่องเที่ยว)

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับสถานที่ต่างๆ ที่ต้องการให้มีที่จอดรถจักรยาน นักท่องเที่ยว 145 คน ต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานในสถานที่ท่องเที่ยวทุกที่ โดยต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานในวัดมณฑลพิตรมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 10.9 ของจำนวนคำตอบทั้งหมด รองลงมาเป็นพระราชวังโบราณ (ร้อยละ 9.4) บึงพระราม (ร้อยละ 8.4) และวัดพระศรีสรรเพชญ์ (ร้อยละ 8.2) ขณะที่สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ซึ่งเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจมีผู้ต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานถึงร้อยละ 7.2

สำหรับสถานศึกษาต่างๆ นักท่องเที่ยวตอบคำถามในส่วนนี้ 102 คน ไม่ตอบ 43 คน โดยต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานในสถาบันราชภัฏพระนครหรืออยุธยามากที่สุดถึงร้อยละ 16.1 รองลงมา เป็น ร.ร.อยุธยาวิทยาลัย (ร้อยละ 15.7) และวิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา (ร้อยละ 13.6) ขณะที่นักท่องเที่ยวต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานในตลาดเจ้าพรหมมากกว่าตลาดหัวรอ คิดเป็นร้อยละ 57.9 นอกจากนี้ สถานที่ราชการเฉพาะอย่างยิ่งสำนักงานเทศบาลเป็นสถานที่ที่นักท่องเที่ยวต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 23.3 รองลงมาเป็นสำนักงานที่ดินและที่ว่าการอำเภอ (ร้อยละ 19.6 และ 19.3 ตามลำดับ) ซึ่งสะท้อนว่านักท่องเที่ยวบางส่วนที่เข้ามาท่องเที่ยวในอยุธยาต้องการเข้ามาติดต่อราชการในสำนักงานต่างๆ ด้วย สำหรับที่จอดรถจักรยานบริเวณถนน

สายหลักในอยุธยาพบว่านักท่องเที่ยวต้องการให้ถนนนเรศวรและถนนคู่งามมีที่จอดรถจักรยานมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 12.4 และ 11.7 ตามลำดับ

5.2.3 ทศนคติต่อประเภทที่จอดรถจักรยาน

ตาราง 5.15 ทศนคติต่อประเภทที่จอดรถจักรยาน

ลักษณะที่จอดรถจักรยาน	Percent
จักรยานทั้งคันปลอดภัย	12.4
ป้องกันการขโมยอุปกรณ์ได้บางส่วน	51.0
รูปที่3	9.7
รูปที่4	0.7
รูปที่5	18.6
ไม่จำเป็นต้องมี	6.9
Total	99.3
System	0.7
	100.0

นักท่องเที่ยวตอบแบบสอบถามส่วนนี้ 144 คน จาก 145 คน โดยต้องการให้มีที่จอดรถจักรยานแบบป้องกันการขโมยอุปกรณ์ได้บางส่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 51.0 รองลงมา เป็นแบบที่จอดรถจักรยานในรูปที่ 5 คิดเป็นร้อยละ 18.6 และที่ผู้เก็บจักรยานที่สามารถจอดรถจักรยานได้ทั้งคันอย่างปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 12.4 ขณะที่ไม่มีเพียงร้อยละ 6.9 เห็นว่าไม่จำเป็นต้องมีที่จอดรถจักรยาน

5.2.4 ข้อเสนอแนะและแนวโน้มการเดินทางด้วยจักรยานในเขตเทศบาลนคร นครศรีอยุธยา

นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ไม่ให้ข้อคิดเห็นเพิ่มเติมเพื่อเสนอแนะสำหรับการเดินทางด้วยจักรยานในเขตเทศบาล แต่เมื่อสอบถามเกี่ยวกับแนวโน้มการใช้จักรยานกรณีที่มีทางจักรยาน นักท่องเที่ยวร้อยละ 79.3 จะใช้จักรยานในการท่องเที่ยว โดยไม่ใช่เพียงร้อยละ 6.2 และไม่แน่ใจร้อยละ 13.1 เมื่อสอบถามเกี่ยวกับความเป็นไปได้ในการใช้จักรยานหากมีการจัดระเบียบจราจร แต่ไม่มีทางเฉพาะสำหรับจักรยานในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา นักท่องเที่ยวร้อยละ 74.5 ยังคงยืนยันว่าจะใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวต่อไป ขณะที่จะไม่ใช้เพียงร้อยละ 6.9 และไม่แน่ใจร้อยละ 17.9 ซึ่งนักท่องเที่ยวไม่แน่ใจเพิ่มขึ้นจากกรณีที่มีการปรับปรุงการจราจรและสร้างทางจักรยาน ซึ่งสะท้อนว่านักท่องเที่ยวต้องการให้มีการจัดระเบียบจราจรยนต์และรถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรด้วยจักรยาน แม้ว่าไม่มีทางจักรยานเฉพาะ สำหรับความคิดเห็นกรณีที่จะมีการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวหรือไม่หากไม่มีการปรับปรุงใดๆ เลย นักท่องเที่ยวที่ยืนยันว่าจะยังคงใช้จักรยานท่องเที่ยวมีเพียงร้อยละ 51.0ลดลงจากที่ตั้งใจว่าจะใช้จักรยานหากมีการปรับปรุง

อย่างมาก และไม่แน่ใจว่าต้องการใช้จักรยานหรือไม่เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 36.6 เช่นเดียวกับจำนวนผู้ที่จะไม่ใช้จักรยานหากไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดๆ ซึ่งจะไม่ใช้จักรยานเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 12.4

5.3 สรุปทัศนคติของประชาชนและนักท่องเที่ยว

5.3.1 สรุปทัศนคติของประชาชน

5.3.1.1 เส้นทางจักรยานที่ต้องการ พบว่าประชาชนในเขตจังหวัดอยุธยา ต้องการเส้นทางจักรยานไปตลาดมากที่สุด รองลงมาเป็นเส้นทางไปโรงเรียน/มหาวิทยาลัย เส้นทางไปสวนสาธารณะ และโบราณสถาน ตามลำดับ

5.3.1.2 ความคิดเห็นต่อทางจักรยานประเภทต่างๆ พบว่าประชาชนที่อาศัยในพื้นที่เขตจังหวัดอยุธยาส่วนใหญ่เห็นด้วยกับทางจักรยานเฉพาะบนบาทวิถี รองลงมาเป็นทางจักรยานแบบ Bike path Bike lane โดย Bike Route มีผู้เห็นด้วยน้อยที่สุด

5.3.1.3 สถานที่ที่ต้องการจัดให้มีที่จอดรถจักรยาน สถานที่ท่องเที่ยวพบว่าประชาชนต้องการให้มีที่จอดจักรยานในวัดมงคลปิตรมากที่สุด รองลงมาเป็นวัดพระศรีสรรเพชญ์ บึงพระราม วัดธรรมิกราช และพระราชวังโบราณ ตามลำดับ ขณะที่สถานศึกษาไปยังโรงเรียนอนุบาลพระนครศรีอยุธยา มีผู้ต้องการให้มีที่จอดจักรยานมากที่สุด รองลงมาเป็นโรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย และวิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา สำหรับตลาดต้องการให้มีที่จอดจักรยานในตลาดเจ้าพรหมมากที่สุด สำหรับสถานที่ราชการต้องการให้มีที่จอดจักรยานที่สำนักงานเทศบาลมากที่สุด รองลงมาเป็นที่ว่าการอำเภอและสำนักงานตำรวจท่องเที่ยวตามลำดับ

5.3.1.4 ข้อเสนอแนะเพื่อให้การเดินทางโดยจักรยานมีความสะดวกและปลอดภัย ประชาชนในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา ต้องการให้มีการปรับปรุงถนนหนทางมากที่สุด โดยเฉพาะการเสนอให้ลดความเร็ว การขยายถนน การติดป้ายจราจร การปลูกต้นไม้ การรณรงค์เรื่องการเคารพกฎจราจร และการปรับทางขึ้นลงบนถนน

5.3.2 สรุปทัศนคติของนักท่องเที่ยว

5.3.2.1 ความคิดเห็นต่อทางจักรยานประเภทต่างๆ เห็นด้วยกับการสร้างทางเฉพาะบนบาทวิถีมากที่สุด รองลงมาเป็น Bike path และ Bike lane ตามลำดับ

5.3.2.2 สถานที่ที่ต้องการจัดให้มีที่จอดรถจักรยาน ต้องการให้มีที่จอดจักรยานในวัดมงคลปิตรมากที่สุด รองลงมาเป็นพระราชวังโบราณ บึงพระราม และวัดพระศรีสรรเพชญ์ ตามลำดับ

สรุป ทางจักรยานบนบาทวิถีเป็นข้อเสนอที่ทั้งกลุ่มประชาชนในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาและกลุ่มนักท่องเที่ยวต้องการ เพราะเห็นว่าเป็นสัดส่วนทางจักรยานแยกออกจากทางคนเดินเท้าขณะเดียวกันก็มีความปลอดภัยสูงเนื่องจากไม่ต้องใช้พื้นที่ถนนเดียวกับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วมากอื่นๆ ส่วนที่จอดรถจักรยานนักท่องเที่ยวที่ต้องการให้มีที่จอดรถในสถานที่ท่องเที่ยวทุกแห่ง เช่นเดียวกับประชาชนในเขตเทศบาลโดยเน้นไปที่แหล่งท่องเที่ยวสำคัญคือวัดมงคลบพิตร วัดพระศรีสรรเพชญ์และบึงพระราม ขณะที่ลักษณะของที่จอดรถจักรยานควรเป็นชนิดที่ป้องกันการขโมยอุปกรณ์รถได้บางส่วน และประชาชนในเขตเทศบาลมีแนวโน้มจะใช้จักรยานมากขึ้นหากมีการปรับปรุงสภาพแวดล้อม การจราจรและจัดเส้นทางจักรยานเฉพาะ เช่นเดียวกับนักท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มจะใช้จักรยานในการเดินทางท่องเที่ยวมากขึ้นหากมีทางจักรยาน อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาตามรายอาชีพและเจเนอเรชัน พบว่านักท่องเที่ยวอาชีพต่างกัน มีแนวโน้มการใช้รถจักรยานหากมีการปรับปรุงการจราจรและสร้างทางจักรยานต่างกัน ส่วนใหญ่มีความไม่แน่ใจมากขึ้นว่าจะใช้จักรยานเพิ่มขึ้นหรือไม่ แต่จำนวนแนวโน้มที่จะไม่ใช้จักรยานลดลงหากมีการปรับปรุงการจราจรและเพิ่มเส้นทางจักรยาน

จักรยาน

5.4 ทศนคติต่อทางจักรยานของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับทางจักรยาน

สำหรับในส่วนนี้จะเป็นแบบสอบถาม ด้านความคิดเห็น (สัมภาษณ์) กับบุคคลที่มีส่วนร่วมในการวางแผนก่อสร้างและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทางจักรยานสำหรับประเด็นในการสัมภาษณ์ มีดังนี้

- สภาพการจราจร
- ทศนคติต่อการใช้จักรยาน
- ทศนคติต่อทางจักรยาน
- ความคิดเห็นต่อเส้นทางจักรยานที่น่าเสนอ
- ที่จอดรถจักรยาน
- ข้อเสนอแนะ

โดยการสัมภาษณ์ มีบุคคล 3 ท่านมาให้การสัมภาษณ์ ดังนี้

ชื่อ นาย วัชรระ ตรงสกุล ตำแหน่ง ผู้อำนวยการกองช่าง สังกัด เทศบาลนครนครศรีอยุธยา
 ตารางที่ 5.16 แบบสอบถาม บุคคลที่มีส่วนร่วมในการวางแผน 1.

แบบสอบถาม	ความคิดเห็น
สภาพการจราจรในอดีต	-
สภาพการจราจรในปัจจุบัน	สภาพการจราจรทั่วไปมีความคล่องตัว
ทัศนคติต่อการใช้จักรยาน	เห็นด้วย เพราะ ทำให้การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ โบราณสถานดีขึ้น ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม ซึ่งขณะนี้ภาครัฐก็ไม่อนุญาตให้รถใหญ่เข้ามาในใจกลางเมือง โดยเฉพาะบริเวณโบราณสถาน และ อยากสนับสนุนให้ใช้จักรยานเพื่อออกกำลังกายด้วย ไม่เห็นด้วยเพราะ - อื่นๆ -
ทัศนคติต่อทางจักรยาน	เห็นด้วย อยากให้มีเพราะจะได้มีความเป็นสัดส่วน ไม่เห็นด้วยเพราะ - อื่นๆ -
ความเห็นต่อทางจักรยานที่เสนอ	ถ.คู่มือของ BIKE LANE : เห็นด้วย การจัดการจราจรจะง่ายกว่า แต่ต้องระวังเรื่องทางเท้าและการขีดโบราณสถาน ถ.ซีกัน BIKE LANE เห็นด้วย ถ.คลองท่อ BIKE ROUTE ยวดยานน้อยใช้ BIKE ROUTE ได้ ถ.ป่าไทร BIKE LANE เห็นด้วย ถ.ศรีสรรเพชญ BIKE LANE เห็นด้วย เพราะการจราจรยังไม่ติดขัด นักท่องเที่ยวขี่สะดวก ผิดการจราจรกว้าง ถ.นเรศวร BIKE LANE เห็นด้วย และยังมีต้นไม้ที่ร่มรื่น ถ.ป่าไทร / ถ. บางเหี้ยน BIKE LANE น่าจะใช้ BIKE ROUTE เนื่องจากผิวทางยังกว้าง และยังมีต้นไม้ที่ร่มรื่นอยู่
ที่จอดรถจักรยาน	เห็นด้วย กับแบบที่ 2 เนื่องจากมีระบบ LOCK ไม่เทอะทะ และมีความกลมกลืนกับพื้นที่โดยรอบ
ข้อเสนอแนะ	เห็นด้วย กับการทำทางจักรยาน เนื่องจากมีโบราณสถานมากมายหลายจุด ซึ่งไกลกว่าการเดินทาง จักรยานน่าจะเป็นคำตอบที่ดี อีกทั้งยังได้ออกกำลังกายด้วย

ชื่อ ร.ต.ต. ณัฐพงษ์ สุขุมลันนันทน์ ตำแหน่ง เจ้าของกิจการเช่ารถจักรยานในเขตเทศบาล

(อดีตข้าราชการตำรวจ เกษียณอายุ)

ตารางที่ 5.17 แบบสอบถาม แบบสอบถาม บุคคลที่มีส่วนร่วมในการวางแผน 2.

แบบสอบถาม	ความคิดเห็น
สภาพการจราจรในอดีต	-
สภาพการจราจรในปัจจุบัน	สภาพการจราจรทั่วไปมีความคล่องตัว
ทัศนคติต่อการใช้จักรยาน	เห็นด้วย เพราะ ทำให้มีการสนับสนุนการท่องเที่ยว มีการกระจายรายได้ไปสู่ท้องถิ่น ในหลายๆด้าน ไม่เห็นด้วยเพราะ - อื่นๆ -
ทัศนคติต่อทางจักรยาน	เห็นด้วย อยากให้มีเพราะจะได้มีความสะดวกสบายในการเดินทางของนักท่องเที่ยว ไม่เห็นด้วยเพราะ - อื่นๆ -
ความเห็นต่อทางจักรยานที่เสนอ	ถ.อุโมง BIKE LANE : เห็นด้วย เพื่อความปลอดภัย ถ.ซีกัน BIKE LANE เห็นด้วย ถ.คลองท่อ BIKE ROUTE ไม่เห็นด้วย ถ.ป่าโตน BIKE LANE เห็นด้วยกับแนวคิดที่นำเสนอ ถ.ศรีสรรเพชญ BIKE LANE เห็นด้วย ถ.นเรศวร BIKE LANE เห็นด้วย กับแนวคิดที่นำเสนอ ถ.ป่าโตน / ถ. บางเอียน BIKE LANE เห็นด้วย
ที่จอดรถจักรยาน	ขอให้มียหลังคาคลุม
ข้อเสนอแนะ	เห็นด้วย กับการทำทางจักรยาน เนื่องจากเป็นการช่วยสนับสนุนการท่องเที่ยว และให้คนในพื้นที่มีรายได้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ชื่อ ผศ.ดร. เมธาวี ทรวงแสง ตำแหน่ง คณบดี บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันราชภัฏอยุธยา
ตารางที่ 5.18 แบบสอบถาม บุคคลที่มีส่วนร่วมในการวางแผน 3.

แบบสอบถาม	ความคิดเห็น
สภาพการจราจรในอดีต	- มีความคล่องตัว เนื่องจากถนนน้อยกว่าปัจจุบัน
สภาพการจราจรในปัจจุบัน	หนาแน่นช่วงเวลา เลิกเรียน(สถานศึกษา)
ทัศนคติต่อการใช้จักรยาน	เห็นด้วย เพราะ สนับสนุนการออกกำลังกายและเป็นการประหยัด ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ไม่เห็นด้วยเพราะ - อื่นๆ -
ทัศนคติต่อทางจักรยาน	เห็นด้วย อยากให้มีเพราะจะได้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย และมีความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ จักรยานและรถยนต์ ไม่เห็นด้วยเพราะ - อื่นๆ -
ความเห็นต่อทางจักรยานที่เสนอ	ถ.อุโมง BIKE LANE : เห็นด้วย กับแนวคิดที่นำเสนอ ถ.ซีกัน BIKE LANE เห็นด้วยกับแนวคิดที่นำเสนอ ถ.คลองท่า BIKE ROUTE ไม่เห็นด้วยต้องการเป็น BIKE LANE เพื่อให้มีความต่อเนื่องทั้งหมด ถ.ป่าไทร BIKE LANE เห็นด้วยกับแนวคิดที่นำเสนอ ถ.ศรีสรรเพชญ BIKE ROUTE ไม่เห็นด้วยต้องการเป็น BIKE LANE ถ.นเรศวร BIKE LANE เห็นด้วย กับแนวคิดที่นำเสนอ ถ.ป่าไทร / ถ. บางเหียน BIKE LANE เห็นด้วย
ที่จอดรถจักรยาน	เห็นด้วย กับแบบที่ 2
ข้อเสนอแนะ	เห็นด้วย กับการทำทางจักรยาน เนื่องจากมีประโยชน์สำหรับ คนทุกระดับ ทั้งในแง่ของ การออกกำลังกายและการประหยัด

5.5 ทักษะติดต่อทางจักรยานของชาวต่างประเทศ

สำหรับในส่วนนี้จะเป็นแบบสอบถามด้านความคิดเห็น(สัมภาษณ์)กับชาว ต่างประเทศ เกี่ยวกับทัศนคติการใช้ทางจักรยานจักรยาน สำหรับประเด็นในการสัมภาษณ์ มีดังนี้

- ลักษณะการเดินทาง
- ทัศนคติต่อการใช้จักรยาน
- ทัศนคติต่อทางจักรยาน
- สถานที่ท่องเที่ยว

โดยการสัมภาษณ์ มีบุคคล 9 ท่านมาให้การสัมภาษณ์ ประกอบด้วย นักท่องเที่ยวจาก ทวีปยุโรป ทวีปอเมริกา และทวีปเอเชีย สรุปดังนี้

ลักษณะการเดินทาง : นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่นิยมเดินทางเที่ยวเป็นกลุ่มเล็กๆ 2-5 คน มีบางส่วน มาเป็นกลุ่มใหญ่ 5 คนขึ้นไป ซึ่งจะมาในรูปแบบของการจัดทัวร์ พาหนะในการเดินทาง ส่วนใหญ่โดยสารโดย รถทัวร์ รถไฟ

ระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยว : ตั้งแต่ 2 ชม. ขึ้นไป กรณีมาเป็นกลุ่มเล็กๆจะนิยมการเดินทางท่องเที่ยวด้วยตนเอง โดยการเช่าจักรยาน ชี่ไปยังสถานที่ต่างๆตามระบุในแผนที่ สำหรับกรณีมาเป็นทัวร์ จะจัดตามโปรแกรมของทัวร์ อาทิเช่น เที่ยวชมโบราณสถาน ชี่ช้าง เป็นต้น

ทัศนคติต่อการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว : ส่วนใหญ่เห็นด้วย กับการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเนื่องจาก ต้องการชี่ไปยังสถานที่ท่องเที่ยวและชื่นชมทัศนียภาพของเมือง และสำหรับในปัจจุบัน มีการใช้ช้างในการท่องเที่ยวในบริเวณย่านโบราณสถาน เช่น บริเวณ วัดพระศรีสรรเพชญ์ซึ่ง เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวเอเชียและยุโรป

ทัศนคติต่อทางจักรยาน : ส่วนใหญ่ อยากให้มีทางจักรยาน เพื่อความปลอดภัยและ เพื่อความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยว อีกทั้งอยากให้มีป้ายบอกทางเป็นระยะๆ

สถานที่ท่องเที่ยว : โบราณสถานที่สำคัญ อาทิเช่น วัดมณฑลพิตร บึงพระราม พระราชวังโบราณ ปางช้าง และ ชมทัศนียภาพของเมืองและแม่น้ำโดยรอบๆ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.19 แบบสอบถาม นักท่องเที่ยวต่างประเทศ 1.(Asia)

แบบสอบถาม	ความคิดเห็น		
	ชื่อ	Wen Liu	Hui Chen
สัญชาติ	China	China	Singapore
ลักษณะในการเดินทาง	บริษัททัวร์	บริษัททัวร์	บริษัททัวร์
พาหนะในการเดินทาง	รถทัวร์	รถทัวร์	รถทัวร์
ระยะเวลาในการเดินทาง	2-3 ชม.	2-3 ชม.	3 ชม.
ทัศนคติต่อการใช้จักรยานเพื่อท่องเที่ยว	เห็นด้วยกับการใช้จักรยาน เนื่องจากมีโบราณสถานหลายแห่ง	เห็นด้วยกับการใช้จักรยาน	เห็นด้วยกับการใช้จักรยาน และ เห็นควรว่ารัฐบาลควรสนับสนุน การใช้จักรยาน
ทัศนคติต่อทางจักรยาน	ควรแบ่งทางจักรยาน แยกจากรถยนต์	- ควรให้มีความร่มรื่นของทางจักรยาน	ควรสนับสนุน ทำทางจักรยานในบริเวณสถานที่ที่สำคัญและควรศึกษาด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่
สถานที่ท่องเที่ยว	- พระราชวังโบราณ - ปางช้าง - โบราณสถาน	- พระราชวังโบราณ - ปางช้าง - โบราณสถาน	- ปางช้าง - โบราณสถาน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.20 แบบสอบถาม นักท่องเที่ยวต่างประเทศ 2.(Europe)

แบบสอบถาม	ความคิดเห็น		
ชื่อ	Guy Rubin	David Stuart	Maeve Gillies
สัญชาติ	England	England	Scotland
ลักษณะในการเดินทาง	กลุ่มเล็กๆ 2-5 คน	กลุ่มเล็กๆ 2-5 คน	กลุ่มเล็กๆ 2 คน
พาหนะในการเดินทาง	รถไฟ	รถไฟ	รถทัวร์
ระยะเวลาในการเดินทาง	2-4 ชม.	2-4 ชม.	1-3 ชม.
ทัศนคติต่อการใช้จักรยานเพื่อท่องเที่ยว	ควรมี ในเมืองหลายๆ เมืองมีการใช้จักรยานท่องเที่ยวไปทำงานและเรียนหนังสือ	เห็นควรด้วย เพื่อความสะดวกและออกกำลัง	การใช้จักรยานมีความเหมาะสมกับเมืองขนาดเล็ก และเมืองเก่า
ทัศนคติต่อทางจักรยาน	ควรทำแบบเฉพาะ เพื่อความปลอดภัย สำหรับการขี่ และอยากให้มีป้ายมากๆ	อยากให้มีต้นไม้ เพื่อความร่มรื่นและไม่ร้อน	อยากให้พื้นผิวไม่ขรุขระมีป้ายบอกให้ชัดเจน และอยากให้มีระเบียบ
สถานที่ท่องเที่ยว	- โบราณสถาน - รอบๆเมือง - พิพิธภัณฑ์	- โบราณสถาน - รอบๆเมือง - พิพิธภัณฑ์	- สถาปัตยกรรม - รอบๆเมือง

ตารางที่ 5.21 แบบสอบถาม นักท่องเที่ยวต่างประเทศ 3.(Asia,U.S.A)

แบบสอบถาม	ความคิดเห็น		
ชื่อ	Tanaka	Masutaro Makino	William Frost
สัญชาติ	Japan	Japan	U.S.A
ลักษณะในการเดินทาง	กลุ่มเล็กๆ 2 คน	กลุ่มเล็กๆ 2 คน	-
พาหนะในการเดินทาง	รถไฟ	รถไฟ	รถทัวร์
ระยะเวลาในการเดินทาง	3-6 ชม.	3-6 ชม.	3 ชม.
ทัศนคติต่อการใช้จักรยานเพื่อท่องเที่ยว	การใช้จักรยาน มีความ ค่อนข้าง สะดวกในการขับขี่ สามารถจอดได้ทุกที่ เหมาะกับการท่องเที่ยวแบบนี้	สนุกในการขับขี่ แม้ว่าบางครั้งอากาศจะร้อน	เห็นควรด้วย เพื่อความสะดวกในการท่องเที่ยว
ทัศนคติต่อทางจักรยาน	ควรให้มีความสะดวกแก่ผู้ขับขี่	ความร่มรื่นของต้นไม้	ควรมีป้ายบอกเป็นระยะ
สถานที่ท่องเที่ยว	- ชุมชนโดยรอบ - โบราณสถาน - อื่นๆ	- ชุมชนโดยรอบ - โบราณสถาน - อื่นๆ	- โบราณสถาน

บทที่ 6

วิเคราะห์โครงข่ายเส้นทางจักรยาน

6.1 วิเคราะห์และออกแบบโครงข่ายเส้นทางจักรยาน

6.1.1 แนวคิดในการพิจารณาและออกแบบโครงข่ายเส้นทางจักรยาน

การพิจารณาและออกแบบเส้นทางจักรยานควรจะต้องศึกษาถึงองค์ประกอบในปัจจุบันที่สำคัญคือ

