

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับปัญหาจราจร

ปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นตามเมืองหลักต่าง ๆ นั้น มักจะประสบปัญหาที่คล้ายคลึงกัน คือ ปัญหาการติดขัด ปัญหาความล่าช้า ปัญหาอุบัติเหตุ และปัญหาหมอกควันอันเกิดจากยานพาหนะ ซึ่งปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าวมาแล้วนี้ล้วนเกิดจากปัจจัยหลายประการ ซึ่งมีแนวคิดหาสาเหตุและแนวทางแก้ไข กล่าวคือ

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) (2540 : 4) ได้ให้สาเหตุของปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครไว้ 7 ประการ คือ

1. พื้นที่ถนนน้อย ไม่เพียงพอ จากการเปรียบเทียบจำนวนถนนในกรุงเทพมหานครกับต่างประเทศ พบว่าถนนในกรุงเทพมหานครมีเพียง 10 เปอร์เซ็นต์ ส่วนในต่างประเทศมีประมาณ 20 - 25 เปอร์เซ็นต์ ของพื้นที่
2. จำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเดือน มกราคม 2535 ถึงเดือนตุลาคม 2539 มีรถยนต์ในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นจาก 2.11 ล้านคัน เป็น 3.64 ล้านคัน เพิ่มขึ้น 1.53 ล้านคัน หรือ 72 เปอร์เซ็นต์
3. อัตราการเพิ่มของรถยนต์ไม่สัมพันธ์กับพื้นที่ถนน โดยรถยนต์จะเพิ่มขึ้นมากกว่าจำนวนพื้นที่ถนน จึงทำให้ถนนมีไม่เพียงพอต่อจำนวนรถยนต์ที่จะวิ่ง ปัจจุบันจำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นเฉลี่ย 18 เปอร์เซ็นต์ ต่อปี ส่วนถนนเพิ่มขึ้นเพียง 1-1.5 เปอร์เซ็นต์ ต่อปี
4. รถโดยสารประจำทางบริการไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ที่จะจูงใจให้ผู้ขับขี่ยรถยนต์ส่วนบุคคลลดอัตราการใช้ที่บ้าน และมาขึ้นรถโดยสารประจำทาง
5. การขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็วที่ผ่านมา เป็นไปอย่างไม่มีแบบแผน ส่งผลกระทบต่อในการจัดระบบการขนส่งมารองรับความต้องการเดินทางเป็นไปได้ลำบาก
6. ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดระเบียบวินัยในการเคารพกฎจราจรจากการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่กวาดค้นจับกุมในช่วงเวลาเร่งด่วน เนื่องจากต้องใช้เวลาในการออกใบสั่งและจะส่งผลทำให้รถยนต์ติดขัดมากยิ่งขึ้น
7. การควบคุมการจราจรตามทางแยก ใช้วิธีปล่อยรถเป็นระยยานาน ๆ ซึ่งจากการศึกษาทั้งในประเทศและต่างประเทศ ได้พิสูจน์ว่า Cycle Time ควรจะมีระยะสั้นไม่เกิน 3 นาที นอกจากการควบคุมการจราจรตามแยก ไม่สามารถพิจารณาเป็นภาพรวมโครงข่าย (Network) ทั้งหมดได้

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย (2539 : 2-5) ได้ศึกษาสาเหตุของปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครที่เกิดขึ้นไว้ 10 ประการ คือ

1. การเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของกรุงเทพมหานคร
2. การเพิ่มของประชากรในกรุงเทพมหานคร
3. การขยายพื้นที่ถนนยังไม่เพียงพอกับความความต้องการ
4. การเพิ่มขึ้นของโรงงานอุตสาหกรรมในกรุงเทพมหานคร
5. โรงเรียนและมหาวิทยาลัยขนาดใหญ่อยู่ในเขตชุมชน
6. กรุงเทพมหานครยังขาดแคลนระบบการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่
7. สถานที่ทำงาน และที่พักอาศัยอยู่ห่างกัน
8. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร และ ไม่มีวินัยในการขับขี่
9. ขาดแคลนบุคลากรในด้านการจราจร
10. การใช้รถนำขบวนของข้าราชการการเมือง

ขวัญสรวง อติโพธิ (ผู้จัดการรายวัน, 6 มกราคม 2540 : 12) ได้ให้สาเหตุของปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครว่า ปัญหาการจราจรหรือที่เรียกกันง่าย ๆ ว่ารถติดนั้น แท้ที่จริงคือผลปลายเหตุ เหตุต้น คือสภาพการพัฒนาเมืองที่ผิดพลาด เพราะการหาผลประโยชน์และการคิดถึงความสะดวกสบายส่วนตัวแต่ต้น ๆ ของเอกชนส่วนตัว หลงระแวกใจให้เมืองมีสภาพการใช้เมืองที่ดี เกิดสภาพการเดินทางและการจราจรที่ใช้ได้ หลีกเลียงไม่ได้ที่จะต้องเข้าพบกับตลาดที่ดิน และธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ของเมือง รวมทั้งกิจการค้าขายรถอันทรงพลัง ซึ่งหมายถึงการที่กรุงเทพมหานครไม่ได้มีการวางแผนรองรับความเป็นเมืองของกรุงเทพมหานครไว้ และการที่ปล่อยให้มีการย่นต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากนั่นเอง

อริสมันต์ พงษ์เรืองรอง (2538 : 7-11) ได้ศึกษาสาเหตุของการจราจรติดขัด พบว่ามีสาเหตุ 20 ประการดังนี้ คือ

1. ขาดการวางแผนผังเมืองที่ดี
2. จำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว
3. การขยายตัวของอุตสาหกรรม และพาณิชยกรรม
4. จำนวนยานพาหนะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว
5. พื้นที่ถนนไม่เพียงพอต่อจำนวนรถ
6. สถานที่สำหรับจอดรถมีไม่เพียงพอ
7. รถเสียเนื่องจากสภาพเครื่องเก่า ขณะขับบนท้องถนน
8. อุบัติเหตุจากการจราจร

9. ผ่นคก
10. การขาดวินัย และความไม่เป็นระเบียบของผู้ใช้รถใช้ถนน
11. ปัญหาระบบโครงข่ายไม่สมบูรณ์ทั้งถนนสายหลักและสายรอง
12. ปัญหาจุดตัดถนนกับเส้นทางรถไฟ
13. ปัญหาสภาพและลักษณะของถนนขาดประสิทธิภาพ
14. ปัญหาระบบขนส่งสาธารณะ
15. ปัญหาการกระจัดตัวของแหล่งจ้างงาน
16. ความไม่มีประสิทธิภาพในการจัดระบบการซ่อมบำรุง และการปรับผิวการจราจร
17. ปัญหาเรื่องการขนส่งสินค้า รถบรรทุกหนัก รถพ่วง
18. การขัดข้องของสัญญาณไฟในแต่จุด และเครื่องหมายการจราจรไม่เพียงพอ
19. หน่วยงานที่รับผิดชอบมากเกินไป
20. ปัญหาการรับ-ส่งนักเรียนในช่วงเปิดเทอม

ขงยุทธ สารสมบัติ (2539 : 5) ได้กล่าวถึงสาเหตุของปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลไว้ดังนี้

1. ถนนไม่เพียงพอ เดิมแล้วการคมนาคมของคนไทยจะเดินทางโดยทางน้ำ แต่เมื่อบ้านเมืองเจริญขึ้นได้เปลี่ยนการเดินทางโดยถนนจึงไม่ได้มีการวางแผนการเดินทาง สร้างถนนไว้ให้ดีเพียงพอ
2. โครงข่ายถนนไม่สมบูรณ์ ถนนในกรุงเทพมหานครเป็นการสร้างที่ไม่มีการวางแผนที่เป็นเครือข่าย ยึดถือการตัดถนนเพื่อไปสู่จุดหมายเป็นหลัก ไม่คำนึงถึงการเชื่อมต่อกับเส้นทางต่าง ๆ ให้เป็นระบบโยงใยได้อย่างสมบูรณ์
3. การวางแผนและการอำนวยความสะดวกยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร แม้ว่าทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ซึ่งมีมาก มีความตั้งใจที่จะแก้ปัญหารถจราจรเป็นอย่างมาก แต่การกระทำจะเป็นแบบต่างฝ่ายต่างทำ ไม่มีการประสานงานกันดีพอ
4. การฝ่าฝืนกฎจราจร คนในกรุงเทพมหานครมีความเห็นแก่ตัวมากยิ่งขึ้น เนื่องจากสภาวะความกดดันทางด้านเศรษฐกิจ
5. ระบบขนส่งมวลชนไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เนื่องจากการทำงานของ ขสมก. ทำให้ประชาชนรู้สึกเหนื่อยหน่ายในด้านการบริการ ซึ่งมาจากความไม่เพียงพอของปริมาณรถ การบริการของพนักงาน ขสมก.
6. การผังเมืองไม่สมบูรณ์ เมื่อมีการก่อสร้างจะมีการวางแผนไม่ดีเท่าที่ควร ทำให้การขยายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทาง

การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางของคนกรุงเทพมหานครในปัจจุบันว่า คนกรุงเทพมหานคร ใช้รถโดยสารเพียง 1% เท่านั้น มีมาตรการในการลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว เพิ่มความสะดวกในการใช้รถยนต์โดยสารประจำทางสาธารณะ ซึ่งมาตรการทั้งหมดจะเกิดผล ในทางปฏิบัติ รวมทั้งภาคเอกชนและประชาชนผู้ที่เกี่ยวข้องในการใช้รถใช้ถนน จำเป็นที่จะต้อง ร่วมกันแก้ไข

กิตติ บินชัย (สยามรัฐสัปดาห์วิจารณ์ , 2540 : 2) ได้ให้สาเหตุของการจราจรติดขัด ที่ทวีความรุนแรงขึ้นทุก ๆ ขณะ มีสาเหตุแบ่งออกเป็น 3 ประการ คือ

1. เกิดจากการก่อสร้างโครงสร้างขนาดใหญ่ของการแก้ไขปัญหาการจราจร ทั้งที่เป็น โครงการและกำลังก่อสร้าง ซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องทำโครงการ แต่ในช่วงที่ก่อสร้างทำให้เกิด ปัญหาการติดขัดมาก เนื่องจากต้องกันผิวการจราจรบางส่วน เพื่อรองรับการก่อสร้าง
2. ปัญหาผู้ขับขี่ และคนเดินเท้า ขาดระเบียบวินัย ต้องเคารพกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ทำให้ เกิดปัญหาจราจรเพราะความมกง่าย ขาดวินัย รวมทั้งก่อให้เกิดอุบัติเหตุ จะก่อให้เกิดความสูญเสีย ต่าง ๆ ตามมา
3. ปริมาณรถใหม่เพิ่มขึ้นอย่างมาก เดือนละประมาณ 15,400 - 17,600 คัน แต่ปริมาณถนน เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

สุพัตรา สุภาพ (มติชน, 2540) กล่าวถึงปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครว่า เป็นปัญหาใหญ่ ที่ประชาชนต้องการให้รัฐบาลแก้ไขอย่างเร่งด่วนเป็นอันดับแรก เนื่องจากเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ เศรษฐกิจไทยเสียหาย และแม้รัฐบาลแก้ไขปัญหามาตลอด แต่ยังไม่ประสบผลสำเร็จ

นิเทศ ตินณะกุล (มติชน, 2540) กล่าวถึงกลยุทธ์ในการแก้ไขปัญหาจราจรให้เกิดผล ในทางปฏิบัติว่า ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบ 3 ประการ คือ ปริมาณรถ ถนน และคน วิธีการแก้ไข คือ ต้องสร้างแรงจูงใจให้ทุกคนหันมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้น หรือห้ามรถ ส่วนบุคคลที่มีคนต่ำกว่า 3 คน เข้าถนนบางสายให้มากขึ้น อีกทั้งในอนาคตอาจเพิ่มหลักสูตร ด้านการจราจรให้นักเรียน นอกจากนี้ปัญหาการขยายตัวของตลาดรถยนต์ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ควรควบคุมไม่ให้มี ออกมาเพิ่มมากนัก

ยอดพล ธนาปริบูรณ์ (สจร,2540) กล่าวถึงปัญหาจราจรและแนวทางแก้ไขไว้คือ

1) การเพิ่มขึ้นของประชากร ไม่เพียงแต่ประชากรโลกที่เพิ่มขึ้น พลเมืองไทยก็เพิ่มขึ้นด้วย ดังแสดงในตารางที่ 7 และเมื่อมีประชากรเพิ่มมากขึ้น ความต้องการในการเดินทางย่อมเพิ่มมากขึ้นด้วย

2) การขยายตัวของชุมชนและเมืองตลอดจนการอพยพจากชนบทสู่เมือง การอพยพจากชนบทและการขยายตัวของเมืองมีทั้งผลดีและผลเสีย กล่าวคือ

ผลดี: เสริมสร้างโอกาสที่ดีกว่าแก่ประชาชน เช่น มีโอกาสที่จะหางานทำที่ดีกว่า มีโอกาสที่จะได้รับการศึกษาที่ดีกว่า โครงการสาธารณสุขที่เทียบพร้อมกว่า และอาจมีรายได้ที่มากกว่า

ผลเสีย: สร้างปัญหาต่าง ๆ ในชุมชน เช่น

1. สร้างปัญหาด้านสาธารณสุขโลก เช่น การใช้ยา การเก็บขยะ ฯลฯ ในกรณีที่
ไม่อาจจัดสรรสิ่งเหล่านี้ได้เพียงพอ
2. เพิ่มปัญหาการจราจรติดขัด
3. เพิ่มปัญหามลภาวะ
4. ปัญหาการขาดแคลนที่พักอาศัย
5. อาจสร้างปัญหาคนว่างงาน

3) การเพิ่มขึ้นของจำนวนและการใช้รถยนต์ส่วนตัว ปัจจุบันจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรุงเทพมหานคร ดังแสดงในตารางบทที่ 1 ตารางที่ 1 แสดงอัตราส่วนของประชากรต่อจำนวนรถยนต์ในประเทศต่าง ๆ รวมทั้งประเทศไทยถึงแม้ว่าอัตราส่วนของประเทศไทยจะไม่สูงนักเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ แต่ถ้าหากพิจารณาเฉพาะกรุงเทพฯแล้วจะเห็นว่าอัตราส่วนของชาวกรุงเทพฯ ต่อรถยนต์นั้น สูงกว่าของทั้งประเทศมาก และแนวโน้มในอนาคตคงเพิ่มขึ้นอีก ถ้าหากไม่มีการพิจารณาถึงเรื่องนี้อย่างจริงจัง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 7 : สถิติประชากรในเขตนครหลวงและหัวราชอาณาจักร ปี พ.ศ. 2526 - 2534

หน่วย : คน

พ.ศ.	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534
หัวราชอาณาจักร	49,515,074	50,583,105	51,795,651	52,969,204	53,873,172	54,960,917	55,888,393	56,303,273	56,961,030
กรุงเทพมหานคร	5,018,327	5,174,682	5,363,378	5,468,915	5,609,352	5,716,779	5,832,843	5,546,937	5,620,591

ที่มา : รายงานสถิติปี 2534 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 8 : แสดงการเพิ่มของประชากรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2529-2544

จังหวัด	จำนวนประชากร			อัตราการเพิ่มประชากร (เฉลี่ยต่อปี (ร้อยละ))	
	2529	2534	2544 *	2529-2534	2534-2544
กทม.	5,439	6,477	7,850	3.4	1.9
นนทบุรี	525	556	782	1.2	3.5
ปทุมธานี	402	476	681	3.5	3.6
สมุทรปราการ	690	739	1,002	1.4	3.1
สมุทรสาคร	328	331	430	0.2	2.7
นครปฐม	618	672	792	1.7	1.7
รวมกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล	8,032	9,253	11,541	2.9	2.2

ที่มา : กองทะเบียนกรมการปกครอง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ

* คาดการณ์

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 9 อัตราส่วนของประชากรต่อจำนวนรถยนต์ส่วนตัวในประเทศต่าง ๆ พ.ศ. 2530

ประเทศ	ประชากร ต่อ รถยนต์ส่วนตัว
สหรัฐอเมริกา	1.8
ฝรั่งเศส	2.6
ญี่ปุ่น	4.1
เวเนซุเอล่า	11.4
มาเลเซีย	12.4
บราซิล	15.5
แทนซาเนีย	44.9 (ปี 2528)
ไทย (กรุงเทพมหานคร)	47.9 (ปี 2531) 7.2 (ปี 2531)
เกาหลีใต้	50.2
จีนีคอล	88.2
อียิปต์	123.6
ไนจีเรีย	141.0
กาน่า	217.0
อินเดีย	544.4
จีน	1,074.0

แหล่งที่มา : Worldwatch Institute, based on Motor Vehicle Manufacturers

Association, Facts and Figures ' 89 (Detroit, Michigan : 1989)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- 4) การเพิ่มความนิยมในระบบขนส่งมวลชน ปัจจัยหลักอีกประการหนึ่งที่สร้างปัญหาการจราจรติดขัดในเมือง คือ การขาดความนิยมและเชื่อมั่นในระบบขนส่งมวลชนและได้หันไปใช้รถยนต์ส่วนตัวแทน ตารางที่ 10 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างระบบรถประจำทาง ในเมืองต่าง ๆ ซึ่งจะเห็นได้ว่า จำนวนรถประจำทางต่อชาวกรุงเทพฯ ยังน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับเมืองในประเทศที่พัฒนาแล้ว

ตารางที่ 10 : รถประจำทางในเมืองต่าง ๆ พ.ศ. 2528

เมือง	จำนวนรถประจำทาง	ต่อประชากร 1,000 คน
โซล (เกาหลีใต้)	44,242	4.59
ชิคาโก้ (สหรัฐอเมริกา)	29,000	4.33
การาจี่ (ปากีสถาน)	16,822	2.71 (ปี 25)
สต็อกโฮม (สวีเดน)	2,640	1.67
เซาโพล (บราซิล)	24,300	1.53
เม็กซิโกซิตี (เม็กซิโก)	25,050	1.39
กรุงเทพฯ (ไทย)	5,984	1.03 (ปี 34)
เซี่ยงไฮ้ (จีน)	7,707	.99
จาการ์ต้า (อินโดนีเซีย)	5,635	.70
โคโร (อียิปต์)	5,794	.55
กัลกัตตา (อินเดีย)	4,150	.42

แหล่งที่มา : World Bank, Urban Transport : A World Bank Policy Study
(Washington, D.C., 1986)

- 5) การใช้ยานพาหนะบนถนนสายเดียวกันและในเวลาเดียวกัน การที่ผู้คนได้ออกมาแออัดแย่งกันใช้ถนนสายเดียวกัน และในช่วงเวลาเดียวกันเป็นปัจจัยหนึ่งที่สร้างความไม่สมดุลย์ระหว่างถนนกับปริมาณการจราจร ตัวอย่างที่เห็นเด่นชัดคือ การเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน
- 6) การขาดความรู้ที่แท้จริงในการแก้ไขปัญหาและ
- 7) การขาดงบประมาณในการแก้ไขปัญหา

การแก้ไขปัญหาความไม่สมดุลย์ของถนนที่จะรองรับปริมาณการจราจรนั้น สามารถกระทำได้ด้วยมาตรการหลัก 3 วิธี คือ

- 1) เพิ่มความจุของผิวถนน.....โดยการสร้างถนนเพิ่มและให้มีขนาดที่พอเพียงในการรองรับปริมาณการจราจร
- 2) ลดปริมาณการจราจร จำกัดปริมาณการจราจรโดยการจำกัดจำนวนยานพาหนะที่จะใช้ถนนและ
- 3) ใช้มาตรการรวมระหว่าง 1) และ 2) สร้างถนนที่จำเป็นเพิ่มขึ้น และใช้ถนนให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ขณะเดียวกันก็กำหนดมาตรการการควบคุมปริมาณการจราจรเพื่อชดเชยการเพิ่มขึ้นของยานพาหนะที่เพิ่มไปได้

ที่ผ่านมาหลาย ๆ ประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศที่ได้พัฒนาแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น เป็นต้น ได้เน้นมุ่งการแก้ไขปัญหาโดยใช้มาตรการแรก มีการก่อสร้างโครงข่ายของถนนที่สมบูรณ์ ถนนบางสายเมื่อไม่สามารถที่จะขยายผิวจราจรด้วยข้อจำกัดเรื่องพื้นที่ ก็จะมีการก่อสร้างเพิ่มเติมในแนวตั้ง เช่น สร้างถนนক্রম 2 ชั้น หรือ 3 ชั้น ตามความจำเป็น หรือบางครั้งก็สร้างถนนใต้ดินเพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น แต่ปัจจุบันด้วยสภาพสภาวะทางเศรษฐกิจและปัญหาภาวะด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้หลายประเทศเริ่มมีการพิจารณาให้มาตรการที่ 3 ในการแก้ไขปัญหา สำหรับประเทศไทยนั้นการขาดแคลนงบประมาณ ตลอดจนความจำเป็นที่ต้องจัดสรรงบประมาณเพื่อการพัฒนาประเทศด้านอื่น ๆ เช่น ด้านความมั่นคง การศึกษา การสาธารณสุข การพัฒนาชนบท ฯลฯ ทำให้การก่อสร้างโครงข่ายของถนนที่จะรองรับปริมาณการจราจรที่เหมาะสมนั้นประสบอุปสรรคมากมาย ก่อให้เกิดปัญหาและสร้างความสูญเสียดังที่ประสบกันอยู่ในปัจจุบัน นอกจากนี้เราจะไม่สามารถแก้ไขปัญหาด้วยมาตรการที่ 1 รัฐเองก็ยังตั้งเล็งให้ใช้มาตรการที่ 3 ในการแก้ไขปัญหา ด้วยเป็นเรื่องที่ละเอียดอ่อนและมีผลกระทบด้านการเมืองและเสถียรภาพสูง ที่ผ่านมาผู้บริหารของประเทศหลาย ๆ คณะต่างตั้งเล็งและมีกัถัดตัดสินใจที่จะเลือกใช้มาตรการการควบคุมปริมาณการจราจรในการแก้ไขปัญหา

มาตรการการบังคับกระแสการจราจร

สำหรับมาตรการการบังคับกระแสการจราจรนั้น มีวัตถุประสงค์ที่จะเพิ่มพูนความจุในการรองรับปริมาณการจราจรโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงโมงเร่งด่วน หลักการของมาตรการนี้คือ ...

“ คัดเลือกเลือกที่ ที่จะอนุญาตการสัญจรและที่ที่จะไม่อนุญาต ทั้งนี้ให้คำนึงถึงความเหมาะสมของสภาพการจราจร “

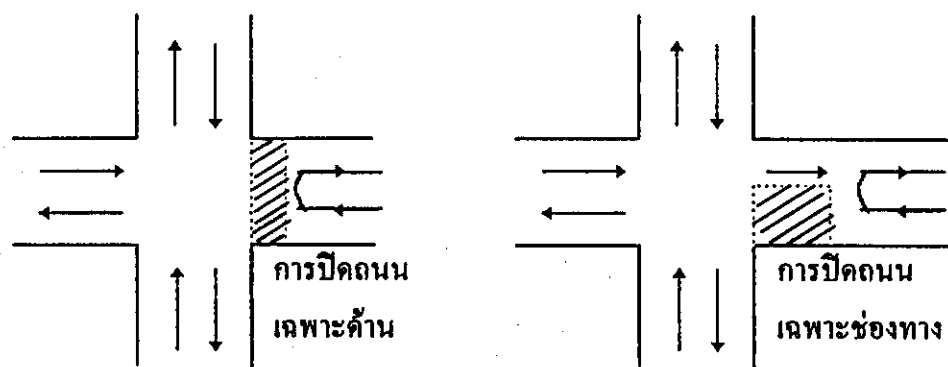
วิธีการที่จะกำหนดในมาตรการนี้ มีการปรับเปลี่ยนเป็นการเดินรถทิศทางเดียวหรือระบบถนนวันเวย์ การกำหนดช่องทางพิเศษที่อนุญาตให้รถเล่นสวนกระแสการจราจรในช่วงเวลาที่กำหนด การห้ามรถเลี้ยวขวา การกำหนดช่องทางเฉพาะที่อนุญาตเป็นกรณีพิเศษ เช่น บัสเลน การปิดถนนหรือช่องทางเดินรถ (ดังแสดงในภาพที่ 3) หรืออาจจะอนุญาตเฉพาะรถบางประเภท เช่น รถประจำทาง นอกจากนี้ในต่างประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย นิยมใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางถนนเป็นช่องทางเฉพาะรถเลี้ยวขวาดังแสดงในภาพที่ 4 เพื่อป้องกันการกีดขวางการจราจรของรถทางตรง

เนื่องจากระบบถนนวันเวย์ และการกำหนดให้รถเล่นสวนการจราจรได้ตามเวลาที่กำหนดเป็นมาตรการที่ใช้อยู่ในประเทศไทย จึงขอนำรายละเอียดของทั้งสองวิธีมาเสนอ

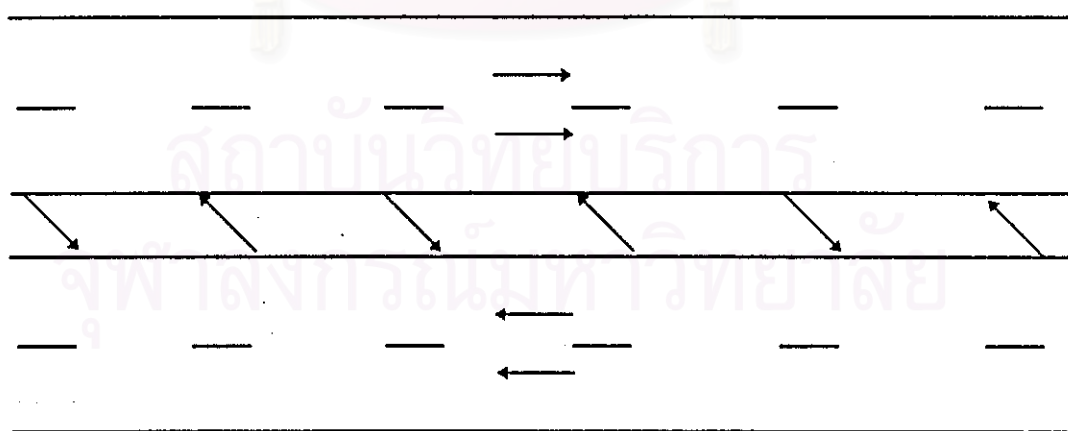
ระบบเดินรถทางเดียว

ตามเมืองหลักที่มีปัญหาการจราจรแออัด และมีถนนที่ไม่พอเพียงในการรองรับปริมาณการจราจร การปรับเปลี่ยนเป็นระบบเดินรถในทิศทางเดียวอาจมีส่วนช่วยเพิ่มความจุของถนนในการรองรับปริมาณการจราจร นอกจากนี้ยังช่วยลดปัญหาความขัดแย้งของกระแสการจราจร บริเวณทางแยก การปรับเปลี่ยนเป็นระบบวันเวย์นั้นอาจปรับเป็นการถาวร คือ ตลอดวัน ตลอดเวลา หรือ เฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน โดยคำนึงถึงทิศที่มีกระแสการจราจรหนาแน่น ในบางกรณีอาจปรับเปลี่ยนจากการเดินรถในทิศทางเดียวเป็นระบบเดินรถสวนทางเมื่อนอกเวลาเร่งด่วน อย่างไรก็ตามการพิจารณาปรับเปลี่ยนเป็นระบบวันเวย์นั้น ควรมีหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ :

- 1) สามารถบรรเทาปัญหาการจราจรได้
- 2) ระบบวันเวย์ดีกว่าทางเลือกอื่น ๆ
- 3) จะต้องมิดถนนขนานเพื่อรองรับปริมาณในทิศตรงกันข้าม โดยทั่วไปแล้วถนนขนานทั้งสองสายควรมีระยะห่างกันไม่เกิน 125 เมตร



ภาพที่ 3 : มาตรการการบังคับทิศทางจราจรโดยการปิดถนน



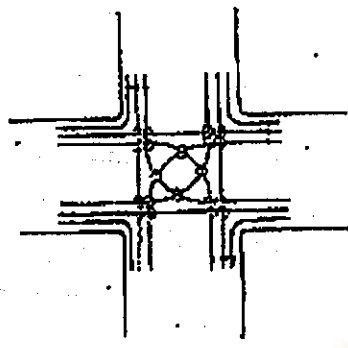
ภาพที่ 4 : การใช้เส้นแบ่งกึ่งกลางถนนเป็นช่องทางเฉพาะรถเดี่ยวขวา

- 4) ณ บริเวณที่สิ้นสุด (ปลายทาง) ของระบบเดินรถทางเดียวจะต้องมีพื้นที่เพื่อการกลับเปลี่ยน เป็นระบบเดินรถสวนทิศทางหรืออื่น ๆ เพียงพอ
- 5) ระบบขนส่งมวลชนที่มีอยู่ ยังคงสามารถให้บริการได้
- 6) ระบบวันเวย์จะสามารถกลมกลืนกับแผนแม่บทในการพัฒนาโครงข่ายของถนน
- 7) สามารถเพิ่มความจุของถนน
- 8) สามารถลดระยะเวลาการเดินทาง
- 9) สามารถประหยัดงบประมาณในการแก้ไขปัญหา โดยการเพิ่มความจุของถนนที่เสียค่าใช้จ่ายน้อย

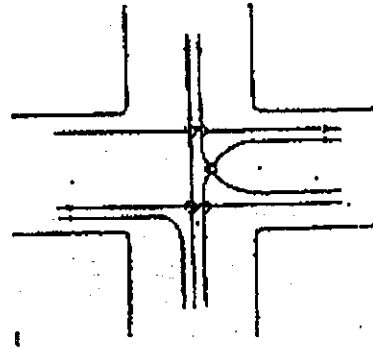
ผลดีและผลเสียของระบบเดินรถทางเดียว

การจัดการเดินรถทางเดียวมีผลดีต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ :

- 1) เพิ่มความจุของถนน การปรับเปลี่ยนจากการเดินรถสวนทางกันเป็นระบบเดินรถทางเดียว สามารถเพิ่มความจุของถนนได้ 0 - 100 % ซึ่งขึ้นอยู่กับขนาดความกว้างของถนนการกระจายของกระแสรถจร
- 2) เพิ่มความเร็วในการเดินทาง กระแสจราจรสามารถเคลื่อนที่ได้รวดเร็วขึ้นเมื่อปราศจากการสวนทางของการจราจรในทิศทางกันข้าม นอกจากนี้ยังสามารถลดระยะเวลาการเดินทาง
- 3) เพิ่มความปลอดภัย สามารถลดอุบัติเหตุบางประเภท ณ บริเวณทางแยก เนื่องจากการลดของจุดขัดแย้งดังแสดงในภาพที่ 5 ในรูปที่ 3ก จะเห็นว่าที่บริเวณทางแยกจะมีจุดขัดแย้งชนิดตัดกระแสการจราจรอยู่จำนวนทั้งสิ้น 20 จุด เมื่อมีการสลับเปลี่ยนเป็นเดินรถในทางเดียวบนถนนสายหนึ่ง จุดขัดแย้งจะลดลงเหลือเพียง 5 จุด (ดังแสดงในภาพที่ 5ข) และเหลือจุดขัดแย้งเพียง 1 จุด (ภาพที่ 5ค) เมื่อปรับเปลี่ยนเป็นถนนแบบวันเวย์ทั้งสองสาย อุบัติเหตุประเภทรถชนประสานงาอาจหมดไป เนื่องจากยานพาหนะแล่นในทิศทางเดียวกันขณะเดียวกันอุบัติเหตุด้านคนข้ามถนนอาจลดน้อยลงด้วยเนื่องจากไม่ต้องระวังรถแล่นสวนทาง



(ก)



(ข)



(ค)

สถาบันวิทยบริการ
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ 5 : การลดจุดขัดแย้ง ณ บริเวณทางแยก เมื่อปรับเปลี่ยนเป็นการเดินทางเดียว

- 4) ประหยัดด้านเศรษฐกิจ สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เนื่องจากการเว้นระยะเวลาการเดินทางและลดความสูญเสียเนื่องจากการจราจรติดขัด
- 5) ทำให้เข้าและออกที่จอดรถริมถนนง่ายขึ้น อาจลดอันตรายจากการจรดและออกจากที่จอดรถริมถนน และลดการกีดขวางการจราจรเนื่องจากรถทุกคันแล่นในทิศเดียวกัน

ผลเสีย

- 1) เพิ่มระยะทาง ถ้ามีการปรับเปลี่ยนการเดินรถเป็นระบบวันเวย์ ผู้ขับขี่มักต้องเดินทางเป็นระยะทางที่เพิ่มมากขึ้น เช่น ไม่สามารถเดินทางตรงไปยังจุดหมายดังที่เคยปฏิบัติ แต่ต้องขับอ้อมและอาจออกนอกเส้นทางเดิมที่เคยใช้ นอกจากนี้ป้ายหยุดรถประจำทางอาจต้องมีการย้ายไปยังถนนคู่ขนาน ซึ่งในบางกรณีผู้โดยสารอาจไม่พอใจที่จะต้องเดินเป็นระยะทางไกลขึ้น
- 2) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ในบางกรณีการปรับเปลี่ยนถนนเป็นระบบวันเวย์ อาจทำให้ผู้ขับขี่ต้องผ่านไปในย่านที่พักอาศัยซึ่งทำให้สภาพแวดล้อมในบริเวณนั้นได้รับผลกระทบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้ามีรถบรรทุกจำนวนมากแล่นผ่านโรงเรียนและโรงพยาบาลก็อาจได้รับผลกระทบ
- 3) ผลกระทบด้านธุรกิจ การปรับเปลี่ยนเป็นระบบเดินรถทางเดียว อาจจะได้รับผลกระทบต่อด้านจากร้านค้าบริเวณริมถนนหรือใกล้เคียง ซึ่งมักจะมีผลกระทบโดยตรงต่อธุรกิจที่ดำเนินอยู่
- 4) เพิ่มความร้ายแรงของอุบัติเหตุบางประเภท เนื่องจากการขับขี่ได้รวดเร็วขึ้นอาจทำให้อุบัติเหตุบางประเภท เช่น การชนท้ายอาจมีผลเสียหายที่ร้ายแรงมากขึ้น
- 5) สร้างความสับสน บ่อยครั้งที่ระบบเดินรถทางเดียวอาจสร้างความสับสนแก่ผู้ที่ไม่ชินเส้นทาง หรือผู้ที่ไม่ได้ใช้เส้นทางประจำ เช่น มาจากภูมิภาคอื่น บางครั้งการฝ่าฝืนอาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

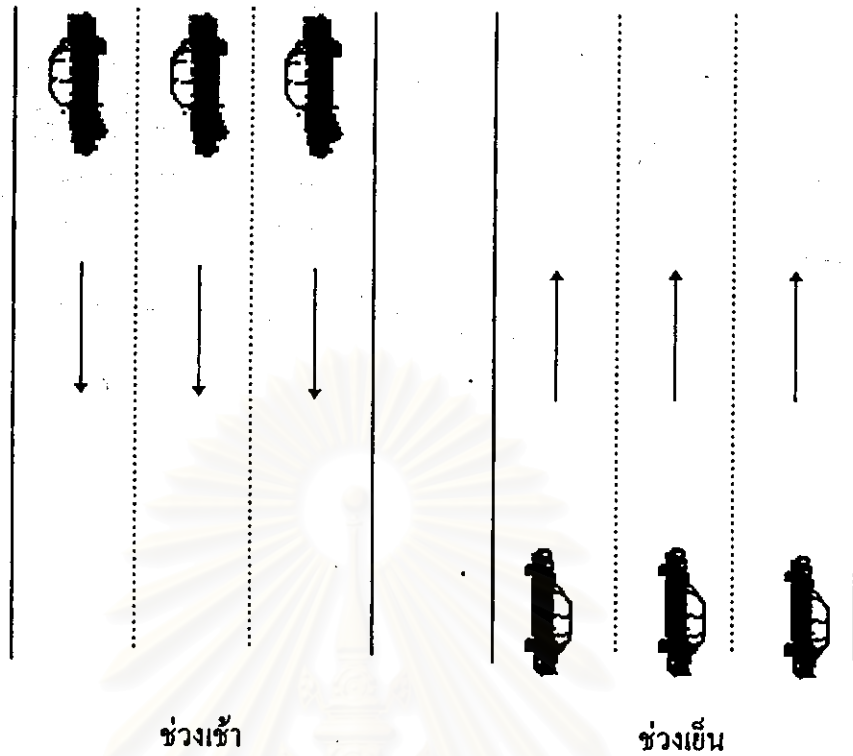
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประเภทของถนนวันเวย์

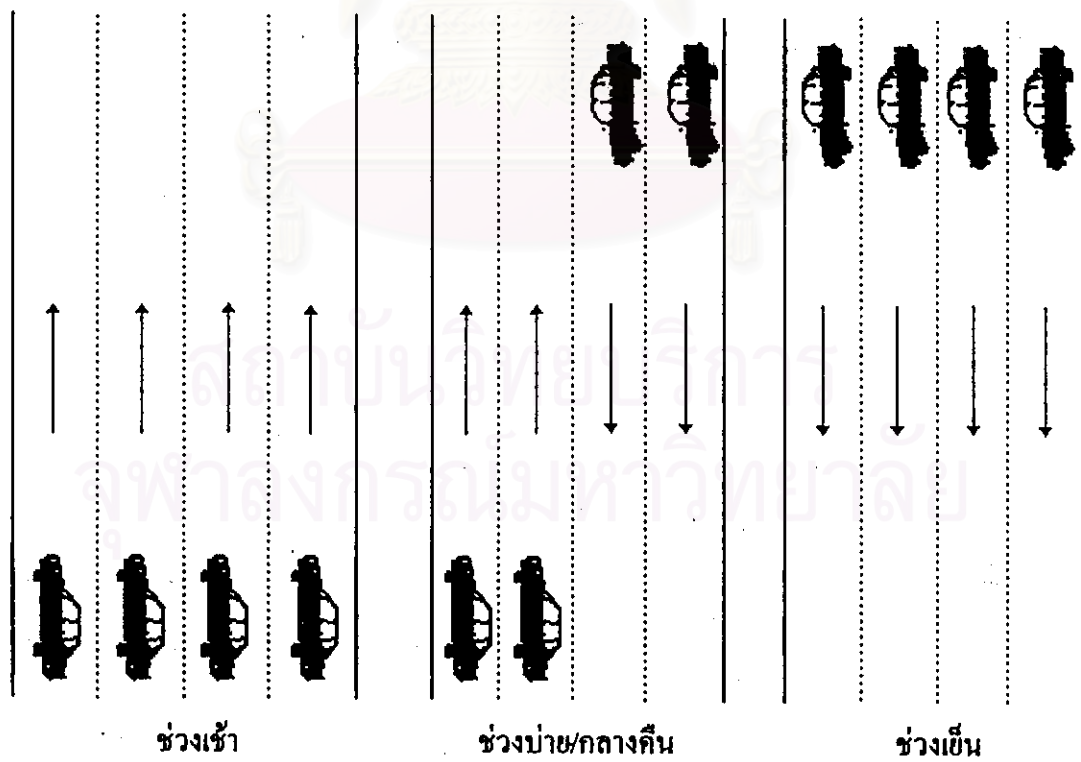
ระบบถนนวันเวย์อาจจำแนกเป็นประเภทต่าง ๆ ดังนี้

- 1) วันเวย์แบบปรกติ การจราจรจะอนุญาตให้เคลื่อนในทิศทางเดียวกันตลอดวัน และตลอดเวลา
- 2) วันเวย์แบบสวนกลับทิศ ถนนวันเวย์ลักษณะนี้จะอนุญาตให้รถแล่นในทิศทางเดียวในช่วงเวลาหนึ่ง และอนุญาตให้รถแล่นในทิศตรงกันข้ามลักษณะเดินทางเดียวในช่วงเวลาอื่นดังแสดงในภาพที่ 6
- 3) วันเวย์แบบสวนกลับทิศเฉพาะบางเวลา การจราจรลักษณะนี้ เป็นการอนุญาตให้เดินรถทั้งทางเดียวและเดินรถสวนทาง แต่ในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน เช่น ในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็นจะอนุญาตให้เดินรถทางเดียว แต่คนละทิศทางซึ่งขึ้นอยู่กับทิศที่มีการจราจรหนาแน่น หลังจากนั้นนอกเวลาเร่งด่วนจะอนุญาตให้เดินรถสวนทาง ดังแสดงในภาพที่ 7

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



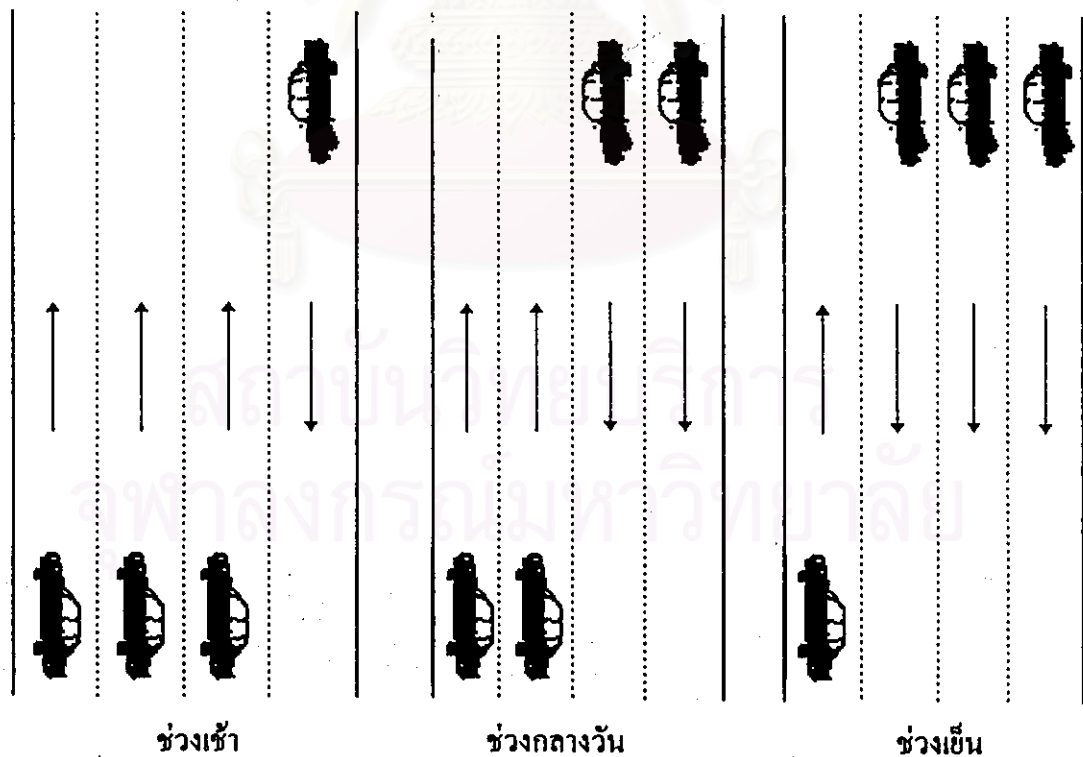
ภาพที่ 6 : ถนนวันเวย์แบบสวนกลับทิศ



ภาพที่ 7 : ระบบวันเวย์แบบสวนกลับทิศเฉพาะบางเวลา

การกำหนดให้รถแล่นสวนทางได้ตามเวลาที่กำหนด

นอกเหนือไปจากมาตรการระบบวันเวย์ที่สามารถใช้เพิ่มความจุของถนน โดยมีต้องเสียค่าใช้จ่ายมากนัก ระบบการกำหนดให้เดินรถสวนทางจราจรเฉพาะในช่วงเวลาที่กำหนดก็เป็นอีกมาตรการที่สามารถเพิ่มความจุของถนน มาตรการนี้จะพิจารณาปรับเปลี่ยนช่องทางจราจรให้เหมาะสมกับปริมาณตามช่วงเวลาต่าง ๆ โดยทั่วไปมักจะปรับเปลี่ยนช่องทางกลางถนนเป็นช่องทางพิเศษที่อนุญาตให้ปรับเปลี่ยนทิศทางได้ในเวลาที่กำหนด เช่น ในกรณีที่ถนนมี 4 ช่องทางวิ่ง ดังแสดงในภาพที่ 8 ในช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเช้าจะอนุญาตให้การสัญจรเข้าเมืองใช้ 3 ช่องทาง และที่เหลืออีก 1 ช่องทางเป็นการสัญจรของยานพาหนะในทิศตรงกันข้าม แต่ในช่วงตอนเย็นจะกำหนดให้ 3 ช่องทางจราจรสำหรับการสัญจรของยานพาหนะในทิศตรงกันข้าม แต่ในช่วงตอนเย็นจะกำหนดให้ 3 ช่องทางจราจรสำหรับการสัญจรออกนอกเมือง และเพียง 1 ช่องทางที่เหลือสำหรับการเดินทางในทิศตรงกันข้าม จะเห็นได้ว่าระบบนี้เป็นการใช้พื้นผิวถนนที่ไม่สมดุลย์ระหว่างการเดินทางในสองทิศทาง ซึ่งเป็นการใช้พื้นผิวถนนที่มีประสิทธิภาพสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับถนนที่มีปริมาณการจราจรในแต่ละทิศทางที่แตกต่างกันในเวลาที่ต่างกัน ส่วนการเดินทางนอกเวลาเร่งด่วน เช่น ช่วงสายถึงช่วงบ่าย หรือช่วงกลางคืน ก็จะปรับเปลี่ยนเป็นการเดินรถแบบปกติ คือการใช้ช่องทางอย่างสมดุลย์ดังแสดงในภาพที่ 8

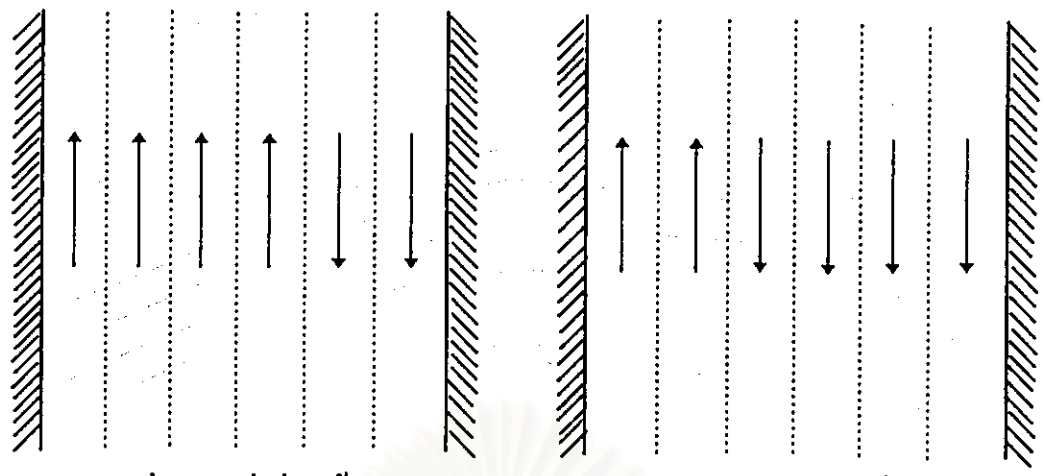


ภาพที่ 8 : ระบบการเดินรถสวนทางเฉพาะช่องทางและเวลาที่กำหนด

ข้อควรสังเกตสำหรับการใช้ระบบนี้นั้น จำเป็นต้องมีทั้งป้ายและสัญญาณจราจรในการเตือนผู้ขับขี่ เพราะนอกจากอาจเกิดความสับสนแล้ว บางครั้งอาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และทำให้ผู้ขับขี่ขาดความเข้มเกรงในระบบดังกล่าว ที่ปฏิบัติกันในต่างประเทศจะมีป้ายจราจรบอกเวลาที่อนุญาตให้เดินรถในช่องทางที่กำหนดเป็นระยะ ๆ และสิ่งสำคัญคือการใช้สัญญาณไฟจราจรแวนกร่อมถนนทุก ๆ ช่องจราจรจะมีสัญญาณไฟเฉพาะช่องทาง โดยทั่วไปสัญญาณไฟนี้จะมีสัญญาณลักษณะและสีที่ต่างกันสองด้าน ด้านหนึ่งจะเป็นสัญญาณลักษณะลูกศรตั้งสีเขียว ส่วนอีกด้านจะเป็นเครื่องหมายกากบาทสีแดง ช่องจราจรทิศใดที่ได้รับสัญญาณไฟลูกศรสีเขียวหมายถึงการอนุญาตให้เดินรถในช่องทางนั้น ขณะเดียวกันในทิศตรงกันข้ามสำหรับช่องทางเดียวกันจะได้รับสัญญาณไฟสีแดงหรือเครื่องหมายกากบาท ในบางกรณีอาจมีการเสริมความมั่นใจแก่ผู้ขับขี่โดยการใช้กรวยจราจรในการแบ่งเขตของการสัญจร ภาพที่ 9 แสดงเครื่องหมายและสัญญาณไฟจราจรที่ใช้ในระบบนี้

