

การบริหารจัดการงานสถาปัตยกรรม  
การออกแบบชุมชนเมือง  
และการศึกษาด้านสถาปัตยกรรม



# การประเมินผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างด้วยกระบวนการ วิเคราะห์เชิงลำดับชั้นและตัวเลขฟัซซี่

## Assessment of the Impact of Construction Variation Using Fuzzy AHP

ดร. เทอดธิดา ทิพย์รัตน์<sup>1</sup>, สุจินต์ จินาพันธุ์<sup>1</sup> และ อภิวิชญ์ พูลสง<sup>2</sup>  
Thoedtida Thipparat, Ph.D.<sup>1</sup>, Sujin Jinapan<sup>1</sup> and Apivich Poolsong<sup>2</sup>

คณะวิศวกรรมศาสตร์และสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์

E-mail: thiprat.t@gmail.com<sup>1</sup>, song0145@hotmail.com<sup>2</sup>

### บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างแบบจำลองสำหรับช่วยในการประเมินระดับผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้าง โดยวิธีวิเคราะห์ความถี่และผลกระทบของสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้าง การประเมินระดับผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงงานนี้จะใช้การตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์ (Multiple Criteria Decision Making, MCDM) สำหรับการวิจัยนี้จะใช้กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์แบบฟัซซี่ (Fuzzy Analytic Hierarchy Process, FAHP) ร่วมกับการประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) ผู้ประเมินความเสี่ยงเป็นผู้มีประสบการณ์ด้านการก่อสร้างของมหาวิทยาลัยในโครงการที่ทำการศึกษา จำนวน 15 คน ประกอบด้วย ที่ปรึกษาควบคุมงาน ผู้รับเหมาก่อสร้าง ผู้ออกแบบ และเจ้าของโครงการ เป็นต้น เนื่องจากผู้เชี่ยวชาญแสดงผลการประเมินในรูปแบบคำอธิบายทางภาษาทำให้กระบวนการตัดสินใจตกอยู่ในสภาพไม่แน่นอนจึงนำทฤษฎีฟัซซี่เซตมาใช้ในการจำลองตัวแปรทางภาษาที่คลุมเครือเพื่อสามารถอธิบายกระบวนการตัดสินใจและสร้างความชัดเจนในการวิเคราะห์ที่ซับซ้อนได้ดีขึ้น ผลการศึกษาแสดงปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในงานก่อสร้าง นำหนักความสำคัญของปัจจัย ตลอดจนตัวเลขระดับผลกระทบของปัจจัยตามลำดับ

### Abstract

This study aimed to assess the impacts of variations of construction works. A decision making supporting model was developed by employing Multiple Criteria Decision Making (MCDM), equipped with multiple assessment criteria and designed based on the requirement of Fuzzy Analytical Hierarchy Process (FAHP). The risk assessors include 15 experts who have experience of managing construction projects. The experts are consultant, contractor, designer, and owner, respectively. To handle human subjectivity in the assessment, fuzzy set theories were used to transfer human language into linguistic values. The research results are factors causing the variation of construction works, weights, and Impact Indexes of these factors.

**คำสำคัญ (Keywords):** การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment), โครงการก่อสร้างของมหาวิทยาลัย (University Construction Project), กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์แบบฟัซซี่ (Fuzzy Analytic Hierarchy Process)

## 1. บทนำ

โครงการก่อสร้างของมหาวิทยาลัยเป็นงานที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว มีการดำเนินงานภายใต้ขีดจำกัดของงบประมาณ กำหนดระยะเวลา และคุณภาพของงาน พร้อมทั้งยังมีกิจกรรมมาก มีความซับซ้อนของงาน และมีผู้เกี่ยวข้องมากมาย ซึ่งในโครงการก่อสร้างแต่ละโครงการจะมีผู้เกี่ยวข้องหลัก ได้แก่ เจ้าของโครงการ (Owner) ผู้ออกแบบ (Designer) ที่ปรึกษาควบคุมงาน (Consultant: CM) และผู้รับเหมาก่อสร้าง (Contractor) ซึ่งแต่ละฝ่ายที่กล่าวมานั้น ต่างก็มีวัตถุประสงค์หรือความมุ่งหวังความสำเร็จของโครงการพร้อมทั้งมุมมองความพึงพอใจ และความต้องการที่แตกต่างกัน รวมถึงงานโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งแต่ละช่วงการดำเนินงานอาจมีข้อบกพร่องเกิดขึ้นได้ จึงทำให้งานก่อสร้างในโครงการต่าง ๆ มักพบการเปลี่ยนแปลงงานจากผู้ที่เกี่ยวข้องแต่ละฝ่ายอยู่เสมอเหมือนเป็นเรื่องปกติ การสั่งเปลี่ยนแปลงงานในระหว่างก่อสร้างมีสาเหตุมาจากปัจจัยหลายประการ ด้วยเหตุผลและความจำเป็นของผู้เกี่ยวข้องแต่ละฝ่ายอาจเป็นเรื่องยากที่จะหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนแปลงงานนั้นได้ การเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างมีผลกระทบด้านระยะเวลางานก่อสร้าง ผลกระทบด้านต้นทุนงานก่อสร้าง และผลกระทบด้านคุณภาพของงานก่อสร้าง ทั้งนี้ ได้แบ่งงานเปลี่ยนแปลงเป็น 5 ประเภท (สิรินธร ราชมงคล, 2552) คือ 1) งานเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการออกแบบไม่สมบูรณ์ขัดแย้งกัน 2) งานเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากความต้องการของเจ้าของโครงการ 3) งานเปลี่ยนแปลง

ที่เกิดจากเทคนิคการก่อสร้าง 4) งานเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบข้อบังคับของราชการ และ 5) งานเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการสำรวจข้อมูลเบื้องต้นบกพร่อง

บทความวิจัยนี้อภิปรายถึง สาเหตุของการเปลี่ยนแปลงงานที่มีผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการก่อสร้างอาคารของมหาวิทยาลัยกรณีศึกษา ผู้วิจัยจึงได้เสนอแบบจำลองที่ช่วยในการตัดสินใจด้วยการนำวิธีการประเมินความเสี่ยงมาบูรณาการกับวิธีการตัดสินใจแบบ Analytic Hierarchy Process (AHP) ซึ่งวิธี AHP ถูกออกแบบให้สามารถเปรียบเทียบใช้เพื่อตัดสินใจเลือกทางเลือกที่ดีที่สุดจากการเปรียบเทียบด้วยหลายเกณฑ์ โดยใช้เพียงการเปรียบเทียบทีละคู่ นอกจากนี้ ยังทำให้การตัดสินใจมีความเป็นเหตุเป็นผลมากกว่าการใช้ความรู้สึกตัดสินใจ ซึ่งมักจะไม่แน่นอนอนสูง (Saaty, 1998) อย่างไรก็ตาม สำหรับผู้ประเมินทั่วไปนั้น การแสดงความรู้สึกที่มีต่อค่าระดับความสำคัญ ค่าโอกาส และค่าผลกระทบของสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างและการกำหนดค่าระดับความสำคัญ ค่าโอกาส และค่าผลกระทบของสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างมักจะอยู่ในรูปคำอธิบายทางภาษา ซึ่งส่งผลให้กระบวนการตัดสินใจตกอยู่ในสภาพไม่แน่นอน (uncertainty) เหมาะกับการนำทฤษฎีฟัซซี่เซตมาใช้ในการจำลองตัวแปรทางภาษาที่คลุมเครือเหล่านี้เพื่อสามารถอธิบายกระบวนการตัดสินใจและสร้างความชัดเจนในการวิเคราะห์ที่ซับซ้อนได้ดีขึ้น (Zhu, 1999)

## 2. ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

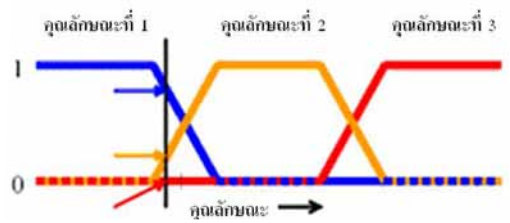
### 2.1 กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์

วิธีการกระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น (Analytic Hierarchy Process-AHP) เป็นกระบวนการตัดสินใจที่ดีและมีประสิทธิภาพมากที่สุดวิธีหนึ่ง โดยเป็นการแบ่งองค์ประกอบของปัจจัยออกเป็น ส่วน ๆ ในรูปของแผนภูมิตามลำดับชั้นและทำการกำหนดค่าของการวินิจฉัยเปรียบเทียบปัจจัยต่าง ๆ ทีละคู่ (pairwise comparisons) โดยใช้สเกลเปรียบเทียบความสำคัญตั้งแต่ 1 ถึง 9 ซึ่ง 1 หมายความว่า มีค่าน้ำหนักความสำคัญเท่ากัน สำหรับ 2 ถึง 9 หมายความว่า มากกว่าตามลำดับและนำค่าจากการวินิจฉัยเปรียบเทียบมาทำการคำนวณหาค่าน้ำหนักความสำคัญสัมพัทธ์ (relative importance weights) เพื่อพิจารณาว่าปัจจัยและทางเลือกใดมีค่าลำดับความสำคัญสูงสุด AHP นั้นสามารถช่วยในการตัดสินใจที่ซับซ้อน และช่วยในการรวมกันระหว่างปัจจัยที่สามารถวัดค่าได้ (objective factor) เข้าด้วยกันเป็นอย่างดี (Saaty, 1998) วิธีนี้ยังทำให้ความผิดพลาดของการตัดสินใจลดลง เพราะต้องทำการตรวจสอบค่าอัตราส่วนความเที่ยงตรง (Consistency Ratio: CR) ด้วยโดยค่า CR ที่มีค่าน้อยกว่า 0.10 แสดงว่าผู้ที่ตัดสินใจมีความเที่ยงตรงของการใช้เหตุผลอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ อย่างไรก็ตามแม้ว่า AHP จะสามารถช่วยในการตัดสินใจที่ซับซ้อนได้ แต่ไม่สามารถจัดการความไม่แน่นอนในข้อมูลของปัจจัยจากความคิดเห็น (subjective factor) ของผู้เชี่ยวชาญได้ (Zhu, 1999)

### 2.2 การคำนวณทางคณิตศาสตร์ของตัวเลขฟuzzy

เนื่องจากข้อมูลของปัจจัยจากความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญอยู่ในลักษณะคำอธิบายทางภาษา (linguistic term) เช่น ปัจจัยมีความสำคัญ

มากกว่าอย่างมากที่สุด ปัจจัยมีความสำคัญมากกว่าอย่างมาก ปัจจัยมีความสำคัญเท่ากัน ปัจจัยมีความสำคัญน้อยกว่าและปัจจัยมีความสำคัญน้อยกว่ามาก จากนั้นจะดำเนินการเปลี่ยนคำอธิบายนี้ให้อยู่ในรูปเชิงปริมาณ คือ ในรูปของตัวเลข (crisp number) โดยใช้ค่าระดับ (scale) ต่าง ๆ กัน ในความเป็นจริงคำอธิบายทางภาษานี้มีความไม่แน่นอนและคลุมเครือ (vagueness) อยู่มาก ในการวิเคราะห์และตัดสินใจแก้ปัญหาซึ่งข้อมูลที่มีความไม่แน่นอนและคลุมเครือเช่นนี้ ฟuzzy เซต (Fuzzy Set) เป็นทางเลือกหนึ่งที่น่าสนใจกันแพร่หลาย (Ross, 1995; Ward, 1985; Chiu & Park, 1994; Cheng & Mon, 1994) ในการวิจัยครั้งนี้ได้แยกส่วนต่าง ๆ ของ AHP ออกเป็นขั้นตอนที่ชัดเจนเพื่อเป็นแนวทางสำหรับสร้างเครื่องมือมีการกำหนดตัวแปรและสูตรที่เกี่ยวข้องทุกขั้นตอน และกำหนดรูปแบบตัวเลขฟuzzy เพื่อแทนค่าที่มาจาก การประเมินหรือการแสดงความคิดเห็น การคำนวณทั้งหมดเป็นไปตามแบบของฟuzzy รูปที่ 1 แสดงตัวเลขฟuzzy แบบสี่เหลี่ยมคางหมู



รูปที่ 1 ตัวเลขฟuzzy แบบสี่เหลี่ยมคางหมู

## 3. ขั้นตอนการศึกษา

### 3.1 ขั้นตอนการศึกษา

การดำเนินการศึกษานี้มีแนวทางการดำเนินการศึกษา 5 ขั้นตอนหลัก ดังนี้

**ขั้นตอนที่ 1** การศึกษาทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

**ขั้นตอนที่ 2** การวางโครงร่างงานวิจัย กำหนดวัตถุประสงค์ และขอบเขตงานวิจัย

**ขั้นตอนที่ 3** การกำหนดวัตถุประสงค์และระบุปัจจัยที่ทำให้งานเปลี่ยนแปลง ตลอดจนผลกระทบจากงานเปลี่ยนแปลง จัดทำแผนภูมิลำดับขั้น

**ขั้นตอนที่ 4** การกำหนดแนวทางการดำเนินการวิจัย การเก็บข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์เพื่อจัดทำแบบสอบถาม และเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามเพื่อศึกษาความคิดเห็น

**ขั้นตอนที่ 5** คำแนะนำน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยด้วยการใช้วิธี Fuzzy AHP

### 3.2 การเก็บข้อมูล

#### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษาครั้งนี้พิจารณาโครงการก่อสร้างที่ก่อสร้างตั้งแต่ปี 2551 ถึง 2554 โดยพิจารณาโครงการก่อสร้าง 13 โครงการ ผู้เกี่ยวข้องร่วมในโครงการ ประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจการจ้าง ที่ปรึกษาควบคุมงาน และเจ้าหน้าที่พัสดุ ผู้เกี่ยวข้องจากภายนอกประกอบด้วย ผู้รับเหมาและผู้ควบคุมงาน เนื่องจากการศึกษาต้องการข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุงานเปลี่ยนแปลง งานวิจัยจึงได้กำหนดผู้ที่เข้าทำการสัมภาษณ์เป็นบุคลากรที่ประกอบวิชาชีพในบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงาน ผู้รับเหมาก่อสร้าง ผู้ออกแบบ และเจ้าของโครงการ โดยจะต้องเป็นผู้มีประสบการณ์และผ่านการดำเนินการในขั้นตอนต่างๆ ในด้านการเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างในภาครัฐ จำนวนผู้ให้ข้อมูลรวม 5 ท่าน ข้อมูลสาเหตุงานเปลี่ยนแปลงที่รวบรวมได้จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจะถูกนำมาใช้ประกอบการสัมภาษณ์

จากสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงงาน 5 ประเภท การศึกษาได้เก็บข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญ

ในประเด็นเกี่ยวกับรายการงานเปลี่ยนแปลงที่พบบ่อยในกลุ่มของงานเปลี่ยนแปลงแต่ละประเภท จากนั้นจึงสรุปรายการงานเปลี่ยนแปลงที่มักพบแบ่งตามประเภทของการเปลี่ยนแปลงงาน และสัมภาษณ์เพื่อเก็บข้อมูลน้ำหนักความสำคัญของสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงงาน เพื่อให้ในการวิเคราะห์ค่าน้ำหนักความสำคัญของผลกระทบ ซึ่งวิเคราะห์โดยการใช้กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์แบบฟัชชีซึ่งเป็นการนำตัวเลขฟัชชีและวิธีการคำนวณแบบฟัชชีมาใช้ในกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์

### 4. ผลการศึกษา

ในการศึกษาได้ใช้แบบประเมินผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างของโครงการก่อสร้างภายในมหาวิทยาลัย ผลการศึกษาได้ปัจจัยสำคัญ 5 อันดับแรกและน้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัยแสดงในตารางที่ 1 แยกวิเคราะห์ตามลักษณะของปัญหา ค่าน้ำหนักแบบเฉพาะที่ (LWT) ที่ได้จากการเปรียบเทียบคู่ของสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงและค่าน้ำหนักแบบรวม (GWT) ที่ได้จากการถ่ายทอดน้ำหนักความสำคัญของค่าน้ำหนักแบบเฉพาะที่ในแต่ละระดับชั้นของโครงการลำดับชั้นของการตัดสินใจ ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ค่าน้ำหนักความสำคัญนี้ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญโดยพิจารณาภาพรวมของทุกโครงการก่อสร้างในมหาวิทยาลัย

ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ค่าโอกาสและค่าผลกระทบของสาเหตุการเปลี่ยนแปลงมาจกแบบสอบถาม ซึ่งประเมินด้วยเกณฑ์ 5 ระดับ ดังนี้ ระดับ 1 แทน โอกาสเกิดน้อยที่สุด และระดับผลกระทบน้อยที่สุด ถึงระดับ 5 แทน โอกาสเกิดมากที่สุด และระดับผลกระทบมากที่สุด โดยพิจารณา

เฉพาะโครงการก่อสร้างกรณีตัวอย่าง 1 โครงการ พบว่า สาเหตุที่สำคัญของการเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างของโครงการก่อสร้าง คือ การเพิ่มหรือเปลี่ยนแปลงประโยชน์ใช้สอยการใช้งานพื้นที่ เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับการใช้งานจริง โดยเป็นสาเหตุในกลุ่มความต้องการของเจ้าของที่เปลี่ยนแปลงไป สาเหตุสำคัญลำดับรองลงมา ประกอบด้วยขาดข้อมูลการเจาะสำรวจดินภายในพื้นที่ การเปลี่ยนแปลงข้อบังคับในการออกแบบงาน และการเปลี่ยนแปลงระบบสาธารณูปโภคที่จ่ายให้โครงการ เช่น เปลี่ยนแปลงแรงดันไฟฟ้าที่จ่ายให้โครงการตามลำดับ ผลการศึกษาแตกต่างจากการศึกษาของสิรินธร ราชวงษ์ (2552) ที่พบว่าการเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างอาคารของภาครัฐที่มีดัชนีความถี่และความรุนแรงสูงสุด 5 ลำดับแรก คือ การเปลี่ยนแปลงการใช้งานพื้นที่ การเพิ่มงานนอกขอบเขตสัญญา การแก้ไขเพื่อความสวยงาม การแก้ไขข้อขัดแย้งของงานแต่ละระบบ และการแก้ไขเพื่อเพิ่มคุณภาพงาน เห็นได้ว่า สาเหตุของงานเปลี่ยนแปลงในงานก่อสร้างอาคารของมหาวิทยาลัยแตกต่างจากงานก่อสร้างอาคารของภาครัฐทั่วไป ทั้งนี้เนื่องจากงานก่อสร้างของมหาวิทยาลัยมักขาดการวางแผนและไม่มีความพร้อมในแบบรูปารายการก่อสร้าง การริเริ่มโครงการมาจากผู้บริหาร การก่อสร้างส่วนใหญ่คัดเลือกผู้เสนอราคาต่ำสุด การควบคุมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่จะใช้บุคลากรภายนอก ในขณะที่ผู้ตรวจสอบงานจะแต่งตั้งจากผูปฏิบัติงานประจำ การศึกษาของ จิวีวรรณ ลิมวัฒนะพันธ์ชัย (2546) พบว่า สาเหตุของปัญหาการบริหารงานก่อสร้างของมหาวิทยาลัยมหิดลมาจากการขาดข้อมูลที่ชัดเจนและความถูกต้องในการวางแผน ออกแบบล่าช้าและมีการแก้ไขแบบรูปการ

ก่อสร้างเกิดจากแบบรูปมีการแก้ไข และเกิดจากผู้รับจ้างขาดสภาพคล่อง ผู้ควบคุมไม่ควบคุมงานโดยใกล้ชิด ผู้ตรวจสอบงานขาดความรู้และประสบการณ์ด้านบริหารงานก่อสร้าง

## 5. สรุปผลการศึกษา

บทความนี้นำเสนอการประยุกต์ใช้กระบวนการลำดับขั้นเชิงวิเคราะห์แบบพีชชี ร่วมกับการประเมินความเสี่ยง ในการประเมินสาเหตุการเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้าง ซึ่งวิธีการที่พัฒนาขึ้นนี้ต่างจากเครื่องมือทั่วไปที่ใช้ตัวเลขแบบปกติแทนค่าข้อมูลเชิงคุณภาพ ทำให้เกิดเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพสำหรับรองรับความไม่แน่นอนในการประเมินของผู้เชี่ยวชาญตัวเลขพีชชีถูกใช้แทนทุกถ้อยคำที่เกิดจากการแสดงความคิดเห็น นับเป็นการใช้เครื่องมือที่เหมาะสมในการจัดการปัญหาความไม่แน่นอนเนื่องจากภาษาในการคำนวณและวิเคราะห์ส่วนต่างๆ ของกระบวนการลำดับขั้นเชิงวิเคราะห์จะใช้หลักการของพีชชี ทำให้เครื่องมือที่สร้างขึ้นนี้สามารถพิจารณาครอบคลุมถึงความคลุมเครือและไม่ชัดเจน

ผลการศึกษาพบว่า สาเหตุที่สำคัญของการเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างของโครงการก่อสร้าง คือ 1) การเพิ่มหรือเปลี่ยนแปลงประโยชน์ใช้สอยการใช้งานพื้นที่ เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับการใช้งานจริง 2) ขาดข้อมูลการเจาะสำรวจดินภายในพื้นที่ เปลี่ยนแปลงข้อบังคับในการออกแบบงาน และ 3) เปลี่ยนแปลงระบบสาธารณูปโภคที่จ่ายให้โครงการ เช่น เปลี่ยนแปลงแรงดันไฟฟ้าที่จ่ายให้โครงการ

ตารางที่ 1 น้ำหนักความสำคัญของแต่ละปัจจัย

สาเหตุของการเปลี่ยนแปลง	LWt	GWt	โอกาส	ผลกระทบ	I.I.	อันดับ
การเพิ่มหรือเปลี่ยนแปลงประโยชน์ใช้สอยการใช้งานพื้นที่เพื่อให้เหมาะสม	0.19	0.04	5	5	1	1
เปลี่ยนแปลงข้อบังคับในการออกแบบงาน	0.29	0.06	4	4	0.96	2
ขาดข้อมูลการเจาะสำรวจดินภายในพื้นที่	0.24	0.04	4	5	0.96	2
เปลี่ยนแปลงระบบสาธารณูปโภคที่จ่ายให้โครงการ	0.29	0.04	4	5	0.8	3
ลดงานที่เห็นว่าไม่จำเป็นลง	0.19	0.03	5	5	0.75	4
การแก้ไข ตกแต่ง หรือเพิ่มรายการ เพื่อความสวยงาม	0.19	0.03	5	5	0.75	4
สภาพหน้างานจริงต่างจากที่ระบุไว้ในสัญญา	0.19	0.04	4	4	0.64	5

LWt ค่าน้ำหนักแบบเฉพาะที่ GWt ค่าน้ำหนักแบบรวม I.I. ค่าผลคูณระหว่าง GWt ค่าโอกาสและผลกระทบ

## References

- ฉวีวรรณ ลิ้มวัฒนพันธ์ชัย. (2546). *การศึกษาสภาพและปัญหาของการบริหารงานก่อสร้างของมหาวิทยาลัยมหิดล*. โครงการเฉพาะเรื่อง มหาวิทยาลัยมหิดล.
- สิรินธร ราชวงศ์. (2552). *กลยุทธ์สำหรับการจัดการงานเปลี่ยนแปลงในโครงการก่อสร้างอาคารภาครัฐในประเทศไทย*. โครงการเฉพาะเรื่อง, คณะวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- Cheng, C. H. & Mon, D. L. (1994). Evaluating weapon system by analytic hierarchy process based on fuzzy scales. *Fuzzy Sets and Systems*, 63, 1–10.
- Chiu, C. & Park, C. S. (1994). Fuzzy cash flow analysis using present worth criterion. *Eng. Econom*, 39(2), 113-138.
- Ross, T. J. (1995). *Fuzzy logic with engineering application* (1<sup>st</sup> ed). John Wiley & Sons.
- Saaty, T. L. (1998). *Model, methods, concepts & applications of the analytic hierarchy process*. USA: Kluwer Academic Publisher.
- Ward, T. L. (1985). Discounted fuzzy cash flow analysis. *Proc. Fall Ind. Eng. Conf.*, Inst. Industr. Eng., 476-481.
- Zhu, K. L., Jing, Y. & Chang, D. Y. (1999). A Discussion on extent analysis method and applications of Fuzzy AHP, *European Journal of Operational Research*, 116(1), 450-456.



โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์  
ในการทำงานของอาจารย์มหาวิทยาลัย

Causal Relationship Model of Research Utilization Among  
University Lecturers

ดร. ทิพย์สุดา จันทร์แจ่มหล้า

Tipsuda Janjamlah, Ph.D.

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

E-mail: tiipsuda@gmail.com

**บทคัดย่อ**

การวิจัยนี้มีจุดมุ่งหมายในการพัฒนาโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในการทำงานของอาจารย์มหาวิทยาลัย เก็บข้อมูลจากอาจารย์มหาวิทยาลัย 410 คน และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมลิสเรล ผลการวิจัยพบว่า อาจารย์มีการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์มากที่สุดในงานบริการสังคม และใช้น้อยที่สุดในงานบริหารจัดการ ปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์มากที่สุด คือ ปัจจัยด้านผู้ใช้งาน สำหรับปัจจัยด้านองค์กรและการสื่อสารนอกจากจะส่งผลต่อการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์โดยตรงแล้ว ยังส่งผลทางอ้อมผ่านปัจจัยด้านผู้ใช้งานด้วย และพบว่าปัจจัยด้านการสื่อสารส่งผลต่อปัจจัยผู้ใช้งานอย่างชัดเจนมาก

**Abstract**

The main objectives of this research are to develop the causal model of the research utilization among university lecturers. The research sample covered 410 lecturers. The data is analyzed by LISREL program. The research findings indicate that the highest level of research utilization among lecturers is in social services. The user characteristics are the most significant causal factors of research utilization. The organizational and communicational characteristics have the indirect effect on the research utilization through the user characteristics. The user characteristics are obviously affected by the communicational characteristics.

**คำสำคัญ (Keywords):** การนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ (Research Utilization), อาจารย์มหาวิทยาลัย (University Lecturer), โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุ (Causal Relationship Model)

## บทนำ

ประโยชน์สูงสุดของการทำวิจัยเกิดขึ้นเมื่อผลวิจัยได้ถูกส่งต่อไปถึงมือผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการใช้งาน ในปัจจุบันทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องก็ตระหนักถึงความสำคัญของการใช้ประโยชน์จากผลการวิจัยดี มีการผลักดันอย่างกว้างขวางทั้งฝ่ายที่ให้ทุนสนับสนุน ฝ่ายที่ทำวิจัยและฝ่ายที่ต้องการผลวิจัย อีกทั้งยังเป็นการผลักดันทั้งในระดับนโยบายตลอดจนถึงระดับการปฏิบัติการ สำหรับในงานวิจัยนี้สนใจศึกษาบทบาทการเป็นผู้บริโภคงานวิจัยของอาจารย์ เนื่องจากปฏิเสธไม่ได้ว่าอาจารย์ระดับอุดมศึกษาเป็นกลุ่มคนที่ต้องพัฒนาความรู้ความสามารถอยู่ตลอดเวลา ต้องวางแผนแก้ปัญหาต่าง ๆ การบริหารงาน การบริหารคนเหมือนวิชาชีพอื่น ๆ อีกทั้งเป็นกลุ่มคนที่อยู่ใกล้ชิดกับแหล่งความรู้ แหล่งสร้างงานวิจัย ดังนั้นจึงน่าจะสนใจว่า อาจารย์ในฐานะผู้บริโภคงานวิจัยมีการใช้ประโยชน์จากงานวิจัยในการทำงานแต่ละประเภทอย่างไร มากน้อยเพียงใด ทั้งงานการเรียนการสอน งานบริการสังคม งานธุรการในคณะ และงานวิจัย (ในฐานะผู้ผลิตงานวิจัย) การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาลักษณะการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในการทำงานของอาจารย์มหาวิทยาลัย รวมถึงสถานภาพการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในปัจจุบัน ตลอดจนมุ่งพัฒนาโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ของอาจารย์มหาวิทยาลัย

## การนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์

รูปแบบการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์มีหลากหลายสถานการณ์และหลายระดับการรับรู้ เคทซ์และมาเรียนน์ (Katz & Marianne, 2001) ได้สรุปว่า การนำผลวิจัยไปใช้ แบ่งเป็นการใช้ประโยชน์เชิงเครื่องมือช่วย (Instrumental Utiliza-

tion) เกิดขึ้นเมื่อผู้ใช้หรือผู้ปฏิบัติปรับเปลี่ยนวิธีการปฏิบัติ การใช้ประโยชน์เชิงความคิด (conceptual utilization) เกิดขึ้นเมื่องานวิจัยทำให้ผู้ใช้ที่เกี่ยวข้องมีมุมมองที่กว้างขึ้นเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดขึ้น การใช้ประโยชน์เชิงชักจูง (persuasive utilization) เกิดขึ้นเมื่อผู้ใช้ผลวิจัยในการสนับสนุนจุดยืน ชักชวนโน้มน้าว และการใช้ประโยชน์จากวิธีการวิจัย (methodological utilization) เกิดขึ้นเมื่อผู้ใช้มีการนำเครื่องมือวิจัยไปใช้ ซึ่งอาจเป็นแบบทดสอบมาตรฐาน และการใช้ประโยชน์ทางอ้อม (indirect utilization) เกิดขึ้นเมื่อผู้ใช้ไม่ได้ใช้ผลงานวิจัยโดยตรง แต่เป็นการได้รับความรู้เพิ่มเติมจากการเรียนในระดับสูง การอ่านหนังสือหรือบทความที่มาจากงานวิจัย ทำงานกับบุคคลที่อยู่ในวงการวิจัย ในทำนองเดียวกัน แลนด์รีย์ อเมรา และลามารี (Landry, Amara & Lamari, 1999) ได้ประยุกต์การอธิบายการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในลักษณะที่ใกล้เคียงกันใน 3 ลักษณะ คือ (1) การใช้ประโยชน์เชิงเครื่องมือช่วย (instrumental utilization) ครอบคลุมถึงข้อเสนอนแนะหรือข้อสรุปจากงานวิจัยได้ถูกนำไปใช้จริง (2) การใช้ประโยชน์เชิงความคิด (conceptual utilization) หมายถึงการใช้ผลวิจัยเพื่อมุ่งหวังผลเชิงความเข้าใจ ความคิด มโนคติ และ (3) การใช้ประโยชน์เชิงชักจูง (persuasive utilization) หมายถึง การใช้ผลวิจัยในการสนับสนุนหรือโต้แย้งหลักการต่างๆ

โดยสรุป ในงานวิจัยนี้มุ่งเน้นอธิบายลักษณะการนำผลวิจัยไปใช้เพื่อศึกษาการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในบริบทการทำงานของอาจารย์ระดับอุดมศึกษา โดยเน้นศึกษาอาจารย์ในฐานะผู้ใช้หรือผู้บริโภคผลวิจัยที่นำไปใช้พัฒนาหรือปรับปรุงงานประจำของตนเองในการะงานหลัก 4 งาน ได้แก่ งานสอน งานวิจัย งานบริการจัดการคณะ และงานบริการสังคม ลักษณะการนำ

ผลวิจัยไปใช้ครอบคลุม 3 ประเด็นหลัก ได้แก่ การใช้ประโยชน์ด้านการปฏิบัติ การใช้ประโยชน์ด้านความคิด และการใช้ประโยชน์ด้านการศึกษา สนับสนุน ได้แย้ง โดยผู้วิจัยนำข้อมูลในส่วนนี้ใช้เป็นกรอบในการสัมภาษณ์หน่วยตัวอย่างต่อไป

### ปัจจัยที่มีผลต่อการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์

การนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์เป็นกลุ่มพฤติกรรมของบุคคลที่มีลักษณะเป็นกระบวนการซึ่งไม่สามารถเกิดได้อย่างทันทีทันใด และต้องใช้ระยะเวลา ดอบบิ้นส์ คอคเคอริล บาร์นลีย์และเคนไซ (Dobbins, Ciliska, Cockerill, Barnsley & Censo, 2002) สรุปปัจจัยที่สัมพันธ์กับการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในงานสาธารณสุข ได้แก่ ลักษณะนวัตกรรม ลักษณะขององค์กร ลักษณะสภาพแวดล้อม และลักษณะตัวบุคคล การศึกษาของโรเจอร์ (Rogers, 1995) พบว่า สิ่งสำคัญที่มีผลต่อการรับนวัตกรรมของบุคคล คือ 1) การรับรู้ว่าคุณนวัตกรรมหรือความรู้ใหม่นั้น เป็นสิ่งที่ดีกว่าของเดิม อาจพิจารณาได้ในเชิงเศรษฐศาสตร์ สังคม ความพึงพอใจ ประหยัดเวลา และแรงงาน 2) การรับรู้ว่าคุณนวัตกรรมหรือความรู้ใหม่นั้นเป็นสิ่งที่สอดคล้องกับค่านิยม ความต้องการ และประสบการณ์ของผู้รับ 3) การรับรู้ความยากและความซับซ้อนของนวัตกรรมหรือความรู้ใหม่ และ 4) การมีตัวอย่างการนำไปทดลองใช้ในสถานการณ์ที่คล้ายคลึงกันจะทำให้การนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์มีมากขึ้น สำหรับในงานวิจัยนี้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในบริบทการทำงานของอาจารย์ระดับอุดมศึกษาที่ครอบคลุมงานสอน งานวิจัย งานบริการวิชาการและงานบริหารจัดการคณะ โดยศึกษาการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในเชิงการปฏิบัติงาน การใช้ประโยชน์เชิงความคิด และการ

ใช้ประโยชน์เชิงการเจรจาต่อรอง

### วิธีการวิจัย

ในช่วงแรกของการศึกษาเป็นการใช้เทคนิคเชิงคุณภาพด้วยวิธีการสัมภาษณ์เพื่อค้นหารูปแบบการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ที่เกิดขึ้นจริง รวมถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้อง หลังจากนั้นจึงนำข้อมูลดังกล่าวมาเป็นกรอบในการสร้างแบบสอบถามสำหรับเก็บข้อมูลกลุ่มใหญ่เพื่อเป็นการพัฒนาโมเดลเชิงสาเหตุและตรวจสอบความสอดคล้องระหว่างโมเดลกับข้อมูลเชิงประจักษ์

**กลุ่มตัวอย่าง** เป็นอาจารย์มหาวิทยาลัยทั้งภาคีรัฐบาลและเอกชนใน 4 ภูมิภาค จำนวน 9 มหาวิทยาลัย หน่วยตัวอย่างแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 10 คน และผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 410 คน จากการแจกแบบสอบถามจำนวนทั้งสิ้น 1,200 ฉบับ ร้อยละการตอบกลับ คือ 34.17

### ตัวแปรที่ศึกษา

- **ตัวแปรตาม** ได้แก่ การนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในการทำงาน หมายถึง การนำความรู้ที่ได้จากการวิจัยไปใช้ในการปฏิบัติงานจริงซึ่งอาจนำมาจากบางส่วนหรือทั้งหมดของงานวิจัยเพื่อการพัฒนาหรือแก้ไขการทำงานโดยตรงประยุกต์ใช้ให้เหมาะกับงาน หรือเพิ่มพูนในภาระงานประจำหลัก 4 งาน ได้แก่ งานสอน งานวิจัย งานบริหารจัดการคณะ และงานบริการสังคม โดยลักษณะการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ประกอบด้วย 1) การใช้ประโยชน์เชิงการปฏิบัติ หมายถึง การที่ผู้ใช้งานวิจัยมีการปรับเปลี่ยนวิธีการทำงานหรือพัฒนาวิธีการทำงานอันเนื่องมาจากผลวิจัยที่ได้รับรู้มา 2) การใช้ประโยชน์เชิงความคิด

หมายถึง การที่ผู้ใช้งานวิจัยมีการปรับเปลี่ยนแนวความคิด ความเข้าใจ มุมมองของตนเองอันเนื่องมาจากผลวิจัยที่ได้รับรู้มา และ 3) การใช้ประโยชน์เชิงการเจรจาต่อรอง หมายถึง การใช้ผลวิจัยเป็นข้อมูลในการสนับสนุน ได้แย้ง หรือชักชวนโน้มน้าวให้ผู้อื่นเชื่อหรือไม่เชื่อในหลักการต่าง ๆ

- *ตัวแปรอิสระ* ได้แก่ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในงาน แบ่งเป็น ปัจจัยด้านองค์การ ปัจจัยด้านการสื่อสาร และ ปัจจัยด้านผู้ใช้งาน

**เครื่องมือ** ในการวิจัยนี้ประกอบด้วยแบบสัมภาษณ์และแบบสอบถามลักษณะการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์และปัจจัยที่เกี่ยวข้อง โดยผู้วิจัยนำข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์ไปใช้ในการสร้างแบบสอบถามหลังจากนั้นจึงนำแบบสอบถามไปตรวจสอบคุณภาพจากผู้เชี่ยวชาญ ก่อนที่จะนำไปเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง แบบสอบถามเป็นการให้ผู้ตอบรายงานตนเอง 6 ระดับ (Likert Scale) และมีการตรวจสอบความตรงเชิงโครงสร้างด้วยการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับสอง (Second Order Confirmatory Factor Analysis)

**การวิเคราะห์ข้อมูล** เพื่อตรวจสอบความตรงของโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ และเป็นการทดสอบสมมติฐานความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในการทำงานของอาจารย์เทคนิคที่ใช้ในการวิเคราะห์ คือ การวิเคราะห์สมการโครงสร้าง (Structural Equation Model) ด้วยโปรแกรมลิสเรล (LISREL)

## ผลการวิจัย

### 1. การศึกษาลักษณะการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์และปัจจัยเชิงเหตุ

ผลการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 10 คนสรุปได้ว่า การนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในภาระงานหลักสี่งาน คือ งานสอน (TEACH) งานวิจัย (RES) งานบริหารจัดการคณะ (MGT) และงานบริการสังคม (SOCIAL) สามารถแบ่งได้เป็น

1. การใช้ประโยชน์เชิงการปฏิบัติ (inst) ครอบคลุม การที่ผู้ใช้งานวิจัยมีการปรับเปลี่ยนวิธีการทำงานหรือพัฒนาวิธีการทำงานอันเนื่องมาจากผลวิจัยที่ได้รับรู้มา

2. การใช้ในประโยชน์เชิงความคิด (con) ครอบคลุม การที่ผู้ใช้งานวิจัยมีการปรับเปลี่ยนแนวความคิด ความเข้าใจ มุมมองของตนเองอันเนื่องมาจากผลวิจัยที่ได้รับรู้มา

3. การใช้ประโยชน์เชิงการเจรจาต่อรอง (pers) ครอบคลุม การใช้ผลวิจัยเป็นข้อมูลในการสนับสนุน ได้แย้ง หรือชักชวนโน้มน้าวให้ผู้อื่นเชื่อหรือไม่เชื่อในหลักการต่าง ๆ

ผลการสัมภาษณ์เกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ สามารถแบ่งได้เป็น 3 ลักษณะได้แก่ ลักษณะขององค์กร ลักษณะการสื่อสาร และลักษณะของผู้ใช้งาน กล่าวคือ

ลักษณะขององค์กร (ORG) แบ่งเป็น 3 ปัจจัย คือ ปัจจัยแรกเป็นปัจจัยระดับนโยบายซึ่งเป็นการให้ความสำคัญกับการทำงานบนพื้นฐานการวิจัยหรือการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์ในการทำงาน (ORG\_1) ปัจจัยที่สองเป็นปัจจัยบรรยากาศการทำงานบนพื้นฐานการวิจัย ข้อมูลที่เน้นไปที่บุคคลซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชา เพื่อนร่วมงาน (ORG\_2) ปัจจัยสุดท้ายเป็นปัจจัยการสนับสนุน

ขององค์กรด้านข้อมูล สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงผลงานวิจัยและการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์ (ORG\_3)

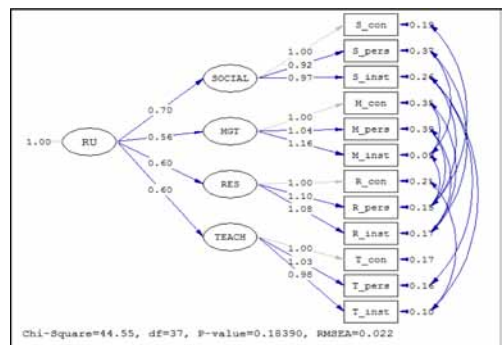
ลักษณะการสื่อสาร (COM) แบ่งเป็น 3 ปัจจัย ปัจจัยแรกเป็นปัจจัยในระดับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนความรู้ ข้อมูล ผลงานวิจัยกับคนในวงการเดียวกัน (COM\_1) ปัจจัยที่สองเป็นการที่ผู้รับรู้ว่าจะค้นหางานวิจัยได้จากแหล่งใด (COM\_2) และปัจจัยสุดท้ายเป็นปัจจัยด้านตัวงานวิจัยที่มีการนำเสนอผลงานวิจัยที่เข้าใจง่าย เป็นรูปธรรม ภาษาของการวิจัย การสรุปผลการนำไปใช้ได้อย่างเป็นรูปธรรม (COM\_3)

ลักษณะของผู้ใช้ (USER) แบ่งเป็น 4 ปัจจัย ปัจจัยแรกเป็น ความต่อเนื่อง สม่ำเสมอในการติดตามความก้าวหน้างานวิจัย (USER\_1) ปัจจัยที่สองเป็นลักษณะของบุคคลที่เป็นคนกล้าจะเปลี่ยนแปลงและสามารถทำงานที่แปลกและแตกต่างจากเดิมได้ (USER\_2) ปัจจัยที่สามเป็นนิสัยการทำงานหรือตัดสินใจบนพื้นฐานของข้อมูลความรู้ หรืองานวิจัย (USER\_3) ปัจจัยสุดท้ายเป็นผู้มีความรู้และทักษะเกี่ยวกับวิธีการวิจัยและการวิเคราะห์ข้อมูล มีประสบการณ์ทำงานวิจัยอย่างสม่ำเสมอ สามารถประเมินความน่าเชื่อถือของงานวิจัยได้ (USER\_4)

## 2. การศึกษาระดับสถานภาพการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในการทำงานของอาจารย์

การตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสังเกตได้ในโครงสร้างความสัมพันธ์ของตัวแปรแฝงการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในการทำงานของอาจารย์ด้วยการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับสอง (Second Order Confirmatory Factor Analysis) ยืนยันได้ว่า โมเดลการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ที่สร้างขึ้นนี้มี

ความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ (chi-square=45.55, df=37, p=.18, RMSEA=.022, GFI=.98, RMR=.019) ตัวแปรแฝงการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในการทำงานของอาจารย์ (RU) อธิบายได้ด้วย การนำไปใช้ในงาน 4 ด้าน ได้แก่ ด้านงานบริการสังคม (SOCIAL) ด้านงานบริหารจัดการ (MGT) ด้านงานวิจัย (RES) และด้านงานสอน (TEACH) และในงานแต่ละด้านมีการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ใน 3 ลักษณะ คือการใช้ประโยชน์ในเชิงความคิด (con) เชิงการเจรจาต่อรอง (pers) และเชิงการปฏิบัติจริง (inst) ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติทุกตัวแปร ดังรูปที่ 1 เมื่อเปรียบเทียบน้ำหนักองค์ประกอบของตัวแปรการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในการทำงาน พบว่า อาจารย์มีการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในงานบริการสังคมมากที่สุด (0.70) รองลงมาคือ งานด้านสอนและด้านการวิจัย (0.60 เท่ากัน) และใช้น้อยที่สุดในงานบริหารจัดการ (0.56) สำหรับลักษณะการใช้งานในเชิงความคิด เชิงการเจรจาต่อรองและเชิงการปฏิบัติจริงของแต่ละองค์ประกอบย่อย พบว่า ไม่แตกต่างกันมากนัก



RU คือ การนำผลวิจัยไปใช้ SOCIAL คือ งานบริการวิชาการ  
 MGT คือ งานบริหารจัดการ RES คือ งานวิจัย และ  
 TEACH คือ งานสอน con คือ การนำผลวิจัยไปใช้เชิงความคิด  
 pers คือ การนำผลวิจัยไปใช้เชิงเจรจาต่อรอง  
 inst คือ การนำผลวิจัยไปใช้เชิงการปฏิบัติ