6.1.1.1 กิจกรรมในพื้นที่ที่สนับสนุนให้เกิดการใช้จักรยาน

โดยหลักการทางวิชาการผังเมือง ในพื้นที่ที่มีกิจกรรมเกี่ยวกับการพักผ่อนหย่อนใจหรือกิจกรรมที่มีผู้ใช้หนาแน่นในรัศมี 4.8-9.7 กม. จะมีความเหมาะสมกับการเดินทางด้วยจักรยาน ในสถานที่ที่จะเกิดกิจกรรมเหล่านั้นคือ

- โรงเรียน
- สวนสาธารณะ
- ศูนย์กลางชุมชน
- พื้นที่สำนักงานหนาแน่น
- ย่านพาณิชยกรรมหรือศูนย์การค้า

หมายเหตุ: ในรัศมี 8 กม. ในเขตพื้นที่เมือง การเดินทางโดยใช้รถยนต์หรือรถจักรยานจะใช้เวลาในการเดินทางไม่แตกต่างกันมากนัก

6.1.1.2 ทศนิยมภาพของเส้นทางจักรยาน

เส้นทางจักรยานที่มีการออกแบบให้มีความสัมพันธ์กับสวนสาธารณะหรือมีทัศนียภาพรอบสองเส้นทางที่สวยงาม จะเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดความดึงดูดให้ใช้เส้นทางจักรยานนั้นมากขึ้น

6.1.1.3 ภูมิประเทศ

โดยธรรมชาติ ของผู้ใช้จักรยานจะพยายามหลีกเลี่ยง ที่จะขี่จักรยานในเส้นทางที่มีความลาดชันมากเกินไป เนื่องจากต้องใช้กำลังในการขี่จักรยานมากกว่าปกติ ดังนั้นในการวางแผนสร้างเส้นทางจักรยานควรที่จะหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีความลาดชันมากกว่า 5 เปอร์เซ็นต์ หรือเส้นทางที่มีลักษณะภูมิประเทศเป็นเนินลาดชันระยะยาวมากเกินไป

6.1.1.4 ความกว้างของเส้นทางจักรยาน

ความกว้างของเส้นทางจักรยานขึ้นอยู่กับความต้องการพื้นที่ของผู้ขี่จักรยาน พื้นที่ว่างรอบข้างผู้ใช้จักรยานและระยะที่ไม่เป็นอุปสรรคในกรณีขี่จักรยานสวนทางกัน หรือมีผู้ใช้ถนนเส้นทางจักรยาน

6.1.1.5 อุปสรรคในการขี่จักรยาน

ไม่ควรเลือกเส้นทางที่มีภูมิประเทศ หรือกิจกรรมที่เป็นอุปสรรคต่อการขี่จักรยาน เช่นพื้นที่ที่มีพื้นผิวขรุขระ มีคันดินสูง พื้นที่ที่เป็นถนนที่รถใช้ความเร็วสูง หรือเส้นทางที่ต้องผ่านทางแยกที่มีการจราจรพลุกพล่าน

6.1.2 ลักษณะทางกายภาพในพื้นที่ ที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบโครงข่ายเส้นทางจักรยาน

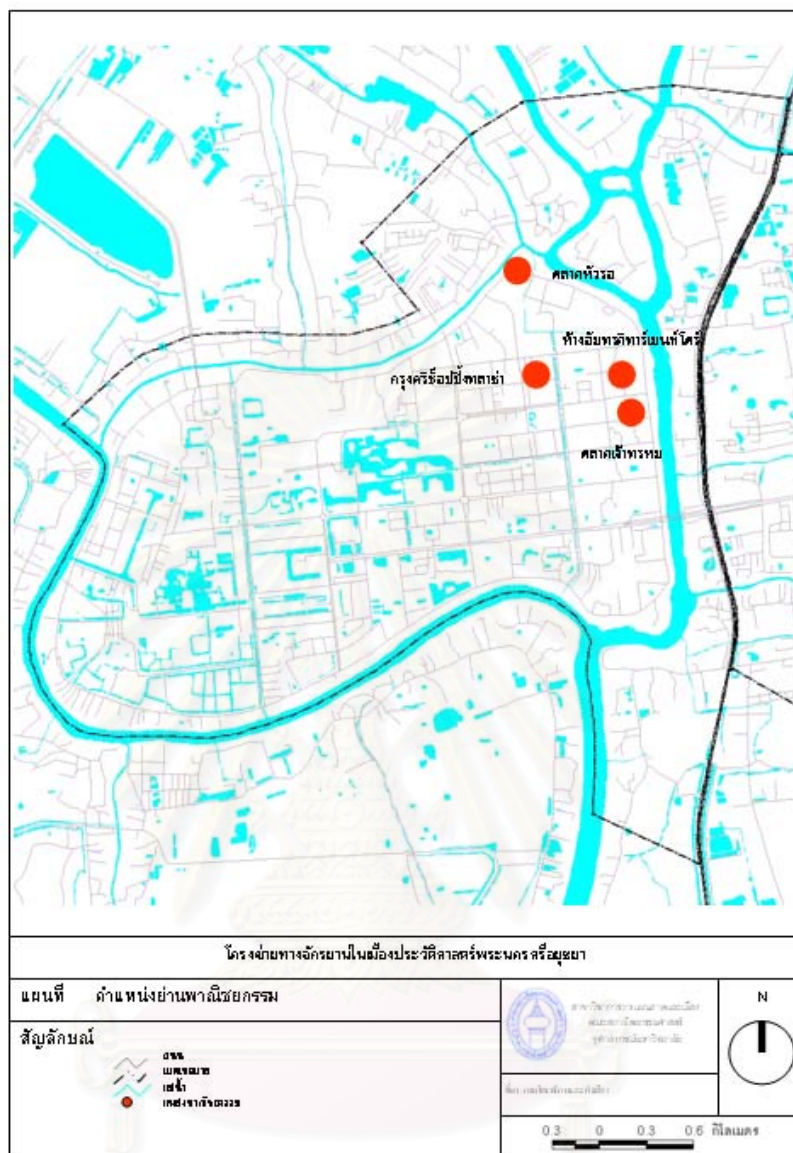


ภาพที่ 6.1 : การแบ่งพื้นที่ศึกษา ในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา



แผนที่ 6.1 : เส้นทางคมนาคมในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา

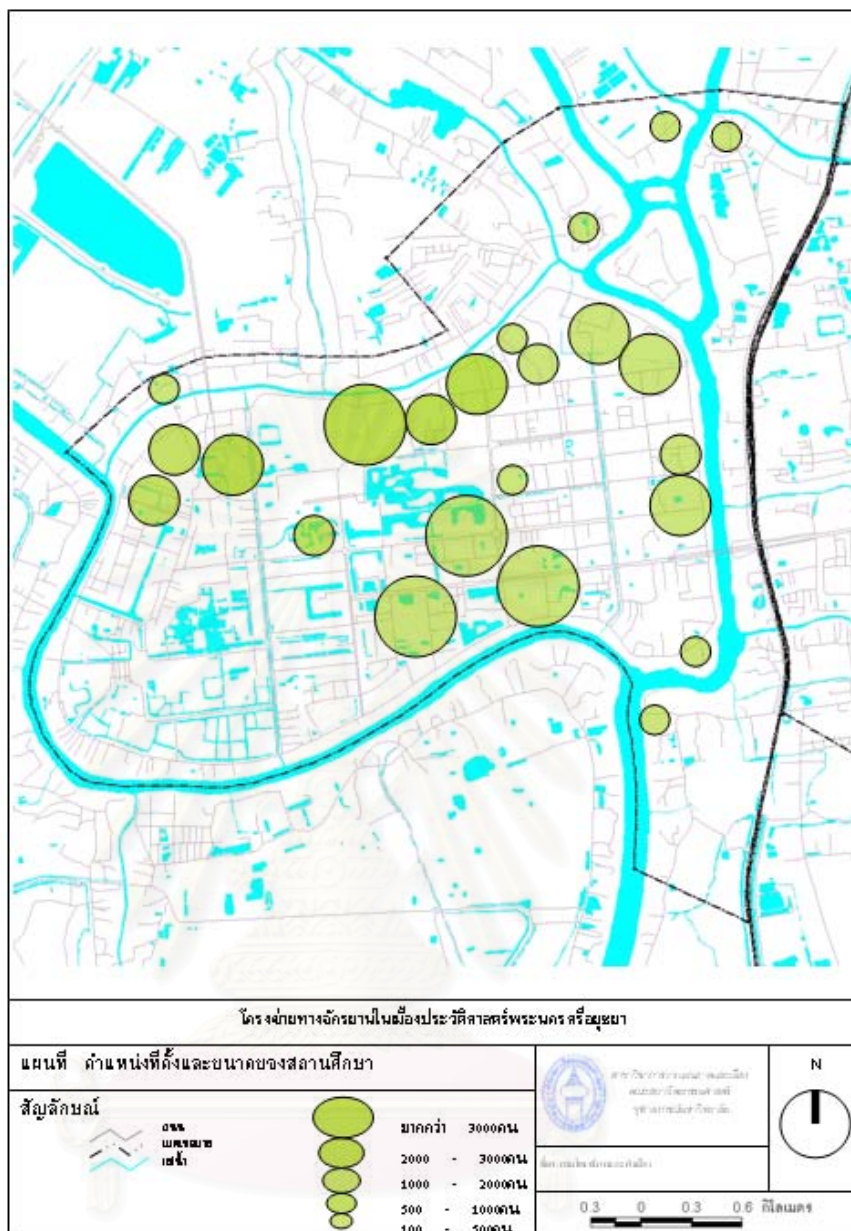
6.1.2.1 กิจกรรมการใช้พื้นที่ ในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา



แผนที่ 6.2 : ตำแหน่งย่านพาณิชยกรรม ในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา



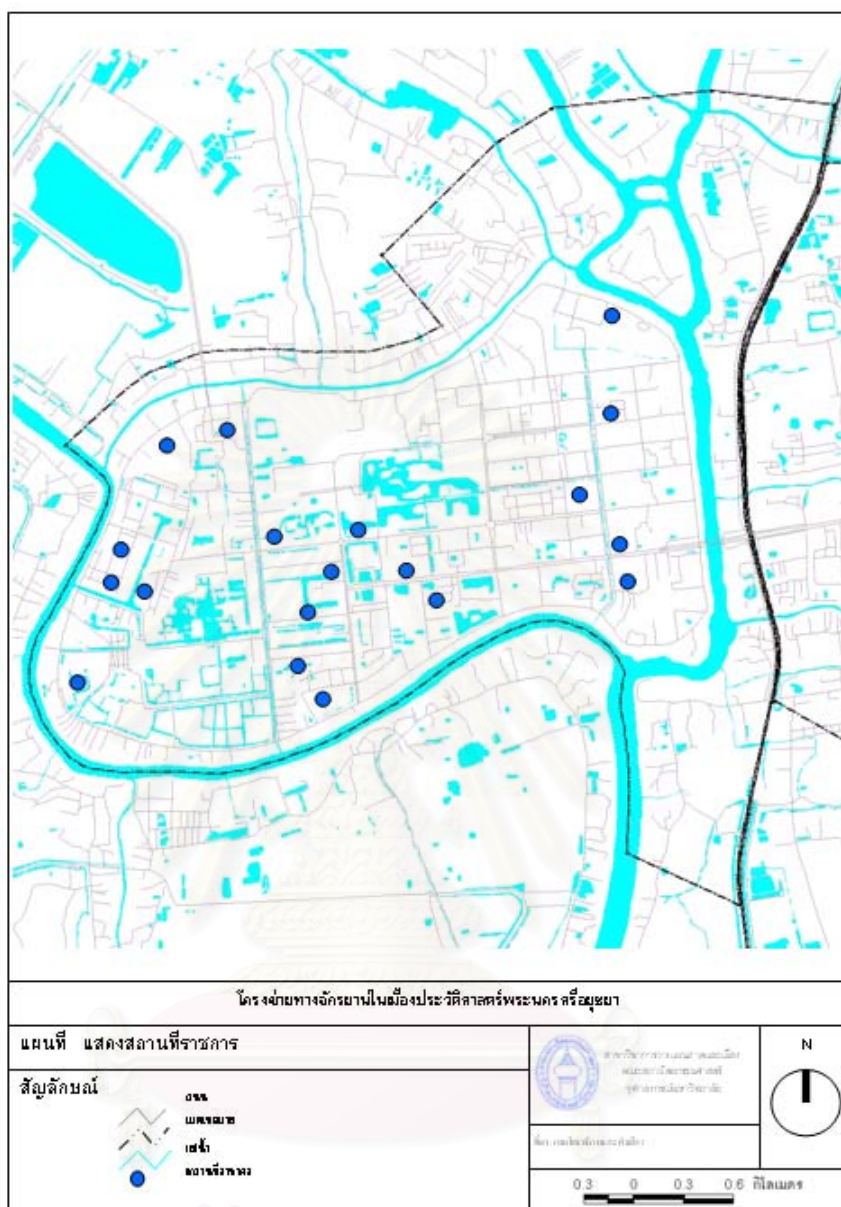
ภาพที่ 6.2 ตลาดสดในเขตเทศบาล



แผนที่ 6.3 : ตำแหน่งที่ตั้งสถานศึกษา ในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา



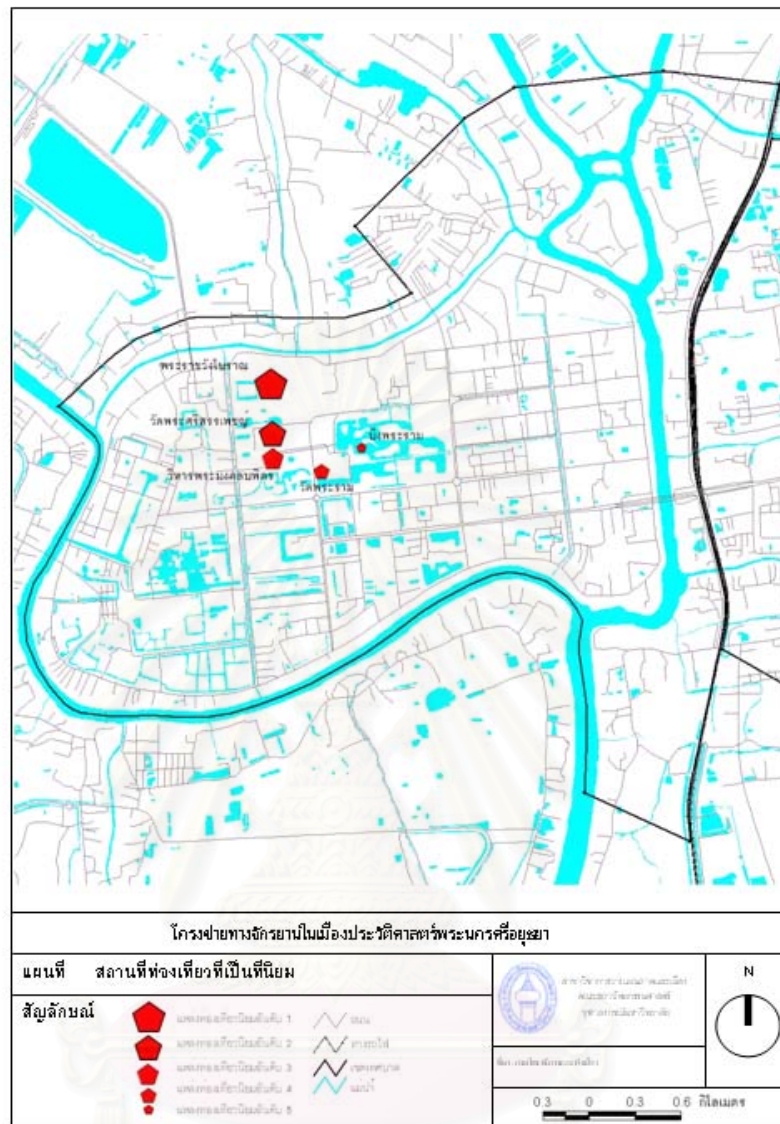
ภาพที่ 6.3 สถานศึกษาในเขตเทศบาล



แผนที่ 6.4 : สถานที่ราชการ ในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา



ภาพที่ 6.4 สถานที่ราชการในเขตเทศบาล



แผนที่ 6.5 : สถานที่ท่องเที่ยวที่นิยม ในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา

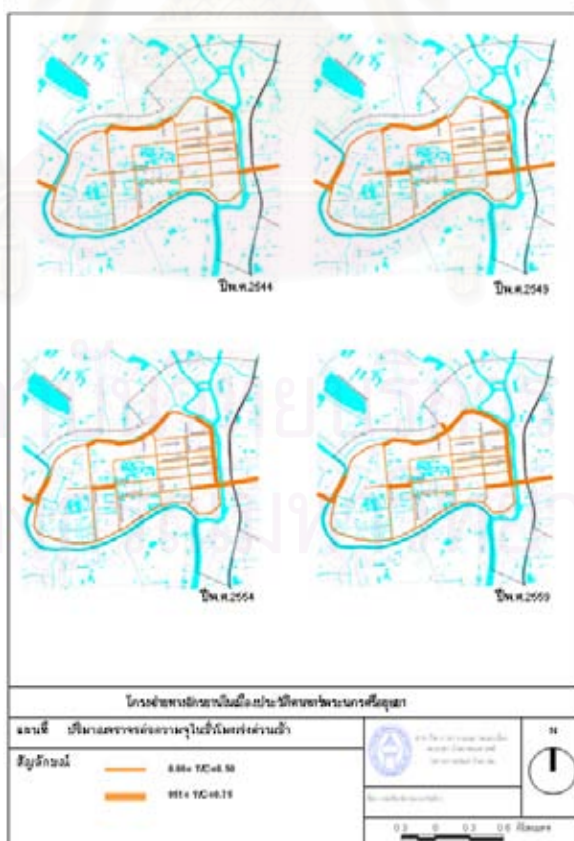


ภาพที่ 6.5 วัดมณฑลพิตร (สถานที่ท่องเที่ยวยอดนิยม)

6.1.2.2 สภาพการจราจรในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา

ตาราง 6.1 สภาพการจราจรในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา

ถนน	การจราจร			
	ประเภทถนน	ช่องจราจร	ความเร็วเฉลี่ย	V/C Ratio
ป่าโทน	สายรอง	6	31-40 km/hr.	$0.50 < V/C < 0.75$
โรจนะ	สายหลัก	6	41-60 km/hr.	$0.50 < V/C < 0.75$
คลองท่อ	สายรอง	2	21-30 km/hr.	$0.00 < V/C < 0.50$
ศรีสรรเพชญ์	สายรอง	4	21-30 km/hr.	$0.00 < V/C < 0.50$
ชีภูม	สายหลัก	6	21-30 km/hr.	$0.00 < V/C < 0.50$
อู่ทอง	สายหลัก	2	31-40 km/hr.	$0.50 < V/C < 0.75$
ป่ามะพร้าว	สายรอง	4	31-40 km/hr.	$0.00 < V/C < 0.50$
นเรศวร	สายหลัก	6	21-30 km/hr.	$0.00 < V/C < 0.50$
หอรัตนไชย	สายรอง	4	41-60 km/hr.	$0.00 < V/C < 0.50$
บางเอียน	สายรอง	4	41-60 km/hr.	$0.00 < V/C < 0.50$
คลองมะขาม เรียง	สายรอง	4	21-30 km/hr.	$0.00 < V/C < 0.50$



แผนที่ 6.6 ปริมาณจราจรต่อความจุในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า



แผนที่ 6.7 ความเร็วเฉลี่ยของการจราจร



แผนที่ 6.8 เส้นทางและปริมาณเดินทางโดยจักรยาน

6.1.2.3 สภาพถนนในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา



ภาพที่ 6.6 : ถนนอุทอง



ภาพที่ 6.7 : ถนนป่าโทน



ภาพที่ 6.8 : ถนนศรีสรรเพชญ์



ภาพที่ 6.9 : ถนนนเรศวร



ภาพที่ 6.10 : ถนนปามะพร้าว



ภาพที่ 6.11 : ถนนบางเขิน



ภาพที่ 6.12 : ถนนโรจนะ



ภาพที่ 6.13 : ถนนชี่กุน

6.1.2.4 ย่านโบราณสถาน

ตามที่เทศบาลนครนครศรีอยุธยาเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญในเชิงประวัติศาสตร์อันเนื่องมาจากเป็นที่ตั้งของ นครประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา ซึ่งได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก ในปี พ.ศ. 2534 นั้น การพิจารณาออกแบบโครงข่ายจักรยานในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาจำเป็นต้องศึกษาการดำเนินโครงการต่างๆ ในเขตผังเมืองรวม ที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบโครงข่ายจักรยานดังนี้

- พื้นที่ดีเด่น (Nucleus Zone) ซึ่งมีกายภาพและบรรยากาศดีที่สุดในเขตที่ขึ้นทะเบียนมรดกโลก ซึ่งจำเป็นต้องสงวนรักษา และปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้คงเป็นเขตประวัติศาสตร์ที่บริสุทธิ์เท่าที่จะทำได้ มีพื้นที่รวม 1,810 ไร่
- พื้นที่โบราณสถานที่มีความสำคัญสูงสุดประกอบด้วย พระบรมมหาราชวัง พระอารามหลวง และซากอาคารสถานที่ที่สำคัญในอดีตมากมาย ให้ดำเนินการโยกย้ายหรือรื้อถอนอาคารที่ไม่เกี่ยวข้องออกไป
- พื้นที่สวนสาธารณะในสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ เป็นโบราณสถานอันดีรองที่จะปรับปรุงการพัฒนาเชิงกายภาพของสวนสาธารณะ
- พื้นที่ส่วนบริหารราชการและการท่องเที่ยว ได้แก่ บริเวณศาลากลางเดิมจนถึงหลังคุ้มขุนแผน จะปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับนักท่องเที่ยวด้านต่างๆ
- พื้นที่หมู่บ้านศิลปหัตถกรรมบริเวณวิทยาลัยเกษตรกรรมเดิม จะรวบรวมพื้นที่หมู่บ้านผลิตสินค้าพื้นเมืองต่างๆ มารวมกัน เพื่อการอนุรักษ์และฟื้นฟูศิลปวัฒนธรรมของอยุธยา และเป็นรายได้แก่ผู้ผลิตด้วย
- พื้นที่ส่วนบริหารอุทยานประวัติศาสตร์ฯ เป็นสำนักงาน ห้องปฏิบัติการของเจ้าหน้าที่
- พื้นที่ชุมชนใหม่ เป็นพื้นที่จัดสรรรองรับบ้านพักอาศัยที่ถูกโยกย้ายมาจากการพัฒนา ได้แก่ ด้านตะวันตกของสวนสมเด็จพระฯ
- พื้นที่อุทยานประวัติศาสตร์ฯ ในอนาคตเป็นการเตรียมการขยายเขตอุทยานประวัติศาสตร์ด้านโรงงานสุราอยุธยา

ต่อมา กรมศิลปากรได้มีประกาศกำหนดเขตที่ดินโบราณสถานเพิ่มเติมครอบคลุมเกาะเมืองอยุธยา เพื่อความเหมาะสมต่อการอนุรักษ์และพัฒนาานครประวัติศาสตร์ รวมพื้นที่ประมาณ 3,000 ไร่

6.1.3 การออกแบบโครงข่ายจักรยานสำหรับประชากรและนักท่องเที่ยว

จากการศึกษาถึงลักษณะการเดินทางของประชากรและนักท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา(ในบทที่ 4) พบว่า

- ลักษณะการเดินทางประชากรส่วนใหญ่เดินทางไป เรียนหนังสือมากที่สุด รองลงมาคือไปทำงาน และไปซื้อของ

- ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานของประชากรในพื้นที่ศึกษาพบว่า ประชากรส่วนใหญ่เดินทางไป ซื้อของมากที่สุดรองลงมาเพื่อทำธุระพักผ่อนหย่อนใจและใช้จักรยานเพื่อเรียนหนังสือ ตามลำดับ

- ลักษณะการเดินทางของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางไป ท่องเที่ยว วัดมงคลบพิตรมากที่สุด รองลงมาบึงพระราม พระราชวังโบราณ และวัดพระศรีสรรเพชญ์ ตามลำดับ

- ลักษณะการเดินทางของนักท่องเที่ยวด้วยจักรยานส่วนใหญ่เดินทางไป ท่องเที่ยว วัดมงคลบพิตรมากที่สุด บึงพระราม พระราชวังโบราณ และวัดพระศรีสรรเพชญ์ ตามลำดับ

ปริมาณการเดินทางของจักรยานของประชาชนในพื้นที่ เกิดขึ้นมากในบริเวณโซน C ซึ่งอยู่นอกเขตเทศบาล ทั้งนี้เพราะเป็นพื้นที่ที่มีโรงงานอุตสาหกรรม และบริษัทเอกชน ตลอดจนมีชุมชนอยู่รอบๆ ซึ่งประชาชนที่อยู่ในเขตเทศบาลเดินทางไปทำงานนอกเขตเทศบาล รองลงมาเป็นโซน A1ซึ่งเป็นที่ตั้งของสวนสมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงมหมาทปรังค์ราชินี ถัดไปเป็นโซน A10-A12 ซึ่งเป็นที่ตั้งของตลาดหัวรอ ตลาดเจ้าพรหม ห้างอัมพรดีพาร์ทเมนท์โฮมส์ และกรู๊ปศรีฟลาซ่าวัตถุประสงค์เพื่อซื้อของ โดยมีถนนในพื้นที่ ได้แก่ ถนน ป่ามะพร้าว หอรัตนไชย นเรศวรและ บางเอียน

ปริมาณการเดินทางโดยจักรยานสำหรับนักท่องเที่ยว ในโซน A4ซึ่งเป็นที่ตั้งของ วัดมงคลบพิตร วัดพระศรีสรรเพชญ์ และพระราชวังโบราณ รองลงมาเป็นโซน A8ซึ่งเป็นที่ตั้งของ บึงพระราม โดยมีถนนในพื้นที่ ได้แก่ ถนน ศรีสรรเพชญ์ ซีกุน โจรณะ และอุททอง

ส่วนความต้องการของประชาชนในท้องถิ่นพบว่า ประชาชนต้องการเส้นทางจักรยานไปตลาดมากที่สุด รองลงมาเป็นเส้นทางไป โรงเรียน/มหาวิทยาลัย และเส้นทางไปสวนสาธารณะและโบราณสถานตามลำดับ

