



การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตร ด้วยกระบวนการวิเคราะห์เชิงฐานพื้นที่ ผ่านโครงข่ายการสัญจรในชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ จังหวัดนครปฐม¹

พรชัย จิตติวสุรัตน์ และ ฐปณี รัตนถาวร*

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี ประเทศไทย

Agro-Cultural Tourism Route Development based on Spatial Configuration Analysis through a Movement Network in Maha Sawat Riverfront Community, Nakhon Pathom

*Pornchai Jittiwassurat and Tapanee Rattanathavorn**

Faculty of Architecture and Design, Rajamongala University of Technology Rattanakosin, Thailand

Article Info

Research Article

Article History:

Received 8 March 2021

Revised 5 November 2021

Accepted 19 November 2021

คำสำคัญ

การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตร
การวิเคราะห์เชิงฐานพื้นที่
ชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์
สเปซซินเทกซ์

บทคัดย่อ

การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตร ด้วยกระบวนการวิเคราะห์เชิงฐานพื้นที่ ผ่านโครงข่ายการสัญจร ในชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ จังหวัดนครปฐม การวิจัยใช้แนวคิดทฤษฎีด้านฐานพื้นที่เมืองและเครื่องมือวิเคราะห์เชิงฐานพื้นที่สเปซซินเทกซ์ ร่วมกับการวิเคราะห์ลักษณะกิจกรรมทางสังคมวัฒนธรรม เพื่อค้นหาบริเวณที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่สอดคล้องกับโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่ ผลการศึกษาพบว่า คลองมหาสวัสดิ์เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพการเข้าถึงดีที่สุดจากทั้งระบบและมีเส้นทางท่องเที่ยวอยู่เดิม ควรกำหนดเป็นเส้นทางท่องเที่ยวหลัก ในบริเวณที่มีศักยภาพการเข้าถึงปานกลาง-ต่ำ ควรพัฒนาเป็นเส้นทางท่องเที่ยวเพื่อรองรับการขยายตัว และบริเวณที่มีศักยภาพการเข้าถึงต่ำควรพัฒนาเป็นเส้นทางท่องเที่ยวสนับสนุน

* Corresponding author

E-mail address:

tapanee.r@rmutr.ac.th

¹ บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัย เรื่อง การพัฒนาโครงข่ายการท่องเที่ยวบนฐานวัฒนธรรมเกษตร ผ่านกระบวนการวิเคราะห์เชิงฐานพื้นที่ บริเวณชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

Keywords:

Tourism route development,
Agro-cultural tourism,
Spatial configuration analysis,
Maha Sawat riverfront
community,
Space Syntax

Abstract

Agro-cultural tourism route development of the Maha Sawat riverfront community, which is an agricultural community, is based on spatial configuration analysis through a movement network. The current research endeavor is based on the concept of urban morphology which combines the space syntax analysis tool and the analysis of socio-cultural characteristics in order to discover the area with the highest potential to be developed into a tourism route that is the most suitable with the movement network of the community. The results revealed that the Maha Sawat Canal proved to be the most effective access route with the existing tourism route. Therefore, it should be the main route to the areas with average to low access rates. Moreover, there should be an expansion route to support growing tourism. The areas with a low access rate should be developed into a support route.

1. บทนำ

บริเวณริมคลองมหาสวัสดิ์ เป็นส่วนหนึ่งของที่ราบลุ่มแม่น้ำท่าจีน ในพื้นที่ภาคกลางของประเทศไทย “คลองมหาสวัสดิ์” เป็นคลองที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ โดยที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ขุดขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2402 เชื่อมระหว่างคลองบางกอกน้อยกับแม่น้ำท่าจีน (หรือเรียกว่า แม่น้ำนครชัยศรี) เพื่อเป็นเส้นทางลัดไปนมัสการพระปฐมเจดีย์และเปิดพื้นที่ทำเกษตรแก่ราษฎร โดยไหลผ่านกรุงเทพฯ นนทบุรี และนครปฐม รวมความยาวประมาณ 27 กิโลเมตร (อภิรักษ์ณ์ เกษมผลกุล บรรณาธิการ, 2559) จึงเป็นเสมือนสายน้ำที่หล่อเลี้ยงผู้คนมาเป็นเวลากว่าร้อยปี การตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนยุคแรก ๆ ในเขตจังหวัดนครปฐม เป็นชาวบ้านจากริมแม่น้ำนครชัยศรี แถบดอนหวาย ดาวคะนอง และเป็นชาวจีนที่มาขุดคลอง (สำนักงานเกษตรอำเภอกุสุมาลย์, 2547) ด้วยสภาพพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ ผู้คนส่วนใหญ่จึงประกอบอาชีพทางการเกษตร โดยเฉพาะการทำนาปลูกข้าว ไม้ผล ไม้ดอกไม้ประดับและเลี้ยงสัตว์ โดยอาศัยอยู่บริเวณริมคลองมหาสวัสดิ์และกระจายอยู่ในแหล่งที่ทำเกษตรกรรม (วิสาข่า ภูจินดา, 2558) การทำเกษตรกรรมได้ทำให้ชาวสวนมีระบบการพึ่งพาและการจัดการน้ำ ด้วยวิธีการเบน กัก เก็บ ดัดแปลงหรือขุดสร้างทางน้ำเพื่อใช้ในการปลูกพืชและดำรงชีพ ซึ่งเป็นลักษณะที่โดดเด่นแบบสังคมชาวสวนริมแม่น้ำลำคลองและสังคมชานนาในท้องทุ่ง (ศรีศักร วัลลิโภดม, 2559) พื้นที่จึงมีลักษณะโครงสร้างเชิงสัญญาณและเนื้อเมืองตามลักษณะแปลงที่นา ซึ่งเป็นแปลงที่ดินขนาดใหญ่ ผสมผสานกับลักษณะโครงสร้างเชิงสัญญาณขนาดเล็กของสวนผลไม้แบบสวนยกร่องและมีความคดเคี้ยวตามเครือข่ายแม่น้ำคูคลองสาขา (ภาพที่ 1-2)

ภาพที่ 1

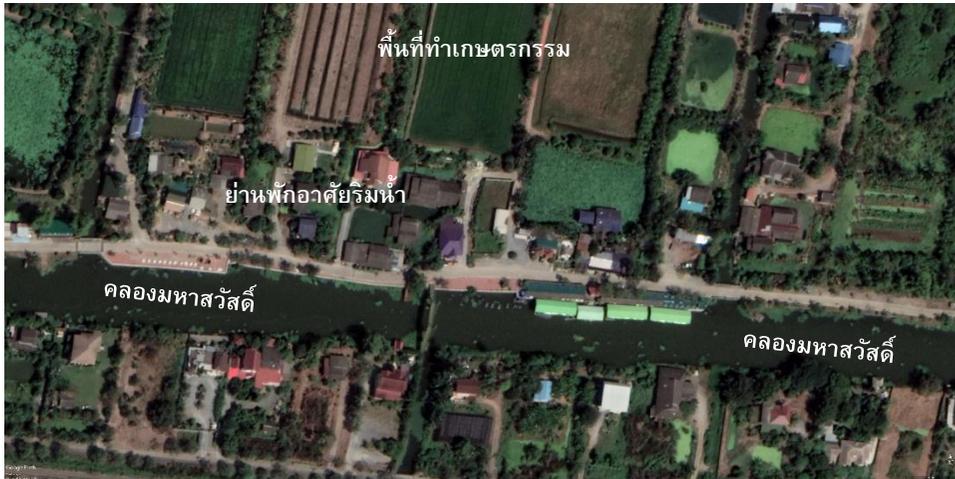
บรรยากาศชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรมบริเวณริมคลองมหาสวัสดิ์ ในเขตจังหวัดนครปฐม



ที่มา: การเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยผู้วิจัย, 2562

ภาพที่ 2

ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของบริเวณคลองมหาสวัสดิ์และพื้นที่เกษตรกรรม ในเขตจังหวัดนครปฐม



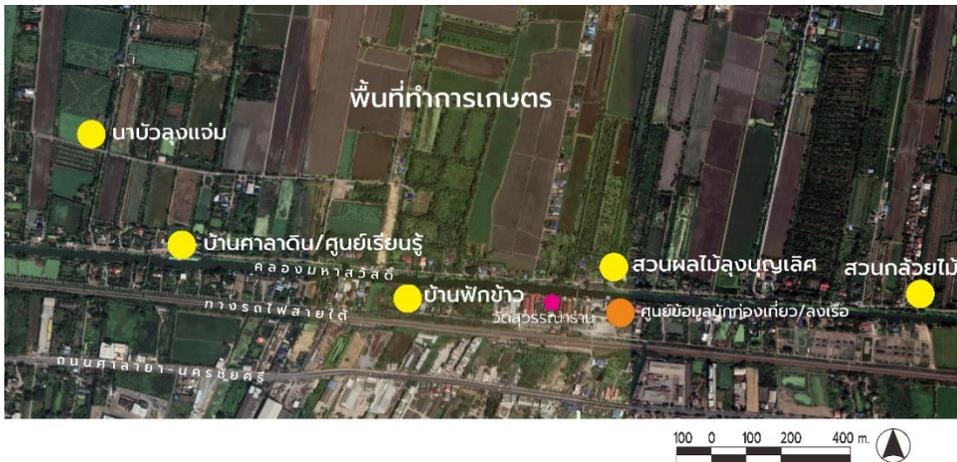
ที่มา: Google. (2019). Google Maps [Map]. <https://www.google.co.th/maps/place/@13.8092588>

การที่ชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ มีวิถีชีวิตและประกอบอาชีพเกษตรกรรมมายาวนาน ได้กลายเป็นวิถีชีวิต (way of life) ที่ดำเนินไปอย่างมีแบบแผนและเป็นส่วนหนึ่งของชุมชนหรือหมู่บ้าน ซึ่งเรียกว่า วัฒนธรรม (culture) (อาานันท์ กาญจนพันธ์, 2548; Rapoport, 1977) เกิดเป็นองค์ความรู้และเครือข่ายเพื่อพัฒนาการทำเกษตรกรรมขึ้นอย่างหลากหลาย เรียกได้ว่าดำรงอยู่บนฐาน “วัฒนธรรมเกษตร” มีการรวมตัวกันของเกษตรกรกลุ่มเล็กๆ เพื่อพึ่งพาอาศัยกันเพื่อสร้างความอยู่รอดบนพื้นฐานของความเป็นปัจเจก จนกระทั่งเกิดเป็นเครือข่ายทางสังคมที่กว้างขวางขึ้น (นิพนธ์ ทิพย์ศรีนิมิตร, 2548) เกิดกลุ่มอาชีพที่ได้ใช้ทรัพยากรทางการเกษตรพัฒนาเป็นศูนย์สาธิต ศูนย์เรียนรู้ทางการเกษตรและกลุ่มวิสาหกิจชุมชน ตลอดจนเครือข่ายการท่องเที่ยวเชิงเกษตร ภายใต้ชื่อว่า “ล่องเรือ...ชมสวนเลียบบคลองมหาสวัสดิ์” โดยมีจุดแวะเที่ยวชม จำนวน 5 จุด ได้แก่ นาบัว สวนกล้วยไม้ แปลงไร่นาสวนผสมและสวนผลไม้ กลุ่มแม่บ้านเกษตรกรรมมหาสวัสดิ์ และศูนย์ผลิตภัณฑ์แปรรูปจากผักข้าว เป็นโครงข่ายแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรครอบคลุมพื้นที่หมู่ที่ 3 ตำบลมหาสวัสดิ์ และหมู่ที่ 1 ตำบลศาลายา อำเภอพุทธมณฑล นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 เป็นต้นมา การท่องเที่ยวของชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ได้มีการพัฒนารูปแบบกิจกรรมอย่างสม่ำเสมอ เช่น เปิดให้นักท่องเที่ยวได้ชิมผลไม้ตามฤดูกาล นั่งรถอีแต่น ชมสวนเกษตร ชมกิจกรรมแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าให้กับพืชผลทางการเกษตร (เช่น ข้าวตัง ผลไม้หีสมนุไพรอบแห้ง กล้วยหอมแปรรูป) ทำปุ๋ยและน้ำหมักชีวภาพ ฯลฯ ผลิตภัณฑ์แปรรูปผลผลิตทางการเกษตรได้กลายเป็นสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP) ที่มีชื่อเสียงของชุมชนความร่วมมือกันกันดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยวภายใต้วิถีเกษตรแบบพอเพียง จนกระทั่ง

ประสบความสำเร็จทำให้ชุมชนได้รับ “รางวัลอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย (Thailand Tourism Awards 2007)” จากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ในช่วงปี พ.ศ. 2550 อีกด้วย (วิสาชา ภูจินดา, 2558)

ภาพที่ 3

โครงข่ายเส้นทางท่องเที่ยวและตำแหน่งจุดท่องเที่ยวเชิงเกษตรในชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์



ที่มา: Google. (2019). Google Maps [Map]. <https://www.google.co.th/maps/place/@13.8092588>

ความสำเร็จของการท่องเที่ยวที่ชาวชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ได้ดำเนินการขึ้นนี้ จึงเป็นแบบอย่างที่ดีในการค้นหาถึงเหตุและปัจจัยที่เอื้อให้ประสบผลสำเร็จ ที่ผ่านมามีแนวคิดและงานวิจัยจำนวนมากที่ได้พยายามค้นหาเหตุผลความสำเร็จของกลุ่มหรือเครือข่ายกิจกรรมต่าง ๆ โดยมีทบทวนว่าเป็นผลมาจากปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรม สถานการณ์ทางเศรษฐกิจ ความทันสมัยของเทคโนโลยี การแทรกแซงหรือสนับสนุนของภาครัฐ ตลอดจนปัจจัยปลีกย่อยอื่นๆ เช่น ตัวบุคคล รูปแบบสินค้าและการบริการ ฯลฯ แต่ทั้งนี้ การทำความเข้าใจถึงกลุ่มหรือเครือข่ายทางสังคม ต้องทำความเข้าใจโครงข่ายเชิงพื้นที่ของกลุ่มทางสังคมนั้นๆ ประกอบกันด้วย เนื่องจากลักษณะทางสังคมมีความสัมพันธ์กับลักษณะเชิงพื้นที่ ดังที่ Chapin (1972) และ Rapoport (1977) กล่าวว่า โครงสร้างทางสังคมได้ส่งผลต่อการจัดการเชิงพื้นที่ (spatial organization) และรูปแบบเชิงพื้นที่ก็เป็นผลผลิตของอิทธิพลทางสังคมเช่นกัน ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีตรรกะทางสังคมเชิงพื้นที่และตรรกะเชิงพื้นที่ทางสังคม (Social Logic of Space and Spatial Logic of Society) เสนอโดย Hillier and Hanson (1984) ที่มองว่า การเชื่อมต่อและการจัดวางตัวของพื้นที่หรือเรียกว่า “โครงข่ายเชิงพื้นที่” (spatial configuration) หรือโครงสร้างเชิงสัณฐาน (morphological structure) ที่เป็นองค์ประกอบทางกายภาพ เช่น ย่านหรือพื้นที่ทำกิจกรรมในชีวิตประจำวัน รวมทั้ง อาคาร ทางสัญจร ฯลฯ ที่มีอยู่ในชุมชน จะเป็นตัวบ่งชี้ถึงความสัมพันธ์

ของตำแหน่งที่เกิดกิจกรรมจากความต้องการของผู้คนเองว่า ต้องการให้มีความเกื้อหนุนหรือขัดแย้งกันผ่านการจัดวางและเชื่อมต่อของพื้นที่หรือย่านในแต่ละบริเวณ ลักษณะเชิงस्थฐานพื้นที่จึงเป็นปัจจัยตั้งต้นในการทำความเข้าใจการเกิดลักษณะการจัดวางตัวขององค์ประกอบบนพื้นที่เป็นลำดับแรก จากนั้นจึงนำไปสู่การสืบค้นตัวแปรอื่นๆ (variables) ต่อไป จึงอาจกล่าวได้ว่า ความสำเร็จของเครือข่ายการท่องเที่ยวชุมชน เกิดจากลักษณะโครงสร้างเชิงพื้นที่ที่สัมพันธ์กับพื้นฐานทางสังคมที่ผู้คนในชุมชนได้กำหนดขึ้นหรือดำเนินชีวิตอยู่

การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตร ในชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ จังหวัดนครปฐม ถือเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายใต้เครือข่ายทางสังคมรูปแบบหนึ่ง จึงมีความน่าสนใจในการศึกษาวิเคราะห์โครงข่ายเชิงस्थฐานพื้นที่ผ่านโครงข่ายการสัญจร ร่วมกับการศึกษาลักษณะทางสังคม วัฒนธรรม การทำเกษตรกรรม รวมทั้งการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรที่ชาวสวนดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน พื้นที่วิจัยครอบคลุมบริเวณชุมชนที่คลองมหาสวัสดิ์ไหลผ่านพื้นที่จังหวัดนครปฐม ซึ่งอยู่ในท้องที่ตำบลคลองโยง ตำบลศาลายา ตำบลมหาสวัสดิ์ เทศบาลตำบลศาลายา ในเขตอำเภอพุทธมณฑล และตำบลหอมเกร็ด ตำบลทรงคนอง ตำบลบางเตย ในเขตอำเภอสสามพราน โดยมีโครงข่ายเส้นทางท่องเที่ยวริมคลองมหาสวัสดิ์ที่มีอยู่เดิมในพื้นที่เป็นศูนย์กลาง เพื่อให้ข้อค้นพบชี้ให้เห็นถึงบริเวณที่มีศักยภาพในการเป็นจุดท่องเที่ยวที่สามารถต่อขยายจากเส้นทางเดิม โดยเป็นไปอย่างสอดคล้องหรือเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางและกิจกรรมที่มีอยู่เดิม อันเป็นการช่วยให้เกษตรกรหรือผู้ประกอบการท่องเที่ยวรายใหม่ในชุมชนให้ได้รับโอกาสและรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น โดยไม่ส่งผลกระทบต่อหรือซ้ำซ้อนกับจุดท่องเที่ยวเดิม ส่วนนักท่องเที่ยวก็มีทางเลือกรูปแบบในการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรที่หลากหลายยิ่งขึ้น จึงเป็นการพัฒนาชุมชนจากการท่องเที่ยวที่ก่อให้เกิดความยั่งยืนได้ นอกจากนี้ ยังสามารถนำผลการวิจัยที่ได้ไปเป็นต้นแบบหรือนำบางประเด็นที่ค้นพบไปปรับใช้กับชุมชนอื่นๆ ที่มีบริบทใกล้เคียงกัน รวมทั้งจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยสามารถนำไปกำหนดนโยบายในการวางแผนพัฒนาชุมชนและการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์ คือ 1) ศึกษาและวิเคราะห์ลักษณะเชิงस्थฐานพื้นที่และลักษณะกิจกรรมทางสังคมวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตร บริเวณชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ จังหวัดนครปฐม 2) พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตร บริเวณชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ จังหวัดนครปฐม ด้วยกระบวนการวิเคราะห์เชิงस्थฐานพื้นที่ผ่านโครงข่ายการสัญจร ที่สามารถรองรับการขยายตัวของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรและการเติบโตของชุมชนได้อย่างยั่งยืน

2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรและการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตร

2.1.1 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตร

การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตร หรือ Agro-Cultural Tourism เป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่ผสมผสานระหว่างการท่องเที่ยวเชิงเกษตร (Agro-Tourism) และวัฒนธรรมในวิถีชีวิตของเกษตรกร (Cultural) ควบคู่กัน ซึ่งองค์การท่องเที่ยวโลก (www.unwto.org) ได้จัดให้อยู่ในประเภทการท่องเที่ยวตามความสนใจพิเศษ (Special Interest Tourism) ที่เกิดจากการผสมผสานระหว่างความต้องการของนักท่องเที่ยวหรือลักษณะเฉพาะของแหล่งท่องเที่ยวนั้นๆ (Goeldner & Ritchie, 2012) การท่องเที่ยวเชิงเกษตร ในภาษาอังกฤษใช้คำว่า agri-tourism และ agro-tourism ซึ่งมีความหมายเหมือนกัน โดย agri-tourism หมายถึง การใช้เวลาในวันหยุดพักผ่อนอยู่ในฟาร์มเป็นส่วนใหญ่ ส่วน agro-tourism เป็นการจัดการพื้นที่เกษตรกรรมเพื่อรองรับกิจกรรมนันทนาการ กิจกรรมการท่องเที่ยว รวมถึงการเพิ่มมูลค่าให้ผลผลิตทางการเกษตรในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (Sznajder et al., 2009) ในประเทศสหรัฐอเมริกา โดย Inter-American Institute for Cooperation on agriculture (IICA) ให้นิยาม agro-tourism ว่าหมายถึงธุรกิจหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผลิตผล (products) การบริการ (services) และประสบการณ์ (experiences) ส่วนในบริบทของประเทศไทย กรมการท่องเที่ยว (2552) ให้นิยามการท่องเที่ยวเชิงเกษตร (Agrotourism) ว่าหมายถึง การท่องเที่ยวที่มุ่งเน้นทางการเรียนรู้ วิถีเกษตรกรรม โดยอาจให้นักท่องเที่ยวมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมให้เกิดการเรียนรู้ด้านการเกษตรและวิถีการดำรงชีวิต วัฒนธรรม ประเพณี และเป็นการนำเอาทรัพยากรที่มีอยู่มาใช้ประโยชน์เพื่อสร้างรายได้แก่ครอบครัวและชุมชน ซึ่งการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและภูมิปัญญาท้องถิ่นจะเป็นเครื่องมือในการอนุรักษ์ควบคู่กับการท่องเที่ยวให้เกิดความยั่งยืน

กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงเกษตรสามารถจำแนกได้ ดังนี้ 1) การแสดงสินค้าหรือสาธิต เช่น แปลงสาธิตพันธุ์พืชสวยงาม แปลงรวบรวมพันธุ์พืช การแสดงขั้นตอนการปฏิบัติงานทางการเกษตร การแสดงประเพณีวัฒนธรรมด้านการเกษตร ตลอดจนการแสดงเครื่องมือและวิถีทางการเกษตรของไทยในอดีต 2) การร่วมทำกิจกรรมระยะสั้น เช่น การเข้าชมสวนเกษตร การเก็บผลผลิตหรือซื้อผลผลิตโดยเลือกเก็บเองจากต้น การทำกิจกรรมที่บ้านระยะสั้นร่วมกับชาวบ้าน 3) การพักแรมในหมู่บ้าน เพื่อศึกษาและสัมผัสกับการใช้ชีวิตของชาวชนบทในสังคมเกษตร 4) การอบรมให้ความรู้การเกษตรแผนใหม่และภูมิปัญญาชาวบ้าน เช่น การปลูกและดูแลรักษาพืช การแปรรูปและเก็บรักษาผลผลิต การศึกษาแมลงที่เป็นประโยชน์ พืชผักพื้นเมือง การวางแผนโบราณและการอบสมุนไพร 5) การจำหน่ายสินค้าและผลิตภัณฑ์เกษตร 6) การให้

ช่องทางด้านธุรกิจเกษตร เช่น การให้ความรู้หรือแนวทางในการทำธุรกิจ การร่วมลงทุนกับเกษตรกรในด้านต่างๆ ทั้งการผลิตเพื่อแปรรูป การส่งออกและจำหน่ายภายในประเทศ เป็นต้น (พัฒน์นรี เขียวกริตต์ธรรณา, 2547) ซึ่งล้วนเป็นกิจกรรมที่ช่วยให้นักท่องเที่ยวได้รับความรู้และประสบการณ์ตรงร่วมไปกับการพักผ่อนหย่อนใจ เรียกฟาร์มหรือแหล่งเกษตรกรรมที่มีการท่องเที่ยวว่า agrotourism farms หรือ agrotourism sites (กรมการท่องเที่ยว, 2552; Goldberg, 1997; Holinchoj, 1996)

ส่วนวัฒนธรรม (culture) สามารถอธิบายผ่าน “แนวคิดทางวัฒนธรรม” (The Concept of Culture) ว่าเป็นการดำเนินชีวิตของมนุษย์ที่เป็นไปตามความรู้สึกนึกคิดและมีระเบียบแบบแผน มีระบบสัญลักษณ์ที่เป็นไปตามสถานการณ์ต่างๆ ที่สมาชิกต่างเข้าใจความหมาย ยอมรับและใช้ปฏิบัติร่วมกัน ทำให้รู้สึกถึงความเป็นชุมชนเดียวกันหรือรู้สึกผูกพันกัน โดยเป็นสิ่งที่เกิดจากการเรียนรู้ที่มีระบบ ระเบียบ กฎเกณฑ์ และสอดคล้องกับลักษณะอุปนิสัยของผู้คนในพื้นที่ที่ยึดถือปฏิบัติ จึงส่งผลต่อความเชื่อแล้วเกิดเป็นโลกทัศน์ที่มีคุณค่า สามารถเลือกมาเป็นค่านิยมในการดำเนินชีวิต จึงมีการถ่ายทอดจากรุ่นสู่รุ่น โดยแสดงออกในรูปแบบของ “ระบบกิจกรรม” ที่เกิดขึ้นบนพื้นที่หรือระบบที่ตั้ง (Rapoport, 1977) ทำนองเดียวกันกับวัฒนธรรมการทำเกษตรที่ถือเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นและเป็นไปอย่างมีแบบแผนเป็นส่วนหนึ่งในวิถีชีวิต (way of life) ทั้งการจัดการพื้นที่และระบบไหลเวียนของน้ำ การเพาะปลูก การดูแล การเก็บเกี่ยวผลผลิต การจัดการหลังจากเก็บเกี่ยว การใช้เครื่องมือทำการเกษตร ฯลฯ ซึ่งเป็นองค์ความรู้ที่สั่งสมมาจนกลายเป็นมรดกภูมิปัญญาทางวัฒนธรรมที่มีคุณค่า รวมถึงกิจกรรมที่ทำร่วมกันในชุมชน โดยเฉพาะวัฒนธรรมที่เกี่ยวกับอาชีพทำนาทำสวน เป็นการเสริมสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของผู้คนในชุมชนและระหว่างชุมชนที่อยู่ในท้องถิ่นเดียวกัน (ศรีศักร วัลลิโภดม, 2555) นอกจากนี้ ภายใต้การดำเนินชีวิตของชาวนาชาวนสวนยังมีวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับการอยู่อาศัย การตั้งถิ่นฐานบ้านเรือน การเดินทางและการขนถ่ายผลผลิตที่สะท้อนถึงการปรับตัวภายใต้ระบบนิเวศและสัณฐานพื้นที่ ตลอดจนจนลักษณะผลผลิตทางการเกษตรที่มีความแตกต่างกันไปในแต่ละท้องถิ่นอีกด้วย การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรจึงเป็นการบูรณาการภาคการเกษตรและวิถีชีวิตวัฒนธรรมชุมชนเกษตรกรรมมาพัฒนาเป็นจุดขายเพื่อให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจภายใต้การจัดการท่องเที่ยว

2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตร

การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตร มีความเกี่ยวข้องข้องกับการกำหนดเส้นทางท่องเที่ยวหรือการออกแบบโครงข่ายเส้นทางท่องเที่ยว คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2538) ได้ระบุว่า เป็นรูปแบบหนึ่งของเส้นทางสัญจรที่กำหนดขึ้นสำหรับนักท่องเที่ยว (tourist route) เพื่อให้สามารถพบเห็นหรือเข้าชมจุดที่น่าสนใจตามแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวก ปลอดภัย ได้รับความรู้และความเพลิดเพลินจากการใช้เส้นทาง

ที่จัดทำขึ้น ทั้งนี้ เส้นทางท่องเที่ยวอาจเกิดขึ้นจากการที่นักท่องเที่ยวหลาย ๆ กลุ่มใช้เส้นทางเดิม ๆ ซ้ำอยู่เป็นประจำ ซึ่งอาจเป็นเส้นทางรถยนต์ ทางเรือ ทางจักรยานหรือทางอื่น ๆ และอาจใช้ร่วมกับเส้นทางสัญจรปกติของเมืองหรือเป็นการกำหนดเส้นทางขึ้นใหม่เฉพาะเป็นพิเศษ ข้อพิจารณาในการกำหนดเส้นทางอาจเริ่มต้นจากการสำรวจและสังเกตจากพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่เป็นอยู่ประกอบกับแนวโน้มที่ควรจะเป็น ร่วมกับพิจารณาตำแหน่งของแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่าง ๆ ซึ่งควรจัดลำดับความสำคัญและความน่าสนใจไว้ จากนั้นจึงพิจารณาการเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เข้าด้วยกัน การกำหนดเส้นทางท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะมีลักษณะระบบวงบรรจบ (loop) โดยไม่ย้อนกลับเส้นทางเดิม เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้เห็นสิ่งใหม่ไม่เกิดความรู้สึกเบื่อและเสียเวลา รวมทั้งอาจกำหนดรูปแบบการเดินทางที่ผสมผสานกัน เช่น การเดินเท้าผสม การสัญจรทางเรือ ซึ่งจะช่วยลดความเหนื่อยล้าได้หากแหล่งท่องเที่ยวกระจายกันอยู่และเส้นทางมีระยะไกล การกำหนดเส้นทางท่องเที่ยวอาจจัดทำขึ้นหลาย ๆ เส้นทางหรือหลายระบบเพื่อเป็นทางเลือกแก่นักท่องเที่ยวที่มีเวลาและความสนใจแตกต่างกัน

ในการกำหนดเส้นทางท่องเที่ยวต้องคำนึงถึงองค์ประกอบสำคัญของแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งสะท้อนถึงความพร้อมในการรองรับการมาเยือนของนักท่องเที่ยว ได้แก่ 1) สิ่งดึงดูดในทรัพยากรการท่องเที่ยว (attraction) ได้แก่ พื้นที่ (sites) หรือลำดับเหตุการณ์ (events) ในการท่องเที่ยวและกิจกรรมที่น่าสนใจ 2) สิ่งอำนวยความสะดวก (amenities) ได้แก่ ระบบสาธารณูปโภค ระบบขนส่ง ระบบการสื่อสาร รวมถึง ความปลอดภัยและการตอบสนองความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว 3) เส้นทางคมนาคมที่เข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว (accessibility) ได้แก่ เส้นทาง พาหนะ ตำแหน่งขึ้น-ลงรถ และความเชื่อมโยงกับสถานที่สำคัญและแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ เป็นต้น (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2548; Collier & Harraway, 1997) นอกจากนี้ ควรพิจารณาจากมุมมองของนักท่องเที่ยวในการเลือกท่องเที่ยว ซึ่งมีปัจจัยสำคัญ คือ ความต้องการของนักท่องเที่ยว ความสามารถในการใช้บริการของนักท่องเที่ยว ความสะดวกในการเดินทางและการเข้าถึง ตลอดจนความสามารถที่จะรองรับได้ของพื้นที่ทั้งทางกายภาพ สังคมและเชิงนิเวศวิทยา (มนัส สุวรรณ และคณะ, 2541)

นอกจากนั้น การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวควรมีการวางแผน เนื่องจากในแต่ละพื้นที่มีโอกาสและข้อจำกัด ตลอดจนมีศักยภาพในการพัฒนาและศักยภาพในการรองรับนักท่องเที่ยวที่ต่างกัน จึงต้องมีการประเมินและวางแผนเพื่อป้องกันความเสียหายหรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งเป็นแนวทางเดียวกับการจัดทำแผนพัฒนาชุมชนที่ระบุว่า การวางแผนต้องเริ่มต้นจากการนำข้อมูลของพื้นที่มาวิเคราะห์เพื่อหาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและข้อจำกัดในการพัฒนา จากนั้นจึงกำหนดกิจกรรมหรือโครงการที่จะดำเนินการ โดยพิจารณาจากความสามารถของชุมชน เน้นการพึ่งพาทรัพยากรที่มีอยู่เป็นหลัก มีการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนและเป็นจริงได้ โดยอาจกำหนดเป็นเป้าหมายระยะต่าง ๆ ทั้งระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาวที่สอดคล้องกับความพร้อม

ความต้องการและการสร้างโอกาสในการพัฒนาให้กับผู้คนในชุมชน โดยเฉพาะระยะยาว 10-20 ปี และจัดลำดับความสำคัญของกิจกรรมหรือโครงการที่จะนำไปสู่การปฏิบัติต่อไป (สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน, สำนักพัฒนาองค์ความรู้และประเมินผล, 2559) การพัฒนาตามความพร้อมจะเป็นประโยชน์ต่อกลุ่มเกษตรกร โดยเฉพาะผู้ที่มีข้อจำกัดด้านเงินทุน มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องดำเนินการอย่างรอบคอบและค่อยเป็นค่อยไป เพื่อพัฒนาทรัพยากรที่มีให้เกิดประโยชน์สูงสุด (เจษฎา นกน้อย, 2559) การวางแผนอย่างมีประสิทธิภาพจะช่วยส่งเสริมให้สิ่งที่มีคุณค่าในชุมชน เช่น มรดกวัฒนธรรมยังคงอยู่ ช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งเป็นผลดีต่อการท่องเที่ยวในระยะยาว สอดคล้องกับหลักการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน อีกทั้งช่วยสร้างความประทับใจให้แก่ผู้มาเยือน (Hatch, 2009)

2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับกระบวนการวิเคราะห์เชิงस्थฐานพื้นที่

การทำความเข้าใจลักษณะเชิงस्थฐานพื้นที่ อธิบายด้วยแนวคิดและกระบวนการวิเคราะห์ด้านस्थฐานวิทยาเมือง (The Theory of Urban Morphology) (Hillier & Hanson, 1984) ซึ่งมีรากฐานสำคัญมาจากทฤษฎีการสัญจรอิสระ (The Theory of Natural Movement) ทฤษฎีเศรษฐกิจ (The Theory of Movement Economy Process) และทฤษฎีस्थฐานศูนย์กลาง (The Theory of Spatial Centrality) กล่าวคือ

โดยพื้นฐานของแหล่งตั้งถิ่นฐานประกอบด้วย อาคารบ้านเรือน (buildings) และพื้นที่ว่างโดยรอบ (surrounding space) ซึ่งตัวอาคารบ้านเรือนจะมีการเรียงตัวประกอบกันเป็น "โครงข่ายเชิงพื้นที่" (spatial configuration) ทำให้เข้าใจรูปแบบกิจกรรมการใช้สอยที่เกิดขึ้น ตั้งแต่ภายในสู่ภายนอกอาคาร ทั้งพื้นที่ส่วนรวมและพื้นที่ส่วนตัว (Hillier & Hanson, 1984) เกิดเป็นความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและการใช้ที่ดินบริเวณหมู่บ้าน ลักษณะกิจกรรมการใช้สอยหรือรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร จะชี้ให้เห็นถึงการรวมกลุ่มหรือการกระจายตัวของกิจกรรมต่างๆ รวมทั้ง ความเชื่อมโยงของกิจกรรมที่เกือหนุนกันหรือขัดแย้งกัน (Conzen, 1981) โดยพื้นที่โดยรอบ (surrounding space) ที่เกิดจากพื้นที่ว่างหลากหลายรูปแบบ เช่น พื้นที่โล่ง ที่ว่าง ถนน ทางเท้า ลาน ทั้งขนาดเล็กใหญ่ ทั้งทางบกและทางน้ำ จะทำหน้าที่เชื่อมต่อหรือร้อยเรียงกิจกรรมหรือรูปแบบการใช้ที่ดินและอาคารเข้าด้วยกัน ผ่านการจัดวางเป็นระบบพื้นที่ว่าง (open space system) เกิดเป็นโครงข่ายการสัญจร (transportation networks) โครงข่ายการสัญจรอันพึงประสงค์จะมีลักษณะที่เอื้อให้เกิดการผสมผสานผู้คนเข้ามาใช้งานที่หลากหลายหรือเกิดกิจกรรมการใช้สอยที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ โดยไม่ขัดแย้งกับการดำเนินชีวิตของคนในพื้นที่หรือแบ่งแยกกิจกรรมออกจากสภาพแวดล้อม (Turner & Penn, 1999) อีกทั้ง ระบบการสัญจรที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ต่าง ๆ โดยมีระดับและความหนาแน่นของการสัญจรที่เหมาะสม จะช่วยให้พื้นที่นั้น ๆ มีความหลากหลายและผสมผสานกิจกรรมจากการใช้ประโยชน์ (Alexander, 1964; Batty & Sikdar, 1982; Hillier & Hanson, 1984)

ทำนองเดียวกับการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตร เกิดจากการร้อยเรียงหรือเชื่อมโยงกิจกรรมการท่องเที่ยวตามจุดท่องเที่ยวต่าง ๆ ผ่านเส้นทางสัญจรทางน้ำของคลองมหาสวัสดิ์ผสมผสานกับการสัญจรทางบก สามารถอธิบายด้วยแนวคิดทฤษฎีเชิงสัจฐานพื้นที่ ซึ่งได้อธิบายอย่างเป็นกระบวนการว่า ระบบพื้นที่ว่างและการสัญจรที่เชื่อมต่อกันเป็นโครงข่ายอย่างมีประสิทธิภาพจะช่วยให้ผู้คนสามารถเข้าถึง (move to) และสัญจรผ่าน (move through) ไปยังบริเวณต่าง ๆ ทั้งในระยะใกล้และไกลได้อย่างสะดวก ส่งผลให้เกิดการผสมผสานผู้คนทั้งในชุมชนและบุคคลภายนอกที่มีวัตถุประสงค์ (objective) และจุดมุ่งหมาย (destination) หลากหลายแตกต่างกันไป โดย “ทฤษฎีการสัญจรอิสระ” (The Theory of Natural Movement) (Hillier et al., 1993) ได้อธิบายว่า เป็นลักษณะการสัญจรของผู้คนจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งในระบบอย่างอิสระเสรีและมีระดับที่แตกต่างกัน อันเนื่องมาจากลักษณะการเชื่อมต่อของโครงข่ายในระบบเอง จึงก่อให้เกิดศักยภาพการเข้าถึงที่ไม่เท่ากัน โดยบางส่วนมีศักยภาพการเข้าถึงดี และบางส่วนมีศักยภาพการเข้าถึงไม่ดี ซึ่งศักยภาพที่แตกต่างกันนี้ได้สะท้อนปริมาณการใช้งานพื้นที่ มีผลทำให้บริเวณที่มีระดับการสัญจรอิสระสูงเกิดความคึกคักหนาแน่นไปด้วยผู้คน และบางส่วนที่มีระดับการสัญจรอิสระต่ำกลายเป็นบริเวณที่สงบเงียบร้างผู้คน และส่งผลสืบเนื่องให้เกิดกิจกรรมต่าง ๆ กระจายอยู่บนเส้นทาง อธิบายด้วย “ทฤษฎีกระบวนการเศรษฐกิจสัญจร” (The Theory of Movement Economy Process) (Hillier, 1996) มีนัยสำคัญว่า ความแตกต่างของการสัญจรอิสระ ก่อให้เกิดความแตกต่างของกิจกรรม โดยเฉพาะในบริเวณที่มีอัตราการสัญจรอิสระสูงจะสามารถดึงดูดให้เกิดกิจกรรมขึ้นได้มากกว่าบริเวณที่มีอัตราการสัญจรอิสระต่ำ โดยเฉพาะกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เนื่องจากได้ประโยชน์จากการสัญจรผ่านของผู้คน และยังส่งผลให้เกิดเป็นพื้นที่ที่ดึงดูดกิจกรรมการค้าอื่น ๆ มาเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นไปตาม “ทฤษฎีสัจฐานศูนย์กลาง” (The Theory of Spatial Centrality) (Hillier, 2000) ที่ระบุว่า จากระดับการสัญจรอิสระเดิมที่สูงตามศักยภาพการเชื่อมต่อของโครงข่าย ประกอบกับมีกิจกรรมการค้าที่เป็นตัวดึงดูด (attractors) ให้กิจกรรมการค้าอื่น ๆ มากระจุกตัวเป็นผลกระทบทวีคูณ (multiplier effects) ส่งผลให้ยังดึงดูดกิจกรรมการค้าอื่น ๆ มากระจุกตัวเพิ่มมากขึ้น ทำให้พื้นที่บริเวณนั้นกลายเป็นย่านค้าขายที่คึกคักกว่าพื้นที่อื่น ๆ เป็นลักษณะของสัจฐานพื้นที่ที่มีความเป็นศูนย์กลางที่ไม่หยุดนิ่ง (dynamic centrality) หรือศูนย์กลางที่มีชีวิต (Live Center) เรียกกระบวนการทั้งระบบนี้ว่า “กระบวนการเกิดสัจฐานศูนย์กลาง” (Spatial Centrality as a Process) ซึ่งเป็นคุณสมบัติสำคัญของโครงข่ายเชิงสัจฐานพื้นที่ เมื่อนำมาวิเคราะห์โครงข่ายเส้นทางท่องเที่ยว จึงเป็นการอธิบายความสัมพันธ์ของลักษณะการเชื่อมต่อและการจัดวางตัวของกิจกรรมการท่องเที่ยวบนโครงข่ายเส้นทางน้ำและบกภายในชุมชน

3. วิธีการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสานระหว่างการวิจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ กำหนดขอบเขตพื้นที่วิจัยครอบคลุมบริเวณชุมชนที่คลองมหาสวัสดิ์ไหลผ่านพื้นที่จังหวัดนครปฐม อยู่ในท้องที่ตำบลคลองโยง ตำบลศาลายา ตำบลมหาสวัสดิ์ เทศบาลตำบลศาลายา ในเขตอำเภอพุทธมณฑล และตำบลหอมเกร็ด ตำบลทรงคนอง ตำบลบางเตย ในเขตอำเภอสามพราน โดยมีเส้นทางท่องเที่ยวริมคลองมหาสวัสดิ์เดิมในพื้นที่เป็นศูนย์กลาง เพื่อให้ข้อค้นพบชี้ให้เห็นถึงบริเวณที่มีศักยภาพในการเป็นจุดท่องเที่ยวที่ต่อขยายจากเส้นทางเดิมหรือเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางและกิจกรรมที่มีอยู่เดิม การเก็บข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูลใช้เครื่องมือและวิธีวิเคราะห์ดังนี้

3.1 การวิเคราะห์ลักษณะเชิงสัณฐานพื้นที่ (Spatial Configuration Analysis)

การวิเคราะห์ลักษณะโครงสร้างเชิงสัณฐานพื้นที่ ทำการจำลอง “โครงข่ายการสัญจร” พื้นที่บริเวณชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง ครอบคลุมโครงข่ายทางบกและโครงข่ายทางน้ำที่มีการใช้งานอยู่ในปัจจุบัน โดยใช้ข้อมูลแผนที่ภูมิศาสตร์ ปี พ.ศ. 2561 ผ่านโปรแกรม ArcGIS Desktop Maps ร่วมกับข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่และการสังเกตการณ์อย่างไม่มีส่วนร่วม เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องแม่นยำ เรียกว่า แบบจำลองสัณฐานพื้นที่ (Spatial Model Map) การสร้างแบบจำลองสัณฐานพื้นที่ตามแนวคิดสัณฐานวิทยาเมือง มีหลักการว่า ลักษณะการเชื่อมต่อของเส้นทางสัญจรจะสัมพันธ์กับระดับและความนิยมในการเดินทางภายในชุมชนหรือเมืองเสมอ โดยผู้คนมีแนวโน้มที่จะเลือกเส้นทางที่ตรงและสั้นที่สุด จึงจำลองลักษณะการเดินทางของผู้คนเป็นเส้นตรง เรียกว่า เส้นแอกเซียล (axial line) เชื่อมต่อกันเป็นหน่วยพื้นที่ย่อย (convex spaces) ที่ผู้คนสามารถเดินทางถึงและมองเห็นกันได้ตามสภาพความเป็นจริง เส้นแอกเซียลจะเป็นเส้นตรงที่ยาวที่สุดและมีจำนวนน้อยที่สุด ลากเชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบทั้งโครงข่าย เรียกว่า แผนที่แอกเซียล (axial map) ซึ่งแสดงถึงความสัมพันธ์ของโครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึงทั้งหมดของพื้นที่ชุมชนหรือเมืองนั้น ๆ

จากนั้นจึงใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สเปซซินแทกซ์ (Space Syntax Program) (Turner, 2007) ทำการวิเคราะห์แผนที่แอกเซียล โดยจัดลำดับความสัมพันธ์จากลำดับการเข้าถึงพื้นที่สัญจร เพื่อประมวลผลหาค่าเชิงปริมาณหรือค่าศักยภาพในการเข้าถึง ซึ่งลำดับความสัมพันธ์นี้จะสะท้อนออกมาเป็นค่า “สี” ที่สอดคล้องกับผลการวิเคราะห์เชิงปริมาณ ซึ่งเป็นค่า “ระดับและความนิยม” ของเส้นทางทุกเส้นในระบบนั้น สามารถทำการเปรียบเทียบศักยภาพการเข้าถึงของแต่ละเส้นทางในระบบด้วยกันได้ โดยเส้นทางที่มีศักยภาพการเข้าถึงสูงสุดหรือมี “การประสาน” (integration) อยู่ในเนื้อเมืองมากกว่าบริเวณอื่นจะแสดงออกมาเป็นเส้นสีแดง แล้วไล่ลำดับตามโทนสีสร้างเป็นสีส้ม สีเหลือง สีเขียว สีฟ้า ส่วนเส้นทางที่มีศักยภาพการเข้าถึงน้อยที่สุดหรือมี

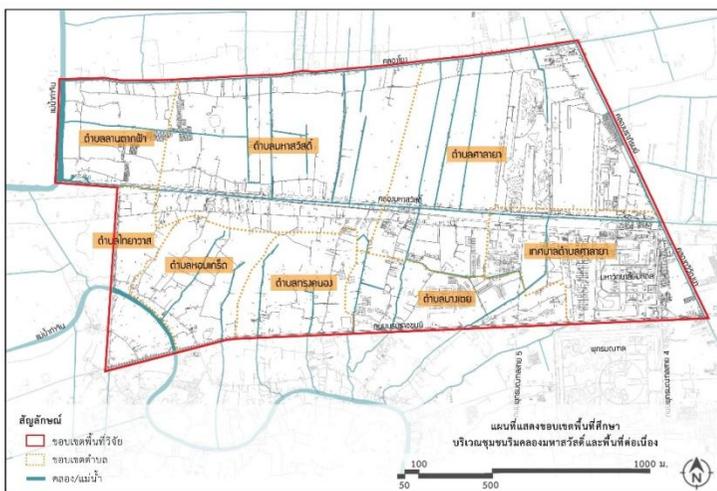
“การแยกตัว” (segregation) ออกจากเนื้อเมืองโดยรวม จะแสดงค่าเป็นสีน้ำเงิน แสดงว่ามีแนวโน้มที่จะถูกสัญจรผ่านน้อยหรือมีศักยภาพการเข้าถึงต่ำ

การประเมินศักยภาพในการเข้าถึงของเส้นทางหรือการกำหนดค่าระดับการประสานของแต่ละเส้นทาง โปรแกรมจะคำนวณโดยประมวลผลจากเส้นทางทั้งหมดในระบบนั้น ๆ เอง เส้นทางที่มีผลการวิเคราะห์ว่ามีศักยภาพการเข้าถึงสูงสุด สูง ปานกลาง ต่ำ และต่ำสุด เป็นการเปรียบเทียบภายในระบบตามในแผนที่แอกเซียล โดยศักยภาพในการเข้าถึงหรือระดับค่าการประสานของเส้นทางนั้น ๆ จะเปลี่ยนแปลงไปตามการเปลี่ยนแปลงของข้อมูลในแผนที่แอกเซียลที่นำมาทำการวิเคราะห์ แบบจำลองสถานการณ์พื้นที่ในอาณาบริเวณพื้นที่หนึ่ง ควรปรากฏเส้นสีครบทุกโทนสี ตั้งแต่สีแดงถึงสีน้ำเงินหรือโทนสีร้อนถึงโทนสีเย็น เพื่อแสดงว่า โครงข่ายการสัญจรของเมืองหรือชุมชนนั้นประกอบด้วยเส้นทางที่มีศักยภาพหลากหลายระดับ ตั้งแต่ศักยภาพการเข้าถึงสูงไปต่ำ ส่วนที่เป็นพื้นที่ศูนย์กลางเมืองหรือตลาด ควรปรากฏเป็นกลุ่มเส้นสีโทนร้อน เพื่อแสดงว่าบริเวณนั้นมีศักยภาพการเข้าถึงสูงและมีแนวโน้มของการเป็นศูนย์กลางเมืองที่มีชีวิต ตามแนวคิดกระบวนการเกิดศูนย์กลางศูนย์กลาง

การสร้างแบบจำลองสถานการณ์พื้นที่มีขอบเขตจากคลองโยงทางด้านเหนือ ต่อเนื่องมายังคลองนราภิรมย์ทางตะวันออก จรดคลองทวีวัฒนา แล้วมาบรรจบกับถนนบรมราชชนนีทางด้านใต้ จากนั้นไปบรรจบกับทางหลวงชนบท นฐ3173 ทางตะวันตก ต่อเนื่องไปบรรจบคลองมหาสวัสดิ์ และแม่น้ำนครชัยศรี ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 51.68 ตารางกิโลเมตร (ประมาณ 32,303.89 ไร่) (ภาพที่ 4)

ภาพที่ 4

ขอบเขตการศึกษาและการสร้างแบบจำลองเชิงสถานการณ์พื้นที่



ที่มา: Esri. (2019). ArcGIS (Version Desktop) [Map].

การสร้างแบบจำลองเชิงสัญญาณ ประกอบด้วย (1) โครงข่ายการสัญจรทางบก เป็นรูปแบบการเดินทางหลักในปัจจุบัน ประกอบด้วย ถนนสายสำคัญ ได้แก่ ถนนบรมราชชนนี (ถนนสายประธาน) ถนนคูหานามบรมราชชนนี ถนนพุทธมณฑลสาย 4 ถนนพุทธมณฑลสาย 5 ทางหลวงชนบท #นฐ 4006 (ศาลายา-นครชัยศรี) และทางหลวงชนบท #นฐ 3004 (ศาลายา-บางภาษี) (กลุ่มถนนสายหลัก) ถนนเลียบคลองทวีวัฒนา ถนนเลียบคลองมหาสวัสดิ์ ทางหลวงชนบท #นฐ 5035 (ถนนเลียบคลองโยง) ทางหลวงชนบท #นฐ 3137 และทางหลวงชนบท #นฐ 3415 (กลุ่มถนนสายย่อย) และ (2) โครงข่ายการสัญจรทางน้ำ เป็นเส้นทางล่องเรือท่องเที่ยวและสัญจรภายในย่านของชาวสวนและชาวบ้านในพื้นที่ ประกอบด้วย คลองมหาสวัสดิ์ ต่อเนื่องไปยังคลองโยงทางด้านเหนือ แม่น้ำนครชัยศรี คลองนราภิรมย์ คลองทวีวัฒนา คลอง ส.ป.ก.1 (คลองปฏิรูป 1) คลอง ส.ป.ก.2 (คลองปฏิรูป 2) คลองกำนันขาว และคลองตาหลี ผสานกับโครงข่ายการสัญจรทางบกข้างต้น เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบความแตกต่างและความเป็นไปได้ถึงแนวทางการขยายเส้นทางท่องเที่ยวต่อเนื่องจากเดิม ตลอดจน วิเคราะห์แนวโน้มที่ส่งผลสู่กระบวนการเกิดสัญญาณศูนย์กลาง

3.2 การวิเคราะห์ลักษณะกิจกรรมทางสังคมวัฒนธรรม (Socio-Cultural Analysis)

ลักษณะกิจกรรมทางสังคมวัฒนธรรม ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลในช่วงเดือนกุมภาพันธ์-พฤษภาคม พ.ศ. 2562 มีขอบเขตการเก็บข้อมูลครอบคลุมบริเวณเดียวกับลักษณะโครงสร้างเชิงสัญญาณพื้นที่ โดยสร้างแผนที่ฐาน (base map) จากข้อมูลแผนที่ทางภูมิศาสตร์และภาพถ่ายดาวเทียม พ.ศ. 2561 ผ่านโปรแกรม ArcGIS Desktop เพื่อประกอบการเก็บข้อมูลกิจกรรมด้วยวิธีการสำรวจพื้นที่และการสังเกตการณ์อย่างไม่มีส่วนร่วม ร่วมกับการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) การสำรวจพื้นที่และการสังเกตการณ์อย่างไม่มีส่วนร่วม เป็นการเก็บข้อมูลเกี่ยวกับตำแหน่งที่ทำกิจกรรมและลักษณะการทำกิจกรรม ได้แก่ กิจกรรมการเกษตรกรรมและแบบแผนการผลิต กิจกรรมการค้าและบริการ กิจกรรมการท่องเที่ยวและพักผ่อนหย่อนใจ กิจกรรมทางสังคมประเพณีวัฒนธรรมและศาสนา รวมถึง โดยมุ่งเน้นกิจกรรมที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นจุดท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรร่วมกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่เดิม

2) การสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้ให้ข้อมูลหลักรายบุคคล (key informants) ที่อยู่ในเขตพื้นที่ชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ จังหวัดนครปฐม จำแนกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ประกอบการท่องเที่ยว ผู้นำชุมชนและองค์กรส่วนท้องถิ่น และผู้ประกอบการร้านค้าและบริการ มีรายละเอียด ดังนี้

2.1) ผู้ประกอบการท่องเที่ยวเดิมในพื้นที่ ได้แก่ ตัวแทนจากเครือข่ายล่องเรือชมสวนเลียบคลองมหาสวัสดิ์ จำนวน 5 ราย จาก 5 จุดท่องเที่ยว ทำการสัมภาษณ์ในประเด็นเกี่ยวกับลักษณะและรูปแบบการจัดการท่องเที่ยวในปัจจุบัน ตำแหน่งของจุดท่องเที่ยวและเส้นทาง

การท่องเที่ยว ประเภทกลุ่มนักท่องเที่ยวและลักษณะการใช้บริการ ตลอดจนแนวโน้มในการพัฒนา และการขยายตัวในอนาคต

2.2) ผู้นำชุมชนและองค์กรส่วนท้องถิ่น ได้แก่ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน นายก อบต. และเจ้าหน้าที่ด้านพัฒนาชุมชน จากชุมชนทั้ง 7 ตำบล และ 1 เทศบาลตำบล ในขอบเขตพื้นที่ศึกษา จำนวน 22 ราย ทำการสัมภาษณ์ในประเด็นเกี่ยวกับลักษณะและรูปแบบกิจกรรมการเกษตรกรรม และการผลิต กิจกรรมทางสังคม ประเพณีวัฒนธรรมและศาสนาที่สำคัญ กิจกรรมการค้าและบริการทางการเกษตรที่มีชื่อเสียงในพื้นที่ ตลอดจน แนวโน้มในการพัฒนาและโอกาสในการขยายตัวของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรของชุมชนในอนาคต

ข้อมูลที่ได้จาก ข้อ 2.1 และ ข้อ 2.2 นำมาทำการตรวจสอบความถูกต้องเที่ยงตรงของ ข้อมูลด้วยวิธีการตรวจสอบข้อมูลสามเส้า (data triangulation) (Denzin, 1978)

2.3) ผู้ประกอบการร้านค้าและบริการ ได้แก่ ร้านค้าและหน่วยงานที่ให้บริการประเภท ร้านอาหาร เครื่องดื่ม ผลิตภัณฑ์และผลผลิตทางการเกษตร ที่พักและโฮมสเตย์ รวมทั้ง ศูนย์เรียนรู้และพิพิธภัณฑ์ ที่อยู่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษา ซึ่งคัดเลือกจากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจพื้นที่และการสังเกตการณ์อย่างไม่มีส่วนร่วม ประกอบกับข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้นำชุมชนและ องค์กรส่วนท้องถิ่น เป็นจำนวน 29 ราย จาก 29 ร้านค้าและบริการ (คิดเป็นร้อยละ 82.86 ของ ร้านค้าทั้งหมดที่เปิดบริการในช่วงที่ทำการเก็บรวบรวมข้อมูล) ทำการสัมภาษณ์ในประเด็น เกี่ยวกับลักษณะและรูปแบบกิจกรรมการค้าและบริการ ประเภทกลุ่มลูกค้าและผู้ใช้บริการ แนวโน้มในการพัฒนาและการขยายตัวสู่การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรในอนาคต ข้อมูล ที่ได้นำมาวิเคราะห์ร่วมกับการประเมินลักษณะกิจกรรมที่เข้าข่ายการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เกษตรตามเกณฑ์ที่กำหนด โดยเป็นกิจกรรม ดังนี้ 1) การแสดงสินค้าหรือสาธิต 2) การร่วมทำ กิจกรรมระยะสั้น 3) การพักผ่อนในหมู่บ้าน 4) การอบรมให้ความรู้การเกษตรแผนใหม่และ ภูมิปัญญา 5) การจำหน่ายสินค้าและผลิตภัณฑ์เกษตร 6) การให้ช่องทางด้านธุรกิจเกษตร 7) การเรียนรู้เที่ยวชมด้านประเพณีวัฒนธรรมและสถาปัตยกรรม

จากนั้น นำข้อมูลทั้งหมดที่ได้มาประมวลผลเพื่อระบุตำแหน่งในแผนที่และทำการจำแนก ประเภทรูปแบบกิจกรรม โดยแทนด้วย “จุดสี” ตามสัญลักษณ์แต่ละประเภท แล้วนำไปวิเคราะห์ ร่วมกับ “แบบจำลองเชิงสัญญาณ” ด้วยเทคนิคการซ้อนทับแผนที่ (overlay mapping) เพื่อจัดทำ เส้นทางท่องเที่ยวต่อไป

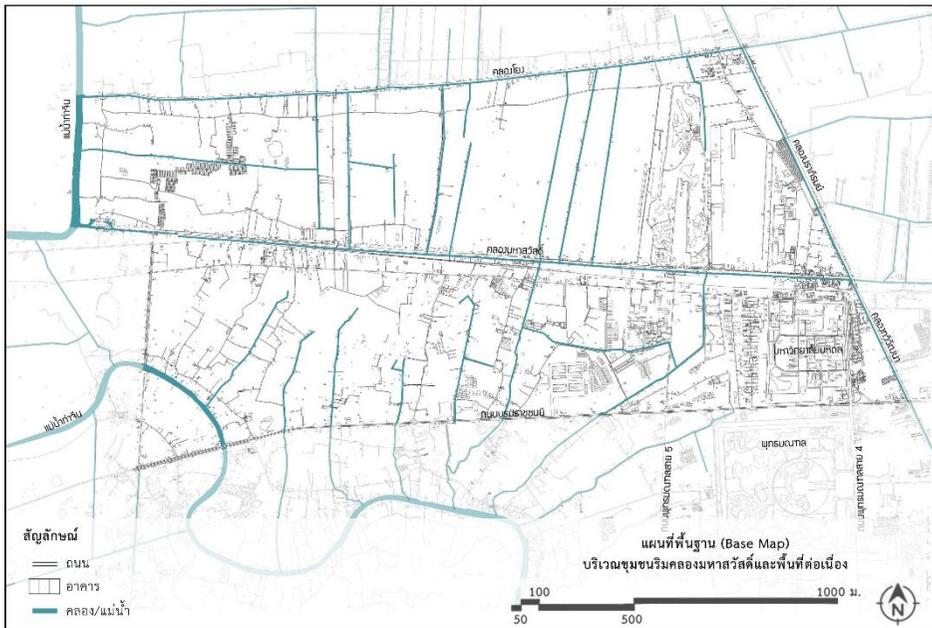
4. ผลการวิจัย

4.1 ลักษณะทางภูมิศาสตร์และสัณฐานพื้นที่ของบริเวณชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

สภาพภูมิศาสตร์ในภาพรวมของชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง ในขอบเขตพื้นที่ศึกษา มีลักษณะเป็นที่ราบลุ่ม โดยมีคลองมหาสวัสดิ์ไหลผ่านกลางพื้นที่ มีลักษณะเป็นเส้นตรงของคลองขุด เช่นเดียวกับคลองโยงและคลองนราภิรมย์ กระทั่งเกิดโครงข่ายถนนสายต่างๆ ในบริเวณที่เป็นย่านชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรม เส้นทางโดยรวมมีความต่อเนื่องกันเป็นโครงข่ายระบบกริด (grid system) ผสมกลุ่มเส้นทางสายสั้นๆ มีลักษณะปลายตันกระจายสู่บ้านเรือนและพื้นที่ริมน้ำ ด้านเหนือของคลองมหาสวัสดิ์มีความเป็นพื้นที่เกษตรกรรมมากกว่าด้านใต้ ซึ่งมีความเป็นชุมชนเมืองและหนาแน่นมากกว่า (ดังภาพที่ 5)

ภาพที่ 5

ลักษณะทางภูมิศาสตร์และโครงข่ายการสัญจรสำคัญ



ที่มา: Esri. (2019). ArcGIS (Version Desktop) [Map].

จากการสร้างแบบจำลองเชิงสัณฐานและทำการวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สเปซซินแทกซ์ มีผลการวิเคราะห์ใน 2 ลักษณะ คือ (1) โครงข่ายเส้นทางสัญจรทางบก (2) โครงข่ายเส้นทางสัญจรทางบกผานทางน้ำ อธิบายตามหลักการวิเคราะห์เชิงสัณฐานได้ดังนี้

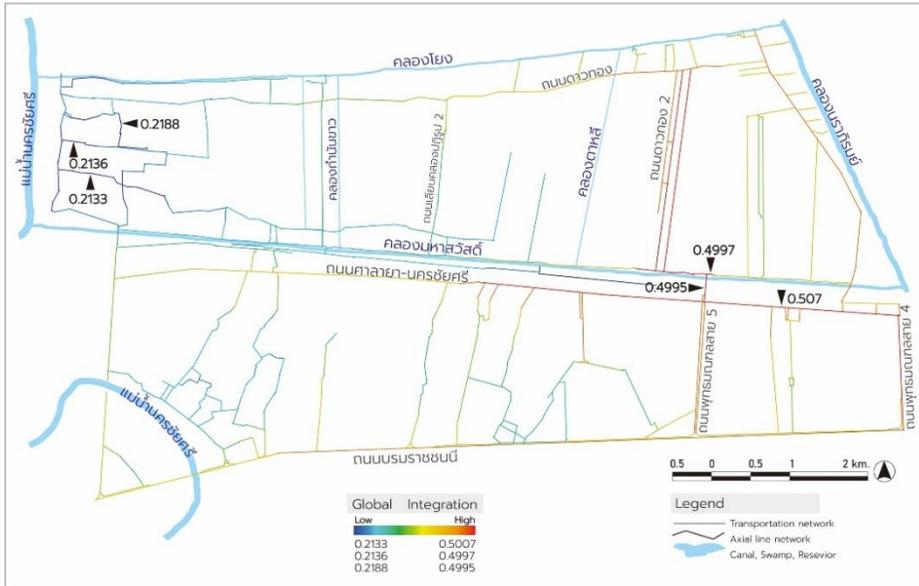
4.1.1 ลักษณะพื้นฐานพื้นที่โครงข่ายการสัญจรทางบก

แบบจำลองเชิงสัญญาณโครงข่ายเส้นทางสัญจรทางบกของชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ และพื้นที่ต่อเนื่อง มีจำนวน 468 หน่วย ในภาพรวมมี 2 ลักษณะ คือ ลักษณะแรกเป็นโครงข่ายเส้นตรงค่อนข้างยาวเกือบตั้งฉากกับแนวคลองมหาสวัสดิ์ โครงข่ายที่เป็นกลุ่มเส้นตรงแนวนอนประกอบด้วยถนนบรมราชชนนี ถนนศาลายา-นครชัยศรี ถนนดาวทอง และถนนเลียบบคลองมหาสวัสดิ์ ส่วนโครงข่ายที่เป็นเส้นตรงแนวตั้งเกือบฉาก ได้แก่ ถนนบรมราชชนนี ถนนดาวทอง 2 ถนนเลียบบคลองปฏิรูป 2 ถนนพุทธมณฑลสาย 4 และสาย 5 รวมทั้งถนนสายย่อยและซอยต่างๆ ที่กระจายสู่พื้นที่ชุมชนและพื้นที่ทำการเกษตร แล้วเชื่อมออกสู่ภายนอก ลักษณะที่สองเป็นโครงข่ายถนนที่มีลักษณะคดเคี้ยวตามสภาพภูมิศาสตร์ของบริเวณพื้นที่ลุ่มน้ำ พบในบริเวณใกล้ๆ แม่น้ำนครชัยศรีมากกว่าบริเวณอื่น

ผลการวิเคราะห์เชิงสัญญาณ ปรากฏกลุ่มสีครบทุกโทนสี (ตั้งแต่สีแดงถึงสีน้ำเงิน) ในพื้นที่จึงมีเส้นทางที่มีศักยภาพการเข้าถึงในระบบหลากหลายระดับ ตั้งแต่สูง-ต่ำ โดยศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงสูงสุด หรือมี “ค่าการประสาน” (integration value) สูงสุดเท่ากับ 0.5007, 0.4997 และ 0.4995 ดังปรากฏเส้นสีแดงชัดเจนที่ถนนศาลายา-นครชัยศรี ถนนเลียบบคลองมหาสวัสดิ์ สะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์ ต่อเนื่องไปยังถนนดาวทอง 2 และถนนพุทธมณฑลสาย 4 มีแนวโน้มว่า เส้นทางเหล่านี้มีความสำคัญที่ผู้คนจะนิยมใช้สัญจรในระดับเมืองหรือระดับกว้าง เนื่องจากมีถนนสายต่างๆ มาเชื่อมต่อมากที่สุด จึงมีแนวโน้มที่จะเป็นพื้นที่ศูนย์กลางของย่านหรือพบว่ามีกิจกรรมทางสังคมเศรษฐกิจเกิดขึ้น และผู้คนมีโอกาสมารวมเจอกันบริเวณเส้นทางนี้มากกว่าบริเวณอื่น ซึ่งสอดคล้องกับการที่ถนนเหล่านี้มีบทบาทเป็นถนนสายหลักและถนนสายรอง ส่วนกลุ่มเส้นสีโทนเย็น (สีฟ้า-น้ำเงินเข้ม) มีศักยภาพหรือค่าการประสานต่ำ (low integration) เท่ากับ 0.2133, 0.2136 และ 0.2188 พบที่ถนนซอยและถนนปลายตัน ส่วนบริเวณที่มีศักยภาพปานกลาง (เส้นสีเหลือง-เขียว) เป็นกลุ่มเส้นทางสายย่อยที่กระจุกตัวอยู่ในบริเวณถนนสายรองและพื้นที่ด้านในถัดจากปากซอย (ภาพที่ 6)

