

การใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง กรณีศึกษาสวน
ลุมพินี



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2561
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE USAGE PATTERNS OF DISTRICT PARK LOCATED IN SURROUNDING AREA OF MASS
TRANSIT STATIONS : A CASE STUDY OF LUMPHINI PARK



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning in Urban and Regional
Planning

Department of Urban and Regional Planning

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2018

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบ ขนส่งมวลชนทางราง กรณีศึกษาสวนลุมพินี
โดย	นายธนวุฒ นาชีวะ
สาขาวิชา	การวางแผนภาคและเมือง
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	อาจารย์ ดร.เปี่ยมสุข สนิท

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วน
หนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

.....	คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ (รองศาสตราจารย์ ดร.ปิ่นรัชฎ์ กาญจนนัชฐิติ)
คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์	ประธานกรรมการ (รองศาสตราจารย์ ดร.ระหัตถ์ โรจนประดิษฐ์)
.....	อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก (อาจารย์ ดร.เปี่ยมสุข สนิท)
.....	กรรมการ (อาจารย์ ดร.พรสรร วิเชียรประดิษฐ์)
.....	กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย (ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุวดี ทองสุกปลั่ง ھرรษาสุขสิน)

ธนุฉม นาชีวะ : การใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่ง
 มวลชนทางราง กรณีศึกษาสวนลุมพินี. (THE USAGE PATTERNS OF DISTRICT
 PARK LOCATED IN SURROUNDING AREA OF MASS TRANSIT STATIONS : A
 CASE STUDY OF LUMPHINI PARK) อ.ที่ปรึกษาหลัก : อ. ดร.เปี่ยมสุข สนิท

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา (1) พฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานี
 ระบบขนส่งมวลชนทางราง (2) วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตำแหน่งที่ตั้งของที่อยู่อาศัยและที่ทำงานกับ
 การใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง และ (3) วิเคราะห์ปัจจัย
 ที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง โดยใช้สวนลุมพินีเป็น
 กรณีศึกษา มีวิธีการวิจัยด้วยการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากผู้มาใช้บริการสวนลุมพินี จำนวน 400
 ตัวอย่าง แล้วนำข้อมูลมาวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา สถิติทดสอบไคสแควร์ และการวิเคราะห์การ
 ถดถอยพหุคูณ

ผลการศึกษา พบว่า (1) สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามีผู้ใช้งานหลัก
 คือ ผู้ที่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี นั่นคือ ผู้ใช้สวนลุมพินีส่วนใหญ่เป็นผู้ที่อาศัยอยู่ในคอนโดมิเนียมใกล้
 สถานีรถไฟฟ้าในระยะ 1 กิโลเมตร (2) ระยะห่างจากสถานีของที่อยู่อาศัยและที่ทำงานของผู้ใช้สวนลุมพินี
 ที่แตกต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนลุมพินีที่แตกต่างกันทั้งในด้านความถี่และวันที่ไปใช้สวน และ
 (3) เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความถี่ในการมาใช้สวน พบว่า ที่อยู่อาศัยอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ามีผลต่อ
 ความถี่การใช้สวนลุมพินี โดยผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้ามาใช้สวนแห่งนี้เป็นประจำมากกว่าผู้ใช้
 สวนที่บ้านอยู่ไกลสถานี ทั้งนี้ มีข้อค้นพบที่สำคัญ คือ (1) ความถี่ในการใช้สวนสาธารณะขึ้นอยู่กับความ
 ใกล้สถานีรถไฟฟ้าไม่ว่าจะเป็นบ้านหรือที่ทำงาน (2) ผู้ใช้สวนที่ทำงานอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าจะไม่ใช้
 รถไฟฟ้าในการเดินทางมาสวนสาธารณะ แต่ใช้รถยนต์เดินทางมาสวนสาธารณะแทนรถไฟฟ้า และ (3)
 สวนสาธารณะเป็นทางผ่านในการเดินทางกลับบ้านของผู้ที่ขับรถยนต์มาทำงาน

สาขาวิชา การวางแผนภาคและเมือง

ลายมือชื่อนิสิต

ปีการศึกษา 2561

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

6073321125 : MAJOR URBAN AND REGIONAL PLANNING

KEYWORD: THE USAGE PATTERNS OF DISTRICT PARK LOCATED IN SURROUNDING
AREA OF MASS TRANSIT STATIONS, LUMPHINI PARK

Tanawut Nacheewa : THE USAGE PATTERNS OF DISTRICT PARK LOCATED IN
SURROUNDING AREA OF MASS TRANSIT STATIONS : A CASE STUDY OF LUMPHINI
PARK. Advisor: Peamsook Sanit, Dr.Eng

This research aims (1) to study the use of district parks located in surrounding area of mass transit stations. (2) to analyze the relationship between the location of the residence and workplace and the use of district parks. And (3) to examine the factors affecting the park use behavior. Lumpini Park was selected as a case study. In total, 400 users of Lumpini Park provided data by questionnaires. The data were analyzed using descriptive statistics, chi square test, and multiple regression.

The study found that (1) the main users of district parks located in surrounding area of mass transit station are the transit resident those living proximity to the station. The majority of Lumpini Park users lives in condominiums near mass transit station within 1 kilometer. (2) The distance of their residence and workplace from the station affects the use of Lumpini Park in terms of frequency and date. (3) Analysis of factors affecting the park use behavior found that the location of residence near the station have an effect on the use of Lumpini Park. The park users living near station come to the park more often than those living far from the station. Finally, the key findings of this study are (1) the frequency of park visiting depends on the location of residence or workplace proximity to the stations. (2) The park users working near station do not come to the park by mass transit. Rather, they come to the park by car. (3) The park is not their destination, it is the stopover on the way driving back home.

Field of Study: Urban and Regional Planning Student's Signature

Academic Year: 2018 Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดีจากความช่วยเหลือของอาจารย์ ดร.เปี่ยมสุข สนิท ที่ได้ให้ความกรุณาเป็นที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ทั้งเสียสละเวลาเพื่อให้คำปรึกษา คำแนะนำ การปรับแก้ไข และช่วยให้ความรู้ด้วยความเอาใจใส่อย่างดีเสมอมา

ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.ระหัตถ์ โรจนประดิษฐ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุวดี ทองสุกปลั่ง ทรราชสุขสิน และ อาจารย์ ดร.พรสรร วิเชียรประดิษฐ์ ซึ่งกรุณาเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ พร้อมทั้งให้คำแนะนำในประเด็นที่ขาดตกบกพร่องเพื่อให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์ที่สุด

ขอขอบคุณผู้อำนวยการสำนักงานสวนสาธารณะและเจ้าหน้าที่ในสวนลุมพินี สำหรับความอนุเคราะห์ให้ใช้พื้นที่เพื่อเก็บแบบสอบถาม รวมถึงผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่เสียสละเวลาให้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ในการศึกษาวิจัย

สุดท้ายนี้ขอขอบพระคุณ คุณพ่อคุณแม่ที่คอยช่วยเหลือ เป็นกำลังใจและสนับสนุนให้ศึกษาต่อในครั้งนี้ ตลอดจนเพื่อน พี่ และน้องที่คอยให้ความช่วยเหลืองานวิจัยสำเร็จไปได้ด้วยดี

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ธนวุฒ นาชีวะ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....ค	ค
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....ง	ง
กิตติกรรมประกาศ.....จ	จ
สารบัญ.....ฉ	ฉ
สารบัญตาราง.....ญ	ญ
สารบัญรูปภาพ.....ฎ	ฎ
บทที่ 1 บทนำ..... 1	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ..... 1	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย..... 2	2
1.3 คำถามการวิจัย..... 2	2
1.4 สมมติฐานการวิจัย..... 2	2
1.5 ขอบเขตการวิจัย..... 3	3
1.5.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา..... 3	3
1.5.2 ขอบเขตด้านพื้นที่..... 4	4
1.6 วิธีการดำเนินการวิจัย..... 5	5
1.7 ข้อจำกัดในงานวิจัย..... 6	6
1.8 คำจำกัดความที่ใช้ในงานวิจัย..... 6	6
บทที่ 2 การทบทวนแนวความคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง..... 7	7
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน..... 7	7
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับสวนสาธารณะ..... 9	9
2.2.1 นิยามและความหมายของสวนสาธารณะ..... 9	9

2.2.2 ประเภทของสวนสาธารณะ	9
2.2.3 ลักษณะและหน้าที่ของสวนสาธารณะ	13
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ	15
2.3.1 คุณลักษณะและพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ	15
2.3.2 ปัจจัยด้านกายภาพที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ	16
2.3.3 ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ	20
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทาง.....	23
2.4.1 การเกิดการเดินทาง.....	23
2.4.2 รูปแบบการเดินทางของบุคคล.....	23
2.4.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง	24
2.5 สรุปการทบทวนวรรณกรรม.....	26
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	30
3.1 รูปแบบการวิจัย.....	30
3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	30
3.3 ขนาดกลุ่มตัวอย่างและการสุ่มตัวอย่าง	30
3.3.1 ขนาดกลุ่มตัวอย่าง.....	31
3.3.2 การสุ่มตัวอย่าง	32
3.4 การเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถาม	33
3.5 เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์.....	35
บทที่ 4 การใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานี ระบบขนส่งมวลชนทางราง	39
4.1 การเข้าถึงและการใช้งานปัจจุบันในสวนลุมพินี.....	39
4.2 คุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะจำแนกตามการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี.....	42
4.3 พฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะจำแนกตามการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี....	45
4.4 พฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะจำแนกตามการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี	47

4.5 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ	50
4.5.1 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับความถี่การใช้สวนสาธารณะ..	53
4.5.2 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ	55
4.5.3 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ	58
4.5.4 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ	61
4.5.5 สรุปผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ.....	63
4.6 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ.....	64
4.6.1 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับความถี่การใช้สวนสาธารณะ	65
4.6.2 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ	67
4.6.3 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ	68
4.6.4 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ	69
4.6.5 สรุปผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ	71
4.7 ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง	71
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	75
5.1 สรุปผลการศึกษา	75
5.1.1 คุณลักษณะผู้ใช้สวน พฤติกรรมการเดินทาง และพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง.....	75

5.1.2 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะและพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ	77
5.1.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง	78
5.2 ข้อค้นพบ	78
5.3 ข้อเสนอแนะ	80
5.4 งานวิจัยในอนาคต	82
บรรณานุกรม	83
ภาคผนวก	86
ภาคผนวก ก ตัวอย่างแบบสอบถาม	87
ภาคผนวก ข ผลการทดสอบการถอดถอดยพหุคูณ	90
ประวัติผู้เขียน	92



สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1 สวนสาธารณะหลักในกรุงเทพมหานคร ที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร.....	12
ตารางที่ 2 คุณลักษณะผู้ใช้บริการสวนลุมพินีจำแนกตามการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี.....	43
ตารางที่ 3 พฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะจำแนกตามการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี	45
ตารางที่ 4 พฤติกรรมการใช้สวนลุมพินีจำแนกตามการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี.....	47
ตารางที่ 5 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับความถี่การใช้สวนสาธารณะ	53
ตารางที่ 6 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ.....	56
ตารางที่ 7 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ	58
ตารางที่ 8 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ ...	61
ตารางที่ 9 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับความถี่การใช้สวนสาธารณะ.....	66
ตารางที่ 10 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ.....	67
ตารางที่ 11 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ.....	68
ตารางที่ 12 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ.....	70
ตารางที่ 13 ตัวแปรในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความถี่การใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานี	72
ตารางที่ 14 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความถี่การใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานี	73
ตารางที่ 15 รูปแบบการเดินทางของผู้ที่อยู่อาศัยหรือทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า.....	79

สารบัญรูปภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา.....	4
ภาพที่ 2 รัศมีการเดินเท้าจากศูนย์กลางสถานีเข้าสู่พื้นที่ชุมชนโดยรอบในระยะต่าง ๆ.....	8
ภาพที่ 3 ความสัมพันธ์ระหว่างสวนสาธารณะและกิจกรรมทางกาย	19
ภาพที่ 4 กรอบแนวคิดในการวิจัย (Conceptual Framework).....	29
ภาพที่ 5 ตำแหน่งในการเก็บแบบสอบถาม	32
ภาพที่ 6 การเก็บข้อมูลภาคสนาม	33
ภาพที่ 7 กรอบวิธีวิจัยการศึกษาพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานี.....	36
ภาพที่ 8 กรอบวิธีวิจัยวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะและพฤติกรรม การเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ.....	37
ภาพที่ 9 กรอบวิธีวิจัยการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานี	38
ภาพที่ 10 เส้นทาง การเข้าถึงสวนลุมพินี	40
ภาพที่ 11 การใช้งานพื้นที่ในสวนลุมพินี	42
ภาพที่ 12 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ..	52
ภาพที่ 13 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมใช้ สวนสาธารณะ.....	65

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ

สวนสาธารณะเป็นหนึ่งในสาธารณูปการที่มีความสำคัญของเมือง มีหน้าที่ให้บริการด้านนันทนาการและเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ เป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน และมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับชีวิตประจำวันของประชาชน โดยเฉพาะสวนสาธารณะระดับเขตหรือย่าน (District Park) เป็นสวนสาธารณะที่ให้บริการทั้งผู้เดินเท้าเข้าถึงและผู้อยู่ในระยะไกลเดินทางเข้าถึงด้วยระบบขนส่งมวลชนหรือรถยนต์ และเป็นหนึ่งในสวนสาธารณะหลักที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร (สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2552) ดังนั้น สวนสาธารณะระดับย่านถือได้ว่าเป็นหนึ่งในพื้นที่ที่สำคัญต่อการพัฒนาเมืองเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครที่ได้มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง และการใช้งานพื้นที่รอบสถานีร่วมกับแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development: TOD) ที่เป็นที่น่าสนใจอยู่ในปัจจุบัน

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีโครงข่ายขนส่งมวลชนทางราง (BTS และ MRT) ครอบคลุมพื้นที่ใจกลางเมือง ทำให้การเดินทางของคนเมืองมีความสะดวกรวดเร็ว และสามารถกำหนดเวลาในการเดินทางได้ ส่งผลให้คนเมืองสามารถจัดสรรเวลาเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ การมีกิจกรรมทางกาย การออกกำลังกายและกีฬานันทนาการ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มีประโยชน์ต่อร่างกายและจิตใจ สวนสาธารณะจึงเป็นสถานที่ที่ผู้คนสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการส่งเสริมสุขภาพทั้งทางร่างกายและจิตใจได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับสวนสาธารณะที่ติดกับพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส (BTS) และเอ็มอาร์ที (MRT) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เต็มไปด้วยที่พักอาศัย พาณิชยกรรม สำนักงาน/ทำงาน และจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานครเพื่อที่จะเข้าใจเกี่ยวกับบริบทสวนสาธารณะในเมือง โดยมุมมองของความสัมพันธ์ของตำแหน่งที่ตั้งของที่อยู่อาศัยและที่ทำงานกับการใช้สวนสาธารณะที่ผ่านการอธิบายในเชิงพฤติกรรมการเดินทางและการใช้งาน

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

1. สำรวจพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง
2. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตำแหน่งที่ตั้งของที่อยู่อาศัยและที่ทำงานกับการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง
3. วิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง

1.3 คำถามการวิจัย

1. ระยะห่างจากสถานีของที่อยู่อาศัยและที่ทำงานมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางรางอย่างไร
2. ปัจจัยใดที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง

1.4 สมมติฐานการวิจัย

1. ระยะห่างจากสถานีของบ้านและที่ทำงานของผู้ใช้ที่แตกต่างกันจะมีผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางรางที่แตกต่าง ทั้งในเรื่องของความถี่การใช้สวนสาธารณะ เวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ และช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ
2. คุณลักษณะของผู้ใช้ (User Characteristics) และลักษณะของการเดินทาง (Trip Characteristics) เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง

1.5 ขอบเขตการวิจัย

งานวิจัยนี้จะศึกษาพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง โดยมีขอบเขตการวิจัยดังนี้

1.5.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

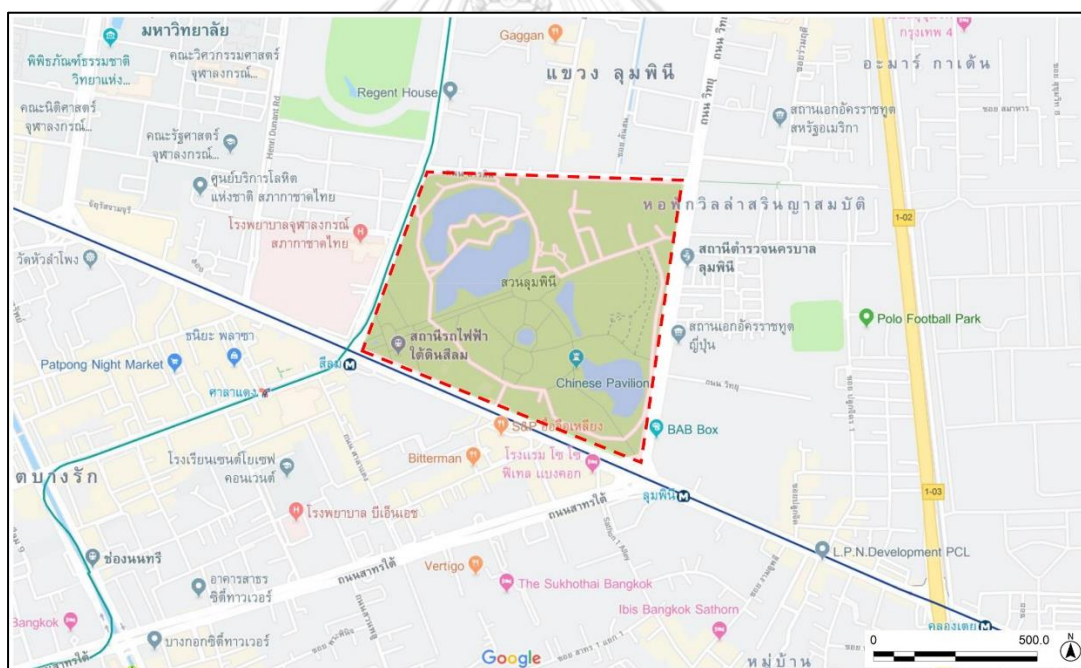
งานวิจัยนี้มีเป้าหมายสำคัญเพื่อศึกษาว่าตำแหน่งต้นทางของผู้ใช้สวนสาธารณะอย่างไร จึงสนใจความสัมพันธ์ของตำแหน่งที่ตั้งของที่อยู่อาศัยและที่ทำงานกับการใช้สวนสาธารณะที่ผ่านการอธิบายในเชิงพฤติกรรมการเดินทางและการใช้งาน โดยเฉพาะสวนสาธารณะที่อยู่ใกล้สถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง จึงมุ่งเน้นการศึกษาว่าระยะห่างจากสถานีของที่อยู่อาศัยและที่ทำงานซึ่งมักเป็นต้นทางของการเดินทางไปสวนสาธารณะ มีความสัมพันธ์กับการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางรางอย่างไร นอกจากระยะห่างจากสถานีแล้ว ระยะห่างของที่อยู่อาศัยจากสวนสาธารณะของผู้ใช้สวนก็อาจมีผลต่อการใช้สวน ทั้งในแง่การเดินทางมาสวนและการใช้สวนสาธารณะดังกล่าว

ดังนั้น ขอบเขตด้านเนื้อหาของงานวิจัยนี้จึงประกอบด้วยการศึกษาคุณลักษณะของผู้ใช้ (User Characteristics) ลักษณะของการเดินทาง (Trip Characteristics) และการใช้สวนสาธารณะ (Park use) เพื่ออธิบายลักษณะที่สำคัญของผู้ใช้บริการสวนสาธารณะ โดยแบ่งตามตำแหน่งที่ตั้งของบ้านและที่ทำงาน โดยกำหนดระยะห่างจากสถานีระบบขนส่งมวลชนทางรางและสวนสาธารณะที่ใช้บริการ ในรัศมี 1 กิโลเมตร ซึ่งเรียกผู้ใช้สวนที่บ้านหรือที่ทำงานอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าว่า TOD resident ตามแนวคิด TOD จากนั้นวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะและพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ และวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง เพื่อให้ทราบถึงบริบทของสวนสาธารณะระดับย่านที่อยู่ติดกับสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง รวมถึงเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาและจัดการสวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

1.5.2 ขอบเขตด้านพื้นที่

ใช้สวนลุมพินีเป็นกรณีศึกษา โดยไม่ได้เปรียบเทียบกับสวนสาธารณะระดับย่านอื่น ๆ ใน กรุงเทพมหานคร โดยสวนลุมพินีตั้งอยู่บนถนนพระรามที่ 4 ล้อมรอบด้วยถนนวิฑู ถนนราชดำริ และ ซอยสารสิน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร เป็นสวนสาธารณะระดับย่าน มีเนื้อที่ โดยประมาณ 360 ไร่ และอยู่ในการดูแลของสำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร มีอาณาเขตติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ	มีอาณาเขตติดต่อกับติดถนนสารสิน
ทิศใต้	มีอาณาเขตติดต่อกับถนนพระราม 4
ทิศตะวันออก	มีอาณาเขตติดต่อกับถนนวิฑู
ทิศตะวันตก	มีอาณาเขตติดต่อกับถนนราชดำริ



ภาพที่ 1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา
ที่มา: ดัดแปลงจาก Google map

งานวิจัยนี้กำหนดสวนลุมพินีเป็นกรณีศึกษา ทั้งนี้ เพราะสวนลุมพินีเป็นสวนสาธารณะระดับย่านที่อยู่ในศูนย์กลางธุรกิจการค้าและการเงินที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร โดยเป็นพื้นที่เมืองที่มีความหนาแน่นสูง เป็นที่ตั้งสำคัญของกลุ่มอาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า โรงแรม ที่พักอาศัยที่มีคุณภาพดี รวมทั้งโรงพยาบาลและโรงเรียนที่มีชื่อเสียง มีการพัฒนาและแผนการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งมวลชนทางราง ซึ่งการที่สวนสาธารณะอยู่ในใจกลางเมืองที่เต็มไปด้วยสถานที่ทำงาน อาคารพาณิชย์กรรม และที่อยู่อาศัย เป็นหนึ่งในแนวคิดหลักของการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development) ก็คือ การพัฒนาพื้นที่เมืองด้วยการสร้างความหนาแน่นสูง มีความกระจุกตัว และใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานใกล้กับพื้นที่บริการขนส่งสาธารณะ (Pongprasert & Kubota, 2017) รวมถึงการรวบรวมสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้อยู่ในจุด ๆ เดียวในพื้นที่ (ปานปิ่น รองทานาม, 2556)

1.6 วิธีการดำเนินการวิจัย

1. ทบทวนแนวความคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน แนวคิดเกี่ยวกับสวนสาธารณะ แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ และแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทาง
2. เก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถาม ประกอบไปด้วยคำถามเกี่ยวกับ คุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะ พฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะ และพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ รวมไปถึงการลงสำรวจภาคสนาม สังเกต และสอบถามผู้ใช้สวนสาธารณะ
3. วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ และความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ รวมถึงวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง จากข้อมูลคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะและพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะ เพื่อตอบคำถามงานวิจัยและอภิปรายผลที่เกิดขึ้นว่าสอดคล้องหรือขัดแย้งกับสมมติฐานของงานวิจัย
4. สรุปและอภิปรายผล พฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง ความสัมพันธ์ของตำแหน่งที่ตั้งของที่อยู่อาศัยและที่ทำงานกับการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง และปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง ตลอดจนจนข้อค้นพบเพื่อนำไปสู่การเสนอแนะนโยบายหรือมาตรการ และแนวทางการวิจัยในอนาคต

1.7 ข้อจำกัดในงานวิจัย

เนื่องจากสวนลุมพินีมีปริมาณผู้เข้ามาใช้บริการที่มาก และผู้ใช้ส่วนใหญ่มาออกกำลังเป็นหลัก รวมถึงช่วงเวลาจำกัดในการเก็บข้อมูล เช่น ช่วงเวลาเช้า (05.00-08.00 น.) จะสามารถเก็บข้อมูลได้แค่ 3 ชั่วโมงต่อครั้งที่ไปเก็บข้อมูล และช่วงเวลาเย็น (16.00-21.00 น.) ข้อมูลได้แค่ 5 ชั่วโมงต่อครั้งที่ไปเก็บข้อมูล จึงทำให้ในการเก็บข้อมูลจากผู้ใช้สวนลุมพินีไม่สามารถแบ่งกลุ่มตัวอย่างที่เท่ากันได้ในเรื่องของจำแนกผู้ใช้จากตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

1.8 คำจำกัดความที่ใช้ในงานวิจัย

1. ผู้ใช้สวนสาธารณะที่บ้านและที่ทำงานอยู่ใกล้สถานี หมายถึง ผู้ใช้สวนลุมพินีที่อยู่อาศัยและทำงานอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าในระยะรัศมี 1 กิโลเมตร
2. ผู้ใช้สวนสาธารณะที่บ้านและที่ทำงานอยู่ไกลสถานี หมายถึง ผู้ใช้สวนลุมพินีที่อยู่อาศัยและทำงานอยู่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าเกินกว่าระยะรัศมี 1 กิโลเมตร ขึ้นไป
3. ผู้ใช้สวนสาธารณะที่บ้านอยู่ใกล้แต่ที่ทำงานอยู่ไกลสถานี หมายถึง ผู้ใช้สวนลุมพินีที่อยู่อาศัยอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าในระยะรัศมี 1 กิโลเมตร แต่ที่ทำงานอยู่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าเกินระยะรัศมี 1 กิโลเมตร ขึ้นไป
4. ผู้ใช้สวนสาธารณะที่บ้านอยู่ไกลแต่ที่ทำงานอยู่ใกล้สถานี หมายถึง ผู้ใช้สวนลุมพินีที่อยู่อาศัยห่างจากสถานีรถไฟฟ้าเกินระยะรัศมี 1 กิโลเมตร ขึ้นไป แต่ที่ทำงานอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าในระยะรัศมี 1 กิโลเมตร

บทที่ 2

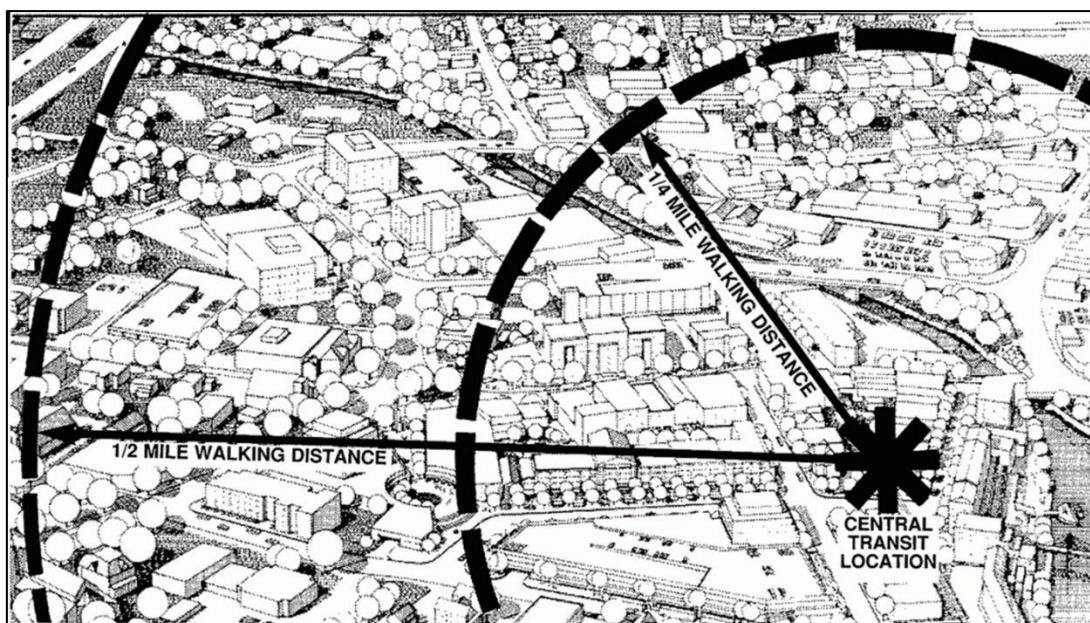
การทบทวนแนวความคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในบทนี้จะเป็นการศึกษาทบทวนแนวความคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน สวนสาธารณะ และพฤติกรรมการเดินทาง เพื่อสร้างกรอบความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะและลักษณะของการเดินทาง ตามหัวข้อดังต่อไปนี้

- 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน
- 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับสวนสาธารณะ
- 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ
- 2.4 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทาง

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development) หรือที่เรียกว่า TOD คือ แนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีในระบบขนส่งมวลชนทางรางที่มุ่งเน้นการให้ความสำคัญกับการขนส่งสาธารณะเพื่อเพิ่มการเข้าถึงและคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของบุคคลที่อยู่บริเวณใกล้เคียงโดยรอบสถานีขนส่งมวลชน โดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นศูนย์กลาง ได้แก่ ระบบรถไฟฟ้าและรถบริการสาธารณะ ควบคู่ไปกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างคุ้มค่าและหลากหลายในบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นมาก (Renne, 2009) กล่าวได้ว่า หัวใจหลักของ TOD ก็คือ การสร้างการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างผสมผสานและหนาแน่นไม่ว่าจะเป็นที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม และพื้นที่สาธารณะ รวมถึงการรวบรวมสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้อยู่ในจุด ๆ เดียว โดยวางแผนไม่ให้เกิดการกระจายตัวจนเกินไปเพื่อป้องกันกันการพัฒนาอย่างไร้ระบบ (ปานปิ่น รองทานาม, 2556) ทั้งนี้ ก็เพื่อให้ผู้คนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนเป็นหลัก ซึ่งให้ความสำคัญเกี่ยวกับการเดินและการใช้จักรยานในการเชื่อมโยงและเข้าถึงตัวสถานีหรือพื้นที่โดยรอบสถานี (Calthorpe, 1993) โดยระยะทางที่เหมาะสมในการเดินเท้าก็จะแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ เช่น ลักษณะภูมิประเทศ ความรู้สึกปลอดภัย และกิจกรรมที่น่าสนใจที่เกิดขึ้นตลอดเส้นทางการเดิน แต่โดยทั่วไปจะเข้าใจว่าคนส่วนใหญ่จะเดินจาก 5 ถึง 15 นาที เพื่อไป-กลับจากสถานีขนส่ง ซึ่งเวลาในการเดินนี้สอดคล้องกับระยะทางประมาณ 1/4 ไมล์ (ประมาณ 400 เมตร) ถึง 1/2 ไมล์ (ประมาณ 800 เมตร) (Skidmore, 1994)



ภาพที่ 2 รัศมีการเดินเท้าจากศูนย์กลางสถานีเข้าสู่พื้นที่ชุมชนโดยรอบในระยะต่าง ๆ

ที่มา: Skidmore, 1994

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งไม่เพียงทำให้ประชาชนที่อยู่อาศัยหรือทำงานมีระบบการขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ยังมีการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น และลดจำนวนของการครอบครองรถยนต์ รวมถึงทำให้ประชาชนเกิดความเชื่อมั่นในรูปแบบการขนส่งที่หลากหลายไม่ว่าจะเป็นการเดินเท้าและการใช้จักรยาน เป็นต้น (Victoria Transport Policy Institute, 2012) ซึ่งมีงานวิจัยของประเทศไทยที่พยายามศึกษาผลของพื้นที่รอบสถานีขนส่งที่ผลต่อพฤติกรรมและรูปแบบการเดินทาง อาทิเช่น งานวิจัยของอาทิตย์ ลิมปิยากร (2560) ศึกษาอิทธิพลด้านพื้นที่ต่อพฤติกรรมการใช้รถไฟฟ้าของผู้อยู่อาศัยคอนโดมิเนียม: กรณีศึกษาสถานีรถไฟฟ้าวัดสะพานบุรีและวงเวียนใหญ่ ผลการศึกษาพบว่า ในระหว่างวันจันทร์-ศุกร์ ผู้อยู่อาศัยคอนโดมิเนียมในพื้นที่ศึกษามีพฤติกรรมการเลือกใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางเพื่อไปกลับที่พักและสถานที่ทำงานหรือสถานศึกษาสูงสุดที่ 5 วันต่อสัปดาห์ รองลงมาคือ ใช้น้อยกว่า 1 วันต่อสัปดาห์ (อาทิตย์ ลิมปิยากร, 2560) และงานวิจัยของวันชัย ศักดิ์พงษ์ธรรม (2553) ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้ที่อาศัยในอาคารชุดพักอาศัยตามแนวรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา (บีทีเอส) บนถนนสุขุมวิท ผลการศึกษาพบว่า ผู้ที่อาศัยในอาคารชุดพักอาศัยตามแนวรถไฟฟ้าส่วนใหญ่มีการถือครองยานพาหนะร้อยละ 74.44 มีพฤติกรรมการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด ส่วนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 33 ของการเดินทางทั้งหมด เมื่อพิจารณาด้านประเภทการเดินทาง พบว่า รถไฟฟ้าบีทีเอสถูกใช้งานสำหรับการเดินทางเพื่อไปซื้อสินค้ามากที่สุด (วันชัย ศักดิ์พงษ์ธรรม, 2553)