ดังนั้นเมื่อพิจารณาลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานในปัจจุบัน ร่วมกับความต้องการของประชาชนและนักท่องเที่ยวแล้ว การพัฒนาระบบทางจักรยานในเทศบาลนครศรีอยุธยา จึงทำขึ้นเพื่อ รองรับวัตถุประสงค์ในการ ซื้อของ ทำธุระ พักผ่อนหย่อนใจ/ท่องเที่ยว เป็นวัตถุประสงค์หลัก ซึ่งเป็นอุปสงค์การเดินทางในปัจจุบัน พร้อมกับเพื่อโอกาสในการใช้จักรยานเพื่อไปเรียนหนังสือเป็นวัตถุประสงค์รอง ดังนั้นพื้นที่ที่จะพัฒนาทางจักรยานจึงอยู่ในโซนที่ตั้งของแหล่งกำเนิดการเดินทางส่วนใหญ่ อยู่ในโซน A1,A4-12 โดยมีถนน ป่าไทน์ โจรณะ คลองท่อม

ศรีสรรเพชญ์ ชีกู๋น อู่ทอง ป่ามะพร้าว นครสวรรค์ หอรัตนไชย บางเขียน คลองมะขามเรียง เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่าง แหล่งที่พักอาศัย ย่านพาณิชยกรรม สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ สถานที่ท่องเที่ยวและสถานศึกษา ในพื้นที่ศึกษา

ตารางที่ 6.2 รูปแนวทางการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางจักรยาน

	การเดินทางปัจจุบัน	ความต้องการประชาชนและนักท่องเที่ยว	การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางจักรยาน
วัตถุประสงค์	ชื่อของ/ทำธุระ พักผ่อนหย่อนใจ/ท่องเที่ยว	ชื่อของ เรียนหนังสือ พักผ่อนหย่อนใจ/ท่องเที่ยว	ชื่อของ/ทำธุระ พักผ่อนหย่อนใจ/ท่องเที่ยว เรียนหนังสือ
แหล่งกำเนิดการเดินทาง	ย่านพาณิชยกรรม สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ สถานที่ท่องเที่ยว	ย่านพาณิชยกรรม สถานศึกษา สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ สถานที่ท่องเที่ยว	ย่านพาณิชยกรรม สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ สถานที่ท่องเที่ยว สถานศึกษา

ดังนั้น ถนนที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางจักรยานมีดังนี้

- ถนน ป่าไทร, ถนน ไรจนะ, ถนน คลองท่อ, ถนน ศรีสรรเพชญ์
ถนน ชีกู๋น , ถนน อู่ทอง , ถนน ป่ามะพร้าว, ถนน นครสวรรค์
ถนนหอรัตนไชย , ถนน บางเขียน , ถนนคลองมะขามเรียง

โดยทั่วไปโครงข่ายพื้นฐานของการเดินทางด้วยจักรยานประกอบด้วยเส้นทางทุกเส้นทาง ที่นักขี่จักรยานเข้ามาใช้จริง แต่ในทางปฏิบัติแล้วนักวางแผนไม่สามารถเสนอทุกเส้นทางเพื่อทำทางจักรยานได้ อาจเนื่องมาจากข้อจำกัดทางกายภาพหรือทางงบประมาณ ดังนั้นนักวางแผนจึงจำเป็นต้องเสนอเส้นทางที่มีความเหมาะสมมากที่สุด โดยเส้นทางจักรยานที่ดี ควรเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุด มีการเข้าถึงดี มีความปลอดภัย และมีความต่อเนื่องของเส้นทาง ไม่ลาดชันมาก มีคุณภาพอากาศดี ไม่มีมลพิษทางเสียง Hudson (1984) ส่วนประเภททางจักรยานนั้น พิจารณาจากปริมาณจราจรและปริมาณรถบรรทุก อุบัติเหตุ ความกว้างบาทวิถี เขตทาง ลักษณะประเทศและความลาดชัน และปริมาณการใช้จักรยาน Hamill and Wise (1974)



แผนที่ 6.9 ความเหมาะสมของเส้นทาง ในการทำทางจักรยาน(ประชากร)

ตารางที่ 6.3 การวิเคราะห์เส้นทางจักรยานสำหรับประชากรในพื้นที่ศึกษา

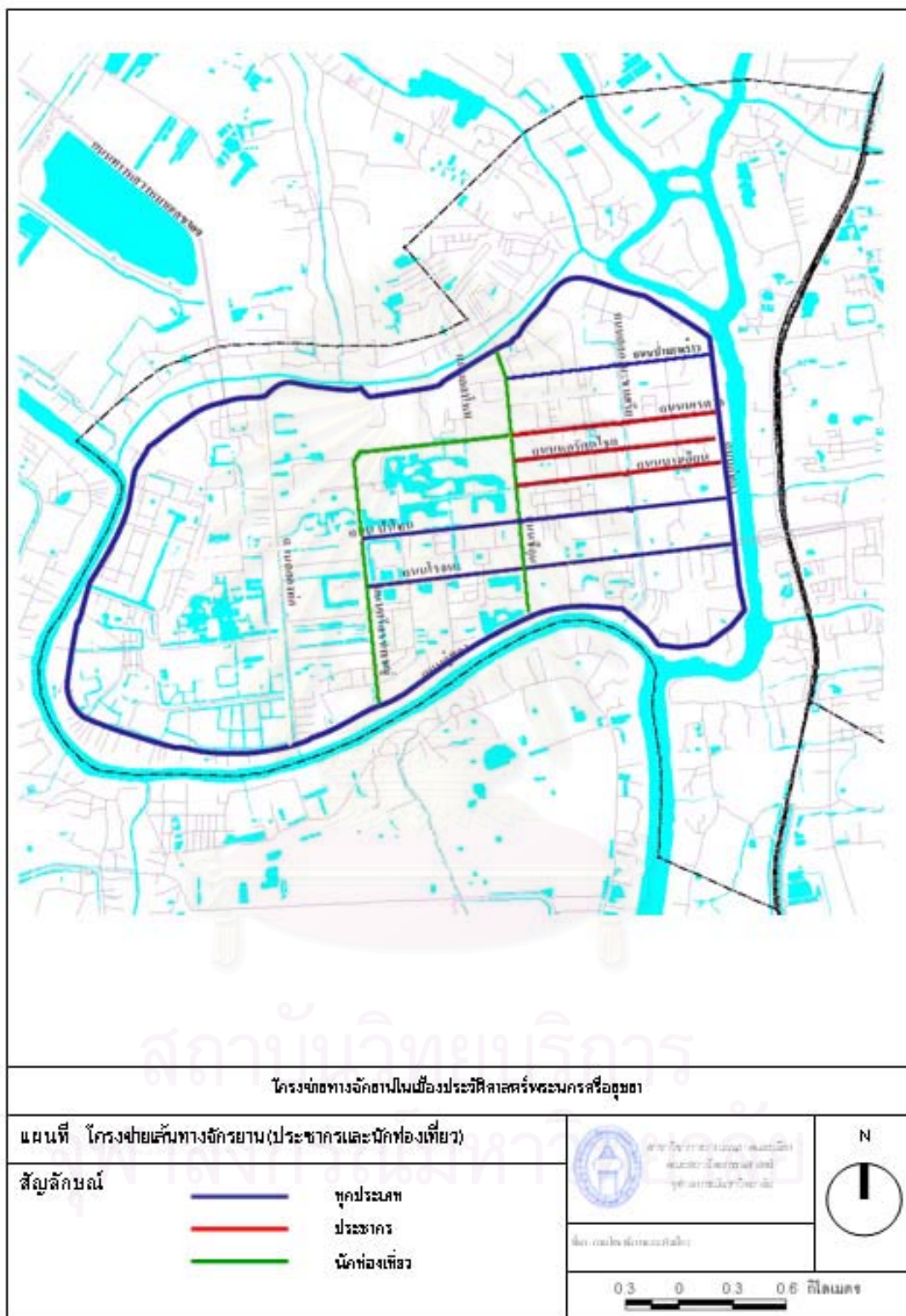
ถนน	การจราจร				กิจกรรมใน พท.				ปริมาณ การ เดิน ทางโดยจักร ยาน	ความเหมาะสม ทำทางจักร ยาน
	ประเภท ถนน	ช่องจราจร	ความเร็วเฉลี่ย	V/C Ratio	พาณิชย กรรม	สถานศึกษา	สถานที่ราช การ	ชุมชน		
ป่าโทน	สายรอง	6	31-40 km/hr.	0.50<V/C<0.75	ปานกลาง	ปานกลาง	น้อย	น้อย	ปานกลาง	ปานกลาง
โจจนะ	สายหลัก	6	41-60 km/hr.	0.50<V/C<0.75	น้อย	ปานกลาง	มาก	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง
คลองท่อ	สายรอง	2	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	ไม่มี	ไม่มี	น้อย	ปานกลาง	น้อย	น้อย
ศรีสรรเพชญ์	สายรอง	4	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	ปานกลาง	น้อย	ปานกลาง	น้อย	ไม่มี	น้อย
ชีกุน	สายหลัก	6	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	น้อย	น้อย	ไม่มี	น้อย	ไม่มี	น้อย
คูทอง	สายหลัก	2	31-40 km/hr.	0.50<V/C<0.75	มาก	มาก	มาก	มาก	มาก	มาก
ป่ามะพร้าว	สายรอง	4	31-40 km/hr.	0.00<V/C<0.50	มาก	ปานกลาง	ไม่มี	ปานกลาง	ไม่มี	ปานกลาง
นเรศวร	สายหลัก	6	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	มาก	น้อย	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง
หอรัตนไชย	สายรอง	4	41-60 km/hr.	0.00<V/C<0.50	มาก	น้อย	ไม่มี	ปานกลาง	น้อย	ปานกลาง
บางเคียน	สายรอง	4	41-60 km/hr.	0.00<V/C<0.50	มาก	น้อย	น้อย	ปานกลาง	น้อย	ปานกลาง
คลองมะขาม เรียง	สายรอง	4	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	น้อย	ไม่มี	น้อย	ปานกลาง	ไม่มี	น้อย



แผนที่ 6.10 ความเหมาะสมของเส้นทาง ในการทำทางจักรยาน(นักรถถีบ)

ตารางที่ 6.4 การวิเคราะห์เส้นทางจักรยานสำหรับนักท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา

ถนน	การจราจร				ย่านท่องเที่ยว				สถานีขนส่ง	ความเหมาะสม สม ทำทางจักร ยาน
	ประเภทถนน	ช่องจราจร	ความเร็ว เฉลี่ย	V/C Ratio	โบราณสถาน	ท่องเที่ยว อื่นๆ	สวน สาธารณะ	ย่านที่พัก		
ป่าไทร	สายรอง	6	31-40 km/hr.	0.50<V/C<0.75	ปานกลาง	ปานกลาง	มี	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง
โรจนะ	สายหลัก	6	41-60 km/hr.	0.50<V/C<0.75	ปานกลาง	มาก	ไม่มี	น้อย	มาก	มาก
คลองท่อ	สายรอง	2	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	ปานกลาง	น้อย	ไม่มี	ไม่มี	น้อย	น้อย
ศรีสรรเพชญ์	สายรอง	4	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	มาก	มาก	มี	ไม่มี	ปานกลาง	มาก
ชีกุน	สายหลัก	6	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	มาก	ปานกลาง	มี	น้อย	ปานกลาง	มาก
คูทอง	สายหลัก	2	31-40 km/hr.	0.50<V/C<0.75	มาก	มาก	มี	ปานกลาง	มาก	มาก
ป่ามะพร้าว	สายรอง	4	31-40 km/hr.	0.00<V/C<0.50	น้อย	ปานกลาง	ไม่มี	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง
นเรศวร	สายหลัก	6	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	น้อย	ปานกลาง	ไม่มี	ปานกลาง	มาก	ปานกลาง
หอรัตนไชย	สายรอง	4	41-60 km/hr.	0.00<V/C<0.50	น้อย	น้อย	ไม่มี	น้อย	มาก	น้อย
บางเคียน	สายรอง	4	41-60 km/hr.	0.00<V/C<0.50	น้อย	น้อย	ไม่มี	น้อย	ปานกลาง	น้อย
คลองมะขาม เรียง	สายรอง	4	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	น้อย	น้อย	ไม่มี	ปานกลาง	น้อย	น้อย



แผนที่ 6.11 โครงข่ายเส้นทางจักรยานในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา (ประชากรและ นักท่องเที่ยว)

ตารางที่ 6.5 การออกแบบโครงข่าย จักรยานสำหรับประชากรและนักท่องเที่ยวในพื้นที่ศึกษา

ถนน	ช่องจราจร	ความเร็วเฉลี่ย	ผู้ใช้งาน			ความเหมาะสม ทำทางจักรยาน (ประชากร)	ความเหมาะสม ทำทางจักรยาน (นักท่องเที่ยว)	การพิจารณา โครงข่ายเส้นทางจักรยาน (ประชากรและนักท่องเที่ยว)	การจัดลำดับ ความสำคัญ
			ประชากร	นักเรียน	นักท่องเที่ยว				
ป่าไทร	6	31-40 km/hr.	น้อย- ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	จัดทำเส้นทางจักรยาน (สำหรับ ผู้ใช้ทุกประเภท)	ปานกลาง
โรจนะ	6	41-60 km/hr.	ปานกลาง	ปานกลาง	มาก	ปานกลาง	มาก	จัดทำเส้นทางจักรยาน (สำหรับ ผู้ใช้ทุกประเภท)	มาก
คลองท่อ	2	21-30 km/hr.	น้อย- ปานกลาง	น้อย	น้อย	น้อย	น้อย	ไม่พิจารณา	-
ศรีสรรเพชญ์	4	21-30 km/hr.	น้อย	น้อย	มาก	น้อย	มาก	จัดทำเส้นทางจักรยาน (สำหรับนักท่องเที่ยว)	มาก
ชีกุน	6	21-30 km/hr.	น้อย	น้อย	มาก	น้อย	มาก	จัดทำเส้นทางจักรยาน (สำหรับนักท่องเที่ยว)	มาก
คูทอง	2	31-40 km/hr.	มาก	มาก	มาก	มาก	มาก	จัดทำเส้นทางจักรยาน (สำหรับ ผู้ใช้ทุกประเภท)	มาก
ป่ามะพร้าว	4	31-40 km/hr.	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	จัดทำเส้นทางจักรยาน (สำหรับ ผู้ใช้ทุกประเภท)	ปานกลาง
นครสวรรค์	6	21-30 km/hr.	มาก	น้อย	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	จัดทำเส้นทางจักรยาน (สำหรับ ประชากร)	ปานกลาง
หอรตันไชย	4	41-60 km/hr.	มาก	น้อย	น้อย	ปานกลาง	น้อย	จัดทำเส้นทางจักรยาน (สำหรับ ประชากร)	ปานกลาง
บางเขียน	4	41-60 km/hr.	มาก	น้อย	น้อย	ปานกลาง	น้อย	จัดทำเส้นทางจักรยาน (สำหรับ ประชากร)	ปานกลาง
คลองมะขามเรียง	4	21-30 km/hr.	น้อย- ปานกลาง	น้อย	น้อย	น้อย	น้อย	ไม่พิจารณา	-

6.2 รูปแบบทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อทางจักรยาน

6.2.1 การออกแบบรูปแบบทางจักรยาน

ในการพิจารณาออกแบบ รูปแบบเส้นทางจักรยานมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้

6.2.1.1 ข้อกำหนดในการออกแบบทางจักรยาน ได้แก่

ความเร็วกับการออกแบบช่องทางจักรยาน

ความกว้างของช่องทางจักรยานจะต้องคำนึงถึงสภาพไหล่ทางของถนน ตัวอย่างเช่นบนถนนที่ไม่มีคันทันและGutterความกว้างต่ำสุดของช่องทางรถจักรยานคือ 4ft.(1.20m.) สำหรับถนนที่มีช่องสำหรับจอดรถยนต์ช่องทางจักรยานจะต้องมีความกว้างขึ้นเป็น 5t.(1.5m.) ถนนที่มีรถยนต์วิ่งเกินความเร็ว 35 mph(55km/hr) ก็ควรจะเพิ่มความกว้างของช่องทางจักรยาน

ที่มา : Guide for the development of bicycle facilities,Amercian Assocoation of state Highway and Transportation Officials,Washington,DC.

พื้นผิวถนน

ผิวทางจักรยานที่พบในปัจจุบันประกอบด้วย ผิวทางคอนกรีต ผิวทางแบบแอสฟัลต์ และผิวทางแผ่นปู ในวัสดุผิวทางทั้ง 3 ประเภท ผิวทางแบบแอสฟัลต์จะให้ความนุ่มของการขับที่สูงที่สุด โดยเฉพาะใช้วัสดุหินขนาดเล็ก

ความลาดเอียง

โดยธรรมชาติ ของผู้ใช้จักรยานจะพยายามหลีกเลี่ยง ที่จะขี่จักรยานในเส้นทางที่มีความลาดชันมากเกินไป เนื่องจากต้องใช้กำลังในการขี่จักรยานมากกว่าปกติ ดังนั้นในการวางแผนสร้างเส้นทางจักรยานควรจะหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีความลาดชันมากกว่า 5 เปอร์เซ็นต์ หรือเส้นทางที่มีลักษณะภูมิประเทศเป็นเนินลาดชันระยะยาวมากเกินไป

6.1.4.2 ลักษณะของทางจักรยานที่ดีได้แก่

ความปลอดภัย

ทางจักรยานต้องไม่สร้างอันตรายให้แก่คนใช้ถนนหรือแม้กระทั่งคนขี่จักรยานเอง ในส่วนนี้สามารถวิเคราะห์ได้จาก สภาพการจราจรในพื้นที่ได้แก่ ความเร็วเฉลี่ยในแต่ละเส้นทาง และ V/C Ratio

ความต่อเนื่องของเส้นทาง

ในการสร้างความต่อเนื่องของเส้นทางนั้นจำเป็นต้องหาเส้นทางเชื่อมรวมทั้งพิจารณาถึงข้อจำกัดทางกายภาพเช่น ทางแยกขนาดใหญ่ หรือโอกาสในการหาเส้นทางเชื่อม เช่น เส้นทางในสวนสาธารณะ

ความตรงของเส้นทาง

เส้นทางตัดตรงไปสู่จุดหมายปลายทางเป็นสิ่งสำคัญอันดับแรกสำหรับนักขี่เพื่อประโยชน์ใช้สอย (Utilitarian cyclists) ในขณะที่นักขี่เพื่อความเพลิดเพลินจะให้ความสำคัญน้อยกว่า โดยทั่วไปไม่ควรเกิน 10% ของระยะทางที่เดินทางประจำ

ความสะดวก

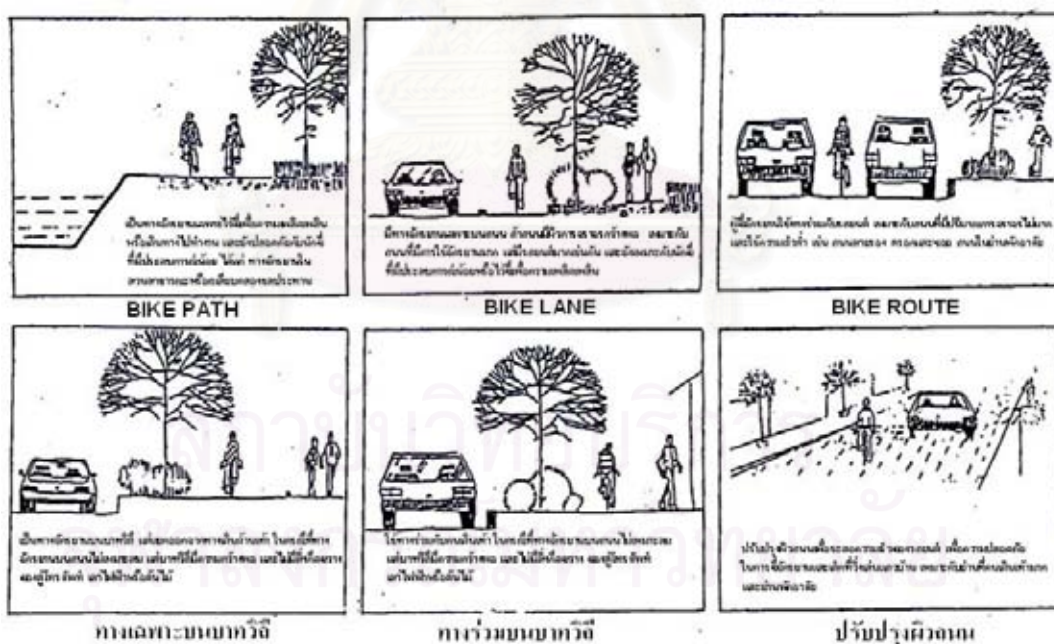
โครงข่ายทางจักรยานต้องมีการเข้าถึงยังปลายทางต่างๆที่สำคัญได้สะดวก รวมถึงการจัดหาที่จอดรถจักรยานที่ปลอดภัยและอยู่ในทำเลที่เหมาะสม

ที่กำบัง

ควรกำหนดเส้นทางจักรยานในที่ที่สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติหรือที่มนุษย์สร้างขึ้นสามารถช่วยป้องกันฝนและลมได้

ความน่าสนใจของเส้นทาง

ความเพลิดเพลินในการขี่จักรยานเพิ่มขึ้นเมื่อสภาพแวดล้อมมีความน่าสนใจ ซึ่งนักขี่เพื่อความเพลิดเพลิน จะให้ความสำคัญกับส่วนนี้มากกว่านักขี่เพื่อประโยชน์ใช้สอย



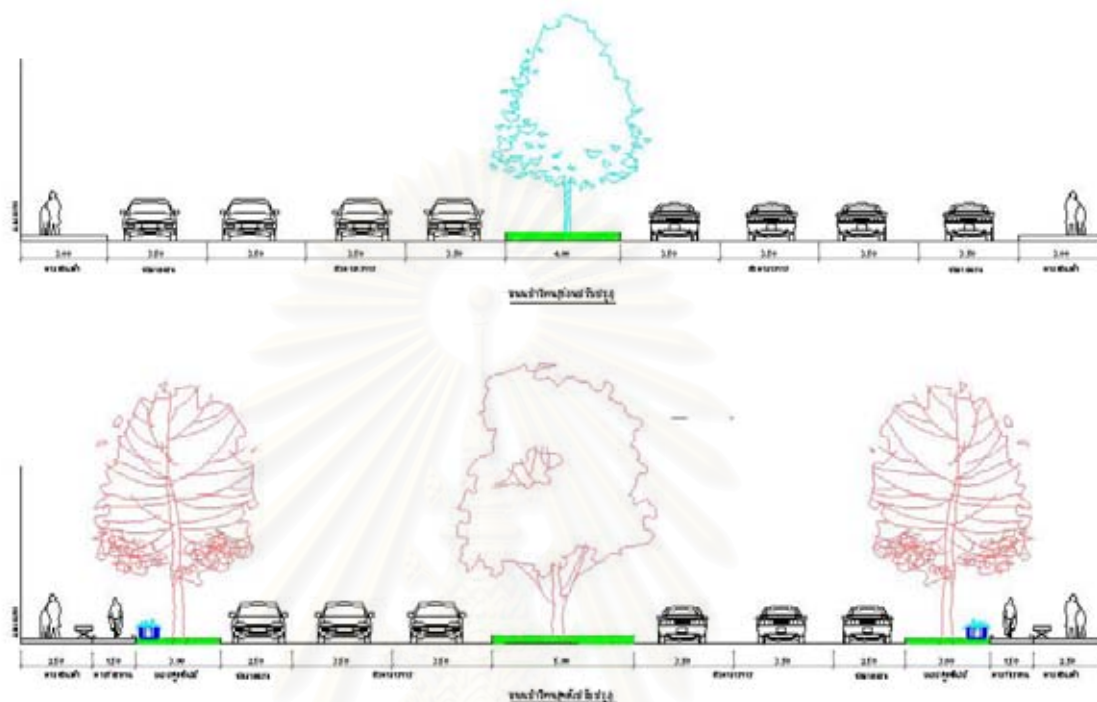
ภาพที่ 6.14 : เส้นทางจักรยานที่น่าสนใจ

ตารางที่ 6.6 การพิจารณาและออกแบบ รูปแบบทางจักรยาน

ถนน	ข้อกำหนด					ความร่มรื่น	พท. สำหรับสิ่ง อำนวยความสะดวก	กลุ่มผู้ใช้ งาน	รูปแบบทางจักรยาน ที่น่าเสนอ
	ช่องจราจร	ความเร็วเฉลี่ย	V/C Ratio	ผิวถนน	ความลาด				
ป่าไทร	6	31-40 km/hr.	0.50<V/C<0.75	แอสฟัลท์	< 5%	ปานกลาง	มาก	ทุกประเภท	ทางเฉพาะบนบาทวิถี
โรจนะ	6	41-60 km/hr.	0.50<V/C<0.75	คอนกรีต	< 5%	ปานกลาง	มาก	ทุกประเภท	ทางร่วมบนบาทวิถี
ศรีสรรเพชญ์	4	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	แอสฟัลท์	< 5%	มาก	ปานกลาง	นักท่องเที่ยว	ทางร่วมบนบาทวิถี
ชีกุน	6	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	แอสฟัลท์	< 5%	ปานกลาง	มาก	นักท่องเที่ยว	ทางเฉพาะบนบาทวิถี ทางร่วมบนบาทวิถี
คูทอง	2	31-40 km/hr.	0.50<V/C<0.75	แอสฟัลท์	< 5%	มาก	ปานกลาง	ทุกประเภท	ทางร่วมบนบาทวิถี
ป่ามะพร้าว	4	31-40 km/hr.	0.00<V/C<0.50	แอสฟัลท์	< 5%	ปานกลาง	ปานกลาง	ทุกประเภท	ทางร่วมบนบาทวิถี
นเรศวร	6	21-30 km/hr.	0.00<V/C<0.50	คอนกรีต	< 5%	ปานกลาง	ปานกลาง	ประชากร	ทางร่วมบนบาทวิถี
หอรัตนไชย	4	41-60 km/hr.	0.00<V/C<0.50	แอสฟัลท์	< 5%	ปานกลาง	ปานกลาง	ประชากร	ทางร่วมบนบาทวิถี
บางเขียน	4	41-60 km/hr.	0.00<V/C<0.50	แอสฟัลท์	< 5%	ปานกลาง	ปานกลาง	ประชากร	ทางร่วมบนบาทวิถี

