

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

การวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะในกรุงเทพมหานคร

MEASURING ACCESSIBILITY OF PUBLIC SERVICES

IN BANGKOK METROPOLIS



T110327



สุกานดา บินอาหาว  
SUKANDA BIN-AWA

อ.พ.  
๕๗๓๗

ต.ช.พ. ๒๐๑๓  
เลขทะเบียน 110327  
วัน, เดือน, ปี - 1 พ.ย. 2553

b. 122b1282  
i. ....

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ.2553

KMITL-2010-AR-M-001-039

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**MEASURING ACCESSIBILITY OF PUBLIC SERVICES IN  
BANGKOK METROPOLIS**



**A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT  
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF  
MASTER OF URBAN AND REGIONAL PLANNING IN URBAN  
AND ENVIRONMENT PLANNING  
FACULTY OF ARCHITECTURE  
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG**

**2010**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับคนที่ขอยืมนี้ KMITL-2010-AR-M-001-039 อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



**COPYRIGHT 2010**

**FACULTY OF ARCHITECTURE**

**KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง  
ใบรับรองวิทยานิพนธ์

หัวข้อวิทยานิพนธ์ การวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะในกรุงเทพมหานคร  
Measuring Accessibility of Public Services in Bangkok Metropolis  
นักศึกษา นางสาวสุกานดา บินอาหาวา  
รหัสประจำตัว 48062118  
ปริญญา การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต  
สาขาวิชา การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม  
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา  
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม -

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์		ลายมือชื่อ
รศ.ดร.สรวิศ	นฤปิติ	สรวิศ สุจริต
ผศ.ดร.มนสิชา	เพชรานนท์	เพชรานนท์
ดร.วันเพ็ญ	เจริญตระกูลปิติ	วันเพ็ญ
ดร.ปิยะรัตน์	นันทะ มัลลาร์ต	ปิยะรัตน์ นันทะ มัลลาร์ต
ดร.ประพัทธ์พงษ์	อุปลา	ประพัทธ์พงษ์ อุปลา

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

วัน / เดือน / ปี ที่สอบ 28 เมษายน 2553 เวลา 13.00 น.

สถานที่สอบ กลุ่มวิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์รับรองแล้ว

(รองศาสตราจารย์บุญสนอง รัตนสุนทรากุล)

คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

วันที่ 27 เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2553

สำนักทะเบียนและประมวลผล สจก.

วันที่ส่งเล่มวิทยานิพนธ์ฉบับสมบูรณ์

วันที่ 27 เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 53

ลงชื่อ.....

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะใน กรุงเทพมหานคร
นักศึกษา	นางสาวสุกานดา บินอาหวา
รหัสประจำตัว	48062118
ปริญญา	การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
พ.ศ.	2553
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	ดร. ประพัทธ์พงษ์ อุปลา

### บทคัดย่อ

บริการสาธารณะเป็นบริการขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต่อการอยู่อาศัย เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล สวนสาธารณะ เป็นต้น ซึ่งบริการสาธารณะเหล่านี้จะส่งผลให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี ปัจจุบันประชาชนมีพฤติกรรมการเดินทางเพื่อเข้าไปใช้บริการสาธารณะที่แตกต่างกัน ประชาชนบางส่วนไม่ได้เดินทางไปใช้บริการสาธารณะที่ภาครัฐจัดไว้ให้ภายในพื้นที่ โดยการศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาและพัฒนาวิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ (2) ศึกษาลักษณะประชากร สภาพเศรษฐกิจและสังคม และพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในการเข้าถึงบริการสาธารณะ (3) ศึกษาเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะแต่ละพื้นที่ (4) ศึกษาเหตุผลในการเลือกใช้ ความพึงพอใจและปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงบริการสาธารณะ (5) เสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ การศึกษารั้งนี้ศึกษาบริการสาธารณะ 7 ประเภทได้แก่ โรงเรียนประถมศึกษา โรงเรียนมัธยมศึกษา โรงพยาบาล ที่ทำการไปรษณีย์ ตลาดสด ศาสนสถานและสวนสาธารณะ แบ่งออกเป็น 3 ประเด็นคือ 1) การพิจารณาตามเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมือง 2) การศึกษาบริการสาธารณะที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษา 3) การศึกษาความสามารถในการเข้าถึงที่แท้จริงของประชาชนโดยวัดความสามารถในการเข้าถึงจาก 3 ปัจจัยได้แก่ ระยะทางในการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทางและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เครื่องมือในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถามและระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ โดยสำรวจข้อมูลจากผู้ใช้บริการสาธารณะทั้งหมด 3 พื้นที่ ได้แก่ เขตจตุจักร บึงกุ่มและลาดกระบัง ซึ่งแบ่งเป็นเขตละ 150 ชุด รวมทั้งหมด 450 ชุด สถิติที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ค่าร้อยละ ความถี่ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานและการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์โดยใช้สถิติทดสอบที การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียวและสหสัมพันธ์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลการศึกษาพบว่า ความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะทั้ง 7 ประเภท ได้แก่ โรงเรียนประถมศึกษา โรงเรียนมัธยมศึกษา โรงพยาบาล ที่ทำการไปรษณีย์ ตลาดสด ศาสนสถาน และสวนสาธารณะนั้นมีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ โดยที่ โรงเรียนประถมศึกษา มีระยะทางในการเดินทาง 4.93, 3.09, 4.75 กิโลเมตรตามลำดับ มีระยะเวลาในการเดินทาง 17.52, 13.53, 14.75 นาทีตามลำดับ มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 31.26, 19.88, 18.17 บาทตามลำดับ โรงเรียนมัธยมศึกษา มีระยะทางในการเดินทาง 7.83, 6.43, 8.95 กิโลเมตรตามลำดับ มีระยะเวลาในการเดินทาง 23.49, 18.41, 22.81 นาทีตามลำดับ มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 35.71, 35.29, 29.07 บาทตามลำดับ โรงพยาบาล มีระยะทางในการเดินทาง 11.64, 14.35, 13.64 กิโลเมตรตามลำดับ มีระยะเวลาในการเดินทาง 26.02, 32.38, 26.45 นาทีตามลำดับ มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 48.20, 72.31, 47.47 บาทตามลำดับ ที่ทำการไปรษณีย์ มีระยะทางในการเดินทาง 5.20, 5.08, 5.68 กิโลเมตรตามลำดับ มีระยะเวลาในการเดินทาง 16.22, 12.60, 13.26 นาทีตามลำดับ มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 29.26, 28.25, 23.52 บาทตามลำดับ ตลาดสด มีระยะทางในการเดินทาง 4.77, 5.90, 4.72 กิโลเมตรตามลำดับ มีระยะเวลาในการเดินทาง 13.59, 14.13, 14.01 นาทีตามลำดับ มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 30.47, 29.75, 18.41 บาทตามลำดับ ศาสนสถาน มีระยะทางในการเดินทาง 8.52, 6.08, 3.87 กิโลเมตรตามลำดับ มีระยะเวลาในการเดินทาง 21.02, 16.85, 14.55 นาทีตามลำดับ มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 33.84, 26.53, 22.63 บาทตามลำดับ สวนสาธารณะ มีระยะทางในการเดินทาง 7.43, 4.92, 5.87 กิโลเมตรตามลำดับ มีระยะเวลาในการเดินทาง 17.49, 12.49, 12.75 นาทีตามลำดับ มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 37.12, 25.46, 22.29 บาทตามลำดับ จากการศึกษาพบว่า ความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ ไม่ได้เป็นไปตามที่ตั้งของพื้นที่ชั้นใน ชั้นกลางและชั้นนอกเพียงอย่างเดียว แต่ยังขึ้นอยู่กับขนาดพื้นที่ การกระจายตัวของบริการสาธารณะ ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน และที่สำคัญคือ คุณลักษณะประชากรที่แตกต่างกัน เช่น รายได้ รายได้ครัวเรือน การครอบครองยานพาหนะและรูปแบบการเดินทางที่แตกต่างกันซึ่งส่งผลถึงการเลือกในการเดินทางไปใช้บริการสาธารณะในหรือนอกพื้นที่

ในอนาคตหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดเตรียมบริการสาธารณะควรจัดเตรียมบริการสาธารณะให้อยู่ในพื้นที่อยู่อาศัยในแต่ละชุมชน เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางไปใช้ได้สะดวก ซึ่งจะช่วยลดระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชนได้ ยกเว้นโรงพยาบาลที่มีขอบเขตการให้บริการที่กว้างกว่า และควรมีการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางไปใช้บริการสาธารณะเพิ่มเติม โดยการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะจากปัจจัยด้านระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เพื่อให้ทราบความสามารถในการเข้าถึงของประชาชนเพื่อนำข้อมูลที่ได้มาจัดทำเกณฑ์มาตรฐานที่มีความน่าเชื่อถือและเหมาะสมกับบริบทของกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ ควรมีการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการของบริการสาธารณะบางประเภท เช่น โรงเรียนประถมศึกษา โรงเรียนมัธยมศึกษาและ โรงพยาบาล เพื่อดึงดูดให้ประชาชนที่เดินทาง ไปใช้นอกพื้นที่สนใจเข้ามาใช้บริการสาธารณะที่มีอยู่ในพื้นที่

<b>Thesis</b>	Measuring Accessibility of Public Services in Bangkok Metropolis
<b>Student</b>	Ms. Sukanda Bin-awa
<b>Student ID</b>	48062118
<b>Degree</b>	Master of Urban and Regional Planning
<b>Program</b>	Urban and Environmental Planning
<b>Year</b>	2010
<b>Thesis Advisor</b>	Dr.Prapatpong Upala

### ABSTRACT

Public services are the fundamental services that are necessary to the residence, for examples, school, hospital and park. The public services have positive impact on the better quality of people's life. People use the public services with different objectives. Some people do not use the public services in the area provided by government. The objectives of this research are to study and develop the measure of public services accessibility, to study population characteristic and travel behavior to access public services, to compare accessibility level in each area, to study the reason for using public services, satisfaction, and problem in access to public services, and to propose the guideline for improving the public services accessibility. In this study, there are 7 public services such as primary school, secondary school, hospital, post office, market, religious place and park. It was divided into three issues; 1) consideration under the urban planning standard, 2) existing public services and 3) accessibility by people. There are 3 factors taken into measuring accessibility included travel distance, travel time, and travel cost. The instruments used were the questionnaires and the Geographic Information System (GIS). The samples included 450 service users covering three districts in Bangkok Metropolis; Jatujak, Bungkum, and Ladkrabang district. One hundred and fifty samples were selected from each district, total 450 samples. The analysis of this study was used by the statistic; percentage, frequency, standard deviation, t-test, One-Way ANOVA and correlation.

The result of this study found that the accessibility to the public services varied from district to district. As ranged from Inner city, urban fringe and suburb. Primary school: the travel distance to the primary school was 4.93, 3.09, and 4.75 kilometers, respectively, the travel time was 17.52, 13.53, and 14.75 minutes, respectively, and travel cost was 31.26, 19.88, and 18.17 Baht, respectively. Secondary school: the travel distance to the secondary school was 7.83, 6.43, 8.95

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับผู้ใช้งานเท่านั้น การคัดลอกโดยไม่ได้รับอนุญาตจะถือว่าผิดกฎหมาย  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

kilometers, respectively, the travel time was 23.49, 18.41, 22.81 minutes, respectively, and travel cost was 35.71, 35.29, 29.07 Baht, respectively. Hospital: the travel distance to the hospital was 11.64, 14.35, 13.64 kilometers, respectively, the travel time was 26.02, 32.38, 26.45 minutes, respectively, and travel cost was 48.20, 72.31, 47.47 Baht, respectively. Post office: the travel distance to the post was 5.20, 5.08, 5.68 kilometers, respectively, the travel time was 16.22, 12.60, 13.26 minutes, respectively, and travel cost was 29.26, 28.25, 23.52 Baht, respectively. Fresh Market: the travel distance to the market was 4.77, 5.90, 4.72 kilometers, respectively, the travel time was 13.59, 14.13, 14.01 minutes, respectively, and travel cost was 30.47, 29.75, 18.41 Baht, respectively. Religious place: the travel distance to the Religious place was 8.52, 6.08, 3.87 kilometers, respectively, the travel time was 21.02, 16.85, 14.55 minutes, respectively, and travel cost was 33.84, 26.53, 22.63 Baht, respectively. Park: the travel distance to the park was 7.43, 4.92, 5.87 kilometers, respectively, the travel time was 17.49, 12.49, 12.75 minutes, respectively, and travel cost was 37.12, 25.46, 22.29 Baht, respectively. Moreover, the results found that accessibility to the public services was not only depending on the location; Inner city, urban fringe and suburb but also the spatial size, distribution of the public services, and the land use. Importantly, the differences in population characteristics such as income, household income, vehicle occupancy, transportation mode, have influenced the decision in the use of the public services.

In the future, the concerned agencies should provide the public services in each community so that people are able to make a journey in more convenient way, resulting in reduced travel distance, reduced travel time, and reduce travel costs except the hospital should provide the public service for wider range of service. It should examine the travel behavior additionally by measuring the accessibility to public services in term of travel distance, travel time and travel cost in order to understand the people's accessibility to public services and to obtain the useful reliable information that is consistent with the Bangkok Metropolis. In addition, the kinds of the public services, for examples, primary school, secondary school, and hospital should improve the quality service to attract the people to use the service where public services are available.

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาวิทยานิพนธ์ครั้งนี้สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ ด้วยคำปรึกษาและความช่วยเหลือ เพื่อให้การศึกษาในครั้งนี้ประสบความสำเร็จและสมบูรณ์ลุล่วงไปด้วยดี จึงใคร่ขอขอบคุณบุคคลต่าง ๆ คต่อไปนี้

ขอขอบคุณ ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่คอยดูแลตลอดระยะเวลาที่ได้ศึกษาในสถาบันแห่งนี้ ซึ่ง ไม่เพียงแต่ให้คำชี้แนะแนวความคิด ระเบียบวิธีการที่เป็นระบบแบบแผน การแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ระหว่างการทำวิทยานิพนธ์ อาจารย์ยังอบรมสั่งสอนความรู้ ศิลธรรมต่าง ๆ ในการดำเนินชีวิต รวมทั้งให้กำลังใจเพื่อให้ผ่านพ้นอุปสรรคต่าง ๆ

ขอขอบคุณรศ.ดร.สรวิศ นฤปิติ ผศ.ดร. มนลธิชา เพชรานนท์ ดร. วันเพ็ญ เจริญตระกูลปิติ และดร.พิยะรัตน์ นันทะที่ให้เกียรติเป็นกรรมการควบคุมการสอบวิทยานิพนธ์ รวมทั้งข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น

ขอขอบคุณอีกครั้งสำหรับรศ.ดร.นพดล สหชัยเสรี ดร.นันทนา ศิริประภาศิริ ดร.นิติชาดู ปลื้มอารมณ์ ผศ.ชาญวิทย์ พงษ์ขวัญ ดร.นัฐกนิษฐ์ นบนอบที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้รวมทั้งพี่จัน พี่อ่อน พี่ชลที่คอยช่วยเหลือติดตามนักศึกษาทุกคน

ขอขอบคุณ พี่ เพื่อนและน้องนักศึกษาสาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังที่ให้คำปรึกษาปัญหาต่างๆ และเป็นกำลังใจในการทำวิทยานิพนธ์ รวมถึงวันสอบวิทยานิพนธ์

ขอขอบคุณนายไกรฤกษ์ เจริญวงศ์ ผู้ที่เป็นกำลังใจที่สำคัญในการศึกษาและการทำวิทยานิพนธ์

สำหรับคุณงามความดีที่เกิดจากวิทยานิพนธ์เล่มนี้ขอมอบให้ครอบครัวบินอาหาวและครอบครัวเจริญวงศ์ที่เป็นกำลังใจและกำลังใจสำคัญในการสนับสนุนทางด้านการศึกษาตลอดจนถึงวันนี้

สุกานดา บินอาหาว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	III
กิตติกรรมประกาศ.....	V
สารบัญ.....	VI
สารบัญตาราง.....	XI
สารบัญภาพ.....	XV
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา.....	3
1.3 ขอบเขตการศึกษา.....	4
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ.....	8
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	9
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับบริการสาธารณะ.....	9
2.1.1 ความหมายของบริการสาธารณะ.....	9
2.1.2 องค์กรที่จัดทำบริการสาธารณะ.....	10
2.1.3 หลักเกณฑ์ในการจัดทำบริการสาธารณะ.....	10
2.1.4 เกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมืองที่เกี่ยวกับการจัดบริการสาธารณะ.....	11
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับความสามารถในการเข้าถึง.....	15
2.2.1 ความหมายของความสามารถในการเข้าถึง.....	15
2.2.2 องค์ประกอบของความสามารถในการเข้าถึง.....	15
2.2.3 ปัจจัยที่มีผลต่อความสามารถในการเข้าถึง.....	16
2.2.4 ประโยชน์ของความสามารถในการเข้าถึงที่มีต่อการวางแผนการใช้ ประโยชน์ที่ดินและการวางแผนระบบคมนาคมขนส่ง.....	19
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับวิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ.....	19
2.3.1 วิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึง.....	20
2.3.2 ตัวชี้วัดความสามารถในการเข้าถึง.....	21
2.4 แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ.....	22

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่มอบไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง..... 24  
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย.....	28
3.1 รูปแบบวิธีวิจัย.....	28
3.2 การกำหนดพื้นที่ศึกษา.....	28
3.3 การเลือกกลุ่มตัวอย่าง.....	32
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	33
3.4.1 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	34
3.4.2 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา.....	34
3.4.3 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา.....	36
3.4.4 การทดสอบแบบสอบถาม.....	39
3.4.5 ขั้นตอนการเก็บข้อมูลภาคสนาม.....	39
3.5 นิยามปฏิบัติการ.....	39
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	42
3.6.1 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	43
บทที่ 4 การวิเคราะห์พื้นที่ศึกษา.....	45
4.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา.....	45
4.1.1 สภาพทั่วไปของเขตจังหวัด.....	45
4.1.2 สภาพทั่วไปของเขตบึงกุ่ม.....	46
4.1.3 สภาพทั่วไปของเขตลาดกระบัง.....	46
4.2 การกระจายตัวของบริการสาธารณะ.....	53
4.2.1 การกระจายตัวของโรงเรียนประถมศึกษา.....	53
4.2.2 การกระจายตัวของโรงเรียนมัธยมศึกษา.....	55
4.2.3 การกระจายตัวของโรงพยาบาล.....	57
4.2.4 การกระจายตัวของที่ทำการไปรษณีย์.....	59
4.2.5 การกระจายตัวของตลาดสด.....	61
4.2.6 การกระจายตัวของศาสนสถาน.....	63
4.2.7 การกระจายตัวของสวนสาธารณะ.....	66

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	68
5.1 การวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะประชากร.....	68
5.2 การวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา.....	72
5.2.1 พฤติกรรมการเดินทาง ไปโรงเรียนประถมศึกษา.....	72
5.2.2 เหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษา.....	75
5.2.3 ความพึงพอใจในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา.....	76
5.2.4 ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา.....	76
5.2.5 แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา.....	77
5.2.6 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามในด้าน โรงเรียนประถมศึกษา.....	78
5.3 การวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษา.....	81
5.3.1 พฤติกรรมการเดินทาง ไปโรงเรียนมัธยมศึกษา.....	81
5.3.2 เหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนมัธยมศึกษา.....	82
5.3.3 ความพึงพอใจในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษา.....	83
5.3.4 ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษา.....	83
5.3.5 แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษา.....	86
5.3.6 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามในด้าน โรงเรียนมัธยมศึกษา.....	87
5.4 การวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงโรงพยาบาล.....	89
5.4.1 พฤติกรรมการเดินทาง ไปโรงพยาบาล.....	89
5.4.2 เหตุผลในการเลือกใช้โรงพยาบาล.....	92
5.4.3 ความพึงพอใจในการเข้าถึงโรงพยาบาล.....	93
5.4.4 ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงพยาบาล.....	93
5.4.5 แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงโรงพยาบาล.....	94
5.4.6 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามในด้าน โรงพยาบาล.....	94
5.5 การวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงที่ทำการ ไปรษณีย์.....	97
5.5.1 พฤติกรรมการเดินทางไปที่ทำการ ไปรษณีย์.....	97
5.5.2 เหตุผลในการเลือกใช้ที่ทำการ ไปรษณีย์.....	100
5.5.3 ความพึงพอใจในการเข้าถึงที่ทำการ ไปรษณีย์.....	101

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ก่อนนำมาใช้ในการวิจัยอื่น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ใด ๆ การค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.5.4 ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์.....	101
5.5.5 แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์.....	102
5.5.6 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามในด้าน ที่ทำการไปรษณีย์.....	102
5.6 การวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงตลาดสด.....	104
5.6.1 พฤติกรรมการเดินทาง ไปตลาดสด.....	104
5.6.2 เหตุผลในการเลือกใช้ตลาดสด.....	107
5.6.3 ความพึงพอใจในการเข้าถึงตลาดสด.....	107
5.6.4 ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงตลาดสด.....	107
5.6.5 แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงตลาดสด.....	109
5.6.6 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามในด้าน ตลาดสด.....	110
5.7 การวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงศาสนสถาน.....	111
5.7.1 พฤติกรรมการเดินทาง ไปศาสนสถาน.....	111
5.7.2 เหตุผลในการเลือกใช้ศาสนสถาน.....	114
5.7.3 ความพึงพอใจในการเข้าถึงศาสนสถาน.....	115
5.7.4 ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงศาสนสถาน.....	115
5.7.5 แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงศาสนสถาน.....	116
5.7.6 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามในด้าน ศาสนสถาน.....	116
5.8 การวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงสวนสาธารณะ.....	120
5.8.1 พฤติกรรมการเดินทาง ไปสวนสาธารณะ.....	120
5.8.2 เหตุผลในการเลือกใช้สวนสาธารณะ.....	123
5.8.3 ความพึงพอใจในการเข้าถึงสวนสาธารณะ.....	124
5.8.4 ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงสวนสาธารณะ.....	124
5.8.5 แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงสวนสาธารณะ.....	125
5.8.6 แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ.....	125
5.8.7 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามในด้าน สวนสาธารณะ.....	126

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 6 สรุปผลการศึกษาและเสนอแนะงานวิจัย.....	128
6.1 สรุปผลการศึกษา.....	128
6.1.1 ศึกษาและพัฒนาวิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ.....	128
6.1.2 ศึกษาลักษณะประชากร เศรษฐกิจและสังคมและพฤติกรรมการเดินทางของ ประชาชนในการเข้าถึงบริการสาธารณะ.....	129
6.1.3 ศึกษาเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะแต่ละพื้นที่...	133
6.1.4 ศึกษาเหตุผลในการเลือกใช้ ความพึงพอใจและปัญหา/อุปสรรคในการ เข้าถึงบริการสาธารณะ.....	140
6.2 ข้อเสนอแนะงานวิจัย.....	145
6.3 ข้อจำกัดในการศึกษาครั้งนี้.....	146
6.4 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป.....	147
บรรณานุกรม.....	149
ภาคผนวก.....	152
ก ตัวอย่างแบบสอบถามเขตจตุจักร.....	153
ข ตัวอย่างแบบสอบถามเขตบึงกุ่ม.....	156
ค ตัวอย่างแบบสอบถามเขตลาดกระบัง.....	159
ประวัติผู้เขียน.....	162

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 แสดงองค์กรที่จัดทำบริการสาธารณะ.....	10
2.2 แสดงเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมืองเกี่ยวกับรัศมีการให้บริการของประเทศไทย.....	12
2.3 แสดงเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมืองเกี่ยวกับรัศมีการให้บริการของต่างประเทศ.....	13
2.4 แสดงองค์ประกอบความสามารถในการเข้าถึง.....	16
2.5 แสดงแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึง.....	23
2.6 แสดงงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	27
3.1 แสดงจำนวนบริการสาธารณะประเภทต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร.....	30
3.2 แสดงจำนวนบริการสาธารณะประเภทต่าง ๆ สำหรับเขตที่ผ่านเกณฑ์ข้อที่ 2.....	31
3.3 แสดงลักษณะข้อมูลและแหล่งที่มา.....	34
3.4 แสดงนิยามปฏิบัติการ.....	39
4.1 ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา.....	47
4.2 แสดงการเปรียบเทียบการกระจายตัวของ โรงเรียนประถมศึกษา.....	54
4.3 แสดงการเปรียบเทียบการกระจายตัวของ โรงเรียนมัธยมศึกษา.....	56
4.4 แสดงการเปรียบเทียบการกระจายตัวของ โรงพยาบาล.....	58
4.5 แสดงการเปรียบเทียบการกระจายตัวของท่าอากาศยาน.....	60
4.6 แสดงการเปรียบเทียบการกระจายตัวของตลาดสด.....	62
4.7 แสดงการเปรียบเทียบการกระจายตัวของศาสนสถาน.....	65
4.8 แสดงการเปรียบเทียบการกระจายตัวของสวนสาธารณะ.....	67
5.1 แสดงร้อยละของข้อมูลลักษณะประชากร.....	70
5.2 แสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของลักษณะประชากร.....	71
5.3 แสดงระยะทางไปโรงเรียนประถมศึกษาจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง.....	74
5.4 แสดงระยะเวลาในการเดินทางไปโรงเรียนประถมศึกษาจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง.....	74
5.5 แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปโรงเรียนประถมศึกษาจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง.....	74
5.6 แสดงเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษา.....	75
5.7 แสดงระดับความพึงพอใจในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา.....	76
5.8 แสดงระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา.....	77
5.9 แสดงแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา.....	77
5.10 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยด้านเหตุผลในการ เลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษาและค่า F ที่ใช้ทดสอบ จำแนกตามรายได้.....	79

เอกสารนี้เป็นเอกสารสงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.11 แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษา จำแนกตามรายได้เป็นรายคู่.....	79
5.12 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยด้านเหตุผลในการ เลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษาและค่า F ที่ใช้ทดสอบ จำแนกตามรายได้ครัวเรือน.....	79
5.13 แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษา จำแนกตามรายได้ครัวเรือนเป็นรายคู่.....	80
5.14 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านลักษณะประชากรกับปัจจัยด้านความ พึงพอใจในโรงเรียนประถมศึกษา.....	80
5.15 แสดงระยะทางไป โรงเรียนมัธยมศึกษาจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง.....	83
5.16 แสดงระยะเวลาในการเดินทางไป โรงเรียนมัธยมศึกษาจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง...	83
5.17 แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทางไป โรงเรียนมัธยมศึกษาจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง....	83
5.18 แสดงเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนมัธยมศึกษา.....	84
5.19 แสดงระดับความพึงพอใจในการเข้าถึง โรงเรียนมัธยมศึกษา.....	85
5.20 แสดงระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึง โรงเรียนมัธยมศึกษา.....	86
5.21 แสดงแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึง โรงเรียนมัธยมศึกษา.....	87
5.22 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยด้านเหตุผลในการ เลือกใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาและค่า F ที่ใช้ทดสอบ จำแนกตามรายได้.....	88
5.23 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึงกับปัจจัยด้าน ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึง โรงเรียนมัธยมศึกษา.....	88
5.24 แสดงระยะทางไป โรงพยาบาลจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง.....	91
5.25 แสดงระยะเวลาในการเดินทางไป โรงพยาบาลจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง.....	91
5.26 แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทางไป โรงพยาบาลจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง.....	91
5.27 แสดงเหตุผลในการเลือกใช้โรงพยาบาล.....	92
5.28 แสดงระดับความพึงพอใจในการเข้าถึง โรงพยาบาล.....	93
5.29 แสดงระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึง โรงพยาบาล.....	93
5.30 แสดงแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึง โรงพยาบาล.....	94
5.31 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึงกับปัจจัยด้าน ความพึงพอใจในการเข้าถึง โรงพยาบาลในพื้นที่ศึกษา.....	95

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.32 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านลักษณะประชากรกับปัจจัยด้านปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงพยาบาล.....	96
5.33 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึงกับปัจจัยด้านปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงพยาบาลในเขตพื้นที่ศึกษา.....	96
5.34 แสดงระยะทางไปที่ทำการ ไปรษณีย์จำแนกตามรูปแบบการเดินทาง.....	99
5.35 แสดงระยะเวลาในการเดินทางไปที่ทำการ ไปรษณีย์จำแนกตามรูปแบบการเดินทาง.....	99
5.36 แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปที่ทำการ ไปรษณีย์จำแนกตามรูปแบบการเดินทาง.....	99
5.37 แสดงเหตุผลในการเลือกใช้ที่ทำการ ไปรษณีย์.....	100
5.38 แสดงระดับความพึงพอใจในการเข้าถึงที่ทำการ ไปรษณีย์.....	101
5.39 แสดงระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงที่ทำการ ไปรษณีย์.....	101
5.40 แสดงแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงที่ทำการ ไปรษณีย์.....	102
5.41 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึงกับปัจจัยด้านความพึงพอใจในการเข้าถึงที่ทำการ ไปรษณีย์ในพื้นที่ศึกษา.....	103
5.42 แสดงระยะทางไปตลาดสดจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง.....	106
5.43 แสดงระยะเวลาในการเดินทางไปตลาดสดจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง.....	106
5.44 แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปตลาดสดจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง.....	106
5.45 แสดงเหตุผลในการเลือกใช้ตลาดสด.....	107
5.46 แสดงระดับความพึงพอใจในการเข้าถึงตลาดสด.....	108
5.47 แสดงระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงตลาดสด.....	109
5.48 แสดงแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงตลาดสด.....	109
5.49 แสดงระยะทางไปศาสนสถานจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง.....	113
5.50 แสดงระยะเวลาในการเดินทางไปศาสนสถานจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง.....	113
5.51 แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปศาสนสถานจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง.....	113
5.52 แสดงเหตุผลในการเลือกใช้ศาสนสถาน.....	114
5.53 แสดงระดับความพึงพอใจในการเข้าถึงศาสนสถาน.....	115
5.54 แสดงระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงศาสนสถาน.....	115
5.55 แสดงแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงศาสนสถาน.....	116
5.56 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยด้านเหตุผลในการเลือกใช้ศาสนสถานและค่า F ที่ใช้ทดสอบ จำแนกตามรายได้.....	117

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ส่วนหนึ่งเพื่อใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5.57 แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างเหตุผลในการเลือกใช้ศาสนสถานจำแนกตาม รายได้เป็นรายฤดู.....	118
5.58 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึงกับปัจจัยด้าน ความพึงพอใจในการเข้าถึงศาสนสถาน.....	118
5.59 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึงกับปัจจัยด้าน ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงศาสนสถาน.....	119
5.60 แสดงระยะทางไปสวนสาธารณะจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง.....	122
5.61 แสดงระยะเวลาในการเดินทางไปสวนสาธารณะจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง.....	122
5.62 แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปสวนสาธารณะจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง.....	122
5.63 แสดงเหตุผลในการเลือกใช้สวนสาธารณะ.....	123
5.64 แสดงระดับความพึงพอใจในการเข้าถึงสวนสาธารณะ.....	124
5.65 แสดงระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงสวนสาธารณะ.....	124
5.66 แสดงแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงสวนสาธารณะ.....	125
5.67 แสดงความต้องการในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ.....	126
5.68 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับปัญหา/อุปสรรคของ กลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีการยานพาหนะและมียานพาหนะจากปัจจัยปัญหา/อุปสรรคในการ เข้าถึงสวนสาธารณะด้านการไม่มีที่จอดรถ และค่า t ที่ใช้ทดสอบ.....	127
6.1 แสดงการเปรียบเทียบลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา.....	133
6.2 แสดงการเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึง โรงเรียนประถมศึกษา.....	134
6.3 แสดงการเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึง โรงเรียนมัธยมศึกษา.....	135
6.4 แสดงการเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึง โรงพยาบาล.....	136
6.5 แสดงการเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงที่ทำการ ไปรษณีย์.....	137
6.6 แสดงการเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงตลาดสด.....	138
6.7 แสดงการเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงศาสนสถาน.....	139
6.8 แสดงการเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงสวนสาธารณะ.....	140

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## สารบัญญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 แสดงระยะทางที่เหมาะสมสำหรับการเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังบริการสาธารณะ.....	14
3.1 แผนที่แสดงการแบ่งพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร.....	29
3.2 แผนที่แสดงพื้นที่ศึกษา.....	32
3.3 แสดงการเก็บแบบสอบถามในสำนักงานเขตจตุจักร.....	33
3.4 แสดงการเก็บแบบสอบถามในสำนักงานเขตบึงกุ่ม.....	33
3.5 แสดงการเก็บแบบสอบถามในสำนักงานเขตลาดกระบัง.....	33
3.6 แสดงการนำข้อมูลบริการสาธารณะจัดอยู่ในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (1).....	35
3.7 แสดงการนำข้อมูลบริการสาธารณะจัดอยู่ในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (2).....	35
3.8 แสดงการนำข้อมูลบริการสาธารณะจัดอยู่ในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (3).....	36
3.9 แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรในด้านเหตุผลในการเลือกใช้บริการสาธารณะ.....	37
3.10 แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรในด้านความพึงพอใจในการเข้าถึงบริการสาธารณะ.....	37
3.11 แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรในด้านปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงบริการสาธารณะ.....	38
3.12 แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรในด้านแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึง บริการสาธารณะ.....	38
3.13 แสดงกรอบแนวคิดในการวิจัย.....	44
4.1 แผนที่แสดงเขตการปกครองในพื้นที่ศึกษา.....	48
4.2 แผนที่แสดงโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา.....	49
4.3 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตจตุจักร.....	50
4.4 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตบึงกุ่ม.....	51
4.5 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตลาดกระบัง.....	52
4.6 แผนที่แสดงรัศมีการให้บริการของโรงเรียนประถมศึกษา.....	54
4.7 แผนที่แสดงรัศมีการให้บริการของโรงเรียนมัธยมศึกษา.....	56
4.8 แผนที่แสดงรัศมีการให้บริการของโรงพยาบาล.....	58
4.9 แผนที่แสดงรัศมีการให้บริการของที่ทำการไปรษณีย์.....	60
4.10 แผนที่แสดงรัศมีการให้บริการของตลาดสด.....	62
4.11 แผนที่แสดงรัศมีการให้บริการของศาสนสถาน.....	65
4.12 แผนที่แสดงรัศมีการให้บริการของสวนสาธารณะ.....	67
5.1 แผนที่แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางไปใช้โรงเรียนประถมศึกษา.....	73
5.2 แสดงความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา.....	75

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ส่วนหนึ่งใช้เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
5.3 แผนที่แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางไปใช้โรงเรียนมัธยมศึกษา.....	82
5.4 แสดงความสามารถในการเข้าถึง โรงเรียนมัธยมศึกษา.....	84
5.5 แผนที่แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางไปใช้โรงพยาบาล.....	90
5.6 แสดงความสามารถในการเข้าถึง โรงพยาบาล.....	92
5.7 แผนที่แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางไปใช้ที่ทำการ ไปรษณีย์.....	98
5.8 แสดงความสามารถในการเข้าถึงที่ทำการ ไปรษณีย์.....	100
5.9 แผนที่แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางไปใช้ตลาดสด.....	105
5.10 แสดงความสามารถในการเข้าถึงตลาดสด.....	107
5.11 แผนที่แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางไปใช้ศาสนสถาน.....	112
5.12 แสดงความสามารถในการเข้าถึงศาสนสถาน.....	114
5.13 แผนที่แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางไปใช้สวนสาธารณะ.....	121
5.14 แสดงความสามารถในการเข้าถึงสวนสาธารณะ.....	123

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางทางด้านการเมืองการปกครอง การศึกษา เศรษฐกิจและสังคม ทำให้ดึงดูดผู้คนเข้ามาทำงานและอยู่อาศัยเป็นจำนวนมาก ส่งผลทำให้จำนวนที่อยู่อาศัยมีการขยายตัวไปตามแนวราบเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเริ่มจากพื้นที่ชั้นในต่อมาเมื่อมีการขยายของเมืองตามการใช้ประโยชน์ที่ดินและจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับราคาที่ดินบริเวณเขตเมืองชั้นในมีราคาสูงขึ้นไปทำให้ประชาชนเริ่มสร้างที่อยู่อาศัยบริเวณพื้นที่ชั้นกลางและชั้นนอกเพิ่มขึ้น เมื่อที่อยู่อาศัยเริ่มขยายออกไปสิ่งสำคัญประการหนึ่งที่ภาครัฐจำเป็นต้องจัดเตรียมเพื่อรองรับความต้องการของประชาชนคือ บริการสาธารณะ ซึ่งหมายถึง กิจกรรมที่อยู่ในความอำนวยความสะดวกหรืออยู่ในความควบคุมของฝ่ายปกครองที่จัดทำขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชน (ประยูร กาญจนกุล.2533) บริการสาธารณะมีหลากหลายประเภท เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล สวนสาธารณะ เป็นต้น แม้ในปัจจุบันภาครัฐพยายามที่จะกระจายบริการสาธารณะให้ครอบคลุมพื้นที่เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางเข้าใช้ได้อย่างสะดวก แต่ในความเป็นจริงพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนมีความหลากหลาย ซึ่งจะเห็นได้จากประชาชนบางส่วนนิยมเดินทางเข้าใช้บริการสาธารณะในพื้นที่บริการที่อยู่ใกล้ที่อยู่อาศัยที่สุด เนื่องจากความรวดเร็วในการเดินทางและประหยัดค่าใช้จ่าย ในขณะที่ประชาชนบางส่วนเดินทางไปใช้บริการสาธารณะที่อยู่ไกลขึ้น มีระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้น ยกตัวอย่างเช่น มาตรฐานกำหนดให้โรงพยาบาลแต่ละแห่งมีขอบเขตการให้บริการ (Catchment area) ภายในระยะทาง 1.5 กิโลเมตร ซึ่งประชาชนที่อยู่อาศัยภายในบริเวณดังกล่าวควรจะเดินทางเข้ามาใช้บริการที่โรงพยาบาลแห่งนั้น แต่ปรากฏว่าประชาชนเดินทางไปใช้โรงพยาบาลที่อยู่นอกขอบเขตการให้บริการหรืออยู่นอกพื้นที่เขตที่อาศัยอยู่ จากที่กล่าวมาแสดงให้เห็นว่าพฤติกรรมการเดินทางในการเข้าใช้บริการสาธารณะของประชาชนนั้นมีความซับซ้อนและมีความน่าสนใจในการศึกษา

การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในการเข้าใช้บริการสาธารณะที่ผ่านมานิยมใช้วิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility) ซึ่งเป็นตัวสะท้อนพฤติกรรมการเดินทางเพื่อทำให้ทราบพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนส่วนใหญ่เพื่อนำผลลัพธ์ที่ได้มาปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึง โดยการวัดความสามารถในการเข้าถึงถูกนำมาใช้เสมือนตัวแปรหลัก

เอกสารนี้เป็นเอกสารของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และการวางผังเมืองนั้นเกี่ยวข้องกับความสะดวกและการกระจายตัวที่เหมาะสมของประชาชน และกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ จะเห็นได้ว่าการพัฒนาพื้นที่ใหญ่ๆ นั้นไม่สามารถทำได้หากปราศจากความรู้ในแต่ละพื้นที่เล็ก ๆ และเข้าใจความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่เหล่านั้น (Juliao.1999) ประโยชน์ของการศึกษาความสามารถในการเข้าถึงสามารถสรุปได้ดังนี้ (1) ทำให้ทราบถึงระบบความเชื่อมโยงระหว่างกิจกรรมต่าง ๆ เช่น แสดงให้เห็นถึงบริการสาธารณะกับที่พักอาศัยตั้งอยู่ในพื้นที่เดียวกัน หากมีระดับความสามารถในการเข้าถึงสูงนั้นแสดงว่ากิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินเหล่านั้นมีที่ตั้งอยู่ใกล้กับกิจกรรมอื่น ๆ หากอยู่ในระดับต่ำนั้นก็มีผลมาจากกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินมีการตั้งอยู่กระจัดกระจายเกินไป (2) แสดงให้เห็นประสิทธิภาพของระบบขนส่งทั้งโครงข่ายถนนและระบบขนส่งสาธารณะว่ามีครอบคลุมและมีความถี่ที่เหมาะสมหรือไม่ หากความสามารถในการเข้าถึงดี แสดงว่ามีความเชื่อมโยงของโครงข่ายคมนาคมที่ดี และมีระบบขนส่งสาธารณะที่เอื้ออำนวยให้สามารถเดินทางได้อย่างสะดวก ทำให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างกิจกรรมต่าง ๆ หากความสามารถในการเข้าถึงต่ำแสดงว่าขาดโครงข่ายคมนาคมที่ครอบคลุมและระบบขนส่งสาธารณะไม่สามารถรองรับการเดินทางได้เนื่องจากมีความถี่ที่ไม่เหมาะสมและไม่เพียงพอต่อความต้องการ (3) สามารถแก้ไขปัญหาด้านการคมนาคมขนส่ง เช่น การปรับปรุงให้ภายในพื้นที่ชุมชนสามารถเดินทางถึงกันได้ การกำหนดการใช้ที่ดินแบบผสมโดยการจัดให้ร้านค้า โรงเรียน สวนสาธารณะตั้งอยู่ใกล้พื้นที่อยู่อาศัยและการปรับปรุงบริการ โทรคมนาคมสำหรับประชาชนหรือชุมชนที่อยู่ห่างออกไป จะเห็นได้ว่าวิธีการดังกล่าวนี้นอกจากจะมีค่าใช้จ่ายน้อยแล้วยังส่งผลถึงการลดต้นทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ รวมถึงทำให้เกิดการประหยัดพลังงานที่ใช้ในการเดินทางได้อีกทางหนึ่ง (Bureau of Transport Economics.1998, Morris, Dumble and Wigan.1979 และ Litman. 2005)

ในอดีตการศึกษาความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะนิยมใช้เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา 2 วิธี คือ การใช้แบบสอบถามในการศึกษาซึ่งจะพบได้ในงานของ Ramos (1981), Jones (1984) และ การใช้ระบบสารสนเทศทางด้านภูมิศาสตร์ (GIS) ซึ่งจะพบได้ในงานของ Shen (2005), Hare and Barcus (2007) ซึ่งเครื่องมือดังกล่าวนี้มีข้อดีข้อเสียที่แตกต่างกัน การใช้แบบสอบถามในการศึกษามีข้อดีคือทำให้ทราบพฤติกรรมการเดินทาง แต่มีข้อเสียคือไม่สามารถเข้าใจเชิงพื้นที่ได้ และข้อมูลที่ได้บางส่วนอาจขาดความแม่นยำ ส่วนการใช้ระบบสารสนเทศทางด้านภูมิศาสตร์นั้นมีข้อดีคือทำให้เข้าใจเชิงพื้นที่ได้ดี สามารถเห็นภาพได้ชัดเจน แต่มีข้อเสียคือขาดข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางที่แท้จริงของประชาชน สำหรับการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ใช้เครื่องมือทั้ง 2 รูปแบบคือแบบสอบถามและระบบสารสนเทศทางด้านภูมิศาสตร์เพื่อความแม่นยำของข้อมูลซึ่งเป็นลดช่องว่างหรือข้อบกพร่องของเครื่องมือแต่ละชนิด ซึ่งจะทำได้ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางที่แท้จริงของประชาชน จากการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับตัวชี้วัดความสามารถในการเข้าถึง

บริการสาธารณะพบว่าตัวชี้วัดความสามารถในการเข้าถึงนั้น ได้แก่ ระยะทางในการเดินทาง ค่า  
ไม่ว่าการณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระยะเวลาในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง รูปแบบการเดินทาง เป็นต้น ซึ่งพบได้ในงานของ Ingram (1971) ,Wachs and Kumagai (1973) , Morris, Dumble and Wigan (1978) และ Litman (2008) โดยการวัดความสามารถในการเข้าถึงสามารถวัดได้จากปัจจัยหนึ่ง ๆ หรือรวมปัจจัยดังกล่าวทั้งหมด ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์และขอบเขตของการศึกษา (Ingram. 1971)

สำหรับการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะในกรุงเทพมหานครครั้งนี้ ผู้ศึกษาต้องการสะท้อนให้เห็นว่าบริการสาธารณะที่ภาครัฐจัดไว้ให้แก่ประชาชนในที่อยู่อาศัยและพฤติกรรมการเดินทางไปใช้บริการสาธารณะนั้นสอดคล้องกันหรือไม่ โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ประเด็นคือ 1) การพิจารณาเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมืองในการจัดบริการสาธารณะเกี่ยวกับขอบเขตหรือรัศมีการให้บริการ 2) การศึกษาบริการสาธารณะที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษา โดยพิจารณาจากการกระจายตัวของบริการสาธารณะที่มีอยู่ในพื้นที่ และ 3) การศึกษาความสามารถในการเข้าถึงที่แท้จริงของประชาชน โดยพิจารณาจากพฤติกรรมการเดินทางไปใช้บริการสาธารณะในชีวิตประจำวันของประชาชน โดยเป้าหมายของการศึกษาคือ 1) ตรวจสอบเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมืองเกี่ยวกับรัศมีการให้บริการว่าในพื้นที่ศึกษานั้นมีบริการสาธารณะครอบคลุมตามเกณฑ์หรือไม่ และเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้นั้นสอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนหรือไม่ 2) การศึกษาบริการสาธารณะที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาเพื่อให้ได้คำตอบว่าประชาชนเข้าไปใช้บริการสาธารณะที่จัดไว้ให้ในพื้นที่หรือไม่ สำหรับประชาชนกลุ่มที่ออกไปใช้บริการสาธารณะนอกพื้นที่ ทำให้ทราบถึงเหตุผลที่ประชาชนเดินทางไปใช้นอกพื้นที่ 3) การศึกษาความสามารถในการเข้าถึงที่แท้จริงของประชาชนเพื่อทำให้เข้าใจพฤติกรรมการเดินทางไปใช้บริการสาธารณะว่าประชาชนสามารถเดินทางได้ไกลแค่ไหน ทราบปัญหาและอุปสรรค รวมถึงความต้องการของประชาชน เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะต่อไป ซึ่งผลการศึกษาที่ได้สามารถนำไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่อื่น ๆ ต่อไป นอกจากนี้ยังสามารถเป็นแนวทางในการปรับปรุงมาตรฐานทางด้านผังเมืองสำหรับการจัดบริการสาธารณะที่มีประสิทธิภาพสามารถนำไปใช้กับพื้นที่กรุงเทพมหานครต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา

1.2.1 ศึกษาและพัฒนาวิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ

1.2.2 ศึกษาลักษณะประชากร เศรษฐกิจและสังคมและพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในการเข้าถึงบริการสาธารณะ

1.2.3 ศึกษาเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะแต่ละพื้นที่

1.2.4 ศึกษาเหตุผลในการเลือกใช้ ความพึงพอใจและปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงบริการสาธารณะ

1.2.5 เสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ

## 1.3 ขอบเขตการศึกษา

### 1.3.1 ขอบเขตของบริการสาธารณสุขที่ศึกษา

การวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณสุขในครั้งนี้มีบริการสาธารณสุขทั้งหมด 7 ประเภทจาก 6 ประเภทหลัก คือ สถาบันการศึกษา สถาบันทางด้านสุขภาพและอนามัย สถาบันและหน่วยงานบริการสังคม สถาบันทางด้านพาณิชยกรรม สถาบันทางด้านศาสนาและสถาบันทางด้านนันทนาการ โดยบริการสาธารณสุขที่ได้เลือกมาศึกษานั้นต้องเป็นบริการสาธารณสุขที่จำเป็นในชีวิตประจำวันสำหรับการอยู่อาศัยภายในพื้นที่บริการของตนเองและประชาชนจำเป็นต้องเดินทางเข้าไปใช้บริการสาธารณสุขนั้นด้วยตัวเอง ไม่สามารถทำให้บริการสาธารณสุขเหล่านั้นเข้าถึงที่อยู่อาศัยของตนเอง ซึ่งมีรายละเอียดเกี่ยวกับบริการสาธารณสุขที่เลือกและเหตุผลที่ไม่เลือกบริการสาธารณสุขอื่น ๆ ดังนี้

**1.3.1.1 สถาบันการศึกษา** ประกอบด้วย โรงเรียนอนุบาล โรงเรียนประถมศึกษา โรงเรียนมัธยมศึกษา วิทยาลัยอาชีวศึกษา มหาวิทยาลัย เป็นต้น สำหรับการศึกษาในครั้งนี้นำการวัดความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียน 2 ประเภทคือ โรงเรียนประถมศึกษาและโรงเรียนมัธยมศึกษา ซึ่งเป็นการศึกษาภาคบังคับที่ทุกคนต้องมีสิทธิ์เท่าเทียมกัน สาเหตุที่เลือกศึกษาทั้ง 2 ประเภทนี้ เพราะอาจมีความแตกต่างกันในด้านพฤติกรรมการเดินทาง โดยพิจารณาทั้งโรงเรียนของรัฐและเอกชน (ส่วนที่ไม่ได้ศึกษาระดับมหาวิทยาลัยเนื่องจากมหาวิทยาลัยมีขอบเขตการให้บริการที่กว้างไม่จำเป็นต้องมีอยู่ในทุกเขต)

**1.3.1.2 สถาบันทางด้านสุขภาพและอนามัย** ประกอบด้วยโรงพยาบาล โรงพยาบาลเอกชน ศูนย์บริการสาธารณสุข คลินิก เป็นต้น สำหรับการศึกษาในครั้งนี้นำการวัดความสามารถในการเข้าถึงโรงพยาบาล ซึ่งพิจารณาทั้งโรงพยาบาลของรัฐและเอกชน เนื่องจากโรงพยาบาลเป็นหน่วยงานบริการสาธารณสุขที่สามารถให้การรักษาประชาชนภายในพื้นที่เขตซึ่งมีบุคลากรและเครื่องมือทางการแพทย์ที่สามารถให้การรักษาได้ทันทั่วทั้งที่ไม่ต้องส่งต่อการรักษาไปที่อื่นอีก (สาเหตุที่ไม่เลือกคลินิกหรือศูนย์บริการสาธารณสุขเนื่องจากคลินิกและศูนย์บริการสาธารณสุขมีกระจายอยู่ตามชุมชนละแวกบ้านและไม่สามารถรักษาได้ทุกโรค)

**1.3.1.3 สถาบันและหน่วยงานบริการสังคม** ประกอบด้วยสำนักงานเขต สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง สำนักงานต่าง ๆ ที่ทำการไปรษณีย์ เป็นต้น สำหรับการศึกษาในครั้งนี้นำการวัดความสามารถในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์เนื่องจากที่ทำการไปรษณีย์มีความสำคัญในการติดต่อสื่อสารระหว่างประชาชนภายในพื้นที่ที่แตกต่างกัน ไม่ว่าจะเป็นการส่งจดหมาย พัสดุ หรือสิ่งของขนาดใหญ่ต่าง ๆ ไปยังจุดหมายปลายทางทำให้ที่ผู้ส่งลดค่าใช้จ่ายและประหยัดเวลาในการเดินทางที่ต้องนำส่งด้วยตัวเอง โดยพิจารณาเฉพาะที่ทำการไปรษณีย์ของรัฐ (ส่วนสาเหตุที่ไม่เลือกสำนักงานเขตเนื่องจากเป็นศูนย์ราชการหลักที่ทุกพื้นที่ต้องมีเพื่อให้ประชาชนไปติดต่อราชการอยู่

แล้ว ส่วนสถานีตำรวจและสถานีดับเพลิงนั้นประชาชนไม่จำเป็นต้องเดินทางไปด้วยตนเอง สามารถโทรศัพท์แจ้งเหตุได้ทันที)

**1.3.1.4** สถาบันทางด้านพาณิชยกรรม ประกอบด้วยตลาดสด ตลาดนัด ร้านสะดวกซื้อ ร้านค้าชำ ห้างสรรพสินค้า ธนาคาร ปั๊มน้ำมัน ที่ทำงาน เป็นต้น สำหรับการศึกษานี้ทำการวัดความสามารถในการเข้าถึงตลาดสด เนื่องจากตลาดสดมีความจำเป็นในชีวิตประจำวันสำหรับประชาชน เป็นสถานที่ที่มีสินค้าจำหน่ายทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค มีที่ตั้งอยู่ตามศูนย์กลางที่พัสดุทำให้ประชาชนทุกชนชั้นสามารถเข้ามาใช้บริการได้ และมีที่ตั้งถาวร (ส่วนสาเหตุที่ไม่เลือกตลาดนัด หรือร้านสะดวกซื้อ ร้านค้าชำเนื่องจากร้านเหล่านี้มีกระจายตัวอยู่ทุกที่ ส่วนบริการอื่น ๆ มีประชาชนไม่จำเป็นต้องเดินทางไปใช้ในชีวิตประจำวัน)

**1.3.1.5** สถาบันทางด้านศาสนา ประกอบด้วยวัด มัสยิด โบสถ์ ศาลเจ้า สุสาน เป็นต้น สำหรับการศึกษานี้ทำการวัดความสามารถในการเข้าถึงวัด มัสยิด โบสถ์และศาลเจ้ารวมทั้งหมดเรียกว่า ศาสนสถาน (ส่วนสุสานนั้นไม่ได้ทำการศึกษาเนื่องจากประชาชนไม่ได้ไปใช้ในชีวิตประจำวัน)

**1.3.1.6** สถาบันทางด้านนันทนาการ ประกอบด้วยสวนหย่อม สนามเด็กเล่น สนามกีฬา สวนสาธารณะประเภทต่าง ๆ เป็นต้น สำหรับการศึกษานี้ทำการวัดความสามารถในการเข้าถึงสวนสาธารณะ ซึ่งเป็นสวนสาธารณะตั้งแต่ระดับชุมชนขึ้นไป ซึ่งสวนในระดับนี้จะมีลักษณะแบบสวนสาธารณะปิด เนื่องจากสวนสาธารณะนี้ ประชาชนสามารถเข้าไปใช้ได้ และมีการควบคุมดูแลโดยเจ้าหน้าที่ซึ่งทำให้ผู้ใช้มีความปลอดภัย การศึกษาสวนสาธารณะนี้ทำให้เราได้ข้อมูลเพื่อนำไปปรับปรุงในพื้นที่ที่ยังไม่มีสวนสาธารณะได้ (ส่วนสวนหย่อม สนามเด็กเล่น และสนามกีฬานั้นไม่ได้ทำการศึกษาเนื่องจากมีกระจายตัวอยู่ในพื้นที่เล็ก ๆ)

### 1.3.2 ขอบเขตของเนื้อหา

การศึกษาความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะในกรุงเทพมหานครแบ่งประเด็นการศึกษาออกเป็น 5 เรื่อง ได้แก่

**1.3.2.1** ศึกษาและพัฒนาวิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ เป็นการศึกษาและตรวจสอบวิธีการในการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะที่ผ่านมา เพื่อให้ทราบถึงวิธีการในการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ ตัวชี้วัดความสามารถในการเข้าถึง เพื่อนำมาประยุกต์ใช้กับการศึกษาความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะในกรุงเทพมหานคร โดยใช้วิธีการทบทวนทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

**1.3.2.2** ศึกษาลักษณะประชากร สภาพเศรษฐกิจและสังคมและพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในการเข้าถึงบริการสาธารณะ เป็นการตรวจสอบลักษณะประชากร เศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้บริการสาธารณะ รวมถึงพฤติกรรมการเดินทาง เพื่อให้ทราบถึงลักษณะประชากร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับคนใช้จนเพื่อการศึกษานานๆ ไปแล้วแต่ใช้ประโยชน์ด้วยการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เศรษฐกิจและสังคม และพฤติกรรมการเดินทางไปใช้บริการสาธารณะที่มีผลต่อความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ โดยใช้วิธีการเก็บแบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการศึกษา

**1.3.2.3 ศึกษาเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะแต่ละประเภท** เป็นการตรวจสอบความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะว่าประชาชนมีความแตกต่างในการเข้าถึงบริการสาธารณะแต่ละประเภทว่าเป็นอย่างไร รวมถึงเปรียบเทียบลักษณะทางกายภาพของที่ตั้งซึ่งแต่ละพื้นที่มีความแตกต่างกันจะมีผลต่อความสามารถในการเข้าถึงแตกต่างกันหรือไม่ รวมทั้งนำเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมืองมาเปรียบเทียบกับพฤติกรรมการเดินทางและความต้องการในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึง โดยใช้วิธีการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม เกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมืองและระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) เป็นเครื่องมือในการศึกษา

**1.3.2.4 ศึกษาเหตุผลในการเลือกใช้ ความพึงพอใจและปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงบริการสาธารณะ** เป็นการตรวจสอบว่าประชาชนเลือกใช้บริการสาธารณะจากเหตุผลใด มีระดับความพึงพอใจในการเข้าถึงบริการสาธารณะอย่างไร และมีระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงบริการสาธารณะอย่างไร โดยใช้วิธีการเก็บข้อมูลแบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการศึกษา

**1.3.2.5 เสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ** เป็นการตรวจสอบแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม รวมทั้งจากการทบทวนทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาใช้ในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ

### 1.3.3 ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้ได้ทำการศึกษาพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็นพื้นที่ชั้นใน ชั้นกลางและชั้นนอก เนื่องจากความแตกต่างทางด้านพื้นที่ เช่น ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปริมาณจราจร การกระจายตัวของบริการสาธารณะอาจจะส่งผลถึงความสามารถในการเข้าถึงที่แตกต่างกัน ซึ่งพื้นที่ศึกษาประกอบด้วย

- 1) พื้นที่ชั้นใน ได้แก่ เขตจตุจักร
- 2) พื้นที่ชั้นกลาง ได้แก่ เขตบึงกุ่ม
- 3) พื้นที่ชั้นนอก ได้แก่ เขตลาดกระบัง

## 1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

**1.4.1 ทำให้ทราบวิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะที่ผ่านมา** เพื่อที่จะนำวิธีการดังกล่าวมาประยุกต์ใช้และพัฒนาให้เหมาะสมกับการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ซึ่งทำให้เพิ่มทางเลือกในการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะที่มีความถูกต้องแม่นยำและสามารถเป็นแนวทางสำหรับการศึกษาในอนาคตต่อไป

1.4.2 ทำให้เข้าใจลักษณะประชากร สภาพเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงพฤติกรรมการเดินทางที่มีผลต่อความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะแต่ละประเภท

1.4.3 ทำให้เข้าใจความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะแต่ละประเภท เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดมาตรฐานการจัดบริการสาธารณะแต่ละประเภทที่ตอบสนองความต้องการและสอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนอย่างแท้จริง

1.4.4 ทำให้เข้าใจเหตุผลในการเลือกใช้ ความพึงพอใจและปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงบริการสาธารณะแต่ละประเภท เพื่อใช้เป็นแนวทางสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่จะสามารถปรับปรุงข้อบกพร่องในด้านต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการสาธารณะได้อย่างสะดวก

1.4.5 ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาจะช่วยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปปรับปรุงมาตรฐานการจัดบริการสาธารณะเพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพมหานคร

## 1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ

1.5.1 ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility) หมายถึง ความง่ายในการเข้าถึงกิจกรรมต่าง ๆ หรือจุดหมายปลายทางที่ต้องการ

1.5.2 บริการสาธารณะ (Public Services) หมายถึง กิจการที่อยู่ในความอำนาจการหรือในความควบคุมของฝ่ายปกครองที่จัดทำขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อตอบสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชน บริการสาธารณะที่ทำการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ โรงเรียนประถมศึกษา โรงเรียนมัธยมศึกษา โรงพยาบาล ที่ทำการไปรษณีย์ ตลาดสด ศาสนสถานและสวนสาธารณะ

1.5.3 โรงเรียนประถมศึกษา หมายถึง โรงเรียนที่เปิดสอนในระดับประถมศึกษา (อายุ 7-12 ปี) ทั้งโรงเรียนของรัฐและเอกชน

1.5.4 โรงเรียนมัธยมศึกษา หมายถึง โรงเรียนที่เปิดสอนในระดับมัธยมศึกษา (อายุ 13-20ปี) ทั้งโรงเรียนของรัฐและเอกชน

1.5.5 โรงพยาบาล หมายถึง โรงพยาบาลที่ให้บริการตรวจรักษาและป้องกันโรคต่าง ๆ ทั้งโรงพยาบาลของรัฐและเอกชน ไม่รวมถึงศูนย์บริการสาธารณสุขและคลินิกเอกชน

1.5.6 ที่ทำการไปรษณีย์ หมายถึง สถานที่ให้บริการงานด้านไปรษณีย์ของบริษัทไปรษณีย์ไทย ไม่รวมถึงผู้ให้บริการไปรษณีย์เอกชน

1.5.7 ตลาดสด หมายถึง สถานที่จำหน่ายสินค้าทั้งประเภทอุปโภคและบริโภคที่อยู่ในชุมชนต่าง ๆ ไม่รวมถึงศูนย์การค้า ร้านขายของชำ ร้านค้าสะดวกซื้อ

1.5.8 ศาสนสถาน หมายถึง สถานที่ปฏิบัติศาสนกิจและประกอบพิธีกรรมทางศาสนา เช่น วัด มัสยิด โบสถ์

เอกสารนี้เป็นส่วนที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 1.5.9 สวนสาธารณะ หมายถึง สวนสาธารณะตั้งแต่สวนระดับชุมชนขึ้นไป ไม่รวมลานกีฬา สนามเด็กเล่น



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## บทที่ 2

### ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาเรื่องความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ได้นำ ทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวกับงานวิจัยมาทบทวนเพื่อเป็นกรอบในการกำหนดเนื้อหาและตัวแปรที่จะ ทำการศึกษา โดยทฤษฎีและแนวคิดที่นำเสนอในงานวิจัยนี้ประกอบด้วยเนื้อหา 5 ส่วน คือ (1) แนวคิดเกี่ยวกับบริการสาธารณะ (2) แนวคิดเกี่ยวกับความสามารถในการเข้าถึง (3) แนวคิด เกี่ยวกับวิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ (4) แนวทางในการปรับปรุงความ สามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะและ(5) งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