รูปที่ 1 โมเดลการนำผลวิจัยไปใช้ ในการทำงานของอาจารย์

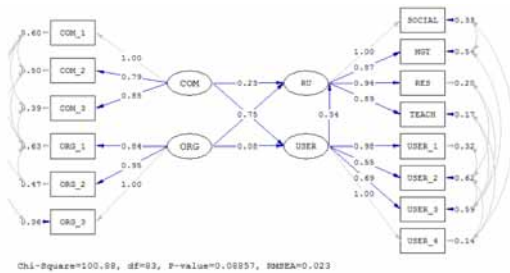
### 3. โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในการทำงานของอาจารย์

ผลการวิเคราะห์โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในการทำงานของอาจารย์ได้ค่า Chi-square=100.88, df=83, p=.089, RMSEA=.023, GFI=.96 แสดงว่า โมเดลนี้สอดคล้องกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ขนาดอิทธิพลระหว่างตัวแปรแฝงภายนอกและภายในมีนัยสำคัญทางสถิติทุกตัว นั่นคือ ปัจจัยเชิงเหตุทั้งสามตัวแปรมีผลต่อของตัวแปรการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ปัจจัยที่มีผลทางตรง (Direct effect) มากที่สุดคือ ผู้ใช้งานวิจัย (USER) (0.34) รองลงมาคือ การสื่อสาร (COM) (0.23) และองค์กร (ORG) (0.21) ตามลำดับ (รูปประกอบ 2) นอกจากนี้ยังพบว่า การสื่อสาร (COM) และองค์กร (ORG) ส่งผลทางอ้อม (Indirect effect) ผ่านผู้ใช้งาน (0.75 และ 0.08 ตามลำดับ) นัยสำคัญทางสถิติโดยเฉพาะอิทธิพลของตัวแปรการสื่อสารที่ส่งต่อผู้ใช้งานมีขนาดที่ค่อนข้างสูง เมื่อพิจารณาค่าน้ำหนักองค์ประกอบของตัวแปรปัจจัยเชิงเหตุทั้งสาม พบว่า

ปัจจัยด้านผู้ใช้งาน (USER) พบว่า ตัวแปรสังเกตได้ที่มีค่าน้ำหนักมากที่สุด คือ USER\_4 (ผู้มีความรู้และทักษะเกี่ยวกับวิธีการวิจัยและการวิเคราะห์ข้อมูล มีประสบการณ์ทำงานวิจัยอย่างสม่ำเสมอ สามารถประเมินความน่าเชื่อถือของงานวิจัยได้) และ USER\_1 (ความต่อเนื่องสม่ำเสมอในการติดตามความก้าวหน้างานวิจัย)

ปัจจัยด้านการสื่อสาร (COM) พบว่า ตัวแปรที่มีค่าน้ำหนักมากที่สุด คือ COM\_1 (การแลกเปลี่ยนความรู้ ข้อมูล ผลงานวิจัยกับคนในวงการศึกษาด้วยกัน) และ COM\_3 (การนำเสนอผลงานวิจัยที่เข้าใจง่าย เป็นรูปธรรม ภาษาของการวิจัย การสรุปผลการนำไปใช้อย่างเป็นรูปธรรม)

ปัจจัยด้านองค์กร (ORG) พบว่า ตัวแปรที่มีค่าน้ำหนักมากที่สุดคือ ORG\_3 (การให้การสนับสนุนข้อมูล สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงผลงานวิจัยและการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์) และ ORG\_2 (ผู้บังคับบัญชา เพื่อนร่วมงาน มีบรรยากาศการทำงานบนพื้นฐานการวิจัยและข้อมูล)



- RU คือ การนำผลวิจัยไปใช้, SOCIAL คือ งานบริการวิชาการ, MGT คือ งานบริหารจัดการ, RES คือ งานวิจัย และ TEACH คือ งานสอน
- USER คือ ปัจจัยด้านผู้ใช้งาน
- USER\_1 คือ ความต่อเนื่อง สม่ำเสมอในการติดตามความก้าวหน้างานวิจัย
- USER\_2 คือ เป็นคนกล้าเปลี่ยนแปลงและสามารถทำงานที่แปลกและแตกต่างจากเดิมได้
- USER\_3 คือ มีนิสัยการทำงานหรือตัดสินใจบนพื้นฐานของข้อมูล ความรู้ หรือ งานวิจัย
- USER\_4 คือ ผู้มีความรู้และทักษะเกี่ยวกับวิธีการวิจัยและการวิเคราะห์ข้อมูล มีประสบการณ์ทำงานวิจัยอย่างสม่ำเสมอ สามารถประเมินความน่าเชื่อถือของงานวิจัยได้
- COM คือ ปัจจัยด้านการสื่อสาร
- COM\_1 คือ การแลกเปลี่ยนความรู้ ข้อมูล ผลงานวิจัยกับคนในวงการศึกษาด้วยกัน
- COM\_2 คือ การรับรู้ว่าคณะคณาจารย์ได้จากแหล่งใด
- COM\_3 คือ การนำเสนอผลงานวิจัยที่เข้าใจง่าย เป็นรูปธรรม ภาษาของการวิจัย การสรุปผลการนำไปใช้อย่างเป็นรูปธรรม
- ORG คือ ปัจจัยด้านองค์กร
- ORG\_1 คือ การให้ความสำคัญกับการทำงานบนพื้นฐานการวิจัยหรือการนำผล การวิจัยไปใช้ประโยชน์ในการทำงาน
- ORG\_2 คือ ผู้บังคับบัญชา เพื่อนร่วมงาน มีบรรยากาศการทำงานบนพื้นฐาน การวิจัยและข้อมูล
- ORG\_3 คือ การให้การสนับสนุน ข้อมูล สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงผลงานวิจัยและการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์

### รูปที่ 2 โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในการทำงานของอาจารย์

## สรุปและอภิปรายผลการศึกษา

ผลการทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องและการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับรูปแบบการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในการทำงาน พบว่า อาจารย์มหาวิทยาลัยการนำผลวิจัยไปใช้ ๓ รูปแบบ คือ การใช้ประโยชน์เชิงการปฏิบัติงานจริง อย่างเป็นรูปธรรม การใช้ประโยชน์เชิงความคิด หรือปรับเปลี่ยนมุมมองความเข้าใจ และการใช้ประโยชน์ในการเจรจาต่อรองชักชวนหรือสนับสนุนการโน้มน้าว เมื่อพิจารณาการนำไปใช้ประโยชน์ในภาระงานหลัก พบว่า มีการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ในงานบริการวิชาการมากที่สุด รองลงมาคือ งานสอนและงานวิจัย ลำดับสุดท้ายคือ งานบริหารจัดการ ลักษณะงานบริการวิชาการ เป็นการส่งต่อและถ่ายทอดความรู้แก่สังคม ลักษณะกิจกรรมมีลักษณะเป็นรูปธรรม เช่น การบรรยาย การอบรม การให้คำปรึกษา ทำให้ อาจารย์สามารถนำความรู้ที่เกิดจากการวิจัยไปถ่ายทอดได้โดยตรง สำหรับงานด้านบริหารจัดการ มีการใช้ความรู้ที่เกิดจากการวิจัยเป็นลำดับสุดท้าย เนื่องจากลักษณะงานบริหารจัดการเป็นกิจกรรมที่แตกต่างจากงานบริการสังคมและการสอนซึ่งเป็นงานวิชาการ กล่าวคือ งานบริหารจัดการไม่ได้เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานวิชาการที่เน้นการสร้างและถ่ายทอดความรู้โดยตรง แต่เป็นกิจกรรมที่ต้องประยุกต์ความรู้ไปใช้ในกิจการขององค์กร เช่น การวางแผนองค์กร การบังคับบัญชา การประสานงานต่าง ๆ เป็นต้น การศึกษาของเวสส์ (Weiss) การจัดทำนโยบาย การตัดสินใจของหน่วยงานต่าง ๆ มักเกิดจากการสังสมความคิด ผลงาน ความรู้ที่หลากหลาย ซึ่งความรู้ที่เกิดจากผลงานวิจัยจะส่งผลในทางอ้อม

ไม่ได้เกิดขึ้นในทันทีทันใด (Weiss, 1979) ผลสรุปเกี่ยวกับปัจจัยเชิงเหตุ พบว่า ปัจจัยด้านผู้ใช้งาน มีผลต่อการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์มากที่สุด โดยลักษณะของคนที่นำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์มากที่สุดคือ บุคคลที่มีความรู้และทักษะเกี่ยวกับวิธีการวิจัยและการวิเคราะห์ข้อมูล มีประสบการณ์ทำงานวิจัยอย่างสม่ำเสมอ สามารถประเมินความน่าเชื่อถือของงานวิจัยได้ และบุคคลที่มีความต่อเนื่อง สม่ำเสมอในการติดตามความก้าวหน้างานวิจัย รองลงมาคือ ปัจจัยด้านการสื่อสาร โดยการสร้างโอกาสการแลกเปลี่ยนความรู้ ข้อมูล ผลงานวิจัยกับคนในวงการเดียวกัน และวิธีการนำเสนอผลงานวิจัยที่เข้าใจง่าย เป็นรูปธรรม ภาษาของการวิจัย การสรุปผลการนำไปใช้อย่างเป็นรูปธรรม จะทำให้เกิดการนำไปใช้ประโยชน์ที่มากขึ้น และปัจจัยด้านองค์กร ที่ส่งเสริมการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ คือ การให้การสนับสนุน ข้อมูล สิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงผลงานวิจัย และการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์ และผู้บังคับบัญชา เพื่อนร่วมงาน มีบรรยากาศการทำงานบนพื้นฐานการวิจัยและข้อมูล สรุปได้ว่า ปัจจัยเชิงเหตุที่ทำให้เกิดการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์มากที่สุดที่สำคัญที่สุด คือ ตัวผู้ใช้งานเอง นั่นคือ เป็นคนที่มีความรู้ด้านการวิจัย ประเมินงานวิจัยได้ และติดตามความก้าวหน้างานวิจัยอย่างต่อเนื่อง สอดคล้องกับการศึกษาของ Landry et al. (2001) ที่พบว่า ศักยภาพของผู้ใช้งานวิจัยเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญมากที่สุด และการศึกษาของ Estabrooks et al. (2003) พบว่า บุคคลที่ติดตามอ่านงานวิจัย อ่านผลงานวิจัยที่ตีพิมพ์ในวารสาร จะเป็นบุคคลที่มีการนำผลวิจัยไปใช้ประโยชน์มาก

## References

- Dobbins, M., Ciliska, D., Cockerill, R., Barnsley, J. & DiCenso A. (2002). A frame work of the dissemination and utilization of research for health-care policy and practice. *Journal of Knowledge Synthesis for Nursing*, 9(7), 1-12.
- Estabrooks, C. A., Wallin, L. & Milner, M. (2003). Measuring knowledge utilization in health care. *International Journal Policy Analysis & Evaluation*, 1(1), 3-36.
- Katz, E. & Marianne, C. (2001). The growing importance of research at academic colleges of education in Israel. *Education and Training*, 43(2), 82-93.
- Landry, R., Amara, N. & Lamari, M. (1999). Climbing the ladder of research utilization from social research. *Science Communication*, 22(4), 396-422.
- Landry, R., et al. (2001). The extent and deteminants of the utilization of university research. *Government Agencies Public Administration Review*, 63(2), 192-205.
- Rogers, E. M. (1995). *Diffusion of innovations*. (4<sup>th</sup> ed.). NY: The Free Press.
- Weiss, C. H. (1979). The many meanings of research utilization. *Public Administration Review*. 39(5), 426-431.



# การลำดับความสำคัญของปัจจัยในการพัฒนาเมืองหลายศูนย์กลาง The Prioritization of Factors Contributing to the Sustainable Urban Form of Polycentricity by Analytical Hierarchy Process

เสาวภา บุญเยี่ยม<sup>1</sup> และ ดร. ปาวินี เขี่ยมตระกูล<sup>2</sup>  
Saowapha Boonaiem<sup>1</sup> and Pawinee Iamtrakul, Ph.D.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>สำนักวิชาวิศวกรรมและเทคโนโลยี สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (เอไอที)

<sup>2</sup>คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

E-mail: saowapha\_mai@yahoo.com<sup>1</sup>, apawinee@hotmail.com<sup>2</sup>

## บทคัดย่อ

ศูนย์กลางเมืองเป็นศูนย์กลางกิจกรรมหลักของพื้นที่ อันมีความหลากหลายและแตกต่างกันตามหน้าที่ของแต่ละศูนย์ อาทิ ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และการศึกษา เป็นต้น โดยศูนย์กลางแต่ละระดับจะเชื่อมโยงกันด้วยระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งเพื่อก่อให้เกิดเป็นโครงข่ายเมือง การศึกษานี้ได้จำแนกปัจจัยในการพัฒนาเมืองหลายศูนย์กลางออกเป็น 7 ปัจจัยสำคัญ ประกอบด้วย 1) ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนา 2) รูปแบบเมือง 3) การคมนาคมขนส่ง 4) คุณภาพชีวิตและที่อยู่อาศัย 5) ระบบนิเวศเมือง 6) เศรษฐกิจและการลงทุน และ 7) การบริการขั้นพื้นฐาน โดยทำการวิเคราะห์ทั้งด้านนโยบายและปฏิบัติด้วยวิธีสอบถามความคิดเห็นจากกลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาเมือง การวางผังเมือง การคมนาคมขนส่ง และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 215 คน ระยะเวลาเก็บข้อมูล 8 สัปดาห์ ระหว่างเดือนกรกฎาคมถึงกันยายน พ.ศ. 2555) และใช้เครื่องมือการวิเคราะห์ลำดับความสำคัญของปัจจัย (Analytical Hierarchy Process: AHP) จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านคุณภาพชีวิตและที่อยู่อาศัยมีความสำคัญที่สุด รองลงมาคือ ด้านคมนาคมขนส่ง โดยผู้เชี่ยวชาญพิจารณาความสำคัญจากบทบาทของประชาชนในการพัฒนาเมือง จะเห็นได้ว่าการเชื่อมโยงระบบโครงข่ายคมนาคมเป็นปัจจัยเกื้อหนุนสำคัญในการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน เพื่อนำไปสู่การพัฒนาเมืองหลายศูนย์กลางที่มีประสิทธิภาพได้

## Abstract

Allocation of city center plays an important role to allow residents and commuters to maximize their utility with a variety of needs and demands. However, different centers lead their different roles to attract people in dissimilar ways such as residential center, commercial center, industrial center, education center and so forth. In each center level should be properly connected by transportation system to be a city network. This study provides an approach to

prioritize the important factors for polycentricity development based on an assessment from the views of government officers and concerned authorities of urban development sectors. In particular, the urban development policy was subdivided into 7 categories on a basis of polycentricity development concepts by includes: 1) strategy and plan 2) urban form 3) transportation system 4) housing allocation and quality of life 5) urban ecosystem 6) economy and investment, and 7) facilities and utilities. Furthermore, this study adopted an Analytical Hierarchy Process (AHP) method as a tool to analyze data. The result of this study demonstrated that the first priority factor is housing allocation and quality of life. Also, transportation system was ranked as the second priority factor. Finally, it can be concluded that the policy and planning should concern about the effective area development by allocate transportation development with good accessibility, it tends to improve quality of life of surrounded residents. For this particular development could be an approach to reach polycentricity development.

**คำสำคัญ (Keywords):** เมืองหลายศูนย์กลาง (Polycentric City), ปัจจัยการพัฒนาเมือง (City Development Factor), การลำดับความสำคัญของปัจจัย (Analytical Hierarchy Process)

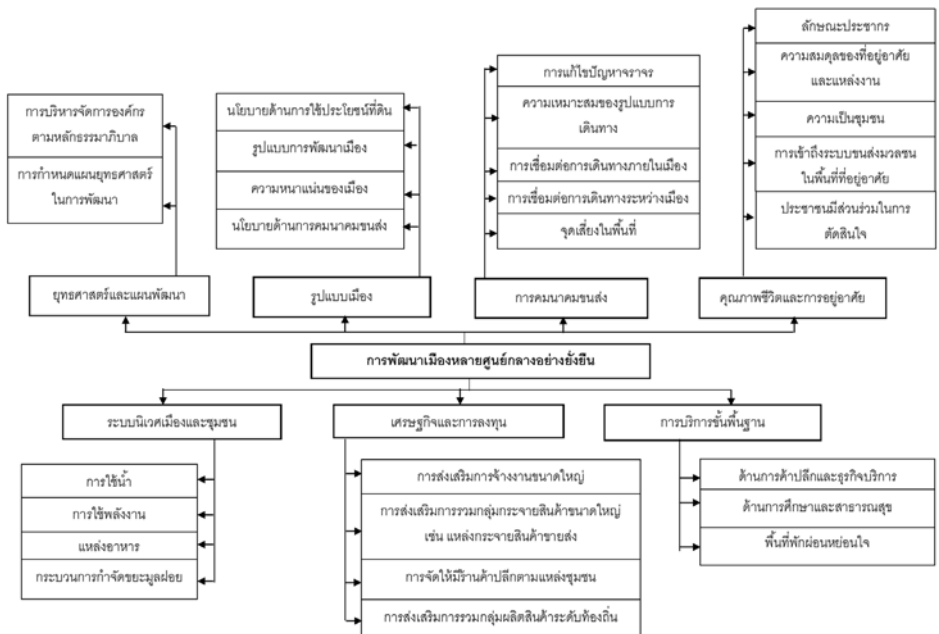
## 1. บทนำ

เมืองหลายศูนย์กลางเป็นรูปแบบเมืองหนึ่งที่มีการคำนึงถึงการเชื่อมโยงภายในศูนย์กลาง และเชื่อมต่อการเดินทางกันระหว่างศูนย์กลาง ซึ่งส่งผลให้แต่ละเมืองมีความสัมพันธ์ต่อกันทั้งในด้านกายภาพที่เชื่อมโดยระบบคมนาคมขนส่ง ด้านเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนในการขนส่งและการเดินทาง และด้านสังคมที่เกี่ยวข้องกับปฏิสัมพันธ์ของประชากร ในการประกอบอาชีพและการดำเนินชีวิต (home based trip) โดยเวลาในการเดินทางระหว่างเมืองเป็นสิ่งสำคัญเพื่อนำไปสู่เมืองหลายศูนย์กลางอย่างมีประสิทธิภาพ ปัจจุบันนโยบายการพัฒนาเมืองของประเทศไทยได้มีการวางแผนเมืองให้เป็นรูปแบบเมืองหลายศูนย์กลาง แต่โครงการสนับสนุนหรือสอดคล้องภายใต้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังมีปริมาณที่น้อย โดยการกำหนดนโยบายค่าความจำเป็นต่อ

บูรณาการด้านการวางแผนและพัฒนาเมืองให้ครอบคลุมทุกบริบทที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในแต่ละบริบทของการพัฒนาเมืองนั้นมีความจำเป็นและความสำคัญแตกต่างกันออกไป การศึกษานี้ได้ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาเมืองหลายศูนย์กลางเพื่อวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีอิทธิพลสำคัญต่อการพัฒนาเมืองหลายศูนย์กลางเป็นหลัก เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนพัฒนาเมืองหลายศูนย์กลางตามนโยบายการพัฒนาของประเทศไทยและให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

## 2. การวิเคราะห์ปัจจัยการพัฒนาเมืองหลายศูนย์กลาง

การศึกษานี้ เริ่มต้นจากการวางกรอบแนวคิดเกี่ยวกับการศึกษา เพื่อแจกแจงปัจจัยตามองค์ประกอบของเมืองและรูปแบบเมือง (Urban form) อีกทั้งปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง



รูปที่ 1 โครงสร้างการแจกแจงปัจจัยในการพัฒนาเมืองหลายศูนย์กลาง

หลายศูนย์กลาง (polycentric city development) โดยวิเคราะห์ทั้งเชิงนโยบายและเชิงปฏิบัติการ เพื่อครอบคลุมปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาเมืองให้ครบถ้วนโดยโครงสร้างการแจกแจงปัจจัยในการพัฒนาเมืองหลายศูนย์กลางของภาควิชาการนี้ออกเป็น 7 ปัจจัยหลัก (Barton & Grant, 2010) คือ 1) ด้านยุทธศาสตร์และแผนพัฒนา 2) ด้านรูปแบบเมือง 3) ด้านการคมนาคมขนส่ง 4) ด้านคุณภาพชีวิตและการอยู่อาศัย 5) ด้านระบบนิเวศเมืองและชุมชน 6) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และ 7) ด้านการเข้าถึงบริการขั้นพื้นฐาน ดังแสดงในรูปที่ 1 โดยสอบถามความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ 5 กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง คือ 1) การคมนาคมขนส่ง 2) การวางผังเมือง 3) หน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น 4) นักวิชาการ/คณาจารย์ และ 5) บริษัทเอกชน/ผู้ประกอบการ จำนวน 215 คน ทั้งนี้ ในการศึกษาได้ใช้วิธีการพิจารณาเปรียบเทียบความสำคัญที่ละคู่ปัจจัย

(pairwise comparison) ในระดับขั้นปัจจัยเดียวกัน และทำการตรวจสอบความสมเหตุสมผลของข้อมูล (consistency) เพื่อคัดแยกชุดข้อมูลที่มีข้อผิดพลาด (error) ออกจากกระบวนการวิเคราะห์ (สุธรรม อรุณ, 2549) ตามขั้นตอนการวิเคราะห์การลำดับความสำคัญของปัจจัย (Analytical Hierarchy Process: AHP) ดังนี้

**ขั้นตอนที่ 1:** รวบรวมข้อมูล ข้อสังเกต คือ ผลรวมของแต่ละหลักต้องเท่ากับ 1

ตารางที่ 1 เมตริกซ์แสดงการเปรียบเทียบเป็นคู่

		ปัจจัย A <sub>j</sub>		
		A1	A2	A3
ปัจจัย A <sub>i</sub>	A1	a <sub>11</sub>	a <sub>12</sub>	a <sub>13</sub>
	A2	a <sub>21</sub>	a <sub>22</sub>	a <sub>23</sub>
	A3	a <sub>31</sub>	a <sub>32</sub>	a <sub>33</sub>
	รวม	1.00	1.00	1.00

โดย  $a_{ij}$  คือ ข้อมูลในแถว  $i$  หลัก  $j$  ของเมตริกซ์ หมายถึง ผลการเปรียบเทียบความสำคัญระหว่างปัจจัย  $A_i$  ต่อ  $A_j$

**ขั้นตอนที่ 2:** ผลรวมของแต่ละแถวหารด้วย “จำนวนปัจจัย”

ผลลัพธ์: ค่าน้ำหนักของแต่ละปัจจัย

ค่าน้ำหนักที่ได้นำมาใช้ในการจัดลำดับความสำคัญของปัจจัยในการพัฒนาเมืองหลายศูนย์กลางเพื่อเพิ่มความน่าเชื่อถือของข้อมูล การตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูล

$$CR = \frac{\sum_{i=1}^n (Wi \times \sum_{i=1}^n Aj) - n}{(n-1)(RI)} \quad \text{สมการที่(1)}$$