6.2.1.2 รูปแบบทางจักรยานในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

รูปแบบเส้นทางจักรยานบนถนนป่าไท



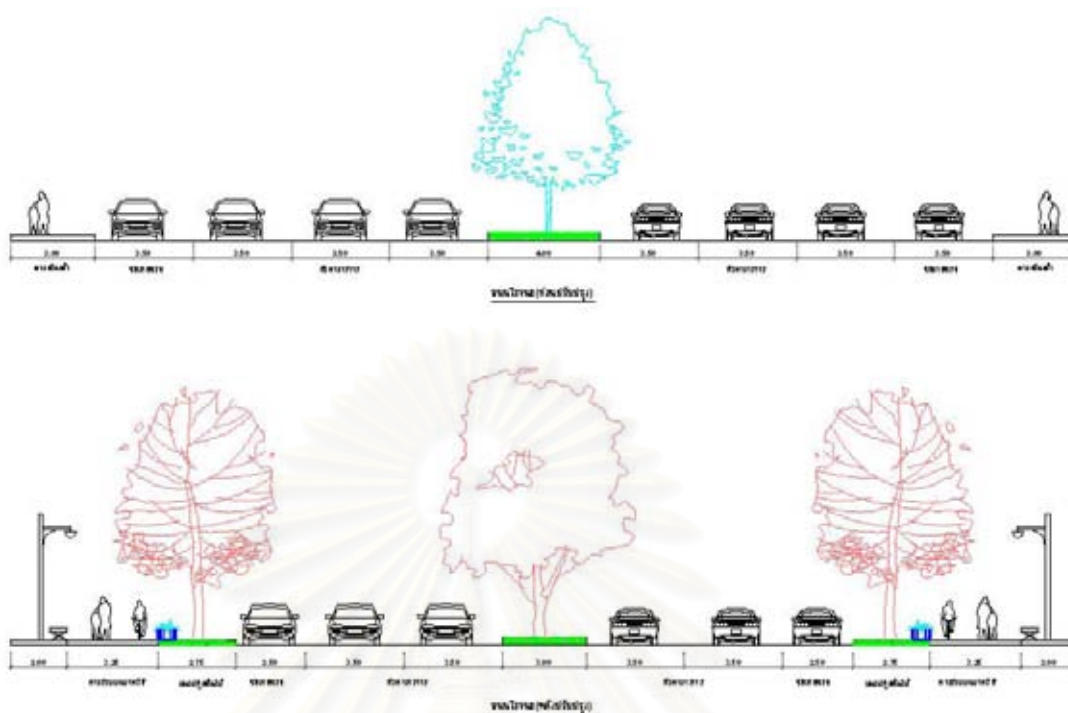
ภาพที่ 6.15 : เส้นทางจักรยานถนนป่าไท

ถนนป่าไท มีลักษณะถนน เป็นถนนที่มีความกว้างของถนน 6 เลนมีลักษณะถนนที่ตรง และกว้างมาก ว่างตัดผ่านถนน คลองท่อ ถนนศรีสรรเพชญ ถนนชื่อกุน เป็นถนนที่อยู่ระหว่าง โชนค้าขายและโชนแหล่งท่องเที่ยว โดยจะผ่านบริเวณพักผ่อนหย่อนใจคือ บึงพระราม คุณสมบัติที่ดีของเส้นทาง ได้แก่ การเข้าถึงค่อนข้างสะดวก มีความปลอดภัยสูง ความร่มรื่นมาก และ มีความกว้างของถนนดีมาก สามารถปรับพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้ เพื่อความร่มรื่น จึงเสนอเป็นทางจักรยานชนิด ทางจักรยานชนิดทางเฉพาะบนบาทวิถี ซึ่งเหมาะกับถนนที่มีการใช้จักรยานมากและมีรถยนต์มากเช่นเดียวกัน อีกทั้งเหมาะกับนักขี่ที่มีประสบการณ์น้อย หรือไว้ขี่เพื่อความเพลิดเพลิน

สรุปเส้นทางจักรยานบนถนนป่าไท

- ประเภททางจักรยาน : ทางจักรยานชนิดเฉพาะบนบาทวิถี
- กลุ่มผู้ใช้งาน : ทุกประเภท
- วัตถุประสงค์ : ทำธุระ เรียนหนังสือ พักผ่อน ท่องเที่ยว
- สิ่งอำนวยความสะดวก : ป้ายบอกทางจักรยาน ที่จอดรถจักรยาน

รูปแบบเส้นทางจักรยานบนถนนโรจนะ



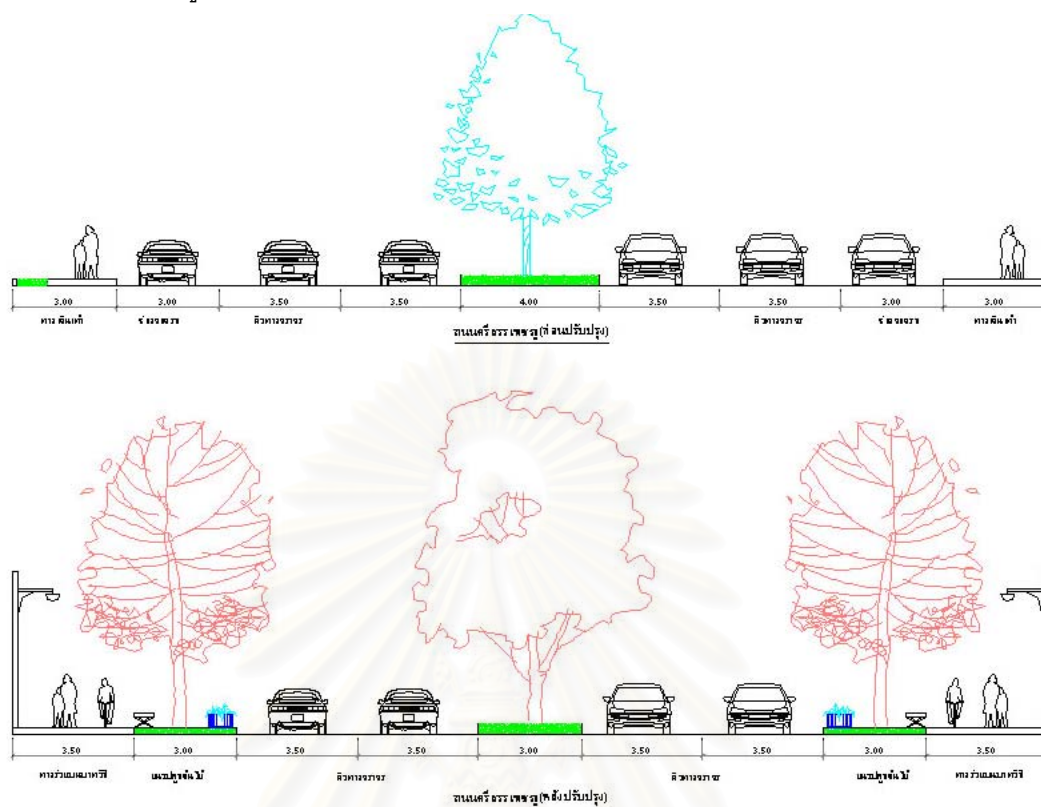
ภาพที่ 6.16 : เส้นทางจักรยานถนนโรจนะ

ถนนโรจนะ มีลักษณะถนน เป็นถนนที่มีความกว้างของถนน 6 เลนมีลักษณะถนนที่ตรง และกว้างมาก วิ่งตัดผ่านถนน คลองมะขามเรียง ถนนศรีสรรเพชญ์ ถนนชีกุน เป็นถนนที่อยู่ระหว่าง โซนสถานที่ราชการ สถานศึกษา และ แหล่งท่องเที่ยว คุณสมบัติที่ดีของเส้นทาง ได้แก่ การเข้าถึงค่อนข้างสะดวก มีความปลอดภัย ความร่มรื่นดี และมีความกว้างของถนนดี สามารถปรับพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้ เพื่อความร่มรื่น และสามารถรองรับการใช้งานได้ทุกประเภท จึงเสนอเป็นทางจักรยานชนิด ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี ซึ่งเหมาะกับถนนที่มีความกว้างของบาทวิถีที่และจำนวนช่องจราจรที่มาก เส้นทางนี้เหมาะกับนักขี่ที่มีประสบการณ์น้อย หรือไว้ขี่เพื่อความเพลิดเพลิน

สรุปเส้นทางจักรยานบนถนนโรจนะ

- ประเภททางจักรยาน : ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี
- กลุ่มผู้ใช้งาน : ทุกประเภท
- วัตถุประสงค์ : ทำธุระ เรียนหนังสือ ท่องเที่ยว
- สิ่งอำนวยความสะดวก : ป้ายบอกทางจักรยาน ที่พักรถจักรยาน ตู้โทรศัพท์ ม้านั่ง

รูปแบบเส้นทางจักรยานบนถนนศรีสรรเพชญ์



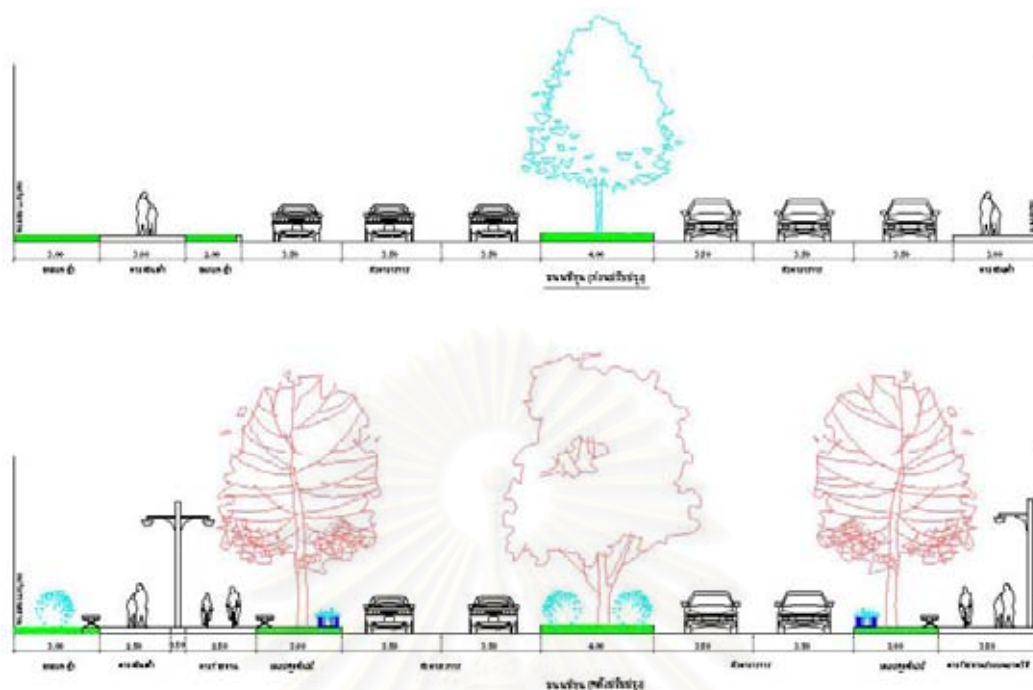
ภาพที่ 6.17 : เส้นทางจักรยานถนนศรีสรรเพชญ์

ถนนศรีสรรเพชญ์ มีลักษณะถนน เป็นถนนที่มีความกว้างของถนน 4 เลนมีลักษณะถนนที่ตรง และไม่ยาวเกินไป มีถนนที่เชื่อมต่อด้วยหลายเส้น เช่นถนนอุทอง ถนนป่าไทง และถนนโรจนะซึ่งวัตถุประสงค์หลักสำหรับทางจักรยานบนถนนเส้นนี้คือการขับขี่ พักผ่อน ท่องเที่ยว โดยสถานที่พักผ่อนและสถานที่ท่องเที่ยว คือ บริเวณ บึงพระราม คุณสมบัติที่ดีของเส้นทาง ได้แก่ การเข้าถึงค่อนข้างสะดวก มีความปลอดภัยสูง มีความกว้างของถนนค่อนข้างมาก สามารถปรับพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้ เพื่อความร่มรื่น จึงเสนอเป็นทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี อีกทั้งให้เพิ่มพื้นที่ปลูกต้นไม้เพื่อความร่มรื่นของผู้เดินเท้าและผู้ขับขี่จักรยาน เส้นทางนี้ เหมาะกับนักขี่ที่มีประสบการณ์น้อย หรือไว้ขี่เพื่อความเพลิดเพลิน

สรุปเส้นทางจักรยานบนถนนศรีสรรเพชญ์

- ประเภททางจักรยาน : ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี
- กลุ่มผู้ใช้งาน : นักท่องเที่ยว
- วัตถุประสงค์ : พักผ่อนและ ท่องเที่ยว
- สิ่งอำนวยความสะดวก : ป้ายบอกทางจักรยาน ที่พักรถจักรยาน ตู้โทรศัพท์ ม้านั่ง

รูปแบบเส้นทางจักรยานบนถนนซีกัน



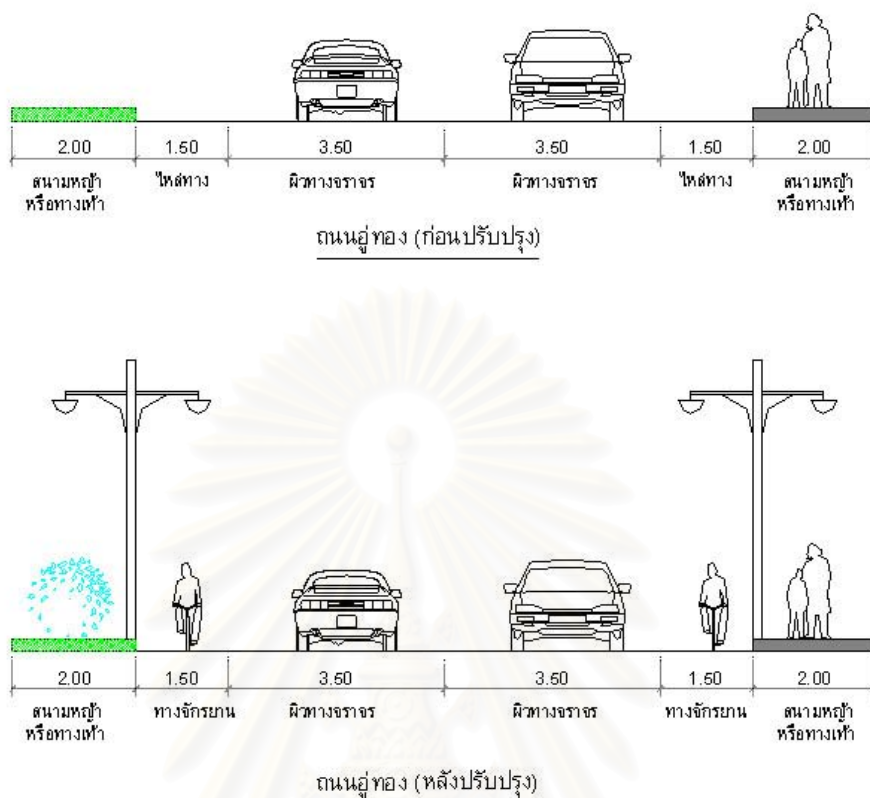
ภาพที่ 6.18 : เส้นทางจักรยานถนนซีกัน

ถนนซีกัน มีลักษณะถนน เป็นถนนที่มีความกว้างของถนน 6 เลนมีลักษณะถนนที่ตรง และกว้างมาก วิ่งตัดผ่านถนนที่มีความสำคัญหลายสาย ได้แก่ ถนน นเรศวร , ถนนบางเอียน , ถนนปามะพร้าว และสถานที่โบราณสถานและ พักผ่อนหย่อนใจ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์หลักสำหรับทางจักรยานบนถนนเส้นนี้คือ ด้านการท่องเที่ยวและ พักผ่อนคุณสมบัติที่ดีของเส้นทาง ได้แก่ การเข้าถึงค่อนข้างสะดวก มีความปลอดภัยสูง ความร่มรื่นดี และมีความกว้างมาก เสนอเป็นทางจักรยานชนิดทางเฉพาะบนบาทวิถี และทางร่วมบนบาทวิถี โดย ทางเฉพาะบนบาทวิถีจะใช้ในเส้นทาง ด้านที่มีโบราณสถานเนื่องจากมีพื้นที่ในการเว้นระยะทำเส้นทางจักรยานที่มากกว่า ในฝั่งตรงข้ามจะใช้ ทางร่วมบนบาทวิถีเนื่องจากมีพื้นที่บาทวิธิน้อยกว่า และจะปรับพื้นที่บางส่วน สำหรับปลูกต้นไม้เพื่อความร่มรื่นของผู้เดินเท้าและผู้ขี่จักรยาน เส้นทางนี้เหมาะสำหรับขี่เพื่อการท่องเที่ยวอีกทั้งเหมาะกับนักขี่ที่มีประสบการณ์น้อย

สรุปเส้นทางจักรยานบนถนนซีกัน

- ประเภททางจักรยาน : ทางจักรยานชนิดทางเฉพาะบนบาทวิถี
และ ทางจักรยานชนิดทางร่วมบนบาทวิถี
- กลุ่มผู้ใช้งาน : นักท่องเที่ยว
- วัตถุประสงค์ : พักผ่อนและ ท่องเที่ยว
- สิ่งอำนวยความสะดวก : ป้ายบอกทางจักรยาน ที่พักรถจักรยาน ตู้โทรศัพท์ ม้านั่ง

รูปแบบเส้นทางจักรยานบนถนนคูทอง



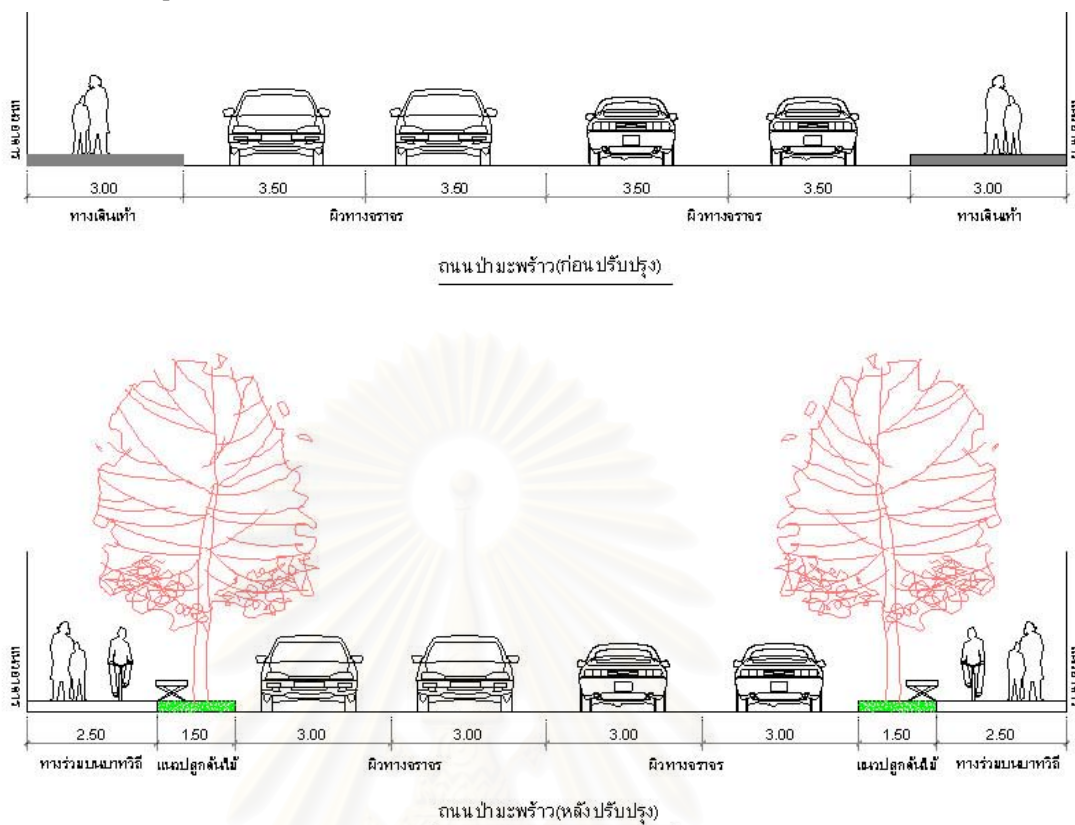
ภาพที่ 6.19 : เส้นทางจักรยานถนนคูทอง

ถนนคูทอง มีลักษณะถนน เป็นถนนที่มีความกว้างของถนน 2 เลน เชื่อมต่อรอบเมืองเนื่องจากเป็นถนนที่วิ่งเลียบเกาะเมือง มีการเข้าถึงที่สะดวก เชื่อมต่อบริเวณที่มีความสำคัญหลายแห่ง ยกตัวอย่างเช่น สถานีรถไฟ ตลาด โรงเรียน และโรงพยาบาล ซึ่งวัตถุประสงค์หลักสำหรับทางจักรยานบนถนนเส้นนี้คือ การขับขี่ไปทำธุระ พักผ่อน ท่องเที่ยว และเรียนหนังสือ และเนื่องจาก ถนนเส้นนี้ มีปริมาณคนใช้จักรยานค่อนข้างสูง จึงสะท้อน คุณสมบัติที่ดีของเส้นทาง ได้แก่ การเข้าถึงที่สะดวก ความร่มรื่นของสถานที่ ถนนมีความกว้างพอเหมาะ จึงเสนอเป็นทางจักรยานชนิด BIKE LANE ทางจักรยานเฉพาะบนผิวถนน ซึ่งเหมาะกับถนนที่มีการใช้จักรยานมาก และมีรถยนต์มากเช่นเดียวกัน อีกทั้งเหมาะกับนักขี่ที่มีประสบการณ์น้อย

สรุปเส้นทางจักรยานบนถนนคูทอง

- ประเภททางจักรยาน : BIKE LANE
- กลุ่มผู้ใช้งาน : ทุกประเภท
- วัตถุประสงค์ : ทำธุระ เรียนหนังสือ พักผ่อน ท่องเที่ยว
- สิ่งอำนวยความสะดวก : ป้ายบอกทางจักรยาน ที่พักรถจักรยาน ตู้โทรศัพท์ ม้านั่ง

รูปแบบเส้นทางจักรยานบนถนนปามะพร้าว



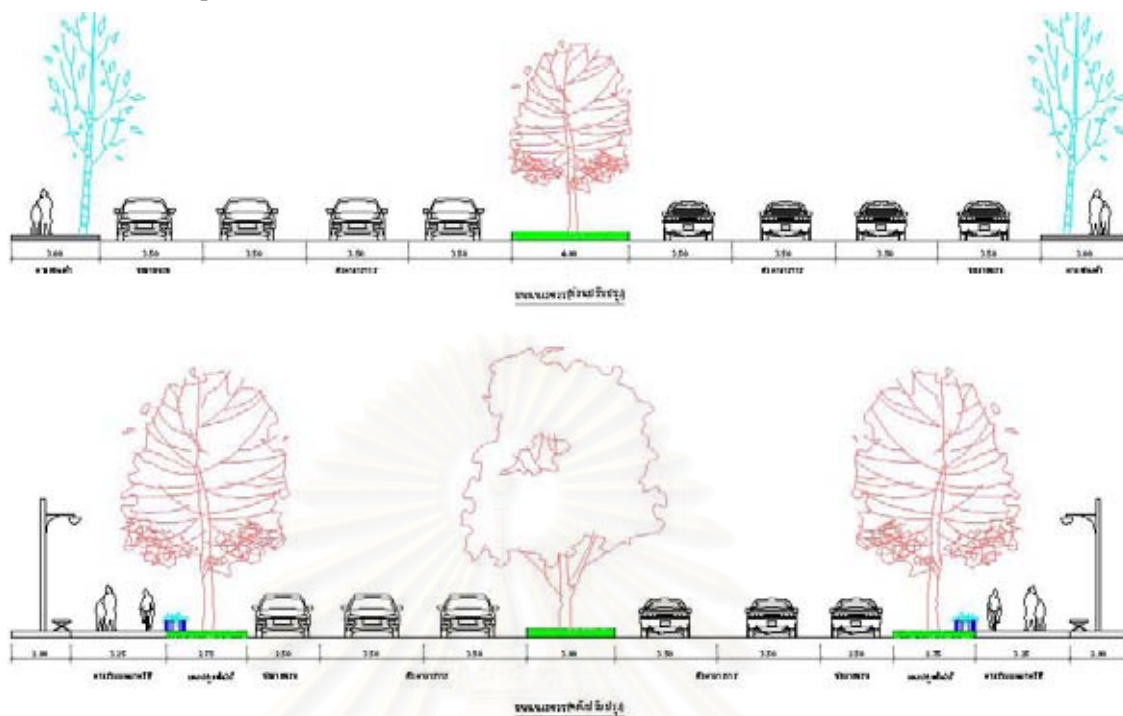
ภาพที่ 6.20 : เส้นทางจักรยานถนนปามะพร้าว

ถนนปามะพร้าว มีลักษณะถนน เป็นถนนที่มีความกว้างของถนน 4 เลน ปัจจุบันมีการจอดรถบริเวณริมถนนทั้ง 2 ด้านและมีป้ายต่างๆ ทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยถนน มีลักษณะถนนที่ตรง อยู่บริเวณย่านการค้า คือตลาดหัวรอ และบริเวณสถานศึกษาหลายแห่ง เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนน คู่มือและถนนสีกัน และมีกลุ่มผู้ใช้งานทุกประเภท ซึ่งสอดคล้องกับการใช้ที่ดินในย่านนี้ คือย่านพาณิชยกรรม สถานศึกษา ที่พักอาศัย(ประชากรและนักท่องเที่ยว) คุณสมบัติที่ดีของเส้นทาง ได้แก่ การเข้าถึงค่อนข้างสะดวก ถนนมีความกว้างมาก สามารถที่จะปรับพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้ เพื่อให้เกิดความร่มรื่น จึงเสนอเป็นทางจักรยานชนิด ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี

สรุปเส้นทางจักรยานบนถนนปามะพร้าว

- ประเภททางจักรยาน : ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี
- กลุ่มผู้ใช้งาน : ทุกประเภท
- วัตถุประสงค์ : ทำธุระ เรียนหนังสือ พักผ่อน ท่องเที่ยว
- สิ่งอำนวยความสะดวก : ป้ายบอกทางจักรยาน ที่จอดรถจักรยาน

