Veridian E-Journal, Silpakorn University
ISSN 1906 - 3431

แนวทางการพัฒนาบริการขนส่งสำหรับผู้สูงอายุในเขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร

Guidelines for the development of transport services for the elderly in Ratchathewi District, Bangkok

วิโรจน์ เจษฎาลักษณ์ (Viroj Jadesadalug)*
เกศปกรณ์ แสงเงิน (Ketpakorn Sangngern)**

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุในเขตราชเทวี จังหวัดกรุงเทพมหานคร 2) เพื่อวิเคราะห์และศึกษาปัญหาในการเดินทางของผู้สูงอายุ 3) เพื่อศึกษารูปแบบการเดินทางของผู้สูงอายุ และ 4) เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาบริการการขนส่งทางด้านต่างๆสำหรับสูงอายุ การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยศึกษาจากผู้สูงอายุที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป จากการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) โดยมีหลักเกณฑ์คือ ไม่จำกัดเพศ และต้องอาศัยอยู่ในเขตราชเทวี จังหวัดกรุงเทพมหานคร โดยมีผู้ให้ข้อมูลหลักรวมจำนวนทั้งสิ้น 6 ราย โดยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์ร่วมกับการสังเกตและจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง

ผลการศึกษา พบว่า 1) แม้ผู้สูงอายุจะมีอายุที่มากขึ้นแต่จุดประสงค์และความต้องการในการเดินทางยังคงมีมากด้วยความจำเป็นในหลายๆด้าน เนื่องจากไม่อยากถูกลดบทบาทในการทำหน้าที่ต่างๆลง โดยการเดินทางส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเพื่อพบแพทย์และซื้อสิ่งของอำนวยความสะดวกกับสมาชิกในครอบครัว 2) ปัญหาในการเดินของผู้สูงอายุมีที่เกิดขึ้นจากภายในและภายนอก ด้านร่างกายที่เสื่อมลงตามอายุที่มากขึ้น และสภาพแวดล้อมในพื้นที่ให้บริการที่ไม่สามารถควบคุมได้ มาตรฐานในการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะในรูปแบบต่างๆ ยังไม่มีการสนับสนุนผู้สูงอายุอย่างเต็มที่ 3) รูปแบบการเดินทางของผู้สูงอายุมีความจำกัดที่มากกว่าบุคคลทั่วไป การเดินทางในแต่ละรูปแบบมีผลกระทบต่อด้านร่างกายของผู้สูงอายุที่แตกต่างกัน ซึ่งร่างกายของผู้สูงอายุจะมีความอ่อนแอและอ่อนไหวมากขึ้นจากอายุที่เพิ่มมากขึ้น 4) แนวทางการพัฒนาบริการการขนส่งทางด้านต่างๆให้ตรงกับความต้องการของผู้สูงอายุในปัจจุบันและอนาคต สามารถนำเทคโนโลยีที่มีความซับซ้อนไม่มากและผู้สูงอายุเข้าถึงได้ง่าย มาปรับใช้กับระบบขนส่งในรูปแบบต่างๆ ควบรวมกับนโยบายที่สนับสนุนการเดินทางสำหรับผู้สูงอายุ เพื่อให้ประเทศพัฒนาได้อย่างเต็มรูปแบบและครอบคลุมสำหรับผู้คนทุกระดับอายุ

คำสำคัญ : พฤติกรรมการเดินทาง, ปัญหาในการเดินทาง , รูปแบบการเดินทาง, แนวทางการพัฒนา, ผู้สูงอายุ

* ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร
Asst. Prof. Dr., Faculty of Management Science, Silpakorn University
** นักศึกษาหลักสูตรบริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการธุรกิจและภาษาอังกฤษ มหาวิทยาลัยศิลปากร
Student of Bachelor of Business Administration Program in Business Management and English, Silpakorn University.

Abstract

The purposes of this research are 1) to study the travel behavior of the elderly in Ratchathewi district. Bangkok 2) to analyze and study the difficulties in travel of the elderly 3) to study the travel patterns of the elderly and 4) to be guideline for development of transportation services for the elderly. The research is a qualitative research. The selection are elderlies who has 60 year-olds and over from the purposive sampling, with the criteria of no sex and the need to live in Ratchathewi district, Bangkok. There were 6 main informants. The collection are interview, observe and documentation.

The results showed that 1) Even though the elderly are increasing age but the purpose of travel demand still a lot because they don't want to be reduced role in various functions. The mainly purpose of travel is to see doctor and buy facilities for family. 2) Obstacle to travel of the elderly are caused by internal and external factors. In physical, the body deteriorate with age that increasing and the environment in a service area that cannot be controlled. The standard of service public transport in various formats are not fully supported for the elderly. 3) The travel patterns of the elderly are extremely limited more than other people. Each way affects the body of elderly in different way. The body of the elderly will have more sensitive and susceptible from increasing age 4) Guidelines for the development of transport services to meet the needs of elderly people in present and future, can lead less complex technology and easy for elderly to access Adapt for use with various forms of transport. Combine with policies that support travel for elderly people. So the country will develop fully and cover for people at all levels and ages.

Keywords: Travel behavior, Travel problems, Travel patterns, Guidelines for the development, Elderly.

บทนำ

ปัจจุบันประชากรผู้สูงอายุเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แม้ว่าประเทศไทยได้ก้าวเข้าสู่สังคมสูงวัยแล้ว แต่การตระหนักถึงผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างประชากรยังมีไม่มากนัก โดยทั่วไปแล้วครอบครัวมีความต้องการให้ผู้สูงอายุได้มีเวลาพักผ่อนในช่วงบั้นปลายชีวิตจากการทำงานหนักมานาน แต่ผู้สูงอายุส่วนมากก็ยังคงอยากทำงานหรือทำสิ่งที่ตนเคยทำมาตลอด ไม่อยากถูกลดบทบาทในการทำงานและก็ยังมีความประสงค์ที่จะช่วยบุตรหลานในการทำงานหรือทำกิจกรรมต่างๆ เท่าที่ตนสามารถทำได้ ผู้สูงอายุยังคงอย่างรับภาระทำงานต่างๆ ด้วยความเต็มใจเพื่อหวังจะเป็นอีกแรงที่สามารถเกื้อหนุนครอบครัวได้ นอกจากภาระในการหารายได้เข้าสู่ครอบครัวแล้วก็ยังมีภาระที่ต่างๆที่ต้องจัดการภายในบ้าน โดยความต้องการของผู้สูงอายุส่วนใหญ่คือไม่อยากให้ครอบครัวมองว่าตนเองเป็นภาระแก่ครอบครัว

Veridian E-Journal, Silpakorn University
ISSN 1906 - 3431

ทุกวันนี้ คนทั่วไปได้รับรู้และตระหนักว่าประเทศไทยได้กลายเป็นสังคมสูงวัยแล้ว แต่สิ่งที่หลายคนโดยเฉพาะผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการวางแผนและนโยบายอาจคาดไม่ถึงคือ ประชากรไทยกำลังสูงวัยขึ้นอย่างรวดเร็วมาก ประเทศไทยได้กลายเป็น “สังคมสูงวัย” มาตั้งแต่ปี 2548 แล้ว เมื่อสัดส่วนประชากรสูงอายุ (60 ปีขึ้นไป) สูงถึงร้อยละ 10 ของประชากรทั้งหมด ประเทศไทยกำลังจะกลายเป็น “สังคมสูงวัยอย่างสมบูรณ์” เมื่อประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไปมีมากถึงร้อยละ 20 ในปี 2564 และคาดว่าจะเป็นสังคมสูงวัยระดับสุดยอดในอีกไม่ถึง 20 ปีข้างหน้านี้เมื่อประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไป มีสัดส่วนถึงร้อยละ 28 ของประชากรทั้งหมด (บรรลุ ศิริพานิช, 2557) สังคมไทยในปัจจุบัน ส่วนมากคนในครอบครัวที่มีอายุหนุ่มสาวหรือในช่วงวัยทำงานจะใช้ชีวิตส่วนใหญ่กับการทำงานประจำของตนเอง เนื่องจากเหตุนี้ทำให้ภาระหน้าที่ในการจัดการดูแลและจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกในบ้านตกเป็นหน้าที่ของผู้สูงอายุในครอบครัวที่ต้องดูแล ฉะนั้นจึงต้องมีการเดินทางอยู่ตลอดเวลา มีการสำรวจพบว่า ใน 1 ปี คนกรุงเทพฯ ต้องอยู่ในรถเป็นเวลามากกว่า 800 ชั่วโมง เมืองเช่นนี้เรียกว่า "เมืองระยะขับ" (City of great distance) เป็นเมืองที่ขยายตัวในแนวราบ ต้องพึ่งพารถยนต์ในการเดินทางจากบ้านมาสู่ศูนย์กลางเมือง ไม่เอื้อต่อการเดินเท้า (Donnaya Suvetwethin, 2560) การเดินทางเลยเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันของผู้สูงอายุไปแล้ว ในปัจจุบันรูปแบบการเดินทางภายในประเทศที่เป็นการขนส่งสาธารณะมีอยู่หลายรูปแบบ การเลือกรูปแบบการเดินของแต่ละบุคคลก็แตกต่างกันออกไป เช่น ความปลอดภัย ราคา ความสะดวกสบาย ความรวดเร็วในการเดินทาง ซึ่งการศึกษาปัจจัยและความต้องการในการเดินทางของผู้สูงอายุจึงเป็นสิ่งที่สำคัญ จากแนวโน้มของจำนวนประชากรผู้สูงวัยดังกล่าว อาจส่งผลต่อการดำเนินชีวิตในสังคมของผู้สูงวัย เนื่องจากบางส่วนต้องพึ่งพาตนเองและต้องอาศัยการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ดังนั้นจากบทความนี้ทำขึ้นเพื่อให้ทราบถึงความคิดและทัศนคติที่มีต่อระบบการขนส่งสาธารณะในการเดินทาง เพื่อนำความคิดเห็นไปปรับปรุงและวางแผนให้ตรงกับความต้องการของประชาชนและแก้ไขปัญหาในการเดินของระบบขนส่งสาธารณะและพัฒนาคุณภาพของระบบขนส่ง สาธารณะในมุมมองของผู้สูงอายุ ต้องการศึกษาสภาพปัญหาของการให้บริการขนส่งสาธารณะ

