

แนวทางการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม  
ในเขตเมืองนครศรีธรรมราช

GUIDLINE OF BICYCLE LANE MANAGEMENT FOR CULTURAL  
TOURISM IN NAKHON SI THAMMARAT METROPOLITAN

ปัทิตตา สันทมิโน

PATITTA SONTAMINO

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาคตามหลักสูตรปริญญาครุศาสตรบัณฑิต

สาขาวิชาสถาปัตยกรรม

บัณฑิตวิทยาลัย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ.2550

GUIDLINE OF BICYCLE LANE MANAGEMENT FOR CULTURAL  
TOURISM IN NAKHON SI THAMMARAT METROPOLITAN

PATITTA SONTHAMINO

A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT  
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF  
MASTER OF INDUSTRIAL EDUCATION IN ARCHITECTURE  
SCHOOL OF GRADUATE STUDIES  
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

2007

**COPYRIGHT 2007**

**SCHOOL OF GRADUATE STUDIES**

**KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG**

บัณฑิตวิทยาลัย  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง  
ใบรับรองวิทยานิพนธ์

หัวข้อวิทยานิพนธ์      แนวทางการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมือง  
นครศรีธรรมราช  
Guidline of Bicycle Lane Management for Cultural Tourism in Nakhon Si  
Thammarat Metropolitan

นักศึกษา      นางสาวปัทมา สนมมิโน

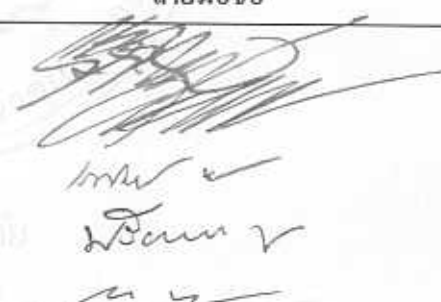
รหัสประจำตัว      46064911

ปริญญา      ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต

สาขาวิชา      สถาปัตยกรรม

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์      รศ.สมพล      ดำรงเสถียร

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม      ผศ.ดร.เลิศลักษณ์      กลิ่นหอม

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์		ลายมือชื่อ
รศ.สุรศักดิ์	กังขาว	
รศ.สมพล	ดำรงเสถียร	
ผศ.ดร.เลิศลักษณ์	กลิ่นหอม	
รศ.ดร.ปรีชาพร	วงศ์อนุตรโรจน์	
อาจารย์สันติ	กวินวงศ์ไพบูลย์	

วัน/เดือน/ปี ที่สอบ 14 พฤษภาคม 2550 เวลา 09.00 น. เป็นต้นไป  
สถานที่สอบ ณ ห้องเรียนปริญญาเอก คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

บัณฑิตวิทยาลัยรับรองแล้ว  
  
(รศ.ดร.จารุวัตร เจริญสุข)  
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่.....30.....เดือน.....พฤษภาคม.....พ.ศ.....๒๕๕๐.....

หัวข้อวิทยานิพนธ์	แนวทางการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมืองนครศรีธรรมราช
นักศึกษา	นางสาวปัทมา สนทมิโน
รหัสนักศึกษา	46064911
ปริญญา	ทฤษฎีการศึกษาระดับปริญญาโท
สาขาวิชา	สถาปัตยกรรม
พ.ศ.	2550
อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์	รศ.สมพล คำรังเสถียร
อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม	ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม

### บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม โดยศึกษาถึงประวัติศาสตร์ความเป็นมา ที่ตั้งของโบราณสถาน แหล่งศิลปกรรมที่สำคัญและศึกษาด้านกายภาพของเมืองนครศรีธรรมราช โดยการนำเสนอเส้นทางจักรยานเพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมเข้าด้วยกัน ซึ่งพื้นที่ศึกษามีอาณาเขตครอบคลุมเขตปกครอง 3 ตำบล คือ ตำบลในเมือง ตำบลคลัง และตำบลท่าวัง

จากการวิเคราะห์พบว่า เมืองนครศรีธรรมราชเป็นเมืองเก่ามีประวัติมายาวนาน มีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมอยู่มากหลายแห่ง ตั้งอยู่ตามจุดต่างๆ ภายในเมือง ซึ่งสถานที่ท่องเที่ยวมีตำแหน่งที่แน่นอน ตั้งอยู่ริมถนนราชดำเนินถนนสายหลักของเมือง มีลักษณะตามแนวยาวจากบริเวณหัวถนนถึงสนามกีฬาจังหวัด เป็นเส้นทางคมนาคมหลักของเมือง สถานที่ท่องเที่ยวบางแห่งติดถนนราชดำเนินและไม่มีพื้นที่จอดรถ หากจะเที่ยวชมก็ต้องจอดรถไว้ริมถนนซึ่งก่อให้เกิดการจราจรติดขัด และสถานที่ท่องเที่ยวบางแห่งตั้งอยู่ในซอยหากจะเดินทางไปด้วยรถยนต์ก็จะเกิดความไม่สะดวกในการหาที่จอดรถ จากปัญหาเรื่องจอดรถดังกล่าว การจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมจึงมีความเหมาะสมอย่างยิ่ง

จากผลการวิจัยดังกล่าวสามารถนำไปกำหนดแนวความคิดหรือนำเสนอเพื่อใช้เป็นแนวทางการพัฒนาหรือออกแบบเส้นทางจักรยาน ที่จอดจักรยานและสถานีจักรยานที่มีศักยภาพที่สามารถตอบสนองผู้ใช้และสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมอย่างเหมาะสม

<b>Thesis Title</b>	Guidline of Bicycle lane Management For Culfural Tourism in Nakhon Si Thammarat Metropolitan
<b>Student</b>	Miss. Patitta Sonthamino
<b>Student ID.</b>	46064911
<b>Degree</b>	Master of Industrial Education
<b>Programe</b>	Architecture
<b>Year</b>	2007
<b>Thesis Advisor</b>	Associate Professor Sompol Dumrongsatian
<b>Thesis Co-advisor</b>	Assistant Professor Dr.Lertlak Klinhom

### **ABSTRACT**

The purposes of this research were to study of bicycle lanes, parking and stations, for cultural tourism in Nakhon Si Thammarat Metropolitan. Study for to know about history , historic site and important artistic work of Nakhon Si Thammarat Metropolitan. Our present bicycle way to connect historic site to travel area. Study area cover 3 District Nai-Meang district , Krung district and Tawung district.

Comtemplated to discover that Nakhon Si Tammarat Metropolitan has a long time history and a lot of cultural tourism place Ratchadumnun is main road from Hua-Tanon junction to province'stadium. Travel place is on Ratchadumnun road and does't has car park some travel place on way which unconveniert if travel by car.

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

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 แสดงจำนวนศาสนิกชนในเขตเมืองนครศรีธรรมราช.....	12
2.2 แสดงสถิติจำนวนโรงงานแยกตามหมวดอุตสาหกรรม.....	20
2.3 แสดงจำนวนบริษัท / ห้างหุ้นส่วนจังหวัดนครศรีธรรมราช.....	21
2.4 ข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยว ปี 2548 จังหวัดนครศรีธรรมราช.....	23
2.5 ข้อมูลจำนวนผู้มาเยี่ยมชมเยือนจำแนกตามพาหนะการเดินทาง ปี 2548 จังหวัดนครศรีธรรมราช.....	24
2.6 เครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดนครศรีธรรมราช.....	26
2.7 แสดงสถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและกิจกรรม.....	45
4.1 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	88
4.2 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยวของ ผู้ตอบแบบสอบถาม.....	90

# สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
1.1 วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร.....	1
2.1 ที่ตั้งและอาณาเขตการปกครองของจังหวัดนครศรีธรรมราช.....	9
2.2 แสดงเส้นทางคมนาคมติดต่อของจังหวัดนครศรีธรรมราชกับจังหวัดใกล้เคียง.....	10
2.3 ชาวนครศรีธรรมราชมีหลากหลายเชื้อชาติศาสนา.....	11
2.4 ประเพณีวันสารทเดือนสิบและพิธีชิงเปรต.....	12
2.5 การดักบาตรรูปเทียนบริเวณลานหน้าวัดพระมหาธาตุ.....	13
2.6 ประเพณีการแห่ผ้าขึ้นธาตุ ณ วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร จังหวัดนครศรีธรรมราช.....	14
2.7 แสดงจำนวนประชากรอำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช ปี พ.ศ.2549.....	15
2.8 แสดงการทำสวนยางพาราอาชีพสำคัญของเกษตรกร.....	18
2.9 แสดงกลุ่มเรือประมงจอดเทียบท่าที่ปากน้ำท่าศาลา.....	19
2.10 การจัดขบวนแห่หมຽบ.....	22
2.11 แผนที่แสดงตำแหน่งที่ตั้งสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของเมืองนครศรีธรรมราช.....	25
2.12 ย่านถนนท่าวัง ย่านธุรกิจการค้าสำคัญของเมืองนครศรีธรรมราชตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ ๕.....	28
2.13 แสดงผังแม่บทการใช้ที่ดินของเมืองนครศรีธรรมราช.....	29
2.14 การจราจรบนถนนราชดำเนิน ถนนสายหลักของเมืองนครศรีธรรมราช.....	31
2.15 การจราจรบนถนนศรีธรรมโศก ถนนสายรองของเมืองนครศรีธรรมราช.....	31
2.16 แสดงภาพถ่ายทางอากาศของเมืองนครศรีธรรมราช.....	32
2.17 แสดงเส้นทางคมนาคม ระบบถนน ทางรถไฟ และโครงข่ายคูคลองภายในเขตเมือง นครศรีธรรมราช.....	33
2.18 แสดงเส้นทางเท้าถนนสายหลักและถนนสายรองภายในเขตเมืองนครศรีธรรมราช.....	34
2.19 กิจกรรมโครงการรณรงค์ประหยัดพลังงานโดยใช้จักรยาน.....	37
2.20 วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร.....	38
2.21 บ้านหนังตะลุง สุชาติ ทรัพย์สิน.....	39
2.22 หอพระอิศวรและเสาชิงช้าตั้งอยู่ริมถนนราชดำเนิน.....	39
2.23 หอพระนารายณ์ตั้งอยู่ริมถนนราชดำเนิน.....	40
2.24 หอพระพุทธสิหิงค์ตั้งอยู่ถนนราชดำเนิน.....	40
2.25 แนวกำแพงเมืองเก่าตั้งอยู่ริมถนนราชดำเนิน.....	41
2.26 ศาลาประค่ູหคั้งตั้งอยู่ริมถนนราชดำเนิน.....	42



## สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
2.27	สระล้างดาบศรีปราชญ์ตั้งอยู่ในโรงเรียนกัลยาณี.....42
2.28	ศาลหลักเมืองตั้งอยู่สนามหน้าเมือง..... 43
2.29	กุฏิ 100 ปีตั้งอยู่ในบริเวณวัดวังตะวันตก.....44
2.30	เจดีย์ใหญ่ตั้งอยู่ข้างสำนักงานเทศบาล..... 44
2.31	แสดงลักษณะทางจักรยานแบบแยก (Class 1 Bikeway หรือ Bike Path).....53
2.32	แสดงลักษณะทางจักรยานแบบแยกจากทางเดินเท้าหรือทางรถยนต์ในระดับปานกลาง (Class 2 Bikeway หรือ Bike lane).....53
2.33	แสดงลักษณะทางจักรยานแบบใช้เส้นทางร่วมกับทางเท้าและทางรถยนต์ (Class 3 Bikeway หรือ Bike Route).....54
2.34	แสดงความกว้างของทางจักรยานที่สัมพันธ์กับระยะต่างๆ.....56
4.1	แสดงเส้นทางจากศาลหลักเมืองไปหอพระนารายณ์ หอพระอิศวร ตามเส้นทางถนนท่าช้าง.....68
4.2	แสดงตำแหน่งที่ตั้งศาลหลักเมืองนครศรีธรรมราช.....68
4.3	แสดงภาพถ่ายทางอากาศแสดงเส้นทางจากศาลหลักเมืองไปหอพระนารายณ์ หอพระอิศวร...69
4.4	แสดงที่ตั้งหอพระนารายณ์ หอพระอิศวรริมถนนราชดำเนิน.....69
4.5	แสดงภาพถ่ายทางอากาศแสดงที่ตั้งหอพระนารายณ์ หอพระอิศวร.....70
4.6	แสดงภาพถ่ายทางอากาศแสดงหอพระนารายณ์ หอพระอิศวร ไปยังหอพระพุทธรูปสี่หิ้งค์.....70
4.7	แสดงเส้นทางศรีธรรมโศก.....71
4.8	แสดงเส้นทางรอบหอพระพุทธรูปสี่หิ้งค์ในพื้นที่บริเวณศาลากลางจังหวัด.....71
4.9	แสดงภาพถ่ายทางอากาศแสดงที่ตั้งหอพระพุทธรูปสี่หิ้งค์.....72
4.10	แสดงภาพถ่ายทางอากาศแสดงเส้นทางจากหอพระพุทธรูปสี่หิ้งค์ไปวัดพระมหาธาตุ รวมหาวิหาร.....72
4.11	แสดงเส้นทางถนนหลังวัดพระธาตุมาบรรจบกับถนนราชดำเนินบริเวณหอนาฬิกา.....73
4.12	แสดงการจราจรบนถนนราชดำเนินหน้าวัดพระมหาธาตุรวมหาวิหาร.....73
4.13	แสดงตำแหน่งวัดพระมหาธาตุรวมหาวิหาร.....74
4.14	แสดงภาพถ่ายทางอากาศแสดงเส้นทางจากวัดพระธาตุไปยังพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ นครศรีธรรมราช..... 74
4.15	แสดงเส้นทางถนนหลังวัดพระธาตุ.....75

## สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่	หน้า
4.16 แสดงบริเวณสี่แยกประตูชัย.....	75
4.17 แสดงถนนราชดำเนินและริมฟุตบาทบริเวณหน้าพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ นครศรีธรรมราช.....	75
4.18 แสดงภาพถ่ายอากาศแสดงตำแหน่งที่ตั้งพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ นครศรีธรรมราช.....	76
4.19 แสดงภาพถ่ายทางอากาศแสดงที่ตั้งแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมของเมือง นครศรีธรรมราช.....	77
4.20 แสดงเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมืองนครศรีธรรมราช เส้นทางที่ 1.....	79
4.21 แสดงเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมืองนครศรีธรรมราช เส้นทางที่ 2.....	81
4.22 แสดงเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมืองนครศรีธรรมราช เส้นทางที่ 3.....	82
4.23 แสดงเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมืองนครศรีธรรมราช เส้นทางที่ 4.....	83
4.24 แสดงผังเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมืองนครศรีธรรมราช.....	84
4.25 แสดงช่องทางการจราจรสำหรับรถจักรยาน.....	85
4.26 แสดงลักษณะป้ายบอกทาง.....	86
4.27 แสดงการจัดภูมิทัศน์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้เส้นทางจักรยาน.....	86
4.28 ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว.....	87

# สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	II
กิตติกรรมประกาศ.....	III
สารบัญ.....	IV
สารบัญตาราง.....	VII
สารบัญรูป.....	VIII
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	4
1.3 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย.....	4
1.4 ขอบเขตวิจัย.....	5
1.5 นิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย.....	6
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	8
2.1 สภาพทั่วไปของเมืองนครศรีธรรมราช.....	8
2.1.1 สภาพทางสังคม.....	11
2.1.2 สภาพทางเศรษฐกิจ.....	18
2.1.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	27
2.1.4 การคมนาคมขนส่ง.....	30
2.1.5 วิสัยทัศน์และโครงการในการพัฒนาเมืองนครศรีธรรมราช.....	35
2.2 การจัดแหล่งท่องเที่ยวทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม.....	38
2.3 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาเส้นทางจักรยานและการใช้รถจักรยาน.....	47
2.3.1 การออกแบบเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน.....	48
2.3.2 แนวคิดเกี่ยวกับรถจักรยานและการจัดเส้นทางจักรยาน.....	49
2.3.3 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว.....	57

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	60
2.4.1 การใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในเขตเทศบาลเมืองนครปฐม.....	60
2.4.2 ความปลอดภัยของการเดินทางโดยจักรยานในเมือง.....	61
2.4.3 รูปแบบการเดินทางกับการใช้ที่ดินแบบผสม.....	61
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	63
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	63
3.2 เครื่องที่ใช้ในการวิจัย.....	64
3.3 การตรวจสอบเครื่องมือ.....	65
3.4 การรวบรวมข้อมูล.....	65
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	65
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	66
4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการสำรวจด้านกายภาพของพื้นที่.....	67
4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลของแบบสอบถาม.....	88
4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลของการสัมภาษณ์.....	95
4.4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลของการทดลองใช้จักรยาน.....	95
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ.....	97
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	97
5.2 อภิปรายผล.....	101
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	103
5.3.1 ข้อเสนอแนะในด้านเส้นทางจักรยาน.....	103
5.3.2 ข้อเสนอแนะในด้านการจัดภูมิทัศน์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมโดยใช้เส้นทางจักรยาน.....	103
5.3.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป.....	104

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บรรณานุกรม.....	105
ภาคผนวก.....	107
ภาคผนวก ก หนังสือราชการ.....	108
ภาคผนวก ข แบบสอบถามเพื่อการวิจัย.....	111
ประวัติผู้เขียน.....	118

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย สามารถนำรายได้เข้าสู่ประเทศได้ปีละนับแสนล้านบาท และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทยมีความหลากหลายในด้านรูปแบบกิจกรรม การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเป็นการท่องเที่ยวเพื่อชมประเพณีสำคัญต่างๆ รวมไปถึงสถาปัตยกรรมอย่างวัดวาอาราม สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญประเภทวัดและ โบราณสถานต่างๆ จึงมีนักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะจังหวัดนครศรีธรรมราชซึ่งเป็นเมืองประวัติศาสตร์เก่าแก่ยาวนาน เป็นแห่งที่มีความเจริญทางพุทธศาสนาอันสำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ

นครศรีธรรมราชเป็นเมืองโบราณที่มีความสำคัญทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง การปกครอง และศาสนามากที่สุดเมืองหนึ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เมืองนี้มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักกันอย่างกว้างขวางมาไม่น้อยกว่า 1,800 ปีมาแล้ว หลักฐานทางโบราณคดีและหลักฐานทางเอกสารที่ปรากฏในขณะนี้ยืนยันได้ว่านครศรีธรรมราชมีกำเนิดมาแล้วตั้งแต่พุทธศตวรรษที่ ๘ เป็นอย่างน้อย (ธิดา สาระยา. 2526 : 94-118) เมืองนครศรีธรรมราชมีความหมายถึง นครอันงามสง่าแห่งพระราชผู้ทรงธรรม มีชื่อเรียกในศิลาจารึกว่า ตามพรลิงค์ เป็นแหล่งศิลปวัฒนธรรมทั้งหนึ่งตระกูล โนรา และเป็นเมืองพุทธในแดนใต้ เป็นที่ประดิษฐานของวัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร ซึ่งเป็นปูชนียสถานที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของภาคใต้



รูปที่ 1.1 วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร จังหวัดนครศรีธรรมราช

ด้วยเหตุที่เมืองนครศรีธรรมราชมีประวัติอันยาวนาน เป็นเมืองที่มีความสำคัญมาตั้งแต่อดีต เป็นหัวเมืองชั้นเอกในสมัยราชอาณาจักรไทย ทั้งเป็นเมืองที่มีความเจริญรุ่งเรืองของพระพุทธศาสนา จนได้รับฉายาว่าเป็นเมืองพระ มีศิลปวัฒนธรรมมากมาย ดังที่ปรากฏให้เห็นในสภาพแวดล้อม ทางกายภาพ ได้แก่ วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร พระบรมธาตุเจดีย์ คูเมือง กำแพงเมือง ป้อม ประตูเมือง ศาสนาสถานต่างๆ และแหล่งศิลปกรรม ประติมากรรม จิตรกรรม ช่างฝีมือพื้นบ้าน การละเล่น และขนบธรรมเนียมประเพณีอันเป็นมรดกทางวัฒนธรรมซึ่งมีสั่งสมกันมานาน จึงเป็น แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่ควรท่องเที่ยวและศึกษาเป็นอย่างยิ่ง

รายได้หลักของจังหวัดนครศรีธรรมราชส่วนหนึ่งมาจากการท่องเที่ยว จากข้อมูลในปี 2548 มีผู้มาเยี่ยมเยือนจังหวัดนครศรีธรรมราช 1,233,396 คน เป็นชาวไทย 1,204,874 คน คิดเป็น 97.68% เป็นชาวต่างประเทศ 28,572 คน คิดเป็น 2.32% ในจำนวนของผู้มาเยือนชาวต่างประเทศ ที่เข้ามาในจังหวัดนครศรีธรรมราชมากที่สุดอันดับที่ 1 คือ มาเลเซีย นักท่องเที่ยวชาวยุโรปก็มีแต่ ไม่มากนัก การท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับพระพุทธศาสนา และศิลปวัฒนธรรมประเพณีต่างๆ อัน เกี่ยวเนื่องด้วยพระพุทธศาสนา เป็นแหล่งดึงดูดนักท่องเที่ยวที่สำคัญมาก จากข้อมูลของสำนักงาน การท่องเที่ยวจังหวัดนครศรีธรรมราช ในรอบ 5 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 – 2547 มีนักท่องเที่ยว เข้ามาเยี่ยมเยือนจังหวัดนครศรีธรรมราชโดยเฉลี่ยประมาณ 1,003,705 คน/ปี ซึ่งในบรรดานักท่องเที่ยว ที่มาเยี่ยมเยือนจังหวัดนครศรีธรรมราชทั้งหมดนั้น มีนักท่องเที่ยวได้เข้ามาเที่ยวหรือเยี่ยมเยือน ภายในวัดพระมหาธาตุวรมหาวิหารจำนวน 15.22 % ของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในจังหวัด นครศรีธรรมราชทั้งหมด คือ เฉลี่ยประมาณ 157,763 คน/ปี (สำนักงานการท่องเที่ยวจังหวัด นครศรีธรรมราช.2549) ประกอบกับตามนโยบายรัฐบาลได้กำหนดส่งเสริมให้การท่องเที่ยวเป็น เครื่องมือ สำคัญในการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจ สร้างงานให้กับประชาชนและเพิ่มรายได้ให้กับ ประเทศ รวมทั้งส่งเสริมให้การท่องเที่ยวมีบทบาทสำคัญในการช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ทั่วทุกภาคตามนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2549) ดังนั้นการที่จะพัฒนาการท่องเที่ยวในเชิงวัฒนธรรม ก็เป็นหนทางหนึ่งในการช่วยเพิ่มรายได้ ให้แก่ท้องถิ่น ทางจังหวัดนครศรีธรรมราชจึงมียุทธศาสตร์ฟื้นฟูอนุรักษ์ศาสนาศิลปวัฒนธรรม และพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และวัฒนธรรม(จังหวัดนครศรีธรรมราช.2549) [Internet]

เมืองนครศรีธรรมราชมีสถานที่ท่องเที่ยวประเภทวัดวาอาราม โบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัฒนธรรมอยู่มากมายหลายแห่ง แต่สิ่งดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวในเมือง นครศรีธรรมราชมากที่สุด คือ องค์พระบรมธาตุเจดีย์ ภายในวัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร ซึ่งเป็น เจดีย์ทรงกลมแบบลังการูประฆังคว่ำ ภายในบรรจุพระบรมสารีริกธาตุขององค์สมเด็จพระสัมมา สัมพุทธเจ้า อีกทั้งยังมีประเพณีวัฒนธรรมต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับองค์พระบรมธาตุเจดีย์ ที่ทำให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเข้ามาเที่ยวชมภายในวัดเป็นจำนวนมาก เป็นผลให้นักท่องเที่ยวมุ่งความสนใจมาที่วัดพระมหาธาตุเพียงแห่งเดียว

ซึ่งเมืองนครศรีธรรมราชมีสถานที่สำคัญ ทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมตั้งอยู่ตามจุดต่างๆภายในเมืองนครศรีธรรมราชมากมายหลายแห่ง แต่นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่นิยมไปที่ชมสักการะวัดพระมหาธาตุเพียงแห่งเดียว เนื่องจากปัญหาเรื่องการขาดการประชาสัมพันธ์การเชื่อมโยงสถานที่ท่องเที่ยวแต่ละแห่ง ปัญหาเรื่องการเดินทางท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่างๆในปัจจุบันอาศัยรถโดยสารประจำทาง การเดินเท้า และรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อไปยังสถานที่สำคัญต่างๆ ปัญหาด้านที่จอดรถ ทำให้นักท่องเที่ยวเลือกที่จะเดินทางไปท่องเที่ยวเพียงบางสถานที่เท่านั้น อีกทั้งปัญหาพลังงานน้ำมันซึ่งเป็นปัญหาใหญ่ในปัจจุบัน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 เมษายน 2548 เรื่อง มาตรการเร่งรัดประหยัดพลังงานโดยเห็นว่า การดำเนินการตามมาตรการเร่งรัดประหยัดพลังงานเป็นเรื่องสำคัญ จำเป็นเร่งด่วนที่ทุกภาคส่วนจะต้องถือปฏิบัติร่วมกันอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง ทางจังหวัดจึงได้จัดโครงการณรงค์ประหยัดพลังงานโดยใช้จักรยาน เพื่อสนองตอบนโยบายของรัฐบาล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้น ส่งเสริม สนับสนุนให้ข้าราชการและประชาชนหันมาใช้จักรยานในการเดินทางกันมากขึ้น

(จังหวัดนครศรีธรรมราช, 2549)[Internet]

เนื่องจากสถานที่ท่องเที่ยวส่วนใหญ่ตั้งอยู่บนถนนราชดำเนินซึ่งเป็นถนนสายหลักของเมืองมีลักษณะตามแนวยาวจากบริเวณหัวถนนถึงสนามกีฬาจังหวัด เป็นเส้นทางคมนาคมหลักของเมือง สถานที่ท่องเที่ยวบางแห่งติดถนนราชดำเนินและไม่มีพื้นที่จอดรถ หากจะเที่ยวชมก็ต้องจอดรถไว้ริมถนนซึ่งก่อให้เกิดการจราจรติดขัด และสถานที่ท่องเที่ยวบางแห่งตั้งอยู่ในซอยหากจะเดินทางไปด้วยรถยนต์ก็จะเกิดความไม่สะดวกในการหาที่จอดรถ จากปัญหาเรื่องจอดรถดังกล่าว การจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมจึงมีความเหมาะสมอย่างยิ่ง

ดังนั้นการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานจึงเป็นกิจกรรมที่ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม จักรยานเป็นทางเลือกหนึ่งของระบบคมนาคมที่ยั่งยืน เนื่องจากมีข้อดี คือ สร้างทางเลือกให้กับการเดินทางท่องเที่ยวในเมือง ลดปริมาณการใช้พลังงานในการเดินทาง ช่วยลดมลภาวะ ส่งเสริมสิ่งแวดล้อมที่ดี ช่วยเสริมสร้างสภาพเมืองให้น่าอยู่และมีผลดีต่อสุขภาพ มีส่วนช่วยสนับสนุนตามนโยบายของภาครัฐ โดยสถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมมีตำแหน่งที่แน่นอนทำให้สามารถกำหนดเส้นทางและจุดจอดจักรยานที่แน่นอนได้ อีกทั้งรถจักรยานเป็นยานพาหนะที่วิ่งไม่เร็วนัก ทำให้นักท่องเที่ยวได้เห็นถึงโบราณสถานที่สำคัญและวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนในท้องถิ่นที่รถจักรยานนั้นวิ่งผ่านไป



## 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

การศึกษานี้จัดทำขึ้นเพื่อเสนอเป็นแนวทางการใช้จักรยานเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมภายในเขตเมืองนครศรีธรรมราช เป็นอีกทางเลือกหนึ่งให้กับนักท่องเที่ยวได้ใช้เส้นทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวสำคัญทางวัฒนธรรมตามสถานที่ต่างๆ ซึ่งมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย ดังนี้

1.2.1 เพื่อศึกษาสภาพทางกายภาพทั่วไปในเขตเมืองนครศรีธรรมราช เพื่อกำหนดเส้นทางและรูปแบบทางจักรยานพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้จักรยาน

1.2.2 เพื่อศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยวภายในเขตเมืองนครศรีธรรมราช

1.2.3 เพื่อเสนอแนวทางการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมืองนครศรีธรรมราช

## 1.3 กรอบแนวความคิดที่ใช้ในการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยเรื่องแนวทางการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมืองนครศรีธรรมราช ผู้วิจัยได้วางกรอบแนวความคิดที่ใช้ในการวิจัยเพื่อให้สอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของการทำวิจัย ดังนี้

1.3.1 กรอบแนวคิดการศึกษาลักษณะทางกายภาพ ผู้วิจัยได้มีแนวทางการศึกษาในเรื่องการใช้ที่ดิน เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาของเมืองนครศรีธรรมราช รวมไปถึงโครงการส่งเสริมการใช้จักรยานในเขตเมืองนครศรีธรรมราช จากงานวิจัยแนวทางการพัฒนาการวางแผนการใช้จักรยานเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ:กรณีศึกษา ภูเก็ต, เชียงใหม่ และกรุงเทพมหานคร(ประพัทธ์พงษ์ อุปลลา และคณะ. 2547 : 2-3 )

1.3.2 กรอบแนวคิดการศึกษาทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว มีแนวทางศึกษาดังนี้ ประเภทของทางจักรยาน สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ (กองวางแผนโครงการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2540 : 28)

1. ทางจักรยานที่แยกออกจากทางเดินเท้าโดยสมบูรณ์
2. ทางจักรยานที่แยกออกจากทางคนหรือทางรถยนต์ในระดับปานกลาง
3. ทางจักรยานที่ใช้เส้นทางร่วมกับทางเดินรถหรือทางเดินเท้า

ข้อพิจารณาในการจัดเส้นทางจักรยาน มีดังนี้ (กองวางแผนโครงการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2540 : 28)

1. การวางแผนเส้นทาง
2. มีสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย
3. ขนาดของทางจักรยานควรมีความกว้างที่เหมาะสม

4. ระยะเวลาและระยะทางของทางจักรยาน
5. มีป้ายข้อมูลและป้ายสื่อสารการจราจร
6. การจัดที่จอดรถ
7. การจัดบริเวณให้เช่ารถจักรยาน

1.3.3 กรอบแนวคิดการศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยว มีแนวทางการศึกษาในด้านพฤติกรรมนักท่องเที่ยวเมืองออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ และนักท่องเที่ยวชาวไทย กลุ่มของนักท่องเที่ยวสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่มหลักๆ คือ นักท่องเที่ยวที่มาโดยลำพัง และนักท่องเที่ยวที่มาเป็นกลุ่ม ซึ่งสามารถจำแนกพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในเมืองได้ออกเป็นพฤติกรรมต่างๆ คือ ( กองวางแผน โครงการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2540 : 13 )

1. การเมืองโดยรวม
2. การเข้าชมสถานที่สำคัญและสถานที่ที่น่าสนใจ
3. การขึ้นที่สูงเพื่อชมเมือง
4. การชมการเล่นพื้นเมือง หรือขบวนในงานเทศกาล
5. การจับจ่ายซื้อของ
6. การนมัสการสิ่งศักดิ์สิทธิ์

## 1.4 ขอบเขตของการวิจัย

### 1.4.1 ขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษา

เส้นทางจักรยานท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมืองนครศรีธรรมราช จะเป็นการจัดเส้นทางภายในขอบเขตพื้นที่เมืองนครศรีธรรมราช ซึ่งมีขอบเขตระยะทางตั้งแต่หัวถนนจนถึงสนามกีฬาจังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นระยะทางยาวประมาณ 12 กิโลเมตร โดยครอบคลุมพื้นที่ 3 บริเวณ อันได้แก่

ตำบลในเมือง เป็นบริเวณเมืองเก่าภายในเขตคูเมืองกำแพงเมือง พื้นที่นอกคูเมืองกำแพงเมืองด้านทิศใต้เป็นบริเวณที่มีแหล่งศิลปกรรม ศาสนสถานปรากฏเป็นจำนวนมาก เช่น วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร

ตำบลคลัง เป็นบริเวณชายตัวของชุมชนที่ต่อเนื่องกับเมืองของแนวคูเมืองกำแพงเมือง ซึ่งมีศาสนสถาน โบราณสถานปรากฏอยู่หลายแห่ง อาทิ คูเมือง(คลองนครน้อยหรือคลองหน้าเมือง) สนามหน้าเมือง ศาลาประดู่หก เป็นต้น

ตำบลท่าวัง เป็นบริเวณชายตัวของชุมชนต่อเนื่องที่มีกิจกรรมส่วนใหญ่ด้านพาณิชยกรรม เป็นพื้นที่ศูนย์กลางพาณิชยกรรมในเมืองนครศรีธรรมราช มีศาสนสถานหลายแห่ง เช่น กุฏิร้อยปี

#### 1.4.2 ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

##### 1. ประชากร

ประชากรที่ใช้ ได้แก่ นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวเมื่อวันนครศรีธรรมราช ซึ่งข้อมูลสถิติจากสำนักงานการท่องเที่ยวจังหวัดนครศรีธรรมราช ปี พ.ศ. 2548 มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในจังหวัดนครศรีธรรมราชโดยเฉลี่ย 1,233,396 คน เป็นชาวไทย 1,204,874 คน คิดเป็น 97.63 % ชาวต่างชาติ 28,522 คน คิดเป็น 2.37 % ในจำนวนนี้เข้ามาเยี่ยมชมวัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร โดยเฉลี่ยคิดเป็น 15.22 % ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด ซึ่งคิดเป็นจำนวน 187,723 คนต่อปี (สำนักงานการท่องเที่ยวจังหวัดนครศรีธรรมราช . 2549)

##### 2. กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่เดินทางมาท่องเที่ยวและนมัสการพระบรมธาตุเจดีย์ ณ วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร จังหวัดนครศรีธรรมราช จำนวน 514 คนต่อวัน คิดเป็นกลุ่มตัวอย่าง 83 คน โดยใช้ตารางสำเร็จรูปของ Yamane กำหนดความคลาดเคลื่อน  $\pm 10\%$  เลือกใช้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 100 คน เพื่อความสะดวกในการวิเคราะห์ โดยเป็นชาวไทย 97 คน ชาวต่างชาติ 3 คน

#### 1.5 คำนิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย

การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม หมายถึง การท่องเที่ยวเพื่อชมสิ่งๆ ที่แสดงความเป็นวัฒนธรรม เช่น ปราสาท พระราชวัง วัด โบราณสถาน โบราณวัตถุ ประเพณี วิธีการดำเนินชีวิต ศิลปะ ทุกแขนง และสิ่งต่างๆ ที่แสดงถึงความเจริญรุ่งเรืองที่มีการพัฒนาให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อม การดำเนินชีวิตของบุคคลในแต่ละยุคสมัย ผู้ท่องเที่ยวจะได้รับทราบประวัติความเป็นมา ความเชื่อ มุมมองความคิด ความสัทธา ความนิยมของบุคคลในอดีตที่ถ่ายทอดมาถึงคนรุ่นปัจจุบันผ่านสิ่งเหล่านี้

นักท่องเที่ยว คือ ผู้ที่เดินทางไปเยือนจังหวัดนั้น โดยวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ที่ไม่ใช่การไปทำงานประจำ การศึกษา และไม่ใช่คนที่ท้องถิ่นที่มีภูมิลำเนาหรือศึกษาอยู่ที่จังหวัดนั้น ทั้งนี้ต้องพักค้างคืนอย่างน้อย 1 คืน

กิจกรรมการท่องเที่ยว หมายถึง กิจกรรมประเภทต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวทางจักรยาน หมายถึง พื้นที่ทางสำหรับรถจักรยานสามารถแบ่งออกได้หลายประเภท ซึ่งทางจักรยานแต่ละประเภทขึ้นอยู่กับพื้นที่ ประโยชน์ใช้สอย และความปลอดภัย

ช่องจราจรสำหรับรถจักรยาน หมายถึง ช่องจราจรบนถนนที่ได้จัดแบ่งไว้สำหรับการใช้รถจักรยาน โดยทำการกำหนดสิทธิ์การใช้ทางด้วยเครื่องหมายจราจร

ที่จอดจักรยาน หมายถึง พื้นที่จอดจักรยานประมาณ  $0.70 \times 1.70$  ม.ต่อ 1 คัน ที่จอดจักรยานไม่ควรอยู่ห่างจากจุดหมายปลายทางของผู้ขับขี่ไม่เกิน 15 เมตร

เมืองนครศรีธรรมราช หมายถึง พื้นที่ครอบคลุม 3 บริเวณ อันได้แก่ ตำบลในเมือง ตำบลคลัง ตำบลท่าวัง ซึ่งมีขอบเขตระยะทางตั้งแต่หัวถนนจนถึงสนามกีฬาจังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นระยะทางยาวประมาณ 12 กิโลเมตร

## บทที่ 2

### เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยฉบับนี้เป็นการศึกษาถึงแนวทางการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมืองนครศรีธรรมราช ดังนั้นจึงจำเป็นต้องศึกษาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่และแนวความคิดต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นพื้นฐานในการศึกษาวิเคราะห์ต่อไป ถึงแนวทางการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ซึ่งผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้

- 2.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่เมืองนครศรีธรรมราช
- 2.2 การจัดแหล่งท่องเที่ยวทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม
- 2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่เมืองนครศรีธรรมราช

เมืองนครศรีธรรมราชตั้งอยู่ทางตอนกลางของภาคใต้ ห่างจากกรุงเทพมหานคร 780 กิโลเมตร มีเนื้อที่ 9,942,502 ตารางกิโลเมตร มีพื้นที่มากเป็นอันดับที่ 2 ของภาคใต้และเป็นอันดับที่ 16 ของประเทศ มีอาณาเขตทิศเหนือติดต่อกับจังหวัดสุราษฎร์ธานี ทิศใต้ติดต่อกับ 3 จังหวัด คือ จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดตรัง สภาพภูมิประเทศของเมืองนครศรีธรรมราช ตั้งอยู่บนสันทรายทอดยาวตามเหนือใต้ ห่างจากเขาหลวงทางทิศตะวันตก ประมาณ 12 กิโลเมตร และห่างจากชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยทางทิศตะวันออก ประมาณ 13 กิโลเมตร พื้นที่ทั่วไปเป็นที่ลุ่มน้ำท่วมต่ำบ่อย ๆ ลาดต่ำไปทางทิศตะวันออกและทางทิศตะวันตก ที่ลาดต่ำเหล่านี้เมื่อถึงช่วงมรสุมจะมีน้ำท่วมถึงสำหรับลักษณะพื้นที่ด้านทิศตะวันออกของเมืองส่วนใหญ่เป็นทุ่งนา แต่ในปัจจุบันความเจริญของเมืองเริ่มขยายตัวเข้าไปครอบคลุมมากขึ้น เช่น มีการสร้างหมู่บ้านจัดสรร อาคารบ้านเรือน ส่วนพื้นที่ทางด้านทิศตะวันตกส่วนมากเป็นที่สวน เช่น สวนยางพารา สวนผลไม้

