

บทที่ 1

บทนำ

1.1. ความสำคัญและที่มาของปัญหา

การจราจรติดขัดเป็นปัญหาสำคัญของกรุงเทพมหานครที่ส่งผลกระทบต่อคนในชุมชน ไม่ว่าจะเป็นปัญหาสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสุขภาพจิต การแก้ไขปัญหาดังกล่าวมีหลายแนวทาง ไม่ว่าจะเป็น การปรับปรุงและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่างๆ อาทิ รถไฟฟ้า BTS รถไฟฟ้าใต้ดิน รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit, BRT) การเพิ่มพื้นที่ผิวจราจรด้วยการสร้างทางด่วนและถนน และการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของถนนให้เหมาะสมกับการสัญจรยิ่งขึ้น (World Bank, 2002; Thailand Development Research Institute, 2001; Asia-Pacific Economic Cooperation, 2000; Marshall and Banister, 2000; National Energy Policy Office, 1998; Thailand Development Research Institute, 1997; Midgley, 1994) อย่างไรก็ตามแม้ว่าจะใช้แนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว แต่ปัญหาการจราจรติดขัดก็ยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องจากอดีตจนถึงปัจจุบัน ด้วยเหตุนี้แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรที่เน้นการเคลื่อนย้ายคนเช่นในอดีตที่ผ่านมา จึงไม่น่าจะเป็นวิธีการที่สามารถลดปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างแท้จริง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในระยะยาว

การแก้ไขปัญหาจราจรอีกแนวทางหนึ่งที่ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางและประสบความสำเร็จในการประยุกต์ใช้มาแล้วในหลายประเทศ ไม่ว่าจะเป็น อังกฤษ สิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา หรือญี่ปุ่น ฯลฯ ก็คือ การนำหลักการของการควบคุมความต้องการเดินทาง (Travel demand management, TDM) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมาประยุกต์ใช้ (Litman, 2000; McBryan, B. et al., 2000; Fujii and Taniguchi, 2005) โดยทั่วไปหลักการของ TDM ก็คือ การนำวิธีการและเทคนิคต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ เทคโนโลยี พฤติกรรมศาสตร์ และจิตวิทยา ฯลฯ มาประยุกต์ร่วมกันอย่างผสมผสานเพื่อพยายามควบคุมและลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัวโดยหลีกเลี่ยงโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่ต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก

ในต่างประเทศ TDM รูปแบบต่างๆ ได้ถูกนำไปประยุกต์ใช้และประสบความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาจราจร ไม่ว่าจะเป็น มาตรการเก็บเงินค่าผ่านเข้าใช้ถนน (Road pricing) ในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ และประเทศสิงคโปร์ มาตรการการจำกัดการจราจร (Traffic calming) ที่เมืองบอสตัน ประเทศสหรัฐอเมริกา และเมืองเพิร์ท ประเทศออสเตรเลีย และมาตรการกำหนดพื้นที่ควบคุมการใช้รถยนต์ ที่เมืองแวนคูเวอร์และโตรอนโต ประเทศแคนาดา เป็นต้น (Litman, 2000; McBryan, B. et al., 2000) สำหรับประเทศไทย มาตรการ TDM เคยถูกนำเสนอไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรของ

กรุงเทพมหานครตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515-2519) เป็นต้นมา (Narupiti et al., 2004) อย่างไรก็ตามก็ดี พบว่าไม่มีมาตรการใดถูกนำมาใช้อย่างจริงจัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรการที่ต้องการการบังคับใช้อย่างเข้มงวดและมาตรการที่ต้องการความร่วมมือจากคนในชุมชน อาทิ การจัดช่องทางเดินรถโดยสารประจำทาง (Bus lane) มาตรการพัฒนาและควบคุมการใช้พื้นที่ (Zoning) และมาตรการกำหนดเงื่อนไขของการให้ยานพาหนะเข้าใช้ถนนที่มีการควบคุม เป็นต้น

สาเหตุสำคัญที่ทำให้มาตรการ TDM ไม่ประสบความสำเร็จในการประยุกต์ใช้ในหลายๆ ประเทศ รวมถึงประเทศไทยด้วยนั้น เนื่องจากการขาดการยอมรับ (Acceptability) ในมาตรการดังกล่าวของคนในชุมชน (Viegas, 2001; Gärling and Schuitema, 2007) ทั้งนี้จากการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่าความไม่ตระหนักถึงปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นและสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาดังกล่าวของคนในชุมชน (Problem awareness) รวมถึงการที่ประชาชนขาดความรู้ความเข้าใจอย่างแท้จริงเกี่ยวกับประสิทธิภาพของมาตรการที่ใช้แก้ไขปัญหา (Perceived effectiveness) และประโยชน์ที่จะได้รับ (Perceived revenue allocation) เป็นสาเหตุสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการยอมรับในมาตรการ TDM ของคนในชุมชน (Rienstra et al., 1999; Nordlund and Garvill, 2003; Gärling et al., in press) นอกจากนี้ จากการศึกษาพบว่าทัศนคติของคนรอบข้างที่ใกล้ชิดที่มีต่อบุคคลและพฤติกรรมของคนในสังคม (Social norm) ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อการยอมรับมาตรการ TDM เช่นเดียวกัน (Schade and Schlag, 2003) จากสาเหตุดังกล่าว เมื่อมีการนำมาตรการ TDM มาประยุกต์ใช้ จึงทำให้เกิดการต่อต้านจากคนในชุมชน ซึ่งแสดงออกมาในรูปแบบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามการบังคับใช้ของมาตรการ ความไม่จริงจังในการปฏิบัติตามมาตรการ และการพยายามหลบเลี่ยงที่จะปฏิบัติตามมาตรการ เป็นต้น ด้วยเหตุนี้จึงเป็นการยากที่จะทำให้การนำมาตรการ TDM ประสบความสำเร็จในเชิงปฏิบัติ ปัจจัยที่สำคัญอีกประการหนึ่งก็คือ ประเด็นของความเป็นไปได้ในเชิงปฏิบัติทางการเมือง (Political feasibility) ทั้งนี้ ความเป็นไปได้ทางการเมืองของการนำนโยบายสาธารณะมาประยุกต์ใช้นั้น สาเหตุสำคัญขึ้นอยู่กับการยอมรับของคนในชุมชน เช่นเดียวกัน (Garling and Schuitema, 2007)

จากที่กล่าวมานั้น จะเห็นได้ว่า แม้ว่าปัจจัยทางกายภาพและพฤติกรรมการเดินทาง จะมีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง แต่จากการทบทวนผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องพบว่า ปัจจัยดังกล่าวไม่สามารถอธิบายพฤติกรรมการเดินทาง และการตัดสินใจของคนในชุมชนในการยอมรับมาตรการ TDM ได้อย่างรอบด้าน อาทิ เหตุใดค่าครองชีพที่สูงขึ้น ราคาน้ำมันที่แพงขึ้น หรือการมรายน้อยถึงปานกลางของคนบางกลุ่ม ฯลฯ จึงไม่เป็นปัจจัยที่ส่งผลให้คนตัดสินใจใช้รถยนต์ลดลงเลย ด้วยเหตุนี้การนำเฉพาะข้อมูลสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม และข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางมาใช้ จึงส่งผลให้เกิดความผิดพลาดในการกำหนดนโยบายและการวางแผนด้านการขนส่ง อันจะส่งผลให้การแก้ไขปัญหาจราจรไม่ประสบผลสำเร็จในระยะยาวเป็นผลตามมา สำหรับใน

ประเทศไทย จากการทบทวนงานวิจัยที่ผ่านมาพบว่ายังไม่มีการศึกษาที่มุ่งไปที่ประเด็นเหล่านี้มากนัก ด้วยเหตุนี้ ในเบื้องต้นจึงควรทำการศึกษาเกี่ยวกับประเด็นดังกล่าวข้างต้น โดยเฉพาะลึกลงไปในรายละเอียดเกี่ยวกับตัวแปรที่ส่งผลต่อการยอมรับมากขึ้น งานวิจัยนี้จึงเป็นการเปิดมุมมองใหม่ในการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวนอกเหนือจากปัจจัยทางกายภาพที่นิยมศึกษากันมา ซึ่งการศึกษานี้อาจทำให้เราเข้าใจกลุ่มคนที่ใช้รถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น อันจะนำไปสู่การวางแผนหรือนโยบายอย่างยั่งยืนในการรณรงค์เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว หรือการประยุกต์ใช้มาตรการต่างๆ เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวในอนาคต นอกจากนี้ยังเป็นการยืนยันแนวคิดหรือทฤษฎีที่กล่าวว่าจะมีปัจจัยแฝงอื่นๆ นอกเหนือจากปัจจัยทางกายภาพที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้รถยนต์ส่วนตัว ผลลัพธ์ที่ได้จากงานวิจัยนี้อาจทำให้เกิดมุมมองใหม่ในการวางแผนเพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัวอย่างยั่งยืนได้ไม่มากนัก

1.2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อตรวจสอบทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวที่มีต่อมาตรการควบคุมการเดินทาง
2. เพื่อตรวจสอบอิทธิพลของปัจจัยเชิงทัศนคติที่มีต่อการยอมรับมาตรการควบคุมการเดินทาง
3. เพื่อนำเสนอแนวทางเบื้องต้นในการประยุกต์ใช้ผลลัพธ์ที่ได้จากงานวิจัยในการรณรงค์ให้เกิดการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร

1.3. ขอบเขตของการวิจัย

งานวิจัยนี้เลือกใช้เขตบางรักเป็นพื้นที่ศึกษา ทั้งนี้เนื่องจากคุณลักษณะที่ครบถ้วนของเขตบางรักในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นลักษณะการใช้พื้นที่ ซึ่งถือได้ว่าเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจ (Central business district, CBD) ที่สำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร และเป็นพื้นที่ที่ดึงดูดความต้องการเดินทางปริมาณมากเข้ามาในพื้นที่แห่งนี้ ทั้งนี้ปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ที่ถือได้ว่าติดอันดับต้นๆ ของกรุงเทพมหานคร สำหรับมาตรการ TDM ที่ใช้เป็นกรณีศึกษาสำหรับงานวิจัยนี้ได้แก่ มาตรการเก็บเงินค่าผ่านเข้าใช้ถนน (Road pricing) กลุ่มเป้าหมายสำหรับงานวิจัยนี้ได้แก่ ผู้เดินทางที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาด้วยวัตถุประสงค์ต่างๆ อาทิ ไปทำงาน ซื้อสินค้า และพักผ่อนหย่อนใจ เป็นต้น ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์สำหรับการวิจัยนี้ได้จากการสำรวจข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจำนวน 1,000 ชุด สำหรับทฤษฎีพื้นฐานที่ใช้เป็นกรอบอ้างอิงสำหรับกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ ในการสร้างแบบจำลองเชิงทฤษฎี (Conceptual model) ของงานวิจัยนี้ มาจากการทบทวนทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทัศนคติ การยอมรับ และปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการยอมรับ โดยมุ่งเน้นไปที่การยอมรับที่มีต่อมาตรการ TDM และมาตรการเก็บเงินค่าผ่านเข้าใช้ถนนเป็นสำคัญ

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ ถูกนำไปวิเคราะห์เบื้องต้นด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) เพื่อตรวจสอบภาพรวมของกลุ่มตัวอย่าง จากนั้นการวิเคราะห์แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง (Structural equation modeling, SEM) จะถูกนำมาประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับแบบจำลองเชิงทฤษฎี ทั้งนี้เนื้อหาโดยละเอียด จะกล่าวถึงในบทต่อไป ในเอกสารฉบับนี้

1.4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ผลลัพธ์ที่ได้จากการศึกษาสามารถใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับการวางแผนประยุกต์ใช้มาตรการ TDM ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับพื้นที่อื่นๆ ที่มีลักษณะของปัญหาและองค์ประกอบต่างๆ คล้ายคลึงกับพื้นที่ศึกษา
2. การศึกษานี้เป็นการนำเสนอทางเลือกสำหรับตรวจสอบพฤติกรรมการเดินทางและทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อการประยุกต์ใช้มาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยาน ซึ่งเน้นไปที่การตรวจสอบปัจจัยแฝงซึ่งเป็นตัวแปรที่ไม่สามารถวัดค่าได้โดยตรงและการวัดค่าทำได้ยาก ให้มองเห็นเป็นรูปธรรมมากขึ้น ด้วยเหตุนี้ ผลการศึกษาจึงอาจใช้เป็นกรอบแนวคิดในการวางแผนและดำเนินการเก็บข้อมูลสำหรับผู้ศึกษาในอนาคต
3. ผลลัพธ์ที่ได้จากการวิจัยนี้อาจใช้เป็นแนวทางในการเตรียมความพร้อมให้แก่คนในชุมชนและผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการประยุกต์ใช้มาตรการ TDM ซึ่งเป็นแนวทางที่เหมาะสมและสอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมาย ไม่ว่าจะเป็น แนวทางการประชาสัมพันธ์โครงการ การให้ความรู้แก่คนในชุมชน และการบังคับใช้มาตรการ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการต่อต้านจากคนในชุมชนน้อยที่สุด อันจะนำไปสู่โอกาสสูงสุดที่จะทำให้มาตรการ TDM นั้นๆ สัมฤทธิ์ผลในการประยุกต์ใช้

1.5. แผนการดำเนินงาน

แผนการดำเนินงานตลอดโครงการสรุปดังตารางต่อไปนี้

การดำเนินงานวิจัย	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. กำหนดสมมติฐานงานวิจัยและออกแบบแบบสอบถาม												
2. สำนวนำร่อง (Pilot survey) เพื่อตรวจสอบความเหมาะสมของแบบสอบถามและคำถามที่ใช้												
3. แก้ไขแบบสอบถามและทำการสำรวจข้อมูล												
4. วิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น												
5. วิเคราะห์ข้อมูลด้วย Structural equation modeling technique												
6. จัดเตรียมรูปเล่มเพื่อนำเสนอรายงานผลการวิจัยแก่คณะฯ												

หมายเหตุ วันเริ่มโครงการ 1 ตุลาคม 2550 วันสิ้นสุดโครงการ 30 กันยายน 2550

1.6. เนื้อหาการนำเสนอ

รายงานฉบับนี้เนื้อหาการนำเสนอตามลำดับดังต่อไปนี้ บทที่ 1 บทนำ กล่าวถึงความเป็นมาของปัญหาการทำวิจัย วัตถุประสงค์ ขอบเขตการทำวิจัยโดยย่อ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ รวมถึงแผนการดำเนินงานตลอดโครงการ บทที่ 2 จะเป็นการนำเสนอการทบทวนทฤษฎี บทความ และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาใช้เป็นกรอบอ้างอิงในการออกแบบแบบสอบถามและกำหนดรูปแบบของแบบจำลองเชิงทฤษฎีสำหรับการวิเคราะห์ข้อมูล บทที่ 3 เป็นการนำเสนอขอบเขตของการวิจัยโดยละเอียด ไม่ว่าจะเป็นพื้นที่ศึกษาและกลุ่มเป้าหมาย การกำหนดแบบสอบถามและการสำรวจข้อมูล การกำหนดรูปแบบของแบบจำลองเชิงทฤษฎี และวิธีการที่ใช้วิเคราะห์ข้อมูล บทที่ 4 เป็นการนำเสนอผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลซึ่งได้แก่ ผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา และการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองสามการเชิงโครงสร้าง บทที่ 5 เป็นการสรุปผลการวิจัย การประยุกต์ใช้ผลการวิจัยในเชิงปฏิบัติ และข้อเสนอแนะสำหรับการทำวิจัยครั้งต่อไป สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติมที่จำเป็นสำหรับผู้อ่าน และบทความที่เป็นผลผลิตจากการวิจัยครั้งนี้ จะได้นำเสนอไว้ในภาคผนวก