โดย  $n$  คือ จำนวนปัจจัย  $Wi$  คือ ค่าน้ำหนัก ( $CR \leq 0.1$  ผ่าน และ  $CR > 0.1$  ไม่ผ่าน)

### 3. ผลการศึกษา

การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการวิเคราะห์ลำดับความสำคัญของปัจจัย (Analytical Hierarchy Process: AHP) โดยผลการวิเคราะห์ พบว่าปัจจัยด้านคุณภาพชีวิตและที่อยู่อาศัยเป็นปัจจัย

ที่มีความสำคัญมากที่สุดในการพัฒนาเมืองหลายศูนย์กลาง โดยปัจจัยด้านการคมนาคมขนส่งถือเป็นส่วนสำคัญลำดับที่สอง เนื่องจากเป็นการเชื่อมโยงระหว่างศูนย์กลางเมืองให้ประชาชนเดินทางได้สะดวกสบายและลดระยะเวลาในการเดินทาง ซึ่งจะส่งผลให้คุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้น และปัจจัยด้านยุทธศาสตร์การพัฒนา การบริการขั้นพื้นฐาน ระบบนิเวศและชุมชน เศรษฐกิจ การลงทุน และรูปแบบเมือง ตามลำดับ (ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 2)

#### 3.1 ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนา

ปัจจัยด้านการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ (0.52) มีความสำคัญมากกว่าด้านการบริหารจัดการ (0.48) เนื่องจากการวางแผนที่ดีจะนำไปสู่การบริหารจัดการอย่างเป็นระบบก่อนนำไปปฏิบัติซึ่งจะช่วยให้การบริหารจัดการสามารถทำได้สะดวก รวดเร็วและลดปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้เนื่องจากในขั้นตอนการวางแผนมีการคาดการณ์เหตุการณ์ล่วงหน้าและได้เตรียมหาแนวทางแก้ไขและป้องกันไว้ ซึ่งจะช่วยให้สามารถดำเนินการตามแผนได้ตรงตามเวลาที่กำหนด

ตารางที่ 2 ค่าน้ำหนักจากการวิเคราะห์ด้วยAHP

ปัจจัยหลัก	ค่าน้ำหนัก	ปัจจัยรอง
ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนา	0.135	ยุทธศาสตร์ (0.52) การบริหาร (0.48)
รูปแบบเมือง	0.105	ขนส่ง (0.29) การใช้ประโยชน์ที่ดิน (0.27) การพัฒนาเมือง (0.22) ความหนาแน่น (0.21)
การคมนาคมขนส่ง	0.136	ปัญหาจราจร (0.22) เชื่อมต่อภายในเมือง (0.204) จุดเสี่ยง (0.202) เชื่อมต่อระหว่างเมือง (0.19) รูปแบบการเดินทาง (0.18)
คุณภาพชีวิตและที่อยู่อาศัย	0.151	ขนส่งเข้าถึง (0.26) ที่อยู่อาศัยและแหล่งงาน (0.21) การมีส่วนร่วม (0.20) ความเป็นชุมชน (0.17) ประชากร (0.15)
ระบบนิเวศเมืองและชุมชน	0.113	กำจัดขยะ (0.26) แหล่งอาหาร (0.254) น้ำ (0.25) พลังงาน (0.23)
เศรษฐกิจและการลงทุน	0.107	OTOP (0.27) ขายปลีก (0.26) แหล่งขายส่ง (0.23) การจ้างงาน (0.22)
การบริการขั้นพื้นฐาน	0.128	ศึกษาและสาธารณสุข (0.41) พักผ่อน (0.35) บริการ (0.23)

### 3.2 รูปแบบเมือง

ปัจจัยด้านการขนส่งเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดในปัจจัยนี้ ซึ่งมีความสำคัญต่อการกำหนดรูปแบบเมือง (0.29) เพราะเส้นทางคมนาคมเป็นปัจจัยสำคัญในการแบ่งพื้นที่ต่าง ๆ ให้มีขนาดแตกต่างกันไปตามลำดับศักดิ์ของถนน รวมทั้งด้านขนส่งเป็นปัจจัยผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดิน (0.27) แต่ละประเภทให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพต่อการเข้าถึงของพื้นที่

### 3.3 การคมนาคมขนส่ง

ปัจจัยด้านการแก้ไขปัญหาจราจรเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดในด้านการคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพ เนื่องจากหากปัญหาจราจรยังคงเป็นปัญหาหลักของคนในเมือง จะส่งผลต่อความน่าอยู่ของเมือง ประชากรไม่มีความปรารถนาที่จะอาศัยอยู่ในเมืองนั้น ๆ เนื่องจากระยะเวลาในการเดินทางนาน ส่งผลต่อปัญหาสุขภาพจิตเสียและสุขภาพกายเสียจากมลพิษทางอากาศ อีกทั้งค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้น ซึ่งปัจจัยด้านนี้มีค่าน้ำหนักสูงถึง 0.2228 ในอีกทางหนึ่งผู้เชี่ยวชาญให้ความสำคัญด้านการเชื่อมโยงภายในเมืองเป็นลำดับสอง (0.204) และเห็นความสำคัญของการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงภายในเมือง (0.202) มากกว่าการสนับสนุนการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างเมือง (0.19)

### 3.4 คุณภาพชีวิตและที่อยู่อาศัย

ด้านการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ที่อยู่อาศัยมีค่าน้ำหนักมากที่สุดในปัจจัยหลัก (0.2648) โดยเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกตำแหน่งที่ตั้งของที่อยู่อาศัย หากขาดการเข้าถึงด้วยระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ประชาชนมีความจำเป็นต้องใช้

รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทาง และก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดตามมา ซึ่งก่อให้เกิดความล่าช้าในการเดินทาง อันส่งผลกระทบต่อทางเลือกที่พักอาศัยให้ใกล้แหล่งงานเพื่อลดปัญหาดังกล่าวรวมถึงค่าบริการของระบบขนส่งมวลชนต้องมีความเหมาะสม และประชาชนมีความสามารถในการจ่ายได้ ดังนั้น ปัจจัยด้านที่อยู่อาศัยและแหล่งงานจึงมีความสำคัญรองลงมา (0.21) ขณะที่ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนผู้เชี่ยวชาญให้ความสำคัญเป็นลำดับสาม (0.20) ซึ่งมีค่าน้ำหนักต่างจากแหล่งงานเพียงเล็กน้อยเท่านั้น แสดงให้เห็นว่าผู้เชี่ยวชาญเล็งเห็นความสำคัญจากการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งสามารถผลักดันให้ประชาชนเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาเมืองและเกิดความรักและดูแลในพื้นที่ของตน

### 3.5 ระบบนิเวศเมือง

ด้านการกำจัดขยะมูลฝอยเป็นสิ่งสำคัญมากที่สุดในปัจจัยหลักนี้ (0.2641) การกำจัดขยะมูลฝอยมีความสำคัญกับระบบนิเวศเมือง เนื่องจากการขาดประสิทธิภาพของระบบกำจัดขยะของเมืองส่งผลให้เมืองขาดความน่าอยู่ และไม่มีผู้ใดปรารถนาที่จะอาศัยอยู่ในเมืองนั้น ๆ ขณะที่แหล่งอาหารในชุมชนสำคัญรองลงมา (0.254) เนื่องจากการมีทรัพยากรในพื้นที่ถือเป็นข้อได้เปรียบจากเมืองอื่น ๆ

### 3.6 เศรษฐกิจและการลงทุน

การส่งเสริมการรวมกลุ่มผลิตสินค้าระดับท้องถิ่นเป็นปัจจัยที่สำคัญมากที่สุด (0.2744) เนื่องจากอุตสาหกรรมครัวเรือนเป็นปัจจัยที่ผลักดันให้เศรษฐกิจในพื้นที่ขับเคลื่อน และหากเป็นสินค้าที่มีเอกลักษณ์จะสามารถดึงดูดผู้อื่นเข้ามาเยี่ยมชม และเอื้อต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของ

พื้นที่ในทิศทางที่ดีขึ้น ในขณะที่ปัจจัยด้านการส่งเสริมการจ้างงานขนาดใหญ่ (0.22) นั้นอยู่ในลำดับสุดท้าย ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ผู้เชี่ยวชาญมุ่งเน้นผลักดันให้เกิดความมั่นคงของเศรษฐกิจท้องถิ่นมากกว่าการสนับสนุนให้เกิดการจ้างแรงงานสู่ภาคอุตสาหกรรมในแต่ละศูนย์กลางเมือง

### 3.7 การบริการขั้นพื้นฐาน

ปัจจัยด้านการศึกษาและสาธารณสุขมีความสำคัญที่สุด (0.4113) โดยการศึกษาสำคัญในด้านการพัฒนาด้านความรู้ความสามารถของประชาชนและด้านสาธารณสุขมีความสำคัญเกี่ยวกับสุขภาพของประชาชนเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี และการศึกษานำไปสู่การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีนำไปสู่ด้านสาธารณสุขที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นและด้านสถานที่พักผ่อนหย่อนใจถือเป็นสิ่งสำคัญของลงมา (0.35) เนื่องจากเป็นพื้นที่กิจกรรมที่สำคัญสำหรับการพัฒนาให้เกิดความสมดุลต่อพื้นที่เมือง อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางกิจการและพื้นที่สีเขียวของเมืองอีกด้วย

## 4. บทสรุป

การพัฒนาเมืองหลายศูนย์กลางด้วยการเชื่อมโยงของระบบคมนาคมขนส่งเพื่อให้เกิดความยั่งยืนนั้น การวางแผนมีปัจจัยที่สำคัญ 7 ด้าน โดยผู้เชี่ยวชาญด้านที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองได้ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านคุณภาพชีวิตและที่อยู่อาศัยมากที่สุด รองลงมา คือ ปัจจัยด้าน

คมนาคมขนส่ง และยุทธศาสตร์และแผนพัฒนา อันจะเห็นได้ว่าผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความสำคัญต่อบทบาทของประชาชนในการพัฒนาเมืองและการเชื่อมโยงของระบบโครงข่ายคมนาคมเป็นปัจจัยในการเกื้อหนุนให้เกิดการเข้าถึงแหล่งที่อยู่อาศัยและแหล่งงานด้วยระบบคมนาคมขนส่งที่มีความสะดวก ปลอดภัย รวดเร็วและตรงต่อเวลา อันนำไปสู่คุณภาพชีวิตของประชาชนที่ดีขึ้น ซึ่งถือเป็นการพัฒนาที่จะสามารถนำไปสู่การพัฒนาเมืองหลายศูนย์กลางที่มีประสิทธิภาพได้

### กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ “การศึกษารูปแบบเมืองหลายศูนย์กลางเพื่อการพัฒนาาระบบขนส่งทางรางอย่างยั่งยืน” ซึ่งได้รับทุนสนับสนุนงานวิจัยประเภททั่วไป จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

### References

- Barton, H. & Grant, M. (2010). *Shaping neighborhoods for local health and global Sustainability*. routledge.
- สุธรรม อรุณ. (2549). การตัดสินใจโดยใช้กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์. *Productivity world*, 11(64), 83-89. สืบค้นเมื่อ 7 มิถุนายน 2555. จาก [http://202.183.190.2/FTPiWebAdmin/KNW\\_pworld/image\\_content/64/process1.pdf](http://202.183.190.2/FTPiWebAdmin/KNW_pworld/image_content/64/process1.pdf)

# การผังเมือง: ยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่สู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

## Urban Planning: The Strategic Spatial Development for ASEAN Economic Community

ธนภูมิ วงษ์บำรุง<sup>1</sup> และ ดร. ปาวินี เอี่ยมตระกูล<sup>2</sup>  
Tanaphoom Wongbumru<sup>1</sup> and Pawinee lamtrakul, Ph.D.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> บัณฑิตสาขาการจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง, สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

<sup>2</sup> คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

E-mail: twongbumru@yahoo.com<sup>1</sup>, apawinee@hotmail.com<sup>2</sup>

### บทคัดย่อ

การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ค.ศ. 2015 ในการสานประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจร่วมกันคาดว่าจะทำให้ภูมิภาคนี้เติบโตและเปลี่ยนแปลงอย่างมาก เมื่อเปรียบเทียบการผังเมืองและการพัฒนาเมืองประเทศ สิงคโปร์ มาเลเซีย เวียดนาม ลาว และไทย พบว่า ประเด็นด้านเป้าหมายวิสัยทัศน์ กระบวนการ นโยบายการพัฒนาเมือง และมาตรการในการนำผังไปปฏิบัติ มีลักษณะเหมือนและแตกต่างกันไปตามบริบทการพัฒนาประเทศเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ โดยทุกประเทศให้ความสำคัญในการวางยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่เป็นสำคัญเพื่อนำไปสู่ทิศทางการพัฒนาอย่างยั่งยืน

### Abstract

The upcoming of the ASEAN Economic Community (AEC) will be officially opened in 2015 that directly be a driving force for growth and huge changes. The comparative urban planning and development of Singapore, Malaysia, Vietnam, Laos and Thailand found that goal/vision, planning process, spatial development policy, and action plan is quiet similar, and different based on country's development context to promote economic perspective. All countries have concerned the urban planning strategy to support a sustainable development.

**คำสำคัญ (Keywords):** การผังเมือง (Urban Planning), การพัฒนาเชิงพื้นที่ (Spatial Development), ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

## 1. บทนำ

การสร้างเครือข่ายทางเศรษฐกิจ ที่เรียกว่าประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asian Economic Community: AEC) คาดว่าจะเป็นแรงขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและการพัฒนาเศรษฐกิจต้องมีความเชื่อมโยงทางกายภาพเพื่อรองรับการพัฒนา ดังนั้น การวางกรอบนโยบายเชิงพื้นที่จึงเป็นนโยบายที่ทุกประเทศในกลุ่มสมาชิกให้ความสำคัญของการเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาในทุกระดับเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน สร้างความสมดุลระหว่างเมืองและชนบท พัฒนาคุณภาพชีวิตและชี้นำการพัฒนาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## 2. เนื้อความหลัก

### 2.1 วัตถุประสงค์การศึกษา

- 1) เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจพื้นฐานระบบการวางผังเมืองของกลุ่มประเทศ AEC
- 2) เพื่อเปรียบเทียบการวางแผนพัฒนาเมืองของกลุ่มประเทศสมาชิกในการพัฒนาประเทศ
- 3) เพื่อเป็นแนวทางการศึกษาระบบการวางผังเมืองมิติต่าง ๆ ในเชิงลึกต่อไป

### 2.2 การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

#### 2.2.1 บทบาทประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การรวมตัวของชาติในอาเซียน โดยมี ไทย พม่า ลาว เวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ กัมพูชา และบรูไน เพื่อสานประโยชน์ทางเศรษฐกิจซึ่งคล้ายกับกลุ่ม Euro Zone โดยมีอำนาจต่อรองต่าง ๆ กับคู่ค้าได้มากขึ้น และเพื่อให้ถึงเป้าหมายของประชาคมในปี ค.ศ. 2015 กระบวนการต่าง ๆ ถูกเร่งให้เป็นรูปธรรมภายใต้ Roadmap for an ASEAN Community ในระยะ

เวลาเพียง 2 ปี ซึ่งถือเป็นเวลาที่กระชั้นมาก โดยประเทศไทยยังขาดแผนปฏิบัติการทางยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน (เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์, 2554)

#### 2.2.2 แนวคิดและหลักการวางผังเมือง

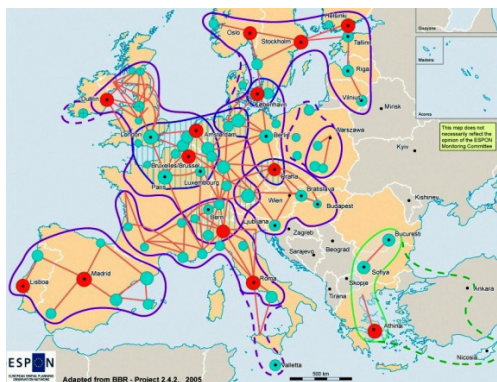
การวางผังเมือง คือ การจัดชุมชนหรือเมืองให้มีความเป็นระเบียบ มีการวางแผนการใช้ที่ดินอย่างเหมาะสม โดยทั่วไปแล้วการวางผังเมืองแบ่งออกเป็นระดับชาติ (National) ภาค (Regional) และท้องถิ่น (Local) (สุวรรณ ธานานิติ, 2546)

#### 2.2.3 แนวคิดการพัฒนาเศรษฐกิจภายใต้การผังเมือง

การรวมกลุ่มประเทศในระดับภูมิภาคเพื่อความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจต้องคำนึงถึงการกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจเชิงพื้นที่ (spatial distribution of economic activities) ที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ แนวทางของ AEC คือ การกำหนดให้แต่ละประเทศมีจุดเด่นทางเศรษฐกิจ เช่น มาเลเซีย มีบทบาทด้านสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม สิงคโปร์มีบทบาทด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ สุขภาพ เวียดนามมีบทบาทด้านโลจิสติกส์ ไทยมีบทบาทด้านการท่องเที่ยว การบิน (องค์ความรู้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน, 2556) ในขณะที่การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของกลุ่มสมาชิกสหพันธรัฐยุโรป (European Union) ที่มีนโยบายการเปิดการค้าเสรีและสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจคล้ายคลึงกับ AEC พบว่า กลุ่ม EU มีการปรับปรุงกฎหมายรวมถึงแนวทางการวางผังเมืองให้เป็นในแนวทางเดียวกัน (ธงชัย โรจนกันนท์, 2550) โดยนำแนวทางพัฒนาเชิงพื้นที่ (European Spatial Development Perspective: ESDP) มาใช้ ดังแสดงในรูปที่ 1 โดยแบ่งกลุ่มพัฒนาเมืองออกเป็น 9 สาขา และแบ่งพื้นที่ภายในเป็น 7 โซน ทำให้



สามารถกำหนดทิศทางการพัฒนาด้วยการกระจายงบประมาณการลงทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ (European Commission, 1999)



รูปที่ 1 แนวทางการพัฒนาพื้นที่กลุ่ม EU  
(ที่มา: <http://www.nordregio.se/en>)

## 2.4 ผลการศึกษา

### 2.4.1 องค์ประกอบพื้นฐานของประเทศ

1) **ประเทศสิงคโปร์** มีระบบการวางผังเมือง 3 ระดับ ได้แก่ ระดับชาติ ระดับเมือง และระดับท้องถิ่น โดยเริ่มจากผังแนวคิด (Concept Plan) โดยถ่ายทอดสู่แผนพัฒนาเมือง (Master Plan) ซึ่งแสดงรายละเอียดการใช้ที่ดิน ความสูงของอาคาร และข้อกำหนดการออกแบบชุมชน แนวคิดการพัฒนาเมือง คือ เป็นเมืองชั้นนำของโลก (World Class City) ในศตวรรษที่ 21 โดยคำนึงถึงปัจจัย 4 ประการ คือ 1) การจัดหาพื้นที่เพื่ออยู่อาศัย เศรษฐกิจ และการพักผ่อน 2) การยกระดับคุณภาพชีวิต 3) การสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม และ 4) การสร้างจิตสำนึกของประชาชนต่อเอกลักษณ์และชาตินิยม ยุทธศาสตร์การพัฒนาเมือง คือ การวางผังการใช้ที่ดินตามแนวระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ การจัดกิจกรรมที่มีความหนาแน่นสูงบริเวณจุดเปลี่ยนถ่าย สร้าง

กิจกรรมที่หลากหลายเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว เพิ่มพื้นที่สีเขียวให้เกิดความสมดุล และการอนุรักษ์ (Serene Tng, 2012)

2) **ประเทศมาเลเซีย** มีระบบการวางผังเมือง 3 ระดับ ได้แก่ ระดับชาติ ระดับภูมิภาค และระดับท้องถิ่น ถ่ายทอดมาจากแผนพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม และแผนพัฒนาทางกายภาพภายใต้วิสัยทัศน์การพัฒนาประเทศปี ค.ศ. 2020 และแผนดังกล่าวจะส่งผ่านไปยังรัฐทั้ง 14 รัฐ คือ ระดับภาคเพื่อใช้เป็นกรอบการพัฒนา rays และส่งต่อไปยังระดับท้องถิ่นเพื่อจัดทำแผนท้องถิ่นและพื้นที่เฉพาะ สำหรับแนวคิดการพัฒนาเมืองคือเป็นประเทศพัฒนาแล้วภายใต้วิสัยทัศน์ 2020 ซึ่งส่งผลให้การวางแผนเชิงกายภาพต้องสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ดังกล่าวโดย National Physical Plan (NPP) คือ ผังแนวคิดที่ครอบคลุมปี ค.ศ. 2006 – 2020 ด้านยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองจะก้าวสู่ประเทศพัฒนาแล้วในอีก 7 ปี นำยุทธศาสตร์ New Economic Model (NEM) มาใช้พัฒนาเศรษฐกิจ ซึ่งแผน NPP-2 ยังให้ความสำคัญการเปลี่ยนสภาพภูมิอากาศ ความหลากหลายทางชีวภาพ และยกระดับเมือง 4 แห่ง คือ Kuala Lumpur, George Town, Johor Bahru, Kuantan เป็นเมืองชั้นนำระดับโลก (World Class City)

3) **ประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม** มีระบบการวางผังเมืองภายใต้แผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ปัจจุบันได้จัดทำผังระบบเมืองปี ค.ศ. 2020 ภายใต้วิสัยทัศน์สู่ประเทศที่พัฒนาแล้วในปี ค.ศ. 2050 โดยจัดทำผังภาค ผังพื้นที่เฉพาะและผังรายละเอียด เชื่อมโยงกับแผนระดับชาติ ระดับจังหวัด และระดับท้องถิ่น ทั้งนี้ แนวคิดการพัฒนาเมือง คือ ลดความไม่เท่าเทียมระหว่างเมืองกับชนบทเพื่อให้สอดคล้องกับ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ (Ngo Trung Hai, 2010) สำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนาเมือง จัดทำเขตพื้นที่เศรษฐกิจในช่วงปี ค.ศ. 2005–2015 เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ ส่วนการพัฒนาเมือง จะดำเนินการในช่วงปี ค.ศ. 2015 – ค.ศ. 2025 และการเชื่อมโยงเครือข่ายระบบเมืองจะดำเนินการในช่วงปี ค.ศ. 2026 – ค.ศ. 2050 และกำหนดพื้นที่มหานคร 3 แห่ง คือ ฮานอย ดานัง และโฮจิมินท์ พร้อมจัดตั้ง Free Trade Zones ทั้งนี้ ได้ตรากฎหมายในปี ค.ศ. 2003 เพื่อบังคับใช้แผนพัฒนาเชิงพื้นที่ในทางปฏิบัติ (2010)

**4) สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว** มีระบบการวางผังเมือง 4 ระดับ ได้แก่ ระดับชาติ ระดับภาค ระดับจังหวัด และระดับอำเภอ การพัฒนาแบ่งเป็นรายสาขา 3 ด้าน คือ การผังเมือง การพัฒนาเมือง และระบบประปาในเมืองและชุมชน และเริ่มดำเนินการสาขาการผังเมืองโดยจัดทำ Master Plan ครอบคลุม 139 อำเภอ คาดแล้วเสร็จภายในปี 2020 พร้อมจัดตั้งองค์การบริหารเมือง ด้านแนวคิดการพัฒนาเมืองคือ ขจัดความยากจนเพื่อลดช่องว่างระหว่างเมืองและชนบท โดยตั้งเป้าสู่ความสมดุลของเมืองและชนบทภายในปี ค.ศ. 2020 ยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองเพื่อรองรับจากการเปิดเสรีการค้าทำให้ประเทศลาวต้องทบทวนนโยบายภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 7, AEC Blueprint 2015 และนโยบายระดับชาติปี ค.ศ. 2020 สู่การปฏิรูปภาคอุตสาหกรรม โดยมีแผนจัดตั้ง 41 เขตเศรษฐกิจพิเศษ เชื่อมต่อระบบถนนและระบบรางกับประเทศเพื่อนบ้าน (Land-Linked Strategy) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

**5) ประเทศไทย** มีระบบการวางผังเมือง 7 ระดับ ได้แก่ ผังประเทศ ผังภาค ผังอนุภาค ผังเมืองรวมจังหวัด ผังเมืองรวมเมือง/ชุมชน

ผังเมืองเฉพาะ และผังจัดรูปที่ดิน ด้านแนวคิดการพัฒนาเมืองมีการจัดทำ “ผังประเทศไทย พ.ศ. 2600” (กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2550) ดังแสดงในรูปที่ 2 โดยมีเป้าหมายเป็นประเทศชั้นนำของโลกด้านการเกษตร การท่องเที่ยว การค้าและบริการ แต่ผังดังกล่าวที่แล้วเสร็จในปี 2550 ไม่สามารถนำไปใช้ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ เนื่องจากยังขาดข้อบังคับในการปฏิบัติ ด้านยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองคือเป็นศูนย์กลางอาเซียน โดยให้ความสำคัญโครงข่ายคมนาคม ตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่ชายแดนต้องวางแผนในเชิงรุก (นิพนธ์ วิเชียรน้อย, 2552)



รูปที่ 2 ผังประเทศไทย พ.ศ. 2600  
(ที่มา: กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2550)

#### 2.4.2 การเปรียบเทียบการผังเมืองและพัฒนาเมือง

- เป้าหมาย ของประเทศสิงคโปร์ คือ การพัฒนาเมืองในขั้นสูงสู่การเติบโตอย่างยั่งยืน

ยกระดับคุณภาพชีวิตภายใต้ทรัพยากรที่มีจำกัดสำหรับประเทศไทยและมาเลเซียที่มีลักษณะกิจกรรมและขนาดเศรษฐกิจใกล้เคียงกันมุ่งสู่ประเทศพัฒนาแล้ว โดยตั้งเป้าหมายในช่วงเดียวกัน คือ ปีพ.ศ. 2563 สำหรับประเทศเวียดนามตั้งเป้าหมายสู่ประเทศพัฒนาแล้วในปี พ.ศ. 2593 ในขณะที่ สปป.ลาว เน้นเป้าหมายสร้างความสมดุลระหว่างเมืองและชนบทในปี พ.ศ. 2563 โดยทุกประเทศต้องการไปให้ถึงการพัฒนาที่ยั่งยืน อย่างไรก็ตาม หน้าที่ของประเทศไทยที่จะขับเคลื่อนไปสู่เศรษฐกิจระดับโลกยังไม่มีเป้าหมายที่ชัดเจนกับพลวัตการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น

- *กระบวนการวางผังเมือง* เห็นได้ว่าทุกประเทศมีการวางแผนพัฒนาเชิงพื้นที่ในระดับประเทศ ระดับภูมิภาค ระดับเมือง ระดับท้องถิ่น คล้ายคลึงกันแต่อาจแตกต่างกันบ้างตามการบริหารการปกครอง ทั้งนี้ ระบบผังจะส่งผ่านไปยังระดับท้องถิ่นเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ และการวางผังเมืองระดับชาติส่วนใหญ่จะกำหนดควบคุมไปกับการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

- *นโยบายพัฒนาเมือง* ประเทศสิงคโปร์ คือ การใช้ประโยชน์ที่ดินให้คุ้มค่า และเน้นนโยบายการลงทุนการค้าและบริการ อุปสรรคของประเทศที่พัฒนาแล้วคือมีประชาชนมีค่าครองชีพสูง และขนาดพื้นที่อยู่อาศัยมีจำกัด ดังนั้น จึงวางนโยบาย Green Growth Development ที่ได้ใจธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต สำหรับประเทศไทย มาเลเซียและไทยที่กำลังพัฒนาเพื่อก้าวสู่การเป็นประเทศพัฒนาแล้ว มีประเด็นที่คล้ายกัน คือ การเข้าสู่การแข่งขันในระดับภูมิภาคและระดับโลก

เน้นภาคอุตสาหกรรม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการลงทุนภายในประเทศ และจากการที่มาเลเซียมีนโยบายพัฒนาที่ชัดเจนทำให้ก้าวสู่อันดับความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าไทย ในขณะที่ประเทศไทยยังขาดเป้าหมายในการพัฒนาเมือง ซึ่งยังคงมุ่งเน้นนโยบายรายสาขาเป็นหลัก ในส่วนของประเทศเวียดนามและลาว เน้นนโยบายพึ่งตนเองในระยะแรก และเปิดการค้าเสรีภายหลังที่ได้เข้าร่วม AFTA และการปรับตัวเข้าสู่ AEC ทั้งนี้ นโยบายการพัฒนาของสองประเทศมีแนวทางใกล้เคียงกัน คือ ประเทศเวียดนามจัดตั้งพื้นที่เศรษฐกิจ (comprehensive economic zones) ในขณะที่ลาวจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (special economic zone) เพื่อดึงดูดนักลงทุนโดยการยกเว้นภาษีและค่าธรรมเนียมพิเศษ

- *การนำผังไปปฏิบัติ* แต่ละมลรัฐของประเทศมาเลเซียสามารถกำหนดผังเมืองได้เองผ่านคณะกรรมการผังเมืองของมลรัฐนั้น ๆ มีหน้าที่กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการใช้ที่ดิน การอนุรักษ์พื้นที่ ซึ่งเน้นให้องค์กรท้องถิ่นวางแผนและจัดทำแผนพัฒนาที่ดินหรือผังเฉพาะแต่ต้องสอดคล้องกับข้อบังคับและกฎหมายหลักของ NPP และให้อำนาจจัดตั้งบริษัทขึ้นเพื่อพัฒนาพื้นที่ได้ เช่นเดียวกับ สปป. ลาว ที่มีแนวคิดจัดตั้งองค์กรบริหารเมืองเพื่อให้การวางแผนดำเนินการอย่างคล่องตัว เมื่อพิจารณาการผังเมืองของไทยเห็นได้ชัดว่าเป็นไปเพื่อการวางและจัดทำผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะเท่านั้น แม้ในส่วนของผังเมืองเฉพาะเองก็ไม่ได้มีระบุถึงการลงทุนพัฒนาทำให้การใช้บังคับขาดประสิทธิภาพ (กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2550)

### 3. สรุปสิ่งเรียนรู้จากการวางผังและพัฒนาเมือง

ความแตกต่างทางภูมิศาสตร์และการรวมตัวของอาเซียนที่ไม่มีองค์กกลางที่มีอำนาจเหนือรัฐอย่าง EU เป็นข้อจำกัดที่ทำให้การวางผังพื้นที่ AEC เป็นไปได้ค่อนข้างยาก เช่น การจัดทำแผนพัฒนาพัฒนาพื้นที่ ESDP ของ EU สำหรับด้านเป้าหมาย พบว่า ทุกประเทศต่างมีเป้าหมายที่ชัดเจนเพื่อสะท้อนความต้องการในอนาคต โดยมุ่งผู้หลักแนวคิดการสร้างสมดุลและเกิดความยั่งยืน ด้านกระบวนการจัดทำผัง พบว่า มีการจัดทำผังระดับชาติ ระดับภาค ระดับจังหวัด และระดับท้องถิ่น/ชุมชนใกล้เคียงกัน ทั้งนี้ อาจแตกต่างกันไปตามโครงสร้างการบริหาร นอกจากนี้ ท้องถิ่นมีบทบาทการจัดทำผังมากขึ้น ด้านนโยบายการพัฒนาเมือง พบว่า มีการกำหนดนโยบายแตกต่างไปตามบริบทของสถานการณ์และปัจจัยพื้นฐานของประเทศพัฒนาแล้วและกำลังพัฒนา ด้านการนำผังไปปฏิบัติ กฎหมายข้อบังคับเป็นเครื่องมือที่สำคัญที่จะอำนวยความสะดวกให้การวางแผนพัฒนาพื้นที่ประสบความสำเร็จ และรัฐต้องให้ความสนใจและร่วมผลักดันเพื่อให้การพัฒนาของประเทศมีทิศทางที่เหมาะสม

#### References

กรมโยธาธิการและผังเมือง. (2550). *ผังประเทศไทย พ.ศ. 2600*. กรุงเทพฯ: กระทรวงมหาดไทย.  
เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์. (2554). *ความพร้อมของไทยในการเข้าเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน*. สืบค้นเมื่อ 25 กุมภาพันธ์ 2556, จาก <http://www.kriengsak.com/issues/aec>  
นิพันธ์ วิเชียรน้อย. (2555). ประเทศไทยกับการเตรียมตัวด้านการผังเมืองเพื่อรองรับการ

ขยายตัวทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก. *วารสารกรมโยธาธิการและผังเมือง*, 36, 32 – 37.

ธงชัย โรจนกันนท์. (2556). *ระบบการวางผังเมืองเชิงเปรียบเทียบ: กรณีศึกษากลุ่มประเทศยุโรป*. สืบค้นเมื่อ 14 กุมภาพันธ์ 2556, จาก <http://www.dpt.go.th/knowledges/TCplanning/txt/pns.pdf>

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC). (2556). *องค์ความรู้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน*. สืบค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2556, จาก [www.thai-aec.com](http://www.thai-aec.com)  
สุวิวัฒนา ธาดานิติ. (2546). *หลักการและทฤษฎีการวางแผน*. กรุงเทพฯ: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

European Commission. (1999). *European spatial development perspective*. Retrieved March 12, 2013, from [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_en.pdf)

Ngo Trung Hai. (2010). *Urban development strategy for Vietnam Cities system to 2050*. Retrieved January 12, 2013, from <http://siteresources.worldbank.org>

Serene, Tng and Serene, Tan. (2012). *Designing our city: Planning for a sustainable Singapore*. Retrieved February 10, 2013, from <http://www.ura.gov.sg>

# การศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เพื่อความปลอดภัยทางถนน

## The Study of Travel Behavior and Tourist Satisfaction of Safe Journeys for Foreign Tourists

ภูริเชษฐ กฤตยานุกูล<sup>1</sup> และ ดร. ภาวิณี เอี่ยมมตระกูล<sup>2</sup>  
Puriched Kritayanukul<sup>1</sup> and Pawinee Iamtrakul, Ph.D.<sup>2</sup>

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

E-mail: neuprc@gmail.com<sup>1</sup>, apawinee@hotmail.com<sup>2</sup>

### บทคัดย่อ

การท่องเที่ยวนับได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมประเภทหนึ่งสร้างรายได้จำนวนมากให้กับประเทศไทย แต่พบว่า สิ่งหนึ่งที่เป็นภัยคุกคามด้านการท่องเที่ยวในปัจจุบัน คือ ปัญหาด้านคุณภาพการเดินทางของนักท่องเที่ยว ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความเสี่ยงในด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับสูง โดยพบว่า มีอัตราการเสียชีวิตในอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 100,000 คนต่อปี พ.ศ. 2554 มีอัตราสูงสุดเป็นอันดับที่สามของโลก จึงจำเป็นต้องมีการยกระดับความปลอดภัยเพื่อลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยศึกษาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรมการขับขี่ กฎหมายที่ใช้ควบคุม รวมไปถึงแผนหรือนโยบายต่าง ๆ ที่ส่งเสริมความปลอดภัย งานวิจัยนี้ได้ทำการศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เพื่อสรุปถึงปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ทั้งนี้ จากการศึกษาพบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ไม่ทราบถึงสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (30.9%) และไม่มีการทำประกันภัยท่องเที่ยว (48.9%) โดยส่วนใหญ่แล้วเป็นนักท่องเที่ยวที่มีลักษณะการท่องเที่ยวแบบระยะยาว มีการวางแผนก่อนการเดินทางอย่างละเอียด และพบว่า นักท่องเที่ยวที่เช่ายานพาหนะเพื่อขับขี่ในประเทศไทยโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากลถึงร้อยละ 64.58 อีกทั้งยังพบว่า ส่วนใหญ่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทย

### Abstract

The tourism industry is one major source of revenue for Thailand. Although the foreign tourists have been increasing continuously but one thing which was a threat to the quality of journey in, Thailand is the high level of risk on road safety. When compared to other countries, a statistics revealed that the death rate of road accidents per 100,000 populations per year in B.E.2554 is ranked the third in the world. This is urgently required to raise the safety level to

reduce the rate of deaths and injuries from road accidents. This study aimed to understand the causes of the accident, driving behavior, driving regulation, Including plans and policies to promote road safety. This research is focused on the studying of travel behavior and satisfaction of foreign tourists to determine the risk factors that contributed on road accidents. The result of study found that most tourists do not know about the road safety situation in Thailand and did not prepare travel insurance before traveling. The most of the tourists-are classified into pre-planner and found that most of them travel by rental vehicles without proper license (64.58 percent). Finally, it was found that most of tourists traveled in Thailand with risk behavior.

**คำสำคัญ (Keywords):** ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety), พฤติกรรม (Behavior), ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว (Tourist Satisfaction), นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (Foreign Tourists)

## 1. บทนำ

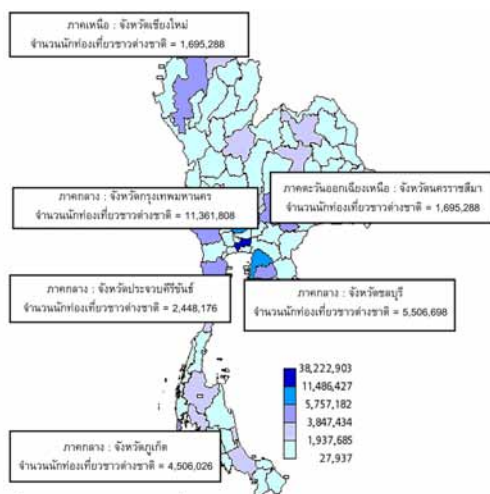
การท่องเที่ยวนับได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมประเภทหนึ่งที่สามารถสร้างรายได้จำนวนมากให้กับประเทศไทยซึ่งจากการศึกษารายงานของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กรมการท่องเที่ยว (2555) พบว่า ใน พ.ศ. 2554 มีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยจำนวนสูงถึง 19,098,323 คน โดยเพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2553 จำนวน 3,161,923 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 19.84 และสร้างรายได้ให้กับประเทศเป็นจำนวน 734,591.46 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2553 จำนวน 141,797.37 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23.92 ทั้งนี้ เนื่องจากประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมจากชาวต่างชาติมากประกอบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนภาครัฐได้สนับสนุนมาตรการต่าง ๆ ทางด้านการท่องเที่ยวส่งผลให้เกิดการกระตุ้นและดึงดูดนักท่องเที่ยวรวมถึงการสร้าง ความมั่นใจต่อการเดินทางท่องเที่ยวของชาวต่างชาติที่ท่องเที่ยวในประเทศไทย

อนึ่ง ถึงแม้ว่าสถานการณ์นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่พบว่า สิ่งหนึ่งที่เป็นภัยคุกคามด้านการท่องเที่ยวในปัจจุบัน คือ ปัญหาด้านคุณภาพการเดินทางของนักท่องเที่ยว ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความเสี่ยงต่อด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับสูง เมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในโลก (WHO., 2013) พบว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตในอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 100,000 คนต่อปี พ.ศ. 2554 มีอัตราสูงสุดเป็นอันดับสามของโลกซึ่งแสดงให้เห็นว่ามาตรฐานความปลอดภัยของประเทศไทยยังอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งจำเป็นต้องมีการยกระดับความปลอดภัยเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยศึกษาได้จากสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุพฤติกรรมมารขับขี่กฎหมายที่ใช้ควบคุมรวมไปถึงแผนหรือนโยบายต่างๆ ที่ส่งเสริมความปลอดภัย ดังนั้น การศึกษานี้จึงทำการศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เพื่อสรุปปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของการท่องเที่ยวในประเทศไทย

## 2. ระเบียบวิธีวิจัย

งานวิจัยนี้ใช้วิธีวิเคราะห์เชิงพรรณนา โดยใช้แนวคิดและทฤษฎีทางสังคมศาสตร์ที่ได้เก็บรวบรวมไว้มาวิเคราะห์และสรุปผล โดยเป็นทั้งข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก และข้อมูลจากการทบทวนงานวิจัย ซึ่งเมื่อสรุปผลแล้วจะทำให้ทราบถึงปัจจัยเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนนจากพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยใช้แบบสอบถามเพื่อเป็นเครื่องมือในการวิจัย ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้ 1) แบบสอบถามสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 2) แบบสอบถามสำหรับผู้ประกอบการ 3) แบบสอบถามสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สำหรับการศึกษาคั้งนี้ได้กำหนดกลุ่มประชากรสำหรับงานวิจัยนี้ คือ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 2) กลุ่มผู้ประกอบการการเดินทางและกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้อง และ 3) กลุ่มผู้เชี่ยวชาญ/หน่วยงาน/สถาบันที่เกี่ยวข้องโดยได้ทำการเก็บข้อมูลของกลุ่มเป้าหมาย ทั้ง 3 กลุ่ม เพื่อให้การวิเคราะห์มีประสิทธิภาพและอธิบายในเชิงลึก



รูปที่ 1 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่ศึกษา

การกำหนดกลุ่มตัวอย่างนั้นต้องศึกษาจากสถิติจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติของจังหวัดในแต่ละภูมิภาคของประเทศไทยที่มีจำนวนสูงสุดดังแสดงในรูปที่ 1 ดังนี้

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลด้านสถิติในการกำหนดกลุ่มตัวอย่าง พบว่า จังหวัดที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวมากที่สุด และอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 100,000 คนมากที่สุดในแต่ละภูมิภาคของประเทศไทย

โดยได้รวบรวมข้อมูลแบบสอบถามจากนักท่องเที่ยว จำนวน 800 ชุด ซึ่งคิดเป็นค่าความยอมรับได้ตาม Yamane (1967) อยู่ที่ร้อยละ 98 จากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาในเมืองไทยเฉลี่ยปี ค.ศ. 1997-2007 ประมาณ 10.8 ล้านคน แบ่งเป็น 6 ภูมิภาค โดยคิดสัดส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเฉลี่ยรายภูมิภาคดังแสดงจำนวนในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนการรวบรวมข้อมูลของนักท่องเที่ยวด้านพฤติกรรมและทัศนคติ

จังหวัด	จำนวนนักท่องเที่ยว พ.ศ. 2552 (พันคน)	ร้อยละ	จำนวนแบบสอบถาม (ชุด)
กรุงเทพมหานคร	30,037	24.06	200
ประจวบคีรีขันธ์	28,303	22.67	150
ชลบุรี	16,383	13.12	150
เชียงใหม่	14,854	11.90	100
นครราชสีมา	18,252	14.62	100
ภูเก็ต	17,008	13.62	100
รวม	124,840	100	800

นอกจากนี้ ยังมีกลุ่มตัวอย่างที่เป็นกลุ่มผู้ประกอบการทั้งสิ้น 300 ชุด ได้แก่ ผู้ประกอบการด้านยานพาหนะผู้ประกอบการด้านการประกันภัยและผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวและสำหรับกลุ่มตัวอย่างของหน่วยงานและสถาบันที่เกี่ยวข้องทั้งสิ้น 100 ชุด

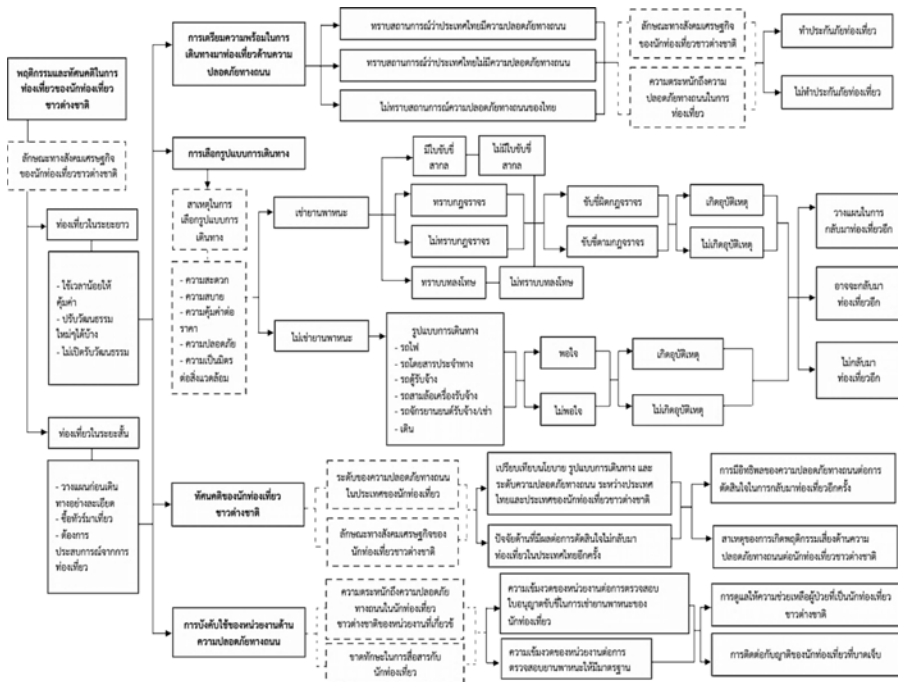
### 3. ผลการศึกษา

การวิเคราะห์ข้อมูลทั้งเชิงปฐมภูมิและทุติยภูมิด้วยวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติพรรณนาในการอธิบายถึงระดับและความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ ที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวด้านความปลอดภัยทางถนนผลการศึกษาสามารถอธิบายได้ถึงรูปที่ 2 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงลักษณะทางสังคมเศรษฐกิจของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมเตรียมความพร้อม การเลือกรูปแบบการเดินทางการท่องเที่ยวในประเทศไทยรวมถึงทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติต่อความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยอันเป็นประโยชน์ต่อการสรุปผลการศึกษาและเสนอแนวทางในการส่งเสริมด้านความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยศึกษาออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้ 1) การเตรียมความพร้อม

ในการเดินทางมาท่องเที่ยวด้านความปลอดภัยทางถนน 2) การเลือกรูปแบบการเดินทาง และพฤติกรรมการขับขี่ในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 3) ทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติต่อความปลอดภัยทางถนน 4) ปัญหาด้านการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนน

#### 3.1 การเตรียมความพร้อมในการเดินทางมาท่องเที่ยวด้านความปลอดภัยทางถนน

การเตรียมความพร้อมในการเดินทางมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติต่อด้านความปลอดภัยทางถนน พบว่า มีนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติถึงร้อยละ 30.9 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมดที่ไม่ทราบถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยรวมถึงไม่มีการทำประกันภัยท่องเที่ยวร้อยละ 48.9 ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติซึ่งนักท่องเที่ยวที่ไม่ได้ทำประกันภัย



รูปที่ 1 พฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการท่องเที่ยวต่อปัจจัยที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงในความปลอดภัยทางถนน



นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่มีลักษณะการท่องเที่ยวแบบระยะยาว โดยวางแผนก่อนการเดินทางอย่างละเอียดถึงร้อยละ 12.8 และมีลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม ดังนี้ ส่วนใหญ่เป็นเพศชายถึงร้อยละ 27.3 มีอายุอยู่ในช่วง 21-30 ปี ร้อยละ 17.9 มีระดับการศึกษาในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 22 โดยส่วนใหญ่ประกอบอาชีพพนักงานบริษัทถึงร้อยละ 13.4 มีรายได้มากกว่า 3,000 ดอลลาร์ต่อเดือน ร้อยละ 12.3 และมีสถานภาพแต่งงานแล้วถึงร้อยละ 23.8 ซึ่งข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความสำคัญในการสื่อสารต่อนักท่องเที่ยวเพื่อให้ทราบถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้นักท่องเที่ยวมีการเตรียมความพร้อมต่อการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว ในด้านความปลอดภัยทางถนน โดยหากนักท่องเที่ยวทราบถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญต่อการตัดสินใจต่อการทำประกันภัยท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ จะส่งผลทำให้มีการเตรียมความพร้อม ซึ่งจะช่วยลดความรุนแรงของความเสียหายต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยลดน้อยลง โดยนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่ที่ไม่ทำประกันภัยท่องเที่ยว คือ กลุ่มนักท่องเที่ยวที่วางแผนก่อนการเดินทาง ซึ่งสื่อที่สามารถเข้าถึงกลุ่มนักท่องเที่ยวลักษณะนี้คือ สื่อทางอินเทอร์เน็ต เนื่องจากนักท่องเที่ยวที่วางแผนก่อนการเดินทางส่วนใหญ่หาข้อมูลจากสื่ออินเทอร์เน็ตอย่างละเอียดก่อนการเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย

**3.2 การเลือกรูปแบบการเดินทางและพฤติกรรมขับขี่ในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ**

การเลือกรูปแบบการเดินทาง พบว่า นักท่องเที่ยวที่เช่ายานพาหนะเพื่อขับขี่ในการท่องเที่ยว

ที่ไม่มีใบขับขี่ในการเดินทางถึงร้อยละ 64.58 และไม่ทราบกฎจราจรและบทลงโทษหากฝ่าฝืนกฎจราจรถึงร้อยละ 65 และ 70 ตามลำดับ และส่วนใหญ่มีพฤติกรรมในการขับขี่ที่ผิดกฎจราจรโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ยานพาหนะถึงร้อยละ 59 ซึ่งมีสัดส่วนใกล้เคียงกับพฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่มีลักษณะมาท่องเที่ยวในระยะยาวและวางแผนก่อนเดินทางอย่างละเอียดถึงร้อยละ 22.3 ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติทั้งหมด แสดงให้เห็นถึงแนวทางในการแก้ไขปัญหา คือ การเพิ่มความเข้มงวดในการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการให้ข้อมูลด้านกฎจราจรในประเทศไทยต่อกฎหมายคาดเข็มขัดนิรภัยและสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ยานพาหนะรวมถึงนักท่องเที่ยวที่ไม่เช่ายานพาหนะส่วนใหญ่เลือกรูปแบบเดินทางระหว่างจังหวัดโดยรถโดยสารประจำทางถึงร้อยละ 33.8 ทั้งนี้ ระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่อการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางต่อความสะดวกอยู่ในระดับดีถึงร้อยละ 47 และความคุ้มค่าต่อราคาอยู่ในระดับดีถึงร้อยละ 46.3 และความปลอดภัยอยู่ในระดับดีร้อยละ 43.2 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการตัดสินใจในการเลือกให้รูปแบบยานพาหนะในการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่เลือกจากความสะดวกและคุ้มค่าต่อราคา ก่อนปัจจัยด้านความปลอดภัยทางถนนและนักท่องเที่ยวที่ไม่เช่ายานพาหนะ ส่วนใหญ่เลือกรูปแบบเดินทางภายในจังหวัดโดยรถสามล้อเครื่องรับจ้างถึงร้อยละ 19.5 ซึ่งมีระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่อการเดินทางด้วยรถสามล้อเครื่องรับจ้างต่อความสะดวกอยู่ในระดับดีถึงร้อยละ 45 และความสบายอยู่ในระดับดีถึงร้อยละ 40.4 โดยความพึงพอใจในด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับดีร้อยละ 36.9 ซึ่งมีระดับความพึงพอใจในอยู่ลำดับสุดท้ายเมื่อเทียบ

สัดส่วนกับปัจจัยอื่น ๆ แสดงให้เห็นถึงการตัดสินใจในการเลือกให้รูปแบบยานพาหนะในการเดินทางภายในจังหวัดของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เลือกจากความสะดวกและความสบายก่อนปัจจัยด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งทำให้เกิดความเสี่ยงต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนในการเดินทาง

### 3.3 ทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติต่อความปลอดภัยทางถนน

ทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติพบว่า ระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยต่ำกว่าประเทศของนักท่องเที่ยวถึงร้อยละ 64.7 และระดับความปลอดภัยของรูปแบบการเดินทางของประเทศไทยส่วนใหญ่อยู่ในระดับที่ต่ำกว่าประเทศของนักท่องเที่ยวโดยรถไฟมีระดับความปลอดภัยที่ต่ำกว่าจากทัศนคติของนักท่องเที่ยวถึงร้อยละ 51.2 และนโยบายเมาไม่ขับมีระดับความเข้มงวดที่ต่ำกว่าประเทศของนักท่องเที่ยวถึงร้อยละ 43.3 ซึ่งมีสัดส่วนของระดับความเข้มงวดที่ต่ำกว่า โดยมีสัดส่วนมากกว่านโยบายด้านอื่น ๆ ซึ่งนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีความเห็นว่า สาเหตุของการเกิดพฤติกรรมเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เนื่องจากไม่มีข้อมูลด้านกฎจราจรหรือการบังคับใช้ถึงร้อยละ 48.4 โดยปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการตัดสินใจให้นักท่องเที่ยวไม่กลับมาท่องเที่ยวอีกครั้งคือ ปัญหาอาชญากรรมมีสัดส่วนถึงร้อยละ 18.7 และความปลอดภัยทางถนนมีสัดส่วนอยู่ในอันดับที่ 3 มีสัดส่วนร้อยละ 16.7 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมดจะเห็นได้ว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เห็นว่า ความปลอดภัยทางถนนเป็นปัจจัยหลักที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในการกลับมาท่องเที่ยวอีกครั้งถึงร้อยละ 43.3 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมด

### 3.4 ปัญหาด้านการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนน

จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนน พบว่า การให้ความเข้มงวดต่อการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ในการเช่ายานพาหนะของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ หน่วยงานยังคงมีความสำคัญในระดับปานกลาง ร้อยละ 33.3 ซึ่งผู้ประกอบการส่วนใหญ่ให้ความสำคัญในระดับสำคัญมาก โดยมีสัดส่วนร้อยละ 1.2 จึงแสดงให้เห็นถึงช่องว่างในการเข้มงวดต่อการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เมื่อพิจารณาถึงความเข้มงวดต่อการตรวจสอบยานพาหนะในการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน พบว่า การให้ความสำคัญของหน่วยงานและผู้ประกอบการให้ความสำคัญในระดับปานกลาง โดยมีสัดส่วนร้อยละ 37.5 และ 36.6 ตามลำดับ โดยการดูแลให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ประสบอุบัติเหตุหน่วยงานและผู้ประกอบการให้ความสำคัญมากต่ออุปกรณ์ฉุกเฉินในการให้ความช่วยเหลือยามเกิดเหตุถึงร้อยละ 50 และ 48.8 รวมถึงการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุชาวต่างชาติและติดต่อนญาติพบว่า หน่วยงานส่วนใหญ่ยังคงไม่เห็นความสำคัญและให้ความสำคัญในระดับปานกลางถึง 37.5 โดยผู้ประกอบการให้ระดับความสำคัญในระดับมากถึงร้อยละ 56.1

### 4. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาองค์ประกอบของอุบัติเหตุซึ่งเกิดจากปัจจัยร่วม 3 ปัจจัย ได้แก่ คนหรือผู้ขับขี่ยานพาหนะรถหรือยานพาหนะในการขับขี่และถนน-สิ่งแวดล้อม โดยผลการวิเคราะห์ พบว่า พฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่าง

ชาติยังคง พบว่า เป็นหนึ่งในปัจจัยเสี่ยงด้านผู้ขับขี่ ยานพาหนะ รวมทั้งไม่มีการเตรียมความพร้อม ในการท่องเที่ยว และยังคงไม่ตระหนักถึงความ ปลอดภัยทางถนน รวมถึงมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ ผิดกฎจราจร ซึ่งผู้ประกอบการและหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องจำเป็นต้องร่วมมือกันเพื่อแก้ไข ปัญหาดังกล่าว โดยทางผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง ด้านการท่องเที่ยว ควรมีการจัดทำสื่อหรือเอกสาร เพื่อเตือนลูกค้าชาวต่างชาติถึงปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยทางถนน ส่วนผู้ ประกอบการด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งกลุ่ม รถเช่าและรถโดยสารสาธารณะควรมีการให้ บริการกับนักท่องเที่ยว โดยเน้นให้เขาเฉพาะผู้มี ใบอนุญาตขับขี่สากลเท่านั้น รวมถึงควรมุ่งเน้นในการ ให้ข้อมูลด้านกฎจราจรและบทลงโทษแก่นักท่อง เที่ยวชาวต่างชาติ ในส่วนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ด้านการท่องเที่ยว ควรมีการจัดทำแผนความ ปลอดภัยทางถนนและจัดทำสื่อ เอกสาร คู่มือ เพื่อให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการเดินทางท่อง เที่ยวที่ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ส่วนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทาง ถนนควรเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบใบ อนุญาตขับขี่ของนักท่องเที่ยว และร่วมมือกัน สร้างเครือข่ายความปลอดภัยทางถนน และหน่วย งานด้านการให้ความช่วยเหลือ ควรมีการจัดระบบ ดูแลและให้ความช่วยเหลือผู้ป่วยที่เป็นชาวต่าง ชาติเพื่อเป็นต้นแบบนำไปสู่การอบรมหรือตัด กิจกรรมเชิงปฏิบัติต่อไป และปัจจัยด้านยาน พาหนะ พบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เลือกใช้ รูปแบบการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะ ซึ่ง พบว่า ผู้ประกอบการในปัจจุบันละเลยต่อการ ตรวจสอบสภาพยานพาหนะ ซึ่งหน่วยงานและ ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องควรมีความเข้มงวดต่อ การกำหนดระยะเวลา และเพิ่มประสิทธิภาพใน

การตรวจสอบอย่างเป็นระบบ รวมถึงปัจจัยด้าน ถนน-สิ่งแวดล้อม พบว่า ยังเป็นปัจจัยเสี่ยงในการ ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยว ซึ่ง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนน ควรทำการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน เพื่อนำไปสู่มาตรฐานด้านความปลอดภัยทาง ถนนในระดับสากล

### กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณสำนักงานคณะกรรมการการ วิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุน การวิจัย (สกว.) ที่สนับสนุนทุนวิจัยแผนงานการ ยกระดับความปลอดภัยในการท่องเที่ยวของชาว ต่างชาติตามมาตราฐานสากลโดยภายใต้แผนงาน ดังกล่าวได้มีโครงการการยกระดับความปลอดภัย ในการท่องเที่ยวของชาวต่างชาติตามมาตราฐาน สากลด้วยการศึกษาด้านพฤติกรรมและความ พึงพอใจ ซึ่งข้อมูลในงานวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของ งานวิจัยดังกล่าว

### References

- กรมการท่องเที่ยว. (2555). *การวิจัยโครงการ สํารวจทัศนคติของนักท่องเที่ยวต่อเอกลักษณ์ ของพื้นที่ท่องเที่ยวหลัก*. กรุงเทพฯ: กระทรวง การท่องเที่ยวและกีฬา.
- World Health Organization (WHO). (2013). Transport policies neglect pedestrians and cyclists: statistical annex. *Global Status Report on Road Safety 2013*, 237-303.
- Yamane. (1967). *Statistics, an introductory analysis* (2<sup>nd</sup> ed.) New York: Harper and Row.

แนวทางการออกแบบจัดการและพัฒนาทางเท้าบริเวณสถานีขนส่งมวลชน  
ในพื้นที่เขตศูนย์กลางธุรกิจ (CBD) กรณีศึกษา ถนนสีลม  
Design and Management Guideline for Sidewalk in Transit Stations  
Area in Central Business District: A Case Study of Silom Road

จีรวิช ไทยปรีชา<sup>1</sup> และ ดร. พีรธร แก้วลาย<sup>2</sup>

Jeerawich Thaipreecha<sup>1</sup> and Peeradorn Kaewlai, DDes.<sup>2</sup>

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

E-mail: Jeerawich@gmail.com<sup>1</sup>, pk172@hotmail.com<sup>2</sup>

## บทคัดย่อ

พื้นที่สาธารณะมีความสำคัญและการใช้งานที่แตกต่างกันไปตามกาลเวลา ที่ตั้ง และวัฒนธรรมของพื้นที่นั้น ๆ ในประเทศไทยถนนและทางเท้า ซึ่งเป็นหนึ่งในประเภทของพื้นที่สาธารณะที่มีจุดมุ่งหมายในการเป็นทางสัญจรของคนกลับมีลักษณะเป็นพื้นที่ที่เกิดกิจกรรมอื่นขึ้นนอกเหนือจากการเป็นทางเดิน ดังนั้น การศึกษาและทำความเข้าใจกับลักษณะที่เกิดขึ้นจะเป็นประโยชน์ต่อการนำไปใช้ในการออกแบบจัดการทางเท้าและพื้นที่โดยรอบ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาพื้นที่บริเวณทางเท้าใกล้ตั้งแต่หน้าอาคารซีลิลิค เข้าถึงหน้าอาคารลิเบอร์ตี้ สแควร์ และหน้าอาคารโรบินสันสีลมถึงสีลมซอย 4 โดยการสังเกต วัดระยะ สัมภาษณ์ผู้ประกอบการ การใช้งานพื้นที่ และพบความเกี่ยวข้องกันระหว่างช่วงเวลา ผู้ใช้ รวมถึงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ซึ่งส่งผลให้ลักษณะทางพฤติกรรมบนทางเท้าบริเวณต่าง ๆ มีลักษณะแตกต่างกัน

## Abstract

Public spaces' role and significance may vary across regions and cultures. Bangkok also has their own way to perceive and function their public space. Sidewalk, a type of public space for pedestrians at the side of a street, has its use far more than just space for walking in Bangkok's context. In order to understand this phenomenon, researcher have studied sidewalk on Silom Rd. by way of measurement, observation, and conduct interviews and found some interesting connections between time, users, and sidewalk's physical condition and design.

**คำสำคัญ (Keywords):** ความเข้าใจ (Understand), ทางเท้า (Sidewalk), การใช้งาน (Function)

## 1. บทนำ

### 1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

พื้นที่สาธารณะ เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อความเป็นเมืองและชุมชน เนื่องจากพื้นที่สาธารณะเป็นสถานที่ที่ผู้คนสามารถพบปะ มีปฏิสัมพันธ์และเกิดกิจกรรมร่วมกัน แต่ความสำคัญและการใช้งานของพื้นที่สาธารณะมีความแตกต่างกันไปตามกาลเวลา ที่ตั้ง และวัฒนธรรมของพื้นที่นั้น ๆ

ทางเท้าตามจุดประสงค์แล้ว หมายถึง บริเวณพื้นที่เพื่อให้คนเดินสัญจรเรียบไปกับถนน และทำให้คนเข้าถึงอาคารสถานที่ต่าง ๆ แต่ในประเทศไทยนั้น ถนนและทางเท้าซึ่งเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีจุดมุ่งหมายในการเป็นทางสัญจรของคนกลับมีลักษณะเป็นพื้นที่ที่เกิดกิจกรรมอื่นขึ้น โดยทางเท้าในกรุงเทพมหานครฯ โดยเฉพาะทางเท้าในบริเวณที่มีการสัญจรของคนมากมักจะมีกิจกรรมประเภทการค้าเกิดขึ้นด้วย ซึ่งในปัจจุบันได้กลายเป็นหนึ่งชีวิตประจำวัน และเอกลักษณ์ของทางเท้าในประเทศไทย (Maugham, 1995, p.151 as cited in Askew, 2002, p.1) และหากมีการศึกษาและทำความเข้าใจเกี่ยวกับลักษณะที่เกิดขึ้นแล้วนำไปประยุกต์ใช้ ในการออกแบบ จัดการทางเท้า จะช่วยให้เกิดรูปแบบทางเท้าที่ตอบสนองต่อลักษณะการใช้งานและวิถีชีวิตของคนไทยได้ต่อไป

### 1.2 วัตถุประสงค์ของบทความ

1. ศึกษาถึงลักษณะทางกายภาพและพฤติกรรมที่เกิดขึ้นในการใช้พื้นที่ทางเท้าในบริเวณเขตศูนย์กลางธุรกิจ (CBD)
2. วิเคราะห์ที่มาของปัญหาและพฤติกรรมการใช้พื้นที่สาธารณะประเภททางเท้าในบริเวณเขตศูนย์กลางธุรกิจ

### 1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เข้าใจถึงลักษณะพฤติกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่และปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการเกิดกิจกรรมลักษณะต่าง ๆ ขึ้น
2. การเข้าใจถึงปัจจัยและสาเหตุการเกิดพฤติกรรมในพื้นที่นำไปสู่แนวทางการจัดการและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นของพื้นที่ลักษณะนั้น ๆ ได้

### 1.4 ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาถึงลักษณะของทางเท้าในบริเวณสถานีขนส่งมวลชนในบริเวณสีลม มีขอบเขตการวิจัย ดังนี้

#### 1. ขอบเขตการวิจัยเชิงพื้นที่

การวิจัยนี้ผู้วิจัยเลือกศึกษาพื้นที่ทางเท้าในบริเวณเขตศูนย์กลางธุรกิจโดยมีขอบเขตการศึกษาตั้งแต่สถานีรถไฟใต้ดินสีลมไปถึงหน้าอาคารลิเบอร์ตีสแควร์ และหน้าอาคารโรบินสันสีลมถึงสีลม ซอย 4

#### 2. ขอบเขตการวิจัยเชิงเนื้อหา

ศึกษาถึงลักษณะทางกายภาพของบริเวณพื้นที่ทางเท้าที่เกิดกิจกรรมการใช้งานทั้งในด้านการใช้เป็นเส้นทางสัญจร ด้านกิจกรรมการค้า หาบเร่แผงลอย และด้านการออกแบบ

ศึกษาถึงลักษณะและพฤติกรรมของผู้ประกอบธุรกิจเฉพาะที่อยู่บนพื้นที่หรือเหลื่อมล้ำเข้ามาบนพื้นที่ทางเท้า

### 1.5 ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยเรื่องนี้ใช้วิธีการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพจากการสำรวจ วิเคราะห์ และสอบถามข้อมูลจากผู้ประกอบการในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง และมีการเก็บข้อมูลจากการวัดขนาด สำรวจพื้นที่ และทำแบบสอบถามต่อผู้ที่มาใช้บริการ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ทำการสำรวจและเก็บข้อมูลทางกายภาพของพื้นที่ทางเท้าที่มีกิจกรรมการค้าประเภทหาบเร่แผงลอยหรือการเหลื่อมล้ำเข้ามาบนพื้นที่ทางเท้าของร้านค้า โดยการถ่ายภาพ วัดขนาด ความกว้าง ยาว ของพื้นที่ที่สนใจศึกษา

2. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการหาบเร่แผงลอย ร้านค้าในบริเวณพื้นที่ ผู้เดินสัญจรในพื้นที่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดูแลรับผิดชอบพื้นที่ที่ศึกษาโดยตรง

3. นำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจมาทำการวิเคราะห์หาความเกี่ยวข้องระหว่างลักษณะทางกายภาพกับพฤติกรรมการใช้งานที่เกิดขึ้นของพื้นที่ เพื่อทำความเข้าใจถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อลักษณะพฤติกรรมที่เกิดขึ้นในแต่ละบริเวณ

