

บทที่ 5

บทสรุป

การศึกษาทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อการประยุกต์ใช้มาตรการควบคุมความต้องการเดินทางอย่างยั่งยืนนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจสอบทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวที่มีต่อมาตรการควบคุมความต้องการเดินทาง เพื่อตรวจสอบอิทธิพลของปัจจัยเชิงทัศนคติที่มีต่อการยอมรับมาตรการควบคุมความต้องการเดินทาง และเพื่อนำเสนอแนวทางเบื้องต้นในการประยุกต์ใช้ผลลัพธ์ที่ได้จากงานวิจัยในการณรงค์ให้เกิดการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร

งานวิจัยนี้เลือกใช้เขตบางรักเป็นพื้นที่ศึกษา ทั้งนี้เนื่องจากคุณลักษณะที่ครบถ้วนของเขตบางรักในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นลักษณะการใช้พื้นที่ ซึ่งถือได้ว่าเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจ (Central business district, CBD) ที่สำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร และเป็นพื้นที่ที่ดึงดูดความต้องการเดินทางปริมาณมากเข้ามาในพื้นที่แห่งนี้ สำหรับมาตรการควบคุมการเดินทางที่ใช้เป็นกรณีศึกษาสำหรับงานวิจัยนี้ได้แก่ มาตรการเก็บเงินค่าผ่านเข้าใช้ถนน (Road pricing) กลุ่มเป้าหมายสำหรับงานวิจัยนี้ได้แก่ ผู้เดินทางที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาด้วยวัตถุประสงค์ต่างๆ อาทิ ไปทำงาน ซื้อสินค้า และพักผ่อนหย่อนใจ เป็นต้น ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์สำหรับการวิจัยนี้ได้จากการสำรวจข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจำนวน 1,000 ชุด สำหรับทฤษฎีพื้นฐานที่ใช้เป็นกรอบอ้างอิงสำหรับกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ ในการสร้างแบบจำลองเชิงทฤษฎี (Conceptual model) ของงานวิจัยนี้ มาจากการทบทวนทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทัศนคติ การยอมรับ และปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการยอมรับ โดยมุ่งเน้นไปที่การยอมรับที่มีต่อมาตรการควบคุมความต้องการเดินทางและมาตรการเก็บเงินค่าผ่านเข้าใช้ถนนเป็นสำคัญ

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ ถูกนำไปวิเคราะห์เบื้องต้นด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) เพื่อตรวจสอบภาพรวมของกลุ่มตัวอย่าง จากนั้นการวิเคราะห์แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง (Structural equation modeling, SEM) จะถูกนำมาประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับแบบจำลองเชิงทฤษฎี ผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุเฉลี่ยอยู่ในวัยทำงาน (28.9 ปี) และมีการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป (ร้อยละ 85.7) ร้อยละ 90.8 เป็นผู้มีรถยนต์ไว้ในครอบครอง โดยเฉลี่ย 1.49 คันต่อครัวเรือน แต่ในจำนวนนี้กลับพบว่าบางส่วนไม่ได้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว โดยสัดส่วนของผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 53.4 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จากการกระจายตัวของรายได้พบว่า โดยภาพรวมกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้มีรายได้ปานกลาง โดยผู้มีรายได้ระหว่าง 10,001-30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 67.4 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด

ผลลัพธ์ที่ได้จากการตรวจสอบทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีต่อมาตรการเก็บเงินค่าผ่านเข้าใช้ถนน พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 55.3 รู้สึกพึงพอใจต่อมาตรการเก็บเงินค่าผ่านเข้าใช้