เมืองนครศรีธรรมราชตั้งอยู่ใกล้เคียงกับเส้นศูนย์สูตรและคาบสมุทรมีลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ และลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือพัดผ่าน ส่งอิทธิพลให้เกิดฤดูกาลแค่ 2 ฤดูกาลเท่านั้น

คือ ฤดูร้อนในช่วงระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ ถึง เดือนเมษายน อากาศค่อนข้างร้อนตลอดฤดูกาล และฤดูฝนอยู่ในช่วงระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึง เดือนมกราคม แต่จะมีฝนตกหนาแน่นประมาณเดือนพฤษภาคม ถึง เดือนมกราคม ซึ่งเป็นช่วงที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ส่งผลให้เกิดภาวะน้ำท่วมฉับพลันแทบทุกปี



รูปที่ 2.1 แสดงที่ตั้งและอาณาเขตการปกครองของจังหวัดนครศรีธรรมราช

การคมนาคมของเมืองนครศรีธรรมราช มีการคมนาคมที่สะดวกติดต่อทั้ง 3 ทาง คือ ทางรถไฟ ทางรถยนต์ และทางอากาศ การขนส่งทางรถไฟสายใต้ทุกขบวนจะต้องผ่านชุมทางทุ่งสง และมีทางรถไฟแยกจากชุมทางเขาชุมทองไปยังตัวจังหวัดนครศรีธรรมราช สำหรับขบวนรถไฟจากนครศรีธรรมราชไปยังกรุงเทพ มี 2 ขบวนคือ รถด่วน และ รถเร็ว การขนส่งทางรถยนต์มีเส้นทางทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ที่เชื่อมโยงจังหวัดใกล้เคียงดังนี้ คือ

1. ทางหลวงหมายเลข 41 เริ่มต้นจากอำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร ผ่านสุราษฎร์ธานี เข้าสู่นครศรีธรรมราช

2. ทางหลวงหมายเลข 403 จากนครศรีธรรมราช ผ่านอำเภออนพิบูลย์ ทุ่งสง เข้าเขต จังหวัดตรัง

3. ทางหลวงหมายเลข 408 จากนครศรีธรรมราช ผ่านอำเภอเชียรใหญ่ หัวไทร เข้าสู่ จังหวัดสงขลา

4. ทางหลวงหมายเลข 4013 จากนครศรีธรรมราช ผ่านอำเภอปากพนัง หัวไทร เข้าสู่ จังหวัดสงขลา

การขนส่งทางอากาศมีสนามบิน ตั้งอยู่ที่ ตำบลปากพูน อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช อยู่ห่างจากจังหวัดประมาณ 15 กิโลเมตร มีเส้นทางบิน กรุงเทพมหานครไปกลับ นครศรีธรรมราชทุกวัน



รูปที่ 2.2 แสดงเส้นทางคมนาคมติดต่อของจังหวัดนครศรีธรรมราชกับจังหวัดใกล้เคียง

### 2.1.1 สภาพทางสังคม

เมืองนครศรีธรรมราชเป็นศูนย์กลางของจังหวัด ประชากรที่ตั้งถิ่นฐานส่วนใหญ่เป็นผู้ที่เกิดในชุมชนนี้ร้อยละ 95 มีเชื้อชาติไทยร้อยละ 99 และส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธประมาณ 90.59% รองลงมาได้แก่ ศาสนาอิสลาม 8.45% ศาสนาคริสต์ 0.96% นอกจากนั้นเป็นศาสนาอื่น

1. ศาสนาพุทธ เป็นศาสนาที่แพร่หลายที่สุด มีโบราณสถานและโบราณวัตถุทางพุทธศาสนา ที่แสดงถึงความรุ่งเรืองมาช้านาน ปี 2548 มีวัดทางพุทธศาสนา 583 แห่ง มีพระภิกษุ 4,492 รูป สามเณร 586 รูป ชาวนครศรีธรรมราชยึดมั่นในประเพณีทางศาสนา และมีความผูกพันกับ พระบรมธาตุเจดีย์ จนกระทั่งจังหวัดนครศรีธรรมราชได้ชื่อว่า "เมืองพระ" เมื่อถึงวันสำคัญทางศาสนา เช่น วันมาฆบูชา วันวิสาขบูชา จะมีประชาชนจากสารทิศหลั่งไหลกันมาสักการะองค์พระบรมธาตุเจดีย์ อย่างล้นหลาม

2. ศาสนาอิสลาม ผู้นับถือศาสนาอิสลามในจังหวัดนครศรีธรรมราช ส่วนใหญ่มีบรรพบุรุษมาจากเมืองกลันตัน ปัตตานี และไทรบุรี อยู่ร่วมกันเป็นกลุ่ม มีมัสยิด 112 แห่ง ส่วนใหญ่อยู่ในเขตอำเภอเมือง นอกจากนั้นกระจัดกระจายอยู่ในเขตอำเภอท่าศาลา อำเภอหัวไทร อำเภอสีชล อำเภอปากพนัง อำเภอร่อนพิบูลย์

3. ศาสนาคริสต์ ผู้นับถือจำนวนเพียงเล็กน้อยในเขตอำเภอเมือง อำเภอทุ่งสง อำเภอทุ่งใหญ่ อำเภอร่อนพิบูลย์ มีทั้งนิกายโปรเตสแตนต์และโรมันคาทอลิก มีโบสถ์คริสต์ 24 แห่ง



รูปที่ 2.3 ชาวนครศรีธรรมราชมีหลากหลายเชื้อชาติศาสนา



ตารางที่ 2.1 แสดงจำนวนศาสนิกชนในเขตเมืองนครศรีธรรมราช ปี พ.ศ.2549

ตำบล	ศาสนา		
	พุทธ	อิสลาม	คริสต์
คลัง	17,928	710	0
ท่าวัง	16,999	98	37
ในเมือง	37,675	4,089	4,600

ที่มา : (ที่ทำการปกครองนครศรีธรรมราช. 2549 : <http://www.nakhonsithamarat.go.th>)

### 2.1.1.1 ขนบธรรมเนียมประเพณี

เนื่องจากเมืองนครศรีธรรมราชเคยรุ่งเรืองมาแต่โบราณทางด้านศาสนาและศิลปวัฒนธรรม และปัจจุบันยังคงรักษาวัฒนธรรมประเพณีดั้งเดิมไว้ได้ เช่น ประเพณีแห่ผ้าขึ้นธาตุ ประเพณีข้ามมรุบายาส ประเพณีลากพระ และการละเล่นพื้นเมือง เช่น หนังตะลุง มโนราห์ เพลงบอก และยังมีศิลปหัตถกรรมที่เป็นเอกลักษณ์ของจังหวัด ได้แก่ เครื่องดนตรี เครื่องทองเหลือง การแกะหนังตะลุง และเครื่องจักร งานบุญประเพณีที่สำคัญในรอบปีของชาวเมืองนครศรีธรรมราช มีดังนี้

#### งานสารทเดือนสิบเมืองนคร

งานบุญสารทเดือนสิบตรงกับวันแรม 14 ค่ำ เดือน 10 (ประมาณปลายเดือนกันยายนถึงต้นเดือนตุลาคม) เป็นประเพณีที่ยิ่งใหญ่สำหรับชาวเมืองนครศรีธรรมราช ประเพณีสารทเดือนสิบเกิดจากคติความเชื่อว่าเป็นบรรดาญาติพี่น้องที่ได้ล่วงลับไปแล้วนั้น ผู้ที่มีบาปมีกรรมต้องไปทนทุกข์ทรมานเป็นเปรตอยู่ในอบายภูมิ พญายมบาลผู้ทำหน้าที่ลงทัณฑ์ในยมโลกจะได้ปลดปล่อยเปรตเหล่านี้ให้มาเยือนโลกเชื่อมลูกหลาน พร้อมทั้งรับส่วนกุศลที่ลูกหลานอุทิศให้เพียงปีละครั้ง



รูปที่ 2.4 งานประเพณีวันสารทเดือนสิบและพิธีชิงเปรต

### ประเพณีลากพระชาวเมืองนคร

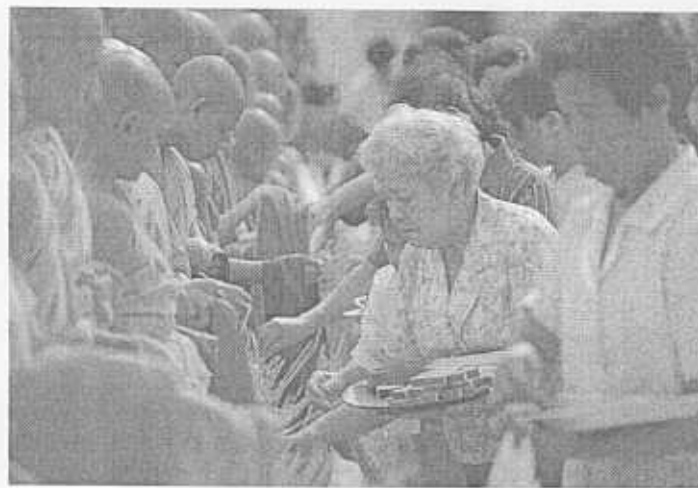
การลากพระ ชักพระ หรือแห่พระเป็นประเพณีนิยมที่เราได้รับมาจากพราหมณ์ ซึ่งมักจะนำพระรูปพระอิศวรหรือพระนารายณ์ ออกมาแห่แทนในวันสำคัญต่างๆ ชาวพุทธรับรูปแบบการแห่เข้ามาใช้ แต่ปรับให้เข้ากับตำนานทางพุทธศาสนา งานประเพณีลากพระจะเริ่มขึ้นในวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 11 นอกจากจะมีการทำบุญตักบาตรกันที่วัดแล้ว พิธีสำคัญอีกอย่างหนึ่งคือ การสร้างน้ำพระที่จะชักลากในวันรุ่งขึ้น ถึงยามกลางคืนก็จะมียานเฉลิมฉลองด้วยมหรสพมากมาย และมีการเทศนาธรรมดอนพระพุทธรองค์เสด็จกลับจากดาวดึงส์

### ประเพณีการให้ทานไฟ

ประเพณีการให้ทานไฟแม้จะเคยถือปฏิบัติกันในหลายจังหวัด แต่ปัจจุบันก็เหลืออยู่เพียงที่นครศรีธรรมราชแห่งเดียวเท่านั้น ในปัจจุบันวิธีให้ทานไฟดังที่ชาวนครศรีธรรมราชถือปฏิบัติกันก็คือ พุทธศาสนิกชนพร้อมใจกันไปวัด ช่วยกันก่อกองไฟแล้วนิมนต์พระมาผิงไฟเพื่อให้ความอบอุ่นกองไฟนั้นก่อนมากบ้างน้อยบ้างตามจำนวนพระสงฆ์ที่นิมนต์มาผิงไฟ นอกจากจะก่อกองไฟแล้ว ชาวบ้านยังเตรียมขนมมณเฑียรมาจากบ้านเพื่อถวายพระฉันระหว่างผิงไฟ

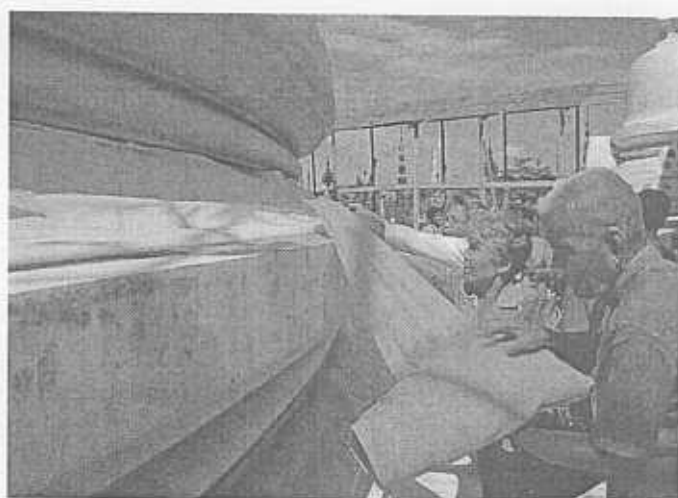
### ประเพณีตักบาตรรูปเทียน

ประเพณีตักบาตรรูปเทียนนั้น ถือเป็นหนึ่งในประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์ของเมืองนครศรีธรรมราช และเป็นเพณีเก่าแก่ดั้งแบบคู่มากับวัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร ประเพณีตักบาตรรูปเทียนเป็นส่วนหนึ่งของพิธีถวายสังฆทานเนื่องในโอกาสเข้าพรรษา ณ วันแรม 1 ค่ำ เดือน 8 ชาวเมืองนครศรีธรรมราชจะต่างพากันไปวัดในชุมชนของตนพร้อมทั้งนำเทียนพรรษาขนาดใหญ่พอที่จะใช้ได้ตลอดพรรษา กับดอกไม้ รูปเทียน ผ้าอาบน้ำฝน ตัง เตียง ตะเกียง ยา และอาหารแห้ง ไปถวายที่วัด



รูปที่ 2.5 การตักบาตรรูปเทียนบริเวณลานหน้าวัดพระมหาธาตุประเพณีการแห่ผ้าขึ้นธาตุ

การแห่ผ้าขึ้นธาตุ ถือเป็นงานประเพณีสำคัญที่ปฏิบัติกันมาทุกปี จะทำกันมาแต่ครั้งใดนั้น ไม่มีหลักฐานแน่ชัด แต่ปรากฏว่าในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัยนั้น ได้กระทำกันในวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 6 อันเป็นวันวิสาขบูชาอยู่แล้วทุกปี และต่อมาในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้กำหนดประเพณีแห่ผ้าขึ้นธาตุเพิ่มขึ้นเป็น 2 วัน คือนอกจากวันวิสาขบูชาแล้ว ยังทำเพิ่มในวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 3 ซึ่งเป็นวันมาฆบูชาอีกวันหนึ่ง และได้ถือปฏิบัติสืบมาจนทุกวันนี้ ก่อนถึงวันสำคัญดังกล่าว ชาวนครศรีธรรมราชและจังหวัดใกล้เคียง จะพร้อมใจกันร่วมบริจาคทรัพย์ตามศรัทธา เพื่อนำเงินไปซื้อผ้ามาเย็บรวมกันเป็นผืนใหญ่ ครั้นถึงวันก็จะนำผ้าไปพันโอบรอบฐานองค์พระบรมธาตุเจดีย์ที่บรรจุพระบรมสารีริกธาตุ

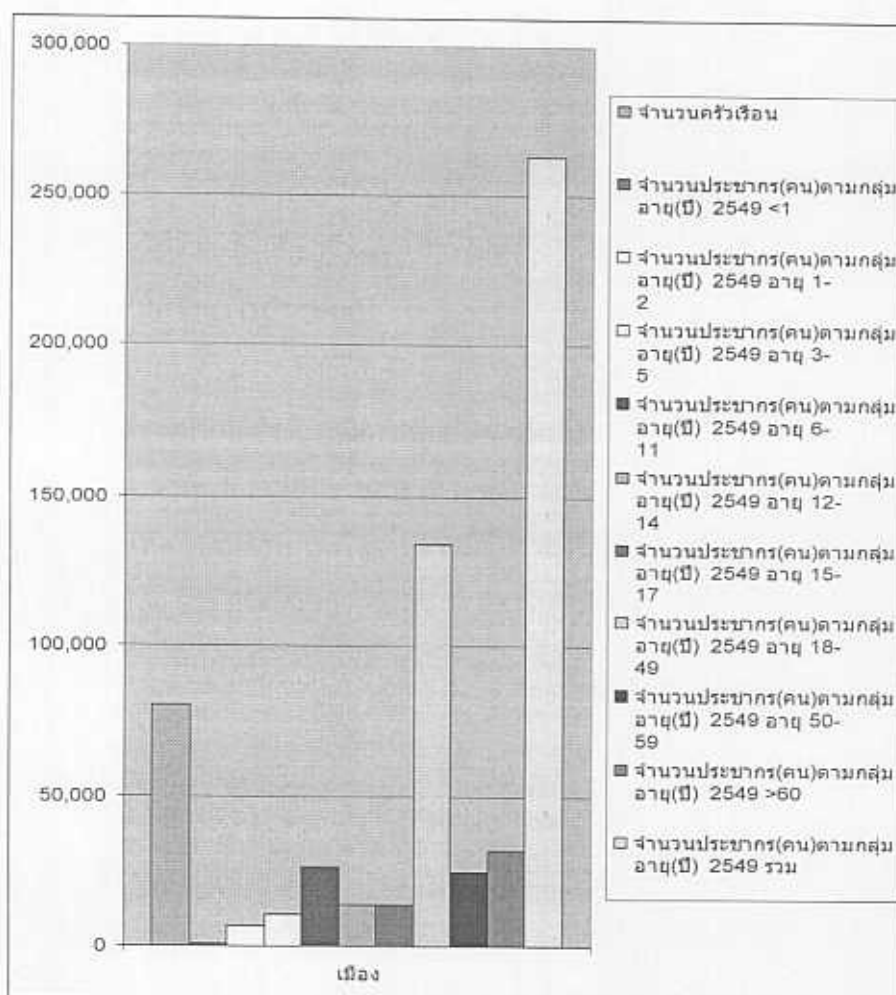


รูปที่ 2.6 ประเพณีการแห่ผ้าขึ้นธาตุ ณ วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร จังหวัดนครศรีธรรมราช

### 2.1.1.2 โครงสร้างประชากร

เมืองนครศรีธรรมราชตั้งอยู่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครศรีธรรมราช จำนวนประชากรในเมืองนครศรีธรรมราชนั้นนอกจากจะมีการเพิ่มขึ้นของประชากรในเมืองทุกปีแล้ว ยังต้องรองรับประชากรจากอำเภอต่างๆพื้นที่ส่วนอื่นๆ ของจังหวัดที่จะเข้ามายังแหล่งงาน แหล่งสถาบันการศึกษาในเมือง ปัจจุบันเทศบาลนครศรีธรรมราชมีจำนวนราษฎรทั้งสิ้น 105,417 เป็นเพศหญิง 54,893 เป็นเพศชาย 50,524 มีจำนวนครอบครัว 35,843 ครอบครัว

(ที่ทำการปกครองจังหวัดนครศรีธรรมราช.2549)(<http://www.nakhonsithamarat.go.th>)



รูปที่ 2.7 แผนภูมิแท่งแสดงจำนวนประชากรอำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช ปี พ.ศ.2549

### 2.1.1.3 การปกครอง

เมืองนครศรีธรรมราชมีการปกครองแบบเทศบาล เป็นส่วนหนึ่งในการปกครองของเทศบาลนครนครศรีธรรมราช มีการเปลี่ยนแปลงโดยยกฐานะเป็นสุขาภิบาลเมื่อปี พ.ศ.2456 มีพื้นที่ 3 ตารางกิโลเมตร ยกฐานะเป็นเทศบาลเมืองนครศรีธรรมราช เมื่อปี พ.ศ.2478 เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ.2475 ตามพระราชกฤษฎีกาการจัดตั้งเทศบาลเมืองนครศรีธรรมราช ปัจจุบันยกฐานะเป็นเทศบาลนครนครศรีธรรมราชเมื่อ วันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ.2537 ตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งเทศบาลนครนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช พ.ศ.2537 มีพื้นที่รับผิดชอบทั้งหมด 22.56 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วย ตำบลในเมือง ตำบลท่าวัง ตำบลคลัง ตำบลนาเคียน บางส่วน ของหมู่ที่ 3 และหมู่ที่ 4 ตำบลโพธิ์เสด็จหมู่ที่ 1 และบางส่วนของหมู่ที่ 2 3 7 และ 9 มีอาณาเขตดังนี้

เขตที่ 1 ตั้งอยู่ริมคลองท่าลาดฝั่งตะวันตก ตรงจุดที่แนวเส้นแบ่งเขตตำบลท่าวังกับตำบลปากพูน บรรจบกับแนวเส้นแบ่งเขตตำบลนาเคียน

ด้านเหนือ จากหลักเขตที่ 2 เป็นเส้นเลียบตามแนวแบ่งเขต ตำบลท่าวัง กับตำบลปากพูน ไปทางทิศตะวันออกผ่านเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4012 ต่อเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราชถึงหลักเขตที่ 2 ซึ่งตั้งอยู่ตรงจุดที่แนวเส้นแบ่งเขตตำบลท่าวังกับตำบลท่าซัก บรรจบกับแนวเส้นแบ่งเขตตำบลปากพูน

ด้านทิศตะวันออก จากหลักเขตที่ 2 เป็นเส้นเลียบตามแนวเส้นแบ่งเขต ตำบลท่าวัง กับตำบลท่าซัก แนวเส้นแบ่งเขตตำบลคลังกับตำบลปากนคร และแนวเส้นแบ่งเขตตำบลในเมืองกับตำบลปากนครไปทางทิศใต้ ผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4013 ต่อเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราชควบคุมหัวไทร ถึงหลักเขตที่ 3 ซึ่งตั้งอยู่ตรงจุดที่แนวเส้นแบ่งเขตตำบลในเมืองบรรจบกับแนวเส้นบางเขตตำบลท่าเรือ

ด้านทิศใต้ จากหลักเขตที่ 3 เป็นเส้นเลียบตามแนวเส้นแบ่งเขตตำบลในเมือง กับตำบลท่าเรือไปทางทิศตะวันตกผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4017 ต่อเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราชถึงหลักเขตที่ 4 ซึ่งตั้งอยู่ริมคลองหัวห่อ่ง ฝั่งตะวันตก

ด้านทิศตะวันตกจากหลักเขตที่ 4 เป็นเส้นเลียบริมคลองหัวห่อ่ง ฝั่งตะวันตก คลองท่าวังฝั่งตะวันตกและคลองท้ายวังฝั่งตะวันตก ไปทางทิศเหนือถึงหลักเขตที่ 5 ซึ่งตั้งอยู่ริมคลองท้ายวังฝั่งตะวันตก ตรงจุดที่อยู่ห่างจากศูนย์กลางถนนเทวบุรี ไปทางทิศใต้ไปทางเส้นขนานระยะ 100 เมตร กับศูนย์กลางถนนเทวบุรี ผ่านถนนโพธิ์เสด็จและต่อมาเส้นตรงตามแนวตั้งจากระยะ 100 เมตร กับศูนย์กลางถนนโพธิ์เสด็จ ไปทางทิศตะวันตกถึงหลักเขตที่ 6

จากหลักเขตที่ 6 เป็นเส้นขนานระยะ 100 เมตร กับศูนย์กลางถนนโพธิ์เสด็จฟากตะวันตกถึงหลักเขตที่ 7 ซึ่งตั้งอยู่ริมคลองท้ายวังใต้

จากหลักเขตที่ 7 เป็นเส้นเลียบบคลองห้วย ฝั่งใต้ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ และทิศตะวันตกเฉียงใต้ ถึงหลักเขตที่ 8 ซึ่งตั้งอยู่ริมคลองส่งน้ำชลประทาน คลองชอย 3 ขวา สายใหญ่ ฝั่งซ้าย ฝั่งใต้

จากหลักเขตที่ 8 เป็นเส้นเลียบบจากริมคลองส่งน้ำชลประทาน คลองชอย 3 ขวา สายใหญ่ฝั่งซ้าย ฝั่งใต้ ไปทางทิศตะวันตก ผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4103 นาพรุ ปากพูน ถึงหลักเขตที่ 9 ซึ่งตั้งอยู่ริมคลองส่งน้ำชลประทาน คลองชอย 3 ขวา สายใหญ่ฝั่งซ้าย ฝั่งใต้ ตรงจุดที่อยู่ห่างจากศูนย์กลางทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4103 นาพรุ ปากพูน ตามแนวเส้นขนาน ระยะ 500 เมตร กับศูนย์กลางทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4103 นาพรุ ปากพูน ฟากตะวันตก

จากหลักเขตที่ 9 เป็นเส้นขนานระยะ 500 เมตร กับศูนย์กลางทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4103 นาพรุ ปากพูน ฟากตะวันตก ไปทางทิศเหนือ ผ่านทางหลวงหมายเลข 4010 ต่อเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราช นาเหร่ง ถึงหลักเขตที่ 10 ซึ่งตั้งอยู่ริมคลองส่งน้ำชลประทาน คลองชอย 4 ขวา สายใหญ่ฝั่งซ้าย ฝั่งเหนือ

จากหลักเขตที่ 10 เป็นเส้นเลียบบริมคลองชลประทาน คลองชอย 4 ขวา สายใหญ่ ฝั่งซ้าย ฝั่งเหนือ ไปทางทิศตะวันออก ผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4103 นาพรุ ปากพูน ถึงหลักเขตที่ 11 ซึ่งตั้งอยู่ริมคลองส่งน้ำชลประทานชอย 4 ขวาสายใหญ่ฝั่งซ้าย ฝั่งเหนือ ตรงจุดที่อยู่จุดศูนย์กลางชอยไทรภูมิฟากตะวันตก

จากหลักเขตที่ 11 เป็นเส้นขนานระยะ 100 เมตร กับศูนย์กลางชอยไทรภูมิ ฟากตะวันตกไปทางทิศเหนือ ถึงหลักเขตที่ 12 ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากศูนย์กลางคลองส่งน้ำชลประทาน คลองชอย 4 ขวา สายใหญ่ฝั่งซ้ายตามแนวเส้นขนานระยะ 300 เมตร กับศูนย์กลางส่งน้ำชลประทาน คลองชอย 4 ขวา สายใหญ่ ฝั่งซ้าย ฝั่งเหนือ

จากหลักเขตที่ 12 เป็นเส้นตรงไปทางทิศตะวันตก ถึงหลักเขตที่ 13 ซึ่งตั้งอยู่ริมคลองทุ่งปรังฝั่งตะวันตก ตรงจุดที่อยู่ห่างจากจุดศูนย์กลางถนนสะพานยาวไปทางทิศเหนือ ตามแนวเส้นขนาน 100 เมตร กับศูนย์กลางถนนสะพานยาวฟากเหนือ

จากหลักเขตที่ 3 เป็นเส้นเลียบบริมคลองทุ่งปรัง ฝั่งตะวันตก และคลองท่าลาดฝั่งตะวันตกไปทางทิศเหนือ บรรจบกับหลักเขตที่ 1

## 2.1.2 สภาพทางเศรษฐกิจ

เศรษฐกิจโดยทั่วไปของจังหวัดนครศรีธรรมราชขึ้นอยู่กับภาคการเกษตร เศรษฐกิจจังหวัดในปี 2548 ขยายตัวในอัตราที่ชะลอลงจากปีก่อน ผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา ไม้ผล และการเพาะเลี้ยงกุ้ง ลดลง จากภาวะภัยแล้งในช่วงปี 2547-2548 และภาวะน้ำท่วมที่เกิดขึ้นในช่วงปลายปี ซึ่งสร้างความเสียหายต่อเนื่องโดยเกิดโรคระบาดในต้นยางและกระทบต่อปริมาณผลผลิตให้ลดลง อย่างไรก็ตามรายได้เกษตรกรโดยรวมยังอยู่ในเกณฑ์ดี เนื่องจากราคายางยังอยู่ในระดับสูง ส่วนการค้าปลีก ค้าส่ง การค้ารถยนต์และรถบรรทุกบุคคลขยายตัว โดยการให้สินเชื่อของสถาบันการเงิน ทั้งธนาคารพาณิชย์ ธนาคารออมสิน และธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์เพิ่มขึ้น

### 2.1.2.1 ด้านการเกษตร

ยางพารา ผลผลิตยางพาราในจังหวัดนครศรีธรรมราชในช่วงต้นปี 2548 ลดลง เนื่องจากได้รับผลกระทบจากภัยแล้ง ขณะเดียวกันในช่วงปลายปีซึ่งเป็นระยะที่ผลผลิตจะออกสู่ตลาดมาก กลับได้รับผลกระทบจากภาวะฝนตกหนักและอุทกภัย ซึ่งส่งผลให้เกิดโรคระบาดในต้นยางของจังหวัดและทำให้ปริมาณผลผลิตลดลง โดยสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรได้พยากรณ์ผลผลิตยางพาราปี 2548 จำนวน 306,496 เมตริกตัน ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 4.8 ขณะที่ความต้องการซื้อยังมีมาก ประกอบกับภาวะการส่งออกที่ยังขยายตัวดี เป็นผลให้ราคายางที่เกษตรกรจำหน่ายได้ยังอยู่ในระดับสูง โดยราคายางแผ่นดิบคุณภาพ 3 เฉลี่ยกิโลกรัมละ 53.09 บาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 17.7



รูปที่ 2.8 แสดงการทำสวนยางพารา อาชีพสำคัญของเกษตรกรที่อาศัยอยู่ในเขตที่ราบตะวันตก

ปาล์มน้ำมัน ผลผลิตปาล์มน้ำมันในจังหวัดเพิ่มขึ้นเนื่องจากการขยายพื้นที่ปลูกปาล์มอย่างต่อเนื่อง โดยในปีนี้มีผลผลิตปาล์มน้ำมันในจังหวัดนครศรีธรรมราชมีปริมาณ 93,096 เมตริกตัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 22.1 ด้านราคาปรับลดลง โดยปาล์มน้ำมันเมล็ดร่วงเฉลี่ยกิโลกรัมละ 3.14 บาท ลดลงร้อยละ 8.5

ประมง ปริมาณสัตว์น้ำที่นำขึ้นท่าเทียบเรือขององค์การสะพานปลาในจังหวัดนครศรีธรรมราช 10,442 เมตริกตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 25.1 เป็นมูลค่า 284.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 27.5



รูปที่ 2.9 แสดงกลุ่มเรือประมงจอดเทียบท่ารอเวลาออกหาปลาที่ปากน้ำท่าศาลา

#### 2.1.2.2 ด้านอุตสาหกรรม

จังหวัดนครศรีธรรมราชมีโรงงานอุตสาหกรรม แยกตามหมวดอุตสาหกรรม ปี 2548 รวมจำนวน 1,625 โรงงาน เงินลงทุน 38,018.8 ล้านบาท มีคนงานรวม 20,470 คน ประกอบด้วย อุตสาหกรรมกระดาษ สิ่งพิมพ์ เคมี โลหะ พลาสติก จักรกล ไฟฟ้า และอุตสาหกรรมขนส่ง



ตารางที่ 2.2 แสดงสถิติจำนวนโรงงานแยกตามหมวดอุตสาหกรรม ปี 2512-2548

รายการ	2548		
	จำนวน	เงินลงทุน	คนงาน<
อุตสาหกรรมกระดาษ	697	369,720,011	1,210
อุตสาหกรรมอาหาร	96	993,218,500	2,085
อุตสาหกรรมเครื่องดัด	1	800,00	7
อุตสาหกรรมสิ่งทอ	5	16,530,000	50
อุตสาหกรรมเครื่องแต่งกาย	1	9,160,000	150
อุตสาหกรรมเครื่องหนัง	2	1,073,000	7
อุตสาหกรรมไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	118	1,756,118,060	4,705
อุตสาหกรรมสิ่งพิมพ์	0	0	0
อุตสาหกรรมเคมี	3	93,116,500	55
อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและผลิตภัณฑ์	8	182,900,000	91
อุตสาหกรรมยาง	119	3,215,313,208	4,728
อุตสาหกรรมพลาสติก	9	98,590,000	4,728
อุตสาหกรรมโลหะ	123	9,641,506,725	2,211
อุตสาหกรรมโลหะ	0	0	0
อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ	32	53,615,000	200
อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล	60	50,696,250	304
อุตสาหกรรมไฟฟ้า	4	990,000	12
อุตสาหกรรมขนส่ง	81	373,467,000	924
อุตสาหกรรมอื่นๆ	256	20,923,404	2,604

ที่มา : สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดนครศรีธรรมราช

### 2.1.2.3 ด้านพาณิชย์กรรม

จังหวัดนครศรีธรรมราชมีการผลิตสินค้าเกษตรหลากหลายชนิด ชนิดสินค้าที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจที่สำคัญมาก คือ ยางพารา ข้าว กาแฟ มะพร้าว มังคุด แร็ปซัม แร่โคลโคไมต์ และกุ้งกุลาดำ อย่างไรก็ตามการลงทุนเพื่อแปรรูปสินค้าเกษตรเหล่านี้ เพื่อก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในจังหวัดมีจำนวนน้อยมาก แม้ว่าสินค้าเหล่านี้จะมีปริมาณที่เพียงพอในการลงทุนตั้งโรงงานแปรรูปสภาพทางการค้าปัจจุบันได้มีการเปิดห้างสรรพสินค้าชายฝั่งและปลีกรายใหญ่คือห้างสรรพสินค้าโลตัส ทั้งนี้สามารถแยกการค้าออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. การค้าส่งจำแนกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ ลักษณะที่พ่อค้าเป็นผู้รับสินค้าที่ผลิตได้จากจังหวัดอื่นๆ แล้วนำมาจำหน่ายส่งให้แก่พ่อค้าปลีกในจังหวัดซึ่งสินค้าชนิดนี้ ได้แก่ สินค้าอุปโภคและบริโภค สินค้าทุนและเครื่องจักร ปังจักรการผลิตวัสดุก่อสร้างและสินค้าเบ็ดเตล็ดอื่นๆ และอีกลักษณะหนึ่ง คือ พ่อค้าจะรวบรวมสินค้าที่ผลิตได้ในจังหวัดส่งไปจำหน่ายยังตลาดปลายทางซึ่งสินค้าชนิดนี้ส่วนใหญ่เป็นสินค้าเกษตร เช่น ยางพารา กาแฟ มะพร้าว ผักและผลไม้ และสินค้าประเภทสัตว์น้ำ

2. การค้าปลีกเป็นการค้าสินค้าอุปโภคและบริโภค การค้าจะกระจัดกระจายอยู่ทั่วไปตามแหล่งชุมชน ตลาดต่างๆ ในเขตเทศบาลสุขาภิบาลตำบลและหมู่บ้าน

ตารางที่ 2.3 แสดงจำนวนบริษัท/ห้างหุ้นส่วนจังหวัดนครศรีธรรมราช

ประเภท	ปี 2546	ปี 2547	ปี 2548
บริษัทจำกัด	72	74	79
ห้างหุ้นส่วนจำกัด	224	214	215
ห้างหุ้นส่วนสามัญ	3	1	2
รวม	299	289	296

ที่มา : สำนักงานสรรพากรพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช

### 2.1.2.4 ด้านการท่องเที่ยว

เมืองนครศรีธรรมราชเป็นเมืองเก่าที่มีประวัติความเป็นมายาวนาน เป็นที่ประดิษฐานของพระบรมธาตุเจดีย์เป็นเสมือนตัวแทนขององค์พระพุทธเจ้า ซึ่งชาวนครฯ เชื่อมั่นว่ามีบุญญาภิหารหาที่เปรียบมิได้ ทั้งนี้เพราะว่าภายในพระเจดีย์ได้ประดิษฐานพระบรมสารีริกธาตุไว้ ในปีหนึ่งๆ พุทธศาสนิกชนจะบูชาองค์พระธาตุเจดีย์ด้วยการจัดขบวนแห่พระบฏขึ้นห่มองค์เจดีย์ เพื่อความเป็นสิริมงคลอันจะนำมาซึ่งความสำเร็จในการดำรงชีพทุกด้าน ประเพณีนี้จัดขึ้นปีละ 2 ครั้ง ซึ่งจะทำกันในวันมาฆบูชา คือในวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 3 และในวัน วิสาขบูชา คือในวันขึ้น 15 ค่ำ เดือนหก จะมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศเดินทางมาท่องเที่ยวสักการะเป็นจำนวนมาก และในทุกปีจะมีเทศกาลเดือนสิบ ซึ่งเป็นประเพณีที่ยิ่งใหญ่มากของชาวภาคใต้และจังหวัด

นครศรีธรรมราช งานประเพณีนี้เริ่มในวันแรม 1 ค่ำถึงแรม 15 ค่ำ เดือน 10 ของทุกๆ ปี ประเพณีเทศกาลเดือนสิบ เป็นงานบุญเพื่อแสดงความกตัญญูต่อบุพการีซึ่งล่วงลับไปแล้ว ความเชื่อทางพุทธศาสนาว่าผู้ล่วงลับไปแล้วมีบาปมากจะตกนรกและกลายเป็น "เปรตชน" หรือเปรต จะถูกปล่อยตัวจากนรกเพื่อให้ขึ้นมาพบญาติพี่น้องและลูกหลานของตนในเมืองมนุษย์ในวันแรม 1 ค่ำ เดือนสิบ และให้กลับลงไปอยู่ในนรกดังเดิมก่อนพระอาทิตย์ขึ้นในวันแรม 15 ค่ำ เดือนสิบ ผู้ที่ยังมีชีวิตอยู่จึงพยายามหาอาหารต่างๆ ไปทำบุญตามวัด เพื่ออุทิศส่วนกุศลแก่ผู้ที่ล่วงลับไปแล้ว เริ่มในวันแรม 13 ค่ำ ซึ่งเป็น "วันจ่าย" หมายถึง วันออกจ่ายซื้อของที่จำเป็นในการจัดตกแต่ง "หมฺรับ" (สำหรับ) ในวันแรม 14 ค่ำ คือวัน "ยกหมฺรับ" หมายถึง การยก "หมฺรับ" ไปวัดหรือวันรับตายาย และวันที่ผู้ล่วงลับจะต้องกลับลงไปอยู่ในนรกตามเดิม คือวันแรม 15 ค่ำ เดือนสิบ เรียกว่า "วันบังสุกุล" หรือวันส่งตายาย สำหรับหมฺรับในปัจจุบันนี้ได้มีการพัฒนาจากการจัดหมฺรับแบบดั้งเดิมเป็นการตกแต่งให้สวยงามมากขึ้น โดยมีองค์ประกอบครบถ้วนตามแบบโบราณและจัดให้มีการแข่งขันการจัดหมฺรับขึ้นอีกด้วย โดยจะมีพิธีชบวนแห่แทนกันอย่างสวยงามตลอดแนวถนนราชดำเนินในวันแรม 14 ค่ำ เดือนสิบ



รูปที่ 2.10 การจัดชบวนแห่ผ้าขึ้นห่มองค์เจดีย์ที่เมืองแน่นไปด้วยผู้ศรัทธาจากทุกสารทิศ

ตารางที่ 2.4 ข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยว ปี 2548 จังหวัดนครศรีธรรมราช

รายการข้อมูล	ไตรมาสที่ 1 (ม.ค.-มี.ค.)	ไตรมาสที่ 2 (เม.ย.-มิ.ย.)	ไตรมาสที่ 3 (ก.ค.-ก.ย.)	ไตรมาสที่ 4 (ต.ค.-ธ.ค.)
ผู้เยี่ยมชม	317,894	325,194	276,940	313,368
ชาวไทย	308,078	317,950	272,927	305,919
ชาวต่างประเทศ	9,816	7,244	4,013	7,499
นักท่องเที่ยว	215,004	253,342	60,384	79,971
ชาวไทย	206,811	248,167	59,474	77,377
ชาวต่างประเทศ	8,193	5,175	910	2,594
นักท่องเที่ยว	102,890	71,852	60,384	79,971
ชาวไทย	101,267	69,783	59,474	77,377
ชาวต่างประเทศ	1,623	2,069	910	2,594
วันพักเฉลี่ย (วัน)				
ชาวไทย	2.01	2.10	2.08	2.13
ชาวต่างประเทศ	1.69	1.60	1.68	1.79
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย คน/วัน(บาท)				
ผู้เยี่ยมชม	1,190.95	1,375.23	1,345.14	1,505.81
ชาวไทย	1,187.73	1,368.14	1,336.00	1,494.72
ชาวต่างประเทศ	1,292.56	1,794.97	2,104.58	2,074.79
นักท่องเที่ยว	1,159.58	1,415.78	1,335.58	1,482.96
ชาวไทย	1,154.58	1,408.97	1,325.61	1,470.32
ชาวต่างประเทศ	1,309.36	1,842.95	2,183.08	2,190.44
นักท่องเที่ยว	1,056.58	790.80	1,185.25	1,276.84
ชาวไทย	1,060.18	779.99	1,185.90	1,279.97
ชาวต่างประเทศ	831.79	1,155.16	1,142.85	1,183.50

ที่มา : ททท.สำนักงานภาคใต้ เขต 2 จังหวัดนครศรีธรรมราช

ตารางที่ 2.5 ข้อมูลจำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนจำแนกตามพาหนะการเดินทาง ปี 2548  
จังหวัดนครศรีธรรมราช

รายการข้อมูล	มกราคม - ธันวาคม		
	ชาวไทย	ชาวต่างประเทศ	รวม
ข้อมูล ณ วันที่ 13 มีนาคม 2549			
เครื่องบิน	45,485	5,535	51,020
รถไฟ	145,366	3,714	149,080
รถโดยสารประจำทาง	389,608	9,395	399,003
รถส่วนตัว	624,415	9,875	634,293

ที่มา : ททท.สำนักงานภาคใต้ เขต 2 จังหวัดนครศรีธรรมราช

#### นิยามคำทางการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวภายในประเทศ คือ การเดินทางของนักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศจากจังหวัดหนึ่งไปยังอีกจังหวัดหนึ่ง โดยมีวัตถุประสงค์ต่างๆที่ไม่ใช่การไปทำงานประจำ การศึกษาและไม่เป็นคนที่งัดเงินที่มีภูมิฐานะหรือทำงานประจำหรือศึกษาอยู่ที่จังหวัดที่เดินทางไป

ผู้เยี่ยมชม (Visitor) คือ บุคคลที่เดินทางไปยังสถานที่ ซึ่งมีใช้เงินพำนักถาวรของตนเอง เป็นการชั่วคราว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพักผ่อน เยี่ยมญาติมิตร ศึกษาหาความรู้ การกีฬา การศาสนา ติดต่อธุรกิจ การประชุม การรักษาสุขภาพ หรือเพื่อประกอบภารกิจใดๆ โดยมีได้รับค่าจ้างในการดังกล่าวนั้น แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ ผู้เยี่ยมชมที่ค้างคืน กับผู้เยี่ยมชมที่ไม่ค้างคืน

นักท่องเที่ยว (Tourist) คือ ผู้ที่เดินทางไปเยือนจังหวัดนั้น โดยมีวัตถุประสงค์ต่างๆที่ไม่ใช่การไปทำงานประจำ การศึกษา และไม่ใช้คนท้องถิ่นที่มีภูมิฐานะหรือศึกษาอยู่ที่จังหวัดนั้น ทั้งนี้ต้องพักค้างคืนอย่างน้อย 1 คืน

นักท่องเที่ยว คือ ผู้เยี่ยมชมที่ไม่พักค้างคืน เดินทางมาเยือนชั่วคราว



### 2.1.2.5 แนวโน้มภาวะเศรษฐกิจ

จากปัจจัยบวกหลายประการ ทั้งราคาขายที่ยังอยู่ในระดับสูง ขณะที่ผลผลิตทางเกษตร คาดว่าจะเพิ่มขึ้น เนื่องจากผลกระทบจากปัญหาภัยแล้งและอุทกภัยเริ่มคลี่คลาย ทำให้รายได้ของเกษตรกรอยู่ในเกณฑ์ดี กอปรกับมาตรการเร่งรัดการเบิกจ่ายเงินงบประมาณ ทั้งการใช้จ่ายและโครงการลงทุนตามแผนยุทธศาสตร์ของจังหวัด อย่างไรก็ตามด้านการลงทุนของภาคเอกชนยังคงชะลอตัวทั้งการลงทุนในภาคการก่อสร้างและอสังหาริมทรัพย์ และการลงทุนในธุรกิจใหม่ เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยในตลาดที่มีแนวโน้มสูงขึ้น และภาวะราคาน้ำมันที่ยังอยู่ในระดับสูงส่งผลต่อต้นทุนการผลิตของธุรกิจ เครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจที่สำคัญจังหวัดนครศรีธรรมราช

ตารางที่ 2.6 เครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจที่สำคัญจังหวัดนครศรีธรรมราช

เครื่องชี้	2547	2548	การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1. การเกษตร			
ราคาที่สำคัญ(บาท/กก.)			
ยางแผ่นดิบคุณภาพ 3	45.10	53.09	17.7
ผลปาล์มทะลาย	2.96	2.62	-11.5
ผลปาล์มสดเมล็ดร่วง	3.43	3.14	-8.5
ประมง			
สัตว์น้ำ ปริมาณ(เมตริกตัน)	8,350	10,442	25.1
มูลค่า(ล้านบาท)	166.5	284.6	70.9
2. เหมืองแร่			
สินแร่ดีบุก(เมตริกตัน)	27.5	0.0	-
ยิปซัม(ตัน)	1,325,191	1,516,821	14.5
3. การค้า			
การค้าระหว่างประเทศ(ล้านบาท)			
มูลค่าการส่งออก	1,137.0	1,314.7	15.6
มูลค่าการนำเข้า	106.1	173.8	63.8

ที่มา : ส่วนวิชาการ ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคใต้

### 2.1.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมืองนครศรีธรรมราชเติบโตไปตามแนวยาว เป็นไปตามลักษณะภูมิประเทศที่ตั้งอยู่บนสันทรายแนวยาวที่แคบ มีประชากรตั้งถิ่นฐานหนาแน่นบริเวณ 2 ฟากถนนราชดำเนินตลอดสาย ซึ่งถือเป็นแกนหลักในการติดต่อเชื่อมโยงส่วนต่างๆ ของเมือง และเป็นถนนสายหลักที่รองรับปริมาณการจราจร รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินภาพรวมของเมืองในพื้นที่เพื่อกิจกรรมต่างๆ ในปัจจุบันซึ่งมีการใช้ที่ดินในลักษณะผสมผสาน เมืองนครศรีธรรมราชในแต่ละบริเวณมีลักษณะที่ดินที่ค่อนข้างแตกต่างกันดังนี้

#### บริเวณตำบลในเมือง

มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นประเภทที่พักอาศัยสลับกับสถาบันราชการและศาสนสถาน โบราณสถาน ซึ่งมีความสำคัญต่อสภาพแวดล้อมของเมืองนครศรีธรรมราชมาก เนื่องจากศาสนสถานต่างๆ ที่ตั้งอยู่ในบริเวณนี้เป็นองค์ประกอบสำคัญของเมือง อาทิ วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร หอพระนารายณ์ หอพระอิศวร เป็นต้น แม้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินหลายประเภทปะปนกัน แต่มีความหนาแน่นไม่มาก มีลักษณะผสมผสานเป็นชุมชนที่สมบูรณ์ มีที่อยู่อาศัย ตลาด สถาบันการศึกษา วัดอยู่ในพื้นที่บริเวณเดียวกันกับสถาบันราชการ มีลักษณะเป็นย่านที่ชัดเจน อาทิ ตลาดท่าม้าที่เป็นแหล่งการค้า เป็นต้น

พื้นที่ต่อเนื่องด้านทิศใต้ลงมาบริเวณบ้านศาลามีชัย มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นที่พักอาศัยสลับกับสถาบันราชการ ศาสนสถาน ซึ่งมีความหนาแน่นน้อย มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมตามแนวถนนราชดำเนินและถัดเข้าไปเป็นที่อยู่อาศัย เนื่องจากเป็นย่านการค้าเล็กๆ บริเวณหน้าโรงพยาบาลนครศรีธรรมราช และบ้านศาลามีชัยต่อเนื่องไปถึงสี่แยกหัวถนนศาลามีชัย ที่เป็นจุดเปลี่ยนขนพาหนะในการเดินทางเพื่อออกไปยังพื้นที่อื่นๆ นอกเมืองนครศรีธรรมราช บริเวณสองฟากถนนพัฒนาการถูกวางเป็นถนนหลักที่ขนานกับถนนราชดำเนินทางด้านตะวันออกนั้น การใช้ประโยชน์ที่ดินยังมีความหนาแน่นน้อย ส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย ซึ่งเป็นลักษณะที่ขยายตัวต่อเนื่องมาจากสายย่อยที่เชื่อมต่อระหว่างถนนราชดำเนินกับถนนพัฒนาการ ในส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมยังมีน้อย แต่มีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในขนาดแปลงใหญ่ เนื่องจากเป็นที่ตั้งของซูเปอร์เซ็นเตอร์ขนาดใหญ่และโรงแรม

#### บริเวณตำบลคลัง

พื้นที่ต่อเนื่องขึ้นมาทางตอนเหนือ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานกันมากและค่อนข้างหนาแน่นมีทั้งสถาบันราชการ ศาสนสถาน ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันการศึกษา และสวนสาธารณะ ลักษณะของผังมีที่โล่งว่างของสนามหน้าเมืองที่ล้อมล้อมด้วยสถาบันราชการ ถัดลึกเข้าไปเป็นร้านค้าอาคารพาณิชย์และที่อยู่อาศัย ด้านเหนือขึ้นไปตามแนวถนนราชดำเนินทั้งสองฟากเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยอยู่ถัดลึกเข้าไปด้านหลังของพื้นที่



### บริเวณตำบลท่าวัง

พื้นที่ด้านเหนือของเมืองนครศรีธรรมราช มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานกันมากและมีความหนาแน่นมากกว่าบริเวณอื่นๆ มีทั้งศาสนสถาน พาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัย อุตสาหกรรม สถาบันการศึกษา ในบริเวณนี้ถือเป็นศูนย์กลางเมืองมีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพาณิชยกรรมหนาแน่นเพิ่มมากขึ้น พื้นที่ด้านในถัดเข้าไปเป็นที่อยู่อาศัย บริเวณด้านเหนือขึ้นไปตามแนวแกนถนนราชดำเนินเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย ศาสนสถาน สถาบันการศึกษา รวมทั้งที่โล่งว่างเพื่อนันทนาการที่เป็นนามกีฬาประจำจังหวัด และบริเวณจุดตัดระหว่างถนนปากนครกับถนนพัฒนาการอุทวงมีการใช้ประโยชน์ที่ดินสองฟากถนนเป็นประเภทพาณิชยกรรม-ที่อยู่อาศัย ที่อยู่อาศัย โดยมีความหนาแน่นน้อยของการใช้ประโยชน์ที่ดินกว่าบริเวณศูนย์กลางเมือง



รูปที่ 2.12 แสดงย่านถนนท่าวัง ย่านธุรกิจการค้าที่มีความสำคัญตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ ๕



## 2.1.4 การคมนาคมขนส่ง

### 2.1.4.1 ระบบถนนในเมืองนครศรีธรรมราช

เนื่องจากเมืองนครศรีธรรมราชมีลักษณะผังเมืองเป็นที่เหลี่ยมผืนผ้าในแนวยาว มีถนนราชดำเนินเป็นแกนหลักเป็นเมืองที่มีพัฒนาการมานาน สถาปัตยกรรม อาคาร สิ่งก่อสร้างต่างๆ มีการก่อสร้างเป็นแนวประชิดกับริมถนนทั้งสองฟาก จึงมีข้อจำกัดในการขยายพื้นที่ผิวการจราจร มีปัญหาเรื่องท้องจรด และถนนสายรองอื่นๆ มีขนาดไม่กว้างมากนักมีข้อจำกัดในลักษณะเดียวกัน จึงมีผลกระทบต่อภูมิทัศน์ของเมืองและมีปัญหาการจราจรอย่างมาก หากมีการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ขึ้นมาทดแทนบริเวณถนนสายหลัก อาทิ บริเวณถนนจำเริญวิถีที่ตั้งของห้างสรรพสินค้า ลักกี้ ห้างสหไทย มีปัญหาการจราจรและขาดแคลนที่จอดรถเมื่อถึงช่วงวันหยุดหรือช่วงเทศกาล

### 2.1.4.2 สภาพการจราจรในเมืองนครศรีธรรมราช

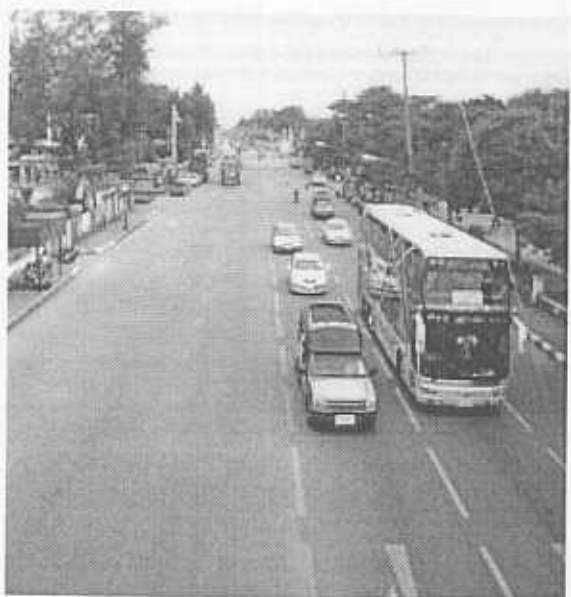
โครงข่ายการสัญจรในเมืองมีลักษณะข่ายการสัญจรตามแนวยาว ผสมผสานกับโครงข่ายแบบตาตาราง โดยมีถนนราชดำเนินเป็นถนนสายหลักและส่งต่อการจราจรเข้าสู่ถนนตาตาราง และถนนซอยที่แยกเข้าสู่ย่านต่างๆ ซึ่งมีการขยายตัวออกไปจากถนนสายหลักในรัศมีที่ขยายเข้าไปในพื้นที่ด้านนอกจากแนวถนนสายหลักมากขึ้น การสัญจรในชุมชนจึงเข้าถึงได้สะดวก มีถนนราชดำเนินที่ตัดผ่านทุกย่านของเมืองและทำหน้าที่รองรับการสัญจรในระดับเมืองได้ดี

สภาพการสัญจรของเมืองนครศรีธรรมราชมีลักษณะเป็นการสัญจรตามแนวยาว และมีระบบเชื่อมต่อกับถนนตาตารางในระดับพื้นที่ชุมชน เป็นผลดีมีการเข้าถึงพื้นที่ได้เป็นส่วนใหญ่ การสัญจรไม่สับสน แต่ถนนราชดำเนินที่เป็นถนนสายหลักของเมืองนครศรีธรรมราชต้องทำหน้าที่รับปริมาณการจราจรทั้งเมือง เกิดปัญหาการจราจรคับคั่งของการจราจร มีความยากลำบากในการเดินทางเข้าสู่ศูนย์กลางต่างๆ และการสัญจรต้องผ่านจุดตัดบริเวณทางแยกที่มีมากตามแนวยาวของเมือง

### 2.1.4.3 การเดินทางภายในเมืองนครศรีธรรมราช และสู่จังหวัดใกล้เคียง

การคมนาคมของเมืองนครศรีธรรมราช มีการคมนาคมที่สะดวกติดต่อทั้ง 3 ทาง คือ ทางรถไฟ ทางรถยนต์ และทางอากาศ การขนส่งทางรถไฟสายใต้ทุกขบวนจะต้องผ่านชุมทางทุ่งสง และมีทางรถไฟแยกจากชุมทางเขาชุมทองไปยังตัวจังหวัดนครศรีธรรมราช สำหรับขบวนรถไฟจากนครศรีธรรมราชไปยังกรุงเทพฯ มี 2 ขบวนคือ รถด่วน และ รถเร็ว

การเดินทางภายในเมืองนครศรีธรรมราชมีรถ 2 แลวงสายหัวถนน - สนามกีฬา เป็นรถโดยสารสายหลักวิ่งผ่านถนนราชดำเนินตลอดสาย



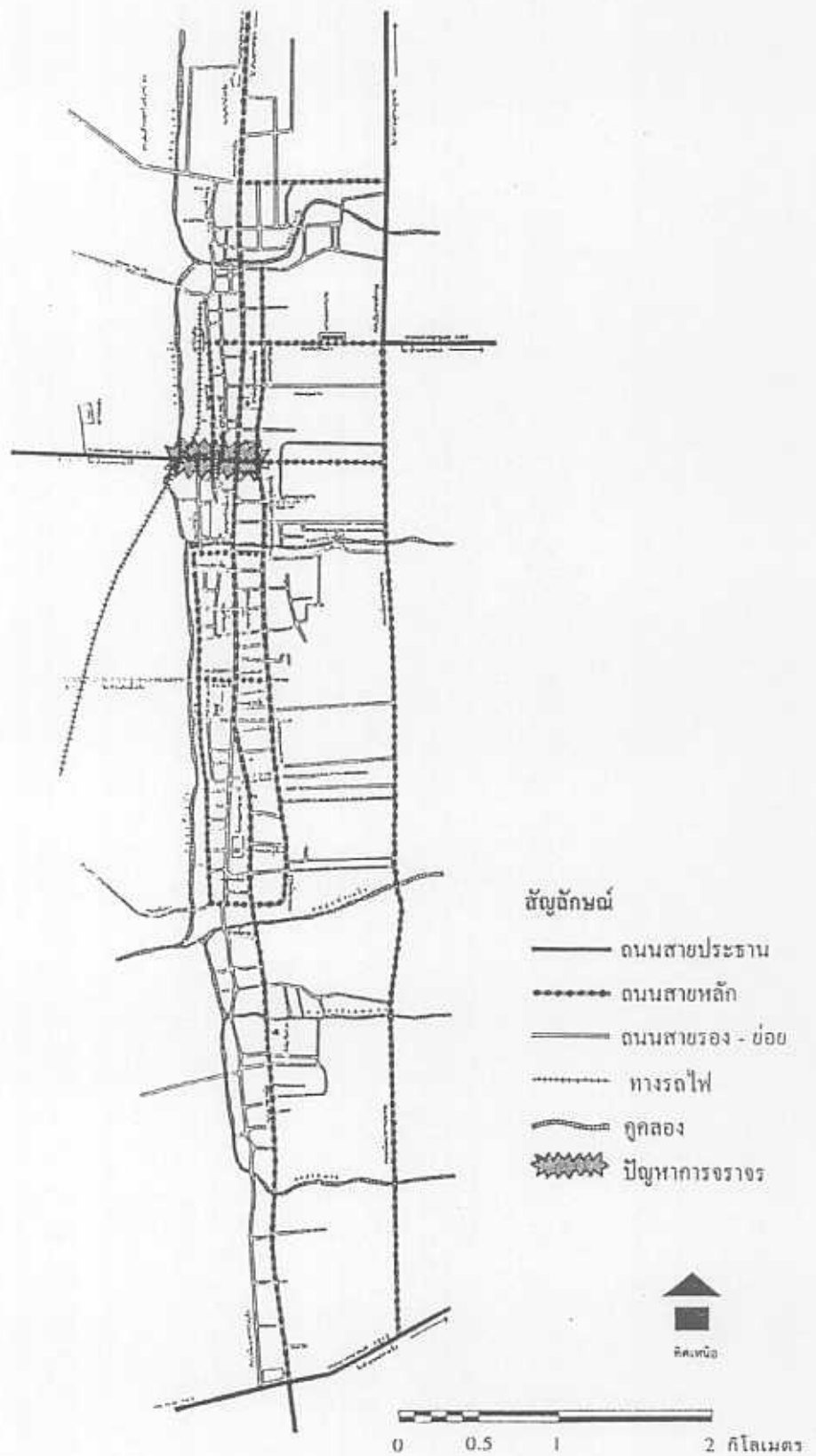
รูปที่ 2.14 การจราจรบนถนนราชดำเนิน ถนนสายหลักของเมืองนครศรีธรรมราช



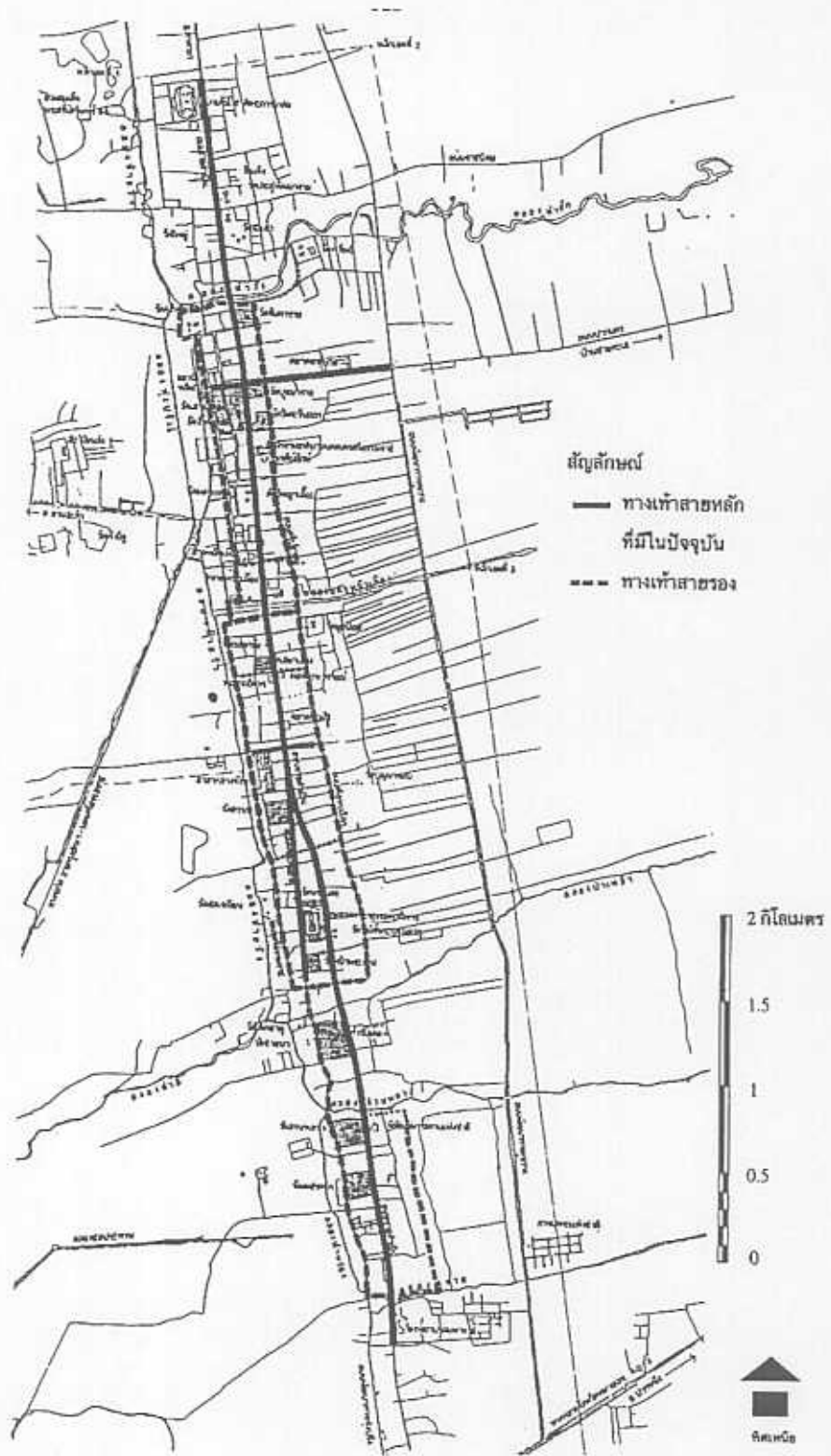
รูปที่ 2.15 การจราจรบนถนนศรีธรรมโศก ถนนสายรองของเมืองนครศรีธรรมราช



รูปที่ 2.16 แสดงภาพถ่ายทางอากาศของเมืองนครศรีธรรมราช



รูปที่ 2.17 แสดงเส้นทางคมนาคม ระบบถนน ทางรถไฟ และโครงข่ายคูคลองภายในเขตเมือง นครศรีธรรมราช



รูปที่ 2.18 แสดงเส้นทางทำถนนสายหลัก และเส้นทางทำถนนสายรอง ภายในเขตเมือง นครศรีธรรมราช

### 2.1.5 วิสัยทัศน์และโครงการในการพัฒนาเมืองนครศรีธรรมราช

วิสัยทัศน์ของจังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นเมืองศูนย์กลางแห่งการเรียนรู้ เมืองเกษตร และท่องเที่ยวมาอยู่ คู่สังคมพัฒนายั่งยืน จังหวัดมีเป้าประสงค์ให้ประชาชนมีอาชีพที่มั่นคง รายได้เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาด้านการศึกษา การเกษตรและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ไม่น้อยกว่า 40% ในปี พ.ศ.2550

#### 2.1.5.1 ประเด็นยุทธศาสตร์ของจังหวัดนครศรีธรรมราช

1. เป็นศูนย์กลางการศึกษา ศาสนา ศิลปวัฒนธรรม และชุมชนเข้มแข็ง
2. เป็นศูนย์กลางการเกษตร ผลิตภัณฑ์ OTOP และการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และวัฒนธรรม
3. มีการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

#### ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ของจังหวัด

1. พัฒนามาตรฐานการศึกษา
2. จัดการศึกษาสู่ความเป็นเลิศ
3. พัฒนาอนุรักษ์ศาสนาศิลปวัฒนธรรม
4. พัฒนาการผลิตภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม
5. พัฒนาการตลาดการเกษตร
6. พัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
7. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
8. สร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนอย่างต่อเนื่อง
9. บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ และการเกิดการพัฒนายั่งยืน

#### 2.1.5.2 ทิศทางการพัฒนาของจังหวัดนครศรีธรรมราชด้านวัฒนธรรม

เนื่องจากนครศรีธรรมราชมีมรดกทางวัฒนธรรม ทั้งโบราณสถาน โบราณวัตถุ ประเพณี ตลอดจนวิถีชีวิตที่งดงามและมีคุณค่ามากมาย แต่ถูกปล่อยปละละเลย มีสภาพทรุดโทรม อ่อนด้า ขาดการประสาน มีความขัดแย้ง วัฒนธรรมชุมชนไม่เข้มแข็ง ยังไม่เป็นปัจจัยพื้นฐานในการพัฒนาให้สังคมเข้มแข็ง บุคคลผู้มีจิตสำนึกสาธารณะที่ได้รวมตัวเป็นองค์กรชุมชนและเครือข่ายกันมีน้อย ทั้งในการอนุรักษ์วัฒนธรรมและการนำมรดกทางวัฒนธรรมมาฟื้นฟูและพัฒนาเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้ชุมชน ก่อให้เกิดวัฒนธรรม บริโภคนิยมเข้าครอบงำอยู่ในวิถีชีวิต

เป้าหมาย ปี พ.ศ. 2550 นครศรีธรรมราชต้องมีองค์กรหลายระดับหลากหลาย อย่างชัดเจน มีการเชื่อมโยงเครือข่ายในท้องถิ่นและต่างท้องถิ่น ชุมชนมีความเกื้อกูล สร้างสรรค์ มีสัมพันธ์ภาพที่ดี ทั้งในชุมชนและระหว่างชุมชน สังคมมีค่านิยม ถือความถูกต้องดีงาม ตระหนักถึงคุณภาพชีวิตและสังคม ทันโลกแต่ไม่ตามกระแสโลกที่ทำให้ตกต่ำและอ่อนแอทางวัฒนธรรม



มีเครือข่ายเพื่อพัฒนาในลักษณะภาคี ระหว่างบ้าน สถาบันศาสนา สถานศึกษา รัฐ ราชการ ธุรกิจ เอกชน สื่อมวลชน ฯลฯ และมรดกทางวัฒนธรรมของจังหวัดนครศรีธรรมราชต้องได้รับการฟื้นฟูอย่างเต็มศักยภาพ(ที่มา:ยุทธศาสตร์จังหวัดนครศรีธรรมราช

<http://www.nakhonsithammarat.go.th>)

### 2.1.5.3 โครงการอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมและโครงการรณรงค์การใช้จักรยานที่สำคัญ

2.1.5.3.1 โครงการอนุรักษ์กำแพงเมืองนครศรีธรรมราช ศึกษาวิจัยทางโบราณคดีและฟื้นฟูโบราณสถาน รับผิดชอบโดยหน่วยงานสำนักงานศิลปากรที่ 14 นครศรีธรรมราช สำนักโบราณคดีกรมศิลปากรนครศรีธรรมราช ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากเทศบาลนคร นครศรีธรรมราชมีวัตถุประสงค์ของโครงการดังนี้

1. เพื่อศึกษาข้อมูลของกำแพงเมืองนครศรีธรรมราช ในบริบททางโบราณคดี ประวัติศาสตร์และฟื้นฟูสภาพโบราณสถานตามหลักการอนุรักษ์สงวนรักษา
2. เพื่อตรวจสอบร่องรอยการตั้งถิ่นฐานของชุมชนโบราณในเขตเมืองเก่านครศรีธรรมราช
3. เพื่อสนับสนุนและตอบสนองความต้องการของท้องถิ่นในการดำเนินงานด้านวัฒนธรรม
4. เพื่อพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมของจังหวัดนครศรีธรรมราช

2.1.5.3.2 โครงการรณรงค์ประหยัดพลังงานโดยใช้จักรยาน เมื่อวันอาทิตย์ที่ 16 กรกฎาคม 2549 นายวิชม ทองვისส์ ผวจ.นศ.เป็นประธานโครงการรณรงค์ประหยัดพลังงานโดยใช้จักรยานโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้น ส่งเสริม สนับสนุนให้ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ในส่วนราชการหันมาใช้จักรยานเพื่อการเดินทางกันมากขึ้น เพื่อสนองตอบนโยบายของรัฐบาล โดยทางจังหวัดได้จัดกิจกรรมสนับสนุนโครงการดังนี้

1. กิจกรรมสร้างโรงจอดรถจักรยานยนต์และจักรยาน ขณะนี้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว บริเวณด้านข้างศาลากลางจังหวัดหลังใหม่
2. กิจกรรมจัดซื้อรถจักรยาน โดยทางจังหวัดได้พิจารณาจัดซื้อรถจักรยานใหม่ จำนวน 20 คัน เพื่อใช้เป็นโครงการนำร่อง โดยพิจารณาคัดเลือกข้าราชการและลูกจ้างที่แจ้งความประสงค์ขอรับสนับสนุนจักรยานและมีสถานที่ทำงานภายในศาลากลางจังหวัด เพื่อใช้เป็นโครงการนำร่อง
3. กิจกรรมรณรงค์ประหยัดพลังงาน โดยใช้จักรยานตามเส้นทางจากสนามกีฬาจังหวัดถึงศาลากลาง โดยมีผู้เข้าร่วมทั้งสิ้นประมาณ 400 คน



รูปที่ 2.19 กิจกรรมโครงการณรงค์ประหยัดพลังงานโดยใช้จักรยาน

## 2.2 การจัดแหล่งท่องเที่ยวทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม

เมืองนครศรีธรรมราชเป็นเมืองเก่ามีประวัติความเป็นมายาวนานตั้งแต่ครั้งอดีต ในด้านประวัติศาสตร์ โบราณคดี และศิลปวัฒนธรรม เป็นเมืองที่มีความเจริญรุ่งเรืองของพระพุทธศาสนา จนได้รับฉายาว่าเป็นเมืองพระ จึงมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเดินทางมาท่องเที่ยวในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก มีสถานที่ท่องเที่ยวทางศิลปวัฒนธรรมและประวัติความเป็นมาที่สำคัญอยู่มากมายหลายแห่งดังนี้

1. วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร เป็นวัดเก่าแก่ดั้งเดิมของเมืองนครศรีธรรมราช ตั้งอยู่ริมถนนราชดำเนิน ตำบลในเมือง วัดพระมหาธาตุเป็นพระอารามหลวงชั้นเอก ชั้นวรมหาวิหาร เดิมชื่อวัดพระบรมธาตุ เป็นปูชนียสถานที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของภาคใต้และประเทศไทย สร้างเมื่อประมาณปี พ.ศ.1300 สมัยอาณาจักรศรีวิชัย สร้างขึ้นตามลัทธิพุทธศาสนาฝ่ายมหายานมีโบราณสถานสำคัญมากมาย อาทิ วิหารหลวง วิหารเขียน วิหารคด วิหาร โปธิ์ลังกา พิพิธภัณฑสถาน ฯลฯ รอบๆ พระมหาธาตุมีเจดีย์ 158 องค์ พระบรมธาตุเจดีย์ทรงลังกาสูง 55.78 เมตร ท่องหุ้มยอดเจดีย์หนัก 962 กิโลกรัม องค์พระธาตุสูงจากฐานถึงยอด 37 วา 2 ศอก



รูปที่ 2.20 วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร จังหวัดนครศรีธรรมราช

2. บ้านหนังตะลุงสุชาติ ทรัพย์สิน ตั้งอยู่บ้านเลขที่ 10/18 ถนนศรีธรรมโศก 3 เป็นศิลปินท้องถิ่น ผู้ได้รับรางวัลยอดเยี่ยมอุตสาหกรรมท่องเที่ยว(ไทยแลนด์ ทัวริสซึม อวอร์ด) ประจำปี 2539 รางวัลดีเด่นประเภทวัฒนธรรมและจำหน่ายโบราณสถาน บ้านหนังตะลุงสุชาติ เป็นแหล่งผลิตและจำหน่ายตัวหนังตะลุงและหนังใหญ่ อีกทั้งยังมีการแสดงในลักษณะสาธิตในบริเวณบ้านหนังตะลุง นอกจากนี้ยังได้แบ่งพื้นที่เพื่อจัดเป็นพิพิธภัณฑ์แสดงเครื่องมือเครื่องใช้พื้นบ้านและพิพิธภัณฑ์พิพิธภัณฑ์หนังตะลุงนานาชาติ



รูปที่ 2.21 บ้านหนังตะลุงสุชาติ ทรัพย์สิน

3. หอพระอิศวรและเสาชิงช้า ตั้งอยู่ริมถนนราชดำเนินเป็นที่ประดิษฐานเทวรูปอิศวรหลายองค์ เป็นปางหรือภาคต่างๆ กันเทวรูปทั้งหมดนี้หล่อด้วยทองสัมฤทธิ์ นับว่าเก่าแก่มาก่ายังมีค่ายิ่งนัก กรมศิลปากรได้บูรณะเมื่อ พ.ศ.2509 และได้นำเอาเทวรูปต่างๆ ไปเก็บรักษาไว้ที่พิพิธภัณฑ์วัดพระมหาธาตุ ส่วนเสาชิงช้าได้สร้างขึ้นใหม่โดยจำลองแบบเสาชิงช้าในกรุงเทพฯ แต่เล็กกว่า



รูปที่ 2.22 หอพระอิศวรและเสาชิงช้า ตั้งอยู่ริมถนนราชดำเนิน

4. หอพระนารายณ์ ตั้งอยู่ริมถนนราชดำเนิน เป็นโบราณสถานในศาสนาพราหมณ์อีกแห่งหนึ่งตรงข้ามหอพระอิศวร สิ่งสำคัญที่พบภายในหอพระนารายณ์ ได้แก่ เทวรูปพระนารายณ์สลักจากหินทรายสีเทาทรงมาลารูปกระบอกลายสอและพระหัตถ์ขวาทรงสังข์ กำหนดอายุราวพุทธศตวรรษที่ 10-11 ซึ่งปัจจุบันได้เก็บรักษาไว้ในพิพิธภัณฑสถานแห่งชาตินครศรีธรรมราช โบราณวัตถุที่ตั้งอยู่ในหอพระนารายณ์ขณะนี้คือ เทวรูปพระนารายณ์จำลองจากองค์จริงที่พบในแหล่งโบราณสถานคดีอำเภอสิชล



รูปที่ 2.23 หอพระนารายณ์ ตั้งอยู่ริมถนนราชดำเนิน

5. หอพระพุทธรูปสี่หังค์ เป็นที่ประดิษฐานพระพุทธรูปสี่หังค์พระพุทธรูปสำคัญ หนึ่งในสามองค์ของประเทศไทย ตั้งอยู่ระหว่างศาลากลางจังหวัดนครศรีธรรมราชและศาลจังหวัดนครศรีธรรมราช หอพระพุทธรูปสี่หังค์แห่งนี้เดิมเป็นหอพระประจำวังของเจ้าพระยา(น้อย)ภายในหอแบ่งเป็นสองคอน คอนหน้าเป็นที่ประดิษฐานองค์พระพุทธรูปสี่หังค์และพระลากเงิน พระลากทอง(พระพุทธรูปปางอุ้มบาตร)ส่วนหอคอนหลังเป็นที่บรรจุอัฐิของสกุล ณ นคร



รูปที่ 2.24 หอพระพุทธรูปสี่หังค์ ตั้งอยู่ริมถนนราชดำเนิน

6. กำแพงเมืองเก่า รูปแบบกำแพงเมืองเดิมก่ออิฐถือปูนทั้งสี่ด้าน มุมกำแพงทั้งสี่ด้านมีมุมป้อมแต่ละด้าน กำแพงทางด้านเหนือด้านใต้มีประตูเมืองด้านละหนึ่งประตู คือ ประตูชัยเหนือหรือประตูชัยศักดิ์ และทางด้านใต้ คือ ประตูชัยใต้ หรือ ประตูชัยสิทธิ์ ขนาดของเมืองวัดตามกำแพงเมืองยาว 2238.50 เมตร กว้าง 465.50 เมตร ถัดออกจากแนวกำแพงเมืองเป็นคูเมือง ตามตำนานเมืองนครศรีธรรมราชกล่าวว่า สร้างหลังจากที่พระเจ้าศรีธรรมโศกราชอพยพผู้คนหนีข้าศึกมาตั้งเมืองที่หาดทรายแก้วแล้วโปรดให้สร้างขึ้นและได้รับการซ่อมแซมขึ้นใหม่ตามรูปแบบเดิม สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ปัจจุบันยังคงเห็นเป็นแนวขนานไปกับคูเมือง ตั้งแต่ป้อมประตูชัยเหนือไปทางตะวันออกยาวประมาณ 100 เมตร ตั้งอยู่ริมถนนราชดำเนิน



รูปที่ 2.25 แนวกำแพงเมืองเก่า ตั้งอยู่ริมถนนราชดำเนิน

7. ศาลาโคหก หรือ ศาลาประตูหก อยู่ริมถนนราชดำเนินเดิมเป็นศาลานอกกำแพงเมือง ตรงประตูชัยเหนืออันเป็นที่พักของคนเดินทางซึ่งเข้าเมืองไม่ทัน เพราะประตูเมืองปิดเสียก่อน ศาลานี้ตั้งอยู่ระหว่างคันประตู(คันโค)หกคัน ชาวนครนครเรียกว่า หลาโคหก (หลา หมายถึง ศาลา) คันประตูทั้งหกคันนั้นบัดนี้ล้มหายตายจากไปหมดแล้ว จึงได้มีการปลูกทดแทนเพื่อเป็นที่ระลึกถึงคันประตูทั้งหกคัน ปัจจุบันเทศบาลนครนครศรีธรรมราชได้ก่อสร้างศาลาขึ้นมาใหม่โดยคงรูปลักษณะเดิมให้มากที่สุด



รูปที่ 2.26 ศาลาประตูหก ตั้งอยู่ริมถนนราชดำเนิน

8. สระล้างดาบศรีปราชญ์ เป็นสระน้ำเก่าแก่เชื่อว่าเป็นสระที่ใช้ล้างดาบเล่มที่ใช้ประหารศรีปราชญ์กวีเอกสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ซึ่งทำความผิดจึงถูกเนรเทศมายังเมือง นครศรีธรรมราช เมื่อทำความผิดอีกครั้งหนึ่งพระยานครศรีธรรมราชจึงสั่งประหารชีวิต ปัจจุบัน สระล้างดาบศรีปราชญ์ได้รับการตกแต่งอยู่ใน โรงเรียนกัลยาณีศรีธรรมราช



รูปที่ 2.27 สระล้างดาบศรีปราชญ์ ตั้งอยู่ใน โรงเรียนกัลยาณี

9. ศาลหลักเมืองนครศรีธรรมราช ที่ตั้ง บริเวณทิศเหนือของสนามหน้าเมือง เนื้อที่ 2 ไร่ ประกอบด้วยอาคาร 5 หลัง หลังกลางเป็นที่ประดิษฐานหลักเมือง ออกแบบให้มีลักษณะ คล้าย ศิลปะศรีวิชัย เรียกว่าทรง เหมราชลีลา วางศิลาฤกษ์เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2532 ส่วนอาคาร เล็กทั้งสี่ หลังถือเป็น ศาลบริวารสี่ทิศ เรียกว่าศาลจตุโลกเทพ ประกอบด้วยพระเสื้อเมือง ศาลพระทรงเมือง ศาลพระพรหมเมือง และศาลพระบันดาลเมือง วางศิลาฤกษ์เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2535 ก่อสร้าง เสร็จสมบูรณ์ใน พ.ศ. 2542 หลักเมืองนครศรีธรรมราช องค์เสาหลักเมืองทำด้วยไม้ตะเคียนทองที่ ได้มาจากภูเขาอดเหล็ก อันเป็นภูเขา ลูกหนึ่งในทิวเขานครศรีธรรมราช ในท้องที่ตำบลกระหรอ กิ่งอำเภอหนองปีด้า จังหวัดนครศรีธรรมราช ขนาดความสูง 2.94 เมตร เส้นรอบวง 0.95 เมตร ลวดลายที่แกะสลัก ตั้งแต่ฐาน ซึ่งเป็นวงรอบกำซั้น มี 9 ลาย ส่วนบนของเสาเป็นรูป จุดคามราม เทพ (สี่พักตร์) หรือเทวารักษาเมือง เนื้อสุดเป็นเปลวเพลิงอยู่บนยอดพระเกตุ คือยอดชัยหลัก เมือง รูปแบบการ แกะสลักจินตนาการจากความเชื่อในพุทธศาสนาฝ่ายมหายาน ซึ่งเคยมีอิทธิพล ทางศิลปกรรมในภาคใต้และนครศรีธรรมราชแต่ครั้ง โบราณ ประกอบพิธีเบิกเนตรหลักเมือง เมื่อ วันที่ 5 มีนาคม 2530พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงเจิมยอดชัยหลักเมืองเมื่อวันที่ 3 สิงหาคม 2530 ณ พระตำหนักจิตรลดารโหฐาน และอัญเชิญมาประดิษฐาน ณ ศาลหลักเมือง ในวันรุ่งขึ้น



รูปที่ 2.28 ศาลหลักเมือง ตั้งอยู่บริเวณสนามหน้าเมือง



10. กุฏิร้อยปี ตั้งอยู่ในวัดวังตะวันตก ริมถนนราชดำเนินตามประวัติกล่าวว่า เมื่อครั้งเจ้าจอมมารดาประทับอยู่ยังวังตะวันตก โปรดให้ปรับปรุงป่าช้าแรดตรงข้ามกับวังตะวันตกให้เป็นอุทยานวังตะวันตก ครั้นเจ้าจอมมารดาสิ้นชีพิตักษัยลง เจ้าพระยานคร (น้อย) ผู้บุตรได้ใช้สถานที่แห่งนี้เป็นที่ปองพระศพ และสร้างขึ้นใหม่เป็นวัดวังตะวันตกคู่กับวังตะวันตก ต่อมาเมื่อ พ.ศ. 2431 พระครูกาชาด (ย่อง) พร้อมด้วยสานุศิษย์ได้สร้างกุฏิขึ้นหมู่หนึ่ง ด้วยประสงค์เพื่อ "เปลื้องธุระสงฆ์ที่กังวลด้วยฟากฝา และได้อยู่ไสยาเรียนพระธรรมบำรุงพุทธศาสนาให้จริง" โดยใช้เวลาในการก่อสร้างนานถึง 13 ปี เป็นกุฏิไม้ทรงไทยภาคใต้ และปี พ.ศ.2535 สมาคมสถาปนิกสยามคัดเลือกกุฏิวัดวังตะวันตก ให้เป็นอาคารอนุรักษ์ดีเด่นประเภทปูชนียสถานและวัดวาอาราม



รูปที่ 2.29 กุฏิร้อยปี ตั้งอยู่ในบริเวณวัดวังตะวันตก

11. เจดีย์ยักษ์ อยู่ข้างสำนักงานเทศบาล สันนิฐานว่าสร้างโดยโคททศิริเศรษฐีชาวมอญกับบริวารที่อพยพมาอาศัยเมืองนครศรีธรรมราชเมื่อประมาณพ.ศ.1546



รูปที่ 2.30 เจดีย์ใหญ่ ตั้งอยู่ข้างสำนักงานเทศบาล

ตารางที่ 2.7 แสดงสถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและกิจกรรม

ชื่อสถานที่ ท่องเที่ยว	ประเภทสถานที่ท่องเที่ยว	ที่ตั้ง/การเข้าถึง	ลักษณะกิจกรรม
สนามหน้า เมือง	แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ	ถนนราชดำเนิน	พักผ่อนหย่อนใจ และชมวิว
วัดสวนป่า	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ โบราณสถาน วัด	สามแยกหอนาฬิกา	ชม โบสถ์ จิตรกรรมแบบ ตะวันตก
กุฏิทรงไทย วัดวังตะวันตก	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ โบราณสถาน วัด	ถนนราชดำเนิน	ชมปูชนียสถาน และวัดวาอาราม
วัดสวนหลวง	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ โบราณสถาน วัด	ถนนราชดำเนิน ตรง ข้ามกับพิพิธภัณฑ สถานแห่งชาติ นครศรีธรรมราช	ชมวิหารที่มีผนัง ตกแต่งด้วยปูน
อนุสาวรีย์วีร ไทย	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ โบราณสถาน วัด	ถ้ำขจรวิบูลย์ (กองทัพ ภาคที่ 4)ถนนราช ดำเนิน	
สระล้างดาบ ศรีปราชญ์	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ โบราณสถาน วัด	โรงเรียนกัลยาณิศรี ธรรมราช	ศึกษา ประวัติศาสตร์
พระวิหารสูง	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ โบราณสถาน วัด	ตั้งอยู่นอกกำแพงเมือง โบราณ นครศรีธรรมราชด้าน ทิศเหนือในบริเวณ สนามหน้าเมือง	ชมพระพุทธรูป ปูนปั้นแกนดิน
กำแพงเมือง เก่า	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ โบราณสถาน วัด	ริมถนนราชดำเนิน	ชมวิว
พิพิธภัณฑ ์เมือง	แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ โบราณสถาน วัด	ฉ. อาคารวีรไทย ทุ่งท่า ลาด	ชม โบราณวัตถุ

ตารางที่ 2.7 (ต่อ)

ชื่อสถานที่ ท่องเที่ยว	ประเภทสถานที่ท่องเที่ยว	ที่ตั้ง/การเข้าถึง	ลักษณะกิจกรรม
พิพิธภัณฑ เมือง	แหล่งท่องเที่ยวทาง ประวัติศาสตร์ โบราณสถาน วัด	ฉ อาคารวีรไทย หุ่นท่าลาด	ชม โบราณวัตถุ
เจดีย์ชัยภ ม	แหล่งท่องเที่ยวทาง ประวัติศาสตร์ โบราณสถาน วัด	ข้างสำนักงานเทศบาลนคร นครศรีธรรมราช	ชม โบราณสถาน
หอพระ นารายณ์	แหล่งท่องเที่ยวทาง ประวัติศาสตร์ โบราณสถาน วัด	ถนนราชดำเนิน	นมัสการพระเทวรูป พระนารายณ์
หอพระอิศวร	แหล่งท่องเที่ยวทาง ประวัติศาสตร์ โบราณสถาน วัด	ถนนราชดำเนิน	ชม โบราณสถาน
วัดพระ มหาธาตุวรม หาวิหาร	แหล่งท่องเที่ยวทาง ประวัติศาสตร์ โบราณสถาน วัด	ถนนราชดำเนิน ต.ในเมือง	นมัสการพระบรม ธาตุ
พระพุท ธสิงห์	แหล่งท่องเที่ยวทาง ประวัติศาสตร์ โบราณสถาน วัด	ประดิษฐานภายในหอพระ พุทธสิงห์บริเวณศาลากลาง จังหวัด	นมัสการพระพุท ธสิงห์
ศาลาคู หก	แหล่งท่องเที่ยวทาง ประวัติศาสตร์ โบราณสถาน วัด	ถนนราชดำเนิน	ศึกษา ประวัติศาสตร์
สำนักวิ ปัสสนา กรรมฐาน	แหล่งท่องเที่ยวทาง วัฒนธรรม วิถีชีวิตชุมชน และกิจกรรม	ถนนพัฒนาการทุ่งปรัง	ชมการสอน วิปัสสนา กรรมฐาน
บ้านหน งตะลุง สุชาติ	แหล่งท่องเที่ยวทาง วัฒนธรรม วิถีชีวิตชุมชน และกิจกรรม	เลขที่ 10/18 ถนนศรีธรรม โสภ ซอย 3	ชมพิพิธภัณฑ หนังตะลุง

## 2.3 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาเส้นทางจักรยานและการใช้จักรยาน

การเดินทางโดยจักรยานเป็นวิธีการเดินทางรูปแบบหนึ่งที่มีทั้งข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบการเดินทางรูปแบบอื่นๆ ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมและองค์ประกอบอื่นๆ ซึ่ง Min Fengkui(1986 อ้างใน Lui Dacheng.1989:5-6)ได้ทำการศึกษาการใช้จักรยานในประเทศจีนและสรุปถึงข้อดีและข้อเสียของการใช้จักรยานดังนี้

ข้อดีของการเดินทางด้วยจักรยาน ได้แก่

1. การที่จักรยานมีน้ำหนักเบา มีความยืดหยุ่นในการเดินทาง สามารถวางแผนการเดินทางล่วงหน้าและสามารถจ่อครดใกล้กับปลายทาง จะช่วยให้ผู้เดินทางจากบ้านถึงจุดหมายปลายทางได้ตามความต้องการ

2. การเดินทางโดยจักรยานทำได้ง่ายและเร็วกว่ารถประจำทางในระยะทางที่จำกัด การใช้จักรยานเดินทางในระยะ 5 กิโลเมตร จะช่วยให้ผู้โดยสารประหยัดเวลา 15 นาที เมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางโดยรถประจำทางในเมืองใหญ่ๆ เช่น เชียงไฮ้ เทียนสิน

3. จักรยานเป็นพาหนะที่ไม่ใช้เชื้อเพลิงหรือปล่อยมลพิษ และส่งเสียงรบกวนน้อยกว่าพาหนะแบบมีเครื่องยนต์ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อตัวผู้ขี่และสภาพแวดล้อม มีคนจำนวนมากที่ใช้จักรยานในการขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่หรือมีน้ำหนักเกินกว่าจะถือด้วยมือ

4. จักรยานเป็นการเดินทางส่วนบุคคลที่ใช้พื้นที่ถนนน้อยกว่ายานพาหนะชนิดอื่น และด้วยน้ำหนักเบา จักรยานจึงทำให้ถนนเสียหายเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ดังนั้นการเดินทางด้วยจักรยานไม่ได้ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาถนนมากเท่ากับพาหนะแบบมีเครื่องยนต์

ข้อเสียของการเดินทางด้วยจักรยานมีดังนี้

1. เมื่อขี่จักรยานเป็นกลุ่มใหญ่ๆ จะใช้ผิวการจราจรมากกว่ารถประจำทาง และเมื่อเปรียบเทียบกับรถประจำทางที่สามารถจุผู้โดยสารได้ 150 คนในชั่วโมงเร่งด่วนด้วยความเร็วเฉลี่ย 15 กิโลเมตร/ชั่วโมง จักรยาน 150 คันจุผู้โดยสารจำนวนเท่ากันแต่ใช้พื้นที่ถนนมากกว่า 9 เท่า ในช่วงเวลาเดียวกันและใช้พื้นที่จ่อครดมากกว่ารถประจำทางถึง 3 เท่า ซึ่งการใช้จักรยานจำนวนมากนี้ก่อให้เกิดการจราจรติดขัดในชั่วโมงเร่งด่วนในหลายๆเมือง

2. ความมีเสถียรภาพต่ำของจักรยาน โดยเฉพาะในช่วงจังหวะเบรค เลี้ยว หรือเปลี่ยนความเร็วจะทำให้ความปลอดภัยในการเดินทางลดลง

3. ประสิทธิภาพของจักรยานมีจำกัด เนื่องจากปัจจัยหลายๆอย่าง ได้แก่ ระยะทาง สภาพภูมิประเทศ ภูมิอากาศ อายุและเพศของผู้ขี่ โดยทั่วไปแล้วจักรยานเหมาะสำหรับคนที่มีอายุ 21-40 ปี และผู้ชายจะใช้จักรยานมากกว่าผู้หญิง

### 2.3.1 การออกแบบเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยาน

การขับขี่รถจักรยานอาจเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้จากความประมาทของผู้ขับขี่และผู้ที่เกี่ยวข้องอยู่บนถนน หรืออาจเกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อมของเส้นทางที่ขับขี่รถจักรยาน ดังนั้นการออกแบบเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ขับขี่สามารถทำได้ดังนี้

#### 1. จัดเส้นทางจักรยานเพื่อให้มีความชัดเจน

ถ้ามีพื้นที่พอสำหรับจัดทางจักรยาน ก็ควรทำทางจักรยานให้เป็นสัดส่วน ควรมีความกว้างอย่างน้อย 2 เมตร และมีอยู่ทั้งสองข้างของถนน ตรงบริเวณทางข้ามต่างๆ ก็ควรออกแบบให้ผู้ขี่รถจักรยานสามารถมองเห็นการจราจรได้อย่างทั่วถึง และผู้ใช้รถใช้ถนนก็สามารถมองเห็นรถจักรยานด้วย

#### 2. ใช้สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ร่วมกับคนเดินเท้า

ในกรณีที่ทางมีความกว้างไม่น้อยกว่า 3 เมตร ก็สามารถจะใช้ทางจักรยานร่วมไปกับทางเท้าได้ แต่ยกเว้นในบริเวณที่สภาพพื้นที่มีความลาดชันมากก็ไม่ควรจัดทางจักรยานร่วมกับทางเท้า เนื่องจากความเร็วของรถจักรยานจะทำให้คนเดินเท้ารู้สึกไม่ปลอดภัย ควรทาสีเพื่อแบ่งสัดส่วนของทางเท้าและทางจักรยานให้ชัดเจน หรือจะทำเป็นขอบกั้นแยกระหว่างทางเท้ากับทางจักรยานก็ได้ แต่ก็จะทำให้ทางจักรยานนั้นถูกจำกัดพื้นที่เกินไป

#### 3. ลดความเร็วและการเคลื่อนตัวของยานพาหนะอื่นๆ

การลดความเร็วของรถยนต์เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยาน ในถนนที่รถยนต์มีความเร็วต่ำกว่า 32 กิโลเมตร/ชั่วโมง ผู้ขี่รถจักรยานจะสามารถขับขี่รถจักรยานบนถนนได้ แต่ควรมีการทำทางจักรยานที่มีความกว้างพอเหมาะ ถ้ารถยนต์มีความเร็วมากกว่า 64 กิโลเมตร/ชั่วโมง จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องแยกทางจักรยานออกจากถนน บริเวณทางเลี้ยวหรือแยกต่างๆ สามารถลดความเร็วของรถยนต์ได้โดยการทำรั้วมีทางเลี้ยวของถนนให้ลดลงก็จะช่วยลดอันตรายของผู้ขี่รถจักรยานได้

#### 4. มีการออกแบบและดัดแปลงที่เหมาะสมบริเวณวงเวียนต่างๆ

บริเวณวงเวียนต่างๆ ควรมีป้ายสัญญาณต่างๆ ที่เตือนให้ผู้ขี่รถยนต์ลดความเร็วลงเพื่อความปลอดภัย หรือควรแยกทางจักรยานออกจากถนนบริเวณวงเวียน วงเวียนที่มีรัศมีขนาดเล็กจะมีความปลอดภัยมากกว่าวงเวียนขนาดใหญ่

#### 5. มีเครื่องหมายเตือนสำคัญที่สังเกตเห็นได้ง่ายๆ บริเวณแยกต่างๆ

มีเส้นให้หยุดบนทางจักรยานเมื่อถึงบริเวณที่มีทางเลี้ยวหรือทางแยก เพื่อเตือนให้ผู้ขี่รถจักรยานให้ระวังรถที่จะมาจากเส้นทางอื่น มีการทาสีให้เป็นสีหนาเพื่อแบ่งแยกพื้นที่ทางจักรยานและทางรถยนต์โดยที่รถยนต์ไม่สามารถล้ำเส้นเข้ามาได้ แต่ในบริเวณที่อนุญาตให้รถยนต์แล่นผ่านทางจักรยานได้ก็มีการทาสีให้เป็นเส้นประ

#### 6. มีผิวทางจักรยานที่ดี ไม่ขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ

ทางจักรยานทั่วไปควรมีผิวทางที่เรียบสม่ำเสมอ และมีระบบระบายน้ำที่ดีไม่มีน้ำท่วมขัง

## 7. มีที่จอดรถจักรยานที่เหมาะสม

การจัดที่จอดรถจักรยานควรอยู่ใกล้กับจุดหมายปลายทาง มีความสะดวกสบายในการใช้งาน เมื่อจอดจักรยานแล้วมีความปลอดภัยไม่เสี่ยงต่อการถูกลักขโมย และมีพื้นที่จอดที่พอเพียง (M.Slinn,P.Matthews & P.Guest.1998)

### 2.3.2 แนวคิดเกี่ยวกับรถจักรยานและการจัดเส้นทางจักรยาน

ในการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่เขื่อนเป็นวิธีที่เหมาะสมสำหรับการท่องเที่ยวภายในเมืองรูปแบบหนึ่ง ซึ่งมีข้อดีคือ การจัดบริการทำได้ง่าย ใช้พื้นที่ในการสัญจรไม่มาก เป็นการเดินทางที่ไม่ก่อกมลภาวะใดๆ ทั้งในเรื่องของเสียง ฝุ่นควัน และอากาศเป็นพิษ รวมทั้งเป็นการประหยัดพลังงาน และยังเป็นเสมือนการออกกำลังกายไปในตัว แต่ก็มีข้อจำกัดในด้านของสภาพอากาศ การใช้งานของเด็กและผู้สูงอายุ อีกทั้งยังอาจเกิดการขัดแย้งกับพาหนะอื่นๆ ก่อให้เกิดปัญหาจราจรและเกิดอันตรายได้

นอกจากการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวแล้ว สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่ได้จัดขึ้นมาไม่ว่าจะเป็นทางจักรยาน ที่จอดรถจักรยาน จุดแวะพัก ฯลฯ ก็ยังสามารถใช้รองรับระบบคมนาคมรูปแบบอื่นๆ ได้ด้วย เช่น ใช้เป็นทางสัญจรของผู้ขี่ทั่วไปที่ไม่ใช่นักท่องเที่ยว ใช้เป็นทางลัดหรือทางสัญจรของผู้ที่ไม่ต้องการใช้รถยนต์หรือยานพาหนะอื่น เป็นต้น

ข้อพิจารณาในการจัดเส้นทางจักรยาน มีดังนี้ ( กองวางแผนโครงการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2540 : 28 )

1. การวางเส้นทางจักรยาน
2. มีสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย
3. ขนาดของทางจักรยานควรมีความกว้างที่เหมาะสม
4. ระยะเวลาและระยะทางของทางจักรยาน
5. มีป้ายข้อมูลและป้ายสื่อสารการจราจร
6. การจัดที่จอดรถจักรยาน
7. การจัดบริเวณให้เช่ารถจักรยาน

### ประวัติการใช้รถจักรยาน

รถจักรยานเป็นยานพาหนะที่ใช้กันอย่างแพร่หลายทั่วโลกและมีประวัติอันยาวนาน จักรยานคันแรกได้สร้างขึ้นในปี พ.ศ. 2377 โดย Kirkpatrick Mcmillam แห่งสกอตแลนด์ ได้ดัดแปลงแบบมาจาก Jeen Theson หลักฐานนี้ได้พบในอียิปต์และในปอมเปอีซึ่งได้เขียนภาพไว้บนผนังปูน จักรยานได้วิวัฒนาการมาตามลำดับ จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2408 Pierre Michaux และ Pierre Lallement ได้ประดิษฐ์จักรยานขึ้นใหม่ โดยมีบันไดถีบเหมือนจักรยานในปัจจุบัน และมีสายโซ่โยงไปยังเพลาล้อหลัง แต่อย่างไรก็ตามจักรยานในสมัยก่อนยังไม่มีล้อกันสะเทือน ทำให้เวลาเคลื่อนที่จะสะเทือนมาก จนกระทั่งปี พ.ศ. 2422-2428 ได้มีการดัดแปลงให้มีความปลอดภัย

มากขึ้น ได้ถูกออกแบบใหม่และปรับปรุงให้ดีขึ้น โดย J.K. Starley มีการอัดลมเข้าไปในยางรถเพื่อ กันสะเทือน ในปี พ.ศ. 2436 ประดิษฐ์เบรกให้รถหยุดได้ตามต้องการ ในปี พ.ศ. 2441 มีผู้ออกแบบ ให้รถมีล้อหน้าและล้อหลัง จนในที่สุดจักรยานก็มีสภาพเหมือนในปัจจุบัน

สำหรับการใช้จักรยานในประเทศไทยไม่มีหลักฐานที่ชัดเจนแน่นอนว่ามีเข้ามาตั้งแต่สมัย ใด คนไทยสมัยก่อนเรียกยานพาหนะสองล้อที่ต้องใช้แรงคนถีบตามศัพท์ภาษาอังกฤษว่า “ไบ ซิคิล” แล้วจึงเปลี่ยนมาเรียกจักรยานเมื่อ 70-80 ปีที่ผ่านมา พ่อค้าที่ส่งรถจักรยานมาขายให้ ประชาชนทั่วไปเป็นคนแรก ได้แก่ นายเลิศ เศรษฐบุตร(พระยาภักตินรเศรษฐ)แต่ไม่นานก็เลิกไป เพราะประสบปัญหาขาดทุน ต่อมาก็ได้รับความนิยมนำหลายทั้งในรั้วในวัง หรือกระทั่ง ประชาชนทั่วไป จึงมีพ่อค้าหลายคนส่งรถจักรยานมาจำหน่ายมากขึ้น มีเอเยนต์ของบริษัทผลิต รถจักรยานมาตั้งห้างจำหน่ายด้วย จนรถจักรยานเป็นที่แพร่หลายทั้งในเมืองหลวงและจังหวัด ใกล้เคียง จนกระทั่งแพร่หลายไปทั่วประเทศ

ต่อมาในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 รถจักรยานถือเป็นพาหนะที่มีความสำคัญมาก เพราะ สมัยนั้นน้ำมันเชื้อเพลิงขาดแคลน การเดินทางจึงใช้จักรยานเป็นหลัก ต่อมาเมื่อสงครามสงบลง รถจักรยานรุ่นต่างๆก็มีเข้ามาจำหน่ายมากขึ้น มีการแบ่งเกรดแบ่งชั้นให้เลือกซื้อมากมาย ใน ปัจจุบันรถจักรยานก็มีหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นแบบประโชยน์ใช้สอยหรือที่เรียกว่า “รถจักรยาน บ้าน” หรือที่ใช้ในการแข่งขันกีฬาที่เรียกว่า “รถจักรยานเสือหมอบ” และจักรยานรุ่นใหม่ที่กำลัง เป็นที่นิยมอยู่ในขณะนี้ ซึ่งเข้ามาในเมืองไทยเมื่อ 5-6 ปี เป็นจักรยานเอนกประสงค์ใช้ได้ทั้ง แข่งขัน ท่องเที่ยว และจ่ายตลาด ที่เรียกว่า “รถจักรยานเสือภูเขา” (Mountain Bike)(อภิโชค แซ่ ใต้.2541 : 34 - 43)

จากการศึกษาทำให้ทราบว่ารถจักรยานเป็นพาหนะทางบกที่มีมานาน และมีการพัฒนา รูปแบบให้มีการใช้งานที่สะดวกสบายขึ้น มีการใช้กันอย่างแพร่หลายทั่วโลก และในประเทศไทยรถจักรยานก็ถือเป็นพาหนะทางบกที่ได้รับความนิยมมาชวาวนานที่สุดชนิดหนึ่ง ซึ่งปัจจุบันก็ ยังนิยมกันอย่างแพร่หลาย เนื่องจากมีความสะดวกในการใช้งาน ซื่อหา่ง่าย ทั้งรุ่นและราคามี หลายระดับให้เลือก เป็นพาหนะที่ไม่ก่อให้เกิดมลพิษ และยังเป็นการออกกำลังกายของผู้ใช้ด้วย

### ประเภทของรถจักรยาน

รถจักรยานที่ใช้งานปัจจุบันมีหลายประเภท มีลักษณะการใช้งานที่แตกต่างกันออกไป การศึกษาประเภทของรถจักรยานทำให้เราสามารถทราบถึงรถจักรยานที่เหมาะสมสำหรับ นักท่องเที่ยว เพื่อใช้ขับขี่ท่องเที่ยวภายในเมืองนครศรีธรรมราช ซึ่งรถจักรยานมีหลายประเภท ดังนี้

#### 1. รถจักรยานธรรมดา

คือ รถจักรยานที่ใช้จ่ายตลาดโดยทั่วไปที่มีขายพร้อมบังโคลนไฟหน้า-หลัง ขาดัง บังโซ่ อานซ้อนท้าย และบางยี่ห้อก็แถมสูบลมและตะแกรงหน้าให้ด้วย มีเกียร์เดียวไม่สามารถปรับแต่ง

น้ำหนักของการถีบให้เข้ากับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนไป เช่น ขึ้นเนิน ทวนลม ตามลม ฯลฯ สามารถนำรถจักรยานชนิดนี้มาใช้ออกกำลังกายได้ แต่ความสะดวกสบายจะน้อยกว่าและทำความเร็วได้น้อยกว่ารถจักรยานแบบอื่นๆ เพราะน้ำหนักรถที่มากกว่า ทำนั่งถีบต้องนั่งตัวตรงด้านลมมากกว่า เหมาะสำหรับผู้สูงอายุหรือผู้ที่พอใจจะถีบรถจักรยานไปอย่างช้าๆ กินลมชมวิวไปเรื่อยๆ

## 2. รถจักรยานแข่งขัน

คือ รถจักรยานแบบเสือหมอบที่ใช้ในการแข่งขันกีฬาจักรยานทั่วไป เรียกว่าประเภทเรซซิ่ง(Racing) เหมาะสำหรับทำความเร็ว แต่อาจนั่งไม่สบายนัก จะเอามาขี่เพื่อวัตถุประสงค์อื่นก็พอได้ แต่คงไม่สบายเท่ารถที่ออกแบบมาเพื่อขี่ท่องเที่ยว ลักษณะของรถจักรยานแข่งขัน คือ ขางจะมีขนาดหน้าตัดเล็กมาก และรถมีน้ำหนักเบา ตัวถังเพรียวลม มีเกียร์ 12-14 เกียร์ มีเบรคที่นุ่มและมีประสิทธิภาพ รถจักรยานแข่งขันสามารถนำมาใช้ถีบออกกำลังกายได้ดี โดยเฉพาะถ้าถีบอยู่บนถนนที่พื้นผิวไม่ขรุขระนัก

## 3. รถจักรยานออกกำลังกายอื่นๆ

คือ รถจักรยานที่ต่างประเทศเรียกว่า “รถจักรยานท่องเที่ยว”(Touring Bike) คือ รถจักรยานเสือหมอบที่ออกแบบให้แข็งแรงขึ้น รับน้ำหนักได้มากขึ้น บรรทุกสัมภาระได้ ขี่ขี่ทางไกลได้สะดวกสบายกว่ารถจักรยานแข่งขัน แต่มีน้ำหนักของตัวรถมากกว่า ซึ่งแบ่งออกเป็นประเภทต่างๆ ได้ดังนี้

### 3.1 รถจักรยานเสือ(Mountain Bike หรือ All Terrain Bike-ATB)

คือ รถจักรยานที่พัฒนามาจากรถจักรยาน BMX ของเด็กๆ โดยขยายให้มีขนาดใหญ่ขึ้นเหมาะสมกับผู้ใหญ่ ดิคเกียร์ในแบบจักรยานเสือหมอบเข้าไป ซึ่งมีตั้งแต่ 10-24 เกียร์ มีโครงสร้างที่แข็งแรง น้ำหนักมากขึ้น หน้ายางกว้าง ดอกยางใหญ่และหนา ทำให้รถจักรยานประเภทนี้สามารถใช้ขี่ไปได้ทุกสภาพพื้นที่ และขึ้นเขาลงห้วยได้ แต่มีผู้เสนอให้เรียกขิดไบค์มากกว่า เพราะคนส่วนใหญ่นิยมนำมาใช้ในเมืองมากกว่าที่จะมาใช้บนภูเขา และในการท่องเที่ยวก็มีผู้นำรถจักรยานประเภทนี้ไปใช้กันมากขึ้น ในแง่การออกกำลังกาย รถจักรยานแบบนี้ใช้ออกกำลังกายได้ทั้งแขนและขา โดยเฉพาะเมื่อไปขี่ขี่ในสภาพพื้นที่ขรุขระ เช่น ถนนดิน หรือถนนลูกรัง

### 3.2 รถจักรยานเสือหมอบ

คือ รถจักรยานที่มีลักษณะคล้ายจักรยานแข่งขัน แต่อุปกรณ์และวัสดุต่างๆ จะด้อยกว่า มีเกียร์ตั้งแต่ 10-12 เกียร์ รถจักรยานแบบนี้เหมาะสำหรับใช้ออกกำลังกายได้ดีมาก หรือใช้ในการท่องเที่ยวก็ได้ คุณภาพและความทนทานพอใช้ได้ แต่เหมาะที่จะขี่บนสภาพทางที่เรียบหรือไม่ขรุขระมากนัก

### 3.3 รถจักรยานท่องเที่ยว

คือ รถจักรยานที่ออกแบบมาเพื่อการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ เป็นรถจักรยานเสือหมอบที่ออกแบบให้แข็งแรงขึ้น รับน้ำหนักได้มากขึ้น แต่สามารถนำมาใช้งานเอนกประสงค์ได้ มักมีตะแกรงท้ายไว้สำหรับวางสัมภาระ มีเกียร์ตั้งแต่ 10-18 เกียร์ ขี่ทางไกลได้สบายขึ้น



### 3.4 รถจักรยานลูกผสม(Hybrid Bike)

คือ รถจักรยานที่ประยุกต์ขึ้นมาเพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างสมบุกสมบันอย่างรถจักรยานภูเขา แต่เมื่อเอามาขี่บนถนนธรรมดาก็สามารถวิ่งได้เร็วขึ้นด้วย นั่นคือการผสมกันระหว่างรถจักรยานภูเขาและรถจักรยานท่องเที่ยว รูปลักษณะไม่มีสูตรตายตัว แอนด์อาจเป็นชนิดตั้งอย่างรถจักรยานภูเขา หรือแฮนด์เสือหมอบก็ได้ หน้ายางจะกว้างกว่ารถจักรยานท่องเที่ยวแต่จะแคบกว่ารถจักรยานภูเขา จำนวนเกียร์จะใกล้เคียงกับรถจักรยานภูเขา คือมีตั้งแต่ 15 เกียร์ขึ้นไป น้ำหนักใกล้เคียงกันด้วย

### 3.5 รถจักรยาน 2 ตอน(Tandem)

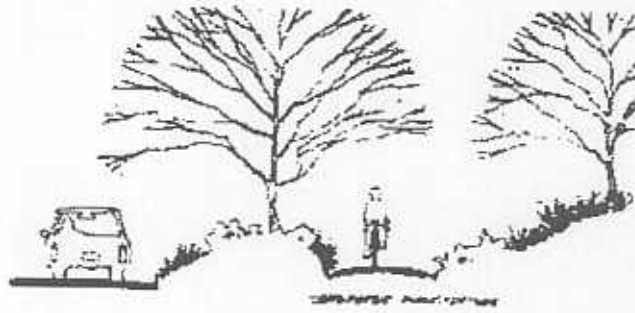
คือ รถจักรยานที่สามารถขี่ไปพร้อมกัน 2 คน อาศัยแรงช่วยกันขี่ มักนิยมขี่เป็นครอบครัวหรือหมู่คณะ แต่ผู้ขี่ก็ต้องมีความชำนาญพอสมควร ในปัจจุบันมีผู้ประดิษฐ์เป็น 3 ตอนก็มี(นุทิตา ปิ่นสุนทร. 2542:23-25; กฤษฏา บานชื่น. 2544 : 9-15)

จากการศึกษาทำให้ทราบถึงประเภทของจักรยานที่เหมาะสมสำหรับใช้ในการท่องเที่ยว นั่นคือ ควรเป็นจักรยานประเภทใช้เพื่อการออกกำลังกาย ซึ่งในที่นี้มีอยู่หลายประเภทสามารถเลือกใช้ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และกลุ่มของนักท่องเที่ยวได้

### ประเภทของทางจักรยาน

ประเภทของทางจักรยาน สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ

1. ทางจักรยานที่แยกออกจากทางเดินหรือทางรถยนต์โดยสมบูรณ์(Class 1 Bikeway หรือ Bike Path) คือ ทางจักรยานที่แยกออกจากจราจรของยานพาหนะอื่นๆ และทางเดินเท้า โดยมีพื้นที่โล่งกว้างหรือสิ่งกีดขวางกันอยู่ อาจเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงหรือถนนสายธรรมดาเหมาะสำหรับในบริเวณที่มีการใช้จักรยานค่อนข้างดีเป็นจำนวนมาก ข้อดีของ Bike Path อีกประการหนึ่ง คือ สามารถจัดบนเส้นทางที่ไม่อยู่ในระบบถนนได้ แต่มีข้อเสียในเรื่องของการลงทุนก่อสร้างทางจักรยานจะสูงกว่ารูปแบบอื่น ความกว้างของทางจักรยาน สำหรับ Bike Path ที่มีการเดินรถสองทาง (Two-way) ควรมีความกว้างของทางอย่างน้อย 2.40 เมตร แต่ถ้ามีการเดินรถทางเดียว(One-way)ควรมีความกว้างของทางอย่างน้อย 1.50 เมตร และทั้งสองประเภทจะมีไหล่ทางทั้งสองข้างมีความกว้างข้างละ 0.60 เมตร แต่ถ้าทางจักรยานมีความกว้างมากกว่าความกว้างที่น้อยที่สุดที่ยอมให้ได้ ความกว้างของไหล่ทางในแต่ละข้างก็สามารถลดลงได้อีก ในกรณีที่ทางจักรยานร่วมกับทางเท้าโดยที่ไม่สามารถแยกออกจากกันได้ ควรมีความกว้างของทางไม่น้อยกว่า 3.00 เมตร แต่มีการทาสีหรือทำสัญลักษณ์ให้มีความแตกต่างกันระหว่างทางจักรยานและทางเดินเท้า



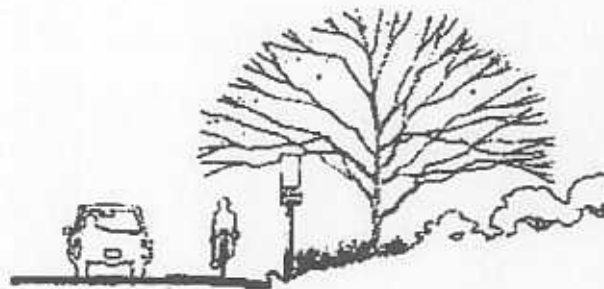
รูปที่ 2.31 แสดงลักษณะทางจักรยานแบบแยก (Class 1 Bikeway หรือ Bike Path)

2. ทางจักรยานที่แยกจากทางเดินเท้าหรือทางรถยนต์ในระดับปานกลาง (Class 2 Bikeway หรือ Bike lane) คือ ทางจักรยานที่มีเครื่องกั้น ทาสีตีเส้น ทำขอบซีเมนต์ ติดสัญญาณ หรือทำเครื่องหมายแบ่งพื้นที่ออกจากส่วนของการจราจรของรถยนต์บนถนนหรือของคนบนทางเดินเท้า ในกรณีที่ดินมีความกว้างเพียงพอที่จะจัดให้เป็นทางจักรยานได้ โดยจุดประสงค์หลักของ Bike Lane ก็เพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้เหมาะสมกับการขี่จักรยาน สามารถคาดการณ์การเคลื่อนที่ของผู้ขี่จักรยานและผู้ขับรถยนต์ได้ และช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ขี่จักรยานบนถนนที่มีรถยนต์จำนวนมากได้ ข้อดีคือการลงทุนจะน้อยกว่าแบบ Bike Path และ Bike Lane มักจะจัดการเดินรถทางเดียว (One-way) มากกว่าจะจัดให้เป็นการเดินทางสองทาง (Two-way) ความกว้างของทางจักรยานสำหรับ Bike Lane แบ่งออกเป็นลักษณะต่างๆ ดังนี้

Bike Lane ที่อยู่ในถนนในเมืองที่มีที่จอดรถยนต์อยู่ด้วย โดยทางจักรยานจะอยู่ระหว่างที่จอดรถยนต์กับถนนที่รถยนต์สัญจร ทางสำหรับจักรยานควรมีความกว้างอย่างน้อย 1.50 เมตร

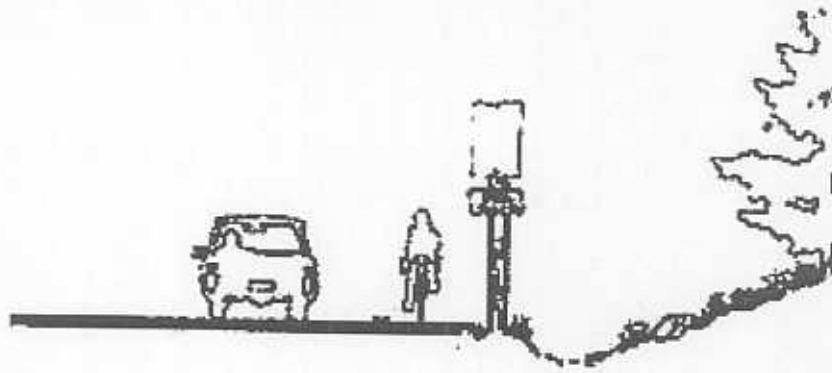
Bike Lane ที่อยู่ในถนนในเมืองที่ไม่มีที่จอดรถยนต์อยู่ด้วย ทางจักรยานควรมีความกว้างอย่างน้อย 1.20 เมตร แต่ถ้ามีรางระบายน้ำที่มีความกว้างปกติ 0.60 เมตร อยู่ติดกับขอบถนน ทางจักรยานก็ควรจะมี ความกว้างอย่างน้อย 1.50 เมตร แต่ในกรณีที่รางระบายน้ำมีความกว้างมากกว่านี้ ทางจักรยานก็ควรจะมี ความกว้าง 1.80-2.40 เมตร

Bike Lane ที่อยู่ติดกับไหล่ทางที่ไม่มีการจอดรถหรือมีรางระบายน้ำ ทางจักรยานจะมีความกว้างอย่างน้อย 1.20 เมตร



รูปที่ 2.32 แสดงลักษณะทางจักรยานแบบแยกจากทางเดินเท้าหรือทางรถยนต์ในระดับปานกลาง (Class 2 Bikeway หรือ Bike lane)

3. ทางจักรยานที่ใช้เส้นทางร่วมกับทางเดินเท้าและทางรถยนต์(Class 3 Bikeway หรือ Bike Route) คือ ทางจักรยานที่กำหนดให้มีเครื่องหมาย หรือทาสีเพื่อบอกให้ทราบถึงบริเวณที่จัดเป็นทางจักรยาน เป็นการใช้ทางจักรยานร่วมกับการจราจรประเภทอื่นๆอันได้แก่ รถยนต์และคนเดินเท้า แต่ถนนที่จัดให้มีการจัดทางจักรยานประเภทนี้ก็ต้องมีความกว้างมากพอที่จะให้รถจักรยานมาขี่ร่วมด้วย ถึงแม้ว่าจะเป็นทางจักรยานที่ประหยัดที่สุด แต่ในเรื่องความปลอดภัยก็จะมีน้อยที่สุดสำหรับผู้ขับรถยนต์ ผู้ใช้ทางเดินเท้า และผู้ขี่จักรยานด้วยเช่นกัน ความกว้างของทางจักรยานประเภทนี้ไม่มีกำหนดที่แน่นอน แต่ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่างรวมทั้งปริมาณและลักษณะของการจราจรบนถนน ประเภทของความเร็ว ระยะการมองเห็น และสภาพที่จอดรถ (AASHTC.1991 อ้างโดย พรธนิภา จ่างวิทยา. 2540 : 10 ; มุทิตา ปิ่นสุนทร. 2542 : 32-35)



รูปที่ 2.33 แสดงลักษณะทางจักรยานแบบใช้เส้นทางร่วมกับทางเดินเท้าและทางรถยนต์ (Class 3 Bikeway หรือ Bike Route)

จากรูปแบบทั้ง 3 ประเภทจะเห็นว่า การจัดเส้นทางจักรยานจำเป็นต้องศึกษาถึงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เส้นทางท่องเที่ยวและปริมาณยานพาหนะที่มีในเขตเมืองนครศรีธรรมราช เพื่อพิจารณาเลือกรูปแบบของทางจักรยานให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ของเส้นทางท่องเที่ยว และคำนึงถึงความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว ผู้ขับรถยนต์ และผู้ใช้ทางเดินเท้า

#### มาตรฐานสำหรับทางจักรยาน

การจัดเส้นทางจักรยานจำเป็นที่จะต้องศึกษาถึงมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการจัดเส้นทางจักรยานให้มีความเหมาะสม ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัย มาตรฐานต่างๆ ที่ควรคำนึงถึงในการจัดทางจักรยานและที่จอดจักรยาน คือ

1. ขนาดและระยะที่จำเป็นสำหรับทางจักรยาน
2. รัศมีเลี้ยวโค้งสำหรับทางจักรยานขึ้นกับความเร็วยของจักรยาน ระยะเอียงหน้าตัดของทางโค้งและความฝืดของพื้นผิว รัศมีเลี้ยวโค้งของทางจักรยานไม่ควรต่ำกว่า 3.5 เมตร
3. ความลาดชันของทางจักรยานที่เหมาะสม คือ 4.5 % ความชันสูงสุดที่ยอมให้ได้ คือ 10% แต่ควรมีระยะทางที่ไม่ไกลมากนัก

4. วัสดุปูพื้นสำหรับทางจักรยาน ควรคำนึงถึงสภาพดินเดิม การสิ้นสะท้อนของการจราจรใกล้เคียง

5. ระยะสายตาและการติดตั้งป้ายในทางจักรยาน ระยะมองเห็นและระยะหยุดจักรยาน เป็นระยะที่ต้องไปใช้ในการวางแผนทางจักรยาน ความเร็วของจักรยานเพื่อใช้สัญญาณโดยเฉลี่ยประมาณ 32 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อการพักก่อน 16-24 กิโลเมตร / ชั่วโมง

6. ที่จอดจักรยาน จักรยานมีความต้องการที่จอดขนาดเฉลี่ยประมาณ 0.70x1.70 เมตรต่อ 1 คัน และเพื่อป้องกันการสูญหายควรทำโครงสำหรับจอดจักรยานชนิดที่สามารถใช้โซ่หรือล๊อคมาคล้องเข้ากับโครง ที่จอดรถจักรยานไม่ควรอยู่ห่างจากจุดหมายปลายทางของผู้ขับขี่ไม่เกิน 15 เมตร ( กองวางแผน โครงการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2540 : 115)

### ป้ายบอกทางและป้ายเตือนอันตรายร่วมกับเส้นทางจักรยาน

การติดตั้งป้ายหรือสัญญาณ เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับความปลอดภัย และประสิทธิภาพของทางจักรยานทุกรูปแบบ ป้ายและสัญญาณเป็นสิ่งที่ช่วยชี้ทางไปยังสถานที่ต่างๆ และเตือนผู้ใช้รถจักรยานถึงอันตรายหรืออุปสรรคต่างๆ ทั้งยังช่วยเตือนผู้ขับขี่รถยนต์ จักรยานยนต์ คนเดินถนนให้ระมัดระวังการสัญจรด้วยรถจักรยาน ตามเส้นทางที่มีการใช้จักรยานร่วมอยู่ด้วย ซึ่งหลักการในการจัดป้ายและสัญญาณตามเส้นทางจักรยานมีข้อพิจารณา ดังนี้

1. ป้ายและสัญญาณต่างๆ ต้องจัดให้เพียงพอ ในบริเวณที่ผู้ใช้รถจักรยานต้องตัดสินใจในการเลือกใช้เส้นทางทุกแห่ง เช่น ป้ายบอกทางบริเวณที่ต้องการเปลี่ยนแปลงช่องทาง เป็นต้น

2. ป้ายบอกเส้นทางหรือป้ายแนะนำต่างๆ ต้องจัดให้มีอยู่เป็นระยะๆ เพื่อให้ผู้ใช้รถจักรยานทราบถึงเส้นทางที่กำลังเดินทางอยู่ โดยรูปแบบป้ายต้องมีลักษณะเป็นสากลที่เข้าใจง่ายไม่ซับซ้อน

3. ป้ายเตือนอันตรายสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์และจักรยานยนต์ ต้องจัดให้มีเพียงพอในบริเวณทางแยกที่มีทางจักรยานตัดผ่าน บริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดทางจักรยาน หรือบริเวณพื้นที่ที่มีการใช้รถจักรยานอย่างหนาแน่น

4. ในพื้นที่เมือง ป้ายเตือนอันตรายจะถูกจัดให้มีอยู่ทุกๆ ช่วงวงสี่กักรัง หรือทุกที่ๆ มีการพบกันระหว่างรถยนต์ จักรยานยนต์ และจักรยาน

5. ป้ายเตือนอันตรายสำหรับเตือนผู้ใช้รถจักรยาน ต้องจัดให้มีร่วมกับทางจักรยานทุกประเภท และควรจัดให้มีในระยะ 50 ฟุต หรือประมาณ 15 เมตรก่อนถึงบริเวณที่มีอันตรายหรือมีอุปสรรคต่อการใช้รถจักรยาน(AASHO.1974:28-30)

การติดตั้งป้ายบอกทางและป้ายเตือนอันตรายอย่างเพียงพอ จะช่วยให้พนักงานท่องเที่ยวที่ใช้รถจักรยานมีความมั่นใจในความปลอดภัยและมีความสะดวกในการใช้รถจักรยานเพิ่มขึ้น

### ประเภทของที่จอดรถจักรยาน

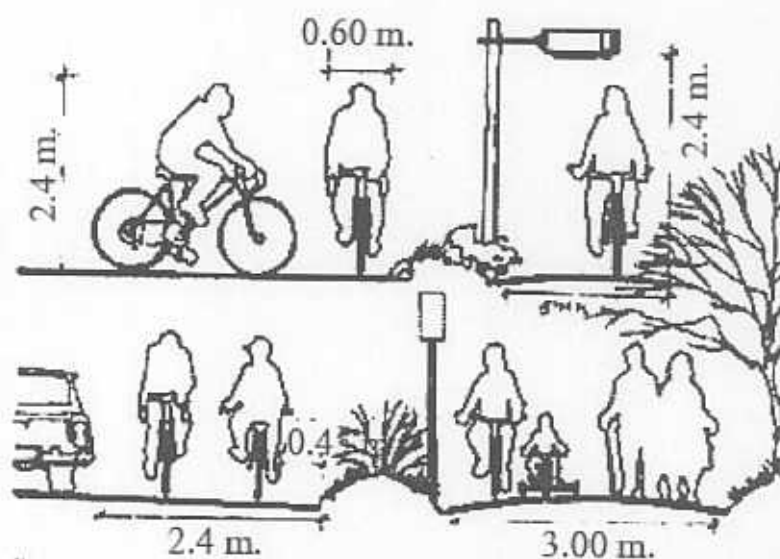
ที่จอดรถจักรยานเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่ใช้ร่วมกับทางจักรยาน เนื่องจากเป็นที่ที่ผู้ขับขี่ใช้เป็นที่จอดรถจักรยานของตน ในการจัดที่จอดรถจักรยานจำเป็นต้องศึกษาถึงประเภทต่างๆ ที่มี

อยู่เพื่อจะทำให้ทราบถึงลักษณะที่เหมาะสมในการนำมาใช้ในสภาพการณ์ต่างๆ ซึ่งประเภทของที่จอดรถจักรยานมีดังนี้

1. ที่จอดรถจักรยานแบบเป็นตู้เก็บ (Bike Lockers) ลักษณะเป็นตู้ที่สามารถนำรถจักรยานเก็บเข้าไปภายในได้และมีตัวล็อก ป้องกันรถจักรยานจากสภาพอากาศต่างๆ ได้ และป้องกันการลักขโมยอุปกรณ์เสริมของจักรยาน เช่น ไฟ ที่สูบลม กระจกร้า ขวดน้ำ ฯลฯ ตู้เก็บจักรยานลักษณะนี้เหมาะสำหรับการจอดเป็นเวลานาน แต่การลงทุนในการจัดที่จอดลักษณะนี้ค่อนข้างสูง

2. ที่จอดรถจักรยานแบบเป็นราวล็อกปลอดภัยสูง (High Security Racks) ลักษณะเป็นราวเหล็กที่สามารถล็อกโครงรถและล้อได้ แต่จะไม่สามารถป้องกันการขโมยอุปกรณ์เสริมได้ที่จอดรถลักษณะนี้เหมาะกับการจอดเป็นเวลานานเช่นกัน แต่การลงทุนจะน้อยกว่าแบบที่ 1

3. ที่จอดรถจักรยานแบบเป็นราวธรรมดา(Convention Racks) ลักษณะเป็นโครงไม้หรือเหล็ก มีจุดล็อกเพียง 1 จุด อาจจะเป็นที่ล้อ หรือโครงรถที่รถจักรยาน เป็นที่จอดรถที่ใช้สะดวกประหยัดเนื้อที่ และลงทุนต่ำที่สุด เหมาะสำหรับการจอดชั่วคราว แต่มีความเสี่ยงต่อการถูกขโมยมากที่สุด(ASCE.1980 โดย พรณิภา จ่างวิทยา. 2540 : 10)



รูปที่ 2.34 แสดงความกว้างของทางจักรยานที่สัมพันธ์กับระยะต่างๆ

#### มาตรฐานสำหรับที่จอดรถจักรยาน

ที่จอดรถจักรยานเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างหนึ่งที่ต้องมีร่วมกับทางจักรยาน ซึ่งจะมีความสำคัญต่างๆซึ่งให้ความสะดวกในการจอดรถจักรยาน ที่จอดรถจักรยาน 1 คัน มีขนาดประมาณเฉลี่ย 0.70x1.70 เมตร และเพื่อป้องกันการสูญหาย ควรทำโครงสำหรับจอดจักรยานชนิดที่ผู้ขับขี่ไม่เกิน 100 เมตร เพราะถ้ามีระยะมากกว่านี้ผู้ขับขี่จะนำไปจอดยังที่ที่ใกล้กว่า

ที่มีได้เตรียมไว้ ซึ่งก่อให้เกิดความไม่เป็นระเบียบได้ (ภาควิชาภูมิสถาปัตย์กรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.2531 : 11-15)

ในการออกแบบที่จอดรถจักรยานควรคำนึงถึงสิ่งต่างๆ ดังนี้

1. ที่จอดรถจักรยานจะต้องไม่ทำความเสียหายให้กับตัวรถจักรยานและล้อรถจักรยาน
2. สามารถล็อคตัวรถจักรยานและล้อทั้งสองข้างได้กับที่จอดรถ เพื่อความปลอดภัยจากการลักขโมย

3. ที่จอดรถจักรยานต้องไม่กีดขวางทางเท้า

4. ต้องมีหลังคาสำหรับสถานที่จอดรถจักรยานที่ผู้ขี่ต้องจอดทิ้งไว้เป็นเวลานาน

5. สามารถเข้าถึงได้ง่ายจากถนนหรือทางจักรยาน และปลอดภัยจากรถยนต์ (Oregon Department of Transportation)

### 2.3.3 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมอย่างหนึ่งของมนุษย์ ซึ่งกระทำเพื่อผ่อนคลายความตึงเครียดจากการทำงานประจำ การท่องเที่ยวหมายถึง การเดินทางของคนจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง เป็นการชั่วคราวโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการพักผ่อนหรือหาความรู้ ซึ่งครอบคลุมถึงการเดินทางเพื่อธุรกิจ トラบที่เดินทางยังมีได้ตั้งหลักแหล่งถาวร และไม่ได้รับรายได้เพื่อยังชีพจากเจ้าของดินปลายทาง โดยการท่องเที่ยวยังเป็นผลรวมของประสบการณ์พิเศษกับสัมพันธภาพ ซึ่งเกิดจากการเดินทาง และการพักผ่อนต่างถิ่นเป็นการชั่วคราว โดยมีได้ประกอบอาชีพ ดังนั้นการท่องเที่ยวจึงเป็นการเดินทางตามเงื่อนไข 3 ประการ คือ

1. เป็นการเดินทางจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว
2. เป็นการเดินทางด้วยความสมัครใจ
3. เป็นการเดินด้วยวัตถุประสงค์ใดๆ ก็ตาม ที่มีใจเพื่อประกอบอาชีพหรือหารายได้

การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม หมายถึง การใช้เวลาในการท่องเที่ยวแสวงหาความรู้ด้านวิทยาการเกี่ยวกับวัฒนธรรมของชาติต่างๆ หรือเพื่อศึกษาชีวิตความเป็นอยู่ในแ่งมนุษย์วิทยาและสังคมวิทยา หรือเพื่อชมโบราณสถานที่เกี่ยวข้องกับข้อเท็จจริงทางประวัติศาสตร์

### ความหมายของทรัพยากรการท่องเที่ยว

ทรัพยากรการท่องเที่ยว (Tourism Resource) หมายถึง สถานที่ท่องเที่ยว กิจกรรมและวัฒนธรรมประเพณีที่สะท้อนให้เห็นถึงอารยธรรมท้องถิ่นที่มีลักษณะเด่น และสามารถดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวได้ ทรัพยากรการท่องเที่ยวแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะทั่วไป คือ

1. ทรัพยากรการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ ได้แก่ สภาพภูมิอากาศ รวมทั้งอากาศและทรัพยากรธรรมชาติ เช่น น้ำตก ภูเขา ทะเล ป่าไม้ ฯลฯ ทรัพยากรการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติมีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างจากทรัพยากรการท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น คือ เป็นสิ่งที่มนุษย์ไม่ต้องสูญเสียต้นทุนในการผลิต แต่ทรัพยากรทั้งสองลักษณะต่างก็ต้องมีต้นทุน

ในการดูแลรักษาเหมือนกัน คุณภาพของทรัพยากรการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติจึงต้องได้รับการดูแลรักษาในรูปแบบของการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน การวางแผนการท่องเที่ยว รวมทั้งการวางมาตรฐานการดูแลรักษาทรัพยากรดังกล่าวจึงเป็นสิ่งจำเป็น เนื่องจากกิจกรรมการท่องเที่ยวสามารถส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นสิ่งเปราะบางได้

2. ทรัพยากรการท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น ได้แก่ ทรัพยากรการท่องเที่ยวด้านประวัติศาสตร์ ทรัพยากรการท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรมและสังคม

ทรัพยากรการท่องเที่ยวด้านประวัติศาสตร์ คือ วัฒนธรรม วิถีชีวิต หรือเหตุการณ์ที่สืบสานกันมาตั้งแต่อดีต โดยส่วนใหญ่การนำเสนอประวัติศาสตร์ในรูปแบบของทรัพยากรการท่องเที่ยวจะอยู่ในรูปของโบราณสถาน โบราณวัตถุ และสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์

ทรัพยากรการท่องเที่ยวด้านวัฒนธรรมและสังคม แต่ละประเทศต่างก็มีวัฒนธรรมและวิถีชีวิตทางสังคมที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะ ทั้งที่เป็นรูปธรรม ที่แสดงออกทางด้านลักษณะความเป็นอยู่ของผู้คน ภาษา เทศกาล ประเพณี พิธีกรรมทางศาสนา ศิลปหัตถกรรม การแต่งกาย การละเล่นและการบันเทิงต่างๆ สภาพบ้านเรือน ฯลฯ และที่เป็นนามธรรม ที่แสดงออกทางด้านความคิด ความเชื่อ ทักษะคติ ภูมิปัญญาชาวบ้าน ฯลฯ สิ่งเหล่านี้คือทรัพยากรการท่องเที่ยวทั้งสิ้น

#### วัตถุประสงค์ของการเดินทางท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยวขอมมีเหตุผลการท่องเที่ยวที่แตกต่างกัน เพราะการท่องเที่ยวเป็นความต้องการอย่างหนึ่งของคนที่เกิดขึ้นเมื่อมีความพร้อม ทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ ซึ่งสามารถจำแนกได้ดังนี้

1. ความอยากรู้อยากเห็นในด้านต่างๆเป็นการท่องเที่ยวเพื่อพบเห็นสิ่งแปลกใหม่ การได้รับรู้เรื่องราวต่างไปจากที่ตนเองเคยรับรู้ เช่น ด้านวัฒนธรรมประเพณีที่แตกต่างกันออกไป ด้านการเมือง และลักษณะพิเศษของธรรมชาติ เป็นต้น

2. การพักผ่อนหย่อนใจ เป็นการท่องเที่ยวเพื่อคลายความเครียดจากภารกิจประจำวัน เช่น การไปเล่นกีฬา ไปเที่ยวชมความงามของธรรมชาติ ศิลปะ คนตรี หรือการไปเที่ยวในแหล่งบันเทิงอื่นๆ เป็นต้น

3. ความสนใจทางด้านศาสนาและไสยศาสตร์ เป็นการท่องเที่ยวไปตามสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ หรือ ศาสนา การประชุมรวมกลุ่ม ประกอบกิจกรรมทางศาสนา

4. อาชีพและธุรกิจ เป็นการเดินทางเพื่อสำรวจค้นคว้า ทักษะศึกษาหาความรู้ การไปดูงาน ประชุมสัมมนา

5. อื่นๆ เช่น การไปเยี่ยมญาติมิตร เพื่อนฝูง ซึ่งวัตถุประสงค์ข้อนี้มักเกิดขึ้นเมื่อมีวันหยุด วันเทศกาลต่างๆ ในการพบปะเพื่อรวมกลุ่มกัน หรือพักผ่อนหย่อนใจ

ในการงานวิจัยฉบับนี้เป็นการจัดเส้นทางท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ซึ่งนักท่องเที่ยวที่มีจุดประสงค์เพื่อเยี่ยมชมสถานที่ที่มีความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์ ประเพณี วัฒนธรรม ความสนใจทางด้านศาสนา การประกอบกิจกรรมทางศาสนา

### แรงจูงใจในการเดินทางท่องเที่ยว

การเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวแต่ละบุคคล เกิดจากความต้องการประกอบกับปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและสังคมที่ผลักดันให้เกิดการท่องเที่ยว ลักษณะของแรงจูงใจและกระตุ้นให้คนเดินทางท่องเที่ยวมีดังนี้

1. แรงจูงใจทางด้านกายภาพและจิตวิทยา (Physical and Psychological Motives) ได้แก่ ความต้องการการพักผ่อนทั้งร่างกายและจิตใจ เพื่อหลีกเลี่ยงจากงานประจำ และความยุ่งยากต่างๆ ไปหาภูมิสงบเพื่อรักษาสุขภาพ รักษาโรคตามคำแนะนำของแพทย์ เล่นกีฬา การท่องเที่ยวชมธรรมชาติ การช้อปปิ้ง การท่องเที่ยวเพื่อแสวงหาความเพลิดเพลิน และได้พักผ่อนจิตใจของตนเองด้วย

2. แรงจูงใจทางด้านวัฒนธรรมและการศึกษา (cultural/Personal Education Motives) เป็นแรงจูงใจในด้านความอยากรู้อยากเห็น อยากรู้จักผู้คน สถานที่ และประเทศที่ไม่เคยรู้จักมาก่อน สนใจอยากรู้เกี่ยวกับศิลปะ วัฒนธรรม คนตรี สถาปัตยกรรม นาฏศิลป์ ศิลปะพื้นบ้าน เทศกาล สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ ธรรมชาติ และเพื่อศึกษาให้มีความรู้ความเข้าใจว่าเชื้อชาติอื่นๆ ความเป็นอยู่อย่างไร

3. แรงจูงใจทางด้านสังคม และความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล (Social/Interpersonl/Ethnic Motives) ได้แก่ การไปพบปะ เยี่ยมเยือนญาติหรือเพื่อน เยี่ยมสถานที่เกิด ไปเป็นเพื่อนผู้อื่น การได้พบหรือรู้จักกับมิตรใหม่ๆ โดยหลีกเลี่ยงจากสิ่งแวดล้อมที่คุ้นเคยเป็นการชั่วคราว

4. แรงจูงใจด้านการงานและธุรกิจ (Business/Work Related Motives) ได้แก่ การไปเจรจาติดต่อธุรกิจทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ตลอดจนการติดตามผล การเข้าร่วมประชุมสัมมนา การเดินทางไปโดยมีภาระงานเกี่ยวข้องเป็นบางส่วนด้วย หรือกึ่งทำงานกึ่งเที่ยว

5. แรงจูงใจด้านการบันเทิงและสิ่งเพลิดเพลิน (Entertainment / Amusement / Pleasure / Pastime Movies) ได้แก่ การไปเที่ยวชมสวนสนุก (Theme Parke) สถานที่บันเทิงต่างๆ การได้ดูกีฬา และกิจกรรมบันเทิง ซึ่งให้ความเพลิดเพลิน เช่น ขบวนพาเหรดรถบุปผาชาติ การแสดงแสง-เสียง การแข่งขันรถ การได้ไปเที่ยวช้อปปิ้งยามว่างการได้ดูชมธรรมชาติ ชีวิตสัตว์

6. แรงจูงใจทางด้านศาสนา (Religious Motives) ได้แก่การมีโอกาสไปร่วมแสวงบุญ ศึกษาธรรมะ ฟังเทศน์ เข้าร่วมพิธีกรรมทางศาสนาที่คนเคารพนับถือ การได้ไปสักการะสถานที่ศักดิ์สิทธิ์ต่างๆ การทำบุญทำทาน บริจาค ช่วยให้เกิดความสุขทางใจแก่นักท่องเที่ยว และถือว่าได้พักผ่อนทางจิตใจด้วย

7. แรงจูงใจทางด้านสถานภาพและเกียรติภูมิ (Prestige and Status Motives) การเดินทางในบางครั้งอาจสร้างชื่อเสียง ยกฐานะและเกียรติภูมิของคนให้สูงขึ้น เช่น การเดินทาง



ไปประชุมสัมมนา ติดต่อบุรุษกิจ หรือ ศึกษาต่อต่างประเทศ ฯลฯ การได้มีโอกาสเดินทางไปทำกิจกรรมต่างๆจะทำให้เป็นคนมีเกียรติ และสังคมดีขึ้น (ฉลองศรี พิมพ์สมพงษ์. 2542 : 37-39)

### พฤติกรรมนักท่องเที่ยว

กรอบแนวคิดการศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยว มีแนวทางศึกษาในด้านพฤติกรรมนักท่องเที่ยวเมืองออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ และนักท่องเที่ยวชาวไทย กลุ่มของนักท่องเที่ยวสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่มหลักๆ คือ นักท่องเที่ยวที่มาโดยลำพัง และนักท่องเที่ยวที่มาเป็นกลุ่ม ซึ่งสามารถจำแนกพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในเมืองได้ออกเป็นพฤติกรรมต่างๆ คือ (กองวางแผน โครงการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2540 : 13)

1. การเมืองโดยรวม
2. การเข้าชมสถานที่สำคัญและสถานที่น่าสนใจ
3. การขึ้นที่สูงเพื่อชมเมือง
4. การชมการละเล่นพื้นเมือง หรือขบวนในงานเทศกาล
5. การจับจ่ายซื้อของ
6. การนมัสการสิ่งศักดิ์สิทธิ์

## 2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

### 2.4.1 การใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ในเขตเทศบาลเมืองนครปฐม

จากการศึกษาของ อภิรัตน์ รองโสภณ (2546 : 129-130) พบว่านักท่องเที่ยวที่เข้าชมเมืองนครปฐมมี 2 ประเภท คือ นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ และนักท่องเที่ยวชาวไทย โดยมีข้อแตกต่างใหญ่ๆ คือ นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมักมีความกระตือรือร้นในการท่องเที่ยวมากกว่า มีความสนใจต่อศิลปวัฒนธรรมใหม่ๆ เพราะเป็นเรื่องแปลกออกไปจากสิ่งที่เคยพบเห็นมักสนใจใคร่รู้เรื่องราวที่พบและสนใจการถ่ายภาพเก็บเป็นที่ระลึก กลุ่มนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมีทั้งมาเองโดยลำพังและนักท่องเที่ยวที่มาเป็นกลุ่ม

ส่วนปัญหาและอุปสรรคในการท่องเที่ยวมักประสบปัญหาต่าง ๆ เช่น

1. ขาดการบอกทิศทางในบริเวณที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวและส่วนบริการต่าง ๆ ในแหล่งท่องเที่ยว อาจเป็นในรูปของป้ายบอกทางด้วยตัวอักษร ด้วยรูปแผนที่หรือรูปภาพ ซึ่งมีส่วนสำคัญต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ เนื่องจากมีปัญหาในด้านการใช้ภาษาและสอบถาม
2. ขาดความสะดวกสบายในบริเวณที่เข้าท่องเที่ยว เช่น บริเวณพักคอย บริการห้องน้ำ ห้องส้วม ซึ่งมีปริมาณไม่เพียงพอ
3. การที่เอกลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยวนั้นถูกทำลาย ในบริเวณสถานที่ ที่มีความสำคัญสำหรับการเข้าชม

4. ความไม่สะดวกในการเข้าถึงจุดต่างๆ
5. มีความแออัดหรือขาดการระบายอากาศที่ดี

#### 2.4.2 ความปลอดภัยของการเดินทางโดยจักรยานในเมือง

การใช้จักรยานเพิ่มขึ้น สามารถสะท้อนได้จากสถิติอุบัติเหตุ จำนวนคนบาดเจ็บและผู้เสียชีวิต ปัญหาที่นักวางแผนและนักกฎหมายต้องเผชิญ คือ การส่งเสริมการใช้จักรยานโดยไม่เพิ่มอัตราการเกิดอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิต โดย พิสมัย จารุวรรณ (2535 : 17-18) ศึกษารูปแบบการเกิดอุบัติเหตุจักรยานพบว่า รูปแบบอุบัติเหตุแตกต่างกันไปตามอายุและสัมพันธ์กับรูปแบบการใช้จักรยาน กล่าวคือ ผู้ขี่จักรยานเพื่อนันทนาการ ส่วนใหญ่ คือ กลุ่มเล็กๆ อุบัติเหตุรุนแรงน้อยกว่า ในขณะที่การใช้จักรยานเพื่อการเดินทางซึ่งไกลจากบ้านมากขึ้น ผู้เดินทางคือผู้ใหญ่หรือคนที่อายุมากกว่า อุบัติเหตุรุนแรงกว่า

อุบัติเหตุที่ไม่ร้ายแรงเกิดในย่านพักอาศัย ถนนตรง Driveway และทางแยก ในสภาพอากาศที่ปลอดโปร่งและถนนแห้ง ในขณะที่อุบัติเหตุร้ายแรงเกิดนอกย่านพักอาศัย บริเวณทางแยกในสภาพอากาศที่แห้งไม่มีฝนตกแต่เกิดในเวลากลางคืนบนถนนที่ไม่มีไฟ

นักวางแผนสามารถลดอุบัติเหตุได้ 3 ทาง คือ เปลี่ยนพฤติกรรมมนุษย์ เปลี่ยนกลไกและเปลี่ยนสภาพแวดล้อม และในการปรับปรุงความปลอดภัยของการขี่จักรยานจึงจำเป็นต้องใช้กลยุทธ์ที่ต่างกันซึ่งขึ้นกับปัจจัย 3 ข้อ คือ ทักษะพื้นฐานเกี่ยวกับยานยนต์ ความรู้และการฝึกหัดในเรื่องการขี่จักรยานในเมืองอย่างปลอดภัย และการรับรู้ว่ามีนักขี่จักรยานโดยผู้ใช้ถนนคนอื่นๆ

#### 2.4.3 รูปแบบการเดินทางกับการใช้ที่ดินแบบผสม

จากการศึกษาของ Lynch. (1960:53-40) ถึงอิทธิพลของการใช้ที่ดินแบบผสมต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของคนพักอาศัยในพื้นที่มหานคร โดยใช้ข้อมูลการสำรวจการเคหะของอเมริกา ปี 1985 โดยพิจารณาการเดินทางของปัจเจกบุคคลกับรูปแบบการเดินทาง 3 แบบ ได้แก่ รถยนต์ขนส่งสาธารณะ การใช้จักรยานและระยะทางกับระดับการเป็นเจ้าของพาหนะของครัวเรือน โดยพิจารณาจากการเดินทางของครัวเรือน

จากการศึกษา พบว่า การใช้ที่ดินแบบผสมมีอิทธิพลต่อการเดินทางด้วยการขี่จักรยานและระยะทางมีอิทธิพลมากต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง กล่าวคือ ถ้ามีร้านค้าในรัศมี 300 ฟุตจากที่พักอาศัยจะเลือกเดินทางโดยขนส่งสาธารณะ ขี่จักรยาน แต่ถ้าไกลกว่านี้มีแนวโน้มที่จะเดินทางโดยรถยนต์ ในขณะที่ความหนาแน่นและการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมในละแวกบ้าน (Neighborhood) มีแนวโน้มที่จะลดระดับการเป็นเจ้าของรถยนต์และมีความสัมพันธ์กับการเดินทางระยะสั้น เมื่อควบคุมตัวแปรอื่น เช่น รายได้ครัวเรือน ซึ่งส่งผลให้ระยะการเดินทางต่อหัวน้อยกว่าพื้นที่พักอาศัยหนาแน่นต่ำ

นอกจากนี้ยังมีการกำหนด Scenarios คือ ไม่มีร้านค้าในระยะ 300 ฟุต - 1 ไมล์ จากที่พักอาศัยอยู่ในใจกลางเมือง มีบริการขนส่งสาธารณะเพียงพอและเดินทาง 10 ไมล์ สามารถแบบจำลองต่างๆ ได้ดังนี้

#### 1. แบบจำลองการเดินทางโดยรถยนต์

การมีร้านค้าและการใช้ที่ดินที่ไม่ใช่ที่พักอาศัย ในรัศมี 300 ฟุต จะลดโอกาสการใช้รถยนต์ ขณะที่เกิน 300 ฟุต แต่อยู่ในรัศมี 1 ไมล์ จะเพิ่มการใช้รถยนต์ นอกจากนี้การเดินทางโดยรถยนต์ยังเพิ่มตามระยะทางจากบ้านไปทำงานและระดับการเป็นเจ้าของรถยนต์ แต่จะลดลงในบริเวณศูนย์กลางเมืองที่มีบริการขนส่งสาธารณะเพียงพอ และในพื้นที่ความหนาแน่นสูง และการใช้ที่ดินแบบเดี่ยวจะใช้รถมากกว่าการใช้ที่ดินแบบผสม

#### 2. แบบจำลองการเดินทางโดยขนส่งสาธารณะ

การเดินทางโดยขนส่งสาธารณะจะเพิ่มขึ้นตามความเพียงพอของการให้บริการและการอาศัยอยู่ใจกลางเมืองมากกว่าความหนาแน่นมีอิทธิพลต่อการเดินทางโดยขนส่งสาธารณะมากกว่าการปรากฏของการใช้ที่ดินแบบผสมที่อยู่ใกล้ๆ

#### 3. แบบจำลองการเดินทางโดยการเดิน การขี่จักรยาน

ความหนาของการใช้ที่ดินและการใช้ที่ดินแบบผสมมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกการเดินทางหรือขี่จักรยานไปทำงาน ถ้าความหนาแน่นต่ำกว่าเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport) จะลดลง และเมื่อมีกิจกรรมพาณิชยกรรมหรือกิจกรรมที่ไม่ใช่ที่พักอาศัยอัตราการเป็นรถยนต์คงที่ แต่ระดับการเป็นเจ้าของรถยนต์ ระยะการเดินทาง และการมีบริการขนส่งสาธารณะที่เพียงพอ จะลดระดับการเดินทางโดยการเดิน การขี่จักรยาน

4. แบบจำลองการเป็นเจ้าของรถยนต์และระยะทางการเดินทาง (ควบคุมการใช้ที่ดินและตัวแปรอื่นๆ) คนที่อาศัยอยู่ในใจกลางเมืองเดินทางน้อยกว่าคนที่อาศัยอยู่ชายเมือง ระยะทางการเดินทางมีแนวโน้มว่าจะใกล้ขึ้น ถ้าอาศัยอยู่ในละแวกบ้านที่หนาแน่นและมีการใช้ที่ดินแบบผสมและมีบริการขนส่งสาธารณะ

## บทที่ 3

### วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยฉบับนี้เป็นการศึกษาถึงแนวทางการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมืองนครศรีธรรมราช โดยผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลเอกสารต่างๆ โดยได้กำหนดขั้นตอนการดำเนินการศึกษาวิจัยดังนี้

- 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.3 การตรวจสอบเครื่องมือ
- 3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

#### 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

##### 3.1.1 ประชากร

ประชากรที่ใช้ ได้แก่ นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวเมืองนครศรีธรรมราช ซึ่งข้อมูลสถิติจากสำนักงานการท่องเที่ยวจังหวัดนครศรีธรรมราช ปี พ.ศ. 2548 มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในจังหวัดนครศรีธรรมราชโดยเฉลี่ย 1,233,396 คน เป็นชาวไทย 1,204,874 คน คิดเป็น 97.63 % ชาวต่างชาติ 28,522 คน คิดเป็น 2.37 % ในจำนวนนี้เข้ามาเยี่ยมชมวัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร โดยเฉลี่ยคิดเป็น 15.22 % ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด ซึ่งคิดเป็นจำนวน 187,723 คนต่อปี (สำนักงานการท่องเที่ยวจังหวัดนครศรีธรรมราช . 2549)

ตารางที่ 3.1 ข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยว ปี 2548 จังหวัดนครศรีธรรมราช

รายการข้อมูล	ไตรมาสที่ 1 (ม.ค.-มี.ค.)	ไตรมาสที่ 2 (เม.ย.-มิ.ย.)	ไตรมาสที่ 3 (ก.ค.-ก.ย.)	ไตรมาสที่ 4 (ต.ค.-ธ.ค.)
ผู้เยี่ยมชม	317,894	325,194	276,940	313,368
ชาวไทย	308,078	317,950	272,927	305,919
ชาวต่างประเทศ	9,816	7,244	4,013	7,499

ที่มา : ททท.สำนักงานภาคใต้ เขต 2 จังหวัดนครศรีธรรมราช

### 3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่เดินทางมาท่องเที่ยวและนมัสการพระบรมธาตุเจดีย์ ณ วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร จังหวัดนครศรีธรรมราช จำนวน 514 คนต่อวัน คิดเป็นกลุ่มตัวอย่าง 83 คน โดยใช้ตารางสำเร็จรูปของ Yamane กำหนดความคลาดเคลื่อน  $\pm 10\%$  เลือกใช้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 100 คน เพื่อความสะดวกในการวิเคราะห์ โดยเป็นชาวไทย 97 คน ชาวต่างชาติ 3 คน

## 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูลแบ่งออกเป็น 4 ลักษณะคือ

3.2.1 การสำรวจผู้วิจัยทำการสำรวจลักษณะสภาพทางกายภาพของพื้นที่เมืองนครศรีธรรมราช เพื่อทราบถึงสภาพเส้นทางปัจจุบัน ระบบทางสัญจรทุกระบบ ขนาดถนนแหล่งท่องเที่ยวที่ทางจักรยานผ่าน สำรวจตำแหน่งจุดแหล่งท่องเที่ยว สำรวจแนวเส้นทางสาธารณูปโภค ท่อระบายน้ำ จุดที่เกิดอุบัติเหตุ ทิศทางแคด ลม เส้นทางรถเข้าถึง ระยะทางการเดินทาง ระยะเวลาการเดินทาง แผนการทดลองใช้จักรยานในเส้นทางท่องเที่ยวภายในเขตพื้นที่ศึกษา โดยใช้เครื่องมือในการสำรวจดังนี้

1. กล้องถ่ายรูป ใช้ในการสำรวจเก็บภาพพื้นที่ศึกษา
2. แผนที่ เพื่อใช้สำรวจเส้นทางและที่ตั้งแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญทางวัฒนธรรม

ของเมืองนครศรีธรรมราช

3.2.2 แบบสอบถามเป็นคำถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในเขตเมืองนครศรีธรรมราชเกี่ยวกับการเลือกไปยังสถานที่ท่องเที่ยวตามลำดับการเดินทางมาท่องเที่ยวเมืองนครศรีธรรมราช

3.2.3 การสัมภาษณ์ เป็นการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่การท่องเที่ยวของเมืองนครศรีธรรมราช ผู้ประกอบการนำเที่ยว กรู๊ปทัวร์ เกี่ยวกับ อาศัยนักท่องเที่ยว พฤติกรรมนักท่องเที่ยว ทริปการท่องเที่ยวที่มาเมืองนครศรีธรรมราช

3.2.4 ทดลองใช้จักรยานในแต่ละเส้นทางท่องเที่ยวภายในเขตพื้นที่ศึกษา เพื่อทราบถึงระยะทางและระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางในเส้นทางท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานเป็นพาหนะแล้วบันทึกข้อมูลเพื่อวิเคราะห์ เพื่อทราบถึงปัญหาและอุปสรรคอันอาจเกิดขึ้นในเส้นทางท่องเที่ยวขณะเดินทาง โดยใช้จักรยานเป็นพาหนะ

### 3.3 การตรวจสอบเครื่องมือ

ผู้วิจัยทำแบบสัมภาษณ์ และแบบสำรวจ ที่สร้างขึ้นแล้วเสร็จนำเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษา วิทยานิพนธ์ และอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ทำการตรวจแบบสอบถามและแก้ไขความถูกต้องของเนื้อหา และความเหมาะสมของถ้อยคำและสำนวนภาษา และความชัดเจนในแบบสัมภาษณ์ แบบสำรวจ ผู้วิจัยดำเนินการแก้ไขแบบสัมภาษณ์สังเกต และแบบสำรวจที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วมา จัดทำขึ้นใหม่ เพื่อเป็นมาตรฐาน แล้วนำไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบในเรื่องความตรงในเนื้อหา โดยมีผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

- |                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1. รศ. สิริลักษณ์ กาญจนา              | อาจารย์ภาควิชาครุศาสตร์ สถาปัตยกรรม<br>คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรมสถาบัน<br>เทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร<br>ลาดกระบัง |
| 2. อาจารย์ อำนาจ จำรัสจรงผล           | อาจารย์ภาควิชาสถาปัตยกรรม มหาวิทยาลัย<br>เทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตสุวรรณภูมิ  |
| 3. อาจารย์ สุราณศิริ เผ่าฉานเชษอนันต์ | อาจารย์ภาควิชาสถาปัตยกรรมคณะ<br>สถาปัตยกรรม วิทยาลัยเทคนิคนครสวรรค์   |

### 3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

3.4.1 ผู้วิจัยติดต่อขอหนังสือขอความอนุเคราะห์จากงานบัณฑิตศึกษาคณะครุศาสตร์ อุดสาหกรรมสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ไปยังจังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อขอความอนุเคราะห์และความร่วมมือในการเก็บข้อมูลทั้งหมด แผนที่ต่างๆ บริเวณที่ทำการศึกษา

3.4.2 ผู้วิจัยลงพื้นที่เพื่อทำการเก็บข้อมูลโดยการสำรวจ สัมภาษณ์ ใช้แบบสอบถามและการทดลองใช้จักรยาน โดยใช้เครื่องมือที่กำหนดไว้ทำการสำรวจ

### 3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.5.1 ข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมจากเอกสาร ผู้วิจัยจะนำมาเป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ ข้อมูล

3.5.2 การใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลใช้เกณฑ์ความคิดเห็นเป็นส่วนใหญ่ โดยข้อใดมีค่าร้อยละสูงสุด คือ เอาข้อนั้นมาเป็นเกณฑ์ในการวิเคราะห์

3.5.3 ทดลองเพื่อทราบถึงระยะทางและระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว ปัญหา และอุปสรรคอันอาจเกิดขึ้นในเส้นทางท่องเที่ยวขณะเดินทางโดยจักรยานเป็นพาหนะ

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเพื่อศึกษาเส้นทางจักรยาน จุดจอดรถจักรยานเพื่อใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม โดยนำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจทางด้านกายภาพ แบบสอบถาม นักท่องเที่ยวจำนวน 100 คน การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการนำเที่ยว เจ้าหน้าที่การท่องเที่ยว และการทดลองปั่นจักรยานเพื่อดูระยะทางและจับเวลามาใช้เป็นแนวทางเพื่อนำเสนอเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

ผู้วิจัยได้เสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 3 ลักษณะดังนี้

1. การสำรวจด้านกายภาพของพื้นที่ เป็นการสำรวจโดยใช้แผนที่และกล้องถ่ายรูปเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล โดยการสำรวจและเก็บข้อมูลดังนี้ คือ

- เส้นทางปัจจุบัน ถนน ทางลัด (ระบบทางสัญจรทุกระบบ) ขนาดถนน ทางเดินรถ แบบสองทางหรือแบบทางเดียว ระยะเขตทาง

- สำรวจจุดแหล่งท่องเที่ยวที่ทางจักรยานหยุดจอด

- สำรวจแนวเส้นทางสาธารณูปโภค ท่อระบายน้ำ

- จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยๆ

- ทิศทางแคด ลม และลักษณะอาคารปัจจุบันในการช่วยบังแดด

2. การใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลเพื่อต้องการทราบพฤติกรรม

นักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวยังตัวเมืองนครศรีธรรมราช จำนวน 100 ชุด เป็นแบบสอบถามของนักท่องเที่ยวชาวไทยจำนวน 97 ชุด แบบสอบถามสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ 3 ชุด โดยเป็นแบบสอบถามให้เลือกตอบได้ 2 ลักษณะ คือ เลือกตอบได้เพียงข้อเดียว และเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ แบบสอบถามเป็นลักษณะแบบสอบถามปลายเปิดเพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดงความคิดเห็นอื่นๆ นอกเหนือคำตอบที่ให้เลือก เสนอในการพิจารณาวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามเพื่อนำข้อมูลมาเป็นเกณฑ์ในการนำเสนอเส้นทางจักรยาน ดังต่อไปนี้

2.1 ข้อที่เลือกตอบเพียงข้อเดียวใช้เกณฑ์ความคิดเห็นเป็นส่วนใหญ่ โดยข้อใดมีค่าร้อยละสูงสุด คือ เอาข้อนั้นมาเป็นเกณฑ์ในการวิเคราะห์

2.2 ข้อที่เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ ใช้เกณฑ์ร้อยละ 50 ขึ้นไป หรือข้อใดที่มีเกณฑ์เฉลี่ยไม่ถึงร้อยละ 50 จะใช้ข้อมูลที่มีค่าร้อยละสูงสุด เพราะถือว่าข้อมูลนั้นมีผู้ตอบได้มากกว่าครึ่งหนึ่งของผู้ตอบทั้งหมด หรือข้อมูลนั้นมีผู้เลือกตอบมากที่สุด ในเกณฑ์ที่คะแนนเฉลี่ยไม่ถึงร้อยละ 50

3. การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่การท่องเที่ยวของเมืองนครศรีธรรมราช ผู้ประกอบการนำเที่ยวกรุ๊ปทัวร์ เกี่ยวกับ อาชุนักท่องเที่ยว พฤติกรรมนักท่องเที่ยว ทริปการท่องเที่ยวที่มาเมืองนครศรีธรรมราช

4. ทดลองใช้จักรยานในแต่ละเส้นทางท่องเที่ยวภายในเขตพื้นที่ศึกษา เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลดังต่อไปนี้

4.1 เป็นการทดลองเพื่อทราบถึงระยะทางและระยะเวลา ที่ใช้ในการเดินทางในเส้นทางท่องเที่ยวโดยใช้จักรยานเป็นพาหนะ แล้วบันทึกข้อมูลเพื่อวิเคราะห์

4.2 เป็นการทดลองเพื่อทราบถึงปัญหา และอุปสรรคอันอาจเกิดขึ้นในเส้นทางท่องเที่ยวขณะเดินทางโดยใช้จักรยานเป็นพาหนะ

#### 4.1 ผลวิเคราะห์ข้อมูลการสำรวจด้านกายภาพของพื้นที่

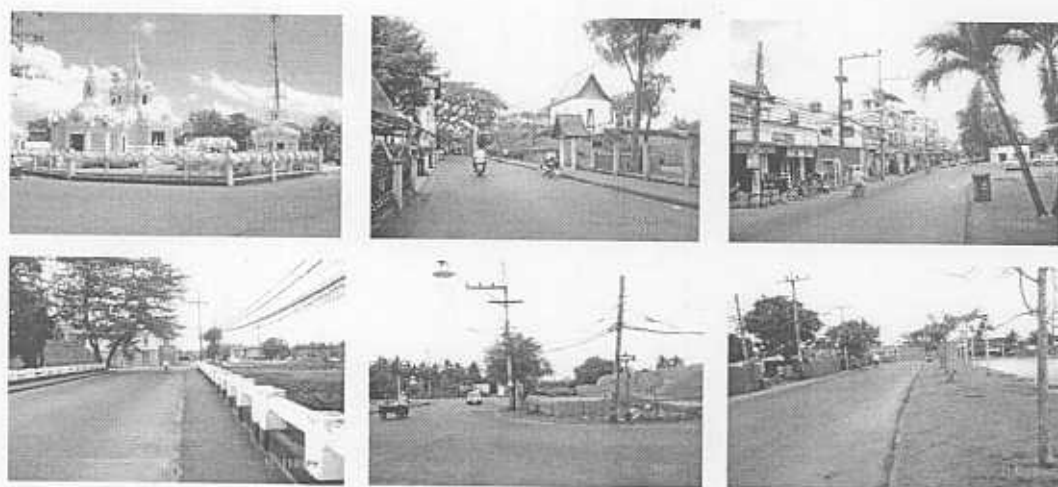
จากลักษณะทั่วไปของสภาพแวดล้อมทางกายภาพเมืองนครศรีธรรมราช สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญทางวัฒนธรรม โดยส่วนใหญ่มีตำแหน่งที่ตั้งกระจายอยู่ตามแนวถนนราชดำเนิน ซึ่งเป็นถนนสายหลักในบริเวณศาลในเมือง บริเวณตำบลคลังตำบลท่าวัง สภาพทั่วไปของถนนราชดำเนินเป็นถนนที่มีเขตทางแคบ เนื่องจากอาคารสิ่งก่อสร้างตั้งอยู่ชิดริมถนน ทำให้เป็นการยากในการขยายพื้นที่ถนนและเขตทางให้กว้างขึ้นได้ สำหรับถนนเดิมที่มีการขยายและมีแผนการขยายในปัจจุบัน คือ ถนนประจวบคอด ถนนเทวบุรี ถนนพะเนียด และถนนบูรณาการ ซึ่งเป็นถนนสายรอง

จากการสำรวจสภาพทางกายภาพของพื้นที่ ผู้วิจัยได้กำหนดการสำรวจเส้นทางที่เป็นที่ตั้งของสถานที่ท่องเที่ยวโดยเริ่มต้นจากศาลหลักเมืองนครศรีธรรมราช คลอดมาตามถนนราชดำเนิน และถนนสายรองจนจบบริเวณพื้นที่พิพิธภัณฑสถานแห่งชาตินครศรีธรรมราช ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจมีดังนี้

##### - ศาลหลักเมืองนครศรีธรรมราช

ศาลหลักเมืองตั้งอยู่บริเวณทิศเหนือของสนามหน้าเมืองซึ่งเป็นพื้นที่โล่ง เป็นสถานที่ทำกิจกรรมต่างๆของประชาชนภายในเมือง ทั้งที่เป็นกิจกรรมตามวัฒนธรรมประเพณีในท้องถิ่น ราชพิธี พิธีการต่างๆ มีประชาชนนักท่องเที่ยวมาสักการะอย่างต่อเนื่องทุกวัน จากศาลหลักเมืองไปยังหอพระนารายณ์หอพระอิศวร ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมถัดไปทางด้านทิศใต้ของเมือง สามารถใช้เส้นทางถนนราชดำเนินถนนสายหลักของเมืองซึ่งวางตัวอยู่ในแนวกลางเมือง จากด้านเหนือสู่ด้านใต้เป็นถนน 4 เลน มีเกาะกลางถนนเป็นบางช่วง พุดบาทกว้างประมาณ 1 เมตรตลอดแนว หรือเส้นทางถนนสายรอง คือถนนท่าช้างซึ่งเป็นถนนด้านทิศตะวันตกของถนนราชดำเนิน





รูปที่ 4.1 แสดงเส้นทางจากศาลหลักเมืองไปหอพระนารายณ์หอพระอิศวรตามเส้นทาง  
ถนนท่าช้าง



รูปที่ 4.2 แสดงตำแหน่งที่ตั้งศาลหลักเมืองนครศรีธรรมราช



รูปที่ 4.3 แสดงภาพถ่ายทางอากาศแสดงเส้นทางจากศาลหลักเมืองไปหอพระนารายณ์  
หอพระอิศวรตามเส้นทางถนนราชดำเนินและเส้นทางถนนท่าช้าง

- หอพระนารายณ์หอพระอิศวร

หอพระนารายณ์ตั้งอยู่ริมถนนราชดำเนินตัดกับถนนพระนารายณ์ถนนสายรองฝั่ง  
ตะวันออกของถนนราชดำเนิน ตรงข้ามกับหอพระอิศวรซึ่งตั้งอยู่ริมถนนราชดำเนินตัดกับถนน  
พระอิศวรถนนสายรองฝั่งตะวันตกของถนนราชดำเนิน



รูปที่ 4.4 แสดงที่ตั้งหอพระนารายณ์และหอพระอิศวรริมถนนราชดำเนิน



รูปที่ 4.5 แสดงภาพถ่ายทางอากาศแสดงที่ตั้งหอพระนารายณ์และหอพระอิศวร

เส้นทางจากหอพระนารายณ์และหอพระอิศวรไปยังหอพระพุทธรูทสีหิงค์ สามารถใช้เส้นทางถนนราชดำเนินซึ่งเป็นถนนสายหลัก หรือเส้นทางถนนศรีธรรมราชถนนสายรองฝั่งตะวันตกของถนนราชดำเนิน มีช่องทางจราจร 2 ช่องทาง การเดินทางสองทางสวนกัน มีริมฟุตบาทกว้างประมาณ 1 เมตร จากฝั่งเมืองรวมนครศรีธรรมราช พ.ศ.2545 ถนนศรีธรรมราชไม่มีการขยายแนวเขตทาง การเดินทางจากหอพระนารายณ์และหอพระอิศวรห้อมายังหอพระพุทธรูทสีหิงค์มา ยังตามเส้นทางถนนศรีธรรมราช การจราจรเบาบางไม่คับคั่งเหมือนเส้นทางถนนราชดำเนิน



รูปที่ 4.6 แสดงภาพถ่ายทางอากาศแสดงเส้นทางจากหอพระนารายณ์และหอพระอิศวรไปยังหอพระพุทธรูทสีหิงค์ตามเส้นทางถนนราชดำเนินและเส้นทางทางถนนศรีธรรมราช



รูปที่ 4.7 แสดงเส้นทางถนนศรีธรรมราชจากหอพระนารายณ์และหอพระอิศวรไปยังหอพระพุทธสิหิงค์

- หอพระพุทธสิหิงค์

หอพระพุทธสิหิงค์ตั้งอยู่ในพื้นที่ศาลากลางจังหวัดนครศรีธรรมราช ริมนนราชดำเนิน บริเวณโดยรอบหอพระพุทธสิหิงค์เป็นที่ตั้งของหน่วยงานราชการ



รูปที่ 4.8 แสดงเส้นทางรอบๆ หอพระพุทธสิหิงค์ในบริเวณพื้นที่ศาลากลางจังหวัดนครศรีธรรมราช ริมนนราชดำเนิน



รูปที่ 4.9 แสดงภาพถ่ายทางอากาศแสดงที่ตั้งหอพระพุทธรูปสี่หิ้งค์ในบริเวณพื้นที่ศาลากลาง  
จังหวัดนครศรีธรรมราช

จากหอพระพุทธรูปสี่หิ้งค์ไปวัดพระมหาธาตุรวมมหาวิหารสถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม  
ลำดับต่อไป สามารถใช้เส้นทางถนนราชดำเนินหรือเส้นทางถนนหลังวัดพระธาตุ ซึ่งมาบรรจบ  
กับถนนราชดำเนินบริเวณหอนาฬิกา เส้นทางถนนหลังวัดพระธาตุเป็นถนน 2 ช่องทาง ช่องทางเดิน  
รถสองทางสวนกัน ปริมาณรถน้อยไม่พลุกพล่าน



รูปที่ 4.10 แสดงภาพถ่ายทางอากาศแสดงเส้นทางจากหอพระพุทธรูปสี่หิ้งค์ไปวัดพระมหาธาตุ  
รวมมหาวิหารตามเส้นทางถนนราชดำเนินและเส้นทางถนนหลังพระวัดพระธาตุ



รูปที่ 4.11 เส้นทางถนนหลังวัดพระธาตุ มาบรรจบกับถนนราชดำเนินบริเวณหน้าวัดพระธาตุ

- วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร

วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหารตั้งอยู่ระหว่างถนนราชดำเนิน และถนนหลังวัดพระธาตุ การจราจรจะคับคั่งบริเวณถนนราชดำเนินหน้าวัดพระธาตุในช่วงวันเสาร์และวันอาทิตย์ เนื่องจากนักท่องเที่ยวจะเดินทางมานมัสการพระธาตุในวันช่วงวันหยุดมากกว่าวันปกติ มีการจอดรถริมฟุตบาท ทำให้การจราจรติดขัด ถนนราชดำเนินไม่มีแผนขยายถนนเนื่องจากอาคารสิ่งปลูกสร้างได้ก่อสร้างชิดเขตทาง ริมฟุตบาทหน้าวัดพระธาตุมีความกว้างประมาณ 1 เมตร ไม่มีการปลูกต้นไม้บนริมฟุตบาท



รูปที่ 4.12 แสดงการจราจรบนถนนราชดำเนินบริเวณหน้าวัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร



รูปที่ 4.13 แสดงตำแหน่งที่ตั้งวัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร

จากวัดพระมหาธาตุไปยังพิพิธภัณฑสถานแห่งชาตินครศรีธรรมราชซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมถัดไปทางด้านทิศใต้ของเมือง ซึ่งเป็นเส้นทางสำรวจลำดับสุดท้าย ปัจจุบันสามารถใช้เส้นทางถนนราชดำเนินเป็นถนนสายหลัก หรือเส้นทางถนนหลังวัดพระธาตุซึ่งเป็นถนนสายรอง การจราจร 2 ช่องทาง การเดินรถสองทางสวนกลับ เป็นเส้นทางจราจรที่โล่งและไม่ติดขัด



รูปที่ 4.14 แสดงภาพถ่ายทางอากาศแสดงเส้นทางจากวัดพระมหาธาตุวรมหาวิหารไปยังพิพิธภัณฑสถานแห่งชาตินครศรีธรรมราชไปตามเส้นทางถนนราชดำเนินและเส้นทางถนนหลังวัดพระธาตุมาบรรจบกันบริเวณสี่แยกประตูชัย



รูปที่ 4.15 แสดงเส้นทางถนนหลังวัดพระธาตุ เป็นถนนสายรองการจราจรเบาบาง ช่องทางเดินรถสองทางสวนกัน



รูปที่ 4.16 บริเวณสี่แยกประตูชัยทางแยกจากถนนราชดำเนินเข้าถนนหลังวัดพระธาตุ

- พิพิธภัณฑสถานแห่งชาตินครศรีธรรมราช

พิพิธภัณฑสถานแห่งชาตินครศรีธรรมราชตั้งอยู่ริมถนนราชดำเนินถนนด้านหน้า 4 เลน มีเกาะกลางถนนปลูกต้นไม้ ริมฟุตบาทมีความกว้างประมาณ 2 เมตร มีการปลูกต้นไม้ริมฟุตบาทเป็นไม้ยืนต้นขนาดใหญ่อายุหลายปี จากผังเมืองรวม พ.ศ.2545 ถนนราชดำเนินไม่การขยายหรือปรับปรุงเขตทางจราจร



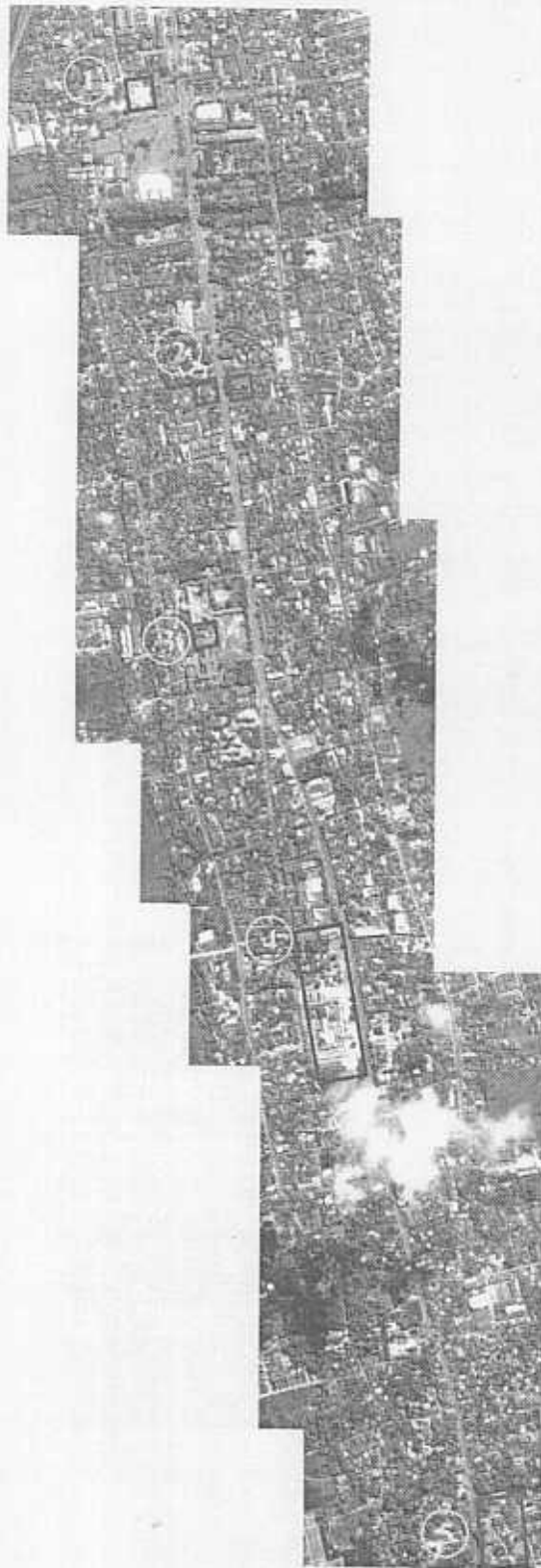
รูปที่ 4.17 แสดงถนนราชดำเนินและริมฟุตบาทบริเวณหน้าพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ นครศรีธรรมราช





รูปที่ 4.18 แสดงภาพถ่ายทางอากาศแสดงตำแหน่งที่ตั้งพิพิธภัณฑสถานแห่งชาตินครศรีธรรมราช

จากการสำรวจทางกายภาพของเส้นทาง ถนนราชดำเนินจะเป็นถนนสายหลักซึ่งวางตัวอยู่ในแนวแกนกลางจากด้านเหนือสู่ด้านใต้ของเมือง ไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ช่องทางการเดินรถแบบสวนกัน บางช่วงมีเกาะกลางถนนปลูกต้นไม้ ลักษณะเป็นถนน 4 เลน จากผังเมืองรวม พ.ศ.2545 ไม่มีการขยายถนนราชดำเนินเนื่องจากอาคารและสิ่งก่อสร้างปลูกชิดเขตทางทำให้เป็นการยากในการขยายเขตถนน การจราจรจะคับคั่งในบางช่วงและบางเวลาในช่วงเวลาเช้า เย็น และเลิกงาน โดยมีถนนคู่ขนานที่สำคัญอยู่ทางด้านตะวันออกคือ ถนนพัฒนาการอุทวง มีถนนสายรองที่สำคัญทั้ง 4 ด้านได้แก่ ถนนศรีธรรมโศกทางด้านตะวันออก ถนนศรีธรรมราชด้านตะวันตก ถนนสองสายที่วางตัวในแนวเหนือ-ใต้คือ ถนนประดิษฐ์เหนือและถนนมูมป้อมทางด้านทิศเหนือ ถนนชลวิทย์และถนนประดิษฐ์ใต้ทางด้านทิศใต้ ถนนที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก นอกจากนี้มีถนนศรีปราชญ์ที่ต่อเนื่องกับถนนศรีธรรมโศกด้านทิศตะวันออกของถนนราชดำเนิน ด้านตะวันตกของถนนราชดำเนินยังมีถนนท่าช้าง ถนนชมราช และถนนพัฒนาการทุ่งปลั่งตั้งอยู่ในแนวเดียวกัน และมีถนนสายสำคัญๆที่ทำหน้าที่เป็นถนนสายหลักในแนวแกนตะวันออก-ตะวันตก ได้แก่ ถนนกระโรมต่อเนื่องกับถนนเพนียด ถนนบูรณารามต่อเนื่องกับถนนปากนคร ถนนเนรมิต ถนนบ่ออ่าง ถนนประจักษ์ เป็นต้น และในพื้นที่เมืองมีถนนสายย่อยๆ ที่สำคัญในการเชื่อมโยงถนนให้เป็นระบบโครงข่ายถนนในพื้นที่ อาทิ ถนนหลังวัดพระธาตุ ถนนท่าม้า ถนนชมพูพล เป็นต้น



1. ศาลหลักเมืองนครศรีธรรมราช
2. หอพระนารายณ์  
หอพระอิศวร
3. หอพระพุทธสิหิงค์
4. วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร
5. พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ

รูปที่ 4.19 แสดงภาพถ่ายทางอากาศแสดงตำแหน่งที่ตั้งแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมของเมืองนครศรีธรรมราช

จากการศึกษาวิจัย เรื่อง แนวทางการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ในเขตเมืองนครศรีธรรมราช ผู้วิจัยได้สรุปแนวทางในการจัดเส้นทางจักรยาน ดังนี้

4.1.1 การจัดรูปแบบเส้นทางจักรยานเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพกายภาพของเมือง นครศรีธรรมราชเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมมี 4 เส้นทางดังนี้

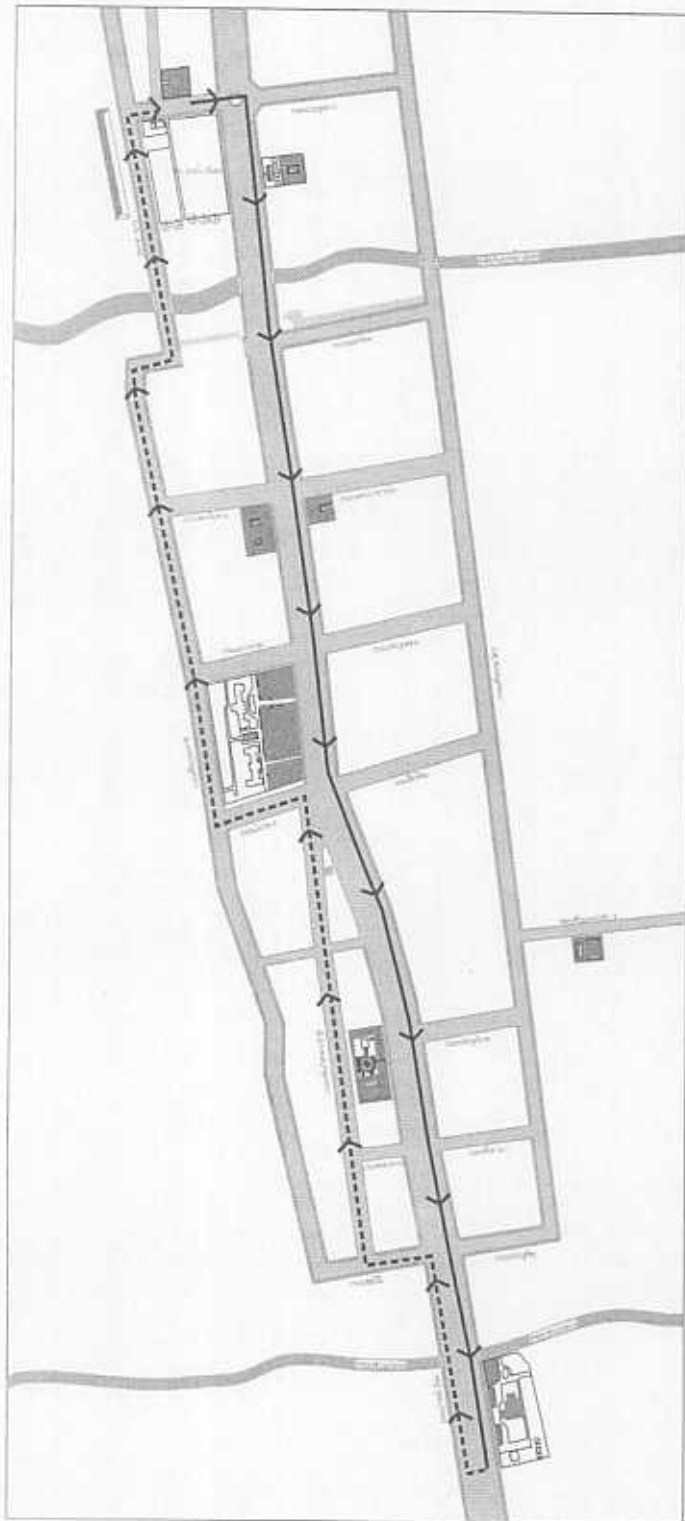
เส้นทางที่ 1 จักรยานเริ่มต้นจากศาลหลักเมืองนครศรีธรรมราช ที่ชาวเขาไปใช้เส้นทาง ถนนราชดำเนิน ซ่องจราชจักรยานใช้ร่วมกับถนน เส้นทางจักรยานที่ชาวเขากลับใช้เส้นทางถนน สายรอง สถานที่ตามเส้นทางนี้เป็นสถานที่นิยม 5 อันดับของกลุ่มตัวอย่าง

ระยะทางเส้นทางจักรยานที่ชาวเขาไป

- ศาลหลักเมือง ถึง กำแพงเมือง เป็นระยะทาง 406 เมตร
- กำแพงเมือง ถึง หอพระนารายณ์ เป็นระยะทาง 380 เมตร
- หอพระนารายณ์ ถึง หอพระพุทธสีหิงค์ เป็นระยะทาง 646 เมตร
- หอพระพุทธสีหิงค์ ถึง วัดพระมหาธาตุ เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 330 เมตร
- วัดพระมหาธาตุ ถึง พิพิธภัณฑสถานแห่งชาตินครศรีธรรมราช เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 261 เมตร

ระยะทางเส้นทางจักรยานที่ชาวเขากลับ

- พิพิธภัณฑสถานแห่งชาตินครศรีธรรมราช ถึง วัดพระมหาธาตุ เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 526 เมตร
- วัดพระมหาธาตุ ถึง หอพระพุทธสีหิงค์ เป็นระยะทาง 955 เมตร
- หอพระพุทธสีหิงค์ ถึง กำแพงเมือง เป็นระยะทาง 980 เมตร
- กำแพงเมือง ถึง ศาลหลักเมือง เป็นระยะทาง 450 เมตร



## เส้นทางที่ 1

### เส้นทางจักรยานขาไป

- ศาลหลักเมือง → กำแพงเมือง  
 กำแพงเมือง → หอพระนารายณ์  
 หอพระนารายณ์ → หอพระพุทธสิหิงค์  
 หอพระพุทธสิหิงค์ → วัดพระธาตุ  
 วัดพระธาตุ → พิพิธภัณฑ

### เส้นทางจักรยานขากลับ

- พิพิธภัณฑ → วัดพระธาตุ  
 วัดพระธาตุ → หอพระพุทธสิหิงค์  
 หอพระพุทธสิหิงค์ → กำแพงเมือง  
 กำแพงเมือง → ศาลหลักเมือง

- เส้นทางจักรยานขาไป  
 ← เส้นทางจักรยานขากลับ

รูปที่ 4.20 แสดงเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมืองนครศรีธรรมราช  
 เส้นทางที่ 1

เส้นทางที่ 2 เส้นทางจักรยานเริ่มต้นจากวัดพระธาตุไปยังจุดท่องเที่ยวต่างๆ โดยใช้เส้นทางถนนราชดำเนินสลับกับถนนสายรอง

ระยะทางเส้นทางจักรยานเที่ยวขาไป

- วัดพระมหาธาตุ ถึง พิพิธภัณฑสถานแห่งชาตินครศรีธรรมราช เป็นระยะทาง เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 261 เมตร
- พิพิธภัณฑฯ ถึง หอพระพุทธสิหิงค์ เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 955 เมตร
- หอพระพุทธสิหิงค์ ถึง หอพระอิศวร เป็นระยะทาง 380 เมตร
- หอพระอิศวร ถึง กำแพงเมือง เป็นระยะทาง 600 เมตร
- กำแพงเมือง ถึง ศาลหลักเมือง เป็นระยะทาง 510 เมตร

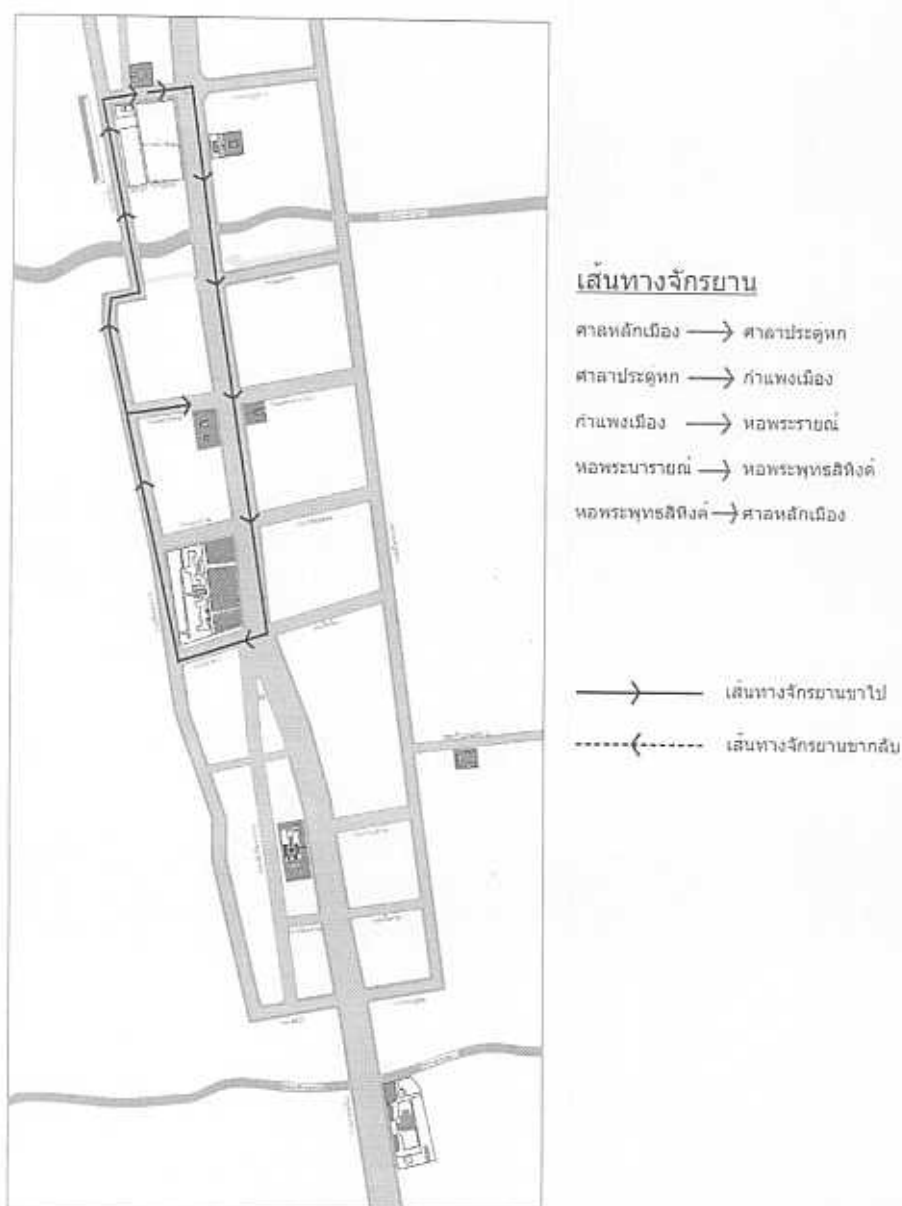
ระยะทางเส้นทางจักรยานเที่ยวขากลับ

- ศาลหลักเมือง ถึง ศาลาประดู่หก เป็นระยะทาง 200 เมตร
- ศาลาประดู่หก ถึง กำแพงเมือง เป็นระยะทาง 206 เมตร
- กำแพงเมือง ถึง หอพระนารายณ์ เป็นระยะทาง 380 เมตร
- หอพระนารายณ์ ถึง พิพิธภัณฑฯ หนึ่งตะลุงสุชาติ ทรัพย์สิน เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 230 เมตร
- พิพิธภัณฑฯ หนึ่งตะลุงสุชาติ ทรัพย์สิน ถึง วัดพระมหาธาตุ เป็นระยะทาง 408 เมตร



เส้นทางที่ 3 เป็นกลุ่มสถานที่ท่องเที่ยวด้านทิศเหนือของเมืองนครศรีธรรมราช ระยะทางเส้นทางจักรยานเส้นทางที่ 3

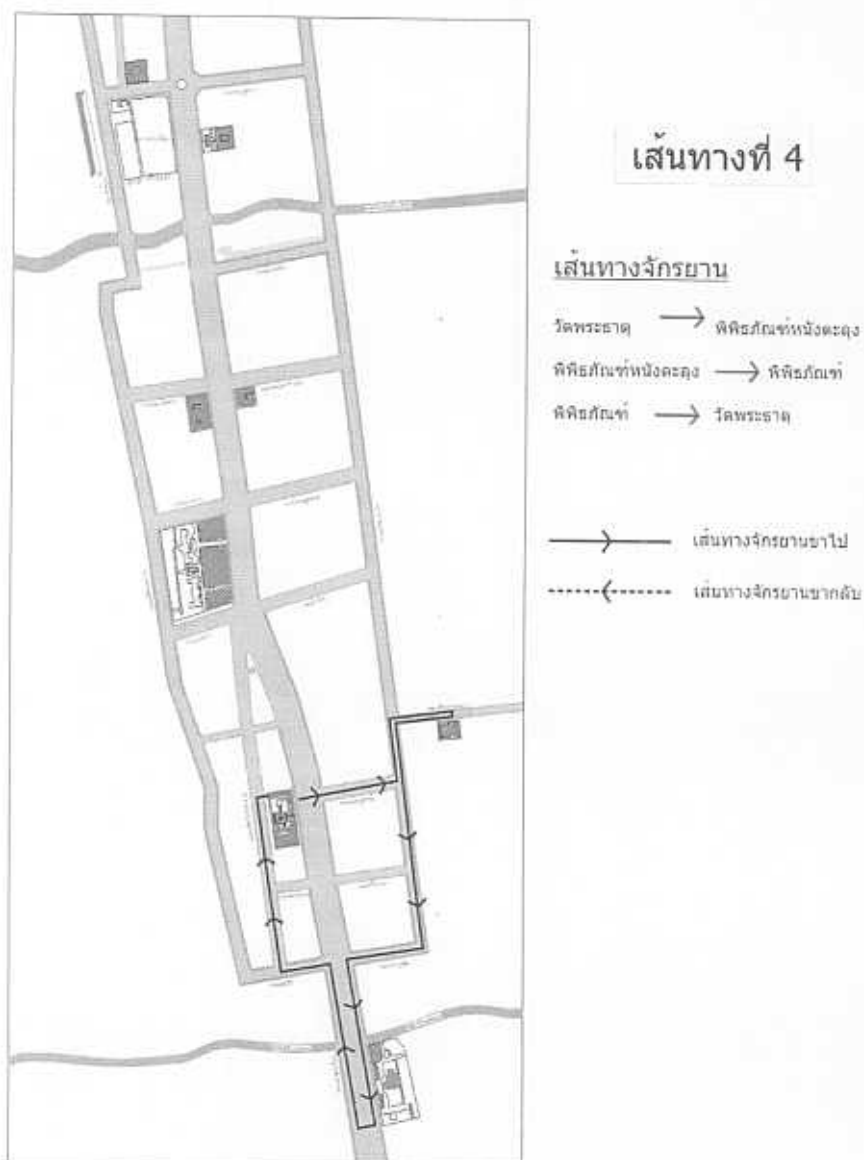
- ศาลหลักเมือง ถึง ศาลาประดู่หก เป็นระยะทาง 200 เมตร
- ศาลาประดู่หก ถึง กำแพงเมือง เป็นระยะทาง 206 เมตร
- กำแพงเมือง ถึง หอพระนารายณ์ เป็นระยะทาง 380 เมตร
- หอพระนารายณ์ ถึง หอพระพุทธสิหิงค์ เป็นระยะทาง 352 เมตร
- หอพระพุทธสิหิงค์ ถึง ศาลหลักเมือง เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 432 เมตร



รูปที่ 4.22 แสดงเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมืองนครศรีธรรมราช เส้นทางที่ 3

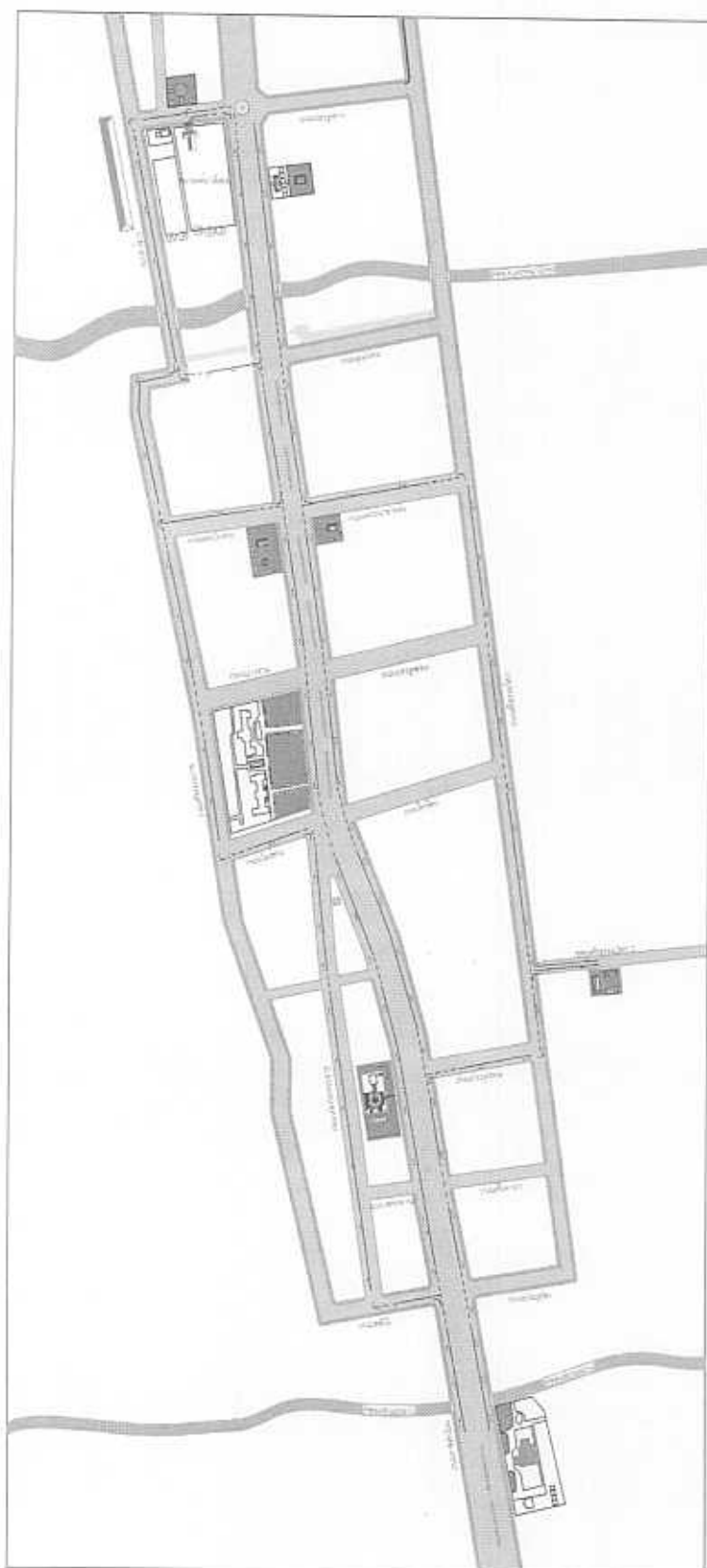
เส้นทางที่ 4 เป็นกลุ่มสถานที่ท่องเที่ยวด้านทิศใต้ของเมืองนครศรีธรรมราช  
ระยะทางเส้นทางจักรยานเส้นทางที่ 4

- วัดพระมหาธาตุ ถึง พิพิธภัณฑน์หังคะสูงสุชาติ ทรัพย์สิน  
เป็นระยะทาง 408 เมตร
- พิพิธภัณฑน์หังคะสูงสุชาติ ถึง พิพิธภัณฑน์สถานแห่งชาตินครศรีธรรมราช  
เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 261 เมตร
- พิพิธภัณฑน์สถานแห่งชาตินครศรีธรรมราช ถึง วัดพระมหาธาตุ  
เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 526 เมตร



รูปที่ 4.23 แสดงเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมืองนครศรีธรรมราช  
เส้นทางที่ 4





รูปที่ 4.24 แสดงผังเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมืองนครศรีธรรมราช

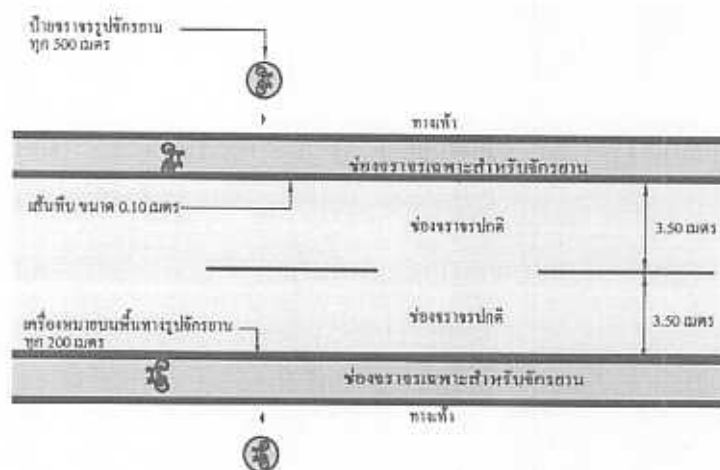
4.1.2 การจัดการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและปลอดภัยบริเวณทางสำหรับรถจักรยาน มีดังนี้

ช่องทางสำหรับรถจักรยานร่วมกับคนเดินเท้า มีข้อเสนอแนะดังนี้

1. ให้ติดตั้งป้ายเฉพาะทางรถจักรยานและคนเดินเท้า บริเวณจุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หัว และท้ายของทางจักรยานระหว่างทางหลวงหรือถนนที่ตัดผ่านทาง และทุกระยะ 500 เมตร ในกรณีที่ช่วงทางมีความยาว
2. ให้ติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางช่องเดินรถจักรยานและคนเดินเท้า บริเวณจุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด หัวและท้ายของทางจักรยานระหว่างทางหลวงหรือถนนที่ตัดผ่านทาง และทุกระยะ 200 เมตร ในกรณีที่มีช่วงทางมีความยาวมาก
3. ติดตั้งป้ายให้ทางบริเวณที่ช่องทางสำหรับรถจักรยานร่วมกับคนเดินเท้าตัดผ่านช่องจราจรปกติ

ช่องจราจรสำหรับรถจักรยานบริเวณทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจรและมีช่องรถยนต์รอเลี้ยวซ้าย มีข้อเสนอแนะดังนี้

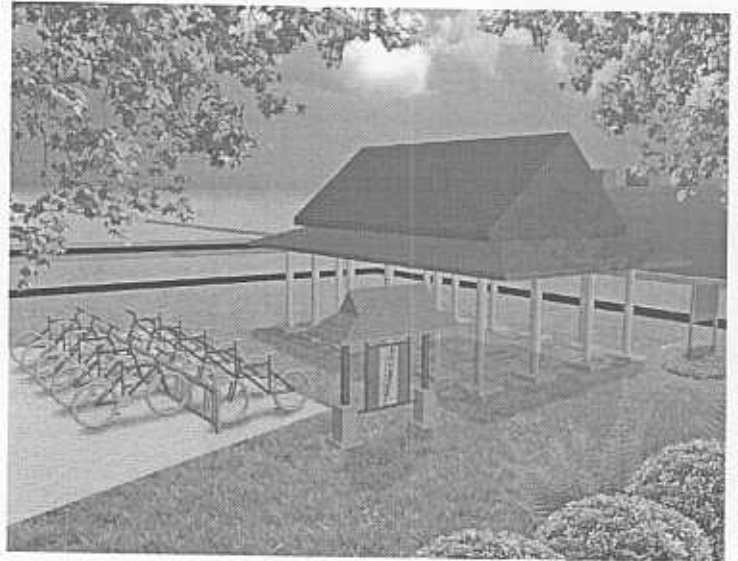
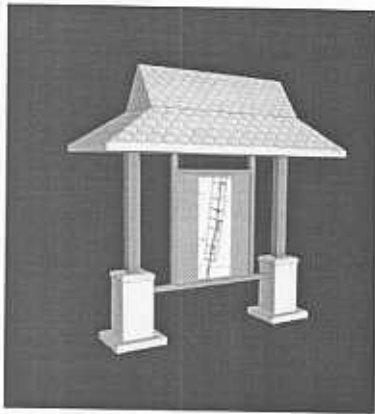
1. ให้ติดตั้งป้ายช่องเดินรถจักรยาน บริเวณจุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด และทุกระยะ 500 เมตร ในกรณีที่ช่วงทางมีความยาวมาก
2. ให้ติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางช่องเดินรถจักรยาน บริเวณจุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด และทุกระยะ 200 เมตร ในกรณีที่ช่วงทางมีความยาวมาก
3. ให้ติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเส้นปะถึงบริเวณก่อนเข้าถึงทางแยกและบริเวณจุดตัดเข้าช่องรอเลี้ยวซ้าย เพื่อเป็นแนวนำทางให้ผู้ขับขี่จักรยาน
4. ให้ติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเส้นทึบช่องจราจรสำหรับรถจักรยานบริเวณก่อนถึงทางแยกเพื่อกำหนดแนวคอยเลี้ยวให้ผู้ขับขี่จักรยาน
5. เพื่อความปลอดภัยอาจเพิ่มสีบนพื้นทางตามแนวนำทางเพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทอื่นมีความระมัดระวังมากขึ้น



รูปที่ 4.25 แสดงช่องทางการจราจรสำหรับรถจักรยาน

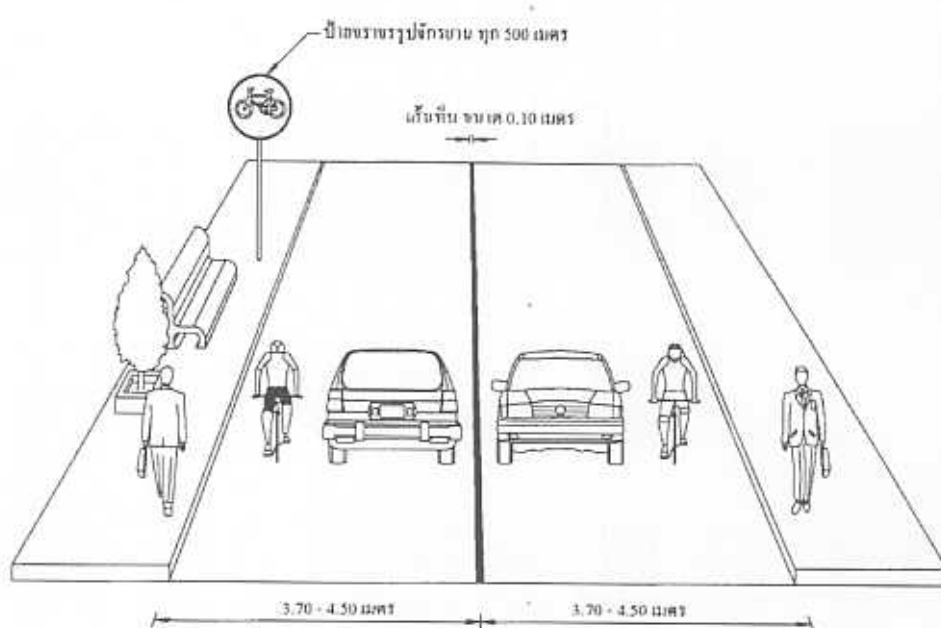
#### 4.1.3 การจัดภูมิทัศน์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมโดยใช้เส้นทางจักรยาน

1. ออกแบบป้ายบอกทาง ป้ายบอกตำแหน่งเรื่องราวประวัติความเป็นมาของสถานที่สำคัญบนเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม



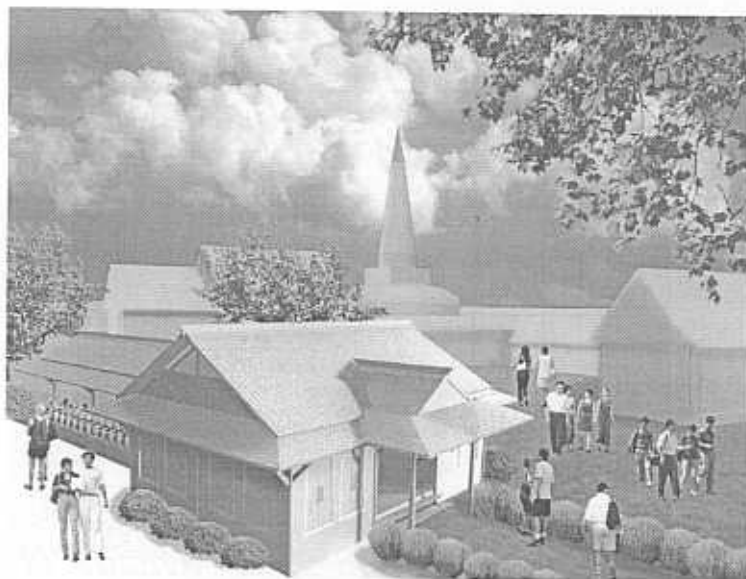
รูปที่ 4.26 แสดงลักษณะป้ายบอกทางจักรยาน

2. ปรับปรุงภูมิทัศน์ตามเส้นทางถนนราชดำเนินและถนนสายรองของเส้นทางจักรยานเพื่อสนับสนุนการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม



รูปที่ 4.27 แสดงการจัดภูมิทัศน์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้เส้นทางจักรยาน

4.1.4 การจัดตั้งศูนย์บริการนักท่องเที่ยวโดยเน้นรูปแบบที่สอดคล้องกับเอกลักษณ์ท้องถิ่น  
ในบริเวณจุดตั้งต้นเส้นทางจักรยาน และจุดสิ้นสุดเส้นทางจักรยาน



รูปที่ 4.28 ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว

## 4.2 ผลวิเคราะห์ข้อมูลของแบบสอบถาม

การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามในการวิจัย ได้วิเคราะห์จากกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจำนวน 100 คน เป็นชาวไทย 97 คน ชาวต่างประเทศ 3 คน ที่มาท่องเที่ยวในเขตพื้นที่ศึกษา ได้แบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลในการตอบแบบสอบถามออกเป็น 2 ตอน ตามลำดับดังนี้

ตอนที่ 1 หาค่าร้อยละของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 หาค่าร้อยละเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยวของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้วิจัยได้แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลในเรื่องต่างๆ ในรูปแบบตารางพร้อมการสรุปผลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการนำเสนอเส้นทางจักรยานต่อไป

ตอนที่ 1 หาค่าร้อยละของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานภาพทั่วไป

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม

สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน(คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
หญิง	42	42
ชาย	58	58
รวม	100	100
2. อายุ		
15-20 ปี	10	10
21-25 ปี	18	18
26-30 ปี	34	34
31-35 ปี	22	22
36-40 ปี	7	7
มากกว่า 40 ปีขึ้นไป	9	9
รวม	100	100

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

สถานภาพของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน(คน)	ร้อยละ
3. ที่อยู่		
- ภาคเหนือ	2	2
- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	-	-
- ภาคกลาง	11	11
- ภาคใต้	84	84
- ต่างประเทศ	3	3
รวม	100	100
4. อาชีพ		
- นักเรียน/นักศึกษา	27	27
- ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงาน บริษัทเอกชน หรือลูกจ้างที่มีรายได้ประจำ	56	56
- ประกอบธุรกิจส่วนตัว	10	10
- แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ	7	7
อื่นๆ	-	-
รวม	100	100

จากตารางที่ 4.1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 58 เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 42 อายุระหว่าง 15-20 ปี คิดเป็นร้อยละ 10 อายุระหว่าง 21-25 ปี คิดเป็นร้อยละ 18 อายุระหว่าง 26-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 34 อายุระหว่าง 31-35 ปี คิดเป็นร้อยละ 22 อายุระหว่าง 36-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 7 ส่วนอายุมากกว่า 40 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 9 โดยมาจากภาคเหนือคิดเป็นร้อยละ 2 มาจากภาคกลางคิดเป็นร้อยละ 11 มาจากภาคใต้คิดเป็นร้อยละ 84 และจากต่างประเทศร้อยละ 3 โดยมากมีอาชีพเป็นข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานเอกชนหรือลูกจ้างที่มีรายได้ประจำคิดเป็นร้อยละ 56 มีนักเรียน นักศึกษาที่เข้ามาท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 27 ประกอบธุรกิจส่วนตัวคิดเป็นร้อยละ 10 ส่วนที่เป็นแม่บ้าน พ่อบ้านหรือเกษียณอายุ คิดเป็นร้อยละ 7

สามารถสรุปได้ว่า นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวโดยส่วนมากเป็นผู้ชาย มีอายุระหว่าง 25-30 ปี มาจากภาคใต้ มีอาชีพเป็นข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานเอกชนหรือลูกจ้างที่มีรายได้ประจำเป็นส่วนใหญ่

ตอนที่ 2 หากำร้อยละเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยวของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยวของผู้ตอบแบบสอบถาม

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
2.1 การเดินทางมาท่องเที่ยวตัวเมืองนครศรีธรรมราช		
- เคย	84	84
- ไม่เคย	16	16
รวม	100	100
2.2 การเดินทางมาท่องเที่ยวที่ตัวเมืองนครศรีธรรมราช		
- มากับบริษัทนำเที่ยว	1	1
- มาโดยส่วนตัว	86	86
- มากับรถตู้เช่าเหมา	2	2
รวม	100	100
2.3 บุคคลที่ร่วมเดินทางมาท่องเที่ยว		
- ครอบครัว ญาติพี่น้อง	52	52
- เพื่อนๆ	35	35
- มาโดยลำพัง	12	12
- อื่นๆ.....	1	1
รวม	100	100
2.4 จำนวนคนในกลุ่มที่มาท่องเที่ยว		
- มาคนเดียว	5	5
- มา 2 คน	12	12
- มา 3-10 คน	65	65
- นานกว่า 10 คน	18	18
รวม	100	100

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
2.5 เดินทางมาตัวเมืองนครศรีธรรมราชโดย		
- รถส่วนตัว	59	59
- รถโดยสารประจำทาง	42	42
- รถไฟ	-	-
- รถมอเตอร์ไซด์	-	-
- รถเช่าเหมา	2	2
- รถบัสของบริษัทนำเที่ยว	1	1
- เรือ	-	-
- รถจักรยาน	-	-
- อื่นๆ.....	1	1
รวม	100	100
2.6 พักค้างคืนหรือไม่		
- พักค้างคืน 1 คืน	18	18
- พักค้างคืน 2 คืน	42	42
- พักค้างคืนตั้งแต่ 3 คืนขึ้นไป	16	16
- ไม่พักค้างคืน	24	24
รวม	100	100
2.7 ใช้เวลาท่องเที่ยวในตัวเมืองประมาณ		
- น้อยกว่า 2 ชั่วโมง	4	4
- 2-4 ชั่วโมง	18	18
- ครึ่งวัน	42	42
- ทั้งวัน	36	36
รวม	100	100



ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
2.8 กิจกรรมที่กระทำเมื่อมาถึงตัวเมืองนครศรีธรรมราช		
- ศึกษาหาความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์	11	11
วัฒนธรรม ประเพณี		
- กราบไหว้พระ / ทำบุญ	52	52
- เยี่ยมเยือนญาติพี่น้อง / เพื่อน	16	16
- ติดต่อธุรกิจ / การงาน	4	4
- ซื้อของที่ระลึก สินค้าท้องถิ่น	12	12
- พักผ่อนหย่อนใจ	5	5
- อื่นๆ .....	-	-
รวม	100	100
2.9 พาหนะใดที่ใช้ในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว		
- รถยนต์ส่วนตัว	45	45
- รถโดยสารประจำทาง	42	42
- รถจักรยานสามล้อ	-	-
- รถมอเตอร์ไซด์	10	6
- รถเหมาเช่า	2	2
- รถบัสของบริษัทนำเที่ยว	1	1
- รถจักรยาน	-	-
- อื่นๆ.....	-	-
รวม	100	100

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

พฤติกรรมการท่องเที่ยว	จำนวน	ร้อยละ
2.10 แหล่งท่องเที่ยวที่นิยมไปมากที่สุด เรียงลำดับตามความนิยม 5 ลำดับ		
- วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร	85	85
- ศาลหลักเมือง	10	10
- หอพระพุทธลีลึงค์	8	8
- หอพระอิศวร หอพระนารายณ์	5	5
- พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาตินครศรีธรรมราช	2	2
รวม	100	100
2.11 ภายใน 1 ปี เดินทางมาเที่ยวยังตัวเมือง นครศรีธรรมราช		
- ไม่ได้มาทุกปี	14	14
- 1-2 ครั้ง	31	31
- 3-4 ครั้ง	30	30
- 5 ครั้งขึ้นไป	25	25
รวม	100	100
2.12 การกลับมาเที่ยวที่ตัวเมืองนครศรีธรรมราช อีกหรือไม่		
- จะกลับมาอีก	89	89
- จะไม่กลับมาอีก	-	-
- ไม่แน่ใจ	11	11
รวม	100	100

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเคยมาท่องเที่ยวเมืองนครศรีธรรมราช คิดเป็นร้อยละ 84 ไม่เคยมาเลย คิดเป็นร้อยละ 16 นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางมายังเมืองนครศรีธรรมราชเป็นส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 86 มาท่องเที่ยวกับบริษัทนำเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 2 มากับรถตู้เหมา คิดเป็นร้อยละ 2 เดินทางมาท่องเที่ยวร่วมกับครอบครัว ญาติพี่น้อง คิดเป็นร้อยละ 52 มากับเพื่อนๆ คิดเป็นร้อยละ 35 มาโดยลำพังคิดเป็นร้อยละ 12 อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 1 จำนวน คนในกลุ่มที่มาท่องเที่ยวจำนวนคนเดียว คิดเป็นร้อยละ 5 เดินทางมา 2 คนคิดเป็นร้อยละ 12 เดินทางมา 3-10 คน คิดเป็นร้อยละ 65 เดินทางมากกว่า 10 คน คิดเป็นร้อยละ 18 เดินทางมาโดยส่วนตัวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 59 เดินทางมาโดยรถโดยสารประจำทาง คิดเป็นร้อยละ 42 เดินทางมาโดยรถเช่าเหมา คิดเป็นร้อยละ 2 เดินทางมาโดยรถบัส คิดเป็นร้อยละ 1 อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 1 ผู้ตอบแบบสอบถามพักค้างคืนในตัวเมือง 1 คืนคิดเป็นร้อยละ 18 พักค้างคืน 2 คืนคิดเป็นร้อยละ 42 พักค้างคืนตั้งแต่ 3 คืนขึ้นไปคิดเป็นร้อยละ 16 ไม่พักค้างคืนคิดเป็นร้อยละ 24 ใช้เวลาเดินทางท่องเที่ยวในตัวเมืองเป็นเวลาครั้งวันมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 42 ใช้เวลาท่องเที่ยวทั้งวัน คิดเป็นร้อยละ 36 ใช้เวลาท่องเที่ยว 2-4 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 18 ใช้เวลาน้อยกว่า 2 ชม. คิดเป็นร้อยละ 4 ผู้ตอบแบบสอบถามเดินทางมาเพื่อวัตถุประสงค์ศึกษาหาความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ ประเพณี วัฒนธรรม คิดเป็นร้อยละ 11 กราบไหว้พระ ทำบุญ คิดเป็นร้อยละ 52 เชื่อมเยือนญาติพี่น้อง เพื่อน คิดเป็นร้อยละ 16 ศึกษารูกระกิจการงาน คิดเป็นร้อยละ 4 ซื้อของที่ระลึกสินค้าท้องถิ่น คิดเป็นร้อยละ 12 พักผ่อนหย่อนใจ คิดเป็นร้อยละ 5 พาหนะที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวภายในตัวเมืองมากที่สุดคือรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 45 รถโดยสารประจำทาง คิดเป็นร้อยละ 42 รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 10 รถเหมาเช่า คิดเป็นร้อยละ 2 รถบัสของบริษัททัวร์ คิดเป็นร้อยละ 1 สถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมมากที่สุดอันดับแรก ได้แก่ วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร คิดเป็นร้อยละ 85 อันดับสอง ได้แก่ ศาลหลักเมือง คิดเป็นร้อยละ 10 อันดับสาม ได้แก่ หอพระพุทธอิหังค์ คิดเป็นร้อยละ 8 อันดับสี่ ได้แก่ หอพระนารายณ์ หอพระอิศวร คิดเป็นร้อยละ 5 อันดับห้า ได้แก่ พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาตินครศรีธรรมราช คิดเป็นร้อยละ 2 ภายในระยะเวลา 1 ปี ผู้ตอบแบบสอบถามได้เดินทางท่องเที่ยวเมืองนครศรีธรรมราช 1-2 ครั้ง เป็นจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31 เดินทางมา 3-4 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 30 เดินทางมา 5 ครั้งขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 25 ไม่ได้เดินทางมาทุกปี คิดเป็นร้อยละ 14 ผู้ตอบแบบสอบถามคาดว่าจะกลับมาท่องเที่ยวอีก คิดเป็นร้อยละ 89 ไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 11

จากข้อมูลจากแบบสอบถามดังกล่าวสามารถสรุปได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยมาท่องเที่ยวเมืองนครศรีธรรมราชและเดินทางมายังเมืองนครศรีธรรมราชเป็นการส่วนตัว โดยจำนวนคนในกลุ่มที่เดินทางมาท่องเที่ยวประมาณ 3-10 คน เดินทางมาโดยรถส่วนตัวมากที่สุดและพักค้างคืนในตัวเมืองประมาณ 2 คืนขึ้นไป ใช้เวลาเดินทางท่องเที่ยวในตัวเมืองเป็นเวลาครั้งวันมากที่สุด ส่วนใหญ่เดินทางมาเพื่อวัตถุประสงค์ กราบไหว้พระ ทำบุญโดยรถยนต์ส่วนตัว สถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมมากที่สุดอันดับแรก ได้แก่ วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร อันดับสอง ได้แก่ ศาลหลักเมือง

อันดับสาม ได้แก่ หอพระพุทธสีหิงค์ อันดับสี่ ได้แก่ หอพระนารายณ์ หอพระอิศวร ที่ห้า ได้แก่ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาตินครศรีธรรมราช ภายในระยะเวลา 1 ปีได้เดินทางท่องเที่ยวเมื่อนครศรีธรรมราช 1-2 ครั้งและส่วนใหญ่คาดว่าจะกลับมาท่องเที่ยวอีก

#### 4.3 ผลวิเคราะห์ข้อมูลของการสัมภาษณ์

จากผลการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่พหุวัฒนธรรมนักท่องเที่ยว ผู้ให้สัมภาษณ์ได้ให้ความเห็นสรุปว่า นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเมื่อนครศรีธรรมราชส่วนใหญ่รู้จัก และเดินทางมาท่องเที่ยวที่วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหารมากที่สุด นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 เป็นต้นมา มีปริมาณเพิ่มมากขึ้น เมื่อก่อนจะมีนักท่องเที่ยวเฉพาะวันเสาร์ - อาทิตย์ แต่ในปัจจุบันมีมากแทบทุกวัน เหตุผลที่มีนักท่องเที่ยวมากขึ้นเป็นจำนวนมาก เนื่องจากพุทธศาสนิกชนนั้นมีความเชื่อว่า สถานที่ใดมีพระบรมธาตุของสมเด็จพระสัมมาสัมพุทธเจ้าอยู่ ก็จะมากกราบไหว้ขอพรขอบารมี หรือต้องการที่จะอยู่ใกล้พระพุทธเจ้า เมื่อมาแล้วจะได้ถึงพระพุทธเจ้า มีการบอกกล่าวกันปากต่อปากว่า พระบรมสารีริกธาตุที่บรรจุอยู่ที่นี่เป็นของพระพุทธเจ้าอย่างแท้จริง ประชาชนจึงมีความศรัทธาเป็นอย่างมาก นี่เป็นเหตุผลส่วนหนึ่ง อีกรูปแบบหนึ่ง คือมาในรูปแบบของคณะทัวร์ที่ผ่านมาจากเมื่อนครศรีธรรมราชมากราบนมัสการทั่วไป เพราะเป็นหลักที่ดึงดูดใจของพุทธศาสนิกชน ดังนั้นวัดพระมหาธาตุจึงถือว่าเป็นที่คนหลังไหลทำให้คนไม่ขาด ถ้าเรื่องของประเพณีบุญ ก็ถือได้ว่าเป็นที่ศรัทธาที่มั่นคง ไม่ว่าจะเป็นการแห่ผ้าขึ้นธาตุหรืองานเดือนสิบ แม้คนจะอยู่ไกลแต่ก็ยังหลังไหลมาเที่ยวที่วัดนี้เป็นจำนวนมาก

ประเภทของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นชาวไทยชาวต่างประเทศก็มี แต่จะเป็นเฉพาะบางฤดูกาล โดยเฉพาะคนจีนที่มาจากมาเลเซียและสิงคโปร์ ซึ่งมาด้วยความเคารพนับถือพระพุทธศาสนา และมาด้วยความเคารพนับถือว่า พระบรมธาตุเจดีย์นี้เป็นสถานที่เก่าแก่ นักท่องเที่ยวชาวยุโรปก็มีแต่ไม่มากนัก ส่วนใหญ่เป็นพวกที่ชอบธรรมชาติ ชอบของเก่า ซึ่งนักท่องเที่ยวชาวยุโรปมีประมาณ 10% อีก 90% ของนักท่องเที่ยวต่างชาติส่วนใหญ่เป็นคนเชื้อชาติจีนที่อยู่ในสิงคโปร์และมาเลเซีย

#### 4.4 ผลวิเคราะห์ข้อมูลของการทดลองใช้จักรยาน

จากการทดลองใช้จักรยานเพื่อเก็บข้อมูลระยะทาง ระยะเวลา และอุปสรรคปัญหาในเส้นทางท่องเที่ยวทางจักรยานได้ผลการวิเคราะห์ดังนี้

การทดลองใช้จักรยานตามเส้นทางถนนราชดำเนินซึ่งเป็นถนนสายหลัก เริ่มจากระยะที่ 1 ศาลหลักเมืองไปยังกำแพงเมืองเป็นระยะทาง 406 เมตร ปัญหาที่พบในระหว่างการใช้จักรยานคือ การจราจรจะมากในช่วงเวลาโรงเรียนเข้าและโรงเรียนเลิก แต่จะเบาบางในช่วงวันหยุดเสาร์อาทิตย์ซึ่งเป็นช่วงที่มีนักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวในตัวเมื่อนครศรีธรรมราชมากที่สุด การเดินทาง

โดยใช้จักรยานต้องใช้ความระมัดระวังบ้าง เนื่องจากเป็นถนนสายหลักมีช่องจราจร 4 เลน และรถทั่วไปวิ่งไม่เร็วมาก จึงพอสามารถใช้จักรยานไปตามเส้นทางนี้ได้

ระยะที่ 2 ระยะทางจากกำแพงเมืองไปยังหอพระนารายณ์เป็นระยะทาง 380 เมตร ปัญหาที่พบเหมือนกับช่วงระยะที่แรก ใช้เวลา 5 นาที

ระยะที่ 3 ระยะทางจากหอพระนารายณ์ไปหอพระพุทธสิหิงค์เป็นระยะทาง 646 เมตร ปัญหาที่พบเหมือนกับช่วงระยะที่ 1 ใช้เวลา 7 นาที

ระยะที่ 4 ระยะทางจากหอพระพุทธสิหิงค์ไปยังวัดพระมหาธาตุเป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 33 เมตร ใช้เวลา 8 นาที ระยะทางช่วงนี้จะพบปัญหาการจราจรบริเวณหน้าวัดพระมหาธาตุ จากสภาพปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวและประชาชนหลั่งไหลเข้ามาวัดพระมหาธาตุเนื่องจากความนิยมในเรื่ององค์ตุ๊กตาคาม มีร้านค้าตั้งแผงขายเหรียญตุ๊กตาคามบนฟุตบอลบาทและมีการจ่อครดริมฟุตบอลบาททำให้การจราจรติดขัด จึงต้องระมัดระวังรถมากขึ้น

ระยะที่ 5 ระยะทางจากวัดพระมหาธาตุวรมหาวิหารไปยังพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ นครศรีธรรมราชเป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 261 เมตร ใช้เวลา 10 นาที ระยะทางช่วงนี้เป็นรถขาออกนอกเมือง การจราจรจะไม่ติดขัดสามารถไปได้เรื่อยๆ และปริมาณรถจะน้อยกว่าขาเข้าเมือง

จากการทดลองใช้จักรยานตามเส้นทางถนนราชดำเนินซึ่งเป็นถนนสายหลักดังได้ผลการวิเคราะห์ข้างต้น ผู้วิจัยได้ทดลองใช้จักรยานตามเส้นทางถนนสายรองฝั่งตะวันตก เพื่อได้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคของเส้นทางถนนสายรองซึ่งได้ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

ระยะที่ 1 พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติไปยังวัดพระมหาธาตุตามเส้นทางถนนราชดำเนินถึงสี่แยกประตูชัยแยกเข้าถนนหลังวัดพระธาตุเป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 526 เมตร ใช้เวลา 15 นาที การจราจรในเส้นทางนี้มีปริมาณรถไม่มากและถนนเส้นนี้ไม่มีทางเท้า

ระยะที่ 2 วัดพระมหาธาตุไปยังหอพระพุทธสิหิงค์ตามเส้นทางถนนหลังวัดพระธาตุเป็นระยะทาง 955 เมตร ใช้เวลา 10 นาที ปริมาณรถไม่มากและไม่มีทางเท้า

ระยะที่ 3 หอพระพุทธสิหิงค์ไปหอพระนารายณ์ตามเส้นทางถนนศรีธรรมราชเป็นระยะทาง 380 เมตร ใช้เวลา 5 นาที

ระยะที่ 4 หอพระนารายณ์ไปยังกำแพงเมืองตามเส้นทางถนนศรีธรรมราชเป็นระยะทาง 600 เมตร ใช้เวลา 7 นาที

ระยะที่ 5 กำแพงเมืองไปยังศาลหลักเมืองตามเส้นทางถนนท่าช้างเป็นระยะทาง 450 เมตร ใช้เวลา 5 นาที

ผลของการทดลองใช้จักรยานตามเส้นทางศึกษาสรุปได้ว่า การใช้จักรยานตามเส้นทางถนนราชดำเนินทางตรงตั้งแต่ศาลหลักเมืองถึงพิพิธภัณฑสถานแห่งชาตินครศรีธรรมราชเป็นระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร เส้นทางขากลับจากพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติถึงศาลหลักเมืองตามเส้นทางถนนสายรองเป็นระยะทาง 3 กิโลเมตร 911 เมตร

## บทที่ 5

### สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

เมืองนครศรีธรรมราชมีคุณค่าความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวในความเป็นเมืองเก่าตามสภาพภูมิศาสตร์ของเมืองมีสถาปัตยกรรมที่เป็นองค์ประกอบทางกายภาพที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญและเป็นที่ยึดเหนี่ยวของพระบรมธาตุเจดีย์ซึ่งเป็นศูนย์รวมจิตใจของชาวพุทธทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ

#### 5.1 สรุปผลการวิจัย

##### 5.1.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

5.1.1.1 เพื่อศึกษาสภาพทางกายภาพทั่วไปในเขตเมืองนครศรีธรรมราช เพื่อกำหนดเส้นทางและรูปแบบทางจักรยานพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้จักรยาน

5.1.1.2 เพื่อศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยวภายในเขตเมืองนครศรีธรรมราช

5.1.1.3 เพื่อเสนอแนวทางการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมืองนครศรีธรรมราช

##### 5.1.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

###### 5.1.2.1 ประชากร

ประชากรที่ใช้ ได้แก่ นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวเมืองนครศรีธรรมราช โดยเฉลี่ย 1,233,396 คน เป็นชาวไทย 1,204,874 คน คิดเป็น 97.63 % ชาวต่างชาติ 28,522 คน คิดเป็น 2.37 % ในจำนวนนี้เข้ามาเยี่ยมชมวัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร โดยเฉลี่ยคิดเป็น 15.22 % ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด ซึ่งคิดเป็นจำนวน 187,723 คนต่อปี( สำนักงานการท่องเที่ยวจังหวัดนครศรีธรรมราช . 2549)

###### 5.1.2.2 กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่เดินทางมาท่องเที่ยวและนมัสการพระบรมธาตุเจดีย์ ณ วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร จังหวัดนครศรีธรรมราช จำนวน 514 คนต่อวัน คิดเป็นกลุ่มตัวอย่าง 83 คน โดยใช้ตารางสำเร็จรูปของ Yamane กำหนดความคลาดเคลื่อน $\pm$  10 % เลือกใช้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 100 คน เพื่อความสะดวกในการวิเคราะห์ โดยเป็นชาวไทย 97 คน ชาวต่างชาติ 3 คน

### 5.1.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

5.1.3.1 การสำรวจลักษณะสภาพทางกายภาพของพื้นที่เมืองนครศรีธรรมราช เพื่อทราบถึงสภาพเส้นทางปัจจุบัน โดยใช้กล้องถ่ายรูป กล้องวิดีโอและแผนที่เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

5.1.3.2 แบบสอบถามเป็นคำถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในเขตเมืองนครศรีธรรมราชเกี่ยวกับการเลือกไปยังสถานที่ท่องเที่ยวตามลำดับการเดินทางมาท่องเที่ยวเมืองนครศรีธรรมราช

5.1.3.3 การสัมภาษณ์เป็นการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่การท่องเที่ยวของเมืองนครศรีธรรมราช ผู้ประกอบการนำเที่ยว กรู๊ปทัวร์ เกี่ยวกับ อาศัยนักท่องเที่ยว พฤติกรรมนักท่องเที่ยว คณะทัวร์ที่เดินทางมาท่องเที่ยวเมืองนครศรีธรรมราช

5.1.3.4 ทดลองใช้จักรยานในแต่ละเส้นทางท่องเที่ยวภายในเขตพื้นที่ศึกษา เพื่อทราบถึงระยะทาง และระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางในเส้นทางท่องเที่ยว โดยใช้จักรยานเป็นพาหนะ แล้วบันทึกข้อมูลเพื่อวิเคราะห์ เพื่อทราบถึงปัญหาและอุปสรรคอันอาจเกิดขึ้นในเส้นทางท่องเที่ยวขณะเดินทาง โดยใช้จักรยานเป็นพาหนะ

### 5.1.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

5.1.4.1 ผู้วิจัยติดต่อขอหนังสือขอความอนุเคราะห์จากงานบัณฑิตศึกษาคณะครุศาสตร์ อดุสากรรมสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ไปยังจังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อขอความอนุเคราะห์และความร่วมมือในการเก็บข้อมูลทั้งหมด แผนที่ต่างๆ บริเวณที่ทำการศึกษา

5.1.4.2 ผู้วิจัยลงพื้นที่เพื่อทำการเก็บข้อมูลโดยการสำรวจ สัมภาษณ์ ใช้แบบสอบถาม และการทดลองใช้จักรยาน โดยใช้เครื่องมือที่กำหนดไว้ทำการสำรวจ

### 5.1.5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการเก็บข้อมูลด้านกายภาพสามารถกล่าวสรุปได้ว่า ลักษณะทางกายภาพของเมืองนครศรีธรรมราชเป็นแนวยาวแคบ มีถนนราชดำเนินเป็นแกนกลาง มีถนนศรีธรรมโศกฝั่งตะวันออกและถนนศรีธรรมราชฝั่งตะวันตกเป็นถนนสายรองขนานข้าง สถานที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมส่วนใหญ่ตั้งกระจายอยู่ริมถนนราชดำเนิน สภาพทั่วไปของถนนราชดำเนินเป็นถนนที่มีเขตทางแคบ เนื่องจากอาคารสิ่งก่อสร้างตั้งอยู่ชิดริมถนน ทำให้เป็นการยากในการขยายพื้นที่ถนนและเขตทางให้กว้างขึ้นได้ การจราจรจะติดขัดในบริเวณท่าวังซึ่งเป็นย่านพาณิชย์กรรม ส่วนในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ได้แก่ วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร จะมีสภาพการจราจรคับคั่งกว่าบริเวณแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ

การจัดรูปแบบเส้นทางจักรยานเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพกายภาพของเมืองนครศรีธรรมราช เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมมี 4 เส้นทางดังนี้

**เส้นทางที่ 1** จักรยานเริ่มต้นจากศาลหลักเมืองนครศรีธรรมราช เทียวขาไปใช้เส้นทางถนนราชดำเนิน ช่องจราจรจักรยานใช้ร่วมกับถนน เส้นทางจักรยานเทียวขากลับใช้เส้นทางถนนสายรอง สถานที่ตามเส้นทางนี้เป็นสถานที่นิยม 5 อันดับของกลุ่มตัวอย่าง

ระยะทางเส้นทางจักรยานเทียวขาไป

- ศาลหลักเมือง ถึง กำแพงเมือง เป็นระยะทาง 406 เมตร
- กำแพงเมือง ถึง หอพระนารายณ์ เป็นระยะทาง 380 เมตร
- หอพระนารายณ์ ถึง หอพระพุทธสิหิงค์ เป็นระยะทาง 646 เมตร
- หอพระพุทธสิหิงค์ ถึง วัดพระมหาธาตุ เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 330 เมตร
- วัดพระมหาธาตุ ถึง พิพิธภัณฑสถานแห่งชาตินครศรีธรรมราช เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 261 เมตร

ระยะทางเส้นทางจักรยานเทียวขากลับ

- พิพิธภัณฑสถานแห่งชาตินครศรีธรรมราช ถึง วัดพระมหาธาตุ เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 526 เมตร
- วัดพระมหาธาตุ ถึง หอพระพุทธสิหิงค์ เป็นระยะทาง 955 เมตร
- หอพระพุทธสิหิงค์ ถึง กำแพงเมือง เป็นระยะทาง 980 เมตร
- กำแพงเมือง ถึง ศาลหลักเมือง เป็นระยะทาง 450 เมตร

**เส้นทางที่ 2** เส้นทางจักรยานเริ่มต้นจากวัดพระธาตุไปยังจุดท่องเที่ยวต่างๆ โดยใช้เส้นทางถนนราชดำเนินสลับกับถนนสายรอง

ระยะทางเส้นทางจักรยานเทียวขาไป

- วัดพระมหาธาตุ ถึง พิพิธภัณฑสถานแห่งชาตินครศรีธรรมราช เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 261 เมตร
- พิพิธภัณฑสถานแห่งชาตินครศรีธรรมราช ถึง หอพระพุทธสิหิงค์ เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 955 เมตร
- หอพระพุทธสิหิงค์ ถึง หอพระอิศวร เป็นระยะทาง 380 เมตร
- หอพระอิศวร ถึง กำแพงเมือง เป็นระยะทาง 600 เมตร
- กำแพงเมือง ถึง ศาลหลักเมือง เป็นระยะทาง 510 เมตร

ระยะทางเส้นทางจักรยานเทียวขากลับ

- ศาลหลักเมือง ถึง ศาลาประดู่หก เป็นระยะทาง 200 เมตร
- ศาลาประดู่หก ถึง กำแพงเมือง เป็นระยะทาง 206 เมตร
- กำแพงเมือง ถึง หอพระนารายณ์ เป็นระยะทาง 380 เมตร
- หอพระนารายณ์ ถึง พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ทรัพย์สิน เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 230 เมตร



- พิพิธภัณฑน์หิ้งตะลุงสุชาติ ทรัพย์สิน ถึง วัดพระมหาธาตุ เป็นระยะทาง 408 เมตร

เส้นทางที่ 3 เป็นกลุ่มสถานที่ท่องเที่ยวทางด้านทิศเหนือของเมืองนครศรีธรรมราช ระยะทางเส้นทางจักรยานเส้นทางที่ 3

- ศาลหลักเมือง ถึง ศาลาประดู่หก เป็นระยะทาง 200 เมตร
- ศาลาประดู่หก ถึง กำแพงเมือง เป็นระยะทาง 206 เมตร
- กำแพงเมือง ถึง หอพระนารายณ์ เป็นระยะทาง 380 เมตร
- หอพระนารายณ์ ถึง หอพระพุทธสิหิงค์ เป็นระยะทาง 352 เมตร
- หอพระพุทธสิหิงค์ ถึง ศาลหลักเมือง เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 432 เมตร

เส้นทางที่ 4 เป็นกลุ่มสถานที่ท่องเที่ยวทางด้านทิศใต้ของเมืองนครศรีธรรมราช ระยะทางเส้นทางจักรยานเส้นทางที่ 4

- วัดพระมหาธาตุ ถึง พิพิธภัณฑน์หิ้งตะลุงสุชาติ ทรัพย์สิน เป็นระยะทาง 408 เมตร
- พิพิธภัณฑน์หิ้งตะลุงสุชาติ ถึง พิพิธภัณฑน์สถานแห่งชาตินครศรีธรรมราช เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 261 เมตร
- พิพิธภัณฑน์สถานแห่งชาตินครศรีธรรมราช ถึง วัดพระมหาธาตุ เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร 526 เมตร

ข้อมูลจากแบบสอบถามนักท่องเที่ยวและการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่การท่องเที่ยวสามารถสรุปได้ว่านักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวโดยส่วนมากเป็นผู้ชาย มีอายุระหว่าง 25-30 ปี มาจากภาคใต้ มีอาชีพเป็นข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานเอกชนหรือลูกจ้างที่มีรายได้ประจำเป็นส่วนใหญ่ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยมาท่องเที่ยวเมืองนครศรีธรรมราชและเดินทางมายังเมืองนครศรีธรรมราชเป็นการส่วนตัว โดยจำนวนคนในกลุ่มที่เดินทางมาท่องเที่ยวประมาณ 3 ขึ้นไป เดินทางมาโดยรถส่วนตัวมากและพักค้างคืนในตัวเมืองประมาณ 2 คืน ใช้เวลาเดินทางท่องเที่ยวในตัวเมืองเป็นเวลาครึ่งวัน ส่วนใหญ่เดินทางมาเพื่อวัตถุประสงค์ กราบไหว้พระ ทำบุญ โดยรถยนต์ส่วนตัว สถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมมากที่สุดอันดับแรก ได้แก่ วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร อันดับสอง ได้แก่ ศาลหลักเมือง อันดับสาม ได้แก่ หอพระพุทธสิหิงค์ อันดับสี่ ได้แก่ หอพระนารายณ์ หอพระอิศวร ที่ห้า ได้แก่ พิพิธภัณฑน์สถานแห่งชาตินครศรีธรรมราช ประเภทของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นชาวไทยชาวต่างประเทศก็มี แต่จะเป็นเฉพาะบางฤดูกาล โดยเฉพาะคนจีนที่มาจากมาเลเซียและสิงคโปร์ ซึ่งมาด้วยความเคารพนับถือพระพุทธศาสนา และมาด้วยความเคารพนับถือว่า พระบรมธาตุเจดีย์นี้เป็นสถานที่เก่าแก่ นักท่องเที่ยวชาวยุโรปก็มี แต่ไม่มากนัก ส่วนใหญ่เป็นพวกที่ชอบธรรมชาติ ชอบของเก่า ซึ่งนักท่องเที่ยวชาวยุโรปมีประมาณ 10% อีก 90% ของนักท่องเที่ยวต่างชาติส่วนใหญ่เป็นคนเชื้อชาติจีนที่อยู่ในสิงคโปร์และมาเลเซีย

ผลของการทดลองใช้จักรยานตามเส้นทางศึกษาสรุปได้ว่า การใช้จักรยานตามเส้นทางถนนราชดำเนินทางตรงตั้งแต่ศาลหลักเมืองถึงพิพิธภัณฑน์สถานแห่งชาตินครศรีธรรมราชเป็น

ระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร เส้นทางจากกลับจากพิพิธภัณฑ์ถึงศาลหลักเมืองตามเส้นทางถนนสายรองเป็นระยะทาง 3 กิโลเมตร 911 เมตร

สรุปได้ว่า ถ้าจัดให้มีเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมืองนครศรีธรรมราช ควรจัดให้มีทางจักรยานและที่จอดจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยวบนเส้นทางจักรยาน โดยการใช้ร่วมกับถนนเนื่องจากไม่มีการขยายเขตบนเส้นทางถนนที่ศึกษา พร้อมทั้งการปลูกต้นไม้เพื่อให้ร่มเงาในเส้นทางจักรยาน ติดป้ายเตือนให้ระวังจักรยานพร้อมทั้งลดความเร็วของรถยนต์ในบางพื้นที่ และทางภาครัฐจะต้องส่งเสริมหรือรณรงค์ให้เคารพสิทธิกฎจราจร

## 5.2 อภิปรายผล

จากสรุปผลการวิจัยสามารถนำมาอภิปรายผลได้ดังต่อไปนี้

5.2.1 ภายในเขตเมืองนครศรีธรรมราชมีแหล่งที่ตั้งของโบราณสถาน หรือศาสนสถานที่สำคัญทางวัฒนธรรมอยู่หลายแห่ง เป็นเมืองที่มีประวัติศาสตร์ตั้งแต่ในอดีตมาช้านาน เป็นเมืองที่มีร่องรอยความเจริญรุ่งเรือง สิ่งดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวในเมืองนครศรีธรรมราชที่สำคัญที่สุด คือ องค์พระบรมธาตุเจดีย์ ภายในวัดพระมหาธาตุวรมหาวิหารซึ่งเป็นเจดีย์ทรงกลมแบบลังการูประฆังคว่ำภายในบรรจุพระบรมสารีริกธาตุอารามหลวงชั้นเอก อีกทั้งประเพณีวัฒนธรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับองค์พระบรมธาตุเจดีย์ ที่ทำให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเข้ามาเที่ยวชมภายในวัด เช่น ประเพณีแห่ผ้าขึ้นธาตุ ประเพณีบุญสารทเดือนสิบ เป็นต้น ยังมีศาสนสถานที่สำคัญอีกหลายแห่งที่มีความสำคัญในอดีตแก่ชาดการประชาสัมพันธ์ และการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งเมืองนครศรีธรรมราชมีสถานที่สำคัญ ทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมตั้งอยู่ตามจุดต่างๆ ภายในเมืองนครศรีธรรมราชมากมายหลายแห่ง แต่นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่นิยมไปเที่ยวชมสักการะวัดพระมหาธาตุเพียงแห่งเดียว เนื่องจากปัญหาเรื่องการขาดการประชาสัมพันธ์ การเชื่อมโยงสถานที่ท่องเที่ยวแต่ละแห่ง ปัญหาเรื่องการเดินทางท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่างๆ ในปัจจุบันอาศัยรถโดยสารประจำทาง การเดินเท้า และรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อไปยังสถานที่สำคัญต่างๆ ปัญหาด้านที่จอดรถ ทำการเดินทางเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวลำบาก จากการศึกษาวิจัยสรุปได้ว่า การเดินทางท่องเที่ยวโดยจักรยานใช้เวลาโดยรวมเฉลี่ย 20 นาที เป็นระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตรสามารถใช้เส้นทางบนถนนราชดำเนินหรือถนนสายรองไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ได้ การเดินทางท่องเที่ยวโดยจักรยานตรงกับแนวคิดของโครงการรณรงค์ประหยัดพลังงาน โดยใช้จักรยาน โดย นายวิชม ทองვისงค์ ผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีธรรมราชมีวัตถุประสงค์ กระตุ้น ส่งเสริม สนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานเพื่อการเดินทางกันมากขึ้นเพื่อสนองตอบนโยบายของรัฐบาล

5.2.2 จากการศึกษาวิจัย ผู้วิจัยยังพบว่านักท่องเที่ยวที่เข้าชมเมืองนครศรีธรรมราช มี 2 ประเภท คือ นักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ข้อแตกต่างใหญ่ๆ คือ นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมักมีความกระตือรือร้นในการท่องเที่ยวมากกว่า สำหรับจุดประสงค์ในด้านการให้ความสนใจต่อศิลปวัฒนธรรมใหม่ๆ เพราะเป็นเรื่องแปลกออกไปจากสิ่งที่เคยพบเห็น มักสนใจใคร่รู้เรื่องราวที่พบและสนใจการถ่ายภาพเก็บเป็นที่ระลึกและมีความสนใจที่จะไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญทางวัฒนธรรมหลายๆ แห่ง กลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยก็จะพบว่า มีทั้งประเภทนักท่องเที่ยวที่มาจากตัวเองโดยลำพัง คือ ที่มีได้ใช้บริการของบริษัทท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวประเภทนี้ไม่คาดหวังเรื่องความสะดวกสบายของการเดินทางเข้าเที่ยวชมมากนัก แต่คาดหวังในเรื่องความสะดวกและความสะดวกสบายในการกำหนดทิศทาง มีความต้องการรู้ทิศทางและตำแหน่งที่ตัวเองอยู่ค่อนข้างสูง และประเภทนักท่องเที่ยวที่มาเป็นกลุ่ม คือ นักท่องเที่ยวที่ใช้บริการของบริษัทท่องเที่ยว ต้องการรวมกลุ่มและการได้รับการบอกเล่า ต้องการความสะดวกสบายในเกือบทุกๆ เรื่อง ในการท่องเที่ยว เพราะอาจถือว่าได้เสียค่าใช้จ่ายไปแล้วในการที่จะท่องเที่ยวเพื่อความสะดวกสบาย ตรงกับทฤษฎีแรงจูงใจทางด้านวัฒนธรรมและการศึกษาเป็นแรงจูงใจในด้านความอยากรู้อยากเห็น อยากรู้จักผู้คน สถานที่ และประเทศที่ไม่เคยรู้จักมาก่อน สนใจอยากเรียนรู้เกี่ยวกับศิลปะ วัฒนธรรม คนครี สถาปัตยกรรม นาฏศิลป์ ศิลปะพื้นบ้าน เทศกาล สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ ธรรมชาติ และเพื่อศึกษาให้มีความรู้ความเข้าใจว่าเชื่อชาติอื่นๆ มีความเป็นอยู่อย่างไร (ฉลองศรี พิมลสมพงศ์. 2542 : 37-39)

5.2.3 จากการศึกษาและการสำรวจถึงปัญหา และอุปสรรคการท่องเที่ยวในเขตเมืองนครศรีธรรมราชทำให้พบปัญหาต่างๆ ดังนี้

1. ความไม่สะดวกในการเข้าถึงจุดท่องเที่ยวต่างๆ เนื่องจากปัญหาที่จอดรถน้อยเกินไปหรือไม่สามารถจอดได้ในบริเวณจุดท่องเที่ยวทำให้นักท่องเที่ยวที่จะไปยังแหล่งท่องเที่ยว นั้น จึงทำให้สถานที่ท่องเที่ยวบางแห่งไม่เกิดกิจกรรมการท่องเที่ยว การจัดเส้นทางจักรยานจึงเป็นการเชื่อมโยงและก่อให้เกิดกิจกรรมในแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ที่กระจายอยู่รวมเข้าด้วยกัน จึงเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมให้เกิดขึ้นในเมืองนครศรีธรรมราช

2. ขาดการประชาสัมพันธ์และบอกทิศทางในแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ควรมีการบอกทิศทางที่ชัดเจน การบอกทิศทางนี้อาจเป็นรูปของป้ายบอกทางด้วยตัวอักษร ด้วยแผนที่ รูปภาพ การบอกทิศทางนี้เป็นส่วนสำคัญต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ เนื่องจากนักท่องเที่ยวเหล่านี้มี ปัญหาในการใช้ภาษาและสอบถาม การบอกทิศทางจะเป็นประโยชน์ต่อนักท่องเที่ยวที่มาเป็นกลุ่ม เพราะจะช่วยให้บริการต่างๆ ได้รวดเร็ว มีความคล่องตัวในการทำกิจกรรมต่างๆ แต่หากมีป้ายมากเกินไปจะทำให้เกิดความสับสนและดูรุงรัง เกิดความไม่สวยงามแก่บ้านเมือง ดังนั้นการบอกทิศทางจึงควรมีการวางแผน โดยรวมว่าจุดใดควรใช้สื่ออย่างไรและจัดให้สิ่งนั้นๆ อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมและมีปริมาณที่พอเหมาะไม่มากเกินไปหรือน้อยเกินไป

3. สภาพอากาศร้อนและมีเสียงดังจากขุดยานพาหนะตามเส้นทางท่องเที่ยวต่างๆ ควรมีปรับปรุงให้ปลูกต้นไม้เพื่อป้องกันเสียงและเป็นร่มเงาให้แก่นักท่องเที่ยว

### 5.3 ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยข้อมูลจากการศึกษาแนวทางการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมืองนครศรีธรรมราช ผู้วิจัยนำเสนอเส้นทางท่องเที่ยวทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับเส้นทางจักรยานในเขตเมืองนครศรีธรรมราชดังนี้

#### 5.3.1 ข้อเสนอแนะในด้านเส้นทางจักรยาน

5.3.1.1 ช่องทางสำหรับรถจักรยาน เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าสามารถเดินทางได้โดยปลอดภัยให้ติดตั้งป้ายช่องเดินรถจักรยาน บริเวณจุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด และทุกระยะ 500 เมตร ในกรณีที่ช่วงทางมีความยาวมาก เพื่อความปลอดภัยอาจเพิ่มสีบนพื้นทางตามแนวนำทางเพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทอื่นมีความระมัดระวังมากขึ้น

5.3.1.2 โครงข่ายเส้นทางท่องเที่ยวทางจักรยาน จะต้องเชื่อมต่อถึงกันเป็นโครงข่ายให้สามารถใช้จักรยานในการเดินทางยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ได้โดยไม่ติดขัดมีแผนที่แสดงเส้นทางสำหรับนักท่องเที่ยวขับขี่จักรยาน

5.3.1.3 สิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้จักรยาน สิ่งสำคัญที่จะต้องเตรียมไว้คือที่สำหรับจอดรถจักรยานตามแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ อย่างเพียงพอและเหมาะสม

5.3.1.4 จัดเส้นทางท่องเที่ยวทางจักรยานที่เหมาะสมสำหรับนักท่องเที่ยวตามพฤติกรรมการท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงกิจกรรมและการเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยว เวลาที่ใช้ท่องเที่ยวในตัวเมืองนครศรีธรรมราช

#### 5.3.2 ข้อเสนอแนะในด้านการจัดภูมิทัศน์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมโดยใช้เส้นทางจักรยาน

5.3.2.1 ปรับปรุงภูมิทัศน์ตลอดเส้นทางจักรยาน เพื่อให้เกิดความน่าสนใจและเป็นแหล่งดึงดูดให้เกิดความเพลิดเพลินในการใช้เส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

5.3.2.2 ออกแบบสื่อโฆษณา ป้ายบอกเรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยวแต่ละจุด รวมถึง Street Furniture ของเส้นทางจักรยานให้สอดคล้องกับการท่องเที่ยว

5.3.2.3 ปรับปรุงและจัดระเบียบร้านค้า แผงลอย บริเวณถนนราชดำเนิน ที่ขาดระเบียบตลอดจนปัญหาในด้านความสะอาด เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางจักรยาน

5.3.2.4 การจัดตั้งศูนย์บริการนักท่องเที่ยวโดยเน้นรูปแบบที่สอดคล้องกับเอกลักษณ์ท้องถิ่น ในบริเวณจุดตั้งต้นเส้นทางจักรยาน และจุดสิ้นสุดเส้นทางจักรยาน

### 5.3.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

5.3.3.1 จากข้อมูลที่ได้จากการวิจัยในครั้งนี้ ทำให้ทราบถึงปัญหาในการศึกษาเส้นทางรถจักรยานในหลายๆ ประเด็นด้วยกัน อาทิเช่น ปัญหาทางด้านกายภาพของเมืองในปัจจุบัน ความเจริญเติบโตของเมือง ที่มีผลกระทบต่อเส้นทางจักรยาน

5.3.3.2 ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการศึกษาเส้นทางจักรยานในเขตเมืองนครศรีธรรมราช ซึ่งผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะมีผู้ทำการวิจัยเพิ่มเติมในเรื่องการจัดเส้นทางท่องเที่ยวทางจักรยานจังหวัดอื่นๆ เพื่อหาข้อแตกต่างและเปรียบเทียบกันกับการวิจัยในครั้งนี้

5.3.3.3 ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ เป็นข้อมูลที่ได้จากการศึกษาถึงปัญหาการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและแนวทางการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นและการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวให้มีกิจกรรมต่อเนื่องกันให้มีศักยภาพในการท่องเที่ยวมากขึ้น

## บรรณานุกรม

- กองวางแผนโครงการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2540. **สรุปคู่มือการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางด้านกายภาพ.** กรุงเทพฯ : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.
- อภิรัตน์ รอง โสภกา. 2546. “การใช้รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ในเขตเมืองนครปฐม.” วิทยานิพนธ์ครุศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- พระมหาธรรมรัต อริยธมโม (ยศขุน) และคณะ. 2549. “ยุทธศาสตร์การจัดการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ภายในวัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร จังหวัดนครศรีธรรมราช.” รายงานการวิจัย. มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย.
- สุรัสดา นิปริยช. 2543. “แนวทางการอนุรักษ์เมืองเก่านครศรีธรรมราช.” วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนผังเมือง, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร. 2539. “โครงการจัดทำแผนการจัดการอนุรักษ์และปรับปรุงสภาพแวดล้อมเมืองเก่านครศรีธรรมราช.” สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม.
- ปนายุ ไชยรัตนานนท์. 2546. “การศึกษาแนวทางการจัดเส้นทางจักรยาน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา.” วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- ปาริชาติ เรื่องพิเศษ. 2537. **นครศรีธรรมราช.** กรุงเทพฯ : สารคดี.
- บุปผา กุมนานนท์. 2529. **หลักการมัณฑุเทศก์.** กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว.
- ทักษิณคดีศึกษา, สถาบัน. **สารานุกรมวัฒนธรรมภาคใต้ เล่มที่ 1 และ 4.** มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ สงขลา. 2529
- กองวิศวกรรมจราจร กรุงเทพมหานคร. 2540. **ความเป็นไปได้ของการพัฒนาช่องทางเดินรถจักรยาน.** กรุงเทพฯ : สำนักงานกรมการจัดการระบบทางบก.
- มหาวิทยาลัยศิลปากร. 2540. **โครงการศึกษาและออกแบบเส้นทางเดินเท้าเพื่อการท่องเที่ยว (Tourist Walking) หรือยานพาหนะประจำทาง (ระยะสั้น) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร.** กรุงเทพฯ : คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- นครศรีธรรมราช, สำนักงานจังหวัด. **นครศรีธรรมราชในอดีต.** กรุงเทพมหานคร : กรุงเทพมหานครพิมพ์, 2525.

นครศรีธรรมราช. 2549. โครงการณรงค์ประหยัดพลังงานโดยใช้จักรยาน.

<http://www.nakhonsithammarat.go.th>

นครศรีธรรมราช. 2549. ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดนครศรีธรรมราช.

<http://www.nakhonsithammarat.go.th>

สำนักงาน ททท. ภาคใต้เขต 2. 2549. แหล่งท่องเที่ยว. <http://www2.tat.or.th/south2/>

สำนักงาน ททท. ภาคใต้เขต 2. 2549. ประเพณีท้องถิ่น. <http://www2.tat.or.th/south2/>

สำนักงานพาณิชย์จังหวัดนครศรีธรรมราช. 2549. ข้อมูลเศรษฐกิจการค้าจังหวัด.

<http://www.moc.go.th/opscenter/ns/index.php>

Midgley,P. 1994. "Urban Transport in Asia : An Operation Agenda for the 1990s."

**Word Bank Technical.** Washiton D.C. : Asia Technical Department series.

Northam,R.M. 1974. **Urban Geography.** 2<sup>nd</sup> ed. New York : John Wiley and Sons.

Hudson, Mike. 1984. "What Future for the Bicycal." **Process : Architecture New Transportation**

**System Worldwide.** Part 1147 : 55-74.

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

American Association of State Highway and Transportation Officialais (ASSHTO). 1991.

**Guide for the Development of Bicycle Facilities.** Washington, D.C. : ASSHTO.

R.W.MCINTOSH. 1972. **Torism : Principles, Philosophies.** Ohio : Grid.

ภาคผนวก



ภาคผนวก ก  
เอกสารทางราชการ



ประกาศบัณจัตววิทยาลัย  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง  
เรื่อง ผลการพิจารณาหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์

บัณจัตววิทยาลัย โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการพิจารณาหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์ คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม ขอประกาศรายชื่อหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์ หลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรม มหาวัฒนชาติ สาขาวิชาสถาปัตยกรรม ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการดังนี้

นางสาวปติตตา สนมมิโน รหัสประจำตัว 46064911 ให้ทำวิทยานิพนธ์เรื่อง “แนวทางการจัดเส้นทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมืองนครศรีธรรมราช (Guidline of Bicycle Lane Management for Cultural Tourism in Nakhon Si Thammarat Metropolitan)” โดยมี ผศ.สมพล ดำรงเสถียร เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลั่นหอม เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ซึ่งได้รับอนุมัติเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2550

ทั้งนี้ให้นักศึกษากันคว้าและเขียนวิทยานิพนธ์ โดยปรึกษากับอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ให้เสร็จสิ้น ภายในเวลาที่กำหนดในระเบียบของบัณจัตววิทยาลัย

ประกาศ ณ วันที่ 12 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550

(รศ.ดร.อิทธิพล แจ่มชัด)

รองคณบดี ปฏิบัติราชการแทน

คณบดีบัณจัตววิทยาลัย



ที่ ศธ 0524.04 / 0767

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร  
ถนนจตุรพักตรพิมาน เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 1052

24 กุมภาพันธ์ 2550

เรื่อง ขอดความอนุเคราะห์ให้กับนักศึกษา

เรียน ผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีธรรมราช

ด้วย นางสาวปัทมา สนทมิโน นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรม  
มหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณ  
ทหารลาดกระบัง มีความประสงค์จะขอข้อมูลเกี่ยวกับแผนที่ผังเมืองนครศรีธรรมราช และเอกสารด้าน  
กายภาพของเมืองนครศรีธรรมราช เพื่อประกอบการจัดเตรียมวิทยานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการจัดเส้นทาง  
จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในเขตเมืองนครศรีธรรมราช”

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ให้กับนักศึกษาดังกล่าว และหวังเป็น  
อย่างดียิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณ มา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม)  
รองคณบดี กำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา  
ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา

โทร. 0-2737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 0-2326-4325

ภาคผนวก ข  
แบบสัมภาษณ์ที่ใช้ในการวิจัย

## แบบสอบถามสำหรับนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวภายในตัวเมืองนครศรีธรรมราช

กรุณาทำเครื่องหมาย X หน้าคำตอบที่ท่านต้องการหรือเติมข้อความในช่องว่างตามความเป็นจริง

### 1. คุณลักษณะนักท่องเที่ยว

1. เพศ

( ) ชาย

( ) หญิง

2. อายุ.....ปี

3. ที่อยู่: ระบุจังหวัด.....

4. อาชีพ

( ) นักเรียน / นักศึกษา

( ) ข้าราชการ / รัฐวิสาหกิจ / พนักงานบริษัทเอกชนหรือลูกจ้างที่มีรายได้ประจำ

( ) ประกอบธุรกิจส่วนตัว

( ) แม่บ้าน / พ่อบ้าน / เกษียณอายุ

( ) อื่นๆ.....

### 2. พฤติกรรมนักท่องเที่ยว

5. ท่านเคยเดินทางมาท่องเที่ยวตัวเมืองนครศรีธรรมราชมาก่อนหรือไม่

( ) เคย

( ) ไม่เคย

6. ท่านเดินทางมาท่องเที่ยวที่ตัวเมืองนครศรีธรรมราชอย่างไร

( ) มากับบริษัทนำเที่ยว

( ) มาโดยส่วนตัว

7. ท่านเดินทางมาที่ตัวเมืองนครศรีธรรมราชร่วมกับ

( ) ครอบครัว ญาติพี่น้อง

( ) เพื่อนๆ

( ) มาโดยลำพัง

( ) อื่นๆระบุ.....

8. กลุ่มของท่านเดินทางมาที่ตัวเมืองนครศรีธรรมราชกี่คน.....คน

9. ท่านเดินทางมาที่ตัวเมืองนครศรีธรรมราชโดย

( ) รถยนต์ส่วนตัว

( ) รถเช่าเหมา

( ) รถโดยสารประจำทาง

( ) รถบัสของบริษัทนำเที่ยว

( ) รถไฟ

( ) เรือ

( ) รถมอเตอร์ไซด์

( ) รถจักรยาน

( ) อื่นๆ (ระบุ).....

10. ท่านพักค้างคืนหรือไม่ เมื่อเดินทางมาเที่ยวที่ตัวเมืองนครศรีธรรมราช
- ( ) พักค้างคืนจำนวน.....คืน ( ) ไม่พักค้างคืน
11. ท่านใช้เวลาท่องเที่ยวภายในตัวเมืองนครศรีธรรมราชประมาณเท่าใด
- ( ) น้อยกว่า 2 ชั่วโมง ( ) 2-4 ชั่วโมง
- ( ) ครึ่งวัน ( ) ทั้งวัน
12. กิจกรรมที่ท่านได้กระทำเมื่อมาถึงตัวเมืองนครศรีธรรมราช มีอะไรบ้าง (ตอบมาได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ( ) ศึกษาหาความรู้ทางด้านประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ประเพณี
- ( ) กราบไหว้พระ / ทำบุญ ( ) ประชุม / สัมมนา
- ( ) เยี่ยมเยือนญาติพี่น้อง / เพื่อน ( ) ดัดต่อธุรกิจ / การงาน
- ( ) ซื้อของที่ระลึก สินค้าท้องถิ่น ( ) พักผ่อนหย่อนใจ
- ( ) อื่นๆ ระบุ.....
13. การเดินทางท่องเที่ยวภายในตัวเมืองนครศรีธรรมราชท่านใช้พาหนะใดในการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- ( ) รถยนต์ส่วนตัว ( ) รถเช่าเหมา
- ( ) รถโดยสารประจำทาง ( ) รถบัสของบริษัทนำเที่ยว
- ( ) รถจักรยานสามล้อ ( ) รถจักรยาน
- ( ) รถมอเตอร์ไซด์ ( ) อื่นๆ(ระบุ).....
14. แหล่งท่องเที่ยวภายในตัวเมืองนครศรีธรรมราชแห่งใดที่ท่านนิยม ไปมากที่สุด (เรียงลำดับตามความนิยม โดยเขียนหมายเลข 1 ถึง 5 เมื่อ 1 = นิยมไปมากที่สุด 2,3,4,5 รองลงมาลำดับ)
- .....พิพิธภัณฑสถานแห่งชาตินครศรีธรรมราช
- .....วัดพระมหาธาตุวรมหาวิหาร
- .....หอพระพุทธรูปสี่หังค์
- .....หอพระอิศวร
- .....หอพระนารายณ์
- .....กำแพงเมือง
- .....ศาลาประจักษ์
- .....กฎบัตรไทย 100 ปี
- .....ศาลหลักเมืองนครศรีธรรมราช
- .....บ้านหนังตะลุงสุชาติ ทรัพย์สิน
- .....อื่นๆ ระบุ.....

15. ภายใน 1 ปี ท่านเดินทางมาเที่ยวยังตัวเมืองนครศรีธรรมราชบ่อยครั้งเท่าไร
- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> ไม่ได้มาทุกปี | <input type="checkbox"/> 1-2 ครั้ง     |
| <input type="checkbox"/> 3-4 ครั้ง     | <input type="checkbox"/> 5 ครั้งขึ้นไป |
16. ท่านจะกลับมาเที่ยวที่ตัวเมืองนครศรีธรรมราชอีกหรือไม่
- |   |
|---|
| <input type="checkbox"/> จะกลับมาอีก ระบุ.....    |
| <input type="checkbox"/> จะไม่กลับมาอีก ระบุ..... |
| <input type="checkbox"/> ไม่แน่ใจ ระบุ.....       |

**Questionnaire for a survey on opinions of tourists traveling  
in Nakhon Si Thammarat Metropolitan**

please mark (X) in the appropriate place corresponding to your answers or fill in the planks.

**1. Personal Data of Tourist**

1. Sex

male  female

2. Age.....years old

3. Country of permanent residence.....

4. Career

- student  
 government official / state enterprise employee / employee  
 own business  
 unemployed / retirement  
 others, please specify.....

**2. Behavior of Tourist**

5. Have you ever been to Nakhon Si Thammarat metropolitan ?

Yes  No

6. How did you come here ?

with a tour agency  not with a tour agency

7. You come here with.....

family, cousins  friends  
 alone  other, please specify.....

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

9. You came here by.....

- private car  hired car  
 public bus  tour agency's bus  
 motorcycle  bicycle  
 other, please specify.....



10. Do you stay over night here ?

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

No

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

less than 2 hours       2-4 hours

half day       all day

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

learnt about the history of place,cultures and traditions

paid respect to the Buddha image / made merit

attended a meeting / seminar

visit cousins / friends

had a business contact / worked

bought some souvenirs / local's goods

relaxed

others, please specify.....

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

private car       hired car

public bus       tour agency's bus

tricycle / motor tricycle       bicycle

other,please specify.....

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

.....The National Museum of Nakhon Si Thammarat

.....Wat Phramahathat Woramahawihan

.....Phra Buddha Si Hing Chaple

.....I-Suan Shirne

.....City Wall

.....Hall of Phadoo Hok

.....100 – Year – Old Thai Style House

.....City Pillar Shrine

.....House's Natalung Suchat Subsin

15. In 1 year, how many time do you visit Nakhon Si Thammarat metropolitan ?

( ) not every year                      ( ) 1-2 times

( ) 3-4 times                                      ( ) 5 times or more than

16. Will you return to this place again ?

( ) Yes,please specify.....

( ) No,please specify.....

( ) Not sure,please specify.....

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ - สกุล	นางสาวปัทมา สนทมิโน
วัน เดือน ปีเกิด	14 กุมภาพันธ์ 2521
สถานที่เกิด	อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	28/5 หมู่2 ตำบลตลาดขวัญ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี
ประวัติการศึกษา	ปีการศึกษา 2542 สำเร็จการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง จากสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตนนทบุรี สาขาเทคนิคสถาปัตยกรรม ปีการศึกษา 2546 สำเร็จการศึกษาวิทยาศาสตร์บัณฑิต จากมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา สาขาเทคโนโลยีอุตสาหกรรม ปีการศึกษา 2550 สำเร็จการศึกษา ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาสถาปัตยกรรม จากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณ ทหารลาดกระบัง
ประวัติการทำงาน	ปี 2548 ตำแหน่งสถาปนิก บริษัทเอเออี จำกัด ปี 2549 ตำแหน่งสถาปนิก บริษัทเจริญกฤษเอ็นเตอร์ไพส์ ปี 2550 ตำแหน่งพนักงานเขียนแบบ บริษัทเมสริช จำกัด