

การศึกษาความเหลื่อมล้ำในเมืองด้านการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะ
เพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุ
The urban inequality study of urban public space accessibility
for an ageing society

รชยา พรมงศ์* ปัทมพร วงศ์วิริยะ** และจตุพร หงษ์ทองคำ*
Rachaya Promwong*, Pattamaporn Wongwiriya** and Jatuporn Hongthongkham*

บทคัดย่อ

จากปรากฏการณ์ความเหลื่อมล้ำในมิติด้านต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในเมือง ซึ่งไม่ได้จำกัดอยู่เพียงด้านสังคมเศรษฐกิจเท่านั้น หากยังรวมถึงโอกาสในการเข้าถึงกิจกรรมต่าง ๆ ในเมือง โดยเฉพาะการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะต่าง ๆ ของเมือง งานวิจัยนี้จึงมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาปรากฏการณ์การเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองของเมืองนครราชสีมา เพื่อทำความเข้าใจถึงสภาพความเหลื่อมล้ำด้านการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะและเสนอแนวทางการพัฒนาเมืองเพื่อลดความเหลื่อมล้ำในมิติด้านการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมือง การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ เก็บข้อมูลพฤติกรรมการเข้าถึงพื้นที่เมืองนครราชสีมา จำนวน 150 คน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือและวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนาและสถิติเชิงอ้างอิง ได้แก่ การถดถอยเชิงเส้นแบบพหุคูณ ผลการศึกษาพบว่า ยังคงมีความเหลื่อมล้ำด้านการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองระหว่างกลุ่มอายุต่าง ๆ โดยส่วนใหญ่คนวัยหนุ่มสาวในวัยทำงาน เป็นกลุ่มที่เดินทางเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองด้วยระบบขนส่งส่วนบุคคลและขับด้วยตนเองมากที่สุด สำหรับกลุ่มผู้สูงอายุ พบว่าส่วนใหญ่ผู้สูงอายุตอนต้นและตอนกลาง มักจะเดินทางโดยเป็นผู้โดยสารของระบบขนส่งส่วนบุคคล และมีการเดินและปั่นจักรยานบ้างเป็นส่วนน้อยสำหรับพื้นที่สาธารณะในละแวกบ้าน โดยปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการเดินทางเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมือง เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่การสัญจรให้ปลอดภัย และมีชีวิตชีวา สร้างความเพลิดเพลินให้กับผู้เดินทางตลอดจนผสานการเชื่อมต่อด้วยระบบขนส่งทุกระบบ ซึ่งนักวางแผนพัฒนาเมืองไม่ควรมองข้ามในการนำไปพัฒนาแนวทางในการปรับปรุงการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองเพื่อลดความเหลื่อมล้ำของการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะและตอบสนองความต้องการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองของคนทุกกลุ่ม นำไปสู่การรองรับสังคมผู้สูงอายุได้อย่างมีคุณภาพในอนาคต

* อาจารย์ภาควิชาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี คณะศิลปศาสตร์และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏร้อยเอ็ด ร้อยเอ็ด 45120

** Department of Science and Technology, Faculty of Liberal Arts and Science, Roi Et Rajabhat University, Roi Et, 45120

** อาจารย์สาขาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ขอนแก่น 40002

** Urban and Regional Planning Program, Faculty of Architecture, Khon Kaen University, Khon Kaen, 40002

Corresponding author E-mail: rachayapw@gmail.com

Abstract

Regarding urban inequality in various dimensions, it is not only limited to the socio-economic aspects but also includes the accessibility opportunity, especially in urban public space accessibility. Therefore, this research aims to study the phenomenon of urban public space accessibility in Nakhon Ratchasima City. To reveal the inequality in urban public space access and propose guidelines for urban development to reduce inequality in the dimension of urban public space accessibility. This study was survey research conducting 150 samplings and using the questionnaire as the data collection tool. Then the data were analyzed using descriptive and inferential statistics, especially multiple linear regression. The results revealed that most of the early and middle elderly often travel as a passenger in private vehicles. There is little walking and cycling in the neighborhood's public areas. Moreover, the factors influencing travel access to urban public spaces are related to the development of safe traffic areas, enjoyment for attracting travelers, and integration connections with all transportation systems. Urban planners should not overlook all these factors in developing the guidelines for improving access to urban public spaces to reduce the urban inequality of urban public space accessibility and meet the needs of all groups of people in accessing urban public spaces to support the aging society with quality in the future.

คำสำคัญ: ความเหลื่อมล้ำในเมือง พื้นที่สาธารณะ การเข้าถึง สังคมผู้สูงอายุ

Keywords: Urban Inequality, Urban Public Space, Accessibility, Ageing Society

บทนำ

การเติบโตทางเศรษฐกิจในเมืองส่งผลให้ความเหลื่อมล้ำเชิงพื้นที่เกิดขึ้นพร้อม ๆ กัน โดยเฉพาะจากประชากรเมืองที่มีทุนทางสังคมและเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน รวมถึงความแตกต่างของกลุ่มอายุคนแต่ละรุ่นก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลให้เกิดความเหลื่อมล้ำระหว่างคนในเมืองมากขึ้น นอกจากนี้การเปลี่ยนแปลงของสังคมเมืองในยุคดิจิทัลในปัจจุบันยังส่งผลให้การใช้ชีวิตของผู้คนในเมืองมีความแตกต่างและเหลื่อมล้ำกันมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้พื้นที่ในเมืองที่ในปัจจุบัน ตำแหน่งของพื้นที่กิจกรรมและเทคโนโลยีการสื่อสารในยุคดิจิทัลส่งผลให้การปฏิสัมพันธ์ระหว่างกันของผู้คนทางตรงลดลงจากในอดีต การทำกิจกรรมต่าง ๆ สามารถทำได้โดยไม่มีติดกับตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่กิจกรรมเหมือนในอดีต ในขณะที่เดียวกันส่งผลให้เกิดความท้าทายของเมืองโดยเฉพาะด้านการสร้างควมมีชีวิตชีวาของเมืองจากการที่ผู้คนออกมาใช้พื้นที่ที่มีปฏิสัมพันธ์ร่วมกันในเมือง เมืองจึงมีแนวโน้มที่จะขาดควมมีชีวิตชีวาเนื่องจากการใช้พื้นที่แบบมีปฏิสัมพันธ์โดยตรงระหว่างผู้คนลดลง อีกทั้งกิจกรรมของชีวิตเมืองในปัจจุบันและการเข้าถึงพื้นที่กิจกรรมของคนในเมืองมีความแตกต่างอย่างชัดเจนในด้านการแบ่งกลุ่มการใช้ชีวิตที่แตกต่างกันของคนในเมือง ส่งผลให้เกิดความเหลื่อมล้ำเชิงพื้นที่ในเมืองมากขึ้น โดยคนที่มิฐานะสามารถเข้าถึงกิจกรรมในเมืองได้มากกว่าคนที่มียรายได้น้อยที่ไม่มีทางเลือก อย่างไรก็ตามแนวโน้มการใช้ชีวิตของคนเมืองในอนาคตคาดว่าจะมีความหลากหลายในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ซึ่งอาจส่งผลต่อการเกิดความเหลื่อมล้ำในเมืองที่เพิ่มมากขึ้นจากในปัจจุบัน อีกทั้งมีโอกาสของการเกิดสถานการณ์ไม่คาดคิดที่อาจจะส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของคนเมืองมากขึ้น อาทิ การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อต่าง ๆ

เช่นในปัจจุบันที่มีปรากฏการณ์การติดเชื้อไวรัสโคโรน่า เป็นต้น กล่าวได้ว่าความเหลื่อมล้ำไม่ได้จำกัดอยู่เพียงด้านสังคม เศรษฐกิจ โดยเฉพาะในด้านรายได้และความมั่งคั่งเท่านั้น หากยังรวมถึงโอกาสในการเข้าถึงกิจกรรมต่าง ๆ ในเมือง โดยเฉพาะการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะต่าง ๆ ของเมือง ทั้งพื้นที่การบริการด้านสาธารณสุข พื้นที่การค้าและบริการ พื้นที่ทางศาสนา พื้นที่พักผ่อนหย่อนใจและนันทนาการ รวมถึงโอกาสในการขนส่งเดินทางเพื่อเข้าถึงพื้นที่สาธารณะข้างต้น ประเด็นด้านความเหลื่อมล้ำในเมืองเพื่อเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองข้างต้นจึงถือเป็นอีกหนึ่งประเด็นท้าทายที่จะเป็น ปัจจัยขับเคลื่อนสำคัญต่อการวางแผนพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการใช้ชีวิตของคนเมืองในประเทศไทยในอนาคต นอกจากนี้ จากผลการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของสังคมไทยที่มีการใช้ชีวิตด้วยระบบดิจิทัลมากขึ้น ยังส่งผลให้เกิดความเหลื่อมล้ำ ของการเข้าถึงข้อมูลการใช้ระบบดิจิทัลในการดำรงชีวิตเพื่อการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองเช่นกัน โดยเฉพาะความเหลื่อมล้ำระหว่างวัยเด็ก วัยทำงาน และวัยสูงอายุในการปรับตัวและเรียนรู้ทักษะใหม่ๆ เพื่อใช้ชีวิตในโลกดิจิทัล เพื่อเพิ่มโอกาสในการใช้ชีวิตในเมืองที่สะดวกสบายมากขึ้น

จากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้น ความเหลื่อมล้ำในเมืองจึงไม่เพียงแต่การเกิดความเหลื่อมล้ำในประเด็นด้าน รายได้และความมั่งคั่งในการใช้ชีวิตของคนเมือง หากแต่ยังรวมถึงการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองที่เป็นพื้นฐานของการ สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคมให้กับคนแต่ละกลุ่มในเมืองมากขึ้น ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงด้านโครงสร้างประชากร ถือเป็นปัจจัยพื้นฐานของการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตในเมือง ไม่ว่าจะเป็นการเปลี่ยนแปลงขนาดของครัวเรือนที่เล็กลง การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรที่ย้ายถิ่นฐานเข้าสู่เมือง ทั้งการย้ายถิ่นแบบชั่วคราวและถาวร และการเข้าสู่สังคม ผู้สูงอายุ การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวนี้ล้วนจำเป็นที่นักวางแผนพัฒนาเมืองต้องมีคำนึงถึงความเหลื่อมล้ำเชิงพื้นที่ในเมือง ที่มีโอกาสเพิ่มมากขึ้น ในการวางแผนพัฒนาพื้นที่เพื่อแก้ปัญหาความเหลื่อมล้ำในสังคม เพื่อลดความแตกต่างทางด้าน รายได้ รายจ่าย การเข้าถึงบริการขั้นพื้นฐาน และเพิ่มความเสมอภาคในการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองให้ทั่วถึงคนทุก กลุ่มในเมืองเนื่องจากความเหลื่อมล้ำในเมืองยังคงเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลต่อการวางแผนพัฒนาเมืองเพื่อนำไปสู่การ ส่งเสริมการใช้ชีวิตของคนในเมืองในประเทศไทยให้มีคุณภาพเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ในอีก 20 ปีข้างหน้า ประเทศไทยจะ เข้าสู่สังคมสูงวัยอย่างเต็มที่ ความเหลื่อมล้ำในประเทศไทยระหว่างกลุ่มคนแต่ละกลุ่มอายุ รวมถึงกลุ่มของผู้สูงอายุเอง จะมีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน จึงเป็นอีกหนึ่งความท้าทายของสังคมสูงวัยในประเด็นการลดความเหลื่อมล้ำในเมือง ด้านการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองเพื่อรองรับสังคมสูงวัยในอนาคต

ขอบเขตของงานวิจัยนี้จึงเน้นศึกษาเกี่ยวกับความเหลื่อมล้ำในเมืองด้านการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเพื่อรองรับ สังคมผู้สูงอายุ โดยเฉพาะในประเด็นสภาพปัญหาความเหลื่อมล้ำในเมืองด้านการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองในปัจจุบัน ทั้งพื้นที่การบริการด้านสาธารณสุข เช่น โรงพยาบาลรัฐ โรงพยาบาลเอกชน พื้นที่การค้าและบริการ เช่น ศูนย์การค้า ตลาด ร้านค้าละแวกบ้าน ร้านสะดวกซื้อ พื้นที่ทางศาสนา เช่น วัด โบสถ์ มัสยิด พื้นที่พักผ่อนหย่อนใจและนันทนาการ เช่น สวนสาธารณะ สนามกีฬา โดยจะเป็นการศึกษาด้านโอกาสในการขนส่งเดินทางเพื่อเข้าถึงพื้นที่สาธารณะข้างต้น เพื่อทำความเข้าใจสถานการณ์การเข้าถึงพื้นที่สาธารณะของคนเมืองแต่ละกลุ่มอายุในปัจจุบัน อันจะเป็นข้อมูลสำคัญ สำหรับการนำไปวิเคราะห์ความต้องการการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะของคนเมืองในอนาคตเพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุ และนำไปสู่การเสนอแนวทางในการวางแผนพัฒนาเมืองเพื่อลดความเหลื่อมล้ำในเมืองด้านการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะ เมืองของสังคมผู้สูงอายุในอนาคตของประเทศไทย

งานวิจัยนี้จึงมีจุดมุ่งหมายเพื่อเปิดปรากฏการณ์ความเหลื่อมล้ำในเมืองด้านการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมือง ของคนแต่ละกลุ่มวัย ซึ่งจะโยงไปสู่ความเกี่ยวเนื่องกับประเด็นต่าง ๆ ของการวางแผนพัฒนาเมืองเพื่อรองรับสังคม ผู้สูงอายุในอนาคต เช่น โอกาสทางสังคม โอกาสทางเศรษฐกิจ รวมถึงโอกาสการพัฒนาพื้นที่เชิงกายภาพของเมือง

นำไปสู่การวางแผนพัฒนาเมืองเพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุให้มีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้นทั้งเพื่อกลุ่มผู้สูงอายุ และ
ช่วงวัยอื่น ๆ ทุกกลุ่ม เพื่อประโยชน์ของการส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีของคนทุกกลุ่มในเมืองในอนาคต

วัตถุประสงค์

1. เพื่อวิเคราะห์สภาพปัญหาความเหลื่อมล้ำในเมืองด้านการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองในปัจจุบัน
2. เพื่อวิเคราะห์ความต้องการการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะของคนเมืองในอนาคต
3. เพื่อเสนอแนวทางในการวางแผนพัฒนาเมืองเพื่อลดความเหลื่อมล้ำในเมืองด้านการเข้าถึงพื้นที่
สาธารณะเมืองของสังคมผู้สูงอายุในอนาคต

การทบทวนวรรณกรรมและกรอบความคิดการวิจัย

การวิจัยนี้ได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องที่สำคัญเพื่อนำมาผสมผสานและประยุกต์ใช้ขึ้นำการดำเนิน
โครงการวิจัยนี้ ภายใต้แนวคิดพื้นฐานด้านการเดินทาง ระบบขนส่ง พฤติกรรมการเดินทาง ความสัมพันธ์ระหว่างการ
ขนส่งและการใช้พื้นที่ และเมืองที่เป็นมิตรกับผู้สูงอายุ โดยพบประเด็นที่สำคัญสำหรับการนำมาใช้ในงานวิจัยนี้ อาทิ
ระบบการขนส่งมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศทั้งในด้านสังคม และเศรษฐกิจ ส่วนใหญ่เมืองจะมีระบบขนส่งเป็น
ตัวชี้วัดที่แสดงถึงการเติบโตของเมือง (พนกฤษณ คลังบุญครอง, 2561) ซึ่งการพัฒนาขนส่งที่ผ่านมามีมุ่งเน้น
ไปที่การตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนในภาพรวม อย่างไรก็ตามการพัฒนาขนส่งที่ผ่าน
มายังขาดการคำนึงถึงความต้องการของประชากรทุกเพศทุกวัยและทุกกลุ่ม เป็นผลให้ระบบขนส่งไม่เอื้อต่อการเดิน
ทางของคนทุกกลุ่มอย่างแท้จริง การพัฒนาระบบขนส่งที่คำนึงถึงความต้องการของประชากรทุกเพศทุกวัยและทุกกลุ่ม
จะช่วยส่งเสริมความเท่าเทียมกันของโอกาสและสร้างเมืองที่เอื้อต่อทุกคน ปัจจุบันการพัฒนาเมืองในยุคที่มีจำนวน
ประชากรผู้สูงอายุเพิ่มขึ้น และกลุ่มผู้สูงอายุกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีความจำเป็นในการเดินทางเพื่อพบแพทย์
ซื้อสินค้า พบปะเพื่อนฝูง พบญาติและเพื่อการท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มสังคมผู้สูงอายุที่ยังสามารถช่วยเหลือ
ตนเองได้ (Active Lifestyle) ควรได้รับการพัฒนาระบบขนส่งของเมืองให้เอื้อต่อการเดินทางของผู้สูงอายุกลุ่มดังกล่าว
ให้สามารถดำเนินชีวิตประจำวัน หรือการเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคม ตลอดจนการเข้าถึงบริการขั้นพื้นฐานทางสังคม
ได้อย่างปกติ โดยไม่รู้สึกรำคาญหรือเป็นภาระของผู้อื่น โดยให้ผู้สูงอายุได้รับความสะดวก สบาย ปลอดภัย และมีความเสมอภาค
สามารถเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อการประกอบกิจกรรมและมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคมในพื้นที่ต่าง ๆ ได้ง่ายอันจะส่งเสริมให้
ผู้สูงอายุมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น นอกจากนั้นความต้องการเดินทางเพื่อเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ส่วนใหญ่จะได้รับอิทธิพลจาก
ปัจจัยการใช้พื้นที่ ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม และปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้
(วิโรจน์ รุโจปการ, 2544)

- 1) ปัจจัยด้านการใช้พื้นที่ ลักษณะการใช้พื้นที่ที่ต่างกันส่งผลให้การเดินทางที่เกิดขึ้นมีความแตกต่างกัน
ในขณะที่เดียวกันปัจจัยด้านความหนาแน่นของการใช้พื้นที่เพื่อทำกิจกรรมต่าง ๆ ยังส่งผลให้เกิดลักษณะการเกิดการ
เดินทางที่แตกต่างกันอีกด้วย ดังนั้นการวิเคราะห์ความต้องการการเดินทางจะให้ความสำคัญกับสถานที่ที่เป็นจุดเริ่ม
ต้นและจุดดึงดูดของการเดินทางหลักทั้งจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางของการเดินทางจะต้องเชื่อมโยงกับการใช้พื้นที่ของ
เมืองนั้น ๆ ซึ่งประกอบด้วย 1.พื้นที่ที่พักอาศัย ร้อยละ 80-90 ของการเดินทางที่เกิดขึ้นมักมีจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทาง
เชื่อมโยงกับพื้นที่ที่พักอาศัย 2.พื้นที่ย่านธุรกิจ แหล่งจ้างงาน อาคารสำนักงานต่าง ๆ 3.พื้นที่การศึกษา เช่น โรงเรียน
และมหาวิทยาลัย ฯลฯ 4.พื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจและสันทนาการ ไม่ว่าจะเป็นสวนสาธารณะ ห้างสรรพสินค้า
โรงพยาบาล และแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวนี้จะก่อให้เกิดลักษณะการเดินทางที่แตกต่างกัน

2) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคม จะมีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับผู้เดินทาง ครอบครัวของผู้เดินทาง หรือผู้ประกอบการต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษา ซึ่งตัวแปรด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีอิทธิพลต่อการเดินทาง ได้แก่ 1.ขนาดครอบครัว จะมีอิทธิพลโดยตรงต่อปริมาณและอัตราการเดินทางในแต่ละพื้นที่ เมื่อจำนวนสมาชิกในครอบครัวเพิ่มขึ้น จำนวนการเดินทางโดยเฉลี่ยจะเพิ่มขึ้นตามจำนวนสมาชิกที่เพิ่มขึ้น (Schuldiner, 1962) 2.จำนวนยานพาหนะส่วนบุคคลที่มีในครอบครอง ครอบครัวใดที่มียานพาหนะส่วนบุคคลไว้ในครอบครอง ก็มีโอกาที่จะเดินทางมากขึ้นเนื่องจากสามารถเดินทางได้ง่ายและสะดวกมากขึ้น จึงส่งผลให้ความต้องการเดินทาง หรือปริมาณการเดินทางเพิ่มขึ้นตามไปด้วย โดยจะวัดจากจำนวนยานพาหนะทั้งหมดในแต่ละพื้นที่ เช่น จำนวนยานพาหนะเฉลี่ยต่อคน หรือต่อครอบครัว เป็นต้น 3.ประเภทที่พักอาศัย ที่ตั้งของที่พักอาศัยจะมีความสัมพันธ์กับปริมาณการเดินทาง โดยครอบครัวที่มีที่อยู่อาศัยถาวร มีบ้านหรือที่พักเป็นของตนเองมีแนวโน้มที่จะเดินทางไปมาหาสู่กันระหว่างคนรู้จัก หรือพักผ่อนหย่อนใจมากกว่าครอบครัวที่เพิ่งย้ายมาอยู่ในบริเวณนั้น ๆ หรือไม่มีที่พักอาศัยเป็นของตนเอง 4.อาชีพหัวหน้าครอบครัวเป็นตัวแปรที่สามารถระบุสถานะทางสังคม สถานภาพทางการเงิน หากหัวหน้าครอบครัวมีอาชีพและตำแหน่งหน้าที่การงานที่ดีก็ทำให้ครอบครัวมีสถานะทางสังคมและสถานภาพทางการเงินดีตามไปด้วย ส่งผลให้ความต้องการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ต่าง ๆ เพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน ทั้งนี้สัดส่วนการเดินทางไปทำงานจะลดลงเมื่อฐานะความเป็นอยู่ของครอบครัวลดลง 5.รายได้ของได้ครอบครัว ครอบครัวใดที่มีรายได้สูง โอกาสที่จะเดินทางไปตามสถานที่ต่าง ๆ จะมากกว่าครอบครัวที่มีรายได้ต่ำ

3) ปัจจัยด้านอื่น ๆ นอกจากปัจจัยที่กล่าวไปแล้วข้างต้น ยังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่มีอิทธิพลต่อความต้องการเดินทาง เช่น อัตราการเสียชีวิต โครงสร้างอายุของประชากรในพื้นที่ศึกษา อาชีพของประชากร เป็นปัจจัยที่แสดงให้เห็นถึงขีดความสามารถของลักษณะการเดินทางที่แตกต่างกันและความเจริญของพื้นที่ หากพื้นที่ใดมีความเจริญทั่วถึงมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนับสนุนการเดินทางที่สมบูรณ์จะเป็นการกระตุ้นให้ประชากรในพื้นที่นั้น ๆ เกิดความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้น ทั้งนี้หากพื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ห่างจากศูนย์กลางเมืองหรือย่านธุรกิจมากเท่าใด โอกาสที่จะเกิดการเดินทางเพื่อเข้าสู่ตัวเมืองก็จะลดลง

อีกหนึ่งประเด็นที่สำคัญคือ ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ประโยชน์ที่ดินและระบบขนส่ง โดย Meyer and Miller (1984) ได้อธิบายถึงความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ประโยชน์ที่ดินและระบบขนส่ง (Land Use and Transport Interaction) โดยอธิบายว่าเป็นการพัฒนาที่ดินเพื่อกิจกรรมต่าง ๆ ของเมืองที่ทำให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีประสิทธิภาพและกระตุ้นให้เกิดการเดินทาง โดยการพัฒนาดินจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความต้องการในการเดินทาง ซึ่งจะส่งผลให้ต้องมีระบบการขนส่งใหม่มารองรับ ไม่ว่าจะเป็นในรูปแบบของการสร้างโครงสร้างพื้นฐานใหม่หรือการปรับปรุงระบบที่มีอยู่เดิมให้ดีขึ้นจะทำให้เกิดการเข้าถึงศูนย์กลางกิจกรรมที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น พื้นที่นั้นจะสามารถดึงดูดผู้คนเข้ามาในพื้นที่ อีกทั้งยังก่อให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงขึ้น ในการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินและความสามารถในการเข้าถึงที่ดินที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกที่ตั้งของบุคคลและกลุ่มธุรกิจ

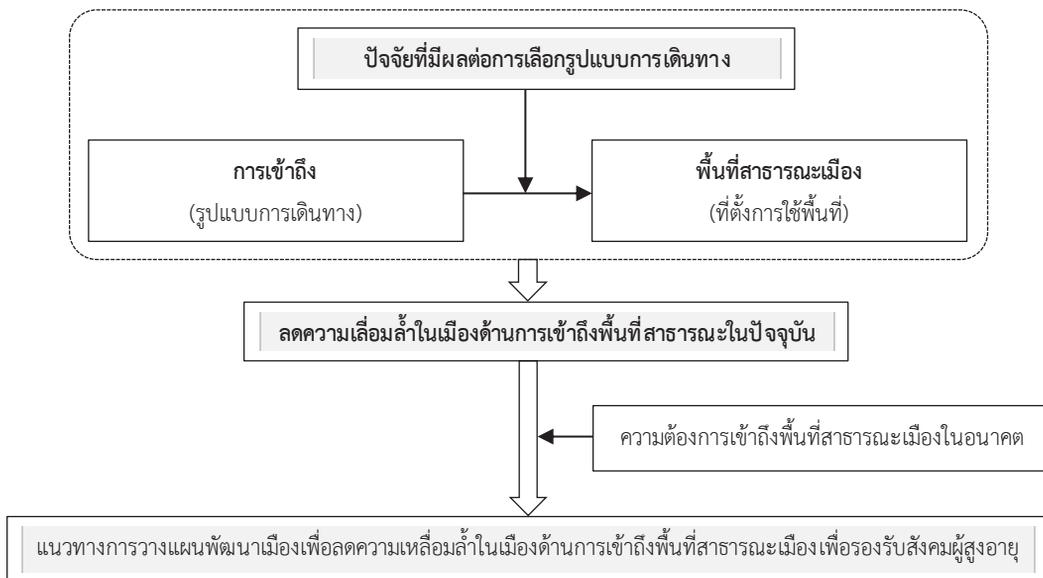
ทั้งนี้รูปแบบของเมือง (Urban Form) ยังเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ส่งผลต่อการเกิดความต้องการเดินทางของคนในเมือง เนื่องจากรูปแบบของพื้นที่หรือการจัดองค์ประกอบต่าง ๆ ที่มีลักษณะเฉพาะ เช่น กลุ่มของอาคาร ถนน สวนสาธารณะ หรือการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่น ๆ หรือที่เรียกว่า (Built Environment) เช่นเดียวกันกับกลุ่มทางสังคม กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และสถาบันทางสังคมภายในเขตเมือง โดยปฏิสัมพันธ์ภายในเมือง (Urban Interaction) หมายถึง กลุ่มของความสัมพันธ์การเชื่อมโยงหรือการเคลื่อนที่ที่เกิดขึ้น ที่มีการผสมผสานของรูปแบบและพฤติกรรม ซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยมีกลุ่มกิจกรรมที่เป็นระบบการทำงานของเมืองที่มีเอกลักษณ์หรือ

เกิดเป็นระบบย่อยขึ้นมาจะมีความสำคัญกับระบบโครงข่ายถนน ที่แสดงให้เห็นถึงกลุ่มของถนน ทางรถไฟ ที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงกับการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลายและก่อให้เกิดการเข้าถึงพื้นที่นั้น ๆ นอกจากนี้โครงสร้างเชิงพื้นที่เมือง (Urban Spatial Structure) เกิดจากการผสมผสานระหว่างรูปร่างของเมืองผ่านกิจกรรมภายในเมือง ส่งผลต่อการเกิดกิจกรรมในพื้นที่นั้น ๆ กล่าวได้ว่าโครงสร้างของเมือง ประกอบไปด้วยกลุ่มอาคาร การใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งมีความสำคัญต่อระบบโครงข่ายคมนาคมในการเชื่อมโยงกิจกรรมระหว่างพื้นที่ โดยในแต่ละพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่แตกต่างกันจะก่อให้เกิดการเดินทาง และการตั้งจุดการเดินทางระหว่างพื้นที่ โดยรูปแบบเมืองและโครงสร้างเมืองจะมีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง ซึ่งสามารถแจกแจงการเดินทางบนระบบโครงข่ายคมนาคม นอกจากนี้ Needham (1977) ยังกล่าวไว้ว่า การติดต่อสื่อสารเพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมต่าง ๆ ของเมือง ยังคงต้องพึ่งพาการขนส่ง ในขณะที่ระบบขนส่งก็ยังมีส่วนทำให้เกิดการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในพื้นที่เมืองเช่นกัน หากการใช้ประโยชน์ที่ดินเปลี่ยนแปลงตามระบบขนส่งแล้ว การใช้ประโยชน์ที่ดินก็ต้องเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย จะเห็นได้ว่าในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวันจะมีรูปแบบเฉพาะตัว และต้องอาศัยพื้นที่เพื่อประกอบกิจกรรมที่หลากหลาย ดังนั้นพื้นที่เมือง หรือชุมชนจึงมีหน้าที่ที่แตกต่างกันและถูกกำหนดด้วยลักษณะเฉพาะของกิจกรรม ซึ่งจะทำให้ทราบถึงลักษณะการใช้ที่ดิน อีกทั้งการเดินทางก็เป็นอีกหนึ่งกิจกรรมที่เกิดขึ้นและมีความสัมพันธ์กับการใช้ที่ดินของเมืองด้วยเช่นกัน จากการศึกษาแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง โครงการวิจัยนี้เชื่อมโยงด้วยประเด็นการเข้าถึงพื้นที่จากการเดินทางและที่ตั้งของพื้นที่สาธารณะเมืองหลัก 4 ประเภท 1) พื้นที่การบริการด้านสาธารณสุข 2) พื้นที่การค้าและบริการ 3) พื้นที่ทางศาสนา และ 4) พื้นที่พักผ่อนหย่อนใจและนันทนาการ โดยมีสมมติฐานหลักคือ รูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองทั้ง 4 ประเภทดังกล่าว มีความเหลื่อมล้ำด้านการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองทั้ง 4 ประเภท ระหว่างกลุ่มอายุต่าง ๆ โดยเฉพาะการเข้าถึงพื้นที่ด้วยระบบขนส่งส่วนบุคคล

นอกจากนี้เมื่อทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเมืองที่เป็นมิตรกับผู้สูงอายุ โดยเฉพาะด้านการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะของสังคมผู้สูงอายุในประเทศไทย จากกรณีศึกษาการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุ ของเทศบาลเมืองบึงยี่โถ จังหวัดปทุมธานี ซึ่งเทศบาลได้พัฒนาบริการผู้สูงอายุในชุมชนทุกรูปแบบ (กรมประชาสัมพันธ์, 2565) เพื่ออำนวยความสะดวกทั้งในการทำกิจกรรมและการเดินทางเข้าถึงพื้นที่กิจกรรมของผู้สูงอายุ ซึ่งหน่วยงานท้องถิ่นเป็นหน่วยงานสำคัญที่มีบทบาทอย่างมากในการสนับสนุนและจัดการเพื่ออำนวยความสะดวกด้านต่าง ๆ ของเมืองเพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุ จากผลการศึกษาของลภา เฉลยจรรยา และไตรรัตน์ จารุทัศน์ (2561) เกี่ยวกับการใช้งานพื้นที่ด้านที่อยู่อาศัย อาคาร และพื้นที่ภายนอกของพื้นที่ชุมชนของผู้สูงอายุในเทศบาลเมืองบึงยี่โถ พบประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการเข้าถึงพื้นที่กิจกรรมในชุมชน โดยส่วนใหญ่ผู้สูงอายุมักใช้การเดินทางเท้าและปั่นจักรยานเป็นหลักในการเดินทางเข้าถึงพื้นที่กิจกรรมต่าง ๆ ในละแวกบ้าน การพัฒนาพื้นที่เพื่อตอบสนองการใช้งานของผู้สูงอายุในชุมชนจึงควรเพิ่มกิจกรรมกลางแจ้งให้ผู้สูงอายุได้ออกมาใช้งานมากขึ้น เพื่อส่งเสริมปฏิสัมพันธ์ระหว่างกัน ตลอดจนควรจัดทำโครงข่ายการสัญจรเพื่อความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ทั้งการจัดทำถนนและทางเท้า ให้มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม สะดวก และปลอดภัย เอื้อต่อการทำกิจกรรมของผู้สูงอายุและบุคคลอื่น ๆ ทุกช่วงวัย

ทั้งนี้งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเมือง (Urban Research) เพื่อเน้นการอธิบายปรากฏการณ์การเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองในปัจจุบันเพื่อทำความเข้าใจสภาพปัญหาความเหลื่อมล้ำในเมืองด้านการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมือง โดยผู้วิจัยมีกรอบแนวคิดทฤษฎีที่นำมาผสมผสานและประยุกต์ใช้ขึ้นำการดำเนินโครงการวิจัยนี้ ภายใต้แนวคิดพื้นฐานด้านพื้นที่สาธารณะ การเดินทาง ระบบขนส่ง พฤติกรรมการเดินทาง ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งและการใช้พื้นที่ และการเข้าถึง โดยจากการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง พบว่าการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองสามารถศึกษาได้

จากการเข้าถึงในด้านรูปแบบการเดินทางจากพฤติกรรมการเดินทางเพื่อเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองประเภทต่าง ๆ ได้แก่ 1) พื้นที่การบริการด้านสาธารณสุข 2) พื้นที่การค้าและบริการ 3) พื้นที่ทางศาสนา และ 4) พื้นที่พักผ่อนหย่อนใจและนันทนาการ โดยเน้นศึกษาเพิ่มเติมสำหรับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองของคนกลุ่มอายุต่าง ๆ โดยเฉพาะ วัยทำงานและวัยผู้สูงอายุตอนต้น และวัยผู้สูงอายุตอนกลางซึ่งมีการใช้ชีวิตในเมืองที่แตกต่างกัน เพื่อนำไปสู่การเปิดปรากฏการณ์สภาพปัญหาความเหลื่อมล้ำในเมืองด้านการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองในปัจจุบัน และความต้องการการเดินทางเพื่อเข้าถึงพื้นที่สาธารณะของคนเมือง เพื่อนำไปสู่การพัฒนาแนวทางการวางแผนพัฒนาเมืองเพื่อลดความเหลื่อมล้ำในเมืองด้านการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองของสังคมผู้สูงอายุในอนาคต ทั้งนี้กรอบแนวคิดสามารถแสดงได้ดังแสดงในภาพที่ 1



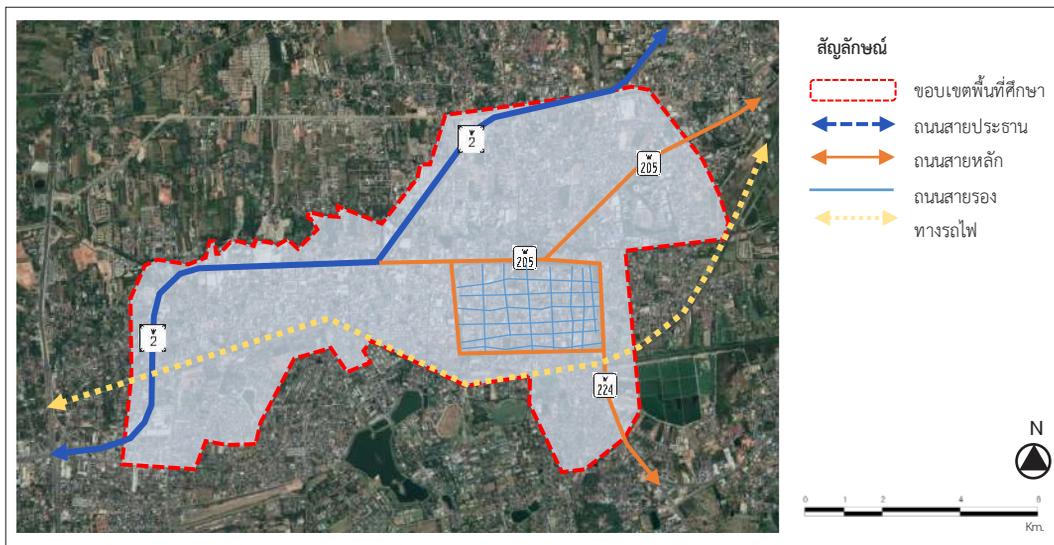
ภาพที่ 1 แสดงกรอบแนวคิดการวิจัย

ที่มา: คณะผู้วิจัย, 2565.

วิธีการศึกษา

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณแบบงานวิจัยเชิงสำรวจ ประชากรในการศึกษา ได้แก่ ประชากรเมื่อนครราชสีมา โดยสุ่มตัวอย่างจำนวน 150 คน โดยวิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบง่ายโดยบังเอิญ (Simple Random Sampling) จากกลุ่มตัวอย่างในบริเวณพื้นที่กิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษาของกลุ่มตัวอย่างเมื่อนครราชสีมาทั้ง 4 พื้นที่ ได้แก่ 1) พื้นที่การบริการด้านสาธารณสุข 2) พื้นที่การค้าและบริการ 3) พื้นที่ทางศาสนา และ 4) พื้นที่พักผ่อนหย่อนใจและนันทนาการ โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล ประกอบไปด้วย ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างในการเดินทางเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองแต่ละประเภท ที่คนคิดที่มีต่อการเดินทางเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองด้วยระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการทดสอบความเชื่อมั่นของเครื่องมือวิจัยจาก

การทดสอบแบบสอบถามจำนวน 60 ชุด โดยพบว่า มีค่า Cronbach's Alpha = 0.80 และได้ค่าความเชื่อมั่นในแต่ละข้อมากกว่า 0.70 จึงถือว่าข้อมูลแบบสอบถามมีความเชื่อมั่น และมีความสอดคล้องกันของข้อมูลคำถามที่สามารถนำไปใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิเคราะห์ต่อไปได้ (Hulin et al., 2001) จากนั้นผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามไปใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจำนวน 150 ชุด และได้วิเคราะห์ข้อมูลโดยข้อมูลสถานการณ์พฤติกรรมการเดินทางเข้าถึงพื้นที่สาธารณะใช้การแจกแจงความถี่และค่าร้อยละ ข้อมูลปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะในมิติด้านการเดินทาง และทดสอบสมมติฐานด้วยการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นแบบพหุคูณ ซึ่งจะทำให้สามารถเข้าใจปัจจัยในการพิจารณาเสนอแนะแนวทางส่งเสริมการพัฒนาเมืองนครราชสีมาเพื่อลดความเหลื่อมล้ำด้านการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะได้ต่อไป



ภาพที่ 2 แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา
ที่มา: ผู้วิจัย โดยใช้โปรแกรม Google Earth, 2020

ผลการศึกษา

ข้อมูลคุณลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

จากการศึกษาข้อมูลด้านคุณลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่เทศบาลนครนครราชสีมา จำนวนทั้งสิ้น 150 คน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 55.30 รองลงมาคือ เพศชาย คิดเป็นร้อยละ 44.70 ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 20-39 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 25.33 รองลงมาได้แก่ กลุ่มที่มีอายุระหว่าง 60-69 ปี คิดเป็นร้อยละ 24.67 กลุ่มที่มีอายุระหว่าง 50-59 ปี คิดเป็นร้อยละ 19.33 กลุ่มที่มีอายุระหว่าง 70-79 ปี คิดเป็นร้อยละ 13.33 กลุ่มที่มีอายุระหว่าง 40-49 ปี คิดเป็นร้อยละ 9.33 และกลุ่มที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 8.00 ตามลำดับ โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 48.00 รองลงมาคือ มีการศึกษาในระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 40.70 และมีการศึกษาสูงกว่าระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 11.30 ตามลำดับ ส่วนใหญ่ว่างงานหรือไม่ได้ประกอบอาชีพ คิดเป็นร้อยละ 24.70 รองลงมาคือ ประกอบธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 20.70 ลูกจ้างหรือแรงงาน คิดเป็นร้อยละ 17.30 หน่วยงานของรัฐ คิดเป็นร้อยละ 14.70 หน่วยงาน

บริษัท คิดเป็นร้อยละ 12.70 นักเรียนหรือนักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 6.00 และอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 4.10 ตามลำดับ ทั้งนี้รายได้ส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่างพบว่า มีรายได้ 15,001-30,000 บาท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 28.70 รองลงมาคือ รายได้ 5,001-10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 22.70 มีรายได้ 30,001-50,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 20.00 มีรายได้ 10,001-15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 18.70 มีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 8.00 และรายได้มากกว่า 50,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 2.00 ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาการครอบครองใบอนุญาตขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างเมืองนครราชสีมาพบว่า ส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่ทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.30 รองลงมาคือ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 26.00 มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 23.30 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 8.00 มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 6.00 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 5.30 ตามลำดับ สำหรับการครอบครองยานพาหนะส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่เทศบาลนครราชสีมาพบว่า ส่วนใหญ่มีการครอบครองรถยนต์ส่วนบุคคลจำนวน 1 คัน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 64.00 รองลงมาคือ ไม่มีการครอบครองรถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 19.30 มีการครอบครองรถยนต์ส่วนบุคคลจำนวน 2 คัน คิดเป็นร้อยละ 14.00 มีการครอบครองรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่า 3 คัน คิดเป็นร้อยละ 2.00 มีการครอบครองรถยนต์ส่วนบุคคลจำนวน 3 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.70 ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาการครอบครองรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลพบว่า ส่วนใหญ่มีการครอบครองรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลจำนวน 1 คัน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.00 รองลงมาคือ มีการครอบครองรถจักรยานยนต์จำนวน 2 คัน คิดเป็นร้อยละ 26.00 ไม่มีการครอบครองรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 21.30 มีการครอบครองรถจักรยานยนต์มากกว่า 3 คัน คิดเป็นร้อยละ 5.30 และมีการครอบครองจักรยานยนต์จำนวน 3 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.70 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงการสรุปคุณลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ที่	คุณลักษณะ		ร้อยละ
1.	เพศ	ชาย	44.70
		หญิง	55.30
2.	อายุ	น้อยกว่า 20 ปี	8.00
		20-39 ปี	25.30
		40-49 ปี	9.30
		50-59 ปี	19.30
		60-69 ปี	24.70
		70-79 ปี	13.30
3.	ระดับการศึกษา	ต่ำกว่าปริญญาตรี	48.00
		ปริญญาตรี	40.70
		สูงกว่าปริญญาตรี	11.30

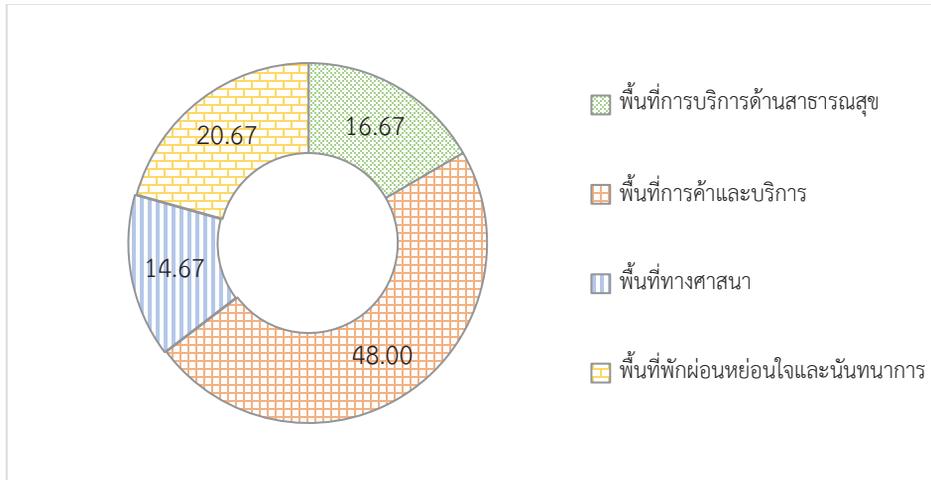
ตารางที่ 1 แสดงการสรุปคุณลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม (ต่อ)

ที่	คุณลักษณะ		ร้อยละ
4.	อาชีพ	หน่วยงานของรัฐ หน่วยงานบริษัท ประกอบธุรกิจส่วนตัว ลูกจ้าง/แรงงาน นักเรียน/นักศึกษา ว่างงาน/ไม่ได้ประกอบอาชีพ อื่น ๆ	14.70 12.70 20.70 17.30 6.00 24.70 4.10
5.	รายได้ (ต่อเดือน)	น้อยกว่า 5,000 บาท 5,001-10,000 บาท 10,001-15,000 บาท 15,001-30,000 บาท 30,001-50,000 บาท มากกว่า 50,000 บาท	8.00 22.70 18.70 28.70 20.00 2.00
6.	การครอบครองใบอนุญาตขับขี่	มีใบอนุญาตขับขี่ทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	31.30 26.00 23.30 6.00 5.30 8.00
7.	การครอบครองรถยนต์	ไม่มี มี 1 คัน มี 2 คัน มี 3 คัน มีมากกว่า 3 คัน	19.30 64.00 14.00 2.00 0.70
8.	การครอบครองรถจักรยานยนต์	ไม่มี มี 1 คัน มี 2 คัน มี 3 คัน มีมากกว่า 3 คัน	21.30 46.00 26.00 0.70 5.30

ที่มา: คณะผู้วิจัย, 2565.

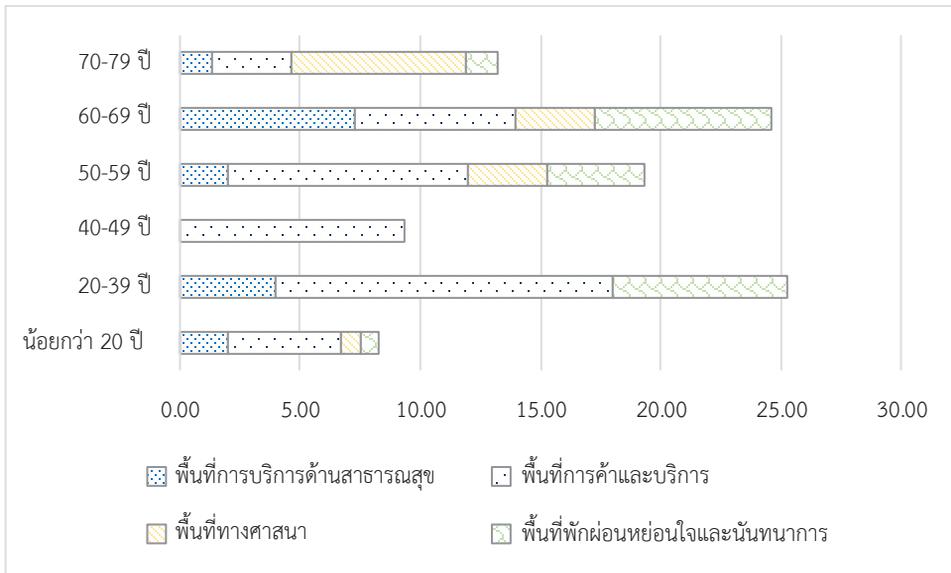
พฤติกรรมการเดินทางเข้าถึงพื้นที่สาธารณะของเมือง

จากการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่เทศบาลนครราชสีมาในภาพรวมจากวัตถุประสงค์การเดินทางพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการเดินทางเพื่อไปพื้นที่การค้าและบริการมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 48.00 รองลงมาคือ การเดินทางเพื่อไปพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจและนันทนาการ คิดเป็นร้อยละ 20.67 การเดินทางเพื่อไปพื้นที่การบริการด้านสาธารณสุข คิดเป็นร้อยละ 16.67 และการเดินทางเพื่อไปพื้นที่ทางศาสนา คิดเป็นร้อยละ 14.67 ตามลำดับ ดังแสดงในภาพที่ 3



ภาพที่ 3 แสดงสัดส่วนการเดินทางเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองจำแนกตามวัตถุประสงค์การเดินทาง
ที่มา: คณะผู้วิจัย, 2565.

เมื่อพิจารณาพฤติกรรมการเดินทางเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองจำแนกตามกลุ่มอายุพบว่า ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีอายุ 20-39 ปี ที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปพื้นที่การค้าและบริการมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 14.00 รองลงมาคือ มีวัตถุประสงค์เพื่อไปพักผ่อนหย่อนใจและนันทนาการ คิดเป็นร้อยละ 7.30 และเพื่อไปใช้บริการด้านสาธารณสุข คิดเป็นร้อยละ 4.00 ตามลำดับ รองลงมาคือ กลุ่มที่มีอายุ 60-69 ปี ที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปใช้บริการด้านสาธารณสุขและเพื่อไปพักผ่อนหย่อนใจและนันทนาการในสัดส่วนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 7.30 รองลงมาคือ มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปพื้นที่การค้าและบริการ คิดเป็นร้อยละ 6.70 และไปพื้นที่ทางศาสนา คิดเป็นร้อยละ 3.30 ตามลำดับ และกลุ่มที่มีอายุ 50-59 ปี ที่ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปพื้นที่การค้าและบริการมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 10.00 รองลงมาคือ มีวัตถุประสงค์เพื่อไปพักผ่อนหย่อนใจและนันทนาการ คิดเป็นร้อยละ 4.00 และไปพื้นที่ทางศาสนา คิดเป็นร้อยละ 3.30 ตามลำดับ ดังแสดงในภาพที่ 4

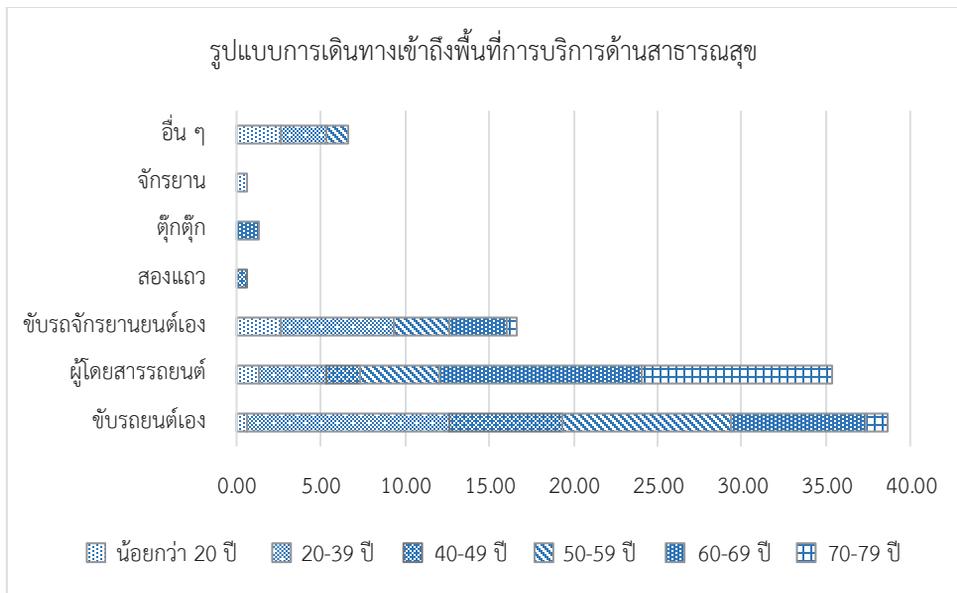


ภาพที่ 4 แสดงสัดส่วนการเดินทางเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองจำแนกตามวัตถุประสงค์การเดินทางและกลุ่มอายุ
 ที่มา: คณะผู้วิจัย, 2565.

ทั้งนี้เมื่อพิจารณารูปแบบการเดินทางเข้าถึงพื้นที่สาธารณะจำแนกตามประเภทกิจกรรมและกลุ่มอายุเมื่อนครราชสีมาจำนวนทั้งหมด 4 กิจกรรม ได้แก่ 1) พื้นที่การบริการด้านสาธารณสุข 2) พื้นที่การค้าและบริการ 3) พื้นที่ทางศาสนา และ 4) พื้นที่พักผ่อนหย่อนใจและนันทนาการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) รูปแบบการเดินทางเข้าถึงพื้นที่การบริการด้านสาธารณสุข

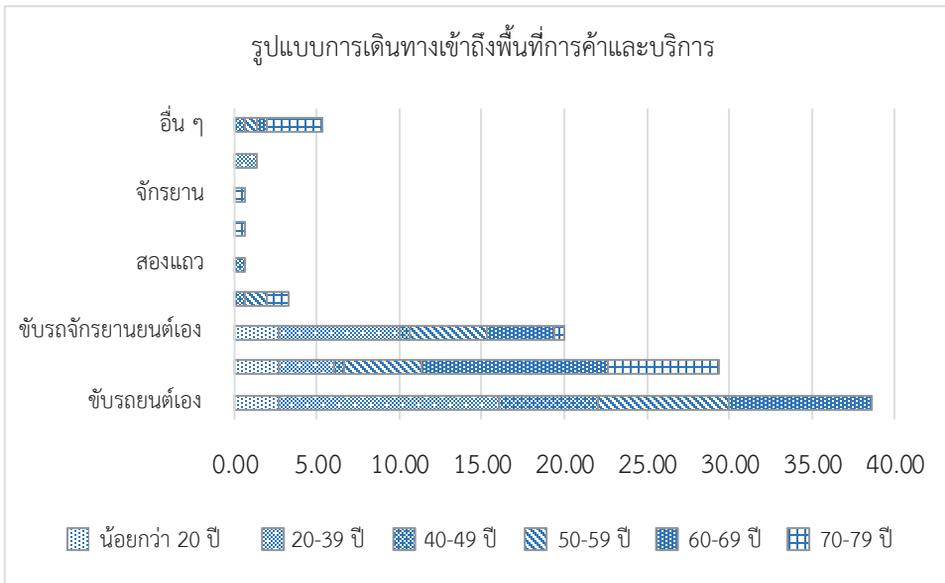
จากผลการศึกษาพบว่า การเดินทางเข้าถึงพื้นที่การบริการด้านสาธารณสุขส่วนใหญ่เดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลเป็นหลัก และเป็นกลุ่มที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคลเอง คิดเป็นร้อยละ 38.67 เป็นกลุ่มที่มีอายุ 20-39 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 12.00 รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 50-59 ปี คิดเป็นร้อยละ 10.00 และกลุ่มอายุ 60-69 ปี คิดเป็นร้อยละ 8.00 ตามลำดับ รองลงมาคือ กลุ่มที่เป็นผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 35.33 ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีอายุ 60-69 ปี ที่เป็นผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 12.00 รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 70-79 ปี คิดเป็นร้อยละ 11.33 และอายุ 50-59 ปี คิดเป็นร้อยละ 4.67 ตามลำดับ และกลุ่มที่ขับรถจักรยานยนต์เอง คิดเป็นร้อยละ 16.67 ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีอายุ 20-39 ปี คิดเป็นร้อยละ 6.67 รองลงมาคือ กลุ่มที่มีอายุ 50-59 ปี และ 60-69 ปี โดยมีสัดส่วนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 3.33 และกลุ่มอายุต่ำกว่า 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 2.67 ตามลำดับ และการปั่นจักรยาน คิดเป็นร้อยละ 6.67 ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี และ 20-39 ปี โดยมีสัดส่วนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 2.67 และกลุ่มที่มีอายุ 50-59 ปี คิดเป็นร้อยละ 1.33 ตามลำดับ สำหรับการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะที่พบเป็นส่วนน้อย โดยพบว่า เป็นกลุ่มที่มีอายุ 60-69 ปี ที่ใช้รถตุ๊กตุ๊ก คิดเป็นร้อยละ 1.33 และกลุ่มอายุ 40-49 ปี คิดเป็นร้อยละ 0.67 ที่เลือกใช้รถสองแถวในการเดินทางเพื่อเข้าถึงพื้นที่บริการด้านสาธารณสุข และอื่น ๆ (ไม่ระบุ) ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี 20-39 และ 50-59 ปี คิดเป็นร้อยละ 6.67 ตามลำดับ ดังแสดงในภาพที่ 5



ภาพที่ 5 แสดงสัดส่วนรูปแบบการเดินทางเข้าถึงพื้นที่การบริการด้านสาธารณสุข จำแนกตามกลุ่มอายุ ที่มา: คณะผู้วิจัย, 2565.

2) รูปแบบการเดินทางเข้าถึงพื้นที่การค้าและบริการ

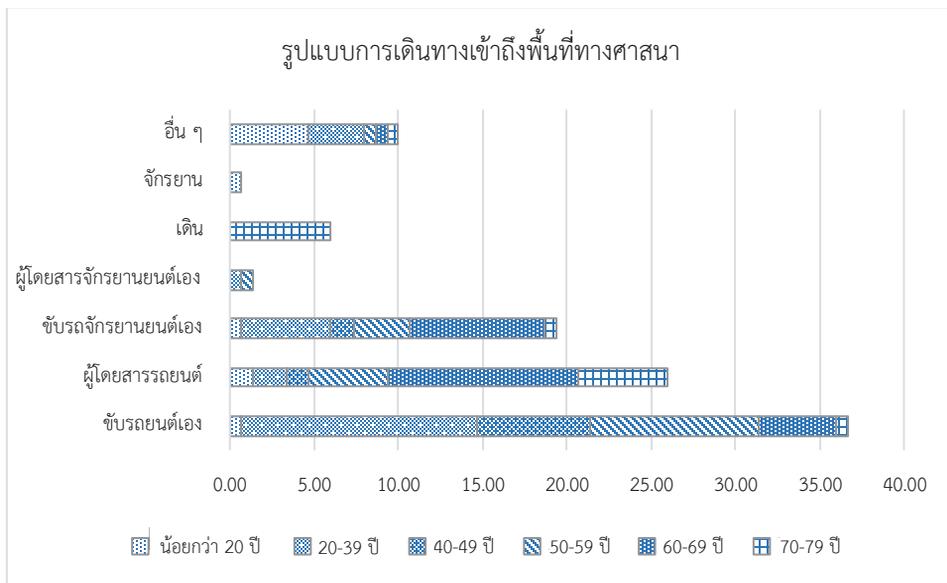
การเดินทางเข้าถึงพื้นที่การค้าและบริการ ส่วนใหญ่เดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลเป็นหลัก และส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคลเอง คิดเป็นร้อยละ 38.67 โดยเป็นกลุ่มที่มีอายุ 20-39 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 13.33 รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 60-69 ปี คิดเป็นร้อยละ 8.67 และกลุ่มอายุ 50-59 ปี คิดเป็นร้อยละ 8.00 ตามลำดับ รองลงมาคือ กลุ่มที่เป็นผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 29.33 ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีอายุ 60-69 ปี ที่เป็นผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 11.33 รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 70-79 ปี คิดเป็นร้อยละ 6.67 และอายุ 50-59 ปี คิดเป็นร้อยละ 4.67 ตามลำดับ และกลุ่มที่ขับรถจักรยานยนต์เอง คิดเป็นร้อยละ 20.00 ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีอายุ 20-39 ปี คิดเป็นร้อยละ 7.33 รองลงมาคือ กลุ่มที่มีอายุ 50-59 ปี คิดเป็นร้อยละ 4.67 และกลุ่มอายุ 60-69 ปี คิดเป็นร้อยละ 4.00 ตามลำดับ นอกจากนี้ยังพบว่า มีกลุ่มที่เดินทางด้วยจักรยาน และการเดินในการเดินทางเข้าถึงพื้นที่การค้าและบริการ ซึ่งพบเป็นส่วนน้อยโดยส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีอายุ 70-79 ปี โดยมีสัดส่วนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 0.67 สำหรับการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะที่พบเป็นส่วนน้อยเช่นเดียวกันกับการเดินทางด้วยการเดินและการปั่นจักรยานจากการศึกษาพบว่า ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีอายุ 20-39 ปี ที่เดินทางด้วยแกร็บคิดเป็นร้อยละ 1.33 รองลงมาคือ กลุ่มที่มีอายุ 40-49 ปี ที่เดินทางด้วยรถสองแถวเพื่อเข้าถึงพื้นที่การค้าและบริการ คิดเป็นร้อยละ 0.67 ตามลำดับ และอื่น ๆ (ไม่ระบุ) ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มอายุ 70-79 ปี คิดเป็นร้อยละ 3.33 รองลงมาเป็นกลุ่มที่มีอายุ 40-49 ปี 50-59 ปี และ 60-69 ปี โดยมีสัดส่วนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 0.67 ตามลำดับ ดังแสดงในภาพที่ 6



ภาพที่ 6 แสดงสัดส่วนรูปแบบการเดินทางเข้าถึงพื้นที่การค้าและบริการ จำแนกตามกลุ่มอายุ
 ที่มา: คณะผู้วิจัย, 2565.

3) รูปแบบการเดินทางเข้าถึงพื้นที่ทางศาสนา

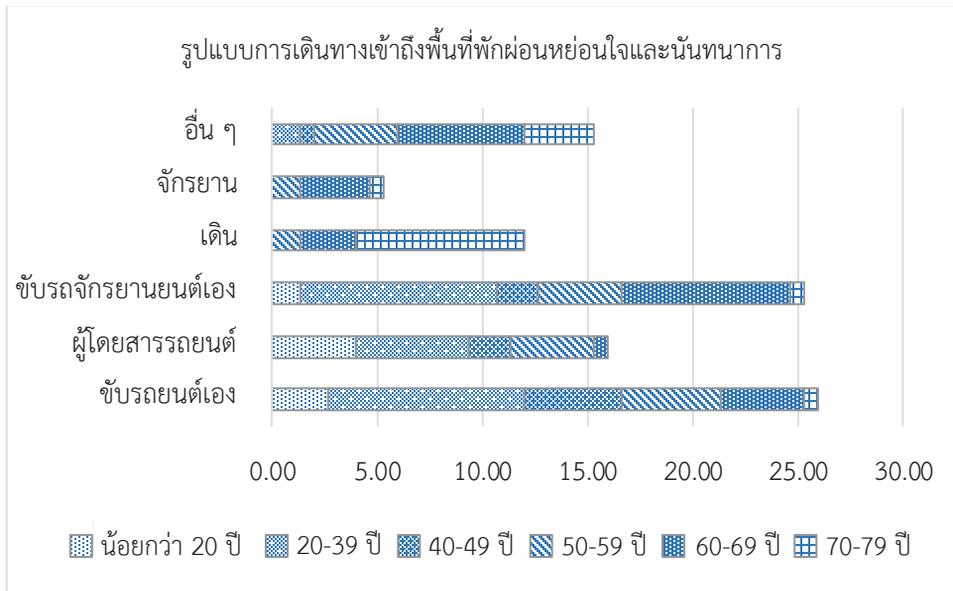
สำหรับรูปแบบการเดินทางเข้าถึงพื้นที่ทางศาสนา ส่วนใหญ่เดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลเป็นหลัก และส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคลเอง คิดเป็นร้อยละ 36.67 โดยเป็นกลุ่มที่มีอายุ 20-39 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 14.00 รองลงมาคือ กลุ่มที่มีอายุ 50-59 ปี คิดเป็นร้อยละ 10.00 และกลุ่มอายุ 40-49 ปี คิดเป็นร้อยละ 6.67 ตามลำดับ ลำดับรองลงมาคือ กลุ่มที่เป็นผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 26.00 ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีอายุ 60-69 ปี คิดเป็นร้อยละ 11.33 รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 70-79 ปี คิดเป็นร้อยละ 5.33 และกลุ่มอายุ 50-59 ปี คิดเป็นร้อยละ 4.67 ตามลำดับ สำหรับกลุ่มที่ขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลเอง คิดเป็นร้อยละ 19.33 ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีอายุ 60-69 ปี คิดเป็นร้อยละ 8.00 รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 20-39 ปี คิดเป็นร้อยละ 5.33 และกลุ่มอายุ 50-59 ปี คิดเป็นร้อยละ 3.33 ตามลำดับ สำหรับการเดินทางด้วยการเดินจากผลการศึกษาพบเพียงกลุ่มที่มีอายุ 70-79 ปี คิดเป็นร้อยละ 6.00 และการเดินทางด้วยการปั่นจักรยานส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 0.67 และอื่น ๆ (ไม่ระบุ) ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 4.67 รองลงมาเป็นกลุ่มที่มีอายุ 20-39 ปี คิดเป็นร้อยละ 3.33 และกลุ่มอายุ 50-59 ปี 60-69 ปี และ 70-79 ปี โดยมีสัดส่วนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 0.67 ตามลำดับ ดังแสดงในภาพที่ 7



ภาพที่ 7 แสดงสัดส่วนรูปแบบการเดินทางเข้าถึงพื้นที่ทางศาสนา จำแนกตามกลุ่มอายุ
 ที่มา: คณะผู้วิจัย, 2565.

4) รูปแบบการเดินทางเข้าถึงพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจและนันทนาการ

สำหรับรูปแบบการเดินทางเข้าถึงพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจและนันทนาการ ส่วนใหญ่เดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลเป็นหลัก และส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคลเอง คิดเป็นร้อยละ 26.00 โดยเป็นกลุ่มที่มีอายุ 20-39 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 9.33 รองลงมาคือ กลุ่มที่มีอายุ 40-49 ปี และกลุ่มอายุ 50-59 ปี มีสัดส่วนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 4.67 ตามลำดับ ลำดับรองลงมาคือ กลุ่มที่ขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลเอง คิดเป็นร้อยละ 25.33 ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีอายุ 20-39 ปี คิดเป็นร้อยละ 9.33 รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 60-69 ปี คิดเป็นร้อยละ 8.00 และกลุ่มอายุ 50-59 ปี คิดเป็นร้อยละ 4.00 ตามลำดับ และกลุ่มที่เป็นผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 16.00 ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีอายุ 20-39 ปี คิดเป็นร้อยละ 5.33รองลงมาคือ กลุ่มอายุต่ำกว่า 20 ปี และกลุ่มที่มีอายุ 50-59 ปี โดยมีสัดส่วนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 4.00ตามลำดับ สำหรับการเดินทางด้วยการเดินส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีอายุ 70-79 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 8.00 รองลงมาคือ กลุ่มที่มีอายุ 60-69 ปี คิดเป็นร้อยละ 2.67 และกลุ่มอายุ 50-59 ปี คิดเป็นร้อยละ 1.33 ตามลำดับ และการเดินทางด้วยการปั่นจักรยานส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีอายุ 60-69 ปี คิดเป็นร้อยละ 3.33 รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 50-59 ปี คิดเป็นร้อยละ 1.33 และกลุ่มที่มีอายุ 70-79 ปี คิดเป็นร้อยละ 0.67 ตามลำดับ และอื่น ๆ (ไม่ระบุ) ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีอายุ 60-69 ปี คิดเป็นร้อยละ 6.00 รองลงมาเป็นกลุ่มที่มีอายุ 50-59 ปี คิดเป็นร้อยละ 4.00 และกลุ่มอายุ 70-79 ปี คิดเป็นร้อยละ 3.33 ตามลำดับ ดังแสดงในภาพที่ 8



ภาพที่ 8 แสดงสัดส่วนรูปแบบการเดินทางเข้าถึงพื้นที่ที่พักผ่อนหย่อนใจและนันทนาการ จำแนกตามกลุ่มอายุ
 ที่มา: คณะผู้วิจัย, 2565.

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเดินทางเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมือง

เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเดินทางในปัจจุบันโดยการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นแบบพหุคูณ (Multiple Regression) จากผลการศึกษาพบว่า ค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจ R Square = 0.821 โดยปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเดินทางเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองของกลุ่มตัวอย่างเมืองนครราชสีมาสูงที่สุดคือ การมองเห็นกิจกรรมภายในอาคารที่ทำให้รู้สึกเพลิดเพลินกับการเดินเท้าในพื้นที่นั้น ๆ อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.000 ที่ค่า t อยู่ที่ 6.074 รองลงมาคือ การมีทางข้ามถนนทุกแยกและมีระยะทางข้ามสั้นที่ทำให้รู้สึกปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.000 ที่ค่า t อยู่ที่ 4.368 มีระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.000 ที่ค่า t อยู่ที่ 4.212 แยกเส้นทางระหว่างคนเดินเท้ากับคนขี่จักรยานที่ชัดเจนอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.002 ที่ค่า t อยู่ที่ 3.164 มีร้านค้าแผงลอยข้างทางช่วยให้รู้สึกเพลิดเพลินกับการใช้พื้นที่สาธารณะอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.002 ที่ค่า t อยู่ที่ 3.081 เพิ่มขนาดทางเดินเท้าเพื่อให้พื้นที่สำหรับร้านค้าแผงลอยและคนเดินเท้าสามารถใช้พื้นที่ร่วมกันได้อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.003 ที่ค่า t อยู่ที่ 3.039 และมีการจัดพื้นที่จอดรถเพิ่มในบริเวณพื้นที่สาธารณะใจกลางเมืองอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.040 ที่ค่า t อยู่ที่ 2.077

จากตัวแปรตั้งที่กล่าวมาข้างต้นสามารถรวมคาดการณ์ผลตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อการเดินทางเพื่อเข้าถึงพื้นที่สาธารณะของกลุ่มตัวอย่างเมืองนครราชสีมาสามารถเขียนสมการถดถอยพหุคูณในรูปคะแนนดิบได้ ดังนี้ การเดินทางเพื่อเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมือง = $-0.164 + 0.150$ (การมองเห็นกิจกรรมภายในอาคาร) + 0.212 (มีทางข้ามถนนทุกแยก) + 0.187 (มีระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ) + 0.122 (แยกเส้นทางระหว่างคนเดินเท้ากับจักรยาน) + 0.103 (มีร้านค้าแผงลอยข้างทาง)

สภาพปัญหาความเหลื่อมล้ำในเมืองด้านการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองนครราชสีมาในปัจจุบัน

จากผลการศึกษาพบว่า ยังคงมีความเหลื่อมล้ำด้านการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองระหว่างกลุ่มอายุต่าง ๆ โดยส่วนใหญ่คนวัยหนุ่มสาวในวัยทำงาน เป็นกลุ่มที่เดินทางเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองด้วยระบบขนส่งส่วนบุคคลและขับด้วยตนเองมากที่สุด สำหรับกลุ่มผู้สูงอายุพบว่า ส่วนใหญ่ผู้สูงอายุตอนต้นและตอนกลาง มักจะเดินทางโดยเป็นผู้โดยสารของระบบขนส่งส่วนบุคคล และมีการเดินและปั่นจักรยานบ้างเป็นส่วนน้อยสำหรับพื้นที่สาธารณะในละแวกบ้าน สำหรับการเดินทางด้วยระบบการเดินทางร่วม หรือแกร็บคาร์ พบว่าส่วนใหญ่เป็นคนในกลุ่มวัยทำงานที่เข้าถึงระบบขนส่งนี้มากกว่ากลุ่มอายุอื่น ๆ ด้วยข้อจำกัดทางเทคโนโลยีของผู้สูงอายุ จึงส่งผลให้กลุ่มผู้สูงอายุไม่ค่อยได้ใช้ระบบแกร็บคาร์ในการเดินทางเข้าถึงพื้นที่สาธารณะ แต่หากเป็นระบบขนส่งสาธารณะจะใช้บริการรถสองแถว หรือตุ๊กตุ๊กเป็นส่วนใหญ่

ความต้องการการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะของสังคมผู้สูงอายุในเมืองนครราชสีมาในอนาคต

สำหรับความต้องการการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะของสังคมผู้สูงอายุในเมืองนครราชสีมาในอนาคต คณะผู้วิจัยได้สรุปจากผลการศึกษาในประเด็นทัศนคติที่มีผลต่อการเดินทางเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองของกลุ่มตัวอย่างเพื่อทำความเข้าใจถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะในการตอบสนองความต้องการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะของคนทุกกลุ่มเพื่อรองรับการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุในอนาคต โดยจากผลการศึกษาสรุปได้ว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองของกลุ่มตัวอย่างเมืองนครราชสีมาสูงที่สุดคือ การมองเห็นกิจกรรมภายในอาคารที่ทำให้รู้สึกเพลิดเพลินกับการเดินเท้าในพื้นที่นั้น ๆ รองลงมาคือ การมีทางข้ามถนนทุกแยกและมีระยะทางข้ามสั้นที่ทำให้รู้สึกปลอดภัย การมีระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ การแยกเส้นทางระหว่างคนเดินเท้ากับคนขี่จักรยานที่ชัดเจน การมีร้านค้าแผงลอยข้างทางช่วยให้รู้สึกเพลิดเพลินกับการใช้พื้นที่สาธารณะ การเพิ่มขนาดทางเดินเท้าเพื่อให้พื้นที่สำหรับร้านค้าแผงลอยและคนเดินเท้าสามารถใช้พื้นที่ร่วมกันได้ และการจัดพื้นที่จอดรถเพิ่มในบริเวณพื้นที่สาธารณะใจกลางเมือง กล่าวได้ว่าปัจจัยข้างต้นล้วนสัมพันธ์กับการพัฒนาพื้นที่การสัญจรให้ปลอดภัย และมีชีวิตชีวาสร้างความเพลิดเพลินให้กับผู้เดินทาง ทั้งผู้ที่เดินทางด้วยขนส่งส่วนบุคคลและผู้ที่เดินทางด้วยการเดินเท้า ปั่นจักรยาน และขนส่งสาธารณะ ซึ่งนักวางแผนพัฒนาเมืองไม่ควรมองข้ามในการนำไปปรับปรุงและพัฒนาการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองเพื่อตอบสนองความต้องการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองของคนทุกกลุ่มและรองรับสังคมผู้สูงอายุได้อย่างมีคุณภาพอย่างแท้จริง

บทส่งท้ายและแนวทางในการวางแผนพัฒนาเมืองเพื่อลดความเหลื่อมล้ำในเมืองด้านการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองของสังคมผู้สูงอายุเมืองนครราชสีมา

จากผลการศึกษาพบว่าปัจจัยด้านการมองเห็นกิจกรรมภายในอาคารทำให้รู้สึกเพลิดเพลินกับการเดินเท้าในพื้นที่นั้น ๆ มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองมากที่สุด กล่าวได้ว่าเส้นทางในการเดินเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่เมืองของผู้ที่เดินทางทุกระบบจะต้องมีการเปิดพื้นที่กิจกรรมภายในอาคารให้ผู้คนที่เดินผ่านไปมาได้เห็นกิจกรรมด้านใน ตลอดจนการจัดภูมิทัศน์บริเวณหน้าอาคารเพื่อส่งเสริมการเดินเพื่อทำให้คนเดินเท้ารู้สึกสบาย ไม่อึดอัด มีป้ายบอกทางที่ชัดเจน มีการตกแต่งถนนทางเดินมีม้านั่ง เพื่อให้เกิดปฏิสัมพันธ์ทางสังคม รองลงมาคือ มีทางข้ามถนนบริเวณแยกทุกแยกและมีระยะทางข้ามสั้นทำให้รู้สึกปลอดภัยเพื่อสนับสนุนการเดิน เช่น การติดตั้งไฟสัญญาณข้ามถนนแบบมีตัวเลขนับถอยหลังที่สามารถมองเห็น

ได้ชัดเจน แบบมีเสียงสำหรับคนที่มีความพิการด้านสายตา ทางข้ามถนนควรมีพื้นผิวหยาบไม่ลื่น อาจมีการสร้างสะพานลอยและอุโมงค์ข้ามถนน มีไฟส่องสว่าง การมีระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพจะส่งผลให้ผู้คนหันมาใช้ขนส่งสาธารณะในการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากขึ้นโดยเน้นการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพให้สามารถเข้าถึงได้ทุกกลุ่ม เช่น ราคาไม่แพง ตลอดจนการสนับสนุนให้มีการยกเว้นค่าโดยสารสำหรับผู้สูงอายุในวันสำคัญต่าง ๆ ของเมือง ขนส่งสาธารณะเพียงพอต่อความต้องการ มีความสม่ำเสมอ ครอบคลุมทุกพื้นที่ในเมือง สภาพของรถขนส่งสาธารณะอยู่ในสภาพที่มีการบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ มีบริการพิเศษสำหรับผู้สูงอายุ พนักงานขับรถมีความสุภาพ มีความปลอดภัยและความสะอาดสบายทั้งบริเวณสถานี ป้ายจอดรถและบนรถโดยสาร มีการแยกเส้นทางเดินเท้ากับเส้นทางจักรยานให้ชัดเจนเพื่อลดอุบัติเหตุสำหรับคนเดินเท้ากับคนที่ใช้จักรยาน ตลอดจนรวมถึงมีการจัดให้มีร้านค้าแผงลอยข้างทางเพื่อช่วยให้รู้สึกเพลิดเพลินกับการใช้พื้นที่ เช่น เพิ่มการจัดกิจกรรมกลางแจ้ง เพื่อสร้างควมมีชีวิตชีวาให้กับผู้เดิน รวมถึงการขยายทางเดินเท้าเพื่อให้พื้นที่ร้านค้าแผงลอยและคนเดินเท้าสามารถใช้พื้นที่ร่วมกัน ทั้งนี้พื้นผิวทางเท้าจะต้องมีพื้นผิวเรียบ ไม่ขรุขระวัสดุปูพื้นผิวต้องหยาบไม่ลื่น มีความกว้างมากพอสำหรับคนเดินสวนทางและวีลแชร์ที่สามารถสวนกันได้ในระยะอย่างน้อย 2 เมตร รวมถึงสามารถรองรับการเคลื่อนไหวของผู้คนที่มีความเร็วในการเคลื่อนไหวที่แตกต่างกันได้ เช่น กลุ่มที่ใช้รถไฟฟ้า สเก็ตบอร์ด เป็นต้น มีการจัดพื้นที่จอดรถเพิ่มในบริเวณพื้นที่สาธารณะใจกลางเมืองเพื่อง่ายต่อการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะ รวมถึงการมีสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณที่จอดรถ เช่น ไฟส่องสว่าง ที่นั่งพักคอย ร้านค้า ห้องน้ำ และการปรับปรุงภูมิทัศน์โดยรอบพื้นที่จอดรถ

กล่าวโดยสรุป การวางแผนพัฒนาเมืองเพื่อลดความเหลื่อมล้ำในเมืองด้านการเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองเพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุ แนวทางในการพัฒนาควรคำนึงถึงการพัฒนาพื้นที่ทางกายภาพ ปรับปรุงการเชื่อมต่อของทุกระบบการเดินทาง และการส่งเสริมพื้นที่ให้เกิดปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้คนในเมืองเพิ่มขึ้น โดยเน้นการส่งเสริมพื้นที่ที่สามารถเดินทางได้ด้วยการเดินเท้าและปั่นจักรยานเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางทุกระบบให้สามารถเข้าถึงพื้นที่สาธารณะเมืองทุกประเภทได้อย่างปลอดภัย สบาย และสะดวก อีกทั้งการปรับปรุงพื้นที่สัญจรให้ได้เป็นเพียงแค่เส้นทางสัญจรแต่เป็นพื้นที่ของเมืองที่มีความเพลิดเพลิน สร้างควมมีชีวิตชีวาด้วยกิจกรรมที่เกิดขึ้นระหว่างเส้นทาง โดยเฉพาะเส้นทางสัญจรของคนเดินเท้า เพื่อสร้างบรรยากาศที่ดึงดูดใจเชิญชวนให้ผู้คนเข้ามาใช้พื้นที่มากขึ้น ซึ่งนอกจากจะเป็นการพัฒนาเมืองเพื่อส่งเสริมให้เกิดการเข้าถึงพื้นที่อย่างเท่าเทียมกันของคนทุกกลุ่ม และเกิดปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้คนในพื้นที่สาธารณะมากขึ้นแล้ว ยังเป็นการเปิดโอกาสให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่นโดยรอบพื้นที่สาธารณะนั้น ๆ มากขึ้นอีกด้วย เพื่อนำไปสู่การลดความเหลื่อมล้ำของคนเมืองอย่างยั่งยืนต่อไป

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

สำหรับการศึกษารายละเอียดต่อไปเพื่อต่อยอดงานวิจัยนี้ในการนำไปสู่การวางแผนพัฒนาเมืองเพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุในอนาคตควรพิจารณาศึกษาเพิ่มเติมในประเด็นพฤติกรรมการเดินทางอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพิจารณาโครงการพัฒนาระบบขนส่งเมืองในอนาคตเพิ่มเติม เช่น โครงการรถไฟฟ้ารางเบาและโครงการรถไฟความเร็วสูง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางเข้าถึงพื้นที่กิจกรรมเมืองและทัศนคติต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางได้ การทำความเข้าใจด้านพฤติกรรมการเดินทางเข้าถึงพื้นที่กิจกรรมต่างๆ ของเมืองทั้งในปัจจุบันและแนวโน้มการเดินทางในอนาคตจะทำให้สามารถวางแผนการขนส่งที่เหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของคนเมืองในอนาคตเพื่อลดความเหลื่อมล้ำด้านการเข้าถึงพื้นที่กิจกรรมต่าง ๆ ของคนเมืองได้

กิตติกรรมประกาศ

คณะผู้วิจัยขอขอบคุณงบประมาณสนับสนุนการวิจัย จากสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ประจำปีงบประมาณ 2565 ส่งผลให้งานวิจัยนี้สามารถดำเนินการจนประสบความสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

เอกสารอ้างอิง

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. [ม.ป.ป.] แผนที่จังหวัดนครราชสีมา. [แผนที่]. กรุงเทพฯ:

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.

พนกฤษณ คลังบุญครอง. (2561). การวางแผนการขนส่งในเขตเมืองอย่างยั่งยืน: หลักการและปฏิบัติการ. ขอนแก่น: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

ลภา เฉลยจรรยา และไตรรัตน์ จารุทัศน์. (2561). แนวทางการออกแบบปรับปรุง ที่อยู่อาศัย อาคารและพื้นที่ภายนอกสำหรับผู้สูงอายุในเขตพื้นที่ชานเมือง : กรณีศึกษา พื้นที่เขตเทศบาลเมืองบึงยี่โถ จังหวัดปทุมธานี. วารสารสารศาสตร์, 2/2561, 325-336.

วิโรจน์ รุโจปการ. (2544). การวางแผนการขนส่งเขตเมือง. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ:

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

Meyer, M.D. and Miller, E.J. (1984). Urban transportation planning: a decision-oriented approach.

New York: McGraw-Hill.

Needham, B. (1977). How cities work: an introduction. 1st ed. Oxford; Elmsford, N.Y:

Pergamon Press.

Schuldiner, S. (1962). Electrode Processes--A Survey, 1956-1961. Washington, DC.: Naval Research Lab.

Hulin, C., Netemeyer, R., and Cudeck, R. (2001). Can a reliability coefficient be too high?. Journal of Consumer Psychology, 10(1/2), 55-58.

ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

กรมประชาสัมพันธ์. (2565). เทศบาลเมืองบึงยี่โถ พัฒนาบริการผู้สูงอายุในชุมชนทุกรูปแบบ ผ่านแนวคิด

“STRONG MODEL” ในงาน Smart & Strong Opening Ceremony. สืบค้นจาก <https://www.prd.go.th/th/content/category/detail/id/9/iid/117433>