## 2. ลักษณะทางกายภาพและการใช้งานในพื้นที่

ในการวิจัยทำการวิจัยแบ่งตามเวลาออกเป็น 4 ช่วงเวลา ได้แก่

- ช่วงเช้าตั้งแต่เวลา 06.31-10.30 น.
  - ช่วงกลางวันตั้งแต่เวลา 10.31-14.30 น.
  - ช่วงเย็นตั้งแต่เวลา 14.31-18.30 น.
  - ช่วงกลางคืนตั้งแต่เวลา 18.31-22.30 น.
- และแบ่งพื้นที่ออกเป็นบริเวณทั้งหมด 8 ส่วน

### 2.1 ลักษณะทางเท้าในพื้นที่ศึกษา

1. บริเวณทางเท้าจากสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน สถานีสีลมถึงซอยศาลาแดง: ทางเท้ามีพื้นที่ในการเดินที่กว้าง การตั้งแผงขายของไม่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางมากนักแต่ส่งผลกระทบต่อลักษณะการเข้ามาใช้งานพื้นที่ พฤติกรรมของผู้ใช้งานที่เกิดขึ้นส่วนมากจะเป็นในลักษณะเดินผ่านไปยังบริเวณอื่น และผู้ใช้งานส่วนใหญ่เป็นคนไทยทำให้มีลักษณะช่วงเวลากาการใช้งานมากน้อยที่ค่อนข้างแน่นอนและขึ้นกับกิจวัตรประจำวัน

2. บริเวณทางเท้า จากซอยศาลาแดงถึงอาคารสีลมคอมเพล็กซ์: ทางเท้ามีพื้นที่เดินไม่กว้างมาก ซึ่งเป็นผลมาจากการตั้งร้านค้าทั้งสองข้างของทางเท้าซึ่งมีลักษณะเปลี่ยนไปตามช่วงเวลา และบางส่วนเกิดจากลักษณะการออกแบบของทางเท้า ผู้ใช้งานมีทั้งชาวไทยและต่างชาติ และลักษณะการใช้งานจะแตกต่างกันตามช่วงเวลา คือ ช่วงเวลาเช้าและเย็นการใช้งานหลักจะเป็นการเดินทางไปบริเวณอื่น และในช่วงเวลากลางวันและกลางคืนเป็นการเดินมานั่งทานอาหารในพื้นที่แล้วเดินกลับทางเดิมหรือแวะทานอาหารก่อนเดินไปบริเวณอื่น

3. บริเวณทางเท้า จากสีลมคอมเพล็กซ์ถึงอาคารพาณิชย์ร้านสมัยโภชนา: ทางเท้ามีขนาดไม่กว้างมาก และในบางพื้นที่ยังได้รับผลกระทบจากโครงสร้างของสถานีรถไฟฟ้าสีลม แต่กลับ เป็นบริเวณที่ความหนาแน่นไม่มากนัก เนื่องจากพื้นที่บริเวณระยะถอยร่นของอาคารสีลมคอมเพล็กซ์ที่มีระดับเดียวกับทางเท้าและมีการเปิดให้เดินได้เหมือนเป็นส่วนหนึ่งของทางเท้า โดยการใช้งานพื้นที่บริเวณนี้มี ตั้งแต่การเดินทางผ่านไปบริเวณอื่น การเดินเข้าออกอาคารสีลมคอมเพล็กซ์ การเดินทางเข้าออกสถานีรถไฟฟ้า และการขึ้นรถโดยสาร

4. บริเวณทางเท้าทางขึ้นสถานีรถไฟฟ้า ศาลาแดงหน้าอาคารพาณิชย์ถึงหน้าซอยคอนแวนต์: เป็นบริเวณที่พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ใต้โครงสร้างสถานีรถไฟฟ้า พื้นที่ในการเดินทางสัญจรมีขนาดแคบ เนื่องจากผลกระทบจากโครงสร้างสถานี และการตั้งร้านค้าในพื้นที่ โดยการใช้งานส่วนมากจะเป็นลักษณะการเดินทางผ่านไปยังพื้นที่อื่น แต่เนื่องจากมีร้านค้าจำนวนมากจะมีการแวะซื้อของข้างทางให้เห็นได้เรื่อย ๆ ยกเว้นเพียงบริเวณหน้าอาคารศรีบุญเรือง จะไม่มีการตั้งร้านค้า

นอกจากช่วงเวลากลางคืน ทำให้บริเวณหน้าอาคารมีพื้นที่ในการเดินที่กว้าง แต่ในขณะเดียวกันก็ยังเป็นบริเวณที่มีคนเยอะเกือบตลอดเวลาเนื่องจากปริมาณคนที่มาจากทั้งรถไฟฟ้าชวยคองแวนต์ หรือจากฝั่งอาคารลิเบอร์ตีส์แควร์

5. บริเวณทางเท้าหน้าอาคารลิเบอร์ตีส์แควร์: เป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นมากเนื่องจากนอกจากทางเท้าจะมีขนาดที่ไม่กว้างมากแล้วยังมีการวางแผงขายของบริเวณทั้งสองด้านของทางเท้าเกือบตลอดทั้งวันด้วย

6. บริเวณทางเท้าฝั่งโรบินสันสีลมถึงทางขึ้นรถไฟฟ้าสถานีศาลาแดง: เป็นบริเวณที่มีความกว้างของทางเท้ามากและมีความหนาแน่นน้อย การตั้งร้านขายของข้างทางก็มีน้อยเกือบทั้งวันยกเว้นช่วงเวลากลางคืน โคนการใช้งานพื้นที่บริเวณนี้ส่วนมากจะเป็นเพียงการสัญจรเดินผ่านเป็นหลัก ยกเว้นช่วงเวลากลางวันที่จะมีการเดินมาทานอาหารกลางวันในพื้นที่

7. บริเวณทางเท้าทางขึ้นรถไฟฟ้าสถานีศาลาแดงถึงหน้าอาคารนิยะ: ผู้ใช้งานในพื้นที่บริเวณนี้ส่วนใหญ่จะเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติและจะมีการใช้งานมากในช่วงกลางวัน เช่นเดียวกับการตั้งแผงร้านค้าที่แทบจะไม่มีในช่วงเวลากลางวัน แต่มีมากตลอดสองข้างทางในเวลากลางคืน ส่งผลให้พื้นที่ที่สามารถเดินได้มีความกว้างเหลือเพียงประมาณ 1 เมตร

8. บริเวณหน้าอาคารนิยะถึงสีลมซอย 4: มีลักษณะเหมือนกับบริเวณอาคารนิยะ คือ ผู้ใช้งานในพื้นที่บริเวณนี้ส่วนใหญ่จะเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติและจะมีการใช้งานมากในช่วงกลางวัน และการตั้งร้านค้าที่มีอยู่จำนวนหนึ่งในช่วงเวลากลางวันและหนาแน่นมากในช่วงเวลากลางคืน ซึ่งส่งผลถึงพื้นที่ที่สามารถสัญจรได้ของคนในช่วงเวลากลางคืน

## 2.2 องค์ประกอบที่มีผลต่อลักษณะการใช้งานทางเท้า

### 2.2.1 องค์ประกอบทางเท้าที่เกิดจากการออกแบบ:

#### 1) องค์ประกอบที่อยู่บนทางเท้า

- ถังขยะ การไม่มีถังขยะและการมีตู้โทรศัพท์สาธารณะที่มากและไม่มีคนใช้งาน รวมถึงลักษณะของพื้นที่สูญเสียเปล่า นำไปสู่รูปแบบการกั้นขยะทิ้งไว้บริเวณตู้โทรศัพท์สาธารณะ โคนเสา หรือต้นไม้ และการใช้พื้นที่ว่างที่ไม่มีการใช้งานเป็นที่วางเก็บของ หรือถังขยะของร้านค้า

- เสาไฟและป้ายสัญลักษณ์ เสาไฟมีปริมาณมาก โดยบางตำแหน่งมีเสาไฟตั้งอยู่สองอันติดกัน โดยอันหนึ่งเป็นไฟสำหรับถนนและอีกอันสำหรับทางเท้า ตำแหน่งการวางป้ายบอกทาง และสัญลักษณ์ต่าง ๆ มีปริมาณมากและกินพื้นที่เข้ามาบนทางเดินมากทำให้ขวางทางเดิน

- การปูพื้น ลักษณะการปูพื้นทางเท้าที่แบ่งเป็น 3 บริเวณ มีผลต่อลักษณะการใช้พื้นที่ โดยร้านค้าจะมีการตั้งร้านอยู่ในแนวด้านข้างทั้งสองด้าน และพื้นที่ตรงกลางที่มีลายต่างออกไปเป็นพื้นที่ที่เว้นไว้สำหรับการเดินเท้า

#### 2) พื้นที่รอรถขนส่งมวลชนหรือจักรยานยนต์รับจ้าง

- พื้นที่ในการรอรถโดยสารประจำทาง พื้นที่ในการรอรถโดยสารประจำทาง ในพื้นที่ไม่ได้มีการออกแบบไว้ในพื้นที่จึงส่งผลกระทบต่อความสะดวกในการเดินสัญจรของคนบนทางเท้าด้วยเช่นเดียวกัน

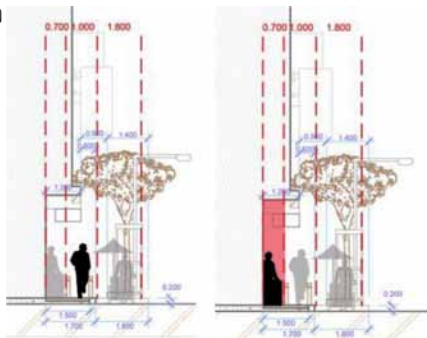
- พื้นที่จอดรถรับส่งชั่วคราว พื้นที่จอดรถรับส่งชั่วคราวกินพื้นที่ทางเท้าไปจำนวนมากแต่ไม่มีการใช้งานเนื่องจากไม่อนุญาตให้มีการจอดและกลายเป็นที่ตั้งขายของของร้านค้าแทน

- จักรยานยนต์รับจ้าง เป็นอีกหนึ่งส่วนที่ส่งผลกระทบต่อลักษณะการใช้พื้นที่ทางเท้า โดยในช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีคนยืมรถจักรยานยนต์รับจ้างบนพื้นที่ทางเท้าส่งผลให้คนต้องลงไปเดินบนถนน และในช่วงเวลาที่ไม่มีคนสัญจรมาก จักรยานยนต์รับจ้างจะนำรถขึ้นมาจอดบนทางเท้าแทน ซึ่งในพื้นที่ไม่ได้มีการจัดการและกำหนดพื้นที่ที่ชัดเจนสำหรับจักรยานยนต์รับจ้างเหล่านี้

### 2.2.2 ลักษณะสิ่งก่อสร้างที่ติดกับทางเท้า

- อาคารสำนักงาน อาคารสำนักงานในพื้นที่ส่วนใหญ่จะมีการห้ามตั้งร้านค้าบริเวณพื้นที่หน้าอาคารในระหว่างวัน (ยกเว้นบริเวณหน้าอาคารลิเบอร์ตีสแควร์) ซึ่งส่งผลให้พื้นที่ทางเดินบริเวณเหล่านั้นมีขนาดกว้าง

- อาคารพาณิชย์ อาคารพาณิชย์ในพื้นที่จะมีส่วนที่เป็นกันสาดของอาคารยื่นเข้ามาในพื้นที่ทางเท้า และสร้างความรู้สึกรู้สึกความเป็นเจ้าของต่อพื้นที่บริเวณนั้น เนื่องจากคนไทยไม่ได้มีการรับรู้พื้นที่เป็นเส้นแบ่งที่ชัดเจน (Noparatnaporn, 2005, p. 4-5) ซึ่งเจ้าของอาคารเหล่านั้นจะใช้ประโยชน์พื้นที่เหล่านั้นในลักษณะการตั้งแผงขายของยื่นออกมาหรือปล่อยให้มีการตั้งร้านขายสินค้าในบริเวณนั้น ซึ่งเป็นส่วนที่ส่งผลกระทบต่อทางเดินมากกว่าแผงร้านค้าที่ติดกับถนนซึ่งเป็นแนวเดียวกับส่วนประกอบทางเท้าอยู่แล้ว



รูปที่ 1 แนวพื้นที่และการใช้ประโยชน์พื้นที่ทางเท้า



รูปที่ 2 การใช้พื้นที่ทางเท้าที่อยู่ภายใต้กันสาดเหมือนเป็นพื้นที่ครอบครองของอาคารพาณิชย์

### 2.2.3 แผงร้านค้าในพื้นที่

- รถเข็น
- โต๊ะขายของ
- ชุ้มบริการ
- แผงชั่วคราว
- แบกกับดิน

### 2.2.4 ประเภทผู้ใช้พื้นที่

- 1) ผู้ประกอบการในพื้นที่
  - ผู้ประกอบการร้านค้า
  - คนขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง
- 2) ผู้ใช้งานพื้นที่
  - คนไทย
  - นักเรียน
  - นักท่องเที่ยวต่างชาติ

## 3. สรุปและอภิปรายผลการศึกษา

ด้านอาคารสีลมคอมเพล็กซ์จะมีกิจกรรมเกิดขึ้นมากในช่วงระหว่างวันและผู้ใช้งานส่วนใหญ่ในพื้นที่จะเป็นคนไทย ส่งผลให้ลักษณะการ



ใช้งานและจำนวนคนมีลักษณะแปรผันโดยตรงกับกิจวัตรประจำวัน

จำนวนคนในแต่ละพื้นที่ไม่ได้มีผลต่อช่วงเวลา สถานที่ หรือประเภทสินค้าของร้านค้าที่จะเข้าการมาตั้งร้านในพื้นที่เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีคนอยู่ตลอด แต่เป็นการได้รับอนุญาตจากเขตและเจ้าของอาคารใกล้เคียงเป็นตัวกำหนดลักษณะและประเภทของร้านจะถูกกำหนดโดยลักษณะทางกายภาพของตำแหน่งที่ตั้งของร้านมากกว่าปัจจัยอื่น ซึ่งส่งผลต่อประเภทสินค้าที่ขายอีกทีหนึ่ง ช่วงเวลาในการขายไม่ได้ส่งผลต่อลักษณะของสินค้ามากนัก ซึ่งเป็นผลจากลักษณะการใช้งานพื้นที่สาธารณะของคนไทยที่มีรูปแบบของกิจกรรมเกิดขึ้นเมื่อมีพื้นที่ (Levi, 2007 as cited in Batteate & Venema, 2007, p. 14) โดยลักษณะดังกล่าวแสดงถึงแนวทางในการแก้ปัญหาการใช้พื้นที่ที่อาจทำได้ด้วยการออกแบบหน่วยขายของให้มีขนาดที่ต่างออกไปให้เหมาะสมต่อการใช้พื้นที่ได้

นอกจากนี้ ปัจจัยความสะดวกในการต่อรถและเดินทางมีผลเลือกใช้เส้นทางของพนักงานบริษัท แต่การยื่นรอรถส่งผลต่อความสะดวกของการเดินบนทางเท้า เนื่องจากไม่ได้มีการออกแบบพื้นที่รอรถโดยสาร และการกำหนด

จัดการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งเป็นปัญหาที่จำเป็นต้องใช้การจัดการและวางแผนในการแก้ปัญหา

ฝั่งอาคารธนิยะผู้ใช้งานส่วนใหญ่จะเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติและมีกิจกรรมเกิดขึ้นเฉพาะในช่วงกลางคืน โดยในช่วงกลางวันไม่มีคนใช้พื้นที่บริเวณนี้มาก ในช่วงเวลากลางคืนร้านค้าใช้พื้นที่ในการตั้งร้านมากส่งผลให้ทางเดินแคบซึ่งแต่ในขณะเดียวกันก็อาจแก้ปัญหาได้ด้วยการจัดการพื้นที่ในแต่ละเวลา

## References

- Askew, M. (2002). *Bangkok: Place, practice and representation*. London: Routledge.
- Batteate, C. & Venema, J. (2007). *Design of public spaces symposium summary*. Retrieved March 13, 2012, from [www.digitalcommons.palpoly.edu](http://www.digitalcommons.palpoly.edu)
- Noparatnaraporn, C. (2005). *Reading the present-day Bangkok*. Submitted in total fulfillment of the requirements of the degree of Doctor of Philosophy, Faculty of Architecture, Building and planning, The University of Melbourne.

แนวทางการประเมินที่อยู่อาศัยของคนไร้บ้าน:  
กรณีศึกษา ศูนย์คนไร้บ้านตลิ่งชัน และบางกอกน้อย

Guidelines Homeless Shelter:

Case Studies of Taling Chan and Bangkok Noi Homeless Shelters

รุสนี ไช้สะอึ<sup>1</sup> และ ดร. วิจิตรบุษบา มารมย์<sup>2</sup>

Rusnee Sotsait<sup>1</sup> and Wijitbusaba Marome, Ph.D.<sup>2</sup>

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

E-mail: rus\_brunei@hotmail.com<sup>1</sup>, wijitbusaba@ap.tu.ac.th<sup>2</sup>

บทคัดย่อ

การใช้งานอาคารควรมีการประเมินการออกแบบที่สอดคล้องกับวิถีชีวิตผู้ใช้งาน ประกอบกับในปัจจุบันยังไม่มีการศึกษาการประเมินที่อยู่อาศัยของคนไร้บ้าน บทความนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอประเด็นที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการประเมินที่อยู่อาศัยของคนไร้บ้าน ตามสภาพการณ์ปัจจุบัน การมองกิจกรรม และวิถีชีวิตในศูนย์คนไร้บ้านผ่านสภาพแวดล้อมทางกายภาพเชิงสถาปัตยกรรม พร้อมนำเสนอแนะแนวทางการประเมินที่สอดคล้องกับวิถีชีวิต จากกระบวนการศึกษา โดยวิธีการสำรวจ สังเกต และการสร้างเครื่องมือการมีส่วนร่วมของคนไร้บ้าน โดยสามารถกำหนดเกณฑ์การประเมินที่พักรับชั่วคราว ประกอบด้วย การใช้พื้นที่ เปลือกอาคาร ความปลอดภัยทั้งชีวิต และทรัพย์สิน ระยะเวลาการพักอาศัย และการอยู่ร่วมกันทางสังคมภายในศูนย์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยที่ส่งเสริม และพัฒนาคุณภาพชีวิต สังคมและเศรษฐกิจที่จะเป็นแรงขับเคลื่อนต่อการแก้ปัญหาในระดับกลุ่มคนในสังคมต่อไป

Abstract

Building usability should be estimated in terms of design to match user's way of life. In addition, currently, there is no case study about building estimation for the homeless. The objective of this study is to understand estimation guidelines of space utilities for homeless temporary shelters at the present condition. An observation of homeless activities and lifestyles through physical conditions was employed. The methodology includes surveying, observation and using participation tool usage. The estimation guideline of space utilities is aimed to serve life style of the homeless which then will lead to the Post-Occupancy Evaluation that indicates a set of criteria including the use of space, resident's attitude, security, period of stay and privacy. These guidelines are also parts of factors promoting their quality of life, social and economic development driving towards social problem mitigation.

**คำสำคัญ (Keywords):** คนไร้บ้าน (Homeless), ศูนย์คนไร้บ้าน (Homeless Shelter), การประเมินอาคารหลังเข้าใช้ (Post-occupancy Evaluation (POE))

## 1. บทนำ

### 1.1 ที่มาและความสำคัญ

ผลพวงแห่งความเจริญตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจตั้งแต่ทศวรรษที่ 2500 เป็นต้นมาทำให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตรกรรมเปลี่ยนแปลงสู่ภาคอุตสาหกรรม เกิดการอพยพของแรงงานเข้าสู่เมืองหลวง ซึ่งในอนาคตจากการคาดการณ์อีก 30 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2549-2578) จะมีประชากรเพิ่มขึ้น จากความเป็นเมืองที่ขยายตัวนำไปสู่การวางแผนพัฒนาที่เกิดขึ้น ซึ่งจำเป็นต้องมองภาพทั้งระบบมหานคร และแนวโน้มของการขยายตัวของเมืองในอนาคตที่เกิดจากโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ (mega project) ที่จะส่งผลกระทบต่อจำนวนประชากรในบริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑล ทำให้มีความแออัดมากยิ่งขึ้น เกิดการอพยพแรงงานเข้าสู่พื้นที่มากขึ้น เกิดปัญหาเรื่องการขาดแคลนที่อยู่อาศัย และคุณภาพชีวิตของกลุ่มด้อยโอกาสหรือคนจนเมือง จะมีความรุนแรงมากยิ่งขึ้นซึ่งเป็นสิ่งที่รัฐ และองค์กรที่เกี่ยวข้องต้องวางแผนป้องกันแก้ไขปัญหาในอนาคต (สยาม นนท์คำจันทร์, 2553, น. 26, อ้างถึงใน ดารณี ถวิลพิพัฒน์กุล, 2539; Rakodi & Jones, 2004; Ravestin, 2003)

แกนนำเครือข่ายคนไร้บ้านเริ่มมีแนวคิดอยากให้ภาครัฐให้การสนับสนุนงบประมาณในการสร้างศูนย์พักพิงของคนไร้บ้านที่มีกฎระเบียบและการจัดการซึ่งออกโดยกลุ่มคนไร้บ้าน เพราะวิถีชีวิตบางประการของคนไร้บ้านนั้นไม่สอดคล้องกับกฎระเบียบที่ภาครัฐเป็นผู้ออกกฎในการอยู่อาศัย จากผลของนโยบายปิดสนามหลวงของกรุงเทพมหานคร ทำให้คนไร้บ้านแก้ปัญหาโดยสร้างศูนย์พักพิงชั่วคราวรองรับซึ่งได้รับการสนับสนุนงบประมาณการจัดสร้างจากสถาบันพัฒนาองค์กร

ชุมชน เพื่อเป็นศูนย์ฯ ในการตั้งหลักชีวิต โดยมีระบบการบริหารจัดการศูนย์ฯ ด้วยตัวคนไร้บ้านเอง และค้นคว้ากิจกรรมพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านต่าง ๆ ควบคู่กับการพัฒนาข้อเสนอต่อการแก้ปัญหาคนไร้บ้านให้ครอบคลุมมากขึ้นภายใต้การดูแลของมูลนิธิพัฒนาที่อยู่อาศัย จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้จึงเป็นส่วนหนึ่งในการเสริมสร้างแนวคิดให้มีการสร้างศูนย์พักพิงชั่วคราวเพื่อตอบสนองกับวิถีชีวิตของคนไร้บ้านมากยิ่งขึ้น

## 2. แนวคิดการประเมิน

ในการวิจัยในครั้งนี้เป็นการนำแนวความคิดทางสถาปัตยกรรมเพื่อสร้างแนวทางการประเมินการใช้งานพื้นที่ทางกายภาพอาคารที่สอดคล้องกับวิถีชีวิตของสมาชิกคนไร้บ้าน จากการกล่าวถึงสมมติฐานที่ไม่ได้รับการพิสูจน์มาก่อนทั้งของ วีระ สัจกุล และ Brill (1974), อ้างถึงใน วีระ สัจกุล (2544) ได้ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญและจำเป็นที่จะต้องทำการศึกษาเพื่อประเมินผลหลังการใช้งานอาคารหรือที่เรียกว่า "Post Occupancy Evaluation" หรือ "Post-Construction" หรือ "After-the-Fact-Evaluation" โดยมีความหมายที่เกี่ยวข้องว่าเป็นการประเมินผลอาคารหลังจากทำการก่อสร้างอาคารเสร็จ หรืออาคารที่มีผู้มาใช้สอยแล้ว จากการศึกษาเกณฑ์การประเมินได้กล่าวไว้ว่า ผู้พักอาศัยสำหรับที่พักอาศัยมีความต้องการหลัก 2 ประการ ประการแรกคือ ความต้องการด้านสรีรวิทยา (physiological needs) และประการที่สอง เป็นความต้องการด้านจิตวิทยา และสังคม ในขณะที่ Liu (1999, p. 514) แบ่งความต้องการออกเป็น 4 ประการ คือ ความต้องการด้านสรีรวิทยา (physiological needs) ความต้องการด้านจิตวิทยา (psychological needs) ความต้องการด้านสังคมวิทยา (sociological

needs) และความต้องการด้านเศรษฐกิจศาสตร์ (economic needs) ซึ่งนำไปสู่การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจ 9 ประการ ส่วนทางด้าน Sungur (1998) ได้แบ่งปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของผู้ใช้ออกเป็น 5 ปัจจัย ซึ่งมีความสัมพันธ์กับความต้องการความต้องการด้านสรีรวิทยา และความต้องการด้านจิตวิทยา และสังคม ปัจจัยแรกเป็นปัจจัยที่มีผลต่อผู้ใช้งาน (parameters related to the user) เป็นการกล่าวถึงข้อมูลเบื้องต้นของผู้ใช้ เช่น เพศ อายุ การศึกษา รายได้ ระยะเวลาการอยู่อาศัย ลักษณะการพักอาศัย (Kaya & Erkip, 2001, quoting Baum at., 1979; 1998;) ฐานะทางสังคม (Liu, 1999; 1998) และภูมิหลังของผู้ใช้งาน (2001, quoting Baum at., 1979) ปัจจัยที่สองเป็นปัจจัยที่มีผลต่อสภาพแวดล้อม (parameters related to the environment) เช่น ความสบายทางกายภาพ (2001; 1999; 1998) ปัจจัยที่สามเป็นปัจจัยที่มีผลต่ออาคาร (parameters related to the building) เช่น การจัดการ ที่ตั้ง คุณค่า และแนวคิดทางกายภาพ ส่วนที่สี่เป็นปัจจัยที่มีผลต่อที่พักอาศัยและพื้นที่ว่าง (parameters related to the dwelling and spaces in the dwelling) เช่น คุณภาพประสิทธิภาพ และความยืดหยุ่นของพื้นที่ (1998; Voordt, 2004) ความสบายทางกายภาพ (Leifer, 1998; 1999; 2001; 1998) ความเหมาะสมของการใช้งาน (1998; 1999; 1998; 2004) ขนาดของพื้นที่ในการใช้งาน และปัจจัยสุดท้ายเป็นปัจจัยที่ห้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการของมนุษย์ (parameters related to human need) เช่น ความสะดวก ความปลอดภัย (1999; 1998; 2004) การปฏิสัมพันธ์ทางสังคม (2001; 1999; 1998) ความเป็นส่วนตัว (1998; 1999; 2001; 1998; 2004)

จากการทบทวนวรรณกรรมเราสามารถนำตัวแปรเกณฑ์การประเมินมาประยุกต์ใช้เป็น

ขอบเขตของเกณฑ์เพื่อสร้างแนวทางการประเมินที่อยู่อาศัยของคนไร้บ้านในกรณีศึกษาซึ่งประกอบด้วย 4 ประการ คือ ข้อมูลผู้ใช้งาน (profile) การใช้พื้นที่ (use of space) ความปลอดภัย (safety & security) และเปลือกอาคาร (building envelope) ตามตารางที่ 1 ดังนี้

ตารางที่ 1 ตัวแปรเกณฑ์การประเมิน

เกณฑ์การประเมินหลัก		เกณฑ์การประเมินย่อย
User	Profile	Age/Gender/Income/ Living Period of Stay/ Personal Background
Building	Building Envelop Security & Safety Use of Space	

### 3. วัตถุประสงค์การวิจัย

- ศึกษาวิถีชีวิตเพื่อทราบถึงลักษณะเบื้องต้นของคนไร้บ้านที่อยู่อาศัยภายในศูนย์พักชั่วคราวคนไร้บ้าน
- กำหนดเกณฑ์การประเมินที่อยู่อาศัยคนไร้บ้าน ภายใต้กรอบความคิดสภาพแวดล้อมทางกายภาพเชิงสถาปัตยกรรม และนโยบายของมูลนิธิพัฒนาที่อยู่อาศัย
- เสนอแนะแนวทางการประเมินที่อยู่อาศัยศูนย์คนไร้บ้าน

### 4. ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีลักษณะเป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (action research) โดยใช้รูปแบบการเก็บข้อมูลทั้งรูปแบบข้อมูลเชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณ โดยมีกลุ่มตัวอย่างการวิจัย คือ ศูนย์ดลิ่งชัน 6 คน และศูนย์บางกอกน้อย 23 คน รวมทั้งการสร้างเครื่องมือการวิจัยในภาคสนามเพื่อนำมาซึ่งเกณฑ์การประเมินที่สอดคล้องกับการอยู่อาศัยของสมาชิกคนไร้บ้านนั้น ผู้วิจัยได้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 การใช้แบบสำรวจเพื่อศึกษาการใช้พื้นที่ในชีวิตประจำวันทั้งภายในอาคาร และบริเวณโดยรอบอาคารทั้ง 2 กรณีศึกษา โดยการใช้แผนผังอาคาร และบริเวณโดยรอบ ระหว่างผู้วิจัยและสมาชิก ประกอบการพูดคุยอย่างไม่เป็นทางการเพื่อสร้างความเข้าใจการใช้พื้นที่ในเวลา 1 วัน เครื่องมือดังกล่าวสามารถสร้างความเข้าใจและเชื่อมโยงการใช้พื้นที่ต่าง ๆ ทั้งภายใน และบริเวณโดยรอบอาคาร รวมทั้งสามารถรับรู้ถึงวิถีชีวิตของสมาชิกแต่ละคนได้เป็นอย่างดี

ส่วนที่ 2 การใช้เครื่องมืออย่างมีส่วนร่วมเพื่อศึกษาการใช้พื้นที่ส่วนตัวเพื่อการอยู่อาศัยซึ่งจำเป็นต้องสร้างเครื่องมือที่สามารถสร้างความเข้าใจร่วมกัน และการสื่อสารที่ช่วยให้เข้าใจง่ายต่อการทำความเข้าใจร่วมกัน โดยผู้วิจัยเลือกวิธีการใช้ตารางกระดาษเพื่อช่วยให้สมาชิกคนในบ้านสามารถทำความเข้าใจเรื่องขนาดได้ง่ายขึ้น การใช้กระดาษสติกเกอร์สีต่าง ๆ เพื่อให้ทราบถึงความแตกต่างการใช้ประโยชน์ในพื้นที่อยู่อาศัย และการรับรู้ตำแหน่งการจัดวางเครื่องใช้ไฟฟ้าต่าง ๆ ที่มีผลต่อการจัดการพื้นที่ของตนเอง (รูปที่ 2) โดยกระดาษตารางประกอบด้วย 2 ลักษณะ คือ

ลักษณะที่ 1 สำหรับการใช้พื้นที่ของสมาชิก 1 คน ขนาด 10 x 11 กระเบื้อง หรือขนาดพื้นที่ 3.00 x 3.30 เมตร

ลักษณะที่ 2 สำหรับการใช้พื้นที่ของสมาชิกมากกว่า 1 คนขึ้นไป ขนาด 13 x 17 กระเบื้อง หรือขนาดพื้นที่ 3.90 x 5.10 เมตร

สำหรับขนาดพื้นที่ทั้ง 2 ลักษณะ ได้จากการสำรวจภาคสนามในการใช้พื้นที่ที่มากที่สุดสำหรับสมาชิก 1 คน และสมาชิกที่อาศัยมากกว่า 1 คนขึ้นไปในพื้นที่นั้น ๆ เครื่องมือดังกล่าวสามารถสร้างการรับรู้การใช้พื้นที่ และสามารถเข้าใจการใช้พื้นที่ของตัวสมาชิกเองมากยิ่งขึ้น

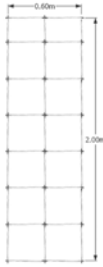
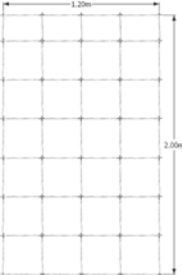
และสามารถให้สมาชิกทราบถึงการใช้พื้นที่ภายใต้ขอบเขตการกำหนดการใช้พื้นที่ร่วมกันอีกด้วย

ส่วนที่ 3 การใช้แบบสัมภาษณ์เพื่อการศึกษาดังทัศนคติของสมาชิกคนในบ้านด้วยการสร้างแนวคำถาม หรือประเด็นคำถาม ประกอบด้วย ขนาดพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่สำหรับผู้สูงอายุ พื้นที่ในอุดมคติ ความปลอดภัยในการอยู่ร่วมกัน และระยะเวลาการพักอาศัย โดยกระบวนการพูดคุย หรือสัมภาษณ์อย่างไม่เป็นทางการ เพื่อทราบถึงแนวคิด และทัศนคติของผู้ใช้งานอาคาร

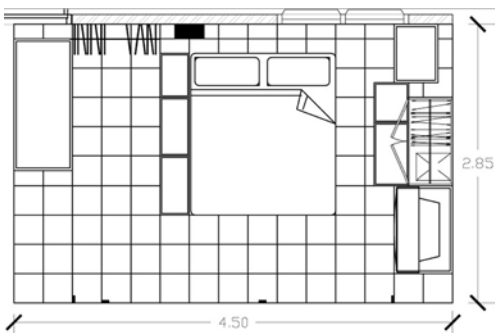
## 5. การอภิปราย และวิเคราะห์ผลการวิจัย

ก่อนการเข้าพักอาศัยจะมีการคิดสมาชิกผ่านการพูดคุยสาเหตุที่มา และความเดือดร้อนที่เกิดขึ้น โดยต้องได้รับความยินยอมจากกลุ่มสมาชิกที่อาศัยอยู่ภายในศูนย์นั้น ๆ ภายใต้กฎเกณฑ์และข้อปฏิบัติต่าง ๆ

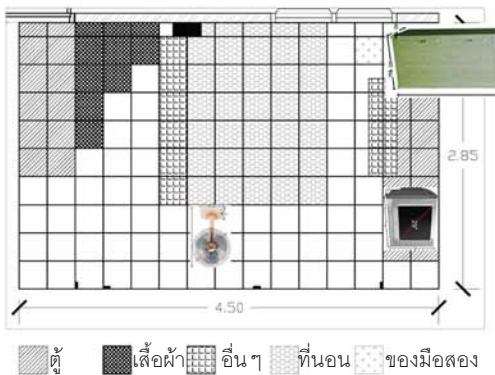
ตารางที่ 2 ขนาดพื้นที่อยู่อาศัย

รูปภาพ	ขนาดพื้นที่ (เมตร)	ผู้ใช้งาน
	0.60 x 2.00	เด็กเล็ก
	1.20 x 2.00	เด็กโต/ วัยรุ่น/ ผู้ใหญ่

ลักษณะการใช้พื้นที่ขึ้นอยู่กับลักษณะการอยู่อาศัยภายใต้ข้อตกลงร่วมกันภายในศูนย์ฯ ซึ่งมีการเรียกจำนวนกระเบื้องเพื่อสร้างความเข้าใจให้กับสมาชิกตามตารางที่ 2 หลังจากโครงการศูนย์พักชั่วคราวในกรณีศึกษาได้ประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง ทางผู้วิจัยได้สังเกตการณ์การใช้พื้นที่เกินขอบเขต (รูปที่ 1) ซึ่งเกิดจากการเพิ่มสัมภาระ และข้าวของเครื่องใช้ต่าง ๆ ที่เพิ่มมากขึ้นปัจจุบันภายในอาคารศูนย์ฯ มีลักษณะเป็นพื้นที่โล่ง (รูปที่ 3) มีการแบ่งพื้นที่ระหว่างคนไร้บ้านอย่างชัดเจน เช่น ผ้า màn ที่แขวนเสื้อผ้า โต๊ะโทรทัศน์ และตู้ต่าง ๆ เป็นต้น



รูปที่ 1 ตัวอย่างการใช้พื้นที่เกินขอบเขตที่กำหนด (ครอบครัวประกอบด้วย พ่อ แม่ และลูกเล็ก 1 คน)



รูปที่ 2 ตัวอย่างการใช้เครื่องมืออย่างมีส่วนร่วมของคนไร้บ้าน

สำหรับที่พักชั่วคราวสิ่งที่ควรคำนึงถึง คือ การตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของผู้อยู่อาศัย รวมทั้งรองรับการใช้ชีวิตร่วมกันบนพื้นฐานความเป็นส่วนตัว ในกระบวนการมีส่วนร่วมของคนไร้บ้านทำให้เข้าใจมิติเชิงกายภาพอื่น ๆ มากขึ้นด้วย เช่น ความปลอดภัยในการอาศัยอยู่ร่วมกัน ความต้องการความเป็นส่วนตัว เป็นต้น ดังนั้น ผู้วิจัยจึงมีแนวคิดในการวิเคราะห์ตามหลักเชิงวิชาการที่มีการเสนอแนะแนวทางการประเมินที่อยู่อาศัยของคนไร้บ้าน ซึ่งจำเป็นที่จะต้องกำหนดเกณฑ์ต่าง ๆ นำมาประยุกต์ใช้เพื่อกำหนดตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กับพื้นที่ทางกายภาพควบคู่การอยู่ร่วมกันทางสังคมภายในศูนย์ฯ ที่สามารถรองรับกับลักษณะของการเข้าพักอาศัยในช่วงระยะเวลาหนึ่งควบคู่กับการใช้ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในการสร้างเกณฑ์การประเมินที่สอดคล้องกับวิถีชีวิตด้วยกระบวนการศึกษา โดยวิธีการสำรวจ สังเกต และการสร้างเครื่องมือการมีส่วนร่วมของคนไร้บ้าน (รูปที่ 2) เพื่อสร้างแนวทางการประเมินที่อยู่อาศัย ศูนย์คนไร้บ้านนั้น สามารถสร้างตัวแปรเกณฑ์การประเมินซึ่งประกอบด้วย 2 ส่วนหลัก คือ

ส่วนที่ 1 ผู้ใช้งาน: ควรศึกษาข้อมูลเบื้องต้นของผู้อยู่อาศัยเพื่อให้ทราบภูมิหลังของผู้ใช้งานเพื่อให้ทราบถึงข้อมูลประชากรที่เราจะศึกษา สภาพสังคม และเศรษฐกิจ

ส่วนที่ 2 อาคาร: เป็นการศึกษาถึงทัศนคติและพฤติกรรมการใช้พื้นที่ในปัจจุบันระหว่างผู้ใช้งานและอาคาร ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ได้สร้างเครื่องมือ และแนวคำถามในการพูดคุยอย่างไม่เป็นทางการ ซึ่งสามารถสรุปเกณฑ์การประเมินดังนี้

### 1. ความปลอดภัย (Security & Safety)

กล่าวถึงความปลอดภัยด้านชีวิต ทรัพย์สิน และการอยู่อาศัยอยู่ร่วมกัน

## 2. การใช้พื้นที่ (Use of Space)

2.1 การใช้พื้นที่ภายในอาคาร ประกอบด้วย

2.1.1 พื้นที่ส่วนตัว เป็นการใช้พื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยโดยมีพื้นที่ 2 ส่วน ส่วนที่ 1 คือ ขนาดพื้นที่ที่ทางศูนย์ฯ ได้กำหนดขึ้นเพื่อเป็นข้อตกลงร่วมกันในการใช้พื้นที่เพื่ออยู่อาศัย ส่วนที่ 2 คือ การใช้ขนาดพื้นที่จริงของสมาชิกภายในศูนย์

2.1.2 พื้นที่ส่วนกลาง ประกอบด้วย พื้นที่เก็บของเก่าและของมือสอง ห้องน้ำ ห้องครัว พื้นที่ทางเดิน พื้นที่ได้บันได หรือระเบียงบันได พื้นที่นั่งเล่นดูโทรทัศน์ และ อื่น ๆ

2.2 การใช้พื้นที่ภายนอกอาคาร ประกอบด้วย

2.2.1 พื้นที่ส่วนตัว เป็นพื้นที่อยู่อาศัย ถูกสร้างขึ้นด้วยสมาชิก เช่น เรือนผู้สูงอายุ และ กระต๊อบ โดยการสร้างต้องได้รับการยินยอมจากสมาชิกคนไร่บ้านด้วยกัน

2.2.2 พื้นที่ส่วนกลาง ประกอบด้วย 2 ส่วน ส่วนแรกเป็นพื้นที่ดำเนินกิจกรรมในชีวิตประจำวัน เช่น ล้างจาน ซักผ้า ตากผ้า พื้นที่ครัว พื้นที่สนทนาการ หรือการประชุมต่าง ๆ เป็นต้น ส่วนที่สองเป็นพื้นที่ส่งเสริมการประกอบอาชีพของสมาชิก เช่น ห้องเก็บของเก่า และของมือสองที่

ทางศูนย์ฯ ได้อนุญาตให้สร้างขึ้น พื้นที่เก็บของเก่า และของมือสอง พื้นที่แยกขยะ เรือนแยกขยะ พื้นที่เก็บรถเข็น รถซาเล้ง รถยนต์เก็บของเก่า และ อื่น ๆ เป็นต้น

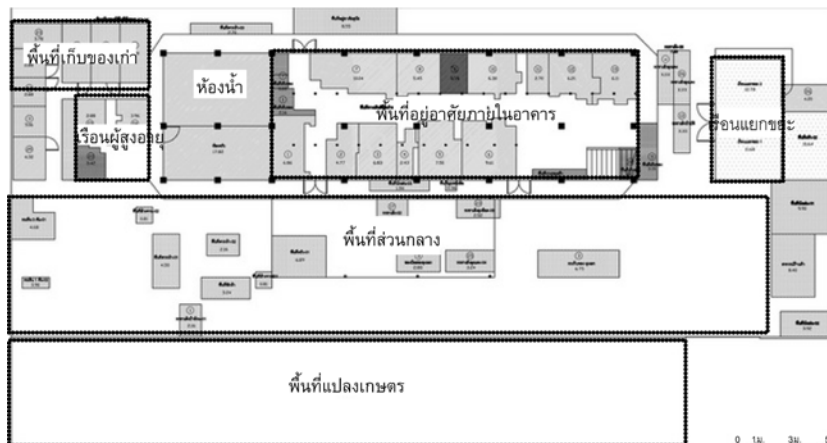
## 3. เปลือกอาคาร (Building Envelope)

ในการศึกษานี้ ขอกกล่าวถึงระยะเวลาการใช้พื้นที่ และการใช้งานพื้นที่อยู่อาศัยสำหรับผู้สูงอายุ

## 6. สรุปผลและข้อเสนอแนะ

สำหรับเกณฑ์การประเมินเพิ่มเติมที่ที่น่าสนใจเพื่อการศึกษาถึงทัศนคติ และพฤติกรรมการใช้พื้นที่ระหว่างผู้ใช้งานและอาคาร ดังนี้

1. การใช้พื้นที่การอยู่อาศัยแบบส่วนตัว คือ ความสบายทางกายภาพ และขนาดพื้นที่
2. การใช้พื้นที่ภายในอาคาร คือ พื้นที่อยู่อาศัยส่วนตัว พื้นที่ส่วนรวม และพื้นที่อยู่อาศัยสำหรับผู้สูงอายุ ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวมีผลต่อการบริหารจัดการพื้นที่สำหรับการอยู่อาศัยของสมาชิกปัจจุบัน และสมาชิกอนาคตเพื่อความเพียงพอ และการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในพื้นที่ที่จำกัด



รูปที่ 3 แผนผังชั้นที่ 1 ศูนย์คนไร่บ้าน เขตบางกอกน้อย

3. การใช้พื้นที่ภายนอกอาคารในการทำกิจกรรมในชีวิตประจำวัน การส่งเสริมการประกอบอาชีพ และการประชุมต่าง ๆ ภายในศูนย์ฯ

4. ความปลอดภัยในการอาศัยอยู่ร่วมกันภายในศูนย์ฯ คือ ความปลอดภัยด้านชีวิตและทรัพย์สิน รวมถึงการอาศัยอยู่ร่วมกันระหว่างเพศ

5. ระยะเวลาการอยู่อาศัยภายใต้นโยบายของศูนย์ฯ

## References

บุญเลิศ วิเศษปรีชา. (2546). *เปิดพรมแดน โลกของคนไร้บ้าน*. กรุงเทพฯ: ศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร.

วีระ สัจกุล. (2544). *การประเมินสภาพแวดล้อมอาคาร*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สยาม นนท์คำจันทร์. (2553). *คณะกรรมการเมืองกับการจัดการพัฒนาที่อยู่อาศัยคนจนเมือง: กรณีศึกษา เมืองชุมแพ จังหวัดขอนแก่น*. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, คณะมนุษยศาสตร์ และสังคมศาสตร์, มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

Kaya, N., & Erkip, F. (2001). Satisfaction in a dormitory building: The effects of floor height on the perception of room size and crowding. *Environment and Behavior*, 33 (January), 35-53.

Leifer, D. (1998). Evaluation user satisfaction: case studies in Australasia. *Facilities*, 16, (5-6), 138-142.

Liu, A. (1999). Residential satisfaction in housing estate: A Hong Kong perspective. *Automation in Construction*, 8(4), 511-524.

Sungur, A. (1998). *Effect of housing morphology on user satisfaction*. Proceeding of the 4<sup>th</sup> International Space Syntax Symposium. London: University College London.