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุในเขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาปัญหาในการเดินทางของผู้สูงอายุในเขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร
3. เพื่อศึกษารูปแบบการเดินทางของผู้สูงอายุในเขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร
4. เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาบริการการขนส่งสำหรับสูงอายุ

ทบทวนวรรณกรรม

ทฤษฎีเกี่ยวกับผู้สูงอายุที่กล่าวถึงบทบาททางสังคม

ทฤษฎีบทบาททางสังคม (Role Theory) อธิบายว่า อายุเป็นองค์ประกอบที่สำคัญอย่างหนึ่ง ในการที่จะกำหนดบทบาทของแต่ละบุคคล บุคคลจะปรับตัวต่อการเป็นผู้สูงอายุได้ดีเพียงใด ย่อมน่าจะขึ้นอยู่กับการยอมรับบทบาทของตนเอง ในแต่ละช่วงอายุ ซึ่งบทบาทดังกล่าว จะส่งผลไปถึงการยอมรับบทบาททางสังคมที่จะเปลี่ยนแปลงไปในอนาคตด้วย นอกจากนี้ การสร้างบทบาททางสังคมของตนขึ้นมาใหม่ เพื่อทดแทนบทบาทหน้าที่ที่สูญเสียไป ขึ้นกับบทบาททางสังคม และการมองเห็นคุณค่าของตนเองเป็นสำคัญ สถาบันครอบครัวควรจะส่งเสริมผู้สูงอายุ ในบทบาทอื่น ๆ เช่น การเป็นบิดา มารดา ปู่ย่า ตายาย เพื่อเป็นร่มโพธิ์ร่มไทรให้ลูกหลาน และลูกหลานควรจะเห็นความสำคัญของผู้สูงอายุ ส่วนด้านสังคม จะสามารถช่วยเหลือผู้สูงอายุได้มาก โดยการจัดตั้งชมรมผู้สูงอายุขึ้นในทุกหมู่บ้าน เพื่อให้ผู้สูงอายุวัยเดียวกันได้พบปะสังสรรค์กัน ปรึกษาหารือในการที่จะช่วยเหลือสังคมได้ด้วย สิ่งเหล่านี้จะทำให้ผู้สูงอายุอยู่อย่างมีความสุข อยู่ในสังคมได้อย่างมีศักดิ์ศรี และเหมาะสม กล่าวคือ เป็นทั้งผู้ใหญ่ และผู้รับประโยชน์จากสังคมเสมอเหมือนสมาชิกอื่น ๆ ในสังคม ผู้สูงอายุแต่ละคน จะมีความสามารถแตกต่างกันไป จึงสามารถเลือกทำงานอาสาสมัคร ได้ตามความถนัด และความสนใจของแต่ละคน ซึ่งจะทำให้บทบาททางสังคมของผู้สูงอายุมีต่อเนื่อง

ทฤษฎีกิจกรรมทางสังคม (Activity Theory) อธิบายว่า ถ้าบุคคลใดมีกิจกรรมมากอย่าง จะสามารถปรับตัวได้มากขึ้นเท่านั้น และมีความพึงพอใจในชีวิตสูง ที่ทำให้เกิดคงวามสุขในการดำเนินชีวิตต่อไป แนวคิดนี้จะเห็นว่ากิจกรรมเป็นสิ่งสำคัญ สำหรับผู้สูงอายุมากกว่าการลดบทบาท (Role Loss) ทางสังคมลง และจะพบว่าผู้สูงอายุมีทัศนะเกี่ยวกับตนเอง ในทางบวก และมองโลกในแง่ดี จะมีความกระตือรือร้นในการร่วมกิจกรรม และบทบาทใหม่ ๆ ให้กับผู้สูงอายุพอสมควร กิจกรรมเหล่านี้ จะช่วยให้ผู้สูงอายุได้พัฒนาในส่วนต่าง ๆ ของร่างกายให้สมวัย กิจกรรมที่น่าจะจัดให้กับผู้สูงอายุ ได้แก่ งานอดิเรกต่าง ๆ งานอาสาสมัคร เป็นที่ปรึกษาให้กับหน่วยงานต่าง ๆ และเป็นสมาชิกชมรมผู้สูงอายุ

เมื่อเข้าสู่วัยสูงอายุ หรือเกษียณอายุงานแล้ว เวลาว่างหาได้ง่าย และมีมาก กิจกรรมยามว่างไม่ว่าเพื่อนันทนาการ หรือการเรียนรู้สิ่งใหม่ หรือให้บริการผู้อื่น จึงเป็นเรื่องสำคัญ ซึ่งนำความพึงพอใจมาให้ ทำให้มีชีวิตชีวา และมีความหมาย การที่เกษียณอายุการงานอย่างไม่มีจุดหมาย จะนำไปสู่ความเซ็ง เบื่อหน่าย และแยกตัวออกจากสังคม ความจริงนั้นกาย และจิตใจเจริญงอกงาม ขึ้นตามแรงกระตุ้นของกิจกรรมต่างๆ จึงเป็นการดี ที่เราควรจะมีกิจกรรมมากระตุ้นชีวิตของเราให้เจริญงอกงาม (กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข, 2560) ด้วยกิจกรรมหลายๆอย่างทางสังคมบีบบังคับให้ผู้สูงอายุต้องออกไปเข้าร่วมพบปะทะกับสิ่งต่างๆ ทั้งในด้านของนันทนาการ เช่น การออกกำลังกาย การเล่นโยคะ หรือแม้กระทั่งการจัดการธุระภายในบ้านหรือธุระส่วนตัว เช่น ผู้สูงอายุเป็นผู้รับผิดชอบเรื่องของอุปโภคและบริโภคภายในบ้าน ทำให้ผู้สูงอายุต้องเริ่มการเดินทางและวางแผนการเดินทางด้วยวิธีการเดินทางในรูปแบบต่างๆให้เหมาะสมกับตนเอง

Veridian E-Journal, Silpakorn University
ISSN 1906 - 3431

1. รูปแบบการเดินทางในปัจจุบัน

การเดินทางของแต่ละบุคคลในปัจจุบันนี้มีความแตกต่างกันตามวิถีชีวิต โดยการขนส่งหรือระบบคมนาคมส่วนใหญ่ใช้ทางบกเป็นหลัก เช่น การเดินทางโดยใช้ถนน เพราะสามารถเข้าถึงในหลายๆพื้นที่ได้ง่าย อีกทั้งยังมีการบริการขนส่งโดยระบบขนส่งสาธารณะ กรุงเทพมหานครมีระบบขนส่งที่ได้มาตรฐานและทันสมัย การเดินทางสัญจรไปในที่ต่างๆจึงเป็นอย่างอย่างง่ายดายและสะดวก โดยรูปแบบการเดินทางทางบกมีอยู่หลากหลาย เช่น รถเมล์ รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถไฟ เป็นต้น แต่สำหรับการเดินทางที่ผู้คนในนิยมกันอย่างมากก็คือ รถแท็กซี่มิเตอร์ ซึ่งมีให้บริการครอบคลุมทั่วกรุงเทพมหานคร มีอัตราค่าบริการที่ยุติธรรมและยังใช้บริการได้ทั้งชาวไทยและต่างชาติ นอกจากนี้ในการเรียกใช้บริการแท็กซี่มิเตอร์ในปัจจุบันยังสามารถใช้แอพพลิเคชั่นบนโทรศัพท์มือถือสำหรับเรียกแท็กซี่เพื่อความสะดวกมากยิ่งขึ้น และอีกหนึ่งวิธีการเดินทางที่คนกรุงเทพมหานครนิยมก็คือ รถไฟฟ้า เป็นการเดินทางที่หนีความวุ่นวายบนท้องถนน โดยมีสถานีต่างๆที่อยู่ในทุกย่าน อีกทั้งยังอยู่ใกล้แหล่งห้างสรรพสินค้า แหล่งที่ทำงานของใครหลายๆคน ทำให้รถไฟฟ้าในตอนนี้เร่งขยายสถานีใหม่เพื่อรองรับผู้คนให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น

2. พฤติกรรมและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเลือกรูปแบบการเดินทาง

เป็นการศึกษาการเดินทางหรือเคลื่อนย้ายของประชากรในพื้นที่เขตราชเทวี บริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพมหานคร โดยส่วนใหญ่จะเริ่มจากจุดเริ่มต้น (Origin) ไปสู่จุดหมายปลายทาง (Destination) เช่น จากบ้านไปสู่ที่ทำงาน หรือจากที่ทำงานไปสู่พื้นที่สาธารณะอื่นๆ เกี่ยวข้องกับ ความถี่ในการเดินทาง ทิศทางในการเดินทาง การเลือกเส้นทางใน การเดินทาง ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ระยะทางในการเดินทาง รูปแบบที่ใช้ในการเดินทาง พาหนะที่ใช้ในการเดินทาง รวมถึงจำนวนผู้เดินทาง เป็นต้น เพื่อนำมาปรับปรุงและพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทาง จะมีด้วยกันดังนี้

2.1) สภาพเศรษฐกิจและลักษณะครอบครัว

แต่ละครอบครัวมีฐานะรายได้และอาชีพการงานที่แตกต่างกัน รวมไปถึงที่ตั้งของบ้านและที่ทำงาน โดยจากการศึกษาพบว่า รายได้ของครอบครัวของผู้สูงอายุมีผลกระทบต่อการเลือกเดินทางของผู้สูงอายุ เนื่องจากผู้สูงอายุที่มีรายได้สูงจะเลือกวิธีการเดินทางที่เน้นความปลอดภัยเป็นหลัก ถึงแม้จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงก็ตาม ส่วนผู้สูงอายุที่มีรายได้ที่อยู่ในช่วงปานกลางถึงน้อย จะเลือกวิธีการเดินทางที่เน้นความรวดเร็วเป็นหลัก โดยรายได้ของแต่ละครัวเรือนยังส่งผลถึงความถี่ในการเดินทางของผู้สูงอายุด้วย สำหรับผู้สูงอายุมีบทบาทในการช่วยเหลือกิจกรรมของครอบครัวต้องลดลงไป ทำให้สังคมละเลยคุณค่าผู้สูงอายุ เป็นผลให้ผู้สูงอายุถูกทอดทิ้งให้อยู่ตามลำพังมากขึ้น ครอบครัวไม่สามารถเลี้ยงลูกได้ หรือไม่เลี้ยงดู ทำให้ผู้สูงอายุอยู่ในสภาวะลำบากโดยเฉพาะผู้สูงอายุที่ยากจนเจ็บป่วย ผู้สูงอายุในชนบทเป็นจำนวนมากถูกทอดทิ้งให้รับภาระเลี้ยงดูหลาน หรือได้รับเงินไม่เพียงพอที่จะใช้ในการดำรงชีวิตและเลี้ยงดูหลาน ทำให้ผู้สูงอายุขาดความมั่นคงในชีวิต (อมรา สุนทรธาดา และ สุพัตรา เลิศชัยเพชร, 2552)

2.2) ประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (Efficiency of Public Transports)

เช่น การเชื่อมต่อระบบถนน ความสามารถในการรองรับการจราจรของถนน ความหลากหลาย ของระบบบริการเป็นต้น กรณีศึกษาของ Khristy และ Lall ในปี 1983 (Khristy และ Lall, 1983) พบว่า อัตราค่าโดยสาร ความสะดวกสบาย ความปลอดภัย ความ คล่องตัวในการเดินทาง ความตรงต่อเวลา สภาพของยานพาหนะ การเข้าถึงกลุ่มผู้ใช้รวมถึงการเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะ ระหว่างพื้นที่ เป็นปัจจัยที่สะท้อนการตัดสินใจเลือกใช้ระบบขนส่ง สาธารณะเมือง

วิธีดำเนินงานวิจัย

1. การเลือกพื้นที่ศึกษา ในการวิจัยเชิงคุณภาพครั้งนี้ ผู้วิจัยเลือกพื้นที่ในการศึกษาคือ กลุ่มประชากรอายุ 60 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป ที่อาศัยในพื้นที่ที่มีการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาพฤติกรรมในการเลือกวิธีการเดินทางของผู้สูงอายุและร่วมพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะ

2. กลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลักและเกณฑ์การคัดเลือก ผู้วิจัยคัดเลือก ผู้สูงอายุที่มีอายุตั้งแต่ 60 ปี ขึ้นไป ที่สามารถให้ข้อมูลได้ชัดเจน ในพื้นที่ที่มีการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร สถานที่สำรวจ ได้แก่ โรงพยาบาลห้างสรรพสินค้าและผู้คนที่เดินทางอยู่ในบริเวณที่สำรวจ ทั้งนี้ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักรวมทั้งสิ้นจำนวน 6 ราย

3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย (Research Instruments) การวิจัยในครั้งนี้ใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล งานวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ใช้อุปกรณ์ช่วยเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ สมุดและเครื่องบันทึกเสียง

4. วิธีการวิจัย การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยแหล่งที่มาของข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ 4.1 การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) คือ ข้อมูลดิบที่ได้จากการเก็บข้อมูลได้แก่ การสัมภาษณ์ (Interview) โดยการสัมภาษณ์กับผู้ให้ข้อมูลเป็นหลัก 4.2 การเก็บข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นการรวบรวมค้นคว้าข้อมูลจากบทความหรือเอกสารต่างๆ (Documentary Research)

5.วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ 5.1 ติดต่อกับบุคคลที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย 5.2 ชี้แจงให้ผู้ให้ข้อมูลเข้าใจถึงวัตถุประสงค์ ในการทำวิจัยครั้งนี้ 5.3 สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูล และรวบรวมรายงานต่างๆ

6. การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูล โดยการนำข้อมูลที่ได้จากการลงพื้นที่ในแต่ละครั้งมาลำดับเหตุการณ์ เรียบเรียง วิเคราะห์ และพรรณนา เพื่อให้ได้ข้อสรุป

7. การตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูล ผู้วิจัยใช้การตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า (Data Triangulation)ในด้านกลุ่มผู้ให้ข้อมูลเพื่อนำข้อมูลจากผู้ให้สัมภาษณ์แต่ละคนมาเปรียบเทียบกัน และวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสังเกต สัมภาษณ์ และการข้อมูลจากเอกสาร เพื่อให้ได้ข้อเท็จจริงที่มีความความถูกต้อง

Veridian E-Journal, Silpakorn University
ISSN 1906 - 3431

8. การพิทักษ์สิทธิผู้ให้ข้อมูลและบทบาทผู้วิจัย ผู้วิจัยจะคำนึงถึงจรรยาบรรณผู้วิจัยและพิทักษ์สิทธิกลุ่มผู้ให้ข้อมูลตั้งแต่การเริ่มต้นกระบวนการเก็บข้อมูล มีการแนะนำตัวผู้วิจัยแก่ผู้ให้ข้อมูล ชี้แจง วัตถุประสงค์ของการวิจัย และ การนำเสนอข้อมูลจะไม่มีผลกระทบต่อผู้ให้ข้อมูลและหน่วยงาน และหากประเด็นใดผู้ให้ข้อมูลไม่สะดวกจะให้สัมภาษณ์ก็สามารถปฏิเสธการให้สัมภาษณ์ได้

