

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน

ด้วยสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานของพื้นที่ศึกษา ซึ่งประกอบด้วยที่พักอาศัย แหล่งงานและกิจกรรมต่าง ๆ ในบทนี้จึงศึกษาลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสภาพการจ้างงาน ของประชาชนในพื้นที่ศึกษา รวมทั้งศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งบริการต่าง ๆ โดยพิจารณาจากการเดินทางไปใช้บริการว่ามีลักษณะอย่างไร วิเคราะห์ความสัมพันธ์เชื่อมโยงด้วยการเดินทางระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน และวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน ข้อมูลทั้งหมดได้มาจากการเก็บรวบรวมจากแบบสอบถามประชากรกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งสามารถตอบวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยผลการศึกษาที่ได้จะพิจารณาเป็นสัดส่วนร้อยละของประชากรกลุ่มตัวอย่าง

5.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลและการสุ่มตัวอย่าง

ในการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานในย่านการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานจำเป็นต้องทราบถึงที่ตั้งที่พักอาศัยและที่ตั้งสถานที่ทำงาน เพื่อศึกษาว่าแรงงานที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ทำงานอยู่ที่ใดหรือแรงงานที่ทำงานอยู่ในพื้นที่อาศัยอยู่ที่ใด ซึ่งจะทำให้ทราบจำนวนแรงงานที่อาศัยและทำงานในพื้นที่ที่มีจำนวนเท่าใด จำนวนแรงงานที่ทำงานอยู่นอกพื้นที่ที่มีจำนวนเท่าใด และจำนวนแรงงานที่อาศัยอยู่นอกพื้นที่ที่มีจำนวนเท่าใด นอกจากนี้ยังต้องการข้อมูลเกี่ยวกับที่พักอาศัย รายได้ครัวเรือน และการเดินทางจากที่พักอาศัยไปยังแหล่งงาน เพื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานในพื้นที่ เครื่องมือการศึกษาที่จะให้ข้อมูลเหล่านี้ คือ การใช้แบบสอบถาม (ดูภาคผนวก) และจากการศึกษาแนวความคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน การศึกษาในเรื่องนี้มี 2 วิธี คือ

วิธีที่ 1 ศึกษาว่าแรงงานที่ทำงานอยู่ในพื้นที่นั้นอาศัยอยู่ในพื้นที่ใด (Martin, 1993) วิธีนี้กลุ่มประชากรเป้าหมายในการศึกษา คือ แรงงานที่ทำงานอยู่ในพื้นที่ แต่เนื่องจากความหลากหลายในลักษณะของการจ้างงานและขนาดของการจ้างงาน ซึ่งทำให้มีความยุ่งยากในการกระจายแบบสอบถามให้สามารถครอบคลุมได้ครบถ้วน นอกจากนี้ในกรณีที่แรงงานที่ทำงานอยู่ในพื้นที่ไม่ได้อาศัยอยู่ในพื้นที่จะทำให้ไม่สามารถศึกษาการใช้บริการต่าง ๆ ภายในพื้นที่ที่ศึกษาได้ ซึ่งข้อมูลในส่วนนี้จะนำมาใช้วิเคราะห์สภาพทางสังคมในส่วนของการเดินทางไปใช้บริการในพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน

วิธีที่ 2 ศึกษาว่าแรงงานที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ทำงานอยู่ที่ใด (Cervero, 1996 และ Michael and Brett, 2001) วิธีนี้กลุ่มประชากรเป้าหมายในการศึกษา คือ ผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ วิธีการนี้จะมีความสะดวกในการกระจายแบบสอบถามให้สามารถครอบคลุมได้ครบถ้วนมากกว่าวิธีแรก และสามารถเข้าถึงครัวเรือนในพื้นที่ได้โดยตรง นอกจากนี้แบบสอบถาม 1 ชุดจะได้ข้อมูลสมาชิกในครัวเรือนที่ทำงานนั้นทำงานอยู่ที่ใด รวมทั้งสามารถเก็บข้อมูลการใช้บริการต่าง ๆ ของผู้อยู่อาศัยว่าใช้บริการในที่ใด

จากวิธีการทั้งสองในการศึกษาครั้งนี้จะใช้วิธีที่ 2 คือ สอบถามแรงงานที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ทำงาน อยู่ที่ไหน เนื่องจากเป็นวิธีที่สะดวกในการเก็บข้อมูล อีกทั้งยังทำให้ได้ข้อมูลเพื่อใช้ในการศึกษาตรงตาม ที่ต้องการมากกว่าวิธีที่ 1 และผลจากการศึกษานอกจากจะทำให้ทราบว่าผู้อยู่อาศัยและทำงานอยู่ในพื้นที่ และผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่แต่ทำงานนอกพื้นที่มีเท่าใดแล้ว ยังทำให้ทราบว่าแรงงานที่ไม่ได้อาศัยอยู่ใน พื้นที่แต่ทำงานอยู่ในพื้นที่มีเท่าใดอีกด้วย

เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการศึกษา ข้อมูลที่จะทำการแบบสอบถามประชาชนที่อาศัย อยู่ในพื้นที่มี 4 ด้าน คือ

- 1) สภาพพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคมของประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ โดยสอบถามถึง
 - ข้อมูลเกี่ยวกับที่พักอาศัย ได้แก่ ลักษณะที่พักอาศัย ลักษณะการเป็นเจ้าของที่พัก อาศัย ราคา/ค่าเช่าที่พักอาศัย ระยะเวลาการอยู่อาศัย ที่ตั้งที่พักอาศัยเดิม สาเหตุในการย้ายที่พัก อาศัยเดิม เหตุผลในการเลือกที่พักอาศัยปัจจุบัน และแนวโน้มการอยู่อาศัย
 - ข้อมูลเกี่ยวกับครัวเรือน ได้แก่ จำนวนและลักษณะสมาชิกในครัวเรือน ความ สัมพันธ์ของสมาชิกในครัวเรือน และรายได้ครัวเรือน
 - ข้อมูลด้านการเดินทางไปใช้บริการต่างๆ ได้แก่ สถานศึกษา การซื้อสินค้า สถานพยาบาล และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ โดยพิจารณาผู้อยู่อาศัยในพื้นที่เดินทางไปใช้บริการจาก แหล่งกิจกรรมใน/นอกพื้นที่ ซึ่งจะช่วยให้ทราบถึงลักษณะการใช้บริการและรูปแบบการเดินทางของผู้อยู่ อาศัยในพื้นที่
- 2) สภาพการจ้างงานของประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ โดยสอบถามข้อมูลของสมาชิกใน ครัวเรือนที่มีงานทำ ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ สถานที่ทำงานปัจจุบัน สถานที่ทำงานเดิม สาเหตุในการเปลี่ยนสถานที่ทำงานเดิม และเหตุผลในการเลือกสถานที่ทำงานปัจจุบัน ข้อมูลเหล่านี้จะ ทำให้ทราบถึงลักษณะและจำนวนของประชาชนที่ทำงานใน/นอกพื้นที่ เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลในการ วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน
- 3) ความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน สอบถามข้อมูลการเดินทางจากที่พักอาศัย ไปยังแหล่งงานของสมาชิกในครัวเรือนที่มีงานทำ ในด้านรูปแบบ ค่าใช้จ่าย และเวลาที่ใช้ในการเดินทาง เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน
- 4) ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เป็นการสอบถามถึงความพอใจในที่พักอาศัยเมื่อพิจารณา ในด้านการเดินทาง การแก้ปัญหาในการเดินทาง และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่ง เพื่อ นำมาใช้ประกอบการเสนอแนะแนวทางการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน

5.1.1 กลุ่มประชากรเป้าหมายและการสุ่มตัวอย่าง

กลุ่มประชากรเป้าหมายในการศึกษาครั้งนี้ คือ ประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ โดยใน การศึกษากำหนดกลุ่มประชากรเป็นหน่วยครัวเรือน จากการสำรวจที่พักอาศัยในพื้นที่ศึกษา พบว่า ภายในพื้นที่ที่มีที่พักอาศัยอยู่หลายประเภท ได้แก่ บ้านเดี่ยว ทาวน์เฮ้าส์ อาคารพาณิชย์ แพลต อพาร์ทเมนท์และหอพัก ลักษณะที่พักอาศัยเหล่านั้นสามารถแยกได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ คือ ที่พัก อาศัยในแนวราบ (บ้านเดี่ยว ทาวน์เฮ้าส์และอาคารพาณิชย์) และที่พักอาศัยในแนวสูง (หอพัก แพลต

และอพาร์ทเมนท์) เพื่อให้ครอบคลุมกลุ่มผู้พักอาศัยในพื้นที่ศึกษามากที่สุด จึงแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่มดังกล่าว

จำนวนตัวอย่าง ประมาณจากจำนวนที่พักอาศัยทั้งหมด (ปี 2544) โดยแบ่งออกเป็นที่พักอาศัยในแนวราบ 77,643 หน่วย ในขณะที่ที่พักอาศัยในแนวสูงมี 507 อาคาร มีจำนวนห้องพักประมาณ 57,730 หน่วย (ตาราง 5.2) รวมมีที่พักอาศัยทั้งสองประเภท 135,373 หน่วย การหาขนาดจำนวนตัวอย่างโดยใช้สูตรของ Taro Yamane เพราะเป็นวิธีการหาขนาดของตัวอย่างที่นำมาใช้ในการวิจัยที่เหมาะสมกับประชากรจำนวนมาก (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์, 2544) (ได้ขนาดของตัวอย่างในการศึกษาเท่ากับ 399 ตัวอย่าง) ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้จึงใช้จำนวนตัวอย่างทั้งสิ้น 400 ตัวอย่าง

จากจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่จะทำการศึกษาทั้งหมด นำมาแบ่งจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่จะทำการศึกษาตามสัดส่วนจำนวนที่อยู่อาศัยของแต่ละกลุ่ม ดังนี้

5.1.1.1 กลุ่มที่พักอาศัยในแนวราบ

จากข้อมูลของสำนักงานเขตดินแดงและเขตห้วยขวาง พื้นที่ศึกษามีที่พักอาศัยในแนวราบทั้งหมด 77,643 หลัง จึงทำการแจกแบบสอบถามในกลุ่มนี้ 229 ชุด โดยกระจายแบบสอบถามตามสัดส่วนของที่อยู่อาศัยที่มีอยู่ในแต่ละแขวง ดังนี้

ตาราง 5.1 แสดงการกระจายแบบสอบถามของที่พักอาศัยในแนวราบ

เขตการปกครอง	ที่พักอาศัย(หลัง)	แบบสอบถาม (ชุด)
แขวงดินแดง	46,430	137
แขวงห้วยขวาง	8,372	25
แขวงบางกะปิ	8,954	26
แขวงสามเสนนอก	13,887	41
รวม	77,643	229

ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน และจากการคำนวณ

5.1.1.2 กลุ่มที่พักอาศัยในแนวสูง

จากข้อมูลของสำนักงานเขตดินแดงและห้วยขวาง พบว่า ในพื้นที่ศึกษามีที่อยู่อาศัยประเภทนี้ประมาณ 57,730 หน่วย ทำการแจกแบบสอบถาม 171 ชุด กระจายตามสัดส่วนของที่อยู่อาศัยที่มีอยู่ในแต่ละแขวง จากนั้นกระจายแบบสอบถามตามขนาดของอาคารพักอาศัยในแต่ละแขวง (ตาราง 5.2) โดยพิจารณาจากความสูง คือ อาคารที่พักที่สูงกว่า 7 ชั้นขึ้นไปเป็นที่พักอาศัยขนาดใหญ่ ส่วนอาคารที่พักอาศัยที่ต่ำกว่า 7 ชั้นเป็นอาคารที่พักอาศัยขนาดเล็ก (สำนักงานเขตห้วยขวาง, 2545)

ตาราง 5.2 แสดงการกระจายแบบสอบถามของที่พักอาศัยในแนวสูง

เขตการปกครอง	ที่พักอาศัยขนาดใหญ่			ที่พักอาศัยขนาดเล็ก			รวมทั้งที่พักอาศัยในแนวสูง		
	อาคาร	จำนวน (ห้อง)	แบบสอบถาม (ชุด)	อาคาร	จำนวน (ห้อง)	แบบสอบถาม (ชุด)	อาคาร	จำนวน (ห้อง)	แบบสอบถาม (ชุด)
แขวงดินแดง	49	12,250	36	270	21,600	64	319	33,850	100
แขวงห้วยขวาง	13	3,250	10	68	5,440	16	81	8,690	26
แขวงบางกะปิ	28	7,000	21	11	880	3	39	7,880	23
แขวงสามเสนนอก	11	2,750	8	57	4,560	13	68	7,310	22
รวม	101	25,250	75	406	32,480	96	507	57,730	171

ที่มา : สำนักงานเขตดินแดงและเขตห้วยขวาง, 2545 และจากการคำนวณ

หมายเหตุ : จำนวนห้องมาจากข้อมูลของสำนักงานที่ดินสาขาห้วยขวางประกอบกับการโทรศัพท์สอบถามอาคารที่พักอาศัยทั้งขนาดใหญ่และเล็ก จำนวน 30 แห่ง แล้วนำค่ามาเฉลี่ย ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้จึงกำหนดให้ที่พักอาศัยขนาดใหญ่มีห้องพักประมาณ 250 ห้อง ส่วนที่พักอาศัยขนาดเล็กมีห้องพักประมาณ 80 ห้อง

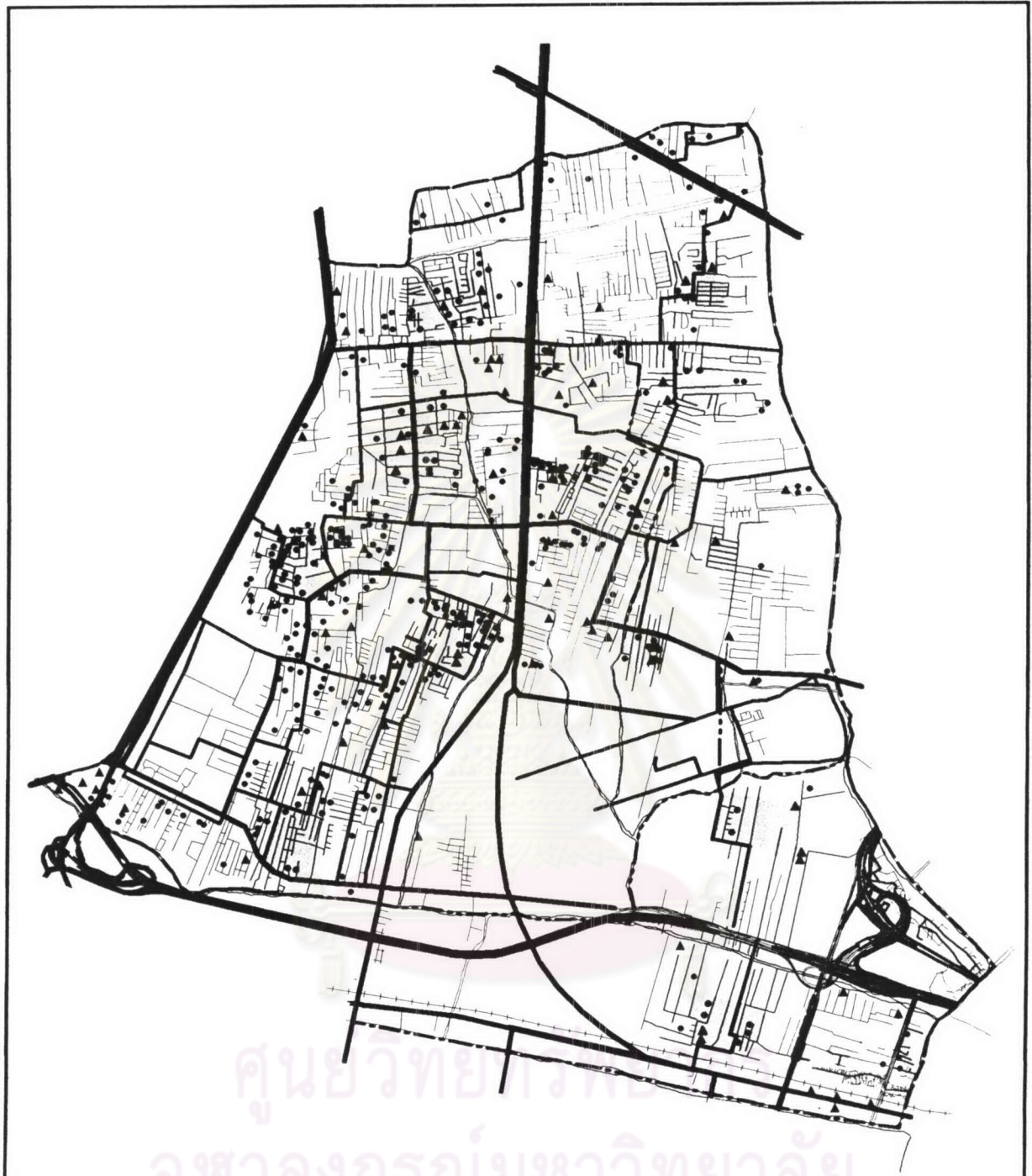
5.1.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บข้อมูลผู้ศึกษาได้ทำการทดสอบ (Pretest) ในขั้นแรก โดยเก็บข้อมูลจำนวน 20 ชุด แบ่งเป็นการเก็บข้อมูลครัวเรือนที่พักอาศัยในแนวราบและแนวสูง จำนวนกลุ่มละ 10 ชุด เพื่อนำมาแก้ไขปรับปรุงแบบสอบถามให้สอดคล้องต่อการให้ข้อมูลและตรงกับวัตถุประสงค์มากที่สุด

เมื่อทำการศึกษาจริง ผู้ศึกษาได้ทำการคัดเลือกที่พักอาศัยที่จะใช้ในการแจกแบบสอบถามโดยแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 4 พื้นที่ย่อยตามเขตการปกครอง จากนั้นจึงได้คัดเลือกพื้นที่ย่านพักอาศัยที่จะใช้ในการแจกแบบสอบถามของแต่ละกลุ่มพื้นที่ย่อย เพื่อให้เป็นตัวแทนที่เหมาะสมตามความแตกต่างกันของทำเลการอยู่อาศัย ซึ่งบริเวณพื้นที่ที่เลือกเก็บข้อมูลนั้นจะต้องมีการกระจายของประเภทที่พักอาศัย โดยพิจารณาจากแผนที่ Map Info เพื่อดูรายละเอียดของพื้นที่ประกอบกับแผนที่ 4.4 แสดงที่ตั้งที่พักอาศัยในแนวสูง แล้วจึงกำหนดจุดที่จะทำแบบสอบถามดังแผนที่ 5.1

หลังจากนั้นทำการแจกแบบสอบถามในพื้นที่คัดเลือก ในการแจกแบบสอบถามใช้วิธีการแจกสุ่มตัวอย่างแบบสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) โดยครัวเรือนที่พักอาศัยในแนวราบกำหนดให้ในแต่ละจุดใช้วิธีการแจกแบบสอบถามโดยการแจกทุกๆ 10 หลัง และทำไปเรื่อยๆ จนกว่าจะได้จำนวนครบตามที่ต้องการรวมทั้งสิ้น 229 ชุด ส่วนครัวเรือนที่พักอาศัยในแนวสูง ทำการคัดเลือกอาคารที่ที่พักอาศัยที่จะทำการแจกแบบสอบถามให้มีลักษณะแตกต่างกัน ในการแจกแบบสอบถามได้ขอความร่วมมือจากเจ้าของหรือผู้ดูแล เพื่อทำการเก็บรวบรวมแบบสอบถามและอำนวยความสะดวกในการสอบถามด้วยตนเองรวมทั้งสิ้น 171 ชุด

ทั้งนี้ในการเก็บตัวอย่างตอบแบบสอบถามได้เจาะจงผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งมีบทบาทหน้าที่เป็นผู้นำในครัวเรือน โดยให้ความสำคัญตามลำดับ การหารายได้ ภาระการรับผิดชอบต่อครัวเรือน และลำดับอาวุโส โดยเลือกหัวหน้าครัวเรือนตามความสำคัญทางเศรษฐกิจเป็นอันดับหนึ่ง หากไม่สามารถสอบถามหัวหน้าครัวเรือนได้ ให้ถามผู้มีความสำคัญอันดับรองลงไป ซึ่งสามารถตอบข้อมูลของครัวเรือนได้



แผนที่ 5.1 แสดงบริเวณที่ทำการแจกแบบสอบถาม

สัญลักษณ์

- บริเวณที่ทำการเก็บตัวอย่าง
- อาคารที่มีความสูงไม่เกิน 7 ชั้น
- ▲ อาคารที่มีความสูง 7 ชั้นขึ้นไป



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานในย่านการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน : กรณีศึกษาเขตดินแดงและเขตห้วยขวาง
ที่มา : แผนที่ฐานจากสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

ช่วงเวลาที่ใช้ในการเก็บข้อมูลแบ่งเป็น 2 ช่วง คือ วันจันทร์-ศุกร์ และวันเสาร์-อาทิตย์ ในช่วงวันจันทร์-ศุกร์เป็นวันทำงาน จะทำการแจกแบบสอบถามในช่วงเวลา 15.00-18.30 น. ช่วงวันเสาร์-อาทิตย์เป็นวันหยุด ในช่วงเวลา 09.00-17.00 น. โดยใช้ระยะเวลาทั้งสิ้น 3 เดือน (ตุลาคม - ธันวาคม 2545) ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการแจกแบบสอบถาม สามารถวิเคราะห์ผลได้ดังนี้

5.2 ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

5.2.1 ข้อมูลครัวเรือนกลุ่มตัวอย่าง

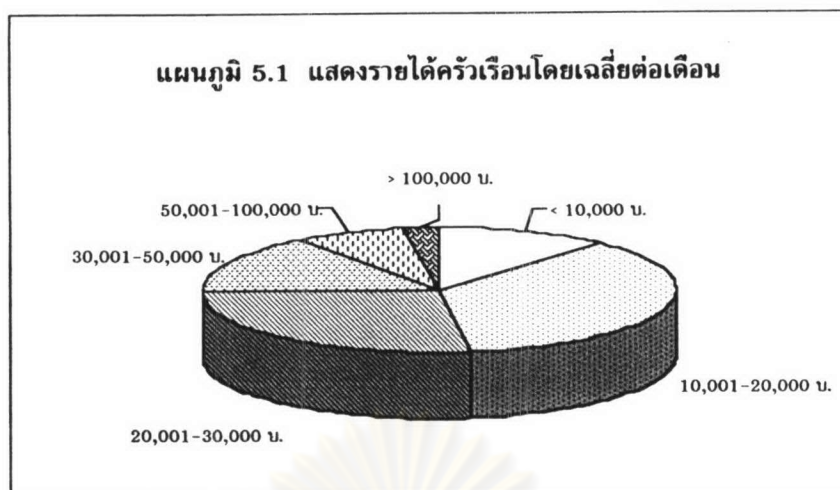
5.2.1.1 ลักษณะประชากรและจำนวนผู้อยู่อาศัยในครัวเรือน

จากการใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ครัวเรือน พบว่า มีจำนวนประชากร 1,377 คน แบ่งออกเป็นผู้ที่ทำงาน 866 คน คิดเป็นร้อยละ 62.89 ของประชากรทั้งหมด (ในจำนวนนี้เป็นแม่บ้าน 54 คน หรือร้อยละ 3.92 และว่างงาน 1 คน) กำลังศึกษา 268 คน ร้อยละ 19.46 ผู้สูงอายุ 149 คน ร้อยละ 10.82 และเด็กเล็ก 94 คน ร้อยละ 6.83 ความสัมพันธ์ของผู้อยู่อาศัยร่วมกันนั้นร้อยละ 74.37 ของครัวเรือนทั้งหมดเป็นคนในครอบครัว ร้อยละ 16.75 เป็นญาติ ร้อยละ 7.11 เป็นเพื่อน และร้อยละ 1.78 เป็นนายจ้างกับลูกจ้าง

เมื่อพิจารณาจำนวนผู้อยู่อาศัยในแต่ละครัวเรือน ปรากฏว่า มีจำนวนผู้อยู่อาศัยโดยเฉลี่ย 3.44 คนต่อครัวเรือน เมื่อพิจารณาเป็นรายแขวง พบว่า แขวงสามเสนนอกมีจำนวนผู้อยู่อาศัยต่อครัวเรือนมากกว่าอีก 3 แขวง เพราะโดยเฉลี่ยมีจำนวนสมาชิก 3.82 คนต่อครัวเรือน แขวงดินแดงและแขวงบางกะปิมีจำนวนสมาชิกต่อครัวเรือนรองลงมา คือ 3.57 และ 3.06 คนต่อครัวเรือน ส่วนแขวงห้วยขวางมีจำนวนสมาชิกต่อครัวเรือนน้อยที่สุด โดยมีจำนวนสมาชิกเฉลี่ย 2.76 คนต่อครัวเรือน

5.2.1.2 รายได้ของครัวเรือน

จากข้อมูลแบบสอบถามสามารถแบ่งรายได้ของครัวเรือนเฉลี่ยต่อเดือนออกเป็นครัวเรือนที่มีรายได้น้อยกว่า 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 11.75 ของครัวเรือนทั้งหมด รายได้ 10,001-20,000 บาท ร้อยละ 36.50 รายได้ 20,001-30,000 บาท ร้อยละ 27.00 รายได้ 30,001-50,000 บาท ร้อยละ 14.75 รายได้ 50,001-100,000 บาท ร้อยละ 7.50 และมากกว่า 100,000 บาท ร้อยละ 2.50 สัดส่วนรายได้ดังกล่าวแสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างในพื้นที่เป็นครัวเรือนที่มีรายได้ปานกลาง (แผนภูมิ 5.1)



