

การศึกษาความเหลื่อมล้ำกับความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ กรณีศึกษากรุงเทพมหานคร

THE STUDY ON AN INEQUALITY ISSUE IN MOTORCYCLE SAFETY: A CASE STUDY OF BANGKOK

ภาวิณี เอี่ยมตระกูล*, สรารัตน์ ฉายพงษ์

Pawinee lamtrakul, Sararad Chayphong*

ศูนย์แห่งความเป็นเลิศทางวิชาการด้านวิจัยและนวัตกรรมเพื่อการขนส่งเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

Center of Excellence in Urban Mobility Research and Innovation, Faculty of Architecture and Urban Planning, Thammasat University.

**Corresponding author, e-mail: pawinee@ap.tu.ac.th*

Received: 1 February 2023; **Revised:** 8 August 2023; **Accepted:** 8 August 2023

บทคัดย่อ

จำนวนอุบัติเหตุทางถนนที่เพิ่มขึ้นและผลกระทบด้านลบได้กลายเป็นปัญหาสำคัญในประเทศที่ยังไม่พัฒนาและกำลังพัฒนา การศึกษานี้ได้มุ่งเน้นศึกษาความเหลื่อมล้ำทางด้านคมนาคมในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนเป็นหลักผ่านการเก็บรวบรวมข้อมูลสังคม เศรษฐกิจ และการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง ตลอดจนข้อมูลปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางเพื่อสะท้อนความไม่เท่าเทียมกันของการเดินทางที่ปลอดภัยในปัจจุบันในกรุงเทพมหานคร จากกลุ่มตัวอย่างของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม รวมถึงหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานภาคเอกชนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน 1,040 กลุ่มตัวอย่าง (1,000 กลุ่มตัวอย่าง จากแบบสอบถาม และ 40 กลุ่มเป้าหมาย จากการสนทนากลุ่ม) ผลการวิเคราะห์พบว่า กลุ่มที่ถูกจัดอยู่ในระดับความปลอดภัยต่ำนั้นอยู่ในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน และคนเดินเท้าซึ่งเป็นกลุ่มผู้เดินทางที่เปราะบาง ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าความเหลื่อมล้ำของการเดินทางที่สะท้อนจากข้อมูลทางสถิติมีใช้เพียงประเด็นในเรื่องความสามารถในการจ่ายเพื่อการเข้าถึงรูปแบบการเดินทางที่ปลอดภัยเท่านั้น หากแต่รวมไปถึงปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมของถนน สิ่งแวดล้อม และนโยบายเกี่ยวกับมาตรการ ด้านความปลอดภัยทางถนน ที่ล้วนมีส่วนในการขับเคลื่อนให้เกิดความเหลื่อมล้ำในการเดินทางที่ปลอดภัย

คำสำคัญ: ความปลอดภัยทางถนน; ความเหลื่อมล้ำ; ผู้ใช้รถใช้ถนนที่เปราะบาง; รถจักรยานยนต์

Abstracts

The increasing number of road accidents and its negative impact has become a major concern issue across the undeveloped and developing countries. The main purpose of the study is to understand

transportation inequalities and road safety by collecting several sets of data from different dimensions which include socio-economic background, traveling patterns, modes, and problems related to travel. To reflect the inequality of current safe travel in Bangkok, 1,040 samples (1,000 from questionnaire, 40 from focus group) from various groups including government agencies and private sectors in Bangkok were interviewed followed by a questionnaire and focus group. However, the analysis results indicated that low levels of safety issues are being experienced by motorcyclists, bicycle riders and pedestrians; and these categories are the most vulnerable commuters. This study also found that the unequal access position of safe traveling not only depends on the users' ability to pay but also in most cases, it occurs due to a lack of sound policy as well as poor safety measures management from the policy level.

Keywords: Road Safety; Inequality; Vulnerable Road Users; Motorcyclists

บทนำ

การเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทยมีผลกระทบทั้งในเชิงบวกและลบ ปัจจุบันประเด็นความเหลื่อมล้ำเป็นประเด็นที่ถูกพูดถึงมากขึ้นและอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 4.3 ต่อปี จากรายงาน World Economic Forum [1] พบว่า ระดับความไม่เสมอภาคของไทยสูงเป็นอันดับที่ 25 จาก 107 ประเทศทั่วโลก อีกทั้งความแตกต่างของรายได้โดยเฉลี่ยระหว่างกลุ่มประชากรหัวแถวที่มีรายได้สูงที่สุดร้อยละ 20 และกลุ่มประชากรท้ายแถวที่มีรายได้ต่ำที่สุดร้อยละ 20 สูงถึง 10.3 เท่า [2] ช่องว่างความเหลื่อมล้ำระหว่างกลุ่มคนรวยกับคนจนมีระยะห่างของรายได้เพิ่มมากขึ้นไม่ว่าจะเป็นด้านทรัพย์สิน ด้านรายได้ ด้านโอกาส และด้านคุณภาพชีวิต รวมไปถึงด้านคมนาคมขนส่ง [3]

ประเด็นด้านความเหลื่อมล้ำในมิติด้านคมนาคมและขนส่ง นอกจากประเด็นของเรื่องการจัดสรรระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ให้ความสำคัญกับผู้ใช้งานมากกว่าระบบขนส่งสาธารณะ ราคาที่สามารถเข้าถึงได้สำหรับประชาชน ยังมีอีกประเด็นหนึ่งที่สำคัญ คือ ด้านความปลอดภัยทางถนน อันสะท้อนผ่านความเสี่ยงในการเดินทางบนท้องถนนในประเทศไทย เมื่อพิจารณาสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยจัดอยู่ในอันดับ 9 ของโลก อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วโลกกว่าร้อยละ 29 อยู่ในกลุ่มของยานพาหนะที่เปราะบาง (Vulnerable road user) อาทิ จักรยาน คนเดินเท้า โดยเฉพาะการเดินทางด้วย “รถจักรยานยนต์” [4] แม้ว่าโอกาสที่จะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของผู้ขับขี่ยานพาหนะในรูปแบบต่าง ๆ แตกต่างกันไปตามภูมิภาค แต่เมื่อพิจารณามิติเชิงสังคมกลับพบความไม่เท่าเทียมในเรื่องความปลอดภัย ซึ่งกว่าร้อยละ 90 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นในประเทศรายได้ต่ำและรายได้ปานกลาง โดยเฉพาะกลุ่มผู้ที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะ คนเดินเท้า ประชากรทั่วโลกมากกว่าล้านคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนและมีผู้บาดเจ็บ 20-50 ล้านคนในทุกปี [4] อีกทั้งการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตในทุกกลุ่มอายุ เมื่อพิจารณาสถานการณ์ของประเทศไทย พบว่า สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ปี 2561 เป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 74.4 เกิดจากรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 12.7 ผู้เดินเท้า คิดเป็นร้อยละ 7.6 ผู้ขี่จักรยาน คิดเป็นร้อยละ 3.5 และผู้ใช้ถนนอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 2.3 [4-5]