ถนน ร้อยละ 49.2 เห็นด้วยกับการนำมาตรการดังกล่าวมาประยุกต์ใช้ในเขตบางรัก แต่พบว่ามีเพียงร้อยละ 35.6 ที่ตั้งใจจะสนับสนุนมาตรการกรณีที่มีการนำมาตรการดังกล่าวมาประยุกต์ใช้จริง สำหรับทัศนคติที่มีต่อประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหารถจักรยาน พบว่ากลุ่มตัวอย่างเพียงร้อยละ 30.8 ที่เชื่อว่ามาตรการดังกล่าวมีประสิทธิภาพเพียงพอสำหรับนำไปใช้ในการแก้ไขปัญหารถจักรยานในพื้นที่ศึกษา ขณะเดียวกันร้อยละ 51.4 ของกลุ่มตัวอย่างระบุว่าคนรอบข้างที่ใกล้ชิดคนนำที่จะสนับสนุนและเห็นด้วยในกรณีที่คนกลุ่มนี้ให้การสนับสนุนมาตรการดังกล่าว ถ้ามีการนำมาประยุกต์ใช้จริงในอนาคต ขณะที่ทัศนคติที่กลุ่มตัวอย่างมีต่อปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่นั้น พบว่ากลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก โดยร้อยละ 95.9 ของกลุ่มตัวอย่างระบุว่าปัญหาดังกล่าวอยู่ในระดับรุนแรง และส่งผลกระทบต่อตรงต่อกลุ่มตัวอย่าง (ร้อยละ 95.2) ร้อยละ 86.4 ของกลุ่มตัวอย่างรายงานว่าปัญหามลพิษทางอากาศอันเนื่องมาจากยานพาหนะเป็นปัญหาสำคัญ และส่งผลกระทบต่อตรงถึงร้อยละ 81.2 ขณะที่ร้อยละ 75.6 ของกลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับมลพิษทางเสียงอันเนื่องมาจากการจราจร และร้อยละ 76.9 รายงานว่าปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบต่อ

สำหรับผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างของแบบจำลองสมมติฐานที่ใช้ในงานวิจัยนี้ ให้ค่า $\chi^2(df=8, N=877) = 22.84$ $\chi^2/df = 2.86$ GFI = 0.99 NFI = 0.98 CFI = 0.99 และ RMR = 0.03 ซึ่งเป็นค่าสถิติสำหรับตรวจสอบความน่าเชื่อถือของแบบจำลองที่จัดอยู่ในเกณฑ์ยอมรับได้ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ (Kline, 1998; Hu and Bentler, 1999) จากผลลัพธ์พบว่าตัวแปรทุกตัวในแบบจำลองสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรการยอมรับได้ร้อยละ 41 เมื่อพิจารณาอิทธิพลของตัวแปรสถานะทางเศรษฐกิจและสังคมต่อตัวแปรทัศนคติ พบว่าอายุมีอิทธิพลทางบวกอย่างมีนัยสำคัญต่อบรรทัดฐานของสังคม ($\beta = 0.11$, $t = 2.62$) จากผลลัพธ์นี้อนุมานได้ว่าผู้เดินทางที่มีอายุมากขึ้นมีแนวโน้มที่จะให้ความสำคัญกับความคิดเห็นและทัศนคติของคนรอบข้างมากขึ้น ขณะที่การศึกษามีอิทธิพลทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการยอมรับ ($\beta = -0.08$, $t = -3.03$) ซึ่งอนุมานได้ว่าผู้เดินทางที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่ามีแนวโน้มที่จะไม่ยอมรับมาตรการเก็บเงินค่าผ่านเข้าใช้ถนน ตัวแปรรายได้มีอิทธิพลทางบวกอย่างมีนัยสำคัญต่อการตระหนักถึงปัญหาปัญหาทั้งในระดับชุมชนและบุคคล ($\beta = 0.13$, $t = 2.92$ และ $\beta = 0.09$, $t = 1.99$ ตามลำดับ) ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าผู้เดินทางที่มีรายได้สูงขึ้นมีแนวโน้มที่จะตระหนักถึงปัญหารถจักรยานในพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ปัญหารถจักรยานติดขัด ปัญหามลพิษทางอากาศ และปัญหามลภาวะทางเสียง มากขึ้นตามไปด้วย สำหรับตัวแปรเพศนั้น พบว่าไม่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อตัวแปรทัศนคติใดเลย

เมื่อพิจารณาตัวแปรการเดินทาง จากผลลัพธ์พบว่าการมีรถยนต์ไว้ในครอบครองส่งอิทธิพลทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อการรับรู้ประสิทธิภาพของมาตรการ ($\beta = -0.07$, $t = -2.04$) แต่ไม่พบว่ามีอิทธิพลต่อการยอมรับแต่อย่างใด ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้ที่มีรถยนต์ไว้ในครอบครองนั้นมิ

แนวโน้มที่จะไม่ให้ความสำคัญต่อประสิทธิภาพของมาตรการในการแก้ไขปัญหาจราจร สำหรับรูปแบบการเดินทาง พบว่าตัวแปรดังกล่าวส่งอิทธิพลทางลบอย่างมีนัยสำคัญทั้งต่อบรรทัดฐานของสังคมและการยอมรับ ($\beta = -0.16, t = -4.41$ และ $\beta = -0.15, t = -4.99$ ตามลำดับ) ซึ่งจากผลลัพท์นี้แสดงให้เห็นว่าผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวนั้นมีแนวโน้มที่จะไม่ให้ความสำคัญต่อความคิดเห็นและทัศนคติของคนรอบข้าง รวมถึงมีแนวโน้มที่จะไม่ให้การยอมรับมาตรการเก็บเงินค่าผ่านเข้าใช้ถนนด้วย และจากผลลัพท์ในกลุ่มของตัวแปรพื้นฐาน พบว่ารูปแบบการเดินทางเป็นตัวแปรสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการยอมรับของผู้เดินทางสูงกว่าการมีรถยนต์ไว้ในครอบครองและตัวแปรอื่นๆ ในกลุ่มตัวแปรพื้นฐานทั้งหมด

สำหรับกลุ่มปัจจัยเชิงทัศนคติ พบว่าการรับรู้ประสิทธิภาพของมาตรการ บรรทัดฐานของสังคม และการตระหนักถึงปัญหาในระดับบุคคล มีอิทธิพลทางบวกอย่างมีนัยสำคัญต่อการยอมรับ ($\beta = 0.38, t = 13.00, \beta = 0.34, t = 11.53$ และ $\beta = 0.08, t = 2.96$ ตามลำดับ) จากผลลัพท์นี้อาจกล่าวได้ว่าถ้าการรับรู้ถึงประสิทธิภาพของมาตรการเพิ่มขึ้น จะมีแนวโน้มทำให้ผู้เดินทางยอมรับในมาตรการเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ในทำนองเดียวกัน ถ้าคนรอบข้างและสังคมให้การสนับสนุนแนวคิดในการยอมรับมาตรการของผู้เดินทาง จะมีแนวโน้มทำให้ผู้เดินทางนั้นให้การยอมรับมาตรการเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ การที่ผู้เดินทางเกิดความตระหนักว่าปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นในชุมชน อาทิ การจราจรติดขัด ปัญหามลพิษทางอากาศ และปัญหามลภาวะทางเสียงอันเนื่องมาจากการจราจรนั้น สามารถส่งผลกระทบต่อผู้เดินทางโดยตรง ก็มีแนวโน้มที่จะทำให้ผู้เดินทางนั้นยอมรับในมาตรการเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ในทางตรงข้าม จากผลลัพท์พบว่าการตระหนักถึงปัญหาจราจรในระดับชุมชนมีอิทธิพลทางลบและไม่มีความสำคัญต่อการยอมรับ จากผลลัพท์นี้อาจกล่าวได้ว่าผู้เดินทางไม่ได้ตระหนักว่าปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นนั้นสามารถส่งผลกระทบต่อชุมชนและสังคมแต่อย่างใด

เมื่อพิจารณากลุ่มตัวแปรพื้นฐาน จากผลลัพท์พบว่า ตัวแปรรูปแบบการเดินทางแสดงให้เห็นนัยสำคัญของอิทธิพลที่มีต่อการยอมรับมาตรการสูงกว่าตัวแปรอื่น และสูงกว่าการมีรถยนต์ไว้ในครอบครอง ทั้งนี้จากข้อมูลในตารางที่ 1 แสดงให้เห็นว่าผู้ที่มีรถยนต์ไว้ในครอบครองถึง 328 คน (ร้อยละ 37.4) ไม่ได้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว จากข้อเท็จจริงนี้จะเห็นได้ว่าการกำหนดกลุ่มผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเป็นกลุ่มเป้าหมายหลักของการประชาสัมพันธ์และให้ความรู้ นั้น น่าจะเหมาะสมกว่าการกำหนดกลุ่มเป้าหมายโดยพิจารณาจากข้อมูลการมีรถยนต์ไว้ในครอบครอง

จากผลลัพท์ พบว่าการรับรู้ประสิทธิภาพของมาตรการเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยอมรับมากที่สุดในการวิจัยเชิงจิตวิทยาทั้งหมดที่ใช้ในการวิจัยนี้ จากผลลัพท์นี้อาจกล่าวได้ว่า การทำให้มาตรการเก็บเงินค่าผ่านเข้าใช้ถนนได้รับการยอมรับนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายและการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ความรู้ความเข้าใจแก่คนในชุมชนควรมุ่งเน้นให้คนเหล่านั้นรับทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับประสิทธิภาพของมาตรการ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประสิทธิภาพในการ

แก้ไขปัญหารถจากรและปัญหาสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการจราจร อาทิ การจราจรติดขัด ปัญหามลพิษทางอากาศ และปัญหามลภาวะทางเสียง โดยมุ่งเน้นไปที่กลุ่มเป้าหมายหลักคือ ผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเป็นสำคัญ

นอกจากนี้ ควรประชาสัมพันธ์ให้คนในชุมชน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว ทราบว่าการใช้รถยนต์ส่วนตัวนั้นสามารถส่งผลกระทบต่อชุมชนและส่งผลกระทบต่อตนเองและผู้อื่นอย่างไร ซึ่งในจุดนี้อาจทำให้คนเหล่านั้นเกิดความตระหนักถึงปัญหาจราจรที่ส่งผลกระทบต่อตนเองอย่างแท้จริง ทั้งนี้ การประชาสัมพันธ์ดังกล่าวนอกจากจะทำให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในกลุ่มเป้าหมายแล้ว ยังอาจทำให้คนรอบข้างกลุ่มเป้าหมาย อาทิ คนในครอบครัว และคนในชุมชนเดียวกัน รับรู้ถึงประสิทธิภาพและประโยชน์ที่ได้รับจากมาตรการเก็บเงินค่าผ่านเข้าใช้ถนนตามไปด้วย ซึ่งอาจช่วยลดแรงต่อต้านการสนับสนุนมาตรการจากผู้คนที่แวดล้อมกลุ่มเป้าหมาย ในกรณีที่กลุ่มเป้าหมายมีแนวโน้มที่จะให้การยอมรับมาตรการ อันจะทำให้มาตรการเก็บเงินค่าผ่านเข้าใช้ถนนได้รับการยอมรับจากกลุ่มเป้าหมายและการสนับสนุนจากชุมชนมากยิ่งขึ้น และนำไปสู่ความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติและทางการเมืองเป็นผลตามมา

จากผลลัพธ์ที่ได้จากการศึกษา สามารถสรุปได้ว่าสิ่งสำคัญที่มีอิทธิพลต่อความสำเร็จในการประยุกต์ใช้มาตรการควบคุมความต้องการเดินทางนั้น ได้แก่ การสนับสนุนจากภาครัฐ และคนในชุมชน เนื่องจากการที่มาตรการควบคุมความต้องการเดินทาง หรือนโยบายสาธารณะใดๆ จะประสบความสำเร็จในทางปฏิบัติได้นั้น สิ่งสำคัญประการหนึ่งก็คือการสนับสนุนจากภาครัฐ และความเป็นไปได้ทางการเมือง และปัจจัยสำคัญที่ทำให้การประยุกต์ใช้มาตรการหรือนโยบายใดๆ มีความเป็นไปได้ทางการเมืองนั้น ก็คือการยอมรับและการสนับสนุนของคนในชุมชนหรือผู้ที่ได้รับผลกระทบที่มีต่อมาตรการหรือนโยบายนั้นนั่นเอง ถ้ามาตรการหรือนโยบายใดปราศจากการยอมรับจากคนในชุมชนแล้ว ก็เป็นการยากที่จะทำให้มาตรการหรือนโยบายนั้นมีความเป็นไปได้ทางการเมืองและการนำไปปฏิบัติ ด้วยเหตุนี้การทำให้มาตรการควบคุมการเดินทางประสบความสำเร็จในการประยุกต์ใช้อย่างยั่งยืน ก็คือต้องมุ่งเน้นไปที่การทำให้มาตรการที่จะนำมาประยุกต์ใช้ได้รับการยอมรับจากคนในชุมชนเป็นอันดับแรก จากนั้นการสนับสนุนจากภาครัฐจะทำให้เกิดความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติตามมา เมื่อทั้งสององค์ประกอบเกื้อหนุนกันตามที่กล่าวมานี้ ก็น่าจะทำให้การประยุกต์ใช้มาตรการควบคุมความต้องการเดินทางนั้น สามารถดำเนินการต่อไปได้ โดยมีการต่อต้านจากคนในชุมชนลดลง และเกิดผลสัมฤทธิ์ในทางปฏิบัติสูงขึ้น

อย่างไรก็ดี ยังมีปัจจัยเชิงจิตวิทยาอื่นๆ อาทิ ความเสมอภาค (Fairness) การจำกัดสิทธิเสรีภาพ (Infringement on freedom) ความตั้งใจปรับเปลี่ยนพฤติกรรม (Behavioral intention) และความเคยชินในการเดินทาง (Travel habit) ฯลฯ (Jakobsson, Fujii and Gärling, 2000; Bamberg and Rölle, 2003; Schade and Schlag, 2003; Fujii, Gärling, Jakobsson and Jou, 2004; Schade and Baum, 2007) ที่งานวิจัยนี้ไม่ได้นำมาใช้ตรวจสอบทัศนคติของผู้เดินทาง ดังนั้นงานวิจัยในลำดับ

ต่อไปจึงควรพิจารณาตัวแปรเหล่านี้ด้วย นอกจากนี้ การเปรียบเทียบทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างจาก
นานาชาติ อาทิ กลุ่มตัวอย่างจากประเทศพัฒนาแล้วและประเทศกำลังพัฒนา ฯลฯ ก็เป็นอีก
ประเด็นหนึ่งที่น่าสนใจในลำดับต่อไปควรให้ความสำคัญ ทั้งนี้ การศึกษาดังกล่าว จะทำให้ทราบ
ความแตกต่างทางทัศนคติของผู้คนระหว่างประเทศที่ประสบความสำเร็จและล้มเหลวในการ
ประยุกต์มาตรการ ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้จากการศึกษาอาจทำให้ผู้วางแผนเกิดความเข้าใจในพฤติกรรม
และความต้องการพื้นฐานของคนในชุมชนมากขึ้น อันจะนำไปสู่ความสำเร็จในการกำหนดนโยบาย
เพื่อประยุกต์มาตรการ การประชาสัมพันธ์และให้ความรู้เกี่ยวกับมาตรการเก็บเงินค่าผ่านเข้าใช้
ถนนรวมถึงนโยบายสาธารณะอื่นๆ แก่คนในชุมชนอย่างตรงจุดและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และ
อาจนำไปสู่ความสำเร็จในการนำมาตรการดังกล่าวมาประยุกต์ในการบรรเทาปัญหาจราจรสำหรับ
กรุงเทพมหานครในที่สุด