ภาพที่ 6

แบบจำลองเชิงสัณฐานโครงสร้างเส้นทางสัญจรทางบก



ที่มา: การวิเคราะห์ข้อมูล โดยผู้วิจัย, 2562

4.1.2 ลักษณะสัณฐานพื้นที่โครงข่ายการสัญจรทางบกผานทางน้ำ

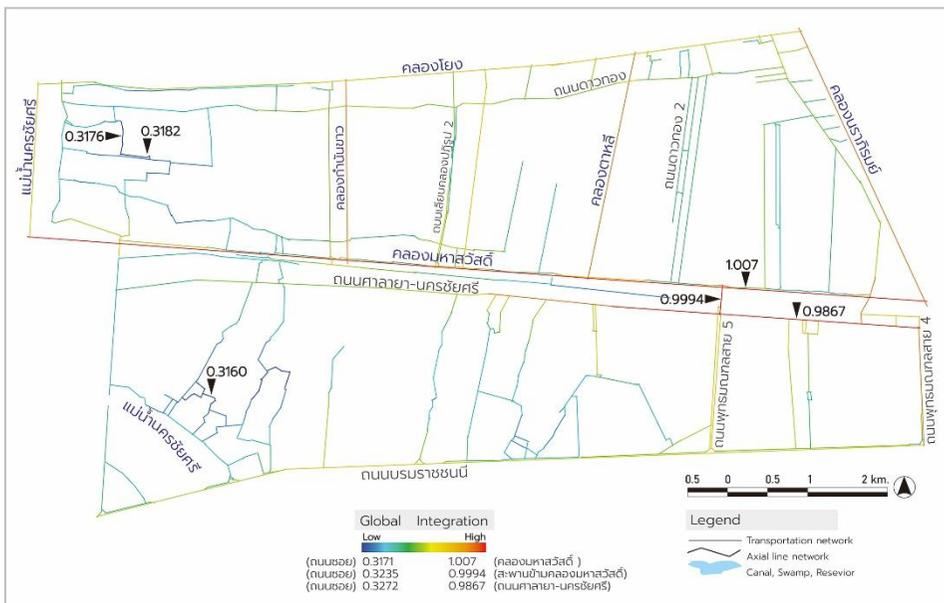
แบบจำลองเชิงสัณฐานโครงข่ายการสัญจรทางบกผานทางน้ำของชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์และพื้นที่ต่อเนื่องในระบบ มีจำนวน 489 หน่วย ลักษณะเชิงสัณฐานโดยรวมคล้ายกับโครงข่ายการสัญจรทางบก กลุ่มเส้นทางน้ำที่เพิ่มขึ้นมา ส่วนใหญ่มีลักษณะเส้นตรงค่อนข้างยาว เนื่องจากเป็นคลองขุดเพื่อเชื่อมกับคลองมหาสวัสดิ์และคลองโยงเพื่อดึงน้ำเข้าสู่พื้นที่เกษตร ได้แก่ คลอง ส.ป.ก.1 (คลองปฏิรูป 1) คลอง ส.ป.ก.2 (คลองปฏิรูป 2) คลองก้านขาว คลองตาทาลี และคลองนราภิรมย์ โครงข่ายในภาพรวมมี 2 ลักษณะ คือ ลักษณะแรกเป็นโครงข่ายเส้นตรงค่อนข้างยาวเกือบตั้งฉากกับแนวคลองมหาสวัสดิ์และเป็นเส้นตรงแนวนอน ลักษณะที่สองเป็นโครงข่ายถนนที่มีลักษณะคดเคี้ยวตามทิศทางการไหลของแม่น้ำนครชัยศรี มีลักษณะเป็นกลุ่มเส้นสั้นๆ กระจายอยู่ประปราย

ผลการวิเคราะห์เชิงสัณฐานปรากฏกลุ่มสี่ครบทุกโทนสี (ตั้งแต่สีแดงถึงสีน้ำเงิน) พื้นที่มีศักยภาพการเข้าถึงโดยรวมสูงขึ้นกว่าระบบสัญจรทางบกอย่างเดียวเกือบเท่าตัว โดยมี “ค่าการประสาน” (integration value) สูงสุดเท่ากับ 1.007, 0.9994 และ 0.9867 ดังปรากฏเส้นสีแดงชัดเจนที่คลองมหาสวัสดิ์ สะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์ ถนนศาลายา-นครชัยศรีตามลำดับ ซึ่งยังคงมีศักยภาพสูงต่อเนื่องไปยังถนนเลียบบคลองมหาสวัสดิ์และคลองต่างๆ ได้แก่ คลองนราภิรมย์ คลองตาทาลี และคลองก้านขาว มีแนวโน้มว่า ผู้คนจะใช้บริการสัญจรทางบกผานทางน้ำในระดับเมือง

หรือในระยะที่ไกลมากกว่าละแวกบ้าน จากการที่โครงข่ายทางน้ำไม่ถูกตัดขาดในระยะสั้น สอดคล้องกับการที่เส้นทางเหล่านี้ที่มีบทบาทเป็นถนนสายหลักและคลองหลักในพื้นที่ ส่วนกลุ่มเส้นสีโทนเย็น (เส้นสีฟ้า-น้ำเงินเข้ม) มีค่าการประสานต่ำ (low integration) เท่ากับ 0.3171, 0.3235 และ 0.3272 ที่ถนนซอยและถนนซอยปลายตันทั้งหมด ส่วนบริเวณที่มีศักยภาพปานกลาง (กลุ่มเส้นสีเหลือง-เขียว) กลับพบว่าเป็นถนนสายประธาน ได้แก่ ถนนบรมราชชนนี และถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนพุทธมณฑลสาย 5 ทางหลวงชนบท #นร 3004 (ศาลายา-บางภาษี) ทางคู่ขนานถนนบรมราชชนนี ตลอดจน ถนนสายรอง ได้แก่ ถนนดาวทอง (ภาพที่ 7)

ภาพที่ 7

แบบจำลองเชิงสัณฐานโครงสร้างเส้นทางสัญจรทางบกผานทางน้ำ



ที่มา: การวิเคราะห์ข้อมูล โดยผู้วิจัย, 2562

จากผลการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงสัณฐานโครงสร้างเส้นทางสัญจรทางบกและโครงข่ายการสัญจรทางบกผานทางน้ำ สามารถเปรียบเทียบและสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 1

การเปรียบเทียบระดับค่าการประสานหรือศักยภาพการเข้าถึงโครงข่ายการสัญจร

ระดับค่าการประสาน	โครงข่ายเส้นทางสัญจรทางบก	โครงข่ายเส้นทางสัญจรทางบก ผสาทางน้ำ
จำนวนหน่วย	จำนวน 468 หน่วย	จำนวน 489 หน่วย
ระดับสูง (High integration Value)	0.5007 - ถนนศาลายา-นครชัยศรี 0.4997 - ถนนเลียบคลองมหาสวัสดิ์ 0.4995 - สะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์	1.0070 - คลองมหาสวัสดิ์ 0.9994 - สะพานข้ามคลองมหาสวัสดิ์ 0.9867 - ถนนศาลายา-นครชัยศรี
ระดับต่ำ (Low integration Value)	0.2133 - ถนนชอย 0.2136 - ถนนชอย 0.2188 - ถนนชอย	0.3171 - ถนนชอย 0.3235 - ถนนชอย 0.3272 - ถนนชอย

ที่มา: การวิเคราะห์ข้อมูล โดยผู้วิจัย, 2562

ผลการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงสัณฐานโครงข่ายการสัญจรทางบกเปรียบเทียบกับการสัญจรทางบกผสาทางน้ำในระบบ จากภาพที่ 7 และตารางที่ 1 ซึ่งให้เห็นว่า โครงข่ายการสัญจรทางบกผสาทางน้ำ มีค่าระดับการประสานหรือศักยภาพการเข้าถึงสูงชันกว่าโครงข่ายการสัญจรทางบกเพียงอย่างเดียวเกือบเท่าตัว (จาก 0.5007 เป็น 1.0070) อีกทั้ง ยังมีผลให้ค่าระดับการประสานที่ต่ำสุดมีระดับที่สูงขึ้นด้วย (จาก 0.2133 เป็น 0.3171) โดยจุดที่โครงข่ายถนนและแม่น้ำลำคลองประสานกันเป็นอย่างดีมีความต่อเนื่อง คือ บริเวณ “คลองมหาสวัสดิ์” มีแนวโน้มว่าผู้คนจะนิยมสัญจรแบบผสมผสานมากที่สุดหรือมีศักยภาพในการพัฒนาให้สามารถใช้สัญจรแบบผสมผสานได้ ส่วน “ถนนศาลายา-นครชัยศรี” มีผลการวิเคราะห์ค่าระดับการประสานของโครงข่ายการสัญจรทางบกและทางบกผสาทางน้ำที่จัดอยู่ในระดับที่สูงเช่นกัน โดยเฉพาะช่วงที่ต่อเนื่องกับถนนพุทธมณฑลสาย 4 และสาย 5 ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนบรมราชชนนี ซึ่งเป็นถนนสายประธานสำคัญที่สามารถเดินทางระหว่างเมืองและเข้าสู่กรุงเทพฯ จึงส่งผลให้บริเวณนี้มีศักยภาพการเข้าถึงสูงไปด้วย

จากผลการวิเคราะห์เป็นการอธิบายลักษณะสัณฐานพื้นที่ของชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ และพื้นที่ต่อเนื่อง ผ่านการจำลองโครงข่ายการสัญจร ซึ่งต้องทำการศึกษาและวิเคราะห์ลักษณะกิจกรรมทางสังคมวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรควบคู่กัน โดยมีรายละเอียดในลำดับถัดไป

4.2 ลักษณะกิจกรรมทางสังคมวัฒนธรรมของชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์

จากการเก็บรวบรวมข้อมูล พบว่า กิจกรรมส่วนใหญ่เกาะตัวอยู่บริเวณริมคลองมหาสวัสดิ์ตามจุดที่มีกิจกรรมการท่องเที่ยวในโครงข่ายล่องเรือชมสวนฯ เดิม ซึ่งเป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นก่อนกิจกรรมอื่น ๆ โดยเฉพาะกิจกรรมการจำหน่ายสินค้าและผลิตภัณฑ์เกษตร ส่วนกิจกรรมอื่น ๆ เกิดจากการที่ผู้คนในชุมชนมีวิถีชีวิตการอาศัยอยู่ริมน้ำ กิจกรรมทางวัฒนธรรม

ประเพณีจะจัดขึ้นที่บริเวณ "วัด" ซึ่งมักอยู่ริมน้ำ นอกจากนั้นมีการเปิดร้านเพื่อให้บริการนักท่องเที่ยว อยุธยาคลองมหาสวัสดิ์ ถนนสายหลักและสายรอง ตลอดจนพบว่า วัด ก็เป็นจุดหมายหนึ่งของนักท่องเที่ยวเช่นกัน กิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรในโครงการข่วงเรือชมสวนฯ จะเปิดให้บริการทุกวัน ตั้งแต่เช้าถึงเย็น (ประมาณ 8.00 -17.00 น.) ส่วนตลาดน้ำบ้านศาลาดิน จะเปิดให้บริการเฉพาะวันเสาร์-อาทิตย์ ตั้งแต่เช้าถึงบ่าย (ประมาณ 9.00 -15.00 น.) ดังภาพที่ 8

ภาพที่ 8

บรรยากาศกิจกรรมทางสังคมวัฒนธรรมในท้องถิ่นและกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตร



กิจกรรมการท่องเที่ยวข่วงเรือชมสวนฯ



กิจกรรมการท่องเที่ยวข่วงเรือชมสวนฯ



ตลาดน้ำบ้านศาลาดิน



กลุ่มแม่บ้านเกษตรกรรมมหาสวัสดิ์



โฮมสเตย์ในชุมชน



ศูนย์ผลิตภัณฑ์แปรรูปจากผักข้าว



วิธีการทำเกษตรกรรมของผู้คนในชุมชน



งานประจำปีที่วัดสุวรรณาราม ริมคลองมหาสวัสดิ์

4.3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของโครงข่ายเชิงพื้นที่กับลักษณะกิจกรรมทางสังคมวัฒนธรรม

ในขั้นตอนนี้เป็นการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของโครงข่ายเชิงพื้นที่กับลักษณะกิจกรรมทางสังคมวัฒนธรรม โดยนำผลการวิเคราะห์โครงข่ายการสัญจรทางบกผานทางน้ำมาซ้อนทับ (overlay) กับแผนที่แสดงตำแหน่งกิจกรรมทางสังคมวัฒนธรรม รวมถึงสถานที่หรือแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ โดยจำแนกตามรูปแบบกิจกรรม เพื่อทราบถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวให้ผานเส้นทางเดิม ดังรายละเอียดต่อไปนี้

จากการซ้อนทับข้อมูลพบว่า กิจกรรมทางสังคมวัฒนธรรม ทั้ง 4 ประเภท ได้แก่ (1) กิจกรรมนันทนาการและพักผ่อนหย่อนใจ (2) กิจกรรมการเรียนรู้และสร้างเสริมประสบการณ์ (3) กิจกรรมการบริการที่สนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงเกษตร รวมทั้ง (4) กิจกรรมการจำหน่ายสินค้าและผลิตภัณฑ์เกษตร (ได้แก่ ตลาดน้ำบ้านศาลาดิน สวนผลไม้ลุ่มบุญเลิศ ศูนย์เรียนรู้ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง กลุ่มแม่บ้านเกษตรมหาสวัสดิ์ และบ้านพักข้าว ซึ่งเป็นกิจกรรมที่จัดอยู่ในโครงข่ายการท่องเที่ยวเชิงเกษตรที่มีอยู่เดิม) ได้ปรากฏอยู่บนโครงข่ายการสัญจรที่มีศักยภาพการมองเห็นและเข้าถึงสูง ได้แก่ คลองมหาสวัสดิ์และถนนศาลา-นครชัยศรี โดยมีตลาดน้ำบ้านศาลาดินเป็นจุดท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นล่าสุด อีกทั้งบริเวณที่มีศักยภาพสูงยังเอื้อให้บริเวณที่มีศักยภาพรองลงมาเกิดจุดท่องเที่ยวเพิ่มเติม ได้แก่ ศาลาดินโฮมสเตย์ ในบริเวณใกล้ๆ คลองปฏิรูป 2 (ซึ่งมีนาบัวลุ่มแจ่มเป็นหนึ่งในจุดท่องเที่ยวเดิม) ส่วนกิจกรรมที่เกิดขึ้นในตำแหน่งอื่นๆ พบว่า มี 2 ลักษณะ คือ (1) อยู่ในตำแหน่งที่มีศักยภาพการเข้าถึงสูง-ค่อนข้างสูง จากการเข้าถึงโดยถนนสายหลัก เช่น บริเวณถนนพุทธมณฑลสาย 4 และ (2) อยู่ในตำแหน่งที่มีศักยภาพการเข้าถึงค่อนข้างต่ำ-ต่ำ แต่มีความต่อเนื่องกับถนนสายประธานหรือถนนสายหลัก 1-2 เลี้ยว ซึ่งมักมีศักยภาพการเข้าถึงสูงกว่าและมักพบว่าอยู่ใกล้ลำคลอง เช่น บริเวณทางหลวงชนบท #นฐ 3173 ทั้งหมดเป็นกิจกรรมการบริการที่สนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงเกษตร ประเภทร้านอาหารและเครื่องดื่ม (ภาพที่ 10)

4.4.1 การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวหลัก

การกำหนดเส้นทางท่องเที่ยวหลัก มีข้อพิจารณาจากผลการวิเคราะห์เชิงस्थฐานพื้นที่ที่แสดงว่า “คลองมหาสวัสดิ์” เป็นเส้นทางสัญจรที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเส้นทางท่องเที่ยวหลัก เนื่องจากมีประสิทธิภาพการเข้าถึงสูงได้สะท้อนว่า มีการเชื่อมต่อกับเส้นทางอื่น ๆ ในระบบได้ดี จึงมีความพร้อมในการพัฒนาเพื่อรองรับการเข้าสู่พื้นที่ของนักท่องเที่ยวได้มากกว่าบริเวณอื่น ประกอบกับการมีกิจกรรมทางสังคมวัฒนธรรมวิถีชีวิตการอาศัยอยู่ริมน้ำ มีความเชื่อมต่อกับพื้นที่ทำการเกษตร มีความพร้อมในการรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยว ดังที่มีโครงข่ายล่องเรือชมสวนฯ อยู่เดิม ตลอดจนมีกิจกรรมที่เกิดขึ้นเพิ่มเติมจากการได้ประโยชน์จากการท่องเที่ยวเชิงเกษตรในพื้นที่ เช่น ตลาดริมน้ำ ร้านอาหาร เครื่องดื่ม ฯลฯ

การพัฒนารูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรบนเส้นทางท่องเที่ยวหลัก มีข้อพิจารณาจากการที่บริเวณคลองมหาสวัสดิ์ มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตรอยู่เดิม ได้แก่ การทำสวนผลไม้ผสมผสาน (สวนผลไม้ลุ่มบุญเลิศ) การปลูกไม้ดอกไม้ประดับ (นาบัวลุ่มแจ่มและสวนกล้วยไม้) การแปรรูปอาหารจากผลผลิตทางการเกษตร (กลุ่มแม่บ้านเกษตรมหาสวัสดิ์และบ้านพักข้าว) ศูนย์เรียนรู้ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และตลาดน้ำบ้านศาลาดิน ส่งผลให้การพัฒนาจุดท่องเที่ยวและรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวหลักบริเวณนี้ ซึ่งมีตำแหน่งที่ตั้งไม่ไกลจากจุดท่องเที่ยวเดิมมากนักจึงช่วยสร้างความต่อเนื่องของกิจกรรม และมีจุดขายหรือเอกลักษณ์ของสถานที่ที่ไม่ซ้ำซ้อนกับจุดท่องเที่ยวเดิม โดยมุ่งเน้น 3 กิจกรรมหลัก คือ 1) กิจกรรมการจำหน่ายสินค้าและผลิตภัณฑ์เกษตร 2) กิจกรรมนันทนาการและพักผ่อนหย่อนใจ 3) กิจกรรมการเรียนรู้และสร้างเสริมประสบการณ์ ซึ่งจุดท่องเที่ยวแต่ละจุดอาจมีกิจกรรมหลายอย่างอยู่ในพื้นที่เดียวกัน และประการสำคัญควรสร้างสภาพแวดล้อมระหว่างทางให้มีความน่าสนใจ สวยงาม สะอาด และสะท้อนจุดเด่นของแต่ละบริเวณ

การสร้างเอกลักษณ์ของพื้นที่ที่สามารถนำมาพิจารณาประกอบการพัฒนาจุดท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรแห่งใหม่ ได้แก่ (1) ข้าว พิธีกรรมและการทำนา (2) พืชพันธุ์ท้องถิ่นบริเวณริมน้ำ-ในน้ำ-บนบก (เช่น ไม้้ำน้ำ ไม้ดอกไม้ประดับ สมุนไพรและไม้ยืนต้น) (3) อาหารท้องถิ่นแบบดั้งเดิม (ทั้งอาหารคาว หวานและเครื่องดื่ม) (4) วิถีชีวิตวัฒนธรรมและการละเล่นดั้งเดิมริมคลองมหาสวัสดิ์ นอกเหนือจากงานเทศกาลประเพณีที่มีอยู่ในท้องถิ่น โดยจัดขึ้นที่บริเวณวัด (5) งานเทศกาลผลิตภัณฑ์ต่างๆ ตามฤดูกาล (6) การเปิดบ้านริมน้ำโบราณที่มีเอกลักษณ์ของรูปแบบและองค์ประกอบภายใน ทั้งให้เข้าชมและเป็นที่พัก เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้ยังไม่ปรากฏชัดในบริเวณริมคลองมหาสวัสดิ์และในแหล่งท่องเที่ยวแห่งนี้ โดยเป็นลักษณะของการเป็นแหล่งผลิต ให้ความรู้ ตลอดจนจำหน่ายผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

4.4.2 การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเพื่อรองรับการขยายตัว

การกำหนดเส้นทางท่องเที่ยวเพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคต มีข้อพิจารณาจากผลการวิเคราะห์เชิงस्थฐานพื้นที่ที่สะท้อนว่า “บริเวณคลองสาขาที่ต่อเนื่องกับคลองมหาสวัสดิ์” เช่น คลองกำนันขาว คลองตาหลี่ ฯลฯ มีศักยภาพการเข้าถึงในลำดับรอง (ค่อนข้างสูง-ปานกลาง) มีกิจกรรมการท่องเที่ยวเกิดขึ้นบ้างแต่ยังมีน้อย เช่น การปลูกไม้ดอกไม้ประดับ (นาบัวสูงแจ่ม) และที่พัก (ศาลาดินโฮมสเตย์) จึงบ่งชี้ว่า บริเวณนี้มีศักยภาพในการเกิดจุดท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นได้ การพัฒนารูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรบนเส้นทางท่องเที่ยวเพื่อรองรับการขยายตัว ซึ่งมีศักยภาพการเข้าถึงค่อนข้างสูง-ปานกลาง กิจกรรมที่เกิดขึ้นเป็นกิจกรรมที่ต่างจากกิจกรรมหลัก แต่มีความต่อเนื่องและสนับสนุนกิจกรรมท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรหลักทั้ง 6 ประเภทที่เป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ข้างต้น โดยกำหนดให้เป็นแหล่งผลิตและผสมผสานไปกับการให้บริการอื่นๆ ร่วมด้วย เช่น การให้ความรู้ร่วมกับการมีที่พักในตัว (ศูนย์สาธิต ศูนย์เรียนรู้ โฮมสเตย์) มีการจำหน่ายผลผลิตจากในแหล่งผลิตโดยตรง ฯลฯ ซึ่งสอดคล้องกับที่เกษตรกรหรือผู้ประกอบการท่องเที่ยวที่ไม่ได้อยู่ริมคลองมหาสวัสดิ์ต้องการได้รับโอกาสและรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ซึ่งจะไม่ส่งผลกระทบต่อหรือเกิดกิจกรรมที่ซ้ำซ้อนกับจุดท่องเที่ยวเดิม และเป็นทางเลือกให้นักท่องเที่ยวในกรณีที่ต้องการท่องเที่ยวในระยะทางไกลมากขึ้น ต้องการใช้เวลาในการท่องเที่ยวมากขึ้น

4.4.3 การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวสหับสนุน

การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวสหับสนุน มีข้อพิจารณาจากผลการวิเคราะห์เชิงस्थฐานใน 2 ประการ ดังนี้ ประการแรก ผลการวิเคราะห์เชิงस्थฐานที่สะท้อนถึงบริเวณที่มีศักยภาพการเข้าถึงค่อนข้างต่ำ-ต่ำ ได้แก่ คลองซอยที่ต่อเนื่องกับคลองมหาสวัสดิ์เพื่อไปสู่คลองโยง ถนนสายย่อยที่เข้าสู่พื้นที่เกษตรกรรม รวมทั้งจุดที่อยู่ห่างไกลจากจุดท่องเที่ยวอื่นๆ หรือเป็นบริเวณที่มีความเปราะบางของระบบนิเวศเกษตรกรรม ต้องอนุรักษ์ไว้เป็นแหล่งผลิตหรือเพาะปลูก โดยเฉพาะ เช่น แปลงปลูก ฟาร์ม บึง สวน ไร่ นา ฯลฯ การพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรบนเส้นทางท่องเที่ยวสหับสนุน จะเป็นกิจกรรมที่มุ่งเน้นความสงบ เช่น แหล่งเรียนรู้การเพาะปลูก สถานที่พักผ่อนระยะสั้นและระยะยาวสำหรับคนเมืองที่ต้องการหลีกเลี่ยงจากความวุ่นวาย รองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่จำกัด การพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวต้องพิจารณาอย่างถี่ถ้วนและมีข้อกำหนดเฉพาะเพื่อปกป้องพื้นที่ซึ่งมีความอุดมสมบูรณ์ของการทำเกษตรกรรม และป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวควบคู่กัน

ประการที่สอง ผลการวิเคราะห์เชิงस्थฐานที่สะท้อนว่า “ถนนศาลายา-นครชัยศรี” เป็นเส้นทางสัญจรที่มีศักยภาพการเข้าถึงสูง เนื่องจากเป็นถนนสายหลักจึงมีการเชื่อมต่อกับเส้นทางอื่นๆ ในระบบดี โดยเฉพาะการเชื่อมต่อกับโครงข่ายคลองมหาสวัสดิ์ ซึ่งถือได้ว่าเป็นเส้นทางที่ทำหน้าที่ในการเอื้อให้เข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวเที่ยวได้สะดวก แต่ไม่ได้เป็นย่านที่มีกิจกรรมทาง

สังคมวัฒนธรรมและกิจกรรมการท่องเที่ยวที่โดดเด่น และไม่ได้เชื่อมต่อกับพื้นที่ทำการเกษตรโดยตรง มีเพียงกิจกรรมที่จัดอยู่ในประเภทการบริการที่สนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและย่านชุมชน รูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรในบริเวณนี้ จึงมีลักษณะเป็นตลาดหรือแหล่งจำหน่ายผลผลิตทางการเกษตรที่มาจากชุมชน ทั้งในรูปแบบที่แปรรูปแล้ว รวมถึงผักผลไม้สดและอื่น ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กลุ่มลูกค้าที่ไม่ต้องการเดินทางไปถึงชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์มีโอกาสเลือกซื้อสินค้าได้ ตลอดจนเป็นช่องทางในการกระจายผลผลิตทางการเกษตรจากชุมชนและสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตร

5. สรุปผล อภิปรายผลและเสนอแนะ

เส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรบริเวณริมคลองมหาสวัสดิ์ มีตำแหน่งที่ตั้งอยู่บนโครงข่ายการสัญจรทางน้ำ ที่ยังคงมีความสำคัญในการสัญจร การอยู่อาศัยและการทำเกษตรกรรม จึงมีศักยภาพในการมองเห็นและเข้าถึงสูง โดยเมื่อผลสานร่วมกับโครงข่ายการสัญจรทางบกได้เอื้อให้คนในชุมชนใช้สัญจรได้อย่างสะดวกและเป็นเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรที่มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวอย่างสม่ำเสมอ จึงเป็นโครงข่ายการสัญจรที่เอื้อให้เกิด “การสัญจรอิสระ” ที่เกิดจากลักษณะการเชื่อมต่อของโครงข่ายในระบบเอง ความแตกต่างของการสัญจรอิสระบนโครงข่ายเส้นทางท่องเที่ยวคลองมหาสวัสดิ์ได้ก่อให้เกิดความแตกต่างของกิจกรรม โดยเฉพาะบริเวณที่มีอัตราการสัญจรอิสระสูง ซึ่งพบในตำแหน่งที่เป็นจุดท่องเที่ยวได้ดึงดูดให้เกิดกิจกรรมขึ้นมากกว่าบริเวณทั่วไป โดยเฉพาะกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น การจำหน่ายสินค้า เนื่องจากได้ประโยชน์จากการเข้ามาของนักท่องเที่ยวและคนในชุมชนเอง เรียกว่า “เศรษฐกิจสัญจร” อีกทั้ง ยังส่งผลให้เกิดเป็นพื้นที่ที่ดึงดูดกิจกรรมการค้าอื่น ๆ มาเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังในบริเวณกลุ่มแม่บ้านเกษตรมหาสวัสดิ์และศูนย์เรียนรู้ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง เป็นหนึ่งในจุดท่องเที่ยวที่มีการจำหน่ายผลผลิตทางการเกษตร ได้เป็น “ตัวดึงดูด” ให้มีกิจกรรมการค้าอื่น ๆ เพิ่มขึ้น ซึ่งในเวลาต่อมาได้เกิดเป็น “ตลาดน้ำบ้านศาลาดิน” ที่เป็นแหล่งรวมสินค้ามากระจุยตัวเป็นผลกระทบทวีคูณและกลายเป็นย่านค้าขายที่คึกคักกว่าพื้นที่อื่นหรือมีความเป็นศูนย์กลางที่ไม่หยุดนิ่ง ซึ่งเกิดขึ้นอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับแนวคิด “กระบวนการเกิดสัณฐานศูนย์กลาง” ของ Hillier (2000) อย่างไรก็ตาม พบว่ามีกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรเกิดขึ้นเพิ่มเติม ในตำแหน่งที่ไม่ได้มีศักยภาพการเข้าถึงสูงและอยู่นอกโครงข่ายการท่องเที่ยวคลองมหาสวัสดิ์ อันเนื่องมาจากปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรมหรือปัจจัยภายนอกอื่น ๆ เช่น ศาลาดินโฮมสเตย์ เป็นต้น

แนวทางการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตร บริเวณชุมชนริมคลองมหาสวัสดิ์ ที่สามารถรองรับการขยายตัวของโครงข่ายการท่องเที่ยวและการเติบโตของชุมชน

ได้อย่างยั่งยืน ควรประกอบด้วย **1) เส้นทางท่องเที่ยวหลัก** โดยมีคลองมหาสวัสดิ์ เป็นเส้นทางสัญจรที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเส้นทางท่องเที่ยวหลัก และมีจุดท่องเที่ยวที่มีอยู่เดิม ซึ่งในการพัฒนาจุดท่องเที่ยวและรูปแบบกิจกรรมการท่องเที่ยวใหม่ควรเป็นกิจกรรมที่ไม่ซ้ำกับที่มีอยู่และมีตำแหน่งที่ไม่ไกลจากจุดท่องเที่ยวเดิมมากนักเพื่อสร้างความต่อเนื่องของกิจกรรม **2) เส้นทางท่องเที่ยวเพื่อรองรับการขยายตัว** ควรเป็นบริเวณโครงข่ายลำคลองสาขาที่ต่อเนื่องกับคลองมหาสวัสดิ์ ที่มีศักยภาพการเข้าถึงค่อนข้างสูง-ปานกลาง มีกิจกรรมที่ต่างจากกิจกรรมหลัก ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้เกษตรกรหรือผู้ประกอบการท่องเที่ยวที่ไม่ได้อยู่ริมคลองมหาสวัสดิ์ได้รับโอกาสและรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น และเป็นทางเลือกให้นักท่องเที่ยว **3) เส้นทางท่องเที่ยวสนับสนุน** เป็นบริเวณที่มีศักยภาพการเข้าถึงค่อนข้างต่ำ-ต่ำ มักอยู่ห่างไกลจากจุดท่องเที่ยวอื่น และเป็นบริเวณที่มีความเปราะบางของระบบนิเวศเกษตรกรรม ควรอนุรักษ์ไว้เป็นแหล่งผลิตหรือแหล่งเพาะปลูกโดยเฉพาะ การพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวควรมุ่งเน้นความสงบและควรมีข้อกำหนดเฉพาะเพื่อปกป้องพื้นที่เกษตรกรรมและป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวควบคู่กัน ซึ่งการกำหนดแนวทางการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวลักษณะนี้ สอดคล้องกับที่สำนักพัฒนาองค์ความรู้และประเมินผล สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (2559) และเจษฎานกน้อย (2559) ระบุว่า เป็นการวางแผนการพัฒนาตามศักยภาพ โอกาสและข้อจำกัดของกลุ่มเกษตรกรและผู้ประกอบการ ซึ่งช่วยให้สามารถเตรียมการล่วงหน้า โดยอาจกำหนดเป็นเป้าหมายระยะต่าง ๆ และจัดลำดับความสำคัญของกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในอนาคต อันจะเป็นประโยชน์ต่อทั้งตัวเกษตรกรเอง รวมถึงمرتดกวัฒนธรรมและทรัพยากรในชุมชน ตลอดจนนักท่องเที่ยวหรือผู้มาเยือน

จากผลการวิจัยได้สอดคล้องกับการวิจัย เรื่อง การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรผ่านกระบวนการวิเคราะห์เชิงस्थฐานพื้นที่ กรณีหมู่บ้านชาวสวนยางพาราในจังหวัดสงขลา (Rattanathavorn & Jittiwaturat, 2020) ที่ชี้ให้เห็นว่า การเข้าใจถึงประสิทธิภาพของโครงข่ายเส้นทางสัญจรทั้งระบบ ผ่านกระบวนการวิเคราะห์เชิงस्थฐานพื้นที่ ช่วยให้ชุมชนสามารถกำหนดเส้นทางท่องเที่ยวได้ง่ายขึ้นและเป็นไปอย่างสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ มีระยะทางที่เหมาะสม และสามารถวางแผนพัฒนาเส้นทางที่มีศักยภาพในอนาคตได้อย่างสัมพันธ์กับสภาพการเดินทางจริงและต่อเนื่องกับเส้นทางเดิม ซึ่งเป็นถนนสายหลัก สายรองและสายย่อย จึงง่ายต่อการจัดการด้านการควบคุม การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก การดูแลความปลอดภัยและความเรียบร้อยสวยงามของเส้นทาง ส่วนนักท่องเที่ยวก็สามารถทำความเข้าใจโครงข่ายเส้นทางท่องเที่ยวได้ไม่ยาก รวมทั้งมีการกำหนดจุดท่องเที่ยว ซึ่งประกอบด้วยจุดหลัก จุดสนับสนุน และจุดที่ควรพัฒนาในระยะต่อไป จึงทำให้ทุกจุดได้รับความสำคัญและมีโอกาสพัฒนาในอนาคต นอกจากนั้น ครรชิต มาระโกชน์ และ ทักษิณาภรณ์ สมบูรณ์ (2559) ได้ศึกษาการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงเกษตรเพื่อการเรียนรู้ โดยระบุว่า การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวต้องไม่รบกวน

การประกอบอาชีพเดิมและยังคงรักษาวิถีชีวิตประเพณีดั้งเดิมที่เป็นจุดเด่นไว้ ไม่ทำลายระบบนิเวศ และสิ่งแวดล้อม ตลอดจนมีการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวอื่น ๆ ดังที่มาริน สมคิด และคณะ (2558) เสนอ การเชื่อมโยงเครือข่ายว่าควรเชื่อมโยงแบบเกื้อกูลกัน โดยทั้งชาวสวนกับแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร แหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เช่น วัด โบราณสถาน รวมทั้งแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ แหล่งสินค้าผลผลิตสด แปรรูป เป็นต้น

จากผลการวิจัยจึงมีข้อเสนอแนะในการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตร ว่าควรคำนึงถึงลักษณะฐานพื้นที่ ระบบนิเวศของพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ธรรมชาติ ตลอดจนลักษณะเฉพาะทางสังคมวัฒนธรรมของชาวสวน เนื่องจากเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้ชุมชนเกษตรกรรมมีลักษณะเฉพาะแตกต่างจากชุมชนอื่นทั่วไป โดยการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวควรเกิดจากความพร้อมของทุกภาคส่วนที่มีการวางแผนและเป้าหมายไว้ร่วมกันอย่างสอดคล้องกับบริบทฐานพื้นที่ การขยายเส้นทางและกิจกรรมการท่องเที่ยวต้องอนุรักษ์ไว้ซึ่งองค์ประกอบสำคัญของชุมชน พร้อม ๆ กับการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้คนอย่างเท่าเทียม กระบวนการวิเคราะห์เชิงฐานผ่านโครงข่ายการสัญจรจึงจะเป็นเครื่องมือในการพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเกษตรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เอกสารอ้างอิง/References

- กรมการท่องเที่ยว. (2552). *คู่มือการประเมินมาตรฐานคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร*. ม.ป.พ.
[https://chainat.mots.go.th/ewt_dl_link .php?nid=788](https://chainat.mots.go.th/ewt_dl_link.php?nid=788)
- ครรชิต มาระโกชน์ และ ทักษิณากู สมบูรณ์. (2559). การพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวเชิงเกษตร
เพื่อการเรียนรู้: กรณีศึกษาตำบลคลองเขื่อน ฉะเชิงเทรา. *วารสารการบริการและ
การท่องเที่ยวไทย*, 11(2), 23-36.
- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์. (2538). *คู่มือพัฒนาภูมิทัศน์เมืองเพื่อ
การท่องเที่ยว เสนอต่อการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย*. ม.ป.พ.
- เจษฎา นกน้อย. (2559). การท่องเที่ยวเชิงเกษตร: แนวคิดและประสบการณ์. *วารสารวิชาการ
มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 36(2), 157-169.
- นิพนธ์ ทิพย์ศรีนิมิตร. (2548). เครือข่ายสังคม: เส้นทางเรียนรู้วิถีชีวิตและจิตวิญญาณของผู้คน
ในพื้นที่วัฒนธรรม. *ปาริชาติ*, 18(1), 62-72.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2548). *การพัฒนาการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน*. เพรส แอนด์ ดีไซน์.
- พัฒน์นรี เขียวกิตติธนา. (2547). *การจัดการท่องเที่ยวเชิงเกษตร กรณีศึกษา ตำบลบางรักน้อย
จังหวัดนนทบุรี* [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต]. มหาวิทยาลัยมหิดล. ศูนย์ข้อมูลการวิจัย
Digital "วช.". [https://doi.nrct.go.th/ListDoi/listDetail?Resolve_DOI=10.14457/MU.
the.2004.49](https://doi.nrct.go.th/ListDoi/listDetail?Resolve_DOI=10.14457/MU.the.2004.49)
- มนัส สุวรรณ, อุดม เกิดพิบูลย์, อนุรักษ์ ปัญญาวัฒน์, ประหยัด ปานดี, บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา,
ประสิทธิ์ การกลาง, รักกิจ ศรีสรินทร์, และ นเร เหล่าวิชยา. (2541). *โครงการศึกษา
แนวทางและการจัดการท่องเที่ยวในพื้นที่รับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนตำบลและ
สภาตำบล เสนอต่อการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย*.
http://km.moi.go.th/E_Library/File_Books/EB0038.pdf
- มาริน สมคิด, เฉลิมศักดิ์ ตุ่มหิรัญ, และ สุนันท์ สีสังข์. (2558). แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยว
เชิงเกษตรในจังหวัดระยอง. ใน *มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, การจัดประชุมเสนอ
ผลงานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช ครั้งที่ 5* (น. 1-11).
https://www.stou.ac.th/thai/grad_stdy/Masters/research/5.pdf
- วิสาขา ภูจินดา. (2558). *แนวทางการจัดการสิ่งแวดล้อมชุมชนโดยใช้หลักนิเวศวิทยาอุตสาหกรรม*.
<https://dric.nrct.go.th/Search/SearchDetail/280911>
- ศรีศักร วัลลิโภดม. (2559). *สังคมลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา: พัฒนาการและการเปลี่ยนแปลง*.
<http://www.lek-prapai.org/watch.php?id=808#>

- สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน, สำนักพัฒนาองค์ความรู้และประเมินผล. (2559). *บทเรียนการจัดทำแผนพัฒนาชุมชนระดับตำบล/จังหวัด และการบูรณาการแผนพัฒนาชุมชนกับหน่วยงานภาคี*. https://web.codi.or.th/wp-content/uploads/2019/05/book_planchumchon-150759.pdf
- สำนักงานเกษตรอำเภอยุทธมณฑล. (2547). *บรรยายสรุปอำเภอยุทธมณฑล*.
<http://phutthamonthon.nakhonpathom.doe.go.th>
- อภิรักษ์กุล เกษมผลกุล (บรรณาธิการ). (2559). *ศาลายา เมืองน่าเที่ยว สัมผัสเสน่ห์ชีวิต "สุขใจ" ใกล้กรุง*. สามลดา.
- อาพันธ์ กาญจนพันธ์. (2548). *ทฤษฎีและวิธีวิทยาของการวิจัยวัฒนธรรม*. อัมรินทร์.
- Alexander, C. A. (1964). *Notes on the synthesis of form*. Harvard University Press.
- Batty, M., & Sikdar, P. K. (1982). Spatial aggregation in gravity models: 4. Generalisations and large-scale applications. *Environment & Planning A*, 14(6), 795-822.
<https://doi.org/10.1068/a140795>
- Chapin, S. F. (1972). *Urban land use planning*. University of Illinois Press.
- Collier, A., & Harraway, S. (1997). *Principles of tourism*. Longman.
- Conzen, M. R. G. (1981). The morphology of towns in Britain during the industrial era. In J. W. R. Whitehand (Ed.). *The urban landscape: Historical development and management* (pp. 87-126). Institute of British Geographers Special Publication 13. Academic Press.
- Denzin, N. K. (1978). *The research act: a theoretical introduction to sociological methods* (2nd ed.). McGraw-Hill.
- Goeldner, C. R., & Ritchie, J. R. B. (2012). *Tourism: Principles, practices, philosophies*. (12th ed.). John Wiley & Sons.
- Goldberg, D. (1997). *Conservation and agriculture*. Prentice Hall.
- Hatch, D. A. (2009). *Agritourism: Best management practices and plan of operation*. LSU AgCenter. <https://sustainable-farming.rutgers.edu/wp-content/uploads/2014/09/LSU-Agritourism-BMP.pdf>
- Hillier, B., & Hanson J. (1984). *The social logic of space*. Cambridge University Press.
- Hillier, B. (1996). Cities as movement economies. *Urban Design International*, 1, 41-60.
<https://doi.org/10.1057/udi.1996.5>

- Hillier, B. (2000). Centrality as a process: Accounting for attraction inequalities in deformed grids. *Urban Design International*, 3(4), 107-127.
<https://doi.org/10.1080/135753199350036>
- Hillier, B., Penn, A., Hanson, J., Grajewski, T., & Xu, J. (1993). Natural movement: Or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 20, 29-66. <https://doi.org/10.1068/b200029>.
- Holinhoij, J. H. (1996). *A new concept of tourism Insight*. Institute for Scientific.
- Rattanathavorn, T., & Jittiwassurat, P. (2020). Development of agro-cultural tourism route based on spatial configuration analysis: The case of a rubber farmer village, Songkhla. *Nakhara: Journal of Environmental Design & Planning*, 18, 47-62.
<https://doi.org/10.54028/NJ2020184762>
- Rapoport, A. (1977). *Human aspects of urban form: Towards a man-environment approach to urban form and design*. Pergamon Press.
- Sznajder, M., Przezborska, L., & Scrimgeour, F. (2009). *Agritourism*. CAB International.
- Turner, A., & Penn, A. (1999). Making isovists syntactic: Isovist integration analysis. *Proceedings of the 2nd International Symposium on Syntax*, 01.1-01.9.
<https://www.spacesyntax.net/symposia-archive/SSSSpSx%nd%Symposium%2099%20-2003%20pdf/2nd%20Symposium%20Vol%201%20pdf/11%20Turner%20300.pdf>
- Turner, A. (2007). From axial to road-centre lines: A new representation for space syntax and a new model of route choice for transport network analysis. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 34(3), 539-555. <https://doi.org/10.1068/b32067>