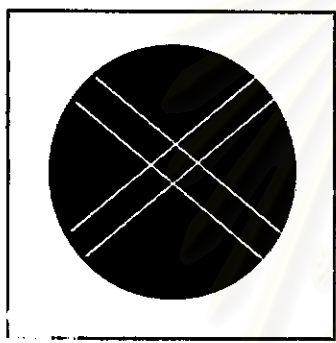


สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

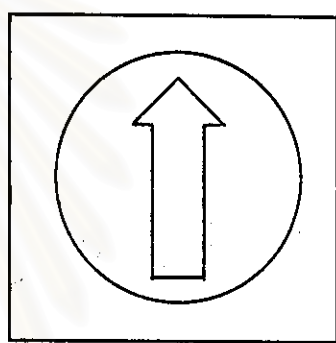


ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า

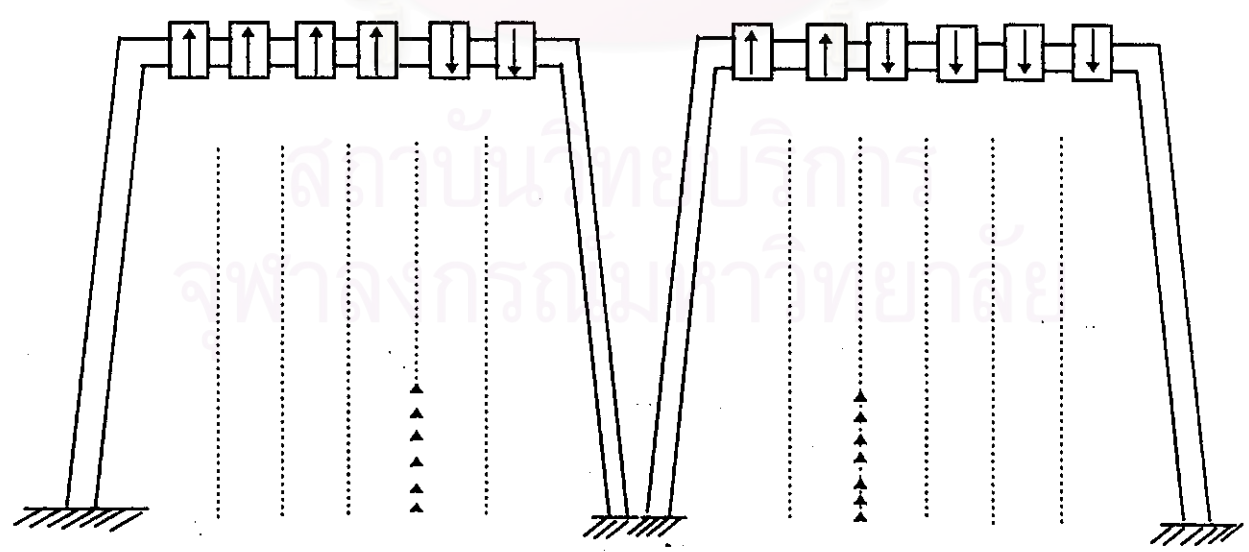
ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น



สัญญาณไฟสีแดง



สัญญาณไฟสีเขียว

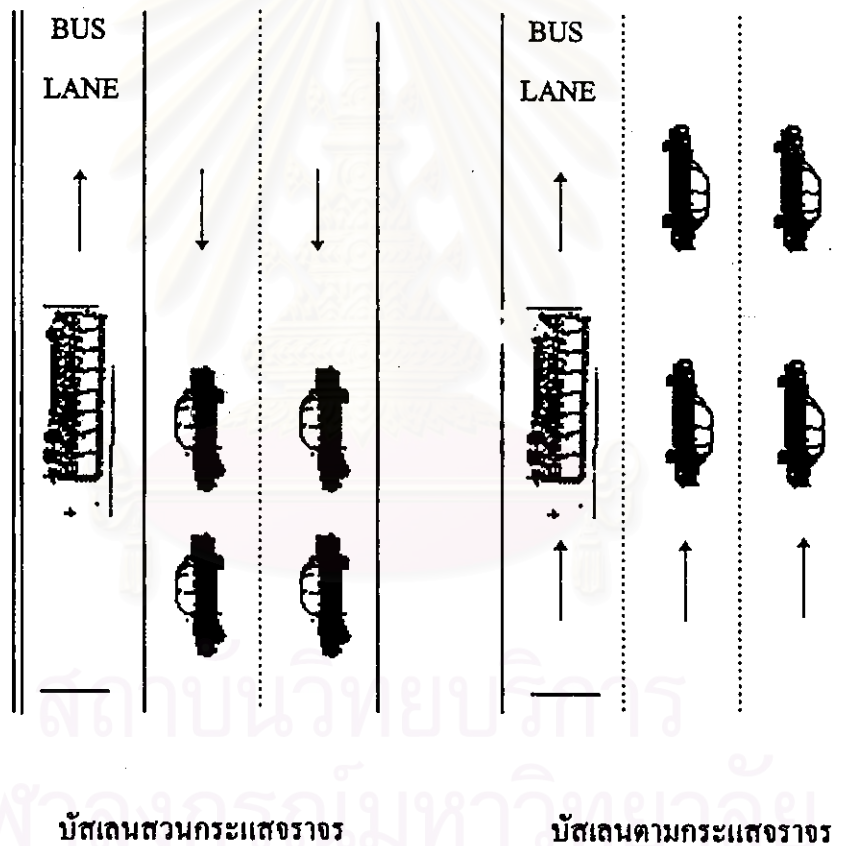


ภาพที่ 9 : เครื่องหมายและสัญญาณไฟจราจรสำหรับระบบการเดินรถสวนทาง เฉพาะช่องทางและเวลาที่กำหนด

นอกจากระบบการเดินรถทั้งสองประเภทดังกล่าวมาแล้ว, บางครั้งอาจมีการกำหนดช่องทางพิเศษเฉพาะรถประจำทาง หรือ บัสเลน ซึ่งสามารถแยกออกเป็น 2 ประเภท คือ

- 1) ประเภทเด่นในทิศทางเดียวกับกระแสการจราจร
- 2) ประเภทเด่นสวนกระแสการจราจร

โดยทั่วไปแล้วบัสเลนที่ใช้กันตามประเทศต่าง ๆ จะเป็นประเภทแรก แต่ก็มีหลายประเทศที่ใช้ทั้งสองระบบ ในประเทศไทยนั้น ในกรุงเทพมหานครได้มีการใช้บัสเลนทั้งสองประเภทมานานกว่าสิบปี ภาพที่ 10 แสดงภาพของบัสเลนทั้งสองประเภท



ภาพที่ 10 : ระบบบัสเลน

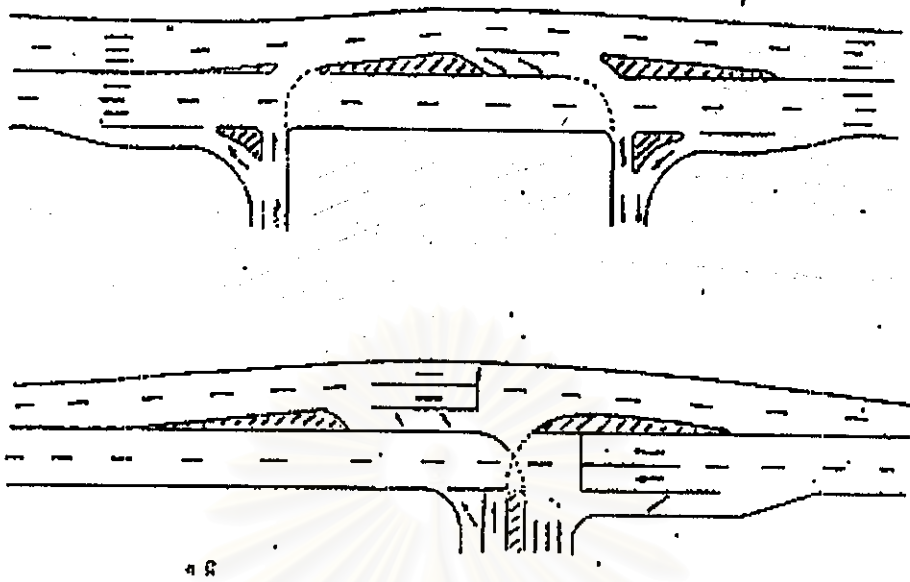
การควบคุมการจราจร

มาตรการการควบคุมการจราจรประกอบด้วย การติดตั้งสัญญาณไฟ การจัดระบบสัญญาณไฟสัมพันธ์ การใช้เครื่องหมายและป้ายจราจร ตลอดจนการจัดระบบไฟส่องสว่าง เพื่อความปลอดภัยในการสัญจร การติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรนั้นช่วยทำให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎระเบียบและเคารพกฎจราจรมากขึ้น บางครั้งผู้ขับขี่อาจฝ่าฝืนโดยไม่ทราบกฎข้อบังคับ เช่น ป้ายกำหนดอัตราความเร็ว ป้ายแสดงการเดินรถทางเดียว อาจลดจำนวนผู้ฝ่าฝืน บางกรณีอาจช่วยเพิ่มระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน เช่น การตีเส้นแบ่งช่องทางจราจรที่เด่นชัด อาจทำให้ผู้ขับขี่ใช้ช่องทางที่ถูกต้องและเคารพสิทธิซึ่งกันและกัน ฯลฯ

นอกจากนี้ทางแยกใด ๆ ที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นหรือมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูง ควรมีการพิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟในกรณีที่ยังไม่มีการติดตั้ง หรือควรมีการจัดลำดับสิทธิในการผ่านทางแยก เช่น การติดตั้งป้ายหยุด ป้ายให้ทาง ในกรณีที่การจราจรไม่หนาแน่นเพียงพอที่จะติดตั้งสัญญาณไฟหรือการขาดแคลนงบประมาณ การแก้ไขเฉพาะหน้าอาจกระทำได้โดยการติดตั้งป้ายหยุดทุกด้านของทางแยก การปฏิบัติเช่นนี้รถทุกคันเมื่อมาถึงทางแยกจะต้องหยุดรถและให้รถที่มาก่อนและหยุดก่อนได้รับสิทธิที่จะแล่นผ่านทางแยกก่อน วิธีนี้ได้ปฏิบัติตามเมืองต่าง ๆ ในประเทศสหรัฐอเมริกา รู้จักกันในนามของ 4-WAY STOP SIGN (ป้ายหยุดรถทั้ง 4 ด้านของทางแยก) อย่างไรก็ตามถ้าทางแยกใดมีการจราจรหนาแน่น การติดตั้งสัญญาณไฟจะมีประสิทธิภาพในการควบคุมการจราจรที่ดีกว่า

การปรับปรุงด้านกายภาพของทางแยก

ถึงแม้ว่าหลักการของมาตรการจัดการการจราจรจะหลีกเลี่ยงการก่อสร้าง หรือการดำเนินการใด ๆ ที่จะเสียค่าใช้จ่ายจำนวนมาก การปรับปรุงด้านกายภาพเพียงเล็กน้อยก็เป็นสิ่งจำเป็น เช่น การเพิ่มเกาะกลางถนนโดยอาจใช้เครื่องหมาย หรือ วัสดุก่อสร้าง การจัดบริเวณหรือช่องทางสำหรับรถจักรยาน การกำหนดไหล่ทางหรือขอบทางที่ชัดเจน การเคลื่อนย้ายสาธารณูปโภค เช่น เสาไฟฟ้า เสาโทรศัพท์ ฯลฯ ออกนอกเขตทาง เป็นต้น ภาพที่ 11 แสดงภาพการปรับปรุงด้านกายภาพของทางแยก โดยการจัดเกาะกลางถนนและบริเวณสำหรับรถจักรยาน



ภาพที่ 11 : การจัดเกาะกลางถนนและบริเวณสำหรับรถเดี่ยวขา

ระบบการควบคุมปริมาณการจราจรมักจะเข้าใจผิดว่าการควบคุมปริมาณการจราจรคือการจำกัดปริมาณรถยนต์ แต่แท้จริงแล้วการควบคุมปริมาณการจราจรมิได้ หมายถึงการจำกัดจำนวนรถยนต์ และเมื่อพิจารณาอย่างถี่ถ้วนแล้ว ในทางปฏิบัติจะมีชาติใดบ้างที่สามารถจำกัดจำนวนรถยนต์ในประเทศนั้น ๆ ไม่เพียงแต่จะไม่สามารถ “จำกัด” จำนวนได้แล้ว แม้แต่การ “จำกัด” ก็ยังมีอาการกระทำได้อย่างต่อเนื่องและถาวร อาจจะได้ผลก็เพียงช่วงระยะเวลาหนึ่ง ท้ายสุดจำนวนยานพาหนะก็ยังคงเพิ่มขึ้น เพียงแต่อยู่ในปริมาณที่ควบคุมได้ ดังเช่นในประเทศสิงคโปร์ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า เป็นประเทศเดียวในโลกที่สามารถใช้มาตรการการควบคุมปริมาณการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสม่ำเสมอ มีการดำเนินนโยบายการควบคุมปริมาณการจราจรอย่างต่อเนื่องและจริงจัง สิงคโปร์เริ่มใช้มาตรการการจำกัดจำนวนยานพาหนะเข้าบริเวณที่มีการจราจรติดขัด ตั้งแต่ พ.ศ. 2518 และได้ดำเนินการเรื่อยมาจวบจนปัจจุบัน นอกจากนี้สิงคโปร์ยังได้ใช้มาตรการอื่น ๆ ที่พยายามควบคุมปริมาณการจราจรในประเทศ แต่ถึงกระนั้นก็ตามจำนวนยานพาหนะในสิงคโปร์ยังเพิ่มขึ้นทุกปีดังแสดงในตารางที่ 11 เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจของประเทศที่ดีขึ้น เมื่อประชาชนมีรายได้เพิ่มมากขึ้น มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ผู้คนก็เริ่มแสวงหาสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มมากขึ้น และแน่นอนปัจจัยหลักที่นิยม คือ รถยนต์ ซึ่งบางครั้งจะใช้ ด้วยความจำเป็น บางครั้งก็อาจใช้เป็นการแสดงฐานะทางสังคม ดังเป็นที่เชื่อกันในกลุ่มประเทศ ในภูมิภาคแถบนี้

ตารางที่ 11 : แสดงจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ ในระหว่างปี

พ.ศ. 2521-2531

พ.ศ.	จำนวน ยานพาหนะ ทั้งหมด	รถยนต์		รถ ประจำทาง	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	อื่น ๆ
		รถ ส่วนบุคคล	รถสาธารณะ				
2521	309,384	137,240	9,124	5,874	55,608	92,248	3,250
2522	338,729	143,402	10,277	6,217	67,201	108,051	3,581
2523	371,341	152,574	11,922	6,512	78,020	118,345	3,968
2524	401,805	161,692	13,375	6,950	87,752	127,722	4,314
2525	440,276	179,635	14,798	7,585	96,889	136,899	4,470
2526	476,288	202,092	14,841	7,985	105,090	141,569	4,711
2527	491,322	217,119	15,221	8,283	111,596	134,693	4,747
2528	486,760	221,279	14,971	8,717	109,596	127,564	4,633
2529	473,659	220,566	13,991	8,638	105,643	120,387	4,434
2530	471,124	222,487	13,633	8,733	104,938	116,544	4,789
2531	491,808	237,801	13,613	8,924	100,477	117,570	5,423

* รวมรถแท็กซี่ รถเช่า

แหล่งที่มา : Ministry of Communications and Information, Singapore 1989 Singapore

ที่กล่าวมามีได้หมายความว่า มาตรการการควบคุมปริมาณการจราจรจะมีได้ผล หรือไร้ประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาการจราจร เมื่อพิจารณาจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นในประเทศสิงคโปร์โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนรถยนต์ส่วนตัวทั้งในกรุงเทพฯ และในส่วนภูมิภาคแล้วจะเห็นได้ว่า ประเทศไทยเรานั้นจำเป็นต้องอาศัยมาตรการการควบคุมการจราจร มากกว่าหรือเท่า ๆ กับประเทศสิงคโปร์ แต่ที่ผ่านมามีผู้รับผิดชอบต่อการแก้ไขมักยึดหลักการเดิม ๆ ในการแก้ไขปัญหา คือ “การสร้างถนนเพิ่ม” ซึ่งมีประสบการณ์ประหลาดที่ต่าง ๆ ทั้งปัญหาการขาดแคลนงบประมาณ ปัญหาด้านมลภาวะแวดล้อม ปัญหาการเวนคืนที่ดิน ปัญหาผลประโยชน์ด้านการเมือง ฯลฯ ทำให้ไม่สามารถก่อสร้างถนนเพิ่มทันกับการรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เมื่อหลักการเดิม ๆ ที่มุ่งเน้นเฉพาะการสร้างถนนเพิ่มไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้

มาตรการการปรับปรุงและให้สิทธิพิเศษแก่ระบบขนส่งมวลชน

การกำหนดมาตรการการควบคุมปริมาณการจราจรที่กล่าวมาแล้วและรวมทั้งมาตรการอื่น ๆ นั้นจะไม่ประสบความสำเร็จ ถ้าหากปราศจากระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพและเพียงพอ ในการให้บริการแก่ผู้โดยสาร เป็นสิ่งจำเป็นที่จะต้องเสนอทางเลือกแก่ประชาชนในการเดินทาง ดังนั้นมาตรการการปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนจึงเป็นสิ่งที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ควรมีการปรับปรุง ด้านการบริการ ด้านการดำเนินงาน ด้านความสะดวกในการใช้บริการ ฯลฯ สิ่งสำคัญคือการ พยายามชักจูงให้ประชาชนหันมาใช้บริการของระบบขนส่งมวลชนให้เพิ่มมากขึ้น เน้นหลักการ เคลื่อนคนแทนที่จะพยายามเคลื่อนรถ นอกจากนี้สิทธิพิเศษต่าง ๆ เช่น การกำหนดช่องทางเฉพาะ รถประจำทาง ระบบสัญญาณไฟที่เอื้ออำนวยสิทธิแก่รถประจำทาง ฯลฯ ล้วนควรต้องมีการ พิจารณากำหนดอย่างจริงจัง

มาตรการการกระจายการเดินทาง

สาเหตุหนึ่งของปัญหาการจราจรในเมืองนั้น สืบเนื่องจากการที่ยานพาหนะมาใช้ถนนสาย เดียวกันและในเวลาเดียวกัน ดังนั้นควรมีการพิจารณาปรับเปลี่ยนการเดินทางโดยการกระจายการ เดินทาง มาตรการที่อาจกำหนดมี การเลื่อนเวลาทำงาน การทำงานน้อยกว่าวันปกติ เช่น จากกำหนดการทำงานปกติซึ่งเริ่มจากวันจันทร์ถึงวันศุกร์ ก็อนุญาตให้พนักงานมาทำงานน้อยกว่า 5 วัน แต่ทั้งนี้พนักงานผู้นั้นจะต้องปฏิบัติตามจำนวนชั่วโมงที่กำหนด เช่น ครบ 40 ชั่วโมงในหนึ่งอาทิตย์การอนุญาตให้เลือกเวลาที่เข้า/เลิกงานนอกเวลาปกติ ตลอดจนการห้าม รถบรรทุกเข้าเมืองในช่วงเวลาที่กำหนด

มาตรการการใช้ยานพาหนะร่วมกัน

มาตรการการใช้รถร่วมมีจุดประสงค์ที่จะลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนน มาตรการนี้เน้น การพยายามที่ชักจูงให้ผู้ขับขี่ใช้ยานพาหนะร่วมกัน แทนที่จะต่างคนต่างขับ ในบางประเทศได้ให้ สิทธิพิเศษแก่รถยนต์ประเภทนี้ เช่น อนุญาตให้ใช้ช่องทางพิเศษบนทางด่วน ฯลฯ เพื่อชักจูงให้ ผู้ขับขี่ใช้รถร่วมกัน

มาตรการการควบคุมที่จอดรถ

ถ้ามีการปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพ และยังคงเสริมด้วยมาตรการการใช้รถร่วมกันแล้ว มาตรการการจัดการด้านที่จอดรถอาจช่วยบรรเทาปัญหาการใช้รถยนต์ส่วนตัว ในบริเวณที่มีการจราจรติดขัด วิธีการอาจดำเนินการได้ดังนี้คือ การห้ามจอดรถริมถนน การขึ้นค่าจอดรถ การอนุญาตให้จอดในระยะเวลาที่กำหนด การลดจำนวนที่จอดรถ ตลอดจนการเข้มงวดในการจับกุมผู้ที่ฝ่าฝืน

มาตรการการควบคุมการใช้ที่ดิน

การเดินทางถ้าหากไม่สามารถทำให้หมดไป ก็ควรทำให้น้อยลง และมาตรการหนึ่งที่จะลดการเดินทาง คือ การควบคุมการใช้ที่ดิน ในนครหลวงของบางประเทศได้มีการกำหนดแหล่งทำงานให้อยู่ใกล้กับที่พักอาศัย แต่อยู่ห่างจากใจกลางของเมือง บางประเทศได้กำหนดให้สถานที่ที่จะเป็นศูนย์กลางของการเดินทางอยู่นอกบริเวณที่มีการจราจรแออัด

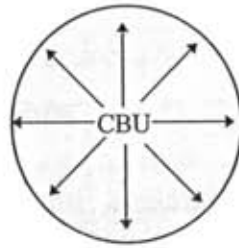
Manop Bongsadadt (1973,40-41) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับลักษณะของการเดินทางของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งสรุปได้ดังนี้

1. มีการเคลื่อนที่จากนอกเมืองเข้ามายัง CBD (Central Business District) ในระหว่างชั่วโมงเร่งรีบ (Rush hour) คิดแล้วประมาณร้อยละ 60 ของการเดินทางในเมืองระหว่างชั่วโมงเร่งรีบ



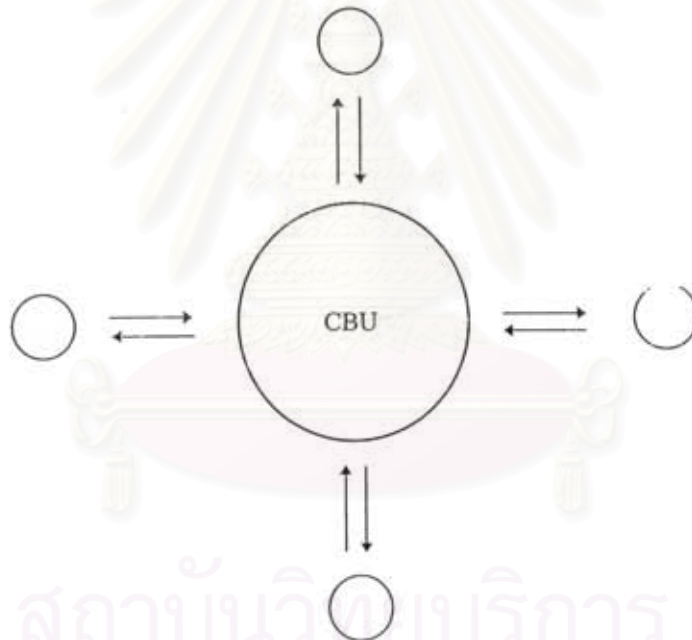
การเดินทางในตอนเช้า

2. มีการเคลื่อนที่ใน CBD กระทำโดยประชากรที่อาศัยอยู่ใน CBD หรือใกล้ที่ทำงาน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลางที่อยู่ในเขต CBD ปริมาณการเคลื่อนที่ประเภทนี้ประมาณร้อยละ 20 ของการเดินทางตอนเช้า



3. เคลื่อนที่จาก CBD ไปยังนอกเมืองในตอนเช้ามีน้อยมากเมื่อเทียบกับการเดินทางเข้าสู่เมืองคือร้อยละ 15 การเดินทางประเภทนี้จะเกิดขึ้นในตอนเย็นเพราะต่างก็เลิกงานเพื่อกลับบ้าน

4. เคลื่อนที่จากนอกเมืองแห่งหนึ่งไปยังนอกเมืองอีกแห่งหนึ่งการเคลื่อนที่ของประชากรในลักษณะนี้จำกัดอยู่ในกลุ่มเล็ก ๆ เนื่องจากไม่มีเส้นทางเชื่อมระหว่างนอกเมือง ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องเดินทางผ่านเข้ามาในเมือง ซึ่งเป็นการเพิ่มภาระการจราจรในเขต CBD



จากการศึกษาของสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ ได้พบว่าการเดินทางเพื่อประกอบธุรกิจต่าง ๆ ของผู้อาศัยในเขตชานเมืองเข้าสู่เมืองนั้น เป็นกิจวัตรประจำวันที่สำคัญอย่างหนึ่ง เนื่องจากหน่วยงานราชการ โรงเรียน ศูนย์กลางการค้า ธุรกิจ และ การบริการสาธารณะ มักจะสร้างขึ้นในเขตเมือง ในขณะที่ที่อยู่อาศัยมีแนวโน้มที่จะออกไปอยู่แถวชานเมืองมากขึ้น

2.2 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดและทฤษฎีการตัดสินใจ

ธรรมชาติของการตัดสินใจนั้น ตามความหมายของ Herbert A. Simon เป็นขั้นตอน ประการใดประการหนึ่ง และในความเข้าใจทั่วไปก็มักจะคิดว่าลำดับขั้นตอนนี้เองที่เป็นเรื่องราว ทั้งหมดในการตัดสินใจ ซึ่งดูเหมือนว่าเป็นแนวความคิดที่มีมาตั้งแต่สมัยของ Frederic W. Taylor เกี่ยวกับเรื่องการจัดการตามวิทยาศาสตร์ หรือ Scientific Solving) ซึ่งแน่นอนว่ากระบวนการตัดสินใจจะใช้กระบวนการขั้นตอนในการแก้ไขปัญหาเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยเสมอ แต่ในช่วงต้นนี้ Simon ได้เสนอขั้นตอนการตัดสินใจดังต่อไปนี้

1) การแยกแยะปัญหา (Problem Identification)

การค้นหาคือเท็จจริงในตัวปัญหาออกมาให้ได้ตามแนวความคิดของ Taylor กล่าวว่าการแก้ปัญหานั้น ดูเหมือนว่าในความคิดแบบไทย ๆ มีความคิดว่า เมื่อเรารู้ตัวปัญหาที่แท้จริง ก็เท่ากับว่าเราแก้ปัญหาได้ครึ่งหนึ่งแล้ว ซึ่งหมายความว่า ในหลายกรณีผู้ที่แก้ปัญหาไม่ทราบถึง ตัวปัญหาที่แน่นอน เพราะฉะนั้น ก็อาจจะดำเนินการแก้ปัญหาทุกอย่างโดยไม่ทราบปัญหา ที่แท้จริงก็ได้

ในขั้นตอนนี้จึงเป็นเรื่องของการสร้างความแน่ใจ มั่นใจ โดยการค้นหา ทำความเข้าใจ กับตัวปัญหาที่แท้จริง ที่เรากล่าวว่าเป็นเรื่องของการแยกแยะตัวปัญหาออกมาแน่ชัด หรือตัวปัญหาที่แน่นอนที่แท้จริงนั้นก็เพราะเหตุว่า กระบวนการตัดสินใจจะเริ่มต้นตามขั้นตอนนี้ เมื่อผู้กระทำการตัดสินใจ หรือผู้จัดการโดยทั่วไปมีความรู้สึกว่าได้เกิดปัญหาขึ้นมา นั่นก็คือ เป็นความรู้สึกที่เกิดขึ้น ภายในของผู้จัดการว่าได้ปรากฏบางสิ่งบางอย่างมิได้เป็นไปตามที่คาดคิด หมายถึงว่ามีตัวปัญหา ทั่วไปแล้ว ซึ่งโดยทั่วไปแล้วก็จะเรียกร้องความสนใจหรือความตั้งใจในอันที่จะแก้ปัญหา ดังกล่าวนั้น แต่ความตั้งใจที่แท้จริงเป็นเรื่องของการวิเคราะห์ ซึ่งตามแนวความคิดข้อเสนอของ Charles H. Kepner and Benjamin B. Tregog (1965) ก็ได้เสนอว่า การตัดสินใจนั้นอยู่ที่การแยกแยะ ตัวปัญหาที่แท้จริงออกมาให้ได้นั่นเอง

2) การหาข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับตัวปัญหานั้น (Information Search)

ขั้นตอนนี้เป็นขั้นตอนของการตัดสินใจ ก็เป็นเรื่องของข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับตัวปัญหา ซึ่งตรงกับกิจกรรมที่ Simon เสนอว่า เป็นกิจกรรมของเซาท์ปัญหา คือในปัญหาต่าง ๆ นั้น เราทราบ ๆ ได้แน่นอนว่าการที่เกิดปัญหาใด ๆ ขึ้นมาจำเป็นต้องมีสาเหตุ เพราะฉะนั้นการเสาะหา ข่าวสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับตัวปัญหานั้นก็คือ การเสาะหาสิ่งที่เป็นสาเหตุหรือสิ่งที่ก่อเกิดตัวปัญหา

นั้น ซึ่งอาจจะไม่ใช่สาเหตุโดยตรงก็เป็นได้ ความสามารถที่จะหาข่าวสารข้อมูลที่ครอบคลุมมากที่สุด หรือที่กล่าวหาว่าเป็นข่าวสารที่สมบูรณ์ (Complete Information) นั้นอาจจะเป็นไปได้ แต่ในข้อเสนอในขั้นตอนการตัดสินใจในขั้นนี้ เป็นเรื่องของการเสาะหาข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุของปัญหามากที่สุดเท่าที่จะมากได้ ทั้งนี้การเสาะหาข่าวสารควรจะเป็นไปตามแนวความคิดที่ว่าข่าวสารที่สรรหานั้น จำเป็นจะต้องมีความเกี่ยวข้องและจำเป็นกับตัวปัญหา ตลอดจนมีความเพียงพอต่อการแก้ปัญหา (Relevant, necessary and sufficient information) ซึ่งการแสวงหาที่ทำได้ในปัจจุบันนี้อาจทำได้ละเอียดลึกซึ้งขึ้นด้วยความช่วยเหลือของเครื่องจักรกลบางชนิดที่มีความรวดเร็ว และสามารถที่จะดำเนินการข้อมูลเพื่อค้นหาข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับปัญหาได้ถูกต้องแน่นอนมากยิ่งขึ้น

3) การประเมินค่าข่าวสาร (Evaluation of Information)

ในบรรดาข่าวสารที่เสาะแสวงหานั้น ต้องยอมรับความจริงประการหนึ่งว่ามีได้หมายความว่าข่าวสารทุกชนิดที่หานั้นเกี่ยวข้องกับตัวปัญหานั้นอย่างแท้จริงเสมอไป ทั้ง ๆ ขณะที่ทำการเสาะหา ก็ได้ตั้งไว้เช่นกัน เพราะฉะนั้นก็จำเป็นต้องมีการประเมินค่าว่าข่าวสารที่ได้มานั้น ถูกต้อง เหมาะสมเพียงพอตรงกับเวลา และสามารถที่จะไปวิเคราะห์ปัญหาได้หรือไม่ ซึ่งจะมีการเสาะหาข่าวสารเพิ่มเติมหลังจากประเมินข่าวสารแล้วว่าไม่เพียงพอ หรือไม่เกี่ยวข้องเท่าที่ควร หรือจำเป็นต้องตัดข่าวสารบางอย่างออกไป ถ้าเห็นว่าไม่เกี่ยวข้องกับตัวปัญหาที่จะทำการแก้ปัญหาหรือตัดสินใจนั้น

4. การกำหนดทางเลือก (Listing of Alternatives)

ในขั้นนี้เองที่โดยทั่ว ๆ ไปมักจะเห็นว่า ในขั้นสำคัญมากของการตัดสินใจ คือการกำหนดทางเลือกมากที่สุดเท่าที่จะมากได้ แต่เราได้กล่าวแล้วว่าในกระบวนการตัดสินใจตามขั้นตอนนั้น การกำหนดทางเลือกหนึ่งหรือทางเลือกใดนั้น เป็นการที่พยายามจะครอบคลุมวิธีทางที่จะแก้ปัญหาได้ในหลาย ๆ วิธี จริงอยู่ถ้าเรามีข่าวสารสมบูรณ์สำหรับปัญหาแต่ละเรื่อง เราอาจกำหนดทางเลือกที่เหมาะสมและครอบคลุมอย่างแท้จริงได้ แต่ก็จำเป็นต้องยอมรับความจริงว่าในบรรดาทางเลือกที่กำหนดออกมานั้นจะยังไม่สมบูรณ์นั่นเอง ในการกำหนดทางเลือกหลายทางนั้น ทางเลือกทุกทางอาจจะช่วยเราแก้ปัญหา แต่อาจจะมีผลสำคัญหรือจำเป็น ตลอดจนความเหมาะสมในหลาย ๆ ระดับที่ต่าง ๆ กัน เพราะฉะนั้นความจำเป็นอย่างหนึ่งก็คือ การกำหนดทางเลือกที่มีลำดับความสำคัญของการแก้ปัญหา เพื่อที่จะสรุปในการที่จะเลือกในขั้นตอนต่อไป

5) การเลือกทางเลือก (Selection of Alternative)

เมื่อได้กำหนดทางเลือกต่าง ๆ ออกมาแล้ว พร้อมทั้งกำหนดลำดับความสำคัญ และความเหมาะสมในการแก้ปัญหาแล้ว ขั้นตอนต่อไปก็คือการเลือกทางเลือกที่จะปฏิบัติการต่อไป (Selection of course of action) และขั้นตอนนี้อเองที่เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า เป็นการตัดสินใจอย่างแท้จริง ความจริงแล้วขั้นนี้ก็เพียงอีกขั้นหนึ่งที่อยู่ในขั้นตอนของการตัดสินใจ ซึ่งยังไม่สามารถที่จะกล่าวได้ว่าสมบูรณ์ตามความตั้งใจ เพราะเหตุว่าจำเป็นต้องมีขั้นตอนอีกขั้นหนึ่ง ซึ่งอย่างน้อยที่จะสร้างความสมบูรณ์ให้กับการตัดสินใจตามขั้นตอนเหล่านั้น

6) การปฏิบัติตามการตัดสินใจ (Implement of Decision)

เมื่อทางเลือกได้ถูกเลือกขึ้นมาแล้ว ก็เป็นการปฏิบัติตามผลของการตัดสินใจ หรือทางเลือกนั้น เราจะทราบได้ว่าการตัดสินใจนั้นถูกต้องเหมาะสมเพียงใดหรือไม่ ก็ขึ้นอยู่กับผลของการตัดสินใจนั้น หมายถึงว่าสามารถที่จะแก้ปัญหาที่ได้แยกแยะออกมาได้ตามขั้นตอนแรก ได้หรือไม่ ซึ่งในหลายกรณีมีการสอดแทรกขั้นตอนออกมาว่า เมื่อเริ่มปฏิบัติการตามผลของการตัดสินใจนั้นแล้ว จะมีวิธีการประเมินผลของการตัดสินใจได้อย่างไร ในการที่จะตรวจสอบว่าผลของการตัดสินใจได้ถูกปฏิบัติเหมาะสมกับการแก้ปัญหาที่ต้องการจะแก้หรือไม่

จากแนวความคิดในขั้นตอนของการตัดสินใจนี้ เพื่อที่จะได้ดำเนินการตั้งแต่เกิดปัญหา ในตัวปัญหาต่าง ๆ นั้น ตลอดจนการปฏิบัติการแก้ปัญหานั้นตามผลของการตัดสินใจ ซึ่งเริ่มตามลำดับขั้นตอนไปที่ละลำดับ โดยเริ่มจากการแยกแยะปัญหา (Problem Identification) หมายถึงการเดินทางที่เป็นปัญหา ในด้านความไม่สะดวก ความปลอดภัย การหาข่าวสารเกี่ยวกับปัญหานั้น (Information Search) และการประเมินข่าวสารที่ได้รับจากปัญหาจากรางวัลในกรุงเทพมหานคร ซึ่งสามารถสัมผัสได้โดยตรง จึงสามารถรับข่าวสาร และมีการประเมินข่าวสารได้อย่างดี และถูกต้อง ส่วนการกำหนดทางเลือก (Listing Alternatives) เป็นการหาทางออกให้แก่ตนเอง ในการให้แนวทางทางเลือกต่าง ๆ ในปัญหาการเดินทาง ซึ่งอาจเปลี่ยนทางเลือกในการเดินทาง โดยวิธีอื่น โดยอาจเปลี่ยนวิธีการเดินทาง อาจเป็นโดยรถโดยสารประจำทางที่มีให้เลือกหลายชนิด ไม่ว่าจะเป็น รถ ป.อ., ป.อ.พ., รถเมล์เล็ก, จักรยานยนต์รับจ้าง, รถแท็กซี่, เรือ ซึ่งอัตราค่าโดยสารจะไม่ต่างกันมากนัก ส่วนผู้ที่พอมิฐานะอาจมีแนวคิดในการกำหนดทางเลือกในการหาซื้อรถยนต์เป็นของตนเอง จากแนวทางที่ได้กำหนดไว้ มาเป็นทางเลือกไว้ในการตัดสินใจ (Implement of decision) ซึ่งเป็นขั้นตอนสุดท้ายในการตัดสินใจปฏิบัติการ

2.2 แนวคิดและทฤษฎีความต้องการ

ในทางจิตวิทยาเชื่อว่า พฤติกรรมของคนเราย่อมมีเหตุจูงใจ การแสดงของบุคคลเป็นไปตามความต้องการที่ผลักดันให้เกิดการกระทำ การที่บุคคลอยู่ในกลุ่มหรือสังคมใด เขาย่อมมีความต้องการเป็นพื้นฐาน (Human needs) ที่ถูกสิ่งแวดล้อมแปรสภาพออกมาเป็นความต้องการที่ได้รับการปรุแต่งหรือขัดเกลาแล้ว พฤติกรรมมนุษย์ที่เกี่ยวกับความต้องการขั้นพื้นฐานที่เกิดจากความหิวโหย ความต้องการเหล่านั้นได้ถูกจัดลำดับขั้นของความต้องการจากมากไปหาน้อย เมื่อความต้องการใดเกิดขึ้นแล้วไม่ได้รับการบำบัดเพียงพอ ความต้องการเหล่านั้นก็ยังคงอยู่ และจะมีแรงขับที่มีพลังผลักดันให้บุคคลมีพฤติกรรมโน้มไปทางที่จะบำบัดความต้องการเหล่านั้นอยู่เสมอ

โดยทั่วไปคนไทยส่วนใหญ่ชอบ “ความสะดวกสบาย” ทำให้คนไทยส่วนใหญ่มักไม่ชอบกฎเกณฑ์หรือระเบียบแบบแผนมากนัก (อานน อภาภิรม, 2522: 21) และความสะดวกสบายนี้เองทำให้คนเรามีความต้องการในการที่จะซื้อรถ

งามพิศ สัตย์สงวน (2537: 32) ได้กล่าวไว้ในทฤษฎีการหน้าที่นิยมว่า คือ วัฒนธรรมสนองความต้องการความจำเป็นของปัจเจกบุคคล โดยอ้างถึง มาลินอฟสกี ว่า วัฒนธรรมเติบโตมาจากความต้องการจำเป็น 3 ประเภทของมนุษย์ คือ ความต้องการจำเป็นพื้นฐาน ความต้องการจำเป็นต่อมาหรือความต้องการด้านสังคม และความต้องการด้านจิตใจ ความต้องการรู้เบื้องต้น คือความต้องการจำเป็นที่เกี่ยวข้องกับการดำรงชีพเพื่อมีชีวิตอยู่ เช่น ต้องการอาหารหรือที่อยู่อาศัย ส่วนที่ 2 จะเกี่ยวกับเรื่องความร่วมมือทางสังคม เพื่อแก้ปัญหาพื้นฐาน และทำให้ร่างกายได้รับการตอบสนองความจำเป็นเบื้องต้น ความต้องการส่วนที่ 3 คือ ความจำเป็นของมนุษย์เพื่อความมั่นคงทางด้านจิตใจ เช่น ต้องการความสงบทางใจ ความกลมกลืนกันทางสังคมและเป้าหมายของชีวิต

ในความต้องการดังกล่าว จะเห็นว่าในส่วนที่ 2 การต้องการมีรถยนต์ จะเป็นความจำเป็นที่ถัดมาจากความจำเป็นพื้นฐาน คือ เมื่อชีวิตดำรงอยู่ได้เป็นปกติแล้ว ก็จะมีความต้องการความสะดวกสบายให้แก่นตนเองยิ่งขึ้น

Maslow (1970) ได้อธิบายพฤติกรรมของมนุษย์ที่เกี่ยวข้องกับความต้องการขั้นพื้นฐานที่เกิดจากความหิวโหย ความต้องการเหล่านั้นได้ถูกจัดลำดับของความต้องการจากน้อยไปหามาก เมื่อความต้องการใดเกิดขึ้นแล้วไม่ได้รับการบำบัดเพียงพอ ความต้องการเหล่านั้นก็ยังคงอยู่ และจะเป็นแรงขับที่มีพลังผลักดันให้บุคคลมีพฤติกรรมโน้มเอียงไปทางที่บำบัดความต้องการเหล่านั้นอยู่เสมอ

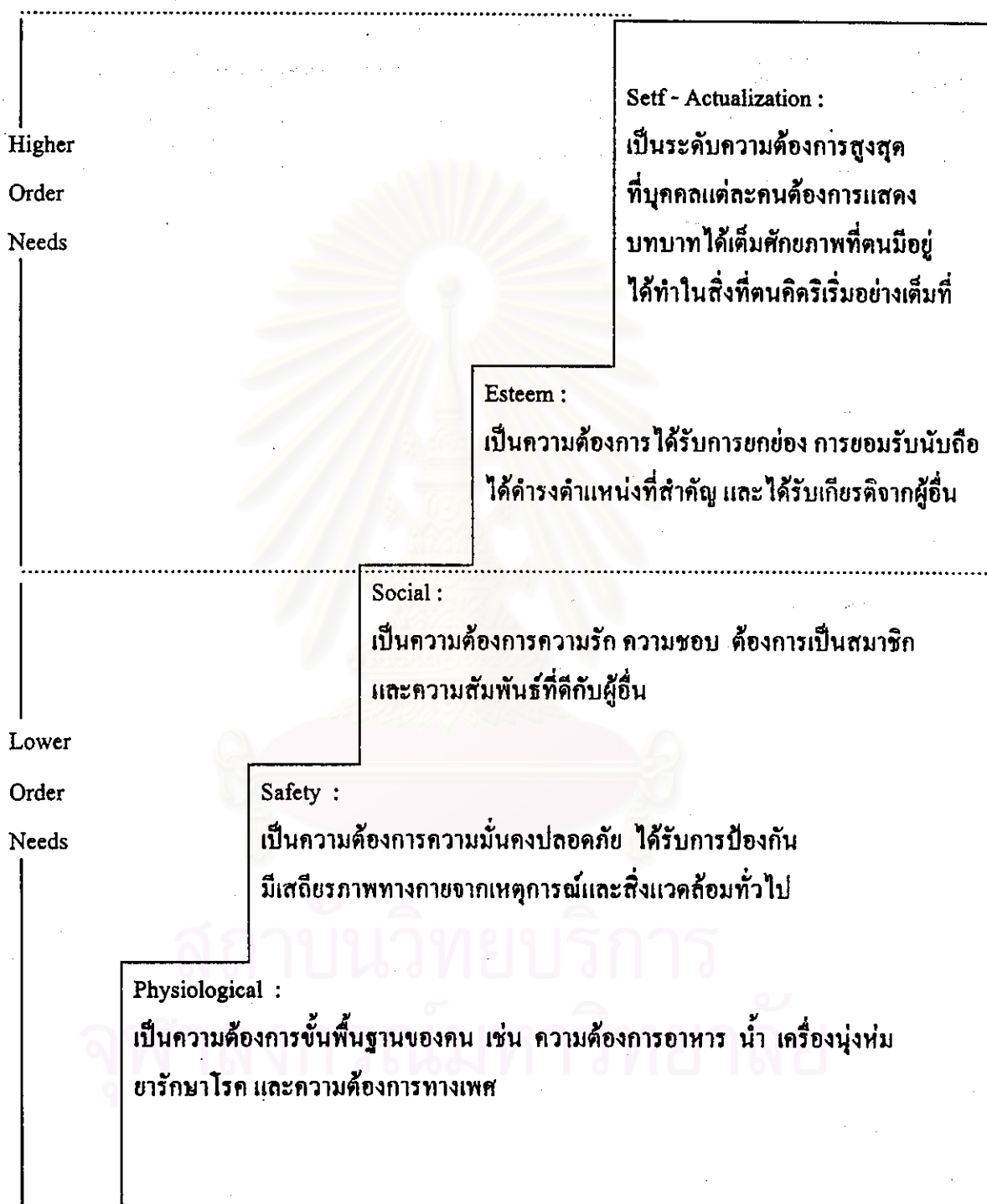
- 1) ความต้องการทางด้านร่างกาย (The physiological needs) ได้แก่ น้ำ อากาศ ความต้องการที่จะขับถ่ายสิ่งที่ร่างกายไม่ต้องการ ในอันที่จะดำรงไว้ซึ่งชีวิตของคน
- 2) ความต้องการความปลอดภัย (The safety needs) ความต้องการความปลอดภัย เป็นธรรมชาติของคนหรือสิ่งมีชีวิต ในอันที่จะดำรงไว้ซึ่งชีวิตของคน
- 3) ความต้องการทางสังคม (Social needs) เมื่อมีความพอใจในความต้องการ 2 ชั้นแรกมาแล้ว บุคคลจะรู้สึกว่าคุณเองต้องการความรัก ความอบอุ่น การได้รับการยอมรับจากสังคม
- 4) ความต้องการมีเกียรติในสังคม (The esteem needs) เป็นความต้องการมีหน้ามีตา มีชื่อเสียงได้รับการยอมรับจากสังคม ความประสบความสำเร็จในชีวิตและหน้าที่การงาน
- 5) ความต้องการแสดงความสามารถของคนให้เกิดผลต่อสังคม (The needs for self-actualization) เป็นความต้องการที่แสดงให้ผู้อื่นประจักษ์ว่าคุณเป็นผู้มีความสามารถในด้านต่าง ๆ เช่น ความสามารถในการศึกษา ความสามารถในการงานที่ประสบผลสำเร็จ

Alderfer ได้ยุบรวมลำดับความต้องการของ มาสโลว์ จากความต้องการ 5 ลำดับ มาเป็น 3 ลำดับ คือ

- 1) ความต้องการดำรงอยู่ (Existence needs) เป็นความต้องการพื้นฐานในด้านร่างกาย และความต้องการความปลอดภัย ตามทฤษฎีของ มาสโลว์
- 2) ความต้องการความสัมพันธ์ (Relatedness needs) ความต้องการเกี่ยวข้องกับบุคคลอื่น ๆ เปรียบได้กับความต้องการทางสังคม และความต้องการที่ได้รับการยกย่อง ตามทฤษฎีของมาสโลว์
- 3) ความต้องการด้านความเจริญเติบโตส่วนบุคคล (Growth needs) เป็นความต้องการมีโอกาสได้ใช้ความคิดริเริ่มของตนเองสร้างผลงานที่เป็นของตนเอง เปรียบได้กับความต้องการที่จะได้รับความสำเร็จตามความนึกคิดของ มาสโลว์

จากทฤษฎีความต้องการ จะเห็นได้ว่าความต้องการในขั้นที่ 1 ซึ่งเป็นความต้องการทางร่างกาย โดยมีปัจจัย 4 เป็นความต้องการขั้นพื้นฐานให้ชีวิตดำรงอยู่ได้ เมื่อสิ่งเหล่านี้พร้อมแล้ว Maslow บอกว่า มนุษย์จะมีความต้องการขั้นพื้นฐานให้ดำรงอยู่ได้อีก คือความปลอดภัย (Safety) มีเสถียรภาพทางกายจากสถานการณ์และสิ่งแวดล้อม ซึ่งการเดินทางของคนกรุงเทพมหานคร จะมีความเสี่ยงสูง ในการเดินทางโดยรถประจำทางพบว่าการแออัดคับแคบ ไม่สะดวกสบาย และอาชญากรรมบนรถเมล์ก็มีมาก จำเป็นต้องหารถยนต์ส่วนตัวมาเพื่อสนองความต้องการในขั้นนี้

ภาพที่ 12 : แสดงลำดับขั้นของความต้องการ ตามทฤษฎีของ มาสโลว์ (John R. Schermerhorn, Jr., James G. Hunt and Richard N. Osborn, 1982 : 108)





2.3 แนวคิดและทฤษฎีการกระทำทางสังคม

ตามพจนานุกรมสังคมวิทยา ฉบับราชบัณฑิตยสถาน 2524 ได้ให้ความหมายคำศัพท์ต่าง ๆ ดังนี้

Action ได้ให้ความหมายว่า การกระทำ เป็นกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลง ตลอดจนเกี่ยวกับการที่สถานภาพเปลี่ยนแปลงสภาพไป

Social ทางสังคม เป็นสังคมที่เกี่ยวกับการกระทำระหว่างกันและกันของบุคคล หรือของกลุ่มที่มีความสัมพันธ์กัน ไม่ว่าจะรูปใด คำนี้เป็นคำที่ใช้หมายถึงปรากฏการณ์ทั้งหมดที่เป็นเนื้อหาของสังคมวิทยา

Social Action การกระทำทางสังคม ได้แบ่งการกระทำทางสังคม ได้ดังนี้

- 1) การใช้ความเพียรพยายามร่วมกันของกลุ่มหรือของคนจำนวนมาก จะโดยเจตนาหรือไม่ก็ตาม
- 2) ความเพียรพยายามร่วมกันที่แปลงสถาบันทางเศรษฐกิจและสังคม ความเพียรพยายามนี้อาจจะทำในรูปขบวนการทางสังคม ที่มุ่งปฏิรูปสังคมในด้านต่าง ๆ เช่น ทางการเมือง ทางอุตสาหกรรม และทางสังคม

ทฤษฎีการกระทำทางสังคม

ทฤษฎีสังคมวิทยาหลายทฤษฎีได้อธิบายถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการกระทำหรือพฤติกรรมของมนุษย์ ซึ่งปัจจัยดังกล่าวมีทั้งที่เหมือนกันและแตกต่างกันออกไป จึงได้มีผู้คิดรวบรวมกลุ่มของปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำของมนุษย์เป็นทฤษฎีขึ้น เพื่ออธิบายถึงพฤติกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ ท่านผู้นี้คือ William W.Reeder (สุรพล กาญจนจิตรรา, 2537 : 21) ซึ่งเขาเห็นว่าโดยทั่ว ๆ ไปแล้วรูปแบบทางด้านจิตวิทยาสังคม (Social Psychology) ที่เกี่ยวกับการตัดสินใจ และการกระทำพฤติกรรมของมนุษย์นั้น นักสังคมวิทยาส่วนใหญ่มักจะมองในแง่ที่ว่า สถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกจะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ และการกระทำทางสังคม Reeder เชื่อว่าปัจจัยภายนอก จริง ๆ แล้ว ไม่มีอิทธิพลโดยตรงต่อการตัดสินใจ แต่บุคคลจะแปลงสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมเหล่านี้มาสู่ตัวคน ๆ นั้น ซึ่งการแปลงปัจจัยภายนอกมาสู่ตัวบุคคลนี้ จะอยู่ในรูปของความเชื่อ (beliefs) และความไม่เชื่อ (disbelieves) ซึ่งความเชื่อและความไม่เชื่อนี้จะเป็นเหตุที่จะทำให้บุคคลตัดสินใจเลือกกระทำพฤติกรรม ดังนั้น ปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจไม่ได้เกิดจากปัจจัยภายนอกโดยตรง ในการตัดสินใจและการกระทำทางสังคมของบุคคล จะประกอบด้วยความเชื่อและความไม่เชื่อหลาย ๆ อย่างรวมกัน เขาอธิบายว่าการกระทำทางสังคม (Social Action) นั้น ประกอบด้วยกลุ่มของปัจจัยหลายประการ มิได้จำกัดอยู่เพียงปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง

และบุคคลอาจจะตัดสินใจกระทำพฤติกรรมอย่างเดียวกัน แต่เหตุผลหรือปัจจัย ที่ทำให้เกิดการตัดสินใจจะแตกต่างกัน ดังนั้น Reeder จึงได้รวบรวมกลุ่มของปัจจัยที่จะมีผลต่อการกระทำของมนุษย์ และได้แยกรูปแบบของการแสดงออกซึ่งการกระทำทางสังคม (forms of Social action expression) ไว้ในทฤษฎีระดับที่ 5 ของเขา กล่าวคือ สิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวมีอิทธิพลต่อการกระทำทางสังคมมนุษย์ รูปแบบของการแสดงออก ซึ่งการกระทำทางสังคม (forms of Social action expression) 4 รูปแบบ ได้แก่

- 1) ความคิดเห็น (opinions) เป็นความเชื่อหรือความคิดของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งความคิดเห็นของบุคคลจะแตกต่างกันไป ขึ้นอยู่กับประสบการณ์และความรู้ที่เขาได้รับ
- 2) อารมณ์หรือความรู้สึก (sentiments) หมายถึงความรู้สึกหรืออารมณ์ที่บุคคลมีต่อสิ่งบางอย่างที่อยู่รอบ ๆ ตัวเอง ซึ่งจะมีความรู้สึกที่ดีและไม่ดี อาจแสดงออกมาทางสีหน้าและท่าทาง เมื่อคิดหรือพูดถึงสิ่งนั้น เช่น ความรู้สึกต่อต้านสิ่งใดสิ่งหนึ่ง และเมื่อเขาพบสิ่งนั้นเขาจะเกิดอารมณ์หรือรู้สึกโกรธ และไม่พอใจในสิ่งนั้น
- 3) การคาดคะเนพฤติกรรมของคน (hypothetical action) คือแนวโน้มของบุคคลที่จะแสดงพฤติกรรมที่เขาจะแสดงออกไป โดยเขาจะพิจารณาถึงผลดีผลเสียของการที่จะกระทำพฤติกรรมนั้นก่อน ถ้าพฤติกรรมที่เขาจะแสดงออกไปจะได้ผลเสียมากกว่าผลดี เขาก็จะไม่กระทำ
- 4) พฤติกรรมที่แสดงออก (gross behavioral response) หมายถึง พฤติกรรมที่แสดงออกจริง ๆ หลังจากผ่านขั้นตอนของการคาดคะเนพฤติกรรมของบุคคลนั้น ๆ แล้ว

Reeder ได้อธิบายถึงเหตุผลในการกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดของมนุษย์ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการซึ่งเรียกว่า ความเชื่อและความไม่เชื่อ (beliefs and disbelieves) เหตุผลในการกระทำของมนุษย์ที่ Reeder กล่าวคือ

ปัจจัยดึงดูด (Pull factors)

1. เป้าหมาย (goals)
2. ความเชื่อ (belief orientations)
3. ค่านิยม (value standards)
4. นิสัยและขนบธรรมเนียมประเพณี (habit and custom)

ปัจจัยผลัก (push factors)

5. ความคาดหวัง (expectations)
6. ข้อผูกพัน (commitments)
7. การบังคับ (force)

ปัจจัยสนับสนุน (able factors)

8. โอกาส (opportunity)

9. ความสามารถ (ability)

10. การสนับสนุน (support)

ความหมายของความเชื่อและความไม่เชื่อ 10 ประการ

1. เป้าหมาย (goals) ความมุ่งประสงค์ที่จะให้บรรลุผล และให้สัมฤทธิ์ผลในการกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งนั้น ผู้กระทำจะมีการกำหนดเป้าประสงค์ไว้ก่อนล่วงหน้า และผู้กระทำพยายามที่จะกระทำทุกวิถีทางเพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์นั้น ๆ

2. ความเชื่อ (beliefs orientations) เกิดจากความคิด ความรู้ที่ผู้กระทำเข้าใจในเรื่องหนึ่ง ๆ ซึ่งจะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจและการกระทำทางสังคม การที่บุคคลเลือกประพฤติก็นคือ ปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ ย่อมอาศัยความเชื่อพื้นฐานอยู่ด้วยเสมอ

3. ค่านิยม (value standards) คือ สิ่งที่ถูกคิดยึดถือเป็นเครื่องช่วยตัดสินใจ และกำหนดการกระทำของตนเอง ค่านิยมนี้เป็นความเชื่ออย่างหนึ่งแต่มีลักษณะถาวร โดยเชื่อว่าวิถีปฏิบัติบางอย่างเป็นสิ่งที่ดีตัวเองหรือสัมเพदनดี เห็นชอบ สมควรที่จะยึดถือปฏิบัติมากกว่าวิธีปฏิบัติอย่างอื่น

4. ขนบธรรมเนียมประเพณีและนิสัย (habit and custom) คือ แบบอย่างพฤติกรรมที่สังคมกำหนดไว้แล้วสืบต่อมาด้วยประเพณี และถ้ามีการละเมิดก็จะถูกบังคับด้วยวิธีการที่สังคมไม่เห็นชอบด้วย ไม่มีทางอนุมัติ หรือลงโทษอย่างเด็ดขาดจากรัฐบาลหรือด้วยทกกฎหมาย ในการตัดสินใจที่จะเลือกกระทำพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งของมนุษย์ ส่วนหนึ่งมนุษย์มาจากแบบอย่างพฤติกรรมที่สังคมกำหนดไว้แล้ว

5. ความคาดหวัง (expectations) คือ สิ่งที่ผู้กระทำอื่นที่มีพฤติกรรมของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับตัวโดยคาดหวังหรือต้องการให้บุคคลนั้นประพฤติปฏิบัติในสิ่งที่ตนต้องการ ดังนั้นในการเลือกกระทำพฤติกรรมของบุคคลส่วนหนึ่งก็ขึ้นอยู่กับความคาดหวัง และท่าทีของบุคคลอื่นด้วย

6. ข้อผูกพัน (commitments) คือ สิ่งที่ผู้กระทำเชื่อว่าเขาถูกผูกมัดที่จะต้องกระทำให้สอดคล้องกับสถานการณ์นั้น ๆ ข้อผูกพันจะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจและการกระทำทางสังคม เพราะผู้กระทำตั้งใจที่จะกระทำสิ่งนั้น ๆ เนื่องจากเขาารู้สึกว่าเขามีข้อผูกพันที่จะกระทำ

7. การบังคับ (force) เป็นตัวที่ช่วยกระตุ้นให้ผู้กระทำตัดสินใจกระทำการต่าง ๆ ได้รวดเร็วขึ้น เพราะในขณะที่ผู้กระทำตั้งใจที่จะกระทำสิ่งต่าง ๆ นั้น เขาอาจจะยังไม่แน่ใจว่าจะกระทำพฤติกรรมนั้นดีหรือไม่ แต่เมื่อมีการบังคับก็จะทำให้การตัดสินใจกระทำพฤติกรรมนั้นได้เร็วขึ้น

8. โอกาส (opportunity) เป็นความคิดของผู้กระทำที่เชื่อว่าสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ช่วยให้มีโอกาสเลือกกระทำ บุคคลมักจะตัดสินใจกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง เมื่อเขาคิดว่าโอกาสเปิดให้เขากระทำได้

9. ความสามารถ (ability) การที่ผู้กระทำรู้ถึงความสามารถของตัวเอง ซึ่งจะก่อให้เกิดผลสำเร็จในเรื่องนั้น ๆ ได้ การตระหนักถึงความสามารถนี้จะนำไปสู่การตัดสินใจ และการกระทำทางสังคม เพราะเขารู้ว่าการตัดสินใจกระทำไปแล้ว เขามีความสามารถที่จะกระทำได้นั่นเอง โดยทั่วไปการกระทำพฤติกรรมใด ๆ นั้นบุคคลจะพิจารณาความสามารถของตนเองเสียก่อน

10. การสนับสนุน (support) คือ สิ่งที่ผู้กระทำรู้ว่าจะได้รับ หรือคิดว่าจะได้รับจากผู้อื่น ดังนั้น บุคคลมีความโน้มเอียงที่จะตัดสินใจกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เมื่อเขารู้ว่าจะได้รับการสนับสนุนจากผู้อื่น

ปัจจัยทั้ง 10 ประการนี้ เป็นปัจจัยที่ William W.Reeder เชื่อว่าเป็นกลุ่มเหตุผลของการกระทำสิ่งใดของมนุษย์ กล่าวคือ การที่บุคคลจะกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใด ย่อมมีเหตุผลในการกระทำแฝงอยู่ทั้งสิ้น และเหตุผลดังกล่าวก็มีได้จำกัดอยู่เพียงปัจจัยตัวใดตัวหนึ่งเท่านั้น แต่จะประกอบด้วยกลุ่มปัจจัยของเหตุผลหลายประการ ซึ่งอาจจะเหมือนกันหรือแตกต่างกันในแต่ละบุคคล

เครื่องชี้ความเชื่อและความไม่เชื่อ 10 ประการ

1. เป้าหมาย ความต้องการ ความสอดคล้องกัน การทำนุบำรุงรักษา ความปลอดภัย ความรัก ความเป็นเจ้าของ การได้รับการยกย่อง ความต้องการเกียรติยศชื่อเสียง การทำกิจการอย่างอิสระ การแสดงความสามารถของคนให้เกิดผลต่อสังคมและการบริการความรู้ ความสวยงามและสุนทรียภาพ

2. ความเชื่อ ความเชื่อเกี่ยวกับ การเกิดมีขึ้นหรือไม่เกิดขึ้นของสิ่งต่าง ๆ คุณลักษณะของสิ่งต่าง ความเชื่อและการกระทำในอดีตของสิ่งต่าง ๆ ความสัมพันธ์ของสิ่งต่าง ๆ ที่มีต่อสิ่งอื่น ๆ และสิ่งเหล่านั้นเป็นเจ้าของร่วมกัน และสิ่งเหล่านั้นเป็นอิสระต่อกันและกัน

3. ค่านิยม การประสบความสำเร็จ ประสิทธิภาพ การปฏิบัติจริง ความก้าวหน้า ความสะดวกสบายทางวัตถุ ความสามารถของการเป็นผู้นำ ความเชื่อมั่นในตนเอง ความเข้าใจ ความศรัทธาในวิทยาศาสตร์ ความเชื่อในระบอบประชาธิปไตย ความเชื่อในความเสมอภาค ความเชื่อในอิสรภาพและเสรีภาพ ความเชื่อในพระเจ้าเป็นเจ้า ความซื่อสัตย์ ความประพฤติในเรื่องเพศ

4. นิสัยและขนบธรรมเนียมประเพณี วิธีการคิด วิธีการแก้ปัญหา วิธีการต่อสู้กับความวิตกกังวล การรับรู้เกี่ยวกับการได้ดอบที่เหมาะสมสำหรับสถานการณ์เหล่านั้น ซึ่งการได้ดอบแบบหนึ่งแบบเดียวเท่านั้นที่คิดว่าเหมาะสมที่สุดสำหรับสถานการณ์นั้น

5. ความคาดหวัง ความคาดหวังตำแหน่ง บทบาทความคาดหวัง ความคาดหวังทาง
 ปทัสถาน ความคาดหวังทางสถานการณื ความคาดหวังของตนเอง ซึ่งขึ้นอยู่กับความรู้ของผู้นำที่
 มีต่อสิ่งต่าง ๆ

6. ข้อผูกพัน การทำสัญญาข้อตกลงที่เป็นลายลักษณ์อักษร ข้อตกลงทางวาจา ข้อผูกพันที่
 เกิดขึ้นจากการยอมรับตำแหน่ง ข้อผูกพันที่ซึ่งเกิดจากการเข้าเป็นสมาชิกกลุ่ม ข้อผูกพันซึ่งขึ้นอยู่กับ
 การกระทำ เช่น การลงคะแนนเสียง การแสดงความคิดเห็น การแสดงบทบาท และข้อผูกพัน
 ซึ่งเกิดขึ้นจากการมีส่วนร่วมในกิจกรรม

7. การบังคับ การใช้กำลังร่างกาย การใช้กำลังทหาร กฎหมาย กฎหรือระเบียบข้อบังคับ
 เศรษฐกิจ ประชาชาติ การข่มขู่เอาชีวิต การข่มขู่ด้วยวิธีการที่รุนแรงและอันตราย ความพิการ
 ความเจ็บป่วย สถานการณ์แวดล้อม และการกระทำของธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม ลูกเห็บตก พายุ
 เป็นต้น

8. โอกาส การรู้ทางเลือกต่าง ๆ ที่มีอยู่ในสถานการณ์ : ลำดับขั้น อำนาจ อำนาจสั่งการ
 เงิน ทรัพยากร สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ความรู้ ทักษะ สิทธิการรับเลือก กำลังคน
 ความสะดวกสบาย ความรับรู้ ขนาด พละกำลัง สถิติปัญญา สุขภาพอนามัย ความสามารถทนทาน
 ได้และเวลา

9. ความสามารถ การรับรู้ถึงความสามารถของผู้กระทำที่จะสามารถจัดการกับ
 สถานการณ์ต่าง ๆ ที่เขาอาจจะเผชิญตามขีดความสามารถที่เขา มีอยู่ ลำดับขั้น อำนาจ เงิน ทรัพยากร
 สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ความรู้ ทักษะ สิทธิการรับเลือก กำลังคน
 ความสะดวกสบาย ความรับรู้ ขนาด พละกำลัง สถิติปัญญา สุขภาพอนามัย ความสามารถทนทาน
 ได้และเวลา

10. การสนับสนุน จำนวนความช่วยเหลือ หรือการคัดค้านที่ผู้ทำรับรู้ว่ามีผู้อื่น
 จะให้การช่วยเหลือให้กระทำสิ่งนั้นตามลำดับขั้น อำนาจ อำนาจสั่งการ เงิน ทรัพยากร
 สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ความรู้ ทักษะ สิทธิการรับเลือก กำลัง ความสะดวกสบาย การรับรู้
 ขนาด พละกำลัง สถิติปัญญา สุขภาพอนามัย ความสามารถทนทานได้ เวลา การยกย่อง การ
 รับประกันความเสียหาย ผลกำไร หลักเหตุผล เป้าหมายหรือกำลังเสริม การสร้างบรรยากาศที่ดี
 และการยอมรับปฏิบัติตาม

Reeder ได้อธิบายถึงแนวความคิดเกี่ยวกับปัจจัย หรือสาเหตุที่จะมีผลต่อการกระทำ
 ทางสังคมดังนี้

1. ในสถานการณ์ของการกระทำทางสังคม จะเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของบุคคลหลายคน
 ซึ่งแต่ละคนก็จะมีเหตุผลแต่ละอย่างในการตัดสินใจ ในการกระทำหรือไม่กระทำ

2. บุคคล หรือองค์การจะตัดสินใจหรือแสดงการกระทำบนพื้นฐานของกลุ่มเหตุผล ซึ่งผู้ตัดสินใจเองได้คิดว่ามันสอดคล้องหรือตรงกับความต้องการของเขาในสถานการณ์นั้น ๆ
3. ปัจจัยหรือเหตุผลนั้นผู้ตัดสินใจเองจะตระหนัก หรือให้นำหนักที่แตกต่างกันในการเลือกเหตุผลหรือปัจจัยที่จะมามีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ
4. เหตุผลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจนั้น อาจจะเป็นเหตุผล 5 หรือ 6 ประการ หรือมากกว่าจากจำนวนเหตุผลหรือปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำทั้ง 10 ประการที่กล่าวมาแล้ว
5. เหตุผลที่มีต่อการตัดสินใจนั้น ไม่จำเป็นจะต้องเกิดขึ้นพร้อมกันที่ 10 ประการ ในการตัดสินใจในเรื่องหนึ่ง ๆ
6. กลุ่มของปัจจัยหรือเหตุผลที่มีอิทธิพลต่อการกระทำทางสังคมนั้น ย่อมจะมีการเปลี่ยนแปลงได้
7. ในบางสถานการณ์จะมีบ่อยครั้งที่จะมีทางเลือกสองหรือสามทาง เพื่อที่จะสนองตอบต่อสถานการณ์นั้น
8. ผู้กระทำหรือผู้ที่ตัดสินใจอาจจะเลือกทางเลือกโดยเฉพาะ ซึ่งแตกต่างกันออกไปในบุคคลแต่ละคน
9. เหตุผลที่จะตัดสินใจ สามารถที่จะมองเห็นได้จากทางเลือกที่ถูกต้องแล้ว

กล่าวโดยสรุปว่า การกระทำในสถานการณ์ทางสังคม เป็นข้อเท็จจริงทางสังคม ซึ่งหมายถึงสถานการณ์ทั้งหมด มีส่วนประกอบด้วยกัน 3 ประการคือ

1. เงื่อนไขที่แสดงวัตถุประสงค์ซึ่งรวมเอากฎเกี่ยวกับพฤติกรรมที่สังคมช่วยเสริมพลังใหม่
2. ทัศนคติของบุคคลและของกลุ่มที่มีอยู่ก่อนแล้ว
3. การจำกัดความหมายของสถานการณ์ (Situation definition) โดยผู้กระทำนั่นเอง แต่ได้รับอิทธิพลจากผู้อื่น

เกี่ยวกับการกระทำในสถานการณ์ทางสังคมของ Thomas นี้จะเห็นว่า การกระทำที่แสดงออกมาจะมีเงื่อนไขเกี่ยวกับพฤติกรรมทางสังคมมาช่วยเสริม ให้กระทำอย่างหนึ่งอย่างใด และจะรวมถึงทัศนคติและสถานการณ์ที่มีอยู่ในกลุ่มของสังคมที่ได้ร่วมอยู่

Parson ได้กล่าวถึงแนวทางที่ใช้ในการกล่าวถึงการกระทำรวมเอาผู้ทำ สถานการณ์และทัศนคติของผู้กระทำที่มีต่อสถานการณ์ จุดเน้นที่สำคัญสำหรับทฤษฎีนี้คือ แนวโน้ม (orientation) ซึ่งมีส่วนประกอบ 2 ประการคือ

1.) แนวโน้มต่อสิ่งเร้า (Motivational Orientation) โดยมีหน้าที่ให้พลังที่จะใช้ในการกระทำมีอยู่ 3 ลักษณะ คือ

1. Cognitive หมายถึง แนวโน้มที่ตรงกับสิ่งที่ผู้กระทำเข้าใจ โดยมีวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวข้องตรงกับที่เข้าใจ
2. Cathexis แนวโน้มที่ผู้กระทำได้กระทำไปแล้ว มีความรู้สึกทางอารมณ์รักเสนาหา ในสิ่งที่เขาทำไปแล้ว ซึ่งสัมพันธ์ในด้านจิตใจ
3. Evaluativ แนวโน้มที่แสดงวิเคราะจ่ายพลังของผู้กระทำให้เขากับผลประโยชน์หรือความสนใจต่าง ๆ โดยที่เขาจะต้องเลือกเอาวิธีอย่างใดอย่างหนึ่งในการนี้ และสิ่งที่เขาทำไปแล้วหากมีผลออกมาหลายอย่าง เขาก็อาจจำเป็นที่จะต้องเลือกเอาอย่างใดอย่างหนึ่ง ซึ่งเป็นสิ่งที่ประทับใจและชอบใจมากที่สุด

2.) แนวโน้มต่อค่านิยม (Value Orientation) แนวโน้มที่ตัดสินใจโดยใช้ค่านิยม เต็มไปด้วยวัตถุประสงค์มากกว่าการใช้อารมณ์เข้าไปเกี่ยวข้องกับ แนวโน้มแบบนี้มี 3 อย่างด้วยกัน คือ

1. Cognitive เป็นแนวโน้มที่จะเข้าใจความหมายและความสำคัญต่อสิ่งที่มีอยู่ในสังคม
2. Appreciative คือแนวโน้มที่จะชื่นชมและประทับใจในบรรทัดฐานต่าง ๆ ข้อนี้เป็นการแสดงออกถึงผลแห่งความพอใจ เมื่อใดประสบกับการปฏิบัติงานของบรรทัดฐานต่าง ๆ ในสังคมเรียบร้อยแล้ว
3. Moral คือแนวโน้มที่จะพิจารณาตัดสินถึงคุณค่าทางคุณธรรม ของบรรทัดฐานต่าง ๆ บรรทัดฐานบางอย่างอาจเป็นที่ประทับใจ แต่ไม่ประกอบด้วยคุณธรรม ดังนั้นบรรทัดฐานที่เข้าใจดีและเป็นที่น่าพอใจนั้น จะต้องมีคุณธรรมเป็นองค์ประกอบ

2.4 แนวคิดและทฤษฎีชนชั้น

ในการแบ่งชนชั้นสังคม ครู อาจารย์ ในการกำหนดให้ทราบถึงชนชั้น เพื่อแบ่งตำแหน่งของครูอาจารย์ เพื่อสามารถแยกแยะออกได้ โดยมีผู้กำหนดเกณฑ์ที่ใช้ในการจัดลำดับช่วงชั้นทางสังคม ดังนี้

- 1) ความมั่งคั่งและรายได้ เป็นเกณฑ์ในการบ่งชนชั้นของบุคคลที่เด่นชัดในสังคม การที่พ่อแม่ เป็นเจ้าของทรัพย์สินต่าง ๆ และมีรายได้สูง ซึ่งพ่อแม่จะใช้สิ่งเหล่านี้มาส่งเสริมและสนับสนุนลูกให้มีโอกาสที่จะประสบความสำเร็จในชีวิต ได้มากกว่าพ่อแม่ที่รายได้น้อย ที่จัดอยู่ในชนชั้นทางสังคมที่ต่ำ

แต่อย่างไรก็ดี การที่จะถือเกณฑ์เฉพาะความมั่นคงและรายได้ก็ยังไม่เพียงพอ ต้องนำไปพิจารณาประกอบกับสิ่งอื่นด้วย

2) อาชีพ เป็นเกณฑ์ของการจัดชั้นของบุคคลที่เห็นชัด บุคคลที่มีอาชีพที่สังคมยกย่อง ก็ย่อมจะดำรงตำแหน่งสูงไปด้วย ซึ่งได้แบ่งแยกออกเป็นความแตกต่างระหว่างกลุ่มอาชีพ (Inter occupational Stratification) และความแตกต่างในกลุ่มอาชีพเดียวกัน (Intra occupational Stratification)

3) การศึกษา ผู้ที่ได้รับการศึกษาสูงย่อมมีฐานะทางสังคมแตกต่างไปจากผู้ที่มีฐานทางการศึกษาค่ำ เพราะผู้ที่ได้รับการศึกษาสูงย่อมมีโอกาสมากกว่าผู้ที่ได้รับการศึกษาค่ำ เมื่อมีการศึกษาน้อยจะประกอบอาชีพในระดับต่ำ รายได้น้อย เป็นความจน สถานภาพเป็นชนชั้นล่างของสังคมด้วย

ในการจัดชนชั้นทางสังคมในสังคมไทยปัจจุบัน ส่วนใหญ่ผลมาจากระบบชนชั้นศักดินา หรือระบบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ ผสมกับระบบชนชั้นของสังคมปัจจุบัน ซึ่งมักถือว่าเป็นเกียรติยศ ความมีตำแหน่งเป็นเกณฑ์ในการกำหนดชนชั้นว่าอยู่ในระดับใด

ลิขิต ชีรวัดิน (1973) ศึกษาเรื่องข้าราชการระดับสูงที่เป็นผู้นำทางสังคม พบว่ามีเพียง ร้อยละ 18 มีภูมิหลังเป็นเกษตรกร ในขณะที่ร้อยละ 48 มีภูมิหลังเป็นข้าราชการ ร้อยละ 60 เป็นคนภาคกลาง ร้อยละ 94 จบปริญญาตรี และครึ่งหนึ่งของจำนวนนี้ได้ไปต่างประเทศ อายุเฉลี่ยของข้าราชการระดับบริหารประมาณ 56 ปี

ปรีชา ภูวินทร์พันธุ์ (2526) ได้วิจัยเรื่องการจัดช่วงชั้นทางสังคมของชาวกรุงเทพมหานคร ได้พบว่าช่วงชั้นทางสังคมแบ่งออกเป็น สูง กลาง ล่าง คนในแต่ละชั้นพอใจในสถานภาพของชนชั้นของตน และหวังว่าจะเปลี่ยนสถานภาพชนชั้นได้โดยเปลี่ยนสถานภาพในรุ่นลูกด้วยการศึกษา

ศุภางค์ จันทวานิช ได้ศึกษาการจัดช่วงชั้นทางสังคมของอาชีพต่าง ๆ ในสังคมไทย พบว่ามีผู้ให้คะแนนเกียรติภูมิสูง มีเหตุมาจากความมีเกียรติ หรือความโก้ ความมีอำนาจ ความสามารถที่จะเป็นที่พึ่ง รายได้ ความทำหาย และความเป็นตัวของตนเองในการประกอบอาชีพ นั้น ๆ เหตุผลที่ให้เกียรติภูมิต่ำเกี่ยวข้องกับความรู้เกียรติ หรือสังคมไม่ยอมรับ การใช้แต่ร่างกาย ไม่ใช่ความรู้ การหลอกลวง หรือการริคไถผู้อื่น ความไม่มั่นคงรายได้และความไม่เป็นตัวของตัวเอง ความไม่เป็นประโยชน์และความจำเป็นต่อหน่วยของอาชีพ

อารง สุทธศาสตร์ (2538 : 103) ได้กล่าวถึงช่วงชั้นทางสังคม ในแนวทฤษฎีเชิงหน้าที่ (Functional theory) ว่า ความเชื่อทางสังคมนั้น แท้จริงคือการงูใจ ล้อใจ หรือบำเหน็จรางวัล เพื่อให้สมาชิกในสังคมบางคนยอมรับหน้าที่ที่รับผิดชอบที่สำคัญและหนักหน่วงทางสังคมนั่นเอง

อานนท์ อากาภิรม (2522 : 20) ได้กล่าวว่าคนไทยมักนิยมการปฏิบัติที่แสดงออกถึงความหรูหรา เพื่อบ่งถึงสถานภาพทางสังคมของคนว่าเป็นคนชั้นสูง เป็นคนมีเงิน หรือมีสถานภาพพิเศษทางสังคม เช่น การแต่งกายหรูหรา การจัดงานพิธีใหญ่โตมโหฬาร การมีรถเก๋งคันใหญ่เหล่านี้ เป็นต้น ทั้ง ๆ ที่บางรายและในบางครั้งต้องกู้หนี้ยืมสินเขามา ก็ยอม เพียงเพื่อขอให้คนได้รับการยอมรับหรือยกย่องจากสังคมเท่านั้น

มาร์ค อับบราฮัมสัน อีเฟตียน มิซซูชิ และคาร์ลตัน ฮาร์นัง (Mark Abrahamasn Ephain H. Miruchi and Carlton A. Harnung "Parental Family," Stratification and Mobility ,1976 : 287) ได้กล่าวถึงการเลื่อนชั้นทางสังคมมี 2 ประเภท คือ การเลื่อนชั้นทางสังคมในรุ่นอายุ (Intra Generational Mobility) และการเลื่อนชั้นทางสังคมระหว่างรุ่นอายุ (Inter Generational Mobility)

1) การเลื่อนชั้นทางสังคมในรุ่นอายุ หมายถึงการเปลี่ยนแปลงระหว่างชีวิต การทำงานของบุคคลหนึ่ง เช่น ครูวิชาการได้เลื่อนชั้นเป็นครูบริหาร ผู้อำนวยการโรงเรียน และหากว่าบุคคลนั้นประกอบอาชีพที่ได้มีโอกาสได้ดิบได้ดีไว้สูงกว่า หรือต่ำกว่าอาชีพเดิม ก็แสดงว่าบุคคลนั้นได้เลื่อนไปในชั้นที่สูงกว่า หรือต่ำลง

2) การเลื่อนชั้นทางสังคมในระหว่างอายุ หมายถึง การเปรียบเทียบสถานภาพระหว่าง พ่อ แม่ ลูก หากลูกได้มีการลำดับไว้สูงกว่า หรือต่ำกว่าอาชีพของพ่อแม่ ก็แสดงว่าบุคคลนั้นได้เลื่อนชั้น สถานภาพสังคมสูงขึ้นหรือต่ำลง เช่น พ่อแม่มีอาชีพทำนา ลูกมีอาชีพเป็นครู แสดงว่าการเลื่อนชั้นในระหว่างรุ่นอายุ ในลักษณะที่เลื่อนสูงขึ้น แต่ถ้าพ่อแม่มีอาชีพเป็นหมอ ลูกมีอาชีพเป็นครู ก็แสดงว่ามีการเลื่อนชั้นระหว่างรุ่นอายุ ในลักษณะเลื่อนต่ำลง

Max Weber (สัญญา สัญญาวิวัฒน์, 2527 : 243) ให้ความหมายของชนชั้นว่า ชนชั้นคือ คนหรือกลุ่มคนที่มีโอกาสชีวิต นั่นคือ คนที่มีโอกาสที่จะได้มาซึ่งสิ่งที่หายากในสังคมเหมือนกัน ชนชั้นสูงมีโอกาสที่จะได้มาซึ่งของหายากในสังคมมากกว่าคนชั้นกลางหรือชนชั้นล่างยากจน คนชั้นกลางมีโอกาสได้ของหายากในสังคมน้อยกว่าคนชั้นสูงแต่มากกว่าคนชั้นล่างยากจน ส่วนคนชั้นยากจนไม่มีโอกาสหรือมีโอกาสได้รับสิ่งหายากในสังคมน้อย

Marl Marx (สัญญา สัญญาวิวัฒน์, 2527 : 244) กล่าวเรื่องชนชั้น เน้นการเป็นเจ้าของทรัพย์สินเป็นหลักในการแบ่งชนชั้นของบุคคล คือคนที่มีทรัพย์สินมากจะเป็นชนชั้นสูง คนที่มีทรัพย์สินปานกลางเป็นชนชั้นต่ำ คนที่ไม่มีทรัพย์สินหรือมีน้อยเป็นคนชั้นต่ำยากจน

2.5 แนวคิดและทฤษฎีตำแหน่ง

สถานภาพ เป็นตำแหน่งที่ได้จากการเป็นสมาชิกของกลุ่ม เป็นสิทธิและหน้าที่ที่บุคคลมีอยู่ เกี่ยวข้องกับผู้อื่น และสังคมส่วนรวม สถานภาพจะกำหนดว่าบุคคลนั้นมีหน้าที่ต้องปฏิบัติอย่างไร มีหน้าที่ที่ต้องรับผิดชอบอย่างไรในสังคม สถานภาพเป็นสิ่งเฉพาะบุคคล ทำให้บุคคลนั้นแตกต่างจากผู้อื่น และมีอะไรเป็นเครื่องหมายของตนเอง

ตำแหน่งหรือสถานภาพ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท (สุพัศรา สุภาพ 2540 : 27) คือ

1. ตำแหน่งที่คิดตัวมา (Ascribed Status) เป็นตำแหน่งที่คิดตัวมาโดยสังคมและธรรมชาติ กำหนด ตัวอย่างที่สังคมกำหนด เช่น คนที่มั่งมี มีหน้ามีตาว่าคนจน หรือธรรมชาติกำหนด เป็นสิ่งที่ธรรมชาติได้สร้างมา เราไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ และต้องเป็นไปตามนั้น เช่น เกิดเป็นหญิง เป็นชาย ผิวดำ ผิวกาว เป็นต้น

2. ตำแหน่งที่ได้มาภายหลัง หรือที่ได้มาด้วยความสามารถ (Achieved Status) เป็นตำแหน่งที่ต้องดิ้นรนขวนขวายด้วยความสามารถ และสติปัญญาของตนเอง เช่น ลูกชานาไม่จำเป็นต้องเป็นชานาเสมอไป ลูกชานาอาจเป็นครู อาจารย์ได้ และเป็นครู อาจารย์ ก็อาจเลื่อนตำแหน่งให้สูงขึ้นได้ ซึ่งขึ้นอยู่กับความสามารถภายหลัง

Brom (1971) กล่าวว่า การจัดระดับชั้นทางสังคม ส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับตำแหน่ง หรืออำนาจ ชื่อเสียง เกียรติยศ ความมั่งคั่ง แต่ในสังคมที่พัฒนาแล้วจะจัดสถานภาพตามการศึกษา ทัศนคติของแต่ละคน ส่วนในสังคมล้าหลังจะจัดโดยยึดขนบธรรมเนียมประเพณีเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม การจัดระดับชนชั้น หรือการแบ่งชั้นในสังคม เป็นการยากที่จะกำหนดให้ตายตัวแน่นอนลงไป

งามพิศ สัตย์สวน (2538 : 103) ได้กล่าวถึง สถานภาพ คือตำแหน่งที่ได้จากการเป็นสมาชิกกลุ่ม นักสังคมวิทยาบางคนให้ความหมายของสถานภาพในเทอมระดับ (Rank) คือ ความสูงต่ำ แต่ในที่นี้ได้ให้ความหมายทั่วไปมากกว่า ถึงแม้ว่าสถานภาพบางอย่างจะแสดงถึงความสูงต่ำก็ตาม

2.6 แนวคิดและทฤษฎีครอบครัวและการสมรส

ครอบครัว เป็นสถาบันที่สำคัญที่สุด เป็นหน่วยของสังคมที่มีความสัมพันธ์และความร่วมมืออย่างใกล้ชิด ครอบครัวและการสมรส เป็นกลุ่มแรกที่จะต้องเผชิญตั้งแต่เติบโตในครอบครัว ครอบครัวจะให้ตำแหน่ง ชื่อ และสกุล เป็นเครื่องบอกสถานภาพ และบทบาทในสังคมที่เรามีส่วนร่วมด้วย ตลอดจนกำหนดคตินิยามและหน้าที่ที่สมาชิกมีต่อกัน และสังคม ลักษณะของครอบครัวมี 3 ลักษณะ คือ

1. ครอบครัวเดี่ยว (Nuclear family) เป็นครอบครัวที่ประกอบด้วย สามี ภรรยา และลูก เป็นครอบครัวที่มีความสำคัญอย่างใกล้ชิดที่สุด ซึ่งพบกันอยู่ทั่วไป และมีแนวโน้มจะมีครอบครัวแบบนี้มากขึ้น เนื่องจากเหตุผลทางเศรษฐกิจ เพราะการมีครอบครัวใหญ่ เป็นการสิ้นเปลือง นอกจากนี้ครอบครัวแบบนี้ยังมีความเป็นอิสระ แต่ห่างจากญาติพี่น้อง อาจจะทำให้เกิดความวุ่นวายและขาดความอบอุ่นได้
2. ครอบครัวขยาย (Extended family) เป็นครอบครัวที่ประกอบด้วยครอบครัวเดี่ยว และญาติพี่น้อง (เช่น ปู่ ย่า ตา ยาย ลุง ป้า น้า อา เป็นต้น) อาจอยู่ภายใต้หลังคาเดียวกัน โดยอาจปลูกอยู่ใกล้เคียงกัน แม้จะสมรสแล้วก็ตาม เช่น อาจแบ่งเป็น 3 ช่วงอายุคน ภายใต้หลังคาเดียวกัน หรืออยู่คนละหลังคา
3. Polygamous family ประกอบด้วยสามีหนึ่งภรรยาหลายคน เป็นครอบครัวที่เป็นครอบครัวเดี่ยว 2 ครอบครัวหรือมากกว่า ที่มีสามีหรือพ่อร่วมกัน เช่น สังคมอิสลาม นักริ เป็นต้น

นิเทศ ดินณะกุล (2538 : 19) ได้กล่าวถึงสถาบันครอบครัวว่า คือ แบบแผนพฤติกรรมที่คนที่มีมาติดต่อกันเกี่ยวข้องกับเรื่องเกี่ยวกับครอบครัวและเครือญาติ จะต้องปฏิบัติตามนั้น คนที่เป็นญาติกันโดยสายเลือด เช่น พ่อแม่พี่น้องกัน ทางการทำงาน เช่น เป็นสามีภรรยา เป็นเขย เป็นสะใภ้กัน หรือการรับไว้เป็นญาติ เช่น บุตรบุญธรรม เป็นต้น คนเหล่านี้จะต้องปฏิบัติตามไปตามกฎเกณฑ์แบบแผนที่สังคมกำหนดขึ้น ที่เรียกว่า สถาบันครอบครัว ซึ่งครอบคลุมแนวทางในการปฏิบัติในเรื่องต่าง ๆ เหล่านี้ คือ การเลือกคู่ การหมั้น การแต่งงาน การเลี้ยงดูลูก การอบรมขัดเกลา การหย่าร้าง และเรื่องเกี่ยวกับครอบครัวและเครือญาติทั้งหมด

การสมรสแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

1. The theory of homogamy เป็นทฤษฎีที่คู่สมรสจะเลือกคู่ครองที่มีความคล้ายคลึงกับคน เช่น ในด้านการศึกษา ฐานะทางสังคม ทัศนคติ เชื้อชาติ ฯลฯ คล้ายคลึงกับคน

2. The theory of heterogamy เป็นทฤษฎีที่ คู่สมรสเลือกคู่สมรส ที่แตกต่างไปจากคน เช่น อาจต่างชนชั้น ต่างวรรณะ ต่างความรู้ หรือคนต่างสัญชาติ ต่างศาสนา คนเรียบร้อย แต่งกับคนช่างเจรจา คนมีความกับคนมีความ เป็นต้น

สุภัตรา - สุภาพ (อ้างแล้ว :67) ได้กล่าวถึง การสมรสว่า การที่ชายหญิงมีความสัมพันธ์ทางเพศในรูปที่สังคมจะมีกฎเกณฑ์ระเบียบแบบแผนสำหรับคู่สมรส เพื่อความถูกต้อง เช่น แบบสังคมการสมรสจะสมบูรณ์แบบจะต้องผ่านพิธีกรรมทางศาสนา ส่วนมากจะกำหนดการจดทะเบียนสมรสเป็นหลักฐานที่สำคัญที่สุดในการปฏิบัติ

สถานภาพทางการสมรส เป็นตัวแปรที่สำคัญตัวหนึ่งในทางสังคมศาสตร์ ซึ่งทำให้ลักษณะอื่น ๆ อีกมากมายของบุคคลพลอยแตกต่างกันด้วย อาทิเช่น นักวิจัยทางสังคมศาสตร์บางคนพบว่า คนโตมีความรู้สึกที่ไม่ค่อยมั่นคง ขาดจุดหมายแห่งชีวิตที่แน่นอน เป็นชีวิตที่ล่องลอยขาดที่ยึด ขาดบุคคลที่จะรู้สึกว่าเป็นส่วนหนึ่งหรือจะอุทิศให้ ส่วนบุคคลที่สมรสแล้วนั้นเปรียบเสมือนหลักหรือจุดหมายที่ตนจะต้องอุทิศและปกป้องรักษา นอกจากนี้แล้วบุคคลที่แต่งงานแล้วนั้น ยังเต็มไปด้วยความรู้สึกที่มั่นคง มีจุดหมายปลายทางในชีวิต รู้สึกว่ามีอำนาจและความสามารถที่คุมสิ่งที่อยู่รอบ ๆ ตัว ซึ่งแตกต่างกับคนโต ซึ่งมักจะมีความรู้สึกไร้อำนาจ (Alienation) ไร้มาตรฐาน (Anomic)

ถ้าจะกล่าวในแง่ทฤษฎีของ Emile Durkheim แล้วอาจกล่าวได้ว่าบุคคลที่สมรสแล้ว และบุคคลที่ยังโสดนั้นมีความแตกต่างในแง่ปัจเจกนิยม (Individualism) คือบุคคลโสดมีความเป็นปัจเจกนิยมสูงกว่าบุคคลสมรสแล้ว ในทางกลับกันผู้สมรสแล้วนั้นย่อมมีความรู้สึกผูกพันต่อส่วนรวมมากกว่าคนโสด ทั้งนี้ก็เนื่องจากคนที่สมรสแล้วนั้นมีความผูกพันสนิทสนมแน่นแฟ้นต่อบุคคลในครอบครัวอีกหลายคน เช่น สามีหรือภรรยา และบุตร ยิ่งไปกว่านั้นผู้ที่สมรสแล้วจะมีธรรมชาติที่เป็นห่วงบุคคลเหล่านี้ตลอดเวลา จึงถือได้ว่าเป็นคนที่มีจิตใจเพื่อส่วนรวม คือครอบครัว (Durkheim, 1951, อ้างในอารง สุทธศาสตร์, 264-265) ทำให้สถาบันครอบครัวเป็นแหล่งที่ขัดเกลาและเกื้อหนุนกัน

Herbert S. Jennings กล่าวว่า ศักดิ์เยี่ยงลูกด้วยนมนั้น ชีวิตของลูกจะต้องขึ้นอยู่กับพ่อแม่อย่างน้อยชั่วระยะหนึ่ง ส่วนมากแม่มีหน้าที่เลี้ยงลูก พ่อมีหน้าที่คุ้มครองป้องกันภัยอันตราย และสร้างรั้ว

Malinowski กล่าวว่า การสมรสของมนุษย์นั้น แม้แต่เผ่า Aborigine ในออสเตรเลีย ซึ่งมีวัฒนธรรมอยู่ในระดับต่ำ ก็ยังอยู่ในประเพณี สังคมมนุษย์ทุก ๆ แห่งในอดีตถือว่าการสมรสมีความสำคัญต่อสวัสดิภาพของสังคม

2.7 แนวคิดเกี่ยวกับภูมิตำนา

วนิดา ภิรมย์ (2537,25) ที่อยู่อาศัยเป็นตัวแทนสำคัญที่สามารถบ่งชี้ถึงความแตกต่างในแนวทางการดำเนินชีวิตของบุคคล เนื่องจากกรแบ่งเขตที่อยู่อาศัยนั้น ใช้ระดับความไม่เท่าเทียมกัน ของความเจริญทางด้านวัตถุเป็นหลัก ซึ่งส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของบุคคลและทำให้การตัดสินใจที่จะทำบางสิ่งบางอย่างตามความต้องการเปลี่ยนแปลงไป

พิชญ์ สมพอง (2522,57) กล่าวว่า ในสังคมชนบทหรือในเขตชนบท คนส่วนใหญ่ยังคงยึดถือขนบธรรมเนียมประเพณีดั้งเดิม ครอบครัวเป็นศูนย์กลางการผลิตที่สมาชิกในการทำมาหากิน ผู้หญิงเป็นแม่บ้านรับผิดชอบงานในครอบครัว อาทิเช่น ควบคุมค่าใช้จ่ายภายในบ้าน เลี้ยงดูบุตร นุเคราะห์ลานประกอบอาหารและปรนนิบัติสามี และอยู่ใกล้ชิดกับสมาชิกในครอบครัวเกือบตลอดเวลา สามารถตัดสินใจกระทำการใด ๆ ได้พร้อมกัน ส่วนผู้ที่อยู่ในเขตเมือง เป็นสังคมที่เน้นอุตสาหกรรมและพานิชยกรรมเป็นสำคัญ ทุกคนต่างต่อสู้ดิ้นรนทำมาหากินตามความถนัดและความสามารถ ซึ่งความรู้ความชำนาญไม่จำเป็นต้องได้รับจากครอบครัว ส่งผลให้ความสัมพันธ์แบบปฐมภูมิของสมาชิกในครอบครัวลดลงอีกทั้งยังมีองค์กรรวมทั้งสถาบันต่าง ๆ เกิดขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกและลดภาระของสถาบันครอบครัว ซึ่งได้แก่สถาบันการศึกษา สถาบันรับเลี้ยงเด็กและร้านซักรีดเสื้อผ้า เป็นต้น ทั้งนี้เพราะสังคมในเมืองนั้น บางครอบครัวไม่สามารถที่จะจัดกิจกรรมบางอย่างให้แก่สมาชิกของคนได้ จึงจำเป็นต้องอาศัยบริการทางองค์กรหรือสถาบันต่าง ๆ ตามต้องการ สิ่งอำนวยความสะดวกสบายสำหรับตนเองและครอบครัวจึงมีมาก

ศิริวรรณ ศิริบุญและมาสินี วงษ์สิทธิ์ (2535,2) ได้กล่าวถึงความแตกต่างในการทำงานของผู้ที่อยู่เมืองกันชนบทพบว่า ในเขตเมืองเป็นสังคมที่มีรูปแบบทางเศรษฐกิจแตกต่างไปจากชนบท ลักษณะการประกอบอาชีพของประชากรในเขตเมืองส่วนใหญ่สิ้นสุดเมื่อถึงวัยที่กำหนดคืออายุ 60 ปี ส่วนผู้ที่อยู่ชนบทจำเป็นต้องประกอบอาชีพเพื่อเลี้ยงตัวและครอบครัวจนถึงวัยชราหรือจนกว่าจะไม่สามารถทำงานได้

เกริกศักดิ์ บุญญานพงษ์และสุรีย์ บุญญานพงษ์ (2534,463) พบว่า เขตที่อยู่อาศัยในเมืองและชนบท ส่งผลต่อการมีปฏิสัมพันธ์ของบุคคล ซึ่งก่อให้เกิดความแตกต่างในการทำกิจกรรมของชุมชน ในชนบท ผู้คนส่วนใหญ่มักจะรู้จักเพื่อนบ้านใกล้เคียง มีการพบปะพูดคุยกันเป็นประจำ สถานที่พบปะสังสรรค์มักเป็นบริเวณบ้าน วัดหรือศาลาประชาคม ความสัมพันธ์กับเพื่อนบ้านจึงมากขึ้น แน่นแฟ้นและใกล้ชิด ดังนั้น จึงพบว่าผู้คนในเขตชนบทจะรู้จักกันเป็นหมดทั้งชุมชนด้วยความสนับสนุนของบุคคลและความเอื้ออำนวยของสถานที่ทำให้โอกาสในการทำกิจกรรมร่วมกันมีมาก ส่วนในเขตเมือง ปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลมักเป็นแบบชั่วคราว ความสนิทสนมหรือไว้วางใจต่อกันมีน้อย โอกาสที่กิจกรรมร่วมกันจึงมักเป็นไปตามความจำเป็นมากกว่า

จากผู้งานวิจัยต่าง ๆ ที่นำเสนอ สรุปได้ว่า ผู้ที่มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตชนบทและในเมืองมีแบบแผนซึ่งแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง ทั้งต้องการค้นหาสมาคม การปฏิสัมพันธ์ต่อกัน ความเอื้อเพื่ออาทร บทบาทของสมาชิกในครอบครัว การทำงาน ระยะเวลาทำงาน ความต้องการหรือแม้กระทั่งการตัดสินใจ จะมีความใกล้ชิดหรือร่วมตัดสินใจของสมาชิกในครอบครัวมากกว่าผู้ที่มีถิ่นที่อยู่ในเมือง

วนิดา ภิรมย์ (2537,20) สถานภาพสมรสเป็นลักษณะประชากรอีกประการหนึ่งที่สามารถชี้ถึงประสพการณ์ในการดำเนินชีวิตครอบครัว อีกทั้งกำหนดบทบาทและสถานภาพทางสังคมของบุคคล คือ การที่บุคคลกำลังอยู่กับคู่สมรสของคน โดยคู่สมรสถือว่าเป็นเพื่อนคู่ทุกข์คู่ยากคอยช่วยเหลือหรือดูแลซึ่งกันและกันไป จนกว่าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะหย่าร้าง ส่วนผู้ที่มีสถานภาพสมรสอื่น ๆ เช่น หม้าย หรือแยกกันอยู่ เมื่อขาดคู่ของตนไปย่อมเกิดความรู้สึกอ้างว้าง โดดเดี่ยว

เกษม ดันดิผลาชีวะ และ กุลยา ดันดิผลาชีวะ (2528,30) ได้กล่าวไว้ว่า การสูญเสียบุคคลอันเป็นที่รัก หรือสูญเสียคู่สมรส จะทำให้เกิดความรู้สึกถูกแยก ถูกพลัดพราก ขาดบุคคลที่เป็นคู่คิด คู่ปรึกษา เป็นสาเหตุให้เกิดความซึมเศร้า จิตใจหดหู่ ขาดการสังสรรค์กับผู้อื่น ซึ่งย่อมจะส่งผลกระทบต่อความต้องการและความให้การดำเนินชีวิตอย่างแน่นอน สำหรับผู้ที่ยังอยู่กับคู่สมรสแม้ตั้งขารร่วมโรยไปตามวัย แก่ยังมีคู่สมรสของตนเป็นกำลังใจ ในการดำเนินชีวิต ให้ความช่วยเหลือและรับฟัง ความต้องการแสวงหาสิ่งที่คู่สมรสรับและชอบก็ย่อมเกิดมีขึ้น

2.8 แนวคิดที่เกี่ยวกับระยะทางในการเดินทาง

การเดินทางเป็นการเคลื่อนที่จากจุดหนึ่ง ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทาง (Origin) ไปยังอีกจุดหมายหนึ่งซึ่งเป็นจุดหมายปลายทาง (Destination) ด้วยวัตถุประสงค์ใดวัตถุประสงค์หนึ่ง การเดินทางของคนส่วนมากมีจุดเริ่มต้น หรือจุดหมายปลายทางที่บ้านไปสู่แหล่งต่าง ๆ

ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง (2533,7-8) ได้กล่าวถึงการเดินทางของคนว่า ตามปกตินักวางแผนและวิศวกรจะแบ่งประเภทของการเดินทางออกเป็น 4 กลุ่มคือ

- การเดินทางจากบ้านเพื่อไปทำงาน หรือการเดินทางจากที่ทำงานเพื่อกลับบ้าน (Ifome Besed work : HBW) ในเขตเมืองการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์นี้จะมีสัดส่วนมากที่สุด
- การเดินทางของนักเรียนจากบ้านเพื่อไปโรงเรียน หรือการเดินทางจากโรงเรียนเพื่อกลับบ้าน (Home Based School : HBW) การเดินทางด้วยวัตถุประสงค์นี้มีสัดส่วนที่ค่อนข้างมากในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

- การเดินทางจากบ้านเพื่อไปที่อื่น หรือการเดินทางจากที่อื่นเพื่อกลับบ้าน (Home Based others : HBW)

- การเดินทางจากที่อื่น ที่ไม่ใช่บ้านไปยังจุดหมายปลายทางที่ไม่ใช่บ้าน (Non Home Based : HBW)

ประภาพรรณ จินต์จันทรวงศ์ (2528,17) ได้อธิบายการเลือกการเดินทางของคนตามทฤษฎีความต้องการของ Maslow ไว้ว่า ความต้องการพื้นฐานของมนุษย์ในเบื้องต้นเพื่อความมั่นคงปลอดภัย และความสะดวกสบายอันเป็นความต้องการทางธรรมชาติของมนุษย์ประเภทที่ 1 และ 2 มนุษย์จึงเลือกรูปแบบการเดินทางที่สามารถช่วยมนุษย์ให้เดินทาง ไปสู่จุดหมายปลายทางได้โดยสะดวกสบาย รวดเร็ว และมีสวัสดิภาพ ดังนั้นจากความต้องการพื้นฐานของมนุษย์นี้จึงเป็นปัจจัยหนึ่งในการเลือกรูปแบบการเดินทาง

Wheeler (1972,941-944) ได้พบว่า การเดินทางแบ่งออกเป็น 2 แบบคือแบบวัตถุประสงค์เดียวและหลายวัตถุประสงค์ การเดินทางแบบจุดประสงค์เดียวมักเกิดจากรูปแบบที่ตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่กระจุกกระจาย ส่วนรูปแบบการเดินทางแบบหลายจุดประสงค์ พบในย่านที่รวมกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลายอย่างเข้าด้วยกัน เช่น ในศูนย์การค้าในย่านกลางเมืองหรือย่านศูนย์การค้าย่อยในเขตชานเมือง

แสงทอง แหงมงาม (2533) ได้ศึกษาวิจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้บริการรักษาพยาบาลที่สถานีอนามัยของประชากรชนบท จังหวัดลำปาง จำนวน 320 คน โดยมีแนวคิดว่า ระยะทางและการใช้เวลาในการเดินทาง จะช่วยอำนวยความสะดวกให้บุคคลไปใช้บริการจากการศึกษาพบว่าระยะทางในการเดินทาง การเดินทางจากบ้านถึงสถานีอนามัยมีความสัมพันธ์กัน คือระยะทางใกล้จะมากส่วนระยะทางไกลจะไปใช้ถนนน้อย

กระแส ชนวงค์ และอรทัย รวยอาจิณ (2532) ได้ศึกษาวิจัยเรื่องบทบาทและศักยภาพของผู้สูงอายุในชนบทไทยต่องานสาธารณสุขมูลฐาน พบว่าอุปสรรคที่ทำให้สมาชิกไม่มาเข้าร่วมกิจกรรม เนื่องจากอยู่ไกลจากสถานบริการ ทำให้ต้องใช้เวลาในการเดินทางนาน และจากการศึกษาในกลุ่มสมาชิกโครงการส่งเสริมบริการต้องใช้เวลาในการเดินทางนานเช่นกัน

จากแนวคิดในการเดินทางพบว่า การเดินทางไปสู่จุดหมายไม่ว่าจะไปทำงานหรืออื่นใดของชาวกรุงเทพมหานครเช่นเดียวกัน ที่จำต้องคำนึงถึงระยะทางเวลาและสถานที่ที่จะต้องไปสถานที่ร่อนานหรือสถานที่รถโล่งทำให้เป็นแนวทางในการตัดสินใจของชาวกรุงเทพมหานครในการกำหนดเหตุผลถึงความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้

2.3 ผลการวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยปัญหาจราจรในรูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าในเรื่องพฤติกรรมจราจร หรือวิจัยในด้านโครงสร้างการจราจร เนื่องจากปัญหาจราจรเป็นปัญหาที่กระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และวัฒนธรรมของคนไทยอย่างมาก มีหลายหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สื่อมวลชน รวมถึงบุคคลได้ร่วมกันวิจัยหาแนวทางแก้ไข

การวิจัยของหน่วยงานภาครัฐ

กองบังคับการตำรวจจราจรกลาง (2533) ได้จัดทำเอกสารบรรยายสรุปว่า ปัญหาการจราจรในปัจจุบัน สามารถสรุปสาเหตุที่สำคัญได้ดังนี้

1. ความไม่สมดุลระหว่างจำนวนรถและผิวการจราจร และยังไม่สามารถที่จะใช้กฎหมายหรือระเบียบควบคุมปริมาณรถหรือจำกัดการใช้รถได้ในขณะนี้
2. สภาพผังเมือง ไม่มีการวางแผนการใช้สอยประโยชน์จากพื้นที่อย่างเต็มที่ เช่น คนที่มีบ้านพักในพื้นที่หนึ่ง เกิดการเดินทางไปมาไขว้กัน อันเป็นสาเหตุทำให้เกิดปัญหาจราจรอย่างมาก นอกจากนี้ การขยายผังเมืองในปัจจุบัน ยังไม่มีการวางแผนล่วงหน้าสำหรับในอนาคต สาเหตุดังกล่าว ก่อให้เกิดความจำเป็นในการเดินทางของประชาชนสูงมากขึ้น และก่อให้เกิดปัญหาจราจรอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้
3. ขาดการประสานงานที่ดีของโครงการและแผนงานของหน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบด้านการจัดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โดยเฉพาะการขุดและการซ่อมถนน

สถาบันราชภัฏสวนดุสิต (2539) ได้ทำการสำรวจประชามติของประชาชนที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร จำนวน 7,251 คน เพื่อประเมินผลการดำเนินงาน “การแก้ไขปัญหาจราจร” ในรอบหกเดือนของพรรคพลังธรรม โดยประเมินความรู้สึกของผู้ใช้รถทุกประเภทต่อมาตรการที่ได้มีการนำมาปฏิบัติในห้วงเวลา 6 เดือน นับตั้งแต่ พ.ศ.ท.ทักษิณ ชินวัตร ได้รับตำแหน่งรองนายกรัฐมนตรี ผู้กำกับดูแลเรื่องการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร มาตรการที่นำมาประเมินได้แก่ โครงการรถไฟฟ้า ขยายวงรถแก้ไขปัญหาจราจร การเหลื่อมเวลาทำงาน การกวาดล้างให้ด่านวงเวียนวัดต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร การปรับปรุงผิวถนน การจัดรูปแบบการเดินรถใหม่ การเพิ่มจำนวนตำรวจจราจรให้มากขึ้น และการควบคุมสัญญาณไฟจราจรด้วยระบบคอมพิวเตอร์ ผลการสำรวจพบว่า ผู้ใช้รถมีความพอใจในมาตรการที่ทำการประเมินทุกมาตรการ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ใช้รถประเภทรถส่วนบุคคลจะแสดงความพึงพอใจต่อมาตรการทุกมาตรการสูงกว่ากลุ่มผู้ใช้ถนนที่ใช้รถสาธารณะ อย่างไรก็ตามสัดส่วนของผู้ที่แสดงความพอใจอยู่ในระดับไม่สูงนัก

กล่าวคืออยู่ในระดับ 53 - 72 เปอร์เซ็นต์ เท่านั้น ข้อบกพร่องของการสำรวจครั้งนี้อยู่ตรงที่มีได้ศึกษาถึงทิศทางของทัศนคติที่ชัดเจน เป็นการแสดงความเห็นแบบทั่วไป มิได้มีการศึกษาความเข้าใจและการแสดงพฤติกรรมการยอมรับหรือไม่ยอมรับของมาตรการที่ชัดเจน

การสำรวจประชามติของศูนย์วิจัยเอกชน

จากการวิจัยเอกสารพบว่า มีศูนย์วิจัยเอกชนหลายแห่งได้ทำการประเมินทำที่ของประชาชนต่อมาตรการเหลื่อมเวลาทำงาน และเวลาเรียนของนักเรียน และนักศึกษา ยกตัวอย่าง เช่น ศูนย์วิจัยข้อมูลของกองบรรณาธิการกรุงเทพธุรกิจ ได้ออกสำรวจความเห็นของนักเรียน ครู และผู้ปกครองจำนวน 431 คน พบว่า ร้อยละ 65 เห็นด้วยกับมาตรการนี้ ในขณะที่ร้อยละ 44 ไม่เห็นด้วย ส่วนเมื่อมีการถามว่าสามารถลดการติดขัดของการจราจรได้ไหม ผู้ตอบส่วนใหญ่คิดว่าคงจะไม่สามารถแก้ไขปัญหารถจราจรติดขัดได้

บริษัทศูนย์วิจัยกสิกรไทย ได้ทำการประเมินความรู้ที่ของประชาชนต่อมาตรการเหลื่อมเวลาทำงานของธนาคารพาณิชย์ พบว่าผู้ประกอบการขนาดกลางเห็นว่ามาตรการดังกล่าวไม่สามารถช่วยแก้ไขปัญหารถจราจรได้มากนัก และทำให้ค่าใช้จ่ายในการบริหารสูงขึ้น

Japan International Cooperation Agency (JICA) (1990) ได้ศึกษาการจราจรในกรุงเทพมหานครและจังหวัดข้างเคียงและแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 3 ส่วน คือ

พื้นที่ชั้นใน อยู่ภายในถนนวงแหวนรัชดาภิเษก

พื้นที่ชั้นกลาง อยู่ระหว่างถนนวงแหวนรัชดาภิเษกและถนนวงแหวนชั้นนอก

พื้นที่ชั้นนอก อยู่ภายในถนนวงแหวนรอบนอกจรดขอบเขตจังหวัดต่าง ๆ

การศึกษานี้ได้ศึกษาถึงสภาพการจราจร การเดินทางและการขนส่ง ในพื้นที่แต่ละส่วนและพบว่า

ในเขตพื้นที่ชั้นใน มีการเดินทางไม่มากนักแต่มีการดึงดูดการเดินทางจากพื้นที่อื่น ๆ เข้ามา โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ทำให้สภาพการจราจรติดขัดมาก ความเร็วในการเดินทางต่ำประมาณ 9-10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในขณะที่เวลาในการเดินทาง ประมาณ 6-7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ในเขตพื้นที่ชั้นกลาง ระหว่างถนนวงแหวนรัชดาภิเษกและถนนวงแหวนชั้นนอก ปริมาณการจราจรบนถนนหลักสูงมาก โดยเฉพาะด้านตะวันออกมีปริมาณการจราจรใกล้เคียงความจุของถนนเกือบตลอดทั้งวัน ปริมาณการจราจรบนถนนที่มีลักษณะเป็นรัศมีเข้าสู่จุดศูนย์กลาง (Radial road) จะหนาแน่นกว่าถนนที่มีลักษณะเป็นวงรอบ (circumferential road) แสดงถึงความต้องการเดิน

ทางที่มุ่งเข้าสู่ย่านใจกลางเมืองสูง และปริมาณการเดินทางที่มีจุดเริ่มต้นในพื้นที่นี้ร้อยละ 60 จะมีจุดหมายปลายทางอยู่ในพื้นที่ชั้นใน ที่เหลือจะเป็นการเดินทางในพื้นที่และติดต่อกับพื้นที่ชั้นนอก

ในพื้นที่ชั้นกลางนี้ ความเร็วของการเดินทางอยู่ที่ประมาณ 10-12 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยเฉพาะในพื้นที่ด้านเหนือและตะวันออกเทียบเหนือความเร็วของรถประจำทางอยู่ที่ประมาณ 9-10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกจากนี้สภาพโครงข่ายถนนในพื้นที่ชั้นกลางยังไม่ดีนัก และจากการศึกษานี้ คาดว่าปัญหาการเดินทางจะเกิดขึ้นรุนแรงกว่าพื้นที่ชั้นในมาก

ในพื้นที่ชั้นนอก ปัจจุบันพื้นที่ชั้นนอกนี้มีการพัฒนาค่อนข้างน้อย แต่อัตราการเจริญเติบโตของการพัฒนาสูงในกรุงเทพมหานครและจังหวัดข้างเคียง พื้นที่บริเวณจังหวัดปทุมธานีมีอัตราการเจริญเติบโตสูงที่สุด รองลงไปได้แก่บริเวณนนทบุรี โดยเฉพาะริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนด้านตะวันออกและตะวันตกมีอัตราการเจริญเติบโตใกล้เคียงกัน แต่เมื่อพิจารณาเฉพาะสภาพการณ์ในปัจจุบันพบว่าด้านตะวันออกของพื้นที่นี้มีการพัฒนาสูงที่สุด แต่ในอนาคตพื้นที่ด้านตะวันออกและด้านเหนือ(ปทุมธานี) จะมีอัตราการพัฒนาสูงมาก และจะขยายตัวเป็นแหล่งที่พักอาศัยและแหล่งงานทำให้ปริมาณการเกิดการเดินทางและปริมาณการดึงดูดการเดินทางเพิ่มสูงขึ้น และนอกจากจะได้ศึกษาถึงสภาพปัญหาและการเดินทางในปัจจุบันแล้วยังได้มีการคาดการณ์ต่อไปในอนาคต (ประมาณปี พ.ศ.2540 และ พ.ศ.2549) ถึงสภาพการจราจรในกรณีที่ไม่มีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมหรือไม่มีการลงทุนใด ๆ ด้านการคมนาคมขนส่งดังนี้

ในพื้นที่ชั้นในสภาพการจราจรจะติดขัดอย่างมาก ความเร็วในการเดินทางในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าจะต่ำลงจากเดิมเหลือประมาณ 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมงที่ปี พ.ศ.2540 และต่ำกว่า 5 กิโลเมตรต่อชั่วโมงที่ปี พ.ศ.2549 และในช่วงเย็นจะต่ำกว่านี้อีกอยู่ที่ประมาณ 4 กิโลเมตรต่อชั่วโมงที่ปี พ.ศ. 2540 และประมาณ 2-3 กิโลเมตรต่อชั่วโมงที่ปี พ.ศ.2549 การเดินทางโดยรถประจำทางจะเลวร้ายลงรถประจำทางจะแน่นมากและความเร็วในการเดินทางจะลดลง การจราจรติดขัดที่ทางแยก และเกิดขึ้นตลอดทั้งวัน การใช้รูปแบบการเดินทางแบบอื่น ๆ เช่นการเดินทางทางรถไฟ และการเดินทางทางน้ำจะเพิ่มขึ้น แต่อย่างไรก็ตามความจุของระบบในปัจจุบันไม่สูงนัก ดังนั้นการเดินทางทางน้ำและทางรถไฟก็จะประสบปัญหาความจุของระบบไม่เพียงพอเช่นกัน หากยังไม่มีการศึกษาและวางแผนเพื่อรองรับปัญหาที่จะเกิดขึ้น

ในพื้นที่ชั้นกลาง สภาพการจราจรในพื้นที่นี้ก็คล้ายคลึงกับในพื้นที่ชั้นใน ความเร็วในการเดินทางจะลดต่ำลงจนใกล้เคียงกับพื้นที่ชั้นในทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็น ซึ่งหมายความว่าพื้นที่ชั้นกลางจะได้รับผลกระทบอย่างสูง เนื่องจากแต่เดิมในพื้นที่มีความเร็วในการเดินทางสูงกว่าในพื้นที่

ชั้นในเล็กน้อย และสภาพการจราจรจะติดขัดอย่างมากทางด้านตะวันออกและด้านเหนือของ กรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตกจะยังคงมีความเร็วในการเดินทางสูงกว่าทั้งสองด้านดังกล่าวอยู่บ้าง แต่ก็ต่ำกว่า 7-9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สภาพการจราจรติดขัดในพื้นที่นี้จะก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล เนื่องจากมีการใช้รถบรรทุกขนส่งสินค้าในพื้นที่นี้มากและรถบรรทุกแทบจะเดินทางได้ไม่ถึง 1 เทียวใน 1 วัน

ในพื้นที่ชั้นนอก สภาพการจราจรติดขัดในพื้นที่ชั้นกลางและชั้นใน จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ชั้นนอกโดยตรงที่ปี พ.ศ. 2540 สภาพการจราจรในพื้นที่ชั้นนอกจะยังไม่ติดขัดมากนัก ความเร็วในการเดินทางจะอยู่ที่ประมาณ 19-20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ที่ปี พ.ศ.2549 ความเร็วในการเดินทางเฉลี่ยประมาณ 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ด้านตะวันตกและด้านใต้จะยังคงคล่องตัวบ้าง แต่ก็ไม่เกิน 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

จากการศึกษาถึงสภาพปัญหาการจราจรของ JICA หน่วยวิจัยจราจรและการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยได้ศึกษาต่อเนื่องถึงผลกระทบเบื้องต้น ซึ่งสามารถสรุปได้ 4 ประการ ดังนี้

1. เวลาที่ใช้เริ่มต้นเดินทางจากบ้านไปทำงานหรือกลับบ้านจะเปลี่ยนแปลงไปประชากรส่วนใหญ่จะออกเดินทางเช้าขึ้นและกลับบ้านต่ำลง ซึ่งพฤติกรรมนี้ก็เริ่มสังเกตเห็นได้ในปัจจุบัน ทั้งนี้จะมีผลในการลดปัญหาการจราจรในช่วงเร่งด่วนไปได้บ้าง แต่จะมีผลกระทบโดยตรงต่อสภาพสังคมของครอบครัว

2. มีการเปลี่ยนแปลงที่พักอาศัยโดยกลุ่มผู้มีรายได้สูง จะเริ่มย้ายกลับมาอยู่ใกล้ใจกลางเมือง ใกล้กับสถานที่ทำงาน และสถานที่ดำเนินธุรกิจต่าง ๆ ทำให้เวลาในการเดินทางสั้นลง

3. มีการเปลี่ยนแปลงสถานที่ทำงานโดยกลุ่มบริษัทต่าง ๆ จะมีการย้ายที่ตั้งออกไปอยู่ด้านนอกใกล้เคียงกับย่านที่พักอาศัย ทั้งนี้เพื่อเป็นการเพิ่มความสะดวกในการเดินทางและติดต่อธุรกิจของตน

เฉพาะผลกระทบในกรณี 2 และ 3 ส่งผลโดยตรงให้การลงทุนต่าง ๆ ของรัฐในแต่ละพื้นที่ ต้องมีการปรับปรุงใหม่อย่างมาก ในกรณีที่ 2 รัฐจำเป็นต้องลงทุนเพิ่ม สาธารณูปโภคในย่านใจกลางเมืองเฉพาะจุดนั้น ๆ เพิ่มขึ้น ทำให้ต้องใช้จ่ายเงินไปในการนี้อีกมากที่จะขยายระบบมากขึ้น แต่ในกรณีที่ 3 จะเป็นการสูญเสียโดยตรง เนื่องจากรัฐได้ลงทุนในกิจกรรมสาธารณูปโภคไปแล้ว เมื่อย้ายกิจกรรมที่จำเป็นต้องใช้สาธารณูปภคนั้น ๆ ออกไปก็จำเป็นต้องทำให้การลงทุนนั้น ๆ เป็นการสูญเสียเปล่า

4. มีการปรับปรุงระบบการสื่อสารติดต่อและระบบการทำธุรกิจใหม่ พร้อมทั้งค่าใช้จ่ายในการเดินทางและขนส่งจะสูงขึ้นอย่างมากทำให้กิจการต่าง ๆ ต้องมีการเพิ่มทุน ซึ่งการส่งสินค้าออกต่างประเทศจะทำให้ยากลำบาก เพราะต้นทุนสินค้ารวมกับค่าขนส่งจะสูงขึ้น

การสำรวจประชามติของต่อมวชน

หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจและการเมือง (2540) สำรวจความเห็นของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 803 คน เกี่ยวกับมาตรการจัดระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ผู้ตอบเห็นด้วยว่า ระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพจะช่วยแก้ไขปัญหารถติดได้ เช่น โครงการรถไฟฟ้าและรถไฟใต้ดิน มีถึงร้อยละ 73.7

การสำรวจประชามติมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร โดยเครือข่ายเนชั่น (2537) ร่วมกับบริษัท เอกชน ได้แบบสอบถามกลับมานับแสนใบ สรุปกลุ่มตัวอย่างรอบแรก 9,927 ตัวอย่าง ส่วนใหญ่ถึงกว่าร้อยละ 90 เห็นด้วยกับมาตรการเร่งทำระบบขนส่งมวลชน ระหว่างชานเมืองกับใจกลางเมืองและมาตรการกำหนดศูนย์จอดรถให้แก่แท็กซี่และรถรับจ้างอื่น ๆ จากการที่เครือข่ายเนชั่น พับลิชซิ่ง ได้ร่วมกับบริษัทเอกชนผู้ร่วมสนับสนุนโครงการคือ บ.บางกอกแลนด์ บ.สหายเนียน การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย บ.ไทยประกันชีวิต บ.สยามกลการ บ.โคชิบาประเทศไทย บ.ยูนิแอร์ ประเทศไทย และ บ.ไอบีเอ็มประเทศไทย จำกัด ได้ร่วมกันจัดทำการสำรวจประชามติ "วิธีแก้ปัญหารถติด" ขึ้นในช่วง วันที่ 1 พ.ย. -15 ธ.ค.2536 กล่าวโดยสรุป คนกรุงเทพฯ ประมาณร้อยละ 90 เห็นด้วยกับมาตรการเร่งทำระบบขนส่งมวลชน ระหว่างชานเมืองกับใจกลางเมือง

การศึกษาวิจัยส่วนบุคคล

เสนาะ อ่อนศรี (2537,82) ได้ให้แนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครนั้น เราสามารถจะแก้ไขได้ในทันที เนื่องจากใช้งบประมาณไม่มาก ใช้ระยะเวลาสั้น ได้แก่ แนวทางการแก้ไขปัญหในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ (1) พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน (2) ปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น และ (3) การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่ในบางกลุ่มสาเหตุของปัญหาในการแก้ไขปัญหาคงต้องใช้เงินงบประมาณสูง และระยะเวลานาน ได้แก่ แนวทางการแก้ไขปัญหในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ (1) การขาดการวางผังเมืองที่ดี (2) การเพิ่มขึ้นของประชากร และ (3) พื้นที่ผิวจราจรไม่เพียงพอ

โกวิท ภูพานิช (2532) ได้ศึกษาถึงการบริหารงานการจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยศึกษากรณีการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า การแก้ไขปัญหาการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะมีประสิทธิภาพมากขึ้นนั้น จะต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารงานจราจร ให้สอดคล้องกับ การบริหารงานจราจรตามหลักสากล ได้แก่ การวิศวกรรมจราจร การบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจร ฯลฯ แต่ในปัจจุบันกรมตำรวจไม่ประสบผล

สำเร็จในการบริหารงานจราจรเท่าที่ควร เนื่องจากโครงสร้างการบริหารงานจราจร ไม่สอดคล้องกับการบริหารงานจราจร โดยควรเพิ่มอำนาจในด้านวิศวกรรมจราจร ให้แก่กรมตำรวจเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้กรมตำรวจมีโครงสร้างการบริหารงานการจราจรมีเอกภาพมากขึ้น

นิพนธ์ ภูพันธ์ศรี (2536) ได้ศึกษาการนำนโยบาย การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ไปปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร บนถนนรวมค่าแห่ง ของสถานีตำรวจนครบาลหัวหมาก เสนอแนะการแก้ไขปัญหการจราจรเกี่ยวกับบทบาท และหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดยพบว่า ในด้านการบังคับใช้กฎหมาย ควรดำเนินการกวาดล้างจับกุม เพื่อให้มีการบังคับใช้กฎหมาย ควรดำเนินการกวาดล้างจับกุม เพื่อให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างได้ผล และมีความเสมอภาค ในด้านวิศวกรรมจราจร ควรมีการปรับปรุงโครงสร้าง การบริหารงานจราจรของกรมตำรวจ ให้สอดคล้องกับหลักสากล ส่วนในด้านการให้การศึกษาเกี่ยวกับการจราจรนั้น ควรมีการณรงค์ส่งเสริมให้ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจในกฎหมายเบื้องต้น การอบรมให้แก่ผู้กระทำความผิดจราจรตลอดจน การพัฒนาบุคลากรตำรวจ ซึ่งมีหน้าที่โดยตรงที่เกี่ยวข้องกับ การจราจร ให้ทราบถึงกฎหมาย ที่เกี่ยวกับการจราจรอย่างแท้จริง

วรณช เกิดสินรัชชัย (2530) ได้ศึกษาระบบจราจร บริเวณทางแยกซึ่งมีปฏิสัมพันธ์ต่อกัน โดยอาศัยการจำลองด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ พบว่า การควบคุมสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกต่าง ๆ ตามสภาพการจราจรที่เป็นอยู่นั้น เป็นแนวทางที่กระทำได้ง่าย และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย ซึ่งสามารถลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ในระดับหนึ่งเท่านั้น โดยการจัดระบบสัญญาณไฟที่มีประสิทธิภาพนั้น จะสามารถลดความยาวของคิวรถและ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางได้ และยังช่วยประหยัดเชื้อเพลิง อันเป็นสิ่งที่มีความสำคัญของภาวะการขาดแคลนน้ำมันได้ด้วย

ยอดพล ธนาบริบูรณ์ (2540) ได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจร ในกรุงเทพมหานคร ในเรื่องมาตรการควบคุม และการกระจายปริมาณการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร เสนอว่า จำเป็นต้องใช้วิธีการควบคุมปริมาณการจราจร มาแก้ไขปัญหาคือ

1. จะต้องเคลื่อนคน โดยที่ไม่พยายามมุ่งเน้นไปที่การเคลื่อนที่รถ เพราะ หลักการที่ใช้กันมาในอดีตนั้น เป็นหลักการที่ไม่ถูกต้องที่จะเคลื่อนรถมากกว่า การขนถ่ายผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก
2. ควรมุ่งเน้นให้ประชาชนหันมาสนใจใช้บริการขนส่งมวลชนของรัฐ ให้มากที่สุด
3. ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว ในบริเวณหรือพื้นที่ที่มีการจราจรติดขัด
4. ควรให้สิทธิพิเศษแก่ยานพาหนะ เช่น รถโดยสารประจำทาง ซึ่งสามารถที่จะใช้ถนนให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีประสิทธิภาพมากที่สุด พยายามควบคุมการจราจร เพื่อให้มีการใช้พื้นที่ถนนที่มีอยู่อย่างจำกัด

เพชรจิต เกตุผาสุข , ร.ค.อ. (2531) เขียนเอกสารวิจัยเรื่อง ปัญหาการจราจร ในกรุงเทพมหานคร กล่าวถึง การคิดขัดในการจราจร มีสาเหตุหลายประการ เช่น การคับคั่งของ ยวดยาน สภาพของถนน เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ โครงการสร้างผังเมือง และการศึกษา นอกจากนี้ ความเสียหายที่มีผลต่อด้าน เศรษฐกิจ ทำให้สิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง ของผู้ใช้รถใช้ถนน และเสียหายต่อเศรษฐกิจโดยรวม

สนอง กฤตยาบาล, พ.ค.อ. (2533) ในกรณีที่ดินมีช่องทางเดินรถ 3 ช่องทาง ถ้ามี รถจอดขวางเสีย 1 ช่องทาง อัตราการเคลื่อนที่หรือการไหลเวียนของการจราจรจะลดลง 50% ทันที และมีการเคลื่อนตัวช้า ๆ ลงทุก 1 ไมล์ อัตราการสูญเสีย คิดเป็นมูลค่า 5 ล้านบาท ในเมืองที่มี ประชากรเกินกว่า 1 ล้านคนขึ้นไป

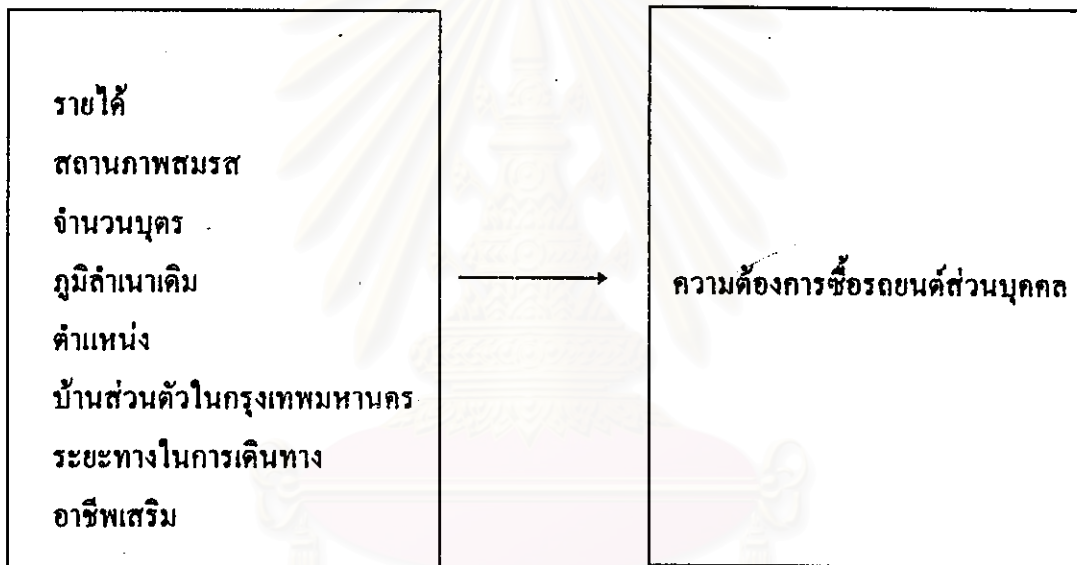
สุพจน์ สิริโยธิน ,พ.ค.ท. (2520) เขียนเอกสารการวิจัยเรื่อง ปัญหาการจราจรใน กรุงเทพมหานคร กล่าวถึง ปัญหาจราจร นอกจากจะสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจแล้ว น้ำมันเชื้อเพลิง การสึกหรอของเครื่องยนต์แล้ว ยังทำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน มีจิตใจที่เห็นแก่ตัวมากขึ้น โดยการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ระเบียบข้อบังคับการจราจร เพื่อความได้เปรียบของตนเอง

สุประดิษฐ์ บุนนาค (2520) ได้เขียนบทความทางวิชาการเรื่อง สาเหตุและวิธีการแก้ไข ปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นจากผู้ใช้รถใช้ถนน เมื่อ พ.ศ. 2520 ได้เห็นความสำคัญของ ปัญหาการจราจร ทางบก ในกรุงเทพมหานคร ที่จะต้องแก้ไขอย่างรีบเร่ง และควรที่จะเป็นไปในระยะเวลาอันสั้น โดยเน้นถึงความสำคัญของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งรวมถึงผู้ขับขี่ยวดยานต่าง ๆ และคนเดินเท้า ซึ่งเป็นองค์ประกอบในการจราจรทางบกซึ่งค่อนข้างสำคัญอย่างมาก เพราะ เป็นสิ่งที่แปรผันมากที่สุด ในปัญหาที่เกิดขึ้น จำเป็นต้องศึกษาถึงนิสัย เพื่อที่จะได้เข้าใจก่อนที่จะวางระเบียบ ข้อบังคับ เครื่องหมายต่าง ๆ

นิตยา วงษาเทียม (2530) ได้ศึกษาความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนน เกี่ยวกับผลกระทบของ การลดภาษีรถยนต์ ที่มีต่อปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า ปัญหาการจราจรนั้น ไม่สามารถแก้ไขได้ หากประชาชนยังคำนึงถึงความสะดวกสบายเป็นหลัก ซึ่งมาตรการการเก็บภาษีรถยนต์นั้น ไม่สามารถที่จะแก้ไขได้ หากประชาชนยังคำนึงถึงความสะดวกสบายเป็นหลัก ซึ่งมาตรการการเก็บภาษีรถยนต์นั้น ไม่สามารถที่จะแก้ไขหรือ บรรเทาปัญหาการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ได้ ควรจะนำเทคโนโลยี มาช่วยในการแก้ไขปัญหาจราจร โดยจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนที่มี ประสิทธิภาพมาใช้ พร้อมทั้งนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการควบคุมสัญญาณไฟจราจรอีกด้วย

จรัญ บุรพรัตน์ ได้ศึกษาระบบขนส่งมวลชนในอนาคต สำหรับประเทศไทย โดยได้เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครอีกว่า ต้องมีการพัฒนาการขนส่งการรถไฟ และนำเอาระบบขนส่งมวลชนแบบใหม่ที่มีประสิทธิภาพมาใช้ เพื่อให้ความสอดคล้องกับการใช้ระบบถนนมากขึ้น ซึ่งเป็นการลดต้นทุนการขนส่งผู้โดยสาร และสนับสนุนนโยบายการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงาน นอกจากนี้ ควรนำระบบขนส่งมวลชนมาใช้เชื่อมเส้นทางต่าง ๆ ที่เชื่อมกรุงเทพมหานครกับเมืองหลัก ๆ เช่น ระบบขนส่งมวลชนระหว่างเมือง การขนส่งมวลชนในเมืองและชานเมือง

2.4 กรอบแนวความคิดในการวิจัย



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2.5 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

ตัวแปรตาม

ความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล

ตัวแปรอิสระ

รายได้

สถานภาพสมรส

จำนวนบุตร

ภูมิลำเนาเดิม

ตำแหน่ง

บ้านส่วนตัวในกรุงเทพมหานคร

ระยะทางในการเดินทาง

อาชีพเสริม

2.6 สมมติฐานในการวิจัย

1. ผู้ที่มีรายได้สูง จะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่า ผู้ที่มีรายได้ต่ำ
2. ผู้ที่แต่งงานแล้ว จะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่า ผู้ที่ยังเป็นโสด
3. ผู้ที่มีบุตรมาก จะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่า ผู้ที่มีบุตรน้อย
4. ผู้ที่มีภูมิลำเนาเดิมในกรุงเทพมหานครจะซื้อรถยนต์มากกว่าผู้ที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ต่างจังหวัด
5. ผู้ที่มีตำแหน่งในระดับสูงจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่า ผู้ที่มีตำแหน่งในระดับต่ำ
6. ผู้ที่มีบ้านส่วนตัวในกรุงเทพมหานคร จะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่ไม่มียานส่วนตัวอยู่ในกรุงเทพมหานคร
7. ผู้ที่พักอาศัยอยู่ไกลที่ทำงาน จะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่า ผู้ที่อาศัยอยู่ใกล้ที่ทำงาน
8. ผู้ที่มีอาชีพเสริม จะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่า ผู้ที่ไม่มีอาชีพเสริม

2.7 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

การต้องการมีรถยนต์ส่วนบุคคล หมายถึง การต้องการมีรถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อเป็นของตนเองและของครอบครัว ไม่ว่าจะโดยวิธีใด หรือการซื้อมาจะชำระด้วยเงินสดหรือเงินผ่อน รถใหม่หรือรถมือสอง รถที่ผลิตในเอเชียหรือยุโรป

รถยนต์ หมายถึง รถยนต์ที่นำมาใช้ส่วนตัว เช่น รถเก๋ง , รถกระบะ แต่ไม่รวมถึงรถที่ใช้ในการบรรทุก หรือรับจ้าง

รายได้สูง หมายถึง ผู้ที่มีรายได้จากเงินเดือน และจากอาชีพเสริมอย่างอื่น ในรอบหนึ่งเดือน ตั้งแต่ 30,001 บาทขึ้นไป

รายได้ต่ำ หมายถึง ผู้ที่มีรายได้จากเงินเดือน และจากอาชีพเสริมอย่างอื่น ในรอบหนึ่งเดือน ตั้งแต่ 30,000 บาท ลงมา

แต่งงาน หมายถึง ผู้ที่ได้อยู่กินฉันท์สามีภรรยาด้วยกันหรือหญิงแล้ว

โสด หมายถึง ผู้ที่ยัง ไม่ได้แต่งงาน

ภูมิลำเนาเดิมอยู่ต่างจังหวัด หมายถึง ผู้ที่เกิด หรือมีภูมิลำเนาเดิมเป็นชาวต่างจังหวัด

ภูมิลำเนาเดิมเป็นชาวกรุงเทพมหานคร หมายถึง ผู้ที่เกิดในกรุงเทพมหานคร และมีภูมิลำเนาเดิมเป็นชาวกรุงเทพมหานคร

ผู้มีบุตรมาก หมายถึง ผู้ที่มีบุตรตั้งแต่ 3 คนขึ้นไป

ผู้มีบุตรน้อย หมายถึง ผู้ที่มีบุตรไม่เกิน 2 คน

ตำแหน่งระดับสูง หมายถึง ข้าราชการครู อาจารย์ ที่มีระดับเงินเดือนตั้งแต่ระดับ 6 ขึ้นไป

ตำแหน่งระดับต่ำ หมายถึง ข้าราชการครู อาจารย์ ที่มีระดับเงินเดือนตั้งแต่ระดับ 5 ลงมา

บ้านพักส่วนตัว หมายถึง ผู้ที่มีบ้านพักส่วนตัวเป็นหลักแหล่ง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยรวมถึงผู้ที่อยู่ในระหว่างผ่อนธนาคาร หรือผ่อนค่างาน

ไม่มีบ้านพักส่วนตัว หมายถึง ผู้ที่ไม่มีบ้านพักเป็นของตนเองในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

ระยะทางในการเดินทางใกล้ หมายถึง ผู้ที่มีที่พักใกล้ที่ทำงาน โดยกำหนดให้อยู่ในรัศมีห่างจากโรงเรียน ไม่เกิน 21 กิโลเมตร

ระยะทางในการเดินทางไกล หมายถึง ผู้ที่มีที่พักไกลที่ทำงาน โดยกำหนดให้อยู่ในรัศมีห่างจากโรงเรียน เกินตั้งแต่ 20 กิโลเมตรขึ้นไป

อาชีพเสริม หมายถึง ผู้ที่ได้รับเงินพิเศษเพิ่มขึ้นนอกจากเงินประจำ ไม่ว่าจะมาจากการประกอบอาชีพพิเศษหรืออย่างอื่นใด ที่มาเป็นรายได้ เช่น สอนพิเศษ รับงานมาทำที่บ้าน ค้าขาย เป็นต้น

ไม่มีอาชีพเสริม หมายถึง ผู้ที่ไม่มีเงินพิเศษเพิ่ม นอกจากเงินเดือนประจำ

2.14 สรุปแนวคิดและทฤษฎีสนับสนุนสมมติฐานการวิจัย

จากทฤษฎีและแนวความคิดการตัดสินใจและความต้องการทางสังคมที่กล่าวมาพบว่า อิทธิพลต่าง ๆ ที่เป็นปัจจัยในการจูงใจในคน คือ การซื้อรถยนต์และได้มีกระบวนการตัดสินใจเป็นขั้นตอน คือ เบื้องต้นต้องแคะปัญหาว่า เขามีปัญหาเกี่ยวกับการเดินทางในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากการจราจรติดขัดอย่างมาก รวมถึงการโดยสารรถ รถมอเตอร์ไซด์ไม่สะดวกปลอดภัยเพียงพอที่ทำให้เขาพอใจได้ ขั้นตอนต่อไปคือ การหาข่าวสารเพื่อไปประเมิน ในที่นี้จะเป็นการหาข้อมูลของปัญหาว่า จะมีแนวทางแก้ไขปัญหายังไง และนำไปประเมินว่าจะต้องแก้ปัญหานั้นอย่างไร ซึ่งแนวทางแก้ปัญหาคือการเดินทางอาจมีหลายแนวทาง ซึ่งต้องประเมินผลได้ผลเสียก่อนว่าจะคุ้มค่าต่อการลงทุนแก้ปัญหานั้นหรือไม่ บางคนอาจแก้ปัญหาคือการย้ายบ้านมาอยู่ใกล้ที่ทำงาน หรือไม่ก็ย้ายที่ทำงานให้มาอยู่ใกล้บ้าน หรือเปลี่ยนวิธีการเดินทางโดยทางเรือ รถไฟ หรือการตัดสินใจซื้อรถยนต์ส่วนตัว เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ตนเอง ในขั้นตอนนี้เป็นขั้นตอนของการกำหนดแล้วทางเลือก และได้ตัดสินใจซื้อรถยนต์

ในส่วนทางความต้องการการมีรถยนต์เป็นขั้นตอน ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจมากน้อยต่างกัน จากแนวทฤษฎีของมาสโลว์ ซึ่งกล่าวถึงขั้นตอนความต้องการว่า หลังจากมนุษย์เมื่อได้มีความต้องการพื้นฐานของชีวิตร่างกาย หรือปัจจัยสี่ น้ำ อาหาร เครื่องนุ่งห่ม และยารักษาโรคแล้ว ขั้นตอนความต้องการขั้นต่อมาคือ ต้องการความปลอดภัยอันเป็นธรรมชาติของคนหรือชีวิตมนุษย์ที่จะดำรงชีวิตอยู่ได้และขั้นตอนที่ 3 คือ ความต้องการทางสังคม เนื่องจากฮิธโคเติ้ลได้กล่าวว่ามนุษย์เป็นสัตว์สังคม (Social Animal) ต้องอยู่ร่วมกับสังคม การอยู่ในสังคมจำต้องอยู่อย่างมีเกียรติ มีศักดิ์ศรี จึงจะอยู่ได้อย่างมีความสุข การไม่มีหรือมีรถยนต์ยี่ห้อต่าง ๆ ก็จึงกลายเป็นเฟอร์นิเจอร์ของสังคมไทย จึงมีความต้องการรถยนต์มาครอบครองด้วยเช่นกัน

จากแนวคิดและทฤษฎีการตัดสินใจและความต้องการที่กล่าวมานี้ จึงได้สนับสนุนทัศนคติและพฤติกรรมของมนุษย์ที่ต้องการมากต้องการน้อย ในการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งเป็นการสนับสนุนตัวแปรตามของการศึกษาวิจัยครั้งนี้และจากสมมติฐานทั้ง 8 ข้อ สามารถนำทฤษฎีและแนวความคิดมาสรุปได้ดังนี้

สมมติฐานข้อที่ 1 “ผู้ที่มีรายได้มากมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่มีรายได้น้อย” พบว่า ความสามารถหมายถึงการรับรู้ถึงความสามารถของผู้กระทำที่จะสามารถจัดการกับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เขาอาจจะเผชิญตามขีดความสามารถที่เขามีอยู่ ซึ่งรวมถึงเงินตราทรัพย์สินนำมาซึ่งรายได้ที่ผู้กระทำนั้นมี

การสนับสนุน หมายถึงการได้รับความช่วยเหลือให้กระทำสิ่งใด ๆ โดยความช่วยเหลือนั้น จะได้มาจากการรับจากผู้อื่น ผลกำไร กำลั้งเสริม อันนำมาซึ่งรายได้เช่นกัน

เพราะฉะนั้น รายได้จึงเป็นตัวแปรที่ควรนำมาศึกษาวิจัยถึงความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลด้วย

สมมติฐานข้อที่ 2 “ผู้ที่แต่งงานแล้ว จะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่ยังเป็นโสด” ในแนวคิดและทฤษฎีครอบครัวและสมรส พบว่า ผู้ที่แต่งงานถือว่าเป็นผู้มีครอบครัว สร้างความสัมพันธ์และความร่วมมืออย่างใกล้ชิด สถาบันครอบครัวจะให้บทบาทของบุคคลในครอบครัวเป็นเครื่องบอกสถานภาพตลอดจนกำหนดสิทธิและหน้าที่ที่สมาชิกมีต่อกัน ผู้ที่เป็นโสดจะมีความรู้สึกที่ไม่มั่นคงขาดจุดหมายแห่งชีวิตที่แน่นอน เป็นชีวิตที่ต้องลอยขาดที่ยึดขาดบุคคลที่จะอุทิศและปกป้องรักษา ซึ่งต่างจากผู้แต่งงานแล้ว เต็มไปด้วยความรู้สึกที่มั่นคง มีจุดหมายปลายทางในชีวิตรู้สึกว่าจะต้องรับผิดชอบ เป็นหน้าที่ที่ต้องหาสิ่งอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ครอบครัว สถานภาพโสดสมรสจึงเป็นตัวแปรตัวหนึ่งในการศึกษาวิจัย

สมมติฐานข้อที่ 3 “ผู้ที่มีบุตรมาก จะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่มีบุตรน้อย” จากในแนวคิดและทฤษฎีครอบครัวและสมรส เช่นกัน การที่จะถือว่าเป็นครอบครัวที่สมบูรณ์แบบนั้น ต้องประกอบด้วย สามี ภรรยา และบุตร ยิ่งไปกว่านั้นจะมีธรรมชาติเป็นการหว่านอาหารซึ่งกันและกันตลอดเวลาเป็นสถาบันในการขัดเกลาและเกื้อหนุนกัน บุตรที่ถูกขัดเกลาจะได้เรียนรู้จากสิ่งที่เป็นบิดามารดาเห็นว่าดี และความหว่านอาหารต่อบุตร จะนำมาสู่ความต้องการให้เขาได้รับความความสะดวกสบาย

สมมติฐานข้อที่ 4 “ผู้ที่มีภูมิลำเนาในกรุงเทพมหานคร จะมีความต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าผู้ที่มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด” จากการศึกษาเอกสารผลการวิจัยต่าง ๆ พบว่าผู้ที่อยู่ในชนบทกับในเมืองมีความเป็นอยู่ลักษณะการตัดสินใจ ความต้องการแตกต่างกันเป็นอย่างมาก จึงนำศึกษาถึงภูมิลำเนาเดิมของผู้ที่เดินทางว่ามีความต้องการซื้อรถยนต์เป็นอย่างไร เพราะจากการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับภูมิลำเนาพบว่าผู้ที่อยู่ในชนบทลักษณะการตัดสินใจต่าง ๆ จะมีลักษณะการตัดสินใจร่วมกันซึ่งต่างจากในเมือง

สมมติฐานข้อที่ 5 “ผู้ที่มีตำแหน่งในระดับสูงจะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่ตำแหน่งต่ำ” แนวคิดและทฤษฎีที่สนับสนุนสมมติฐานข้อนี้ เป็นแนวคิดและทฤษฎีขั้นหลักเกณฑ์ในการกำหนดชนชั้นของสังคมไทยในสมัยก่อนเป็นระบบศักดินา แต่ในปัจจุบันจะใช้

ความมั่นคงทางรายได้ อาชีพ และการศึกษาเป็นตัวกำหนด ซึ่งตัวกำหนดดังกล่าว จะพบว่าผู้ที่มีตำแหน่งสูง จะต้องมีการศึกษาสูงและเป็นอาชีพที่มั่นคงมีเกียรติ และตำแหน่งสูงจะมีเงินเดือนเงินประจำตำแหน่ง หรือรายได้สูง ตามระดับของตำแหน่ง จึงเป็นแนวของการสนับสนุนประกอบความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้เดินทาง

สมมติฐานข้อที่ 6 “ผู้ที่มีบ้านส่วนตัวในกรุงเทพมหานคร จะซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่ไม่มียานส่วนตัวในกรุงเทพมหานคร” แนวคิดและทฤษฎีที่สนับสนุนสมมติฐานข้อนี้ได้แก่ทฤษฎีการกระทำให้คำนึงถึงยับยั้งสนับสนุน โดยกล่าวถึงทรัพยากร ทรัพยากรนี้ได้จากโอกาสของผู้กระทำที่เปิดโอกาสให้เขามีหรือไม่มี จากความสามารถ ที่จะแสวงหาทรัพยากรที่จะนำไปสู่ความสำเร็จของตนและการสนับสนุน เป็นการได้รับการช่วยเหลือทั้งด้านทรัพยากรหรือด้านอื่น ๆ ซึ่งทรัพยากรในที่นี้อาจให้หมายถึงบ้านในกรุงเทพมหานครที่จะส่งผลให้มีความต้องการซื้อรถยนต์ได้

สมมติฐานข้อที่ 7 “ผู้ที่พักอาศัยอยู่ไกลจากที่ทำงานจะมีความต้องการซื้อรถยนต์มากกว่าผู้ที่มีที่พักอยู่ใกล้ ที่ทำงาน” แนวคิดที่สนับสนุนสมมติฐานข้อนี้ จะพบว่าระยะทางในการเดินทางมีผลต่อการกระทำกิจกรรมใด ๆ รวมถึงการความต้องการด้วย ทั้งนี้เพราะระยะทางการเดินทางไกล การเดินทางไกล โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งประสบกับปัญหาจราจรอย่างหนัก ในทุกวันนี้ ผู้ที่เดินทางจะใกล้หรือไกล ก็ขอมนำตัวแปรตัวนี้เป็นตัวประกอบเสริมในด้านความต้องการของผู้เดินทางได้

สมมติฐานข้อที่ 8 “ผู้ที่มีอาชีพเสริม จะมีความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าผู้ที่ไม่มียาชีพเสริม” แนวคิดและทฤษฎีที่สนับสนุนสมมติฐานข้อนี้ พบว่าปัจจัยสนับสนุนของทฤษฎีการกระทำ ได้แก่ โอกาส หมายถึงความรู้ ทักษะ ภาระกำลัง สถิติปัญญา ความสามารถ หมายถึงความสามารถจัดการกับความรู้ ทักษะ ภาระกำลัง สถิติปัญญา และการสนับสนุน เป็นการส่งเสริมให้ผู้กระทำให้ความรู้ ทักษะ ภาระกำลัง สถิติปัญญานอกเหนือจากอาชีพหลัก นำมาซึ่งทรัพยากรเงินทองสนองตนต่อความต้องการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคลได้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย