การประยุกต์ใช้เทคนิคการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนเพื่อพัฒนาแผนที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมในจังหวัดพิษณุโลก

APPLICATION OF ROAD SAFETY AUDIT TECHNIQUE TO DEVELOP CULTURAL TOURISM MAP IN PHITSANULOK PROVINCE

บุญพล มีไชโย[1], ศุจินธร ทรงสิทธิเดช[2], ดลยฤทธิ์ เสฏฐสุวจะ[2*]

Boonphol Meechaiyo[1], Suchinthorn Songsittidate[2], Donyarit Settasuwacha[2*]

[1]คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร อ.เมือง จ.พิษณุโลก ประเทศไทย 65000

[2]คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม อ.เมือง จ.พิษณุโลก ประเทศไทย 65000

[1]Faculty of Engineering, Naresuan University, Muang, Phitsanulok, Thailand, 65000

[2]Faculty of Industrial Technology, Pibulsongkram Rajabhat University, Muang, Phitsanulok, Thailand, 65000

[*]Corresponding author e-mail: donyarit@psru.ac.th

วันที่เข้าระบบ 1 สิงหาคม 2564
วันที่แก้ไขบทความ 25 ตุลาคม 2564
วันที่ตอบรับบทความ 28 ตุลาคม 2564

บทคัดย่อ

การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเป็นการท่องเที่ยวเพื่อการเรียนรู้คุณค่าของวัฒนธรรมอันบ่งบอกถึงความเป็นเอกลักษณ์ที่ต่างกันออกไปของแต่ละท้องถิ่น ซึ่งในแต่ละภาคของประเทศไทยนั้นมีเอกลักษณ์ของวัฒนธรรมท้องถิ่นที่แตกต่างกัน แต่มีกิจกรรมหนึ่งที่เป็นที่นิยมอย่างมาก ได้แก่ การไหว้พระ 9 วัด เพื่อเป็นสิริมงคลต่อชีวิตและครอบครัว งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวกับเส้นทางท่องเที่ยวโดยการสำรวจประชากรกลุ่มตัวอย่างจากแบบสอบถามและดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (ขั้นตอนถนนเปิดให้บริการแล้ว) เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาแผนที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม “เส้นทางสายบุญ” โดยผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยด้านระยะทางเป็นปัจจัยที่นักท่องเที่ยวให้ความสำคัญมากที่สุด ขณะที่การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนพบประเด็นปัญหาความบกพร่องของป้ายจราจร เครื่องหมายนำทาง ลักษณะทั่วไปของทางแยก แนวทางและรูปตัดถนนบนเส้นทางท่องเที่ยวที่อาจเป็นสาเหตุให้เกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินได้

คำสำคัญ: แผนที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม, เส้นทางท่องเที่ยวปลอดภัย, ถนนปลอดภัย

Abstract

Cultural tourism is a kind of tourism whose aim is to learn the values of culture which indicates the uniqueness of each locality. Each region of Thailand has its own distinct local culture, but there is one popular activity done much in common called Nine Temple Merit Tour which is believed to bring prosperity to life and family. This research aims to study factors concerning tourism routes, and it was conducted by using a questionnaire to survey and conducting road safety audits (existing roads). This is to propose guidelines for the development of cultural tourism maps, “Merit Route”. The results of the study revealed that the distance factor was the most important factor for tourists. In addition, the road safety audit was found that there were some issues of traffic sign defects, traffic marking, general characteristics of intersections, and alignment of the road on tourist routes that may cause insecurity in life and property.
Keywords: Cultural tourism map, Safety tourist route, Road safety

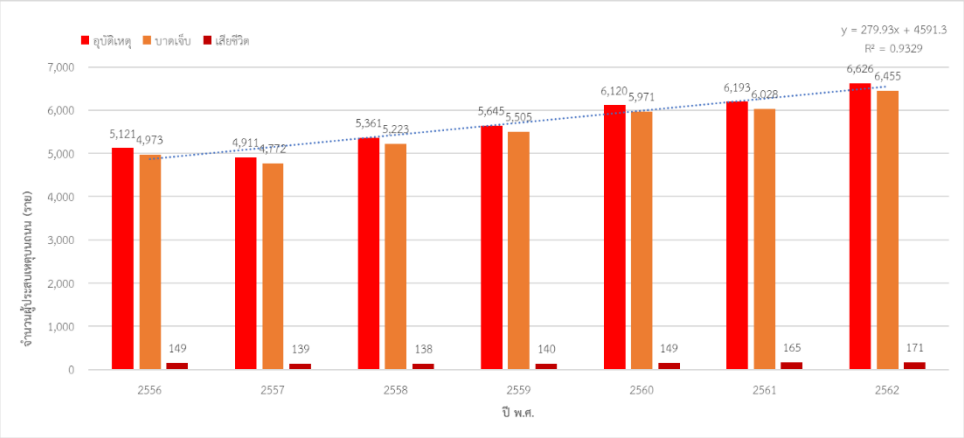
1. บทนำ

การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเป็นการท่องเที่ยวเพื่อการเรียนรู้วัฒนธรรมท้องถิ่น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาคุณค่าและความสำคัญทางสัญลักษณ์ ตลอดจนความหมายของวัฒนธรรมของท้องถิ่นให้สามารถถ่ายทอด อันบ่งบอกถึงความเป็นเอกลักษณ์ที่ต่างกันออกไปของแต่ละท้องถิ่น ซึ่งในแต่ละภูมิภาคของประเทศมีเอกลักษณ์ที่นำเสนอออกมาได้แตกต่างกัน ตามความแตกต่างของวัฒนธรรมพื้นบ้าน คติความเชื่อ สิ่งศักดิ์สิทธิ์ เช่น ประเพณีแต่งงาน ประเพณีตามคติความเชื่อ ประเพณีในวันสำคัญทางศาสนา หรือกิจกรรมไหว้พระ 9 วัด เพื่อส่งเสริมความเจริญและความเป็นสิริมงคลต่อชีวิตและครอบครัว