5.2.2 ลักษณะที่พักอาศัยและรูปแบบการอยู่อาศัย

เพื่อให้เกิดความเข้าใจเกี่ยวกับผู้อยู่อาศัย จึงได้ศึกษาถึงที่ตั้งของที่อยู่อาศัยเดิมและสาเหตุที่ย้ายจากที่พักอาศัยเดิมมายังที่พักอาศัยในปัจจุบัน แล้วจึงศึกษาถึงลักษณะที่พักอาศัยในปัจจุบันต่อไปตามลำดับ

5.2.2.1 ที่ตั้งที่พักอาศัยเดิม

จากการศึกษาถึงที่ตั้งที่พักอาศัยเดิมของครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างก่อนที่จะย้ายมาพักในที่พักอาศัยปัจจุบัน ปรากฏว่า ครัวเรือนที่ย้ายที่พักอาศัยแต่ยังคงอยู่ในพื้นที่ศึกษามีอยู่ร้อยละ 27.80 ของครัวเรือนทั้งหมด และย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 49.60 แบ่งออกเป็นย้ายมาจากเขตต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร ร้อยละ 32.10 และย้ายมาจากต่างจังหวัด ร้อยละ 17.50 ส่วนที่เหลือร้อยละ 22.60 เป็นครัวเรือนที่พักอาศัยอยู่ที่นั่นมาแต่เดิม

จากตาราง 5.3 และแผนที่ 5.2 แสดงที่ตั้งของที่พักอาศัยเดิมของครัวเรือนที่ย้ายมาจากเขตต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร พบว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ย้ายมาจากพื้นที่เมืองชั้นในตะวันออก และพื้นที่ต่อเมืองตะวันออก คิดเป็นร้อยละ 48.44 และ 32.03 ของครัวเรือนที่ย้ายมาจากเขตต่างๆ ในกรุงเทพมหานครทั้งหมด โดยเฉพาะเขตบางกะปิมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 10.94 รองมา คือ เขตธนบุรี ร้อยละ 7.81 เขตบางเขน และเขตลาดพร้าว ร้อยละ 6.25 เท่ากัน ส่วนพื้นที่ชานเมืองตะวันออก พื้นที่ต่อเมืองตะวันตก และพื้นที่ชานเมืองทางด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร มีสัดส่วนน้อยมาก คิดเป็นร้อยละ 2.34, 1.56 และ 0.78 ตามลำดับ

ตาราง 5.3 แสดงที่ตั้งที่พักอาศัยเดิมที่อยู่ในกรุงเทพมหานครของประชาชนในพื้นที่ศึกษา

(หน่วย : ร้อยละ)

ชั้นในตะวันออก		ชั้นในตะวันตก		ต่อเมืองตะวันออก		ต่อเมืองตะวันตก		ชานเมืองตะวันออก		ชานเมืองตะวันตก	
เขต	ร้อยละ	เขต	ร้อยละ	เขต	ร้อยละ	เขต	ร้อยละ	เขต	ร้อยละ	เขต	ร้อยละ
คลองเตย	2.34	คลองสาน	1.56	ดอนเมือง	0.78	จอมทอง	0.78	คลองสามวา	0.78	บางขุนเทียน	0.78
จตุจักร	1.56	ธนบุรี	7.81	บางกะปิ	10.94	ทวีวัฒนา	0.78	มีนบุรี	0.78		
ดินแดง	3.91	บางกอกน้อย	0.78	บางเขน	6.25			ลาดกระบัง	0.78		
ดุสิต	4.69	บางกอกใหญ่	3.13	บางนา	0.78						
บางซื่อ	4.69	บางพลัด	1.56	ปิ่นเกล้า	0.78						
บางรัก	1.56			ประเวศ	3.13						
ปทุมวัน	4.69			พระโขนง	0.78						
ป้อมปราบฯ	3.91			ลาดพร้าว	6.25						
พญาไท	5.47			วังทองหลาง	0.78						
พระนคร	1.56			สะพานสูง	0.78						
ยานนาวา	3.13			หลักสี่	0.78						
ราชเทวี	4.69										
สัมพันธวงศ์	1.56										
สาทร	3.13										
ห้วยขวาง	1.56										
รวม	48.44	รวม	14.84	รวม	32.03	รวม	1.56	รวม	2.34	รวม	0.78

ที่มา : การประมวลผล

ส่วนครัวเรือนที่ย้ายมาจากต่างจังหวัด (ตาราง 5.4) พบว่า ส่วนใหญ่ย้ายมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด ร้อยละ 37.14 ของครัวเรือนที่ย้ายมาจากต่างจังหวัดทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ บริเวณภาคกลาง ร้อยละ 21.43 ปริมาณ และภาคใต้ ร้อยละ 17.14 เท่ากัน ส่วนที่เหลือร้อยละ 7.14 ย้ายมาจากภาคอื่นๆ ของประเทศ เมื่อพิจารณาเป็นรายจังหวัด พบว่า นนทบุรีเป็นจังหวัดที่ย้ายเข้ามาในพื้นที่ศึกษามากที่สุด ร้อยละ 7.14 รองลงมา ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดอุดรธานี ร้อยละ 5.71 เท่ากัน จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดศรีสะเกษ และจังหวัดสงขลา ร้อยละ 4.29 เท่ากัน

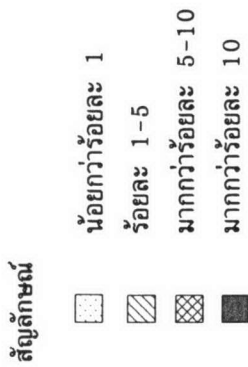
ตาราง 5.4 แสดงที่ตั้งที่พักอาศัยเดิมที่อยู่ต่างจังหวัดของประชาชนในพื้นที่ศึกษา

(หน่วย : ร้อยละ)

ปริมาณ		ภาคกลาง		ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ		ภาคใต้		อื่นๆ	
จังหวัด	ร้อยละ	จังหวัด	ร้อยละ	จังหวัด	ร้อยละ	จังหวัด	ร้อยละ	จังหวัด	ร้อยละ
นครปฐม	2.86	ฉะเชิงเทรา	4.29	ขอนแก่น	5.71	นครศรีธรรมราช	2.86	เชียงใหม่	1.43
นนทบุรี	7.14	นครสวรรค์	4.29	ชัยภูมิ	1.43	ปัตตานี	2.86	พะเยา	1.43
ปทุมธานี	2.86	ปราจีนบุรี	2.86	นครราชสีมา	4.29	พัทลุง	2.86	ชลบุรี	1.43
สมุทรปราการ	4.29	เพชรบูรณ์	1.43	บุรีรัมย์	1.43	ยะลา	2.86	ประจวบฯ	1.43
		ราชบุรี	2.86	ร้อยเอ็ด	1.43	สงขลา	4.29	เพชรบุรี	1.43
		สุโขทัย	2.86	ศรีสะเกษ	4.29	สุราษฎร์ธานี	1.43		
		อุทัย	1.43	สกลนคร	2.86				
		อ่างทอง	1.43	สุรินทร์	5.71				
				หนองคาย	1.43				
				อุดรธานี	5.71				
				อุบลราชธานี	2.86				
รวม	17.14	รวม	21.43	รวม	37.14	รวม	17.14	รวม	7.14

ที่มา : การประมวลผล

แผนที่ 5.2 แสดงที่ตั้งที่พักอาศัยเดิมของประชากรในพื้นที่ศึกษา

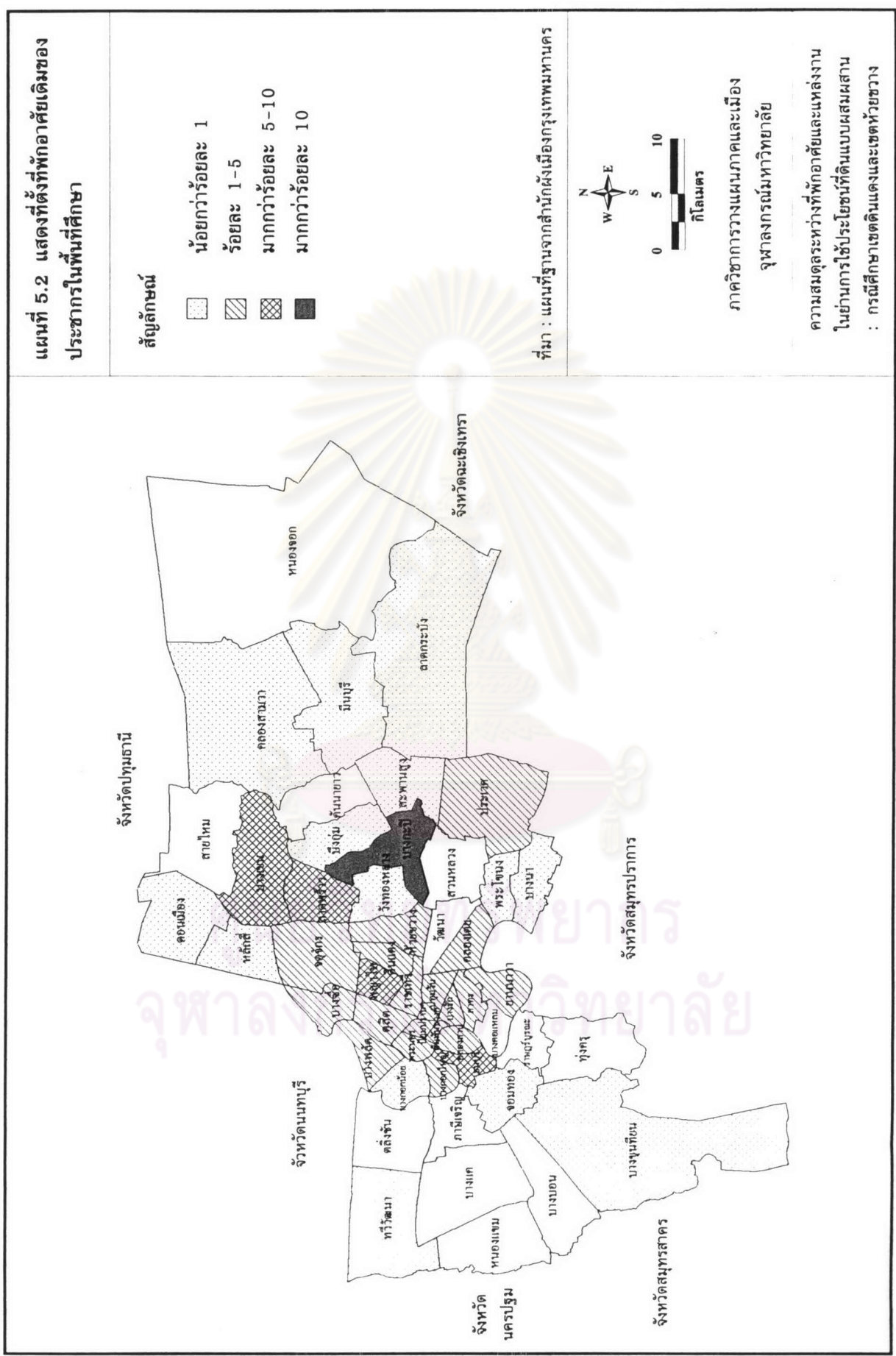


ที่มา : แผนที่ฐานจากสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ความสมดุลระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน
ในย่านการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน
: กรณีศึกษาเขตดินแดงและเขตห้วยขวาง



5.2.2.2 สาเหตุการย้ายที่พักอาศัย

สำหรับสาเหตุของการย้ายที่พักอาศัยเรียงตามลำดับความสำคัญ (ตาราง 5.5) คือ ต้องการมาทำงานทำ, แยกครอบครัว, อยู่ไกลจากที่ทำงาน, อยู่ในทำเลที่ไม่สะดวกต่อการเดินทาง, สภาพแวดล้อมไม่ดี, ค่าเช่าที่อยู่เดิมมีราคาแพง, บ้านเดิมชำรุดทรุดโทรม, ถูกไล่ที่ และต้องการมีที่พักอาศัยเป็นของตนเอง จากเหตุผลดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าสาเหตุเกี่ยวกับงานเป็นประเด็นสำคัญในการย้ายที่พักอาศัย

เมื่อเปรียบเทียบถึงสาเหตุของการย้ายจากที่พักอาศัยกับลักษณะการย้ายที่พักอาศัยปรากฏว่ามีความแตกต่างกัน กล่าวคือ สาเหตุสำคัญของครัวเรือนที่ย้ายที่พักแต่ยังคงอยู่ในพื้นที่ศึกษา คือ ค่าเช่าที่อยู่เดิมมีราคาแพง แยกครอบครัว และอยู่ในทำเลที่ไม่สะดวกต่อการเดินทาง ส่วนสาเหตุของครัวเรือนที่ย้ายมาจากเขตอื่นในกรุงเทพมหานคร เพราะแยกครอบครัว ไกลจากที่ทำงาน และสภาพแวดล้อมไม่ดี สำหรับสาเหตุของครัวเรือนที่ย้ายมาจากต่างจังหวัด เพราะต้องการมาทำงานทำ อยู่ในทำเลที่ไม่สะดวกต่อการเดินทาง และไกลจากที่ทำงาน เมื่อพิจารณาควบคู่กับความคิดเกี่ยวกับการย้ายที่พักอาศัยของฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2527) พบว่า ครัวเรือนที่ย้ายที่พักแต่ยังคงอยู่ในพื้นที่ศึกษา สาเหตุสำคัญจะเป็นการย้ายที่แบบถูกบังคับ (forced moves) ส่วนครัวเรือนที่ย้ายมาจากต่างจังหวัด สาเหตุสำคัญจะเป็นการย้ายแบบสมัครใจ (voluntary moves)

ตาราง 5.5 แสดงสาเหตุในการย้ายที่พักอาศัยเข้ามาอยู่ในพื้นที่ศึกษา จำแนกตามลักษณะการย้ายที่พักอาศัย

(หน่วย : ร้อยละ)

สาเหตุในการที่พักอาศัย	ย้ายที่พักอาศัยแต่ยังคงอยู่ในพื้นที่ศึกษา	ย้ายมาจากเขตอื่นในกรุงเทพฯ	ย้ายมาจากต่างจังหวัด	รวม
ถูกไล่ที่	0.79	1.31	-	2.10
ไกลจากที่ทำงาน	3.67	9.19	2.36	15.22
ค่าเช่าที่อยู่เดิมมีราคาแพง	7.09	2.10	0.79	9.97
สภาพแวดล้อมไม่ดี	4.20	5.77	0.79	10.76
ต้องการมาทำงานทำ	1.84	3.41	13.12	18.37
อยู่ในทำเลที่ไม่สะดวกต่อการเดินทาง	4.72	5.51	3.41	13.65
แยกครอบครัว	5.51	9.71	2.10	17.32
บ้านเดิมชำรุดทรุดโทรม	3.41	2.89	0.52	6.82
อื่นๆ	2.36	1.84	1.57	5.77
- ต้องการมีที่พักอาศัยเป็นของตนเอง	1.57	0.52	-	2.10
- เข้ามาศึกษาต่อ	-	-	1.31	1.31
- เปลี่ยนตำแหน่งงาน/งาน	0.26	0.52	-	0.79
- สมาชิกเพิ่มทำให้ที่พักอาศัยแคบ	0.52	0.26	0.26	1.05
- ไฟไหม้/ซ่อมแซมบ้าน	-	0.52	-	0.52
รวม	33.60	41.73	24.67	100.00

ที่มา : การประมวลผล

5.2.2.3 ลักษณะที่พักอาศัยและการครอบครอง

จากแบบสอบถามในส่วนลักษณะที่พักอาศัย พบว่า เป็นอาคารพาณิชย์ ร้อยละ 24.50 บ้านแฝด ร้อยละ 2.00 บ้านเดี่ยว ร้อยละ 18.75 ทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 12.00 แพลตอพาร์ทเมนท์และคอนโดมิเนียม ร้อยละ 42.75 ของครัวเรือนทั้งหมด ด้านระยะเวลาการอยู่อาศัย

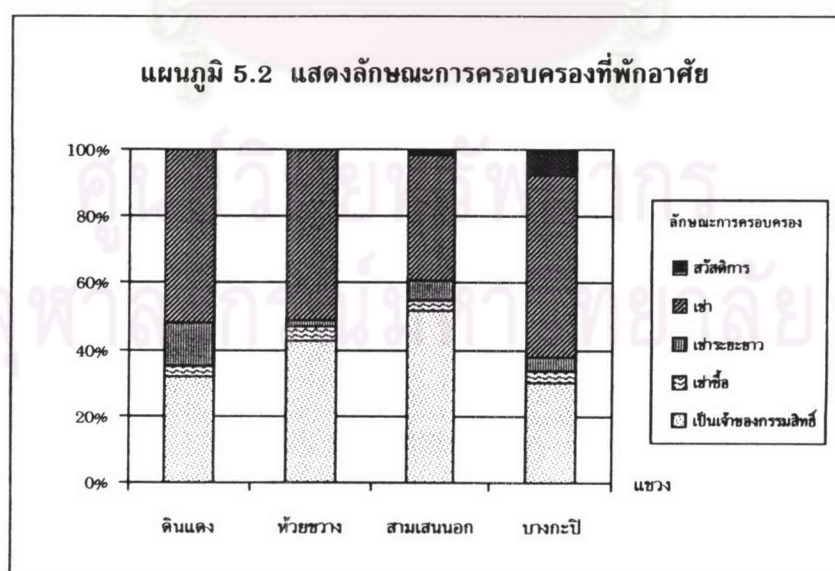
แบ่งออกเป็นผู้ที่อาศัยน้อยกว่า 1 ปี ร้อยละ 11.50 ของครัวเรือนทั้งหมด อยู่มาเป็นเวลา 1-5 ปี ร้อยละ 32.25 มากกว่า 5-10 ปี ร้อยละ 25.25 และอยู่มามากกว่า 10 ปี ร้อยละ 31.00

การครอบครองที่พักอาศัย ในพื้นที่ศึกษามีสัดส่วนการเช่าสูงกว่าสัดส่วนการเป็นเจ้าของ (ทั้งในสภาพที่เป็นของบิดา มารดา หรือญาติ พี่น้องของตนเป็นเจ้าของ โดยการซื้อหรือเช่าซื้อ) คิดเป็นร้อยละ 59.00 ต่อ 39.75 แขวงที่มีสัดส่วนการเช่าสูงกว่าการเป็นเจ้าของ ได้แก่ แขวง ดินแดง ร้อยละ 64.56 ต่อ 35.44 แขวงบางกะปิ ร้อยละ 58.00 ต่อ 34.00 และแขวงห้วยขวาง 52.94 ต่อ 47.06 สะท้อนให้เห็นว่าเป็นแหล่งที่พักอาศัยของแรงงานที่ย้ายถิ่นเข้ามามากกว่าแรงงานที่อยู่อาศัยถาวร ส่วนแขวงสามเสนนอกเป็นพื้นที่ที่มีสัดส่วนการเป็นเจ้าของมากกว่าการเช่า คิดเป็นร้อยละ 54.84 ต่อ 43.55 ส่วนการเช่าอยู่อาศัยในที่อยู่อาศัยโดยไม่เสียค่าเช่าหรือค่าใช้จ่ายใดๆ นั้น มีเพียงร้อยละ 1.26 กระจายอยู่ในแขวงบางกะปิและสามเสนนอก (ตาราง 5.6 และแผนภูมิ 5.2)

ตาราง 5.6 แสดงลักษณะการครอบครองที่พักอาศัยในแต่ละแขวงของพื้นที่ศึกษา

ที่ตั้ง (แขวง)	สัดส่วน (ร้อยละ)	ดินแดง	ห้วยขวาง	สามเสนนอก	บางกะปิ
เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์	36.25	0.32	0.43	0.52	0.30
เช่าซื้อ	3.50	0.03	0.04	0.03	0.04
เช่าระยะยาว	9.25	0.13	0.02	0.06	0.04
เช่า	49.75	0.52	0.51	0.37	0.54
สวัสดิการ	1.25	-	-	0.02	0.08
รวม	100.00				

ที่มา : การประมวลผล



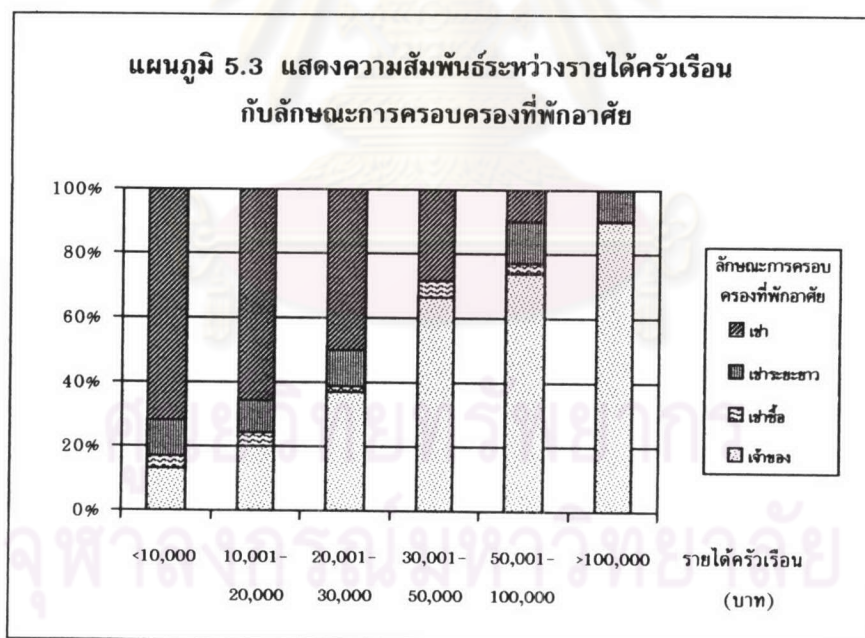
ความสามารถในการเป็นเจ้าของที่พักอาศัยนั้นสัมพันธ์กับรายได้ของครัวเรือน กล่าวคือ ครัวเรือนที่มีรายได้น้อยกว่า 10,000 บาท และ 10,001-20,000 บาท มีสัดส่วนการเช่า

ที่พักอาศัยมากกว่าการเป็นเจ้าของ คิดเป็นร้อยละ 82.61 ต่อ 17.39 และร้อยละ 75.52 ต่อ 24.48 ตามลำดับ ส่วนครัวเรือนที่มีรายได้มากกว่า 30,000 ขึ้นไป มีสัดส่วนการเป็นเจ้าของที่พักอาศัยมากกว่า การเช่า โดยเฉพาะครัวเรือนที่มีรายได้มากกว่า 100,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 90.00 ต่อ 10.00 ในขณะที่ครัวเรือนที่มีรายได้ปานกลาง 20,001-30,000 บาท มีสัดส่วนการเป็นเจ้าของและเช่าที่พักอาศัยที่ไม่แตกต่างกันมากเท่ากับกลุ่มรายได้อื่นๆ คือ ร้อยละ 39.25 ต่อ 60.75 (ตาราง 5.7 และ แผนภูมิ 5.3)

ตาราง 5.7 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ครัวเรือนกับลักษณะการครอบครองที่พักอาศัยในแต่ละช่วงของพื้นที่ศึกษา

รายได้ครัวเรือน ลักษณะการเป็นเจ้าของ	สัดส่วน (ร้อยละ)	<10,000	10,001- 20,000	20,001- 30,000	30,001- 50,000	50,001- 100,000	> 100,000
เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์	36.71	0.13	0.20	0.37	0.66	0.73	0.90
เช่าซื้อ	3.54	0.04	0.04	0.02	0.05	0.03	-
เช่าระยะยาว	9.37	0.11	0.10	0.11	-	0.13	0.10
เช่า	50.38	0.72	0.65	0.50	0.29	0.10	-
รวม	100.00						

ที่มา : การประมวลผล



5.2.2.4 ราคาที่พักอาศัย

ในกรณีที่เจ้าของที่พักอาศัย ปรากฏว่า ราคาที่พักอาศัยส่วนใหญ่อยู่ในช่วงราคา 1,000,001 - 2,000,000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 42.14 ของครัวเรือนที่เป็นเจ้าของที่พักอาศัยทั้งหมด มีราคามากกว่า 2 ล้านบาท ร้อยละ 33.33 และมีราคาในช่วง 500,001-1,000,000 บาท ร้อยละ 19.50 ส่วนที่เหลือร้อยละ 5.03 มีราคาต่ำกว่า 500,000 บาท (ตาราง 5.8)

ตารางที่ 5.8 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเป็นเจ้าของที่พักอาศัย ค่าใช้จ่ายในที่พักอาศัยและรายได้ต่อครัวเรือน

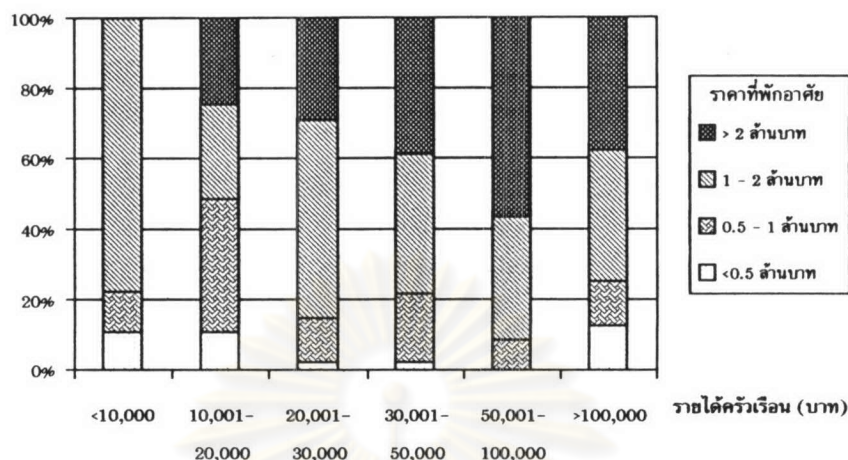
ลักษณะการเป็นเจ้าของ	รายได้ครัวเรือน ค่าใช้จ่ายในที่พัก	สัดส่วน (ร้อยละ)	น้อยกว่า	10,001-	20,001-	30,001-	50,001-	มากกว่า
			10,000 บ.	20,000 บ.	30,000 บ.	50,000 บ.	100,000 บ.	100,000 บ.
เป็นเจ้าของ	< 0.5 ล้านบาท	5.03	0.11	0.11	0.02	0.02	-	0.13
	0.5 - 1 ล้านบาท	19.50	0.11	0.38	0.12	0.20	0.09	0.13
	1 - 2 ล้านบาท	42.14	0.78	0.27	0.56	0.39	0.35	0.38
	> 2 ล้านบาท	33.33	-	0.24	0.29	0.39	0.57	0.38
	รวม	100.00						
เป็นการเช่า	< 3,000 บ.	56.78	0.84	0.59	0.38	0.56	0.57	0.50
	3,000 - 5,000 บ.	27.54	0.16	0.27	0.33	0.28	0.29	0.50
	5,001 - 10,000 บ.	13.98	-	0.11	0.27	0.11	0.14	-
	>10,000 บ.	1.69	-	0.02	0.02	0.06	-	-
	รวม	100.00						

ที่มา : การประมวลผล

ในกรณีที่เป็นการเช่า พบว่า ร้อยละ 56.78 ของครัวเรือนที่เช่าที่พักอาศัยทั้งหมด เสียค่าเช่าที่พักอาศัยน้อยกว่า 3,000 บาทต่อเดือน รองลงมา เสียค่าเช่าที่พักอาศัย 3,000-5,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 27.54 เสียค่าเช่า 5,001-10,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 13.98 และมากกว่า 10,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 1.69 (ตาราง 5.8) เมื่อพิจารณาที่ตั้งที่พักอาศัยของครัวเรือนในกลุ่มนี้ พบว่า ค่าเช่ามีแนวโน้มสูงในพื้นที่ที่มีแหล่งงานตั้งอยู่หนาแน่น ทำให้มีความต้องการที่พักอาศัยประเภทเช่ามาก จากแบบสอบถามกลุ่มตัวอย่างค่าเช่าอพาร์ทเมนท์บริเวณชอยนาทอง ชอยหัสติเสวี ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนรัชดาภิเษกอันเป็นแหล่งงานสำคัญของพื้นที่มีค่าเช่ามากกว่า 3,000 บาทต่อเดือน ในขณะที่อพาร์ทเมนท์ที่อยู่ในชอยห่างจากถนนสายหลักและถนนสายรอง เช่น ชอยสมปรารถนา ชอยอยู่ผาสุก ชอยสมบูรณ์พัฒนามีราคาเช่าน้อยกว่า 3,000 บาทต่อเดือน

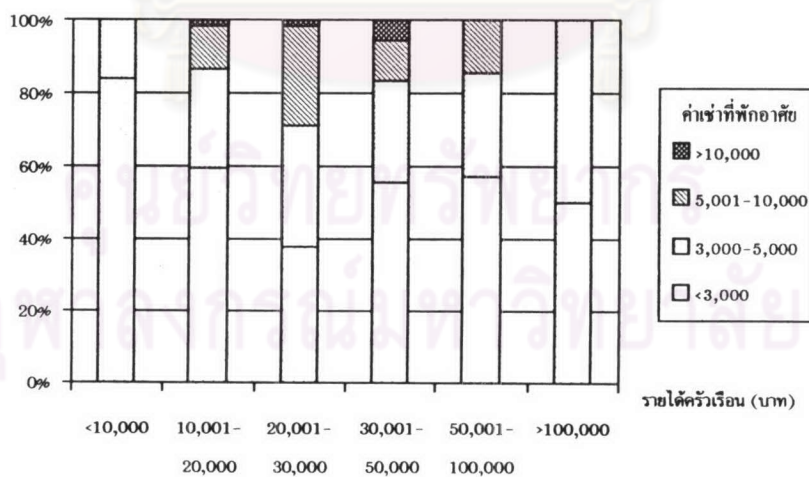
เมื่อพิจารณาราคาที่พักกับรายได้ครัวเรือน ในกรณีที่เป็นเจ้าของ พบว่า ราคาที่พักอาศัยมีความสัมพันธ์กับรายได้ครัวเรือน (ตาราง 5.8 และแผนภูมิ 5.4) โดยครัวเรือนที่มีรายได้ 10,001-20,000 บาท ที่พักอาศัยส่วนใหญ่มีราคาประมาณ 0.5-1 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 37.84 ของครัวเรือนในกลุ่มนี้ ครัวเรือนที่มีรายได้อยู่ระหว่าง 20,001-30,000 บาท ส่วนใหญ่ที่พักอาศัยมีราคา 1-2 ล้านบาท ร้อยละ 56.10 ส่วนครัวเรือนที่มีรายได้มากกว่า 30,000 ขึ้นไป ส่วนมากมีราคาที่พักอาศัย 1-2 ล้านบาท และมากกว่า 2 ล้านบาท ในขณะที่ครัวเรือนมีรายได้น้อยกว่า 10,000 บาท ส่วนใหญ่มีที่พักอาศัยราคา 1-2 ล้านบาท ร้อยละ 77.78 และอีกร้อยละ 22.22 มีที่พักอาศัยน้อยกว่า 1 ล้านบาท

แผนภูมิ 5.4 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ครัวเรือนกับราคาที่พักอาศัย



ในกรณีที่เป็นการเช่า โดยภาพรวมจะเห็นว่าค่าเช่าที่พักอาศัยมีราคาไม่สูงมากเมื่อเทียบกับรายได้ของครัวเรือน (ตาราง 5.8 และแผนภูมิ 5.5) โดยครัวเรือนที่มีรายได้น้อยกว่า 10,000 บาท และ 10,001-20,000 บาท ส่วนใหญ่เสียค่าเช่าที่พักอาศัยน้อยกว่า 3,000 บาท ส่วนครัวเรือนที่มีรายได้มากกว่า 20,000 บาทขึ้นไป ส่วนมากจะเสียค่าเช่าที่พักอาศัยน้อยกว่า 3,000 บาท และ 3,000-5,000 บาท

แผนภูมิ 5.5 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ครัวเรือนกับค่าเช่าที่พักอาศัย



5.2.2.5 เหตุผลในการเลือกที่พักอาศัย

จากตาราง 5.9 สามารถสรุปเหตุผลในการเลือกที่พักอาศัย 5 อันดับแรก ได้แก่ ราคาที่พักเหมาะสมกับรายได้, เหมาะสมกับขนาดครอบครัว, ระยะทางไม่ไกลจากที่ทำงาน, ทำเลที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่สะดวกต่อการเข้าถึงและสามารถเดินทางติดต่อกับส่วนอื่นๆ ของเมือง, อยู่ใน

ย่านชุมชน จากเหตุผลการเลือกที่ตั้งนี้สอดคล้องกับแนวความคิดในการเลือกที่พักอาศัยของ Alonso (อ้างถึงใน Raymond, 1966) กล่าวว่า การเลือกที่พักอาศัยนอกจากคำนึงถึงรายได้ ยังต้องคำนึงถึงรูปแบบของที่พักอาศัยที่สัมพันธ์กับขนาดครอบครัว ความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมและระยะทางระหว่างที่พักอาศัยกับสถานที่ทำงานด้วย

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างเหตุผลในการเลือกที่พักอาศัยกับลักษณะการย้ายที่ที่พักอาศัยปรากฏว่ามีเหตุผลในการเลือกที่พักอาศัยคล้ายคลึงกัน โดยมีความแตกต่างเล็กน้อยในกลุ่มครัวเรือนที่ย้ายมาจากต่างจังหวัด ซึ่งให้ความสำคัญในเรื่องระยะทางไม่ไกลจากที่ทำงานและอยู่ในย่านชุมชนมากกว่าคำนึงถึงความเหมาะสมกับขนาดครอบครัว อาจเป็นเพราะครัวเรือนที่ย้ายมาจากต่างจังหวัดนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อเข้ามาหางานทำตั้งที่ได้กล่าวมาแล้ว ดังนั้นจึงให้ความสำคัญเกี่ยวกับเรื่องระยะทางและทำเลที่ตั้งที่อยู่ในย่านชุมชน เพราะจะช่วยให้การเดินทางไปทำงานสะดวกและเอื้ออำนวยต่อการประกอบอาชีพและการหางานทำ

ตาราง 5.9 แสดงเหตุผลในการเลือกที่พักอาศัยในพื้นที่ศึกษา จำแนกตามลักษณะการย้ายที่ที่พักอาศัย

(หน่วย : ร้อยละ)

ลักษณะการย้ายที่ที่พักอาศัย	อยู่ที่นี้มาตั้งแต่เดิม	ย้ายที่ที่พักอาศัยแต่ยังคงอยู่ในพื้นที่ศึกษา	ย้ายมาจากเขตอื่นในกรุงเทพฯ	ย้ายมาจากต่างจังหวัด	รวม
เหตุผลในการเลือกที่พักอาศัยปัจจุบัน					
ด้านกายภาพ					
ระยะทางไม่ไกลจากที่ทำงาน	1.54	2.82	3.18	1.95	9.49
อยู่ในย่านชุมชน	1.85	2.21	2.36	1.64	8.05
สภาพแวดล้อมดี เหมาะแก่การอยู่อาศัย	1.74	1.54	1.95	0.82	6.05
มีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ดี	1.38	1.44	1.44	1.13	5.38
ทำเลที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่สะดวกต่อการเข้าถึงและสามารถเดินทางติดต่อกับส่วนอื่น ๆ ของเมือง	2.41	2.21	2.87	1.49	8.97
ขนาดของที่ดิน/ขนาดของที่พักอาศัยเพียงพอกับความต้องการ	1.79	1.33	1.54	0.72	5.38
ลักษณะหรือรูปแบบของที่พักอาศัยตรงกับความต้องการ	0.56	0.87	1.23	0.67	3.33
ด้านเศรษฐกิจ					
ราคาที่พักเหมาะสมกับรายได้	4.56	5.69	6.56	3.59	20.41
มีที่ดินอยู่แล้ว	1.69	0.21	0.56	0.15	2.62
ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	1.49	2.31	2.56	1.38	7.74
อื่น ๆ	0.05	0.10	-	0.05	0.21
- บิดา มารดาขอกให้	0.05	0.05	-	0.05	0.15
- ทำเลเหมาะแก่การค้าขาย	-	0.05	-	-	0.05
ด้านสังคม					
อยู่ใกล้ญาติ/คนบ้านเดียวกัน/เพื่อน	1.64	1.23	2.00	1.28	6.15
เหมาะสมกับขนาดครอบครัว	2.87	3.33	3.23	1.54	10.97
มีความปลอดภัย	0.92	1.64	1.49	1.03	5.08
อื่น ๆ	-	-	0.10	0.05	0.15
- ไม่น่าอด	-	-	0.05	-	0.05
- สะดวกสบาย/เจริญสงบ	-	-	0.05	0.05	0.10
รวม	24.51	26.92	31.08	17.49	100.00

ที่มา : การประมวลผล

นอกจากนี้เมื่อสอบถามถึงแนวโน้มในการพักอาศัยในพื้นที่ศึกษา พบว่า ครัวเรือนกว่าครึ่งมีความคิดไม่แน่นอนที่จะอาศัยอยู่ในพื้นที่ โดยเฉพาะครัวเรือนที่พักอาศัยอยู่ใน

อพาร์ทเมนท์และอาคารพาณิชย์ โดยให้เหตุผลว่าถ้าจำนวนสมาชิกในครัวเรือนเพิ่มมากขึ้นและไม่สามารถขยายได้ก็จำเป็นต้องหาที่พักอาศัยใหม่ หรือถ้าค่าเช่าที่ที่พักอาศัยสูงขึ้นเกินความสามารถที่จะจ่ายได้จำเป็นต้องหาที่อยู่ใหม่ ในขณะที่ครัวเรือนที่มีความคิดที่จะอยู่ตลอดไป มีร้อยละ 34.00 ของครัวเรือนทั้งหมด ส่วนใหญ่เป็นครัวเรือนที่ที่พักอาศัยอยู่ในบ้านเดี่ยว ทาวน์เฮ้าส์และอาคารพาณิชย์ เพราะมีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง ส่วนครัวเรือนที่มีความคิดจะอยู่ชั่วคราวมีร้อยละ 13.75 ส่วนมากเป็นครัวเรือนที่ที่พักอาศัยอยู่ในอพาร์ทเมนท์และมีลักษณะการครอบครองที่ที่พักอาศัยโดยการเช่า สำหรับครัวเรือนที่เหลือมีความคิดที่กำลังจะย้ายมีร้อยละ 1.75 เมื่อสอบถามถึงบริเวณที่คิดจะย้ายไปอยู่ใหม่ ส่วนใหญ่ตอบว่าจะย้ายไปอยู่บริเวณชานเมือง โดยให้เหตุผลในการย้ายที่พักว่าต้องการบ้านที่มีพื้นที่กว้างและเป็นส่วนตัวมากขึ้น (ตาราง 5.10)

ตาราง 5.10 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการเป็นเจ้าของ ลักษณะที่ที่พักอาศัยและแนวโน้มในการพักอาศัย

(หน่วย : ร้อยละ)

แนวโน้มในการพักอาศัย	การเป็นเจ้าของที่ที่พักอาศัย	เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์	เช่าซื้อ	เช่าระยะยาว	เช่า	สวัสดิการ	รวม
อยู่ตลอดไป	บ้านเดี่ยว	10.75	0.50	-	0.50	-	11.75
	บ้านแฝด	0.75	-	-	-	-	0.75
	ทาวน์เฮ้าส์	6.50	0.25	-	-	-	6.75
	อาคารพาณิชย์	6.75	0.25	1.50	0.75	-	9.25
	อพาร์ทเมนท์	1.25	0.25	0.25	3.50	0.25	5.50
	รวม	26.00	1.25	1.75	4.75	0.25	34.00
อยู่ชั่วคราว	บ้านเดี่ยว	0.25	-	-	0.25	-	0.50
	ทาวน์เฮ้าส์	0.25	-	0.25	0.5	-	1.00
	อาคารพาณิชย์	-	0.25	-	1.75	0.25	2.25
	อพาร์ทเมนท์	0.50	0.25	-	9.00	0.25	10.00
	รวม	1.00	0.50	0.25	11.50	0.50	13.75
กำลังคิดจะย้าย	บ้านแฝด	0.25	-	-	-	-	0.25
	ทาวน์เฮ้าส์	0.25	-	0.25	-	-	0.50
	อาคารพาณิชย์	-	-	0.25	0.25	-	0.50
	อพาร์ทเมนท์	-	-	-	0.50	-	0.50
	รวม	0.50	-	0.50	0.75	-	1.75
ยังไม่แน่นอน	บ้านเดี่ยว	3.25	0.5	-	2.50	0.25	6.50
	บ้านแฝด	-	-	-	1.00	-	1.00
	ทาวน์เฮ้าส์	2.00	0.25	-	1.50	-	3.75
	อาคารพาณิชย์	2.00	0.25	4.75	5.25	0.25	12.50
	อพาร์ทเมนท์	1.50	0.75	2.00	22.50	-	26.75
	รวม	8.75	1.75	6.75	32.75	0.50	50.50
รวม		36.25	3.50	9.25	49.75	1.25	100.00

ที่มา : การประมวลผล

ผลจากการสอบถามแนวโน้มในการพักอาศัยนี้จะเห็นได้ว่าผู้ที่คิดจะอยู่ตลอดไปนั้นส่วนใหญ่เป็นเจ้าของที่ที่พักอาศัย ในขณะที่ผู้ที่กำลังคิดจะย้ายนั้นส่วนใหญ่เป็นผู้เช่า ซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิดของ Richardson (1971) ที่กล่าวว่า ผู้เช่าบ้านมีแนวโน้มที่จะย้ายที่อยู่มากกว่าผู้เป็นเจ้าของบ้าน

5.3 สภาพการจ้างงานของประชากรที่มีงานทำ

5.3.1 ลักษณะประชากรที่มีงานทำ

จากแบบสอบถามประชากรที่มีงานทำ 811 คน คิดเป็นร้อยละ 58.90 ของประชากรทั้งหมด อาศัยอยู่ในแขวงดินแดง 491 คน แขวงห้วยขวาง 98 คน แขวงสามเสนนอก 130 คน และแขวงบางกะปิ 92 คน เป็นเพศชายร้อยละ 51.29 เพศหญิงร้อยละ 48.71 ของประชากรแรงงาน มีอายุอยู่ในช่วง 21-30 ปี มากที่สุดถึงร้อยละ 43.03 ของประชากรแรงงาน รองลงมา คือ ช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 32.68 ช่วงอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 15.17 ช่วงอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 6.04 ส่วนที่เหลือร้อยละ 2.71 และ 0.37 เป็นกลุ่มที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปี และมากกว่า 60 ปี ตามลำดับ

ระดับการศึกษา ประชากรแรงงานร้อยละ 56.97 เป็นผู้ที่มีการศึกษาระดับต่ำกว่าระดับปริญญาตรี ผู้ที่มีการศึกษาในระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่ามีร้อยละ 38.47 ส่วนผู้ที่มีการศึกษาสูงกว่าระดับปริญญาตรีมีเพียงร้อยละ 4.56 อาชีพของแรงงานส่วนใหญ่เป็นพนักงานบริษัทร้อยละ 38.47 ค้าขาย/กิจการส่วนตัวร้อยละ 30.21 รับจ้างทั่วไปร้อยละ 19.36 ข้าราชการร้อยละ 7.52 รัฐวิสาหกิจร้อยละ 2.59 ส่วนที่เหลือร้อยละ 1.85 เป็นผู้ประกอบอาชีพอื่น ๆ

5.3.2 แหล่งงานของประชากร

5.3.2.1 สถานที่ทำงานเดิม

จากการศึกษาถึงสถานที่ทำงานเดิมของประชากร ก่อนที่จะเปลี่ยนมาทำงานปัจจุบัน ปรากฏว่า ประชากรร้อยละ 47.82 ไม่เคยเปลี่ยนที่ทำงาน ส่วนที่เหลือร้อยละ 52.04 เป็นผู้ที่เคยเปลี่ยนที่ทำงาน แบ่งออกเป็นสถานที่ทำงานเดิมอยู่เขตต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร ร้อยละ 34.04 อยู่ต่างจังหวัดร้อยละ 18.00 และอยู่ต่างประเทศ 0.13

จากตาราง 5.11 และแผนที่ 5.3 แสดงที่ตั้งสถานที่ทำงานเดิมที่อยู่ในเขตอื่นของกรุงเทพมหานคร พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่มีสถานที่ทำงานเดิมอยู่ในพื้นที่เมืองชั้นในตะวันออก และพื้นที่ต่อเมืองตะวันออก คิดเป็นร้อยละ 76.84 และ 14.46 ของประชาชนที่มีสถานที่ทำงานเดิมอยู่ในเขตอื่นของกรุงเทพมหานคร ส่วนที่เหลือเป็นผู้ที่มีสถานที่ทำงานในพื้นที่ชั้นในตะวันตก พื้นที่ต่อเมืองตะวันตก และพื้นที่ชานเมืองตะวันตก ร้อยละ 7.04, 1.24 และ 0.41 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาเป็นรายเขต ประชาชนในพื้นที่มีสถานที่ทำงานเดิมอยู่ในเขตดินแดงมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 13.22 รองมา คือ เขตบางรัก ร้อยละ 9.92 และเขตปทุมวัน ร้อยละ 7.44 ของประชากรที่มีสถานที่ทำงานเดิมอยู่ในเขตอื่นของกรุงเทพมหานคร

* ประชากรที่มีงานทำในที่นี้หมายถึงผู้ที่มีงานทำโดยได้รับค่าตอบแทน แต่ไม่รวมถึงผู้ที่ทำงานให้ครอบครัวโดยไม่ได้รับค่าจ้าง คือ นักเรียน แม่บ้าน (ที่ทำงานบ้านเอง) และผู้ที่ว่างงาน ซึ่งหมายถึงผู้ที่เป็นแรงงานแต่ในช่วงที่ทำการศึกษายังไม่ได้ทำงานแต่กำลังหางานที่ได้รับผลตอบแทน รวมทั้งผู้ที่ยังไม่เคยทำงานมาก่อน แต่กำลังหางานทำ (เทียนฉาย กิระนันท์, 2528) ดังนั้นจากผู้ที่ทำงาน 866 คน เมื่อไม่รวมแม่บ้าน 54 คน และผู้ที่ว่างงาน 1 คน จึงมีจำนวนประชากรที่มีงานทำ 811 คน

ตาราง 5.11 แสดงที่ตั้งสถานที่ทำงานเดิมที่อยู่ในกรุงเทพมหานครของประชาชนในพื้นที่ศึกษา

(หน่วย : ร้อยละ)

ชั้นในตะวันออก		ชั้นในตะวันตก		ต่อเมืองตะวันออก		ต่อเมืองตะวันตก		ชานเมืองตะวันตก	
เขต	ร้อยละ	เขต	ร้อยละ	เขต	ร้อยละ	เขต	ร้อยละ	เขต	ร้อยละ
คลองเตย	6.20	คลองสาน	0.83	บางกะปิ	2.48	จอมทอง	0.41	บางขุนเทียน	0.41
จตุจักร	2.48	ธนบุรี	3.72	บางเขน	2.07	บางแค	0.83		
ดินแดง	13.22	บางกอกใหญ่	1.24	บางนา	0.83				
ดุสิต	1.65	บางพลัด	1.24	บึงกุ่ม	1.24				
บางคอแหลม	0.83			ประเวศ	1.24				
บางซื่อ	4.55			ลาดพร้าว	4.96				
บางรัก	9.92			สายไหม	0.41				
ปทุมวัน	7.44			หลักสี่	1.24				
ป้อมปราบฯ	2.48								
พญาไท	4.55								
พระนคร	1.24								
ยานนาวา	0.83								
ราชเทวี	6.2								
วัฒนา	2.48								
สัมพันธวงศ์	2.89								
สาทร	3.31								
ห้วยขวาง	6.61								
รวม	76.84	รวม	7.04	รวม	14.46	รวม	1.24	รวม	0.41

ที่มา : การประมวลผล

ส่วนประชากรที่มีสถานที่ทำงานเดิมอยู่ต่างจังหวัด (ตาราง 5.12) พบว่า มีความสัมพันธ์กับที่พักอาศัยเดิม กล่าวคือ ประชากรที่ย้ายมาจากต่างจังหวัด สถานที่ทำงานเดิมก็จะอยู่ต่างจังหวัดเช่นกัน ประชากรในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่มีสถานที่ทำงานเดิมอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด ร้อยละ 42.97 ของประชากรที่มีสถานที่ทำงานเดิมอยู่ต่างจังหวัด รองลงมา ได้แก่ ภาคกลาง ร้อยละ 20.31 ภาคใต้ ร้อยละ 17.19 ปริมาณพลร้อยละ 13.28 ส่วนที่เหลือร้อยละ 6.25 อยู่ในภาคอื่นๆ ของประเทศ เมื่อพิจารณาเป็นรายจังหวัด พบว่า สถานที่ทำงานเดิมอยู่ในจังหวัดขอนแก่น ร้อยละ 7.03 รองลงมา ได้แก่ จังหวัดสุรินทร์ ร้อยละ 6.25 จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดอุดรธานี ร้อยละ 5.47 เท่ากัน จังหวัดนนทบุรี จังหวัดศรีสะเกษ และจังหวัดอุบลราชธานี ร้อยละ 4.69 เท่ากัน

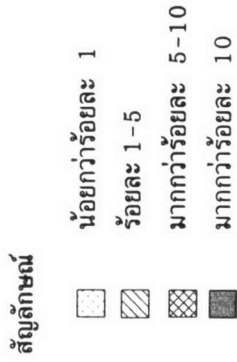
ตาราง 5.12 แสดงที่ตั้งสถานที่ทำงานเดิมที่อยู่ต่างจังหวัดของประชาชนในพื้นที่ศึกษา

(หน่วย : ร้อยละ)

ปริมาณพล		ภาคกลาง		ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ		ภาคใต้		อื่นๆ	
จังหวัด	ร้อยละ	จังหวัด	ร้อยละ	จังหวัด	ร้อยละ	จังหวัด	ร้อยละ	จังหวัด	ร้อยละ
นครปฐม	2.34	ฉะเชิงเทรา	3.13	ขอนแก่น	7.03	นครศรีธรรมราช	3.91	เชียงใหม่	1.56
นนทบุรี	4.69	นครสวรรค์	3.91	ชัยภูมิ	1.56	ปัตตานี	3.13	พะเยา	1.56
ปทุมธานี	2.34	ปราจีนบุรี	3.13	นครราชสีมา	5.47	พัทลุง	2.34	ชลบุรี	0.78
สมุทรปราการ	3.91	เพชรบูรณ์	1.56	บุรีรัมย์	1.56	ยะลา	2.34	ประจวบฯ	1.56
		ราชบุรี	3.13	ร้อยเอ็ด	1.56	สงขลา	3.91	เพชรบุรี	0.78
		สุโขทัย	2.34	ศรีสะเกษ	4.69	สุราษฎร์ธานี	1.56		
		อุทัย	1.56	สกลนคร	3.13				
		อ่างทอง	1.56	สุรินทร์	6.25				
				หนองคาย	1.56				
				อุดรธานี	5.47				
				อุบลราชธานี	4.69				
รวม	13.28	รวม	20.31	รวม	42.97	รวม	17.19	รวม	6.25

ที่มา : การประมวลผล

แผนที่ 5.3 แสดงที่ตั้งแหล่งงานเดิมของประชากรในพื้นที่ศึกษา

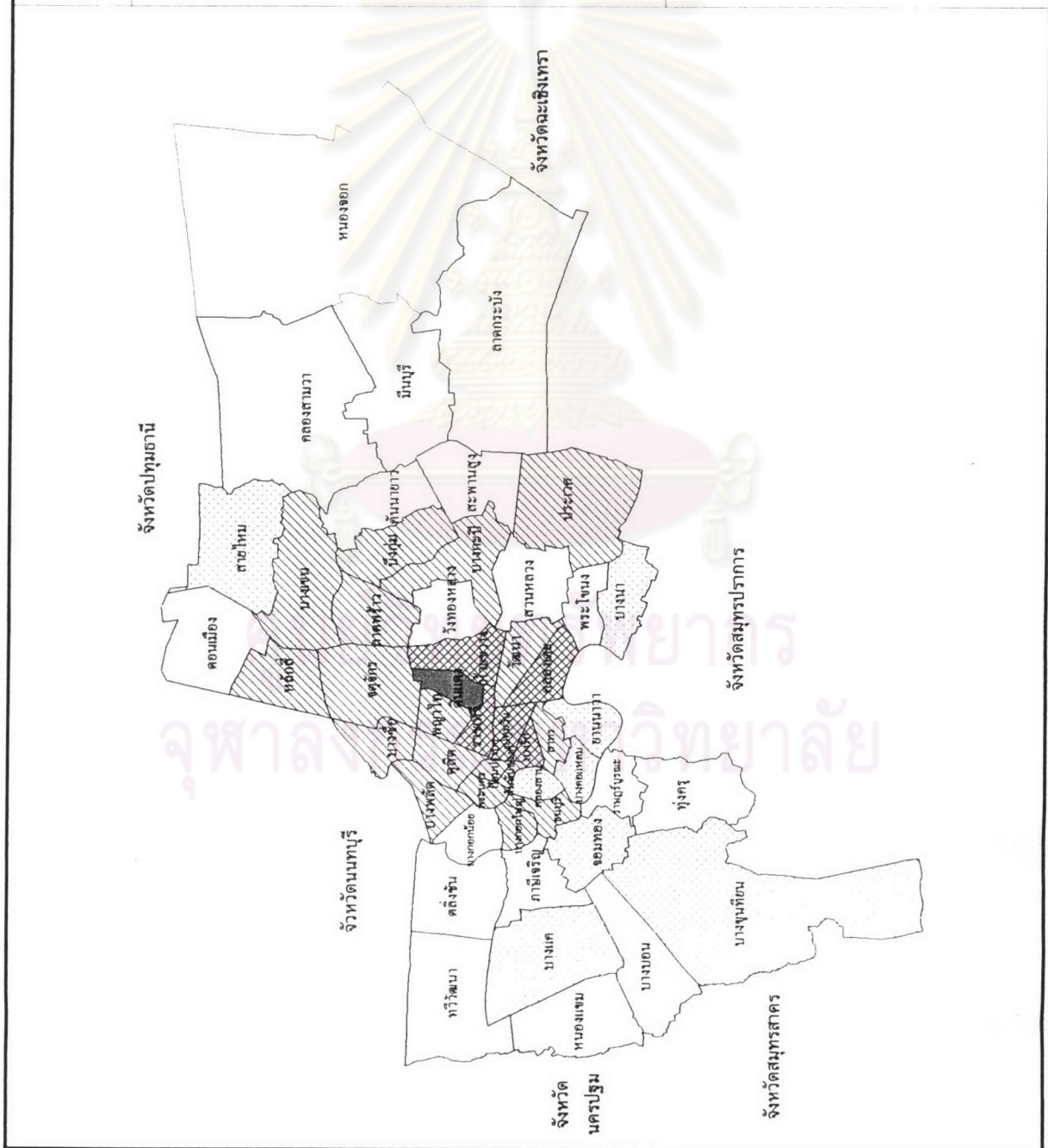


ที่มา : แผนที่ฐานจากสำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน
ในการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน
: กรณีศึกษาเขตดินแดงและเขตห้วยขวาง



5.3.2.2 สาเหตุของการเปลี่ยนสถานที่ทำงาน

สำหรับสาเหตุของการเปลี่ยนสถานที่ทำงานที่ประชากรให้ความสำคัญมากที่สุด (ตาราง 5.13) คือ ผลตอบแทนไม่คุ้มค่า, งานที่ทำอยู่ไม่มีความก้าวหน้า, การเดินทางไม่สะดวก, เป็นงานชั่วคราว, บริษัท/สถานประกอบการที่ทำอยู่ปิดกิจการ, สภาพของบริษัท/สถานประกอบการไม่มั่นคง, ทางบริษัท/หน่วยงานย้ายให้ไปประจำสาขาอื่น, เวลาการทำงานไม่แน่นอน และต้องการหาประสบการณ์ใหม่หรือโอกาสที่ดีกว่า ตามลำดับ สาเหตุดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าผลตอบแทนและงานเป็นประเด็นสำคัญในการเปลี่ยนสถานที่ทำงาน

ตาราง 5.13 แสดงสาเหตุในการเปลี่ยนสถานที่ทำงานเดิมของประชากรในพื้นที่ศึกษา

สาเหตุในการเปลี่ยนสถานที่ทำงาน	ร้อยละ
การเดินทางไม่สะดวก	10.30
ผลตอบแทนไม่คุ้มค่า	38.44
งานที่ทำอยู่ไม่มีความก้าวหน้า	18.31
เป็นงานชั่วคราว	7.09
เวลาการทำงานไม่แน่นอน	3.20
บริษัท/สถานประกอบการที่ทำอยู่ปิดกิจการ	5.72
ทางบริษัท/หน่วยงานย้ายให้ไปประจำสาขาอื่น	3.66
สภาพของบริษัท/สถานประกอบการไม่มั่นคง	4.35
อื่นๆ	8.92
- เกษียณก่อนอายุ	0.92
- ต้องการมีกิจการเป็นของตนเอง	2.06
- ย้ายตามครอบครัว	1.83
- ต้องการหาประสบการณ์ใหม่/โอกาสที่ดีกว่า	3.20
- สภาพแวดล้อม/ทำเลที่ตั้งไม่ดี	0.92
รวม	100.00

ที่มา : การประมวลผล

5.3.2.3 สถานที่ทำงานในปัจจุบัน

เมื่อพิจารณาถึงที่ตั้งสถานที่ทำงานของประชากรในพื้นที่ศึกษา สามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ คือ กลุ่มที่ทำงานในพื้นที่และกลุ่มทำงานนอกพื้นที่ศึกษา

1) **กลุ่มที่ทำงานในพื้นที่ศึกษา** หมายถึงผู้ที่อาศัยและทำงานอยู่ในพื้นที่ศึกษา จากข้อมูลผู้ที่ตอบแบบสอบถามและสามารถระบุที่ตั้งสถานที่ทำงานได้ พบว่า ผู้อาศัยที่ทำงานอยู่ในพื้นที่ศึกษามี 407 คน เป็นเพศชาย 193 คน หญิง 214 คน (แผนภูมิ 5.6) เมื่อแยกตามเขตการปกครอง ปรากฏว่า ผู้อยู่อาศัยในแขวงดินแดงทำงานอยู่ในเขตดินแดง ร้อยละ 43.00 และเขตห้วยขวาง ร้อยละ 15.23 ผู้อยู่อาศัยในแขวงห้วยขวางทำงานอยู่ในเขตดินแดง ร้อยละ 3.69 และเขตห้วยขวาง ร้อยละ 9.34 ผู้อยู่อาศัยในแขวงสามเสนนอกทำงานอยู่ในเขตดินแดง ร้อยละ 2.70 และเขตห้วยขวาง ร้อยละ 11.55 ส่วนผู้อยู่อาศัยในแขวงบางกะปิทำงานอยู่ในเขตดินแดง ร้อยละ 2.46 และเขตห้วยขวาง ร้อยละ 12.04 (ตาราง 5.14)

ตาราง 5.14 แสดงที่ตั้งสถานที่ทำงานและจำนวนผู้อยู่อาศัยที่ทำงานอยู่ในพื้นที่ศึกษา

(หน่วย : ร้อยละ)

ที่ตั้งที่พักอาศัย (แขวง)	ดินแดง	ห้วยขวาง	สามเสนนอก	บางกะปิ	รวม
ดินแดง	43.00	3.69	2.70	2.46	51.84
ห้วยขวาง	15.23	9.34	11.55	12.04	48.16
รวม	58.23	13.02	14.25	14.50	100.00

ที่มา : การประมวลผล

ด้านอายุ พบว่า ผู้อยู่อาศัยที่ทำงานในพื้นที่ศึกษาส่วนมากมีอายุอยู่ในช่วง 21-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 42.75 รองลงมา ได้แก่ ช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 30.96 อายุ 41-50 ปี ร้อยละ 14.74 อายุ 51-60 ปี ร้อยละ 6.39 น้อยกว่า 20 ปี ร้อยละ 4.67 ส่วนที่เหลือร้อยละ 0.69 เป็นผู้ที่มียุมากกว่า 60 ปี (แผนภูมิ 5.7)

ด้านการประกอบอาชีพ ส่วนมากจะประกอบอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 37.84 รองลงมา ได้แก่ พนักงานบริษัท ร้อยละ 29.48 รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 22.60 ข้าราชการ 6.39 รัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 1.72 และประกอบอาชีพอื่นๆ ร้อยละ 1.97 (แผนภูมิ 5.8) ส่วนการศึกษาของประชากรในกลุ่มนี้ ร้อยละ 70.02 มีการศึกษาต่ำกว่าระดับปริญญาตรี และร้อยละ 28.26 มีการศึกษาในระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า ส่วนที่เหลือร้อยละ 1.72 มีการศึกษาสูงกว่าระดับปริญญาตรี (แผนภูมิ 5.9)

2) กลุ่มที่ทำงานนอกพื้นที่ศึกษา หมายถึงผู้พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา แต่ทำงานอยู่นอกพื้นที่ศึกษา จากข้อมูลผู้ที่ตอบแบบสอบถามและสามารถระบุที่ตั้งสถานที่ทำงาน พบว่า ผู้อยู่อาศัยที่ทำงานอยู่นอกพื้นที่ศึกษามี 346 คน เป็นเพศชาย 189 คน หญิง 157 คน (แผนภูมิ 5.6) เมื่อพิจารณาสถานที่ทำงานของประชากรในกลุ่มนี้ แยกตามที่ตั้งที่อยู่อาศัย (ตาราง 5.15) ปรากฏว่า ผู้อยู่อาศัยในแขวงดินแดงมีสถานที่ทำงานอยู่ในเขตราชเทวี เขตบางรัก เขตวัฒนา เขตปทุมวัน และเขตคลองเตยมากตามลำดับ สำหรับผู้อยู่อาศัยในแขวงห้วยขวาง แขวงสามเสนนอก และแขวงบางกะปิ มีสถานที่ทำงานกระจายอยู่ทั่วไป โดยเฉพาะเขตที่อยู่ใกล้กับพื้นที่พักอาศัย กล่าวคือ ผู้อยู่อาศัยในแขวงห้วยขวางมีสถานที่ทำงานกระจายอยู่ในเขตราชเทวี เขตคลองเตย เขตบางรัก เขตจตุจักร และเขตสาทร ผู้อยู่อาศัยในแขวงสามเสนนอกมีสถานที่ทำงานกระจายอยู่ในเขตลาดพร้าว เขตจตุจักร เขตราชเทวี เขตปทุมวัน และเขตวัฒนา ส่วนผู้อยู่อาศัยในแขวงบางกะปิมีสถานีทำงานกระจายอยู่ในเขตวัฒนา เขตคลองเตย เขตปทุมวัน และเขตบางกะปิ

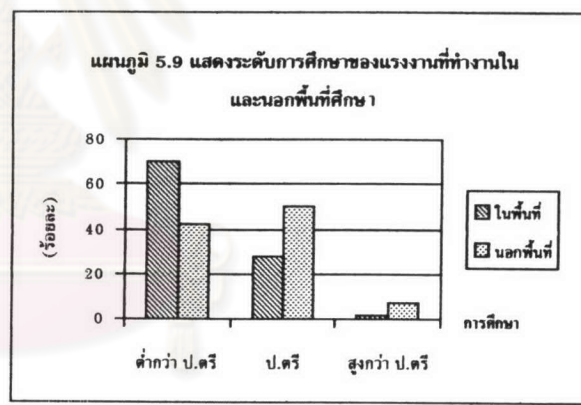
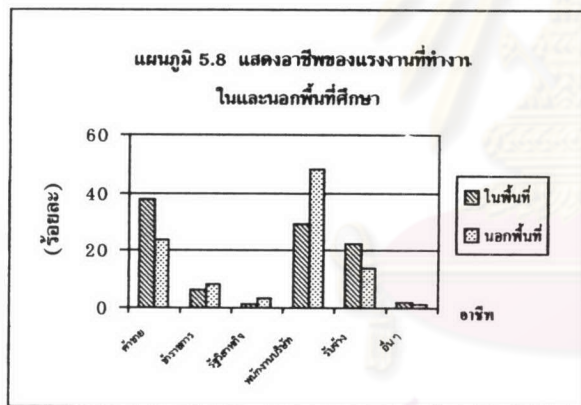
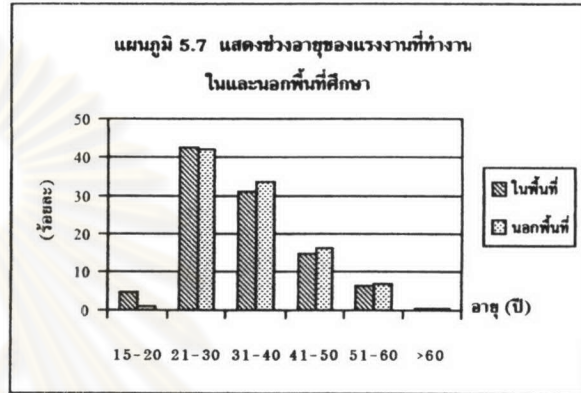
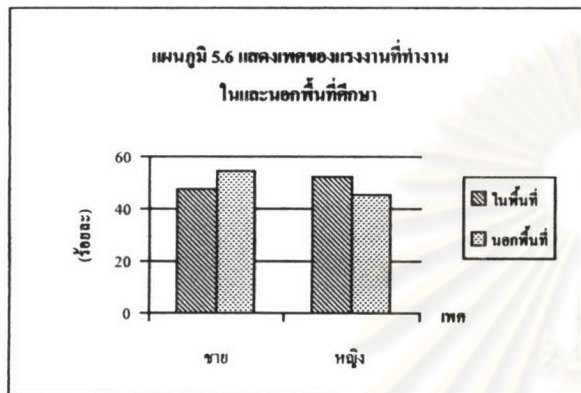
ด้านอายุ พบว่า ผู้อยู่อาศัยที่ทำงานนอกพื้นที่ศึกษาส่วนมากมีอายุอยู่ในช่วง 21-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 42.20 รองลงมา ได้แก่ ช่วงอายุ 31-40 ปี มีอยู่ร้อยละ 33.53 อายุ 41-50 ปี ร้อยละ 16.47 อายุ 51-60 ปี ร้อยละ 6.65 ส่วนที่เหลือเป็นผู้ที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปี ร้อยละ 0.87 และผู้ที่มีอายุมากกว่า 60 ปี ร้อยละ 0.29 (แผนภูมิ 5.7)

ตาราง 5.15 แสดงที่ตั้งสถานที่ทำงานและจำนวนผู้อยู่อาศัยที่ทำงานอยู่นอกพื้นที่ศึกษา

ที่ตั้งที่พักอาศัย (แขวง)		คินแดง	ห้วยขวาง	สามเสนนอก	บางกะปิ	รวม
ที่ตั้งแหล่งงาน (เขต)						
ชั้นในตะวันออก	พระนคร	1.73	-	0.58	-	2.31
	ป้อมปราบฯ	0.58	0.29	0.29	0.29	1.45
	สัมพันธวงศ์	0.29	0.29	-	-	0.58
	ปทุมวัน	5.20	0.29	1.16	1.16	7.80
	ราชเทวี	10.12	1.45	1.16	0.58	13.29
	บางรัก	6.07	0.87	0.87	0.29	8.09
	ดุสิต	1.45	-	-	-	1.45
	พญาไท	3.76	0.58	0.87	0.29	5.49
	สาทร	2.60	0.87	0.87	-	4.34
	ยานนาวา	1.73	0.29	0.29	-	2.31
	บางคอแหลม	0.58	-	-	-	0.58
	บางซื่อ	0.29	0.29	0.58	-	1.16
	จตุจักร	3.76	0.87	1.73	-	6.36
	คลองเตย	4.91	1.16	0.87	1.45	8.38
	วัฒนา	6.94	0.58	1.16	1.45	10.12
รวม	50.00	7.80	10.40	5.49	73.70	
ชั้นในตะวันตก	บางพลัด	1.16	-	-	-	1.16
	บางกอกใหญ่	-	0.29	-	-	0.29
	คลองสาน	-	0.29	0.29	-	0.58
	ธนบุรี	1.16	0.29	0.29	-	1.73
	รวม	2.31	0.87	0.58	-	3.76
ต่อเมืองตะวันออก	ดอนเมือง	1.16	-	0.87	-	2.02
	หลักสี่	0.29	0.58	0.58	-	1.45
	บางเขน	-	0.58	-	-	0.58
	ลาดพร้าว	2.02	0.58	2.02	-	4.62
	บางกะปิ	2.60	0.29	0.58	0.87	4.34
	วังทองหลาง	0.29	0.29	0.87	0.29	1.73
	พระโขนง	0.58	-	-	-	0.58
	บางนา	-	-	0.29	-	0.29
	สวนหลวง	0.58	0.29	-	0.29	1.16
	คันนายาว	-	-	-	0.29	0.29
	รวม	7.51	2.60	5.20	1.73	17.05
ต่อเมืองตะวันตก	ตลิ่งชัน	-	-	0.29	-	0.29
	บางแค	0.29	-	-	-	0.29
	รวม	0.29	-	0.29	-	0.58
ชานเมืองตะวันออก	มีนบุรี	0.29	-	0.58	-	0.87
	คลองสามวา	-	-	0.29	-	0.29
	รวม	0.29	-	0.87	-	1.16
จังหวัดอื่น ๆ	นนทบุรี	0.29	-	-	-	0.29
	ปทุมธานี	0.58	-	-	-	0.58
	สมุทรปราการ	0.29	-	-	0.29	0.58
	อยุธยา	0.29	-	-	-	0.29
	ปราจีนบุรี	-	-	0.29	-	0.29
	โมนังนอน	0.87	0.29	-	0.58	1.73
	รวม	2.31	0.29	0.29	0.87	3.76
รวมทั้งหมด		62.72	11.56	17.63	8.09	100.00

ที่มา : การประมวลผล

ด้านการประกอบอาชีพ ประชากรในกลุ่มนี้เป็นพนักงานบริษัทมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 47.98 รองลงมา ได้แก่ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 23.70 รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 14.16 ข้าราชการ 8.67 รัฐวิสาหกิจร้อยละ 3.76 และประกอบอาชีพอื่นๆ ร้อยละ 1.73 (แผนภูมิ 5.8) ส่วนระดับการศึกษาโดยมากมีการศึกษาในระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 50.00 นอกนั้นมีการศึกษาต่ำกว่าระดับปริญญาตรี ร้อยละ 42.49 และมีการศึกษาสูงกว่าระดับปริญญาตรี ร้อยละ 7.51 (แผนภูมิ 5.9)



5.3.2.4 เหตุผลในการเลือกสถานที่ทำงาน

จากสภาพการจ้างงาน เมื่อพิจารณาถึงเหตุผลในการเลือกสถานที่ทำงานพบว่า ผู้ที่ทำงานในและนอกพื้นที่ที่มีเหตุผลไม่แตกต่างกันมาก (ตาราง 5.16) กล่าวคือ ผู้ที่ทำงานอยู่ในพื้นที่ศึกษาเลือกสถานที่ทำงานโดยพิจารณาจากระยะทางไม่ไกลจากที่พักอาศัย, มีงานที่ตรงกับความสามารถหรือความต้องการ, ได้รับผลตอบแทนหรือสวัสดิการที่ดี, มีผู้แนะนำ/ชักชวนให้ทำ, ทำเลที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่สะดวกต่อการเข้าถึง, เป็นย่านธุรกิจการค้า/ย่านชุมชน, มีความก้าวหน้าในหน้าที่การงาน และค่าเช่าที่มีราคาไม่แพง ตามลำดับ จากเหตุผลการเลือกสถานที่ทำงานนี้สอดคล้องกับแนวความคิดในการเลือกงานของ Wayne (1987) แรงงานจะเลือกงานที่อยู่ใกล้ที่พักอาศัยมากกว่าปัจจัยอื่นๆ

ตาราง 5.16 แสดงเหตุผลในการเลือกสถานที่ทำงานของประชากรที่ทำงานอยู่ในและนอกพื้นที่ศึกษา

(หน่วย : ร้อยละ)

เหตุผลในการเลือกสถานที่ทำงาน	ในพื้นที่	นอกพื้นที่	รวม
ระยะทางไม่ไกลจากที่พักอาศัย	10.73	7.42	18.14
ทำเลที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่สะดวกต่อการเข้าถึง	5.26	3.67	8.93
มีงานที่ตรงกับความสามารถ/ความต้องการ	10.22	11.74	21.96
มีความก้าวหน้าในหน้าที่การงาน	3.60	5.69	9.29
ได้รับผลตอบแทน/สวัสดิการที่ดี	6.77	9.79	16.56
มีผู้แนะนำ/ชักชวนให้ทำ	6.26	4.54	10.80
เป็นย่านธุรกิจการค้า/ย่านชุมชน	4.75	4.54	9.29
ค่าเช่าที่มีราคาไม่แพง	2.52	1.51	4.03
อื่นๆ	0.43	0.58	1.01
- ช่วยงานครอบครัว/สืบทอดกิจการ	0.22	0.22	0.43
- อยากรับเป็นเจ้าของ/เป็นอิสระ	0.22	0.36	0.58
รวม	50.54	49.46	100.00

ที่มา : การประมวลผล

ส่วนผู้ที่ทำงานนอกพื้นที่ศึกษาเลือกสถานที่ทำงานโดยพิจารณาจากลักษณะงานที่ตรงกับความสามารถ/ความต้องการ, ได้รับผลตอบแทน/สวัสดิการที่ดี, ระยะทางไม่ไกลจากที่พักอาศัย, มีความก้าวหน้าในหน้าที่การงาน, เป็นย่านธุรกิจการค้า/ย่านชุมชน, มีผู้แนะนำ/ชักชวนให้ทำ, ทำเลที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่สะดวกต่อการเข้าถึง และค่าเช่าที่มีราคาไม่แพง

5.4 การเดินทางไปทำงานของประชากรที่มีงานทำ

5.4.1 ปริมาณการเดินทาง

การเดินทางจากที่พักอาศัยไปยังแหล่งงานเป็นการเดินทางที่สำคัญที่สุด เนื่องจากการเดินทางไปทำงานเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นเป็นประจำและมีปริมาณการเดินทางสม่ำเสมอ การพิจารณาปริมาณการเดินทางดังกล่าวทำให้ทราบถึงความเคลื่อนไหวจากการเดินทางที่เกิดขึ้นของครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา หากปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมากจะมีผลต่อสภาพการจราจรในพื้นที่ รวมทั้งมีผลต่อความต้องการยานพาหนะหรือการขนส่งมวลชน จากการศึกษาข้อมูลกลุ่มตัวอย่างพบว่า มีการเดินทางจากที่พักอาศัยไปยังแหล่งงานเฉลี่ย 2 คนต่อครัวเรือน หรือวันละ 4 เที่ยวต่อครัวเรือน (ตาราง 5.17)

ตาราง 5.17 แสดงปริมาณการเดินทางไปยังแหล่งงาน

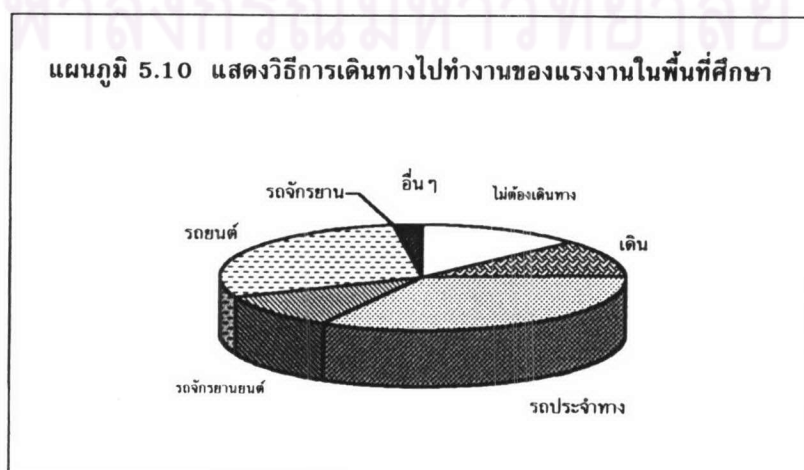
จำนวนผู้อยู่อาศัย/ ครัวเรือน	จำนวนหน่วย ที่พักอาศัยทั้งหมด	จำนวนคนทำงาน ในแต่ละหน่วย	จำนวนการเดินทาง/ ครอบครัว
1	47	47	1.00
2	106	180	1.70
3	72	127	1.76
4	77	158	2.05
5	47	119	2.53
6	28	75	2.68
7	11	43	3.91
8	5	23	4.60
9	2	12	6.00
10	1	8	8.00
11	2	10	5.00
12	2	9	4.50
รวม	400	811	2.03

ที่มา : การประมวลผล

5.4.2 วิธีการเดินทาง

จากแผนภูมิ 5.10 แสดงวิธีการเดินทางไปทำงานของแรงงานในพื้นที่ศึกษา สามารถแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ คือ ไม่ต้องเดินทาง เดินทางโดยไร้เครื่องยนต์และเดินทางโดยใช้เครื่องยนต์ ลักษณะการเดินทางดังกล่าวแสดงให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานของประชาชนในพื้นที่ศึกษาได้ กล่าวคือ ผู้ที่ไม่ต้องเดินทางเป็นผู้ที่มีที่พักอาศัยและสถานที่ทำงานอยู่ในพื้นที่เดียวกับที่พักอาศัย ในลักษณะของการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน คิดเป็นร้อยละ 13.07 ของแรงงานทั้งหมด ผู้ที่เดินทางโดยไร้เครื่องยนต์เป็นผู้ที่มีที่พักอาศัยและสถานที่ทำงานอยู่ใกล้กันในระดับที่ผู้อยู่อาศัยสามารถเดินไปหรือใช้จักรยานเดินทางไปทำงานได้โดยสะดวก คิดเป็นร้อยละ 11.10 และ 0.37 ตามลำดับ ส่วนที่เหลือเป็นผู้ที่มีที่พักอาศัยและสถานที่ทำงานอยู่ห่างกันในระดับที่ผู้อยู่อาศัยเลือกเดินทางโดยใช้เครื่องยนต์ที่สะดวกและรวดเร็วกว่าการเดินหรือใช้จักรยาน แยกออกเป็นผู้ที่เดินทางด้วยรถประจำทางซึ่งเป็นวิธีการเดินทางที่ผู้อยู่อาศัยใช้มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 33.79 เดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 29.10 เมื่อเปรียบเทียบกับวิธีการเดินทางที่เป็นส่วนตัว พบว่า มีจำนวนมากที่สุด และใช้จักรยานยนต์ ร้อยละ 10.73 นอกนั้นเป็นผู้เดินทางในรูปแบบอื่นๆ ร้อยละ 1.85

แผนภูมิ 5.10 แสดงวิธีการเดินทางไปทำงานของแรงงานในพื้นที่ศึกษา



5.4.3 ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

จากข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า แรงงานในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่เสียค่าใช้จ่าย 20-50 บาทต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 33.54 ของแรงงานทั้งหมด รองลงมา ไม่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ร้อยละ 24.66 เสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่า 20 บาท และ 51-100 บาท มีสัดส่วนใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 18.37 และ 16.40 ตามลำดับ ส่วนที่เหลือเสียค่าใช้จ่ายมากกว่า 100 บาท ร้อยละ 7.03 (ตาราง 5.18)

ตาราง 5.18 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบ ค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทางไปทำงานของ แรงงาน

(หน่วย : ร้อยละของผู้ทำงานทั้งหมด)

ค่าเดินทาง	เวลา รูปแบบการเดินทาง	เวลา					รวม
		ไม่มี	น้อยกว่า 15 นาที	15-30 นาที	31-60 นาที	มากกว่า 60 นาที	
ไม่มี	ไม่ต้องเดินทาง	13.07	-	-	-	-	13.07
	เดิน	-	10.36	0.74	-	-	11.10
	จักรยาน	-	0.25	0.12	-	-	0.37
	รถรับส่งพนักงาน	-	-	-	0.12	-	0.12
	รวม	13.07	10.61	0.86	0.12	-	24.66
น้อยกว่า 20 บาท	รถประจำทาง	-	2.47	7.03	3.82	-	13.32
	รถจักรยานยนต์	-	1.60	1.48	0.25	-	3.33
	รถยนต์ส่วนตัว	-	1.73	-	-	-	1.73
	รวม	-	5.80	8.51	4.07	-	18.37
20-50 บาท	รถประจำทาง	-	0.74	8.01	8.38	1.23	18.36
	รถจักรยานยนต์	-	0.99	3.33	1.11	-	5.43
	รถยนต์ส่วนตัว	-	1.36	4.81	2.84	-	9.01
	รถไฟฟ้า	-	-	0.49	0.25	-	0.74
	รวม	-	3.09	16.64	12.58	1.23	33.54
51-100 บาท	รถประจำทาง	-	-	0.25	0.74	1.11	2.10
	รถจักรยานยนต์	-	-	1.36	0.12	0.37	1.85
	รถยนต์ส่วนตัว	-	-	4.16	6.91	0.86	11.93
	รถไฟฟ้า	-	-	0.12	0.12	-	0.24
	แท็กซี่	-	0.25	-	-	-	0.25
	รวม	-	0.25	5.89	7.89	2.34	16.40
มากกว่า 100 บาท	รถจักรยานยนต์	-	-	-	-	0.12	0.12
	รถยนต์ส่วนตัว	-	-	1.36	2.71	2.34	6.41
	แท็กซี่	-	0.25	0.25	-	-	0.50
	รวม	-	0.25	1.61	2.71	2.46	7.03
รวมทั้งหมด		13.07	19.98	33.54	27.37	6.04	100.00

ที่มา : การประมวลผล

สืบเนื่องมาจากวิธีการเดินทาง จึงทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีลักษณะเป็นไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ การที่ผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่เดินทางไปทำงานด้วยรถประจำทาง จึงเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยกว่าผู้ที่เดินทางโดยรถยนต์และพาหนะอื่นๆ ซึ่งส่วนใหญ่จะเสียค่าใช้จ่ายอยู่ในช่วง 20-50 บาท คิดเป็นร้อยละ 18.36 ของแรงงานทั้งหมด รองมาเสียค่าเดินทางน้อยกว่า 20 บาท ร้อยละ 13.32 และมากกว่า 51-100 บาท ร้อยละ 2.10 ผู้ที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ก็มีลักษณะเช่นเดียวกันส่วนใหญ่เสียค่าใช้จ่ายอยู่ในช่วง 20-50 บาท คิดเป็นร้อยละ 5.43 และน้อยกว่า 20 บาท ร้อยละ 3.33 ผู้ที่เสียค่าใช้จ่ายมากกว่า 50 บาทมีเป็นส่วนน้อย คิดเป็นร้อยละ 1.97 ในขณะที่ค่า

ใช้จ่ายของผู้ที่เดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว ส่วนมากอยู่ในช่วง 51-100 บาท ร้อยละ 11.93 รองลงมาได้แก่ 20-50 บาท ร้อยละ 9.01 และมากกว่า 100 บาท ร้อยละ 6.41 ส่วนผู้ที่เดินทางไปยังที่ทำงานที่อยู่ใกล้กับที่พักอาศัยด้วยการเดิน จักรยาน หรือผู้ที่ไม่ต้องเดินทาง รวมทั้งผู้ที่ทำงานมีสวัสดิการรองรับจะไม่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 24.66

5.4.4 เวลาที่ใช้ในการเดินทาง

การศึกษาถึงการเดินทางไปทำงานของผู้อยู่อาศัยว่าใกล้หรือไกลจากที่พักอาศัยสามารถพิจารณาได้จากเวลาในการเดินทาง (Wayne, 1987) โดยผู้ที่มีสถานที่ทำงานอยู่ใกล้ที่พักอาศัยจะใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่าผู้ที่มีสถานที่ทำงานไกลจากที่พักอาศัย จากข้อมูลแบบสอบถามพบว่า ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทาง 15-30 นาที คิดเป็นร้อยละ 33.54 ของแรงงานทั้งหมด รองลงมาใช้เวลาในการเดินทาง 31-60 นาที ร้อยละ 27.37 น้อยกว่า 15 นาที ร้อยละ 19.98 และมากกว่า 1 ชั่วโมงมีจำนวนน้อยที่สุด ร้อยละ 6.04 นอกจากนี้ยังมีผู้อยู่อาศัยจำนวนหนึ่งที่ไม่ต้องใช้เวลาในการเดินทาง เนื่องจากมีที่พักอาศัยและแหล่งงานอยู่ในที่เดียวกัน คิดเป็นร้อยละ 13.07 (ตาราง 5.18)

สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางก็เป็นไปในทิศทางเดียวกัน คือ ผู้ที่ใช้เวลาในการเดินทางมากก็จะเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาก ในทางกลับกันถ้าใช้เวลาในการเดินทางน้อยก็จะเสียค่าใช้จ่ายน้อยหรือไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเลย จากตาราง 5.18 สามารถสรุปได้ว่า แรงงานในพื้นที่ที่ใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 15 นาที ส่วนใหญ่ไม่มีค่าเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 10.61 เพราะเป็นการเดินทางด้วยการเดินและจักรยาน ส่วนที่เหลือเสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่า 20 บาท และ 20-50 บาท สำหรับผู้ที่ใช้เวลาในการเดินทางไปทำงาน 15-30 นาที ส่วนใหญ่จะเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 20-50 บาท ร้อยละ 16.64 และ น้อยกว่า 20 บาท ร้อยละ 8.51 ส่วนผู้ที่ใช้เวลาในการเดินทาง 31-60 นาที ส่วนมากจะเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 20-50 บาท ร้อยละ 12.58 และถ้าหากเดินทางโดยใช้เวลามากกว่า 1 ชั่วโมง ส่วนใหญ่จะเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากกว่า 50 บาทขึ้นไป

จากลักษณะความสัมพันธ์ในข้างต้น ผู้ที่ใช้เวลาในการเดินทางมากจะเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาก เมื่อพิจารณาควบคู่กับรูปแบบในการเดินทางจะสะท้อนให้เห็นว่าผู้ที่ใช้เวลาในการเดินทางมาก เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาก เนื่องจากเดินทางด้วยพาหนะส่วนตัว นั่นคือ กลุ่มที่ใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 1 ชั่วโมง และเสียค่าใช้จ่ายมากกว่า 100 บาท ส่วนมากเป็นผู้ที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ในขณะที่ผู้ที่เดินทางด้วยรถประจำทาง โดยรวมจะใช้เวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยกว่าผู้ที่เดินทางด้วยยานพาหนะอื่น ๆ มีเพียงบางส่วนที่ใช้เวลาในการเดินทางมาก ส่วนนี้อาจเนื่องมาจากต้องรอรถโดยสารนาน แต่ก็ไม่ส่งผลต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางในกรณีที่เดินทางด้วยรถต่อเดียว ส่วนผู้ที่ต้องเดินทางด้วยรถหลายต่อยิ่งทำให้เวลาในการเดินทางมากขึ้นและยอมทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากขึ้นด้วย ลักษณะการเดินทางดังกล่าวอาจส่งผลให้ผู้เดินทางเปลี่ยนไปใช้ยานพาหนะส่วนตัว เพื่อความสะดวกในการเดินทาง โดยแลกกับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น

5.5 การเดินทางไปใช้บริการแหล่งกิจกรรมต่าง ๆ ของประชากร

โดยทั่วไปการใช้บริการหรือประโยชน์จากแหล่งกิจกรรมมีความแตกต่างกัน กล่าวคือ บางครัวเรือนใช้บริการที่มีอยู่โดยรอบพื้นที่พักอาศัย บางครัวเรือนอาจใช้บริการที่อยู่ห่างไกลออกไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพการใช้ที่ดินและกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่พักอาศัย รวมทั้งความสะดวกในการเดินทาง ดังนั้นในการวิเคราะห์การเดินทางจากที่พักอาศัยไปยังแหล่งกิจกรรมต่าง ๆ ของสมาชิกในครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา เพื่อทราบถึงที่ตั้งของแหล่งกิจกรรมและบริการต่าง ๆ ที่ครัวเรือนไปใช้บริการและเกิดความเข้าใจสภาพการเดินทางของประชาชนภายในพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินผสมผสาน รวมทั้งสภาพสังคมและเศรษฐกิจในพื้นที่ศึกษาชัดเจนยิ่งขึ้น ในที่นี้จะศึกษาถึงการเดินทางไปยังแหล่งกิจกรรมต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตของสมาชิกในครัวเรือน ได้แก่ สถานศึกษา ย่านการค้าระดับชุมชน ย่านการค้าระดับเมือง สถานที่พักผ่อนหย่อนใจและสถานพยาบาล ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

5.5.1 สถานศึกษา

จากแบบสอบถามครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างที่กำลังศึกษามี 268 คน คิดเป็นร้อยละ 19.46 ของประชากรทั้งหมด ระดับการศึกษาของประชากรกลุ่มตัวอย่างที่กำลังศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่ศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษามากที่สุด ร้อยละ 35.48 รองลงมา ได้แก่ ระดับอุดมศึกษา ร้อยละ 30.65 ระดับประถมศึกษา ร้อยละ 28.23 และระดับอนุบาล ร้อยละ 5.65

เมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างที่ตั้งของที่อยู่อาศัยกับที่ตั้งสถานศึกษาที่ใช้บริการ จากกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามและสามารถระบุที่ตั้งสถานศึกษาได้ พบว่า จำนวนผู้ใช้บริการสถานศึกษาที่ตั้งอยู่ในและนอกพื้นที่ศึกษามีสัดส่วนใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 49.19 ต่อ 50.81 (ตาราง 5.19)

ด้านลักษณะการเดินทางไปสถานศึกษา พบว่า ผู้ที่ศึกษาส่วนใหญ่เดินทางไปสถานศึกษาด้วยรถประจำทางมากที่สุด ร้อยละ 55.24 รองมา ได้แก่ รถยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 15.73 เดิน ร้อยละ 10.89 และรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 10.48 ทั้งนี้จะสังเกตได้ว่าผู้ที่ศึกษาในพื้นที่จะเดินทางด้วยการเดินและใช้จักรยานยนต์มากกว่าผู้ที่ศึกษานอกพื้นที่

เวลาในการเดินทางไปยังสถานศึกษาของผู้อยู่อาศัยใช้เวลาในการเดินทาง 15-30 นาที มากที่สุด ร้อยละ 39.52 รองมา คือ 31-60 นาที ร้อยละ 26.61 และ น้อยกว่า 15 นาที ร้อยละ 24.60 จากตาราง 5.19 จะเห็นได้ว่าโดยรวมผู้ที่ศึกษาในพื้นที่จะใช้เวลาน้อยกว่าผู้ที่ศึกษานอกพื้นที่ กล่าวคือ ผู้ที่ศึกษาในพื้นที่ส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทาง 15-30 นาที ร้อยละ 24.19 และ น้อยกว่า 15 นาที ร้อยละ 20.97 ในขณะที่ผู้ที่ศึกษานอกพื้นที่ส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทาง 31-60 นาที ร้อยละ 22.98 และ 15-30 นาที ร้อยละ 15.32

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เนื่องจากผู้ที่ศึกษาในพื้นที่ส่วนมากเดินทางไปยังสถานศึกษาด้วยการเดินและรถประจำทาง ดังนั้นค่าใช้จ่ายในการเดินทางจึงอยู่ในระดับที่ไม่สูง ส่วนมากเสีย

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 20-50 บาท และน้อยกว่า 20 บาท ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 18.95 และ 18.15 และไม่เสียค่าใช้จ่ายร้อยละ 12.10 ส่วนผู้ที่ศึกษานอกพื้นที่ส่วนใหญ่เสียค่าใช้จ่าย 20-50 บาท ร้อยละ 24.19 และ น้อยกว่า 20 บาท ร้อยละ 15.73 สำหรับผู้ที่เสียค่าใช้จ่ายมากกว่า 50 บาท มีอยู่ร้อยละ 7.26 ล้วนแต่เป็นผู้ที่ศึกษานอกพื้นที่

ตาราง 5.19 แสดงการเดินทางไปใช้บริการสถานศึกษาของประชาชนในพื้นที่ จำแนกตามที่ตั้งของสถานศึกษา

(หน่วย : ร้อยละ)

รูปแบบการเดินทาง	เวลาเดินทาง	ในพื้นที่					นอกพื้นที่				
		< 15 นาที	15-30 นาที	31-60 นาที	> 60 นาที	รวม	< 15 นาที	15-30 นาที	31-60 นาที	> 60 นาที	รวม
เดิน	ไม่มี	8.06	1.61	-	-	9.68	0.40	0.81	-	-	1.21
รถประจำทาง	< 20 บ.	4.84	6.05	0.81	-	11.69	1.21	4.44	8.87	0.40	14.92
	20-50 บ.	2.42	3.63	0.40	-	6.45	0.40	5.24	8.47	6.05	20.16
	51-100 บ.	-	-	-	-	-	-	-	1.21	0.81	2.02
	รวม	7.26	9.68	1.21	-	18.15	1.61	9.68	18.55	7.26	37.10
รถจักรยานยนต์	ไม่มี	0.40	0.40	-	-	0.81	0.81	-	-	-	0.81
	< 20 บ.	0.81	1.21	-	-	2.02	-	-	-	-	-
	20-50 บ.	1.61	2.42	0.40	0.40	4.84	0.40	-	-	-	0.40
	51-100 บ.	-	-	-	-	-	-	0.81	0.81	-	1.61
รวม	2.82	4.03	0.40	0.40	7.66	1.21	0.81	0.81	-	2.82	
รถยนต์ส่วนตัว	ไม่มี	-	1.21	0.40	-	1.61	0.40	-	1.21	-	1.61
	< 20 บ.	0.40	0.81	-	-	1.21	-	-	-	-	-
	20-50 บ.	1.61	3.63	1.21	-	6.45	-	1.61	0.40	0.81	2.82
	51-100 บ.	-	-	-	-	-	-	-	1.21	0.81	2.02
รวม	2.02	5.65	1.61	-	9.27	0.40	1.61	2.82	1.61	6.45	
รถโรงเรียน	< 20 บ.	0.81	2.02	0.40	-	3.23	-	-	-	-	-
	20-50 บ.	-	1.21	-	-	1.21	-	-	0.40	-	0.40
	51-100 บ.	-	-	-	-	-	-	1.21	0.40	-	1.61
	รวม	0.81	3.23	0.40	-	4.44	-	1.21	0.81	-	2.02
อื่นๆ	< 20 บ.	-	-	-	-	-	-	0.81	-	-	0.81
	20-50 บ.	-	-	-	-	-	-	0.40	-	-	0.40
	รวม	-	-	-	-	-	-	1.21	-	-	1.21
รวม		20.97	24.19	3.63	0.40	49.19	3.63	15.32	22.98	8.87	50.81

ที่มา : การประมวลผล

เมื่อพิจารณาถึงที่ตั้งสถานศึกษาที่ระดับการศึกษา (ตาราง 5.20) ปรากฏว่า ผู้ที่ศึกษาอยู่ในระดับอนุบาลและประถมส่วนใหญ่มีสถานศึกษาอยู่ในพื้นที่ ส่วนผู้ที่ศึกษาในระดับมัธยมมีสถานศึกษาอยู่ในและนอกพื้นที่ในจำนวนที่ไม่แตกต่างกันมาก ซึ่งผู้ที่มีสถานศึกษาอยู่นอกพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในเขตใกล้เคียง ได้แก่ เขตราชเทวี และเขตวังทองหลาง ที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะพื้นที่ทั้ง 2 เขตเป็นพื้นที่บริการการศึกษาแก่ประชากรในพื้นที่ที่ศึกษาในระดับมัธยมตามนโยบายของกระทรวงศึกษาธิการ ในขณะที่ผู้ที่ศึกษาในระดับอุดมศึกษาจะมีสถานศึกษาอยู่ในเขตที่ไกลกว่าระดับมัธยม

ตาราง 5.20 แสดงที่ตั้งสถานศึกษาจำแนกตามระดับการศึกษา

(หน่วย : ร้อยละ)

ระดับการศึกษา ที่ตั้งสถานศึกษา	อนุบาล	ประถม	มัธยม	อุดมศึกษา	รวม
ดินแดง	2.82	15.32	11.29	3.63	33.06
ห้วยขวาง	2.02	7.66	5.65	0.81	16.13
รวมในพื้นที่	4.84	22.98	16.94	4.44	49.19
คลองเตย	0.40	-	1.61	0.40	2.42
จตุจักร	-	-	1.61	6.45	8.06
คูสิต	-	-	1.21	4.44	5.65
ธนบุรี	-	-	0.40	-	0.40
บางซื่อ	-	-	0.40	1.61	2.02
บางรัก	-	-	1.21	-	1.21
ปทุมวัน	-	0.81	1.21	1.21	3.23
พญาไท	-	0.40	-	-	0.40
พระนคร	-	0.40	0.40	0.40	1.21
ป้อมปราบ	-	-	-	0.40	0.40
ราชเทวี	-	0.40	6.05	0.81	7.26
วัฒนา	-	0.40	0.81	1.21	2.42
ดอนเมือง	-	-	-	0.40	0.40
บางกะปิ	-	-	0.81	8.06	8.87
บางเขน	-	-	0.40	-	0.40
วังทองหลาง	0.40	2.82	2.02	-	5.24
บางแค	-	-	-	0.40	0.40
ลาดกระบัง	-	-	-	0.40	0.40
นนทบุรี	-	-	0.40	-	0.40
รวมนอกพื้นที่	0.81	5.24	18.55	26.21	50.81
รวม	5.65	28.23	35.48	30.65	100.00

ที่มา : การประมวลผล

สาเหตุประการหนึ่งที่อยู่อาศัยบางส่วนเลือกสถานศึกษานอกพื้นที่ สืบเนื่องมาจากระดับการศึกษา กล่าวคือ การศึกษาในระดับสูง ผู้ศึกษาจะเลือกสถานศึกษาที่เหมาะสมและเป็นที่น่าพอใจของตนเป็นสำคัญทำให้รัศมีในการเดินทางไปยังสถานศึกษาตามความต้องการดังกล่าวไกลมากขึ้น ต่างกับผู้ศึกษาในระดับที่ต่ำกว่า ซึ่งไม่จำเป็นต้องเลือกสถานศึกษาเช่นเดียวกับผู้ศึกษาในระดับสูง แต่จะถือเอาความสะดวกในการเดินทางและความเหมาะสมในสถานศึกษาที่อยู่ใกล้ที่พักอาศัยเป็นสำคัญ ดังนั้นระยะทางในการเดินทางไปยังสถานศึกษาดังกล่าวจึงสั้นกว่า นอกจากนี้การเลือกสถานศึกษา ยังเกี่ยวกับการสอบคัดเลือกโดยใช้ความสามารถด้านการศึกษาเป็นหลัก หรืออาจเป็นการตัดสินใจของบุคคลอื่น เช่น บิดา มารดา และยังมีเหตุผลอื่นๆ เช่น อยู่ใกล้ที่ทำงานของบิดา มารดา หรือความมีชื่อเสียงของสถานศึกษา

5.5.2 ย่านการค้าระดับชุมชน

จากกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนในพื้นที่ทั้งหมดมีผู้ตอบว่าไปใช้บริการย่านการค้าระดับชุมชนทั้งหมด 213 ราย คิดเป็นร้อยละ 53.25 ของครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด เมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างที่ตั้งของที่อยู่อาศัยกับที่ตั้งย่านการค้าระดับชุมชนที่ไปใช้บริการ พบว่า จำนวนผู้ใช้บริการย่านการค้าที่ตั้งอยู่ในพื้นที่และนอกพื้นที่ศึกษามีสัดส่วนแตกต่างกันมาก คิดเป็นร้อยละ 90.14 ต่อ 9.86 เนื่องจากการเดินทางไปซื้อสินค้าประเภทอาหาร ซึ่งไม่ต้องใช้ความพิถีพิถันในการ

เลือกนัก ดังนั้นสภาพการเดินทางไปยังย่านการค้าชุมชน คริวเรือนส่วนใหญ่จะเดินทางไปย่านการค้าในละแวกที่อยู่ใกล้กับที่พักอาศัยมากที่สุด (ตาราง 5.21)

ตาราง 5.21 แสดงการเดินทางไปใช้บริการย่านการค้าระดับชุมชนของประชาชนในพื้นที่ จำแนกตามที่ตั้งของย่านการค้าระดับชุมชน

(หน่วย : ร้อยละ)

รูปแบบการเดินทาง	เวลา ค่าเดินทาง	ในพื้นที่				นอกพื้นที่			
		< 15 นาที	15-30 นาที	31-60 นาที	รวม	< 15 นาที	15-30 นาที	31-60 นาที	รวม
เดิน	ไม่มี	36.62	6.10	-	42.72	0.94	-	-	0.94
รถประจำทาง	< 20 บ.	7.04	4.23	-	11.27	1.41	4.23	-	5.63
	20-50 บ.	0.94	1.41	0.47	2.82	-	0.47	-	0.47
	รวม	7.98	5.63	0.47	14.08	1.41	4.69	-	6.10
รถจักรยานยนต์	ไม่มี	0.94	0.47	-	1.41	0.94	-	-	0.94
	< 20 บ.	4.23	0.94	0.94	6.10	0.47	-	0.47	0.94
	20-50 บ.	2.82	1.88	0.47	5.16	-	-	-	-
	รวม	7.98	3.29	1.41	12.68	1.41	-	0.47	1.88
รถยนต์ส่วนตัว	ไม่มี	-	0.47	-	0.47	-	0.47	-	0.47
	< 20 บ.	1.88	0.94	-	2.82	0.47	-	-	0.47
	20-50 บ.	2.82	4.23	0.47	7.51	-	-	-	-
	51-100 บ.	-	1.88	1.41	3.29	-	-	-	-
	รวม	4.69	7.51	1.88	14.08	0.47	0.47	-	0.94
อื่นๆ	ไม่มี	1.88	0.47	-	2.35	-	-	-	-
	< 20 บ.	1.88	0.47	-	2.35	-	-	-	-
	20-50 บ.	0.47	1.41	-	1.88	-	-	-	-
	รวม	4.23	2.35	-	6.57	-	-	-	-
รวม		61.50	24.88	3.76	90.14	4.23	5.16	0.47	9.86

ที่มา : การประมวลผล

ลักษณะการเดินทางไปใช้บริการ (ตาราง 5.21) ผู้อาศัยที่อยู่ใกล้กับย่านการค้าระดับชุมชนสามารถเดินทางไปใช้บริการได้ คิดเป็นร้อยละ 43.66 มีบางส่วนที่ต้องเดินทางด้วยระยะทางไกล จึงต้องเดินทางด้วยรถประจำทาง ร้อยละ 20.19 เดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวร้อยละ 15.02 และจักรยานยนต์ร้อยละ 14.55 ส่วนที่เหลือเป็นการเดินในรูปแบบอื่นๆ ร้อยละ 6.57

ด้านเวลาการเดินทาง คริวเรือนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการย่านการค้าระดับชุมชนที่อยู่ใกล้ที่พักอาศัย ส่วนมากใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 15 นาที ร้อยละ 65.73 สำหรับบางคริวเรือนที่อยู่ห่างจากย่านการค้าระดับชุมชนออกไปจะใช้เวลาในการเดินทาง 15-30 นาที คิดเป็นร้อยละ 30.05 มีเป็นส่วนน้อยที่ใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 30 นาที

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการเดินทางและค่าใช้จ่ายในการเดินทางพบว่า รูปแบบการเดินทางมีความสัมพันธ์กับค่าใช้จ่ายโดยตรง กล่าวคือ คริวเรือนในพื้นที่ส่วนมากเดินทางไปย่านการค้าระดับชุมชนด้วยการเดินดังนั้นร้อยละ 43.66 จึงไม่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางสำหรับคริวเรือนที่เสียค่าเดินทางน้อยกว่า 20 บาท คิดเป็นร้อยละ 29.58 ส่วนมากเป็นการเดินทางด้วยรถประจำทาง ส่วนคริวเรือนที่เสียค่าเดินทาง 20-50 บาท และมากกว่า 50 บาท คิดเป็นร้อยละ

17.84 และ 3.29 ตามลำดับ ส่วนใหญ่เป็นครัวเรือนที่เดินทางโดยรถยนต์ รถจักรยานยนต์และรถรับจ้าง นอกจากนี้ยังมีบางส่วนที่เดินทางไปใช้บริการด้วยยานพาหนะแต่ไม่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง อาจเพราะเป็นทางผ่านในการเดินทางไปทำกิจกรรมอื่นๆ

5.5.3 ย่านการค้าระดับเมือง

จากกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนในพื้นที่ทั้งหมดมีผู้ตอบว่าไปใช้บริการย่านการค้าระดับเมืองทั้งหมด 220 ครัวเรือน คิดเป็นร้อยละ 55.00 ของครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด บางครัวเรือนตอบสถานที่ใช้จ่ายใช้สอยมากกว่า 1 แห่ง ดังนั้นเมื่อนำมานับรวมกันทั้งหมด จึงเกิดเป็นผู้ใช้สถานที่ใช้จ่ายใช้สอย 293 ราย ในย่านการค้ามากกว่า 10 แห่ง ย่านการค้าระดับเมืองที่ครัวเรือนตัวอย่างไปใช้บริการมากที่สุด ได้แก่ คาร์ฟูร์ (สาขารัชดาฯ) ร้อยละ 25.60 ของครัวเรือนที่ใช้บริการย่านการค้าระดับเมืองทั้งหมด รองมา ได้แก่ โลตัส (สาขาฟอร์จูน) โรบินสันและจัสโก้ (สาขารัชดาฯ) คิดเป็นร้อยละ 23.55, 18.43 และ 14.68 ตามลำดับ ส่วนที่เหลือร้อยละ 17.75 เป็นการไปใช้บริการย่านการค้าระดับเมืองอื่นๆ เช่น มาตรฐานครอง เซ็นทรัล (สาขาลาดพร้าว) เดอะมอลล์ (สาขาบางกะปิ)

ความสัมพันธ์ระหว่างที่ตั้งของที่อยู่อาศัยกับที่ตั้งย่านการค้าระดับเมืองที่ใช้บริการ จากกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม พบว่า จำนวนผู้ใช้บริการที่ตั้งอยู่ในพื้นที่และนอกพื้นที่ศึกษามีสัดส่วนแตกต่างกันมาก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 82.27 ต่อ 17.73 (ตาราง 5.22)

ตาราง 5.22 แสดงการเดินทางไปใช้บริการย่านการค้าระดับเมืองของประชาชนในพื้นที่ จำแนกตามที่ตั้งย่านการค้าระดับเมือง

(หน่วย : ร้อยละ)

รูปแบบการเดินทาง	เวลา ค่าเดินทาง	ในพื้นที่					นอกพื้นที่			
		< 15 นาที	15-30 นาที	31-60 นาที	> 60 นาที	รวม	15-30 นาที	31-60 นาที	> 60 นาที	รวม
เดิน	ไม่มี	4.55	0.91	-	-	5.45	-	-	-	-
รถประจำทาง	< 20 บ.	5.45	10.91	-	-	16.36	5.00	1.36	-	6.36
	20-50 บ.	2.73	4.55	1.82	0.91	10.00	1.36	2.27	-	3.64
	รวม	8.18	15.45	1.82	0.91	26.36	6.36	3.64	-	10.00
รถจักรยานยนต์	ไม่มี	0.45	1.36	-	-	1.82	-	-	-	-
	< 20 บ.	4.55	2.73	-	-	7.27	0.91	-	-	0.91
	20-50 บ.	2.27	3.18	-	-	5.45	0.45	0.45	-	0.91
	รวม	7.27	7.73	-	-	15.00	1.36	0.45	-	1.82
รถยนต์ส่วนตัว	ไม่มี	-	2.73	-	-	2.73	0.91	-	-	0.91
	< 20 บ.	1.82	-	0.45	-	2.27	0.91	-	-	0.91
	20-50 บ.	3.64	10.91	0.91	-	15.45	0.91	0.45	-	1.36
	51-100 บ.	0.45	5.00	-	-	5.45	0.45	1.36	0.45	2.27
	รวม	6.36	19.09	2.27	-	27.73	3.18	2.27	0.45	5.91
อื่นๆ	ไม่มี	-	1.36	-	-	1.36	-	-	-	-
	20-50 บ.	0.91	3.18	-	-	4.09	-	-	-	-
	51-100 บ.	-	1.82	0.45	-	2.27	-	-	-	-
	รวม	0.91	6.36	0.45	-	7.73	-	-	-	-
รวม		27.27	49.54	4.55	0.91	82.27	10.91	6.36	0.45	17.73

ที่มา : การประมวลผล

ลักษณะการเดินทางไปใช้บริการ (ตาราง 5.22) ครั้วเรือนส่วนใหญ่เดินทางไปย่านการค้าระดับเมืองด้วยรถประจำทางมากที่สุด ร้อยละ 36.36 รองมา ได้แก่ รถยนต์ส่วนตัว จักรยานยนต์ และเดิน ร้อยละ 33.64, 16.82 และ 5.45 ตามลำดับ ส่วนที่เหลือเป็นการเดินทางในรูปแบบอื่น ๆ ร้อยละ 7.73

ด้านเวลาในการเดินทาง พบว่า ครั้วเรือนส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทาง 15-30 นาที คิดเป็นร้อยละ 60.45 รองลงมาใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 15 นาที ร้อยละ 27.27 มากกว่า 30-60 นาที ร้อยละ 10.91 และมากกว่า 1 ชั่วโมง มีเป็นส่วนน้อย คิดเป็นร้อยละ 1.36 ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบเวลาในการเดินทางของผู้ที่ใช้บริการในพื้นที่และนอกพื้นที่จะเห็นได้ว่าการเดินทางที่ใช้เวลามากกว่า 30 นาที จะอยู่ในกลุ่มนอกพื้นที่มากกว่า

สำหรับค่าใช้จ่ายในการเดินทางนั้นขึ้นอยู่กับรูปแบบในการเดินทาง กล่าวคือ ครั้วเรือนที่ไปย่านการค้าดังกล่าวด้วยการเดิน จักรยาน และมีบางส่วนที่เดินทางด้วยยานพาหนะ โดยเป็นทางผ่านในการทำกิจกรรมอื่น จึงไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 12.27 สำหรับครั้วเรือนที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยกว่า 20 บาท มีอยู่ร้อยละ 34.09 โดยมากเป็นการเดินทางด้วยรถประจำทาง ส่วนครั้วเรือนที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 20-50 บาท มีร้อยละ 40.91 ส่วนใหญ่เป็นครั้วเรือนที่เดินทางโดยรถประจำทางและรถยนต์ ส่วนครั้วเรือนที่เสียค่าใช้จ่าย 51-100 บาท มากกว่า 100 บาท มีร้อยละ 10.45 และ 2.27 ตามลำดับ ส่วนมากเป็นการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์และรถยนต์

5.5.4 สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

จากตัวอย่างครั้วเรือนในพื้นที่ทั้งหมด มีผู้ตอบแบบสอบถามในส่วนนี้ทั้งหมด 226 ราย คิดเป็นร้อยละ 56.50 ของครั้วเรือนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด สถานที่พักผ่อนที่ครั้วเรือนไปใช้บริการสามารถแยกเป็นสนามกีฬา ร้อยละ 59.73 สวนสาธารณะ ร้อยละ 27.43 สถานที่พักผ่อนต่างจังหวัด ร้อยละ 3.54 และสถานบันเทิง เช่น โรงภาพยนตร์ ศูนย์การค้า สวนสนุก ร้อยละ 9.29 สถานที่พักผ่อนที่ครั้วเรือนใช้บริการมากที่สุด ได้แก่ ศูนย์เยาวชนกรุงเทพฯ ร้อยละ 45.13 ของผู้ตอบทั้งหมด รองมา คือ สนามกีฬาห้วยขวาง สวนจตุจักร และสวนสันติภาพ คิดเป็นร้อยละ 13.72, 9.73 และ 7.96 ตามลำดับ ส่วนที่เหลือร้อยละ 23.46 เป็นสถานที่พักผ่อนอื่น ๆ

เมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างที่ตั้งของที่อยู่อาศัยกับที่ตั้งสถานที่พักผ่อนที่ใช้บริการ จากกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม พบว่า จำนวนผู้ใช้บริการสถานที่พักผ่อนที่ตั้งอยู่ในพื้นที่และนอกพื้นที่ศึกษามีสัดส่วนแตกต่างกัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 65.49 : 34.51 (ตาราง 5.23)

ลักษณะการเดินทางไปใช้บริการ (ตาราง 5.23) ผู้อยู่อาศัยส่วนมากเดินทางไปใช้บริการ คิดเป็นร้อยละ 33.63 รองลงมา เดินทางด้วยรถประจำทาง รถยนต์ส่วนตัว และจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 22.12, 25.22 และ 13.27 ตามลำดับ ส่วนที่เหลือเป็นการเดินทางในรูปแบบอื่น ๆ ร้อยละ 5.75

เวลาในการเดินทาง ครั้วเรือนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการสถานที่พักผ่อนที่อยู่ใกล้ที่พักอาศัย ส่วนมากใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 15 นาที ร้อยละ 49.56 รองลงมาใช้เวลาในการเดินทาง 15-30 นาที ร้อยละ 34.51 มีเป็นส่วนน้อยที่ใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 30 นาที คิดเป็นร้อยละ 15.93 เมื่อพิจารณาเวลาการเดินทางของผู้ที่ใช้บริการสถานที่พักผ่อนในและนอกพื้นที่ พบว่า ผู้ที่ใช้บริการในพื้นที่ส่วนใหญ่จะใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 15 นาที ร้อยละ 42.04 สำหรับผู้ใช้บริการนอกพื้นที่ส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทาง 15-30 นาที ร้อยละ 14.60

ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินทางนั้นขึ้นอยู่กับรูปแบบในการเดินทาง กล่าวคือ ครั้วเรือนที่เดินทางไปสถานที่พักผ่อนด้วยการเดิน จักรยาน และมีบางส่วนที่เดินทางด้วยยานพาหนะ โดยเป็นทางผ่านในการทำกิจกรรมอื่น จึงไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 38.50 สำหรับครั้วเรือนที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง น้อยกว่า 20 บาท มีอยู่ร้อยละ 25.66 โดยมากเป็นการเดินทางด้วยรถประจำทาง ส่วนครั้วเรือนที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 20-50 บาท และ 51-100 บาท มีร้อยละ 19.03 และ 15.04 ส่วนที่เหลือเสียค่าใช้จ่ายมากกว่า 100 บาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการเดินทางโดยรถยนต์

ตาราง 5.23 แสดงการเดินทางไปใช้บริการสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของประชาชนในพื้นที่ จำแนกตามที่ตั้งสถานที่พักผ่อน

(หน่วย : ร้อยละ)

รูปแบบการเดินทาง	เวลาเดินทาง	ในพื้นที่				นอกพื้นที่				
		< 15 นาที	15-30 นาที	31-60 นาที	รวม	< 15 นาที	15-30 นาที	31-60 นาที	>60 นาที	รวม
เดิน	ไม่มี	25.66	7.96	-	33.63	-	-	-	-	-
รถประจำทาง	< 20 บ.	3.54	3.10	0.88	7.52	2.21	3.54	2.65	0.88	9.29
	20-50 บ.	0.88	1.33	-	2.21	0.88	1.33	0.88	-	3.10
	รวม	4.42	4.42	0.88	9.73	3.10	4.87	3.54	0.88	12.39
รถจักรยานยนต์	ไม่มี	-	-	-	-	-	0.44	-	-	0.44
	<20 บ.	3.10	1.77	-	4.87	1.33	2.21	-	-	3.54
	20-50 บ.	1.77	0.44	0.88	3.10	-	-	-	-	-
	51-100 บ.	-	0.44	-	0.44	-	0.44	-	0.44	0.88
รวม	4.87	2.65	0.88	8.41	1.33	3.10	-	0.44	4.87	
รถยนต์ส่วนตัว	ไม่มี	-	-	-	-	-	-	0.88	0.44	1.33
	< 20 บ.	-	0.44	-	0.44	-	-	-	-	-
	20-50 บ.	3.54	1.33	0.44	5.31	3.10	1.33	0.44	0.44	5.31
	51-100 บ.	1.33	1.77	1.33	4.42	-	4.87	1.77	-	6.64
	>100 บ.	-	-	-	-	-	-	1.33	0.44	1.77
รวม	4.87	3.54	1.77	10.18	3.10	6.19	4.42	1.33	15.04	
อื่นๆ	ไม่มี	2.21	0.44	-	2.65	-	-	0.44	-	0.44
	51-100 บ.	-	0.88	-	0.88	-	0.44	1.33	-	1.77
	รวม	2.21	1.33	-	3.54	-	0.44	1.77	-	2.21
รวม		42.04	19.91	3.54	65.49	7.52	14.60	9.73	2.65	34.51

ที่มา : การประมวลผล

5.5.5 สถานพยาบาล

จากกลุ่มตัวอย่างครั้วเรือนในพื้นที่ทั้งหมดมีผู้ตอบว่าไปใช้บริการสถานพยาบาลทั้งหมด 208 ราย คิดเป็นร้อยละ 52.00 ของครั้วเรือนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด สถานรักษาพยาบาลที่ใช้บริการมีมากกว่า 30 แห่ง กระจายอยู่ในพื้นที่ต่าง ๆ จากข้อมูลตอบแบบสอบถาม สามารถจำแนกสถานพยาบาล

ออกเป็น 2 ประเภท คือ โรงพยาบาล ร้อยละ 71.63 และคลินิก ร้อยละ 28.37 สถานรักษาพยาบาลที่ครัวเรือนไปใช้บริการมากที่สุด ได้แก่ โรงพยาบาลราชวิถี คิดเป็นร้อยละ 15.38 ของครัวเรือนที่ตอบแบบสอบถาม รองมาคือ โรงพยาบาลกรุงเทพ ร้อยละ 9.62 และโรงพยาบาลรามา ร้อยละ 9.13 ส่วนที่เหลือร้อยละ 37.50 เป็นโรงพยาบาลอื่นๆ และร้อยละ 28.37 เป็นคลินิก

เมื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างที่ตั้งของที่อยู่อาศัยกับที่ตั้งสถานพยาบาลที่ใช้บริการ จากกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม พบว่า จำนวนครัวเรือนที่ใช้บริการสถานพยาบาลที่ตั้งอยู่ในและนอกพื้นที่ศึกษามีสัดส่วนใกล้เคียงกัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 46.15 ต่อ 53.85 (ตาราง 5.24)

ตาราง 5.24 แสดงการเดินทางไปใช้บริการสถานพยาบาลของประชาชนในพื้นที่ จำแนกตามที่ตั้งสถานพยาบาล

(หน่วย : ร้อยละ)

รูปแบบการเดินทาง	เวลา ค่าเดินทาง	ในพื้นที่				นอกพื้นที่				รวม
		< 15 นาที	15-30 นาที	31-60 นาที	รวม	< 15 นาที	15-30 นาที	31-60 นาที	> 60 นาที	
เดิน	ไม่มี	10.10	0.48	-	10.58	0.48	0.48	-	-	0.96
รถประจำทาง	< 20 บ.	2.88	1.92	-	4.81	0.96	6.73	4.33	0.96	12.98
	20-50 บ.	-	1.92	0.96	2.88	0.48	4.81	3.37	-	8.65
	51-100 บ.	-	-	-	-	-	-	0.96	-	0.96
	รวม	2.88	3.85	0.96	7.69	1.44	11.54	8.65	0.96	22.60
รถจักรยานยนต์	ไม่มี	0.48	0.48	-	0.96	-	-	-	-	-
	< 20 บ.	2.88	0.96	-	3.85	0.96	-	-	-	0.96
	20-50 บ.	0.96	1.92	0.96	3.85	0.96	1.44	1.92	0.48	4.81
	51-100 บ.	-	-	-	-	-	0.96	-	-	0.96
รวม	4.33	3.37	0.96	8.65	1.92	2.40	1.92	0.48	6.73	
รถยนต์ส่วนตัว	ไม่มี	-	0.48	-	0.48	-	0.48	-	-	0.48
	< 20 บ.	0.48	0.96	-	1.44	0.96	-	-	-	0.96
	20-50 บ.	2.88	2.40	0.96	6.25	0.48	2.88	2.40	-	5.77
	51-100 บ.	-	3.85	2.88	6.73	-	4.33	5.77	1.44	11.54
	> 100 บ.	-	-	0.96	0.96	-	-	-	-	-
รวม	3.37	7.69	4.81	15.87	1.44	7.69	8.17	1.44	18.75	
อื่นๆ	20-50 บ.	0.96	1.44	-	2.40	-	-	-	-	-
	51-100 บ.	-	0.48	0.48	0.96	-	3.37	0.48	-	3.85
	> 100 บ.	-	-	-	-	-	-	0.96	-	0.96
รวม	0.96	1.92	0.48	3.37	-	3.37	1.44	-	4.81	
รวม		21.63	17.31	7.21	46.15	5.29	25.48	20.19	2.88	53.85

ที่มา : การประมวลผล

ลักษณะการเดินทางไปใช้บริการ (ตาราง 5.24) ผู้อยู่อาศัยเดินทางไปใช้บริการสถานพยาบาลด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด ร้อยละ 34.62 รองมา ได้แก่ รถประจำทาง ร้อยละ 30.29 รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 15.38 เดิน ร้อยละ 11.54 และอื่นๆ ร้อยละ 8.17

เวลาที่ใช้ในการเดินทาง ผู้อยู่อาศัยส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทางไปยังสถานพยาบาล 15-30 นาที ร้อยละ 42.79 รองลงมาใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 15 นาที ร้อยละ 26.92 ใช้เวลา 31-60 นาที ร้อยละ 27.40 และมากกว่า 1 ชั่วโมง ร้อยละ 2.88

เนื่องจากผู้อยู่อาศัยส่วนมากเดินทางไปยังสถานพยาบาลด้วยรถยนต์ ดังนั้นจึงเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 20-50 บาท 51-100 และมากกว่า 100 บาท ร้อยละ 34.62, 25.00 และ 1.92 ตามลำดับ สำหรับผู้ที่เดินทางด้วยการเดิน ซึ่งไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง มีร้อยละ 11.54 ส่วนผู้ที่เสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่า 20 บาท มีอยู่ร้อยละ 25.00 โดยมากเป็นผู้ที่เดินทางโดยรถประจำทาง นอกจากนี้ยังมีผู้ที่เดินทางด้วยยานพาหนะแต่ไม่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ร้อยละ 1.92

จากตาราง 5.24 จะเห็นได้ว่าผู้ที่ใช้บริการสถานพยาบาลในพื้นที่ใช้เวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยกว่าผู้ที่ใช้บริการนอกพื้นที่ คือ ผู้ที่ให้บริการในพื้นที่ส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 15 นาที ในขณะที่ผู้ที่ใช้บริการนอกพื้นที่ส่วนมากใช้เวลา 15-30 นาที ด้านค่าใช้จ่าย ผู้ที่ให้บริการในพื้นที่ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 20-50 บาทและไม่มีค่าใช้จ่าย ส่วนผู้ที่ให้บริการนอกพื้นที่ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่าย 20-50 บาท และ 51-100 บาท

ด้วยสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานของพื้นที่จะเห็นได้ว่าสภาพการดำเนินชีวิตของประชาชนในพื้นที่ การเดินทางไปใช้แหล่งบริการที่เกี่ยวกับชีวิตประจำวัน ได้แก่ การเดินทางไปซื้อสินค้าอุปโภค บริโภคที่ตลาดและศูนย์การค้า ส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางในพื้นที่ ในขณะที่การเดินทางไปใช้บริการสถานศึกษาและสถานพยาบาลมีสัดส่วนการเดินทางนอกพื้นที่มากกว่าในพื้นที่ เนื่องจากการใช้บริการดังกล่าวจะมีปัจจัยทางด้านอื่นๆ เข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น ค่าใช้จ่ายในการใช้บริการคุณภาพของสถานบริการ นโยบายของรัฐในการกำหนดเขตการใช้บริการ เป็นต้น นอกจากนี้จากข้อมูลการเดินทางไปใช้บริการจะเห็นได้ว่าการเดินทางไปใช้บริการต่างๆ การใช้บริการในพื้นที่ส่วนใหญ่จะใช้เวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยกว่าการเดินทางไปใช้บริการนอกพื้นที่

จากลักษณะการเดินทางไปทำงานและการเดินทางไปใช้บริการต่างๆ เมื่อสอบถามครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างถึงความพึงพอใจในที่พักอาศัยในส่วนของการเดินทาง โดยเฉพาะการเดินทางไปทำงาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อที่พักอาศัยสูง คิดเป็นร้อยละ 85.80 ของครัวเรือนทั้งหมด และร้อยละ 14.20 ไม่พอใจ ประเด็นที่ครัวเรือนไม่พอใจมากที่สุด คือ ปัญหาการจราจรติดขัด ร้อยละ 51.04 รถโดยสารมีไม่เพียงพอและต้องรอรถโดยสารนาน ร้อยละ 14.58 เท่ากัน เดินทางด้วยรถหลายต่อ ร้อยละ 13.54 ส่วนที่เหลือเส้นทางคมนาคมไม่ดี และปัญหาน้ำท่วม ร้อยละ 4.17 และ 2.08 ตามลำดับ

กลุ่มครัวเรือนที่ไม่พอใจแก่ปัญหาดังกล่าวด้วยการออกเดินทางให้เร็วขึ้นกว่าเดิม ร้อยละ 58.23 รองลงมา ได้แก่ ยังไม่มีวิธีแก้ปัญหาที่เหมาะสม ร้อยละ 16.46 เปลี่ยนวิธีการเดินทาง ร้อยละ 10.13 มากกว่าครึ่งเปลี่ยนมาใช้จักรยานยนต์แทนวิธีการเดินทางเดิม ส่วนที่เหลือเปลี่ยนที่ที่พักอาศัยและเปลี่ยนที่ทำงาน ร้อยละ 8.86 และ 6.33 ตามลำดับ จากวิธีการแก้ปัญหาในการเดินทางไปทำงานสะท้อนให้เห็นว่าผู้อยู่อาศัยแก้ปัญหาการเดินทางด้วยวิธีการที่สะดวกที่สุด เพราะการออกเดินทางให้เร็วขึ้นกว่าเดิมสามารถทำได้ง่ายกว่าการเปลี่ยนสถานที่ทำงานหรือที่ที่พักอาศัย เพราะการหางานใหม่อาจไม่ได้งานที่พอใจเท่ากับงานเดิมหรือแรงงานพอใจกับสถานที่ทำงานเมื่อพิจารณาถึงผลตอบแทนที่ได้รับ โดยยอมเดินทางในระยะทางที่ไกล ส่วนการเปลี่ยนที่ที่พักอาศัยอาจทำได้สะดวกสำหรับผู้ที่อยู่อาศัย

เพียงลำพังและผู้ที่เขาที่พักอาศัยอยู่ สำหรับผู้ที่อาศัยเป็นครอบครัวการย้ายที่พักอาศัยจะส่งผลกระทบต่อคนอื่น ๆ ในครอบครัว จึงทำให้การแก้ปัญหาด้วยการเปลี่ยนที่พักอาศัยและสถานที่ทำงานมีน้อย

สำหรับข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการเดินทาง พบว่า ด้านการขนส่งสาธารณะต้องการให้ปรับปรุงการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างบริการขนส่งมวลชน รถประจำทางและเรือให้สะดวกรวดเร็วมากที่สุด ร้อยละ 30.27 เพิ่มจำนวนรถประจำทางที่ให้บริการในถนนสายหลัก สายรองร้อยละ 28.66 ขยายเส้นทางรถให้บริการรถประจำทางในถนนสายหลัก สายรอง ร้อยละ 18.68 เพิ่มบริการรถสองแถวในตรอกซอยต่าง ๆ ภายในพื้นที่ ร้อยละ 18.04 และปรับปรุงการขนส่งทางน้ำ ร้อยละ 4.35

ด้านเส้นทางคมนาคม/ถนน ต้องการให้ขยายขนาดถนนซอยในชุมชน ร้อยละ 22.61 จัดระบบสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสมกับปริมาณรถบนถนน ร้อยละ 18.96 ส่งเสริมการเดินทางเท้าและการใช้จักรยาน ร้อยละ 18.40 ตัดถนนในชุมชนเพื่อเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก ร้อยละ 15.31 จัดระบบการเดินทางภายในพื้นที่ใหม่ ร้อยละ 12.36 และปรับปรุงขนาดถนนที่เชื่อมต่อกัน เพื่อแก้ปัญหาคอขวด ร้อยละ 12.36

ด้วยวิธีการแก้ปัญหาในการเดินทางและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการเดินทางของประชาชนนี้จะนำไปใช้ในการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน ซึ่งจะกล่าวในบทต่อไป

5.6 ความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานของประชากร

ในการศึกษาแนวความคิดความสมดุลระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานในบทที่ 2 พบว่า การศึกษาความสมดุลมิใช่เป็นการศึกษาถึงด้านปริมาณระหว่างแหล่งงานและที่พักอาศัยเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานด้วย ดังนั้นในที่นี้จึงศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน

จากข้อมูลแบบสอบถามในเรื่องที่ตั้งแหล่งงานและการเดินทางจากที่พักอาศัยไปยังแหล่งงานในตอนต้นได้นำมาสร้างตารางวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างที่ตั้งที่พักอาศัยและแหล่งงาน โดยใช้โปรแกรม SPSS ในการประมวลผลสร้างตารางความสัมพันธ์ ผลปรากฏดังตาราง 5.25-5.26 และแผนที่ 5.4 ความสัมพันธ์ดังกล่าวขึ้นอยู่กับที่ตั้งสถานที่ทำงานและที่พักอาศัย หากจำนวนผู้ที่มีที่ตั้งสถานที่ทำงานอยู่ไกลจากที่พักอาศัยมีมาก ความสัมพันธ์ดังกล่าวจะลดน้อยลง แต่ถ้าจำนวนผู้ที่มีที่พักอาศัยและแหล่งงานอยู่ใกล้กันมาก ความสัมพันธ์ดังกล่าวจะมีมากขึ้น ความไกลใกล้ระหว่างสถานที่ทำงานและที่พักอาศัยนี้สามารถวัดออกมาในรูปของระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง และจากการศึกษาแนวความคิดความสมดุลระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานในส่วนที่กล่าวถึงเวลาการเดินทางจากที่พักอาศัยไปยังแหล่งงาน ทำให้สามารถสรุปได้ว่าเวลาการเดินทางที่แรงงานต้องการ คือ 15 นาที และเวลาการเดินทางที่ใช้มากที่สุด คือ 30 นาที ดังนั้นการศึกษาความสัมพันธ์เชื่อมโยงโดยการเดินทางระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานของประชาชนจากแบบสอบถาม จึงใช้เวลาการเดินทางดังกล่าวที่ได้จากการศึกษาแนวความคิดมาใช้ โดยสามารถแบ่งออกเป็น 5 กลุ่ม คือ

1) กลุ่มที่ไม่ต้องเดินทาง คือ ผู้ที่ไม่ต้องเดินทางไปทำงาน มีอยู่ร้อยละ 14.08 ของแรงงานกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด เพราะมีแหล่งงานอยู่ในพื้นที่เดียวกับที่พักอาศัยทำให้ไม่ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

2) กลุ่มที่ใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 15 นาที จากตาราง 5.25 และ 5.26 จะเห็นได้ว่าแรงงานในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะทำงานอยู่ในพื้นที่ ซึ่งมีอยู่ร้อยละ 19.65 โดยมากเดินทางด้วยการเดินและรถประจำทาง สำหรับค่าใช้จ่าย ส่วนใหญ่ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย ร้อยละ 10.49 รองมามีค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยกว่า 20 บาท และ 20-50 บาท คิดเป็นร้อยละ 5.05 และ 4.12 ตามลำดับ ส่วนผู้ที่ทำงานนอกพื้นที่ มีร้อยละ 0.93 โดยมีแหล่งงานอยู่ในเขตจตุจักร เขตราชเทวี เขตวัฒนา และเขตวังทองหลาง โดยเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว รถจักรยานยนต์ และรถประจำทาง โดยมากมีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 20-50 บาท

3) กลุ่มที่ใช้เวลาในการเดินทางทำงาน 15-30 นาที มีสัดส่วนของผู้ที่ทำงานอยู่ในพื้นที่และนอกพื้นที่ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 16.73 และ 16.60 สำหรับที่ตั้งแหล่งงานของผู้ที่ทำงานอยู่นอกพื้นที่ ส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่ชั้นในตะวันออก ร้อยละ 13.55 และพื้นที่ต่อเมืองตะวันออก ร้อยละ 2.26 โดยเฉพาะในเขตราชเทวี เขตวัฒนา เขตคลองเตย และเขตปทุมวัน ด้านการเดินทางไปทำงาน จากตาราง 5.25 จะเห็นได้ว่าการเดินทางไปทำงานในกลุ่มเวลานี้ลดลง ผู้ที่ทำงานอยู่ในพื้นที่ โดยมากจะเดินทางด้วยรถประจำทาง ซึ่งส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 20-50 บาท และน้อยกว่า 20 บาท คิดเป็นร้อยละ 4.38 และ 3.05 ตามลำดับ ส่วนผู้ที่ทำงานนอกพื้นที่ส่วนมากจะเดินทางด้วยรถประจำทาง รถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดยผู้ที่เดินทางด้วยรถประจำทางและรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่าย 20-50 บาท คิดเป็นร้อยละ 3.98 และ 2.26 ตามลำดับ ในขณะที่การเดินทางด้วยรถยนต์ ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายอยู่ในช่วง 51-100 บาท ร้อยละ 2.26

4) กลุ่มที่ใช้เวลาการเดินทางไปทำงานโดยใช้เวลา 31-60 นาที มีสัดส่วนของผู้ที่ทำงานอยู่ในพื้นที่และนอกพื้นที่ในสัดส่วนที่แตกต่างกันมาก คือ ร้อยละ 3.32 และ 22.71 สำหรับที่ตั้งแหล่งงานของผู้ที่ทำงานอยู่นอกพื้นที่ อยู่ในพื้นที่ชั้นในตะวันออกมากที่สุด ร้อยละ 17.00 และพื้นที่ต่อเมืองตะวันออก ร้อยละ 4.38 เมื่อพิจารณาเป็นรายเขต พบว่า แรงงานมีแหล่งงานอยู่ในเขตราชเทวีมากที่สุด เขตคลองเตย เขตบางรัก เขตปทุมวัน เขตวัฒนา และเขตจตุจักร รองมาเป็นลำดับ ด้านการเดินทางของแรงงานในกลุ่มเวลานี้ส่วนใหญ่เดินทางด้วยรถยนต์และรถประจำทาง คิดเป็นร้อยละ 12.35 และ 12.22 ตามลำดับ ไม่มีการเดินทางไปทำงานด้วยการเดินและจักรยาน แสดงให้เห็นว่าที่พักอาศัยและแหล่งงานมีระยะทางอยู่ไกลเกินที่จะเดินทางได้ด้วยวิธีดังกล่าว สำหรับค่าใช้จ่าย ผู้ที่เดินทางด้วยรถประจำทางส่วนมากมีค่าใช้จ่าย 20-50 บาท ร้อยละ 6.91 และน้อยกว่า 20 บาท ร้อยละ 4.65 ในขณะที่การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนมากมีค่าใช้จ่ายอยู่ในช่วง 51-100 บาท ร้อยละ 7.04 และ 20-50 บาท ร้อยละ 2.65

5) กลุ่มที่ใช้เวลาในการเดินทางไปทำงานมากกว่า 1 ชั่วโมง มีสัดส่วนของผู้ที่ทำงานอยู่ในพื้นที่และนอกพื้นที่ที่แตกต่างกัน คือ ร้อยละ 0.27 และ 5.71 ที่ตั้งแหล่งงานของแรงงานที่ทำงานอยู่นอกพื้นที่ในกลุ่มนี้ อยู่ในพื้นที่ชั้นในตะวันออกมากที่สุด ร้อยละ 2.65 พื้นที่ปริมณฑลและจังหวัดอื่นๆ ร้อยละ 1.20 และพื้นที่ต่อเมืองตะวันออก 0.93 เมื่อพิจารณาเป็นรายเขตแรงงานส่วนใหญ่มีแหล่งงานอยู่ในเขตบางรัก รองลงมา ได้แก่ เขตพระนคร เขตสาทร เขตหลักสี่ และเขตมีนบุรี ตามลำดับ ด้านการเดินทางในกลุ่มเวลานี้ รูปแบบการเดินทางลดความหลากหลายลง เนื่องจากระยะทางที่ไกล จึงเป็นอุปสรรคต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว

และรถประจำทาง คิดเป็นร้อยละ 2.92 และ 2.39 ตามลำดับ สำหรับค่าใช้จ่ายในกลุ่มนี้จะมีค่าสูงกว่าทุกกลุ่ม โดยผู้ที่เดินทางด้วยรถประจำทางส่วนมากมีค่าใช้จ่าย 20-50 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.46 ในขณะที่การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายอยู่ในช่วงมากกว่า 100 บาท ร้อยละ 1.86 และ 51-100 บาท ร้อยละ 1.06

จากลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานในข้างต้น พบว่า การเดินทางไกลๆ จะมีความแตกต่างของเวลาที่ใช้ไม่มากนัก หากเดินทางระยะไกล ย่อมมีผลต่ออัตราของเวลาการเดินทาง ซึ่งมีผลต่อเนื่องกับค่าใช้จ่ายและการเลือกรูปแบบการเดินทาง (ตาราง 5.25) กล่าวคือ แรงงานที่มีสถานที่ทำงานอยู่ในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทางไม่เกิน 30 นาที เดินทางด้วยการเดิน รถประจำทางและไม่ต้องเดินทาง มีบางส่วนที่เดินทางด้วยพาหนะส่วนตัว ในขณะที่ผู้ที่ทำงานนอกพื้นที่โดยมากทำงานอยู่ในพื้นที่ชั้นในตะวันออกและพื้นที่ต่อเมืองตะวันออก ส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทางอยู่ในช่วง 15-30 นาที และ 31-60 นาที และมีจำนวนหนึ่งที่ใช้เวลามากกว่า 1 ชั่วโมง ทั้งนี้จะสังเกตได้ว่าส่วนหนึ่งของผู้ที่ทำงานในบริเวณพื้นที่ชั้นในตะวันออกและพื้นที่ต่อเมืองตะวันออกที่ใช้เวลาเดินทางไปทำงาน น้อยกว่า 15 นาที และ 15-30 นาที ส่วนมากเป็นผู้ที่ทำงานที่อยู่ในเขตบริเวณใกล้กับพื้นที่ศึกษา สำหรับผู้ที่มีสถานที่ทำงานอยู่ไกลออกไป คือ บริเวณพื้นที่ชานเมืองตะวันออกและบริเวณทะเลจะใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 1 ชั่วโมงทั้งสิ้น โดยเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวและรถประจำทาง และเป็นกลุ่มที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากที่สุด ซึ่งเป็นผลมาจากความไม่สัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยแหล่งงานของแรงงาน

ตาราง 5.25 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานโดยการเดินทางของแรงงานในพื้นที่ศึกษา

(หน่วย : ร้อยละของผู้ทำงานทั้งหมด)

ค่าเดินทาง	เวลา รูปแบบ	ในพื้นที่						นอกพื้นที่				
		ไม่มี	<15 นาที	15-30 นาที	31-60 นาที	>60 นาที	รวม	<15 นาที	15-30 นาที	31-60 นาที	>60 นาที	รวม
ไม่มี	ไม่ต้องเดินทาง	14.08	-	-	-	-	14.08	-	-	-	-	-
	เดิน	-	10.23	1.73	-	-	11.95	-	-	-	-	-
	จักรยาน	-	0.27	-	-	-	0.27	-	0.13	-	-	0.13
	รถรับส่งพนักงาน	-	-	-	-	-	-	-	-	0.13	-	0.13
	รวม	14.08	10.49	1.73	-	-	26.29	-	0.13	0.13	-	0.27
< 20 บาท	รถประจำทาง	-	3.32	3.05	0.40	-	6.77	0.13	2.79	4.25	-	7.17
	รถจักรยานยนต์	-	1.33	0.4	-	-	1.73	-	0.93	-	-	0.93
	รถยนต์ส่วนตัว	-	0.40	0.53	-	-	0.93	-	0.53	-	-	0.53
	รวม	-	5.05	3.98	0.40	-	9.43	0.13	4.25	4.25	-	8.63
	20-50 บาท	รถประจำทาง	-	1.33	4.38	0.80	0.13	6.64	0.13	3.98	6.11	1.33
รถจักรยานยนต์	-	1.06	0.40	-	-	1.46	0.27	2.26	0.80	-	3.32	
รถยนต์ส่วนตัว	-	1.33	3.85	0.53	-	5.71	0.27	1.06	2.12	0.13	3.59	
อื่นๆ	-	0.40	-	-	-	0.40	-	0.40	0.13	-	0.53	
รวม	-	4.12	8.63	1.33	0.13	14.21	0.66	7.70	9.16	1.46	18.99	
51-100 บาท	รถประจำทาง	-	-	-	0.13	-	0.13	-	0.13	0.53	0.93	1.59
	รถจักรยานยนต์	-	-	0.27	0.13	-	0.40	-	0.93	0.27	0.40	1.59
	รถยนต์ส่วนตัว	-	-	1.73	1.33	-	3.05	0.13	2.26	5.71	1.06	9.16
	อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	0.26	-	-	0.26
	รวม	-	-	1.99	1.59	-	3.59	0.13	3.59	6.51	2.39	12.62
> 100 บาท	รถจักรยานยนต์	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.13	0.13
	รถยนต์ส่วนตัว	-	-	0.40	-	0.13	0.53	-	0.93	2.66	1.73	5.31
	รวม	-	-	0.40	-	0.13	0.53	-	0.93	2.66	1.86	5.44
รวม		14.08	19.65	16.73	3.32	0.27	54.05	0.93	16.60	22.71	5.71	45.95

ที่มา : การประมวลผล

ตาราง 5.26 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างที่ตั้งสถานที่ทำงานกับเวลาที่ใช้ในการเดินทาง

ที่ตั้งทำงาน		เวลาในการเดินทาง					รวม
		ไม่มี	น้อยกว่า 15 นาที	15-30 นาที	31-60 นาที	มากกว่า 60 นาที	
ชั้นในตะวันออก	พระนคร	-	-	0.13	0.53	0.40	1.06
	ป้อมปราบฯ	-	-	0.13	0.53	-	0.66
	สัมพันธวงศ์	-	-	-	0.13	0.13	0.27
	ปทุมวัน	-	-	1.33	1.99	0.27	3.59
	ราชเทวี	-	0.13	3.05	2.66	0.27	6.11
	บางรัก	-	-	1.06	1.99	0.66	3.72
	ดุสิต	-	-	0.53	0.13	-	0.66
	พญาไท	-	-	1.20	1.33	-	2.52
	สาทร	-	-	0.53	1.06	0.40	1.99
	ยานนาวา	-	-	0.66	0.40	-	1.06
	บางคอแหลม	-	-	-	0.27	-	0.27
	บางซื่อ	-	-	-	0.40	0.13	0.53
	จตุจักร	-	0.13	1.20	1.46	0.13	2.92
	ห้วยขวาง	4.91	10.09	8.76	1.99	0.27	26.03
	ดินแดง	9.16	9.56	7.97	1.33	-	28.02
	คลองเตย	-	-	1.59	2.12	0.13	3.85
	วัฒนา	-	0.40	2.12	1.99	0.13	4.65
รวม		14.08	20.32	30.28	20.32	2.92	87.92
ชั้นในตะวันตก	บางพลัด	-	-	0.40	0.13	-	0.53
	บางกอกใหญ่	-	-	-	0.13	-	0.13
	ธนบุรี	-	-	0.13	0.40	0.27	0.80
	คลองสาน	-	-	0.13	0.00	0.13	0.27
	รวม	-	-	0.66	0.66	0.40	1.73
ต่อเมืองตะวันออก	ดอนเมือง	-	-	-	0.66	0.27	0.93
	หลักสี่	-	-	-	0.27	0.40	0.66
	บางเขน	-	-	-	0.13	-	0.13
	ลาดพร้าว	-	-	1.06	1.06	-	2.12
	บางกะปิ	-	-	0.80	1.06	0.13	1.99
	วังทองหลาง	-	0.27	0.27	0.13	0.13	0.80
	พระโขนง	-	-	-	0.27	-	0.27
	บางนา	-	-	-	0.27	-	0.27
	สวนหลวง	-	-	0.13	0.40	-	0.53
	คันนายาว	-	-	-	0.13	-	0.13
รวม	-	0.27	2.26	4.38	0.93	7.84	
ต่อเมืองตะวันตก	ตลิ่งชัน	-	-	-	0.13	-	0.13
	บางแค	-	-	-	0.13	-	0.13
	รวม	-	-	-	0.27	-	0.27
ชานเมืองตะวันออก	มีนบุรี	-	-	-	-	0.40	0.40
	คลองสามวา	-	-	-	-	0.13	0.13
	รวม	-	-	-	-	0.53	0.53
จังหวัดอื่น ๆ	นนทบุรี	-	-	-	-	0.13	0.13
	ปทุมธานี	-	-	-	-	0.27	0.27
	สมุทรปราการ	-	-	-	-	0.27	0.27
	อยุธยา	-	-	-	-	0.13	0.13
	ปราชินบุรี	-	-	-	-	0.13	0.13
	ไม่แน่นอน	-	-	0.13	0.40	0.27	0.80
รวม	-	-	0.13	0.40	1.20	1.73	
รวมทั้งหมด		14.08	20.58	33.33	26.03	5.98	100.00

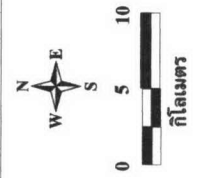
ที่มา : การประมวลผล

แผนที่ 5.4 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน

สัญลักษณ์

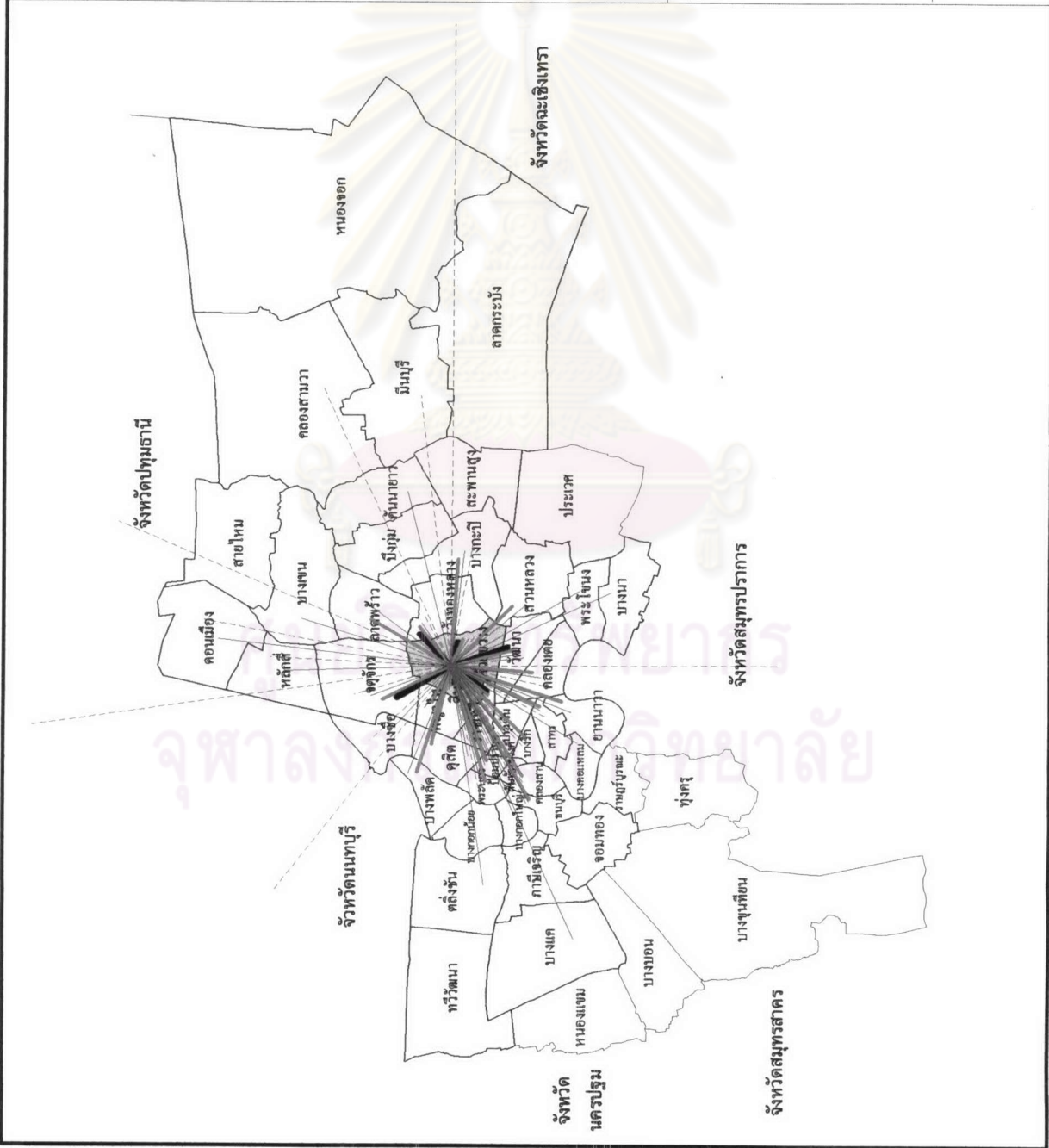
- พื้นที่ศึกษา
- ใช้เวลาน้อยกว่า 15 นาที
- ใช้เวลา 15-30 นาที
- ใช้เวลา 31-60 นาที
- - - ใช้เวลา 60 นาที

ที่มา : แผนที่ฐานจากสำนักงานผังเมืองกรุงเทพมหานคร



ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน
ในย่านการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน
: กรณีศึกษาเขตดินแดงและเขตห้วยขวาง



5.7 ปัจจัยที่มีผลต่อความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน

จากลักษณะความสัมพันธ์เชื่อมโยงด้วยการเดินทางระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานในข้างต้น พบว่า ความสัมพันธ์ดังกล่าวจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับที่ตั้งแหล่งงาน ซึ่งสะท้อนออกมาให้เห็นจากการเดินทาง และจากการศึกษาพบว่านอกจากปัจจัยทางด้านที่ตั้งแหล่งงาน ยังมีปัจจัยอื่นๆ ที่มีผลต่อความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน ได้แก่

5.7.1 ลักษณะผู้อยู่อาศัย

จากข้อมูลแสดงลักษณะของผู้อยู่อาศัยทางด้านเพศ อายุและระดับการศึกษา กับเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (ตาราง 5.27) พบว่า แรงงานเพศชายจะมีสถานที่ทำงานไกลกว่าเพศหญิง เห็นได้จากเวลาที่ใช้ในการเดินทาง จำนวนผู้ที่ไม่ต้องใช้เวลาในการเดินทางส่วนมากจะเป็นเพศหญิง ในขณะที่ผู้ที่ใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 1 ชั่วโมงจะเป็นเพศชายมากกว่า และจากข้อมูลแบบสอบถามยังพบว่าผู้ที่มีสถานที่ทำงานอยู่ในปริมณฑลล้วนเป็นเพศชายทั้งสิ้น

ทางด้านอายุ พบว่า แรงงานที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปี และมากกว่า 60 ปี จะมีสถานที่ทำงานไกลกว่าแรงงานในช่วงอายุอื่นๆ โดยพิจารณาจากเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ผู้ที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปี ส่วนมากใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 15 นาที ร้อยละ 1.73 ของประชากรแรงงาน และผู้ที่มีอายุมากกว่า 60 ปี ส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทาง 15-30 นาที ร้อยละ 0.25 สำหรับผู้ที่มีอายุในช่วง 21-60 ปี ส่วนใหญ่จะใช้เวลา 15-30 นาที และ 31-60 นาที นอกจากนี้จากตาราง 5.27 จะสังเกตได้ว่าผู้ที่ใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 1 ชั่วโมง ซึ่งมีอยู่ร้อยละ 6.04 เป็นผู้ที่มีอายุในช่วง 21-60 ปี

ตาราง 5.27 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเวลาในการเดินทางไปทำงานกับลักษณะของแรงงาน

(หน่วย : ร้อยละของผู้ทำงานทั้งหมด)

เวลาเดินทาง ลักษณะแรงงาน	ไม่มี	น้อยกว่า 15 นาที	15-30 นาที	31-60 นาที	มากกว่า 1 ชั่วโมง	รวม
เพศ						
ชาย	5.06	11.22	17.51	14.05	3.45	51.29
หญิง	8.01	8.76	16.03	13.32	2.59	48.71
รวม	13.07	19.98	33.54	27.37	6.04	100.00
อายุ						
16-20	0.49	1.73	0.37	0.12	-	2.71
21-30	5.18	9.25	14.80	11.96	1.85	43.03
31-40	3.58	5.67	12.08	9.12	2.22	32.68
41-50	2.96	2.71	4.44	3.82	1.23	15.17
51-60	0.74	0.62	1.60	2.34	0.74	6.04
61-65	0.12	-	0.25	-	-	0.37
รวม	13.07	19.98	33.54	27.37	6.04	100.00
ระดับการศึกษา						
ต่ำกว่าปริญญาตรี	11.22	14.92	18.00	10.48	2.34	56.97
ปริญญาตรี	1.85	4.81	14.43	14.80	2.59	38.47
สูงกว่าปริญญาตรี	-	0.25	1.11	2.10	1.11	4.56
รวม	13.07	19.98	33.54	27.37	6.04	100.00

ที่มา : จากการประมวลผล

ส่วนระดับการศึกษา พบว่า ผู้ที่มีการศึกษาสูงจะมีสถานที่ทำงานไกลกว่าผู้ที่มีการศึกษาต่ำกว่า ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ที่ระดับการศึกษาสูงมีระดับความสามารถสูงกว่าผู้ที่มีการศึกษาต่ำกว่า ทำให้คนในกลุ่มนี้มีโอกาสในการเลือกงานที่เหมาะสมกับตนเองได้มากกว่าผู้ที่มีการศึกษาต่ำกว่า ซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิดในการเลือกงานของ Wayne (1987) ที่กล่าวว่าระดับความสามารถของแรงงานเป็นตัวกำหนดขอบเขตในการหางาน แรงงานที่มีสามารถสูงจะมีขอบเขตในการหางานกว้างกว่าแรงงานที่มีความสามารถน้อยกว่า นอกจากนี้แรงงานที่มีความสามารถสูงจะได้รับค่าจ้างมากทำให้โอกาสในการใช้จ่ายด้านการเดินทางเพิ่มมากขึ้นไปด้วย

จากตาราง 5.27 แสดงให้เห็นว่าผู้ที่ไม่ต้องใช้เวลาในการเดินทางส่วนมากเป็นผู้ที่มีการศึกษาต่ำกว่าระดับปริญญาตรี โดยเฉลี่ยผู้ที่มีการศึกษาในระดับนี้ส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทางอยู่ในช่วง 15-30 นาที ร้อยละ 18.00 ในขณะที่ผู้ที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทาง 15-30 นาที และ 31-60 นาที ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 14.43 และ 14.80 ตามลำดับ ส่วนผู้ที่มีการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี โดยมากใช้เวลาในการเดินทาง 31-60 นาที ร้อยละ 2.10

นอกจากนี้ลักษณะของแรงงานยังมีส่วนในการตัดสินใจเลือกใช้ยานพาหนะในการเดินทาง อันนำมาซึ่งระดับของค่าใช้จ่ายต่อระยะทางและระยะเวลาที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ผู้ที่มีอายุและระดับการศึกษาสูง ส่วนใหญ่จะมีอาชีพที่มีรายได้สูงตามไปด้วย มีผลต่อเนื่องไปยังความสามารถในการครอบครองยานพาหนะในการเดินทาง โดยเลือกใช้ยานพาหนะที่มีความสะดวก ความคล่องตัว ไม่ต้องรอรถและมีบรรยากาศในการเดินทางที่ดี แต่ทำให้เสียค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทางมาก ซึ่งสามารถพิจารณาได้จากความสัมพันธ์ระหว่างวิธีการเดินทางและการประกอบอาชีพ (ตาราง 5.28) พบว่า ผู้อยู่อาศัยที่ไม่ต้องเดินทาง โดยมากประกอบอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ได้แก่ การขายสินค้า เบ็ดเตล็ด ขายอาหาร บริการตัดผม ตัดเย็บเสื้อผ้าและซักรีด เป็นต้น ส่วนผู้อยู่อาศัยที่เดินทางไปทำงานด้วยการเดินและใช้จักรยานส่วนใหญ่มีอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว พนักงานบริษัท รับจ้างและบริการทั่วไป เช่น พนักงานรักษาความปลอดภัย พนักงานห้างสรรพสินค้า

ตาราง 5.28 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างวิธีการเดินทางไปทำงานกับอาชีพของแรงงาน

(หน่วย : ร้อยละของผู้ทำงานทั้งหมด)

วิธีการเดินทาง	อาชีพ ส่วนตัว	ข้าราชการ	รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน บริษัท	รับจ้าง ทั่วไป	อื่น ๆ	รวม
ไม่ต้องเดินทาง	9.25	-	-	-	3.70	0.12	13.07
เดิน	3.95	0.37	-	3.45	3.08	0.25	11.10
รถประจำทาง	7.52	1.73	0.74	17.51	5.92	0.37	33.79
รถจักรยานยนต์	2.47	0.99	-	3.82	3.21	0.25	10.73
รถยนต์ส่วนตัว	6.54	4.32	1.85	12.82	3.33	0.25	29.10
จักรยาน	0.12	-	-	-	-	0.25	0.37
อื่น ๆ	0.37	0.12	-	0.86	0.12	0.37	1.85
รวม	30.21	7.52	2.59	38.47	19.36	1.85	100.00

ที่มา : การประมวลผล

สำหรับอาชีพของผู้อยู่อาศัยที่ใช้บริการรถประจำทาง โดยมากเป็นพนักงานบริษัท และค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ส่วนผู้ที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ส่วนใหญ่เป็นพนักงานบริษัท ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว และข้าราชการ ส่วนผู้ที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ โดยมากเป็นพนักงานบริษัทและรับจ้างทั่วไป เช่น พนักงานส่งเอกสาร คนขับจักรยานยนต์รับจ้าง

5.7.2 รายได้ครัวเรือน

จากแนวความคิดของ Kain (อ้างถึงใน Harold, 1975) ที่กล่าวถึงระยะทางไปยังแหล่งงานมีความสัมพันธ์กับระดับรายได้ ระยะทางในการเดินทางไปทำงานจะเพิ่มขึ้นตามระดับรายได้ ผู้ที่มีรายได้สูงมีแนวโน้มในการเดินทางไปทำงานในระยะทางที่ไกลกว่าผู้ที่มีรายได้ต่ำ เมื่อพิจารณาระยะทางจากเวลาในการเดินทางกับรายได้ครัวเรือน (ตาราง 5.29) พบว่า ผู้ที่มีรายได้ครัวเรือนเฉลี่ยต่อเดือนน้อยกว่า 10,000 บาท ส่วนใหญ่จะใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 15 นาที คิดเป็นร้อยละ 5.18 ของประชากรแรงงาน ผู้ที่มีรายได้ครัวเรือน 10,001-30,000 บาทต่อเดือน โดยมากใช้เวลาในการเดินทาง 15-30 นาที ร้อยละ 22.07 สำหรับผู้ที่มีรายได้ครัวเรือน 30,001-50,000 บาทต่อเดือน ส่วนใหญ่จะใช้เวลาในการเดินทาง 15-30 นาที และ 31-60 นาที ในสัดส่วนที่ไม่แตกต่างกันมาก คือ ร้อยละ 5.67 และ 5.06 ตามลำดับ ในขณะที่ผู้ที่มีรายได้ครัวเรือนมากกว่า 50,000 บาท ส่วนมากจะใช้เวลาในการเดินทาง 31-60 นาที ร้อยละ 4.19 นอกจากนี้จากตาราง 5.29 จะเห็นว่า ครัวเรือนที่มีรายได้ครัวเรือนน้อยกว่า 30,000 บาท มีสัดส่วนของผู้ที่ไม่ต้องเดินทางมากกว่าครัวเรือนที่มีรายได้มากกว่า 30,000 บาท ซึ่งสอดคล้องกับ Bookout (อ้างใน Cervero, 1996) กล่าวว่า ผู้ที่มีรายได้น้อยมีความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและงานมากกว่าผู้ที่มีรายได้มาก

ตาราง 5.29 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างเวลาในการเดินทางไปทำงานกับรายได้ครัวเรือนเฉลี่ยต่อเดือนของแรงงาน

(หน่วย : ร้อยละของผู้ทำงานทั้งหมด)

เวลาเดินทาง รายได้ครัวเรือน	ไม่มี	น้อยกว่า 15 นาที	15-30 นาที	31-60 นาที	มากกว่า 60 นาที	รวม
น้อยกว่า 10,000 บาท	0.99	5.18	3.82	1.60	0.25	11.84
10,001-20,000 บาท	5.06	8.51	12.08	9.62	1.23	36.50
20,001-30,000 บาท	3.21	4.69	9.99	6.91	2.22	27.00
30,001-50,000 บาท	2.10	0.62	5.67	5.06	1.23	14.67
50,001-100,000 บาท	1.36	0.74	1.48	3.33	0.49	7.40
มากกว่า 100,000 บาท	0.37	0.25	0.49	0.86	0.62	2.59
รวม	13.07	19.98	33.54	27.37	6.04	100.00

ที่มา : การประมวลผล

5.7.3 ลักษณะการครอบครองที่พักอาศัย

นอกจากรายได้ครัวเรือนแล้ว ลักษณะการเป็นเจ้าของที่พักอาศัยก็มีผลต่อกับเวลาในการเดินทางเช่นกัน คือ ผู้ที่เป็นเจ้าของที่พักอาศัยจะมีเวลาในการเดินทางมากกว่าผู้ที่เช่าที่พักอาศัย ซึ่งส่วนใหญ่จะใช้เวลาในการเดินทาง 31-60 นาที ร้อยละ 13.69 และ 15-30 นาที ร้อยละ 12.58 ในขณะที่ผู้ที่เช่าที่พักอาศัยโดยมากใช้เวลาในการเดินทาง 15-30 นาที น้อยกว่า 15 นาที และ 31-60 นาที โดยคิดเป็นร้อยละ 20.35, 14.67 และ 13.56 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาถึงค่าใช้จ่ายในการเดินทางก็มีลักษณะเดียวกัน คือ ผู้ที่เป็นเจ้าของที่พักอาศัยส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายอยู่ในช่วง 20-50 บาท

ร้อยละ 12.45 และ 51-100 บาท ร้อยละ 9.74 ในขณะที่ผู้ที่เข้าที่พักอาศัยส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายอยู่ในช่วง 20-50 บาท คิดเป็นร้อยละ 20.10 และไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ร้อยละ 17.39 (ตาราง 5.30)

ตาราง 5.30 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการครอบครองที่พักอาศัย เวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางของแรงงาน

(หน่วย : ร้อยละของพนักงานทั้งหมด)

ลักษณะการครอบครองที่พักอาศัย	เวลาเดินทาง ค่าเดินทาง	ระยะเวลาเดินทาง					รวม
		ไม่มี	น้อยกว่า 15 นาที	15-30 นาที	31-60 นาที	มากกว่า 60 นาที	
เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ (รวมผู้ที่เช่าซื้อด้วย)	ไม่มี	5.18	1.73	0.12	-	-	7.03
	น้อยกว่า 20 บาท	-	1.97	1.60	1.11	-	4.69
	20-50 บาท	-	0.86	6.04	5.06	0.49	12.45
	51-100 บาท	-	-	3.45	5.18	1.11	9.74
	มากกว่า 100 บาท	-	0.25	1.36	2.34	1.85	5.80
	รวม	5.18	4.81	12.58	13.69	3.45	39.70
เช่า (รวมผู้ที่เช่าระยะยาว)	ไม่มี	7.89	8.75	0.74	-	-	17.39
	น้อยกว่า 20 บาท	-	3.82	6.91	2.96	-	13.69
	20-50 บาท	-	1.85	9.99	7.52	0.74	20.10
	51-100 บาท	-	0.25	2.47	2.71	1.23	6.66
	มากกว่า 100 บาท	-	-	0.25	0.37	0.62	1.23
	รวม	7.89	14.67	20.35	13.56	2.59	59.06
สวัสดิการ	ไม่มี	-	0.12	-	0.12	-	0.25
	20-50 บาท	-	0.37	0.62	-	-	0.99
	รวม	-	0.49	0.62	0.12	-	1.23
รวม		13.07	19.98	33.54	27.37	6.04	100.00

ที่มา : การประมวลผล

จากข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่าผู้ที่เป็นเจ้าของที่พักอาศัยจะเดินทางไปทำงานไกลกว่าผู้ที่เช่าที่พักอาศัย อาจเป็นเพราะผู้ที่เป็นเจ้าของที่พักอาศัยไม่ต้องคำนึงถึงค่าใช้จ่ายด้านที่พักอาศัยทำให้ผู้ที่เป็นเจ้าของที่พักอาศัยเลือกสถานที่ทำงานโดยให้ความสำคัญต่อค่าใช้จ่ายในการเดินทางน้อยกว่าผู้ที่เช่าที่พักอาศัยที่ต้องจัดสรรเงินให้เหมาะสมกับรายได้ที่จะได้รับกับค่าใช้จ่ายด้านที่พักอาศัยและค่าเดินทาง

5.7.4 ระยะเวลาการพักอาศัย

เนื่องจากระยะเวลาการพักอาศัยมีความสัมพันธ์กับลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัย คือ ผู้ที่เป็นเจ้าของที่พักอาศัย ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่มีระยะเวลาการอยู่อาศัยมากกว่า 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 21.21 สำหรับผู้ที่ครอบครองที่พักอาศัยโดยการเช่า ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีระยะเวลาการอยู่อาศัย 1-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.84 ดังนั้นจึงทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาการอยู่อาศัยกับการเดินทางมีลักษณะเช่นเดียวกับการครอบครองที่พักอาศัย กล่าวคือ ผู้อยู่อาศัยที่เข้ามาอยู่ใหม่ (น้อยกว่า 1-5 ปี) ในลักษณะของการเช่าอยู่หรือเป็นสวัสดิการจะมีสถานที่ทำงานอยู่ในระยะใกล้ โดยพิจารณาจากเวลาในการเดินทาง ซึ่งส่วนใหญ่ใช้เวลาการเดินทางไม่เกิน 30 นาที คิดเป็นร้อยละ 30.83 ในขณะที่ผู้อยู่อาศัยซึ่งอยู่มาเป็นระยะเวลานานกว่า 10 ปี และเป็นเจ้าของที่พักอาศัยจะเป็นผู้ที่เดินทางไปยังสถานที่

ทำงานด้วยระยะทางที่ไกลกว่า ส่วนใหญ่จะใช้เวลาในการเดินทาง 31-60 นาที ร้อยละ 7.52 และ 15-30 นาที ร้อยละ 6.78 (ตาราง 5.31)

ตาราง 5.31 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการครอบครองที่พักอาศัย ระยะเวลาในการอยู่อาศัย และเวลาในการเดินทางของแรงงาน

(หน่วย : ร้อยละของผู้ทำงานทั้งหมด)

ลักษณะการครอบครอง ที่พักอาศัย	เวลาเดินทาง		ไม่มี	น้อยกว่า 15 นาที	15-30 นาที	31 - 60 นาที	มากกว่า 60 นาที	รวม
	ระยะเวลาอยู่อาศัย							
เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ (รวมผู้ที่เช่าซื้อ)	น้อยกว่า 1 ปี	0.25	-	0.37	0.37	0.12	1.11	
	1 - 5 ปี	0.62	0.74	2.84	4.32	0.49	9.00	
	มากกว่า 5 - 10 ปี	0.99	1.85	3.08	1.97	0.49	8.38	
	มากกว่า 10 ปี	1.85	2.59	6.78	7.52	2.47	21.21	
	รวม	3.70	5.18	13.07	14.18	3.58	39.70	
เช่า (รวมผู้ที่เช่าระยะยาว)	น้อยกว่า 1 ปี	1.36	3.45	3.21	2.10	0.37	10.48	
	1 - 5 ปี	4.44	7.52	9.99	6.91	0.99	29.84	
	มากกว่า 5 - 10 ปี	1.73	2.59	2.34	1.85	0.74	9.25	
	มากกว่า 10 ปี	1.36	0.99	4.44	2.34	0.37	9.49	
	รวม	8.88	14.55	19.98	13.19	2.47	59.06	
สวัสดิการ	1 - 5 ปี	0.49	0.12	0.25	-	-	0.86	
	มากกว่า 5 - 10 ปี	-	-	0.12	-	-	0.12	
	มากกว่า 10 ปี	-	0.12	0.12	-	-	0.25	
	รวม	0.49	0.25	0.49	-	-	1.23	
รวม			13.07	19.98	33.54	27.37	6.04	100.00

ที่มา : การประมวลผล

5.8 ความสมดุลระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน

ในการศึกษาความสมดุลระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน ในเบื้องต้นได้หาเกณฑ์ความสมดุลระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน และใช้อัตราส่วนของประชากรที่ทำงานอยู่ภายในพื้นที่และอัตราส่วนคนทำงานที่อาศัยอยู่ในพื้นที่มาใช้วิเคราะห์ประกอบ ซึ่งจะแสดงให้เห็นว่าจำนวนประชากรและจำนวนงานในพื้นที่อยู่ในระดับเดียวกันหรือไม่ และประชากรในพื้นที่ทำงานอยู่ที่เดียวกับที่พักอาศัยหรือไม่

การหาเกณฑ์ความสมดุลระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน ใช้สัดส่วนประชากรแรงงานและการจ้างงานในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เนื่องจากเมื่อพิจารณาเขตมหานครทั้งหมด ระดับสัดส่วนระหว่างงานกับประชากรแรงงานคงอยู่ในระดับสมดุล เพราะเกือบทุกคนคงทำงานและอาศัยอยู่ในเขตมหานคร (อภิวัฒน์ รัตนราชะ, 2540) การจ้างงานในที่นี้ใช้จำนวนประชากรที่มีงานทำ จากการสำรวจภาวะการมีงานทำของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ในปี 2545 เพราะเป็นข้อมูลที่ครอบคลุมงานของประชากรทั้งในภาครัฐบาลและภาคเอกชน ส่วนจำนวนประชากรแรงงานใช้จำนวนประชากรแรงงานที่ได้จากการสำรวจภาวะการมีงานทำของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ในปี 2545 เช่นเดียวกัน (ตาราง 5.32)

ตาราง 5.32 แสดงจำนวนการจ้างงานและประชากรแรงงานในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ปี 2545

เขตการปกครอง	การจ้างงาน	ประชากรแรงงาน
กรุงเทพมหานคร	4,368,770	4,456,145
นนทบุรี	478,285	484,541
นครปฐม	517,147	520,175
ปทุมธานี	326,272	330,810
สมุทรปราการ	619,936	640,111
สมุทรสาคร	276,782	279,674
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	6,587,192	6,711,456

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ

จากข้อมูลตาราง 5.32 ได้ทำการคำนวณอัตราส่วนการจ้างงานต่อประชากรแรงงานของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้ผลเท่ากับ 0.98 ดังนั้นเกณฑ์ความสมดุลระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานในการศึกษาครั้งนี้ คือ 0.98 เมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่ศึกษา ซึ่งมีการจ้างงานรวมทั้งภาครัฐบาลและภาคเอกชน 272,760 งาน และมีประชากรแรงงาน (อายุ 15-59 ปี) เท่ากับ 206,620 คน (ตาราง 5.33) ดังนั้นอัตราส่วนการจ้างงานต่อประชากรแรงงานในพื้นที่ มีค่าเท่ากับ 1.32 ซึ่งมีค่ามากกว่าเกณฑ์ความสมดุลที่กำหนดไว้

สำหรับการวิเคราะห์โดยใช้อัตราส่วนของประชากรที่ทำงานอยู่ภายในพื้นที่และอัตราส่วนคนทำงานที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ จำเป็นต้องใช้จำนวนประชากรที่อาศัยและทำงานอยู่ในพื้นที่ ซึ่งข้อมูลนี้ยังไม่มีผู้รวบรวมไว้ และผู้ศึกษาไม่สามารถหาข้อมูลดังกล่าวด้วยการสำรวจประชากรแรงงานทั้งหมดในพื้นที่ เนื่องจากข้อจำกัดในหลายด้าน ดังนั้นจึงใช้ข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิในส่วนของความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานที่กล่าวในข้างต้นมาคำนวณหาจำนวนประชากรที่อาศัยและทำงานอยู่ในพื้นที่ โดยนำจำนวนร้อยละของผู้ที่อาศัยและทำงานอยู่ในพื้นที่ไปคูณกับจำนวนประชากรแรงงานจากการคาดประมาณประชากร (อายุ 15-59 ปี) (ตาราง 5.33) และหารด้วยร้อยละจะได้จำนวนประชากรที่อาศัยและทำงานอยู่ในพื้นที่

ตาราง 5.33 แสดงการคาดประมาณจำนวนประชากรตามช่วงอายุของเขตดินแดงและเขตห้วยขวาง ปี 2545

ช่วงอายุ	ประชากร สำมะโน 2543	ประชากร ทะเบียนราษฎร 2543	ประชากรแฝง 2543		ประชากร ทะเบียนราษฎร 2545	ประชากรแฝง 2545	ประชากรจริง 2545
			จำนวน	สัดส่วน			
0-14	44,857	43,415	1,442	3.32	42,509	1,426	43,935
15-59	210,575	175,737	34,838	19.82	172,155	34,465	206,620
60 ขึ้นไป	21,072	21,445	-373	-1.74	23,103	-406	22,697
รวม	276,504	240,597	35,907	14.92	237,767	35,485	273,252

ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน และสำนักงานสถิติแห่งชาติ

$$\begin{aligned} \text{ประชากรที่ทำงานและอาศัยอยู่ในพื้นที่} &= (54.05 \times 206,620)/100 \\ &= 111,679 \text{ คน} \end{aligned}$$

เมื่อได้จำนวนประชากรที่อาศัยและทำงานอยู่ในพื้นที่แล้วก็นำมาคำนวณตามสูตรข้างล่าง

$$\begin{aligned} - \text{อัตราส่วนของประชากรที่ทำงานอยู่ในพื้นที่} &= \frac{\text{จำนวนประชากรที่อาศัยและทำงานอยู่ในพื้นที่}}{\text{จำนวนประชากรแรงงานที่อาศัยอยู่ในพื้นที่}} \\ &= \frac{111,679}{206,620} \\ &= 0.541 \\ - \text{อัตราส่วนของคนทำงานที่อาศัยอยู่ในพื้นที่} &= \frac{\text{จำนวนประชากรที่อาศัยและทำงานอยู่ในพื้นที่}}{\text{จำนวนงานทั้งหมดในพื้นที่}} \\ &= \frac{111,679}{272,760} \\ &= 0.409 \end{aligned}$$

วิธีการนี้ถ้าพื้นที่มีอัตราส่วนทั้งสองเท่ากับ 1.00 หมายความว่าจำนวนประชากรและจำนวนงานในพื้นที่ต่างอยู่ในระดับเดียวกันและประชากรทั้งหมดในพื้นที่ก็ทำงานอยู่ในพื้นที่เดียวกันหรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ พื้นที่มีความสมดุลระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน จากผลการศึกษา พื้นที่มีอัตราส่วนของประชากรที่ทำงานอยู่ในพื้นที่เท่ากับ 0.54 แสดงให้เห็นว่าจำนวนประชากรและจำนวนงานอยู่ในระดับที่ต่างกัน โดยที่ประชากรร้อยละ 54.05 ทำงานอยู่ในพื้นที่ ส่วนที่เหลือประมาณร้อยละ 45.95 ทำงานอยู่นอกพื้นที่ และอัตราส่วนของคนทำงานที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เท่ากับ 0.41 แสดงให้เห็นว่า ร้อยละ 40.96 ของจำนวนงานทั้งหมดในพื้นที่เป็นการจ้างงานแรงงานในพื้นที่ ส่วนอีกร้อยละ 59.04 เป็นการจ้างงานแรงงานนอกพื้นที่

จากนิยามความสมดุลระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน ซึ่งครอบคลุมทั้งด้านปริมาณที่พักอาศัยและแหล่งงาน และความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน คือ สัดส่วนระดับการจ้างงานในพื้นที่กับระดับประชากรแรงงานที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่อยู่ในเกณฑ์ความสมดุลระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน และต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานด้วย ผลการวิเคราะห์ความสมดุลในข้างต้น สัดส่วนระดับการจ้างงานในพื้นที่กับประชากรแรงงานที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ไม่อยู่ในเกณฑ์ความสมดุลระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน และเมื่อพิจารณาอัตราส่วนของประชากรที่ทำงานอยู่ภายในพื้นที่และอัตราส่วนคนทำงานที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ แสดงให้เห็นว่าระดับประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ไม่เท่ากับระดับการจ้างงานในพื้นที่ นอกจากนี้จากการศึกษาแหล่งงานในพื้นที่และการวิเคราะห์สภาพการจ้างงาน พบว่า การจ้างงานในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นการจ้างงานในภาคการขนส่ง-ชายปลีก ภัตตาคารและโรงแรม, ภาคการผลิต, ภาคบริการการเงิน การประกันภัย อสังหาริมทรัพย์และ

ธุรกิจ เมื่อเปรียบเทียบกับอาชีพของประชากรกลุ่มตัวอย่างที่ทำงานนอกพื้นที่ ส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัท ค้าขาย/กิจการส่วนตัวและรับจ้างทั่วไป และเมื่อพิจารณาถึงเหตุผลหลักของการไปทำงานนอกพื้นที่ของประชากรกลุ่มตัวอย่าง คือ มีงานที่ตรงกับความสามารถ/ความต้องการ ข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่างานที่มีอยู่ในพื้นที่อาจยังไม่เหมาะกับความต้องการของแรงงาน จึงทำให้แรงงานบางส่วนเลือกไปทำงานนอกพื้นที่

นอกจากนี้เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์เชื่อมโยงด้วยการเดินทางระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานกับความสมดุลของพื้นที่ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานในข้างต้น พบว่า ความสัมพันธ์ดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับความสมดุลระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน กล่าวคือ จากผลการศึกษาความสัมพันธ์เชื่อมโยงด้วยการเดินทางระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานของประชากรกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ร้อยละ 67.99 ใช้เวลาในการเดินทาง 0-30 นาที โดยแบ่งออกเป็นกลุ่มที่ทำงานในพื้นที่ร้อยละ 50.46 และที่ทำงานนอกพื้นที่ร้อยละ 17.53 และร้อยละ 32.01 ใช้เวลาเดินทางมากกว่า 30 นาทีขึ้นไป โดยแบ่งออกเป็นกลุ่มที่ทำงานในพื้นที่ร้อยละ 3.59 และที่ทำงานนอกพื้นที่ร้อยละ 28.42 ตัวเลขนี้สะท้อนให้เห็นว่ามีแรงงานใช้เวลาการเดินทางเกินความต้องการ (มากกว่า 30 นาที) ซึ่งเป็นผลจากที่พักอาศัยและแหล่งงานไม่สัมพันธ์กัน

ดังนั้นจากการศึกษาความสมดุลระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน และความสัมพันธ์เชื่อมโยงด้วยการเดินทางระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงานแสดงให้เห็นว่าพื้นที่ขาดความสมดุลระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน ในการศึกษาจึงได้เสนอแนวทางการสร้างความสมดุลดังกล่าวด้วยการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งงาน โดยพิจารณาผลการศึกษาในข้างต้นประกอบกับความพึงพอใจและข้อเสนอแนะในการเดินทางมาเป็นแนวทางในการสร้างความสัมพันธ์

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย