



การประชุมส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 5

ชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน
(The 5th Thailand Bike and Walk Forum : Walk and Bike Friendly Community)
วันศุกร์ที่ 3 มีนาคม 2560 ณ อาคารเฉลิมราชกุมารี 60 พรรษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ระบบโครงสร้างพื้นฐาน



การประชุมวิชาการ

การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 5

ณ อาคารเฉลิมราชกุมารี 60 พรรษา(อาคารจามจุรี10) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กทม.

วันศุกร์ที่ 3 มีนาคม 2560



ความสนใจและปัจจัยส่งเสริมความปลอดภัย ในการตัดสินใจเดิน/ขี่จักรยาน ไปใช้บริการรถไฟฟ้า : กรณีศึกษา บางหว้า - ตลิ่งชัน

ดร. พรทิพย์ เดชพิชัย / ดร. ภาณุภาคย์ พงศ์อติชาติ

คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยสวนดุสิต / สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน

หัวข้อการนำเสนอ

1. ที่มา
2. วัตถุประสงค์การวิจัย
3. ระเบียบวิธีวิจัย
4. ผลการวิจัย
5. อภิปรายผล
6. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

1. ที่มา

- การจราจร กทม. ปริมาณรถ เป็นปัญหาเรื้อรัง
ความพยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยระบบขนส่งมวลชน
ประสิทธิภาพของการขนส่งมวลชนทางราง
ข้อจำกัดของการขนส่งมวลชนทางราง โดยเฉพาะรถไฟฟ้า
การส่งเสริมการเดิน/ขี่จักรยาน

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

- 2.1 สำรวจความสนใจและพฤติกรรมประชาชนในเขตภาษีเจริญ และเขตตลิ่งชัน ในการเดินเท้าและการขี่จักรยาน เพื่อเดินทาง จากที่พักอาศัยและที่ทำงาน ไปใช้บริการรถไฟฟ้า
- 2.2 ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นด้านความปลอดภัยในการ เดินเท้าและการขี่จักรยาน และปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจ เดินเท้าและขี่จักรยาน จากที่พักอาศัยและที่ทำงาน ไปใช้บริการ รถไฟฟ้า

3. ระเบียบวิธีวิจัย-วิจัยเชิงปริมาณ

- กลุ่มประชากร คือ ประชากรที่อาศัยในรัศมี 3 กม. จากแนวถนนราชพฤกษ์ ในเขตภาษีเจริญ และเขตตลิ่งชัน รวม 234,787 ราย
- กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน สุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ
- เครื่องมือที่ใช้ “แบบสอบถามปัจจัยส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินเท้าและใช้จักรยานเพื่อเข้าใช้บริการรถไฟฟ้าฯ”

4. ผลการวิจัย

4.1 ข้อมูลพื้นฐาน

4.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อความคิดเห็นด้านความปลอดภัยและ
สิ่งอำนวยความสะดวกในการตัดสินใจเดิน/ขี่จักรยาน
ไปต่อรถไฟฟ้า

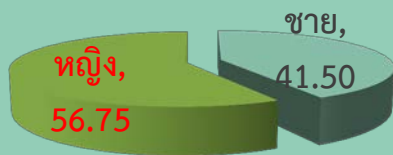
4.3 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเดิน/ขี่จักรยาน
จากที่ทำงาน/ที่พัก ไปต่อรถไฟฟ้า

4.1 ข้อมูลพื้นฐาน: ข้อมูลส่วนบุคคล

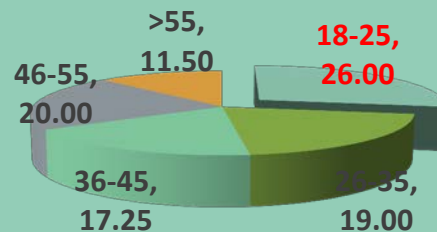
Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

เพศ



อายุ



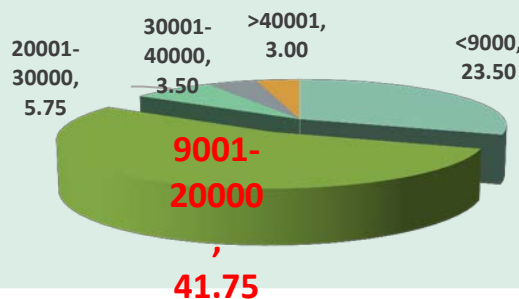
สถานภาพสมรส



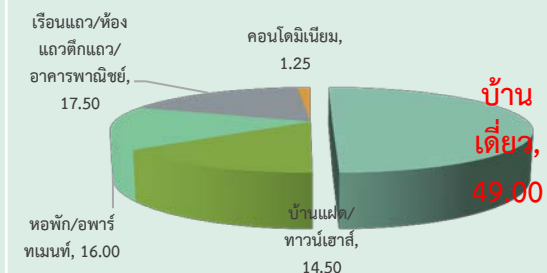
อาชีพ



รายได้ (บาท/เดือน)



ที่พักอาศัย



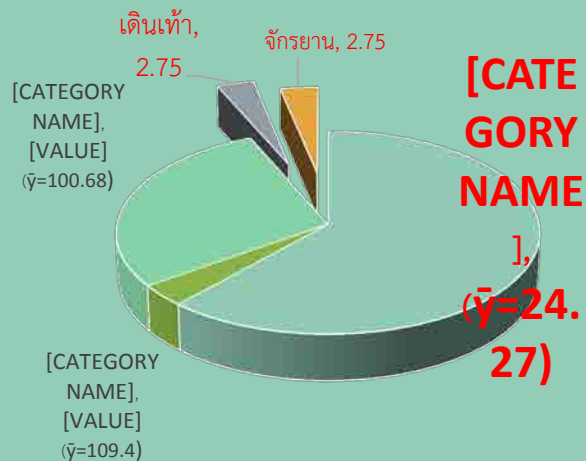
4.1 ข้อมูลพื้นฐาน: ข้อมูลส่วนบุคคล

โรคประจำตัว



4.1 ข้อมูลพื้นฐาน: พฤติกรรมการเดินทาง

รูปแบบหลักในการเดินทาง ประจำ



$\bar{y}$ - ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ย (บาท/เที่ยว)