จากสถานการณ์ด้านการท่องเที่ยวจังหวัดพิษณุโลกในปัจจุบัน พบว่า สถานการณ์การท่องเที่ยวจังหวัดพิษณุโลก พ.ศ. 2555–2560 มีจำนวนผู้เยี่ยมเยือนจังหวัดพิษณุโลกเพิ่มสูงขึ้น ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ โดยในปี พ.ศ.2555 มีนักท่องเที่ยวชาวไทย จำนวน 2,332,060 คน เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 2,770,759 คน ในปี พ.ศ. 2558 และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 211,706 คน เป็นจำนวน 197,605 คน ตามลำดับ มีจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนในปี พ.ศ. 2560 ทั้งสิ้น 2,968,364 คน เป็นนักท่องเที่ยว 1,813,705 คน และนักทัศนาจร 1,154,659 คน ซึ่งมีการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5.79 โดยมีระยะเวลาพำนักเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศอยู่ที่ประมาณ 2 วัน ค่าใช้จ่าย

เฉลี่ยของผู้มาเยี่ยมเยือนอยู่ที่ 1,436 บาท/คน/วัน และจัดอยู่ในอันดับที่ 38 จาก 76 จังหวัดที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวในประเทศไทย (Ministry of tourism and sports, 2018)

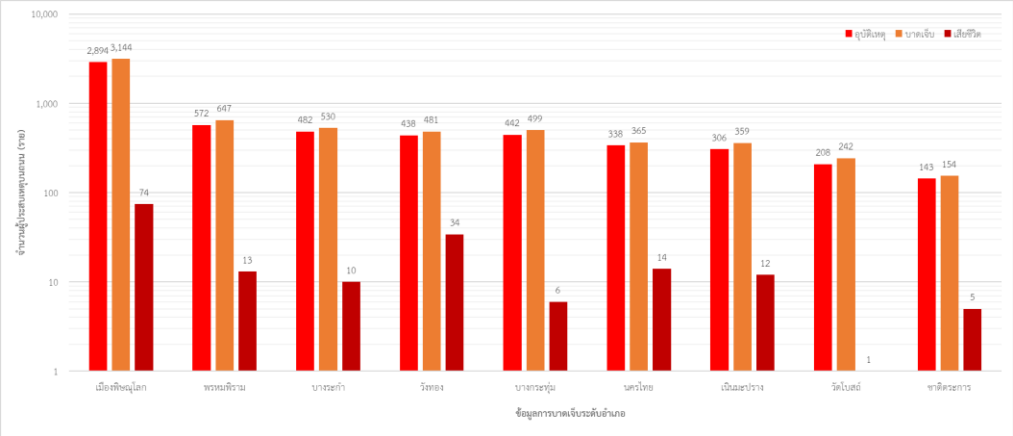
ด้วยการเติบโตขึ้นในทุกด้านแบบก้าวกระโดดนั้นทำให้จังหวัดพิษณุโลกมีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสะสมเพิ่มขึ้นเรื่อยมา ซึ่งจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วง 5 ปี (พ.ศ. 2556 – พ.ศ. 2562) ย้อนหลัง พบว่า จังหวัดพิษณุโลกมีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ยปีละ 5,989 ครั้ง บาดเจ็บ 5,836 ราย และเสียชีวิต 153 ราย (บริษัทกลางผู้ประสบภัย, 2563) ดังแสดงในภาพที่ 1 และเมื่อเปรียบเทียบสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุรายอำเภอในจังหวัดพิษณุโลก พบว่า อำเภอเมืองพิษณุโลกมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด 2,894 ครั้ง มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 3,144 ราย และมีผู้เสียชีวิต 74 ราย



ภาพที่ 1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดพิษณุโลก พ.ศ. 2556 – 2562 (ThaiRSC, 2020)

สอดคล้องกับการเป็นเมืองศูนย์กลางของด้านการคมนาคม การศึกษา และการท่องเที่ยว ตลอดจนยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเหนือที่กำหนดการพัฒนาจังหวัดโดยใช้ศักยภาพแหล่งที่ตั้งและความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานของ “ศูนย์กลางบริการสี่แยกอินโดจีน” ที่มีแนวเส้นทางเศรษฐกิจทั้งทางเหนือ–ใต้ (North–South) และตะวันออก–ตะวันตก (East–West) ทำให้จังหวัดพิษณุโลกเป็นจังหวัดที่เป็นศูนย์กลางของประเทศอีกทั้งยังเป็นจังหวัดที่สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางและยังเป็นจุดหมายปลายทางของนักเรียน นิสิต นักศึกษา และนักท่องเที่ยวได้อย่างมาก (Dabphet, 2014) ซึ่งด้วยปัจจัยของปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น การเดินทางที่สูงขึ้น ความเร็วของผู้ขับขี่ในทางสายหลักที่อยู่ในเกณฑ์สูง และความบกพร่องทางถนนตามสภาพการใช้งาน ที่อาจสะสม

เพิ่มมากขึ้นจึงเป็นข้อสันนิษฐานได้ว่าปัจจัยเหล่านี้อาจส่งผลกระทบไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่ร้ายแรงในพื้นที่ดังแสดงจำแนกการเกิดอุบัติเหตุในอำเภอต่าง ๆ ภายในจังหวัด



ภาพที่ 2 สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามอำเภอ
(ThaiRSC, 2020)

การเดินทางท่องเที่ยวเพื่อเยี่ยมชมความสวยงานของสถานที่เพื่อให้ตนเองได้รับประสบการณ์ (Experience) ที่แปลกใหม่ ซึ่งนับเป็นส่วนสำคัญและเป็นปัจจัยหนึ่งของความสำเร็จในการสร้างคุณค่าความทรงจำสำหรับทั้งนักท่องเที่ยวและชุมชนเอง (Inwang *et al.*, 2011) ซึ่งที่ได้กล่าวมาข้างต้นเป็นที่มาของแนวคิดการยกระดับและพัฒนากิจกรรมการจัดทำแผนที่ทางวัฒนธรรมของจังหวัดพิษณุโลก โดยเน้นให้ความสำคัญกับสถานที่ซึ่งมีความสำคัญด้านประวัติศาสตร์อันได้แก่ วัดและโบราณสถาน เพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวอีกทั้งยังเป็นเครื่องมือสำคัญในการสืบทอดวัฒนธรรมให้คงอยู่ควบคู่กับชาวเมืองพิษณุโลกต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาจุดเสี่ยงและปัจจัยที่ก่อให้เกิดอันตรายบนถนนต่อนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางมาไหว้พระ 9 วัด เขตอำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก

2.2 เพื่อตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือกจากนักท่องเที่ยวร่วมกับตามโปรแกรม Google map

2.3 เพื่อเสนอแนวทางเบื้องต้นในการพัฒนาแผนที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม “เส้นทางสายบุญ” ไหว้พระ 9 วัด เขตอำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก

3. วิธีดำเนินงานวิจัย

กรอบแนวคิดในการดำเนินงานการพัฒนาแผนที่เส้นทางมรดกทางวัฒนธรรมต้นแบบ ไหว้พระ 9 วัด เขตอำเภอเมืองพิษณุโลก ประกอบด้วยกิจกรรมหลายกิจกรรมด้วยกันโดยในส่วนของกิจกรรมการพัฒนาแผนที่เส้นทางมรดกทางวัฒนธรรมได้ออกแบบกรอบในการดำเนินงานไว้ 4 ขั้นตอน ดังแสดงในภาพที่ 3

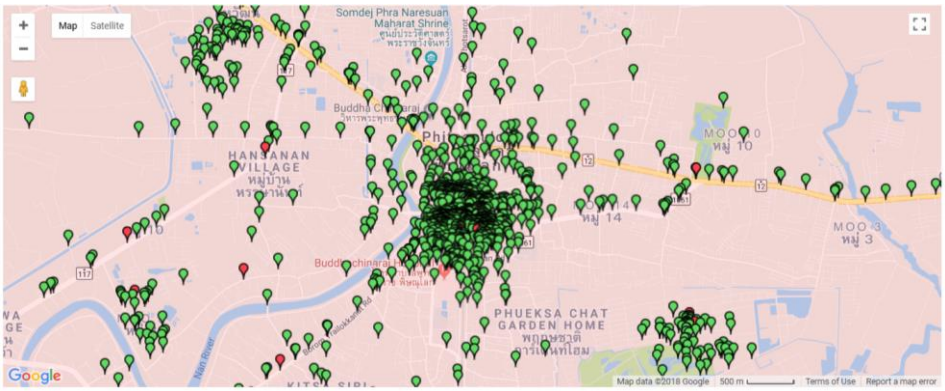
ภาพที่ 3 การดำการจัดทำแผนที่เส้นทางมรดกทางวัฒนธรรม

การพัฒนาแผนที่เส้นทางมรดกทางวัฒนธรรมใช้ทฤษฎีที่มีความเกี่ยวข้องกับการจัดเส้นทางและวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนนเข้ามาช่วยในการตัดสินใจเลือกเส้นทาง เพื่อเป็นตัวเลือกให้นักท่องเที่ยวอีกหนึ่งช่องทาง โดยมีกิจกรรมในการพัฒนาแผนที่เส้นทางมรดกทางวัฒนธรรม ดังแสดงในภาพที่ 4

ภาพที่ 4 กิจกรรมการจัดทำแผนที่เส้นทางมรดกทางวัฒนธรรม

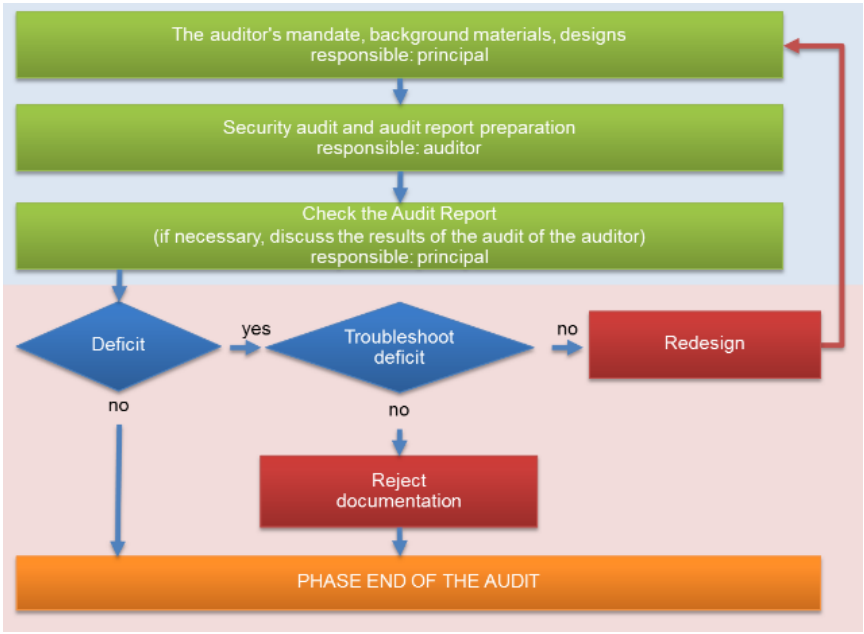
การเก็บข้อมูลเพื่อศึกษาเส้นทางในการจัดทำแผนที่เส้นทางมรดกวัฒนธรรมได้ทำการเก็บข้อมูลและศึกษาโดยมีการเก็บข้อมูลทั้ง เอกสารวิจัย การวิจัยภาคสนาม การใช้แบบสอบถาม และการสัมภาษณ์ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องพื้นที่วัดท่องเที่ยวในอำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก และการนำหลักสถิติมาใช้ในการวิเคราะห์ เช่น การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ให้ได้ผลการวิจัยสำหรับเส้นทางมรดกทางวัฒนธรรม

สำหรับข้อมูลจุดเสี่ยงอันตรายบนเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในจังหวัดพิษณุโลก ได้ทำการศึกษาข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ และลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนของจุดเสี่ยงและจุดอันตรายที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุเพื่อ ซึ่งจากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุของบริษัทกลางผู้ประสบภัย พบว่า มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอเมืองพิษณุโลก ในปี พ.ศ. 2558 – 2560 จำนวน 2,163 คน 2,267 คน และ 2,403 คน ตามลำดับ ทุพพลภาพ 5 คน 3 คน และ 11 คน ตามลำดับ บาดเจ็บ 2,424 คน 2,596 คน และ 2,735 คน ตามลำดับ เสียชีวิต 48 คน 55 คน และ 48 คน โดยได้ทำการศึกษาตำแหน่งการเกิดอุบัติเหตุบนแผนที่ในจุดเสี่ยงจุดอันตรายระยะทางที่กำหนดดังแสดงในภาพที่ 5



ภาพที่ 5 แผนที่แสดงตำแหน่งจุดที่เกิดอุบัติเหตุในจังหวัดพิษณุโลก (ThaiRSC, 2018)

การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road safety audit) ได้ถูกนำเสนอครั้งแรกในปี 1994 ในประเทศอังกฤษ (IHT, 1996) มีวัตถุประสงค์หลัก คือ เพื่อให้เจ้าของโครงการหรือผู้ที่เกี่ยวข้องมีความแน่ใจว่าทุกโครงการในการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางหลวงใหม่มีการทำงานที่เป็นไปด้วยความปลอดภัย การนำกระบวนการการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนมาใช้ ตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบถนน ไปจนถึง ขั้นตอนการตรวจสอบอื่น (Koren, 2004) ซึ่งก็เป็นไปตามหลักปรัชญาที่ว่า การป้องกันดีกว่าการแก้ไข (Taneerananon *et al*., 2006) โดยการตรวจสอบปัจจัยที่ส่งผลต่ออันตรายหรือก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งมีขั้นตอนดังภาพที่ 6



ภาพที่ 6 ระบบการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

(Koren, 2004)

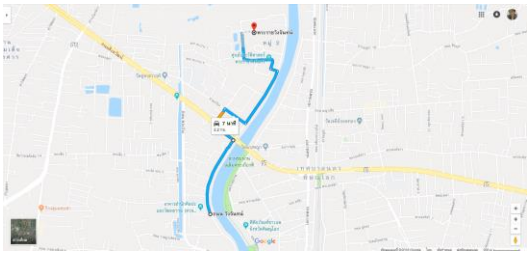
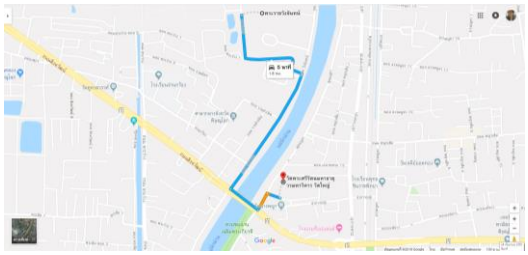
สอดคล้องกับคู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนของ Austroads ประเทศออสเตรเลีย (Austroads, 2002) โดยระบุว่า การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน จะต้องทำการพิจารณาครอบคลุมรอบด้าน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน ตรงกันกับขั้นตอนการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนของประเทศเดนมาร์ก ที่ระบุกระบวนการของการตรวจสอบความปลอดภัยทั้งห้าขั้นตอน (Wrisberg & Nilsson, 1996) ซึ่งสอดคล้องกับคู่มือของประเทศไทย ขั้นตอนความเป็นไปได้โครงการ, ขั้นตอนการออกแบบร่าง, ขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด, ขั้นตอนการก่อนเปิดให้บริการ และการตรวจสอบความปลอดภัยในถนนที่เปิดใช้งานแล้ว

สำหรับการมีส่วนร่วมของนักท่องเที่ยวเพื่อสร้างแผนที่มรดกทางวัฒนธรรม ผู้วิจัยได้ทำการแจกแบบสอบถามออกไปยังกลุ่มตัวอย่างจานวน 400 ชุด (Yamane, 1967) จัดหมวดหมู่ของข้อมูลแบบสอบถาม เพื่อนำข้อมูลไปวิเคราะห์ทางสถิติ การวิเคราะห์ข้อมูล ทั้งการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ โดยการคำนวณหาค่าร้อยละและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยวิเคราะห์ถึงศักยภาพในการจัดเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมไหว้พระ 9 วัด เขตอำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก ดังภาพที่ 7

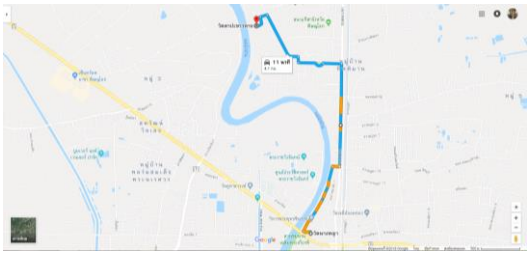
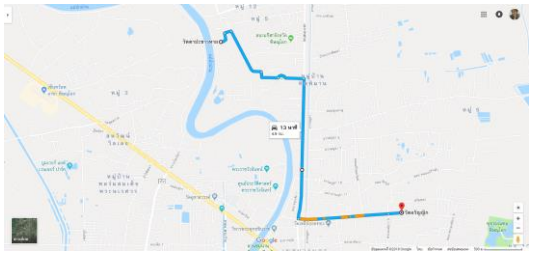
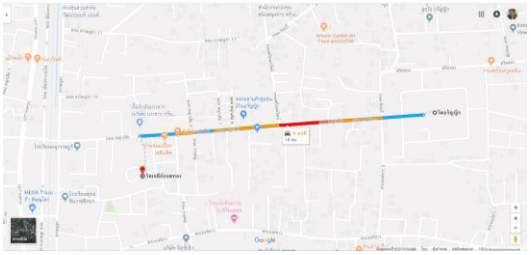
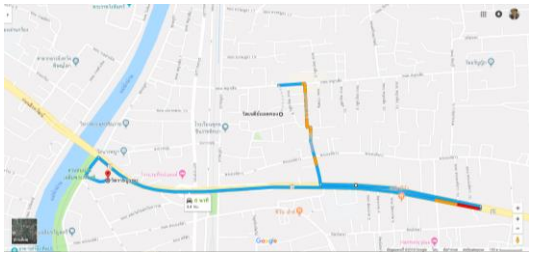
ภาพที่ 7 ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล

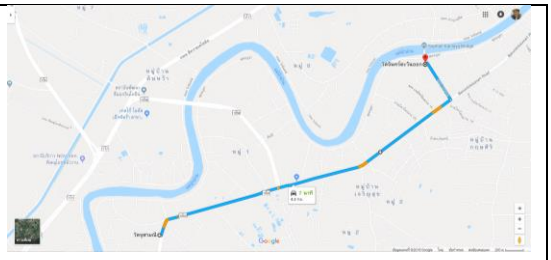
การกำหนดเส้นทางในการจัดทำแผนที่มรดกทางวัฒนธรรมได้ใช้โปรแกรม Google map ในการวางแผนการเดินทางโดยพิจารณาจากระยะทางและเวลาโดยกำหนดจุดสถานที่แรก คือ สำนักศิลปะและวัฒนธรรม (ส่วนวังจันทน์) มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม วนไปยังสถานที่ต่าง ๆ ซึ่งกำหนดให้เป็นการท่องเที่ยวแบบ 1 วัน (One day trip) ซึ่งมีการออกแบบเส้นทางดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 เส้นทางการเดินทางโดยใช้โปรแกรม Google map

1. สำนักศิลปะและวัฒนธรรม (ส่วนวังจันทน์) – พระราชวังจันทน์ 	**2. พระราชวังจันทน์ – วัดพระศรีรัตนมหาธาตุวรมหาวิหาร – วัดนางพญา** 

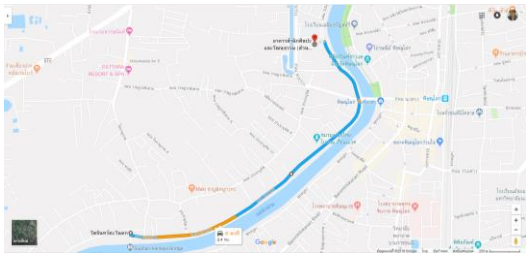
ตารางที่ 1 เส้นทางการเดินทางโดยใช้โปรแกรม Google map (ต่อ)

3. วัดนางพญา – วัดตาปะขาวหาย 	**4. วัดตาปะขาวหาย – วัดอรัญญิก** 
5. วัดอรัญญิก – วัดเจดีย์ยอดทอง 	**6. วัดเจดีย์ยอดทอง – วัดราชบูรณะ** 
7. วัดราชบูรณะ – วัดจุฬามณี	**8. วัดจุฬามณี – วัดจันทร์ตะวันออก**



9. วัดจันทร์ตะวันออก – สะพานสุพรรณกัลยา - วัดจันทร์ตะวันตก

10. วัดจันทร์ตะวันตก – สำนักศิลปะและวัฒนธรรม (ส่วนวังจันทน์)



4. ผลการวิจัย

การดำเนินงานเพื่อพัฒนาแผนที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมประกอบไปด้วยการพิจารณาการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวที่ค้นหาเส้นทางการเดินทางเพื่อไหว้พระ 9 วัด ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก การตรวจสอบและประเมินศักยภาพด้านความปลอดภัยบนเส้นทางท่องเที่ยวเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดการความปลอดภัยทางถนนให้แก่นักท่องเที่ยวที่เป็นคนนอกพื้นที่ซึ่งไม่คุ้นหรือชินทางในการเดินทางท่องเที่ยวให้มีความปลอดภัย การพิจารณาปัจจัยเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนด้วยเทคนิคการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสามารถค้นหาปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ บนถนน ตลอดจนทราบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทางท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม เขตอำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก ได้ ซึ่งแสดงดังในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนบนเส้นทางท่องเที่ยว

เส้นทาง	ผลการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

	- มีการเปลี่ยนช่องทางจราจรที่ไม่มีการแนะนำล่วงหน้าอาจทำให้นักท่องเที่ยวเกิดอุบัติเหตุจากการเบรกกะทันหัน หรือตัดหน้ากระชั้นชิดได้
	- ไม่มีเส้นแบ่งทิศทางจราจรที่ชัดเจน - มีลูกศรแสดงการเดินรถสองทิศทางแต่มีลักษณะการจอดรถทางเดียว ทำให้นักท่องเที่ยวเกิดความสับสนได้

ตารางที่ 2 การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนบนเส้นทางท่องเที่ยว (ต่อ)

เส้นทาง	ผลการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน
	- มีการเปิดเกาะคอนกรีตทางเข้าออกอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุแก่นักท่องเที่ยวได้ - ป้ายเครื่องหมายจราจรอาจทำให้นักท่องเที่ยวสับสนเนื่องจากช่องทางเดินรถไม่มีสัญญาณไฟจราจรในช่องทางข้างหน้า

	- มีจำนวนป้ายแนะนำมีจำนวนมากเกินไป ทำให้นักท่องเที่ยวไม่สามารถมองเห็นป้ายสถานที่ที่ต้องการเดินทางไปได้
เส้นทาง	**ผลการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน**
	- โค้งอันตราย มีระยะการมองเห็นที่ปลอดภัยบริเวณทางโค้งไม่เพียงพอ เนื่องจากมีกำแพงบดบังการมองเห็นที่สวนมา

ตารางที่ 2 การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนบนเส้นทางท่องเที่ยว (ต่อ)

เส้นทาง	ผลการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน
	- ไม่มีเส้นจราจรบนผิวทางที่ชัดเจน - ไม่มีป้ายนำแนะนำทำให้นักท่องเที่ยวไม่ทราบถึงสถานที่
	- เส้นแบ่งทิศทางจราจรบนถนนไม่ชัดเจน - ป้ายทางแยกและจุดตัดทางรถไฟอาจทำให้นักท่องเที่ยวเข้าใจลักษณะทางแยกหรือจัดลำดับความสำคัญของจุดตัดทางรถไฟในพื้นที่นี้ผิดไป
	- ระยะการมองเห็นปลอดภัยในบริเวณทางแยกไม่เพียงพอ - ไม่มีการกำหนดพื้นที่จอดรถในบริเวณทางแยก - ไม่มีเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง (เส้นแบ่งจราจร)

ตารางที่ 2 การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนบนเส้นทางท่องเที่ยว (ต่อ)

เส้นทาง	ผลการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน
	- ลักษณะทางกายภาพของถนนเป็นอุปสรรคต่อนักท่องเที่ยวที่เดินทางสัญจรผ่านสะพาน (แยกวัดใจ) - ไม่มีป้ายเตือนทางแยก - เครื่องหมายจราจรบนผิวทางชำรุดเสื่อมสภาพ

จากการเก็บข้อมูลกลุ่มตัวนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในเขตอำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก ช่วงเดือนสิงหาคม – กันยายน พ.ศ. 2561 พบว่า กลุ่มประชากรนักท่องเที่ยวที่ตอบแบบสอบถามจำนวน 400 ชุด โดยมีปัจจัยต่าง ๆ ที่ใช้ในการพิจารณาเส้นทาง ได้แก่ ปัจจัยด้านระยะทาง ปัจจัยด้านระยะเวลา ปัจจัยด้านป้ายจราจร ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยทางถนน และปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งสามารถแจกแจงรายละเอียดของข้อมูลได้ดังนี้

ข้อมูลของประชากรกลุ่มตัวอย่าง

เพศ เพศชายร้อยละ 57 เพศหญิงร้อยละ 43

อายุ อายุต่ำกว่า 20 ปี ร้อยละ 6.5 อายุ 20–40 ปี ร้อยละ 47.5 อายุ 40–60 ปี ร้อยละ 46

ศาสนา นับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 98 นับถือศาสนาคริสต์ ร้อยละ 2

การศึกษา ประถมและมัธยมศึกษา ร้อยละ 15 ปริญญาตรี ร้อยละ 65 ปริญญาตรีขึ้นไป ร้อยละ 10

ประเภทยานพาหนะ ท่องเที่ยวโดยรถส่วนบุคคล ร้อยละ 70.5 เช่ารถตู้ ร้อยละ 27 และรถโดยสาร/รถอื่น ๆ ร้อยละ 2.5

จำนวนคนที่เดินทางมาท่องเที่ยว จำนวน 2–3 คน ร้อยละ 40 จำนวน 4–5 คน ร้อยละ 35 และมากว่า 5 คน (หมู่คณะ) ร้อยละ 25

ปัจจัยที่เกี่ยวกับเส้นทางการท่องเที่ยว พบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับปัจจัยในการเดินทางท่องเที่ยวด้านระยะทางมากที่สุด รองลงมาเป็นด้านระยะเวลา โดยมีข้อมูลการตอบแบบสอบถามเพื่อประกอบการพิจารณาเส้นทาง ดังนี้

- ปัจจัยด้านระยะทาง ร้อยละ 41.1 เพราะนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาเที่ยวมีความต้องการใช้เส้นทางท่องเที่ยวที่มีระยะทางที่สั้นที่สุด จึงได้ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านระยะทางมากที่สุด
- ปัจจัยด้านระยะเวลา ร้อยละ 39.7 เพราะนักท่องเที่ยวให้ความสำคัญกับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางและช่วงเวลาในการเดินทางเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัด
- ปัจจัยด้านป้ายจราจร ร้อยละ 9.2 เพราะป้ายจราจรบอกทาง ป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว และความปลอดภัยทางถนนจะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางไปท่องเที่ยวให้กับนักท่องเที่ยวต่างจังหวัดที่ไม่รู้จักเส้นทางและแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างปลอดภัย
- ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยทางถนน ร้อยละ 8.7 เพราะ และ
- ปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ร้อยละ 1.3 เพราะนักท่องเที่ยวเห็นว่าสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับ สถานที่จอดรถ ร้านค้า จะมีเพียงพออยู่แล้ว จึงให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านความสะดวกเป็นลำดับสุดท้าย

ข้อมูลการจัดลำดับวัดที่นักท่องเที่ยวต้องการเดินทางไป

ผลจากการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อจัดลำดับวัดในเขตอำเภอเมืองที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวในการเดินทางไปสักการะและเยี่ยมเยือนเมื่อเดินทางมาจังหวัดพิษณุโลก มีดังต่อไปนี้

อันดับที่ 1 เลือกวัดพระศรีรัตนมหาธาตุวรมหาวิหาร ร้อยละ 100
อันดับที่ 2 เลือกวัดนางพญา ร้อยละ 55
อันดับที่ 3 เลือกวัดราชบูรณะ ร้อยละ 47.5
อันดับที่ 4 เลือกวัดจันทร์ตะวันตก ร้อยละ 27.5
อันดับที่ 5 เลือกวัดจันทร์ตะวันออก ร้อยละ 28.5
อันดับที่ 6 เลือกวัดจุฬามณี ร้อยละ 23
อันดับที่ 7 เลือกวัดอรัญญิก ร้อยละ 18
อันดับที่ 8 เลือกวัดตาปะขาวหาย ร้อยละ 13.5 และ
อันดับที่ 9 เลือกวัดเจดีย์ยอดทอง ร้อยละ 11.8

การจัดทำแผนที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม

สำหรับเส้นทางการท่องเที่ยวในกรณีศึกษาทำให้ได้เส้นทางการท่องเที่ยวผู้วิจัยได้กำหนดความเร็วในการเดินทางเป็นความเร็วที่ปลอดภัยในชุมชนเมือง 40 – 60 กม./ชม. โดยจากปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น ได้แก่ ปัจจัยด้านระยะทาง ปัจจัยด้านระยะเวลา ปัจจัยด้านป้ายจราจร ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยทางถนน และปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวก โดยได้กำหนดเส้นทางในการเดินทางท่องเที่ยวตามแผนที่มรดกทางวัฒนธรรม 5 ดังนี้

เส้นทางที่ 1 ปัจจัยด้านระยะทาง ทำการเลือกเส้นทางโดยใช้เกณฑ์ระยะทางที่สั้นที่สุดเป็นปัจจัยหลัก ซึ่งจากการสำรวจภาคสนาม พบว่า ระยะทางรวมที่สั้นที่สุดเท่ากับ 24 กม. มีระยะเวลาในการเดินทางบนเส้นทางท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม รวม 50 นาที

เส้นทางที่ 2 ปัจจัยด้านระยะเวลา ทำการเลือกเส้นทางโดยใช้เกณฑ์ระยะเวลาที่สั้นที่สุดเป็นปัจจัยหลัก ซึ่งจากการสำรวจภาคสนาม พบว่า ระยะเวลารวมที่สั้นที่สุดเท่ากับ 42 นาที มีระยะการเดินทางในการเดินทางบนเส้นทางท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม รวม 25 กม.

เส้นทางที่ 3 ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยทางถนน ทำการเลือกเส้นทางโดยใช้เกณฑ์สภาพแวดล้อมและความปลอดภัยทางถนนเป็นปัจจัยหลัก ซึ่งจากการสำรวจภาคสนาม พบว่า ถนนที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีเอื้ออำนวยต่อความปลอดภัยทางถนนมีระยะทางรวม 26 กม. และใช้ระยะเวลาในการเดินทางบนเส้นทางท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม รวม 55 นาที

เส้นทางที่ 4 ปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ทำการเลือกเส้นทางโดยใช้เกณฑ์ สถานที่จอดรถ ร้านขายของฝาก ร้านอาหาร และร้านสะดวกซื้อเป็นปัจจัย ซึ่งจากการสำรวจภาคสนาม พบว่า ถนนที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ มีระยะทางรวม 25 กม. โดยใช้เวลารวม 53 นาที

เส้นทางที่ 5 ปัจจัยด้านป้ายจราจร ทำการเลือกเส้นทางโดยใช้เกณฑ์ ป้ายบอกทาง ป้ายจราจร และป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว พบว่า มีระยะทางรวม 24 กม. และใช้ระยะเวลาในการเดินทางบนเส้นทางท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม เวลารวม 54 นาที

โดยเมื่อได้รูปแบบเส้นทางจากปัจจัยด้านต่าง ๆ ดังที่ได้กล่าวมา จึงได้จัดทำทำแผนที่เส้นทางท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมจากการเก็บแบบสอบถามจากผู้เชี่ยวชาญทั้ง 8 ท่าน ได้แก่ มัคคุเทศก์ ตำรวจท่องเที่ยว เจ้าที่กรมทางหลวง เจ้าหน้าที่ส่งเสริมการท่องเที่ยว นักวิชาการด้านการท่องเที่ยว ผู้ประกอบการรถนำเที่ยว ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถาม จะนามาทาการวิเคราะห์หาลาดับความสำคัญ (ค่าน้ำหนักของหลักเกณฑ์) ซึ่งผลที่ได้จะทาให้เราทราบถึงหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมทั้ง 5 เส้นทาง

จากการให้ลำดับความสำคัญของปัจจัยหลักด้านต่างๆของผู้เชี่ยวชาญทั้ง 8 ท่าน พบว่า ผู้เชี่ยวชาญทุกคนมีความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยให้ ปัจจัยด้านสิ่งอานวยความสะดวก มี

ความสำคัญเป็นลาดับที่ 1 โดยมีเปอร์เซ็นต์เฉลี่ยในการให้ลาดับความสำคัญเท่ากับ 27.91 เพราะเส้นทางที่จัดโดยคานึงถึงปัจจัยด้านสิ่งอานวยความสะดวกจะช่วยอำนวยความสะดวกในการรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยว เส้นทางด้านนี้จะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ และเป็นการกระจายรายได้สู่ชุมชนอีกทางหนึ่ง จึงทาให้เป็นเส้นทางที่น่าสนใจ ในการเลือกเดินทางมาท่องเที่ยว รองลงมา คือ ปัจจัยด้านระยะทาง โดยมีเปอร์เซ็นต์เฉลี่ยในการให้ลาดับความสำคัญเท่ากับ 24.25 เพราะนักท่องเที่ยวต้องการเดินทางจากสถานที่หนึ่งไปยังสถานที่หนึ่งโดยต้องการเส้นทางที่มีระยะทางที่สั้นที่สุด เพื่อประหยัดเวลา และประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ปัจจัยด้านป้ายจราจรมีเปอร์เซ็นต์เฉลี่ยในการให้ลำดับความสำคัญเท่ากับ 19.14 เพราะนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่มาจากต่างจังหวัดจะไม่รู้จักเส้นทางและสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมมากนัก จึงต้องการให้มีป้ายบอกทางและป้ายแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางไปท่องเที่ยว ปัจจัยด้านระยะเวลามีเปอร์เซ็นต์เฉลี่ยในการให้ลาดับความสำคัญเท่ากับ 15.94 เพราะนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่มาเที่ยวไม่ได้เร่งรีบมากนักจึงไม่ได้ให้ความสำคัญในปัจจัยด้านระยะเวลา และผู้เชี่ยวชาญให้ความสำคัญน้อยที่สุด คือ ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม ซึ่งมีเปอร์เซ็นต์เฉลี่ยในการให้ลำดับความสำคัญเท่ากับ 12.76 เพราะนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางมาท่องเที่ยวโดยรถส่วนบุคคล รถตู้ และรถโดยสาร จึงทำให้ปัจจัยด้านนี้สภาพการจราจร สภาพอากาศและลักษณะทางกายภาพของถนน ไม่ส่งผลกระทบในการเดินทางมาท่องเที่ยวมากนัก จึงได้ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านนี้เป็นอันดับสุดท้าย ดังแสดงในตารางที่ 3 และนำมาจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม เส้นทางสายบุญไหว้พระ 9 วัด เพื่อรณรงค์และโปรโมทย์การเที่ยวเที่ยวในเขตอำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก ดังแสดงในภาพที่ 8

ภาพที่ 8 แผนที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม “เส้นทางสายบุญ 9 วัด 9 หน้า” เมืองพิษณุโลก

ตารางที่ 3 ลำดับความสำคัญของปัจจัยหลักของผู้เชี่ยวชาญ 8 ท่าน

ปัจจัย	ผู้เชี่ยวชาญ								ผลรวม	ค่าเฉลี่ย
	1	2	3	4	5	6	7	8		
ระยะทาง	0.119	0.374	0.331	0.411	0.127	0.028	0.033	0.521	1.941	24.25
ระยะเวลา	0.301	0.185	0.131	0.151	0.155	0.098	0.093	0.161	1.275	15.94
ป้ายจราจร	0.107	0.110	0.115	0.180	0.213	0.310	0.420	0.075	1.531	19.14
สภาพแวดล้อมและความปลอดภัยทางถนน	0.106	0.059	0.065	0.068	0.231	0.154	0.178	0.158	1.021	12.76
สิ่งอำนวยความสะดวก	0.366	0.271	0.356	0.191	0.277	0.411	0.275	0.086	2.232	27.91
CR	0.093	0.097	0.057	0.097	0.096	0.079	0.095	0.097		

5. สรุปผลและการอภิปรายผล

การศึกษาจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมในเขตอำเภอเมืองพิษณุโลก ทั้งหมด 5 เส้นทาง ตามปัจจัยของเส้นเส้นทางการท่องเที่ยวทั้ง 5 ด้าน ได้แก่ ด้านระยะทาง ด้านระยะเวลาเป็นหลัก ด้านป้ายจราจร ด้านสภาพแวดล้อมและความปลอดภัยทางถนน และด้านสิ่งอานวยความสะดวก ซึ่งประเมินศักยภาพโดยผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องทั้ง 8 คน พบว่า ความสำคัญเป็นลำดับที่ 1 คือ ปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ใช้ระยะทางรวม 25 กม. ใช้เวลารวม 53 นาที โดยการจัดลำดับวัดในเขตอำเภอเมืองที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวในการเดินทางไปสักการะและเยี่ยมเยือนเมื่อเดินทางมาจังหวัดพิษณุโลก ได้แก่ วัดพระศรีรัตนมหาธาตุวรมหาวิหาร ร้อยละ 100 วัดนางพญา ร้อยละ 55 วัดราชบูรณะ ร้อยละ 47.5 วัดจันทร์ตะวันตก ร้อยละ 27.5 วัดจันทร์ตะวันออก ร้อยละ 28.5 วัดจุฬามณี ร้อยละ 23 วัดอรัญญิก ร้อยละ 18 วัดตาปะขาวหาย ร้อยละ 13.5 และวัดเจดีย์ยอดทอง ร้อยละ 11.8 ตามลำดับ ซึ่งสามารถพัฒนาเป็นแผนที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมแบบ 1 วัน (One Day Trip) จุดเริ่มต้นที่ สำนักศิลปะและวัฒนธรรม (ส่วนวังจันทน์) มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม – พระราชวังจันทน์ – วัดพระศรีรัตนมหาธาตุวรมหาวิหาร – วัดนางพญา – วัดตาปะขาวหาย - วัดอรัญญิก – วัดเจดีย์ยอดทอง - วัดราชบูรณะ – วัดจุฬามณี - วัดจันทร์ตะวันออก – วัดจันทร์ตะวันตก - และกลับมาที่สำนักศิลปะและวัฒนธรรม (ส่วนวังจันทน์) มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม

ด้านการประยุกต์ใช้การดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (ขั้นตอนถนนที่เปิดให้บริการแล้ว) เพื่อระบุปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการป้อนค่าตำแหน่งสถานที่เพื่อจำลองการเดินทางของนักท่องเที่ยวภายในจังหวัดโดยการใช้โปรแกรมประยุกต์ Google Map ของ

สถานที่สำคัญ 2 แห่ง และวัดจำนวน 9 แห่ง ซึ่งจากประเด็นปัญหาในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนพบความบกพร่องบนเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมประเด็นการติดตั้งป้ายจราจรที่ไม่ได้มาตรฐาน ป้ายจราจรชำรุดเสียหาย เส้นจราจรบนถนนและเครื่องหมายนำทางเสื่อมสภาพ ลักษณะของทางแยกมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ แนวทางและรูปตัดถนนบนเส้นทางท่องเที่ยวที่อาจเป็นสาเหตุให้เกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยวที่เพิ่งเดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดพิษณุโลกเป็นครั้งแรกจึงไม่คุ้นชินกับเส้นทางทำให้เกิดเป็นอุบัติเหตุได้

6. กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบคุณผู้อำนวยการสำนักศิลปะและวัฒนธรรมภาคเหนือตอนล่าง (ส่วนวังจันทน์) มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม ที่ได้สนับสนุนงบประมาณในการทำวิจัยและเล็งเห็นถึงความสำคัญด้านความปลอดภัยทางถนนในการท่องเที่ยว ขอขอบคุณบุคลากรประสำนักฯ ทุกท่านที่ให้ความกรุณาช่วยเหลือด้านเอกสารและห้องประชุม ขอขอบคุณอาจารย์ทุกท่านที่เกี่ยวข้องและแชร์ข้อมูลประวัติของวัดต่าง ๆ ทั้ง 9 วัด เพื่อใช้ในการจัดทำแผนที่ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ท้ายที่สุดขอขอบคุณคณบดีคณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม ที่อนุญาตให้ไปมีส่วนร่วมในงานวิจัยภายนอกและใช้วัสดุอุปกรณ์ของคณะเพื่อเก็บข้อมูลภาคสนามตลอดจนสถานที่ในการทำวิจัยครั้งนี้ให้สำเร็จลุล่วง

7. เอกสารอ้างอิง

Ministry of Tourism and Sports. (2018, July). **The Situation of Tourism in the Country by Province**. Retrieved from https://www.mots.go.th

Road Accident Victims Protection Company Limited (ThaiRSC). (2020, February). **Road Accident Statistics in Thailand**.Retrieved from https://www.thairsc.com

Road Accident Victims Protection Company Limited (ThaiRSC). (2018, August). **Road Accident Statistics in Thailand**. Retrieved from https://www.thairsc.com

Dabphet, S. (2014). Destination Choice between First-time and Repeat Tourists. **Journal of Business, Economics and Communications**, 9(2), 39-59. Retrieved from https://so02.tci-thaijo.org/index.php/BECJournal/article/view/54868

Inwang, K., & Putthapoomphithak, W. (2015). Development of cultural tourist attractions in Phitsanulok Province. **Research Journal Humanities and Social Sciences**, 1(2), 62-77.

Institution of Highways and Transportation. (1996). **Guidelines for Road Safety Audit**. IHT, London, United Kingdom.

Koren, C. (2004). **A Road Safety Audit**. Szechenyi Istvan University, Hungary.

Taneerananon, P., Tanaboriboon, Y., & Srisakda, L. (2006). **Road Safety Audit Guide for Thailand**. Prince of Songkla University, Songkhla.

Austroads. (2002). **Road Safety Audit Guide** (2nd ed.). Austroads, Melbourne, Australia.

Wrisberg, J., & Nilsson, P.K. (1996). **Safety Audit in Denmark: A Cost–Effective Activity.** Copenhagen: Danish Road Directorate.

Yamane, T. (1973). **Statistics: An Introductory Analysis.** New York: Harper & Row.