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับสวนสาธารณะ

2.2.1 นิยามและความหมายของสวนสาธารณะ

คำว่า “สวนสาธารณะ” ไม่ได้ปรากฏความหมายในพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน มีแต่เพียงคำว่า “สวน” โดยให้ความหมายไว้ว่า “บริเวณที่ปลูกต้นไม้ไว้เป็นจำนวนมาก ซึ่งกันไว้เป็นขอบเขต” ประกอบกับคำว่า “สาธารณะ” หมายความว่า “เพื่อประชาชนทั่วไป” เมื่อนำคำทั้งสองมาประสมรวมเป็นคำว่า “สวนสาธารณะ” จึงหมายความว่า “สวนที่จัดไว้เพื่อประชาชน” (ราชบัณฑิตยสถาน, 2546) แต่ในแง่ของมุมมองนักผังเมืองและภูมิสถาปนิก สวนสาธารณะ คือ พื้นที่เปิดโล่งเพื่อประโยชน์ในการนำธรรมชาติเข้ามาในพื้นที่เมืองเพื่อสุขอนามัยและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม สร้างความรื่นรมย์ ผ่อนคลายความเครียด (กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2549) โดยมีการจัดภูมิทัศน์ (landscape) ให้เกิดความสวยงามเท่าที่จะทำได้ เป็นที่สงบร่มรื่นตั้งใจให้เป็นที่พักผ่อนคลายความเมื่อยล้า เป็นที่พบปะพูดคุยสนทนาอย่างเจียวๆ ใช้เดินเที่ยวเล่นเป็นที่เพิ่มความสดชื่นและเป็นที่พักผ่อนสร้างสรรค์ความคิด (Arnold Wittick, 1974) เป็นการใช้ที่ดินประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างมากสำหรับชีวิตความเป็นอยู่แบบเมือง (Urban Life) เพื่อตอบสนองต่อความต้องการด้านการพักผ่อนหย่อนใจ (กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2536) ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับมนุษย์ใน 2 ลักษณะ คือ การพักผ่อนในลักษณะสงบ (Passive Recreation) ได้แก่ การใกล้ชิดธรรมชาติ การชื่นชมภูมิทัศน์ เป็นต้น และการพักผ่อนในลักษณะการออกกำลังกาย (Active Recreation) ได้แก่ การเดิน วิ่ง ขี่จักรยาน เป็นต้น (บุษบา รุ่งเจริญ, 2558)

2.2.2 ประเภทของสวนสาธารณะ

สวนสาธารณะในเมืองจะมีความแตกต่างกันหลายด้านไม่ว่าจะเป็น ขนาด (Size) รูปแบบการพัฒนา (Form of development) สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities provided) ที่ตั้ง (Location within the city) และขอบเขตการให้บริการ (Extent of the service area) ซึ่งความแตกต่างในด้านต่าง ๆ ดังกล่าวนำมาสู่การแบ่งประเภทของสวนสาธารณะได้ดังนี้ (คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553)

1) สวนละแวกบ้าน (Neighborhood Park) คือ สวนสาธารณะเพื่อการนันทนาการและกิจกรรมทางสังคมโดยเน้นที่การนันทนาการที่ไม่เป็นทางการ โดยทั่วไปแล้วมีขนาดพื้นที่ประมาณ 12.5 ไร่ (5 เอเคอร์) หรือมากกว่า ขนาดที่เหมาะสมคือ 20 - 25 ไร่ และขนาดเล็กที่สุดยอมรับได้คือ 7.5 ไร่ รัศมีการให้บริการจะอยู่ที่ 400 - 800 เมตร ที่ไม่มีถนนสายหลัก หรือลักษณะกายภาพอื่น ๆ กีดขวาง (American Planning Association, 2006)

2) สวนสาธารณะชุมชน (Community Park) คือ สวนสาธารณะที่ให้บริการได้กว้างกว่าสวนละแวกบ้าน โดยจะเน้นที่สามารถจัดงานนันทนาการของชุมชนได้ และมีการจัดลักษณะทางภูมิสถาปัตยกรรมที่สวยงามและมีพื้นที่เปิดโล่ง ส่วนขนาดของสวนมีความหลากหลาย ขึ้นอยู่กับการใช้งาน ขนาดที่เหมาะสมคือ 50 ไร่ ขนาดที่ดีคือ 40 ไร่ หรือมากกว่า รัศมีการให้บริการครอบคลุมพื้นที่ของชุมชนได้ทั้งหมด หรือพื้นที่ละแวกบ้านหลายแห่ง (American Planning Association, 2006)

3) สวนสาธารณะระดับย่าน (District Park) คือ สวนสาธารณะที่มีเป้าหมายการบริการแก่ประชากร 50,000 - 100,000 คน ควรมีเนื้อที่ 125 - 250 ไร่ (50 - 100 เอเคอร์) มีกิจกรรมที่หลากหลาย ตำแหน่งควรตั้งใกล้กับโรงเรียนระดับมัธยม โดยคำนึงถึงความหนาแน่นของประชากรเป็นหลัก ทั้งนี้รัศมีการให้บริการควรอยู่ในระยะ 3.2 - 6.4 กิโลเมตร (Joseph De Chiara, 1982)

4) สวนสาธารณะระดับเมือง (City Park) คือ สวนสาธารณะที่ให้บริการของเมืองหรือหลาย ๆ ย่าน โดยทั่วไปจะเป็นสวนที่รวมพื้นที่การให้บริการของเมืองเข้าด้วยกัน โดยจะเน้นให้เป็นพื้นที่สามารถจัดกิจกรรมทางสังคมของชุมชนได้หลากหลาย มีลักษณะของสวนที่มีเอกลักษณ์มีพื้นที่เปิดโล่ง และมีขนาดหลากหลายขึ้นอยู่กับพื้นที่ข้างเคียง ขนาดพื้นที่ทั่วไปที่น้อยที่สุดคือ 125 ไร่ ปกติจะขนาดพื้นที่เกิน 250 ไร่ (100 เอเคอร์) โดยมีรัศมีการให้บริการที่ครอบคลุมถึงระดับเมือง (American Planning Association, 2006)

5) สวนสาธารณะระดับภาค (Regional Park) คือ สวนสาธารณะที่ให้บริการของเมืองหลาย ๆ เมืองรวมกัน มีขนาดพื้นที่ไม่ต่ำกว่า 400,000 ตารางเมตร (100 เอเคอร์ หรือ 250 ไร่) และสามารถเข้าถึงโดยถนนได้ดี โดยอยู่ในตำแหน่งที่สามารถต่อเชื่อมได้จากเมืองโดยรอบ (American Planning Association, 2006)

สำหรับกรุงเทพมหานคร ผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบเรื่องสวนสาธารณะ คือ สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร ซึ่งได้มีการจำแนกสวนสาธารณะตามขนาดพื้นที่ และวัตถุประสงค์การใช้พื้นที่ โดยสามารถแบ่งสวนสาธารณะได้เป็น 7 ประเภท ได้แก่ (สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2555)

1) สวนหย่อมขนาดเล็ก หรือสวนใกล้บ้าน (Pocket Park Mini Tot Park) มีขนาดพื้นที่ไม่เกิน 2 ไร่ รัศมีให้บริการวงรอบประมาณ 1 กิโลเมตร ให้บริการในระยะที่สามารถเดินเข้าถึงในระยะเวลา 5-10 นาที อาจตั้งอยู่ในระหว่างอาคาร ใช้เป็นสนามเด็กเล่น สถานที่ออกกำลังกาย หรือสถานที่พบปะสังสรรค์ของประชาชน

2) สวนหมู่บ้าน หรือสวนละแวกบ้าน (Neighborhood Park) มีขนาดพื้นที่มากกว่า 2 ไร่ แต่ไม่เกิน 25 ไร่ รัศมีให้บริการวงรอบประมาณ 1-3 กิโลเมตร มีสิ่งอำนวยความสะดวกมากกว่าสวนระดับที่ 1 เป็นสวนสำหรับผู้อยู่อาศัย

3) สวนสาธารณะชุมชน (Community Park) มีขนาดพื้นที่มากกว่า 25 ไร่ แต่ไม่เกิน 125 ไร่ รัศมีให้บริการวงรอบประมาณ 3-8 กิโลเมตร มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มขึ้นจากสวนระดับ 1 และ 2 มีพื้นที่ในการเล่นกีฬา พักผ่อน ชื่นชมธรรมชาติ เพื่อสนองความต้องการของบุคคลทั่วไปที่อยู่ในชุมชนนั้นและบริเวณใกล้เคียง

4) สวนสาธารณะระดับกลาง หรือสวนสาธารณะระดับเขต/ย่าน (District Park) มีขนาดพื้นที่มากกว่า 125 ไร่ ถึง 500 ไร่ รัศมีให้บริการวงรอบมากกว่า 8 กิโลเมตร มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีในสวนระดับที่ 1 ระดับที่ 2 และระดับที่ 3 เช่น สระน้ำ สวนดอกไม้ขนาดใหญ่ ให้บริการทั้งผู้ที่สามารถเดินเท้าเข้าถึงและผู้ที่อยู่อาศัยในระยะไกล สามารถเดินเท้าหรือเข้าถึงด้วยระบบขนส่งมวลชนหรือรถยนต์

5) สวนสาธารณะขนาดใหญ่ (Metro Park) หรือสวนสาธารณะระดับเมือง (City Park) มีขนาดพื้นที่มากกว่า 500 ไร่ รัศมีให้บริการวงรอบแก่คนทั้งเมืองและพื้นที่ใกล้เคียงในเขตอิทธิพลของเมือง มีลานกว้างเพื่อจัดงาน ผู้ใช้บริการเป็นผู้เดินทางมาจากพื้นที่โดยทั่วไปของเมืองและใช้เวลาพักผ่อนมากกว่าครึ่งวัน มีกิจกรรมหลากหลายดึงดูดความสนใจนอกเหนือจากสวนระดับล่าง

6) สวนถนน (Street Park) มีความกว้างของพื้นที่กว่า 3 เมตร ไม่จำกัดความยาว ปลุกต้นไม้ 2 ข้างทาง เว้นที่ตรงกลางไว้เป็นทางเดิน แบ่งเป็น 3 ประเภทคือ สวนไหล่ทาง หรือทางจักรยาน สวนเกาะกลาง สวนทางแยก

7) สวนเฉพาะทาง หรือสวนอเนกประสงค์ (Special Purpose Park) มีพื้นที่ที่ไม่จำกัดขนาด เช่น สวนประวัติศาสตร์ สวนวัฒนธรรม สวนกีฬา ฯลฯ

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีสวนสาธารณะ (7 ประเภท) ทั้งหมด 7,515 แห่ง ประกอบไปด้วย สวนหย่อมขนาดเล็ก จำนวน 3,530 แห่ง สวนหมู่บ้าน จำนวน 993 แห่ง สวนสาธารณะชุมชน จำนวน 76 แห่ง สวนสาธารณะระดับย่าน จำนวน 15 แห่ง สวนสาธารณะระดับเมือง จำนวน 2 แห่ง สวนถนน จำนวน 2,883 แห่ง และสวนเฉพาะทาง จำนวน 16 แห่ง ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของหลายหน่วยงานทั้งกรุงเทพมหานครหรือหน่วยงานอื่น ๆ ของภาครัฐและเอกชน แต่สำหรับกรุงเทพมหานครนั้น หน่วยงานที่ต้องรับผิดชอบจัดหาและบำรุงรักษาสวนสาธารณะ คือ สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม โดยต้องรับผิดชอบสวนสาธารณะที่เป็นสวนสาธารณะหลักของกรุงเทพมหานครทั้งหมด 31 แห่ง ดังนี้ (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 สวนสาธารณะหลักในกรุงเทพมหานคร ที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร

ชื่อสวนสาธารณะ	ขนาดพื้นที่			ประเภทสวนสาธารณะ
	ไร่	งาน	ตร.ว.	
1. สวนลุมพินี	360	0	0	สวนสาธารณะระดับย่าน
2. สวนจตุจักร	155	0	56.60	สวนสาธารณะระดับย่าน
3. สวนพระนคร	50	0	0	สวนสาธารณะชุมชน
4. สวนสราญรมย์	23	0	0	สวนสาธารณะหมู่บ้าน
5. สวนธนบุรีรมย์	63	1	20	สวนสาธารณะชุมชน
6. สวนหลวง ร.๙	500	0	0	สวนสาธารณะระดับเมือง
7. สวนเสรีไทย	350	0	0	สวนสาธารณะระดับย่าน
8. สวนหนองจอก	35	2	0	สวนสาธารณะชุมชน
9. อุทยานเบญจสิริ	29	0	0	สวนสาธารณะชุมชน
10. สวนรมณีนาถ	29	3	72	สวนสาธารณะชุมชน
11. สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ฯ	196	3	65	สวนสาธารณะระดับย่าน
12. สวนสันติภาพ	20	0	80	สวนสาธารณะหมู่บ้าน
13. สวนวชิรเบญจทัศ	375	0	0	สวนสาธารณะระดับย่าน
14. สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ พระชนมพรรษา	29	0	0	สวนสาธารณะชุมชน
15. สวนรมณีฯทุ่งสีกัน	15	2	74	สวนสาธารณะหมู่บ้าน
16. สวนทวีวนารมย์	54	0	0	สวนสาธารณะชุมชน
17. สวน 50 พรรษา มหาจักรีสิรินธร	20	0	49	สวนสาธารณะหมู่บ้าน
18. สวนกีฬารามอินทรา	59	0	36	สวนสาธารณะชุมชน
19. สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติเกียกกาย	10	0	0	สวนสาธารณะหมู่บ้าน
20. สวนหลวงพระราม 8	24	0	0	สวนสาธารณะหมู่บ้าน

21. สวนพรรณภิรมย์	14	0	0	สวนสาธารณะหมู่บ้าน
22. สวนวรรณธรรม	38	1	37	สวนสาธารณะชุมชน
23. สวน 60 พรรษา สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ	52	1	69	สวนสาธารณะชุมชน
24. สวนเบญจกิติ	130	0	0	สวนสาธารณะระดับย่าน
25. สวนสันติชัยปราการ	8	2	0	สวนสาธารณะหมู่บ้าน
26. สวนนวมินทร์ภิรมย์	76	0	39.30	สวนสาธารณะชุมชน
27. สวนนาคาภิรมย์	3	3	69.90	สวนสาธารณะหมู่บ้าน
28. สวนน้ำชอยลาดพร้าว 71	21	0	68	สวนสาธารณะหมู่บ้าน
29. สวนสิรินธรพาณิชยการ	3	0	16	สวนสาธารณะหมู่บ้าน
30. สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเนื่องในวโรกาสมหามงคลพระชนมพรรษา 80 พรรษา (บางกอกน้อย)	21	1	3	สวนสาธารณะหมู่บ้าน
31. สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว (สาทร)	17	2	58	สวนสาธารณะหมู่บ้าน

ที่มา: สถิติกรุงเทพมหานคร ปี 2559, สำนักงานสวนสาธารณะ สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร

2.2.3 ลักษณะและหน้าที่ของสวนสาธารณะ

สวนสาธารณะที่ดีนั้นจะสามารถตอบสนองพฤติกรรมและความต้องการของผู้ใช้ทุกกลุ่ม ควร มีพื้นที่พอเหมาะกับกิจกรรม มีสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์สำหรับกิจกรรมต่าง ๆ มีการคำนึง ถึงคุณภาพและปริมาณของพื้นที่ว่าง และมีบรรยากาศที่เหมาะสมกับกิจกรรมซึ่งให้ความรู้สึก เฉพาะตัวและความเป็นส่วนตัวแก่ผู้ใช้ในการทำกิจกรรมต่าง ๆ เป็นสวนที่มีความสวยงาม สะอาด มี ระเบียบ ก่อให้เกิดสุนทรียภาพแก่ผู้ใช้งาน บางสวนอาจเกิดจากความสวยงามของที่หมายตา ภูมิ สัตยลักษณ์ (Landmark) ที่จัดไว้ในจุดที่เหมาะสม (Marcus & Francis, 1998) โดยการออกแบบ สวนสาธารณะโดยทั่วไปแล้วไม่ได้มีแนวคิดและหลักการที่ตายตัวว่ามันควรจะต้องเป็นอย่างไร เช่น สัดส่วนของพื้นที่กิจกรรม การไหลเวียนของผู้คน การใช้พืชพรรณประดับสวน การจัดวางตำแหน่งสิ่ง อำนวยความสะดวกของผู้ใช้ (เครื่องออกกำลังกาย ห้องน้ำ ที่นั่งพัก) และอื่น ๆ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับภูมิ สถาปนิกที่จะออกแบบสวนสาธารณะให้เข้ากับสภาพแวดล้อมโดยรอบ ดังนั้น หัวใจสำคัญของการ ออกแบบสวนสาธารณะจึงไม่ได้อยู่ที่โครงสร้างหรือความสวยงามของสถานที่ แต่อยู่ที่กระบวนการที่ จะสร้างให้พื้นที่นั้นมีชีวิตชีวาขึ้นมาได้จากการปฏิสัมพันธ์ของผู้คน จนเป็นศูนย์รวมผู้คนในชุมชนได้ (Project for Public Spaces, 1975) ซึ่งการสร้างสวนสาธารณะที่ดีนั้นจะต้องมีองค์ประกอบอยู่ 4 อย่าง ได้แก่

1) กิจกรรมและประโยชน์ใช้สอย (Uses and activities) กิจกรรมเปรียบเสมือนแม่เหล็กดึงดูดใจให้ผู้คนเข้ามาทำกิจกรรมต่าง ๆ และการมีกิจกรรมที่หลากหลายทำให้ดึงดูดผู้คนที่มีความแตกต่างกัน ดังนั้น สวนสาธารณะที่นั่นจะต้องสามารถเติมเต็มรูปแบบกิจกรรมผู้คนในช่วงเวลาส่วนใหญ่ของแต่ละวันหรือทุกวัน เพื่อให้ผู้คนสามารถเข้ามาใช้ได้บ่อยครั้ง และทำหน้าที่เป็นตัวเชื่อมผู้คนและกิจกรรมเข้าด้วยกัน

2) การเข้าถึงและการเชื่อมโยงกับพื้นที่ใกล้เคียง (Access and linkages) สวนสาธารณะที่ดีควรจะง่ายในการมองเห็นและง่ายต่อการเข้าถึง ผู้คนต้องการที่จะมองเห็นว่ามีกิจกรรมที่จะต้องทำมองเห็นว่าคนอื่นกำลังเข้าสู่พื้นที่ที่น่าสนใจนั้น ๆ ในทางตรงกันข้ามถ้าสวนสาธารณะไม่สามารถมองเห็นได้จากถนนหรือถนนเส้นนั้นเป็นสถานที่ที่อันตรายเกินไปสำหรับเด็กและคนชราที่จะเดินข้ามสวนสาธารณะแห่งนั้นก็จะมีคนเข้าไปใช้

3) ความสะดวกสบายและภาพลักษณ์ (Comfort and image) การสร้างสวนสาธารณะที่มีความสะดวกสบายและมีภาพลักษณ์ที่ดีต้องอาศัยการออกแบบอย่างเอาใจใส่ในรายละเอียดอย่างดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งรายละเอียดขององค์ประกอบทางภูมิทัศน์ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ หอพักน้ำ การปลูกต้นไม้ ที่จอดรถจักรยาน ม้านั่ง เป็นต้น

4) การเข้าสังคม (Sociability) สวนสาธารณะที่ดีต้องเป็นสถานที่ที่ส่งเสริมกิจกรรมทางสังคม กล่าวคือ เป็นสถานที่ที่ดึงดูดผู้คนมาเจอกันได้พบปะพูดคุยทักทาย และรู้สึกสบายใจที่จะทำความรู้จักกับคนแปลกหน้าใหม่ ๆ ทำให้ผู้คนเหล่านี้มีแนวโน้มที่จะรู้สึกผูกพันและรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของชุมชนมากขึ้น แล้วก็จะอยากมาเข้าร่วมกิจกรรมในสวนสาธารณะนี้บ่อย ๆ

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ

2.3.1 คุณลักษณะและพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ

เนื่องจากสวนสาธารณะระดับย่านเป็นแหล่งรวบรวมผู้คนที่มากมายที่เข้ามาใช้พื้นที่ จึงทำให้ต้องพบทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวกับสวนลุมพินีหรือสวนสาธารณะระดับย่านอื่น ๆ ที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร เพื่อให้เห็นถึงคุณลักษณะและพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะโดยทั่วไปของสวนสาธารณะระดับย่าน โดยทบทวนงานวิจัย ดังนี้

งานวิจัยของสมบัติ ต่อวัฒนชัย (2545) ศึกษาศักยภาพทางพื้นที่ของให้บริการสวนสาธารณะระดับเขต กรุงเทพมหานคร ได้เก็บข้อมูลผู้ใช้บริการสวนลุมพินีแล้วสรุปคุณลักษณะสวนลุมพินีได้ว่า คนที่มาใช้สวนลุมพินีส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อยู่ในวัยรุ่นและวัยทำงานเป็นหลัก มีรายได้ปานกลางลงมาถึงรายได้น้อย (รายได้น้อยกว่า 20,000 บาท) มีกิจกรรมนิยมทำเป็นส่วนใหญ่ คือ การออกกำลังกาย ในส่วนของพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ พบว่า คนที่มาใช้สวนลุมพินีนิยมมาใช้กับเพื่อนและคนรู้จักมากที่สุด และมักใช้เวลาในสวนแต่ละครั้งประมาณ 1-2 ชั่วโมง (สมบัติ ต่อวัฒนชัย, 2546)

งานวิจัยของจารุณี ศรีทองทุม (2550) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการออกกำลังกายของประชาชนที่มาออกกำลังกายที่สวนลุมพินี กรุงเทพมหานคร ได้เก็บข้อมูลผู้ใช้บริการสวนลุมพินีแล้วสรุปคุณลักษณะสวนลุมพินีได้ว่าคนที่มาใช้สวนลุมพินีส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อยู่ในช่วงอายุระหว่าง 21-40 ปี มีสภาพภาพคู่ ในส่วนของพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ พบว่า ส่วนใหญ่มีความถี่การใช้สวนสาธารณะอยู่ที่ 3 ครั้งต่อสัปดาห์ และใช้เวลาในสวนแต่ละครั้งประมาณมากกว่า 1 ชั่วโมงขึ้นไป (จารุณี ศรีทองทุม, 2550)

งานวิจัยของกฤษ อัจฉริยาภิรมย์ (2550) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการนันทนาการของสวนวชิรเบญจทัศ กรุงเทพมหานคร ได้อธิบายถึงคุณลักษณะผู้ใช้สวนวชิรเบญจทัศ (สวนรถไฟ) ซึ่งเป็นสวนสาธารณะระดับย่านแต่ไม่ได้ศึกษาพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ โดยสรุปคุณลักษณะสวนวชิรเบญจทัศได้ว่าคนที่มาใช้สวนวชิรเบญจทัศ ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อยู่ในช่วงอายุระหว่าง 18-35 ปี มีสถานะภาพโสด และรายได้ต่อเดือนโดยประมาณ 20,000 บาท หรือน้อยกว่านั้น (กฤษ อัจฉริยาภิรมย์, 2550)

งานวิจัยของพงศธร เนตรวิเชียร (2552) ศึกษาบทบาทและการใช้พื้นที่ในสวนลุมพินี กรุงเทพมหานคร ได้เก็บข้อมูลผู้ใช้บริการสวนลุมพินีแล้วสรุปคุณลักษณะสวนลุมพินีได้ว่าคนที่มาใช้สวนลุมพินีส่วนใหญ่เป็นหญิง อยู่ในวัยรุ่นและวัยทำงานเป็นหลัก มีรายได้ปานกลางลงมาถึงรายได้น้อย (รายได้น้อยกว่า 15,000 บาท) ในส่วนของพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ พบว่า ส่วนใหญ่มีความถี่การใช้สวนสาธารณะอยู่ที่ 1-2 ครั้งต่อเดือน โดยเลือกมาใช้ในวันหยุดสุดสัปดาห์ และช่วงเวลาเย็น (16.30-18.30 น.) (พงศธร เนตรวิเชียร, 2552)

จากการทบทวนงานวิจัยจะเห็นได้ว่าลักษณะที่สำคัญของคุณลักษณะและพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะของผู้ใช้สวนสาธารณะระดับย่าน โดยในเรื่องของคุณลักษณะผู้ใช้มีลักษณะมีสิ่งที่คล้ายคลึงกัน ได้แก่ 1. ผู้ใช้สวนสาธารณะระดับย่านส่วนใหญ่เป็นเพศชาย 2. ผู้ใช้สวนสาธารณะระดับย่านเป็นที่อยู่ในวัยทำงานมีช่วงอายุระหว่าง 18-40 ปี โดยประมาณ และ 3. ผู้ใช้สวนสาธารณะระดับย่านเป็นผู้ที่มีรายได้ปานกลาง โดยมีรายได้รายได้น้อยต่อเดือนโดยประมาณ 20,000 บาท หรือน้อยกว่านั้น ในส่วนของพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะมีสิ่งที่คล้ายคลึงกัน ได้แก่ 1. ผู้ใช้สวนสาธารณะระดับย่านจะมีความถี่การใช้สวนสาธารณะอยู่ที่ประมาณ 3 ครั้งต่อสัปดาห์ โดยมาใช้บริการสวนสาธารณะเพื่อการออกกำลังกายเป็นหลัก 2. ผู้ใช้สวนสาธารณะระดับย่านจะใช้เวลาอยู่ในสวนสาธารณะครั้งละประมาณ 1 ชั่วโมงขึ้นไป และ 3. ผู้ใช้สวนสาธารณะระดับย่านจะมาใช้สวนสาธารณะในวันหยุดและช่วงเวลาเย็น (16.30-18.30 น.)

2.3.2 ปัจจัยด้านกายภาพที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ

การศึกษาปัจจัยด้านกายภาพที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะในประเทศไทยมีแนวคิดที่สำคัญและถูกนำมาอ้างอิงอยู่เสมออันก็คือแนวคิดของ นิลุบล คล่องเวสสะ (2548) ที่ได้อธิบายถึงพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ โดยใช้คุณลักษณะทางกายภาพของสวนสาธารณะ (Park Characteristics) ซึ่งได้แก่ การเข้าถึง กิจกรรม ความสมบูรณ์ ความปลอดภัย ขนาดพื้นที่ และความเป็นสาธารณะ มาอธิบายสาเหตุของการที่คนไม่ใช้สวนสาธารณะและพื้นที่นั้นทนทานการ โดยสาเหตุของการที่คนไม่ใช้สวนสาธารณะอาจเนื่องมาจาก (นิลุบล คล่องเวสสะ, 2548)

1) การเข้าถึงและการเดินทางถึงสวนสาธารณะ สวนสาธารณะแต่ละแห่งมีขอบเขตพื้นที่บริการของตัวเอง ซึ่งจะระบุได้จากระยะเวลาการเดินทางภายในเวลาที่ผู้ใช้ยอมรับเพื่อไปทำกิจกรรมนั้น ๆ นอกเหนือจากระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางแล้ว ความสะดวกของเส้นทางและลักษณะบรรยากาศของเส้นทางมีส่วนช่วยเพิ่มหรือลดขอบเขตพื้นที่บริการของสวนสาธารณะด้วย ดังนั้น กรณีสวนสาธารณะ

บางแห่งมีผู้ใช้น้อยกว่าที่ควรจะเป็นก็อาจจะเป็นด้วยเรื่องอุปสรรค และความไม่สะดวกของเส้นทางที่จะใช้ในการมาใช้สวนสาธารณะ

2) ความไม่รู้ว่ามีอะไรน่าสนใจในสวนสาธารณะ อาจเป็นเรื่องแปลกถ้าคนที่อยู่พื้นที่ไม่รู้จักสวนสาธารณะหรือสถานที่ที่ใช้พักผ่อนได้อยู่ในย่านใกล้ที่อยู่อาศัย โดยที่ผู้อยู่อาศัยในแถบนั้นไม่ทราบว่า มีสถานที่นั้นอยู่ ก็อาจทำให้มีผู้ใช้สวนสาธารณะน้อยกว่าที่ควรจะเป็นหรืออาจทราบว่า มีสวนสาธารณะนั้นอยู่แต่ไม่ทราบว่าสวนสาธารณะแห่งนั้นมีที่น่าสนใจมากน้อยเพียงใด จึงเกิดความไม่สนใจที่จะใช้สวนสาธารณะ

3) กิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในสวนสาธารณะ เป้าหมายหลักของสวนสาธารณะ คือ เป็นพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจและรับอากาศบริสุทธิ์ของผู้ใช้ ความต้องการการพักผ่อนของคนมีความแตกต่างกันออกไปแล้วแต่ความชอบเฉพาะตัว รูปแบบของสวนสาธารณะจึงควรมีลักษณะที่มาจากความต้องการของผู้ใช้และมีความหลากหลายของกิจกรรมในปัจจุบันมีความเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากวิถีชีวิตของคนเปลี่ยนไป กิจกรรมที่มีในสวนจึงมีส่วนช่วยให้บรรยากาศของสวนมีชีวิตชีวาสำหรับผู้ใช้และมีส่วนช่วยในการดึงดูดผู้ใช้ในสวน

4) ความทรุดโทรมของพื้นที่ สวนสาธารณะหลายแห่งมีความทรุดโทรมเนื่องจากขาดการดูแลในระยะยาว เครื่องเล่นภายในสนามเด็กเล่นที่ขาดการดูแลทำให้เกิดอันตรายต่อเด็กที่มาใช้ได้ ความทรุดโทรมส่งผลต่อจำนวนของผู้ใช้ทำให้ลดน้อยลง เมื่อไม่มีผู้ใช้สวนจึงมักเป็นที่อาศัยของคนจรจัดและกลายเป็นแหล่งมั่วสุมของอาชญากรรม ปัญหาไม่ได้มีเพียงความไม่สวยงามของสถานที่แต่มีผลต่อความปลอดภัยของผู้ใช้ด้วย

5) ความปลอดภัย สวนสาธารณะที่คนสามารถเข้าออกได้อย่างอิสระจะทำให้ผู้ใช้เกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัยเนื่องจากในอดีตสวนสาธารณะเป็นสถานที่ที่เกิดอันตรายขึ้นเสมอ ดังนั้นการออกแบบสวนในปัจจุบันจึงมีความคำนึงถึงความปลอดภัยเพื่อให้เกิดภาพพจน์ที่ดีต่อสวนโดยการลดจุดที่ลึบสลายตาภายในสวน การเดินตรวจตราดูแลบริเวณสวนของเจ้าหน้าที่ ควบคุมให้มีทางเข้า-ออกที่จำกัด การให้แสงสว่างที่เพียงพอกับผู้ใช้ภายในสวน

6) ความน่าสนใจ/ความดึงดูด การสร้างความน่าสนใจและความดึงดูดใจของสวนสาธารณะไม่ได้เกิดจากการเน้นที่ส่วนประกอบและรูปแบบของสวนเท่านั้น แต่อยู่ที่กิจกรรมที่น่าสนใจรวมทั้งการประชาสัมพันธ์และการจูงใจ (Promote) ด้วยการสร้างพื้นฐานและลักษณะนิสัยใหม่ ๆ ให้เกิดขึ้นกับผู้ใช้ เช่น สนับสนุนให้เยาวชนเล่นกีฬาในเวลาว่าง ส่งเสริมให้มีกิจกรรมออกกำลังกายสำหรับวัยทำงานเพิ่มขึ้นภายในสวน ได้แก่ การเดินแอโรบิก ออกกำลังกายในสวนสุขภาพ ซึ่งมีส่วนช่วยคน

เข้ามาใช้สวนในเวลาว่างมากขึ้นช่วยให้ค่านิยมของคนที่มีต่อสวนเปลี่ยนไป รูปแบบของสวนก็มีผลต่อจำนวนของผู้ใช้ด้วย สวนที่มีความสวยงามน่าใช้ทำให้เกิดความรู้สึกอยากกลับมาใช้อีก มักมาจากลักษณะพื้นที่สวนที่มีความสว่าง ความสดชื่นความเคลื่อนไหว และอื่น ๆ รวมกันอย่างได้สัดส่วน

7) ขนาดและรูปร่างของสวน สวนที่มีสัดส่วนแคบยาวหรือโล่งกว้างเกินไปจะมีผลต่อการใช้พื้นที่ของสวน โดยสัดส่วนที่แคบอาจสร้างความรู้สึกอึดอัดต่อการใช้ ก่อให้เกิดความรู้สึกไม่สามารถหาตำแหน่งที่ปลอดภัยได้ ขณะที่พื้นที่โล่งกว้างมากก็จะมีลักษณะไม่เหมาะสมกับกิจกรรมทั่วไป ซึ่งสัดส่วนและตำแหน่งของการเข้าถึงมีความสัมพันธ์กับความสบายใจของผู้ใช้ซึ่งเกี่ยวข้องกับความรู้สึกปลอดภัยของผู้ใช้ด้วย

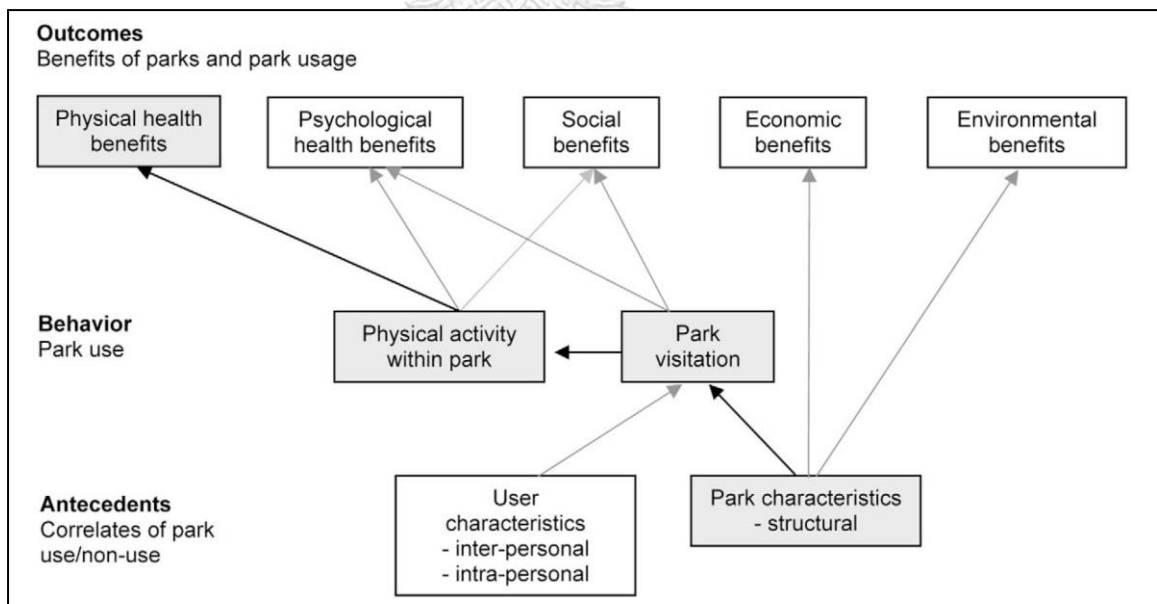
8) ด้านการถือครองพื้นที่ของบุคคล สวนสาธารณะมีจุดมุ่งหมายให้คนทั่วไปใช้โดยไม่เจาะจงกลุ่มบุคคลใดบุคคลหนึ่ง และไม่ประสงค์จะให้ใครมายึดครองบางส่วนใช้อย่างถาวร โดยมีการยึดครองพื้นที่อย่างถาวรของผู้ที่อาศัยในเขตติดต่อกันกับสวน เช่น นำเก้าอี้ส่วนตัวมาตั้ง การนำผ้ามาตากเป็นประจำ ฯลฯ สิ่งเหล่านี้ทำให้เกิดปัญหาคือทำให้บุคคลอื่น ๆ เกิดความไม่อยากจะเข้าไปใช้สวนสาธารณะนั้น ๆ เนื่องจากมีความรู้สึกว่สวนแห่งนั้นมีเจ้าของเป็นส่วน ๆ ไป

การอธิบายถึงพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะของนิลบล คล่องเวสสะ (2548) เป็นแนวคิดที่ถูกหยิบยกมาใช้อ้างอิงอย่างต่อเนื่องในเรื่องของปัจจัยด้านกายภาพที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ ทำให้เกิดการศึกษากี่ยวปัจจัยด้านกายภาพในมิติต่าง ๆ เช่น งานวิจัยของปริญญา ฉายแสง (2540) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความพอใจของผู้ใช้สวนกับพื้นที่ใช้งานในสวนสาธารณะระดับชุมชน กรณีศึกษา สวนรมณีนาถและสวนอุทยานเบญจสิริ (วิทยานิพนธ์สถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต) ผลการศึกษาพบว่า พื้นที่สำหรับเล่นกีฬา พักผ่อน และสิ่งอำนวยความสะดวก มีความสัมพันธ์กับความพอใจของผู้ใช้สวนสาธารณะมากกว่าเรื่องของความสวยงาม ความเงียบสงบ และความปลอดภัยของสวนสาธารณะ (ปริญญา ฉายแสง, 2540)

งานวิจัยของภควดี ศรีอ่อน (2555) ได้ศึกษาพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะและสภาพล้อมทางภูมิทัศน์ กรณีศึกษา สวนรมณีนาถ (การค้นคว้าอิสระภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต) ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยทางกายภาพที่มีผลต่อพฤติกรรมผู้ใช้สวน คือ สภาพที่เกิดของกิจกรรม เช่น การเป็นพื้นที่กว้าง พื้นที่ในร่มเงา พื้นที่ที่มีพื้นผิวเป็นลานแข็งหรือสนามหญ้า ความสมบูรณ์ของอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก (ภควดี ศรีอ่อน, 2555) นอกจากนี้ยังมีการศึกษาปัจจัยด้านกายภาพที่เน้นไปที่เรื่องการเข้าถึง (Access) อย่างเดียว เช่น งานวิจัยของสมบัติ ต่อวัฒน์ชัย (2545) (วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต) ได้ศึกษาศักยภาพพื้นที่ของการให้บริการสวนสาธารณะระดับ

เขต กรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่า ที่ตั้งของสวนสาธารณะระดับเขตทุกแห่งมีศักยภาพที่จะดึงดูดให้ประชาชนมาใช้บริการถึงสวนละประมาณ 200,000 คน โดยผู้ใช้บริการจะมาจากย่านใกล้เคียงที่อยู่ในระยะทางเฉลี่ย 3.78 กิโลเมตร (สมบัติ ต่อวัฒน์ชัย, 2546)

ในขณะที่การศึกษาปัจจัยด้านกายภาพที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะในต่างประเทศมีแนวคิดที่สำคัญและถูกนำมาอ้างอิงอยู่เสมออันก็คือแนวคิดของ Bedimo-Rung Floyd et al. (2005) ที่ได้สร้างแบบจำลองแนวความคิดเกี่ยวกับสวนสาธารณะและกิจกรรมทางกาย (Parks and Physical Activity Conceptual Models) โดยเป็นการอธิบายถึงความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะทางกายภาพของสวนสาธารณะ (Park Characteristics) กับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ (Park use) ที่อธิบายอยู่บนกระบวนทัศน์ทางสังคม-นิเวศวิทยา (social-ecological Model) ที่มองว่าสุขภาพเป็นเหตุและผลของปัจจัยด้านสังคม กล่าวคือ คนจะมีสุขภาพดีได้เพราะมีสถานที่ที่สามารถให้คนมาทำกิจกรรมทางกายหรือออกกำลังกายได้ ซึ่งแบบจำลองนี้ (ภาพที่ 2) ได้อธิบายไว้ถึงคุณลักษณะทางกายภาพมีอิทธิพลต่อการเยี่ยมชมสวนสาธารณะและการทำกิจกรรมทางกายภายในสวนสาธารณะ และนำไปสู่ผลลัพธ์ที่มีประโยชน์ต่อสุขภาพทางกาย รวมไปถึงผลลัพธ์อื่น ๆ เช่น ประโยชน์ต่อสุขภาพทางจิตใจ ประโยชน์ต่อสังคม ประโยชน์ต่อเศรษฐกิจ และประโยชน์ต่อสิ่งแวดล้อม (Bedimo-Rung Floyd et al, 2005)



ภาพที่ 3 ความสัมพันธ์ระหว่างสวนสาธารณะและกิจกรรมทางกาย
ที่มา: Bedimo-Rung Floyd et al. (2005).

2.3.3 ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ

การศึกษาปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะในประเทศไทยส่วนใหญ่จะศึกษาเรื่องของคุณลักษณะของผู้ใช้ (User Characteristics) โดยเฉพาะปัจจัยส่วนบุคคล เช่น เพศ อายุ และความพึงพอใจ มาอธิบายถึงพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ ซึ่งพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะมีส่วนสัมพันธ์เป็นอย่างยิ่งกับภูมิหลังทางจิตวิทยาของมนุษย์ โดยอาจจำแนกพื้นฐานความแตกต่างออกเป็นดังนี้ (นิลกุล คล่องเวสสะ, 2548)

1) วัย ความแตกต่างเรื่องวัยเป็นความแตกต่างที่สามารถสังเกตพฤติกรรมได้มากที่สุด ซึ่งสามารถกล่าวโดยสรุปได้ดังนี้

1. วัยเด็กเล็ก มีความสามารถในการเชิงร่างกายน้อยมาก เดินและวิ่งได้เตาะเตะ มีความเร็วในการเคลื่อนไหวจำกัด มีความมั่นใจอยู่ในขอบเขตจำกัด ต้องการความรู้สึกปลอดภัยสูง เช่น หากอยู่ลำพังต้องอยู่ในบริเวณที่คุ้นเคย หากอยู่นอกบริเวณที่คุ้นเคยต้องมีผู้คุ้นเคยอยู่ในสายตา มีสมาธิสั้นมาก มีความสนใจอยากรู้ อยากเห็นสูงในสิ่งรอบ ๆ ตัว และมีความพยายามในการฝึกฝนการควบคุมร่างกายและสภาพแวดล้อมตามศักยภาพของตน

2. วัยเด็กโต เริ่มสนใจในเรื่องสังคมภายในวงที่จำกัด มีเพื่อนเล่นในวัยเดียวกัน ชอบเล่นเป็นกลุ่ม ชอบการผจญภัยที่ทำหายเท่าที่วัยของตนจะทำได้ มีความอยากรู้อยากเห็นสูง

3. วัยรุ่น มีความสนใจเฉพาะและมีโลกของตนเอง ต้องการความเป็นตัวของตัวเอง และในขณะเดียวกันก็ต้องการการยอมรับในกลุ่มเพื่อนฝูง ออกจากผู้ใหญ่ เริ่มสนใจกับการศึกษาอย่างจริงจังและตระหนักถึงความสำคัญของการศึกษาต่ออนาคต เริ่มนึกถึงอนาคตของตนเองอย่างจริงจังมากกว่าแต่ก่อน มีความสนใจเฉพาะตัวแตกต่างกันออกไปตามกลุ่มเพื่อนและความลักษณะนิสัย มีความรวดเร็วในการความคิดและการเคลื่อนไหว

4. วัยทำงานตอนต้น มีชีวิตที่มีเวลากำหนด มีระเบียบในชีวิตมากขึ้นมีสิ่งที่ต้องรับผิดชอบมากขึ้น มีความเครียดมากขึ้น เพื่อนยังคงมีความสำคัญแต่น้อยกว่าช่วงวัยรุ่น และอาจเป็นช่วงของการเริ่มสร้างครอบครัว สร้างฐานะ หากมีพื้นฐานทางการกีฬาจะยังคงเล่นกีฬาอยู่ ต้องการเป็นที่ยอมรับของสังคม

5. วัยทำงาน คล้ายกับช่วงทำงานตอนต้น แต่อาจมีภาระในครอบครัวมากขึ้น เป็นช่วงของการใช้เวลากับครอบครัว ช่วงนี้จะมีความแตกต่างกันในการใช้ชีวิตระหว่างกลุ่มชนชั้นที่ต่างกัน

6. วัยผู้ใหญ่ ถึง วัยชรา มีความซ้ามากขึ้น ต้องการความสันโดษมากขึ้น ในขณะที่เดียวกัน ยิ่งมีอายุมากขึ้นจนถึงวัยชรา จะกลับมาต้องการความรู้สึกปลอดภัยสูง เช่นเดียวกับวัยเด็กเล็ก ต้องการความเอาใจใส่ ต้องการเพื่อน มีเวลาว่างมากขึ้น

2) เพศ ความแตกต่างเกี่ยวกับเรื่องนี้จะพบว่าเพศหญิงเข้ามาใช้สวนสาธารณะน้อยกว่าเพศชายและกิจกรรมที่ทำจะเป็นเน้นการพบปะพูดคุยมากกว่าการเล่นกีฬา ส่วนผู้ใช้ที่มีลักษณะการมาใช้คนเดียววนั้นเพศชายจะมีมากกว่าเพศหญิงที่มาสวนสาธารณะคนเดียว

3) ประสบการณ์ การเลือกทำกิจกรรมนันทนาการของบุคคลบางอย่างจะขึ้นอยู่กับประสบการณ์และการฝึกฝน ดังนั้นการคาดเดากิจกรรมนันทนาการที่บุคคลจะเลือกทำในยามว่างอาจคาดเดามาจากประสบการณ์ที่บุคคลนั้น ๆ มีอยู่ในส่วนหนึ่ง

4) พื้นฐานที่แตกต่างกันในด้านความต้องการ ผลต่อการเลือกทำกิจกรรมนันทนาการในเวลาว่างด้วย ความต้องการในเชิงจิตวิทยาของมนุษย์ในแต่ละบุคคลและแต่ละกลุ่มคน ควรดูภาพรวมของประชากรเป้าหมาย หากลักษณะของประชากรเป้าหมายมีความชัดเจนก็จะเป็นการง่ายที่คาดการณ์ถึงสิ่งที่คนเหล่านั้นต้องการในกิจกรรมและสถานที่นันทนาการ

5) ลักษณะนิสัย เชื่อกันว่าลักษณะนิสัยของบุคคลจะมีส่วนในการเลือกในการเลือกกิจกรรมนันทนาการด้วย ได้มีการตั้งข้อสังเกตว่า เกมและกีฬาที่นิยมในแต่ละชาติอาจจะบอกถึงลักษณะนิสัยส่วนใหญ่ของคนในชาตินั้น ๆ

6) กระแสความนิยม ลักษณะการดำเนินชีวิตของมนุษย์ซึ่งมีการเปลี่ยนไปในแต่ละยุคสมัย เป็นปรากฏการณ์ของความนิยมของแต่ละยุค การตามกระแสความนิยมนั้นเป็นสิ่งปกติของมนุษย์ การสร้างสวนสาธารณะเองก็ต้องดูกระแสความนิยมด้วย และตัวสวนเองก็สามารถเป็นเครื่องมือที่ใช้สร้างกระแสความนิยมได้ด้วย

การอธิบายถึงพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะจากการศึกษาปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคม ขึ้นอยู่กับการประยุกต์ของสายวิชาชีพ เช่น งานวิจัยของทวีพงษ์ เกียรติธนะบำรุง (2545) ได้ศึกษาถึงพฤติกรรมการใช้บริการและความเห็นของผู้ใช้บริการสวนสาธารณะของกรุงเทพมหานคร (วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต) ผลการศึกษาพบว่า ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงและชาย จำนวนใกล้เคียงกัน มีอายุเฉลี่ยประมาณ 40 ปี ส่วนใหญ่มีความถี่ในการใช้บริการสวนสาธารณะทุกวัน/เกือบทุกวันเพื่อออกกำลังกาย ในส่วนของความเห็นของผู้ใช้บริการ พบว่า มีความพอใจสูงที่สุดในเรื่อง มีสนามเด็กเล่น เวลาในการให้บริการ และในเรื่องมีกิจกรรมภายในสวน ตามลำดับ โดยเห็นว่า

สิ่งที่ต้องการให้ปรับปรุงมากที่สุดคือ ความเพียงพอของที่จอดรถ สิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น เก้าอี้ ห้องน้ำ ถังขยะ (ทวีพงษ์ เกียรติธนะบำรุง, 2545)

งานวิจัยของจารุณี ศรีทองทุม (2550) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการออกกำลังกายของประชาชนที่มาออกกำลังกายที่สวนลุมพินี กรุงเทพมหานคร (วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา) ผลการศึกษาพบว่า อิทธิพลระหว่างบุคคลต่อการออกกำลังกาย และอิทธิพลของสถานการณ์ต่อการออกกำลังกายมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการออกกำลังกายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ความรู้สึกที่สัมพันธ์กับการออกกำลังกายและปัจจัยแทรกแซงการออกกำลังกายมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการออกกำลังกาย รวมถึงตัวแปรที่มีอิทธิพลร่วมทำนายพฤติกรรมการออกกำลังกาย ได้แก่ เชื้อชาติ เพศ ความรู้สึกที่สัมพันธ์กับการออกกำลังกาย และปัจจัยแทรกแซงการออกกำลังกาย (จารุณี ศรีทองทุม, 2550)

ในขณะที่การศึกษาปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะในต่างประเทศมีงานศึกษาที่สำคัญและถูกนำมาอ้างอิงก็คือการศึกษาของ Jane Jacobs (1961) ที่ได้ศึกษาการใช้สวนสาธารณะ (The uses of neighborhood parks) งานวิจัย Jane Jacobs ได้ค้นพบว่าสวนสาธารณะที่ประสบความสำเร็จได้นั้น จะต้องสามารถเติมเต็มรูปแบบกิจกรรมของคนที่อยู่อาศัยและ/หรือทำงานในพื้นที่ได้ทันที และไม่มีกรตัดขาดกับกิจกรรมของผู้คน ซึ่งผลของการที่ไม่มีกิจกรรมของผู้คนในพื้นที่สวนสาธารณะจะทำให้สวนสาธารณะนั้นเกิดการไม่ใช้หรือใช้สวนสาธารณะน้อยลงและมีแนวโน้มที่จะถูกละเลย บ่งบอกถึงให้เห็นถึงลักษณะในแง่ลบมากกว่าบวกของเมือง (Jacobs, 1961) การศึกษาของ Jane Jacobs ทำให้เราทราบถึงประเด็นทางสังคม เช่น กลุ่มคนรายคนจน และลักษณะของที่พักอาศัยมีผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Sherer (2006) ที่แสดงให้เห็นว่าผู้ที่อยู่อาศัยใกล้กับสวนสาธารณะมีแนวโน้มที่จะเพลิดเพลินไปกับความสัมพันธ์ทางสังคมที่มากกว่าคนที่อาศัยอยู่ห่างจากสวนสาธารณะ สวนสาธารณะจึงเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่ทำให้ย่านที่อยู่อาศัยเกิดความน่าอยู่มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับพื้นที่ระดับชุมชนและกลุ่มคนที่มีรายได้น้อยที่ได้ใช้สวนสาธารณะเป็นสถานที่สร้างพฤติกรรมทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับผู้คนในพื้นที่ที่อยู่บริเวณโดยรอบสวนสาธารณะ (Sherer, 2006)

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทาง

2.4.1 การเกิดการเดินทาง

การศึกษาการเกิดการเดินทาง เป็นขั้นตอนหนึ่งของกระบวนการวางแผนด้านคมนาคมขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์จำนวนการเดินทางที่เกิดขึ้นจากจุดเริ่มต้นหรือจุดหมายการเดินทางที่เกิดขึ้นในพื้นที่ โดยพิจารณาความสัมพันธ์ของการใช้ประโยชน์ที่ดิน ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่ ซึ่งสังเคราะห์ออกมาในรูปของวัตถุประสงค์ในการเดินทาง การกระจายตัวในช่วงเวลาต่าง ๆ การกระจายตัวของการเดินทางในแต่ละพื้นที่ ประเภทของยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง และราคาค่าเดินทาง (Meyer & Miller, 1984)

การเกิดการเดินทาง มักถูกพูดถึงในเชิงของความสัมพันธ์ของการใช้ที่ดินแบบเมืองกับปริมาณการเดินทางว่าการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญของการเดินทาง เนื่องจากการเริ่มต้นของทำกิจกรรมของประชากรมักเริ่มต้นและจบลงที่ที่พักอาศัย โดยมีการเดินทางมักมีจุดหมายที่สำคัญ คือ สถานที่ทำงานและโรงเรียน (จารุวรรณ ลิ้มเสนีย์, 2528) นอกจากนี้ การเกิดการเดินทางยังมีความสัมพันธ์กับรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use) ตำแหน่งที่ตั้ง (Location) ความหนาแน่น (Intensity) ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของประชากร (Social and Economic Characteristics) ชนิดและขอบเขตของความสะดวกในระบบการคมนาคมขนส่ง (Type and Extent of the Transportation Facilities) (ประจักษ์ ศกุลนตะลักษณ์, 2529)

2.4.2 รูปแบบการเดินทางของบุคคล

มนุษย์ต้องการเดินทางก็ต่อเมื่อเขาจะได้รับประโยชน์บางอย่าง ณ จุดหมายปลายทาง (ประจักษ์ ศกุลนตะลักษณ์, 2529) ทำให้รูปแบบการเดินทางของบุคคลมักขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของบุคคล เช่น การเดินทางประจำวันเพื่อกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งการเดินทางประจำวันเป็นการเคลื่อนที่ในช่วงระยะเวลาสั้น ๆ โดยสามารถแบ่งการเดินทางประจำวันเพื่อกิจกรรมต่าง ๆ ของเมืองได้ 3 ลักษณะ ได้แก่ (Martin T. Cadwallader, 1985)

1) การเดินทางไปทำงานสู่ใจกลางเมือง (Downtown Journey to Work) มีจุดเริ่มต้นในเขตชานเมืองและมีจุดหมายปลายทางในย่านเศรษฐกิจเมือง มีระบบขนส่งมวลชนเสริมการเข้าสู่ย่านนี้

2) การเดินทางของคนในเมืองออกไปทำงานเขตชานเมือง (Reverse Commuting) มีทิศทางตรงข้ามกับการเดินทางชนิดแรก อาจไม่สะดวกในเรื่องของการเดินทางและตารางการขนส่งมวลชน

3) การเดินทางภายในเขตพื้นที่ (Lateral Commuting) เป็นการเดินทางภายในเมืองหรือชานเมือง อาจมีระยะการเดินทางสั้นหรือยาวก็ได้ มีจุดหมายปลายทางกระจายอยู่ทั่วไปการคมนาคมขนส่งสาธารณะยังไม่อำนวยความสะดวกต่อการเดินทางประเภทนี้มากนัก

การดำรงชีวิตของมนุษย์มีกิจกรรมเกิดขึ้นมากมาย เช่น การไปทำงาน การไปท่องเที่ยว การไปซื้อสินค้า การไปออกกำลังกาย และอื่น ๆ ทำให้การเดินทางมากขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ที่จะไปทำกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งลักษณะของการเดินทางที่ใช้วัตถุประสงค์เป็นเกณฑ์นั้นเป็นแค่เพียงการระบุต้นทางหรือปลายทางเพียงด้านเดียวเท่านั้น โดยสามารถแบ่งได้เป็น 5 ประเภท ได้แก่ การเดินทางเพื่อไปยังแหล่งงาน (Work Trip) การเดินทางเพื่อไปยังสถานศึกษา (School Trip) การเดินทางเพื่อไปยังร้านค้า (Shopping Trip) การเดินทางเพื่อกิจกรรมทางสังคมหรือพักผ่อนหย่อนใจ (Social or Recreation Trip) และ การเดินทางเพื่อธุรกิจ (Business Trip) (Meyer & Miller, 1984)

2.4.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง

การเดินทางนอกจากเกิดพฤติกรรมและวัตถุประสงค์ของผู้เดินทางแล้ว ยังเกิดจากการตัดสินใจของผู้เดินทางว่าจะเดินทางหรือไม่ จะเดินทางไปไหน ด้วยรูปแบบอย่างไร และจะไปเส้นทางใด โดยการตัดสินใจเลือกเดินทางขึ้นอยู่กับความเหมาะสมและคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของการเดินทางในแต่ละครั้ง ซึ่งการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางจะขึ้นกับปัจจัยดังต่อไปนี้ (Brulton M.J., 1975)

1) ลักษณะของการเดินทาง ได้แก่ ระยะทางและวัตถุประสงค์การเดินทาง โดยระยะทางสามารถวัดออกมาในรูปของระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง เช่น การเดินทางที่มีระยะสั้นนั้นจะมีความแตกต่างในเรื่องของระยะเวลาที่ใช้เดินทางไม่มากนักแต่จะเพิ่มมากขึ้นเมื่อระยะทางในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น ส่วนวัตถุประสงค์การเดินทางจะมีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง เช่น การเดินทางมาเพื่อทำงานหรือมาสถานศึกษาจะเลือกเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะมากกว่าการเดินทางเพื่อมาซื้อสินค้า

2) ลักษณะของคนเดินทาง (ในที่นี้หมายถึงสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทาง) ได้แก่ รายได้ การถือครองรถยนต์ ขนาดและโครงสร้างครัวเรือน ความหนาของที่พักอาศัย ประเภทของงาน และสถานที่ตั้งของแหล่งงาน ตัวแปรดังกล่าวจะมีความสัมพันธ์ระหว่างกันในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง จากการศึกษาพบว่า ย่านพักอาศัยที่มีความหนาแน่นน้อยนั้นจะมีอัตราการใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะลดลง เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้สูง มีอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์สูง ในขณะที่ย่านพักอาศัยที่มีความหนาแน่นสูง ส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้ไม่สูงจึงมีอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์ต่ำและในพื้นที่บริเวณที่พักอาศัยหนาแน่นสูงจะมีบริการของระบบขนส่งสาธารณะที่เพียงพอ

3) ลักษณะของการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การเข้าถึงการบริการ และความสะดวกในระยะที่ใช้ในการเดินทาง ตัวแปรดังกล่าวจะมีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง จากการศึกษาพบว่า อัตราส่วนเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้นจะส่งผลให้จำนวนผู้ที่เลือกเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะน้อยลง และหากอัตราค่าใช้จ่ายของการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะสูงกว่ารถยนต์จะส่งผลให้จำนวนผู้ที่เลือกเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะน้อยลงเช่นเดียวกัน

นอกเหนือจากปัจจัยที่กล่าวข้างต้นแล้ว ยังมีงานของ Parida et al. (1992) ที่กล่าวถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเดินทางของผู้เดินทางระหว่างเมืองและชานเมือง โดยแบ่งเป็นปัจจัยลักษณะประชากร ปัจจัยด้านสังคมและจิตวิทยา และปัจจัยด้านระบบขนส่ง (บุญงาม เอี่ยมศุภาวุฒน์, 2542) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ปัจจัยทางลักษณะประชากร

1. อายุ เพศ เผ่าพันธุ์ และระดับการศึกษาของแต่ละบุคคล
2. ความเป็นเจ้ารถ รายได้ และขนาดครัวเรือน
3. จุดประสงค์ และการได้มาซึ่งรถยนต์สำหรับการเดินทาง
4. เวลาในการเดินทาง ความถี่ และความเร็วของระบบขนส่ง
5. การใช้ที่ดิน และการกระจายตัวของประชากร
6. ปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม เช่น สภาพภูมิอากาศ และภูมิประเทศ

2) ปัจจัยด้านสังคมและจิตวิทยา

1. ความต้องการ ทัศนคติ ความรู้สึก และบทบาทของแต่ละบุคคล
2. ทรัพย์สมบัติ กิจกรรม ลำดับคักย์ และวิถีชีวิตของครัวเรือน
3. ความสะดวกสบาย ความเชื่อมั่นของระบบขนส่ง

3) ปัจจัยด้านระบบขนส่ง

ความจุ ความเร็ว และการเลือกเส้นทาง เป็นคุณสมบัติของระบบขนส่งที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางแต่ละประเภท โดยการประเมินคุณภาพของระบบขนส่งว่ามีประสิทธิภาพมากน้อยเพียงไร สามารถวัดจากคุณสมบัติดังนี้

1. เวลา
2. ความเชื่อถือ (ด้านเวลา) เช่น ความต้องการที่จะไปให้ถึงที่หมายได้ตรงเวลา
3. เวลาที่ไม่ใช่ยานพาหนะ (Out-of-Vehicle) เช่น เวลาที่ใช้ในการเดินเข้าระยะเวลาในการรออนพาหนะ การเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ
4. ค่าใช้จ่าย (Out-of-Pocket costs) เช่น ค่าใช้จ่ายของรถยนต์ส่วนตัว (ค่าทางด่วน ค่าที่จอดรถ ค่าบำรุงรักษา และค่าประกัน)
5. ความสะดวกสบาย เช่น รับประกันที่นั่งของผู้โดยสาร มีระบบปรับอากาศ
6. ความรู้สึกปลอดภัยจากอุบัติเหตุ และอาชญากรรม
7. ความคุ้มค่าในการใช้จ่าย เช่น ความคุ้มค่าในการใช้จ่ายเพื่อแลกกับความสะดวกสบายหรือความรวดเร็วในการเดินทาง

2.5 สรุปการทบทวนวรรณกรรม

การศึกษาปัจจัยด้านกายภาพของสวนสาธารณะสำหรับประเทศที่พัฒนาแล้วในปัจจุบันอาจไม่ได้มีการศึกษาเพิ่มเติมอีกต่อไปแล้ว ทั้งนี้ เพราะว่ามีมุมมองเรื่องสวนสาธารณะของประเทศที่พัฒนาแล้วได้มองเรื่องสวนสาธารณะเป็นพื้นที่สาธารณะ (Public space) เพื่อการดำเนินชีวิตสาธารณะ (Public realm) ทั้งในมิติทางกายภาพและมิติทางสังคม และการสร้างความเป็นสถานที่ (Place making) โดยเฉพาะอย่างยิ่งแนวคิด Jane Jacobs ที่ได้ถูกนำมากล่าวอ้างถึงอย่างต่อเนื่องในฐานะผู้เป็นริเริ่มแนวคิดด้านนี้ ซึ่งเน้นบทบาทของกิจกรรมมนุษย์และสถานที่ที่สังคมปฏิสัมพันธ์กัน แนวคิดการใช้พื้นที่และกิจกรรม การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานความหลากหลายและความหนาแน่น (กาญจน์ นทีวุฒิกุล, 2550)

ในขณะที่ประเทศไทยการศึกษาปัจจัยด้านกายภาพมีผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ ก็มีตัวแปรด้านกายภาพที่คล้ายคลึงกับการศึกษาของต่างประเทศ โดยประเด็นสำคัญของการศึกษา ปัจจัยด้านกายภาพมีผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะของประเทศไทยก็เพื่อให้เห็นถึงประเด็นในเรื่องของรูปแบบของการใช้งานสวนสาธารณะ ลักษณะการใช้สวนสาธารณะ บทบาทของสวนสาธารณะ ความสัมพันธ์ของสวนสาธารณะกับพื้นที่ชุมชนหรือเมือง โดยผ่านพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะในเมือง

การศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคมของสวนสาธารณะสำหรับประเทศที่พัฒนาแล้วในปัจจุบัน พยายามที่จะศึกษาพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะของผู้ใช้ผ่านตัวแปรในเรื่องของคุณลักษณะของผู้ใช้ เช่น กลุ่มรายได้ คนจนคนรวย คนรุ่นใหม่ และลักษณะของที่พักอาศัย เช่น พักในคอนโดแนวรถไฟฟ้ากับพักบ้านเดี่ยวชานเมืองหรืออยู่ในเมืองกับชานเมือง ว่ามีพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะแตกต่างกันอย่างไร เช่น งานวิจัยของ Vaughn (2018) ที่ได้ศึกษาพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะของในย่านชุมชนเมืองที่มีรายได้น้อย (Low-Income Urban Neighborhoods) ผลการศึกษาพบว่าผู้ใช้สวนสาธารณะส่วนใหญ่ (ร้อยละ 82.4) เคยเข้าไปใช้สวนสาธารณะที่อยู่บริเวณใกล้บ้าน โดยการเลือกใช้สวนสาธารณะที่อยู่ในระยะที่สามารถเดินไปถึงได้และอยู่ใกล้กับที่อยู่อาศัยให้มากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับคนที่อยู่ห่างจากสวนสาธารณะในรัศมี 0.5 ไมล์ (Vaughn CA., 2018) และงานวิจัยของ Rebeca Jordan (2015) ได้ศึกษาพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะของผู้ที่อาศัยในเมืองกับชานเมือง โดยผลการศึกษาพบว่า ลักษณะของที่อยู่อาศัยส่งผลต่อคุณลักษณะของผู้ใช้ โดยเฉพาะปัจจัยส่วนบุคคล เช่น การรับรู้สภาพแวดล้อม ซึ่งนำไปสู่พฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกัน (Rebecca Jordan, 2015)

ในขณะที่ประเทศไทยการศึกษาปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะไปมุ่งเน้นที่เรื่องของตัวแปรพฤติกรรมอย่างเดียว เช่น เพศ อายุ สถานภาพ เป็นต้น รวมถึงทัศนคติของผู้ใช้สวนสาธารณะ เช่น ความพึงพอใจ การรับรู้ เพื่อให้เห็นถึงรูปแบบที่ชัดเจนของกิจกรรม ความถี่ และช่วงเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ รวมถึงความต้องการพื้นที่สวนสาธารณะ จากพฤติกรรมของผู้ใช้สวนสาธารณะเพื่อนำไปสู่ข้อเสนอในการจัดหาพื้นที่สวนสาธารณะ ทำให้การศึกษาปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะในประเทศไทย ยังไม่ได้มีการศึกษาในเรื่องของกลุ่มคนจนคนรวย และลักษณะของที่พักอาศัย เช่น พักในคอนโดแนวรถไฟฟ้ากับพักบ้านเดี่ยวชานเมือง หรืออยู่ในเมืองกับชานเมือง

การทบทวนวรรณกรรมทำให้ทราบว่างานวิจัยในประเทศไทยยังขาดการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านเศรษฐกิจสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งตัวแปรในเรื่องของคุณลักษณะของผู้ใช้ เช่น กลุ่มรายได้ และลักษณะของที่พักอาศัย ซึ่งตัวแปรเหล่านี้ในงานวิจัยต่างประเทศได้มีการศึกษาแล้วพบว่าปัจจัยเหล่านี้มีผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะในเมือง การศึกษาปัจจัยด้านเศรษฐกิจสังคมจะทำให้เข้าใจกระบวนการตัดสินใจและพฤติกรรมของมนุษย์ในการเลือกใช้สวนสาธารณะ ดังนั้น งานวิจัยนี้จึงกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการศึกษาลักษณะของผู้ใช้ (User Characteristics) และลักษณะของการเดินทาง (Trip Characteristics) และการใช้สวนสาธารณะ (Park use) ของผู้ใช้บริการสวนลุมพินีโดยไม่จำกัดว่าจะต้องเป็นกลุ่มคนวัยอะไร ทำงานอะไร หรือมีรายได้เท่าไร เพื่อจะวิเคราะห์คุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะของผู้ที่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าและไม่ได้อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามีผลต่อพฤติกรรมการเดินทางและพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะอย่างไร นอกจากนี้ในการศึกษาความสัมพันธ์ของตำแหน่งที่ตั้งของที่อยู่อาศัยและที่ทำงานกับการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง และวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง เป็นการศึกษาความสัมพันธ์ของคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะ พฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะ และพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ โดยมีการกำหนดขอบเขตการศึกษาในแต่ละพฤติกรรม ดังนี้

