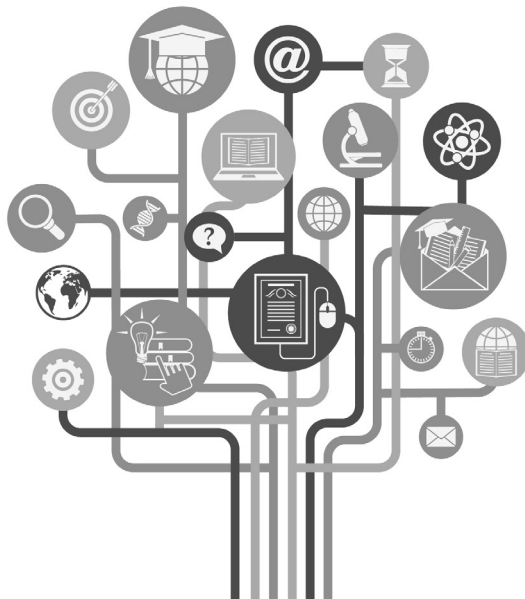


แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะใน
กรุงเทพมหานคร เพื่อการเข้าถึงที่เท่าเทียมของผู้สูงอายุ
Guideline for Developing Equal Access for Older Travelers
in the Bangkok Public Transportation System

นพดล ครุฑทอง
Noppadol Kruttong





แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในกรุงเทพมหานคร เพื่อการเข้าถึงที่เท่าเทียมของผู้สูงอายุ*

Guideline for Developing Equal Access for Older Travelers in the Bangkok Public Transportation System

นพดล ครูฑทอง¹

Noppadol Kruttong

¹คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ สาขาวิชานโยบายสังคม มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กรุงเทพฯ 10200 ประเทศไทย
Social Policy, Faculty of Social Administration, Thammasat University, Bangkok 10200, Thailand
e-mail : zotyzoty3007@gmail.com

Received : February 9, 2022 Revised : May 2, 2022 Accepted : May 24, 2022

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาการเข้าถึงบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุในกรุงเทพมหานคร ศึกษาปัญหาและความต้องการในการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุ และศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในกรุงเทพมหานครเพื่อการเข้าถึงที่เท่าเทียมของผู้สูงอายุ โดยวิธีวิจัยแบบผสมผสาน ซึ่งการเก็บรวบรวมข้อมูลใช้ทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยกลุ่มตัวอย่างที่ให้ข้อมูลเชิงปริมาณจำนวน 400 คน จากกลุ่มผู้สูงอายุสังกัดชมรมผู้สูงอายุ ซึ่งให้ข้อมูลผ่านแบบสอบถาม สำหรับข้อมูลเชิงคุณภาพโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก จำนวน 4 คน จากผู้แทนเจ้าหน้าที่ภาครัฐ ที่มีเกณฑ์คัดเลือกจากผู้ที่มีหน้าที่กำหนดนโยบายขนส่งมวลชนสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษา พบว่า การเข้าถึงด้านการให้บริการของเจ้าหน้าที่ และด้านการได้รับสิทธิตามเงื่อนไขที่กำหนด ควรต้องมีการปรับปรุงเร่งด่วนมากกว่าการเข้าถึงทางกายภาพ ปัญหาและความต้องการในการใช้บริการที่มากที่สุด คือ ต้องการให้ระบบขนส่งมวลชนทุกประเภทเชื่อมต่อกันอย่างสะดวกและปลอดภัย การปรับปรุงบริการเพื่อให้ผู้สูงอายุมีความมั่นใจในการเดินทาง อีกทั้งผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่า กลุ่มผู้สูงอายุมีความแตกต่างจากกลุ่มผู้พิการในการ

* บทความนี้เป็นวิจัย เรื่อง แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในกรุงเทพมหานคร เพื่อการเข้าถึงที่เท่าเทียมของผู้สูงอายุ คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ สาขาวิชานโยบายสังคม มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปีการศึกษา 2564

ผลักดันนโยบายของรัฐบาล ซึ่งนำมาสู่ข้อเสนอแนะให้สนับสนุนชมรมผู้สูงอายุใน กรุงเทพมหานครเข้ามามีส่วนร่วมขับเคลื่อนนโยบายด้านระบบขนส่งมวลชน อีกทั้ง ภาค รัฐควรมีการอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุทั้งขอบเขตสถานีและการเชื่อมต่อกับ พื้นที่สาธารณะโดยรอบ และมีการพัฒนาหลักสูตรการอบรมเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการของ ระบบขนส่งมวลชนทุกประเภทในกรุงเทพมหานคร ให้มีมาตรฐานเดียวกัน

คำสำคัญ : การเข้าถึงบริการ; ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ; ผู้สูงอายุ

Abstract

The objectives of this research are 1) to investigate the accessibility of the elderly passengers to public transportation in Bangkok, 2) to investigate the issues and requirements of the elderly when using public transportation, and 3) to present a guideline for the development of public transportation systems in Bangkok to ensure that the elderly have equal access. Mixed research methodology was used, with quantitative data collected from 400 samples, all were members of the Elderly Club. Qualitative data was gathered by in-depth interviews from 4 samples selected from the representatives of government officials with inclusion criteria from those in charge of Bangkok's public transportation policies. The results were that sufficient service officer facilitation, and specific conditional rights were essential for improving physical access to public transportation access. The most urgently needed services included convenient and safe mass transit system connections and enhanced services to boost the elderly's confidence. Construction of facilities for elderly users still lacked inter-departmental integration, as the elderly group differs from people with disabilities in advocating government policies. These findings suggested that the government should support the Elderly Club to evolve Bangkok public transport system policy. Furthermore, the government should provide services for the elderly both



within the station and in the public areas surrounding it. Also, to ensure that service providers of all forms of mass transit systems in Bangkok are trained to the same quality, training courses for service providers of all types of public transit systems should be developed.

Keywords : Services Accessibility; Public Transportation; Elderly

บทนำ

ปัจจุบันผู้สูงอายุในประเทศไทยมีการเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างต่อเนื่อง นำมาสู่ปัญหาการวางแผนการให้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่ครอบคลุมการให้บริการสำหรับประชาชนทุกช่วงวัย ซึ่งการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะเพื่อความเท่าเทียมในสังคม ต้องคำนึงถึงคุณภาพชีวิตและสภาพเศรษฐกิจของคนในสังคม (Todd Litman, 2022) ปัจจุบันเมืองใหญ่ๆ ในหลายประเทศพัฒนาเมืองและระบบขนส่งมวลชนสาธารณะสำหรับกลุ่มผู้สูงอายุที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งพัฒนาพื้นที่สาธารณะและแนวทางพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงการใช้ประโยชน์อย่างเท่าเทียม (Thomas Chenel and Qayyah Moynihan, 2021) ดังจะเห็นได้จาก นครปารีส ประเทศฝรั่งเศสได้ทำการออกแบบพื้นที่เมืองซึ่งแต่เดิมร้อยละ 70 ของพื้นที่สาธารณะและทางสัญจรในเมืองที่เอื้อประโยชน์ให้กับการสัญจรทางรถยนต์ ให้กลับมาเป็นพื้นที่กิจกรรมสำหรับคนเดินถนนและชุมชน นอกจากนี้ยังมีกรุงโซล ประเทศเกาหลีใต้ได้กำหนดนโยบายที่เน้นการขนส่งสาธารณะและการเดินเท้ามากกว่าการใช้รถยนต์ส่วนตัว และประเทศสิงคโปร์ได้เพิ่มพื้นที่ซิลเวอร์โซน (Silver Zones) กระจายทั่วมือง เพื่อให้ผู้สูงอายุเดินได้อย่างปลอดภัย (สุเมธ องกิตติกุล และณิชน ทองพัฒน์, 2562 : 12-13) จะเห็นได้ว่า การพัฒนาเมืองเพื่อการรองรับผู้สูงอายุในปัจจุบันจำเป็นต้องมีพื้นที่สาธารณะที่เหมาะสม เพื่อให้ผู้สูงอายุสามารถเดินได้อย่างสะดวกปลอดภัย และมีระบบขนส่งสาธารณะที่เอื้ออำนวย รวมทั้งการสนับสนุนงบประมาณจากภาครัฐให้ระบบขนส่งมวลชนขนส่งสาธารณะทั้งรถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า และเรือโดยสาร มีประสิทธิภาพและราคาที่เหมาะสม (Briana Hansen, 2022) ซึ่งการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะดังกล่าวจะทำให้เกิดความเท่าเทียมทางสังคม ส่งผลให้การขยายตัวทางเศรษฐกิจของเมืองดีขึ้น (Remix, 2021) ในขณะที่

กรุงเทพมหานครกำลังพัฒนาเมืองให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงของสังคมสูงอายุในปัจจุบัน แต่ยังคงพบปัญหาด้านการเข้าถึงการใช้ประโยชน์พื้นที่สาธารณะ ซึ่งจากรายงานสัมมนา โดยสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) พบว่า กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีทางเท้าแคบและพื้นผิวไม่สม่ำเสมอ จึงทำให้ผู้สูงอายุมีความยากลำบากในการเดิน และอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้ทางเท้า นอกจากนี้สถานีรถไฟฟ้ําให้บริการไม่ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ ต้องพึ่งพารถเมล์ ซึ่งต้องเดินทางไกลกว่าหนึ่งกิโลเมตรไปยังป้ายรถเมล์ มีรถเมล์ขานต่ำสำหรับผู้สูงอายุเพียงร้อยละ 30 ของรถเมล์ทั้งระบบ และป้ายรถเมล์ส่วนใหญ่ไม่รองรับรถเมล์ขานต่ำ ทำให้เกิดอุปสรรคต่อการเดินทางและความปลอดภัยในการเดินทางของผู้สูงอายุ ซึ่งสะท้อนถึงความไม่เท่าเทียมสำหรับคนในสังคม โดยทุกคนในสังคมควรได้รับสิทธิพื้นฐาน การคุ้มครอง โอกาส และสิทธิประโยชน์ทางสังคม (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2565 : 27-28)

จอห์น รอลส์ (John Rawls) ได้กล่าวถึง ความเท่าเทียมในหลักการข้อที่หนึ่งของทฤษฎีความยุติธรรม (A Theory of Justice) ว่าบุคคลแต่ละคนจะมีสิทธิเท่าเทียมกันในระบบเสรีภาพขั้นพื้นฐานที่เท่าเทียมกัน ซึ่งคนที่ด้อยโอกาสที่สุดในสังคมก็ควรที่จะได้รับโอกาสอย่างทัดเทียม (กิติพัฒน์ นนทบุรีมະดุลย์, 2553 : 6) จากแนวคิดดังกล่าว ความยุติธรรมจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อคนในสังคมยอมรับการปฏิบัติต่อกันอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม กล่าวคือ เมื่อคนในสังคมเห็นว่าผู้สูงอายุมีความเสียเปรียบทางด้านร่างกายจึงควรได้รับการทดแทนในเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ลิฟต์ เพื่อให้ผู้สูงอายุใช้ในการขึ้นลงสถานี หรือรถเมล์ขานต่ำที่ทำให้ผู้สูงอายุก้าวขึ้นลงได้โดยสะดวก จะเห็นได้ว่า ความเท่าเทียมเป็นการปฏิบัติอย่างเสมอภาคร่วมไปกับความยุติธรรมเพื่อให้กลุ่มคนที่ด้อยโอกาสในสังคมสามารถได้รับโอกาสอย่างทัดเทียมกับคนกลุ่มอื่น

ดังนั้น การพัฒนาให้เกิดการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุเพื่อให้ได้รับความเท่าเทียมจึงจำเป็นต้องมีการศึกษาสภาพการณ์ที่แท้จริงที่เกิดขึ้นในปัจจุบันของผู้สูงอายุ ศึกษานโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผู้สูงอายุ ตลอดจนศึกษาระบบการจัดสวัสดิการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะสำหรับผู้สูงอายุ ซึ่งผลการวิจัยที่ได้จากการศึกษาในครั้งนี้ จะนำองค์ความรู้ที่ได้ไปสู่การบูรณาการในการแก้ไขปัญหาและหาทางออกในการกำหนดนโยบายการจัดสวัสดิการสำหรับผู้สูงอายุ และเป็นแนวทางในการนำไปพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในกรุงเทพมหานครเพื่อการเข้าถึงที่เท่าเทียมของผู้สูงอายุต่อไป



วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาการเข้าถึงบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุในกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาปัญหาและความต้องการในการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุ
3. เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในกรุงเทพมหานครเพื่อการเข้าถึงที่เท่าเทียมของผู้สูงอายุ

ขอบเขตการวิจัย

การพิทักษ์สิทธิผู้ร่วมวิจัย

กระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูล และการพิทักษ์สิทธิ์กลุ่มตัวอย่างได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ชุดที่ 2 สาขาสังคมศาสตร์ (รหัสโครงการวิจัยที่ 010/2563 หนังสือรับรองเลขที่ 036/2563) ผู้วิจัยแจกเอกสารชี้แจงแก่ผู้เข้าร่วมโครงการวิจัย เพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัย ขั้นตอนของการเข้าร่วมวิจัย ประโยชน์ และความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น ผู้สูงอายุและผู้ร่วมวิจัยเข้าร่วมการวิจัยทุกคนต้องแสดงความจำนงเพื่อเข้าร่วมการวิจัยในหนังสือแสดงเจตนายินยอมเข้าร่วมการวิจัย การวิจัยครั้งนี้ยึดหลักจริยธรรมอย่างเคร่งครัดในด้านความปลอดภัย ความเป็นส่วนตัวความลับของข้อมูล รวมถึงการคำนึงถึงสิทธิของผู้สูงอายุเป็นหลัก

วิธีการวิจัย

การดำเนินการวิจัยครั้งนี้ ใช้วิธีวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods) ในรูปแบบ Sequential Explanatory Design (John W.Creswell, 2003 : 213-214) ซึ่งแบ่งเป็น 3 ขั้นตอน ได้แก่

ขั้นตอนที่ 1 การวิจัยเชิงปริมาณโดยใช้แบบสอบถาม เพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 เพื่อศึกษาการเข้าถึงบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุในกรุงเทพมหานครผู้วิจัยเลือกเขตพื้นที่ในการเก็บข้อมูล โดยใช้ฐานจากการที่ชมรมผู้สูงอายุในเครือข่ายของสมาคมสภาผู้สูงอายุแห่งประเทศไทยที่อยู่ในกรุงเทพมหานครตั้งอยู่ในเขตต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งสิ้น 50 เขต ผู้วิจัยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างอย่างง่าย (Simple Random Sampling) ด้วยวิธีจับสลากแบบไม่คืนกลับ โดยได้

เขตที่เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 12 เขต คือ เขตพระนคร เขตคลองเตย เขตยานนาวา เขตสายไหม เขตบางเขน เขตดินแดง เขตลาดกระบัง เขตบางกะปิ เขตบางกอกใหญ่ เขตบางบอน เขตบางขุนเทียน และเขตคลองสาน การเก็บข้อมูลจากผู้สูงอายุใช้วิธีการสุ่มแบบสะดวก (Convenience Sampling) โดยเข้าถึงกลุ่มตัวอย่างจากการที่ผู้สูงอายุเข้าร่วมกิจกรรมของสมาคมสภาผู้สูงอายุฯ หรือการนัดหมายตามที่กลุ่มตัวอย่างสะดวก จำนวน 400 ตัวอย่าง ซึ่งการได้มาของกลุ่มตัวอย่างมีเกณฑ์การคัดเลือกผู้ร่วมวิจัย (Inclusion Criteria) คือ เป็นผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไปที่อยู่ในชมรมผู้สูงอายุในเครือข่ายของสมาคมสภาผู้สูงอายุแห่งประเทศไทย อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี และเคยใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในกรุงเทพมหานครอย่างน้อย 1 ครั้งในปีที่ผ่านมา ส่วนเกณฑ์การคัดออกผู้ร่วมวิจัย (Exclusion criteria) คือ เป็นผู้ที่ไม่สามารถติดต่อได้ตามที่อยู่หรือเบอร์โทรศัพท์ที่ติดต่อที่ได้รับ และเป็นผู้ที่มีปัญหาด้านสุขภาพที่อาจทำให้ไม่สามารถเข้าร่วมการวิจัยได้ เช่น ตามองไม่เห็น และหูไม่ได้ยินเสียง โดยการวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยเชิงปริมาณ ใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) โดยการแสดงค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และนำค่าเฉลี่ยมาแปลผลการประเมิน ในระดับ ต่ำ ปานกลาง และ มาก ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 0.00 – 1.67	มีระดับการประเมิน ต่ำ
ค่าเฉลี่ย 1.68 – 3.33	มีระดับการประเมิน ปานกลาง
ค่าเฉลี่ย 3.34 – 5.00	มีระดับการประเมิน มาก

ขั้นตอนที่ 2 การวิจัยเชิงปริมาณโดยใช้แบบสอบถาม เพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 เพื่อศึกษาปัญหาและความต้องการในการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุ ผู้วิจัยใช้แบบสอบถาม วิธีการเก็บข้อมูล กลุ่มประชากร และการวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยแบบเดียวกับขั้นตอนที่ 1

ขั้นตอนที่ 3 การวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในกรุงเทพมหานครเพื่อการเข้าถึงที่เท่าเทียมของผู้สูงอายุ โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก ซึ่งกลุ่มเป้าหมายได้จากการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จากตัวแทนภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการกำหนดนโยบายด้านการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กรมเจ้าท่า และกรุงเทพมหานคร รวมจำนวน 4 คน ซึ่งมีเกณฑ์การคัดเลือกผู้ร่วมวิจัย (Inclusion criteria) คือ



เป็นเจ้าหน้าที่ระดับหัวหน้างานหรือผู้อำนวยการที่เกี่ยวข้องในการกำหนดนโยบายด้านระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ส่วนเกณฑ์การคัดออกผู้ร่วมวิจัย (Exclusion Criteria) คือ เป็นผู้ที่ไม่สะดวกในการให้สัมภาษณ์ หรือไม่สามารเปิดเผยรายละเอียดข้อมูลเกี่ยวกับการศึกษาวิจัย การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยเชิงคุณภาพ เป็นการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) อภิปรายผลข้อมูลตามทฤษฎีและปรากฏการณ์เพื่อสร้างข้อสรุปและข้อเสนอแนะ

ผลการวิจัย

1. ผลการศึกษาการเข้าถึงบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุในกรุงเทพมหานคร

1.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้สูงอายุ จากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้สูงอายุในกรุงเทพมหานครที่สังกัดชมรมผู้สูงอายุในเครือข่ายของสมาคมสภาผู้สูงอายุแห่งประเทศไทยจำนวน 400 คน ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า จากผู้สูงอายุทั้งหมดที่ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิงร้อยละ 77.5 และเพศชายร้อยละ 22.5 จำนวนผู้สูงอายุที่ตอบแบบสอบถามมากที่สุดอยู่ในช่วง 60-69 ปี ร้อยละ 50.0 ของผู้สูงอายุที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รองลงมาอยู่ในช่วง 70-79 ปี ร้อยละ 36.5 และช่วงอายุ 80 ปีขึ้นไป ร้อยละ 13.5 ตามลำดับ

ผู้สูงอายุส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาสูงสุดระดับประถมศึกษาร้อยละ 38.5 รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 17.0 ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 16.3 ระดับปริญญาตรีร้อยละ 10.8 ระดับต่ำกว่าประถมศึกษาร้อยละ 7.0 และระดับปวส./อนุปริญญา ร้อยละ 5.0 ตามลำดับ ขณะที่ผู้สูงอายุร้อยละ 5.5 ไม่ได้เรียนหนังสือ

ผู้สูงอายุมีระดับความสามารถในการช่วยเหลือตนเองในชีวิตประจำวันที่สามารถพึ่งพาตัวเองได้ร้อยละ 86.8 และช่วยเหลือตนเองได้บ้างร้อยละ 13.2 ตามลำดับ ซึ่งมีการใช้เครื่องมือ/อุปกรณ์แวนตาสูงที่สุดร้อยละ 56.5 รองลงมา คือ ไมเท้าร้อยละ 13.1 ขณะที่มีการใช้เครื่องมือ/อุปกรณ์เครื่องช่วยฟัง และวอล์คเกอร์เท่ากันร้อยละ 1.7 และรถเข็นวีลแชร์ร้อยละ 1.2 ตามลำดับ

ข้อมูลแหล่งรายได้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) พบว่า ส่วนใหญ่มีรายได้ จากเบี้ยยังชีพผู้สูงอายุร้อยละ 65.0 รองลงมา คือ รายได้จากลูกหลานร้อยละ 38.0 รายได้จากการทำงานร้อยละ 20.2 และรายได้จากเงินบำนาญ/บำเหน็จหลังเกษียณอายุร้อยละ

10.5 นอกจากนี้จะเป็นรายได้ที่มาจากเบี้ยยังชีพคนพิการร้อยละ 1.8 และรายได้จากสามาร้อยละ 1.5 ตามลำดับ เมื่อสอบถามถึงรายได้เฉลี่ยที่ได้รับในแต่ละเดือน พบว่ามีรายได้เฉลี่ย 6,068.49 บาทต่อเดือน

วัตถุประสงค์การใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ผู้สูงอายุส่วนใหญ่ร้อยละ 23.7 ระบุว่าการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะมีวัตถุประสงค์เพื่อเดินทางไปหาหมอ รongลงมา คือ เพื่อเดินทางไปตลาด/ห้างสรรพสินค้าร้อยละ 19.1 เพื่อไปทำงานร้อยละ 11.2 เดินทางไปเยี่ยมญาติ/เพื่อนร้อยละ 6.1 เพื่อท่องเที่ยวร้อยละ 5.9 ไปวัด/ทำบุญร้อยละ 3.7 ไปชมรมผู้สูงอายुर้อยละ 2.9 ติดต่อราชการร้อยละ 1.7 เพื่อไปออกกำลังกายร้อยละ 1.1 และเพื่อไปรับส่งบุตรหลานและไปทำธุระส่วนตัวเท่ากันร้อยละ 0.4 ตามลำดับ

สำหรับความถี่ในการใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในระยะ 1 ปีที่ผ่านมา มีดังนี้
รถโดยสารประจำทาง มีความถี่ในการใช้ประจำ (4 ครั้ง/เดือน หรือมากกว่า) ร้อยละ 44.5 ใช้ครั้งคราว (น้อยกว่า 4 ครั้ง /เดือน) ร้อยละ 42.0 และไม่เคยใช้ร้อยละ 13.5

รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน มีความถี่ในการใช้ประจำ (4 ครั้ง/เดือน หรือมากกว่า) ร้อยละ 10.2 ใช้ครั้งคราว (น้อยกว่า 4 ครั้ง /เดือน) ร้อยละ 35.5และไม่เคยใช้ร้อยละ 54.8

รถไฟ มีความถี่ในการใช้ประจำ (4 ครั้ง/เดือน หรือมากกว่า) ร้อยละ 4.0 ใช้ครั้งคราว (น้อยกว่า 4 ครั้ง /เดือน) ร้อยละ 27.8 และไม่เคยใช้ร้อยละ 68.2

เรือโดยสาร มีความถี่ในการใช้ประจำ (4 ครั้ง/เดือน หรือมากกว่า) ร้อยละ 5.5 ใช้ครั้งคราว (น้อยกว่า 4 ครั้ง /เดือน) ร้อยละ 22.0 และไม่เคยใช้ร้อยละ 72.5

เครื่องบินโดยสาร มีความถี่ในการใช้ประจำ (4 ครั้ง/เดือน หรือมากกว่า) ร้อยละ 3.0 ใช้ครั้งคราว (น้อยกว่า 4 ครั้ง /เดือน) ร้อยละ 24.5 และไม่เคยใช้ร้อยละ 72.5
ดังแสดงตามตารางที่ 1



ตารางที่ 1 จำนวนร้อยละของความคิดเห็นในการใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในระยะ 1 ปีที่ผ่านมา (n=400)

ระบบขนส่งมวลชน สาธารณะ	ความคิดเห็นการใช้					
	ไม่เคยใช้		ครั้งคราว (น้อยกว่า 4 ครั้ง/เดือน)		ใช้ประจำ (4 ครั้ง/เดือน หรือ มากกว่า)	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
(1) รถโดยสารประจำทาง	54	13.5	168	42.0	178	44.5
(2) รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน	219	54.8	140	35.5	41	10.2
(3) รถไฟ	273	68.2	111	27.8	16	4.0
(4) เรือโดยสาร	290	72.5	88	22.0	22	5.5
(5) เครื่องบินโดยสาร	290	72.5	98	24.5	12	3.0

1.2 การเข้าถึงบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ การเข้าถึงบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะแบ่งออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ ทางด้านกายภาพ ทางด้านราคา ด้านอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ และด้านการใช้สิทธิตามเงื่อนไขที่กำหนด อธิบายได้ดังนี้

การเข้าถึงด้านกายภาพ เมื่อทำการเปรียบเทียบการเข้าถึงรถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า เรือโดยสาร รถไฟ และเครื่องบิน พบว่า ค่าเฉลี่ยการเข้าถึงด้านกายภาพของรถไฟฟ้ามหานคร 3.42 รองลงมา ได้แก่ เครื่องบิน 3.36 รถโดยสารประจำทาง 3.3 เรือโดยสาร 3.22 และ รถไฟ 3.06 ตามลำดับ แสดงให้เห็นถึงโครงสร้างพื้นฐานของสถานีรถไฟฟ้ามหานครและสนามบินที่สามารถรองรับการเข้าถึงบริการของผู้สูงอายุได้ดีกว่ารถโดยสารประจำทาง เรือ และรถไฟ ดังแสดงตามตารางที่ 2

ตารางที่ 2 การเปรียบเทียบการเข้าถึงรถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า เรือโดยสาร รถไฟ และเครื่องบิน

การเข้าถึงด้านกายภาพ	ค่าเฉลี่ย	แปลผล
1. รถโดยสารประจำทาง	3.31	ปานกลาง
2. รถไฟฟ้า	3.42	มาก
3. รถไฟ	3.06	ปานกลาง
4. เรือโดยสาร	3.22	ปานกลาง
5. เครื่องบินโดยสาร	3.36	มาก

หมายเหตุ : ค่าเฉลี่ย 0.00 – 1.67 มีระดับการประเมิน ต่ำ
 ค่าเฉลี่ย 1.68 – 3.33 มีระดับการประเมิน ปานกลาง
 ค่าเฉลี่ย 3.34 – 5.00 มีระดับการประเมิน มาก

การเข้าถึงด้านราคาประหยัด ด้านการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ และด้านการได้สิทธิตามเงื่อนไข การเข้าถึงด้านราคาประหยัด มีค่าเฉลี่ยการเข้าถึงระดับปานกลาง (2.41) การเข้าถึงด้านการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ มีค่าเฉลี่ยการเข้าถึงระดับปานกลาง 2.44 และการเข้าถึงด้านการได้สิทธิตามเงื่อนไข มีค่าเฉลี่ยการเข้าถึงระดับปานกลาง 2.44 เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบการเข้าถึงด้านราคาประหยัด ด้านการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการและด้านการได้สิทธิตามเงื่อนไขที่กำหนด พบว่ามีค่าเฉลี่ยการเข้าถึงที่ใกล้เคียงกันระหว่าง 2.41-2.44 แต่หากเปรียบเทียบกับการเข้าถึงด้านกายภาพของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะต่างๆ ซึ่งมีค่าระหว่าง 3.06-3.42 พบว่า มีค่าต่างกันมาก แสดงให้เห็นว่าการเข้าถึงด้านราคาประหยัด ด้านการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ และด้านการได้สิทธิตามเงื่อนไขที่กำหนด ควรต้องมีการปรับปรุงเร่งด่วนมากกว่าการเข้าถึงทางกายภาพ ดังแสดงตามตารางที่ 3



ตารางที่ 3 การเปรียบเทียบการเข้าถึงด้านราคาประหยัด ด้านการอำนวยความสะดวก ของเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการและด้านการได้สิทธิตามเงื่อนไขที่กำหนด

การเข้าถึง	ค่าเฉลี่ย	แปลผล
ด้านราคาประหยัด	2.41	ปานกลาง
1. ค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนสาธารณะมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานะทางเศรษฐกิจของท่าน		
ค่าเฉลี่ยการเข้าถึง	2.41	ปานกลาง
ด้านการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ		
1. การได้รับความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกจากเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการหรือพนักงานอย่างรวดเร็ว ปลอดภัย และไม่เลือกปฏิบัติ	2.44	ปานกลาง
2. เจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการหรือพนักงานมีการดำเนินการช่วยเหลือแนะนำเส้นทางและการใช้บริการให้แก่ผู้สูงอายุ	2.43	ปานกลาง
ค่าเฉลี่ยการเข้าถึง	2.44	ปานกลาง
ด้านการได้สิทธิตามเงื่อนไขที่กำหนด		
1. การได้รับข่าวสารเรื่องสิทธิการลดหย่อนค่าโดยสารสำหรับผู้สูงอายุ	2.50	ปานกลาง
2. การได้ใช้สิทธิการลดหย่อนค่าโดยสารสำหรับผู้สูงอายุ	2.37	ปานกลาง
ค่าเฉลี่ยการเข้าถึง	2.44	ปานกลาง

หมายเหตุ : ค่าเฉลี่ย 0.00 – 1.67 มีระดับการประเมิน ต่ำ
 ค่าเฉลี่ย 1.68 – 3.33 มีระดับการประเมิน ปานกลาง
 ค่าเฉลี่ย 3.34 – 5.00 มีระดับการประเมิน มาก

2. ผลการศึกษาปัญหาและความต้องการในการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุ

การศึกษาปัญหาในการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุเรียงลำดับจากคะแนนเฉลี่ยที่สูงสุดไปยังคะแนนเฉลี่ยที่ต่ำที่สุด พบว่า ปัญหาในการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะลำดับแรก คือ ต้องใช้เวลานานในการรอรถเมล์ ค่าเฉลี่ย 3.89 ลำดับรองลงมา คือ คนในครอบครัวไม่ยอมให้เดินทางโดยลำพัง ค่าเฉลี่ย 3.63 การใช้เทคโนโลยีหรือแอปพลิเคชันต่าง ๆ ในการซื้อตั๋วโดยสารมีความยุ่งยาก ค่าเฉลี่ย 3.55 ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะมีจุดบริการที่ไม่ครอบคลุมทั่วกรุงเทพมหานคร (ค่าเฉลี่ย 3.47) ไม่สามารถใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะได้ในชั่วโมงเร่งด่วน

(7:30 – 8:30 น. และ 16:30 – 17:30 น.) (ค่าเฉลี่ย 3.46) การเดินทางจากบ้านไปสู่ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะมีระยะทางไกล ค่าเฉลี่ย 3.38 ไม่มั่นใจในการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะโดยลำพัง ค่าเฉลี่ย 3.34 ไม่สามารถใช้ห้องน้ำในสถานีรถไฟได้อย่างสะดวก ค่าเฉลี่ย 3.27 บันไดเลื่อนในสถานีรถไฟมีความเร็วมากเกินไป ค่าเฉลี่ย 3.25 และไม่สามารถใช้ลิฟต์ในสถานีรถไฟได้อย่างสะดวก ค่าเฉลี่ย 3.21 ตามลำดับ

สำหรับการศึกษาความต้องการในการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุ ซึ่งเรียงลำดับจากคะแนนเฉลี่ยที่สูงสุดไปยังคะแนนเฉลี่ยที่ต่ำที่สุด พบว่าผู้สูงอายุมีความคาดหวังต้องการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะลำดับแรก คือมีความต้องการให้รถเมล์ทุกคันเป็นรถเมล์ขานต่ำสำหรับผู้สูงอายุขึ้นลงได้สะดวก ค่าเฉลี่ย 4.61 ลำดับรองลงมา คือ มีความต้องการให้ปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะทุกประเภทให้เชื่อมต่อกันเพื่อให้ผู้สูงอายุสามารถใช้ได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ค่าเฉลี่ย 4.47 อยากให้มีอาสาสมัครเพื่อพาผู้สูงอายุที่ไม่สามารถพึ่งพาตนเองได้เดินทางโดยผู้จุดหมาย ค่าเฉลี่ย 4.38 ต้องการให้มีบริการขนส่งมวลชนสาธารณะเพื่อใช้รับส่งผู้สูงอายุไปโรงพยาบาลโดยเฉพาะ ค่าเฉลี่ย 4.35 ต้องการให้รถเมล์ทุกคันมีระบบรองรับผู้สูงอายุที่ใช้รถเข็นวีลแชร์ ค่าเฉลี่ย 4.34 ต้องการรถเมล์ที่ให้บริการเฉพาะผู้สูงอายุโดยมีเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการฝึกอบรมประจำอยู่ด้วย ค่าเฉลี่ย 4.30 ต้องการให้มีการปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนทางน้ำเพื่อให้ผู้สูงอายุใช้ได้โดยสะดวกและปลอดภัย ค่าเฉลี่ย 4.26 อยากให้มีการปรับปรุงเทคโนโลยีและแอปพลิเคชันต่าง ๆ เพื่อให้ผู้สูงอายุใช้ได้ง่าย ค่าเฉลี่ย 4.19 ต้องการรถเมล์ที่ให้บริการเฉพาะผู้สูงอายุให้บริการในช่วงกลางวันโดยหลีกเลี่ยงชั่วโมงเร่งด่วนของคนวัยทำงาน ค่าเฉลี่ย 4.13 และต้องการให้มีป้ายรถเมล์อัจฉริยะที่สามารถบอกตำแหน่งและระยะเวลารอคันถัดไปได้ ค่าเฉลี่ย 4.04 ตามลำดับ

3. ผลศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในกรุงเทพมหานครเพื่อการเข้าถึงที่เท่าเทียมของผู้สูงอายุ

การสัมภาษณ์ตัวแทนเจ้าหน้าที่ภาครัฐผู้กำหนดนโยบายขนส่งมวลชนสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และกรุงเทพมหานคร จำนวน 4 คน พบว่านโยบายระดับชาติด้านการจัดสวัสดิการผู้สูงอายุของไทย ส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้สูงอายุได้รับสิทธิด้านการคมนาคมขนส่ง โดยมีกำหนดไว้อย่างชัดเจนในมาตรา 11 ตามพระราชบัญญัติผู้สูงอายุ พ.ศ. 2546 และแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2553 (กระทรวง



การพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์, 2553:7-8) ซึ่งมีการกำหนดหน่วยงานผู้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการเกี่ยวกับการคุ้มครอง การส่งเสริมและการสนับสนุนผู้สูงอายุตามมาตรา 11 (5) การอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยโดยตรงแก่ผู้สูงอายุในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะ หรือการบริการสาธารณสุขอื่น รวมทั้งมาตรา 11 (6) การช่วยเหลือค่าโดยสารตามความเหมาะสม ซึ่งทุกหน่วยงานมีการดำเนินการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้สูงอายุได้รับสิทธิดังกล่าว เช่น การจัดให้มีลิฟต์ ทางลาด และการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) ในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้สูงอายุ อีกทั้งรถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า และเรือโดยสารยังมีการลดหย่อนค่าโดยสารครึ่งราคาให้แก่ผู้สูงอายุ ซึ่งภาครัฐได้ให้ความสำคัญในการส่งเสริมผู้สูงอายุให้สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากบริการขนส่งสาธารณะ ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ 1. ด้านนโยบายและกฎหมายเกี่ยวกับการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและให้บริการคนพิการและผู้สูงอายุ 2. ด้านการปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพสิ่งอำนวยความสะดวกและยานพาหนะสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ 3. ด้านการฝึกอบรมบุคลากรเกี่ยวกับการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการคนพิการและผู้สูงอายุ 4. ด้านการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้อำนวยความสะดวกแก่คนพิการและผู้สูงอายุ โดยแผนงานการพัฒนาในอนาคตของหน่วยงานภาครัฐด้านระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในกรุงเทพมหานคร มุ่งเน้นการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการบริการเพื่อให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนได้ด้วยตัวเอง ดังนี้

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้เปิดโอกาสให้ประชาชนทุกคนมีส่วนร่วมในการให้ความคิดเห็น เพื่อให้ผู้ให้บริการทำการพัฒนาและปรับปรุงรูปแบบการให้บริการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้รับข้อเสนอแนะจากภาคีเครือข่ายขนส่งมวลชนทุกคนต้องขึ้นได้ อยากรให้มีการเพิ่มลิฟต์ในทุกสถานี ซึ่งภาคีเครือข่ายดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นเสียงจากผู้พิการ จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารภาครัฐได้สะท้อนปัญหาความต้องการลิฟต์เพิ่มขึ้นมาจากคนพิการ โดยมีข้อสังเกตว่าไม่มีการร้องขอจากกลุ่มผู้สูงอายุเนื่องจากผู้สูงอายุยังไม่มีมารวมกลุ่มกันอย่างชัดเจนเหมือนกลุ่มผู้พิการในการผลักดันนโยบายด้านขนส่งมวลชนสาธารณะ

กรมเจ้าท่า มีแผนปรับปรุงท่าเรือทุกแห่งให้มีการจำกัดจำนวนผู้โดยสารให้มีจำนวนสัมพันธ์กับโป๊ะหน้าท่าเพื่อความปลอดภัย รวมทั้งปรับปรุงทางลาดเพื่อให้รถเข็นวีลแชร์สามารถเข้ามาให้ท่าเรือได้ แต่อย่างไรก็ตาม การใช้บริการจากเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า

ยังควบคุมการให้บริการของผู้รับจ้างเดินเรือไม่ทั่วถึง นอกจากนี้ การก่อสร้างและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้สูงอายุของกรมเจ้าท่ามีขอบเขตจำกัดเฉพาะท่าเรือเท่านั้น ส่วนการเชื่อมต่อกับพื้นที่สาธารณะโดยรอบต้องประสานงานกับหน่วยงานอื่น

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีแผนที่จะเปลี่ยนแปลงรถโดยสารประจำทางทุกคันให้เป็นรถขานต่ำ มีพนักงานขับรถเพียงคนเดียวที่ให้บริการโดยใช้ตัวโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งมีกริ่งสำหรับผู้สูงอายุ และผู้พิการที่ติดตั้งในตำแหน่งที่ไม่สูงและเสียงกริ่งจะแตกต่างจากเสียงกริ่งสำหรับคนทั่วไปเพื่อให้พนักงานขับรถสังเกตได้และเพิ่มความระมัดระวังให้กับผู้พิการและผู้สูงอายุ นอกจากนี้ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ให้ความเห็นถึงอนาคตจะมีการใช้บัตรสมาร์ทการ์ดซึ่งจะทำให้การใช้ส่วนลดค่าโดยสารของผู้สูงอายุใช้ได้ง่ายขึ้น เข้าถึงสะดวกมากขึ้น แต่ประชาชนอาจยังนิยมใช้รถส่วนตัวมากกว่า ดังนั้น ภาครัฐต้องทำให้การใช้รถสาธารณะเกิดความสะดวกมากกว่าใช้รถยนต์ส่วนตัว เช่น รถสาธารณะไม่ต้องมีปัญหาที่จอดรถ และปรับปรุงการให้บริการที่มีต่อผู้สูงอายุ

กรุงเทพมหานคร มีโครงการแท็กซี่สำหรับผู้พิการ ผู้สูงอายุ และผู้ที่ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ โดยสามารถเรียกใช้ได้โดยการโทรจองและเรียกรถให้ไปรับส่ง ซึ่งเป็นการดำเนินการเพื่อผู้สูงอายุที่มีอายุเกิน 80 ปี ที่เข้าไม่ถึงบริการขนส่งมวลชนสาธารณะ ส่วนในด้านบริการแก่ผู้สูงอายุ กรุงเทพมหานครมีองค์ความรู้ในการให้บริการแต่ขาดจำนวนบุคลากรที่เพียงพอสำหรับการให้ความเห็นเชิงวิพากษ์ ที่มีประชากรเป้าหมายจำนวน 10 คน คือ ตัวแทนผู้สูงอายุจำนวน 6 คน และตัวแทนภาครัฐผู้กำหนดนโยบายจำนวน 4 คน ซึ่งเป็นผู้ร่วมวิจัย การศึกษาในขั้นนี้ต่อบัณฑิตผู้ประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในกรุงเทพมหานครเพื่อการเข้าถึงที่เท่าเทียม โดยผู้วิจัยประสานงานกับสภาผู้สูงอายุแห่งประเทศไทย การรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กรมเจ้าท่า และ กรุงเทพมหานคร ในการส่งข้อมูลประเด็นในเวทีวิพากษ์ให้กับผู้ร่วมวิจัย และติดต่อขอรับแบบสอบถามกลับคืน รวมทั้งการโทรศัพท์สัมภาษณ์ผู้ร่วมวิจัยเพิ่มเติมภายหลังจากการได้รับแบบสอบถามคืน ซึ่งตัวแทนผู้สูงอายุเห็นด้วยกับการแยกกลุ่มผู้สูงอายุ และกลุ่มผู้พิการออกเป็นคนละกลุ่ม เนื่องจากเห็นว่ากลุ่มคนทั้งสองมีลักษณะที่แตกต่างกัน ซึ่งการให้บริการแก่ผู้สูงอายุควรเน้นการอบรมเจ้าหน้าที่ในเรื่องสิทธิและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ของผู้สูงอายุ เพื่อให้ผู้สูงอายุสามารถใช้บริการระบบขนส่งมวลชนได้อย่างมั่นใจและไม่รู้สึกเป็นภาระแก่ผู้อื่น สำหรับตัวแทนของภาครัฐให้ความเห็นว่า



มีความเป็นไปได้กับข้อเสนอแนะเชิงนโยบายนี้ แต่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติมว่าการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในภาคขนส่งสำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุ ในปัจจุบันภาครัฐได้ออกแบบตามหลักการออกแบบสำหรับทุกคน (Universal Design) อยู่แล้ว ดังนั้นจึงควรมีการเพิ่มเติมการพัฒนาด้านการบริการจากเจ้าหน้าที่เพื่อผู้สูงอายุในภาคขนส่งมากกว่า

สรุปผลการวิจัย

การศึกษาการเข้าถึงบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุในกรุงเทพมหานครพบว่า การเข้าถึงด้านการให้บริการของเจ้าหน้าที่ และด้านการได้รับสิทธิตามเงื่อนไขที่กำหนด ควรต้องมีการปรับปรุงเร่งด่วนมากกว่าการเข้าถึงทางกายภาพ สำหรับปัญหาในการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุ เรียงลำดับตามค่าเฉลี่ยของปัญหา พบว่าการปรับปรุงความถี่ของรถโดยสารประจำทาง และการปรับปรุงบริการเพื่อให้ผู้สูงอายุรวมทั้งคนในครอบครัวมีความมั่นใจในการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะเป็นมาตรการที่ภาครัฐควรให้ความสำคัญ สำหรับความต้องการการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุ พบว่า อยากให้รถเมล์ทุกคันเป็นรถเมล์ขานต่ำสำหรับผู้สูงอายุขึ้นลงได้สะดวกต้องการให้ระบบขนส่งมวลชนทุกประเภทเชื่อมต่อกันอย่างสะดวกและปลอดภัย การปรับปรุงบริการเพื่อให้ผู้สูงอายุมีความมั่นใจในการเดินทาง กลุ่มผู้สูงอายุมีความแตกต่างจากกลุ่มผู้พิการ ซึ่งนำมาสู่ข้อเสนอแนะให้สนับสนุนชมรมผู้สูงอายุในกรุงเทพมหานครเข้ามามีส่วนร่วมขับเคลื่อนนโยบายด้านระบบขนส่งมวลชน อีกทั้ง ภาครัฐควรมีการอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุทั้งขอบเขตสถานีและการเชื่อมต่อกับพื้นที่สาธารณะโดยรอบ และมีการพัฒนาหลักสูตรการอบรมเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการของระบบขนส่งมวลชนทุกประเภทในกรุงเทพมหานครให้มีมาตรฐานเดียวกัน

อภิปรายผลการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุมีการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะทั้งทางด้านกายภาพ ด้านราคา ด้านการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ และด้านการใช้สิทธิตามเงื่อนไขที่กำหนด ในระดับปานกลางถึงสูง ซึ่งเชื่อมโยงกับนโยบายการจัดการด้านการคมนาคมขนส่งของภาครัฐที่มุ่งเน้นการลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม สอดคล้องกับทฤษฎีความยุติธรรม ของ จอห์น รอลส์ ที่มีแนวคิดว่าคุณที่ด้อยโอกาส

ที่สุดในสังคม ควรที่จะได้รับโอกาสอย่างเท่าเทียม ซึ่งแนวความคิดดังกล่าวความยุติธรรม จะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อคนในสังคมยอมรับการปฏิบัติต่อกันอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม โดยมีประเด็นสำคัญ คือ ภาครัฐมีบูรณาการระหว่างหน่วยงานต่างๆ เพื่อเพิ่มความสะดวก ในการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ แต่ข้อค้นพบจากการวิจัย พบว่า ผู้สูงอายุยัง ไม่มีการรวมกลุ่มอย่างเป็นทางการเพื่อเข้าไปมีส่วนร่วมในการร่วมกำหนดหรือผลักดัน นโยบายเหมือนอย่างการรวมกลุ่มของผู้พิการ ซึ่งสามารถเป็นตัวแทนส่งเสียงเรียกร้อง ความเท่าเทียมทางสังคมได้ ดังนั้น แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะใน กรุงเทพมหานคร เพื่อการเข้าถึงที่เท่าเทียมของผู้สูงอายุในครั้งนี้ มีประเด็นพิจารณา ดังนี้

1. การก่อสร้างเชื่อมต่อสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อผู้สูงอายุยังขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย และกรมเจ้าท่าซึ่งเป็นหน่วยงานภาครัฐสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการในการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อผู้สูงอายุ เช่น ทางลาด ราวจับ และพื้นผิวถนนที่เรียบไม่เป็นอุปสรรคในการเดินเท้าของผู้สูงอายุ แต่อย่างไรก็ตามในสภาพความเป็นจริง การก่อสร้างของหน่วยงานดังกล่าวยังมีข้อจำกัดเฉพาะในบริเวณสถานีหรือท่าเรือเท่านั้น ซึ่งการเชื่อมต่อพื้นที่ทางเดินโดยรอบเป็นเขตพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานอื่น เช่น กรุงเทพมหานคร หรือกรมทางหลวง ดังนั้นสภาพทางเดินเท้าและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อผู้สูงอายุในปัจจุบันจึงกระจายตัวอยู่บางบริเวณพื้นที่ และยังไม่ครอบคลุมทั่วทั้งพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปัญหาดังกล่าวสามารถแก้ไขได้โดยการวางแผนก่อสร้างพัฒนาและบูรณาการร่วมกันระหว่างหลายหน่วยงาน ที่มีอำนาจในการดูแลพื้นที่ต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งที่ผ่านมากรุงเทพมหานครได้มีการประกาศแผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 20 ปี (พ.ศ.2556-2575) เป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา เพื่อกำหนดวิสัยทัศน์กรุงเทพฯ 2575 เป็นมหานครแห่งเอเชีย โดยมีการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ที่ส่งเสริมให้กรุงเทพมหานครเป็น “มหานครสำหรับทุกคน” เพื่อจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและสวัสดิการให้กับผู้สูงอายุ ผู้พิการและผู้ด้อยโอกาส (สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล, 2556 : 150-166) สอดคล้องกับแนวคิดเมืองที่เป็นมิตรต่อผู้สูงอายุ (Age-friendly City) แนวความคิดในการจัดการสังคมผู้สูงอายุที่อยู่ในเมืองภายใต้โครงการ Global Age-friendly Cities Project เป็นความคิดริเริ่มขององค์การอนามัยโลกซึ่งได้ให้นิยามหมายถึง เมืองที่มีการจัดสถานะแวดล้อมที่ง่ายและสะดวกในการเข้าถึงและอยู่อาศัยร่วมกัน โดยที่สามารถสร้างเสริมให้เกิดผู้สูงอายุที่กระฉับกระเฉง ซึ่งในปี พ.ศ.2561



กรุงเทพมหานครได้ร่วมมือกับกระทรวงคมนาคมจัดให้มีแผนพัฒนาการเชื่อมต่อโครงข่ายการสัญจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครเส้นทาง ล้อ รวง เรือ เพื่อช่วยในการแก้ปัญหาจราจรและลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว โดยการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนอันได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และเรือโดยสารสาธารณะ ให้มีความสะดวกสำหรับการเข้าถึงของทุกคน จะเห็นได้ว่า การพัฒนาเมืองที่เป็นมิตรต่อผู้สูงอายุต้องสามารถสร้างเสริมให้เกิดผู้สูงอายุที่กระฉับกระเฉง (Active Aging) ซึ่งภาครัฐได้ทำการออกแบบระบบขนส่งมวลชนสาธารณะให้ใช้ได้ทั่วทั้งเมืองเพื่อให้ผู้สูงอายุเดินทางได้อย่างสะดวก แต่ยังมีปัญหาและข้อจำกัดบางประการเกี่ยวกับการประสานงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทำการเปลี่ยนแปลงรถโดยสารประจำทาง ให้เป็นรถเมล์ชานต่ำ ต้องได้รับความร่วมมือจากกรุงเทพมหานครในการปรับปรุงทางเท้าให้สอดคล้องกับสภาพรถ ดังนั้น การประสานความร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐจึงเป็นสิ่งสำคัญในการผลักดันนโยบาย

2. การส่งเสริมให้ผู้สูงอายุสามารถเดินทางได้อย่างเท่าเทียมและปลอดภัยเป็นการพิทักษ์สิทธิไม่ให้เกิดเลือกปฏิบัติอย่างไม่เป็นธรรม ภาครัฐได้กำหนดนโยบายการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในกรุงเทพมหานครเพื่อให้ประชาชนทุกคนได้เข้าถึงบริการอย่างเท่าเทียม โดยมีการบูรณาการจากหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และกรุงเทพมหานคร แต่ผลการศึกษาเชิงปริมาณ พบว่า ผู้สูงอายุที่ใช้บริการขนส่งสาธารณะยังคงประสบปัญหาในการใช้บริการ เช่น ตัวผู้สูงอายุและคนในครอบครัวไม่มั่นใจในการเดินทางตามลำพัง รวมทั้งการไม่สามารถใช้ลิฟต์ในสถานีรถไฟฟ้ายได้อย่างสะดวก อีกทั้งข้อค้นพบจากการวิจัยพบว่า นโยบายของภาครัฐยังไม่ได้แยกการจัดให้บริการผู้สูงอายุออกเป็นช่วงวัยต่างๆ ซึ่งในความเป็นจริงผู้สูงอายุมีหลากหลายรูปแบบทั้งช่วงวัยที่ยังทำงานได้ ช่วยเหลือตัวเองได้ ช่วยเหลือตัวเองได้บ้าง และต้องมีผู้ช่วยเหลือ อีกทั้งภาครัฐมีมุมมองเรื่องการสนับสนุนการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุ ว่า เป็นส่วนหนึ่งของการเข้าถึงของผู้พิการ เนื่องจากเห็นว่าผู้สูงอายุมีร่างกายที่ถือว่าผู้พิการ หากผู้พิการเข้าถึงได้ก็จะทำให้ผู้สูงอายุเข้าถึงได้ด้วย ซึ่งหากมองลงไปในรายละเอียดการให้บริการช่วยเหลือระหว่างผู้สูงอายุและผู้พิการจะเห็นว่ามียกขะการให้บริการที่แตกต่างกัน ในปัจจุบันหน่วยงานภาครัฐมีคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกตามพระราชบัญญัติ คณะกรรมการจัดระบบการจราจร พ.ศ. 2521 ซึ่งระบุนาตรา 4

ให้นายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ และมาตรา 5 (4) ระบุว่า คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่กำหนดมาตรการเกี่ยวกับการแก้ปัญหาการจราจรทางบก ตลอดจนกำกับดูแลเร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการ นโยบายและแผนหลักที่กำหนด สำหรับกรุงเทพมหานคร มีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นกรรมการในคณะกรรมการจัดระบบจราจรทางบก ซึ่งได้จัดตั้งคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ที่ 5 ตามแผนพัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุกรุงเทพมหานคร ระยะที่ 2 พ.ศ. 2561-2564 (กรุงเทพมหานคร, 2560) โดยที่ผ่านมาคณะอนุกรรมการดังกล่าวยังไม่มีข้อเสนอเรื่องการจัดให้บริการขนส่งมวลชนให้แก่ผู้สูงอายุตามช่วงวัย เพื่อส่งเสริมให้ผู้สูงอายุเดินทางได้อย่างเท่าเทียมและปลอดภัย นอกจากนี้ ในยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ควรพิจารณาให้มีการแยกกลุ่มผู้สูงอายุและกลุ่มคนพิการออกเป็นคนละกลุ่ม เพื่อเป็นการพิทักษ์สิทธิ์ผู้สูงอายุไม่ให้ถูกเลือกปฏิบัติอย่างไม่เป็นธรรม

3. กลุ่มผู้สูงอายุมีความแตกต่างจากกลุ่มผู้พิการและต้องมีส่วนร่วมในการผลักดันนโยบายของรัฐบาล การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ภาครัฐได้ให้ความเห็นว่า การส่งเสริมสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนสาธารณะให้แก่ผู้พิการจะสามารถครอบคลุมกลุ่มผู้สูงอายุด้วย ซึ่งแนวคิดดังกล่าวอาจส่งผลให้การให้บริการจากเจ้าหน้าที่ภาครัฐไม่ได้ลงรายละเอียดในเรื่อง การให้บริการที่แตกต่างกันระหว่างกลุ่มผู้สูงอายุ และกลุ่มผู้พิการ ซึ่งในสภาพความเป็นจริงทั้งผู้พิการและผู้สูงอายุต่างก็มีปัญหาในการเดินทางที่แตกต่างกัน รวมทั้งในการศึกษาเชิงคุณภาพ พบว่า กลุ่มผู้สูงอายุยังไม่มีกรรวมกลุ่มกันอย่างชัดเจนเหมือนกลุ่มผู้พิการในการผลักดันนโยบายด้านการขนส่งมวลชนสาธารณะ ถึงแม้ว่าแนวคิดการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล (Universal Design) จะเหมาะกับคนพิการ ผู้สูงอายุ เด็ก และสตรีมีครรภ์ แต่ไม่ได้หมายความว่าให้ใช้เฉพาะสำหรับคนกลุ่มนี้เท่านั้น คนทั่วไปก็สามารถใช้สิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ได้ เพียงแต่ในสถานการณ์ที่มีกลุ่มคนพิการ ผู้สูงอายุ เด็ก และสตรีมีครรภ์ จะใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวกนั้นคนทั่วไปจะหลีกเลี่ยงทางให้คนกลุ่มนี้ใช้ก่อน (ไตรรัตน์ จารุทัศน์, 2561 : 186) ดังนั้นสังคมจึงต้องให้ความสำคัญกับสิทธิและการเข้าถึงบริการที่เท่าเทียม อีกทั้งหากนโยบายภาครัฐสามารถสนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มของผู้สูงอายุเพื่อให้เป็นตัวแทนผู้มีส่วนร่วมในการกำหนดและตรวจสอบนโยบาย จะทำให้ผู้สูงอายุได้มาซึ่งสิทธิและการเข้าถึงบริการที่เท่าเทียมกับทุกคนในสังคม ซึ่งในปัจจุบันภาครัฐมีการจัดตั้ง



สมาคมสภาผู้สูงอายุแห่งประเทศไทย ในพระราชูปถัมภ์สมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี โดยมีทิศทางหลักในการดำเนินงาน คือ 1) การเป็นศูนย์กลางหลักในการเสนอและผลักดันนโยบายด้านผู้สูงอายุ 2) การสร้างความเข้มแข็งให้แก่ผู้สูงอายุทั่วประเทศ ซึ่งที่ผ่านมาสมาคมสภาผู้สูงอายุได้สนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มของผู้สูงอายุในรูปแบบชมรมผู้สูงอายุทั่วประเทศ แต่ยังไม่มีการรวมกลุ่มเพื่อขับเคลื่อนนโยบายด้านคนนาคนสงเพื่อผู้สูงอายุ ซึ่งหากมีการขับเคลื่อนดังกล่าวเกิดขึ้น สมาคมสภาผู้สูงอายุจะสามารถส่งผู้แทนเข้ามาเสนอเสนอนโยบายนี้ให้กับคณะกรรมการผู้สูงอายุแห่งชาติที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการได้

ข้อเสนอแนะ

จากข้อมูลสถานการณ์การเข้าถึงบริการ ปัญหาและความต้องการของผู้สูงอายรรวมทั้งการให้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะจากหน่วยงานภาครัฐ ผู้วิจัยได้ทำการนำประเด็นพิจารณาทำการขอความเห็นเชิงวิพากษ์จากผู้สูงอายุ และตัวแทนภาครัฐผู้ให้ข้อมูล เพื่อให้มีความเป็นไปได้ในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งทำให้ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในกรุงเทพมหานคร เพื่อการเข้าถึงที่เท่าเทียมของผู้สูงอายุ ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย กระทรวงคมนาคม ควรให้ยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ เน้นย้ำถึงการจัดบริการที่มีความละเอียดอ่อนต่อการให้บริการแก่กลุ่มผู้สูงอายุที่มีระดับความสามารถในการช่วยเหลือตนเองที่หลากหลาย แม้ว่าหลักการหลักการออกแบบสำหรับทุกคน (Universal Design) อันเป็นการส่งเสริมการเข้าถึงที่เท่าเทียมของประชาชนทุกคนอยู่แล้ว แต่การให้บริการจากเจ้าหน้าที่ภาครัฐยังขาดความละเอียดอ่อนต่อความต้องการที่อาจมีความแตกต่างกันของกลุ่มผู้สูงอายุและบุคคลทั่วไปและคนพิการ

กระทรวงคมนาคม ควรเพิ่มคณะกรรมการร่วมระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ “ด้านการปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพ สิ่งอำนวยความสะดวก และยานพาหนะสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ” จากหน่วยงานหลัก ได้แก่ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และกรุงเทพมหานคร เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลและติดตามตรวจสอบการปรับปรุงและก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อผู้สูงอายุให้มีแนวทางเดียวกันแบบ

บูรณาการ มีการอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุทั้งขอบเขตสถานีและการเชื่อมต่อกับพื้นที่สาธารณะโดยรอบ

กระทรวงคมนาคม ควรพิจารณาให้มีคณะกรรมการร่วมระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะอย่างยิ่ง กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ และกรุงเทพมหานคร เพื่อการ บูรณาการความรู้และความชำนาญของแต่ละหน่วยงาน นำไปสู่การพัฒนาหลักสูตรการอบรมเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการของระบบขนส่งมวลชนทุกประเภทในกรุงเทพมหานคร ให้มีมาตรฐานเดียวกัน อันจะทำให้เกิดการส่งเสริมการเข้าถึงการใช้บริการของผู้สูงอายุอย่างเหมาะสม

2. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงคมนาคม และกรุงเทพมหานคร ควรร่วมมือกันสนับสนุนให้เกิดอาสาสมัครช่วยเหลือผู้สูงอายุในการเดินทางเพื่อช่วยให้ผู้สูงอายุสามารถเดินทางได้ด้วยความมั่นใจในความปลอดภัย

กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ และกรุงเทพมหานคร ควรสนับสนุนและขยายผลโครงการแท็กซี่เพื่อผู้สูงอายุของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะช่วยให้ผู้สูงอายุที่มีอายุมากกว่า 80 ปี หรือผู้สูงอายุที่ไม่สามารถช่วยเหลือตนเองได้สามารถเดินทางได้

คณะกรรมการผู้สูงอายุแห่งชาติ สถาบันผู้สูงอายุแห่งประเทศไทย กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงคมนาคม และกรุงเทพมหานคร ควรสนับสนุนให้มีผู้แทนขององค์กรชมรมสมาคมด้านผู้สูงอายุ เข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้นในการให้ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการและเชิงนโยบายด้านระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ เพื่อเป็นการพิทักษ์สิทธิผู้สูงอายุในการเดินทางไม่ให้ถูกเลือกปฏิบัติอย่างไม่เป็นธรรม

3. ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ สถาบันการศึกษา กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ควรมีการศึกษาวิจัยประเมินผลทางด้านสิทธิของผู้สูงอายุที่ได้รับจากบริการขนส่งมวลชนสาธารณะในยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ

เอกสารอ้างอิง

กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์. (2553). *พระราชบัญญัติผู้สูงอายุ พ.ศ.2546*. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เทพเพ็ญวานิสย์.



- กรุงเทพมหานคร. (2560). *แผนพัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุกรุงเทพมหานคร ระยะที่ 2 (พ.ศ.2561-2564)*. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กิติพัฒน์ นนทปัทมะตุลย์. (2553). *ทฤษฎีความยุติธรรมของจอห์น รอลส์*. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ไตรรัตน์ จารุทัศน์. (2561). *Universal Design การออกแบบเพื่อทุกคน*. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2562). *สังคมอายุยืน : แข่งขันได้และอยู่ดีมีสุขได้อย่างไร ?*. การสัมมนาวันที่ 13 พฤษภาคม 2562. ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์และบางกอก คอนเวนชันเซ็นเตอร์. เซ็นทรัลเวิลด์. กรุงเทพฯ.
- สุเมธ อภิตติกุล และ นิขมน ทองพัฒน์. (2562). *พัฒนาเมืองสำหรับคนอย่างไรในสังคมอายุยืน*. (2 มิถุนายน 2562) สืบค้นจาก https://tdri.or.th/wpcontent/uploads/2019/05/2_ActiveCity2-ver.-แก้ว.pdf.
- สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร. (2556). *แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี พ.ศ.2556-2575*. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย.
- Briana Hansen. (2022). *Cities With The Best Public Transportation, Ranked*. (April 27, 2022) Retrieved from <https://www.farandwide.com/s/public-transit-systems-ranked-c5d839d8a48d4da3>.
- John W. Creswell. (2003). *Research Design. Qualitive, Mixed Methods Approaches* (2nd ed.). Thousand Oaks, CA : Sage
- Remix. (2021). *8 Benefits of Public Transportation*. (April 27, 2022) Retrieved from <https://www.remix.com/blog/8-benefits-of-public-transportation>.
- Thomas Chenel and Qayyah Moynihan. (2021). *15 Cities that are home to some of the world's best transport Solutions*. (April 27, 2022) Retrieved from <https://www.businessinsider.com/15-cities-worlds-best-transport-solutions-2019-12>.
- Todd Litman. (2022). *Evaluating Transportation Equity Guidance for Incorporating Distributional Impacts in Transport Planning*. (April 27, 2022) Retrieved from <https://www.vtpi.org/equity.pdf>.