ปัญหาด้านความเหลื่อมล้ำด้านด้านคมนาคมขนส่งที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนถือเป็นปัญหาที่ซับซ้อน ซึ่งสาเหตุของปัญหาเกี่ยวเนื่องกับการจัดสรรระบบคมนาคมขนส่งที่ไม่มีประสิทธิภาพทั้งในเชิงโครงสร้างพื้นที่ ข้อยกีดทางสังคมและเศรษฐกิจของผู้เดินทาง [3] และกฎหมายที่ไม่สามารถดึงกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนเข้าสู่รูปแบบการเดินทางที่ปลอดภัย และผลักดันให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเข้าสู่รูปแบบการเดินทางที่มีความเสี่ยงและเปราะบาง ปัญหาดังกล่าวหลายภาคส่วนควรให้ความสำคัญเนื่องจากนำมาสู่การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน และที่สำคัญแนวโน้มของการใช้รถจักรยานยนต์อันเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีความเปราะบางมีแนวโน้มสูงขึ้น [6] อีกทั้งนโยบายหรือมาตรการต่าง ๆ

ของภาครัฐที่นำมาใช้ยังขาดความสอดคล้องของการให้การสนับสนุนการเดินทางที่ปลอดภัยในแต่ละรูปแบบการเดินทางที่ต่างกัน [7] อนึ่ง การสร้างเครือข่ายและการเข้าถึงปัญหาของคนทุกกลุ่มจะช่วยสร้างความตระหนักในสังคมที่สามารถนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงได้ [8] โดยจะต้องเน้นการมองภาพความเป็นจริงของกลุ่มคนที่มีลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจในสังคมเมือง [9] อันสะท้อนความสามารถในการจ่ายและการเข้าถึงที่ต่างกันให้สามารถทราบถึงความคิดเห็นที่ต่างกัน รวมไปถึงรับรู้สถานการณ์เพื่อสร้างความตระหนักด้านความปลอดภัยแก่คนทุกกลุ่ม

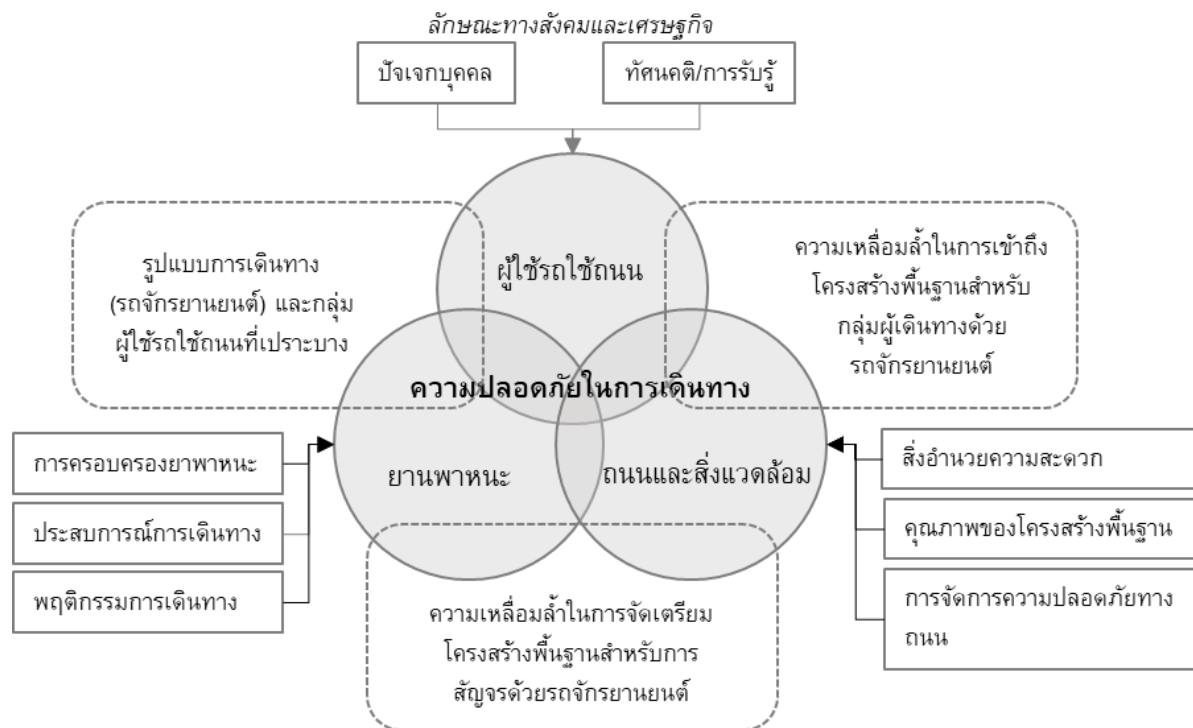
ทบทวนแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ปัจจัยในการประเมินความเสมอภาคทางคมนาคมและการขนส่ง : ในการประเมินความเสมอภาคทางคมนาคมขนส่งสามารถพิจารณาได้ 3 ประเด็น มีรายละเอียดดังนี้

1) ความเสมอภาคเชิงแนวนอน (Horizontal Equity) เกี่ยวข้องกับการกระจายผลกระทบระหว่างบุคคลและกลุ่มที่ถือว่ามีความสามารถและความต้องการเท่าเทียมกัน ตามคำนิยามนี้ บุคคลและกลุ่มที่เท่าเทียมกันควรได้รับความเสมอภาคของทรัพยากรเท่าเทียมกันมีค่าใช้จ่ายเท่ากันและในรูปแบบอื่น ๆ ซึ่งควรที่จะได้รับการปฏิบัติเหมือนกัน อันหมายความว่านโยบายสาธารณะควรหลีกเลี่ยงการให้ความสำคัญกับบุคคล หรือกลุ่มบุคคลอื่น และผู้บริโภคว่า "รับสิ่งที่พวกเขาจ่ายและจ่ายเงินสำหรับสิ่งที่พวกเขาได้รับ" จากค่าธรรมเนียมและภาษีเว้นเสียแต่ว่าเงินอุดหนุนนั้นมีเหตุผลที่เฉพาะเจาะจง [10]

2) ความเสมอภาคเชิงแนวตั้งตามรายได้และชนชั้นทางสังคม (Vertical Equity with Regard to Income and Social Class) เกี่ยวข้องกับการกระจายผลกระทบระหว่างบุคคลและกลุ่มที่ต่างกันความสามารถและความต้องการ โดย Creger, Espino และ Sanchez [11] ได้ระบุว่าวิธีที่การวางแผนสามารถตอบสนองความต้องการของกลุ่มที่ด้อยโอกาสจะช่วยสร้างความเสมอภาคได้ดีขึ้น