รูปแบบเส้นทางจักรยานบนถนนนเรศวร



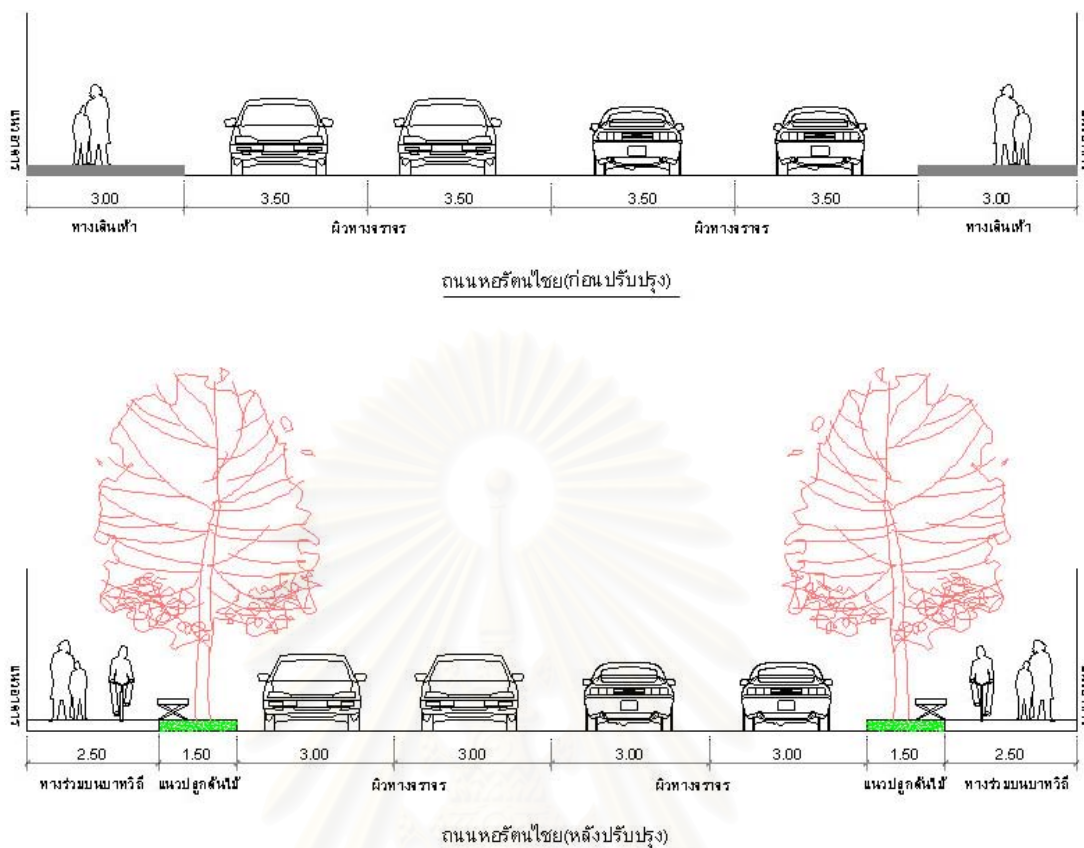
ภาพที่ 6.21 : เส้นทางจักรยานถนนนเรศวร

ถนนนเรศวร มีลักษณะถนน เป็นถนนที่มีความกว้างของถนน 6 เลนมีลักษณะถนนที่ตรง และกว้างมาก วิ่งตัดผ่านถนนอุททองและถนนชีกุน ลักษณะสำคัญของถนนสายนี้คืออยู่ใจกลางย่านพาณิชยกรรมของเมือง อันประกอบด้วย ตลาดเจ้าพรหม ห้างกรุงศรีซ้อบปิ้ง ห้างอัมพรดีพาร์ทเมนต์สตรี และบริเวณท่ารถสองแถว วัดอุประสงค์หลักสำหรับทางจักรยานบนถนนเส้นนี้คือการซื้อของ ทำธุระ ซึ่งสอดคล้องกับการใช้ที่ดินในย่านนี้ คือย่านพาณิชยกรรม กลุ่มผู้ใช้งานเป็นประชาชนในพื้นที่ คุณสมบัติที่ดีของเส้นทาง ได้แก่การเข้าถึงค่อนข้างสะดวก ถนนมีความกว้างมาก สามารถที่จะปรับพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้ เพื่อให้เกิดความร่มรื่น และมีปริมาณการใช้จักรยานในปัจจุบันค่อนข้างมาก จึงเสนอเป็นทางจักรยานชนิด ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี

สรุปเส้นทางจักรยานบนถนนนเรศวร

- ประเภททางจักรยาน : ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี
- กลุ่มผู้ใช้งาน : ประชากร
- วัดอุประสงค์ : ซื่อของและ ทำธุระ
- สิ่งอำนวยความสะดวก : ป้ายบอกทางจักรยาน ที่จอดรถจักรยาน

รูปแบบเส้นทางจักรยานบนถนนหอรรัตนไชย



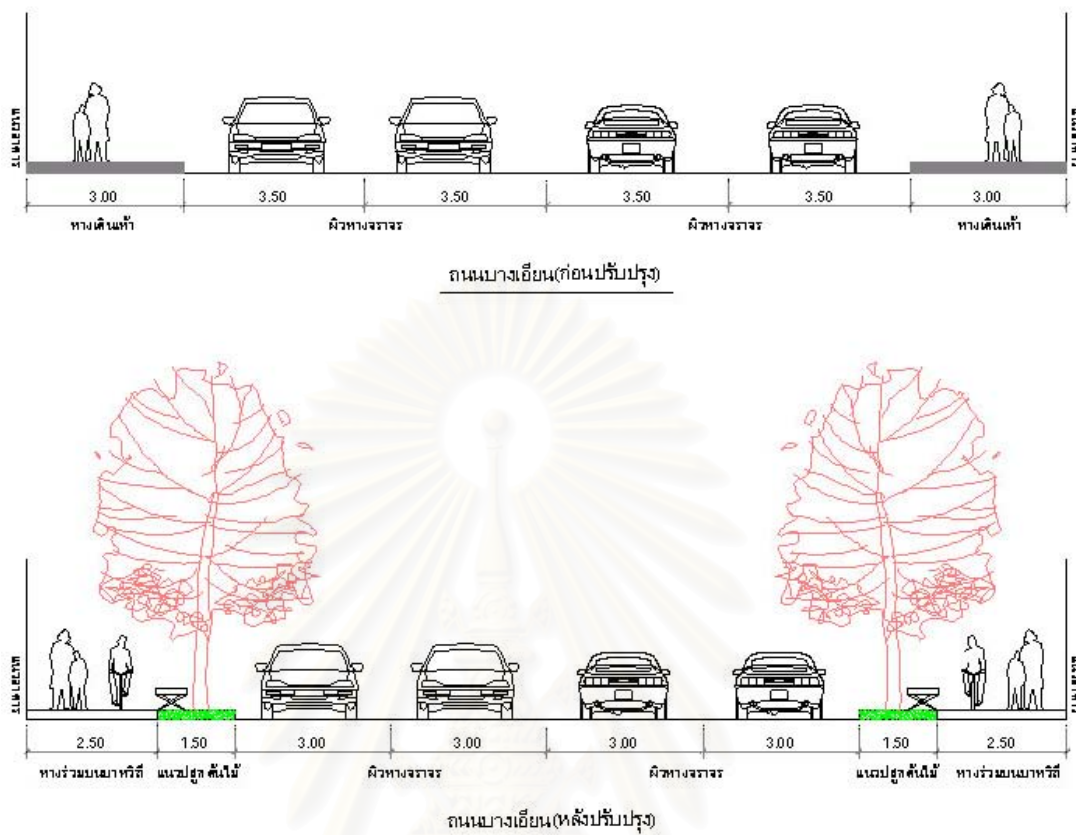
ภาพที่ 6.22 : เส้นทางจักรยานถนนหอรรัตนไชย

ถนนหอรรัตนไชย มีลักษณะถนน เป็นถนนที่มีความกว้างของถนน 4 เลนมีลักษณะถนนที่ตรงและกว้างตัดผ่านถนนคูทองและถนนชีกุน ลักษณะสำคัญของถนนสายนี้คือ อยู่บริเวณย่านพาณิชยกรรม และชุมชน วัตถุประสงค์หลักสำหรับทางจักรยานบนถนนเส้นนี้คือการซื้อของ ทำธุระ ซึ่งสอดคล้องกับการใช้ที่ดินในย่านนี้ คือย่านพาณิชยกรรม กลุ่มผู้ใช้งานเป็นประชาชนในพื้นที่ ถนนมีการเข้าถึงค่อนข้างสะดวก ถนนมีความกว้างมาก สามารถที่จะปรับพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้ เพื่อให้เกิดความร่มรื่น และมีปริมาณการใช้จักรยานในปัจจุบันค่อนข้างมาก จึงเสนอเป็นทางจักรยานชนิด ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี

สรุปเส้นทางจักรยานบนถนนถนนหอรรัตนไชย

- ประเภททางจักรยาน : ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี
- กลุ่มผู้ใช้งาน : ประชากร
- วัตถุประสงค์ : ซื้อของและ ทำธุระ
- สิ่งอำนวยความสะดวก : ป้ายบอกทางจักรยาน ที่จอดรถจักรยาน

รูปแบบเส้นทางจักรยานบนถนนบางเขิน



ภาพที่ 6.23 : เส้นทางจักรยานถนนบางเขิน

ถนนบางเขิน มีลักษณะถนน เป็นถนนที่มีความกว้างของถนน 4 เลนมีลักษณะถนนที่ตรงและกว้างตัดผ่านถนนอุโมงค์และถนนซีกัน ลักษณะสำคัญของถนนสายนี้คืออยู่บริเวณย่านพาณิชยกรรม และชุมชน วัตถุประสงค์หลักสำหรับทางจักรยานบนถนนเส้นนี้คือ การซื้อของทำธุระ ซึ่งสอดคล้องกับการใช้ที่ดินในย่านนี้ คือย่านพาณิชยกรรม กลุ่มผู้ใช้งานเป็นประชาชนในพื้นที่ ถนนมีการเข้าถึงค่อนข้างสะดวก ถนนมีความกว้างมาก สามารถที่จะปรับพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้ เพื่อให้เกิดความร่มรื่น และมีปริมาณการใช้จักรยานในปัจจุบันค่อนข้างมาก จึงเสนอเป็นทางจักรยานชนิด ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี

สรุปเส้นทางจักรยานบนถนนถนนบางเขิน

- ประเภททางจักรยาน : ทางจักรยานชนิดทางร่วมบทบาทวิถี
- กลุ่มผู้ใช้งาน : ประชากร
- วัตถุประสงค์ : ซื้อของและ ทำธุระ
- สิ่งอำนวยความสะดวก : ป้ายบอกทางจักรยาน ที่จอดรถจักรยาน

6.2.2 การออกแบบจุดจอดรถจักรยานและจุดที่พักรถจักรยาน

6.2.2.1 จุดจอดรถจักรยาน

การเสนอที่จอดรถจักรยานนั้น ขึ้นอยู่กับข้อจำกัดด้านงบประมาณ พื้นที่ และการใช้ประโยชน์ ที่จอดรถจักรยานที่ดีควรอยู่ใกล้กับปลายทางหรือจุดที่เป็นแหล่งกำเนิดการเดินทางมากที่สุด ปลอดภัยจากขโมย มีต้นทุนที่ผู้ใช้เห็นว่าเหมาะสม มีความสะดวกในการใช้ และในบางกรณีสามารถปกป้องจากสภาพลมฟ้าอากาศได้ โดยจัดประเภทให้เหมาะสมกับสถานที่และระยะเวลาที่จอดรถ ดังนี้

ตลาด เป็นที่สาธารณะ มีผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก ผู้ที่มาซื้อของหรือใช้บริการที่ตลาดมักใช้เวลาไม่นานดังนั้นที่จอดรถจักรยานที่เหมาะสมควรเป็นแบบราวจักรยานธรรมดาหรือแบบที่มีความปลอดภัยสูง สำหรับตลาดที่เหมาะสมคือ บริเวณหน้าตลาด เจ้าพรหม ติดกับถนนอุทอง

สถานศึกษา สำหรับในโรงเรียนแม้ว่าการจอดรถในโรงเรียนจะมีระยะเวลานาน แต่เนื่องจากในโรงเรียนเป็นสถานที่จำกัดการเข้า-ออก การจอดรถจักรยานในโรงเรียนจึงค่อนข้างมีความปลอดภัยสูง สามารถจัดทำเป็นโรงจอดรถ สำหรับจักรยานเพื่อป้องกันฝนแดด หรือจัดแบบราวธรรมดาให้กับเด็กนักเรียน โดย สถานศึกษาที่มีการจัดตั้งได้แก่ อนุบาลพระนครศรีอยุธยา โรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย และวิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา

สถานที่ราชการ หรือที่ทำงาน สำหรับผู้ที่ใช้จักรยานมาทำงานหรือสำหรับผู้ที่ใช้มาติดต่อราชการ ควรจัดราวจักรยานแบบธรรมดา มีหลังคาคลุม ป้องกันการขโมยได้บางส่วน และอาจมีคนเฝ้าระวัง โดยสถานที่ราชการได้แก่สำนักงานเทศบาล ที่ว่าการอำเภอ และสำนักงานตำรวจท่องเที่ยว

สถานที่พักผ่อนหย่อนใจสวนสาธารณะเป็นสถานที่ที่มีผู้มาใช้บริการค่อนข้างมาก ผู้ที่ใช้บริการทั้งเพื่อออกกำลังกายและทำกิจกรรมอย่างอื่น ที่จอดรถจักรยานควรเป็นแบบธรรมดาหรือแบบความปลอดภัยสูงตั้งอยู่ในบริเวณที่เป็นที่สังเกตได้ตลอดเวลาไม่ลับตาคน สวนสาธารณะได้แก่ บึงพระราม

สถานีขนส่ง ผู้ที่ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นแบบประจำ และต้องจอดรถทิ้งไว้เป็นเวลานานดังนั้นประเภทของที่จอดรถจักรยานควรเป็นแบบราวจักรยานธรรมดาหรือแบบความปลอดภัยสูง มีหลังคาหรืออาจมีคนเฝ้าในบริเวณนั้น สถานีขนส่งได้แก่ท่ารถสองแถว และเพิ่มเติมราวจักรยานธรรมดาในสถานีรถไฟด้วย

สถานที่ท่องเที่ยวเป็นสถานที่ที่มีผู้มาใช้บริการค่อนข้างมากผู้ที่ใช้บริการส่วนมากเป็นนักท่องเที่ยวโดยเป็นการขับขี่เพื่อชมทัศนียภาพและออกกำลังกายไปในตัวควรจัดราวจักร

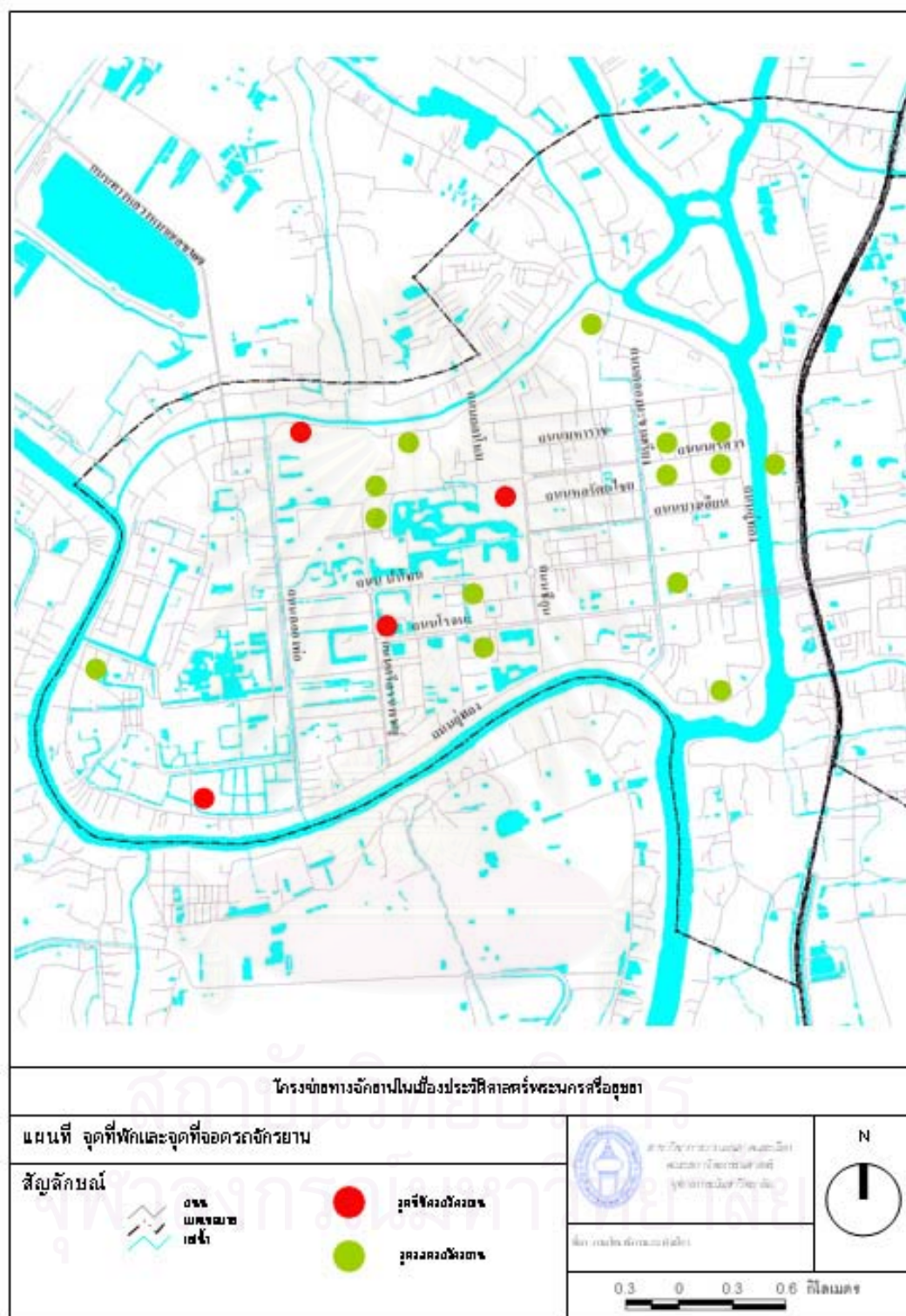
ยานแบบธรรมดาหรือแบบความปลอดภัยสูงตั้งอยู่ในบริเวณที่เป็นที่สังเกตได้ตลอดเวลา สถานที่ท่องเที่ยว ที่ควรมีการจัดเตรียมได้แก่ วัดมงคลบพิตร พระราชวังโบราณ และวัดพระศรีสรรเพชญ์

ตารางที่ 6.7 สรุปสถานที่ จัดที่จอดรถจักรยาน

สถานที่ จอดจักรยาน	ความต้องการของประชาชนในพื้นที่	ความต้องการของนักท่องเที่ยว	ข้อเสนอแนะ
1 ตลาด	ตลาดเจ้าพรหม	ตลาดเจ้าพรหม	ตลาดเจ้าพรหม
2 โรงเรียน/สถานศึกษา	อนุบาลพระนครศรีอยุธยา รร. อยุธยา วิทยาลัย เทคนิคพระนครศรีอยุธยา	อนุบาลพระนครศรีอยุธยา รร. อยุธยา วิทยาลัย เทคนิคพระนครศรีอยุธยา	ราชภัฏพระนครศรีอยุธยา รร. อยุธยา วิทยาลัย เทคนิคพระนครศรีอยุธยา
3 สถานที่ราชการ	สำนักงานเทศบาล ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานตำรวจท่องเที่ยว	สำนักงานเทศบาล ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานที่ดิน	สำนักงานเทศบาล ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานตำรวจท่องเที่ยว
4 สถานที่ท่องเที่ยว	วัดมงคลบพิตร พระราชวังโบราณ วัดพระศรีสรรเพชญ์	วัดมงคลบพิตร พระราชวังโบราณ วัดพระศรีสรรเพชญ์	วัดมงคลบพิตร พระราชวังโบราณ วัดพระศรีสรรเพชญ์
5 สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ	บึงพระราม	บึงพระราม	บึงพระราม
6 สถานีขนส่ง	ท่ารถโดยสาร	ท่ารถโดยสาร	ท่ารถโดยสาร สถานีรถไฟ
7 ถนนสายหลัก	ถนนนครสวรรค์ ถนนอุทง	ถนนนครสวรรค์ ถนนอุทง	ถนนนครสวรรค์ ถนนอุทง

6.2.2.2 จุดที่พักรถจักรยาน

ในโครงข่ายจักรยานนอกจากจัดจุดจอดรถจักรยานแล้ว ยังมี จุดที่พักรถจักรยาน เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับ ผู้ใช้เส้นทาง โดยในบริเวณจุดที่พักรถจักรยาน จะประกอบด้วย ที่จอดรถจักรยาน ป้ายบอกสถานที่ท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญ ตู้โทรศัพท์ ม้านั่ง และถังขยะ โดยเกณฑ์ในการกำหนดจุดที่พักรถจักรยานคือ ย่านสถานที่ที่สำคัญ (สถานที่ท่องเที่ยวและพักผ่อน) แต่ละจุด มีระยะทางที่เหมาะสม และในบริเวณนั้นมีขนาดพื้นที่เพียงพอในการก่อสร้าง จุดที่พักรถจักรยาน สำหรับโครงการนี้จะ อยู่ในบริเวณริมถนนอุทงจำนวน 2 จุด บริเวณบึงพระราม จำนวน 1 จุด และบริเวณ ศูนย์นักท่องเที่ยว ริมถนนศรีสรรเพชญ์ จำนวน 1 จุด

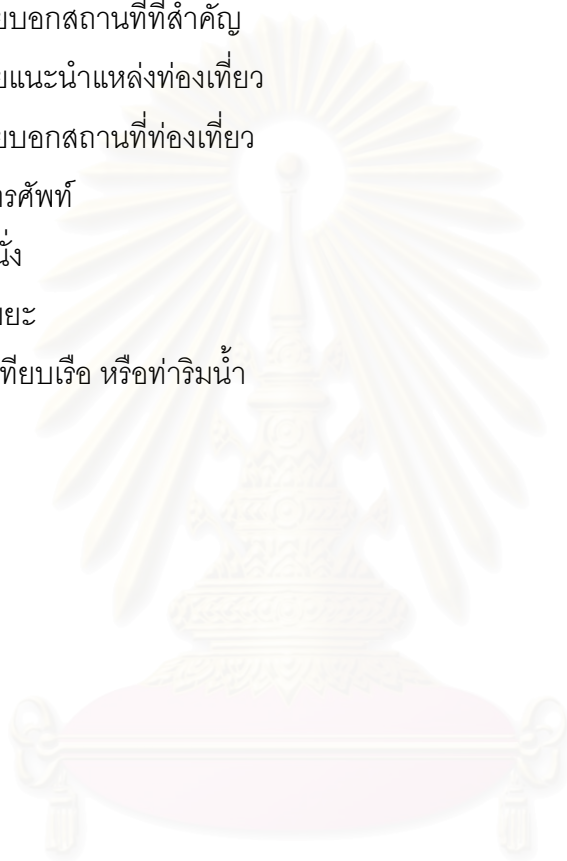


แผนที่ 6.12 : จุดที่พิกและจุดที่จัดรถจักรยาน

6.2.2.3 การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อทางจักรยาน

ในเส้นทางโครงข่ายทางจักรยาน นอกจากจัดเส้นทางจักรยานแล้วยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ขี่เส้นทาง เพื่อให้มีความสะดวก ปลอดภัยและเป็นจุดพักผ่อนระหว่างการเดินทาง ดังนั้น จึงได้จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อทางจักรยานดังนี้

- ที่จอดรถจักรยาน
- ป้ายบอกทางจักรยาน
- ป้ายบอกสถานที่ที่สำคัญ
- ป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว
- ป้ายบอกสถานที่ท่องเที่ยว
- ตู้โทรศัพท์
- ม้านั่ง
- ถึงขยะ
- ท่าเทียบเรือ หรือท่าริมน้ำ



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 7

สรุปและเสนอแนะ

7.1 สรุป

จากการศึกษาในบทที่ผ่านมา ทำให้ทราบถึง โอกาสและศักยภาพที่จะพัฒนาโครงข่ายทางจักรยาน ขึ้นในพื้นที่ศึกษา จากปัจจัยต่างๆ ได้แก่ การใช้ที่ดินแบบผสมในเมือง ก่อให้เกิดการเดินทางระยะสั้นในพื้นที่ อีกทั้งยังเป็นที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยวประเภทโบราณสถาน ซึ่งมีระยะทางไม่ห่างกันมากนัก และกระจายตัวอยู่ตลอดพื้นที่ การวางโครงข่ายของถนนเป็นแบบกริด ตาราง เชื่อมต่อตลอดทั้งเมือง เปิดโอกาสให้ผู้ใช้จักรยานมีโอกาสในการเลือกเส้นทางในการเดินทางมากขึ้น นอกจากนี้ยังมีการส่งเสริมการท่องเที่ยว ซึ่งจะส่งเสริมให้เกิดการเดินทางภายในพื้นที่มากขึ้น อีกทั้งปัจจุบันในตัวเมืองยังมีแหล่งพาณิชยกรรม สถานศึกษาทุกระดับ สถานที่ราชการ และแหล่งกำเนิดการเดินทาง ที่มีความสำคัญอยู่หลายแหล่ง ซึ่งยังคงเอื้อให้เกิดการเดินทางระยะสั้น ในทิศทางเดียวกับปัจจุบันเป็นจำนวนมาก จากการศึกษากิจการเดินทางของประชาชน ในพื้นที่พบว่า ประมาณร้อยละ 60 ใช้จักรยาน และจากการสอบถามทัศนคติประชากร และนักท่องเที่ยว พบว่าทุกฝ่ายเห็นด้วย ที่จะทำทางจักรยาน ดังนั้นจึงเป็นไปได้ มากที่จะสนับสนุนให้มีการพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานขึ้นภายในชุมชน

การพัฒนาโครงข่ายทางจักรยานนี้ จะพิจารณาจากการเดินทางของจักรยานที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน สำหรับประชากรในพื้นที่และ นักท่องเที่ยว ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ร่วมกับความต้องการของประชาชนและนักท่องเที่ยว เพื่อที่จะหาเส้นทางที่จะพัฒนาโครงข่ายจักรยาน แล้วจึงพิจารณาความเหมาะสมของถนนแต่ละสาย และประเภทของทางจักรยานที่เป็นไปได้ โดยยังคำนึงถึง ทัศนคติของประชาชนและนักท่องเที่ยวต่อทางจักรยานประเภทต่างๆ จากนั้นจึงพิจารณาความต่อเนื่องของโครงข่ายจักรยานโดยรวม พร้อมทั้งเสนอการจัดระเบียบการจราจร บนถนนสายนั้น หรือข้อเสนออื่นๆ เพื่อให้การเดินทางโดยจักรยานมีความปลอดภัย และสะดวกมากขึ้น โดยโครงข่ายทางจักรยานที่เสนอขึ้นนี้สามารถสนองต่อความต้องการเดินทางในปัจจุบันและสอดคล้องกับลักษณะการเดินทางและสภาพของพื้นที่ในอนาคต

7.2 ข้อเสนอแนะ

7.2.1 ข้อเสนอแนะการจัดการจัดการเดินรถบนถนนที่เสนอทางจักรยาน

ในการเสนอการจัดการจัดการเดินรถนี้ ต้องคำนึงถึงสามล้อถีบ ที่ยังมีการให้บริการในเทศบาลด้วยเนื่องจากสามล้อถีบเป็นพาหนะที่ไร้เครื่องยนต์ขับเคลื่อนโดยใช้แรงงานมนุษย์มีความเร็วต่างกับมอเตอร์ไซด์และรถยนต์มาก จึงอนุโลมให้สามล้อถีบเข้ามาใช้ทางร่วมกับจักรยานได้ หากเป็นทางที่อยู่บนถนน ดังนั้นความกว้างของทางจักรยาน จึงกว้างไม่น้อยกว่า 1.50 ม.

7.2.1.1 ถนนป่าโทน จัดเป็น ทางเฉพาะบนบาทวิถี โดยสิ่งที่จะต้องปรับปรุงได้แก่ การตีเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่ บนบนบาทวิถี ให้สำหรับเลนจักรยานและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนบนบาทวิถี ยกตัวอย่างเช่น ดวงโคมแสงสว่าง ม้านั่ง ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น ให้จุดในบริเวณที่จัดให้(มีการตีช่องจอดรถไว้ให้) เพิ่มพื้นที่ปลูกต้นไม้ระหว่างบาทวิถีและช่องจราจร ทำสัญลักษณ์หรือติดป้ายสัญญาณให้ยานยนต์อื่น ๆ ระวังจักรยานที่ผ่านแยกนั้น และจัดที่จอดรถจักรยาน

7.2.1.2 ถนนโรจนะ ทางร่วมบนบาทวิถี โดยสิ่งที่จะต้องปรับปรุงได้แก่ ปรับปรุงบาทวิถีและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนบนบาทวิถี ยกตัวอย่างเช่น ดวงโคมแสงสว่าง ม้านั่ง ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น ให้สำหรับผู้ใช้จักรยานและผู้เดินเท้า ให้จุดในบริเวณที่จัดให้(มีการตีช่องจอดรถไว้ให้) เพิ่มพื้นที่ปลูกต้นไม้ระหว่างบาทวิถีและช่องจราจร ทำสัญลักษณ์หรือติดป้ายสัญญาณให้ยานยนต์อื่น ๆ ระวังจักรยานที่ผ่านแยกนั้น และจัดที่จอดรถจักรยาน

7.2.1.3 ถนนศรีสรรเพชญ ทางร่วมบนบาทวิถี โดยสิ่งที่จะต้องปรับปรุงได้แก่ ปรับปรุงบาทวิถีและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนบนบาทวิถี ยกตัวอย่างเช่น ดวงโคมแสงสว่าง ม้านั่ง ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น ให้สำหรับผู้ใช้จักรยานและผู้เดินเท้า เพิ่มพื้นที่ปลูกต้นไม้ระหว่างบาทวิถีและช่องจราจร ทำสัญลักษณ์หรือติดป้ายสัญญาณให้ยานยนต์อื่น ๆ ระวังจักรยานที่ผ่านแยกนั้น และจัดจุดพักรถจักรยาน

7.2.1.4 ถนนชี่กุน จัดเป็นทางร่วมบนบาทวิถี สิ่งที่ต้องปรับปรุงคือ ปรับปรุงสภาพพื้นผิวบาทวิถี และแก้ปัญหาพื้นที่ด้อยคุณภาพในบางจุด ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคต่อการเดินและขี่จักรยาน เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนบนบาทวิถี ยกตัวอย่างเช่น ดวงโคมแสงสว่าง ม้านั่ง ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น ให้สำหรับผู้ใช้จักรยานและผู้เดินเท้า เพิ่มพื้นที่ปลูกต้นไม้ระหว่างบาทวิถีและช่องจราจร ในอีกด้านของฝั่งถนนบริเวณย่านโบราณสถาน จัดเป็น ทางเฉพาะบนบาทวิถี สิ่งที่ต้องปรับปรุงคือ โดยสิ่งที่จะต้องปรับปรุงได้แก่ ปรับปรุงบาทวิถีและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนบนบาทวิถี ยกตัวอย่างเช่น ดวงโคมแสงสว่าง ม้านั่ง ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น ให้สำหรับผู้ใช้จักรยานและผู้

เดินเท้า ทำสัญลักษณ์หรือติดป้ายสัญญาณให้ยานยนต์อื่น ๆ ระวังจักรยานที่ผ่านแยกนั้น และจัดจุดที่พักรถจักรยานไว้

7.2.1.5 ถนนอุโมงค์ จัดเป็น BIKE LANE โดยสิ่งที่จะต้องปรับปรุงได้แก่ การตีเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่ บนถนนให้สำหรับเลนจักรยานและไม่อนุญาตให้จอดในบริเวณข้างทาง และทำสัญลักษณ์หรือติดป้ายสัญญาณให้ยานยนต์อื่น ๆ ระวังจักรยานที่ผ่านแยกนั้น และจัดที่จอดรถจักรยานไว้

7.2.1.6 ถนนป่ามะพร้าว จัดเป็น ทางร่วมบนบาทวิถี โดยสิ่งที่จะต้องปรับปรุงได้แก่ ปรับปรุงบาทวิถีและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนบาทวิถี ยกตัวอย่างเช่น ดวงโคมแสงสว่าง ม้านั่ง ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น ให้สำหรับผู้ใช้จักรยานและผู้เดินเท้า เพิ่มพื้นที่ปลูกต้นไม้ระหว่างบาทวิถีและช่องจราจร ทำสัญลักษณ์หรือติดป้ายสัญญาณให้ยานยนต์อื่น ๆ ระวังจักรยานที่ผ่านแยกนั้น และจัดจุดพักรถจักรยาน

7.2.1.7 ถนนนครสวรรค์ จัดเป็น ทางร่วมบนบาทวิถี โดยสิ่งที่จะต้องปรับปรุงได้แก่ ปรับปรุงบาทวิถีและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนบาทวิถี ยกตัวอย่างเช่น ดวงโคมแสงสว่าง ม้านั่ง ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น ให้สำหรับผู้ใช้จักรยานและผู้เดินเท้า เพิ่มพื้นที่ปลูกต้นไม้ระหว่างบาทวิถีและช่องจราจร ทำสัญลักษณ์หรือติดป้ายสัญญาณให้ยานยนต์อื่น ๆ ระวังจักรยานที่ผ่านแยกนั้น และจัดจุดพักรถจักรยาน

7.2.1.8 ถนนหอรตันไชย จัดเป็น ทางร่วมบนบาทวิถี โดยสิ่งที่จะต้องปรับปรุงได้แก่ ปรับปรุงบาทวิถีและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนบาทวิถี ยกตัวอย่างเช่น ดวงโคมแสงสว่าง ม้านั่ง ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น ให้สำหรับผู้ใช้จักรยานและผู้เดินเท้า เพิ่มพื้นที่ปลูกต้นไม้ระหว่างบาทวิถีและช่องจราจร ทำสัญลักษณ์หรือติดป้ายสัญญาณให้ยานยนต์อื่น ๆ ระวังจักรยานที่ผ่านแยกนั้น และจัดจุดพักรถจักรยาน

7.2.1.9 ถนนบางเขิน จัดเป็น ทางร่วมบนบาทวิถี โดยสิ่งที่จะต้องปรับปรุงได้แก่ ปรับปรุงบาทวิถีและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนบาทวิถี ยกตัวอย่างเช่น ดวงโคมแสงสว่าง ม้านั่ง ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น ให้สำหรับผู้ใช้จักรยานและผู้เดินเท้า เพิ่มพื้นที่ปลูกต้นไม้ระหว่างบาทวิถีและช่องจราจร ทำสัญลักษณ์หรือติดป้ายสัญญาณให้ยานยนต์อื่น ๆ ระวังจักรยานที่ผ่านแยกนั้น และจัดจุดพักรถจักรยาน

7.2.2 การพิจารณาจุดตัดที่ทางแยกและบนสายทาง

บริเวณทางร่วมทางแยก นับเป็นจุดที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินทางด้วยจักรยาน เนื่องจากจักรยานนับเป็นรูปแบบการเดินทางที่เปราะบางที่สุดรองจากคนเดินเท้า จุดตัดแบ่งออกได้เป็น

6.2.2.1 จุดตัดที่เป็นทางแยกจากทางสายต่างๆที่เข้าร่วม ต้องมีการจัดป้ายเตือนให้แก่วาดยานที่จะทำการเลี้ยวเคลื่อนตัวออกจากทางเชื่อมต่างๆ เมื่อเข้าร่วมกับทางสายหลัก

6.2.2.2 จุดตัดที่ทางร่วมทางแยก ปัจจุบัน ผู้ใช้จักรยานมักจะใช้ทางข้ามและใช้ไฟสัญญาณในการข้ามทางแยกร่วมกับคนเดินเท้า เพื่อความปลอดภัย อย่างไรก็ตามเนื่องจากโครงข่ายจักรยานในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยา มีการใช้สามล้อถีบ ดังนั้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้ผู้ใช้งานยอมรับว่าการเดินทางร่วมในเส้นทางจราจรมีความปลอดภัย และต้องรณรงค์ให้ผู้ใช้งาน ตระหนักถึงสิทธิ์ของผู้ใช้จักรยาน

7.2.3 การรณรงค์และการประชาสัมพันธ์

การประชาสัมพันธ์ และการ รณรงค์ มีความสำคัญมาก สำหรับการ สนับสนุนการใช้จักรยาน เนื่องจากการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางเฉพาะกลุ่ม ซึ่งองค์การที่ควรเข้ามา มีบทบาทในด้านนี้คือ ชมรมจักรยานท้องถิ่น ซึ่งรับผิดชอบในการประชาสัมพันธ์ และรณรงค์การใช้จักรยานโดยเฉพาะกับผู้ใช้งานยนต์และนักท่องเที่ยว เพื่อสนับสนุนการใช้ถนนร่วมกันอย่างปลอดภัย และสร้างค่านิยมที่ถูกต้องเกี่ยวกับการใช้จักรยาน ซึ่งกระทำได้โดย

-การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อ ทั้งทางด้านวิทยุ และสื่อสิ่งพิมพ์ สามารถเข้าถึงคนจำนวนมากได้ อาจจะทำให้ผู้ทำงานด้านนี้ผู้มีชื่อเสียงในท้องถิ่น ทั้งนักแสดง นักกีฬา หรือนักการเมืองเป็นผู้ประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับการใช้ถนนร่วมกับนักขี่อย่างปลอดภัย พร้อมทั้งมีการรณรงค์ให้เห็นข้อดีด้านอื่นๆเช่น สิ่งแวดล้อมเมืองและออกกำลังกาย

-สร้างค่านิยมที่ถูกต้องเกี่ยวกับจักรยาน โดยการประชาสัมพันธ์ และขอความร่วมมือไปยังผู้บังคับบัญชา เจ้าหน้าที่หรือบุคคลสำคัญให้สนับสนุน และยกย่องผู้ที่ใช้จักรยานเพื่อการเดินทาง

-จัดงานเกี่ยวกับจักรยาน เช่น การจัดสัปดาห์ที่จักรยานอย่างปลอดภัย และจัดกิจกรรม

-ส่งเสริมการขี่จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวโดยชี้ให้เห็นถึงคุณประโยชน์ต่างๆ และควรมีการจัดโปรแกรมในการขี่จักรยานด้านการท่องเที่ยวเมืองด้วย

นอกจากนี้ยังควรมีการประสานงานไปทางโรงเรียนให้มีการอบรมเกี่ยวกับการใช้จักรยานอย่างปลอดภัยและกฎวิธีแก่เด็กนักเรียนด้วย โดยสอนเรื่องกฎจราจร การขับที่ร่วมกับพาหนะอื่นบนถนน การดูแลรักษาจักรยาน และควรมีการฝึกหัดภายในโรงเรียนด้วย

7.2.4 การประเมินผลทางจักรยาน

จัดให้มีการติดตามผลการใช้จักรยาน โดยเก็บข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนผู้ใช้จักรยาน อุบัติเหตุ และปัญหาอื่นๆที่พบ เพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมในการขี่จักรยาน ให้มีประสิทธิภาพและ

มีความปลอดภัยมากขึ้น รวมทั้งจัดให้มีการประเมินผลการใช้ที่จอดรถจักรยานด้วย ทั้งในส่วนของท่าเล ที่ตั้ง รูปแบบที่จอดรถจักรยาน

7.2.5 ระดับนโยบาย

ในด้านการคมนาคมขนส่ง ควรสร้างเส้นทางจักรยานเพิ่ม เมื่อมีการปรับปรุงถนนจัดทำโครงการพัฒนาเมือง หรือปรับปรุงสภาพแวดล้อม หรือแผนพัฒนาท้องถิ่น โดยประสานเข้ากับระบบทางจักรยานที่มีอยู่แล้วและพัฒนาการประสานการใช้จักรยานเข้ากับระบบขนส่งสาธารณะการเดินทางระยะไกล ในด้านการวางผังเมือง ควรส่งเสริมการใช้ที่ดินแบบผสม เพื่อการเดินทางระยะสั้นในพื้นที่ ซึ่งจะสนับสนุนการเดินทางด้วยจักรยานและในด้านการท่องเที่ยว ควรพัฒนาโอกาสในการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวในเมือง เพราะ เป็นสถานที่โบราณสถานที่สำคัญหลายแห่ง ซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในชุมชนเมือง จากข้อเสนอแนะที่กล่าวมาทั้งหมดนั้น นำมาสรุปเป็นแผนการดำเนินการได้ 3 ระยะคือ ระยะสั้น ระยะกลางระยะยาว ตามลำดับความสำคัญ

ด้วยบทบาทและที่ตั้งของเทศบาลนครนครศรีอยุธยา นั้นทำหน้าที่เป็นพื้นที่อนุรักษ์โบราณสถาน และการบริการการค้า ของชุมชนใกล้เคียง ส่งผลให้ปริมาณการจราจรจากภายนอกของบุคคลที่เข้ามาใช้บริการในเมืองและนักท่องเที่ยว มีปริมาณสูงขึ้น หากยังไม่เร่งหามาตรการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในพื้นที่ ขณะที่โอกาสขยายถนนในเมืองนั้นยาก จำทำให้เกิดปัญหาจราจร และการสิ้นเปลืองของโบราณสถานตามมาอย่างแน่นอน จึงควรอย่างยิ่งที่จะหาแนวทางป้องกันและแก้ไขและสนับสนุนการเดินทางด้วยจักรยานแทนการใช้รถยนต์ในการเดินทางระยะสั้นนั้นน่าจะเป็นทางเลือกหนึ่งที่มีประสิทธิภาพในการช่วยบรรเทาปัญหาจราจรปัญหาสิ่งแวดล้อม และการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวในอนาคต

จักรยานเป็นเครื่องมือหนึ่งของการพัฒนาการขนส่งที่ยั่งยืน ที่จะสนับสนุนระบบเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมของเมืองให้ดำรงอยู่ เนื่องจากจักรยานมีข้อดีหลายประการ ได้แก่ มีราคาถูก มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางและการดูแลรักษาต่ำ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานมีต้นทุนที่ต่ำ และจักรยานสามารถใช้พื้นที่และพลังงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และยังช่วยลดมลพิษทางเสียงและอากาศด้วย จักรยานเป็นวิธีในการเดินทางในเมืองที่ยืดหยุ่นและเร็ว สามารถวางแผนการเดินทางได้ ง่ายที่จอดง่าย และการขี่จักรยานยังเป็นการออกกำลังกายด้วย ซึ่งการวางแผนสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานและโอกาสในการใช้จักรยานอย่างแพร่หลาย นั้นจะต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกฝ่ายทั้งระดับบนและระดับล่าง และสิ่งหนึ่งที่นักวางแผนต้องตระหนักอยู่เสมอคือ วัตถุประสงค์สำหรับการวางแผน ในการขี่จักรยานไม่ใช่เพื่อให้ได้มาซึ่งทางจักรยาน แต่เพื่อการเดินทางโดยจักรยานที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสูงสุด

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพมหานคร: ไทยวัฒนาพานิช, 2527.
- ชัชวาล วัฒนบรรจง. แนวทางการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาจราจรด้วยการเปิดเขตเดินเท้าพิเศษในย่านถนนสีลม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต. ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.
- ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง. การพยากรณ์ความต้องการการเดินทางโดยวิธีดีสแอกกรีเกตสำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.
- บรรณศาสตร์ สุขตระกูล. แนวทางการพัฒนาย่านการค้าใจกลางเมืองเก่า : กรณีศึกษาเมืองเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.
- ประจักษ์ ศกุนตะลักษณะ. เศรษฐกิจเมือง. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531.
- วิชาญ เอกกรินทรากุล. ลักษณะการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.
- มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ศูนย์วิจัยและพัฒนาการจราจรและขนส่ง(ศพจ). รายงานฉบับสมบูรณ์:โครงการจัดทำแผนสร้างทางจักรยานและรณรงค์ขี่จักรยานแบบครบวงจรของเทศบาลนครนครศรีอยุธยา. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์วิจัยและพัฒนาการจราจรและขนส่ง(ศพจ), 2546.
- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย หน่วยวิจัยการจราจรและขนส่ง. รายงานฉบับสมบูรณ์:ความเป็นไปได้ของการพัฒนาช่องทางเดินรถจักรยาน. กรุงเทพมหานคร: กองวิศวกรรมจราจร, 2535.
- บุญส่ง สัตโยภาส. โครงการจัดทำแผนสร้างทางจักรยานและรณรงค์ขี่จักรยานแบบครบวงจรของเทศบาลเมืองลำพูน. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2546.
- สมประสงค์ สัตยมัลลี. โครงการจัดทำแผนสร้างทางจักรยานเทศบาลนครราชสีมา. นครราชสีมา: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, 2544.

อ้อยใจ นามวงศ์. การรวมกลุ่มอาชีพสามล้อถีบ เพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในเขตอำเภอเมือง
จังหวัดเชียงใหม่, การค้นคว้าอิสระศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาอาชีพะ
ศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2545

วัชระ ตรงสกุล. ผู้อำนวยการกองช่าง เทศบาลนครนครศรีอยุธยา. สัมภาษณ์, 19 ธ.ค.2549.

ณัฐพงษ์ สุขุมลนันทน์. เจ้าของกิจการเช่ารถจักรยานในเขตเทศบาล. สัมภาษณ์, 19 ธ.ค.2549.

เมธาวี ทรวงแสง. คณบดี บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันราชภัฏอยุธยา. สัมภาษณ์, 19 ธ.ค.2549.



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาษาอังกฤษ

- American Association of State Highway and Transportation Officials(AASHTO). Guid for the Development of Bicycle Facilities. Washinton: AASHTO, 1991.
- American Society of Civil Engineers(ASCE). Bicycle Transportation: A Civil Engineer's Notebook for Bicycle Facilities. NewYork: ASCE, 1980.
- Balshone Bruce. Bicycle Transit; its Planning and Design. Newyork: Praeger, 1975.
- Sorton Alex. Education For Whom? In Planning Design and Implementation of Bicycle and Pedestrian Facilities . p185-189.New York: MAUDEP,1978.
- Bruton M.J..Introduction To Transportation Planning.London:Hutchinson Technical Education,1975.
- Cadwallador , Martin T.S. Patterns and Theories: Analytical Urban Geography. New Jersey : Prentice-Hall, 1985.
- Hamilton.Wasteful commuting,Journal of Political Economy,1982.
- Hurbert Askin and Raymond R. Colton. Table for Statisticians. New York : Barnes & Noble , 1963 :151-152.
- Gordon.I.R."regional policy and nation politics in Britain",Environment and Planning C:Government and policy,1970.
- John R.Short. (1984). An Introduction To Urban Geography. London : Routledge & Kegen Paul.
- Kirby, R.,Bhatt, K., Kemp, M.,Mcgrllivray, R., & Wohl, M. Paratransit – Neglected Options for Urban MoBillity. Washington D.C.: The Urban Institute,1975
- Kullman,.B.C. Market and Roles for Para transit Service in an Intergrated Urban Newton,Changing places?Firm,household,and urban hierarchies in the information Age.Cities in Competition.Melbourne :Longman Cheshire,1995.
- Peter Gipps .Journey to Work Employment and the changing structure of Australian cicties,1997.
- Pisek Pomrattanawanorom. Public Transportation system in Khon Kaen, Thailand. Asian Institute of Technology. Vol 10. No 4,1986
- United Nations. Study on the Role of Informal Paratransit in the Socio-Economic Development of Urban Area. Bangkok. Thailand, 1987

Vuchic,.V.R. Urban public transportation system and technology, Prentice Hall Inc. New Jersey, 1981

Wheeler,Jame O. Trip Purpose & Urban Activity Linkage. Annual of the Association of American Geographers (December 1972) : 641-654.



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ก

แบบสอบถาม(ชุดที่1)

โครงการข่ายทางจักรยานในเมืองประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา

วิทยานิพนธ์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผู้สัมภาษณ์ _____ สถานที่ _____ วันที่ _____ ชุดที่ _____.

ก. ข้อมูลส่วนตัว

1. เพศ 1. ชาย 2. หญิง
2. อายุ _____ ปี
3. ระดับการศึกษา 1. ประถมศึกษา 2. มัธยมศึกษา 3. อาชีวศึกษา
4.ปริญญาตรี 5. สูงกว่าปริญญาตรี 6. ไม่ได้ศึกษา
4. อาชีพ 1. นักเรียน/ นักศึกษา 2. ข้าราชการ 3. พนักงานรัฐวิสาหกิจ
4. ลูกจ้าง 5. ธุรกิจส่วนตัว 6. แม่บ้าน
7. รับจ้าง 8. อื่นๆ _____.
5. รายได้ของท่านต่อเดือน 1. ไม่มีรายได้ 2. ต่ำกว่า 3,000 บาท 3. 3,001-6,000 บาท
4. 6,001-9,000 บาท 5. 9,001- 12,000 บาท 6. 12,001 บาท ขึ้นไป
6. ยามพาหนะที่มี 1. รถยนต์/กระบะ _____ คัน 2. จักรยานยนต์ _____ คัน 3. จักรยาน _____ คัน
4. อื่นๆ _____ คัน

ข. ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง (การเดินทางครั้งสุดท้ายที่ผ่านมา)

7. ท่านเดินทางจากโซน _____ ไปโซน _____ (ดูแผนที่ประกอบหน้า 5.)
8. เพื่อไป 1. เรียนหนังสือ 2. ทำงาน 3. ซื้อของ
4. ทำธุระ 5. พักผ่อนหย่อนใจ 6. อื่นๆ _____.
9. ช่วงเวลาใด 1. 5.00-7.00 น. 2. 7.00-10.00 น. 3. 10.00-15.00 น.
4. 15.00-17.00 น. 5. 17.00-19.00 น. 6. หลัง 19.00 น.
10. เดินทางโดย (ถ้ามากกว่า 1 วิธี กรุณาเรียงตามลำดับ)
_____ 1. เดินเท้า _____ 2. รถจักรยาน _____ 3. รถจักรยานยนต์ _____ 4. รถส่วนตัว
_____ 5. รถสองแถว _____ 6. สามล้อถีบ _____ 7. อื่นๆ _____.
11. ระยะทางการเดินทางโดยเฉลี่ย (เดินทางเที่ยวเดียว)
1. < 3.0 กิโลเมตร 2. 3.1-5 กิโลเมตร
3. 5.1-10 กิโลเมตร 4. มากกว่า 10 กิโลเมตร
12. เวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย
1. ไม่เกิน 15 นาที 2. 15-30 นาที 3. 31-45 นาที
4. 45-60 นาที 5. มากกว่า 1 ชั่วโมง

(ถ้าไม่เห็นด้วยทั้ง 6 ประเภท ให้ข้ามไปตอบข้อ 20.6 แต่ถ้าเห็นด้วยอย่างน้อย 1 ข้อให้ทำต่อ)

22.2 ถ้าเห็นด้วย ท่านอยากให้มีเส้นทางจักรยานเส้นทางใดมากที่สุด (เรียงลำดับ ไม่จำเป็นต้องครบ)

เส้นทาง	สถานที่- ถนน
_____ 1. ทางจักรยานไปตลาด	_____ .
_____ 2. ทางจักรยานไปโรงเรียน /มหาวิทยาลัย	_____ .
_____ 3. ทางจักรยานไปที่ทำงาน	_____ .
_____ 4. ทางจักรยานไปสวนสาธารณะ	_____ .
_____ 5. ทางจักรยานไปโบราณสถาน	_____ .
_____ 6. อื่นๆ _____	_____ .

22.3 ท่านอยากให้มีที่จอดรถจักรยานในบริเวณใดบ้าง

1. (กลุ่มสถานที่ท่องเที่ยว) (ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย)

1. พระราชวังโบราณ 2. วัดพระศรีสรรเพชญ์ 3. วัดมณฑลพิตร 4. วัดธรรมิกราช 5. วัดมหาธาตุ
6. วัดราชบูรณะ 7. คู่มุขแผน 8. วัดพระราม 9. บึงพระราม 10. ศาลหลักเมือง
11. พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติเจ้าสามพระยา 12. สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์
13. ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์อยุธยา 14. อื่นๆ(ระบุ) _____

2. (โรงเรียน)

1. โรงเรียนอนุบาลพระนครศรีอยุธยา 2. โรงเรียนธรรมิกราชวิทยา 3. โรงเรียนประตู่ชัย
4. โรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย 5. บริหารธุรกิจอยุธยา 6. โรงเรียนเทศบาลวัดรัตนไชย
7. สถาบันราชภัฏพระนครศรีอยุธยา 8. วิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา
9. อื่นๆ(ระบุ) _____

3. (ตลาด) (ที่มา : เทศบาลนครนครศรีอยุธยา)

1. ตลาดเจ้าพรหม 2. ตลาดหัวรอ

4. (สถานที่ราชการ) (ที่มา : เทศบาลนครนครศรีอยุธยา)

1. ที่ว่าการอำเภอ 2. สำนักงานที่ดิน 3. ตำรวจท่องเที่ยว ททท.
4. ที่ทำการไปรษณีย์ 5. สำนักงานเทศบาล 6. อื่นๆ(ระบุ) _____
5. (บริเวณท่ารถโดยสาร (ระบุ ถนน) _____)
6. อื่นๆ นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น _____

22.4 ลักษณะที่จอดรถจักรยานแบบที่ท่านต้องการคือ _____ (ดูรูปประกอบหน้า 8) 6. ไม่จำเป็นต้องมี

22.5 ถ้ามีทางจักรยานท่านจะ 1. ใช่ 2. ไม่ใช่ 3. ไม่แน่ใจ

22.6 ถ้าไม่มีทางจักรยานแต่มีการจัดระเบียบการจราจรใหม่เพื่อให้การเดินทางโดยจักรยานสะดวกปลอดภัยมากขึ้น ท่านจะใช้จักรยานเพื่อออกกำลังกายหรือไม่

1. ใช่ 2. ไม่ใช่ 3. ไม่แน่ใจ

22.7 ท่านมีข้อเสนอแนะอะไรบ้างเพื่อให้การเดินทางของจักรยานสะดวกและปลอดภัยมาก
(กรุณาทำเครื่องหมาย / ลงในช่องที่ท่านเสนอแนะ)

สถานที่-ถนน รายละเอียด	สถานที่-ถนน									
	ถ.อุทอง	ถ.นเรศวร	ถ.หอรัตนไชย	ถ.บางเขิน	ถ.ปิ่นเกล้า	ถ.โรจนะ	ถ.เดชาวิฑ	ถ.คดองท่อ	ถ.ศรีสรรเพชญ	อื่นๆ
ลดความเร็ว ของรถยนต์										
ขยายถนนให้มีไหล่ทางกว้างขึ้น										
ติดป้ายให้ระวังคนเดินเท้า / จักรยาน										
ปลูกต้นไม้เพื่อเพิ่มความร่มเงา										
รณรงค์การเคารพกฎจราจร										
ปรับทางขึ้น-ลงบาทวิถี										
อื่นๆ										
อื่นๆ										

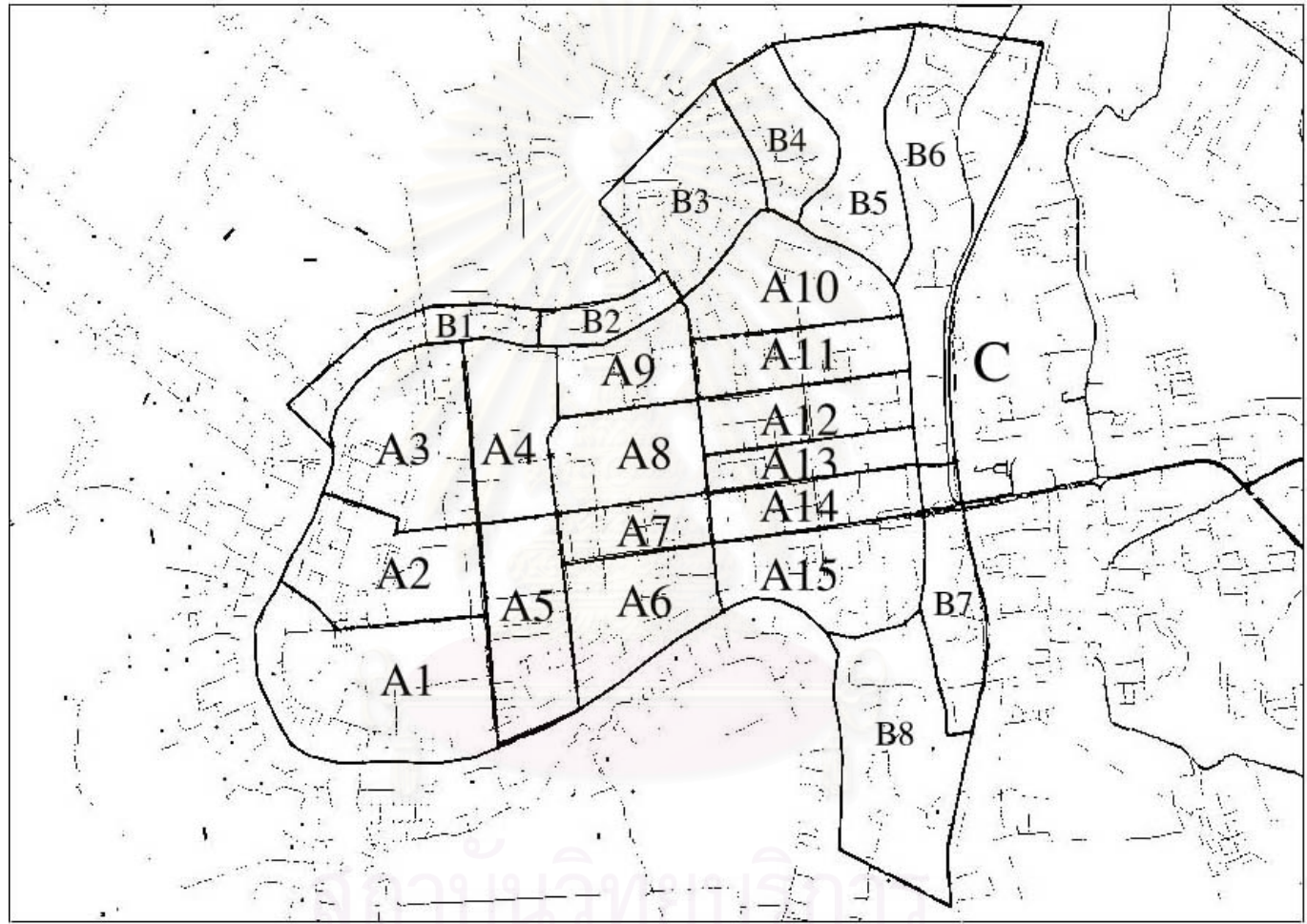
22.8 ถ้าไม่มีการปรับปรุงอะไรเลย ท่านจะหันมาใช้จักรยาน / ใช้จักรยานต่อหรือไม่

1. ใช่

2. ไม่ใช่

3. ไม่แน่ใจ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่แสดงตำแหน่งโซน

- A1-A5 ในเขตเกาะเมือง(ในเขต)
- B1-B8 นอกเขตเกาะเมือง(ในเขต)
- C นอกเขตเกาะเมือง(นอกเขต)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



BIKE PATH



ทางเฉพาะบนบาทวิถี



BIKE LANE



ทางร่วมบนบาทวิถี



BIKE ROUTE



ปรับปรุงผิวถนน

เป็นทางจักรยานเฉพาะไว้เพื่อความเพลิดเพลินหรือเดินทางไปทำงาน และยังไม่ปลอดภัยกับนักขี่ที่มีประสบการณ์น้อย ได้แก่ ทางจักรยานในสวนสาธารณะหรือแยกคลองชลประทาน

มีทางจักรยานเฉพาะบนถนน ถ้าถนนมีขนาดจราจรกว้างพอ เหมาะกับถนนที่มีการใช้จักรยานมาก แต่มีถนนแคบเช่นกัน และยังไม่เหมาะกับนักขี่ที่มีประสบการณ์น้อยหรือไว้เพื่อความเพลิดเพลิน

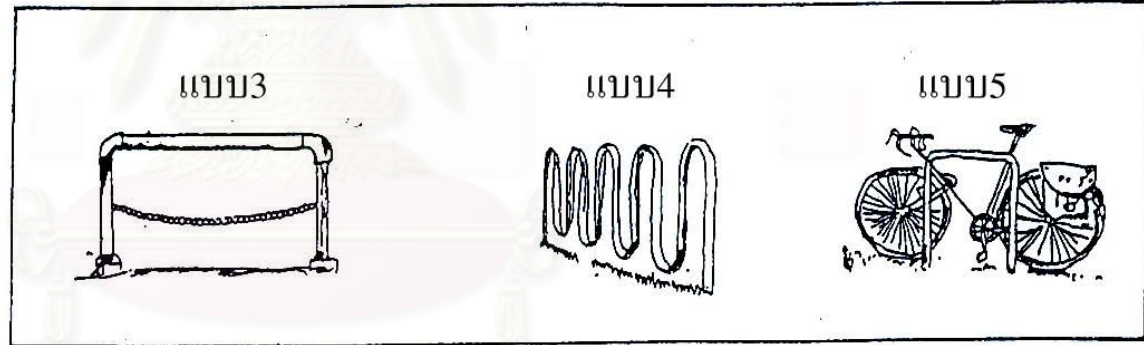
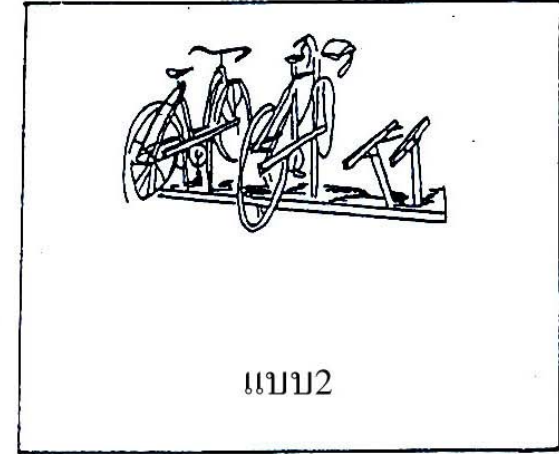
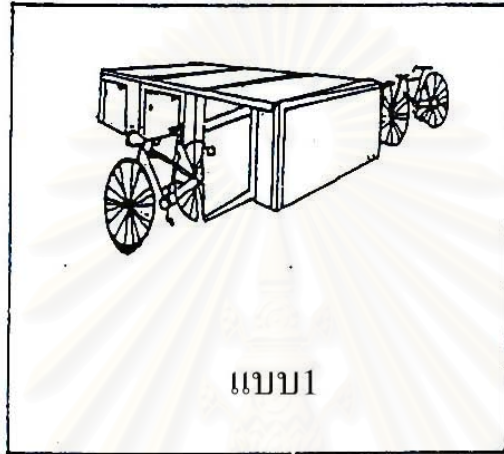
ผู้ขี่จักรยานใช้ทางร่วมกับรถยนต์ เหมาะกับถนนที่มีปริมาณการจราจรไม่มากและใช้ความเร็วต่ำ เช่น ถนนลาดยาง ตรอกและซอย ถนนไม่ผ่านฟ้าอากาศ

เป็นทางจักรยานบนบาทวิถี แต่แยกออกจากทางเดินด้านเท้า ในกรณีที่ทางจักรยานบนถนนไม่เหมาะสม แต่บาทวิถีมีความกว้างพอ และไม่มีสิ่งกีดขวางของผู้ใช้รถ สัมผัสเสาไฟฟ้าหรือต้นไม้

ใช้ทางร่วมกับคนเดินเท้า ในกรณีที่ทางจักรยานบนถนนไม่เหมาะสม แต่บาทวิถีมีความกว้างพอ และไม่มีสิ่งกีดขวางของผู้ใช้รถ สัมผัสเสาไฟฟ้าหรือต้นไม้

ปรับปรุงผิวถนนเพื่อชะลอความเร็วของรถยนต์ เพื่อความปลอดภัยในการใช้จักรยานและเด็กที่วิ่งเล่นแถวบ้าน เหมาะกับย่านที่คนเดินเท้ามากและย่านพักอาศัย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ข

แบบสอบถาม(ชุดที่2)

โครงการถ่ายทอดจักษุยานในเมืองประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา

วิทยานิพนธ์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผู้สัมภาษณ์ _____ สถานที่ _____ วันที่ _____ ชุดที่ _____.

ก. ข้อมูลส่วนตัว

1. เพศ 1. ชาย 2. หญิง
2. อายุ _____ ปี
3. ภูมิลำเนา ภาค _____ จังหวัด _____.
4. ระดับการศึกษา 1. ประถมศึกษา 2. มัธยมศึกษา 3. อาชีวศึกษา
4.ปริญญาตรี 5. สูงกว่าปริญญาตรี 6. ไม่ได้ศึกษา
5. อาชีพ 1. นักเรียน/นักศึกษา 2. ข้าราชการ 3. พนักงานรัฐวิสาหกิจ
4. ลูกจ้าง 5. ธุรกิจส่วนตัว 6. อื่นๆ
6. รายได้ของท่านต่อเดือน 1. ไม่มีรายได้ 2. ต่ำกว่า 6,000 บาท 3. 6,001-10,000 บาท
4. 10,001-12,000 บาท 5. 12,001- 15,000 บาท 6. 15,001 บาท ขึ้นไป

ข. ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

(การเดินทางมา-กลับ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา)

9. เดินทางมาจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดย (ถ้ามากกว่า 1 วิธี กรุณาเรียงตามลำดับ)

_____ 1. รถยนต์ส่วนตัว _____ 2. รถไฟ _____ 3. รถทัวร์ _____ 4. รถโดยสารประจำ
ทาง

_____ 5. เข้ารถโดยสาร _____ 6. เรือ _____ 7. อื่นๆ _____.

10. เดินทาง กลับจากจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดย (ถ้ามากกว่า 1 วิธี กรุณาเรียงตามลำดับ)

_____ 1. รถยนต์ส่วนตัว _____ 2. รถไฟ _____ 3. รถทัวร์ _____ 4. รถโดยสารประจำ
ทาง

_____ 5. เข้ารถโดยสาร _____ 6. เรือ _____ 7. อื่นๆ _____.

(การเดินทางครั้งสุดท้ายที่ผ่านมา)

11. ท่านเดินทางจากแหล่งกำเนิดการเดินทางใด

A. โรงแรม/ สถานที่พัก (ระบุ)_____.

B. ท่ารถทัวร์ (แผนที่ประกอบหน้า 5)

C. สถานีรถไฟ (แผนที่ประกอบหน้า 5)

D. ท่าจอดรถสองแถว (แผนที่ประกอบหน้า 5)

1. D1 2. D2 3. D3 4. D4 5. D5 6. D6 7. อื่นๆ ระบุ_____.

E. อื่นๆ (ระบุ สถานที่/ถนน)_____.

12. เพื่อไป (สถานที่ท่องเที่ยว : กลุ่มแหล่งท่องเที่ยวเกาะเมือง) (ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย)
1. พระราชวังโบราณ 2. วัดพระศรีสรรเพชญ์ 3. วัดมงคลบพิตร 4. วัดธรรมิกราช 5. วัดมหาธาตุ
6. วัดราชบูรณะ 7. คู่มขุนแผน 8. วัดพระราม 9. บึงพระราม 10. ศาลหลักเมือง
11. พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติเจ้าสามพระยา 12. สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์
13. ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์อยุธยา 14. อื่นๆ(ระบุ)_____.
13. ช่วงเวลาใด
1. 5.00-7.00 น. 2. 7.00-10.00 น. 3. 10.00-15.00 น.
4. 15.00-17.00 น. 5. 17.00-19.00 น. 6. หลัง 19.00 น.
14. เดินทางโดย (ถ้ามากกว่า 1 วิธี กรุณาเรียงตามลำดับ)
- _____ 1. เดินเท้า _____ 2. รถจักรยาน _____ 3. รถจักรยานยนต์ _____ 4. รถส่วนตัว
_____ 5. รถสองแถว _____ 6. สามล้อถีบ _____ 7. อื่นๆ _____.
15. ลักษณะการเดินทาง
1. ตามลำพัง 2. กลุ่มเล็ก 2-5 คน 3. กลุ่มใหญ่ 5 คนขึ้นไป
4. ครอบครัว 5. อื่นๆ _____.
16. ระยะทางการเดินทางโดยเฉลี่ย (เดินทางเที่ยวเดียว)
1. < 3.0 กิโลเมตร 2. 3.1-5 กิโลเมตร
3. 5.1-10 กิโลเมตร 4. มากกว่า 10 กิโลเมตร
17. เวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย
1. ไม่เกิน 15 นาที 2. 15-30 นาที 3. 31-45 นาที
4. 45-60 นาที 5. มากกว่า 1 ชั่วโมง

ค. ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยาน

18. ท่านเคยใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว (ถ้าไม่เคยใช้ ให้ข้ามไปตอบ ง. ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติการใช้รถจักรยาน)
- 1 เคย 2 ไม่เคย
19. เวลาใดใช้บ่อยที่สุด
1. 5.00-7.00 น. 2. 7.00-10.00 น. 3. 10.00-15.00 น.
4. 15.00-17.00 น. 5. 17.00-19.00 น. 6. หลัง 19.00 น.
20. เส้นทางหรือถนนที่ใช้ในการเดินทาง (ดูแผนที่ที่แนบมาหน้า 6)
21. ระยะทางในการขี่จักรยานโดยเฉลี่ย (การเดินทางเที่ยวเดียว)
1. < 3.0 กิโลเมตร 2. 3.1-5 กิโลเมตร
3. 5.1-10 กิโลเมตร 4. มากกว่า 10 กิโลเมตร
22. ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย
1. น้อยกว่า 10 นาที 2. 11-20 นาที 3. มากกว่า 30 นาที
23. ท่านเลือกใช้จักรยานเพราะ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
1. สะดวก รวดเร็ว 2. ประหยัดค่าใช้จ่าย 3. เป็นการออกกำลังกาย
4. ชมทัศนียภาพ 5. ตัดปัญหาที่จอดรถไม่พอ 6. วางแผนการเดินทางได้แน่นอน
- นอน
7. อื่นๆ _____.

24. ปัญหาที่พบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- | | | |
|-------------------|----------------------|---------------------------|
| 1. ความไม่ปลอดภัย | 2. แดดร้อน/ฝุ่นละออง | 3. เหน้ออกเมื่อถึงที่หมาย |
| 4. ไม่มีที่จอดรถ | 5. กลางคืนไม่มีแสงไฟ | 6. อื่นๆ_____. |
| 7. ไม่พบปัญหา | | |

ง. ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติการใช้รถจักรยาน

25. ท่านมีความต้องการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวหรือไม่ 1. ต้องการ 2. ไม่ต้องการ

26. ถ้าในเมืองจะมีทางจักรยานใช้ดังตัวอย่างในรูป (หน้า 7)

26.1 ท่านเห็นด้วยหรือไม่

- | | | | |
|----------------------|-------------|--------------------------|-------------|
| ก. BIKE PATH | 1. เห็นด้วย | 2. ไม่เห็นด้วยเพราะ_____ | 3. ไม่แน่ใจ |
| ข. BIKE LANE | 1. เห็นด้วย | 2. ไม่เห็นด้วยเพราะ_____ | 3. ไม่แน่ใจ |
| ค. BIKE ROUTE | 1. เห็นด้วย | 2. ไม่เห็นด้วยเพราะ_____ | 3. ไม่แน่ใจ |
| ง. ทางเฉพาะบนบาทวิถี | 1. เห็นด้วย | 2. ไม่เห็นด้วยเพราะ_____ | 3. ไม่แน่ใจ |
| จ. ทางร่วมบนบาทวิถี | 1. เห็นด้วย | 2. ไม่เห็นด้วยเพราะ_____ | 3. ไม่แน่ใจ |
| ฉ. ปรับปรุงผิวถนน | 1. เห็นด้วย | 2. ไม่เห็นด้วยเพราะ_____ | 3. ไม่แน่ใจ |

เหตุผลที่ไม่เห็นด้วย

1. ความไม่ปลอดภัย 2. พื้นที่บนบาทวิถี/ถนนไม่พอ

3. จักรยานกีดขวางรถ/คนเดินเท้า 4. สภาพแวดล้อมไม่เหมาะสม 5. อื่นๆ ระบุ _____.

(ถ้าไม่เห็นด้วยทั้ง 6 ประเภท ให้ข้ามไปตอบข้อ 23.5 แต่ถ้าเห็นด้วยอย่างน้อย 1 ข้อให้ทำต่อ)

26.2 ท่านอยากให้มีที่จอดรถจักรยานในบริเวณใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

1. (กลุ่มสถานที่ท่องเที่ยว) (ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย)

- | | | | | |
|----------------------------------------|-----------------------------|----------------|-----------------|------------------|
| 1. พระราชวังโบราณ | 2. วัดพระศรีสรรเพชญ์ | 3. วัดมงคลพิตร | 4. วัดธรรมิกราช | 5. วัดมหาธาตุ |
| 6. วัดราชบูรณะ | 7. คู่มุขมณเฑียร | 8. วัดพระราม | 9. บึงพระราม | 10. ศาลหลักเมือง |
| 11. พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติเจ้าสามพระยา | 12. สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ | | | |
| 13. ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์อยุธยา | 14. อื่นๆ(ระบุ)_____. | | | |

2. (โรงเรียน)

- | | | |
|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|
| 1. โรงเรียนอนุบาลพระนครศรีอยุธยา | 2. โรงเรียนธรรมิกราชวิทยา | 3. โรงเรียนประจักษ์ |
| 4. โรงเรียนอยุธยาวิทยาลัย | 5. บริหารธุรกิจอยุธยา | 6. โรงเรียนเทศบาลวัดรัตนไชย |
| 7. สถาบันราชภัฏพระนครศรีอยุธยา | 8. วิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยา | |
| 9. อื่นๆ(ระบุ)_____. | | |

3. (ตลาด) (ที่มา: เทศบาลนครนครศรีอยุธยา)

- | | |
|-----------------|--------------|
| 1. ตลาดเจ้าพรหม | 2. ตลาดหัวรอ |
|-----------------|--------------|

4. (สถานที่ราชการ) (ที่มา: เทศบาลนครนครศรีอยุธยา)

- | | | |
|---------------------|-------------------|-------------------------|
| 1. ที่ว่าการอำเภอ | 2. สำนักงานที่ดิน | 3. ตำรวจท่องเที่ยว ททท. |
| 4. ที่ทำการไปรษณีย์ | 5. สำนักงานเทศบาล | 6. อื่นๆ(ระบุ)_____. |

5. (บริเวณท่ารถโดยสาร (ระบุ ถนน)_____.)

6. อื่นๆ นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น_____.

26.3 ลักษณะที่จอดรถจักรยานแบบที่ท่านต้องการคือ _____ (ดูรูปประกอบหน้า 8)

6. ไม่จำเป็นต้องมี

26.4 ถ้ามีทางจักรยานท่านจะ 1. ใช่ 2. ไม่ใช่ 3. ไม่แน่ใจ

26.5 ถ้าไม่มีทางจักรยานแต่มีการจัดระเบียบการจราจรใหม่เพื่อให้การเดินทางโดยจักรยานสะดวกปลอดภัยมากขึ้น
ท่านจะใช้จักรยานหรือไม่

1. ใช่ 2. ไม่ใช่ 3. ไม่แน่ใจ

26.6 ท่านมีข้อเสนอแนะอะไรบ้างเพื่อให้การเดินทางของจักรยานสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น

.....

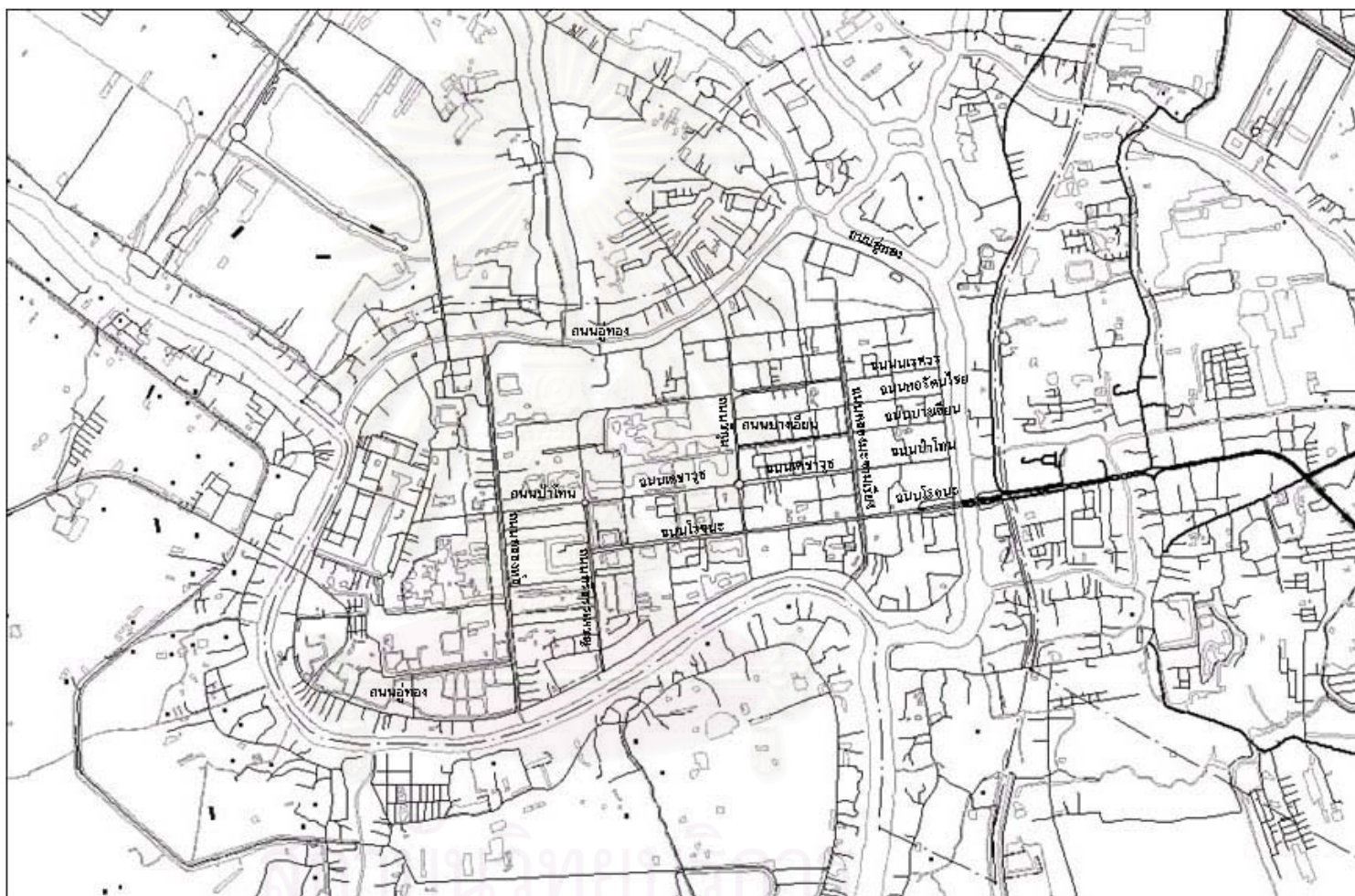
.....