โดยแนวคิดที่ 1 อธิบายเกี่ยวกับบริการสาธารณะ โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับความหมาย องค์กรที่ จัดทำบริการสาธารณะ หลักเกณฑ์ในการจัดทำบริการสาธารณะและเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผัง เมืองที่เกี่ยวกับการจัดบริการสาธารณะ แนวคิดที่ 2 อธิบายถึงความสามารถในการเข้าถึงบริการ สาธารณะ โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับความหมาย องค์ประกอบของความสามารถในการเข้าถึง ปัจจัยที่มี ผลต่อความสามารถในการเข้าถึง และประ โยชน์ของความสามารถในการเข้าถึงที่มีต่อการวาง แผนการใช้ประ โยชน์ที่ดินและการวางแผนระบบคมนาคมขนส่ง แนวคิดที่ 3 อธิบายเกี่ยวกับ วิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึงและตัวชี้วัดความสามารถในการเข้าถึง แนวคิดที่ 4 อธิบาย เกี่ยวกับแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึง โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับกระบวนการ วางแผนความสามารถในการเข้าถึงและกลยุทธ์ที่ใช้ในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงและ แนวคิดที่ 5 อธิบายถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับบริการสาธารณะ

เนื้อหาส่วนนี้เป็นการอธิบายถึงความหมายของบริการสาธารณะ องค์กรที่จัดทำบริการ สาธารณะ หลักเกณฑ์ในการจัดทำบริการสาธารณะ และเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมืองเกี่ยวกับ การจัดบริการสาธารณะ เพื่อให้เข้าใจถึงองค์กรที่จัดทำบริการสาธารณะ หลักการในการจัดบริการ สาธารณะ รวมถึงเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมืองเกี่ยวกับการจัดบริการสาธารณะ ซึ่งมี รายละเอียดดังนี้

##### 2.1.1 ความหมายของบริการสาธารณะ

บริการสาธารณะ หมายถึง กิจการที่อยู่ในความอำนาจการหรืออยู่ในความควบคุมของฝ่าย ปกครองที่จัดทำขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชน (ประยูร เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า กฤษฎีกา 2533) ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 2.1.2 องค์กรที่จัดทำบริการสาธารณะ

บริการสาธารณะเป็นกิจกรรมที่รัฐมีหน้าที่ต้องจัดทำขึ้นเพื่อสนองตอบความต้องการของประชาชนโดยรวมหรือเพื่อให้บริการแก่ประชาชนในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นความต้องการพื้นฐานทางด้านสังคมหรือด้านเศรษฐกิจ ซึ่งหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการจัดทำบริการสาธารณะประกอบด้วย 3 หน่วยงาน คือ ราชการ รัฐวิสาหกิจและเอกชน โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 แสดงองค์กรที่จัดทำบริการสาธารณะ

องค์กร	รายละเอียด
ราชการ	ฝ่ายปกครอง หมายถึง องค์กรและเจ้าหน้าที่ของรัฐทั้งหลายที่มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินกิจการงานต่างๆเพื่อสนองตอบความต้องการของประชาชน มีลักษณะเป็นราชการบริหาร ทั้งในส่วนกลาง ภูมิภาค และท้องถิ่น
รัฐวิสาหกิจ	รัฐวิสาหกิจมีฐานะเป็นนิติบุคคลแยกจากส่วนราชการมีความเป็นอิสระทั้งทางด้านการเงิน การบริหารงานบุคคล รับผิดชอบภารกิจในทางอุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรม สามารถเรียกค่าตอบแทนจากการขายสินค้าหรือบริการ โดยไม่ต้องพึ่งพาเงินจากรัฐ โดยอยู่ภายใต้การควบคุมตรวจสอบจากรัฐ
เอกชน	กิจกรรมบางอย่างรัฐอาจมอบหมายให้องค์การเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชนหรือ องค์กรมหาชนอิสระ เป็นต้น มาเป็นผู้ดำเนินการแทนโดยได้รับสัมปทานจากรัฐบาลซึ่งต้องอยู่ในความควบคุมของรัฐ

ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้ศึกษาบริการสาธารณะที่ดำเนินการ โดยองค์กรที่จัดทำบริการสาธารณะทั้ง 3 หน่วยงาน โดยไม่มีการเลือกศึกษาบริการสาธารณะที่ให้บริการเพียงหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง

### 2.1.3 หลักเกณฑ์ในการจัดทำบริการสาธารณะ

บริการสาธารณะมีหลักเกณฑ์ในการจัดทำบริการสาธารณะที่สำคัญ 3 ประการ (วันเพ็ญทรัพย์สังเสริม.2539) คือ

#### 1) บริการสาธารณะต้องดำเนินไปอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง

บริการสาธารณะเป็นกิจการที่จำเป็นแก่การดำรงชีวิตของประชาชนซึ่งความต้องการของประชาชนย่อมมีอยู่ตลอดเวลา และฝ่ายปกครองก็มีหน้าที่ที่จะต้องจัดทำบริการสาธารณะให้ดำเนินไปอย่างปกติโดยต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

หลักในเรื่องความสม่ำเสมอและต่อเนื่องนี้ มิได้ใช้บังคับแก่ฝ่ายปกครองเท่านั้น แต่ยังรวมถึงเอกชนผู้รับมอบอำนาจในการจัดทำบริการสาธารณะแทนรัฐ ไม่ว่าจะเป็นโดยกฎหมายหรือในไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รูปของสัญญาก็ตาม และหากเอกชนผู้จัดทำบริการสาธารณะดำเนินกิจการบริการสาธารณะอย่างไม่สม่ำเสมอหรือไม่ต่อเนื่อง บุคคลผู้นั้นก็ต้องถูกลงโทษตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขของสัญญาเช่นกัน

ส่วนเอกชนผู้ได้รับประโยชน์จากบริการสาธารณะย่อมมีสิทธิที่จะเรียกร้องให้ฝ่ายปกครองจัดการแก้ไขบริการสาธารณะที่ขัดข้องนั้นให้ดำเนินการไปตามปกติได้ซึ่งฝ่ายปกครองย่อมต้องรับผิดชอบในส่วนนี้

## 2) บริการสาธารณะที่จัดทำขึ้นต้องให้เอกชนมีสิทธิได้รับประโยชน์โดยเท่าเทียมกัน

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 5) พุทธศักราช 2538 หมวด 3 สิทธิเสรีภาพของชนชาวไทย มาตรา 25 กำหนดว่า บุคคลย่อมเสมอกันในทางกฎหมาย และได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายเท่าเทียมกัน บริการสาธารณะเป็นกิจการที่รัฐจัดทำขึ้นโดยอาศัยอำนาจของกฎหมาย ดังนั้น ย่อมเป็นธรรมค้ำอยู่เองที่เอกชนจะต้องมีสิทธิและโอกาสได้รับประโยชน์จากบริการสาธารณะหรือเข้าสู่บริการสาธารณะอย่างเท่าเทียมกัน รัฐจะจัดทำบริการสาธารณะเพื่อประโยชน์ของบุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยเฉพาะไม่ได้

## 3) การจัดทำบริการสาธารณะจะต้องปรับให้เหมาะสมกับความต้องการของประชาชนตลอดเวลา

การจัดทำบริการสาธารณะนั้น ฝ่ายปกครองสามารถกระทำได้โดยไม่ต้องได้รับความยินยอมจากบุคคลใด เพราะฝ่ายปกครองมีอำนาจตามกฎหมายที่จะแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้ฝ่ายเดียวเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ซึ่งจะต้องคำนึงถึงความจำเป็นในการรักษาประโยชน์สาธารณะอยู่เสมอ และจะต้องปรับปรุงให้เข้ากับวิวัฒนาการของความต้องการส่วนรวมของประชาชน โดยการแก้ไขปรับปรุงการจัดทำบริการสาธารณะดังกล่าวต้องทำโดยกฎหมายหรือมีกฎหมายให้อำนาจกระทำได้ และแม้ว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงบริการสาธารณะนั้นจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งก็ตาม บุคคลนั้นจะอ้างสิทธิประโยชน์ที่เคยได้รับจากการบริการสาธารณะมาขัดขวางการเปลี่ยนแปลงบริการสาธารณะ โดยกฎหมายไม่ได้

### 2.1.4 เกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมืองที่เกี่ยวกับการจัดบริการสาธารณะ

เนื้อหาส่วนนี้เป็นกรอธิบายถึงเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมืองที่เกี่ยวกับรัศมีการให้บริการ (Catchment Area) ของบริการสาธารณะทั้ง 7 ประเภทที่ศึกษา โดยรวบรวมเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมืองของประเทศไทยและต่างประเทศเพื่อตรวจสอบว่าพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในการเดินทางไปใช้บริการสาธารณะนั้นสอดคล้องกับเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้หรือไม่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สำหรับเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมืองของประเทศไทยนั้น กรมการผังเมือง (2544) และกรมโยธาธิการและผังเมือง (2549) ได้กำหนดเกณฑ์และมาตรฐานการวางและจัดทำผังเมืองรวม โดยผู้ศึกษาได้สรุปเนื้อหาที่เกี่ยวกับรัศมีการให้บริการ ประกอบด้วยระยะทางและระยะเวลา โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 2.2

ตารางที่ 2.2 แสดงเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมืองเกี่ยวกับรัศมีการให้บริการของประเทศไทย

บริการสาธารณะ	เกณฑ์มาตรฐาน พ.ศ. 2544		เกณฑ์มาตรฐาน พ.ศ. 2549		เกณฑ์มาตรฐาน อื่น ๆ	
	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลา (นาที)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลา (นาที)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลา (นาที)
สถาบันการศึกษา						
- โรงเรียนประถมศึกษา	1	15	1	15	-	-
- โรงเรียนมัธยมศึกษา	1.5	45	1.5	45	-	-
สถาบันทางด้านสุขภาพอนามัย						
- โรงพยาบาล	1.5	-	15	-	-	-
สถาบันหน่วยงานบริการสังคม						
- ที่ทำการไปรษณีย์	1.5	-	-	-	-	-
สถาบันทางด้านพาณิชย์กรรม						
- ตลาดสด	-	-	3-5	-	-	-
สถาบันทางด้านศาสนา						
- วัด มัสยิด โบสถ์	-	-	-	-	2*	-
สถาบันด้านนันทนาการ						
- สวนสาธารณะชุมชน	1-2.4	30	1-2.4	30	-	-
- สวนสาธารณะเขต	3-6	60	3-6	60	-	-

ที่มา : \*กฎกระทรวงศึกษาธิการฉบับที่ 1 พ.ศ. 2505

สำหรับต่างประเทศนั้น ผู้ศึกษาได้รวบรวมเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมืองจากหนังสือ Urban Planning and Design Criteria โดย De Chiara and Koppelman (1975) และเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมืองจากกรมผังเมืองของ Government of the Hong Kong Special Administrative Region (2009) โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 2.3

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.3 แสดงเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมืองเกี่ยวกับรัศมีการให้บริการของต่างประเทศ

บริการสาธารณะ	De Chiara and Koppelman (1975)*		Planning Department (2009)**
	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลา (นาที)	ระยะทาง (กิโลเมตร)
สถาบันการศึกษา			
- โรงเรียนประถมศึกษา			ระดับท้องถิ่น
- โรงเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น	0.4-0.8	-	ระดับเขต
- โรงเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย	0.8-1.2	-	-
สถาบันทางด้านสุขภาพและอนามัย			
- โรงพยาบาล	-	45	ระดับภาค
สถาบันและหน่วยงานบริการสังคม			
- ที่ทำการไปรษณีย์	-	-	0.8 (เมือง) 3.2 (ชนบท)
สถาบันทางด้านพาณิชย์กรรม			
- ตลาดสด	0.4-0.8	-	0.8 (ละแวกบ้าน) 3.2 (ชุมชน)
สถาบันทางด้านศาสนา			
- โบสถ์	1.6	-	-
สถาบันทางด้านนันทนาการ			
- สวนสาธารณะระดับชุมชน	3.2	30	3.2
- สวนสาธารณะระดับเขต	4.8	45-60	4.8

\* Urban planning and design criteria

\*\*Planning Department by Government of Hong Kong (2009)

นอกจากนี้ De Chiara and Koppelman (1975) ได้อธิบายถึงลักษณะบริการสาธารณะของชุมชนละแวกบ้าน ซึ่งประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณนี้สามารถเดินทางไปใช้บริการด้วยรถยนต์ส่วนตัว โดยสาธารณะและเดิน การเดินทางด้วยยานพาหนะ เช่น รถยนต์ส่วนตัวหรือรถโดยสารประจำทาง ฯลฯ วัตถุประสงค์ระยะเวลาในการเดินทาง ส่วนการเดินทางด้วยการเดินนั้นวัดเป็นระยะทาง ซึ่งมีรายละเอียดดังภาพที่ 2.1



### 2.2.1 ความหมายของความสามารถในการเข้าถึง

สำหรับความหมายของคำว่า “ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility)” ที่ผ่านมาได้มีผู้ศึกษาให้คำนิยามไว้มากมาย ซึ่งความหมายอาจจะแตกต่างกันบ้าง เนื่องจากการนำไปใช้ที่มีวัตถุประสงค์และขอบเขตการศึกษาที่แตกต่างกัน ผู้ศึกษาได้รวบรวมไว้ดังนี้

Dalvi and Martin (1976) ได้ให้ความหมายไว้คือ ความง่ายในการเข้าถึงที่ตั้งของกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยการใช้ระบบคมนาคมขนส่ง Geurs and Ritsema van Eck (2001), Geurs and van Wee (2004) ได้สรุปตรงกันว่าเป็นขอบเขตของการใช้ประโยชน์ที่ดินและระบบคมนาคมที่ทำให้แต่ละคนสามารถเข้าถึงกิจกรรมหรือจุดหมายปลายทางโดยรูปแบบขนส่งต่างๆ ส่วน VTPT (2005) ได้นิยามความหมายคือ ความสามารถหรือความสะดวกที่จะเข้าถึงสินค้า บริการ กิจกรรม และจุดหมายปลายทาง

จากนิยามที่กล่าวมาทั้งหมดพบว่าส่วนใหญ่แล้วจะพิจารณาประเด็นทางด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและการคมนาคมขนส่ง ซึ่งประเด็นทั้ง 2 ด้านที่กล่าวมาล้วนมีความสัมพันธ์กัน ดังนั้น ผู้ศึกษาสามารถสรุปความหมายของความสามารถในการเข้าถึง คือ ความง่ายในการเข้าถึงกิจกรรมต่าง ๆ หรือจุดหมายปลายทางที่ต้องการ

### 2.2.2 องค์ประกอบของความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility Components)

การวัดความสามารถในการเข้าถึงนั้นจำเป็นต้องเข้าใจองค์ประกอบของความสามารถในการเข้าถึงซึ่งมี 4 องค์ประกอบ คือ การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง เวลาและประชากร (Geurs and van Wee.2004, Geurs.2006) โดยแต่ละองค์ประกอบจะมีความเกี่ยวข้องกัน โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 2.4

## ตารางที่ 2.4 แสดงองค์ประกอบความสามารถในการเข้าถึง

องค์ประกอบ	รายละเอียด
1) การใช้ประโยชน์ที่ดิน	การใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งได้แก่ (1) จำนวนและการกระจายตัวของกิจกรรมต่าง ๆ ที่จัดไว้ให้ที่แต่ละปลายทาง เช่น แหล่งงาน ร้านค้า และบริการสาธารณะ เป็นต้น (2) จำนวนและการกระจายตัวของความต้องการกิจกรรมต่าง ๆ เช่น ที่อยู่อาศัยซึ่งจุดเริ่มต้นในการเดินทาง และ(3) ความสมดุลระหว่างกิจกรรมที่ประชาชนต้องการ กับกิจกรรมที่จัดไว้ให้แก่ประชาชน
2) การคมนาคมขนส่ง	ข้อมูลการเดินทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้น-ปลายทาง ระยะทางระหว่างจุดเริ่มต้น-ปลายทางด้วยรูปแบบการเดินทางแต่ละประเภท รวมไปถึงระยะเวลา ค่าใช้จ่ายและปัจจัยอื่น ๆ เช่น ความน่าเชื่อถือ ระดับความสบาย ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น นอกจากนี้พิจารณาความสมดุลระหว่างโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่จัดไว้ให้ เช่นความเร็วสูงสุด จำนวนช่องจราจร ตารางเวลารถโดยสารประจำทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
3) เวลา	ข้อจำกัดทางด้านเวลาสำหรับการเข้าถึงกิจกรรมนั้น ๆ เช่น ช่วงเวลาที่สามารถเข้าใช้กิจกรรมต่าง ๆ ในเวลาที่แตกต่างกันของวัน ช่วงเวลาที่สามารถเข้าไปมีส่วนร่วมในกิจกรรมบางประเภทนั้นได้ เช่น แหล่งงาน สวนสาธารณะ เป็นต้น
4) ประชากร	คุณลักษณะประชากรจะสะท้อนความต้องการ (ขึ้นอยู่กับอายุ ระดับการศึกษา รายได้ สถานะครัวเรือน) สะท้อนความสามารถ (ขึ้นอยู่กับลักษณะทางกายภาพ การมียานพาหนะ) และสะท้อนถึงกิจกรรม (ขึ้นอยู่กับรายได้ งบประมาณในการเดินทาง การศึกษา เป็นต้น) ลักษณะเหล่านี้จะส่งผลต่อระดับความสามารถในการเข้าถึงรูปแบบการเดินทางและกิจกรรมที่กระจายตัวเชิงพื้นที่

จากองค์ประกอบทั้ง 4 ด้านที่ได้กล่าวมา ผู้ศึกษาสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการสร้างตัวแปรที่ใช้ในแบบสอบถาม และการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อนำมาวิเคราะห์ทางด้านพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะในครั้งนี้

### 2.2.3 ปัจจัยที่มีผลต่อความสามารถในการเข้าถึง

ปัจจัยที่มีผลต่อความสามารถในการเข้าถึงสามารถนำมาพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลถึงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะได้ ซึ่งมีปัจจัยที่จำเป็นต้องประเมินในประเด็นดังต่อไปนี้ (Litman, 2008)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**2.2.3.1 ความต้องการและกิจกรรมการเดินทาง (Transportation Demand and Activity)**

ความต้องการในการเดินทาง (Transportation Demand) พิจารณาจำนวนความต้องการในการเดินทางของประชาชน ส่วนกิจกรรมการเดินทาง (Transportation Activity) พิจารณาจำนวนกิจกรรมที่ประชาชนทำภายใต้สถานการณ์ที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งความต้องการในการเดินทางนั้นแบ่งออกเป็น 5 ประเด็น ได้แก่ ลักษณะประชากร วัตถุประสงค์ของการเดินทาง เวลา จุดหมายปลายทาง และรูปแบบการเดินทาง

**2.2.3.2 ความคล่องตัวในการเดินทาง (Mobility)**

ความคล่องตัวในการเดินทาง สามารถวัดได้จากระยะทางและความเร็วในการเดินทาง หากเราสามารถเดินทางได้รวดเร็วกว่า จะส่งผลให้เพิ่มความสามารถในการเข้าถึงกิจกรรมที่ต้องการได้มากขึ้น

**2.2.3.3 ทางเลือกในการเดินทาง (Transportation Options)**

ทางเลือกในการเดินทาง คือ ทางเลือกในการเดินทางด้วยรูปแบบการเดินทางที่แตกต่างกันไป เช่น รถยนต์ส่วนตัว รถโดยสารสาธารณะ จักรยาน การเดิน เป็นต้น ซึ่งรูปแบบการเดินทางเหล่านี้ จะส่งผลถึงความสามารถในการเข้าถึงที่แตกต่างกัน

**2.2.3.4 การให้ข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ใช้ (User Information)**

การให้ข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ใช้ เช่น ผู้ขับขี่รถยนต์ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทาง สภาพถนน สภาพจราจรติดขัด ที่จอดรถ เป็นต้น ผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะได้รับข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทาง ตารางเดินรถ ค่าโดยสาร สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เป็นต้น ซึ่งข้อมูลเหล่านี้สามารถจัดอยู่ในรูปแบบของแผนที่ แผ่นพับ เว็บไซต์ ระบบโทรศัพท์ เป็นต้น การให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์แก่ผู้ใช้จะส่งผลให้ความสามารถในการเข้าถึงเพิ่มขึ้น

**2.2.3.5 การรวมระหว่างสถานีขนส่งกับที่จอดรถ (Integration, Terminals and Parking)**

การจัดการเกี่ยวกับความเชื่อมโยงของระบบคมนาคมขนส่งและรูปแบบการเดินทาง รวมถึงตัวสถานีขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกในส่วนที่จอดรถ เช่น สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ ควรเป็นที่จอดรถฟรีหรือเก็บค่าจอดรถในราคาถูก ส่วนด้านสถานีขนส่ง เช่น สนามบิน รถไฟ สถานีขนส่งรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น ควรจะตั้งและออกแบบให้สามารถเข้าถึงถนนสายหลักได้อย่างสะดวก ซึ่งบางครั้งการเดินทางด้วยรูปแบบการเดินทางอื่นๆ นอกเหนือจากรถยนต์ ทำให้ผู้เดินทางเกิดความลำบากในการเข้าถึงรถโดยสารสาธารณะ ดังนั้นการจัดการระบบคมนาคมซึ่งให้สามารถสอดคล้องกับรูปแบบการเดินทางต่างๆ จะทำให้เพิ่มความสามารถในการเข้าถึง

### 2.2.3.6 ความสามารถในการจ่ายสำหรับการเดินทาง (Affordability)

ความสามารถในการจ่ายสำหรับการเดินทาง มีความสัมพันธ์กับรายได้ คุณภาพและราคาของรูปแบบการเดินทางต่างๆ เช่น ผู้มีรายได้สูง สามารถเลือกเดินทางด้วยรูปแบบที่หลากหลาย โดยมักจะเลือกรูปแบบที่สามารถเดินทางได้สะดวกและรวดเร็ว ส่วนผู้มีรายได้น้อย ไม่สามารถเลือกรูปแบบการเดินทางได้มาก ดังนั้นจึงมักใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ทำให้การเดินทางไม่คล่องตัวเท่าที่ควร ดังนั้นความสามารถในการจ่ายนั้นมีผลต่อความสามารถในการเข้าถึง

### 2.2.3.7 การทดแทนการเดินทาง (Mobility Substitutes)

การทดแทนการเดินทางนั้นเหมาะสมสำหรับกิจกรรมบางประเภท เช่น การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารต่างๆ การซื้อสินค้าบางประเภทด้วยวิธีการ เช่น ระบบอินเทอร์เน็ต ระบบโทรคมนาคม เป็นต้น ซึ่งวิธีการเหล่านี้ช่วยลดปริมาณการเดินทาง ช่วยประหยัดเวลาและช่วยเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงอีกด้วย

### 2.2.3.8 ปัจจัยการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use Factors)

ปัจจัยการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่ตั้ง รูปแบบของเมือง ความหนาแน่น ความเชื่อมโยงของกิจกรรม เป็นต้น มีผลต่อความสามารถในการเข้าถึง จะเห็นได้ว่ารูปแบบของเมืองที่แตกต่างออกไปจะส่งผลถึงความสามารถในการเข้าถึงที่แตกต่างกันด้วย

### 2.2.3.9 ความเชื่อมโยงของโครงข่ายคมนาคมขนส่ง (Transportation Network Connectivity)

ความเชื่อมโยงของโครงข่ายคมนาคมมีผลต่อความสามารถในการเข้าถึง การออกแบบโครงข่ายถนนที่แตกต่างกัน ส่งผลถึงความสามารถที่แตกต่างกัน

### 2.2.3.10 การออกแบบและจัดการระบบถนน (Roadway Design and Management)

การออกแบบและจัดการระบบถนน มีผลต่อความคล่องตัวและความสามารถในการเข้าถึง การออกแบบควรคำนึงถึงกลุ่มผู้ใช้ทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นผู้ใช้รถยนต์หรือผู้ใช้ถนน เช่น การกำหนดช่องจราจรสำหรับรถ ช่องจราจรสำหรับรถประจำทาง ทางเดินหรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เป็นต้น

### 2.2.3.11 การเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งโดยการให้สิทธิพิเศษ (Prioritization)

การนำกลยุทธ์เพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่ง โดยการให้สิทธิพิเศษบางอย่าง เช่น การกำหนดราคาในการเข้าใช้ถนน การจัดระบบช่องจราจรแบบพิเศษ เป็นต้น กลยุทธ์เหล่านี้ช่วยเพิ่มความสามารถในการเข้าถึง

## 2.2.4 ประโยชน์ของความสามารถในการเข้าถึงที่มีต่อการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการวางแผนระบบคมนาคมขนส่ง

การใช้ประโยชน์ที่ดินและการคมนาคมขนส่งถือเป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกัน กิจกรรมระหว่างการ ใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละประเภททำให้เกิดการเดินทาง เมื่อเกิดการเดินทางขึ้นจำเป็นต้องมี ระบบคมนาคมขนส่งมารองรับ การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและระบบคมนาคมขนส่งที่มี ประสิทธิภาพก่อนให้ความสามารถในการเข้าถึง ดังนั้น การที่เราทราบระดับความสามารถในการ เข้าถึง มีประโยชน์ในหลายด้านดังต่อไปนี้

1) ทำให้ทราบถึงระบบความเชื่อมโยงของกิจกรรม โดยแสดงให้เห็นถึงกิจกรรมต่างๆกับที่ พักอาศัยตั้งนั้นอยู่ในพื้นที่เดียวกัน หากมีระดับความสามารถในการเข้าถึงสูงนั้นแสดงว่ากิจกรรม การใช้ประโยชน์ที่ดินเหล่านั้นมีที่ตั้งอยู่ใกล้กับกิจกรรมอื่น ๆ หากอยู่ในระดับต่ำนั้นมีผลมาจาก กิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินนั้นตั้งอยู่กระจัดกระจายเกินไป (Morris, Dumble and Wigan.1979, Bureau of Transport Economics. 1998)

2) แสดงให้เห็นประสิทธิภาพของระบบขนส่ง ทั้งโครงข่ายถนนและระบบขนส่ง สาธารณะว่ามีครอบคลุมและมีความถี่ที่เหมาะสมหรือไม่ หากความสามารถในการเข้าถึงดี แสดง ว่ามีความเชื่อมโยงของโครงข่ายคมนาคมที่ดี และมีระบบขนส่งสาธารณะที่เอื้ออำนวยให้สามารถ เดินทางได้อย่างสะดวก ทำให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างกิจกรรมต่าง ๆ หากความสามารถในการ เข้าถึงต่ำแสดงว่าขาดโครงข่ายคมนาคมที่ครอบคลุมและระบบขนส่งสาธารณะไม่สามารถรองรับ การเดินทางได้ เนื่องจากมีความถี่ที่ไม่เหมาะสมและไม่เพียงพอต่อความต้องการ (Bureau of Transport Economics.1998)

3) วิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึงเป็นวิธีการแก้ไขปัญหาด้านคมนาคมขนส่งที่มี ค่าใช้จ่ายน้อย เช่น การปรับปรุงให้ภายในพื้นที่ชุมชนสามารถเดินทางถึงกันได้ การกำหนดการใช้ ที่ดินแบบผสมโดยการจัดให้ร้านค้า โรงเรียน สวนสาธารณะตั้งอยู่ใกล้พื้นที่อยู่อาศัยและการ ปรับปรุงบริการโทรคมนาคมสำหรับประชาชนหรือชุมชนที่อยู่ห่างออกไป (Todd Litman. 2005) จะเห็นได้ว่าวิธีการดังกล่าวนี้นอกจากจะมีค่าใช้จ่ายน้อยแล้วยังส่งผลถึงการลดต้นทุนทางด้าน โครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ รวมถึงทำให้เกิดการประหยัดพลังงานที่ใช้ในการเดินทางได้อีกทางหนึ่ง

## 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับวิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ

ในส่วนนี้กล่าวถึงวิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ ซึ่งได้รวบรวม วิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึงและตัวชี้วัดความสามารถในการเข้าถึงซึ่งสามารถนำไปใช้ใน การศึกษาความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 2.3.1 วิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility Measures)

วิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึง มีวิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึงที่แตกต่างกันไปมากมาย โดย Geurs (2006) ได้สรุปวิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

**2.3.1.1 การวัดแบบระยะทาง (Distance Measures)** เป็นการวัดระดับของความเชื่อมโยงระหว่างสองพื้นที่บนพื้นผิวเดียวกัน วิธีการนี้มักใช้ในการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในการหามาตรฐานในด้านระยะทางหรือระยะเวลาในการเข้าถึงที่ตั้งกิจกรรมต่าง ๆ หรือเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานทางด้านคมนาคม

วิธีการนี้มีข้อดีคือง่ายในการนำไปใช้ในการวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึง แต่มีข้อเสียคือ ไม่ได้คำนึงปัจจัยการรับรู้ของบุคคลมาพิจารณา

**2.3.1.2 การวัดแบบคอนทัวร์ (Contour Measures)** เป็นการวัดระยะทาง ระยะเวลา หรือค่าใช้จ่ายที่เดินทางเข้าถึงกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ วิธีการนี้นิยมใช้ในการวางแผนชุมชนเมืองและภูมิศาสตร์

วิธีการนี้มีข้อดีคือง่ายในการนำไปใช้ในการวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึง แต่มีข้อเสียคือ 1) วิธีการนี้ประเมินจากปัจจัยทางด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและการคมนาคมขนส่ง แต่ไม่ได้ประเมินผลรวมของทั้งสองปัจจัย 2) ไม่ได้คำนึงปัจจัยผลกระทบที่เกิดจากการเดินทาง (Competition Effects) เข้ามาพิจารณา เช่น การกระจายตัวเชิงพื้นที่ของความต้องการในการเข้าถึงกิจกรรมและข้อจำกัดในการเข้าถึงกิจกรรมที่รองรับความต้องการ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล แหล่งงาน เป็นต้น และ 3) ไม่ได้คำนึงปัจจัยการรับรู้ของบุคคลและความชอบของบุคคลมาพิจารณา

**2.3.1.3 การวัดโดยพิจารณาศักยภาพของพื้นที่ (Potential Accessibility Measures)** หรือการวัดโดยใช้แรงโน้มถ่วง (Gravity-Based Measures) วิธีการนี้นิยมใช้ในการวางแผนชุมชนเมืองและภูมิศาสตร์ เป็นการวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงกิจกรรมต่าง ๆ ภายในพื้นที่ วิธีการนี้ได้แก้ไขข้อเสียของการวัดความสามารถในการเข้าถึงแบบคอนทัวร์ คือมีการรวมปัจจัยทั้งด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและการคมนาคมขนส่ง นอกจากนี้ได้คำนึงปัจจัยการรับรู้ของบุคคลในด้านการเดินทาง โดยการใช้ ฟังก์ชันระยะทางที่สูญเสียไป วิธีการนี้เหมาะสำหรับใช้เป็นตัวชี้วัดทางด้านสังคมเพื่อวิเคราะห์ระดับความสามารถในการเข้าถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมซึ่งแบ่งตามลักษณะสภาพเศรษฐกิจและสังคมของแต่ละบุคคล

วิธีการนี้มีข้อดีคือง่ายในการคำนวณ โดยใช้ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันและข้อมูลด้านคมนาคมขนส่งหรือแบบจำลองต่าง ๆ แต่มีข้อเสียคือยากในการตีความปัจจัยทั้งสองด้าน รวมถึงการให้ค่าน้ำหนัก

**2.3.1.4 การวัดโดยพิจารณาศักยภาพของพื้นที่แบบประยุกต์ (Adaptive Potential Measures)** เป็นการประยุกต์วิธีวัดโดยพิจารณาศักยภาพของพื้นที่แบบเดิม โดยการนำผลกระทบที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เกิดจากการเดินทางเข้าถึงกิจกรรมต่าง ๆ โดยวิธีนำกิจกรรมที่เข้าถึงภายในพื้นที่มาหารด้วยความต้องการ ซึ่งมีรายละเอียดแตกต่างกันไปตามแต่ละบุคคล

วิธีการนี้มีข้อดีคือง่ายในการคำนวณ มีการนำเรื่องการกระจายตัวของกิจกรรมและข้อจำกัดในการเข้าถึงกิจกรรมเข้ามาเกี่ยวข้อง แต่มีข้อเสียคือมีความซับซ้อนในการประเมิน

**2.3.1.5 การวัดแบบบาลานซ์แฟกเตอร์ (Balancing Factor)** เป็นวิธีการที่เป็นแบบจำลองที่มีการปรับปรุงการคำนวณผลกระทบที่เกิดจากการเดินทาง ซึ่งใช้แบบจำลองปฏิสัมพันธ์เชิงพื้นที่ทั้งสองจุดคือที่จุดเริ่มต้นและจุดปลายทาง

วิธีการนี้มีข้อดีคือสามารถใช้ประเมินความสามารถในการเข้าถึงของกิจกรรมที่มีผลกระทบที่เกิดจากการเดินทางเกิดขึ้นทั้งจุดเริ่มต้นและจุดปลายทาง เช่น การวัดความสามารถในการเข้าถึงแหล่งงาน แต่มีข้อเสียคือมีความซับซ้อนในการประเมิน

**2.3.1.6 การวัดแบบอิงพื้นที่และเวลา (Space-Time Measures)** วิธีการนี้นิยมใช้ในการวิจัยทางด้านพฤติกรรมการเดินทาง เป็นการวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงจากมุมมองของแต่ละบุคคล โดยเพิ่มข้อจำกัดเชิงพื้นที่และเวลาเข้ามาวิเคราะห์

วิธีการนี้มีข้อดีคือมีความละเอียดสะท้อนความสามารถของแต่ละบุคคล แต่มีข้อเสียคือมีความซับซ้อนในการประเมิน

จากวิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึงที่ผ่านมานั้น ไม่มีวิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึงใดที่เป็นวิธีที่ดีที่สุด เนื่องจากแต่ละวิธีนั้นการนำไปใช้จะแตกต่างกันไปในเรื่องของสถานการณ์และวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน (Handy and Niemeier, 1997, Gutierrez, 2001) โดยแต่ละวิธีนั้นจะมีประโยชน์และข้อจำกัดสำหรับการนำไปใช้วัดความสามารถในการเข้าถึงที่มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาที่แตกต่างกัน (Geurs, 2006)

สำหรับการศึกษาคครั้งนี้ได้นำข้อดีและข้อเสียของการวิธีการที่ผ่านมา และนำมาประยุกต์ใช้กับการศึกษาในครั้งนี้ โดยผู้ศึกษาใช้การวัดความสามารถในการเข้าถึงที่แท้จริงของประชาชน และเพิ่มระบบสารสนเทศทางด้านภูมิศาสตร์เข้ามาช่วยในการวิเคราะห์และแสดงข้อมูลเชิงพื้นที่เพื่อสะท้อนข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางและข้อมูลทางด้านพื้นที่ที่แท้จริง

### 2.3.2 ตัวชี้วัดความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility Indicators)

การศึกษาความสามารถในการเข้าถึงจำเป็นต้องมีตัวชี้วัดเพื่อแสดงความสามารถในการเข้าถึง Zakaria (1974) กล่าวว่า รูปแบบพฤติกรรมการเดินทางที่เกิดขึ้นจริงสามารถใช้เป็นตัวชี้วัดที่ดีที่จะทำให้ทราบว่าประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงแต่ละจุดหมายที่ประชาชนเลือกที่จะเดินทางไปว่าเป็นอย่างไร ซึ่งตรงกับ Morris, Dumble and Wigan (1978) กล่าวว่า ตัวชี้วัดความสามารถในการเข้าถึงจะถูกนำมาใช้เป็นเหมือนตัวแปรในแบบจำลองสถานการณ์การเลือกในการเดินทาง ซึ่งตัวชี้วัดความสามารถในการเข้าถึงนั้นมีประโยชน์ในการสรุปข้อมูลเกี่ยวกับที่ตั้งการคมนาคมไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ของที่อยู่อาศัยที่มีความสัมพันธ์กับการกระจายตัวของกิจกรรมต่าง ๆ ภายในเมืองและระบบคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงระหว่างบ้านกับกิจกรรมเหล่านั้น (Wachs.1978) ตัวชี้วัดความสามารถในการเข้าถึงซึ่งสามารถสรุปได้ 3 ปัจจัย (Ingram.1971, Morris, Dumble and Wigan.1979, Geurs and van Wee.2004, Geurs.2006) ดังนี้

1) ระยะเวลาในการเดินทาง (Travel time) เป็นระยะเวลาในการเดินทางเริ่มจากต้นทางจนถึงจุดหมายปลายทาง

2) ระยะทางในการเดินทาง (Travel Distance) เป็นระยะทางที่เริ่มต้นตั้งแต่ต้นทางจนถึงจุดหมายปลายทาง โดยในการศึกษาครั้งนี้ใช้ระยะทางตามโครงข่ายถนน

3) ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (Travel Cost) เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการเดินทางซึ่งเริ่มตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดการเดินทางในแต่ละครั้ง

นอกจากนี้ตัวชี้วัดความสามารถในการเข้าถึงข้างต้นแล้ว ยังสามารถพิจารณาได้จากรูปแบบการเดินทาง (Wachs and Kumagai.1973, Morris, Dumble and Wigan.1978, Litman.2008) จากตัวชี้วัดความสามารถในการเข้าถึงทั้งหมดที่กล่าวมา Ingram (1971) กล่าวว่า การวัดความสามารถในการเข้าถึงสามารถวัดได้จากปัจจัยหนึ่ง ๆ หรือรวมปัจจัยดังกล่าวทั้งหมดขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์และขอบเขตของการศึกษา

สำหรับศึกษาครั้งนี้ศึกษาใช้ตัวชี้วัดความสามารถในการเข้าถึง 3 ปัจจัย คือ ระยะทางในการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทางและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ส่วนรูปแบบการเดินทางไม่ได้นำมาเป็นตัวชี้วัดความสามารถในการเข้าถึง แต่ผู้ศึกษาได้นำมาพิจารณาด้วยเช่นกัน เนื่องจากตัวแปรทั้ง 3 ที่ได้กล่าวมานั้นมีผลมาจากรูปแบบการเดินทาง ซึ่งการนำรูปแบบการเดินทางมาพิจารณาจะทำให้เข้าใจผลการศึกษาได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

## 2.4 แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ

เนื้อหาในส่วนนี้กล่าวถึงกระบวนการวางแผนความสามารถในการเข้าถึง แนวทางการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงเพื่อให้เข้าใจในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงที่จะทำให้ประชาชนสามารถเดินทางเข้าไปใช้บริการสาธารณะได้สะดวกมากยิ่งขึ้น ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

Litman (2008) ได้เสนอแนะแนวทางการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึง โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับปัจจัยความสามารถในการเข้าถึงและกลยุทธ์ในการปรับปรุง ได้แก่ ความต้องการและกิจกรรมการเดินทาง ความคั่งตัวในการเดินทาง ทางเลือกในการเดินทาง การให้ข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ใช้ การรวมระหว่างสถานีขนส่งกับที่จอดรถ ความสามารถในการจ่ายสำหรับการเดินทาง การทดแทนการเดินทาง ปัจจัยการใช้ประโยชน์ที่ดิน ความเชื่อมโยงของโครงข่าย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คมนาคม การออกแบบและจัดการระบบถนน การเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งโดยการให้สิทธิพิเศษ โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 2.5

ตารางที่ 2.5 แสดงแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึง

ปัจจัย	กลยุทธ์ที่ใช้ในการปรับปรุง
1. ความต้องการและกิจกรรมการเดินทาง (Transportation Demand and Activity)	ทำความเข้าใจความต้องการและความสามารถของประชาชน รวมทั้งใช้กลยุทธ์ทางการตลาด เพื่อพัฒนาทางเลือกที่ตอบสนองความต้องการและมีประสิทธิภาพ
2. ความคล่องตัวในการเดินทาง (Mobility)	ปรับปรุงความเร็วในการเดินทางและความสามารถในการรองรับ เช่น ปรับปรุงและขยายถนน
3. ทางเลือกในการเดินทาง (Transportation Options)	ปรับปรุงความสะดวกสบาย ความปลอดภัย ความน่าเชื่อถือ ความสามารถในการจ่ายและความรวดเร็วในการเดินทาง
4. การให้ข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ใช้ (User Information)	ปรับปรุงจำนวนและคุณภาพของข้อมูลข่าวสารที่ใช้ในการเดินทาง ในสื่อต่างๆ เช่น แผนที่ เว็บไซต์ เป็นต้น
5. การรวมระหว่างสถานีขนส่งกับที่จอดรถ (Integration, Terminals and Parking)	ปรับปรุงความเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบการเดินทางต่างๆ ให้มีความสอดคล้องกัน เช่น ค่าโดยสาร ที่จอดรถ เป็นต้น
6. ความสามารถในการจ่ายสำหรับการเดินทาง (Affordability)	ปรับปรุงจำนวนและคุณภาพของรูปแบบการเดินทางและปรับปรุงเรื่องที่ตั้งของที่อยู่อาศัย ให้สามารถเข้าถึงง่ายขึ้น
7. การทดแทนการเดินทาง (Mobility Substitutes)	ปรับปรุงคุณภาพและจำนวนของระบบโทรคมนาคมและบริการส่งถึงบ้านซึ่งมาทดแทนการเดินทาง
8. ปัจจัยการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use Factors)	ปรับปรุงโดยการเพิ่มความหนาแน่นและการใช้ที่ดินที่ผสมผสาน โดยสร้างศูนย์กลางกิจกรรมและศูนย์กลางเมือง โดยรวมที่อยู่อาศัย แหล่งงานและบริการให้อยู่ในระยะที่สามารถเดินหรือใช้จักรยานได้
9. ความเชื่อมโยงของโครงข่ายคมนาคม (Transportation Network Connectivity)	ปรับปรุงความเชื่อมโยงของถนนและทางเท้าเพื่อให้เดินทางสามารถเดินทางได้ต่อเนื่อง
10. การออกแบบและจัดการระบบถนน (Roadway Design and Management)	ปรับปรุงถนนเพื่อเพิ่มการไหลเวียนจราจรหรือปรับปรุงทางเท้าและทางจักรยาน
11. การเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งโดยการให้สิทธิพิเศษ (Prioritization)	ใช้กลยุทธ์การจัดการเรื่องที่จอดรถ การพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นต้น

จากตารางที่ 2.5 พบว่าแต่ละปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความสามารถในการเข้าถึงนั้นทำให้ทราบรายละเอียดในด้านกลยุทธ์ที่ใช้ในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงเป็นอย่างดี ดังนั้นผู้ศึกษาจึงสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะสำหรับการศึกษาคั้งนี้ต่อไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เนื้อหาส่วนนี้เป็นการรวมเอาผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่เกี่ยวกับการวัดความสามารถในการเข้าถึงกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อให้ทราบถึงวิธีการในการศึกษา เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา ผลการศึกษา และข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาในอนาคตเพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษาความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะในกรุงเทพมหานคร

Ramos (1980) ศึกษาเรื่องความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษาและมัธยมศึกษาในเมืองเซบู ประเทศฟิลิปปินส์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของนักเรียนในการเดินทางไปโรงเรียน มีการเก็บข้อมูลใน 2 ลักษณะคือการสอบถามประชากรกลุ่มตัวอย่างจากการรวบรวมข้อมูล จำนวน 6,519 ตัวอย่าง และข้อมูลแผนที่จากฝ่ายแผนที่ของหน่วยงานด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและคมนาคมเมืองเซบู แบ่งพื้นที่การศึกษาออกเป็น 6 โซน ซึ่งแบ่งตามระดับรายได้ ที่ตั้งทางด้านภูมิศาสตร์ และคุณภาพของการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ผลการศึกษาพบว่า ระดับความสามารถในการเข้าถึงมีผลมาจากรูปแบบการเดินทาง เส้นทางที่มีการให้บริการโดยสาธารณะ และการเลือกโรงเรียน นอกจากนี้ระยะทางที่ไกลจากจุดศูนย์กลางของเมืองมากเท่าไรก็จะมีผลต่อระดับความสามารถในการเข้าถึงที่ติดตามไปด้วย ส่วนข้อมูลลักษณะทางสภาพเศรษฐกิจและสังคมของประชาชนในแต่ละโซนพบว่าไม่มีผลต่อระดับความสามารถในการเข้าถึง ในส่วนของรูปแบบการเดินทางไปยังโรงเรียนหลัก ๆ 2 ประเภทได้แก่ รถจักรยานและการเดิน โดยนักเรียนระดับประถมศึกษาส่วนใหญ่จะใช้การเดินไปโรงเรียน ส่วนนักเรียนระดับมัธยมศึกษาส่วนใหญ่จะใช้รถจักรยาน และพบว่าเด็กนักเรียนชายจะมีความถี่ในการเดินไปโรงเรียนมากกว่าเด็กนักเรียนหญิง เด็กนักเรียนหญิงส่วนใหญ่มักจะใช้รถจักรยาน

Wilson and Rosenberg (2004) ศึกษาเรื่องความสามารถในการเข้าถึงและระบบดูแลสุขภาพของชาวแคนาดา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจสอบการรับรู้ความสามารถในการเข้าถึงระบบการดูแลสุขภาพจากผลสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในปี 1990 กับผลการศึกษาสุขภาพแห่งชาติของประชาชนปี 1998-1999 โดยการใช้วิธีการจากการสำรวจสุขภาพของประชากรของสำนักงานสถิติแห่งชาติแคนาดา ซึ่งสำรวจทุก ๆ 2 ปี ตั้งแต่ปี 1994 โดยรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสถานะทางสุขภาพ พฤติกรรมและลักษณะประชากร เศรษฐกิจและสังคมของทุกคนในครัวเรือน ซึ่งได้ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 17,244 ตัวอย่าง โดยสัมภาษณ์ถึงความสามารถในการเข้าถึงและปัญหาอุปสรรคในการเข้าถึงบริการสาธารณสุข ผลการศึกษาพบว่า ผลการสำรวจความคิดเห็นนั้นแสดงให้เห็นว่าประชาชนต้องการใช้หลักเกณฑ์ในพระราชบัญญัติสุขภาพแห่งชาติ ประชาชนส่วนใหญ่ขาดความเชื่อมั่นในระบบการดูแลสุขภาพ แต่ในทางตรงกันข้ามผลการศึกษาสุขภาพแห่งชาติของประชาชน ซึ่งเป็นการศึกษาความสามารถในการเข้าถึงที่แท้จริงพบว่า มีประชาชนที่มีอายุ 25

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปีขึ้นไปเพียงร้อยละ 6 เท่านั้นที่มีปัญหาในการเข้าถึงบริการสาธารณสุข ซึ่งความแตกต่างของผลการศึกษากว่า 2 ส่วนนี้มาจากปัจจัยด้านเวลาและสถานที่

Shen (2005) ศึกษาเรื่องที่ตั้งของที่อยู่อาศัยย่านอุตสาหกรรมและความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณสุข โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาที่ตั้งของที่อยู่อาศัยย่านอุตสาหกรรม และศึกษาการเข้าถึงบริการสาธารณสุขของบ้านประเภทนี้ โดยใช้ฐานข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนประชากร จำนวนที่อยู่อาศัยของพิทท์เค้าน์ตีนำมาพิจารณาร่วมกับระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ ในการวิเคราะห์ระยะทางจากบ้านไปยังบริการสาธารณสุขต่าง ๆ เพื่อวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณสุข การศึกษาเริ่มจากการแบ่งประเภทบ้านออกเป็น 7 ชนิด และแบ่งบริการสาธารณสุขออกเป็น 2 ประเภทคือ บริการสาธารณสุขที่ส่งผลดีต่อที่อยู่อาศัย และบริการสาธารณสุขที่ส่งผลกระทบต่อที่อยู่อาศัย ผลการศึกษาพบว่า ที่อยู่อาศัยประเภทบ้านจัดสรร ตั้งอยู่ห่างไกลจากบริการสาธารณสุขที่ส่งผลดีต่อที่อยู่อาศัย เช่น โรงพยาบาล โรงเรียน ที่ทำงาน เป็นต้น และตั้งอยู่ใกล้กับบริการสาธารณสุขที่ส่งผลกระทบต่อที่อยู่อาศัย เช่น สุสาน โรงงานอุตสาหกรรม สนามบิน เป็นต้น มากกว่าที่อยู่อาศัยประเภทอื่น ๆ และบ้านประเภทนี้ส่วนใหญ่มักจะตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่น้ำท่วม

Hare and Barcus (2007) ศึกษาเรื่องความสามารถในการเข้าถึงเชิงภูมิศาสตร์และการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับโรคหัวใจ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ประเมินความสามารถในการเข้าถึงเชิงภูมิศาสตร์ของบริการทางการแพทย์ด้านโรคหัวใจ 2) ประเมินว่าระดับความสามารถในการเข้าถึงที่แตกต่างกันจะมีความสัมพันธ์กับลักษณะประชากรที่แตกต่างกันหรือไม่ และจะมีความสัมพันธ์ระหว่างความสามารถในการเข้าถึง ลักษณะประชากร และความรุนแรงของผลลัพธ์โรคหัวใจ โดยการศึกษาจากความต้องการและความสามารถในการรองรับของการให้บริการสุขภาพ โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์เชิงพื้นที่ด้วยระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ ซึ่งมีการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับที่ตั้งของโรงพยาบาลจากระบบฐานข้อมูลของโรงพยาบาลในเมืองเค็นดัลก็์ การสำรวจพื้นที่และการใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งต่าง ๆ นอกจากนี้ยังมีข้อมูลเกี่ยวกับสุขภาพและลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมจากข้อมูลสำมะโนประชากร การวัดความสามารถในการเข้าถึงของการศึกษารังนี้ใช้ตัวแปรเดียวคือ ระยะเวลาในการเดินทาง ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตชานเมืองของเมืองเค็นดัลก็์ เดินทางมายังโรงพยาบาลใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 45 นาที ซึ่งผู้ศึกษาเสนอแนะว่าการศึกษาในอนาคตควรเพิ่มการศึกษาลักษณะประชากรได้แก่ รายได้ เชื้อชาติ การจ้างงาน สถานะทางด้านประกันสังคม และปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทางเพิ่มด้วย

Delgado and Canters (2007) ศึกษาเรื่องความสามารถในการเข้าถึงบริการขั้นพื้นฐานและทรัพยากรในชุมชนเกษตรกรรมในประเทศฟิลิปปินส์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงบริการขั้นพื้นฐานของครัวเรือน โดยใช้ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์และแบบจำลองแบบเอสแอล (Sustainable Livelihood Approach:SL) ในการวิเคราะห์ร่วมกัน พื้นที่ศึกษาคือหมู่บ้านในเมืองตลาเวอเรีย ประเทศฟิลิปปินส์ จำนวน 24 หมู่บ้าน ซึ่งรูปแบบการการคำนวณว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เดินทางที่เป็นที่นิยมในพื้นที่ศึกษา คือฮาบาล-ฮาบาลซึ่งเป็นมอเตอร์ไซค์รับจ้าง สามารถจุผู้โดยสารได้ 4-6 คน เพราะสามารถบรรทุกสินค้าได้หลายครั้ง สามารถเข้าถึงพื้นที่ในทุกพื้นที่แม้กระทั่งถนนแคบ การใช้วิธีการเอสแอล แบ่งออกเป็น 5 ต้นทุน ได้แก่ ต้นทุนมนุษย์ ต้นทุนธรรมชาติ ต้นทุนสังคม ต้นทุนการเงินและต้นทุนลักษณะทางกายภาพ โดยใช้วิธีการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนจากการรวบรวมโดยใช้เครื่องตรวจวัดพิกัด และทำการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการรถในด้านระยะเวลาในการเดินทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่าย ซึ่งในระยะทางที่สั้นที่สุดจากบ้านไปยังบริการ ผู้ศึกษาได้แบ่งความสำคัญของบริการเป็น 5 ระดับ คือ 1) แหล่งน้ำ 2) โรงเรียน 3) อาหาร 4) ตลาดและบริการทางการแพทย์ 5) บริการสาธารณะ เช่น โรงพยาบาล ธนาคาร ไปรษณีย์ วิทยาลัย ผลการศึกษาพบว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้นร้อยละ 50-60 หากอยู่ในฤดูฝน ผลการศึกษาสามารถนำไปใช้ในการกำหนดนโยบายและการจัดหาบริการ คือ 1) การวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงควรเป็นแบบล่างขึ้นบน (bottom-up) ซึ่งรวมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียซึ่งเลือกที่จะไปใช้บริการสาธารณะ 2) การวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึง ใช้ในการวิเคราะห์พื้นที่ที่ยังขาดบริการ ซึ่งนำไปใช้เป็นข้อมูลในการจัดลำดับเพื่อลงทุนในด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะ หากมีงบประมาณที่จำกัด 3) การวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึง ทำให้พื้นฐานการตัดสินใจที่มีเหตุผล ซึ่งอยู่บนที่ตั้งของบริการสาธารณะที่ดีที่สุด เพื่อให้เกิดการเดินทางที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยที่สุด

Linthicum (2007) ศึกษาเรื่องการเข้าถึงอาหาร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาคำจำกัดความของอาหารท้องถิ่นและพยายามที่จะปรับปรุงวิธีการวัดการเข้าถึงอาหารในปัจจุบัน โดยเฉพาะในระยะ 100 ไมล์จากจุดเริ่มต้น โดยการศึกษาความสามารถในการเข้าถึงอาหารท้องถิ่นด้วยวิธีการ 3 วิธีการ คือ 1) ระยะทางแบบเส้นตรงเปรียบเทียบกับระยะทางแบบโครงข่ายถนน 2) ระยะทางแบบคิวมิวเลทีฟ 3) แบบจำลองแรงโน้มถ่วง แบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 5 เมืองและเมืองอิสระ 1 เมืองภายในขอบเขตพื้นที่ของย่านฝั่งเมืองโทมัส เจฟเฟอร์สัน รัฐเวอร์จิเนีย ข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์แบบคิวมิวเลทีฟ และแบบจำลองแรงโน้มถ่วง ได้แก่ ข้อมูลเกี่ยวกับฟาร์มแต่ละคนที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษา แบบสำรวจถูกส่งไปยังฟาร์มและติดตามผลโดยการโทรศัพท์ ผลการศึกษาพบว่า 1) ระยะทางเส้นตรงซึ่งวัดเป็นรัศมี 100 ไมล์ อาจจะทำให้ประชาชนสับสนในการใช้ถนนเพื่อการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางและระยะทางแบบโครงข่ายถนนจะสั้นกว่าแบบเส้นตรง 2) วิธีการคิวมิวเลทีฟ วัดระยะทาง 10 ไมล์ แทนที่จะเป็น 100 ไมล์ เนื่องจากข้อจำกัดของข้อมูล ซึ่งคำนวณโดยแบ่งชนิดอาหารออกเป็น 8 ชนิด 3) วิธีการแบบจำลองแรงโน้มถ่วงโดยใช้จำนวนผู้ผลิตอาหาร จำนวนอาหารที่ถูกผลิต ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ข้อเสนอแนะ การใช้วิธีการดังกล่าวยังขาดข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา ดังนั้น ควรเพิ่มข้อมูลต่างๆ ในด้านฟาร์มและอาหารท้องถิ่นเพิ่มเข้าไปรวมถึงลักษณะประชากร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Lofti and Koohsari (2009) ศึกษาเรื่องการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ ในย่านละแวกบ้านภายในเมือง ประเทศอิหร่าน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ ได้แก่ โรงเรียน สวนสาธารณะ และร้านค้า ภายในโซน 6 ของย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมของเมืองเตหะราน โดยการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับบริการสาธารณะเกี่ยวกับที่ตั้ง โครงข่ายถนน เป็นต้น จากหน่วยงานต่าง ๆ โดยใช้ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์เพื่อให้ค่าน้ำหนักในการวัดความสามารถในการเข้าถึง ซึ่งวัดจากระยะทางโดยกำหนดเป็น 3 ระดับ ได้แก่ 1) น้อยกว่า 800 เมตร แสดงว่าเข้าถึงได้ดี 2) 800-1,200 เมตร แสดงว่าเข้าถึงได้ปานกลาง และ 3) มากกว่า 1,200 เมตร แสดงว่าเข้าถึงได้ไม่ดี ผลการศึกษาพบว่า ที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่มีความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะได้ดี มากกว่าร้อยละ 85 เมื่อมองในรายละเอียดพบว่า ความสามารถในการเข้าถึงร้านค้านั้นดีกว่าการเข้าถึงโรงเรียนและสวนสาธารณะเนื่องมาจากกฎหมายกระตุ้นทางด้านเศรษฐกิจในเตหะราน ส่วนความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนนั้นน้อยกว่าบริการสาธารณะประเภทอื่น ๆ

จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังกล่าว ทำให้ผู้ศึกษาทราบวิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึงกิจกรรมต่าง ๆ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ที่ทำงาน อาหาร เป็นต้น ซึ่งผู้ศึกษาแต่ละท่านใช้วิธีการและตัวแปรที่แตกต่างกัน โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 2.6

ตารางที่ 2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้แต่ง	ปี	การเข้าถึง	เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา		ตัวแปร		
			แบบสอบถาม	ระบบ GIS	ระยะทาง	ระยะเวลา	ค่าใช้จ่าย
Ramos	1980	โรงเรียน	●		●	●	
Wilson and Rosenberg	2004	บริการทางด้านสุขภาพ	●			●	
Shen	2005	บริการสาธารณะ		●	●		
Hare and Barcus	2007	โรงพยาบาล		●		●	
Delgado and Canters	2007	บริการขั้นพื้นฐาน	●	●	●	●	●
Linthicum	2007	อาหาร		●	●		●
Lofti and Koohsari	2009	บริการสาธารณะ		●	●		

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## บทที่ 3

### ระเบียบวิธีวิจัย

บทนี้อธิบายถึงวิธีการในการวิจัยเพื่อศึกษาการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณสุขในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเนื้อหาประกอบด้วย 6 ประเด็นหลัก คือ ส่วนแรกกล่าวถึงรูปแบบวิธีวิจัย ส่วนที่ 2 กล่าวถึงการกำหนดพื้นที่ศึกษา ส่วนที่ 3 กล่าวถึงกลุ่มตัวอย่างและวิธีการสุ่มตัวอย่าง ส่วนที่ 4 กล่าวถึงการเก็บข้อมูล ส่วนที่ 5 กล่าวถึงนิยามปฏิบัติการ ส่วนสุดท้ายกล่าวถึงการวิเคราะห์และการนำเสนอข้อมูล

#### 3.1 รูปแบบวิธีวิจัย

การศึกษาความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณสุขในกรุงเทพมหานคร เป็นงานวิจัยเชิงสำรวจ (Survey research) โดยการสำรวจพฤติกรรมการเดินทาง เหตุผลในการเลือกใช้ ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าใช้บริการสาธารณสุขและความต้องการของประชาชนในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณสุข ผลจากการศึกษาจะนำไปใช้ในการวางแผนเพื่อปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณสุขต่อไป

#### 3.2 การกำหนดพื้นที่ศึกษา

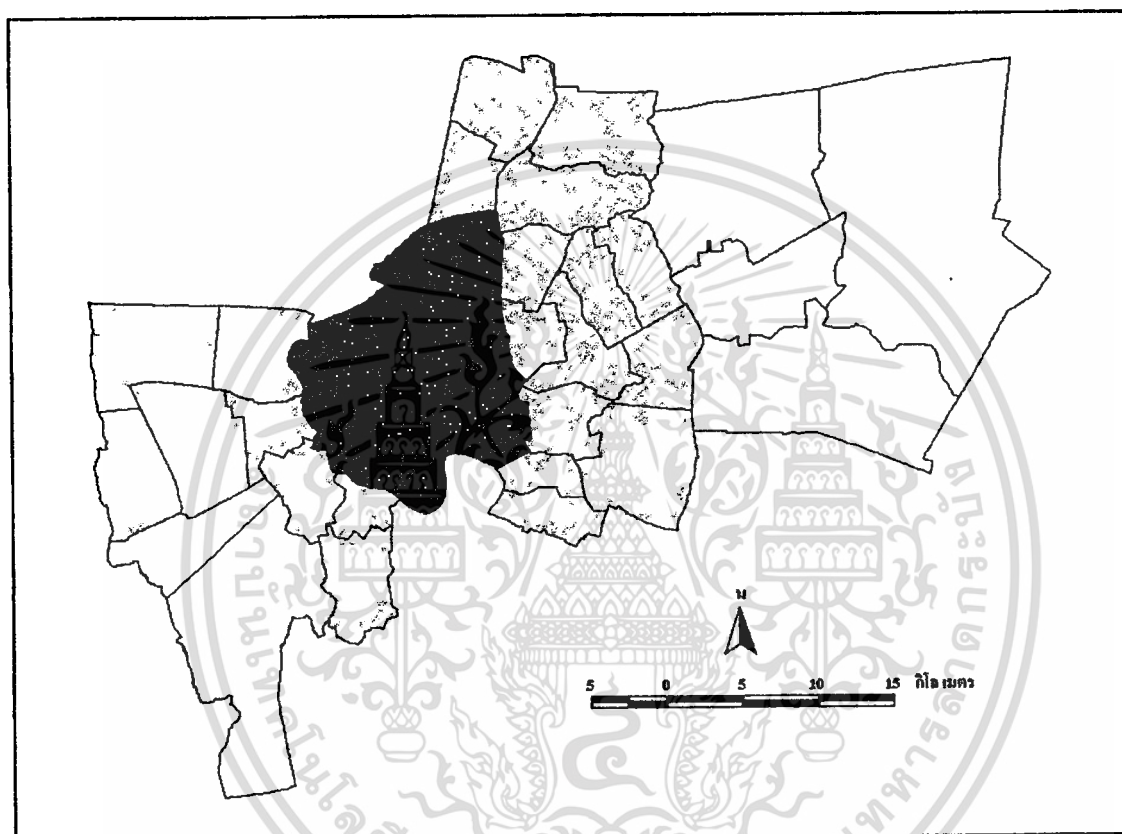
ผู้ศึกษาทำการศึกษาศาสนาความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณสุขในกรุงเทพมหานคร โดยแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 3 บริเวณตามการแบ่งพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร (สำนักผังเมือง, 2547) ได้แก่

- 1) พื้นที่เขตชั้นใน (Inner City) ซึ่งประกอบด้วย 22 เขต ได้แก่ เขตบางซื่อ เขตราชเทวี เขตจตุจักร เขตบางพลัด เขตพระนคร เขตคลองเตย เขตวัฒนา เขตสาทร เขตยานนาวา เขตบางคอแหลม เขตบางรัก เขตธนบุรี เขตบางกอกน้อย เขตบางกอกใหญ่ เขตสัมพันธวงศ์ เขตปทุมวัน เขตดินแดง เขตคูสิต เขตห้วยขวาง เขตพญาไท เขตป้อมปราบศัตรูพ่ายและเขตคลองสาน
- 2) พื้นที่เขตชั้นกลางหรือเขตต่อเมือง (Urban Fringe) ซึ่งประกอบด้วย 22 เขต ได้แก่ เขตบางนา เขตวังทองหลาง เขตสวนหลวง เขตบางกะปิ เขตประเวศ เขตดอนเมือง เขตบางเขน เขตราชบุรีบูรณะ เขตหนองแขม เขตทุ่งครุ เขตทวีวัฒนา เขตสายไหม เขตคันนายาว เขตบึงกุ่ม เขต

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พระโขนง เขตสะพานสูง เขตลาดพร้าว เขตหลักสี่ เขตบางแค เขตตลิ่งชัน เขตภาษีเจริญและเขตจอมทอง

3) พื้นที่เขตชานนอกหรือเขตชานเมือง (Suburb) ซึ่งประกอบด้วย 6 เขต ได้แก่ เขตมีนบุรี เขตคลองสามวา เขตหนองจอก เขตลาดกระบัง เขตบางบอนและเขตบางขุนเทียน เพื่อให้ง่ายต่อการเข้าใจ โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 3.1



ภาพที่ 3.1 แผนที่แสดงการแบ่งพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร

เนื่องจากผู้ศึกษามีสมมติฐานว่าความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะของประชาชนในกรุงเทพมหานครมีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ เนื่องจากลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน ความหนาแน่น ปริมาณจราจรที่มีความแตกต่างกัน ดังนั้นผู้ศึกษาจึงเลือกตัวแทนเขตของแต่ละพื้นที่ ตัวแทนละ 1 เขต โดยเกณฑ์การเลือกพื้นที่ในการศึกษา 2 ข้อดังนี้

เกณฑ์ข้อที่ 1 ต้องเป็นเขตที่มีบริการสาธารณะที่ศึกษาครบทุกประเภทที่ทำการศึกษาโดยเหตุผลที่ผู้ศึกษาสนใจเฉพาะพื้นที่ที่มีบริการสาธารณะครบทุกประเภทเนื่องจากต้องการนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษา ไปใช้เป็นแนวทางสำหรับการจัดบริการสาธารณะแต่ละประเภทสำหรับพื้นที่ศึกษารวมทั้งเขตที่ยังไม่มีบริการสาธารณะบางประเภทเพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในการจัดบริการสาธารณะ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในพื้นที่ต่อไป โดยทำการตรวจสอบบริการสาธารณะที่ศึกษาทั้ง 7 ประเภทจากข้อมูลทุติยภูมิ จาก การรวบรวมข้อมูลพบว่า เขตที่มีบริการสาธารณะครบทุกประเภท ได้แก่

- 1) พื้นที่ชั้นใน ซึ่งประกอบด้วย 5 เขต ได้แก่ เขตคลองเตย เขตราชเทวี เขตจตุจักร เขตบางคอกแหลมและเขตปทุมวัน
- 2) พื้นที่ชั้นกลาง ซึ่งประกอบด้วย 2 เขต ได้แก่ เขตประเวศและเขตบึงกุ่ม
- 3) พื้นที่ชั้นนอก ซึ่งประกอบด้วย 2 เขต ได้แก่ เขตลาดกระบังและเขตหนองจอก โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนบริการสาธารณะประเภทต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร

พื้นที่	เขต	โรงเรียน	โรงพยาบาล	ที่ทำการไปรษณีย์	ตลาดสด	ศาสนสถาน	สวนสาธารณะ
ชั้นใน	คลองเตย	31	4	4	5	9	1
	ราชเทวี	33	14	6	3	11	1
	จตุจักร	58	6	9	7	5	3
	บางคอกแหลม	27	3	2	1	20	1
	ปทุมวัน	26	6	2	3	9	1
ชั้นกลาง	ประเวศ	27	1	2	3	17	2
	บึงกุ่ม	32	1	3	4	17	1
ชั้นนอก	ลาดกระบัง	33	2	2	5	20	1
	หนองจอก	44	1	1	2	60	1

ที่มา : ข้อมูลพื้นฐานเพื่อการวางแผน สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร. 2547

บริษัทไปรษณีย์ไทยจำกัด เข้าถึงได้จาก [http://www.thailandpost.co.th/search\\_address\\_result.asp](http://www.thailandpost.co.th/search_address_result.asp)

ซึ่งจากเกณฑ์ที่กำหนดในข้างต้น ยังไม่สามารถระบุตัวแทนเขตของแต่ละพื้นที่ได้ เนื่องจากในแต่ละพื้นที่มีหลายเขตที่ผ่านเกณฑ์นี้ ดังนั้นจึงกำหนดเกณฑ์ในการคัดเลือกพื้นที่เพิ่มเติม ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

เกณฑ์ข้อที่ 2 ต้องเป็นเขตที่มีบริการสาธารณะแต่ละประเภทมากที่สุดในแต่ละพื้นที่ โดยการเปรียบเทียบจำนวนบริการสาธารณะแต่ละประเภทภายในแต่ละพื้นที่ หากเขตใดมีจำนวนบริการสาธารณะประเภทนั้นมากที่สุดก็จะมี 1 คะแนนสำหรับแต่ละประเภท จากนั้นจึงนำคะแนนมารวมกัน เขตใดที่มีคะแนนรวมมากที่สุดจะได้เป็นตัวแทนของพื้นที่นั้น การกำหนดเกณฑ์ข้อนี้มีเหตุผลคือการทำที่มีบริการสาธารณะจำนวนมาก ทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการเข้าไปใช้บริการสาธารณะนั้น ๆ ได้มากขึ้น ซึ่งผลการศึกษาที่ได้ทำให้สามารถเข้าใจเหตุผลในการเลือกไปใช้บริการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สาธารณะเพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะแก่  
เขตอื่น ๆ ต่อไป โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 3.2

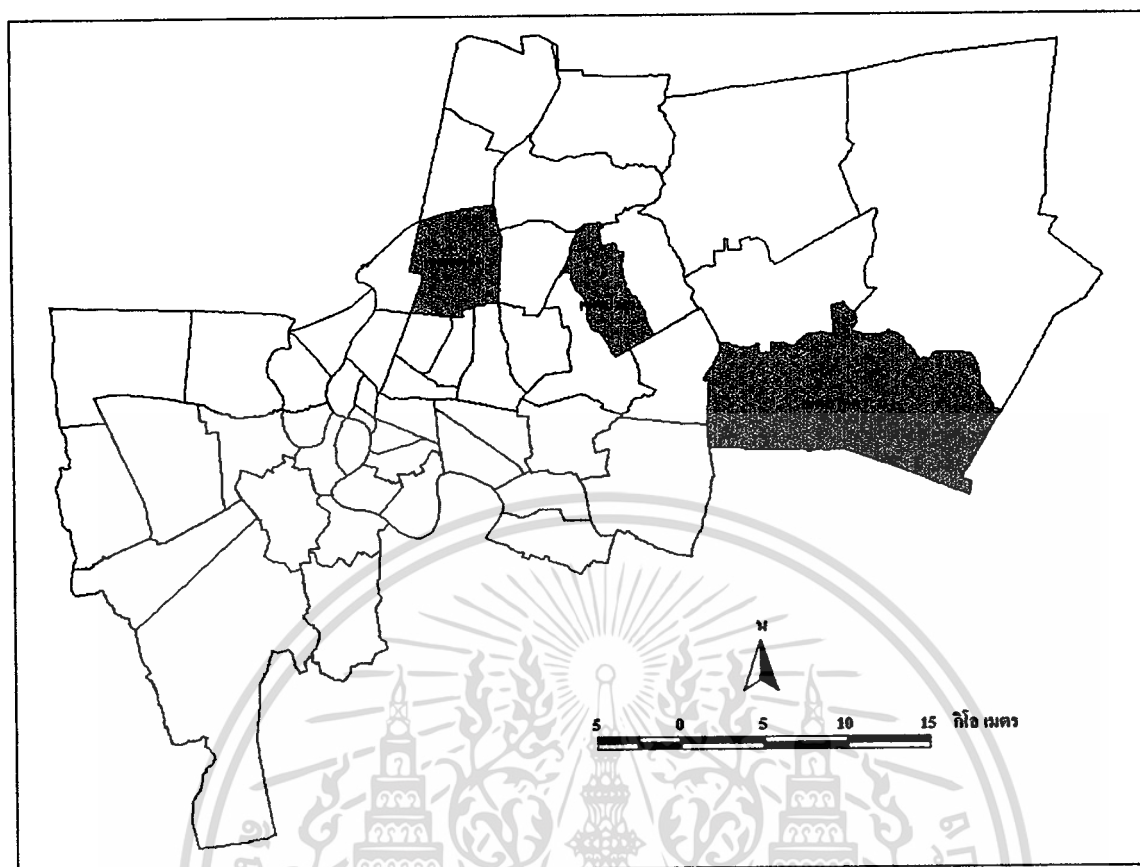
ตารางที่ 3.2 แสดงจำนวนบริการสาธารณะประเภทต่าง ๆ สำหรับเขตที่ผ่านเกณฑ์ข้อที่ 2

พื้นที่	เขต	โรง เรียน	โรง พยาบาล	ที่ทำการ ไปรษณีย์	ตลาดสด	ศาสน สถาน	สวน สาธารณะ	รวม
ชั้นใน	จตุจักร	58	6	2	7	5	3	4
	คลองเตย	31	4	4	5	9	1	0
	ราชเทวี	33	14	6	3	11	1	1
	บางคอแหลม	27	3	2	1	20	1	1
	ปทุมวัน	26	6	2	3	9	1	0
ชั้นกลาง	ประเวศ	27	1	2	3	17	2	1
	บึงกุ่ม	32	1	3	4	17	1	3
ชั้นนอก	ลาดกระบัง	33	2	2	5	20	1	3
	หนองจอก	44	1	1	2	60	1	2

จากเกณฑ์ในการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาทำให้ได้พื้นที่ศึกษาของแต่ละพื้นที่ดังนี้

- 1) พื้นที่ชั้นใน ได้แก่ เขตจตุจักร
- 2) พื้นที่ชั้นกลาง ได้แก่ เขตบึงกุ่ม
- 3) พื้นที่ชั้นนอก ได้แก่ เขตลาดกระบัง

ซึ่งพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 เขต สามารถแสดงที่ตั้งด้วยภาพแผนที่เพื่อให้ง่ายต่อการทำความเข้าใจ  
โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 3.2



ภาพที่ 3.2 แผนที่แสดงพื้นที่ศึกษา

### 3.3 การเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรเป้าหมายในการศึกษานี้คือ ผู้ที่พักอาศัยในพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 เขต โดยหน่วยการสุ่มตัวอย่าง (Sampling Unit) คือ คราวเรือนเพื่อเป็นตัวแทนของสมาชิกในครัวเรือน

วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างในการศึกษานี้ใช้วิธีการแบบโควตา (Quota Sampling) โดยกำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างเขตละ 150 ตัวอย่าง รวมทั้งหมด 450 ตัวอย่าง โดยทำการเก็บแบบสอบถามผู้ที่มาติดต่อราชการที่สำนักงานเขตของพื้นที่ศึกษา ซึ่งต้องเป็นประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา การเก็บแบบสอบถามที่สำนักงานเขตเป็นการสุ่มประชากรภายในพื้นที่วิธีหนึ่งที่สะดวกและมีการกระจายกลุ่มตัวอย่างประชากรที่ดีทำให้ประหยัดเวลาในการเดินทางและได้รับความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามที่ตีมากกว่าการลงพื้นที่ไปเก็บแบบสอบถามบริเวณย่านที่พักอาศัย สำหรับการเลือกกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามนั้นใช้วิธีแบบบังเอิญ (Accidental sampling) โดยการถามความสมัครใจและความสะดวกในการสละเวลาเพื่อตอบแบบสอบถามหลังจากติดต่อราชการเสร็จ เนื่องจากบางคนต้องกลับไปทำงานต่อ การเก็บแบบสอบถามในครั้งนี้ใช้เวลาในการเก็บแบบสอบถามจำนวน 11 วัน ซึ่งแบ่งออกเป็นเขตจตุจักร 5 วัน เขตบึงกุ่ม 3 วัน เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และเขตลาดกระบัง 3 วัน สิ่งที่น่าสนใจในการเก็บแบบสอบถามครั้งนี้คือสำนักงานเขตจตุจักรมีพื้นที่ในการให้บริการประชาชนมากกว่าเขตอื่น ๆ แต่จำนวนผู้ที่มาติดต่อราชการในแต่ละวันกลับมีจำนวนผู้มาติดต่อราชการน้อยกว่าเขตอื่น ๆ ส่วนเขตลาดกระบังมีจำนวนผู้มาติดต่อราชการมากที่สุด ในแต่ละวันมีผู้มาติดต่อราชการมากกว่าจำนวนที่สามารถรองรับได้ในแต่ละวัน ซึ่งทางสำนักงานเขตลาดกระบังแก้ปัญหาโดยการสอบถามถึงความจำเป็นของแต่ละคน โดยจะผ่านการเห็นชอบจากหัวหน้าฝ่ายเพื่ออนุญาตให้ทำธุระได้ในวันนั้น โดยภาพรวมของสำนักงานเขตและการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 3.3-3.5



ภาพที่ 3.3 แสดงการเก็บแบบสอบถามในสำนักงานเขตจตุจักร



ภาพที่ 3.4 แสดงการเก็บแบบสอบถามในสำนักงานเขตปทุมวัน



ภาพที่ 3.5 แสดงการเก็บแบบสอบถามในสำนักงานเขตลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงขั้นตอนในการดำเนินการ โดยศึกษาเกี่ยวกับวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล เครื่องมือในการศึกษา ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา การทดสอบแบบสอบถาม ขั้นตอนการเก็บข้อมูล ภาคสนาม

#### 3.4.1 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

เพื่อให้การศึกษามีความสมบูรณ์มากที่สุด ผู้ศึกษาได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ทั้งด้านข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิเพื่อให้การศึกษามีความสมบูรณ์มากที่สุด โดยรายละเอียดของข้อมูลแสดงไว้ในตารางที่ 3.3

ตารางที่ 3.3 แสดงลักษณะข้อมูลและแหล่งที่มา

ข้อมูลที่ศึกษา	แหล่งที่มา
ข้อมูลลักษณะประชากร สภาพเศรษฐกิจและสังคม	แบบสอบถาม
จำนวนประชากร	สำนักงานเขต
ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	สำนักงานเขต
โครงข่ายถนน	สำนักงานเขต สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร
จำนวนบริการสาธารณะ	สำนักงานเขต การสำรวจพื้นที่ บริษัทไปรษณีย์ไทยและเว็บไซต์
ข้อมูลการใช้ประโยชน์อาคาร	สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร
เกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมือง	กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงสาธารณสุข หนังสือ เว็บไซต์

#### 3.4.2 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้มี 2 เครื่องมือคือ แบบสอบถาม (Questionnaire) และระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) โดยมีรายละเอียดดังนี้

##### 3.4.2.1 แบบสอบถาม

แบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ สามารถแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 4 ส่วน โดยมีรายละเอียดดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อมูลลักษณะประชากร เศรษฐกิจและสังคม

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับลักษณะพฤติกรรมการเดินทาง

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับเหตุผลในการเลือกใช้ ความพึงพอใจ และปัญหา/

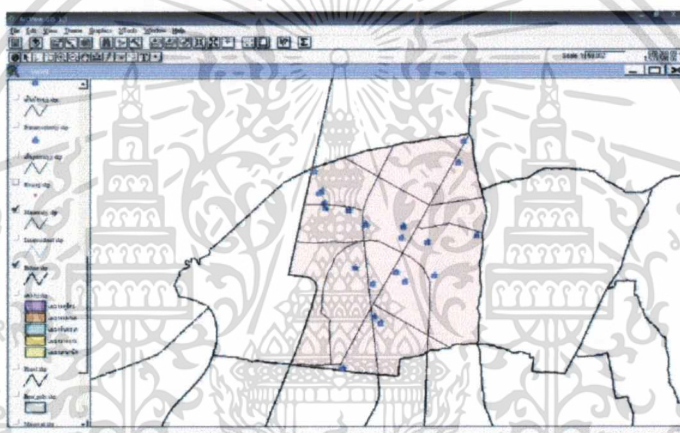
เอกสารอุปสรรคในการเดินทางไปยังบริการสาธารณะศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 4 เป็นคำถามเกี่ยวกับแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะในอนาคต

### 3.4.2.2 ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS)

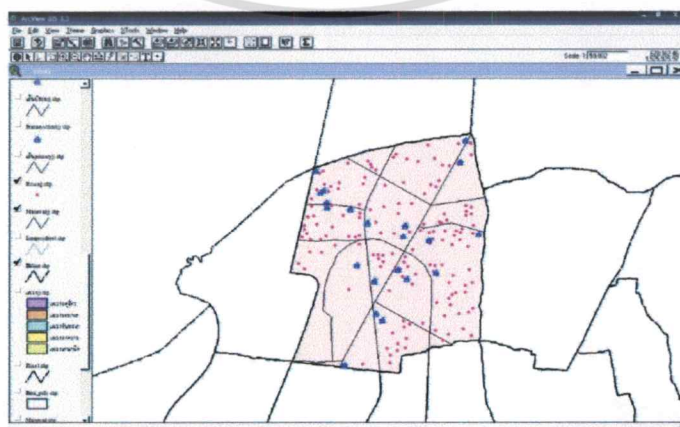
ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) นั้นเป็นการนำข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมจากข้อมูลทุติยภูมิและการสำรวจพื้นที่เกี่ยวกับบริการสาธารณะเพื่อแสดงการกระจายตัวของบริการสาธารณะที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาและแบบสอบถามในด้านพฤติกรรมการเดินทางในส่วนของบริการสาธารณะที่ประชาชนเลือกใช้ ซึ่งใช้วิเคราะห์เชิงพื้นที่เพื่อแสดงผลในรูปแบบของภาพซึ่งช่วยให้ผู้อ่านเข้าใจภาพรวมได้มากขึ้น โดยมีวิธีทำดังนี้

1) นำข้อมูลทุติยภูมิเกี่ยวกับบริการสาธารณะประเภทต่าง ๆ มาจัดแสดงไว้ในรูปแบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 3.6



ภาพที่ 3.6 แสดงการนำข้อมูลบริการสาธารณะจัดอยู่ในรูปแบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (1)

2) ระบุตำแหน่งที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของกลุ่มตัวอย่างที่ได้มาจากแบบสอบถาม โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 3.7



เอกสารนี้เป็นภาพที่ 3.7 แสดงการนำข้อมูลบริการสาธารณะจัดอยู่ในรูปแบบสารสนเทศภูมิศาสตร์(2) การค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3) ลากเส้นตรงจากตำแหน่งที่อยู่อาศัยไปยังบริการสาธารณะที่กลุ่มตัวอย่างเดินทางไปใช้ โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 3.8



ภาพที่ 3.8 แสดงการนำข้อมูลบริการสาธารณะจัดอยู่ในรูปแบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (3)

### 3.4.3 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

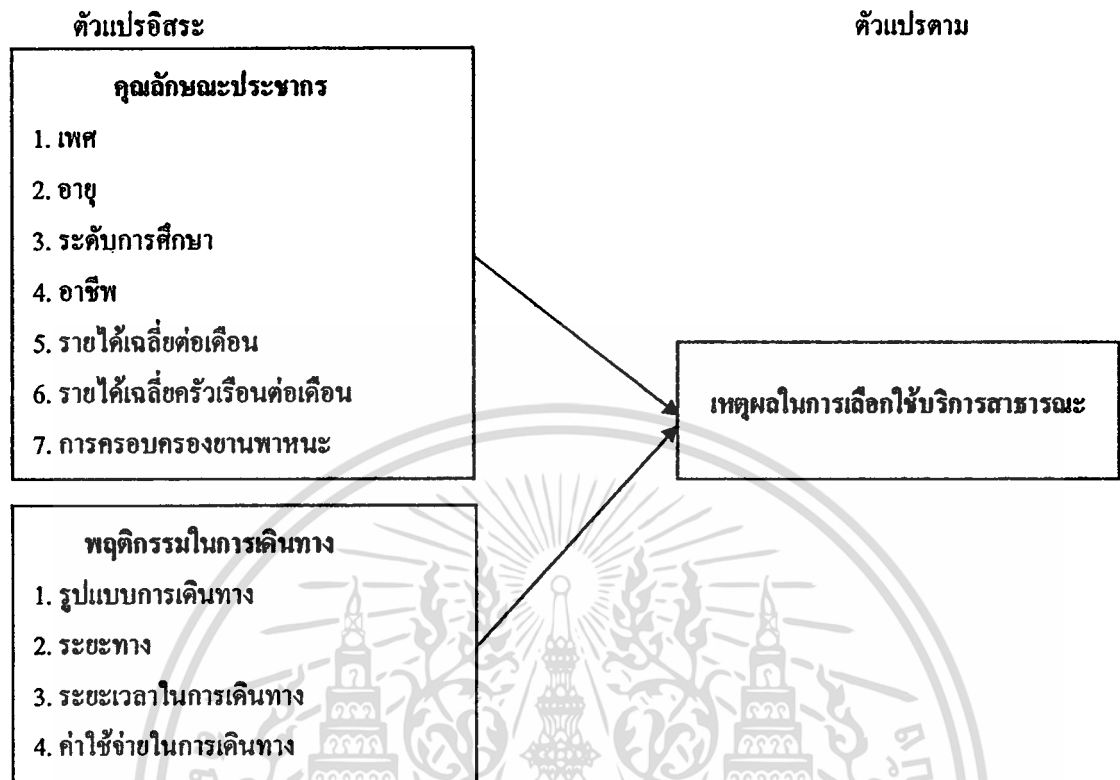
จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาได้ดังนี้ คือ

#### 3.4.3.1 ตัวแปรอิสระ คือ

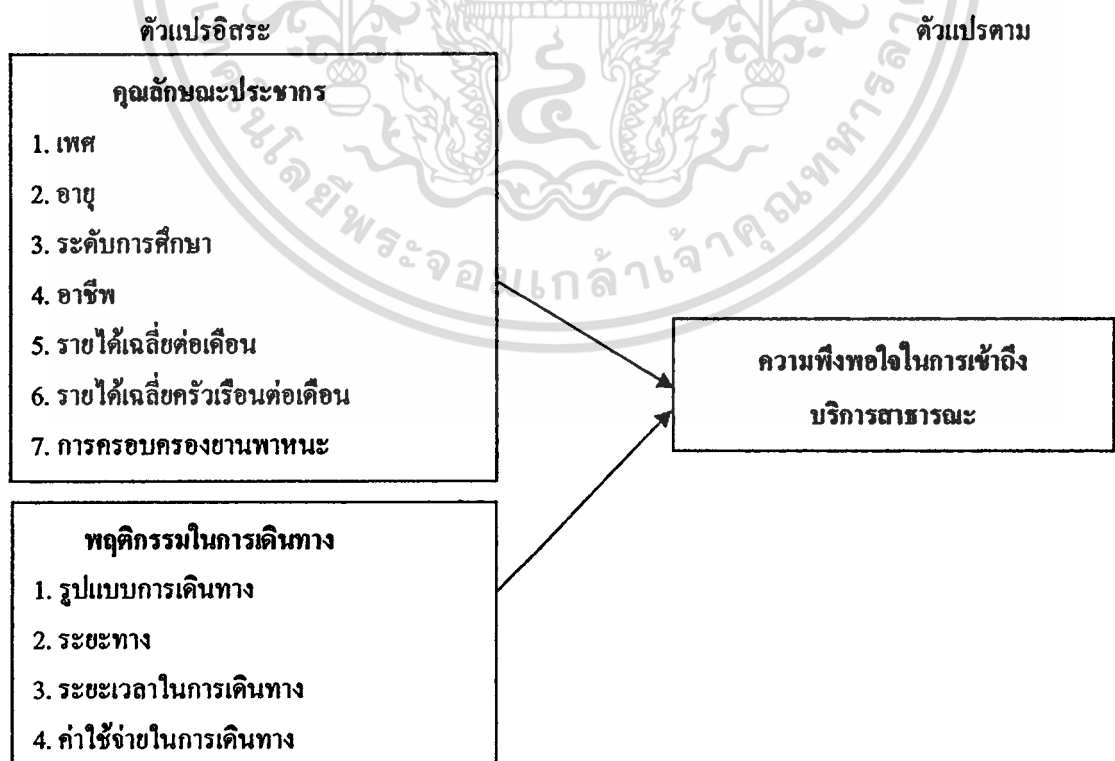
- 1) คุณลักษณะประชากร ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน รายได้เฉลี่ยครัวเรือนต่อเดือนและการครอบครองยานพาหนะ
- 2) ลักษณะพฤติกรรมการเดินทาง ได้แก่ รูปแบบการเดินทาง ระยะทางในการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทางและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

3.4.3.2 ตัวแปรตาม คือ เหตุผลในการเลือกใช้บริการสาธารณะ ความพึงพอใจในการเข้าถึงบริการสาธารณะ ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงบริการสาธารณะและแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ

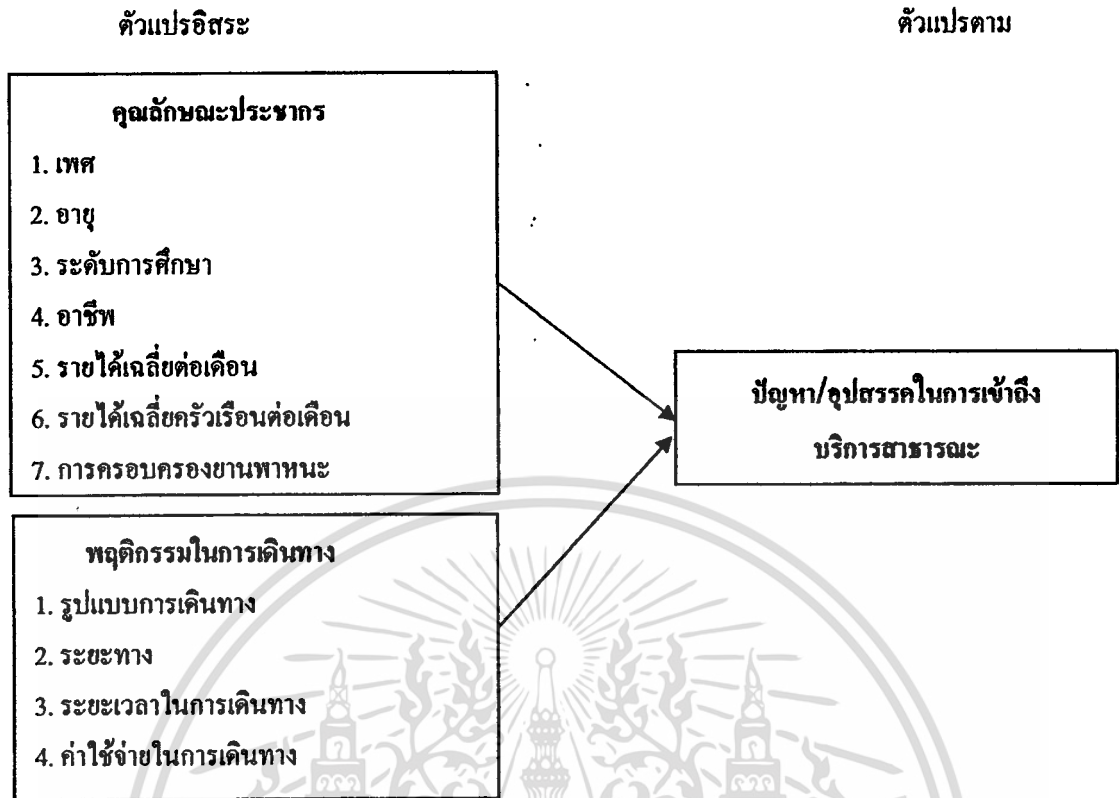
การเชื่อมโยงตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 3.9-3.12



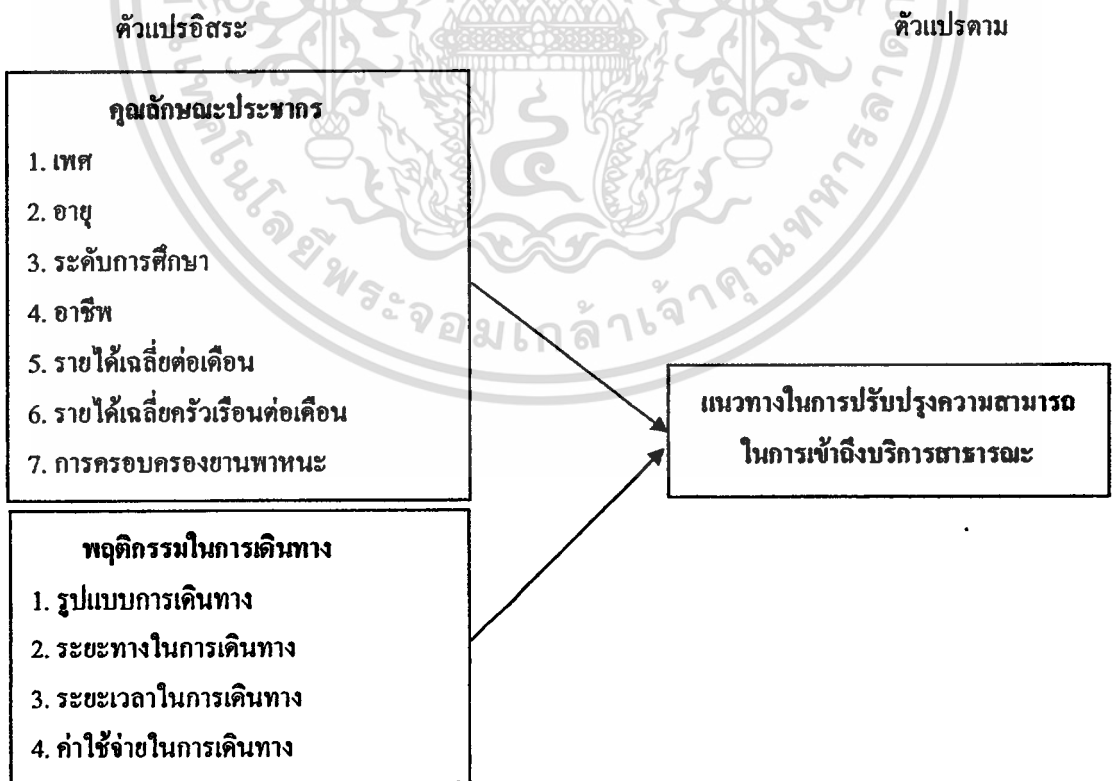
ภาพที่ 3.9 แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรในด้านเหตุผลในการเลือกใช้บริการสาธารณะ



ภาพที่ 3.10 แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรในด้านความพึงพอใจในการเข้าถึงบริการสาธารณะ



ภาพที่ 3.11 แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรในด้านปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงบริการสาธารณะ



ภาพที่ 3.12 แสดงการเชื่อมโยงตัวแปรในด้านแนวทางในการปรับปรุง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้ความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ ภาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 3.4.4 การทดสอบแบบสอบถาม

ในการทดสอบแบบสอบถามครั้งนี้ผู้ศึกษาได้ทำการทดสอบแบบสอบถามโดยการ Pilot survey จำนวนทั้งหมด 50 ตัวอย่าง จากกลุ่มเป้าหมายผู้ใช้บริการสาธารณะ ในกรุงเทพมหานคร

### 3.4.5 ขั้นตอนการเก็บข้อมูลภาคสนาม

สำหรับการศึกษานี้ ผู้ศึกษาต้องการเก็บข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา เพื่อสำรวจลักษณะ โครงข่ายคมนาคม รวมทั้งการสำรวจบริการสาธารณะที่มีอยู่ในพื้นที่ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) ทำการรวบรวมข้อมูลทุกข้อมูเกี่ยวกับลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคม และจำนวนบริการสาธารณะที่มีอยู่ในพื้นที่
- 2) จัดทำภาพถ่ายที่ดั่งของบริการสาธารณะแต่ละประเภทภายในพื้นที่
- 3) ทำการสำรวจพื้นที่ โดยปรับปรุงแก้ไขข้อมูลทุกข้อมูที่มีอยู่ให้มีความทันสมัย
- 4) จากนั้นนำข้อมูลที่ปรับปรุงแล้วมาจัดอยู่ในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์
- 5) จัดทำแบบสอบถาม
- 6) นำข้อมูลเกี่ยวกับที่ตั้งบ้านเรือนของกลุ่มตัวอย่าง และที่ตั้งบริการสาธารณะที่กลุ่มตัวอย่างเดินทางไปใช้ซึ่งข้อมูลเหล่านี้ได้มาจากแบบสอบถามนำมาจัดอยู่ในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์
- 7) วิเคราะห์ข้อมูลจากระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ร่วมกับการวิเคราะห์ทางด้านสถิติจากโปรแกรม SPSS

## 3.5 นิยามปฏิบัติการ

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ระดับการวัด วิธีการที่ได้มาซึ่งข้อมูล โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### ตารางที่ 3.4 แสดงนิยามปฏิบัติการ

ชื่อตัวแปร	นิยามปฏิบัติการ	ระดับการวัด	วิธีการได้มาซึ่งข้อมูล
<b>ส่วนที่ 1 ข้อมูลลักษณะประชากร เศรษฐกิจและสังคม</b>			
เพศ	วัด โดยแบ่งเป็นกลุ่ม 0. ชาย 1. หญิง	นามมาตรา (Nominal)	แบบสอบถาม
อายุ	วัดจำนวนหน่วยเป็น ปี	อัตราส่วน (Ratio)	แบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุโมทนาไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.4 (ต่อ)

ชื่อตัวแปร	นิยามปฏิบัติการ	ระดับการวัด	วิธีการได้มาซึ่งข้อมูล
ระดับการศึกษา	วัด โดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. ประถมศึกษา 2. มัธยมศึกษาตอนต้น 3. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. 4. อนุปริญญา/ปวส. 5. ปริญญาตรี 6. ปริญญาโท 7. ปริญญาเอก	นามมาตรา (Nominal)	แบบสอบถาม
อาชีพ	วัด โดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. นักเรียน/นักศึกษา 2. ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ/ รัฐวิสาหกิจ/พนักงาน บริษัทเอกชน 3. ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว 4. แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ 5. อื่นๆ	นามมาตรา (Nominal)	แบบสอบถาม
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	วัดจำนวนหน่วยเป็นบาทต่อเดือน	อัตราส่วน (Ratio)	แบบสอบถาม
รายได้เฉลี่ยครัวเรือน	วัดจำนวนหน่วยเป็นบาทต่อเดือน	อัตราส่วน (Ratio)	แบบสอบถาม
การครอบครองยานพาหนะ 1. จำนวนรถยนต์ 2. จำนวนรถจักรยานยนต์ 3. จำนวนรถจักรยาน	วัดจำนวนหน่วยเป็น คัน	อัตราส่วน (Ratio)	แบบสอบถาม
ที่อยู่อาศัย	วัดหน่วยเป็น แขวง กับ เขต	นามมาตรา (Nominal)	แบบสอบถาม
ที่ทำงาน	วัดหน่วยเป็น แขวง กับ เขต	นามมาตรา (Nominal)	แบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.4 (ต่อ)

ชื่อตัวแปร	นิยามปฏิบัติการ	ระดับการวัด	วิธีการได้มาซึ่งข้อมูล
<b>ส่วนที่ 2 พฤติกรรมในการเดินทางไปใช้บริการสาธารณะ</b>			
บริการสาธารณะที่ใช้	วัดหน่วยเป็น ชื่อ กับ เขต	นามมาตรา (Nominal)	แบบสอบถาม
รูปแบบการเดินทาง	วัด โดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. เดิน 2. ขานพาหนะส่วนตัว 3. ระบบขนส่งสาธารณะ	นามมาตรา (Nominal)	แบบสอบถาม
ระยะเวลาในการเดินทาง	วัดจำนวนหน่วยเป็น นาที	อัตราส่วน (Ratio) <sup>1</sup>	แบบสอบถาม
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	วัดจำนวนหน่วยเป็นบาท (ต่อเที่ยว)	อัตราส่วน (Ratio)	แบบสอบถาม
<b>ส่วนที่ 3 ความพึงพอใจ และปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงบริการสาธารณะ</b>			
ความพึงพอใจในการเข้าถึงบริการสาธารณะ	วัด โดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. ระยะทาง 2. ระยะเวลา 3. ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 4. ความมีชื่อเสียง 5. คุณภาพการให้บริการ	อันตรภาคชั้น (Interval)	แบบสอบถาม
ปัญหาและอุปสรรค	วัด โดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. ระยะทางไกล 2. ระยะเวลาในการเดินทางนาน 3. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง 4. การขาดความต่อเนื่องทางเท้า 5. การไม่มีที่จอดรถ 6. การรอรถเป็นเวลานาน	อันตรภาคชั้น (Interval)	แบบสอบถาม
เหตุผลที่เลือกใช้	วัด โดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. ระยะทาง 2. ระยะเวลา 3. ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 4. ความมีชื่อเสียง 5. คุณภาพการให้บริการ	นามมาตรา (Nominal)	แบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.4 (ต่อ)

ชื่อตัวแปร	นิยามปฏิบัติการ	ระดับการวัด	วิธีการได้มาซึ่งข้อมูล
<b>ส่วนที่ 4 แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึง</b>			
ระยะทางที่ต้องการ	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. น้อยกว่า 0.5 กิโลเมตร 2. 0.5-2.0 กิโลเมตร 3. 2.0-5.0 กิโลเมตร 4. มากกว่า 5.0 กิโลเมตร	นามมาตรา (Nominal)	แบบสอบถาม
รูปแบบการเดินทางที่ต้องการ	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. เดิน 2. ขานพาหนะส่วนตัว 3. ขนส่งสาธารณะ	นามมาตรา (Nominal)	แบบสอบถาม
แนวทางการปรับปรุง ความสามารถในการเข้าถึงบริการ สาธารณะ	วัดโดยแบ่งเป็นกลุ่ม 1. เพิ่มบริการสาธารณะในพื้นที่ 2. สร้างที่อยู่อาศัยรอบบริการ 3. เพิ่มระบบขนส่งสาธารณะ เช่น MRT BTS 4. เพิ่มรถโดยสารประจำทางฟรี 5. เพิ่มความสามารถในการ รองรับด้านที่จอดรถ 6. ปรับปรุงความสามารถในการ เข้าถึงด้วยการเดินเท้า 7. เพิ่มความสามารถในการ รองรับด้านที่จอดรถ 8. ปรับปรุงความสามารถในการ รองรับของถนน 9. เพิ่มทางม้าลายหรือ สะพานลอย 10. อื่น ๆ	นามมาตรา (Nominal)	แบบสอบถาม
ปัจจัยที่สำคัญที่สุด	1. ระยะทางในการเดินทาง 2. ระยะเวลาในการเดินทาง 3. ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	นามมาตรา (Nominal)	แบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงการสรุปผลการศึกษา ซึ่งมีรายละเอียดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ข้อมูล และการนำเสนอข้อมูล โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### 3.6.1 การวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากที่ผู้ศึกษาได้ทำการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งจากการทบทวนวรรณกรรมและจากการเก็บข้อมูลภาคสนามแล้ว ผู้ศึกษาจะนำข้อมูลที่ได้มาทั้งหมดมาแบ่งกลุ่มตามลักษณะของข้อมูล ซึ่งแต่ละลักษณะของข้อมูลจะนำมาซึ่งการใช้เครื่องมือในการวิเคราะห์ที่ต่างกัน โดยข้อมูลที่จัดเก็บสามารถแบ่ง ได้เป็น 2 ประเภท คือ

##### 3.6.1.1 ข้อมูลเชิงพื้นที่

ข้อมูลในลักษณะนี้จะใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ทางด้านระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์(GIS) ช่วยในการวิเคราะห์สรุปผล โดยมีขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. จัดเตรียมข้อมูลเชิงพื้นที่ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร รวมทั้งพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 เขต
2. หาข้อมูลเกี่ยวกับบริการสาธารณะที่มีในพื้นที่ศึกษา เพื่อมาจัดทำภาพแสดงการกระจายตัวของบริการสาธารณะ
3. ข้อมูลขอบเขตการให้บริการจากเกณฑ์มาตรฐานทางด้านผังเมืองที่ได้มาจัดเก็บไว้ในระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์
4. นำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจบริการสาธารณะในพื้นที่ศึกษาและจากแบบสอบถามเกี่ยวกับระยะทางในการเดินทางมาจัดเก็บไว้ในระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ โดยแบ่งประเภทของบริการสาธารณะตามที่กำหนดรวมทั้งแบ่งพื้นที่ตามที่กำหนดไว้
5. ทำการวิเคราะห์บริการสาธารณะทั้ง 7 ประเภท โดยการวิเคราะห์ข้อมูลทั้ง 3 ส่วน โดยการเปรียบเทียบลักษณะความสามารถในการเข้าถึงแต่ละส่วนคือ 1) รัศมีหรือขอบเขตการให้บริการ 2) พฤติกรรมการเดินทาง และ 3) ระยะทางที่ต้องการ

##### 3.6.1.2 ข้อมูลเชิงปริมาณและข้อมูลเชิงคุณภาพ

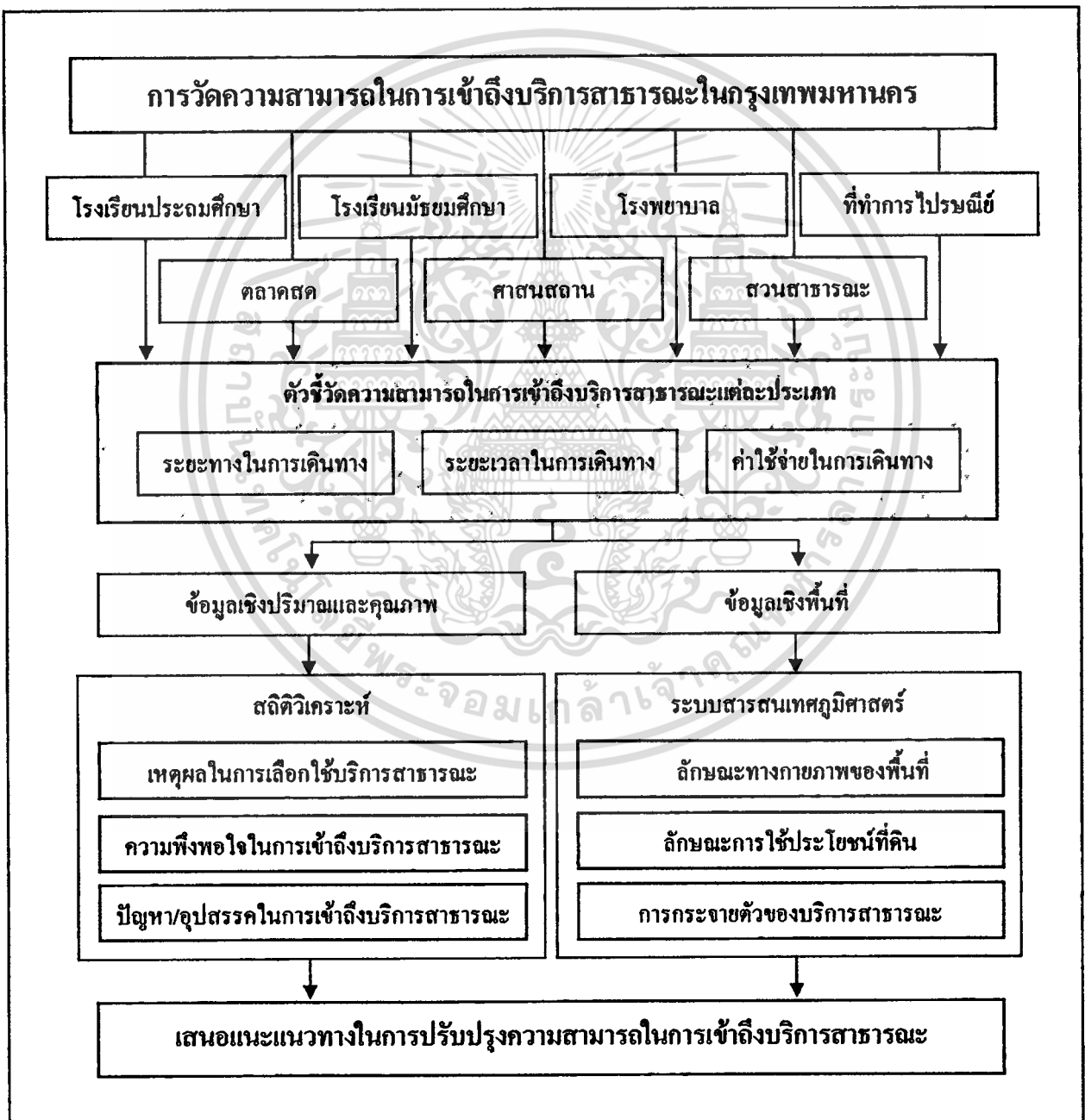
การวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนนี้สามารถแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ขั้นตอน ซึ่งมีขั้นตอนในการวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

- 1) สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ใช้เป็นสถิติเบื้องต้นที่ใช้ในการอภิปรายผล ได้แก่ ค่าความถี่และค่าร้อยละ ค่ามัธยฐานเลขคณิตและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2) สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ใช้เป็นสถิติที่ใช้ในการหาความแตกต่างของข้อมูลและหาความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม แบ่งการทดสอบเป็น 3 ลักษณะคือ (1) สถิติทดสอบที (t-test) (2) การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-Way ANOVA) โดยได้กำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และ (3) สหสัมพันธ์ (Correlation) โดยได้กำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากการทบทวนวรรณกรรมและระเบียบวิธีวิจัยทั้งหมดที่กล่าวมาทำให้ได้กรอบแนวคิดในการวิจัย โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 3.13



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ประโยชน์เพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## บทที่ 4

### การวิเคราะห์ในพื้นที่ศึกษา

สำหรับการนำเสนอเนื้อหาในบทนี้มีจุดประสงค์เพื่อแสดงลักษณะการกระจายตัวของบริการสาธารณะภายในพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นการศึกษาและรวบรวมข้อมูลทุกมิติที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา โดยมีรายละเอียด 2 ส่วนคือ ส่วนแรกเป็นข้อมูลสภาพทั่วไป ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลประชากร ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน ข้อมูลการคมนาคมขนส่ง และส่วนที่ 2 เป็นข้อมูลการกระจายตัวของบริการสาธารณะแต่ละประเภท เพื่อนำข้อมูลเหล่านี้ไปใช้ประกอบการวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะต่อไป โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 4.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

การแบ่งเขตกรุงเทพมหานครออกเป็นพื้นที่ชั้นใน ชั้นกลางและชั้นนอกมาทำการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาทำให้ได้พื้นที่ศึกษา 3 เขตคือ เขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

##### 4.1.1 สภาพทั่วไปของเขตจตุจักร

เขตจตุจักรอยู่ในพื้นที่กลุ่มกรุงเทพฯเหนือ มีพื้นที่ 32,908 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วยแขวงทั้งหมด 5 แขวงคือ แขวงลาดยาว แขวงจตุจักร แขวงจอมพล แขวงจันทรเกษมและแขวงเสนานิคม มีจำนวนประชากรทั้งหมด 176,501 คน โดยแบ่งเป็นเพศชาย 85,041 คนหรือคิดเป็นร้อยละ 48.18 และเพศหญิง 91,460 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 51.82 มีจำนวนบ้านทั้งสิ้นจำนวน 75,304 หลังคาเรือน (ตารางที่ 4.1 และภาพที่ 4.1)

ระบบคมนาคมในพื้นที่นั้นมีโครงข่ายถนนสายสำคัญดังนี้ ถนนสายหลัก มีจำนวน 9 สายคือ ถนนวิภาวดี-รังสิต ถนนลาดพร้าว ถนนพหลโยธิน ถนนรัชดาภิเษก ถนนงามวงศ์วาน ถนนประชาชื่น ถนนเกษตร-นวมินทร์ ถนนกำแพงเพชร 1 และถนนกำแพงเพชร 2 นอกจากนี้ยังมีทางยกระดับอุตราภิมุข ซึ่งขนานกับถนนกำแพงเพชร 2 ส่วนถนนสายรอง มีจำนวน 2 สายคือ ถนนเทศบาลสงเคราะห์ ถนนพหลโยธิน 32 (ภาพที่ 4.2)

ลักษณะการใช้ที่ดินในเขตนี้ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นพื้นที่พักอาศัย 13,594 ตร.กม. หรือคิดเป็นร้อยละ 41.31 นอกจากนั้นพื้นที่สาธารณูปโภคสาธารณูปการต่าง ๆ (ภาพที่ 4.3)

#### 4.1.2 สภาพทั่วไปของเขตบึงกุ่ม

เขตบึงกุ่มตั้งอยู่ทางตอนกลางของฝั่งพระนคร มีพื้นที่ 24.311 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วยแขวงทั้งหมด 3 แขวง ได้แก่ แขวงคลองกุ่ม แขวงนวมินทร์และแขวงนวลจันทร์ มีจำนวนประชากรทั้งหมด 147,796 คน โดยแบ่งเป็นเพศชาย 68,255 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 46.18 และเพศหญิงจำนวน 79,541 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 53.82 มีจำนวนบ้านทั้งสิ้นจำนวน 60,748 หลังคาเรือน (ตารางที่ 4.1 และภาพที่ 4.1)

ระบบคมนาคมในพื้นที่นั้นมีโครงข่ายถนนสายสำคัญดังนี้ ถนนสายหลัก มีจำนวน 3 สายคือ ถนนนวมินทร์ ถนนเกษตร-นวมินทร์และถนนเสรีไทย ส่วนถนนสายรอง มีจำนวน 4 สายคือ ถนนโพธิ์แก้ว ถนนนวลจันทร์ ถนนชอขรามอินทรา 40 และถนนคลองลำเจียก (ภาพที่ 4.2)

ลักษณะการใช้ที่ดินในเขตนี้ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นพื้นที่พักอาศัย 9.652 ตร.กม. หรือคิดเป็นร้อยละ 39.70 (ภาพที่ 4.4)

#### 4.1.3 สภาพทั่วไปของเขตลาดกระบัง

เขตลาดกระบังตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ 123.859 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วยแขวงทั้งหมด 6 แขวงคือ แขวงลาดกระบัง แขวงคลองสองต้นนุ่น แขวงคลองสามประเวศ แขวงลำปลาทิว แขวงทับยาวและแขวงชุมทอง จำนวนประชากรทั้งสิ้น 152,016 คน โดยแบ่งเป็นเพศชายจำนวน 73,050 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 48.05 และเพศหญิงจำนวน 78,966 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 51.95 มีจำนวนบ้านทั้งสิ้นจำนวน 64,573 หลังคาเรือน (ตารางที่ 4.1 และภาพที่ 4.1)

ระบบคมนาคมในพื้นที่นั้นมีโครงข่ายถนนสายสำคัญดังนี้ ถนนสายหลัก มีจำนวน 4 สายคือ ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง ถนนร่มเกล้า ถนนฉลองกรุง และถนนเจ้าคุณทหาร นอกจากนี้ยังมีถนนกรุงเทพฯ-ชลบุรี (มอเตอร์เวย์) ส่วนถนนสายรอง มีจำนวน 6 สายคือ ถนนหลวงแพ่ง ถนนกิ่งแก้ว ถนนชุมทอง-ลำค้อยติ่ง ถนนคุ้มเกล้า ถนนเคหะร่มเกล้าและถนนเลียบคลองมอญ (ภาพที่ 4.2)

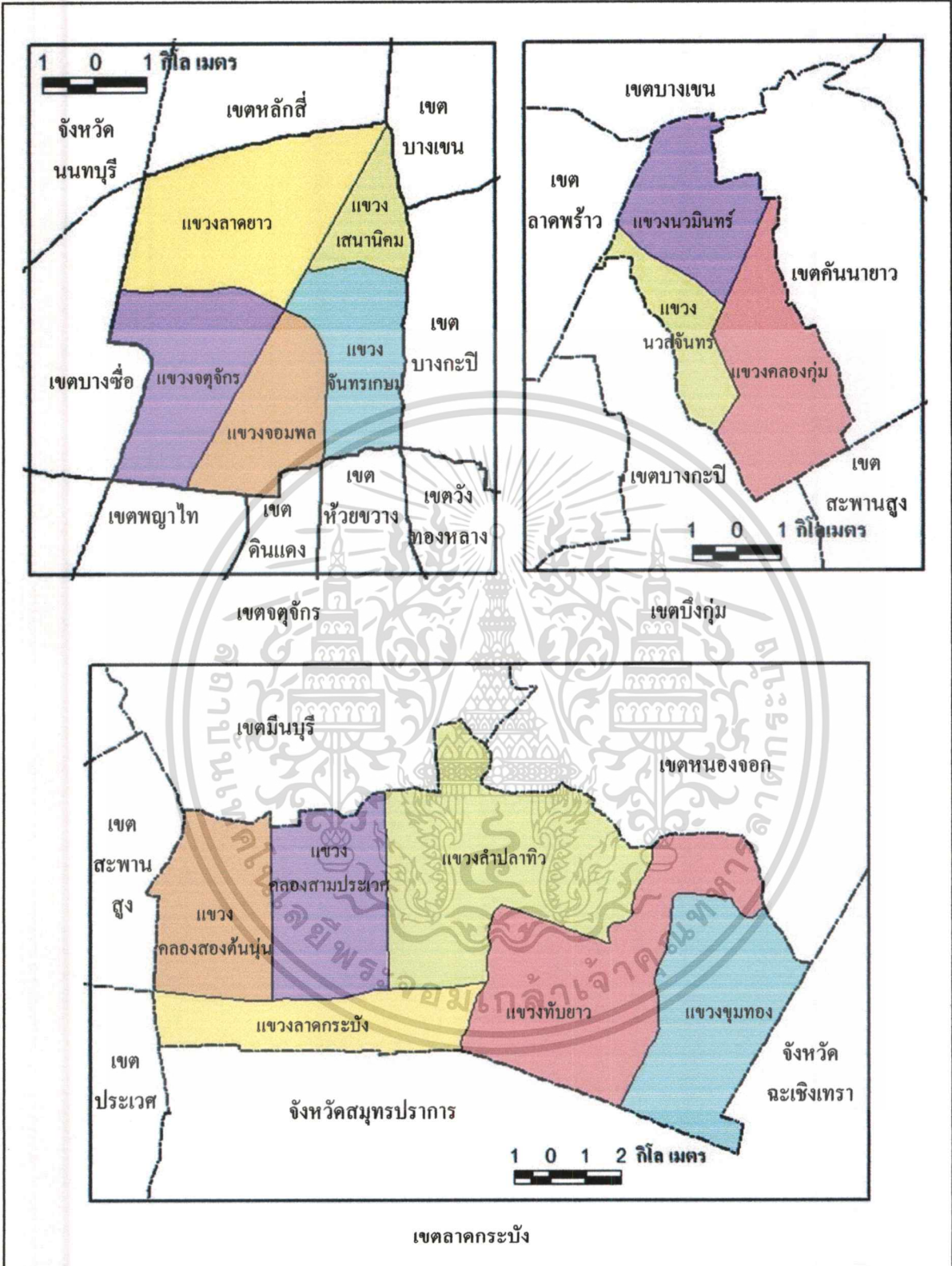
ลักษณะการใช้ที่ดินในเขตนี้ส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นพื้นที่ว่าง 38.20 ตร.กม. หรือคิดเป็นร้อยละ 38.20 นอกจากนั้นจะเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและที่พักอาศัย (ภาพที่ 4.5)

เมื่อเปรียบเทียบขนาดพื้นที่ทั้ง 3 เขตพบว่า เขตลาดกระบังมีขนาดพื้นที่ใหญ่กว่าเขตจตุจักรประมาณ 4 เท่าและมีขนาดพื้นที่ใหญ่กว่าเขตบึงกุ่มประมาณ 5 เท่า


ตารางที่ 4.1 ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

ลักษณะทางกายภาพ	พื้นที่ชั้นใน	พื้นที่ชั้นกลาง	พื้นที่ชั้นนอก
เขต	เขตดุสิต	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง
พื้นที่เขต (ตร.กม.)	32.908	24.311	123.859
จำนวนประชากร	176,501	147,796	152,016
- ชาย	85,041	68,255	73,050
- หญิง	91,460	79,541	78,966
ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)	5,363	6,079	1,227
ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน (ตร.กม.)			
- ที่พักอาศัย	13.594 (41.31)	9.652 (39.70)	15.315 (12.37)
- พาณิชยกรรม	3.066 (9.32)	0.817 (3.36)	1.215 (0.98)
- อุตสาหกรรม	0.296(0.90)	0.173 (0.71)	5.750 (4.64)
- คลังสินค้า	0.353(1.07)	0.109 (0.45)	1.761 (1.42)
- สถาบันราชการ	3.506 (10.65)	0.018 (0.07)	0.573 (0.46)
- สถาบันการศึกษา	2.728 (8.29)	0.199 (0.82)	1.559 (1.26)
- สถาบันศาสนา	0.039 (0.12)	0.094 (0.39)	0.031 (0.24)
- นันทนาการ	1.475 (4.48)	1.221 (5.02)	0.169 (0.14)
- เกษตรกรรม	0 (0)	0.324 (1.33)	27.496 (22.20)
- ที่ว่าง	2.757 (8.38)	8.313 (34.20)	47.318 (38.20)
- แหล่งน้ำ	0.716(2.18)	1.083 (4.46)	11.080 (8.95)
- ถนน	4.378(13.30)	2.308 (9.49)	11.322 (9.14)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เขตลาดกระบัง

<p><b>สัญลักษณ์</b></p> <p>— — — — — เส้นแบ่งแขวง</p> <p>- - - - - เส้นแบ่งเขต</p>	<p> คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์</p> <p>สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง</p>
------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรณีที่มีการศึกษาเท่านั้น ไม่ควรนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

**ภาพที่ 4.1** แผนที่แสดงเขตการปกครองในพื้นที่ศึกษา


ไม่มีการแก้ไขตั้งแต่ครั้งต้น ยกเว้นที่แก้ไขเพิ่มเติมเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เขตจตุจักร

เขตบึงกุ่ม

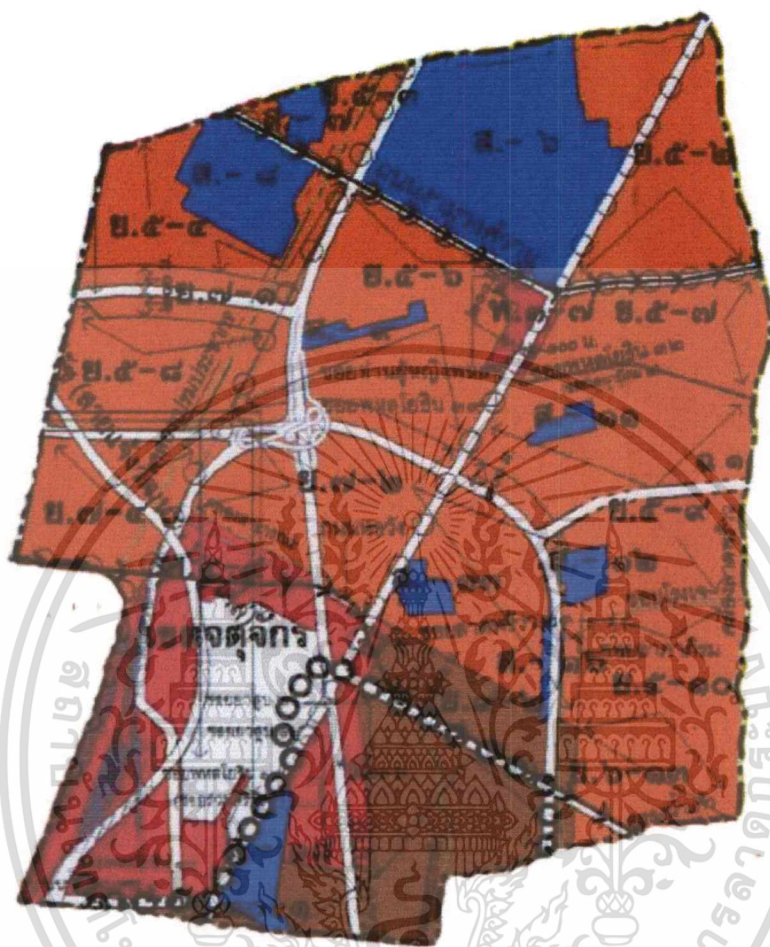
เขตลาดกระบัง

<p><b>สัญลักษณ์</b></p> <p>——— ถนนสายหลัก</p> <p>——— ถนนสายรอง</p>	 <p>คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์</p> <p>สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง</p>
--------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรณีศึกษาเพื่อการวิจัยเท่านั้น ไม่ควรนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า




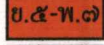
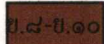
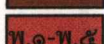

ภาพที่ 4.2 แผนที่แสดงโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา

เมื่อกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งยังมีให้ตีแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีกรณีไปใช้



ที่มา : ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549

**สัญลักษณ์**

-  เส้นแบ่งแขวง
-  เส้นแบ่งเขต
-  ทางรถไฟผ่านส่งมวลชน
-  บ.๕-พ.๗ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
-  บ.๘-บ.๑๐ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
-  พ.๑-พ.๕ ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม
-  ส. ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ

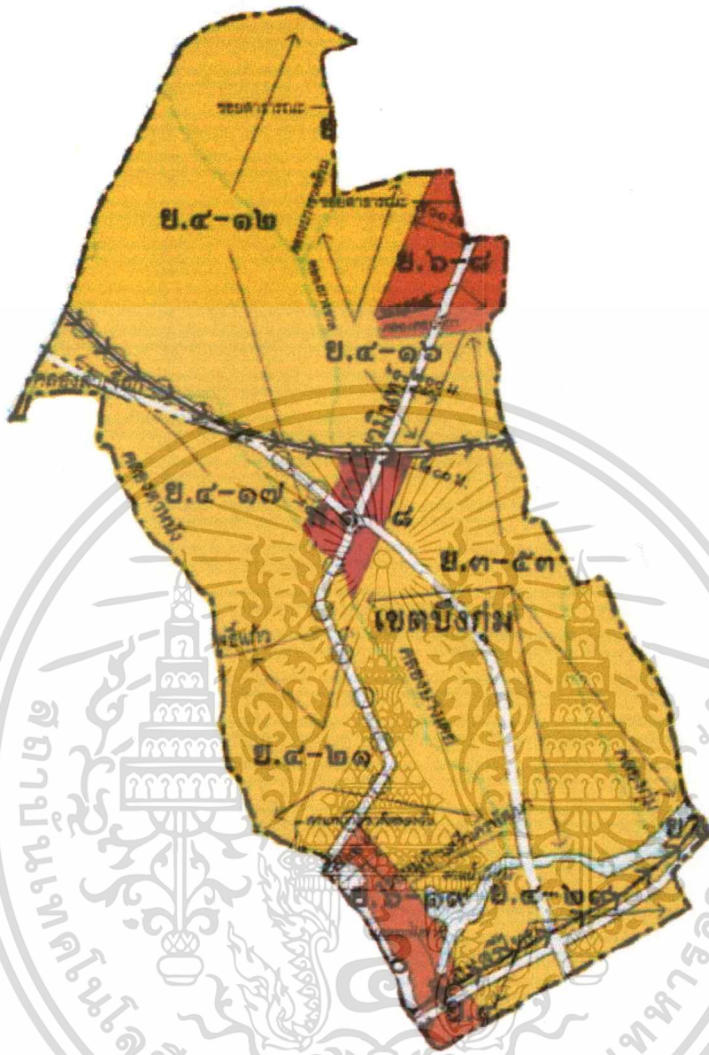


คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อใช้ในการศึกษาวิจัยเท่านั้นไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่รวมกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีงานไปใช้



ที่มา : ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549

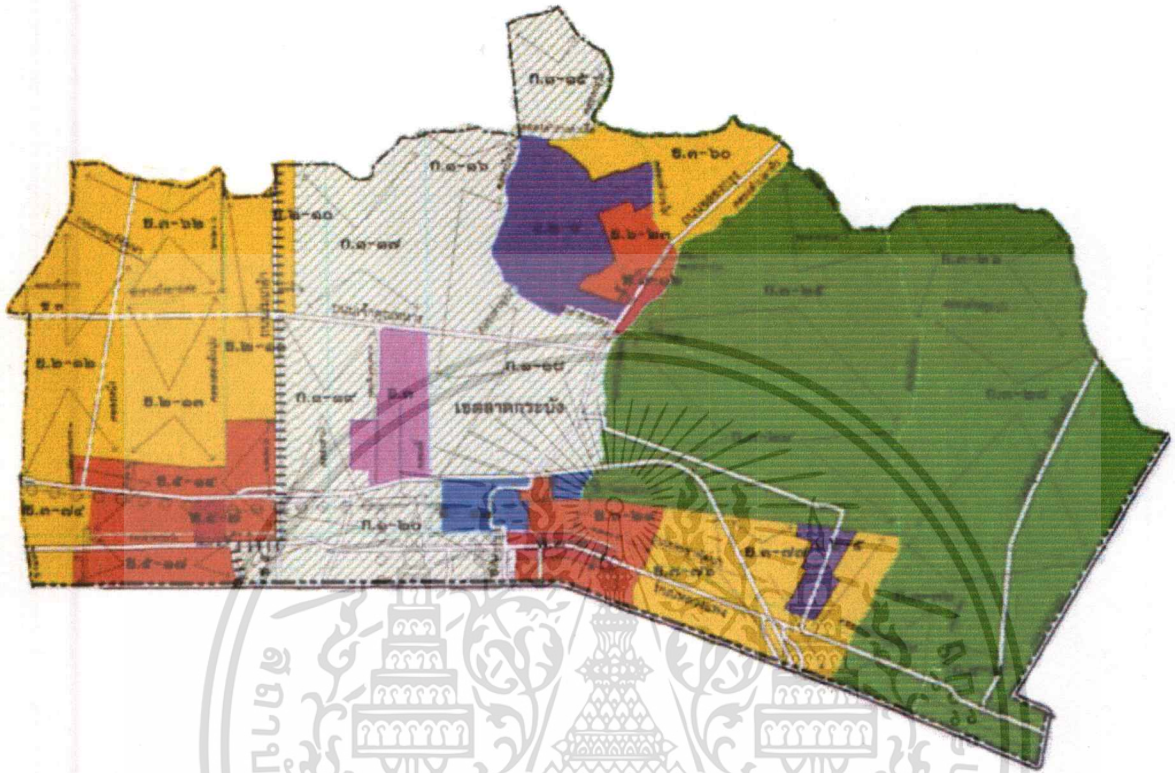
**สัญลักษณ์**

- เส้นแบ่งแขวง
- - - เส้นแบ่งเขต
- โครงการรถไฟฟ้ามหานคร
- บ.๑-๒.๔ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
- บ.๕-๗.๑ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- พ.๑-๗.๕ ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม



คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง



ที่มา : ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2549

**สัญลักษณ์**

- — — — — เส้นแบ่งแขวง
- - - - - เส้นแบ่งเขต
- โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
- ป.๑-ป.๔ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- ป.๕-พ.๗ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
- พ.๑-พ.๕ ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม
- อ.๑-อ.๒ ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม
- อ.๓ ที่ดินประเภทคลังสินค้า
- ก.๓-ก.๔ ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
- ก.๑-ก.๒ ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม
- ส. ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ



คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับครูผู้สอนเท่านั้น ไม่ควรเผยแพร่ไปโดยไม่ขออนุญาตนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 ภาพที่ 4.5 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินเขตลาดกระบัง  
 ไม่มีการแก้ไขทั้งสิ้น อีกทั้งไม่มีให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีกรณีไปใช้

## 4.2 การกระจายตัวของบริการสาธารณะ

### 4.2.1 การกระจายตัวของโรงเรียนประถมศึกษา

4.2.1.1 โรงเรียนประถมศึกษาในเขตจตุจักร มีทั้งหมด 25 แห่ง โดยแบ่งเป็นโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานครจำนวน 6 แห่ง โรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) จำนวน 1 แห่ง โรงเรียนในสังกัดสำนักงานการศึกษาเอกชน (สช.) จำนวน 16 แห่ง และโรงเรียนในสังกัดคณะกรรมการการอุดมศึกษา (สกอ.) จำนวน 2 แห่ง

4.2.1.2 โรงเรียนประถมศึกษาในเขตบึงกุ่ม มีทั้งหมด 14 แห่ง โดยแบ่งเป็นโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานครจำนวน 8 แห่ง โรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) จำนวน 1 แห่ง และโรงเรียนในสังกัดสำนักงานการศึกษาเอกชน (สช.) จำนวน 5 แห่ง

4.2.1.3 โรงเรียนประถมศึกษาในเขตลาดกระบัง มีทั้งหมด 26 แห่ง โดยแบ่งเป็นโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานครจำนวน 20 แห่ง และโรงเรียนในสังกัดสำนักงานการศึกษาเอกชนจำนวน 6 แห่ง

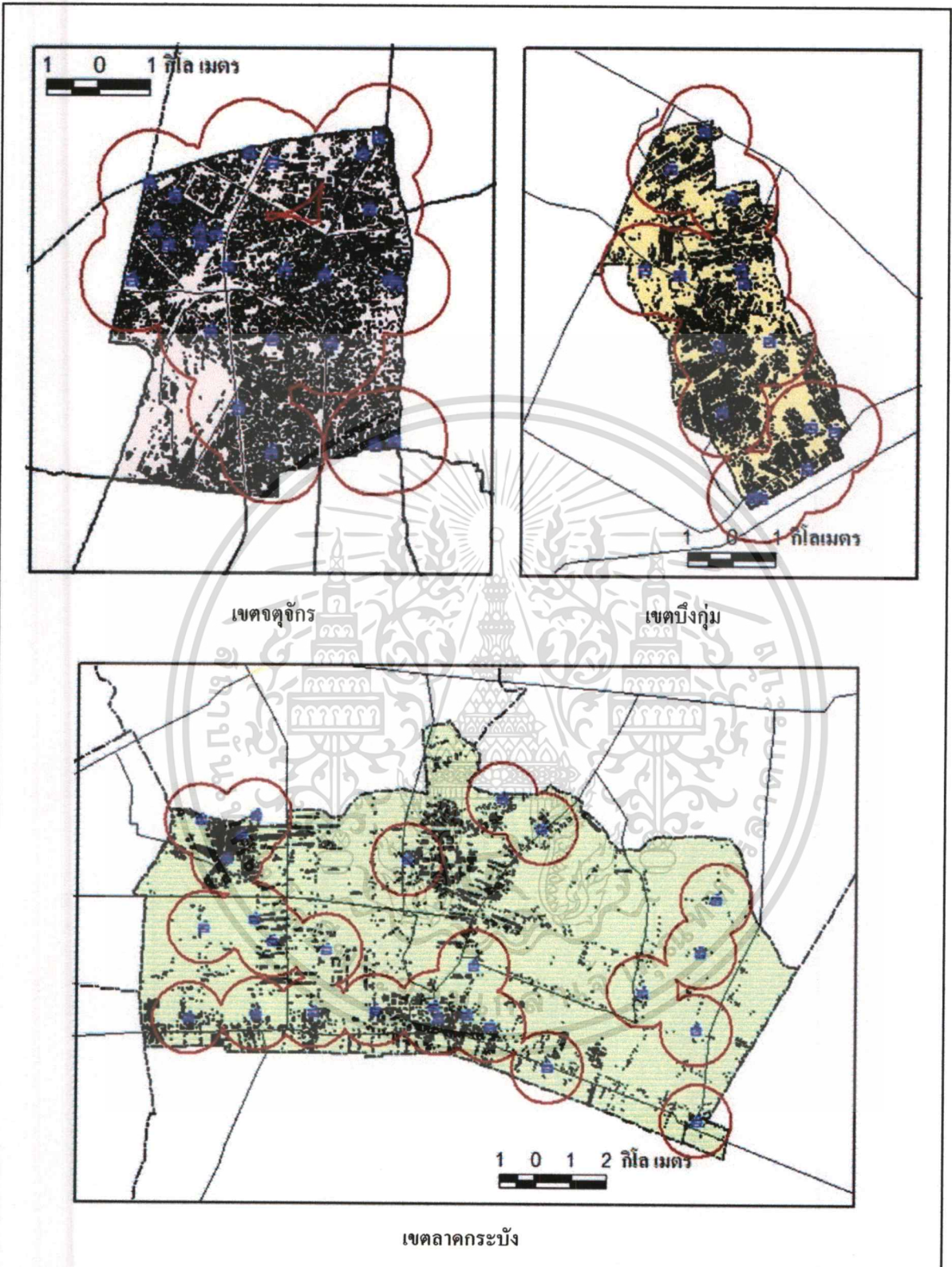
เมื่อพิจารณาถึงขนาดพื้นที่ต่อจำนวนโรงเรียนประถมศึกษา พบว่า เขตจตุจักรมีการกระจายของโรงเรียนประถมศึกษาความหนาแน่นมากที่สุด คือ 1.32 ตร.กม./แห่ง รองลงมาคือเขตบึงกุ่ม 1.74 ตร.กม./แห่งและเขตลาดกระบังมีการกระจายตัวน้อยที่สุดคือ 4.76 ตร.กม./แห่ง หากพิจารณาเฉพาะพื้นที่พักอาศัยต่อจำนวนโรงเรียนประถมศึกษาพบว่า เขตจตุจักรมีการกระจายตัวของโรงเรียนประถมศึกษาหนาแน่นมากที่สุด คือ 0.54 ตร.กม. รองลงมาคือ เขตลาดกระบัง 0.60 ตร.กม./แห่ง และเขตบึงกุ่มมีการกระจายตัวน้อยที่สุดคือ 4.76 ตร.กม./แห่ง โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 4.2

เมื่อพิจารณาถึงการให้บริการของสาธารณูปโภคพื้นฐานด้านน้ำประปาให้บริการ 1 กิโลเมตร พบว่า เขตจตุจักรและเขตบึงกุ่มนั้นมีบริการให้บริการครอบคลุมตามเกณฑ์มาตรฐาน ในขณะที่เขตลาดกระบังยังขาดความครอบคลุมตามบริการ โดยแสดงไว้ในภาพที่ 4.6



ตารางที่ 4.2 แสดงการเปรียบเทียบการกระจายตัวของโรงเรียนประถมศึกษา

ลักษณะทางกายภาพ	พื้นที่ชั้นใน	พื้นที่ชั้นกลาง	พื้นที่ชั้นนอก
เขต	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง
พื้นที่เขต (ตร.กม.)	32.908	24.311	123.859
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัย (ตร.กม.)	13.594 (41.31)	9.652 (39.70)	15.315 (12.37)
จำนวนโรงเรียนประถมศึกษา (แห่ง)	25	14	26
พื้นที่เขตต่อจำนวนโรงเรียนประถมศึกษา	1.32 ตร.กม./แห่ง	1.74 ตร.กม./แห่ง	4.76 ตร.กม./แห่ง
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนโรงเรียนประถมศึกษา	0.54 ตร.กม./แห่ง	0.69 ตร.กม./แห่ง	0.60 ตร.กม./แห่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



**สัญลักษณ์**

-  โรงเรียนประถมศึกษา
-  รัศมีการให้บริการ 1 กิโลเมตร



คณะสาขาโตโยตกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่งานได้ส่งมอบการดำเนินการศึกษาเชิงปฏิบัติไปหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
**ภาพที่ 4.6** แผนที่แสดงรัศมีการให้บริการของโรงเรียนประถมศึกษา  
 ไม่ควรเผยแพร่ทั้งต้น ยกทั้งต้นให้มีให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีคนนำไปใช้

#### 4.2.2 การกระจายตัวของโรงเรียนมัธยมศึกษา

4.2.2.1 โรงเรียนมัธยมศึกษาในเขตจตุจักร มีทั้งหมด 21 แห่ง โดยแบ่งเป็นโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานครจำนวน 2 แห่ง โรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) จำนวน 3 แห่ง โรงเรียนในสังกัดสำนักงานการศึกษาเอกชน (สช.) จำนวน 14 แห่ง โรงเรียนในสังกัดคณะกรรมการการอุดมศึกษา (สกอ.) จำนวน 1 แห่ง และโรงเรียนในสังกัดกรมยุทธศึกษาทหารกองบัญชาการทหารสูงสุด จำนวน 1 แห่ง

4.2.2.2 โรงเรียนมัธยมศึกษาในเขตบึงกุ่ม มีทั้งหมด 12 แห่ง โดยแบ่งเป็นโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานครจำนวน 1 แห่ง โรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) จำนวน 3 แห่ง โรงเรียนในสังกัดสำนักงานการศึกษาเอกชน (สช.) จำนวน 7 แห่ง และโรงเรียนในสังกัดคณะกรรมการการอาชีวศึกษา (สอศ.) จำนวน 1 แห่ง

4.2.2.3 โรงเรียนมัธยมศึกษาในเขตลาดกระบัง มีทั้งหมด 17 แห่ง โดยแบ่งเป็นโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานครจำนวน 9 แห่ง โรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) จำนวน 3 แห่ง และโรงเรียนในสังกัดสำนักงานการศึกษาเอกชน (สช.) จำนวน 5 แห่ง

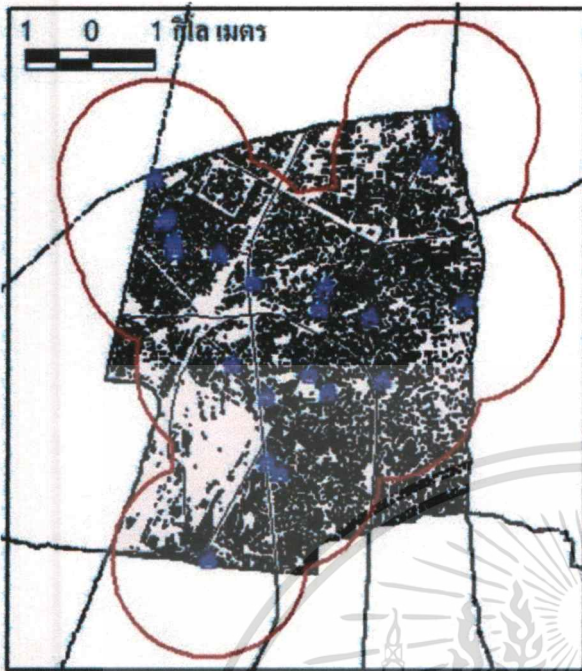
เมื่อพิจารณาถึงขนาดพื้นที่ต่อจำนวนโรงเรียนมัธยมศึกษา พบว่า เขตจตุจักรมีการกระจายของโรงเรียนมัธยมศึกษาความหนาแน่นมากที่สุด คือ 1.57 ตร.กม./แห่ง รองลงมาคือเขตบึงกุ่ม 2.03 ตร.กม./แห่งและเขตลาดกระบังมีการกระจายตัวน้อยที่สุดคือ 7.29 ตร.กม./แห่ง หากพิจารณาเฉพาะพื้นที่พักอาศัยต่อจำนวนโรงเรียนมัธยมศึกษาพบว่า เขตจตุจักรมีการกระจายตัวของโรงเรียนมัธยมศึกษาความหนาแน่นมากที่สุด คือ 0.65 ตร.กม. รองลงมาคือ เขตบึงกุ่ม 0.80 ตร.กม./แห่ง และเขตลาดกระบังมีการกระจายตัวน้อยที่สุดคือ 0.90 ตร.กม./แห่ง โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 4.3

เมื่อพิจารณาถึงการใช้ประโยชน์อาคารร่วมกับเกณฑ์มาตรฐานด้านรัศมีการให้บริการ 1.5 กิโลเมตร พบว่า เขตจตุจักรและเขตบึงกุ่มนั้นมีรัศมีการให้บริการครอบคลุมตามเกณฑ์มาตรฐาน ในขณะที่เขตลาดกระบังยังขาดความครอบคลุมตามรัศมีการให้บริการ โดยแสดงไว้ในภาพที่ 4.7

ตารางที่ 4.3 แสดงการเปรียบเทียบการกระจายตัวของโรงเรียนมัธยมศึกษา

ลักษณะทางกายภาพ	พื้นที่ชั้นใน	พื้นที่ชั้นกลาง	พื้นที่ชั้นนอก
เขต	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง
พื้นที่เขต (ตร.กม.)	32.908	24.311	123.859
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัย(ตร.กม.)	13.594 (41.31)	9.652 (39.70)	15.315 (12.37)
จำนวนโรงเรียนมัธยมศึกษา (แห่ง)	21	12	17
พื้นที่เขตต่อจำนวนโรงเรียนมัธยมศึกษา	1.57 ตร.กม./แห่ง	2.03 ตร.กม./แห่ง	7.29 ตร.กม./แห่ง
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนโรงเรียนมัธยมศึกษา	0.65 ตร.กม./แห่ง	0.80 ตร.กม./แห่ง	0.90 ตร.กม./แห่ง

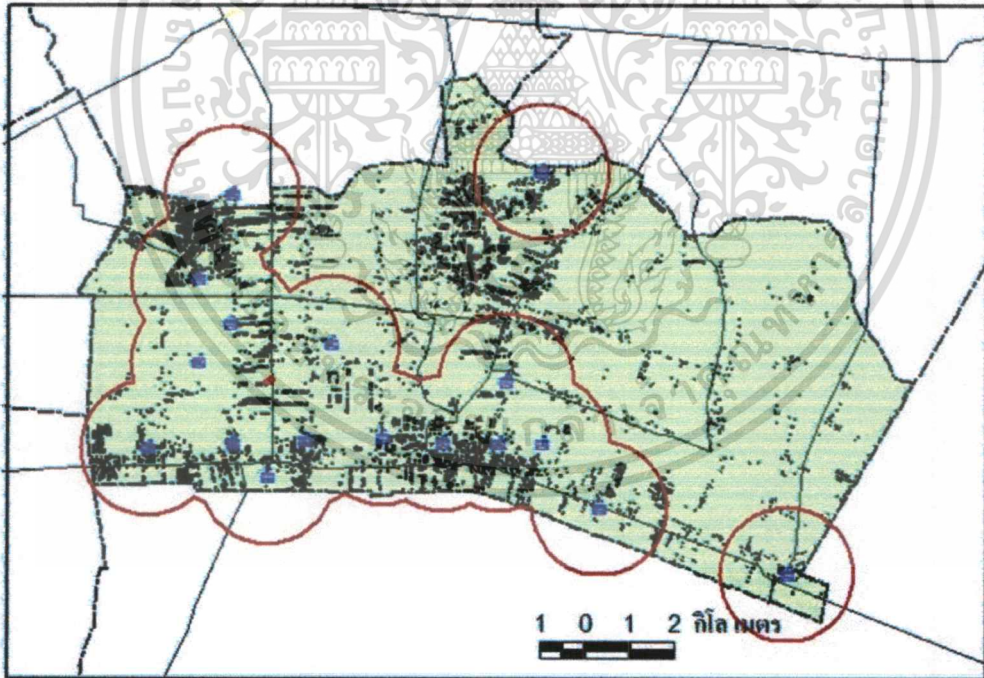
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เขตจตุจักร



เขตบึงกุ่ม



เขตลาดกระบัง

สัญลักษณ์



โรงเรียนมัธยมศึกษา

— รัศมีการให้บริการ 1.5 กิโลเมตร



คณะชาติโดยกรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับอาจารย์และบุคลากรเท่านั้น ไม่สามารถเผยแพร่ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่มีการตีพิมพ์ทั้งต้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 4.2.3 การกระจายตัวของโรงพยาบาล

4.2.3.1 โรงพยาบาลในเขตจตุจักร มีทั้งหมด 3 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลเดอะซีเนียร์ โรงพยาบาลเมโยและโรงพยาบาลวิภาวดี ซึ่งโรงพยาบาลทั้งหมดเป็นโรงพยาบาลเอกชน

4.2.3.2 โรงพยาบาลในเขตบึงกุ่ม มีทั้งหมด 1 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลเปาโลเมโมเรียล ซึ่งเป็นโรงพยาบาลเอกชน

4.2.3.3 โรงพยาบาลในเขตลาดกระบัง มีทั้งหมด 2 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลลาดกระบัง (รัฐ) และโรงพยาบาลจุฬารัตน์ 8 ซึ่งเป็นโรงพยาบาลเอกชน

เมื่อพิจารณาถึงขนาดพื้นที่ต่อจำนวนโรงพยาบาล พบว่า เขตจตุจักรมีการกระจายของโรงพยาบาลความหนาแน่นมากที่สุด คือ 10.97 ตร.กม./แห่ง รองลงมาคือเขตบึงกุ่ม 24.31 ตร.กม./แห่งและเขตลาดกระบังมีการกระจายตัวน้อยที่สุดคือ 61.93 ตร.กม./แห่ง หากพิจารณาเฉพาะพื้นที่พักอาศัยต่อจำนวนโรงพยาบาล พบว่า เขตจตุจักรมีการกระจายตัวของโรงพยาบาลความหนาแน่นมากที่สุด คือ 4.53 ตร.กม.รองลงมาคือ เขตลาดกระบัง 7.66 ตร.กม./แห่ง และเขตบึงกุ่มมีการกระจายตัวน้อยที่สุดคือ 9.65 ตร.กม./แห่ง โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 4.4

เมื่อพิจารณาถึงการใช้ประโยชน์อาคารร่วมกับเกณฑ์มาตรฐานด้านรัศมีการให้บริการ 15 กิโลเมตร พบว่า เขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังนั้น มีรัศมีการให้บริการครอบคลุมตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยแสดงไว้ในภาพที่ 4.8

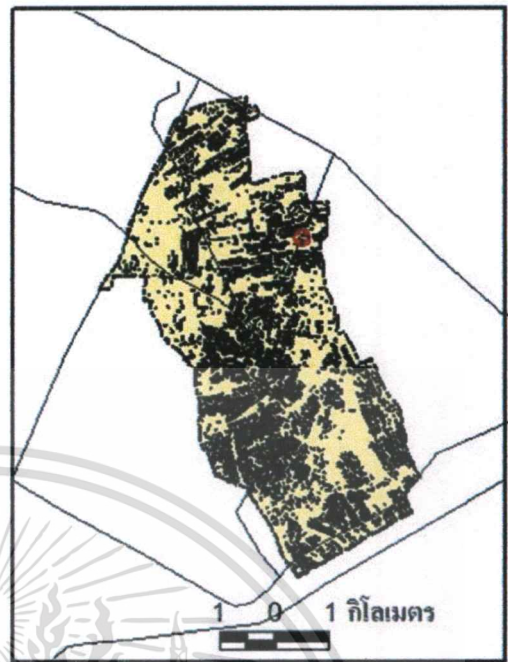
ตารางที่ 4.4 แสดงการเปรียบเทียบการกระจายตัวของโรงพยาบาล

ลักษณะทางกายภาพ	พื้นที่ชั้นใน	พื้นที่ชั้นกลาง	พื้นที่ชั้นนอก
เขต	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง
พื้นที่เขต (ตร.กม.)	32.908	24.311	123.859
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัย(ตร.กม.)	13.594 (41.31)	9.652 (39.70)	15.315 (12.37)
จำนวนโรงพยาบาล (แห่ง)	3	1	2
พื้นที่เขตต่อจำนวนโรงพยาบาล	10.97 ตร.กม./แห่ง	24.31 ตร.กม./แห่ง	61.93 ตร.กม./แห่ง
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนโรงพยาบาล	4.53 ตร.กม./แห่ง	9.65 ตร.กม./แห่ง	7.66 ตร.กม./แห่ง

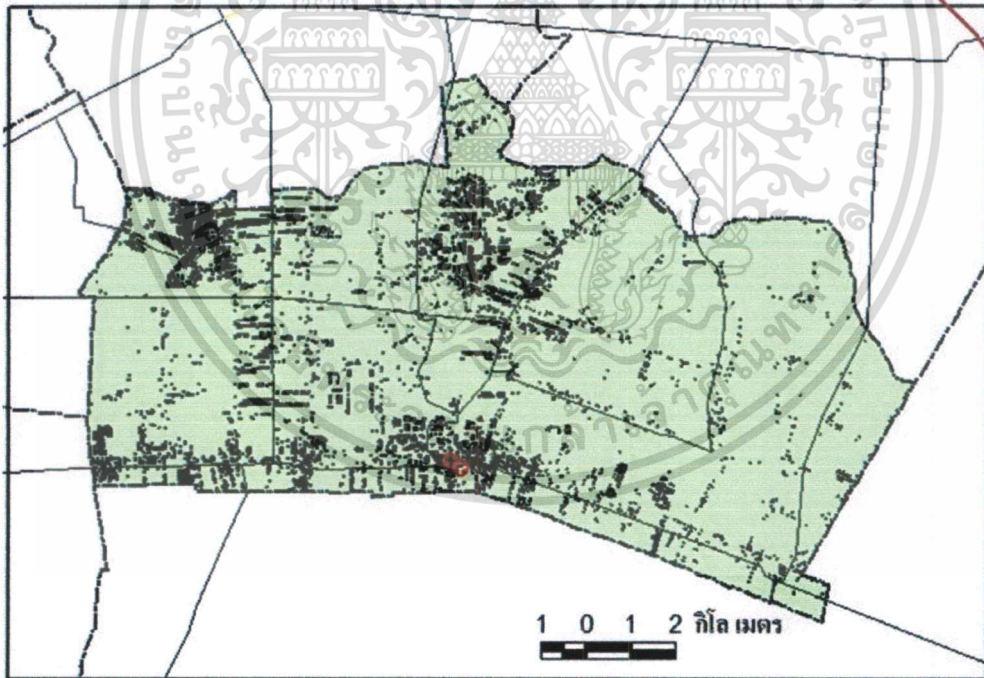
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เขตจตุจักร



เขตบึงกุ่ม



เขตลาดกระบัง

สัญลักษณ์

-  โรงพยาบาล
-  รัศมีการให้บริการ 15 กิโลเมตร



คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อใช้ในการเรียนการสอนเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 ภาพที่ 4.8 แผนที่แสดงรัศมีการให้บริการของโรงพยาบาล  
 ไม่มีการแก้ไขทั้งสิ้น อีกทั้งไม่มีให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีกรณีไปใช้

#### 4.2.4 การกระจายตัวของที่ทำการไปรษณีย์

4.2.4.1 ที่ทำการไปรษณีย์ในเขตจตุจักร มีทั้งหมด 9 แห่ง ได้แก่ ไปรษณีย์เกษตรศาสตร์ ไปรษณีย์จตุจักร ไปรษณีย์เสนานิคม ไปรษณีย์จันทระเกษม ไปรษณีย์ตึกช้าง ไปรษณีย์สำนักงานใหญ่ ปตท. ไปรษณีย์ลาดพร้าว ไปรษณีย์ชั้นทาวเวอร์และไปรษณีย์ยูนิเซิร์ม

4.2.4.2 ที่ทำการไปรษณีย์ในเขตบึงกุ่ม มีทั้งหมด 3 แห่ง ได้แก่ ไปรษณีย์บึงกุ่ม ไปรษณีย์จระเข้บัวและไปรษณีย์คลองกุ่ม

4.2.4.3 ที่ทำการไปรษณีย์ในเขตลาดกระบัง มีทั้งหมด 5 แห่ง ได้แก่ ไปรษณีย์สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ไปรษณีย์ลาดกระบัง ไปรษณีย์เจ้าคุณทหาร ไปรษณีย์นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบังและไปรษณีย์ร่มเกล้า

เมื่อพิจารณาถึงขนาดพื้นที่ต่อจำนวนที่ทำการไปรษณีย์ พบว่า เขตจตุจักรมีการกระจายของที่ทำการไปรษณีย์ความหนาแน่นมากที่สุด คือ 3.66 ตร.กม./แห่ง รองลงมาคือเขตบึงกุ่ม 8.10 ตร.กม./แห่งและเขตลาดกระบังมีการกระจายตัวน้อยที่สุดคือ 24.77 ตร.กม./แห่ง หากพิจารณาเฉพาะพื้นที่พักอาศัยต่อจำนวนที่ทำการไปรษณีย์ พบว่า เขตจตุจักรมีการกระจายตัวของที่ทำการไปรษณีย์ความหนาแน่นมากที่สุดคือ 1.51 ตร.กม. รองลงมาคือ เขตบึงกุ่ม 3.06 ตร.กม./แห่ง และเขตลาดกระบังมีการกระจายตัวน้อยที่สุดคือ 3.22 ตร.กม./แห่ง โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 4.5

เมื่อพิจารณาถึงการใช้ประโยชน์อาคารร่วมกับเกณฑ์มาตรฐานด้านรัศมีการให้บริการ 1.5 กิโลเมตร พบว่า เขตจตุจักรนั้นมีรัศมีการให้บริการครอบคลุมตามเกณฑ์มาตรฐาน ในขณะที่เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังยังขาดความครอบคลุมตามรัศมีการให้บริการ โดยแสดงไว้ในภาพที่ 4.9

ตารางที่ 4.5 แสดงการเปรียบเทียบการกระจายตัวของที่ทำการไปรษณีย์

ลักษณะทางกายภาพ	พื้นที่ชั้นใน	พื้นที่ชั้นกลาง	พื้นที่ชั้นนอก
เขต	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง
พื้นที่เขต (ตร.กม.)	32.908	24.311	123.859
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัย (ตร.กม.)	13.594 (41.31)	9.652 (39.70)	15.315 (12.37)
จำนวนที่ทำการไปรษณีย์ (แห่ง)	9	3	5
พื้นที่เขตต่อจำนวนที่ทำการไปรษณีย์	3.66 ตร.กม./แห่ง	8.10 ตร.กม./แห่ง	24.77 ตร.กม./แห่ง
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนที่ทำการไปรษณีย์	1.51 ตร.กม./แห่ง	3.22 ตร.กม./แห่ง	3.06 ตร.กม./แห่ง

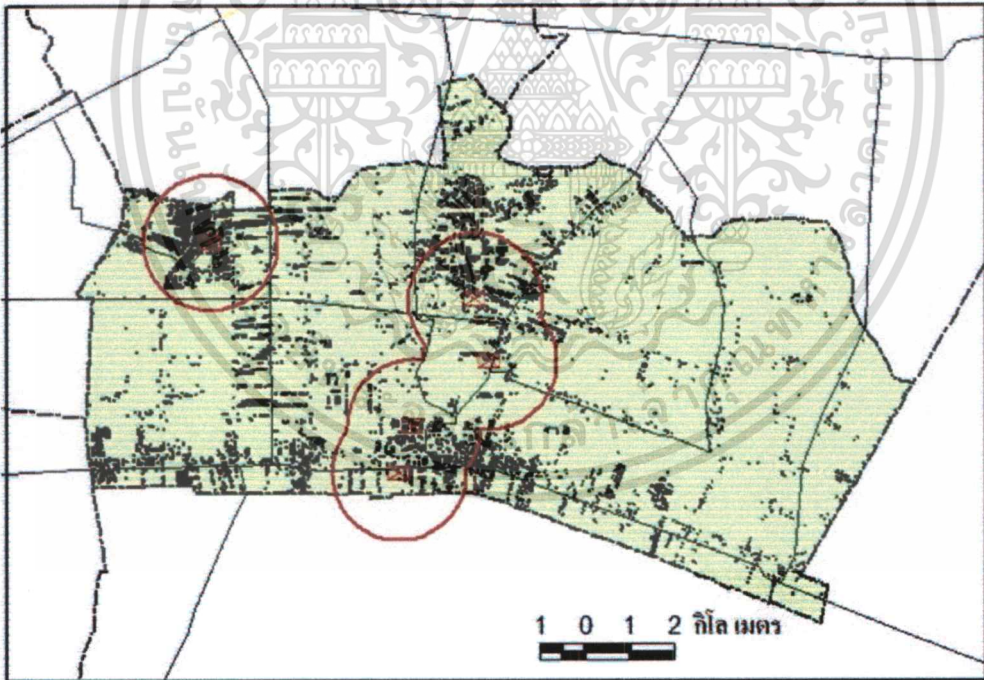
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เขตจตุจักร





เขตบึงกุ่ม



เขตลาดกระบัง

**สัญลักษณ์**

-  ที่ทำการไปรษณีย์
-  รัศมีการให้บริการ 1.5 กิโลเมตร



คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้เฉพาะที่ออกซึ่งหน่วยงานนี้ ไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

**ภาพที่ 4.9** แผนที่แสดงรัศมีการให้บริการของที่ทำการไปรษณีย์

ไม่มีการแก้ไข ทั้งต้น สี ทั้งที่แก้ไขที่ที่แปลงเนื้อที่ และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

#### 4.2.5 การกระจายตัวของตลาดสด

4.2.5.1 ตลาดสดในเขตจตุจักร มีทั้งหมด 5 แห่ง ได้แก่ ตลาดประชานิเวศน์ ตลาดอมรพันธ์ ตลาดบางเขน และตลาดองค์การตลาดเพื่อการเกษตร

4.2.5.2 ตลาดสดในเขตบึงกุ่ม มีทั้งหมด 7 แห่ง ได้แก่ ตลาดปัฐวิกรณ์ ตลาดโพธิ์สุวรรณ ตลาดนวลจันทร์ ตลาดอินทราภิรมย์ ตลาดจระเข้บัว ตลาดสินธนา ตลาดธนสิน

4.2.5.3 ตลาดสดในเขตลาดกระบัง มีทั้งหมด 9 แห่ง ได้แก่ ตลาดอุดมผล(หัวตะเข้) ตลาดลานบุญ ตลาดกลางนครร่มเกล้า ตลาดเกรียงไกร ตลาดจำลอง ตลาดบึงบัว ตลาดบัญญัติทรัพย์ ตลาดนำชัยและตลาด999

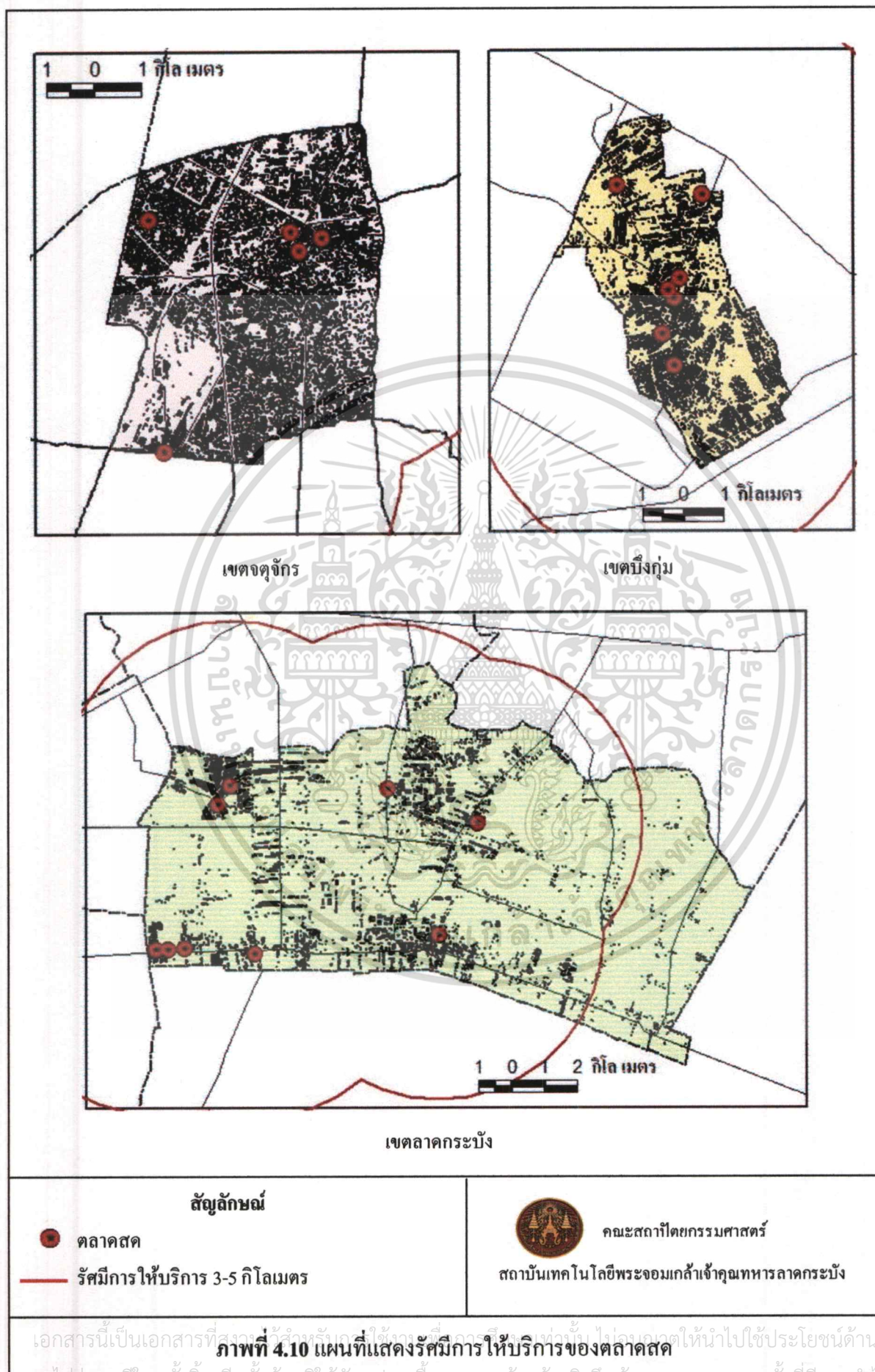
เมื่อพิจารณาถึงขนาดพื้นที่ต่อจำนวนตลาดสด พบว่า เขตบึงกุ่มมีการกระจายของตลาดสดความหนาแน่นมากที่สุด คือ 6.58 ตร.กม./แห่ง รองลงมาคือเขตจตุจักร 3.47 ตร.กม./แห่งและเขตลาดกระบังมีการกระจายตัวน้อยที่สุดคือ 13.76 ตร.กม./แห่ง หากพิจารณาเฉพาะพื้นที่พักอาศัยต่อจำนวนตลาดสดพบว่า เขตบึงกุ่มมีการกระจายตัวของตลาดสดความหนาแน่นมากที่สุด คือ 1.38 ตร.กม. รองลงมาคือเขตลาดกระบัง 1.70 ตร.กม./แห่ง และเขตจตุจักรมีการกระจายตัวน้อยที่สุดคือ 2.72 ตร.กม./แห่ง โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 4.6

เมื่อพิจารณาถึงการให้ประโยชน์อาคารร่วมกับเกณฑ์มาตรฐานด้านรัศมีการให้บริการ 3-5 กิโลเมตร พบว่า เขตจตุจักรและเขตบึงกุ่มนั้นมีรัศมีการให้บริการครอบคลุมตามเกณฑ์มาตรฐาน ในขณะที่เขตลาดกระบังยังขาดความครอบคลุมตามรัศมีการให้บริการ โดยแสดงไว้ในภาพที่ 4.10

ตารางที่ 4.6 แสดงการเปรียบเทียบการกระจายตัวของตลาดสด

ลักษณะทางกายภาพ	พื้นที่ชั้นใน	พื้นที่ชั้นกลาง	พื้นที่ชั้นนอก
เขต	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง
พื้นที่เขต (ตร.กม.)	32.908	24.311	123.859
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัย (ตร.กม.)	13.594 (41.31)	9.652 (39.70)	15.315 (12.37)
จำนวนตลาดสด (แห่ง)	5	7	9
พื้นที่เขตต่อจำนวนตลาดสด	6.58 ตร.กม./แห่ง	3.47 ตร.กม./แห่ง	13.76 ตร.กม./แห่ง
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนตลาดสด	2.72 ตร.กม./แห่ง	1.38 ตร.กม./แห่ง	1.70 ตร.กม./แห่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับคนที่ใช้หน่วยบริการที่ระบุเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
**ภาพที่ 4.10** แผนที่แสดงรัศมีการให้บริการของตลาดสด  
 เมื่อแก้ไขที่... ทั้งสิ้น อีกทั้งได้... มิให้... และต้อง... ึ่งอิง... ึ่งของเอกสารทุกครั้งที่มี... ึ่งไปใช้

#### 4.2.6 การกระจายตัวของศาสนสถาน

4.2.6.1 ศาสนสถานในเขตจตุจักร มีทั้งหมด 7 แห่ง โดยแบ่งเป็นวัดจำนวน 2 แห่ง และ โบสถ์คริสต์จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ วัดเสมียนนารี วัดเทวสุนทร โบสถ์เซนต์จอห์น สำนักงานคริสตจักร คริสตจักรพันธสัญญา คริสตจักรพลับพลาและ คริสตจักรบ้านแห่งพระคุณกร

4.2.6.2 ศาสนสถานในเขตบึงกุ่ม มีทั้งหมด 17 แห่ง โดยแบ่งเป็นวัดจำนวน 4 แห่ง มัสยิด จำนวน 7 แห่ง และ โบสถ์คริสต์จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ วัดพิชัย วัดบางเตย วัดนวลจันทร์ วัดสุวรรณ ประสิทธิ์ มัสยิดยามิอุลมุบตาดิ มัสยิดอัลสลาม มัสยิดมิฟตาฮุลยูนาน สุहर่า มัสยิดเอวาร์กอฟ มัสยิดโต๊ะ แหหลวงนา มัสยิดดัลมิยะตุลอิสลาม คริสตจักรคริสเตียนสัมพันธ์กรุงเทพ คริสตจักรมหาพรตสรรเสริญ คริสตจักรรอดอนันต์ คริสตจักรสหกรณ์ คริสตจักรบริการ ไบตรีจิตเลิศอุบลและคริสตจักรมูลนิธิส่งเสริม การศึกษาพระคัมภีร์

4.2.6.3 ศาสนสถานในเขตลาดกระบัง มีทั้งหมด 22 แห่ง โดยแบ่งเป็นวัดจำนวน 13 แห่ง มัสยิดจำนวน 5 แห่ง โบสถ์คริสต์จำนวน 2 แห่งและศาลเจ้าจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ วัดลาดกระบัง วัดปลูก ศรีทธา วัดสังฆราชา วัดบำรุงرين วัดพลมานีย์ วัดสุทธาโภชน วัดบึงบัว วัดทิพพาวาส วัดราชโกษา วัด ชุมทอง วัดลานบุญ วัดปากบึง วัดอุทัยธรรมาราม มัสยิดนำฟีอะฮ์ (ถ่านายโส) มัสยิดคารูมฮายีริน มัสยิดคารูมฮิบบิน มัสยิดคารูมมุกีม มัสยิดมานารูลฮูดา วัดพระแม่ประจักษ์เมืองลัวร์ด คริสตจักรฉลอง กรุง ศาลเจ้าร่มเกล้าและศาลเจ้าแป๊ะ โคว์เซียงจี่(ศาลเจ้าองค์เซียน)

เมื่อพิจารณาถึงขนาดพื้นที่ต่อจำนวนศาสนสถาน พบว่า เขตบึงกุ่มมีการกระจายของ ศาสนสถานความหนาแน่นมากที่สุด คือ 1.43 ตร.กม./แห่ง รองลงมาคือเขตจตุจักร 4.70 ตร.กม./แห่งและ เขตลาดกระบังมีการกระจายตัวน้อยที่สุดคือ 5.63 ตร.กม./แห่ง หากพิจารณาเฉพาะพื้นที่พักอาศัยต่อ จำนวนศาสนสถานพบว่า เขตบึงกุ่มมีการกระจายตัวของศาสนสถานหนาแน่นมากที่สุด คือ 0.57 ตร.กม. รองลงมาคือ เขตลาดกระบัง 0.70 ตร.กม./แห่ง และเขตจตุจักรมีการกระจายตัวน้อยที่สุดคือ 1.94 ตร.กม./ แห่ง โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 4.7

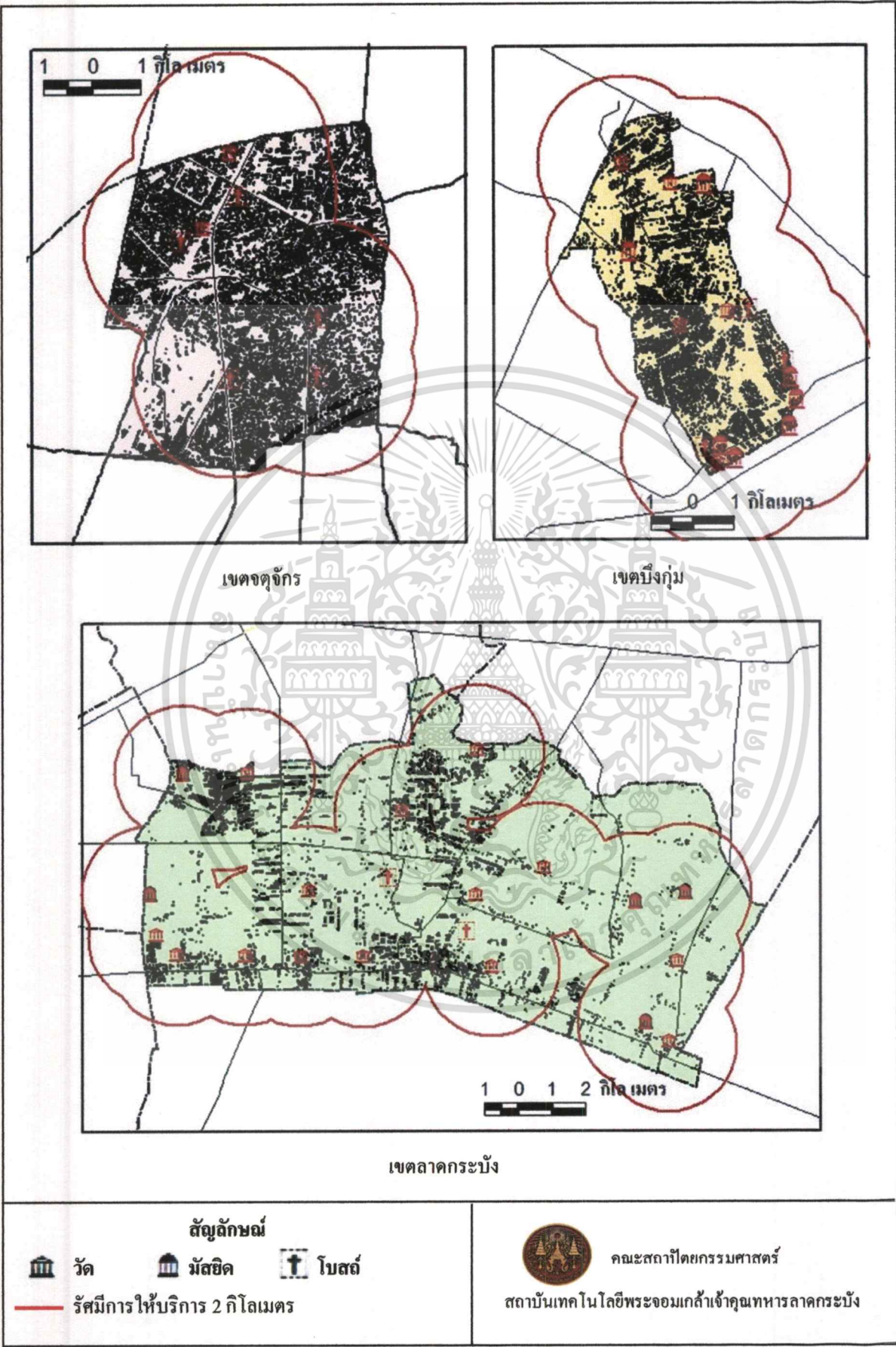
เมื่อพิจารณาถึงการให้บริการ โยชน์อาคารร่วมกับเกณฑ์มาตรฐานด้านรัศมีการให้บริการ 2 กิโลเมตร พบว่า เขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังนั้นมีรัศมีการให้บริการครอบคลุมตามเกณฑ์ มาตรฐาน โดยแสดงไว้ในภาพที่ 4.11

ตารางที่ 4.7 แสดงการเปรียบเทียบการกระจายตัวของศาสนสถาน

ลักษณะทางกายภาพ	พื้นที่ชั้นใน	พื้นที่ชั้นกลาง	พื้นที่ชั้นนอก
เขต	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง
พื้นที่เขต (ตร.กม.)	32.908	24.311	123.859
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัย (ตร.กม.)	13.594 (41.31)	9.652 (39.70)	15.315 (12.37)
จำนวนศาสนสถาน (แห่ง)	7	17	22
พื้นที่เขตต่อจำนวนศาสนสถาน	4.70 ตร.กม./แห่ง	1.43 ตร.กม./แห่ง	5.63 ตร.กม./แห่ง
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนศาสนสถาน	1.94 ตร.กม./แห่ง	0.57 ตร.กม./แห่ง	0.70 ตร.กม./แห่ง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารภาพที่ 4.11 แผนที่แสดงรัศมีการให้บริการของศาสนสถานหน้าไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 เมื่อกิจการใดทั้งสิ้น ออกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

#### 4.2.7 การกระจายตัวของสวนสาธารณะ

4.2.7.1 สวนสาธารณะในเขตจตุจักร มีทั้งหมด 3 แห่ง ได้แก่ สวนจตุจักร สวนวิจิตรเบญจทัศ(สวนรถไฟ) สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ฯ

4.2.7.2 สวนสาธารณะในเขตบึงกุ่ม มีทั้งหมด 2 แห่ง ได้แก่ สวนเสรีไทยและสวนนวมินทร์ภิรมย์

4.2.7.3 สวนสาธารณะในเขตลาดกระบัง มีทั้งหมด 2 แห่ง ได้แก่ สวนพระนครและสวน 60 พรรษา สมเด็จพระบรมราชินีนาถ (สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม.2552)

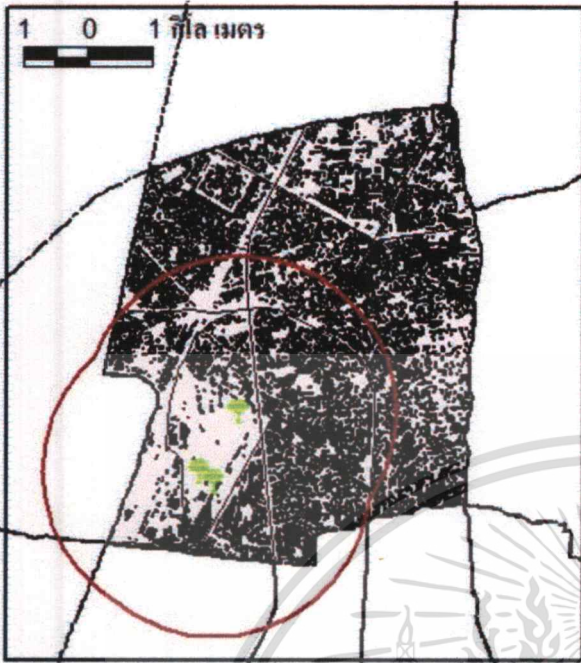
เมื่อพิจารณาถึงขนาดพื้นที่ต่อจำนวนสวนสาธารณะ พบว่า เขตจตุจักรมีการกระจายของสวนสาธารณะความหนาแน่นมากที่สุด คือ 10.97 ตร.กม./แห่ง รองลงมาคือเขตบึงกุ่ม 12.16 ตร.กม./แห่ง และเขตลาดกระบังมีการกระจายตัวน้อยที่สุดคือ 61.93 ตร.กม./แห่ง หากพิจารณาเฉพาะพื้นที่พักอาศัยต่อจำนวนสวนสาธารณะ พบว่า เขตจตุจักรมีการกระจายตัวของสวนสาธารณะความหนาแน่นมากที่สุด คือ 4.53 ตร.กม. รองลงมาคือ เขตลาดกระบัง 4.82 ตร.กม./แห่ง และเขตบึงกุ่มมีการกระจายตัวน้อยที่สุดคือ 7.66 ตร.กม./แห่ง โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 4.8

เมื่อพิจารณาถึงการใช้ประโยชน์อาคารร่วมกับเกณฑ์มาตรฐานด้านรัศมีการให้บริการ 2.4 กิโลเมตร พบว่า เขตจตุจักรเขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังยังขาดความครอบคลุมตามเกณฑ์มาตรฐาน แต่เนื่องจากในพื้นที่มีสวนสาธารณะขนาดเล็กกระจายตัวอยู่ตามที่พักอาศัย ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วถือว่ามีความครอบคลุมทุกเขต โดยแสดงไว้ในภาพที่ 4.12

ตารางที่ 4.8 แสดงการเปรียบเทียบการกระจายตัวของสวนสาธารณะ

ลักษณะทางกายภาพ	พื้นที่ชั้นใน	พื้นที่ชั้นกลาง	พื้นที่ชั้นนอก
เขต	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง
พื้นที่เขต (ตร.กม.)	32.908	24.311	123.859
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัย (ตร.กม.)	13.594 (41.31)	9.652 (39.70)	15.315 (12.37)
จำนวนสวนสาธารณะ (แห่ง)	3	2	2
พื้นที่เขตต่อจำนวนสวนสาธารณะ	10.97 ตร.กม./แห่ง	12.16 ตร.กม./แห่ง	61.93 ตร.กม./แห่ง
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนสวนสาธารณะ	4.53 ตร.กม./แห่ง	4.82 ตร.กม./แห่ง	7.66 ตร.กม./แห่ง

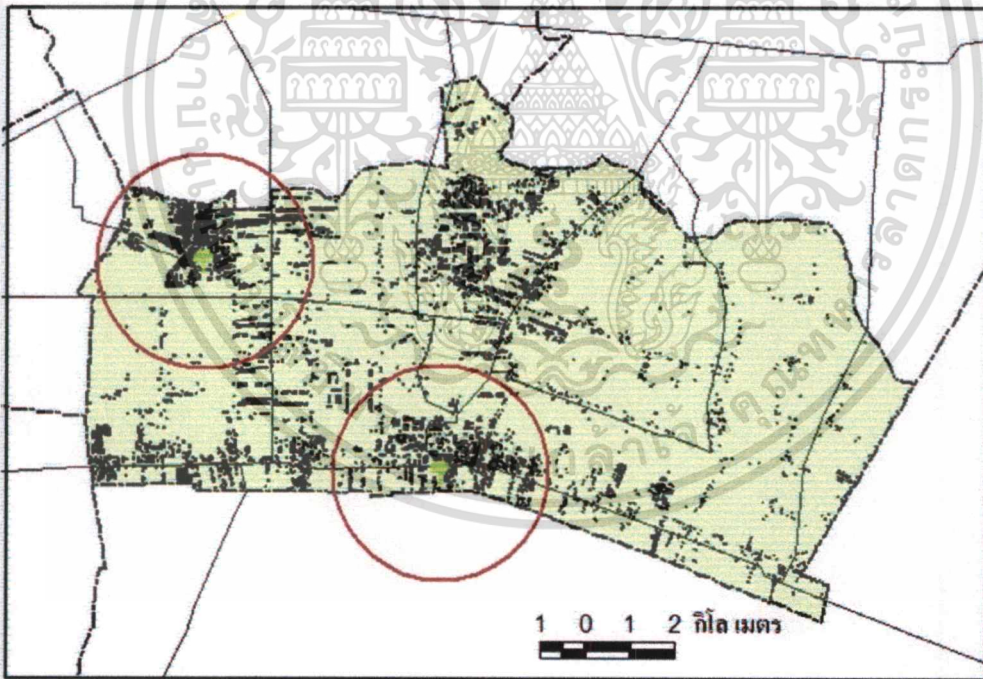
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เขตจตุจักร



เขตบึงกุ่ม



เขตลาดกระบัง

สัญลักษณ์



สวนสาธารณะ



รัศมีการให้บริการ 2.4 กิโลเมตร



คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารภาพที่ 4.12 แผนที่แสดงรัศมีการให้บริการของสวนสาธารณะหน้าไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## บทที่ 5

### การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาเรื่องการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการออกแบบสอบถามประชาชนที่เดินทางไปใช้บริการสาธารณะทั้ง 3 เขต ได้แก่ เขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบัง โดยอาศัยการเก็บข้อมูลแบบสอบถามเขตละ 150 ชุด รวมทั้งสิ้น 450 ชุด โดยการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถแบ่งออกได้เป็น 8 ส่วน คือ ส่วนแรกเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะประชากร ส่วนที่ 2 เป็นการวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา ส่วนที่ 3 เป็นการวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษา ส่วนที่ 4 เป็นการวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงโรงพยาบาล ส่วนที่ 5 เป็นการวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์ ส่วนที่ 6 เป็นการวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงตลาดสด ส่วนที่ 7 เป็นการวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงศาสนสถาน ส่วนที่ 8 เป็นการวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงสวนสาธารณะ

#### 5.1 การวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะประชากร

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง(ร้อยละ 54.7) ระดับการศึกษา กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 37.8) รองลงมา คือ ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. (ร้อยละ 20.7) และระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 14.7) ตามลำดับ อาชีพ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานของรัฐ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานบริษัทเอกชน (ร้อยละ 37.8) รองลงมาคือ อาชีพค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 22.7) และอาชีพรับจ้าง (ร้อยละ 15.6) ตามลำดับ ที่ทำงานที่เรียน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ทำงาน/เรียนอยู่ในเขตพื้นที่ศึกษา (ร้อยละ 56.4) อายุ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุเฉลี่ยประมาณ 36.14 ปี รายได้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยประมาณ 21,324.41 บาท รายได้ครัวเรือน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ครัวเรือนเฉลี่ยประมาณ 35,240.19 บาท จำนวนยานพาหนะในครัวเรือน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนรถยนต์ส่วนตัว รถจักรยานยนต์และรถจักรยานในครัวเรือนเฉลี่ยประมาณ 0.87, 0.49 และ 0.32 คัน/ครัวเรือนตามลำดับ โดยมีรายละเอียดแต่ละเขตดังนี้

■ เขตจตุจักร กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง(ร้อยละ 52.7) ระดับการศึกษา กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 38.7) รองลงมา คือ ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. (ร้อยละ 20.0) และระดับประถมศึกษา (ร้อยละ 14.7) ตามลำดับ อาชีพ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานของรัฐ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานบริษัทเอกชน (ร้อยละ

39.3) รองลงมาคือ อาชีพค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 22.7) และอาชีพรับจ้าง (ร้อยละ 14.7) ตามลำดับ ที่ทำงาน/ที่เรียน กลุ่มตัวอย่างทำงาน/เรียนอยู่นอกเขตจตุจักร (ร้อยละ 54.7) อายุ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุเฉลี่ยประมาณ 36.79 ปี รายได้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยประมาณ 22,047.89 บาท รายได้ครัวเรือน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ครัวเรือนเฉลี่ยประมาณ 39,236.96 บาท จำนวนยานพาหนะในครัวเรือน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนรถยนต์ส่วนตัว รถจักรยานยนต์และรถจักรยานในครัวเรือนเฉลี่ยประมาณ 0.96, 0.49 และ 0.31 คัน/ครัวเรือน ตามลำดับ

■ เขตบึงกุ่ม กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 56.7) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 44.7) รองลงมา คือ ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. (ร้อยละ 18.7) และระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 12.7) ตามลำดับ อาชีพ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานของรัฐ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานบริษัทเอกชน (ร้อยละ 35.3) รองลงมาคือ อาชีพค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 22.7) และอาชีพแม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ (ร้อยละ 18.7) ตามลำดับ ที่ทำงาน/ที่เรียน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ทำงาน/เรียนอยู่ในเขตบึงกุ่ม (ร้อยละ 58.0) อายุ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุเฉลี่ยประมาณ 36.78 ปี รายได้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยประมาณ 21,384.20 บาท รายได้ครัวเรือน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ครัวเรือนเฉลี่ยประมาณ 35,604.43 บาท จำนวนยานพาหนะในครัวเรือน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนรถยนต์ส่วนตัว รถจักรยานยนต์และรถจักรยานในครัวเรือนเฉลี่ยประมาณ 0.86, 0.48 และ 0.33 คัน/ครัวเรือน ตามลำดับ