3) ความเสมอภาคเชิงแนวตั้ง พิจารณาตามความจำเป็นและความสามารถในการเดินทาง (Vertical Equity with Regard to Mobility Need and Ability) เกี่ยวข้องกับการกระจายผลกระทบระหว่างบุคคลและกลุ่มที่ต่างกันตามความจำเป็น และความสามารถในการเดินทาง ดังนั้นระบบการขนส่งที่ตรงกับความต้องการของกลุ่มผู้ด้อยโอกาสที่มีความบกพร่อง หรือมีอุปสรรคในการเดินทาง ซึ่งควรพิจารณาปัจจัยในการประเมินความเสมอภาคด้านคมนาคมและขนส่งในมิติของผลกระทบที่หลากหลายทั้งในส่วนของค่าใช้จ่ายและผลประโยชน์) โดย Marshall และคณะ [12] ระบุว่าปัจจัยการประเมินสามารถสะท้อนผ่านรายได้ แต่อย่างไรก็ตามเนื่องด้วยความซับซ้อนของความเสมอภาคจำเป็นจะต้องพิจารณาปัจจัยอื่น ๆ ที่มากกว่ารายได้ เพื่อสะท้อนประเด็นในด้านอื่น ๆ เช่น ด้านความต้องการด้านการเดินทางและด้านความสามารถในการเข้าถึงทางกายภาพ



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิด

แนวคิดในการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ : การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ประกอบที่มีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากรถนั้น ๆ เพื่อกำหนดมาตรการในการแก้ไขปรับปรุงระบบการจราจรให้มีความปลอดภัยมากที่สุด ซึ่งเมื่อพิจารณาองค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุในลักษณะที่คล้ายกับของประเทศไทย โดยแนวทางในการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์พิจารณาบนพื้นฐานของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ 3 ปัจจัย คือ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อม [13-14]

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาความเหลื่อมล้ำของการเดินทางในมุมมองของการพิจารณาด้านสังคมและเศรษฐกิจ
2. ศึกษาความเหลื่อมล้ำในประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนของกลุ่มรูปแบบการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เปรียบเทียบกับรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ ในเขตเมือง

วิธีดำเนินการวิจัย

พื้นที่ในการศึกษา

พื้นที่กรุงเทพมหานคร ถือเป็นพื้นที่เมืองหลวงของประเทศที่มีความหนาแน่นของกิจกรรมต่าง ๆ ภายในเมือง รวมถึงมีระบบคมนาคมและขนส่งที่หลากหลายที่รองรับการทำการกิจกรรมการเดินทางของประชากรภายในพื้นที่ความท้าทายของการวางแผนด้านระบบคมนาคมและขนส่งอันเป็นโจทย์สำคัญที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพชีวิตของประชาชนภายในพื้นที่ คือ ความไม่ปลอดภัยบนท้องถนน โดยพื้นที่กรุงเทพมหานครถือเป็นอีกพื้นที่ที่สำคัญที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุในอันดับต้น ๆ ของประเทศไทย โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษานี้เก็บรวบรวมข้อมูลจาก 2 ส่วน คือ

1. การเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถาม จำนวน 1,000 ชุด เพื่อรวบรวมข้อมูลสังคม เศรษฐกิจ และการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง จากกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปี ขึ้นไป เพื่อสะท้อนความเหลื่อมล้ำของการมาตรการให้การสนับสนุนการเดินทางอย่างปลอดภัยในปัจจุบัน วิธีการเก็บแบบสอบถามจะใช้วิธีการสอบถามจากผู้ให้คำตอบโดยตรง (Face to Face) โดยพิจารณาจากกลุ่มรูปแบบการเดินทางทั้งหมด 5 กลุ่ม คือ 1) รถจักรยานยนต์ 2) รถยนต์ 3) รถจักรยาน/คนเดินเท้า 4) ระบบขนส่งสาธารณะ 5) ระบบกึ่งขนส่งสาธารณะ และกระจายการเก็บข้อมูลแบบสอบถามให้ครอบคลุมทั้ง 50 เขต ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

2. การเก็บข้อมูลด้วยการประชุมสนทนากลุ่มเพื่อพิจารณาประเด็นความเหลื่อมล้ำในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยซึ่งทำการเปรียบเทียบกับรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ ในมุมมองและทัศนคติของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง โดยการเชิญชวนกลุ่มเป้าหมายในการเข้าร่วมกิจกรรมนั้นใช้วิธีการส่งหนังสือเชิญอย่างเป็นทางการตามกลุ่มเป้าหมายที่ทำการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง ในส่วนของวิธีการเก็บข้อมูลในกิจกรรมการประชุมสนทนากลุ่มจะใช้วิธีการถามคำถามปลายเปิด ร่วมกับแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้างที่จะเชิญให้กลุ่มเป้าหมายแสดงความคิดเห็นและหารือร่วมกัน โดยมีขอบเขตของคำถามเกี่ยวกับ 2 ประเด็น คือ “สถานการณ์ปัญหาความเหลื่อมล้ำในมิติด้านความปลอดภัยทางถนน” กับ “ปัจจัยความเหลื่อมล้ำในการเดินทางที่ปลอดภัย” ประกอบด้วย 10 ประเด็นย่อย คือ 1) ค่าใช้จ่าย 2) บ้าย/เครื่องหมายจราจร 3) ช่องจราจร 4) สภาพผิวทาง 5) สิ่งอำนวยความสะดวก 6) ที่จอดรถ 7) การจัดการความเร็ว 8) ข้อกำหนดห้ามสัญจร 9) กลุ่มเครือข่าย และ 10) ความปลอดภัย

กลุ่มตัวอย่าง

สืบเนื่องจากมีวิธีการในการเก็บรวบรวมข้อมูลสองส่วน ดังนั้นการพิจารณาขนาดกลุ่มตัวอย่าง จึงแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

1. พิจารณาขนาดกลุ่มตัวอย่างเพื่อเก็บแบบสอบถาม เนื่องด้วยพื้นที่กรุงเทพมหานครเป็นพื้นที่เมืองหลวงของประเทศทำให้มีประชากรแฝงที่เดินทางเข้าสู่พื้นที่จำนวนมาก จึงไม่สามารถทราบจำนวนประชากรที่แท้จริงได้ ดังนั้นการพิจารณาจำนวนกลุ่มตัวอย่างจึงใช้สูตร W.G. Cochran (1953) ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ดังนี้

$$n = \frac{p(1-p)Z^2}{d^2} \quad (\text{สมการที่ 1})$$

จากผลการคำนวณพบว่า ขนาดกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสมตามเงื่อนไขข้างต้นนั้นจะใช้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 384.16 กลุ่มตัวอย่าง ทางโครงการจึงกำหนดขนาดตัวอย่างมากกว่า 384 ชุดขึ้นไป อย่างไรก็ตามพื้นที่กรุงเทพมหานครนอกจากมีประชากรตามทะเบียนราษฎรแล้วนั้น ยังมีประชากรแฝงมากกว่าสองล้านคน ดังนั้นในการศึกษานี้จึงเพิ่มระดับความเชื่อมั่นของกลุ่มตัวอย่าง และสรุปผลจำนวนการเก็บแบบสอบถามเท่ากับ 1,000 ชุด

2. พิจารณาขนาดกลุ่มเป้าหมายเพื่อการประชุมสนทนากลุ่ม ในส่วนของขนาดกลุ่มเป้าหมายสำหรับการประชุมสนทนา มีการกำหนดขนาดกลุ่มเป้าหมายจากแนวทางของระเบียบวิธีการวิจัยหรือแนวทางการเก็บรวบรวมข้อมูลตามแนวทางของ Nastasi and Schensul [15] โดยหลักการในการกำหนดขนาดกลุ่มเป้าหมายของการสนทนากลุ่ม (Focus Groups) ควรสัมภาษณ์ประมาณ 1-3 กลุ่ม ในแต่ละกลุ่มควรมีประมาณ 5 – 10 บุคคล การพิจารณากลุ่มเป้าหมายต้องอยู่บนพื้นฐานของการเป็นกลุ่มที่สามารถเป็นตัวแทนในการตอบคำถามการวิจัย ดังนั้นการกำหนดขนาดกลุ่มเป้าหมายสำหรับการสนทนากลุ่มจึงกำหนดผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 10 คนขึ้นไปในแต่ละครั้ง โดยแยกการหารือเป็น 3 กลุ่ม คือ ผู้ใช้รถใช้ถนนในกลุ่มรูปแบบการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ หน่วยงานภาครัฐ และหน่วยงานภาคเอกชน

3. การสุ่มกลุ่มตัวอย่างและเป้าหมาย ในการสุ่มกลุ่มตัวอย่างและกลุ่มเป้าหมายสำหรับการศึกษานี้ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) โดยสุ่มตัวอย่างผ่านผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนระบบคมนาคม ซึ่งจะเลือกหน่วยงานใดบ้างเข้ามาเป็นกลุ่มตัวอย่าง ผู้เชี่ยวชาญพิจารณาตามจุดมุ่งหมายของการวิจัยเป็นสำคัญ โดยกลุ่มตัวอย่างจะต้องดำเนินงานหรือมีความเกี่ยวข้องกับด้านระบบวิถีความปลอดภัยทางถนน ไม่ว่าจะเป็นด้านยานพาหนะ ผู้ใช้รถใช้ถนน ด้านสภาพแวดล้อมกับถนน ด้านสาธารณสุขและการแพทย์ ด้านการบังคับใช้ข้อบังคับและกฎหมาย ด้านวิศวกรรมขนส่ง เป็นต้น หลังจากนั้นจัดแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 3 กลุ่มหลักดังที่ได้กล่าวในข้อที่ 2

4. การขอความยินยอมในการให้ข้อมูลแบบรวบรวมข้อมูลในการศึกษานี้ผ่านการพิจารณาด้านจริยธรรมในคน คณะอนุกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ชุดที่ 2 สาขาสังคมศาสตร์ หนังสือรับรองเลขที่ 083/2562

การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์และแปลผลผ่านสถิติด้วยการทดสอบระดับนัยสำคัญทางสถิติ ประกอบกับการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) จากประเด็นที่ได้จากการจัดกิจกรรมสนทนากลุ่มด้วยการคัดกรองประเด็นที่ค้นพบ แล้วแสดงค่าความสำคัญผ่านการนับเพื่อแสดงความถี่ อันช่วยสะท้อนระดับความสำคัญของประเด็นเนื้อหาอื่น ๆ เพื่อเสนอแนะแนวทางเชิงนโยบายในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน และสร้างความเท่าเทียมของการเดินทางบนท้องถนน

ผลการวิจัย

การวิเคราะห์ความเหลื่อมล้ำของการเดินทางในมุมมองของการพิจารณาด้านสังคมและเศรษฐกิจ

การวิเคราะห์ความเหลื่อมล้ำของการเดินทางในมุมมองของการพิจารณาด้านสังคมและเศรษฐกิจเป็นประเด็นที่สำคัญที่มีความเกี่ยวเนื่องกับความสามารถในการเข้าถึงการเดินทาง และระบบคมนาคมขนส่งของประชาชนภายในเมือง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ปัจจัยทางด้านสังคม จากการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม จำนวน 1,000 ชุด (ตารางที่ 1) จากกลุ่มผู้เดินทางด้วยรูปแบบการเดินทางใน 5 ประเภทของรูปแบบการเดินทางอันประกอบด้วย 1) รถจักรยานยนต์ 2) รถยนต์ส่วนบุคคล 3) การเดินทางโดยปราศจากเครื่องยนต์ (รถจักรยาน และเดินเท้า) 4) ระบบขนส่งสาธารณะ และ 5) ระบบกึ่งขนส่งสาธารณะ จากข้อมูลพบว่ากลุ่มเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 55.0 เพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 45.0 เมื่อพิจารณาในประเด็นของระดับการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นกลุ่มผู้จบการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุด (ร้อยละ 51.2) รองลงมาคือ อนุปริญญาตรี (ร้อยละ 20.6) มัธยมศึกษาตอนปลาย (ร้อยละ 18.6) มัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 8.3) และสูงกว่าปริญญาตรี (ร้อยละ 1.0) ตามลำดับ

ตารางที่ 1 ลักษณะทางสังคม

ปัจจัย		รถจักรยานยนต์		รถยนต์		เดินเท้าและจักรยาน		ระบบขนส่งสาธารณะ		ระบบกึ่งขนส่งสาธารณะ		รวม	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
เพศ	ชาย	132	24.0	111	20.2	113	20.5	95	17.3	99	18.0	550	55.0
	หญิง	91	20.2	101	22.4	77	17.1	105	23.3	76	16.9	540	45.0
ศาสนา	พุทธ	219	22.2	209	21.2	188	19.1	200	20.3	169	17.2	985	98.5
	คริสต์	1	50.0	1	50.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	0.2
	อิสลาม	3	27.3	2	18.2	2	18.2	0	0.0	6	36.3	13	1.3
	ต่างกว่าประถมศึกษา	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	0.1
ระดับการศึกษา	ประถมศึกษา	1	50.0	0	0.0	1	50.0	0	0.0	0	0.0	2	0.2
	มัธยมศึกษาตอนต้น	15	18.1	17	20.5	21	25.3	20	24.1	10	12	83	8.3
	มัธยมศึกษาตอนปลาย	49	26.3	37	19.9	38	20.4	33	17.7	29	15.6	186	18.6
	อนุปริญญาตรี	46	22.3	32	15.5	54	26.2	45	21.8	29	14.1	206	20.6
	ปริญญาตรี	109	21.2	122	23.8	76	14.8	103	20.1	103	20.1	512	51.2
	สูงกว่าปริญญาตรี	2	20.0	4	40.0	0	0.0	0	0.0	4	40.0	10	1.0
สถานะ	แต่งงานแล้ว	127	23.2	120	21.9	104	19.0	100	18.2	97	17.7	548	54.8

	ปัจจัย	รถจักรยานยนต์		รถยนต์		เดินเท้าและจักรยาน		ระบบขนส่งสาธารณะ		ระบบกึ่งขนส่งสาธารณะ		รวม	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
จำนวนสมาชิก ในครัวเรือน	โสด	94	21.0	92	20.5	86	19.2	100	22.3	78	17.0	451	45.1
	หย่าร้าง	1	100.0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0.1
	อยู่คนเดียว	35	20.6	36	21.2	30	17.6	34	20	35	20.6	170	17.0
	2-3 คน	129	23.6	88	16.1	115	21	117	21.4	98	17.9	547	54.7
	4-5 คน	45	20.8	74	34.3	31	14.4	33	15.3	33	15.3	216	21.6
	6 คนขึ้นไป	8	18.18	7	15.9	11	25.0	9	20.5	9	20.5	44	4.4
รวม		223	22.3	212	21.2	190	19.0	200	20.0	175	17.5	1,000	100.0

หมายเหตุ: แบบสอบถามจำนวน 1,000 ชุด (ในคำถามจำนวนสมาชิก Missing จำนวน 23 ชุด)

2. ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ จากข้อมูลพบว่า ลักษณะอาชีพของกลุ่มตัวอย่างที่เก็บรวบรวมข้อมูล มีความหลากหลายของอาชีพ ไม่ว่าจะเป็นข้าราชการ พนักงานเอกชน นักเรียน ค้าขาย รับจ้าง แม่บ้าน ว่างงาน โดยลักษณะอาชีพที่พบมากที่สุด คือ พนักงานเอกชน (ร้อยละ 37.5) ค้าขาย (ร้อยละ 23.0) และรับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 20.1) เมื่อพิจารณาในรายละเอียดประเด็นของการเดินทาง จากข้อมูลดังกล่าวในช่วงต้นพบว่าลักษณะอาชีพที่แตกต่างกัน มีการใช้รูปแบบการเดินทางเพื่อการทำกิจกรรมในชีวิตประจำวันที่แตกต่างกันไปตามความสามารถในการเข้าถึงรายบุคคล ซึ่งพบว่ากลุ่มอาชีพที่มีความสามารถในการจ่ายสูงจะเลือกใช้รูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ และระบบขนส่งสาธารณะเป็นหลักโดยระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้บริการจะเป็นกลุ่มรูปแบบขนส่งสาธารณะประเภท รถไฟฟ้า รถไฟฟ้าใต้ดิน ขณะที่กลุ่มอาชีพที่มีข้อจำกัดด้านค่าใช้จ่าย อาทิ นักเรียน แม่ค้า และกลุ่มคนว่างงาน รูปแบบการเดินทางที่ตัดสินใจเลือกใช้บริการจะเป็นการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ ตามลำดับ โดยกลุ่มระบบขนส่งสาธารณะจะเป็นประเภทรูปแบบการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางเป็นหลัก

รูปแบบการเดินทางที่ประชาชนนิยมใช้ในทุกอาชีพ คือ รถยนต์ส่วนบุคคล ในกรณีของการพิจารณาในประเด็นด้านระดับของรายได้ (ตารางที่ 2) พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับรายได้ส่วนใหญ่ 10,000 – 15,000 บาท มากที่สุด (ร้อยละ 51.7) รองลงมาคือ 15,000 – 20,000 บาท (ร้อยละ 20.7) และ 5,001 - 10,000 บาท (ร้อยละ 9.1) ตามลำดับ โดยกลุ่มที่มีระดับรายได้ที่แตกต่างกันสะท้อนให้เห็นความสามารถในการเข้าถึงรูปแบบการเดินทางที่แตกต่างกันซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับรายได้สูงในช่วง 15,000 – 20,000 บาท เป็นต้นไป มีการเลือกใช้รูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ และระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าผู้ที่มีระดับรายได้ต่ำกว่า สำหรับประเด็นการพิจารณาด้านการครอบครองยานพาหนะกับรายได้ พบว่า จำนวนการครอบครองมีความเกี่ยวเนื่องกับระดับรายได้ที่สะท้อนความสามารถในการจ่ายหรือครอบครองยานพาหนะ กลุ่มคนที่มีระดับรายได้สูงขึ้นในช่วง 10,000 – 25,000 บาท มียานพาหนะในครอบครองสูง แต่เมื่อพิจารณาระดับรายได้สูงกว่า 25,000 บาท กลับพบว่ามียานพาหนะในครอบครองน้อยลง อย่างไรก็ตามพบว่า กลุ่มคนที่มีระดับรายได้ในช่วง 5,000 – 15,000 บาท มีจำนวนยานพาหนะในครอบครองส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มของรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 22.3) ในบางกรณีมีการครอบครองรถจักรยานยนต์มากถึง 4 คัน ต่อหลังการเรือน ข้อมูลดังกล่าวชี้ให้เห็นประเด็นสำคัญเกี่ยวกับรายได้และการครอบครองยานพาหนะซึ่งขณะที่รายได้เพิ่มขึ้น การครอบครองยานพาหนะจะเปลี่ยนไปสู่การครอบครองรถยนต์เป็นหลัก

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ความเหลื่อมล้ำของการเดินทางในมุมมองรายได้กับการครอบครองยานพาหนะ

รายได้ (บาท)	ผู้ใช้รถใช้ถนน		จำนวนการครอบครอง							
			รถยนต์		รถกระบะ		รถจักรยานยนต์		รถจักรยาน	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
≤ 5,000	34	3.4	5	0.9	0	0.0	7	1.1	6	2.7
5,001-10,000	91	9.1	34	6.0	0	0.0	26	4.2	34	15.5
10,001-15,000	517	51.7	234	41.5	62	60.8	312	51.0	95	43.2
15,001-20,000	207	20.7	171	30.3	27	26.5	153	25.0	22	10.0
20,001-25,000	51	5.1	29	5.1	4	3.9	30	4.9	18	8.2
25,001-30,000	64	6.4	56	9.9	8	7.8	50	8.2	31	14.1
30,001-35,000	30	3.0	29	5.1	0	0.0	28	4.6	9	4.1
มากกว่า 35,000	6	0.6	6	1.1	1	1.0	6	1.0	5	2.3
รวม	1,000	100	564	100	102	100	612	100	220	100

การพิจารณาความเหลื่อมล้ำในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ ในเขตเมือง

การพิจารณาความเหลื่อมล้ำในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบการเดินทางอื่นในเขตเมือง ทำการพิจารณาผ่าน 4 ประเด็นหลัก ประกอบด้วย

1. กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่เกี่ยวข้อง 3 กลุ่ม ประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนน

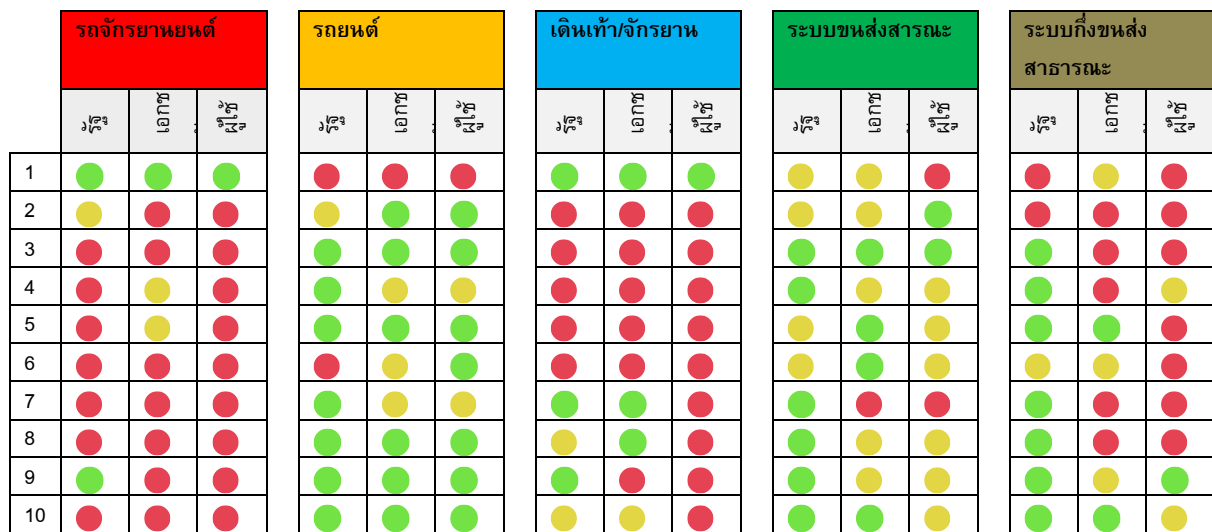
2. รูปแบบการเดินทาง 5 รูปแบบ ประกอบด้วย รถจักรยานยนต์ รถยนต์ เดินเท้า/จักรยาน ระบบขนส่งสาธารณะ และระบบกึ่งขนส่งสาธารณะ

3. ปัจจัยความเหลื่อมล้ำในการเดินทาง 10 ปัจจัยย่อย ประกอบด้วย 1) ค่าใช้จ่าย 2) ป้าย/เครื่องหมายจราจร 3) ช่องจราจร 4) สภาพผิวทาง 5) สิ่งอำนวยความสะดวก 6) ที่จอดรถ 7) การจัดการความเร็ว 8) ข้อกำหนดห้ามสัญจร 9) กลุ่มเครือข่าย และ 10) ความปลอดภัย

4. การให้ความสำคัญตามมุมมองของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเกี่ยวกับระดับความเหลื่อมล้ำซึ่งพิจารณาแยกตามรูปแบบการเดินทางและปัจจัยย่อยต่าง ๆ โดยมีการแบ่งระดับออกเป็น 3 ระดับ คือ สูง (สัญลักษณ์แทนด้วยสีแดง) ปานกลาง (สัญลักษณ์แทนด้วยสีเหลือง) ต่ำ (สัญลักษณ์แทนด้วยสีเขียว) (ภาพที่ 2)

จากการพิจารณาความเหลื่อมล้ำในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์จำแนกตามกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (ภาพที่ 2) พบว่า การเดินทางที่ปลอดภัยในเขตเมืองมีความเหลื่อมล้ำในการเดินทางซึ่งสะท้อนให้เห็นจากค่าความสำคัญของปัจจัยย่อยที่ใช้ประเมินความเหลื่อมล้ำในแต่ละประเภทของรูปแบบการเดินทางมีระดับคะแนนที่แตกต่างกัน โดยกลุ่มรูปแบบการเดินทางที่เปราะบาง คือ รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน เดินเท้า มีค่าคะแนนความเหลื่อมล้ำที่สูงกว่าการเดินทางด้วยรถยนต์ และระบบขนส่งสาธารณะ ไม่ว่าจะเป็น ช่องจราจร ที่จอดรถ การจัดการความเร็ว ข้อกำหนดห้ามสัญจร ความปลอดภัย สภาพผิวทาง สิ่งอำนวยความสะดวก ตามลำดับ โดยกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง 3 กลุ่ม มีความคิดเห็นและทัศนคติต่อประเด็นด้านความเหลื่อมล้ำในการเดินทางในทิศทางที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งมองว่ารถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มรูปแบบการเดินทางที่ค่อนข้างเสี่ยงที่สะท้อนจากตัวเลขสถิติการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตซึ่งจำเป็นจะต้องมีการสร้างช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์ บนพื้นฐานของความเป็นไปได้และข้อจำกัดในพื้นที่ของเส้นทาง และควรมีการจัดการความเร็วเหมาะสมเพื่อบรรเทาความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุการเกิดอุบัติเหตุขึ้นถ้ามีระดับความเร็วในการสัญจรร่วมกันกับยานพาหนะขนาดอื่น ๆ อย่างเหมาะสม และที่สำคัญ คือ ถนนที่ปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ซึ่งปัจจุบันผู้ใช้รถใช้ถนนประสบปัญหาในการขับขีรถจักรยานยนต์อัน

เนื่องจากสภาพของถนนแออัด เป็นหลุม เป็นบ่อ ฝาท่อระบายน้ำ เศษหิน/ทราย อันเป็นอุปสรรคต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ อีกทั้งเป็นยานพาหนะขนาดเล็กที่อาจเสียหลัก รถล้ม ได้ง่าย



คำอธิบาย: 1 = ค่าใช้จ่าย, 2 = ป้าย/เครื่องหมายจราจร, 3 = ช่องจราจร, 4 = สภาพผิวทาง, 5 = สิ่งอำนวยความสะดวก, 6 = ที่จอดรถ, 7 = การจัดการความเร็ว, 8 = ข้อกำหนดห้ามสัญจร, 9 = กลุ่มเครือข่าย, 10 = ความปลอดภัย

ระดับความเหลื่อมล้ำ สูง ● ● ● ต่ำ

ภาพที่ 2 ความเหลื่อมล้ำในการเดินทางด้วยรถจักรยานจำแนกตามกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

อย่างไรก็ตามภาครัฐและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องได้เสนอแนะแนวทางด้วยการส่งเสริมและผลักดันให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจะต้องเข้ามาดูแลและปรับปรุงแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้ตรงจุด ซึ่งจะต้องอาศัยความร่วมมือ และบูรณาการการดำเนินงานร่วมกัน โดยเฉพาะการรับฟังความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนผู้ใช้รถใช้ถนนควรมีส่วนร่วมในการวางแผนและแก้ไขปัญหาหารือร่วมกันกับภาครัฐและภาคเอกชนตั้งแต่ระดับของการก่อเกิดนโยบายเพื่อให้สามารถสร้างมาตรการ และนโยบายที่สอดคล้องต่อสถานการณ์ปัญหา ตลอดจนความต้องการของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่มอย่างแท้จริง

สรุปและอภิปรายผล

การศึกษานี้ได้มุ่งเน้นศึกษาความเหลื่อมล้ำทางด้านคมนาคมขนส่งที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนเป็นหลัก อนึ่งความเหลื่อมล้ำกับการตัดสินใจวางแผนด้านคมนาคมและขนส่งจะมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญที่สามารถสะท้อนให้เห็นถึงผลกระทบได้จากประเด็นด้านความปลอดภัย โดยการศึกษาดังกล่าวได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 1,040 กลุ่มตัวอย่าง จากกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม หน่วยงานภาครัฐ และหน่วยงานเอกชน ผ่านการวิเคราะห์นัยสำคัญทางสถิติและการวิเคราะห์เชิงเนื้อหาจากประเด็นการจัดกิจกรรมสนทนากลุ่ม เพื่อเสนอแนะแนวทางในการบรรเทาความเหลื่อมล้ำที่เกิดขึ้นในประเด็นด้านการเดินทางอย่างปลอดภัย จากการพิจารณาปัจจัยในการประเมินความเสมอภาค 3 ประเด็นหลัก คือ 1) ความเหลื่อมล้ำในเชิงลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจ 2) ความเหลื่อมล้ำในเชิงพฤติกรรมเสี่ยงในการเดินทางอย่างปลอดภัย 3) ความเหลื่อมล้ำในเชิงความจำเป็นและความสามารถในการเดินทาง

จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยของการดำเนินชีวิตประจำวันอันเป็นผลจากปัจจัยแวดล้อมไม่ว่าจะเป็นด้านกายภาพ ด้านสังคม ด้านเศรษฐกิจ รวมไปถึงด้านนโยบาย ล้วนส่งผลต่อการเข้าถึงรูปแบบการเดินทางที่เหมาะสมและได้คุณภาพ โดยลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจที่แตกต่างกันมีผลต่อการถึงรูปแบบการเดินทางที่ต่างกัน ไม่ว่าจะเป็น เพศ อายุ รายได้ อาชีพ อันสอดคล้องกับ Creger, et al. [11] ได้ระบุว่าวิธีที่การวางแผนสามารถตอบสนองความต้องการของกลุ่มที่ด้อยโอกาสที่ต่างกันจะช่วยสร้างความเสมอภาคได้ดีขึ้น นอกจากนี้ United Nations Road Safety Fund ชี้ให้เห็นความเหลื่อมล้ำกับความปลอดภัยทางถนนในประเด็นทางเพศซึ่งความแตกต่างทางเพศมีความต้องการที่แตกต่างกัน

ในส่วนของด้านพฤติกรรมความเสี่ยง พบว่ารูปแบบการเดินทางที่มีความปลอดภัยในระดับต่ำนั้นจัดอยู่ในกลุ่มรูปแบบการเดินทางเปราะบาง สอดคล้องกับรายงานสถิติขององค์การอนามัยโลก [4] และสถานการณ์ด้านความปลอดภัยในประเทศไทย พบว่า รูปแบบการเดินทางที่มีความเสี่ยงมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ [14] ในส่วนประเด็นด้านความจำเป็นและความสามารถในการเดินทาง พบว่าจากสภาพปัญหาของระบบการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกในปัจจุบันไม่ว่าจะเป็น ที่จอดรถ สภาพพื้นผิวถนน สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รวมไปถึงข้อกำหนดข้อห้าม จะเห็นได้ว่ากลุ่มรูปแบบการเดินทางในกลุ่มเปราะบางมีระดับการเข้าถึง และประสิทธิภาพของบริการที่มีระดับต่ำกว่ารูปแบบการเดินทางอื่น ๆ นอกจากประเด็นดังกล่าวแล้วยังมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับข้อกำหนด กฎหมาย เช่น การกำหนดความเร็วของยานพาหนะที่สัญจรร่วมกันบนท้องถนน รวมถึงข้อห้ามของการสัญจรด้วยรถจักรยานยนต์ที่ผู้ใช้ใช้ถนนมองว่าถูกจำกัดสิทธิในการเดินทางจากการให้ความสำคัญกับรถยนต์มากกว่าระบบขนส่งอื่น ๆ ในหลายการศึกษาชี้ให้เห็นความสำคัญของการลดความเหลื่อมล้ำในด้านความปลอดภัยในการเดินทาง โดยการลดความเหลื่อมล้ำในการเดินทางคือการให้ความสำคัญกับผู้โดยสารหรือกลุ่มทางเลือก โดยเฉพาะกลุ่มผู้เดินทางที่เปราะบาง เช่น รถจักรยานยนต์ คนเดินเท้า จักรยาน โดยเฉพาะเด็ก สตรี ผู้สูงอายุ และผู้ทุพพลภาพที่เดินทางในระบบการเดินที่เปราะบาง โดยจะต้องมีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับที่เหมาะสม กฎหมายมาตรฐาน และข้อกำหนดที่เอื้อต่อความปลอดภัยในการเดินทาง

อย่างไรก็ตามเนื่องด้วยปัญหาด้านความเหลื่อมล้ำมีความซับซ้อน ซึ่งมีมิติในการพิจารณาในหลายมุมมองในการศึกษานี้เป็นอีกหนึ่งมุมมองที่ช่วยทำความเข้าใจสภาพการณ์และทิศทางของความเหลื่อมล้ำในประเด็นการเดินทางที่ปลอดภัยในพื้นที่กรุงเทพมหานคร แต่ยังคงมีข้อจำกัดในการศึกษานี้ที่จำเป็นต้องพิจารณาในมิติอื่น ๆ เพิ่มเติม เมื่อพิจารณาในภาพรวมการศึกษาความเหลื่อมล้ำในการเดินทางสะท้อนให้เห็นว่าความเหลื่อมล้ำมิใช่เพียงประเด็นในเรื่องความสามารถในการจ่ายเพื่อการเข้าถึงรูปแบบการเดินทางที่ปลอดภัยเท่านั้น หากแต่รวมไปถึงสภาพแวดล้อมของถนน สิ่งแวดล้อม และนโยบายเกี่ยวกับมาตรการด้านความปลอดภัยล้วนมีส่วนในการขับเคลื่อนให้เกิดความเหลื่อมล้ำในการเดินทางบนท้องถนนอย่างปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่มภายในพื้นที่กรุงเทพมหานคร หนึ่งรูปแบบการจัดการเพื่อการปรับปรุง และแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นสิ่งที่ประเทศไทยควรให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่งเนื่องจากเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อการสูญเสียทรัพย์สินและชีวิต



ภาพที่ 3 รูปผลการศึกษา

ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาสามารถสรุปประเด็นข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ด้านสังคมและเศรษฐกิจจะเห็นได้ว่าระดับฐานะทางสังคมและเศรษฐกิจที่แตกต่างกันมีผลต่อการเข้าถึงรูปแบบการเดินทางที่ต่างกัน ดังนั้นการบรรเทาความเหลื่อมล้ำทางด้านสังคมและเศรษฐกิจ ควรสร้างโอกาสในการเข้าถึงรูปแบบการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพจากการสนับสนุนเชิงนโยบาย ตัวอย่างเช่น การปรับปรุงบริการขนส่งสาธารณะ การปรับปรุงเส้นทางจักรยาน ทางเดินเท้า เพื่อสร้างทางเลือกการเดินทางสำหรับทุกคน
2. ด้านพฤติกรรมเสี่ยงในการเดินทาง องค์ประกอบของสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นจาก 3 องค์ประกอบหลัก ดังนั้นแนวทางในการบรรเทาความเสี่ยงในการเดินทางอย่างปลอดภัยในเชิงการสร้างความปลอดภัยควรให้ความสำคัญกับกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม โดยเฉพาะในกลุ่มเปราะบาง (เดินเท้า รถจักรยาน รถจักรยานยนต์) ควรเปิดโอกาสให้กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนเหล่านี้ได้มีส่วนร่วมในการวางแผนด้านความปลอดภัยเพื่อสะท้อนถึงปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริง และสอดคล้องกับความต้องการในแต่ละกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนทุกรูปแบบ ในด้านของปัจจัยทางถนนและสิ่งแวดล้อมควรมีการสร้างช่องทางจราจรโดยเฉพาะสำหรับการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ ซึ่งจะต้องพิจารณาความเหมาะสมบนข้อจำกัดของขนาดเขตทางที่เหมาะสมต่อการดำเนินการ และปรับปรุงพื้นผิวถนนที่เหมาะสมกับการขับขี่ยานพาหนะขนาดเล็กภายในเมือง
3. ความเหลื่อมล้ำในเชิงความจำเป็นและความสามารถในการเดินทาง ซึ่งได้พิจารณาจากประเด็นความจำเป็นและความสามารถในการเข้าถึงจากบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางที่ภาครัฐจัดสรรไว้ในพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็น ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง บ้าย/เครื่องหมายจราจรช่องทางจราจร สภาพผิวทาง สิ่งอำนวยความสะดวกที่จอดรถ ข้อกำหนดห้ามสัญจร ซึ่งกลุ่มรูปแบบการเดินทางในกลุ่มเปราะบางมีระดับการเข้าถึงและประสิทธิภาพ

ของบริการที่มีระดับต่ำกว่ารูปแบบการเดินทางอื่น ๆ โดยเฉพาะประเด็นด้านที่จอดรถ ช่องจราจร ข้อกำหนดในการสัญจร

กิตติกรรมประกาศ

บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของ “โครงการศึกษาความสอดคล้องเชิงนโยบายของการให้การสนับสนุนการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางรูปแบบอื่นในเขตเมือง รหัสทุน R2562A002-003/2562” ภายใต้แผนงานโครงการท้าทายไทย มหาวิทยาลัยนวัตกรรม โดยได้รับทุนอุดหนุนการทำกิจกรรมส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยจากสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ ปีงบประมาณ 2562 และดำเนินกิจกรรมภายใต้ ศูนย์แห่งความเป็นเลิศทางวิชาการด้านวิจัยและนวัตกรรมเพื่อการขนส่งเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

เอกสารอ้างอิง

- [1] World Economic Forum. (2018). *The global risks report 2018*. <https://www.weforum.org/reports/the-global-risks-report-2018>
- [2] ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2562). *ภาพรวมความเหลื่อมล้ำของไทยในศตวรรษที่ 21*.
https://www.bot.or.th/Thai/MonetaryPolicy/EconomicConditions/AAA/Inequality_2GiniCoefficient.PDF
- [3] Thai-Inequality. (2017). *Disparities in rights and opportunities*. <https://thai-inequality.org/pages/3-1-3>
- [4] World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*.
<https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/276462/9789241565684-eng.pdf>
- [5] ภาวิณี เอี่ยมตระกูล, และสรรัตน์ ฉายพงษ์. (2564). การศึกษาปัจจัยพฤติกรรมเสี่ยงที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน. *วารสารชุมชนวิจัย*, 15(3), 30-42.
- [6] สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2562). *จำนวนรถจดทะเบียนสะสม*.
<https://web.dlt.go.th/statistics/>
- [7] สถาบันการขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2562). *ความเหลื่อมล้ำในมิติการคมนาคม*.
<http://www.econ.tu.ac.th/oldweb/doc/seminar/>
- [8] ภาวิณี เอี่ยมตระกูล, สรรัตน์ ฉายพงษ์, อัมพิกา ชุมมธัญญา, ธนพงษ์ จำปาหอม, สัจจกาน จอมโนนเขวา, และวัฒนวงศ์ รัตนวราห. (2564). กระบวนการมีส่วนร่วมในการพัฒนาแอปพลิเคชันสำหรับรถจักรยานยนต์เช่าในจังหวัดเชียงใหม่. *วารสารสังคมศาสตร์มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ*, 24(1), 116-131.
- [9] Cubbin, C., and Smith, G. S. (2002). Socio-economic inequalities in injury: Critical issues in design and analysis. *Annual Review of Public Health*, 23(1), 349-375.
- [10] FHWA. (1997). *Federal highway cost allocation study, USDOT Additional data and appendices were added in 2000*. <https://www.fhwa.dot.gov/policy/hcas/final/execsum.cfm>
- [11] Creger, H., Espino, J., and Sanchez, A. S. (2018). *Mobility equity framework*. Environment Equity.
http://greenlining.org/wp-content/uploads/2018/03/MobilityEquityFramework_8.5x11_v_GLI_Web.pdf
- [12] Marshall, A. W., Olkin, I., and Arnold, B. C. (2011). *Inequalities: Theory of majorization and its applications*. New York, NY: Springer-Verlag.

- [13] ภาวิณี เอี่ยมตระกูล, พริยา ชัมเจริญ, และพรชัย จันทรถาวร. (2555). แนวทางการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของเมือง: กรณีศึกษา เทศบาลเมืองท่าโขลง จังหวัดปทุมธานี. *วารสารวิจัยและสารสถาปัตยกรรม/การผังเมือง*, 9(1), 61-81.
- [14] ภาวิณี เอี่ยมตระกูล, และสรารัตน์ นายพงษ์. (2562). การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความปลอดภัยทางถนนสำหรับการเข้าถึงจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่. *วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 39(2), 1-15.
- [15] Nastasi, B. K., and Schensul, S. L. (2005). Contributions of qualitative research to the validity of intervention research. *Journal of School Psychology*, 43(3), 177-195.