



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 11

The 11<sup>th</sup> STOU National Research Conference

ผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการใช้ทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับ กรณีศึกษา : พื้นที่ระหว่างสถานี  
สยามและสถานีชิดลม

The Economic Impact of Footpath and Skywalk case study between Siam BTS Station and  
Chidlom BTS Station

ทัตเทพ หนูสุข (Tattep Nusook)<sup>1</sup> สณชัย สบรัมย์ (Sonchai Lobyraem)<sup>2</sup>

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการใช้ทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับระหว่างสถานีสยามและสถานีชิดลม โดยพื้นที่ศึกษาเป็นย่านศูนย์กลางเศรษฐกิจการค้า และศูนย์กลางคมนาคมของกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้เนื่องด้วยสถานการณ์ COVID -19 ที่มีการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในปัจจุบันทำให้การเลือกกลุ่มตัวอย่างเฉพาะชาวไทย โดยแบ่งเป็นผู้ใช้งานทางเดินเท้า (Pedestrian users) จำนวน 421 และผู้ประกอบการ (entrepreneur) จำนวน 270 ราย ทั้งนี้จากการศึกษาพบว่า ในการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก (Logistic Regression Analysis) ของความสัมพันธ์ของปัจจัย และการเปรียบเทียบโอกาสเสี่ยงในการเกิดเหตุการณ์ (Odds ratio) โดยสามารถสรุปลักษณะการใช้งานทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับ ดังนี้ (1) ความคล้ายคลึงกันทั้งในกลุ่มผู้ใช้งานมีช่วงอายุระหว่าง 20-30 ปี พบว่ามีการใช้จ่ายและเวลาในการเดินทางที่ใกล้เคียงกัน (2) วัตถุประสงค์การใช้งานมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จากผู้ใช้งานทางเดินเท้ายกระดับมีการใช้งานเพื่อเชื่อมโยงไปยังที่พักและสถานที่ทำงาน ส่วนผู้ใช้งานทางเดินเท้ามีการเดินทางไปยังห้างสรรพสินค้าหรือร้านค้า ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การเดินเท้าเป็นหนึ่งในการเดินทางที่สามารถทำให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจต่อพื้นที่ได้ อย่างไรก็ตามด้วยลักษณะของทางเดินเท้าและทางเดินยกระดับที่มีปัญหาและข้อจำกัดที่ส่งผลต่อการใช้งาน ทำให้ความต้องการในการเดินเท้าลดลง ซึ่งต้องมีการวางแผนทั้งในส่วนของการออกแบทางกายภาพที่ตอบสนองต่อความต้องการในการเดินและแอ่งต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

คำสำคัญ เศรษฐกิจ ทางเดินเท้า ทางเดินเท้ายกระดับ พฤติกรรมการเดิน

Abstract

<sup>1</sup> นักศึกษาหลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหานิติศาสตร์ ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร e-mail address tattep.nusook@gmail.com

<sup>2</sup> รองศาสตราจารย์ ดร. ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร e-mail address

drsonchai@gmail.com



## การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 11

### The 11<sup>th</sup> STOU National Research Conference

---

The purpose of this research is to study the economic impact of footpath and skywalk the between Siam BTS station and Chidlom BTS station. The research that are relevant to the study including site survey in which the area is located in the central business district and transportation hub of Bangkok. Due to the current COVID19 situation that having COVID19 pademic that the reason why in the present this research focus only a group of thai citizen. There are devided in 2 groups. One is 421 users for pedestrian and 270 users for entrepreneur , Despite of the logistic regression analysis of relationship between factors, the characteristics of both footpath usage and skywalk usage can be summarized as the following: (1) The 2 groups of users between 20-30 years and this research found in this 2 groups have similar spending and travel time. (2) The usage objectives are significantly different in which the users of the skywalk mainly commute to their accommodation and workplace while users who used the foothpath commute to shopping malls and shopping venues. The difference between commuter's destination shows that walking is one of the commuting methods that contributed to economic growth within the area. However, the obstacles that were found in both footpath and skywalk contribute much towards walking efficiency and the needs toward walking. Suggesting that there must be policy planning toward physical design that will respond to the need of walking and accommodate economic activities.

**Keywords:** Economic, Footpath, Skywalk, Walking behavior

บทนำ



## การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 11

### The 11<sup>th</sup> STOU National Research Conference

สถานการณ์ในปัจจุบันที่หลายประเทศประสบปัญหานั้นได้แก่ การจราจรติดขัดในพื้นที่เมืองหลวง พ.ศ. 2563 กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองหลวงที่มีการจราจรติดขัดเป็นอันดับหนึ่งของเอเชีย (INRIX Global Traffic Scorecard, 2019) และจากปัญหาการจราจรติดขัดส่งผลต่อการเกิดปัญหามลพิษทางอากาศ และการใช้พลังงานอย่างสิ้นเปลือง (สุเมธ อภิตติกุล , 2562) ทั้งนี้ในการแก้ไขปัญหาจึงได้มีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง ลดการใช้พลังงานและการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล อย่างไรก็ตามการเข้าถึงระบบสาธารณะต่างๆ ยังคงต้องมีการบูรณาการ เชื่อมต่อระบบการขนส่งรูปแบบอื่นเพื่อให้สามารถเข้าถึงการใช้งาน (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ, 2560) ซึ่งหนึ่งในรูปแบบการเดินทางที่ประชาชนสามารถใช้ได้ทุกคนได้แก่ การเดินเท้า เนื่องจากรูปแบบการเดิน เป็นรูปแบบพื้นฐาน ในการเดินทางที่ไม่จำเป็นต้องมีการค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ประหยัดการใช้พลังงาน อีกทั้งเป็นการออกกำลังกายด้วย ในการเดินทางที่มีความเหมาะสมในการเดินเท้าเป็นระยะ 500 – 1,000 เมตร (Calthorpe, 1993) ซึ่งทำให้การใช้รูปแบบการเดินเท้ามีความเหมาะสมกับย่านเศรษฐกิจที่มีการกระจุกตัวของกิจกรรม ไม่ว่าจะเป็นสถานที่ทำงาน ที่พักอาศัย ร้านค้า สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ รวมทั้งระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถเชื่อมโยงไปยังพื้นที่อื่นๆ ได้อย่างสะดวก ทั้งนี้รูปแบบการเดินทางด้วยเท้าในปัจจุบันสามารถเดินทางได้ 2 รูปแบบ ได้แก่ ทางเดินเท้า และทางเดินเท้ายกระดับ โดยรูปแบบและลักษณะของการเชื่อมต่อของทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับที่มีความแตกต่างกันส่งผลต่อรูปแบบของผู้ใช้งานและสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป อันรวมไปถึงเศรษฐกิจที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ข้างเคียง

ในการวิจัยนี้ได้ทำการเลือกพื้นที่ศึกษาพื้นที่ทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับสถานีสยามและสถานีชิดลม เนื่องจากเป็นพื้นที่อยู่ในเขตปทุมวัน ที่ได้รับการให้ค่าคะแนนของพื้นที่ที่มีความเหมาะสม สามารถเข้าถึงด้วยการเดินได้ดีด้วยคะแนน 69 คะแนน (ศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง, 2559) ซึ่งรวมไปถึงองค์ประกอบในด้านต่างๆ ของพื้นที่ไม่ว่าจะเป็นแหล่งจับจ่ายใช้สอย แหล่งงาน สถานีขนส่งสาธารณะ พื้นที่นันทนาการ สถานศึกษา และสถานที่บริการสาธารณะและธุรกรรม นอกจากนี้ยังมีสถานที่สำคัญทางศาสนาที่ดึงดูดประชาชนและนักท่องเที่ยวให้เดินทางเข้าไปในพื้นที่ อย่างไรก็ตามด้วยรูปแบบของการใช้งานทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับที่มีความแตกต่างกันจากพฤติกรรมผู้ใช้งาน ซึ่งส่งผลกระทบทางเศรษฐกิจต่อพื้นที่ข้างเคียงทางเดินเท้าอันเป็นผลจากปัจจัยในด้านของลักษณะทางกายภาพของทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับ และพฤติกรรมการใช้งาน ดังนั้นการวิจัยนี้จึงได้ทำการศึกษาปัจจัยที่ก่อให้เกิดผลกระทบของการใช้ทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับที่มีต่อเศรษฐกิจ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาแก้ไขทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับให้มีความเหมาะสมและส่งเสริมต่อเศรษฐกิจ

#### วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาลักษณะทางกายภาพ สภาพแวดล้อม พฤติกรรมและความคิดเห็นต่อลักษณะการใช้ทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับ
2. เพื่อศึกษาแนวทางในการปรับปรุงและส่งเสริมทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่ที่เป็นแหล่งเศรษฐกิจ และสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งาน
3. เพื่อศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการใช้งานทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับ

#### ระเบียบวิธีวิจัย



## การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 11

### The 11<sup>th</sup> STOU National Research Conference

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยในเชิงปริมาณ (Quantitative Research) เครื่องมือที่ใช้คือ แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยมีการให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบ แก้ไข และปรับปรุงแบบสอบถามให้มีความสมบูรณ์ ซึ่งแบบสอบถามออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ (1) แบบสอบถามสำหรับผู้ใช้งานทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับ ประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทาง และความคิดเห็นต่อการเดินทาง มีการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างตามการคำนวณจำนวนกลุ่มตัวอย่างตามสูตรของ Cochran (1953) เนื่องด้วยไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน เป็นจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 420 คน และ (2) แบบสอบถามสำหรับผู้ประกอบการ ประกอบด้วย ความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับต่อการค้าขาย มีการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างจากข้อมูลสารสนเทศของกรมพัฒนาที่ พ.ศ. 2560 ตามสูตรของทาโร ยามาเน (Taro Yamane, 1973) กลุ่มตัวอย่าง 270 ราย ในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าสยามและสถานีชิดลมในรัศมี 500 เมตร ซึ่งการวิจัยนี้ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการแจกแจงความถี่ ร้อยละ วิเคราะห์ความสัมพันธ์โดยการทดสอบไคสแควร์ (Chi-Square Test) และการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร (Logistic regression)

#### ผลการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้งานทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับ ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 56.7 มีช่วงอายุ 20-30 ปี มากที่สุดร้อยละ 39.8 ระดับการศึกษาปริญญาตรี มากที่สุดร้อยละ 46.4 ประกอบอาชีพพนักงาน/ลูกจ้าง มากที่สุดร้อยละ 37.4 มีรายได้ต่อเดือนอยู่ในช่วงต่ำกว่า 10,000-20,000 บาท มากที่สุดร้อยละ 33.6

ตารางที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้งานทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับ

| ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม |               | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|--------------------------------|---------------|------------|--------|
| เพศ                            | ชาย           | 149        | 35.5   |
|                                | หญิง          | 238        | 56.7   |
|                                | เพศทางเลือก   | 32         | 7.6    |
|                                | ไม่เลือกตอบ   | 1          | 2      |
|                                |               |            |        |
| อายุ                           | ต่ำกว่า 20 ปี | 95         | 22.6   |
|                                | 20 - 30 ปี    | 167        | 39.8   |
|                                | 31 - 40 ปี    | 81         | 19.3   |
|                                | 41 - 60 ปี    | 58         | 13.8   |
|                                | 60 ปีขึ้นไป   | 12         | 2.9    |
|                                | ไม่เลือกตอบ   | 7          | 1.7    |

ตารางที่ 1 (ต่อ)



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 11  
The 11<sup>th</sup> STOU National Research Conference

| ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม       | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|--------------------------------------|------------|--------|
| <b>การศึกษา</b>                      |            |        |
| ประถมศึกษา                           | 19         | 4.5    |
| มัธยมศึกษา/ปวช./ปวส.                 | 172        | 41     |
| ปริญญาตรี                            | 195        | 46.4   |
| ปริญญาโท หรือสูงกว่า                 | 20         | 4.8    |
| ไม่เลือกตอบ                          | 14         | 3.3    |
| <b>อาชีพ</b>                         |            |        |
| นักเรียน/นักศึกษา                    | 132        | 31.4   |
| ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/เจ้าหน้าที่รัฐ | 57         | 13.6   |
| พนักงาน/ลูกจ้าง                      | 157        | 37.4   |
| อิสระ (Freelance)/ เจ้าของกิจการ     | 33         | 7.9    |
| อื่น ๆ                               | 22         | 5.2    |
| ไม่เลือกตอบ                          | 19         | 4.5    |
| <b>รายได้ต่อเดือน</b>                |            |        |
| ต่ำกว่า 10,000 บาท                   | 141        | 33.6   |
| 10,001 – 20,000 บาท                  | 141        | 33.6   |
| 20,001 – 30,000 บาท                  | 77         | 18.3   |
| 30,001 – 40,000 บาท                  | 24         | 5.7    |
| มากกว่า 40,000 บาท                   | 22         | 5.2    |
| ไม่เลือกตอบ                          | 15         | 3.6    |

2. ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการ ส่วนใหญ่เป็นกิจการประเภทธุรกิจให้บริการ ร้อยละ 58.3 มีระยะเวลาในการดำเนินการมาแล้ว 1-10 ปี มากที่สุด ร้อยละ 61.6 เป็นการพัฒนาทางเดินเท้าเพื่อส่งเสริมการค้าและบริการมากที่สุด ร้อยละ 61.3 แต่ยังคงมีความคิดเห็นต่อทางเดินเท้ายกระดับจะทำให้คนมาเยี่ยมชมเพิ่มขึ้น ร้อยละ 81.9 และสามารถเพิ่มรายได้จากผู้ใช้งานทางเดินเท้ายกระดับ ร้อยละ 73.1 ทางเดินเท้ามีความเหมาะสม ร้อยละ 57.2 ทางเดินเท้ายกระดับมีความเหมาะสม ร้อยละ 88.9 โดยทางเดินเท้ามีความกว้าง สะอาด ไม่มีสิ่งกีดขวาง มีร่มเงา ร้อยละ 80.1 แต่ยังคงต้องการปรับปรุงความสกปรก มีน้ำขัง พื้นไม่เรียบ ทางเดินแคบ มีทางต่างระดับ ร้อยละ 48.7 และทางเดินเท้ายกระดับมีความสะอาด เดินง่าย วิวดี มีร่มเงา ร้อยละ 50.2 แต่ยังคงต้องการปรับปรุงพื้นที่ที่ไม่มีหลังคาในบางพื้นที่ และทางขึ้นลงไม่มีหลังคาคลุม ร้อยละ 4.4

ตารางที่ 2 ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการ





การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 11

The 11<sup>th</sup> STOU National Research Conference

|                                                      | ข้อมูลจากผู้ประกอบการ                           | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------|--------|
| ประเภทกิจการ                                         | ธุรกิจพาณิชย์กรรม                               | 111        | 41.0   |
|                                                      | ธุรกิจให้บริการ                                 | 158        | 58.3   |
|                                                      | ไม่เลือกตอบ                                     | 2          | 0.8    |
| ระยะเวลาดำเนินการ                                    | อายุ 1-10 ปี                                    | 167        | 61.6   |
|                                                      | อายุ 11-20 ปี                                   | 80         | 29.5   |
|                                                      | อายุ 21-30 ปี                                   | 15         | 5.5    |
|                                                      | อายุ 31-40 ปี                                   | 3          | 1.1    |
|                                                      | อายุ 41-50 ปี                                   | 3          | 1.1    |
|                                                      | อายุ 50 ปี ขึ้นไป                               | 1          | 0.4    |
|                                                      | ไม่เลือกตอบ                                     | 2          | 0.7    |
| สิ่งสำคัญต่อการพัฒนาเพื่อ<br>ส่งเสริมการค้าและบริการ | ทางเดินเท้า                                     | 166        | 61.3   |
|                                                      | ทางเดินเท้ายกระดับ                              | 52         | 19.2   |
|                                                      | ที่จอดรถ                                        | 50         | 18.5   |
|                                                      | ทางจักรยาน                                      | 2          | 0.7    |
|                                                      | อื่น ๆ                                          | 1          | 0.4    |
| ทางเดินเท้ายกระดับส่งผลต่อ<br>การค้าและบริการ        | คนมาเยี่ยมชมเพิ่มขึ้น                           | 222        | 81.9   |
|                                                      | คนมาเยี่ยมชมลดลง                                | 48         | 17.7   |
|                                                      | ไม่ได้รับผลกระทบ                                | 1          | 0.4    |
| ทางเดินเท้ายกระดับส่งผลต่อ<br>รายได้กิจการ           | รายได้เพิ่มขึ้น                                 | 198        | 73.1   |
|                                                      | รายได้ลดลง                                      | 9          | 3.3    |
|                                                      | ไม่ได้รับผลกระทบ                                | 61         | 22.5   |
|                                                      | ไม่เลือกตอบ                                     | 3          | 1.1    |
| ความเหมาะสมของทางเดินเท้า                            | มีความเหมาะสมแล้ว                               | 155        | 57.2   |
|                                                      | ควรมีการปรับปรุง                                | 114        | 42.1   |
|                                                      | ไม่เลือกตอบ                                     | 2          | 0.7    |
| ความเหมาะสมของทางเดินเท้า<br>ยกระดับ                 | มีความเหมาะสมแล้ว                               | 241        | 88.9   |
|                                                      | ควรมีการปรับปรุง                                | 29         | 10.7   |
|                                                      | ไม่เลือกตอบ                                     | 1          | .4     |
| สิ่งที่ชอบเกี่ยวกับทางเดินเท้า                       | เดินง่าย กว้าง สะอาด ไม่มีสิ่งกีดขวาง มีร่มเงา  | 217        | 80.1   |
|                                                      | เชื่อมโยงระหว่างร้านค้าและระบบขนส่งสาธารณะสะดวก | 16         | 5.9    |
|                                                      | มีความปลอดภัย                                   | 16         | 5.9    |
|                                                      | ไม่เลือกตอบ                                     | 22         | 8.1    |

ตารางที่ 2 (ต่อ)



## การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 11

### The 11<sup>th</sup> STOU National Research Conference

|                                   | ข้อมูลจากผู้ประกอบการ                                          | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|-----------------------------------|----------------------------------------------------------------|------------|--------|
| สิ่งที่ไม่ชอบเกี่ยวกับทางเดินเท้า | ความสกปรก มีน้ำขัง พื้นไม่เรียบ ทางเดินแคบ มีทางต่างระดับ      | 132        | 48.7   |
|                                   | ขาดสิ่งอำนวยความสะดวก ขาดร่มเงา ขาดป้ายบอกทางและจุดพัก         | 5          | 1.8    |
|                                   | ไม่ปลอดภัย ขาดกล้องวงจรปิด แสงสว่างและพนักงานรักษาความปลอดภัย  | 13         | 4.8    |
|                                   | ไม่เลือกตอบ                                                    | 121        | 44.6   |
|                                   |                                                                |            |        |
| สิ่งที่ชอบเกี่ยวกับทางเดินเท้า    | ทางเดินมีความสะอาด เดินง่าย วิวดี มีร่มเงา                     | 136        | 50.2   |
|                                   | เชื่อมโยงต่อไปยังร้านค้าและระบบขนส่งสาธารณะได้สะดวก            | 91         | 33.6   |
|                                   | มีสิ่งอำนวยความสะดวก ป้ายบอกทาง บันไดเลื่อนและจุดพัก           | 11         | 4.1    |
|                                   | มีความปลอดภัย                                                  | 27         | 10.0   |
|                                   | ไม่เลือกตอบ                                                    | 6          | 2.2    |
| สิ่งที่ไม่ชอบเกี่ยวกับทางเดินเท้า | ไม่มีหลังคาในบางพื้นที่ และทางขึ้นลงไม่มีหลังคาคลุม            | 12         | 4.4    |
|                                   | ไม่มีการแบ่งเลนการเดินข้ามทาง มีความแออัด                      | 11         | 4.1    |
|                                   | ไม่ปลอดภัย ขาดแสงสว่าง พนักงานรักษาความปลอดภัย และกล้องวงจรปิด | 7          | 2.6    |
|                                   | ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้ใช้งาน และผู้พิการ                  | 6          | 2.2    |
|                                   | ไม่เลือกตอบ                                                    | 235        | 86.7   |

3. ข้อมูลการเดินทางของผู้ใช้ทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับ ส่วนใหญ่มีลักษณะการเดินทางโดยเริ่มจากบ้านหรือหอพัก ร้อยละ 58.3 ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางและใช้ทางเดินเท้าเป็นหลัก ร้อยละ 90.5 และร้อยละ 54.3 ตามลำดับ ในการเดินทางมายังพื้นที่ศึกษามีค่าใช้จ่ายในการเดินทางอยู่ในช่วง 0-50 บาท มากที่สุดร้อยละ 64.8 ใช้เวลาในการเดินทางมายังพื้นที่ศึกษาอยู่ในช่วง 16-30 นาที มากที่สุดร้อยละ 39.5 มีความถี่ในการเดินทางมายังพื้นที่ศึกษา 1-5 ครั้ง/เดือน มากที่สุดร้อยละ 36.0 โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการเดินทาง นัดเพื่อน สังสรรค์ มากที่สุดร้อยละ 35.5 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการใช้จ่ายกับอาหารร้อยละ 61.4 และมีมูลค่าการซื้อสินค้าและบริการในช่วง 1,001-5,000 บาท มากที่สุดร้อยละ 44.8 ทั้งนี้หลังจากเดินทางมายังพื้นที่ศึกษาแล้วมีแผนในการเดินทางไปยังห้างสรรพสินค้าหรือร้านค้ามากที่สุด ร้อยละ 31.4

#### ความคิดเห็นต่อลักษณะและการส่งเสริมการใช้ทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับ

- (1) การออกแบบทางเท้า ผู้ใช้งานส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับความสะอาดในการเข้าถึงมากที่สุด ร้อยละ 56.9
- (2) คุณลักษณะของทางเท้า ผู้ใช้งานส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับความกว้างของทางเดินเท้ามากที่สุด ร้อยละ 56.9
- (3) การส่งเสริมการสัญจรรูปแบบต่างๆ ผู้ใช้งานส่วนใหญ่เห็นด้วยในการส่งเสริมการสัญจรทางเท้าระดับเดินมากที่สุด ร้อยละ 63.3

ตารางที่ 3 ข้อมูลการเดินทางและความคิดเห็นต่อลักษณะและการส่งเสริมการใช้ทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับ



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 11

The 11<sup>th</sup> STOU National Research Conference

| ข้อมูลการเดินทาง                                                              | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|-------------------------------------------------------------------------------|------------|--------|
| <b>การเดินทางมายังพื้นที่สยาม เริ่มเดินทางจาก</b>                             |            |        |
| บ้าน/หอพัก                                                                    | 245        | 58.3   |
| สถานที่ทำงาน                                                                  | 103        | 24.5   |
| สถานศึกษา                                                                     | 38         | 9.0    |
| ห้างสรรพสินค้า/ร้านค้า                                                        | 25         | 6.0    |
| อื่นๆ                                                                         | 8          | 1.9    |
| ไม่เลือกตอบ                                                                   | 1          | 0.2    |
| <b>การเดินทางมายังพื้นที่สยามด้วยรูปแบบการเดินทางหลัก (เลือกได้หลายคำตอบ)</b> |            |        |
| เดินเท้า                                                                      | 380        | 90.5   |
| รถเมล์                                                                        | 162        | 38.6   |
| รถแท็กซี่                                                                     | 79         | 18.8   |
| รถจักรยานยนต์รับจ้าง                                                          | 144        | 34.3   |
| รถไฟฟ้า BTS                                                                   | 18         | 4.3    |
| รถจักรยานยนต์หรือรถยนต์ส่วนบุคคล                                              | 79         | 18.8   |
| อื่น ๆ                                                                        | 3          | 0.7    |
| <b>ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมายังสยาม</b>                                        |            |        |
| 0 – 50 บาท                                                                    | 272        | 64.8   |
| 51 – 100 บาท                                                                  | 121        | 28.8   |
| มากกว่า 100 บาทขึ้นไป                                                         | 27         | 6.4    |
| <b>เวลาที่ใช้ในการเดินทางมาสยาม</b>                                           |            |        |
| 1 – 15 นาที                                                                   | 91         | 21.7   |
| 16 – 30 นาที                                                                  | 166        | 39.5   |
| 31 – 45 นาที                                                                  | 86         | 20.5   |
| 46 – 60 นาที                                                                  | 57         | 13.6   |
| มากกว่า 60 นาทีขึ้นไป                                                         | 11         | 2.6    |
| ไม่เลือกตอบ                                                                   | 9          | 2.1    |
| <b>ความถี่ในการเดินทางมายังสยาม</b>                                           |            |        |
| ไม่ทุกเดือน                                                                   | 96         | 22.9   |
| 1 – 5 ครั้ง/เดือน                                                             | 151        | 36.0   |
| 6 – 10 ครั้ง/เดือน                                                            | 31         | 7.4    |
| มากกว่า 10 ครั้ง/เดือน                                                        | 130        | 31.0   |
| อื่นๆ                                                                         | 12         | 2.9    |





การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 11  
The 11<sup>th</sup> STOU National Research Conference

| ข้อมูลการเดินทาง                                                                 | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|----------------------------------------------------------------------------------|------------|--------|
| <b>รวมมูลค่าการซื้อสินค้าและบริการย่านสยาม/ราชประสงค์</b>                        |            |        |
| น้อยกว่า 1,000 บาท                                                               | 171        | 40.7   |
| 1,001-5,000 บาท                                                                  | 188        | 44.8   |
| 5,001-10,000 บาท                                                                 | 47         | 11.2   |
| มากกว่า 10,000 บาท                                                               | 13         | 3.1    |
| อื่น ๆ                                                                           | -          | -      |
| ไม่เลือกตอบ                                                                      | 1          | 0.2    |
| <b>วัตถุประสงค์หลักที่เดินทางมาย่านสยาม/ราชประสงค์</b>                           |            |        |
| เดินดูสินค้า/หาข้อมูล                                                            | 36         | 8.6    |
| ซื้อสินค้าและบริการ                                                              | 78         | 18.6   |
| ทานอาหาร                                                                         | 44         | 10.5   |
| เดินเล่น/นัดเพื่อน/สังสรรค์                                                      | 149        | 35.5   |
| เรียนพิเศษ                                                                       | 10         | 2.4    |
| อื่น ๆ                                                                           | 103        | 24.5   |
| <b>ใช้จ่ายไปกับอะไรในย่านสยาม/ราชประสงค์มากที่สุด</b>                            |            |        |
| อาหาร                                                                            | 258        | 61.4   |
| อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์                                                            | 24         | 5.7    |
| สินค้าและบริการด้านความงามและสุขภาพ                                              | 44         | 10.5   |
| เสื้อผ้า                                                                         | 65         | 15.5   |
| ของใช้ในบ้าน/สำนักงาน                                                            | 21         | 5.0    |
| อื่น ๆ                                                                           | 8          | 1.9    |
| <b>หลังจากเดินทางมาย่านสยาม/ราชประสงค์แล้วมีแผนในการเดินทางไปยังพื้นที่ใดต่อ</b> |            |        |
| ที่พักอาศัย                                                                      | 124        | 29.5   |
| สถานที่ทำงาน                                                                     | 112        | 26.7   |
| สถานศึกษา                                                                        | 23         | 5.5    |
| ห้างสรรพสินค้า/ร้านค้า                                                           | 132        | 31.4   |
| อื่น ๆ                                                                           | 28         | 6.7    |
| ไม่เลือกตอบ                                                                      | 1          | 0.2    |

4. ผลกระทบทางเศรษฐกิจต่อการใช้งานทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับ

(1) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการใช้งานทางเดินเท้า จากการพิจารณาค่า Pearson Chi-Square ที่จาก Chi P\*value ที่มีความน้อยกว่า 0.05 เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการใช้งานทางเดินเท้า ประกอบด้วย อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ความถี่ในการเดินทาง และวัตถุประสงค์ในการมาย่านสยาม/ราชประสงค์



## การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 11

### The 11<sup>th</sup> STOU National Research Conference

เมื่อพิจารณาโอกาสเสี่ยงในการใช้ทางเดินเท้าในการสัญจร (Odds ratio (OR)) และเปรียบเทียบการเลือกใช้งานทางเดินเท้ากับปัจจัยที่ใช้ในการอ้างอิงแต่ละลักษณะกลุ่มตัวอย่าง (reference group, (ref)) พบว่า

**อายุ** อายุของกลุ่มตัวอย่างมีความสัมพันธ์กับการใช้งานทางเดินเท้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p = 0.000$ ) โดยช่วงอายุ 60 ปีขึ้นไป เป็นกลุ่มที่ไม่ใช้งานทางเดินเท้ามากที่สุด เมื่อพิจารณาโอกาสเสี่ยงในการใช้ทางเดินเท้าในการสัญจร (Odds ratio (OR)) พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี มีโอกาสใช้ทางเดินเท้ามากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 41-60 ปี และกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป 4 เท่า (95% CI; 0.953 – 3.831) และ 1.3 เท่า (95% CI; 0.823 – 19.069) ตามลำดับ และพบว่า กลุ่มตัวอย่างช่วงอายุ 20 – 30 ปี มีโอกาสที่ไม่ใช้ทางเดินเท้าลดลง ร้อยละ 40

**ระดับการศึกษา** การศึกษาของกลุ่มตัวอย่างมีความสัมพันธ์กับการใช้งานทางเดินเท้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p = 0.000$ ) โดยการศึกษาในระดับประถมศึกษา เป็นกลุ่มที่ไม่ใช้งานทางเดินเท้ามากที่สุด เมื่อพิจารณาโอกาสเสี่ยงในการใช้ทางเดินเท้าในการสัญจร (Odds ratio (OR)) พบว่า การศึกษาระดับมัธยมศึกษา/ปวช./ปวส. และปริญญาโท หรือสูงกว่า มีโอกาสไม่ใช้ทางเดินเท้ามากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา 0.1 เท่า (95% CI; 0.013 – 0.756) และ 0.07 เท่า (95% CI; 0.008 – 0.612) ตามลำดับ และพบว่า กลุ่มตัวอย่างระดับปริญญาตรี มีโอกาสใช้งานทางเดินเท้าลดลงร้อยละ 96

**อาชีพ** อาชีพของกลุ่มตัวอย่างมีความสัมพันธ์กับการใช้งานทางเดินเท้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p = 0.001$ ) โดยอาชีพอื่นๆ ที่ไม่ได้ระบุในแบบสอบถามเป็นกลุ่มที่ไม่ใช้งานทางเดินเท้ามากที่สุด เมื่อพิจารณาโอกาสเสี่ยงในการใช้ทางเดินเท้าในการสัญจร (Odds ratio (OR)) พบว่า อิสระ (Freelance)/ เจ้าของกิจการและพนักงาน/ลูกจ้าง มีโอกาสไม่ใช้ทางเดินเท้ามากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักเรียน/นักศึกษา 1.9 เท่า (95% CI; 0.832 – 4.127) และ 1.1 เท่า (95% CI; 0.670 – 1.696) ตามลำดับ และพบว่า กลุ่มตัวอย่างข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/เจ้าหน้าที่รัฐ มีโอกาสใช้งานทางเดินเท้าลดลงร้อยละ 20

**รายได้ต่อเดือน** รายได้ต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่างมีความสัมพันธ์กับการใช้งานทางเดินเท้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p = 0.004$ ) โดยรายได้ 10,001 – 20,000 บาทต่อเดือน เป็นกลุ่มที่ไม่ใช้งานทางเดินเท้ามากที่สุด เมื่อพิจารณาโอกาสเสี่ยงในการใช้ทางเดินเท้าในการสัญจร (Odds ratio (OR)) พบว่า รายได้ 10,001 – 20,000 บาทต่อเดือนและรายได้มากกว่า 40,000 บาทต่อเดือน มีโอกาสไม่ใช้ทางเดินเท้ามากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาทต่อเดือน 1.2 เท่า (95% CI; 0.729 – 1.888) และ 1.1 เท่า (95% CI; 0.435 – 2.701) ตามลำดับ และพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ 20,001 – 30,000 บาทต่อเดือน มีโอกาสใช้งานทางเดินเท้าลดลงร้อยละ 30

**ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง** ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างมีความสัมพันธ์กับการใช้งานทางเดินเท้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p = 0.000$ ) โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางอยู่ในช่วงมากกว่า 100 บาทขึ้นไป เป็นกลุ่มที่ไม่ใช้งานทางเดินเท้ามากที่สุด เมื่อพิจารณาโอกาสเสี่ยงในการใช้ทางเดินเท้าในการสัญจร (Odds ratio (OR)) พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางอยู่ในช่วงมากกว่า 100 บาทขึ้นไป และกลุ่มตัวอย่างที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางอยู่ในช่วง 51 – 100 บาท มีโอกาสไม่ใช้ทางเดินเท้ามากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางอยู่ในช่วง 0 – 50 บาท 1.3 เท่า (95% CI; 0.568 – 3.187) และ 0.2 เท่า (95% CI; 0.151 – 0.381) ตามลำดับ แต่ในขณะเดียวกันพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางอยู่ในช่วงมากกว่า 100 บาทขึ้นไป มีโอกาสใช้งานทางเดินเท้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 30

**ความถี่ในการเดินทาง** ความถี่ในการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างมีความสัมพันธ์กับการใช้งานทางเดินเท้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p = 0.003$ ) โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีความถี่ในการเดินทางอยู่ในช่วงมากกว่า 10 ครั้งต่อเดือน เป็นกลุ่ม



## การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 11

### The 11<sup>th</sup> STOU National Research Conference

ที่ไม่ใช้งานทางเดินเท้ามากที่สุด เมื่อพิจารณาโอกาสเสี่ยงในการใช้ทางเดินเท้าในการสัญจร (Odds ratio (OR)) พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีความถี่ในการเดินทางอยู่ในช่วงมากกว่า 10 ครั้งต่อเดือน และกลุ่มตัวอย่างที่มีความถี่ในการเดินทางอยู่ในช่วงอื่นๆ ที่ไม่ได้ระบุในแบบสอบถาม มีโอกาสไม่ใช้ทางเดินเท้ามากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีความถี่ในการเดินทางไม่ทุกเดือน 1.5 เท่า (95% CI; 0.846 – 2.509) และ 1 เท่า (95% CI; 0.309 – 3.524) ตามลำดับ และพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีความถี่ในการเดินทาง 6 – 10 ครั้งต่อเดือน มีโอกาสใช้งานทางเดินเท้าลดลงร้อยละ 20

**วัตถุประสงค์ในการมาอ่านสยา/ราชประสงค์** วัตถุประสงค์ในการมาอ่านสยา/ราชประสงค์ของกลุ่มตัวอย่างมีความสัมพันธ์กับการใช้งานทางเดินเท้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p = 0.022$ ) โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์อื่นๆ ที่ไม่ได้ระบุในแบบสอบถาม เป็นกลุ่มที่ไม่ใช้งานทางเดินเท้ามากที่สุด เมื่อพิจารณาโอกาสเสี่ยงในการใช้ทางเดินเท้าในการสัญจร (Odds ratio (OR)) พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์ในการทานอาหารและกลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์ในการซื้อสินค้าและบริการ มีโอกาสไม่ใช้ทางเดินเท้ามากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินดูสินค้า/หาข้อมูล 1.8 เท่า (95% CI; 0.727 – 4.333) และ 1.1 เท่า (95% CI; 0.507 – 2.464) ตามลำดับ และพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์ในการเรียนพิเศษ มีโอกาสใช้งานทางเดินเท้าลดลงร้อยละ 30

ตารางที่ 4 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการใช้งานทางเดินเท้า

| ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง               | จำนวนกลุ่มตัวอย่าง<br>(ร้อยละ) | การใช้งานทางเดินเท้า |                    | Chi<br>P*value | OR   | 95% CI for OR |         |
|--------------------------------------|--------------------------------|----------------------|--------------------|----------------|------|---------------|---------|
|                                      |                                | ใช้งาน<br>(ร้อยละ)   | ไม่ใช้<br>(ร้อยละ) |                |      | Lower         | Upper   |
| <b>อายุ</b>                          |                                | <b>45.9</b>          | <b>54.1</b>        | <b>0.000</b>   |      |               |         |
| ต่ำกว่า 20 ปี <sup>ref</sup>         | 23                             | 44.2                 | 55.8               |                |      |               |         |
| 20-30 ปี                             | 40                             | 57.2                 | 42.8               |                | 0.6  | 0.356         | 0.985   |
| 31-40 ปี                             | 20                             | 40.7                 | 59.3               |                | 1.2  | 0.632         | 2.101   |
| 41-60 ปี                             | 14                             | 29.3                 | 70.7               |                | 4.0  | 0.953         | 3.831   |
| 60 ปีขึ้นไป                          | 3                              | 16.7                 | 83.3               |                | 1.3  | 0.823         | 19.069  |
| <b>ระดับการศึกษา</b>                 |                                | <b>44.4</b>          | <b>55.6</b>        | <b>0.000</b>   |      |               |         |
| ประถมศึกษา <sup>ref</sup>            | 5                              | 5.3                  | 94.7               |                |      |               |         |
| มัธยมศึกษา/ปวช./ปวส.                 | 42                             | 36.0                 | 64.0               |                | 0.1  | 0.013         | 0.756   |
| ปริญญาตรี                            | 48                             | 55.7                 | 44.3               |                | 0.04 | 0.006         | 0.338   |
| ปริญญาโท หรือสูงกว่า                 | 5                              | 45.0                 | 55.0               |                | 0.07 | 0.008         | 0.612   |
| <b>อาชีพ</b>                         |                                | <b>44.8</b>          | <b>55.3</b>        | <b>0.001</b>   |      |               |         |
| นักเรียน/นักศึกษา <sup>ref</sup>     | 33                             | 48.1                 | 51.9               |                |      |               |         |
| ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/เจ้าหน้าที่รัฐ | 14                             | 54.4                 | 45.6               |                | 0.8  | 0.416         | 1.450   |
| พนักงาน/ลูกจ้าง                      | 39                             | 46.5                 | 53.5               |                | 1.1  | 0.670         | 1.696   |
| อิสระ (Freelance)/ เจ้าของกิจการ     | 8                              | 33.3                 | 66.7               |                | 1.9  | 0.832         | 4.127   |
| อื่น ๆ                               | 6                              | 4.5                  | 95.5               |                | 19.5 | 2.542         | 148.904 |



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 11  
The 11<sup>th</sup> STOU National Research Conference

ตารางที่ 4 (ต่อ)

| ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง                         | จำนวนกลุ่มตัวอย่าง<br>(ร้อยละ) | การใช้งานทางเดินเท้า |                    | Chi<br>P*value | OR  | 95% CI for OR |       |
|------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------|--------------------|----------------|-----|---------------|-------|
|                                                |                                | ใช้งาน<br>(ร้อยละ)   | ไม่ใช้<br>(ร้อยละ) |                |     | Lower         | Upper |
| <b>รายได้ต่อเดือน</b>                          |                                | <b>45.3</b>          | <b>54.7</b>        | <b>0.005</b>   |     |               |       |
| ต่ำกว่า 10,000 บาท <sup>ref</sup>              | 35                             | 42.9                 | 57.1               |                |     |               |       |
| 10,001 – 20,000 บาท                            | 35                             | 39.0                 | 61.0               |                | 1.2 | 0.729         | 1.888 |
| 20,001 – 30,000 บาท                            | 19                             | 51.9                 | 48.1               |                | 0.7 | 0.397         | 1.213 |
| 30,001 – 40,000 บาท                            | 6                              | 79.2                 | 20.8               |                | 0.2 | 0.070         | 0.559 |
| มากกว่า 40,000 บาท                             | 5                              | 40.9                 | 59.1               |                | 1.1 | 0.435         | 2.701 |
| <b>ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง</b>                  |                                | <b>45.6</b>          | <b>54.4</b>        | <b>0.000</b>   |     |               |       |
| 0 – 50 บาท <sup>ref</sup>                      | 65                             | 36.2                 | 63.8               |                |     |               |       |
| 51 – 100 บาท                                   | 29                             | 70.2                 | 29.8               |                | 0.2 | 0.151         | 0.381 |
| มากกว่า 100 บาทขึ้นไป                          | 6                              | 29.6                 | 70.4               |                | 1.3 | 0.568         | 3.187 |
| <b>ความถี่ในการเดินทาง</b>                     |                                | <b>45.6</b>          | <b>54.4</b>        | <b>0.003</b>   |     |               |       |
| ไม่ทุกเดือน <sup>ref</sup>                     | 23                             | 42.7                 | 57.3               |                |     |               |       |
| 1 – 5 ครั้ง/เดือน                              | 36                             | 57.3                 | 42.7               |                | 0.6 | 0.331         | 0.931 |
| 6 – 10 ครั้ง/เดือน                             | 7                              | 48.4                 | 51.6               |                | 0.8 | 0.353         | 1.791 |
| มากกว่า 10 ครั้ง/เดือน                         | 31                             | 33.8                 | 66.2               |                | 1.5 | 0.846         | 2.509 |
| อื่นๆ                                          | 3                              | 41.7                 | 58.3               |                | 1.0 | 0.309         | 3.524 |
| <b>วัตถุประสงค์ในการมาเยือนสยาม/ราชประสงค์</b> |                                | <b>45.6</b>          | <b>54.4</b>        | <b>0.010</b>   |     |               |       |
| เดินดูสินค้า/หาข้อมูล <sup>ref</sup>           | 9                              | 52.8                 | 47.2               |                |     |               |       |
| ซื้อสินค้าและบริการ                            | 19                             | 50.0                 | 50.0               |                | 1.1 | 0.507         | 2.464 |
| ทานอาหาร                                       | 11                             | 38.6                 | 61.4               |                | 1.8 | 0.727         | 4.333 |
| เดินเล่น/นัดเพื่อน/สังสรรค์                    | 35                             | 52.0                 | 48.0               |                | 1.0 | 0.497         | 2.137 |
| เรียนพิเศษ                                     | 2                              | 60.0                 | 40.0               |                | 0.7 | 0.179         | 3.096 |
| อื่น ๆ                                         | 25                             | 32.0                 | 68.0               |                | 2.4 | 1.093         | 5.142 |

(2) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการใช้งานทางเดินเท้ายกระดับ จากการพิจารณาค่า Pearson Chi-Square จาก Chi P\*value ที่มีค่าน้อยกว่า 0.05 เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการใช้งานทางเดินเท้ายกระดับ ประกอบด้วย อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ความถี่ในการเดินทาง และวัตถุประสงค์ในการมาเยือนสยาม/ราชประสงค์ เมื่อพิจารณาโอกาสเสี่ยงในการใช้ทางเดินเท้ายกระดับในการสัญจร (Odds ratio (OR)) และเปรียบเทียบการเลือกใช้งานทางเดินเท้ายกระดับกับปัจจัยที่ใช้ในการอ้างอิงแต่ละลักษณะกลุ่มตัวอย่าง (reference group, (ref)) พบว่า

อายุ อายุมีความสัมพันธ์กับการใช้งานทางเดินเท้ายกระดับอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p = 0.000$ ) โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป เป็นกลุ่มที่ใช้งานทางเดินเท้ายกระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาโอกาสเสี่ยงในการใช้ทางเดิน



## การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 11

### The 11<sup>th</sup> STOU National Research Conference

ท้ายกระดืบในการสัญจร (Odds ratio (OR)) พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 20-30 ปีและกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 31-40 ปี มีโอกาสใช้ทางเดินเท้ากระดืบมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี 1.7 เท่า (95% CI; 0.991 – 2.738) และ 0.8 เท่า (95% CI; 0.428 – 1.431) ตามลำดับ แต่พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 41-60 ปี มีโอกาสใช้งานทางเดินเท้ากระดืบลดลงร้อยละ 50

**ระดับการศึกษา** ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับการใช้งานทางเดินเท้ากระดืบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p = 0.000$ ) โดยกลุ่มการศึกษาระดับประถมศึกษาเป็นกลุ่มที่ใช้งานทางเดินเท้ากระดืบมากที่สุด เมื่อพิจารณาโอกาสเสี่ยงในการใช้ทางเดินเท้ากระดืบในการสัญจร (Odds ratio (OR)) พบว่า กลุ่มตัวอย่างระดับปริญญาตรีและกลุ่มตัวอย่างระดับปริญญาโทหรือสูงกว่ามีโอกาสใช้ทางเดินเท้ากระดืบมากกว่ากลุ่มตัวอย่างระดับประถมศึกษา 21.2 เท่า (95% CI; 2.780 – 162.239) และ 14.7 เท่า (95% CI; 1.635 – 132.640) ตามลำดับ

**อาชีพ** อาชีพมีความสัมพันธ์กับการใช้งานทางเดินเท้ากระดืบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p = 0.00$ ) โดยอาชีพอื่นๆ ที่ไม่ได้ระบุในแบบสอบถามเป็นกลุ่มที่ใช้งานทางเดินเท้ากระดืบมากที่สุด เมื่อพิจารณาโอกาสเสี่ยงในการใช้ทางเดินเท้ากระดืบในการสัญจร (Odds ratio (OR)) พบว่า ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/เจ้าหน้าที่รัฐและพนักงาน/ลูกจ้างมีโอกาสใช้ทางเดินเท้ากระดืบมากกว่ากลุ่มนักเรียน/นักศึกษา 1.3 เท่า (95% CI; 0.690 – 2.401) และ 0.9 เท่า (95% CI; 0.545 – 1.383) ตามลำดับ และพบว่า กลุ่มอาชีพอิสระ (Freelance)/ เจ้าของกิจการ มีโอกาสใช้งานทางเดินเท้ากระดืบลดลงร้อยละ 10

**รายได้ต่อเดือน** รายได้ต่อเดือนมีความสัมพันธ์กับการใช้งานทางเดินเท้ากระดืบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p = 0.005$ ) โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้มากกว่า 40,000 บาทเป็นกลุ่มที่ใช้งานทางเดินเท้ากระดืบมากที่สุด เมื่อพิจารณาโอกาสเสี่ยงในการใช้ทางเดินเท้ากระดืบในการสัญจร (Odds ratio (OR)) พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ 30,001 – 40,000 บาท และกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ 20,001 – 30,000 บาท มีโอกาสใช้ทางเดินเท้ากระดืบมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาท 5.1 เท่า (95% CI; 1.790 – 14.341) และ 1.3 เท่า (95% CI; 0.743 – 2.270) ตามลำดับ และพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ 10,001 – 20,000 บาท มีโอกาสใช้งานทางเดินเท้ากระดืบลดลงร้อยละ 20

**ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง** ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับการใช้งานทางเดินเท้ากระดืบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p = 0.000$ ) โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 0 – 50 บาท เป็นกลุ่มที่ใช้งานทางเดินเท้ากระดืบมากที่สุด เมื่อพิจารณาโอกาสเสี่ยงในการใช้ทางเดินเท้ากระดืบในการสัญจร (Odds ratio (OR)) พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 51 – 100 บาทและกลุ่มตัวอย่างที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากกว่า 100 บาทขึ้นไป มีโอกาสใช้ทางเดินเท้ากระดืบมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 0 – 50 บาท 4.4 เท่า (95% CI; 2.754 – 6.948) และ 1.3 เท่า (95% CI; 0.329 – 1.849) ตามลำดับ

**ความถี่ในการเดินทาง** ความถี่ในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับการใช้งานทางเดินเท้ากระดืบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p = 0.005$ ) โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีความถี่ในการเดินทางมากกว่า 10 ครั้ง/เดือน เป็นกลุ่มที่ใช้งานทางเดินเท้ากระดืบมากที่สุด เมื่อพิจารณาโอกาสเสี่ยงในการใช้ทางเดินเท้ากระดืบในการสัญจร (Odds ratio (OR)) พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีความถี่ในการเดินทาง 1 – 5 ครั้ง/เดือน และกลุ่มตัวอย่างที่มีความถี่ในการเดินทาง 6 – 10 ครั้ง/เดือน มีโอกาสใช้ทางเดินเท้ากระดืบมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีความถี่ในการเดินทางไม่ทุกเดือน 1.8 เท่า (95% CI; 1.046 – 2.943) และ 1.1 เท่า





## การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 11

### The 11<sup>th</sup> STOU National Research Conference

(95% CI; 0.489 – 2.495) ตามลำดับ แต่พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีความถี่ในการเดินทางมากกว่า 10 ครั้ง/เดือน มีโอกาสใช้งานทางเดินเท้ายกระดับลดลงร้อยละ 30

**วัตถุประสงค์ในการมาเยือนสยาม/ราชประสงค์** วัตถุประสงค์ในการมาเยือนสยาม/ราชประสงค์มีความสัมพันธ์กับการใช้งานทางเดินเท้ายกระดับอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p = 0.010$ ) โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์อื่นๆที่ไม่ได้ระบุในแบบสอบถามเป็นกลุ่มที่ใช้งานทางเดินเท้ายกระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาโอกาสเสี่ยงในการใช้ทางเดินเท้ายกระดับในการสัญจร (Odds ratio (OR)) พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์ในการเรียนพิเศษ และกลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์ในการเล่น/นัดเพื่อน/สังสรรค์ มีโอกาสใช้ทางเดินเท้ายกระดับมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินดูสินค้า/หาข้อมูล 1.3 เท่า (95% CI; 0.323 – 5.577) และ 1 เท่า (95% CI; 0.468 – 2.013) ตามลำดับ แต่พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีวัตถุประสงค์ในการซื้อสินค้าและบริการ มีโอกาสใช้งานทางเดินเท้ายกระดับลดลงร้อยละ 10

ตารางที่ 5 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการใช้งานทางเดินเท้ายกระดับ

| ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง               | จำนวนกลุ่มตัวอย่าง<br>(ร้อยละ) | การใช้งานทางเดินเท้ายกระดับ |                    | Chi<br>P*value | OR   | 95% CI for OR |         |
|--------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------|----------------|------|---------------|---------|
|                                      |                                | ใช้งาน<br>(ร้อยละ)          | ไม่ใช้<br>(ร้อยละ) |                |      | Lower         | Upper   |
| <b>อายุ</b>                          |                                | <b>54.9</b>                 | <b>45.1</b>        | <b>0.000</b>   |      |               |         |
| ต่ำกว่า 20 ปี <sup>ref</sup>         | 23                             | 55.8                        | 44.2               |                |      |               |         |
| 20-30 ปี                             | 40                             | 43.4                        | 56.6               |                | 0.6  | 0.356         | 0.985   |
| 31-40 ปี                             | 20                             | 61.7                        | 38.3               |                | 1.2  | 0.632         | 2.101   |
| 41-60 ปี                             | 14                             | 70.7                        | 29.3               |                | 4.0  | 0.953         | 3.831   |
| 60 ปีขึ้นไป                          | 3                              | 83.3                        | 16.7               |                | 1.3  | 0.823         | 19.069  |
| <b>ระดับการศึกษา</b>                 |                                | <b>56.3</b>                 | <b>43.7</b>        | <b>0.000</b>   |      |               |         |
| ประถมศึกษา <sup>ref</sup>            | 5                              | 94.7                        | 5.3                |                |      |               |         |
| มัธยมศึกษา/ปวช./ปวส.                 | 42                             | 64.0                        | 36.0               |                | 0.1  | 0.013         | 0.756   |
| ปริญญาตรี                            | 48                             | 45.9                        | 54.1               |                | 0.04 | 0.006         | 0.338   |
| ปริญญาโท หรือสูงกว่า                 | 5                              | 56.3                        | 43.7               |                | 0.07 | 0.008         | 0.612   |
| <b>อาชีพ</b>                         |                                | <b>56.0</b>                 | <b>44.0</b>        | <b>0.001</b>   |      |               |         |
| นักเรียน/นักศึกษา <sup>ref</sup>     | 33                             | 51.9                        | 48.1               |                |      |               |         |
| ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/เจ้าหน้าที่รัฐ | 14                             | 45.6                        | 54.4               |                | 0.8  | 0.416         | 1.450   |
| พนักงาน/ลูกจ้าง                      | 39                             | 55.4                        | 44.6               |                | 1.1  | 0.670         | 1.696   |
| อิสระ (Freelance)/ เจ้าของกิจการ     | 8                              | 66.7                        | 33.3               |                | 1.9  | 0.832         | 4.127   |
| อื่น ๆ                               | 6                              | 95.5                        | 4.5                |                | 19.5 | 2.542         | 148.904 |





การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 11  
The 11<sup>th</sup> STOU National Research Conference

ตารางที่ 5 (ต่อ)

| ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง                                | จำนวนกลุ่ม<br>ตัวอย่าง<br>(ร้อยละ) | การใช้งานทางเดินเท้ายกระดับ |                    | Chi<br>P*value | OR  | 95% CI for OR |       |
|-------------------------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------|----------------|-----|---------------|-------|
|                                                       |                                    | ใช้งาน<br>(ร้อยละ)          | ไม่ใช้<br>(ร้อยละ) |                |     | Lower         | Upper |
| <b>รายได้ต่อเดือน</b>                                 |                                    | <b>56.0</b>                 | <b>44.0</b>        | <b>0.004</b>   |     |               |       |
| ต่ำกว่า 10,000 บาท <sup>ef</sup>                      | 35                                 | 51.9                        | 48.1               |                |     |               |       |
| 10,001 – 20,000 บาท                                   | 35                                 | 45.6                        | 54.4               |                | 1.2 | 0.729         | 1.888 |
| 20,001 – 30,000 บาท                                   | 19                                 | 55.4                        | 44.6               |                | 0.7 | 0.397         | 1.213 |
| 30,001 – 40,000 บาท                                   | 6                                  | 66.7                        | 33.3               |                | 0.2 | 0.070         | 0.559 |
| มากกว่า 40,000 บาท                                    | 5                                  | 95.5                        | 4.5                |                | 1.1 | 0.435         | 2.701 |
| <b>ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง</b>                         |                                    | <b>55.1</b>                 | <b>44.9</b>        | <b>0.000</b>   |     |               |       |
| 0 – 50 บาท <sup>ef</sup>                              | 65                                 | 64.9                        | 35.1               |                |     |               |       |
| 51 – 100 บาท                                          | 29                                 | 29.8                        | 70.2               |                | 0.2 | 0.151         | 0.381 |
| มากกว่า 100 บาทขึ้นไป                                 | 6                                  | 70.4                        | 29.6               |                | 1.3 | 0.568         | 3.187 |
| <b>ความถี่ในการเดินทาง</b>                            |                                    | <b>55.1</b>                 | <b>44.9</b>        | <b>0.003</b>   |     |               |       |
| ไม่ทุกเดือน <sup>ef</sup>                             | 23                                 | 57.3                        | 42.7               |                |     |               |       |
| 1 – 5 ครั้ง/เดือน                                     | 36                                 | 43.3                        | 56.7               |                | 0.6 | 0.331         | 0.931 |
| 6 – 10 ครั้ง/เดือน                                    | 7                                  | 54.8                        | 45.2               |                | 0.8 | 0.353         | 1.791 |
| มากกว่า 10 ครั้ง/เดือน                                | 31                                 | 66.9                        | 33.1               |                | 1.5 | 0.846         | 2.509 |
| อื่นๆ                                                 | 3                                  | 58.3                        | 41.7               |                | 1.0 | 0.309         | 3.524 |
| <b>วัตถุประสงค์ในการมาเยือน/</b><br><b>ราชประสงค์</b> |                                    | <b>55.1</b>                 | <b>44.9</b>        | <b>0.022</b>   |     |               |       |
| เดินดูสินค้า/หาข้อมูล <sup>ef</sup>                   | 9                                  | 47.2                        | 52.8               |                |     |               |       |
| ซื้อสินค้าและบริการ                                   | 19                                 | 51.3                        | 48.7               |                | 1.1 | 0.507         | 2.464 |
| ทานอาหาร                                              | 11                                 | 61.4                        | 38.6               |                | 1.8 | 0.727         | 4.333 |
| เดินเล่น/นัดเพื่อน/สังสรรค์                           | 35                                 | 48.0                        | 52.0               |                | 1.0 | 0.497         | 2.137 |
| เรียนพิเศษ                                            | 2                                  | 40.0                        | 60.0               |                | 0.7 | 0.179         | 3.096 |
| อื่นๆ                                                 | 25                                 | 69.9                        | 30.1               |                | 2.4 | 1.093         | 5.142 |

อภิปรายผลการวิจัย

จากการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้ทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับในด้านของข้อมูลทั่วไป พฤติกรรมการเดินทาง ทักษะคติที่เกี่ยวข้องต่อทางเดินเท้าและทางเดินยกระดับสามารถสรุปข้อที่มีความคล้ายคลึงและข้อแตกต่าง ซึ่งจะเห็นได้ว่า ผู้ใช้งานทางเดินเท้าเป็นหลักและผู้ใช้งานทางเดินเท้ายกระดับเป็นหลัก มีความคล้ายคลึงกันทั้งในด้านอายุที่อยู่ในช่วง 20 – 30 ปี มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางประมาณ 0-50 บาท และใช้เวลาในการเดิน 16-30 นาที และมูลค่าการซื้อสินค้าและบริการประมาณ 1,001 - 5,000 บาท รวมไปถึงทัศนคติของการออกแบบทางเดินเท้า



## การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 11

### The 11<sup>th</sup> STOU National Research Conference

ที่เน้นถึงความสะดวกในการเข้าถึง และความสำคัญต่อความกว้างของทางเดินเท้าและทางเดินยกระดับ และการส่งเสริมการสัญจรด้วยทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับ อีกทั้งความคิดเห็นของการใช้งานและองค์ประกอบของทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับ อย่างไรก็ตามยังมีปัจจัยด้านรูปแบบการเดินทาง และวัตถุประสงค์ในการมาเยือนสยาม/ราชประสงค์ที่แตกต่างกัน ประกอบกับลักษณะทางกายภาพ ความสะดวกสบายในการใช้งานและการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัยในการใช้งาน รวมไปถึงทัศนคติต่อทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับ ส่งผลให้การเลือกการใช้งานและลักษณะของปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกใช้งานมีความใกล้เคียงกันหรือแตกต่างกันไปตามลักษณะดังกล่าว

โดยผลสรุปของการใช้งานทางเดินเท้า การใช้งานทางเดินเท้ายกระดับ และความคิดเห็นของผู้ประกอบการ พบว่าผู้ใช้งานทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับมีการใช้จ่ายเพื่อซื้อสินค้าและบริการในมูลค่าใกล้เคียงกัน แต่ทั้งนี้ด้วยวัตถุประสงค์ของผู้ใช้งานทางเดินเท้าด้วยการมาเยือนสยามและราชประสงค์เพื่อเดินเล่น นัดเพื่อน หรือสังสรรค์ ซื้อสินค้าและบริการ จะส่งผลต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจมากกว่าผู้ใช้งานทางเดินเท้ายกระดับ ซึ่งมีความสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ที่เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรม รวมทั้งทัศนคติจากการใช้งานทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับต่อเศรษฐกิจจากผู้ประกอบการจะเห็นว่า เมื่อมีการพัฒนาเส้นทางเข้าถึงให้ประชาชนสามารถเข้าถึงร้านค้าได้อย่างสะดวกจะส่งผลต่อปริมาณผู้ที่เข้ามาเยี่ยมชมร้านและรายได้ที่เพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Monheim (1984) การใช้ทางเดินเท้ามีความสามารถในการดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาซื้อสินค้าเพิ่มขึ้น นอกจากนี้เมื่อพิจารณาจากความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ ต่อการใช้งานทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับที่มีความสัมพันธ์กันอย่างน้อยก็สำคัญกับกลุ่มตัวอย่างอื่นๆ แนวโน้มของการใช้งานทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น แต่ปัจจัยในด้านของอาชีพและวัตถุประสงค์ในการมาเยือนสยามหรือราชประสงค์มีแนวโน้มลดลง ซึ่งเมื่อผนวกความคิดเห็นของผู้ใช้งานในด้านของความชอบและสิ่งที่ไม่ชอบแสดงให้เห็นถึงสิ่งที่ควรปรับปรุงทั้งในด้านของทางเดินเท้าและทางเดินยกระดับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งลักษณะทางกายภาพ ได้แก่ พื้นผิวของทางเดินเท้า โครงสร้างพื้นฐานที่อำนวยความสะดวก เช่น ลิฟท์ หรือบันไดเลื่อน รวมไปถึงความปลอดภัยในการใช้งานทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับ ดังนั้นหากมีการนำปัจจัยที่เป็นปัญหาต่อการใช้งาน และความต้องการของผู้ใช้งานในการอำนวยความสะดวก สบาย และความปลอดภัย จะส่งผลต่อความสามารถในการรองรับผู้ใช้งานทั้งทางเดินเท้าและทางเดินยกระดับให้มีจำนวนเพิ่มขึ้น รวมทั้งโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจจากการเพิ่มจำนวนคนเดินเท้า

#### ข้อเสนอแนะ

เนื่องด้วยสถานการณ์ปัจจุบันที่มีการระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ทำให้มีการปิดสนามบินห้ามการเดินทางเข้ามาของนักท่องเที่ยวต่างชาติ การเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างจึงเลือกเก็บเฉพาะกลุ่มตัวอย่างชาวไทย และไม่ได้ทำการเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติ ซึ่งถือเป็นหนึ่งในกลุ่มตัวอย่างที่มีความสำคัญต่อพื้นที่ที่มีความสามารถในการจับจ่ายใช้สอยและกิจกรรมต่างๆ ทั้งนี้ถ้ามีการเก็บข้อมูลลักษณะการใช้งานทางเท้าและทางเดินเท้ายกระดับของกลุ่มตัวอย่างชาวต่างชาติจะทำให้ข้อมูลมีความครบถ้วน อีกทั้งข้อจำกัดของการเข้าถึงประชากรในกลุ่มวัยของสถานการณ์การระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ทำให้การเก็บแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงานเป็นหลัก ซึ่งถ้าได้มีการศึกษาประชากรในช่วงวัยอื่นๆ เพิ่มขึ้น จะทำให้ข้อมูลมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น และสามารถเปรียบเทียบกันได้ อย่างชัดเจน นอกจากนี้จากความคิดเห็นของผู้ใช้งานทั้งทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับแสดงให้เห็นถึงปัญหาของการใช้งาน ซึ่งสามารถนำสิ่งเหล่านี้มาใช้ในการปรับปรุงทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับ เช่น การปรับปรุงลักษณะกายภาพของ



## การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 11

### The 11<sup>th</sup> STOU National Research Conference

ทางเดินเท้าที่ไม่เอื้อต่อการเดิน ความสะดวกและความปลอดภัยจากการใช้งาน การเพิ่มหลังคาปกคลุมสำหรับทางเดินขึ้นสถานีบีทีเอส หรือโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการใช้งานแก่ผู้พิการ ผู้สูงอายุและเด็ก เพื่อให้สามารถเข้าถึงได้จากทุกกลุ่ม และทำให้เกิดการดึงดูดการใช้งานทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นการส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการการเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งเข้าไว้ด้วยกันอย่างเป็นระบบและส่งผลต่อการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจในพื้นที่ โดยแนวทางการแก้ไขเหล่านี้สามารถนำไปใช้ประกอบการแก้ไขทางเดินเท้าและทางเดินเท้ายกระดับ หรือการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อประโยชน์ต่อการเดินและสนับสนุนให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่

#### เอกสารอ้างอิง

- จำนง อติวัฒนสิทธิ์ และคนอื่น ๆ. (2543). สังคมวิทยา. (พิมพ์ครั้งที่ 9). กรุงเทพฯ ฯ : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ศิริเดช สุชีวะ. (1986). การวิเคราะห์ถดถอยโลจิสติก: แนวคิด การวิเคราะห์ และการแปลความหมาย. วารสารวิธีวิทยาการวิจัย ฉบับที่ 8, 10-34.
- ศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง. (2016). เมืองเดินได้ - เมืองเดินดี Good Walk Thailand 2. โครงการศึกษาศักยภาพการเข้าถึงสาธารณูปการที่ส่งเสริมการเดินเท้าและโครงการศึกษาศักยภาพการเดินเท้า ระยะที่ 2, สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. (2560). เปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ ด้วยการเดินและขี่จักรยานเพื่อสุขภาพคนและเมือง (Mode Shift: Bike and walk to public Transport Connection). การประชุมการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน หรือ Thailand Bike and Walk Forum.
- สุเมธ องกิตติกุล. (2562). มลพิษทางอากาศกับปัญหาจราจรติดขัด. สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.
- Badawi, Y., Maclean, F., & Mason, B. (2018). The Economic Case for Investment in Walking. Victoria Walks and Arup, November 2018. From <https://www.victoriawalks.org.au/Assets/Files/The-Economic-Case-for-Investment-in-Walking-FINAL.pdf>.
- Byung Soo Lee. (1989). Privation of urban public space : A case study of Des Moines skywalk system. Master of community and regional planning. Iowa state university Ames.
- Cochran, W.G. (1953). Sampling Techniques. New York : John Wiley & Sons. Inc.
- INRIX Global Traffic Scorecard. (2019). 2020 INRIX Global Traffic Scorecard Interactive Ranking & City Dashboards. สืบค้นเมื่อ 10 มิถุนายน 2564, จาก <https://inrix.com/scorecard/>
- Jeihani, Mansoureh Zhang, Lei Ardeshiri, Anam Amiri, Arash Baghaei, Babak Nasri, Arefeh Zamir, Kiana Roshan. (2013). Development of a Framework for Transit- Oriented Development (TOD). STATE HIGHWAY ADMINISTRATION RESEARCH REPORT.
- Leather, James, Herbert Fabian, Sudhir Gota, Alvin Mejia. (2011). Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities State and Issues. Asian Development Bank Sustainable Development Working Paper Series No.17.



## การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 11

### The 11<sup>th</sup> STOU National Research Conference

---

Meyer, Michael D, & Miller, Eric J. (1984). Urban transportation planning : a decision oriented approach : McGraw Hill Higher Education (1 April 1984).

Monheim, H. (1984). Cars, Bicycles and Pedestrians Using Common Road Space. In : Urban Space and Mobility. Practicable Solutions for Better Towns. Hrsg. : International Association of Traffic and Sciences. Tokyo.

Wardman, M. (1988). A Comparison of Revealed Preference and Stated Preference Models of Travel Behaviors. Journal of Economics and Policy 22(1) : 71-91.

Yamane, Taro. (1967). Statistics: An Introductory Analysis, 2<sup>nd</sup> Edition, New York: Harper and Row.