ผลการศึกษา

1. ข้อมูลทั่วไปในการเดินทางของผู้สูงอายุ

การเดินทางเป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับผู้สูงอายุอย่างมาก และมีความจำเป็นต้องเดินทางด้วยเหตุผลหลายประการ เช่น การไปซื้อของ การเดินทางไปทำงาน การไปพบแพทย์ เมื่อคนเรามีอายุมากขึ้นและกลายเป็นผู้สูงวัยย่อมประสบกับความยากลำบากในการขับขี่หรือไม่สามารถขับขี่ยานพาหนะด้วยตนเอง ดังนั้นผู้สูงวัยย่อมต้องการความช่วยเหลือจากบุคคลอื่นแม้แต่ผู้สูงวัยที่อาศัยอยู่กับบุตรหลานก็ประสบปัญหาไม่แตกต่างกัน เนื่องจากบุตรหลานต้องออกไปทำงานหาเลี้ยงครอบครัว ยิ่งมีอายุที่มากขึ้นผู้สูงอายุย่อมมีความต้องการในการเดินทางรูปแบบต่างที่มีความสะดวกสบายมากขึ้น ผู้สูงอายุจะเข้าสู่วัยที่ร่างกายอ่อนแอและเสื่อมถอย แต่ความต้องการในการเดินทางยังมีปริมาณที่เท่าเดิม ทำให้การเดินทางหลายๆรูปแบบต้องมีการสนับสนุนอย่างพิเศษหรือใช้อุปกรณ์เสริม เช่น มีราวจับที่ช่วยพยุงผู้สูงอายุให้ยืนและเดินได้อย่างมั่นคงโดยไม่เกิดอุบัติเหตุ โดยรูปแบบการเดินทางในแต่ละรูปแบบยังขึ้นอยู่กับรายได้ของผู้สูงอายุ ระดับรายได้มีความสัมพันธ์กับการเดินทางของผู้สูงอายุ อิทธิพลของค่าใช้จ่ายในการเดินทางจะลดลงหากผู้เดินทางมีรายได้เพิ่มขึ้น ผู้สูงอายุที่มีรายได้เฉลี่ยที่สูงจะมีศักยภาพในการเลือกใช้รูปแบบการเดินทางได้หลากหลายมากกว่าผู้สูงอายุที่มีรายได้เฉลี่ยที่ต่ำ แต่ด้วยลักษณะนิสัยของผู้สูงอายุส่วนใหญ่ไม่มีความเร่งรีบในการเดินทางมากนัก ในการเดินทางด้วยระยะทางที่เท่ากันแต่แตกต่างกันที่รูปแบบการเดินทาง ผู้สูงอายุจะเลือกใช้รูปแบบการเดินทางที่มีค่าโดยสารที่ถูกกว่า เนื่องจากไม่อยากเป็นภาระทางด้านการเงินของครอบครัว

2. ลักษณะการเดินทางของผู้สูงอายุ

การเดินทางของผู้สูงวัยมีหลายรูปแบบ จำแนกออกเป็น 3 ประเภทคือ การเดินทางโดยยานพาหนะส่วนบุคคล การใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ และการใช้บริการยานพาหนะของเอกชน แต่ละรูปแบบมีรายละเอียดดังนี้

2.1) การเดินทางโดยยานพาหนะส่วนบุคคล

เป็นการขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล แต่ผู้สูงวัยส่วนใหญ่มีข้อจำกัดทางด้านร่างกาย เช่น การมองเห็นประสิทธิภาพและความสามารถในการตอบสนองน้อยลงตามอายุที่เพิ่มมากขึ้น จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลพบว่าผู้สูงอายุบางรายมีรถยนต์ส่วนบุคคลแต่เนื่องจากปัญหาที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้ผู้สูงอายุเลือกการเดินโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เพราะไม่จำเป็นต้องขับรถยนต์เอง อีกทั้งยังช่วยลดความเสี่ยงที่จะเกินอุบัติเหตุที่เกิดจากความไม่แข็งแรงทางด้านกายภาพ แต่ผู้สูงอายุบางรายต้องการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล เนื่องจากผู้สูงอายุบางรายมองว่าการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลมีความปลอดภัยมากกว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยให้เหตุผลว่าสภาพแวดล้อมมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมีมากกว่าการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล

เช่น ไม่มีความคุ้มครองเมื่อเกิดอุบัติเหตุ มีเหตุทะเลาะวิวาทหรือความเสียหายทางด้านเวลาที่อาจจะเกิดขึ้นจากการให้บริการที่ล่าช้าของผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

2.2) การใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

เป็นการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า รถเมล์ รถแท็กซี่ เป็นต้น การเดินทางในรูปแบบนี้ผู้สูงอายุไม่ต้องใช้ความสามารถในการขับขี่และมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุน้อยกว่าการเดินทางโดยยานพาหนะส่วนบุคคล แต่ก็อาจจะเกิดอันตรายในรูปแบบอื่นๆได้ เนื่องจากในบางช่วงเวลามีความแออัดและมีความต้องการในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเป็นจำนวนมาก ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ จำนวนประชากรในกรุงเทพเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็วแต่ความสามารถในการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางมีความล่าช้า เช่น การสร้างรถไฟฟ้าแต่ละสายให้ครอบคลุมพื้นที่ต่างๆใช้เวลาในการสร้างที่นาน

2.3) การเดินทางในรูปแบบการเดิน

ลักษณะโครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานคร มีซอยเล็กจำนวนมาก รวมทั้งการจราจรที่ติดขัดทำให้รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นสิ่งที่ขาดไม่ได้ของเมืองนี้ เนื่องจากซอยที่แยกจากถนนสายหลักนั้นลึกมากเกินกว่าจะเดินถึงได้ รวมทั้งเดินลำบาก บางที่ไม่มีทางเท้าหรือทางเท้าแคบมาก ซึ่งลักษณะโครงสร้างกายภาพของเมืองกรุงเทพมหานครนี้ อาจจะต่างจากเมืองอื่นๆ ที่มีขนาดบล็อกไม่ใหญ่ ซอยไม่ลึก ทางเท้ากว้าง เดินสะดวก ดังนั้นเกณฑ์ที่นำมาใช้ จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องสอดคล้องกับประเทศไทย ทั้งเรื่องโครงสร้างทางกายภาพของเมืองและพฤติกรรมของคนไทย (Donnaya Suvetwethin, 2560) การเดินเป็นอีกหนึ่งวิธีการเดินทางที่ผู้สูงอายุเลือกใช้เป็นอันดับต้นๆ เนื่องจากการเดินเป็นการเดินทางที่มีอุปสรรคในการเดินทางน้อยกว่ารูปแบบอื่น ไม่ต้องคำนึงถึงเรื่องปัจจัยภายนอกมากนัก การเดินทางในรูปแบบการเดินเป็นการเดินทางในระยะทางสั้นๆ เช่น การเดินจากที่พักอาศัยไปยังตลาดใกล้เคียงเพื่อซื้อของ การเดินจากที่ทำงานกลับที่พักอาศัย ทั้งนี้การเดินทางในรูปแบบการเดินยังขึ้นอยู่กับความคุ้นเคยกับเส้นทางที่ใช้ในการเดินด้วยว่ามีมากน้อยเพียงใด ผู้สูงอายุที่เลือกการเดินทางในรูปแบบการเดินมีความคำนึงถึงสุขภาพเป็นสำคัญ โดยให้เหตุผลว่าการเดินเป็นการออกกำลังกายอีกรูปแบบหนึ่งที่สามารถทำได้ง่ายที่สุดสำหรับผู้สูงอายุ แต่มีข้อจำกัดอยู่ที่ระยะทางจะต้องไม่มากเกินไปเนื่องจากสภาพร่างกายที่เสื่อมลงไปตามอายุที่มากขึ้น อีกทั้งการเดินทางในรูปแบบการเดินเป็นการเดินทางโดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายใดๆ ทำให้ผู้สูงอายุรู้สึกได้ประหยัดค่าใช้จ่ายลงไปบ้าง

3. ปัญหาในการเดินทางของผู้สูงอายุ

3.1) ปัญหาด้านสุขภาพ

ผู้สูงอายุส่วนใหญ่ต้องเผชิญกับโรคภัยที่เกิดขึ้นตามมาเมื่อเวลาผ่านไป ทำให้ร่างกายไม่พร้อมที่จะดำเนินกิจกรรมที่หนักหรือการเดินทางไกล ทำให้เกิดข้อจำกัดในการเดินทางเป็นอย่างมาก ผู้สูงอายุจำเป็นต้องคำนึงถึงวิธีการเดินทางให้สอดคล้องกับลักษณะทางกายภาพของตน เช่น โรคประจำตัวที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างฉับพลันในขณะที่รอใช้บริการรถสาธารณะ การหกล้มก็เป็นอีกปัญหาหนึ่งที่พบบ่อยโดยเฉพาะเพศหญิง อัตราการหกล้มสูงถึง 30% ในแต่ละปี และสัดส่วนจะสูงขึ้นตามอายุ การทรงตัวและการลุกเดินต้องอาศัยการประสานงานกันของความรู้สึกตัว ระบบประสาทและกล้ามเนื้อ และการปรับตัวต่อสิ่งแวดล้อม การทรงตัวจะเสียไปและทำให้

Veridian E-Journal, Silpakorn University
ISSN 1906 - 3431

เซได้ง่ายในผู้สูงอายุทำให้หกล้มได้ง่าย ภาวะใดก็ตามที่มีผลกระทบของระบบทำงานดังกล่าว ก็อาจเป็นสาเหตุให้เกิดการหกล้มได้ (ศูนย์วิจัยสุขภาพกรุงเทพ, 2557)