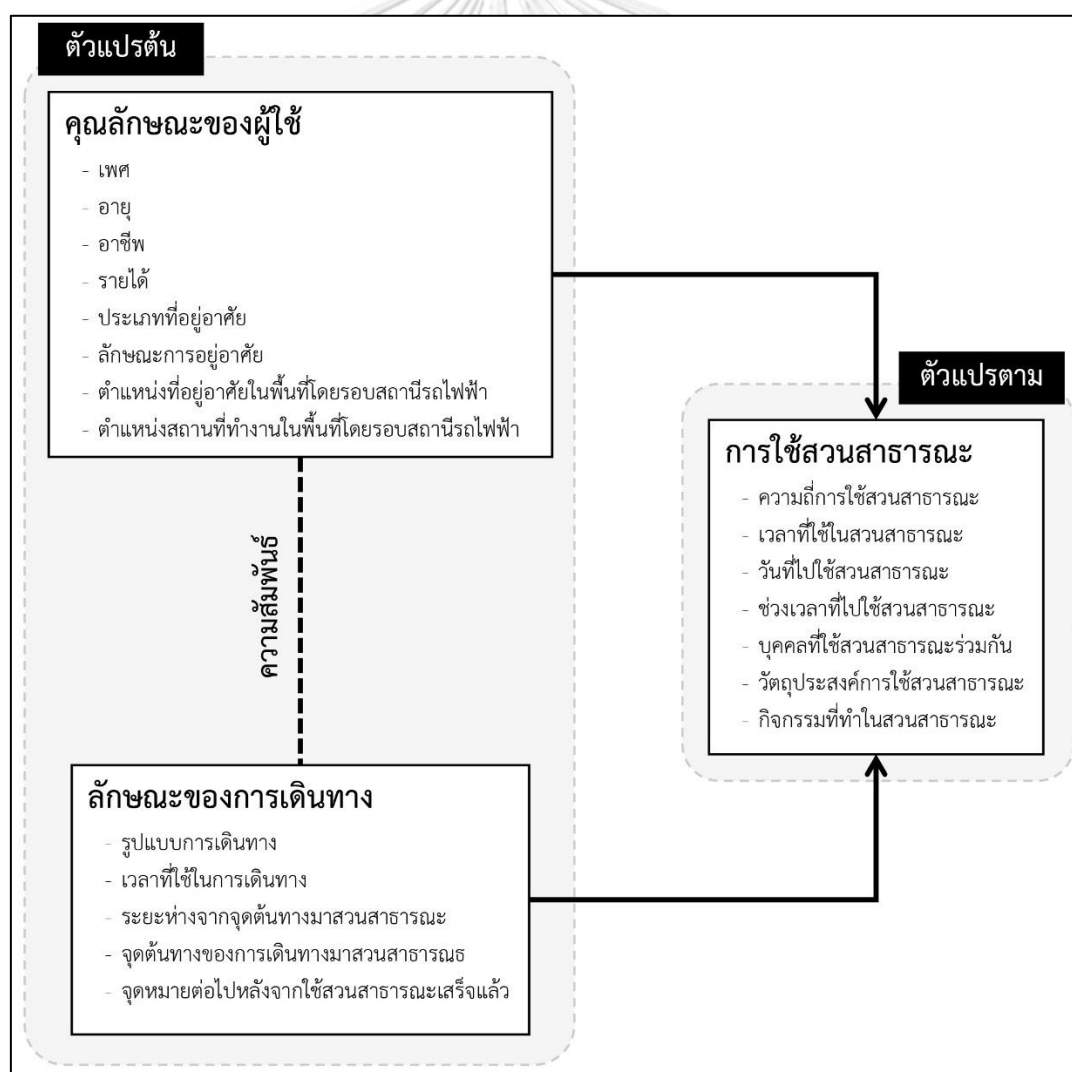
- 1) คุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะ จะพิจารณาจากเพศ รายได้ ลักษณะการอยู่อาศัย และตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า
- 2) พฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะ จะพิจารณาจากรูปแบบการเดินทางและเวลาที่ใช้ในการเดินทาง
- 3) พฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ จะพิจารณาจากความถี่การใช้สวนสาธารณะ เวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ และช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ

จากการทบทวนวรรณกรรมทำให้ทราบถึงพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ พฤติกรรมการเดินทาง และปัจจัยด้านกายภาพและสังคมที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ ซึ่งการวิจัยการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง เป็นงานวิจัยที่มุ่งเน้นการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของคุณลักษณะของผู้ใช้สวนสาธารณะที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีและไม่ได้อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี ดังนั้น การวิจัยครั้งนี้จึงมีกรอบคิดในการวิจัยและตัวแปรที่ใช้ในงานวิจัย ดังนี้

1) คุณลักษณะผู้ใช้ มีตัวแปรได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ รายได้ ประเภทที่อยู่อาศัย ลักษณะการอยู่อาศัย ตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ และตำแหน่งสถานที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ

2) ลักษณะการเดินทาง มีตัวแปรได้แก่ รูปแบบการเดินทาง เวลาที่ใช้ในการเดินทาง ระยะห่างจากจุดต้นทางมาสวนสาธารณะ จุดต้นทางของการเดินทางมาสวนสาธารณะ และจุดหมายต่อไปหลังจากใช้สวนสาธารณะเสร็จแล้ว

3) พฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ มีตัวแปรได้แก่ ความถี่การใช้สวนสาธารณะ เวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ ช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ บุคคลที่ใช้สวนสาธารณะร่วมกัน วัตถุประสงค์การใช้บริการสวนสาธารณะ และกิจกรรมที่ทำในสวนสาธารณะ



ภาพที่ 4 กรอบแนวคิดในการวิจัย (Conceptual Framework)

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาเรื่องการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง กรณีศึกษาสวนลุมพินี เป็นการวิจัยเชิงปรากฏการณ์ (exploratory research) โดยใช้การสำรวจ (survey research method) และเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถาม ซึ่งผู้วิจัยกำหนดกรอบวิธีวิจัยเพื่อเป็นแนวทางในการศึกษา โดยมีลำดับขั้นตอนในการวิจัยและระเบียบวิธีดังต่อไปนี้

3.1 รูปแบบการวิจัย

การวิจัยการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง กรณีศึกษาสวนลุมพินี เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยการเปรียบเทียบคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะ พฤติกรรมการเดินทาง และพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะของผู้ใช้บริการสวนลุมพินี วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะและพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ และวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง ซึ่งการวิเคราะห์ดังกล่าวจำเป็นต้องใช้ข้อมูลที่มาจากตัวผู้ให้บริการสวนลุมพินี จึงต้องทำการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามเป็นหลัก เช่นเดียวกับงานวิจัยอื่นที่ได้พบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2

3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในงานวิจัยนี้ คือ ผู้เข้ามาใช้บริการสวนลุมพินีที่มามากำลังกายหรือพักผ่อน โดยในงานวิจัยนี้ได้แยกประเภทผู้ใช้บริการสวนลุมพินีตามการอยู่อาศัยและทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานี 4 ประเภท ได้แก่ 1. ผู้ใช้สวนสาธารณะที่บ้านและที่ทำงานอยู่ใกล้สถานี 2. ผู้ใช้สวนสาธารณะที่บ้านและที่ทำงานอยู่ไกลสถานี 3. ผู้ใช้สวนสาธารณะที่บ้านอยู่ใกล้แต่ที่ทำงานอยู่ไกลสถานี และ 4. ผู้ใช้สวนสาธารณะที่บ้านอยู่ไกลแต่ที่ทำงานอยู่ใกล้สถานี

3.3 ขนาดกลุ่มตัวอย่างและการสุ่มตัวอย่าง

เนื่องจากมีคนจำนวนมากมาใช้สวนลุมพินีในหนึ่งวัน และไม่ได้มีข้อมูลจำนวนผู้ใช้สวนลุมพินีรายวันที่ชัดเจน มีเพียงการประมาณจากข้อมูลสถิติรายปีของกรุงเทพมหานครโดยในปี 2559 (ข้อมูล

ล่าสุด) มีผู้มาใช้สวนลุมพินีในวันธรรมดาประมาณเฉลี่ย 11,000 คนต่อวัน และในวันหยุดประมาณเฉลี่ย 13,000 คนต่อวัน (สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2559) การคำนวณจำนวนตัวอย่างและวิธีการสุ่มจึงต้องใช้วิธีการดังต่อไปนี้

3.3.1 ขนาดกลุ่มตัวอย่าง

เนื่องจากในวิจัยนี้ไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน จึงคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยวิธีการหาขนาดกลุ่มตัวอย่างจากสูตรของ Cochran (1977) ที่ใช้ในกรณีที่ไม่ทราบขนาดของประชากรที่แน่นอนแต่ทราบว่ามีความถี่มาก (Cochran, 1977) โดยมีสูตรคือ

$$n = \frac{Z^2}{4e^2}$$

เมื่อ n = ขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ

e = ระดับความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมให้เกิดขึ้นได้

Z = ค่า Z ที่ระดับความเชื่อมั่นหรือระดับนัยสำคัญ

ถ้าระดับความเชื่อมั่น 95 % หรือระดับนัยสำคัญ 0.05 มีค่า $Z = 1.96$

ถ้าระดับความเชื่อมั่น 99 % หรือระดับนัยสำคัญ 0.01 มีค่า $Z = 2.58$

การคำนวณ คือ ถ้าต้องการขนาดตัวอย่างที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้นได้ 5% ขนาดของประชากรที่ต้องการเท่ากับ

$$n = \frac{(1.96)^2}{4(0.05)^2}$$

$$n = \frac{3.8416}{0.01}$$

$$n = 384.16$$

ผลการคำนวณระบุว่าจะต้องสุ่มตัวอย่างอย่างน้อย 385 คน ซึ่งเป็นจำนวนที่สอดคล้องกับงานวิจัยสวนสาธารณะโดยทั่วไป โดยในการลงพื้นที่เก็บข้อมูลจริงได้ข้อมูลมาทั้งสิ้น 465 ตัวอย่าง และคัดข้อมูลที่ไม่สมบูรณ์ออกคงเหลือสุทธิ 400 ชุดข้อมูล

3.3.2 การสุ่มตัวอย่าง

การสุ่มตัวอย่างในงานวิจัยครั้งนี้ทำโดยวิธีการสุ่มอย่างเป็นระบบ (systematic sampling) ด้วยการกำหนดระบบการสุ่ม คือ เลือกสุ่มจากคนแรกแล้วนับต่อไปทีละ 5 คนที่เดินผ่านมายังจุดที่กำหนด (ภาพที่ 5) และหากตัวอย่างปฏิเสธการให้ข้อมูลก็นับต่อไปทีละ 5 คน แล้วเลือกสุ่มต่อเพื่อเก็บข้อมูล ทั้งนี้ เพื่อปราศจากอคติในการเลือกคนมาตอบแบบสอบถาม โดยเลือกสุ่มตัวอย่างจากผู้ใช้บริการสวนลุมพินีในช่วงวันที่ 19-30 มกราคม 2562 และกำหนดวันและช่วงเวลาที่จะเก็บกลุ่มตัวอย่าง โดยคำนึงถึงวันที่ไปใช้และช่วงเวลาที่ใช้เป็นเกณฑ์สำคัญในการกำหนด เนื่องจากวันและช่วงเวลาต่าง ๆ จะสะท้อนถึงความแตกต่างของกลุ่มของผู้ใช้บริการที่เข้ามาในพื้นที่ โดยมีการกำหนดการเก็บข้อมูลเพื่อให้ได้ข้อมูลที่เป็นตัวแทนของผู้ใช้งานสวนลุมพินีเป็นจำนวน 400 คน โดยแบ่งเป็นเก็บในวันธรรมดา (อังคาร พุธ พฤหัสบดี) จำนวน 200 ชุด และวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์) จำนวน 200 ชุด และในการเก็บข้อมูลในแต่ละครั้งจะกำหนดจำนวนไว้ที่จำนวน 50 ชุดต่อวัน โดยแบ่งเป็นการเก็บข้อมูลในช่วงเวลาเช้า (05.00-08.00 น.) จำนวน 25 ชุด และช่วงกลางวัน (16.01-21.00 น.) จำนวน 25 ชุด



ภาพที่ 5 ตำแหน่งในการเก็บแบบสอบถาม
ที่มา: ดัดแปลงจาก Google Earth



ภาพที่ 6 การเก็บข้อมูลภาคสนาม

3.4 การเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถาม

แบบสอบถามที่ใช้ในการสำรวจ ข้อมูลส่วนใหญ่อยู่ในรูปแบบคำถามปลายเปิดและคำถามปลายปิด โดยใช้ภาษาที่เข้าใจง่าย เพื่อความไม่สับสนและสามารถตอบได้ด้วยตัวเอง ทั้งนี้แบบสอบถามมีจำนวนคำถามทั้งสิ้น 37 ข้อ ได้แบ่งเป็น 4 ส่วน สามารถแยกได้ดังต่อไปนี้

- 1) ข้อมูลการใช้บริการสวนสาธารณะ มีคำถามจำนวน 12 ข้อ ได้แก่
 - มาใช้สวนสาธารณะกับใคร
 - ความถี่ในการใช้สวนสาธารณะ (ครั้ง/สัปดาห์)
 - ความถี่ในการใช้สวนสาธารณะในช่วงเดือนที่ผ่านมา (ครั้ง/เดือน)
 - เวลาที่ใช้สวนสาธารณะ
 - วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ
 - ช่วงเวลาที่ไปใช้สวนสาธารณะ
 - ก่อนเดินทางมาใช้บริการสวนสาธารณะมาจากไหน

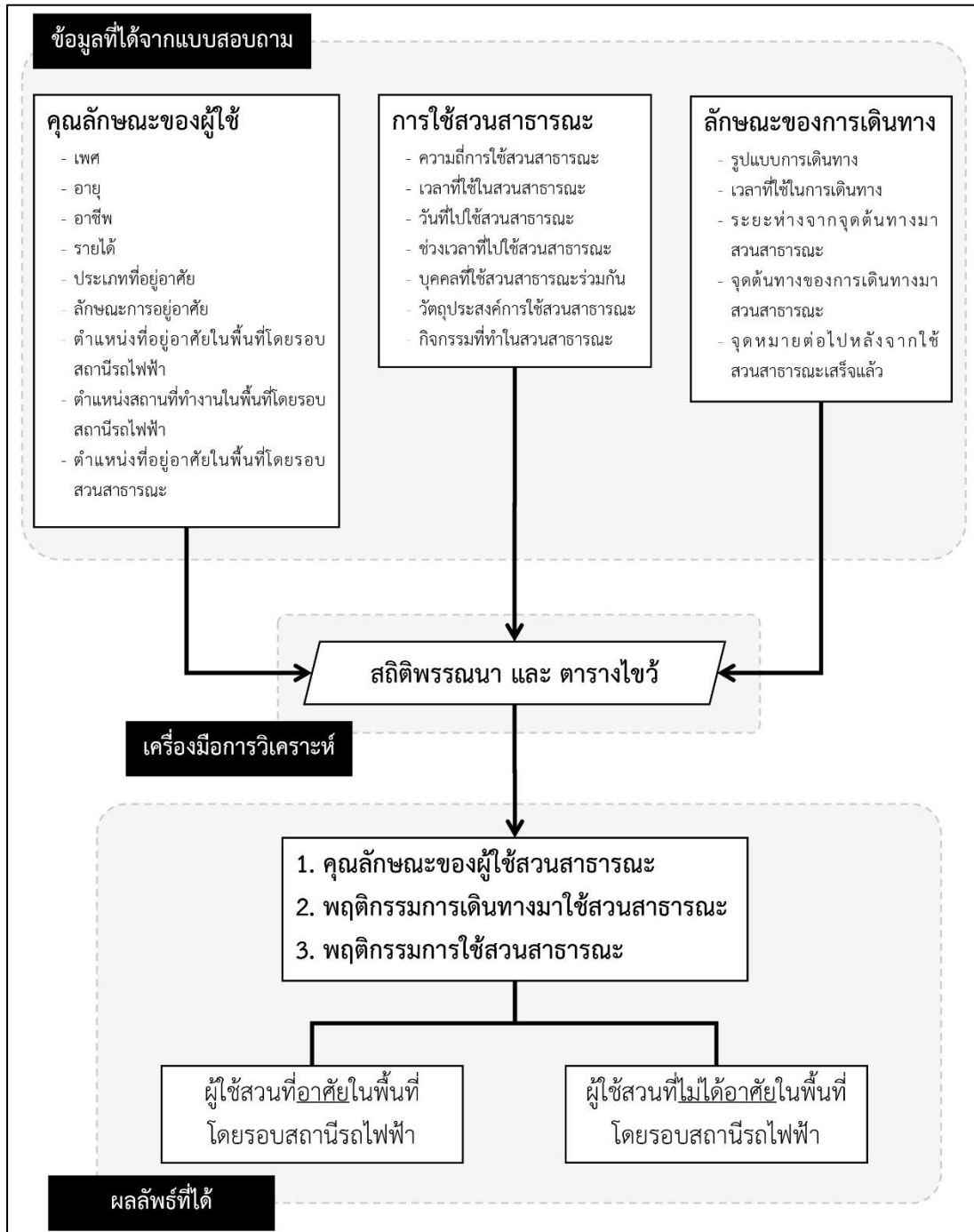
- สถานที่มาอยู่ติดกับรถไฟฟ้าหรือไม่
 - วันนี้เดินทางมาใช้บริการสวนสาธารณะด้วยวิธีใด
 - ปกติเดินทางมาใช้บริการสวนสาธารณะด้วยวิธีใด
 - วัตถุประสงค์หลักในการมาใช้บริการสวนสาธารณะ
 - กิจกรรมที่ทำในสวนสาธารณะ
- 2) การเดินทางมาใช้บริการสวนสาธารณะ มีคำถามจำนวน 5 ข้อ ได้แก่
- ปกติเดินทางจากบ้านมาสวนสาธารณะใช้หรือไม่
 - ระยะห่างสวนสาธารณะ
 - เวลาที่ใช้เดินทาง
 - ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
 - ใช้สวนสาธารณะเสร็จแล้วไปไหนต่อ
- 3) ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง เป็นชุดคำถามที่ต้องตอบใช่หรือไม่ใช่ในเรื่องของเหตุผลที่อยากมาใช้สวนสาธารณะ ซึ่งมีทั้งหมด 8 ข้อ ได้แก่
- สวนสาธารณะที่ตั้งอยู่ใกล้หรือไกลจากบ้านหรือที่ทำงาน/โรงเรียน
 - สวนสาธารณะที่สามารถเดินทางได้สะดวก
 - ระยะเวลาในการเดินทางมาสวนสาธารณะ
 - การที่สวนสาธารณะติดกับสถานีรถไฟฟ้า BTS/MRT
 - ขนาดพื้นที่ของสวนสาธารณะ
 - ความปลอดภัยของสวนสาธารณะ
 - บรรยากาศในสวนสาธารณะ
 - ความตั้งใจที่อยากจะมาพักผ่อนหรือออกกำลังกาย
- 4) ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม มีคำถามจำนวน 12 ข้อ ได้แก่
- เพศ
 - อายุ
 - ที่อยู่อาศัย

- รูปแบบที่อยู่อาศัย
- ที่อยู่อาศัยติดกับสถานีรถไฟในระยะ 1 กิโลเมตรหรือไม่
- ลักษณะการอยู่อาศัย
- สมาชิกในครัวเรือน
- จำนวนบุตร
- รายได้
- รูปแบบการทำงาน
- อาชีพ
- สถานที่ทำงานติดกับสถานีรถไฟในระยะ 1 กิโลเมตรหรือไม่

3.5 เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์

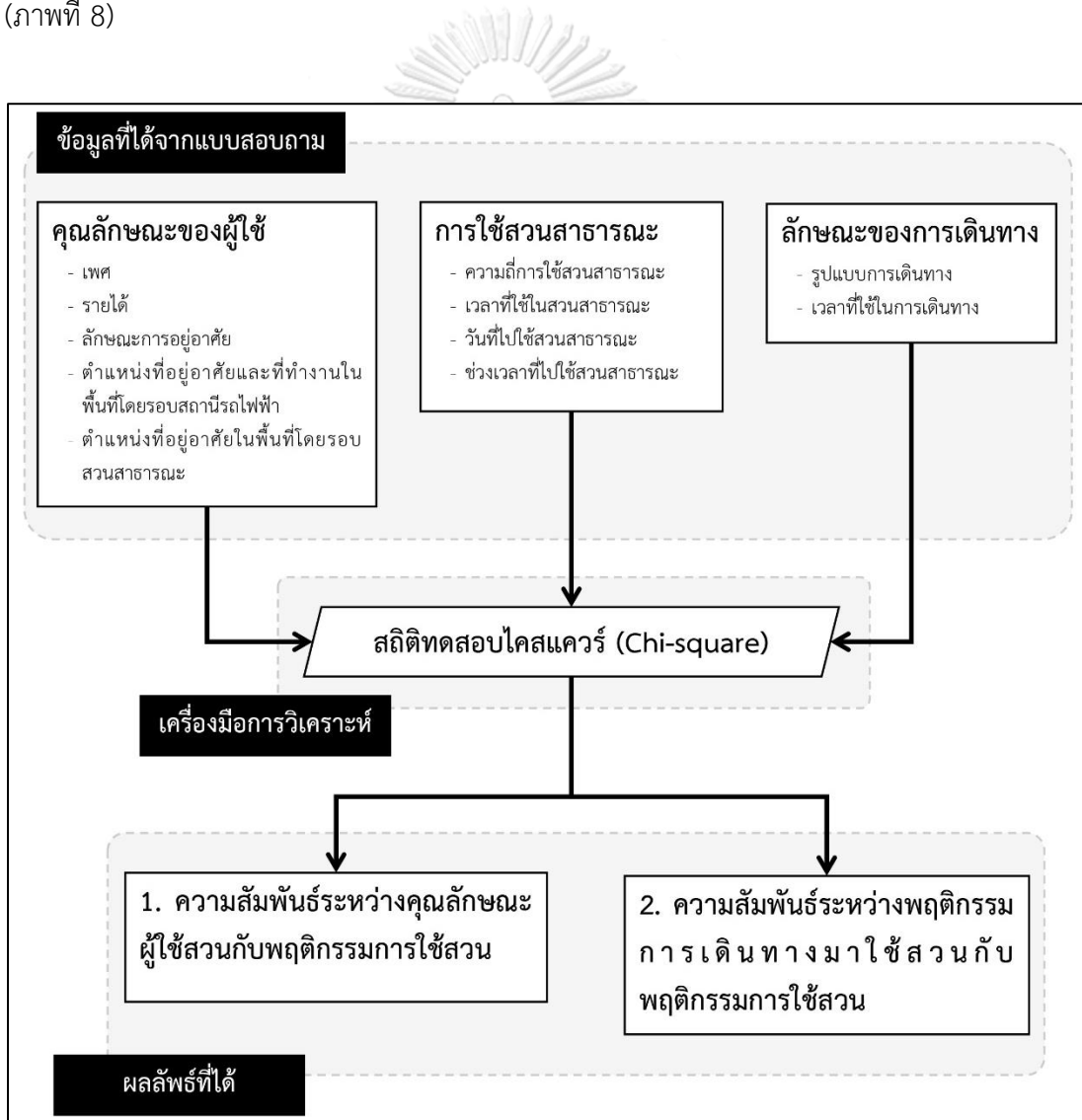
งานวิจัยการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง จะเปรียบเทียบคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะ พฤติกรรมการเดินทาง และพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะของผู้ใช้บริการสวนลุมพินีที่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟและไม่ได้อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะและพฤติกรรมการเดินทางมาใช้บริการสวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ และวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง โดยเครื่องมือที่ใช้วิเคราะห์แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1) สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics): การใช้สถิติเชิงพรรณนาเพื่ออธิบายคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะ พฤติกรรมการเดินทาง และพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะของผู้ใช้บริการสวนลุมพินีจำแนกตามการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี โดยใช้รูปแบบการแจกแจงแบบตารางไขว้ที่แสดงเป็นตารางแจกแจงความถี่ ร้อยละ และค่าเฉลี่ย เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์งานวิจัยข้อที่ 1 คือ อธิบายลักษณะที่สำคัญของผู้ใช้บริการสวนลุมพินีที่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟและไม่ได้อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ (ภาพที่ 7)



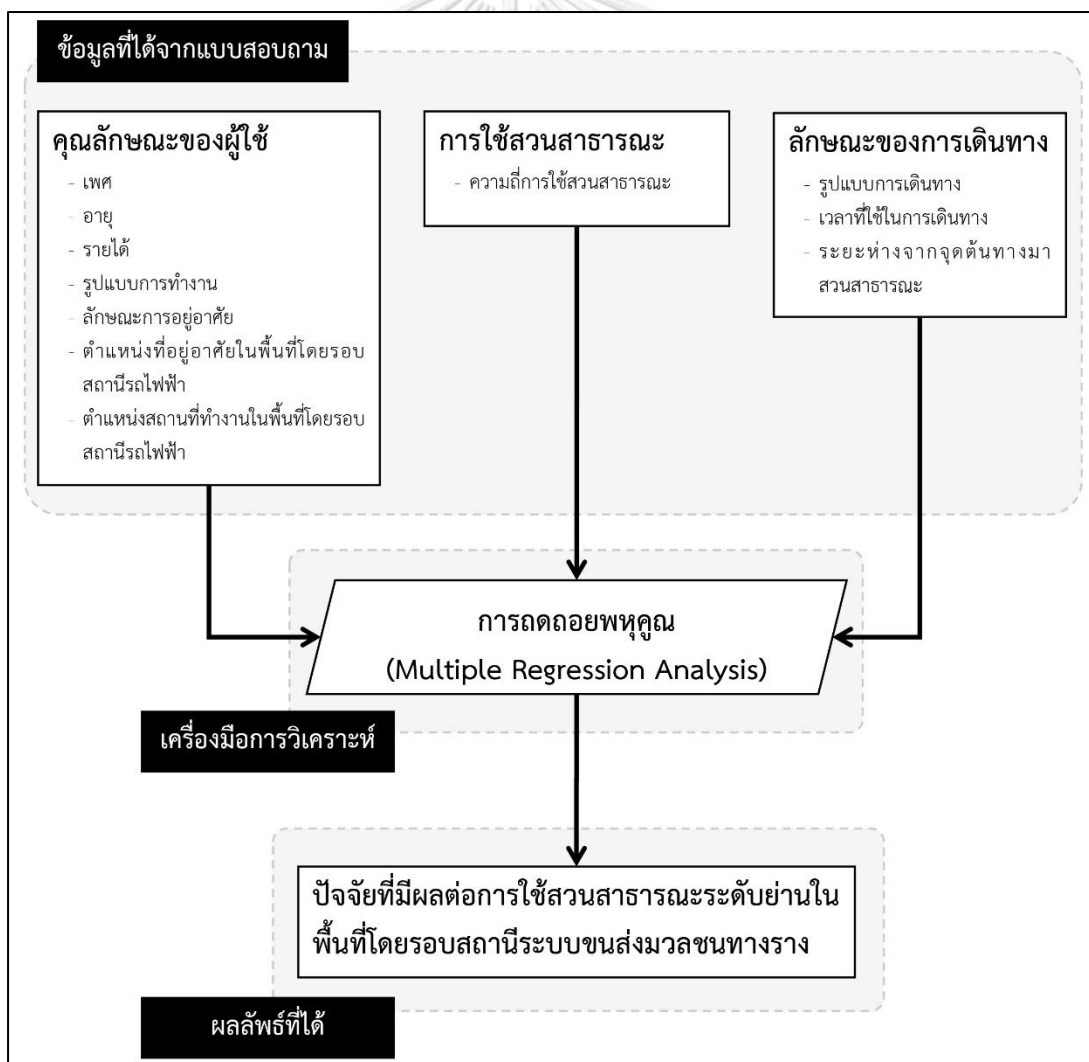
ภาพที่ 7 กรอบวิธีวิจัยการศึกษาพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานี

2) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์: การวิเคราะห์ความสัมพันธ์จะอาศัยเครื่องมือการแจกแจงแบบตารางไขว้ และใช้เครื่องมือทางสถิติไคสแควร์ (Chi-square) ซึ่งเป็นวิธีการทางสถิติที่ใช้ทดสอบสมมติฐานการวิจัยที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ของตัวแปรสองตัวว่าเกี่ยวข้องกันหรือไม่ โดยงานวิจัยนี้ได้มีการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะ (ตัวแปรเพศ รายได้ ลักษณะการอยู่อาศัย ตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ า กับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ (ตัวแปรความถี่การใช้สวนสาธารณะ เวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ และช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ) เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์งานวิจัยข้อที่ 2 คือ อธิบายความสัมพันธ์ของตำแหน่งที่ตั้งของที่อยู่อาศัยและที่ทำงานกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ (ภาพที่ 8)



ภาพที่ 8 กรอบวิธีวิจัยวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะและพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ

3) การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ: การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลจะอาศัยเครื่องมือการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) ซึ่งเป็นวิธีการทางสถิติที่ใช้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระที่มีมากกว่าหนึ่งตัวกับตัวแปรตามหนึ่งตัว ทั้งนี้เพื่อหาปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง โดยมีตัวแปรต้น คือ คุณลักษณะของผู้ใช้สวนสาธารณะ ประกอบด้วยตัวแปรเพศ อายุ รายได้ ลักษณะการอยู่อาศัย รูปแบบการทำงาน ที่อยู่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานี และสถานที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานี และลักษณะของการเดินทาง ซึ่งประกอบด้วยตัวแปรระยะห่างสวนสาธารณะ รูปแบบการเดินทาง เวลาที่ใช้ในการเดินทาง และตัวแปรตาม คือ ความถี่การใช้สวนสาธารณะ เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์งานวิจัยข้อที่ 3 คือ สรุปปัจจัยคุณลักษณะของผู้ใช้สวนสาธารณะและลักษณะของการเดินทางที่มีผลต่อความถี่การใช้สวนสาธารณะ (ภาพที่ 9)



ภาพที่ 9 กรอบวิธีวิจัยการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานี

บทที่ 4

การใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานี ระบบขนส่งมวลชนทางราง

ในบทนี้ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติจากการสำรวจด้วยแบบสอบถามออกเป็น 3 ส่วน คือ 1. รายละเอียดเกี่ยวกับคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะ พฤติกรรมการเดินทาง และพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ 2. ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะ และพฤติกรรมการเดินทางกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ และ 3. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะ โดยครอบคลุมเนื้อหาเรื่องพฤติกรรมของผู้ใช้สวนสาธารณะ ความสัมพันธ์ของตำแหน่งที่ตั้งของที่อยู่อาศัยและที่ทำงานกับการใช้สวนสาธารณะ และปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะที่เกิดขึ้นในสวนลุมพินีเพื่อให้สามารถเข้าใจปรากฏการณ์การใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง โดยมีรายละเอียดของผลการศึกษาและวิเคราะห์ดังนี้

4.1 การเข้าถึงและการใช้งานปัจจุบันในสวนลุมพินี

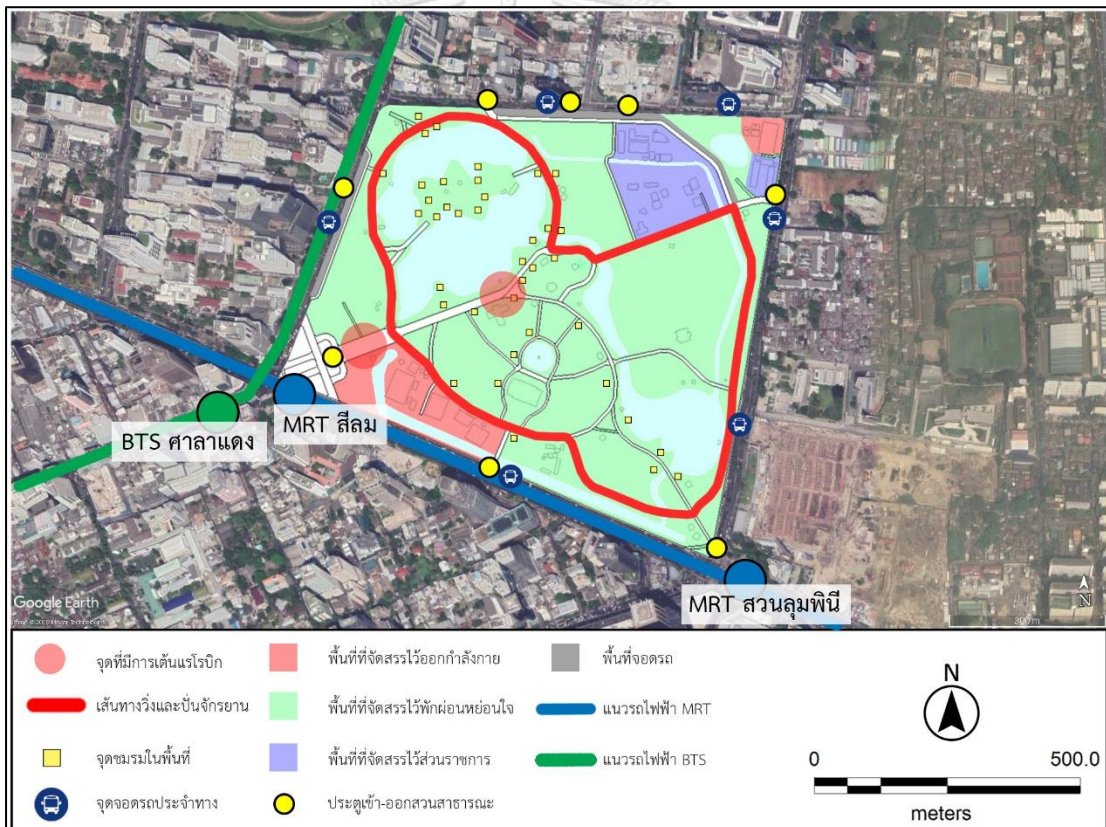
การเข้าถึงพื้นที่สวนลุมพินีสามารถทำได้หลายรูปแบบ สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้จากหลากหลายเส้นทางและหลายประเภทพาหนะที่ใช้ ทั้งนี้ได้มีการศึกษาการสัญจรและการเข้าถึงพื้นที่สวนลุมพินี โดยมีรูปแบบการสัญจรเข้าถึงพื้นที่ ดังนี้

1) การสัญจรโดยรถยนต์ส่วนบุคคล สามารถขับรถส่วนบุคคลเพื่อเข้ามาใช้บริการสวนลุมพินีได้ จากทางถนนวิฑู ถนนสารสิน และถนนราชดำริ โดยสามารถจอดรถยนต์ได้ที่ลานจอดรถด้านเหนือ (ถนนสารสิน) และด้านตะวันตก (ถนนราชดำริ) ของสวนลุมพินี

2) การสัญจรโดยรถโดยสารประจำทาง มีที่ตั้งของป้ายรถโดยสารประจำทางข้างสวนลุมพินี บริเวณริมถนนพระราม 4 ถนนวิฑู ถนนสารสิน และถนนราชดำริ โดยมีรถโดยสารประจำทางทั้งที่ทำการเดินรถโดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และรถโดยสารร่วมบริการ ทำการเดินรถตลอดทั้งวัน และด้วยที่ตั้งที่อยู่บนถนนพระราม 4 ซึ่งเป็นถนนสายหลัก จึงทำให้สามารถเชื่อมโยงการเดินทางไปยังย่านอื่นได้

3) การสัญจรโดยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) ซึ่งเป็นรถไฟฟ้าระบบรางคู่ยกระดับ และรถไฟฟ้ามหานคร (MRT) ซึ่งเป็นรถไฟฟ้าระบบรางใต้ดิน โดยการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า BTS จะต้องเดินทางไปรถไฟฟ้า BTS สาย 2 (สายสีลม) ไปที่สถานีปลายทาง คือ สถานีศาลาแดง ซึ่งตั้งอยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ศึกษา และการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT จะต้องเดินทางไปรถไฟฟ้า BTS สายเฉลิมรัชมงคล ไปที่สถานีปลายทาง ได้แก่ สถานีสีลม หรือสถานีลุมพินี ซึ่งตั้งอยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ศึกษาทั้ง 2 สถานี

4) การสัญจรโดยการเดินเท้า เนื่องจากพื้นที่โดยรอบสวนลุมพินี เป็นย่านธุรกิจพาณิชยกรรมที่สำคัญของเมืองจึงส่งผลให้เป็นย่านที่มีความหนาแน่นสูง มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ที่มีความหลากหลาย ทั้งที่อยู่อาศัย อาคารสำนักงานปะปนกัน ทำให้สามารถเดินเท้าเข้าสู่พื้นที่ได้โดยสะดวก



ภาพที่ 10 เส้นทางเข้าถึงสวนลุมพินี

ที่มา: ดัดแปลงจาก Google Earth

ในส่วนของการใช้งานพื้นที่ในสวนลุมพินี ส่วนใหญ่เป็นการรวมกลุ่มของคนที่สนใจในการทำกิจกรรมร่วมกัน ซึ่งมีการใช้พื้นที่อยู่ 3 กลุ่ม ได้แก่ 1. กลุ่มที่ใช้พื้นที่เพื่อการออกกำลังกาย 2. กลุ่มที่ใช้พื้นที่ตามชมรมต่าง ๆ ที่มีอยู่ในพื้นที่ และ 3. กลุ่มที่ใช้พื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ โดยมีความหลากหลายทั้งในด้านประเภทของกิจกรรม และช่วงวัยต่าง ๆ ที่มีการนัดหมายเวลาที่เข้ามาทำกิจกรรมนั้น ๆ ร่วมกัน โดยแต่กลุ่มมีรายละเอียดดังนี้

1) กลุ่มที่ใช้พื้นที่เพื่อการออกกำลังกายทั่วไป เป็นผู้ใช้พื้นที่หลักในสวนลุมพินี เป็นกลุ่มคนที่ใช้พื้นที่เพื่อการออกกำลังกาย ได้แก่ วิ่ง-เดิน และเต้นแอโรบิก ซึ่งพบในบริเวณพื้นที่กลางแจ้งที่ได้มีการจัดสรรเส้นทางวิ่งและจุดที่เต้นแอโรบิกในสวนลุมพินี การใช้ลักษณะนี้พบเห็นได้ในช่วงเวลาเช้าและเย็นของทุกวัน

2) กลุ่มที่ใช้พื้นที่ตามชมรมต่าง ๆ ที่มีอยู่ในพื้นที่ เป็นกลุ่มคนที่มีความสนใจในออกกำลังกายแบบเบา ได้แก่ โยคะ ลีลาศ รำมวยจีน และกายบริหาร รวมถึงกิจกรรมนันทนาการแบบผ่อนคลาย เช่น เล่นหมากรุก โดยเป็นชมรมที่มีอยู่ในสวนลุมพินีที่มีการจัดสรรพื้นที่ไว้ให้เป็นจุด ๆ กระจายอยู่ในพื้นที่ ซึ่งชมรมอยู่ทั้งหมด 112 แห่ง สามารถพบเห็นคนกลุ่มที่ใช้พื้นที่ตามชมรมต่าง ๆ นี้ได้ ตามการนัดหมายวันและเวลาที่เข้ามาทำกิจกรรมของชมรมนั้น ๆ ร่วมกัน

3) กลุ่มที่ใช้พื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ เป็นกลุ่มคนที่ต้องการพักผ่อนระหว่างวันทั้งในช่วงกลางวันหรือหลังเลิกงาน ที่มีการจับกลุ่มนั่งพักผ่อนกระจายอยู่ตามบริเวณต่าง ๆ โดยส่วนใหญ่พบบริเวณส่วนเปิดโล่งของสวนลุมพินี สามารถพบเห็นคนกลุ่มที่ใช้พื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจนี้ได้ตลอดช่วงเวลาที่สวนลุมพินีเปิดให้บริการ โดยจะสลับเปลี่ยนหมุนเวียนกันเข้ามาใช้พื้นที่



กลุ่มที่ใช้พื้นที่เพื่อการออกกำลังกายทั่วไป



กลุ่มที่ใช้พื้นที่ตามชมรมต่าง ๆ ที่มีอยู่ในพื้นที่



กลุ่มที่ใช้พื้นที่เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ

ภาพที่ 11 การใช้งานพื้นที่ในสวนลุมพินี

4.2 คุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะจำแนกตามการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี

ในการศึกษาคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะได้มีการศึกษาเรื่องของสถานะภาพ การทำงาน และการอยู่อาศัย โดยการเปรียบเทียบผู้ใช้บริการสวนลุมพินี 2 กลุ่ม ซึ่งจำแนกตามการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี อันได้แก่ 1. กลุ่มที่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีในระยะ 1 กิโลเมตร และ 2. กลุ่มที่ไม่ได้อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีในระยะ 1 กิโลเมตร จากการเก็บแบบสอบถามผู้ใช้บริการสวนลุมพินี 400 คน ในทุกช่วงเวลา พบว่า มีผู้ใช้บริการสวนลุมพินีที่เป็นกลุ่มที่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีในระยะ 1 กิโลเมตร เป็นจำนวน 188 คน คิดเป็นร้อยละ 47.0 และผู้ใช้บริการสวนลุมพินีที่เป็นกลุ่มที่ไม่ได้อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีในระยะ 1 กิโลเมตร เป็นจำนวน 212 คน คิดเป็นร้อยละ 53.0 โดยผลจากแบบสอบถามสามารถสรุปคุณลักษณะผู้ใช้บริการสวนลุมพินีได้ดังนี้

ตารางที่ 2 คุณลักษณะผู้ใช้บริการสวนลุมพินีจำแนกตามการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี

คุณลักษณะผู้ใช้งาน	ผู้ที่อาศัยในพื้นที่ โดยรอบสถานี	ผู้ที่ไม่ได้อาศัยใน พื้นที่โดยรอบสถานี	รวม
จำนวนผู้ใช้บริการสวนลุมพินี	188 (47.0%)	212 (53.0%)	400 (100%)
เพศ			
ชาย	123 (65.4%)	138 (65.1%)	261 (65.3%)
หญิง	65 (34.6%)	74 (34.9%)	139 (34.7%)
อายุ			
ต่ำกว่า 20 ปี	1 (0.5%)	2 (0.9%)	3 (0.2%)
21-59 ปี	175 (93.1%)	207 (97.6%)	182 (95.5%)
มากกว่า 60 ปี	12 (6.4%)	3 (1.4%)	15 (3.8%)
อาชีพ			
นักเรียน/นักศึกษา	8 (4.3%)	1 (0.5%)	9 (2.0%)
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	21 (11.2%)	44 (20.8%)	65 (16.3%)
ธุรกิจส่วนตัว	39 (20.7%)	84 (39.6%)	123 (30.8%)
พนักงานบริษัทเอกชน	99 (52.7%)	52 (24.5%)	151 (37.8%)
รับจ้างทั่วไป	6 (3.2%)	27 (12.7%)	33 (8.3%)
ไม่ได้ทำงาน	15 (8.0%)	4 (1.9%)	19 (4.8%)
รายได้ (บาท/เดือน)			
รายได้น้อย (ต่ำกว่า 15,000 บาท)	16 (8.5%)	7 (3.3%)	23 (5.8%)
รายได้ปานกลาง (15,001-30,000 บาท)	101 (53.7%)	107 (50.5%)	208 (52.0%)
รายได้มาก (ตั้งแต่ 30,000 บาทขึ้นไป)	71 (37.8%)	98 (46.3%)	169 (42.4%)
ประเภทที่อยู่อาศัย			
บ้านเดี่ยว/ทาวน์เฮ้าส์	12 (6.4%)	56 (26.4%)	68 (17.0%)
ตึกแถว/อาคารพาณิชย์	72 (38.3%)	125 (58.9%)	197 (49.3%)
คอนโดมิเนียม	104 (55.3%)	31 (14.6%)	135 (33.2%)
ลักษณะการอยู่อาศัย			
อยู่คนเดียว	84 (44.7%)	61 (28.8%)	145 (36.2%)
อยู่กับเพื่อนหรือแฟน	48 (25.5%)	64 (30.2%)	112 (28.0%)
อยู่กับครอบครัว	56 (29.8%)	87 (41.0%)	143 (35.8%)
สถานที่ทำงานอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า (ในระยะ 1 กม.)			
สถานที่ทำงานอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า	94 (50.0%)	8 (3.8%)	102 (25.5%)
สถานที่ทำงานไม่ได้อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า	94 (50.0%)	204 (96.2%)	298 (74.5%)

ที่อยู่อาศัยอยู่ใกล้กับสวนสาธารณะ
(ในระยะ 1 กม.)

ที่อยู่อาศัยอยู่ใกล้กับสวนสาธารณะ	121 (64.4%)	6 (2.8%)	127 (31.8%)
ที่อยู่อาศัยไม่ได้อยู่ใกล้กับสวนสาธารณะ	67 (35.6%)	206 (97.2%)	273 (68.3%)

ที่มา: ผู้วิจัย

ในภาพรวมของผู้ใช้บริการสวนสาธารณะทั้งหมด พบว่า ผู้ใช้บริการสวนลุมพินีเป็นเพศชาย ร้อยละ 65.3 เพศหญิง ร้อยละ 34.7 ส่วนใหญ่เป็นคนวัยทำงาน (อายุ 21-59 ปี) มีรายได้อยู่ที่ 15,001-30,000 บาทต่อเดือน มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน (ร้อยละ 37.8) รองลงมา คือ ธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 30.8) พักอาศัยอยู่ในตึกแถว/อาคารพาณิชย์ (ร้อยละ 49.3) รองลงมา คือ คอนโดมิเนียม (ร้อยละ 33.2) ไม่ได้อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในระยะ 1 กิโลเมตร (คิดเป็นร้อยละ 53.0) และไม่ได้อยู่ใกล้กับสวนสาธารณะในระยะ 1 กิโลเมตร (คิดเป็นร้อยละ 68.3)

คุณลักษณะของผู้ใช้สวนลุมพินีเมื่อจำแนกตามการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี พบว่า ผู้ใช้สวนสาธารณะทั้ง 2 กลุ่ม ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีรายได้อยู่ที่ 15,001-30,000 บาทต่อเดือน และเป็นกลุ่มคนวัยทำงาน โดยกลุ่มที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน (ร้อยละ 52.7 ของกลุ่ม) ซึ่งเป็นรูปแบบการทำงานในลักษณะของงานประจำ ในขณะที่กลุ่มที่ไม่ได้อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นธุรกิจส่วนตัว (ร้อยละ 39.6 ของกลุ่ม) ซึ่งเป็นรูปแบบการทำงานในลักษณะของงานไม่ประจำ จากข้อมูลอาชีพและรูปแบบการทำงานจะเห็นได้ว่ากลุ่มผู้ใช้สวนสาธารณะทั้ง 2 กลุ่ม มีอาชีพและรูปแบบการทำงานที่แตกต่างกัน ส่งผลให้การเลือกสถานที่ทำงานก็มีความแตกต่างกันออกไป โดยกลุ่มที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามักจะเลือกทำงานอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าในระยะ 1 กิโลเมตร ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 50 ของกลุ่ม และที่เหลือก็ไม่ได้ทำงานอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าในระยะ 1 กิโลเมตร ในขณะที่กลุ่มที่ไม่ได้อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ไม่ได้ทำงานอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าในระยะ 1 กิโลเมตร (ร้อยละ 96.2 ของกลุ่ม) และเมื่อดูประเภทและลักษณะที่อยู่อาศัย พบว่า กลุ่มที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าส่วนใหญ่พักอาศัยอยู่คอนโดมิเนียม (ร้อยละ 55.3 ของกลุ่ม) และอยู่คนเดียว (ร้อยละ 44.7 ของกลุ่ม) ในขณะที่กลุ่มที่ไม่ได้อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าส่วนใหญ่พักอาศัยอยู่ตึกแถว/อาคารพาณิชย์ (ร้อยละ 58.9 ของกลุ่ม) และอยู่กันเป็นครอบครัว (ร้อยละ 41.0 ของกลุ่ม) นอกจากนี้ พบว่า กลุ่มที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าส่วนใหญ่อาศัยอยู่ใกล้กับสวนสาธารณะในระยะ 1 กิโลเมตร (ร้อยละ 64.4 ของกลุ่ม) ในขณะที่กลุ่มที่ไม่ได้อาศัยอยู่ในพื้นที่

โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ไม่ได้อาศัยอยู่ใกล้กับสวนสาธารณะในระยะ 1 กิโลเมตร (ร้อยละ 97.2 ของกลุ่ม)

จากข้อมูลคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะจำแนกตามการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีที่กล่าวมาข้างต้น สะท้อนให้เห็นถึงวิถีชีวิตของผู้ใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกันทั้งในเรื่องของสถานะภาพ การทำงาน และการอยู่อาศัย โดยกลุ่มที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าจะเป็นกลุ่มคนโสดในวัยทำงานที่มีรายได้ประจำจากการทำงานประจำ เช่น พนักงานบริษัทเอกชน เป็นต้น มีฐานะปานกลาง ทำงานอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า และอยู่ใกล้กับสวนสาธารณะ ในขณะที่กลุ่มที่ไม่ได้อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าจะเป็นกลุ่มคนที่มีครอบครัวในวัยทำงานที่มีรายได้ประจำจากการทำงานไม่ประจำ เช่น ธุรกิจส่วนตัว เป็นต้น มีฐานะปานกลาง ไม่ได้ทำงานอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า และไม่ได้อยู่ใกล้กับสวนสาธารณะ

4.3 พฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะจำแนกตามการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี

ในการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะได้มีการศึกษาเรื่องรูปแบบการเดินทาง เวลาที่ใช้ในการเดินทาง จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทางมาสวนสาธารณะ และระยะห่างสวนสาธารณะจากจุดต้นทาง เพื่ออธิบายพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะของผู้ใช้บริการสวนลุมพินีทั้ง 2 กลุ่ม โดยผลจากแบบสอบถามสามารถสรุปพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะได้ดังนี้

ตารางที่ 3 พฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะจำแนกตามการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี

การเดินทางมาใช้สวนสาธารณะ	ผู้ที่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี		ผู้ที่ไม่ได้อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี		รวม
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
รูปแบบการเดินทาง					
เดินเท้า	111	(59.0%)	8	(3.8%)	119 (29.8%)
รถยนต์ส่วนตัว	19	(10.1%)	119	(56.1%)	138 (34.5%)
รถโดยสารประจำทาง	4	(2.1%)	25	(11.8%)	29 (7.2%)
มอเตอร์ไซด์	8	(4.3%)	57	(26.9%)	65 (16.3%)
รถไฟฟ้า BTS หรือ MRT	43	(22.9%)	1	(0.5%)	44 (11.0%)
จักรยาน	3	(1.6%)	2	(0.9%)	5 (1.2%)

เวลาที่ใช้ในการเดินทาง			
น้อยกว่า 10 นาที	64 (34.0%)	11 (5.2%)	75 (18.8%)
10-30 นาที	124 (66.0%)	191 (90.1%)	315 (78.8%)
31-60 นาที	0 (0.0%)	10 (4.7%)	10 (2.4%)
จุดต้นทางของการเดินทางมาสวนสาธารณะ			
บ้าน	187 (99.5%)	221 (99.5%)	398 (99.6%)
สถานที่ทำงาน	0 (0.0%)	1 (0.5%)	1 (0.2%)
สถานศึกษา	1 (0.5%)	0 (0.0%)	1 (0.2%)
หลังจากใช้สวนสาธารณะเดินทางไปไหนต่อ			
กลับบ้าน	185 (98.4%)	211 (99.5%)	396 (99.0%)
ห้างสรรพสินค้า	3 (1.6%)	1 (0.5%)	4 (1.0%)
ระยะห่างจากจุดต้นทางมาสวนสาธารณะ (กม.)			
ค่าเฉลี่ยระยะห่างสวนสาธารณะ	1.95 กม.	3.88 กม.	2.97 กม.
ระยะห่างสวนสาธารณะที่ไกลที่สุด	15 กม.	20 กม.	20 กม.
ระยะห่างสวนสาธารณะที่ใกล้ที่สุด	0.5 กม.	2 กม.	0.5 กม.

ที่มา: ผู้วิจัย

ในภาพรวมของผู้ใช้บริการสวนสาธารณะทั้งหมด พบว่า ผู้ใช้บริการสวนลุมพินีมีการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะจากบ้านเป็นหลัก (Home base user) โดยส่วนใหญ่เดินทางมาสวนสาธารณะด้วยรถยนต์ส่วนตัว (ร้อยละ 34.5) รองลงมาคือ การเดินเท้า (ร้อยละ 29.8) ใช้เวลา 10-30 นาทีในการเดินทางมาสวนสาธารณะ (ร้อยละ 78.8) และเมื่อดูระยะห่างจากที่อยู่อาศัยมาสวนสาธารณะพบว่า มีระยะห่างจากที่อยู่อาศัยมาสวนสาธารณะ เฉลี่ยอยู่ที่ 2.97 กิโลเมตร โดยระยะห่างสวนสาธารณะที่ไกลที่สุด คือ 20 กิโลเมตร และใกล้ที่สุด คือ 500 เมตร

พฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะเมื่อจำแนกตามการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีพบว่า ผู้ใช้สวนสาธารณะทั้ง 2 กลุ่ม มีการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะจากบ้านเป็นหลัก (Home base user) ที่เหมือนกันแต่มีพฤติกรรมการเดินทางที่แตกต่าง โดยกลุ่มที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าส่วนใหญ่เดินทางมาสวนสาธารณะด้วยการเดินเท้า (ร้อยละ 59.0) รองลงมาคือ รถไฟฟ้า BTS หรือ MRT (ร้อยละ 22.9) และใช้เวลา 10-30 นาทีในการเดินทางมาสวนสาธารณะ (ร้อยละ 66.0) ในขณะที่กลุ่มที่ไม่ได้อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าส่วนใหญ่เดินทางมาสวนสาธารณะด้วยรถยนต์ส่วนตัว (ร้อยละ 56.1) รองลงมาคือ มอเตอร์ไซค์ (ร้อยละ 26.9) และใช้เวลา 10-30 นาทีในการเดินทางมาสวนสาธารณะ (ร้อยละ 90.1) และเมื่อดูระยะห่างจากที่อยู่อาศัย

มาสวนสาธารณะ พบว่า กลุ่มที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามีระยะห่างสวนสาธารณะเฉลี่ยอยู่ที่ 1.95 กิโลเมตร โดยระยะห่างสวนสาธารณะที่ยาวที่สุด คือ 15 กิโลเมตร และสั้นที่สุด คือ 500 เมตร ในขณะที่กลุ่มที่ไม่ได้อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามีระยะห่างสวนสาธารณะเฉลี่ยอยู่ที่ 3.88 กิโลเมตร โดยระยะห่างสวนสาธารณะที่ไกลที่สุด คือ 20 กิโลเมตร และสั้นที่สุด คือ 2 กิโลเมตร

จากข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะจำแนกตามการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีที่กล่าวมาข้างต้น สะท้อนให้เห็นว่าการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี จะส่งเสริมให้ผู้คนเดินเท้ากันมากขึ้นโดยเฉพาะเรื่องการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะ โดยมีระยะห่างสวนสาธารณะเฉลี่ยอยู่ที่ 1.95 กิโลเมตร หรือประมาณ 2 กิโลเมตร ซึ่งเป็นระยะห่างสวนสาธารณะที่สั้นที่สุดของกลุ่มที่ไม่ได้อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานี และเมื่อดูกลุ่มที่ไม่ได้อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีจะพบว่าการเดินทางมาสวนสาธารณะด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลเป็นหลัก ถึงแม้ว่าจะมีระยะห่างสวนสาธารณะเพียงแค่ 2 กิโลเมตร ก็จะเลือกใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลมากกว่าเดินเท้า

4.4 พฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะจำแนกตามการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี

ในการศึกษาพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะได้มีการศึกษาเรื่องของ ความถี่การใช้สวนสาธารณะ เวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ และช่วงเวลาที่ไปใช้สวนสาธารณะ รวมไปถึงบุคคลที่ใช้สวนสาธารณะร่วมกัน เพื่ออธิบายพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะของผู้ใช้บริการสวนลุมพินีทั้ง 2 กลุ่ม โดยผลจากแบบสอบถามสามารถสรุปพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะได้ดังนี้

ตารางที่ 4 พฤติกรรมการใช้สวนลุมพินีจำแนกตามการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี

การเดินทางมาใช้สวนสาธารณะ	ผู้ที่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี	ผู้ที่ไม่ได้อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี	รวม
การมาใช้บริการสวนสาธารณะ			
มาใช้สวนสาธารณะอยู่เป็นประจำ	64 (34.0%)	18 (8.5%)	82 (20.5%)
ไม่ได้มาใช้สวนสาธารณะอยู่เป็นประจำ	124 (66.0%)	194 (91.5%)	318 (79.5%)
เวลาที่ใช้สวนสาธารณะ (นาที)			
น้อยกว่า 60 นาที	15 (8.0%)	11 (5.2%)	26 (6.5%)
60-90 นาที	97 (51.6%)	105 (49.5%)	202 (50.5%)
91-120 นาที	52 (27.7%)	67 (31.6%)	119 (29.8%)
มากกว่า 120 นาที	24 (12.7%)	29 (13.7%)	53 (13.2%)

วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ					
วันธรรมดา	42 (22.4%)	106 (50.0%)	148 (37.0%)		
วันหยุด	82 (43.6%)	88 (41.5%)	170 (42.5%)		
ทุกวัน	64 (34.0%)	18 (8.5%)	82 (20.5%)		
ช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ					
05.00-08.00 น.	88 (46.8%)	93 (43.9%)	181 (45.2%)		
08.01-12.00 น.	5 (2.7%)	14 (6.6%)	19 (4.8%)		
16.01-21.00 น.	95 (50.5%)	105 (49.5%)	200 (50.0%)		
มาใช้สวนกับใคร					
คนเดียว	124 (66.0%)	126 (59.4%)	250 (62.5%)		
บุคคลในครอบครัว	19 (10.1%)	26 (12.3%)	45 (11.2%)		
เพื่อนหรือคนรัก	45 (23.9%)	60 (28.3%)	105 (26.3%)		
วัตถุประสงค์การใช้บริการสวนสาธารณะ					
พักผ่อน	69 (36.8%)	76 (35.9%)	145 (36.3%)		
ออกกำลังกาย	119 (63.2%)	136 (64.1%)	255 (63.7%)		
กิจกรรมที่ทำในสวนสาธารณะ					
ออกกำลังกายแบบหนัก (วิ่ง/แอโรบิก)	110 (58.5%)	128 (60.4%)	238 (57.0%)		
ออกกำลังกายแบบเบา (กายบริหาร)	9 (4.8%)	8 (3.8%)	17 (6.7%)		
กิจกรรมพักผ่อน (เดินเล่น/นั่งเล่น)	69 (36.7%)	76 (35.8%)	145 (36.3%)		

ที่มา: ผู้วิจัย

ในภาพรวมของผู้ใช้บริการสวนสาธารณะทั้งหมด พบว่า ผู้ใช้บริการสวนลุมพินีมีพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะไม่เป็นประจำ ส่วนใหญ่มาใช้บริการสวนลุมพินีเพื่อการออกกำลังกายเป็นหลัก มีกิจกรรมการออกกำลังกายที่คนนิยมมาทำกันมากที่สุดในสวนลุมพินีก็คือ การวิ่ง โดยเลือกที่จะมาใช้บริการสวนลุมพินีในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ (ร้อยละ 42.5) ช่วงเวลา 16.01-21.00 น. (ร้อยละ 50.0) และส่วนใหญ่ใช้เวลาอยู่ในสวนสาธารณะครั้งละ 60-90 นาที (ร้อยละ 50.5) รองลงมา คือ 91-120 นาที (ร้อยละ 29.8) มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 105.98 นาที และมาใช้บริการสวนสาธารณะเพียงคนเดียวเท่านั้น

พฤติกรรมการใช้สวนลุมพินีเมื่อจำแนกตามการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี พบว่า ผู้ใช้สวนสาธารณะทั้ง 2 กลุ่ม ส่วนใหญ่มาใช้บริการสวนลุมพินีเพื่อการออกกำลังกายเป็นหลัก มีกิจกรรมการออกกำลังกายที่คนนิยมมาทำกันมากที่สุดในสวนลุมพินีก็คือ การวิ่ง โดยเลือกที่จะมาใช้บริการสวนลุมพินีเพียงคนเดียวเท่านั้น และเมื่อดูลักษณะการใช้สวนสาธารณะ พบว่า กลุ่มที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าเป็นคนที่ไม่ได้มาใช้สวนสาธารณะอยู่เป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 66.0 ซึ่งมี

ความถี่การใช้สวนสาธารณะเฉลี่ยประมาณ 4 ครั้ง/สัปดาห์ และที่เหลืออีกร้อยละ 34.0 เป็นคนที่มาใช้สวนสาธารณะอยู่เป็นประจำ (7 ครั้งต่อสัปดาห์) โดยที่การมาใช้บริการสวนสาธารณะจะเลือกมาใช้ในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ (ร้อยละ 43.6) ช่วงเวลา 16.01-21.00 น. (ร้อยละ 50.5) และส่วนใหญ่ใช้เวลาอยู่ในสวนสาธารณะครั้งละ 60-90 นาที (ร้อยละ 51.9) รองลงมา คือ 91-120 นาที (ร้อยละ 27.8) มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 105.00 นาที โดยเวลาที่ใช้สวนสาธารณะมากที่สุด คือ 240 นาที และน้อยที่สุด คือ 60 นาที ในขณะที่กลุ่มที่ไม่ได้อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าส่วนใหญ่เป็นคนที่ไม่ได้มาใช้สวนสาธารณะอยู่เป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 91.5 ซึ่งมีความถี่การใช้สวนสาธารณะเฉลี่ยประมาณ 3 ครั้ง/สัปดาห์ และที่เหลืออีกร้อยละ 8.5 เป็นคนที่มาใช้สวนสาธารณะอยู่เป็นประจำ (7 ครั้งต่อสัปดาห์) โดยที่การมาใช้บริการสวนสาธารณะจะเลือกมาใช้ในวันธรรมดา (ร้อยละ 50.0) ช่วงเวลา 16.01-21.00 น. (ร้อยละ 49.5) และส่วนใหญ่ใช้เวลาอยู่ในสวนสาธารณะครั้งละ 60-90 นาที (ร้อยละ 49.5) รองลงมา คือ 91-120 นาที (ร้อยละ 31.6) มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 106.84 นาที โดยเวลาที่ใช้สวนสาธารณะมากที่สุด คือ 180 นาที และน้อยที่สุด คือ 30 นาที

จากข้อมูลพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะจำแนกตามการอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีที่กล่าวมาข้างต้น สะท้อนให้เห็นว่าตำแหน่งสวนสาธารณะที่อยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้าส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะของผู้ใช้สวนสาธารณะทั้ง 2 กลุ่ม ที่แตกต่างกันในเรื่องของความถี่ใช้บริการ และวันที่มาใช้บริการ โดยกลุ่มที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าเป็นกลุ่มคนที่มาใช้สวนสาธารณะเฉลี่ยประมาณ 4 ครั้ง/สัปดาห์ เลือกมาใช้ในวันหยุด ช่วงเวลาตอนเย็น ใช้เวลาอยู่ในสวนสาธารณะเฉลี่ยประมาณ 1 ชั่วโมง 45 นาที และมีแนวโน้มที่จะเกิดพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะอย่างเป็นประจำ ในขณะที่กลุ่มที่ไม่ได้อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าจะมาใช้สวนสาธารณะเฉลี่ยประมาณ 3 ครั้ง/สัปดาห์ และเลือกมาใช้ในวันธรรมดา แต่ในส่วนของช่วงเวลาที่มาใช้สวนสาธารณะและเวลาที่อยู่ในสวนสาธารณะจะเหมือนกับกลุ่มอาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

4.5 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ โดยมีตัวแปรต้น คือ คุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะ ซึ่งประกอบไปด้วยตัวแปรเพศ รายได้ ลักษณะการอยู่อาศัย ตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะ และตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ ซึ่งประกอบไปด้วยตัวแปรความถี่การใช้สวนสาธารณะ เวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ และช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ โดยใช้สถิติทดสอบไคสแควร์ (Chi square) ในการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร 2 กลุ่ม โดยมีการจับคู่ตัวแปรทดสอบ (ภาพที่ 11) และผลการวิเคราะห์มีดังนี้

1) ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับความถี่การใช้สวนสาธารณะ

ประกอบไปด้วยการจับคู่ตัวแปรทดสอบ ได้แก่

- เพศ กับ ความถี่การใช้สวนสาธารณะ
- รายได้ กับ ความถี่การใช้สวนสาธารณะ
- ลักษณะการอยู่อาศัย กับ ความถี่การใช้สวนสาธารณะ
- ตำแหน่งที่อยู่อาศัย/ที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานี กับ ความถี่การใช้สวนสาธารณะ
- ตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะ กับ ความถี่การใช้สวนสาธารณะ

2) ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ

ประกอบไปด้วยการจับคู่ตัวแปรทดสอบ ได้แก่

- เพศ กับ เวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ
- รายได้ กับ เวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ
- ลักษณะการอยู่อาศัย กับ เวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ
- ตำแหน่งที่อยู่อาศัย/ที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานี กับ เวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ
- ตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะ กับ เวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ

3) ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ

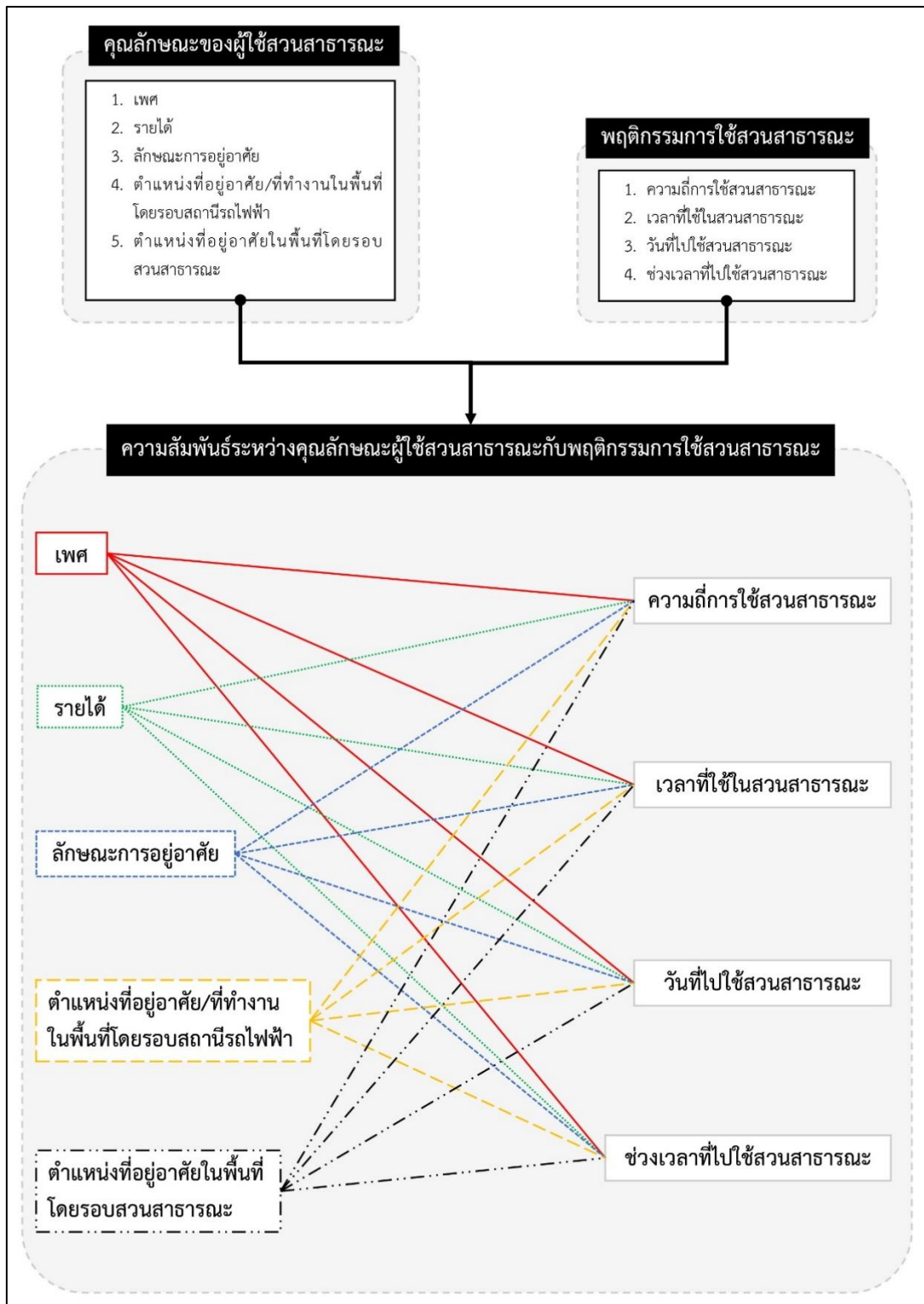
ประกอบไปด้วยการจับคู่ตัวแปรทดสอบ ได้แก่

- เพศ กับ วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ
- รายได้ กับ วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ

- ลักษณะการอยู่อาศัย กับ วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ
- ตำแหน่งที่อยู่อาศัย/ที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานี กับ วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ
- ตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะ กับ วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ

4) ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ
ประกอบไปด้วยการจับคู่ตัวแปรทดสอบ ได้แก่

- เพศ กับ ช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ
- รายได้ กับ ช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ
- ลักษณะการอยู่อาศัย กับ ช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ
- ตำแหน่งที่อยู่อาศัย/ที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานี กับ ช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ
- ตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะ กับ ช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ



ภาพที่ 12 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ

4.5.1 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับความถี่การใช้สวนสาธารณะ

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ โดยมีตัวแปรต้น คือ คุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะ และตัวแปรตาม คือ ความถี่การใช้สวนสาธารณะ ซึ่งแบ่งจากความถี่การใช้สวนสาธารณะเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ ความถี่การใช้สวนสาธารณะอยู่เป็นประจำ (ความถี่การใช้สวนสาธารณะ 5-7 ครั้งต่อสัปดาห์) และความถี่การใช้สวนสาธารณะไม่เป็นประจำ (ความถี่การใช้สวนสาธารณะ 2-3 ครั้งต่อสัปดาห์) โดยผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรมีดังนี้

ตารางที่ 5 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับความถี่การใช้สวนสาธารณะ

คุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะ	ความถี่การใช้สวนสาธารณะ		Sig.
	ใช้เป็นประจำ	ใช้ไม่เป็นประจำ	
เพศ			0.014*
ชาย	24.1%	75.9%	
หญิง	13.7%	86.3%	
รายได้			0.000*
รายได้น้อย	52.2%	47.8%	
รายได้ปานกลาง	25.5%	74.5%	
รายได้มาก	10.1%	89.9%	
ลักษณะการอยู่อาศัย			0.119
คนเดียว	25.5%	74.5%	
บุคคลในครอบครัว	15.2%	84.8%	
เพื่อนหรือคนรัก	19.6%	80.4%	
ตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า			0.000*
บ้านและที่ทำงานอยู่ใกล้กับสถานี	23.4%	76.6 %	
บ้านและที่ทำงานอยู่ไกลกับสถานี	8.3%	91.7%	
บ้านอยู่ใกล้แต่ที่ทำงานอยู่ไกลกับสถานี	44.7%	55.3%	
บ้านอยู่ไกลแต่ที่ทำงานอยู่ใกล้สถานี	12.5%	87.5%	
ตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะ (ในระยะ 1 กม.)			0.000*
บ้านอยู่ใกล้กับสวนสาธารณะ	49.6%	50.4%	
บ้านอยู่ไกลกับสวนสาธารณะ	7.0%	93.0%	

หมายเหตุ: * หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% (Sig. < 0.05)

1) ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับความถี่การใช้สวนสาธารณะ: ผู้ใช้บริการสวนลุมพินีทั้งเพศชายและหญิง ส่วนใหญ่มีความถี่การใช้สวนสาธารณะไม่เป็นประจำ โดยเพศหญิงมีสัดส่วนความถี่การใช้สวนสาธารณะไม่เป็นประจำสูงกว่าเพศชาย ในอีกด้านหนึ่งพบว่าความถี่การใช้สวนสาธารณะอยู่เป็นประจำส่วนใหญ่มาจากผู้ใช้สวนสาธารณะที่เป็นเพศชาย (ร้อยละ 24.1) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. น้อยกว่า 0.05 แสดงว่า เพศที่แตกต่างกันจะมีความถี่การใช้สวนสาธารณะแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้น เพศจึงมีความสัมพันธ์กับความถี่การใช้สวนสาธารณะ

2) ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับความถี่การใช้สวนสาธารณะ: ผู้ใช้บริการสวนลุมพินีที่จำแนกตามรายได้ทั้ง 3 กลุ่ม ส่วนใหญ่มีความถี่การใช้สวนสาธารณะไม่เป็นประจำ โดยกลุ่มที่มีสัดส่วนความถี่การใช้สวนสาธารณะไม่เป็นประจำมากที่สุด คือ กลุ่มผู้ใช้สวนสาธารณะที่มีรายได้มาก (รายได้ตั้งแต่ 30,000 บาทขึ้นไป) (ร้อยละ 89.9) รองลงมา คือ กลุ่มผู้ใช้สวนสาธารณะที่มีรายได้ปานกลาง (รายได้ 15,001-30,000 บาท) (ร้อยละ 74.5) ในอีกด้านหนึ่งพบว่าความถี่การใช้สวนสาธารณะอยู่เป็นประจำส่วนใหญ่มาจากกลุ่มผู้ใช้สวนสาธารณะที่มีรายได้น้อย (รายได้ต่ำกว่า 15,000 บาท) (ร้อยละ 52.2) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. น้อยกว่า 0.05 แสดงว่า ผู้ใช้สวนสาธารณะที่มีรายได้แตกต่างกันจะมีความถี่การใช้สวนสาธารณะแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้น รายได้จึงมีความสัมพันธ์กับความถี่การใช้สวนสาธารณะ

3) ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการอยู่อาศัยกับความถี่การใช้สวนสาธารณะ: ผู้ใช้บริการสวนลุมพินีที่จำแนกตามลักษณะการอยู่อาศัยทั้ง 3 กลุ่ม ส่วนใหญ่มีความถี่การใช้สวนสาธารณะไม่เป็นประจำ โดยกลุ่มที่มีสัดส่วนความถี่การใช้สวนสาธารณะไม่เป็นประจำมากที่สุด คือ กลุ่มผู้ใช้ที่อยู่อาศัยกับครอบครัว (ร้อยละ 84.8) รองลงมา คือ กลุ่มผู้ใช้ที่อยู่อาศัยกับเพื่อนหรือคนรัก (ร้อยละ 84.8) ในอีกด้านหนึ่งพบว่าความถี่การใช้สวนสาธารณะอยู่เป็นประจำส่วนใหญ่มาจากกลุ่มผู้ใช้ที่อยู่อาศัยเพียงคนเดียว (ร้อยละ 25.5) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. มากกว่า 0.05 แสดงว่า ผู้ใช้สวนสาธารณะที่มีลักษณะการอยู่อาศัยแตกต่างกันไม่ได้ส่งผลต่อความถี่การใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้น ลักษณะการอยู่อาศัยจึงไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่การใช้สวนสาธารณะ

4) ความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีกับความถี่การใช้สวนสาธารณะ: ผู้ใช้บริการสวนลุมพินีที่จำแนกตามตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีทั้ง 4 กลุ่ม ส่วนใหญ่มีความถี่การใช้สวนสาธารณะไม่เป็นประจำ โดยกลุ่มที่มีสัดส่วนความถี่การใช้สวนสาธารณะไม่เป็นประจำมากที่สุด คือ ผู้ใช้สวนที่บ้านและที่ทำงานอยู่ใกล้กับสถานี (ร้อยละ 91.7) ขณะเดียวกันผู้ใช้สวนที่บ้านหรือที่ทำงานใกล้กับสถานีรถไฟฟ้ามีสัดส่วนความถี่การใช้สวนสาธารณะไม่เป็นประจำมากกว่าความถี่การใช้สวนสาธารณะอยู่เป็นประจำ ในอีกด้านหนึ่งพบว่าความถี่การใช้สวนสาธารณะอยู่เป็นประจำส่วนใหญ่มาจากกลุ่มผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ใกล้แต่ที่ทำงานอยู่ไกลกับสถานี (ร้อยละ 44.7) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์โคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. น้อยกว่า 0.05 แสดงว่า ผู้ใช้สวนที่บ้านและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีแตกต่างกันจะมีความถี่การใช้สวนสาธารณะแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้น ตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีจึงมีความสัมพันธ์กับความถี่การใช้สวนสาธารณะ

5) ความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะกับความถี่การใช้สวนสาธารณะ: ผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ใกล้และอยู่ไกลกับสวนสาธารณะ ส่วนใหญ่มีความถี่การใช้สวนสาธารณะไม่เป็นประจำ โดยผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ไกลกับสวนสาธารณะมีสัดส่วนความถี่การใช้สวนสาธารณะไม่เป็นประจำสูงกว่าผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ใกล้กับสวนสาธารณะ ในอีกด้านหนึ่งพบว่าความถี่การใช้สวนสาธารณะอยู่เป็นประจำส่วนใหญ่มาจากผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ใกล้กับสวนสาธารณะ (ร้อยละ 49.4) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์โคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. น้อยกว่า 0.05 แสดงว่า ผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะแตกต่างกันจะมีความถี่การใช้สวนสาธารณะแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้น ตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะจึงมีความสัมพันธ์กับความถี่การใช้สวนสาธารณะ

4.5.2 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ โดยมีตัวแปรต้น คือ คุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะ และตัวแปรตาม คือ เวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ ซึ่งแบ่งจากเวลาที่ใช้งานสวนสาธารณะในแต่ละครั้งเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ ใช้เวลาในสวนสาธารณะมากกว่า 90 นาที และใช้เวลาในสวนสาธารณะ 30-90 นาที โดยผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรมีดังนี้

ตารางที่ 6 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ

คุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะ	เวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ		Sig.
	มากกว่า 90 นาที	30-90 นาที	
เพศ			0.707
ชาย	43.7%	56.3%	
หญิง	41.7%	58.3%	
รายได้			0.635
รายได้น้อย	52.2%	47.8%	
รายได้ปานกลาง	41.8%	58.2%	
รายได้มาก	43.2%	56.8%	
ลักษณะการอยู่อาศัย			0.399
คนเดียว	38.6%	61.4%	
บุคคลในครอบครัว	44.6%	55.4%	
เพื่อนหรือคนรัก	46.2%	53.8%	
ตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า			0.152
บ้านและที่ทำงานอยู่ใกล้กับสถานี	33.0%	67.0%	
บ้านและที่ทำงานอยู่ไกลกับสถานี	45.1%	54.9%	
บ้านอยู่ใกล้แต่ที่ทำงานอยู่ไกลกับสถานี	47.9%	52.1%	
บ้านอยู่ไกลแต่ที่ทำงานอยู่ใกล้สถานี	50.0%	50.0%	
ตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะ (ในระยะ 1 กม.)			0.433
บ้านอยู่ใกล้กับสวนสาธารณะ	40.2%	59.8%	
บ้านอยู่ไกลกับสวนสาธารณะ	44.3%	55.7%	

1) ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ: ผู้ใช้บริการสวนลุมพินีทั้งเพศชายและหญิง ส่วนใหญ่ใช้เวลาอยู่ในสวนสาธารณะอยู่ที่ 30-90 นาที ในแต่ละครั้งที่มาใช้สวนสาธารณะ ซึ่งมีสัดส่วนเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ 30-90 นาที มากกว่าร้อยละ 50 เหมือนกันทั้งคู่และไม่ได้แตกต่างกันมาก และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. มากกว่า 0.05 แสดงว่า เพศที่แตกต่างกันไม่ได้ส่งผลต่อเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้น เพศจึงไม่มีความสัมพันธ์กับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ

2) ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ: เวลาที่ใช้เวลาอยู่ในสวนสาธารณะ 30-90 นาที ในแต่ละครั้งที่มาใช้สวนสาธารณะ ส่วนใหญ่มาจากกลุ่มผู้ใช้สวนสาธารณะที่มีรายได้มาก (รายได้ตั้งแต่ 30,000 บาทขึ้นไป) และกลุ่มผู้ใช้สวนสาธารณะที่มีรายได้ปานกลาง (รายได้ 15,001-30,000 บาท) ซึ่งมีสัดส่วนเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ 30-90 นาที มากกว่าร้อยละ 50 เหมือนกันทั้งคู่และไม่ได้แตกต่างกันมากนัก ส่วนเวลาที่ใช้เวลาอยู่ในสวนสาธารณะมากกว่า 90 นาที ในแต่ละครั้งที่มาใช้สวนสาธารณะ ส่วนใหญ่มาจากกลุ่มผู้ใช้สวนสาธารณะที่มีรายได้น้อย (รายได้ต่ำกว่า 15,000 บาท) (ร้อยละ 52.2 %) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์โคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. มากกว่า 0.05 แสดงว่า ผู้ใช้สวนสาธารณะที่มีรายได้แตกต่างกันไม่ได้ส่งผลต่อเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้น รายได้จึงไม่มีความสัมพันธ์กับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ

3) ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการอยู่อาศัยกับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ: ผู้ใช้บริการสวนลุมพินีที่จำแนกตามลักษณะการอยู่อาศัยทั้ง 3 กลุ่ม ส่วนใหญ่ใช้เวลาอยู่ในสวนสาธารณะอยู่ที่ 30-90 นาที ในแต่ละครั้งที่มาใช้สวนสาธารณะ โดยสัดส่วนเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ 30-90 นาทีที่มากที่สุดคือ กลุ่มผู้ใช้ที่อยู่อาศัยเพียงคนเดียว (ร้อยละ 61.4) รองลงมาคือ กลุ่มผู้ใช้ที่อยู่อาศัยกับครอบครัว (ร้อยละ 55.4) และกลุ่มผู้ใช้ที่อยู่อาศัยกับเพื่อนหรือคนรัก (ร้อยละ 56.8) ตามลำดับ และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์โคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. มากกว่า 0.05 แสดงว่า ผู้ใช้สวนสาธารณะที่มีลักษณะการอยู่อาศัยแตกต่างกันไม่ได้ส่งผลต่อเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้น ลักษณะการอยู่อาศัยจึงไม่มีความสัมพันธ์กับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ

4) ความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีกับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ: ผู้ใช้บริการสวนลุมพินีที่จำแนกตามตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีทั้ง 4 กลุ่ม ใช้เวลาในสวนสาธารณะอยู่ที่ 30-90 นาที ในแต่ละครั้งที่มาใช้สวนสาธารณะโดยกลุ่มผู้ใช้สวนที่บ้านและที่ทำงานอยู่ใกล้กับสถานี เป็นกลุ่มที่มีสัดส่วนมากที่สุด (ร้อยละ 67.0) ในบรรดา 4 กลุ่ม ในอีกด้านหนึ่งพบว่า คนที่ใช้เวลาในสวนสาธารณะมากกว่า 90 นาที ในแต่ละครั้งที่มาใช้สวนสาธารณะส่วนใหญ่มาจากกลุ่มผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ไกลแต่ที่ทำงานอยู่ใกล้สถานี (ร้อยละ 50) แต่ก็ไม่ได้แตกต่างกับคนที่ใช้เวลาในสวนสาธารณะ 30-90 นาที และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์โคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. มากกว่า 0.05 แสดงว่าผู้ใช้สวนที่บ้านและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีที่แตกต่างกันไม่ได้ส่งผลต่อเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะที่แตกต่างกันอย่าง

มีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้น ตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีจึงไม่มีความสัมพันธ์กับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ

5) ความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะกับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ: ผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ใกล้และอยู่ไกลกับสวนสาธารณะ ส่วนใหญ่ใช้เวลาอยู่ในสวนสาธารณะอยู่ที่ 30-90 นาที ในแต่ละครั้งที่มาใช้สวนสาธารณะ ซึ่งมีสัดส่วนเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ 30-90 นาที มากกว่าร้อยละ 50 เหมือนกันทั้งคู่และไม่ได้แตกต่างกันมาก และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์โคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. มากกว่า 0.05 แสดงว่า ผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะที่แตกต่างกันไม่ได้ส่งผลต่อเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้น ตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะจึงไม่มีความสัมพันธ์กับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ

4.5.3 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ โดยมีตัวแปรต้น คือ คุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะ และตัวแปรตาม คือ วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ ซึ่งแบ่งจากวันที่เข้ามาใช้งานสวนสาธารณะในแต่ละครั้งเป็น 3 ลักษณะ ได้แก่ เข้ามาใช้ในวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์) เข้ามาใช้ในวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์) และเข้ามาใช้ทุกวัน (จันทร์-อาทิตย์) โดยผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรมีดังนี้

ตารางที่ 7 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ

คุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะ	วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ			Sig.
	วัน ธรรมดา	วัน หยุด	ทุกวัน	
เพศ				0.047*
ชาย	35.2%	40.6%	24.1%	
หญิง	40.3%	46.0%	13.7%	
รายได้				0.000*
รายได้น้อย	26.1%	21.7%	52.2%	
รายได้ปานกลาง	40.9%	33.7%	25.5%	
รายได้มาก	33.7%	56.2%	10.1%	

ลักษณะการอยู่อาศัย				0.062
คนเดียว	28.3%	46.2%	25.5%	
บุคคลในครอบครัว	42.9%	42.0%	15.2%	
เพื่อนหรือคนรัก	41.3%	39.2%	19.6%	
ตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบ				0.000*
สถานีรถไฟฟ้า				
บ้านและที่ทำงานอยู่ใกล้กับสถานี	24.5%	52.1%	23.4%	
บ้านและที่ทำงานอยู่ไกลกับสถานี	50.0%	41.7%	8.3%	
บ้านอยู่ใกล้แต่ที่ทำงานอยู่ไกลกับสถานี	20.2%	35.1%	44.7%	
บ้านอยู่ไกลแต่ที่ทำงานอยู่ใกล้สถานี	50.0%	37.5%	12.5%	
ตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะ				0.000*
(ในระยะ 1 กม.)				
บ้านอยู่ใกล้กับสวนสาธารณะ	17.3%	33.1%	49.6%	
บ้านอยู่ไกลกับสวนสาธารณะ	46.2%	46.8%	7.0%	

หมายเหตุ: * หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% (Sig. < 0.05)

1) ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ: ผู้ใช้บริการสวนลุมพินีทั้งเพศชายและหญิง ส่วนใหญ่มาใช้สวนสาธารณะในวันหยุด โดยเพศหญิงมีสัดส่วนการใช้สวนสาธารณะในวันหยุดสูงกว่าเพศชาย ส่วนการใช้สวนสาธารณะในวันธรรมดาส่วนใหญ่มาจากผู้ใช้สวนสาธารณะที่เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 40.3) ในอีกด้านหนึ่งพบว่า การใช้สวนสาธารณะทุกวันส่วนใหญ่มาจากผู้ใช้สวนสาธารณะที่เป็นเพศชาย (ร้อยละ 24.1) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่าค่าสถิติทดสอบ Sig. น้อยกว่า 0.05 แสดงว่า เพศที่แตกต่างกันจะมีการเลือกวันที่ไปใช้สวนสาธารณะแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้น เพศจึงมีความสัมพันธ์กับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ

2) ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ: การใช้สวนสาธารณะในวันธรรมดาส่วนใหญ่มาจากกลุ่มผู้ใช้สวนสาธารณะที่มีรายได้ปานกลาง (รายได้ 15,001-30,000 บาท) (ร้อยละ 40.9) ขณะที่การใช้สวนสาธารณะในวันหยุดส่วนใหญ่มาจากกลุ่มผู้ใช้สวนสาธารณะที่มีรายได้ต่ำ (รายได้ตั้งแต่ 30,000 บาทขึ้นไป) (ร้อยละ 56.2) ในอีกด้านหนึ่งพบว่า การใช้สวนสาธารณะทุกวันส่วนใหญ่มาจากกลุ่มผู้ใช้สวนสาธารณะที่มีรายได้น้อย (รายได้ต่ำกว่า 15,000 บาท) (ร้อยละ 52.2) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. น้อยกว่า 0.05 แสดงว่า ผู้ใช้สวนสาธารณะที่มีรายได้แตกต่างกันจะมีการเลือกวันที่ไปใช้

สวนสาธารณะแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้น รายได้จึงมีความสัมพันธ์กับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ

3) ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการอยู่อาศัยกับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ: การใช้สวนสาธารณะในวันธรรมดาส่วนใหญ่มาจากกลุ่มผู้ใช้ที่อยู่อาศัยกับครอบครัว (ร้อยละ 42.9) รองลงมา คือ กลุ่มผู้ใช้ที่อยู่อาศัยกับเพื่อนหรือคนรัก (ร้อยละ 41.3) ขณะที่การใช้สวนสาธารณะในวันหยุดส่วนใหญ่มาจากกลุ่มผู้ใช้ที่อยู่อาศัยเพียงคนเดียว (ร้อยละ 46.2) รองลงมา คือ กลุ่มผู้ใช้ที่อยู่อาศัยกับครอบครัว (ร้อยละ 42.0) ในอีกด้านหนึ่งพบว่า การใช้สวนสาธารณะทุกวันส่วนใหญ่มาจากกลุ่มผู้ใช้ที่อยู่อาศัยเพียงคนเดียว (ร้อยละ 25.5) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. มากกว่า 0.05 แสดงว่า ผู้ใช้สวนสาธารณะที่มีลักษณะการอยู่อาศัยแตกต่างกันไม่ได้ส่งผลต่อการเลือกวันที่ไปใช้สวนสาธารณะแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้น ลักษณะการอยู่อาศัยจึงไม่มีความสัมพันธ์กับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ

4) ความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีกับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ: การใช้สวนสาธารณะในวันธรรมดาส่วนใหญ่มาจากกลุ่มผู้ใช้สวนที่บ้านและที่ทำงานอยู่ใกล้กับสถานีกับผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ไกลแต่ที่ทำงานอยู่ใกล้สถานี ซึ่งมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 50.0 เหมือนกันทั้ง 2 กลุ่ม ส่วนการใช้สวนสาธารณะในวันหยุดส่วนใหญ่มาจากกลุ่มผู้ใช้สวนที่บ้านและที่ทำงานอยู่ใกล้กับสถานี (ร้อยละ 52.1) ในอีกด้านหนึ่งพบว่า การใช้สวนสาธารณะทุกวันส่วนใหญ่มาจากกลุ่มผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ไกลแต่ที่ทำงานอยู่ใกล้กับสถานี และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. น้อยกว่า 0.05 แสดงว่า ผู้ใช้สวนที่บ้านและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีแตกต่างกันจะมีการเลือกวันที่ไปใช้สวนสาธารณะแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้น ตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีจึงมีความสัมพันธ์กับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ

5) ความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะกับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ: การใช้สวนสาธารณะในวันธรรมดาและวันหยุดส่วนใหญ่มาจากผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ใกล้กับสวนสาธารณะ ซึ่งมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 46.2 และ 46.8 ตามลำดับ ในอีกด้านหนึ่งพบว่า การใช้สวนสาธารณะทุกวันส่วนใหญ่มาจากผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ใกล้กับสวนสาธารณะ (ร้อยละ 49.6) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. น้อยกว่า 0.05 แสดงว่า ผู้ใช้สวนที่มีบ้านอยู่ในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะแตกต่างกันจะมีการเลือกวันที่ไปใช้สวนสาธารณะแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้น ตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะจึงมีความสัมพันธ์กับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ

4.5.4 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ โดยมีตัวแปรต้น คือ คุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะ และตัวแปรตาม คือ ช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ ซึ่งแบ่งจากช่วงเวลาเข้ามาใช้งานสวนสาธารณะในแต่ละครั้งเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ เข้ามาใช้สวนสาธารณะในช่วงเวลาเช้า (05.00-08.00 น.) เข้ามาใช้สวนสาธารณะในช่วงเวลาเย็น (หลังจาก 16.00 น. เป็นต้นไป) โดยผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรนี้

ตารางที่ 8 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ

คุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะ	ช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ		Sig.
	ช่วงเวลาเช้า	ช่วงเวลาเย็น	
เพศ			0.046*
ชาย	46.4%	53.6%	
หญิง	56.8%	43.2%	
รายได้			0.559
รายได้น้อย	43.5%	56.5%	
รายได้ปานกลาง	52.4%	47.6%	
รายได้มาก	47.9%	52.1%	
ลักษณะการอยู่อาศัย			0.126
คนเดียว	47.6%	52.4%	
บุคคลในครอบครัว	44.6%	55.4%	
เพื่อนหรือคนรัก	56.6%	43.4%	
ตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า			0.560
บ้านและที่ทำงานอยู่ใกล้กับสถานี	48.9%	51.1%	
บ้านและที่ทำงานอยู่ไกลกับสถานี	49.5%	50.5%	
บ้านอยู่ใกล้แต่ที่ทำงานอยู่ไกลกับสถานี	50.0%	50.0%	
บ้านอยู่ไกลแต่ที่ทำงานอยู่ใกล้สถานี	75.0%	25.0%	
ตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะ (ในระยะ 1 กม.)			0.747
บ้านอยู่ใกล้กับสวนสาธารณะ	48.8%	51.2%	
บ้านอยู่ไกลกับสวนสาธารณะ	50.5%	49.5%	

หมายเหตุ: * หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% (Sig. < 0.05)

1) ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ: การใช้สวนสาธารณะในช่วงเวลาเช้า (05.00-08.00 น.) ส่วนใหญ่มาจากผู้ใช้สวนสาธารณะที่เป็นเพศชาย (ร้อยละ 53.6) ในขณะที่การใช้สวนสาธารณะในช่วงเวลาเย็น (หลังจาก 16.00 น. เป็นต้นไป) ส่วนใหญ่มาผู้ใช้สวนสาธารณะที่เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 56.8) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. น้อยกว่า 0.05 แสดงว่า เพศที่แตกต่างกันจะมีการเลือกช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้น เพศจึงมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ

2) ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ: การใช้สวนสาธารณะในช่วงเวลาเย็น (หลังจาก 16.00 น. เป็นต้นไป) ส่วนใหญ่มากกลุ่มผู้ใช้สวนสาธารณะที่มีรายได้น้อย (รายได้ต่ำกว่า 15,000 บาท) และกลุ่มผู้ใช้สวนสาธารณะที่มีรายได้มาก (รายได้ตั้งแต่ 30,000 บาท ขึ้นไป) ซึ่งมีสัดส่วนที่มากกว่าร้อยละ 50 เหมือนกันทั้ง 2 กลุ่ม ในขณะที่การใช้สวนสาธารณะในช่วงเวลาเช้า (05.00-08.00 น.) ส่วนใหญ่มาจากกลุ่มผู้ใช้สวนสาธารณะที่มีรายได้ปานกลาง (รายได้ 15,001-30,000 บาท) (ร้อยละ 52.4) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. มากกว่า 0.05 แสดงว่า ผู้ใช้สวนสาธารณะที่มีรายได้แตกต่างกันไม่ได้ส่งผลต่อช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะที่ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้น รายได้จึงไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ

3) ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการอยู่อาศัยกับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ: การใช้สวนสาธารณะในช่วงเวลาเย็น (หลังจาก 16.00 น. เป็นต้นไป) ส่วนใหญ่มากกลุ่มผู้ใช้ที่อยู่อาศัยเพียงคนเดียวและกลุ่มผู้ใช้ที่อยู่อาศัยกับครอบครัว ซึ่งมีสัดส่วนที่มากกว่าร้อยละ 50 เหมือนกันทั้ง 2 กลุ่ม ในขณะที่การใช้สวนสาธารณะในช่วงเวลาเช้า (05.00-08.00 น.) ส่วนใหญ่มาจากกลุ่มผู้ใช้ที่อยู่อาศัยกับเพื่อนหรือคนรัก (ร้อยละ 56.6) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. มากกว่า 0.05 แสดงว่า ผู้ใช้สวนสาธารณะที่มีลักษณะการอยู่อาศัยแตกต่างกันไม่ได้ส่งผลต่อช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะที่ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้น ลักษณะการอยู่อาศัยจึงไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ

4) ความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีกับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ: การใช้สวนสาธารณะในช่วงเวลาเย็น (หลังจาก 16.00 น. เป็นต้นไป) ส่วนใหญ่มาจากกลุ่มผู้ใช้สวนที่บ้านและที่ทำงานอยู่ใกล้กับสถานี และกลุ่มผู้ใช้สวนที่บ้านและที่ทำงานอยู่ไกลกับสถานี ซึ่งมีสัดส่วนที่มากกว่าร้อยละ 50 เหมือนกันทั้ง 2 กลุ่ม ในอีกด้านหนึ่งพบว่าการใช้สวนสาธารณะในช่วงเวลาเช้า (05.00-08.00 น.) ส่วนใหญ่มาจากกลุ่มผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ไกลแต่ที่

ทำงานอยู่ใกล้สถานี (ร้อยละ 75.0) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. มากกว่า 0.05 แสดงว่า ผู้ใช้สวนที่บ้านและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีที่แตกต่างกันไม่ได้ส่งผลต่อเวลาที่ไปใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้น ตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีจึงไม่มีความสัมพันธ์กับเวลาที่ไปใช้สวนสาธารณะ

5) ความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะกับเวลาที่ไปใช้สวนสาธารณะ: การใช้สวนสาธารณะในช่วงเวลาเช้า (05.00-08.00 น.) ส่วนใหญ่มาจากผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ใกล้กับสวนสาธารณะ (ร้อยละ 50.5) ในขณะที่การใช้สวนสาธารณะในช่วงเวลาเย็น (หลังจาก 16.00 น. เป็นต้นไป) ส่วนใหญ่มาจากผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ใกล้กับสวนสาธารณะ (ร้อยละ 51.2) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. มากกว่า 0.05 แสดงว่า ผู้ใช้สวนที่มีบ้านอยู่ในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะที่แตกต่างกันไม่ได้ส่งผลต่อเวลาที่ไปใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้น ตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะจึงไม่มีความสัมพันธ์กับเวลาที่ไปใช้สวนสาธารณะ

4.5.5 สรุปผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ

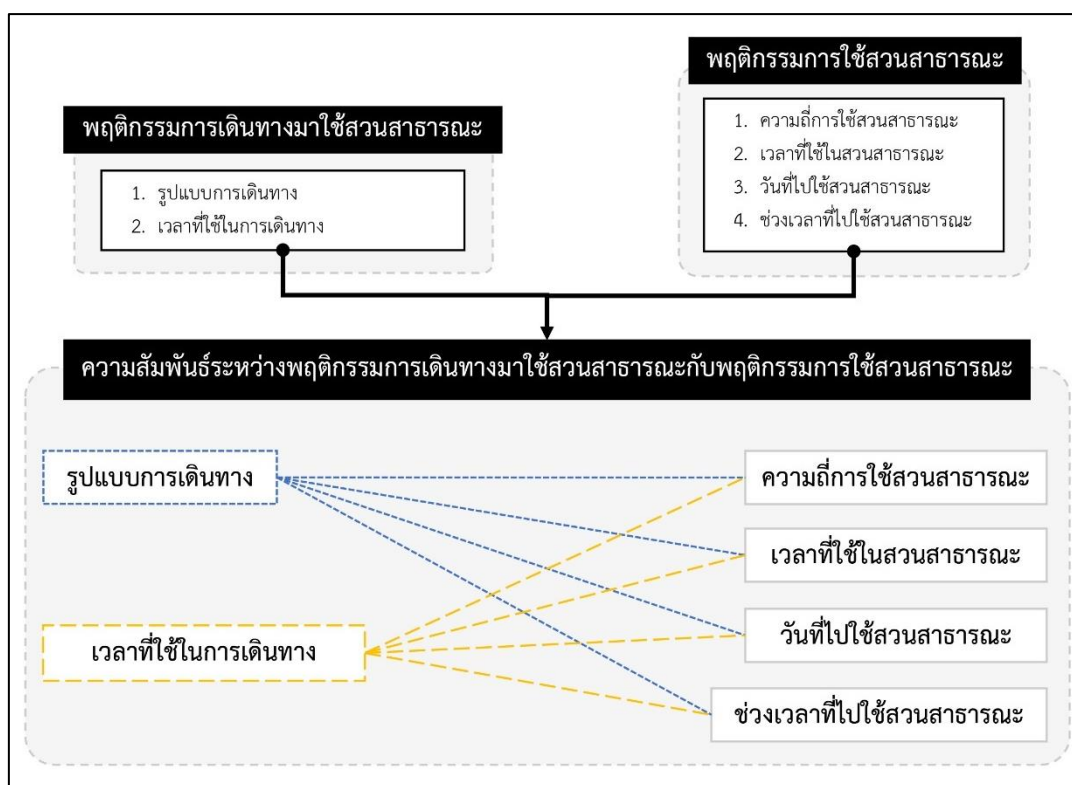
จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ โดยตัวแปรคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะทั้ง 5 ตัวแปร (เพศ รายได้ ลักษณะการอยู่อาศัย ตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะ) มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ โดยสรุปออกมาได้ดังนี้

- 1) เพศมีผลต่อความถี่การใช้สวนสาธารณะ วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ และเวลาที่ไปใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกัน
- 2) รายได้มีผลต่อความถี่การใช้สวนสาธารณะ และวันที่ไปใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกัน
- 3) ลักษณะการอยู่อาศัยไม่ได้มีผลต่อความถี่การใช้สวนสาธารณะ เวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ และเวลาที่ไปใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกัน
- 4) ตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามีผลต่อความถี่การใช้สวนสาธารณะ และการเลือกวันที่ไปใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกัน
- 5) ตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะมีผลต่อความถี่การใช้สวนสาธารณะ และวันที่ไปใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกัน

4.6 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ โดยมีตัวแปรต้น คือ พฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะ ซึ่งได้แก่ตัวแปร รูปแบบการเดินทาง เวลาที่ใช้ในการเดินทาง และตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ ซึ่งประกอบไปด้วยตัวแปรความถี่การใช้สวนสาธารณะ เวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ และช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ โดยใช้สถิติทดสอบไคสแควร์ (Chi square) ในการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร 2 กลุ่ม โดยมีการจับคู่ตัวแปรทดสอบ (ภาพที่ 12) และผลการวิเคราะห์มีดังนี้

- 1) ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางกับความถี่การใช้สวนสาธารณะ ประกอบไปด้วยการจับคู่ตัวแปรทดสอบ ได้แก่
 - รูปแบบการเดินทาง กับ ความถี่การใช้สวนสาธารณะ
 - เวลาที่ใช้ในการเดินทาง กับ ความถี่การใช้สวนสาธารณะ
- 2) ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางกับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ ประกอบไปด้วยการจับคู่ตัวแปรทดสอบ ได้แก่
 - รูปแบบการเดินทาง กับ เวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ
 - เวลาที่ใช้ในการเดินทาง กับ เวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ
- 3) ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางกับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ ประกอบไปด้วยการจับคู่ตัวแปรทดสอบ ได้แก่
 - รูปแบบการเดินทาง กับ วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ
 - เวลาที่ใช้ในการเดินทาง กับ วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ
- 4) ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางกับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ ประกอบไปด้วยการจับคู่ตัวแปรทดสอบ ได้แก่
 - รูปแบบการเดินทาง กับ ช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ
 - เวลาที่ใช้ในการเดินทาง กับ ช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ



ภาพที่ 13 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ

4.6.1 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับความถี่การใช้สวนสาธารณะ

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ โดยมีตัวแปรต้น คือ พฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะ และตัวแปรตาม คือ ความถี่การใช้สวนสาธารณะ ซึ่งแบ่งจากความถี่การใช้สวนสาธารณะเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ ความถี่การใช้สวนสาธารณะอยู่เป็นประจำ (ความถี่การใช้สวนสาธารณะ 5-7 ครั้งต่อสัปดาห์) และ ความถี่การใช้สวนสาธารณะไม่เป็นประจำ (ความถี่การใช้สวนสาธารณะ 2-3 ครั้งต่อสัปดาห์) โดยผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรมีดังนี้

ตารางที่ 9 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับความถี่การใช้สวนสาธารณะ

พฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะ	ความถี่การใช้สวนสาธารณะ		Sig.
	ใช้เป็นประจำ	ใช้ไม่เป็นประจำ	
รูปแบบการเดินทาง			0.000*
เดินเท้า	51.3%	48.7%	
รถยนต์ส่วนตัว	2.9%	97.1%	
รถไฟฟ้า	6.8%	93.2%	
อื่น ๆ (รถโดยสารประจำทาง มอเตอร์ไซค์ จักรยาน)	14.1 %	85.9%	
เวลาที่ใช้ในการเดินทาง			0.000*
น้อยกว่า 10 นาที	36.0%	64.0%	
10-30 นาที	17.5%	82.5%	
31-60 นาที	0.0%	100.0%	

หมายเหตุ: * หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% (Sig. < 0.05)

1) ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการเดินทางกับความถี่การใช้สวนสาธารณะ: การเดินทางมาใช้สวนสาธารณะด้วยรถยนต์ส่วนตัวและรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่มีความถี่การใช้สวนสาธารณะไม่เป็นประจำ โดยการใช้รถยนต์ส่วนตัวมีส่วนความถี่การใช้สวนสาธารณะไม่เป็นประจำสูงกว่าการใช้รถไฟฟ้า ในขณะที่การเดินทางมาใช้สวนสาธารณะด้วยการเดินเท้าส่วนใหญ่มีความถี่การใช้สวนสาธารณะอยู่เป็นประจำ ซึ่งเป็นสัดส่วนความถี่การใช้สวนสาธารณะอยู่เป็นประจำมากที่สุดในบรรดา 3 รูปแบบการเดินทาง (ร้อยละ 51.3) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่าค่าสถิติทดสอบ Sig. น้อยกว่า 0.05 แสดงว่า รูปแบบการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกันจะมีความถี่การใช้สวนสาธารณะแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้นรูปแบบการเดินทางจึงมีความสัมพันธ์กับความถี่การใช้สวนสาธารณะ

2) ความสัมพันธ์ระหว่างเวลาที่ใช้ในการเดินทางกับความถี่การใช้สวนสาธารณะ: การเดินทางที่ใช้เวลาน้อยกว่า 10 นาที 10-30 นาที และ 31-60 นาที ส่วนใหญ่มีความถี่การใช้สวนสาธารณะไม่เป็นประจำ โดยการเดินทางที่ใช้เวลา 31-60 นาที มีสัดส่วนความถี่การใช้สวนสาธารณะอยู่เป็นประจำมากที่สุด (ร้อยละ 100) ในขณะที่การเดินทางที่ใช้เวลาน้อยกว่า 10 นาที ส่วนใหญ่มีความถี่การใช้สวนสาธารณะอยู่เป็นประจำ ซึ่งเป็นสัดส่วนความถี่การใช้สวนสาธารณะอยู่เป็นประจำมากที่สุดในบรรดา 3 กลุ่มของเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (ร้อยละ 36.0) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. น้อยกว่า 0.05 แสดงว่า เวลาที่ใช้ในการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกันจะมีความถี่การใช้สวนสาธารณะแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้น เวลาที่ใช้ในการเดินทางจึงมีความสัมพันธ์กับความถี่การใช้สวนสาธารณะ

4.6.2 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ โดยมีตัวแปรต้น คือ พฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะและตัวแปรตาม คือ เวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ ซึ่งแบ่งจากเวลาที่ใช้งานสวนสาธารณะในแต่ละครั้งเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ ใช้เวลาในสวนสาธารณะ 30-90 นาที และใช้เวลาในสวนสาธารณะมากกว่า 90 นาที โดยผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรมีดังนี้

ตารางที่ 10 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ

พฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะ	เวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ		Sig.
	มากกว่า 90 นาที	30-90 นาที	
รูปแบบการเดินทาง			0.778
เดินเท้า	42.0%	58.0%	
รถยนต์ส่วนตัว	41.3%	58.7%	
รถไฟฟ้า	40.9%	59.1%	
อื่น ๆ (รถโดยสารประจำทาง มอเตอร์ไซด์ จักรยาน)	47.5%	52.5%	
เวลาที่ใช้ในการเดินทาง			0.259
น้อยกว่า 10 นาที	40.0%	60.0%	
10-30 นาที	44.4%	55.6%	
31-60 นาที	20.0%	80.0%	

1) ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการเดินทางกับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ: การเดินทางมาใช้สวนสาธารณะด้วยการเดินเท้า รถยนต์ส่วนตัว และรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่ใช้เวลาอยู่ในสวนสาธารณะอยู่ที่ 30-90 นาที ในแต่ละครั้งที่มาใช้สวนสาธารณะ ซึ่งมีสัดส่วนเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ 30-90 นาที มากกว่าร้อยละ 50 เหมือนกันทั้ง 3 รูปแบบการเดินทางและไม่ได้แตกต่างกัน และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. มากกว่า 0.05 แสดงว่า รูปแบบการ

เดินทางมาใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกันไม่ได้ส่งผลต่อเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้น รูปแบบการเดินทางจึงไม่มีความสัมพันธ์กับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ

2) ความสัมพันธ์ระหว่างเวลาที่ใช้ในการเดินทางกับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ: การเดินทางที่ใช้เวลาน้อยกว่า 10 นาที 10-30 นาที และ 31-60 นาที ส่วนใหญ่ใช้เวลาอยู่ในสวนสาธารณะอยู่ที่ 30-90 นาที ในแต่ละครั้งที่มาใช้สวนสาธารณะ โดยการเดินทางที่ใช้เวลา 31-60 นาที มีสัดส่วนเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ 30-90 นาทีมากที่สุด (ร้อยละ 80.0) ในขณะที่การเดินทางที่ใช้เวลา 10-30 นาที ส่วนใหญ่ใช้เวลาอยู่ในสวนสาธารณะมากกว่า 90 นาที ในแต่ละครั้งที่มาใช้สวนสาธารณะ ซึ่งเป็นสัดส่วนเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะมากกว่า 90 นาทีมากที่สุดในรอบ 3 กลุ่มของเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (ร้อยละ 44.4) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์โคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. มากกว่า 0.05 แสดงว่า เวลาที่ใช้ในการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกันไม่ได้ส่งผลต่อเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้น เวลาที่ใช้ในการเดินทางจึงไม่มีความสัมพันธ์กับเวลาที่ใช้ในสวนสาธารณะ

4.6.3 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ โดยมีตัวแปรต้น คือ พฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะ และตัวแปรตามคือ วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ ซึ่งแบ่งจากวันที่เข้ามาใช้งานสวนสาธารณะในแต่ละครั้งเป็น 3 ลักษณะ ได้แก่ เข้ามาใช้ในวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์) เข้ามาใช้ในวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์) และเข้ามาใช้ทุกวัน (จันทร์-อาทิตย์) โดยผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรมีดังนี้

ตารางที่ 11 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ

พฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะ	วันที่ไปใช้สวนสาธารณะ			Sig.
	วันธรรมดา	วันหยุด	ทุกวัน	
รูปแบบการเดินทาง				0.000*
เดินเท้า	15.1%	33.6%	51.3%	
รถยนต์ส่วนตัว	53.6%	43.5%	2.9%	
รถไฟฟ้า	25.0%	68.2%	6.8%	
อื่น ๆ (รถโดยสารประจำทาง มอเตอร์ไซด์ จักรยาน)	45.5%	40.4%	14.1%	

เวลาที่ใช้ในการเดินทาง				0.000*
น้อยกว่า 10 นาที	20.0%	44.0%	36.0%	
10-30 นาที	41.9%	40.6%	17.5%	
31-60 นาที	10.0%	90.0%	0.0%	

หมายเหตุ: * หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% (Sig. < 0.05)

1) ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการเดินทางกับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ: การเดินทางมาใช้สวนสาธารณะด้วยรถยนต์ส่วนตัว ส่วนใหญ่มาใช้สวนสาธารณะในวันธรรมดา (ร้อยละ 53.6) ขณะที่การเดินทางมาใช้สวนสาธารณะด้วยรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่มาใช้สวนสาธารณะในวันหยุด (ร้อยละ 68.2) ในอีกด้านหนึ่งพบว่า การเดินทางมาใช้สวนสาธารณะด้วยการเดินเท้า ส่วนใหญ่มาใช้สวนสาธารณะทุกวัน (ร้อยละ 51.3) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. น้อยกว่า 0.05 แสดงว่า รูปแบบการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกันจะมีการเลือกวันที่ไปใช้สวนสาธารณะแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้น รูปแบบการเดินทางจึงมีความสัมพันธ์กับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ

2) ความสัมพันธ์ระหว่างเวลาที่ใช้ในการเดินทางกับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ: การเดินทางที่ใช้เวลา 10-30 นาที ส่วนใหญ่มาใช้สวนสาธารณะในวันธรรมดา (ร้อยละ 41.9) ขณะที่การเดินทางที่ใช้เวลา 31-60 นาที ส่วนใหญ่มาใช้สวนสาธารณะในวันหยุด (ร้อยละ 90.0) ในอีกด้านหนึ่งพบว่า การเดินทางที่ใช้เวลาน้อยกว่า 10 นาที ส่วนใหญ่มาใช้สวนสาธารณะทุกวัน (ร้อยละ 36.0) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. น้อยกว่า 0.05 แสดงว่า เวลาที่ใช้ในการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกันจะมีการเลือกวันที่ไปใช้สวนสาธารณะแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้น เวลาที่ใช้ในการเดินทางจึงมีความสัมพันธ์กับวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ

4.6.4 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ โดยมีตัวแปรต้น คือ พฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะ และตัวแปรตาม คือ ช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ ซึ่งแบ่งจากช่วงเวลาที่เข้ามาใช้งานสวนสาธารณะในแต่ละครั้งเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ เข้ามาใช้สวนสาธารณะในช่วงเวลาเช้า (05.00-08.00 น.) เข้ามาใช้สวนสาธารณะในช่วงเวลาเย็น (หลังจาก 16.00 น. เป็นต้นไป) โดยผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรมีดังนี้

ตารางที่ 12 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ

พฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะ	ช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ		Sig.
	ช่วงเวลาเช้า	ช่วงเวลาเย็น	
รูปแบบการเดินทาง			0.533
เดินเท้า	45.4 %	54.6 %	
รถยนต์ส่วนตัว	53.6 %	46.4 %	
รถไฟฟ้า	54.5 %	45.5 %	
อื่น ๆ (รถโดยสารประจำทาง มอเตอร์ไซค์ จักรยาน)	48.5 %	51.5 %	
เวลาที่ใช้ในการเดินทาง			0.092
น้อยกว่า 10 นาที	61.3 %	38.0 %	
10-30 นาที	47.3 %	52.7 %	
31-60 นาที	50.0 %	50.0 %	

1) ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการเดินทางกับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ: การเดินทางมาใช้สวนสาธารณะด้วยรถยนต์ส่วนตัวและรถไฟฟ้า ส่วนใหญ่มาใช้สวนสาธารณะในช่วงเวลาเช้า (05.00-08.00 น.) ซึ่งมีสัดส่วนที่มากกว่าร้อยละ 50 เหมือนกันทั้งคู่ ในขณะที่การเดินทางมาใช้สวนสาธารณะด้วยการเดินเท้า ส่วนใหญ่มาใช้สวนสาธารณะในช่วงเวลาเย็น (หลังจาก 16.00 น. เป็นต้นไป) ซึ่งเป็นสัดส่วนมากที่สุดในบรรดา 3 รูปแบบการเดินทาง (ร้อยละ 54.6) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. มากกว่า 0.05 แสดงว่า รูปแบบการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกันไม่ได้ส่งผลต่อช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้น รูปแบบการเดินทางจึงไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ

2) ความสัมพันธ์ระหว่างเวลาที่ใช้ในการเดินทางกับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ: การเดินทางที่ใช้เวลาน้อยกว่า 10 นาที ส่วนใหญ่มาใช้สวนสาธารณะในช่วงเวลาเช้า (05.00-08.00 น.) (ร้อยละ 61.3) ขณะที่การเดินทางที่ใช้เวลา 10-30 นาที ส่วนใหญ่มาใช้สวนสาธารณะในช่วงเวลาเย็น (หลังจาก 16.00 น. เป็นต้นไป) (ร้อยละ 52.7) ในอีกด้านหนึ่งพบว่าการเดินทางที่ใช้เวลา 31-60 นาทีมาใช้สวนสาธารณะในช่วงเวลาเช้า (05.00-08.00 น.) และช่วงเวลาเย็น (หลังจาก 16.00 น. เป็นต้นไป) ที่มีสัดส่วนเท่ากันทั้งคู่ (ร้อยละ 50.0) และเมื่อทดสอบด้วยสถิติวิเคราะห์ไคสแควร์ ปรากฏว่า ค่าสถิติทดสอบ Sig. มากกว่า 0.05 แสดงว่า เวลาที่ใช้ในการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกันไม่ได้ส่งผลต่อช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้น เวลาที่ใช้ในการเดินทางจึงไม่มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาที่ใช้สวนสาธารณะ

4.6.5 สรุปผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ โดยตัวแปรพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะทั้ง 2 ตัวแปร (รูปแบบการเดินทาง เวลาที่ใช้ในการเดินทาง) มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ โดยสรุปออกมาได้ดังนี้

- 1) รูปแบบการเดินทางมีผลต่อมีผลต่อความถี่การใช้สวนสาธารณะ และวันที่ไปใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกัน
- 2) เวลาที่ใช้ในการเดินทางมีผลต่อมีผลต่อความถี่การใช้สวนสาธารณะ และวันที่ไปใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกัน

4.7 ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง ได้ใช้เครื่องมือการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) ซึ่งเป็นวิธีการทางสถิติที่ใช้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระที่มีมากกว่าหนึ่งตัวกับตัวแปรตามหนึ่งตัว เพื่ออธิบายว่า 1. ปัจจัยหรือตัวแปรต้นตัวใดบ้างที่มีอิทธิพลหรือส่งผลต่อตัวแปรตาม และ 2. ทำนายการเปลี่ยนแปลงของตัวแปรตามเนื่องจากอิทธิพลของตัวแปรต้น โดยในการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดตัวแปร (ตัวแปรต้นและตัวแปรตาม) ตามการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องและสมมติฐานงานวิจัย ซึ่งเขียนความสัมพันธ์ในรูปแบบของสมการได้ ดังนี้

$$y = \beta_0 + \beta_1 U_1 \dots + \beta_k U_k + \beta_1 T_1 \dots + \beta_k T_k + e$$

ตัวแปรตาม คือ y = ความถี่การใช้สวนสาธารณะ (ครั้ง/สัปดาห์)

e = ค่าความคลาดเคลื่อน

β = ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย

k = จำนวนตัวแปรอิสระ

ตัวแปรต้น คือ U และ T โดยที่ U = ตัวแปรคุณลักษณะของผู้ใช้สวนสาธารณะ

T = ตัวแปรลักษณะของการเดินทาง

การกำหนดตัวแปรต้นและตัวแปรตามที่จะใช้ในการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณนั้นได้มีการเลือกตัวแปรมาใช้ในวิเคราะห์ปัจจัยไว้ทั้งหมด 10 ตัวแปร แบ่งเป็นตัวแปรคุณลักษณะของผู้ใช้สวนสาธารณะจำนวน 7 ตัวแปร และตัวแปรลักษณะของการเดินทางจำนวน 3 ตัวแปร โดยมีรายละเอียดของตัวแปรในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะ ดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 13)

ตารางที่ 13 ตัวแปรในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความถี่การใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานี

	ตัวแปร	หน่วย	สัญลักษณ์ ในสมการ	ประเภท ข้อมูล
คุณลักษณะของ ผู้ใช้สวนสาธารณะ	เพศ	-	U1	N
	อายุ	-	U2	N
	รายได้	บาท/เดือน	U3	N
	ลักษณะการอยู่อาศัย	-	U4	N
	รูปแบบการทำงาน	-	U5	N
	ระยะห่างของบ้านจากสถานี	-	U6	N
	ระยะห่างของที่ทำงานจากสถานี	-	U7	N
ลักษณะของ การเดินทาง	ระยะห่างของบ้านจากสวนสาธารณะ	กิโลเมตร	T1	R
	รูปแบบการเดินทาง	-	T2	N
	เวลาที่ใช้ในการเดินทาง	นาที	T3	N

หมายเหตุ: N = Nominal data , R = Ratio data

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความถี่การใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง พบว่า ตัวแปรอิสระทั้ง 10 ตัว ร่วมกันอธิบายความผันแปรของการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีได้ร้อยละ 29.4 (ค่า R Square) ซึ่งเป็นค่าที่ต่ำแต่ไม่ได้ความหมายแบบจำลองนั้นไม่ตีเสมอไป ทั้งนี้ ในการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์โดยทั่วไป ค่า R Square ที่ได้จะมีค่าต่ำกว่าร้อยละ 50 เนื่องด้วยจากมนุษย์เป็นสิ่งที่ยากจะคาดเดาได้เมื่อเทียบกับกระบวนการทางกายภาพ ซึ่งในกรณีที่ R Square มีค่าต่ำแต่ค่าตัวแปรมีนัยสำคัญทางสถิติ ก็ยังสามารถใช้ผลที่ได้ในการการวิเคราะห์ปัจจัยมาสรุปผลการศึกษาได้ (สุวดี นำพาเจริญ และชลธิชา จำรัสพร, 2558) โดยปัจจัยที่มีผลต่อปัจจัยที่มีผลต่อความถี่การใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานี คือ รายได้ รูปแบบการทำงาน ระยะห่างของบ้านจากสถานี ระยะห่างของที่ทำงานจากสถานี ระยะห่างของบ้านจากสวนสาธารณะ และรูปแบบการเดินทางอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% (Sig. น้อยกว่า 0.05) นอกจากนี้ยังมีตัวแปรเรื่อง เพศ ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 90% (Sig. น้อยกว่า 0.10)

ปัจจัยที่มีผลต่อความถี่การใช้สวนสาธารณะอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ อันได้แก่ เพศ รายได้ รูปแบบการทำงาน ระยะห่างของบ้านจากสถานี ระยะห่างของที่ทำงานจากสถานี ระยะห่างของบ้านจากสวนสาธารณะ และรูปแบบการเดินทาง สามารถอธิบายได้ดังนี้ (ตารางที่ 14)

ตารางที่ 14 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความถี่การใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานี

	ตัวแปร	B	Beta	Sig.
คุณลักษณะของ ผู้ใช้สวนสาธารณะ	เพศ – ชาย	0.315	0.074	0.090*
	อายุ – ช่วงวัยทำงาน	-0.560	-0.057	0.203
ลักษณะของ การเดินทาง	รายได้ – ผู้มีรายได้ปานกลาง	0.461	0.113	0.012**
	ลักษณะการอยู่อาศัย – อยู่คนเดียว	-0.014	-0.003	0.943
	รูปแบบการทำงาน – งานประจำ	-0.426	-0.102	0.049**
	ระยะห่างของบ้านจากสถานี	0.662	0.163	0.008**
	ระยะห่างของที่ทำงานจากสถานี	-0.653	-0.140	0.015**
	R Square		0.294	
	Adjusted R Square		0.276	
	Std. Error of the Estimate		1.732	

หมายเหตุ: B คือ ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยปกติ (Unstandardized Coefficients)

Beta คือ ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยมาตรฐาน (Standardized Coefficients)

* หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% (P-value < 0.05)

** หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 90% (P-value < 0.10)

เพศ ผู้ใช้บริการสวนลุมพินีที่เป็นเพศชายมีความถี่การใช้สวนสาธารณะมากกว่าผู้ให้บริการสวนลุมพินีที่เป็นเพศหญิง 0.31 ครั้งต่อสัปดาห์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 90%

รายได้ ผู้ให้บริการสวนลุมพินีที่มีรายได้ปานกลางมีความถี่การใช้สวนสาธารณะมากกว่าผู้ให้บริการสวนลุมพินีที่มีรายได้น้อยและรายได้มาก 0.45 ครั้งต่อสัปดาห์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

รูปแบบการทำงาน ผู้ให้บริการสวนลุมพินีที่มีรูปแบบการทำงานประจำมีความถี่การใช้สวนสาธารณะน้อยกว่าผู้ให้บริการสวนลุมพินีที่มีรูปแบบการทำงานไม่ประจำ 0.44 ครั้งต่อสัปดาห์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

ระยะห่างของบ้านจากสถานี ผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ใกล้สถานีมีความถี่การใช้สวนสาธารณะมากกว่าผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ไกลสถานี 0.54 ครั้งต่อสัปดาห์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

ระยะห่างของที่ทำงานจากสถานี ผู้ใช้สวนที่ทำงานอยู่ใกล้สถานีมีความถี่การใช้สวนสาธารณะน้อยกว่าผู้ใช้สวนที่ทำงานอยู่ไกลสถานี 0.61 ครั้งต่อสัปดาห์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

ระยะห่างของบ้านจากสวนสาธารณะ ระยะห่างของบ้านจากสวนสาธารณะมีผลกระทบต่อความถี่การใช้สวนสาธารณะในทิศทางตรงกันข้าม โดยมีค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยเท่ากับ -0.081 หมายถึง หากมีระยะห่างของบ้านจากสวนสาธารณะเพิ่มขึ้น 1 กิโลเมตร ความถี่การใช้สวนสาธารณะจะลดลง 0.081 ครั้งต่อสัปดาห์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

รูปแบบการเดินทาง การเดินทางมาสวนลุมพินีด้วยการเดินเท้ามีความถี่การใช้สวนสาธารณะมากกว่าการเดินทางมาสวนลุมพินีด้วยรูปแบบอื่น 1.48 ครั้งต่อสัปดาห์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

งานวิจัยการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง ที่ได้กำหนดสวนลุมพินีเป็นกรณีศึกษา นอกจากวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ากับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ ยังจำเป็นต้องวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะและการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะของผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีและไม่ได้อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี รวมถึงวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง จึงสามารถสรุปผลการศึกษาและข้อค้นพบสำคัญอันนำไปสู่ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการพัฒนาสวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางรางที่มีประสิทธิภาพต่อไป โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.1 สรุปผลการศึกษา

การศึกษาการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง กรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาสวนลุมพินี สามารถสรุปผลการศึกษานำไปสู่การตอบคำถามหลักของงานวิจัย ดังต่อไปนี้

5.1.1 คุณลักษณะผู้ใช้สวน พฤติกรรมการเดินทาง และพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง

ในภาพรวมผู้ใช้บริการสวนลุมพินี มีคุณลักษณะที่ส่วนใหญ่เป็นเพศชายอยู่ในวัยทำงาน มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชนและธุรกิจส่วนตัว เป็นกลุ่มผู้มีรายได้ปานกลาง และพักอาศัยอยู่ในอาคารพาณิชย์และคอนโดมิเนียม ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของสมบัติ ต่อวัฒน์ชัย (2545) และพงศธร เนตรวิเชียร (2552) ที่ได้อธิบายถึงคุณลักษณะผู้ใช้สวนลุมพินีที่ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยทำงานและเป็นผู้มีรายได้ปานกลาง นอกจากนี้ยังสอดคล้องงานวิจัยของกฤษฎ อัจฉริยาภิรมย์ (2550) ที่ได้อธิบายถึงคุณลักษณะผู้ใช้สวนวชิรเบญจทัศ (สวนรถไฟ) ซึ่งเป็นสวนสาธารณะระดับย่าน พบว่า คุณลักษณะผู้ใช้สวนวชิรเบญจทัศส่วนใหญ่ก็เป็นกลุ่มวัยทำงานและมีรายได้ปานกลาง

โดยในการวิจัยครั้งนี้ได้แบ่งผู้ใช้บริการสวนลุมพินีเป็น 2 กลุ่ม จากการจำแนกอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี อันได้แก่ ผู้ที่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าและผู้ที่ไม่ได้อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งผู้ใช้บริการสวนลุมพินีแต่ละกลุ่มมีคุณลักษณะ พฤติกรรมการเดินทาง และพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกันดังนี้

1) ผู้ใช้บริการสวนลุมพินีที่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

การวิจัยพบว่าผู้ใช้บริการสวนลุมพินีที่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า มีคุณลักษณะที่ส่วนใหญ่เป็นเพศชายอยู่ในวัยทำงานฐานะปานกลาง มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน มักเลือกทำงานอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าในระยะ 1 กิโลเมตร พักอาศัยอยู่คอนโดมิเนียมและอยู่คนเดียว มีพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนลุมพินี โดยการเดินทางมาสวนสาธารณะด้วยการเดินเท้า ใช้เวลา 10-30 นาทีในการเดินทางมาสวนสาธารณะ ในส่วนพฤติกรรมการใช้สวนลุมพินี พบว่า ส่วนใหญ่มาใช้บริการสวนลุมพินีเพื่อการออกกำลังกายเป็นหลัก มีกิจกรรมการออกกำลังกายที่คนนิยมมาทำกันมากที่สุดที่สวนลุมพินีก็คือ การวิ่ง เป็นกลุ่มคนที่มาใช้สวนสาธารณะเฉลี่ยประมาณ 4 ครั้ง/สัปดาห์ และมีแนวโน้มที่จะเกิดพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะอย่างเป็นประจำ โดยการใช้บริการสวนลุมพินีมักเลือกที่จะมาใช้บริการสวนลุมพินีในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ ช่วงเวลาเย็น ใช้เวลาอยู่ในสวนสาธารณะครั้งละ 60-90 นาที และมาใช้บริการเพียงคนเดียวเท่านั้น

2) ผู้ใช้บริการสวนลุมพินีที่ไม่ได้อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

การวิจัยพบว่าผู้ใช้บริการสวนลุมพินีที่ไม่ได้อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า มีคุณลักษณะที่ส่วนใหญ่เป็นเพศชายอยู่ในวัยทำงาน ฐานะปานกลาง มีอาชีพเป็นเป็นธุรกิจส่วนตัว ไม่ได้ทำงานอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าในระยะ 1 กิโลเมตร พักอาศัยอยู่อาคารพาณิชย์และอยู่กันเป็นครอบครัว มีพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนลุมพินี โดยการเดินทางมาสวนสาธารณะด้วยรถยนต์ส่วนตัว ใช้เวลา 10-30 นาทีในการเดินทางมาสวนสาธารณะ ในส่วนพฤติกรรมการใช้สวนลุมพินี พบว่า ส่วนใหญ่มาใช้บริการสวนลุมพินีเพื่อการออกกำลังกายเป็นหลัก มีกิจกรรมการออกกำลังกายที่คนนิยมมาทำกันมากที่สุดที่สวนลุมพินีก็คือ การวิ่ง เป็นกลุ่มคนที่มาใช้สวนสาธารณะอย่างไม่เป็นประจำ (เฉลี่ยประมาณ 3 ครั้ง/สัปดาห์) โดยการใช้บริการสวนลุมพินีมักเลือกที่จะมาใช้บริการสวนลุมพินีในวันธรรมดา ช่วงเวลาเย็น ใช้เวลาอยู่ในสวนสาธารณะครั้งละ 60-90 นาที และมาใช้บริการเพียงคนเดียวเท่านั้น

จากข้อมูลอภิปรายผลได้ว่าสวนสาธารณะในพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้ามีผู้ใช้งานหลัก คือ ผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าในระยะ 1 กิโลเมตร (TOD resident) โดยมาใช้สวนสาธารณะที่ค่อนข้างบ่อยตลอดจนถึงใช้สวนสาธารณะอย่างเป็นประจำ (ความถี่การใช้สวนสาธารณะ 5-7 ครั้งต่อสัปดาห์) เดินทางมาจากบ้านเป็นหลัก (Home based user) ไม่สนใจว่าที่ทำงานจะอยู่ใกล้หรือไกลสถานีรถไฟฟ้า เพราะไม่ว่าจะมาใช้สวนสาธารณะก่อนไปทำงานหรือหลังเลิกงานก็จะแวะบ้านก่อนเพื่อเก็บของแล้วเดินทางไปสวนสาธารณะด้วยรถไฟฟ้าหรือรถยนต์ ในขณะที่ผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ไกลกว่าสถานีรถไฟฟ้าในระยะ 1 กิโลเมตร (Non-TOD resident) จะมาใช้สวนสาธารณะที่ไม่บ่อย (ความถี่การใช้สวนสาธารณะ 2-3 ครั้งต่อสัปดาห์) เดินทางมาจากที่ทำงานเป็นหลัก (Non-Home based user) และใช้สวนสาธารณะเป็นทางผ่านก่อนกลับบ้าน เพราะที่ใช้รถยนต์ในการเดินทางเป็นหลักถึงแม้ว่าสวนสาธารณะหรือที่ทำงานจะอยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้าหรือไม่ก็ตาม

5.1.2 ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะและพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ

ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะและพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ พบว่า คุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะอย่างมีนัยสำคัญ โดยคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะในเรื่องเพศ รายได้ ตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า และตำแหน่งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสวนสาธารณะของผู้ใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกันในเรื่องของความถี่การใช้สวนสาธารณะและวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ ซึ่งตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าของผู้ใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกัน ทำให้สอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัยข้อที่ 1 คือ ระยะห่างจากสถานีของบ้านและที่ทำงานของผู้ใช้ที่แตกต่างกันจะมีผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางรางที่แตกต่างกัน

นอกจากนี้พฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะอย่างมีนัยสำคัญ โดยพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะในเรื่องรูปแบบการเดินทางและเวลาที่ใช้ในการเดินทางของผู้ใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกันส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะที่แตกต่างกันในเรื่องของความถี่การใช้สวนสาธารณะและวันที่ไปใช้สวนสาธารณะ

5.1.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง

การวิจัยพบว่าลักษณะของผู้ใช้สวนสาธารณะในเรื่องเพศ รายได้ รูปแบบการทำงาน ที่อยู่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานี สถานที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานี และลักษณะของการเดินทางในเรื่องระยะห่างสวนสาธารณะและรูปแบบการเดินทางเป็นปัจจัยที่มีผลต่อความถี่การใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางรางอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัยข้อที่ 2 คือ ลักษณะของผู้ใช้ (User Characteristics) และลักษณะของการเดินทาง (Trip Characteristics) เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง โดยผลการศึกษารูปได้ว่า 1. เพศชายมีความถี่การใช้สวนสาธารณะมากกว่าเพศหญิง 2. กลุ่มคนที่มีรายได้ปานกลางมีความถี่การใช้สวนสาธารณะมากกว่ากลุ่มคนที่มีรายได้น้อย และกลุ่มคนที่มีรายได้มาก 3. การทำงานประจำมีความถี่การใช้สวนสาธารณะน้อยกว่าการทำงานไม่ประจำ 4. การอาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีมีความถี่การใช้สวนสาธารณะมากกว่าการอาศัยอยู่นอกพื้นที่โดยรอบสถานี 5. การมาทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีมีความถี่การใช้สวนสาธารณะน้อยกว่าการมาทำงานนอกพื้นที่โดยรอบสถานี 6. การเดินทางมาสวนลุมพินีด้วยการเดินเท้ามีความถี่การใช้สวนสาธารณะมากกว่าการเดินทางมาสวนลุมพินีด้วยรูปแบบอื่น และ 7. ระยะห่างสวนสาธารณะเพิ่มขึ้นส่งผลให้ความถี่การใช้สวนสาธารณะจะลดลง

5.2 ข้อค้นพบ

จากการศึกษามีข้อค้นพบที่สำคัญ 3 ประการ ได้แก่ 1. ความถี่ในการใช้สวนสาธารณะขึ้นอยู่กับความใกล้สถานีรถไฟฟ้าไม่ว่าจะเป็นบ้านหรือที่ทำงาน 2. ผู้ใช้สวนที่ทำงานอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าจะไม่ใช้รถไฟฟ้าในการเดินทางมาสวนสาธารณะ แต่ใช้รถยนต์เดินทางมาสวนสาธารณะแทนรถไฟฟ้า และ 3. สวนสาธารณะเป็นทางผ่านในการเดินทางกลับบ้านของผู้ที่ขับรถยนต์มาทำงาน สามารถอธิบายได้ดังนี้

1) ความถี่ในการใช้สวนสาธารณะขึ้นอยู่กับความใกล้สถานีรถไฟฟ้าไม่ว่าจะเป็นบ้านหรือที่ทำงาน

ความถี่ในการใช้สวนสาธารณะขึ้นอยู่กับความใกล้สถานีรถไฟฟ้าไม่ว่าจะเป็นบ้านหรือที่ทำงาน เนื่องจากสวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามีผู้ใช้งานหลักเป็นกลุ่มคนวัยทำงานที่มีความต้องการใช้สวนเพื่อการออกกำลังกายทั้งที่มาออกกำลังกายก่อนไปทำงาน หลังเลิกทำงาน หรือทั้งคู่ ซึ่งผู้ใช้สวนที่บ้านหรือที่ทำงานที่อยู่ใกล้สถานีจะมาใช้สวนค่อนข้างบ่อยตลอดจนถึงใช้สวนสาธารณะอย่างเป็นประจำ (ความถี่การใช้สวนสาธารณะ 5-7 ครั้งต่อสัปดาห์) โดยเฉพาะคนที่

บ้านอยู่ใกล้สถานีสามารถมาใช้สวนได้ทั้งช่วงเช้าและเย็น (ก่อนไปทำงานและหลังเลิกทำงาน) ส่วนคนที่ทำงานอยู่ใกล้สถานีจะมาใช้สวนได้ในช่วงเย็นหลังเลิกงาน แต่ไม่ว่าผู้ใช้สวนที่บ้านหรือที่ทำงานอยู่ใกล้สถานีจะใช้สวนสาธารณะในช่วงไหนก็จะต้องมาที่บ้าน (กรณีใช้สวนก่อนไปทำงาน) ด้วยรถไฟฟ้าหรือรถยนต์ หรือแวะบ้านก่อนเพื่อเก็บของแล้วเดินทางไปสวนสาธารณะ (กรณีใช้สวนหลังเลิกทำงาน) แล้วเดินทางไปสวนสาธารณะด้วยรถไฟฟ้าหรือรถยนต์ ในขณะที่ผู้ใช้สวนที่บ้านหรือที่ทำงานที่อยู่ใกล้สถานี มักใช้สวนสาธารณะเป็นทางผ่านก่อนกลับบ้านเท่านั้น จึงทำให้มาใช้สวนสาธารณะที่ไม่บ่อย (ความถี่การใช้สวนสาธารณะ 2-3 ครั้งต่อสัปดาห์) โดยมาใช้ช่วงเย็นหลังเลิกงานเท่านั้น

2) ผู้ใช้สวนที่ทำงานอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าจะไม่ใช้รถไฟฟ้าในการเดินทางมาสวนสาธารณะ แต่ใช้รถยนต์เดินทางมาสวนสาธารณะแทนรถไฟฟ้า

ผู้ใช้สวนที่ทำงานอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าจะไม่ใช้รถไฟฟ้าในการเดินทางมาสวนสาธารณะ แต่ใช้รถยนต์เดินทางมาใช้สวนสาธารณะแทนรถไฟฟ้า รวมถึงผู้ใช้สวนบางคนที่บ้านอยู่ใกล้สถานีก็ยังขับรถยนต์มาใช้สวนสาธารณะ เนื่องจากไม่มีที่เก็บของในสวนลุมพินีจึงจำเป็นต้องนำรถยนต์มาไว้ในสวนสาธารณะเพื่อไว้เป็นที่เก็บของใช้ส่วนตัวในการมาใช้สวนสาธารณะ ถึงแม้ว่าจะแวะบ้านก่อนเดินทางไปสวนสาธารณะแต่ก็เดินทางไปสวนสาธารณะด้วยรถยนต์มากกว่าใช้รถไฟฟ้า และไม่สนใจว่าสวนสาธารณะจะอยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้าหรือไม่ก็ตาม (ตารางที่ 15)

ตารางที่ 15 รูปแบบการเดินทางของผู้ที่อยู่อาศัยหรือทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า

Crosstabulation	รูปแบบการเดินทาง			
	เดินเท้า	รถยนต์ส่วนตัว	รถไฟฟ้า	อื่น ๆ
ตำแหน่งที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า				
บ้านและที่ทำงานอยู่ใกล้กับสถานี	57.4%	10.6%	26.6%	5.3%
บ้านและที่ทำงานอยู่ไกลกับสถานี	3.9%	53.6%	0.5%	38.7%
บ้านอยู่ใกล้แต่ที่ทำงานอยู่ไกลกับสถานี	60.6%	9.6%	19.1%	10.6%
บ้านอยู่ไกลแต่ที่ทำงานอยู่ใกล้สถานี	0.0%	62.5%	0.0%	37.5%

3) สวนสาธารณะเป็นทางผ่านในการเดินทางกลับบ้านของผู้ที่ขับรถยนต์มาทำงาน

ผู้ใช้สวนส่วนใหญ่ที่มาจากที่ทำงานจะแวะมาตอนเย็น โดยผู้ที่อาศัยอยู่ใกล้สถานีจะแวะสวนสาธารณะก่อนกลับบ้านและเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ส่วนผู้ที่บ้านอยู่ใกล้สวนลุมพินีก็จะเดินเท้า ในขณะที่ผู้ใช้สวนที่บ้านอยู่ไกลก็ขับรถมา แต่ผู้ใช้สวนในวันหยุดจะตั้งใจมาสวนสาธารณะโดยเฉพาะ มักเป็นกลุ่มที่บ้านอยู่ไกลจากสถานีและเดินทางด้วยรถยนต์

5.3 ข้อเสนอแนะ

สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าสามารถดึงดูดผู้ใช้ทั้งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีและไม่ได้อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีให้หันมาใช้สวนสาธารณะกันมากขึ้น ท่ามกลางกระแสสังคมในปัจจุบันที่นิยมมาออกกำลังกาย ใ้ย่างไรก็ดี ผลจากการศึกษาค้นคว้าไปสู่ข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1) นโยบายการพัฒนาสวนสาธารณะในเมือง

สวนสาธารณะยังคงมีความจำเป็นต่อการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี (TOD) โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูงและเป็นแหล่งอาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า โรงแรม และที่พักอาศัยที่มีคุณภาพดี ทั้งนี้ เพราะการที่สวนสาธารณะอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าจะส่งเสริมให้ผู้คนเดินเท้ากันมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งคนที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี ซึ่งเป็นผู้ใช้งานหลักและเดินทางด้วยการเดินเท้า แต่ทั้งนี้ทั้งนั้น ก็ยังมีคนเดินทางมาใช้สวนสาธารณะด้วยรถยนต์ส่วนตัวถึงแม้ว่าสวนสาธารณะจะอยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้า ดังนั้น แนวทางในการพัฒนาสวนสาธารณะที่อยู่ใจกลางเมืองและอยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้าจะต้องสนองกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะและพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะ โดยมีข้อเสนอแนะนโยบายการพัฒนาสวนสาธารณะในเมือง ดังนี้

1. ควรพัฒนาสวนระดับชุมชน (Pocket park) เพื่อลดการเดินทางภายในเมือง

เนื่องจากผู้ใช้สวนลุมพินีส่วนใหญ่อยู่ไกลสวนสาธารณะ (ไกลสุดมีระยะทาง 20 กิโลเมตร) และเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเป็นหลัก ดังนั้น การกระจายสวนระดับชุมชน (Pocket park) ไปยังพื้นที่ที่ห่างจากสวนสาธารณะก็เพื่อลดการเดินทางภายในเมือง นอกจากนี้การพัฒนาสวนระดับชุมชนควรจะต้องมีพื้นที่สำหรับกิจกรรมวิ่งและเดินแอโรบิก เพราะผู้ใช้สวนสาธารณะทั้งที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีและไม่ได้อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีมีกิจกรรมการออกกำลังกายที่นิยมมาทำกันมากที่สุดคือ การวิ่งและการเดินแอโรบิก

2. ในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า (TOD) ควรนึกถึงการพัฒนาสาธารณูปการในเรื่องสวนสาธารณะ

เนื่องจากผู้ใช้สวนลุมพินีส่วนใหญ่เป็นผู้ที่อยู่อาศัยในแนวรถไฟฟ้าเป็นหลัก ดังนั้น ในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า (TOD) ควรนึกถึงการพัฒนาสาธารณูปการในเรื่องสวนสาธารณะ เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตของผู้ที่อยู่อาศัยในแนวรถไฟฟ้า รวมถึงผู้ที่บ้านอยู่ไกลแต่ที่ทำงานอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า ที่เข้ามาทำงานในพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า

3. สวนสาธารณะระดับย่านหรือเมืองควรอยู่ใกล้หรือเข้าถึงสะดวกด้วยรถไฟฟ้า

เนื่องจากผู้ใช้สวนลุมพินีที่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าส่วนใหญ่เดินทางด้วยการเดินและรถไฟฟ้า ซึ่งผู้ใช้สวนสาธารณะที่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้าสามารถเลือกเดินทางด้วยการเดินและรถไฟฟ้า ส่วนหนึ่งเป็นเพราะที่ตั้งของสวนสาธารณะที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าจึงทำให้สามารถเข้าถึงสะดวก นอกจากนี้การที่สวนสาธารณะอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าทำให้เกิดผู้ใช้สวนสาธารณะที่มากขึ้นที่นอกเหนือจากผู้ใช้สวนสาธารณะที่อาศัยใกล้สถานีรถไฟฟ้า ได้แก่ กลุ่มผู้ใช้สวนสาธารณะที่บ้านอยู่ไกลแต่ที่ทำงานอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้า และกลุ่มผู้ใช้สวนสาธารณะที่บ้านและที่ทำงานอยู่ใกล้กับสถานี โดยมาใช้บริการสวนสาธารณะเป็นทางผ่านก่อนไปทำงานหรือก่อนกลับบ้าน ดังนั้น ในการพัฒนาสวนสาธารณะระดับย่านหรือเมืองควรอยู่ใกล้หรือเข้าถึงสะดวกด้วยรถไฟฟ้า เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการสร้างสวนสาธารณะระดับย่าน/เมืองในพื้นที่ใจกลางเมืองกรุงเทพมหานครที่อยู่ภายใต้ข้อจำกัดในเรื่องของการจัดหาพื้นที่

2) นโยบายการพัฒนาสวนสาธารณะเพื่อสนับสนุนผู้ใช้สวนสาธารณะ

ผู้ใช้สวนลุมพินีที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีและไม่ได้อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีต้องได้รับประโยชน์จากการให้บริการสวนสาธารณะ จึงต้องมีการเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาสวนสาธารณะที่ตอบสนองผู้ใช้สวนสาธารณะ โดยมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. เพิ่มพื้นที่ส่วนบริการกีฬาในพื้นที่สวนสาธารณะ

เนื่องจากผู้ใช้สวนสาธารณะทั้งที่ที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีและไม่ได้อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีเป็นผู้มาใช้สวนสาธารณะเป็นเพศชาย ช่วงวัยทำงาน และจากการสำรวจและสังเกตการณ์พบว่า ลานกีฬายังไม่เพียงพอต่อการใช้งานและที่สำคัญอยู่ในบริเวณที่มุมอับในพื้นที่สวนสาธารณะ ดังนั้น ควรมีการจัดลานกีฬาในการทำกิจกรรมให้เกิดความหลากหลายของกิจกรรม ออกกำลังกายมากขึ้นที่นอกเหนือจากการวิ่งและเต้นแอโรบิก

2. เพิ่มแสงสว่างในพื้นที่สวนสาธารณะ

เนื่องจากผู้ใช้สวนลุมพินีที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานีและไม่ได้อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบสถานี ส่วนใหญ่มาใช้บริการสวนลุมพินีช่วงเวลา (16.01-21.00 น.) เพื่อให้คนที่บ้านใกล้กับสถานีหรือคนที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานีสามารถใช้เวลาในสวนสาธารณะนานขึ้นในช่วงเวลาพลบค่ำ (หลัง 18.00 น. เป็นต้นไป) ตลอดจนถึงช่วงเวลาค่ำได้ ดังนั้น จึงควรเพิ่มจำนวนของจุดติดตั้งหลอดไฟในพื้นที่

5.4 งานวิจัยในอนาคต

งานวิจัยการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางรางกรณีศึกษาสวนลุมพินี ทำให้ทราบถึงพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะผู้ใช้สวนสาธารณะและพฤติกรรมการเดินทางมาใช้สวนสาธารณะกับพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะ และปัจจัยที่มีผลต่อความถี่การใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานี ซึ่งเป็นปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นเฉพาะสวนลุมพินีเพียงแห่งเดียว ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้เห็นว่าควรจะศึกษาเพิ่มเติมในสวนสาธารณะประเภทอื่น ๆ ที่อยู่ติดกับพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า อย่างเช่น สวนเบญจสิริ เป็นสวนสาธารณะระดับชุมชน (Community Park) ที่อยู่ในใจกลางเมืองคล้ายกับสวนลุมพินี เพื่อให้การศึกษาสวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางรางมีความครอบคลุมและสมบูรณ์มากขึ้น

บรรณานุกรม

- American Planning Association. (2006). *Planning and Urban Design Standards*. New Jersey: John Wiley & Sons.
- Arnold Wittick. (1974). *Encyclopedia of Urban Planning*. New York: Mc Graw Hill.
- Bedimo-Rung Floyd et al. (2005). The Significance of Parks to Physical Activity and Public Health. *American Journal of Preventive Medicine*, 28(2S2), 159-168.
- Brulton M.J. (1975). *Introduction to Transportation Planning*. London: Hutchinson Technical Education.
- Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. New York: Princeton Architectural Press,.
- Cochran, W. G. (1977). *Sampling Techniques. 3rd Edition*. New York: John Wiley & Sons.
- Jacobs, J. (1961). *The use of neighborhood parks. Chapter 5 of The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.
- Joseph De Chiara. (1982). *Urban Planning and Design Criteria*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Marcus, C. C., & Francis, C. (1998). *People places: Design guidelines for urban open space*. United States of America: Van Nostrand Reinhold.
- Martin T. Cadwallader. (1985). *Analytical Urban Geography: Spatial Patterns and Theories*. New Jersey: Prentice-Hall.
- Meyer, M. D., & Miller, E. J. (1984). *Analytical Urban Geography: Spatial Patterns and Theories*. New Jersey: Prentice-Hall.
- Pongprasert, P., & Kubota, H. (2017). TOD residents' attitudes toward walking to transit station: a case study of transit-oriented developments (TODs) in Bangkok, Thailand. *J. Mod. Transport.*, 27(1), 39-51.
- Project for Public Spaces. (1975). What makes a successful place? Retrieved from <https://www.pps.org/article/grplacefeat>
- Rebecca Jordan, A. S., Daniel Clark. . (2015). Urban/Suburban Park Use: Links to Personal Identity? *Current World Environment*, 10(2), 355-366.
- Renne, J. L. (2009). From transit-adjacent to transit-oriented development. *Local*

Environment, 14(1), 1-15.

Sherer. (2006). *The benefits of parks*. San Francisco, CA: The Trust for Public Land.

Skidmore, O. M., NJ Transit, United States. Federal Transit Administration. (1994).

Planning for Transit-friendly Land Use: A Handbook for New Jersey

Communities. New Jersey: NJ Transit.

Vaughan CA., C. N., Hunter GP., Beckman R., Dubowitz T. . (2018). Parks Use in Low-Income Urban Neighborhoods: Who Uses the Parks and Why? *Journal of Urban Health*, 95(2), 222-231.

Victoria Transport Policy Institute. (2012). Transit Oriented Development. Retrieved from <https://www.vtpi.org/tdm/tdm45.htm>

กรมโยธาธิการและผังเมือง. (2549). เกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวม พ.ศ.2549. ไม่ระบุสถานที่พิมพ์: ไม่ระบุสำนักพิมพ์.

กฤษฎ อัจฉริยาภิรมย์. (2550). ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการนันทนาการของสวนวชิรเบญจทัศ กรุงเทพมหานคร. (วิทยาสาสตรมหาบัณฑิต (นันทนาการ)), มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์,

กองผังเมือง กรุงเทพมหานคร. (2536). โครงการจัดหาและพัฒนาสวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น และภูมิทัศน์ของเมือง. กรุงเทพมหานคร: กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร.

กาญจน์ นทีวุฒิกุล. (2550). ธรรมชาติของการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะอย่างอเนกประโยชน์ในเมืองเชียงใหม่. (ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองดุสิตบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2553). รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการจัดทำมาตรฐานด้านผังเมืองของกรุงเทพมหานคร. ไม่ระบุสถานที่พิมพ์: ไม่ระบุสำนักพิมพ์.

จารุณี ศรีทองทุม. (2550). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการออกกำลังกายของประชาชนที่มาออกกำลังกายที่สวนลุมพินี กรุงเทพมหานคร. (ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ,

จารุวรรณ ลิมปเสนีย์. (2528). ความสัมพันธ์ของกิจกรรมของเมืองต่อระบบการขนส่ง เอกสารประกอบการสอน ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ไม่ระบุสถานที่พิมพ์: ไม่ระบุสำนักพิมพ์.

ทวีพงษ์ เกียรติธนะบำรุง. (2545). การวิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์ สำหรับสวนสาธารณะของกรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษา สวนรมณีนาถ. (เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,

นิลุบล คล่องเวสสะ. (2548). เอกสารคำสอนภาคปลาย 2548: ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม วิชา 2504633 การวางแผนและออกแบบสวนสาธารณะและพื้นที่นันทนาการ. กรุงเทพมหานคร: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

บุญงาม เอี่ยมศุภาวัดน์. (2542). ปัจจัยที่มีผลต่อรูปแบบการขนส่งรถตู้ในเขตกรุงเทพมหานครตอนเหนือ. (วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,

บุษบา รุ่งเจริญ. (2558). แนวทางการพัฒนาพื้นที่สันทนาการในเขตกรุงเทพมหานคร. (วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,

- ประจักษ์ ศกุลนตะลักษณ์. (2529). เศรษฐศาสตร์การขนส่ง. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ปริญญา ฉายแสง. (2540). ความสัมพันธ์ระหว่างความพอใจของผู้ใช้สวนกับพื้นที่ใช้งานในสวนสาธารณะระดับชุมชน (กรณีศึกษาสวนรมณีนาถ และสวนอุทยานเบญจสิริ). (ปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยศิลปากร,
- ปานปั้น ร่องนาม. (2556). พฤติกรรมการเดินของผู้ที่เปลี่ยนมาใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS). (ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
- พงศธร เนตรวิเชียร. (2552). บทบาทและการใช้พื้นที่ในสวนลุมพินี กรุงเทพมหานคร. (ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
- ภควดี ศรีอ่อน. (2555). พฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะและสภาพแวดล้อมทางภูมิทัศน์ กรณีศึกษา สวนรมณีนาถ. (ปริญญาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยศิลปากร,
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2546). พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542. กรุงเทพมหานคร: นานมีบุ๊คส์พับลิเคชั่นส์.
- วันชัย ศักดิ์พิงศธรรม. (2553). พฤติกรรมการเดินทางของผู้ที่อาศัยในอาคารชุดพักอาศัยตามแนวรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา (บีทีเอส) บนถนนสุขุมวิท. (ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
- สมบัติ ต่อวัฒนชัย. (2546). ศักยภาพทางพื้นที่ของการให้บริการสวนสาธารณะระดับเขต กรุงเทพมหานคร. (วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยรามคำแหง,
- สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. (2552). พื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะกรุงเทพมหานคร ปี 2552. ไม่ระบุสถานที่พิมพ์: ไม่ระบุสำนักพิมพ์.
- สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. (2555). พื้นที่สีเขียวในรูปแบบสวนสาธารณะ กรุงเทพมหานคร ปี 2554. กรุงเทพมหานคร: กองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร.
- สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร. (2559). สถิติ 2559 กรุงเทพมหานคร. ไม่ระบุสถานที่พิมพ์: ไม่ระบุสำนักพิมพ์.
- สุวดี นำพาเจริญ และชลธิชา จำรัสพร. (2558). การวิเคราะห์สมการถดถอย การแปลความหมายค่า R-Square และการประเมินตัวแบบว่าเหมาะสมหรือไม่ (Regression Analysis: How Do I Interpret R-squared and Assess the Goodness-of-Fit?). Retrieved from <https://www.solutioncenterminitab.com/blog/%E0%B8%9A%E0%B8%97%E0%B8%84%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%A1-3/?fbclid=IwAR1kuAU6r43rksgaykdCxFoig42dLu3W2bbD0Ge1zsy06AmqPA63gvyERc>
- อาทิตย์ ลิ้มปิยากร. (2560). อิทธิพลด้านพื้นที่ต่อพฤติกรรมการใช้รถไฟฟ้ของผู้อยู่อาศัยคอนโดมิเนียม: กรณีศึกษาสถานีรถไฟฟ้กรุงธนบุรีและวงเวียนใหญ่. วารสารการจัดการสิ่งแวดล้อม, 13(2/2560), 59-99.



ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ภาคผนวก ก
ตัวอย่างแบบสอบถาม

	ชุดที่..... วันที่...../...../..... สถานที่.....
แบบสอบถามเพื่อการวิจัย	
เรื่อง การใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนระบบราง กรุงเทพมหานคร	
<p>คำชี้แจง แบบสอบถามฉบับนี้ใช้เพื่อเป็นข้อมูลศึกษาวิจัยเรื่อง “การใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนระบบราง กรุงเทพมหานคร” มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจพฤติกรรมการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนระบบราง ผู้วิจัยจึงใคร่ขอความอนุเคราะห์ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความเห็นและตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริง โดยขอรับรองว่าการให้ข้อมูลของท่านจะไม่มีผลกระทบแต่อย่างใด และขอขอบคุณตอบแบบสอบถามทุกท่านที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี</p>	
ลงชื่อ อนุช นาคีวะ ผู้วิจัย	ลงชื่อ ดร.เปี่ยมสุข สนิท อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์
<p>คำชี้แจง กรุณาเลือกคำตอบโดยทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน [] ที่ตรงกับข้อเท็จจริงของท่านหรือกรอรายละเอียดในช่องว่างที่กำหนด</p>	
ส่วนที่ 1 ข้อมูลการใช้บริการสวนสาธารณะ	
1.1 โดยปกติท่านมาใช้สวนสาธารณะแห่งนี้กับใคร [] คนเดียว [] บุคคลในครอบครัว (โปรดระบุ) [] เพื่อน/คนรัก [] อื่น ๆ (โปรดระบุ)	
1.2 ท่านมาใช้บริการสวนสาธารณะ <u>อยู่เป็นประจำ</u> ใช่หรือไม่ [] ใช่ (มาใช้ทุกวัน) [] ไม่ใช่ มาใช้สวนสาธารณะ..... ครั้ง/สัปดาห์	
1.3 ในช่วงเดือนที่ผ่านมาท่านมีความถี่ในการใช้สวนสาธารณะมากน้อยเพียงใด..... ครั้ง/เดือน	
1.4 ใช้เวลาอยู่ในสวนสาธารณะนานแค่ไหน.....ชั่วโมง..... นาที	
1.5 ท่านชอบไปใช้บริการสวนสาธารณะในวันใด มากที่สุด [] วันจันทร์-ศุกร์ [] วันเสาร์-อาทิตย์ [] ไม่แน่นอน ระบุวัน.....	
1.6 ท่านไปใช้บริการสวนสาธารณะในช่วงเวลาใด บ่อยที่สุด [] 05.00-8.00 น. [] 08.01-12.00 น. [] 12.01-16.00 น. [] 16.01-21.00 น.	
1.7 <u>วันนี้</u> ก่อนที่ท่านจะเดินทางมาใช้บริการสวนสาธารณะ ท่านมาจากที่ใด [] บ้าน [] ที่ทำงาน [] สถานศึกษา [] ห้างสรรพสินค้า [] อื่น ๆ (โปรดระบุ)	
1.8 สถานที่ที่ท่านมาจาก ข้อ 1.7 อยู่ติดกับรถไฟฟ้า BTS และ MRT ใช่หรือไม่ [] ไม่ใช่ [] ใช่ ติดกับสถานี (ระบุชื่อสถานี).....	
1.9 <u>วันนี้</u> ท่านเดินทางมาใช้บริการสวนสาธารณะด้วยวิธีใด [] เดินเท้า [] รถยนต์ส่วนตัว [] รถโดยสารประจำทาง [] รถไฟฟ้า BTS [] รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT [] อื่น ๆ (โปรดระบุ)	
หน้า 1	

1.10 โดยปกติท่านเดินทางมาใช้บริการสวนสาธารณะด้วยวิธีใด

- เดินเท้า รถมอเตอร์ไซด์ รถโดยสารประจำทาง
 รถไฟฟ้า BTS รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT อื่น ๆ (โปรดระบุ)

1.11 วัตถุประสงค์หลักที่ทำให้ท่านมาใช้บริการสวนสาธารณะในครั้งนี้อยู่ (สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- พักผ่อนหย่อนใจ ออกกำลังกาย ท่องเที่ยว อื่น ๆ (โปรดระบุ)

1.12 กิจกรรมที่ท่านทำในสวนสาธารณะ (สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- วิ่ง-เดิน ออกกำลังกาย ปั่นจักรยาน เดินแอร์บิค ฟิตเนส/เพาะกาย
 รำไทเก๊ก โยคะ สิวลาศ กายบริหาร
 เดินเล่น พักผ่อน/นั่งเล่น ปิกนิก/ทานอาหาร พบปะเพื่อน ๆ หรือคนรู้จัก
 อื่น ๆ หรือชมรมต่าง ๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 2 การเดินทางมาใช้บริการสวนสาธารณะ

2.1 โดยปกติท่านเดินทางจากบ้านมาสวนสาธารณะใช้หรือไม่

- ใช่ (มาจากบ้าน) ไม่ใช่ มาจาก... ที่ทำงาน โรงเรียน
 ห้างสรรพสินค้า อื่น ๆ (ระบุ)

2.2 สถานที่ที่ท่านมาจาก ข้อ 2.1 ห่างจากสวนสาธารณะเป็นระยะทาง.....กิโลเมตร.....เมตร

2.3 สถานที่ที่ท่านมาจาก ข้อ 2.1 มาสวนสาธารณะใช้ระยะเวลา

- ต่ำกว่า 10 นาที 10-30 นาที 31-60 นาที มากกว่า 1 ชั่วโมง

2.4 สถานที่ที่ท่านมาจาก ข้อ 2.1 มาสวนสาธารณะมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางหรือไม่

- ไม่มีค่าใช้จ่าย มีค่าใช้จ่าย (ระบุ).....บาท

2.5 เมื่อท่านทำกิจกรรมภายในสวนสาธารณะเสร็จแล้ว ท่านจะเดินทางกลับบ้านใช้หรือไม่

- ใช่ (กลับบ้าน) ไม่ใช่ เดินทางต่อไปยัง... ที่ทำงาน โรงเรียน
 ห้างสรรพสินค้า อื่น ๆ (ระบุ)

ส่วนที่ 3 ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะระดับย่านในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนระบบราง

ค่าชี้แจง กรุณาเลือกคำตอบโดยทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องคำตอบที่ตรงกับข้อเท็จจริงของท่านมากที่สุด

เหตุผลที่ท่านอยากมาใช้สวนสาธารณะ	คำตอบ	
	ใช่	ไม่ใช่
3.1 สวนสาธารณะที่ตั้งอยู่ใกล้หรือไกลจากบ้านหรือที่ทำงาน/โรงเรียน		
3.2 สวนสาธารณะที่สามารถเดินทางได้สะดวก		
3.3 ระยะเวลาในการเดินทางมาสวนสาธารณะ		
3.4 การที่สวนสาธารณะติดกับสถานีรถไฟฟ้า BTS และ MRT		
3.5 ขนาดพื้นที่ของสวนสาธารณะ		
3.6 ความปลอดภัยของสวนสาธารณะ		
3.7 บรรยากาศในสวนสาธารณะ		
3.8 ความตั้งใจที่อยากจะมาพักผ่อนหรือออกกำลังกาย		

ส่วนที่ 4 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

- 4.1 เพศ ชาย หญิง
- 4.2 อายุ อายุต่ำกว่า 20 ปี อายุตั้งแต่ 20-60 ปี อายุมากกว่า 60 ปี
- 4.3 ที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน
 ในกรุงเทพมหานคร อยู่ในเขต (โปรดระบุ)
 นอกกรุงเทพมหานคร อยู่ในจังหวัด (โปรดระบุ)
- 4.4 ที่อยู่อาศัยของท่านเป็นรูปแบบใด
 บ้านเดี่ยว บ้านทาวน์เฮ้าส์ ห้องแถว/ตึกแถว อาคารพาณิชย์
 หอพัก อพาร์ทเมนท์ คอนโดมิเนียม อื่น ๆ (โปรดระบุ)
- 4.5 ที่อยู่อาศัยของท่านอยู่ติดกับสถานีรถไฟในระยะเวลา 1 กิโลเมตรหรือไม่
 ไม่ใช่ ใช่ ติดกับสถานี (ระบุชื่อสถานี).....
- 4.6 ลักษณะการอยู่อาศัยของท่าน
 อยู่คนเดียว อยู่กับเพื่อน/แฟน อยู่กับครอบครัว อื่น ๆ (โปรดระบุ)
- 4.7 สมาชิกในครัวเรือน.....คน (รวมตัวท่าน)
- 4.8 ท่านมีบุตรหรือไม่ ไม่มี มี (จำนวน).....คน
- 4.9 รายได้ของท่าน ไม่มีรายได้ (ข้ามไปทำข้อ 4.11) ต่ำกว่า 15,000 บาท/เดือน
 15,000-30,000 บาท/เดือน 30,001-45,000 บาท/เดือน
 มากกว่า 45,000 บาท/เดือน
- 4.10 การทำงานของท่านเป็นแบบใด
 แบบประจำ แบบไม่ประจำ แบบบางเวลา ช่วงเวลาในการทำงาน (ระบุ).....
- 4.11 อาชีพ
 นักเรียน/นักศึกษา ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ ธุรกิจส่วนตัว
 พนักงานบริษัทเอกชน รับจ้างทั่วไป อื่น ๆ (โปรดระบุ)
 ไม่ได้ทำงาน (ไม่ต้องทำข้อ 4.12)
- 4.12 สถานที่ทำงาน / สถานศึกษา (กรณีที่เป็นนักเรียน/นักศึกษา) ของท่านอยู่ติดกับสถานีรถไฟฟาร์ไฟฟ้าในระยะเวลา 1 กิโลเมตรหรือไม่
 ไม่ใช่ ใช่ ติดกับสถานี (ระบุชื่อสถานี).....

ขอขอบคุณท่านที่ได้เสียสละเวลาในการตอบแบบสอบถาม

ภาคผนวก ข

ผลการทดสอบการถดถอยพหุคูณ

ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้สวนสาธารณะในพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งมวลชนทางราง

Variables Entered/Removed ^a			
Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	เวลาที่ใช้ในการเดินทาง - "ไม่ต่ำกว่า 30 นาที, อายุ - ช่วงวัยทำงาน, เพศ - ชาย, รายได้ - ผู้มีรายได้ปานกลาง, ลักษณะการอยู่อาศัย - อยู่คนเดียว, ระยะห่างส่วนสาธารณะ, รูปแบบการทำงาน - งานประจำ, ที่อยู่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานี, สถานที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานี, รูปแบบการเดินทาง - การเดินเท้า ^b		Enter

a. Dependent Variable: ความถี่การใช้สวนสาธารณะ

b. All requested variables entered.

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.542 ^a	.294	.276	1.732

a. Predictors: (Constant), เวลาที่ใช้ในการเดินทาง - "ไม่ต่ำกว่า 30 นาที, อายุ - ช่วงวัยทำงาน, เพศ - ชาย, รายได้ - ผู้มีรายได้ปานกลาง, ลักษณะการอยู่อาศัย - อยู่คนเดียว, ระยะห่างส่วนสาธารณะ, รูปแบบการทำงาน - งานประจำ, ที่อยู่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานี, สถานที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานี, รูปแบบการเดินทาง - การเดินเท้า

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	485.093	10	48.509	16.179	.000 ^b
	Residual	1166.305	389	2.998		
	Total	1651.398	399			

a. Dependent Variable: ความถี่การใช้สวนสาธารณะ

b. Predictors: (Constant), เวลาที่ใช้ในการเดินทาง - "ไม่ต่ำกว่า 30 นาที, อายุ - ช่วงวัยทำงาน, เพศ - ชาย, รายได้ - ผู้มีรายได้ปานกลาง, ลักษณะการอยู่อาศัย - อยู่คนเดียว, ระยะห่างส่วนสาธารณะ, รูปแบบการทำงาน - งานประจำ, ที่อยู่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานี, สถานที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานี, รูปแบบการเดินทาง - การเดินเท้า

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3.532	.531		6.647	.000
	เพศ - ชาย	.315	.185	.074	1.701	.090
	อายุ - ช่วงวัยทำงาน	-.560	.440	-.057	-1.274	.203
	รายได้ - ผู้มีรายได้ปานกลาง	.461	.183	.113	2.523	.012
	ลักษณะการอยู่อาศัย - อยู่คนเดียว	-.014	.191	-.003	-.071	.943
	รูปแบบการทำงาน - งานประจำ	-.426	.215	-.102	-1.977	.049
	ที่อยู่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสถานี	.662	.247	.163	2.678	.008
	สถานที่ทำงานในพื้นที่โดยรอบสถานี	-.653	.266	-.140	-2.454	.015
	ระยะห่างส่วนสาธารณะ	-.081	.041	-.104	-2.007	.045
	รูปแบบการเดินทาง - การเดินเท้า	1.482	.276	.333	5.360	.000
	เวลาที่ใช้ในการเดินทาง - ไม่ต่ำกว่า 30 นาที	-.245	.229	-.049	-1.069	.286

a. Dependent Variable: ความถี่การใช้ส่วนสาธารณะ



ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	ธนวุฒ นาชีวะ
วัน เดือน ปี เกิด	8 กรกฎาคม 2534
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
วุฒิการศึกษา	ระดับมัธยม: โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาน้อมเกล้า ระดับปริญญาตรี: สาขาการผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ที่อยู่ปัจจุบัน	บ้านเลขที่ 22 ซอยรามคำแหง 164 แยก 13 แขวงมีนบุรี เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY