

ลักษณะการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง

ในส่วนนี้เป็นการศึกษาถึงแหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญ ลักษณะการเดินทางทั่วไป รวมทั้งลักษณะการเดินทางของประชากรและนักท่องเที่ยวในพื้นที่ ซึ่งเป็นการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางทั่วไปและพฤติกรรมการใช้จักรยานเพื่อเสนอโครงข่ายจักรยานมารองรับได้อย่างเหมาะสม และพิจารณาถึงโอกาสที่จะสนับสนุนให้คนมาใช้จักรยานมากขึ้น การศึกษาโครงข่ายจักรยานในเขตเทศบาลนครอุรยุธาจะศึกษาจากกลุ่มตัวอย่าง 2 ประเภท คือกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครอุรยุธา และกลุ่มตัวอย่างที่เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวทั้งจากในเขตอำเภอต่างๆ ของจังหวัดอุรยุธาและจากจังหวัดอื่น โดยมีรายละเอียดดังนี้

วิธีการเก็บข้อมูล

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

- 1 กลุ่มประชากรในพื้นที่เทศบาลนครนครศรีอุรยุธา
- 2 กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว ในพื้นที่เทศบาลนครนครศรีอุรยุธา

เมื่อพิจารณาแหล่งกำเนิดการเดินทางรวมกับการเดินทางในพื้นที่ย่อยแล้วพบว่า โซน A1-A5,A6-A8 โซน A9,B1,B2 อยู่ในเขตตำบลท่าวาสูกี โซน A10-A15 อยู่ในเขตตำบลหอรदनไชย โซน B3 ตำบลคลองสระบัว โซนB4,B5,B6 อยู่ในเขตตำบลห้วยรอ โซนB7 ตำบลกระมัง และโซนB8 ตำบลเกาะเรียน และสุดท้ายโซน C คือนอกเขตเทศบาล โดยสามารถทำการวิเคราะห์ลักษณะสำคัญๆของแต่ละพื้นที่ย่อยได้ดังนี้

โซน B1และB2 เป็นพื้นที่ขนาดเล็กด้านตอนเหนือของเขตเทศบาลและอยู่รอบนอกของเกาะเมือง อยู่ด้านเหนือของคลองเมือง ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของเขตชุมชนที่อยู่อาศัย โซน B1จะมีการตั้งชุมชนตามแนวลำคลอง โซน B2จะมีการตั้งชุมชนกระจายอยู่ทั่วบริเวณ

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

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

โซน A11-A13 เป็นย่านพาณิชยกรรมที่สำคัญของเมือง โซน A12 เป็นที่ตั้งของ ตลาดเจ้าพรหม1-2 ห้างอัมพร ตลอดจนอาคารพาณิชย์ ธนาคารและสำนักงานต่างๆมากมาย อีกทั้งยังเชื่อมต่อกับจุดแลกเปลี่ยนการเดินทางทางรถไฟซึ่งตั้งอยู่โซน B6 ด้วย อีกทั้งมีท่ารถบัสและรถสามล้อเครื่องอีกหลายจุด และโซนA11 เป็นที่ตั้งของกรุงศรีช้อปปิ้งพลาซ่า ตลอดจนอาคารพาณิชย์ โดยการจราจรจะติดขัดในบริเวณถนนนครสวรรค์เนื่องจากติดกับตลาดเจ้าพรหม ถนนในเขตประกอบด้วย ทิศตะวันออก คือถนนอุททอง ทิศตะวันตกคือถนนสีกันและทิศใต้คือถนนป่าไท

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

โซน A5,A6,A7,A9,A10,A11,A14,A15 ส่วนใหญ่มีสถานศึกษาและสถานที่ราชการตั้งอยู่ การเข้า-ออกโซนนี้ใช้ถนนอุททองซึ่งเป็นถนนที่ล้อมรอบเกาะเมือง โดยโซน A9,A10 จะเป็นที่ตั้งของวิทยาลัยเทคนิคพระนครศรีอยุธยาและสถาบันเทคโนโลยีราชมงคลวิทยาเขตท่าवासกรี และมีสถานศึกษาในระดับอนุบาล-ประถม ตั้งอยู่หลายแห่งอีกทั้งยังเป็นที่ตั้งของโบราณสถานที่สำคัญ ได้แก่ วัดพระศรีสรรเพชญ์ วัดพระราม คุ้มขุนแผน ปางช้าง พระที่นั่งบรมยงค์รัตนาสน์

โซน A3 ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการและที่ตั้งชุมชนบางส่วน

โซน A1 ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการคือโรงพยาบาลพระนครศรีอยุธยา โดยมีชุมชนที่อาศัยอยู่โดยรอบ นอกจากนั้นยังมีท่ารถสามล้อเครื่องให้บริการอยู่ในบริเวณนั้นโดยการเดินทางจะเดินทางผ่านถนนอุททอง และด้านถนนศรีสรรเพชญ์เป็นที่ตั้งของศูนย์ข้อมูลบริการการท่องเที่ยว และตำรวจท่องเที่ยวการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

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

โซน B6, B7, B8 เป็นพื้นที่ด้านตอนใต้ของเขตเทศบาลและอยู่รอบนอกของเกาะเมือง อยู่ด้านใต้ของคลองเมือง ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของเขตชุมชนที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม โซน B6 ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้ง ของโรงแรมซึ่งติดกับแม่น้ำป่าสักและยังเป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางโดยรถไฟ

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

ส่วนการเลือกกลุ่มตัวอย่างประชากรในเทศบาลนครนครศรีอยุธยา เป็นบุคคลใดก็ได้ที่เดินทางเข้ามาในบริเวณนั้น และเน้นให้มีความแตกต่างของสถานภาพทางสังคมได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ และรายได้ให้มากที่สุด สำหรับช่วงเวลาที่จัดเก็บนั้นจะเป็นเวลาที่สะดวกสำหรับการให้ข้อมูลและพบกลุ่มตัวอย่างให้ได้มากที่สุด โดยขึ้นอยู่กับสถานที่ที่ไปเก็บข้อมูล เช่นสถานที่ราชการจะทำการจัดเก็บในช่วงทำงาน โรงเรียนจะเก็บเวลาหลังเลิกเรียน เป็นต้น

สำหรับกลุ่มประชากรนักท่องเที่ยวจะเป็นบุคคลที่เดินทางมาท่องเที่ยวในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ โดยทราบได้จากการสอบถามและเน้นให้มีความแตกต่างของสถานภาพทางสังคมได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ และภูมิลำเนาให้มากที่สุดสำหรับช่วงเวลาที่จัดเก็บนั้นจะเป็นเวลาที่สะดวกสำหรับการให้ข้อมูลและพบกลุ่มตัวอย่างให้ได้มากที่สุด โดยขึ้นอยู่กับสถานที่ที่ไปเก็บข้อมูล ส่วนใหญ่จะจัดเก็บในสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญและย่านโบราณสถาน ดังนี้

โบราณสถานที่สำคัญเกาะกลุ่มกันอยู่บริเวณบึงพระราม มากมายอาทิเช่น พระราชวังหลวง วิหารพระมงคลบพิตร วัดพระศรีสรรเพชญ์ วัดมหาธาตุ วัดราชบูรณะ วัดพระราม คุ้มขุนแผน เป็นต้น สถานที่พักผ่อนหย่อนใจได้แก่ บริเวณบึงพระราม ตั้งอยู่ภายในเกาะเมือง ตำบลประตูชัย และ สวนสมเด็จพระ ตั้งอยู่ภายในเกาะเมือง ตำบลประตูชัย

ส่วนการกำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่าง(ประชากรในพื้นที่)นั้นใช้วิธีของYamane(1973) คือ

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

โดยที่

n. = กลุ่มตัวอย่าง

N = จำนวนประชากร

E = ความคลาดเคลื่อน

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

ตารางวิธีการเก็บข้อมูลและการเลือกกลุ่มตัวอย่างประชากร ในเขตเทศบาล

ประชากร	แหล่งกำเนิดการเดินทาง		ประชากร(%)	ขนาดพื้นที่ (ตร.กม.)	พื้นที่ย่อย
ผู้เดินทางในเขตเทศบาล	ที่พักอาศัย	ชุมชนย่อย	15	8.05	A1-A5,B1-B6
	ย่านพาณิชย์กรรม	ตลาด	10	1.10	A11-A13
		ห้างสรรพสินค้า	5	0.41	A11
		สถานประกอบการ	5	3.04	B6,A2,A3
	อุตสาหกรรม	ย่านอุตสาหกรรม	10	1.81	B7,B8
	สถานที่ราชการ	สถานที่ราชการ	10	4.47	A4-A8,A11-A14
	สถานศึกษา	โรงเรียน วิทยาลัย	15	1.58	A6,A7,A10
		มหาวิทยาลัย	15	1.38	A6,A7,A9
	สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ	สวนสาธารณะ	5	1.25	A2,A8
	โบราณสถาน	โบราณสถาน	5		
จุดเปลี่ยนการเดินทาง	สถานีรถไฟ/ท่ารถ	5	2.37	B6,A10,A11	
รวม			100		

การกำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่าง(นักท่องเที่ยว) นั้นใช้วิธีของ Yamane (1973) คือ

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

โดยที่

n. = กลุ่มตัวอย่าง

N = จำนวนประชากร

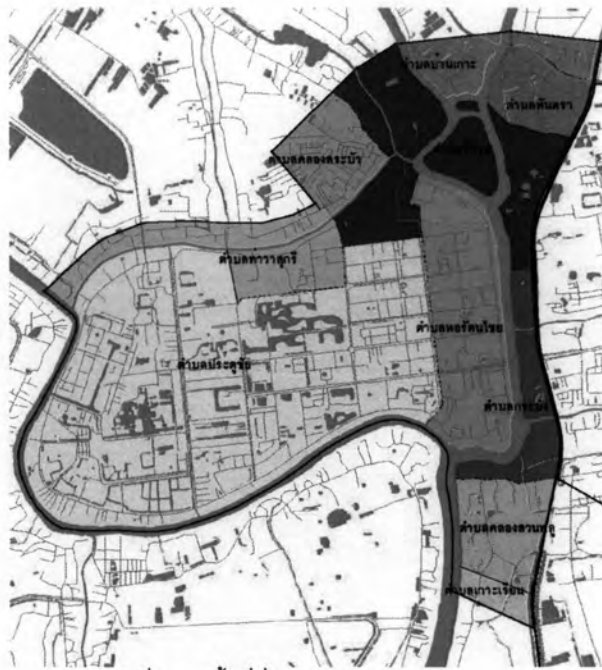
E = ความคลาดเคลื่อน

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

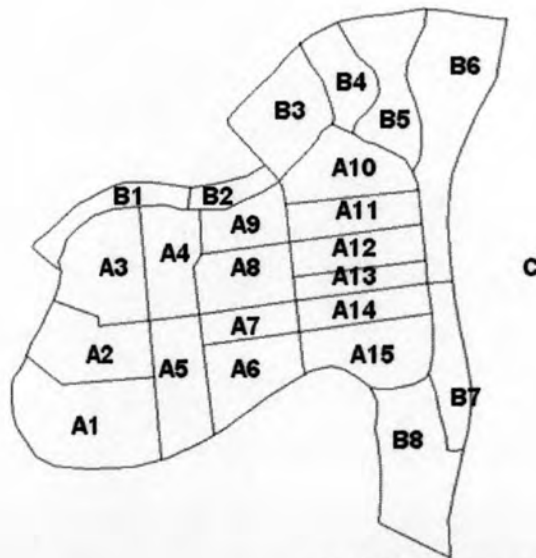
กลุ่มตัวอย่าง 9 ชุด

ตารางวิธีการเก็บข้อมูลและการเลือกกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

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



ภาพที่ 4.1 : พื้นที่ที่ทำการศึกษา



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

ภาพที่ 4.2 : การแบ่งพื้นที่ที่ทำการศึกษา (24 โซน)

แหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญ

แหล่งกำเนิดการเดินทางที่สำคัญได้แก่ ที่พักอาศัย ย่านพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม สถานที่ราชการ สถานศึกษา สถานที่พักผ่อนและท่องเที่ยว และจุดเปลี่ยนการเดินทางดังนี้

ที่พักอาศัย

ลักษณะของที่พักอาศัย ได้แก่การใช้ที่ดินแบบผสม ที่ตั้ง รวมทั้งลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม ของย่านที่พักอาศัยต่างกัน ก่อให้เกิดความต้องการเดินทางที่ต่างกัน การใช้ที่ดินในเขตเทศบาลมีการใช้ที่ดินประเภทพักอาศัยมากเป็นอันดับสองรองจากการใช้ที่ดินเพื่ออนุรักษ์โบราณสถาน ย่านชุมชนส่วนใหญ่กระจายตัวอยู่ริมสองฝั่งคลองและริมถนนอุทง โดยชุมชนในเขตเทศบาลมีทั้งสิ้น 43 ชุมชน(ตารางที่ 3.1) ในบริเวณเกาะเมือง 17 ชุมชนและนอกเกาะเมือง 26 ชุมชน ตำบลที่มีชุมชนมากที่สุดคือ ตำบลประตู่ชัย รองลงมาคือตำบลหัวรอ โดยที่อยู่อาศัยตอนในของเมืองมีบ้านพักของหน่วยงานราชการต่างๆ ที่อยู่อาศัยด้านทิศตะวันออกของเกาะเมืองจะปะปนกับย่านพาณิชยกรรม มีความหนาแน่นและระดับการใช้ที่ดินแบบผสมสูง มีร้านค้าและสาธารณูปการจำนวนมาก ได้แก่บริเวณ ถนนอุทง ถนนนเรศวรด้านทิศตะวันออก

ถนนหอรตันไชย ถนนบางเหียน และถนนคลองมะขามเรียงเป็นต้น การขยายตัวของที่พักอาศัยนั้นขยายตัวออกมาด้านเหนือของถนนอุทง ตำบลท่าวาสกรี คลองสระบัว และตำบลประตู่ชัย บริเวณนอกเขตเทศบาล ชุมชนหนาแน่นอยู่บริเวณริมถนนโรจนะทั้งที่เป็นชุมชนดั้งเดิมและชุมชนใหม่ ประเภทบ้านจัดสรร

ย่านพาณิชยกรรม

เทศบาลนครนครศรีอยุธยา มีย่านการค้าและบริการที่สำคัญจำนวน 1956 แห่ง กระจายตัวอยู่ตามถนนสายต่างๆในเขตเทศบาล หากแบ่งตามประเภทของธุรกิจเป็นดังนี้

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

โดยขนาดของธุรกิจจำแนกตามจำนวนคนงาน พบว่าส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดเล็ก

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

- ตั้งแต่ 50 คนขึ้นไป จำนวน 3 แห่ง

โดยย่านที่มีกิจกรรมร้านค้าหนาแน่นอยู่บริเวณตลาดหัวรอ ไปตามแนวถนนอุทงและตลาดเจ้าพรหมไปตามถนนนเรศวร ถนนอุทง ถนนหอรตันไชย ตลาดหัวรอเป็นตลาดสด มีการขายปลีกและขายส่ง มีการบริหารจัดการโดยสำนักทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ตลาดเจ้าพรหม 1-2 เป็นตลาดขายปลีกและขายส่ง มีร้านค้าประกอบการประมาณ 200 แห่ง รับผิดชอบการจัดเก็บภาษีโดยเทศบาลนครศรีอยุธยา

อุตสาหกรรม

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

สถานที่ราชการ

ในเขตเทศบาลมีสถานที่ราชการ ทั้งสิ้น 30 แห่ง(ตารางที่ 3.5) หน่วยราชการส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตตำบลประตูลี้ รองลงมาตำบลหอรตันไชย ซึ่งอยู่ในบริเวณเกาะเมือง โดยส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณถนนอุทงมากที่สุด เนื่องจากเป็นถนนที่ล้อมรอบเกาะเมือง อีกบริเวณคือถนนโรจนะ เนื่องจากเป็นถนนสายหลักที่เชื่อมโยงมาจากด้านตะวันออกของเกาะเมือง

สถานศึกษา

เทศบาลนครศรีอยุธยา เป็นศูนย์กลางการศึกษาของจังหวัด มีสถานศึกษาตั้งอยู่หลายแห่ง ตั้งแต่ระดับอนุบาลจนถึงระดับอุดมศึกษา มีโรงเรียนที่เปิดสอนระดับ อนุบาล-ประถมศึกษา จำนวน 7 แห่ง ระดับประถมจำนวน 16 แห่ง ระดับมัธยมต้น-ปลายจำนวน 3 แห่ง ระดับอาชีวะจำนวน 4 แห่ง ระดับปริญญาตรีขึ้นไปจำนวน 2 แห่ง

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

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

สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

ในเขตเทศบาลนครนครศรีอยุธยามีสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ 2 แห่งคือ

- บริเวณบึงพระราม ตั้งอยู่ภายในเกาะเมือง ตำบลประตูชัย
- สวนสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ตั้งอยู่ภายในเกาะเมือง ตำบลประตูชัย

ย่านโบราณสถานและสถานที่ท่องเที่ยว

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

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

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

การกระจายตัวของโบราณสถานที่สูญหาย

จากการสำรวจพบว่า มีโบราณสถานสูญหายจำนวน 78 แห่ง โดยสามารถแบ่งกลุ่มของโบราณสถานที่สูญหายได้ 5 กลุ่มดังนี้

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

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

กลุ่มที่ 3 บริเวณศาลากลางจังหวัดพระนครศรีอยุธยา กลุ่มนี้เป็นกลุ่มใหญ่ที่มีโบราณสถานสูญ หายไปจำนวนมาก ดังเช่น

บริเวณศาลากลางจังหวัด เดิมเป็นที่ตั้งของวัดปาทราย วัดปามอ และวัด บรมจักรวรรดิ

บริเวณสถาบันราชภัฏ ในบริเวณที่มีวัดสูญหายได้แก่ วัดพระงาม วัดอัมม วัดป่าจาน

บริเวณโรงพยาบาลพระนครศรีอยุธยา ได้แก่ วัดหีบ วัดโคกเคยมี่ วัดยายมี วัดโคกเคยมมา

กลุ่มที่ 4 บริเวณถนนโรจนะตอนเกาะเมือง โบราณสถานที่สูญหายไปส่วนใหญ่เกิดจากการบุกรุก ทำลายของบริเวณบ้านพักอาศัยและสะพานพาณิชย์ เชิงสะพานปรีดี ตัวอย่างเช่น วัดท่าจีน วัด สามจีน วัดชอแอ วัดนางชี วัดกระบือ วัดโค วัดโคกขม้น เป็นต้น

กลุ่มที่ 5 โบราณสถานที่สูญหายกระจายอยู่ทั่วไป โดยเฉพาะบริเวณหัวรอ ซึ่งเป็นย่านการค้า ของเมือง มีโบราณสถานสูญหายไปจำนวนมาก ได้แก่ วัดขม้น วัดชอง วัดหนัง วัดสีจำปา เป็นต้น สาเหตุใหญ่ของการใช้ที่ดินที่ทำให้โบราณสถานสูญหายไปคือ ที่พักอาศัย ที่สาธารณะ รวมถึงการ ตัดถนนและสถานที่ราชการส่วนใหญ่

ความหนาแน่นของบริเวณโบราณสถาน

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

การศึกษาโครงข่ายจักรยานในเขตเทศบาลนครอยุธยา จะศึกษาจากกลุ่มตัวอย่าง 2 ประเภท คือกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครอยุธยา และกลุ่มตัวอย่างที่เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มาจากในเขตอำเภอต่างๆ ของจังหวัดอยุธยาและจากจังหวัดอื่น

ก. กลุ่มตัวอย่างประชาชนในเขตเทศบาลนครอยุธยา(แบบสอบถามชุดที่ 1)

4.1 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง (ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ค.)

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

4.2 ลักษณะการเดินทางของประชากรในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

ลักษณะการเดินทางของประชากรในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาพิจารณาจากข้อมูลการเดินทางที่เร็วสุดทำยที่ผ่านมาของผู้รับการสัมภาษณ์ โดยสอบถามจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางของการเดินทาง (โซน) วัตถุประสงค์ รูปแบบการเดินทาง ระยะทางและเวลาที่ใช้ในการเดินทาง นอกจากนี้ยังวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับลักษณะการเดินทาง

4.2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับลักษณะการเดินทาง

4.2.1.1 อาชีพกับรูปแบบการเดินทาง

ตารางที่ 4.1 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการเดินทาง

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

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

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

4.2.1.2 รายได้กับรูปแบบการเดินทาง

ตารางที่ 4.2 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้และรูปแบบการเดินทาง

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

จากตารางที่ 4.2 พบว่ามีการเดินทางเกิดขึ้นกับกลุ่มรายได้ทุกกลุ่ม โดยกลุ่มที่ไม่มีรายได้ใช้รูปแบบการเดินทางด้วยเท้ามากที่สุด สำหรับรูปแบบการเดินทางด้วยจักรยานพบว่ากลุ่มผู้ไม่มีรายได้นิยมใช้มากที่สุด แต่กลุ่มที่มีรายได้น้อยระหว่าง 3,001-6,000 บาท และรายได้ตั้ง

แต่ 9,001 บาทขึ้นไปไม่ใช้รูปแบบการเดินทางด้วยรถจักรยานเลย สำหรับรูปแบบการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ยังเป็นรูปแบบที่นิยมมากที่สุดในกลุ่มผู้ไม่มีรายได้และผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 3,001-6,000 บาทแต่กลุ่มผู้มีรายได้ระหว่าง 9,001-12,000 บาทไม่ใช้รูปแบบการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เลย สำหรับรถยนต์ส่วนตัวพบว่าผู้ที่มีรายได้มากกว่า 12,001 บาทใช้รถส่วนตัวมากที่สุดรถส่วนตัวยังใช้มากในกลุ่มผู้ไม่มีรายได้เนื่องจากผู้ไม่มีรายได้บางส่วนอาศัยอยู่ในครัวเรือนที่มีรถยนต์ส่วนตัวอยู่แล้วสำหรับรูปแบบการเดินทางด้วยรถสองแถวพบว่ากลุ่มผู้ไม่มีรายได้ใช้การเดินทางด้วยรูปแบบนี้มากที่สุด สามล้อถีบใช้ในกลุ่มผู้มีรายได้ระหว่าง 3,001-9,000 บาท

4.2.2 ลักษณะการเดินทางของประชากรในเขตเทศบาลนครอยุธยา

การศึกษาลักษณะการเดินทางของประชากรในส่วนนี้เป็นการศึกษาว่าประชากรในเขตเทศบาลนครอยุธยามีลักษณะการเดินทางอย่างไรในเรื่องวัตถุประสงค์ รูปแบบการเดินทาง ระยะทางและระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทางการเดินทางรวมถึงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของลักษณะต่างๆ ดังกล่าว

4.2.2.1 วัตถุประสงค์การเดินทาง

ตารางที่ 4.3 วัตถุประสงค์ของการเดินทาง

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

หมายเหตุ: มีผู้ตอบแบบสอบถามข้อวัตถุประสงค์การเดินทาง 136 ราย จาก 140 ราย

ตารางที่ 4.4 ช่วงเวลาที่ใช้ในการเดินทาง

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

จากตารางที่ 4.3 การเดินทางของกลุ่มตัวอย่างประชากรในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี เป็นการเดินทางไปเรียนหนังสือมากที่สุดซึ่งมีจำนวนใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างที่มีเป้าหมายการเดินทางเพื่อไปทำงาน ขณะที่เป้าหมายการเดินทางเพื่อไปซื้อของมีจำนวนน้อยที่สุดและเมื่อพิจารณาช่วงเวลาที่ใช้ในการเดินทางซึ่งมีผู้ไม่ตอบแบบสอบถามในข้อที่ระบุช่วงเวลาการเดินทาง 9 คน จาก 140 คน พบว่าช่วงเวลาเร่งด่วน ระหว่าง 7.00-10.00 เป็นช่วงที่ใช้เส้นทางการเดินทางมากที่สุด หรือ 66 ราย รองลงมาเป็นช่วงการเดินทางระหว่าง 10.00-15.00 น.

4.2.2.2 รูปแบบการเดินทาง

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

ตารางที่ 4.5 รูปแบบการเดินทางส่วนบุคคลในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี

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

4.2.2.3 ระยะทางการเดินทาง

ตารางที่ 4.6 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง

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

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

4.2.2.4 ระยะเวลาการเดินทาง

ตารางที่ 4.7 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาการเดินทางกับรูปแบบการเดินทาง

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

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

4.2.2.5 ความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์การเดินทางและระยะทาง (กิโลเมตร)

ตารางที่ 4.8 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์กับระยะทางการเดินทาง

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

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

4.2.2.9 จุดเริ่มต้น-จุดหมายปลายทางของการเดินทาง

ตารางที่ 4.9 การเดินทางระหว่างโซน เดินทางจากโซน

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

หมายเหตุ : O =origin เดินทางจากจุดเริ่มต้น

D= destination ปลายทาง

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

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

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

4.3 ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานของประชาชนในเขตเทศบาลนครอยุธยา

ข้อมูลการเดินทางด้วยจักรยานในงานวิจัยฉบับนี้ได้มาจากการสอบถามพฤติกรรมการใช้จักรยานทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่เคยใช้จักรยาน ได้แก่วัตถุประสงค์ ความถี่ในการใช้ เวลาที่ใช้ จุดเริ่มต้น-ปลายทางในการขี่จักรยาน เส้นทางที่ใช้ ระยะทางและระยะเวลาในการขี่จักรยาน นอกจากนี้ยังสอบถามทัศนคติเกี่ยวกับเหตุผลที่เลือกใช้จักรยาน และปัญหาที่ผู้ใช้จักรยานพบ

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

4.3.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับการใช้จักรยาน

ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมที่สำคัญได้แก่เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพและรายได้เป็นปัจจัยสำคัญที่จะนำมาพิจารณาประกอบการใช้จักรยานว่าปัจจัยดังกล่าวมีความเกี่ยวข้องอย่างไรกับการใช้จักรยาน (ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก ค.)

4.3.1.1 เพศ

จากการสำรวจพบว่าในจำนวนผู้ใช้จักรยาน เพศชายเคยใช้จักรยานน้อยกว่าเพศหญิง ส่วนจำนวนผู้ที่ไม่เคยใช้จักรยานพบว่าเพศหญิงมีจำนวนมากกว่าเพศชายเล็กน้อย เนื่องจากการเดินทางส่วนใหญ่ซึ่งเป็นระยะทางสั้นๆ ผู้หญิงสามารถขี่ได้ไม่เหน็ดเหนื่อย ผู้หญิงบางคนขี่รถมอเตอร์ไซค์ไม่เป็น และไม่นิยมความเร็ว ส่วนผู้ชายนิยมหันไปขี่รถมอเตอร์ไซค์มากกว่าเนื่องจากสะดวกรวดเร็วและไม่ร้อนหรือเหนื่อยง่าย

4.3.1.2 อายุ

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

4.3.1.3 ระดับการศึกษา

ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับการใช้จักรยานพบว่าทุกระดับการศึกษาเคยใช้จักรยาน ยกเว้นระดับที่สูงกว่าปริญญาตรีซึ่งไม่เคยใช้จักรยานเลย ขณะที่ระดับอาชีวศึกษามีร้อยละการใช้จักรยานมากที่สุด

4.3.1.4 อาชีพ

กลุ่มอาชีพที่ใช้จักรยานมากที่สุดคือนักเรียน รองลงมาเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา และกลุ่มผู้ที่ศึกษาในระดับปริญญาตรีใช้จักรยาน สำหรับอาชีพที่ใช้จักรยานรองลงมาเป็นกลุ่มลูกจ้างและเจ้าหน้าที่รัฐ และผู้ประกอบการอาชีพรับจ้าง

4.3.1.5 รายได้

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

4.3.2 ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานในเขตเทศบาลนครอยุธยา

ในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์ถึงลักษณะทั่วไปของการเดินทางด้วยจักรยาน ได้แก่ วัตถุประสงค์การเดินทาง ระยะทางในการเดินทาง ระยะเวลาในการขับขี่ ความถี่ในการใช้ ช่วงเวลาที่ขี่บ่อย เส้นทางที่ขี่บ่อย เหตุผลที่เลือกใช้และปัญหาที่พบ โดยจะพิจารณาเฉพาะผู้ใช้จักรยานในเขตเทศบาลเท่านั้น

4.3.2.1 วัตถุประสงค์การเดินทาง

พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่จะใช้จักรยานเพื่อไปซื้อของ รองลงมาเป็นการใช้จักรยานเพื่อทำธุระ ใช้จักรยานเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ เพื่อเรียนหนังสือ 6 และทำงานตามลำดับ

4.3.2.2 ระยะทางการเดินทาง

ผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่ใช้จักรยานในระยะสั้นๆ น้อยกว่า 5 กม. ในจำนวนนี้เป็นการเดินทางในระยะไม่เกิน 3 กม. และเป็นการเดินทางระหว่าง 3.1 – 5 กม. สิ่งที่จะช่วยให้การเดินทางด้วยจักรยานในระยะสั้นๆ ได้คือการที่เมืองมีขนาดไม่ใหญ่มาก มีสถานบริการและสถานที่สำคัญไม่ห่างกันมากนัก

4.3.2.3 วัตถุประสงค์กับระยะทาง

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

4.3.2.4 ระยะเวลาการเดินทาง

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

4.3.2.5 ช่วงเวลาที่ใช้

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

4.3.2.6 บริเวณที่ใช้จักรยานและที่จอดรถจักรยาน

ก. จุดเริ่มต้น-จุดปลายทางการเดินทาง (ตารางที่ 4.10)

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

จากการวิเคราะห์พบว่าผู้ที่เดินทางด้วยจักรยานเดินทางไปยังโซน c ซึ่งอยู่นอกเขตเทศบาลมีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 17.6 โดยเดินทางจากโซน a11 และ b1 เพื่อไปโซน c จำนวนเท่ากันคือร้อยละ 4.7 ทั้งนี้เพราะโซน C เป็นพื้นที่ที่มีโรงงานอุตสาหกรรมและบริษัทเอกชน ประชาชนจากในเขตเทศบาลเดินทางไปทำงานในพื้นที่ใกล้เคียงซึ่งอยู่นอกเขตเทศบาล ขณะเดียวกันประชาชนบางส่วนใช้ช่วงเวลาเย็นในการเดินทางเพื่อความเพลิดเพลิน สำหรับการเดินทางด้วยจักรยานรองลงมาเป็นโซน a1 ซึ่งเป็นที่ตั้งของสวนสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 12.9 รองลงมาเป็นการเดินทางด้วยจักรยานไปยังโซน a10 ซึ่งเป็นตลาดหัวรอ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการขี่จักรยานเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ และชื่อของ รองลงมาเป็นการเดินทางไปยังโซน a6 ซึ่งเป็นวิทยาลัยครูและศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์ ร้อยละ 5.9 และมีจำนวนใกล้เคียงกับการเดินทาง

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

ตารางที่ 4.10 การเดินทางระหว่างโซน โดยรถจักรยาน

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

O=จุดเริ่มต้น

D=ปลายทาง

ข. โชนการเดินทางกับช่วงเวลาที่ใช้ (ตารางที่ 4.11)

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

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

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

ตารางที่ 4.11 ช่วงเวลาที่เดินทางด้วยจักรยานกับโซนปลายทาง

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

ค. ถนนที่ใช้บ่อย

ในส่วนนี้จะพิจารณาถนนที่ประชาชนใช้จักรยานในการเดินทางบ่อยที่สุด โดยถนนอุทงเป็นเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางมากที่สุด รองลงมาเป็นการเดินทางบนถนนนครสวรรค์ สำหรับถนนป่าโทนและถนนโรจนะ มีผู้ใช้จักรยานเท่ากัน

ตารางที่ 4.12 เส้นทางหรือถนนที่ใช้ในการเดินทางบ่อยที่สุด

เส้นทางหรือถนนที่ใช้ในการเดินทาง	ท่านเคยใช้จักรยานหรือไม่		Total
	เคยใช้	ไม่เคยใช้	
ถ.อุทง	23.1%	17.3%	40.4%
ถ.นครสวรรค์	15.4%	3.8%	19.2%
หอรตันไชย	1.9%	1.9%	3.8%
ถ.บางเขียน	1.9%		1.9%
ถ.ป่าโทน	7.7%	5.8%	13.5%
ถ.โรจนะ	7.7%	7.7%	15.4%
คลองท้อ	1.9%	3.8%	5.8%
รวม	59.6%	40.4%	100.0%

4.3.2.8 เหตุผลที่เลือกใช้จักรยาน

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

4.3.2.9 ปัญหาที่พบ

ผู้ใช้จักรยานร้อยละ 13.6 ไม่พบปัญหาในการขี่จักรยาน ขณะที่ปัญหาแดดร้อน/ฝุ่นละอองเป็นปัญหาใหญ่ที่สุดสำหรับผู้ขี่จักรยาน คิดเป็นร้อยละ 26.4 หรือ กว่า 1 ใน 4 ของปัญหา รองลงมาเป็นปัญหาเรื่องความไม่ปลอดภัย เนื่องจากจักรยานส่วนใหญ่ไม่มีไฟ และไม่

ใช้ความเร็วสูงในการขับซึ่งอาจทำให้รถที่สัญจรในเส้นทางเดียวกับจักรยานมองไม่เห็นและถนนที่ใช้จักรยานส่วนใหญ่มีรถสัญจรคับคั่งจึงเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ประชาชนบางส่วนเห็นว่าการใช้จักรยานเพื่อไปทำธุระอาจไม่เหมาะสมเพราะทำให้เหงื่อออกเมื่อถึงที่หมาย และรู้สึกไม่สบายตัว

สรุป การเดินทางด้วยจักรยานของประชาชนในเขตเทศบาล

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

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

ข. กลุ่มตัวอย่างประชากรนักท่องเที่ยว (แบบสอบถามชุดที่ 2)

4.4 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง(ดูรายละเอียดภาคผนวก ค.)

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

4.5 ลักษณะการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว

ลักษณะการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา พิจารณาจากข้อมูลการเดินทางเที่ยวสุดท้ายที่ผ่านมาของผู้รับการสัมภาษณ์โดยสอบถามวิธีการเดินทางมาและกลับจังหวัดพระนครศรีอยุธยา แหล่งกำเนิดการเดินทางซึ่งแบ่งเป็นสถานที่พักหรือโรงแรมที่พัก ท่ารถปรับอากาศ สถานีรถไฟ ท่าจอดรถสองแถว และอื่นๆ จุดหมายปลายทางของการเดินทางเพื่อไปสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ พิจารณาจากช่วงเวลา ลักษณะการเดินทางไปตามสถานที่ท่องเที่ยว

4.5.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับลักษณะการเดินทางมา-กลับ เพื่อท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

4.5.1.1 อาชีพกับรูปแบบการเดินทางมาเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

ตารางที่ 4.13 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการเดินทางมาเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

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

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

สำหรับกลุ่มข้าราชการเดินทางมาอยุธยาด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด รองลงมาเป็นการเดินทางด้วยรถทัวร์และรถโดยสารประจำทางได้แก่รถสองแถวและรถบัสประจำทาง เท่ากัน ข้าราชการไม่นิยมเดินทางมาด้วยรถไฟหรือเช่ารถโดยสาร ส่วนพนักงานรัฐวิสาหกิจเดินทางมาอยุธยาด้วยรถโดยสารประจำทางมากที่สุด ขณะที่กลุ่มลูกจ้างเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางมากที่สุด รองลงมาเป็นรถไฟ สำหรับกลุ่มที่มีธุรกิจส่วนตัวนิยมเดินทางมาอยุธยาด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด เพราะมีความคล่องตัวในการเดินทาง รองลงมาเป็นการเดินทางมาด้วยรถไฟและรถโดยสารประจำทาง ขณะที่นิยมรถทัวร์น้อยที่สุด

4.5.1.2 อาชีพกับรูปแบบการเดินทางกลับออกจากเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา
ตารางที่ 4.14 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับการเดินทางกลับออกจากเขตเทศบาลอยุธยา

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

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

ธุรกิจส่วนตัว แต่รถไฟไม่เป็นที่นิยมในกลุ่มข้าราชการและนักธุรกิจในการเดินทางมาท่องเที่ยวอยุธยาขณะที่กลุ่มลูกจ้างนิยมเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 8.3 รองลงมาเป็นรถไฟ (ร้อยละ 4.1) เนื่องจากมีราคาประหยัด ลูกจ้างบางส่วนเดินทางพร้อมกับรถของโรงงานเพื่อมาทำงานในเขตอยุธยา

4.5.1.3 อาชีพกับรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา
ตารางที่ 4.15 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับรูปแบบการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

อาชีพ/รูปแบบการเดินทาง	นักเรียน/นักศึกษา	ข้าราชการ	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ลูกจ้าง	ธุรกิจส่วนตัว	อื่นๆ	รวม
	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ	ร้อยละ
เดินเท้า	14.6	0.7		5.6	4.2		25.0
รถจักรยาน	0.7	1.4		0.7	0.7		3.5
รถจักรยานยนต์	2.8						2.8
รถส่วนตัว	9.0	8.3	1.4	1.4	4.2	0.7	25.0
รถสองแถว	15.3	4.2	0.7	6.9	2.1	1.4	30.6
สามล้อ						0.7	0.7
อื่นๆ	6.9			4.2	0.7	0.7	12.5
	49.3	14.6	2.1	18.8	11.8	3.5	100

ตารางที่ 4.15 แสดงอาชีพกับรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวในเขตพระนครศรีอยุธยา พบว่ามีผู้ตอบแบบสอบถามในส่วนนี้ 144 คน จากแบบสอบถามที่ได้กลับคืน 145 ฉบับ ในจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามพบว่านักท่องเที่ยวนิยมใช้รถโดยสารประจำทางประเภทรถสองแถวมากที่สุด รองลงมาเป็นการท่องเที่ยวด้วยรถยนต์ส่วนตัวและการเดินเท้าในอัตราส่วนเท่ากัน และใช้การเดินทางท่องเที่ยวด้วยวิธีอื่นๆ เช่น เรือ อย่างไรก็ตาม นักท่องเที่ยวบางส่วนใช้จักรยานเดินทางท่องเที่ยว

นักเรียนและนักศึกษานิยมเดินเท้าท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครอยุธยาโดยใช้รถสองแถวมากที่สุด รองลงมาเป็นการเดินเท้าและใช้รถยนต์ส่วนตัวนอกจากนี้ยังนิยมเดินทางด้วยเรือ ขณะที่ข้าราชการนิยมเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด มากที่สุดรองลงมาเป็นการใช้รถสองแถวเพื่อการท่องเที่ยวในเขตอยุธยาในกลุ่มลูกจ้างนิยมการเดินทางมากเป็นอันดับสองรองจากการใช้รถสองแถว และนิยมเดินทางรองจากกลุ่มนักเรียน/นักศึกษา ซึ่งพนักงานรัฐวิสาหกิจไม่พบว่ามีการเดินทางเท้า กลุ่มนักธุรกิจส่วนตัวนิยมเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเท่ากับการเดินเท้า

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

4.5.2 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดเริ่มต้นการเดินทางท่องเที่ยวกับสถานที่เป้าหมาย รูปแบบ การเดินทางของนักท่องเที่ยว

ในส่วนนี้เป็นการศึกษาว่านักท่องเที่ยวในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยามีจุดเริ่มต้นการเดินทางจากที่ใด มีวัตถุประสงค์คือเป้าหมายในการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยว ลักษณะการเดินทาง รูปแบบการเดินทาง ระยะทาง และระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง อย่างไรก็ตามโดยพิจารณาจุดเริ่มต้นการเดินทาง จุดหมายปลายทางการเดินทางรวมถึงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของลักษณะต่างๆดังนี้

4.5.2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดเริ่มต้นกับจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว

ตารางที่ 4.16 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดเริ่มต้นกับจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว

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

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

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

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

เมื่อแยกตามสถานที่ปลายทางที่นักท่องเที่ยวเดินทางไปยังพระราชวังโบราณนิยมเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถไฟมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.3 ของจำนวนผู้ที่เดิน

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

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

สำหรับการเดินทางไปยังวัดมงคลปิตร ซึ่งนักท่องเที่ยวให้ความนิยมเดินทางไปมากที่สุด ในจำนวนสถานที่ท่องเที่ยวทั้งหมดในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา พบว่าเริ่มต้นการเดินทางจากสถานีรถไฟมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 29.9 รองลงมาเป็นการเดินทางเริ่มต้นจากท่ารถทัวร์ และทำรถสองแถว คิดเป็นร้อยละ 26.4 และ 24.1 ตามลำดับ ขณะที่นักท่องเที่ยวเดินทางจากโรงแรมที่พักเพื่อไปวัดมงคลปิตรมีเพียงร้อยละ 9.2 น้อยกว่าการเริ่มต้นเดินทางจากแหล่งอื่นๆ เช่นบ้านพัก ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 10.3

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

คุ้มขุนแผนเป็นหนึ่งในสถานที่ปลายทางที่มีนักท่องเที่ยวนิยมเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถไฟมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 35.3 ของจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปคุ้มขุนแผนทั้งหมด รองลงมาเป็นการเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถทัวร์ (ร้อยละ 20.6) โดยการเริ่มต้นเดินทางจากโรงแรมมีจำนวนเท่ากับเริ่มต้นเดินทางจากทำรถสองแถว (ร้อยละ 17.6) สำหรับปลายทางการท่องเที่ยวที่วัดพระราม ปรากฏว่านักท่องเที่ยวเริ่มต้นเดินทางจากทำรถสองแถวมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 28.9 รองลงมาเป็นการเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถทัวร์ (ร้อยละ 23.7) และสถานีรถไฟ (ร้อยละ 21.1)

สวนบึงพระรามซึ่งมีนักท่องเที่ยวเดินทางมากที่สุดเป็นอันดับสองรองจากวัดมงคลปิตร มีนักท่องเที่ยวเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถไฟมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 28.1 รองลงมาเป็นการเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถทัวร์ คิดเป็นร้อยละ 25.0 และ เริ่มต้นเดินทางจากทำรถสองแถวร้อยละ 18.8 ส่วนการเริ่มต้นเดินทางจากโรงแรมที่พักและจากสถานที่อื่นๆ เช่นบ้านพัก มีจำนวนเท่ากันคิดเป็นร้อยละ 14.1

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

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

สรุป นักท่องเที่ยวนิยมเริ่มต้นเดินทางจากสถานีรถไฟมากที่สุด รองลงมาเป็นท่ารถทัวร์ ท่ารถสองแถวและจากโรงแรมที่พัก โดยสถานที่ที่นักท่องเที่ยวนิยมเดินทางไปมากที่สุดคือวัดมงคลบพิตรและบึงพระราม ดังนั้นต่อไปจะศึกษาว่านักท่องเที่ยวนิยมใช้การเดินทางรูปแบบใดในการท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่างๆ เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลสำหรับกาวิเคราะห์เส้นทางการเดินทางด้วยจักรยานที่สามารถเป็นไปได้ในอนาคต

4.5.2.2 รูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

ตารางที่ 4.17 รูปแบบการเดินทางส่วนบุคคลของนักท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

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

จากตารางข้างต้น นักท่องเที่ยวตอบแบบสอบถามในส่วนนี้ทั้งสิ้น 144 ราย จากแบบสอบถามที่ได้รับคืนมาทั้งหมด 145 ฉบับ และพบว่านักท่องเที่ยวที่เคยใช้จักรยานและไม่เคยใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวนิยมเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาด้วยรถสองแถว

มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 30.6 รองลงมาเป็นการเดินทางท่องเที่ยวด้วยการเดินเท้าและรถยนต์ส่วนตัวในจำนวนเท่ากัน (ร้อยละ 25.0) ขณะที่การเดินทางด้วยรถจักรยานเพื่อท่องเที่ยวมีจำนวนรวมร้อยละ 3.5 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

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

4.5.2.3 ลักษณะการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

ตารางที่ 4.18 ลักษณะการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

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

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

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

4.5.2.4 ระยะทางการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา
 ตารางที่ 4.19 ระยะทางการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

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

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

4.5.2.5 ช่วงเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา
 ตารางที่ 4.20 ช่วงเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวตามสถานที่ต่างๆ

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

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

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

4.5.2.6 ระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวในอยุธยา

ตารางที่ 4.21 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย

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

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

4.5.2.7 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดเริ่มต้นกับรูปแบบการเดินทาง ลักษณะ ระยะเวลา ช่วงเวลาในการเดินทางท่องเที่ยว

ตารางที่ 4.22 จุดเริ่มต้นการออกเดินทางจากแหล่งกำเนิดการเดินทางของนักท่องเที่ยว

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

จากตารางที่ 4.22 พบว่ากลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถาม 145 ราย เดินทางออกจากแหล่งกำเนิดการเดินทางเพื่อไปท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาจากหลายช่องทาง โดยเลือกเดินทางจากสถานีรถไฟมากที่สุดเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 24.1 รองลงมาเป็นกลุ่มตัวอย่างเลือกเดินทางจากจุดเริ่มต้นที่ท่ารถทัวร์คิดเป็นร้อยละ 23.4 และจากท่ารถสองแถว D3 คิดเป็นร้อยละ 21.4 ขณะที่เดินทางออกจากพื้นที่อื่นๆร้อยละ 14.5 และเดินทางออกจากโรงแรมร้อยละ 8.3 นอกจากนี้นักท่องเที่ยวเลือกเดินทางออกจากท่ารถสองแถวอื่นๆ คือ D1 D2 D4 และ D อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 8.5 มากกว่าการเลือกเดินทางออกจากโรงแรมเป็นอันดับแรก

ตารางที่ 4. 23 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานที่เริ่มต้น (จุดกำเนิดในการเดินทาง) และรูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

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

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

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

ตารางที่ 4.24 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจุดเริ่มต้นการเดินทางท่องเที่ยวกับลักษณะการเดินทาง

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

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

ตารางที่ 4.25 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดเริ่มต้นการเดินทางกับระยะทาง

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

จากตารางที่ 4.25 ผู้ที่เริ่มต้นเดินทางออกจากสถานีรถไฟซึ่งมีจำนวนมากที่สุดเดินทางเป็นระยะทางระหว่าง 3.1-5 กม. มากที่สุด (ร้อยละ 9.0) รองลงมาเดินทางด้วยระยะทางมากกว่า 10 กม. (ร้อยละ 6.9) และระหว่าง 5.1-10 กม. โดยเดินทางน้อยกว่า 3.0 กม. มีเพียงร้อยละ 2.1 สำหรับผู้ที่เริ่มเดินทางจากท่ารถทัวร์นิยมเดินทางเป็นระยะทางมากกว่า 10 กม. ในการท่องเที่ยวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 11.0 รองลงมาเป็นการเดินทางระหว่าง 3.1-5 กม. และระหว่าง 5.1-10 กม. คิดเป็นร้อยละ 8.3 และ 3.4 ตามลำดับ นอกจากนี้ผู้ที่เดินทางจากท่ารถสองแถว D3 ซึ่งเป็น

จุดเริ่มต้นที่มีผู้เดินทางมากที่สุดในกลุ่มท่ารถสองแถว นิยมเดินทางมากกว่า 10 กม. มากที่สุด (ร้อยละ 6.2) รองลงมาเดินทางระหว่าง 3.1-5 กม. และระหว่าง 5.1-10 กม. ในจำนวนเท่ากัน

4.5.2.8 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว กับรูปแบบ ลักษณะ ระยะทาง ช่วงเวลา เดินทางท่องเที่ยว

ตารางที่ 4.26 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายปลายทางกับรูปแบบการเดินทาง

สถานที่/รูปแบบ	เดินเท้า	จักรยาน	รถจักรยานยนต์	รถยนต์	สองแถว	สามล้อ	อื่นๆ	จำนวนคำตอบ	ร้อยละ
พระราชวังโบราณ	12	4	0	13	10	0	7	46	9.5
วัดพระศรีสรรเพชญ์	13	3	0	17	3	0	6	42	8.7
วัดมงคลบพิตร	23	4	3	23	21	0	12	86	17.7
วัดธรรมิกราช	3	2	0	12	5	0	4	26	5.4
วัดมหาธาตุ	4	2	0	10	5	1	5	27	5.6
วัดราชบูรณะ	2	2	1	11	8	0	4	28	5.8
คุ้มขุนแผน	4	2	1	14	9	0	4	34	7.0
วัดพระราม	8	3	1	14	9	0	3	38	7.8
บึงพระราม	11	3	3	25	14	0	8	64	13.2
ศาลหลักเมือง	3	2	0	10	2	0	3	20	4.1
พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ	2	1	0	9	2	0	3	17	3.5
สวนสมเด็จพระเจ้า	4	2	1	10	8	0	2	27	5.6
ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์	7	1	0	12	7	0	3	30	6.2
รวมร้อยละ									100.0

จากตารางข้างต้น เพื่อศึกษาว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ใช้รูปแบบการเดินทางใดไปยังสถานที่ท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา โดยมีผู้ตอบแบบสอบถาม 136 คน ไม่ตอบ 9 คน

จากจำนวนแบบสอบถามที่ได้รับคืนมาทั้งหมด 145 ฉบับ และมีจำนวนคำตอบในส่วนนี้ 485 คำตอบ

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

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

สำหรับความสัมพันธ์ของรูปแบบการเดินทางแต่ละชนิดกับจุดหมายปลายทาง ในส่วนของการเดินทางนักท่องเที่ยวนิยมใช้การเดินทางไปยังวัดมงคลบพิตรมากที่สุด โดยมีจำนวน 23 คำตอบ คิดเป็นร้อยละ 24.0 ของจำนวนผู้ที่ตอบว่าเดินเท้าเดินทางไปยังปลายทางทั้งหมด รองลงมาเป็นการเดินทางไปวัดพระศรีสรรเพชญ์ พระราชวังโบราณและบึงพระราม โดยมีจำนวนคำตอบ 13 12 และ 11 หรือคิดเป็นร้อยละ 13.5 12.5 และ 11.5 ตามลำดับ

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

สำหรับการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ พบว่านักท่องเที่ยวนิยมเดินทางด้วยจักรยานยนต์ไปวัดมงคลบพิตรและบึงพระรามมากที่สุดจำนวนเท่ากันคือคิดเป็นร้อยละ 30.0 ของผู้ที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ทั้งหมด ขณะที่ไม่มีผู้ตอบแบบสอบถามใดใช้จักรยานยนต์เดินทางไปพระราชวังโบราณ วัดพระศรีสรรเพชญ์ วัดธรรมิกราช วัดมหาธาตุ ศาลหลักเมือง พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ และศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์

การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวซึ่งได้รับความนิยมมากที่สุด ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางไปบึงพระราม โดยมีจำนวนคำตอบ 25 คำตอบ คิดเป็นร้อยละ 13.9 ของจำนวนคำตอบที่ระบุว่าใช้

รูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว รองลงมาเป็นการเดินทางไปวัดมงคลพิตร วัดพระศรีสรรเพชญ์ คุ่มขุนแผนและพระราชวังโบราณ ซึ่งมีจำนวน 23 คำตอบ และคิดเป็นร้อยละ 12.8 ของรูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว

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

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

นักท่องเที่ยวที่เดินทางไปวัดพระศรีสรรเพชญ์ส่วนใหญ่นิยมเดินทางไปด้วยรถยนต์ส่วนตัว ซึ่งมีจำนวน 17 คำตอบ คิดเป็นร้อยละ 40.5 ของของผู้เดินทางไปวัดพระศรีสรรเพชญ์ทั้งหมด และคิดเป็นร้อยละ 9.4 ของคำตอบที่ระบุว่าเดินทางไปสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ด้วยรถยนต์

ส่วนนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปวัดมงคลพิตรนิยมเดินทางด้วยการเดินเท้าเท่ากับรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 26.7 ของจำนวนผู้ที่เดินทางไปวัดมงคลพิตรทั้งหมด รองลงมาเป็นการเดินทางด้วยรถสองแถว (ร้อยละ 24.4) และอื่นๆ (ร้อยละ 14.0) ส่วนนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปวัดมงคลพิตรด้วยจักรยานคิดเป็นร้อยละ 4.7

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

นักท่องเที่ยวที่เดินทางไปวัดมหาธาตุ วัดราชบูรณะ คุ่มขุนแผนและวัดพระราม นิยมใช้การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 37.0 39.3 41.2 และ 36.8 ของจำนวนผู้ที่เดินทางไปสถานที่ท่องเที่ยวแต่ละแห่ง ตามลำดับ โดยผู้ที่เดินทางไปวัดมหาธาตุใช้การเดินทางด้วยรถสองแถวเป็นพาหนะรองลงมาจากรถยนต์ส่วนตัว เช่นเดียวกับผู้เดินทางไปวัดราชบูรณะ คุ่มขุนแผน และวัดพระราม สำหรับการเดินทางด้วยจักรยาน นักท่องเที่ยวใช้จักรยานไปวัด

มหาธาตุคิดเป็นร้อยละ 7.4 ของผู้ที่เดินทางไปวัดมหาธาตุทั้งหมด ขณะที่เดินทางไปวัดราชบูรณะด้วยจักรยานคิดเป็นร้อยละ 7.1 คุ่มขุนแผนร้อยละ 5.9 และวัดพระรามร้อยละ 7.9

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

สำหรับจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวที่ศาลหลักเมือง พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ และศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์ นักท่องเที่ยวที่เดินทางไปแต่ละแห่งดังกล่าวนิยมเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด โดยนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปศาลหลักเมืองเดินเท้าเป็นลำดับสอง คิดเป็นร้อยละ 15.0 ของผู้ไปศาลหลักเมืองทั้งหมดเท่ากับจำนวนผู้ที่เดินทางด้วยวิธีอื่นๆ เช่นเดียวกับนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์และศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์ที่นิยมใช้การเดินทางเท้าเป็นลำดับที่ 2 คิดเป็นร้อยละ 14.8 และ 23.3 ของจำนวนผู้ที่เดินทางไปในสถานที่ทั้งสอง เป็นที่น่าสังเกตว่า การเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ยังนิยมการใช้จักรยานควบคู่ไปกับการท่องเที่ยวทุกแห่งแม้ว่าสถานที่ท่องเที่ยวปลายทางบางแห่งมีนักท่องเที่ยวน้อย เช่นที่พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ศาลหลักเมือง และสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ สถานที่บางแห่งซึ่งมีนักท่องเที่ยวนิยมเดินทางด้วยรูปแบบการท่องเที่ยวบางชนิดเช่นรถยนต์ส่วนตัวจำนวนมาก ก็ยังปรากฏว่ามีผู้ใช้จักรยาน

ตารางที่ 4.27 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายปลายทางกับลักษณะการเดินทางของนักท่องเที่ยว

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

สถานที่/ลักษณะการเดินทาง	ตามลำพัง	กลุ่มเล็ก 2-5 คน	กลุ่มใหญ่ 5 คนขึ้นไป	ครอบครัว	อื่นๆ	จำนวนคำตอบ	ร้อยละ
วัดราชบูรณะ	5	12	5	5	0	27	5.7
คุ้มขุนแผน	7	14	7	5	0	33	7.0
วัดพระราม	8	19	5	5	0	37	7.8
บึงพระราม	12	31	11	8	1	63	13.3
ศาลหลักเมือง	4	7	3	5	0	19	4.0
พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ	3	6	3	4	0	16	3.4
สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์	6	13	3	4	0	26	5.5
ศูนย์ศึกษาประวัติศาสตร์	8	10	5	5	0	28	5.9
							100.0

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

เมื่อพิจารณารายสถานที่ปลายทาง นักท่องเที่ยวที่เดินทางไปยังวัดมงคลปิตรส่วนใหญ่เดินทางเป็นกลุ่มเล็ก 2-5 คน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 44.2 ของนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปวัดมงคลปิตรทั้งหมด รองลงมาเป็นการเดินทางเป็นกลุ่มใหญ่ 5 คนขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 20.9 และเดินทางตามลำพัง คิดเป็นร้อยละ 19.8 ส่วนบึงพระราม ซึ่งเป็นสถานที่ปลายทางอันดับสองของนักท่องเที่ยว มีนักท่องเที่ยวเดินทางเป็นกลุ่ม 2-5 คน มากที่สุดคิดเป็นเกือบครึ่งหนึ่งของนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปบึงพระรามทั้งหมด ขณะที่ร้อยละ 19.0 เดินทางตามลำพังเพื่อไปบึงพระราม และร้อยละ

ละ 17.5 เป็นการเดินทางตั้งแต่ 5 คนขึ้นไป สำหรับสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจตามธรรมชาติเช่นสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ นักท่องเที่ยวนิยมเดินทางเป็นกลุ่มเล็กระหว่าง 2-5 คน มากที่สุดเช่นกัน คิดเป็นร้อยละ 50 ของจำนวนผู้ที่เดินทางไปสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ทั้งหมด รองลงมาเป็นการเดินทางตามลำพัง (ร้อยละ 23.1) และเดินทางเป็นครอบครัว (ร้อยละ 15.4) ทั้งนี้ เส้นทางท่องเที่ยวไปวัดมงคลพิตร บึงพระราม และพระราชวังโบราณควรมีขนาดใหญ่ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่มีขนาดกลุ่มเล็ก 2-5 คน ขึ้นไป และอาจจัดช่องทางสำหรับการเดินจักรยานให้กับนักท่องเที่ยวไปยังสถานที่ดังกล่าว