3.2) ระบบขนส่งสาธารณะไม่ได้มาตรฐาน

การให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ได้มาตรฐานทั้งในด้านมาตรฐานของตัวรถหรือในแง่ของการให้บริการ เช่น รถเมล์มีปัญหาเรื่องเครื่องปรับอากาศและบรรทุกผู้โดยสารเป็นจำนวนมากเกินไป สิ่งเหล่านี้มีผลกระทบต่อผู้สูงอายุเนื่องจากผู้สูงอายุมีความอ่อนไหวทางด้านร่างกายมาก ทำให้เกิดปัญหาแทรกซ้อนได้อย่างฉับพลัน ปัญหาการติดตั้งถังดับเพลิงที่ไม่เป็นไปตามที่กำหนด หรือถังดับเพลิงอยู่ในสภาพที่ไม่พร้อมใช้งาน ในส่วนการบริการจะขึ้นอยู่กับกระเป๋ารถเมล์ว่ามีการตอบสนองอย่างไรต่อผู้สูงอายุ ทำให้ผู้สูงอายุเกิดความพึงพอใจหรือทำให้สร้างความไม่พอใจทางด้านจิตใจและสุขภาพจิต

3.3) ปริมาณรถที่ให้บริการมีจำนวน น้อยและรถที่ให้บริการมาไม่ทันต่อความต้องการ

พื้นที่กรุงเทพมหานครมีปริมาณการใช้งานระบบขนส่งที่ให้บริการไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาบางช่วงเวลาในขนส่งสาธารณะในช่วงเร่งด่วนที่มากเป็นพิเศษ มีประชากรจำนวนมากรอใช้บริการ ทำให้ผู้สูงอายุพลาดโอกาสที่จะได้ใช้บริการ เช่น การรับขึ้นรถประจำทาง ในขณะที่ประชากรส่วนใหญ่เร่งรีบที่จะเดินทางไปทำงาน เมื่อรถประจำทางได้มาถึงจุดให้บริการ ผู้คนมากมายจะรีบขึ้นรถเพื่อไม่ให้ตนเองต้องรอใช้บริการในรอบต่อไป แต่ด้วยผู้สูงอายุมีประสิทธิภาพในการทำงานด้านร่างกายน้อยกว่าบุคคลวัยอื่นๆ ทำให้ขึ้นรถไม่ทัน

3.4) การจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพมหานคร

จากการศึกษาพบว่าแนวโน้มในการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ก่อให้เกิดการไม่สามารถคาดการณ์เวลาที่ใช้ในการเดินทางได้ ในพื้นที่เขตราชเทวีเป็นจุดที่ผู้คนจำนวนมากมาต่อรถหรือเปลี่ยนสายการเดินทาง เนื่องจากบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถือเป็นจุดศูนย์กลางที่สามารถเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางได้เป็นอย่างดี พื้นที่การจราจรถูกครอบครองโดยรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก บวกกับมีระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลายรูปแบบรวมอยู่ในที่เดียว เช่น รถไฟฟ้า รถเมล์ รถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น

3.5) นโยบายด้านการขนส่งสาธารณะสำหรับผู้สูงวัยไม่ได้รับการสนับสนุน

จากการศึกษาในส่วนนี้พบว่าผู้สูงอายุส่วนใหญ่ไม่ทราบถึงนโยบายต่างๆที่เอื้ออำนวยแก่ผู้สูงอายุทั้งในด้านระบบขนส่งสาธารณะหรือสวัสดิการต่างๆ ทำให้ผู้สูงอายุไม่ได้ประโยชน์เท่าที่ควรจากเหตุจากการโฆษณาที่ขาดประสิทธิภาพ เน้นการพัฒนาความทันสมัยแต่ไม่สอดคล้องกับวิถีชีวิตของผู้สูงอายุ การสนับสนุนนโยบายมีการสนับสนุนเพียงแค่ค่าใช้จ่ายแต่ในแง่ของความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางมีค่อนข้างน้อย ซึ่งผู้สูงอายุไม่ได้รับการบริการขนส่งสาธารณะได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกันกับคนทั่วไป ทำให้เกิดช่องว่างทางสังคมของผู้สูงอายุ

4. แนวทางการพัฒนาบริการการขนส่งทางด้านต่างๆสำหรับสูงอายุ

4.1) การผสมผสานระบบสารสนเทศเข้ากับการวางแผนระบบขนส่งสาธารณะ

จากการลงพื้นที่ศึกษาพบว่าผู้สูงอายุในตอนต้น (60-70ปี) บางส่วนยังมีความสามารถในการใช้โทรศัพท์หรือ สมาทโฟนได้ในระดับหนึ่ง เพื่อใช้ในการติดต่อสื่อสารกับคนในครอบครัวผ่านโซเชียลต่างๆ ซึ่งนี่เป็นเครื่องยืนยันได้ว่าผู้สูงอายุมีความสามารถในการใช้สมาทโฟนในการทำกิจกรรมต่างๆ ผู้สูงอายุบางกลุ่มต้องการระบบสารสนเทศที่สามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะได้ เพื่อความสะดวกสบายในการตรวจสอบเวลารถออกให้บริการ หรือทราบการจราจรในพื้นที่ที่ต้องเดินทาง และบางส่วนที่ไม่มีความสามารถในการใช้สมาทโฟน์ก็ยังต้องการระบบสารสนเทศที่สนับสนุนกับระบบการขนส่งสาธารณะ เพราะผู้สูงอายุเล็งเห็นว่าการพัฒนารูปแบบนี้เป็นการพัฒนาถึงระดับประเทศทำให้เป็นการยกระดับประเทศให้มีความทันสมัย แม้ตนเองนั้นจะไม่มีความสามารถใช้ได้อย่างเต็มที่

4.2) การลดหย่อนค่าโดยสารให้แก่ผู้สูงอายุ (โดยวิธีออกตั๋วราคาประหยัดสำหรับผู้สูงอายุ)

การลดหย่อนค่าโดยสารของผู้สูงอายุปัจจุบันมีการใช้อยู่แล้วในรถขนส่งมวลชนกรุงเทพ แต่ผู้สูงอายุบางคนมีการเดินทางในรูปแบบอื่นที่แตกต่างจากนี้ เช่น การเดินทางโดยรถไฟฟ้า ซึ่งการเดินทางโดยรถไฟฟ้ายังไม่มีนโยบายสนับสนุนสำหรับผู้สูงอายุ อีกทั้งยังมีค่าบริการที่สูง ทำให้ผู้สูงอายุเลือกระบบขนส่งที่มีค่าบริการถูกกว่าแต่จะต้องใช้เวลาเดินทางนานกว่าก็ตาม เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการเดินให้มากที่สุด ผู้สูงอายุบางรายให้เหตุผลว่ามีความต้องการในการเดินทางโดยใช้รูปแบบที่แตกต่างจากการเดินทางที่ใช้อยู่ประจำ แต่ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไม่สอดคล้องกับรายรับของผู้สูงอายุที่ได้ ทำให้เกิดข้อจำกัดในการเลือกเดินทางในรูปแบบต่างๆโดยปราศจากนโยบายการสนับสนุนที่มากพอ

4.3) การพัฒนาทางเดินเท้าให้มีความสะดวกปลอดภัยมากขึ้น

ผู้สูงอายุจำนวนมากชอบการเดินทางโดยใช้วิธีการเดิน ส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่าการเดินทางโดยการเดินในช่วงเช้าเป็นถือเป็นการออกกำลังกายไปในตัว และยังได้สูดอากาศในตอนเช้า ทำให้รู้สึกผ่อนคลายและสดชื่นตลอดวัน แต่ด้วยปัญหาทางเดินเท้าที่เกิดขึ้นในบางพื้นที่ก็ทำให้เป็นอุปสรรคกับการเดินของผู้สูงอายุ เช่น พื้นปูนที่ราบเรียบเสมอกัน บางแผ่นเผยอกระดกขึ้น ในขณะที่ฟุตบาทบางที่ก็แคบลงเพื่อให้ถนนขยายตัวขึ้น ผู้สูงอายุจึงอยากให้หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้ามาช่วยพัฒนาอย่างจริงจัง โดยผู้สูงอายุทราบถึงข้อมูลหรือต้นแบบจากต่างประเทศที่สนับสนุนการเดินทางอย่างเต็มที่ ทำให้เกิดความต้องการที่จะมีรูปแบบการเดินทางเหมือนต่างประเทศ ดั่งที่มีการทำในประเทศญี่ปุ่น เรียกว่าอุปกรณ์นำทางผู้พิการทางสายตา เรียกว่าผิวต่างสัมผัส หรือ tactile paving ซึ่งคนคิดค้นก็เป็นคนญี่ปุ่นอีกด้วย เขาชื่อ Seiichi Miyake ที่คิดค้นผิวต่างสัมผัสนี้ขึ้นมาในปีพ.ศ. 2508 โดยเป็นพื้นผิวต่างสัมผัสที่ทำมาเพื่อผู้พิการทางสายตาอีกทั้งยังช่วยผู้สูงอายุในการเดินที่ดีขึ้นเนื่องจากสามารถยังลื่นได้อีกด้วย (มองญี่ปุ่น, 2557)

4.4) การเพิ่มปริมาณรถและรอบที่ให้บริการในบางเส้นทางที่มีจำนวนผู้ใช้ในการเดินทางมาก

ความต้องการที่มีมากทำให้ปริมาณรถที่ให้บริการต้องมากตามให้ สอดคล้องกัน รถเมล์บางสายเป็นที่รู้กันดีว่ามีรอบที่ให้บริการที่น้อยมาก ไม่เพียงพอกับความต้องการของผู้ใช้ จำนวนรถที่มีอยู่น้อยทำให้ผู้ใช้บริการต้องรอรถนาน ผู้สูงอายุไม่มีเวลามากนักที่จะรอรถเมล์เป็นเวลานาน ส่วนใหญ่ต้องการให้รีบจัดการการจราจรให้มีคุณภาพมากที่สุด จะเป็นส่วนช่วยลดความหนาแน่นบนท้องถนนได้อย่างดี และรวมกับการ

ให้บริการรถที่มีมากขึ้น ทำให้ช่วยระบายประชากรในจุดที่มีความแออัดไปได้อย่างมาก ผู้สูงอายุหลายรายให้เหตุผลว่าไม่สามารถรอเวลาให้บริการของรถโดยสารได้นาน เนื่องจากสภาพร่างกายที่ไม่แข็งแรง อากาศในประเทศไทยค่อนข้างร้อน ทำให้ผู้สูงอายุอาจเกิดภาวะแทรกซ้อน ผู้สูงอายุจึงอยากให้มีความยืดหยุ่นในการให้บริการ และอยากให้ประชาชนที่อยู่ในสภาพแวดล้อมเดียวกันเห็นใจและช่วยเหลือผู้สูงอายุเป็นอันดับแรกในการใช้บริการ

อภิปรายผลการศึกษา

1. ข้อมูลทั่วไปในการเดินทางของผู้สูงอายุ

จากผลการวิจัยข้างต้นพบว่าการเดินทางของผู้สูงอายุในปัจจุบันมีจุดประสงค์มีหลากหลายและเพิ่มมากขึ้น อายุที่เพิ่มขึ้นก็จะทำให้หน้าที่และจุดประสงค์ในการเดินทางต่างกันออกไป การเดินทางส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเพื่อไปพบแพทย์ โดยปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเดินทางคือ อายุ เพราะมีผลโดยตรงกับการเดินทางยิ่งอายุมากขึ้น ความสามารถในการดำเนินกิจกรรมต่างๆย่อมน้อยลงตามวัย

ในด้านค่าใช้จ่ายก็มีผลกระทบเช่นกัน วิธีการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีการเดินทางหลากหลายรูปแบบ โดยการเดินทางในแต่ละรูปแบบมีข้อดีและข้อเสียที่แตกต่างกัน แต่การเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้สูงอายุยังขึ้นอยู่กับสถานะทางการเงิน เช่น ผู้สูงอายุที่มีรายได้ในระดับกลางถึงสูง จะเลือกใช้การเดินทางในรูปแบบที่มีความปลอดภัยและรวดเร็วโดยยอมที่จะจ่ายค่าเดินทางมากขึ้น เช่น รถไฟฟ้าหรือแท็กซี่ ส่วนผู้สูงอายุที่มีรายได้ในระดับต่ำ จะเลือกใช้การเดินทางในรูปแบบที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ต่ำเป็นหลัก เช่น รถเมล์หรือรถสองแถว

2. ลักษณะการเดินทาง

2.1) การเดินทางโดยยานพาหนะส่วนบุคคล

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุแยกตามประเภทของยาพาหนะ มีการระบุว่าอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์นั่งมีถึง ร้อยละ 31 ซึ่งมากกว่าการเดินทางด้วยรูปแบบอื่นๆ เช่น คนเดินทางมีการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 3 รถแท็กซี่มีการเกิดอุบัติเหตุเพียงแค่ ร้อยละ 4 และการเดินทางด้วยระบบขนส่งอื่นๆซึ่งมีการเกิดอุบัติเหตุอยู่ที่ ร้อยละ 6 (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2557) ผู้สูงอายุมีการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลน้อยลง ผู้สูงอายุไม่ต้องการที่จะต้องใช้ความสามารถในการเดินทางมาก คนในครอบครัวส่วนใหญ่ไม่ต้องการให้ผู้สูงอายุขับรถหรือเดินทางเอง เนื่องจากอัตราการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะส่วนบุคคลมีมากกว่าการเกิดอุบัติเหตุของรถขนส่งสาธารณะ ทำให้ครอบครัวสนับสนุนการเดินทางของผู้สูงอายุโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นอย่างมาก โดยคนในครอบครัวยังไม่ต้องรับภาระในการดูแลยานพาหนะ เป็นการลดภาระด้านค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมอีกทั้งยังทำให้เกิดความสบายใจอีกด้วย

2.2) การใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

จากผลการวิจัยพบว่าผู้สูงอายุพึงพอใจในการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด เนื่องจากการเดินทางที่ครอบคลุมในหลายๆพื้นที่ ทำให้ผู้สูงอายุเกิดความสะดวกสบายมากขึ้น โดยการครอบครองยานพาหนะของผู้สูงอายุส่วนใหญ่มีค่อนข้างน้อย ผู้คนในครอบครัวอยู่ในวัยที่ต้องทำงานหาเลี้ยงครอบครัว ทำให้ผู้สูงต้องเดินทางเองและหลีกเลี่ยงการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะไม่ได้ บริการขนส่ง

สาธารณะมีให้บริการมากมายแต่ยังขาดความเอื้ออำนวยให้กับผู้สูงอายุ รถเมล์มีที่นั่งสำหรับผู้สูงอายุแต่ขาดความร่วมมือจากกระเป๋ารถเมล์ในการตรวจสอบและคอยให้ความช่วยเหลือกับผู้สูงอายุ

2.3) การเดินทางในรูปแบบการเดิน

รูปแบบการเดินทางที่ผู้สูงอายุนิยมอย่างมากคือการเดิน เป็นวิธีการเดินทางที่ปลอดภัยและลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุได้มาก เพราะไม่จำเป็นต้องเผชิญความเสี่ยงที่เกิดขึ้นบนท้องถนน แต่ในรูปแบบการเดินนั้นผู้สูงอายุต้องมีความคุ้นเคยกับเส้นทางเป็นอย่างดี เนื่องจากการเดินทางในรูปแบบการเดิน จำเป็นต้องมีสุขภาพร่างกายที่แข็งแรง การทำกิจกรรมหรือเดินไกลๆอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพร่างกายได้ ความคุ้นเคยและรู้จักเส้นทางเป็นอย่างดีก็จะมีส่วนช่วยผู้สูงอายุได้อย่างมาก หากเกิดเหตุฉุกเฉินจะทำให้การขอความช่วยเหลือเป็นไปได้ง่าย ข้อจำกัดในการเดินทางในรูปแบบการเดินทางของผู้สูงอายุคือ ความอันตรายที่เกิดจากปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้ เช่น โจรกรรม ลักทรัพย์ ผู้กระทำผิดส่วนใหญ่จะเลือกผู้ที่ไม่มีความสามารถในการต่อสู้หรือขัดขืน ผู้สูงอายุจึงเป็นหนึ่งในเหยื่อของผู้กระทำผิดเหล่านี้ได้ง่าย ดังนั้นการเดินทางจึงต้องเดินทางในเวลากลางวัน มีผู้คนสัญจรเดินทางไปมาในเส้นทางการเดินทางอย่างปกติ หลีกเลี่ยงการเดินทางในกลางคืน

3. ปัญหาในการเดินทางของผู้สูงอายุ

3.1) ปัญหาด้านสุขภาพ

ผู้สูงอายุสามารถดูแลสุขภาพร่างกายให้แข็งแรงได้ แต่ก็ไม่อาจหลีกเลี่ยงโรคภัยที่รุมเร้าเข้ามาเมื่ออายุมากขึ้น สิ่งนี้ถือเป็นข้อจำกัดในการเดินทางของผู้สูงอายุ รูปแบบการเดินทางต่างๆปรับเปลี่ยนไปตามสภาพทางกายภาพของผู้สูงอายุ ผู้สูงอายุที่มีปัญหาเกี่ยวกับขาจะทำให้ไม่สามารถเดินทางไกลได้มาก รถประจำทางต่างๆ บันไดทางขึ้นนั้นสูงจากพื้นถนนเกินไป ทำให้การก้าวขึ้นรถประจำทางทำได้ยาก อีกทั้งปัญหาที่เกิดทางด้านจิตใจก็ยังส่งผลถึงด้านสุขภาพได้อีกด้วย พนักงานเก็บค่าโดยสาร ควรเข้ามาช่วยให้ผู้สูงอายุขึ้นลงรถได้ง่ายขึ้น แต่กลับกันในบางครั้งก็เร่งให้ผู้สูงอายุรีบขึ้นโดยไม่ได้ดูสภาพร่ายกายเลย ผู้สูงอายุต้องเผชิญกับสภาพอากาศที่ร้อนในขณะที่รอใช้บริการขนส่งสาธารณะ ก่อให้เกิดความเครียดและภาวะทางอารมณ์ที่แปรปรวน มีอาการปวดหัวง่ายและเกิดภาวะแทรกซ้อนได้หลายอย่าง

3.2) ระบบขนส่งสาธารณะไม่ได้มาตรฐาน

การออกแบบโครงสร้างทางกายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกยังมีความไม่เหมาะสมสำหรับผู้สูงอายุ โดยจะต้องเน้นในเรื่องของ การปรับปรุงหรือพัฒนาอาคารสถานที่ที่ให้บริการภาคขนส่งต่างๆและมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับยานพาหนะต่างๆให้มากขึ้น เพื่อรองรับการใช้บริการของผู้สูงอายุ โดยต้องยึดหลักการออกแบบบริการเพื่อทุกคน อีกทั้งต้องฝึกอบรมบุคลากรเกี่ยวกับการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกการบริการให้กับผู้สูงอายุ และยังต้องมีการการรณรงค์ปลูกจิตสำนึกและทัศนคติที่ดีต่อผู้สูงอายุ

Veridian E-Journal, Silpakorn University
ISSN 1906 - 3431

3.3) ปริมาณรถที่ให้บริการมีจำนวนน้อยและรถที่ให้บริการมาไม่ทันต่อความต้องการในช่วงจังหวะเวลา

การเดินทางส่วนมากที่เกิดมีมากในเวลาเช้าช่วงเวลาทำงานและเย็นซึ่งเป็นเวลาเลิกงานจากผลการวิจัยจุดประสงค์ของผู้สูงอายุที่เดินทางในช่วงเช้าส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเพื่อไปพบแพทย์ และการเดินทางในช่วงเย็นเพื่อซื้อของเตรียมอาหารเย็นให้กับคนในครอบครัว การบริการของรถขนส่งสาธารณะมีเวลาให้บริการที่ชัดเจนก็จริง แต่ไม่มีความยืดหยุ่นในการให้บริการ เนื่องจากในช่วงเวลาที่มีผู้คนต้องการใช้บริการมากระบบขนส่งในรูปแบบต่างๆก็ยังมีการให้บริการในรูปแบบเดิม โดยไม่มีการปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับความต้องการของเวลานั้นๆ ทำให้เกิดปัญหากับผู้สูงอายุอย่างมากในการเดินทาง ผู้สูงอายุส่วนใหญ่จำเป็นต้องวางแผนในการเดินทางอย่างมาก หรือการเดินทางก่อนเวลากำหนด ซึ่งจะทำให้ผู้สูงอายุส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทางในแต่ละครั้งมากเกินไป

3.4) การจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพมหานคร

เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นมาอย่างยาวนาน เนื่องจากกรุงเทพมหานครเป็นจังหวัดที่แออัดไปด้วยประชากรจำนวนมาก ผลที่ตามมาคือการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถบนท้องถนน อัตราการให้บริการรถขนส่งสาธารณะเท่าเดิมแต่จำนวนรถยนต์ในกรุงเทพมหานครเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดผลกระทบต่อการเดินทางของผู้สูงอายุ การแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นเป็นไปได้ยาก การเปลี่ยนเส้นทางเดินรถของรถเมล์สายต่างๆก็จะส่งผลกับผู้สูงอายุที่ใช้การเดินทางในเส้นทางเดิม หรือการปรับปรุงระบบผังเมืองใหม่ก็เป็นไปได้ยากและใช้ระยะเวลาในการดำเนินงานนาน ฉะนั้นจึงจำเป็นต้องมีหน่วยงานที่จะเข้ามาช่วยเหลือในพื้นที่ที่มีการจราจรที่หนักแน่น ช่วยในการจัดระเบียบและระบายรถออกให้เร็วที่สุด รวมไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่ควรมีในแต่ละพื้นที่ เช่น ไฟจราจร ทางม้าลาย หรือสะพานลอย สิ่งเหล่านี้จะลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้อย่างดี

3.5) นโยบายด้านการขนส่งสาธารณะสำหรับผู้สูงอายุไม่ได้รับการสนับสนุน

ผู้สูงอายุในปัจจุบันกำลังถูกลดบทบาทและหน้าที่ลง หรืออาจกล่าวได้ว่าถูกมองข้ามไป แต่ด้วยสังคมไทยที่กำลังเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ โดยจำนวนผู้สูงอายุก็เพิ่มจำนวนขึ้นในทุกๆปี ดังนั้นประเทศไทยควรตระหนักและให้ความสำคัญของผู้สูงอายุ ควรมีการสร้างสวัสดิการต่างๆและนโยบายที่สนับสนุนผู้สูงอายุอย่างจริงจัง เพื่อให้ผู้สูงอายุรู้สึกว่าตัวเองไม่เป็นภาระของผู้อื่นหรือคนในครอบครัว ผู้สูงอายุบางกลุ่มรู้สึกตัวเองไม่มีค่าอันเนื่องมาจากการไม่สามารถเดินทางไปไหนมาไหนโดยลำพัง หากมีนโยบายที่สามารถกระตุ้นให้ผู้สูงอายุสามารถพึ่งพาตนเองในด้านต่างๆได้ ก็จะเกิดการพัฒนาทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม ทำให้ผู้สูงอายุกลายเป็นผู้สูงอายุที่มีคุณภาพ และมีบทบาทความสำคัญต่อสังคมไทย

4. แนวทางการพัฒนาบริการการขนส่งทางด้านต่างๆสำหรับสูงอายุ

4.1) การผสมผสานระบบสารสนเทศเข้ากับการวางแผนระบบขนส่งสาธารณะ

ผู้สูงอายุต้องการเทคโนโลยีที่พัฒนามาเพื่อผู้สูงอายุโดยเฉพาะ เนื่องจากเทคโนโลยีส่วนใหญ่ผู้สูงอายุสามารถเข้าถึงได้ยาก มุมมองสำหรับประชาชนจะมองว่าประเทศกำลังก้าวหน้าไปในด้านต่างๆ แต่เทคโนโลยีเหล่านั้นไม่สนับสนุนประชาชนในทุกกลุ่มทุกระดับ ดังนั้นการวางรากฐานการพัฒนาระบบขนส่ง

สาธารณะจำเป็นต้องวางแผนออกแบบเพื่อทุกคน ไม่เจาะจงกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง เพื่อประโยชน์ของทุกคนและเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืน ระบบสารสนเทศในปัจจุบันยังสามารถนำเอาระบบคอมพิวเตอร์ทางด้านรูปแบบภาพ มาประยุกต์ให้เป็นประโยชน์ในการบริหารการขนส่งได้ด้วย

4.2) การลดหย่อนค่าโดยสารให้แก่ผู้สูงอายุ (โดยวิธีออกตั๋วราคาประหยัดสำหรับผู้สูงอายุ)

ผู้สูงอายุจะเริ่มมีอาการร่างกายอ่อนล้า สภาพร่างกายเสื่อมถอยลงทุกวันหลังจากการทำงานและดูแลครอบครัวมาอย่างมากมายในช่วงเวลาที่ยังอยู่ในวัยทำงานได้อย่างเต็มที่ แต่ยังเป็นบุคคลที่พร้อมจะช่วยเหลือครอบครัว มีไฟในการทำงาน ด้วยอายุที่เพิ่มขึ้นแต่ยังมีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ ดังนั้นผู้สูงอายุจึงควรได้รับสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเต็มที่ทั้งด้านร่างกายและจิตใจ เพื่อให้ผู้สูงอายุรู้สึกได้ถึงความเท่าเทียมในการได้รับบริการต่างๆ ไม่ทำให้ตนเองรู้สึกเป็นภาระ การบริการขนส่งในบางรูปแบบไม่มีการสนับสนุนผู้สูงอายุเต็มที่ในด้านกายภาพ ดังนั้นสิ่งที่สามารถจะช่วยเหลือผู้สูงอายุได้นั้นคือ การปรับลดค่าใช้จ่ายลง อีกทั้งยังรวมไปถึงสิ่งที่จะช่วยแบ่งเบาภาระต่างๆ เช่น ภาระค่าใช้จ่าย ผู้สูงอายุไม่ได้ต้องการเพียงแต่จะเป็นฝ่ายรับจากบุตรหลานหรือสังคมอย่างเดียว โดยผู้สูงอายุจะพยายามช่วยตัวเองมากที่สุด ไม่ว่าจะเป็นเรื่องอาชีพหรือรายได้