ประเภทพาหนะระบบขนส่งสาธารณะ

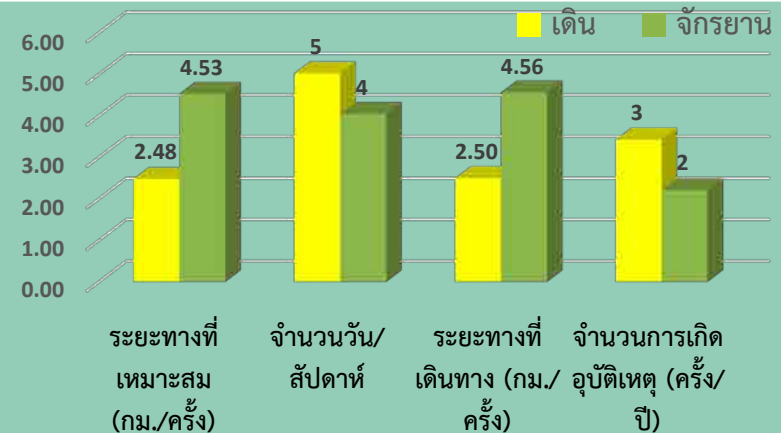
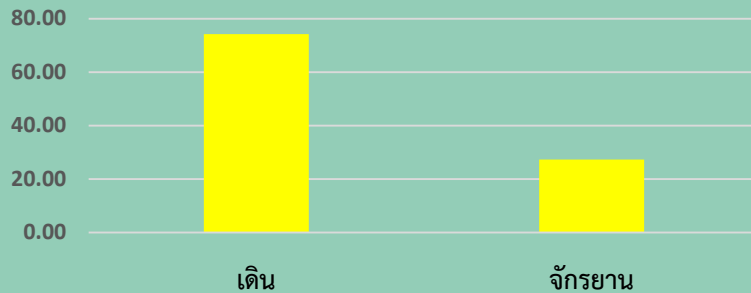


ประเภทพาหนะรับจ้างส่วนบุคคล

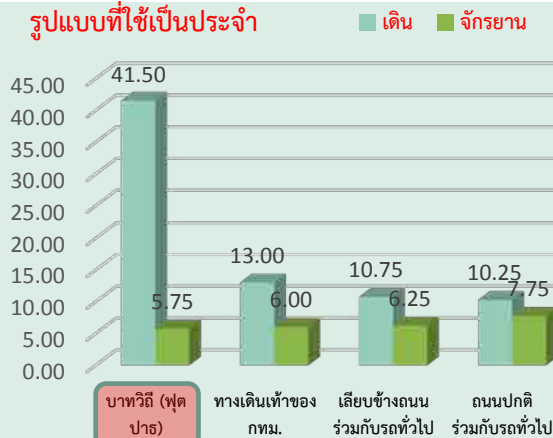


4.1 ข้อมูลพื้นฐาน: พฤติกรรมการเดิน/ขี่จักรยาน

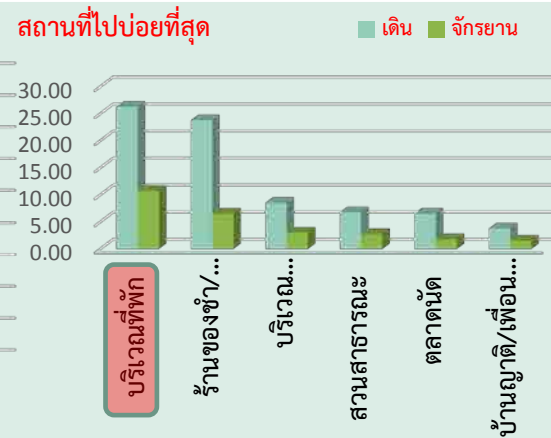
ร้อยละการเดิน/ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน จำแนกตามกลุ่มตัวอย่างที่เดินและใช้จักรยาน



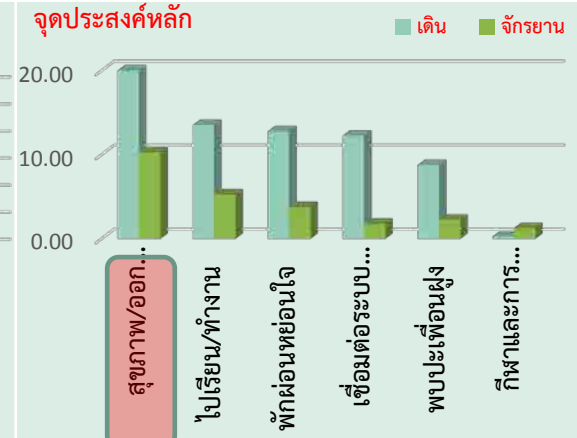
รูปแบบที่ใช้เป็นประจำ



สถานที่ไปบ่อยที่สุด

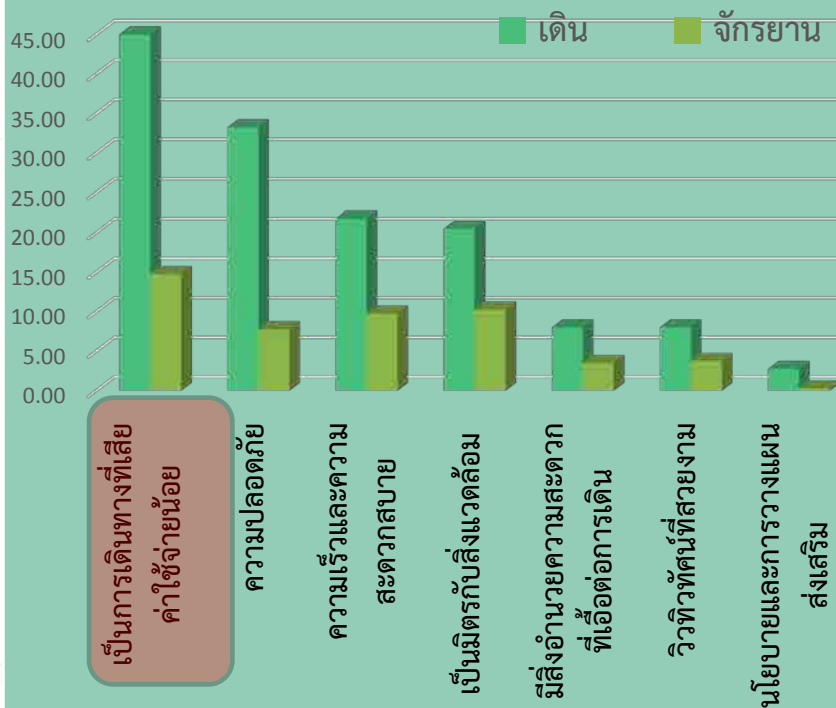


จุดประสงค์หลัก

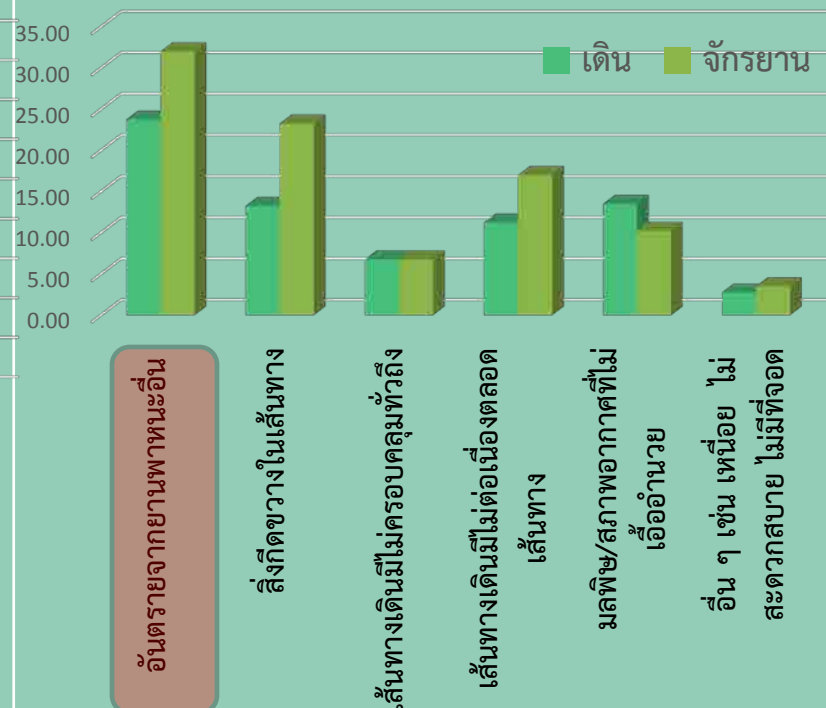


4.1 ข้อมูลพื้นฐาน: พฤติกรรมการเดิน/ขี่จักรยาน

ปัจจัยที่จะเลือกเดินทางจำแนกตามกลุ่มตัวอย่างที่
เดิน/ขี่จักรยาน

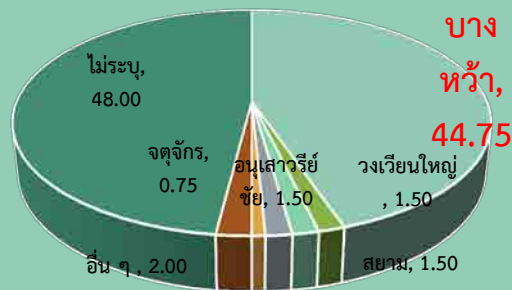


ปัจจัยที่จะไม่เลือกเดินทางจำแนกตามกลุ่มตัวอย่าง
ที่เดิน/ขี่จักรยาน

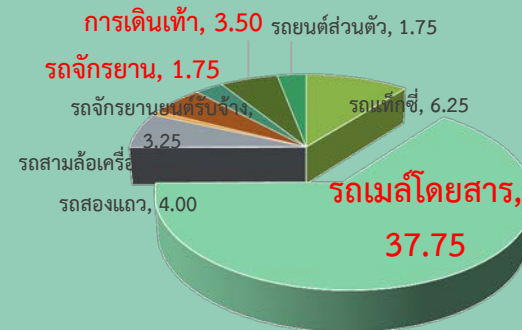


4.1 ข้อมูลพื้นฐาน: พฤติกรรมการใช้รถไฟฟ้า

สถานีรถไฟฟ้าที่ใช้ประจำ



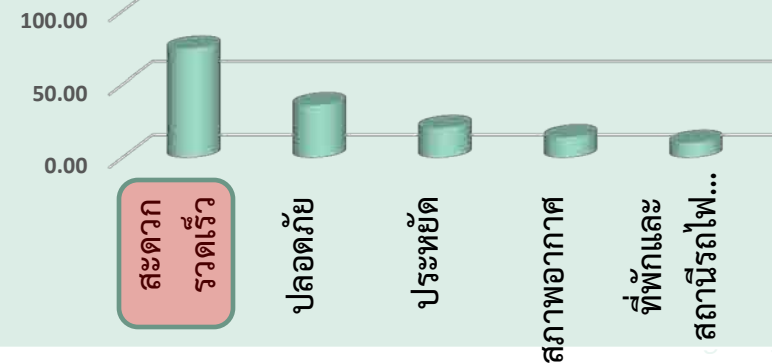
วิธีเดินทางจากที่พัก/ที่ทำงานไปสถานีรถไฟฟ้าเป็นประจำ



ช่วงเวลาที่เดินทางไปยังสถานีรถไฟฟ้า



เหตุผลที่เลือกวิธีเดินทาง



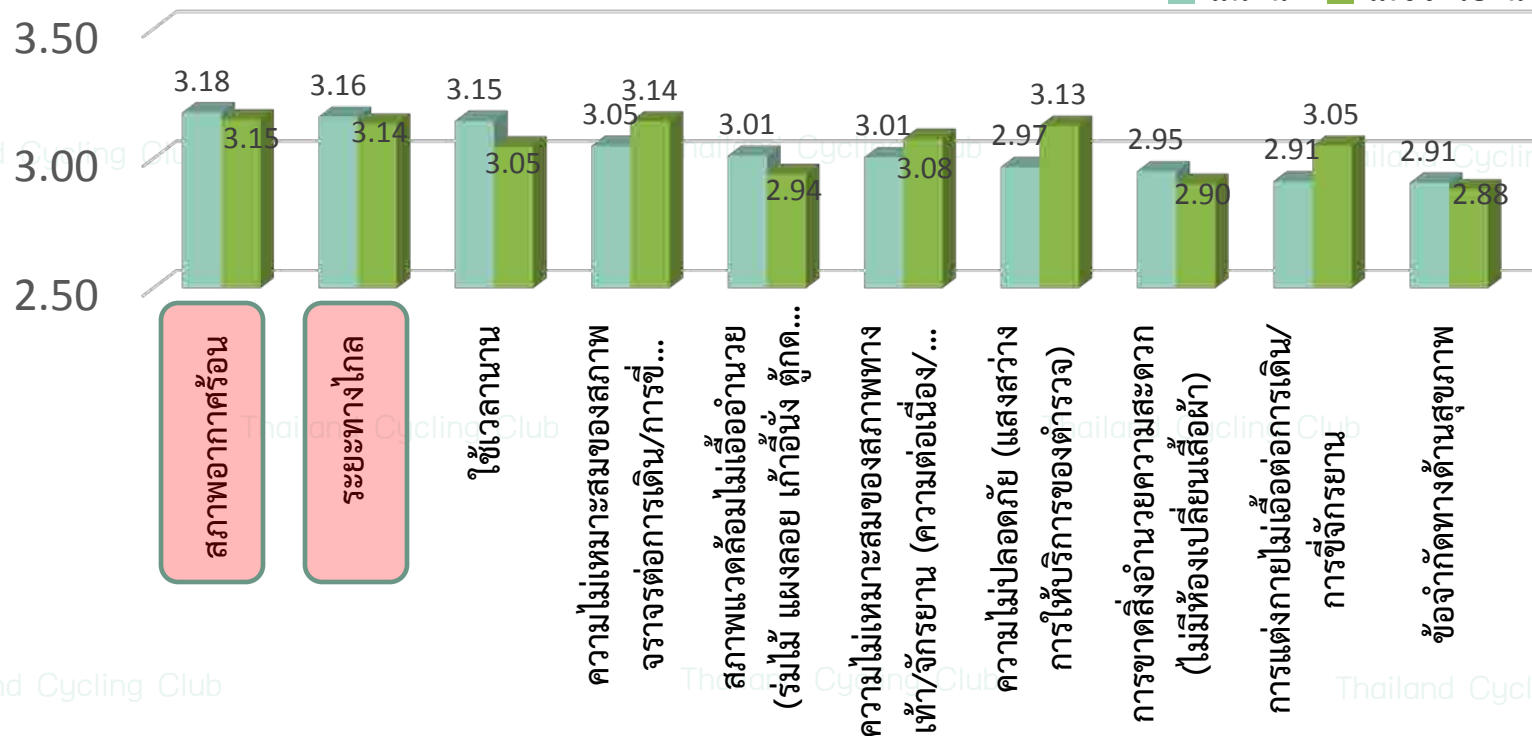
ระยะทางเฉลี่ยจากที่พัก/ที่ทำงานไปสถานีรถไฟฟ้าที่ใช้ประจำประมาณ 9.49 กิโลเมตร ($x=9.49$, $sd=11.37$)

4.1 ข้อมูลพื้นฐาน: พฤติกรรมการใช้รถไฟฟ้า

ระดับความสำคัญเฉลี่ยของปัจจัยที่ทำให้ตัดสินใจไม่เดิน/ไม่ขี่จักรยานจากที่พัก/ที่ทำงาน