ตารางที่ 4.28 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายปลายทางกับช่วงเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว

สถานที่/ช่วงเวลา	5.00- 7.00 น.	7.00- 10.00 น.	10.00- 15.00 น.	15.00- 17.00 น.	17.00- 19.00 น.	ห ลั ง 19.00 น.	จ ำ น ว น ค ำ ด อ บ	ร ั อ ย ล ะ
พระราชวังโบราณ	2	20	25	5	3	0	55	9.6
วัดพระศรีสรรเพชญ์	2	24	18	3	3	0	50	8.9
วัดมงคลพิตร	4	36	41	11	3	0	95	16.9
วัดธรรมิกราช	1	15	7	6	3	0	32	5.7
วัดมหาธาตุ	1	14	8	4	3	3	33	5.9
วัดราชบูรณะ	2	15	9	5	3	0	34	6.0
คุ้มขุนแผน	2	16	13	6	3	0	40	7.1
วัดพระราม	2	24	12	3	3	0	44	7.8
บึงพระราม	4	28	20	9	7	0	68	12.1
ศาลหลักเมือง	2	11	7	3	3	0	26	4.6
พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ	1	10	6	3	3	0	23	4.1
สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์	3	10	8	2	5	0	28	5.0

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

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

สำหรับช่วงเวลาเช้า 5.00-7.00 น. และช่วงเย็น ระหว่าง 17.00-19.00 แม้ว่าจะมีนักท่องเที่ยวเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวที่ท่องเที่ยวน้อยมาก คิดเป็นร้อยละ 5.0 และ 8.0 ตามลำดับ แต่นักท่องเที่ยวนิยมเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นแหล่งธรรมชาติมากกว่า เช่นบึงพระรามและสวนสมเด็จพระศรีนครินทร์ โดยในช่วงเช้าตรู่ นักท่องเที่ยวเดินทางไปยังบึงพระรามเท่ากับวัดมงคลบพิตรคิดเป็นร้อยละ 14.3 รองลงมาเป็นส่วนสมเด็จพระศรีนครินทร์ (ร้อยละ 10.7) ขณะที่ในช่วงเย็นนักท่องเที่ยวเดินทางไปยังบึงพระรามมากที่สุด (ร้อยละ 15.6) รองลงมาเป็นส่วนสมเด็จพระศรีนครินทร์ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 11.1

4.5.2.9 ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการเดินทางกับลักษณะการเดินทาง ระยะทาง และระยะเวลาของการเดินทางท่องเที่ยวในอยุธยา
ตารางที่ 4.29 แสดงความสัมพันธ์ของรูปแบบการเดินทางกับลักษณะการเดินทางท่องเที่ยว

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

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

จากตารางที่ 4.29 มีผู้ตอบแบบสอบถาม 142 คน ไม่ตอบ 3 คน พบว่าลักษณะการเดินทางท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา กับรูปแบบการเดินทางมีลักษณะสำคัญคือถ้าเป็นการเดินทางด้วยกลุ่มเล็กๆ 2-5 คน ขึ้นไป นิยมเดินทางด้วยรถสองแถวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 18.3 ขณะที่กลุ่มที่เดินทางเป็นครอบครัวนิยมใช้รถส่วนตัวในการเดินทางท่องเที่ยว (ร้อยละ 4.9) โดยมีสัดส่วนห่างจากกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ใช้รถสองแถวในการเดินทางเกือบเท่าตัว (ร้อยละ 2.8) สำหรับนักท่องเที่ยวกลุ่มใหญ่ขนาด 5 คนขึ้นไป นิยมการเดินทางท่องเที่ยวด้วยวิธีอื่นๆ มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 6.3 เช่นการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ หรือใช้รถตุ๊กตุ๊ก รongลงมาเป็นการเดินเท้า (ร้อยละ 4.2) และการใช้รถสองแถว (ร้อยละ 3.5) ขณะที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวคิดเป็นร้อยละ 2.8 สำหรับการท่องเที่ยวตามลำพัง นักท่องเที่ยวนิยมเดินทางด้วยการเดินเท้ามากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 8.5 รongลงมาเป็นการใช้รถส่วนตัวและรถสองแถวในจำนวนที่เท่ากัน (ร้อยละ 6.3) ขณะที่เดินทางด้วยรถจักรยานคิดเป็นร้อยละ 3.5 ซึ่งสังเกตได้ว่าลักษณะการเดินทางตามลำพังนิยมใช้จักรยานมาก และเป็นลักษณะการเดินทางแบบเดียวที่ใช้จักรยาน

ตารางที่ 4.30 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการเดินทางกับระยะทางการเดินทางท่องเที่ยว

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

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

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

ตารางที่ 4.31 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการเดินทางกับระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยว

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

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

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

4.6 ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานของนักท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

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

4.6.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมกับการใช้จักรยาน

ปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคมที่สำคัญได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพและรายได้เป็นปัจจัยหลักในการพิจารณาประกอบการใช้จักรยานว่าปัจจัยดังกล่าวมีความเกี่ยวข้องอย่างไรกับการใช้จักรยาน

4.6.1.1 เพศ นักท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาที่เคยใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเป็นหญิงมากกว่าชาย

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

4.6.1.3 ภูมิลำเนา กลุ่มตัวอย่างไม่ค่อยมีความแตกต่างในด้านนี้ เนื่องจากจำนวนกลุ่มตัวอย่างเกือบทั้งหมดเป็นผู้ที่เดินทางมาจากภาคกลาง ผลการสำรวจพบว่าผู้ที่อาศัยอยู่ในภาคกลางเข้ามาท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยาใช้จักรยาน รองลงมามาจากกรุงเทพฯ

4.6.1.4 ระดับการศึกษา นักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานส่วนใหญ่กำลังศึกษาและจบการศึกษาระดับปริญญาตรีมาก รองลงมาเป็นกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยม ,นักเรียนในชั้นอาชีวศึกษา ประถมศึกษา และสูงกว่าปริญญาตรี ตามลำดับ

4.6.1.5 อาชีพ นักเรียน/นักศึกษาเป็นกลุ่มที่ใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวมากที่สุด รองลงมาเป็นกลุ่มลูกจ้างพนักงานบริษัท ,ข้าราชการ, นักธุรกิจ ตามลำดับ

4.6.2 ลักษณะการเดินทางด้วยจักรยานในเขตเทศบาลนครศรีอยุธยา

งานวิจัยส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ลักษณะทั่วไปของการเดินทางด้วยจักรยานของนักท่องเที่ยว ได้แก่เป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ของการเดินทาง ระยะทางในการเดินทาง ระยะเวลาในการขับขี่ ความถี่ในการใช้รถจักรยาน ช่วงเวลาที่ใช้บ่อย เส้นทางที่ใช้บ่อย เหตุผลที่เลือกใช้และปัญหาโดยพิจารณาเฉพาะนักท่องเที่ยวที่ใช้จักรยานในเขตเทศบาลเท่านั้น

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

4.6.2.2 ระยะทางที่ใช้ในการเดินทางด้วยจักรยาน

ตารางที่ 4.32 ระยะทางเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางด้วยจักรยาน

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

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

4.6.2.3 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายกับระยะทางการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

ตารางที่ 4.33 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายปลายทางกับระยะทางในการท่องเที่ยว

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

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

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

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

4.6.2.4 ระยะเวลาในการเดินทาง

ตารางที่ 4.34 ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางโดยเฉลี่ย

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

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

4.6.2.5 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายปลายทางกับระยะเวลาในการเดินทาง
ตารางที่ 4.35 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายปลายทางกับระยะเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยาน

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

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

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

4.6.2.6 ช่วงเวลาที่ใช้ โดยช่วงเวลาที่ยกท่องเที่ยวใช้ในการท่องเที่ยวด้วยจักรยานมากที่สุดได้แก่ช่วง 7.00-10.00 น. คิดเป็นร้อยละ 28.9 ของจำนวนผู้ใช้จักรยานในช่วงต่างๆ

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

4.6.2.7 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดหมายปลายทางที่เดินทางกับช่วงเวลาที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานในส่วนนี้ต้องการศึกษาว่าในช่วงเวลาต่างๆกัน

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

4.6.2.8 ถนนที่นักท่องเที่ยวใช้จักรยานบ่อย

ตารางที่ 4.36 เส้นทางหรือถนนที่ใช้ในการเดินทางบ่อยที่สุด

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

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

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

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