■ เขตลาดกระบัง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 54.0) ระดับการศึกษา กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 30.0) รองลงมา คือ ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. (ร้อยละ 23.3) และระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 19.3) ตามลำดับ อาชีพ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานของรัฐ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานบริษัทเอกชน (ร้อยละ 38.7) รองลงมาคือ อาชีพค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 22.7) และอาชีพรับจ้าง (ร้อยละ 18.0) ตามลำดับ ที่ทำงาน/ที่เรียน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ทำงาน/เรียนอยู่ในเขตลาดกระบัง (ร้อยละ 66.0) อายุ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุเฉลี่ยประมาณ 34.82 ปี รายได้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยประมาณ 20,662.54 บาท รายได้ครัวเรือน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ครัวเรือนเฉลี่ยประมาณ 31,014.55 บาท จำนวนยานพาหนะในครัวเรือน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนรถยนต์ส่วนตัว รถจักรยานยนต์และรถจักรยานในครัวเรือนเฉลี่ยประมาณ 0.81, 0.50 และ 0.33 คัน/ครัวเรือนตามลำดับ โดยรายละเอียดได้แสดงไว้ในตารางที่ 5.1-5.2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.1 แสดงร้อยละของข้อมูลลักษณะประชากร

ลักษณะประชากร	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง	รวม
	จำนวน(ร้อยละ)	จำนวน(ร้อยละ)	จำนวน(ร้อยละ)	จำนวน(ร้อยละ)
<b>เพศ</b>				
- ชาย	71 (47.3)	65 (43.3)	69 (46.0)	204 (45.3)
- หญิง	79 (52.7)	85 (56.7)	81 (54.0)	246 (54.7)
<b>ระดับการศึกษา</b>				
- ประถมศึกษา	22 (14.7)	16 (10.7)	22 (14.7)	60 (13.3)
- มัธยมศึกษาต้น	18 (12.0)	19 (12.7)	29 (19.3)	66 (14.7)
- มัธยมศึกษาปลาย/ปวช.	30 (20.0)	28 (18.7)	35 (23.3)	93 (20.7)
- อนุปริญญา/ปวส.	14 (9.3)	14 (9.3)	12 (8.0)	40 (8.9)
- ปริญญาตรี	58 (38.7)	67 (44.7)	45 (30.0)	170 (37.8)
- ปริญญาโท	8 (5.3)	6 (4.0)	7 (4.7)	21 (4.7)
- ปริญญาเอก	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
<b>อาชีพ</b>				
- นักเรียน/นักศึกษา	15 (10.0)	14 (9.3)	24 (16.0)	53 (11.8)
- ข้าราชการ/พนักงานของรัฐ/ รัฐวิสาหกิจ/บริษัทเอกชน	59 (39.3)	53 (35.3)	58 (38.7)	170 (37.8)
- ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	34 (22.7)	34 (22.7)	34 (22.7)	102 (22.7)
- แม่บ้าน/พ่อบ้าน/เกษียณอายุ	20 (13.3)	28 (18.7)	7 (4.7)	55 (12.2)
- รับจ้าง	22 (14.7)	21 (14.0)	27 (18.0)	70 (15.6)
- อื่นๆ	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
<b>ที่ทำงาน/ที่เรียนในปัจจุบัน</b>				
- ในเขตพื้นที่ศึกษา	68 (45.3)	87 (58.0)	99 (66.0)	261 (56.4)
- นอกเขตพื้นที่ศึกษา	82 (54.7)	63 (42.0)	51 (34.0)	196 (43.6)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.2 แสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของลักษณะประชากร

ลักษณะประชากร	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง	รวม
<b>อายุ (ปี)</b>				
- ค่าเฉลี่ย	36.79	36.78	34.82	36.14
- ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	11.02	10.08	11.13	10.77
- ค่าสูงสุด-ค่าต่ำสุด	59 - 18	62 -17	58 -15	62 -15
<b>รายได้ (บาทต่อเดือน)</b>				
- ค่าเฉลี่ย	22,047.89	21,384.20	20,662.54	21,324.41
- ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	17,524.06	18,218.35	21,930.80	19,304.29
- ค่าสูงสุด-ค่าต่ำสุด	100,000 - 6,000	98,000 -5,500	95,000 -4,500	100,000 -4,500
<b>รายได้ครัวเรือน (บาทต่อเดือน)</b>				
- ค่าเฉลี่ย	39,236.96	35,604.43	31,014.55	35,240.19
- ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	28,151.25	28,151.95	25,950.19	27,548.81
- ค่าสูงสุด-ค่าต่ำสุด	150,000-8,000	130,000-6,500	125,000-5,000	150,000-5,000
<b>จำนวนยานพาหนะในครัวเรือน</b>				
<b>รถยนต์ส่วนตัว (คัน)</b>				
- ค่าเฉลี่ย	0.96	0.86	0.81	0.87
- ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.75	0.74	0.75	0.77
- ค่าสูงสุด-ค่าต่ำสุด	3 - 0	3 - 0	3 - 0	3 - 0
<b>จักรยานยนต์ส่วนตัว (คัน)</b>				
- ค่าเฉลี่ย	0.49	0.48	0.50	0.49
- ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.63	0.62	0.65	0.63
- ค่าสูงสุด-ค่าต่ำสุด	2 - 0	3 - 0	3 - 0	3 - 0
<b>จักรยาน (คัน)</b>				
- ค่าเฉลี่ย	0.31	0.33	0.33	0.32
- ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.56	0.63	0.70	0.63
- ค่าสูงสุด-ค่าต่ำสุด	2 - 0	3 - 0	3 - 0	3 - 0

จากทั้งหมดที่กล่าวมาสรุปได้ว่า ลักษณะประชากรในพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 เขตมีความใกล้เคียงกัน โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีการศึกษาระดับปริญญาตรีซึ่งสอดคล้องกับอาชีพซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีรายได้ประจำ เช่น ข้าราชการ พนักงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจหรือบริษัทเอกชน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ทำงานอยู่ในพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะกลุ่มตัวอย่างในเขตบึงกุ่มและลาดกระบัง มีเพียงกลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรที่ส่วนใหญ่ทำงานนอกเขต ส่วนอายุของกลุ่มตัวอย่างนั้นมีความใกล้เคียงกัน เมื่อพิจารณาอายุพบว่าสอดคล้องกับอาชีพ เนื่องจากอายุของกลุ่มตัวอย่างไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนใหญ่อยู่ในวัยทำงาน รายได้และรายได้ครัวเรือนนั้นมีความแตกต่างกันเล็กน้อย โดยกลุ่มตัวอย่างในเขตลาดกระบังนั้นมีค่าเฉลี่ยน้อยกว่าค่าเฉลี่ยของทั้งหมด การครอบครองยานพาหนะนั้นมีความใกล้เคียงกันคือ รยนต์ส่วนตัวเฉลี่ยครอบครัวยุค 1 คัน รถจักรยานยนต์ 1 คันต่อ 2 ครอบครัวยุค และจักรยานยนต์ 1 คันต่อ 3 ครอบครัวยุค

## 5.2 การวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา

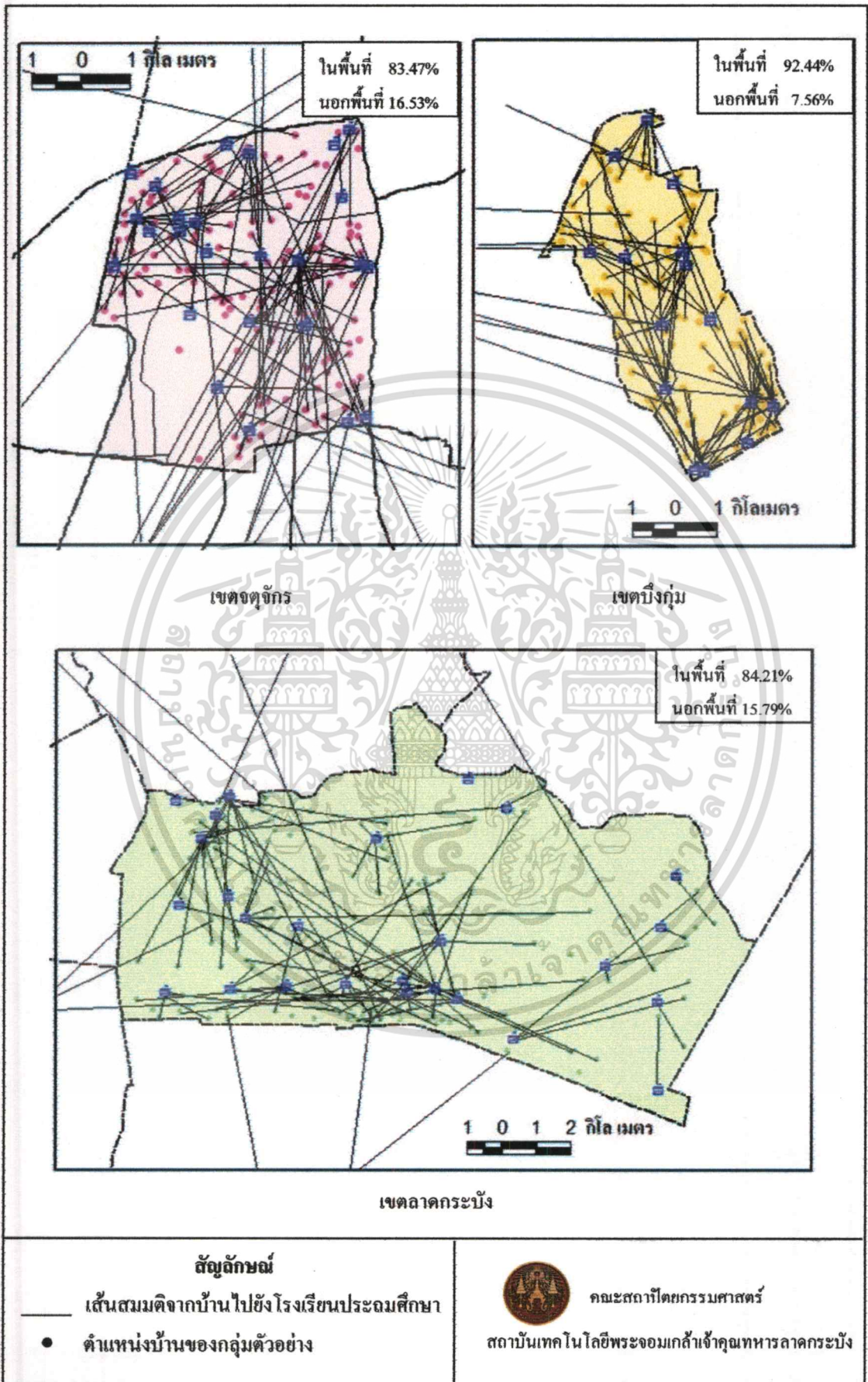
### 5.2.1 พฤติกรรมการเดินทางไปโรงเรียนประถมศึกษา

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปใช้โรงเรียนประถมศึกษาในพื้นที่ (ร้อยละ 88.47) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เดินทางไปใช้โรงเรียนประถมศึกษาในพื้นที่ (ร้อยละ 83.47 92.44 และ 84.21 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่า เขตบึงกุ่มมีสัดส่วนการใช้โรงเรียนประถมศึกษาในพื้นที่มากที่สุด ในขณะที่เขตจตุจักรมีสัดส่วนการใช้โรงเรียนประถมศึกษาในพื้นที่น้อยที่สุด โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.1

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปโรงเรียนประถมศึกษาค้ำยยานพาหนะส่วนตัว (ร้อยละ 52.7) มีระยะทางเฉลี่ย 4.26 กิโลเมตร เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระยะทางเฉลี่ยมากที่สุด 4.93 กิโลเมตร รองลงมาคือเขตลาดกระบังมีระยะทางเฉลี่ย 4.75 กิโลเมตร และเขตบึงกุ่มมีระยะทางน้อยที่สุดเฉลี่ย 3.09 กิโลเมตร โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.3

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปโรงเรียนประถมศึกษาโดยมีระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 15.31 นาที เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระยะเวลาเฉลี่ยมากที่สุด 17.52 นาที รองลงมาคือเขตลาดกระบัง มีระยะเวลาเฉลี่ย 14.75 นาที และเขตบึงกุ่มมีระยะเวลาน้อยที่สุดเฉลี่ย 13.53 นาที โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.4

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปโรงเรียนประถมศึกษาโดยมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 23.36 บาท เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยมากที่สุด 31.26 บาท รองลงมาคือเขตบึงกุ่ม มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 19.88 บาท และเขตลาดกระบังมีค่าใช้จ่ายมากที่สุดเฉลี่ย 18.17 บาท โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.5



เขตตองกริ

เขตบึงกุ่ม

เขตลาดกระบัง

**สัญลักษณ์**

- เส้นสมมติจากบ้าน ไปยัง โรงเรียนประถมศึกษา
- ตำแหน่งบ้านของกลุ่มตัวอย่าง



คณะสาขาโตโยตรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับครูใช้สอนเพื่อการศึกษานี้เท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 ภาพที่ 5.1 แผนที่แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทาง ไปโรงเรียนประถมศึกษา

ตารางที่ 5.3 แสดงระยะทางไปโรงเรียนประถมศึกษาจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

ระยะทางในการเดินทาง (กม.)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	4.0	0.94	0.68	27.5	1.14	0.63	13.4	1.33	0.75	14.6	10.18	0.67
ยานพาหนะส่วนตัว	60.8	5.60	6.05	46.7	3.87	4.26	49.1	5.05	4.18	52.7	4.91	5.07
ขนส่งสาธารณะ	35.2	4.24	2.92	25.8	3.68	4.19	37.5	5.57	5.00	32.8	4.57	4.14
รวม	100.0	4.93	5.12	100.0	3.09	3.81	100.0	4.75	4.44	100.0	4.26	4.56

ตารางที่ 5.4 แสดงระยะเวลาในการเดินทางไปโรงเรียนประถมศึกษาจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

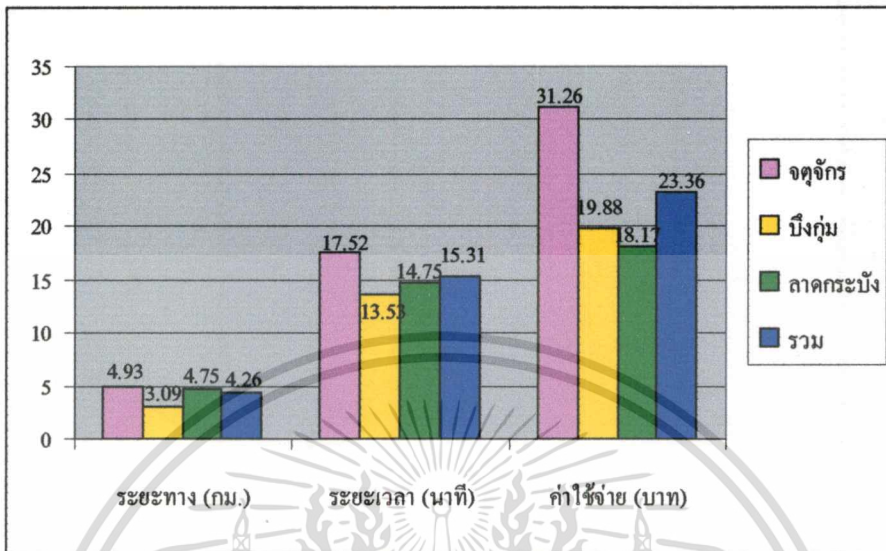
ระยะเวลาในการเดินทาง (นาที)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	4.0	10.00	3.54	27.5	9.84	3.94	13.4	10.67	4.58	14.6	10.10	4.04
ยานพาหนะส่วนตัว	60.8	19.01	11.66	46.7	14.54	12.84	49.1	13.49	8.01	52.7	16.04	11.34
ขนส่งสาธารณะ	35.2	15.80	7.47	25.8	15.48	8.87	37.5	17.86	13.57	32.8	16.45	10.36
รวม	100.0	17.52	10.33	100.0	13.53	10.33	100.0	14.75	10.42	100.0	15.31	10.47

ตารางที่ 5.5 แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปโรงเรียนประถมศึกษาจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (บาท)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	4.0	N/A	N/A	27.5	N/A	N/A	13.4	N/A	N/A	14.6	N/A	N/A
ยานพาหนะส่วนตัว	60.8	38.55	26.47	46.7	31.57	16.81	49.1	25.91	18.16	52.7	32.74	22.13
ขนส่งสาธารณะ	35.2	22.23	16.69	25.8	19.27	19.14	37.5	14.10	10.96	32.8	18.52	15.87
รวม	100.0	31.26	24.93	100.0	19.88	19.93	100.0	18.17	16.88	100.0	23.36	21.76

เมื่อเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษาทั้ง 3 พื้นที่พบว่า เขตจตุจักรมีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากที่สุดถึงแม้เขตจตุจักรจะมีการกระจายตัวของโรงเรียนประถมศึกษามากที่สุด เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนตัวมากกว่าเขตอื่น ๆ และมีสัดส่วนการเดินทางไปใช้โรงเรียนประถมศึกษานอกพื้นที่มากกว่าเขตอื่น ๆ ทำให้เกิดการเดินทางที่ไกลขึ้นซึ่งส่งผลถึงระยะเวลาและค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นตามไปด้วย ในขณะที่เขตบึงกุ่มมีระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางน้อยที่สุด เนื่องจากเขตบึงกุ่มมีขนาดพื้นที่เล็ก มีการกระจายตัวของโรงเรียนประถมศึกษาครอบคลุมพื้นที่ และกลุ่มตัวอย่างในเขตบึงกุ่มเดินทางไปใช้โรงเรียนประถมศึกษานอกพื้นที่น้อยกว่าเขตอื่น ๆ ทำให้มีระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางที่น้อยที่สุด ส่วนเขตลาดกระบังมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยที่สุด

เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างในเขตลาดกระบังมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าเขตอื่น ๆ ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยกว่าเขตอื่น ๆ โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.2



ภาพที่ 5.2 แสดงความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา

### 5.2.2 เหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษา

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษาจากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 70.1) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่ม และเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษาจากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 68.2 72.7 และ 70.1) โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.6

ตารางที่ 5.6 แสดงเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษา

เหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษา	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง	รวม
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
ระยะทางในการเดินทาง	88 (68.2)	93 (72.7)	101 (70.1)	281 (70.1)
ระยะเวลาในการเดินทาง	11 (8.5)	8 (6.3)	12 (8.3)	31 (7.7)
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	2 (1.6)	3 (2.3)	1 (0.7)	6 (1.5)
ความมีชื่อเสียง	18 (14.0)	13 (10.2)	8 (5.6)	40 (10.0)
คุณภาพการให้บริการ	10 (7.8)	11 (8.6)	22 (15.3)	43 (10.7)
รวม	129 (100.0)	128 (100.0)	144 (100.0)	401 (100.0)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 5.2.3 ความพึงพอใจในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา

กลุ่มตัวอย่างมีระดับความพึงพอใจในการเข้าถึง โรงเรียนประถมศึกษาด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (3.88) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษาด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (3.87 3.85 และ 3.92 ตามลำดับ) แสดงให้เห็นว่า การเดินทางไปโรงเรียนประถมศึกษาในปัจจุบัน โดยมีระยะทางเฉลี่ย 4.26 กิโลเมตรนั้นมีความเหมาะสม โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.7

ตารางที่ 5.7 แสดงระดับความพึงพอใจในการเข้าถึง โรงเรียนประถมศึกษา

ความพึงพอใจในการเข้าถึง โรงเรียนประถมศึกษา	เขตจตุจักร		เขตบึงกุ่ม		เขตลาดกระบัง		รวม	
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD
ระยะทางในการเดินทาง	3.87	0.84	3.85	0.79	3.92	0.89	3.88	0.84
ระยะเวลาในการเดินทาง	3.72	1.02	3.74	0.83	3.79	0.99	3.75	0.95
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	3.73	0.81	3.62	0.92	3.85	1.00	3.75	0.92
ความมีชื่อเสียง	3.77	0.91	3.56	0.83	3.63	1.12	3.66	0.97
คุณภาพการให้บริการ	3.83	0.96	3.80	0.66	3.66	1.09	3.76	0.94

### 5.2.4 ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา

กลุ่มตัวอย่างมีระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษาด้านการขาดความต่อเนื่องของทางเท้าเป็นลำดับแรก (1.68) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระดับปัญหาด้านระยะเวลาในการเดินทางเป็นลำดับแรก (1.63) ในขณะที่เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังมีระดับปัญหาด้านการขาดความต่อเนื่องของทางเท้าเป็นลำดับแรก (1.84 และ 1.66 ตามลำดับ) จากข้อมูลข้างต้นพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีปัญหาในการเดินทางไปใช้โรงเรียนประถมศึกษาทางด้านการขาดความต่อเนื่องของทางเท้าเป็นอันดับแรกทั้งพื้นที่เขตชั้นกลางและเขตชั้นนอก ในขณะที่พื้นที่ชั้นในมีปัญหาทางด้านระยะเวลาในการเดินทาง ซึ่งสอดคล้องกับความพึงพอใจด้านระยะเวลาในการเดินทางที่อยู่ในลำดับสุดท้าย (ตารางที่ 5.7) เนื่องจากเขตจตุจักรมีปริมาณจราจรหนาแน่นกว่าเขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบัง โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.8

ตารางที่ 5.8 แสดงระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา

ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึง โรงเรียนประถมศึกษา	เขตจตุจักร		เขตบึงกุ่ม		เขตลาดกระบัง		รวม	
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD
ระยะทางไกล	1.43	0.78	1.49	0.84	1.41	0.79	1.44	0.80
ระยะเวลาในการเดินทางนาน	1.63	0.74	1.63	0.87	1.64	0.75	1.63	0.78
ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง	1.52	0.75	1.65	0.98	1.57	0.72	1.58	0.82
การขาดความต่อเนื่องของทางเท้า	1.55	0.90	1.84	0.99	1.66	0.89	1.68	0.93
การไม่มีที่จอดรถ	1.55	0.92	1.72	0.98	1.51	0.80	1.58	0.90
การรอรถเป็นเวลานาน	1.46	0.87	1.74	0.99	1.49	0.68	1.56	0.85

### 5.2.5 แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้มีระยะทางจากบ้านไปยังโรงเรียนประถมศึกษาอยู่ที่ 0.5-2.0 กิโลเมตรเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 39.6) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่ต้องการให้มีระยะทางจากบ้านไปยังโรงเรียนประถมศึกษาอยู่ที่ 0.5-2.0 กิโลเมตรเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 39.3)

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้มีการปรับปรุงการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษาด้วยยานพาหนะส่วนตัวเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 42.4) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่ต้องการให้มีการปรับปรุงการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษาด้วยยานพาหนะส่วนตัวเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 39.3 40.0 และ 48.0 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่า ประชาชนส่วนใหญ่ต้องการเดินทางไปยังโรงเรียนประถมศึกษาด้วยยานพาหนะส่วนตัวมากที่สุดเนื่องจากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางด้วยยานพาหนะส่วนตัวซึ่งมีความสะดวกสามารถเข้าถึงจุดหมายปลายทางได้อย่างสะดวกที่สุด โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.9

ตารางที่ 5.9 แสดงแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา

แนวทางในการปรับปรุง ความสามารถในการเข้าถึง	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง	รวม
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
ระยะทางที่ต้องการ				
น้อยกว่า 0.5 กิโลเมตร	54 (36.0)	52 (34.7)	50 (33.3)	156 (34.7)
0.5-2.0 กิโลเมตร	59 (39.3)	59 (39.3)	59 (39.3)	178 (39.6)
2.0-5.0 กิโลเมตร	29 (19.3)	28 (18.7)	30 (20.0)	86 (19.1)
มากกว่า 5.0 กิโลเมตร	8 (5.3)	11 (7.3)	11 (7.4)	30 (6.7)
รูปแบบการเดินทางที่ต้องการ				
เดิน	43 (28.7)	42 (28.0)	11(7.3)	96 (21.3)
ยานพาหนะส่วนตัว	59 (39.3)	60 (40.0)	72 (48.0)	191 (42.4)
ขนส่งสาธารณะ	48 (32.0)	48 (32.0)	67 (44.7)	163 (36.2)

## 5.2.6 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามในด้านโรงเรียนประถมศึกษา

ในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม โดยตัวแปรอิสระคือ ลักษณะประชากร และพฤติกรรมการเดินทาง ส่วนตัวแปรตามคือ

- เหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษา
  - ความพึงพอใจในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา
  - ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา
  - แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา
- โดยตัวแปรที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 5.2.6.1 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร พฤติกรรมการเดินทางกับเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษา

จากการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One-Way ANOVA) ของเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษาพบว่า รายได้ที่แตกต่างกันมีเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษาที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ (ดังตารางที่ 5.10) จะเห็นได้ว่า กลุ่มที่เลือกใช้โรงเรียนประถมจากเหตุผลระยะทางจะมีรายได้น้อยกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เลือกใช้โรงเรียนจากคุณภาพการให้บริการ เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้น้อยจะมีโอกาสในการเลือกน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้สูง (ดังตารางที่ 5.11) และพบว่า รายได้ครัวเรือนที่แตกต่างกันมีเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษาที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ (ดังตารางที่ 5.12) จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างที่เลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษาจากเหตุผลด้านระยะทางจะมีรายได้ครัวเรือนน้อยกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เลือกใช้จากเหตุผลด้านคุณภาพการให้บริการ ซึ่งทั้งสองปัจจัยมีความสอดคล้องกัน เนื่องจากกลุ่มที่มีโอกาสในการเลือกมากกว่ามักจะเลือกโรงเรียนประถมศึกษาที่มีคุณภาพการเรียนการสอนที่ดีให้แก่บุตรหลานโดยไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงระยะทาง (ดังตารางที่ 5.13)

ตารางที่ 5.10 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยด้านเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษาและค่า F ที่ใช้ทดสอบ จำแนกตามรายได้

เหตุผลในการเลือก	จำนวน	ค่าเฉลี่ย รายได้ (บาท)	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig
ระยะทางในการเดินทาง	265	18,666.26	16,176.77	6.529	0.001
ระยะเวลาในการเดินทาง	28	23,992.86	22,631.05		
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	6	10,833.33	2,639.44		
ความมีชื่อเสียง	35	21,606.86	13,936.74		
คุณภาพการให้บริการ	42	33,576.19	30,363.73		
รวม	376	20,877.13	19,066.00		

ตารางที่ 5.11 แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษา จำแนกตามรายได้เป็นรายคู่

เหตุผลในการเลือก	ค่าเฉลี่ย รายได้ (บาท)	ระยะทางใน การเดินทาง	ระยะเวลา ในการ เดินทาง	ค่าใช้จ่ายใน การเดินทาง	ความมี ชื่อเสียง	คุณภาพการ ให้บริการ
		18,666.26	23,992.86	10,833.33	21,606.86	33,576.19
ระยะทางในการเดินทาง	18,666.26	-	-5,326.59	7,832.93	-2,940.59	-14,909.93*
ระยะเวลาในการเดินทาง	23,992.86		-	13,159.52	2,386.00	-9,583.33
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	10,833.33			-	-10,773.52	-22,742.86
ความมีชื่อเสียง	21,606.86				-	-11,969.33
คุณภาพการให้บริการ	33,576.19					-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5.12 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยด้านเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษาและค่า F ที่ใช้ทดสอบ จำแนกตามรายได้ครัวเรือน

เหตุผลในการเลือก	จำนวน	ค่าเฉลี่ย รายได้ครัวเรือน (บาท)	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig
ระยะทางในการเดินทาง	267	31,432.43	23,661.65	4.052	0.003
ระยะเวลาในการเดินทาง	25	40,000.00	31,771.32		
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	6	31,583.33	16,542.12		
ความมีชื่อเสียง	35	35,600.00	22,020.31		
คุณภาพการให้บริการ	40	48,175.00	37,347.91		
รวม	373	34,195.60	26,244.02		

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้ภายในเท่านั้น ไม่ควรเผยแพร่ไปยังประชาชนด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.13 แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษา

จำแนกตามรายได้ครัวเรือนเป็นรายคู่

เหตุผลในการเลือก	ค่าเฉลี่ย รายได้ ครัวเรือน (บาท)	ระยะทางใน การเดินทาง	ระยะเวลา ในการ เดินทาง	ค่าใช้จ่ายใน การเดินทาง	ความมี ชื่อเสียง	คุณภาพการ ให้บริการ
		31,432.43	40,000.00	31,583.33	35,600.00	48,175.00
ระยะทางในการเดินทาง	31,432.43	-	-8567.57	-150.90	-4,167.57	-16,742.57*
ระยะเวลาในการเดินทาง	40,000.00		-	8,416.67	4,400.00	-8,175.00
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	31,583.33			-	-4,016.67	-16,591.67
ความมีชื่อเสียง	35,600.00				-	-12,575.00
คุณภาพการให้บริการ	48,175.00					-

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

5.2.6.2 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร พฤติกรรมการเดินทางกับปัจจัยความพึงพอใจในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา

จากการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์โดยการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) พบว่า รายได้มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจในด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.104) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์ค่อนข้างต่ำ แสดงให้เห็นว่ารายได้อาจสูงก็จะมี ความพึงพอใจด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากขึ้นไปในทิศทางเดียวกัน ส่วนผู้มีรายได้ที่ต่ำก็จะมี ความพึงพอใจด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยลงเช่นกัน โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.14

ตารางที่ 5.14 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านลักษณะประชากรกับปัจจัยด้านความพึงพอใจในโรงเรียนประถมศึกษา

ปัจจัยด้านลักษณะประชากร	ความพึงพอใจในโรงเรียนประถมศึกษา
	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (P-value)
รายได้	0.104*(0.041)

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 , \*\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

### 5.3 การวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษา

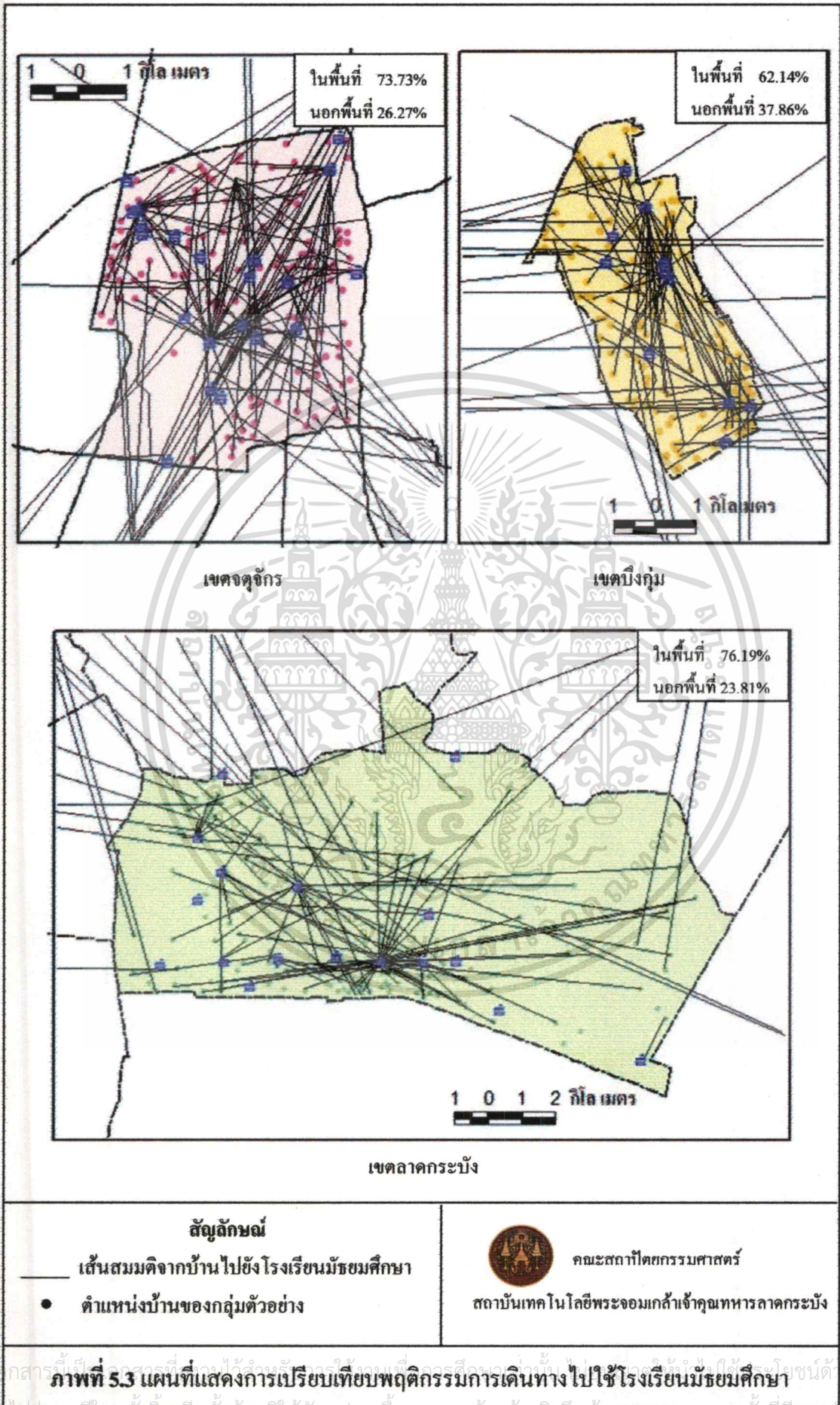
#### 5.3.1 พฤติกรรมการเดินทางไปโรงเรียนมัธยมศึกษา

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปโรงเรียนมัธยมศึกษาในพื้นที่ (ร้อยละ 71.30) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เดินทางไปโรงเรียนมัธยมศึกษาในพื้นที่ (ร้อยละ 73.73 62.14 และ 76.19 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่า เขตลาดกระบังมีสัดส่วนการใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาในพื้นที่มากที่สุด ในขณะที่เขตบึงกุ่มมีสัดส่วนการใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาในพื้นที่น้อยที่สุด โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.3

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปโรงเรียนมัธยมศึกษาด้วยยานพาหนะส่วนตัว (ร้อยละ 51.5) มีระยะทางเฉลี่ย 7.73 กิโลเมตร เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตลาดกระบังมีระยะทางเฉลี่ยมากที่สุด 8.95 กิโลเมตร รองลงมาคือเขตจตุจักรมีระยะทางเฉลี่ย 7.83 กิโลเมตร และเขตบึงกุ่มมีระยะทางน้อยที่สุดเฉลี่ย 6.43 กิโลเมตร โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.15

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปโรงเรียนมัธยมศึกษาโดยมีระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 21.65 นาที เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระยะเวลาเฉลี่ยมากที่สุด 23.49 นาที รองลงมาคือเขตลาดกระบังมีระยะเวลาเฉลี่ย 22.81 นาที และเขตบึงกุ่มมีระยะเวลาน้อยที่สุดเฉลี่ย 18.41 นาที โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.16

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปโรงเรียนมัธยมศึกษาโดยมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 33.45 บาท เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยมากที่สุด 35.71 บาท รองลงมาคือเขตบึงกุ่มมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 35.29 บาท และเขตลาดกระบังมีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดเฉลี่ย 29.07 บาท โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.17



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่เผยแพร่โดยไม่หวังผลกำไรเพื่อการศึกษาและการพัฒนาเท่านั้น การนำเอกสารนี้ไปใช้โดยไม่ได้รับอนุญาตถือว่าผิดกฎหมาย

ภาพที่ 5.3 แผนที่แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางไปใช้โรงเรียนมัธยมศึกษา

ตารางที่ 5.15 แสดงระยะทางไปโรงเรียนมัธยมศึกษาจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

ระยะทางการเดินทาง (กม.)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	1.6	1.25	0.35	15.1	1.75	1.41	2.9	1.33	0.29	6.3	1.64	1.25
ยานพาหนะส่วนตัว	53.7	7.47	5.94	58.5	7.35	4.69	41.9	8.69	6.50	51.5	7.73	5.66
ขนส่งสาธารณะ	44.7	8.49	6.89	26.4	7.07	5.81	55.2	9.53	8.75	42.2	8.64	7.54
รวม	100.0	7.83	6.39	100.0	6.43	5.07	100.0	8.95	7.86	100.0	7.73	6.57

ตารางที่ 5.16 แสดงระยะเวลาในการเดินทางไปโรงเรียนมัธยมศึกษาจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

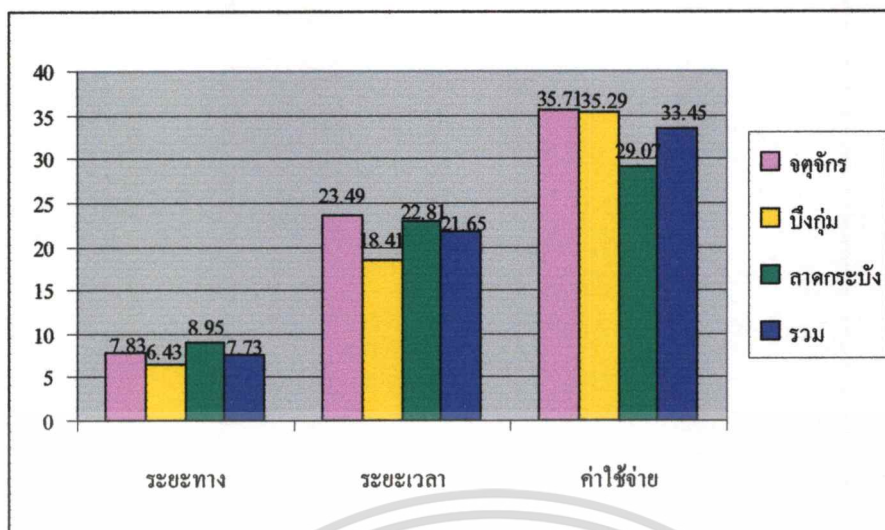
ระยะเวลาในการเดินทาง (นาที)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	1.6	10.00	0.00	15.1	10.62	4.03	2.9	13.33	7.64	6.3	10.95	4.36
ยานพาหนะส่วนตัว	53.7	23.55	12.62	58.5	18.63	7.42	41.9	21.79	13.92	51.5	21.32	11.52
ขนส่งสาธารณะ	44.7	23.91	10.44	26.4	22.36	7.70	55.2	24.03	14.93	42.2	23.65	12.03
รวม	100.0	23.49	11.67	100.0	18.41	7.94	100.0	22.81	14.42	100.0	21.65	11.80

ตารางที่ 5.17 แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปโรงเรียนมัธยมศึกษาจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (บาท)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	1.6	N/A	N/A	15.1	N/A	N/A	2.9	N/A	N/A	6.3	N/A	N/A
ยานพาหนะส่วนตัว	53.7	42.73	21.44	58.5	47.18	21.68	41.9	47.84	62.38	51.5	45.67	36.63
ขนส่งสาธารณะ	44.7	28.84	14.90	26.4	28.58	22.49	55.2	16.33	10.91	42.2	23.50	16.18
รวม	100.0	35.71	20.26	100.0	35.29	26.36	100.0	29.07	44.02	100.0	33.45	31.49

เมื่อเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษาทั้ง 3 พื้นที่พบว่า เขตจตุจักรมีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากที่สุดถึงแม้เขตจตุจักรจะมีการกระจายตัวของโรงเรียนมัศึกษามากที่สุด เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนตัวมากกว่าเขตอื่น ๆ และมีการเดินทางไปใช้โรงเรียนมัศึกษานอกพื้นที่มากกว่าเขตบึงกุ่ม ทำให้เกิดการเดินทางที่ไกลขึ้นซึ่งส่งผลถึงระยะเวลาและค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นตามไปด้วย ในขณะที่เขตบึงกุ่มมีระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางน้อยที่สุด เนื่องจากเขตบึงกุ่มมีขนาดพื้นที่เล็ก มีการกระจายตัวของโรงเรียนมัศึกษารอบคลุมพื้นที่ และกลุ่มตัวอย่างในเขตบึงกุ่มเดินทางไปใช้โรงเรียนมัศึกษานอกพื้นที่น้อยกว่าเขตอื่น ๆ ทำให้มีระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางที่น้อยที่สุด ส่วนเขตลาดกระบังมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยที่สุดเนื่องจากกลุ่มตัวอย่างในเขตลาดกระบังมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าเขตอื่น ๆ ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยกว่าเขตอื่น ๆ โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.4

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.4 แสดงความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษา

### 5.3.2 เหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนมัธยมศึกษา

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เลือกใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาจากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก ( ร้อยละ 49.3) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เลือกใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาจากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 41.7 55.0 และ 52.1) จะเห็นได้ว่า เหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษาและโรงเรียนมัศึกษามีเหตุผลเดียวกัน แต่ปรากฏว่าเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาจากปัจจัยด้านระยะทางในการเดินทางจะลดลง และมีปัจจัยความมีชื่อเสียงและคุณภาพการให้บริการที่นำมาเป็นปัจจัยในการตัดสินใจเลือกโรงเรียนมัธยมศึกษาให้บุตรหลานเพิ่มขึ้น โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.18

ตารางที่ 5.18 แสดงเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนมัธยมศึกษา

เหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนมัธยมศึกษา	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง	รวม
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
ระยะทางในการเดินทาง	53 (41.7)	60 (55.0)	74 (52.1)	186 (49.3)
ระยะเวลาในการเดินทาง	10 (7.9)	5 (4.6)	21 (14.8)	36 (9.5)
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	2 (1.6)	5 (4.6)	2 (1.4)	9 (2.4)
ความมีชื่อเสียง	31 (24.4)	31 (28.4)	16 (11.3)	78 (20.7)
คุณภาพการให้บริการ	31 (24.4)	8 (7.3)	29 (20.4)	68 (18.0)
รวม	127 (100.0)	109 (100.0)	142 (100.0)	377 (100.0)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 5.3.3 ความพึงพอใจในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษา

กลุ่มตัวอย่างมีระดับความพึงพอใจในการเข้าถึง โรงเรียนมัธยมศึกษาด้านคุณภาพการให้บริการเป็นลำดับแรก (3.81) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรมีระดับความพึงพอใจในด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (3.91) ในขณะที่เขตบึงกุ่มมีความพึงพอใจในด้านคุณภาพการให้บริการเป็นลำดับแรก (3.81) ส่วนเขตลาดกระบังมีระดับความพึงพอใจในด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางเป็นลำดับแรก (3.81) แสดงให้เห็นว่า ในพื้นที่ที่แตกต่างกันทำให้ความพึงพอใจที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะทางกายภาพและปัจจัยอื่น ๆ โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.19

ตารางที่ 5.19 แสดงระดับความพึงพอใจในการเข้าถึง โรงเรียนมัธยมศึกษา

ความพึงพอใจในการเข้าถึง โรงเรียนมัธยมศึกษา	เขตจตุจักร		เขตบึงกุ่ม		เขตลาดกระบัง		รวม	
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD
ระยะทางในการเดินทาง	3.91	0.86	3.77	0.85	3.65	0.95	3.78	0.90
ระยะเวลาในการเดินทาง	3.71	0.98	3.75	0.93	3.67	1.02	3.71	0.98
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	3.74	0.93	3.66	0.87	3.81	1.05	3.75	0.96
ความมีชื่อเสียง	3.85	0.92	3.63	0.81	3.65	1.14	3.71	0.99
คุณภาพการให้บริการ	3.91	0.98	3.81	0.66	3.74	1.13	3.81	0.97

### 5.3.4 ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษา

กลุ่มตัวอย่างมีระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึง โรงเรียนมัธยมศึกษาด้านระยะทางไกลเป็นลำดับแรก (1.54) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระดับปัญหาด้านระยะเวลาในการเดินทางนานเป็นลำดับแรก (1.57) ในขณะที่เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังมีระดับปัญหาด้านระยะทางไกลเป็นลำดับแรก (1.61 และ ตามลำดับ 1.62) จะเห็นได้ว่า ระยะทางในการเดินทางจะเป็นปัญหาที่สำคัญในการเดินทางไปโรงเรียนมัธยมศึกษาซึ่งสอดคล้องกับเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาที่นอกจากจะพิจารณาด้านระยะทางในการเดินทางแล้วยังมีปัจจัยด้านความมีชื่อเสียงและคุณภาพการเรียนการสอนทำให้มีการเดินทางในระยะทางที่ไกลขึ้นเพื่อเดินทางไปใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาที่ต้องการ โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.20

ตารางที่ 5.20 แสดงระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึง โรงเรียนมัธยมศึกษา

ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึง โรงเรียนมัธยมศึกษา	เขตจตุจักร		เขตบึงกุ่ม		เขตลาดกระบัง		รวม	
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD
ระยะทางไกล	1.41	0.65	1.61	0.80	1.62	0.82	1.54	0.76
ระยะเวลาในการเดินทางนาน	1.57	0.74	1.43	0.60	1.56	0.80	1.53	0.73
ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง	1.46	0.65	1.27	0.59	1.54	0.73	1.43	0.67
การขาดความต่อเนื่องของทางเท้า	1.34	0.66	1.46	0.80	1.46	0.59	1.42	0.68
การไม่มีที่จอดรถ	1.37	0.66	1.41	0.65	1.55	0.56	1.45	0.63
การรอรถเป็นเวลานาน	1.31	0.65	1.36	0.58	1.45	0.62	1.38	0.62

### 5.3.5 แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษา

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้มีระยะทางจากบ้าน ไปยัง โรงเรียนมัธยมศึกษาอยู่ที่ 0.5-2.0 กิโลเมตรเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 36.9) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร และเขตบึงกุ่มส่วนใหญ่ต้องการให้มีระยะทางจากบ้าน ไปยัง โรงเรียนมัธยมศึกษาอยู่ที่ 0.5-2.0 กิโลเมตรเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 40.7 และ 40.0 ตามลำดับ) ในขณะที่เขตลาดกระบังส่วนใหญ่ ต้องการให้มีระยะทางจากบ้าน ไปยัง โรงเรียนมัธยมศึกษาอยู่ที่ 2.0-5.0 กิโลเมตรเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 36.7)

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้มีการปรับปรุงการเข้าถึง โรงเรียนมัธยมศึกษา ได้อย่าง สะดวกด้วยยานพาหนะส่วนตัวและระบบขนส่งสาธารณะเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 43.1) เมื่อ พิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรและเขตบึงกุ่มส่วนใหญ่ต้องการให้มีการปรับปรุง การเข้าถึง โรงเรียนมัธยมศึกษา ได้อย่างสะดวกด้วยระบบขนส่งสาธารณะเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 45.3 และ 39.3 ตามลำดับ) ในขณะที่เขตลาดกระบังส่วนใหญ่ต้องการให้มีการปรับปรุงการเข้าถึง โรงเรียนมัธยมศึกษา ได้อย่างสะดวกด้วยยานพาหนะส่วนตัวเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 49.3) จะเห็น ได้ว่าประชาชนส่วนใหญ่ต้องการเดินทางไปยัง โรงเรียนมัธยมศึกษา โดยยานพาหนะส่วนตัวและขนส่ง สาธารณะมากที่สุด เนื่องจากการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนตัวนั้นให้ความสะดวกสามารถ เดินทางเข้าถึงจุดหมายปลายทาง ในขณะที่การเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะนั้นสามารถลดค่าใช้จ่าย ในการเดินทางลงได้ เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า ประชาชนในเขตบึงกุ่มและเขตจตุจักรต้องการ เดินทางด้วยขนส่งสาธารณะมากกว่ายานพาหนะ เนื่องจากในช่วงเวลาที่เดินทางไปโรงเรียนนั้น เป็นช่วงการจราจรติดขัด ซึ่งพื้นที่จตุจักรและบึงกุ่มมีสภาพจราจรที่หนาแน่นทำให้ประชาชนใน พื้นที่นั้นต้องการให้มีการเข้าถึง โรงเรียนมัธยมศึกษาด้วยขนส่งสาธารณะมากที่สุด ในขณะที่เขต ลาดกระบังซึ่งเป็นพื้นที่ชั้นนอกมีการจราจรไม่หนาแน่น และมีขนาดพื้นที่ที่ใหญ่กว่าเขตอื่น ๆ ทำ ให้มีระยะทางในการเดินทางที่ไกลกว่าหากมีการเข้าถึงด้วยยานพาหนะส่วนตัวทำให้การเดินทาง นั้นสะดวกยิ่งขึ้น โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.21

ตารางที่ 5.21 แสดงแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษา

แนวทางในการปรับปรุง ความสามารถในการเข้าถึง	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง	รวม
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
<b>ระยะทางที่ต้องการ</b>				
น้อยกว่า 0.5 กิโลเมตร	35 (23.3)	29 (19.3)	40 (26.7)	104 (23.1)
0.5-2.0 กิโลเมตร	61 (40.7)	60 (40.0)	44 (29.3)	166 (36.9)
2.0-5.0 กิโลเมตร	46 (30.7)	47 (31.3)	55 (36.7)	147 (32.7)
มากกว่า 5.0 กิโลเมตร	8 (5.3)	14 (9.3)	11 (7.3)	33 (7.3)
<b>รูปแบบการเดินทางที่ต้องการ</b>				
เดิน	20 (13.4)	33 (22.0)	9 (6.0)	62 (13.8)
ยานพาหนะส่วนตัว	62 (41.3)	58 (38.7)	74 (49.3)	194 (43.1)
ขนส่งสาธารณะ	68 (45.3)	59 (39.3)	67 (44.7)	194 (43.1)

### 5.3.6 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามในด้านโรงเรียนมัธยมศึกษา

ในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม โดยตัวแปรอิสระคือ ลักษณะประชากร และพฤติกรรมการเดินทาง ส่วนตัวแปรตามคือ

- เหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนมัธยมศึกษา
- ความพึงพอใจในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษา
- ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษา
- แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษา

โดยตัวแปรที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 5.3.6.1 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร พฤติกรรมการเดินทางกับเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนมัธยมศึกษา

จากการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One-Way ANOVA) ของเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาพบว่า รายได้ที่แตกต่างกันมีเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ จะเห็นได้ว่า กลุ่มที่เลือกใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาจากเหตุผลระยะทางจะมีรายได้น้อยกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เลือกใช้โรงเรียนจากคุณภาพการให้บริการ เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้น้อยจะมีโอกาสในการเลือกน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้สูง ซึ่งสอดคล้องกับการเลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษา โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.22

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.22 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยด้านเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาและค่า F ที่ใช้ทดสอบ จำแนกตามรายได้

เหตุผลในการเลือก	จำนวน	ค่าเฉลี่ย รายได้ (บาท)	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig
ระยะทางในการเดินทาง	178	18,784.04	17,428.28	2.928	0.021
ระยะเวลาในการเดินทาง	34	23,167.65	24,357.77		
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	9	11,866.67	4,007.49		
ความมีชื่อเสียง	69	21,614.49	19,530.75		
คุณภาพการให้บริการ	63	27,504.76	23,213.56		
รวม	353	21,139.55	19,749.01		

### 5.3.6.2 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร พฤติกรรมการเดินทางกับปัจจัยปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษา

จากวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ โดยการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) พบว่า ระยะเวลาในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับปัญหา/อุปสรรคในด้านระยะเวลาในการเดินทางนาน (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.153) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์ค่อนข้างต่ำ แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีระยะเวลาในการเดินทางนานจะยังมีปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษาในด้านระยะเวลาในการเดินทางนานสูงขึ้น และค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับปัญหา/อุปสรรคในด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.167) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์ค่อนข้างต่ำ แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงจะยังมีปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษาในด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงขึ้น โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.23

ตารางที่ 5.23 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึงกับปัจจัยด้านปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษา

ปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึง	ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษา	
	ระยะเวลาในการเดินทางนาน สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (P-value)	ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (P-value)
ระยะเวลาในการเดินทาง	0.153**(0.005)	
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง		0.167**(0.002)

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 , \*\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 5.4 การวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงโรงพยาบาล

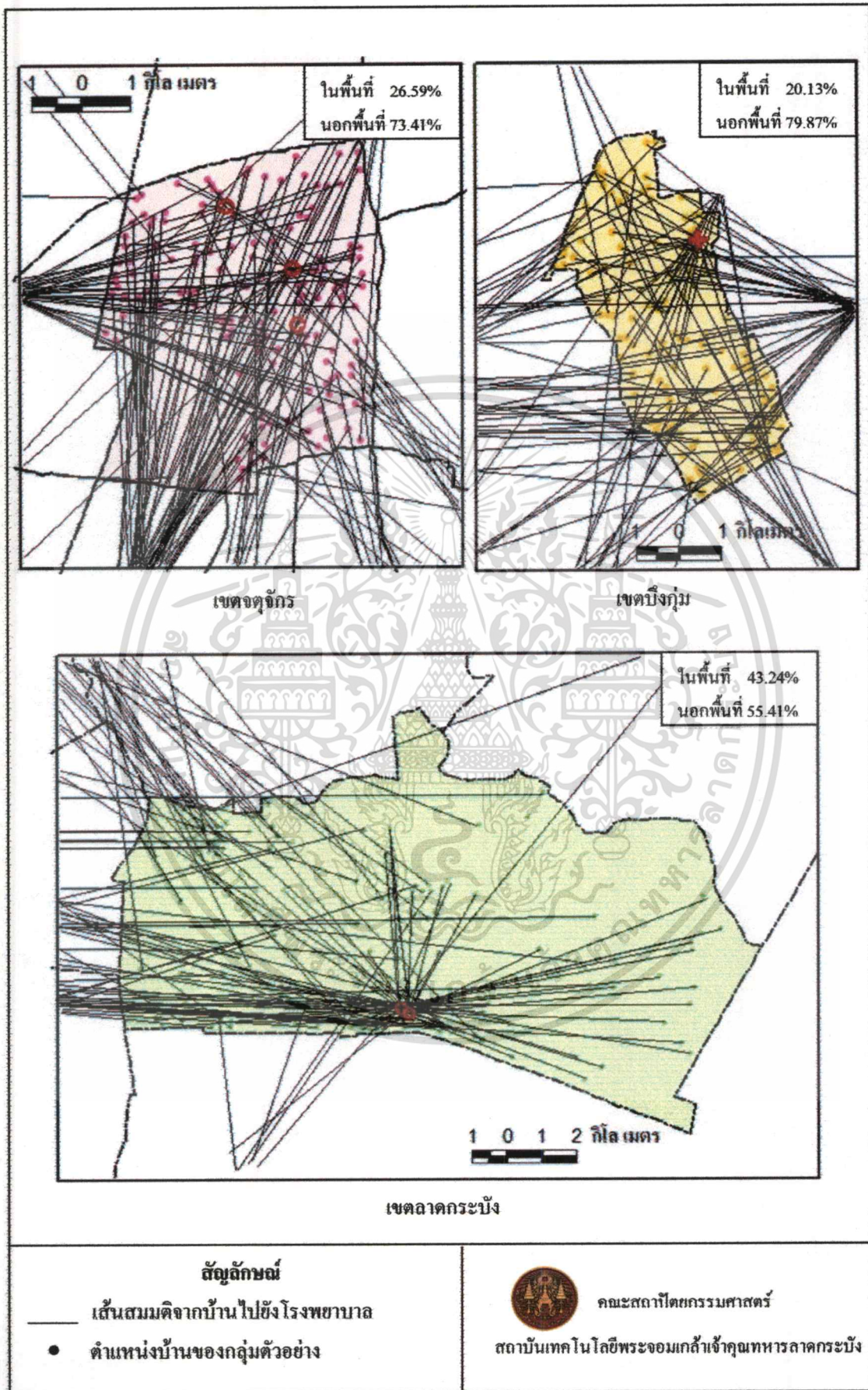
### 5.4.1 พฤติกรรมการเดินทาง

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปใช้โรงพยาบาลนอกพื้นที่ (ร้อยละ 73.41) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เดินทางไปใช้โรงพยาบาลนอกพื้นที่ (ร้อยละ 79.87 84.14 และ 55.41 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่าเขตบึงกุ่มมีสัดส่วนการใช้โรงพยาบาลนอกพื้นที่มากที่สุด เนื่องจากในพื้นที่มีโรงพยาบาลอยู่เพียงแห่งเดียวซึ่งเป็นโรงพยาบาลเอกชน ทำให้ประชาชนส่วนใหญ่เดินทางไปใช้โรงพยาบาลในพื้นที่เขตอื่น ๆ ในขณะที่เขตลาดกระบังมีสัดส่วนการใช้โรงพยาบาลนอกพื้นที่น้อยที่สุด เนื่องจากภายในเขตลาดกระบังมีทั้งโรงพยาบาลรัฐและเอกชน ทำให้ประชาชนมีทางเลือกจึงมีสัดส่วนการเดินทางออกไปใช้โรงพยาบาลนอกพื้นที่น้อยกว่าเขตอื่น ๆ โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.5

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปโรงพยาบาลด้วยยานพาหนะส่วนตัว (ร้อยละ 64.7) มีระยะทางเฉลี่ย 13.15 กิโลเมตร เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตบึงกุ่มมีระยะทางเฉลี่ยมากที่สุด 14.35 กิโลเมตร รองลงมาคือเขตลาดกระบังมีระยะทางเฉลี่ย 13.64 กิโลเมตร และเขตจตุจักรมีระยะทางน้อยที่สุดเฉลี่ย 11.64 กิโลเมตร โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.24

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปโรงพยาบาลโดยมีระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 28.28 นาที เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตบึงกุ่มมีระยะเวลาเฉลี่ยมากที่สุด 32.38 นาที รองลงมาคือเขตลาดกระบังมีระยะเวลาเฉลี่ย 26.45 นาที และเขตจตุจักรมีระยะเวลาน้อยที่สุดเฉลี่ย 26.02 นาที โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.25

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปโรงพยาบาลโดยมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 55.84 บาท เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตบึงกุ่มมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยมากที่สุด 72.31 บาท รองลงมาคือเขตจตุจักรมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 48.20 บาท และเขตลาดกระบังมีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดเฉลี่ย 47.47 บาท โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.26



**สัญลักษณ์**

- เส้นสมมติจากบ้านไปยัง โรงพยาบาล
- ตำแหน่งบ้านของกลุ่มตัวอย่าง



คณะสาขาวิทยาการสาธารณสุข

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่รวบรวมไว้สำหรับการเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางไปใช้โรงพยาบาล  
 ไม่มีการเผยแพร่ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.24 แสดงระยะทางไปโรงพยาบาลจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

ระยะทางในการเดินทาง (กม.)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	1.3	1.00	0.00	1.4	0.75	0.35	2.7	1.25	0.50	1.8	1.06	0.42
ยานพาหนะส่วนตัว	67.1	10.67	8.53	67.3	13.02	10.93	59.6	15.83	11.58	64.7	13.04	10.52
ขนส่งสาธารณะ	31.5	14.16	9.77	31.3	18.11	13.74	37.7	11.12	10.78	33.5	14.04	11.62
รวม	100.0	11.64	9.09	100.0	14.35	12.06	100.0	13.64	11.50	100.0	13.15	10.93

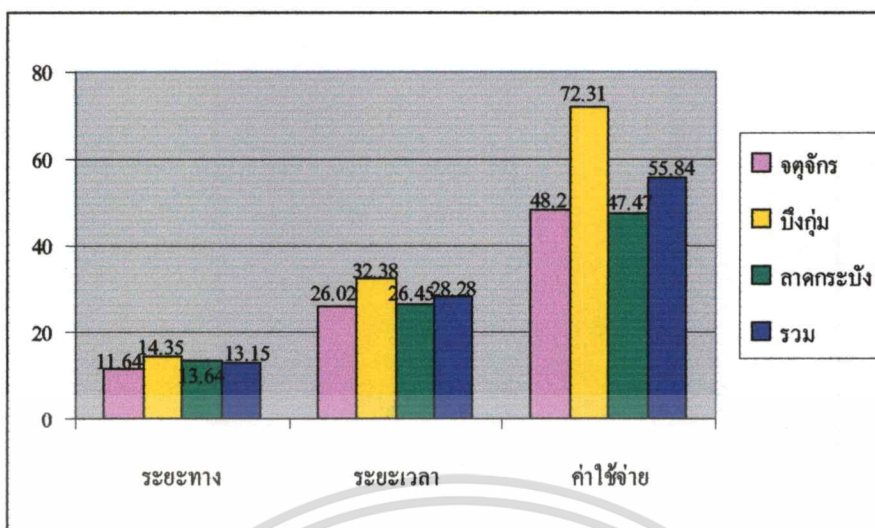
ตารางที่ 5.25 แสดงระยะเวลาในการเดินทางไปโรงพยาบาลจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

ระยะเวลาในการเดินทาง (นาที)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	1.3	10.00	0.00	1.4	10.00	7.07	2.7	6.25	2.50	1.8	8.13	3.72
ยานพาหนะส่วนตัว	67.1	24.17	12.35	67.3	31.01	20.97	59.6	28.24	14.69	64.7	27.78	16.66
ขนส่งสาธารณะ	31.5	30.64	13.38	31.3	36.30	22.35	37.7	25.09	15.50	33.5	30.34	17.85
รวม	100.0	26.02	13.05	100.0	32.38	21.50	100.0	26.45	15.21	100.0	28.28	17.17

ตารางที่ 5.26 แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปโรงพยาบาลจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (บาท)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	1.3	N/A	N/A	1.4	N/A	N/A	2.7	N/A	N/A	1.8	N/A	N/A
ยานพาหนะส่วนตัว	67.1	54.65	24.36	67.3	80.36	49.41	59.6	64.68	46.84	64.7	66.44	42.63
ขนส่งสาธารณะ	31.5	36.68	22.38	31.3	58.83	42.12	37.7	23.69	26.83	33.5	38.74	34.30
รวม	100.0	48.20	25.58	100.0	72.31	48.52	100.0	47.47	44.99	100.0	55.84	42.34

เมื่อเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงโรงพยาบาลทั้ง 3 พื้นที่พบว่า เขตบึงกุ่มมีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายมากที่สุด เนื่องจากจำนวนของโรงพยาบาลในเขตบึงกุ่มมีน้อยกว่าพื้นที่อื่น ๆ รวมทั้งกลุ่มตัวอย่างในเขตบึงกุ่มมีส่วนการเดินทางไปใช้โรงพยาบาลนอกพื้นที่มากกว่าเขตอื่น ๆ ทำให้มีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายมากที่สุด ในขณะที่เขตจตุจักรมีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยที่สุดเนื่องจากเขตจตุจักรมีการกระจายตัวของโรงพยาบาลมากที่สุด และมีขนาดพื้นที่เล็กกว่าเขตลาดกระบังทำให้มีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปโรงพยาบาลน้อยกว่าเขตอื่น ๆ โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.6



ภาพที่ 5.6 แสดงความสามารถในการเข้าถึงโรงพยาบาล

#### 5.4.2 เหตุผลในการเลือกใช้โรงพยาบาล

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เลือกใช้โรงพยาบาลจากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 36.5) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรและเขตบึงกุ่มส่วนใหญ่เลือกใช้โรงพยาบาลจากเหตุผลด้านคุณภาพการให้บริการเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 41.3 และ 32.7 ตามลำดับ) ส่วนเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เลือกใช้โรงพยาบาลจากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 43.5) โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.27

ตารางที่ 5.27 แสดงเหตุผลในการเลือกใช้โรงพยาบาล

เหตุผลในการเลือกใช้ โรงพยาบาล	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง	รวม
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
ระยะทางในการเดินทาง	53 (35.3)	45 (30.6)	64 (43.5)	162 (36.5)
ระยะเวลาในการเดินทาง	8 (5.4)	9 (6.1)	14 (9.5)	31 (7.0)
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	4 (2.7)	3 (2.0)	4 (2.7)	11 (2.5)
ความมีชื่อเสียง	23 (15.3)	42 (28.6)	15 (10.2)	80 (18.0)
คุณภาพการให้บริการ	62 (41.3)	48 (32.7)	50 (34.0)	160 (36.0)
รวม	150 (100.0)	147 (100.0)	147 (100.0)	444 (100.0)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

#### 5.4.3 ความพึงพอใจในการเข้าถึงโรงพยาบาล

กลุ่มตัวอย่างมีระดับความพึงพอใจในการเข้าถึง โรงพยาบาลด้านระยะทางในการเดินทาง และระยะเวลาในการเดินทางเป็นลำดับแรก (3.71) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขต จตุจักรมีระดับความพึงพอใจในด้านคุณภาพการให้บริการเป็นลำดับแรก (3.91) ในขณะที่เขตบึงกุ่ม มีความพึงพอใจในด้านระยะเวลาในการเดินทางเป็นลำดับแรก (3.67) ส่วนเขตลาดกระบังมีระดับ ความพึงพอใจในด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางเป็นลำดับแรก (3.82) โดยรายละเอียดแสดงไว้ใน ตารางที่ 5.28

ตารางที่ 5.28 แสดงระดับความพึงพอใจในการเข้าถึง โรงพยาบาล

ความพึงพอใจในการเข้าถึง โรงพยาบาล	เขตจตุจักร		เขตบึงกุ่ม		เขตลาดกระบัง		รวม	
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD
ระยะทางในการเดินทาง	3.79	0.89	3.61	0.88	3.73	1.03	3.71	0.94
ระยะเวลาในการเดินทาง	3.73	0.96	3.67	0.89	3.75	0.99	3.71	0.94
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	3.71	0.87	3.58	0.84	3.82	1.08	3.70	0.95
ความมีชื่อเสียง	3.89	0.76	3.46	0.79	2.95	1.11	3.43	0.89
คุณภาพการให้บริการ	3.91	0.98	3.24	0.99	3.35	1.19	3.50	1.06

#### 5.4.4 ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงพยาบาล

กลุ่มตัวอย่างมีระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึง โรงพยาบาลด้านระยะทางไกลเป็นลำดับ แรก (1.84) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังมีระดับปัญหาด้าน ระยะทางไกลเป็นลำดับแรก (1.75 2.20 และ 1.57 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่า เขตบึงกุ่มมีระดับปัญหา สูงกว่าเขตอื่น ๆ ซึ่งสอดคล้องกับการเดินทางไปใช้โรงพยาบาลนอกพื้นที่มากกว่าเขตอื่น ๆ โดย รายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.29

ตารางที่ 5.29 แสดงระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึง โรงพยาบาล

ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึง โรงพยาบาล	เขตจตุจักร		เขตบึงกุ่ม		เขตลาดกระบัง		รวม	
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD
ระยะทางไกล	1.75	0.93	2.20	1.21	1.57	0.82	1.84	1.03
ระยะเวลาในการเดินทางนาน	1.70	0.86	2.15	1.17	1.52	0.80	1.79	0.97
ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง	1.58	0.79	2.10	1.18	1.53	0.73	1.73	0.93
การขาดความต่อเนื่องของทางเท้า	1.37	0.61	1.75	0.98	1.42	0.59	1.51	0.76
การไม่มีที่จอดรถ	1.41	0.61	1.63	0.88	1.47	0.56	1.50	0.71
การรอรอดเป็นเวลานาน	1.37	0.54	1.56	0.81	1.44	0.62	1.46	0.66

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

#### 5.4.5 แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงโรงพยาบาล

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้มีระยะทางจากบ้านไปยังโรงพยาบาลอยู่ที่ 0.5-2.0 กิโลเมตรเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 40.0) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่ต้องการให้มีระยะทางจากบ้านไปยังโรงพยาบาลอยู่ที่ 0.5-2.0 กิโลเมตรเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 42.0 39.3 และ 38.0 ตามลำดับ)

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้มีการปรับปรุงการเข้าถึงโรงพยาบาลได้อย่างสะดวกด้วยยานพาหนะส่วนตัวเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 53.4) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่ต้องการให้มีการปรับปรุงการเข้าถึงโรงพยาบาลได้อย่างสะดวกด้วยยานพาหนะส่วนตัวเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 54.0 51.3 และ 54.7 ตามลำดับ) โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.30

ตารางที่ 5.30 แสดงแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึง โรงพยาบาล

แนวทางในการปรับปรุง ความสามารถในการเข้าถึง	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง	รวม
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
<b>ระยะทางที่ต้องการ</b>				
น้อยกว่า 0.5 กิโลเมตร	29 (19.3)	20 (13.3)	30 (20.0)	79 (17.6)
0.5-2.0 กิโลเมตร	63 (42.0)	59 (39.3)	57 (38.0)	180 (40.0)
2.0-5.0 กิโลเมตร	49 (32.7)	52 (34.7)	46 (30.7)	146 (32.4)
มากกว่า 5.0 กิโลเมตร	9 (6.0)	19 (12.7)	17 (11.3)	45 (10.0)
<b>รูปแบบการเดินทางที่ต้องการ</b>				
เดิน	3 (2.0)	2 (1.3)	5 (3.3)	10 (2.2)
ยานพาหนะส่วนตัว	81 (54.0)	77 (51.3)	82 (54.7)	240 (53.4)
ขนส่งสาธารณะ	66 (44.0)	71 (47.4)	62 (42.0)	200 (44.4)

#### 5.4.6 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามในด้าน

##### โรงพยาบาล

ในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม โดยตัวแปรอิสระคือ ลักษณะประชากร และพฤติกรรมการเดินทาง ส่วนตัวแปรตามคือ

- เหตุผลในการเลือกใช้โรงพยาบาล
- ความพึงพอใจในการเข้าถึงโรงพยาบาล
- ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงพยาบาล
- แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงโรงพยาบาล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โดยตัวแปรที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 2.4.6.1 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร พฤติกรรมการเดินทางกับปัจจัยความพึงพอใจในการเข้าถึงโรงพยาบาล

จากการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์โดยการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) พบว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับตัวแปรความพึงพอใจในด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (ค่าสหสัมพันธ์ = -0.104) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ในเชิงลบและมีค่าความสัมพันธ์ค่อนข้างต่ำ แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงขึ้นไปจะมีความพึงพอใจในการเข้าถึงโรงพยาบาลในด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ลดลง โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.31

ตารางที่ 5.31 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึงกับปัจจัยด้านความพึงพอใจในการเข้าถึง โรงพยาบาลในพื้นที่ศึกษา

ปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึง	ความพึงพอใจในการเข้าถึงโรงพยาบาล
	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (P-value)
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	-0.104*(0.030)

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 , \*\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

#### 2.4.6.2 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร พฤติกรรมการเดินทางกับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงพยาบาล

จากการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์โดยการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) พบว่า รายได้มีความสัมพันธ์กับปัญหา/อุปสรรคในด้านระยะเวลาในการเดินทางนาน และค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.103 และ 0.108) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ตัวแปรทั้งหมดมีความสัมพันธ์ในเชิงบวก แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้สูงจะพบปัญหาระยะเวลาในการเดินทางนานและค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงขึ้นไป โดยสาเหตุอาจมาจากผู้ที่มียาได้สูงจะเลือกไปใช้โรงพยาบาลที่มีชื่อเสียงโดยไม่ได้คำนึงถึงระยะทางในการเดินทาง จึงส่งผลถึงปัญหาด้านระยะเวลาในการเดินทางนานและค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.32

ตารางที่ 5.32 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านลักษณะประชากรกับปัจจัยด้าน  
ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงพยาบาล

ปัจจัยด้านลักษณะประชากร	ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงพยาบาล	
	ระยะเวลาในการเดินทาง สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (P-value)	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (P-value)
รายได้	0.103*(0.035)	0.108*(0.026)

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 , \*\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

นอกจากนี้ระยะทางในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับปัญหา/อุปสรรคในด้านระยะทางไกล (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.136) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์ค่อนข้างต่ำ แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีระยะทางในการเดินทางมากขึ้นจะยังมีปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงพยาบาลในด้านระยะทางในการเดินทางสูงขึ้น และระยะเวลาในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับตัวแปรปัญหา/อุปสรรคในด้านระยะเวลาในการเดินทางนาน (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.103) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์ค่อนข้างต่ำ แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างยังมีระยะเวลาในการเดินทางมากขึ้นจะยังมีปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงพยาบาลในด้านระยะเวลาในการเดินทางสูงขึ้น โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.33

ตารางที่ 5.33 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึงกับปัจจัย  
ด้านปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงพยาบาลในเขตพื้นที่ศึกษา

ปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึง	ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงพยาบาล	
	ระยะทางไกล สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (P-value)	ระยะเวลาในการเดินทาง สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (P-value)
ระยะทางในการเดินทาง	0.136**(0.005)	
ระยะเวลาในการเดินทาง		0.236*(0.004)

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 , \*\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

## 5.5 การวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์

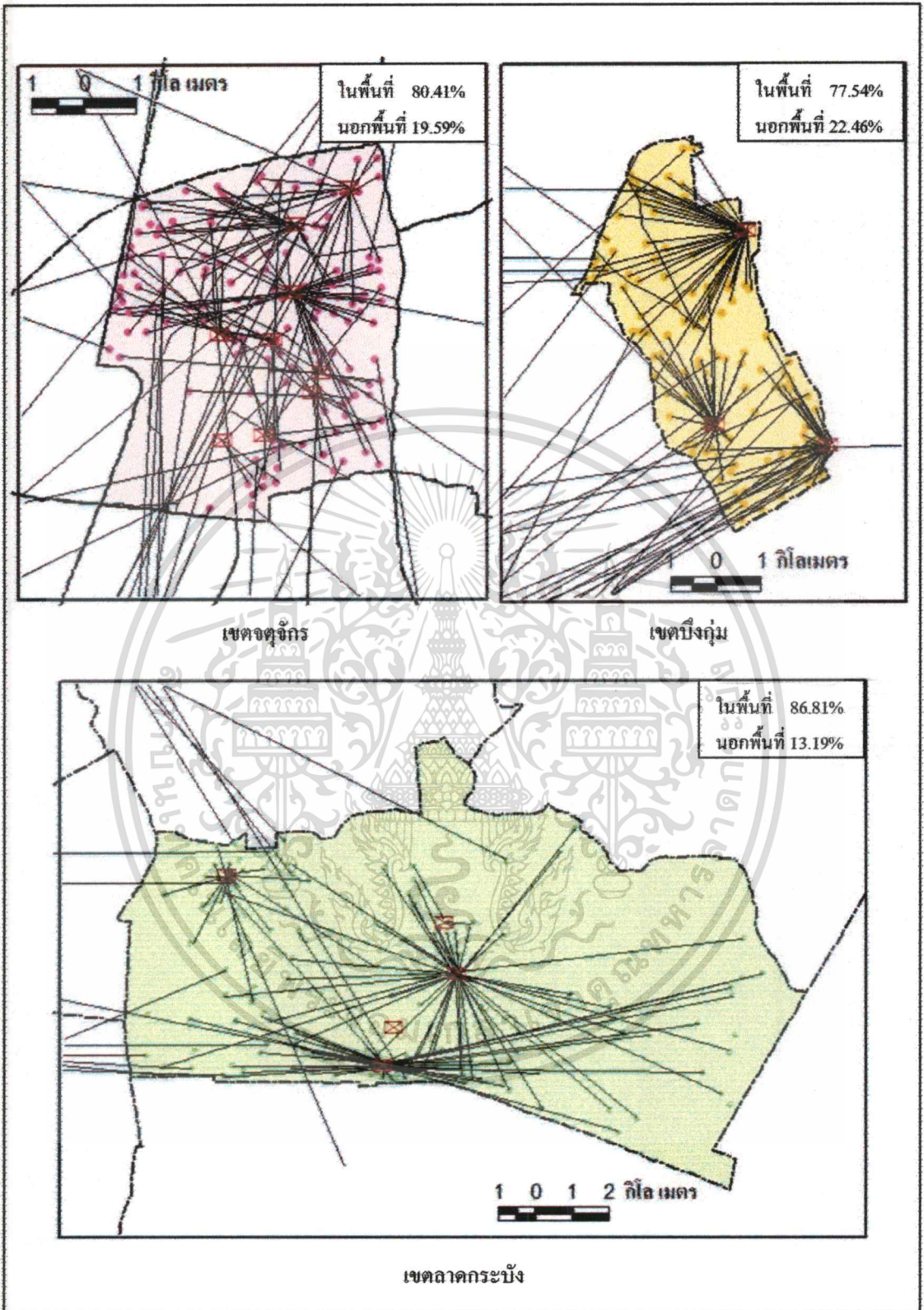
### 5.5.1 พฤติกรรมการเดินทางไปที่ทำการไปรษณีย์

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปที่ทำการไปรษณีย์ในพื้นที่ (ร้อยละ 79.77) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เดินทางไปที่ทำการไปรษณีย์ในพื้นที่ (ร้อยละ 80.41 77.54 และ 86.81ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่า เขตลาดกระบังมีสัดส่วนการใช้ที่ทำการไปรษณีย์ในพื้นที่มากที่สุด ในขณะที่เขตบึงกุ่มมีสัดส่วนการใช้ที่ทำการไปรษณีย์ในพื้นที่น้อยที่สุด โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.7

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปที่ทำการไปรษณีย์ด้วยยานพาหนะส่วนตัว (ร้อยละ 66.5) มีระยะทางเฉลี่ย 5.32 กิโลเมตร เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตลาดกระบังมีระยะทางเฉลี่ยมากที่สุด 5.68 กิโลเมตร รองลงมาคือเขตจตุจักรมีระยะทางเฉลี่ย 5.20 กิโลเมตร และเขตบึงกุ่มมีระยะทางน้อยที่สุดเฉลี่ย 5.08 กิโลเมตร โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.34

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปที่ทำการไปรษณีย์โดยมีระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 14.06 นาที เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระยะเวลาเฉลี่ยมากที่สุด 16.22 นาที รองลงมาคือเขตลาดกระบังมีระยะเวลาเฉลี่ย 13.26 นาที และเขตบึงกุ่มมีระยะเวลาน้อยที่สุดเฉลี่ย 12.60 นาที โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.35

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปที่ทำการไปรษณีย์โดยมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 26.99 บาท เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยมากที่สุด 29.26 บาท รองลงมาคือเขตบึงกุ่มมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 28.25 บาท และเขตลาดกระบังมีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดเฉลี่ย 23.52 บาท โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.36



<p><b>สัญลักษณ์</b></p> <p>— เส้นสมมติจากบ้าน ไปยังที่ทำการ ไปรษณีย์</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ตำแหน่งบ้านของกลุ่มตัวอย่าง</li> </ul>	 <p>คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์</p> <p>สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้เพื่อใช้ในการเรียนการสอนเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาตจากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ภาพที่ 5.7 แผนที่แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางไปใช้ที่ทำการไปรษณีย์

ตารางที่ 5.34 แสดงระยะทางไปที่ทำการไปรษณีย์จำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

ระยะทางการเดินทาง (กม.)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	3.4	1.50	0.87	2.2	0.83	0.29	3.4	0.90	0.65	3.0	1.12	0.71
ยานพาหนะส่วนตัว	69.6	5.21	4.08	74.8	4.88	2.39	55.5	5.09	3.87	66.5	5.06	3.49
ขนส่งสาธารณะ	27.0	5.63	3.95	23.0	6.09	9.12	41.1	6.88	6.89	30.5	6.31	6.78
รวม	100.0	5.20	4.03	100.0	5.08	4.86	100.0	5.68	5.40	100.0	5.32	4.79

ตารางที่ 5.35 แสดงระยะเวลาในการเดินทางไปที่ทำการไปรษณีย์จำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

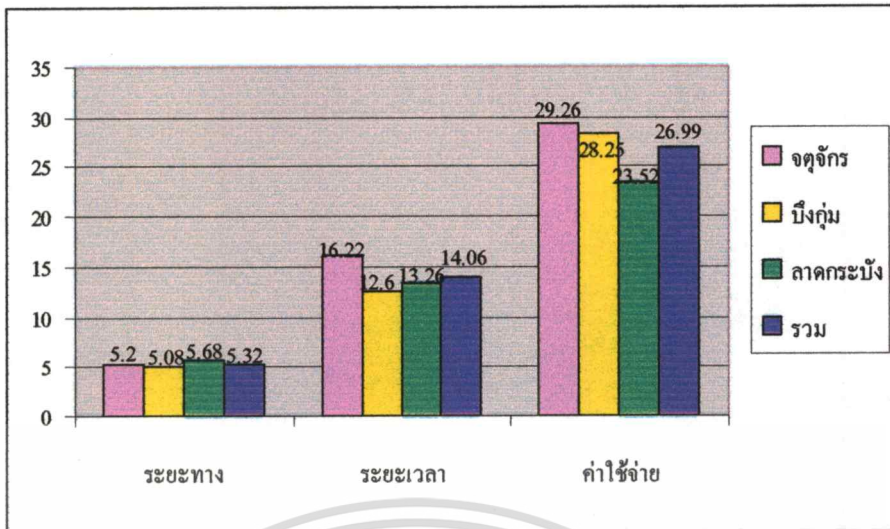
ระยะเวลาในการเดินทาง (นาที)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	3.4	14.00	2.24	2.2	10.00	0.00	3.4	4.80	0.45	3.0	9.54	4.41
ยานพาหนะส่วนตัว	69.6	16.13	6.79	74.8	12.52	6.23	55.5	11.84	5.87	66.5	13.62	6.60
ขนส่งสาธารณะ	27.0	16.73	7.48	23.0	13.13	5.64	41.1	15.93	6.09	30.5	15.49	6.55
รวม	100.0	16.22	6.88	100.0	12.60	6.03	100.0	13.26	6.38	100.0	14.06	6.62

ตารางที่ 5.36 แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปที่ทำการไปรษณีย์จำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (บาท)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	3.4	N/A	N/A	2.2	N/A	N/A	3.4	N/A	N/A	3.0	N/A	N/A
ยานพาหนะส่วนตัว	69.6	34.71	16.82	74.8	30.03	19.72	55.5	29.30	23.23	66.5	31.52	19.91
ขนส่งสาธารณะ	27.0	18.90	9.48	23.0	25.34	16.09	41.1	17.68	13.54	30.5	19.91	13.43
รวม	100.0	29.26	17.30	100.0	28.25	19.22	100.0	23.52	20.60	100.0	26.99	19.20

เมื่อเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์ทั้ง 3 พื้นที่ พบว่า เขตลาดกระบังมีระยะทางในการเดินทางมากที่สุด เนื่องจากการกระจายตัวของที่ทำการไปรษณีย์ในเขตลาดกระบังมีน้อยกว่าเขตอื่น ๆ จึงทำให้มีระยะทางมากกว่าเขตอื่น ๆ แต่กลับมีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างในเขตลาดกระบังมีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและใช้ที่ทำการไปรษณีย์ในพื้นที่มากกว่าเขตอื่น ๆ ในขณะที่เขตจตุจักรมีระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากที่สุด ถึงแม้จะมีการกระจายตัวที่หนาแน่นที่สุด เนื่องจากเขตจตุจักรตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นในที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น ทำให้มีระยะเวลาและค่าใช้จ่ายมากที่สุด ส่วนเขตบึงกุ่มมีระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางน้อยที่สุดเนื่องจากเขตบึงกุ่มมีขนาดพื้นที่เล็กกว่าเขตอื่น ๆ ทำให้มีระยะทางและระยะเวลาน้อยที่สุด โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.8

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.8 แสดงความสามารถในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์

### 5.5.2 เหตุผลในการเลือกใช้ที่ทำการไปรษณีย์

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เลือกใช้ที่ทำการไปรษณีย์จากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 77.5) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เลือกใช้ที่ทำการไปรษณีย์จากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 79.7 77.7 และ 75.0) จะเห็นได้ว่า การเดินทางไปใช้ที่ทำการไปรษณีย์นั้นมีส่วนการเดินทางจากเหตุผลด้านระยะทางเป็นหลัก การมีที่ทำการไปรษณีย์อยู่ในพื้นที่อาศัยทำให้ประชาชนสามารถเดินทางเข้าใช้ได้อย่างสะดวก โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.37

ตารางที่ 5.37 แสดงเหตุผลในการเลือกใช้ที่ทำการไปรษณีย์

เหตุผลในการเลือกใช้ที่ทำการไปรษณีย์	เขตจตุจักร จำนวน (ร้อยละ)	เขตบึงกุ่ม จำนวน (ร้อยละ)	เขตลาดกระบัง จำนวน (ร้อยละ)	รวม จำนวน (ร้อยละ)
ระยะทางในการเดินทาง	118 (79.7)	108 (77.7)	111 (75.0)	337 (77.5)
ระยะเวลาในการเดินทาง	13 (8.8)	15 (10.8)	13 (8.8)	41 (9.4)
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	4 (2.7)	5 (3.6)	7 (4.7)	16 (3.7)
ความมีชื่อเสียง	2 (1.4)	5 (3.3)	5 (3.4)	12 (2.8)
คุณภาพการให้บริการ	11 (7.4)	6 (4.3)	12 (8.1)	29 (6.7)
รวม	148 (100.0)	139 (100.0)	148 (100.0)	435 (100.0)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 5.5.3 ความพึงพอใจในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์

กลุ่มตัวอย่างมีระดับความพึงพอใจในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์ด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (3.81) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรและเขตบึงกุ่มมีระดับความพึงพอใจในด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (3.86 และ 3.75 ตามลำดับ) ส่วนเขตลาดกระบังมีความพึงพอใจในด้านคุณภาพการให้บริการเป็นลำดับแรก (3.91) จะเห็นได้ว่า เขตจตุจักรและเขตบึงกุ่มประชาชนมีความพึงพอใจในด้านระยะทาง แต่เขตลาดกระบังประชาชนพึงพอใจในด้านคุณภาพการให้บริการ เมื่อดูการกระจายตัวของที่ทำการไปรษณีย์ในเขตลาดกระบังพบว่า พื้นที่บางส่วนซึ่งมีที่อยู่อาศัยไม่หนาแน่นยังไม่มีที่ทำการไปรษณีย์ทำให้ประชาชนเดินทางไกลขึ้นจึงไม่ค่อยพอใจในด้านระยะทางมากนัก โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.38

ตารางที่ 5.38 แสดงระดับความพึงพอใจในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์

ความพึงพอใจในการเข้าถึง ที่ทำการไปรษณีย์	เขตจตุจักร		เขตบึงกุ่ม		เขตลาดกระบัง		รวม	
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD
ระยะทางในการเดินทาง	3.86	0.88	3.75	0.83	3.82	1.00	3.81	0.91
ระยะเวลาในการเดินทาง	3.76	0.94	3.68	0.88	3.79	0.91	3.75	0.91
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	3.76	0.89	3.66	0.88	3.85	1.01	3.76	0.93
ความมีชื่อเสียง	3.82	0.87	3.61	0.86	3.82	1.12	3.75	0.96
คุณภาพการให้บริการ	3.82	0.95	3.68	0.69	3.91	1.03	3.80	0.90

### 5.5.4 ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์

กลุ่มตัวอย่างมีระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์ด้านระยะทางไกลเป็นลำดับแรก (1.53) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระดับปัญหาด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงเป็นลำดับแรก (1.49) ในขณะที่เขตบึงกุ่มมีระดับปัญหาด้านระยะทางไกลเป็นลำดับแรก (1.69) ส่วนเขตลาดกระบังมีระดับปัญหาด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงเป็นลำดับแรก (1.50) โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.39

ตารางที่ 5.39 แสดงระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์

ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึง ที่ทำการไปรษณีย์	เขตจตุจักร		เขตบึงกุ่ม		เขตลาดกระบัง		รวม	
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD
ระยะทางไกล	1.41	0.64	1.69	0.76	1.50	0.60	1.53	0.68
ระยะเวลาในการเดินทางนาน	1.48	0.58	1.68	0.60	1.41	0.52	1.52	0.58
ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง	1.49	0.62	1.41	0.60	1.50	0.55	1.46	0.59
การขาดความต่อเนื่องของทางเท้า	1.33	0.51	1.59	0.86	1.44	0.56	1.45	0.67
การไม่มีที่จอดรถ	1.30	0.65	1.66	0.77	1.45	0.55	1.47	0.68
การรอรถเป็นเวลานาน	1.36	0.70	1.56	0.67	1.49	0.58	1.46	0.66

### 5.5.5 แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้มีระยะทางจากบ้าน ไปยังที่ทำการไปรษณีย์อยู่ที่ 0.5-2.0 กิโลเมตรเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 41.1) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่ต้องการให้มีระยะทางจากบ้าน ไปยังที่ทำการไปรษณีย์อยู่ที่ 0.5-2.0 กิโลเมตรเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 40.0 42.0 และ 40.7 ตามลำดับ)

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้มีการปรับปรุงการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์ได้อย่างสะดวกด้วยยานพาหนะส่วนตัวเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 52.4) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่ต้องการให้มีการปรับปรุงการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์ได้อย่างสะดวกด้วยยานพาหนะส่วนตัวเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 50.7 52.0 และ 54.7 ตามลำดับ) โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.40

ตารางที่ 5.40 แสดงแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์

แนวทางในการปรับปรุง ความสามารถในการเข้าถึง	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง	รวม
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
<b>ระยะทางที่ต้องการ</b>				
น้อยกว่า 0.5 กิโลเมตร	28 (18.7)	22 (14.7)	43 (28.7)	93 (20.7)
0.5-2.0 กิโลเมตร	60 (40.0)	63 (42.0)	61 (40.7)	185 (41.1)
2.0-5.0 กิโลเมตร	56 (37.3)	49 (32.7)	34 (22.6)	138 (30.7)
มากกว่า 5.0 กิโลเมตร	6 (4.0)	16 (10.7)	12 (8.0)	34 (7.6)
<b>รูปแบบการเดินทางที่ต้องการ</b>				
เดิน	3 (2.0)	9 (6.0)	6 (4.0)	18 (4.0)
ยานพาหนะส่วนตัว	76 (50.7)	78 (52.0)	82 (54.7)	236 (52.4)
ขนส่งสาธารณะ	71 (47.3)	63 (42.0)	62 (41.3)	196 (43.6)

### 5.5.6 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามในด้านที่ทำการไปรษณีย์

ในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม โดยตัวแปรอิสระคือ ลักษณะประชากร และพฤติกรรมการเดินทาง ส่วนตัวแปรตามคือ

- เหตุผลในการเลือกใช้ที่ทำการไปรษณีย์
- ความพึงพอใจในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์
- ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์
- แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์

เอกสารนี้เป็นเอกสารสงวนลิขสิทธิ์ การใช้งานหรือการเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาตถือว่าผิดกฎหมาย  
โดยตัวแปรที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 5.5.6.1 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร พฤติกรรมการเดินทางกับปัจจัยความพึงพอใจในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์

จากการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์โดยการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) พบว่า ระยะทางในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจในด้านระยะทางในการเดินทาง (ค่าสหสัมพันธ์ = -0.108) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์มีความสัมพันธ์ในเชิงลบและมีค่าความสัมพันธ์ค่อนข้างต่ำ แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีระยะทางในการเดินทางที่ไกลขึ้นจะมีความพึงพอใจในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์ในด้านระยะทางในการเดินทางที่น้อยลง โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.41

ตารางที่ 5.41 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึงกับปัจจัยด้านความพึงพอใจในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์ในพื้นที่ศึกษา

ปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึง	ความพึงพอใจในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์
	ระยะทางในการเดินทาง สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (P-value)
ระยะทางในการเดินทาง	-0.108*(0.025)

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 , \*\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

## 5.6 การวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงตลาดสด

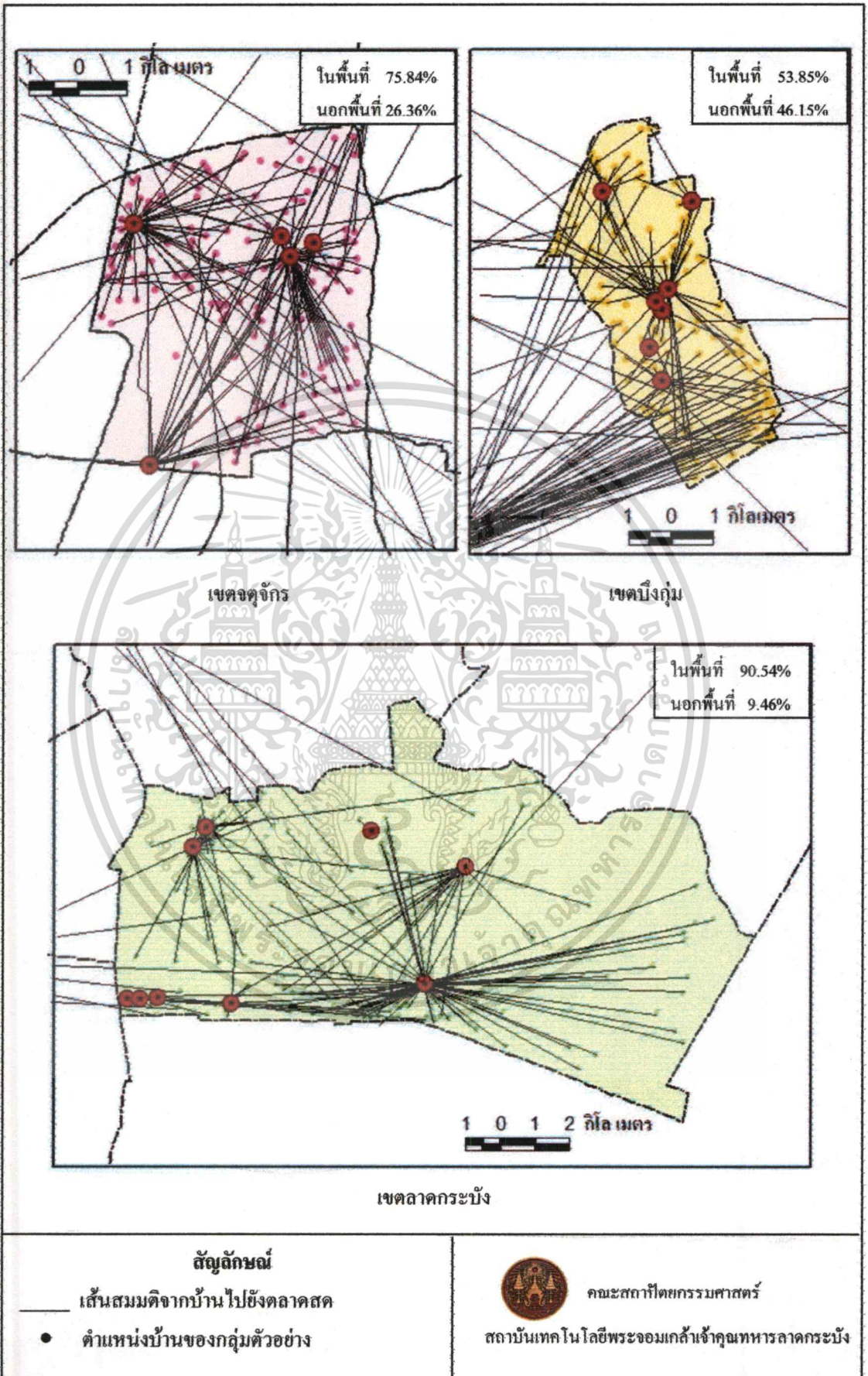
### 5.6.1 พฤติกรรมการเดินทางไปตลาดสด

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปใช้ตลาดสดในพื้นที่ (ร้อยละ 73.64) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เดินทางไปใช้ตลาดสดในพื้นที่ (ร้อยละ 75.84 53.85 และ 90.54 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่าเขตลาดกระบังมีสัดส่วนการใช้ตลาดสดในพื้นที่มากที่สุด ในขณะที่เขตบึงกุ่มมีสัดส่วนการใช้ตลาดสดในพื้นที่น้อยที่สุด เนื่องจากเขตบึงกุ่มตั้งอยู่ใกล้กับเขตบางกะปิซึ่งมีตลาดขนาดใหญ่มีสินค้าจำหน่ายทุกประเภททำให้ประชาชนบางส่วนเดินทางมาใช้ตลาดสดในเขตบางกะปิ โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.9

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปตลาดสดด้วยยานพาหนะส่วนตัว (ร้อยละ 66.6) มีระยะทางเฉลี่ย 5.13 กิโลเมตร เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตบึงกุ่มมีระยะทางเฉลี่ยมากที่สุด 5.90 กิโลเมตร รองลงมาคือเขตจตุจักรมีระยะทางเฉลี่ย 4.77 กิโลเมตร และเขตลาดกระบังมีระยะทางน้อยที่สุดเฉลี่ย 4.72 กิโลเมตร โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.42

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปตลาดสดโดยมีระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 12.64 นาที เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตบึงกุ่มมีระยะเวลาเฉลี่ยมากที่สุด 14.13 นาที รองลงมาคือเขตลาดกระบังมีระยะเวลาเฉลี่ย 14.01 นาที และเขตจตุจักรมีระยะเวลาน้อยที่สุดเฉลี่ย 13.59 นาที โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.43

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปตลาดสดโดยมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 26.21 บาท เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยมากที่สุด 30.47 บาท รองลงมาคือเขตบึงกุ่มมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 29.75 บาท และเขตลาดกระบังมีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดเฉลี่ย 18.41 บาท โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.44



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ **ภาพที่ 5.9** แผนที่แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางไปใช้ตลาดสดด้านการค้า  
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.42 แสดงระยะทางไปตลาดสดจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

ระยะทางการเดินทาง (กม.)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	7.4	1.05	0.52	6.2	0.68	0.31	10.1	1.45	1.20	7.9	1.13	0.89
ยานพาหนะส่วนตัว	71.1	4.93	5.07	73.3	6.03	4.53	55.4	4.04	3.27	66.6	5.08	4.49
ขนส่งสาธารณะ	21.5	5.50	3.63	20.5	7.03	4.96	34.5	6.77	5.13	25.5	6.48	4.71
รวม	100.0	4.77	4.71	100.0	5.90	4.68	100.0	4.72	4.22	100.0	5.13	4.56

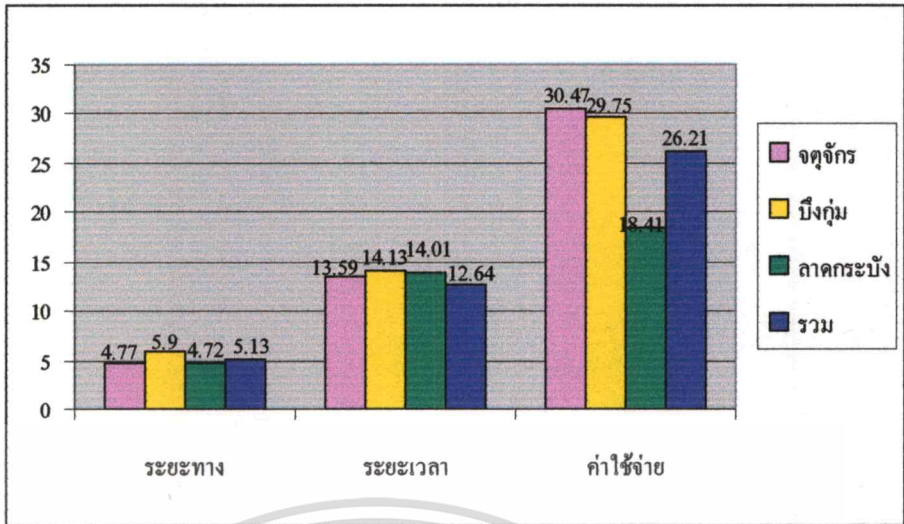
ตารางที่ 5.43 แสดงระยะเวลาในการเดินทางไปตลาดสดจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

ระยะเวลาในการเดินทาง (นาที)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	7.4	8.03	4.14	6.2	9.55	4.66	10.1	6.11	2.20	7.9	8.07	4.38
ยานพาหนะส่วนตัว	71.1	13.32	7.12	73.3	14.37	7.15	55.4	14.24	7.17	66.6	10.76	6.43
ขนส่งสาธารณะ	21.5	16.02	8.48	20.5	14.91	7.23	34.5	15.53	7.56	25.5	17.00	9.67
รวม	100.0	13.59	7.57	100.0	14.13	7.10	100.0	14.01	7.33	100.0	12.64	8.19

ตารางที่ 5.44 แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปตลาดสดจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (บาท)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	7.4	N/A	N/A	6.2	N/A	N/A	10.1	N/A	N/A	7.9	N/A	N/A
ยานพาหนะส่วนตัว	71.1	35.36	18.61	73.3	33.55	21.63	55.4	22.35	14.38	66.6	31.09	19.48
ขนส่งสาธารณะ	21.5	24.75	16.80	20.5	25.13	19.38	34.5	17.49	15.16	25.5	21.58	17.09
รวม	100.0	30.47	19.95	100.0	29.75	22.07	100.0	18.41	15.35	100.0	26.21	20.05

เมื่อเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงตลาดสดทั้ง 3 พื้นที่พบว่า เขตบึงกุ่มมีระยะทางในการเดินทางมากที่สุด เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างในเขตบึงกุ่มมีการเดินทางไปใช้ตลาดสดนอกพื้นที่มากกว่าเขตอื่น ๆ ทำให้มีระยะทางไกลกว่าเขตอื่น ๆ ในขณะที่เขตจตุจักรมีระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากที่สุด เนื่องจากเขตจตุจักรเป็นเขตพื้นที่ชั้นในมีปริมาณจราจรหนาแน่นกว่าเขตอื่น ๆ ทำให้มีระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากกว่า ส่วนเขตลาดกระบังมีระยะทางระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยที่สุด เนื่องจากมีสัดส่วนการเดินทางไปตลาดในพื้นที่มากกว่าเขตอื่น ๆ โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.10



ภาพที่ 5.10 แสดงความสามารถในการเข้าถึงตลาดสด

### 5.6.2 เหตุผลในการเลือกใช้ตลาดสด

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เลือกใช้ตลาดสดจากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 68.5) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เลือกใช้ตลาดสดจากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 70.3 60.3 และ 74.1) จะเห็นได้ว่า การเดินทางไปใช้ตลาดสดนั้นมีสัดส่วนการเดินทางจากเหตุผลด้านระยะทางเป็นหลัก การมีตลาดสดอยู่ในศูนย์กลางของชุมชนทำให้ประชาชนสามารถเดินทางเข้าใช้ได้อย่างสะดวก โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.45

ตารางที่ 5.45 แสดงเหตุผลในการเลือกใช้ตลาดสด

เหตุผลในการเลือกใช้ตลาดสด	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง	รวม
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
ระยะทางในการเดินทาง	104 (70.3)	88 (60.3)	109 (74.1)	302 (68.5)
ระยะเวลาในการเดินทาง	13 (8.8)	13 (8.9)	12 (8.2)	38 (8.6)
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	13 (8.8)	9 (6.2)	3 (2.0)	25 (5.7)
ความมีชื่อเสียง	6 (4.1)	13 (8.9)	6 (4.1)	24 (5.4)
คุณภาพการให้บริการ	12 (8.1)	23 (15.8)	17 (11.6)	52 (11.8)
รวม	148 (100.0)	146 (100.0)	147 (100.0)	441 (100.0)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 5.6.3 ความพึงพอใจในการเข้าถึงตลาดสด

กลุ่มตัวอย่างมีระดับความพึงพอใจในการเข้าถึงตลาดสดด้านคุณภาพการให้บริการเป็นลำดับแรก (3.82) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรมีระดับความพึงพอใจในด้านคุณภาพการให้บริการเป็นลำดับแรก (3.89) ในขณะที่เขตบึงกุ่มมีระดับความพึงพอใจในระยะเวลาในการเดินทางเป็นลำดับแรก (3.75) ส่วนเขตลาดกระบังมีระดับความพึงพอใจในการเข้าถึงตลาดสดด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางเป็นลำดับแรก (3.95) แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่พึงพอใจในด้านคุณภาพการให้บริการของตลาดสดนั้นหมายถึงตลาดสดในพื้นที่ที่มีสินค้าตามความต้องการของประชาชน โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.46

ตารางที่ 5.46 แสดงระดับความพึงพอใจในการเข้าถึงตลาดสด

ความพึงพอใจในการเข้าถึง ตลาดสด	เขตจตุจักร		เขตบึงกุ่ม		เขตลาดกระบัง		รวม	
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD
ระยะเวลาในการเดินทาง	3.75	0.86	3.75	0.90	3.85	0.88	3.78	0.88
ระยะเวลาในการเดินทาง	3.61	0.99	3.73	0.96	3.83	0.96	3.72	0.97
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	3.60	0.93	3.64	0.88	3.95	0.98	3.73	0.94
ความมีชื่อเสียง	3.76	0.93	3.63	0.87	3.77	1.14	3.72	0.98
คุณภาพการให้บริการ	3.89	0.94	3.73	0.76	3.83	0.99	3.82	0.90

### 5.6.4 ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงตลาดสด

กลุ่มตัวอย่างมีระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงตลาดสดด้านการไม่มีที่จอดรถเป็นลำดับแรก (1.53) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระดับปัญหาด้านระยะเวลาในการเดินทางนานเป็นลำดับแรก (1.53) ในขณะที่เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังมีระดับปัญหาด้านการไม่มีที่จอดรถเป็นลำดับแรก (1.71 และ 1.56 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีปัญหาด้านที่จอดรถเนื่องจากตลาดสดเป็นศูนย์กลางทางการค้าทำให้มีประชาชนเดินทางมาใช้บริการมากส่งผลถึงปัญหาความเพียงพอของพื้นที่จอดรถ เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปตลาดสดด้วยยานพาหนะส่วนตัว โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.47

ตารางที่ 5.47 แสดงระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงตลาดสด

ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึง ตลาดสด	เขตจตุจักร		เขตบึงกุ่ม		เขตลาดกระบัง		รวม	
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD
ระยะทางไกล	1.47	0.74	1.38	0.66	1.48	0.55	1.44	0.66
ระยะเวลาในการเดินทางนาน	1.53	0.72	1.33	0.62	1.41	0.58	1.43	0.65
ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง	1.45	0.72	1.52	0.75	1.44	0.56	1.47	0.68
การขาดความต่อเนื่องของทางเท้า	1.35	0.60	1.58	0.77	1.46	0.54	1.46	0.65
การไม่มีที่จอดรถ	1.34	0.58	1.71	0.90	1.56	0.58	1.53	0.72
การรอรถเป็นเวลานาน	1.32	0.68	1.57	0.84	1.42	0.56	1.44	0.71

### 5.6.5 แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงตลาดสด

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้มีระยะทางจากบ้านไปยังตลาดสดอยู่ที่ 0.5-2.0 กิโลเมตร เป็นลำดับแรก (ร้อยละ 40.9) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่ต้องการให้มีระยะทางจากบ้านไปยังตลาดสดอยู่ที่ 0.5-2.0 กิโลเมตรเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 40.0 38.0 และ 40.0 ตามลำดับ)

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้มีการปรับปรุงการเข้าถึงตลาดสดได้อย่างสะดวกด้วยยานพาหนะส่วนตัวเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 48.9) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่ต้องการให้มีการปรับปรุงการเข้าถึงตลาดสดได้อย่างสะดวกด้วยยานพาหนะส่วนตัวเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 51.3 41.3 และ 54.0 ตามลำดับ) โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.48

ตารางที่ 5.48 แสดงแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงตลาดสด

แนวทางในการปรับปรุง ความสามารถในการเข้าถึง	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง	รวม
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
<b>ระยะทางที่ต้องการ</b>				
น้อยกว่า 0.5 กิโลเมตร	44 (29.3)	41 (27.3)	51 (34.0)	136 (30.2)
0.5-2.0 กิโลเมตร	66 (44.0)	57 (38.0)	60 (40.0)	184 (40.9)
2.0-5.0 กิโลเมตร	34 (22.7)	38 (25.3)	27 (18.0)	98 (21.8)
มากกว่า 5.0 กิโลเมตร	6 (4.0)	14 (9.3)	12 (8.0)	32 (7.1)
<b>รูปแบบการเดินทางที่ต้องการ</b>				
เดิน	8 (5.3)	34 (22.7)	6 (4.0)	48 (10.7)
ยานพาหนะส่วนตัว	77 (51.3)	62 (41.3)	81 (54.0)	220 (48.9)
ขนส่งสาธารณะ	65 (43.3)	54 (36.0)	63 (42.0)	182 (40.4)

### 5.6.6 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม

ในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม โดยตัวแปรอิสระคือ ลักษณะประชากร และพฤติกรรมการเดินทาง ส่วนตัวแปรตามคือ

- เหตุผลในการเลือกใช้ตลาดสด
- ความพึงพอใจในการเข้าถึงตลาดสด
- ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงตลาดสด
- แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงตลาดสด

จากการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระและตัวแปรตามที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05



## 5.7 การวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงศาสนสถาน

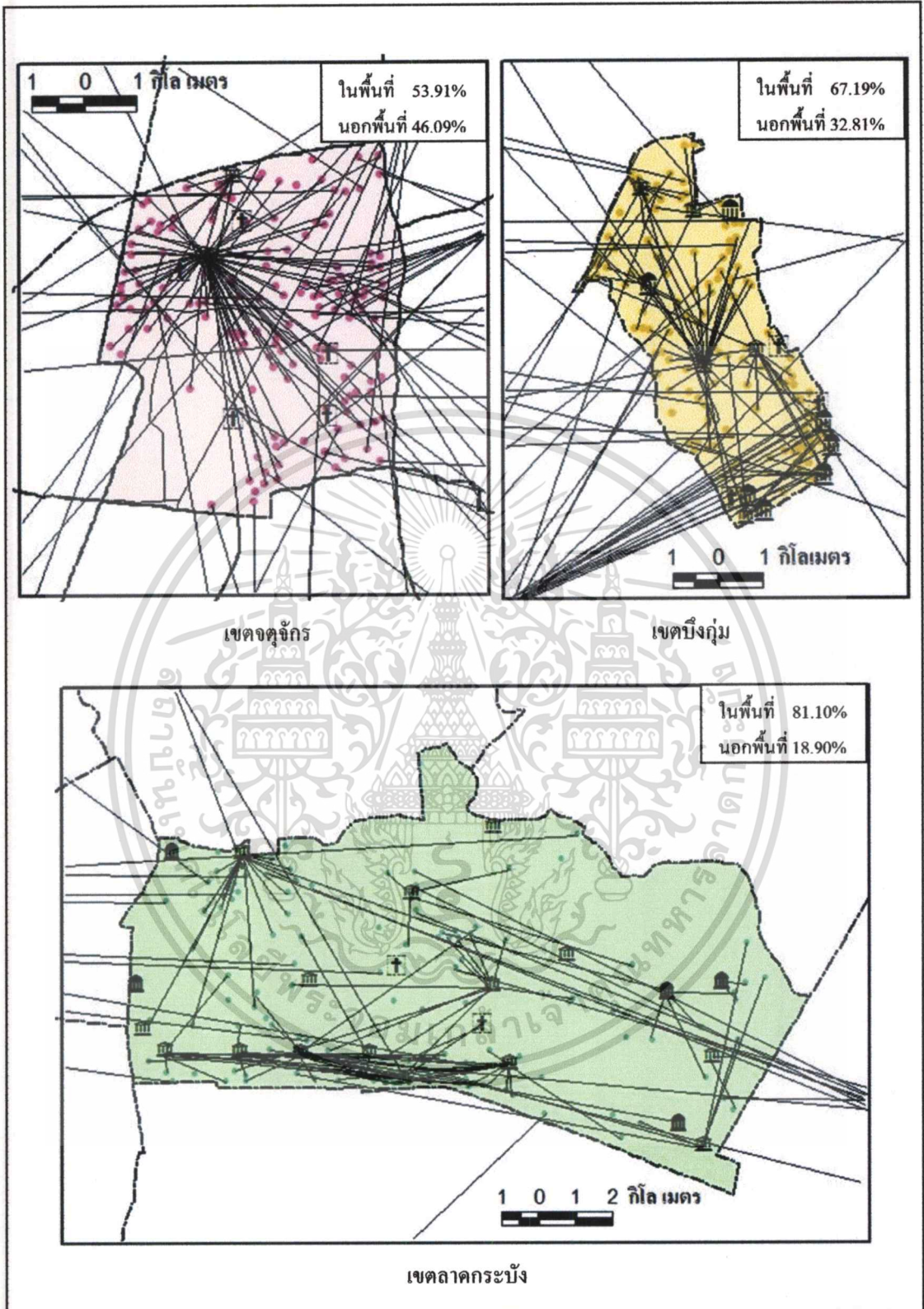
### 5.7.1 พฤติกรรมการเดินทางไปศาสนสถาน


กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปใช้ศาสนสถานในพื้นที่ (ร้อยละ 67.36) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เดินทางไปใช้ศาสนสถานในพื้นที่ (ร้อยละ 53.91 67.19 และ 81.10 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่า เขตลาดกระบังมีสัดส่วนการใช้ศาสนสถานในพื้นที่มากที่สุด ในขณะที่เขตจตุจักรมีสัดส่วนการใช้ศาสนสถานในพื้นที่น้อยที่สุด เนื่องจากการกระจายตัวของศาสนสถานในเขตจตุจักรมีน้อยกว่าพื้นที่อื่น ๆ โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.11

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปศาสนสถานด้วยยานพาหนะส่วนตัว (ร้อยละ 60.5) มีระยะทางเฉลี่ย 6.23 กิโลเมตร เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระยะทางเฉลี่ยมากที่สุด 8.52 กิโลเมตร รองลงมาคือเขตบึงกุ่มมีระยะทางเฉลี่ย 6.08 กิโลเมตร และเขตลาดกระบังมีระยะทางน้อยที่สุดเฉลี่ย 3.87 กิโลเมตร โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.49

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปศาสนสถานโดยมีระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 17.51 นาที เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระยะเวลาเฉลี่ยมากที่สุด 21.02 นาที รองลงมาคือเขตบึงกุ่มมีระยะเวลาเฉลี่ย 16.85 นาที และเขตลาดกระบังมีระยะเวลาน้อยที่สุดเฉลี่ย 14.55 นาที โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.50

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปศาสนสถานโดยมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 27.71 บาท เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยมากที่สุด 33.84 บาท รองลงมาคือเขตบึงกุ่มมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 26.53 บาท และเขตลาดกระบังมีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดเฉลี่ย 22.63 บาท โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.51



<p><b>สัญลักษณ์</b></p> <p>— เส้นสมมติจากบ้านไปยังศาสนสถาน</p> <p>• ตำแหน่งบ้านของกลุ่มตัวอย่าง</p>	 <p>คณะสาขาวิชาภูมิศาสตร์        สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่เผยแพร่โดยสถาบันวิจัยและพัฒนาพื้นที่สูง (องค์การมหาชน) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
**ภาพที่ 5.11** แผนที่แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางไปใช้ศาสนสถาน  
 ไม่ว่าการเดินทางทั้งสั้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.49 แสดงระยะทางไปศาสนสถานจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

ระยะทางในการเดินทาง (กม.)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	2.3	1.17	0.29	11.6	1.27	0.56	12.5	1.09	0.55	8.7	1.18	0.53
ยานพาหนะส่วนตัว	67.7	10.08	11.05	61.2	6.82	7.61	60.2	4.31	4.20	60.5	7.30	8.68
ขนส่งสาธารณะ	30.1	5.58	2.94	27.1	6.57	4.63	27.3	4.23	2.88	28.2	5.48	3.64
รวม	100.0	8.52	9.51	100.0	6.08	6.61	100.0	3.87	3.72	100.0	6.23	7.34

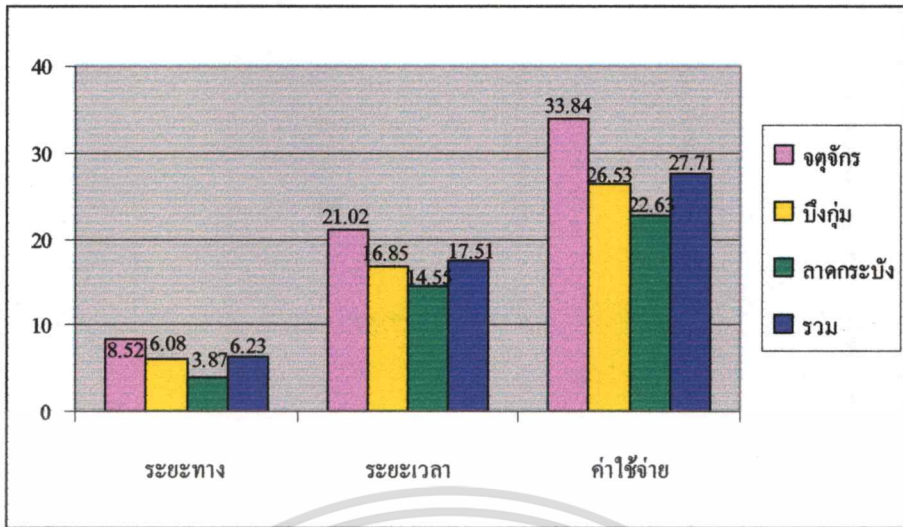
ตารางที่ 5.50 แสดงระยะเวลาในการเดินทางไปศาสนสถานจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

ระยะเวลาในการเดินทาง (นาที)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	2.3	6.67	2.89	11.6	7.33	2.58	12.5	8.75	2.89	8.7	7.94	2.78
ยานพาหนะส่วนตัว	67.7	22.88	13.52	61.2	18.91	15.87	60.2	14.41	14.53	60.5	18.91	14.98
ขนส่งสาธารณะ	30.1	17.98	7.44	27.1	16.26	9.32	27.3	17.59	10.67	28.2	17.30	9.09
รวม	100.0	21.02	12.22	100.0	16.85	13.81	100.0	14.55	12.86	100.0	17.51	13.22

ตารางที่ 5.51 แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปศาสนสถานจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (บาท)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	2.3	N/A	N/A	11.6	N/A	N/A	12.5	N/A	N/A	8.7	N/A	N/A
ยานพาหนะส่วนตัว	67.7	40.22	20.69	61.2	33.32	25.15	60.2	30.61	28.57	60.5	34.93	25.10
ขนส่งสาธารณะ	30.1	22.65	15.75	27.1	22.29	13.73	27.3	15.21	10.87	28.2	20.19	14.02
รวม	100.0	33.84	21.29	100.0	26.53	23.45	100.0	22.63	25.34	100.0	27.71	23.81

เมื่อเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงศาสนสถานทั้ง 3 พื้นที่พบว่า เขตจตุจักรมีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายมากที่สุด เนื่องจากสัดส่วนของพื้นที่พักอาศัยต่อจำนวนศาสนสถานในเขตจตุจักรมีน้อยกว่าเขตอื่น ๆ รวมทั้งกลุ่มตัวอย่างมีสัดส่วนการเดินทางไปใช้ศาสนสถานนอกพื้นที่มากที่สุดทำให้มีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายมากกว่าเขตอื่น ๆ ส่วนเขตลาดกระบังมีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากที่สุด เนื่องจากเขตกลุ่มตัวอย่างมีสัดส่วนการเดินทางไปใช้นอกพื้นที่น้อยที่สุดทำให้มีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยที่สุด โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.12



ภาพที่ 5.12 แสดงความสามารถในการเข้าถึงศาสนสถาน

### 5.7.2 เหตุผลในการเลือกใช้ศาสนสถาน

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เลือกใช้ศาสนสถานจากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 63.8) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เลือกใช้ศาสนสถานจากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 61.7 60.1 และ 69.2) โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.52

ตารางที่ 5.52 แสดงเหตุผลในการเลือกใช้ศาสนสถาน

เหตุผลในการเลือกใช้ ศาสนสถาน	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง	รวม
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
ระยะทางในการเดินทาง	87 (61.7)	83 (60.1)	101 (69.2)	271 (63.8)
ระยะเวลาในการเดินทาง	12 (8.5)	4 (2.9)	13 (8.9)	29 (6.8)
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	4 (2.8)	6 (4.3)	1 (0.7)	11 (2.6)
ความมีชื่อเสียง	35 (24.8)	41 (29.7)	17 (11.6)	93 (21.9)
คุณภาพการให้บริการ	3 (2.1)	4 (2.9)	14 (9.6)	21 (4.9)
รวม	141 (100.0)	138 (100.0)	146 (100.0)	425 (100.0)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 5.7.3 ความพึงพอใจในการเข้าถึงศาสนสถาน

กลุ่มตัวอย่างมีระดับความพึงพอใจในการเข้าถึงศาสนสถานด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (3.81) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรมีระดับความพึงพอใจในด้านการเดินทางเป็นลำดับแรก (3.95) ในขณะที่เขตบึงกุ่มมีระดับความพึงพอใจในด้านการเดินทางเป็นลำดับแรก (3.70) ส่วนเขตลาดกระบังมีความพึงพอใจในด้านความมีชื่อเสียงเป็นลำดับแรก (3.96) โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.53

ตารางที่ 5.53 แสดงระดับความพึงพอใจในการเข้าถึงศาสนสถาน

ความพึงพอใจในการเข้าถึง ศาสนสถาน	เขตจตุจักร		เขตบึงกุ่ม		เขตลาดกระบัง		รวม	
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD
ระยะทางในการเดินทาง	3.95	0.85	3.67	0.864	3.86	0.97	3.83	0.90
ระยะเวลาในการเดินทาง	3.77	0.98	3.70	0.885	3.89	0.93	3.78	0.93
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	3.75	0.90	3.57	0.912	3.84	1.01	3.72	0.95
ความมีชื่อเสียง	3.85	0.87	3.59	0.851	3.96	1.04	3.80	0.94
คุณภาพการให้บริการ	3.89	0.88	3.63	0.736	3.87	1.05	3.79	0.91

### 5.7.4 ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงศาสนสถาน

กลุ่มตัวอย่างมีระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงศาสนสถานด้านระยะเวลาในการเดินทางนานเป็นลำดับแรก (1.57) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังมีระดับปัญหาด้านระยะเวลาในการเดินทางนานเป็นลำดับแรก (1.60 1.58 และ 1.54 ตามลำดับ) โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.54

ตารางที่ 5.54 แสดงระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงศาสนสถาน

ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึง ศาสนสถาน	เขตจตุจักร		เขตบึงกุ่ม		เขตลาดกระบัง		รวม	
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD
ระยะทางไกล	1.44	0.77	1.47	0.84	1.52	0.78	1.48	0.80
ระยะเวลาในการเดินทางนาน	1.60	0.76	1.58	0.90	1.54	0.78	1.57	0.82
ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง	1.52	0.75	1.51	0.80	1.52	0.81	1.52	0.79
การขาดความต่อเนื่องของทางเท้า	1.38	0.64	1.38	0.75	1.48	0.68	1.42	0.69
การไม่มีที่จอดรถ	1.33	0.65	1.50	0.87	1.44	0.59	1.43	0.72
การรอรถเป็นเวลานาน	1.38	0.66	1.42	0.79	1.37	0.59	1.39	0.68

### 5.7.5 แนวทางการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงศาสนสถาน

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้มีระยะทางจากบ้านไปยังศาสนสถานอยู่ที่ 0.5-2.0 กิโลเมตรเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 34.0) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรส่วนใหญ่ต้องการให้มีระยะทางจากบ้านไปยังศาสนสถานอยู่ที่ 2.0-5.0 กิโลเมตรเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 32.7) ในขณะที่เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่ต้องการให้มีระยะทางจากบ้านไปยังศาสนสถานอยู่ที่ 0.5-2.0 กิโลเมตรเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 35.3 และ 34.7 ตามลำดับ)

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้มีการปรับปรุงการเข้าถึงศาสนสถานได้อย่างสะดวกด้วยยานพาหนะส่วนตัวเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 44.2) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรส่วนใหญ่ต้องการให้มีการปรับปรุงการเข้าถึงศาสนสถานได้อย่างสะดวกด้วยระบบขนส่งสาธารณะเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 45.3) ในขณะที่เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่ต้องการให้มีการปรับปรุงการเข้าถึงศาสนสถานได้อย่างสะดวกด้วยยานพาหนะส่วนตัวเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 41.3 และ 51.3 ตามลำดับ) โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.55

ตารางที่ 5.55 แสดงแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงศาสนสถาน

แนวทางในการปรับปรุง ความสามารถในการเข้าถึง	เขตจตุจักร จำนวน (ร้อยละ)	เขตบึงกุ่ม จำนวน (ร้อยละ)	เขตลาดกระบัง จำนวน (ร้อยละ)	รวม จำนวน (ร้อยละ)
<b>ระยะทางที่ต้องการ</b>				
น้อยกว่า 0.5 กิโลเมตร	40 (26.7)	28 (18.7)	35 (23.3)	103 (22.9)
0.5-2.0 กิโลเมตร	47 (31.3)	53 (35.3)	52 (34.7)	153 (34.0)
2.0-5.0 กิโลเมตร	49 (32.7)	47 (31.3)	50 (33.3)	145 (32.2)
มากกว่า 5.0 กิโลเมตร	14 (9.3)	22 (14.7)	13 (8.7)	49 (10.9)
<b>รูปแบบการเดินทางที่ต้องการ</b>				
เดิน	22 (14.7)	34 (22.7)	9 (6.0)	65 (14.4)
ยานพาหนะส่วนตัว	60 (40.0)	62 (41.3)	77 (51.3)	199 (44.2)
ขนส่งสาธารณะ	68 (45.3)	54 (36.0)	64 (42.7)	186 (41.3)

### 5.7.6 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามในด้าน

#### ศาสนสถาน

ในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม โดยตัวแปรอิสระคือ ลักษณะประชากร และพฤติกรรมการเดินทาง ส่วนตัวแปรตามคือ

- เหตุผลในการเลือกใช้ศาสนสถาน
- ความพึงพอใจในการเข้าถึงศาสนสถาน
- ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงศาสนสถาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ การนำเอกสารนี้ไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาตถือว่าผิดกฎหมาย  
-แนวทางการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงศาสนสถาน  
ไม่ว่าการณ์ใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โดยตัวแปรที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 5.7.6.1 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร พฤติกรรมการเดินทางกับเหตุผลในการเลือกใช้ศาสนสถาน

จากการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One-Way ANOVA) ของเหตุผลในการเลือกใช้ศาสนสถาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ที่แตกต่างกันมีเหตุผลในการเลือกใช้ศาสนสถานที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 เมื่อทดสอบรายคู่พบว่า มีจำนวน 3 คู่ที่มีความแตกต่างกัน ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่เลือกใช้ศาสนสถานจากเหตุผลด้านระยะเวลาในการเดินทางจะมีรายได้เฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มตัวอย่างในการเลือกใช้ศาสนสถานจากเหตุผลด้านระยะเวลาในการเดินทาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ยรายได้แตกต่างอยู่ 11,816.35 บาท กลุ่มตัวอย่างที่เลือกใช้ศาสนสถานจากเหตุผลด้านระยะเวลาในการเดินทางจะมีรายได้เฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มตัวอย่างในการเลือกใช้ศาสนสถานจากเหตุผลด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ยรายได้แตกต่างอยู่ 14,258.00 บาท และกลุ่มตัวอย่างที่เลือกใช้ศาสนสถานจากเหตุผลด้านคุณภาพการให้บริการจะมีรายได้เฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มตัวอย่างในการเลือกใช้ศาสนสถานจากเหตุผลด้านระยะเวลาในการเดินทาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ยรายได้แตกต่างอยู่ 10,295.02 บาท จากการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยทั้ง 3 กลุ่มสามารถสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างที่เลือกใช้ศาสนสถานจากเหตุผลด้านระยะเวลาจะมีรายได้เฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เลือกใช้ศาสนสถานจากเหตุผลด้านระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เนื่องจากผู้ที่มีรายได้สูงมักให้ความสำคัญกับเวลาในการเดินทางมากกว่าระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้สูงมักจะพิจารณาเลือกเดินทางไปใช้ ศาสนสถานจากเหตุผลด้านคุณภาพการให้บริการมากกว่าเหตุผลด้านระยะเวลาในการเดินทาง โดยรายละเอียดการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 5.56-5.57

ตารางที่ 5.56 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยด้านเหตุผลในการเลือกใช้ศาสนสถานและค่า F ที่ใช้ทดสอบ จำแนกตามรายได้

เหตุผลในการเลือก	จำนวน	ค่าเฉลี่ย รายได้ (บาท)	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	F	Sig
ระยะเวลาในการเดินทาง	261	18,871.65	16,995.71	3.692	0.006
ระยะเวลาในการเดินทาง	25	30,688.00	26,506.69		
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	10	16,430.00	12,384.76		
ความมีชื่อเสียง	87	22,991.95	18,660.69		
คุณภาพการให้บริการ	18	29,166.67	32,804.68		
รวม	401	20,903.49	19,161.56		

เอกสารนี้เป็นเอกสารทสงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.57 แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างเหตุผลในการเลือกใช้ศาสนสถานจำแนกตาม รายได้เป็นรายคู่

เหตุผลในการเลือก	ค่าเฉลี่ย รายได้ (บาท)	ระยะทางใน การเดินทาง	ระยะเวลา ในการ เดินทาง	ค่าใช้จ่ายใน การเดินทาง	ความมี ชื่อเสียง	คุณภาพการ ให้บริการ
		18,871.65	30,688.00	16,430.00	22,991.95	29,166.67
ระยะทางในการเดินทาง	18,871.65	-	-11,816.35*	2,441.65	-4,120.31	-10,295.02*
ระยะเวลาในการเดินทาง	30,688.00		-	14,258.00*	7,696.05	1,521.33
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	16,430.00			-	-6,561.95	-12,736.67
ความมีชื่อเสียง	22,991.95				-	-6,174.71
คุณภาพการให้บริการ	29,166.67					-

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

5.7.6.2 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร พฤติกรรมการ เดินทางกับปัจจัยความพึงพอใจในการเข้าถึงศาสนสถาน

จากการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์โดยการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) พบว่า ระยะเวลาในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจในด้านระยะเวลาในการเดินทาง (ค่าสหสัมพันธ์ = -0.116) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรที่มีความสัมพันธ์มีความสัมพันธ์ในเชิงลบและมีค่าความสัมพันธ์ค่อนข้างต่ำ เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างที่มีระยะเวลาในการเดินทางมากขึ้นจะมีความพึงพอใจด้านระยะเวลาในการเดินทางลดลง โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.58

ตารางที่ 5.58 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึงกับปัจจัย ด้านความพึงพอใจในการเข้าถึงศาสนสถาน

ปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึง	ความพึงพอใจในการเข้าถึงศาสนสถาน
	ระยะเวลาในการเดินทาง สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (P-value)
ระยะเวลาในการเดินทาง	-0.116*(0.022)

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 , \*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 5.7.6.3 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร พฤติกรรมการเดินทางกับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงศาสนสถาน

จากการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์โดยการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) พบว่า ระยะทางในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงด้านระยะทางไกล (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.105) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนระยะเวลาในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงด้านระยะเวลาในการเดินทางนาน (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.184) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับตัวแปรปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง (ค่าสหสัมพันธ์ = 0.149) มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปรทั้งหมดมีความสัมพันธ์มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกและมีค่าความสัมพันธ์ค่อนข้างต่ำ แสดงให้เห็นว่า ยิ่งระยะทางในการเดินทางไกลขึ้น ระยะเวลาเดินทางนานขึ้นและค่าใช้จ่ายมากขึ้นจะมีปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงด้านระยะทางระยะเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.59

ตารางที่ 5.59 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึงกับปัจจัยด้านปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงศาสนสถาน

ปัจจัยด้านความสามารถในการเข้าถึง	ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงศาสนสถาน		
	ระยะทางไกล สัมพันธ์ สหสัมพันธ์ (P-value)	ระยะเวลาในการ เดินทางนาน สัมพันธ์ สหสัมพันธ์ (P-value)	ค่าใช้จ่ายในการ เดินทางสูง สัมพันธ์ สหสัมพันธ์ (P-value)
ระยะทางในการเดินทาง	0.105*(0.041)		
ระยะเวลาในการเดินทาง		0.184**(0.000)	
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง			0.149**(0.004)

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05, \*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 5.8 การวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงสวนสาธารณะ

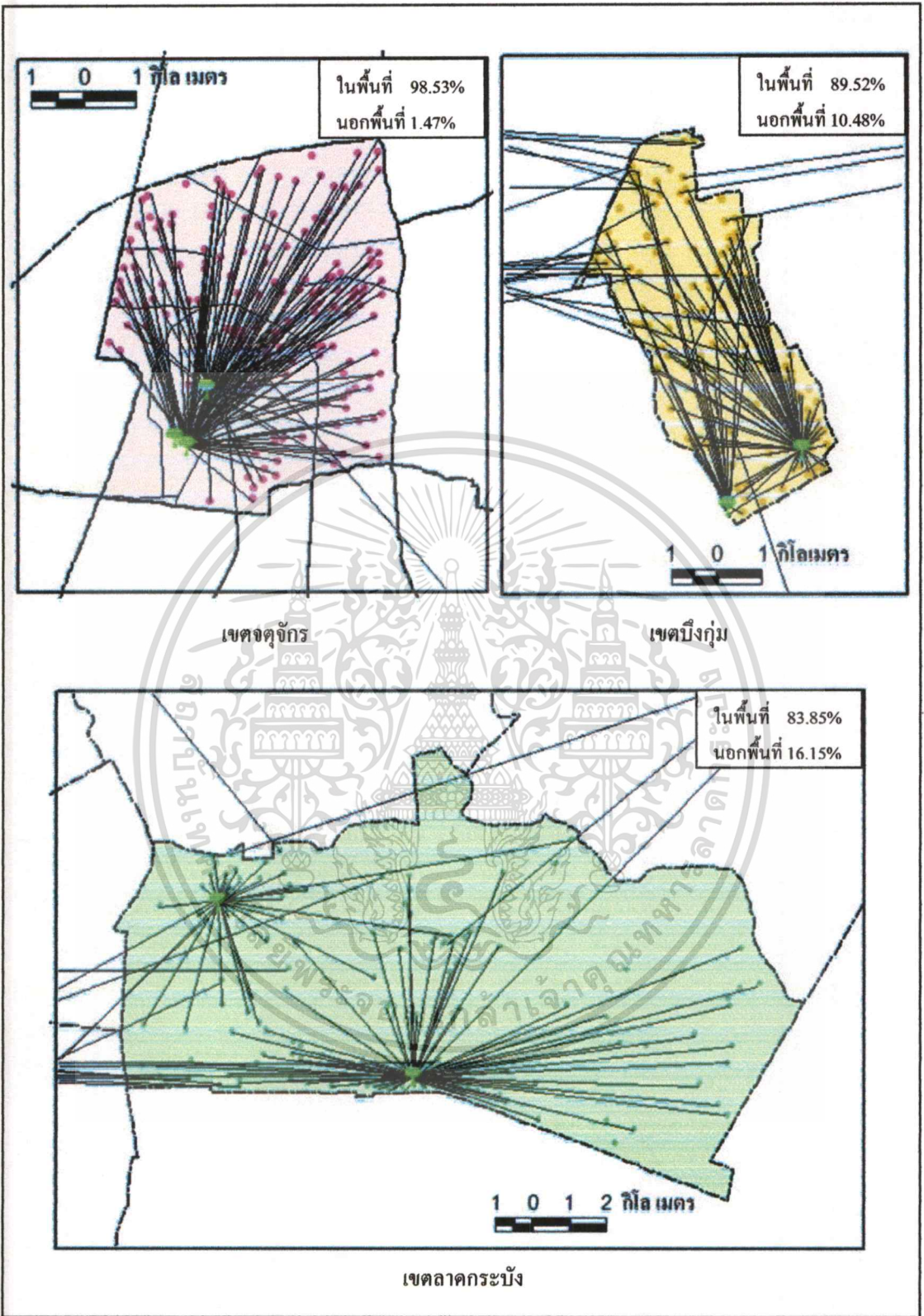
### 5.8.1 พฤติกรรมการเดินทางไปสวนสาธารณะ


กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปใช้สวนสาธารณะในพื้นที่ (ร้อยละ 90.77) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เดินทางไปใช้สวนสาธารณะในพื้นที่ (ร้อยละ 98.53 89.52 และ 83.85 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่า เขตจตุจักรมีส่วนการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่มากที่สุด เนื่องจากเขตจตุจักรมีการกระจายตัวของสวนสาธารณะมากที่สุดทำให้ประชาชนเดินทางเข้าไปใช้สวนสาธารณะได้สะดวกกว่าเขตอื่น ๆ ในขณะที่เขตลาดกระบังมีส่วนการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่น้อยที่สุด โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.13

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปสวนสาธารณะด้วยยานพาหนะส่วนตัว (ร้อยละ 62.4) มีระยะทางเฉลี่ย 6.07 กิโลเมตร เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระยะทางเฉลี่ยมากที่สุด 7.43 กิโลเมตร รองลงมาคือเขตลาดกระบังมีระยะทางเฉลี่ย 5.87 กิโลเมตร และเขตบึงกุ่มมีระยะทางน้อยที่สุดเฉลี่ย 4.92 กิโลเมตร โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.60

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปสวนสาธารณะ โดยมีระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 14.31 นาที เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระยะเวลาเฉลี่ยมากที่สุด 17.49 นาที รองลงมาคือเขตบึงกุ่มมีระยะเวลาเฉลี่ย 12.49 นาที และเขตลาดกระบังมีระยะเวลาน้อยที่สุดเฉลี่ย 12.75 นาที โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.61

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปสวนสาธารณะ โดยมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 28.41 บาท เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยมากที่สุด 37.12 บาท รองลงมาคือเขตบึงกุ่มมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 25.46 บาท และเขตลาดกระบังมีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดเฉลี่ย 22.29 บาท โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.62



<p><b>สัญลักษณ์</b></p> <p>— เส้นสมมติจากบ้านไปยังสวนสาธารณะ</p> <p>• ตำแหน่งบ้านของกลุ่มตัวอย่าง</p>	<p> คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์</p> <p>สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้เพื่อใช้ในการศึกษาวิจัยเท่านั้น ไม่สามารถเผยแพร่ได้โดยไม่ได้รับอนุญาต  
 ภาพที่ 5.13 แผนที่แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางไปใช้สวนสาธารณะ  
 ไม่มีการแก้ไขทั้งสิ้น อีกทั้งไม่มีให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5.60 แสดงระยะทางไปสวนสาธารณะจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

ระยะทางการเดินทาง (กม.)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	3.7	1.10	0.55	18.5	1.14	0.67	17.6	1.29	1.03	12.5	1.21	0.84
ยานพาหนะส่วนตัว	66.2	7.49	3.40	66.1	5.95	5.85	53.4	7.41	6.41	62.4	6.87	5.18
ขนส่งสาธารณะ	30.1	8.07	3.59	15.3	4.58	2.43	29.0	5.80	4.46	25.1	6.52	4.00
รวม	100.0	7.43	3.62	100.0	4.92	5.21	100.0	5.87	5.71	100.0	6.07	4.92

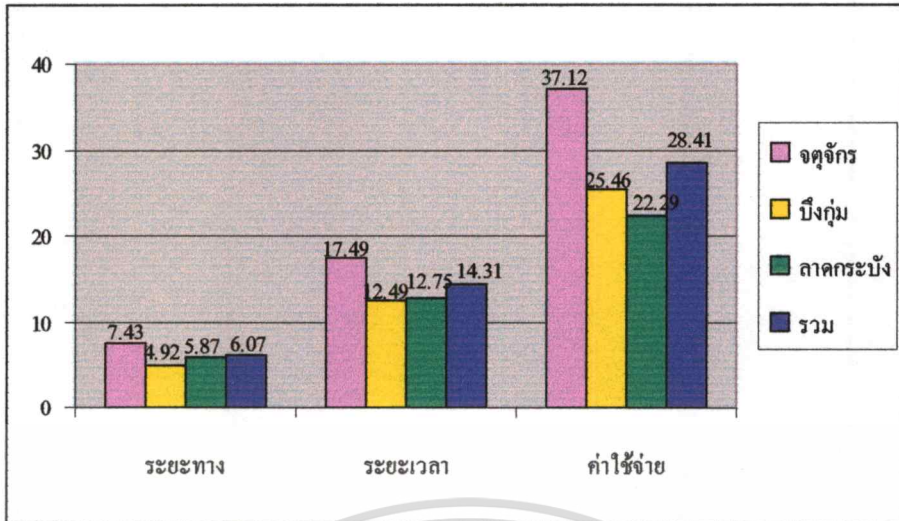
ตารางที่ 5.61 แสดงระยะเวลาในการเดินทางไปสวนสาธารณะจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

ระยะเวลาในการเดินทาง (นาที)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	3.7	14.00	5.48	18.5	10.67	5.04	17.6	7.60	3.17	12.5	9.57	4.70
ยานพาหนะส่วนตัว	66.2	16.03	4.60	66.1	12.20	5.08	53.4	12.39	6.41	62.4	13.63	5.53
ขนส่งสาธารณะ	30.1	21.34	6.62	15.3	15.79	5.07	29.0	16.52	6.75	25.1	18.40	6.82
รวม	100.0	17.49	5.75	100.0	12.49	5.25	100.0	12.75	6.74	100.0	14.31	6.38

ตารางที่ 5.62 แสดงค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปสวนสาธารณะจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (บาท)	เขตจตุจักร			เขตบึงกุ่ม			เขตลาดกระบัง			รวม		
	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.	ร้อยละ	Mean	S.D.
เดิน	3.7	N/A	N/A	18.5	N/A	N/A	17.6	N/A	N/A	12.5	N/A	N/A
ยานพาหนะส่วนตัว	66.2	43.44	21.36	66.1	34.45	31.79	53.4	34.04	22.02	62.4	37.64	25.86
ขนส่งสาธารณะ	30.1	27.02	15.65	15.3	14.32	8.54	29.0	14.13	13.46	25.1	19.56	14.97
รวม	100.0	37.12	21.80	100.0	25.46	29.59	100.0	22.29	22.15	100.0	28.41	25.41

เมื่อเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงสวนสาธารณะทั้ง 3 พื้นที่พบว่า เขตจตุจักรมีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากที่สุด ถึงแม้เขตจตุจักรจะมีการกระจายตัวของสวนสาธารณะมากที่สุด เนื่องจากเขตจตุจักรซึ่งเป็นพื้นที่ชั้นใน มีปริมาณจราจรหนาแน่น มีโครงข่ายคมนาคมที่ซับซ้อนกว่าเขตอื่น ๆ และกลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรมีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนตัวมากที่สุด ทำให้มีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายมากที่สุด ในขณะที่เขตบึงกุ่มมีระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางน้อยที่สุด เนื่องจากพื้นที่เขตบึงกุ่มมีขนาดเล็กกว่าเขตอื่น ๆ มีการกระจายตัวของสวนสาธารณะมากกว่าเขตลาดกระบัง ทำให้มีระยะทางและระยะเวลาน้อยที่สุด ส่วนเขตลาดกระบังมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยที่สุด เนื่องจากเขตลาดกระบังเป็นพื้นที่ชั้นนอก ไม่มีปัญหาจราจรติดขัดและกลุ่มตัวอย่างมีสัดส่วนการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะมากกว่าเขตบึงกุ่ม ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยที่สุด โดยรายละเอียดแสดงไว้ในภาพที่ 5.14



ภาพที่ 5.14 แสดงความสามารถในการเข้าถึงสวนสาธารณะ

### 5.8.2 เหตุผลในการเลือกใช้สวนสาธารณะ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เลือกใช้สวนสาธารณะจากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 75.9) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เลือกใช้สวนสาธารณะจากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 72.5 76.6 และ 78.5) จะเห็นได้ว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปใช้สวนสาธารณะจากปัจจัยด้านระยะทางเป็นหลัก โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.63

ตารางที่ 5.63 แสดงเหตุผลในการเลือกใช้สวนสาธารณะ

เหตุผลในการเลือกใช้สวนสาธารณะ	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง	รวม
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
ระยะทางในการเดินทาง	103 (72.5)	95 (76.6)	113 (78.5)	311 (75.9)
ระยะเวลาในการเดินทาง	16 (11.3)	9 (7.3)	12 (8.3)	37 (9.0)
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	8 (5.6)	4 (3.2)	2 (1.4)	14 (3.4)
ความมีชื่อเสียง	9 (6.3)	6 (4.8)	5 (3.5)	20 (4.9)
คุณภาพการให้บริการ	6 (4.2)	10 (8.1)	12 (8.3)	28 (6.8)
รวม	142 (100.0)	124 (100.0)	144 (100.0)	410 (100.0)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 5.8.3 ความพึงพอใจในการเข้าถึงสวนสาธารณะ

กลุ่มตัวอย่างมีระดับความพึงพอใจในการเข้าถึงสวนสาธารณะด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (3.84) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรและเขตบึงกุ่มมีระดับความพึงพอใจในด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (3.87 และ 3.79 ตามลำดับ) ในขณะที่เขตลาดกระบังมีความพึงพอใจในด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางเป็นลำดับแรก (4.01) จะเห็นได้ว่า ประชาชนในเขตจตุจักรและบึงกุ่มมีความพึงพอใจในด้านระยะทางมากกว่าเขตลาดกระบัง เนื่องจากเขตจตุจักรและเขตบึงกุ่มมีการกระจายตัวของสวนสาธารณะมากกว่าทำให้ประชาชนมีระยะทางในการเดินทางที่สั้นกว่าเขตลาดกระบัง โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.64

ตารางที่ 5.64 แสดงระดับความพึงพอใจในการเข้าถึงสวนสาธารณะ

ความพึงพอใจในการเข้าถึง สวนสาธารณะ	เขตจตุจักร		เขตบึงกุ่ม		เขตลาดกระบัง		รวม	
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD
ระยะทางในการเดินทาง	3.87	0.86	3.79	0.82	3.88	0.89	3.84	0.86
ระยะเวลาในการเดินทาง	3.73	0.98	3.73	0.91	3.98	0.88	3.81	0.93
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	3.69	0.90	3.66	0.80	4.01	0.99	3.79	0.92
ความมีชื่อเสียง	3.78	0.90	3.55	0.87	3.87	1.10	3.73	0.97
คุณภาพการให้บริการ	3.84	0.95	3.75	0.74	3.85	1.02	3.81	0.93

### 5.8.4 ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงสวนสาธารณะ

กลุ่มตัวอย่างมีระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงสวนสาธารณะด้านระยะเวลาในการเดินทางนานเป็นลำดับแรก (1.56) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรและเขตบึงกุ่มมีระดับปัญหาด้านระยะเวลาในการเดินทางนานเป็นลำดับแรก (1.50 และ 1.55 ตามลำดับ) ในขณะที่เขตลาดกระบังมีระดับปัญหาด้านระยะทางไกลเป็นลำดับแรก (1.68) ซึ่งสอดคล้องกับความพึงพอใจที่ประชาชนในเขตลาดกระบังมีความพึงพอใจด้านระยะทางน้อยกว่าเขตอื่น ๆ ทำให้ส่งผลถึงปัญหาระยะทางไกล โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.65

ตารางที่ 5.65 แสดงระดับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงสวนสาธารณะ

ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึง สวนสาธารณะ	เขตจตุจักร		เขตบึงกุ่ม		เขตลาดกระบัง		รวม	
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD
ระยะทางไกล	1.41	0.74	1.45	0.759	1.68	0.80	1.52	0.78
ระยะเวลาในการเดินทางนาน	1.50	0.79	1.55	0.660	1.62	0.66	1.56	0.71
ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง	1.45	0.79	1.41	0.690	1.50	0.60	1.46	0.70
การขาดความต่อเนื่องของทางเท้า	1.31	0.46	1.40	0.711	1.45	0.54	1.39	0.58
การไม่มีที่จอดรถ	1.45	0.73	1.44	0.956	1.38	0.50	1.42	0.74
การรอรถเป็นเวลานาน	1.39	0.70	1.34	0.629	1.45	0.70	1.41	0.68

### 5.8.5 แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงสวนสาธารณะ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้มีระยะทางจากบ้านไปยังสวนสาธารณะอยู่ที่ 0.5-2.0 กิโลเมตรเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 35.8) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่ต้องการให้มีระยะทางจากบ้านไปยังสวนสาธารณะอยู่ที่ 0.5-2.0 กิโลเมตรเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 36.7 31.3 และ 39.3 ตามลำดับ)

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้มีการปรับปรุงการเข้าถึงสวนสาธารณะได้อย่างสะดวกด้วยยานพาหนะส่วนตัวเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 39.8) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่ต้องการให้มีการปรับปรุงการเข้าถึงสวนสาธารณะได้อย่างสะดวกด้วยยานพาหนะส่วนตัวเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 38.0 37.3 และ 44.0 ตามลำดับ) โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.66

ตารางที่ 5.66 แสดงแนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงสวนสาธารณะ

แนวทางในการปรับปรุง ความสามารถในการเข้าถึง	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง	รวม
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
<b>ระยะทางที่ต้องการ</b>				
น้อยกว่า 0.5 กิโลเมตร	46 (30.7)	45 (30.0)	41 (27.3)	132 (29.3)
0.5-2.0 กิโลเมตร	55 (36.7)	47 (31.3)	59 (39.3)	161 (35.8)
2.0-5.0 กิโลเมตร	41 (27.3)	40 (26.7)	37 (24.7)	118 (26.2)
มากกว่า 5.0 กิโลเมตร	8 (5.3)	18 (12.0)	13 (8.7)	39 (8.7)
<b>รูปแบบการเดินทางที่ต้องการ</b>				
เดิน	43 (28.7)	42 (28.0)	26 (17.3)	111 (24.7)
ยานพาหนะส่วนตัว	57 (38.0)	56 (37.3)	66 (44.0)	179 (39.8)
ขนส่งสาธารณะ	50 (33.3)	52 (34.7)	58 (38.7)	160 (35.6)

### 5.8.6 แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้มีการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ โดยการเพิ่มบริการสาธารณะในพื้นที่เป็นลำดับแรก (ร้อยละ 69.5) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่ต้องการให้มีการปรับปรุงการเข้าถึงบริการสาธารณะ โดยการเพิ่มบริการสาธารณะในพื้นที่เป็นลำดับแรก (ร้อยละ 71.3 70.0 และ 66.7 ตามลำดับ)

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะเลือกใช้บริการสาธารณะจากปัจจัยด้านระยะเวลาในการเดินทางเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 50.9) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรจะเลือกใช้บริการสาธารณะจากปัจจัยด้านระยะเวลาในการเดินทางเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 52.0) ในขณะที่เขต

บึงกลุ่มและเขตลาคกระบังส่วนใหญ่จะเลือกใช้บริการสาธารณะจากปัจจัยด้านระยะทางในการเดินทางเป็นลำดับแรก (ร้อยละ 54.0 และ 64.0 ตามลำดับ) เนื่องจากเขตจตุจักรเป็นเขตพื้นที่ชั้นในมีปริมาณจราจรหนาแน่นทำให้การเดินทางนั้นใช้เวลามากกว่าเขตอื่นๆ ทำให้ประชาชนให้ความสำคัญกับระยะเวลามากกว่าระยะทาง โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.67

ตารางที่ 5.67 แสดงความต้องการในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ

แนวทางในการปรับปรุง ความสามารถในการเข้าถึง	จตุจักร	บึงกลุ่ม	ลาคกระบัง	รวม
	จำนวน(ร้อยละ)	จำนวน(ร้อยละ)	จำนวน(ร้อยละ)	จำนวน(ร้อยละ)
<b>การปรับปรุงที่ต้องการ</b>				
เพิ่มบริการสาธารณะในพื้นที่	107 (71.3)	105 (70.0)	100 (66.7)	312 (69.5)
สร้างที่อยู่อาศัยรอบบริการสาธารณะ	22 (14.7)	25 (16.7)	34 (22.7)	81 (18.0)
เพิ่มระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่	81 (54.0)	79 (52.7)	81 (54.0)	241 (53.6)
เพิ่มรถโดยสารประจำทางฟรี	84 (56.0)	65 (43.3)	70 (46.7)	219 (48.7)
เพิ่มความสามารถในการรองรับของ ระบบขนส่งสาธารณะ	56 (37.3)	75 (50.0)	49 (32.7)	180 (40.0)
ปรับปรุงความสามารถในการเดินเท้า	80 (53.3)	67 (44.7)	56 (37.3)	203 (45.5)
เพิ่มความสามารถการรองรับที่จอดรถ	89 (59.3)	73 (48.7)	49 (32.7)	211 (46.9)
ปรับปรุงความสามารถการรองรับ ถนน	67 (44.7)	58 (38.7)	46 (30.7)	171 (38.0)
เพิ่มทางม้าลายหรือสะพานลอย	78 (52.0)	58 (38.7)	65 (43.3)	201 (44.7)
<b>ปัจจัยในการเดินทาง</b>				
ระยะทางในการเดินทาง	52 (34.7)	81 (54.0)	96 (64.0)	229 (50.9)
ระยะเวลาในการเดินทาง	78 (52.0)	49 (32.7)	40 (26.7)	167 (37.1)
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	20 (13.3)	20 (13.3)	14 (9.3)	54 (12.0)

### 5.8.6 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามในด้าน

#### สวนสาธารณะ

ในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม โดยตัวแปรอิสระคือ ลักษณะประชากร และพฤติกรรมการเดินทาง ส่วนตัวแปรตามคือ

- เหตุผลในการเลือกใช้สวนสาธารณะ
- ความพึงพอใจในการเข้าถึงสวนสาธารณะ
- ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงสวนสาธารณะ
- แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงสวนสาธารณะ

โดยตัวแปรที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์หรือการขังนเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 5.8.6.1 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากร พฤติกรรมการเดินทางกับปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงสวนสาธารณะ

จากการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยด้วยการวิเคราะห์แบบทดสอบที (t-test) พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่มียานพาหนะพบปัญหา/อุปสรรคด้านการไม่มีที่จอดรถเฉลี่ย 1.22 ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่มียานพาหนะจากปัจจัยเดียวกันมีระดับปัญหา/อุปสรรคเฉลี่ย 1.45 แสดงให้เห็นว่าการครอบครองยานพาหนะที่แตกต่างกันมีระดับปัญหา/อุปสรรคที่ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างที่มียานพาหนะครอบครองมีระดับปัญหา/อุปสรรคเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่ไม่มียานพาหนะครอบครอง เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างที่ไม่มียานพาหนะไม่ต้องกังวลเรื่องการไม่มีที่จอดรถ โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 5.68

ตารางที่ 5.68 แสดงจำนวนข้อมูล ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับปัญหา/อุปสรรคของกลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีการยานพาหนะและมียานพาหนะจากปัจจัยปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงสวนสาธารณะด้านการไม่มีที่จอดรถ และค่า t ที่ใช้ทดสอบ

การครอบครองยานพาหนะ	จำนวน (คน)	ค่าเฉลี่ยปัญหาในด้านการไม่มีที่จอดรถ	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	t-value	p-value
การไม่มียานพาหนะ	45	1.22	0.42	-3.001	0.004
การมียานพาหนะ	373	1.45	0.77		
รวม	418	1.34	0.60		

## บทที่ 6

# สรุปผลการศึกษา และเสนอแนะงานวิจัย

การศึกษาความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะในกรุงเทพมหานคร โดยแบ่งพื้นที่ออกเป็น 3 พื้นที่คือ พื้นที่ชั้นใน พื้นที่ชั้นกลางและพื้นที่ชั้นนอก การวัดความสามารถในการเข้าถึงใช้ตัวแปรในการวัด 3 ตัวแปรคือ ระยะทางในการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทางและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ซึ่งนำมาวิเคราะห์ความสามารถในการเข้าถึงในแต่ละพื้นที่ โดยนำลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน รูปแบบการเดินทางมาร่วม ซึ่งสามารถสรุปผลการศึกษา โดยแบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ สรุปผลการศึกษา ข้อเสนอแนะงานวิจัย ข้อจำกัดในการศึกษา และข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

### 6.1 สรุปผลการศึกษา

#### 6.1.1 ศึกษาและพัฒนาวิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ

วิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึงที่ผ่านมามีหลายวิธีการ ซึ่งมีการพัฒนาขึ้นตามลำดับ เริ่มตั้งแต่การวัดระดับความเชื่อมโยงระหว่างสองพื้นที่ ต่อมามีการพัฒนานำเอาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่มาพิจารณาร่วมกับการรับรู้ของบุคคลมาพิจารณา ส่วนตัวชี้วัดในการวัดความสามารถในการเข้าถึงนั้นที่ผ่านมามีวัดจากปัจจัยระยะทางในการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทาง หรือค่าใช้จ่ายในการเดินทาง โดยมีเครื่องมือที่ใช้ในการวัดความสามารถในการเข้าถึงคือฐานข้อมูล แบบสอบถาม หรือระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ ดังนั้น วิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึงต่าง ๆ ไม่มีวิธีการที่ดีที่สุดขึ้นอยู่กับสถานการณ์และวัตถุประสงค์ของงานวิจัยที่แตกต่างกัน

สำหรับการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ซึ่งแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็นชั้นใน ชั้นกลางและชั้นนอก มีเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา 2 เครื่องมือคือแบบสอบถามพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนและระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อให้เข้าใจสภาพพื้นที่และช่วยให้เข้าใจภาพรวมได้ง่ายยิ่งขึ้น ซึ่งมีตัวชี้วัดความสามารถในการเข้าถึง 3 ปัจจัยคือ ระยะทางในการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทางและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง โดยนำเอาปัจจัยทางด้านลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา เช่น ขนาดพื้นที่ ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นต้น มาพิจารณาร่วมกับการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ

## 6.1.2 ศึกษาลักษณะประชากร เศรษฐกิจและสังคมและพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในการเข้าถึงบริการสาธารณะ

### 6.1.2.1 ลักษณะประชากร เศรษฐกิจและสังคม

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงร้อยละ 54.7 มีการศึกษาระดับปริญญาตรีร้อยละ 37.8 ประกอบอาชีพข้าราชการ/พนักงานของรัฐ/รัฐวิสาหกิจ/พนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 37.8 ซึ่งส่วนใหญ่ทำงานอยู่ในเขตพื้นที่ศึกษาร้อยละ 56.4 มีอายุเฉลี่ยประมาณ 36.14 ปี มีรายได้เฉลี่ยประมาณ 21,324.41 บาท มีรายได้ครัวเรือนเฉลี่ยประมาณ 35,240.19 บาท มีจำนวนรถยนต์ส่วนตัว รถจักรยานยนต์และรถจักรยานในครัวเรือนเฉลี่ยประมาณ 0.87, 0.49 และ 0.32 คัน/ครัวเรือนตามลำดับ

### 6.1.2.2 พฤติกรรมการเดินทางไปโรงเรียนประถมศึกษา

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปใช้โรงเรียนประถมศึกษาด้วยยานพาหนะส่วนตัว (ร้อยละ 52.7) และส่วนใหญ่เดินทางไปใช้โรงเรียนประถมศึกษาในพื้นที่ (ร้อยละ 88.47) เมื่อพิจารณารายเขต พบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เดินทางไปใช้โรงเรียนประถมศึกษาในพื้นที่ (ร้อยละ 83.47 92.44 และ 84.21 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่า เขตบึงกุ่มมีสัดส่วนการใช้โรงเรียนประถมศึกษาในพื้นที่มากที่สุด ในขณะที่เขตจตุจักรมีสัดส่วนการใช้โรงเรียนประถมศึกษาในพื้นที่น้อยที่สุด

■ ระยะทางเฉลี่ย 4.26 กิโลเมตร เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระยะทางเฉลี่ยมากที่สุด 4.93 กิโลเมตร รองลงมาคือเขตลาดกระบังมีระยะทางเฉลี่ย 4.75 กิโลเมตร และเขตบึงกุ่มมีระยะทางน้อยที่สุดเฉลี่ย 3.09 กิโลเมตร

■ ระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 15.31 นาที เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระยะเวลาเฉลี่ยมากที่สุด 17.52 นาที รองลงมาคือเขตลาดกระบัง มีระยะเวลาเฉลี่ย 14.75 นาที และเขตบึงกุ่มมีระยะเวลาน้อยที่สุดเฉลี่ย 13.53 นาที

■ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 23.36 บาท เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยมากที่สุด 31.26 บาท รองลงมาคือเขตบึงกุ่ม มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 19.88 บาท และเขตลาดกระบังมีค่าใช้จ่ายมากที่สุดเฉลี่ย 18.17 บาท

### 6.1.2.3 พฤติกรรมการเดินทางไปโรงเรียนมัธยมศึกษา

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาด้วยยานพาหนะส่วนตัว (ร้อยละ 51.5) และส่วนใหญ่เดินทางไปใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาในพื้นที่ (ร้อยละ 71.30) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เดินทางไปใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาในพื้นที่ (ร้อยละ 73.73 62.14 และ 76.19 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่า เขตลาดกระบังมีสัดส่วนการใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาในพื้นที่มากที่สุด ในขณะที่เขตบึงกุ่มมีสัดส่วนการใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาในพื้นที่น้อยที่สุด

เพื่อการศึกษาค้นคว้าหาข้อมูลเพื่อนำมาใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

■ ระยะทางเฉลี่ย 7.73 กิโลเมตร เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตลาดกระบังมีระยะทางเฉลี่ยมากที่สุด 8.95 กิโลเมตร รองลงมาคือเขตจตุจักรมีระยะทางเฉลี่ย 7.83 กิโลเมตร และเขตบึงกุ่มมีระยะทางน้อยที่สุดเฉลี่ย 6.43 กิโลเมตร

■ ระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 21.65 นาที เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระยะเวลาเฉลี่ยมากที่สุด 23.49 นาที รองลงมาคือเขตลาดกระบังมีระยะเวลาเฉลี่ย 22.81 นาที และเขตบึงกุ่มมีระยะเวลาน้อยที่สุดเฉลี่ย 18.41 นาที

■ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 33.45 บาท เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยมากที่สุด 35.71 บาท รองลงมาคือเขตบึงกุ่มมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 35.29 บาท และเขตลาดกระบังมีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดเฉลี่ย 29.07 บาท

#### 6.1.2.4 พฤติกรรมการเดินทางไปโรงพยาบาล

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทาง ไปใช้โรงพยาบาลด้วยยานพาหนะส่วนตัว (ร้อยละ 64.7) และส่วนใหญ่เดินทาง ไปใช้โรงพยาบาลนอกพื้นที่ (ร้อยละ 73.41) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เดินทาง ไปใช้โรงพยาบาลนอกพื้นที่ (ร้อยละ 79.87 84.14 และ 55.41 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่าเขตบึงกุ่มมีสัดส่วนการใช้โรงพยาบาลนอกพื้นที่มากที่สุด เนื่องจากในพื้นที่มีโรงพยาบาลอยู่เพียงแห่งเดียวซึ่งเป็นโรงพยาบาลเอกชน ทำให้ประชาชนส่วนใหญ่เดินทาง ไปใช้โรงพยาบาลในพื้นที่เขตอื่น ๆ ในขณะที่เขตลาดกระบังมีสัดส่วนการใช้โรงพยาบาลนอกพื้นที่น้อยที่สุด เนื่องจากภายในเขตลาดกระบังมีทั้งโรงพยาบาลรัฐและเอกชน ทำให้ประชาชนมีทางเลือกจึงมีสัดส่วนการเดินทางออกไปใช้โรงพยาบาลนอกพื้นที่น้อยกว่าเขตอื่น ๆ

■ ระยะทางเฉลี่ย 13.15 กิโลเมตร เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตบึงกุ่มมีระยะทางเฉลี่ยมากที่สุด 14.35 กิโลเมตร รองลงมาคือเขตลาดกระบังมีระยะทางเฉลี่ย 13.64 กิโลเมตร และเขตจตุจักรมีระยะทางน้อยที่สุดเฉลี่ย 11.64 กิโลเมตร

■ ระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 28.28 นาที เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตบึงกุ่มมีระยะเวลาเฉลี่ยมากที่สุด 32.38 นาที รองลงมาคือเขตลาดกระบังมีระยะเวลาเฉลี่ย 26.45 นาที และเขตจตุจักรมีระยะเวลาน้อยที่สุดเฉลี่ย 26.02 นาที

■ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 55.84 บาท เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตบึงกุ่มมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยมากที่สุด 72.31 บาท รองลงมาคือเขตจตุจักรมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 48.20 บาท และเขตลาดกระบังมีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดเฉลี่ย 47.47 บาท

#### 6.1.2.5 พฤติกรรมการเดินทางไปที่ทำการไปรษณีย์

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทาง ไปใช้ที่ทำการไปรษณีย์ด้วยยานพาหนะส่วนตัว (ร้อยละ 66.5) และส่วนใหญ่เดินทาง ไปใช้ที่ทำการไปรษณีย์ในพื้นที่ (ร้อยละ 79.77) เมื่อพิจารณา  
 เอกสารชี้แจงพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เดินทาง ไปใช้ที่ทำการไปรษณีย์  
 ไม่ว่าการณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การไปรษณีย์ในพื้นที่ (ร้อยละ 80.41 77.54 และ 86.81ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่า เขตลาดกระบังมีสัดส่วนการใช้ที่ทำการไปรษณีย์ในพื้นที่มากที่สุด ในขณะที่เขตบึงกุ่มมีสัดส่วนการใช้ที่ทำการไปรษณีย์ในพื้นที่น้อยที่สุด

■ระยะทางเฉลี่ย 5.32 กิโลเมตร เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตลาดกระบังมีระยะทางเฉลี่ยมากที่สุด 5.68 กิโลเมตร รองลงมาคือเขตจตุจักรมีระยะทางเฉลี่ย 5.20 กิโลเมตร และเขตบึงกุ่มมีระยะทางน้อยที่สุดเฉลี่ย 5.08 กิโลเมตร

■ระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 14.06 นาที เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระยะเวลาเฉลี่ยมากที่สุด 16.22 นาที รองลงมาคือเขตลาดกระบังมีระยะเวลาเฉลี่ย 13.26 นาที และเขตบึงกุ่มมีระยะเวลาน้อยที่สุดเฉลี่ย 12.60 นาที

■ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 26.99 บาท เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยมากที่สุด 29.26 บาท รองลงมาคือเขตบึงกุ่มมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 28.25 บาท และเขตลาดกระบังมีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดเฉลี่ย 23.52 บาท

#### 6.1.2.6 พฤติกรรมการเดินทางไปตลาดสด

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปใช้ตลาดสดด้วยยานพาหนะส่วนตัว (ร้อยละ 66.6) และส่วนใหญ่เดินทางไปใช้ตลาดสดในพื้นที่ (ร้อยละ 73.64) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เดินทางไปใช้ตลาดสดในพื้นที่ (ร้อยละ 75.84 53.85 และ 90.54 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่าเขตลาดกระบังมีสัดส่วนการใช้ตลาดสดในพื้นที่มากที่สุด ในขณะที่เขตบึงกุ่มมีสัดส่วนการใช้ตลาดสดในพื้นที่น้อยที่สุด เนื่องจากเขตบึงกุ่มตั้งอยู่ใกล้กับเขตบางกะปิซึ่งมีตลาดขนาดใหญ่มีสินค้าจำหน่ายทุกประเภททำให้ประชาชนบางส่วนเดินทางมาใช้ตลาดสดในเขตบางกะปิ

■ระยะทางเฉลี่ย 5.13 กิโลเมตร เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตบึงกุ่มมีระยะทางเฉลี่ยมากที่สุด 5.90 กิโลเมตร รองลงมาคือเขตจตุจักรมีระยะทางเฉลี่ย 4.77 กิโลเมตร และเขตลาดกระบังมีระยะทางน้อยที่สุดเฉลี่ย 4.72 กิโลเมตร

■ระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 12.64 นาที เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตบึงกุ่มมีระยะเวลาเฉลี่ยมากที่สุด 14.13 นาที รองลงมาคือเขตลาดกระบังมีระยะเวลาเฉลี่ย 14.01 นาที และเขตจตุจักรมีระยะเวลาน้อยที่สุดเฉลี่ย 13.59 นาที

■ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 26.21 บาท เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยมากที่สุด 30.47 บาท รองลงมาคือเขตบึงกุ่มมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 29.75 บาท และเขตลาดกระบังมีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดเฉลี่ย 18.41 บาท

#### 6.1.2.7 พฤติกรรมการเดินทางไปศาสนสถาน

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปใช้ศาสนสถานด้วยยานพาหนะส่วนตัว (ร้อยละ 60.5) และส่วนใหญ่เดินทางไปใช้ศาสนสถานในพื้นที่ (ร้อยละ 67.36) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า การค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เดินทางไปใช้ศาสนสถานในพื้นที่ (ร้อยละ 53.91 67.19 และ 81.10 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่า เขตลาดกระบังมีสัดส่วนการใช้ศาสนสถานในพื้นที่มากที่สุด ในขณะที่เขตจตุจักรมีสัดส่วนการใช้ศาสนสถานในพื้นที่น้อยที่สุด เนื่องจากการกระจายตัวของศาสนสถานในเขตจตุจักรมีน้อยกว่าพื้นที่อื่น ๆ

■ระยะทางเฉลี่ย 6.23 กิโลเมตร เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระยะทางเฉลี่ยมากที่สุด 8.52 กิโลเมตร รองลงมาคือเขตบึงกุ่มมีระยะทางเฉลี่ย 6.08 กิโลเมตร และเขตลาดกระบังมีระยะทางน้อยที่สุดเฉลี่ย 3.87 กิโลเมตร

■ระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 17.51 นาที เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระยะเวลาเฉลี่ยมากที่สุด 21.02 นาที รองลงมาคือเขตบึงกุ่มมีระยะเวลาเฉลี่ย 16.85 นาที และเขตลาดกระบังมีระยะเวลาน้อยที่สุดเฉลี่ย 14.55 นาที

■ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 27.71 บาท เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยมากที่สุด 33.84 บาท รองลงมาคือเขตบึงกุ่มมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 26.53 บาท และเขตลาดกระบังมีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดเฉลี่ย 22.63 บาท

#### 6.1.2.8 พฤติกรรมการเดินทางไปสวนสาธารณะ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปใช้สวนสาธารณะด้วยยานพาหนะส่วนตัว (ร้อยละ 62.4) และส่วนใหญ่เดินทางไปใช้สวนสาธารณะในพื้นที่ (ร้อยละ 90.77) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เดินทางไปใช้สวนสาธารณะในพื้นที่ (ร้อยละ 98.53 89.52 และ 83.85 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่า เขตจตุจักรมีสัดส่วนการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่มากที่สุด เนื่องจากเขตจตุจักรมีการกระจายตัวของสวนสาธารณะมากที่สุดทำให้ประชาชนเดินทางเข้าไปใช้สวนสาธารณะได้สะดวกกว่าเขตอื่น ๆ ในขณะที่เขตลาดกระบังมีสัดส่วนการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่น้อยที่สุด

■ระยะทางเฉลี่ย 6.07 กิโลเมตร เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระยะทางเฉลี่ยมากที่สุด 7.43 กิโลเมตร รองลงมาคือเขตลาดกระบังมีระยะทางเฉลี่ย 5.87 กิโลเมตร และเขตบึงกุ่มมีระยะทางน้อยที่สุดเฉลี่ย 4.92 กิโลเมตร

■ระยะเวลาในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 14.31 นาที เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระยะเวลาเฉลี่ยมากที่สุด 17.49 นาที รองลงมาคือเขตบึงกุ่มมีระยะเวลาเฉลี่ย 12.49 นาที และเขตลาดกระบังมีระยะเวลาน้อยที่สุดเฉลี่ย 12.75 นาที

■ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ยในการเดินทาง 28.41 บาท เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยมากที่สุด 37.12 บาท รองลงมาคือเขตบึงกุ่มมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 25.46 บาท และเขตลาดกระบังมีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดเฉลี่ย 22.29 บาท

### 6.1.3 ศึกษาเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะแต่ละพื้นที่

การเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงจำเป็นต้องเข้าใจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา เพื่อให้การเปรียบเทียบมีความถูกต้องแม่นยำ และสะท้อนพฤติกรรมการเดินทางของประชากรในกรุงเทพมหานครได้อย่างชัดเจน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ ขนาดพื้นที่ที่มีความแตกต่างกันโดยพื้นที่เขตลาดกระบังซึ่งเป็นพื้นที่ชั้นนอกมีขนาดใหญ่กว่าเขตจตุจักรประมาณ 4 เท่าและใหญ่กว่าเขตบึงกุ่มประมาณ 5 เท่า ส่วนด้านประชากรนั้นพบว่า เขตบึงกุ่มมีความหนาแน่นของประชากรมากที่สุด 6,079 คน/ตร.กม. รองลงมาคือเขตจตุจักร 5,363 คน/ตร.กม. และเขตลาดกระบัง 1,227 คน/ตร.กม. การใช้ประโยชน์ที่ดินพบว่า สัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยในเขตจตุจักรมากที่สุด ร้อยละ 41.31 รองลงมาคือเขตบึงกุ่ม ร้อยละ 39.70 และเขตลาดกระบัง ร้อยละ 12.37 ตามลำดับ โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 6.1

ตารางที่ 6.1 แสดงการเปรียบเทียบลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

ลักษณะทางกายภาพ	พื้นที่ชั้นใน	พื้นที่ชั้นกลาง	พื้นที่ชั้นนอก
เขต	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง
พื้นที่เขต (ตร.กม.)	32,908	24,311	123,859
จำนวนประชากร	176,501	147,796	152,016
ความหนาแน่น (คน/ตร.กม.)	5,363	6,079	1,227
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัย (ตร.กม.)	13,594 (ร้อยละ 41.31)	9,652 (ร้อยละ 39.70)	15,315 (ร้อยละ 12.37)

#### 6.1.3.1 ความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา

ในเขตจตุจักรมีการกระจายตัวของโรงเรียนประถมศึกษามากที่สุด รองลงมาคือเขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบัง เมื่อพิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนโรงเรียนประถมศึกษา พบว่า เขตจตุจักรมีความครอบคลุมมากที่สุด รองลงมาคือ เขตลาดกระบัง และเขตบึงกุ่ม กลุ่มตัวอย่างในเขตบึงกุ่มมีส่วนการใช้โรงเรียนประถมศึกษาในพื้นที่มากที่สุดถึงแม้ภายในพื้นที่จะมีสัดส่วนที่พักรักษาต่อจำนวนโรงเรียนน้อยที่สุด ในขณะที่เขตจตุจักรมีส่วนการใช้ในพื้นที่น้อยที่สุดถึงแม้จะมีการกระจายตัวมากที่สุดก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา พบว่า เขตจตุจักรมีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากที่สุดถึงแม้เขตจตุจักรจะมีการกระจายตัวของโรงเรียนประถมศึกษาที่สุด เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนตัวมากกว่าเขตอื่น ๆ และมีสัดส่วนการเดินทางไปใช้โรงเรียนประถมศึกษานอกพื้นที่มากกว่าเขตอื่น ๆ ทำให้เกิดการเดินทางที่ไกลขึ้นซึ่งส่งผลถึงระยะเวลาและค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นตามไปด้วย ในขณะที่เขตบึงกุ่มมีระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางน้อยที่สุด เนื่องจากเขตบึงกุ่มมีขนาดพื้นที่เล็ก มีการกระจายตัวของ

เอกรัศมีของเมืองที่มีผลต่อการเดินทางของประชากรในพื้นที่เมืองที่มีอยู่หนาแน่นของเมืองที่มีการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งยังมีให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โรงเรียนประถมศึกษาครอบคลุมพื้นที่ และกลุ่มตัวอย่างในเขตบึงกลุ่มเดินทางไปใช้โรงเรียนประถมศึกษานอกพื้นที่น้อยกว่าเขตอื่น ๆ ทำให้มีระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางที่น้อยที่สุด ส่วนเขตลาดกระบังมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยที่สุดเนื่องจากกลุ่มตัวอย่างในเขตลาดกระบังมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าเขตอื่น ๆ ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยกว่าเขตอื่น ๆ โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 6.2

ตารางที่ 6.2 แสดงการเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา

ลักษณะทางกายภาพ	พื้นที่ชั้นใน	พื้นที่ชั้นกลาง	พื้นที่ชั้นนอก
เขต	เขตจตุจักร	เขตบึงกลุ่ม	เขตลาดกระบัง
จำนวนโรงเรียนประถมศึกษา (แห่ง)	25	14	26
พื้นที่เขตต่อจำนวน โรงเรียนประถมศึกษา	1.32 ตร.กม./แห่ง	1.74 ตร.กม./แห่ง	4.76 ตร.กม./แห่ง
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนโรงเรียนประถมศึกษา	0.54 ตร.กม./แห่ง	0.69 ตร.กม./แห่ง	0.60 ตร.กม./แห่ง
ที่ตั้งของโรงเรียนประถมศึกษาที่เดินทางไปใช้	ในพื้นที่ 83.74%	ในพื้นที่ 92.44%	ในพื้นที่ 84.21%
เกณฑ์มาตรฐาน (กิโลเมตร)	1		
ระยะทางในการเดินทาง (กิโลเมตร)	4.93	3.09	4.75
ระยะเวลาในการเดินทาง (นาที)	17.52	13.53	14.75
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (บาท)	31.26	19.88	18.17

### 6.1.3.2 ความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษา

ในเขตจตุจักรมีการกระจายตัวของโรงเรียนมัศึกษามากที่สุด รองลงมาคือเขตบึงกลุ่มและเขตลาดกระบัง เมื่อพิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนโรงเรียนมัธยมศึกษา พบว่า เขตจตุจักรมีความครอบคลุมมากที่สุด รองลงมาคือเขตบึงกลุ่มและเขตลาดกระบัง กลุ่มตัวอย่างในเขตลาดกระบังมีส่วนการใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาในพื้นที่มากที่สุด ถึงแม้ภายในพื้นที่จะมีสัดส่วนที่ที่พักอาศัยต่อจำนวนโรงเรียนน้อยที่สุด เมื่อเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษา พบว่า เขตจตุจักรมีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากที่สุดถึงแม้เขตจตุจักรจะมีการกระจายตัวของโรงเรียนมัศึกษามากที่สุด เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนตัวมากกว่าเขตอื่น ๆ และมีการเดินทางไปใช้โรงเรียนมัศึกษานอกพื้นที่มากกว่าเขตบึงกลุ่ม ทำให้เกิดการเดินทางที่ไกลขึ้นซึ่งส่งผลถึงระยะเวลาและค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นตามไปด้วย ในขณะที่เขตบึงกลุ่มมีระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางน้อยที่สุดเนื่องจากเขตบึงกลุ่มมีขนาดพื้นที่เล็ก มีการกระจายตัวของโรงเรียนมัศึกษารอบคลุมพื้นที่ และกลุ่มตัวอย่างในเขตบึงกลุ่มเดินทางไปใช้โรงเรียนมัศึกษานอกพื้นที่น้อยกว่าเขตอื่น ๆ ทำให้มีระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางที่น้อยที่สุด ส่วนเขตลาดกระบังมีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

น้อยที่สุดเนื่องจากกลุ่มตัวอย่างในเขตลาดกระบังมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าเขตอื่น ๆ ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยกว่าเขตอื่น ๆ โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 6.3

ตารางที่ 6.3 แสดงการเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึง โรงเรียนมัธยมศึกษา

ลักษณะทางกายภาพ	พื้นที่ชั้นใน	พื้นที่ชั้นกลาง	พื้นที่ชั้นนอก
เขต	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง
จำนวนโรงเรียนมัธยมศึกษา (แห่ง)	21	12	17
พื้นที่เขตต่อจำนวนโรงเรียนมัธยมศึกษา	1.57 ตร.กม./แห่ง	2.03 ตร.กม./แห่ง	7.29 ตร.กม./แห่ง
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนโรงเรียนมัธยมศึกษา	0.65 ตร.กม./แห่ง	0.80 ตร.กม./แห่ง	0.90 ตร.กม./แห่ง
ที่ตั้งของโรงเรียนมัธยมศึกษาที่เดินทางไปใช้	ในพื้นที่ 73.73%	ในพื้นที่ 62.14%	ในพื้นที่ 76.19%
เกณฑ์มาตรฐาน (กิโลเมตร)	1.5		
ระยะทางในการเดินทาง (กิโลเมตร)	7.83	6.43	8.95
ระยะเวลาในการเดินทาง (นาที)	23.49	18.41	22.81
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (บาท)	35.71	35.29	29.07

### 6.1.3.3 ความสามารถในการเข้าถึงโรงพยาบาล

ในเขตจตุจักรมีการกระจายตัวของโรงพยาบาลมากที่สุด รองลงมาคือเขตบึงกุ่ม และเขตลาดกระบัง เมื่อพิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนโรงพยาบาล พบว่า เขตจตุจักรมีความครอบคลุมมากที่สุด รองลงมาคือ เขตลาดกระบังและเขตบึงกุ่ม กลุ่มตัวอย่างในเขตบึงกุ่มมีส่วนการใช้โรงพยาบาลนอกพื้นที่มากที่สุด เนื่องจากมีส่วนที่ที่พักอาศัยต่อจำนวนโรงพยาบาลน้อยที่สุด เมื่อเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงโรงพยาบาล พบว่า เขตบึงกุ่มมีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายมากที่สุด เนื่องจากจำนวนของโรงพยาบาลในเขตบึงกุ่มมีน้อยกว่าพื้นที่อื่น ๆ รวมทั้งกลุ่มตัวอย่างในเขตบึงกุ่มมีส่วนการเดินทางไปใช้โรงพยาบาลนอกพื้นที่มากกว่าเขตอื่น ๆ ทำให้มีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายมากที่สุด ในขณะที่เขตจตุจักรมีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยที่สุดเนื่องจากเขตจตุจักรมีการกระจายตัวของโรงพยาบาลมากที่สุด และมีขนาดพื้นที่เล็กกว่าเขตลาดกระบังทำให้มีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปโรงพยาบาลน้อยกว่าเขตอื่น ๆ โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 6.4

ตารางที่ 6.4 แสดงการเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงโรงพยาบาล

ลักษณะทางกายภาพ	พื้นที่ชั้นใน	พื้นที่ชั้นกลาง	พื้นที่ชั้นนอก
เขต	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง
จำนวนโรงพยาบาล (แห่ง)	3	1	2
พื้นที่เขตต่อจำนวนโรงพยาบาล	10.97 ตร.กม./แห่ง	24.31 ตร.กม./แห่ง	61.93 ตร.กม./แห่ง
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนโรงพยาบาล	4.53 ตร.กม./แห่ง	9.65 ตร.กม./แห่ง	7.66 ตร.กม./แห่ง
ที่ตั้งของโรงพยาบาลที่เดินทางไปใช้	นอกพื้นที่ 73.41%	นอกพื้นที่ 79.87%	นอกพื้นที่ 55.41%
เกณฑ์มาตรฐาน (กิโลเมตร)	15		
ระยะทางในการเดินทาง (กิโลเมตร)	11.64	14.35	13.64
ระยะเวลาในการเดินทาง (นาที)	26.02	32.38	26.45
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (บาท)	48.20	72.31	47.47

#### 6.1.3.4 ความสามารถในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์

ในเขตจตุจักรมีการกระจายตัวของที่ทำการไปรษณีย์มากที่สุด รองลงมาคือเขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบัง เมื่อพิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนที่ทำการไปรษณีย์ พบว่า เขตจตุจักรมีความครอบคลุมมากที่สุด รองลงมาคือ เขตลาดกระบังและเขตบึงกุ่ม กลุ่มตัวอย่างในเขตลาดกระบังมีส่วนการใช้ที่ทำการไปรษณีย์ในพื้นที่มากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์ พบว่า เขตลาดกระบังมีระยะทางในการเดินทางมากที่สุด เนื่องจากการกระจายตัวของที่ทำการไปรษณีย์ในเขตลาดกระบังมีน้อยกว่าเขตอื่น ๆ จึงทำให้มีระยะทางมากกว่าเขตอื่น ๆ แต่กลับมีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างในเขตลาดกระบังมีส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและใช้ที่ทำการไปรษณีย์ในพื้นที่มากกว่าเขตอื่น ๆ ในขณะที่เขตจตุจักรมีระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากที่สุด ถึงแม้จะมีการกระจายตัวที่หนาแน่นที่สุด เนื่องจากเขตจตุจักรตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ชั้นในที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น ทำให้มีระยะเวลาและค่าใช้จ่ายมากที่สุด ส่วนเขตบึงกุ่มมีระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางน้อยที่สุด เนื่องจากเขตบึงกุ่มมีขนาดพื้นที่เล็กกว่าเขตอื่น ๆ ทำให้มีระยะทางและระยะเวลาน้อยที่สุด โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 6.5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### ตารางที่ 6.5 แสดงการเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์

ลักษณะทางกายภาพ	พื้นที่ชั้นใน	พื้นที่ชั้นกลาง	พื้นที่ชั้นนอก
เขต	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง
จำนวนที่ทำการไปรษณีย์ (แห่ง)	9	3	5
พื้นที่เขตต่อจำนวนที่ทำการไปรษณีย์	3.66 ตร.กม./แห่ง	8.10 ตร.กม./แห่ง	24.77 ตร.กม./แห่ง
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนที่ทำการไปรษณีย์	1.51 ตร.กม./แห่ง	3.22 ตร.กม./แห่ง	3.06 ตร.กม./แห่ง
ที่ตั้งของที่ทำการไปรษณีย์ที่เดินทางไปใช้	ในพื้นที่ 80.41%	ในพื้นที่ 77.54%	ในพื้นที่ 86.81%
เกณฑ์มาตรฐาน (กิโลเมตร)	1.5		
ระยะทางในการเดินทาง (กิโลเมตร)	5.20	5.08	5.68
ระยะเวลาในการเดินทาง (นาที)	16.22	12.60	13.26
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (บาท)	29.26	28.25	23.52

#### 6.1.3.5 ความสามารถในการเข้าถึงตลาดสด

ในเขตบึงกุ่มมีการกระจายตัวของตลาดสดมากที่สุด รองลงมาคือเขตจตุจักรและเขตลาดกระบัง เมื่อพิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนตลาดสด พบว่าเขตบึงกุ่มมีความครอบคลุมมากที่สุด รองลงมาคือ เขตลาดกระบังและจตุจักร กลุ่มตัวอย่างในเขตลาดกระบังมีส่วนการใช้ตลาดสด ในพื้นที่มากที่สุด ถึงแม้ภายในพื้นที่จะมีกระจายตัวของตลาดสดน้อยที่สุด เมื่อเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงตลาดสด พบว่า เขตบึงกุ่มมีระยะทางในการเดินทางมากที่สุด เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างในเขตบึงกุ่มมีการเดินทางไปใช้ตลาดสดนอกพื้นที่มากกว่าเขตอื่น ๆ ทำให้มีระยะทางไกลกว่าเขตอื่น ๆ ในขณะที่เขตจตุจักรมีระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากที่สุด เนื่องจากเขตจตุจักรเป็นเขตพื้นที่ชั้นในมีปริมาณจราจรหนาแน่นกว่าเขตอื่น ๆ ทำให้มีระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากกว่า ส่วนเขตลาดกระบังมีระยะทางระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยที่สุด เนื่องจากมีส่วนการเดินทางไปตลาดในพื้นที่มากกว่าเขตอื่น ๆ โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 6.6

ตารางที่ 6.6 แสดงการเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงตลาดสด

ลักษณะทางกายภาพ	พื้นที่ชั้นใน	พื้นที่ชั้นกลาง	พื้นที่ชั้นนอก
เขต	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง
จำนวนตลาดสด (แห่ง)	5	7	9
พื้นที่เขตต่อจำนวนตลาดสด	6.58 ตร.กม./แห่ง	3.47 ตร.กม./แห่ง	13.76 ตร.กม./แห่ง
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนตลาดสด	2.72 ตร.กม./แห่ง	1.38 ตร.กม./แห่ง	1.70 ตร.กม./แห่ง
ที่ตั้งของตลาดสดที่เดินทางไปใช้	ในพื้นที่ 75.84%	ในพื้นที่ 53.85%	ในพื้นที่ 90.54%
เกณฑ์มาตรฐาน (กิโลเมตร)	3-5		
ระยะทางในการเดินทาง (กิโลเมตร)	4.77	5.90	4.72
ระยะเวลาในการเดินทาง (นาที)	13.59	14.13	14.01
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (บาท)	30.47	29.75	18.41

### 6.2.3.6 ความสามารถในการเข้าถึงศาสนสถาน

ในเขตบึงกุ่มมีการกระจายตัวของศาสนสถานมากที่สุด รองลงมาคือเขตจตุจักร และเขตลาดกระบัง เมื่อพิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนศาสนสถาน พบว่า เขตบึงกุ่มมีความครอบคลุมมากที่สุด รองลงมาคือ เขตลาดกระบังและเขตจตุจักร กลุ่มตัวอย่างในเขตลาดกระบังมีส่วนการใช้ศาสนสถานในพื้นที่มากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงศาสนสถาน พบว่า เขตจตุจักรมีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายมากที่สุด เนื่องจากสัดส่วนของพื้นที่ที่พักอาศัยต่อจำนวนศาสนสถานในเขตจตุจักรมีน้อยกว่าเขตอื่น ๆ รวมทั้งกลุ่มตัวอย่างมีส่วนการเดินทางไปใช้ศาสนสถานนอกพื้นที่มากที่สุดทำให้มีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายมากกว่าเขตอื่น ๆ ส่วนเขตลาดกระบังมีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากที่สุด เนื่องจากเขตกลุ่มตัวอย่างมีส่วนการเดินทางการเดินทางไปใช้นอกพื้นที่น้อยที่สุดทำให้มีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยที่สุด โดยรายละเอียด แสดงไว้ในตารางที่ 6.7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 6.7 แสดงการเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงศาสนสถาน

ลักษณะทางกายภาพ	พื้นที่ชั้นใน	พื้นที่ชั้นกลาง	พื้นที่ชั้นนอก
เขต	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง
จำนวนศาสนสถาน (แห่ง)	7	17	22
พื้นที่เขตต่อจำนวนศาสนสถาน	4.70 ตร.กม./แห่ง	1.43 ตร.กม./แห่ง	5.63 ตร.กม./แห่ง
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนศาสนสถาน	1.94 ตร.กม./แห่ง	0.57 ตร.กม./แห่ง	0.70 ตร.กม./แห่ง
ที่ตั้งของศาสนสถานที่เดินทางไปใช้	ในพื้นที่ 53.91%	ในพื้นที่ 67.19%	ในพื้นที่ 81.10%
เกณฑ์มาตรฐาน (กิโลเมตร)	2		
ระยะทางในการเดินทาง (กิโลเมตร)	8.52	6.08	3.87
ระยะเวลาในการเดินทาง (นาที)	21.02	16.85	14.55
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (บาท)	33.84	26.53	22.63

### 6.2.3.7 ความสามารถในการเข้าถึงสวนสาธารณะ

ในเขตจตุจักรมีการกระจายตัวของสวนสาธารณะมากที่สุด รองลงมาคือเขตบึงกุ่ม และเขตลาดกระบัง เมื่อพิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนสวนสาธารณะพบว่า เขตจตุจักรมีความครอบคลุมมากที่สุด รองลงมาคือเขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบัง กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรมีสัดส่วนการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่มากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงสวนสาธารณะพบว่า เมื่อเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงสวนสาธารณะทั้ง 3 พื้นที่พบว่าเขตจตุจักรมีระยะทาง ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากที่สุด ถึงแม้เขตจตุจักรจะมีการกระจายตัวของสวนสาธารณะมากที่สุด เนื่องจากเขตจตุจักรซึ่งเป็นพื้นที่ชั้นใน มีปริมาณจราจรหนาแน่น มีโครงข่ายคมนาคมที่ซับซ้อนกว่าเขตอื่น ๆ และกลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรมีการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนตัวมากที่สุด ทำให้มีระยะทาง ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายมากที่สุด ในขณะที่เขตบึงกุ่มมีระยะทางและระยะเวลาในการเดินทางน้อยที่สุด เนื่องจากพื้นที่เขตบึงกุ่มมีขนาดเล็กกว่าเขตอื่น ๆ มีการกระจายตัวของสวนสาธารณะมากกว่าเขตลาดกระบัง ทำให้มีระยะทางและระยะเวลาน้อยที่สุด ส่วนเขตลาดกระบังมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยที่สุด เนื่องจากเขตลาดกระบังเป็นพื้นที่ชั้นนอก ไม่มีปัญหาจราจรติดขัดและกลุ่มตัวอย่างมีสัดส่วนการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะมากกว่าเขตบึงกุ่ม ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยที่สุด โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 6.8

ตารางที่ 6.8 แสดงการเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงสวนสาธารณะ

ลักษณะทางกายภาพ	พื้นที่ชั้นใน	พื้นที่ชั้นกลาง	พื้นที่ชั้นนอก
เขต	เขตจตุจักร	เขตบึงกุ่ม	เขตลาดกระบัง
จำนวนสวนสาธารณะ (แห่ง)	3	2	2
พื้นที่เขตต่อจำนวนสวนสาธารณะ	10.97 ตร.กม./แห่ง	12.16 ตร.กม./แห่ง	61.93 ตร.กม./แห่ง
การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนสวนสาธารณะ	4.53 ตร.กม./แห่ง	4.82 ตร.กม./แห่ง	7.66 ตร.กม./แห่ง
ที่ตั้งของสวนสาธารณะที่เดินทางไปใช้	ในพื้นที่ 98.53%	ในพื้นที่ 89.52%	ในพื้นที่ 83.85%
เกณฑ์มาตรฐาน (กิโลเมตร)	2.4		
ระยะทางในการเดินทาง (กิโลเมตร)	7.43	4.92	5.87
ระยะเวลาในการเดินทาง (นาที)	17.49	12.49	12.75
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (บาท)	37.12	25.46	22.29

จากการศึกษาความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะแต่ละประเภทของพื้นที่ต่าง ๆ พบว่า ความสามารถในการเข้าถึงนั้นไม่ได้ขึ้นอยู่กับที่ตั้งของพื้นที่เพียงอย่างเดียว แต่ขึ้นอยู่กับขนาดพื้นที่ การกระจายตัวของบริการสาธารณะ และที่สำคัญคือ คุณลักษณะประชากรที่แตกต่างกัน เช่น รายได้ รายได้ครัวเรือน การครอบครองยานพาหนะและรูปแบบการเดินทางที่แตกต่างกัน ซึ่งส่งผลถึงการเลือกในการเดินทาง ไปใช้บริการสาธารณะ ในหรือนอกพื้นที่

#### 6.1.4 ศึกษาเหตุผลในการเลือกใช้ ความพึงพอใจและปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงบริการสาธารณะ

##### 6.1.4.1 เหตุผลในการเลือกใช้ ความพึงพอใจและปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงเรียนประถมศึกษา

■ เหตุผลในการเลือกใช้ด้านระยะทางในการเดินทาง ( ร้อยละ 70.1) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษาจากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทาง (ร้อยละ 68.2 72.7 และ 70.1)

■ ความพึงพอใจในการเข้าถึงโรงเรียนศึกษาด้านระยะทางในการเดินทาง (3.88) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจในการเข้าถึงโรงเรียนศึกษาด้านระยะทางในการเดินทาง (3.87 3.85 และ 3.92 ตามลำดับ)

■ ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงเรียนศึกษาด้านการขาดความต่อเนื่องของทางเท้า (1.68) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระดับปัญหาด้านระยะเวลาในการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เดินทาง (1.63) ในขณะที่เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังมีระดับปัญหาด้านการขาดความต่อเนื่องของทางเท้า (1.84 และ 1.66 ตามลำดับ)

#### 6.1.4.2 เหตุผลในการเลือกใช้ ความพึงพอใจและปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงเรียนมัธยมศึกษา

■เหตุผลในการเลือกใช้ด้านระยะทางในการเดินทาง ( ร้อยละ 49.3) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เลือกใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาจากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทาง (ร้อยละ 41.7 55.0 และ 52.1) จะเห็นได้ว่าเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนประถมศึกษาและ โรงเรียนมัธยมศึกษามีเหตุผลเดียวกัน แต่ปรากฏว่าเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาจากปัจจัยด้านระยะทางในการเดินทางจะลดลง และมีปัจจัยความมีชื่อเสียงและคุณภาพการให้บริการที่นำมาเป็นปัจจัยในการตัดสินใจเลือกโรงเรียนมัธยมศึกษาให้บุตรหลานเพิ่มขึ้น

■ความพึงพอใจในการเข้าถึง โรงเรียนมัธยมศึกษาด้านคุณภาพการให้บริการ (3.81) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรมีระดับความพึงพอใจในด้านระยะทางในการเดินทาง (3.91) ในขณะที่เขตบึงกุ่มมีความพึงพอใจในด้านคุณภาพการให้บริการ (3.81) ส่วนเขตลาดกระบังมีระดับความพึงพอใจในด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (3.81) แสดงให้เห็นว่า ในพื้นที่ที่แตกต่างกันทำให้ความพึงพอใจที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะทางกายภาพและปัจจัยอื่น ๆ

■ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึง โรงเรียนมัธยมศึกษาด้านระยะทางไกล (1.54) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระดับปัญหาด้านระยะเวลาในการเดินทางนาน (1.57) ในขณะที่เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังมีระดับปัญหาด้านระยะทางไกล (1.61 และ ตามลำดับ 1.62) จะเห็นได้ว่า ระยะทางในการเดินทางจะเป็นปัญหาที่สำคัญในการเดินทางไป โรงเรียนมัธยมศึกษาซึ่งสอดคล้องกับเหตุผลในการเลือกใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาที่นอกจากจะพิจารณาด้านระยะทางในการเดินทางแล้วยังมีปัจจัยด้านความมีชื่อเสียงและคุณภาพการเรียนการสอนทำให้มีการเดินทางใน ระยะทางที่ไกลขึ้นเพื่อเดินทางไปใช้โรงเรียนมัธยมศึกษาที่ต้องการ จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์พบว่า ระยะเวลาในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับปัญหา/อุปสรรคในด้านระยะเวลาในการเดินทางนาน และค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับปัญหาอุปสรรคในด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง ซึ่งทั้ง 2 ปัจจัยมีความสัมพันธ์ไปในเชิงบวก

### 6.1.4.3 เหตุผลในการเลือกใช้ ความพึงพอใจและปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงพยาบาล

■ เหตุผลในการเลือกใช้ด้านระยะทางในการเดินทาง (ร้อยละ 36.5) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรและเขตบึงกุ่มส่วนใหญ่เลือกใช้โรงพยาบาลจากเหตุผลด้านคุณภาพการให้บริการ (ร้อยละ 41.3 และ 32.7 ตามลำดับ) ส่วนเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เลือกใช้โรงพยาบาลจากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทาง (ร้อยละ 43.5)

■ ความพึงพอใจในการเข้าถึงโรงพยาบาลด้านระยะทางในการเดินทางและระยะเวลาในการเดินทาง (3.71) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรมีระดับความพึงพอใจในด้านคุณภาพการให้บริการ (3.91) ในขณะที่เขตบึงกุ่มมีความพึงพอใจในด้านระยะเวลาในการเดินทาง (3.67) ส่วนเขตลาดกระบังมีระดับความพึงพอใจในด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (3.82) จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์พบว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางในเชิงบวก

■ ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงโรงพยาบาลด้านระยะทางไกล (1.84) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังมีระดับปัญหาด้านระยะทางไกล (1.75 2.20 และ 1.57 ตามลำดับ) จะเห็นได้ว่า เขตบึงกุ่มมีระดับปัญหาสูงกว่าเขตอื่น ๆ ซึ่งสอดคล้องกับการเดินทางไปใช้โรงพยาบาลนอกพื้นที่มากกว่าเขตอื่น ๆ จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์พบว่า ระยะทางในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับปัญหา/อุปสรรคในด้านระยะทางไกล และระยะเวลาในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับปัญหา/อุปสรรคด้านระยะเวลาในการเดินทางนาน ซึ่งทั้ง 2 ปัจจัยมีความสัมพันธ์ในเชิงบวก

### 6.1.4.4 เหตุผลในการเลือกใช้ ความพึงพอใจและปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์

■ เหตุผลในการเลือกใช้ด้านระยะทางในการเดินทาง (ร้อยละ 77.5) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เลือกใช้ที่ทำการไปรษณีย์จากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทาง (ร้อยละ 79.7 77.7 และ 75.0) จะเห็นได้ว่า การเดินทางไปใช้ที่ทำการไปรษณีย์นั้นมีสัดส่วนการเดินทางจากเหตุผลด้านระยะทางเป็นหลัก การมีที่ทำการไปรษณีย์อยู่ในพื้นที่อาศัยทำให้ประชาชนสามารถเดินทางเข้าใช้ได้อย่างสะดวก

■ ความพึงพอใจในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์ด้านระยะทางในการเดินทาง (3.81) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรและเขตบึงกุ่มมีระดับความพึงพอใจในด้านระยะทางในการเดินทาง (3.86 และ 3.75 ตามลำดับ) ส่วนเขตลาดกระบังมีความพึงพอใจในด้านคุณภาพการให้บริการ (3.91) จะเห็นได้ว่า เขตจตุจักรและเขตบึงกุ่มประชาชนมีความพึงพอใจในด้านระยะทาง แต่เขตลาดกระบังประชาชนพึงพอใจในด้านคุณภาพการให้บริการ เมื่อดูการกระจายตัวของที่ทำการไปรษณีย์ในเขตลาดกระบังพบว่า พื้นที่บางส่วนซึ่งมีที่อยู่อาศัยไม่หนาแน่น

แม้ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ยังไม่มีที่ทำการไปรษณีย์ทำให้ประชาชนเดินทางไกลขึ้นจึงไม่ค่อยพอใจในด้านระยะทางมากนัก จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ พบว่า ระยะทางในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจด้านระยะทางในการเดินทางในเชิงบวก

■ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงที่ทำการไปรษณีย์ด้านระยะทางไกล (1.53) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระดับปัญหาด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง (1.49) ในขณะที่เขตบึงกุ่มมีระดับปัญหาด้านระยะทางไกล (1.69) ส่วนเขตลาดกระบังมีระดับปัญหาด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง (1.50)

#### 6.1.4.5 เหตุผลในการเลือกใช้ ความพึงพอใจและปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึง

##### ตลาดสด

■เหตุผลในการเลือกใช้ด้านระยะทางในการเดินทาง ( ร้อยละ 68.5) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เลือกใช้ตลาดสดจากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทาง (ร้อยละ 70.3 60.3 และ 74.1) จะเห็นได้ว่า การเดินทางไปใช้ตลาดสดนั้นมีสัดส่วนการเดินทางจากเหตุผลด้านระยะทางเป็นหลัก การมีตลาดสดอยู่ในศูนย์กลางของชุมชนทำให้ประชาชนสามารถเดินทางเข้าใช้ได้อย่างสะดวก

■ความพึงพอใจในการเข้าถึงตลาดสดด้านคุณภาพการให้บริการ (3.82) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรมีระดับความพึงพอใจในด้านคุณภาพการให้บริการ (3.89) ในขณะที่เขตบึงกุ่มมีระดับความพึงพอใจในด้านระยะทางในการเดินทาง (3.75) ส่วนเขตลาดกระบังมีระดับความพึงพอใจในการเข้าถึงตลาดสดด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (3.95) แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่พึงพอใจในด้านคุณภาพการให้บริการของตลาดสดนั้น หมายถึงตลาดสดในพื้นที่มีสินค้าตามความต้องการของประชาชน

■ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงตลาดสดด้านการไม่มีที่จอดรถ (1.53) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรมีระดับปัญหาด้านระยะเวลาในการเดินทางนาน (1.53) ในขณะที่เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังมีระดับปัญหาด้านการไม่มีที่จอดรถ (1.71 และ 1.56 ตามลำดับ)จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีปัญหาด้านที่จอดรถ เนื่องจากตลาดสดเป็นศูนย์กลางทางการค้าทำให้มีประชาชนเดินทางมาใช้บริการมากส่งผลถึงปัญหาความเพียงพอของพื้นที่จอดรถ เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปตลาดสดด้วยยานพาหนะส่วนตัว

#### 6.1.4.6 เหตุผลในการเลือกใช้ ความพึงพอใจและปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึง

##### ศาสนสถาน

■เหตุผลในการเลือกใช้ด้านระยะทางในการเดินทาง ( ร้อยละ 63.8) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เลือกใช้ศาสนสถานจากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทาง (ร้อยละ 61.7 60.1 และ 69.2)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

■ความพึงพอใจในการเข้าถึงศาสนสถานด้านระยะทางในการเดินทาง (3.81) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรมีระดับความพึงพอใจในด้านระยะทางในการเดินทาง (3.95) ในขณะที่เขตบึงกุ่มมีระดับความพึงพอใจในด้านระยะเวลาในการเดินทาง (3.70) ส่วนเขตลาดกระบังมีความพึงพอใจในด้านความมีชื่อเสียง (3.96) จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์พบว่า ระยะเวลาในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจด้านระยะเวลาในการเดินทางในเชิงลบ

■ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงศาสนสถานด้านระยะเวลาในการเดินทางนาน (1.57) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังมีระดับปัญหาด้านระยะเวลาในการเดินทางนาน (1.60 1.58 และ 1.54 ตามลำดับ) จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์พบว่า ระยะทางมีความสัมพันธ์กับปัญหา/อุปสรรคด้านระยะทางไกล ระยะเวลาในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับระยะเวลาในการเดินทางนาน และค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง ซึ่งทั้ง 3 ปัจจัยมีความสัมพันธ์ในเชิงบวก

#### 6.1.4.7 เหตุผลในการเลือกใช้ ความพึงพอใจและปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึง

##### สวนสาธารณะ

■เหตุผลในการเลือกใช้ด้านระยะทางในการเดินทาง ( ร้อยละ 75.9) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักร เขตบึงกุ่มและเขตลาดกระบังส่วนใหญ่เลือกใช้สวนสาธารณะจากเหตุผลด้านระยะทางในการเดินทาง (ร้อยละ 72.5 76.6 และ 78.5) จะเห็นได้ว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางไปใช้สวนสาธารณะจากปัจจัยด้านระยะทางเป็นหลัก

■ความพึงพอใจในการเข้าถึงสวนสาธารณะด้านระยะทางในการเดินทาง (3.84) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า กลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรและเขตบึงกุ่มมีระดับความพึงพอใจในด้านระยะทางในการเดินทาง (3.87 และ 3.79 ตามลำดับ) ในขณะที่เขตลาดกระบังมีความพึงพอใจในด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (4.01) จะเห็นได้ว่า ประชาชนในเขตจตุจักรและบึงกุ่มมีความพึงพอใจในด้านระยะทางมากกว่าเขตลาดกระบัง เนื่องจากเขตจตุจักรและเขตบึงกุ่มมีการกระจายตัวของสวนสาธารณะมากกว่าทำให้ประชาชนมีระยะทางในการเดินทางที่สั้นกว่าเขตลาดกระบัง

■ปัญหา/อุปสรรคในการเข้าถึงสวนสาธารณะด้านระยะเวลาในการเดินทางนาน (1.56) เมื่อพิจารณารายเขตพบว่า เขตจตุจักรและเขตบึงกุ่มมีระดับปัญหาด้านระยะเวลาในการเดินทางนาน (1.50 และ 1.55 ตามลำดับ) ในขณะที่เขตลาดกระบังมีระดับปัญหาด้านระยะทางไกล (1.68) ซึ่งสอดคล้องกับความพึงพอใจที่ประชาชนในเขตลาดกระบังมีความพึงพอใจด้านระยะทางน้อยกว่าเขตอื่น ๆ ทำให้ส่งผลถึงปัญหาระยะทางไกล จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์พบว่า การครอบครองยานพาหนะมีความสัมพันธ์กับปัญหา/อุปสรรคด้านการไม่มีที่จอดรถ โดยกลุ่มที่มียานพาหนะส่วนตัวจะมีปัญหาด้านที่จอดรถมากกว่ากลุ่มที่ไม่มียานพาหนะส่วนตัว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



สามารถในการเข้าถึงแตกต่างกันคือ คุณลักษณะประชากรที่แตกต่างกัน เช่น รายได้ รายได้ครัวเรือน การครอบครองยานพาหนะและรูปแบบการเดินทางที่แตกต่างกันซึ่งส่งผลถึงการเลือกในการเดินทางไปใช้บริการสาธารณะในหรือนอกพื้นที่

6.2.4 จากการศึกษาพบว่า ผู้ใช้ส่วนใหญ่เลือกใช้บริการสาธารณะจากเหตุผลด้านระยะทางเป็นส่วนใหญ่ เมื่อพิจารณาเหตุผลในการเลือกใช้บริการสาธารณะลำดับรองลงมาพบว่ามีบริการสาธารณะบางประเภทที่ผู้ใช้มีเหตุผลด้านคุณภาพการให้บริการและความมีชื่อเสียง เช่น โรงเรียนประถมศึกษา โรงเรียนมัธยมศึกษาและโรงพยาบาล ทำให้ผู้ใช้บริการกลุ่มนี้เดินทางไปใช้บริการสาธารณะนอกพื้นที่ ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงได้เสนอแนะให้มีการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการของบริการสาธารณะบางประเภทที่มีอยู่ในพื้นที่เพื่อดึงดูดให้ประชาชนที่เดินทางไปใช้นอกพื้นที่สนใจเข้ามาใช้บริการสาธารณะที่มีอยู่ในพื้นที่ ซึ่งจะช่วยเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงทั้งในด้านระยะทาง ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

### 6.3 ข้อจำกัดในการศึกษาครั้งนี้

1. ในขั้นตอนการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 พื้นที่คือ พื้นที่ชั้นใน พื้นที่ชั้นกลางและพื้นที่ชั้นนอก ผู้ศึกษาใช้วิธีการคัดเลือกพื้นที่โดยเลือกตัวแทนของพื้นที่จากเกณฑ์ 2 ข้อคือ 1) เป็นเขตที่มีบริการสาธารณะครบทั้ง 7 ประเภทผู้ศึกษา 2) เป็นเขตที่มีบริการสาธารณะแต่ละประเภทมากที่สุดในแต่ละพื้นที่ เพื่อหาตัวแทนของพื้นที่ศึกษาซึ่งได้แก่ พื้นที่ชั้นในคือเขตจตุจักร พื้นที่ชั้นกลางคือเขตบึงกุ่มและพื้นที่ชั้นนอกคือเขตลาดกระบัง ซึ่งมีข้อดีคือ สามารถนำผลการศึกษาที่ได้ไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่อื่น ๆ รวมทั้งกับพื้นที่ที่ยังขาดบริการสาธารณะบางประเภทได้ จากการคัดเลือกพื้นที่ครั้งนี้ไม่ได้พิจารณาในด้านขนาดพื้นที่เข้ามาเกี่ยวข้อง หลังจากทำการศึกษาและนำผลการศึกษาที่ได้มานำเสนอด้วยแผนที่ ได้พบว่าพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 พื้นที่ ได้แก่ เขตจตุจักร เขตบึงกุ่ม และเขตลาดกระบังนั้นมีขนาดมาตราส่วนที่แตกต่างกัน ผลการวิจัยที่ได้นั้นสะท้อนพฤติกรรมการเดินทางที่แท้จริง แต่หากมีการควบคุมขนาดพื้นที่ศึกษาทั้ง 3 พื้นที่ให้มีขนาดที่ใกล้เคียงกันเพื่อเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงแต่ละพื้นที่ จะได้คำตอบที่ชัดเจนยิ่งขึ้นว่าพื้นที่ที่มีที่ตั้งที่แตกต่างกันจะส่งผลถึงความสามารถในการเข้าถึงที่แตกต่างกันหรือไม่ ดังนั้น ผู้ศึกษาแก้ไขปัญหาโดยการนำขนาดพื้นที่ต่อจำนวนบริการสาธารณะและสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยต่อจำนวนบริการสาธารณะมาพิจารณาเพื่อให้สะท้อนพฤติกรรมการเดินทางในพื้นที่มากที่สุด

2. การศึกษาในครั้งนี้ได้ศึกษาเฉพาะพฤติกรรมการเดินทางไปใช้บริการสาธารณะเพื่อวัดความสามารถในการเข้าถึง ไม่ได้ศึกษาคุณภาพการให้บริการของบริการสาธารณะแต่ละประเภท

ดังนั้นผลการศึกษาในครั้งนี้ทำให้ได้คำตอบส่วนหนึ่งในการที่ประชาชนจะเดินทางเข้าไปใช้ว่ามีค่า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ความยากง่ายอย่างไรในการเดินทางเข้าไปใช้บริการสาธารณะ แต่ยังคงว่าหลังจากที่ประชาชนเลือกใช้บริการสาธารณะแล้วมีความพึงพอใจในตัวบริการมากน้อยแค่ไหน

3. การศึกษาครั้งนี้ได้ทำการศึกษาด้านบริการสาธารณะทั้งหมด 7 ประเภท ทำให้ต้องจำกัดตัวแปรเฉพาะสำหรับบริการสาธารณะแต่ละประเภท ผู้ศึกษาได้เลือกเฉพาะปัจจัยที่ครอบคลุมกับการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะเพื่อจะสามารถนำมาเปรียบเทียบกันได้ในการบริการสาธารณะ สำหรับปัจจัยที่ไม่ได้นำมาพิจารณา ยกตัวอย่างเช่น เหตุผลในการเลือกโรงพยาบาลนั้น อาจมีสาเหตุมาจากการใช้สิทธิในการรักษาพยาบาล ได้แก่ บัตรประกันสังคมและบัตรทอง เข้ามาเกี่ยวข้องด้วย

## 6.4 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

### 6.4.1 วิธีการวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ

การศึกษาครั้งนี้ได้วัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะในครั้งนี้นำจาก 3 ปัจจัยคือ ระยะทางในการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทางและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ดังนั้น การศึกษาครั้งต่อไปควรมีการคุณค่าของเวลา (Value of Time) จากการเดินทางไปใช้บริการสาธารณะ โดยมีการคำนวณระยะเวลาในการเดินทางกับปัจจัยอื่น ๆ

### 6.4.2 การเลือกพื้นที่ศึกษา

การศึกษาความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ในกรณีที่มีการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างพื้นที่ชั้นใน ชั้นกลางและชั้นนอก ขั้นตอนการเลือกพื้นที่ศึกษานั้นนอกจากพิจารณาจำนวนบริการสาธารณะที่มีอยู่ในพื้นที่แล้ว ควรพิจารณาถึงขนาดของพื้นที่ทั้ง 3 พื้นที่ให้มีขนาดพื้นที่ใกล้เคียงกันมากที่สุดเพื่อให้การเปรียบเทียบความสามารถในการเข้าถึงนั้นได้ผลที่แม่นยำมากที่สุด

### 6.4.3 การเลือกบริการสาธารณะ

การศึกษาความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะแบบหลายประเภทนั้นมีข้อดีในการเห็นความแตกต่างของความสามารถในการเข้าถึงที่แตกต่างกัน ดังนั้นในขั้นตอนของการเลือกบริการสาธารณะประเภทต่าง ๆ ควรกำหนดขอบเขตของบริการสาธารณะประเภทนั้น ๆ ให้ชัดเจน

#### 6.4.4 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณสุขในครั้งนี้ศึกษาเฉพาะกลุ่มผู้ใช้บริการสาธารณสุขเพียงอย่างเดียว ดังนั้น การศึกษาครั้งต่อไปควรศึกษากลุ่มผู้ให้บริการสาธารณสุขเพื่อให้ทราบความสามารถในการรองรับของบริการ และทราบถึงคุณภาพการให้บริการของบริการสาธารณสุขแต่ละประเภท

#### 6.4.5 บริการสาธารณสุขที่น่าสนใจในการศึกษา

การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางไปใช้สถานบริการด้านสุขภาพอนามัย โดยศึกษาพฤติกรรมการเดินทาง คุณภาพการให้บริการ โดยแบ่งตามประเภทได้แก่ศูนย์บริการสาธารณสุข คลินิก โรงพยาบาลรัฐหรือเอกชน เนื่องจากการเลือกใช้โรงพยาบาลนั้นผู้ใช้นักมีเหตุผลในการเลือกใช้โรงพยาบาลจากปัจจัยด้านระยะทางในการเดินทางและคุณภาพการให้บริการที่มีขนาดใกล้เคียงกันมาก หากมีการศึกษาความสามารถในการเข้าถึงสถานพยาบาลที่วัดความพึงพอใจจากตัวแปรด้านพฤติกรรมการเดินทางและตัวแปรด้านคุณภาพการให้บริการ ก็สามารถนำผลการศึกษาที่ได้มาปรับปรุงการให้บริการด้านสาธารณสุขขั้นพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพ

## บรรณานุกรม

- กระทรวงศึกษาธิการ.2505. พระราชบัญญัติคณะสงฆ์. กฎกระทรวงศึกษาธิการฉบับที่ 1  
กรมการผังเมือง.2544. เกณฑ์และมาตรฐานการวางและจัดทำผังเมืองรวม ฉบับปรับปรุง พ.ศ.  
2544. กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย
- กรมโยธาธิการและผังเมือง.2549. เกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวม พ.ศ. 2549. สำนักพัฒนา  
มาตรฐาน กรมโยธาธิการและผังเมือง.
- บริษัท ไปรษณีย์ไทย. 2551. สืบค้นจาก [http://www.thailandpost.co.th/search\\_address.asp](http://www.thailandpost.co.th/search_address.asp)
- ประยูร กาญจนกุล.2533. คำบรรยายกฎหมายปกครอง. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย
- วันเพ็ญ ทรัพย์ส่งเสริม .2539. การจัดระบบขององค์การมหาชนอิสระในกระบวนการจัดทำบริการ  
สาธารณะในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัย  
ธรรมศาสตร์
- สาโรจน์ โพธิ์เกษม. 2552. นโยบายภาครัฐกับตำแหน่งที่ตั้งและการกระจายตัวของโรงเรียนในเขต  
พื้นที่ชุมชนเมือง กรณีศึกษา กรุงเทพมหานคร ปริญญาโทบริหารวางแผนภาคและเมือง  
มหาบัณฑิต สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. 2547. ข้อมูลพื้นฐานเพื่อการผังเมือง. กรุงเทพมหานคร : สำนัก  
ผังเมืองกรุงเทพมหานคร
- สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. 2549. ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร : สำนัก  
ผังเมืองกรุงเทพมหานคร
- สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม.2552. สวนสาธารณะในกรุงเทพมหานคร.  
กรุงเทพมหานคร : สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร
- Bureau of Transport Economics. 1998. Urban Transport Models : A Review “Chapter 4  
Linked urban land use –Transport models” Canberra : Commonwealth of Australia
- Dalvi, M.Q., Martin, K.M., 1976. The measurement of accessibility: some preliminary results.  
Transportation 5, 17–42.
- De Chiara, Joseph and Koppelman, Lee. 1975. Urban planning and design criteria. New York :  
Van Nostrand Reinhold

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## บรรณานุกรม (ต่อ)

- Delgado ,Marc Elgin M. ,Canters ,Frank. 2009. **Determining the accessibility of basic services and resources in an agricultural community in the Philippine uplands under seasonal weather variations: Combination of participatory-GIS and sustainable livelihoods approaches.**[Online].Available:[www.openmeeting2009.org/pdf\\_files/Pdf%20papers/mdelgado\\_fullpaper\\_IHDP09.pdf](http://www.openmeeting2009.org/pdf_files/Pdf%20papers/mdelgado_fullpaper_IHDP09.pdf)
- Geurs, K.T., Ritsema van Eck, J.R., 2001. **Accessibility measures: review and applications.** RIVM Report 408505 006. National Institute of Public Health and the Environment, Bilthoven. [Online].Available :<http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/408505006.html>
- Geurs, K. T.,van Wee ,Bert (2004) **Accessibility of land-use and transport strategies: review and research directions.** Journal of Transport Geography 12,127-140
- Geurs ,Karst (2006) **Accessibility, Land Use and Transport : Accessibility Evaluation of Land-Use and Transport Developments and Policy Strategies.** Netherland : Eburon
- Gutierrez ,J. 2001. **Location, economic potential and daily accessibility: an analysis of the accessibility impact of the high-speed line Madrid-Barcelona-French border.** Journal of Transport Geography 9,229-242
- Handy, S.L. ,Niemeier,D.A..1997. **Measuring accessibility : an exploration of issues and alternatives.** Environment and Planning A 29,1175-1194
- Hare, Timothy S. , Barcus ,Holly R. .2007.**Geographical accessibility and Kentucky's heart-related hospital services.** Applied Geography [Online].Available : [www.sciencedirect.com](http://www.sciencedirect.com)
- Ingram,D.R. 1971. **The Concept of Accessibility : A Search for an Operational Form .** Regional Studies,Vol. 25
- Juliao, Rui Pedro.1999. **Measuring Accessibility using GIS .** GeoComputation 99 [Online].Available : [http://www.geovista.psu.edu/sites/geocomp99/Gc99/010/gc\\_010.htm](http://www.geovista.psu.edu/sites/geocomp99/Gc99/010/gc_010.htm)
- Linthicum, Alex . 2007. **Quantifying access to local food .** [Online].Available : <http://www.virginia.edu/ien/docs/07FoodClassFINAL%20PAPERS/Access%20to%20Local%20Food.pdf>
- Litman, Todd . 2005. **Land Use Impacts on Transport : How Land Use Factors Affect Travel Behavior.**Victoria Transport Policy Institute

## บรรณานุกรม (ต่อ)

- Litman, Todd. 2008. **Evaluating Accessibility for transportation planning**. Victoria Transport Policy Institute
- Lofti ,Sedigheh , Koohsari ,Mohammad Javad .2009. **Measuring objective accessibility to neighborhood facilities in the city (A case study: Zone 6 in Tehran, Iran) . Cities** [Online].Available : [www.sciencedirect.com](http://www.sciencedirect.com)
- Morris, J.M, Dumble ,P.L. and Wigan , M.R. 1979 **Accessibility indicators for transport Planning**.Transportation Research Part A: General, Volume 13, Issue 2, April 1979, Pages 91-109
- Planning Department.2009. **Hong Kong Planning Standard and Guideline**. The Government of the Hong Kong Special Administrative Region. [Online].Available : [http://www.pland.gov.hk/tech\\_doc/hkpsg/english/index.htm](http://www.pland.gov.hk/tech_doc/hkpsg/english/index.htm)
- Ramos, Reyna R. 1980. **Accessibility and travel to primary and secondary schools in Cebu City, Philippines** Bangkok : Asian Institute of Technology
- Shen , G.2005. **Location of manufactured housing and its accessibility to community services : a GIS-assisted spatial analysis . Socio-Economic Planning Sciences** vol. 39 pp. 25-41
- VTPT.2005. **Accessibility: Defining, Evaluating and Improving Accessibility**. Online TDM Encyclopedia Victoria Transport Policy Institute
- Wachs M. 1978.**Report on Plenary Session,Workshop H:Behavioural Modelling , Accessibility ,Mobility and Travel Need . Proceeding 3 rd Inter. Conf. Behavioural Travel Modelling , Tanunda, South Australia. Croom Helm ,London**
- Wilson, Kathi , Rosenberg ,Mark W. 2004. **Accessibility and the Canadian health care system : squaring perceptions and realities**. Health Policy 67 [Online].Available : [www.sciencedirect.com](http://www.sciencedirect.com)
- Zakaria,T.1974. **Urban transportation accessibility measures:modifications and uses**. Traffic Quarterly 28,467-479

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



**ภาคผนวก**  
**ก ตัวอย่าง แบบสอบถามในเขตจตุจักร**  
**ข ตัวอย่าง แบบสอบถามในเขตบึงกุ่ม**  
**ค ตัวอย่าง แบบสอบถามในเขตลาดกระบัง**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



**แบบสอบถามเรื่อง การวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะในกรุงเทพมหานคร**

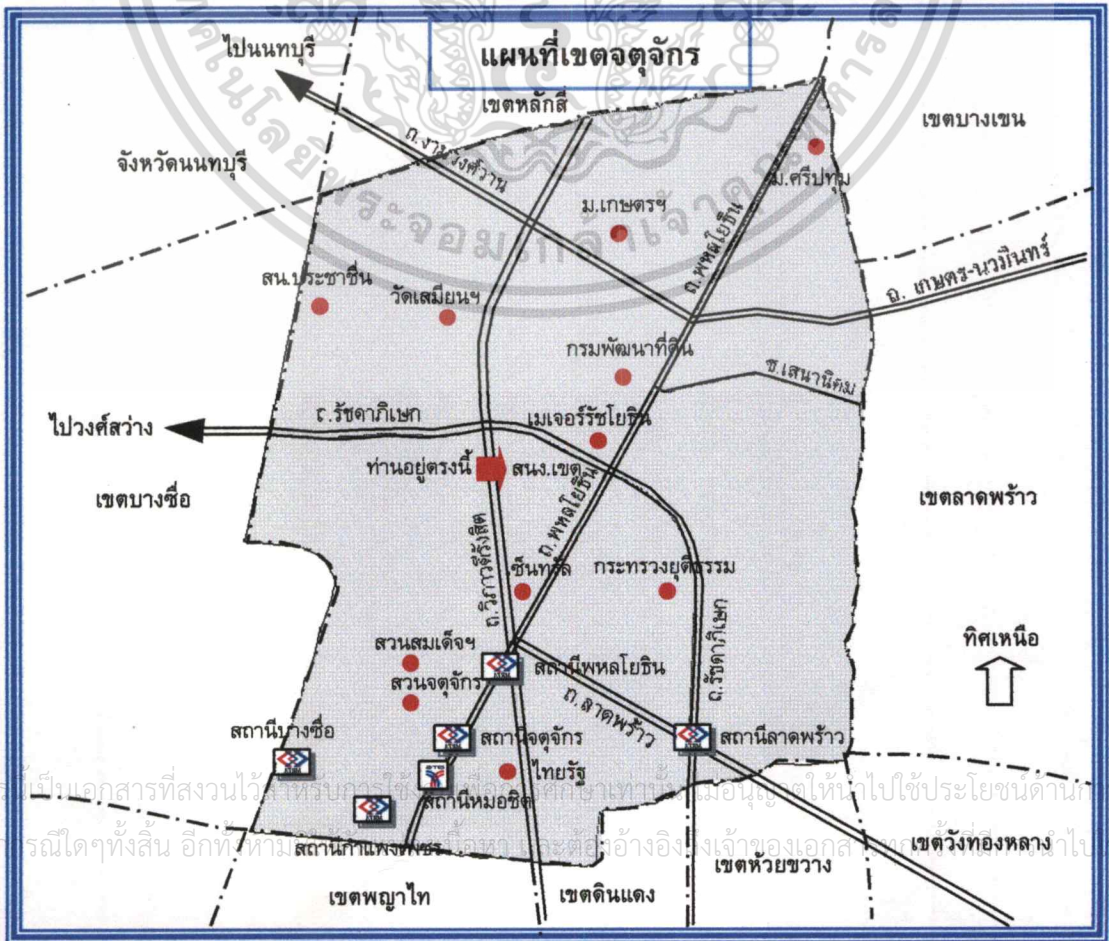
การวัดความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ พิจารณาจากพฤติกรรมการเดินทางจากบ้านไปยังบริการสาธารณะทั้งหมด 6 ประเภท ได้แก่

- |             |              |               |
|-------------|--------------|---------------|
| 1. โรงเรียน | 2. โรงพยาบาล | 3. ไปรษณีย์   |
| 4. ตลาดสด   | 5. ศาสนสถาน  | 6. สวนสาธารณะ |

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์ระดับมหาบัณฑิต จึงขอความอนุเคราะห์ตอบคำถามที่ตรงกับความเป็นจริง  
ซึ่งเป็นประโยชน์แก่การศึกษาเป็นอย่างยิ่ง ผู้ศึกษาจะเก็บข้อมูลของท่านเป็นความลับ  
หากมีข้อสงสัยกรุณาติดต่อได้ที่ นางสาวสุกานดา บินอาหว่า โทร. 086-5540022

**ส่วนที่ 1 ลักษณะประชากร เศรษฐกิจและสังคม**

- 1.1 เพศ  ชาย  หญิง
- 1.2 อายุ .....ปี
- 1.3 การศึกษาสูงสุด  ประถมศึกษา  มัธยมศึกษาตอนต้น  มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.  อนุปริญญา/ปวส.  
 ปริญญาตรี  ปริญญาโท  ปริญญาเอก
- 1.4 ท่านประกอบอาชีพ  นักเรียน/นักศึกษา  ข้าราชการ /พนักงานของรัฐ/รัฐวิสาหกิจ / พนักงานบริษัทเอกชน  
 ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว  แม่บ้าน/พ่อบ้านเกษียณอายุ  
 รับจ้าง  อื่น ๆ (โปรดระบุ).....
- 1.5 รายได้เฉลี่ยเดือน .....บาท/เดือน
- 1.6 รายได้เฉลี่ยครัวเรือน .....บาท/เดือน
- 1.7 การครอบครองยานพาหนะ  รถยนต์ จำนวน ..... คัน  รถจักรยานยนต์ จำนวน .....คัน  รถจักรยาน จำนวน .....คัน
- 1.8 ท่านอาศัยอยู่ใน แขวง..... เขต.....
- 1.9 ที่ทำงานที่เรียนของท่านอยู่ใน แขวง..... เขต.....
- 1.10 กรุณาระบุตำแหน่งที่ตั้งที่อยู่อาศัยของท่าน โดยทำเครื่องหมาย X ลงบนแผนที่ (แผนที่ด้านล่าง คือแผนที่เขตจตุจักร)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้ทำไปใช้ประโยชน์ด้านอื่น  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้ง ห้ามสถานประกอบการอื่นใดที่จะทำซ้ำหรืออ้างถึงเจ้าของเอกสารนี้ เว้นแต่จะขออนุญาตจาก  
เขตจตุจักร



**ส่วนที่ 3 ความพึงพอใจ และปัญหาในการเดินทางไปยังบริการสาธารณะ**

**3.1 ระดับความพึงพอใจในบริการสาธารณะแต่ละประเภท**

ปัจจัย	ระดับความพึงพอใจ (น้อยที่สุด= 1 มากที่สุด = 5)																																		
	โรงเรียนประถม					โรงเรียนมัธยม					โรงพยาบาล					ไปรษณีย์					ตลาดสด					ศาสนสถาน					สวนสาธารณะ				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ระยะทางในการเดินทาง																																			
ระยะเวลาในการเดินทาง																																			
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง																																			
ความมีชื่อเสียง																																			
คุณภาพการให้บริการ																																			

**3.2 ระดับปัญหาสำหรับครอบครัวของท่านในการเดินทางไปยังบริการสาธารณะแต่ละประเภท**

ปัจจัย	ระดับปัญหา (น้อยที่สุด= 1 มากที่สุด = 5)																																		
	โรงเรียนประถม					โรงเรียนมัธยม					โรงพยาบาล					ไปรษณีย์					ตลาดสด					ศาสนสถาน					สวนสาธารณะ				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
ระยะทางไกล																																			
ระยะเวลาในการเดินทาง																																			
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง																																			
ความต่อเนื่องของทางเท้า																																			
การไม่มีที่จอดรถ																																			
การจอดรถเป็นเวลานาน																																			

**3.3 กรุณาระบุ เหตุผลสำคัญที่สุด ที่ท่านเลือกใช้บริการสาธารณะแต่ละประเภทตามที่ระบุไว้ในส่วนที่ 2 ลงในช่องว่าง (เพียงข้อเดียว)**

เหตุผล : 1. ระยะทาง 2. ระยะเวลา 3. ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 4. ความมีชื่อเสียง 5. คุณภาพการให้บริการ

1. โรงเรียนประถม เหตุผลข้อที่..... 2. โรงเรียนมัธยม เหตุผลข้อที่..... 3. โรงพยาบาล เหตุผลข้อที่..... 4. ไปรษณีย์ เหตุผลข้อที่.....  
 5. ตลาดสด เหตุผลข้อที่..... 6. ศาสนสถาน เหตุผลข้อที่..... 7. สวนสาธารณะ เหตุผลข้อที่.....

**ส่วนที่ 4 แนวทางในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะในอนาคต**

**4.1 ระยะทางที่ท่านต้องการในการเดินทางจากบ้านไปยังบริการสาธารณะแต่ละประเภทควรเป็นระยะทางเท่าไร (เลือกเพียงข้อเดียว)**

1. โรงเรียนประถม	<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 0.5 ก.ม.	<input type="checkbox"/> 0.5-2.0 ก.ม.	<input type="checkbox"/> 2.0-5.0 ก.ม.	<input type="checkbox"/> มากกว่า 5.0 ก.ม.
2. โรงเรียนมัธยม	<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 0.5 ก.ม.	<input type="checkbox"/> 0.5-2.0 ก.ม.	<input type="checkbox"/> 2.0-5.0 ก.ม.	<input type="checkbox"/> มากกว่า 5.0 ก.ม.
3. โรงพยาบาล	<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 0.5 ก.ม.	<input type="checkbox"/> 0.5-2.0 ก.ม.	<input type="checkbox"/> 2.0-5.0 ก.ม.	<input type="checkbox"/> มากกว่า 5.0 ก.ม.
4. ไปรษณีย์	<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 0.5 ก.ม.	<input type="checkbox"/> 0.5-2.0 ก.ม.	<input type="checkbox"/> 2.0-5.0 ก.ม.	<input type="checkbox"/> มากกว่า 5.0 ก.ม.
5. ตลาดสด	<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 0.5 ก.ม.	<input type="checkbox"/> 0.5-2.0 ก.ม.	<input type="checkbox"/> 2.0-5.0 ก.ม.	<input type="checkbox"/> มากกว่า 5.0 ก.ม.
6. ศาสนสถาน	<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 0.5 ก.ม.	<input type="checkbox"/> 0.5-2.0 ก.ม.	<input type="checkbox"/> 2.0-5.0 ก.ม.	<input type="checkbox"/> มากกว่า 5.0 ก.ม.
7. สวนสาธารณะ	<input type="checkbox"/> น้อยกว่า 0.5 ก.ม.	<input type="checkbox"/> 0.5-2.0 ก.ม.	<input type="checkbox"/> 2.0-5.0 ก.ม.	<input type="checkbox"/> มากกว่า 5.0 ก.ม.

**4.2 ท่านต้องการให้จัดบริการสาธารณะแต่ละประเภทให้สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกด้วยรูปแบบการเดินทางใด**

1. โรงเรียนประถม	<input type="checkbox"/> เดิน	<input type="checkbox"/> ยานพาหนะส่วนตัว เช่น จักรยานยนต์ รถยนต์	<input type="checkbox"/> ขนส่งสาธารณะ เช่น รถเมล์ รถสองแถว
2. โรงเรียนมัธยม	<input type="checkbox"/> เดิน	<input type="checkbox"/> ยานพาหนะส่วนตัว เช่น จักรยานยนต์ รถยนต์	<input type="checkbox"/> ขนส่งสาธารณะ เช่น รถเมล์ รถสองแถว
3. โรงพยาบาล	<input type="checkbox"/> เดิน	<input type="checkbox"/> ยานพาหนะส่วนตัว เช่น จักรยานยนต์ รถยนต์	<input type="checkbox"/> ขนส่งสาธารณะ เช่น รถเมล์ รถสองแถว
4. ไปรษณีย์	<input type="checkbox"/> เดิน	<input type="checkbox"/> ยานพาหนะส่วนตัว เช่น จักรยานยนต์ รถยนต์	<input type="checkbox"/> ขนส่งสาธารณะ เช่น รถเมล์ รถสองแถว
5. ตลาดสด	<input type="checkbox"/> เดิน	<input type="checkbox"/> ยานพาหนะส่วนตัว เช่น จักรยานยนต์ รถยนต์	<input type="checkbox"/> ขนส่งสาธารณะ เช่น รถเมล์ รถสองแถว
6. ศาสนสถาน	<input type="checkbox"/> เดิน	<input type="checkbox"/> ยานพาหนะส่วนตัว เช่น จักรยานยนต์ รถยนต์	<input type="checkbox"/> ขนส่งสาธารณะ เช่น รถเมล์ รถสองแถว
7. สวนสาธารณะ	<input type="checkbox"/> เดิน	<input type="checkbox"/> ยานพาหนะส่วนตัว เช่น จักรยานยนต์ รถยนต์	<input type="checkbox"/> ขนส่งสาธารณะ เช่น รถเมล์ รถสองแถว

**4.3 ท่านอยากให้มีการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะอย่างไรบ้าง (เลือกได้มากกว่า1ข้อ)**

- เพิ่มบริการสาธารณะในพื้นที่
- เพิ่มระบบขนส่งสาธารณะ เช่น MRT BTS เป็นต้น
- เพิ่มความสามารถในการรองรับของระบบขนส่งสาธารณะ
- เพิ่มความสามารถในการรองรับด้านที่จอดรถ
- เพิ่มทางม้าลายหรือสะพานลอย
- สร้างที่อยู่อาศัยรอบบริการสาธารณะ
- เพิ่มรถโดยสารประจำทางฟรี
- ปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงด้วยการเดินเท้า
- ปรับปรุงความสามารถในการรองรับของถนน
- อื่นๆ ระบุ.....

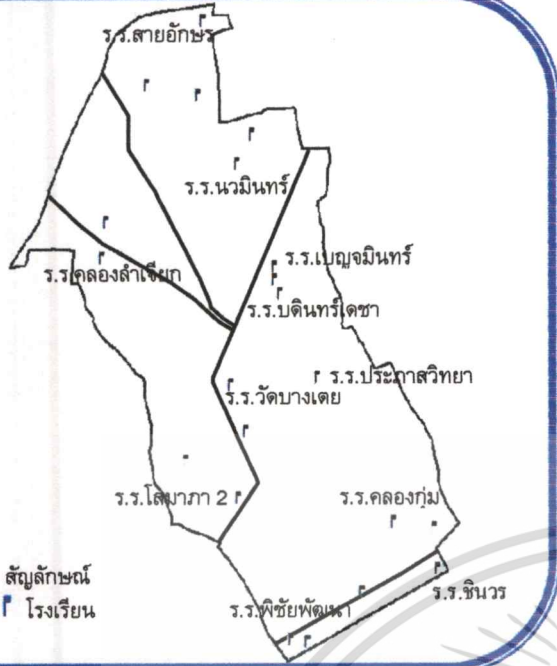
**4.4 ท่านคิดว่าปัจจัยใดสำคัญที่สุดในการเดินทางเพื่อไปยังบริการสาธารณะทุกประเภท**  ระยะทางในการเดินทาง  ระยะเวลาในการเดินทาง  ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

4.5 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อใช้ในการปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงบริการสาธารณะ



ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการเดินทางไปยังบริการสาธารณะ

การเดินทางนับเฉพาะเที่ยวไป สำหรับ 1 คน  
โดยเริ่มจากออกจากบ้าน จนกระทั่งถึงบริการสาธารณะ



2.1 สมาชิกในครอบครัวของท่านเดินทางไปยังโรงเรียนประถมที่ได้  
ชื่อโรงเรียน.....เขต.....

2.2 รูปแบบการเดินทางที่ใช้ไปยังโรงเรียนประถม  
 เดิน  ยานพาหนะส่วนตัว  ระบบขนส่งสาธารณะ

2.3 สมาชิกในครอบครัวของท่านเดินทางไปยังโรงเรียนมัธยมที่ได้  
ชื่อโรงเรียน.....เขต.....

2.4 รูปแบบการเดินทางที่ใช้ไปยังโรงเรียนมัธยม  
 เดิน  ยานพาหนะส่วนตัว  ระบบขนส่งสาธารณะ

	โรงเรียนประถม	โรงเรียนมัธยม
2.5 ระยะทางในการเดินทาง	.....ก.ม.	.....ก.ม.
2.6 ระยะเวลาในการเดินทาง	.....นาที	.....นาที
2.7 ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	.....บาท	.....บาท



2.8 สมาชิกในครอบครัวของท่านเดินทางไปยังโรงพยาบาลที่ได้  
ชื่อโรงพยาบาล.....เขต.....

2.9 รูปแบบการเดินทางที่ใช้ไปยังโรงพยาบาล  
 เดิน  ยานพาหนะส่วนตัว  ระบบขนส่งสาธารณะ

2.10 สมาชิกในครอบครัวของท่านเดินทางไปยังไปรษณีย์ที่ได้  
ชื่อไปรษณีย์.....เขต.....

2.11 รูปแบบการเดินทางที่ใช้ไปยังไปรษณีย์  
 เดิน  ยานพาหนะส่วนตัว  ระบบขนส่งสาธารณะ

2.12 สมาชิกในครอบครัวของท่านเดินทางไปที่ตลาดสดที่ได้  
ชื่อตลาด.....เขต.....

2.13 รูปแบบการเดินทางที่ใช้ไปยังตลาดสด  
 เดิน  ยานพาหนะส่วนตัว  ระบบขนส่งสาธารณะ

	โรงพยาบาล	ไปรษณีย์	ตลาดสด
2.14 ระยะทางในการเดินทาง	.....ก.ม.	.....ก.ม.	.....ก.ม.
2.15 ระยะเวลาในการเดินทาง	.....นาที	.....นาที	.....นาที
2.16 ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	.....บาท	.....บาท	.....บาท



2.17 สมาชิกในครอบครัวของท่านเดินทางไปยังศาสนสถานที่ได้  
ชื่อศาสนสถาน.....เขต.....

2.18 รูปแบบการเดินทางที่ใช้ไปยังศาสนสถาน  
 เดิน  ยานพาหนะส่วนตัว  ระบบขนส่งสาธารณะ

2.19 สมาชิกในครอบครัวของท่านเดินทางไปยังสวนสาธารณะที่ได้  
ชื่อสวน.....เขต.....

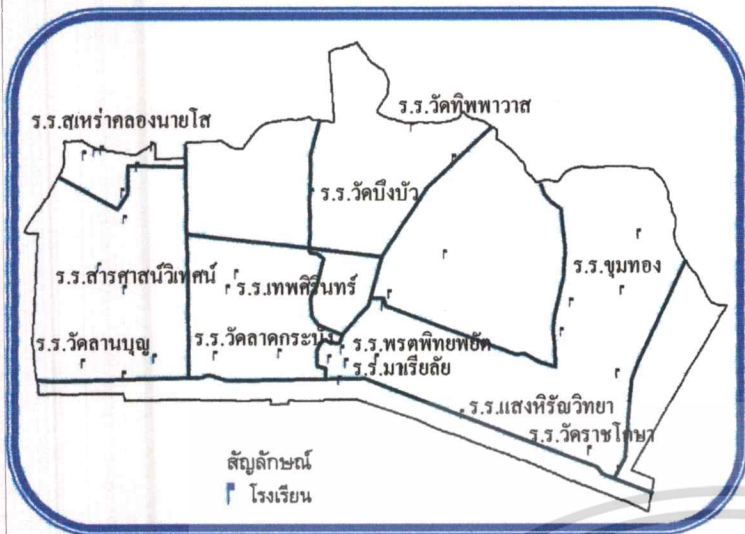
2.20 รูปแบบการเดินทางที่ใช้ไปยังสวนสาธารณะ  
 เดิน  ยานพาหนะส่วนตัว  ระบบขนส่งสาธารณะ

	ศาสนสถาน	สวนสาธารณะ
2.21 ระยะทางในการเดินทาง	.....ก.ม.	.....ก.ม.
2.22 ระยะเวลาในการเดินทาง	.....นาที	.....นาที
2.23 ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	.....บาท	.....บาท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้เพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
หรือบริการใด ๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามทำซ้ำ แก้ไขเปลี่ยนแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีโอกาสเป็นไปได้







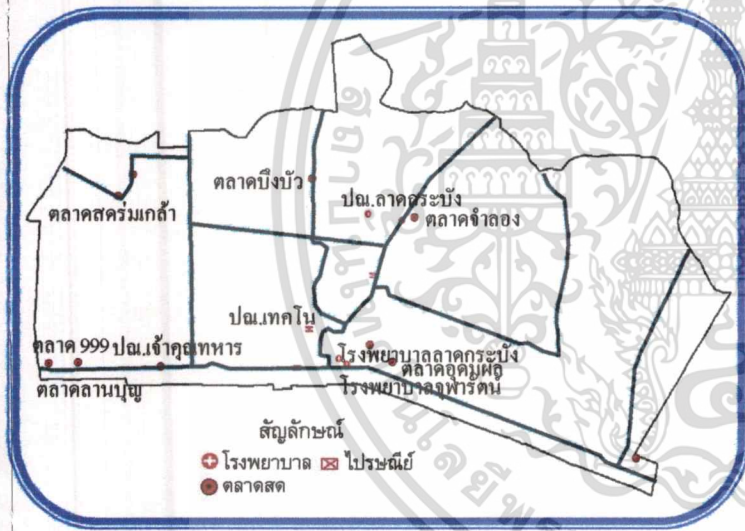
2.1 สมาชิกในครอบครัวของท่านเดินทางไปยังโรงเรียนประถมที่ใด  
ชื่อโรงเรียน.....เขต.....

2.2 รูปแบบการเดินทางที่ใช้ไปยังโรงเรียนประถม  
 เดิน  ยานพาหนะส่วนตัว  ระบบขนส่งสาธารณะ

2.3 สมาชิกในครอบครัวของท่านเดินทางไปโรงเรียนมัธยมที่ใด  
ชื่อโรงเรียน.....เขต.....

2.4 รูปแบบการเดินทางที่ใช้ไปยังโรงเรียนมัธยม  
 เดิน  ยานพาหนะส่วนตัว  ระบบขนส่งสาธารณะ

	โรงเรียนประถม	โรงเรียนมัธยม
2.5 ระยะทางในการเดินทาง	.....ก.ม.	.....ก.ม.
2.6 ระยะเวลาในการเดินทาง	.....นาที	.....นาที
2.7 ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	.....บาท	.....บาท



2.8 สมาชิกในครอบครัวของท่านเดินทางไปยังโรงพยาบาลที่ใด  
ชื่อโรงพยาบาล.....เขต.....

2.9 รูปแบบการเดินทางที่ใช้ไปยังโรงพยาบาล  
 เดิน  ยานพาหนะส่วนตัว  ระบบขนส่งสาธารณะ

2.10 สมาชิกในครอบครัวของท่านเดินทางไปรษณีย์ที่ใด  
ชื่อไปรษณีย์.....เขต.....

2.11 รูปแบบการเดินทางที่ใช้ไปยังไปรษณีย์  
 เดิน  ยานพาหนะส่วนตัว  ระบบขนส่งสาธารณะ

2.12 สมาชิกในครอบครัวของท่านเดินทางไปตลาดสดที่ใด  
ชื่อตลาดสด.....เขต.....

2.13 รูปแบบการเดินทางที่ใช้ไปยังตลาดสด  
 เดิน  ยานพาหนะส่วนตัว  ระบบขนส่งสาธารณะ

	โรงพยาบาล	ไปรษณีย์	ตลาดสด
2.14 ระยะทางในการเดินทาง	.....ก.ม.	.....ก.ม.	.....ก.ม.
2.15 ระยะเวลาในการเดินทาง	.....นาที	.....นาที	.....นาที
2.16 ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	.....บาท	.....บาท	.....บาท



2.17 สมาชิกในครอบครัวของท่านเดินทางไปยังศาสนสถานใด  
ชื่อศาสนสถาน.....เขต.....

2.18 รูปแบบการเดินทางที่ใช้ไปยังศาสนสถาน  
 เดิน  ยานพาหนะส่วนตัว  ระบบขนส่งสาธารณะ

2.19 สมาชิกในครอบครัวของท่านเดินทางไปยังสวนสาธารณะที่ใด  
ชื่อสวน.....เขต.....

2.20 รูปแบบการเดินทางที่ใช้ไปยังสวนสาธารณะ  
 เดิน  ยานพาหนะส่วนตัว  ระบบขนส่งสาธารณะ

	ศาสนสถาน	สวนสาธารณะ
2.21 ระยะทางในการเดินทาง	.....ก.ม.	.....ก.ม.
2.22 ระยะเวลาในการเดินทาง	.....นาที	.....นาที
2.23 ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	.....บาท	.....บาท



## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล                      นางสาวสุกานดา บินอาหวา  
 วัน เดือน ปีเกิด                10 กันยายน 2524  
 ที่อยู่                                139 หมู่ 9 ต.กำแพงเพชร อ.รัศมี จ. สงขลา 90180  
 ประวัติการศึกษา2546        ศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาภาษาฝรั่งเศส (เกียรตินิยมอันดับ 2)  
                                           มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์  
 ประสบการณ์การทำงาน  
 พ.ศ.2546-2547                เจ้าหน้าที่วิเคราะห์ผังเมือง (ลูกจ้างชั่วคราวรายเดือน)  
                                           สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดปัตตานี



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้