4.3) การพัฒนาทางเดินเท้าให้มีความสะดวกปลอดภัยมากขึ้น

การปรับปรุงพื้นที่เมือง หรือบางส่วนของเมืองให้เป็นเมืองที่มีทางเดินเท้าที่มีมาตรฐาน เป็นเป้าหมายที่ผู้สูงอายุต้องการประการหนึ่ง เนื่องจากผู้สูงอายุจะเดินทางสัญจรในชีวิตประจำวันได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ซึ่งจะนำผลดีมาสู่ผู้สูงอายุในเมืองทั้งในด้านสุขภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ช่วยส่งเสริมสภาพแวดล้อม ยกระดับคุณภาพชีวิตและสังคมให้ดียิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นการประหยัดพลังงาน การรักษาสภาพแวดล้อม และการแก้ปัญหาจราจร นอกจากนั้นยังสามารถส่งเสริมสุขภาวะของผู้คนที่อาศัยอยู่ในเมืองได้พร้อมๆกัน การเพิ่มความปลอดภัยในทางเดินเท้าเริ่มมีการปรับปรุงแล้ว ทางเท้าหลายๆ แห่งมีรถมอเตอร์ไซค์ขึ้นไปวิ่งบนนั้น มีการแก้ปัญหาโดยการเอาแท่งเหล็กมากั้น เป็นช่องๆ ไม่ให้มอเตอร์ไซค์ขึ้นทางเท้า แต่คนที่จะผ่านช่องนั้น ก็ผ่านได้ลำบาก หลายๆพื้นที่ทางเท้า ไม่มีความปลอดภัยที่ดีพอ ไม่มีไฟฟ้าส่องสว่างเพียงพอก็มี ความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายได้ สิ่งเหล่านี้สะท้อนถึงเรื่องการจัดการ การควบคุม ที่มักจะถูกปล่อยปละละเลยจนกลายเป็นปัญหา (Donnaya Suvetwethin, 2560)

4.4) การเพิ่มปริมาณรถที่ให้บริการในบางเส้นทางที่มีจำนวนผู้ใช้ในการเดินทางมาก

ปริมาณประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทั้งประชากรที่เกิดใหม่และประชากรผู้สูงอายุที่เพิ่มขึ้นพื้นที่ในกรุงเทพมหานครที่จำกัดทำให้ผู้คนมีความหนาแน่นตลอดเวลา การระบายผู้คนในบริเวณที่มีประชากรอยู่มาก ทำให้มีผลดีต่อสภาพแวดล้อมและรวมไปถึงเศรษฐกิจ รวมไปถึงมีผลต่อสภาวะทางจิตใจทำให้ผู้สูงอายุและประชากรในพื้นที่ไม่เกิดความเครียดหรือวิตกกังวลกับสภาพแวดล้อมทางท้องถนนมากนัก การจัดการระบบผังเมืองและการขนส่งที่ดียังช่วยในเรื่องของเศรษฐกิจได้อย่างมากมาย ยังสามารถกระตุ้นให้คนอยากใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น เกิดเม็ดเงินไหลเข้าประเทศ กระตุ้นให้ผู้คนอยากเดินทางจับจ่ายใช้สอยโดยไม่ต้องคำนึงถึงเวลาในการเดินทางมากนัก เนื่องจากมีการจัดการระบบขนส่งที่ดีพอ

Veridian E-Journal, Silpakorn University
ISSN 1906 - 3431

ประโยชน์จากการวิจัย

ประโยชน์เชิงการจัดการ

ประโยชน์เชิงการจัดการในการวิจัยในครั้งนี้ รัฐบาลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำข้อมูลจากผู้สูงอายุที่ได้แสดงทัศนคติต่อระบบขนส่งสาธารณะ ไปปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น หรือเป็นแนวทางในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้สูงอายุได้มากขึ้น เพื่อเป็นการยกระดับคุณภาพของประเทศไทย ทั้งในด้านพฤติกรรม ด้านสุขภาพร่ายกายทางกายภาพและด้านจิตใจ โดยควรมีการแก้ไขปัญหาในส่วนต่างๆดังนี้ 1) เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกกับผู้สูงอายุให้มากกว่านี้ เช่น ราวจับที่มั่นคงบนรถโดยสาร 2) มีการอบรมพนักงานที่ทำงานบนรถโดยสารอยู่สม่ำเสมอ เพื่อเตรียมความพร้อมต่อเหตุการณ์อุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นอย่างฉับพลัน 3) เพิ่มความยืดหยุ่นของจำนวนรถโดยสารให้เพิ่มขึ้นตามความต้องการในช่วงเวลาเร่งด่วน 4) จัดการนโยบายที่ครอบคลุมการเดินทางสำหรับผู้สูงอายุ เช่น มีการจัดทำบัตรผู้สูงอายุที่สามารถลดหย่อนค่าโดยสารได้ในการเดินทางหลายรูปแบบด้วยบัตรเดียว 5) พัฒนาทางเดินเท้าให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งการเดินทางเท้าเป็นพื้นฐานสำหรับการเดินทางทุกชนิด 6) ปรับปรุงสภาพแวดล้อมบริเวณจุดให้บริการรถโดยสารต่างๆ ให้มีความสะอาดและปลอดภัย

ประโยชน์เชิงทฤษฎี

การวิจัยในครั้งนี้ ได้ศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่สามารถนำมาใช้เป็นกรอบในการอธิบายพฤติกรรมการเดินทางปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อผู้สูงอายุในการเดินทางและแนวทางการพัฒนาบริการขนส่งสำหรับผู้สูงอายุโดยสามารถนำไปต่อยอดและพัฒนา แก้ไขปัญหาในการบริการในจุดต่างๆด้วยการนำทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมาช่วยได้ดังนี้ 1) รูปแบบการเดินทาง 2) พฤติกรรมในการเดินทาง 3) ทฤษฎีบทบาททางสังคม 4) ทฤษฎีบทกิจกรรมทางสังคม จากแนวคิดทฤษฎีที่ได้ศึกษา ทำให้คณะผู้ทำวิจัย สามารถกำหนดปัญหาและแนวทางการพัฒนารูปแบบการเดินทางให้กับผู้สูงอายุ

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในอนาคต

1. การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาในมุมมองและทัศนคติของผู้สูงอายุที่มีต่อการเดินทางในรูปแบบต่างๆ หากมีการศึกษาครั้งต่อไป ควรมีการศึกษาในมุมมองของผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในรูปแบบต่างๆ และทัศนคติที่มีต่อผู้สูงอายุ

2. การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาในเขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร ควรมีการศึกษาชุมชนในเขตอื่นๆ เพื่อให้ครอบคลุมทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานคร

3. การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ หากมีการศึกษาครั้งต่อไป ควรมีการศึกษาในเชิงปริมาณ เพื่อให้ทราบผล และมุมมองที่หลากหลายในการทำวิจัยเรื่องดังกล่าว

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยครั้งนี้สำเร็จได้ เพราะความกรุณาของผู้สูงอายุที่เป็นกลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลัก ที่ได้เสียสละเวลาในการให้สัมภาษณ์จนได้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข. บทบาทผู้สูงอายุต่อสังคม ครอบครัว ชุมชน(ออนไลน์). สืบค้นเมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2560, เข้าถึงได้จาก http://hp.anamai.moph.go.th/soongwai/statics/about/soongwai/topic006.php

บรรลุ ศิริพานิช. (2557). รายงานสถานการณ์ผู้สูงอายุไทย พ.ศ.2557(ออนไลน์). สืบค้นเมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2560, เข้าถึงได้จาก http://thaitgri.org/?p=36746

เอกวัฒน์ พันธาส. “พฤติกรรมการเดินทางในเมืองหลักของภูมิภาค: กรณีศึกษา เมืองเชียงใหม่”. บัณฑิตศึกษา หลักสูตรสถาปัตยกรรมและการวางแผน คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง,2554

อมรา สุนทรธาดา และ สุพัตรา เลิศชัยเพชร. (2552). ครอบครัวกับผู้สูงอายุ(ออนไลน์). สืบค้นเมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2560, เข้าถึงได้จาก http://reviewselderlyfamily.weebly.com

ศูนย์วิจัยสุขภาพกรุงเทพ. (2557). ปัญหาที่พบบ่อยในผู้สูงอายุ(ออนไลน์). สืบค้นเมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2560, เข้าถึงได้จาก http://www.bangkokhealth.com

มองญี่ปุ่น. (2557). ทางสีเหลืองสำหรับผู้พิการ(ออนไลน์). สืบค้นเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2560, เข้าถึงได้จาก http://japantourlist.com/th/yellow-line-for-haddicapped

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2557). อุบัติเหตุแยกตามประเภทของยานพาหนะ(ออนไลน์). สืบค้นเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2560, เข้าถึงได้จาก http://www.superbikemag.com/archives/2959

Donnaya Suvetwethin. (2560). ทางเดินยั่งยืน คืนชีวิตคนเมือง(ออนไลน์). สืบค้นเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2560, เข้าถึงได้จาก http://www.thaihealth.or.th

Khisty J. And Lall K. 1983.The land use - transports System .Transportation Engineering, pp 60.)