ไปยังสถานีรถไฟลอยฟ้าเป็นประจำ

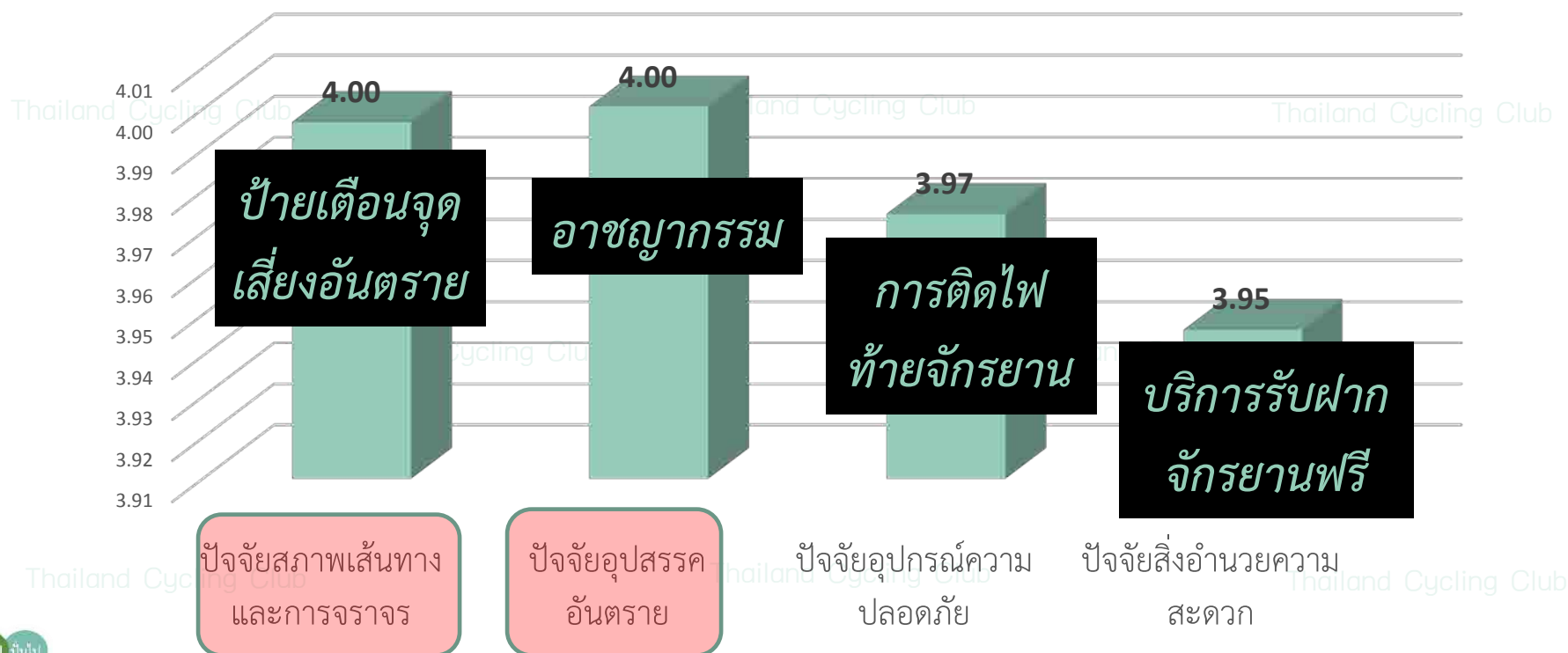
■ ไม่เดิน ■ ไม่ขี่จักรยาน



กลุ่มตัวอย่างเพียง 3.50% เดิน และ 1.75% ขี่จักรยานไปใช้บริการสถานีรถไฟลอยฟ้า

4.1 ข้อมูลพื้นฐาน: ปัจจัยความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำให้ตัดสินใจเดิน/ขี่จักรยาน

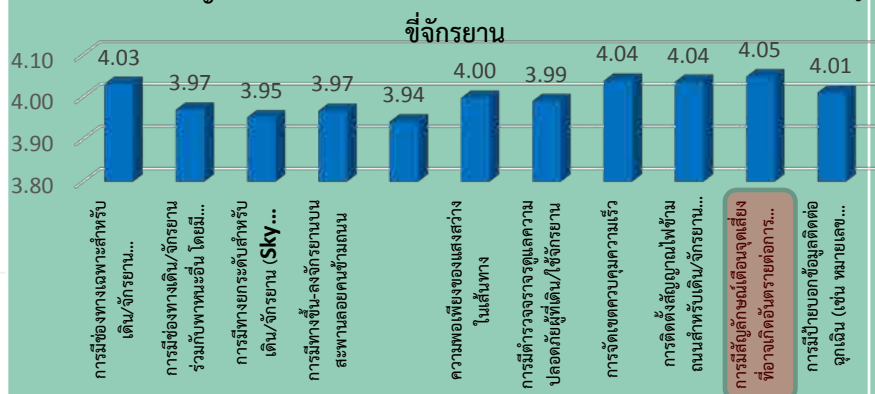
ระดับความสำคัญเฉลี่ยของปัจจัยความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำให้ตัดสินใจเดิน/ขี่จักรยาน



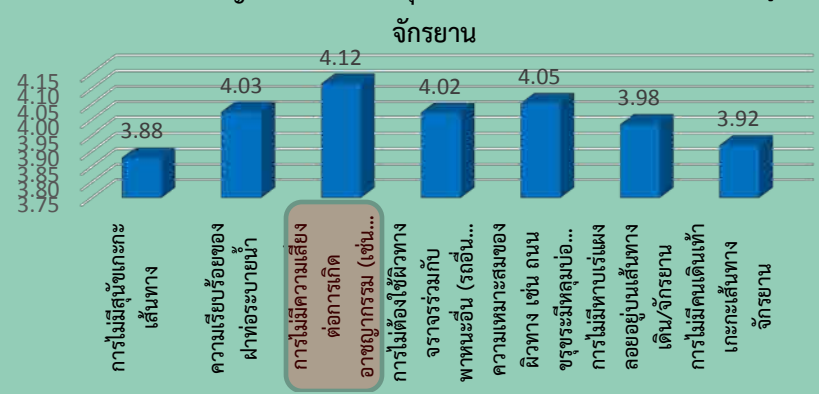
1.00-1.79 = ไม่สำคัญ / 1.80-2.59 = สำคัญน้อยที่สุด / 2.60-3.39 = สำคัญน้อย / 3.40-4.19 = สำคัญมาก / 4.20-5.00 = สำคัญมากที่สุด

4.1 ข้อมูลพื้นฐาน: ปัจจัยความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำให้ตัดสินใจเดิน/ขี่จักรยาน

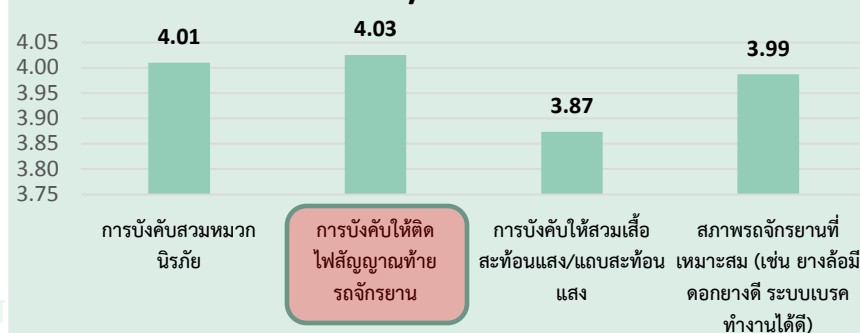
ระดับความสำคัญเฉลี่ยของปัจจัยสภาพเส้นทางและการจราจรที่ทำให้ตัดสินใจเดิน/ขี่จักรยาน



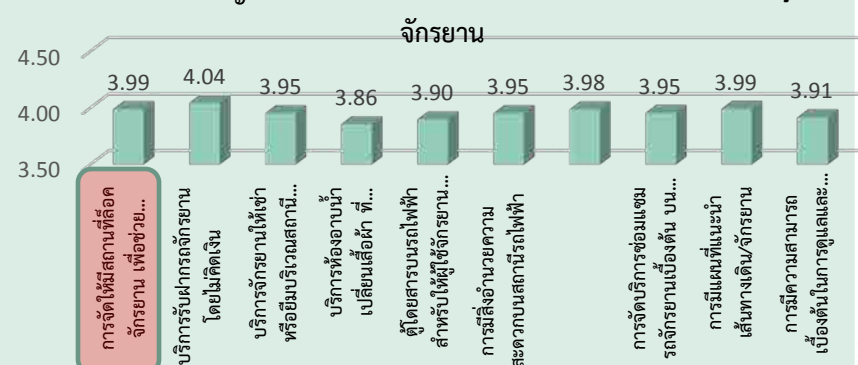
ระดับความสำคัญเฉลี่ยของปัจจัยอุปสรรคอันตรายที่ทำให้ตัดสินใจเดิน/ขี่จักรยาน



ระดับความสำคัญเฉลี่ยปัจจัยอุปกรณ์ความปลอดภัยที่ทำให้ตัดสินใจเดิน/ขี่จักรยาน

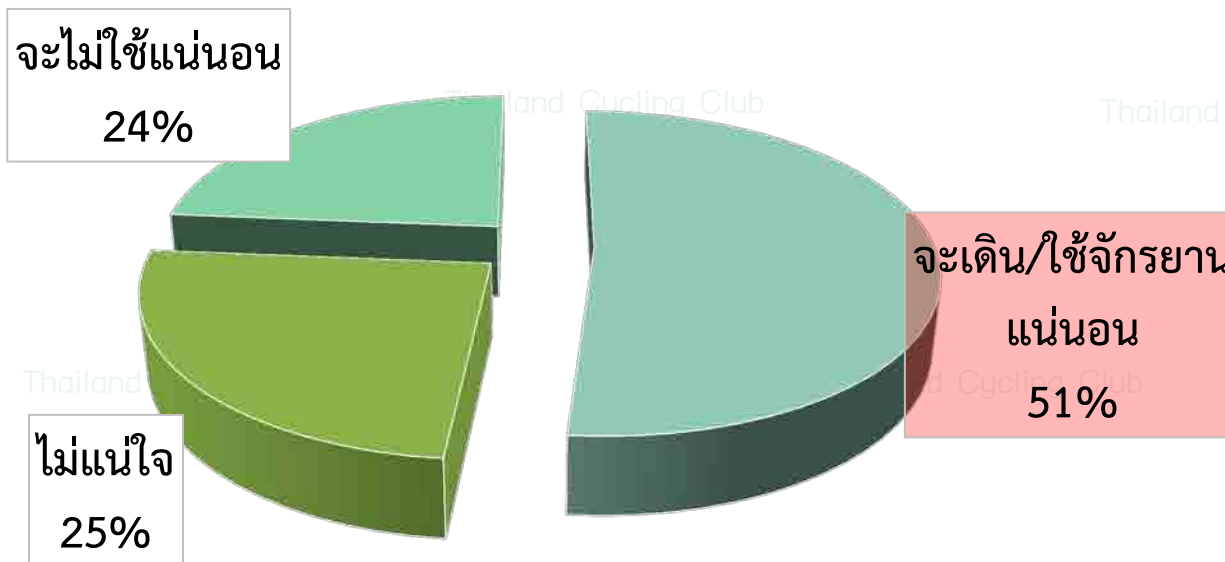


ระดับความสำคัญเฉลี่ยปัจจัยสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำให้ตัดสินใจเดิน/ขี่จักรยาน



4.1 ข้อมูลพื้นฐาน: แนวโน้มความสนใจที่จะเดิน/ใช้จักรยานเพื่อเดินทางจากที่ทำงาน/ที่พักอาศัยไปต่อรถไฟฟ้า

ระดับความสนใจที่จะเดิน/ใช้จักรยานเพื่อเดินทางจากที่ทำงาน/ที่พักอาศัยไปต่อรถไฟฟ้า



แนวโน้มการเดิน/ขี่จักรยาน พบว่า

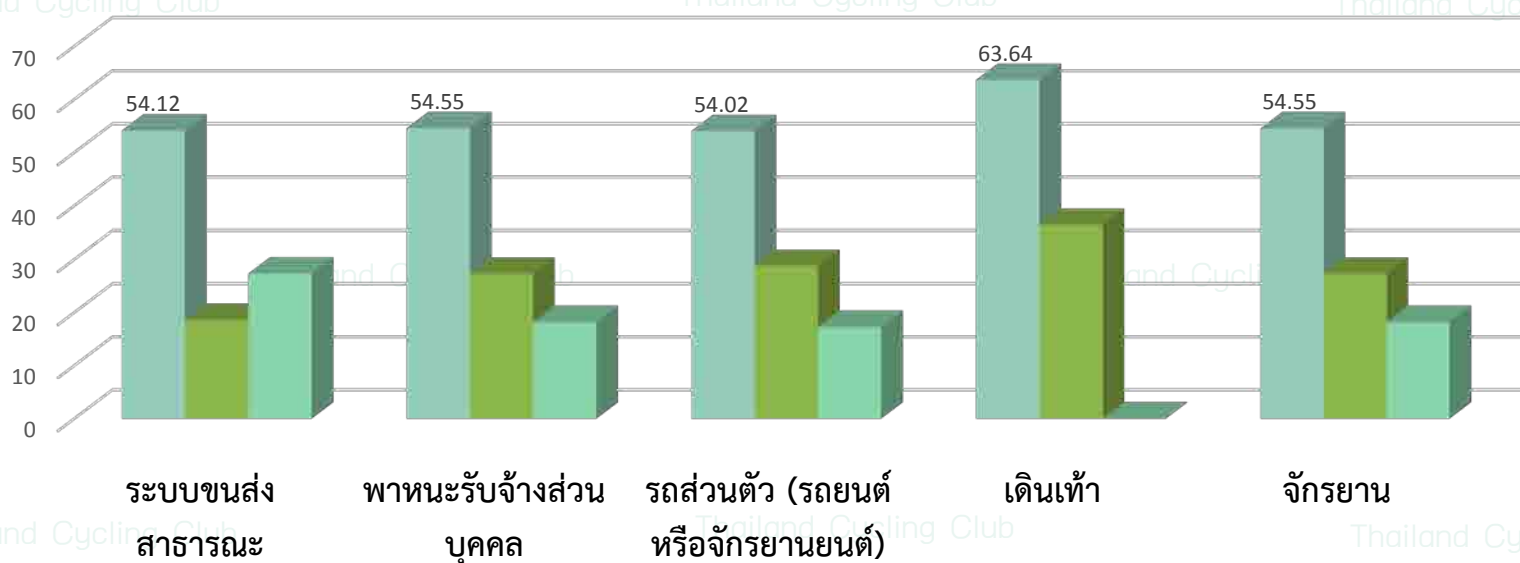
เกือบครึ่งหนึ่งสนใจ ถ้าปลอดภัยและมีสิ่งอำนวยความสะดวกเหมาะสม

4.1 ข้อมูลพื้นฐาน: แนวโน้มความสนใจที่จะเดิน/ใช้จักรยานเพื่อเดินทางจากที่ทำงาน/ที่พักอาศัยไปต่อรถไฟฟ้า

ระดับความสนใจที่จะเดิน/ใช้จักรยานเพื่อเดินทางจากที่ทำงาน/ที่พักอาศัยไปต่อรถไฟฟ้า จำแนกตาม รูปแบบหลักในการเดินทาง

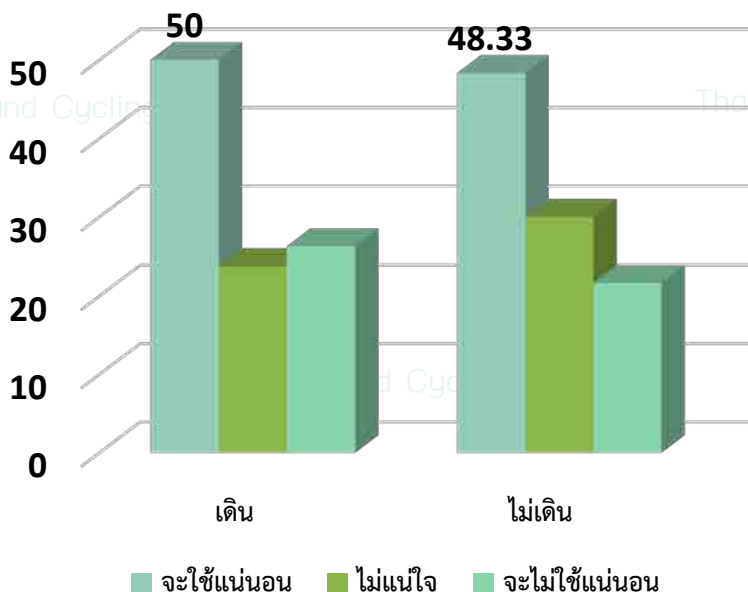
ประจำ

■ จะใช้แน่นอน ■ ไม่แน่ใจ ■ จะไม่ใช่นั่นเอง

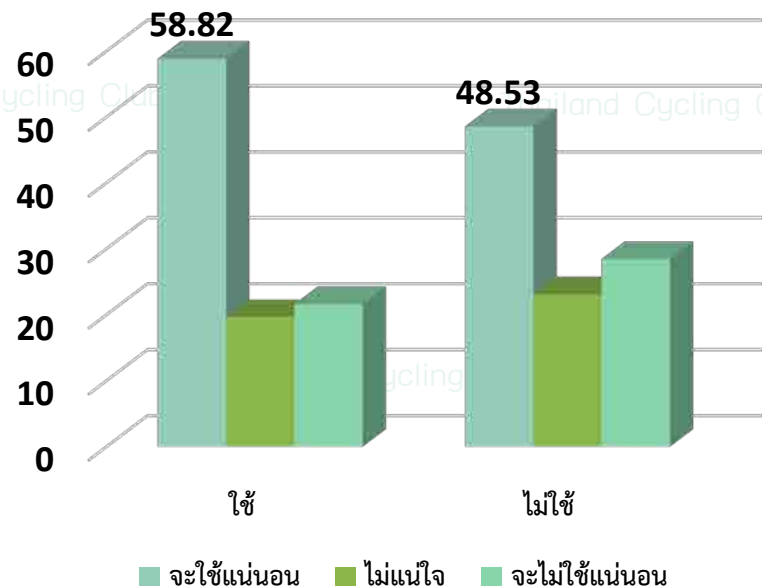


4.1 ข้อมูลพื้นฐาน: แนวโน้มความสนใจที่จะเดิน/ใช้จักรยานเพื่อเดินทางจากที่ทำงาน/ที่พักอาศัยไปต่อรถไฟฟ้า

ระดับความสนใจที่จะเดิน/ใช้จักรยานเพื่อเดินทางจากที่ทำงาน/ที่พักอาศัยไปต่อรถไฟฟ้า จำแนกตามการเดิน



ระดับความสนใจที่จะเดิน/ใช้จักรยานเพื่อเดินทางจากที่ทำงาน/ที่พักอาศัยไปต่อรถไฟฟ้า จำแนกตามการใช้จักรยาน



หากระบบต่างๆพัฒนาจนเหมาะสม ผู้ที่ไม่เดิน/ไม่ขี่จักรยานในชีวิตประจำวัน จะสนใจเปลี่ยนไปเดิน/ขี่จักรยานไปต่อรถไฟฟ้ากันมาก (48.33% และ 48.53% ตามลำดับ)

4.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อความคิดเห็นด้านความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกในการตัดสินใจเดิน/ขี่จักรยาน ไปต่อรถไฟฟ้า

ปัจจัย	ค่าสถิติ	ความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวก				
		สภาพเส้นทางและการจราจร	อุปสรรคอันตราย	อุปกรณ์ความปลอดภัย	สิ่งอำนวยความสะดวก	รวม
สถานภาพสมรส	F/Sig.	2.681	3.646	1.814	1.711	3.092
	Sig.	0.047*	0.013*	0.144	0.164	0.027*
สถานภาพการทำงาน	F	1.57	1.884	3.831	1.774	2.379
	Sig.	0.155	0.082	0.001*	0.103	0.029*
ลักษณะที่อยู่อาศัย	F	5.211	1.18	1.716	4.068	3.315
	Sig.	0.000*	0.319	0.146	0.003*	0.011*
พฤติกรรมการใช้รูปแบบหลักในการเดินทางประจำ	F	1.911	1.126	1.17	3.007	1.965
	Sig.	0.108	0.344	0.324	0.018*	0.1
สถานที่เดินไปบ่อที่สุด	F	2.78	0.909	0.605	1.105	1.17
	Sig.	0.018*	0.475	0.696	0.358	0.324
จุดประสงค์หลักที่เดินในชีวิตประจำวัน	F	3.439	0.788	3.308	6.004	4.199
	Sig.	0.009*	0.534	0.011*	0.000*	0.003*
วิธีเดินทาง	F	1.879	0.947	1.524	2.235	1.319
	Sig.	0.064	0.479	0.15	0.026*	0.235

4.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อความคิดเห็นด้านความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกในการตัดสินใจเดิน/ขี่จักรยาน ไปต่อรถไฟฟ้า

ปัจจัยส่วนบุคคล

- สถานภาพสมรส
- การทำงาน
- ลักษณะที่อยู่อาศัย

พฤติกรรมการเดินทาง

- รูปแบบหลักการเดินทางประจำ
- สถานที่ที่เดินไปบ่อยที่สุด
- จุดประสงค์หลักของการเดินทางในชีวิตประจำวัน

พฤติกรรมการเข้าใช้บริการรถไฟฟ้า

- วิธีที่เดินทางจากที่พัก/ที่ทำงานไปสถานีรถไฟฟ้าเป็นประจำ

4.3 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเดิน/ขี่จักรยานจากที่ทำงาน/ที่พัก ไปต่อรถไฟฟ้า

ปัจจัย	χ^2	df	Sig (2-sided)
อายุ	24.613	10	0.006**
ระดับการศึกษาขั้นสูงสุด	20.010	6	0.003**
สภาพการทำงาน	40.551	12	0.000**
รายได้/เดือน	16.444	8	0.036*
รูปแบบหลักที่ใช้เดินเป็นประจำ	23.045	6	0.001**
สถานที่เดินไปบ่อยที่สุด	54.514	10	0.000**
จุดประสงค์หลักในการเดิน	27.860	8	0.001**
รูปแบบหลักที่ใช้ขี่จักรยานเป็นประจำ	14.446	6	0.025*
ช่วงเวลาที่เดินทางไปยังสถานีรถไฟฟ้าสถานีรถไฟฟ้าที่ใช้บริการเป็นประจำ	17.981	8	0.021*
วิธีที่เดินทางจากที่พัก/ที่ทำงานไปยังสถานีรถไฟฟ้า อยู่เป็นประจำ	29.510	16	0.021*

4.3 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเดิน/ขี่จักรยานจากที่ทำงาน/ที่พัก ไป ต่อรถไฟฟ้า

ปัจจัยส่วนบุคคล

- อายุ
- การศึกษา
- สภาพการทำงาน
- รายได้

พฤติกรรมการเดินทาง

- รูปแบบหลักการเดินทางประจำ
- สถานที่ที่เดินไปบ่อยที่สุด
- จุดประสงค์หลักของการเดินทางในชีวิตประจำวัน
- รูปแบบหลักในการขี่จักรยาน

พฤติกรรมการเข้าใช้ บริการรถไฟฟ้า

- ช่วงเวลาที่เดินทางจากที่พัก/ที่ทำงานไปสถานีรถไฟฟ้าเป็นประจำ
- วิธีที่เดินทางจากที่พัก/ที่ทำงานไปสถานีรถไฟฟ้าเป็นประจำ

5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

- ในการเดินทางปกติในชีวิตประจำวันคนนิยมใช้รถ มากกว่าเดิน/ขี่จักรยาน เพราะ “กลัวอันตราย”
- ในการเดินทางไปใช้บริการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถไฟฟ้า คนไม่นิยมเดิน/ขี่จักรยาน เพราะ “ไกล”
- แนวโน้มสนใจเดิน/ขี่จักรยาน จากที่ทำงานหรือที่พักอาศัย ไปสถานีรถไฟฟ้ามากกว่า 50%

5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.2 ข้อเสนอแนะ

- เสริมสร้างความปลอดภัยในการเดิน/ขี่จักรยาน
- ลดระยะทางเดิน/ขี่จักรยานจากบ้าน/ที่ทำงาน ไปรถไฟฟ้า
- เพิ่มความสะดวกในการเดิน/ขี่จักรยาน
- ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร

กิตติกรรมประกาศ

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

ขอบพระคุณ

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

โครงการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะ
ของประเทศไทย

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

ดร. พรทิพย์ เดชพิชัย

โทร. 089 -3009807

อีเมล porntipd@hotmail.com

คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

มหาวิทยาลัยสวนดุสิต