

ระบบขนส่งสาธารณะที่มีผลกระทบต่อผู้สูงอายุกรณีศึกษาตำบลแพรกษา ตำบลท้ายบ้านใหม่ ตำบลบางปู ตำบลบางปูใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ
Systems Affecting the Elderly A Case Study of Phraek Sa Subdistrict, Tai Ban Mai Subdistrict, Bang Pu Subdistrict, and Bang Pu Mai Subdistrict, Mueang Samutprakarn, Samutprakarn Province.

รัชนก สุขประเสริฐ¹ และเอกนรี ทูมพล²

Rachanok Sukprasert¹ and Aeknaree Toomphol²

คณะโลจิสติกส์และเทคโนโลยีการบิน มหาวิทยาลัยเซาท์อีสต์บางกอก^{1,2}

Logistics And Aviation Technology Southeast Bangkok University^{1,2}

Farrachanok22@gmail.com¹, Aeknaree.t24@gmail.com²

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุในเขต ตำบลท้ายบ้านใหม่ ตำบลแพรกษา ตำบลบางปู ตำบลบางปูใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ (2) เพื่อศึกษาการเข้าถึงบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุในเขต ตำบลท้ายบ้านใหม่ ตำบลแพรกษา ตำบลบางปู ตำบลบางปูใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ (3) เพื่อศึกษาปัญหาและความต้องการในการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุในเขต ตำบลท้ายบ้านใหม่ ตำบลแพรกษา ตำบลบางปู ตำบลบางปูใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ และ (4) เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุในเขต ตำบลท้ายบ้านใหม่ ตำบลแพรกษา ตำบลบางปู ตำบลบางปูใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ โดยกลุ่มตัวอย่างในการดำเนินงานวิจัยในครั้งนี้แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ (1) ประชากรผู้สูงอายุที่อาศัยอยู่ก่อนการสร้างรถไฟฟ้าและการขยายระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ตำบลแพรกษา ตำบลท้ายบ้านใหม่ ตำบลบางปูใหม่ ตำบลบางปู อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการโดยใช้ผู้สัมภาษณ์ทั้งหมด 15 ท่าน (2) ประชากรผู้สูงอายุที่อาศัยอยู่หลังการสร้างรถไฟฟ้าและการขยายระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ตำบลแพรกษา ตำบลท้ายบ้านใหม่ ตำบลบางปูใหม่ ตำบลบางปู อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ โดยใช้ผู้สัมภาษณ์ทั้งหมด 27 ท่าน รวมทั้งสิ้น 42 ท่าน จำนวน 42 คน ใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างจากการใช้สูตรการคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างตามหลักการของ Yamane (1973) ที่ระดับความน่าเชื่อถือ ร้อยละ 95 ความคลาดเคลื่อนที่ ± 5 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ (1) การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) เป็นวิธีการสัมภาษณ์ที่ต้องการรายละเอียดมากที่สุด และ (2) การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Participant Observation) ผลการวิจัยพบว่า (1) ตำบลบางปู มีระดับความยากมากในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ (2) ตำบลบางปูใหม่ มีระดับปานกลางถึงยากในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ (3) ตำบลแพรกษามีระดับปานกลางในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ และ (4) ตำบลท้ายบ้านใหม่มีระดับง่ายในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ

คำสำคัญ: พฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุ, การเข้าถึง, การบริการ, ปัญหาของระบบขนส่งสาธารณะ

Abstract

This research aims to (1) Study the travel behavior of the elderly in the areas of Tai Ban Mai Subdistrict, Phraek Sa Subdistrict, Bang Pu Subdistrict, Bang Pu Mai Subdistrict, Mueang District, Samutprakarn Province (2) Examine the access to public transportation services among the elderly in these areas (3) Investigate the problems and needs related to the use of public transportation services by the elderly in these areas and (4) Explore ways to develop public transportation services for the elderly in these areas. The sample groups for this study are divided into 2 groups (1) Elderly residents before the construction of the electric train and the expansion of the public transportation system in the areas of Phraek Sa, Tai Ban Mai, Bang Pu Mai, and Bang Pu Subdistricts, Mueang District, Samutprakarn Province, with a total of 15 interviewees (2) Elderly residents after the construction of the electric train and the expansion of the public transportation system in the same areas, with a total of 27 interviewees. A total of 42 people were sampled using the sample size calculation formula based on Yamane (1973) at a confidence level of 95% and a margin of error of $\pm 5\%$. The research tools include (1) In-depth interviews, which provide detailed information. and (2) non-participant observation. The findings reveal that (1) Bang Pu Subdistrict has a high level of difficulty in accessing public transportation. (2) Bang Pu Mai Subdistrict has a medium to high level of difficulty in accessing public transportation. (3) PhraekSa Subdistrict has a medium level of access. and (4) Tai Ban Mai Subdistrict has an easy level of access to public transportation.

Keywords: Travel Behavior of the Elderly, Accessibility, Services, Problems in the Public Transportation System.

บทนำ

การเข้าถึงบริการสาธารณสุขเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานสำคัญสำหรับทุกคนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้สูงอายุซึ่งเป็นกลุ่มประชากรที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทั่วโลกรวมถึงประเทศไทยการเพิ่มขึ้นของประชากรสูงวัยเป็นผลมาจากความก้าวหน้าทางการแพทย์ และสาธารณสุขทำให้มีอายุขัยเฉลี่ยยืนยาวขึ้น อย่างไรก็ตาม การเข้าถึงบริการสาธารณสุขต่างรวมถึงการรักษาพยาบาลยังคงเป็นความท้าทายสำหรับผู้สูงอายุโดยเฉพาะผู้ที่มีข้อจำกัดทางร่างกายหรืออาศัยอยู่ในพื้นที่ห่างไกล (ปราโมทย์ ประสาทกุล และ ปัทมา วาฬพณวงศ์, 2554) ประเทศไทยได้เข้าสู่สังคมผู้สูงวัยมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 และคาดว่าจะเข้าสู่สังคมสูงวัยอย่างสมบูรณ์ในอีกไม่กี่ปีข้างหน้าโดยมีสัดส่วนประชากรสูงวัยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าผู้สูงอายุไทยจะมีสถานภาพเท่าเทียมกับประชากรวัยอื่นๆตามทฤษฎี และกฎหมายแต่ในความเป็นจริงยังมีปัจจัยหลายอย่างที่ผลักดันให้ผู้สูงอายุกลายเป็นคนชายขอบ เช่น ความยากจน ความเจ็บป่วย การอยู่ตามลำพัง และสิ่งก่อสร้างพื้นฐานรวมถึงบริการสาธารณะที่ไม่เอื้อต่อการใช้งาน การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งในการส่งเสริมคุณภาพชีวิต และความเท่าเทียมในสังคมโดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับผู้สูงอายุเมืองใหม่หลายแห่งทั่วโลกได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ และระบบขนส่งมวลชนที่เอื้อต่อการเข้าถึงของทุกคน เพื่อลดความเหลื่อมล้ำและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

อย่างไรก็ตามในพื้นที่นอกเมืองหลวงของประเทศไทยอย่างอำเภอเมืองสมุทรปราการนั้น ยังคงพบปัญหาด้านการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุเพื่อให้ได้รับความเท่าเทียมจึงต้องมีการศึกษาสภาพการณ์ที่แท้จริงที่เกิดขึ้นใน

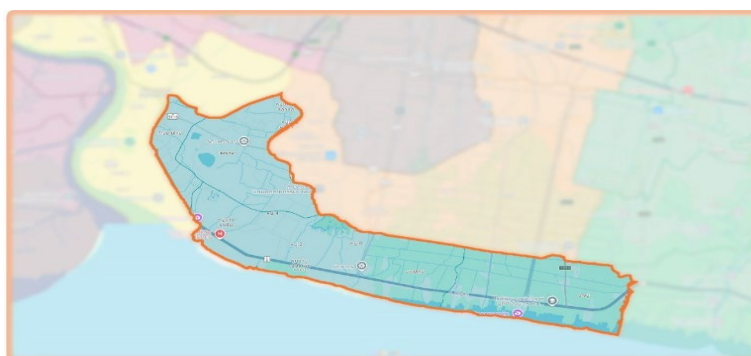
ปัจจุบันของผู้สูงอายุแต่ละช่วงวัย นโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผู้สูงอายุ ระบบการจัดสวัสดิการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะสำหรับผู้สูงอายุซึ่งในปัจจุบันการศึกษาส่วนใหญ่จะมุ่งเน้น ถึงการศึกษาผู้สูงอายุในภาพรวม โดยไม่ได้แยกกลุ่มผู้สูงอายุออกเป็นช่วงวัยต่างๆ ส่งผลให้การดำเนิน นโยบายที่เกี่ยวข้องกับผู้สูงอายุอาจไม่เข้าถึงกลุ่มผู้รับบริการได้อย่างเหมาะสม (สุเมธ องกิตติกุล และณิชน ทองพัฒน์, 2562) การศึกษาในครั้งนี้จะ เป็นการเพิ่มเติมช่องว่างของการศึกษาวิจัยให้ครอบคลุมกลุ่มผู้สูงอายุทุกช่วงวัย เพื่อที่จะช่วยสะท้อนให้เห็นปัญหาความเหลื่อมล้ำ และความสูญเสียสิทธิทางสังคมของผู้สูงอายุในการเข้าถึงบริการขนส่งมวลชนสาธารณะ ซึ่งจะนำไปสู่การบูรณาการโดยนำองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนในการแก้ปัญหา พร้อมทั้งทางออกในการกำหนดนโยบายการจัดสวัสดิการเพื่อผู้สูงอายุ

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุในเขต ตำบลท้ายบ้านใหม่ ตำบลแพรกษา ตำบลบางปู ตำบลบางปูใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ
2. เพื่อศึกษาการเข้าถึงบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุในเขต ตำบลท้ายบ้านใหม่ ตำบลแพรกษา ตำบลบางปู ตำบลบางปูใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ
3. เพื่อศึกษาปัญหาและความต้องการในการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของ ผู้สูงอายุในเขต ตำบลท้ายบ้านใหม่ ตำบลแพรกษา ตำบลบางปู ตำบลบางปูใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ
4. เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุในเขต ตำบลท้ายบ้านใหม่ ตำบลแพรกษา ตำบลบางปู ตำบลบางปูใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อปรับปรุงพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุในเขต ตำบลท้ายบ้านใหม่ ตำบลแพรกษา ตำบลบางปู ตำบลบางปูใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ
2. เพื่อนำมาพัฒนาการเข้าถึงบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุในเขต ตำบลท้ายบ้านใหม่ ตำบลแพรกษา ตำบลบางปู ตำบลบางปูใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ
3. เพื่อการแก้ไขปัญหาและความต้องการในการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของ ผู้สูงอายุในเขต ตำบลท้ายบ้านใหม่ ตำบลแพรกษา ตำบลบางปู ตำบลบางปูใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ
4. เพื่อให้ได้แนวทางการพัฒนาบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุในเขต ตำบลท้ายบ้านใหม่ ตำบลแพรกษา ตำบลบางปู ตำบลบางปูใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ



ภาพที่ 1 แผนที่เขตการศึกษา

ที่มา: ภูเกิล (2566)

วิธีดำเนินการวิจัย

แนวคิดและทฤษฎี

การทำความเข้าใจเกี่ยวกับผู้สูงอายุเป็นสิ่งสำคัญในการศึกษาผลกระทบของระบบขนส่งสาธารณะต่อกลุ่มประชากรนี้ แนวคิดเรื่องผู้สูงอายุครอบคลุมทั้งด้านชีววิทยา สังคม และจิตวิทยา ซึ่งล้วนส่งผลต่อพฤติกรรมการเดินทางและความต้องการในการใช้บริการขนส่งสาธารณะ (ปราชญ์ ประสาทกุล และ ปัทมา ว่าพัฒน์วงศ์, 2554) โดยทั่วไปผู้สูงอายุหมายถึงบุคคลที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป ซึ่งเป็นวัยที่มีการเปลี่ยนแปลงทางร่างกาย และจิตใจ เช่น ความสามารถในการเคลื่อนไหวลดลง การมองเห็น และการได้ยินเสื่อมลงรวมถึงการเปลี่ยนแปลงทางสังคม เช่น การเกษียณอายุ และการลดบทบาททางสังคม การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ส่งผลให้ผู้สูงอายุมีความต้องการและข้อจำกัดในการเดินทางที่แตกต่างจากกลุ่มวัยอื่น เช่น ผู้สูงอายุอาจต้องการการเดินทางที่ปลอดภัย สะดวกสบาย มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม เช่น ทางลาดที่นั่งพัก และข้อมูลการเดินทางที่ชัดเจน (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

แนวคิดเรื่องระบบขนส่งสาธารณะ

ระบบขนส่งสาธารณะถือเป็นส่วนหนึ่งของ “บริการสาธารณะ” ที่รัฐพึงจัดหาเพื่อประโยชน์ของประชาชน การขนส่งสาธารณะมีความจำเป็นสำหรับการเดินทางสัญจรของผู้คนและเป็นบทบาทหน้าที่ของภาครัฐในการอำนวยความสะดวกเพื่อประโยชน์สาธารณะ ซึ่งเป็นแนวคิดเชิงนโยบายและแผนในการพัฒนาระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพของเมือง ระบบขนส่งสาธารณะมีลักษณะเฉพาะตามแต่ละรูปแบบและได้รับความสนใจอย่างกว้างขวางโดยเฉพาะในเมืองที่มีสภาพการจราจรติดขัด เนื่องจากช่วยลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลบนท้องถนน (กรมกิจการผู้สูงอายุ, 2564) องค์ประกอบหลักของการวิจัยและวิเคราะห์การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่

องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการ เป็นตัวแปรที่อธิบายถึงผู้โดยสารหรือผู้ก่อให้เกิดการเดินทาง ซึ่งสะท้อนถึงสภาพเศรษฐกิจและสังคม และสภาพแวดล้อมทางกายภาพภายในพื้นที่ศึกษา (มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาผู้สูงอายุไทย, 2560)

องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่ง หมายถึง ลักษณะของระบบขนส่งสาธารณะ เช่น ประเภทของยานพาหนะ (รถเมล์ รถไฟฟ้า เรือโดยสาร) เส้นทางเดินรถ ความถี่ในการให้บริการ ค่าโดยสาร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง (กระทรวงคมนาคม, 2560)

องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อม หมายถึง ปัจจัยภายนอกที่ส่งผลต่อการใช้บริการขนส่งสาธารณะ เช่น สภาพอากาศ สภาพการจราจร ความปลอดภัย และการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น (สามารถ ยิ่งกำแหง, 2553)

แนวคิดโครงสร้างพื้นฐานและการบริการ

โครงสร้างพื้นฐาน เป็นคำที่มีความหมายกว้างขวางและครอบคลุมหลายประเด็น ในบริบทของงานวิจัยนี้จะมุ่งเน้นไปที่โครงสร้างพื้นฐานเชิงกายภาพ เช่น ระบบคมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม หรือการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน โครงสร้างพื้นฐานหมายถึง “ระบบและบริการพื้นฐาน เช่น ระบบคมนาคมและพลังงานที่ประเทศหรือองค์กรใช้เพื่อให้การทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ” (นพดล ครุฑทอง, 2564) มีการจำแนกโครงสร้างพื้นฐานออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ ด้านคมนาคม (Transport), ด้านพลังงาน (Electricity and Energy), ด้านโทรคมนาคม (Telecommunication), และด้านน้ำใช้ (Water Supply) (ศิลา โทณบุตร, 2566) ความสำคัญของโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะระบบการขนส่ง สามารถส่งผลต่อการเข้าถึงบริการสุขภาพได้อย่างมีนัยสำคัญ การศึกษาพบว่าระยะเวลาและระยะทางในการเดินทางส่งผลต่อการใช้บริการโรงพยาบาลในระดับจังหวัด รวมถึงค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่สอดคล้องกับการเข้าถึงบริการสุขภาพ (อรนิษฐ์ แสงทองสุข, 2563)

การบริการในบริบทของระบบขนส่งสาธารณะ หมายถึง การจัดหาและอำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่ผู้ใช้บริการ โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความพึงพอใจและสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ การบริการที่ดีควรคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ เช่น ความน่าเชื่อถือของบริการ ความถี่และตรงต่อเวลาของยานพาหนะ ความสะอาดและสภาพของยานพาหนะและสถานี ความสุภาพและช่วยเหลือของพนักงาน รวมถึงข้อมูลการเดินทางที่ชัดเจนและเข้าถึงได้ง่าย (อัญชิสา พิทักษ์ปรัชญากุล, 2564) สำหรับผู้สูงอายุ การบริการที่ดีควรมีลักษณะที่เอื้อต่อการใช้งาน เช่น มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุ มีการช่วยเหลือจากพนักงานเมื่อจำเป็น และมีข้อมูลที่เข้าใจง่าย การบริการที่มีคุณภาพจะช่วยลดอุปสรรคในการเดินทางและส่งเสริมให้ผู้สูงอายุสามารถเข้าถึงกิจกรรมทางสังคมและบริการที่จำเป็นได้อย่างเต็มที่ (กระทรวงคมนาคม, 2560)

แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับความเสมอภาคและความยุติธรรมในสังคม

แนวคิดความเสมอภาคและความยุติธรรมในสังคมเป็นหลักการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรทรัพยากรและบริการสาธารณะอย่างเท่าเทียม โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับกลุ่มเปราะบาง เช่น ผู้สูงอายุ (มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาผู้สูงอายุไทย, 2560) ความเสมอภาคภายใต้หลักนิติรัฐเกี่ยวข้องกับสิทธิและเสรีภาพของปัจเจกชน ซึ่งเป็นพื้นฐานของศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ รัฐที่มีความเป็นเสรีประชาธิปไตยต้องยอมรับความเป็นอิสระของปัจเจกชนและเคารพสิทธิเสรีภาพของประชาชน (กระทรวงคมนาคม, 2560)

นักเสรีนิยมสายคลาสสิก มักมองว่าความยุติธรรมต้องอยู่บนพื้นฐานของเสรีภาพและรัฐมีหน้าที่อำนวยความสะดวก “ความเท่าเทียมกันภายใต้กฎหมาย” โดยไม่สนใจว่าความเท่าเทียมดังกล่าวจะนำไปสู่ความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจหรือไม่ อย่างไรก็ตาม นักคิดบางท่านไม่เห็นด้วยกับแนวคิดที่เชิดชูเสรีภาพของปัจเจกมากกว่า และเสนอว่าภาวะความเหลื่อมล้ำด้านความมั่งคั่งและรายได้จะได้รับการยอมรับก็ต่อเมื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้ด้อยโอกาสที่สุดในสังคม (สามารถ ยิ่งกำแหง, 2553)

ในบริบทของระบบขนส่งสาธารณะ ความเสมอภาคและความยุติธรรมหมายถึงการที่ทุกคน ไม่ว่าจะมีความสามารถทางเศรษฐกิจ สังคม หรือร่างกายอย่างไร ควรมีโอกาสในการเข้าถึงและใช้บริการขนส่งสาธารณะได้อย่างเท่าเทียมกัน การออกแบบ และพัฒนาระบบขนส่งที่คำนึงถึงหลักการ และการจัดสรรทรัพยากรอย่างเป็นธรรม จะช่วยลดความเหลื่อมล้ำ และส่งเสริมความยุติธรรมทางสังคม (มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาผู้สูงอายุไทย, 2560)

ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) และการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Non-participant Observation) เพื่อทำความเข้าใจพฤติกรรมการเดินทาง การเข้าถึงบริการ ปัญหาและความต้องการ รวมถึงแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุในพื้นที่ศึกษาอย่างลึกซึ้ง

ประชากร ในการวิจัยนี้ ผู้สูงอายุสัญชาติไทย อายุ 60 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป ที่อาศัยอยู่ในเขตตำบลท้ายบ้านใหม่ ตำบลแพรกษา ตำบลบางปู และตำบลบางปูใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ รวมถึงตัวแทนจากภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายด้านระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในพื้นที่ศึกษา กลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง ได้แก่ ผู้สูงอายุในพื้นที่กรณีศึกษาจำนวน 42 ท่าน แบ่งเป็นผู้สูงอายุที่อาศัยอยู่ก่อนการสร้างรถไฟฟ้าและการขยายระบบขนส่งสาธารณะ และผู้สูงอายุที่อาศัยอยู่หลังการสร้างรถไฟฟ้าและการขยายระบบขนส่งสาธารณะ โดยใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) เพื่อให้ได้ข้อมูลที่หลากหลายและครอบคลุม

ตารางที่ 1 การกำหนดผู้ให้ข้อมูล พร้อมทั้งจำนวนผู้ให้ข้อมูลในแต่ละเขตพื้นที่การศึกษา

ประเภทผู้ให้ข้อมูล	จำนวนที่เลือก	เกณฑ์ที่ใช้ในการเลือก
1. ประชากรผู้สูงอายุที่อาศัยอยู่ก่อนการสร้างรถไฟฟ้าและการขยายระบบขนส่งสาธารณะ ในพื้นที่ ตำบลแพรกษา ตำบลท้ายบ้านใหม่ ตำบลบางปูใหม่ ตำบลบางปู โดยประมาณ 15,230 คน		
ประชากรผู้สูงอายุตำบลแพรกษา	3	ประชากรผู้สูงอายุที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในทุกวัน โดยประมาณ 3,540 คน
ประชากรผู้สูงอายุตำบลท้ายบ้านใหม่	6	ประชากรผู้สูงอายุที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในทุกวัน โดยประมาณ 6,365 คน
ประชากรผู้สูงอายุตำบลบางปูใหม่	4	ประชากรผู้สูงอายุที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในทุกวัน โดยประมาณ 4,350 คน
ประชากรผู้สูงอายุตำบลบางปู	2	ประชากรผู้สูงอายุที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในทุกวัน โดยประมาณ 975 คน
2. ประชากรผู้สูงอายุที่อาศัยอยู่หลังการสร้างรถไฟฟ้าและการขยายระบบขนส่งสาธารณะ ในพื้นที่ ตำบลแพรกษา ตำบลท้ายบ้านใหม่ ตำบลบางปูใหม่ ตำบลบางปู โดยประมาณ 27,280 คน		
ประชากรผู้สูงอายุตำบลแพรกษา	8	ประชากรผู้สูงอายุที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในทุกวัน โดยประมาณ 8,180 คน
ประชากรผู้สูงอายุตำบลท้ายบ้านใหม่	10	ประชากรผู้สูงอายุที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในทุกวัน โดยประมาณ 10,390 คน
ประชากรผู้สูงอายุตำบลบางปูใหม่	7	ประชากรผู้สูงอายุที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในทุกวัน โดยประมาณ 7,210 คน
ประชากรผู้สูงอายุตำบลบางปู	2	ประชากรผู้สูงอายุที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในทุกวัน โดยประมาณ 1,500 คน
รวมจำนวนผู้ให้ข้อมูล	42	

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน, กรมการปกครอง (2568)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview Guide) สำหรับผู้สูงอายุ โดยมีคำถามปลายเปิดที่ครอบคลุมประเด็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทาง การเข้าถึงบริการ ปัญหา ความต้องการ และแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ
2. แบบบันทึกการสังเกต (Observation Checklist) สำหรับบันทึกข้อมูลจากการสังเกตพฤติกรรมการเดินทาง และสภาพแวดล้อมของระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ศึกษา

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ถอดเทปและจัดหมวดหมู่ข้อมูล นำข้อมูลเสียงจากการสัมภาษณ์มาถอดเทปเป็นข้อความ และจัดหมวดหมู่ข้อมูลตามประเด็นที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย
2. วิเคราะห์และตีความข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลในแต่ละหมวดหมู่ เพื่อหาความสัมพันธ์ รูปแบบ และแนวโน้มของข้อมูล รวมถึงตีความข้อมูลเพื่อตอบคำถามการวิจัย

3. สรุปผลการวิจัย สรุปผลการวิจัยที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูล โดยนำเสนอในรูปแบบของพรรณนาวิเคราะห์ (Descriptive Analysis) และเชื่อมโยงกับแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผลการวิจัย

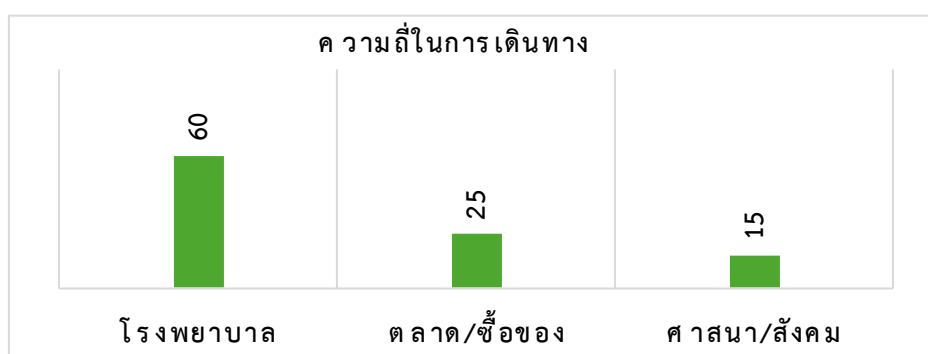
การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยใช้การวิจัยเอกสาร วิเคราะห์สังเคราะห์ข้อมูลจากประเด็นการสัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อให้ได้ข้อมูลถึงพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุ ทราบถึงการเข้าถึงบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุ รวมถึงปัญหา และความต้องการในการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุ เพื่อให้ได้ถึงแนวทางการพัฒนาบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของผู้สูงอายุ

พฤติกรรมกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุ

ผลการศึกษาพฤติกรรมกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่ศึกษาพบว่า ผู้สูงอายุส่วนใหญ่ยังคงพึ่งพาการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ส่วนตัว หรือให้บุตรหลานไปส่งในกรณีที่ต้องเดินทางไกลหรือไปโรงพยาบาล การใช้ระบบขนส่งสาธารณะยังคงมีจำกัด โดยเฉพาะในพื้นที่ที่ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุมหรือมีข้อจำกัดในการเข้าถึง

ความถี่ในการเดินทาง

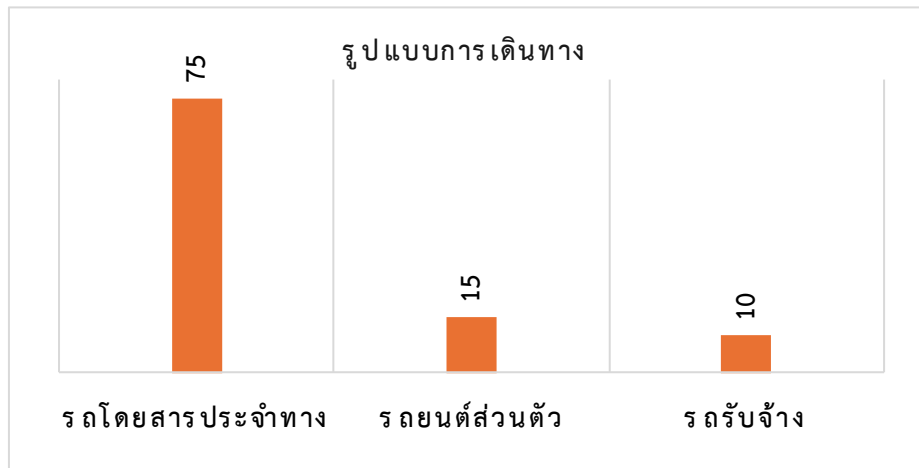
ผู้สูงอายุส่วนใหญ่เดินทางไม่บ่อยนัก โดยมักจะเดินทางเพื่อไปพบแพทย์ ซื้อของใช้จำเป็น หรือเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคมในชุมชน วัตถุประสงค์หลักในการเดินทางคือการไปโรงพยาบาล (ร้อยละ 60) รองลงมาคือการไปตลาด/ซื้อของ (ร้อยละ 25) และการเข้าร่วมกิจกรรมทางศาสนา/สังคม (ร้อยละ 15)



ภาพที่ 2 ภาพแสดงการเปรียบเทียบความถี่ในการเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่การศึกษา

ที่มา : รัชก สุขประเสริฐ และเอกนรี ทุมพล (ผลการวิจัย, 2568)

รูปแบบการเดินทาง การเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางเป็นรูปแบบที่พบน้อยที่สุด (ร้อยละ 75) ตามมาด้วยรถยนต์ส่วนตัวหรือจักรยานยนต์ส่วนตัวรวมไปถึงบุตรหลานเป็นผู้รับส่ง (ร้อยละ 15) และรถรับจ้าง (ร้อยละ 10) ส่วนรถไฟฟ้ายังมีการใช้งานน้อยมากในกลุ่มผู้สูงอายุที่ไม่ได้อาศัยอยู่ใกล้สถานี



ภาพที่ 3 ภาพแสดงการเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่การศึกษา

ที่มา : รัชกร สุขประเสริฐ และเอกนรี ทุมพล (ผลการวิจัย, 2568)

การเข้าถึงบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ

ตำบลท้ายบ้านใหม่ มีการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะที่ง่ายที่สุด เนื่องจากมีรถโดยสารประจำทางและรถสองแถววิ่งผ่านหลายสาย รวมถึงอยู่ไม่ไกลจากสถานีรถไฟฯ อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่พบคือความถี่ของรถโดยสารบางสายยังไม่เพียงพอในช่วงนอกเวลาเร่งด่วน และป้ายรถเมล์บางแห่งยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ เช่น ที่นั่งพักและทางลาด

ตำบลแพรกษา มีการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะในระดับปานกลางถึงยาก มีรถโดยสารประจำทางและรถสองแถวให้บริการ แต่เส้นทางยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ ทำให้ผู้สูงอายุบางส่วนต้องเดินเท้าเป็นระยะทางไกลเพื่อไปขึ้นรถ นอกจากนี้ การเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฯยังไม่สะดวกนัก ต้องมีการต่อรถหลายต่อ ซึ่งเป็นอุปสรรคสำหรับผู้สูงอายุที่มีข้อจำกัดทางร่างกาย

ตำบลบางปู มีพื้นที่ที่ขาดระบบขนส่งมวลชนโดยสิ้นเชิง ทำให้ผู้สูงอายุมีการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะในระดับที่ยากมาก ผู้สูงอายุต้องพึ่งพาการเดินทาง รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง หรือรถสองแถวที่ไม่แน่นอน ซึ่งไม่เหมาะสมกับสภาพร่างกายและรายได้ ส่งผลให้การเดินทางออกนอกบ้านเป็นเรื่องยากและจำกัดอยู่เฉพาะกรณีจำเป็น

ตำบลบางปูใหม่ มีการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะในระดับปานกลางถึงยาก คล้ายกับตำบลแพรกษา มีรถโดยสารประจำทางและรถสองแถวให้บริการ แต่ความครอบคลุมของเส้นทางยังไม่ทั่วถึง และการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฯยังคงเป็นปัญหาหลัก ผู้สูงอายุหลายท่านแสดงความต้องการให้มีรถโดยสารขนาดเล็กวิ่งในชุมชนเพื่อเชื่อมต่อกับระบบขนส่งหลัก

ปัญหา และความต้องการในการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ

ปัญหาที่พบของผู้สูงอายุ

จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้สูงอายุได้ระบุปัญหาหลักในการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ

การขาดการเชื่อมต่อ ระบบขนส่งสาธารณะแต่ละประเภทไม่เชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ผู้สูงอายุต้องเปลี่ยนรถหลายต่อและใช้เวลานานในการเดินทาง

สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ ป้ายรถเมล์ สถานีรถไฟฯ และตัวยานพาหนะยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมสำหรับผู้สูงอายุ เช่น ทางลาด ที่นั่งพัก ราวจับ และห้องน้ำสำหรับผู้สูงอายุ

ความถี่และตารางเวลาไม่แน่นอน รถโดยสารประจำทางบางสายมีความถี่น้อย โดยเฉพาะในช่วงนอกเวลาเร่งด่วน และตารางเวลาไม่แน่นอน ทำให้ผู้สูงอายุต้องรอนาน

ค่าใช้จ่ายสูง แม้จะมีส่วนลดสำหรับผู้สูงอายุ แต่ค่าใช้จ่ายในการเดินทางหลายต่อยังคงเป็นภาระสำหรับผู้สูงอายุ บางท่านที่มีรายได้น้อย

ข้อมูลไม่ชัดเจน ข้อมูลเส้นทาง ตารางเวลา และค่าโดยสารยังไม่ชัดเจนและเข้าถึงยากสำหรับผู้สูงอายุ โดยเฉพาะ ข้อมูลดิจิทัล

ความปลอดภัย ผู้สูงอายุบางท่านรู้สึกไม่ปลอดภัยในการเดินทาง โดยเฉพาะในช่วงเวลากลางคืน หรือในพื้นที่ที่เปลี่ยว

ความต้องการของผู้สูงอายุ

ผู้สูงอายุมีความต้องการที่หลากหลายในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

การเชื่อมต่อที่ครอบคลุม ต้องการให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อกันอย่างราบรื่น ทั้งรถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า และรถรับจ้าง เพื่อลดการเปลี่ยนรถและประหยัดเวลา

สิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม ต้องการให้มีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในป้ายรถเมล์ สถานี และ ยานพาหนะ ให้เป็นมิตรต่อผู้สูงอายุมากขึ้น เช่น มีทางลาด รวจับ ที่นั่งพัก และห้องน้ำที่สะอาด

ความถี่และตารางเวลาที่แน่นอน ต้องการให้รถโดยสารประจำทางมีความถี่มากขึ้นและมีตารางเวลาที่แน่นอน เพื่อลดเวลารอคอย

ค่าโดยสารที่เหมาะสม ต้องการให้มีมาตรการลดหย่อนค่าโดยสารเพิ่มเติม หรือมีบัตรโดยสารพิเศษสำหรับผู้สูงอายุที่มีรายได้น้อย

ข้อมูลที่เข้าถึงง่าย ต้องการให้มีข้อมูลเส้นทาง ตารางเวลา และค่าโดยสารที่ชัดเจน เข้าถึงง่าย ทั้งในรูปแบบ สิ่งพิมพ์และดิจิทัล รวมถึงการประกาศเสียงที่ชัดเจนในยานพาหนะ

ความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้น ต้องการให้มีมาตรการเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง เช่น มีเจ้าหน้าที่คอยช่วยเหลือ มีแสงสว่างเพียงพอในป้ายรถเมล์และสถานี

แนวทางการพัฒนาบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ

จากการวิเคราะห์ปัญหาและความต้องการของผู้สูงอายุ รวมถึงความคิดเห็นจากตัวแทนภาครัฐ สามารถสรุปแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะสำหรับผู้สูงอายุในพื้นที่ศึกษาได้ดังนี้

พัฒนาระบบการเชื่อมต่อ จัดให้มีรถโดยสารขนาดเล็ก (เช่น รถสองแถว รถไมโครบัส) วิ่งในชุมชนเพื่อเชื่อมต่อผู้สูงอายุจากบ้านไปยังป้ายรถเมล์หลักหรือสถานีรถไฟฟ้า โดยเน้นเส้นทางที่เข้าถึงง่ายและมีความถี่เหมาะสม

ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก ปรับปรุงป้ายรถเมล์ สถานี และยานพาหนะให้เป็นไปตามหลัก Universal Design เช่น ติดตั้งทางลาด รวจับ ที่นั่งพัก ห้องน้ำสำหรับผู้สูงอายุ และปุ่มขอความช่วยเหลือฉุกเฉิน

เพิ่มความถี่และปรับปรุงตารางเวลา เพิ่มความถี่ของรถโดยสารประจำทาง โดยเฉพาะในช่วงนอกเวลาเร่งด่วน และจัดทำตารางเวลาที่แน่นอนและเผยแพร่ให้ผู้สูงอายุเข้าถึงได้ง่าย

พิจารณามาตรการลดหย่อนค่าโดยสาร ศึกษาความเป็นไปได้ในการเพิ่มมาตรการลดหย่อนค่าโดยสาร หรือจัดทำบัตรโดยสารพิเศษสำหรับผู้สูงอายุที่มีรายได้น้อย เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

พัฒนาช่องทางการให้ข้อมูล จัดทำข้อมูลเส้นทาง ตารางเวลา และค่าโดยสารในรูปแบบที่หลากหลาย ทั้งสิ่งพิมพ์ ขนาดใหญ่ และแอปพลิเคชันที่ใช้งานง่ายสำหรับผู้สูงอายุ รวมถึงการประกาศเสียงที่ชัดเจนในยานพาหนะ

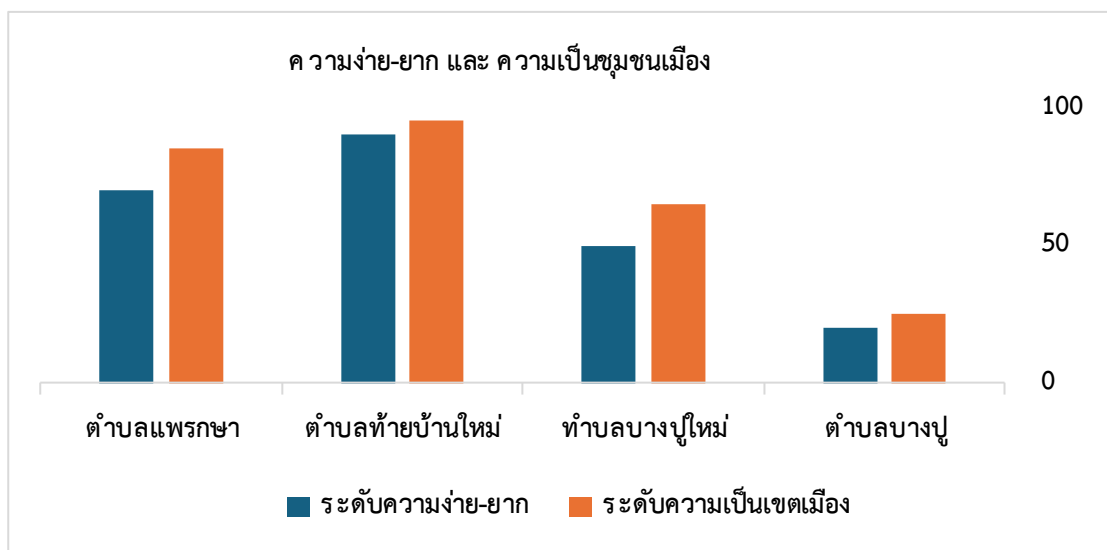
เพิ่มมาตรการความปลอดภัย จัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยช่วยเหลือผู้สูงอายุในสถานีและป้ายรถเมล์ที่มีผู้ใช้บริการหนาแน่น เพิ่มแสงสว่างในพื้นที่รอรถ และติดตั้งกล้องวงจรปิดเพื่อเพิ่มความปลอดภัย

ส่งเสริมการมีส่วนร่วม เปิดโอกาสให้ผู้สูงอายุและภาคประชาสังคมมีส่วนร่วมในการวางแผนและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้ตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของผู้ใช้งาน

สรุป และอภิปรายผล

สรุปผลการวิจัย

งานวิจัยนี้ได้ศึกษาผลกระทบของระบบขนส่งสาธารณะต่อผู้สูงอายุในพื้นที่ตำบลท้ายบ้านใหม่ ตำบลแพรกษา ตำบลบางปู และตำบลบางปูใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ พบว่าพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุส่วนใหญ่ยังคงพึ่งพาส่วนตัวหรือบุตรหลาน เนื่องจากข้อจำกัดในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะในตำบลบางปูที่ขาดระบบขนส่งมวลชนโดยสิ้นเชิง การเข้าถึงบริการมีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ โดยตำบลท้ายบ้านใหม่มีการเข้าถึงที่ง่ายที่สุด และตำบลบางปูมีการเข้าถึงที่ยากที่สุด



ภาพที่ 4 ภาพแสดงการเปรียบเทียบความง่าย - ยาก ในการเดินทางและความเป็นชุมชนเมืองในเขตพื้นที่การศึกษา

ที่มา : รัชกร สุขประเสริฐ และเอกนรี ทุมพล (ผลการวิจัย, 2568)

ปัญหาหลักที่พบคือการขาดการเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่ง สิ่งอำนวยความสะดวกที่ไม่เพียงพอ ความถี่และตารางเวลาที่ไม่แน่นอน ค่าใช้จ่ายสูง ข้อมูลไม่ชัดเจน และความปลอดภัย ผู้สูงอายุมีความต้องการให้มีการพัฒนาระบบเชื่อมต่อ ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก เพิ่มความถี่และตารางเวลาที่แน่นอน พิจารณามาตรการลดหย่อนค่าโดยสาร พัฒนาช่องทางการให้ข้อมูล และเพิ่มมาตรการความปลอดภัย

ตารางที่ 2 ตารางการสรุปการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ และระดับความยากง่ายของการเดินทาง

ตำบล	รูปแบบขนส่งที่มีอยู่	การเข้าถึงระบบขนส่ง	ระดับความยาก
แพรกษา	รถสองแถว/มอเตอร์ไซด์รับจ้าง/รถไฟฟ้า	เข้าถึงได้บางพื้นที่	ปานกลาง
ท้ายบ้านใหม่	รถสองแถว/มอเตอร์ไซด์รับจ้าง/รถไฟฟ้า	เข้าถึงได้	ง่าย
บางปู	รถสองแถว/มอเตอร์ไซด์รับจ้าง/รถไฟฟ้า	เข้าถึงได้น้อยมาก	ยากมาก
บางปูใหม่	รถสองแถว/มอเตอร์ไซด์รับจ้าง/รถไฟฟ้า	เข้าถึงได้	ปานกลางถึงยาก

อภิปรายผล

พฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุ

ผู้วิจัยสรุปได้ว่า ผู้สูงอายุในพื้นที่ตำบลท้ายบ้านใหม่ แพรกษา บางปู และบางปูใหม่ พังพารสองแถวและวินจักรยานยนต์รับจ้างมากที่สุด เพราะสะดวกและเข้าถึงง่าย โดยเฉพาะเมื่อเดินทางไปตลาด วัด หรือศูนย์สาธารณสุขรองรับลงมาคือรถยนต์ส่วนตัวที่มีบุตรหลานขับให้ สะท้อนถึงบทบาทของครอบครัวในการดูแลและการตัดสินใจเดินทาง ปัจจัยสำคัญคือค่าใช้จ่าย ความปลอดภัย และความสะดวก ซึ่งสอดคล้องกับงานของ กาญจน์กรรณ สุธังคะ (2558) ที่ระบุว่าปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายและความปลอดภัยมีผลต่อการเลือกใช้ขนส่งของผู้สูงอายุ

การเข้าถึงบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ

ระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ยังไม่ครอบคลุม ผู้สูงอายุจึงต้องพึ่งรถสองแถว รถตู้ หรือรถรับจ้าง การเข้าถึงจุดโดยสารไม่สะดวกและมีความถี่ของรถไม่แน่นอน ทำให้รู้สึกไม่มั่นใจในการใช้บริการ ซึ่งคล้ายกับงานของ ปวีร์ ไวยานิกรณ์ (2567); นพดล ครุฑทอง (2564) ที่เสนอให้มีจุดจอดรถที่ปลอดภัย มีทางลาด ทางเดิน และสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งเชื่อมต่อระบบขนส่งให้ต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังพบว่าผู้สูงอายุให้ความสำคัญกับการเดินทางเพื่อรับบริการสุขภาพเป็นหลัก (รชยา พรหมวงศ์ และปัทมพร วงศ์วิริยะ, 2565)

ปัญหาและความต้องการในการใช้บริการ

ผู้สูงอายุประสบปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ทางเท้าไม่เรียบ ไม่มีทางลาด ที่จอดรถไม่มีร่มเงา ไม่มีป้ายบอกเวลาเดินรถชัดเจน และความถี่ของรถไม่แน่นอน ทำให้รู้สึกไม่ปลอดภัย ความต้องการหลักคือ จุดจอดรถที่ปลอดภัยและมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบถ้วน ค่าโดยสารถูก และเจ้าหน้าที่มีน้ำใจต่อผู้สูงอายุ ซึ่งสอดคล้องกับงานของ นพดล ครุฑทอง (2564); วราจกานา ทองด้วง และพุดพิงค์ อภิวัฒน์กุล (2564) ที่ชี้ให้เห็นว่าความไม่พร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นอุปสรรคสำคัญในการใช้ระบบขนส่ง

แนวทางการพัฒนาบริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ

แนวทางพัฒนาที่ผู้สูงอายุเสนอ ได้แก่ การปรับปรุงจุดจอดรถให้ปลอดภัยและมีทางลาด รวบรวม และร่มเงา การให้บริการตรงเวลา มีจำนวนรถเพียงพอ และให้สิทธิพิเศษลดค่าโดยสารแก่ผู้สูงอายุ รวมถึงการอบรมเจ้าหน้าที่ให้เข้าใจและเอื้ออาทรต่อผู้สูงอายุ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางในงานของ นพดล ครุฑทอง (2564); ปวีร์ ไวยานิกรณ์ (2567); วิโรจน์ เจริญลักษณ์ และเกศปรกรณ์ แสงเงิน (2561) ที่เน้นการพัฒนาทางกายภาพของระบบ การเชื่อมต่อระบบขนส่ง และการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัย

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. บูรณาการแผนพัฒนาระบบขนส่ง หน่วยงานภาครัฐควรบูรณาการแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในระดับท้องถิ่นและระดับจังหวัด โดยคำนึงถึงความต้องการเฉพาะของผู้สูงอายุในแต่ละพื้นที่
2. ส่งเสริมหลัก Universal Design กำหนดให้การออกแบบและปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะทุกประเภทต้องเป็นไปตามหลัก Universal Design เพื่อให้ผู้สูงอายุและผู้พิการสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวก
3. จัดสรรงบประมาณ จัดสรรงบประมาณที่เพียงพอสำหรับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นมิตรต่อผู้สูงอายุ รวมถึงการฝึกอบรมบุคลากรให้มีความรู้ความเข้าใจในการให้บริการผู้สูงอายุ

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

1. จัดตั้งระบบ Feeder จัดให้มีรถโดยสารขนาดเล็กวิ่งในชุมชนเพื่อเชื่อมต่อกับระบบขนส่งหลัก โดยเฉพาะในพื้นที่ที่ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุม
2. ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก ติดตั้งทางลาด รวบรวม ที่นั่งพัก และห้องน้ำสำหรับผู้สูงอายุในป้ายรถเมล์ สถานี และยานพาหนะ รวมถึงการปรับปรุงพื้นผิวทางเดินให้เรียบและไม่ลื่น
3. พัฒนาข้อมูลและเทคโนโลยี จัดทำแอปพลิเคชันและเว็บไซต์ที่ใช้งานง่ายสำหรับผู้สูงอายุ เพื่อให้สามารถเข้าถึงข้อมูลเส้นทาง ตารางเวลา และค่าโดยสารได้อย่างสะดวก รวมถึงการติดตั้งจอแสดงผลขนาดใหญ่และประกาศเสียงที่ชัดเจนในยานพาหนะ
4. ฝึกอบรมบุคลากร จัดอบรมพนักงานขับรถและเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการให้มีความรู้ความเข้าใจในการให้บริการผู้สูงอายุ รวมถึงการให้ความช่วยเหลือเมื่อจำเป็น

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในอนาคต

1. ขยายพื้นที่ศึกษา ควรมีการวิจัยในพื้นที่อื่นๆ ที่มีลักษณะทางภูมิศาสตร์และสังคมที่แตกต่างกัน เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุมและสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้กว้าง
2. ศึกษาปัจจัยเชิงปริมาณ ควรมีการวิจัยเชิงปริมาณเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้ระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ เช่น ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ สังคม และสุขภาพ
3. ประเมินผลโครงการ ควรมีการประเมินผลโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสำหรับผู้สูงอายุ เพื่อวัดประสิทธิภาพและประสิทธิผลของมาตรการที่นำมาใช้

เอกสารอ้างอิง

- กรมกิจการผู้สูงอายุ. (2564). รายงานแผนปฏิบัติการดำเนินงานรองรับสิทธิผู้สูงอายุตามพระราชบัญญัติผู้สูงอายุ พ.ศ. 2546 ประจำปีงบประมาณ 2563. สืบค้นเมื่อ 25 กันยายน 2567, จาก <https://www.dop.go.th/th/known/5/964>
- กระทรวงคมนาคม. (2560). แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 - 2564. สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน 2567, จาก <https://www.mot.go.th/mot?id=1&sid=plan1>
- กาญจน์กรอง สุธังคะ. (2558). ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ: การประยุกต์ใช้แบบจำลองสมการโครงสร้าง. วารสารมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ (สาขาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี), 7(14), 130-134.
- ภูเกิล. (2566). แผนที่แสดงเขตการศึกษา (ตำบลแพรกษา, ตำบลท้ายบ้านใหม่, ตำบลบางปู, ตำบลบางปูใหม่). สืบค้นเมื่อ 13 ตุลาคม 2567, จาก <https://maps.app.goo.gl/FDuMGHv8iBUEW6SE9>
- นพดล ครุฑทอง. (2564). แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในกรุงเทพมหานครเพื่อการเข้าถึงที่เท่าเทียมของผู้สูงอายุ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชานโยบายสังคม, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ปราโมทย์ ประสาทกุล และปัทมา ว่าพัฒนางศ์. (2554). จุดเปลี่ยนประชากรประเทศไทย. สืบค้นเมื่อ 7 ธันวาคม 2567, จาก https://ipsr.mahidol.ac.th/wp-content/uploads/2022/03/2554_conference_full.pdf
- ปวีร์ ไวยานิกรณ์. (2567). แนวทางการพัฒนาขนส่งสาธารณะสำหรับผู้สูงอายุเพื่อเข้ารับบริการด้านสุขภาพในชุมชนเมืองปัตตานี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม, มหาวิทยาลัยศิลปากร.

- มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาผู้สูงอายุไทย. (2560). *สถานการณ์ผู้สูงอายุไทย พ.ศ. 2560*. สืบค้นเมื่อ 15 ธันวาคม 2567, จาก <https://shorturl.at/rFn0N>
- รชยา พรหมวงศ์ และ ปัทมพร วงศ์วิริยะ. (2565) พฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุในเมืองขนาดกลางกรณีศึกษาเมืองขอนแก่น. *วารสารสิ่งแวดลอมสรรค์สร้างวินิจัย คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น*, 21(3), 435-439.
- วรางคณา ทองด้วง และ พุดพิงค์ อภิวัฒนกุล. (2564). การเปรียบเทียบปัจจัยด้านการขนส่งสาธารณะระหว่างกลุ่มผู้สูงอายุและกลุ่มคนทำงานกรณีศึกษาเส้นทางเดินทางของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส. *วารสารรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา*, 4(2), 85-96.
- วิโรจน์ เจริญลักษณ์ และ เกศปกรณ์ แสงเงิน. (2561). แนวทางการพัฒนาบริการขนส่งสำหรับผู้สูงอายุ ในเขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร. *วารสารวิชาการสาขามนุษยศาสตร์สังคมศาสตร์และศิลปะ มหาวิทยาลัยศิลปากร*, 11(1), 3034-3046.
- ศิลา โทณบุตร. (2566). *ปัจจัยกำหนดการเข้าถึงบริการทางสุขภาพของผู้สูงอายุระดับภูมิภาคในประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์ปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยนเรศวร.
- สามารถ ยิ่งกำแหง. (2553). *แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของชาวบ้านในท้องถิ่นในเขตพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบลตะเคียน อ.ด่านขุนทด จ.นครราชสีมา*. วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559). *ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ: แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2560 - 2564*. กรุงเทพฯ: สำนักนายกรัฐมนตรี
- สำนักบริหารการทะเบียน, กรมการปกครอง. (2568). *สถิติจำนวนประชากร พ.ศ.2558 - พ.ศ.2568*. สืบค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2568, จาก <https://stat.bora.dopa.go.th/stat/statnew/statMenu/newStat/home.php>
- สุเมธ องกิตติกุล และ นิชมน ทองพัฒน์. (2562). พัฒนา “เมืองสำหรับคน” อย่างไรในสังคมอายุยืน. สืบค้นเมื่อ 17 ธันวาคม 2567, จาก <https://tdri.or.th/2019/08/how-to-develop-a-city-for-people-in-a-longevity-society/>
- อรนิษฐ์ แสงทองสุข. (2563). *การศึกษาคุณภาพชีวิตของผู้สูงอายุในประเทศไทย กรณีศึกษาเขต กรุงเทพมหานคร ปทุมธานี และนนทบุรี*. ประชุมวิชาการระดับชาติและนานาชาติมหาวิทยาลัยศรีปทุม ครั้งที่ 4 ประจำปี 2562. สืบค้นเมื่อ 14 มกราคม 2568, จาก <https://dspace.spu.ac.th/server/api/core/bitstreams/cf7be783-b89d-4856-9488-43739d5ed45b/content>
- อัญชิสา พิทักษ์ปรัชญากุล. (2564). *พฤติกรรมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ของผู้สูงอายุ*. สารนิพนธ์ปริญญาตรี สาขาการผังเมืองบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- Yamane, T. (1973). *Statistics: an introductory analysis*. New York: Harper & Row