การเดินเพื่อการสัญจรและการรับรู้สภาพแวดล้อมในละแวกบ้าน: กรณีศึกษาสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู กรุงเทพมหานคร

Walking for Transportation and Perceived Neighborhood Environment: A Case Study of MRT Pink Line Stations, Bangkok

รับบทความ	11/05/2569
แก้ไขบทความ	02/07/2569
ยอมรับบทความ	03/07/2569

ณัฐนนท์ อุบลทิพย์ สิกิต ดวิอนอนโต อริฟวิโดโด นัฐศิพร แสงเยือน*
ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
Nattanon Ubontip, Sigit Dwiananto Arifwidodo, Natsiporn Sangyuan
Department of Landscape Architecture, Faculty of Architecture, Kasetsart University
nattanon.ub@ku.th, sigit.d@ku.ac.th, natsiporn.sa@ku.th
*ผู้ประพันธ์บรรณกิจ

บทคัดย่อ

การเดินเป็นกิจกรรมพื้นฐานของการสัญจรในชีวิตประจำวัน โดยเฉพาะการเดินเพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะซึ่งเป็นส่วนสำคัญของการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน การส่งเสริมให้ผู้คนใช้การเดินเพื่อการสัญจรมากขึ้นจำเป็นต้องสร้างสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนต่อการเดิน งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจสภาพเส้นทางเดินเท้า พฤติกรรมการเดินเพื่อการสัญจร และประเมินการรับรู้สภาพแวดล้อมในละแวกบ้านของผู้ที่เดินเพื่อการสัญจร บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู เขตกรุงเทพมหานคร โดยเป็นการวิจัยแบบผสมผสานทั้งเชิงคุณภาพจากการสำรวจร่วมกับการสังเกต และเชิงปริมาณจากแบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้อาศัยในรัศมี 1 กิโลเมตรจากสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู จำนวน 20 สถานี รวม 400 คน โดยใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลพฤติกรรมและการรับรู้สภาพแวดล้อมในละแวกบ้าน แล้ววิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบไคสแควร์ โดยกำหนดระดับนัยสำคัญที่ $p < 0.05$ ผลการวิจัยพบว่า สภาพเส้นทางเดินเท้าในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ไม่มีทางเดินเท้า (ร้อยละ 59.60) และเส้นทางเดินเท้าส่วนใหญ่มีคุณภาพอยู่ในระดับต่ำถึงปานกลาง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้การเดินไปยังสถานีรถไฟฟ้าฯ เพื่อไปทำงานหรือสถานศึกษา (ร้อยละ 62.58) มีระยะทางเฉลี่ยจากที่พักถึงสถานี 575 เมตร และมีทัศนคติเชิงบวกต่อการใช้รถไฟฟ้าในระดับสูง ทั้งในด้านความสะดวก ความปลอดภัย และความคุ้มค่าด้านเวลา ด้านการรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ที่เดินเพื่อการสัญจร มีระดับการรับรู้ที่ดีกว่าผู้ที่ไม่เดินในทุกตัวแปร และมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญในระดับมาก ได้แก่ ด้านความปลอดภัยทางถนน ความปลอดภัยในละแวกบ้าน ความรื่นรมย์ และความหนาแน่นของอาคารในละแวกบ้าน โดยระดับการรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ที่เดินเพื่อการสัญจร พบว่า ความปลอดภัยในละแวกบ้านได้รับการรับรู้สูงสุดในระดับมากที่สุด ($\bar{x}$ = 4.61) ในขณะที่สิ่งอำนวยความสะดวกต่อการเดินเท้าและความรื่นรมย์ได้รับการรับรู้น้อยที่สุดในระดับปานกลาง ($\bar{x}$ = 3.07) และ ($\bar{x}$ = 3.48) ตามลำดับ ผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่า การปรับปรุงสภาพแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา ควรให้ความสำคัญกับการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านทางเดินเท้า ทั้งด้านความต่อเนื่อง คุณภาพพื้นผิว ร่มเงา แสงสว่าง สิ่งอำนวยความสะดวก และพัฒนาทั้งด้านความปลอดภัย ความหลากหลายของการใช้ประโยชน์ที่ดินร่วมกัน เพื่อส่งเสริมการเดินเพื่อการสัญจรสู่ระบบขนส่งสาธารณะอย่างยั่งยืน

***คำสำคัญ**: การเดินเพื่อการสัญจร การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน สภาพแวดล้อมในละแวกบ้าน โครงสร้างพื้นฐานทางเดินเท้า รถไฟฟ้าสายสีชมพู*

Abstract

Walking is a fundamental mode of daily mobility and a critical first- and last-mile connection to public transit, which is central to sustainable urban development. To promote walking, it requires creating pedestrian-oriented environments. This study examined pedestrian infrastructure, walking behavior, and environmental perceptions of commuters in Pink Line station catchment areas in Bangkok. The mixed-methods design applied in this study included qualitative pedestrian surveys and observation with quantitative questionnaires on walking behavior and environmental perception among 400 residents within 1 km of 20 Pink Line stations. The data were analyzed, using descriptive statistics (frequencies, means and standard deviations) and chi-square tests, with significance set at $p < 0.05$. It was found that most pedestrian routes lack dedicated sidewalks (59.60%), with overall path quality ranging from low to moderate. Among respondents, (62.58%) walked to Pink Line stations to commute to their workplaces or to their educational institutions, with a mean residence to station distance of 575 m. Their attitudes toward the monorail were highly positive due to convenience, safety, and time efficiency. The pedestrians significantly revealed more perceptions than their counterparts, the non-pedestrians, on account of road safety, neighborhood safety, aesthetics, and building density. Neighborhood safety received the highest perception score ($\bar{x} = 4.61$), whereas pedestrian facilities ($\bar{x} = 3.07$) and aesthetics ($\bar{x} = 3.48$) were perceived only at moderate levels. To improve access to the Pink Line on foot requires upgrading pedestrian infrastructure in terms of continuity, surface quality, shaded areas, lighting, and amenities as well as enhancing safety and mixed land use. These interventions can support sustainable walking to public transit in response to the on-going expansion of monorail networks in Bangkok.

Keywords*: walking for transportation, transit-oriented development, neighborhood environment, pedestrian infrastructure, MRT Pink Line*

บทนำ

การเดินเป็นกิจกรรมทางกายที่เป็นส่วนสำคัญในวิถีชีวิตมนุษย์ และเป็นรูปแบบพื้นฐานของการสัญจร (Abbott et al., 2004; Stamatakis et al., 2019) อีกทั้งการเดินเป็นการออกกำลังกายที่มีโอกาสการเกิดขึ้นได้มากที่สุด วัตถุประสงค์ของการเดินมีหลากหลายรูปแบบ เช่น เพื่อการทำงาน เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ เพื่อการเดินทางหรือการสัญจร และเพื่อการออกกำลังกายเป็นต้น เพื่อส่งเสริมให้ผู้คนได้เดินมากขึ้น เมืองจะต้องมีสภาพแวดล้อมที่ถูกสรรค์สร้างเพื่อสนับสนุนการเดิน เช่น การใช้ที่ดินแบบผสมผสานโดยตระหนักถึงความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย การสัญจรมีการเชื่อมต่อระหว่างถนน ทางเดินเท้า ไปจนถึงจุดขึ้นลงระบบขนส่งสาธารณะ และการมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมและกระตุ้นให้ผู้คนเดินสัญจรมากยิ่งขึ้น (Cerin et al., 2022)

ปัจจุบันกรุงเทพมหานคร พบการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 36 รองลงมาเป็นการเดินเท้าร้อยละ 16 ซึ่งจุดประสงค์การเดินเพื่อการสัญจรไปยังระบบขนส่งสาธารณะ (Walking for Transportation) คือสถานีรถไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ 26 ของการเดินทางทั้งหมด (อดิศักดิ์ กันทะเมืองลี้, 2562) การพัฒนาเมืองที่ต้องการให้ประชาชนใช้ขนส่งสาธารณะนั้น ควรส่งเสริมการเดินเพื่อการสัญจรควบคู่กัน ซึ่งจะเป็นการพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมได้อย่างยั่งยืน และยังเป็นการส่งเสริมสุขภาวะชุมชนเมืองให้น่าอยู่และมีคุณภาพชีวิตที่ดี

งานวิจัยนี้เลือกพื้นที่ละแวกบ้านบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางสายใหม่ที่พาดผ่านย่านที่อยู่อาศัยหลากหลายรูปแบบ เช่น ชุมชนแออัด ชุมชนชานเมือง ชุมชนหมู่บ้านจัดสรร เคหะชุมชน ชุมชนเมือง และชุมชนประเภทอาคารสูง พื้นที่ดังกล่าว มีความเหมาะสมในการวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินเพื่อการสัญจรจากที่พักอาศัยสู่ระบบขนส่งมวลชนตามแนวคิดการเดินทางช่วงแรก (First Mile) อย่างเป็นระบบ (Chidambara, 2019) งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจเส้นทางเดินเท้าและพฤติกรรมการเดินเพื่อการสัญจร ตลอดจนการประเมินการรับรู้สภาพแวดล้อมในละแวกบ้านของผู้ที่เดินเพื่อการสัญจรในพื้นที่ ทั้งนี้การศึกษาด้านพฤติกรรมการเดินเพื่อการสัญจรและการรับรู้สภาพแวดล้อมในละแวกบ้านในปัจจุบันยังมีไม่มาก และมักจะมุ่งเน้นศึกษาในด้านของวิศวกรรมและการออกแบบทางกายภาพเป็นหลัก งานวิจัยนี้จึงมุ่งเน้นเพื่อให้ทราบสถานการณ์การเดินและเส้นทางการเดินเพื่อการสัญจร ทัศนคติในการเดินทาง และการรับรู้สภาพแวดล้อมในละแวกบ้านเป็นสำคัญ ผลการศึกษาจะนำไปสู่การเสนอประเด็นที่ควรพิจารณาในการปรับปรุงสภาพแวดล้อมในละแวกบ้านที่เอื้อต่อการเดินเพื่อการสัญจรในละแวกบ้านได้อย่างยั่งยืนต่อไป

วัตถุประสงค์ในการศึกษา

1. เพื่อสำรวจสภาพเส้นทางเดินเท้าในพื้นที่ละแวกบ้าน บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู เขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อสำรวจพฤติกรรมการเดินเพื่อการสัญจรในพื้นที่ละแวกบ้าน บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู กรุงเทพมหานคร
3. เพื่อประเมินการรับรู้สภาพแวดล้อมในละแวกบ้านของผู้ที่เดินเพื่อการสัญจร บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู กรุงเทพมหานคร

การทบทวนวรรณกรรม

สิ่งแวดล้อมสรรค์สร้าง หมายถึง สภาพแวดล้อมทางกายภาพที่มนุษย์สร้างขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการในด้านการอยู่อาศัยและการทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อมนุษย์ ทั้งในด้านจิตใจ ร่างกาย ความปลอดภัย ความสะดวกสบาย ซึ่งการทำกิจกรรมต่าง ๆ กับการอยู่อาศัยที่ดีนั้นทำให้มนุษย์มีคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ที่ดียิ่งขึ้นได้ โดยสภาพแวดล้อมทางกายภาพมีผลกระทบต่อสุขภาพและความเป็นอยู่ของประชาชน และปัจจัยของสิ่งแวดล้อมสรรค์สร้างนั้นขึ้นอยู่กับลักษณะและสภาพแวดล้อมในแต่ละพื้นที่โดยทำให้ปัจจัยสิ่งแวดล้อมในประเด็นอาจมีความสอดคล้องหรือแตกต่างกันได้จากบริบทที่แตกต่างกัน (McClure & Bartuska, 2007)

ขอบเขตพื้นที่ละแวกบ้าน ครอบคลุมตั้งแต่ที่พักอาศัย สถานศึกษา ที่ทำงาน ไปจนถึงพื้นที่สาธารณะและโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า การศึกษาเรื่องพื้นที่ละแวกบ้านไม่มีขอบเขตกำหนดที่ชัดเจน โดยงานวิจัยส่วนมากใช้ขอบเขตพื้นที่โดยวัดระยะห่างจากโครงข่ายถนนด้วยระยะทางที่หลากหลายแตกต่างกันไป เช่น 500 เมตร 800 เมตร และ 1,000 เมตร

ทั้งนี้ พบว่าการกำหนดขอบเขตพื้นที่ละแวกบ้านโดยใช้ระยะห่างจากโครงข่ายถนนที่ 1,000 เมตร หรือ 1 กิโลเมตรมากที่สุด (Christiansen et al., 2016; Frank et al., 2006; Mavoa et al., 2019)

การรับรู้สภาพแวดล้อมในละแวกบ้าน ใช้เครื่องมือการประเมินที่เป็นการวัดศักยภาพการเดินเพื่อการสัญจร (Neighborhood Environment Walkability Scale: NEWS) โดยมีรูปแบบย่อที่เรียกว่า NEWS-A ที่แบบสอบถามกระชับขึ้นแต่ยังคงความเที่ยงตรง (Cerin et al., 2022) โดยมีปัจจัยที่ใช้เป็นตัวแปรในการวิเคราะห์ ดังนี้ ลักษณะการใช้ที่ดิน ความหนาแน่นของที่อยู่อาศัย ลักษณะชุมชน ลักษณะโครงสร้างพื้นฐานของทางเท้า การเชื่อมต่อโครงข่ายของถนน การเข้าถึงจุดหมายปลายทางพื้นที่ต่าง ๆ ความรื่นรมย์ และความปลอดภัย (Florindo et al., 2019; Bonaccorsi et al., 2020; Christiansen et al., 2016; Ferrari et al., 2020; Freeman et al., 2013; Lyu & Forsyth, 2021; Mavoa et al., 2019; Mirzaei et al., 2018; Vichiensan & Nakamura, 2021; Zuniga-Teran et al., 2017) ซึ่งจะมีความแตกต่างกันไปตามลักษณะของพื้นที่และสภาพแวดล้อม

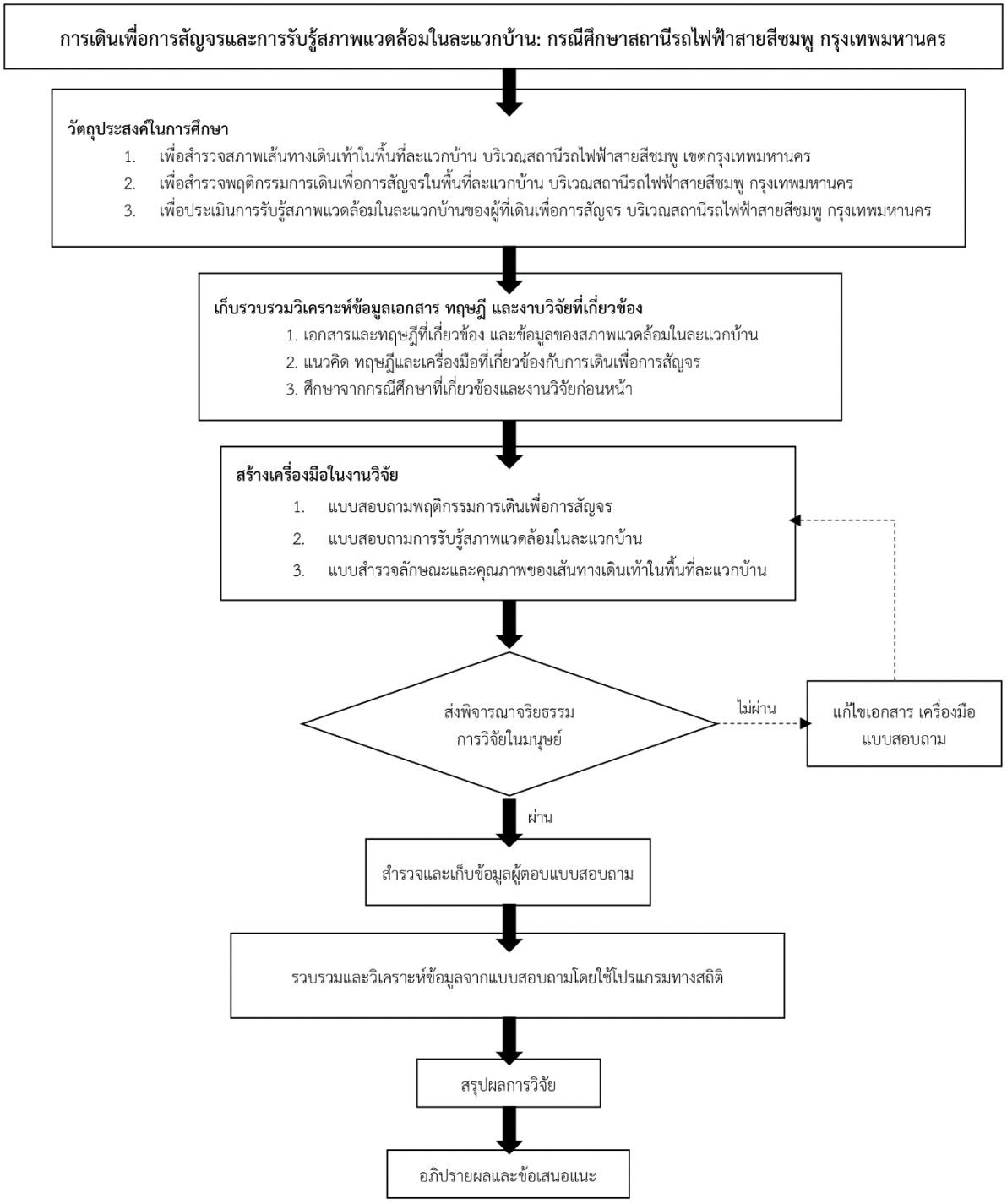
การเดินเป็นความสามารถพื้นฐานของมนุษย์เป็นการเคลื่อนที่จากจุดหนึ่งไปจุดหนึ่งและเป็นกิจกรรมทางกาย (Physical Activity) ซึ่งเป็นการเคลื่อนไหวร่างกายที่ต้องใช้กล้ามเนื้อและพลังงานต่างๆ นับเป็นกิจกรรมที่ส่งเสริมสุขภาพ (Spoon, 2005) การเดินเพื่อการสัญจร (Walking for Transportation) เป็นส่วนสำคัญของชีวิตคนเมืองเนื่องจากเป็นการเดินทางเพื่อใช้บริการขนส่งสาธารณะประเภทต่าง ๆ (Sarker et al., 2020)

สภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเดินเพื่อการสัญจร ควรคำนึงถึงการเชื่อมต่อโครงข่าย (Connectivity) ของทางเดินหรือทางเดินเท้าในพื้นที่ ทางแยกของถนน และการแบ่งโซนการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่ควรมีการเชื่อมต่อซึ่งจะส่งผลโดยตรงกับความสามารถในการเข้าถึงได้ของคนในพื้นที่ละแวกบ้าน (Kärmeniemi, et al., 2018) และกิจกรรมบริเวณทางเท้า ซึ่งอาจไม่ส่งเสริมให้เกิดการใช้ทางเดินเท้า รวมถึงการออกแบบ การเลือกใช้วัสดุในบริเวณทางเดินเท้าที่ต้องคำนึงถึงความสะดวกสบาย ความรื่นรมย์ และความเหมาะสมกับพื้นที่และสภาพอากาศเพื่อลดปรากฏการณ์เกาะความร้อนในเมือง (Salvo D. et al., 2021) ประเด็นที่ต้องคำนึงถึงข้างต้นใช้เป็นส่วนหนึ่งในการวัดค่าระดับสภาพแวดล้อมหรือลักษณะทางกายภาพที่เอื้ออำนวยต่อการเดินทางซึ่งสอดคล้องกับเรื่องความสามารถในการเดิน (Walkability) ในพื้นที่ (Frank et al., 2006)

จากการทบทวนวรรณกรรม แสดงให้เห็นว่า การสรรค์สร้างสภาพแวดล้อมมีความจำเป็นต่อการส่งเสริมการเดินเพื่อการสัญจรไปยังขนส่งสาธารณะ ที่ต้องพัฒนาอย่างเป็นโครงข่ายให้เกิดการเชื่อมต่อ ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ละแวกบ้าน ลักษณะกายภาพของทางเดินเท้า การเชื่อมต่อโครงข่ายของถนน การเข้าถึงจุดหมายปลายทาง ความรื่นรมย์ และความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม การพัฒนาปรับปรุงทางเดินเท้าหรือทางเดินเพื่อการสัญจรได้ตรงความต้องการของผู้ใช้นั้น จำเป็นต้องมีการสำรวจสภาพพื้นที่ และทัศนคติความพึงพอใจ ตลอดจนการรับรู้สภาพแวดล้อม เพื่อทราบปัญหา และประเด็นที่ควรพิจารณา เพื่อนำไปสู่การเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงเส้นทางเดินเพื่อการสัญจรได้จริง

กรอบแนวคิดในงานวิจัย

การวิจัยเรื่องการรับรู้สภาพแวดล้อมในละแวกบ้านกับการเดินเพื่อการสัญจร ผู้วิจัยใช้รูปแบบการวิจัยผสมผสาน โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยคือ เพื่อสำรวจพฤติกรรมการเดินเพื่อการสัญจรในพื้นที่ละแวกบ้าน และสำรวจสภาพเส้นทางเดินเท้า และประเมินการรับรู้พื้นที่ละแวกบ้าน บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู เขตกรุงเทพมหานคร และศึกษาความสัมพันธ์ของพฤติกรรมการเดินเพื่อการสัญจรไปยังสถานีรถไฟฟ้ากับการรับรู้พื้นที่ละแวกบ้าน โดยมีวิธีการดำเนินงานวิจัย ดังนี้



ภาพ 1 วิธีการดำเนินงานวิจัย

ที่มา: ผู้วิจัย, 2569

รูปแบบการวิจัยและเครื่องมือวิจัย

งานวิจัยชิ้นนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสานทั้งเชิงคุณภาพที่ได้จากการสำรวจ สังเกตการณ์ และการวิเคราะห์เชิงปริมาณจากการใช้แบบสอบถาม เพื่อให้ได้ข้อมูลสภาพพื้นที่จริงของพื้นที่ศึกษาที่สามารถเชื่อมโยงกับข้อมูลทัศนคติจากผู้ใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จากเครื่องมือวิจัย ดังนี้ แบบสำรวจและประเมินลักษณะทางกายภาพของทางเดินเท้า ร่วมกับแบบสอบถามผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ระยะรัศมี 1 กิโลเมตรจากสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี จำนวน 400 คน แบบสอบถามแบ่งเป็น 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนที่ 2 รูปแบบการเดินทางในชีวิตประจำวัน ส่วนที่ 3 แบบสำรวจการรับรู้สภาพแวดล้อมในละแวกฉบับย่อ (Neighborhood Environment Walkability Scale - Abbreviated : NEWS-A) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทราบลักษณะทางกายภาพของทางเดินเท้า ทัศนคติในการเดินทาง และประเมินการรับรู้สภาพแวดล้อมในละแวกบ้านของผู้ที่เดินเพื่อการสัญจรบริเวณพื้นที่ศึกษา

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างของงานวิจัยครั้งนี้ได้ใช้สูตรของ Taro Yamane คือ $n = N / (1 + Ne^2)$ โดย n คือ ขนาดกลุ่มตัวอย่าง N คือ ขนาดประชากร โดยในงานวิจัยนี้เป็นจำนวนประชากรในกรุงเทพมหานครซึ่งมีประมาณ 5,422,568 คน และ e คือ ความคลาดเคลื่อนซึ่งกำหนดระดับความคลาดเคลื่อนเป็น 0.05 คำนวณได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างเป็น 399.97 คิดเป็น 400 คน ในการวิจัยครั้งนี้กำหนดประชากรเป็นผู้ที่อาศัยอยู่ในละแวกสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู เขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง การศึกษาครั้งนี้มีจำนวนของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 400 คน ที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไปและอยู่ในระยะรัศมี 1 กิโลเมตรจากสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี โดยศึกษาและเก็บข้อมูลจากสถานี จำนวน 20 สถานีที่อยู่ภายในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยแบ่งเป็นจำนวน 20 คนต่อสถานี และช่วงเวลาในการเก็บข้อมูลอยู่ที่ 9.00 – 16.00 น.

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลจากการสังเกตและการสำรวจพื้นที่จริง โดยใช้เกณฑ์การประเมินสภาพทางเดินเท้า เพื่อได้ข้อมูลด้านคุณภาพทางเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา และนำเสนอข้อมูลด้วยการพรรณนา

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามโดยใช้โปรแกรมทางสถิติสำเร็จรูปในการประมวลผลและนำเสนอข้อมูลทางสถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย เพื่ออธิบายลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง รูปแบบพฤติกรรมการเดิน รวมถึงการประเมินการรับรู้สภาพแวดล้อมในละแวกบ้านของผู้ที่เดินเพื่อการสัญจร โดยกำหนดเกณฑ์การแปลผลค่าคะแนนเฉลี่ยของ Likert Scale ใน 5 ระดับ (บุญชม ศรีสะอาด, 2553) ดังนี้ ระดับน้อยที่สุด (1.00 -1.50) ระดับน้อย (1.51-2.50) ระดับปานกลาง (2.51-3.50) ระดับมาก (3.51-4.50) และระดับมากที่สุด (4.51-5.00) และการรายงานผลสถิติไคสแควร์ โดยกำหนดระดับนัยสำคัญที่ $p < 0.05$ จากการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้สภาพแวดล้อมในละแวกบ้านของผู้ที่เดินเพื่อการสัญจร (n=302) กับผู้ที่ไม่ได้เดินเพื่อการสัญจร (n=98) จำแนกตามหมวดทั้งหมด 8 หมวดหลัก

การวิจัยนี้ได้รับการรับรองจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เลขที่ COE68/110 วันที่รับรอง 17 กันยายน 2568

ผลการวิจัย

สภาพเส้นทางเดินเท้าในพื้นที่ละแวกบ้าน บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู เขตกรุงเทพมหานคร

จากการสำรวจทางกายภาพเบื้องต้นของเส้นทางเดินเท้าจากสถานีรถไฟฟ้า 20 สถานี ของรถไฟฟ้าสายสีชมพู ในเขตจังหวัดกรุงเทพมหานคร ในระยะ 1,000 เมตร สามารถจำแนกเส้นทางเดินเท้าได้ 4 รูปแบบ ได้แก่ แบบที่ไม่พบทางเดินเท้า แบบที่ความกว้างของทางเดินเท้าน้อยกว่า 1.50 เมตร แบบที่ทางเดินเท้ามีความกว้าง 1.50 ถึง 2.50 เมตร และแบบที่ทางเดินเท้ามากกว่า 2.50 เมตร และเมื่อสำรวจโดยใช้แบบสอบถามด้านประสบการณ์กับผู้ใช้เส้นทางสัญจร ถึงลักษณะเส้นทางเดินเท้าที่พบจากสถานีรถไฟฟ้า 20 สถานี

ของรถไฟฟ้าสายสีชมพู ในเขตจังหวัดกรุงเทพมหานคร ในระยะ 1,000 เมตร พบว่า ส่วนใหญ่ไม่พบทางเดินเท้า ร้อยละ 59.60 รองลงมามีสัดส่วนเท่ากัน 2 รูปแบบ คือ การมีความกว้างของทางเดินเท้าที่น้อยกว่า 1.50 เมตร และทางเดินเท้าที่มีความกว้าง 1.50 ถึง 2.50 เมตร มีสัดส่วนร้อยละ 20.20 และไม่พบเส้นทางเดินเท้าที่มากกว่า 2.50 เมตรในบริเวณพื้นที่ละแวกบ้าน บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู เขตกรุงเทพมหานคร



ภาพ 2 ตัวอย่างการจำแนกรูปแบบเส้นทางเดินเท้าในพื้นที่ศึกษา

ที่มา: ดัดแปลงจาก Google Street View, วันที่เข้าถึงข้อมูล 2 สิงหาคม 2568

การประเมินคุณภาพเส้นทางเดินเท้าโดยรวม จากการแบ่งเกณฑ์คุณภาพ 5 ระดับ พบว่า ส่วนใหญ่ไม่พบเส้นทางเดินเท้าหรือแทบไม่มีทางเดินเท้า แต่ผู้คนใช้ทางเดินบริเวณไหล่ทางในการสัญจร คิดเป็นร้อยละ 44.70 ลำดับรองลงมา คือ เส้นทางเดินเท้าที่มีคุณภาพระดับดี เป็นเส้นทางเดินเท้ามีความต่อเนื่อง มีสิ่งกีดขวางน้อย มีแสงสว่างเพียงพอในบริเวณจุดสำคัญ และมีร่มเงาในบางส่วน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 25.50 ลำดับที่สาม คือ เส้นทางเดินเท้าที่มีคุณภาพระดับพอใช้ เป็นเส้นทางเดินเท้าที่ขาดความต่อเนื่องบางช่วง มีสิ่งกีดขวางพอสมควร แสงสว่างมีไม่ทั่วถึง และมีร่มเงาน้อย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.88 ลำดับที่สี่เป็นเส้นทางเดินเท้าที่ควรปรับปรุง เนื่องจากเป็นเส้นทางเดินเท้าที่ขาดความต่อเนื่องมาก พบสิ่งกีดขวางมาก ไม่มีแสงสว่างที่เพียงพอในเวลากลางคืน แต่แทบไม่มีร่มเงาในเวลากลางวัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.94 และลำดับสุดท้ายที่พบคือเส้นทางเดินเท้าที่มีคุณภาพระดับดีมาก โดยมีลักษณะเส้นทางเดินเท้าที่มีความต่อเนื่องตลอดเส้นทาง แทบไม่พบสิ่งกีดขวาง มีแสงสว่างเพียงพอในตอนกลางคืน และมีร่มเงาหรือหลังคากันแดดและฝนเป็นระยะนั้น พบเป็นสัดส่วนน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 2.98

คุณภาพทางเท้าโดยรวม	เกณฑ์ที่ใช้ในการแบ่งระดับคุณภาพภาพเส้นทางเท้าโดยรวม
ดีมาก	ทางเท้ามีความต่อเนื่องตลอดเส้นทาง แทบไม่มีสิ่งกีดขวาง มีแสงสว่างเพียงพอ มีร่มเงาหรือหลังคากันแดด/ฝนเป็นระยะ
ดี	ทางเท้าต่อเนื่องเป็นส่วนใหญ่ มีสิ่งกีดขวางน้อย มีแสงสว่างเพียงพอในจุดสำคัญ มีร่มเงาบางส่วน
พอใช้	ทางเท้าขาดความต่อเนื่องบางช่วง มีสิ่งกีดขวางพอสมควร แสงสว่างไม่ทั่วถึง มีร่มเงาน้อย
ควรปรับปรุง	ทางเท้าขาดความต่อเนื่องมาก มีสิ่งกีดขวางมาก แสงสว่างไม่เพียงพอ แทบไม่มีร่มเงา
ไม่มีทางเท้า แต่มีพื้นที่อื่นให้เดินได้	ไหล่ทาง บนถนน หรือพื้นที่สีเขียว

ภาพ 3 เกณฑ์คุณภาพ 5 ระดับในพื้นที่ศึกษา

ที่มา: ผู้วิจัย, 2569

พฤติกรรมการเดินเพื่อการสัญจรในพื้นที่ละแวกบ้าน บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู กรุงเทพมหานคร

จากการสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม ในช่วงวันที่ 16 ตุลาคม - 2 พฤศจิกายน 2568 สามารถสรุปผลข้อมูลทั่วไปของผู้ที่เดินเพื่อการสัญจรได้ ดังนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นผู้ชาย ร้อยละ 67.22 ช่วงวัยทำงานมีมากที่สุด ร้อยละ 73.51 ส่วนใหญ่เป็นจบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 67.88 รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 15,001 – 30,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 38.08

ด้านพฤติกรรมการเดินเพื่อการสัญจร ส่วนใหญ่เป็นการเดินไปสถานีรถไฟฟ้าเพื่อการไปทำงานหรือไปสถานศึกษาร้อยละ 62.58 โดยระยะทางเฉลี่ยจากบ้านหรือที่พักอาศัยไปยังสถานีรถไฟฟ้า 575 เมตร และจากการสอบถามระยะทางที่คิดว่าเดินได้อย่างสบายโดยไม่ต้องการหยุดพักหรือรู้สึกเหนื่อยเกินไป มีระยะทางเฉลี่ยถึง 1,278.81 เมตร

ตาราง 1 ทัศนคติของผู้ที่ใช้การเดินเพื่อการสัญจรโดยรถไฟฟ้า

ทัศนคติ	ค่าเฉลี่ย ($\bar{x}$)	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	แปลความหมาย
มักเดินทางโดยรถไฟฟ้ามากกว่าเดินทางวิธีอื่นเมื่อระยะทางเหมาะสม	4.85	0.44	เห็นด้วยมากที่สุด
การใช้รถไฟฟ้าเป็นทางเลือกที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	4.83	0.45	เห็นด้วยมากที่สุด
รู้สึกปลอดภัยเมื่อใช้บริการรถไฟฟ้า	4.69	0.60	เห็นด้วยมากที่สุด
มีความคุ้นเคยและสามารถใช้รถไฟฟ้าได้อย่างมั่นใจ	4.64	0.58	เห็นด้วยมากที่สุด
เดินทางด้วยรถไฟฟ้าโดยพิจารณาจากความคุ้มค่าด้านเวลา	4.69	0.51	เห็นด้วยมากที่สุด
เดินทางด้วยรถไฟฟ้าเพราะค่าใช้จ่ายที่น้อยกว่าการเดินทางด้วยวิธีอื่น	4.33	1.00	เห็นด้วยมาก

ที่มา: เรียบเรียงโดย ผู้วิจัย

ผลการวิเคราะห์ค่าสถิติในตาราง 1 พบว่า ผู้ที่เดินเพื่อการสัญจรไปยังสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู เขตกรุงเทพมหานครนั้น มีทัศนคติที่เห็นด้วยมากที่สุดทุกประเด็น แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเชิงบวกในการใช้รถไฟฟ้าในการเดินทางตามลำดับ ดังนี้ ส่วนใหญ่ใช้รถไฟฟ้ามากกว่าเดินทางด้วยวิธีอื่นมากที่สุด เนื่องจากรถไฟฟ้าเป็นการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รู้สึกถึงความปลอดภัยและคุ้มค่าด้านเวลา และมีความคุ้นเคยสามารถใช้รถไฟฟ้าได้อย่างมั่นใจ ส่วนระดับการเห็นด้วยที่มีค่าคะแนนน้อยที่สุด คือ ประเด็นด้านค่าใช้จ่ายที่น้อยกว่าการเดินทางด้วยวิธีอื่น และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานมากที่สุด ซึ่งแปลผลได้ว่า มีความเห็นหลากหลายที่สุด มีการกระจายตัวของข้อมูล อย่างไรก็ตามในประเด็นดังกล่าวถึงแม้จะมีค่าคะแนนที่ต่ำสุด แต่การแปลความหมายยังคงอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก

นอกจากนี้ การสำรวจแบบสอบถามทั้งหมด 400 คน จากพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพูในพื้นที่กรุงเทพมหานคร 20 สถานีโดยแบ่งเป็น 20 คนต่อสถานี มีผู้ที่ไม่ได้มีการเดินเพื่อการสัญจรจำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 24.5 จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จึงได้มีการสอบถามเหตุผลที่ไม่ใช้การเดินเพื่อการสัญจรไปยังสถานีรถไฟฟ้า เนื่องจากข้อจำกัดส่วนบุคคล เช่น สุขภาพไม่เอื้ออำนวย หรือมีสัมภาระจำนวนมาก จึงทำให้ไม่สะดวกในการเดิน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 32.65 รองลงมา เห็นว่าสภาพแวดล้อมทางกายภาพของเส้นทางเดินเท้าไม่เอื้อต่อการเดิน ร้อยละ 25.51 การที่มีสภาพอากาศร้อนหรือฝนตกจึงไม่ใช้การเดิน ร้อยละ 21.43 และการที่มีทางเลือกอื่นที่สะดวกหรือมีความเคยชินกว่าการเดิน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20.41 ส่วนความรู้สึกที่ไม่ปลอดภัยในการใช้เส้นทางเดินเท้า เช่น การกลัวอาชญากรรม การจราจร และสุนัขจรจัด ไม่เป็นสาเหตุที่กลุ่มตัวอย่างไม่ใช้การเดินเพื่อการสัญจรในละแวกบ้านไปยังสถานีรถไฟฟ้า

การรับรู้สภาพแวดล้อมในละแวกบ้านของผู้ที่เดินเพื่อการสัญจร บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู กรุงเทพมหานคร

การประเมินการรับรู้สภาพแวดล้อมในละแวกบ้านของกลุ่มตัวอย่างที่เดินและไม่ได้เดินเพื่อการสัญจร บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู กรุงเทพมหานคร โดยใช้แบบสอบถามการรับรู้สภาพแวดล้อมในละแวกบ้าน โดยแบ่งเป็น 8 หมวด และมี 17 ประเด็นย่อย มีรายละเอียดดังนี้

ตาราง 2 การรับรู้สภาพแวดล้อมในละแวกบ้านของผู้ที่เดินเพื่อการสัญจร

ตัวแปรการรับรู้สภาพแวดล้อม	ค่าเฉลี่ย (Mean)		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)		แปลความหมายระดับการรับรู้		p-value
	เดิน	ไม่เดิน	เดิน	ไม่เดิน	เดิน	ไม่เดิน	
ความหนาแน่นของอาคารในละแวกบ้าน	**3.70**	**3.41**	**1.08**	**1.13**	**มาก**	**ปานกลาง**	**0.003***
- ส่วนใหญ่เป็นบ้านเดี่ยว	3.58	3.52	1.02	1.11	มาก	มาก	0.2335
- ส่วนใหญ่เป็นประเภทอพาร์ทเม้นท์หรือคอนโดมิเนียม	3.82	3.30	1.14	1.15	มาก	ปานกลาง	0.0008*
ความหลากหลายของการใช้ประโยชน์ที่ดิน	**4.17**	**3.87**	**1.02**	**1.11**	**มาก**	**มาก**	**<0.001***
- สามารถเดินจากบ้านไปยังร้านขายของชำหรือร้านสะดวกซื้อที่ใกล้ที่สุดได้	4.76	4.50	0.54	0.75	มากที่สุด	มาก	0.0017*
- สามารถเดินจากบ้านไปยังโรงเรียนหรือมหาวิทยาลัยที่ใกล้ที่สุดได้	3.69	3.38	1.31	1.33	มาก	ปานกลาง	0.2854
- สามารถเดินจากบ้านไปยังสวนสาธารณะที่ใกล้ที่สุดได้	3.68	3.47	1.24	1.30	มาก	ปานกลาง	0.3949
- ท่านสามารถเดินจากบ้านไปยังป้ายรถโดยสารสาธารณะที่ใกล้ที่สุดได้	4.55	4.13	0.81	1.05	มากที่สุด	มาก	0.0019*
การเข้าถึงประโยชน์ที่ดิน	**3.84**	**3.78**	**0.98**	**0.96**	**มาก**	**มาก**	**0.074**
- สามารถซื้อของจำเป็นส่วนใหญ่ได้จากร้านขายของใกล้บ้าน	4.68	4.38	0.61	0.80	มากที่สุด	มาก	0.0007*
- การจอดรถเพื่อไปซื้อของเป็นเรื่องยากในบริเวณละแวกบ้าน	3.00	3.19	1.25	1.13	ปานกลาง	ปานกลาง	0.5490
ความเชื่อมโยงโครงข่ายถนน	**4.02**	**4.01**	**1.19**	**1.04**	**มาก**	**มาก**	**0.062**
- ถนนในละแวกบ้านของท่านไม่มีทางตัน	4.01	3.81	1.28	1.18	มาก	มาก	0.0540
- ระยะทางระหว่างแยกในละแวกบ้านของท่านส่วนใหญ่ใกล้กัน	4.03	4.20	1.09	0.90	มาก	มาก	0.1048
สิ่งอำนวยความสะดวกต่อการเดินเท้า	**3.07**	**2.76**	**1.14**	**1.13**	**ปานกลาง**	**ปานกลาง**	**0.011***
- ทางเท้าบริเวณละแวกบ้านแยกเป็นสัดส่วนจากถนน	3.08	2.79	1.18	1.16	ปานกลาง	ปานกลาง	0.3287
- ทางเดินเท้าได้รับการดูแลรักษาอย่างดี	3.06	2.74	1.09	1.10	ปานกลาง	ปานกลาง	0.0333*
ความร่มรื่นรมย์	**3.48**	**3**	**0.92**	**1.21**	**ปานกลาง**	**ปานกลาง**	**<0.001***
- มีจุดดึงดูดความสนใจที่สวยงามมากมายในละแวกบ้าน(อาคารบ้านเรือน หรือภูมิทัศน์)	3.48	3.00	0.92	1.21	ปานกลาง	ปานกลาง	0.0002*

ตัวแปรการรับรู้สภาพแวดล้อม	ค่าเฉลี่ย (Mean)		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)		แปลความหมายระดับการรับรู้		p-value
	เดิน	ไม่เดิน	เดิน	ไม่เดิน	เดิน	ไม่เดิน	
ความปลอดภัยทางท้องถนน	**4.03**	**3.42**	**1.16**	**1.27**	**มาก**	**ปานกลาง**	**<0.001***
- มีการจำกัดความเร็วของการใช้ยานพาหนะให้ช้าลง (40 กม./ชม. หรือน้อยกว่านั้น)	4.20	3.84	1.03	1.18	มากที่สุด	มาก	0.0625
- มีทางข้ามหรือสัญญาณเพื่อช่วยให้คนข้ามถนนได้อย่างปลอดภัยในละแวกบ้านของท่าน	3.87	3.01	1.27	1.37	มาก	ปานกลาง	0.0001*
ความปลอดภัยในละแวกบ้าน	**4.61**	**4.27**	**0.72**	**0.96**	**มากที่สุด**	**มาก**	**<0.001***
- มีอัตราการเกิดอาชญากรรมต่ำ	4.60	4.32	0.71	0.91	มากที่สุด	มาก	0.0117*
- ถนนในละแวกบ้านมีแสงสว่างเพียงพอในเวลากลางคืน	4.61	4.23	0.74	1.02	มากที่สุด	มาก	0.0013*

ที่มา: เรียบเรียงโดย ผู้วิจัย

จากตาราง 2 เมื่อเปรียบเทียบการรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ที่เดินเพื่อการสัญจรกับผู้ที่ไม่เดินในละแวกบ้าน บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู กรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้ที่เดินสามารถรับรู้สภาพแวดล้อมได้ดีกว่าทุกตัวแปร และมีระดับการรับรู้ที่แตกต่างกันมากในหมวดตัวแปรเรื่องความปลอดภัยทางท้องถนน ความปลอดภัยในละแวกบ้าน และ ความหนาแน่นของอาคารในละแวกบ้าน ซึ่งผลการวิจัยในระดับหมวดของตัวแปรทั้ง 8 หมวด พบว่า ใน 6 หมวดมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญระหว่างผู้ที่เดินและไม่เดินเพื่อการสัญจร โดยหมวดที่มีนัยสำคัญสูงไปจนถึงไม่มีนัยสำคัญเรียงตามลำดับดังนี้ หมวดความปลอดภัยในท้องถนน หมวดความปลอดภัยในละแวกบ้าน หมวดความหลากหลายของการใช้ประโยชน์ที่ดิน หมวดความรื่นรมย์ หมวดความหนาแน่นของอาคาร และหมวดสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการเดินเท้า โดยหมวดที่ไม่มีนัยสำคัญ ได้แก่ หมวดความเชื่อมโยงโครงข่ายถนน และหมวดการเข้าถึงประโยชน์ที่ดิน จึงไม่ได้เป็นปัจจัยชี้ขาดพฤติกรรมการเดินเมื่อพิจารณาในระดับหมวด

ผลการวิจัย การรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ที่เดินเพื่อการสัญจร มีดังนี้ พื้นที่นี้มีความปลอดภัยในละแวกบ้านในระดับมากที่สุด ($\bar{x}$ = 4.61, S.D.=0.725) รองลงมา คือ ความหลากหลายของการใช้ประโยชน์ที่ดิน ($\bar{x}$ = 4.17, S.D.=1.018) ลำดับที่สาม เป็นเรื่องความปลอดภัยทางท้องถนน ($\bar{x}$ = 4.03, S.D.=1.156) ในขณะที่สิ่งอำนวยความสะดวกต่อการเดินเท้าได้รับการรับรู้ต่ำที่สุด ($\bar{x}$ = 3.07, S.D.=1.156) และประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยระดับต่ำรองลงมา คือ เรื่องความรื่นรมย์ภายในละแวกบ้าน ($\bar{x}$ = 3.48, S.D.=0.92) ส่วนการรับรู้สภาพแวดล้อมของผู้ที่ไม่ได้เดินเพื่อการสัญจร มีดังนี้ พื้นที่นี้มีความปลอดภัยในละแวกบ้านในระดับมากที่สุด ($\bar{x}$ = 4.275, S.D.=0.965) รองลงมา คือ ความเชื่อมโยงโครงข่ายถนน ($\bar{x}$ = 4.005, S.D.=1.04) ลำดับที่สาม เป็นเรื่องความหลากหลายของการใช้ประโยชน์ที่ดิน ($\bar{x}$ = 3.87, S.D.=1.108) ในขณะที่สิ่งอำนวยความสะดวกต่อการเดินเท้าได้รับการรับรู้ต่ำที่สุด ($\bar{x}$ = 2.765, S.D.=1.13) และประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยระดับต่ำรองลงมา คือ เรื่องความรื่นรมย์ภายในละแวกบ้าน ($\bar{x}$ = 3.00, S.D.=1.21) ซึ่งในส่วนที่การรับรู้ต่ำของทั้งสองกลุ่มตัวอย่างมีผลการศึกษาที่สอดคล้องกัน

การอภิปรายผลและสรุปผลการวิจัย

จากผลการวิจัยถึงสภาพเส้นทางเดินเท้าในพื้นที่ละแวกบ้าน ร่วมกับการสำรวจพฤติกรรมการเดินเพื่อการสัญจร และการประเมินการรับรู้สภาพแวดล้อมในละแวกบ้านของผู้ที่เดินเพื่อการสัญจร บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู กรุงเทพมหานคร สามารถอภิปรายและสรุปผลได้ ดังนี้

ผลการสำรวจและสอบถามสภาพเส้นทางเดินเท้าในพื้นที่ละแวกบ้านในระยะทาง 1 กิโลเมตร จากสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู จำนวน 20 สถานี ในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่ไม่พบทางเดินเท้าที่ชัดเจน และหากมีทางเดินเท้าจะมีความกว้างน้อยกว่า 1.50 เมตร ส่วนในด้านคุณภาพแตกต่างกันไป มีทั้งที่พบความต่อเนื่อง และพบสิ่งกีดขวางหรืออุปสรรคบ้าง ผลดังกล่าวมีความสอดคล้องกับการศึกษาทางเดินเท้าในกรุงเทพมหานคร และสอดคล้องกับงานวิจัยของ สาธิดา สกุลรัตนกุลชัย และ วราลักษณ์ คงอ้วน (2559) ที่ศึกษาความกว้างทางเดินเท้าที่เข้าถึงสวนสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพบว่า ทางเดินเท้ามีความกว้างประมาณ 1-2 เมตร มีความต่อเนื่องไม่มากนัก มีสภาพทรุดโทรม ผลการวิจัยครั้งนี้ยังสอดคล้องกับ Boonon & Limpaseni (2020) ที่ศึกษาและพบปัญหาอุปสรรคจากการสำรวจทางเท้า ประกอบไปด้วยสามลำดับแรก คือ ความต่อเนื่องในการสัญจรทั้งของทางเดินเท้าเองและการเชื่อมต่อการสัญจรด้วยวิธีอื่นๆ ลำดับที่สอง คือ อุปสรรคและสิ่งกีดขวางทางเดินเท้า ลำดับที่สาม คือความกว้างของทางเดินเท้า ทั้งนี้ในการออกแบบทางเดินเท้ามีสิ่งที่ต้องคำนึงถึง เช่น ทางเดินเท้าต้องไม่มีสิ่งกีดขวางและตั้งอยู่ในที่ที่เหมาะสม ขนาดของความกว้างทางเดินเท้าต้องไม่น้อยกว่า 1.20 เมตร เป็นต้น (ปรีชญะ โรจน์ฤดากร, 2555)

จากการศึกษาทัศนคติของผู้ที่เดินเพื่อการสัญจรสู่ระบบรถไฟฟ้า พฤติกรรมการเดินเพื่อการสัญจรในพื้นที่ละแวกบ้าน บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู กรุงเทพมหานคร พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเชิงบวกต่อการใช้บริการในระดับ “เห็นด้วยมากที่สุด” เกือบทุกด้าน โดยประเด็นที่โดดเด่นที่สุดคือ ความตั้งใจที่จะเลือกเดินทางด้วยรถไฟฟ้ามากกว่าวิธีอื่นเมื่อระยะทางเหมาะสม สอดคล้องกับการรับรู้ว่ารถไฟฟ้าเป็นทางเลือกที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีความตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อส่วนรวมควบคู่ไปกับความสะดวกส่วนตัว มุ่งเน้นความคุ้มค่าด้านเวลาและความรู้สึกปลอดภัย ดังนั้น การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนหรือรถไฟฟ้านั้นสามารถตอบโจทย์พื้นฐานของคนเมืองที่ต้องการความแน่นอนในการเดินทางและความอุ่นใจในชีวิตและทรัพย์สิน ส่งผลให้ผู้ใช้งานเกิดความคุ้นเคยและมีความมั่นใจในการใช้บริการอย่างต่อเนื่อง และยังสอดคล้องกับแนวความคิดของเมืองเชื่อมต่อ (Connected City) ซึ่งว่าด้วยเมืองที่มีการเชื่อมต่อกันจากโครงข่ายการเดินทางและการสัญจร ส่งเสริมให้เป็นเมืองที่มีชีวิต มีความปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (United Nations Human Settlements Programme, 2024) เมื่อพิจารณาข้อค้นพบที่ได้จากผลการศึกษาพบว่ามีความสอดคล้องกับแนวคิดการออกแบบความหลากหลายของพื้นที่ละแวกบ้านซึ่งศึกษาในด้านระยะทางการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะและจุดหมายปลายทางต่างๆ และสอดคล้องกับการศึกษาด้านทัศนคติด้านการรับรู้สภาพแวดล้อมที่สัมพันธ์กับการเดินเพื่อการสัญจร (Florindo et al., 2019) ซึ่งศึกษาว่า ทัศนคติและการรับรู้ในเชิงบวกโดยทั่วไปเกี่ยวกับการเดินทางโดยรวม และรูปแบบการขนส่งทั้งหมดมีความสัมพันธ์กับการเดินเพื่อการสัญจร (Lyu & Forsyth, 2021) และยังสอดคล้องกับการศึกษาในด้านของพื้นที่ทางเท้าและลักษณะการเดินเท้าของคนเมืองในเอเชียที่สัมพันธ์ต่อทัศนคติของผู้ที่เดินเพื่อการสัญจร (Vichiensan & Nakamura, 2021) อีกทั้งผลการวิจัยยังสนับสนุนแนวคิดของ first mile ซึ่งศึกษาการออกแบบสภาพแวดล้อมการเดินที่ดีว่ามีผลต่อการส่งเสริมใช้ขนส่งสาธารณะ (Ha et al., 2023)

ความแตกต่างของการรับรู้สภาพแวดล้อมระหว่างกลุ่มผู้เดินและไม่เดินเพื่อการสัญจร พบประเด็นสำคัญที่สะท้อนถึงความสัมพันธ์ระหว่างสภาพแวดล้อมทางกายภาพและพฤติกรรมการสัญจร ที่แสดงว่า กลุ่มผู้ที่เดินเพื่อการสัญจรมีระดับการรับรู้สภาพแวดล้อมในเชิงบวกสูงกว่ากลุ่มที่ไม่เดินในทุกตัวแปร ดังนั้น การมีปฏิสัมพันธ์กับพื้นที่จริงผ่านการเดินทำให้ผู้ใช้งานมีความตระหนักและรับรู้ถึงศักยภาพของพื้นที่ได้ชัดเจนกว่า ในการรับรู้ถึงความปลอดภัยทางท้องถนนและความปลอดภัยในละแวกบ้าน ทั้งนี้อภิปรายได้ว่า ความกังวลหรือความเชื่อมั่นในความปลอดภัยเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเดินเท้า ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Boonon & Limpaseni (2020) ที่ระบุว่า สิ่งที่ผู้ใช้ทางเดินเท้าต้องการให้ปรับปรุงมากที่สุด เป็นเรื่องของความปลอดภัยด้วยการเพิ่มไฟส่องสว่าง ในขณะที่หมวด ความเชื่อมโยงโครงข่ายถนนและการเข้าถึงประโยชน์ที่ดิน กลับไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งชี้ให้เห็นว่าปัจจัยด้านโครงสร้างผังเมืองเพียงอย่างเดียวอาจไม่ใช่ตัวแปรชี้ขาดพฤติกรรมการเดิน หากขาดการจัดการด้านความปลอดภัยและคุณภาพของสภาพแวดล้อมที่ดีพอ และปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานเป็นประเด็นที่ทั้งสองกลุ่มรับรู้ต่ำที่สุดอย่างสอดคล้องกัน คือ สิ่งอำนวยความสะดวกต่อการเดินทางเท้าและความรื่นรมย์ในละแวกบ้าน ถือเป็นอุปสรรคสำคัญทางกายภาพที่ทำให้ศักยภาพของการสัญจรลดลง ซึ่งการส่งเสริมการเดินเพื่อการสัญจร ควรใช้ในแนวคิด Neighborhood walkability ซึ่งเป็นการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างสภาพแวดล้อมของชุมชนที่รับรู้กับพฤติกรรมการเดินเพื่อการสัญจร โดยเน้นปัจจัยด้านความปลอดภัยทางถนนและความปลอดภัย

ในละแวกบ้าน การส่งเสริมให้มีการศึกษาสภาพแวดล้อมในละแวกบ้าน และการมีไฟส่องสว่าง (Bonaccorsi et al., 2020; Ferrari et al., 2020; Frank et al., 2006) มีความสำคัญกับการเพิ่มโอกาสในการเดินเพื่อการสัญจร

งานวิจัยนี้สะท้อนให้เห็นถึง “ความย้อนแย้ง” ในพื้นที่ศึกษา แม้ประชาชนจะรับรู้ถึงความปลอดภัยในด้านต่าง ๆ รวมถึงเห็นการใช้ประโยชน์ที่ดินหลากหลายรูปแบบซึ่งเป็นโอกาสต่อการเดินเพื่อการสัญจร แต่ด้วยการรับรู้ด้านคุณภาพของทางเดินเท้าและความรื่นรมย์ที่ไม่ดีนัก อาจเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ประชาชนใช้การเดินทางในรูปแบบอื่น ดังนั้น การส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนให้เกิดการเดินเพื่อการสัญจรสู่ระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพูอย่างยั่งยืน จึงไม่ควรเน้นเพียงแค่เพิ่มการเข้าถึงที่ดินหรือขยายโครงข่ายถนน แต่ต้องมุ่งเน้นการปรับปรุงสภาพแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา ควรให้ความสำคัญกับการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของทางเดินเท้า ทั้งด้านความต่อเนื่อง คุณภาพพื้นผิว ร่มเงา แสงสว่าง สิ่งอำนวยความสะดวก และพัฒนาทั้งด้านความปลอดภัยและความหลากหลายของการใช้ประโยชน์ที่ดินร่วมกัน เพื่อส่งเสริมการเดินเพื่อการสัญจรสู่ระบบขนส่งสาธารณะอย่างยั่งยืน

ข้อจำกัด

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาเฉพาะเจาะจงในพื้นที่โดยรอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูเท่านั้น ประกอบด้วยพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพูที่อยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งหมด 20 สถานี อันเป็นโครงการรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการล่าสุด โดยในพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีนั้น มีบริบทและลักษณะสภาพแวดล้อมที่แตกต่างจากโครงการรถไฟฟ้าสายอื่นหรือระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมากกว่า และมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่หลากหลายกว่า นอกจากนี้ การเก็บข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างในช่วงเวลาและฤดูกาลที่แตกต่างกัน ได้แก่ สภาพอากาศที่ร้อนหรือฝนตกนั้น อาจส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจเดินได้ และอาจทำให้เกิดความคลาดเคลื่อนหรือเปลี่ยนแปลงของข้อมูลไปตามช่วงเวลาที่สำรวจได้

ข้อเสนอแนะ

การศึกษาการเดินเพื่อการสัญจรและการรับรู้สภาพแวดล้อมในละแวกบ้าน: โดยใช้สถานีรถไฟฟ้าสายสีชมพู กรุงเทพมหานครเป็นกรณีศึกษานั้น เป็นการใช้เครื่องมือสำรวจจากการสังเกตการณ์ และสำรวจโดยใช้แบบสอบถาม จึงทำให้ผู้วิจัยสามารถเห็นในส่วนข้อเท็จจริงหรือสถานการณ์จริงของพื้นที่ และส่วนที่เป็นทัศนคติต่อผู้ใช้งานจริงจากแบบสอบถาม จากการประเมินสภาพพื้นที่ พบว่า ไม่มีเส้นทางเดินเท้าเป็นส่วนมาก และผลสำรวจจากประสบการณ์มีความสอดคล้องกันของสภาพพื้นที่จริงโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า จึงมีข้อเสนอแนะว่า ควรมีการออกแบบสรรค์สร้างสภาพแวดล้อมหรือสร้างแนวทางการจัดการในการปฏิบัติร่วมกันในชุมชน เพื่อให้เกิดพื้นที่ทางเดินและใช้ในการสัญจรที่มีความต่อเนื่อง น่าใช้งาน รวมถึงการดูแลรักษาทางสัญจรนั้นให้พร้อมใช้อย่างสม่ำเสมอ ร่วมกับการตระหนักถึงความรื่นรมย์ที่ควรได้รับเมื่อทำกิจกรรมการเดินเพื่อการสัญจร โดยปรับปรุงให้สวยงาม ดูแลรักษาได้ง่าย ซึ่งการส่งเสริมให้คนเดินเพื่อการสัญจรสู่ระบบขนส่งสาธารณะนั้น ไม่ใช่เพียงการพัฒนาเส้นทางเดินเท่านั้น แต่ต้องใช้การวางผังออกแบบจัดการในระดับเมือง การจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดิน ระบบคมนาคมและขนส่ง และบูรณาการร่วมกันหลายภาคส่วน เพื่อให้เกิดการพัฒนา การสัญจรเป็นโครงข่ายและเอื้อให้เกิดความยั่งยืนของการเดินเพื่อการสัญจรสู่ระบบขนส่งสาธารณะต่อไป

บรรณานุกรม

บุญชม ศรีสะอาด. (2553). *การวิจัยเบื้องต้น* (พิมพ์ครั้งที่ 8). สุวีริยาสาส์น.

ปรีชญะ โรจน์ฤดากร. (2555). ภูมิทัศน์ถนนกับวิถีชีวิตคนกรุงเทพมหานคร. *Executive Journal*, *32*(3), 145–151.

สาธิดา สกุลรัตนกุลชัย และ วราลักษณ์ คงอ้วน. (2559). ความปลอดภัยของทางเดินเท้าและเส้นทางจักรยานในการเข้าถึงสวนสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล. *Asian Creative Architecture, Art and Design*, *22*(1), 70–87. https://so04.tci-thaijo.org/index.php/archkmitl/article/view/65060

อดิศักดิ์ กันทะเมืองลี้. (2562). กรุงเทพฯ: เมืองใหญ่ ถนนน้อย ทางเท้าด้อยคุณภาพ. The Urbanis by UDDC. https://theurbanis.com/mobility/01/11/2019/3056

Abbott R. D., White L. R., Ross G. W., Masaki K. H., Curb J. D., & Petrovitch H. (2004). Walking and dementia in physically capable elderly men. *JAMA*, *292*(12), 1447–1453. https://doi.org/10.1001/jama.292.12.1447

Bonaccorsi G., Manzi F., Del Riccio M., Setola N., Naldi E., Milani C., Giorgetti D., Dellisanti C., & Lorini C. (2020). Impact of the built environment and the neighborhood in promoting the physical activity and the healthy aging in older people: An umbrella review. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, *17*(17), Article 6127. https://doi.org/10.3390/ijerph17176127

Boonon, N., & Limpaseni, W. (2020). Sidewalk Development for Convenient Bangkok Metropolitan: A Case Study of Sidewalk Along BTS Light Green Line (Silom Line). *Vajira Medical Journal : Journal of Urban Medicine, 64*(3), 213–222. https://doi.org/10.14456/vmj.2020.21

Cerin, E., Sallis, J. F., Salvo, D., Hinckson, E., Conway, T. L., Owen, N., van Dyck, D., Lowe, M., Higgs, C., Moudon, A. V., Adams, M. A., Cain, K. L., Christiansen, L. B., Davey, R., Dygrýn, J., Frank, L. D., Reis, R., Sarmiento, O. L., Adlakha, D., … Giles-Corti, B. (2022). Determining thresholds for spatial urban design and transport features that support walking to create healthy and sustainable cities: Findings from the IPEN Adult study. *The Lancet Global Health*, *10*(6), e895–e906. https://doi.org/10.1016/S2214-109X(22)00068-7

Chidambara. (2019). Walking the first/last mile to/from transit: Placemaking a key determinant. *Urban Planning*, *4*(2), 183–195. https://doi.org/10.17645/up.v4i2.2017

Christiansen, L. B., Cerin, E., Badland, H., Kerr, J., Davey, R., Troelsen, J., van Dyck, D., Mitáš, J., Schofield, G., Sugiyama, T., Salvo, D., Sarmiento, O. L., Reis, R., Adams, M., Frank, L., & Sallis, J. F. (2016). International comparisons of the associations between objective measures of the built environment and transport-related walking and cycling: IPEN adult study. *Journal of Transport and Health, 3*(4), 467–478. https://doi.org/10.1016/j.jth.2016.02.010

Ferrari, G., Werneck, A. O., da Silva, D. R., Kovalskys, I., Gómez, G., Rigotti, A., Sanabria, L. Y. C., García, M. C. Y., Pareja, R. G., Herrera-Cuenca, M., Zimberg, I. Z., Guajardo, V., Pratt, M., Bolados, C. C., Saldía, E. J., Pires, C., Marques, A., Peralta, M., de Victo, E. R., & Fisberg, M. (2020). Association between perceived neighborhood built environment and walking and cycling for transport among inhabitants from Latin America: The ELANS study. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, *17*(18), Article 6858. https://doi.org/10.3390/ijerph17186858

Florindo, A. A., Barbosa, J. P. d. A. S., Barrozo, L. V., Andrade, D. R., de Aguiar, B. S., Failla, M. A., Gunn, L., Mavoa, S., Turrell, G., & Goldbaum, M. (2019). Walking for transportation and built environment in Sao Paulo city, Brazil. *Journal of Transport and Health*, *15*, Article 100611. https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100611

Frank, L. D., Sallis, J. F., Conway, T. L., Chapman, J. E., Saelens, B. E., & Bachman, W. (2006). Many pathways from land use to health: Associations between neighborhood walkability and active transportation, body mass index, and air quality. *Journal of the American Planning Association*, *72*(1), 75–87. https://doi.org/10.1080/01944360608976725

Freeman, L., Neckerman, K., Schwartz-Soicher, O., Quinn, J., Richards, C., Bader, M. D. M., Lovasi, G., Jack, D., Weiss, C., Konty, K., Arno, P., Viola, D., Kerker, B., & Rundle, A. G. (2013). Neighborhood walkability and active travel (walking and cycling) in New York City. *Journal of Urban Health*, *90*(4), 575–585. https://doi.org/10.1007/s11524-012-9758-7

Ha, J., Ki, D., Lee, S., & Ko, J. (2023). Mode choice and the first-/last-mile burden: The moderating effect of street-level walkability. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, *116*, Article 103646. https://doi.org/10.1016/j.trd.2023.103646

Kärmeniemi, M., Lankila, T., Ikäheimo, T., Koivumaa-Honkanen, H., & Korpelainen, R. (2018). The built environment as a determinant of physical activity: A systematic review of longitudinal studies and natural experiments. *Annals of Behavioral Medicine*, *52*(3), 239–251. https://doi.org/10.1093/abm/kax043

Lyu, Y., & Forsyth, A. (2021). Attitudes, perceptions, and walking behavior in a Chinese city. *Journal of Transport and Health*, *21*, Article 101047. https://doi.org/10.1016/j.jth.2021.101047

Mavoa, S., Bagheri, N., Koohsari, M. J., Kaczynski, A. T., Lamb, K. E., Oka, K., O'Sullivan, D., & Witten, K. (2019). How do neighbourhood definitions influence the associations between built environment and physical activity? *International Journal of Environmental Research and Public Health*, *16*(9), Article 1501. https://doi.org/10.3390/ijerph16091501

McClure, W. R., & Bartuska, T. J. (Eds.). (2007). *The built environment: A collaborative inquiry into design and planning* (2nd ed.). John Wiley & Sons.

Mirzaei, E., Kheyroddin, R., Behzadfar, M., & Mignot, D. (2018). Utilitarian and hedonic walking: Examining the impact of the built environment on walking behavior. *European Transport Research Review*, *10*(2), Article 20. https://doi.org/10.1186/s12544-018-0292-x

Salvo, D., Garcia, L., Reis, R. S., Stankov, I., Goel, R., Schipperijn, J., Hallal, P. C., Ding, D., & Pratt, M. (2021). Physical activity promotion and the United Nations Sustainable Development Goals: Building synergies to maximize impact. *Journal of Physical Activity and Health*, *18*(10), 1163–1180. https://doi.org/10.1123/jpah.2021-0413

Sarker, R. I., Mailer, M., & Sikder, S. K. (2020). Walking to a public transport station: Empirical evidence on willingness and acceptance in Munich, Germany. *Smart and Sustainable Built Environment*, *9*(1), 38–53. https://doi.org/10.1108/SASBE-07-2017-0031

Stamatakis, E., Straker, L., Hamer, M., & Gebel, K. (2019). The 2018 Physical Activity Guidelines for Americans: What's new? Implications for clinicians and the public. *Journal of Orthopaedic & Sports Physical Therapy*, *49*(7), 487–490. https://doi.org/10.2519/jospt.2019.0609

Spoon, S. C. (2005). *What defines walkability: Walking behavior correlates* [Master's paper, University of North Carolina at Chapel Hill]. Carolina Digital Repository. https://doi.org/10.17615/ddw2-sr16

United Nations Human Settlements Programme. (2024). *Annual report 2023: Local action in a time of crises*. https://unhabitat.org/annual-report-2023

Vichiensan, V., & Nakamura, K. (2021). Walkability perception in Asian cities: A comparative study in Bangkok and Nagoya. *Sustainability (Switzerland)*, *13*(12), Article 6825. https://doi.org/10.3390/su13126825

Zuniga-Teran, A. A., Orr, B. J., Gimblett, R. H., Chalfoun, N. V., Guertin, D. P., & Marsh, S. E. (2017). Neighborhood design, physical activity, and wellbeing: Applying the walkability model. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, *14*(1), Article 76. https://doi.org/10.3390/ijerph14010076