26.7 ถ้าไม่มีการปรับปรุงอะไรเลย ท่านจะหันมาใช้จักรยาน / ใช้จักรยานต่อหรือไม่

1. ใช่ 2. ไม่ใช่ 3. ไม่แน่ใจ



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



20 เส้นทางหรือถนนที่ใช้ในการเดินทาง โปรดระบุเส้นทางหรือถนนที่ใช้ในการเดินทางด้วยจักรยานลงในแผนที่ (● → แทนจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทาง)

20.1 โปรดระบุชื่อถนนหรือซอยที่ใช้บ่อย เรียงลำดับ 1. _____ 2. _____ 3. _____ 4. _____

20.2 มีที่จอดรถจักรยานในบริเวณที่ท่านเดินทางไปหรือไม่ 1. ไม่มี 2. มี ระบุบริเวณ _____

ภาคผนวก ค

ก. กลุ่มตัวอย่างประชาชนในเขตเทศบาลนครอยุธยา(แบบสอบถามชุดที่ 1)

รายละเอียดลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างในเขตเทศบาลนครอยุธยามีจำนวน 140 คน เป็นชายร้อยละ 40.7 และหญิงร้อยละ 59.3 เป็นวัยรุ่นอายุระหว่าง 14-25 ปี มากที่สุด (ร้อยละ 64.3) รองลงมาคือกลุ่มอายุ 26-37 ปี (ร้อยละ 16.4) และกลุ่มอายุ 38-49 ปี (ร้อยละ 14.3) ที่เหลือเป็นกลุ่มอายุระหว่าง 50-61 ปี (ร้อยละ 5)

กลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับมัธยมศึกษามากที่สุด ร้อยละ 33.6 รองลงมาคือศึกษาในระดับอาชีวศึกษา ร้อยละ 29.3 และระดับปริญญาตรี ร้อยละ 26.4 ที่เหลือเป็นกลุ่มที่จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 5.7 มีการศึกษาสูงกว่าระดับปริญญาตรีร้อยละ 3.6 และไม่ได้รับการศึกษาร้อยละ 1.4 ส่วนอาชีพของกลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียนนักศึกษามากที่สุดร้อยละ 50.7 รองลงมาเป็นข้าราชการ ร้อยละ 12.9 อาชีพรับจ้างร้อยละ 12.1 ลูกจ้างร้อยละ 10.0 ทำธุรกิจส่วนตัวร้อยละ 8.6 เป็นแม่บ้านร้อยละ 3.6 อาชีพอื่นๆ ร้อยละ 1.4 และเป็นพนักงานรัฐวิสาหกิจร้อยละ 0.7 ตามลำดับ

สำหรับรายได้ กลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ไม่มีรายได้มีจำนวนมากที่สุดร้อยละ 33.6 รองลงมาเป็นกลุ่มที่มีรายได้ระหว่าง 3,001-6,000 บาท ต่อเดือน (ร้อยละ 22.1) ผู้มีรายได้ระหว่าง 6,001-9,000 บาทต่อเดือนร้อยละ 15.0 ผู้มีรายได้ตั้งแต่ 12,001 บาท ขึ้นไป มีจำนวนร้อยละ 9.3 และผู้มีรายได้ระหว่าง 9,001-12,000 บาท ร้อยละ 7.9

ส่วนหัวข้อการเป็นเจ้าของยานพาหนะ พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 60.7 ไม่มีรถยนต์/รถกระบะ ครีวเรือนที่มีรถยนต์ 1 คันมีร้อยละ 40 ครีวเรือนที่มีรถยนต์ 2 คัน มีร้อยละ 9.3 และครีวเรือนที่มีรถยนต์มากที่สุดคือ 3 คัน มีร้อยละ 1.4

รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 33.6 ของกลุ่มตัวอย่างไม่มีรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 54.3 มีรถจักรยานยนต์ครีวเรือนละ 1 คันร้อยละ 10.0 มีรถจักรยานยนต์ครีวเรือนละ 2 คันร้อยละ 1.4 มีรถจักรยานยนต์ครีวเรือนละ 3 คัน และครีวเรือนที่มีจักรยานยนต์มากที่สุด 4 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.7

สำหรับรถจักรยาน จากการสำรวจพบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 60 ไม่มีรถจักรยาน ร้อยละ 30.0 มีรถจักรยานครีวเรือนละ 1 คัน ร้อยละ 8.6 มีรถจักรยานใช้ครีวเรือนละ 2 คัน และร้อยละ 0.7 มีรถจักรยานครีวเรือนละ 3 และ 4 คัน

ในจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดพบว่าไม่มียานพาหนะใดๆ เลยจำนวนร้อยละ 23 คน หรือร้อยละ 16.4 ครีวเรือนที่มีรถชนิดใดชนิดหนึ่งเป็นพาหนะร้อยละ 83.6 ครีวเรือนที่มีรถจักรยานยนต์และจักรยานแต่ไม่มีรถยนต์หรือรถกระบะร้อยละ 22.4 ครีวเรือนที่มีรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะชนิดเดียว ร้อยละ 41.2 ครีวเรือนที่มีทั้งรถยนต์หรือรถกระบะและรถจักรยานยนต์ แต่ไม่มีรถจักรยานร้อยละ 13.3

สำหรับครัวเรือนที่ไม่มีรถยนต์หรือรถกระบะและไม่มีรถจักรยานยนต์แต่มีรถจักรยานเพียงอย่างเดียว ร้อยละ 25.8 และครัวเรือนที่มียานพาหนะทั้ง 3 ชนิดร้อยละ 19.3 ทั้งนี้กลุ่มตัวอย่างมีรถอื่นๆ คือรถ บรรทุกสิบล้อและรถตู้ร้อยละ 1 ครัวเรือน

ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานของประชาชนในเขตเทศบาลนครอยุธยา

ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับการใช้จักรยาน

กลุ่มตัวอย่างในเขตเทศบาลนครอยุธยาทั้งหมด 140 คน มีผู้ใช้จักรยาน 85 คน หรือ คิดเป็นร้อยละ 60.7 ในจำนวนนี้มีผู้ใช้จักรยานทุกวัน 17 คน หรือร้อยละ 21.8 ขับขี่จักรยานในช่วงวัน จันทร์-ศุกร์ ร้อยละ 3.8 เสาร์-อาทิตย์ร้อยละ 6.4 สัปดาห์ละ 2-3 ครั้ง ร้อยละ 12.8 และขับขี่จักรยาน นานๆ ครั้ง มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 53.8 แสดงให้เห็นว่าประมาณร้อยละ 40 ของกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ที่ ใช้จักรยานอย่างสม่ำเสมอหรือเกือบสม่ำเสมอ

-เพศ

จากการสำรวจพบว่าในจำนวนผู้ใช้จักรยาน 85 คน เพศชายเคยใช้จักรยาน น้อยกว่าเพศหญิงประมาณร้อยละ 15 ส่วนจำนวนผู้ที่ไม่เคยใช้จักรยานพบว่าเพศหญิงมีจำนวนมากกว่าเพศชายเล็กน้อย เนื่องจากการเดินทางส่วนใหญ่ซึ่งเป็นระยะทางสั้นๆ ผู้หญิงสามารถขับขี่ได้ไม่ เหน็ดเหนื่อย ผู้หญิงบางคนขับรถมอเตอร์ไซค์ไม่เป็น และไม่นิยมความเร็ว ส่วนผู้ชายนิยมหันไปขับขี่รถ มอเตอร์ไซค์มากกว่าเนื่องจากสะดวกรวดเร็วและไม่ร้อนหรือเหน็ดเหนื่อย รองลงมาเป็นการใช้รถยนต์ ส่วนตัว

-อายุ

กลุ่มอายุน้อยเคยใช้จักรยานมาก โดยเฉพาะกลุ่มอายุ 14-25 ปี คิดเป็นร้อยละ 37.9 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ทั้งนี้เพราะเป็นวัยเรียน ยังไม่สามารถทำใบขับขี่ได้ แต่ใช้จักรยานขับขี่เล่น เพื่อความเพลิดเพลิน และเพิ่มการเดินทางไปในสถานที่ต่างๆ ได้ง่าย กลุ่มนักเรียน-นักศึกษาใช้จักร ยานสำหรับเดินทางไปเรียนหนังสือระหว่างที่พักกับสถานที่เรียน กลุ่มที่ใช้จักรยานรองลงมาคือกลุ่ม อายุ 26-37 ปี แต่มีจำนวนน้อยกว่ากลุ่มแรกกว่าครึ่งหนึ่ง สำหรับกลุ่มอายุ 38-49 มีร้อยละการใช้จักร ยานใกล้เคียงกับกลุ่มอายุระหว่าง 26-37 ปี ส่วนกลุ่มอายุ 50-61 ปี มีจำนวนการใช้จักรยานน้อยกว่า กลุ่มอื่น เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านสุขภาพ อย่างไรก็ตามบางส่วนยังใช้จักรยานเพื่อเดินทางไปซื้อของ

-ระดับการศึกษา

ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับการใช้จักรยานพบว่า ทุกระดับการศึกษา เคยใช้จักรยาน ยกเว้นระดับที่สูงกว่าปริญญาตรีซึ่งไม่เคยใช้จักรยานเลยร้อยละ 3.6 ขณะที่ระดับอาชีว ศึกษา มีร้อยละการใช้จักรยานมากที่สุดร้อยละ 21.4 รองลงมาเป็นระดับมัธยมศึกษา (ร้อยละ 19.3) และระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 15.7)

-อาชีพ

กลุ่มอาชีพที่ใช้จักรยานมากที่สุดคือนักเรียนนักศึกษาใช้จักรยานร้อยละ 30.0 โดยนักเรียนในชั้นอาชีวศึกษามีเปอร์เซ็นต์การใช้จักรยานมากที่สุดร้อยละ 21.4 รองลงมาคือนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาที่มีเปอร์เซ็นต์ในการใช้จักรยานมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 19.3 และกลุ่มผู้ที่ศึกษาในระดับปริญญาตรีใช้จักรยานร้อยละ 15.7 สำหรับอาชีพที่ใช้จักรยานรองลงมาเป็นกลุ่มลูกจ้างและเจ้าหน้าที่รัฐ และผู้ประกอบการอาชีพรับจ้าง ซึ่งใช้จักรยานร้อยละ 7.9 และร้อยละ 6.4 ขณะที่กลุ่มแม่บ้านคิดเป็นร้อยละ 1.4 ใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางซื้อของน้อยมาก ที่น่าสังเกตคือกลุ่มผู้ประกอบการส่วนตัวใช้รถจักรยานมากกว่ากลุ่มแม่บ้าน คือใช้จักรยานถึงร้อยละ 5 แม้ว่ากลุ่มดังกล่าวเป็นกลุ่มที่ค่อนข้างมีฐานะ มีโอกาสเป็นเจ้าของยานพาหนะเช่นรถยนต์ และรถมอเตอร์ไซค์ มากกว่ากลุ่มอื่นๆ เนื่องจากใช้จักรยานสำหรับเดินทางระยะสั้นๆ ในเขตเมืองและบางส่วนใช้สำหรับออกกำลังกาย

-รายได้

เมื่อพิจารณาจากรายได้ พบว่ากลุ่มผู้ที่ไม่มียาได้ใช้จักรยานมากที่สุด เนื่องจากกลุ่มที่ไม่มีรายได้ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มนักเรียน-นักศึกษาใช้จักรยานเพราะประหยัดค่าใช้จ่าย กลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า 6,000 บาท เป็นกลุ่มที่ใช้จักรยานรองลงมา ขณะที่กลุ่มผู้มีรายได้สูงกว่า 9,001 บาทขึ้นไป ใช้จักรยานน้อยที่สุด ทำให้เห็นว่าจักรยานยังคงเป็นพาหนะสำหรับผู้มีรายได้น้อย ขณะที่กลุ่มข้าราชการที่มีรายได้สูงขึ้นนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น โดยมีข้าราชการใช้จักรยานเพียงร้อยละ 5.6 ขณะที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวมากขึ้นตามรายได้โดยข้าราชการที่มีรายได้ 12,001 บาทขึ้นไปใช้รถยนต์ส่วนตัวคิดเป็นร้อยละ 22.2 ของข้าราชการทั้งหมด และมีจำนวนมากที่สุด ข้าราชการที่มีรายได้ต่ำกว่าเฉพาะอย่างยิ่งรายได้ระหว่าง 6,001-9,000 บาท นิยมใช้รถสองแถวร้อยละ 11.1 นอกจากนี้บางส่วนยังนิยมเดินทางด้วยเท้า

ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานในเขตเทศบาลนครอยุธยา

-วัตถุประสงค์การเดินทาง

ในจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม 140 คน ตอบคำถามเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางด้วยจักรยานพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่จะใช้จักรยานเพื่อไปซื้อของร้อยละ 36.1 รองลงมาเป็นการใช้จักรยานเพื่อทำธุระ ร้อยละ 27.7 และใช้จักรยานเพื่อพักผ่อนหย่อนใจร้อยละ 22.9 สำหรับการใช้จักรยานเพื่อเรียนหนังสือคิดเป็นร้อยละ 6 และทำงานร้อยละ 3.6

-ระยะทางการเดินทาง

ผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่ใช้จักรยานในระยะสั้นๆ น้อยกว่า 5 กม. ถึงร้อยละ 85.0 ในจำนวนนี้เป็นการเดินทางในระยะไม่เกิน 3 กม. ร้อยละ 56.2 และเป็นการเดินทางระหว่าง 3.1 – 5 กม. ร้อยละ 28.8 สิ่งที่จะช่วยให้การเดินทางด้วยจักรยานในระยะสั้นๆ ได้คือการที่เมืองมีขนาดไม่ใหญ่มาก มีสถานบริการและสถานที่สำคัญไม่ห่างกันมากนัก

-วัตถุประสงค์กับระยะทาง

การขับขี่จักรยานเป็นการขับขี่ในระยะสั้นไม่เกิน 3 กม. ร้อยละ 27.1 ซึ่งมีจำนวนมากที่สุด เพื่อไปซื้อของ รองลงมาเป็นการขับขี่จักรยานระยะสั้นเพื่อไปทำธุระร้อยละ 12.9 และพักผ่อนหย่อนใจร้อยละ 10.0 ขณะที่ระยะทางไกลปานกลางขนาด 3.1-5 กม. ผู้ขับขี่นิยมขับไปซื้อของมากที่สุด แต่ไปเรียนหนังสือน้อยที่สุด สำหรับผู้ที่มีเป้าหมายขับขี่จักรยานในระยะทางไกลระหว่าง 5.1-10 กม. ส่วนใหญ่เพื่อทำธุระและพักผ่อนหย่อนใจ บางส่วนเดินทางระยะที่ไกลกว่า 10 กม. มีเป้าหมายเพื่อออกกำลังกาย

-ระยะเวลาการเดินทาง

ระยะเวลาที่ใช้ในการขับขี่จักรยานส่วนใหญ่คือระหว่าง 11-20 นาที หรือร้อยละ 45.3 รองลงมาเป็นการขับขี่จักรยานน้อยกว่า 10 นาที ร้อยละ 32 สภาพร่างกายของผู้ขับขี่ วัตถุประสงค์ของการขับขี่จักรยาน และระยะทางเป็นปัจจัยสำคัญที่กำหนดระยะเวลาในการขับขี่ ทั้งนี้หากเป้าหมายของการขับขี่จักรยานเพื่อเป็นการออกกำลังกายจะใช้เวลานานในการขับขี่เพื่อวัตถุประสงค์อื่น

-ช่วงเวลาที่ใช้

ผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่นิยมใช้จักรยานในช่วงเย็นระหว่างเวลา 17.00-19.00 ร้อยละ 39.7 เป็นช่วงที่อากาศไม่ร้อน สำหรับช่วงเวลาเร่งวันระหว่าง 7.00-10.00 น. มีผู้ใช้จักรยานร้อยละ 11 ใกล้เคียงกับผู้ใช้จักรยานในช่วง 5.00-7.00 น. ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 8.2 แต่น้อยกว่าช่วงเวลาระหว่าง 10.00-15.00 น. ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 16.4 ทั้งนี้เพราะเป็นช่วงเวลาทำการราชการ และการทำงานในภาคเอกชน ประชาชนบางส่วนใช้จักรยานเป็นพาหนะเดินทางทำกิจธุระในเขตเทศบาล

-ถนนที่ใช้บ่อย

ในส่วนนี้จะพิจารณาถนนที่ประชาชนใช้จักรยานในการเดินทางบ่อยที่สุด โดยในจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม 140 คน ระบุถนนที่ใช้ในการเดินทางด้วยจักรยาน 52 คน โดยเดินทางด้วยถนนลูกรังมากที่สุดร้อยละ 23.1 (ใกล้เคียงกับจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่ใช้จักรยานแต่ระบุถนนหรือเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางด้วยจักรยานที่เห็นว่าถนนลูกรังเป็นเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางมากที่สุด) รองลงมาเป็นการเดินทางบนถนนแอสฟัลต์ ร้อยละ 15.4 สำหรับถนนป่าไธน์ และถนนโรจนะ มีผู้ใช้จักรยานเท่ากัน

-ที่จอดรถจักรยาน

ผู้ตอบแบบสอบถามตอบ 30 คน คิดเป็นร้อยละ 21.4 โดยระบุว่าไม่มีที่จอดรถจักรยานมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 17.9 แตกต่างอย่างมากจากผู้ระบุที่จอดแต่ไม่ระบุบริเวณซึ่งคิดเป็นร้อยละ 2.1 ทั้งนี้มีผู้ระบุที่จอดบริเวณถนนแอสฟัลต์ และถนนโรจนะอย่างละ 1 ราย

ข. กลุ่มตัวอย่างประชากรนักท่องเที่ยว (แบบสอบถามชุดที่ 2)

ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างจากประชากรนักท่องเที่ยวซึ่งมาจากอำเภอต่างๆ นอกเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา และมาจากจังหวัดอื่นๆ มีจำนวน 145 คน เป็นหญิงมากกว่าชาย โดยมีชาย 66 คน คิดเป็นร้อยละ 45.5 หญิง 79 คน คิดเป็นร้อยละ 54.5 ทั้งนี้กลุ่มตัวอย่างมีอายุระหว่าง 14-25 ปี มากที่สุดจำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 59.3 รองลงมาคือกลุ่มที่มีอายุระหว่าง 26-37 ปี (จำนวน 24 คน) และกลุ่มอายุ 38-49 ปี (จำนวน 22 คน) คิดเป็นร้อยละ 16.6 และ 15.2 ตามลำดับ สำหรับภูมิภาคของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดอยุธยา พบว่าส่วนใหญ่มาจากภาคกลาง โดยมีจำนวน 128 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 88.9 ขณะที่มาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และภาคใต้ ร้อยละ 4.9 4.2 และ 2.1 ตามลำดับ ทั้งนี้เป็นเพราะพื้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยาอยู่ในบริเวณภาคกลาง และเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงส่วนต่างๆ ของประเทศ ทำให้กลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักท่องเที่ยวจากภาคกลางสามารถเดินทางมาท่องเที่ยวได้ง่ายจึงทำให้มีจำนวนมากที่สุด

สำหรับจังหวัดต้นทางที่นักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวอยุธยามากที่สุดคือนักท่องเที่ยวจากนอกเขตเทศบาลนครศรีอยุธยามีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 66.2 เนื่องจากชาวอยุธยาในเขตอำเภออื่นๆ ที่อยู่นอกเขตเทศบาลนิยมเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวและพักผ่อนตามสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ซึ่งไม่ไกลจากบ้านพัก สามารถเดินทางไปกลับเช้า-เย็น หรือเดินทางด้วยพาหนะต่างๆ กันได้ง่าย รองลงมาเป็นนักท่องเที่ยวจากกรุงเทพมหานครคิดเป็นร้อยละ 13.1 และพื้นที่อื่นๆ ในภาคกลาง เช่น ลพบุรี (ร้อยละ 3.4) สระบุรี (ร้อยละ 2.8) และสุพรรณบุรี (ร้อยละ 2.1) ภาคเหนือประกอบด้วย เพชรบูรณ์ (ร้อยละ 1.4) และเชียงใหม่ (0.7) ขณะที่นักท่องเที่ยวจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือจากขอนแก่นมากที่สุด (ร้อยละ 2.1) รองลงมามาจากศรีสะเกษและสกลนคร

สำหรับระดับการศึกษาของนักท่องเที่ยวพบว่าส่วนใหญ่ศึกษาหรือจบการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 36.6 รองลงมาเป็นกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาที่เดินทางเข้ามาศึกษาพื้นที่ทางประวัติศาสตร์ร้อยละ 30.3 กลุ่มนักศึกษาระดับอาชีวศึกษาคิดเป็นร้อยละ 17.9 และชั้นประถมศึกษา ร้อยละ 11.6 โดยมีกลุ่มผู้ที่มีการศึกษาสูงกว่าระดับปริญญาตรีคิดเป็นร้อยละ 3.4 ส่วนผู้ที่ไม่ได้ศึกษามีจำนวนน้อยที่สุดร้อยละ 0.7 นักท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาร้อยละ 49.7 เป็นกลุ่มนักเรียนและนักศึกษา เนื่องจากการศึกษาสถานที่ท่องเที่ยวในอยุธยาเป็นส่วนหนึ่งของการเรียนวิชาประวัติศาสตร์ในชั้นเรียน รองลงมาเป็นอาชีพรับจ้าง (ร้อยละ 18.6) และข้าราชการ (ร้อยละ 14.5) ขณะที่ผู้ประกอบการธุรกิจส่วนตัวและพนักงานรัฐวิสาหกิจเข้ามาท่องเที่ยวร้อยละ 11.7 และ 2.1 ตามลำดับ

กลุ่มนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 28.3) มีรายได้ต่ำกว่า 6,000 บาท และร้อยละ 24.8 ยังไม่มีรายได้ ซึ่งสอดคล้องกับอาชีพของนักท่องเที่ยวที่ส่วนใหญ่ยังเป็นนักศึกษาหรือนักเรียนทั้งในระดับปริญญาตรี อาชีวศึกษาและมัธยมศึกษา อย่างไรก็ตาม กลุ่มผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 12,001-15,000 บาท มีจำนวนถึงร้อยละ 17.2 และผู้ที่มีรายได้ตั้งแต่ 15,001 ขึ้นไปมีจำนวนใกล้เคียงกับผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 6,001-10,000 บาท (ร้อยละ 13.1 และ 13.8 ตามลำดับ)

ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับการใช้จักรยาน

-เพศ นักท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาที่เคยใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเป็นหญิงมากกว่าชาย โดยหญิงเคยใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวคิดเป็นร้อยละ 54.5 ขณะที่ชายคิดเป็นร้อยละ 45.5

-อายุ นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 14-25 ปี และเป็นกลุ่มที่เคยใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 59.3 รองลงมาเป็นกลุ่มอายุระหว่าง 26-37 ปี คิดเป็นร้อยละ 16.6 อายุ 38-49 ปี ใช้จักรยานท่องเที่ยวร้อยละ 15.2 และอายุตั้งแต่ 50 ปี ขึ้นไปใช้จักรยานร้อยละ 9.0 ของผู้ที่ใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวทั้งหมด

-ภูมิลำเนา กลุ่มตัวอย่างไม่ค่อยมีความแตกต่างในด้านนี้ เนื่องจากจำนวนกลุ่มตัวอย่างเกือบทั้งหมดเป็นผู้ที่เดินทางมาจากภาคกลาง ผลการสำรวจพบว่าผู้ที่อาศัยอยู่ในภาคกลางเข้ามาท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาใช้จักรยานมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 88.9 ของผู้ที่ใช้จักรยานทั้งหมด โดยมาจากจังหวัดอยุธยามากที่สุด (ร้อยละ 66.2) รองลงมามาจากกรุงเทพฯ (ร้อยละ 13.1) กลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีภูมิลำเนาจากภาคอีสานเคยใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมากเป็นลำดับสองรองจากภาคกลางคิดเป็นร้อยละ 4.9 ภาคเหนือ ร้อยละ 4.2 และภาคใต้ ร้อยละ 2.1

-ระดับการศึกษา นักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานส่วนใหญ่กำลังศึกษาและจบการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36.6 รองลงมาเป็นกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยม ร้อยละ 30.3 นักเรียนในชั้นอาชีวศึกษาร้อยละ 17.9 ประถมศึกษา ร้อยละ 11.0 และสูงกว่าปริญญาตรีร้อยละ 3.4

-อาชีพ นักเรียน/นักศึกษาเป็นกลุ่มที่ใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 49.7 รองลงมาเป็นกลุ่มลูกจ้างพนักงานบริษัทใช้จักรยานร้อยละ 18.6 สำหรับข้าราชการ นักธุรกิจ และพนักงานรัฐวิสาหกิจใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวร้อยละ 14.5 11.7 และ 2.1 ตามลำดับ

-รายได้ นักท่องเที่ยวที่มีรายได้ต่ำกว่า 6,000 บาท ใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 28.3 รองลงมาเป็นกลุ่มไม่มีรายได้ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักเรียน/นักศึกษา ขณะที่กลุ่มผู้ที่มีรายได้ 12,001 – 15,000 บาท ใช้จักรยานมากเป็นอันดับสาม ของกลุ่มผู้ที่ใช้จักรยานทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 17.2 รองลงมาเป็นกลุ่มผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 6,001-10,000 บาท ใช้จักรยานร้อยละ 13.8 ใกล้เคียงกับกลุ่มที่มีรายได้ตั้งแต่ 15,001 บาท ขึ้นไป เคยใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวคิดเป็นร้อยละ 13.1 ทั้งนี้เพราะกลุ่มที่มีรายได้สูงขึ้นมีทางเลือกในการใช้พาหนะอื่นเพื่อการท่องเที่ยวมากกว่า

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นาย เศรษฐพล ประเสริฐผล เกิดวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ.2521 ที่ จังหวัด กรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาปริญญาตรีสถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิต จากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ในปีการศึกษา 2545 และเข้าศึกษาต่อในหลักสูตรการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อ พ.ศ. 2546



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย